

午前10時00分開議

永森委員長 おはようございます。

ただいまから、本日の予算特別委員会を開会いたします。

それでは、発言の通告がありますので、これより順次発言を許します。

藤井大輔委員の質疑及び答弁

永森委員長 藤井委員。あなたの持ち時間は60分であります。

藤井委員 自由民主党の藤井大輔であります。

本来であれば、本日6月24日の予算特別委員会のトップバッターは川上浩県議が務める予定でありました。いまだに川上さんがこの場にいらっしゃらないことを信じることはできません。2019年に県議会議員に初当選した同期の一人として、改めて川上先生に心から哀悼の意を表しますとともに、その御意思をしっかりと今後も引き継いでいくことをお約束したいと思います。私は、人間力の塊のような川上先生には追いつくことはできませんし、川上先生の代わりになることも到底できませんけれども、精いっぱい、この貴重な時間を務めさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、2060年を見据えた富山県地域交通戦略について伺います。

昨年2月に示された富山県人口未来構想では、2060年には本県の人口が70万人を切り、高齢化率も4割に達するという極めて厳しい未来が予測されています。この厳しい現状を踏まえ、持続可能な医療、教育、公共インフラ等の在り方が、現在、同時並行で議論されていると承知しています。

公共交通についても、令和6年2月に策定された富山県地域交通戦略において、「全市町村に鉄道が通る富山県の強みを生

かし、幹となる鉄軌道や駅を中心に、あらゆるサービスが一つにつながるネットワークを県全体で形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指す」とされたことに私も異論はございません。

しかしながら、現在進められている富山地方鉄道の鉄道事業の再構築に向けた議論の推移を見ますと、私は少し疑問を抱かざるを得ません。それは、現在の議論の方向性が、民間鉄道への経営支援をどうするか、鉄道線の維持費をどう捻出するか、国の再構築事業に採択されるためにはどうすればいいのかといった、ある意味、目先の手段の議論ばかりになっているのではないかという懸念があるからです。

5月に行われた富山地方鉄道再構築検討会においても、有識者である宇都宮教授から、公共交通は社会インフラで道路と同じであるという御発言もありました。私も、この意見には基本的には賛成の立場ですけれども、本当に鉄軌道を道路と同じように公共インフラとして投資を実行するためには、行政としても覚悟を示さなければなりません。県議会はもとより、県民の納得を得るための丁寧な議論も必要だと思っています。

県が議論をリードしていくに当たっては、富山地方鉄道を、県民の教育、医療、福祉、さらには黒部宇奈月キャニオンルートなどを最大限に生かした観光経済の基盤を支える県全体の骨格となる公共インフラとして、根本から再定義する必要があると考えます。例えば、現在、県がこれまで丁寧に進めてこられた未来へつなぐ持続可能なインフラマネジメントのあり方検討ワーキンググループの議論もありますけれども、こちらともしっかり整合性を取り、県土全体のグランドデザインの中で位置づける必要があると考えますが、新田知事の御所見をお伺いしたいと思います。

新田知事 富山地方鉄道の鉄道線については、先月、検討会を立

ち上げたところでありまして、この検討会では、鉄道事業の収支採算性や事業者への経営支援の視点からのアプローチではなく、県東部地域はポテンシャルが大きく投資しがいのある地域であること、また、既にある鉄道ネットワークを生かさない手はないといった、地域の将来を見据えた視点からの指摘があったところでございます。

委員に言及いただきました未来へつなぐ持続可能なインフラマネジメントのあり方検討の、そのまた下にぶら下がるワーキンググループでは、道路や橋梁を中心に、道路ネットワークの在り方について議論を進めています。初回のワーキンググループでは、議論の方向性として、持続可能なインフラマネジメントへの方向転換、また、道路、橋梁を中心に、持続可能な道路ネットワークの在り方について議論することとしました。言わば、持続可能というところが、この課題を考える上でのキーワードと言えると思います。

そして、県の地域交通戦略では、目指すべき姿として、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域交通サービスの実現としておりまして、やはりキーワードである持続可能については、御指摘のワーキンググループの議論の方向性につながるものと考えております。

富山県としては、富山地方鉄道の再構築を検討するに当たっては、地域の将来を見据えた視点で、県東部地域の活性化に向け、ひいては富山県民全体の大切なモビリティ手段を担うインフラとして位置づけまして、いかに持続可能な形でこの鉄道を再構築できるかという議論をしてまいりたいと考えております。

藤井委員 今、新田知事から、非常に貴重な公共インフラという捉え方をするのだと言及があったかと思います。富山地方鉄道を公共インフラとして捉えることを念頭に置きつつ、今後の検討における投資の評価について伺っていきたいと思います。

委員長、ここで資料揭示の許可をお願いします。

永森委員長 許可します。

藤井委員 お手元の資料は、富山地方鉄道本線あり方調査事業最終報告のデータに基づく資料であります。

資料 1 によれば、10年後の令和17年におけるパターン別の営業収支と費用の推計が示されています。

パターン 1 の現行維持では、今後10年間の費用合計135億9千万円、一方で、滑川―新魚津間の営業運行を廃止するパターン 2―1 では159億3千万円、同区間の運行を完全に廃止するパターン 2―2 では、独立線区となるため、検車区整備費等として最大34億8千万円の追加費用が発生し、総額で約180億円の費用がかかると示されています。これを見ると、パターンごとの営業収支もそんなに変わらないし、並行区間を廃止するより現行維持がいいのかと一瞬思ってしまう資料になっております。

