

地方創生産業委員会会議録

I 日 時 令和7年9月5日（金）

午前10時00分開会

午後0時23分閉会

II 場 所 第1委員会室

III 出席委員

委員 長	川上 浩
副委員 長	寺口 智之
委 員	嶋川 武秀
〃	井上 学
〃	筱岡 貞郎
〃	火爪 弘子
〃	中川 忠昭
〃	米原 蕃

IV 出席説明者

地方創生局

地方創生局長 滑川 哲宏

地方創生局次長 奥田 誠司

地方創生局次長・多文化共生推進室長

細川 謙一

地方創生局参事・多文化共生推進室国際課長

本郷 優子

ワンチームとやま推進室長・地域振興課長

吉澤 泰樹

ワンチームとやま推進室地域振興課課長（高校跡地
活用担当）

駒城 真人

ワンチームとやま推進室中山間地域支援・移住促進
課長

中川 武志

ワンチームとやま推進室市町村支援課長

小守 潤

デジタル化推進室長・デジタル戦略課長

榊原 明美

デジタル化推進室行政デジタル化・生産性向上課長

山本 真睦

デジタル化推進室情報システム課長

小林 匠

多文化共生推進室外国人共生社会推進課長

本吉 真大

観光推進局

観光推進局長

宮崎 一郎

観光振興室長・観光戦略課長

久崎 みのり

観光資源活用室長・コンベンション・賑わい創出課長

油本 達義

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

加藤 友晴

観光資源活用室世界遺産・ふるさと教育推進課長

土居 洋子

交通政策局

交通政策局長

田中 達也

交通政策局次長・地域交通・新幹線政策室長

島田 太樹

地域交通・新幹線政策室交通戦略企画課長

黒崎 勇一

地域交通・新幹線政策室広域交通・新幹線政策課長

板屋 雄介

地域交通・新幹線政策室城端線・氷見線再構築推進

課長	村田 英久
航空政策課長	山崎 秀之
航空政策課課長（航空路線利用促進担当）	
	内橋 英芳
航空政策課課長（空港施設担当）	
	高野 卓弥
商工労働部	
商工労働部長	山室 芳剛
理事・商工労働部次長	舟根 秀也
理事・商工労働部次長・地域産業振興室長	
	今井 義昭
成長産業推進室長・商工企画課長・エネルギー政策課長	
	石崎 智雄
多様な人材活躍推進室長・労働政策課長	
	赤崎 友美
成長産業推進室課長（テクノドーム担当）	
	須藤 大輔
成長産業推進室課長（新産業創出担当）	
	氷見 清和
成長産業推進室課長（デザイン・クリエイティブ産業振興担当）	
	浅井 浩
成長産業推進室立地通商課長	
	北本 孝登
成長産業推進室課長（物流通商担当）	
	窪田 諭
地域産業振興室経営支援課長	
	二塚 直樹
地域産業振興室スタートアップ創業支援課長	
	高木 晶子
地域産業振興室伝統産業支援課長	

川 渕 貴

多様な人材活躍推進室人材確保推進課長

長 岡 憲 秀

多様な人材活躍推進室働き方改革・女性活躍推進課
長

建 部 千 尋

労働委員会

労働委員会事務局長 大村 政人

労働委員会事務局次長 森本 佳彦

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

滑川地方創生局長

- ・ 9月定例会付議予定案件について

宮崎観光推進局長

- ・ 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

山室商工労働部長

- ・ 9月定例会付議予定案件について

(2) 質疑・応答

川上委員長 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

宮崎観光推進局長

- ・令和7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7年度サンドボックス予算の執行状況

山室商工労働部長

- ・令和7年度サンドボックス予算の執行状況
資料配布のみ

国際課

- ・富山県人会世界大会の開催について

観光戦略課

- ・令和6年度に実施した観光施策等の状況について
- ・富山県観光客入込数等（R6.1.1～R6.12.31）について

広域交通・新幹線政策課

- ・富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第1回本線分科会の開催結果
- ・富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第2回立山線分科会の開催結果
- ・富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会 第2回不二越上滝線分科会の開催結果

航空政策課

- ・富山空港の混合型コンセッション導入に係る民間事業者の選定について

商工企画課

- ・最近の県内経済情勢について
- ・「第2回富山県米国関税情報連携会議」の開催結果について

立地通商課

- ・T-Messe 2025富山県ものづくり総合見本市

の開催について

経営支援課

- ・価格転嫁推進サポーター制度のキックオフについて

(4) 質疑・応答

嶋川委員

- ・HOKURIKU+について
- ・富山空港の利活用について

井上委員

- ・高山から富山へのインバウンド流動調査について
- ・富山地方鉄道の鉄道線について

筱岡委員

- ・中小企業等への支援について

火爪委員

- ・富山地方最低賃金審議会の答申について
- ・富山地方鉄道の鉄道線に対する支援について

米原委員

- ・県東部の公共交通機関のあり方について

寺口委員

- ・インバウンド対応について
- ・富山空港国際便について

中川委員

- ・富山地方鉄道に関する議論について

川上委員長 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 今日は大問2つ、全部で4問質問させていただきたいと思っております。

4月に始まりました大阪・関西万博が、残すところあと約1か月となり、10月13日で閉幕となります。もう間もな

く閉幕というところで、皆さんは行かれたかわかりませんが、私には6月27日に地方創生商工部会で視察をしてまいりまして、7月にもプライベートで1回行ってきました。暑い中でしたが、楽しみに来ている人が日に日に増えてきていることを実感しました。

せっかく全国あるいは世界から楽しみに大阪・関西万博に来られるので、例えばKITTE大阪の中にある「HOKURIKU+」に寄っていただき、それを契機として富山に少しでも関心を持っていただけると、関係人口を増やす良いきっかけになるのかと思っています。

日本館の視察に行かせていただいたのですが、うれしかったのは、お土産を1つぐらい買っていこうとお土産屋さんに行ったところ、ドラえもんコラボしたハンドタオルが売られていました。ドラえもんは皆さん好きですね。ドラえもんのゆかりの場所がどこかとなると、やはり富山県高岡市だったりするわけです。

この商品は、万博の日本館と、経済産業省の1階エントランスでしか売っていないということで、藤木事務次官に御挨拶する機会がありまして、経済産業省の1階エントランスに行ったら、たまたま売っていたのです。だから狭き門で、ここで出会わないと、なかなか高岡までリーチしないのです。

余談になりましたけれども、せっかく開催されております大阪・関西万博の効果を本県に誘導するために、HOKURIKU+としてどのように取り組んできたのか、また、引き続き関西圏からの誘客を強化するために、どう取り組んでいくのか。閉幕前ではありますけれども、途中経過として、久崎観光戦略課長にお伺いします。

久崎観光戦略課長 北陸三県の関西圏情報発信拠点「HOKURIKU+」では、県の大阪・関西万博への出展と連動

しまして、6月25日から7月8日に「大阪・関西万博出展記念フェア」を開催し、イベントエリアで通常取り扱っていない限定商品や万博会場で展示した工芸品、地酒を販売いたしました。

また、万博の県ブースの来場者を対象にプレゼント企画を実施しまして、会場でもPRしたところ、多くの方々がHOKURIKU+を訪問し、観光案内も御利用いただいたところでございます。

7月末には開業1周年感謝キャンペーンといたしまして、北陸三県ゆかりのゲストやキャラクターによるPR、「北陸三県夏酒まつり」などを実施したほか、8月には、すし連携協定締結イベント「大阪夏の陣」の開催を記念いたしまして、富山VS北九州市の名物対決として、酒の飲み比べや両地域の特産品を取りそろえるなど、他のイベントとも連携しながら本県の魅力を多くの方に届けているところでございます。

今後は、秋に立山黒部アルペンルートのトークイベントや、黒部宇奈月キャニオンルートのPR等も予定しております。

引き続き、北陸三県で連携しながら多彩なイベントを切れ目なく実施するとともに、SNS等による情報発信を強化することにより、その魅力をより多くの関西圏の方々に届け、北陸や富山への誘客につなげてまいりたいと考えております。

嶋川委員 万博効果で、HOKURIKU+に多くの方が訪れたと。同時にイベントを開催し、興味を持ってもらう仕掛けづくりもしてこられたということでもあります。

問題は、そこに来ていただいたお客様に、どうしたら少しでも多く、富山に来てもらえるかということです。ここは非常にハードルが高いように感じますけれども、また引

き続き努力いただいて、汗をかいていただきたいと思います
おります。汗をかいた際はこちらのハンカチをぜひ、まだ
販売していますから、お使いいただければと思います。

それでは、次に移りたいと思います。

富山空港の利活用についてです。

このほど、来年4月に民営化を目指しているとのニュー
スを拝見しました。富山空港の運営事業者に、日本共創プ
ラットフォームなどをつくるコンソーシアムが選ばれ、優
先交渉ということで進めておられるのかと思います。

まずは、富山空港における現在の国際線——大連便と上
海便について、運航状況と搭乗率の推移を内橋航空政策課
課長にお伺いします。

内橋航空政策課課長 大連便は、昨年6月26日から週2往復
で運航が再開され、昨年度の搭乗率は44.2%でした。

一方、今年度に入り、運航する中国南方航空における機
材繰りを理由とした運休が生じておりまして、5月には4
往復が運休したほか、夏季ダイヤ発表時から計画されてい
た6月の運休に加え、8月2日から夏季ダイヤ期間中の10
月25日まで運休が決まっております。

また、10月26日以降の冬季ダイヤについても、中国南方
航空から保有機の機材繰りのため運休する旨の連絡があり、
本日公表することとしております。

上海便は、昨年4月25日から、それまでの週2往復を週
3往復に増便して運航しており、昨年度の搭乗率は71.5%
でした。現時点においては、冬季ダイヤについて、中国東
方航空から運航が継続される見込みと聞いております。

