

地方創生産業委員会会議録

I 日 時 令和8年6月9日（火）

午前9時59分開会

午後1時04分閉会

II 場 所 大会議室

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 塗師木 太一

地方創生局次長・ワンチームとやま推進室長

板倉 由美子

地方創生局次長・多文化共生推進室長

細川 謙一

ワンチームとやま推進室地域振興課長

加藤 友晴

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

松下 愛里

ワンチームとやま推進室市町村支援課長

横山 正行

デジタル化推進室長・デジタル戦略課長

榑原 明美

デジタル化推進室行政デジタル化・生産性向上課長

水守 信介

デジタル化推進室情報システム課長

小林 匠

多文化共生推進室国際課長

川渕 貴

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

山下 章子

観光推進局次長・観光振興室長・観光資源活用室長

久崎 みのり

観光推進局参事・観光振興室観光戦略課長

本郷 優子

観光振興室観光戦略課課長（立山黒部・広域観光戦略担当）

油本 達義

観光振興室国際観光課長

最上 史郎

観光資源活用室コンベンション・賑わい創出課長

河尻 茂明

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

交通政策局参事・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）	
	小川 幸男
商工労働部	
商工労働部長	山室 芳剛
理事・商工労働部次長	小杉 健
商工労働部次長・地域産業振興室長	
	牧山 貴英
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）	
	角田 尚子
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

井口 真由美

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 伊藤 彰彦

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

塗師木地方創生局長

- ・ 6月定例会付議予定案件について

山下観光推進局長

- ・ 6月定例会付議予定案件について

田中交通政策局長

- ・ 6月定例会付議予定案件について

山室商工労働部長

- ・ 6月定例会付議予定案件について

松下中山間地域支援・移住促進課長

- ・ 6月定例会付議予定案件について

(2) 質疑・応答

川上委員長　6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ので、今ほどの説明において、計数等に特に御不審な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6月定例会付議予定案件の説明を終わります。

(3) 報告事項

塗師木地方創生局長

- ・令和8年度サンドボックス予算の執行状況

資料配布のみ

中山間地域支援・移住促進課

- ・移住相談窓口等を通じた県外からの移住者数（R7）について

外国人共生社会推進課

- ・多文化共生に関する条例骨子案及びプラン骨子案について

広域交通・新幹線政策課

- ・第1回富山地方鉄道鉄道線再構築検討会の開催結果
- ・富山地方鉄道鉄道線再構築検討会 第1回本線部会の開催結果

城端線・氷見線再構築推進課

- ・第6回城端線・氷見線再構築会議の開催結果

商工企画課

- ・富山県地域産業成長プランの策定について
- ・最近の県内経済情勢について

経営支援課

- ・令和7年度県制度融資の利用状況について

人材確保推進課

- ・とやま人材活躍応援団の創設について

(4) 質疑・応答

嶋川委員

- ・ テクノドームについて
- ・ 中東情勢について

井上委員

- ・ 移住促進について
- ・ 富山空港について

筱岡委員

- ・ 県のアンテナショップについて
- ・ 黒部宇奈月キャニオンルートについて

火爪委員

- ・ 富山地方鉄道の鉄道線再構築について
- ・ 南砺市でのデータセンター誘致等について

中川委員

- ・ 富山駅と高山のアクセス向上について
- ・ 「富山きときと空港」の愛称変更について
- ・ 富山羽田便の利用促進の取組みについて
- ・ 富山空港の国際定期便の見通しについて
- ・ 県の地域交通戦略を踏まえた交通ネットワークの構築について
- ・ 富山地方鉄道の経営状況と県の対応について

米原委員

- ・ 外国人の受入れの現状について

寺口委員

- ・ 観光振興について

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 新年度初の委員会、一生懸命質問させていただきたいと思います。

私から2問質問させていただきます。

まずはテクノドームについて3問質問させていただきます

す。

先日、非公式ではありますが、高岡の商工会議所の方々と、高岡選出の県議団、市議の皆さんとテクノドームの別館に関して意見交換会をさせていただきました。能作会頭はじめ商工会議所の皆さんの第一の心配事は、テクノドームに関しまして基本設計が発表されましたが、この計画にある令和10年度中に開館するのかというところでありました。

1 問目なのですが、4月に基本設計が発表され、中東情勢の影響も出てきている中で、現時点において、工程どおりに工事が進められるのか、その見通しはどのように立てておられるのかを角田成長産業推進室課長にお伺いいたします。

角田成長産業推進室課長 高岡テクノドーム別館につきましては、本年4月に公表した基本設計に基づき、現在実施設計に取り組んでおります。実施設計者と建物の詳細な仕様の調整など工事発注に向けて必要な準備を行っているところでございます。基本設計で示しました工程を基本に、今委員から御指摘がありましたとおり、令和10年度の開館を目指し、関係者との調整や諸手続を進めていくこととしております。

一方で中東情勢をはじめとした国際情勢の不安定化により、燃料費や輸送費、建設資材等の上昇、さらには設備機器などの納期に影響が及ぶことが懸念されております。こうした外部要因につきましては、県としても強い関心を持って注視していく必要があると考えております。

現在、直ちに工程を見直す状況にはないものの、現時点で工程どおりに工事を進められるかを断定することは困難でございます。今後とも実施設計者等と連携しながら、中東情勢の影響など必要な情報収集と影響の把握に努め、状

況を見極めながら引き続き別館の整備に向け着実に準備を進めてまいります。

嶋川委員 今どのように進めていくかを一生懸命に把握しておられるということでしたが、令和10年度中にできるかどうかは、世界情勢、物価高騰、資材の入手困難など様々な要因で断定できないということでもありますので、これは大変厳しい状況にあると。

商工会議所さんの中でも、いろいろなコンベンションやMICEに関わるものを誘致してこようと活動しておられますが、2年前くらいには誘致活動をしなければいけない中で、これでは進められないと。能作会頭は、誘致の想定はいろいろとしているが、見通しが立たない限りは、その誘致活動が進められないということでした。

いつできるのかという見通しが立つのが一番いいと思っています。できたときに、どういう機能があって、何ができるかということもとても大事だと思います。意見交換会の中でも、その機能によってMICEとしていろいろなジャンルのもを呼べる、呼べない、という取捨選択が初めてできるという意見が出ておりました。

その中でこの基本設計のコンセプトの中に多機能型の展示空間ということで、この別館のホールの位置づけを示しておられますが、具体的にどういった機能を想定しておられるのか。その施設にどのような設備を備える予定なのか、簡単に言うと、音響設備はどういったものをつけるかで、どのレベルのイベントを呼べるかということも大きく変わってくると思います。

そこでお伺いしますが、その機能に関してどのような予定なのかお伺いいたします。

角田成長産業推進室課長 別館整備の基本方針といたしましては、高岡市をはじめ県西部地域の産業地域の活性化に資

する拠点として、産業展示、コンベンションの利便性を重視することとしております。この方針を踏まえ基本設計では、いわゆるMICEと呼ばれる大小様々な規模の展示会や見本市、国内だけでなく国際的な学会や会議などに対応可能な多機能型の展示空間をコンセプトとしております。

具体的な機能と設備につきましては、まず様々な規模の学会や会議に対応できるよう、大展示場を3分割して利用できる間仕切りの設置、また利用効率や展示機能の向上を図るため展示物を展示場内で直接搬入できる搬入口の設置、展示会や見本市の際にホワイエ内に商談スペースを設けるための可動式間仕切りの設置などを考えております。さらに商談や会議の円滑な実施、その開催準備に係る主催者の負担軽減を図るため、会議等に必要となる大型スクリーン、天井スピーカー、このほか椅子や机などの設備や備品を充実することとしております。

こうした設備等を備えることで、例えば地域イベントや市民コンサートなど一般の皆様にも幅広く御利用いただけるものと考えております。

今後、工事費のさらなる高騰も見込まれる中、現在進めている実施設計におきまして整備目的を達成するために必要な設備等については、引き続き精査していきたいと考えております。

嶋川委員 大型スピーカーやスクリーンの設置をしていこうというお話でありました。

例えば総予算が決まっている中でこれは盛り込んでいくといっても、資材を調達しながらではありますが、これから先、まだまだ高騰していく、あるいは工期が延びていってしまうという中で、今おっしゃったようなMICEを想定したような開催ができる機能というのは、どういう状況であっても確保していく予定なのかどうか、確認させてく

ださい。

角田 成長産業推進室課長 建設、それから設備等に係る予算につきましては、来年度、それから再来年度の予算の中でまた御検討いただくことになろうかと存じます。ただ、おっしゃるとおり、この施設が県内外、それから国外の方にも多く使っていただくために必要となる設備、備品等につきましては、充実するように私どもも努めていきたいと考えております。

嶋川 委員 来年度以降の予算編成の中でまた議論していかなければいけないと。ただ、大きなイベントを誘致する上でも、機能の確保は重視していきたいということを確認できました。

いろいろな議論がある中で、このテクノドーム別館ができるに当たって、この別館だけを新しくていいものができるということでは駄目だと。やはり本館の機能を補完するような形でもあり、本館も生かしながら、という話がありました。この本館と別館とは、連携をして使用していく、利活用できることがとても大切だと思っています。

実際この本館と別館の行き来に関しては、今のところなかなか示されていませんが、催事をする際には、行き来がスムーズにできるように、具体的には連絡通路を作っていく必要があります、それも見通して設計に組み込んでいくべきではないかと思うのですがいかがですか。

角田 成長産業推進室課長 本館と別館の連携につきましては、施設の一体的な運営や来場者の利便性を確保する上で重要な視点であると思います。両施設は市道を挟んで位置しますので、委員御指摘のとおり、催事内容によっては施設間の移動の円滑性に加え安全性にも十分な配慮が必要でございます。また、北陸地方は雨や雪の日が多く、荒天時に来場者が屋外を移動する負担も想定されます。屋根のある連

絡通路を設けることで、雨天時や降雪時にも本館、別館の間の来場者動線を確保でき、利便性や快適性の向上につながるものと考えております。

ただ一方で連絡通路を整備する場合に、形状にもよりますが、建築基準法や消防法上の取扱い、上下水道などの地下埋設管の移設、整備費や維持管理費など整理検討すべき課題も多くございます。このため施設の利用実態や催事の運営形態を踏まえ、連絡通路の必要性や構造を検討する必要があると思います。

現在の基本設計では、別館単独でも産業展示やコンベンションに対応できる機能を確保することとしておりますが、今後実施設計の中で本館、別館の一体利用の可能性や北陸の気象条件も念頭に置きつつ、連絡通路の整備費用なども考慮した上で、その在り方を検討してまいります。

嶋川委員 ぜひ検討の中に組み入れていただきたい。ただ、新高岡駅から立体駐車場に行く間の屋根付きの通路を何度も利用していてと思いますが、横殴りの雨が降るとあまり意味がないということもありますので、イベントで来た方たちがそこにストレスを感じることなくそのイベントを楽しむ、活用できるということを視野にぜひ検討いただきたいと思っております。これは要望です。

それでは、私から最後の質問に移らせていただきます。

中東情勢についてです。高岡のいろいろなところで製造業の方からお声をいただくことが多いです。事前に原材料等の入手のためとにかく商社に当たって材料確保しておられる企業さんもいますが、なかなかそのように事前に準備をすることができないという企業さんの声もいただいております。材料がなくなると、操業できないと。

