

地方創生産業委員会会議録

I 日 時 令和6年3月21日(木)

午前 9時58分開会

午後 0時33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
〃	岡崎 信也
〃	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

地方創生局次長(ワンチームとやま推進室長)

田中 雅敏

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
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
企業誘致専門監	端 正至
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 2月定例会付託案件の審査
- 2 請願・陳情の審査
- 3 閉会中継続審査事件の申し出について
- 4 地方創生産業行政当面の諸問題について
- 5 行政視察について

VI 議事の経過概要

1 2月定例会付託案件の審査

(1) 説明事項

針山委員長 本定例会において本委員会に付託されました諸案件の審査に入ります。

付託されております諸案件はお配りしてある議案付託表のとおりであります。追加提案されました案件について、当局から説明願います。

竹内地方創生局長

- ・令和5年度2月補正予算（案）の概要

田中交通政策局長

- ・令和5年度2月補正予算（案）の概要

中谷商工労働部長

- ・令和5年度2月補正予算（案）の概要

(2) 質疑・応答

針山委員長 これより付託案件についての質疑に入ります。

質疑はありませんか。——ないようでありますので、質疑なしと認めます。

(3) 討論

針山委員長 これより討論に入ります。

討論はありませんか。——ないようでありますので、討論なしと認めます。

(4) 採決

針山委員長 これより付託案件の採決に入ります。

本委員会に付託されました議案第1号令和6年度富山県一般会計予算のうち、本委員会所管分外6件及び報告第1号地方自治法第179条による専決処分の件のうち本委員会所管分について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

針山委員長 挙手全員であります。

よって、議案第1号外6件及び報告第1号については、原案のとおり可決または承認すべきものと決しました。

2 請願・陳情の審査

針山委員長 次に、請願・陳情の審査に入りますが、今回はいずれも付託されておられませんので、御了承願います。

3 閉会中継続審査事件の申し出について

針山委員長 次に、閉会中継続審査事件の申し出の件を議題といたします。

本委員会の閉会中継続審査事件については、お配りしてある申し出案のとおり議長に申し出たいと思います。

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

針山委員長 御異議なしと認めます。

よって、お配りしてある申し出案のとおり議長に申し出ることと決定いたしました。

4 地方創生産業行政当面の諸問題について

(1) 報告事項

資料配付のみ

ワンチームとやま推進室

- ・新川こども施設整備・運営事業に係る特定事業の選定について

観光振興室

- ・「北陸・とやま応援事業」の実施状況について

(2) 質疑・応答

嶋川委員

- ・公共交通の利便性の向上について
- ・県西部の観光振興について

藤井委員

- ・新川こども施設について
- ・富山県技術専門学院について
- ・パスポート取得促進事業について
- ・金融情勢による県内中小企業等への影響について

岡崎委員

- ・北陸新幹線の敦賀延伸について
- ・2024年物流問題について
- ・ライドシェアについて

井上委員

- ・高山本線について
- ・北陸新幹線敦賀延伸に関連して

鹿熊委員

- ・富山駅の観光案内所について
- ・とやま未来創生戦略について

瀧田委員

- ・人口減少社会の中における富山県の成長について

針山委員長 それでは、報告事項に関する質疑及び所管行政一般についての質問に入ります。

質疑、質問はありませんか。

嶋川委員 今日は皆さんから合わせて20問以上質問があると

ということで、早速質問に入らせていただきたいと思います。

私からは、大きな項目2問のうち1つ目、公共交通の利便性の向上ということについて質問をさせていただきます。

いよいよ城端線・氷見線が一体化に取りかかってくるといふ段階に入ってきたということで、私もなるべく公共交通を利用しようということで、週1回以上はいろいろな形でバスや電車に乗っております。利用していて気になるのが、何というか、やはりつなぎの部分ということであります。

仮に城端線・氷見線が直通化をした場合、この一本のラインでは非常に利便性が向上します。ただ、観光地や生活圏というのは沿線上に全て集まっているわけではないため、公園が少し離れた場所にある、スーパーが少し離れていると、徒歩で行くには遠いということで、公共交通を利用したいと。そこで、大きな鉄軌道の線路が1本になりましたと言ったときには、2次交通というところをもっと充実していくべきではないかと考えますけれども、県としてどのように取り組んでいくのかを、黒崎広域交通・新幹線政策課長にお尋ねいたします。

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、先月国土交通大臣の認定を受けました再構築実施計画におきまして、利便性、快適性の向上に向けた方策として、今ほど委員から御紹介のありました両線の直通化のほかにも、新型鉄道車両の導入、交通系ICカードへの対応、運行本数の増加に取り組むこととしております。

城端線・氷見線の将来にわたる持続可能な路線の実現に向けましては、こうした取組に加えまして、これまで鉄道を利用する機会の少なかつた方にも御利用いただくための取組も必要であると考えております。

計画には、沿線のまちづくりや観光施策との連携に向け

た取組についても盛り込んでおります。具体的に申し上げますと、駅を起点として市街地を周遊するバスの運行ですとか、まちなかを回遊するモビリティの整備など、鉄道と連携した市街地の移動の利便性の向上。また市営バスの路線の再編や、デマンド型乗り合い交通の運行範囲拡大によります鉄道ダイヤとの接続の改善強化など、駅から観光地などを結ぶ交通手段を充実する政策に取り組むこととしております。

木に例えますと、城端線・氷見線という幹を太くすることにももちろん大事ですし、そこから伸びる枝を充実させる取組が大切であると考えております。

先月取りまとめました富山県地域交通戦略におきましても、結節点となる駅の機能強化、これを目指すべき姿の一つとして位置づけておりまして、まちづくりの中心となる駅を拠点化し、快適な乗り継ぎができるネットワークを実現することとしております。城端線・氷見線の再構築につきましても、地域交通戦略との整合を図りながら、まちづくりの主体となる沿線市とともに取組を進めてまいります。

嶋川委員 接続に関して改善を目指していくということなので、一緒に進めていただければなと思っております。

今課長からもありましたように、接続がストレスフリーになることが、私はもっともっと公共交通を利用してもらえるヒントになるのではないかと考えております。

私は高岡市に住んでおりますけれども、今までは駅まで車で行ったりもしていたのですが、最近はバスも利用するようにしております。結構ダイヤも考えられており、朝は目的地に行きやすく、夕方なら帰りやすい時間帯のダイヤになっております。今まで分からなかったのですが、利用してみると意外と二次交通として接続しやすいダイヤになっているのかなということを感じました。

今はとやまロケーションシステムという画期的なシステムがございまして、私もバスに乗る際はこれを利用しています。バスは到着が早まることはあんまりないのですが、遅れることがよくあるのかなと思っておりまして、私も出発予定の3分前くらい前にバス停に着くと、バスが来るのか来ないのかってこれはすぐ分からない。それで、とやまロケーションシステムを調べたら、今5分遅れで運行していると表示されていると、そのとおり、定刻より5分遅れでバスが来るわけですね。このとやまロケーションシステムは大変参考になりました。使いやすかったということなのですが、ここでちょっと問題も感じました。例えば寒い冬であれば手袋をとって、このアプリを開いて、自分が乗りたいバス停から駅名まで入力して検索して、それで初めて遅れているか通常どおりか調べることができますが、これが一作業といいますか、手間がかかりますと。これが、例えばぱっと何かかざすだけで、皆が遅れているかどうかすぐ分かれば、非常に使いやすいなと思ったりもするわけです。

そこで、より簡単にバス停でバスの運行情報を確認できるようにすることはできないのか有田交通戦略企画課長にお尋ねいたします。

有田交通戦略企画課長 今ほど御紹介いただきましたとやまロケーションシステムは、県内全域の路線バスの運行情報を案内する全国初のシステムとして、令和元年に運用を開始しております。その後も市内電車ですとか万葉線、さらに今月の12日からは、富山地方鉄道の鉄道線の情報もここに追加しておりまして、サービスの向上に継続的に取り組んできたところでございます。

こうした取組の結果、とやまロケーションシステムの月平均のアクセス数、これが運用開始当初と比べまして、現

在約50%増と、多くの方々に御利用をいただいております。一方で、多くの交通機関の情報を取り扱うようになっておりますこのロケーションシステムについて、自分でバス停名を入力し検索しなければならない、また初見では分かりづらいなどなど、さらなる改善を求める声というのも、利用者の方々からは頂いております。

こうした御意見も踏まえまして、先月取りまとめました富山県地域交通戦略では、各バス停に対応したQRコードの作成など、とやまロケーションシステムの使いやすさの向上を、施策の一つに位置づけております。戦略に基づきまして、新年度の予算案には、これから到着するバスの運行情報をバス停で直接確認できるよう、各バス停に対応したQRコードのステッカーの作成に必要な経費を盛り込んでいるところでございます。

また、戦略では、公共交通とまちづくりの連携をポイントに掲げておりまして、新年度予算案の中に、バス停や駅の最寄りの施設において運行情報を案内するデジタルサイネージの設置を支援する事業も盛り込んでおります。戦略に基づきまして、とやまロケーションシステムの使いやすさの向上を図るとともに、デジタルサイネージなど、地域による公共交通を中心としたまちづくりの取組を推進してまいります。

嶋川委員 バス停にQRコードを設置していただけるということでしたけれども、バス停はかなりの数がありますよね。あまねくどのバス停にもQRコードをつけていただけるということによろしいですか。

有田交通戦略企画課長 はい。

嶋川委員 それでは、永楽町のバス停にもつくると。余談でした。

やはりかざすだけで分かるというのは、これはすごく手

間も省けるので、非常に利用促進になると思います。

ただ、もう一つ問題は、城端線・氷見線直通化にあって、ICカードや電子マネーで乗降できて接続が非常にストレスフリーになってきたとしても、バスの場合は乗るときに番号が書かれた紙を取って、降りるときに幾らになるのか車内の料金板を見て、それでまたお金を用意して、お釣りがあがる場合は一回両替をして降りる。これがやはり手間になるのではないかと思います。観光客の皆さんや都会から来た方もそのシステムが分からない方が非常に多いのではないかと思います。ですので二次交通でも、こういったICカードの利用とその促進に向けて、また御支援いただけたらなと思っております。

それでは、次の質問に移らせていただきます。

県西部の観光振興についてであります。

コロナ禍も明けまして、今は震災復興でとにかく需要を喚起して、いろいろな方に応援に来ていただきたい。そして地元に来てもらって地域の魅力に触れていただいて、また観光を盛り上げていただきたいと思っております。

そういう中で、例えば県西部でいいますと、道の駅雨晴という観光スポットがございます。これは非常にポテンシャルが高い。自分も折に触れてお邪魔をさせていただきました。商品の中には、タクシーで道の駅まで行って朝日を見ようという商品もありました。

実際に行きますと、ロケーションは非常に良いんですけども、交通アクセスといいますか、駐車場と言いますか、具体的になりますけれども、車をとめて実際に義経岩のところ、海岸まで下りて行ってその景色を見ようとすると、道路と線路を渡らなければいけない。

