

地方創生産業委員会会議録

I 日 時 令和5年9月7日（木）

午前 9 時 30 分開会

午前 11 時 30 分閉会

II 場 所 第3委員会室

III 出席委員

委員 長	針山 健史
副委員 長	瀧田 孝吉
委 員	尾山 謙二郎
〃	嶋川 武秀
〃	藤井 大輔
〃	井上 学
〃	鹿熊 正一

IV 出席説明者

地方創生局

地方創生局長 竹内 延和

理事（地方創生局次長・観光振興室長）

宮崎 一郎

参事（ワンチームとやま推進室市町村支援課長）

滑川 哲宏

参事（観光振興室観光戦略課長）

山下 章子

ワンチームとやま推進室地方創生・移住交流課長

荻浦明希子

ワンチームとやま推進室中山間地域対策課長

富士原 禎

観光振興室課長（立山黒部・広域観光戦略担当）

高田 敏暁

観光振興室国際観光課長 中川 千映

観光振興室コンベンション・賑わい創出課長

	杉原 英樹
観光振興室世界遺産・ふるさと教育推進課長	
	島田 修一
交通政策局	
交通政策局長	田中 達也
理事（交通政策局次長）	牧野 裕亮
交通戦略企画課長	有田 翔伍
広域交通・新幹線政策課長（広域交通対策班長）	
	黒崎 勇一
航空政策課長（空港コンセプション導入準備班長）	
	勝山誠司郎
航空政策課航空路線利用促進班長	
	朝山 弘康
航空政策課空港施設班長	宮崎 洋一
商工労働部	
商工労働部長	中谷 仁
理事（商工労働部次長）	齊木 志郎
商工労働部次長	舟根 秀也
参事（労働政策課長）	富賀見英城
商工企画課長（新産業創出班長）	
	細川 謙一
地域産業支援課長	久崎みのり
立地通商課長	吉澤 泰樹
商工企画課デザイン・クリエイティブ産業振興班長	
	長守 文雄
地域産業支援課地域産業活性化班長	
	板屋 雄介
立地通商課物流通商班長	島田 俊之
労働政策課雇用推進班長	長嶋 賢治
労働委員会	

労働委員会事務局長 清原 明宏
労働委員会事務局次長 岩城 美弥

V 会議に付した事件

- 1 閉会中継続審査事件について
- 2 陳情の審査
- 3 その他

VI 議事の経過概要

1 閉会中継続審査事件について

(1) 説明事項

竹内地方創生局長

- ・ 9月定例会付議予定案件について

田中交通政策局長

- ・ 9月定例会付議予定案件について

中谷商工労働部長

- ・ 9月定例会付議予定案件について

(2) 質疑・応答

針山委員長 9月定例会付議予定案件の内容については、定例会の付託委員会で十分審査をお願いすることになりますが、今ほどの説明において、計数等に特に御不審の点がありましたら、御発言願います。——ないようでありますので、以上で9月定例会付議予定案件の説明を終わります。

(3) 報告事項

竹内地方創生局長

- ・ 令和5年度サンドボックス予算の執行状況

田中交通政策局長

- ・ 令和5年度サンドボックス予算の執行状況

資料配付のみ

地方創生・移住交流課

- ・ 「第2期とやま未来創生戦略」の改訂（2023改訂版）について

中山間地域対策課

- ・「全国過疎問題シンポジウム2023 in とやま」の開催について

観光振興室

- ・「黒部宇奈月キャニオンルート」一般開放・旅行商品化の開始日等について
- ・北陸三県関西圏情報発信拠点の進捗状況について
- ・第3次富山県観光振興戦略プランに基づく施策の実施状況（令和4年度）について
- ・富山県観光客入込数等（R4.1.1～R4.12.31）について

交通戦略企画課

- ・富山県地域交通戦略会議及び部会の開催結果について
- ・第1回及び第2回城端線・氷見線再構築検討会の開催結果

商工企画課

- ・最近の県内経済情勢
- ・「新・富山県ものづくり産業未来戦略」（H31.3策定）の見直しについて

地域産業支援課

- ・「富山県中小企業ビヨンドコロナ補助金」の第3次募集の採択結果について

立地通商課

- ・T-M e s s e 2023富山県ものづくり総合見本市の開催について

労働政策課

- ・奨学金返還助成制度の拡充について
- ・外国人材活用支援デスクの開設について

(4) 質疑・応答

嶋川委員

- ・城端線・氷見線再構築検討会について
- ・奨学金返還助成制度の拡充について

藤井委員

- ・富山空港への民間活力導入の進捗について
- ・高度人材の活用・育成について

井上委員

- ・富山きときと空港の管理運営について

鹿熊委員

- ・「黒部宇奈月キャニオンルート」専門ガイドについて
- ・各種観光施策の結果について

瀧田委員

- ・新川こども施設のニーズ調査について
- ・観光客入込数について

針山委員長 報告事項に関する質疑並びに所管行政一般についての質問に入ります。

質疑、質問はございませんか。

嶋川委員 先日は初めての委員会県外視察で、皆さんと御一緒して勉強させていただく機会をいただきまして、ありがとうございました。大変勉強になりました。今後の県政発展のために、私も一生懸命、その知識、見識を生かしていきたいなと思っております。

早速質問に移ります。

今朝の新聞でも大きく一面を飾っておりましたが、城端線・氷見線のあいの風とやま鉄道への移管、大筋合意という記事が出ておりました。今、県民の皆さんにとって、特に呉西の方にとって、城端線と氷見線が直通化するという話は、かなりの関心事であるだろうなど、新聞を見ながら感じているところでもあります。今焦点になっているのは、

運行主体がどこを担うのか、どういうスキームでやるのかといった、どっちかといいますと制度的なことや、どう運営していくか、最終的にはどこが責任を持ってやっていくかという議論がかなりされているのかなと思うんです。一県民としまして、あるいは地域住民としても、そもそも利便性の向上が大切であることを議論の中で一つの大きな柱として検討していかなければいけません。城端線・氷見線再構築検討会において、県民の皆さんをはじめとした利用される方にとって、具体的にどうしたら利便性が上がるのか、その内容がどう検討されているのかを、まず県の認識としてお聞かせをいただきたいと思っております。黒崎広域交通・新幹線政策課長、よろしく願いいたします。

黒崎広域交通・新幹線政策課長 城端線・氷見線につきましては、7月に城端線・氷見線再構築検討会を設置しまして、利便性向上などに向けた取組に対する国の支援制度を今後活用するために、現在、鉄道事業再構築実施計画の策定に向けた検討を進めているところでございまして、昨日2回目の検討会を開催したところです。

再構築実施計画には、根拠法令でございます「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、今ほど委員からもお話ありました、利用者の利便の確保に関する事項を定めることとされております。

これにつきましては、7月に開催いたしました第1回再構築検討会で、これまでも城端線・氷見線については議論をずっと進めてきたところですが、今年3月に取りまとめました城端線・氷見線LRT化検討会の検討結果でございます、1つには新型鉄道車両の導入、2つには運行本数の増加、3つ目としまして交通系ICカードへの対応、4つ目としまして高岡駅での両線の直通化という利便性、快適性の向上策につきまして、この再構築実施計画に盛り

込む必要があるといった御意見をいただきまして、第1回検討会で合意を得たところでございます。

利便性、快適性の向上策につきましては、第1回検討会でも委員から、今後、より具体化していく必要があるといった御意見もいただいたところでございます。次回以降の検討会でさらに議論を深めていきたいと考えております。

嶋川委員 今、お伺いしていると、具体的にというか、一歩踏み込んで、車両が新しくなりますよ、あるいは現金を持っていなくてもICカードで乗ることができますよと。また、本数が増えるから利便性が上がりますよ、あとは直通化するので便利に利用することができるよという認識でよろしいのかなと思っております。

そうすると、確かに非常に使いやすくなるし、新しくなれば使い勝手もよくなってくるでしょう。今お伺いした中で、利便性向上が図られると思うんですが、これはそもそも、直通化するので利便性が上がりますよということで理解はできるんですけども、実際、具体的に今どういう年代の方が利用しておられて、そういう方々にとってどう利便性が向上していくのか。利用されている方が今どのくらいいて、直通化によってどこからどこまで行く利用者にとって利便性が上がるのかなど、そういう数値を一旦把握する必要があるのではないかと考えております。

新聞報道によると、例えば2021年度の平均通過人員は、城端線は1日に2,376人、氷見線は2,051人と。数だけを見れば2,000人を上回ってはいますが、この中身を見たときに、やはり通学利用者が多いということですので、料金収入は決して、その人数に見合っただくはないのかなと思っています。