私の知っている企業さんは、製造業の中では今日から工場を止めないといけないという状況でありました。具体的

にはボンドがないという話でした。エネルギー政策課の須藤課長にも問い合わせ、ボンドであれば中部経済産業局が担当だということで直接やり取りしていただき、私自身も直接どういう状況か把握させていただきましたが、総量はあると国で発表はされていても、目詰まりといたしますか、末端の企業さんの仕入れにまでは下りてきていない状況です。そうした中で今日から休まなければいけないと。これは何とかしたい、何とかできないものかとここ数週間とても悩んでいます。

そこで全体的な話になるのですが、一つ一つを捉えると本当に細かな話になってきますが、県内における現状、全体像をどのように把握をしておられて、こういった対応をしておられるのか。また、今後どのように対応していくのか、須藤エネルギー政策課長の所見をお伺いします。

須藤エネルギー政策課長 中東情勢の緊迫化に伴いエネルギー、原材料、物流等を通じて県内企業活動や県民生活への影響が懸念されるところでございます。このため速やかに県内企業へのアンケート調査を実施し、9割を超える企業から今後も含め何らかのマイナスの影響があるとの回答を得ております。また経済団体や市町村との意見交換等を通じ、燃料費や原材料価格の上昇、石油製品の調達不安など現場の声の把握に努めているところでございます。

こうした状況を全庁的に共有し、機動的に対応するため、中東情勢等に関する危機管理連絡会議を開催し、事業者、県民生活、公共施設等への影響について情報共有を行っております。県では3月に金融特別相談窓口を設置し、資金繰りなどの相談に応じております。また、燃料油、石油製品の供給に関する相談につきましては、先ほどお話もございましたが、中部経済産業局の窓口と連携し、国による供給元への働きかけなどにつながるよう対応しております。

今後は6月補正予算案において、富山県経済の好循環加速化パッケージの第4弾として必要な対策を講じることとしております。引き続き県内経済や県民生活への影響を丁寧把握し、国、市町村、経済団体等と連携して必要な支援が届くよう取り組んでまいりたいと考えております。

嶋川委員 一つ一つの事例が全部違うので、きめ細かに御対応いただきたいと思っています。

この先状況が悪化してくると、さらにいろいろなものが足りないという状況が想定されると思っています。

一事例ではありますが、高岡の市場でお話を伺うと、物を運ぶときにパレットに載せて、そこをサランラップみたいなものでぐるぐる巻く、これをストレッチフィルムというそうですが、これを巻くことで早く荷揚げ荷下ろしができると。このストレッチフィルムが今なくなって、入手できない状況にあると伺っています。では、市場がどういうことになっていくかということ、恐らく昭和に戻るだろうと言われておりました。昔はマジックテープで張って、固定する方法でやっていたので、そのような対応も想定しながらやっていかなければいけないと。

そうやって対応できるものもあれば、例えばイチゴであれば表にフィルムを張り印字します。このフィルムも張れないとなると、イチゴをどうやって提供していこうかと。では、紙物で対応していこうと。恐らくこれからこういうことがさらに出てくるのではないかという想定もしておりますので、ぜひきめ細かに対応お願いしたいと思っています。

井上委員 新しいメンバーになって、1年間またよろしくお願ひします。

まず、今日は移住の関係からお伺ひします。今日の報告事項にも資料があるのですが、説明がなかったのでお伺ひ

します。

県の移住相談窓口である富山くらし・しごと支援センターが設置されたのが、平成27年度ということで、10年が経過いたしました。先ほど局長からビッグデータを活用したテストマーケティング事業というものがあるということで、これも大いに期待したいところですが、移住についての統計が取られてから恐らく10年ほどたっているのではないかと思います。

移住者がどんどん増えてきているということは承知しておりますが、改めて数字の確認をしておきたいと思います。10年前からの本県への移住者の推移はどうなっているのでしょうか。また、その移住者の中で年代別の特徴や、市町村によっても増減に違いがあると思うのですが、その市町村の特徴についてどのように検討して捉えているのか、松下中山間地域支援・移住促進課長にお伺いします。

松下中山間地域支援・移住促進課長 県及び市町村の移住相談窓口等において把握ができた令和7年度の移住者数の合計は927名となり、令和6年度比で25名の増となりました。移住者数につきましては、近年は増加傾向にあった中、令和6年度は能登半島地震等の影響もあり減少しましたが、今回の結果はそうした影響が収まりつつあると分析しております。

委員御紹介のとおり県の移住相談窓口である富山くらし・しごと支援センターにおきまして、市町村とも連携しながら県外の移住検討者に対し、暮らしと仕事の相談をワンストップで対応してきた取組の成果も出て、移住者数が927名となったと考えております。

移住世帯数につきましては、令和6年度比で35世帯減少しておりますが、移住者数自体は増加していることから、子育て世代など家族連れでの移住が増えたものと認識して

おります。年代別で見ますと、20代から40代の世帯が全体の7割を占めておりまして、本県が市町村と連携して子育て世帯をターゲットとして移住促進施策を展開してきた成果であると考えております。

市町村別の主な特徴につきましては、射水市の移住者数が本日の報告資料で110名と大変健闘いただいておりますが、これは射水市が令和6年10月から移住相談窓口を民間に委託しまして、土日祝日・夕方も営業する窓口において、住まい探しのサポートから就業・起業に関する相談を一体的に行ったことにより、移住者数の大幅な増につながったと承知をしております。

また、報告資料の中で増減の大きかった高岡市や南砺市は、令和6年度は地震による影響で移住者数にそれぞれ増減があったところですが、令和7年度は例年並みに戻りつつあると認識しております。

井上委員 若い、子育て世代の方が富山県へ多く移住してきていただいているということで、本当にそれはうれしいことだと思います。若い世代は全体の70%ですか。

移住の促進には、県をはじめ市町村の部局や課を越えた支援が大切であると考えています。仕事であれば仕事ですし、それから住居、教育環境はもとより、健康、福祉、観光、ボランティアなどいろいろな担当課が一緒になって支援しなければいけないと思っていますし、地域生活に関わる様々なサービスの提供主体が連携して対応していく必要があると思っています。官民連携なくして、この移住の対策、移住施策というのは成り立たないと考えています。

そこで今年度の移住促進に向けた具体的な取組と、今後の目標について伺います。目標については、とやま未来創生戦略がありましたが、そこでは2024年に1,000人という目標が示されておりました。しかし、昨年つくられた

県の新しい総合計画では、目標数が示されておられません。私は何かしらの目標は設定すべきではないかと考えておりますが、課長の所見をお伺いいたします。

松下中山間地域支援・移住促進課長 人口減少が進む中、持続可能な地域づくりを目指すためには、県内外の多様な方々の富山県への関心を高め、官民が連携をして関係人口の創出や移住促進につなげていくことが非常に重要だと考えております。特に移住促進に向けましては、引き続き都市圏での移住フェアやセミナーなどを通じまして、移住検討者の目線で本県の魅力発信を行うとともに、きめ細かな相談対応などに取り組むこととしております。さらに昨年度実施しましたアンケートで、回答者のうち過去5年間に本県へ移住した方々の約7割が、移住前に複数回本県に来県していただいているということが分かりました。そこで実際に本県に来県していただき、暮らしや地域の魅力を体感していただくことが、移住につながる大きなポイントだと考えております。

このため今年度新たに移住検討者を対象といたしまして、本県の特定地域におおむね2週間滞在していただき、現地サポーターの支援の下、生活体験や住民との交流などを通じまして、地域との関わりを深めていただくプログラムを実施することとしております。併せて、今後開始が予定されておりますふるさと住民登録制度などの動きとも連携しまして、本県の魅力を知る機会の提供から体験、関係人口、移住までの流れを一体的に進めることとしております。

なお、移住者数につきましては、新たな総合計画において目標数としては示しておられません。まずは近い将来の1,000人突破を見据えつつ、一人でも多くの方に移住していただけますよう引き続き市町村とも連携しながら、さらなる関係人口や移住者数の拡大に努めてまいります。

井上委員 1,000人は通過点でしょうね。また頑張ってください。

次に、富山空港の愛称変更についてお伺いしようと思いましたが、中川委員と質問がかぶりました。そこで私への答弁は結構でございますので、中川委員にお願いしたいと思います。

この愛称変更につきましては、5月28日に知事が、空港運営事業者が提案された「寿司」や「高山」を入れることについていい案だと評価されたとの報道がありました。このうち「高山」を入れるかどうかは7月に行う岐阜県知事との懇談より前に判断するとの考えを示されて、そして先日6月4日は、江崎岐阜県知事も「高山」を入れることに賛意を示されたという報道がありました。5月の時点では、選考方法は運営事業者や現場の視点を重視して進めると知事は強調されて、公募については否定的であり積極的にではなかったとの報道がありました。そして世界の各空港名を調査する意向も示されたと聞いています。

そこで私も調べてみました。何と名前に食べ物の名前が入った空港は世界的にもほとんどないのです。ブラジルにカシューナッツツリー空港というのがあります。飛行場とも書いてありましたが、カシューナッツ、それからアメリカにプラムアイランドという飛行場、それからオーストラリアにココナッツアイランドという空港がありました。3つくらいしか出てきませんでした。かなり少ないです。ここに「寿司」という名前が入ると、これは世界的にも相当ユニークでありまして、思い切ってそのぐらいのことをやったほうがいいのではないかと感じています。

そして国内の空港名を調べてみたら、都市名が2つ並んでいるものはいっぱいあるのですが、山形空港と庄内空港が、頭に「おいしい」をつけていました。「おいしい山形

空港」「おいしい庄内空港」は愛称だそうです。

そこで私の提案です。これは何の参考にもなりませんが、私の空港の愛称の提案名として、「富山・高山きときとし空港」。今も「きときと」が入っているし、「寿司」も入っているし、「富山・高山」も入って、一応提案だけしておきたいと思います。空港名の決め方については、中川委員にお願いしたいと思います。

次の質問です。株式会社ジェイキャスエアウェイズが今年秋に予定しております富山－関空便についてお伺いします。

新幹線の敦賀開業で、富山大阪間のサンダーバードは、敦賀での乗換えがどうしても必要になりました。そして移動時間も以前よりも増えましたし、心理的な距離がだんだん遠くなっているように感じています。今、ジェイキャスが計画していますこのプロペラ機ですが、富山－関空間を1時間で結んでくれます。敦賀乗換えのストレスなく、関西圏へ一気にアクセスできるメリットは、ビジネスの面でもそうですし、観光面でもそうですし、とても大きな強みがあると期待をしておるところであります。

当初は今年の春を予定していたところではありますが、半年後ろ倒しになっています。そこで現在の状況と今後の予定について、山崎航空政策課長にお伺いをします。

山崎航空政策課長 まず準備状況ということでございますが、株式会社ジェイキャスエアウェイズに就航に向けた手続等の進捗状況を確認しましたところ、現在も国の航空運送事業の許可を受けるために、国土交通省大阪航空局との間で調整を行っているところであり、同社、ジェイキャスエアウェイズの掲げる目標に従って準備を進めていると伺っております。今後の予定につきましては、就航に向けて同社においてグランドハンドリング事業者や保安検査を行う事

