地方創生産業委員会会議録

Ⅰ　日　　時　令和８年９月29日（火）
午前９時59分開会
午後０時38分閉会

Ⅱ　場　　所　大会議室

Ⅲ　出席委員

委員長	種部　恭子
副委員長	寺口　智之
委員	嶋川　武秀
〃	井上　学
〃	筬岡　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
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
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
久﨑　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　黒﨑　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　小杉　健

理事・商工労働部次長　小林　正幸

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　石﨑　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　９月定例会付託案件の審査
2　請願・陳情の審査
3　閉会中継続審査事件の申し出について
4　地方創生産業行政当面の諸問題について
5　行政視察について

Ⅵ　議事の経過概要

１　９月定例会付託案件の審査

（1）　説明事項

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

付託されております諸案件は、お配りしてある議案付託表のとおりであります。

追加提案されました案件については、当局から説明願います。

小杉商工労働部長
・令和８年度９月補正予算（案）の概要

（2）　質疑・応答

種部委員長　これより付託案件についての質疑に入ります。

質疑はありませんか。――ないようでありますので、質疑なしと認めます。

（3）　討論

種部委員長　これより討論に入ります。討論はありませんか。

火爪委員　本委員会に付託された議案のうち、日本共産党としては、議案第91号令和８年度富山県補正予算案237億円余のうち、本委員会に付託された分について反対をいたしますので、一言述べたいと思います。

反対項目はただ一つ、富山高山交通需要創出事業700万円であります。

近年、１つの定例会でこんなに疑念の声が続いた予算項目はなかったのではないでしょうか。嶋川委員の一般質問に始まって、予算特別委員会では、井上委員、永森委員、副委員長も質問をしておられたと思います。私も質問をしようと思ったのですが、こんなに続いたので、もう同じ答弁を聞くのが嫌になってやめました。

なぜ、これほど批判が県民の中に広がったのでしょうか。それは、基本的に県民の利用を想定していないのに、県民の税金を使って外国人などの観光客のために富山県から高山までの約４万円のタクシー代を１万円定額にして提供することに対する県民の猛烈な反発だと思います。

２割、３割を割り引くのならいざ知らず、４万円を１万円とは何事だと、私たちの税金だと、こういう批判が、ここにいる皆さんも含めて私たちのところに強く突きつけられております。ここが批判の本質だと思います。

井上委員の質問に対する昨日の答弁では、補助の対象は空港到着の翌日以降で、１泊さえすればいいということでした。県内需用ということもあるのだと思いますが、私は県民の意見の本質はそこではないと思っております。

今、富山市内からではなくても補助の対象にするなど、いろいろと検討されると聞いています。本会議でも、予算を組み替えてはどうかという質問まであったと思います。知事は昨日の答弁の中で、批判は相当あるけれども、結果を出して理解してもらうとおっしゃいました。民間企業なら、自分のお金ならそれでもいいと思うのですが、県民の税金を使う行政としては、これでは通用しない。出たとこ勝負とか、下手な鉄砲も数打てば当たるとか、そういうことでは許されないと私も思います。

答弁をいろいろと伺いましたけれども、これでバスにつながる需要がどう創出されるのかについても、道筋は全く示されていないと思っています。これで富山空港のイメージが相当傷ついている、逆効果ということも言えるのではないかと思っています。

富山空港の厳しい経営の中で、需要創出のために皆さんが頑張っていることは十分理解しています。しかし、本会議の答弁の中で、議員の質問に対して知事が、富山空港がなくなってもいいのですかと反論をしたり、県民の関心がかえって高まってありがたいといって開き直ったり、こういうことにも厳しい批判の声が寄せられていることをぜひ理解をしていただきたいと思います。

今回、いろいろな提案が各議員からあったと思います。それらを真摯に検討していただいて、成果につながることを期待したいと思います。

私たちもいろいろな議論の場で県民の意見を聞いています。前提として「富山高山すし空港」という愛称を、県民アンケートも取らずに県が短期間で決めたことへの反対、不満が大分広がっているということを感じています。

９月議会のこの委員会でもいろいろと県外の名前はどうかとか、食べ物の名前を入れるのは珍しいとか、いろいろ

な議論があって、県民の中に関心が高まって、賛否両論もあったのに、知事は私が決めるといって押し切った。岡田社長の要望を受けたわけですが、これも禍根として広く残っているということを感じています。

民間委託したといっても、県が設置管理する空港です。ぜひ、今回の県民からの厳しい批判を正面から受け止めていただいて、安易なばらまきに頼ることのないよう、今後の教訓にすることを強く要望をして、この事業に対する反対理由としたいと思います。

種部委員長　ほかにありませんか。――ないようでありますので、討論を終わります。

（4）採決

種部委員長　これより付託案件の採決に入ります。

本委員会に付託されました議案第91号令和８年度富山県一般会計補正予算（第２号）のうち本委員会所管分について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

種部委員長　挙手多数であります。

よって、議案第91号については原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、議案第95号富山県地域未来基金条例制定の件ほか２件について、原案のとおり決することに賛成の委員の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

種部委員長　挙手全員であります。

よって、議案第95号ほか２件については原案のとおり可決すべきものと決しました。

２　請願・陳情の審査

種部委員長　次に、請願・陳情の審査に入ります。

陳情は２件付託されておりますので、当局から説明願います。

本郷観光戦略課長　陳情第40号の２「射水市旧宮林家（綿屋）をめぐる県の企業誘致、文化財保護行政及び射水市との連携実態の検証を求める陳情」に関して御説明をいたします。

この陳情は、射水市旧宮林家住宅、通称綿屋について、県教育委員会及び立地通商課と旧宮林家住宅への来訪者との関係、旧宮林家住宅のホテル等への利活用に関する、県と関係者との間の連絡協議の経緯及び県の役割、県から射水市に対する働きかけの有無、県教育委員会の旧宮林家住宅に対する見解や対応並びに関係文書の保存、公表について明らかにするよう求めるものであります。

なお、本年、県に対して旧宮林家住宅に関する公文書の開示請求が行われておりまして、本陳情は当該開示請求により示された文書の内容について確認を求めるものと受け止めております。

まず、項目１につきまして、文中の来訪者とされる方が旧宮林家住宅への訪問に先立って、教育委員会及び立地通商課と面談したことと、旧宮林家住宅の視察との関係を問うものでありますが、教育委員会及び立地通商課との面談は、それぞれの所管業務に関する旧宮林家住宅とは全く別件の情報交換、打合せとして行われたものであります。

次に、項目２につきましては、県では高付加価値宿泊施設の誘致に向けて、民間事業者に対し、県内各地の情報提供や現地視察のアテンド等を行っております。旧宮林家住宅につきましても、現地視察先の一つとして、射水市や民間事業者等と現地視察に係る連絡調整を行ったものであります。

項目３につきましては、県から射水市に対し、旧宮林家住宅に公費を投入するよう要請、提案、相談その他の働き

かけを行ったことはありません。

最後に、項目５の２につきましては、関係文書について、法令及び県の文書管理に関する規定等に基づいて適切に保存、管理しまして、情報公開請求等にも適切に対応してまいりたいと存じます。

本吉外国人共生社会推進課長　陳情第41号の２「多文化共生条例及び外国人受入れ・定着施策の慎重な見直しに関する陳情」について御説明いたします。

この陳情は、東京都荒川区の個人の方が、多文化共生の地域づくりに関する条例及び外国人材の受入れ・定着を推進する施策について、拙速に進めることに反対し、次の６項目について求めておられるものです。

陳情の内容、１つ目です。

多文化共生条例について、外国人受入れによる治安、地域社会等への影響を十分検証し県民に示すまで、拙速に制定、推進しないこと。

県ではこれまで、議会や有識者検討会での議論、県民アンケートやヒアリング調査、現場の視察、タウンミーティングで、２年余りにわたって県民の皆様から現状、課題、御意見を伺ってまいりました。それらを踏まえて検討を進めてきたところでございます。

条例の内容については、議会でも御議論いただきまして、あるいは現在実施しておりますパブリック・コメントでの御意見、有識者検討会での議論なども踏まえて、さらに検討をしてまいりたいと思っております。

２つ目です。外国人材の受入れ・定着拡大を前提とせず、受入れの必要性、人数、県民負担及び長期的な影響について具体的な情報を公開し、県民を交えた十分な議論を行うこと。

外国人の受入れの在り方については、現在、国の外国人

の受入れの基本的な在り方の検討のためのワーキンググループで検討されておりまして、国の検討状況を注視しているところでございます。

また、在留外国人数については、国において公表されておりますほか、県においても、国籍別、在留資格別の外国人住民数などを公表しております。

さらに、人手不足の状況などもお示しした上で、タウンミーティングの開催等により、県民の方々から御意見を伺いながら進めてきたところでございます。

今後も必要な情報を公開してまいります。

３つ目です。多文化共生施策には、日本人側への理解、配慮だけでなく、外国人側にも日本の法律、日本語及び日本文化などを学び、尊重し、地域社会に適応することを明確に求めること。

条例の素案では、前文において、日本人住民と外国人住民が県民として社会規範を尊重しながら、共に支え合う地域社会を目指すことを掲げております。

また、外国人住民も含めた県民の役割としても、日本と地域の社会規範を尊重しながら、多文化共生の推進に寄与するよう努めることとしております。

さらに、基本計画の素案においても、外国人住民への適切な情報提供、発信などにより、日本の制度やルール等の理解を促進することとしております。

今後も県議会での御議論、パブリック・コメントの御意見などを踏まえ、社会規範の尊重等の趣旨がより明確に伝わる表現とするなど、検討を進めてまいりたいと思っております。

４つ目です。外国人による犯罪や重大なルール違反について、国や警察等と連携し、国籍にかかわらず法令に基づき厳格に対応すること。

条例の素案では、法令をはじめとした社会規範の尊重は、多文化共生の地域づくりの前提として記載してございます。犯罪や法令違反については、国籍にかかわらず法令に基づき厳格に対処するというのは当然のことと考えておりまして、国や県警、関係機関等と連携しながら対応してまいります。

５つ目です。外国人材の受入れ・定着に県民の税金を投入する前に、県民の賃金、待遇改善、若者の県内定着、子育て支援、人手不足産業の待遇改善及び機械化等による人手不足対策を優先すること。

人材不足の要因は、多様かつ複合的でありますことから、県では、今年２月に取りまとめた富山県人材確保・活躍パッケージによりまして、若者の県内就職、定着支援などの人材確保や働き方改革、人材育成、省力化・省人化の施策を展開しているほか、少子化対策や子育て支援などにも取り組んでいるところでございます。

６つ目です。海外及び国内で、既に外国人受入れを進めた地域について、成功例だけでなく治安、住民との摩擦、行政負担等の問題事例についても調査、検証し、その結果を県民に公表すること。

