

地方創生産業委員会会議録

I 日 時 令和8年2月19日(木)

午前10時00分開会

午後0時25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

観光推進局次長 鷺本 洋一

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
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）
浅岡 幸信
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
成長産業推進室エネルギー政策課長
須藤 大輔
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

労働委員会事務局長次長 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

- ・ 2月定例会付議予定案件について

宮崎観光推進局長

- ・ 2月定例会付議予定案件について

田中交通政策局長

- ・ 2月定例会付議予定案件について

山室商工労働部長

- ・ 2月定例会付議予定案件について

(2) 質疑・応答

川上委員長 2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2月定例会付議予定案件の説明を終わります。

(3) 報告事項

滑川地方創生局長

- ・令和7年度サンドボックス予算の執行実績及び令和8年度当初予算（案）への反映状況

宮崎観光振興局長

- ・令和7年度サンドボックス予算の執行状況並びに令和8年度当初予算（案）及び令和7年度2月補正予算（案）への反映状況

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実績及び令和8年度当初予算（案）への反映状況

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並びに令和8年度当初予算（案）及び令和7年度2月補正予算（案）への反映状況

資料配布のみ

中山間地域支援・移住促進課

- ・富山県移住者等への意向調査事業（サンドボックス予算活用事業）について

デジタル戦略課

- ・地域課題発掘・解決力強化事業（サンドボックス予算活用事業）について

観光戦略課

- ・富山駅乗換を活用したインバウンドミニツアーガイド調査事業について（サンドボックス予算活用事業）

交通戦略企画課

- ・バス運転手の外国人材受入に関する調査事業（サンドボックス予算活用事業）について

- ・ 宿泊施設連携 MaaS 等 PR 事業（サンドボックス予算活用事業）について
- ・ スマートフォンアプリの位置情報を活用した移動実態調査事業（サンドボックス予算活用事業）について
- ・ 第 9 回 富山県地域交通戦略会議の開催結果について

広域交通・新幹線政策課

- ・ 第 4 回 富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会の開催結果について

商工企画課

- ・ 最近の県内経済情勢について

経営支援課

- ・ 富山県中小企業融資制度の金利改定について

スタートアップ創業支援課

- ・ 「富山県スタートアップ・エコシステム戦略～戦略の広がりをもつ、次の段階へ～」の策定について

(4) 質疑・応答

嶋川委員

- ・ 投票環境について
- ・ 富山空港の国際定期便の再開等について
- ・ 富山で働こうキャンペーンについて

井上委員

- ・ 「富山県地域交通戦略」について

筱岡委員

- ・ 衆議院選挙の準備・運営等について

火爪委員

- ・ 南砺市におけるデータセンターの誘致計画について
- ・ 富山地鉄鉄道線の再構築に向けて

中川委員

- ・最近の県内経済情勢について
- ・地域の公共交通について

米原委員

- ・富山空港からの交通アクセスについて
- ・富山空港の活性化について

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。

嶋川委員 早速質問に入らせていただきたいと思います。

年明け、弾丸的に衆議院議員選挙がございました。あっという間に選挙が終わりましたが、私の質問も弾丸的に終わるように頑張っておりました。

投票環境について、県内における移動投票所の開設状況はいかがだったのでしょうか。雪が懸念され、また時間がない中で、どういう状況にあったかを、まず小守市町村支援課長にお伺いします。

小守市町村支援課長 委員御紹介の移動投票所は、投票箱や記載台などを載せた車両が複数の地域を巡回いたしまして、当該地域での投票を可能とする取組でございます。

投票所までの距離が遠い地域にお住まいの有権者や交通手段の確保が難しい有権者に対する投票機会の確保に加えまして、日常生活圏内での利便性向上等にも資する有効な取組でございます。全国的にも移動式期日前投票所を開設する団体が増えているところでございます。

本県につきましては、令和7年の参議院議員選挙におきまして、南砺市が市内6か所で移動式期日前投票所を開設したものが、初めての事例となっております。

こちらの事例では、市営バスを活用いたしまして、山間部の居住者など投票に行きにくい有権者のために投票機会を提供したところでございます。

また、今月の衆議院議員選挙におきましても、南砺市で、

降雪や寒さに対応するために、待合場所という形でバスを追加するなど工夫をされながら、前回同様に市内6か所において移動式の期日前投票所を開設したところでございます。

嶋川委員 移動投票所は、県内では南砺市の6か所で開設ということでありました。

地域を回らせていただく中で、お一人で住んでおられて、なかなか投票に行きにくいという方がおられる状況を把握しております。実際には、ざっくり言いますと2人に1人が投票に行っている状況かと思いますが、やはりもっと政治関心を高めて、投票に行っていたきたいと思います。

それは我々議員の努めでもありますけれども、人が多く集まるところで、気軽に投票しやすい場所——投票だけを目的に行くのはもちろん大事なことでありますけれども、例えば、買物や用事がある中で投票できる環境があれば、投票率もより上がってきて、政治関心も高まり、結果的にまちがよくなっていくということにつながるのではないかと考えております。

そこで、期日前投票所の会場について、公の施設に限らず、人が多く集まる場所に開設をするということも大事ではないかと。これはもちろん、それぞれの市町村の御判断になるかと思うのですが、改めて小守課長に所見をお伺いしたいと思います。

小守市町村支援課長 さきの衆議院議員選挙では、投開票日当日に大雪が見込まれたこともございまして、本県の期日前投票者数は、これまでの国政選挙で過去最多となりました。

こうした状況も踏まえまして、委員御指摘のとおり、期日前投票所の充実は投票機会の確保に資するものであり、結果として投票率の向上にもつながり得るものと認識して

いるところでございます。

今回の選挙では、魚津市におきまして、買物等の機会に合わせて投票できるよう、週末に商業施設内に期日前投票所を設置したところで、実際に投票に訪れた有権者からも、近くで投票できるようになって助かるといった利便性を評価する声も聞かれているところでございます。

なお、過去の選挙で申しますと、高岡市、入善町においても、商業施設内に期日前投票所を開設した例がございます。

一方で、期日前投票所の増設に当たりましては、二重投票を防ぐ観点から、投票情報を共有するオンラインシステムの設置や実施地域の選定、従事する職員の確保など、コスト面、セキュリティ面、公平性の面などの課題もあると、市町村選挙管理委員会からお伺いしているところでございます。

特に、今回、選挙日程が急だったこともございまして、準備期間の制約も大きかったのではないかと考えております。

県選挙管理委員会としましても、今後、こうした課題や地域の実情にも配慮しながら、先行事例の情報提供を行うなど、市町村選挙管理委員会と連携協力を密にしながら、有権者がより投票しやすい環境となるよう努めてまいりたいと考えております。

嶋川委員 今回の衆議院議員選挙では、なかなか時間がなかった中で、これから市町村としっかり連携しながら取り組んでいかれるということですので、よろしく願いいたします。

時間のなかでの準備や運営等に関しましては、この後、筱岡委員から御質問があるかと思えます。

では、次の問いに移らせていただきます。

富山空港についてであります。

いよいよ4月から運営を株式会社富山エアポートにお任せして、県と連携しながら、しっかりと地域活性化の場や空港の機能を強化していこうというところであります。

先日、記事が載っております、拝見させていただきました。かねてから私は、駅や港、空港は、そもそも人が移動するための場所であることを基本として考えないといけないと考えております。空港を拠点として、そのエリア一帯を活性化することは、もちろん大事であります、人が空港に行くのは、移動するための場所であるからだということ、やはり忘れてはいけないと思っています。

富山エアポートでは、旅客数の5年後、10年後の数値目標を掲げており、国内旅客数はそれ程伸びを予想しておりますが、国際旅客数に関しては、10年後に約4倍にしていこうという目標値を立てておられます。

