○副議長（山崎宗良）安達孝彦議員。

〔16番安達孝彦議員登壇〕

○16番（安達孝彦）まず初めに、私からも、先日来の豪雨において被害に遭われた氷見、高岡をはじめ多くの皆様に心よりお見舞いを申し上げます。また、復旧・復興に向けて御尽力いただいている全ての皆様に敬意と感謝を申し上げます。

ふるさとがよくなれば日本がよくなる、日本がよくなればふるさとがよくなるとの信念の下、雪深い本県などの地方が抱えるハンデや課題に向き合い、地域社会を豊かにすることが国家全体の発展につながるとの思いの下、本県発展に多大な御尽力をされた綿貫民輔氏が去る８月18日に御逝去されました。これまでの御功績に敬意と感謝を申し上げます。

私が生まれた五箇山は、選挙となれば投票率95％、その中で綿貫さんの得票率は90％という、まさしく綿貫信者のメッカのような地域であり、私も物心ついた頃から綿貫信者でありました。選挙のときに綿貫さんの選挙カーが近くを通ると、学校の授業ほったらかしで、みんなで手を振りに行ったものでした。

五箇山という地域は冬期間、道路網が雪によって遮断され、安全に平野部まで下りる手段は笹船でありました。新聞は翌日に届きました。これは江戸時代や明治時代の話ではありません。昭和50年代、私が生まれる頃の話であり、僅か40年前の話であります。それが、綿貫先生のおかげで道路が整備され、機械除雪が導入され、融雪装置の設置、そして五箇山トンネルの開通により、冬期間でも平場と自動車で往来ができる時代がやってきました。さらに、今から26年前、2000年には東海北陸自動車道が開通し、格段に便利になり、

我々の生活は一変しました。

綿貫先生は裏日本からの脱却を目指し、太平洋側から日本海側を貫く大動脈として、東海北陸自動車道の計画から工事着手、全線開通まで携わられたほか、北陸新幹線の開業、能越自動車道の整備、利賀ダム、境川ダム、新湊大橋の建設、高岡瑞龍寺の再建と国宝化、庄川左岸農地防災事業など、挙げれば切りがないくらいの功績があり、まさしく現在の本県の基盤ともなるインフラや数々の事業の多くに大きな力を発揮されました。

私自身、地元ということもあり、自宅にお越しいただいたこともありますし、子供の頃からいろいろな機会を通じてお顔を拝見したり、御挨拶することはありましたが、直接会話させていただいたのは県議選に出馬を決めたときの砂防会館へ御挨拶にお伺いしたときと県議となった直後のときでありました。県議当選後、綿貫先生からは、「安達君、県議と知事の立場は対等なんだ。最近は知事におもねるような御機嫌取りをする議員が散見されるが、それは大きな間違いで、若くても、１期生であっても、知事には遠慮せずに堂々と物おじせずに発言しなさい。それが選挙民から支援を得た議員の務めだ」と。あのときのお言葉が昨日のことのように思い出されるとともに、その言葉を胸にこれまでも、そしてこれからも議会で発言してまいりたいと思います。

初めに、綿貫先生の大きな功績であり、ライフワークとされてこられた東海北陸自動車道の全線４車線化についてお伺いいたします。

先ほども申し上げましたが、東海北陸自動車道は北陸と東海を結ぶ大動脈であり、本県経済にとっても、国土強靭化などの観点からも極めて重要な道路であります。この事業効果を最大限に発揮する

ためには、一日も早い全線での４車線化が重要であると考えます。

県内区間については、現在、全ての区間で４車線化に向けての事業化がなされていますが、その進捗状況はどうなっているのか。県内区間の供用開始の見通しと、いまだ事業化がなされていない飛騨トンネルの早期事業化に向けても引き続き強力に運動を続けていく必要があると考えますが、その取組方針について新田知事にお伺いいたします。

次に、利賀ダムであります。

利賀ダムの工事用道路が完成し、先日、国会議員や首長、県議の皆さんと共に工事用道路を通り、利賀ダム本体工事の工事現場まで行ってきましたが、そのスケールたるや本当に言葉も出ないほどで、国の大事業が行われていることを感じさせられました。聞くところによると、現在、約600名の方が県内に移り住み、工事に携わっておられるとのことです。

