

## 総務委員会会議録

日時 令和8年3月10日（火） 開会時間 午前10時00分  
閉会時間 午後5時40分

場所 委員会室棟 第1委員会室

委員出席者 委員長 向山 憲稔  
副委員長 飯島 力男  
委員 藤本 好彦 桐原 正仁 渡辺 大喜 笠井 辰生  
名取 泰 志村 直毅

委員欠席者 望月 勝

### 説明のため出席した者

高度政策推進局長 小林 徹 高度政策推進局次長 小林 孝恵  
高度政策推進局次長（秘書課長事務取扱） 鎌田 秀一  
高度政策推進局次長（広聴広報監事務取扱） 羽田 勝也  
政策調整グループ政策参事 小俣 滋  
高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監 依田 清臣  
地域ブランドグループ地域ブランド戦略監 勝保 秀文  
新価値・地域創造推進局長 斉藤 由美  
富士山未来・次世代交通統括官（次長事務取扱） 和泉 正剛  
山梨ブランド・国際戦略統括官（次長事務取扱） 眞田 健康  
知事政策補佐官 宮崎 和也  
新価値・地域創造推進局次長（新事業・チャレンジ推進課長事務取扱） 宮下 つかさ  
新価値・地域創造推進局技監 五味 勇樹 新価値・地域創造推進局技監 櫻田 学  
山梨・富士山未来課長 栗田 研二 国際戦略・自然首都圏推進課長 石田 幸司  
リニア・次世代交通推進課長 有須田 遥華 地域エネルギー推進課長 浅川 豪  
DX課長 堀内 由加子 統計調査課長 平賀 貴久子

総務部長 関口 龍海

総務部次長（人事課長事務取扱） 三井 幸治 総務部次長 中村 隆宏  
働きやすい職場づくり支援室長 矢ノ下 健司 職員厚生課長 大沼 純一  
財政課長 岩間 勝宏 税務課長 森山 和紀 資産高度利用推進課長 瀧口 努  
庁舎管理室長 高山 尚己 行政法務課長 水上 和彦 市町村振興課長 清水 康太  
財政企画室長 天野 陽子 北富士演習場対策課長 渡辺 稔文  
会計管理者 入倉 由紀子 出納局次長（会計課長事務取扱） 清水 信一

管理課長 石合 晃 工事検査課長 井出 明彦  
人事委員会事務局長 古屋 登士匡 人事委員会事務局次長 川崎 健司  
監査委員事務局長 保坂 一郎 監査委員事務局次長 村田 勝秀  
議会事務局次長（総務課長事務取扱） 加藤 栄佐

議題（付託案件）

- 第 2 号 山梨県部等設置条例中改正の件
- 第 3 号 山梨県公益認定等審議会条例中改正の件
- 第 4 号 山梨県常勤監査委員の給料及び旅費条例等中改正の件
- 第 5 号 山梨県の事務処理の特例に関する条例中改正の件
- 第 6 号 山梨県行政手続条例中改正の件
- 第 7 号 山梨県特別職の秘書の職の指定等に関する条例中改正の件
- 第 8 号 山梨県職員給与条例等中改正の件
- 第 9 号 山梨県手数料条例中改正の件
- 第 15 号 山梨県立リニア見学センター設置及び管理条例中改正の件
- 第 16 号 山梨県証明事務手数料条例等中改正の件
- 第 42 号 包括外部監査契約締結の件

調査依頼案件

- 第 27 号 令和8年度山梨県一般会計予算第1条第1項歳入歳出予算の総額、同条第2項歳入各款及び歳出中総務委員会関係のもの、第2条繰越明許費中総務委員会関係のもの、第3条債務負担行為中総務委員会関係のもの、第4条地方債、第5条一時借入金並びに第6条歳出予算の流用
- 第 32 号 令和8年度山梨県市町村振興資金特別会計予算
- 第 33 号 令和8年度山梨県県税証紙特別会計予算
- 第 34 号 令和8年度山梨県集中管理特別会計予算
- 第 36 号 令和8年度山梨県公債管理特別会計予算

請願第5－8号 ガソリン税凍結、消費税減税、インボイス制度廃止を求める意見書の提出を求めることについて

請願第6－4号 山梨県上空で行われている米海兵隊の空中給油訓練に関することについて

審査の結果 付託案件については、いずれも原案のとおり可決すべきものと決定し、調査依頼案件については、いずれも原案に賛成すべきものと決定した。また、請願第5－8号については、継続審査すべきものと決定し、請願第6－4号については、不採択すべきものと決定した。

会議の概要 午前10時から午後2時51分まで、途中、午前11時56分から午後1時まで、午後1時57分から午後1時59分まで休憩をはさみ、高度政策推進局、新価値・地域創造推進局関係の審査を行った。休憩を挟み、最後に午後3時10分から午後5時40分まで、途中、午後5時03分から午後5時07分まで休憩をはさみ、総務部、出納局、人事委員会事務局、監査委員事務局、議会事務局関係の審査を行った。

主な質疑等 高度政策推進局、新価値・地域創造推進局関係

※第 27 号 令和8年度山梨県一般会計予算第1条第1項歳入歳出予算の総額、同条第2項歳入各款及び歳出中総務委員会関係のもの、第2条繰越明許費中総務委員会関係のもの、第3条債務負担行為中総務委員会関係のもの、第4条地方債、第5条一時借入金並びに第6条歳出予算の流用

質疑

（富士トラム推進事業費について）

飯島（力）副委員長 課別説明書の新しい3ページ、マル新、富士トラム推進事業費についてお伺いします。

富士山は世界に誇る我が国の象徴であり、その利用と保全の両立は本県にとって最も重要な政策課題の一つであります。とりわけ富士スバルラインを含む山梨側登山ルートでの在り方は、県内外から極めて高い関心が寄せられており、県としても将来を見据えた持続可能な仕組みづくりが求められているところです。

こうした観点から、今回、当初予算に提案されましたマル新、富士トラム推進事業費について、幾つか質問させていただきます。

まず、富士スバルラインへの電気・通信設備の整備については、多額の投資を伴う事業であり、その必要性について、県民の理解を得ることが重要と考えます。

そこで伺います。県は、富士スバルラインに電気・通信設備を整備する判断をどのような理由に基づいて行ったのか、その具体的な根拠を伺います。

栗田山梨・富士山未来課長 海外視察などを通じまして、富士トラムの安全かつ安定した運行には、車両の位置情報や運行状況を常時把握し、適切に管理するコントロールセンターの構築が不可欠であるということ強く認識したところでございます。このコントロールセンターを機能させるためには、富士トラムが走行する富士スバルラインにおいて、電気・通信インフラの整備が必要となります。

さらに、これらのインフラが整備されれば、5合目再整備の高度化や登山者の安全対策の強化など、多岐にわたる効果が期待でき、富士山全体の価値向上につながる抜本的な改革になることから、今回予算計上したものでございます。

飯島（力）副委員長 次に、今回の基本設計調査は、今後の事業化の可否を判断する上で極めて重要な工程であり、その調査内容の妥当性が問われると考えます。

そこで、この基本設計調査では、具体的にどのような項目を対象として調査を実施す

るのか、その内容を伺います。

栗田山梨・富士山未来課長 この基本設計調査では、麓から5合目までを対象に、電気・通信設備を敷設するためのルート検討を中心に調査を実施いたします。具体的には、地形、道路、橋梁の状況を把握するための現地調査、ケーブルを敷設できるかを確認する占有・横断の確認、必要な測量などを行います。

あわせて、工事費や工期の算出、整備に当たって想定される課題の抽出など、事業化に向けた基礎資料の整理を進めてまいります。

飯島（力）副委員長 次に、本体工事費は相当な金額になることが想定されますが、県としてどのように財源を確保し、県民負担を抑えて事業化していく考えなのか伺います。

栗田山梨・富士山未来課長 今回、想定しているインフラ整備に係る事業費につきましては、富士トラムの利用料収入の中で回収することとし、将来その便益を享受する来訪者の皆様に応分の負担をお願いすることで、県民の皆様にな新たな財政負担が生じない仕組みとしたいと考えております。

飯島（力）副委員長 ただいまの答弁により、富士スバルラインにおける電気・通信インフラ整備の必要性、基本設計調査の具体的内容、そして財源確保の方向性について一定の理解を得ることができました。

最後に、富士トラムの実現への私の思いについて述べさせていただきます。

リニア中央新幹線の開通は、山梨県にとって千載一遇、二度と訪れない最後のチャンスであると思います。この歴史的な好機において、富士トラムをリニア山梨県駅と接続し、富士山の玄関口として位置づけ、リニア駅の停車本数を増やし、国内外の来訪者に選ばれる交通ネットワークを構築できるかどうか、まさにこの成否が山梨県の将来を決定づけると言っても過言ではありません。もしこの機会を逃せば、山梨県の発展は望めない。それほど危機感を私自身強く感じています。知事もまた、不退転の決意を持って、富士トラム実現に取り組むと明言されています。そして、多くの職員の皆様が真摯に取り組まれていることもよく承知しております。

しかしながら、それでもなお私は申し上げたい。どうかこれまで以上に強い意志を持って、富士トラム実現に向けて全力で取り組んでいただきたい。富士山の価値向上、地域の活性化、そして次世代に恥じることのない山梨の未来のために、今こそ本気の挑戦が必要です。最後に改めてお伺いします。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 富士トラムの実現は、富士山の課題解決のみならず、リニア開業を見据えた本県の将来像を形づくる上で、極めて重要な意義を持つものと認識しております。

県といたしましては、事業会社設立に向けた取組を含む本事業につきまして、着実に前へ進めていく考えであります。富士山と山梨の未来のために、富士トラムの実現に向

けて、県として最大限の努力を尽くしてまいります。

飯島（力）副委員長 これからも職員一同になって、山梨県のために頑張っていたきたいと思います。

（水素コンソーシアム情報発信事業費について）

藤本委員

新の12ページ、マル新水素コンソーシアム情報発信事業費について伺います。

これまで県は、サントリーと連携した国内最大規模のP2Gの構築や、JERAとの協定による地域バリューチェーンの推進など、先進的な取組を重ねてきました。先日、私も北杜市白州のサントリー南アルプス白州工場を視察し、その実装への本気度を実感しました。こうした成果をさらに発展させるため、この事業は、グリーン水素の社会実装を進め、県内の知見を集約し、国内外へ発信する取組だと先ほど説明されました。

そこで、初めにこの事業の内容についてですが、本事業では、この水素コンソーシアムの設置、情報発信拠点の整備に向けた調査などを実施するということですが、県内のP2Gの実証、地域バリューチェーンの形成、この取組とどのようにつなげていくのか、またそれらを含めた事業の全体像をどのように整理しているのかお伺いします。

石田国際戦略・自然首都圏推進課長 本事業は、水素に関わる企業、大学、自治体などを結びつけ、より大きなプロジェクトやビジネスが生まれる環境をつくる土台づくりが内容となっております。具体的には、産官学の組織体を立ち上げること、そして情報発信・交流拠点を作るための準備を行うのが今回の事業です。

より具体的に説明申し上げますと、産官学の座組みで国内外の技術者や研究者と、実装上の課題や論点を整理・議論し、世界各地の実装フィールドでの検証や課題解決につなげていく活動をするのが一つ。そして、もう一つは、これを実現するためにも、県内で水素の知恵や人が集まる拠点をどう作るかを検討する作業が2つ目となっています。

そして、バリューチェーンにどうつなげていくかですが、このコンソーシアムで束ねた知見を世界各地、そして県内の取組に具体的に落とし込むことで、また新たな課題が出てまいりますので、その課題を再度コンソーシアムで検討し、さらにまたもう一度実装現場に返していくサイクルを回すことで、水素の社会実装を次のステップにつなげるためのエンジンになろうという事業でございます。

藤本委員

次のステップにつながるエンジンだということで大変期待しています。

この事業の実効性について伺いたいと思います。先ほどの御説明にもありましたように、企業、大学、自治体が連携して水素技術の実装を図っていくことで加速していくということですが、この枠組みづくりが進んでいきますと、コンソーシアムは、単なる会議や調査にとどまらずに、県内の産学官連携の強化、技術導入、事業化につなげる仕組みに具体的になっているのかということが1点と、今まで既に進められている地域モデルの実証や企業参画の取組等、さらに加速や連動させることにより、実装性ある成果を生み出していくためにはどのようにしていくのか、運営方法やフォローアップ体制も併せてお伺いします。

石田国際戦略・自然首都圏推進課長 このコンソーシアムは、県が中心となり、まず水素関連産業に関わる企業や、グリーン水素を研究する山梨大学など、産官学からなる新たな組織体により運営することを想定しております。繰り返しになりますが、コンソーシアムで束ねた知見、具体的には課題への解決策に関する知見を世界各地や県内の企業と共有することで、企業の取組を後押ししたいと考えております。そして、さらに企業の取組が進んでいく中で新たな課題が出てきたものを、またこのコンソーシアムで吸い上げて、課題解決の方策を皆で議論して研究していき、また現場に返すサイクルを回すことで、各プレイヤーの取組を加速させたいと考えております。

さらに、このコンソーシアムの活動では人材育成も行っていく予定でございます。この人材育成プロジェクトにおいては、米倉山など本県が有する水素の実証現場で、設備の操作や現場の運用を実際に体験し学んでもらえるため、座学では気づかない新たな課題も明らかにして、それぞれのプレイヤーに知見をお返ししていきます。

このようにコンソーシアムで検証し改善し現場へ戻すというサイクルを回すことによって、水素実証現場での課題と解決策を明らかにし、それを担う人材を育成し、水素ビジネスを牽引する実効性を担保していきたいと考えております。