この取材の中で岡田社長は、国際便に関して相当な危機感を持っていて、また、今はソウル便と台北便を復活させることが1番の課題であるとおっしゃっています。せっかくの強みである税関、入国管理、検疫の職員さんが、再開しないと引き揚げてしまうのではないかという懸念もあると。

その中で、少し触れておられたのが、こういう海外のエアラインが飛ぶかどうかは、行政がしっかり後押しするか、また、他県のようにインセンティブを付けるかというところで、そういう点において富山県は少々弱いのではないかという指摘がなされておりました。

そこで、このほど運営事業者と県で契約を締結され、前段の目的の中で空港の機能向上、サービス拡充を図っていく、それぞれの強みを生かしていくとされております。これまでも取り組んでこられましたけれども、やはりここは

お互いの強みを生かす、あるいはそれ以上に県が主導的に、国際便の再開に向けて取り組んでいくべきではないかと考えております。

具体的にどのように取り組んでいかれるのか、山崎航空政策課長にお伺いします。

山崎航空政策課長 富山空港の発展のためには、御指摘がありましたとおり、運休中の国際定期便の再開、また、新規路線の拡充が大変重要となります。

このため、これまでも県において、国際定期便の再開に向けました航空会社との協議を重ねますとともに、新規路線就航に向けた情報収集、働きかけなどにも努めてまいりました。

御紹介いただきましたとおり、来る4月から、混合型コンセッション導入に伴いまして、運営事業者である株式会社富山エアポートによる空港運営が開始されます。

運営事業者の提案におきましては、国内線の維持、利用促進はもとより、国際線の復便、増便、国内外チャーター便の誘致、国際線ビジネスジェットの誘致などに関しまして、県とのパートナーシップにより取り組むとしております。

このため、路線の再開や新規路線の誘致に向けましては、運営事業者任せにするのではなくて、県として引き続き積極的に関与しまして、航空会社への働きかけや現地旅行会社へのプロモーション等を行いますとともに、県と運営事業者の合同での取組も進めてまいりたいと考えております。

加えまして、運営事業者が持っているこれまでの空港運営実績等により、他空港や航空会社の動向についての情報、民間の視点からの路線収支の分析についてのノウハウも得ながら、戦略的に路線誘致に取り組んでまいりたいと考えております。

御紹介にもありましたとおり、県が持つ行政の信用と運営事業者が持つ民間の創意工夫など、それぞれの強みを生かして、官民連携による相乗効果を最大限発揮させ、国際定期便の再開や新規路線の誘致に努めまして、コンセッション導入の目的である空港と地域経済の活性化につなげてまいりたいと考えております。

嶋川委員 具体的に合同で取り組むこともされるというお話でしたので、ぜひ一緒に取り組んでいただいて、再開に向けてスピード感を持って対応していただきたいと思っています。

それでは、最後の質問になります。

富山で働こうキャンペーンについてです。

県外の方に、とにかく富山県にアプローチして、リーチして働いていただくことで、関係人口を少しでも増やしていこうという取組であります。

このキャンペーンをネットで検索しますと、ホームページが出てきて、その中に就活ラインとやまのリンクがありました。どちらも非常に見やすいのですけれども、この就活ラインとやまのホームページが分かりやすく、現在、登録している企業が1,389社あり、これだけ参加している。

また、求人は1,095件出てきて、働く場所はこれだけあるのだと、どういう企業があるかも検索をすれば出てくるようになっているのです。これは非常にリーチしやすいと思いつながりながら拝見しました。中には、企業紹介動画がある企業はこれだけあるというのもすぐに分かるようになっていて、これは非常に大事なことだと思っています。

いろいろな取組をしておられまして、TOYAMA就活バスツアーや、学生×企業交流カフェとやま、あるいは、首都圏でPRしようということで新宿駅の地下道で富山の水を配るなど——この富山の水の配布については、先月、

1月14日に私も都内におりまして、たまたま通りかかって、ジャンパーを着て水を配るお手伝いをさせていただきまして、実際の様子を肌で感じてきたところでもあります。

記憶に残っているのは、「あれ、どこかで見たことありますね」、「母心さんですね、応援しています」と、水を配るより握手会になってしまった一場面もあったのですが、実際にこういう取組を通して、興味を持たれる方もかなりおられました。水を配るちょっとした間でも、親戚が富山県にいる、母が富山県のどこの出身なのだというようなお話を伺いましたし、富山県に関係する人や興味がある人がいるので水をずっと持って行っていただくことができ、これは非常にリーチしやすいのかなと肌で感じました。

それで、問題はここからだと思っています。

このせっかくリーチした方々が、どのくらい、この後富山と関係を持ち、富山に興味を持ち、働いてくれて、移住につながっていくか、このあたりは非常に大切に丁寧に対応していかないといけないのではないかと考えております。

そこで、こうしたキャンペーンを実施されてきた中で、具体的にどういった成果があったのか、このくらいうまくいった、こういうリーチが増えたといったこと、また、今後こうしたキャンペーンをどのように発展させていくのが大事だと思いますが、そのあたりについて長岡人材確保推進課長にお伺いします。

長岡人材確保推進課長 富山の未来を支える即戦力人材の確保と定着を図るということを目的にしまして、昨年11月から富山で働こうキャンペーンを開始しております。

富山で働く価値を凝縮したコンセプトムービー、そして県内企業に転職、移住した方々の声などを紹介する理解促進ムービーをSNSなど多様な媒体を通じまして発信して

おります。これまで、ムービーが約95万回再生されるほか、今ほど御紹介いただきました就活ラインとやまの公式LINE登録者が、このキャンペーン実施前と比べまして、約2,400名増加しております。

加えまして、ポスターやチラシを、県内外で実施する転職や移住の関連イベント、県内外の大学、専門学校、県内企業、市町村、関係機関等へ配り、掲出していただいております。また、幅広い層へリーチできていると考えております。

また、先月中旬には首都圏で集中的にPRを行っており、東京メトロの電車内サインージュや屋外広告での発信に加えまして、今ほど委員から詳しく御説明いただきました、新宿駅構内に大型壁面広告を掲示しまして、その前に応援給水スポットを設け、首都圏で働く社会人の方に対して、県内企業約50社で働く若者の皆さんからの直筆メッセージを添えた富山の水ペットボトル約2,000本を配布したところでございます。委員にも応援いただきまして、本当にありがとうございました。

受け取られた方々からは、「実際に富山で働くにはどうしたらいいか教えてほしい」といったお声や、「富山の大学に通う子供にも伝える」といった前向きな反応をいただいたところでございます。

さらには、イベントの様子が県内外のメディア、広報媒体で大きく取上げられ、掲載件数約70件、広告価値に換算しますと約3,500万円となるなど、大きな発信効果があったものと考えております。

今後の展開といたしまして、来年度も引き続き、今回作成いたしました動画やポスターを活用しまして、富山県での就職、転職を促す情報発信を行いますとともに、その受け手側となる県内企業の魅力発信向上セミナーを実施していきたいと考えております。

今ほど委員からもございました、実際にこの後どう行動につなげていただくかということが非常に重要になってきますので、今回芽生えた富山県への関心を実際の行動へつなげていただくために、富山くらし・しごと支援センターでのマッチング機能強化や、県内企業と転職希望者との交流機会を創出するイベントを開催するなど、富山で働く選択の実現を力強く後押ししてまいりたいと考えております。

