④　１２月８日（木） 予算特別委員会　　自民党　井上委員

問１　物価高騰等に直面する県民生活への支援について

（１）コロナ禍において物価高騰等に直面している県民生活への影響をどのように捉え、特に大きな打撃を受けている生活困窮者や子育て世帯等の暮らしを支えるため、追加提案された補正予算案も含め、今後どのように取り組むのか。

　民間調査会社によると、今年10月に6,700品目の値上げがあり、今年１年間で２万件を超える品目の値上げがあるとのこと。この調査結果と、総務省「家計調査」をもとに試算すると、２人以上の世帯では負担が６万8,760円増加するという試算もあり、県民生活への影響は避けられない状況である。国の第２次補正予算が先週成立し、これを受け、県では追加の補正予算案が提案された。

（知　事）厚生部

（２）食料品や電気料をはじめとして、原油・原材料価格等の高騰の影響が、今後も続くと思われるが、県内中小企業への影響をどのように捉え、追加提案された補正予算案も含め、今後どのように経営支援に取り組んでいくのか。

（商工労働部長）

（３）原油・原材料価格の高騰の影響により、農業従事者の収入の減少や生産意欲の減退につながることも考えられるが、農業分野への影響をどのように捉え、本県農業の持続的成長に向け、追加提案された補正予算案も含め、今後どのように取り組むのか。

（農林水産部長）

（４）観光産業の回復について

ア　観光産業は、コロナ前の本来の姿にまだまだ戻っていないが、現状認識と観光消費の回復に向けた県の基本的な取組戦略について問う。

ゴールデンウィーク頃から、県外ナンバーの車も多く見られるようになり、観光客の姿も増えてきているように感じている。徐々にではあるが外食の機会も増えつつあると聞かれるようになった。これまで２年以上の間に冷え込んでしまった観光産業や県内の飲食業において、復活に向けた兆しが見えてきていることは何よりの明るい話題。

（地方創生局長）

イ　今後の本格的な観光需要回復策としては、戦略的なインバウンド対策が重要であると考えるが、海外からの誘客に向けた現在の取組状況と今後の方針について問う。

最近の国の観光政策として、水際対策が10月から大幅に緩和され、外国人観光客の受入れも解禁されるなど、ほぼコロナ前の状態に戻っている。

（地方創生局長）

問２　防災対策について

（１）マイ・タイムライン作成について

ア　マイ・タイムラインを作成することで、命を守る行動を適切に判断できる効果が期待されるが、本県における作成状況とこれまでの取組み、「避難の準備行動」ができている方の状況について問う。

　広島県が実施した県民意識調査では、作成割合は6.8%と低迷しており、その要因についての有識者の意見として、認知度の低さを指摘する声が多かったとのこと。「避難の準備行動」（地域の災害リスクの把握や避難経路の確認、食料や飲料水の備蓄など）ができていたのはわずか4.0％。2025年度までに60％に引き上げることを目標とし、目標達成にはマイ・タイムラインの作成が鍵とみて、学校での出前講座や県民向けの防災教室などで作成方法の浸透を図るとしている。

（危機管理局長）

イ　広島県では、スマホアプリを使ったマイ・タイムラインの作成を呼びかけている。本県においても、ヤフーと協定を締結し、同社の防災速報アプリを活用して災害情報を発信しており、この取組みが大いに参考になると考えるが、マイ・タイムラインの作成促進にどのように取り組んでいくのか。

　ヤフーの防災速報アプリは、住所を入力すると洪水や土砂災害の危険度を示すハザードマップが表示され、近くの避難所を確認できる機能があり、避難を始めるタイミングが通知されるほか世帯人数や構成ごとに必要な備蓄品のリストも確認でき、広島県は、この機能を活用するとともに、ユーチューブで作成方法を説明した動画も公開している。

（危機管理局長）

（２）被災時における移動手段の確保に向けた取組について

ア　車の破損や水没被害により移動手段を失うことは生活再建の妨げとなるため、車の無償提供など支援を行う官民連携の枠組み「モビリティ・レジリエンス・アライアンス」が岡山県や熊本県、東北各県など全国で広がりつつあるが、この動きをどのように捉え、評価しているか。

　本県のように日常生活に車が欠かせない地域では、車を失うことが大きな痛手となり生活再建に影響する。災害への備えにおいて、移動手段の確保は重視すべき観点である。

（厚生部長）危機管理局協議

イ　「モビリティ・レジリエンス・アライアンス」をはじめとした災害時の移動支援体制の構築について、災害がないときこそ検討すべきではないかと考えるが、所見を問う。

日本カーシェアリング協会は、東日本大震災をはじめ、熊本地震や西日本豪雨などにおいて移動手段の確保と提供に尽力されている。岡山県は、被災直後、車の水没が相次ぐ中、同協会に支援を要請し、行政の財政負担を伴わずに移動手段確保のための後方支援に徹することができ、県知事も「住居確保は国の支援もあり体制が充実しているが、移動手段確保は公的な支援の仕組みが上手くできていない中でのカーシェアリング協会の活動は非常に助かった」とコメントされている。