条例や基本計画等の検討に際しては、県内の現状、課題を調査把握するとともに、国内外の状況や取組も踏まえながら進めてきたところでございます。今後とも適切に対応してまいります。

このように、これまで様々な形で県民の皆様から御意見を伺い、丁寧に検討を進めてきたところでございますが、今後も県議会での御議論、現在行っておりますパブリック・コメントでの御意見、有識者検討会での議論などを踏まえながら、条例や基本計画の内容について検討を進めてまいりたいと考えております。

種部委員長　ただいま当局から説明を受けましたが、これについて御意見等はありませんか。――ないようですので、これで陳情の審査を終わります。

３　閉会中継続審査事件の申し出について

種部委員長　次に、閉会中継続審査事件の申し出の件を議題といたします。

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

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

種部委員長　御異議なしと認めます。

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

４　地方創生産業行政当面の諸問題について

（1）　報告事項

本吉外国人共生社会推進課長

・多文化共生に関する条例（素案）及び基本計画（素案）について

油本観光戦略課課長

・「黒部宇奈月キャニオンルート」の開業について

資料配付のみ

商工企画課

・高岡テクノドーム別館の管理運営方式について

（2）　質疑・応答

嶋川委員

・富山高山すし空港と関連事業の周知について

・多文化共生について

井上委員

・富山空港の特定利用空港指定について

筬岡委員

・黒部宇奈月キャニオンルートについて
・多文化共生について
火爪委員
・交通空白地区解消に向けた取組みについて
中川委員
・富山・高山間の広域交通及び二次交通について
・富山地方鉄道鉄道線の再構築と地域公共交通全体の利便性について
米原委員
・富山空港の活性化について
寺口委員
・公務員人材の確保について
・多文化共生について

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

質疑、質問はありませんか。

嶋川委員　私からは、５問質問させていただきます。

空港と多文化共生ということで様々な議論が巻き起こっておりますし、空港に関しては、愛称を変更したあたりから、いい意味でも悪い意味でも県民の皆さんの関心が高まってきたと思っております。いろいろなお声が届いてきていることも事実であります。

この中で、空港に関して、いろいろな御意見は出ますけれども、では、実際に空港をどのくらい利用されているのかや、新たな施策を打ち出したときに、いろいろな御批判があったりもしますが、それがどのくらい評価されているのかなど、しっかり見ていかなければいけないなと思っています。

例えば、「すし」という名前を空港に入れましたと。相当いろいろな御意見がありました。実際に、海外で仕事を

しておられたり、ヨーロッパへ行かれる企業の経営者の方とお話をする機会がありました。とても絶賛していると、すしが入ることで引き合いがすごく高いと。これは海外へ行ってみないと分からないことでありますし、そういう引き合いがあるのであれば、ぜひ取り込んでいくべきだとも思っています。

私は、こういうブランディングとか戦術とか戦略は、県民の皆さんの理解が当然必要だと思っています。県内に対してのアピールということと、県外、世界に対するアピール、アプローチの仕方は変えていかなければいけないと、すしにおいても思いますし、この空港の政策においても必要なのではないかと思っています。

やるからには、結果を出していかなければいけないと、昨日知事もおっしゃっておられましたが、問題は、その結果の出し方が大事であろうと思っております。

そこで、今回の議会でも質問させていただきましたが、高山へ行くという引き合いの戦術で、富山空港をとにかく利用していただこうという話であります。実際に富山空港を利用して高山に行く人はたくさんいるというお話でありました。

富山空港に来て、そこから移動する、楽しんでいただくためにどうやってアプローチ等をしていくかが大事だと思っています。

お話を伺う中で、今回のこの事業というのは、交通政策局の事業であります。でも大切なことは、旅行に来るということであれば、観光推進局でインバウンドをたくさん集めてくるとか、相当連携をしなければいけないと。そうやって初めて結果が出ると思っております。

まず、この事業を立ち上げられた交通政策局において、どのような周知、ＰＲを実施する予定でいらっしゃるのか、

ぜひ、私としては観光推進局と連携をすることがとても大事だと思うのですが、田中交通政策局長にお伺いします。

田中交通政策局長　７月８日に富山空港の新たな愛称を「富山高山すし空港」と知事から発表した後、委員からもお話ありましたけれども、新聞やテレビ、ＳＮＳなど多くのメディアに取り上げていただいております。

その結果、富山空港が飛騨高山地域に最も近い位置にある最寄り空港であることが、様々な媒体を通じて全国に発信されており、今晩のゴールデンタイムにおいても、全国ネットのテレビで富山空港が取り上げられます。こうしたことにより、北側からのアクセスを知っていただくきっかけとなったと認識しております。

今後は委員御指摘のとおり、実際の富山空港の利用者に内容を知っていただくことが大切だと思っております。このため、まず利用者が空港に到着後、最初に訪れることが多い案内所が到着ゲートを出たところにございます。そちらにおけるＰＲに、株式会社富山エアポートとともに取り組みたいと考えております。

また、インバウンドの話もありましたけれども、インバウンド観光客への対応を強化するため、新たな空港の愛称を踏まえまして、旅行前のインターネット検索への対応の強化に向け、空港ホームページの改修等を行うことにしており、その中でも、この定額タクシーの取組のＰＲを行ってまいりたいと思います。

さらに、観光客は旅行前に、訪問予定地の自治体観光協会のホームページ等を御覧になって情報収集されることが多いと見込まれますので、富山県だけではなくて、岐阜県の高山市や飛騨市、観光協会とともに周知を図っていく必要があると考えます。

この事業は、交通政策局が所管している事業であります

が、観光推進局としっかり連携を図り取り組んでまいります。

嶋川委員　局長御自身、交通政策局の政策でありながら、高山にＰＲしていかなければいけない、観光推進局とも連携をしていかなければいけないという御認識があるとお伺いしました。高山へのアクセスだったり、移動であったりをしっかりサポートしていかなければいけないと。

この事業に関してお尋ねしたいのですが、観光推進局との連携は具体的にどのような形でしておられるのでしょうか。

田中交通政策局長　今回、この９月定例会におきまして、議員の皆様からこの事業や富山高山すし空港に関連していろいろな御質問もいただきましたので、その問いの中には、交通政策局と観光推進局がお互いに調整を図らなければいけない局面がたくさんありました。

このため、直接山下局長とお会いして話をすることもありますし、局長レベルでなくても、実務者、担当課レベルでも、お互い協議をしながら答弁を行っていますので、これからではなくて、今この定例会中からも、しっかり観光推進局と連携して答弁申し上げています。

嶋川委員　交通政策局でできること、観光推進局でできること、それぞれの強みをぜひ生かして取り組んでいただきたいなと思います。

それに関連しまして、交通政策局で最大限できることはさることながら、高山というところを目指して、富山空港は高山の玄関口なのだということを旅行客の方に分かっていただかないといけません。

結果的に利用される方が増えて、空港がにぎわったということが大事だと私は思っています。とにかくこの強みを生かすために、空港に来ていただかないといけない。旅行

前に検索をする旅行客の方がたくさんいるので、そういう方々にリーチをしていかないと、この事業がうまくいかないと私は思っております。

先ほども少しありましたが、ホームページを強化することももちろん大事ですが、もっと踏み込んだ周知・ＰＲにどのように取り組んでいかれるのか、山下観光推進局長にお伺いします。

山下観光推進局長　富山空港の活用に関しましては、これまでも航空会社のセールスや、空港を利用した誘客はもちろんのこと、今般の愛称変更直後に、７月末にアメリカのロサンゼルスで実施いたしました観光プロモーションでも、私たち観光部門、それから交通部門の職員が連携、調整をしまして企画をまとめ、富山高山すし空港のＰＲを行ってまいりました。非常に評判もよく、にぎわったところでございます。

また、自治体や事業者等との情報交換なども連携して実施しております。

９月補正予算案では、観光推進局からは、海外メディアやインフルエンサー、旅行会社を招聘しまして、富山空港を起点とした飛騨高山地域との広域周遊の魅力を発信する事業を提案しております。

当該事業は、羽田―富山便の利用促進を念頭に置きまして、主要ターゲットを羽田空港の利用割合が高く、高山への来訪が多い欧米の訪日客にしております。

羽田空港経由で高山を訪れる際に、富山空港が最寄りの空港であること、それから、富山空港を起点に富山県内と飛騨高山地域の広域周遊観光が可能であり、魅力的であることなどを積極的に発信してまいります。また、旅行会社に関しましては、空港を利用した旅行商品の造成を働きかけていくこととしております。

飛騨高山地域との広域周遊観光の促進には、富山からＪＲ高山本線やバスなど、既存の二次交通の利便性が十分に知られていないことも課題であると考えております。このため、今後は乗継ぎ方法なども含めた具体的な移動方法や、周遊観光先の観光地の魅力などを動画などにまとめてＳＮＳで伝えるなど、国内外に発信をしていきたいと思っております。

また、今回の富山高山交通需要創出事業につきましても、随時、交通、観光部局県庁舎内で情報共有を行っております。観光推進局と交通政策局はお向かいなので、開始に当たっては、観光推進局でも周知、ＰＲを行ってまいります。

嶋川委員　連携をして既にもう取り組んでおられるということ、ＰＲする場所をターゲットを絞って進めていらっしゃるということでありました。

もちろん、今回、700万円という予算を使って、道を開いていくところであります。

ここまでは戦術であって、流れをつくっていくということにおいて、次の一歩、ここはもちろん成功させて、次の一歩、また次の一歩と、玄関口と認知された後の戦略も含めて、今から考えて取り組んでいっていただきたいと思っております。

私も利用したいなと思っていますし、みんなで盛り上げていかなければいけない。議会のときでも言いましたが、富山空港というのは富山県の空港でありますし、県民の皆さんにとって大事な空港です。その意識を忘れずに、私も取り組んでいきたいと思っています。

続いて、多文化共生についてお伺いします。

私自身もいろいろと資料を読ませていただいておりますし、折に触れて特に中小企業に、どういう状況であるかということをお伺いしております。

素案が示され、いろいろと文章で書いてあったり、具体的な表現があったりはするのですが、今、富山県には２万5,000人を超える外国人の方がいらっしゃって、これからさらに増えていくだろうというところで、共生を目指していかなければいけません。秩序を保つためにですが、どういう富山県になっていくのかという具体的なイメージを県民の皆さんに持っていただくことがまず大事ではないかと。条例を制定するので理解してくださいということではなく、こういう感じの富山県になっていくといいというような、より分かりやすいイメージが必要なのではないかと思っています。

ＳＮＳでは、県内、県外からいろいろな形のあおりや御意見があるかと思います。そのあおりによってまた不安を誘って、誘発していくということもあると思いますが、ここは踏ん張って。富山県における具体的なイメージがあるといいのですが、その辺についてどう描いているか、塗師木地方創生局長にお伺いします。