嶋川委員 昨年、SNS発信からスタートして、動画の再生数が95万回、登録者数も2,400名ほど増えたということで、これは非常に興味関心が高いのだと思っています。

効果も出始めている中ですが、この新たに登録された約2,400名は非常に大事だと思うのですが、この方々は、富山県出身ではないのか、富山県出身で県外に行ったりリーチして登録していただいたのか、分析はどうなっているのでしょうか。

長岡人材確保推進課長 このLINE登録者というのは、就活ライン本体の登録とはまた別に、LINE登録も可能ということで、プッシュ型配信ができるように登録を促してきたところがございます。

詳細な数はこの場ではお答えできかねますが、富山で働こうキャンペーンを打つに当たって、LINE登録をなるべく先にしていただくことを先行してやっております、基本的には県外で登録を促し、登録していただいたものと考えております。

嶋川委員 約2,400名の方がどういう経緯で登録に至ったかは大事なことだと思っていますので、その把握にも努めていただければと思っています。引き続きよろしく願います。

井上委員 今日通告した質問は、2月6日に地域公共交通対策特別委員会がありまして、そこで通告した質問です。1

時半に始まって終わったのが5時だったのです。私は副委員長で、どうしようかと思ったのですけれども、さすがに皆さんお疲れのようでありましたので質問を取りやめました。しかし、せっかく答弁を用意していただいたので、今日、取り上げさせていただきたいと思います。

富山県の地域交通戦略に関連して、2問伺います。

地域交通戦略では、あいの風とやま鉄道などの並行在来線、富山地方鉄道や万葉線などの地方鉄道、そして、路線バスの維持を柱としております。

しかしながら、県民の生活実感からすると、やや具体性に欠けているのではないかと感じる部分があります。そして、将来への不安がまだまだ残っているような気がしております。

戦略では、利便性向上を掲げておられますけれども、実際には運転手不足によるバスの減便、廃止が相次いでおりまして、通学や通院に支障が出ている地域があるのも事実であります。

そこで、戦略では、持続可能な交通網をうたっておられますが、足元では民間バスの路線の廃止や減便が加速して、通学や通院等に支障が出ている地域があります。MaaSなどデジタル技術の導入といった中長期的な施策ももちろん重要だと感じていますが、今日、明日の足を失う県民に対して、県としてどのように即応的なバックアップができるのでしょうか。

具体的かつ緊急的な県の支援策について、黒崎交通戦略企画課長にお伺いします。

黒崎交通戦略企画課長 地域交通戦略では、地域交通ネットワークの目指すべき姿の一つといたしまして、地域内のモビリティサービスの確保を位置づけており、自宅から最寄りの施設までの身近な移動を支えるネットワークを実現

して、県民の日常の足を確保することとしております。

県では、こうした戦略の施策を実現するために、地域共創型移動サービス推進事業を創設しまして、地域の関係者による生活圏内の身近な移動の足を確保するための取組を支援し、市町村を通じて活用を呼びかけているところでございます。

今ほど委員から即応的なバックアップというお話がございましたけれども、今年度の取組といたしまして、今ほど御紹介ありましたけれども、例えば昨年10月に富山地方鉄道が実施いたしました、富山市山田地域における路線バスの廃止に伴い、その代替措置としまして富山市が行う新たなコミュニティバス路線の実証運行につきまして、廃線後も切れ目のない運行が行われるよう、富山市とも密に情報共有を図りながら速やかに支援を決定したところでございます。

また、同じく路線バスが廃止されました富山市の細入地域では、高齢者の移動の足を確保するために、これまで大沢野地域で運行されております大沢野シルバータクシーの運行エリアを細入地区にまで拡大して、今年1月から実証運行を開始しております。

この事業につきましては、増便に要する費用は富山市の既存予算の中で対応可能ということではございましたけれども、運行に当たりましては、富山市とは、県の補助金も活用可能であることも含め、情報共有を図ってきたところでございます。

県としましては、地域にとって最適な地域交通サービスのさらなる充実が図られますよう、地域の実情をしっかりと把握いたしまして、緊急的な要請にも機動的に対応し、地域の関係者による地域内のモビリティサービスが確保されるよう、しっかりと後押ししてまいりたいと考えております。

井上委員 山田地域と細入地域については、今ほど御紹介があったとおりですけれども、実際、細入地域の皆さんとお話ししていると、やはりまだまだいろいろな制度の制約があるのです。

例えば細入地域の場合は、デマンドタクシーを導入しているのですが、時間が決まっているので行きたいときに呼ぶというような使い方ができなくて、非常にまだ改善の余地があるということをおっしゃいますし、私もそのように思いますけれども、富山市を通していろいろな要望があれば緊急的な対応もしていただけるということですので、ぜひ検討をよろしくお願いします。

次に、本県はどこへ行くにも車がないと大変不便だということ、皆さんが感じていらっしゃると思います。特に、免許証のない高校生や高齢者の免許返納後の生活が、都市部に比べると大変不便だということ、皆さんお感じだと思います。

今、若者の県外への流出が大変大きな問題になっておりますけれども、これを防ぐには、車がなくても自由に移動できる環境が不可欠だと思います。

即座にそのような環境になるとは思っておりませんが、現在の県の地域交通戦略では、既存路線の維持に、かなりの軸足が置かれ過ぎているのではないかという気が、若干しております。

例えば、学生向けの運賃の一律化やサブスク型のパスの導入、また、夜間と早朝の運行がない関係で非常に不便をこうむっていらっしゃる方について運行を確保するなど、若者が富山県は車がなくても暮らせるのだと実感できるよう、もう少し攻めの交通戦略へ転換することも必要ではないかと考えておりますけれども、県の所見をお伺いします。

黒崎交通戦略企画課長 高校生、大学生といった若い世代の

方に、県内の公共交通を利用した移動が便利で快適であると感じてもらふことは、富山県で暮らす魅力を高める要因の一つになると考えております。

昨年開催されました交通戦略会議の部会の場合でも、委員から、富山県は車移動の生活が中心であるということを念頭に、高校生、大学生の若い世代や、日頃公共交通を利用していない多くの人を取り込むことにより、まだ利用者が増える可能性が十分にあるといったような御意見や、日々公共交通を利用する機会の多い、特に高校生が、将来車を保有するようになって、公共交通から離れないようにするにはどうすればよいか考えることが重要であるといった御意見もいただいております。

今ほど委員から具体的な例を御紹介いただきましたけれども、地域交通戦略では、M a a S アプリ等を活用しまして、鉄軌道を含む様々な交通機関の運賃の支払いを一括で行い、自由に乗り降りできる、例えばサブスクのサービスなど新たなサービスの創出などの可能性につきまして検討、研究するなど、関係者間で連携、協調して、移動や乗り継ぎの円滑を目指すことを施策の一つに掲げているところでございます。

また、高校生に公共交通に関心を持っていただくということも非常に大事だと思っておりますけれども、県内では今年度、複数の高校で、地域交通をテーマにした探究活動を実践されている動きも見られるところでございます。

戦略会議や部会の委員の御意見を踏まえながら、車移動が中心の本県におきましても、若者をはじめとする県民が必要なときには車がなくても安心して快適に移動することができる公共サービスが提供されるよう、事業者とも連携して取り組んでまいりたいと考えております。

井上委員 早く自動運転などの技術が発達して、いつか通勤

や通学、病院へ車を使わなくても行けるような社会になることを期待して質問を終わります。

彼岡委員 嶋川委員と衆議院選挙の質問が被るとは思っていなかったのですが、今回の選挙について、まず、真冬の短期間の準備ということで、小守課長をはじめ担当者の皆さんは大変だったと思います。まず、その御苦勞からお聞きします。

小守市町村支援課長 今月8日執行の衆議院議員選挙でございますけれども、御指摘のとおり、衆議院解散の1月23日から投開票日の2月8日までの期間が戦後最短の16日間という日程でございまして、選挙に必要な物品の準備や発送に大きな影響が生じたところでございます。

