井 上 学 委 員 の 質 疑 及 び 答 弁

川島副委員長　井上委員。あなたの持ち時間は60分であります。

井上委員　よろしくお願いいたします。

私からも冒頭に、８月の豪雨で被災された皆様に心から御見舞いを申し上げます。そして一日も早い復興・復旧を祈るものであります。また、全国各地から来ていらっしゃるとお聞きしておりますけれども、現地でボランティアに入っていただいている皆さんには本当に心から敬意を表したいと思います。自分のためではなくて、他人のために仕事を休んで一生懸命に働くというのは本当に貴いことでありまして、ボランティアの皆さんの今後の人生に幸あらんことを祈るわけでございます。

今日は、私のホームページに御意見コーナーがあるのですが、そこへ寄せられた意見、メールや電話で頂いた県民の皆さんの生の声からの要望、苦情を質問にまとめてみましたので、よろしくお願い申し上げます。

まず初めは、今定例会でも多くの議員が取り上げました富山空港と高山市を結ぶ二次交通等についてお伺いをいたします。

本県の空の玄関口である富山空港は、インバウンドの誘客や国内観光客の受入れにおいて、極めて重要な広域交通拠点として機能しています。

とりわけ、飛騨高山をはじめとします岐阜県飛騨地域は、国際的にも知名度の高い屈指の観光地でありまして、富山空港から入国、到着された観光客が立山黒部アルペンルートや五箇山、そして白川郷、飛騨高山へと渡り歩くルートの形成は、本県経済及び観光産業の活性化において極めて重要な課題であります。

しかしながら、かつて運行されていました富山空港と飛騨高山を結ぶ直行バス路線は、皆さん御存じのとおり運休状態にありまして、現状のアクセスは、一度富山駅に出てからＪＲや高

速バスに乗って向かうという迂回ルートが主流となっています。手荷物を抱えた旅行者に二重の乗換え負担が生じているほか、定期ダイヤと航空便の到着時刻のミスマッチも指摘されているところであります。

交通結節点としての空港の利便性の向上並びに隣接県との戦略的な広域連携を通じた観光需要の取り込みに向けて、以下５問質問いたします。

まず１問目は９月補正予算で富山高山交通需要創出事業が提案されています。富山空港から高山までのタクシーやレンタカーの利用料金を助成する事業であります。今議会でも多くの議員が取り上げられました。

富山空港から高山市等への二次交通に対する公的支援案につきましては、空港振興や広域観光の観点から推進しようとする県の狙いも十分理解できます。その一方で、県民の皆様の立場から見て、費用対効果や地元の実益がどう確保されるのかという懸念が生じるのは、私は至極当然のことと捉えています。

富山空港を起点に飛騨高山方面へ向かう旅行者の周遊ルートを確立することは、空港路線の維持活性化という側面では、もちろんプラスであります。しかし、単に富山県を素通りされてしまっては、県民の税金を投じる事業として、県内での消費の増加や宿泊の増加など十分な対価を得られません。実効性のある県内寄り道、立ち寄り策や、往路、復路での県内における宿泊の誘発など、条件設定が極めて重要になると考えています。

本事業に対しましては、やみくもに反対をするものではありません。しかし、手放しで全面的に賛成、推奨できる段階でもないというのが率直なところであります。施策の趣旨は十分理解しつつも、事業効果を最大化し、地元利益をしっかりと確保するための具体的な条件づけや効果測定の厳格化が不可欠ではないでしょうか。新田知事の御所見をお伺いしたいと思います。

新田知事　富山空港が県内だけではなく、飛騨高山地域への空の玄関口であり、富山側から高山へのアクセス改善が必要で、富山空港利用者の高山への交通需要の創出が極めて大切であると考えております。そのことは委員も御賛成いただけることだと思っています。

一方で、今定例会での議論を通じ、委員をはじめ多くの議員から県内での消費や宿泊を促す取組の重要性を指摘いただきました。これは空港から県内を観光や宿泊など何ら経済的効果もなく、直接高山に向かうことへの御懸念があるという理解をしております。

この懸念を払拭するためにタクシー利用料金の助成に当たり、空港から直接高山へ向かわれるケースは除くことにしたいと考えます。具体的には、利用の要件を搭乗の翌日からの１週間以内として、県内での滞在時間の増加、また、それに伴う消費の拡大を促します。そして県内の滞在時間の増加に合わせて、タクシーの乗車場所を県内全域へと拡大したいと考えます。このことにより、事業効果を県内全域に波及させることができると考えます。さらに、実施に当たっては、タクシー事業者の協力を得て、利用日時、人数、乗車場所、降車場所のデータを取得できるようにすることで事業効果も把握してまいりたいと考えます。

昨年度の空港利用者数はピーク時から７割減となりました。現在も国際線は一部運休となるとともに、国内線の事業環境も極めて厳しい状況にあります。空港の存続、活性化に向け、これまでの手法にとどまらず、あらゆる手を尽くしていく必要があると考えております。加えまして、ＪＲ特急ひだの利用促進についても、今後検討してまいりたいと考えております。