例えばこういう学生さんたちの利用が今の主とすると、直通化をして便利になったのだけれども、3年後、5年後、

10年後にどんどん学生の利用客が減っていくとどうなるのか。これは果たして、直通化することで確かに利便性は上がりますけれども、利用者の推移の把握を将来にわたってどうしていくべきなのか。要は今、直通化させて運行形態なり利便性を上げようということではありますが、地域の住民の利用者という、今利用している利用者から想像して、将来こういう形で、どういう世代の方が利用していくのかも検討の中に入れるべきではないのかなと考えております。直通化に関して、現在のこの需要をどのように把握しておられるか、黒崎課長にお伺いします。

黒崎広域交通・新幹線政策課長 直通化の御質問でございますけれども、現在、高岡駅では、城端線が南側のホーム、それから氷見線が北側のホームで発着しており、双方の路線を乗り継ぐ利用者の方は、跨線橋を渡ってホームを行き来しなければなりません。乗り継ぐ場合に、時間帯にもよりますが、平均で10分から20分程度の接続時間を要している状況でございます。

直通化することでどのような利便性の向上が図られるかについて、両路線のホーム間の移動が不要になり、接続時間の短縮、解消が図られ、高岡駅を越えた移動がより円滑になります。

直通化に対する需要でございますけれども、今検討しております新型鉄道車両を導入した場合の直通化の需要という形では把握はしておりませんが、令和2年度に城端線・氷見線LR T化検討会で需要予測調査を行いました。その中で、LR T化した場合と、LR T化して、さらに直通化した場合の需要を比較しており、直通化したほうが需要が増加するといった結果が出ております。

城端線・氷見線を利用した高岡駅を越えた移動につきましては、今ほど委員からも御紹介ありましたけれども、沿

線に多くの高校が立地しておりまして、通学の利用者が非常に多くなっています。それから北陸新幹線の新高岡駅、その新高岡駅の周辺にございます大型商業施設、それからスポーツ施設、公園、そういったところへのアクセスのほか、観光需要も想定されるところでございます。

今の城端線・氷見線再構築検討会の議論の中でも、持続可能な路線を目指すということで、将来を見据えた議論をしないといけないといった意見も出ております。第1回検討会では、LRT化検討会の検討結果であります両線の直通化を含めた利便性、快適性の向上策につきまして、これからつくる再構築実施計画に盛り込むことについて合意したところでございまして、今後、沿線市、鉄道事業者とともに検討してまいりたいと考えております。

嶋川委員 今のことに関連して、具体的に人の往来は数字で把握ができませんと。直通化をしていけば、10分、20分の乗換え時間の短縮ができると。その利便性に関してはある程度理解はできたんですけれども、ちょっと踏み込んでなんですが、この直通化に関して水を差すわけではなくて、実際にきちっと、一旦数は把握するべきではないのかなと。例えば、今言われたように観光需要があるとすれば、氷見線を利用された方が、城端線の新高岡駅を現在どのくらい使われているのか。その数があって、直通化することでさらに利便性が上がると考えられます。

例えば、新高岡駅で降りた方が新高岡駅で城端線に乗って、それから高岡駅で氷見線に乗り換えて、氷見まで行くという方が果たしてどのくらいおられるのかと、そういう数字は今把握をするべきじゃないか。あくまでも需要が見込まれるところにたくさんのお金をつぎ込んでいく場合は、もう少し、現在の数を把握する必要があるのではないかと思います。

私、実際に乗ってみました。城端線の新高岡駅で降りまして、城端線で高岡駅に行きました。そこから氷見まで行きました。非常にこれは交通の便が悪い。これが直通化すると、観光客にとっては非常に利便性が上がるでしょう。しかし、普段使っているのは、見るように学生さんや地元の方がほとんどなわけですから、その辺の数字の把握というのは、今は具体的にはなかったですけれども、されるのか、されないのか、教えていただきたいなと思います。黒崎課長、お願いします。

黒崎 広域交通・新幹線政策課長 再構築実施計画を策定するための再構築検討会で議論しております。その中には、現在運行しているJRも当然入っております、そういう利用者のデータはJRが持っていると思いますので、今後施策を検討する、またその実施計画を策定した後に、具体的にさらに直通化実施に向けた検討をしていく中で、JRにそのようなデータや情報の提供を求めながら、進めていきたいと思っております。

嶋川 委員 JRさんにはそういうデータがあるだろうと。これから検討していく中で、数字も明らかになっていくのではないかということなので、ぜひそこも把握しながら検討会を進めていただきたいなと思っております。

何も把握せずにやることはよくないとか、そういうことではなくて、やっぱり城端線と氷見線が直通化するということは、非常に利便性が向上し、観光客、観光需要も伸びると思いますし、大変いいことだなと。

やっぱり地域の方からも、よりこれをチャンスにできないものかという声もたくさんいただいております。というのは、高岡市で言いますと、ざっくりとした数字にはなりませんけれども、観光客や地域の人など、どこに人がいるかというランキングがありまして、高岡の場合は断トツで古

城公園に一番利用客が多いんですね。次はどこかといいますが、おとぎの森公園になります。

おとぎの森公園というのは、城端線からちょっと離れてはありますが、少し近くにあるわけで、地域の住民の方は古城公園に次いでおとぎの森公園をすごく利用しておられるわけです。ただし、基本的には車で行っていると。直通を非常にチャンスと捉えるならば、新しい駅を思い切ってそこにつくって、公共交通をもっと使ってもらうとか、そういう検討も大きく視野に入れていいのではないかと。

例えば城端線で言うと、片方しか降り場がありません。せっかくだったらこれを機に、両方どっちからでも降りられるようにするなど、そういう検討も含めてはどうか。おとぎの森公園は市内でも有数の利用者がありまして、新駅を設置することで公共交通の利用者の増が図られるのではないかと思いますので、利便性向上の観点から、利用者増が見込まれる地域に、例えば新駅を設置することを検討されてはどうかと思いますが、黒崎課長、お願いいたします。

黒崎 広域交通・新幹線政策課長 新駅の設置につきましては、沿線住民の利用だけではなくて、観光客やその周辺の住民の方が、今、委員から御紹介ありました公園に遊びに行くなど、そういった方もおられると思います。駅を中心としたまちづくりなどの取組によりまして、新たな需要を取り込むことによって利用者の増加が期待できるものと考えております。

一例を申し上げますと、平成30年3月に開業しましたあいの風とやま鉄道の高岡やぶなみ駅では、周辺の土地区画整理事業による宅地開発や都市計画道路の新設により、人口の増加が見込まれる地域に駅を設置することで、利便性の向上と併せて、利用者の増加による駅周辺地域の活性化

も図られているところでございます。

城端線・氷見線につきましては、現時点で具体的な新駅設置に向けた議論は行われておりませんが、新駅の設定による利便性の向上につきましては、駅を中心としたまちづくりを進める沿線市との連携が非常に重要であると考えております。

県としましては、沿線市とともに城端線・氷見線の利便性の向上や活性化に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

嶋川委員 約60万人が古城公園を使っており、おとぎの森公園は約30万人です。高岡市民の倍の方が日々利用しているということで、ぜひそれも含めて検討をしていただきたいなと思っております。これは要望でございます。

続いての質問は、奨学金返還助成制度の拡充について、3点質問をさせていただきます。

まず、この理工系学生のための奨学金返還助成制度を、県内学生も利用できるようにされました。これまでは県外の方が富山に戻ってきたらという制度でありましたけれども、県内の学生も対象にするということで拡充をされております。まず、その意図について、長嶋雇用推進班長にお伺いします。

長嶋雇用推進班長 県では、本県産業の発展を担う優秀な人材の確保を目的として、奨学金を受けた学生が県内企業に就職し、10年を基本として、在職する期間中、奨学金の返還に対し、県と企業が折半して助成を行う制度を設けています。

本県は日本海側有数のものづくり県であり、薬の県として発展してきた歴史もあることから、それらの産業で働く人材を確保するため、対象を理工系学生、薬学部生のうち、県内企業からのアプローチが容易ではない県外大学の学生

を対象としてきました。

県内中小企業における理工系人材の確保難は、デジタル化の推進やテクノロジー分野の成長に伴い需要が高まる中、切迫した課題となっており、足元ではコロナ禍からの経済活動の正常化が進み、企業の人材獲得競争はますます激化しています。富山労働局発表の直近の、これは令和5年7月ですが、職業別求人倍率は、専門的・技術的職業従事者は2.15倍と非常に高い状況となっています。