業者との調整など、必要な手続も順次進めていくことになります。

委員からも御指摘ありましたが、就航が実現すれば、富山空港の航空ネットワークの拡充が図られますし、国内外からの富山へのアクセス性の向上などにもつながるものと受け止めております。県としましては、引き続き同社と情報共有を密にしまして、一昨年11月に締結しました富山空港の路線拡充による観光振興や交流関係人口の拡大、起業家マインドの醸成に関する連携協定に基づき、同社の取組状況に応じた必要な対応を行ってまいります。

井上委員 半年後ろ倒しになったときには、資金面で随分と御苦労されているとお伺いしましたが、資金面はどのように伺っておられますか。

山崎航空政策課長 こちらにつきましても、同社からはフェーズに応じた調達計画に基づいて進めていると伺っております。

井上委員 順調にいったいっていると思って、期待をしております。今年の秋ですから、もう間もなくななので、ぜひしっかりと進めていただきたいと思います。

筱岡委員 観光関連で2つ聞きたいと思います。

先日2日、朝は県知事と自民系の国会議員へ要望活動をして、晩は県人会をやった日です。そこでその合間に、例えば新田一郎さんや南里さん、佐藤前副知事にも会ってきました。久しぶりに有楽町のアンテナショップにも寄りました。所長はいなかったので副所長に調子はどうかと聞いたら、大変いい、2割ほどいいと。日本橋とやま館はどうかと聞くと、日本橋もいいとおっしゃるのです。大変心強く思いました。最近のこの東京のアンテナショップ2つの大体の売上げの推移と、この好調な要因はどこにあるのか、それをお伺いします。

本郷観光戦略課長 有楽町のいきいき富山館は、富山の日常品を購入できる場として、また、今年で開館10周年となりました日本橋とやま館は体験交流の拠点として、それぞれ首都圏における本県の情報発信や県産品の販売促進、観光誘客、県内事業者の販路開拓を担う重要な拠点として運営してきております。コロナ禍後の令和4年以降、売上げは右肩上がりで推移してきておりまして、有楽町のほうは令和6年度、2億7,000万円を超え、また日本橋のほうは4億円を超え、両館ともに令和7年度過去最高の売上げを見込んでおります。

その要因といたしまして、有楽町のいきいき富山館は立地の強みのほか、鱈寿司やかまぼこなど富山の特産品をいつでも買えるという安心感、また週替わりで行っている生産者の方による試食や実演販売などへの期待感などが着実にファンやリピーターの方を増やしてきたと思っております。

また、日本橋とやま館のほうは、富山の上質なライフスタイルを買い・味わい・体感できる交流体験施設が強みであり、食や地酒、観光文化、伝統工芸など年間150前後の企画展示やイベント、ワークショップなどを開催してきております。こうした多種多様な催事などが、新たな富山ファンの創出やリピーターの増加につながっていると感じております。

加えて両館ともに最近はネット、SNSでの積極的な情報発信にも努めておりますので、引き続きその両館の機能をフルに活用して、首都圏における富山の関係人口を着実に増やしていきたいと思っております。

彼岡委員 頑張っておられるということ、本当に心強いし、敬意を表したいと思っております。

晩の県人会の大田会長の挨拶の中で、そのアンテナショ

ップのことで名指しである方を褒められました。名指しで褒められたので、大したものだと思います。

有楽町は25年たつのでしょうか、日本橋は10年だそうです。今好調なアンテナショップを、ここまで山下局長が頑張って基礎を引き継いで成長に持っていかれたということで、山下局長にアンテナショップのことをお伺いします。

山下観光推進局長 今、委員にお尋ねいただいたとおり、両館ともにコロナ禍以降、着実に右肩上がりです。売上げを伸ばしているということは、日本橋とやま館の立ち上げに携わった者としては、非常にうれしく感じております。

日本橋とやま館自体が富山の上質なライフスタイルを提供するというコンセプトで立ち上げて、当時は日本橋の1丁目1番地、東京の方にとっても非常に価値のある場所で店を出させていただくということで、大変な苦勞もしました。ただ、もともとある富山の暮らしの上質さは、東京の人から見ても非常にクオリティーが高いということ、それを直接何も飾り立てずに提供することで、日本橋を訪れる本物を知る方たちに富山のすばらしさを分かっていただけたのではないかなと思います。

私が立ち上げをしました。立ち上げ以来、その後、館長も1代目、2代目、3代目、今4代目の館長がこの4月に就任いたしました。日本橋とやま館、それから有楽町も含めて全体を取り仕切る館長で、机の上で仕事をしている県職員にとっては、非常につらく厳しい仕事だと思いますが、今の館長も何とか盛り上げていこうと誠心誠意頑張っているところですので、委員の皆様にはぜひ応援をしていただけたらと思っております。

笹岡委員 ぜひ。今4代目になるのですか。

山下観光推進局長 4代目です。

笹岡委員 引き続き頑張っていたきたい。

もう一点は、川上委員長のお膝元の黒部宇奈月キャニオンルートについてのことです。10月にオープンを目指しておられるということですが、その大体のスケジュール等についてお伺いします。

油本観光戦略課課長 黒部峡谷鉄道につきましては、現在能登半島地震で損傷した鐘釣橋の復旧工事が行われておりまして、工事が順調に進めば、本年中にも全線開通が見込まれているところでございます。こうした状況を踏まえまして、県では黒部峡谷鉄道の全線開通を前提といたしまして、黒部宇奈月キャニオンルートツアーの10月からの始動を目指し、専門ガイドの研修支援による旅行商品の磨き上げや、機運醸成のためのプロモーションなど準備を進めているところでございます。

今後のスケジュールにつきましては、7月上旬頃までに黒部峡谷鉄道から全線開通時期の見通しが公表される予定と伺っておりまして、それを受けまして、県からキャニオンルートツアー開始日と旅行商品販売開始日をお知らせしたいと考えているところでございます。

笹岡委員 見ていると結構高額ですね、高額でいいのでしょうか。20年ほど前の紅白歌合戦でしょうか、一躍黒部峡谷が有名になったあの「地上の星」。今もNHKのプロジェクトXの主題歌はこれです。

私は最近、こういう立場になって挨拶周りで関西電力の富山支社にも行きました。そこで関電の支社長にも、ぜひオープニングに「地上の星」の歌手を呼んできたらいいいのではないですかと言いました。一緒に行った副議長は、絶対それは駄目です、忙しいし、ギャラも要るだろうし、無理だろうと言われたのですが、私が強く支社長にも頼んで、知事にも言っているのですが。そこで中島みゆきさんをぜひ呼んできたらと思うのですが、どうですか。

油本観光戦略課課長 黒部宇奈月キャニオンルート的一般開放、旅行商品化は、本県にとって長年の悲願であり、電源開発に挑んだ先人の歴史を伝えながら、立山黒部の価値を理解していただく絶好の機会になるものと考えております。

開業に際しましては、黒部市等と連携して記念式典を開催し、一般開放に御尽力いただいた皆様や行政、観光、経済など関係機関の皆様とともに盛大にお祝いをしたいと考えているところでございます。

委員から御提案のございました中島みゆきさんにおかれましては、やはり大変お忙しいことと考えており、なかなか難しい部分もございますが、スケジュールだけでも伺いしてみたいと考えております。

いずれにいたしましても、ゆかりのある方に御参加いただきまして、キャニオンルートの魅力を広く発信する機会となるよう準備をしてみたいと考えております。

筱岡委員 ぜひまた局長もよろしくお願いします。

火爪委員 新年度もよろしくお願いいたします。

それでは、今回2つのテーマで通告をしておりますので順次聞かせていただきたいと思います。

まず、いよいよ富山地鉄線の再構築計画について大事な山場、最終局面を迎えていると思っています。これまでいろいろとこの委員会でも板屋課長に質問をさせていただきましたが、今回もお願いします。

5月18日に新しい再構築検討会が設置されました。県が責任を名実ともに持つ体制になり、専門家の皆さん、沿線全自治体の首長が加わったことは大変よかったと思います。また、会議の中で、市民団体、市民グループが行った便益計算なども基にしながら、クロスセクター分析もやることと思います。

これまでもこのようなことを繰り返し主張してまいりま

した。もっと早く県がやればよかったのではないかという感想を持っておりますが、言い訳しないでぜひ聞いていただきたいと思います。

3月24日の本線分科会、第3回分科会で、富山地鉄本線あり方調査事業の最終報告がされております。この数字を見てびっくりしました。あいの風とやま鉄道との並行区間を廃止した場合は、10年後の収支は多少改善すると。しかし車両検査設備に関わる費用が必要になって、トータルでは廃止しても財政上の効果はないと。これは議事録、委員さんの発言から引っ張ったのですが、乗換えの跨線橋に滑川、魚津合わせて26億円必要だと。検査区の整備に30億弱必要だということです。そうであるならば、便益計算もこれからするのですが、鉄道ネットワークの維持のため県としては迷うことなく全線維持、利便性向上を図る立場をより明確にすべきだと思いますが、課長の見解を伺います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今年3月24日に開催されました第3回の本線分科会でございますが、こちらでは富山地方鉄道本線あり方調査の最終報告が取りまとめられました。この報告書では、本線は沿線住民の足として、また県内外からの観光客の移動手段として鉄道線の必要性が示されるとともに、運行形態の3パターン別の収入費用の具体化が図られたものでございます。

しかしながらこの数値については精査が必要と考えており、先月の第1回の富山地方鉄道鉄道線の再構築検討会及びその本線部会では、この本線分科会の最終報告につきまして、鉄道事業者の現場目線から精査を行うということになっております。

今ほど火爪委員から社会便益のお話もございました。この社会便益の話については、3月の本線分科会でも話題に上りまして、黒部市の市民団体が3月に示された社会便益

の試算、これは上市一宇奈月温泉間で約120億円ということですが、これについては、先月の5月18日の本線部会で専門委員である学識経験者の富山大学の本田教授から、鉄道の多面的な価値を可視化した大変有意義なものと評価され、このためこの数値、試算を精査し、専門家である県の中川地域交通政策監から、次の会議で説明することとしております。

次回は7月に開催することになっておりますが、この2つ——鉄道事業者が現場目線で行ったこの3パターンの数値の精査とこの社会便益を、中川政策監に精査して説明してもらい、この2つを踏まえて専門家の意見を伺いながら議論していくということになると考えております。

火爪委員 この最終報告は、地鉄側が現場目線で精査が必要だと御意見を出されたという議事録は読んでおりますが、精査が必要だというのは、この跨線橋や検車区の施設整備費用、それから将来の収入減増の営業収支の問題、全部を見直すということでしょうか。どこに地鉄側は再精査の必要を感じておられるのか、分かったらお答えください。

板屋広域交通・新幹線政策課長 この本線分科会の最終報告の精査につきましては、まさに今富山地方鉄道で取り組んでいるところですが、この最終報告の中身につきましては、10年後におけるパターン別の営業収支もございます。今後10年間の費用というものもございますし、利用を増やす取組もございます。本線分科会の最終報告は、一部鉄道事業者のデータも提供いただきながら作成したと聞いておりますが、調査を実施したのは民間のコンサルタント会社なので、鉄道事業者の目線から、いま一度全面的に精査するということでございます。