嶋川委員 メモを取りながらだったので確認させていただき
たいのですが、去年の大連便は搭乗率が44.2%で、上海便
が71.5%だったと。大連便に関しては、今年10月以降は運
休になるということによろしいですか。

内橋航空政策課課長 はい。10月26日以降の冬季ダイヤにつきまして運休する旨の連絡がありまして、本日公表することとしております。

嶋川委員 運休ということで大変驚いているのですけれども、次の質問に移らせていただきたいと思います。

国土交通省のデータによりますと、2025年夏季の国際線定期便の旅客便は去年に比べてプラス16%となり、日本全体においては非常に需要が高まってきているという認識でおります。

主要5空港——成田、羽田、関西、中部、福岡ですけれども、ここも前年夏を上回る便数が就航していて、いろんなところで数字が伸びています。地方空港においても、前年同時期より大きく便数が増加してプラス37%で、特にアジア圏が増加を後押ししております。このように、日本全体の流れとしては、全体的に増えています。

今、大連便の話もありましたけれども、運休中の国際線の現状認識についてお伺いします。

実は私、去年、台湾の臨時便が再開するというところで、2月だったか、せっかくの機会だということで、富山空港から行かせていただきました。

大変いいな、楽しいなという思いや、こうやって1回利用することでリピーターにつながっていけばいいという思いがあったので、実際に私は、今年もう一度台湾に行こうということで、7月の終わりに誕生日も兼ねて台湾に行ってきました。ぜひ富山空港から飛びたいという思いがありましたけれども、残念ながら再開がなかったので、近場ではどういう利用状況で、どういう課題があるかも含めて勉強してこようと思い、小松から台北便で行ってまいりました。航空会社はエバー航空を利用しました。

そこで、現在、台北便とソウル便が運休しておりますけ

れども、再開に向けた県民あるいは企業のニーズについて、県としてどのように認識しておられるかお尋ねします。

内橋航空政策課課長 台北便は、平成24年4月に週2往復で運航を開始して以来、延べ37万9,000人の方々に利用されてきました。台湾は本県にとって大切なパートナーであり、ビジネス面においては16社24事業所が進出しているとともに、観光面でも毎年多くの観光客が県内観光地を訪れるなど、幅広い分野で交流が活発に行われております。

ソウル便は、平成5年4月に週3往復で運航を開始して以来、延べ93万8,000人の方々に利用されてきました。韓国は重要な隣国として長年にわたり交流を深めてきております。中でも江原特別自治道とは、ソウル便の就航年に「文化芸術及びスポーツ分野の交流協力に関する議定書」を取り交わしております。2023年にはキム・ジンテ知事が来県し、新たな協定書を締結しましたほか、2024年江原冬季ユースオリンピック開会式に御招待いただき、訪問団を派遣するなど、交流が一層深まっております。

両路線とも、本県と台湾、韓国との産業や観光、ビジネス、文化、スポーツなど、様々な分野の交流を長年にわたって支えてきた極めて重要な路線であると考えております。富山空港からの直行便の運休に伴い、利便性は大きく低下しており、再開に向けた県民や企業からの問合せも寄せられております。

また、県内旅行会社と意見交換をする中で、台湾やソウルへの旅行需要はコロナ前に戻りつつあると伺っていることから、ニーズは高いと認識しております。再開に向けて航空会社との協議を重ねているところです。

嶋川委員 ニーズは高いという声が非常に上がってきているということでありました。実際、運休からなかなか再開できない理由は、やはり機材繰りが原因なののでしょうか。

内橋航空政策課課長 台北便につきましては、これまでも双方向の臨時便等も実施しておりまして、高い搭乗率を示しておりましたことから、やはり機材繰りが課題であると認識しております。

嶋川委員 今、機材繰りという話もありましたけれども、実際に富山空港で発着している航空会社は、世界29か国178都市に飛行機を運航し、国内では15空港を利用しており、日本就航から50年以上の歴史のある会社だと認識しております。

今、国内15空港と申し上げましたけれども、これは台北便になるのでしょうか…コロナ後、当時の内閣では、広島空港、仙台空港辺りを地方空港として、しっかり国際便を再開するという方針があり、広島空港で運航が再開しています。静岡空港ではまだ再開されていないようです。

それで、富山空港で発着している航空会社——特定の会社名を言っていないのか分からないので言いませんけれども、日本海側では富山空港だけが利用しているような形なのかと思っております。

私が実際に利用した小松空港では、国際便はソウル、上海、台北、香港の4地域を飛んでいました。この4地域はそれぞれ違う航空会社を利用しておられます。大韓航空や、私はエバー航空で台湾に行ってきたわけです。やはり再開に向けて、コロナ後にいろんな形でプロモーションをして、再開を目指しているのかと思っております。

最後の質問になりますが、やはり空港という場所は、本来、移動の拠点だと私は思っています。駅も港もそうですけれども、拠点だと思っております。今、混合型コンセッション——民間活力導入ということで、「空港型地方創生富山モデル」と銘打って、これから富山空港と連携して盛り上げていこうとされています。

この資料によりますと、国内旅客数が令和5年度の実績値で32.9万人、10年後の目標は36.0万人、1.1倍とされています。

それでは国際旅客数はどのくらいかということ、令和5年度の実績値で4.1万人、約4万人の方が利用しており、この民間活力導入により、10年後には17.7万人の利用を目標値としています。ということは、4.3倍です。10年後の目標として、国内線は1.1倍でほぼ横ばい、国際線に関しては4.3倍ということです。

やはり大事なことは、空港の機能充実や、その周辺の環境整備など、地域活性化の拠点であることはもちろんですが、そもそも空港というのは、飛ぶ飛行機があって、行く場所があって、初めて成立すると思っています。私も小松空港から飛べるので小松空港に行くわけであって、やはりそこに重きを置いてほしいと思っています。

利用者増加に向けた取組ということで掲げているもののうち、「国内線の維持・利用促進」は、10年後も1.1倍ということでありました。国際線に関して4倍の数値を目標としているということで、恐らく「国際線の復便・増便」、「国内外チャーター便の誘致」にかなり力を入れていくのではないかと思います。

民間活力を導入するのであれば、すぐにでも定期便を再開するとか、違う航空会社を使ってでも新しい路線を切り開いていくというように、事業者の力を借りながら利用拡大、あるいは利用促進していくべきではないかと思っています。

そういうことを御理解いただいた上で、国際線の再開や充実に向けて、現状認識や今後の見通しに基づいた有効な対策を講じるべきと考えておりますが、この民間事業者と共に、今後、県として具体的にどのように再開や充実に向

けて取り組んでいかれる予定なのか、山崎航空政策課長にお尋ねします。

山崎航空政策課長 先ほど委員から御紹介がありましたとおり、今回、混合型コンセッションの優先交渉権者として選定しました事業者の提案として、空港利用者の10年後の目標値を53万7,000人とし、このうち国際線につきましては、ソウル便、台北便の再開を見込んでいるものでございます。この目標につきましては、富山空港の現状を十分に分析した手堅いものと受け止めております。

混合型コンセッション導入後でございますけれども、運休中路線の再開や新規路線の開拓に向けまして、今回選定した民間事業者の強みである空港の需要創出に力点を置いた取組等を生かすとともに、県としましても、航空会社へのトップセールスや現地旅行会社等へのプロモーション活動を行うなど、民間の強みと行政の信用を組み合わせ、官民連携による取組を進めてまいりたいと考えております。

嶋川委員 10年後の目標で4倍を目指すというところで、ソウル、台北便の再開を見込んでいるということでありました。

見込むというのは分かりますけれども、機材繰りについてどのように見込んでいくかということだと思います。実際に広島のように再開しているところもあるなかで、広島が再開して富山が再開しない理由は利用客数だけなのか、それとも何かしら優先順位があるのか、具体的にどのように見込んでおられるのかお尋ねしたいと思います。

また、選定された民間事業者さんは、恐らく国内線1路線のみの就航で、空港の需要創出を図るということでありましたけれども、先ほどからお伝えしているように、空港という場所は、まず飛行機があって、飛行機を利用する人がいない限りは、公園ではないのですから、なかなか需要

創出は見込めないのではないかと考えています。

一番大事なのは、見込むというところを、より具体的に、どのような進め方をしていくかだと考えますので、分かる範囲で教えていただきたいと思います。

山崎航空政策課長 現在、優先交渉権者として選定した事業者の提案でございますが、一般論として、航空路線の再開、開設等を航空会社が判断するに当たっては、御指摘もありましたとおり、需要の確保に加えて機材や発着枠の確保などの事情が勘案されていると認識しております。

今回の事業者の提案は、地域への需要を創出する取組に重点を置いております。空港への需要というよりは、地域への需要を創出することによって、富山県に来訪する用事をつくるといった取組を提案の中でうたっております。

そういう意味では、需要の創出という観点では期待ができると考えております。

ただ、当然それだけでは、すぐに就航に至るものではない可能性もありますので、行政側の取組をこれまでもしてきておりますけれども、県としても航空会社へのトップセールスや現地旅行会社へのプロモーションを合わせて実施しながら、官民連携の取組を進めていきたいと考えております。

嶋川委員 行ったり来たりになるので、これで最後にさせていただきたいと思うのですが、地域への需要はとても大事だと思います。空港が楽しい場所、行きたくなる場所、あるいは、その周辺に遊びに行きたくなる場所という需要づくりも非常に大事だと思います。