本制度の登録企業に対するアンケート調査においても、理工系学生、薬学部生の採用が難しいという意見が多くを占めており、県内大学生も対象とするなど、制度の拡充の要望も寄せられています。また、現状、県内大学生の県内就職率は46%にとどまっており、県内企業への就職促進は課題となっております。

このように、県内中小企業が理工系人材の確保に極めて苦勞されている中、その確保、定着を支援するため、今回、県外県内を問わず、全ての理工系学生、薬学部生を対象とするなどの拡充を行い、制度を利用できる学生数の大幅な拡大を図るものです。

嶋川委員 これは大変いい制度だなと思っております。今、人口減少が甚だしくて、女性が特に、富山県から若い世代の女性があちこちいなくなっていると。

そうした中、富山県内では、人材確保という観点から、優秀な人材に何とか富山県で働いてほしい、そういう企業さんがたくさんおられるということですから、それがうまくマッチするようという制度で、これを後押ししていくための拡充だと思っています。

ただ、これは非常にいいなと思うんですけども、以前、ヒアリングでお伺いしたときは、平成28年からこの制度をスタートして、どのぐらいの人数の方が今利用されている

のかお伺いしたら、トータルで14名と。なかなか思っていたよりも、利用人数が少ないと思っております。これ以上の物すごいスピードで人口が減っておりますし、県外流出しているわけですから、この制度をもっともっと利用してもらって、人口減少にも歯止めをかける、出ていった方にも戻ってきてもらう仕組みが、より必要なんじゃないかなと思います。

そこで、この制度を利用して、県内の企業に就職する学生がもっと増えるように、例えば問題となっている、本県から若年女性の流出を止めるためにも、女性や学生にしっかり情報が伝わるように、学生側に対してどのように周知をもっと徹底して取り組んでいくのか、お聞かせいただきたいと思っております。長嶋班長、お願いいたします。

長嶋雇用推進班長 委員御指摘のとおり、本制度により奨学金の助成を受けている方は、平成28年度の制度創設以来、7年間で14名にとどまっております。これは制度の対象となる大学や奨学金の範囲を制限していたことや、制度の周知が不足していたことが、利用が進まなかった原因と考えております。

今回の制度の拡充により、県外、県内を問わず、全ての理工系学生、薬学部生を対象とし、また学生の利用の多い奨学金の全てを対象とすることで、企業や学生の方にとって制度がより分かりやすく、利用しやすくなりました。

また、併せて制度の周知方法も見直すこととしており、具体的には、新たに教育委員会と連携しまして、進学前の高校生及びその親御さんに対して周知をすることにより、大学進学前の段階から、奨学金の検討や、県内就職への意識づけを図ります。

また、今年度リニューアルする県の企業情報サイトにおいて、本制度の分かりやすい特集ページを作成しまして、

L I N E による学生本人へのプッシュ型の情報発信、本県出身の学生の実家への案内送付などにより、学生及びその御家族に対する周知を強化することとしております。

また、特に近年県外流出が多い若い女性に向けては、県の実施する女子学生向け県内企業との交流会、また女性に特化した合同企業説明会等、女性をターゲットにした就活イベントなど、そういった場において、しっかりと周知を行っていきたいと考えております。

このように、大学生だけでなく進学前の高校生、その親御さん、若い女性など、制度の利用を検討する各層への周知を強化し、学生の利用数の増加を図ってまいりたいと考えております。

嶋川委員 卒業してから、どこか就職してから、こんな制度があるんだったら最初に聞いていればよかったとなると後の祭りだと思いますので、進学前に徹底して周知いただけるのは大変ありがたいなど。それを目指して、学生の方もいろんなところで勉強してくるのかなと思っております。

最後の質問になります。学生の方でも、今、就職したいなと思う企業もたくさんあると思うんですけども、やっぱり選択肢はたくさんあったほうがいいだろうと。それはもちろん企業努力、あるいは企業の体力も必要にはなってくるとは思いますが、現在、登録企業、対象企業としてこの制度を利用できる企業は、県内92社。全国的には大体2,000社ぐらいあるのかなと私は認識をしてはおります。もっと選択肢が広がれば、それだけ多く、富山に行きたい企業があるから、この制度を利用して戻ってくる、ということも増えてくると私は思っております。

そこで、もっと登録企業を増やすという意味を込めて、この制度の魅力向上を図って、県内就職の促進につなげるべきです。企業にも、もっともっこの制度に登録をお願い

いしますと周知も含めたお願いをする必要もあるのかと思いますけれども、長嶋班長、その辺お聞かせいただきたいと思います。

長嶋雇用推進班長 今ほど御指摘のとおり、本制度の登録企業を増やすことにより、学生にとっても就職先の選択肢が広がることで、制度の魅力が向上し、学生の利用数の増加にもつながるものと考えております。このため、今回の制度拡充の報道などを通じたPRや県のSNS、ホームページによる広報、県の運営する企業情報サイト「企業ナビとやま」、こちらの登録企業は約1,000社ございますが、そちらに対する案内、また県の広報誌「労働とやま」への掲載など、県内企業に向けたあらゆるアプローチにより、周知を展開していくこととしております。

また、登録いただく企業の負担を軽減するために、今年度より、登録に必要な手続の簡素化を行っているところでありまして、この点についてもしっかりと周知を図っていきたいと思っております。

本制度の登録企業数が増加することと、学生の利用者数が増加することは、双方にとって本制度の魅力を高めることとなることから、今後一層、その相乗効果が図られるよう、周知にしっかりと取り組んでまいります。

嶋川委員 登録企業を増やすこともさることながら、実務レベルで手続の簡素化も進めていくと。これも入口というか、ファーストコンタクトとしては非常に大事なことだなと思いますので、引き続き取り組んでいただくようお願いいたします。

藤井委員 今回の委員会県外視察、私も参加しまして、大変勉強になりました。

今回は和歌山県を中心に回りました、和歌山県というのは、皆さん当然御承知かとは思いますが、人口規模も県の

面積も非常に本県と似通っています。富山県が人口101万人ぐらい、和歌山県が92万人、面積は富山県が4,248キロ平米、和歌山県が4,725キロ平米です。ですけれども、GDPというか、県民総生産で言えば、2022年の概算値ですけれども、富山県は4.9兆円、和歌山県は3.7兆円と、1.2兆円の差があります。富山県というのは工業生産も含めて豊かな県であるとは思ったんですけれども、一方で、和歌山県はその分の危機感をやっぱりお持ちだなと感じます。IT産業の誘致やインバウンドの取組、空港を含む地域交通の活性化に関して、取組の内容自体は非常に意欲的なものが多く、富山県よりも一歩踏み込んだ事例も多かったんじゃないかなと思ひまして、それがすごく勉強になりました。

今回はせっかく視察後の最初の委員会でありますので、その視察のときに感じたことも含めて、質問をしたいと思っております。

まずは、富山空港の民間活力導入に関してお聞きします。

今回、南紀白浜空港に伺って、株式会社南紀白浜エアポートさんから民間活力のお話も聞けました。そちらの会社の社長の岡田さんという方は、株式会社経営共創基盤という会社の御出身というか、経営共創基盤が南紀白浜エアポートを合弁で運営しているということなので、そこに在籍されている経営者の方ですけれども、その方のお話を聞かせていただいて、本当に刺激的だなと感じておりました。

それで、南紀白浜空港についていろいろ調べてみると、規模感で言うと富山空港より全然小さい空港なはずでありまして、2019年の利用者数は、富山空港は少なくなったとはいえ55万人でした。南紀白浜空港は18万人しかなかったわけですね。それでいくと相当な、37万人ぐらいの利用者数の差があったわけなんですけど、2022年になりますと、利用

者数が、富山空港の場合は国際線が運休したこともあって25万人程度。南紀白浜空港は23万人で、このコロナ禍で利用者数を伸ばした空港であり、いつの間にか利用者数で言えばかなり接近されている状態です。

もちろん富山県の場合は国際線が復活すれば、また利用者数が増えていくだろうと承知はしているんですけども、そういう意味では、やっぱり民間活力導入のパワーというのはすごいなと感じたわけであります。

富山空港でも、混合型コンセッション方式を前提に民間活力導入をしましょうと、本年の2月に知事が記者会見でも明らかにされました。現在はこの導入準備業務をEYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社さんに委託しており、2025年の事業者選定を目指されていると承知しております。