井上委員　県内での宿泊を条件化するということでございますね。そして、県内全域を対象に変えるという答弁を聞きまして、私

を含めてたくさんの県民の皆さんが何かもやもやしていたものが、少しすっきりしたのではないかと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

富山空港から飛騨高山への直行アクセスは、本県のみならず、岐阜県飛騨エリアにとっても共通の利益となるテーマであります。民間事業者の採算リスクを抑えつつ需要を掘り起こすためには、まずは需要に連動して運行する事前予約型の定額シェアタクシーの導入が最も有効ではないかと考えます。

利用需要が不安定な現状では、定員制の大型バスではなくて、搭乗便に合わせて事前予約制で運行する乗り合いのジャンボタクシーといったタクシーの導入が現実的な選択肢となるのではないかと考えます。

事前予約制のシェア型モビリティーについて県主導で実証実験を実施してはいかがかと考えますが、田中交通政策局長の所見を伺います。

田中交通政策局長　空港での事前予約型定額シェアタクシーの御提案でしたが、利用者にとっては相乗りによりましてタクシーと比較して安価で利用できるメリットがあります。また、事業者にとっては今御紹介もあったのですけれども、事前予約による運行となることから効率的であり、需要がなかなか見通せない中にあっては選択肢の一つとなり得ると認識しております。

富山高山交通需要創出事業については、今ほど知事から答弁申し上げたとおり、直接高山に向かう懸念を払拭するため、空港から直接高山へ向かうケースを除いたところであります。

県としましては、まずこの取組により県内の滞在時間の増加や消費拡大を図りながら、県内から高山に向かうデータを把握したいと考えています。

なお、御提案の事前予約定額シェアタクシーについて、今回御質問にありましたので、交通政策局で全国の状況を調べてみ

ました。その結果、富山県での事業展開はないのですけれども、複数の空港においてタクシーのシェアサービスが実施されておりました。その仕組みについては、利用者の予約受付を行う民間事業者と提携するタクシー会社との間で役割分担を行い取組が実施されているということが分かりましたので、県としましても研究したいと思います。

井上委員　やはり全国では例があるということで、県はサンドボックス予算という工夫次第で何にでも使える予算がありますので、それも利活用してまた検討していただきたいと思います。

次に、単に富山空港と高山間の単純な往復だけではなくて、インバウンドの強いニーズがあります富山空港から立山黒部アルペンルート、そして飛騨地方へのルートや、富山空港から五箇山を回って、白川郷、高山といった観光拠点を結ぶ広域周遊ルートとして、自治体と民間事業者が一体となった官民連携での再構築に取り組むことで、インバウンドを中心とした搭乗率の増加が期待できるのではないかと考えていますが、山下観光推進局長に所見をお伺いいたします。

山下観光推進局長　委員御指摘のとおり、高山、白川郷などインバウンドのニーズが高い地域と立山黒部や世界遺産五箇山など本県が誇る観光拠点を結び、広域周遊、滞在の促進を図ることは、インバウンド需要を本県に取り込む上で大変重要でございます。

これまでも高山市など飛騨高山地域の関係自治体や民間事業者と連携し、近隣の主要観光地と本県の広域周遊促進に向けた共同プロモーションを実施してきております。また、本県で行う海外メディア招聘や高付加価値周遊ツアーの造成に当たっても、周辺観光地を併せて紹介するなど、本県を起点とした広域周遊滞在促進に取り組んでおります。

今般の空港の愛称変更を契機に、改めて関係自治体や事業者

等との意見交換も始めておりまして、引き続きさらなる誘客促進に取り組んでまいります。加えて、広域周遊ルートの構築に当たっては、ＪＲ高山本線や高速バスなど既存二次交通の利便性が十分に知られていないことも課題と考えております。今後、乗り継ぎ方法なども含めた具体的な移動方法や周遊先の観光地の魅力を、動画などを活用しまして公式ＳＮＳで伝えるなど情報発信の強化にも取り組んでまいります。

現在策定中の第４次富山県観光振興戦略プランの骨子案におきましても、今後５年間で目指す観光の方向性としまして、立山黒部、世界遺産五箇山、富山湾を核とした周遊滞在の促進を掲げております。県内外の観光地を結ぶ広域観光周遊ルートの形成を目指し、今後、旅行商品の造成、二次交通の充実など具体的な施策を新プランに盛り込んでまいりたいと考えております。

井上委員　今までもいろいろと手を尽くしておられるとよく承知しているのですけれども、また、今一歩頑張っていただきたいと思います。

観光客にとって県境というのはほとんど関係がないわけでありまして、富山県、岐阜県、そして富山市、高山市、飛騨市などが連携して、路線維持や運行実証に対する公的支援を一体となって推進することが不可欠であると考えます。

県境を越えた、例えば富山・飛騨広域観光交通協議会というような観光と交通を合わせた富山、飛騨の協議会等を設立して、路線の充実に向けて、共通の周遊パスを発行したり、国の補助金を共同申請したりすることで、相互のプロモーションをもっと推進すべきと考えますが、田中交通政策局長の所見を伺います。