これからどんどんどんどん観光客やお客さんが増えてったときに、良い場所でありながら、危険も伴ってくるので

はないかと思っております。アクセスに難があり、改善すべきと考えますけれども、そのあたり宮崎観光振興室長にお伺いいたします。

宮崎観光振興室長 道の駅雨晴は、雨晴海岸から富山湾越しに、3,000メートル級の立山連峰を臨む日本有数の景勝地に面して立地しております。展望デッキからは、JR氷見線越しに剣岳を撮影することができる絶景スポットとなっております。開放感あるカフェでは海を眺めながらスイーツを味わうことができ、隣のショップでは工芸品や特産品などを販売しております。また、サイクルステーションも併設しており、重要な観光施設の一つと認識しているところです。

一方、委員御指摘のとおり、駐車場や歩道などアクセス面には課題があると認識しております。県では国道415号の道路拡幅、現在工事中ですが、景観に配慮した歩道整備を行っていますほか、高岡市におきましても第2駐車場の整備やライブカメラの設置など、駐車場の混雑緩和に努めているところです。

観光振興室としては、観光客の利便性が高まるよう、引き続き道路管理者や施設管理者に、早期の歩道の整備や駐車場の混雑緩和を働きかけてまいりたいと考えております。

なお、雨晴駅では、昨年度県におきまして海側の雑木約50本の伐採など、景観整備に対して支援をして、SNS等で景観を発信したところ、訪日外国人旅行者の姿も多く見られて、大勢の観光客でにぎわっているところです。

これに呼応して、高岡市におきましても、雨晴駅の展望デッキの整備に今後取り組まれると聞いております。また、県でも能登半島国定公園の雨晴園地の民間活力導入に向けたサウンディング調査を行うこととしております。

これらによりまして、雨晴一帯は観光地としてさらに魅

力が向上すると考えておりますので、引き続き高岡市と連携しながら観光素材を磨き上げ、旅行商品の造成等を進めるとともに、プロモーションに取り組んでまいりたいと考えております。

嶋川委員 ぜひポテンシャルを最大限発揮していただきたいなと思っております。

個人的には、国道415号と線路がありますけれども、人が通れるようなトンネルができたら非常にいいのではないかなと思っております。所管外であります、これは私の希望として、お伝えをさせていただきます。

それでは、最後の質問になりますけれども、今まさに取り組んでいただいております観光庁の「特別な体験の提供等によるインバウンド消費の拡大・質向上推進事業」と、ちょっと言うには非常に長い事業ですけれども、これは、去年は観光再始動事業だったということです。この後継事業を県のほうで主体的に申請して、このほど採択されたということですが、このタイトルが「祭りで富山を元気に」ということで、大変力強い、復旧・復興に加えて富山の魅力が伝わるイベントになるであろうと思っております。

活用資源というのを拝見しますと、たてもん祭り、おわら風の盆、新湊曳山まつり、津沢夜高あんどん祭ということで、富山県を代表するお祭りでもって富山を元気にしよう、そういうところにお客さんに来ていただくということでもあります。

ただ富山県全体で見たときに、これら大きなお祭りの一つに、高岡には御車山祭そして針山委員長のお膝元でありますけれども、伏木曳山祭、これらのお祭りが今お伝えした祭りよりも先に5月から始まるということでもありますけれども、高岡が誇るこれらのお祭りが対象になっていないということ、このあたりをどう御支援いただけるのか。

あるいは対象に入っていない状況をどのように捉えたらいいのか、ポジティブに御答弁いただきたいなと思っております。

宮崎観光振興室長 今ほど委員御指摘のとおり、今回開催日順に津沢の夜高あんどん祭、魚津のたてもん祭り、おわら風の盆、新湊曳山まつり、そして県内に数多くある獅子舞を活用する、いわゆる特別な体験事業が、先日観光庁の事業採択の内定を頂いたところでございます。

観光庁の応募に当たりまして、県では、今ほど委員御指摘のとおり、高岡の御車山祭、伏木曳山祭を含めた多くの祭りについて事業の活用を検討いたしましたが、国から先ほど内定いただいたのですが、採択決定が4月中旬になりますことから、春に開催する祭りにつきましては、スケジュール的に間に合わないということになりました。このため、残念ながら申請に含めることができなかったところでございます。

申請に含めることができなかった祭りにつきましては、とやま観光ナビ内に、巡行マップや見どころなどの情報を富山の祭りの特集サイトとして設ける。そして市町村からの要望があれば、県エグゼクティブアドバイザーの永谷さん、祭りに関して収益化を図るということを全国でやっている方ですが、この方と連携し、収益化についてのアドバイスなどの支援も行いたいと考えております。

また、今回観光庁の当該事業を通じて得られたノウハウ、先ほどの4つの主な祭りで得られた収益化のノウハウを生かすことにしております。そこから得たノウハウを、例えば伏木の曳山祭でも活用できないかということを考えております。

これらを実施することで、県内の祭り等が持続可能なものとなりまして、本県の観光の新たな軸となるよう、磨き

上げを進めてまいりたいと考えております。

嶋川委員 制度上間に合わないということですが、ただそのノウハウをまた次に生かす、あるいはアドバイザーの方を派遣していただく、準備もしていただけるということで、持続可能なお祭りを目指していくということでありました。

私の住んでいる町内の近くの校下にも、御車山の山車が1つあります。ただ、引き手がないとか御囃子の数が足りないといった持続可能性が課題になっております。

伝統を守っていくということと収益化するというのを合わせて取り組んでいくのは、非常に難しい課題ではあると思いますが、私も引き続き地元のお祭りを盛り上げられるよう、そしておつなぎできるように頑張っていきたいなと思っております。

委員長もぜひ、曳山祭をよろしく願いいたします。

藤井委員 今回の委員会が、現執行部のメンバーの皆さんとの恐らく最後の委員会になるのかなと思っております。一年間本当にありがとうございました。今日を最後の議論として、4つほど質問を考えてきております。

まず第1問として、新川こども施設についてであります。

県の大型施設における初のPFI事業ということで、結構しつこく質問させていただいているのですが、基本的なスタンスとしては本当に応援をしています。今回一般質問でも竹内局長から御答弁を頂いて、また総括質問では、澤崎議員から、肌がかさかさで肌感覚がというような話もあって、私も乾燥肌なので非常に気持ちも分かって、保湿クリームをプレゼントしたくなったわけですけども。

話を戻しまして、私の3月5日の一般質問における新川こども施設の質問に対する御答弁では、施設整備運営にかかる事業費については、直近の物価状況も踏まえて精査され、51億円余りを整備・運営の事業費として令和6年に債

務負担行為と併せて設定されるというものだったと思っております。

もともとの整備費は、24億円から28億円程度の見込みという御説明があったと記憶しておりますが、この51億円の内訳がちょっと分からないので、整備運営の事業費51億円の内訳、そしてもともとの建設費の想定よりももし上振れしているのであれば、その算出根拠についてお伺いしたいと思っております。

荻浦地方創生・移住交流課長 新川こども施設整備・運営に係る事業費につきましては、51億7,600万円の新年度当初予算案及び債務負担行為を提案しているところです。

まず整備費についてですが、基本計画では、施設の延べ床面積を2,500平米とした場合の設計工事費を約28億円程度と想定しておりました。今回、物価上昇やZEB Ready化対応等によりまして、約3億円の増額が必要と見込んだところでございます。加えまして、基本計画の概算には含まれておりませんでした外構整備費や什器備品購入費等を約7億円と算定いたしまして、これらを加えると、全体で約37億円になると見込まれたところです。

このうち、工事費及び什器備品購入費は、PFIの採用によりまして10%の削減を期待できますことから、最終的な整備費といたしましては約34億円としております。

次に、維持管理・運営費であります。このうち光熱水費は事前の想定が困難でありますことから、要求水準書案では、当初は実費精算といたしまして、3年間の実績を踏まえて、その後の取扱いを協議することとしております。現段階では事業費には含めておりません。

その上で、基本計画では、維持管理・運営費につきましては、光熱水費を除くと年間約1億円程度と想定をしておりましたが、今般の人件費上昇等を踏まえまして、一定の

増額が必要であります。

その一方で、本施設は利用料金収入が見込めますこと、それからPFIの採用で5%の削減を期待できることも踏まえまして、最終的に光熱水費を除く年額を約1.1億円といたしまして、事業期間が終了します令和23年度末までの総額を約17億円としたところです。

以上が事業費の積算内訳でございますが、入札参加者に提案していただく入札価格におけるハード・ソフトの内訳は任意としております。県といたしましては、民間の自由な創意工夫で、ハード・ソフトのバランスのとれた提案を期待しているところです。

藤井委員 すみません、聞き漏らしかもしれませんが、光熱水費を除いた運営費を年間1.1億円として見積もって、それを何年までやって、最終的に17億円とおっしゃったのか、ちょっともう一回確認させてください。

荻浦地方創生・移住交流課長 事業期間が終了いたします令和23年度末まででございます。

藤井委員 令和何年なのかちょっと分からなくなりました。西暦で言うと、どう考えればいいんですか。

荻浦地方創生・移住交流課長 2042年になります。

藤井委員 2042年までとして17億円ということですね。

要求水準書にも、いろいろ創意工夫ができるような余地をたくさん残していただいたということは、竹内局長からも一般質問で答弁いただいたので、たくさんの方々には本当に参画いただけるような形で進められるよう、私もまた引き続き応援させていただきますので、よろしく願いいたします。

かなり物価上昇等の影響が出てきておりまして、新川こども施設以外の2施設も、今後検討していくときには恐らくこういった増額ということがあるんだなということは、

何となく私も実感はしています。ただ、金額がどんどん上振れしていくことで、本当に、その施設を建てる価値や県民の利便性なり県民福祉の向上に寄与している建物かどうかということとは、やはり常に意識していかなければいけないのかなと感じたところであります。

次に、富山県技術専門学院についてお伺いいたします。

こちらもちょうど次年度に2.5億円の整備費が計上されておりました。先ほど繰越明許費の補正ということで1.3億円強ですかね、御報告があったところです。

こちらの本校が私の地元の富山市の向新庄にありまして、今回の1月1日の震災のときには、この本校2階にある体育館を避難所として臨時的に開設していただきました。新庄地域というのはあまり津波の想定がされていないところだったんですけれども、2階の体育館ということで、職員の方が体育館の鍵を開けて50人から80人くらいの住民の方が避難されました。また、お近くに住んでいらっしゃる職員の方が、いわゆる学校側の施設も開けて、学校から灯油のストーブを持ってきて、暖をとらせていただき、自主防災会の方々も非常に感謝されていたところでもあります。職員の中には立山町からわざわざ来られた方もいらっしゃって、緊急対応いただいた職員の方には本当にありがたかったなと思っております。

こちらの避難所は一応第三次避難所だったと思うので、通常であれば一時避難した後に開放するものであり、今回はかなり臨時的な対応をしていただいたと思っておりますが、今回の震災対応の評価及び今後の教訓としてどのように生かされるのか、富賀見労働政策課長にお伺いしたいと思います。