このうち、県選挙管理委員会が手配する投票用紙、不在者投票用封筒、交付物件等につきましては、他県の事例も参考にしながら仕様変更等の工夫を行いますとともに、業者の方の御尽力もいただき調整を進めることで、何とか納期を期日に間に合わせることでございました。

一方で、市町村選挙管理委員会で手配いただいております投票所入場券につきましては、多くの団体で発送が遅れたことから、選挙公報などを活用いたしまして、入場券がない場合でも、本人確認ができれば投票できるということを積極的に周知いたしまして、投票機会の確保に努めたところでございます。

また、委員御指摘のとおり、投開票日当日の天候につきましては、数日前に気象庁から警報級の大雪の予報が発表されたことを踏まえまして、県土木センターなどの関係機関や市町村選挙管理委員会と事前に緊密に連携いたしまして、当日の除雪体制を構築するとともに、有権者に対しまして、降雪や積雪の影響が大きくなる前に期日前投票の利用も積極的に御検討いただくよう呼びかけを行ったところ

でございます。

このような取組の結果、今回の選挙における期日前投票者数は、過去の国政選挙で最多となりました。当日有権者に占める割合も28.86%と過去最高の割合となっておりまして、多くの有権者が雪の予報を踏まえ、期日前投票を積極的に活用されたのではないかと考えております。

彼岡委員 投票所入場券の発送はどこも遅れたのですよね。

小守市町村支援課長 はい。

彼岡委員 「期日前」の読み方は、私たちはみんな「キジツマエ」と言っておりますが、「キジツゼン」が正解であると認識しております。

今までの習慣で、大概の人はやはり投票所入場券が来てから行った人が多く、ものすごく集中したのではないかと。

先ほど報告のあった令和7年度1月補正予算でも7億数千万円計上されており、やはり選挙はお金かかるものだと改めて思っております。

真冬の選挙は確かに大変なのです。ところが、実際に選挙運動員の方に、真夏と真冬のどちらが大変か聞くと、真冬より真夏のほうが大変だと。真夏のほうが体力を奪うのだそうで、確かにそうだと思います。

そこで、次の質問で、開票結果が出るのが市町村で当然違うと思うが、そのばらつきがどうだったかということを知りたい。あなたは分かりますか。

小守市町村支援課長 もちろん、市町村によって人口ですとか、あるいは有権者数というところが変わってまいりますので、開票時間というところは、基本的傾向としては規模の小さい団体のほうが早くなって、やはり富山市、高岡市など大きいところのほうが遅くなるということになっておりまして、それは今回の選挙に限らず、これまでの選挙も同様でございます。また今回の衆議院議員選挙の開票

の時刻に関しましても、基本的にはこれまでの開票時刻とほぼ変わらない時間でやっておりました。

彼岡委員 開票結果が出る時間は、あまり変わりなかったということだが、市町村のばらつきは。

小守市町村支援課長 ばらつきということでは、やはり小さいところと大きいところで、2時間ぐらいの差は出てきております。

彼岡委員 やはり2時間と云ったら大きいのですよね。でも、例えば同じ人口レベル、私の地元——3万や4万の人口のところでも早いところは早いのですよね。これは大したもの。職員の努力というのか。遅いほうが職員の努力がないと言うたら失礼になりますけれども、そういうところもあるのです。

小守市町村支援課長 もちろん各市町村におきましても、開票事務の効率化というところは皆さんそれぞれに工夫をされておりますけれども、例えば投票所で、投票が終わった投票箱を送致したり、それを運んだり、どれぐらいの時間がかかるかというところが地理的条件などによっても変わってくる場所もございますので、なかなかそこは一概に申し上げにくいところではあるのですけれども、ただ本当に、今回、市町村選挙管理委員会の皆さんには大変頑張っていただいて、迅速な開票作業ができたのではないかと考えております。

彼岡委員 これだけ期日前投票が定着して、当日の投票は当然、だんだん少なくなっているのです。だから、立会人はもちろん大変です。

それで、これだけ期日前投票が定着しても、当日は夜8時までみんな頑張っておられる。当日は8時までもしなくても、例えば6時で終わっても、ほとんど投票率は落ちないと思うのです。

だから総務省へ戻ったら、できるだけ当日は早く終わるように努力していただくと、そういう選挙の世話人は大変助かるわけです。そういうことや、今回の選挙のことも含めて、今後の対応をお聞きします。

小守市町村支援課長 今回の衆議院議員選挙を総括させていただきますと、やはり解散から公示までの日程が極めて短く、加えて冬期の厳しい気象条件下での実施となりましたけれども、市町村の選挙管理委員会、それから関係機関の皆様のご尽力によりまして、大きなトラブルなく執行できたものと認識しております。

また、県の選挙管理委員会では投開票状況の取りまとめ、こちらは市町村選挙管理委員会から上がってくるものをまとめて確認して、それを国に報告するというものでございますけれども、こちらについて、昨年の参議院議員選挙から、従来のメールやファクスによる手作業の対応を見直しまして、デジタル技術を活用いたしまして、その市町村の選挙管理委員会からの報告を自動で集計して報告するという仕組みを構築したところでございます。これにより転記ミスなどの人為的なミスの防止ですとか確認作業の負担軽減、約7人の人員削減など、業務の効率化にもつながったところでございます。

今回の選挙でも同じ仕組みを活用いたしまして、迅速かつ正確に対応できたのではないかと認識しております。こうした経験も踏まえまして、急な解散等により準備期間が短縮される場合に備えて、平時から確実に執行できる基盤を整備することの重要性を改めて認識したところでございます。

また、今回の選挙におきまして、大雪というところもありましたので、関係機関との情報共有、連携強化を図ったところでございますけれども、今後の選挙におきましても、

悪天候等を想定した連携を一層強化するとともに、市町村の選挙管理委員会と連携いたしまして、投票所の安全確保、投票環境の充実等に引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

いずれにいたしましても、県の選挙管理委員会といたしましては、政治日程や自然条件に左右されることなく、いかなる条件下におきましても公正かつ円滑に選挙を執行する、こちらが重要であると考えております。今回の選挙で得られた知見、経験を生かしつつ、今後も適正な選挙の執行に努めてまいりたいと考えております。

火爪委員 まず、南砺市におけるデータセンターの誘致計画について伺いたいと思います。

昨年12月に南砺市が、市内への日本最大規模のデータセンター誘致計画を正式に発表いたしました。

その報道によれば、第1フェーズから第3フェーズまでの計画をその場では説明されていますけれども、第1フェーズは、20ヘクタールでしょうか、30ヘクタールでしょうか、つかんでいたらそれも教えていただきたいと思うのですが、南砺市議会への説明と記者会見の質問とでいろいろな数字が変わっております。取りあえず第1フェーズは、30ヘクタールとさせていただきまして、この第1フェーズだけで需要電量400メガワットの施設とされています。第3フェーズまで合わせると、記者会見では将来的に3.1ギガワット、3,100メガワットということになりますけれども、驚くべき数字が挙げられています。それで、どうしてこれだけの集積が必要なのかの説明は全くありません。

昨年の3月に県民会館で公募提案型のコンテストで東京の県人会の方が、移動式コンテナ型のデータセンターの提案をしておられて、大変興味深い提案だったのですが、どうしてこれだけの集積が必要なのか、数字が発表されてい

ないのです。

それで、例えば東京昭島市に誘致計画があるデータセンターの需要電量が300メガワット、これよりも少し小さいですけれども、その発表では年間CO₂排出量は約180万トンとされています。180万トンだけでもすごいと。180万トンというのはどういう数字かというと、南砺市の年間CO₂排出量、ホームページによると51万トンですが、この3.6倍です。