ただ、やはり本来、空港という場所は、飛行機があつて、飛ぶ場所、飛んでくる場所があるものです。駅もそうで、駅は電車がなかったら誰も利用できません。

空港は、飛行機があつて飛ばすことで、初めて戦略が出

てくると私は思っています。先日も利用させていただきま
したけれども、小松空港の場合だと、実際に行ってみたら、
最終便の30分前にお店が閉まってしまうのです。例えば、
最終便が飛ぶまではお店を開けておくなど、課題というの
は飛行機が飛んで初めて出てくると思っています。どうか、
まず飛行機があって、という本来の空港としての機能に、
もう少し重点を置いていただきたいです。

ニュースで、J C A S A i r w a y s さんでも機材の
生産遅延で来年の就航時期が半年遅れるというお話があり
ました。聞いていると、機材がなかったら飛ばさなくても
いいのだというふうにも聞こえます。空港を広く県民の皆
さんに利用していただくことを考えると、やはり利便性を
高めて、いつ飛ばなくなるか分からないということではな
く、安心して飛んでいける場所づくりに力を入れていただ
きたいと思っております。

井上委員 今日富山地方鉄道の鉄道線についてお聞きする
のですが、その前に、先ほどの報告事項で宮崎観光推進局
長からお話しがあった高山から富山へのインバウンド流動
調査事業について確認したいと思います。

高山市内の観光施設にブースを構えるとおっしゃいまし
たが、具体的な場所について教えてください。

宮崎観光推進局長 飛騨の里といいまして、合掌造りを展示
している場所です。訪日外国人の比率が非常に高いことか
ら選定しました。

井上委員 飛騨高山の観光地といったら、さんまち通りとい
う古い町並み、それから高山陣屋へ行き、陣屋前朝市を見
て、飛騨の里へ行くというのが王道のルートだと思います
ので、飛騨の里を選定されたことは理解できます。

それともう一点、観光客に動向を聞くのであれば、当然
日本語だけじゃないですよ。海外から観光客がたくさん

来ておられて、半分近くがアジアからだと思います。オセアニアや北米はそんなに多くなかったと思うのですがけれども、言語の対応はどうされるのですか。

宮崎観光推進局長 通訳案内士と一緒に現地に配置して…。

井上委員 直接ヒアリングするのですか。

宮崎観光推進局長 はい。飛騨の里は比較的欧米人の方が多いと分析しておりまして、主に英語対応の通訳案内士を配置しようと考えております。

井上委員 分かりました。英語だけというのは単純な発想なので、アジアでも中国、韓国、ベトナム、いろんな国からいらっしゃるから、その辺も配慮していただければ、より詳しい調査になるのではないかと思います。

それでは、今日の質問に入ります。

富山地方鉄道の鉄道線についてお伺いします。

先日、9月1日だったと思いますが、富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会の分科会がありました。立山線につきまして、新田知事は、立山黒部アルペンルートの訪問者の約12%、約10万人の利用があり、観光路線として重要と発言されたと報道がありました。

また、立山線の維持に向けて、行政と民間事業者が連携してPRしていくことで、利用者増につなげるなどの提案があったと報道がありましたけれども、具体的に県からはどのような提案があったのか、板屋広域交通・新幹線政策課長にお伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今週1日に開催されました第2回立山線分科会では、立山線に関して、知事から、岩峯寺駅－立山駅間を観光路線として位置づけ、鉄道線として存続を目指すことを基本的な考え方として取組を進めてまいりたいと発言されております。

また、立山線の持続可能性を高めることが重要であるこ

とから、利用者増と運賃引上げにより、営業ベースでの収支改善を図る方向で検討を進めていくべきという考えも述べられました。

このうち利用者増につきましては、立山黒部貫光株式会社の事業者としての営業活動の強化に加え、行政と民間事業者の連携によるプロモーションの強化といった取組の方向性についても示されております。

一方、今後取組を進めていく上で、立山黒部アルペンルートの経済波及効果の明確化や、立山町が実施している調査の早急な取りまとめ、運行収支不足と基盤維持費用など今後必要となる経費の見積り、行政側の財政負担の明確化、この4点につきまして検討すべき課題として指摘され、認識を共有しているところでございます。

井上委員 我々県民から見れば、立山線の存続は、知事がおっしゃったように大事な観光ルートでありますから、理解できます。今おっしゃった4つの課題について、またしっかりと検討していただきたいと思います。

それで、立山線の検討の後だったと思うのですが、不二越・上滝線についても議論されたと承知しています。この不二越・上滝線についてはどのような説明があったのでしょうか。

また、不二越・上滝線については知事のコメント等が報道されていませんが、県としてはどのようにお考えなのかお伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 立山線分科会と同日に、第2回不二越上滝線分科会を引き続き開催しましたが、事務局である富山市から不二越・上滝線の現在の検討状況として、平日及び休日の移動実態——どのように使われているかという調査、地鉄本線と不二越・上滝線を比較した場合の利用率及び運行頻度、沿線住民へのアンケート調査結果

について説明があったところです。

その後の意見交換の中で、知事からは、まず不二越・上滝線について、今回から鉄道事業再構築事業の実施に向けた検討を進めるため、北陸信越運輸局に分科会に参画いただいたということ、着実に議論が進んでいるとの認識を示しております。

一方で、城端線・氷見線の再構築実施計画を取りまとめた経験から、具体的な利便性や快適性の向上策や、整備費の内容、富山市と立山町、県の負担割合などの協議を早く行っていくことが早期の計画取りまとめにつながるという助言も行ったところでございます。

井上委員 富山市からの報告があったということで、たしかみなし分離方式も一つの案として考えておられるという話だったと思いますけれども、いずれにしろ県民の皆さんに負担を求めるのですから、年間や全体でどのくらいの負担が生じるかという試算をいち早く示すことが大事だと思っています。

富山地方鉄道では、本年12月末までに自治体から運営の在り方等について意思表示がない場合、2026年11月末で2線区を廃線にするという方針を示されております。

鉄道事業法では、鉄道路線を廃止するためには、1年前までに国土交通大臣に廃止届を提出しなければならないと定められているはずですが、11月末となると、地鉄がおっしゃっている12月末と1か月ずれがあるので、11月末の廃線はないのかもしれませんが、しかし、12月末というと、あと3か月半ほどしかありません。先ほど申し上げた、幾ら負担しなければいけないかという試算等を含めて、結論を出すまでにはとんでもない時間がかかるし、大変時間がないように感じております。

そこで、今の分科会及び協議会の議論のスピードをもっ

と上げなければいけないのではないかとと思いますが、どのようにお考えでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 第2回立山線分科会では、富山地方鉄道から運営区間の考え方の説明があったところでございます。

立山線の岩嶺寺駅－立山駅間と本線の滑川駅－新魚津駅間については廃止届出の準備に入り、本年12月末日までに自治体から運営の在り方等についての意思表示がない場合、廃止届を提出し、来年11月末日の廃止を目指す考えが示されました。

立山線につきましても、現在、立山町が利用実態や収支改善に向けた運営方法などの調査を進めており、11月をめぐりに中間報告がまとめられる予定です。この詳細につきましても、知事からも今後の様々な検討の基礎となることから、早急な取りまとめをお願いしております。

また、本線につきましても、7月の第1回本線分科会の議論を踏まえ、現在、沿線4市町が将来収支見込みの検討や沿線自治体のニーズに応じた将来収支への影響検討などの調査を実施しておられまして、秋頃に中間取りまとめが出される予定でございます。

報道によれば、今週2日の定例記者会見で、滑川市長が沿線4市町で行う調査結果を待って住民に説明をして、意見を聞いた上で、首長として最終的な判断をしたいと発言しておられます。

自治体が鉄道の在り方の結論を出すためには、調査によるデータ等を基に住民に丁寧に説明し、県議会や市町村議会の了承を得る必要がございます。そうした議会の了承や、富山地方鉄道鉄道の厳しい経営状況も踏まえ、県としても持続可能で最適な地域公共サービスの実現を目指す議論がスピード感を持って進むよう努めてまいりたいと考えて

おります。

井上委員 そうですね、本当に時間がないので。地鉄さんが思っている、描いている絵からいうと、時間がなさ過ぎるのではないかという気がしています。

最後になりますけれども、今後の協議のスケジュールについてお伺いしたいのが1点。

また、先日、本委員会で滋賀県の近江鉄道へ視察に行かせていただきました。近江鉄道も長年にわたる赤字経営で廃線の危機に陥ったわけですが、沿線自治体や地元住民の皆さんを巻き込んでいろんな議論を行って、上下分離方式だったと思いますけれども、全線存続を決定されて、令和6年度には鉄道事業の決算が31年ぶりに黒字になったとお伺いしました。

また、全国の赤字ローカル線を復活させた事例を調べてみますと、千葉県のいすみ鉄道、新潟県のえちごトキめき鉄道はどちらも公募で同一人物が社長に就任しておられるのですが、ムーミン列車やレストラン列車、それから観光列車などを運行されたり、その列車を用いて沿線の自治体と共同企画でイベントをするというような非常にユニークな企画をしておられ、観光客だけではなく、地元住民も巻き込んだ企画を展開して収益を上げていらっしゃいます。

これらの事例は、鉄道会社が単に交通手段を提供するだけではなくて、地域全体を巻き込んで、観光、体験、交流の拠点となることで、持続可能な経営が可能になるということを示しているのではないかと私は思っています。

そこで、全国の赤字ローカル線の優良事例も参考に、官民一体となって利用促進に取り組んでいくべきと考えますが、どのように考えていらっしゃるのかお伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 最初に、不二越・上滝線の今後につきましては、今回富山市から報告があったOD分

析——移動の実態分析や、アンケート調査などの結果を踏まえ、10月頃開催予定の第3回分科会で具体的な施策などについて協議を行うスケジュールが示されております。

また、立山線につきましては、立山町が実施している調査の中間報告が11月をめどにまとめられる予定でありまして、本線につきましては、沿線4市町が実施している調査の中間報告をなるべく早く出すということで、今進められているということでございます。その結果を踏まえ、令和8年度の対応を協議することが前回の分科会で合意された状況でございます。