協議の内容に関しては言えないこともたくさんある、秘匿すべきこともあるんだと思いますが、やっぱり昨今のエネルギー価格を含めた物価高騰や、不透明な社会情勢——特に国際的な不透明な社会情勢がある中で言えば、いろいろこの進捗の中で、想定していたこととちょっと違っている、要は今年の3月に民間活力導入可能性調査の報告書が出ましたけれども、それを前提に進められるとすれば、少し変わらざるを得ない部分があるのかなと感じております。

そういった進捗状況について、勝山航空政策課長にお聞きします。

勝山航空政策課長 空港コンセッションの導入準備につきまして、今年度は、今後の公募の準備として、空港の資産評価や民間の投資意向調査、また来年度に向けました公募資料案の作成等を実施予定としており、現在は滑走路やターミナルビル等の資産の評価、また先行事例を参考としまし

た事業スキームの検討などを実施しております。

今ほど委員から御指摘ありましたとおり、昨今の情勢——物価高騰や、当然新型コロナウイルス感染症の影響等もございましたので、空港運営を取り巻く環境は大きく変化しております。こういったことを踏まえ、今後下半期に実施いたします民間投資意向調査では、民間事業者の方々の関心や参入の意欲、あるいは参入の条件もしっかり酌み取るようにしまして、公募資料案の作成等に生かしていきたいと考えております。

藤井委員 勝山課長も一緒に南紀白浜エアポートさんのお話をお聞きになられました。後ほど、この民間活力導入については井上委員からも詳しくあるとは思いますが、私からはもう一つ質問いたします。単独でコンセッション方式を導入して、単独で運営している地方管理空港は4つありまして、静岡空港、鳥取空港、あとは但馬空港に、先ほど言った南紀白浜空港の4つかと思います。

この混合型コンセッション方式というのは、自治体にも負担があった上で、民間と協議をしながら一体的に運営していくものだと理解をしております。委託期間を調べてみれば、5年から20年ぐらい、しかもオプションがついているところとついていないところも含めていくと、いろんな幅があるなと思っております。

富山県においてはどれぐらいの規模になるのか、私なりに可能性調査の報告書等も見させていただいたんですが、私も何分素人なもので、読み解くのがなかなか難しかったところがありますが、例えば先日視察を行った南紀白浜空港さんにおいては、和歌山県さんとしては、公募する際には委託期間10年で、31億円を和歌山県としては拠出すると。ただ、31億円出したとしても、本来、和歌山県が空港を維持するために負担する金額からすれば大分下が

っているので31億円と出した。その中で、さらに経営共創基盤さんのグループは24.5億円を出されて、それで最終的に契約妥結に至って、今5年目の運営をされていると承知をしております。

富山空港は、南紀白浜空港に比べて国際線もあって規模も大きいですし、コロナ前で言えば南紀白浜空港よりも2倍、3倍の規模のあった空港でありますから、そういう意味でいくと、県の出す金額はそれなりの規模になるのかなと思っています。このあたり、富山空港の委託期間、運営経費、県が負担しようとしている額の規模について、現時点での検討状況がもし分かれば、教えていただきたいと思っております。勝山航空政策課長にお聞きします。

勝山航空政策課長 混合型コンセッションを導入しました単独運営の地方管理空港というのは、今ほど御説明ございましたとおり、静岡空港、南紀白浜空港、鳥取空港、但馬空港の4空港ございます。

このうちの鳥取空港と但馬空港に関しては公募をしておりますのでして、委託期間もそれぞれ、鳥取が5年9か月、但馬は5年と短くなっております。一方、公募方式を採用いたしました静岡空港、南紀白浜空港においては、委託期間が、静岡が20年、南紀白浜が10年ということで比較的長くなっておりますが、基本的にこれらが本県の参考になるかなと考えております。

昨年度の調査におきましては、富山空港では事業者の人員確保や設備投資の期間などを考慮すると、委託期間は10年から15年ぐらいが妥当ということで、現在検討をしております。

また、運営を行う民間企業がさらなるバリューアップの投資を行う場合に対応できるように、先ほどもちよっと御説明ありましたが、延長のオプション期間を設けることも

想定して、今検討しております。

一方、運営経費でございますが、ここは現在、資産評価を実施しております。また民間の意向も今後聞いて回ることもございます。それらを踏まえて、コンセッション導入により見込まれる収支の改善、県負担の軽減等を考慮した上で、公募に向けて今後算定していきたいということで、ちょっと今の段階では具体的な数字はなかなか御説明が難しいことをご了解願います。

藤井委員 なかなか今のうちから数字だけが先走ってしまうのは、私自身もそれがいいことだとは思わないんですけども、可能性調査の報告書を見させていただくと、県の負担があくまで単年度の試算で言えば1.2億円程度は安くなるのではないか、負担が軽くなるのではないかという試算があり、10年あれば12億円程度が軽くなるという試算があったかと思っております。

ただ、規模感が分からなくて。10年間の全体経費30億円の中で12億円も浮くんですという話だったらすごいですけれども、全体経費が200億円だったら、そうか、そんなものかという感じですね。そういう意味では、私だけではなく県民の気になされている方も、空港を本当に維持運営していく必要があるのか、富山空港ってそもそも本当に必要なのかという話になったときに、どれぐらいの県民負担で維持できるんだったら納得するけれども、これだけの負担だったら要らないんじゃないの、というような踏み込んだ議論も、何か出てきそうな雰囲気もあります。そういう意味では、こういう規模感といったこともできる限り、この導入準備業務の部分が明らかになったところで、しかるべきところではしっかりと県民に向けての説明が必要かなと思っておりますので、ちょっと僭越ながら聞かせていただきました。

続きまして、高度人材の活用・育成に関して質問します。

まず、外国人材活用支援デスクを9月1日からオープンされたということで、行政書士会に委託をされて、運営されていると承知をしております。先日、官民協働事業レビューを新川文化ホールで見させていただいて、商工労働部の皆さんがレビューされている姿も見ておりました。

その中で、相談窓口設置の話——たしかあれはデジタル化人材の相談窓口を設置するということでした。そのレビューにおいて、課題整理の際には、窓口の設置だけではなかなか難しく、伴走型支援が必要だとか、アウトリーチが必要だとか、もっと言えば、人材がどんどん足りなくなってくると、窓口を設置したとしても、効果を出すのはなかなか難しいといったような話があったかと思っております。

同じように、こういった高度外国人材の活用支援で窓口をつくられることは、僕はすばらしい一歩だとは思っているんですけども、そういった支援デスクの効果をさらに出していくためには、運営体制や、相談受付状況など、各企業のニーズを把握しながら、機動的に変更していく必要もあるのかなと思っております。9月1日に開設したばかりとはいえ、多少なりとも相談受付の状況も分かっていることがあればぜひお聞きしたいと思っております。外国人材活用支援デスクの狙いと、その運営体制、相談受付状況を併せて長嶋雇用推進班長にお聞きします。

長嶋雇用推進班長 人口減少の進展やコロナ禍からの経済活動の正常化により労働力不足が深刻化する中、外国人材の活用は重要な選択肢となっています。県内でも技能実習生の受入れは広がっていますが、制度に課題もあり、現在、政府において見直しが検討されているところです。

こうした中、県内企業においてさらなる外国人材の活用を進めていくためには、特定技能外国人や高度外国人材な

ど、各事業場において外国人労働者のリーダーとなるような人材の活躍、定着が有効であると考えられますが、多くの県内企業にとって高度外国人材などはいまだ身近な存在とは言えず、その普及に向けて後押しする必要があります。

このため県では、県内中小企業における高度外国人材等の活用を総合的に支援するため、外国人材活用支援デスクを開設しました。この支援デスクの役割としては、まず、高度外国人材などに感心のある県内中小企業に対して、制度の周知啓発を行うためのセミナーの開催、また高度外国人材などの受入れを行おうとする企業からの相談対応、実際の受入れに当たり、県に登録された外国人材紹介会社を通じた安心できるルートでのマッチング支援というように、一貫した支援を提供いたします。

支援デスクの運営は、先ほど委員からも御紹介がありました。富山県行政書士会に委託しております。その人員体制については、まず受託者である行政書士会の事務局員3名、支援デスクのために新たに雇用した専属職員1名のほか、行政書士会に所属する外国人材の受入れ手続を専門とする行政書士による伴走支援や、高度外国人材などの受入れ実務に経験のある事業者と相談できる体制を構築しており、相談は現時点で既に寄せられている状況です。