一方、工事用道路については舗装や安全施設がまだできていないということで、当面は一般の方の通行はできないとのことでありますが、利賀地域は雪深く道路も狭隘で、冬ともなれば通行止めとなることもしばしばあります。

あくまで現状は工事用道路かもしれませんが、冬期間の緊急車両や災害等で通行止めになったときの緊急輸送道路として、限定的にでも利用できるようにすることが住民の安心・安全につながると考えますが、舗装や安全設備についていつ頃の整備を考えているのか、川上土木部長の御所見をお伺いいたします。

次に、今般の災害についてお伺いいたします。

先日の氷見の豪雨では、大変甚大な被害を及ぼしたところですが、

1,000年に一度と言われるほどまれな豪雨災害ということであります。

しかし、ここ数年でも、100年に一度、200年に一度と言われる豪雨災害が県内も含めていろいろなところで起きているのが実情ではないかと思いますし、今後1,000年に一度という豪雨はめったにないことかもしれませんが、100年や200年のレベルはいつ起きてもおかしくないと言っても過言ではないと思います。地球温暖化の中、この頻度というのは確実に上がってくると考えられます。

そうした中、今回の災害復旧に当たっても、これまでの基準で原形復旧のみを行うのではなく、近年の災害状況を踏まえた、災害に強い、今後の防災・減災につながるような対応が必要だと考えますが、川上土木部長の御所見をお伺いいたします。

先日の豪雨の折には、氷見市において24時間雨量が観測史上最多の362ミリに達しました。一方で、氷見市中心部を流れる上庄川の県の整備計画では24時間降水量を最大219ミリと想定されています。

先般の県土整備農林水産委員会において、河川課長から浸水調査の結果を踏まえ、整備計画や区間の見直しを検討するという答弁をいただきましたが、これは上庄川に限ったことではなく、県内河川全てに起こることであり、県全体でこれまでの基準を見直し、今後頻発化するであろう線状降水帯にも耐え得るような基準に早急に見直すとともに、今後の水害を見据えた対策を何よりもスピード感を持って行うべきだと考えますが、土木部長の御所見をお伺いいたします。

一方で、県の公共事業予算は増えるどころか、予算的には横ばいであります。この物価高では実質的に大きなマイナスとなっていま

す。

知事は令和の公共インフラ・ニューディール政策を公約に掲げられていましたが、現状をどのようにお考えなのですか。何がニューディールなのでしょうか。予算は全く増えず、それどころか、県発注公共事業の件数では、昨年度は５年前から比べると３割近くも減少しております。

県土強靭化に向けては、公共インフラの老朽化対策、長寿命化も並行して進めていく必要があり、災害の激甚化、頻発化などと状況は刻々と変化していく中、防災・減災対策をスピード感を持って強力に進めていくためにも、物価等の高騰も踏まえ、大幅に予算、事業量を確保、増加させていかなければ、県民の生命と財産を守ることは到底できないと考えます。知事の御所見をお伺いいたします。

ただ一方で、予算が確保されても、実際の現場で働く人がいなければ防災・減災対策は進みません。現在、建設産業では相変わらず全産業断トツトップとなる有効求人倍率10倍を超えているのが現状であり、大変な問題であります。

これまでも様々な取組を行ってこられましたが、喫緊の課題であります。建設業の人材確保・育成のため、さらに踏み込んだ取組を行う必要があると考えますし、将来を見据えた取組も併せて必要だと考えますが、今後どのように取組を進めていくのか、土木部長にお伺いいたします。

次に、空港の活性化についてお伺いいたします。

私は当選以来、富山空港については民営化や民間への運営委託を進めるべきで、また、愛称には高山を入れるべきと言ってまいりました。それは、新幹線開業後、苦しい経営を強いられている富山空

港をいかに存続、活性化させ、本県経済の発展につなげていくかということを考えたときに、その道しか勝ち筋がないと考えたからであります。

しかし、それはコロナ前の国際便が毎日のように複数便飛んでいたときの話であり、その後のコロナ禍では国際便も全て運航休止となるなど状況はかなり厳しいものとなってきました。私は、このような状況では富山空港の存続については早晩断念しなければならないときが来る、大きな財政負担を負い続けてまで残す必要はないとも考えるようになりました。