地域交通戦略では、自治体、県民の役割を投資・参画へとかじを切ることとしておりまして、富山地方鉄道の鉄道線を持続可能な路線としていくためには、自治体や沿線の関係者が参画し、利用を増やす取組が大切と考えております。

報道によれば、上市町長も、今週1日の町議会9月定例会の提案理由で、鉄道線は町民の大切な足であり、気を緩めることなく利用促進に取り組むと発言されています。

県は、昨年度から戦略に基づきまして、駅や公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、市町村が行う投資や住民等の参画を支援する制度を設けております。

この支援制度については、市町村や交通事業者に対して説明会を開催するなど、案内や説明を行ってきたほか、昨年11月に開催された第1回の富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会においても、知事から改めて沿線7市町村長へ御案内しているところでございます。

今後引き続き沿線自治体と共に、先ほど井上委員から御紹介もありましたが、近江鉄道、いすみ鉄道やえちごトキめき鉄道——同じ社長というのは鳥塚亮氏だと思っておりますが、全国にもいろいろな事例がございますので、効果的

な先行事例などを参考としながら官民一体となった鉄道線の利用促進に努めてまいりたいと考えております。

井上委員 利用するのは地元住民ですから、ぜひ県民、住民を巻き込んだ議論をお願いしたいと思います。

彼岡委員 この委員会が始まる前に、関税措置をめぐり、日本とアメリカが合意文書を正式に取り交わしたということです。15%、喜んでいいのか悪いのか、まあまあそれなりで…。自動車は25%から15%に引き下げられ、8月初めに遡って適用されるということで、まあよかったといえよよかったのかなと思っております。

ただ、関連の国内企業は大変だと思っております。全国も県内もですが、いろんな物価高、資材高があって、特に中小企業は弱っております。全国調査は古いのですが、3月時点で、中小企業では約半分ほどしか価格転嫁できていないというのが、おおむねの実態のようでございます。大変つらい状況であると思っておりますし、この実態を踏まえて、国はもちろんですが富山県としてどう手を打つのかお伺いします。

二塚経営支援課長 今ほど委員から御紹介がありましたが、中小企業庁の調査結果では、今年3月時点でコスト全体の価格転嫁率が52.4%、これは昨年9月から2.7ポイントの増となっております。調査開始以来、初めて5割を超えておりますが、転嫁が進んでいる企業と転嫁が困難な企業の二極分離の状態となるなど、多くの企業が依然として価格転嫁に苦戦している状況にあります。

また、県が昨年9月に実施した県内の価格転嫁に関するアンケート調査結果では、コスト全体の転嫁率は39%となっております。特にエネルギー費が29%、人件費が28%と低い水準にとどまっております。

企業の規模別では、規模が小さい企業ほど転嫁率が低い

状況が明らかになっております。このことから、サプライチェーン全体におけるさらなる理解促進と、全ての企業がコスト上昇分を適切に価格転嫁できる環境整備を進めていくことが重要であると認識しております。

このため、県では中小企業庁が定める価格交渉促進月間——これは9月と3月に設定されておりますが、こうした国の動きと歩調を合わせまして、積極的な取組を進めていきます。

具体的には、県内経済5団体に対して促進月間の周知徹底の要請を行ったほか、県内の実態把握に向けた調査を再度実施いたします。また、適切な価格転嫁に向けた支援体制を構築するため、新たに県内14の金融機関等の行員、職員の方々を価格転嫁推進サポーターとして登録しまして、来週11日のキックオフイベントを皮切りに活動を展開していきます。

企業との接点が多い行員の方々にサポーターとして活動していただくことで、県内企業に対し、支援施策等の情報をプッシュ型で発信するとともに、相談体制を強化し、県内企業の価格交渉、価格転嫁を継続的に幅広くサポートしてまいります。今後とも関係機関と連携しながら取り組んでまいりたいと思います。

彼岡委員 価格転嫁できないということが全国的にも問題になっております。特に小さい会社はね。国は物価高に負けない賃上げだと言っておりますが、収益がないと賃上げできない企業もいっぱいあるのです。

そこで、今度は最低賃金の問題についてです。

国は、最近、かっこよく最低賃金ばかり上げていくのですよ。今度は6%も上げるということです。大企業はそれぐらいの力があるかもしれないのですが、中小企業は、ただでさえ収益率が悪いなかで、価格転嫁できない

のです。

先ほども申し上げたとおり、半分ぐらいの企業が物価高に耐えられないという中で、最低賃金をちゃんと上げなさいと。これは強制的で、できる企業はやってくださいというものではないのです。富山労働局ですか、必ずやりなさいということなので、企業が困るのです。簡単にできればみんな苦勞しません。富山県の最低賃金は6.41%引き上げられて1,062円。簡単に言いますね。本当に中小企業の話聞いていても、この最低賃金の引き上げは大変です。

これに対してもどういうことができるのか検討して、その辺の施策を教えてくださいたいと思います。

赤崎労働政策課長 本県の最低賃金は、来月12日以降、現行の998円より64円増の1,062円に引き上げられる予定でございます。これは、中央最低賃金審議会が示した目安額である63円を1円上回る、過去最大の引上げ幅となります。

今回の富山地方最低賃金審議会の審議において、使用者委員からは、最低賃金の過度な引上げは企業の経営を一層圧迫しかねないといった反対意見が相次いだと伺っております。

また、公益委員からも、国への要望として、取引価格の適正化や価格転嫁の支援、事業場内最低賃金を一定以上引き上げ、生産性向上に取り組んだ場合に支給される業務改善助成金の積極的な利活用の促進支援など、特に中小企業、小規模事業者に対する支援策を求める意見が付されたところでした。

県内の中小企業は、原材料やエネルギー価格の高騰など厳しい経営環境にあり、急激な賃上げは対応が難しいなどの声も審議会でも示されております。

このため、持続的な賃上げを可能とするためには、今ほど経営支援課長が答弁しましたとおり、適切な価格転嫁の

実現を図ることと併せて、D X や省エネ、人への投資等による生産性向上を支援して、企業の稼ぐ力の底上げを図ってまいりたいと考えております。

今後とも、県内中小企業が利益を上げながら無理なく持続的に賃上げを実現できるよう、国や経済団体等とも密接に連携して取り組んでまいりたいと考えております。

筱岡委員 今聞いていると、審議会で、中小企業側からは、無理な引き上げはやめてくれと要請があったのでしょうか。当然ですよ。これはちょっと国も無理があり過ぎだと、個人的にはそう思うのですよ。しかも強制的で、すごく権限があるので困るのです。やれる人は半分でもやってくださいならまだいいのですが、そうではなく必ずやりなさいということですから。その辺は県も重々お分かりだろうと思います。働く人の立場はもちろん大事ですが、実際雇用しておられる中小企業の立場も考えていただくように、県には引き続きよろしくお願いします。

火爪委員 筱岡委員の続きになりますが、地方最低賃金審議会の答申について、質問します。

最低賃金というのは最低限度であり、企業はそこから余力に応じてどれだけ上げるかというプラスがあるわけです。強制というのは、法律に基づく最低賃金で、底上げするという意味ですので、もっと上げてもいいのです。また筱岡委員と一緒に考えたいと思います。

先ほど答弁にもありましたけれども、8月18日、富山地方最低賃金審議会が今年度の県内の最低賃金について、時給1,062円で答申しました。私は6月の地方創生産業委員会でも、県からさらなる引上げを働きかけるようにという質問をしました。結果、地方最低賃金審議会の示した63円の基準を1円だけ上回る引上げ額で答申されたわけです。

しかし、時給1,062円、1日8時間、20日間で計算をし

ても、16万円にしかならないのです。これでどうやって暮らしていけるのか。最低賃金を引き上げなければ、購買力が高まらず、内需も拡大しない。日本経済が落ち込んでいるから引き上げなければいけない、この引上げは企業のためにもなるのだという理解が、私は大事だと思います。

また、東京都との賃金格差を縮めることが期待されていて、165円から164円に1円だけ縮まりましたけれども、ここが今、大きな問題になっています。地方は家賃などが安いけれども、自動車の保有率も高くて、合わせると東京も地方も生活費が変わらないという調査結果が、いろんなところから出ています。これは国にもやってほしいのですが。この引上げについては、労働者側から異議申立てが7件あったと報道されておりました。この後は、笹岡委員と同じです。

一方、地方最低賃金審議会では、使用者側から、大幅な最低賃金のアップは行政の支援と一体でなければならないとの報告があり、見解がまとめられたと承知しております。

やはり私も国が問題なのだと思うのです。賃上げの方針を示している国は、さすがに今回、中小零細企業の悲鳴を受けて、国の目安額を上回る引上げを行った県には政府の予算で支援するという立場を表明しています。ところが、これがいまだに示されないというところに大きな問題があると思います。

笹岡委員とかぶった部分もありますけれども、まず、今回の答申をどう受け止め、今後、国への要望も含めてどう取り組んでいくのか課長に伺います。

赤崎労働政策課長 富山地方最低賃金審議会の審議過程においては、労働者の生計費、賃金、通常の事業の賃金支払い能力の3要素を考慮した議論を慎重に重ねられましたが、公労使が一致した結論には至らなかったと承知しておりま

す。

このため、公益代表委員の見解として、富山市における昨年11月から今年6月までの食料に係る消費者物価指数の上昇率が平均で6.4%であったことなどを踏まえ、6.4%の引上げが適当である旨が示され、採決により決定されたということです。

県としては、今回の答申は食料及び光熱水道に係る消費者物価指数の上昇による労働者の生計費の高騰を踏まえた結果であると認識しております。

一方で、県内の中小企業は、原材料やエネルギー価格の高騰など厳しい経営環境にあり、急激な賃上げは対応が難しいなどの声も審議会で示されております。賃上げを実効性のあるものとするためには、こうした企業の現実にも目を向けることが不可欠だと考えております。