塗師木地方創生局長　本件の人口につきましては、2035年には89万8,000人まで減少する見込みで、高齢化率は35％を超え、2040年には約10万人の人材が不足する可能性があるといった推計がございます。

基幹産業であります製造業や医療、福祉、建設などのエッセンシャルワーク分野では、20％を超える人材が不足すると予想されております。

このように人手不足が深刻化する中、外国人住民数は直近で２万5,000人を超えており、総人口に占める割合は約2.6％で過去最多となり、地域の産業や社会を支える重要な担い手となっております。

こうした状況を踏まえまして、地域において、国籍や民族などに関わらず、共に安心して暮らし働く住民として、

法令や地域のルールなどの社会規範を守り、お互いの違いについて理解を深めながら、円滑なコミュニケーションにより、共に支え合う地域社会を築いていくことが重要と考えておりまして、こういったものを目指してまいりたいと考えております。

このため、条例の素案では、外国人住民も含めた県民の役割として、日本と地域の社会規範を尊重する旨を盛り込むとともに、基本的施策として、地域や職場における相互理解につながる情報提供と交流への支援などを規定しているところでございます。

県民の皆様に外国人に関する情報を提供し、不安感の解消にも努めるとともに、地域と外国人住民や受入れ企業を橋渡しするような人材を育成しまして、地域活動への参加などによる相互理解の促進にも努めてまいりたいと考えております。

国籍や民族などにかかわらず、多様な人材が地域社会の担い手として共に支え合い、活躍できる地域社会の実現を目指してまいりたいと考えております。県民の豊かで幸せな生活と、本県の経済の持続的な発展につなげてまいりたいと考えております。

また、今ほど委員からも御指摘いただきました、目指すべきイメージが、条例を制定するだけではなくて、しっかり、分かりやすく、県民の方々に伝わるようにといったことについても、私どもとしても伝え方をしっかりと検討してまいりたいと思います。

嶋川委員　県民の皆さんが共に安心して暮らすと、活躍できると、共に支え合う、というような言葉が印象に残りました。これからどんどん働く外国人の方が増えていって、共に地域で支え合っていくというようなイメージだと思いました。

条例の素案では、例えば第６条第２項は大分言われておりますが、この推進に関しては、協力するように努めていこうということは、お互い一人一人が支え合うというようなイメージですが、まだまだ大多数が富山県で生まれ育った方が占めると。そういう方々の気持ちを酌みながら、共に支え合うとか、お互い安心していけることが大切かと思います。ここで生まれて育った方、おじいちゃん、おばあちゃんの代からこの土地に住んでいるような方々の気持ちも酌み取っていただけるような中味に寄せていただきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

あと２問、質問させていただきます。

いろいろな資料で、県民が安心して暮らすと、この「安心して」という言葉がいろいろな形で出てまいります。

私はこの安心してという言葉に注目したいと思います。なぜ不安になるのか、どうして不安をあおられてしまうのかと。治安が悪くなるとか、例えばニュースの映像を見て外国人の方がいっぱい集まっているのを見ると怖いとか。実際交流する中でお話を聞くと、例えば、夜中に急にみんなが集まってサッカーが始まるとか、夜中にコンビニでたむろしていて怖いとか。そういうことがどんどん増えていくような不安を皆さんはお持ちなのかと私は思っています。

外国人の方が増えていくことが言われてはおりますが、増えていく中味に注目しないといけないと思っています。

全国的に見ると、とにかく外国人の方が増えているということかもしれませんが、富山県で言うと、増えていっている外国人の人口というのは、基本的には働く方、働いていただく外国人の方が増えているわけです。永住者や定住者も微増はしておりますが、一番多く増えていっているのは働く方です。

働いている外国人の割合は、ベトナム人の方は一時期増

えてきましたが、最近は横ばいで、今どんどん増えてきているのはインドネシアの方で、中国の方とフィリピンの方は大体横ばいです。その国々によって文化は違いますし、接し方も違うことを理解していかないといけないと思っています。

ここ10年で労働者と言われる外国人の方は倍になっております。大体8,000人強だったのが約１万6,000人ということで倍増していて、働く事業所数もこの10年で約1,000事業所が増えて、大体2,651事業所という数字で出ております。

次の質問に移らせていただきますが、この働く中で大事なのは、雇う側にも責任が出てくるのではないかと思っております。企業さんにお話を聞く中においては、絶対に雇用しないという企業さんもおられますし、人手不足だから雇用したいという企業さんもおられます。

働く方が増えているわけですから、その雇い入れる企業側の経営者の方、役員の方、会社の方の理解がまず必要だということです。そこでうまくコミュニケーションを取ることが、地域において外国人の方が共生していける地域づくりにもつながっていくのではないかと。企業さんにおいては、地域貢献をするとか、お祭りをするとか、企業さん自身も御自身の企業を分かってもらう努力もしておられると。

例えば群馬の草津の話になると、働く外国人の方は一生懸命布団を敷いたり、給仕をしたりするのが目に見える形であり、一生懸命頑張っている姿が見えるから、地域の人は外国人の頑張りを理解されています。

一方富山県においては、製造業の方は工場の中にいて、ラインの中で作業をされたり、エンジニアとしてプログラミングをされたり、実際の働く姿が見えない。まちで自転

車に乗っているようなところしか見えていない。実際は一生懸命働いてくれているところがなかなか伝わっていかない。そういうところにおいて、まだまだ取り組めることはあるのではないかということで、県として、企業や事業者の方にどのように働きかけていくのか、この意識の醸成、取組の促進、どのように取り組まれるのか、本吉課長にお伺いいたします。

本吉外国人共生社会推進課長　委員から御紹介いただきましたとおり、外国人労働者は増加しており、県内企業の現場――人の手とか人の目とかが必要な工程において、大変貴重な担い手になっております。

その一方で、御指摘いただいたとおり、言葉や生活習慣の違いなどから、地域でのトラブルの発生を心配する声があることも認識しております。

こうした不安の払拭には、外国人材に法令や地域のルール、日本の生活習慣などを理解してもらうことが重要だと思っております。

技能実習におきましては、入国直後に約２か月間、日本語とか日本の法令、生活ルールに関する研修を行います。さらに特定技能も含めまして、就労期間中は受入れ企業が生活相談員などを置きまして、生活オリエンテーションや生活相談など、外国人材をサポートする責任がございます。

また、現在、国のワーキンググループにおいて、外国人に対する日本語や日本の制度、ルール等の学習プログラムの創設に向けて検討も進められているところです。

県では来月29日に、企業を対象とした外国人材活用定着セミナーを開催しまして、今ほど申し上げた受け入れる事業者の責務、責任などについて説明させていただくとともに、参加企業間の意見交換の機会も設けまして、先行事例の共有を図っていきたいと考えております。

今後もこうしたセミナーや労働局とも連携した周知などにより、外国人材を受け入れる企業の意識醸成を図り、取組を促してまいりたいと思っております。

また、委員御提案のとおり、企業には、地域との共生の橋渡し役になっていただきたいとも考えております。現在実施しております外国人材定着モデル企業支援事業などにおいて、地域との交流の好事例やノウハウをセミナーホームページ等で分かりやすく発信して、横展開も図ってまいりたいと思っております。

嶋川委員　ぜひ企業さんにも働きかけていただいて、機運の醸成に努めていただきたいと思っています。

最後に１つ、踏み込んで質問させていただきます。

不安になるということは、素行が悪かったり、何か怖いとか、行政的にどうにかできないのかとかいうようなお話もある中で、一生懸命取り組んでおられる企業さんをモデル企業さんとして紹介をしたり、好事例の紹介をしたりということでありました。

今回の議会でも質問させていただきましたけれども、場合によっては表彰というような制度も考えていくと。それで皆さんに頑張っておられる企業さんを知っていただくことはもちろん大事なことだと思います。

一方、これは少し踏み込む議論になるかと思うのですが、国の資料を見ていますと、例えば働くための資格のカードが偽造されている場合があるとか、なかなか実態把握ができていないという状況も課題としてあるということだったので、国においては今、例えば留学生の在籍管理が不適切な大学等を指定したり、公表したりすることでしっかり把握、管理をしようということに踏み切っている状況です。

そこで、例えばもっともっと実態に関して情報公開、見える化を進める必要があるということで、いわゆる違反を

犯したとか、そういうことが確認をされた場合には、そういう事業者さんにもっとしっかりやっていただけるように、国に準じて公表するなどといった制度を検討されてはどうでしょうか。

本吉外国人共生社会推進課長　委員からも御紹介いただきましたとおり、外国人労働者が増加している中で、国においても取組が行われております。

一部の外国人の法やルールを逸脱する行為などから感じる不安、不公平感に対処するため、育成就労制度や特定技能制度による適正な受入れなどの在留管理の一層の適正化や、外国人雇用状況届出制度の運用改善など、不法就労対策の推進の取組が進められているところでございます。

外国人雇用状況の届出や雇用管理指導、労働関係法令の違反への対応につきましては厚生労働省、不法滞在者など出入国や在留管理に関する法令違反につきましては出入国在留管理庁、技能実習生の労働に関する法令違反については技能実習機構が、相互に連携しながら対応しているところで、労働や出入国等の法令違反や不適切な実習等による改善命令、あるいは実習認定の取消しがなされた場合には、企業名や処分理由等が出入国在留管理庁等のホームページなどで公表されております。

こうした外国人雇用状況の届出や違反事業者の公表については、法律において出入国在留管理庁長官及び厚生労働大臣の権限として定められているところで、県として独自に公表を行うということはなかなか難しいと考えております。

一方で、有識者検討会や県民へのヒアリングの中では、外国人の実態がよく分からないということが住民の方の不安感につながっているといった御意見もあることから、委員の御指摘も踏まえまして、今後、例えば県のポータルサ

イトを充実させ、こうした国の公表情報へのリンクを掲載するなど、県民に対して分かりやすい情報提供を行うことを検討してまいりたいと思います。

嶋川委員　既にそういう制度等、体制が整っている状況にあるということでした。

安心して暮らすというキーワードがあるその裏で、ぜひその不安を軽減させる、取り除いていく作業もとても大事になってくると。それが県民の皆さんの理解を得られると考えておりますので、また引き続き取り組んでいただければと思います。

井上委員　たくさんの通告があるので、手短かに質問してまいります。

９月３日の前回の当委員会におきまして、富山空港を国が特定利用空港の対象として検討しているという説明を受けたという報告がありました。

昨日、予算特別委員会で火爪委員からも一部触れられまして、一部重複する部分があるかもしれませんが、お許しいただきたいと思います。

特定利用空港に指定する方針について、県民、特に空港周辺にお住まいの方々の間では、安全面や生活環境への影響に対する懸念の声が高まっています。まずは本件に関する現状の協議状況と県の情報公開姿勢について伺います。