藤本委員 県が先進的に取り組んでいるP2Gの実証、バリューチェーンの構築の取組は、国内外の関係者からこれまでも注目されており、これからもさらに注目されていくと思いますが、このような取組は、県として着実に実装プロジェクトの形成につながるような戦略的な計画があるのか、具体的にお伺いいたします。

石田国際戦略・自然首都圏推進課長 今回の取組につきましては、単なる技術紹介にとどめず、本県の知見を安全・運用・制度・コスト等も含めた実装に係る知識として整理し、国内外に共有してまいります。

そして、実装プロジェクトの形成につなげていくための戦略的な計画に関しましては、企業誘致や投資誘導を促進する観点で、まず本県の取組に関心を示した国内外企業を県内企業や担当部署へつなぐ体制を整備することで、情報発信と企業誘致を一体化させるとともに、コンソーシアムを核にした技術マッチングを行い、県内企業との連携や実装につながるプロジェクト形成を具体的に支援していきたいと考えております。

さらに、国際発信を起点とした投資誘導として、県内主要企業や実証フィールドなど、本県での具体的な事業を展開する上で必要なリソースを国内、国外に積極的に開示することで、進出意向を高める取組を行ってまいりたいと思っております。

藤本委員 さらに前に進めていただきたいと思いますし、本県におけるグリーン水素の推進は、地域の技術力や産業振興に極めて重要だと考えています。本県の取組が、先行事業との整合性だけではなく、今後も本県が強力な発信力を生かしながら、技術実装の推進について、さらに国内外に貢献することを期待しまして、質問を終わります。

（二次交通高度化推進事業費について）

桐原委員

新の14ページ、二次交通高度化推進事業費について伺います。

まず、公共ライドシェア実証事業費補助金については、地域の交通手段の確保に向けて実施することですが、本事業の目的と、現在の地域交通においてどのような課題を解決することを想定しているのか伺います。

有須田リニア・次世代交通推進課長 公共ライドシェア実証事業費補助金につきましては、タクシー不足により移動手段が限られている地域におきまして、地域の足や観光の足を確保するために一般ドライバーを活用した公共ライドシェアに取り組む市町村等を支援するものでございます。

特に、今回は自宅などから目的地まで直接移動できるいわゆるドア・ツー・ドア方式を中心とした取組について優先的に支援していく方針でございます。具体的には、国の補助金を活用する市町村等に対しまして、県が上乗せ補助を行うことにより、市町村等の負担を軽減し、公共ライドシェアの導入を促進するものでございます。

桐原委員

市町村への補助ということですが、どのような地域を想定されているのか、またタクシー事業者が主体となる日本版ライドシェアなのか、運行時間帯や対象地域など、具体的な実証の内容について伺います。

有須田リニア・次世代交通推進課長 まず、対象となる地域につきまして、先ほど申し上げましたとおり、タクシー不足により移動手段が限られる地域、過疎地域や観光地における観光客の方は車を持たない方も多いため、そのようなところを想定しておりますが、今のところは全市町村に対して、この制度の案について投げかけを行い、希望する自治体を募っている段階でございます。

また、先ほど日本版ライドシェアと比較してというお話もございましたが、公共ライドシェアという仕組みは、バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが難しい場合に、市町村が主体となって家用車を活用して提供する運送サービスとなっております。日本版ライドシェアと同様に、第2種免許を保有していなくても、第1種免許の保有者が国交大臣の認定講習を受講することによってドライバーとなることが可能な制度となっております。そのため、交通事業者の方にとっては、時期や時間帯によって交通需要が異なることもあり、その都度タクシー事業者が新たに運転手を雇用することが難しい状況もございますので、市町村が主体となり、地域の方にドライバーになっていただく仕組みを活用することで、地域の移動手段の確保に、より効果的にコミットできるのではないかと考えております。

桐原委員

この事業は、単年度で行う事業でしょうか、それとも複数年度を想定されているのでしょうか。過疎地域の自治体に投げかけるということですが、どのくらいの数の自治体を想定しているのか。この予算を見ると、ある程度は出てくると思いますが、その辺の目星はつけていると思いますので、もう一步踏み込んだお答えをいただきたいと思いま

す。

有須田リニア・次世代交通推進課長 まず、単年度か複数年度かという点につきましては、まずは来年度、このような補助事業を活用していただき、その効果などを見ながらその先のことを検討していきたいと考えております。

また、県の補助事業の立てつけとしまして、国の交通空白の補助金を活用した市町村に対して上乗せ補助をするものとしておりますので、国の補助金の動向も見ながら、今後の制度設計を考えていきたいと考えております。

2点目が、現段階で幾つの自治体を想定しているのかですが、予算上は今のところ5自治体を想定しております。5自治体に上限額700万円の補助を想定しております。

また、市町村に投げかけているところですが、当初予算では、今のところ市川三郷町から実施したいというお話がございます。ほかの自治体につきましても、地元の交通事業者との調整等もありますので、来年度のいずれかのタイミングで検討したいというお話もいただいているところでございます。

桐原委員

私の住む地域も、昼間はある程度タクシーがありますが、夜間になると電話で予約ができないとか、駅を降りてもタクシー乗り場にタクシーがないということが、2年以上続いている状態であります。観光客にとっても地域の方々にとっても、タクシーは誰でも電話して呼ぶことができますが、公共交通のインフラとして、地域ではすごく大事な夜間の足を失っている状況ですので、ぜひともこの事業を成功させて、県内全地域に広められるようお願いをいたします。

次に、共同配車システム実証事業費補助金について、配車アプリの導入を促すものだとありますが、この事業の目的と狙いが何かお尋ねをいたします。

有須田リニア・次世代交通推進課長 先ほども申し上げましたとおり、タクシーの運転手不足が全国的な課題とされる一方で、今後、高齢化が進展していくことで、通院や買物等の移動需要が増加すると考えられます。そのため、タクシー配車の共同化によるタクシーの利便性向上を図るものになっております。

具体的には、山梨県タクシー協会が甲府交通圏で実施する地域専用の配車アプリを活用したタクシーの共同配車の導入を支援し、その有効性を検証するものでございます。

桐原委員

まずは甲府地域を考えているという理解でよろしいでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 おっしゃるとおりです。タクシーの営業区域が本県は6つありますが、そのうち甲府交通圏として、甲府市、甲斐市、中央市、昭和町が4つになっておりますので、まずはこれらの市町で行いたいと考えております。

桐原委員

次に、自動運転タクシー実証事業費について伺います。

観光地での周遊促進を目的としているとのことですが、実証地域は甲州市と聞いてお

ります。実証地域を選定する基準はどのようなものか伺います。

有須田リニア・次世代交通推進課長 本事業につきましては、交通事業者の担い手不足の進行や、夜間の地域住民の移動手段が確保されていないこと、観光面での移動の利便性が損なわれていること等を課題意識としまして、こうした地域課題の解決に向けた有効な対策の一つとして、自動運転技術を活用した新たな移動手段の可能性を検証するものでございます。

こうした目的を前提としまして、実証地域につきましては、観光地としての移動需要と地域住民の生活交通ニーズの双方を有する甲州市の勝沼地区にルートを設定したいと考えております。今年のおおあきごろをめぐに、ドライバーが同乗する自動運転レベル2による実証運行を行う予定でございます。

桐原委員 この事業の実証期間についてお伺いをいたします。

有須田リニア・次世代交通推進課長 詳細な実証期間でしたり、運行体験については、今後、市や地元のタクシー事業者などと協議していく予定ですが、今のところは、甲州市勝沼地区の観光シーズンにも当たるおあき頃に3か月程度行いたいと考えております。

桐原委員 勝沼地域ということですが、夜間も運行されるのでしょうか。時間帯などもある程度絞られているのでしょうか。台数については1台と聞いていますが、どのような状況でしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 来年度につきましては、まずは日中の走行を想定しているところでございます。ただ、実証が進んでいき、エリアの拡大や時間帯の拡大なども想定しておりますので、その実証状況を見ながら協議していきたいと思っております。

桐原委員 まずは第1段階として3か月間、昼間の運行をするのかなと思いますが、これは単年度の事業として考えているのか、それとも課題が出てきて、それをクリアするために第2段階、第3段階と、複数年度で考えているのかお尋ねをいたします。自動運転バスは他県でも行っている事例だと思っておりますが、自動運転タクシーということで注目度も高いと思っておりますので、その点についてもお伺いをいたします。

有須田リニア・次世代交通推進課長 本実証につきましては、国の自動運転の補助金を活用する予定でございます。この補助金の活用にあたりましては、最終的に無人で走行する自動運転レベル4の定常運行による社会実装を目指すということが条件になっております。ただ、このレベル4の運行にあたりましては、国の許認可申請が必要になっておまして、この許認可申請に向けたデータの取得等には最低でも2年程度の期間を要すると、他自治体の例でも言われております。そのため、我々としても最終的にはレベル4での定常運行を目指すところでございますので、まずは来年度にかけて、県や市やタクシー事業者などで構成するコンソーシアムを作りまして、そちらで安全性や事業性の検証をしか

り行ってまいりたいと思います。その上で、国の許認可手続を進めるために実証運行を行っていきます。

来年度の実証結果を踏まえまして、令和9年度以降の継続に向けた実証項目でしたり、内容の検討を行うとともに、国の補助金の措置状況なども見ながら、必要な予算の確保を目指していく次第でございます。

桐原委員 既に始まっている地域交通の人手不足に対して、すごく有効的なものであると思っておりますので、この事業については注意深く見ていきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

（富士北麓県有地高度活用事業費について）

渡辺（大）委員 高の7ページの、富士北麓県有地高度活用事業費について伺います。

私は、昨年9月議会の一般質問でも述べたように、富士五湖地域を競争力のある国際都市にしたいと考えており、その実現に向けて、富士北麓地域の高度活用については大賛成であります。

そこでまず、この事業を実施するに至った経緯について伺います。

依田高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監 県におきましては、県有資産について地域ブランドの向上と適正な賃料に基づく安定財源の確保に資する質の高い活用を図ることとしておりまして、その一環として、令和5年度に富士北麓エリアと八ヶ岳エリアにおいて、活用方法等について検討を行いました。その検討の中で実施した民間事業者へのヒアリングなどでは、地域のブランディング及び周辺地域の経済波及効果がより期待できるのは、富士北麓エリアであり、活用の用途として、ラグジュアリーホテルが最もポテンシャルが高いというものでございました。

そうした中で、地元の富士河口湖町長から、富士河口湖町船津地内の県有地について活用の要望があったことから、今回の事業の実施に至ったものでございます。

渡辺（大）委員 次に、具体的な事業箇所と当該地を選定した理由について伺います。

依田高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監 今回の事業の対象地域は、富士河口湖町船津地内、河口湖ステラシアターの東側の山林で、面積は約50ヘクタールでございます。

当該地を選定した理由でございますが、地元の首長から活用の要望があったこと、また当該県有地につきましては、面積や規模、現況、周辺環境などを鑑みまして、高度活用が見込めるということで事業箇所として選定をいたしました。

渡辺（大）委員 課別説明書には、事業内容として、活用事業者公募条件の検討、事業者の意向調査等と記載されておりますが、具体的な委託内容について伺います。

依田高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監 委託内容としましては、活用事業者の公募条件等を検

討するための事業者に対するヒアリング意向調査と、その結果の整理、調査結果を踏まえまして公募条件の検討や公募要項の作成、さらには公募要項等の法的な整合性のチェックなど、法務のアドバイスをいただくことを想定しております。

渡辺（大）委員 最後に、想定している事業箇所は、スバルラインの入り口や富士山パーキングにも近接する交通の要衝であり、様々な活用策が考えられますが、現段階で想定している活用策があるのかお伺いいたします。

依田高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監 委員御指摘のとおり、事業箇所の立地あるいは周辺地域との関係性から、多様な活用方法が想定されますけれども、現時点では具体的にこれといったものは決まっておりません。事業者からの提案に基づいて検討を進めてまいりたいと考えております。

（戦略的広報推進事業費について）

名取委員 高の9ページの、戦略的広報推進事業費9,799万1,000円についてです。この事業費には、業務委託費が含まれるでしょうか。含まれる場合は、事業費は幾らになるのか教えてください。

羽田高度政策推進局次長 この事業につきましては、幾つかの委託事業が含まれておりまして、今のところ8つの事業をこの中で行う予定でございます。委託事業としましては、メディアプロモート事業やパブリック・コミュニケーションの高度化事業などが含まれております。

名取委員 例年、そのような委託事業を行っているかと思うのですが、8つの事業のうち、令和7年度もあったと思いますが、戦略的広報推進業務委託の事業は含まれているでしょうか。

羽田高度政策推進局次長 当該事業も含まれております。

名取委員 この当該事業についての委託費はどのくらいを想定しているのでしょうか。

羽田高度政策推進局次長 682万円でございます。

名取委員 前年度との比較をするために、令和7年度の同事業の委託費を教えてください。

羽田高度政策推進局次長 令和7年度につきましては、627万円であり、ほぼ同額でございます。

名取委員 この事業は、令和3年度以降ずっと行っている事業ということによろしいでしょうか。

羽田高度政策推進局次長 おっしゃるとおり、令和3年度から行っている事業でございます。

名取委員 令和3年度に公募型プロポーザル方式で企画提案審査を行い、そのときに選定された業者と、その後、随意契約で契約を結んできているという理解でよろしいでしょうか。