富賀見労働政策課長 委員には、技術専門学院が日頃からお世話になっており、ありがとうございます。

まず、避難施設としての位置づけなのですけれども、富山市のほうから、一つは緊急避難場所、これは地震や津波などの災害の危険から命を守るために緊急的に避難する場所ですが、この緊急避難場所という指定と、もう一つ指定避難所といいまして、災害が発生した場合に避難をしてきた避難者が一定期間生活するための施設として指定されているものがあります。

技術専門学院については、委員からもございましたけれども、能登半島地震発生の当日、午後5時前ごろになりますけれども、職員2名が自主的に登校しましたところ、体育館付近に地元住民の方30人程度が既にお集まりになっていたということで、直ちに体育館2階を開場してパイプ椅子を並べたり、ほかの訓練実習場から工場用の大きなストーブやスポットヒーターとか、そういったものをいろいろ運び込み、ブレイカーなどがそれ用になっていなかった部分もあったのですけれども、工夫したりして、何とか館内を暖房して、緊急避難場所として設営できたということです。

最終的には約70名の住民の方を収容することができたのですけれども、午後11時頃に全員が御安心されて帰宅されたというのが、当日の様子だったと聞いております。

この間、委員にも2度ほど様子を見に来ていただき周辺のほかの避難施設の状況などを共有いただいたということで、設営した職員のほうも非常に心強く励みになったと伺っております、その点は本当に感謝申し上げます。

今回の対応の評価と今後の教訓ということですが、今回避難所を設営した職員は技術専門学院の近くに住んでいる方で、立山町ということもありましたけれども、そういう方の自主的な判断もあって、震災発生から約40分後には緊急避難場所を設営することができ、地元住民の方々の

お役に立てたという点においては、適切な対応ができたものと思っております。

今後の教訓としましては、富山市との連携や連絡体制を整備しておく必要があると考えております。周りの施設の状況を委員から聞いたりといった状況もあったということで、そういった点については、準備しておくという意味では改善する点もあったかなと思います。

あとは、周辺住民の方々に、技術専門学院は災害が発生したときは避難場所にもなる施設として認知してもらえるように、地元町内会など地域への周知にも今後努めてまいりたいと考えております。

藤井委員 富山市の場合だと、富山市が基本的に情報を集約していく形になり、県の施設はあくまで補助的な形で運営されている感じではありましたが、自主防災会の方々の期待も非常に大きいものがあり、非常に安心できたと言われておりましたので、また富山市や自主防災会との連携体制について、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

次に、リニューアルの件です。

令和6年4月、この翌月からいよいよ普通課程の2学科のリニューアルがなされ、募集が現在なされているところです。

私の記憶だとこのリニューアルは4つの学科の新設と5つの学科のリニューアルという形で、かなり意欲的な形でのリニューアルになっているのですが、機械・制御エンジニア科と電子情報/IoT科の募集が先駆けてスタートしていると理解しております。

現在の募集状況、あとは見直し等の検討会もあったかと思ひますけれども、そのときに想定されていた充足率の改善は期待どおりに進んだかどうかを併せて、富賀見課長にお伺ひしたいと思ひます。

富賀見労働政策課長 御指摘がありましたように、県では変化する産業界の人材ニーズに対応した技術専門学院の訓練科の見直しを進めるとともに、その見直しに伴って必要となってくる実習棟や機械器具の整備などの訓練環境のリニューアルということで、事業を進めているところです。

このうち、今ほど御指摘もありました学卒者を対象とした普通課程2科、メカトロニクス科とあと電子情報/IOT科という新しいところですね。メカトロニクス科というのは過去の名前でして、そこを今回、機械・制御エンジニア科に改称するとともに、現場のFA化、ファクトリーオートメーション化などを踏まえて、産業ロボットを活用した訓練を充実させました。あともう一つの電子情報科というのは、電子情報/IOT科と改称しつつ、IOTのプログラム技術、こういったものを活用した訓練を充実させて、令和6年4月に新たな訓練内容としてスタートするというところでやっております。

定員は普通課程それぞれ各20名でございます、現在の令和6年4月からの入学予定者数は、機械・制御エンジニア科のほうは5名、もう一つの電子情報/IOT科のほうは10名ということになっており、現在も継続して再度の募集をかけているところでございます。

5名、10名ということで、充足率の状況を昨年度と比較すると、まず機械・制御エンジニア科のほうは、55%からここにあるとおり25%ということで減少してしまっている。もう一方の電子情報/IOT科のほうは35%から50%ということで改善しております。

減少した要因でございますけども、技術専門学院のこの科には一定程度、工業高校の卒業生が入校しますが、その進路指導担当者の方にお聞きしておりますと、まさに県内企業でも人材確保が深刻な課題となっており、そういう

状況がどんどん進んでいる中において、今年は特に高卒者の売手市場となっていると。それで工業高校の卒業生の就職状況も大変好調であり、例えば技術専門学院などに進学してスキルアップしてから就職するのではなくて、今希望する会社に即就職できる状況となっているものですから、即就職することを選択する卒業生が一定数存在したのではないかという分析を聞いております。

ただ、私どもとしては、技術専門学院では単なる機械のオペレーターや作業員としてではなくて、訓練を通じて生産現場のリーダーとなったり、即戦力となるエンジニアいわゆる技術者となるように育成している点を、引き続き高校へ個別訪問を行い、学生に対してさらに周知していきたいと考えております。

藤井委員 非常に意欲的なリニューアルだったと思いますし、それこそ投資もたくさんされていて、まだやはり知られていないということもあると思います。もちろん進路については、御本人たちが選ばれることではあると思うんですけども、もっと情報を提供することで、ここで学ぶことでスキルアップして、もっと活躍できる人材として育成していただきたいなと思っております。

それで、これについては令和11年度まで債務負担行為が設定されていますけれども、このリニューアル事業がどのような形で進んでいくのか、その全体像を実は私分かっておりません。例えば設備改修がいつまでかかるとか、いつから残りの学科の募集が始まるとか、あとは当然高卒生だけではなくて、いわゆる離職者向けの対応もされると思うのですけれども、こういった技術専門学院のリニューアルが完成するまでのプロセスについて、全体像を教えてくださいと思います。

富賀見労働政策課長 先ほど御指摘があった令和11年度まで

の債務負担行為の設定ですけれども、これにつきましては令和6年度中のパソコンの調達費用です。令和7年4月から開始するCADを使った新しい訓練科があるのですが、CADシステムのためのパソコンをリース契約で調達することとしておりまして、これの契約期間が令和11年度までとなっております。更新やメンテナンス費用も付帯しておりますので、令和11年度までの期間となっております。

リニューアル事業の全体スケジュールを簡単に申し上げますと、施設整備などを伴わない見直し分は、これは令和6年4月にまず第1弾として開始します。

総合建築科とかCADを使うCADクラフト科などは、施設の整備などを伴うので、施工等の準備期間が必要となる分、1年遅れの令和7年4月に開始することになります。

それで御質問にもありました募集期間ですけれども、令和7年4月に開始する訓練科は全部離職者向けでございますので、募集はそんな前から行うものではなくて、一般的には2か月前くらいから実施することになります。令和7年4月に開始となると、令和7年2月頃からそういった周知や募集をしていくことになります。

ただ、ハローワークに来られた離職者に、新しい訓練科をしっかりと紹介してもらえるようにしたいということもあるので、ハローワークにはあらかじめ十分なPR期間を見越して周知を図っていく、そういったことで進めていきたいと考えております。

藤井委員 建築デザインが新しい、かなり大きい構造物を造られると聞いております。その中で学べることができるということは非常に良いと思うのですが、知られていないとまた充足率が足りなくなってくると思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

続きまして、パスポート取得促進事業についてお伺いし

ます。

第1弾の募集が3月13日に終了しました。こちらは4人1組で応募するというような内容だったかと思っております。その実績はどうだったのかということをお伺いします。また今回本議会で予算計上されているものは、1人から対象となる新たなパスポート促進事業となっております。1人のほうが当然取りやすくなるとは思いますが、この新しいパスポート取得促進事業において、さらなる取得促進のためにどのような工夫をされたのかについて、募集開始時期がまだ公表されていないと思うのですが、もしそれが公表できるのであればそれも併せて、朝山航空路線利用促進班長にお伺いしたいと思っております。

朝山航空路線利用促進班長 今年度のパスポート取得促進事業につきましては、発行年月日が令和5年10月2日以降のもので、有効期間については、18歳以上は10年と5年がありますが10年に限りまして、18歳未満は5年しかありませんので5年を対象とし、取得費用の半額を助成いたしました。それでパスポート取得経費は、それぞれ対象年齢に応じて金額が違いますので、8,000円から3,000円の範囲で助成をし、取得後に富山空港を発着する便を利用する方で、4人以上1組での申込みを条件としたところでございます。申請に関する受付を11月30日から3月13日まで行い、34組、計248人から申請がありました。

新年度当初予算案で計上をさせていただきましたこの事業については、委員から御紹介がありましたとおり、さらなるパスポート取得促進を図るため、要件を緩和しまして、4人以上1組から1人でも申請可として、有効期間についても、10年に限らず5年も対象に含めることとしております。

この事業は富山空港の利用促進を図るという目的もござ

いますので、パスポート取得後に富山空港を発着する便を利用する要件というのは、変えておりません。助成金額は、今ほど申し上げた取得費用の半額の8,000円から3,000円では幅がありますことから、分かりやすく一律5,000円の定額助成としたところでございます。なお、パスポートの発行日は令和6年4月1日以降に取得するものを対象としております。

募集開始時期については、特設ウェブサイトを4月下旬から5月中旬の間に立ち上げる予定でございまして、そこから令和7年3月頃まで受付を行います。先着1,500名を予定しておりまして、予定人員に達すれば受付終了となります。

この事業は、国際路線の再開を見据えたアウトバウンド底上げのための事業であり、ポスター、チラシの作成、県ホームページ等での周知、県公式LINEや旧ツイッターのX、YouTubeなどを通じまして、申請しやすくなったこの事業の周知に広く努めてまいりたいと思っております。

藤井委員 前回の第1弾もたしか先着1,000名だったと思います。それが248名ということで、4分の1程度だったということですが、4人1組であるとかいろいろと複雑な要件が大分緩和されたということなので、ぜひ期待したいところでありまして、富山県内からぜひアウトバウンドで台湾を含めていろいろなところに行ってもらいたいなと思っております。私も活用してみたいと思います。

最後になります。

昨日新聞等でも大きな話題になっておりましたが、いよいよ日銀がマイナス金利解除に踏み込むということでありまして。このマイナス金利解除においては、いろいろな方が御意見されているところではありますけれども、私からは、

県内中小企業や県内の金融業への影響というものを、現時点でどのように見立てていらっしゃるかということをお伺いしたいと思っています。

利上げということではありますが、マイナス金利の適用でいくと、日銀のマイナス金利適用残高については、大手銀行はゼロで、地方銀行が80億円、第二地銀が320億円ということであります。富山県の場合は、地方銀行は北陸銀行さんと富山銀行さん、あと第二地銀は富山第一銀行さんがありますので、そういう意味でいくと、影響は東京都の大手の銀行に比べればプラスの部分もあるのではないかと捉えている一方、中小企業や、あと企業産業別では、有利子負債のウェートが高いと言われる不動産、電力、運輸などのインフラ関連企業は、ちょっとマイナスに響くのではないかと考えられます。