田中交通政策局長　今委員から県境を越えた公共交通ということでお話がありましたけれども、御案内のとおり富山駅発着の定

期バスは１日３往復６本と高速バスが運行しているのと、ＪＲ高山本線の特急ひだは１日４往復８本運行されております。これらの路線の維持充実は、県境を越えて関係自治体の連携による利用促進が重要だと思っております。

このため県では、まず鉄道のことから申し上げますと、高山本線の沿線自治体や関係団体で組織されます高山本線強化促進同盟会という組織がありまして、富山市や商工団体とともに、特急ひだの増発や利便性の確保をＪＲに働きかけてもおりますし、利用促進のための広報啓発事業を実施しております。

観光面のお話もありましたが、広域周遊観光の促進に向けては、高山市など飛越能エリアの自治体等で組織します飛越能経済観光都市懇談会において、観光情報の発信や観光ＰＲイベントの開催など共同で取り組んでいるところであります。また、今年度は高山市と白川村などとともに、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を首都圏主要駅において発信するなど、関係自治体連携による取組を進めております。

新たな組織の立ち上げには、今ほど少し申し上げたのですけれども、既存の組織との関係も考える必要があります。今ほど申し上げた組織は、いずれも本県と岐阜県や高山市など関係自治体で構成されておりまして、県境を越えた公共交通の路線維持についても話し合ってまいりたいと思います。

井上委員　富山空港から高山へ向かうに当たって、富山駅を経由する迂回のルートではどうしてもロスタイムが出ます。そのロスタイムを解消するために、空港から高山本線の県内の南側の駅、例えば速星駅、越中八尾駅、笹津駅、猪谷駅などに直接接続するアクセスの支援も検討の価値があるのではないかと考えます。

空港から高山本線沿線駅間の接続バスの開設や、飛行機の到

着、出発時間帯とＪＲ特急ひだの接続時間をスムーズにするために、ＪＲ東海やＪＲ西日本へダイヤの調整の要請を県主導で行うなど、既存のインフラを活用した利便性の向上策も重要ではないかと考えます。

速星駅、越中八尾駅、笹津駅は普通列車へ乗り継ぐ場合は、ＪＲ西日本とＪＲ東海の境界駅であります猪谷駅で、さらなる乗り継ぎが必要になります。ならば直接猪谷駅へアクセスするほうが効率的であります。距離にして約22キロでした。時間は40分ぐらい。タクシー料金も１万円はかかりません。

羽田からの１日３便、札幌からの１日１便、そして台湾からの週２便について、富山空港到着から猪谷駅へ移動して高山線の特急ひだにうまく乗り継げるのかどうか調べてみました。

東京からの最終便と台湾からの木曜日の便は、到着時間が遅くて、その日のうちに高山へＪＲで行くことはできません。しかし、そのほかの４便は、猪谷駅の特急ひだにちょうど間に合うことが分かりました。お昼前ぐらいに到着する便が多いのですが、空港でお昼御飯を食べる時間を考慮しても大丈夫でした。

ぜひ、空港から猪谷駅までのアクセスバスを検討すればどうかと考えますが、田中交通政策局長にお伺いしたいと思います。

田中交通政策局長　富山空港から高山への交通アクセスについての御提案ですけれども、先般寺口委員からも御質問があり、富山駅と高山駅を結ぶ高速バスを富山空港経由にという御提案もあったのですけれども、今回委員からＪＲの特急ひだを活用した御提案を頂きました。今定例会で、議会側からいろいろな御提案を頂いておりまして、私も本当にありがたく思っています。

富山空港からＪＲの猪谷駅を経由しまして、特急ひだで高山に移動することになれば、委員からも御紹介ありましたけれども、空港から一度富山駅まで向かわなくても行けるということで、その分移動時間の短縮につながりますし、空港から高山へ

の交通アクセスの向上につながるという御提案だと思っております。

寺口委員の御質問にもお答えしたのですが、実は９月補正予算の検討に当たり、７月に県境を越えた高速バスを運行している２つの事業者の方に、現状認識や運行に関する考えを伺いました。空港からの需要がなかなか見通せないこと、航空機の到着の遅れに対する対応が必要となることを挙げ、両事業者とも慎重な姿勢ではありました。

先ほどの答弁でも申し上げましたが、県境を越えた公共交通の路線維持は、本県だけではなく、岐阜県側の御意見も伺う必要があると考えております。先ほども協議体の組織の話がありましたが、岐阜県側と富山県側で交通と観光のセクションも合わせて、話し合っていきたいと思います。

井上委員　前向きな検討を期待したいと思います。

次の２問目に移りたいと思います。

これも、意見というより苦情の大変多い課題であります。富山駅西口のアクセス道路の混雑の解消についてであります。

空港が空の玄関口なら、陸の玄関口は富山駅であります。富山駅周辺は、新幹線延伸や北陸各地とのアクセスの向上、そして南北路面電車の接続等によりまして、利便性が大幅に向上いたしました。

その一方、特に富山駅西口の一般車の乗降場及び周辺駐車場へアクセスする道路において、慢性的な渋滞、混雑が発生しています。利用客や県民の皆様から強い不満や改善を求める声が絶えないのであります。