羽田高度政策推進局次長 契約につきましては、令和7年度につきましてはプロポーザル事業で行いましたが、申込事業者が当該事業者1社のみということで契約に至ったものでございます。

名取委員 令和7年度の随意契約結果が見つけれなかったもので、令和6年度のを参考に、令和8年度はどうしていくのか伺います。令和6年度当時は、庁内へのノウハウの蓄積を目指す上で事業の継続性が求められると述べてきたわけですが、令和3年度から7年度までの5年間、同じ業者が取り組んできて、既に庁内へのノウハウは蓄積されているのではないかと思います。令和8年度はどのように考えていますか。

羽田高度政策推進局次長 職員の研修や危機管理に関するアドバイスを行っていただいております。職員の研修につきましては、その都度、階層別に内容を変えながらブラッシュアップを図っているところですが、職員の異動等に伴いなかなか浸透しない部分がございますので、引き続き職員への浸透を図るために、継続して実施したいという意向でございます。

名取委員 毎年実施している業務委託であり、既に5年が経過しております。事業の目的でも、庁内へのノウハウの蓄積は十分できていると考えますので、これ以上委託業務を繰り返すことは見直すべきだと考えます。随意契約で同じ業者と契約することが繰り返されることは、事業の透明性を確保する点からも疑念が生じると考えますので、今後見直していくことが必要かと思いますが、考えを伺います。

羽田高度政策推進局次長 令和8年度につきましても、プロポーザルによる業者選定を行う予定となっております。プロポーザルにおきまして、適正な審査を行いまして、業者の選定を進めていきたいと考えているところでございます。

（コーポレートブランド「やまなし」推進事業費について）

名取委員 次に、高の11ページの、コーポレートブランド「やまなし」推進事業費について伺います。

令和7年度も実施した地域ブランド価値向上業務委託は、この中に含まれているでしょうか。

勝俣地域ブランドグループ地域ブランド戦略監 今回のコーポレートブランド「やまなし」推進事業費6,084万8,000円の中に、委員がおっしゃられた地域ブランド価値向上業務、それから昨年度はございましたが、やまなしブランドプロモーション強化業務の、従来の2つの業務に変わる形で、外部への発信をより強化するという事で、新たに実施する事業といたしまして、メディア統合的コミュニケーション事業4,023万5,00

0円が含まれております。

名取委員           それは今までの地域ブランド価値向上業務委託とは違う内容になるのでしょうか。

勝俣地域ブランドグループ地域ブランド戦略監   この事業でございますが、もう一つ、やまなしブランドプロモーション強化業務がございました。こちらについては、令和5年度から3年間にわたり実施している業務になります。庁内の改革が進みまして、部局横断の連携を可能とする基盤も整ってきたことで、先ほど委員がおっしゃられた地域ブランド価値向上業務の中にありますハイクオリティやまなしの運営経費に加え、専門誌などの外部媒体の活用、それからニューズレター配信や取材の呼び込みなどのメディアへのPRも含めた、各メディアを統合的に発信するための業務という形で、新たに実施する内容となっております。

名取委員           今回の事業の目的でも、本県のブランド価値向上に向けた取組を実施するというところで、引き続き同趣旨であるというのは理解しておりますが、毎年続ける必要があるのかという印象は持っております。必要性や緊急性がそれほどないと思いますが、そこはどのように考えますか。

勝俣地域ブランドグループ地域ブランド戦略監   各都道府県がプロモーションに力を入れている中で、地域間競争に勝ち抜くという意味では、オウンドメディアをはじめ、各メディアでしっかりと山梨のことを発信して、認知の獲得や行動変容につなげていくことが重要だと思っておりますので、毎年、内容については精査をしながら、継続を検討していきたいと考えております。

名取委員           ブランド価値がどれほど向上して、どれくらい本県の収益増につながってきたかという検証も必要だと思っておりますが、効果についてしっかり検証されているのでしょうか。

勝俣地域ブランドグループ地域ブランド戦略監   まず一つは、やはり各都道府県の魅力度ランキングのようなものが、毎年、広く報道されているわけですが、これについて、この事業の実施前後で見えていきますと、上昇基調にあります。

それから、このブランド戦略は、経済の活性化が目指すところでございます。県内GDPの増大などは、3年遅れや4年遅れの公表となっております。コロナ後の状況が随時公表されてくると思っておりますので、そういったところの数値もしっかり注視しながら、取組を検証していきたいと考えております。

名取委員           検証の材料が、都道府県の魅力度ランキングを指標にしているということではないのでしょうか。

勝俣地域ブランドグループ地域ブランド戦略監   地域ブランド価値向上業務に関しますと、一つは、ハ

イクオリティやまなしのサイトのページビュー数というところもございます。これに関しては、着実に伸びており、月平均で4万ページビューを超えるようなアクセスをいただいている状況でございます。

名取委員 毎年、数千万円の業務委託費を費やしていますが、それによる事業効果が検証できているとは言い難いと感じました。

（富士トラム推進事業費について）

次に、新の3ページの、富士トラム推進事業費7,586万8,000円についてです。

知事は、所信表明で富士トラムの導入と併せて、富士スバルラインにおける電気・通信インフラの整備についても検討を進めると述べました。一方、2月10日の予算説明会で、斉藤局長は、富士トラムを前提にしないという趣旨の説明をされておりました。電気・通信インフラは、富士トラムとセットでなければ整備をしないのか、それとも富士トラムの導入を前提にしない場合もあるのか、お答えください。

栗田山梨・富士山未来課長 今回の電気・通信インフラ整備については、相当の金額が想定されるところでございます。その事業費を富士トラムの運賃から回収する仕組みとすることで、できるだけ財政負担を減らして事業化したいということを踏まえますと、やはり富士トラムの導入が前提となると考えております。

名取委員 整備費の収支を図る上でトラムとセットにする必要があるという説明だったと思いますが、それでよろしいですか。

栗田山梨・富士山未来課長 事業費を富士トラムの運賃で回収していき、財政的負担を極力減らすという大きな目的のために、今回、この事業を行うと考えております。

名取委員 整備方法については、先ほど飯島委員の質問に対して答弁があったと思います。この電気・通信インフラの整備費用は幾らぐらいを見込んでいるのか伺います。

栗田山梨・富士山未来課長 今回の基本設計の中で明らかにしていきたいと考えております。

名取委員 令和6年度の富士山新交通システムに関する業務実績報告書の137ページでは、トラムで想定している車両の初期費用として、ライフライン整備の金額を100億円としています。これぐらいになるということでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 令和6年度の調査の金額につきましては、あくまでも仮置きでございますが、おおむねそのぐらいの規模の予算は必要になると考えておりますが、繰り返になりますけれども、基本調査の中でその辺は明らかにしていきたいと考えております。

名取委員 先ほどの答弁では、整備費用は富士トラムの利用料の中で回収していくということでしたが、トラムの利用料金は幾らになる考えなのか、また何年で整備費用を回収するのか伺います。

栗田山梨・富士山未来課長 トラムの運賃につきましては、今年度調査をしている基本計画の中で進めておりまして、来年度以降、この基本計画とともに明らかにしていきたいと考えております。

名取委員 ということは、先ほど質問しましたが、何年で整備費用を回収するかについても今は明確にできないということでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 何年で回収するかは明確にはなっておりませんが、地域交通につきましては、総括原価主義というものがあまして、いわゆる整備費も運賃に含めるような形になっておりますので、今回の基本計画の中でどのぐらいで回収していくのかも含めて明らかにしたいと考えております。

名取委員 本年度策定している基本計画の中で収支計画を明確にしていくということだと思いますが、それが示されていない段階で、整備費用は富士トラムの利用料の中で回収すると言い切れるのでしょうか。電気・通信インフラ以外のトラムの整備費用についてもまだ検討中なわけですよね。トラムそのものの採算が計画どおりにいかない場合もあると思いますが、どうですか。

栗田山梨・富士山未来課長 先ほど少し申し上げましたが、公共交通の場合は総括原価主義を活用していきますが、電気・通信インフラの整備費も含めたトラムに関わる整備費についても、基本的には運賃の中に含めることができると思っています。そのことを踏まえすと、今回、富士トラムのインフラ整備については、運賃の中で回収できると考えております。

名取委員 具体的に答えてくれと言っても検討中と返ってきます。でも、本当にそれを回収できるのかと聞くと、回収できずと答弁されるわけです。根拠が全く示されないまま、トラムの利用料の中で回収するという説明をされること自体が私は不適切だと思います。では、今回の県の方針について、地元関係者への説明や意見聴取は行ったのでしょうか、教えてください。

栗田山梨・富士山未来課長 今回の事業については、地元関係者への説明は行っております。

名取委員 その中で、電気・通信インフラとトラムをセットにすることについて、地元関係者の方は何とおっしゃっているのでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 丁寧に説明をさせていただいて、我々としては一定の御理解が得られたの

ではないかと考えております。

名取委員 電気・通信インフラとトラムをセットにすることについて、地元関係者もトラムの整備を含めて了承してくれたということですか。

栗田山梨・富士山未来課長 全て了承したのかというと、なかなかそこは難しい部分がありますが、一定の理解はしていただけたのではないかと考えております。

名取委員 電気・通信インフラについては、5合目で必要だという意見が前からあったのは私も承知しています。そういうものを地元からも整備をしてほしいという声が上がっていたことも聞いていますが、トラムとセットかということは別だと思います。本当にトラムについても理解してくれたということですか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 私も地元で話をした席に同席しておりました。委員御指摘のとおり、電気・通信インフラ整備は大歓迎でした。ただ、富士トラムについては、まだ全面的に賛成をしたというところではないという御意見もいただきました。

そこで、先ほど来説明しているように、電気・通信インフラ整備は莫大な金額がかかります。原則論では直接の受益者負担となりますが、5合目あるいは山小屋まで電気が通れば、山小屋も含め、県も事務所がありますので、このようなところが莫大な費用を直接負担しなければなりません。そうではない方法をトラムによって可能にしたいと考えているという説明をしまりました。

名取委員 おおむね理解を得られたと、先ほどは課長が答弁して、今、統括官からは特にトラムについては全面的に賛成したわけではないという答弁がありました。そこをしっかりといただかないと、また地元からのクレームが来るとお思いますので、正確に答えていただきたいとお思います。

今、電気・通信インフラをスバルライン上に敷設していくという方法が説明されましたが、ほかの方法を検討しないのでしょうか。私はまだ疑問があります。要は、トラムは水素燃料電池で走り、水素ステーションを5合目にもつくるということが県の計画の中に入っていると思いますが、それを電気に活用することを検討する余地があるとお思います。それについて私はあまり賛同しないけれども、そのようなことは県として検討しないのですか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 まず、敷設場所の検討につきましては、従前から山梨県側の富士山5合目については、富士スバルラインルートあるいは滝沢林道ルートが検討されてまいりました。先ほど課長からの説明がありましたように、富士トラムの安全・安定した運行のためには、コントロールセンター、信号などが必要になるということで、現在はスバルラインへの敷設を県としては考えているところでございます。当初、富士トラムへ方針転換するときに、委員の御指摘のとおり燃料電池ですので、富士山5合目まで3

往復の電力を自前で供給できますが、繰り返しになりますけれども、安全な運行管理のためには、安定電源・安定通信が必要ということで、富士スバルラインのほうに敷設をしたいと考えております。

名取委員 　私は、ほかの方法ももっと検討すべきだと思いますし、電気・通信インフラについては、トラムと切り離して計画をすべきと考えております。

（公共ライドシェア実証事業費補助金について）

次に、新の14ページ、公共ライドシェア実証事業費補助金3,500万円です。

先ほど桐原委員からも御質問がありました。公共ライドシェアということをしかりと押さえる上で、まずいわゆるライドシェアということも一般的に言われるわけですが、そのようなものとどう違うのか、また既存のタクシー事業とどのような点が変わってくるのか、御説明いただきたいと思います。

有須田リニア・次世代交通推進課長 　ライドシェアには、日本版ライドシェアと公共ライドシェアという2種類がございます。大きな違いは、実施主体の違いになりまして、公共ライドシェアは、市町村やNPO法人など、国で定められた幾つかの団体が行えることになっていきます。日本版ライドシェアは、タクシー事業者が主体となって、一般ドライバーを雇用してライドシェアを行う仕組みになっております。

今回、公共ライドシェアの推進を行うことについては、先ほど答弁させていただきましたとおり、タクシー事業者の運転手不足はもちろん課題ではありますが、地域によってはタクシー事業が時間帯や季節によって違うということもありまして、そのような偏りが起こる都度、事業者が雇用者の人数を調整したり、新たに雇用するなどの対応が難しい場合もございます。

そのため、タクシー事業者に対して補助を行ったり、日本版ライドシェアとしてタクシー事業者のライドシェアを促進するというよりは、市町村が主体となって行う公共ライドシェアによって、地方の地域の方々に協力していただき、ドライバーとなっただき、運転手不足に対応していく仕組みのほうが、我々としては移動の足を、継続的に長期的に確保するという意味では有効なのではないかと考え、今回実施を行うものでございます。

名取委員 　少し違う角度から聞きますが、公共ライドシェアと日本版ライドシェアがあるわけですが、それぞれ様々な課題や問題点も指摘をされているところです。それらについては、県としてどのように認識をしているのか聞かせてください。

有須田リニア・次世代交通推進課長 　御指摘のライドシェアの問題点につきましては、一番大きく挙げられるのは安全性の確保になってくるかと思えます。これは一般ドライバーが運転手として行っていただくために発生する問題ではあるかと思えますが、今回、そのようなところにつきましても、地元のタクシー事業者に協力していただき、例えば運行管理を