さらに、2 ページ目の資料 2 を御覧いただければと思います。

あいの風とやま鉄道の車両を富山地鉄へ乗り入れさせるシームレス化に係る概算費用になります。

交直両用車の購入、そして路盤強化、亘り線整備、保安システム改修など、初期投資だけで合計204億2千万円になると試算されています。あいの風とやま鉄道の乗り入れも厳しいと、この資料では思ってしまうわけです。しかし、鉄道を公共インフラとして捉えるのであれば、視点が変わると私は思っています。

3 ページ目を御覧ください。

これは、令和7年11月、北陸地方整備局による国道8号の豊田新屋立体・中島本郷立体の事業費についての資料からの抜粋であります。

豊田新屋立体で510億円、中島本郷立体で450億円の事業費で、

費用便益分析においても、 B/C が1以上、EIRRの社会的割引率が4%以上なので、妥当な投資だと評価されているわけです。ちなみに、ここには記載されていませんが、この立体においての県の負担は、豊田新屋立体が170億円、中島本郷立体は150億円で、合計320億円となっています。

鉄道事業の議論においても、民間鉄道事業の赤字を解消するといった視点ではないと言うならば、鉄道ネットワークが、医療福祉の抑制や通学手段の確保、そして、観光消費の増大にどう影響するか、他分野への波及効果であるクロスセクター効果なども含めた費用便益分析を冷静に比較評価すべきだと思います。そうすれば、公共インフラとしての公的投資、未来を担う価値があるのであれば、数百億円規模の公共投資に県民も納得することができるのではないのでしょうか。

田中交通政策局長の所見をお伺いいたします。

田中交通政策局長 先月開催しました再構築検討会の本線部会では、黒部市の市民団体が3月に公表した幅広い鉄道の価値を示した社会便益について、本田専門委員から、社会便益を数値化することが難しい中、多岐にわたり算出を試みており、単なる路線収支を超えた多面的な価値を示した有意義なものと評価されておりまして、次回の会議では、県の地域交通政策監に専門的見地から説明いただくことになりました。

それで、費用便益分析の御質問ということで、今、道路の御紹介があったのですけれども、鉄道の国土交通省の評価マニュアルを改めて読んでみました。

そこには、評価は現在の科学的知見を駆使して行うものであるが、科学的知見には限界があること、また、現世代の価値観に基づくものであり、将来世代の価値観を反映したものではないことを認識し、評価手法の精度や信頼性に留意すると書かれておりました。また、評価の意義は、鉄道プロジェクトをその

目的達成に向けてということで、富山地方鉄道の場合は鉄道路線の再構築に向けてとなるのですけれども、効果的なものとしていく取組を後押しすることであるとされている点を踏まえる必要があると思います。

また、そのマニュアルには、費用便益分析の作業のみに注力することは避けるべきとも書かれておりまして、必須条件とすることについては難しいものと考えます。

しかしながら、持続可能な地域交通サービスの実現には、御質問にもありましたけれども、投資が必要になるということですので、次回の会議で議題に取り上げます社会便益を委員の皆様にも共有したいと思いますし、その説明内容についても、再構築に向けた検討が前に進むように努力してまいりたいと思います。

藤井委員 私は、2060年の富山県の未来に見合う投資であれば、数百億円規模でもやってもいいと思っているのですけれども、その辺を納得できる説明が必要であると考えております。

ちなみに、国道8号の黒部一入善バイパスは約16キロメートルで、全体事業費約960億円、県負担は320億円となっていることも併せて御紹介したいと思います。

鉄道を公共インフラとして扱うのであれば、上下分離方式で自治体が出のインフラ部分を保有するのが自然ではないかと私は考えますが、この件は、後ほど多くの委員が質問されると聞いておりますので、そちらに譲りたいと思います。

私は、上下分離でも、みなし上下分離でも、県民の貴重な税金である大きな公共投資を投入するとなれば、運行事業者の確実な事業執行に向けてガバナンスの強化、そして、経営努力にインセンティブが働く仕組みをつくることが重要だと思っています。欧州や他県の事例にもあるように、定時運行率や観光客の増加数など、具体的なK P Iを定め、その達成度に応じて支

援額を増減させることができるサービス水準合意を運行事業者と結ぶことはできないでしょうか。

場合によっては、県が株式を取得して経営の関与度を直接高めるなど、経営を適切に監視するガバナンス体制の構築が必要であると考えますが、新田知事の御所見をお伺いしたいと思います。

新田知事 これまで、地域交通は交通事業者の経営努力の下、サービスを維持確保し、自治体は経営努力を側面支援してきたわけですが、人口減などにより、交通事業者の経営環境は厳しさを増しています。富山地方鉄道においても、これまで歯を食いしばるような御努力をされてきたと承知をしております。

このため、県の地域交通戦略では、関係者の役割分担を明確化し、地域交通サービスは地域の活力、魅力に直結する公共サービスであり、自らの地域をよりよくするため必要なサービスの確保、向上について、自治体や県民の役割が、事業者の側面支援から自らの地域に対する投資、参画へとかじを切った、これが県の地域交通戦略の、ある意味では肝であります。

富山地方鉄道に対しては、県は株主であります。そして、令和4年6月から蔵堀副知事が社外取締役就任し、取締役会で意見を述べていますが、言うまでもなく民間企業であることから、行政が直接関与するよりも、企業自身が自らの発想で利用客を増やし、収入を増やすため様々な知恵を絞っていただくことが大前提と考えています。

直近の富山地方鉄道の決算では、鉄道事業の収入は前年度決算に比べて1億円を超える増収となり、もちろん値上げの影響もありますが、それ以上に、定期外の旅客が大変に増えた、10%増えたという、これはやはり経営努力もあるかと思います。