あと、低金利で非常に恩恵を受けてきた、恩恵を受けてきたという言い方がいいのか分かりませんが、自転車操業に近かったような企業に関しては、倒産が増える可能性もあるという分析もあるところではありますが、この見立てについて、久崎地域産業支援課長にお伺いしたいと思います。

久崎地域産業支援課長 報道によれば、大手企業における賃上げの動きや、サービス価格の緩やかな上昇が見られる中、日本銀行における2%の物価安定目標の実現が見通せる状況になったとして、19日の金融政策決定会合で、マイナス金利政策の解除が決定されたということをお承知しております。

株式会社帝国データバンクが実施しましたアンケート調査によりますと、金利上昇による影響として、卸売業など一部では、円高を通じた原材料輸入価格やエネルギー価格の抑制効果が見込まれるなど、プラスの影響を指摘する声

もあったものの、一方で借入金の支払利息が増えることと資金調達がしづらくなることなど、負の影響が大きいとの回答が多く、企業で見られたほか、不動産業において、住宅ローンの返済負担で消費が落ち込むとの懸念も見られたところではあります。

また、金融機関への影響としましては、これは一般論としてでございますが、貸出金利の上昇を通じた金融機関の収益機会の増加につながる一方、保有債券価格の下落による含み損の発生拡大や、調達金利の上昇を貸出金利に速やかに転嫁できず、収益が悪化する可能性なども指摘されております。

県内中小企業においては、物価高の中、人材確保のための賃上げをせざるを得ない環境下で融資残高が高水準で推移しており、今後金利負担が経営に大きな影響を与えることが懸念されます。

このため、県としては引き続き県内中小企業等を取り巻く金融経済環境を注視し、金融機関とも連携しながら、中小企業の資金繰り支援に万全を期すとともに、県内中小企業が生産性を向上し、収益を上げながら持続的な賃上げにつなげていけるよう、トランスフォーメーション補助金等により、県内経済の好循環に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

藤井委員 実際、賃上げをせざるを得ないけれども、価格転嫁がなかなかできていないというような状況はあるかと思えます。ここに来てそれで資金繰りまでショートすると、なかなか厳しいというところも出てくると思えますが、できる限り県としても支援をお願いしたいと思えます。

岡崎委員 私のほうから、北陸新幹線の敦賀延伸についてほか3問を、大きくくくって質問させていただきたいと思えます。

まず、北陸新幹線の敦賀延伸についてでございます。

敦賀までめでたく開通しまして、特に延伸となった福井県内からは非常に大きな喜びの声が上がっていたことが印象深かったわけでございます。

一方で、3月16日の各報道機関からは敦賀まで延伸になった福井県と、金沢発ですから金沢市と、こうしたところに報道が集中していて、北陸3県と言いながら、この富山県が少し取り残されている感があるなと思って私は見ていました。金沢市の近江町市場や若狭湾のフグなどの名物がすごく大々的に紹介されていたのですが、この2県に集約されていたということで、一方では、今後どのようにアピールしていくかということが課題になったのではないかと映りました。

少し話を戻しますが、3月6日朝、福井駅にティラノザウルスの巨大ロボットが突如登場いたしまして、そういうことも報道されていきました。昨日までなかったのに今朝いきなり登場ということで、福井県の皆さんにとってもすごくサプライズだったとお聞きしました。福井県の戦略が期待どおり功を奏して、福井の恐竜というものが非常に大きくアピールされたのではないかと考えて、私もびっくりしておりました。

一方、富山県にも黒部宇奈月キャニオンルートや立山の大雪渓、そして富岩水上ライン、「寿司といえば、富山」、打ち出せるものや宣伝しているものは数多いのですが、何遍も言わせてもらっていますが、駅前が寂しいと強く思っています。

福井県の恐竜博物館は通年で常時展示されているということで、ああいう戦略なんだろうと思いますけれども、富山は何かこう、季節限定的なところがあったりして、なかなかその辺の戦略が難しいのかなと思います。しかしS

N S 発信だけでなく、やはり駅構内外でアピールするものがあった方がいいのではないかと私は考えるわけです。

そこで以前も質問したかもしれませんが、高田観光振興室課長に御所見をお伺いしたいと思います。

高田観光振興室課長 まず北陸新幹線敦賀開業ということで、アピールの面につきましては、確かに今回延伸された地域である石川県、福井県にメディアの方の注目が行ったのかなと思っておりますが、ただ、例えば当日、NHK福井放送局さんが中部エリアの生中継番組を放送されておりました。その番組では、石川、福井県内の新しい駅と併せて富山駅からも生中継をしていただきまして、当日駅のほうで、県や市町村が協力して観光客の方を出迎えている風景ですとか、南北自由通路のところで越中おわらのおもてなし、またかまぼこ組合の青年部さんが行っておられた細工かまぼこの展といったことも含めて生中継の中で紹介もされていまして、そういったアピールはできたかなと思っております。

また、3月16日と翌17日にはJR大阪駅のほうで、こちらからも市町村に御協力いただきまして、富山の観光物産展というものを開業のタイミングで開催させていただきました。さらに日本橋とやま館のほうでも、3月11日から31日までの3週間になりますけども、食をフックとした富山の魅力を発信するイベントも実施してきているところがございます。

この後、7月には、関西圏情報発信拠点HOKURIKU+（ホクリクプラス）の開業ですとか、また秋の北陸デスティネーションキャンペーン、また今お話もあった黒部宇奈月キャニオンルートの開始も予定しているところがございますので、北陸3県としましても、また富山県としましても、切れ目ない情報発信に取り組んでまいりたいと考

えております。

また、もう一つ富山駅でのアピールといったお話も頂いておりますけども、これまで駅では、例えば新幹線改札内で富山湾鮎オブジェですとかデジタルサイネージによる情報発信も行っております。恐竜のような派手さという面では、ちょっと福井県に譲るところはあるかと思っておりますけども、例えば新幹線富山駅改札口を出ますと、正面に市内電車が見えるという、そういったロケーションというものも富山駅の売りの一つかなと思っております。鉄軌道王国とやまということも、これまでも情報発信しておりますけども、引き続きPRしてまいりたいと考えております。

また、あまり派手さがある話でもないですけども、今年度、とやま観光推進機構のほうでは、新幹線駅エリアの魅力を伝えるミニ冊子というものを作成されました。それを富山駅はじめ県内の新幹線の3駅に、今年度から既に配置をさせていただいております。駅の中ということで場所柄の制約等もあるところではございますけれども、こちらも各駅のほうに御協力いただいて、配布など行っているところではあります。北陸3県としても、また富山県としても、富山ならではの魅力を発信して、引き続き観光誘客に取り組んでまいりたいと考えております。

岡崎委員 よく分かるのですが、おっしゃられたとおり派手さがないと思うのです。確かに富山駅は、市内電車が南北連携いたしまして、コンパクトシティーのモデル的、未来的な姿を示しているということについては、非常に魅力ではあると思うのですが、これは観光ではないですよ、やはり。今やるべき重要なことは、観光の目玉をしっかりと打ち出していくということだと思うのですね。前から言っていますが、富山駅構内、これはJRの管轄かもしれませんが、やはり何かつけさせてもらったほうがいいのではな

いかと思っています。もう本当に寂しい限りです。どこの駅か分からないと思います。やはり駅というのは、一方では観光の顔だと思っています。それが全く何もないというのは、やはりインパクトに欠けるのではないかと思いますでしょうか。

高田観光振興室課長 今ほどお話しいただきましたとおり、富山駅については、JRさんもそうですし、あいの風とやま鉄道さんもありますし、また南北自由通路の部分は富山市さん管理の部分もございまして、関係者といろいろ協議は必要だと思っています。また、以前この委員会でもお話させていただきまして、富山駅さんとは、実際にどういったことができるか、場所柄の制約もございしますが、適宜協議をさせていただいているところでもございますので、お話いただいたことも念頭に置きながら、引き続き協議を重ねていきたいと考えております。

岡崎委員 私がお話したことについてどう感じられるか、もう一回御答弁をお願いします。

高田観光振興室課長 個人的な見解になってしまうかと思いますが、確かに福井駅や金沢駅、私も新幹線開業の土日で各駅をちょっと回らせてはいただきましたが、それぞれ、もともとのコンセプト的な面やまちづくりにも関わってくるころはあると思いますが、比較すると、富山駅としては観光の面でもう少し分かりやすさといえますか、伝えられるものがあればという面も一部あるかなとは思っております。

岡崎委員 今日はそういうところで、引き続き3月22日の意見交歓会でもまた話をさせていただければと思います。

何も私は個人的な見解だけで言っているわけではなく、県民からもそういう声が多いんですよ。富山駅も今から黒部宇奈月キャニオンルートを打ち出していかなくてはいけ

ないと思いますが、何かそういう仕組みがあってもいいのではないかと。ほかと比べると非常に寂しいなという話がよく聞こえてきているので、いろいろな方々とぜひ協議して、そういう声に応えていただけるよう、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、引き続き富岩水上ラインについてですが、これを打ち出せばどうだという声も出てきています。富岩水上ラインの中島閘門の修繕は、工期を見ていると3月21日、今日までになっておりましたけれども、近く完了する見込みであります。これで23日の就航式を迎えて、これから観光客をどんどん呼び込んでいかななくてはならないと思います。

一方、岩瀬の駅周辺ですが、岩瀬カナル会館を含めた周辺地域が、液状化によるダメージを受けていることを確認しておりまして、観光客の安全確保などについて検討しておく必要があるのではないかと感じたところでございます。このことについて御所見を、杉原コンベンション・賑わい創出課長にお聞きいたします。

杉原コンベンション・賑わい創出課長 富岩水上ラインにつきましては、平成21年の運航開始以来多くの皆様に御利用いただきしておりまして、昨年4月22日におきましては総乗船客数が50万人を達成するなど、富岩運河環水公園のにぎわいづくりに大きく貢献したところでございます。

一方で委員御指摘のとおり、能登半島地震によりまして、岩瀬におけます乗船場所となる岩瀬カナル会館では、液状化によりまして船着場から会館までの遊歩道の通行が困難となるなど、支障が生じているところでございます。このため、復旧工事が終わるまでの当面の間、危険な箇所を迂回して通行していただくような案内看板を設置することといたしております。

さらに、先日開催いたしましたガイドさん向けの研修会におきましては、地震等災害時に利用者の安全を確保するよう徹底したところがございます。こうした対策を取るなど利用者の受入れに万全を期した上で、今シーズンは委員からも御紹介いただきましたように、あさって3月23日から11月24日まで運航を行うこととしております。