しかし、県では大変厳しい環境下にあっても、この状況を打開しようと、このたび混合型コンセッション導入にかじを切られ、富山エアポートが手を挙げられました。私は、この先10年の取組が成果を上げなければ富山空港は閉鎖すべきだと考えますし、そうならないためにも、ありとあらゆる人、物、知恵を出しながら総力戦で大胆な取組を進めていくべきだと考えていますが、一方で、県民の皆さんはそもそもこれまで関心が高くなかったことも一因だと考えますが、理解が進まず不信感が高いのも事実であります。

私自身、県民の皆さんにお話をするときは、富山空港の現状、高山の状況、インバウンドに県境は関係ないのだということなどを丁寧に説明させていただき、大方の皆様から御理解をいただいているとは思っておりますが、県としても空港に関連する様々な取組を進めるに当たり、空港の置かれている状況や空港を存続させる必要性など、取組を進める意義などについて丁寧に県民に伝えていくことがさらに必要だと考えますが、新田知事の御所見をお伺いいたします。

空港の愛称問題に引き続いて、今回の補正予算案で計上されている富山高山交通需要創出事業、いわゆるタクシー代などの助成でありますが、これについても大きな反発を生んでいます。

私自身、空港の利用促進にはインパクトのある取組が必要であると言ってきましたが、今回の事業は、空港から高山へ直接タクシーで行くこととなれば、県内へ落ちるお金といいますか、波及効果というのは、タクシー、レンタカーなど一部事業者に限られるのではないか、もっと高山線を活用できるようなものにすべきである、また、カーシェアの活用をもっと模索すべき、周遊観光プランを造成しそこに助成を出すべきだ、いろいろな御意見があるわけであります。この事業はどういった狙いを持って取り組むのか、また、こうした手法を取る理由や目指す姿など、県民の理解を得られるような説明が必要だと考えますが、田中交通政策局長の御所見をお伺いいたします。

空港の愛称変更に伴い最も大事なのは、高山への入り口は名古屋からの南側だけではなく、富山という北側からの入り口もあることを全国の、そして日本を訪れる世界の皆さんに認知してもらう、これが第１の目標で、そうした富山空港や富山駅を利用してもらう人たちに富山県内にも立ち寄ってもらう、それが最大の目的であると考えたときに、高山へ行く人のみが恩恵を被るのではなく、県内にも恩恵が及ぶよう、波及効果が出るようにするためには、やはり高山に訪れる観光客を県内周遊につなげていく取組が重要になってくると考えます。

ただ、昨年県が行った高山からのインバウンド流動調査では、高山へ行った人の約８割が富山のことを知らない、訪れる予定がある

という人は約17％にとどまっていました。一方、観光ＰＲを行った後は約９割の人が行ってみたいなど関心を示されたとされています。

これらの調査を踏まえ、飛騨高山や白川郷との一体的な広域観光の推進にどのように取り組んでいくのか、山下観光推進局長の御所見をお伺いいたします。

次に、持続可能な公共施設の在り方についてお伺いします。

高度経済成長期に造られた道路や橋、トンネルなどの公共インフラについて、老朽化対策や長寿命化の取組がなされているところですが、併せて公共施設についても同様に老朽化が今後急速に進んでいきます。

これまで未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会において検討が進められ、今年度については県公共施設等総合管理方針を改定する予定となっていますが、今後人口減少が進むことを考えたときに、効果的、効率的な維持管理、統廃合も含めた保有総量の適正化を計画的に進めていく必要があると考えますし、市町村と連携し、市町村との共同利用や市町村施設の活用なども含めて検討してはどうかと考えますが、田中経営管理部長の御所見をお伺いいたします。

また、県立学校についても長寿命化改修での対策が進められていますが、市町村の学校施設の活用も含めて検討してはどうかと考えます。

例えば、県立高校として初めて全国募集を開始した南砺平高校ですが、校舎の一部は築65年を超えるなど老朽化が進んでおり、また、施設周辺は土砂災害特別警戒区域にも指定されており、住民からも早期の対策が求められています。