特に休日のピーク時などには、駐車場待ちの車両と送迎用の降車場へ入る車両が同一車線に滞留しまして、100メートル以上の車列ができるなど、周辺の一般交通にまで著しい支障を来しています。玄関口としての利便性や都市イメージを著しく損

ねている現状は、早急に解決すべき課題と考えます。

乗降場や市道の管理主体は主に富山市であることは承知しておりますが、駅前広場やアクセス道路の機能不全は県全体の広域的な交流人口拡大や観光振興、そして県民の利便性に直結する問題であります。

現在、富山市でも車線の見直しや、長時間の駐停車規制や光と音声による警告機器の実証実験などに取り組んでいると聞いています。

県として、富山市や警察などの関係機関と連携して、誘導員の配置や交通規制の見直しなど即効性のある混雑緩和策に取り組んでいくべきと考えますが、川上土木部長の所見をお伺いします。

川上土木部長　富山駅西口の乗降場やアクセス道路におきまして、お盆や年末年始などの大型連休や特定の時間帯に一時的に混雑が生じておりますが、この主な要因につきまして、管理者である富山市では、１つ目には、新幹線などの交通機関の発着時に送迎車が集中すること、２つ目に送迎車両が長時間停車すること、３つ目に高架下駐車場への入庫待ち車両がアクセス道路に滞留することと分析されておられます。

こうした混雑の解消を図るため、委員御紹介のとおり富山市ではこれまで乗降場に長時間停車している運転手に対しまして、音声案内や案内員による停車ルールの周知啓発を図ってきております。昨年度からは大型連休の期間、停車から一定時時間が経過すると光と音声によって運転手に移動を促す装置による実証実験も行っておられます。

また今年の７月末には、駐車場への入庫待ちの車両が滞留することによる混雑解消を図るため、富山市と県警察が協議しましてアクセス道路の路面標示を改修――具体的には、導流帯の表示を消去することもしておられます。また、案内看板も設置

するなど利用者に乗降場や高架下駐車場へ分かりやすく誘導するための措置を講じられているところでございます。

富山市ではこうした即効性のある対策を実施されておりまして、一定の効果、例えば実証実験で設置した装置が動くことで、半数以上の車両が退出あるいは移動したという結果も確認されているところでございます。

県としてもさらなる対策について、具体的な相談などがあれば富山市としっかり連携して対応してまいりたいと考えております。

井上委員　効果が出ているということです。

富山駅周辺の連続立体交差事業をはじめとします一体的な整備事業において、県は重要な役割を担ってこられました。今後、地鉄の高架化に伴う新しい道路、東側のアクセス動線等の整備が計画されておりますけれども、西口集中型の現状を解決するためには、駅全体としての送迎機能の分散やアクセス道路の再編が不可欠であります。

今後の駅周辺整備事業の進捗の中で、送迎車や駐車場待ちの車両の進入動線をどのように分散、整理して、混雑の根本的な解消を図っていかれるのか。県の具体的な取組について土木部長にお伺いいたします。

川上土木部長　現在、県では、富山駅の東側におきましては、令和５年から富山地方鉄道本線の高架化工事を鋭意進めているところでございます。

この地鉄の高架化工事が完成した後になりますが、富山市において新たに設置する富山駅東口の周辺の整備が進められる予定となっております。具体的には、主なものとしまして１つ目として、鉄道高架下を南北に横断する都市計画道路富山駅横断東線を新設いたします。この道路の高架下部分には５台分の乗降スペースが備えられる予定となっております。

また２つ目としまして、現在あいの風とやま鉄道線、地鉄本線をアンダーで横断しております都市計画道路堀川線を４車線に拡幅しまして平面化するなど、周辺道路の整備が予定されているところでございます。鉄道による南北市街地の分断が解消される計画となっております。

こうした整備によりまして、東口周辺の利便性、あるいはアクセス性の向上が図られ、送迎車両が分散することで西口の混雑緩和にもつながるものと考えております。

県としましては、まずは現在実施している地鉄本線の高架化工事を鋭意進めるとともに、富山市との事業間調整を密に行いまして早期完成を目指してまいります。

井上委員　想定どおりの効果が出ればいいのですけれども、期待しております。

次に、富山駅の送迎用の乗降場及び駐車場入口における渋滞は、単に道路構造が狭いという問題だけでなくて、リアルタイムの空き情報が利用者に届いていないことや長時間の待機停車による枠の占有といった、今土木部長からも答弁がありましたけれども、利用実態と情報提供のミスマッチが大きな要因となっています。

ハード面の整備には相応の期間を要しますことから、即効性と持続可能性のある対策として、今ではＩＣＴやＡＩが盛んに使われていますから、そうした最新のデジタル技術を活用した交通の流れの平準化や、公共交通の積極的な利用促進など、ソフト対策を重層的に講じる必要があります。

現在、多くの利用者が行ってみないと混雑状況が分からない状況で駅にアプローチするため、ピーク時に車両が１か所に集中しています。例えば、近隣の駐車場や乗降場のリアルタイムでの満車、空車情報や周辺道路の混雑状況をスマートフォンや道路上の情報盤等で、手前に位置する段階から可視化、配信で