こういった明るい兆しが見え始めてきたところでありまして、

引き続き、前向きな努力を進めていただきたいと願っております。

御指摘のサービス水準合意を適用するかどうかということですが、私の理解では、サービス水準合意というのは、出どころとしてはIT業界で主にあることで、顧客とクライアントの間に結ばれるものと理解をしております。今回の場合、それがいいのか、あるいは、つい先日も、あいの風とやま鉄道の利用促進協議会がありましたが、そこでは、経営陣が、お金の出し手である行政、全員参加しておりますが、そこに対して一定の説明責任、審議を果たしております。それなりの目標も持っております。こうしたことでもガバナンスは効かせられるのではないかと考えております。

藤井委員 新田知事がおっしゃったとおり、私も、富山地方鉄道がこれまで経営努力されてきたことに関しては、本当に心より敬意を表したいと思っております。

民間鉄道として限られた体制で、従業員の皆さんをはじめ、日々の運行と地域貢献に非常に努力されてきたこと、これからも多分努力を続けられていくこと、それは本当に素晴らしいことだと評価をしておりますが、一方で、数百億円規模の公共投資みたいなことを考えるとすれば、富山地方鉄道の本社部門は、——私が今、調べると、僅か59名という規模であります。運行とは別ですが、本社部門の組織体制で、巨額のインフラリスク、そして、高度なマーケティングや精緻なデータ分析に基づく抜本的な経営改善といったことを行うことができるのか、支援体制を持たないと難しいのではないかと考えています。

今年度から、新たな検討組織には鉄道の専門家が入っておりますけれども、鉄道の専門家だけでなく、企業再生や組織マネジメントの専門家も積極的に登用し、地鉄経営陣の皆さん方へのフォロー、意識改革、ガバナンスにしっかり耐え得る本社組

織の再構築に向け、県の伴走支援が必要不可欠ではないかと考えますが、田中交通政策局長の所見をお伺いします。

田中交通政策局長 富山地方鉄道鉄道線については、先月の再構築検討会を立ち上げた際、検討会の設置要綱について委員の皆さんから承認を頂いております。設置要綱に定めた目的は、富山地方鉄道鉄道線について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第9号に定める鉄道事業再構築事業の検討を行うと、これを目的として定めております。

このため、今般立ち上げた再構築検討会においては、検討を加速化させるため、委員からも紹介がありましたが、沿線自治体や鉄道事業者に加え、専門委員として学識経験者にも加わっていただいたところであり、企業再生や組織マネジメント等の専門家の登用については考えておりません。

富山地方鉄道の経営陣の意識改革や本社組織の再構築についてですが、県が一昨年2月に地域交通戦略を策定しました際に、富山地方鉄道からは、専務の方が立ち上げ当初から委員として参画されております。また、この方は、戦略策定後も引き続き委員として継続的に御参加もされていきますし、会議でも積極的に御発言も頂いております、県の地域交通戦略の考えを大変よく御存じだと思っております。

先ほど知事からも申し上げましたけれども、直近の富山地方鉄道の決算では鉄道事業の収入が1億円を超える増収となりました、明るい兆しが見え始めてきたところでもあります。

引き続き、富山地方鉄道には、前向きな努力を進めていただきたいと思います。

藤井委員 おっしゃられることは分からないではないのですが、再構築検討事業というのは10年のスパンで、金額的にも数百億円規模には恐らくならない。ですけれども、20年、30年と鉄道を維持していくという話になれば、道路と同じような公共事業

として大きな投資を必要としていき、そのための体制が、本当にできるのかどうかということが私の疑問であるということをし添えておきます。

また、今朝の新聞で、あいの風とやま鉄道の利用促進協議会があり、利用客が最大になったのだけれども、営業赤字幅は拡大したとの報道がありました。県全域の鉄軌道ネットワークを公共インフラとして考える際には、当然ながら、あいの風とやま鉄道のネットワークも議論の範疇に入ってくると思います。

早い段階から、あいの風とやま鉄道にも検討会への参加を求め議論に加わってもらうことで、両線の接続強化、ダイヤの連携など大きな相乗効果が図られるのではないかと考えますが、田中交通政策局長、いかがでしょうか。

田中交通政策局長 先ほどの答弁でも設置要綱について申し上げましたが、この設置要綱では検討会のメンバーも定めておりまして、検討会は、委員、専門委員及びオブザーバーにより構成するとされておりまして、御承認いただいた設置要綱には、あいの風とやま鉄道は構成員に入っておりません。また、同日に開催された本線部会を含めまして、出席された委員から、あいの風とやま鉄道の検討会参加に関する発言はなかったところがあります。

委員御指摘のネットワークの観点から、あいの風とやま鉄道の検討会への参加というお話ですが、今後、地域交通ネットワークの議論が進んでいく中で、再構築検討会において専門委員の御意見もお聞きしながら、県、関係自治体、交通事業者の間で協議しながら決めていくことになると思います。

藤井委員 調査報告書の中にも、あいの風とやま鉄道とシームレス化するならば、200億円の初期投資が必要だといったことが概算として示されている中で、あいの風とやま鉄道が入っていないというのは、私は大変違和感を覚えるところであります。

御検討をお願いしたいと思っています。田中交通政策局長に厳しい質問ばかりしておりますが、私は、策定から2年経過した富山県地域交通戦略の効果は、非常に大きかったと思っています。この2年間で、国の再構築事業の第1号採択、そして、M a a S アプリの利便性・利用者数の拡大、そして、空白地域での新モビリティ実証実験など、具体的な成果が出ていることについては本当にすばらしい実績と評価しています。今朝の新聞報道でも、M a a S アプリの普及活動に関する記事が出ておりました。

資料4ページを見ていただければと思います。

富山県地域交通戦略は、持続可能な都市モビリティ計画、つまりS U M P の考え方を取り入れて策定されたものと承知しています。このS U M P の概念の基盤には、こちらに示されている8つの原則があります。