富山県のカーボンニュートラル戦略も調べてみました。2019年度の富山県全体の年間CO₂排出量は1,089万トンです。これを2030年に622万トンまで削減をし、2050年にはゼロにするという計画を富山県は持っています。

第3フェーズまでの計画を推測すると、この富山県の年間排出量にほぼ匹敵するCO₂をこの地だけで出すこととなります。これはとても大ごとだと思うのです。富山県のカーボンニュートラル計画は吹き飛んでしまいます、これだけで。南砺市だけの問題では決してないと思っています。

まず県は、この誘致計画をどう把握、認識しているのか確認をしておきたいと思います。

石崎商工企画課長 南砺市におけるデータセンターへの誘致計画についてですが、本計画につきましては、南砺市とデータセンター用地開発事業者が主体となって進められている取組でございまして、県といたしましては、南砺市と定期的に情報共有の機会を設けまして、想定されている電力供給量など事業計画の把握に努めているところでございます。

まず、現時点におきましては、データセンター用地開発事業者におきまして、データセンターを設置運営する事業者の誘致が開始された段階でございまして、データセンターを設置運営する事業者はまだ決まっていないものと承知

しております。

一般的に、データセンターは大規模な電力の消費を伴うということもございまして、仮にデータセンターを設置運営する事業者が決まった場合には、CO₂排出量、周辺環境への影響、そして何よりも地域住民の皆様への安心・納得といったところを丁寧に確認していく必要があると考えております。

火爪委員 これは南砺市だけの問題ではないのではないかと。記者会見では今年度中に着工ということになっているのですよ、企業は決めていないけれども。南砺市で可決されたのは用地の測量予算だけなので、まだ正式決定とはなっていないのですよね。それで、企業を今一生懸命誘致しているでしょう。でも、その誘致する会社はもう構想をそれなりに発表していますよね。だから、このCO₂の排出量などは発表はされていないけれども、想定できますよね。この計画を県はどう考えているのですかとお聞きします。

石崎商工企画課長 県では、先ほど御紹介いただきましたカーボンニュートラル戦略がございまして。そちらで、2030年度の目標年度もございまして、最終的にはカーボンニュートラルになるという戦略もございまして。

こういった計画もございまして、エネルギー政策課では新しいエネルギー、再生可能エネルギーを創出するという取組もございまして、そういった取組と併せて丁寧に対応していきたいと考えております。

火爪委員 私たちにとっても大ごとだと思うのですよね。だから、そんな何かまるで他人事みたいに情報収集するだけということでは、やはりちょっとまずいのではないかなと申し上げておきます。

今お話がありましたので聞いておきますけれども、県にちゃんと報告をもらっているか確認をしておきたいと思う

のですが、報道によれば、400メガワットのうち300メガワットの電力供給は確保できたと、これは新聞報道で見ただけなので、これはどこから供給されるものなのか、北陸電力なのかどこなのか。

問題は、再生可能エネルギーで賄う計画になっているのか、可能なのかということを確認をしておきたいと思います。

石崎商工企画課長 南砺市に確認したところ、電力調達につきましては、データ用地開発事業者と複数の電力事業者との間で調整が行われているということを確認しています。

なお、南砺市からは、可能な限り再生可能エネルギーを活用いただくようデータセンター用地開発事業者に働きかけているということも聞いています。

火爪委員 今の答弁では全く分からないですよね。事業者に努力するように言っているとかね。その300メガワットの内訳についても、どこから幾ら賄うのかちゃんと報告を求めるべきだと思うのですよ。

カーボンニュートラル戦略に県は責任を持っているし、県民の生活の環境に県は責任を持っているので、南砺市や開発事業者任せで、県は責任を取ろうとしない、人ごとのような対応だと思いませんか。

石崎商工企画課長 最終的には、電力事業者からは、そういった個別企業の情報につきましてはコメントを差し控えるということも伺っておりますので、コメントは差し控えさせていただきます。

火爪委員 そう言うと、地元の方々は、こういう情報を全く知らされていないということに大きな不安と不満を抱いています。その気持ちは分かりますよね。

石崎商工企画課長 先ほども申し上げましたけれども、何よりも大事なことは地域住民の方々の理解・安心といったこと

なので、そういったことにつきましては丁寧に説明いただくようにと、県から南砺市、あとデータセンターの用地事業会社の方々にも求めていきたいと考えております。

火爪委員 時間がないので、もう一点だけ聞いておきます。廃熱の処理の問題であります。

膨大な熱を発するというところで、他県の事例を見ても、水で冷やすのかクーラーでやるのか、結局水で冷やすことに最終的にはなると思うのですが、その熱水をどう処理するのか。熱利用施設の併設なども検討する必要があると思うのです。

これについても、今のところ地元になんか説明はありません。対策の必要性については、県はどう認識しているのか確認をします。

石崎商工企画課長 データセンターは、サーバーの高密度化に伴いまして発熱量が急激に増加し、サーバーを冷却する過程で発生する廃熱の処理は、重要な課題だと認識しております。

廃熱の処理につきましては、多様な冷却方式があるとされておりますが、今回の事業予定地につきましては、地下水、工業用水等の活用が困難な場所でございますので、データセンター用地開発事業者からは、冷却方法については循環式方式を採用すると市や地元の説明しているということをお伺いしております。冷却に伴う排水はないと認識しております。

なお、廃熱利用につきましては、現在南砺市とデータセンター用地開発事業者におきまして、検討段階とお伺いしております。

県といたしましては、委員の御提案のとおり、廃熱利用はエネルギーの有効活用の観点から重要だと認識しております。

火爪委員 地元からはほかにもいろいろな不安の声が上がっています。県も承知をしているところだと思います。自然の生態系——例えば蜂蜜をつくっている農法を採用している方など、要するに、自然が豊かなので移住をしてこられた方々も、いろいろおいでになります。だから、そういう生態系への影響、住環境への影響というのは様々な心配の声が上がっています。

地元の声は、今もあったように、不安なことへの対策が何も分からない、説明されない、情報開示がされないまま計画が前に進んでいるということに対してなのです。ぜひ地元に対しても、そして県に対しても、南砺市がちゃんと説明をする、業者任せではなくて。やはり自治体が責任を持って対策を確認をして、説明をして、理解を得て。

さっき申し上げたように、どうしてこれだけの集積がここに必要なのかと。それこそ税金がたくさん入るからよいという話でよいのかと思うのです。やはり分散型データセンターは必要ですよ。必要ですけれども、できるだけ分散型ということもあり得るわけで、ぜひ商工労働部としても、自らの問題としてしっかり対応していただきたいと思います。

石崎商工企画課長 委員御提案のとおり、廃熱処理、大規模災害等の安全性の課題もございます。また、データセンターの誘致というのは地域経済の活性化に資するという面もございます。誘致に当たりましては、情報開示、地元への丁寧な説明が求められているということは十分承知しております。

南砺市におきましては、昨年12月と本年の1月にデータセンターの集積予定地域の住民の方々向けの説明会を実施されまして、データセンターの役割、選定の理由、立地に関するメリット・デメリットを説明されたと伺っております。

す。

また、データセンター用地の開発事業者におかれましても、地元の商工会向けに事業概要の説明を既に2回行うなど、地元に対して説明を行っていると同様でございます。

こうした中で、県では南砺市と定期的に情報共有の機会を設けているところでございます。

引き続き、地元の理解が最も重要であると考えておりますので、南砺市と緊密に連携いたしまして情報共有を図るとともに、南砺市データセンター用地開発事業者に対しましても、地元への丁寧な説明を求めてまいりたいと考えております。