県としましては、県内企業が持続的に賃上げを実現できるように、富山県賃上げサポート補助金やキャリアアップ奨励金などの支援策を継続するとともに、価格転嫁の支援や、DX、省エネ、人的投資支援など、生産性向上に直結する施策を一層展開し、賃上げの原資となる企業の稼ぐ力の底上げを図ってまいりたいと考えております。

また、先ほど委員から御説明がありましたけれども、国においても、国の目安を超える引上げが行われた場合、交付金等を活用した賃上げ支援の十分な後押しを行う特別な対応を検討することを表明されています。

今後の国の動向を注視しまして、内容が示され次第、速やかに本県の施策に反映し、県内企業を力強く支援してまいりたいと考えております。

火爪委員 引上げは不十分だと思うのです。国の目安額の63円引上げに対して、石川県は7円プラス、福井県は6円プラスということで、格差を縮めるために努力をしています。

富山県は1円ですよ。

また、これまで、最賃が低い地域が国基準以上に引き上げているのではないかなどという答弁が知事や部長からありましたけれども、今回、Bランクと言われる富山県と同じランクづけになっているグループでも、広島県、北海道、茨城県、群馬県などが高い賃上げをしまして、群馬県には抜かれています。最低賃金の引き上げは、やはり暮らしを守って、日本経済、地域経済を回していくために必要なことだと思っております。

ぜひ、引き続き一緒に考えていきたいと思うのですが、国の目安額を上回る引上げを行った県に、政府の予算で交付金などにより支援するという方針はいつ示されるのか、国の動向をどうつかんでいるのでしょうか。

国に対して、方針を早く示してほしいということも含めて、賃上げした企業に対する国予算での支援をもっと強く求めていくべきだと思いますが、県の対応はいかがでしょうか。

赤崎労働政策課長 国の動向をどのように収集しているかということですがけれども、昨日、国の都道府県向け説明会等がございまして、質疑応答の場もありましたので、規模や時期など詳細を確認したのですがけれども、なかなかそこは教えていただけませんでした。

ただ、きちんと対応してくださいということはその場でも申し上げた次第ですし、報道等も注視しながら、適宜適切に情報を収集していきたいと考えております。

火爪委員 参議院選挙後1か月以上がたちますけれども、石破首相辞めろとか辞めないとか泥仕合みたいなものが続いておりまして、必要な賃上げ支援や物価高対策を政府が適切に打っていないということに、私たちも大変いら立ちを覚えています。県として、国に対して、賃上げした企業に

対する補助金——資金の手当を、早くしっかり示していただきたいという要望をきちんと出して働きかけていただきたいと思えます。

次は、井上委員とかぶりますけれども、富山地方鉄道線の鉄道線に対する支援について、幾つか伺います。

まず、さきの答弁にもありましたけれども、9月1日の富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会の分科会で、検討会の設置要綱などについて一部見直しの報告が行われております。今後の検討を見据えた分科会の設定や委員の補充だと思えますが、その辺の趣旨と今後のスケジュールを伺います。

私は、6月議会でも申し上げましたけれども、狭い意味で地鉄が示した路線をどうやって行くのかという赤字対策の検討にしかならないと困ると心配をしています。その辺も含めて課長の見解を伺います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会においては、これまで「本線」及び「立山線・不二越上滝線」の2つの分科会で議論を進めてまいりましたが、不二越・上滝線につきましても、今後、鉄道事業再構築事業の実施に向けた検討を進めるため、今回、設置要綱が改正されたものでございます。

具体的に申し上げますと、あり方検討会設置要綱の検討事項の中に、再構築実施計画に定める事項等に加え、委員として富山地方鉄道株式会社代表取締役社長、オブザーバーとして北陸信越運輸局鉄道部長を追加し、検討を進めることになりました。

このため、今後は立山線と不二越・上滝線を2つの分科会に分けまして、本線を含め3つの分科会で検討をしていくこととなります。

調査や検討の進捗状況、今後のスケジュールにつきまして

ては、先ほども少し説明させていただきましたが、まず不二越・上滝線ですが、富山市からアンケート調査の報告がございまして、今後はこの調査結果を踏まえ、10月頃に開催予定の第3回分科会で具体的な施策が協議され、第4回以降の分科会で実施計画素案を取りまとめる計画が報告されております。

同じく今週1日に開催されました第2回立山線分科会では、立山町が行っている調査につきまして、11月をめどに中間報告をまとめることが説明されております。知事からは、8月29日に行われました、立山黒部貫光株式会社など立山黒部アルペンルートに関わる観光事業者からの要望を踏まえ、立山線の岩峠寺駅－立山駅間を観光路線として位置づけ、鉄道として存続を目指すとの発言をしたところであります。

今後は、県の交通部局と観光部局が連携しまして、富山市、立山町、富山地方鉄道、立山黒部貫光株式会社等と共に取り組んでいきたいと考えております。

また、本線分科会につきましては、7月に第1回分科会を開催しまして、こちらにも調査をされているということで、秋頃をめどに中間取りまとめを行うこととなっており、現在、第2回分科会の開催に向けた準備を進めているところでございます。

各分科会の調査は、今ほど御説明しましたが、県からは城端線・氷見線のケースを踏まえ、単に赤字補填の継続ということではなく、持続可能な鉄道線となるよう、利便性向上により利用者増につながる取組も検討していただくよう助言しているところでございます。

火爪委員 9月1日の分科会で、富山地方鉄道から方針の考え方についての報告があったと承知をしております。

7月末の報道にもありましたけれども、この分科会で正

式に地鉄側から方針が示されており、私はこれでいいのかと思いつながり読みました。

自治体としてどのような方針で、どう対処されるのか、本年6月末日までに結論を求めてきたが、沿線自治体から明確な方針が示されなかったため、廃線の方針を決めたということでした。要するに、6月末日までにその結論を示すという展望があったなかで、県は対応してきたのかと大変疑問に思いました。そして、9月1日に改めて、沿線自治体から明確な方針が示されなかったという同様の考えが示されました。

赤字の3区間については、廃止届出等の準備に入り、本年12月末日までに自治体から運営の在り方等について意思表示がない場合は、廃止届を提出し、来年11月末日限りで廃止することにしたという地鉄の立場が改めて示されました。

地鉄のこういう主張にどう対応するのかということ、県と自治体、住民が四苦八苦しななければならないという状況が果たして正しいのでしょうか。

先ほど井上委員からもお話がありましたが、間に合わせるためには、物すごいスピードを上げないと駄目でしょう。地鉄から、言葉は悪いですがけれども、脅迫のように方針が示され、十分な検討期間が設けられずに取りあえずの方針を決めなければならないということ、これでいいのかと、私は新聞報道等を見て、つくづく思うのです。

県は地鉄に対して、これは大事な検討であり、沿線住民へのアンケートや本線の在り方などの調査は、もう少し時間もかかるのだから、そんなことを言わないで対応してもらいたいと、説得するべきです。首長だけでは方針を決められない、大事な、大事なことだと思うのです。十分な検討には時間がかかるということ、地鉄側と認識を一致させ

ておく必要があると思います。

地鉄との意見調整、合意、相互理解、信頼関係はとても大事です。沿線自治体の議会でも、議員などから地鉄の姿勢がおかしいのではないかという声はたくさん上がっています。県は地鉄の株主で、県民を背景にして強い立場にいるのですから、気持ちよく大事な路線の検討を進めることができるように、地鉄との信頼関係を築いて…。こういう、言わば強硬な対応について、もっと真摯な対応をしてほしい、時間をかけることも必要なのだと。

将来にわたって持続可能な地域鉄道の在り方を自治体と県民ぐるみで検討しているのだと説得して、合意を求めることができずのか、見解を伺います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 まず、9月1日の立山線分科会で示された富山地方鉄道さんの考え方についての整理でございますが、岩嶺寺駅－立山駅間、滑川駅－新魚津駅間に関して、本年12月末日までに自治体から運営の在り方等についての意思表示がない場合は廃止届を提出し、来年11月末限りで廃止する考え方が示されているのですが、この間において、富山地鉄の考え方に対して自治体から新たな考え方が示された場合、協議に応じるとされています。

私どもとしましても、これまで地鉄さんをはじめ交通事業者の皆様といろいろな意見交換してきたところでございます。例えば、地域交通戦略会議の中で、市町村と地鉄さんを含む交通事業者等で構成する交通ワンチーム部会を設置しまして、地域が必要と考えるサービスレベルの確保、向上については、自治体の投資により実現するという考え方を共有してきたところでございます。

富山地方鉄道鉄道線の在り方の検討に当たって、県としては、昨年9月に沿線7市町村長から知事への要望がありまして、議論に参画したのですが、これ以降におきまして

は、首長が参加する検討会、分科会のほか、非公開ではありますが、実務者会議——これは副首長レベルが参加する会議でございますが、複数回開催しまして、沿線自治体や交通事業者と協議を重ねてきている状況でございます。

路線ごとの分科会全てに参加しているのは、自治体では富山県だけであり、各分科会の進捗状況などについて情報共有を図るなど、それぞれの分科会の議論が円滑に進むように取り組んできております。

県としましては、地域交通戦略を策定した立場、また、城端線・氷見線の再構築計画を取りまとめた経験もあることから、これまでも持続可能な鉄道線とするため、投資による利便性向上施策の重要性などについて助言してきております。

また、自治体が鉄道線の在り方の結論を出すためには、調査によるデータ等を基に住民に丁寧に説明しまして、県議会や市町村議会の了承を得る必要があることから、地鉄さんに対しましては、保有するデータの提供、開示への協力をお願いしてきております。