火爪委員 分からないではないのですが、そうであるならば、今課長が言われたように、最終結果が出るときに鉄道事業

者も積極的に精査に加わるべきであったし、私も繰り返し今まで質問してきましたが、県が当事者になってやるべきだったと。黒部市が事務局でやったことを今の段階になって精査が必要だと。もちろん次回の会議までにやってくれと思うのですが私はいろいろな感想を持ってしまいます。

この最終結果については、大変わりをする可能性もあるのでしょうか。

板屋広域交通・新幹線政策課長 今まさに鉄道事業者さんでやっている途中なので、その内容についてはこれからということになります。7月の会議に向けて対応してまいります。

火爪委員 これからこれからという答弁ばかりですが。

そこで大変気になるのは、再構築計画をつくるときの市町村の財政負担をどうするのかということです。前回の5月18日の再構築検討会の滑川市長の発言について、何か食い違いがあるかのように報道され、報道の在り方について滑川市長は大変憤慨をしておられました。いまいち滑川市がすっきりした立場に立てないかのような報道がありますが、これまでの県の議論で、赤字路線区間の自治体に議論を集中して求めるかのような、そして財政負担も魚津市や滑川市が多くかぶらなければならないのではないかという不安を解決してこなかったところに、このような問題があるのではないかと私は思っています。

御存じだと思いますが、あいの風とやま鉄道をつくるときに、出資金40億円、そして経営安定基金65億円のうちの市町村負担については、駅がないところ、線路が走っていないところも含めて、県民全体が利用するのだからみんなが出資しよう、みんなが基金を拠出しようということで、財政負担を求めたわけです。少なくとも県東部の交通ネットワークの赤字区間がある市町村の人だけが乗るのではな

いと。富山市民も多く乗る、いろいろなところで。少なくとも県東部の全自治体が利用量や財政力に応じて負担をするように算出をしてほしいと思いますが、見解を伺います。

板屋広域交通・新幹線政策課長 昨年度まで開催されておりました本線分科会でございますが、こちらでは、並行区間の取扱いなどが大きな課題であったということで、本線沿線自治体のうち上市・宇奈月温泉間にある黒部、魚津、滑川、上市の4市町が委員として参画し議論してきました。今年度から県が新たに立ち上げました富山地方鉄道鉄道線再構築検討会の本線部会、こちらでは、今後再構築に向けて県東部の広域的な鉄道ネットワークとして検討するというので、電鉄富山・宇奈月温泉間の沿線の全ての市町村が委員として参画することになりました。

今後は、再構築に向けてさらに検討を進めていくこととなりますが、一般論として申し上げるのであれば、この再構築計画の実施計画におきましては、事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法を記載する必要があると思います。このため、次回7月ですが、今後もこの議論が進む中で、費用負担の議論も進めていくことになると考えております。

火爪委員 改めて強く要望をしておきますので、検討していただきたいと思います。

次に、本会議でも取り上げましたが、南砺市が誘致をしたデータセンターについてです。大変今、全国的にこの誘致は注目をされております。なぜかという、第1フェーズだけで300から400メガワット、東京都昭島市に並んで今までの日本全国のデータセンターを全部を合わせたような巨大な規模だということです。ましてや第3フェーズまで合わせると、みんなびっくりするような計画で、視察に行った現地の人たちも、全国から心配されていたと言っておりました。

再生可能エネルギー関係を重点に、今日も伺っておきたいと思います。2月の本会議では、知事政策局長から、電源確保については再生可能エネルギーの使用などいろいろな手法で取り組んでいくと、カーボンニュートラル戦略が吹き飛ぶようなことはしないという答弁をいただいております。そんな中、5月15日に公表された県と関西電力との包括連携協定が報道されましたが、県内の黒四ダムなどで、関西電力が水力により発電した電力を県内に供給する可能性を検討するという内容でした。私は、データセンターへの供給も想定しているのかといろいろなことを感じました。

しかし、確認をしますと、技術的にも制度的にもかなりハードルは高いということなので、まずこの展望をどう見込んでいるのかエネルギー政策課長に確認をしたいと思います。

須藤エネルギー政策課長 データセンターは、大量の電力を消費する施設であり、今後企業が立地を判断する上で、安定的な電力供給に加え、脱炭素電源をどのように確保するかが重要な要素になると認識しております。

県内には豊富な水力資源があり、こうした地域資源を地域の産業振興や企業立地、GXの推進にどのように生かしていくかは県としても重要な政策課題でございます。

一方で、黒部川第四発電所など県内に所在する特定の水力発電所の電力を特定の需要地や特定の企業に直接供給することについては、今ほど話がございましたが、技術面、制度面の課題、こちらの整理が必要であることから、委員御指摘のとおり、簡単に実現できるものではなく、関係する電力事業者や国等とも綿密な調整が不可欠でございます。

先般県と関西電力との包括連携協定を締結したところでございまして、今後県内水力資源の活用可能性について、関係者との意見交換を進めてまいりたいと考えております。

火爪委員 技術的にも制度的にもハードルは高いという、その難しさを説明してください。

須藤エネルギー政策課長 いろいろあるかと思うのですが、例えば送配電設備の増強や、電気の供給に関しまして北陸エリアの需給バランスの調整などと認識しております。

火爪委員 少し分かりづらいのですが、その電力会社、例えば関西電力が富山県に電力を供給するということは、今の制度で認められているのでしょうか。

須藤エネルギー政策課長 現在、認められているか、確認をした上で御回答させていただけないかと思っております。

火爪委員 この答弁でいいことにしたいと思います。

できそうに報道されているのですが、話を聞くと、関西電力が県内に電力を供給するというのは、今制度上許されていないと思います。ぜひ報道も分かるように伝えていただきたいと思います。

日本のデータセンターの再エネ比率というのは17%ということで、世界的に物すごく遅れています。今度視察に行く北海道の石狩市は、再生可能エネルギーでほぼ確保されていると思うのですが、小さいデータセンターで、アメリカやフィンランドは、御存じだと思うのですが、再生可能エネルギーの充当率は98%と言われています。そのような裏づけを取って進めるというのが流れになっています。

そこで今日、県の産業振興の計画、資料として富山県地域産業成長プランの資料を頂きましたが、その中にも経済産業省のGX戦略制度に富山県が手を挙げたと書いてあります。1次審査で、全国9県の一つとして選定をされたと聞いています。メニュー、ホームページでも見させていただいたのですが、脱炭素電源の確保というのが、GXですので当然重視されています。通告の中では書いていないのですが、南砺市は300メガワット、1社からの供給を確保

したと言っているのですが、これは再生可能エネルギーで確保するということになっているのでしょうか。県がこのデータセンターの誘致を想定して、この戦略に手を挙げた狙いと応募計画の概要について確認をしておきます。

北本立地通商課長 国のGX戦略地域制度は、脱炭素電源を活用しながらGX関連産業の立地や地域経済の活性化を図る制度であり、認定に当たってはインフラ整備、産業競争力、脱炭素、地域との連携等に関する観点から、総合的に評価されるものと承知しております。

県としましては、県内におけるデータセンター誘致の動きや、脱炭素電源を求める企業ニーズを踏まえ、データセンター集積型として申請いたしました。計画では、本県が東京、大阪からほぼ等距離に位置すること、災害リスクの分散先となり得ること、豊富な水力資源を有することなどを生かし、東京、大阪に続く新たな集積地を目指すこととしております。今ほどお話が出た南砺市における構想も、県内で進む重要な動きの一つと認識しております。

本制度につきましては、土地や電力の先行的な確保など過度な動きを抑制する観点から、国において公表を都道府県名にとどめる取扱いとされています。このため、現時点では個別地域や個別プロジェクトとの関係について、詳細な言及は差し控えたいと考えております。

県としましては、脱炭素電源の活用、必要な電力系統、通信インフラの整備、地域との共生、県内企業への波及を重視し、国、関係自治体、関係事業者と連携しながら認定に向けて計画の具体化を進めてまいります。

火爪委員 通告していなかったのですが、GX戦略に申請をする、手を挙げるということですから、公表していないと言われましたが、南砺市のこの300メガワットは、再生可能エネルギーで確保するということになっているのでしょ

うか。まだなっていないとしたら、それを進めていくという立場でこのGX戦略に手を挙げたのでしょうか。確認をしておきたいと思います。

北本立地通商課長 電力の内訳の詳細につきましては、計画には盛り込んでおりませんが、県としましては、今ほど申し上げました脱炭素電源の活用、そういったものも要求していきたいとは思っています。

火爪委員 大事な答弁をいただきました。再生可能エネルギーなどでの確保を県からも求めていくということは、大事な答弁だと思っています。

今月4日の南砺市の発表によりますと、ギガストリーム社は、用地を造成し開発業者を誘致するだけ。そして改めて別の開発業者がセンターを建設、運営すると。この開発業者はそれだけ。またその上にクラウドサービスを提供する事業者と別に契約をする。南砺市の言い方をすれば三重構造になるということです。例えば、地元で大型スーパーを誘致するときには、不動産業者が誘致をするわけです。その業者と来るスーパーは別です。地元で設計や図面をこうしてほしい、ああしてほしいと協議するときは、全部業者を同席させてやるわけです。

なので、ギガストリーム社だけ相手にしていたら駄目だと思います。窓口になるとうまいことを言っていますが、この開発業者が一社に絞られたという情報なので、このギガストリーム社と、この事業者とを並べて早く交渉しないと、CO₂の排出量も廃熱処理計画も、非常用電源の在り方も、今は全く分からないままです。早くこの三重構造と言われる事業者と交渉できるようにしていただきたいと思いますが、県はこの事業者名や内容、どこまでつかんでいるのか確認をしておきます。

北本立地通商課長 今回の南砺市の誘致計画につきましては、

南砺市からデータセンターの用地開発事業者が造成した用地にデータセンターの設置運営事業者が建物を整備し、その建物内にハイパースケーラーの事業者がサーバーを導入する形を目指していると聞いております。このうち、データセンターの設置運営事業者につきましては、用地開発事業者において選定作業が進められ、1社に絞り込まれてきていると伺っております。

現在、夏頃の契約に向けて調整中と聞いており、正式に契約が決定されれば、地元への説明や設置運営事業者名の公表が行われるものと承知しております。

火爪委員 最後にしたいのですが、夏頃の契約だということで、少なくともこの事業者の説明を聞くまでは、地元の態度というのは保留なのではないかと思います。2月のこの委員会で課長から地元の理解が大事と言われたので、現地へ行ってきました。現地でいろいろとお話を伺ったのですが、地元では区長たちの会合で、南砺市とギガ社だけとの間でデータセンターの受入れを一応確認したということでした。確認をしたことになってはいるが、ほぼ区長だけの賛否ですので、アンケートを取り、83の回答があったと。回答率は低くないと思うのですが、その住民への意向調査は公表されていません。反対や不安の声は依然としてたくさんあるので、引き続き地元と丁寧な議論をしていくという立場だと思います。

大事なのが第1フェーズを対象にした南砺市、ギガストリーム社と地元組織との間で検討されている協定づくりの場です。この協定の検討の場に早く事業者、本来施設を建設、運営をする事業者に入ってもらおうということが大事だと思うのですが、全国の事例があれば、それも含めて課長の認識を伺いたいと思います。

北本立地通商課長 データセンターの設置運営に関する地元

との協定については、他県において基礎自治体と事業者が持続可能な事業展開のため公害防止や環境保全について必要な措置を講じる協定の締結を検討している事例があると聞いております。