タクシー事業者に委託するなどにより、一定の安全性の担保はしっかりと確保できるようにしていきたいと考えております。

名取委員 問題点はほかにもないでしょうか。安全性ということもおっしゃいましたが、車両の管理という点での安全性の問題や、プロドライバーでないことによる健康管理、飲酒運転が起こらないようなチェックの管理、事故が起こったときの対応、保険など様々なことがあると思いますが、しっかり説明してください。

有須田リニア・次世代交通推進課長 車両の管理や、ドライバーの体調管理、飲酒運転、呼気検査といったところにつきましても、地域の交通事業者に対して委託をすることで、タクシー事業者がプロの観点で対応していただけるような仕組みを作っていくことが大事だと思っております。

また、車両の管理や検査等につきましても、しっかりタクシー事業者のほうで確認していただくことが大事だと思いますし、あとは保険の話もございましたが、今回は市町村等が実施主体になりますので、市町村等のほうで事故対応などをしっかりできるような体制を構築していただくことが大事だと思います。

名取委員 車両の管理についてはタクシー事業者で検査していただくということでしたが、それは車検とは別に日常的にタクシー会社に持って行って車両を検査してもらうという仕組みですか。そのような仕組みを作るということですか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 実施主体はあくまで市町村等ですので、その地域でどのような形で公共ライドシェアを運行していくのかということは、市町村に委ねられるものではございますけれども、今回、県として補助事業を作った以上は、市町村と一緒に、地域の公共ライドシェアの仕組みを作っていきたいと考えております。

その中で、今回お話をいただいているところと話をする中では、稼働していないタクシーの車両を使わせていただくことや、その上でタクシー事業者のほうで保管していただくなどの仕組みを提案させていただき、今、詳細を詰めているところでございます。

名取委員 ドライバーの健康管理とか酒気の管理についても、毎日タクシー会社に行ってチェックをして運転するというような仕組みになっているのでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 酒気検査等につきましても、そのような形でできないかという話をさせていただいております。

名取委員 安全性の確保が最優先だと思います。仕組みについては、県は市町村に委託したから、あとはやってくださいとか、タクシーの業者と相談してやってくださいなどの丸投げ的なやり方は絶対あってはいけないと思いますが、県としてはどのような責任を果たしていきますか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 先ほど申し上げましたとおり、公共ライドシェアという仕組みは、まずは市町村が主体になって行うものではありませんけれども、来年度、県内で公共ライドシェアを推進していきたいという思いから、補助事業を立てるということですので、公共ライドシェアの制度を作る段階から、県と市と地元の交通事業者が一緒になり、会議を今、重ねているところでございます。

先ほど申し上げましたとおり、市川三郷町につきましては、今回、町のほうでいろいろな手続を進めていただいているところですが、ほかの自治体につきましても、予算要求をする前の段階から、先ほど申し上げたように車両管理やドライバーの管理がどのような仕組みであれば、一番安全性が担保される形でできるのかというところを、今、詳細に詰めているところです。県としても、その仕組みづくりにしっかりと関わっていきたいと思います。

名取委員

ライドシェアが今までの公共交通を補完するという意味では、検討の余地はあるかもしれませんが、ライドシェアに対する既存のタクシーは、安全・安心・良質なサービスを提供するという仕組みにおいて、日本の中で確立されてきた重要な宝だと私は思います。それを維持するには、他産業に比べても低いタクシー運転手の賃金上げが実現するように、事業者に対しての直接支援も含めて行政が責任を果たしていき、その中で運転手不足を解消していくことが私は必要だと思います。タクシーの運転手をやっても、十分な生活ができるだけの賃金が賄えるという状況を、事業者と行政が一体になって作っていく必要があると思います。

既存のタクシー事業者に対して、そのような直接支援を行いながら事業を維持・確保していくことが、利用者の保護や交通弱者対策としては本来の解決策だと思いますし、既存のそのようなサービスがあるわけですから、一番の近道だと私は思います。

新たなライドシェアという仕組みを制度設計していくよりも、今後はそのようなタクシー事業者への支援を行いながら、公共交通としてのタクシーのサービスを守っていくという点も、県として検討すべきではないでしょうか、認識をお尋ねします。

有須田リニア・次世代交通推進課長 タクシーの運転手不足や供給不足は全国的にも大きな問題であり、今、委員のおっしゃるような賃金の問題ももちろんあるかと思えます。ただ、やはり高齢化や人口不足に伴い運転手を確保できないという課題が大きく、先ほど申し上げましたとおり、地域によってはタクシーの車両数自体はあるけれども、その需要が時間帯や季節によってかなり増減をしてしまうという、地域ごとの実情もございませう。そのようなときに、事業者だけで解決できるものではなく、もちろん直接的に補助金を出せばよいのではないかという御指摘もあるとは思いますが、そこでその事業者に運転手の確保といった供給の安定化などを全て任せるのではなく、行政がまず主体となって、ドライバーや車両を確保していったりすることも重要だと思っております。国でも今、公共ライドシェア、日本版ライドシェアの推進が、そのような観点から進められているところでもございまして、我々としましては、まずは運転手不足という喫緊の課題に対応するべく、行政が主体となって、地域の方々が新たにドライバーとして活躍できるような仕組み

みを新しく導入していきたいと考えております。

（空飛ぶクルマ社会実装加速化事業費について）

名取委員 次に、新の16ページの、空飛ぶクルマ社会実装加速化事業費2,998万6,000円についてです。この事業については、令和7年度のヘリコプターを使った飛行ルートの実証実験を踏まえて新規事業を行う考えなのでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 令和7年度の空飛ぶクルマの事業につきましては、委員がおっしゃるようにヘリコプターを用いた実証実験を実施するものでございます。

名取委員 それを踏まえて、次のステップとして今回のデモフライトや離着陸候補地の調査等を行っていく考えでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 令和7年度の事業につきましては、令和6年度の調査結果により、本県で有望とされるルートやサービスを抽出しましたので、そちらについて成立する可能性があるか等を実証するものでございます。令和7年度のヘリコプターの実証を踏まえて、ビジネスとして成り立つのかを確認した上で、令和8年度は新たに本県における空飛ぶクルマを活用したビジネスモデルの実現に向け、どのようなところがパーティポートとして適切であるか、あるいはどのように県民の社会醸成を高めていくかを行いたいと考えております。

名取委員 ヘリコプターの実証実験を踏まえてということでしたが、ヘリコプターの実証実験は令和8年3月11日と広報されているのですけれども、違うのでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 今月に実施することになっております。もともとはもっと前の段階で行う予定でしたが、火災の影響等もありまして延期をしたものです。ヘリコプターでの実証によって、空飛ぶクルマの実運行に近い環境でルートを設定して飛ばすことで、そのルートにおけるビジネスモデルの実現可能性をしっかりと踏まえた上で、令和8年度のビジネスモデルの検証等に生かしていきたいと考えております。

名取委員 ヘリコプターの実証実験が明日ということ、まだそれを行ってもいないのに実証実験を踏まえて新規の事業を予算化することが理解できないのですが、今年度の検証を受けて、これは大丈夫だとか、これは課題があったとか、そのようなことが明確になってから次年度の事業を計画するのではないのですか。順番が違うと思いますが、いかがですか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 令和7年度のヘリコプターの実証におきましても、運行事業者や空飛ぶクルマの委託事業者と協議をしながら、ルートの設定や考え方を整理してきたところでございます。

運行自体は明日行うことになっていますが、そのような整理の結果も踏まえて、令和8年度はより確実なビジネスモデルの検討に資するような調査を行っていきたいと考えております。

名取委員　私は事業の組立て方としておかしいと思います。前のめりではないでしょうか。事業内容でデモフライトの実施とありますが、どれくらいの距離をデモフライトするのか、また有人か無人で行うのか教えてください。

有須田リニア・次世代交通推進課長　デモフライトにつきましては、まだ実施する場所や距離等の詳細は確定しておりませんが、今年中には実施したいと考えております。

また、有人か無人であるかにつきましても、まだ詳細が詰まっておりますが、国内のデモフライトの実施状況では、有人で行っているところが大半になっておりますので、まずは有人とするのではないかと考えているところです。

名取委員　場所や距離はまだ決まっていないということですが、実際に全国ではどのような距離や場所がデモフライトとしてあるのでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長　昨年のおおさか万博では、区切られたエリア内で空飛ぶクルマのデモフライトが行われた事例がございます。東京や九州でもデモフライトを行っている事例がありますが、基本的に区切られたエリア内を浮いて少し移動してといった形態で行われるものになっております。

具体的に何キロメートル移動したかという資料が手元にないので、お答えに少しお時間をいただきたいと思います。

名取委員　大阪万博もエリア内で上下してということは大分テレビで取り上げられていました。そのエリア内で浮上して下がってというデモフライトを、山梨で行う必要がありますか。全く必要がないと思います。動画を見れば分かることです。何を実証するのですか。そういうパフォーマンス的なものであってはいけないと思いますが、いかがですか。

有須田リニア・次世代交通推進課長　これまで空飛ぶクルマの県内の事業者や、県民の方に空飛ぶクルマのPRを行う上で、一番お話に出てきたのは、実際に飛んでいるところを見ないとイメージがつかなくなかったり、実際に飛んでいるところを見ないとどのような活用方法があるのか、課題があるのかといった話ができないということでした。そのような意味で、県民の方や県内事業者の方に実機を目の当たりにしていただくのは重要だと思っております。

また、事務的な話としましても、デモフライトを行う上での手続や、どのような関係者が考えられるかの整理も重要だと思っておりますので、今回のデモフライトを行うことは意義があるものと考えております。

名取委員            テレビが取材に来てくれるかもしれないですし、話題にはなるかもしれませんが、行政が行う次世代交通の検討としては、時期尚早だと思います。そういうパフォーマンス的なものにお金を費やすことは、やめるべきだと考えます。これは意見で終わります。

（富士北麓県有地高度活用事業費について）

志村委員            最初に、高の7ページの、富士北麓県有地高度活用事業費のところ、先ほどの御説明だと、ステラシアター東側の県有地50ヘクタールということで、具体的な活用内容とは、これから提案を受けるのでまだ決まっていないという説明だったと思いますが、計上している3,834万円計上の事業費について、どのような使い方を想定されているのかお伺いします。

依田高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監    事業費の内訳については、全額委託料という形で予算計上してございます。先ほど御説明させていただきました民間事業者に対するヒアリングや、そのヒアリング結果の整理、法務のアドバイス等に要する経費を想定しています。

志村委員            支援学校の南側で、ステラシアターの東側という位置だと思いますが、例えば、そこにある県有地を一部造成して、何かの用途に使うといった場合のその事業自体は、受託される方が実際に行うということなのか、別荘地の開発もそうだったと思いますが、別に何か内容が決まったら、その後、ある程度の予算をかけて何かするというのでしょうか。

依田高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監    実際にどのような建物を想定して、造成は県が行うのか、あるいは民間事業者にて全てお任せするのかなどの役割分担も含めて検討させていただく形になります。

志村委員            それに向けた最初の基本設計の事業のようなイメージで、県有地の用途を拡大して貸付け等ができるようにしていると思いますが、今の段階で、富士河口湖町から意向があるということで、将来そこを活用したときにどのような用途なのかも全く未定なのか。例えば観光や自然体験などのイメージのようなものがあると、私たちがイメージできると思いますが、いかがですか。

依田高度政策企画イニシアチブ高度政策推進監    先ほどもお答えさせていただきましたが、これから検討という形になります。一方で、富士河口湖町の町長からは、観光振興や企業誘致、地域活性化に大きな役割を果たせるのではないかと御要望いただいているところでございます。

（コーポレートブランド「やまなし」推進事業費について）

志村委員            次に高の11ページの、コーポレートブランド「やまなし」推進事業費の事業内容について、令和8年度はメディア統合型の発信をするために4,000万ほどを計上した

ということですが、クリエイティブプロデューサーを活用した情報発信の具体的な内容の説明をお願いします。

勝俣地域ブランドグループ地域ブランド戦略監 この事業は、昨年の4月に山梨県クリエイティブプロデューサーを委嘱いたしました中野シロウさんを活用した事業になります。中野さんは、日清のチキンラーメンのキャラクターのひよこちゃんをはじめ、数多くのクリエイティブを生み出している著名なデザイナーで、高い表現力と情報発信力を有しております。地域に貢献していただけるということで、本来であれば、一般的に訴求力の高いキャラクターを制作するには多額の経費を要するわけですが、地域貢献の観点からうまく活用してほしいというお申し出もいただく中で、今回、県政の様々な施策や地域資源の魅力価値を分かりやすく伝えるためのキャラクターや、ロゴのデザインなどのクリエイティブをお願いして、県内外における認知度向上につなげていきたいと考えております。

具体的には、各部局に対して新たなキャラクターやロゴの制作のニーズを調査しまして、その必要性や活用の可能性を踏まえて優先順位をつけながら、できるだけ多くのキャラクターを作っていきます。実際に、「水素のスイッチョ」という県の公式キャラクターを制作しまして、子供から大人まで広く分かりやすく認知につなげており、万博や広報誌などの様々な場面で活用しておりますので、そのようなものを増やしていきたいと考えております。

志村委員 山梨県には観光の菱丸くんや、県警のふじくんがいたりしますが、今後、新しいキャラクターが生まれ、キャラクターがたくさん増えることにより、山梨というコーポレートブランドを構成するようなものになっていくという理解でよろしいでしょうか。また、それを今後どのように生かしていくのかも含めて注目してみたいとは思いますが、今の時点でのお考えをお聞きしたいと思います。