政府から説明を受けて以降、国からどのような運用の具体像、例えば自衛隊や海上保安庁が使用する機体とか、種別ですとか、想定される訓練の頻度はどうだとか、夜間の運用があるかないかだとか、そういったことが示されているのでしょうか。

また県として、住民の安全や生活環境の観点から、国に対してどのような課題を提起して協議を行っているのか、現時点での状況を小川航空政策課課長にお聞かせいただき

たいと思います。

小川航空政策課課長　特定利用空港については、国からの説明では、平素から空港管理者である県と、防衛省など関係省庁の担当者との間での連携を深めておくことで、災害時の対応などにおいて、施設の利用調整を円滑に行うことが可能になること。また、平素の訓練での使用を通じて、自衛隊、海上保安庁が空港の特性を習熟することで、より迅速かつ安全に部隊や物資を展開、輸送することができるようになること。さらに、自衛隊、海上保安庁のニーズも考慮しながら整備の重要性を検討し、必要となる予算の確保及び事業の推進に努めることなどにより、災害時などの効果的な対応につながるとのことでございました。

これらの説明がされる一方で、訓練利用は年に数回程度とされているものの、その頻度や時間帯、住民生活や周辺環境への影響に係る運用の具体像が示されていない部分もございます。説明において不十分であった部分について、必要に応じて確認するとともに、既に特定利用空港となっている他空港での運用実態なども把握する必要があると考えております。

井上委員　まだ具体的に頻度が全然示されていないということを理解しました。

あわせて、このような重要事項におきましては、正確な情報発信と十分な住民理解が不可欠だと感じています。県として今後、国との協議経過や安全面での検証結果も大事ですが、いつどのような方法で県民へ公開し、説明責任を果たしていくのか、課長にお伺いいたします。

小川航空政策課課長　現時点においては、国から特定利用空港の対象として検討している旨の説明があったところで、県では、国から説明があった旨と関係資料について県のホームページに掲載しまして、県民へ広く情報提供を行った

ところでございます。

委員御指摘のとおり、このような案件は、正確な情報発信と十分な住民理解は不可欠であることから、県民向けの説明会については国にしっかりと要請するとともに、国から新たな説明などがあった際には、適切に情報提供を行っていきたいと考えております。

井上委員　昨日の火爪委員の答弁もそうでしたが、また県民の皆さんに不安がないように、しっかりと説明していただきたいと思います。

次にいきます。

平時及び有事における安全対策と危機管理体制の強化についてお伺いします。

富山空港は神通川の河川敷に位置しており、すぐ近くに市街地や住宅地があり、教育施設が広がっています。そういう全国的にも特殊な立地にあります。自衛隊等の大型機やヘリコプターの利用が増大するに伴って、万が一の不測の事態に備えた安全対策というのは非常に重要になってくると思います。

平時における安全確保対策として、運用増加に伴う騒音影響の評価や滑走路逸脱、墜落事故等を想定した空港消防、周辺地域の救護、避難マニュアルの再点検というものをどのように進めていかれるのでしょうか、課長にお伺いします。

小川航空政策課課長　富山空港は市街地に近接していることから、仮に特定利用空港となった際には、自衛隊等の大型機やヘリコプターの利用が増加する場合には、騒音の増加による県民生活への影響や、万一の不測の事態への備えは重要であります。

これまでの国からの説明では、平時の自衛隊等による訓練は、年数回程度を想定しているとのことでございました

が、先ほど申しましたように、実際に使用される航空機の種類等が示されておらず、どの程度の騒音の影響があるかは不明な状況でございます。このため、国に対して、想定している航空機の種類、また運航回数、飛行経路、時間帯等を具体的に示すよう求めていきたいと考えております。

また、現在、運営事業者において、空港での事故に備えまして、消火救難対策に係るマニュアルを定めておりますが、自衛隊機等の滑走路の逸脱や墜落事故等を想定した別途の対応が必要かどうかについては、この訓練内容に応じた国の考え方や参考にできるマニュアルがないか、確認してまいりたいと考えております。

井上委員　しっかりと対策をしていただきたいと思います。

富山空港は、本県の物流、人流、観光を支える極めて重要な交通インフラであります。何よりも民間定期便の安全な運航が優先されるべきだと私は考えます。

仮に特定利用空港に指定された場合、平時における民間機の優先的な航空枠や運用上の安全基準が、確実に維持される仕組みは担保されるのでしょうか。自衛隊等の利用により定期便の遅延や欠航、将来的な新規路線誘致への影響が生じないか懸念されるところであります。

田中交通政策局長の所見をお伺いします。

田中交通政策局長　特定利用空港は、民生利用を主としつつ、自衛隊等の航空機の円滑な利用に資するよう、空港管理者との間で円滑な利用に関する枠組みを設けるものであります。

国によりますと、この枠組みは、自衛隊や海上保安庁の優先利用のためのものではなく、民生利用に配慮しつつ、あくまで空港法等の既存の法令に基づき、関係者間で連携し、柔軟かつ迅速な利用を調整すること。また、訓練等の情報をインフラの管理者に事前に示し、意見交換を行うこ

とで、早い段階で空港の利用において生じ得る課題を把握、解決するものとの説明がなされております。

しかしながら、現時点において委員からお尋ねのありました平時における民間機の優先的な運航枠、また、運用上の安全基準が確実に維持される仕組みについては明らかになっていません。

昨日の予算特別委員会の答弁において知事からは、国からの説明内容を十分に確認すると申し上げております。また、副知事からは、地元３市とともに引き続き慎重に検討するという答弁もあったところです。

私としましても、自衛隊等の利用による定期便の遅延や欠航なども考慮しまして、慎重に対応してまいりたいと思います。

井上委員　まだ分からないことがたくさんありますので、またぜひ注目していきたいと思います。

筏岡委員　先ほど報告の説明のあった黒部宇奈月キャニオンルートについて質問したいと思います。

これは地震の影響で２年ほど遅れてしまったのですが、計画から約10年たちます。前知事がとても頑張っていた事業で、感慨深いところもございますが、残念なことが２つあります。

１つは、地元の川上県議のことです。一番力を入れておられましたので非常に残念です。もう一つは、私が提案していた「地上の星」の中島みゆきさんです。呼びたくて当局も頑張ったのですが、駄目だったので残念でした。

悲願でありましたが、あした記念式典があり、あさってに出発式があります。私も参加させていただきます。先ほども説明がありましたが、今年の分で2,700人ほどの旅行枠がほぼ完売しているようでございます。これは来年もこういったツアーのままで同じ企画の商品で継続するのか、

あるいは新たな企画を考えておられるのか。また、１年を通したキャニオンルートの観光需要をどの程度見込んでおられるのか、お伺いします。

油本観光戦略課課長　先ほども御説明させていただきましたが、黒部宇奈月キャニオンルートにつきましては、いよいよ明日９月30日に開業記念式典を開催いたしまして、また翌10月１日には、黒部峡谷鉄道の全線運行再開と合わせました記念便の出発式、また翌２日からツアーが始動する運びとなっています。

旅行商品につきましては、おかげさまで初年度の約2,700人枠がほぼ完売状態となっておりまして、大変ありがたく思っているところでございます。

こちら、長年にわたり開業を待ち望んでいただいた皆様の御期待に応えるため、まずは今年度のツアーを安全、円滑に運行し、多くの方に黒部宇奈月キャニオンルートならではの電源開発の歴史、また、立山黒部の自然を体験していただくことを最優先に取り組むことが重要であると考えているところでございます。

今後、実際にツアーを実施していく中では、参加者の皆様から様々な御意見、御要望が出てくるかと思います。また、様々な課題も出てくることが見込まれるところです。今年度のツアー実施における反省点や改善すべき点をしっかり洗い出した上で、来年度のツアーに向けまして、旅行商品運営主体のＪＴＢとも連携をいたしまして、より魅力的で満足度の高い旅行商品となるよう、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

筏岡委員　来年の観光の具体的な目標数字などは言えないですか。

油本観光戦略課課長　まずは今年とのツアーを無事に、安全に実施することを優先して、しっかり取り組んでまいりた

いと考えております。

筏岡委員　これは、県外、国内で物すごく大きなインパクトのある観光ルートだと思います。これを生かさない手はもちろんないわけです。

これによって県内各地を訪れていただきたいし、富山空港からここへ来てもらえば、富山空港の活性化にもまたさらにいいわけです。そういった点で、これをいかに県内に波及させていくのかお伺いします。

油本観光戦略課課長　黒部宇奈月キャニオンルートツアーの始動による効果を県内全域に波及させることは大変重要でございます。

このため、ツアーの基本コース、１泊２日設定に当たりましては、宇奈月温泉での宿泊に加えまして、富山駅周辺で宿泊するコースを設定したところでございます。また、一部のコースに富山地方鉄道立山線の観光列車をオプションとして組み込むなど、基本コースの前後に県内での滞在時間の延長や宿泊促進につながるよう取り組んでいるところでございます。

今年度販売された旅行商品の中には、キャニオンルートの基本コースの前後に世界遺産五箇山合掌造り集落や国宝瑞龍寺、雨晴海岸など、県西部の観光地を周遊する２泊３日のコースも造成されておりまして、広く県内各地への波及効果が期待されるものと考えているところでございます。

今後もキャニオンルートと併せ、県内を周遊するツアーがより多く造成されるよう、引き続き観光資源の情報発信にも取り組んでまいりたいと考えております。

筏岡委員　大いにインパクトがあるので、富山県の来年の観光誘客が大幅なアップになることを期待しております。

次に、多文化共生で一言申し上げたい。前に言ったと思うのですが、「秩序ある多文化共生の社会」ということを

新田一郎氏も強く言っておられました。資料をさっと見たけれども、一言も秩序あるという言葉が入っていないような気がしました。ぜひその辺を大いに検討していただきたいということをひとつ要望申し上げて質問を終わります。

火爪委員　それでは、１つのテーマでお願いをいたします。

交通空白地区、先日の国土交通省の発表によれば、全国に2,740地区、実に国土の３割に上るということが公表されております。高市政権が2030年までに解消する目標を掲げておりますが、昨年は逆に全国的には683地区増加をしたということが発表されております。県内ではどうなっているでしょうか。

先日の地元紙の報道によれば、県内の交通空白地区の数は28か所ということになっており、交通空白の未然防止に向けた対応が求められるようモニタリング地区は14か所ということなのですが、この地区指定が、しっかりとした基準によって統一的になっているのかということが大変気になります。県が関与せず市町村が勝手に認定をしているのではないかという疑念も感じています。市町村によって、対象を狭く絞っていないかということです。

国土交通省は、交通空白の解消に向けた３年間の集中期間を設定していますが、どう取り組んできたのか、解消地区指数など、成果と手応えについて、まず確認をしておきたいと思います。