火爪委員 県に対しても、県議会に対してもちゃんと説明ができるような情報をもらっていただきたいと思います。説明会議の中身についても話を伺いましたけれども、やはりまともな説明がされない、資料も示されないなど不信感もあるようでありますので、きちんと対応をして、一緒に考えていきたいと思っております。

それでは、もう一本、富山地铁の鉄道線の再構築に向けて伺っておきたいと思っております。

2月6日の地域公共交通対策特別委員会——筱岡委員が委員長の特設委員会で熱心にやられたと。ただ、衆議院選挙中で、こんなちょっとしか報道がなくて、熱心に議論をされた割には何にも分からなかったもので、重複があったら御容赦いただきたいと思っております。できるだけ簡単にするように努力をしたいと思っております。

まず新年度、県知事が会長となる新たな検討組織がつけられることを大変歓迎をしております。ぜひ、赤字区間だけを切り離して、その自治体に調査をさせたり議論をさせるとか、ましてや財政負担の恐怖を与えるということにならないようにしていただきたいとこれまでもさんざん言

ってきました。県東部全体のネットワーク維持の立場から、県が責任を持って対応をすることを心から期待をしたいと思います。

それで、まず新しい検討組織です。知事が会長になるということは、事務局も調査主体も県になるのだと思います。これは確認しなくてもそうだと思うのですが、専門家にもぜひ入っていただきたいとこれまでも言ってきました。

関西大学の宇都宮教授はもちろんなのですが、私は鉄道の再生を手がけてきた、例えば グローカル交流推進機構の土井勉理事長にも入っていただく、複数でもいいのではないかなと思っています。

それから、分科会はどうなるのか。これまでのあり方検討会や分科会もなくなるのかということですね。

それから、1年間、来年度の6億円の費用負担は決めて、その次は議論があつて、新年度中に計画策定をする必要があるのだと思うのですが、今後のスケジュールも含めて、まず確認をしておきたいと思います。

板屋 広域交通・新幹線政策課長 富山地方鉄道の新たな検討組織についてでございますが、先月28日の定例記者会見や今週17日の令和8年度当初予算案の記者発表において、知事から、今後は自治体間の意見が異なる場合や、1つの路線や区間にとどまらない事項などについて、広域的な観点から県が調整することが必要になるとの考えを申し上げているところでございます。

また、来年度からは、これまでのあり方検討会に代わって知事が会長となる組織を立ち上げ、県が主体となって取り組むことや、新たな検討組織には、地域交通戦略の考え方に沿って議論を進めるため、県の地域交通戦略会議の鉄軌道サービス部会長である宇都宮浄人関西大学教授に加入

いただくことを検討していることも申し上げております。

加えまして、さらに在り方の検討を行った上で方向性を出す必要がある本線につきましては、全体会議と同様に県がリードし、事務局を担う体制を考えているとも申し述べられております。

一方で、既に方向性が出ております不二越・上滝線と立山線を検討する新たな分科会、新たな部会、そういった組織につきましては、これまで同様、富山市と立山町に担っていただくが、県は調査費の一部を負担し、全体を見渡す観点から、積極的に議論に関与していくとも申し上げております。

お尋ねの新たな検討組織の具体的な内容についてでございますが、富山地方鉄道鉄道線再構築検討事業の予算案として提案することとしておりますので、その中で具体的に、今後検討してまいりたいと考えております。

火爪委員 分科会はそのままという話ですね。また議論の機会が本会議であろうかと思えます。

それで、前の委員会で、早月川橋の架け替えの試算の話を取り上げました。30億から80億、どうしてこんなに幅があるのだと。

その後、市議会で我が党の議員が質問をしてくれまして、市長は試算したわけではない、ホームページなどから同じ距離の橋梁架け替えの事例を見ながら報告したのだと。しかし、このことについて、あり方検討会などで取り上げることにについては県の許可をもらっているというようなところまで答弁をされていきました。

そこで、あり方調査事業の中間取りまとめがありまして、この最終報告が今年度中に出ることになっていると思えます。この中には、橋梁の架け替えだとか設備の更新の費用も考えなければいけないと書いてありますが、この橋梁の

架け替え費用の試算は入っているのか、確認をしておきたいと思います。

そして、県が新年度新たな調査をすることになっているのですが、私はその中に、橋梁の架け替え費用の試算も含めて入れておいていただきたいと思います。

それから、費用の試算なのですが、黒部市が事務局になってやった調査で、いろいろ調査内容は分かるのですが、この中に全体の流動調査は入っていないですよ。あいの風とやま鉄道との並行区間の在り方を議論するとき、富山市から乗った人が何人ここに乗っているのか、上市から来た高校生が何人乗っているのか、それぞれの駅から乗った人だけが利用しているわけではないでしょうという議論をしたことがあるのですが、流動調査、それから将来需要予測、そういうものも必要なのではないかなと思っています。

必要な路線維持のための財政負担は、維持のために77億3,000万円、それから施設の補修に24億2,000万円、合わせて100億円ぐらいというのが中間報告で出ているのですよね。それで、10年間だから1年間で10億円でしょう。だけれども、これ以外に必要な経費も出てくると思うのです。新年度、1年間の費用負担である6億円より多いではないのと。そこら辺の調査の精査もきちんとすべきだと思っていますが、どんな調査内容を検討しているのかも含めて伺いたいと思います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 まず、本線分科会で今年度行われているあり方調査の件についてですが、今年度中に最終報告が取りまとめられることになっております。

その中では、鉄道施設の維持管理費や整備費のほか、大規模施設の修繕費や利用促進・利便性向上策に必要な事業費等をお示しすることになっております。

また、橋梁の架け替えに関しましては、中間報告では、大規模構造物の更新が必要な場合、別途整備費がかかると整理されておりましたので、現在、最終報告の内容については調整中でございますので、橋梁の架け替え費用が含まれるかどうかにつきましては現時点では申し上げることができないということでございます。

また、富山地方鉄道の来年度からの今後の検討ということでございますが、先ほども申し上げたとおり、自治体間の意見が異なる場合や、1つの路線や区間にとどまらない事項などについては、広域的な観点から県が調整することが必要になると考えております。

火爪委員御指摘の広域的な流動調査みたいなもの、それから今ほど申し上げました橋梁の架け替えみたいなものについては、どのような調査が必要かどうか、実施するかどうかも含めまして、学識経験者の御意見も伺いながら新たな検討組織で考えてまいりたいと思います。

火爪委員 橋梁の架け替え試算が入っているのか入っていないのか分からないなどという答弁をするから、県がもっと早くからちゃんと責任を持っておけばよかったのだという議論になるわけで、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

最後に局長に伺っておきたいと思います。

議論の中で、やはり1年の間に計画をまとめなければいけないという流れになってきていると思うのですね。来年度、再来年度に計画に着手するという新聞報道になっていて、時間がありません。今までいろいろ言っただけでも、どのように取り組むのかということでありませ

流れとすれば、3路線ごとに別々に再構築計画をつくることになるかと伝わってきています。立山線はみなし上下分

離が必要だ、富山市長はいつまでにまとめたいと、それぞれ発信をしております。私はこの委員会の議論にもあったように、財政負担を考える上では、赤字区間を赤字の自治体が財政負担をするのではなくて、全体、7市町村がまとめて考えて一つの再構築計画にすることが望ましいのではないかと考えています。

計画を今年度中に策定完了するためには、いつまでにたたき台が示されるのか、国への申請時期というのはいつになるのか、今後どう取り組んでいくのか、局長に確認をしておきたいと思います。