これらの原則に基づき計画を進めることが重要ですが、策定から2年間の進捗において、これら8原則がどの程度達成されていると自己評価されているのか、田中交通政策局長にお聞きします。

田中交通政策局長 厳しい質問をずっといただいておりますが、最後に温かい質問をありがとうございます。

地域交通戦略は欧州におけるS U M P、持続可能な都市モビリティ計画を参考に議論を進め、取りまとめたところであります。

現時点の効果について申し上げますと、ここにも掲示してありますけれども、現況の診断と将来に求められる成果の見極めという部分や、施策導入のモニタリングと評価について申し上げますと、野心的でありながらも、戦略の分かりやすく現実的な目標値を示しまして、継続的なモニタリングを行っております。毎年、戦略会議で公表しまして県民の皆さんにもお伝えしてお

りまして、地域交通の利用回数や満足度など、目標達成に向けて数値が向上しているところであります。

次に、持続可能なモビリティの計画ですけれども、城端線・氷見線の再構築の進捗、また、チョイソコとなみや、のるーと射水の本格運行が挙げられます。

また、全ての交通モードの統合的な発展、また、異なる組織の垣根を越えた協力ということで、委員からも御発言がありましたM a a Sを活用しました公共交通の利用機会の創出でありますとか、県が、県以外の交通事業者間の調整を図り、鉄軌道や路線バスの運行事業者、コミュニティーバスを運行する市町村と連携協力の下、「電車・バスで行こう！」キャンペーンも実施しているところであります。

さらには、市民やステークホルダーの参加についても、戦略では参画をキーワードに取組を進めてきておりますが、さらに戦略の考え方や施策について多くの県民へ普及啓発し、自分事とする意識の醸成を図ってまいりたいと思います。

今後とも戦略の取組を進めてまいります。

藤井委員 田中局長におかれては、城端線・氷見線の再構築、富山空港のコンセッション方式の導入、M a a Sの実証実験、そして、次は富山地方鉄道の再構築と本当に難局が続きますけれども、神は乗り越えられない試練は与えないということなので、共に頑張ってみましょう。

公共交通の議論の最後に、鉄道を公共インフラとして扱う場合の難易度について確認したいと思います。資料の5を御覧ください。

本年4月の第1回未来へつなぐ持続可能なインフラマネジメントのあり方検討ワーキンググループで示された資料です。このワーキンググループでは、県内建設業の従事者が28%、県土木技術職員が15%減少していく一方、管理延長は増加し、また、

橋梁等の老朽化に伴い、今後100年で約1兆3千億円もの莫大な更新費用が見込まれるとのデータが共有されています。七大河川に架かる橋がこれだけあるということになります。

この厳しい現実に対して、事前に修繕し長寿命化を図る予防保全へのシフト、データに基づく優先順位づけとルール化、そして、インフラ施設を単体ではなく、ネットワークで機能するものと捉え、ときには架け替えないという選択も含む県民の合意形成、自分事化を図るという方向性が打ち出されています。こちらに示されているものも、この資料の中にあったところです。

私は、このインフラマネジメントを非常に優れた思想だと思っています。鉄道線の維持、再構築においても、同じ基準が適用できるものと考えますが、いかがでしょうか。

しかしながら、実際に土木部のワーキンググループの中で鉄道の橋梁を含めた包括的な議論を行うとなると、たくさんのハードルがあると思うのですが、土木部長の所見をお伺いしたいと思います。

川上土木部長 今ほど委員から御紹介がありましたとおり、県では、今年度、県が所管する道路、橋梁を中心に、持続可能なインフラマネジメントの在り方を検討するため、ワーキンググループを設置しております。

このワーキンググループでは、主に2つの論点、橋梁の維持管理、更新の優先順位の考え方、それと、インフラ将来像の自分事化、この2つの論点に議論をしていただいております。このうち、インフラの自分事化につきましては、鉄道に当てはめた場合、鉄道のマイルール意識の醸成にも通じるものと考えられますので、議論の内容は参考になるものと思われれます。

一方で、道路橋の維持管理、更新の優先順位の考え方ですが、例えば道路橋の場合、病院や駅など生活重要施設へ

のアクセス性ですとか、交通量あるいは迂回路があるかないか、また、災害時の復旧などに必要な緊急輸送道路であるかないかといった要素を検討することとしておりますが、これを鉄道橋へ適用すること、また、当てはめられるかということにつきましては、鉄道の専門家などによる検証が必要ではないかと思っております。

また、鉄道橋と道路橋では、設計に用いる技術基準も異なっております。例えば橋梁にかかる重量、たわみやゆがみなどへの変位の考え方が、道路橋よりも厳しいものになっていると聞いております。何よりも県では鉄道橋を所有しておりませんので、維持管理の経験がございません。議論に必要な鉄道技術に関する知識、知見は持ち合わせていないのが現状です。

このため、いかに持続可能な形で鉄道を維持管理していくかという議論は重要でありますし、方向性は同じだと思いますが、委員から御提案がありました、このワーキンググループで検討される道路橋の考え方を鉄道橋にも当てはめること、また、このワーキンググループの中で鉄道橋を含めた議論を行うことには無理があるのではないかと考えます。

藤井委員 川上土木部長には難しい質問へ答弁を頂いたと思っております。

私は、今日の議論の中で、鉄道を公共インフラとして投資すると我々が決めたとしても、行政として、どうやって持続的なインフラマネジメントを行っていくのか、現時点では、県庁内にはリソースもノウハウも足りていないということが分かりました。かといって富山地方鉄道に、そのままやっていただくということも、かなり難しいのではないかとともに思います。