きれば、利用者の待機回避や他のエリアへの誘導が可能となります。

県として、デジタル化推進の観点から、富山市や関係事業者と連携して、ＡＩ技術を活用したアクセス状況の可視化や車列平準化の仕組みを導入してはどうかと考えますが、新田知事の所見をお伺いいたします。

新田知事　御指摘の駅利用者のピーク時における車両の集中ですが、お盆や年末年始などの大型連休や特定の時間帯において多く発生しているものと捉えております。

先ほど土木部長からも答弁したとおり、富山市ではこれまで車両が集中するピーク時の混雑解消を図るため、ハード対策として乗降場や高架下駐車場へのアクセス道路の路面標示の改修などを行ってこられました。また、ソフト対策として音声案内などによる停車ルールの周知啓発や長時間停車抑制装置による実証実験を行っておられます。加えて県警察では、信号機の色が変わるサイクルを調整するなど、富山駅西口周辺道路における渋滞解消を図る取組を進めてきました。

御指摘のＡＩ技術などを活用した混雑状況の可視化について、富山市に確認したところ、現時点では具体的な計画はないが、これまでに実施した路面標示改修や案内看板設置などの取組の効果を確認した上で、交通事業者や県警察、周辺の民間事業者とも連携を図りながら検討したいと伺っております。

人の往来が激しい富山駅においては、駅利用者や送迎などの車両の集中そのものを抑制することは厳しい面もありますが、混雑状況の可視化などは、混雑状況のリアルタイムでの正確な把握やその周知方法に検討が必要ではあるものの、車列平準化に有効な手段であるとは思います。

県としても、県民が富山駅をストレスなく利用できるよう、富山市と連携しながら考えてまいりたいと思います。

井上委員　今や皆さんスマホを持っている時代です。カーナビもありますし、スマホのアプリを使えば大きな費用をかけることなく満車情報、空車情報、乗降場の待機情報の配信システムはすぐにつくれると思うのです。ぜひ前向きに検討してみてください。富山市の藤井市長にもよく言っておきますので、よろしくお願いいたします。

次に、乗降場における最大のネックは、本来送迎のためのスペースが、列車の到着を待つ長時間の待機駐車に利用されてしまっている点にあると思います。また、短い距離の送迎のための自家用車が殺到することも一因ではないかと思います。

県民や駅の利用者に対して、短時間の乗降のルール遵守や、近隣の駐車場で、例えば20分間無料の枠があるものをしっかりと皆さんに啓発するとともに、せっかく路面電車が南北でつながったわけですから、路面電車やバスを使った二次交通へのスムーズな乗換えを促す施策に県としてどのように取り組んでいかれるのか、土木部長に伺います。

川上土木部長　一般車乗降場の停車ルールの周知や、近隣駐車場への誘導につきましては先ほどもお答えしましたが、富山市では長時間停車している運転手に対して、音声案内を設置するなど混雑解消に向けた啓発に取り組まれております。これに加えまして、富山駅は複数の鉄道や市内電車、路線バスが乗り入れるターミナル駅であることを踏まえますと、委員御提案のとおり自家用車の混雑解消の方策として、公共交通の利用を促すことは有効と考えます。

県では、自動車を利用する機会の多い県民に対しまして、電車やバスの利用を呼びかけるキャンペーンを実施しているほか、富山ｍｙｒｏｕｔｅ推進協議会と連携しまして、ＭａａＳアプリ、ｍｙｒｏｕｔｅ上に市内電車や路線バスの利用、さらには、市内中心部の協賛店舗で使用できるクーポンなどの特典がつい

たお得なデジタルチケットを造成し、公共交通機関の利用を促しております。

また富山市では、富山駅への交通手段としまして、できるだけ公共交通を利用していただくこと、あるいは一般車乗降場では乗降時間を超える停車はできない旨を市の広報紙やホームページなどに掲載し周知に努めておられます。引き続き関係機関や交通事業者、周辺の民間事業者とも連携しながら、繁忙期や一時的な混雑解消に向けた効果的な対策について研究していきたいということでございます。

県としては、富山市の取組に対しまして、引き続き交通管理者と連携を図っていくとともに、県や市町村などが実施する公共交通機関の利用を促す取組も推進しまして、富山駅周辺の混雑解消に努めてまいりたいと思っております。

井上委員　何とかして、富山市と連携して混雑を解消していただければと思います。車列が並んでいて時間がなくなってくると大きなトランクを車から下ろして、広い道路を渡っていかれるのです。そのような姿を何回も見ました。私も迎えに行くのですけれども、間に合わなくて近くに停めて走ったこともあります。経験された方なら分かるのですけれども、本当に大変な状況になっていますので、ぜひ前向きに取り組んでいただきたいと思います。

次の項目に移ります。

３つ目の項目は、県有施設等の無料開放についてお伺いしたいと思います。

本県では、県民の皆様の文化芸術活動の振興や生涯学習の機会提供、そして地域活性化を目的として、５月９日の県民ふるさとの日に県有施設の無料開放を実施されています。これは大変すばらしい取組であり、県民の皆様からも好評を得ていると認識しています。