田中交通政策局長 富山地方鉄道の鉄道線のあり方検討に当たりましては、各路線の利用状況などの課題が異なること、また沿線自治体や地元関係者の議論の積み重ねが必要という考えから路線ごとの分科会を設置して議論しているということなのです。

県は、県全域を対象とする地域交通戦略を策定した立場から全ての分科会に参画しておりまして、分科会では調査、また沿線住民との意見交換も実施されるなど、議論が一定程度深まってきております。

そこで、各路線の検討状況なのですけれども、不二越・上滝線では、再構築事業の素案に関わる協議が行われております。また立山線では、観光需要を中心とした議論検討が行われていると。本線では、さらに在り方の検討を行った上で方向性を出す必要があるとなっております、このような各路線の現状を踏まえると、一つの再構築実施計画とするかどうかは、ちょっと現時点で申し上げるのは難しいと思っています。

しかしながら、課長からも答弁しておりますけれども、新年度からは、広域的な観点から調整が必要となることから、これまでのあり方検討会に代わって、知事がトップと

なる検討組織を立ち上げることでありますので、委員からもお話がありましたけれども、行政の方だけではなくて、学識経験者である専門家の意見も伺いながら、また我々は、地域交通戦略をつくったという立場ですので、地域交通戦略の考えに沿って進むように取り組んでまいりたいと思います。

火爪委員 もう少し、何か具体的に聞いた時期や、申請時期などのヒントがあってもいいのではないのでしょうか。

田中交通政策局長 この再構築計画ですけれども、城端線・氷見線のと きも そうなの ですが、計画申請者は県だけではなくて沿線市町村、鉄道事業者連名で申請するという性格のものでありますので、今のこの段階で、一構成メンバーである県が、いつどうこうというのではなくて、関係者でしっかり話し合っ て進めてまいりたい と思います。

火爪委員 了解です。

中川委員 お願いしたいのですが、2件あります。まず先ほど報告の説明があったのですが、最近の県内経済情勢について、という表を見ていて、個人消費が緩やかに持ち直しているということから、一部に弱い動きが見られるものというのが追加になっています。これは下方修正ということなのですね。

それともう一つは、住宅関係で弱含んでいるということから、弱い動きになっているということ で下方修正されています。あと倒産件数も出ており、住宅産業も毎月どんどん減ってきていると。もう非常にこれは顕著な話だと思います。特に住宅産業というのは総合産業みたいなもので、たくさんの方が関連しております。

そうした中で、この倒産した企業と住宅産業というのは、何か関係があるのか、ないのかなといったようなことや、それからまた住宅産業、住宅の新規着工がこれだけ減って

くるということは、かなり経済の影響があると思うのです。そういうことに対して、商工労働部としてどのように分析をしておられて、その対策をどのように考えているかということについて伺いたいと思います。

石崎商工企画課長 経済情勢報告の中で、特に住宅の部分なのですけれども、昨年度、法律改正に伴う駆け込み需要がありました。この反動も受けて、昨年度と比べますと今年の数字が低くなっているというところもございます。

また、最近の近年の住宅資材、そういったものも高騰しておりますし、金利が上昇局面にあるというような状況から、住宅着工を控えるというようなコメントも伺っております。それが現状でございまして、先ほどの倒産件数との関連性についてはちょっと勉強させていただきたいと思っております。

中川委員 やはりこういうのは分析を。かなり困ってきているはずですよ。

昨日ある会合に行きましたら、確かに住宅産業の新規着工が減ってきているということで、何で飯を食っているかという話をしていたのですが、オフィスビルにしても、新規のものは全くなくなってきたということで、今はもう維持管理、要するに老朽化したものを取り替える、リニューアルとかしかないんだと言っておられました。

こういうことを細かく分析をして、そこに手厚い対策を講じていくということが大事だと思うので、ぜひその分析をしっかりとやっていただいて、我々にもこの表だけを見せるのではなくて、そういう面からも分析した結果で、こういう対応やっているといった報告をぜひやっていただきたいと思います。

現在、倒産件数とその関連性がちょっと分からないということなのですが、そんなことも含めて、ぜひ報告してい

ただきたいということをお願いしておきたいと思います。

それから、次に、これは田中局長になるのでしょうか、今、富山県の地域交通戦略というのがあって、これまでもずっと、鉄道を中心に話が進んできています。

公共交通といえば、まず、もちろんそれでいいのですが、あいの風とやま鉄道や地鉄や城端線の話がありますが、それはそれとしてどんどん進めていくのは大事なのですが、あわせて、やはりバス路線にもっとしっかり対応していかないと、地域全体の足が確保できないということなのです。

先ほど井上委員の質問を聞いていて思ったのですが、とにかく廃止にならないと次の段階にいかないということになっているのではないかなと思うのですね。ですから、山田村だけの話じゃなくて細入もありましたし、市街地の中でも廃止になっておるわけです。実際、我々が住んでいるところでも廃止になりました。だから、これは廃止にならないと次の手を打てないということになっているのが、非常に気がかりというのが一つあります。

それともう一つ、先ほど交通事業者と連携を図ってやっていかなければいけないというような課長からの答弁がありました。そこでまた心配なのは、交通事業者が、しっかりそういう地域の足を考えておられるのであれば何も問題ないのです、今は生活路線で赤字のところ補助金を出して運行していると。だけれども、それもどんどんかなわなくなると廃止になってしまうということなのです。これは後手後手後手なのですよ。

廃止にならないと前へ進められないという状況があるということと、そしてまた事業者との連携といっても、今の交通事業者は、はっきり言って、これまで地域の足を考えてこなかったから今みたいな状況になっているわけです。ですから、県と交通事業者と言っていますけれども、県と

市町村と地域と交通事業者なのですよ。

それで、今、地域で何かやろうと思っても、市町村が動かないとできないという状況もあります。だけれども、一番大事なのは、交通事業者として本当に地域の足をどうやって確保していくかという体制をもっともっとなんかつくっていくこと。そうしなければ、とてもじゃないけれども、足の確保というのはできないと私は思うのです。

ですから、これはもう一歩踏み込んで、県がどこかにモデル地域でもつくって、そこでやりなさいという仕掛けでもしていかない限り、いつまでたっても、私は解決できない問題ではないのかなと思うのです。

鉄道だけではなくて、一番足元にあるバス路線ね。それでバスがなくなったら、さっき言ったようなデマンドタクシーなどが出てくると思うのです。そこには補助金がいっているのですよ、実際ね。その補助金をずっと流すよりも、その補助金を使ってもっと新しい仕組みを積極的に関与させていくということが大事ではないのかなと思うのです。

そういう取組を交通政策局長として、鉄道だけではなくて、そういうところをどうするかということを考えていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

田中交通政策局長 今ほど委員からお話がありましたけれども、県も地域交通戦略を策定しまして、その大事な考え方に据えているのは、いかに県民の皆さんや、他県からおいでになる方が、できるだけスムーズに移動をできるか、それを大事な視点に置いておりまして、このため、図示でよく出るのですけれども、幹枝葉と我々は言っているのですけれども、やはり富山県は全国でただ一つ、全市町村に鉄道駅があるので、やはり幹の部分の鉄道、これはもちろん大事にしなければいけないと。

ただ、そこから移動するには、やはり接続するバス路線

などがすごく大事だということは当然分かっております。ただ、そこからまた葉っぱの部分というのにスムーズに移動するには、やはり各地域内の移動の確保も大事だということで、三段構えで幹枝葉という形で政策に取り組んでいると。