その事例では、関係事業者のうち窓口となる代表事業者1社との協定締結を検討していると伺っておりますが、協定の在り方は、事業スキームや関係事業者の役割分担に応じて整理されるべきものと考えております。

公害防止や環境保全などを定める協定については、形式的な締結にとどまらず、地域の安心や理解につながる実効性を確保することが重要であります。そのため、協定の当事者についても、用地開発、建物整備、設置運営など関係事業者の役割と責任を踏まえ、どの主体が責任を持って対応するのかが明確になる形で、関係者において十分に協議されることが望ましいと考えております。

県といたしましても、南砺市と連携し、地元の不安に丁寧に応える協定となるよう必要な情報提供に努めてまいりたいと考えております。

川上委員長 ここで暫時休憩いたします。休憩時間は10分間といたします。

〔休憩〕

川上委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑・質問はありませんか。

中川委員 初めに、富山駅と高山のアクセス向上などについて伺いたいと思います。

これまで何回も富山ゲートウェイ構想ということで誘客だけではなくて、富山から高山やいろいろなところへ人を送る仕組みをつくるべきだと言いつけてまいりました。ＪＲ西日本に対して要望している特急「ひだ」の増発・増車について現在どのように進展しているのか。

これは、去年２月の地域公共交通特別委員会でも取り上げた質問なので、内容は同じであります。そのときに、幾つかの課題があると言われておりました。増発の課題として特急「ひだ」の乗車率が５割と、サンダーバードの７割から８割に比べれば非常に見劣ると。増発を実現するためには広域的な鉄道の促進を図る必要があるということで、サンドボックス予算などを使ってヒアリングをした結果、インバウンドの旅行者が多いジャパン・レール・パスを活用した情報発信を効果的にやればどうかとの助言があったこと。

また、富山から高山への鉄道利用を促す取組を観光分野と連携して進めていくことがとても重要だということで、その当時、観光振興室と連携して取り組まなければいけないことが課題として挙げられました。

そのことについて１年たったわけではありますが、どのように対応しておられるのか、まず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 特急「ひだ」の状況につきましては、今ほど委員から御紹介あったとおりでございます。県ではこれまでも高山本線強化促進同盟会として富山市や商工団体とともに富山－高山間の増発・増車を引き続き要望しているところでございます。それから観光推進局と連携した事業という御質問がございましたが、まずその富山－高山間の特急「ひだ」の増発ということを考えますと、一層の利用者を増やす取組が必要であり、インバウンドをはじめ観光客の利用増が必要であるということで、昨年度、観光推進局と連携いたしまして、外国人旅行者の多くが利用する、ジャパン・レール・パスを活用したＰＲに取り組んでおります。また、今年度、観光推進局におきましても高山、白川郷を交えた周遊の利便性やエリアの魅力発信を行

いまして、さらなる誘客の促進に取り組むこととしております。

また、新しい動きとしましては、４月から富山エアポートによる運営が始まった富山空港におきまして、空港を起点とした多様な移動手段の提供、選択肢の拡充、利便性向上に取り組むこととしております。こういったことも踏まえて、引き続きＪＲにも働きかけてまいりたいと、増発・増車に何とかつなげていければと考えております。

中川委員 実際そのデータでは、具体的にどれくらい増えているのか、乗っているのか乗っていないのか。例えば何回も言うように、高山までは名古屋経由で行くよりも富山経由で行く方が時間的にも早いし、安いといったことがあります。名古屋から高山までは大体１０本、高山から富山へは４本、それが折り返して行くわけですが、それも２両から４両しか行けないわけです。その実態、具体的にどれぐらいの利用率があって、どうなっているのかということについて調査はされているのでしょうか。

黒崎交通戦略企画課長 特急「ひだ」の乗客数、乗車率につきましては、高山本線強化促進同盟として調査を実施しているところでございます。この調査によりますと、２０２５年、昨年度につきましては、その前の年よりも１便平均当たりで８人ほど増えているという結果を把握しております。

中川委員 新幹線ができて、富山あるいは高岡からもっともっと人を送り込むことを、本当に真剣にやっているのかと私は思います。今、その調査は同盟会がやっているということなのですが、こういうことは県がもっと力を入れて調査をして、どんな客層なのか、今８人増えたと言われますが、実際それがどんな方なのか、そして乗車率が５割と言われている中で、それが本当に何割まで増えているのか、実態はどうなっているかということデータを示しながら、

効果があるかないかを含めて対応していくべきだと思うのですが、そういった取組はやらないのですか。

黒崎交通戦略企画課長 鉄道に限らずバスもそうなのですが、公共交通の利用の実態を把握するという上でデータの把握というのは非常に大事だと思っております。今ほど御紹介いただいた乗車率や乗車数、どういう形で人が動いているかということにつきまして、これまでも富山県が中心になって、事務局として高山本線の強化促進同盟会で調査は実施しておりますが、今ほどの御指摘もいただきまして、どういう形でデータとしてしっかり把握して、その利便性の向上に努めることができるかということにつきましては、検討していきたいと考えております。

中川委員 詳しくは調べていませんが、ＪＲ東海が名古屋からの高山方面行きの利便性を高めるために、乗り継ぎ時間の工夫をし、料金も安くしているのではないかと。名古屋経由のほうがいいと思われるような取組をＪＲ東海がやっているように見受けられます。そんなこと含めて、本気になってやってもらわないと、いつまでたっても今までどおり高山線が走っている、このような状況が続くのではないかと思います。今までのやり方を見直していただいて、前へ行くようなことをぜひやってもらいたいとお願いします。

そして併せてこの前、橋梁の洗掘が確認されたことから、３月１８日から５月３０日まで運休していたと。それが６月１日から開通したと伺っていますが、その橋梁の洗掘というのは、手当てできて、安全の確保をされたという結果は報告されているのですか。

黒崎交通戦略企画課長 ３月１８日に洗掘が発見されて、それから運休をされております。それが５月３０日から運行開始しております。ＪＲ東海におきましては、しっかりその現場を把握して、運行に支障がないという判断をした上で、

運行開始されているものと考えております。

中川委員 これからの高山線というのをもっと重要視して、県としても前向きに対応してもらいたいということと、今ほども富山エアポートの話も出ましたが、そういう方たちに頼るだけではなくて、バスなどの運行についても県がもっともっと主体になって前向きにやっていただきたいということを要望しておきたいと思います。

次に、先ほど井上委員が富山きときと空港の愛称変更について私に譲ってくれましたが、井上委員のお話によれば、「富山高山きときとすし空港」、そのような名前を提案されました。この前の国際便の促進協議会の中で、岡田社長は愛称を変えたい意向があるとマスコミでも報道されていましたが、実際この富山空港の愛称の変更というのは、誰がどのような手続で決定するのか、過去には公募だったと思いますが、今回どのように進めることにしているのか、山崎航空政策課長にお伺いします。

山崎航空政策課長 今ほど委員からも御紹介いただきましたとおり、去る5月21日の富山空港国際路線利用促進協議会総会の場で、運営事業者である株式会社富山エアポートの岡田社長から、新たな愛称の提案として正式名称の富山空港に高山とすしを加えてはどうかというものがございました。誰がという部分でございますが、この春から御案内のとおり混合型コンセッションを導入しておりますが、その導入後でありましても、富山空港の設置管理者は引き続き県でありますことから、その愛称につきましても、県において決定することとしております。

手続については、委員からも御指摘ありましたとおり、現在の愛称である「富山きときと空港」は、置県130年記念事業の一環として県民の皆さんにふるさと富山への愛着を深めてもらうという観点で、約1か月間の公募期間を設

け審査会等での審査を経て決定したものでございます。一方、冒頭少し申し上げましたとおり、今回の空港運営事業者からの新たな愛称の提案という形でいただいているものは、現在富山空港、国際定期路線4路線全てが運休しているという大変厳しい状況を踏まえた、現場目線による空港活性化の手法の一つとしてのものと受け止めておりまして、現在の「富山きときと空港」の愛称決定当時と比較しまして、愛称を取り巻く環境やそれに求める役割というのも異なってきているのではないかと認識しております。

そのため、この愛称についてですが、できるだけ早期に愛称変更の効果を発揮させていくということが重要になると考えておりまして、いただいた提案について専門家などの意見も伺いながら、スピード感を持って進め、決定していくこととなると考えております。

中川委員 公募ではなく、県が主体になって決めるという答弁だったと思います。前にも私は飛騨高山という名前を頭につけたらどうかといった提案もしていたのですが、いずれにしてもいい愛称をつけて、富山にふさわしい名前にしてもらえればいいかと。

例えば今すしの話が出ていましたが、富山空港に今すし屋が1軒入っているのですが、最終便に乗ってきたら閉店しており、食べてから帰ろうと思ったのに何でこんなところにすし屋があるのだと、今度は逆に怒りを買うようなことにもなりました。お腹が減って、少し食べてタクシーでも乗って帰ろうということもあるわけです。そう考えたときに、今本県は「寿司といえば、富山」ということをやっているのですが、空港の愛称にそのような名前をつけるのであれば、富山県の空港にもすし屋があって、あるいは空港から降りてバスやタクシーに乗って41号線を富山のほうに向かって走るとすし屋がいっぱいあって、これはすし街

道だと思われるようなことを一緒に取り組まない限り、ただ名前だけをつけても意味はないと思います。

いい名前を、愛称をつけていただいて、富山空港が活性化して全体に広がっていけばいいと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

富山空港の名前にどれだけいい名前をつけても、富山空港の航空路線は本当に厳しい現状があります。国際便がない、また国内便も札幌便と羽田便だけです。今、日本中で国内線の赤字が続いており、国内航空路線を維持することができないのではないかとということで、国内線の厳しい事業環境を踏まえて、国土交通省では「国内航空のあり方に関する有識者会議」を開き、去る5月29日にその報告書が出ていました。

その中身は、国内航空会社の国内線事業が税金の、要するに公租公課の減免などの政府支援がなければ、実質的な営業赤字に陥っているのが現状であると。ビジネス需要の減少やコストの高騰、そして航空会社同士、あるいは新幹線との競合などを含めて大変激しい競争にあるという報告書の中身です。そうした中で、その具体的な区間を挙げて、その路線を廃止しなければいけないという、大変厳しい方向性が打ち出されています。

そう考えたときに、今の富山空港の7割弱の搭乗率で果して本当にいいのかどうか。札幌線も本当にこの搭乗率でいいのかといった話を真剣にやっていかなければいけない。特に新幹線と競合しているところは、いち早く目をつけられて廃止に結びついたら、大変なことになる。愛称だけで勝負はできないわけであります。

そういうことを踏まえて、これからの羽田便について、国内線存続に向けて、本当に真剣に考えていかなければいけない時期が来ていると、危機感を持って取り組まなけれ

ばいけと思っています。どのように取り組んでいかれるのか、内橋航空政策課課長にお尋ねしたいと思います。

内橋航空政策課課長 ただいま委員から御指摘いただきましたとおり、国土交通省では国内線の厳しい事業環境を踏まえ、昨年５月に設置した「国内航空のあり方に関する有識者会議」において、国内航空ネットワーク維持のための方策について議論が進められてきました。先月２９日にまとめられた有識者会議の報告書では、国内航空の現状としまして、委員のほうからも御紹介ありましたが、燃油高、人件費等の不可逆的なコスト上昇や円安による外貨建てコスト増、高単価のビジネス需要の減少など新型コロナを経た事業環境の構造的変化により、航空会社は実質的な赤字に陥っているなどの状況が挙げられており、非常に厳しい状況にあると受け止めております。