一方、南砺市立の旧平中学校は、義務教育学校開校により空き校

舎となっており、平成23年竣工と校舎はまだぴかぴかで、グラウンドも令和４年に改修したばかりで、生徒が学ぶ環境としては現校舎よりはるかにいいのではないかと考えます。

これについては、南砺市や学校関係者からも要望が上がっているところであり、多額の予算をかける必要もなく、老朽化対策にも資することから、南砺平高校の校舎として活用してはどうかと考えますが、廣島教育長の御所見をお伺いいたします。

最後に、環境の保全についてお伺いします。

去る７月に、県西部５市の自治振興会や自治会連合会、並びに農協や土地改良区など農業団体、さらには観光や漁業などの団体で構成されている庄川流域六厩産廃処分場計画対策協議会が、岐阜県高山市において計画されている産業廃棄物の最終処分場建設計画について、庄川流域における建設の反対と建設場所の変更などを求める要望書を、10万筆を超える署名を添えて岐阜県に提出されました。

富山市や県東部に住んでいらっしゃる皆さんには人ごとかもしれませんが、県西部、特に砺波地域ではこの計画に対する関心が日に日に高まっており、私も地域を回っていると一番多くいろいろな方から言われるのがこの計画についてであります。富山県は何をしているのだ、県議会はどう考えているのだ、弱腰ではないかという声を多く聞きます。県民の不安や不信が大変高まっているのが実情であります。また、この夏には田中南砺市長が、昨年末には田中高山市長が明確に反対の意思表明をされたところでもあり、反対の機運はさらに高まっているところであります。

県として、この10万筆を超える大きな声をどのように受け止めているのか。また、岐阜県に対してもしっかりとこの懸念を伝え、極

めて慎重な対応を求める必要があると考えますが、新田知事の御所見をお伺いして質問を終わります。

御清聴ありがとうございました。

○副議長（山崎宗良）新田知事。

〔新田八朗知事登壇〕

○知事（新田八朗）安達孝彦議員の御質問にお答えします。

まず、東海北陸自動車道についての質問にお答えします。

東海北陸自動車道は、中部圏との連携をはじめ、経済・観光交流を促進し、新しい社会経済システムを構築する上で重要な役割を果たしています。さらに、国土強靭化を図るためにも、本路線の全線４車線化を強力に進めていく必要があります。

このうち県内区間33キロメートルについては、全て４車線で事業化されており、昨年10月には白川郷インターチェンジから五箇山インターチェンジ間の真木トンネルを含む約2.8キロメートルが供用されるなど、これまで約17キロメートルが４車線で供用されています。現在は、福光インターチェンジから南砺スマートインターチェンジ間では橋梁の整備が進められています。また、五箇山インターチェンジから城端スマートインターチェンジ間では長大トンネルなどの大規模工事が進められており、供用開始までにはもうしばらく時間を要するものと見込まれます。

一方、事業化されていない岐阜県の飛騨清見インターチェンジから白川郷インターチェンジまでの約19キロメートル区間については、飛騨トンネルを含む11.9キロメートルが令和６年３月に準備調査箇所に選定され、地質調査が進められています。県では、当該区間の早期事業化に向けて、去る７月10日に開催した岐阜県との知事懇談

会において、両県が連携して４車線化を国などへ働きかけることについて合意したところであります。これを踏まえて、７月23日には、私自身が江崎岐阜県知事、田中南砺市長たちと共に片山財務大臣、酒井国土交通副大臣などに直接要望いたしました。

引き続き、事業中区間の整備促進と飛騨トンネルを含む未事業化区間の早期事業化に向けて、国会議員の先生方、県議会議員の皆様のお力添えをいただきながら、岐阜県や沿線市町村などと連携し、国やＮＥＸＣＯ中日本に対し積極的に働きかけてまいります。

次に、県土強靭化についての御質問にお答えします。

激甚化、頻発化する自然災害やインフラ老朽化から県民の生命、財産を守り、県土強靭化を推進するためには、必要かつ十分な事業費を安定的、持続的に確保することが必要です。

このため県では、令和９年度予算に向けての国への重要要望において、第１次国土強靭化実施中期計画に基づき、今後の物価高や賃金水準の上昇などを適切に反映した上で、別枠で必要な予算、財源を当初予算として確保するよう働きかけてまいりました。また、こうした内容については、６月20日に金子国土交通大臣に対して直接要望もいたしました。