今後、まずは企業への戸別訪問などにより広報を行い、セミナーなどで多くの県内企業に高度外国人材などの活用のメリットや受入れ実務について周知啓発を図り、より多くの相談につなげていきたいと考えております。

藤井委員 富山県の企業は特定技能、いわゆる即戦力となる人材の活用がちょっと他県に比べて遅れているという認識をしておりました。その改善をするためにこのデスクがあるかと思うんですが、長嶋班長、なぜ富山の中小企業が、そういう特定技能の導入が遅れてしまっている、他県に比

べて比較的少なくなっているのか、その要因をどう捉えているか、もしよければお答えいただきたいと思います。

長嶋雇用推進班長 県内の外国人労働者数の実績、これは令和4年度12月末現在の数値ですが、技能実習生については5,119人となっております。今ほど言われた特定技能外国人は1,339人で、御指摘のように少なくなっております。

この要因については、把握がなかなか難しく、また分析してみたいと思います。申し訳ございません。

藤井委員 ちょっと余計な質問をしたかもしれませんがけれども、やっぱり事業者のニーズがどうなのかなど。経営者として人材が足りないと言っていますけれども、「人材が足りない」の「人材」が、どんな人材なのかがすごく大事です。やっぱり大分経営者の意識も変わってきたとは思いますが、やっぱり技能実習と特定技能は名前が似過ぎていますが、全く違う制度だということはまだ理解しにくい。私自身も実はその理解は半年前ぐらいにやっとようやく分かってきた感じであります。今後名前も含めて、制度の変更は国で行うと思いますけれども、戸別訪問されるときに、ぜひそういったニーズも含めて、あとは経営者の意識的なところがどんなものなのか、その実態把握もぜひしていただきたいなと思いましたので、また引き続きよろしく願いいたします。

続きまして、また南紀白浜エアポートの事例を出して申し訳ないんですけども、南紀白浜エアポートの岡田代表とお話ししていたときに、空港の利用者数を増やすという観点も踏まえて、地域創生の中に空港をどう置いていくかという話をされました。岡田代表からしてみれば、やっぱり一つの入口というか、南紀白浜空港が外部と内部の結節点で、そこを活性化していくことがすごく重要で、都市部と地域の接点としての空港ということであると、都市部に

いる人材、もしくは都市部にあるノウハウ、ナレッジを地方に持ってくるに当たって、空港が果たせる役割は大きいんじゃないかということでした。空港事業者としては多分珍しいと思いますけれども、地域観光のDMOを発足されたり、あとはコンシェルジュを置いてワーケーションの支援をされたり、企業を集めて東京のIT人材と一緒に合同で研修をやったり、いろいろな仕掛けをされていて、それを一言で「知の移転」とお話をされていました。

3つの目的——知の移転、テクノロジーの移転、関係人口づくりの3点強化のため、都市と地方の不均衡の是正に挑戦するというお話をされていて、これは本当におもしろい視点だなと考えておりました。最近には副業マッチングプラットフォームで、株式会社みらいワークスという会社さんがSkill Shiftというものを導入していて、東京で働きつつ副業がオーケーな会社は副業をし、それで地方や自分に関係のある企業さんと、そういったノウハウを共有しながら副業していくスタイルも実際に行われていたりしております。

そういう意味で言うと、副業人材の活用や、県内では採用がなかなか難しいIT系の高度人材、もしくはクリエイティブ系も含めてですけれども、そういった大都市圏の人材を県内事業者とマッチングする仕組みに、これまでもいろいろトライはされてきたと思います。けれど、岡田代表の具体的なお話は、単なるセミナーを実施するとか、単なるマッチングの場を設けるというだけよりも、やっぱり一歩踏み込んだ内容だったなと思っております。

こういったことがヒントになって、新たにまた富山県でも商工労働部さんで事業を考えていくきっかけにもなるんじゃないかなと思います。舟根商工労働部次長も岡田代表のお話を一緒に聞いていただいていたので、どのような感

想をお持ちになったのかお聞きします。

舟根商工労働部次長 先月の県外視察におきまして、株式会社南紀白浜エアポートの岡田社長の言葉、大変心に残る言葉がいっぱいございました。空港は第2行政庁、お客様にとってのファーストコンタクトはガードマン、仲間との圧倒的なコミュニケーションでムーブメントが起きる、などありましたが、特に私が心に残りましたのは、何をやるかより誰とやるか、企業、人材とも熱意が重要だと。やはり人材が大事だということが非常に心に残っております。

熱意や様々なスキルを持っておられる副業人材は、労働者の側にとってみれば多様な働き方やスキルアップの選択肢となるだろうと思っております。

一方で、企業側にとっては、優秀な人材を採用、確保でき、経営課題の解決、生産性向上につながるのではないかと。さらには、ほかの従業員にとっては、社内では得られないようなビジネススキルを得られる場だと認識をしております。全体として見れば、県民のウェルビーイングの向上にもつながるのかなと思っております。

こういった考えの下、これまで県ではいろいろなことをやっております。2点ほど御紹介申し上げますと、富山県プロフェッショナル人材戦略本部では、令和2年度より副業人材のマッチングに取り組んでおります。令和5年7月末時点で申し上げますと、累計のマッチング数は50件になっております。人口1人当たりで見ると、全国の都道府県の中では5番目につけております。

このように、県内の企業での副業人材や兼業人材のマッチングに際しては、県でもその人材会社へ支払う手数料に関して、一部支援をさせていただいているところでございます。

2点目としましては、地元の大学さんと連携いたしまし

て、首都圏などの中核人材に半年間、県内に移り住んでいただき、大学でリカレント教育を受けながら県内企業で経営課題解決に取り組んでいる、こんな事業もごございます。この事業では、昨年度は7社で7名のマッチングを図っておりますし、今年度は9社で9名のマッチングを行ったところをごございます。

岡田社長の言葉をもう一度お借りすれば、一緒に県内経済を盛り上げていただけるパートナーを探すと。そういった意味では、副業人材というのはまさにそうなんだろうとっております。県としましては、副業・兼業人材の今後の活用について、一層取り組んでまいりたいと考えております。

藤井委員 富山県においては、新幹線も含めて首都圏との距離も、時間で言えば2時間。今度敦賀延伸することで大阪圏のほうも短くなり、東海北陸道のおかげで中部圏も3時間半ぐらいで行き来できます。それぞれの大都市圏から中核人材に移転してもらうことをもっと積極的にやっていると、思った以上におもしろい人材の方に富山県に関わっていただけるんじゃないかなと思っております。今ほどの2つの取組もすばらしいと思うんですが、またさらに積極的な取組を、また一緒に考えていければなと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

最後の質問です。県外視察では、インバウンド誘客に関して、田辺市熊野ツーリズムビューローさんというところにもお話を伺うことができました。熊野古道が、コロナ前ですけれども、インバウンド観光客が急激に増えていく中で取り組まれた事例があります。本当に細かい話ですよ。標識にO n s e nと書くのかS p aと書くのかを、O n s e nで統一する。熊野古道も、何か難しいK u m a n o何かと言うのではなく、K u m a n o K o d oと書く。

そのように表記を基本的にはそろえることや、看板を見やすい位置に立てる、あとは外国人のいわゆるFITと言われる個人旅行者の人たちに寄り添った戦略を本当に細かくやられていたのがすごく印象的でした。

ただ、インバウンド誘客をするときに、当事者である外国人や、インバウンド受入れのプロの視点による受入れ先の磨き上げ、今言ったような情報発信の強化が非常に重要です。こういう中間組織としてのDMOという存在の中で、田辺市熊野ツーリズムビューローの中にはブラッド・トウルさんというカナダ人の方がずっとそこで支援をされていて、熊野古道とスペインサンティアゴの巡礼道をマッチングもされています。それにはやっぱり外国人材というか、こういう高度人材の方の影響が大きかったのかなという印象を受けたところでもあります。

富山県もこれからインバウンドを誘客していくということですし、「VISIT富山県」という新しいサイトもオープンされて意欲的に取り組んでおられますけれども、そういったインバウンド誘客のプロ人材や専門人材がもしかしたら不足しているんじゃないかという懸念もありまして、今後どのように取り組むか、中川国際観光課長にお伺いします。

中川国際観光課長 御説明いただきましたとおり、インバウンドの誘客においては、当事者の視点に立って取り組むことが重要だと考えております。

御紹介にありました、今年3月にリニューアルしたインバウンド向け観光公式サイトやSNSにおきましては、外国人ライターによるネイティブ目線での記事作成や、各市場のトレンドに応じた情報発信、海外レップ——これは私どもの代わりに現地向けのセールスやプロモーション等を行う事業者なんですからけれども、こちらによる現地での情報