県といたしましては、北陸新幹線の敦賀延伸を機に、関西圏からの観光客にも富岩水上ラインを楽しんでいただけるように、PR等に努めてまいりたいと考えております。

岡崎委員 所管外かもしれませんが、復旧までにはどのくらいの期間がかかるのか掌握されておられますか。

杉原コンベンション・賑わい創出課長 カナル会館までの遊歩道の復旧工事につきましては、土木部のほうで工事を所管しておりますけれども、間もなく工事を開始すると聞いておりますが、終了時期までは承知しておりません。申し訳ございません。

岡崎委員 結構です。

ただ、こういうときには、例えば駅をどこかに仮設するとか、そういう方法もあってよかったのではないかなと思います。かねてから思っていたのですが、カナル会館は確かに船の発着場として港になっていますから便利なのかもしれませんが、観光客の皆さんは、どちらかといえば岩瀬の観光ルート、あの辺に向かわれる方がほとんどだと思います。試験的に駅を仮設するなど、そういう方法で駅をもう一つ増やすようなことも今後考えていけばいいのではないかと思います。所感なりあればお願いします。

杉原コンベンション・賑わい創出課長 実は私も昨日、岩瀬浜駅の現場を見てまいりましたけれども、ぱっと見は特段支障がないように感じました。

ちょうどライトレールも来ておりまして、お客さんも通

常どおり乗降されておりましたので、差し当たっては大きな支障、危険を感じるようなことはないのかと考えております。ただ、今委員がおっしゃったのも一つの方策かとは思いますが、また関係部局とも意見交換等していければいいのかなと考えております。

岡崎委員 それでは、次に2024年の物流問題についてお聞きしたいと思います。

これについては予算特別委員会で中谷部長にもお尋ねしたところでございまして、大変御尽力いただいていることには感謝を申し上げたいと思っております。

やはり業界からは周知や宣伝を徹底してほしいということのを再三言われております。2024年問題に対する時間短縮や賃金の引上げといった根本の理解、これは我々が思っている以上に遅れていると。ヤマト運輸さんとか日通さんとか運輸業界の大手においては、これはもう当たり前のことになっているのですが、その下の中小企業とかあるいは発注事業者については、そこら辺の認識がまだまだ浸透してなくて、まさにこれから始まっていくような感を、サプライチェーンの皆さんは感じておられるようでございます。

それで、そのサプライチェーン業界から県に求める声としては、そういった制度の周知をぜひ引き続きやってほしいということでございます。

法改正の背景には、労働基準法が改正されて長時間労働が規制をされたことがあると。そして、今度は荷待ちや荷役の皆さんの労務費も標準運賃表に転嫁されてきますよと、大幅に変わるらしいのですが、そうなるっていくということのを発注者に周知していただきたいと。

また、とりわけ求められるのは再配達防止対策であります。駅前の宅配ボックスやあるいは個人が設置する宅配ボックスの場合は、市町村によっては支援されているところ

もあるということですが、そうしたことへの支援など、再配達防止対策ということが求められているわけでございます。

今後、こうしたことに対してどのように取り組んでいくのか島田物流通商班長にお聞きいたします。

島田物流通商班長 物流の効率化を進めるためには、物流事業者自らが身近な業務を点検し、効率化を図ることはもちろんでございますが、国の検討会の資料によりますと、ドライバーの拘束時間のうち荷待ち・荷役時間が約2割を占めているですとか、いわゆるB to Cの物流においては、再配達が約1割発生しているという状況になっておりまして、物流事業者以外の、例えば荷主企業様ですとか消費者の理解を広げていくということが、非常に重要だと考えております。

本県では、毎年度、運輸事業振興助成交付金を富山県トラック協会に交付いたしまして、例えば輸送サービスにつきまして国が告示しております標準的運賃ですとか、そういったもののPRなどを支援しているところでございます。

また、6月補正予算による物流効率化支援事業では、同協会が標準的運賃を考慮した適正な取引について荷主事業者に協力を求める、意見広告の掲載も支援したところでございます。

現在、2月28日に議決いただきました2月補正予算により、物流効率化支援事業の追加募集を実施しているところでございますが、今後この事業により、業界団体が行う荷主事業者に向けた広報等をさらに支援するとともに、今後国において予定されております標準運賃の改正等があれば、荷主事業者、トラック物流事業者との間で、価格に関する交渉が円滑に進展するよう、県においても国と協力して周知を図っていきたいと思っております。

また、再配達防止につきましては、これまで業界の労使の双方が参加する懇談会への参加、県ホームページでの国ホワイト物流推進運動の紹介、県政番組での再配達削減の呼びかけなど、様々な方法で再配達削減に向けた協力の要請などを行っております。また、他部局での取組ではございますが、置き配や職場受取りなどの推進にも取り組まれているところであり、来年度新たに置き配プロジェクトや再配達削減に関するイベントの開催などにも取り組まれる予定と聞いております。

2024年問題は全ての経済活動、県民生活に影響する緊急の課題でありますとともに、荷主事業者、消費者などが協力しなければならない課題でもあります。今後物流効率化支援事業等により、業界団体が行う広報、荷主事業者による荷待ち時間削減等の取組をさらに支援し、他部局、国関係機関と連携し取り組んでまいりたいと考えております。

岡崎委員 荷役や荷待ちの時間というのは本当に長くて、標準的な運賃にこれがオンされるとというのは、非常に私はいいなと思っています。そういうことで効率化がどんどん進んでいけば、本当に労働時間短縮になるのではないかなとも思っています。

テレビを見ていると、最近本当に宣伝が多いですね。この2024年物流問題に対して、皆さん本当に真剣に受け止めていただくようにという報道が多くて、これはすごくいいことだなと思っています。

ぜひ県も引き続き、この2月補正予算でオンされた分も含めて、また力強く推進していただきたいと思っております。

それでは最後にライドシェアについて伺っていきたいと思っております。

4月からライドシェアが限定的に解禁されると報道されているところですが、限定解禁の内容と県内の動

きについて、まずお聞きをしたいと思います。

有田交通戦略企画課長 ライドシェアは、地域の自家用車、また一般ドライバーを活用したサービスでございますが、昨年12月に政府が取りまとめたデジタル行財政改革会議の中間取りまとめ、こちらで、タクシーでは不足している移動の足を補うことを目的に、タクシー事業者が運送主体となって4月から提供する方針が示されております。

この中間取りまとめの中では、配車アプリのデータを基に、タクシーが不足する地域や時期、時間帯を特定するとしておりまして、今月の13日に、東京都内や神奈川県内など全国の4つのエリアにおけるタクシーの不足状況が国土交通省から公表されております。国によれば、今後はこの4つのエリアにおいて、タクシー事業者からの申請に基づき、タクシーが不足する範囲内において、自家用車、一般ドライバーを活用したサービスを可能とする許可が行われる予定ということになっております。

富山県内を含めまして、先ほどの4つのエリア以外の全国の地域につきましても、このサービスの前提となるタクシーが不足する地域や時期、時間帯等が、現時点では公表されておられません。また許可申請の受付も、それに伴いまして行われていない状況でございます。

岡崎委員 分かりました。本当に限定的ということですね。

例えば南砺市のほうでは、事業者も受けることができないようなところで検討が進んでいるとお聞きしているのですが、そこら辺は、まだ公表の段階ではないという理解でよろしいですか。

有田交通戦略企画課長 はい。

岡崎委員 分かりました。

それで、今課長がおっしゃったタクシー事業者以外のライドシェア解禁についてなのですが、6月に向けて議論を

する方向を打ち出しています。先だって岸田首相自らそういう答弁をしておられるところをお聞きしました。

今まで二種運転事業者が中心になって、安全管理もしっかりやりながら限定的に解除をして、一種、いわゆる普通免許の方が研修などを受けてドライバーになるということだったのですが、これがもし全面展開されていくとすると、完全に一種運転手の皆さんについても、まさに手を挙げれば営業開始ができるということになっていくと思います。

このライドシェアについては、安全確保という面からも、度々問題にされてきているわけでございます。もし全面解禁ということになると、タクシー業界が打撃を受ける可能性は非常に大きいと思っておりますし、また皆さん本当にプロのドライバーでございますから、安全第一で運行されてきた中、こうした安全管理・運行が担保できるのかどうかというところが非常に重要だと私は思っております。

そうしたことで、4月の限定的な解禁に限らず、このライドシェアというシステムについては、安全確保を大前提に検討すべきだと思っております。これは県のほうでもぜひ重要な課題として捉えていただきたいと思います。課長の見解をお伺いします。

有田交通戦略企画課長 先ほど申し上げたタクシー事業者が運送主体となった新たな仕組みが4月から提供開始されますが、その創設のほかにも、昨年末に取りまとめられました国のデジタル行財政改革会議の中間取りまとめでは、交通空白地などにおいて、現在活用されている自家用有償旅客運送制度、こちらの制度を2023年内から使いやすい制度へと大幅に改善していくこととされております。

また、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置づける法律制度について、6月に向けて議論を進めていくなどの内容が取りまとめられております。

自家用有償旅客運送制度の改善のうち、運行管理の体制など安全確保に係る内容につきましては、この見直し後も現行の内容が維持されております。県内でも既に、自家用有償旅客運送制度に基づく自家用車や一般ドライバーを活用した取組事例が各地域にございますが、こちらにつきましては、国が安全確保等の措置が講じられているかどうかチェックの上、許認可等を行っておりますし、今後も安全確保を前提にサービスが提供されていくことになるかと考えております。

2点目のタクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置づける法律制度については、今後6月に向けて国において議論が進んでいくと考えられておりまして、今の段階では、内容についてまだその詳細は公表されておらず、明らかになっていないところでございます。

県としましては、安全性の確保の観点などにもしっかりと留意の上、国におけるライドシェアに関する議論の状況などについて、引き続き情報収集等を行ってまいります。

岡崎委員 本当におっしゃられるとおりで、安全を担保しながら慎重に進めていく。しかし一方では、どうしてもままならないところは、それはもちろんこういう仕組みもあってしかるべきだとも私は思っているわけでございます。

最後になりますが、何度も質疑をしているわけでございますが、この間の業界における規制緩和の検証ということでございます。

タクシー業界やバスの運行をしておられる主体ですとかいろいろ見ていますが、過去に行われた規制緩和による新規参入によって非常に競争が激化して、そしてドライバーの長時間労働や低賃金化を招いたと、こういうことが結果として事故を連発させたという経緯があると思います。大変多くの人命が失われています。

今朝の新聞にも出ていたのですけれども、貸切りバスの安全強化ということで、運転手点呼、動画で記録ということ、またそういう管理強化を国交省が実施されるようございしますが、何といたってもこの原因は長時間労働とか低賃金という劣悪な労働条件、環境こそが一番の原因だと私は思っております。そういう意味においては、安全確保や労働者保護のためにも、ライドシェアの取組については、とりわけ事業者同士が競争しないでいいような、そういう住み分け環境をやはりしっかりと確保していくということが重要だと思っておりますが、御所見をお願いします。

有田交通戦略企画課長 国のライドシェアに関する議論でも、安全性の確保、またこれまでの地域の移動の足を支えてきたサービスが、ライドシェアの導入により失われるおそれ、こういったことが課題として指摘されております。