黒﨑交通戦略企画課長　集中対策期間につきましては、今ほど委員から御紹介いただいたとおりでございます。

県では、国に先駆けまして、令和６年度に地域共創型移動サービス推進事業、これを創設いたしまして、交通空白の解消にも資する地域の関係者による、例えばデマンド交通の実証運行などの取組を支援しております。

国におきましても、手厚い支援メニューも用意しており、

市町村に対しましては、国の支援制度の活用に向けた情報提供も併せて行いながら、国の支援を受けた後のさらに継続した実証運行の取組や、年度途中で国の公募期間が既に終了した後の取組に対しても、県としては機動的に支援を行ってきているところでございます。

こうした取組によりまして、国土交通省が今年２月に実施した交通空白リストアップ調査、今回が２回目の調査になりますけれども、県内の交通空白地区は減少しております。

また、その内訳としまして、実施中、準備中、検討中と３区分ありますが、既に交通空白解消への取組に着手して実施中と回答した地区が大幅に増えているという状況でございます。

具体的に申し上げますと、国の支援を活用して、ＡＩオンデマンド交通の「のるーと」の実証運行を市内全域で行っております射水市や、県の事業を活用してデマンドタクシーの実証運行を行った南砺市城端地区などが準備中から実施中に移行するなど、交通空白解消に向けた取組が進んでいるものと考えております。

また、昨年10月に富山地方鉄道の路線バスが廃止されましたが、その廃止区間をそのままにしておくと交通空白になるところ、県の補助事業を活用しまして、富山市でコミュニティバスを延長するという取組もされております。

今後とも市町村の地域公共交通会議で、交通空白解消に向けた取組状況や住民のニーズ、こういったものをお聞きしながら、地域の実情を踏まえた交通空白の解消と移動手段の確保に、市町村とともに取り組んでまいります。

火爪委員　箇所数を伺ってもいいでしょうか。交通空白地区28か所、要モニタリング地区14か所は、昨年度、幾つ減ったのでしょうか。

国交省の４区分――対応着手、方針の決定、検討中、要モニタリングの４区分ですが、県内が幾つからスタートして、今年の２月の調査では幾つになったのか、具体的に教えてほしいです。

黒﨑交通戦略企画課長　まず、交通空白の地区数は、全体の数でいきますと、昨年の２月の調査結果では35地区となっていたものが、今回の調査では28地区になっております。

その内訳としまして、実施中、準備中、検討中とございますが、実施中が昨年は２地区が、今回は17地区に増えています。また、準備中が31地区から９地区に減っております。検討中の２地区は変更なく同じ数となっております。

これとは別の区分で、現時点では交通空白への対策を要する状況にはないが、将来の交通空白を未然に防止する対応が求められるというのが要モニタリング地区でございまして、こちらは、昨年の11地区から14地区に増えているという状況でございます。

火爪委員　昨日、井上委員から質問がありました細入地区からうちの地区は対象なのかという質問があって、教えていただいたら、要モニタリング地区にも入っていないと、要するに高山線が通っていると。それから、富山地方鉄道のバスがなくなって、65歳以上だけれども、大沢野を走っていたシルバータクシーが細入にも一部走るようになったという話をしたら、地元の住民の皆さんはがっかりです。

新聞報道にあった各自治体の様子を聞いてみましたら、例えばある自治体は、交通空白４か所となっているのですが、どこかを聞いたらデマンド交通を４区域走らせている、お話があった「のるーと」でした。デマンド交通は走っているけれども夜は走っていないと。だから、不便なので報告しておけば支援が受けられるかもしれないと思って４か所で報告したという話でした。

その自治体によって対応が全く違うし、国の制度に対する期待があって手を挙げたところ、期待できないと思って手を挙げなかったところ、いろいろだと思います。国全体とすれば空白地域が広がっていて、国交省は旗を振っていても期待できないと思っている自治体もたくさんあって、取組に温度差があるし、基準もばらばらだと思います。

国交省は、鉄道駅から500メートル圏内だが、列車本数が極めて少なく、生活の足としては使い勝手が悪い地域も交通空白区域に入れると言っています。バス停から300メートル圏内だが、高齢者は移動しづらく、路線があっても不便な地域も入れると言っているわけですが、十分周知されていない、徹底されていない。県としては市町村任せになっているのではないかと率直に感じましたがどうでしょうか。

黒﨑交通戦略企画課長　国のリストアップ調査によりますと、交通空白地区につきましては一応の基準といいますか、こういったものが交通空白になるということで、今ほど委員から御紹介いただいた例示も挙げながら、誰もがアクセスできる移動の足がない、または利用しづらいといった地域交通に係る困り事を抱えている地域であって、かつ自治体、地域住民が、その解消に向けて何らかの対応が必要と認識している地域を交通空白の対象として回答してくださいということを市町村に呼びかけているというところでございます。

委員がおっしゃるとおり、交通空白の定義自体が非常に抽象的で、市町村の全区域を１地区として回答しているところもあれば、個別に地区数を回答しているところもあり、その数字だけで実態を正確に表しているかというと、多少疑問はあると思いますので、必ずしも数字だけで評価するのではなくて、実際の具体的な取組が進んでいるかどうか

については、しっかり県としても確認をしていきたいと思っております。

火爪委員　私は、交通事業者や自治体が主体になって、公共交通を守るための補助金や支援を太く貫くということが筋だと思います。

昨日の答弁でもありましたが、地域公共交通活性化再生法が改正され、ＪＡや病院、保育所などと連携するなど、新しい仕組みがいろいろと提案されていて、県もそれに基づいて一生懸命取り組んでいると思うのですが、本当に期待ができるのか、新しい仕組みの取組を注視していきたいと思っています。

新年度に向けての予算計上もありますが、国は予算をぐっと増やしたということなので、新年度に向けて市町村とともにどう取り組んでいくのか確認したいと思います。

黒﨑交通戦略企画課長　県では地域交通戦略におきまして、交通空白地の解消等を目指す新たなモビリティサービスの立ち上げを推進するとともに、地域の課題解決に人材や車両等の交通資源を積極的に活用することとしております。この新たなモビリティサービスの立ち上げにつきましては、地域の関係者との連携が不可欠であると考えております。

県では、これまでも市町村のデマンド交通の実証運行など、地域の交通事業者や住民、お店など、様々な主体が連携、協働した取組に対して支援をしてきております。

委員御紹介のとおり、６月に地域交通法が改正され、来月施行されます。交通空白の解消に向け、新たに交通と医療、福祉、教育などの多分野が連携して、地域輸送資源のフル活用を推進する制度も整備されます。

県では、７月に開催しました地域交通戦略会議の交通ワンチーム部会において、こうした最新の国の動きにつきまして、北陸信越運輸局の担当課長から直接説明をいただい

ており、その会議には、全市町村が参加しております。

さらに、交通空白解消に向けた地域輸送資源の先行事例、活用事例といたしましては、昨日実証運行が始まった高岡市で、戸出地区において、とやま生活協同組合さんの車両や配送ドライバーを活用したデマンド交通の実証運行に取り組まれるということなので、その取組を紹介して共有を図ったところです。実際、地元のタクシー会社だけでは午前中はどうしてもドライバーが不足するところ、その戸出地区に配送センターがあるとやま生協さんに協力してもらって、そこを補うという取組で、そういう取組を前向きな事例として紹介させていただいております。

国交省の来年度予算の概算要求では、輸送資源のフル活用などに係る調査、車両運行費の支援の内容も盛り込まれております。県では、こうした国の支援制度について、まず情報収集に努めまして、市町村とも共有を図っていきたいと思っております。

また、県のほうでも支援制度がありますので、国の新たな制度に対応して、交通空白解消の取組に有効に活用できるものとなるよう、市町村の御意見もお聞きしてまいりたいと考えております。

火爪委員　昨日テレビでやっており、私も見ておりました。先ほど申しましたように交通事業者や自治体の責任を薄めるような取組にならないよう、ぜひ頑張っていただきたいと思います。

中川委員　いよいよ明日から黒部宇奈月キャニオンルートが開業するので大変わくわくしていますが、成功裏にスタートすることができて、これからまた富山県のためにもっともっと飛躍できればいいと思っています。

先ほどから御質疑がありますが、観光と交通は切っても切れない関係なので、もっと連携を図るべきだということ

が言われています。

その答弁を聞いていて思うのですが、連携の事例を探すのではなく、そんなことを言われなくても取り組んでいると言えるぐらいにスムーズにやっていくことが大事だと思っています。

特に、今、黒部宇奈月キャニオンルートについては、どこから乗ればいいのか、新幹線か、空港か、富山駅かなど、随分話題になってくると思っています。

しっかりとした答えができる流れをつくっておかなければいけないと思いますし、また、これは自然が相手なこともあるので、雨などで中止にならざるを得ない場合もありますが、そういったときのサービスをどうするのかといったことや、あるいは、行きたくても抽選に漏れて買えないといったことなども発生すると思います。そうしたときの対応もしっかりやっておかないと、イメージ倒れになってしまうことを大変危惧しています。

また、いろいろなところでガイドがますます大事になってきますので、そのようなことも一緒にやっていかなければなりません。これも人材育成の中にもありますが、しっかり取り組んでいただきたいと思っております。

さて、今議会では、富山高山交通需要創出事業をめぐっていろいろな議論がありました。最終的には、滞在時間の増加や県内での消費拡大など、細かいことを条件にして、何とか前へ進むことができましたが、振り返ってみると、富山空港の愛称をめぐっても、まだ十分に県民に理解されていない、共有できるようなところまでいっていないということを大変危惧しています。

空港の現状というのは実際どうなのかということを、県民の皆さん方にしっかりまず分かっていただく必要があります。毎年、６億円近くの赤字になっていますが、それを

どのようにするのか。富山空港はどういう理由でその必要性が求められているのかということをしっかりと県民に説明できるということが大切です。このような課題をどういう方向性で県民に理解をしてもらって、県民と共有して前に進むのかということが私は大事だと思います。

私は常々言っているのですが、説明をするためには、しっかりとしたデータに基づいて、それを分析して、評価するということです。曖昧な説明で、何となくということではなく、データに裏づけされた説明をすることが一番大事です。

飛騨高山だけが今問題になっていますが、そこを訪れる皆さん方がどうやって来ているのか、どれぐらいの観光客がいるのか。

高山市が発行している観光の統計を見ると、非常に細かくデータを取っておられます。昨年は479万人ぐらいが来ておられて、その皆さん方がどういう形で高山へ足を運んでいるのか。ゴールデンウイークのときには、皆さんがどのような動きをしているのかというデータもあります。

例えば高速バスを使ってくる皆さん方は、約480万人の観光客の中で約80万人いると。では、富山からどのような形で足を運んでいる実態なのかをつかむ必要があると思います。