収集や情報発信を行っています。例えば現地の旅行会社を富山に招聘した際に、その国の嗜好や、また旅行先で気づいた細かな点などをヒアリングするなど、極力送客先である現地の声を聴取して、受入れや情報発信に努めているところでございます。

県外視察では熊野古道をガイドつきで歩かれたと思えますけれども、県ではこれまでもとやま観光塾において、地域通訳案内士をはじめとしたインバウンドに対応したガイドを30名育成するなど、観光地域づくりと観光産業の両面での人材育成に取り組んできたところです。

また、今年にはインバウンドの再開を見据えて、観光DX・インバウンド対応基礎コースを新設しました。こちらのコースはその他のコースに参加する人もみんなが参加でき、コース横断的にインバウンドへの対応力の底上げを図ることといたしました。

また、インバウンドに対応したビジネス人材を育成するグローバルコースの定員を増やすなどの見直しも行っております。

また、昨年度から、女性の視点から本県の魅力を発掘し、旅行商品の企画開発を行う研修を実施しました。インバウンドの満足度を高められるよう、海外在住経験のある方や、英語、語学が堪能な方に御活躍の場を与えるための研修を行い、人材の発掘育成にも取り組んでいるところです。

引き続きインバウンドの誘客促進に向けて、観光地の磨き上げや情報発信の強化に取り組むことはもとより、観光を担う人材の発掘や育成にも努めてまいりたいと考えています。

藤井委員 様々な取組をされているということでしたが、田辺市熊野ツーリズムビューローに中川課長も一緒に行っていたいただきましたけれども、本当に一体的に取り組んでいら

っしやる。もちろん人材の育成もそうですけれども、観光地の磨き上げもそうですし、情報発信もそうです。それが一つのところで、一貫通貫的にやられていることがすごく私は戦略的にすばらしいなと思ったところでもあります。何度も言ってしまうんですけども、観光サイトをせっかくリニューアルしたのになかなか更新ができていないことも含めて、もっと本気になれば、富山県はまだまだインバウンド誘客できると思っています。そのためには受入れ地の磨き上げやガイド——要は宣伝しても、来たときにがっかりさせるわけにはいかないので、まずはその受入れ地の磨き上げからスタートすべきだと理解しているので、ぜひまたそのあたり、一緒に協議できればと思っています。

井上委員 富山きときと空港の管理運営についてお伺いします。

今ほど藤井委員からも、コンセッション導入に向けての進捗状況、それから運営権の期間等についていろいろと質問があったところです。

私からは、まず、基本的なところをもう一回確認しておきたいと思っています。

南紀白浜空港は昭和43年開港だそうです。富山空港は昭和38年ですから、富山空港よりも5年遅れで開港しまして、当時は和歌山県の空の玄関口として大いに期待されたんですが、残念ながら、やっぱり全国の50ぐらいある地方空港と同じで、毎年大体3億円ぐらいの赤字を出していたということでございます。そして利用者数で言えば、社長さんがおっしゃっていたのは、年間利用者数が羽田の0.7日分と。関空だと2日分だそうです。年間の利用者数ですよ。そういう空港で、また立地条件もよくないんですね。実は南紀白浜空港は和歌山市から見ると、関空のほうが和歌山市は近いんです。ビジネス客はみんな関空に行っちゃう。

南紀白浜空港というのは、ビジネス客はあまり使わない、そういう空港なんです。

非常に条件の悪いというか、そういう空港でありまして、この空港運営を平成31年に県から引き継いだのが、株式会社南紀白浜エアポートです。岡田社長さんは、空港を拠点とした地方創生を掲げて、本当に様々な施策を展開されています。コロナ禍にもかかわらず、先ほども紹介ありましたが、利用実績が伸びている空港であります。1日にJALが東京へ3便しか飛んでいません、そういう空港です。官民連携の成功事例としてもう全国から問合せがあつて、ネットでも、ユーチューブでも、岡田社長は出ておられますし、ある意味芸能人みたいな方でいらっしゃるし、非常に有名な方なんですけれども、どうか関係者以外の皆さんも一回見てみてください。いろんな工夫をして、白浜町の温泉街、動物園、それからホテルや飲食店、いろんなところと連携しておもしろい取組をやっておられますので、見ていただきたいと思います。

そこで質問ですが、令和5年度の新規事業で、富山空港民間活力導入準備事業という6,100万円の事業が計上されています。富山空港における混合型コンセッションの導入に向けて、現在、調査が行われておりますが、まず、富山県が目指す混合型コンセッション、公共から補助を伴う形態ですけれども、その概要と、そこへ至った経緯について、勝山航空政策課長にお伺いいたします。

勝山航空政策課長 現在、富山きときと空港では、滑走路等については県が運営を行い、ターミナルビルは株式会社が運営を行っておりますが、空港コンセッションでは、滑走路等の基本施設や旅客ターミナルビル、駐車場等を一体的に経営することにより効率的な運営を行い、地域の活性化や空港利用者等の利便性の向上を図るものでございます。

本県では、令和3年度に行いました富山きときと空港運営あり方調査におきまして、効率的な空港運営や空港の魅力向上には民間活力の導入が重要であり、コンセッションが課題解決の可能性が大きいと評価されました。また、富山空港の規模や利用者数を踏まえますと、民間の独立採算ではなくて、県も費用を一部負担する混合型コンセッションが前提とされたところでございます。

さらに昨年度の令和4年度、富山空港混合型コンセッション導入可能性調査を行い、その中で事業スキーム等の検討を行った結果、富山空港への民間活力の導入は可能とされたことを踏まえ、今年度から導入準備事業に着手しているという経緯でございます。

井上委員 混合型で、県が補助を出す形態が一番いいということを決まったとお伺いしました。

全国で地方管理空港はたくさんありますけれども、その混合型コンセッションを採用している空港というのは、先ほどもありましたけれども、4つらしいですね。静岡空港や南紀白浜空港も含めて4つでございます。その混合型コンセッションを導入した場合、県にとってもそうですし、民間事業者の皆さんにとってもそうなんでしょうけれども、やっぱりメリットとデメリットがあると思います。

そこで、県にとってのメリット・デメリット、民間事業者にとってのメリット・デメリットについて教えていただきたいと思っております。

勝山航空政策課長 導入はこれからですので、一般論ということにはなりますが、まず想定されますのは、県のメリットとしては、空港運営に関して民間のノウハウを享受することができるということがございます。

また、先ほどから申しておりますが、財政負担を少なくできることも、メリットとして一般的に挙げられておりま

す。

デメリットといたしましては、現在は県が空港の運営を行っておりますが、民間活力を導入した場合に、緊急時の対応等において、県と民間事業者との役割分担について、ルールの明確化が必要になるということがございます。

また、混合型コンセッションですので致し方ないことではございますが、県のデメリットと考えるかは一概に言えませんが、県の一定負担は継続します。

民間事業者側のメリットといたしましては、当然運営を行いますので、着陸料等の設定・収受が可能となることがあります。今申しました県のデメリットと表裏一体でございますが、県が一定の負担をすることで安定経営が図られるといった民間側のメリットもございます。

一方、民間側のデメリットといたしましては、県負担の部分は当然予算措置の範囲に縛られますので、民間の投資が一部制限される可能性があることが言われております。

井上委員 南紀白浜の岡田社長に言わせても、今まで官が1馬力でやっていたものを、官と民と2馬力になるんだからうまくいかないはずがないということをおっしゃっていましたよね。そのとおりでなと。お互いに足りない部分を補完し合っている。ただ、おっしゃっていたのは、役所は非常に融通が利かないというか、堅いんだと。ホテルか何かを紹介してほしいといっても、役所はもうどこかを優先するわけにいかないから言わないと。なんちゅう頭の固いやつだとおっしゃっていました。お互いにメリット・デメリットはありますけれども、しっかりWin-Winになるようにしていただきたいと思います。

それで、ちょっと私気になったのは、富山空港がほかの空港とやっぱり決定的に違うのは、河川敷にあるということなんですよね。例えば上流、飛騨のほうで大量の雨が降

って河川が増水した場合に、非常に被害を受けますよね。その辺について、何か対応を考えておかないと、民間の皆さんが空港管理、運営管理に手を挙げようと思っても、そういうのがちょっと引っかかって支障になっているんじゃないかなという気がするんですけども、その辺については何か配慮はあるんでしょうか。