こちらの有識者会議につきましては、昨年５月に立ち上げ後、議論について県としても注視してきており、これまでの有識者会議の議論やＡＮＡからの意見も参考としまして、今年度県では、まず羽田乗り継ぎ便や札幌便の利用促進キャンペーン、それから旅行商品造成支援というのはこれまでも行ってきたのですが、こういったことをさらに強化するとともに、個人利用をさらに後押しするため、現在空港サポーターズクラブという個人会員組織に代わり、新たな個人会員組織を立ち上げて特典も拡充するほか、報告書にもありましたが、ビジネス需要が非常に落ち込んでいるということで、ビジネス利用の促進に向けた航空運賃の助成制度も新設するなど、富山空港の国内線の維持、利用促進に向けて様々な取組を行うこととしております。

それから、混合型コンセッション導入に伴いまして、先月には県及び運営事業者であります株式会社富山エアポート、県と包括連携協定を締結しているＡＮＡ富山支店の三

者合同によって飛騨高山へのエアポートセールスを実施するなど、空港の利用促進に向けて県、運営事業者、ANAの三者連携による取組も積極的に展開しております。

引き続き富山空港の利用につきましては、危機感を持って利用促進に向けた取組を進め、国の動きなども注視するとともに、富山空港の航空ネットワークが年間を通じてしっかりと維持されるようANAに対して働きかけてまいりたいと考えております。

中川委員 富山空港を発展させる会によって、空港のサポーターズクラブの個人会員に登録されればいろいろと支援するということなのですが、実際にそういった会員が増える可能性があるのでしょうか、少ないと思います。またもう一つはビジネス客に対しては、どのような企業に乗っていただかなければいけないのかを絞っていかなければいけないのではないのでしょうか。

それからもう一つおっしゃったエアポートセールスということで、飛騨高山にセールスに行くということですが、飛騨高山から富山空港にどうやって来ていただくのか、そういったことはどのように考えておられるのかお聞きしたいと思います。

内橋航空政策課課長 個人会員組織につきましては、富山空港サポーターズクラブが、令和6年の事業見直しの対象になり、課題としては使い勝手が悪い、特典が利用者増に結びつくような特典ではないということでしたので、今回新たに個人会員組織を立ち上げる際に、今までアプリだったものをウェブシステムに再構築し、利用者の利便性の高いシステムを導入することとしております。特典につきましても、例えば子育て世帯向けの特典を導入するなど、拡充することにしております。

ビジネス利用につきましては、法人会員の方に、実際飛

行機が使われていない課題を聞き取りしましたところ、やはり新幹線との価格差があるということと、価格差を埋めるためには早めに予約しないといけないのだが、天候などで予定がずれたり、ビジネスの場合は特に相手方があることなので、相手方の都合に合わせて予約を変更しづらいということもお聞きしたので、今回そのビジネス利用の促進に向けまして、直前まで変更が効くフレックスと新幹線との価格差を埋めるような利用助成を実施することとしております。

飛騨高山にお伺いしたときに、高山市役所の方や、飛騨市役所の方のお話を聞いておりますと、地域の方は自家用車の利用が非常に多く、早い時間に自家用車で行ったのに空港の駐車場がもう埋まっていて、遠くのほうにしか停められないので利便性が悪いという話もされたので、富山エアポートの岡田社長も一緒に同席していただいていたのですが、その際に駐車場についても利便性を向上させるようなことを考えているということで、引き続き富山空港の利用促進に向けていろいろと取り組んでいきたいと思っております。

中川委員 富山エアポートでやっていただくことはもちろん大事なことでありますが、私は県がもう少し投資をしないと駄目だと思います。個人会員だけにメリットを与えるのもいいかもしれないが、新幹線と競合しているわけですから、そのようなやり方だけでは、まだまだ私は足りないと思うのです。投資しなければ、とてもじゃないが私は維持できないと思います。

国内の乗り継ぎ便、あるいは国際便との乗り継ぎ便などをもっともっとお金使って割引するなどをしない限り会員だけに限ってというのはなかなか難しいと思います。富山空港が廃止だと言われてから何かやろうと思っても駄目で

す。国際便もそうですが、国内便にもっと投資すべきだと思いますので、ぜひそのようなことを含めてよろしく願いしたいと思います。

次に、国際便の件であります。富山空港にはチャーター便しか飛ばないのか、臨時便しか飛ばないのかと、そんな空港に成り下がってしまっているのではないかと。ソウル、上海、台北、大連それぞれへの便が全部なくなってしまったわけです。今台北便も我々も議員連盟とかいろいろなところで県の皆さん方とやってきていますが、実際小松空港に比べれば、あちらはどんどん増えていくし、富山空港はどんどんなくなってきたしまっている。これはコロナのときからいろいろなことがありましたが、飛ばないときこそ営業活動をして、そしてそれが明けたらしっかりとうまくいくように富山県はやってこなかったのだと思います。もちろん航空会社は飛行機が運用するときに足りない、小松より富山のほうが遠いからなかなか距離に合わせて飛ばすことができないなど、いろいろな理由が言われますが、それは機材を変えればどれだけでもできるわけです。

ここもやはり投資しないと駄目なのです。今ほかの空港、例えば高知空港とかあるいは広島の方を見ても、すごく投資をしています。便益があるならば、県が思い切って投資をして誘致してくるとかやっていかない限り、この富山県の国際定期便が本当になくなってしまって、チャーター便しか飛ばなくなることを私は大変心配しています。田中交通政策局長にその際、今後どのような見通しでおられるのかお伺いします。

田中交通政策局長 今、委員から国際定期便の件についていろいろ御指摘いただきました。私もほぼある意味同じく思うところもありまして、台北便については機材繰りの影響ということで伺っていたのですが、去年は御案内のとおり

臨時便は一便も飛ばなかったです。そういうこともありまして、昨年秋、11月に委員からもお話もありましたが、日台友好議員連盟の皆様から直接働きかける機会もセットしましたし、私も同行いたしました。私からも強く要請をいたしました。定期便にはすぐ至らなかったのですが、今年に入りまして1月から3月まで臨時便が12往復、4月から5月まで26往復と、昨年はゼロだったのですが、今回は一応今の5月までで38往復の飛行機がフライトしているということでもあります。

どうやって要請していくかということですが、実際この冬も春もですが、臨時便の搭乗率を見ますと、約9割ということなので90%の搭乗率を占めているというのは、エアラインの運航から見ても定期便にも持っていけるような非常に高いレベルの水準でありますので、私からも名古屋支店にも一緒に応援をしてほしいと申し上げましたら、名古屋支店からは、富山は事務所や要員の配置など受入れ体制が既に整っており、定期便の運航実績もあるということで、本社に対し運航再開の準備が整っているということを強く伝えていただいております。

また、韓国便については、今年の春のチャーター便というのが、昨年春は7往復だったのですが、今回はいろいろな各社から64往復運航されています。秋には清州と富山を結ぶ双方向のチャーター便も予定されているのですが、このチャーター便もエアロKという航空会社が富山空港では初めて運航するのですが、これは先ほどから課長がいろいろ答弁していますが、空港運営事業者の富山エアポートの岡田社長からの情報提供によるものです。県では新しいエアラインの開拓についてはなかなか苦勞するところを今回、4月から運営権を担ってもらっているので、県と一緒に何とかして増やしていこうと、エアロKというエアラインが

あるという情報をいただきまして、県の職員が実際にエアロKと交渉して初めてフライトをするということにもなっております。

今ほど申し上げた岡田社長は、先般マスコミのテレビ報道でもちょっと御発言されていたのですが、国際線は経済効果も大きいと。成長分野はインバウンド、富山空港は国際線が止まっていて厳しい状況で、国際線が復活しないと困ると、このように御発言されているところであります。県としましては、富山エアポートに任せるわけでも何でもありませんので、定期便の早期再開に向けまして、当然空港運営事業者の持つ視点や情報もありますが、県としても一つでも早く定期便が復活するように取り組んでまいりたいと思います。

中川委員 今富山エアポートの話も出ましたが、情報をつかむ、人材、人とのつながりだと思うのです。営業セールス、情報をつかんで、そこへアタックしていくということなのです。富山県は非常にアンテナが低いと思うのです。もっとそういうところにお金も使わないといけないし、決めるときにも投資をしなければいけないのです。これはほかの県を見ると、思い切ってやっています。富山県にいろいろな人たちが行き来する、便益もたくさんあるわけでありますから、もっと人を動かして、情報をつかみ、投資するに尽きると思うのです。思い切ってそこをやらない限り、富山県は埋没してしまうと思うので、局長、ぜひ知事にも言って、そういうところへ投資していただきたいと思います。早く定期便が飛ぶように努力していただくことをお願いして、その質問を終わります。

次に、県内の地域公共交通ということで、富山地方鉄道の話でございます。

この前、再構築検討会議第1回、そしてまた部会も開か

れました。私は資料を見ましたが、いつも言っているように、一つはデータが非常に不足していると思います。何の根拠でこれはやっているのかと。もう一つは、せっかく富山県で地域交通戦略をつくっております。そして市町村にもそれをつくってほしいということでやっています。そういうものがしっかり合わさったような形に連携や整合性が取れているのかと。

現在は富山地方鉄道の再構築検討会では、鉄道ばかりが議論されて、その肝腎の鉄道の駅と地域を結ぶ交通手段とといったような視点が欠けていると。現在は、例えば魚津市や黒部市、滑川市、上市町などは、地域交通計画を確かに策定しています。いいことを書いてあるものもあります。そうでないものもあります。そういうものと密接に連携を取るということが、まず一つ大事だと思います。

今これだけ人口減少が進む中で、例えば地鉄の収益を見ると、定期と定期外があるわけですが、定期は、学生がほとんど中心なので、これは間違いなく減ってきている傾向にあります。単価的にいうと、定期だと1人当たりの収益は157円です。これは私が計算してみました。そして定期外が441円です。収益からいくと、定期の収益が5億4,800万円、定期外は8億1,200万円です。明らかに定期は少ないし、定期外は単価も高く、収益も上げています。

例えば、今ありましたように、パターン1の最終報告の中では、10年後における営業収益は毎年8.8億円の赤字だと、それから今後10年間の鉄道施設の維持管理費など安全性・快適性に関する費用、そして利用者を増やすために投じなければいけない費用が10年間で135.9億円だと。1年間にならせば13億5,000万円ぐらいかかると。そのほかに鉄道施設の大規模改修があるということで、これも何十億、あるいは100億ぐらいかかる可能性がある。

そういったことを考えると、この投資は年間に20億円ぐらいを県と市町村が負担をするということになると思います。そういうところに利便性を増して、投資するということは地域公共交通の面から非常に大事なことなのですが、今地鉄の中田社長は、早く結論を出してほしいということで、去年は先延ばしをして、今年1年間また議論をして、そういうスタンスで分かりやすくいくと発言されているわけであります。