引き続き、県としましても、沿線市町村と交通事業者の認識が一致し、丁寧な議論が進むよう努めてまいりたいと考えております。

火爪委員 地鉄側との意見交換については直接言及がありませんでしたけれども、私が申し上げていることは十分伝わっていると思っております。やはり本当に気持ちよく検討を進め、将来にわたって持続可能とするためには、ここが大事だと思うのです。

先ほどの地鉄側の9月1日の報告によれば、不二越・上滝線は、みなし上下分離の方針が示されているからいいと。一方、立山線の岩嶺寺駅－立山駅間と本線の滑川駅－新魚津駅間については、廃止届出の準備に入るとだけ書いてあ

るのですよ。先ほどの報告では、調査結果について、11月には中間取りまとめしかできないとのことで、調査結果は年内にはまだ出てこないのです。しかも、新魚津駅－宇奈月温泉駅間についても廃止を基本とし、協議が調わなかった場合は、当区間についても廃止届出の準備に入ると言われています。このことを県は了解しているのでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 先ほども申し上げましたが、9月1日の立山線分科会で、富山地鉄さんから資料に書いてある考え方が示されました。県としましては、現在、各分科会で行われている調査の結果を踏まえ、スピード感を持って検討していくという状況でございます。

火爪委員 県は水面下での協議について努力していると言っていますけれども、そうしたことを進めている最中なのに地鉄の方針が示されました。

それに対して、一方的に発表しないで、もうちょっと話し合っていきましょう、社長さんがマスコミの前で、もうもたないなどと言うのではなく、信頼を積み重ねて一緒に考えていこうと。

水面下で努力をしているということが、もっと地鉄側の態度の変化として表れるようにしていただきたいと思うのです。

8月6日に本委員会で近江鉄道を視察しました。先ほども御紹介があったとおりです。昨年4月に上下分離方式をスタートさせた近江鉄道ですが、会社が滋賀県に経営状況を説明し、協議を申し入れる、いわゆるギブアップ宣言したのは2016年です。そして、基本的な方針である近江鉄道沿線地域公共交通計画を策定するまで5年かかっています。法定協議会の前任意協議会の検討でも、3年かかっています。その間に住民アンケートやクロスセクター効果の算出など、丁寧な議論が行われてきたということを学ん

でまいりました。私は、富山県でも参考にすべきことは多いのではないかと思います。

川上委員長が推薦されました「ガチャコン電車血風録」も読み、大変よく伝わってまいりました。特に私が印象に残ったのは、近江鉄道の真摯な態度です。上下分離を決めたときに、近江鉄道は資産を無償譲渡しています。本当に真摯に支援をしてもらう、一緒に考えるという態度だったと思います。これが一つですね。

それから、中川委員が視察の際に、決め手は何だったのか、誰がリーダーシップを発揮したのかと質問したところ、最初は自治体間にいろいろな意見の違いがあり、不信感も多くあったが、知事と県が強力なリーダーシップを発揮し、県がいろいろな努力をして自治体を説得し、近江鉄道と話し合い、表の協議がちゃんと前に進むように無数の努力をしてきたというお話がありました。そして、3年の間に法定協議会を16回、任意協議会を8回実施され、本当に努力して、細かくすり合わせをされています。県のリーダーシップということを、特に強調をされていました。

もう一つ私が印象に残ったのは、「ガチャコン電車血風録」の著者である土井勉氏が任意協議会の座長をしておられまして、鉄道事業者や行政とは異なる立ち位置で、データ分析や様々な指導にたけた専門家の強力なサポートがあったことを教訓に挙げておられたことです。

富山県の取組に何を生かしていくのか、一緒に視察をしていただきました田中交通政策局長に伺いたいと思います。

田中交通政策局長 近江鉄道のお話、私も今回視察に同行させていただきましたので、非常に参考になりました。

また、この近江鉄道については、令和4年6月に米原委員をトップに、自民党政務調査会のプロジェクトチームとして視察されています。

近江鉄道の取組は、実は県でも以前から注目しておりまして、令和4年6月2日に地域交通戦略会議を設置し、これまで様々議論してはいますけれども、そのメンバーとして、近江鉄道の検討に携わられ、国内外の交通政策に精通した関西大学教授の宇都宮浄人氏に、委員と鉄軌道サービス部会長に就任いただきました。

このため、富山県地域交通戦略会議では、宇都宮氏の見識も反映しておりまして、これまで地域交通は交通弱者等のセーフティネットのような感じだったのですけれども、地域の観光や商業、福祉、子育て、教育など、様々な分野の振興を移動の面から支えることであるとか、人と人との交流を生み出すまちづくりにもつながるといような多面的な効果について御意見をいただいています。

それ以外にも、専門家の御意見をいただいて、今ほど御紹介もありましたけれども、全国の優良事例に関する意見交換を、全市町村や交通事業者を交えてずっと行ってきております。

したがいまして、富山県からすれば、今おっしゃったようなことを、令和4年から既にやっている、それも市町村や交通事業者も巻き込んでやってきたという経過がございます。

そうした検討を経まして、地域交通サービスは、地域の活力や魅力に直結する公共サービスであると認識して、県はもちろん、沿線自治体や地域住民、企業、店舗等、皆さんが地域の当事者として地域交通サービスをどうしていくのか自ら考えて関与していただくことが必要としました。

今、各分科会において、調査や検討が行われ、いろんな議論が進められていますけれども、全ての分科会に入っているのは、課長から申し上げましたとおり県だけでございます。なおかつ、県では戦略策定までに議論された内容や

考え方などを十分理解しておりますので、こうしたこれまでの取組を、今後の鉄道線の議論にしっかりと生かしていきたいと思っています。

火爪委員 そうなのですけれども、先ほど来、課長と議論をしているように、事業者と自治体の信頼関係をつくる上で、これまでのやり方が十分だとは思わないのですよ。ですから、県がもっと努力をしてほしいと思います。

県の努力と、それから専門家——中川大氏が参与でおいでになりますし、専門家集団の知恵や案を出してもらい、全く不ぞろいだった自治体や事業者の考えをそろえて、これが客観的な案なのだと示していただく。そういう点で、県はどうなっているのか、具体的なことを聞きたいのですが、いかがでしょうか。

田中交通政策局長 富山地方鉄道鉄道線については、おととしの2月ですか、富山市で勉強会を立ち上げられて、沿線自治体を中心となって検討をスタートされた経緯がありまして、その後、今おっしゃるとおりで、県に対して、もうちょっとやってもらわないと、という要望がありました。それを受けて、我々も市町村の勉強会のままでいいという判断をせず、県もそこに加わって議論をしようということで、昨年11月にあり方検討会が設置されました。そして、当初予算について御議論いただいて、いろいろ予算化に合意いただきましたけれども、私どもが入ってからは早いピッチで議論を進めております。そこは御理解をいただきたいと思っています。

今後の話なのですけれども、課長からも申し上げましたが、富山地方鉄道の鉄道線は赤字が継続しているというのは事実でありまして、厳しい経営状況にあることから、やはりスピード感のある議論が必要だと、私も考えています。

一方で、今委員からもありましたけれども、議論の積み

重ねが大事だということも理解していますので、難しい課題はあるのですけれども、持続可能な地域交通を目指す姿ということだけは、戦略を策定した立場からもぶれずにやっていきたいと思えます。

また、中川大地域交通政策監のお話がありましたけれども、中川政策監とは令和4年6月に立ち上げた戦略会議から一緒に政策の検討等を進めています。当然この話についても、いろいろ相談しながら進めておりまして、まさに今おっしゃったように、持続可能な地域交通サービスはどういうものかということがすごく大事なので、その視点をしっかり念頭に置いて取り組んでいきたいと思えます。

火爪委員 地鉄側が赤字路線を挙げられていますが、今黒字の区間だって、再構築会議の中でよく議論をしていかないと、人口減少の中で赤字になる可能性だってあるわけで、今後何があるか分からないのです。そういうものに耐えられる合意と計画がきちんとできるように、改めて県の強い指導性の発揮を求めて質問を終わります。

米原委員 私も関連の質問をさせていただきたいと思うのですが、今、火爪委員から大変深く踏み込んだお話が出ておりまして、一つ大きな山場を迎えているなということを思っています。

振り返ると、新幹線が開業を間近にしてから…もう15年以上になりますか、富山県の公共交通の在り方をどうするかということで、各地域を視察したり、多くの方々との意見交換を十数回してまいりました。できれば、こういったことを富山県に向けてやっていきたいと思ってきました。

今、田中局長からもお話がありましたように、近江鉄道さんは昨年、おとしにもお邪魔しました。また、東日本大震災後の地域の様々な取組も見てまいりました。四国——例えば高知の取組もよかったと思えますし、いろんな

成功例がありました。

ただ、今お話を聞いていまして思いますのは、やはり大事なのは相手との信頼関係なのです。私は、富山地方鉄道さんのトップ、また、県とも、何回も何回もお話をしてまいりましたけれども、地鉄さんは、自分たちは被害者なのだという気持ちを持っているのです。それは違うのですよ。

その企業が県民のために何十年もやってこられて、確かに人口が減ったり、社会構造が変わったり、いろんな状況が変化してきたことは事実ですが、どんな企業でも、変化があれば、その変化に対してどう対応していくのかと考えるのが、経営者としての経営なのです。

ところが、私が感じる限り、何かあったら「困るんだ。何とかしてください。」ということをして、ずっと言われてこられたのが、地鉄さんの考え方であり、営業姿勢、経営体質だと思っています。