高山市の統計によれば、令和７年度には、北陸から約７万9,000人が宿泊されたというデータがあります。この北陸というのは、新潟県を含む４県となっています。そうやって考えてみると、ほかの人はどうやって足を踏んでいるのか。ほかの人というのは、高速バス以外に高山線を使っているのか、自動車を使っているのか。自動車は高速道路を通過される方や一般国道を通る方がいます。そういうデータもいろいろと調査されています。

そんなことを考えたときに、富山から飛騨高山にどんどん人を送らなければいけません。人に来てもらうときにはこっちからも送ることが大事です。交通手段といえば、富山または高岡から白川郷を通って高山へ行く高速バスやＪＲの高山本線があります。ではその実態はどうなっているかということをしっかりとつかんで、分析をして、評価をして、こうしなければいけないということを説明することが必要だと思っています。

富山から高山、高岡から高山に行っている高速バスの実態、あるいは高山本線による富山―高山間の利用者数はどのような形で推移をしているのか。公開はされていませんが、当局では利用者の推移についてつかんでおられるのか。これからの交通需要を考える上でも特に大事なことだと思いますので、その点をどのように評価、分析しているのか、その状況について、黒﨑交通戦略企画課長にお伺いします。

黒﨑交通戦略企画課長　富山県と飛騨高山地域を結ぶ、まず高速バスですが、高速バスの利用者数につきましては、運行事業者に直接ヒアリングを行い利用者数を聞き取っております。

また、高山本線のＪＲの特急ひだにつきましては、高山本線強化促進同盟会で、これは県職員が実施しておりますが、春と秋に各２日間、平日と休日なので年間計４回、乗降調査を実施しております。実際に乗り込んで利用者を把握しております。

まず、高速バスの直近３年間の利用者数につきましては、富山駅から白川郷を経由して高山濃飛バスセンターまで行く富山―高山線につきましては、令和５年度は約５万5,000人、令和６年度は約７万3,400人、令和７年度は約８万3,200人でございます。

また、高岡駅前から出る高岡―高山線につきましては、

令和５年度は７万6,400人、令和６年度は約11万1,100人、令和７年度は11万1,200人の利用があったと聞いております。

また、特急ひだにつきましては、これは年間のうち４日間という特定日の調査ではございますが、１便当たりの平均利用者数でお答えいたしますと、令和５年度は78.6人、令和６年度は80人、令和７年度は88.8人でございます。

この３年間の利用者数の推移、令和５年度から令和７年度までどれだけ伸びたかということですが、高速バスの富山―高山線は約51％増、高岡―高山線は約45％増と、需要の増加に合わせまして運行の便数も増やして運行されていますので、両線の合計で約48％増加しております。また、特急ひだにつきましても約13％増加しております。

この間、北陸新幹線の敦賀開業ですとか、大阪・関西万博の開催、富山市がニューヨークタイムズの世界で行くべき52か所の一つに選定されたということもありまして、県内から飛騨高山へ訪れるインバウンドを含む観光客が増加して、利用者数が顕著に推移しているものと認識しております。

中川委員　高速バスと高山本線についていろいろと数字を並べられましたが、富山と飛騨高山を結ぶときに、どの程度評価――少ないのか、多いのか、もっと取り組まなければなければいけないという将来の見通しなどについて、どのように考えておられるのでしょうか。

黒﨑交通戦略企画課長　この数字だけでは多い、少ないといったことを答えるのは難しいと思いますが、もう少し詳しく見てみますと、高速バスについては富山―高山線のデータがなかったのですが、高岡から高山、それとＪＲの特急ひだにつきましては、富山から高山に行く利用者数と、高山から富山に来る利用者数、これが大体半々でございます。

単なる片方向の観光需要や利用者ではなく、両方の地域間の交流需要が着実に存在しているということで、今後は、既に動いている交流をさらに太くしていく必要があると考えております。

そういった意味で、その交流人口の拡大や、広域周遊観光の促進、インバウンドを含めた情報発信の充実、こういったものが必要になってくると考えております。

中川委員　せっかくルートが３つあるわけです。富山からだったらバスと電車がある、高岡からだったらバスが多いということですが、新幹線ができて、最近状況が随分変わりました。富山から高山に行くときには、どのルートを通っても車で行けば大体１時間50分ぐらいです。電車で行っても変わりません。そのパイプを取得していくことが、もっともっと私は必要だと思います。

高山本線強化促進同盟会で、高山本線の強化などいろいろと調査をされて、ＪＲと交渉もされていると思いますが、私は、もっと県が主体になって、こういう予測になっていて、現実はこうなので、この次はこれぐらい乗せられるようにしたいということをもっと強力に言ってもらいたい。特急ひだは、名古屋から高山に来ている便が11便あって６両ぐらいで来ているのに、そこから富山に来ているのはそのうちの４便で、しかも２両しかなく、80人ぐらいしか乗っていない。

こっちからどんどん人を送っていくために投資をしてもいいのではないかと思います。そうすれば、往来が実現します。

連携を図っていく必要があると思いますので、もっともっとデータを集めて、ぜひ実行いただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

今、富山空港が問題になっていますが、空港も富山の玄

関口だというときに、富山の経済圏はどうなっているかと。

例えば、飛騨高山、飛騨市、神岡、このあたりまでは完全に富山の商圏でありますし、経済圏だと思っています。

そして、もう一つは上越、要するに直江津ですが、あそこまではＪＲ西日本の営業路線だったこともありますし、糸魚川などは富山県の商圏、経済圏です。

七尾のほうについても、高岡に近く、能登半島の入口で、金沢に行くよりも高岡、富山に来る方が非常に多いです。そうやって考えたときに、一応県境はありますが、富山の経済圏というのは、まずそこまでをひっくるめたものであるということを県民の皆さん方にも見てもらいたいと思います。

例えば、すしを食べたい、レストランに行きたい、御飯を食べたいといって、皆さん方はそこから富山に来られて消費をされています。これが現実の姿です。だけれども、どれぐらいの人たちが来ているかということについては、詳細なデータはありませんが、そんなデータなどもしっかりと集めて、富山の発展のためにしっかりとやっているのだということを、もっと県民の皆さん方に説明をして共有するということが非常に大事だと思います。

それに加えて、新幹線ができたことによって、１時間半、あるいは２時間の圏域から言うと、軽く軽井沢までは入るわけです。長野市ももちろん入ります。そうやって考えたときに、集まってくる皆さん方に富山空港から搭乗してもらい、海外や県外に行くという流れをつくる。新幹線で結ばれたことによって、富山、石川、福井までも１時間半ぐらいで行ってしまいます。そういうことを含めて、みんなで盛り上げていこうということを、データに基づいて説明をすべきだと思っています。

この富山空港の赤字である現状や、新幹線ができたこと

によって羽田便と札幌便しかなくなった現状、そして台北便が復活、再開した現状、もっともっと飛躍させていかなければいけない必要性について、しっかりと県民に示して、どう改善していくのかと。

この前から議論になっているような、送客をやることによって道が開けて、お互いに行き来ができて活性化が図れるのだというビジョン、方向性をしっかりと示すべきだと思います。これをやらない限り、いつまでたっても、何かもやもやしたものが県民の中に残ってしまいます。

ぜひ、富山空港の現状や必要性、あるべき姿、ビジョンを県民に示すべきだと思いますが、山崎航空政策課長に伺います。

山崎航空政策課長　富山空港の現状ですが、ピーク時は約140万人いたところ、令和７年度直近の数字では37万9,000人と、利用者数が減少しています。利用者数の減少や国際定期路線の運休など、厳しい状況にございます。

また、令和６年度の空港管理運営に係る収支も５億8,700万円の歳出超過、いわゆる赤字でございました。

必要性という部分でございますけれども、空港は単なる交通インフラにとどまらずに、観光産業、交流人口の拡大を支える重要な社会基盤でございます。維持活性化を図る必要があると考えております。そのため、本年４月から混合型コンセッションを導入しまして、官民連携による取組を開始したところでございます。

運営事業者となりました株式会社富山エアポートの全体計画では、「空港の発展は地域の発展から」との考え方の下で、空港を地域経済、観光のハブと位置づけまして、地域活性化の取組を進めることで航空需要を創出する、「空港型地方創生」を掲げております。コンセッション導入から約半年弱になりますが、様々な新たな取組を開始してい

るところです。

県としましても、この構想の実現に向けまして、県内のみならず飛騨高山をはじめ、県境を越えた周辺地域の需要を取り込み、空港を起点とした人の流れを生み出すことが重要であると考えております。その一環としまして、新たな愛称の決定や9月補正予算案で計上させていただいております飛騨高山へのタクシー・レンタカー利用料金への助成などを行うこととしております。

今後も運営事業者とも連携しまして、こうした構想の方向性、個々の取組の意義を県民の皆様に丁寧にお伝えしながら、空港の存続と活性化に向けて、県境を越えた近隣エリアとも一体として需要を取り込むこともができるよう取り組んでまいりたいと考えております。

中川委員　そのとおりなのですが、今おっしゃった構想などについては、ほとんどの県民が分かっていません。そういう説明をしっかりとやっていかないと、何のためにあんなことをやっているのだということになります。

その現実をしっかりと見て、今までこうやってきて説明しているのだから分かってほしいということではなくて、県として、なぜ富山空港をそういうふうにしていかなければいけないのかしっかりと説明をして。今でも、なぜ富山空港を官民連携ということでこの会社に任せたのか、その結果どうなるのかという声が結構あります。

もっともっと工夫をして説明をしていくということに尽きますので、ぜひお願いします。

次に、富山地方鉄道の鉄道線の再構築と地域公共交通の全体の利便性についてということですが、今、鉄道線の再構築に向けた議論がずっとされています。県の地域交通戦略では、鉄軌道だけではなくて、バス、タクシーなどを含めて、地域交通ネットワークを全体として、持続性と利便

性の確保をすることを目指しています。

県民にとって一番大事なのは、電車とかバスとか、いろいろなものありますが、自宅から目的地まで便利に移動できるかどうかというところです。しかし、それを鉄道、あるいは軌道だけで分離して物を進めても、全体としてやっていかないと、なかなか県民の理解は得られないと思います。

私が住んでいる富山市内は随分と人がいますが、そこは軌道も鉄道も縁のないところで、どちらかというとバスがメインです。

調べてみますと、バス路線でも収支が合わないと、生活交通路線の維持に関する補助金があり、家の前を通っているバス路線がそれに当てはまっています。そういう路線が幾つもあります。そのうちの一つが昨年廃止になり、消えてしまいました。採算の合わないところをどんどん切っていくという流れがあります。

補助金をもらって頑張るけれども、もう頑張りようがないから廃線しかないということになり、これの繰り返しが現在まで続いています。一番顕著なのが鉄道路線で、採算が合わないところは切り捨てますと、どうするのだと交通事業者が迫ってくると。

私の家の前を通るバスは１時間に１本です。もう少し歩けば30分に１本ぐらい出ています。そこまで消えてしまったら、今度は歩いていかなければいけなくなる。補助金をもらって何とか走らせているだけで、乗りたければ乗ればいいし、乗らなかったら切ってしまう。これが今のこの流れです。