勝俣地域ブランドグループ地域ブランド戦略監 委員御認識のとおりでございます。具体的にはこれから調査を行い、子育て分野なども含めて、しっかり県の施策や魅力を分かりやすく伝えることが大事だと思いますので、ぜひ広く活用をしていきたいと考えております。

（県政情報発信事業費について）

志村委員 高の8ページの、県政情報発信事業費の、県外向けポッドキャスト番組の配信について、県の重要施策等について情報発信とありますが、県外の方を対象ということで、どのような内容なのかということと、対象者の年代をどう考えているのかお伺いします。

羽田高度政策推進局次長 現在、県内向けのポッドキャストという形で、今年の1月から配信を開始しております。知事がパーソナリティとなり、いろいろな分野の専門家の方々と対談形式で県の施策を交えながら、聞いている方に親しみを持って施策の浸透を図る形で進めているところです。

今回、新たに県外にも同様に県の施策を中心に広げることと併せて、例えば県の観光

や住みやすさなどの違った魅力も伝えながら、新たな魅力を見つけていただくための番組づくりをするため、県外向けの新たなポッドキャスト番組を想定しております。

県内向けでは知事がパーソナリティですが、県外向けでは別にパーソナリティの方を立てて、同じようなトーク形式で展開したいと考えているところでございます。

対象者についてですが、ポッドキャストは主に中高生が聞くということがデータとして出ておりますので、若者世代にいつでもどこでも気軽に聞けるポッドキャストという媒体を使い、知事や山梨県を身近に感じていただきたいという趣旨で展開をしたいと考えております。

志村委員

いろいろな効果が想定されると思いますが、既に実施しているものが1月からということなので、なかなか残り2か月ぐらいで検証は難しいと思うのですが、行政が行う番組は、首長があまり出すぎると、選挙が近くなった際には微妙なところもあり、過去には高裁の判例もありますので、パーソナリティをほかに立てるといった方法ではないかと思えます。

プラットフォームとしてはユーチューブなどのいろいろな媒体がありますが、ポッドキャストのプラットフォームとして何を想定していますか。複数活用するのも含めて、今のお考えを聞かせていただきたいと思えます。

羽田高度政策推進局次長 現在使っているポッドキャストのプラットフォームは、ラジコ、スポティファイ、アップルポッドキャスト、アマゾンミュージック、ユーチューブを使っております。新たに同じような形でこれから公募をかけたいと思っておりますが、同様に幅広く聞いていただけるよう、幾つかのプラットフォームで活用できるように発注をしていきたいと考えております。

志村委員

ポッドキャストをどのぐらいの方が利用しているのかということ、ある事業者と朝日新聞で調査をかけており、それを拝見したところ、2025年度の行政番組は5%、2026年度の最新のものでは8.8%と少し伸びています。そうはいつでも全体のまだ1割に満たないので、いかに認知していただくかが県政情報を効果的に発信することにつながると思えます。過去にテレビ番組のことを申し上げたこともありますが、いろいろな媒体を使って発信していくことは、非常に大切なことだと思っておりますので、ぜひいいものを作っていただきたいと思っております。

（富士トラム推進事業費について）

それでは次に、新の3ページの、富士トラム推進事業費の関係でお聞きしたいと思います。

先ほども答弁をお聞きしましたが、まず前提として、本会議の中で知事もトラムの構想の段階はもう終わったとおっしゃっていたと思えますが、これは今回計上されている電気・通信設備もトラムの推進事業費の中に入っており、今回のものは基本設計等となっています。構想段階はもう終わっているという認識というのはどのような意味なのか、

説明をいただけますか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 知事は所信で構想は終わったと言いましたが、今まさにその構想と基本計画を策定している段階であり、知事の意気込みだったと私は思っておりますが、知事が言わんとしているところは、今作っている構想や基本計画における事業主体が事業会社に移っていくという、ターニングポイントであるという意味での発言だったと捉えております。

志村委員 意気込みということかと思いますが、今回の富士トラム推進事業費7,586万円余の中には、事業会社の設立も含まれているのでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 現在、基本計画を作っており、来年度策定をすると、いよいよ具体的な取組に入っていきますが、今回の予算の中では事業会社につながる研究会や企画会社が、その前段階として必要になってくることも考えられますので、その研究会の開催費の予算を計上しているところでございます。

志村委員 もう一回確認しますが、事業会社を設立するための研究や研究会は行うけれども、令和8年度の当初予算において事業会社の設立というところまでは到達する予算ではないということよろしいですか。

栗田山梨・富士山未来課長 事業会社を設立するまでには、まず基本計画でおおむねのアウトラインが出てきます。そうしますと、事業会社をどのような中身にしていくのかという取組が必要になってきます。例えば、経営体制や資金計画、リスク分担をどのようにしていくのか、会社の中身を検討していく作業が必要になってくるとは思いますけれども、基本計画ができれば、そのような次の作業に取りかかっているとしたいと思います。令和8年度については、事業会社設立に向けたそのような取組を行っていきたいと考えております。

志村委員 この分野ではありませんが、企業局でハイドロジェンカンパニーを設立した際にも入念な準備をされて進めてきたこともありますので、トラム本体の仕様も定まっていない段階での事業会社の設立というのは、少し勇み足だと思ったので、確認のためにお聞きしました。

ただ、その事業会社には電気・通信設備の整備も入ってくるだろうと思いますが、これはそもそも別に検討が可能なものだったと思います。検討もされたと思いますが、このトラム推進事業費に含めたということは、トラムが実現できなければ、電気・通信設備の話はないということの意味しているのかどうか、答弁をお願いします。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 従前の富士山登山鉄道構想におきましても、ライフラインの整備が構想の中に入っておりました。先ほど名取委員の御質問でお答えしたとおり、過去の概略調査でも50億円、100億円というような整備費用がかかることが言われており

ます。登山鉄道構想時代も登山鉄道の収入から整備費を捻出するという考えでありましたので、富士トラムは一時自走という考えもありましたが、やはり安定した電気・通信が必要ということで、富士トラム構想におきましても、電気・通信を整備していくことになったところでございます。

志村委員 トラムが実現できなければ電気・通信設備の話は進まないよということを、地元の説明会でおっしゃったのではないのですか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 先ほど答弁したとおり、私が出席して説明をして、今、委員御指摘のお話もさせていただきました。

志村委員 トラムとセットでなければできないということを県が地元で説明したとなると、それでいいのかというところはあるのですが、電気・通信設備というのは具体的にどのようなものを想定されているのでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 具体的には、やはりスバルラインの付近を麓から5合目まで通して、最大の活用方法としては、先ほど御説明いたしましたコントロールセンター、車両の位置確認や指令、緊急時の通信においてどうしても不可欠なものになってきます。トラムや5合目の再整備の際にもやはり電気・通信が必要になってきますので、そのようなところにも活用できると思っているところでございます。

志村委員 麓からということと5合目ということですが、林道に用途変更して通行料を頂くようにしたときの仕組みからしても、5合目といっても広く、麓といっても麓はどこということになりますが、位置関係として麓のどこから5合目のどこまでというのはどのような想定ですか。

栗田山梨・富士山未来課長 今回の基本設計の中で行う調査としては、まず麓は今のところ、富士五湖道路の富士吉田インターの西交差点辺りから、売店などがある5合目まで、おおむね30キロにわたると思いますが、今の基本設計の中では、その部分を調査したいと考えております。

志村委員 通信関係は佐藤小屋の辺りまでというと、今の5合目のセンターやお土産屋さんがあるところよりももう少し中に入っていくと思いますが、イメージとしてはケーブルを敷設していくようなイメージなのでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 具体的な内容は基本設計の中で定まっていくと思いますが、富士山の火山防災という話になり、委員がおっしゃった佐藤小屋までケーブルを引く必要があれば、そこは防災局で検討していくのかもしれませんが、そのようなことも必要になってくると考えております。

志村委員           そうしましたら、5合目より上というのは、今のところは想定してないということになりますか。

栗田山梨・富士山未来課長   もし、今回の基本設計の中で佐藤小屋までできるのであれば、そこまでを範囲に含めて調査をしたいと考えております。

志村委員           今回、電気・通信設備整備の基本設計等となっていますが、等というところには何が入ってくるのかお伺いします。

栗田山梨・富士山未来課長   基本調査だけではなく、研究会の開催やトラムに関わる会議の費用も関わっておりますので、等となっております。

志村委員           基本設計のために行う様々な調査と、研究会が入っていると理解をしました。  
これを進めていくのに当たり、電気・通信設備の整備に関する議論の余地が、トラム前提でしかないというのは、地元の方々にとってみると、踏み絵のような感じがするわけです。トラムに賛成してくれないと電気・通信設備はできないと言っているようにも聞こえてしまいますが、そのこのところはどのようなお考えでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長   我々としては、今おっしゃった踏み絵というようなつもりは一切ございません。トラム運行のためにはどうしてもコントロールセンターが必要という前提では、やはり電気・通信が必要であると考えております。電気・通信が通れば5合目や、富士山火山防災時にも活用できると考えておりますので、その辺を御了解いただきたいと考えております。

志村委員           電気・通信設備の必要性が従来から言われており、鉄道構想であってもトラム構想であっても、それに合わせて整備するというのも一つの考え方だと思います。そのこと自体を全く否定しているわけではありませんが、どのようにしたら5合目から上の方々が必要とする電気・通信設備を整備できるのかということ、トラム前提ではなくても考えていく必要があるだろうし、その方法は今後のエネルギーの在り方により、これからどのように変化していくのか分かりませんので、そのようなことも含めて、ある程度長い展望の中で考えれば、トラム前提ではない考え方も追求していく必要があるということは、お伝えをしておきたいと思います。直ちにこのこと自体が駄目だとは言いませんが、リニア開業も含めた富士トラムネットワークのようになっているので、それに乗じないと電気・通信設備ができないと話を持っていくのは、いいやり方ではなく、地元の方々にとっても不本意な結果になるということを危惧しています。

恐らく5月ぐらいに基本計画の中間取りまとめができ、6月定例会の前に地元の方に説明されるでしょうから、6月定例会でこの予算が通れば、電気・通信設備の整備の調査や基本設計を行っていくことを踏まえて、また地元の方に説明されると思います。そのときに地元の方々に、だからトラムにも賛成してほしいという説明をされては困ると

と思いますが、そののところについて、今ここではっきりと電気・通信設備の整備をするということが、イコール、トラムに賛成しないとできないので賛成してほしいということにならないように御答弁をいただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 先日行った説明会におきましても、委員がおっしゃったような言い方は、私はしておりません。電気を引くにはこのようなお金がかかります。費用を捻出するにはこのようなスキームで県は進めたいと考えていますと、今後の説明会でも説明をしたいと思っています。

志村委員 ここを突き詰めていくと所管事項になってしまうので、残りは所管事項で行いたいと思いますが、電気・通信設備の整備は、トラム前提でなくてもできる方法を考えてほしいです。それはもしかしたらこの部局ではないかもしれませんが、富士山のことに關して言えば、山梨・富士山未来課なので、トラムとは別建てでも検討してほしいということがあります。

なぜかと言うと、例えば災害時に電源車を使用しますが、富士スバルラインは道路なので、これをある程度の台数を確保して、そこから電気を供給する方法も考えられなくはないわけです。だから、トラムありきだからこうなっていると受け止められるのは、決して得なことではないと思っていますので、そのことだけはお伝えをしておきたいと思います。あとは所管事項でトラム関係のことはお聞きしたいと思います。

（空飛ぶクルマ社会実装加速化事業費について）

新の16ページの、空飛ぶクルマ社会実装加速化事業費の関係ですが、今年中にデモフライトを行うとおっしゃっていましたが、今の時点でのデモフライトにおいて想定するモビリティの具体的な仕様や所見は分かりますか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 幾つかの事業者と話をしていますが、今のところ、具体的にどの機体で行い、どのような仕様で行うということは確定しておりません。3人乗りや5人乗りなどの大きさの違い等はあると思いますが、その辺りも含めてこれから調整していきたいと思っています。

志村委員 デモフライトに関して、職員の方や一般の方が搭乗することも想定されていますか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 搭乗者についてもこれから調整するところではありますが、全国の自治体の例を見ても、一般の県民の方に乗っていただいて遊覧飛行などを行っている例がなかなかない状況ではあります。ただ、デモフライトを行うまでには、技術開発や国の議論等も進む可能性はありますので、その辺りはしっかりと注視しながら最新の状況で調整していきたいと思っています。

志村委員 離着陸場候補地の調査とありますが、離着陸場候補地を念頭に調査をするということは、将来的に実装することも想定されていると思います。候補地なのでまだ決まってい

ないのかもしれませんが、幾つぐらい離着陸場を想定していますか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 バーティポートの調査につきましては、令和6年度の調査において、県内各地のバーティポートとしてのポテンシャルが高い候補場所などを抽出いたしました。その中で、リニア山梨県駅がそのポテンシャルが特に高いと出まして、リニア駅周辺に空の玄関口としての離着陸場を設立されるのがよいのではないかという考えから、今回の調査を行うものでございます。

具体的に幾つ候補地を選定するのかはまだ決まっていますが、今後のリニア駅周辺のまちづくり計画に反映をしていけるように施設要件や、どのような立地条件が適切であるのかを、しっかり確定させていきたいと思っております。

志村委員 そもそも実装の目標年次はどのくらいなのでしょう。

有須田リニア・次世代交通推進課長 国のロードマップでは、全国で一番早いところで2027年から2028年にかけて実装が進むものと考えられております。ただ、それは一部の先進地域となっております。地方部においては2030年代頃から随分飛んでいくのではないかと話されております。山梨県としましても、そのような全国の流れに乗り遅れないように、実機が出てきた暁には、すぐに県内の交通網の補完として活用できるよう、取組を進めております。