今回も赤字なのでやめますと。赤字なんか何年も前から赤字で、昨日、おとついにになったのではないのですよ。もう6年も7年も前から赤字なのです。

今ようやく、これはしっかり考えなければいけないという状況になってきて、北陸新幹線が開通したり、ニューヨークタイムズ紙「2025年に行くべき52か所」に富山市が入ったり、あるいは八尾のおわら風の盆でも外国人が増えてきました。新幹線のお客さんは、本当に外国人の方が多いですし、人の交流が増えてきました。

富山県の地域交通は、富山市を中心とするエリア、あるいは立山黒部アルペンルートや宇奈月、また、先ほど井上委員がおっしゃった高山線など、たくさんの課題があります。

こうしたことを皆さんと連携して、信頼関係の中でどのようにやっていくかというグランドデザインを考え、その

ステージに積極的に乗って、行政あるいは民間がやらなければならないこと、また、いろいろな方々に支援してもらわなければならないことを整理し、形づくっていくということが、私は一番大事じゃないかと、ずっと議会でも申し上げてきました。

その都度、いろいろな記事になって、私が大きな声を出した、きついことを言った、かわいそうだと、忠言があったことも事実です。一方で、よく言ってくれたという声もたくさんありました。皆さん大変関心を持っておられます。

そこで、私は先般、予算折衝の中で知事に、蔵堀副知事が地鉄の役員になっておられますので、できれば経営について、県としてもう少し具体的に関わるということを検討したらどうですかと申し上げました。もちろん、田中局長は一生懸命やっておられますが。そういうことが、先般知事が立山線の鉄道再構築事業に向けて踏み込んだ発言をされたことにつながったのかと思って、記事を拝見したわけです。

いずれにいたしましても、そろそろやはりこのことに前向きに、しっかりと向き合うべきだと私は思います。先ほど、火爪委員からも大変詳しくお話しされましたが、私も全く同感です。

したがって、富山地方鉄道さんは経営者として胸襟を開いて、いろいろなグランドデザインを示していただいて、その中で行政がやらなければならないこと、会社がやらなければならないこと、また、多くの沿線の人たちが協力しなければならないことを整理して、そろそろ本格的な議論に入っていかなければならないと、私は思います。

これが富山県の大きな山場だと思っていますので、ぜひひとつ、そういった点をしっかり受け止めていただきたいと思いますが、田中局長、同じことをまた聞くようであり

ますけれども、どうでしょうか。

田中交通政策局長 米原委員からはこの委員会に限らず、これまでも本会議、予算特別委員会をはじめ、地域公共交通の在り方といたしますか、ネットワークの議論について、大所高所からアドバイスや激励をいただいております、しっかり取り組まなければならないということは、十分承知しております。

富山地方鉄道と地方自治体で意識がずれているというお話もあったのですけれども、先ほど火爪委員に対しても答弁させていただきましたが、戦略会議を立ち上げて戦略を取りまとめるまでに、全体会議と部会を合わせて26回議論を重ねました。

普通ですと、大体1年で計画をつくることが多い中、やはり地域公共交通がすごく大事なので、事業者の方には地域の事情も自治体の事情もよく分かっていたいただきたい、また、地方自治体の方には交通事業者の事情もよく分かっていたいただきたいと。短い期間で何回か議論を重ねて終わりではなくて、十分な議論を重ねて、お互いに理解を深めた上で目指すべき姿に向かっていたいただきたいという思いで、このような形で進めてまいりました。

したがって、地域交通戦略を取りまとめた時点において、当然、事業者の方も、自治体の方も、持続可能な地域交通サービスを目指すという考え方を御理解いただいていると思うのです。

いろいろな議論が各論のような形で進んでいますけれども、我々はどの分科会にも入っておりますし、目指すべき姿——今おっしゃったグランドデザインも、地域交通戦略会議で示しているところです。

全市町村に駅があるのは富山県だけであり、地域交通のネットワークをどうするかという目指すべき姿、絵姿も示

しておりますので、やはりそういうことももう一度よく認識いただいた上で、議論を進めていくようにしていきたいと思えます。

米原委員 局長の思いをしっかりと話いただきましたので、理解したいと思えます。

もう少し話したいしますと、富山ライトレールというのは、県と富山市の中で、森前市長が大変な御苦勞をされてネットワークを構築されました。JR西日本富山港線のこと、大きな改革をされました。また、高岡市の城端線・氷見線の関係につきましても、沿線の首長さんや商工会議所の方々も一緒になって取り組んで、前向きに進めていただきました。

富山地方鉄道の東部というのは、立山町、上市町、舟橋村、滑川市、魚津市、黒部市などエリアが広いことは確かです。しかし、どれだけ広くても、県民の足であるということを考えたら、その沿線の首長さん方も、自分たちの問題を取り上げて、地鉄ととことん協議をしてやっていくという姿勢が必要だと思えます。今ようやく沿線の首長さんが少し動き始めたような感じもしないわけでもないのですけれども…。

今まではどちらかというと地鉄さんだけにがんがんに言ってきたところも全くなかったわけでもないのですけれども。やはり本業の富山地方鉄道さんがしっかりと考え方を示すというのは当然であって、その上で沿線の市町村、あるいは県のほうにどうだという話をして初めてまとまる。それが信頼関係につながっていくのです。

そういうところが地鉄さんには欠けていると私はずっと感じていて、今もそのように思っています。地鉄さんは、自分が被害者だという考え方からどうも外れていないような感じがしています。被害者じゃありません、被害者は県

民ですよ。

そのことをしっかり受け止めて、ぜひまた皆さんと力を合わせて、議会も行政も一緒になって、この問題が一日も早く前向きに進んでいくようにしていただきたいと考えています。私たちも努力したいと思っていますので、よろしく御理解ください。

寺口委員 地鉄の課題に関しましては、先輩方から多くの質問、意見がありました。私も魚津市で本線の関わりが大きいのですが、やはり聞いていると、3市1町それぞれの見識の違いがあるような感じがしております。これから市議会や町議会で様々な議論があると思いますので、それを踏まえた上で、質問させていただきたいと思っております。また、信頼関係を築きながら進めていければと思いました。

それでは、インバウンドの対応について、質問します。

2024年の訪日外国旅行者の宿泊者数は、先日議会でも話が出ておりましたけれども、石川県が228万人、岐阜県が230万人、それに対して富山県は24万人ということでした。観光振興戦略プランにおきましては、外国人宿泊者数について、令和8年に53万人という数値目標を掲げておられますので、この数値目標に向けて、24万人を53万人にするための計画を立てた上で進めていく必要があると考えております。

今年になって、ニューヨークタイムズ紙の「2025年に行くべき52か所」という追い風もありまして、訪日外国人旅行者が確実に増えているのは目に見えており、先ほどの観光推進局の資料にもございました。

この令和7年における訪日外国人旅行者の推移をどれぐらい分析しておられるのか、また、近隣県の状況など、現状についての受け止めを伺います。

加藤国際観光課長 観光庁の宿泊旅行統計調査によりますと、

本県の令和6年の外国人延べ宿泊者数は25万人で、過去最高を記録しました令和元年の35万8,000人の約7割となっております。

国・地域別では、台湾が最多の8万3,000人、次いで中国が3万5,000人、韓国が2万人となっており、東アジアからの宿泊者数の割合が多くなっております。

一方、東南アジアや欧米豪につきましては、東アジアに比べて宿泊者数は多くないものの、コロナ前の令和元年と比較すると、シンガポールでは123%、イギリスでは200%、フランスでは155.7%、アメリカでは119.8%となるなど、いずれもコロナ前の水準を上回る状況にあります。

また、近隣県の令和6年の外国人延べ宿泊者数につきましては、先ほど委員からも御紹介がございましたが、石川県は220万人、福井県が9万2,000人、長野県が234万人、岐阜県が192万9,000人となっております。

なお、速報値ではありますが、本県の本年上半期の外国人延べ宿泊者数は18万3,000人となっておりまして、前年同期の140.5%、約4割増加している状況でございます。

寺口委員 やはり非常に伸びているということで、追い風もあり、大変ありがたい状況なのだろうと思います。

そういった中で、近隣県と比べると、かなり数字が落ちているということで、近隣県を訪れる方に来ていただくということが非常に重要だと考えます。

ちょうどサンドボックス枠で、高山から富山へのインバウンド流動調査をしていただくということで、こういった調査が本当に必要なのだろうと思います。今回は高山ということで、岐阜県の230万人の方々がどういうふうに通っておられるのか、富山に少し来るのかということの調査だと思うのですが、やはり、富山に来ていただくということが非常に重要だと思います。

今後は、例えば石川県等からの流動調査や分析も必要だと思いますが、進めていかれる計画というのはあるのでしょうか。

加藤国際観光課長 今のところは、まず、高山を訪問されている方の流動調査として、周遊動向——例えば、高山の前にどこを訪れたか、高山の後にどこを訪れているのか、また、どういう交通手段で移動されているかといったことをアンケートで確認して、本県への誘客や周遊促進に生かせないかと考えております。

寺口委員 ぜひ進めてください。

1つだけ、このアンケートというのは、割とアナログという感じがします。日本人の場合は、携帯の位置情報データを活用できるということも聞きますし、今後はAIを活用する余地も出てくるのかと思います。先般、本委員会の視察で少しAIのことを学んできましたが、そういったことも捉えながら、調査やデータはこれから本当に重要になってくると思いますので、進めていっていただきたいと思います。

次に、観光レップということで、これも視察で、横浜市の取組を見てきました。富山県におきましても、韓国、台湾、米国、欧州に設置を進めていると聞いておりますが、その活動内容を教えていただいて、今後、インバウンドのさらなる誘致にどのように取り組んでいかれるのかお伺いします。

加藤国際観光課長 観光レップにつきまして、今ほど委員からもお話のありましたとおり、現在、東アジア市場では、韓国と台湾、欧米豪市場におきましては、イギリス、フランス、そして、今年度から新たに米国に設置しております。