富山県では、富山県地域交通戦略会議をこれまで開催しておりますが、これまでの戦略会議では、委員から、ライドシェアを導入するとしても誰かが安全管理をしなければならず、バスやタクシーは今後も大事な存在であり続けるといった御意見ですとか、タクシーなどの既存のサービスのシェアを奪わないように気をつけなければならない、既存の事業者との競合を回避し、サービスが共存できるようにすることが必要、こういった御意見がございました。

こうした御意見を踏まえまして、先月取りまとめました富山県地域交通戦略では、地域内のモビリティサービスの確保において、交通事業者と協力した運行等、タクシーやバスなどの地域交通サービスとの両立などにより、地域の交通ネットワーク全体として、持続性や利便性等の確保を図ることを施策として位置づけております。

新年度予算案では、この戦略を踏まえまして、市町村や地域住民、また交通事業者等の関係者による協議を通じま

して、地域が新たに取り組む移動サービスの立ち上げを支援する事業を盛り込んでおります。この事業では、関係者による協議に県も加わることであります。

県としましては、各地域における新たな移動サービスの立ち上げにおいて、戦略にのっとった移動サービスが確保されるよう助言等を行っていくとともに、既存の地域交通サービスとの両立といった観点にも留意の上、国におけるライドシェアに関する検討状況など情報収集等を行ってまいります。

岡崎委員 事業者の皆さん、そして市町村、県も絡みながら、誰もが安心して乗ることができる、利用できる、そういう公共交通システムのためにまた御尽力いただきたいと思っております。

井上委員 今日は高山本線についてと敦賀延伸に関連して、幾つか質問をしてまいりたいと思っております。

まず、高山本線についてお聞きしたいと思っております。

高山本線は名古屋から富山まででありまして、氷見線と城端線はJRから移管をすることが決まりましたけれども、高山線はまだ決まっておられません。全線226キロのうち、84%はJR東海の管轄であります。富山県内の猪谷駅から富山駅までの約37キロの間、全体の16%がJR西日本の管轄であります。

そこで、この高山線を活性化しようということで、高山本線強化促進同盟会というのがありまして、JR西日本に対して、1月30日に要望をされたとお伺いしております。そこで、その要望の概要とJR西日本のそのときの反応と伺いますか、JR西日本の考え方、そしてまた、毎年この時期に要望をしていらっしゃるんですけども、昨年の要望から1年間でどのような成果があったのか、黒崎広域交通・新幹線政策課長にお伺いをいたします。

黒崎広域交通・新幹線政策課長 高山本線強化促進同盟会におきましては、毎年富山市や商工団体とともに、JR西日本に対しまして要望を行っております。これまでに、特急ひだのダイヤの改善ですとか普通列車のドアの開閉ボタンの設置、あるいはトイレの洋式化などの対応につながってきたところがございます。

今年度の要望につきましては1月30日に実施しておりますけれども、富山―高山間の特急ひだの増発、利便性の向上、安全対策、安全運行等の確保、こうしたことに加えまして、北陸新幹線の敦賀開業を踏まえて、北陸新幹線と特急ひだとの富山駅での乗り継ぎ利便性の確保などについても要望したところがございます。

こうした要望に対しまして、JR西日本からは、インバウンドも含めて首都圏や関西圏から富山エリアへの往来を増やして、高山本線の利用客も増加させたいと考えているということ。また、特急ひだは、旧型の車両のときは3両編成でございましたけれども、昨年3月、全ての車両が新型のハイブリッド車両になっております。当初は2両編成で運行していましたが、これを増車して4両編成として運行していることが多いということも説明がございました。さらに、乗り継ぎの利便性につきましては、北陸新幹線の富山と東京、関西方面との流動性や、あいの風とやま鉄道との接続など、全体のバランスを見極めて検討していきたいといったような発言がございました。

また、御質問いただきました昨年の要望の成果ですけれども、これまでも毎年要望してきております、朝夕の通勤通学時間帯における列車の増発等による混雑緩和につきまして、昨年3月のダイヤ改正により、これまで朝の6時台に富山駅―速星駅間1往復の列車がありましたが、これが越中八尾駅まで延長されまして、富山から越中八尾駅に運行

区間が変更になりました。これにより実質、越中八尾駅と速星駅間の列車が増発されたという成果がございます。

井上委員 越中八尾駅までは成果があったということで、分かりました。これからも頑張ってくださいと思います。

ところで、皆さん「サムライ・ルート」という言葉をお聞きになったことはあるでしょうか。観光関係者の皆さんは御存じかもしれないのですが、日本ではあまりなじみのないルートですけれども、このサムライ・ルートというのは、ヨーロッパの旅行会社によって命名されたということらしいです。訪日外国人向けの旅行コースの一つで、名古屋または松本から高山を経由して、北陸3県へ行くコースということだそうであります。

東京、京都、大阪とかを観光して、そして家電量販店で買物をして、そういった団体客用のいわゆるゴールデンコースと呼ばれているものとは本当に一線を画して、都会の喧騒を離れて古い町並みが残る高山でありますとか、合掌造集落を巡るといったコースで、ヨーロッパでは非常に人気があるコースだそうであります。

個人旅行者向けの英語のガイドブック、ロンリープラネットと言いますけれども、そのロンリープラネットの高山・富山版というものがあるそうで、その中には、日本の魂と書かれて紹介されているくらい、自然志向の外国人観光客が望む日本の風景が詰まっているんだと紹介されています。

サムライ・ルートの定義ははっきりしないわけでありませうけれども、高山線を利用するルートも当然含まれています。年間450万人の高山観光客が、富山を経由して金沢から、さらに北陸新幹線の敦賀延伸によって福井まで行けるようになったということでもあります。

そこで、この北陸新幹線敦賀延伸を踏まえまして、さら

なる高山本線の利便性の向上が必要でないかと考えますが、今後同盟会としてどのように取り組んでいかれるのか、黒崎課長にお伺いします。

黒崎広域交通・新幹線政策課長 北陸新幹線の金沢―敦賀間の開業によりまして、富山と大阪との所要時間が最短で2時間35分となりました。東京からも大阪からも、いずれも2時間台で結ばれるということになりまして、北陸の十字路に位置する本県にとりまして、高山本線の利便性の向上というのは大変大事なことだと考えております。

高山本線につきましては、特急ひだ、それから普通列車という、性格や特色の異なる列車が運行されております。まず特急ひだでございませうけども、東京から高山までの所要時間が、東海道新幹線を利用した名古屋経由よりも、北陸新幹線を利用した富山経由のほうが短いということに加えまして、今月16日のダイヤ改正から、運賃体系の見直しによりまして、富山経由のほうが少し安くなっております。

同盟会といたしましても、こうした優位性をしっかりアピールして、JR西日本に対して、インバウンドにも人気の高い富山―高山間の増発、北陸新幹線との乗り継ぎ利便性の確保につきまして、引き続き要望をしていきたいと思っております。

また、普通列車のほうですけれども、通勤通学の利用者が多くて、沿線住民をはじめとする日常の足として重要な路線でございませう。このため、通勤通学時間帯の列車の増発・増結による混雑の緩和、それから猪谷駅における接続改善、乗換えなしの直通運転の実施、こうしたことについて、また沿線の富山市の意向も踏まえながら、引き続き働きかけてまいりたいと考えております。

井上委員 便利になるのはいいのですが、今でも高山から来たお客さんは富山駅だけで止まって、そして金沢のほう

へ行っておられるお客さんが大変多いわけでありまして。現場で見えていまして、駅の中だけにいらっしゃるといことが多です。本当に福井のほうへどんどん行ってしまうと困るんですけれども、富山―高山間が便利になることは大変大事なことだと思いますので、また今後ともよろしく願いいたします。

次に、この敦賀延伸に関連して何点かお伺いしたいと思います。

2015年3月に北陸新幹線が金沢まで開業しました。初めて乗ったとき、本当に揺れなくて、なんと静かかと思心したのを覚えていますがけれども、その後の変化を見ていると、新幹線が来ると一つの時代が変わるといことを、本当に実感してまいりました。同じ思いを持たれた方もいっぱいいらっしゃるといと思います。

9年が過ぎまして、次のステップであります敦賀延伸であります。正直なところ、9年前ほどの高揚感はもう全然覚えがなくて、逆にこれで本県の3駅が通過駅になってしまうのではないかという漠然とした不安感を覚えました。

日本政策投資銀行がこの敦賀延伸の効果をはじいておりまして、福井県には309億円、石川県には279億円、合計で588億円の効果があるということでした。ただ、本当に残念であります富山県は入っていませんでした。

そこで、2015年の北陸新幹線金沢開業以降、本県への観光入込み客数とかインバウンドのお客さんの推移はどうなっているかという点と、それをどのように県としては評価されているのかについて、山下観光戦略課長にお伺いいたします。

山下観光戦略課長 本県の観光客入込み数、延べ数ですけれども、北陸新幹線富山開業前は約2,900万人で推移しておりましたが、新幹線が開業した平成27年は約3,400万人、

その後令和元年までは約3,500万人前後で推移してきたところですが、令和2年には、新型コロナの影響を受けまして約2,200万人まで減少しておりますが、令和4年には約3,500万人と、ほぼコロナ禍前の水準にまで回復をしております。

また、インバウンド客につきましては、これは外国人の延べ宿泊者数で見ますと、新幹線開業前は約14万人泊前後でございましたが、新幹線が開業した平成27年は約21万人泊、その後も年々増加しまして、令和元年は約36万人泊となっております。こちらにもコロナ禍の影響で、令和3年は約1万人泊まで減少、落ち込んだところですが、先日出ました令和5年の速報値では、約21万人泊まで回復をしております。

平成27年の北陸新幹線の富山開業の前にこれを見据えまして、平成23年から官民一体となって、観光資源のブラッシュアップ、富山湾鮎をはじめとする食の魅力の磨き上げ、「幸のこわけ」などお土産づくり、世界遺産バスなど二次交通の充実整備、それからとやま観光塾など、お土産やおもてなし力の向上など受入れ環境整備にしっかり取り組んできた成果が、新幹線開業後の旅行者の増加につながっておりますし、コロナ禍を経て回復してきたというのは、それらを継続して官民協働で取り組んできた成果だと考えております。

また、コロナ禍で旅行者が大きく落ち込んだ際にも、県民割や全国旅行支援とかの機会を捉えまして、またコロナ禍後に向けた前向き投資などもございましたので、そういったものを活用しまして、宿泊施設とか観光サービスのブラッシュアップにもしっかり取り組んできているところでございます。

こういった成果で、コロナ禍明けでも旅行者数は着実に

戻ってきていると思いますし、敦賀延伸後に向けてもブラッシュアップは行っておりますので、今後もしっかり取り組んでまいりたいと思います。

井上委員 やはり大きな変化があったということがよく分かります。また今後とも頑張ってください。よろしく申し上げます。

敦賀延伸によって、関西方面や中京方面からのさらなるインバウンド客の増加を大いに期待するところであります。今般の能登半島地震で、和倉温泉なんかは本当にほとんどの旅館がまだ営業できていない状況でありまして、和倉、能登のほうへ行こうと思っていたお客さんを、富山のほうへ何とか誘致できないかと思うわけでありまして、誘致するだけではなくて、富山県に長く滞在していただくということがやはり大事だと思うんですね。