こういった流れを断つためには、例えばそういう補助金を出すとすれば、20分に１本ずつでもやってみたらどうかと。それで乗る人を誘う、ＰＲすると。県を挙げて昔はノ

ーマイカーデーをやっていましたが、ＰＲをしているけれども、乗らないわけです。そのＰＲが、果たして効果があるかと言われたら、現実問題は何も効果がないです。私に言わせれば、現状を維持するだけにおいて、無駄な金をどんどんつぎ込んでいるような気がしてなりません。

例えば軌道も鉄道も組み合わせて、しっかりやらなければいけないと。私たちが住んでいるところから見ると、何でそんなに鉄道ばかりやっているのだと。全体として便利になっていかなければいけないということに尽きると思います。

今、事業者目線、利用者目線でいろいろとやっておられますが、利用者目線はもちろん大事でありますが、今その域を超えて、県、市町村を挙げて公共交通をやっていかなければいけないのに、事業者目線でやっていること自身が、私は納得いきません。

県が鉄道線の再構築に向けた議論をやっていますが、そこに県がつくった地域公共交通戦略などがありますので、そこに引っ張り込んで、県民全体の利便性が増すための議論をぜひ組み合わせてやっていただきたいと思っていますので、その取組を今後どのように連動させていくかについて、御答弁をいただきたいと思います。

島田地域交通・新幹線政策室長　今ほど中川委員から御指摘がありましたとおり、富山地方鉄道の再構築に向けた議論を利用者目線で地域公共交通ネットワーク全体の利便性向上につなげていくことは重要であると考えております。

県の地域交通戦略では、地域交通ネットワークの目指すべき姿として、全市町村に鉄道が通る強みを生かして、幹となる鉄軌道や、駅を中心にあらゆる交通サービスが一つにつながるネットワークを県全体で形成し、持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指すこととしております。

こうした観点からこれまで、路線バスやコミュニティバスのダイヤを調整し、鉄道と乗継ぎの確保が進められているところでございます。県としましても、デマンド交通の運行区域、停留所の設定に当たっては、鉄道駅との接続を念頭に置くように市町村に要請するなど、交通ネットワークの形成、利便性の向上を進めているところでございます。

また、富山地方鉄道の再構築の検討に当たりましても、これまでも戦略に基づいて議論をしてきたところでございます。引き続き幹となる鉄道と、結節点となる駅から枝葉となるバスやタクシーなどにより、地域内の目的地までの円滑な移動を確保する観点で議論を進めていくことが重要であると考えております。

本日の午後には、第３回の検討会を開催することとしており、富山地方鉄道の再構築事業に向けた検討をさらに進めたいと考えております。

今後の議論の中で、鉄道施設の機能向上に関する取組に加えまして、今ほど議員からも御指摘いただきました、利用者の利便の確保に関する事項につきまして、鉄道とバス、デマンド交通との接続や、パークアンドライド駐車場の整備など、駅を中心とした交通結節機能の強化などの取組についても、沿線市町村とともに検討し、再構築事業実施計画に併せて盛り込んでいきたいと考えております。

例えば、先行事例の城端線・氷見線の再構築事業の例におきましても、市営バス等と鉄道ダイヤとの接続改善が図られているところでございます。富山地方鉄道の再構築におきましても、乗継ぎを含めました運行ダイヤの設定や、利用者目線に沿った具体的な利便性向上策につきまして、引き続き沿線市町村や鉄道事業者等と検討を加速してまいります。

中川委員　今、おっしゃったとおりにやっていただければい

いのですが、なかなか動かないことをどうやって動かすかが一番大事です。

自動車利用が依然として多いという中で、どうしていくのかということを、もっと具体的に決めて実行するとか。鉄道の再構築に向けてもこれから負担も出てくるので、便利になったのだから負担も当然しなければいけない、ということになっていかないと駄目です。

国からの助成金や県からの微々たる支援ではなかなか動かないと思うので、そこは思い切って投資をすることが非常に大事だと思いますので、ぜひ頑張ってもらいたい。

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。

今回この議会が始まる前の例えば常任委員会、最初は嶋川委員に始まったわけですが、それから今議会、そして予算特別委員会、今日も委員会中ですが、これだけ富山空港のことについて、毎日のように報道されております。今朝も大きく記事が出ておりましたが、９月の補正予算案で700万円が計上されたと。700万円のことは大きい小さいは別といたしましても、これだけ県民の皆さんが関心を持っておられ、あるいは批判もある。議会の皆さんもそれぞれ何か一つすっきりしないということをずっと思っていると思いますし、私もそう思っております。

富山空港の今日までの現状から言いますと、ピークは約140万人であったところ、今は約38万人まで減ったと。このままでは富山空港は存続できるかどうか分からないというところまで来ていると。小松空港も極めて厳しい状況だと言われています。

しかし、何とかこの富山空港を存続しなければいけないということで、今日までいろいろと取り組んできたことだと思います。一時、新幹線ができて空港の利用者が大幅に

減少したときに、空港の近くにいろいろな施設があるので、空港のレストランやお土産を買ったりするところに何とか来てもらうように、施設から雨に濡れないように渡り廊下のようなものをつけましたが、どれぐらいの費用がかかったでしょうか。何億円とかかったでしょう。かつては富山空港を利用してもらうために、プールも造ったことがあります。ともかく大変な資金を投入して、何とかこれでもか、これでもかと様々なことをやってこられた。

山下観光推進局長の東京日本橋のアンテナショップもそうですが、どれだけ投資をしてきたでしょうか。計算をされているのかは分かりませんが、今日までに何年かかりましたでしょうか。アンテナショップは、今年は最高の売上げを記録したということですが、トータルで何年間やってきて、どれだけ今日まで投資をしてきたかということなのです。

関西のアンテナショップのときもそうでした。私は富山県だけではなく、北陸全体でやったらどうかと申し上げました。富山、石川、福井が一緒になって大阪でアンテナショップをつくったらどうですかと。３県合同で、「ＨＯＫＵＲＩＫＵ＋」ということで、今とても繁盛しているではないですか。一つの事業をするというと、時間もかかるし金もかかるのです。富山空港の700万円の補正予算案の事業ですが、こんなに評判が悪いというのはどうなっているのか。いかに連携がなっていないか、縦割りで横の連携がないということです。だからこんな結果になるのです。

一昨日、岡田社長に会ってきました。橋本専務にも会ってきました。富山空港にコンセッションを導入するまで、時間をかけて、大変な思いをされて経営をお任せしたというのは、これは極めて大きな決断だったと思います。このことを、改めて皆さんに敬意を表したいと思います。１人

や２人でできたことではありません。極めてすばらしい判断をされたと思います。

しかし、何かそこにもう一つかみ合っていないところがあるので、岡田社長にいろいろと聞いてきました。タクシーに１万円使った、２万円使った、３万円使ったと。今言ったように、事業はやってすぐに結果は出ないのです。何年間もかかるものもあるのです。しかし、その使い方がまずかったら、今、毎日のように疑問視する声が報道されています。瀕死の状態の富山空港を再生したいと、今朝の新聞にも出ていました。

岡田社長が、何とかしなければという思いで今取り組んでおられる。そのことについての資金の使い方や空港の愛称――世界中に「すし」という名称は一つの大きなインパクトがあるでしょうが、空港にすしという名前がつけられるのはどうかと、個人的にはそう思います。思いますが、決定したことはもうどうしようもないので、何とかこれをものにしたいという、必死な岡田社長の熱意をお尋ねしてきました。例えばバス会社、タクシー会社、ホテル、エージェント、あるいは商工会議所、ＪＲの関係もいろいろと言われましたが、なぜ縦割りではなく、皆さん一緒になって、どうすれば皆さんに喜んでもらえるかということを考えないのか。

空港の施設のこと、バスやタクシーのこと、観光のこと、電車、ＪＲのこと、これはどこが窓口ですか。

田中交通政策局長　株式会社富山エアポートの岡田社長の話もありましたが、今年の４月から運営形態を変えたわけです。そのときに官民２馬力でやると知事も申し上げているのですが、官の窓口はどうするか。これは岡田社長とも実際にお話しする中でも、交通政策局の航空政策課が窓口となって全庁的な調整を行う形で進めることとしております。

米原委員　岡田社長に申し上げてきたことは、できれば各会、各所の皆さんと協働で協議会をつくって協議をして。縦割りで話をしていたら、一部は解決しても、ほかが解決しなかったら何もならないのです。全部が関連しているのです。それはどこがメインになって動くのですか。

田中交通政策局長　今回、コンセッション導入に当たりまして、私も当然、局長として深く関わりました。今、岡田社長の話が出ましたが、南紀白浜空港は和歌山県の空港ですが、そのときも状況は同じで、和歌山県庁も縦割りで、なかなかプロジェクトがうまく進まないと。どうすればいいかということで、南紀白浜エアポートを岡田社長が引き受け、コンセッションを導入しました。

役所だと連携を一生懸命進めるのですが、どうしても組織の壁や区域のことなど、若干のハードルがあると。民間事業者が運営をすると、その壁が取っ払われると。要するに、行政であれば、ここは隣の町なので口を出しづらいところも、運営事業者がやれば、これは民間の創意工夫でやるので、行政の区分も関係ない、事業者の壁もあまり関係ないので、いろいろなアイデアで、創意工夫ができて、新しい事業展開ができる。それに行政の信用ということで行政側もアプローチしてほしい。それをミックスして地域の活性化を図り、空港をよくしていこうと、そういう姿勢で臨んでおられましたし、そういう点も評価して、県として株式会社富山エアポートさんに運営事業を委託したわけです。

岡田社長は、４月から緒に就いたばかりですが、スピード感を持って、いろいろなところと連携協定も結んでおられますし、バス事業者がどうとかでもなく、タイムズとも連携協定を結ぶなど、従来の縦割りではなくて、横串的な考え方で空港をよくしていきたい、地域も何とかしてよく

していきたい、県もそれに一緒に入ってもらいたいと取り組んでおられます。県の窓口がどこか一々問合せしていると大変だということで、航空政策課が一番窓口として岡田社長からのお話を聞いて、航空政策課が県庁のいろいろな各部局につないでいくと。要するに、民間事業者の創意工夫の面を県庁も横断的に対応して後押しをすると。

そのような形で今進めているのですが、確かに４月から始まってまだ半年ぐらいなので、不十分な面はあると思います。しかしながら、具体的に目に見える形で運営事業者も取り組まれていますし、それに合わせて、委員からも紹介がありましたが、報道でも、富山空港が昨年と比べれば格段にいろいろな面で報道されるようになっています。そういう面を県庁でも、まさに航空政策課を基点としまして、部局横断でしっかり支えながら、官民２馬力で取り組んでまいりたいと思います。