勝山航空政策課長 今御指摘いただいたとおり、富山空港は全国唯一の河川敷空港でございますので、当然リスクの部分も、ほかの空港と違う意味で想定されますので、そういったことも今の資産評価、あるいは民間の投資意向調査の中でしっかり踏まえて、説明して、公募していくという段取りを今のところ考えております。

井上委員 どうぞよろしく申し上げます。

最後になりますけれども、南紀白浜空港の事例は本当に参考になる点がたくさんあります。その南紀白浜空港の事例をどう捉えていらっしゃるかということも含めて、今後空港の管理運営にどう取り組んでいかれるのか、今回の視察で全行程を御一緒していただきました田中交通政策局長にお伺いいたします。

田中交通政策局長 毎日交通政策に関する視察先をセットいただきまして、今、井上委員からお話ありましたとおり、私も初めて全行程参加させていただきました。

この県外視察ですけれども、各委員からもお話がありましたが、本当に、私も大変有意義だったと思っております。南紀白浜空港の事例に関して、岡田社長のお名前は何回も出ていたんですけれども、空港型地方創生ということなんです。単なる空港の運営ではなくて、空港型地方創生を掲げて、ワーケーションやビジネス需要の創出のほか、先ほど藤井委員からもありました、自らDMOを取得して、市町村圏域を越えた観光資源を誘客に結びつける。もっと言うと、

県も越えたような御発言があって、紀伊半島全体をDMOでカバーする。三重県、奈良県も巻き込んでやるんだという、意欲や熱意をすごく感じました。これぐらいやっぱり馬力があって頑張られるから、混合型コンセッション導入後に旅客の数も増えているんじゃないのかなと、このように思った次第です。

本県も混合型コンセッション導入の準備を進めていますけれども、今、井上委員からもお話ありましたが、従来の官中心、官の運営だと1馬力と。空港にはもう既に混合型じゃなくて独立採算型で運営されている空港もあるんですけれども、それは民だけの1馬力じゃないかと。今回視察先で行きました南紀白浜空港は、混合型ということで、官民連携で1足す1で2馬力と。このような点で非常によくなるんだよと話をされていまして、私としても非常に参考になりました。

富山空港の管理運営につきましては、今後民間活力を導入し、滑走路は県、ターミナルビルは第三セクターと分かれて運営されているものを一体的に運営して、機能向上、サービスの拡充を図ることといたしました。

現在、コンセッション導入の準備を進めておりますけれども、今回の視察先のいい点も取り入れまして、民間のアイデア、ノウハウを生かし、官民連携で空港の利用促進、にぎわい創出、需要創出が図られるような空港運営となるよう、取り組んでまいります。

井上委員 どうぞよろしく申し上げます。

鹿熊委員 事前通告はしてありませんけれども、今日お示しいただいた報告事項を基に幾つか質問いたします。ですがその前に、今ほど各委員からこのたびの視察の感想も含めて、それを題材にした質問がございました。特に今ほど話題になりました、1つは南紀白浜空港の取組、それからも

う一つは、熊野古道でインバウンド専門に取り組んでおられる組織の取組について、特にこの2か所については、説明された岡田社長をはじめ、また熊野古道においてもスタッフの本当に熱意あふれる取組、まさにこれはプロだなというお話を聞かせていただきました。私も非常に感銘を受けると同時に、やっぱりこれだけの周到な準備と、そしてまた熱意でもって多くの人を巻き込みながら取り組んでいる、こういった姿勢が本当に大事だなと、そんなふうに思っ
て視察を振り返っております。本当にいい視察、ありがとうございました。

それでは、私は観光について質問いたします。

黒部宇奈月キャニオンルートについての報告の中で、専門ガイドが同行するという事になっております。この専門ガイドの同行というのは、全ての商品に同行するわけですか。それとも、求めがあれば同行するのでしょうか。専門ガイドの同行について質問いたします。

高田観光振興室課長 黒部宇奈月キャニオンルートの旅行商品化後のガイドの同行に関しての御質問でございます。

ガイドにつきましては、その旅行商品のツアーとして設定されている行程には全て毎回同行するという形で、今準備を進めているところでございます。

鹿熊委員 記憶が正しいかどうか定かではありませんけれども、専門ガイドを7人養成中と聞いております。その7名で通年8,000人に対応できるのかと素朴に思うわけなんです、大丈夫なんでしょうか。

高田観光振興室課長 まず人数につきましては、今、その7名の方を新たに養成しているところでございますが、インバウンドの対応ということで、英語に対応したガイドも国の事業を活用して養成をしております。そちらの方も、今7名を養成させていただいており、ルートのいろんな知識

や歴史の関係を習得していただきますので、場合によってはそのインバウンド対応のガイドに、日本人の対応についてもカバーしていただける部分もあると思っております。また、ガイド養成——今、JTBさんに旅行商品の造成と併せてお願いをしておりますが、その指導役を担っていただいている方もいらっしゃいます。そういった方も含めて、全部で4コースありますけれども、本当に1日に全4コース設定される日というのは結構限られていますので、そういった日程や今申し上げたカバーの部分も含めて、その中で回していけると予定をしています。

鹿熊委員 ちょっと私の理解が不十分なのかもしれません。そうすると、そのガイドというのは、来年の6月からでしょうか、商品が具体化したときの時点において何人確保できるということになるんですか。

高田観光振興室課長 今明確に申し上げますのは、ベースとなる日本語ガイドが7名、そこに外国語対応できる方も7名いるということです。カバーできるプラスの人材の人数は明確には申し上げられないんですけれども、そういった状況でございます。

鹿熊委員 いずれにしましても、この商品が始まりましたときに、しっかりとその専門ガイドが同行できるような体制を整えてスタートしてほしいとお願いを改めてしておきます。

それと、もう一つ、観光施策に関する報告がありまして、その最後に、実績のデータが載っている表がございました。それを見て思ったことについて、何点か取り上げます。

宿泊客の観光の消費単価が、令和4年において1人3万3,865円になっています。令和元年と比較して31.1%伸びているということでありまして、令和8年の目標値である1人当たり3万100円を既に超えた宿泊客の消費単価にな

っているという数字が表に載っております。

これは、そのとおりの数字なんだろうと思うんですけども、いわゆる県民割等の、そういった国・県の支援が入った単価と理解していいのでしょうか。

山下観光戦略課長 委員おっしゃるとおりで、令和4年度は全国旅行支援、県民割などの割引があったんですが、その割引前の金額になりますので、単価が上がったことについては、その影響ではないかと考えているところでございます。

鹿熊委員 そうしますと、そういった割引がなくなる令和5年以降においてどうなるかが関心のあるところでございます。満足度も、令和4年においては75.2%という調査結果が出ておりました、令和元年よりも8.8%上がっているということは、この割引を受けた旅行者が実際に払ったお金に比べて随分いいサービスを受けたなということから、満足度が上がっているんだろうなと理解していいと思っております。令和8年においては80%の満足度を目指すということでもありますので、そういった割引がなくなった後の本当の勝負のところできっかりと頑張らなきゃいけないのだらうと、そういうふうに思う次第でございます。それによろしいでしょうか。

山下観光戦略課長 この数字は調査結果の数字で、詳しい分析はこれからさせていただきたいと思いますが、委員御指摘のとおり、この後下がらないように、事業者さんと一緒に付加価値を上げて、体験価値を上げてやっていけるように取り組んでいきたいと思っております。

鹿熊委員 突然の質問で失礼いたしました。どうもありがとうございました。その方向で頑張っていたいただきたいと思います。

瀧田委員 私も先月の行政視察に行きました。初めて県議会

議員となって、今まで市議会議員という立場では県内を何か所か回って、同じような行政視察はさせていただいたんですが、市議会議員と県議会議員の立場では、視点がやっぱり違うんだなとすごく感じて、個人的にはそういったところもすごく充実した3日間だったなと思っています。

今回は、その視察に全く絡まない質問ですが、今ほど説明があったことについて少し質問したいと思っています。

地方創生局への質問になります。サンドボックス予算の説明をいただきまして、新川こども施設のことについて、県の公式LINEでアンケートを取るという話でした。県の公式LINEの管理というか、所管しているのは広報課になるのかなと思っています、広報課と連携しながらやることになるんだろうと思っています。県の公式LINEに登録している方で、さらにその中で子供さんがいらっしゃる方にアンケートをお願いするとのことですが、具体的な実施スケジュールについてお聞かせいただいてもよろしいですか。