今回の議論を通じて、地鉄の再構築は、中期的な10年のスケール、そして長期的な20年から30年のスケールでの議論を同時並行で走らせなければいけないのではないかと自分の理解を深

めたところであります。今後も、議会を通じて議論を続けていければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、富山県の強みを最大限に生かす県政運営について伺います。

資料の 7 ページ目を御覧いただければと思います。

本年 2 月定例会において、川上県議が一般質問で、私が予算特別委員会で同じ提案をいたしました。それは、黒部川水系の水力発電をはじめとした関西電力のエネルギーを富山県で活用してはどうかという提言であります。それを機に本年 5 月 15 日、関西電力と G X 推進等に関する包括連携協定が締結されたと承知しています。この成果について、生前、川上さんも大変喜んでおられまして、「大ちゃん、これからも黒部の応援を頼むよ」と声をかけられたことは、今でも昨日のここのように覚えているところでもあります。

協定内容は、こちらの資料を御確認ください。

富山県内の水力発電の活用検討や、半導体関連産業分野やデータセンター等の環境意識の高い企業の県内誘致に向けた相互連携というものが明記されております。しかしながら、富山県内の水力発電の活用検討といっても、関西電力の電力を実際に富山県内に供給するには、ハード面とソフト面で越えなければいけない課題があると聞いています。

具体的に、どのような課題があるのか、山室商工労働部長の所見を伺います。

山室商工労働部長 委員御指摘のとおり、環境価値を重視する成長産業を県内に呼び込むためにも、本県の強みである水力発電を産業競争力の強化につなげることが重要です。

県内の需要家が関西電力から供給を受けること自体は制度上排除されていない一方で、黒部川水系の電気は、現在、新北陸幹線や大黒部幹線などを通じまして主に関西方面に送られてい

るものと承知しており、県内で相当規模を活用するには整理すべき論点がございます。

まず、ハード面につきましては、送変電設備にどの程度の余裕があるのか、北陸側系統とどこでつなぐのか、潮流管理をどうするのか、設備増強が必要となる場合、費用を誰がどう負担するのかといった点が論点になるものと考えております。また、運用面では、水力発電は比較的安定した再生可能エネルギーである一方、河川流量の影響も受けるため、県内需要に応じた供給力、調整力、バックアップをどう確保するのかという点が論点になってまいります。

さらに制度・契約面では、電気そのものの物理的な供給と、非化石価値などの環境価値の切り分け、内外無差別原則を踏まえた託送手続、計画値同時同量、供給メニュー設計などを整理していく必要があると考えております。

委員から御指摘いただきましたとおり、2月定例会におきましては、急逝されました川上議員からも黒部川水系の水力発電を県内で活用すべきという問題提起を頂戴しているところでございまして、私どもとしても、この問題意識を重く受け止めているところでございます。改めて御冥福をお祈り申し上げるとともに、2月定例会での御議論をしっかりと踏まえさせていただいて、包括連携協定を契機に、関係事業者や国と実務的な意見交換を進めながら、本県の水力資源を生かした企業誘致と、地域産業の競争力強化を具体化してまいりたいと考えております。

藤井委員 山室商工労働部長からの答弁がありましたけれども、千載一遇のチャンスを逃さないためにも、今言ったハード的な問題、運用的な問題、制度的な問題を、県と関西電力、国も含めて、さらには北陸電力をはじめとして県内の関連企業や団体も交えて、そして、部局横断的にGX企業誘致タスクフォース

という形で県庁内に設置してはどうかと思っております。

電力の自由競争の原則にも十分配慮しなければいけないとも思っておりますが、誘致するデータセンターや半導体工場に対してクリーンエネルギーを直接供給するビジネスモデルを官民が協働して構築する体制をつくること、富山県のさらなる産業基盤の構築に有利になるのではないかと考えますけれども、知事の御所見をお伺いしたいと思います。

新田知事 半導体、データセンターの分野は、本県で今、策定をしております地域産業成長プランにおいても、重点分野の一つに位置づける成長産業と捉えております。

ただ、大量の電力を必要とすることから、これの安定供給が求められます。同時に、この業界には環境コンシャスな企業も多いので、脱炭素電源をいかに確保するかということは、今後の企業立地や産業振興、それから、地域のGXの推進に向けた重要な政策課題と考えています。

委員御提案のGX企業誘致タスクフォースは、本県の強みであります水力発電由来のクリーン電力を企業誘致に結びつける上で、とても示唆に富むものと受け止めました。

本県では、昨年度から、庁内関係部局、市町村、関係団体、電力事業者などが参画する富山県企業誘致推進会議を開催し、地域の強みを生かした企業誘致の進め方について、部局横断で議論しています。また、関西電力との包括連携協定においても、県内水力発電の活用検討や環境意識の高い企業の県内誘致を位置づけています。

一方で、電力は、自由競争の下で取引されているので、複数の電力事業者が関わる議論においては公正な競争を阻害しないよう、情報の取扱いや議論の進め方に十分留意する必要があります。

県としては、企業誘致推進会議あるいは今回の包括連携協定

を生かし、制度面、事業性の課題などを整理しながら、本県のクリーン電力を企業誘致上の強みに磨き上げていき、環境価値を重視する企業の立地につながればと考えております。

藤井委員 知事は、富山県半導体産業推進チームも迅速に設置されておられます。さらなる積極的な取組を期待したいと思います。

企業誘致はもちろんすばらしいのですが、県内の既存の中小企業も大切にしなければいけません。県内の中小企業が、自社の脱炭素化を進める際にも、水力発電の環境価値を優先的かつ安価に活用するといった視点も大事だと思っています。本県独自の地元還元スキームを構築してはどうかと提案いたしますが、山室商工労働部長の御所見を伺います。