いずれの市場におきましても、現地旅行会社やメディアなどに幅広いネットワークを有し、柔軟で機動的に活動で

きる事業者を採用し、各市場の特性を踏まえた上で現地の旅行会社やメディアに対し、観光地のみならず、本県の自然、歴史、伝統、文化、食、産業など、多彩な魅力を発信していただいております。

特に韓国や台湾におきましては、リピーター客の取り込みに向け、最新の観光情報や四季折々の旬の情報について現地旅行会社やメディアに対してセールスするほか、米国及び欧州におきましては、観光消費額が高いとされます高付加価値旅行者を取り扱う旅行会社やメディアに対するセールスに加え、本県への招聘も行い、さらなる認知度向上と誘客を図っているところでございます。

県としましては、引き続き観光レップを通じて、各市場の嗜好やニーズを把握した上で、戦略的で効果的なプロモーションに取り組み、さらなるインバウンドの誘客促進を図ってまいりたいと考えております。

寺口委員 現地のしっかりした事業者ということで、今、富山県として取り組んでおられる高付加価値旅行者などの観光のターゲティングにも合致していると思いますが、やはり改めて、なぜ富山に来るのか、なぜこの地に来てほしいのかということが必要でして、富山の魅力を発信するとともに、食の魅力や、ほかにもないものを強力で押し出す必要があると思います。

横浜市では、中国向けにテレビショッピングのような生配信をして、1回の配信で400件ほどの申込みがあると聞きました。それは横浜市と中国の関係もあるのですが、非常に合っているなと思ったわけです。

富山でも、もしかしたら中国とは生配信が合致するかもしれないし、ぜひいろいろなことを試しながら、インバウンド誘客を進めていただきたいと思います。

次の質問にまいります。

先ほど嶋川委員が言われた上海・大連便のことともリンクしてきますが、国際便の就航についてであります。

私、ネットの情報で大連便の運休が10月までと思っていたら、10月以降も運休が継続してしまうということで、非常に寂しいお話だなと感じました。

機材繰りが原因ということですが、正直、限られた機材が需要の大きいところに充てられて、富山から乗りたい人の需要を大きく捉えていただいていないのではないかとという勘ぐりといえますか、疑念を持つ部分もあります。

大連便が令和6年は44.2%、上海便は71.5%の搭乗率であったということですが、インバウンドとアウトバウンドのそれぞれの数値は把握していらっしゃいますか。

内橋航空政策課課長 大連便と上海便のインバウンドとアウトバウンド、それぞれの利用者の比率ということによろしいですか。

寺口委員 はい。

内橋航空政策課課長 すみません、手元に細かい数字は持っていないのですが、インバウンドの割合のほうが多く、全体の7、8割以上だったと記憶しております。

寺口委員 通告していなかったのが数字は仕方ないのですが、やはりアウトバウンドが少ないことが原因としてあって、我々が富山空港から海外に行きたいということが、便を飛ばしてみようかとなるのは間違いのないことだと思います。チャーター便として台北便を飛ばしていたこともあります。今年はその予定も見えていません。

そういった中で、我々が海外に行って、この便は需要があるのだと捉えていただくことが本当に大事だと思います。

どうにかしてアウトバウンドの利用促進をしていかなければいけないと考えておりますが、どのように取り組まれるのか計画をお伺いします。

内橋航空政策課課長 御指摘いただきましたとおり、富山空港国際便の安定的な運航のためには、インバウンドだけではなくアウトバウンドの需要を確保し、双方向での利用を促進していく必要があると考えております。

このため、上海便や大連便の運航の再開時ですけれども、上海や遼寧省には富山県から多くの企業が進出しております、これまで底堅いビジネス需要がありましたことから、県内の企業、経済団体等を通じて運航再開を周知しましたほか、大連便につきましては、昨年度ですけれども、北陸新幹線の車内広告を実施して、北陸新幹線沿線からの利用促進を図ってまいりました。

また、観光面でのアウトバウンド需要の掘り起こしも重要となりますので、県内の旅行会社に対して、富山空港を利用した旅行商品造成への支援や、県民のパスポート取得促進などの取組を進めてまいりました。

さらに、今年度ですけれども、航空会社と連携しまして、飛騨高山において富山空港の利便性等をPRし、大連便や上海便の利用促進を図っているほか、県内メディアを対象とした大連ファミツアーも実施しまして、新聞やウェブ等を通じて、大連の食や景観、あとは、動物園のパンダが女性や子供にも人気ということ、県民に訴求するような新しい観光資源を発信することで、大連を訪問する観光客の拡大に取り組んでいたところです。

大連便につきましては、先ほどもお話しさせていただいたとおり、冬季ダイヤにおいては残念ながら運休となりますが、上海便も含めまして、引き続き関係機関等と連携して、県内のみならず近隣県のビジネス需要や観光需要も取り込んで、アウトバウンドの推進に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

寺口委員 様々な取組をしていただいていることは分かりま

した。ビジネス需要も必要ですし、やはり旅行者の需要が必要であり、3割であるアウトバウンドの割合を上げていただくことが本当に大事かと思えます。

韓国は来月チャーター便が15往復あり、ビジネス、観光、それぞれなのですけれども、定期便がない中で、ここで多く利用していただくことがすごく重要だと思います。10月はもうすぐなのですけれども、仁川や釜山に行くこの飛行機に、日本人の方が多く乗る予定があるのかどうなのか、分かっていますでしょうか。

内橋航空政策課課長 韓国からのチャーター便につきましては、定期路線の再開に向けて各航空会社に働きかけている中で企画していただいたものになります。いずれもインバウンドチャーターということで、主に外国からの観光客が乗ってこられるものになりますので、日本からの利用はできないという形になっております。

寺口委員 受付の関係でしたでしょうか。乗ってきた方たちが帰るということで、それは必要なのでしょうかけれども、少しもったいないといえますか。富山の方々が海外に目が向くようなことがあればいいと思ひ、急ではありましたが質問させていただきました。

繰り返しになってしまいますけれども、上海、大連、台北、ソウルの4つの国際便は、計画上も復活していくことを目指している中で、どのようにしていけばいいのかというのは富山県の観光にとっても非常に大事なことだと思います。交通政策を含めて、しっかりと検討をいただきたいと思ひます。

中川委員 予定はしていなかったのですけれども、先ほどの地鉄の話に関して、これまで私もいろいろと発言してきました。

今、地域交通戦略会議などでビジョンが示されて、交通

事業者、そして県民や地方自治体が本当にそれを共有して前に進められるかどうかが必要なのです。

一番大事なのは利便性をしっかり確保することで、そのためには、やはり投資が必要だということに流れが大きく変わってきています。これまでの議論を見ていると、とにかく交通事業者としての責務が全く見えてこないところに問題があると感じるのです。

これからどんどん議論が進められていって、上下分離方式などいろんなことが出てくると思いますが、私はどちらかということ、本当に今の地鉄さんが運行事業者としてふさわしいのかどうかということも、しっかりと見極めながら前に進んでいかなければいけないのではないかと思います。

一番問題なのは、赤字だからその会社に補填をするために投資するのだということでは、全く基本を逸脱してしまうのです。そんなことも議論の中に含めていかないといけないのではないかと私は思うのです。

議論の進め方として、これからの運行主体も含めてどういうふうに考えていかれるのか。何回も言いますがけれども、地鉄さんはこれまでデータも、住民のためどんなことをしてきたかも示さないわけでしょう。地鉄さんは鉄道も、軌道も、バスもありますが、それぞれの部門で独立して何もやらない、協力しない。例えば、軌道の駅、あるいは鉄道の駅とバスを結ぶこともやってこなかったのです。

そういう体質なので、本当に県民の足を運行できる社なのかどうかということも含めて、議論をしていかなければいけないと私は思いますし、そういうことが、地方自治体や住民の皆さん方が納得できるスタイルになっていくと思うのです。

ぜひそのことを頭に入れて、議論を並行していくべきだと思いますが、田中交通政策局長のお考えを聞きたいと思

います。

田中交通政策局長 中川委員からも、これまで富山地方鉄道の件につきましては、御提案や、いろんなアドバイスをいただいております。

今後の取組方というお話ですけれども、先ほど米原委員への答弁でも申し上げましたが、富山県地域交通戦略は、考え方を大きく変えて、事業者も行政も一緒になってよくしていく、鉄道路線だけをよくしていくのではなくて、鉄道を軸として地域をよくしていくというスタンスに大きくかじを切って、取りまとめた内容となっています。今、議論がいろいろ進んでおりますし、今後はもっと具体化すると思います。

県としても、持続可能な地域交通サービスがどういうふうにつながっていくのか、地域にとってどうよくなっていくのかという視点をしっかり持っておりますし、当然、計画を策定して終わりというものではないと考えています。

昨年策定してから、県議会でもこの地域交通戦略の議論がずっと続いておりますが、このことを私は非常にいいと思っています。普通だとすぐに議論が止まってしまうがちなのですけれども、こうやって質疑の中で改めて、在り方はどうなのか、何のために計画をつくったのか、今後どうしていくのかということを説明し、議論を重ねていくことがとても大事だと思いますので、県としては、この考えを忘れずにしっかり持って、いろんな事業者や市町村と共に、少しでも前に進むように努力していきたいと思っています。

中川委員 まだまだその考えが浸透していないと思うのです。誰かが引っ張るのではなくて、三者がしっかりそのことを認識して、議論を深めていくことが必要です。

そして、やはり今まで運行してきている交通事業者が、まずやらないと駄目なのです。そのことを含めて、またし

っかり議論をしていければと思いますし、そういう方向でやっていただきたいと思いますので、よろしく願います。

2 陳情の審査

川上委員長 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、御了承願います。

以上で付議事項についての審査は終わります。

この際、ほかに何か御意見等がありますか。——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。