そこで、さらにこの取組を拡充して、県民の皆様へのサービス向上と地域経済の活性化につなげるため、以下質問をいたします。

現在の県民ふるさとの日以外でも、例えば５月18日の国際博物館の日や、10月のスポーツの日、11月３日の文化の日といった全国的な記念日、あるいは学校の長期休暇期間など、県民の皆様がより利用しやすい時期や特定のテーマに合わせた日に、県有施設の無料開放をさらに拡充していくことにすればどうかと考えます。

利用者の層を広げ、施設の魅力をより多くの県民に周知するためにも、積極的な検討を求めたいと思いますが、山下観光推進局長に伺います。

山下観光推進局長　県民が、ふるさとの歴史、自然及び風土並びにそれらの中で培われた文化、さらに産業等についての魅力を知り理解を深め、ふるさとへの愛情を育むことなどを目的として、県民ふるさとの日を定める条例が制定され、置県の日である５月９日を県民ふるさとの日と定めております。

条例では、県民ふるさとの日には県有施設の使用料などを免除することが規定されておりまして、これに基づき５月９日に一部の県有施設の無料開放を行っております。今年度は休日だったこともありまして14施設で合計約２万1,000人の県民の皆様に御利用いただきました。

この無料開放に加えて、県民ふるさとの日を中心として、県民ふるさとの日の趣旨にふさわしい記念事業を実施することが条例で規定されております。これに基づき、令和６年度から夏休みシーズンに置県の歴史を伝えるために、実際に立山カルデラ内を訪れて砂防の取組を学ぶ県民向けツアーを記念事業として実施し、ふるさとへの誇りと愛着の醸成に取り組んでいるところです。

引き続き、まずはこの県民ふるさとの日の周知に努めますとともに、ふるさとへの愛情や誇りを育む記念事業の実施、充実を図ってまいりたいと考えております。

井上委員　14施設の無料開放で約２万1,000人の来客があったとのことで、結構な方が御利用されたと思います。また前向きに検討をお願いします。

公的な施設以外にも、レジャー施設や文化施設といった民間の施設においても、特別な日の無料開放や割引は、集客効果だけではなくて地域の魅力向上にもつながります。

県として、民間の施設に対して無料開放や割引の実施を促すための補助金制度の創設や、広報を支援するなどインセンティブを提供して、官民連携による県民サービス向上と地域活性化を推進することも大事と考えます。特に、県が主催するイベントと連動した取組などは大きな相乗効果を生むことが期待されます。

全国を調べてみましたところ、兵庫県がひょうごプレミアム芸術デーとして、県立施設15、市町の施設74、民間施設25、合わせて114施設を無料にしておられました。それから三重県民の日というのがありまして、県立施設26、市町村施設と民間施設も含め数十施設が無料でした。千葉県では、県内の施設に加え、近隣の埼玉県の施設も加えて取り組まれておりました。

本県の今後の取組について、杉田生活環境文化部長にお伺いをいたします。

杉田生活環境文化部長　委員から御紹介がありました、ひょうごプレミアム芸術デーは県民誰もが文化芸術に親しみ、より身近に感じられる機会の提供を目的としまして、兵庫県内の県立文化施設のほか、市立、町立の施設や、民間の施設も参加し１週間の期間中、展覧会の無料開放、無料イベントの開催、記念品の無料進呈などが施設ごとに行われています。

本県における類似の取組としては、県民ふるさとの日に文化施設では県美術館をはじめ６つの施設を無料開放し、県民が文化芸術に親しむ機会の充実を図っております。今ほどの兵庫県の事例や、委員御提案の官民連携による無料開放や割引などの仕組みは、取組の一体感による県民へのアピール力の向上や、各施設が創意工夫することによる相乗効果などが期待されるものと認識しております。

その一方で、無料化や割引などの実施は施設の収入の減少に直結し、昨今の人件費や物価が高騰する中、各施設の収支への影響も少なくないことから、各施設の収支に与える影響を踏まえた設置者の考え方や意向が重要になってくると考えております。また、一度きりの来館にとどまらず、再度施設を訪ねてもらえるような仕掛けづくりも重要であると考えております。

こうしたことから、まずは兵庫県など先行事例の具体的な実施内容や導入効果などを調査したいと考えております。その上で県立、市町村立の施設や民間の施設も参画しております富山県博物館協会の会議の場などにおきまして、調査結果などを紹介し、官民連携による文化芸術に触れる機会の充実に向け各施設と意見交換を行ってまいります。

井上委員　市町村の施設については、川津知事政策局長にお伺いしたいと思います。

県民の皆さんが身近に利用できる市町村の施設の中にも、美術館や博物館、体育施設など、無料開放の対象となり得る施設は多数存在いたします。県としまして、市町村が特別な日に管理する施設を無料開放するよう、財政的な支援、そして県の公式ＳＮＳ等による情報の提供、広報の協力といった形で積極的に働きかけて連携を強化してはどうでしょうか。

県と市町村がワンチームとなって取り組むことで、県民の利便性は飛躍的に向上すると考えますが、川津知事政策局長の所

見をお伺いします。

川津知事政策局長　委員御指摘のとおり、市町村が実施されます取組を県が広報面で後押しすることは県民の利便性向上に加えまして、優良事例の他地域への横展開という点でも大変有効であると考えております。