今月６日には、先月の大雨災害の現地視察で来県された金子大臣への緊急要望において、再度、予算の確保について要望しました。大臣からは、来年度の予算編成においては、補正と当初を合わせたものに対して、物価高騰や人件費高騰を加味した上で、さらに事業を推進していくための概算要求を行っているとの力強い言葉をいただきました。

今般の大雨で、本県は能登半島地震から３年もたたない復旧・復

興の途上で、災害救助法の適用となるような大きな災害に見舞われました。県土強靭化を強力に推し進めることの重要性、緊急性を強く実感しています。

県民の生命と財産を守るのは県政の基本であり、今後とも必要かつ十分な事業費の確保について、機会を捉えて国に要望するなど、県土強靭化の予算確保に努め、スピード感を持って災害への備えやインフラの老朽化対策を進めてまいります。

次に、富山空港についての御質問にお答えします。

富山空港は、県民の移動の利便性を確保する交通インフラにとどまらず、企業活動や観光誘客、交流人口の拡大を支える重要な社会基盤と捉えております。また、災害時の航空輸送拠点としての役割も担っており、何としても存続させていく必要があると認識しております。

これまでも路線の維持拡充や利用促進などの取組を進めてきたものの、利用者数は減少し、昨年度はピーク時から７割減となりました。国際線、国内線ともに厳しい事業環境にあります。こうした中にあって、空港の存続と活性化を図るためには、成り行きに任せるのではなく、危機感を持って、これまでの取組にとらわれず、あらゆる手を尽くしていく必要があると考えています。

このため、本年４月に混合型コンセッションを導入し、官民連携による空港運営を開始しました。また７月には、認知度向上と誘客促進を目的として新たな愛称を決定しました。さらに、９月補正予算案には再開した台北便や、厳しい状況が続く羽田便の利用促進、路線維持に向けた取組に加えて、新たな愛称を契機とした誘客や広域周遊の促進など、新たな需要の創出につながる取組も計上してい

ます。

空港の存続と活性化を目指すこれらの取組は、一部の空港利用者のためだけのものではなく、県民生活や地域経済など県全体の発展に関わるものであると考えます。

引き続き、県民の皆様にこれらの取組を進める意義についてお伝えし、空港の存続と活性化に最大限の努力をしてまいります。

庄川上流の産業廃棄物最終処分場建設計画についての御質問にお答えします。

今年７月に、県西部の農協などで構成される協議会が、建設予定地の変更などを求める要望書を岐阜県に提出されたことは承知しておりまして、庄川流域において生活や農業などを営んでおられる上で、水質環境などへの影響を懸念しての反対の声として受け止めています。

これまでも、住民などから不安や反対の声があることについては岐阜県に随時お伝えしてきており、また、機会を捉えて岐阜県に対し、法令に基づく手続の進捗状況を確認し、適切な対応を要請してまいりました。さらに、本県議会の令和６年９月定例会で、この建設計画に関する請願が採択されたことを岐阜県に文書で伝達するとともに、環境保全について適正な配慮がなされ、庄川流域の住民を含む様々な方からの意見を踏まえた、より望ましい事業計画になるよう、法令に基づく適切な手続を要請しています。

現在、岐阜県の条例に基づいて環境影響評価の手続が行われている最中であり、水質環境等への影響が明確化されていく途中段階であることから、まずは岐阜県においてしっかり審査いただくことが必要と考えています。

また、環境影響評価の手続を終えた後は、廃棄物処理法に基づき許可申請が行われる流れとなりますが、許可権者の岐阜県知事が法令に基づき、慎重かつ適正に審査されるものと考えております。