どうも今までは滞在時間が短いと言われておりましたので、長く滞在していただく工夫が必要ではないかと感じます。今後どのように取り組んでいかれるのか、中川国際観光課長にお伺いをいたします。

中川国際観光課長 北陸新幹線の敦賀開業により、関西、中京方面からの所要時間が短くなりまして、首都圏からの新幹線利用者も含め、インバウンドの増加が期待できる中、委員がおっしゃられるとおり、インバウンド客の滞在時間を増やすことが大事だと考えており、そのためには本県の多彩な観光資源を磨き上げ、結ぶとともに、積極的なプロモーションと情報発信に取り組んでいくことが大変重要だと考えております。

県では第3次観光振興戦略プランにおいて、インバウンド客が県内及び周遊観光を楽しむとともに、富山の上質なライフスタイルに触れ、富山の魅力を体験できることを目指すべき姿と定め、これまでも本県の上質な日常を体験で

きる「暮らすように旅する観光」コンテンツの造成など体験型観光の磨き上げ、旅行者のニーズを満たし県内観光地を広く、何日も案内できる通訳案内士の育成に向けた研修、インバウンド向け観光公式サイト等での滞在や周遊プランに関する情報の発信、あとは、滞在日数が長い傾向にあります欧米豪市場に向けたプロモーションによる誘客等を推進してきたところです。

新年度においても、先ほど宮崎観光振興室長も答弁いたしました、国の特別体験事業を活用した魅力あるコンテンツの造成ですとか、地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりという事業を活用しまして、県内観光事業者に対するインバウンドの受入れ拡大や、高付加価値化に向けた働きかけを図るとともに、増加する個人旅行者の来訪、滞在に対応できる事業者や人材の育成を図ることとしております。

北陸新幹線の敦賀延伸をきっかけといたしまして、さらなるインバウンドの誘客と滞在時間の増加に向けた取組を、引き続き継続して行ってまいりたいと考えています。

井上委員 本当に大いに期待していますので、またよろしく願います。頑張ってください。

次に、北陸新幹線の開業は、本県の企業誘致にとっても大きな契機になると期待いたしました。先ほどの日本政策投資銀行の報告によりますと、金沢駅周辺は、地価が北陸新幹線の開業によって約2倍に上がったということで、いまだに好景気が続いているということでした。富山の地価もちよっとよく分かりませんが、上がっているのではないかと思います。

そこで2015年の金沢開業以降、本県への企業誘致でありますとか、サテライトオフィス誘致の実績と評価についてお伺いしたいと思います。

吉澤立地通商課長 本県の企業立地状況につきましては、昨年度の製造業分野の立地件数は62件と、北陸新幹線金沢開業前の10年前と比べまして約2倍に増加しているところでございます。また、最近ではサプライチェーンの強靱化、国内回帰などを背景とした需要の高まりから、砺波市や高岡市、富山市などにおいて、半導体やバイオ医薬品分野の大型投資が相次いでおりまして、本県の魅力を十分評価いただいたことの表れではないかと考えております。

また、製造業以外の企業誘致につきましては、令和4年4月にIT・オフィス系企業立地助成金を創設いたしまして、これまで制度を拡充しながら、大都市圏からの企業誘致に取り組んできたところでございまして、令和4年度には4件、5年度には8件の実績がございまして、先般も大阪のIT企業から、本県立山町のほうにオフィスを設置するなど、着実に成果も出始めているものと考えております。

井上委員 分かりました。成果が上がってきているということで、今後とも期待しております。

最後ですけれども、このたびの敦賀延伸を踏まえまして、関西方面の企業さんにも、県として大いに働きかけていただきたいなと思うわけでありまして。

それで、県の大阪事務所が企業誘致の関係の仕事とか業務を担っていたと思いますので、大阪事務所も忙しくなるため、人手を増やすのかなと思っていたのですが、そういう組織改編にはなっていなかったですよね。詳しく見ていませんのでよく分かりませんが、そう思いました。

そこで、今後の本県へのさらなる企業誘致に向けて、今後の課題についてと、どう取り組んでいくかについて課長にお伺いいたします。

吉澤立地通商課長 このたびの敦賀延伸は、大阪からの移動が最大29分短縮されまして、本県の優位性でございまして三

大都市圏からのアクセス性がさらに高まるなど、大きな好機であると考えております。さらなる企業誘致につきましては、本県経済の活性化に加えまして、県外への流出に歯止めがかかっていない女性をはじめとした若者の雇用の創出、あと移住の促進につなげることが重要ではないかと考えているところでございます。

このため、今後は、現在改定作業を進めております富山県ものづくり産業未来戦略におきまして、環境、社会課題の解決に向けた成長産業分野として位置づけておりますグリーン、バイオ、半導体などの分野を中心に、トップセーラーズなどにより、成長性の高い企業の本県への投資を積極的に働きかけてまいりたいと考えております。

また、女性活躍の推進に積極的な企業を誘致するために、新年度予算におきまして、女性活躍の取組が優良な県外企業ですとか、あと若い女性の採用に積極的な県外企業などを抽出いたしまして、プッシュ型の誘致プロモーションを行う経費を計上しているところでございます。今後とも市町村、あと大阪事務所などとも連携いたしまして、積極的に誘致活動を展開してまいりたいと考えております。

井上委員 確かに女性の流出問題は大きな課題ですので、どうか頑張ってくださいと思います。

鹿熊委員 あとしばらくよろしく願いいたします。

北陸新幹線の敦賀延伸によりまして、第2の大交流時代が始まったと思っております。同時にそれは大競争時代でもあるとも思います。

今日は、1点目に観光案内所についてお伺いします。

富山駅における観光案内所の場所が観光客に非常に分かりづらくて、その位置やスペース等について、これでいいのかどうかという問題意識を持っております。

御案内のとおり、北陸新幹線長野駅、それから金沢駅、

福井駅と見てみますと、長野駅は、改札口を出ましてちょっと行きますと非常に立派な観光案内所がありまして、外国人対応もしっかりできております。また入口に人が立っておられて、何かお困りのことございませんかということで、そういう誘導もしておられる場面もありました。

それから金沢駅は、御案内のとおり、これも改札口の向かいの建物に非常に広いスペースがございます。それから福井駅についても、福井駅西口に新しい観光案内所ができていると。

富山駅も、狭いスペースだけどもしっかりとした対応をしておられると思っております。ただ非常に分かりづらい、また狭いということでもあります。市内電車が構内に通っているということもあって構造上の制約はあるのだろうと思いますが、しっかりと再検討してもらいたいなと思っております。

場所、スペース、それからサービス内容、いろいろと商品も販売しておられていいと思うのですが、ただ宿泊先への手荷物の配送サービスがないと思っております。このサービスがあればなおいいのかなと思っておりますが、特に場所を中心に質問いたします。所感をお願いいたします。

山下観光戦略課長 観光案内所につきましては、基本的に各市町村で設置・運営を行っておられますが、新幹線駅など広域観光の拠点に設けられた観光案内所につきましては、県の広域観光案内所と位置づけまして、英語対応が可能な職員の配置を支援しているところでございます。

富山駅の観光案内所につきましては、県の玄関口として、県全体、周辺地域、県外も含めてなんですけれども、幅広い観光案内に対応できますよう、平成22年から県と富山市が共同で設置をしております。平成29年には、観光庁の外国人観光案内所の最高ランクでありますカテゴリ3に認定されるなど、受入れ体制の充実を図ってきたところでござ

います。

分かりにくいという御指摘に関しましてですが、新幹線駅舎の整備の際に、富山市やJRと案内所の設置について協議を重ねていたところで、南北自由通路上では大型改修や常駐の販売行為が認められないということもございましたため、新幹線駅舎の整備が完了した平成30年度からは、最も視認性に優れた南北自由通路上、新幹線を降りていってすぐ目の前ですね、そこに多言語対応の総合案内所を設置しまして、その裏、クラルテ内に、観光案内に加え旅行商品の販売を行う富山観光案内所を配置しているというのが現状でございます。

この2つをとやま観光推進機構が一体的に運営することで、来られた方に深い御説明が必要なときは、後ろにございますといって案内をしてもらうなど観光客の利便性を確保しているほか、モバイルルーターとか車椅子、傘、ベビーカーのレンタルを行うなど、サービス面の充実にも努めているところでございます。

また、荷物の配送サービスは案内所ではやっていないのですがけれども、とやマルシェでそういった民間サービスがございますので、そちらのほうを観光客の皆様にご案内しているところでございます。

引き続き、共同設置者である富山市や運営主体でありますとやま観光推進機構と課題の共有や連絡を密にしまして、観光案内所の円滑な運営や機能の充実などについて検討してまいりたいと考えております。

鹿熊委員 総合案内所へ行って、そこで観光案内所の場所を聞くというのはいかがかと思います。スペースの問題もあるというのは分かりましたが、せめて今ある総合案内所と観光案内所が同じ場所であればいいと思いますので、関係者が多いとは思いますが、いろいろ検討や研究してみる

価値があると思います。

それと、すぐに観光案内所へ行けるような、そういったサインは今駅の中にありますか。

山下観光戦略課長 案内所というのは一般的に、この丸い I のマークです。なので、基本的には皆さん総合案内所のほうにまずは行かれて、簡単な観光案内であればそちらで聞いていただいて、もっと商品を買いたいというような深い案内が必要ということであれば、順次後ろのほうに御案内いただくというような形でやっております。

鹿熊委員 私が言いたいのは、観光案内所がどこにあるかストレートに分かるサインもぜひ考えてほしいということです。ぜひ考えてください。

それと、手荷物配送サービスについては、とやマルシェまで行かなければいけないということですが、現在の観光案内所でできないのか、これも検討していただきたいと思います。2点お願いしておきます。

次に、とやま未来創生戦略についてということで、最初の質問は、とやま未来創造県民会議と知事との関係をどのように理解するべきかということです。言葉だけでは何のことか分かりませんので、資料を配付していいですか。

針山委員長 許可します。

鹿熊委員 前回の常任委員会、そして今回の予算特別委員会で、人口減少問題については人口問題対策本部のようなものをつくって取り組むべきであろうという質問をしましたが、これに対して知事は、現在のとやま未来創造県民会議の場でしっかり取り組んでいく、私が先頭に立って取り組んでいくという御答弁でございましたので、改めてとやま未来創造県民会議というものを調べてみました。お手元にお配りした資料が平成27年設立時の要綱です。

2枚目の資料を見ていただくと、資料にはちょっと書い

てありませんが、令和3年11月8日に要綱が改正されました。第1条の目的は全く変わりませんが、第2条の所掌事項について(2)、(3)と入りました。いわゆる最終評価案の、戦略の評価の検討をするという事項が加わったということです。委員も40名から20名に減りました。

一番の違いは、1枚目の第5条の2、会長は富山県知事をもって充てるとなっているのに対して、2枚目、改正後は会長及び副会長は知事が指名すると。そして、第7条、県民会議は知事が招集すると、こうなっているわけですね。設立時のメンバーについては、1枚目の裏にあります。この要綱どおり知事が会長で以下、非常に多くの方がメンバーになっておられます。