米原委員　大変前向きなお話いただいて、ありがとうございました。

岡田社長にもそのことを十分お話をしてまいりましたので、ぜひ、経営を引き受けられた株式会社富山エアポートを中心に、皆さんに声をかけていただいて、知恵を出して、一緒になって取り組んでいただいて、富山空港が近年の状況を何とか脱皮できるように、頑張ってくださいということでエールを送ってきましたので、ぜひまたそのことを受け入れていただいて。商工労働部も観光推進局もそれぞれ関係あるところはありますので、そういった方々とも連携をして、しっかりと取り組んでいただくようにお願いします。

寺口委員　８月に実施されました、とやま公務員仕事研究フェアについて伺います。

これは県内の全15市町村や２つの広域圏組合が参加され

て、県も含めて計18の自治体で、公務員の仕事の紹介をする初めての取組だったと聞いております。私も見に行かせていただきました。260名の多くの学生さんや社会人の方が参加され、熱心な情報交換の場になって大変よかったと思っております。

今回のこの初めての取組をどのように受け止められたのか、そして今後その取組を踏まえてどのように進めていくのか、塗師木局長に伺います。

塗師木地方創生局長　今ほど御紹介いただきましたとやま公務員仕事研究フェアは、８月11日に開催しましたが、背景としましては、単独の市町村では公務人材の確保が困難となりつつある中で、県と市町村が連携して人材確保に取り組むことが重要と考え、県と全15の市町村、さらには広域圏事務組合による県内初めての取組として、公務員として働く魅力を伝える合同イベントとして開催したものです。

寺口委員にも、当日会場にお越しいただきまして、ありがとうございます。委員の御地元の魚津市のブースも、椅子を追加しなければならないほど大変盛況でございました。

このフェアには、学生を中心に、想定の150名を上回る260名の方に参加をいただきました。

学生へのアンケートでは、一度の機会で、規模や性質の異なる様々な自治体を比較、検討できてよかったといった感想が寄せられまして、イベントに満足、やや満足との回答が96％を占め、非常に参加者の方の満足度が高いイベントでございました。

参加した自治体にとっても、イベントの冒頭に、全ての参加者にそれぞれの自治体で働く魅力をＰＲいただくことができました。また、その後の交流会では、自治体に興味を持つ学生に対し、より具体的な説明や意見交換を行うことができ、大変大きな成果があったものと考えております。

参加された自治体へのアンケートでは、ほとんどの自治体から、来年度も開催をされれば参加したいといった前向きな回答もいただきましたことから、来年度以降も開催をしたいと考えております。

また、内容の充実や開催時期等については、出展をいただく市町村の御意見や人員体制も踏まえて、どのような形がよいのか検討してまいりたいと考えております。

今後も、こうした生産年齢人口の減少というのは続く見込みでございますので、市町村としっかりタッグを組んで、公務人材の確保を進めてまいりたいと思いますし、市町村へのデジタル人材の派遣も行ってまいりまして、ワンチームとやまで、持続可能な行政運営の実現に向けて、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

寺口委員　想定より多くの方が参加されたこと、参加者の満足度が高かったことは非常にいいことだと思います。

お仕事研究フェアということで、研究というのは何かという話もあるのですが、これは採用につなげることが目的だと思っております。人材不足に対応するということはおっしゃられたとおりですが、仕事を紹介して終わりではなく、それぞれの仕事の魅力などをいろいろと比較して選んでいただくこともあるのですが、後につながることがとても大切です。今回、魚津市の職員として参加された方にも話を聞いたのですが、第１回目ということで、いろいろと反省点もおありでした。

どういう説明をすればいいか分からなかったということや、後半に各ブースでその市の状況を直接聞いていただくときに、高校生に向ける話なのか、それとも就職したい大学生に向ける話なのか、ターゲットによって説明も変わるということもおっしゃっていました。

その参加者の方が、仕事を知りたいのか、就職を目指し

ているのかによっても違うと私は認識しています。

８月の時期に、例えばお盆に里帰りして、富山県にどういう市町村があるのかを知りたい方と、来年どうしても公務員試験を受けて合格したいという方とでは、その方向性が違うと思っておりまして、この８月の時期に一回やるのがいいことなのか、それとも、紹介をする回と、しっかりと就職につなげる回とで２回続けて実施するようなことも検討できないかと考えます。予算のこともあると思いますが、今後、ただ続けるだけではなく、しっかりと採用につながり、市町村にとってプラスになるよう改善していただきたいと考えます。

塗師木地方創生局長　今回はお盆の時期で帰省される方が多いので、この時期に開催させていただいたものです。

今ほど委員もおっしゃったように、いろいろな層の方が来られて、少し公務員に感心があるという方もいらっしゃれば、本格的にもう就職を検討しているという方など、様々な方がいらっしゃったかと思います。

今回の振り返りをしっかりしまして、今後、その開催回数の増につきましても、市町村のマンパワー、体制などもあると思いますので、そこは市町村の御意見もしっかり聞いてまいりたいと思います。非常に好評なイベントであったということは間違いございませんので、今ほどの委員からの御指摘も踏まえて、開催回数の増なども含めて市町村と協議をしまして、またそういったターゲットに合わせて、しっかりと必要な情報が届くように取り組んでまいりたいと思います。

寺口委員　市町村とまたお話をいただければと思います。

今日は多文化共生の話もあったので、もう少し掘り下げさせていただきたいと思います。

筱岡委員がお話もされました、秩序ある共生社会の実現

ということですが、この素案のどの辺りがこの秩序ある共生社会の実現という国のお考えを指している部分になるのかを教えてください。

塗師木地方創生局長　御指摘のとおり、国では秩序あるという言葉を使われて、対応策を１月に取りまとめられております。

今回の素案では、前文で、日本人住民と外国人住民が県民として、社会規範を尊重しながら、共に支え合う地域社会を目指すことと記載しておりまして、また外国人住民も含めた県民の役割として、日本と地域の社会規範を尊重しながら、多文化共生の推進に寄与するよう努めるといったことで盛り込んでいます。

ただ、寺口委員、筱岡委員からも御指摘いただきましたが、国のそういった対策も踏まえて、よりそういった趣旨が明確になるようにしたほうがよいといった御意見もいただきました。表現ぶりについては、現在はあくまでも素案でございますので、今議会で、今ほど寺口委員や筱岡委員からいただいた御意見、さらにはパブリック・コメントでいただく御意見も踏まえて、また国の対策における表現なども踏まえて、この社会規範の尊重などの趣旨がより明確に伝わるように、表現ぶりも含めて、今後しっかり検討してまいりたいと思います。

寺口委員　今議会におきまして、この多文化共生における質問としましては、大門委員、永森委員、そして今ほどの嶋川委員や筱岡委員からもお話がありました。不安というものが大きく作用していると考えております。

先日、川口市に行ってまいりまして、クルド人問題の話を聞いてきました。今年の２月まで市長をしておられた方の私設秘書という方で、今も県議会議員をしておられる方がいらしたので、秘書をしながらそのクルド人問題に関わ

っていた側面を聞いてまいりました。川口市の人口60万人の中に2,500人ほどクルド人の方がいらっしゃいますが、病院の前でけんかを起こしたことが発端の一つと言われています。そこにＳＮＳがくっつき、保守系のジャーナリストがくっつき、さらに政治家の方――ユーチューバー系の政治家という表現でしたが、その４つの要素が絡まってあのようなことになったわけですが、その４つの発端が、今、ここに火がついているということです。そして今この富山県がやろうとしている多文化共生に関する条例と基本計画も今、ＳＮＳで非常に騒がれている状態です。これは変な方向にいってしまうと非常にまずいことになると思っております。

まさに「不安」という一言に尽きますが、そこから起因しまして、まだくすぶっている川口市のような問題ともつながって、さらにＳＮＳがつながった結果として、富山県がいい条例をつくろうとしているのにもかかわらず、非常にまずいことになることは避けるべきだと思います。内容は柔軟に見直すということが今朝の新聞にも書いてありました。国の秩序ある共生社会というものに呼応していますが、では、秩序ある共生社会とは何かということをまず明確に、分かりやすく、今回の予算特別委員会におきましても、局長等は県民目線で共有できたかとは思いますが、この条例も県民目線の条例でなければ理解がなく、理解がないと不安が生まれます。秩序というものは何かというところが分かればいいと私は考えておりますが、しっかりとこの理解に努めていただくように取り組んでいただきたい。そしてもう一つ、このスケジュールについてお聞きします。

パブリック・コメントが10月までということで、いろいろな意見があると思います。県外からもいろいろな意見があると思いますし、もしかしたら、本意ではないような御

意見もあると思います。そういったことの精査もしっかりして、その中でこの富山県民の不安をしっかり取り除いていただかなければなりません。

今後の予定と、いつまでにこの条例なり基本計画なりを定めて行く予定なのかということをお聞きします。

塗師木地方創生局長　こちらの条例につきましては、令和7年3月に有識者検討会を設置し、それに先立つアンケートも実施してきましたので、令和6年度から実施をしてきたところです。

これまで約2年間にわたり検討、議論をしてまいりました。その間、アンケートやヒアリング、さらには現地視察、県内4か所でのタウンミーティングなど、様々な形で県民の方々から御意見を伺ってまいりました。もちろん今回のパブリック・コメントもそのうちの一つだと考えております。

スケジュールにつきましては、現在、パブリック・コメントを10月7日まで実施しております。その内容を確認、整理した上で、改めてその概要や考え方などの結果や、今議会での御議論を踏まえた案を作成しまして、有識者検討会を開催して、当該案をお示しをしたいと考えております。

寺口委員　何月までという明確な予定はないということでよろしいですか。その有識者会議で、スケジュールも話し合うということでいいでしょうか。

塗師木地方創生局長　現時点で、いつまでにと期限を区切って行っているものではございませんが、パブリック・コメントで寄せられた御意見を整理、検討した上で、有識者検討会にお示しをしまして、御議論をいただく形にしたいと思います。

寺口委員　このパブリック・コメントのところで、しっかりと県民の意見が吸い出せればいいというのは理想ではあり

ますが、いろいろな意見が今ある中で、少しネガティブなものが多いという状況になると、それに寄せられることもあるかと思います。タウンミーティングがあったとしても、今、ようやく少し県民の意識が高まってきたところもあるかと思います。もう少し、さらに柔軟に県民の意見を吸い取りまして、決して拙速ではなく、いろいろな意見を聞いた上で、共生社会とは何かというところから、外国人の方が必要な富山県において、秩序ある共生社会が実現される条例になるように、時間をかけて話し合っていただきたいと思いますので、今後ともしっかりと意見を聞いて進めてください。

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

５　行政視察について

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

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

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

種部委員長　御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

以上で、付議事項についての審査は終わります。

この際、ほかに何か御意見ありますか。――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。