荻浦地方創生・移住交流課長 SNSを使って新川こども施設のアンケートを実施したいと考えておりまして、準備を進めてきたところです。

スケジュールにつきましては、広報課と調整をして進めてきておりまして、こちらのほうで御報告をした後、速やかに、できれば今週か、来週頭ぐらいにアンケートをスタートさせたいなと考えております。

瀧田委員 速やかに、プッシュ通知型のアンケートを取られるんだろうと思っているんですが、どのぐらいアンケートに答えてくださる方がいらっしゃるかは、非常に予測しにくいだろうと思っています。さっき見ましたから全体の登録数は分かりますが、その中で子供さんを持っている方というのは、それこそ広報課の方しか分からないのかなと思

っています。それで、どれだけの数字が上がってきて、どれだけの反響といたしますか、御意見が来るのかは分かりませんが、その中で十分な御意見をいただくことができれば、もちろんやった意味があります。仮にあまり反応がなかったと、とにかくそういったアンケートに対するレスポンスはあまりよくないと、いろんなどころで見られる現状がある中で、次の手立てというか、次にどうやって、県民のニーズを把握しようかという、二の手、三の手について、現在はどのように考えておられるのかお聞かせください。

荻浦地方創生・移住交流課長 今はまず、今回メインターゲットということで小学生以下のお子さんをお持ちの方に、ダイレクトにSNSで届けることを考えております。その方々になるべく多く回答いただけるようなちょっとしたプレゼント——抽選になりますけれども、そちらも用意をして、新川こども施設についてこういうふうに計画しているということを知っていただき、アンケートにもお答えいただく工夫をして、まずはその方々からなるべくたくさんのお回答を得て、参考にしていきたいと考えております。

瀧田委員 何としても、とにかくまずは興味を持ってもらおうという仕掛けは非常に大切で、どれだけ有効かは実際やってみなければ分からないというところですが、大事だろうと思います。

県民のための施設なので、県民の声を十分聞くのはとても大切ですが、全国や、もしかすると世界的には、子供施設に対して、今これからどんなものが求められているのかといった情報収集も、もちろんこれまでもしておられると思います。今後、新しい時代に入った中で、どんなものが必要かは、やはり広い視点というか、あちこち手を伸ばして情報収集して、これからの施設にふさわしい、県民の多くに求められる、そして令和9年度以降に開設されてから

は愛される施設になるように、しっかりと準備を進めていただくことが大事だと思って、今回この質問をさせていただきました。時間があるようなないような、そんなタイムスケジュールだと思うので、ぜひしっかりと進めていただきますよう、どうぞよろしく申し上げます。

続けて、報告資料に、観光客入り込み数の資料がありました。私、初めてこの資料を見たので、質問したいと思っています。

当然、コロナもあったので、令和4年の状況、そして今年の令和5年の状況はさらに改善というか、入り込み数自体はどんどん大きく伸びているだろうと思っています。主な観光地等の状況ということで9か所のポイントを挙げておられますが、毎年この9か所の集計をしておられるのでしょうか。

山下観光戦略課長 報告資料には、この9か所、代表的なものを提示しているんですけども、調査地点につきましては、県内の市町村さんと一緒に調査をさせていただいてまして、市町村で把握している観光地点を集めて集計をした結果になります。その集計した結果が、この報告の入り込み延べ人数3,419万4,000人になりますので、この9地点だけではなく、全ての地点の足し上げがこの数字になります。何地点かというのが手元にデータがなく、すみません。かなり多い数字なんですけれども……。正確な数字は今は持っておりませんが、数百か所です。すみません、また御案内させていただきます。

瀧田委員 もちろんそうなんだろうとっていて、その中で特に富山県を代表する観光地ということで、この9か所なのかなと。そういった趣旨の質問だったんですが。

山下観光戦略課長 はい、おっしゃるとおりです。報告資料は1枚だけですが、今日この全体の冊子はリリースさせて

いただきますので、その中でもうちちょっと詳しい観光地点、それからイベントなども含めて提示しますので、また共有させていただければと思います。

瀧田委員 よろしくお願いします。

今回挙げられている地点の中で、特に五箇山で、どういうカウントの仕方をしておられるのかなと率直に疑問に思ったので、教えていただけますか。

山下観光戦略課長 カウントの仕方は、その観光地点の方のカウントを集計しているのですが、細かいカウントの仕方までは県では全て把握しているわけではありません。例えば、地点によっては駐車場のカウント、観光施設であれば入場者数など、その地点によって適正なカウントの仕方をしていただいた上で、市町村で集めて県に報告していただいている形になります。

瀧田委員 なるほど、分かりました。

富山県には幾つもの魅力的な観光地域があって、五箇山ももちろんすごく重要な観光地域だと思っています。

南砺利賀そば祭りなど、個別のイベントを目がけて来られる人もおられるでしょうし、合掌造り周辺を大きく五箇山と捉えて訪れる方もいらっしゃると思います。そうであれば、五箇山という、何かすごくざっくりしたくくりでいいのかなとちょっと思ったりもして、これから共有される資料に細かくあるのであれば、それをまた拝見させていただければなと思っています。自分自身はそう思ったので、これからの観光施策を展開する上では、そういった細かい調査というか、細かい数字を把握するのも大切で、今後、私自身も研究してまいりたいと思っています。よろしくお願いします。

最後の質問です。富山県はやっぱり様々な観光資源、特に自然景観といますか、自然を楽しむ、自然とともに富

山県の魅力を知っていただくことは一つのポイントだと思っています。県内に住んでいる方、隣県の方、そしてもちろんこれからは外国人の方、インバウンド需要ということで、非常に重要だろうと思っています。

その中で、富山県は山もありますが、世界で最も美しい湾クラブにも加盟していることもありますし、海をもうちょっと全面的に前に推し進めていってもいいのかなど。例えば、県内海水浴場の利用客数の数字を取ってみる、朝日のヒスイ海岸といった、海を眺める、そういったスポットの人の入り込み数の把握などの細かな数字も、これからは生かしていけるのではないかなと思います。さっき課長もおっしゃいました、市町村と連携してやっているということであれば、県内各市町村の海水浴場利用状況を確認するなど、そういった取組は今後必要になってくると思うんですが、海を取り上げるというか、海にフォーカスした、そういった観光面での入り込み数の把握についてはどのように考えておられるのか、お聞かせください。

山下観光戦略課長 今日お持ちした報告案件は本当に代表的な地点を記載したものでございまして、これらの地点はこのような数字なんですけれども、県下全体の入り込み数、延べ入り込み数というのは、委員おっしゃるように、本当に細かいところまでしっかり市町村さんと一緒に足し上げた数字が、この入り込み数（延べ数）になります。観光客によっては、例えば内川に行って、雨晴海岸に行くと、何か所も回られることがあるので、その市町村さんごとに細かく集めていただいた数字を足し上げたのが、この入り込み総数（延べ数）という数字になります。

そうすると、重なっている数字があるので、それをサンプル調査で何か所行きましたかと調査をして、その箇所数で割り返したのが、この入り込み総数（実数推計）という

数字になりまして、この報告数値のうちの1,392万6,000人という数字になります。そのため、委員おっしゃるように海水浴場ももちろん含まれていますし、内川や海岸の数字ももちろん足し上げてあります。先ほどお話にありました細かいイベントも、市町村のイベントを観光協会で行っていらっしゃれば、当然それも足し上げた結果の数字になります。できるだけ観光客がいらっしゃっているところの数字はしっかり足し上げた上で、観光施策に反映していきたいと考えているところでございます。

瀧田委員 私どもも一緒に富山県の観光についていろいろ議論したり、意見を出し合って考えていこうという立ち位置にある中で、ぱっと見られるような資料が多ければ多いほど、我々もその後、横にいろいろ展開できる可能性も広がるという観点からすれば、この「主な観光地等の状況」にぜひ海の視点は入れていただきたいなど。来年以降で構いません。これはちょっと要望にもなりますが、そういったこともお願いして、私の質問を終わります。急な質問にも丁寧に答えていただいて、ありがとうございました。

針山委員長 ほかにありませんか。——ないようでありますので、これをもって質疑、質問を終わります。

2 陳情の審査

針山委員長 次に、陳情の審査に入りますが、今回は付託されておられませんので、御了承を願います。

以上で付議事項についての審査を終わります。

この際、ほかに何か御意見等はありませんか。——ないようでありますので、これをもって委員会を閉会いたします。

地方創生産業委員長 針山 健史