現在、広報面で言いますと、県公式ＳＮＳ等におきまして、県政の情報が中心ではありますが、県、市町村の連携事業、さらには、市町村で開催されますイベント情報も一部発信しておりますので、このような広報連携のさらなる拡大をまずは検討したいと考えております。

一方で、こうした効果を最大化するためには、ただ広報を拡大するだけではなくて、県民に広く的確に情報が届くよう事業の目的や対象者に応じた広報媒体を適切に選択することが重要であることから、市町村と県の担当部局が連携しまして、どういったもので情報を発信すれば効果的かということを検討していくことが大変重要であります。

今後もこうした県庁各部局との連携だけではなくて、市町村の意向も丁寧に確認しながら、県民目線に立った伝わる広報などにも積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

井上委員　民間の施設よりも、市町村の施設のほうがまだ連携しやすいと思いますので、ぜひ、これもサンドボックス予算でも何でも使って取り組んでみていただければと思います。

一方、県内の全ての市町村が連携して、各市町村の施設をお孫さんやひ孫さんと訪れると入館料などが無料になるという取組であります、孫とおでかけ支援事業がございます。

パンフレットによりますと、県内全15市町村で60施設が対象となっていました。県民の方から、県有施設が何で入っていないのか聞かれましたが、答えられませんでした。ワンチームとやまを掲げている中、県有施設も入ってもいいのではないかと

いう御意見で、なるほどと思いました。

この事業は特定の日というわけではありませんから、先ほどの施設の無料化とは少し話が違うのですが、孫やひ孫と触れ合って県民のウェルビーイングの向上や生活の質の向上に直結するだけではなくて、観光の誘客や地域経済の活性化にもつながるものと確信いたします。

昨年の９月定例会で我が党の庄司議員が同様の質問をされています。そのときに当時の竹内生活環境文化部長が、指定管理者の収入面など様々な検討が必要だが、市町村と情報交換を行い、研究してまいりたいと、検討ではなくて研究でございましたが、そういう答弁がありました。

県内全市町村が連携して実施している事業であります。県だけが参加できない特別な理由はないと考えます。県有施設の参画に向けた状況について、新田知事にお伺いしたいと思います。

新田知事　孫とおでかけ支援事業は高齢者の外出機会の促進、また、世代間交流を通じて家族の絆を深めることなどを目的として、祖父母と孫、あるいはひ孫が一緒に来館した場合に施設の利用料や観覧料などを無料とするという事業で、県内の全市町村が連携して実施されており、今月現在59の施設で利用が可能と聞いております。

御指摘のようにこの事業を通じて、祖父母と孫の双方のウェルビーイングの向上につながり、また、全市町村が連携している点でも意義深い事業だと認識しています。

県では、昨年12月から新たな県民文化計画の策定を進めています。その骨子案では、身近なところで文化芸術に親しむ機会の充実、また、子供が文化芸術に触れ親しむ機会の拡充を柱に位置づけており、様々な施策を盛り込み、さらに目標とする指標では県立美術館などの来館者数の増加を設定しており、計画を策定した後は具体的な取組を実施していく予定にしておりま

す。

また、県の既存の制度として、県立の文化施設では70歳以上や大学生以下の方は、常設展示観覧料を無料にしており、この孫とおでかけ支援事業とは方向性は全く同じと考えております。各市町村の賛同を頂いた上で、県の施設もぜひ参加したいと考えております。

今後、参加に向けた具体的な調整に入っていきたいと考えておりますが、まずは富山県美術館、富山県水墨美術館、富山県立山博物館、そして富山県高志の国文学館の４館の常設展で実施する方向で検討したいと思います。１年間研究した成果でございます。

引き続き、文化芸術の振興に向けて市町村とワンチームで連携しながら取り組んでまいります。

井上委員　前進しました。ありがとうございます。

パンフレットでは、孫とおでかけ支援事業の対象施設は60施設となっておりますが、今ほど知事からは現在59施設との御説明がありました。パンフレットで内訳を見ると、一番多いのが富山市の14施設であります。次いで南砺市の11施設、高岡市の９施設となっております。

富山市のある会議の資料を見ましたが、令和５年度における総入場者数に占めるこの事業の利用率は約4.7％です。そこで単純計算をすると、全体の利用者数が約７万7,000人なので、それを60施設で割りまして、県民ふるさとの日に無料開放している県の施設数である14施設に当てはめると、利用者数は約１万8,000人になります。富山県立美術館の入館料は350円ですが、350円を掛けますと約630万円になります。

何を申し上げたいかというと、たかだか630万円の負担であれば、県有施設がこの事業に参加してもいいのではないかということですので、よろしくお願いします。

次も大変な問題です。過疎地域や中山間地域における交通弱者の移動について、お伺いしたいと思います。

実は昨年10月から、富山市細入地域におきましては富山地鉄バス路線が廃線になりました。朝夕の通学通勤や高齢者の通院、利用者の買物など日常の足を奪う深刻な問題であります。住民生活や地域の存続に直結する危機的状況であります。