山室商工労働部長 委員から御指摘いただきましたとおり、誘致企業のみならず、県内の既存中小企業が脱炭素化やGXを進める上で、本県の豊かな水資源から生み出される水力発電の環境価値を地元企業が活用しやすい形で還元していくことは、地域資源を県内産業の競争力強化につなげる重要な視点であると認識しております。

現在、高圧以上で受電する県内企業向けには、県営水力発電所で発電した電気を活用しまして、環境価値に加え、水力由来の特定電源価値や県内で発電された産地価値を付加しましたメニューを、北陸電力との連携により提供しております。また、令和6年に実施した県内企業への脱炭素化に関する調査でも、「取組を進めている」または「近い将来、取り組みたい」という企業が3分の1を超えておりまして、環境価値の活用には一定のニーズがあるものと考えております。

一方で、環境価値を切り分けて取引する非化石証書につきましては、市場取引や相対取引のルールがございまして、特定の企業に対して、市場価値を下回る形で優先的に提供する場合に

は、取引の公平性、競争中立性、市場価格との整合性について、合理的な説明が求められます。このため、制度面、実務面での丁寧な整理が不可欠であると考えております。

県といたしましては、御提案の趣旨を十分に踏まえて、関西電力との包括連携協定も生かしながら、関係事業者や国と意見交換を重ねまして、本県の水力資源の価値を県内企業の脱炭素化、GX、さらには、地域産業の競争力強化につなげる方策を検討してまいりたいと考えております。

藤井委員 力強い御答弁だったと思います。

次に、川上県議が熱心に取り組んでおられた黒部宇奈月キャニオンルートについて伺います。

本年10月の一般開放に向けて、現在準備が進められていると承知しています。そのオープンのタイミングで、キャニオンルートの玄関口である樺平駅周辺の施設整備は、どの程度まで復旧するのでしょうか。今年度の樺平園地及び鐘釣温泉園地の安全対策事業に3,345万円の予算を計上し、観光客の安全を確保する姿勢は評価いたします。しかし、足湯や猿飛峡などの整備については、令和9年度以降にずれ込むとのことですが。

早期の復旧が強く求められますが、今後の見通しについて、杉田生活環境文化部長に伺います。

杉田生活環境文化部長 県では、黒部峡谷鉄道的全線開通を前提としまして樺平駅周辺の復旧を進めることとしておりまして、現在、関西電力が実施しております樺平駅下流部の復旧工事が一定程度進んだ9月中旬に、駅周辺の環境整備に着手する予定でございます。

工事期間が限られることから、まずは観光客の安全確保のため、樺平駅周辺の転落防止用の安全策の再整備や舗装の補修に向けた準備を進めているところであります。また、樺平駅の下流側にある足湯は、雪による倒壊を防ぐために、現在、あずま

や部分を解体して保管しております。部材である木材の傷みなどの劣化が確認されたことから、来年度に再整備する方向で関係者と調整しております。

次に、猿飛峡の遊歩道につきましては、遊歩道の上部、頭上に当たりますけれども、頭上の斜面の岩盤からの落石が確認されております。先日、私も見てまいりましたけれども、かなり大きな落石がありました。その落石による歩道の損傷が多くの箇所を確認されておまして、今年度は落石対策を行う範囲の特定や工法の検討を行うことにしております。

その検討結果を踏まえまして、来年度に工事に着手する予定でございます。その工事につきましては、どの範囲でどういう工法を取るかということに加えて、山岳地であるために落石防止工事に大型機械を利用できないということ、また、遊歩道の幅が狭く、多くの作業員や資材を投入できないなど厳しい工事環境でありまして、現時点で具体的な復旧見通しをお示しすることは難しい状況でございます。

黒部峡谷鉄道の終着駅である樺平駅は、黒部宇奈月キャニオンルートの玄関口でもあり、観光振興や関係人口の拡大にもつながることから、観光客の受入れに向けまして、遊歩道をはじめとしまして、安全確保に十分配慮した上で、国や黒部市、黒部峡谷鉄道など、関係機関と連携を緊密にいたしまして、早期の復旧に向けて取り組んでまいります。

藤井委員 一般観光客が行かれたとしても、なかなか樺平駅周辺では観光はできないと、今、理解をいたしました。キャニオンルートのツアー参加者向けの専用ラウンジが新設されるということでしたけれども、一般観光客に向けても早期復旧をぜひお願いしたいと思います。足湯が復活した際には、ぜひ「ひろしの湯」というような名前をつけて、川上先生の御功績をしのんではどうかと御提案したいと思います。

次に、黒部宇奈月キャニオンルートの開通を契機に、県外、国外からの富山県への観光客の注目を高める仕掛け、そして、県内各地への周遊観光を推進する施策が重要だと思っています。県の司令塔として、とやま観光推進機構の富山県DMOにかかる期待は大変大きいと思っております。

そもそも、キャニオンルートの旅行商品の受入れ人数には限りがありますので、ツアーをきっかけに本県に興味・関心を持った観光客を逃さない施策が重要だと思っています。本年5月には、6支部統合した五箇山NANTO観光機構、あとは、富山空港の新しい旅行事業ブランドの富山スカイトラベルといった新しい動きも誕生しております。こういった県内の企業、団体とも連携し、県内各地の周遊観光を推進する絶好の機会だと思います。

県DMOの組織強化、実行力強化を含め、県として今後どのような取組を行っていくのか、山下観光推進局長にお伺いします。

山下観光推進局長 観光地域づくりの中核を担う富山観光推進機構、県DMOにおきましては、これまで、データ主導型マーケティングの戦略に基づきまして、地域の多様な関係者と連携して、観光素材の磨き上げや商品造成に取り組んできております。