志村委員 夢のある話でいいと思いますが、簡単に実装できるのかというのは、現実的に考えてみると、法整備から始まり、どのような機体でどのような高度を飛ぶのかについては、議論されているとは思いますが、少し心配です。

それから今、リニアの関係で人流の調査を行っており、人の流れによる公共交通を考えていると思いますが、この空飛ぶクルマのようなものが次世代モビリティとして出てくるとなると、今行っている調査も、やり直さなければならないのか、それともある程度は活用できると考えていいのか、公共交通の一部にもきつとなり得るので、どのように捉えていけばいいのでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 今行っている人流データの分析取得事業につきましては、基本的には既存の人の流れを補足するものと考えておりますので、陸上の鉄道やバスの再編に生かしていきたいと考えております。

ただ、委員がおっしゃるように、空飛ぶクルマなどの新しいモビリティにつきましては、今はない人の流れが想定されるということになりますので、そのようなところは再編研究会の中でも市町村に個別にヒアリングを行ったりして、本当はこういうルートで行きたいが、今、こういうモビリティがないから行けないとか、本当はこういうことをしたいという需要の調査もしておりますので、そのようなところに活用できるように、空飛ぶクルマの活用方法の一つとして考えていきたいと思っております。

志村委員 空飛ぶクルマが出てきてから、空港の調査も行ってたかと思いますが、そちらはこれに変わってしまったのか、それとも空港の調査自体はそのまま残っていて分析等を進めている状況でしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 空港調査につきましては、令和7年度に3つの調査事業を行っているところであり、3月末が調査の締めになっておりますので、今、内容を取りまとめているところです。

空港と空飛ぶクルマにつきましては、搭乗人数も異なりますし、運用方法も異なります。

また、空飛ぶクルマの開発状況が昨今急速に進んでいるという状況も踏まえまして、需要が山梨県内でどちらのほうが適切なのか、どちらの活用方法がいいのか、あるいはいずれも活用の道があるのかといった点を空飛ぶクルマの開発状況なども踏まえながら、空港調査を今取りまとめているところでございます。

## 討論

名取委員 私は、令和8年度一般会計当初予算の、本委員会の本グループが所管する分について、反対の立場から討論いたします。

既に午前中の質疑で詳しくは指摘をさせていただきましたので、主なものだけ申し上げます。

まず、高度政策推進局の所管する戦略的広報推進事業費につきましては、毎年実施している業務委託です。既に5年が経過し、業務の目的としている庁内へのノウハウの蓄積は十分できていると考えますので、これ以上委託業務を繰り返すことは控えるべきだと考えます。

また、地域ブランド価値向上業務委託につきましては、ブランド価値の向上に係る事業効果が十分検証できないということが、質疑の中で分かりましたので、毎年数千万円の委託業務費に費やすことは認められません。

次に、新価値・地域創造推進局所管で、一つは富士トラム推進事業費についてです。今回、トラムとセットで電気・通信インフラの整備を行う計画が示されました。ただ、整備費用を富士トラムの利用料の中で回収するという説明もありましたが、富士トラムの車両の確保そのものがまだ未確定であり、収支計画も明確に示されておりません。トラムの利用料金が幾らになるかも示されておりません。そのような段階で利用料金を基にした整備費用の回収計画は、絵に描いた餅ということにもなりかねませんので、この事業は認められません。電気・通信インフラにつきましては、トラムと切り離して計画を持つべきと考えます。

もう一点、空飛ぶクルマの事業につきましても指摘をさせていただきました。令和7年度に実証するとしていたヘリコプターを使った飛行ルートの実証実験が行われておらず、明日行われるという段階です。その実証結果を踏まえて次年度の事業計画を立てるのが本来の在り方だと思いますが、実証実験が未実施の段階で、こうした事業費を計上

すること自体が問題だと考えます。

また、デモフライトの実施とありますが、大阪万博などで実施されていたエリア内での離陸と着陸を繰り返すようなデモフライトは、行う意味がないと考えます。パフォーマンス的な意味合いの強い事業については、支出は認められません。

以上が反対の理由です。

なお、公共ライドシェアについても質問いたしましたが、ライドシェアによる様々な課題については、県が責任を持って解消に努める努力を尽くすべきだということを申し上げて、討論といたします。

藤本委員

私は、第27号議案令和8年度山梨県一般会計予算について、このグループの原案に賛成の立場から申し上げます。

本予算は、将来の県土づくりと地域の成長力を高める重要な取組として位置づけられていると考えます。

まず、100年先を見据えた自然と共生する都市環境の在り方を検討する緑化構想は、持続可能な県づくりの指針となると思います。

また、既存交通資源を活用した公共ライドシェアや自動運転タクシーの実装を進める取組も、地域の移動手段を確保し、観光振興にも寄与するものと考えます。

さらに、空飛ぶクルマの離着陸候補地の調査、デモフライトを行う取組、富士トラムの導入を通じた富士山の保全、安全対策の取組、これらは次世代モビリティの実装と富士山の価値向上に寄与すると考えます。

これらの理由から、私は原案に賛成します。

志村委員

今回の補正予算は、トラムの関係が入っており、これに関しては、電気・通信とトラムはセットにするということが既に地元でも説明されており、一定の理解がされていると考えているということでしたが、私としてはもう少し慎重にしていきたいと思えますし、電気・通信設備の整備に関して、トラムとセットという考え方に固執せずに、せつかく調査をするのであれば、その調査等の成果が、トラムがあってもなくても生かされるように期待をしたいと思っています。トラムの可能性を追求することまでは否定しませんが、これが本体の事業化や事業会社の設立となれば、これは県民から丁寧に意向を聞いた上で判断していかなければならないと思っていますので、そうなるとなかなか賛成は難しくなってくるのかなと思います。

今回の当初予算案に関しては賛成をしますが、トラムに関しては本当に慎重に進めていきたいということを申し上げて、私の討論に代えさせていただきます。

採決

採決の結果、起立多数により可決すべきものと決定した。

※第 15 号 山梨県立リニア見学センター設置及び管理条例中改正の件

質疑

名取委員 昨日もこのような利用料金の引上げに関する条例改正案が出ており、その際も質問していますが、この値上げによって、年間でリニア見学センターの収入はどのくらい増えるか見込んでいるのか教えてください。

有須田リニア・次世代交通推進課長 改定前の料金に実績の人数を掛け合わせた額と、改定後の料金に実績の人数を掛け合わせた額をそれぞれ比較した場合、年間当たり780万円程度の増額になります。

名取委員 リニア見学センターの収支の状況について、直近の分かる範囲でいいですが、令和6年度決算でどのような状況か教えてください。

有須田リニア・次世代交通推進課長 利用料金収入の実績では、令和6年度は5,900万円程度になっております。

名取委員 全体として赤字か黒字かの状況と、金額も含めて教えてください。

有須田リニア・次世代交通推進課長 令和6年度の収入の合計が1億8,971万2,960円、支出の合計が1億8,156万7,445円で、収支の差額が814万4,515円となっております。

名取委員 黒字であることが分かりました。この支出合計は、現在の物価高騰などの影響を当然反映して運営されていると思いますが、そういう認識でよろしいですか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 御認識のとおりです。

名取委員 物価高騰分を反映して運営している中で、収支のバランスがとれて黒字になっている状況ですので、利用料金の値上げを行わなくても十分運営ができると思いますが、いかがでしょうか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 今申し上げたのは令和6年度の実績になっておりまして、急激に物価高騰している状況もありますので、今回、所要の条件を踏まえて、利用料金を適切な額に改めようとしたものでございます。

名取委員 例えば令和7年度の1月末の速報値など、検討の基になっている実績を教えてください。

有須田リニア・次世代交通推進課長 直近の収入が1億6,500万円程度、支出が1億4,700万円程度となっております。この収入の中には指定管理委託料も入っており、そちらは3,200万円程度となっておりますので、そちらを除くと黒字ではなく赤字ということに

なってしまいます。

名取委員 確認ですが、直近の数字はいつの数字ですか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 令和7年度の4月から1月までの合計の数字となっております。

名取委員 当然、指定管理料を含めた経営計画を持っているわけですから、それで黒字ということは明らかだと思います。

今、経営状況をお聞きしましたが、それにすぐお答えができないということが問題だと思います。県民の方に値上げをお願いする際に、これぐらい経営に影響が出ているから、値上げをせざるを得ないというのであれば分かるけれども、その根拠になる計算をすぐ示せないということは、結局検討していないからではないですか。枕言葉で、全庁を挙げて物価高騰の影響があるから値上げしますということで議案を出しているのではないですか。個別施設ごとにしっかりと検討すべきです。そうしなければ県民に値上げなんてお願いすることはできないと思いますけれども、いかがですか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 今、いただいた御質問に具体的な数字が手元になかったことは、実際そのとおりで大変恐縮です。ただ、全庁を挙げた物価高騰対策ということで今回値上げをしておりますけれども、各施設につきましては、しっかり所管の部署で各月の収支差額等を見ながら検討させていただいたところでした。その検討が不十分であるという御指摘は当たらないと思います。我々もリニア見学センターの収支内容を見ながら、物価スライド数を掛けて、どのくらいの金額になるのかを、しっかりと委託事業者や利用状況などを見ながら検討させていただいたところですので、そのところは答弁させていただきます。

志村委員 指定管理料も含めた収支で経営ということですが、料金収入は施設管理条例によると、委託事業者の収入になるため、今のままでは大変なので料金を値上げしていただきたいというアプローチがあったのかどうか、それはいかがですか。

有須田リニア・次世代交通推進課長 定期的に受託事業者との検討会等は行っておりまして、その中ではリニア見学センターの運営に当たり、多様な業務が求められるという状況もありますので、利用料金の値上げも含めて検討してほしいという話はございました。

志村委員 指定管理施設もいろいろあり、リニア見学センターは、プロジェクトを見ていただくというところもありますが、それに関連したグッズを販売していたり、若干観光的な要素もあるので、収益施設にも捉えられ、必要な利用料金を値上げしていくことは、その時々状況であってもいいのかなと思います。説明する際に、受託事業者からのリクエストがあったということも添えていただくと、私たちも理解が深まるということはお伝えしておきたいと思います。

その上で、ここの施設は収支が黒字になっても、納付金を納めなくていいような状況になったということ、コロナ禍を経てそのような取扱いになったと聞いた記憶があります。例えば、利用料金を上げてかなり経営状況がよければ、県が納付金を頂くということを含めて、今後、もし料金改定をするのであれば進めていただきたいと思います、その点について御答弁をいただきたいと思います。

有須田リニア・次世代交通推進課長 今、委員がおっしゃったところにつきましても、今後、指定管理受託者と一緒になって検討していきたいと思います。

## 討論

名取委員 私は、第15号議案山梨県立リニア見学センター設置及び管理条例の一部を改正する条例に反対の立場から討論いたします。

今も質疑で明らかになりましたが、こうした施設の利用料金の値上げというのは、見学者である県民に大きな影響が出ると考えます。当センターの収支状況について、値上げを行わなければいけないような状況なのかを確認いたしましたが、その収支状況がすぐに答弁されないなど、十分な検討をされたのか、本当に疑問です。また、明らかになった収支状況を見ても、現在、当施設は黒字であり、利用料金を値上げする必要はないと考えます。

特に、物価高騰の影響を受けた利用料金の上昇分を受益者負担に求めるということですけれども、受益者である県民誰もが物価高騰の影響で生活が大変になっておりますので、その立場からも利用料金の値上げはすべきではないと考えます。

また、これは意見ですけれども、こうした条例改正につきましては、やはり一つ一つの施設ごとに経営状況を踏まえて検討する必要があると思いますので、それにふさわしい資料提供を今後求めたいと思います。

藤本委員 私は、この第15号議案山梨県立リニア見学センターの設置及び管理条例の改正に賛成の立場から討論いたします。

今回の改正は、先ほど来御説明がありましたように、県立リニア見学センター体験学習施設の利用料金の上限を社会経済情勢や物価上昇に応じて適正に見直すということであり、近年の賃金上昇、物価の高騰、原材料費の上昇、輸送費の増加、これらを踏まえて受益者負担の公平性を確保するために、料金の改定が必要ということでした。

そして、指定管理者からもそのような声があり、指定管理者が継続して安定的に運営できる体制を維持するため、それがひいては、利用者に安心して施設を継続して利用できる環境を整えるということにつながると考えますので、以上の理由から賛成といたします。

採決 採決の結果、起立多数により可決すべきものと決定した。

※所管事項

質疑

（D X課所管の随意契約について）

名取委員

まず、D X課が所管している随意契約について伺います。

D X課では複数の随意契約を行っているわけですが、令和7年度は幾つの随意契約を何社と行ったか、答弁を求めます。

堀内D X課長

本年度の随意契約については、1月時点になりますが、36件の随意契約を行っております。

名取委員

1社と複数の随意契約を行っている場合もあると思いますので、何社と契約を行ったかもお答えください。

堀内D X課長

36件の契約の中で、どれくらいの業者が随意契約に応じてくれたのかの数字を今持ち合わせておりません。申し訳ございません。

名取委員

随意契約は県庁が指名して行うわけですから、何社ということも当然つかんでおかなければならないと思います。すぐに回答を準備してほしいのですが、可能でしょうか。

堀内D X課長

少しお時間をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（富士トラムについて）

名取委員

では先に富士トラムの関係で伺います。先ほど志村委員も当初予算の審査の中で指摘をされていましたが、事業会社についてお聞きします。

この事業会社の形というのは、先ほどの答弁と重なるかもしれませんが、県と民間との関わり方は、出資による共同会社になるのか、イメージが分かるように説明していただけますか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 事業主体につきましては、従前から官民連携という形を考えておりまして、一つの例といたしますと、宇都宮L R T、宇都宮ライトレール株式会社、これは官民連携の事業体となっております。出資割合は、行政51%、民間49%となっております。