これだけの投資を10年間、これからまだまだしていかなければいけないかもしれません。そうしたときに、今の再構築検討会議で俎上に上がっているこのデータを見て、まだまだ詰めてなければいけないことがたくさんあると思うわけですね。冒頭に申し上げましたように、少なくとも各市町村が地域公共交通計画を策定しているわけですが、そういうものと合致しているのかということ、そして簡単に観光客がどんどん来てくれる、収益が上がるからやるということも分かりますが、そのデータがどれぐらいでどうなるかといったようなことが示されていないわけですね。

そんなことを含めて、どのようにやっていくのか島田地域交通・新幹線政策室長にお伺いします。

島田地域交通・新幹線政策室長 今ほど委員から御指摘がございましたが、富山地方鉄道の検討に当たりましては、県の地域交通戦略に基づいて進めてきているところでございます。県の地域交通戦略におきましては、交通ネットワークの幹となります鉄軌道や、交通の結節拠点でございます駅を中心にあらゆるサービスが1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的で最適な地域交通サービスの実現を目指しているところでございます。

御指摘のありました富山地方鉄道の検討に当たりまして

は、委員御指摘のとおり、これまでは鉄道の在り方が議論の中心となっていました。そのような中で、例えば再構築の方向性が決まっている不二越・上滝線におきましては、その素案の中で利便性の向上に向けて駅のアクセス改善や、鉄道と軌道線との結節機能の強化などに取り組むこととされています。交通ネットワークの幹となる、鉄道の在り方の検討と併せて、駅と地域とをつなぐ地域交通ネットワークの構築に向けた検討を進めていくことが重要になると考えておりまして、その地域交通戦略の考えの下に、地域事業者と市町村とともにその実現に向けて議論を進めていきたいと考えております。

委員からは、定期外と定期の利用者の比較、あるいは基礎自治体でつくっています地域交通戦略との連携につきましても御指摘がございましたが、昨年度1年間沿線市町村が中心となりまして、地域の声を聞きながら、あるいは地域の利用実態を踏まえながら検討を進めてきたところでございます。1年間の検討を進めまして、一定程度検討が進んだものと考えておりまして、それを踏まえて、県が今年度事務局を務めまして、広域全体のサービスの向上、利便性の向上を踏まえて検討を進めているというところでございます。

引き続き地域交通戦略の考えを地域の皆さん、それから交通事業者の皆さんと共有しながら、その考えに基づいて持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指していきたいと考えております。

中川委員 地鉄本線のことだけについて数字を挙げて言いましたが、不二越・上滝線にしても、これまでどういうことをやってこられて、どうしてそれだけ人が乗ってくれなかったかという話が全く分析されていないと思うのです。先ほども申し上げましたように、地鉄本線の各市町の計画を

見ても、一生懸命やっている姿が見えるところと見えないところがあります。魚津駅や黒部駅に行ったときに、その次どこへ行くのか。また、新幹線の黒部宇奈月温泉駅、そこにも地鉄が直接止まっていますが、最初はたくさん乗っているが、今は当初から見れば随分減っています、半分まではいっていないが。魚津と新幹線の黒部駅、そこを結ぶ役割はだんだんなくなってきてしまっているのかと。なぜ乗ってくれないのかということを分析していくことが非常に大事だと思います。

もっとデータを取って、今は人流データはお金さえ出せば取れるわけです。何歳の人がどこからどのような形で通勤通学しているか。そういうデータをお金をかけてでもいいから取って、それを分析して、将来に備えるということが欠けていると思います。

例えば本線のサービスレベル向上に駅の機能強化など随分話が上がっていますが、では本当にそれでいいのかと。そしてもっと言えば、今10年間のことを試算していますが、では、20年後はどうなるのかと。そのときの人口や通学する人はどうなっているのかということは分かるわけです。それをバックキャストして、どうするのか。もっと言えば、地鉄の電車が無人で走る時代や最寄りの駅までは自動運転車が来るような時代は当然来ているはずです。そういうことも見据えてどうするかを考えることが非常に大事だと思います。

そのようなことを踏まえて議論の中身が本当に地域と密着したものになっていくかどうか、それをぜひ検証しながら進めていただきたいと思います。いかがでしょうか。

島田地域交通・新幹線政策室長 先ほど板屋課長からも御答弁申し上げましたが、現在昨年度取りまとめられました報告書につきまして、事業者のほうで事業者目線で精査して

いただいているところでございます。おっしゃるよう利用実態を踏まえて、かつ利用者目線でどのような形をつくっていくのかということは非常に大事と思っております。ここは事業者がお持ちになっているデータを踏まえて、事業者目線で利便性の向上策というところも精査していただきながら、今後議論していきたいと思っております。

中川委員 事業者目線という話が出てまいりました。地鉄が今まで経営をやってきて、どうにもならない部分はたくさんあると思います。地鉄の経営状況——営業費用の増加や赤字拡大の原因、要因、そしてこれまでの経営努力の具体的内容などが十分明らかになっていないのではないかと私は思います。

例えば再構築事業を採択してやっていくにしても、運行は地鉄がやっていかなければいけないのです。はっきり申し上げれば、今は経営状況が悪くて、お手上げの状態になっています。そうした中で、ゼロからスタートしていくためには、地鉄がどういう交通事業者としてやってきたかということを調べてみなければいけないと思います。ただ単に上下分離方式になって経営を任すとしても、その経営のやり方が駄目であれば、いつまでたっても駄目なわけです。

私はそういう観点からこれまで地鉄がやってきた経営実態の中身を調べて、これからの臨むべき体質をしっかりと見ながら、任せていくということ、あるいは任せられないのなら任せられないといったことをやるべきだと思います。

鉄道事業だけに絞ってみてみると、今まで乗車数は、平成29年のときには590万人ぐらいでずっと推移してきました。それがコロナの影響で470万人ぐらいに減って、そして今は510万人、530万人、今年も多分540万人ぐらいに戻ってきているのではないのかと。そうしたときに、物価高、燃料高、賃金の問題です。平成29年の赤字が1億3,600万

円ぐらいです。それがずっと軽減されて、そして令和２年、これはコロナのために赤字が７億円と増えました。そして今頑張って令和４年には５億４,０００万円ぐらいになりました。ところが令和５年に乗客数も増えたにもかかわらず、急に９億９,０００万円に赤字が拡大し、そして令和６年には少しずつ減って、今年度は６億６,９００万円で、国庫補助金も含めれば４億６,０００万円ぐらいに減ってきています。

私は令和４年から令和５年に急に営業費が上がった理由を当局に聞いたら、人件費や資材費、燃料費が上がった、あるいは今までは特別損失ということでレールや枕木の整備などを計上していなかったが、それを入れたことで赤字が増大しているということでした。

こういうやり方が本当にいいのかどうか私は分かりませんが、赤字を増やすためにこのような操作をやったのではないかと私は勘ぐりたくなります。ほかの鉄道事業者は、どのような形にされているのか分かりませんが、いずれにしてもこの中身をしっかり見てほしいと思います。

今後例えば再構築の支援をするに当たっても、経営実態や経営努力をどのように確認し対応していくのか、板屋課長さんにお伺いします。

板屋広域交通・新幹線政策課長 県は富山地方鉄道の株主でもございまして、決算内容等は毎年説明を受け、把握しております。確かに委員御指摘のとおり、令和４年度決算から令和５年度決算、一部経理のやり方が変わったところもあります。非常に大きく増えています。これまでも人口減少、マイカーの普及やコロナ禍による暮らし方、働き方が変化したということが要因としてありますが、鉄道線の経営環境への影響として大きいのは人件費の増加、燃料や資材価格の高騰、それから老朽化対応のための工事費用などがあると思っています。

我々としても、より詳細に富山地方鉄道から、特に鉄道事業の経営状況や経営努力、こういったものを把握するため、令和6年度の決算から鉄道事業単体で収入費用の項目別の増減や主な要因について報告を受けております。また、収入の増加策など前向きな取組についてはヒアリングを行って、詳細の把握に努めているところで、特に、令和7年度決算では、鉄道事業の収入は観光の利用者数の大きな伸びがございまして、前年度に比べ1億を超える増収となっております。これにつきましては、立山黒部貫光さんと連携したプロモーションや、鉄道を利用したツアーの造成などによって観光客の利便性向上や利用促進が図られたものでございます。

それから決算とは別ですが、令和8年度においても電鉄富山駅と立山駅を結ぶノンストップの特急列車「スーパーたてやま号」を設定されるなど、観光客の収入確保については非常に努められていると認識しております。

富山地方鉄道鉄道線の検討に際しましては、これまでも富山地鉄の中田社長に委員として参画いただいております。必要に応じてデータ等を御提供いただきながら、オープンな場で協議を進めてきております。さらに今年度からは、鉄道事業は専門性が高いことを踏まえまして、富山地鉄から専門職員を県へ派遣いただいて、議論の加速化を図っているところでございます。

引き続き県としては、沿線自治体、鉄道事業者とともに経営データ等の情報共有をしっかりと図りながら、報道機関のフルオープンな場でデータを活用しながら持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指して議論を進めてまいりたいと考えております。

中川委員 その資料の中身が本当にそれでいいのかどうか。これから老朽化した施設などがありますが、それが本当に

みんな網羅されていて、本当に今やらなければいけないことが全部出ているのかどうかなども含めて、しっかりやっていただきたいと思います。

特にどこにターゲットを置いてやるかということ、今立山黒部アルペンルートの立山黒部貫光の話も出ましたが、連携を密にしていくことが非常に大事なので、効果が発現できるようにぜひやっていただきたいをお願い申し上げます、終わります。

米原委員 中川さんが言われたことは本当に大事な話です。地鉄の協議会でも首長や知事が入って協議しており、私は最近ずっと新聞のスクラップをしているのですが、毎日この話題が出ています。だけど、話が一向に進まないということは何かと。今みたいな話を首長さんに聞いたとしても、首長さんは分かるわけがないのです。この実態というのは一番皆さんが分かっているわけなので、分かる人同士が話をして、どうするかということを考えていかないと。こんなやり取りをしていたら、時間がどれだけあっても解決しません。首長さんはみんなてんでに町のことを考えておられるわけなので。最後、知事がこうだと言われればそう言うかもしれないが。だけど我々もこうやって何十年、いろいろな全国の状況も調査してきました。そして私たちはたくさん議論をして、そのデータを持ち寄って、この議会を皆さんと運営をしてきたつもりです。そのことが生かされていないということは残念です。

今日、本当はもっともっと話を聞きたいのですが、これはまた改めて交通政策局として問題をしっかりと受け止めて、この地鉄や沿線の人たちと協議に入ってもらいたい。委員長には、地方創生産業委員会でこういう話があったということをぜひお話をしていただきたい。副委員長も一緒になって、あなたたちどちらも沿線の人です。

最後に、この間塗師木局長と多文化共生の勉強会をやりました。こうして立派な条例をつくって、検討状況について私も1時間余り話を聞きました。すばらしいものです。ただ、条例をつくったから県はそれでいいというのは私は違うと思います。民間やいろいろな各種団体があるのですから、そこと連携をして、皆さんと富山県の課題について一緒にやっていきましょうということでこのような条例をつくるのだったら、それは生きてくると思うのです。