また、民間人材を活用し、マーケティング機能強化を図るとともに、ツーリズム統計基盤TOYTOOを活用しまして、オープンデータ化などを含めまして、市町村や事業者が、マーケティングに基づく商品開発等を行うことができるよう支援しております。

今年度は、市町村への観光データの分析支援や、ホテル、旅館と連携した宿泊データの調査・分析に取り組んでおります。

今般、新たな体制となった五箇山NANTO観光機構——GNTOと言うそうですね、や高付加価値な旅行体験プログラム

を展開する富山スカイトラベルなどのDMCが発足しまして、こうした新たな事業者における取組が多様なサービスの提供や滞在周遊促進につながるものと大変期待しております。例えば、県の海外プロモーションなどの機会も捉えまして、しっかり活用していただき、今後、連携を深めて、波及効果を広げてまいりたいと考えております。

御指摘のとおり、黒部宇奈月キャニオンルート一般開放を契機に国内外から注目を集めることが期待されます。県と県DMOが連携を密にし、地域の多様な関係者を巻き込みながら、周遊観光の推進、それから県内外への情報発信に取り組みまして、その効果を県内全域に波及させ、さらなる観光誘客を図ってまいりたいと考えております。

また、今年度、新たな観光振興戦略プランの策定作業を開始することとしておりますが、この中で、有識者の御意見も伺いながら、県DMOの組織機能のさらなる充実に向けて検討してまいりたいと考えております。

藤井委員 県DMOは司令塔でありますので、ぜひ強化をよろしくをお願いします。

次に、アドバンスト・エッセンシャルワーカーについてお伺いします。

アドバンスト・エッセンシャルワーカーとは、デジタル技術に強く、現場のDXをリードできるエッセンシャルワーカーであると私は理解しております。

本議会に上程された6月補正予算案において、通所・訪問系介護サービス事業所生産性向上支援事業によって、介護現場のDXを促進するとされています。しかしながら、医療、看護、福祉の現場で働くエッセンシャルワーカーの方々は、目の前に患者や利用者がおられ、緊急度の高い業務がある中で、ICTやAIを学ぶ時間がなかなか確保できないという切実な悩みを

お聞きします。いつでも、どこでも学べる環境の整備に加えて、業務フローの抜本的な見直しを含む集中的な伴走支援体制も必要なのではないでしょうか。それがなければ、せっかくのテクノロジーの導入が進まないと考えます。

この伴走支援に係るコンサル費用についても、実効性を高めるために補助対象経費に含めてはどうかと考えますが、滑川厚生部長の所見を伺います。

滑川厚生部長 御紹介のありました、6月補正予算案で御提案している事業ですけれども、これは燃料費高騰の影響を受けやすい通所・訪問系の介護サービス事業所につきまして、介護テクノロジーの導入によって、例えば自動車の移動を減らすといった業務の効率化を図って、経営体質の改善を目指すというものでございます。物価高騰を背景とした支援でございまして、より多くの事業所に迅速に活用いただくということで、基本的に既存業務に適合しやすいパッケージソフトあるいは機器の導入経費を対象としているものでございます。

デジタルによる業務改善につきましては、全産業を対象とした民間の調査もございすけれども、そこでも、やはり知識、スキル、人材を課題とする企業が多いということでございます。一方で、成果を上げている企業は、人材育成に取り組む割合が高いというデータもございすので、業務フローの見直しを含むDXを進めるためには、まずは、現場とデジタルの両方を理解して、業務改善を主体的に推進する人材の育成、それと、ノウハウ面でのきめ細やかな支援が重要と考えております。

このため、そうした支援につきましては、県におきましては、介護テクノロジー普及・推進センターに相談窓口を設けております。まずはこちらのセンターを御活用いただきたいと思います。センターでは、現場課題の見える化あるいは解決に向けたテクノロジーの導入計画策定、こういったセミナーを開催して

おりますほか、今年度は、介護の現場にも詳しいＩＴコーディネーターを配置いたしまして、オンラインを含む様々な相談にも対応することとしております。

また、専門家の伴走支援によりますモデル事業を今年は４事業所で行う予定ですが、その支援の過程で得られた知見を広く共有しまして横展開を図ってまいりますほか、生産性向上に関するオンラインセミナーの動画配信といったことなど、いつでも、どこでも、働き方に配慮したコンテンツの周知にも努めてまいるということでございます。

人材育成等導入支援について、きめ細やかな支援に引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

藤井委員 今回の生産性向上支援事業、10分の9かつ上限250万円という、取組を思い切り後押しするような非常に素晴らしい、よい事業だと思っているのですが、トランスフォーメーション補助金が商工労働部でもやっておられますけれども、その中でもコンサル費用をうまく活用しながら、DXの導入というのは、先程も申し上げたとおり、情報システムの担当者もいない中で手弁当でやっているという状況でありますから、ツールだけを導入しても、なかなか活用できていないという現実があると思いますので、ぜひまたフォローをよろしく願いいたします。

次に、リスクリングの推進についてです。

子育て等でキャリアが中断した女性や非正規雇用が長く続いた氷河期世代、さらに、新たな学び直しをしたい高齢者などへのリスクリングの機会として、デジタル技術向上のための講座を一層充実してはいかがでしょうか。

兵庫県豊岡市では、女性のためのデジタルスキル習得講座を実施し、主婦のリスクリングに成功しているという先行事例もあります。

本県でも、こうした取組を積極的に推進してはどうかと考え

ますが、山室商工労働部長の所見を伺います。

山室商工労働部長 子育てなどにより、一度キャリアを中断された女性、就職氷河期世代、学び直しに意欲のある中高年、高齢者など、多様な方々がデジタル技術を身につけ、職場や地域で力を発揮できる環境を整えることは極めて重要でありまして、委員御指摘のアドバンスト・エッセンシャルワーカーの育成にもつながるものと認識しております。