名取委員

宇都宮L R Tを参考に、本県でも同じようなスキームで行うということですか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 一つの参考として検討させていただきたいと思っております。

名取委員

令和6年度の富士山新交通システムに関する業務実績報告書の143ページからは、

事業実施方式の検討を行っています。その中では、いわゆる上下分離方式による公共と民間とのすみ分けのパターンを示しておりますが、今回想定している事業会社は、このうちどのパターンに基づく形になるのか教えてください。

栗田山梨・富士山未来課長 今回の形態につきましては、現在策定中の基本計画の中で検討しております。基本計画において明らかにしていきたいと考えております。

名取委員 報告書では、事業実施方式としてPFI方式やコンセッション方式、第三セクター方式などを検討していますが、どの方式を採用する考えか教えてください。

栗田山梨・富士山未来課長 先ほどもお答えさせていただきましたが、現在策定中の基本計画の中で検討しておりますので、基本計画においてお示ししたいと考えております。

名取委員 一応確認しますが、いつまでに設立するのかについても、基本計画の中で明らかにするということですか。

栗田山梨・富士山未来課長 先ほどもお話しさせていただきましたが、まず基本計画を策定し、そこで事業のアウトラインが出てくると思います。その次の段階としては、事業会社設立に向けた事業会社の組成、まさに会社の内容をどうするのかというところがございます。経営体制や資金計画、リスクの分担など、持続可能な運営を行うための事業スキームの整備を進めまして、事業会社の設立につなげていきたいと考えております。

名取委員 知事は所信表明で、富士トラムの早期実現に向けて事業会社の設立を加速してまいりますと述べられました。印象では今年中に形を作るような勢いを感じましたが、まだ大分先という理解でよろしいですか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 知事が発言したとおり、その意気込みで進めていきたいと考えております。

名取委員 先ほども知事の意気込みというのがキーワードになっている答弁が続きましたけれども、基本構想と合わせてしっかり検証していきたいと思えます。

富士トラムに関わって車両についてもお聞きします。補正予算の審査の際にも質疑をいたしました。ヨーロッパでのスイス、ポーランド、スウェーデンなどの会社を例に出して、それらを検討していくという答弁でしたが、その際、県としては3連節であることが望ましいという趣旨の答弁がありました。富士トラム構想では、3連節の車両を2編成でくっつけて、いわゆる6連節で120人が乗れるという想定だったと思えますが、それはこの欧州車両を検討する際にも同じ考えなのですか。

栗田山梨・富士山未来課長 来訪者を1回でできるだけ多く輸送したいと考えておりますので、欧州車

両につきましても、これまでの中国のARTと同等の輸送力を確保したいと考えております。

名取委員 輸送力という点でいうと、乗る人の数を増やせば輸送力確保と言えるので、私が聞いたのは、6連節でこだわっていくのかをしっかりと答えてください。

栗田山梨・富士山未来課長 欧州車両については、今後、視察等を通じて具体的な中身を調査していきたいと思いますが、例えばARTと同じように1車両である程度の人数を運ぶということになれば、必要な容量の車両の確保が必要であると考えております。

名取委員 先日の補正予算の審査の際にも、私が双方向運転の車両は提供されていないのではないかと質問をした際に、双方向ではない片側運転の車両についても今後検討していくという含みを持った発言がありましたが、車両の連節について、もし欧州の企業と話し合う中で、6連節は難しく、3連節を提供しているというお話があった場合は、県としても6連節にこだわらずに3連節にこだわっていくという立場ですか。

栗田山梨・富士山未来課長 まず、我々としては、今回の追加調査の中で、欧州の車両についてもART並みの機能として、例えば6連節や両側運転台が可能かどうかを協議していきたいと考えておりますが、協議の中で、例えば両側が難しいという話になったときに、スバルラインにおいて片側運転台である程度の来訪者を輸送するにはどうしたらいいのかというところも含めて、今回追加調査の中で様々な検討をしていきたいと考えております。

名取委員 補正予算のときにも大分質問しましたので、今日はこれ以上質問をしません。令和6年度に県がまとめた検討結果報告の中では、双方向運転が絶対条件のように語られており、6連節についても不可欠の条件だと語られていたと思います。そこに対しては、相手の業者があることであり、今後検討していくということで、一步後退したという印象を持ちました。そういう意味では、電気バスなども含めて、より幅広い車両を検討していく余地が出てきたという印象を持ちました。

志村委員 ترامのことももう少しお聞きします。補正予算の審査のときに言っていた部分で確認ですが、今も話に出ていたスイス、ポーランド、スウェーデンの中に、ガイドウェイなしのタイプで磁気マーカーや白線マーカーで走っている ترامの事例が本当にあるのですか。

栗田山梨・富士山未来課長 今の時点では、磁気誘導や白線誘導ができる車両は確認できておりません。先ほど少し申し上げましたが、そのような機能がない場合については、技術的な開発ができるのかも含めて、今回の追加調査の中で協議を行っていききたいと思います。

志村委員 補正予算の審査のときには、3つの国で走っている車両について、ネットなどの情報

を確認した中で、トラムのようなものがあるのではないかと御認識でした。私も確認したところ、これはトラムをどう翻訳するかにもよると思いますが、一言で言えば、連節バスではないですか。

栗田山梨・富士山未来課長 例えば、片側運転台や電気があれば、人によってはバスという解釈をする方もいますが、我々は中国のARTについてはトラムという呼び方をしていますので、そこは受け止める人によって変わると考えております。

志村委員 解釈の仕方でいろいろ出てくるという見方を排除するわけではありませんが、例えば、スイスのヘス社のライトラムは電気バスとなっていましたし、ポーランドのソラリス社のトロリーノは低床の連節バス、ウルビーノは2連節の水素バスと書かれていました。スウェーデンのボルボで作っているものが一番形としては近い3連節の電気バスと書いてあります。

私がイメージしていたトラムは、白線だろうが磁気マーカーだろうが、ガイドウェイがあるタイプです。ガイドウェイというのは軌道であり、1本でも2本でも軌道の上を走るトラムを想定していました。先日の補正予算の審査のときに疑問に思ったので、もう一回よく調べ直したら、ブラウザの翻訳機能を使ってもバスとしか出てこなかったため、私はバスと理解をしています。果たして、このままヨーロッパにトラムを見に行きたいのかと思います。トラムを見に行くというと行政視察のようですが、旅行に行くように感じてしまうので、誤解されないように入念に下調べをした上で、現地に行ってみてくる必要があるという前提で行っていただかないとかがななものかなと思います。

車体幅も調べたところ、小型のものもありますが、人数が乗れるものという、日本と道路事情が違うので、中国はもちろん、欧州のものも結構幅広です。フランスの都市部を走っているものは小さい車体もありますが、基本的には2.5メートル以上の車体幅のものが多いと思います。それをそのまま持ってくるわけではないと思いますが、トラムは今の構想でパンフレットに載っているものもそうですけれども、2.6メートルとなっており、道路法上では2.5メートル以上のものは特別に許可がないと走れませんので、一般道路を富士トラムネットワークで、5合目からリニアの駅までとか、そこからさらに県内に走らせるのはできないと思います。そこをしっかりと説明した上で、2.5メートル以内の車体で目指していくのか、今のうちからはっきりしておいたほうがいいのではないかと思います。いかがですか。

栗田山梨・富士山未来課長 車両の規格のところですが、我々が先行して進めているスバルラインについては、軌道法を適用させるという前提があり、車両の規格は細かく問われないと考えております。

先ほどの欧州の連節車両については、幅が2.55メートルであり、ARTよりは若干小さいと理解しておりますが、日本国内でもベンツの連節車両バスが2.55メートルで特例を受けて走っているという状況もございます。いずれにしても一般道についてはさらなる研究が必要だと思っておりますが、もし走らせる場合にはどのような対応が必要な

のかを研究しながら進めていきたいと考えております。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 先ほどの富士トラムについて補足でお答えいたします。

特に富士山中を走る富士トラムにつきましては、世界遺産である富士山を守る責任を有する行政、特に山梨県が主導的立場で運行する次世代型モビリティと考えております。

志村委員 富士トラムの商標を取らないといけないと思います。商標は前回の登山鉄道のように誤解がないようにしっかり行っていただきたいと思います。

富士トラムは世界文化遺産の富士山の保全、それからイコモスからの宿題という表現をされていますが、これまでも様々な取組をされてきて、今行っている通行料を頂くこともそうですが、これについてトラムにしないことが現状維持というような知事の御発言が本会議であったと思います。今まで行ってきている富士山の保全活動は、現状維持ということなのでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 我々としては現状維持という考えはなく、さらなる高付加価値を提供できる取組として位置づけているという状況でございます。

志村委員 現状維持ではなく、常に改善を重ねて今があると思っていますので、トラムにしないと現状維持のままではよくないという表現は、いかがなものかと添えておきますが、今、トラムになったらどうなるのかという想定がまだまだ足りないと思っています。例えば今、富士山5合目や5合目以上で活動されている方々が、電気がないから発電をしていますが、そのための燃料を運ばなければならない。それから、上下水道もないので水も運ばなければならない。さらには、し尿も運ばなければならない。これらは今どのようにして運んでいるのでしょうか。

和泉富士山未来・次世代交通統括官 まず、電気につきましては、重油あるいは軽油をローリーで運び上げて発電をしています。水については、上水用のローリーで運び上げています。し尿については、道路公社の5合目のトイレや売店のトイレで環境配慮型のものが導入されておりますが、かなりの量を定期的にバキュームカーで運び下ろしていると承知しています。

志村委員 なかなかその運搬も大変御苦労があるかと思いますが、これで軌道法が適用されると、トラム以外のものは走れないということになりますので、し尿の運搬はどうなるのでしょうか。トラムで運ぶのでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 法的なところは、今の基本計画の中でも検討していきたいと考えておりますが、委員御指摘の車両については、許可車両という形で通行できるように対策を考えていきたいと思っております。

志村委員 現在の日本には様々な交通モビリティがありますが、軌道法が適用されているモビリティで、その軌道上を許可車両が走っているという事例はあるのでしょうか。

栗田山梨・富士山未来課長 今、全国で走っている軌道については、片側2車線や3車線で、トラムが中央を走っていて、別のレーンを一般車両が走っているところがあります。道路交通法では原則的に一般車両は、トラムが走る軌道敷の中は通行してはなりません、右折や左折をするときに横切るなど、やむを得ない場合は通行することができるという法律の取扱いになっています。

富士スバルラインについては、車幅等を考えると、全国で走っている軌道のような、もう一つ同じレーンに車両が走るスペースはなく、いわゆる閉鎖された道路だと考えておりますので、全国で走っている軌道が、そのままスバルラインに適用できるかという点、そうではないと考えております。

志村委員 現在の日本で軌道法上の軌道敷の上を許可車両が走っている事例は、私はないと理解をしています。交差点を曲がる時に上を通るのは当然ですが、そのための併用軌道のような仕組みがあるのだらうと理解していますので、軌道法を適用すると、上下水道や、場合によっては燃料も含めて運搬ができなくなる可能性があるわけです。このようなことや車体幅などの基本的なことを説明しないで進めるのは、不誠実だと思いますので、意気込みもいいのですが、しっかりとしたロジックやエビデンスに基づき、地元の方々はもちろん、県民や観光客の方にも理解していただけるような形で、トラムの構想を進めていかないと、県行政に対する信頼を損ねることになります。

軌道法が適用されなくてもできる富士スバルラインの運用や富士山保全の方法としては、3連節の電気バスを道路交通法上、そのまま走らせたり、もっと違った方法で来訪者管理をすることも、もう一回考え直してもいいのではないかと考えていることを申し添えて終わります。

（DX課所管の随意契約について）

堀内DX課長 お時間を頂戴し、大変申し訳ございませんでした。名取委員から御質問いただきました36件の契約につきましては、17社と契約を結んでいるところでございます。

名取委員 17社と複数の随意契約を結んでいるということです。随意契約そのものが、一般競争入札などと比べて透明性の確保という点では気をつけなければならないものだと思いますが、令和7年度で見ても、1社に対して複数の随意契約を行っている状況にあることが分かりました。これはなぜそうなっているのか、伺いたいと思います。

堀内DX課長 当課では、庁内のシステムやネットワークの構築、それに続く保守管理の業務を多く担当しているところです。これらは構築した事業者でなければ、内部の仕様や設定を把握することができず、適切な保守ができないという性質があります。また、ネットワークの構成やセキュリティ設定といった、公開すると脆弱性につながる情報を多く抱え

ており、一般競争入札のように詳細を広く公開することが難しい面がありますので、随意契約を選択している案件が一定数ある状況であります。

名取委員 複数年にわたって随意契約が行われているのでしょうか。その状況も教えてください。

堀内DX課長 システムやネットワークの構築というと、期間的には5年更新のような仕組みになっております。例えば保守管理や改修業務、修繕のような契約につきましては、システム等がありますので、複数年契約をするということになります。