なぜこのようなことを申し上げるかということ、昨日の新聞にも出ていましたが、日本語教育の底上げが急務となっているのです。かつて外国人の方が富山県に2,000人か3,000人いました。私の記憶では5,000人くらいいた時期も覚えています。今2万人を超したと言われている。昨日も就労支援の総会がありましたが、皆さんそれぞれの業界の方がお集りで、どこの事業でも人が足りていないのです。物価は上がった、人も足りないというのです。

それに対して、行政はどんな支援があるのかと。商工労働部も一生懸命今回の予算で随分と支援をしようとしています。富山に行ったらすごく丁寧に教えてもらった、この富山県で安心してそこで住みたいと、永住したいと、そういう人たちにしっかりと一緒になって富山県のために頑張ってもらおう。そして幸せになってもらおう。そういう社会をつくるのが、行政と皆さんと私らの役割なのです。ただやり取りだけをしていたら、それだけでは、結果はよくならないと思います。

国際学院は私がつくったのです、三十何年前に。民間からお金を10億円集めて、私が運営したのです。私が初代の理事長なのです。今の知事が当時在籍された日本海ガスさんにも投資してもらいました。アイザックさんにも投資してもらいました。弊社も投資しました。十何社集まって、

日本語学校をつくったのです。今北日本新聞の横にあり、私も行ってきました。ところがここが今どんなところになっているかといったら、雑然とした事務所のその中なのです。

日本語学校をつくって、ここで勉強しなさいと言っても、気持ちよく仕事できますか。ほかにいろいろなところに空き家がたくさんありますよね。その空き家を利活用して、生徒が足りないのならそういうことを支援するのが行政ではないのですか。条例をつくりました、後は知りませんというのなら、これは行政になりません。

今は物価高だとか中東の話があります。今朝の新聞を見て僕は本当に驚いたのですが、ナフサの代替品を米を原料にして作るということでした。どんどんいろいろなことを皆さんで考えていかなければならない時代なのです。

この地方創生産業委員会、委員長、副委員長はじめどうかひとつそういったことを皆さんと協議をして、できればただ順番に発言するのではなく、もう少し皆さんと生きた情報で議論をして。さっきの地鉄の話でも、本当にもっとしっかりと、今こそやらなければ。これは何十億円、何百億円とかかる話です。それをさっさとやって終わっていたら誰も苦労しないと私は思います。答弁はいいです。

寺口委員 大変身になる喝が入ったところで、新しいメンバーで、1年間またよろしくお願いします。非常に時間も押していますが、コンパクトに3問、新しい質問ではなくおさらいの質問もありますが、確認をしておきます。

観光振興について伺います。近年の観光振興において、観光客数のみならず、高付加価値化や、消費額を伸ばして事業者の収益向上、雇用創出につなげる観光の産業化が重要視されているという観点で質問させていただきます。

また、体験型や広域化ということで、観光客のこの視点

に立ってみれば、市町村や県境を越えて旅をすることは少なくなく、どのような体験ができるか、どのようなルートで周遊できるか、そういった情報も大変重要な傾向にあります。

富山におきまして、先ほどから出ている黒部宇奈月キャニオンルートや、自然・食・文化など非常に大きな観光資源がありますが、これらを結びつけて観光消費の拡大、産業化につなげていくということが大事であると思います。富山県としまして、観光客数の増加だけでなく、消費額や事業者の収益向上を重視した観光の産業化にどのように取り組んでいくのか、市町村連携、3県の連携プロモーションも当然やっているわけですが、近隣県との広域連携を通じて、旅行者にとって魅力ある周遊ルートの形成をどのように進めていかれるのか、本郷観光戦略課長にお伺いいたします。

本郷観光戦略課長 県では、現行計画であります第3次県観光振興戦略プランにおいて、観光消費額を重要目標としまして、稼げる観光地づくりの推進や観光産業と他産業の連携による域内経済循環の促進、また富山の強みを生かした高付加価値なコンテンツ造成や磨き上げ、また広域観光の拠点化などに取り組んでおります。

また今年度とやま観光塾をリニューアルして、とやま観光ビジネスアカデミーを新たに創設し、カリキュラムを少数精鋭型で実践的なものに見直して、稼げる観光人材の育成にも取り組んでおります。

地域連携につきまして、まず市町村とは「富山で休もう。」ワンチーム会議を設置し、県、市町村、県DMO等がそれぞれの取組やインバウンド需要の動向などの情報共有を行い、受入れ態勢の整備を進めております。また、他県との連携の例としまして、御紹介ありましたように、北

陸三県の例としまして、大阪のHOKURIKU+設置をはじめ周遊モデルコースの提案やメディアを活用した情報発信のほか、高付加価値なインバウンド観光地づくり事業において、旅行者の誘客を一緒に進めているところでもあります。

今後とも市町村や近隣県と密に連携しまして、滞在時間を延ばして、観光消費の増加につながる観光資源の磨き上げや広域観光を戦略的に推進するとともに、裾野の広い波及効果を生み出す観光産業の稼ぐ力を磨いて、持続可能な観光地域づくりを進めてまいりたいと思います。

寺口委員 今ほど観光振興戦略プランのお話もあり、今年度が最終になると思います。基本目標が「選ばれ続ける観光地～幸せな旅と暮らしを」ということであります。まさに選ばれ続けることは、目標としている計画で、非常に大切なことだと実感します。先日6月3日に、観光庁へ委員長と一緒に要望に行ってまいりましたが、非常に富山さん頑張っておられますねと応援もいただきありがたいところですが、恐らく47都道府県全部要望に来られ、全部の都道府県が頑張っておられます。地域間競争が激しい中において、どうやって選ばれていくかということを考えていく必要があると思います。

長崎観光地域振興部長がおっしゃっていた、県としてのとがり方が大切だということをすごく実感しております。人口減少が進んでおる中で、行ってみたい、泊まってみたい、また訪れたいと、言葉ではきれいなのですが、必死に磨き上げる必要、必死にとがっていく必要があると考えております。

このような中で、SNSの発信とかも重要なのですが、どうやってこの富山ならではの価値をブランディングして発信していくか、そういったことにどのように取り組んでいかれるのか、本郷課長にお伺いします。

本郷観光戦略課長 富山県の観光振興戦略プランの基本目標であります「選ばれ続ける観光地」となるために、県では県DMOや市町村、事業者と連携しまして、県内の滞在時間を延ばし、宿泊につながるような観光コンテンツの造成、磨き上げに取り組むとともに、世界遺産バスや富山ぶりにバスなどの二次交通の充実や、観光事業者や団体が行う受入れ環境整備等にも支援してまいりました。

こうした中、おわら風の盆の特別企画や庄川峡の遊覧船のバスツアーなど、魅力的な商品が増えてきております。また、観光資源としても魅力的な本県のいろいろな祭りが、持続可能なものとなりますように、市町村と連携して、例えば特別観覧席の販売や、オリジナルグッズの製作販売など収益化に向けた取組を支援してきております。

このような観光地としての魅力を国内外に効果的に発信すること、大変重要でありますので、県は従来の紙のパンフレットに加えまして、昨年度から専門アドバイザーによる伴走支援を受けながら、県観光公式サイト「とやま観光ナビ」や各種SNSにおいてデータ分析を行い、そのPDCAサイクルを構築して、ターゲットに応じた情報発信を行っております。

また県民記者が独自の視点で情報発信を行う「ふおとやまライター」によって、まだ認知されていない魅力的な資源の発信にも努めております。

引き続き市町村や関係団体、観光事業者などと連携をしながら、資源の磨き上げや受入れ環境の整備などによって魅力向上を図っていくとともに、その魅力を戦略的に国内外に発信して、さらなる誘客に取り組んでいきたいと考えております。

寺口委員 選ばれる取組、伴走支援やデータ分析ということをしておられます。これと云ったら富山だということもま

で持っていくことがすごく重要だろうと思っております。

次にインバウンドでございます。

国も観光立国推進基本計画、2030年度までの計画をつくって、インバウンドを進めていくとしていますが、しかしながら、共同通信社さんが民間で行った調査では、スマホの位置情報のデータ解析をすると、インバウンドは伸びているといっても一部地域に限られているというデータが出たそうです。2025年度において100の地点を調べると、7都府県で72%を占めていたと。やはりまだまだインバウンドが偏っているという分析が出ております。

この7都府県の中に、北陸は入っておりません。岐阜が白川郷、飛騨高山ということで入っていますが、何度も議論しているとおり、金沢や飛騨高山からどうやってこの外国人の方に富山に来ていただくかということが、非常に重要になってくると。これからの観光推進においては、これは本当になくってはならないことだと思っております。

富山県の魅力が皆さんになかなかまだ伝わっていないと感じてなりません。この観光資源を磨き上げて、海外に発信して、誘客につなげていくことが本当に大事になります。すぐ近くまで来ている外国人をどうやって県内に呼び込むのか、それをどのように具体的に進めていくのかが、本当に大切であります。

経由地や、通過点になっているこの富山を目的地に変えて、目的地として選ばれる富山になるために、こういった戦略を描いていかれるのか、最上国際観光課長にお伺いします。

最上国際観光課長 県ではこれまでも高山や北陸など、広域観光促進に向けたプロモーションに取り組んでおります。昨年度は、外国人旅行者の多くが利用するＪＲのジャパン・レール・パスに着目し、首都圏のレール・パス引き換

え窓口で、本県の観光の魅力と高山との周遊を促すための情報発信を行いました。また、サンドボックス予算を活用しまして、高山から富山へのインバウンドの流動について調査を実施しております。今年度はその調査結果を踏まえまして、近隣県に来訪の多い欧米豪市場に向けて多言語で情報発信を行うとともに、金沢や高山において観光PRを行い、本県への来訪を働きかけ、インバウンドのさらなる周遊促進を図ってまいります。

また近隣県等とも連携し、北陸三県で消費の旺盛な高付加価値旅行者の誘客を促進しておりまして、認知度向上を目的とした情報発信を含めまして、旅行会社やメディア招聘、高付加価値旅行者のニーズを満たす人材育成等に取り組みます。このほか、本県が目的地として選ばれるよう、例えば欧米豪市場に向けては、地域の伝統文化、自然等に触れることで、自身の知識を深めることを重視する旅行者層をターゲットに誘客を促進してきております。

令和4年度以降、ヨーロッパやアメリカでの観光プロモーションに取り組んでおりまして、本日もセールスを続けてきたイギリスの旅行会社の役員等が県内視察を行っているとございます。欧米豪からの旅行者は増加傾向にありまして、さらなる誘客を働きかけてまいりたいと思っております。今後とも近隣主要観光地を訪れる旅行者の広域周遊を促すとともに、本県が目的地として選ばれるようインバウンド誘客に取り組んでまいりたいと思っております。

寺口委員 欧米豪への取組、功も奏してきていることにまずは期待をしたいと思えますし、それを今後とも継続していただきたいと思います。そういった一方で、先ほども出ておる航空の台湾便や韓国便、そういったことに取り組んでいただく必要もあります。観光というのは総力戦で

あるということをとある観光局長さんがおっしゃっておられました。新しい観光推進局長になられまして、また新たな富山県の観光の磨き上げや、振興に向けた動きを取っていただきたいと思います。交通政策局とのタイアップ等は聞かれておりますが、ぜひ商工労働部や地方創生局との連携を深めまして、総力戦となってこの観光振興に取り組んでいただくようお願いをさせていただきますまして、質問とさせていただきます。

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。