今後も岐阜県に対して一連の手続が適切に行われるよう要請するとともに、その進捗状況を情報収集するなど動向を注視してまいります。

私からは以上です。

○副議長（山崎宗良）川上土木部長。

〔川上孝裕土木部長登壇〕

○土木部長（川上孝裕）私からは、４つの御質問にお答えします。

まず、利賀ダム建設に係る工事用道路についての御質問にお答えします。

利賀ダム建設に係る工事用道路は、将来の国道471号利賀バイパスとして、国と県が共同で整備を進めております。今年２月には（仮称）利賀トンネルが貫通し、全体延長約9.1キロメートルがつながったところでございます。このうち、起点側の南砺市利賀村栃原地内から庄川にかかる利賀大橋を渡って対岸の長崎地内までの約700メートル区間は、平成30年に一般供用しているところでございます。

トンネルを含めた工事用道路を国道471号として一般供用するためには、今後、国において舗装などの必要な工事が行われた後、県において通行の安全を確保するための消火設備、通報警報設備、照明などの整備が必要です。また、新たに判明したトンネル間における雪崩対策の整備も必要であり、御指摘のとおり、現在は一般の通行はできません。

工事用道路は、ダム本体工事を安全に施工するためのものでございます。その工事車両などがふくそうする中で、今後の一般供用に向けた県が実施する工事の時期について、現在国と調整しているところでございます。

御提案の災害時の緊急車両に限り通行させる暫定措置につきましては、工事への影響や安全確保などを慎重に検討する必要もございます。地元の思いも踏まえ、県として対応を検討してまいります。

次に、防災・減災につながる災害復旧の対応についての御質問にお答えします。

近年、気候変動の影響により自然災害が激甚化、頻発化する中、公共インフラの復旧に当たりましては、単に被災前の状態に戻すだけでなく、被災原因を十分に検証し、再度災害の防止につなげることが重要です。

公共土木施設の災害復旧事業は、被災箇所を原形に復旧することが原則とされておりますが、原形復旧では、再度災害の防止が困難な場合には、これまでも河川の護岸の構造や材質を変更するなど、必要な機能強化を図りながら復旧を行ってきております。

例えば、令和５年６月の豪雨で被災した白岩川では、災害復旧と併せて、川幅の拡幅や堤防のかさ上げなどを実施する災害関連事業の採択を受け、一連区間における治水機能の向上に取り組んでおります。

県としては、今回の大雨で被災した河川や道路等の復旧に当たっては、当時の降雨状況や被災原因、周囲の整備状況も踏まえながら、国の災害関連事業等の改良復旧制度の活用も視野に入れ、再度災害の防止と将来の災害リスクの低減につながる復旧工法を検討してま

いります。

今後とも、被災箇所の早期復旧に取り組むとともに、国や市町村など関係機関と連携しながら、災害に強く、将来にわたり安全・安心を支える強靭な公共インフラの整備を進めてまいります。

次に、今後の水害対策についての御質問にお答えします。

今回の大雨で氾濫した氷見市内の県管理の９河川については、浸水範囲や排水施設の稼働状況を調査するとともに、降雨量、河川水位、流下能力等を分析し、被災原因の検証を早急に進めます。特に浸水痕跡が残っている間に浸水範囲を特定する必要もあり、速やかな調査に努めます。その結果を踏まえ、各河川の被災状況に応じた効果的な対策や河川整備計画の見直しの必要性について、スピード感を持って検討いたします。本日議会に上程した追加補正予算案には、この調査、検討に必要な経費も計上させていただいております。

今回、氷見市内では、観測史上最大となる降雨量を記録し、改修事業中の上庄川、泉川及び仏生寺川においても、河川計画で想定する規模を大きく上回る降雨となりました。近年、全国的に水害が激甚化、頻発化しており、将来の水害リスクを踏まえた治水対策が必要でございます。

こうした中、国では、管理する一級水系において、将来の降雨量の増大を踏まえた河川計画の見直しを進めておられます。流域のあらゆる関係者が協働して水害を低減する流域治水のさらなる推進にも取り組んでおられます。

県としましても、県民の安全・安心を守るため、県管理河川において、国や市町村等と連携し、河川改修や排水対策などのハード対策、避難体制の充実などのソフト対策を組み合わせ、流域治水を一

層推進してまいります。併せて、将来の降雨量増大への対応の検討、河川整備計画の策定や見直しの検討を進めるとともに、必要となる予算の確保に努めながら水害対策を着実に進めてまいります。