（知　事）厚生部　危機管理局協議

（３）大規模建築の耐震化について

ア　全国の大規模な建築物の耐震化の遅れが指摘されているが、改正耐震改修促進法に規定される「要緊急安全確認大規模建築物」について、本県における用途区分ごとの耐震化の状況と今後の課題について問う。

同法では、所有者に耐震診断を求め自治体は結果を公表しているが、改修工事は義務付けていない。国土交通省の資料によると、2021年４月時点で、要緊急安全確認大規模建築物1万1,026棟のうち、震度６強以上で倒壊や崩落の危険性が「高い」または「ある」と診断された建物は1,109棟あり、2018年調査より減ったがなお1割を占める。

（土木部長）

イ　不特定多数の人が利用する大規模建築物の耐震化が遅れれば、人的被害の拡大につながりかねず、「要緊急安全確認大規模建築物」の耐震化対策は急務であるが、今後どのように取り組んでいくのか。

　国では、2025年にほぼ全ての同建築物の耐震不足解消を目指している。名古屋大の福和名誉教授は「公共施設に比べ民間の建物では耐震化が不十分。公的補助の拡充のほか、低利子融資などの支援策も不可欠。部分的な改修で済む場合もあり費用を抑えた対応を周知することが必要」と指摘している。

（土木部長）

問３　過疎対策について

（１）新過疎法制定に向け、県では重要要望など様々な機会を通じて国へ要望してきたと認識しているが、新法は本県の要望が実現された内容となったのか、評価について問う。

法の目的を過疎地域の自立促進から持続的発展に見直し、人材の確保・育成、情報通信技術の活用、再生可能エネルギーの利用促進等が目標項目に追加されるなど、旧法の考え方を基本として見直しが図られた。旧法になかった「人材の確保及び育成」が支援目的のトップに位置付けられ、「雇用機会の拡充」が続き、旧法ではトップに位置していた｢住民福祉の向上｣がこれらの後に置かれ、「住民福祉の向上」の位置付けが下がったのではないかと危惧する。

（地方創生局長）

（２）人口減少地域において、農林水産業、商工業等の地域産業の担い手を確保するため、「特定地域づくり事業の推進に関する法律」が施行され、「特定地域づくり事業協同組合」が設立できることとなったが、県内の設立状況と推進に向けた取組方針について問う。

　この組合は地域の事業者で設立され、職員を通年雇用し、必要な時期に必要な場所に派遣することで、安定的な雇用環境と一定の給与水準を確保できる利点がある。地域内外の若者を呼び込むとともに、事業の維持・拡大を推進することができると期待されており、総務省の運営費補助もあり全国で広がりつつある。

（地方創生局長）

（３）過疎地域を含む中山間地域においては、本年7月の参議院議員選挙や昨年の衆議院選挙でも投票率が高い傾向が顕著であり、政治への大きな期待が寄せられていると認識しているが、地域の商店や医療機関、公共交通の減少など厳しい現実がある。このような状況をどのように受け止め、今後の活性化に向け取り組んでいくのか、所見を問う。

（知　事）地方創生局

問４　地域交通戦略について

（１）地域交通戦略会議において承認された、県民１人当たりの地域交通の年間利用回数の目標設定は、利便性を相当向上させなければ達成が厳しいと考えるが、目標設定の根拠と今後の利便性向上のための具体策について問う。

　コロナ前までは年間40回台で推移、コロナ後は20年度33.8回、21年度36.5回。

これを50回までに引き上げるというのは、かなり高い目標である。

（交通政策局長）

（２）高齢化社会における移動手段の確保は、社会全体で高齢者の生活を支えるために大変な重要な課題であり、そのビジョンを県民に示し、利便性の高い交通システムを実現することで、高齢者の不安を解消し、県民幸福度ナンバーワンの高齢者が住みやすい富山県を目指して欲しいと考えるが、所見を問う。

　デジタルを活用し、自宅から目的地まで利用したいときに自由に利用できる自動運転バスと鉄道やタクシーを組み合わせた複数市町村による広域交通ネットワークとして、富山型・未来型の交通システムを県主導で構築してはどうか。茨城県では、自動運転バスの実用化やＡＩを活用した「呼出型最適経路バス」などに取り組み、すばらしい成果を上げつつあると聞く。

（知　事）交通政策局



以 上

４／１６