路線バスの維持、見直しは、一次的にはもちろん市町村の施策とされることが多いのですが、路線が広域に及ぶ点や地方交通の維持に関する課題は一つの自治体の努力のみで解決できるものではありません。

細入地域のように、路線バスが廃止された地域における住民の移動権について県としてどのように認識されているのでしょうか。また、市町村や公共交通事業者と連携して、デマンドタクシーやコミュニティーバス等の代替交通の導入支援や広域的な交通ネットワークの再編に向けて、県がより主導的な役割を果たすことを大いに期待しますが、田中交通政策局長の所見をお伺いいたします。

田中交通政策局長　県では生活圏内の身近な移動の足の確保に向けたデマンド交通の実証運行などについて、地域共創型移動サービス推進事業により支援を行っております。富山市の山田地域や水橋地域における実証運行に対しましても、この事業で支援を行っているところでございます。

今ほど細入地域のお話がありましたけれども、笹津―猪谷間のバス路線が廃止された後の高齢者の通院や買物などの移動手段を確保するため、地元からいろいろ要望が出されたと伺っておりまして、富山市において大沢野地域で運行されていたシルバータクシーの運行区域を今年１月から細入地区まで拡大をしていると伺っています。

このシルバータクシーは、御利用される方の自宅から目的地

までドア・ツー・ドアで運行するという内容のものでして、高齢化が進む地域の実情に配慮されているのですけれども、委員も当然御存じだと思いますけれども、利用対象の方が65歳以上の高齢者に限定されているということで、先ほど通学のお話もありましたけれども、やはり課題があると認識しています。

富山市においては、地域の実情に即した輸送サービスの実現に向けて協議を行う富山市交通空白輸送地域公共交通会議が設置されておりまして、コミュニティーバスのダイヤやルートの変更、定時運行からデマンド運行への運行形態の見直し、新たなデマンド交通の実証運行などについて協議が行われております。

令和７年度は４回開催されておりまして、具体的には市営山田コミュニティーバスの路線延伸の実証運行、また、今ほど申し上げましたけれども、大沢野シルバータクシーの運行エリアの拡大もここで議論されて拡大されました。市営大山コミュニティーバスのデマンド運行への変更、さらに市営八尾コミュニティーバスの停留所の新設などについても協議はこの場で行われております。この会議には、県も、国やバス事業者とともに委員として参画している状況でございます。

したがいまして、この場を活用して、富山市をはじめとする関係者と協議してまいりたいと思います。

井上委員　いろいろと検討されて今の状況があるのだと思います。藤井市長にも話をしているのですが、65歳以上に限定しないで使わせてもらえないかという要望をしていて、検討してみようという話も出ていますので、よろしくお願いいたします。

最後の質問でございます。

過疎化や深刻な運転手不足、そして赤字路線の増加に伴いまして、民間事業者による路線維持は本当に限界に来ていると思います。今後も他の地域で同様の廃止が発生する懸念がありま

す。特に、県境や市町村境界に位置する過疎地域、中山間地域では、生活路線が消滅することでさらなる人口流出と地域衰退の悪循環に陥るおそれがあります。

県として、持続可能な地域交通システムを構築するため、民間事業者への運行補助や代替交通運行に対する支援制度の充実、さらには富山県地域公共交通計画等に基づいた具体的な救済策や財政的な支援の拡充について、今後どのように取り組んでいかれるのか、田中局長の所見をお伺いいたします。

田中交通政策局長　人口減少や高齢化が進展する中、特に過疎地域や中山間地域においては安心して移動できる持続可能な地域公共交通を実現していくことは本当に重要だと思っております。

県の地域交通戦略では、幹となる鉄軌道と枝や葉となる地域のモビリティサービスが木のように一つにつながるネットワークを形成して、持続可能で最適な地域交通サービスの実現を目指しております。

県ではこれまでも路線バス等、生活圏内の身近な移動の足を確保するため地域の関係者の連携協働による持続可能なサービスの導入に向けた取組、先ほども申し上げましたが、地域共創型移動サービス推進事業で、かなり地域の現場に寄り添った形で支援を行っているところであります。

また、持続可能な交通ネットワークを維持するためには、もう一つは地域交通の担い手の確保ということで運転手の確保も必要であります。バス運転手の確保については、これまで運転手専門の就職イベントへの出展や営業所見学会の開催、休憩室のリニューアル、こういったことも事業者と共に取り組んできておりまして、運転手の高齢化が進む中、今後も継続的に取り組んでいく必要があると思っています。

国においては、令和７年度から３年間を交通空白解消・集中対策期間として地域交通法の改正によりまして、新たに医療、

福祉、教育など他分野連携による地域輸送資源のフル活用など、持続可能な地域公共交通を実現する仕組みが整備されました。

県内でも車両や運転者が限られる中、民間企業の車両や運転手を活用した実証運行の取組が進められております。こうした地域の前向きな取組が進むよう、中山間地域をはじめとする各地域の移動の足の確保に努力してまいります。

井上委員　是非よろしくお願いします。

川島副委員長　井上委員の質疑は以上で終了しました。

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３時00分休憩