先ほど課長の黒崎からも答弁申し上げましたけれども、地域の葉っぱの部分、より近い部分からいうと、富山県では、地域内のモビリティサービスの確保という言葉を使っていますけれども、市町村を後押しする新たな取組、その部分を当然バックアップしたいと思っておりますが、ただ、委員が言われるとおり、鉄道に接続するバス路線というのはやはり一定の需要がないと、その枝の部分にならないのですよね。したがって、ここはやはり地元でも、その枝の部分をしっかり利用をしてもらう。

富山県は、嶋川委員も実践していらっしゃるのですけれども、戦略では目標、1人年間50回、電車・バス利用してみようよということで、電車・バス利用のキャンペーンを、電車・バスで行こうという形で政策的にも進めていまして、要するに電車だけがいいわけでもなくて、バスだけがいいわけでもなくて、やはり電車・バスを利用して、移動していくことよさをもっとアピールしていきたいと思っておりますし、政策では市町村の方々と連携するのはすごく大事で、地域交通戦略会議に交通ワンチーム部会というのを設けていまして、当然県が主催しているのですけれども、そこには全市町村も入っていらっしゃるのです。なおかつ交通事業者も入っています。やはり市町村の方は地域住民の方に一番近いわけで、なおかつ交通事業者も入っていて、今おっしゃったような新たな取組も、実際県下ではいろいろ行われている地域も実はあるのです。

そのような事例なども十分に説明した上で、どのように

ベストな移動を確保するのがいいのか、考える場も設けておきますので、委員からも、またより一生懸命取り組んでいただければと、エールを。今後もよりいいものは、より分かりやすいような事例として横展開されるように伝えてまいりますし、逆に地域から、こんなおもしろいことあるからやってみようじゃないかと、こんな話もあれば、県としてもぜひ相談に乗って、少しでも県民の皆さんや他県からおいでになる方の移動がスムーズになるように努力してまいりたいと思います。

中川委員 やはり言葉では分かるのですよ、もうみんなで行きましょうというのは。だけれども、その葉っぱの部分なんかに入ってくると、では、仕掛けは誰がやるのと。そのところの仕掛けをつくらないと、県下全域に広めるというのは無理ですから、ある場所をつくって、そういうことをやり始めるということが非常に大事だと思うのです。

ぜひ、局長の言われることはもちろん分かっているのですけれども、しっかりまた対応していただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

米原委員 時間も少し過ぎておりますがお許しをいただきたいと思います。

冒頭、嶋川議員からありました、富山空港のことを触れておきたいと思います。

せっかく新年度の予算案の中で、随分いろいろと検討いただいていることをございますので確認をさせていただきたいと思うのですが、富山空港というのは河川敷内にある空港で、YS-11が走っていたころから今日に至るまで、いろんな紆余曲折があったわけですがけれども、ようやくコンセッション方式ということで、民間の企業が今回参入して運営をするということになったことは、私は大きな変化だと思うし、大変な御苦勞があつて今日を迎えられたので

はないかと思い、そのことに対し敬意を表したいと思えます。

今回も4億円近くの予算が示されておりますので、とても大事なことだと思っておりますのであえて申し上げます。南紀白浜空港でも経営をしておられた会社でありますし、経験豊かな企業だと私は思います。

ただ、聞きますと、空港の運営というようなことについてはそれでいいのしょうけれども、今、枝の部分の話がいろいろと出ています。今、富山地方鉄道をはじめ富山の公共交通のこともありますし、いろんなことで枝が生えている。

そこで、私、心配なのは、空港の運営はそれでいいのですけれども、富山空港へ来て、その後のアクセスは、誰が運営するのかなというところが気がかりなのですね。今までも幾つかこの話を申し上げてきた経緯があります。バス会社と、それから公共交通、これは例えば、いつも井上委員がおっしゃる高山線にしても、高山から富山へなかなか来てもらえないということで、富山から高山へ行く関係も十分ではないと。

それから、富山から、例えば立山黒部アルペンルートの関係等々ありましようし、能登もありましようし、利賀・五箇山・白川郷へ行くケースもありましようし、そういったことは総合的に判断してこそ、皆さんが行ってみようか、利用してみようかということになるのですが、この公共交通の中の飛行機以外の関係というのは、今現在どこまで協議が進んでるかどうか、それを確認したかったのです。これは山崎課長にお尋ねします。

山崎航空政策課長 富山空港の活性化のためには、国内外から多くの観光客が訪れます飛騨高山地域や、能登地方の近隣にも立地しております空港であるという本空港の利点を

生かしまして、御指摘ありましたようにバスや鉄道などの他の交通ネットワークも生かしながら、需要を取り込んで、さらなる利用促進につなげるという観点が大変重要だというふうに認識しております。

御紹介もいただきましたが、4月からの混合型コンセッション導入に向けまして、株式会社富山エアポート、運営事業者との間におきましても、近隣県との広域連携、利用圏域の拡大などが重要であるという認識を共有しております。

加えまして、南紀白浜のお話もいただきました。当該事業者が運営します南紀白浜空港では、鉄道やバスも含めた地元交通事業者との間で包括連携協定を結びまして、接続性や情報提供に関する課題解決に相互で取り組んでいるという事例もございます。

富山空港と南紀白浜空港は状況が全て一緒というわけではございませんが、こういった取組や経験、ノウハウを踏まえまして、富山空港の状況に応じた取組が展開されるということを期待しているところでございます。

米原委員 この後の空港以外の、今申し上げたような連携を誰が中心になって進めていかれるつもりなのですか。

山崎航空政策課長 こうした取組、混合型コンセッションということで、その強みも活かしまして、県と運営権者が、株式会社富山エアポートですけれども、一体となって取り組むということを念頭に置いております。

さらには、運営事業者と我々航空政策課を起点として、庁内関係部署と横断的に連携する体制を構築し、対応していくことになると考えております。

米原委員 先ほどの富山地方鉄道のことについては、どこかバス会社や、どこどこの会社へ振るというだけでは、うまくいくとは思わない。くれぐれも今までの既成概念を取り

払って、新しい考え方を取り入れて、いろいろな企業が入って、そこから知恵を出して進めていくというふうにしませんと、申し訳ないけれども、今までの富山地方鉄道では絶対駄目ですからね、これだけはっきり申し上げておきます。本当に新しい価値観を持って、これからいろんな企業がそこに参入して、取り組んでいくということをやっているかないと、本来の形にはならないと、私は思いますので、ぜひそういった点をしっかり心得てやっていただきたいと、こう思います。

もう一つ、これは空港の関係なのですが、新幹線が敦賀まで通って、名古屋も京都、大阪も、なかなかこれはそんな簡単につながるような状況ではないのですけれども、この空港会社はかつて大阪便をいろいろと検討していた時期があるのです。私も説明を受けたのです。そういうことも、今ここで発表できるか分かりませんが、大阪便というものの新しい路線についての考え方というのは何か検討があるのですか、ないのですか。

山崎航空政策課長 富山空港の発展のためには、航空ネットワークの充実というのは最重要な課題であると認識しております。

そのため、今の事業会社の計画では、国内線の現在の便についてさらなる利用促進、そして国際線の4路線の定期便の再開ということを見込んだ事業計画を立ててはおりますが、そのほかにも新興の路線の誘致にも我々とともに努めるというふうになっておりますので、こちらは連携して取り組んでまいりたいというふうに考えております。

米原委員 そういうことも含めていろいろ検討して、せっかく新しいコンセッションという一つのシステムの中で対応されるわけですから、もっともっと広く皆さんの利便性を高めて、富山は変わったと、じゃ、行ってみようかという

ような、そういうお客様が増えていくような、そういう富山空港になってもらいたい、そんな願いを持っておりますので、ぜひまた頑張ってくださいと思います。

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

2 陳情の審査

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、御了承を願います。

以上で付議事項についての審査を終わります。

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