最後に、建設業の人材確保・育成の御質問にお答えします。

建設業は社会基盤を支える重要なエッセンシャル業種であり、自然災害が激甚化、頻発化する中、持続的に防災・減災対策を進めていくためには、建設業の人材確保・育成が喫緊の課題と考えております。

しかしながら、御指摘のとおり、富山県の建設関連職業の有効求人倍率は全産業平均より極めて高く、建設業就業者の高齢化も進んでおり、他業種と比べ大変厳しい状況にあると認識しております。

このため県では、人材確保の取組としまして、建設企業における採用活動への支援、事業者団体による大学生、高校生向けの現場見学会開催への支援、県発注工事でのＩＣＴ活用や週休２日工事の推進、建設企業による女性が定着、活躍できる労働環境改善の取組への支援など、様々な事業を実施しております。また、今月26日には、富山駅で中高生などの若者に建設業で働くことの魅力を知ってもらうイベント、ケンセツジョブフェス2026を開催することとしております。

さらに、人材育成の取組としましては、建設企業によるＩＴ人材や女性技術者育成への支援、事業者団体が実施する技術者のキャリアアップ、資格取得への取組への支援などを実施しております。

引き続き、建設業が目指す新３Ｋ――給与、休暇、希望の３Ｋでございますが、この実現を通じ、建設業が将来を担う若者に選ばれる産業となり、これからも県民の安心・安全な暮らしを支える担い

手、守り手として持続していけるよう、事業者団体とも連携しながら、人材の確保育成に取り組んでまいります。

私からは以上でございます。

○副議長（山崎宗良）田中交通政策局長。

〔田中達也交通政策局長登壇〕

○交通政策局長（田中達也）私からは、タクシーやレンタカー助成事業についての御質問にお答えします。

富山空港が県内だけでなく、飛騨高山地域への空の玄関口であることを分かりやすく示すため、新たな愛称を発表いたしました。これは、空港利用者の増加に加え、富山県内の滞在時間の増加や消費拡大、広域周遊の促進を見据えたものであります。

富山空港は高山に最も近い位置にある、いわゆる最寄り空港であるにもかかわらず、御質問にもありましたけれど、高山へのアクセスは名古屋、南側から北上するケースが多く、富山、北側からアクセスしたほうが所要時間が短いメリットが知られていないと認識しております。このため、９月補正予算案におけるタクシーやレンタカー利用料金に係る助成は、多くの方に北側からのアクセスを知っていただくきっかけを狙いとして目を引くものといたしました。

また、定額タクシーの運行の取組に関しては、飛騨高山地域は日帰りでも気軽に訪れることができる場所であり、利用形態も富山で宿泊して日帰りで往復される方、富山を観光された後、高山を観光される方など様々であると考えておりまして、まずはこの取組で利用形態を把握しつつ、バス路線の開設はもとより、今後の県内の滞在時間の増加や消費拡大にも役立つよう進めてまいります。

県としましては、旅行者にとっては富山と岐阜の境界は関係ない

と考えておりまして、旅行者がこれまで以上に富山と飛騨高山を行き来できるエリアとなるよう、取り組んでまいります。

○副議長（山崎宗良）山下観光推進局長。

〔山下章子観光推進局長登壇〕

○観光推進局長（山下章子）私からは、飛騨高山地域との一体的な広域観光の推進についての御質問にお答えいたします。

本県と経済的、文化的な結びつきも強い飛騨高山地域には多くの観光客が訪れており、こうした観光需要を本県へ取り込むためには、飛騨高山地域と連携していくことが重要でございます。このため、白川郷と県内を結ぶ世界遺産バスの運行支援や、広域プロモーションによるインバウンド誘客などに関係自治体等と連携して取り組んでまいりました。

今年度は、高山市や白川村などと連携し、高山本線や高速バスなど二次交通利用によるアクセスのよさなどについて、首都圏主要駅で発信するほか、飛騨高山地域と本県を巡る旅行商品を造成し、一つの周遊エリアとしての認知度を高めてまいります。

インバウンドにつきましては、昨年度実施いたしました高山から富山への流動調査において、議員にも御紹介いただきましたとおり、本県を知らない旅行者が多く、認知度向上が必要であること、旅行者の約８割は旅行前に計画を立てるため、事前の情報発信が重要であることなどの結果が得られました。また、調査時に併せて行った旅行者への観光ＰＲで、富山へ行きたいとの回答が約９割の方から得られておりまして、日本滞在中の旅行者への魅力発信でも誘客が期待できると分析しております。