このとやま未来創造県民会議というのは、平均すると大体年に1回から1.5回くらい開催されておりました。2枚目の裏には、令和4年10月13日に開かれた会議のメンバーが記載してあります。知事が招集された会議だと思いますが、当然知事はおられません。会長は富山大学学長の齋藤氏で副会長は株式会社トンボ飲料の社長の翠田氏と、こういう形になっておられますが、どういう理由なのか知事がこの会議からは外れられて、しかし招集はしていると。

この意味がちょっとよく分からないので、この会議と知事との関係をどう理解したらいいのかという質問です。荻浦課長お願いいたします。

荻浦地方創生・移住交流課長 とやま未来創造県民会議は、平成27年5月に、今ほど委員からも御紹介がありましたとおり、富山県人口ビジョン及びとやま未来創生戦略を策定するために、産学官金労など、県内の各分野で御活躍の県民の皆さんで構成された組織として設置をしたものでございます。戦略策定後は毎年度定期的に会議を開催し、この戦略に基づく取組の進捗状況を確認し、評価いただくと

もに、委員のそれぞれのお立場から、地方創生、人口減少対策に係る御意見を頂いております。

この会議体につきましては、委員御指摘のとおり、当初知事が会長に就き、会議の進行を務めておりましたが、この会議体が、知事が一構成員として他の委員と一緒に意見を述べ合うのではなく、県の戦略や取組等に対して委員から御意見を頂くという性格のものであることを踏まえまして、令和3年度に、会長は委員の中から知事が指名するよう見直しを行ったところです。知事は県民会議を招集し、事務局のトップとして参加をする立場となっております。

鹿熊委員 そうすると今の説明では、知事はその場で聞くということに徹するということですか。

荻浦地方創生・移住交流課長 委員から御質問等があれば、知事や、あと事務局側で答えることはございますが、基本的には委員の皆様で御意見を言っていたということになります。

鹿熊委員 諮問会議的な性格も有するようになったのかなと思います。

それで、先日の私の予算特別委員会での質問に対して、人口問題に向けて、とやま未来地方創生戦略の改定時期なので、まずはその改定にしっかり取り組むと。そしてその戦略の策定と実行に向けて知事をトップとする体制で対応していき、未来創造県民会議の場で進めていければと考えていると、こういう答弁でしたが、今の説明ですと、この会議については、知事は聞くという立場という中で、どうしてこの戦略の実行にこの会議の場で当たれるのか、そこがちょっとよく私は結びつかないんですね。この創造会議の目的は所掌事務にありますように戦略の検討と検証なのです。どのようにしてこの場で、知事が先頭になって人口問題に取り組むのかつかめない。せめてメンバーとして中

に入っているならば、意見も言って、戦略づくりにも直接的に関われるのかなと思うんですが、聞くだけというのでどうなのかなと思ったのです。

そこで、最後の資料3枚目、これは未来戦略の中にあつた資料ですが、下のピンク色の部分、とやま未来創生推進本部というのがどうもあるみたいですね。これは知事がトップとなっていると。本部員に関係の長がおられるということで、恐らくこの本部がしっかりと戦略の実行の体制として位置づけられているのかなと理解するわけです。とすれば、この推進本部があつてこそ、この戦略の実行部隊になるのかなと理解するのですが、その点も含めて、とやま未来創生推進本部というのはどのような頻度で開かれているのか、併せて伺いたします。

荻浦地方創生・移住交流課長 とやま未来創生推進本部は、とやま未来創生戦略を策定するに当たりまして部局横断的かつ全庁的な検討を行うため、知事を本部長、各部局長を本部員とする庁内の組織として、平成27年5月に設置をしたものでございます。この会議は、平成27年度の第1期とやま未来創生戦略策定時に計4回会議を開催しておりますが、それ以降は開催をしておりません。

なお、戦略の進捗PDCAサイクルの管理につきましては、推進本部会議のような会議は開催しておりませんが、毎年度とやま未来創造県民会議の場で、戦略に定める各種施策の評価や改定を検討・議論いただくに当たりまして、地方創生・移住交流課が戦略推進担当課として、庁内各課に対しまして戦略で定めたKPIの達成状況を確認し、進捗が思わしくないといったような項目につきましては、当該項目の担当課から課題をヒアリングし、今後の取組内容等を協議、調整するなど、戦略の実効性の確保に努めているところです。

さらに、このとやま未来創造県民会議において委員から頂きました御意見につきましては、新年度予算の事業に反映されるよう庁内各課に周知し、その反映状況を確認するなど、県民会議における検討内容が具体的な施策に生かされるようにも努めているところでございます。

鹿熊委員 推進本部については、当初開かれたけれども、今は開かれていないということですが、意見として申し上げておきますと、やはり知事がしっかりトップとなって人口減少問題に対して、この戦略の実行に取り組んでいくということでありますが、そうなるくと県民会議も大事ですが、これは知事としては聞く場ということに変えられたわけですからね。そうしますと、とやま未来創生推進本部というのはとても大事になってくると思いますので、この本部をしっかりと機能させてほしいと求めておきます。

瀧田委員 いきなり手を挙げてすみませんがよろしくお願ひします。先ほど藤井委員のほうから、このメンバーでの委員会は最後だという発言もありました。

そこで、中谷商工労働部長にぜひお願いしたいのですが、いよいよ来月には富山県の人口が100万人を切るということが言われています。これからますます人口減少が進む中においても、しっかりと次世代にこの富山県をつなぐために、時代に合った成長を続けていかなければならないと考えています。もちろん議会としても、皆様方をはじめ県当局の方々と一緒に、手を携えて取り組んでいかなければならないと思っておりますが、今年度をもって、長い間富山県の成長、発展に尽力してこられた中谷商工労働部長が退任されるということで、中谷部長自身が、これから人口減少社会の中で富山県が成長するためには何が重要かということ、今どんな思いをお持ちなのかということ、思いといいますか残す言葉といいますか、ぜひ聞かせていただ

きたいと思っております。

中谷商工労働部長 ちよつと時間が過ぎているところで大変恐縮ですが、今も鹿熊委員からいろいろお話がありましたとおり、人口問題というのは、私は県政の最重要課題だと思っています。これから増やそうというのは当面無理なので、減っていくものに対してどういう対応をしていくのかということ、今はもう考えざるを得ないと考えています。

最後、課長になってからは土木、農林、厚生、観光交通、出納、そして商工労働部と足早に回らせていただきました。全ての業種において、人手不足というのは大変問題になってきた、そのような部局ばかりでございました。この中で、どのように今後対応していくのかということで、先ほど藤井委員からもお話がありましたが、今ゼロ金利が解除されて、もしかしたらデフレが止まっていくのではないかと期待がされているところですが、私は、デフレの一番根本の原因は日本の人口が減っていることではないかと思っています。

今、外国の問題による物価高だとか、それからコロナ禍明けで急激に経済が回復してきた。それと、岸田政権が人への投資政策というものを一生懸命進めています。これがうまく相まって、本格的なデフレ脱却に向けた環境が徐々に整ってきているのではないかなと、また皆さんも多分それを大変期待しておられるのではないかなと思っています。

ただ、そうは言っても、正直人口が減っていく中で、本当にデフレの脱却につながっていくのか、ここはすごく大きな課題だと思っていて、私は商工労働部の皆さんともずっと話をしてきましたが、大きなポイントとしては3つあると思っています。

一つは、デジタルを使い倒さなければいけない。10年く

らい前ですかね、S o c i e t y 5.0というのが提言されて、I o Tという形で、センサーでとにかく情報を収集する。それをA Iが自動的に解析をする。その解析をもってロボットを動かすと。これによって社会を大きく変えていきたいと思います。当時は夢物語だと私も思っていたのですが、今はもう大手の企業はほとんどそういうところに行き着いています。これを中小企業の皆さんにもつなげていただきたいということで、ビヨンドコロナ補助金、トランスフォーメーション補助金と、様々な補助制度を職員の皆さんがいろいろ考えてくれて、そのために努力をしてくれたと思っています。

それからもう一つは、自分のスキルを高めること。人口が減っていくので、一人一人の生産性を2倍、3倍に上げないことには、これはどう考えても将来の社会保障というのは成り立たない。鹿熊委員が、最も大事なものは社会保障だとおっしゃいましたが、僕も医療、介護、社会保障、年金、これらは施策をどう変更させても成り立たない問題だと思っています。

これを成り立たせるためには、少ない人間でとにかく生産性を上げると。そのためには、会社から与えられるキャリアではなくて、自ら身につけて自分のキャリアを会社に売り込んでいく、そういう気構えが必要なのではないかと。これも前に藤井委員から御質問を頂いたときに答弁をさせていただきました。

それと、これでどうしても駄目だったら、駄目だったらっておかしいですけど、これも加えて、外国人の皆さんにも御活躍いただくと。これはやはり避けて通れないのではないかな。これだけ人数が減るので、外国人の方に活躍をいただかないと、到底無理なのではないかと思っています。ほかの先進国は、基本的にはみんな移民政策を行い、今何

とか国を維持している。ただそこには大変大きな問題が山積していて、国そのものの在り方の問題になっています。これに対応するためには、今から教育だとか、外国人の方々と一緒に生活していくということについて準備をしていかなければいけない。外国人材活用支援デスクというものを今年立ち上げてもらいましたが、そのスタートは切れたのかなと思っています。

いずれにしても、社会構造を大きく変革させるものでありますので、そこは私も商工労働部の皆さんとは常にビジョンを共有しながら、できるだけ皆さんに考えていただいて、そしてチャレンジをしていただくと。そういう組織、自走するような組織をつくらなければいけないと思いつつも、道半ばで、ちょっと口も出し過ぎたかなという反省もあります。

ただ、この考え方は今回、県の人材育成基本方針にも盛り込んでいただきましたので、これが県の職員のこれからにつながっていく一つの大きな柱になるのかなと期待しています。

これからも、立場を変えて私のできることをやっていきたいと思っておりますので、引き続き委員の皆様、御指導、御鞭撻、それから職員の皆様には、本当にお礼を申し上げたいと思っております。また、報道機関の皆様にも大変お世話になりましたし、県民、事業者の皆さんからは本当にたくさんのお話をいただきました。私もこれからもいろいろな方々と触れ合いながら、少しでも努力をしていければと思います。本当にどうもありがとうございました。

瀧田委員 中谷部長、ありがとうございました。実は明日も我々、一堂に会する場面はありますが、せっかくの委員会の場なので、ぜひ部長からお言葉を頂きたいという思いで、急で大変恐縮でしたが、質問させていただきました。どう

も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。

5 行政視察について

針山委員長 次に、閉会中継続審査事件のための行政視察について議題といたします。

県内行政視察については必要に応じて機動的に実施していきたいと考えており、その実施に当たっての日程調整等については、委員長に御一任願いたいと思います。これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

針山委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

以上で付議事項についての審査を終わります。

この際、ほかに何か御意見などはありませんか。——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。