県では、本年6月策定の第12次富山県職業能力開発計画におきまして、デジタル人材の育成の支援、多様な人材の育成を重要施策に位置づけまして、公共職業訓練のデジタル分野への重点化を進めているところでございます。

具体的には、富山県技術専門学院におけるITビジネス・事務科、CADクラフト科に加えまして、委託訓練として、IT実践コース、IT・Webコースを設けまして、基礎的なITリテラシーから実務で活用できるスキルまで学び直しの機会を提供しております。また、訓練を職業や職場での活躍につなげることが重要でありまして、富山労働局と連携して、幅広い業界の求人紹介や職業相談など、きめ細やかなマッチング支援を行っているところでございます。

委員から御紹介いただきました豊岡市の事例も参考にしながら、今後とも、ライフステージや就業経験に応じて学びやすい環境を整えまして、デジタル技術を活用して、現場の生産性向上や新しい価値、創出を担う人材の育成、活躍支援に努めてまいりたいと考えております。

藤井委員 いわゆる社会人の方にとっても、アドバンスト・エッセンシャルワーカーに従事していただくチャンスが増えていくためには、こういったデジタルスキルの講座を、よりきめ細やかに充実させていくことに期待したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、本定例会でも多くの議員から質問がございました、国の高等学校等教育改革促進事業についてです。お手元の資料 8 ページを御覧いただければと思います。

この採択結果一覧を見ますと、富山県と静岡県の 2 県だけが採択されており、富山県は、見事、魚津高等学校が類型 2 の理数系人材育成支援で上限額 12 億 2 千万円、小杉高等学校が類型 3 の多様な学習ニーズに対応した教育機会の確保で 11 億 3 千万円の採択を受けております。

静岡県のほうを見ますと、浜松工業高等学校は類型 1 のアドバンスト・エッセンシャルワーカー等育成支援に該当する事業で 9 億円の採択を受けているところであります。富山県も類型 1 についてはチャレンジしたとお聞きしておりますけれども、国では、類型 1 について、専門高校の機能強化を図り、地域発のイノベーション人材の育成を目指し、産業界や大学と連携した実践力の習得、施設設備の高度化に先進的に取り組むとされています。

今回、類型 1 に申請した高校がどの高校かはお聞きませんが、本県が採択されなかった要因をどのように分析されているのかということ、そして、こちらの資料 9 には、改革促進事業の公募要領に書かれているのですけれども、改革目標の内容が異なれば、同じ類型の中で複数拠点の提案を行う、そして最大 4 拠点までの提案を認めますと書いてあります。なかなか難しい公募要領で、本当に最大 4 拠点まで合っているのかとは思いますが、せっかくなら上限の 4 拠点まで欲張ってみてもよいのではないのでしょうか。

一般質問で、瀬川議員も同じような質問をされていたと思いますが、1 類型に採択されなかった要因、そして、さらなる次へのチャレンジについて、広島教育長の御所見をお伺いしたいと思います。

広島教育長 委員からお話がありましたとおりですが、国の改革先導拠点について、全国に先駆けて3月末に3類型全てで申請し、2類型で2校が選択されたと。

アドバンスト・エッセンシャルワーカー等育成支援については、企業現場での実習を組み合わせた実践的な学びの導入などを計画しておりましたが、採択が見送られました。その結果と合わせて文部科学省からは、産業界との連携による実践的、探求的な学びの内容や、その推進体制などについて、より具体化することが望ましいという助言があったところでございます。採択には、取組の具体性をより明確化する必要があったものと受け止めているところでございます。

本県としましては、基幹産業であります、ものづくり分野、また、エッセンシャルワーク分野での将来的な労働力不足の拡大も見据えまして、アドバンスト・エッセンシャルワーカーの育成につながる新たな学びの展開を高等学校等教育改革の中で進めていきたいと、次の申請でも、できる限り最大限に金額を活用するよう、申請の準備をしていきたいと考えております。

その際には、やはり地元産業界等との連携の具体化のために、分野に応じた協力企業、団体などをあらかじめ設定させていただいて、教育委員会を中心に横断的なワーキンググループなども立ち上げ、経済、産業、AI、デジタル分野など、外部の専門家にも参画いただき、推進体制を明確にして内容をブラッシュアップし、採択を得られるよう努力していきたいと考えております。

藤井委員 こちらの資料を見ていただくと、1つの高校で類型をまとめて申請することも可能だということではありますが、こういった複数の類型を1つの学校で申請する、もしくは、同じ類型を別の学校で申請するということについては、今後、検討されていく余地はあるのかどうか、広島教育長にお伺いいたしま

す。

広島教育長 考え方、様々検討しますが、協力校というような概念もあるということでございます。例えば、商業高校を1つ核にして、もう一つの商業高校を協力校というような形にする、工業高校を1つの核として、もう一つの工業高校を協力校とすること、また、商業と工業を連携させるという手法も、もしかしたら考えられるのかもしれない。

そうしたことについて、今、担当も含めまして頭を絞っているというところでございます。

藤井委員 今、教育長からは、工業や商業といった具体的な科が出てきましたが、私としては、福祉の分野や家庭科に力を入れている高校、そのほか看護科といったことも、もしかしたら視野に入ってくるのではないかと考えているので、商業、工業だけではない分野に関しても、視点を広げて議論をしていただきたいと思っております。

私からは以上であります。

永森委員長 藤井委員の質疑は以上で終了しました。