このため今年度は、高山に来訪の多い欧米豪市場に向け、本県と

の周遊の魅力を多言語で情報発信いたします。また、高山において、現地の外国人旅行者に対しまして、高山本線を使っての富山への来訪をアピールするなど、近隣主要観光地での観光ＰＲにも取り組んでまいります。

９月補正予算案では、空港の愛称変更を契機に、海外メディアやインフルエンサー、旅行会社を招聘し、空港を起点とした広域周遊観光の魅力を発信する事業を提案しております。

引き続き、岐阜県や高山市、白川村等とも連携しまして、国内外からの観光誘客と飛騨高山地域をはじめとした広域周遊観光促進に取り組んでまいります。

以上でございます。

○副議長（山崎宗良）田中経営管理部長。

〔田中雅敏経営管理部長登壇〕

○経営管理部長（田中雅敏）私からは、公共施設の管理方針についての質問にお答えいたします。

県では、公共施設等を総合的に管理していくための基本的な方針である富山県公共施設等総合管理方針に基づきまして、公共施設の中長期的な保有総量の適正化や長寿命化などに取り組んでおりまして、今年度中にこの総合管理方針を改訂することとしております。

また、将来的な人口減少などを念頭に、限られた人的、財政的資源で質の高い行政サービスを維持するには、業務効率を高めながら多様化、複雑化する県民ニーズに的確に応えていくことが重要でありまして、未来へつなぐ行政サービスのあり方検討会におきまして議論を進めているところでございます。

こうした中、本年５月の県庁各部局から成る県有施設整備等推進

委員会におきまして、今後、公共施設マネジメントを推進するには、公共施設の老朽化対策だけでなく、県全体で公共施設の最適配置、施設の在り方や運営の効率化、市町村施設との連携など、行政サービスの在り方を含め、県や市町村といった組織の枠組みにとらわれず検討する必要があることを確認したところでございます。

県としては、市町村それぞれが適正な公共施設の管理について取り組んでおられる現状を十分に踏まえた上で、市町村とも方向性を共有し、オール富山県の視点で、公共施設等の効果的、効率的な維持管理や保有総量の適正化に向けた実効的な方針となるよう努めてまいります。

○副議長（山崎宗良）廣島教育長。

〔廣島伸一教育長登壇〕

○教育長（廣島伸一）市町村の学校施設の活用についてお答えいたします。

県立学校施設の老朽化対策は、長寿命化改修を基本として、財政支出の平準化や新時代とやまハイスクール構想との整合性を図りながら、対応を進めることとしております。こうした中、活用可能な市町村の未利用学校施設を有効活用することは、老朽化対策の選択肢となるとともに、行政組織の枠組みにとらわれない取組としての好事例にもなり得るところです。

議員から御紹介がございましたが、旧平中学校の学校施設を南砺平高校の施設として活用することにつきましては、南砺市や地元の地域づくり協議会、南砺平高等学校後援会などから御要望もいただいております。旧平中学校施設は築15年と新しいこと、また、平高校施設の老朽化の現状や施設周辺が土砂災害特別警戒区域であるこ

とを考慮すると、旧平中学校施設の活用は安全で安心な教育環境の確保に有効と考えられます。

市町村の未利用学校施設を高校施設として活用する前提として、高校教育に必要な普通教室や特別教室、グラウンド、体育館などの施設機能と規模が確保されていることのほか、例えば、活用する校舎、敷地の賃借料や追加の施設整備に要する経費、施設の管理運営に要する経費なども精査し、費用対効果も検証して検討を進めることが必要になります。

こうしたことを踏まえ、県教育委員会として、南砺市や高校側と意見交換するなど必要な検討を始めたところでございます。

今後、新時代とやまハイスクール構想との整合性も念頭に置きながら、移転の可能性について検討を進めてまいります。

以上です。

○副議長（山崎宗良）以上で安達孝彦議員の質問は終了しました。

暫時休憩いたします。休憩時間は10分間といたします。

午後２時38分休憩