名取委員 5年ぐらいは契約期間の中で随意契約せざるを得ないという説明だったと思いますが、では5年ごとの節目では、一般競争入札などで一旦白紙に戻して、競争性や透明性を高めて入札を行うという考えでしょうか。

堀内DX課長 システム等につきましては、5年で全てを入れ替えるということではありませんので、システムの構築が出てきますと、入札等を行います、そこからシステムやネットワークを何年使っていくのかというところに継続性があります。

名取委員 具体的に見ていきたいと思います。例えば、令和7年4月1日に随意契約されたパソコン機器等の修繕業務の随意契約理由について、複数単価契約による競争入札が不可能であるためとされていますが、これはどうしてなのでしょう。

堀内DX課長 この複数単価契約につきましては、品物ごとに単価が異なりまして、使用数量も未確定ということでもありますので、入札で客観性・公平性を保ちながら落札者を決定する基準を設定しにくいこともありまして、入札には適さないとされております。地方自治法施行令においても、随意契約とすることとなっております、そのような対応としているところです。

名取委員 次に、令和7年4月1日に随意契約された山梨県行政情報ネットワーク移設等業務についてですけれども、随意契約理由で、座席の変更状況が分かるのが3月末であるため、年度末実施分と年度始め実施分を区別し、移設業務を行うわけですが、年度末と年度始めの業者を同一業者とした場合は、年度始めから改めて下見や再調査が不要であり、一連の作業が効率的に実施できるためとあります。年度がまたがるのであれば、例えば繰越明許などの対応をすれば、同一業者ではなくても効率的に実施できると思いますが、いかがでしょうか。

堀内DX課長 確かに委員のおっしゃるとおり、繰越明許等の対応というのはあるとは思いますが、定期人事異動が行われる3月から4月にかけてのこのような対応について、一連で行っているところでもあります。

- 名取委員 今の説明は不足していると思います。  
根拠法令について伺います。先ほども引用がありましたが、随意契約を行う際の地方自治法施行令167条の2第1項第2号に基づいて随意契約を行っているということでした。どのような内容か説明してください。
- 堀内DX課長 この法令につきましては、性質または目的が競争入札に適さないということで定められているものになります。
- 名取委員 令和7年4月1日に随意契約をされた山梨県情報ハイウェイ保守管理業務委託の中で、随意契約の理由及び随意契約の適用条項で引用されているのは、地方公共団体の物品等又は特定役務の調達手続の特例を定める政令第11条第1項第2号を引用しているわけですが、これはどのような内容ですか。
- 堀内DX課長 既契約特定役務の調達の相手方以外の者から調達をした場合に、既契約特定役務の便益を享受することに著しい支障が生じるおそれがあるときに該当いたします。
- 名取委員 先ほどの地方自治法施行令と、どちらを適用で選ぶのかの判断をどのようにしているのか教えてください。
- 堀内DX課長 システムの内部仕様を公開しても問題がない案件や、特定の事業者でなくても対応できる場合につきましては、ほかのものや一般競争入札を使っているところですが、基本的には案件ごとに競争性・安全性のバランスを見ながら判断をしているところになります。
- 名取委員 今の答弁はよく分かりませんが、地方自治法施行令は競争性に適しないものについては随意契約するという、かなり簡単な条文であり、それを引用している部分が多いのですけれども、先ほど紹介した情報ハイウェイの保守管理業務委託では、地方公共団体の物品等又は特定役務の調達手続の特例を定める政令を引用しています。これについては、先ほどの答弁は不十分だったと思いますが、既契約特定役務に接続して提供を受ける同種の特定役務の調達をする場合であって、既契約特定役務の調達の相手方以外の者から調達をしたならば既契約特定役務の便益を享受することに著しい支障が生じるおそれがあるときということ、かなり詳しい内容になっています。これはほかの随意契約においても当てはまる理由ではないかと思いますが、適用しないのでしょうか。
- 堀内DX課長 ケースによるところではありますが、その内容によりいろいろなところを配慮した上で、どの法令を使って契約を進めるのかを判断しているところでございます。
- 名取委員 今、紹介した政令のほうが、より随意契約を行う際の根拠としては明確な理由が示されているという印象を持ちました。そのルールづけがよく分からないので質問しており、

そこは今後も確かめていきますが、随意契約を36件行っていて、17社と複数の随意契約を行っている社もある中で、透明性が担保されているのかどうかを判断するのは、この随意契約結果表しかありません。そこにある随意契約の理由しかありません。県民はこれを見るしかありません。それを基に判断したときに、本当にこれは随意契約しかないということが分かるように、より丁寧に記載すべきだと思いますが、大分ばらつきがあり、理由書が数行で終わっているものがあつたり、前年のものをそのまま当てはめたような印象を受けるのがあつたり、この結果、表の特に理由の部分については、より丁寧な検討を重ねて記載をすべきというのが私が求めたいところですが、いかがでしょうか。

堀内DX課長 契約結果になっている理由の記載につきましては、委員がおっしゃるとおり県民の皆様にもきちんと理解をいただけるような内容として、しっかりと対応していきたいと思えますし、引き続き適正な契約管理と透明性の確保にも努めていきたいと思えます。

名取委員 より詳しい内容で記載していただきたいと思えますし、それを判断する根拠法令についてもいろいろなものが引用されているわけですが、それが正確に各契約において記載されるように求めたいと思えます。引き続き随意契約の透明性を高める立場から、機会を改めて伺っていただきたいと思えます。

主な質疑等 総務部、出納局、人事委員会事務局、監査委員事務局、議会事務局関係

※第 27 号 令和8年度山梨県一般会計予算第1条第1項歳入歳出予算の総額、同条第2項歳入各款及び歳出中総務委員会関係のもの、第2条繰越明許費中総務委員会関係のもの、第3条債務負担行為中総務委員会関係のもの、第4条地方債、第5条一時借入金並びに第6条歳出予算の流用

質疑

（第8款の使用料及び手数料について）

名取委員 総の2ページの歳入のうち、第8款の使用料及び手数料について伺います。

本議会では各課において、手数料、使用料等の値上げを行う条例改正案が出ており、それに関連しますが、今回の歳入予算については、それらの値上げ計画を反映した予算案となっているのかを確認させてください。

岩間財政課長 今回、上程させていただいている手数料条例の関係ですが、施行期日が令和9年4月1日からとなっておりますので、今回の令和8年度予算には反映されておられません。

（用途廃止施設管理費について）

名取委員 次に、総の28ページの、用途廃止施設管理費が令和7年度よりも大分少なくなつて

いる理由を教えてください。

瀧口資産高度利用推進課長 令和7年度の当初予算につきましては、甲府市里吉にあります旧工業技術センターの解体経費を計上したため増えたものであり、令和8年度はそのような工事が無いので減額となっております。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり賛成すべきものと決定した。

### ※第 32 号 令和8年度山梨県市町村振興資金特別会計予算

質疑

（リニア沿線地域活性化支援事業資金について）

名取委員 総の44ページの、市町村振興資金貸付金のうち、2のリニア沿線地域活性化支援事業資金は、どのようなものに活用されるのか教えてください。

天野財政企画室長 リニア沿線地域活性化支援事業資金につきましては、リニア中央新幹線の建設を促進するために沿線自治体に取り組む施設整備事業であります。リニア建設に伴って住民生活に影響が及ぶようなものを緩和する事業に対して支援をするものでございまして、リニアの沿線9市町が対象となっております。

討論

名取委員 私は、市町村振興資金特別会計予算に対して、反対の立場から討論いたします。  
今、質疑で確認をさせていただいた市町村振興資金貸付金のうち、リニア沿線地域活性化支援事業費資金については、リニア建設を促進するために活用されるという内容でした。

私の会派としましては、リニア建設については、かねてから反対を表明しております。よって、リニア建設を前提にした貸付金の支出については、反対をするものです。

なお、先ほどの一般会計の採決に伴いまして、歳入を伴う予算であるにもかかわらず、反対の立場を表明しなかったことは間違いでしたので、この場をお借りして訂正させていただきます。

藤本委員 私は、市町村振興資金特別会計予算について、本予算案に賛成の立場から意見を申し上げます。

本予算は、市町村が地域振興や人口減少対策、公共施設整備などを着実に進めるため、必要な資金を安定的に供給する仕組みが位置づけられていると考えます。

特に市町村振興資金貸付金では、特定支援事業や魅力向上事業、さらには人口減少対策など、地域の実情に応じた取組に対し、低利で資金を供給し、財政負担の軽減と事業推進の両立を図る重要な役割を果たしていると考えます。県と市町村が一体となり、地域の活力を維持し、住民サービスの向上を図るために不可欠な制度であり、その継続と充実は極めて評価すべきと考えます。これらの理由から、本予算案に賛成します。

採決 採決の結果、起立多数により賛成すべきものと決定した。

**※第 33 号 令和8年度山梨県県税証紙特別会計予算**

質疑 なし

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり賛成すべきものと決定した。

**※第 34 号 令和8年度山梨県集中管理特別会計予算**

質疑

名取委員 庁舎管理室所管分の歳出について伺います。集中管理車の運行経費ということで計上されているわけですが、この集中管理車というのはどのようなものを指すのでしょうか。

高山庁舎管理室長 自動車管理事務所において、公用車を59台ほど管理しておりますが、これは知事部局の各課の職員が日常使う車を管理しているものです。いわゆる共用の公用車という位置づけになっております。

名取委員 この59台というのが、県庁で管理している全ての公用車という意味ですか。先ほど知事部局という説明がありましたが、それ以外の部局についてはどうなっているのでしょうか。

高山庁舎管理室長 この59台は共用車分でありまして、残りの自動車につきましては各所管課で管理をしております。

名取委員 この59台について、集中管理特別会計で管理しているのは、どうしてなのか教えてください。

高山庁舎管理室長 各所属では、公用車を利用する頻度が違います。そこで、各所属で所有するよりも、自動車管理事務所ですべて集中的に共用させてもらったほうが効率的に運用できるものと考え

ております。

名取委員 次に、第3款の通信管理費について伺いますが、こちらは電話や後納郵便料の集中支払いということですが、この特別会計で管理している意味を教えてください。

高山庁舎管理室長 こちらは本庁における電話料、郵便料の集中経理になりますけれども、こちらもそれぞれの部局において経理をするよりも、庁舎管理室で一括して処理をしたほうが効率的であるので行っています。

名取委員 会計上はこのような形になっているということですが、例えば郵便料金の支払いをするときは各部局で行うのか、それとも庁舎管理室で支払いを一括して行うのか、その仕組みを教えてください。

高山庁舎管理室長 各所属が使用した実績に基づきまして、集中管理特別会計に負担金を負担してもらっています。ただし、支払いにつきましては、庁舎管理室が一括で行っております。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり賛成すべきものと決定した。

#### ※第 36 号 令和8年度山梨県公債管理特別会計予算

質疑 なし

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり賛成すべきものと決定した。

#### ※第 2 号 山梨県部等設置条例中改正の件

質疑

名取委員 今回、新たに設置しようとしている地域デザイン・新交通基盤推進局では、これまでの既存の課でこちらに移行する課はあるのでしょうか。

水上行政法務課長 新たな局におきましては、現在の新価値・地域創造推進局の山梨・富士山未来課、リニア・次世代交通推進課、それから県土整備部のリニア整備推進室の所属を再編し、新たに4つの所属を設置することを現在検討しているところでございます。

名取委員 その狙いは、トラムなどの整備を中心的に進めていくという考えなのでしょうか。

水上行政法務課長 人口減少下における県民の暮らしを守っていくためには、将来にわたる持続可能なまちづくりに関する基本的な示唆を全県に向けて示していくことが、県に与えられた重要なミッションだと考えているところでございます。

こうした中、リニア開通を契機とした富士トラムを核とする新たな二次交通網の構築は、県民の利便性を飛躍的に向上させるものであるとともに、県民誰もが必要なサービスを利用できるよう、こうした公共交通機関の整備と併せて、各種施設の集約などについても詳細な検証を行っていくことが肝要であると考えているところでございます。

具体的には、利便性の高い公共交通ネットワークを基軸として、医療・福祉・教育などの生活機能を集約して、居住環境を整備するといった観点から、今後のまちづくりの在り方を検討していくことが重要であるという趣旨で今回の局を設置したところでございます。

名取委員 今回の再編に伴って、新たに局が1つ増える形になると思いますが、それに伴って局長が1人新たに加わるという理解でよろしいですか。

三井総務部次長 委員がおっしゃるとおり、もう1人、局長が増えるということになります。

名取委員 それに伴い、人件費はどのくらい増えるのでしょうか。

三井総務部次長 人件費は総額で計算しておりまして、局長が1人増えたから幾ら増えるという資料は持っておりませんので、この場でお答えができない形になります。

## 討論

名取委員 私は、第2号議案、山梨県部等設置条例の一部を改正する条例に反対の立場から討論いたします。

今、質疑の中での答弁や説明でもありましたように、リニア開通を見据えて、トラムなどの次世代型交通の整備を図っていくことを進めるために、地域デザイン・新交通基盤推進局を設置するという説明でした。

私は、リニアの開通を前提とした地域交通整備については、反対の立場です。

特にトラムについては、まだ車両の実現性も見えていない段階で、これ以上の検討費用を重ねる必要はないと考えております。そのような動きを県として強化するために本局を設置するという趣旨ですので、これについては反対をするものです。

また、局長についても1人増えるということですので、当然、人件費も重なると思います。そういう立場から反対をいたします。

藤本委員 私は、この第2号議案の山梨県部等設置条例の一部を改正する条例について、原案に

賛成の立場から意見をいたします。

本条例の改正は、人口減少が進む中で県民生活を将来にわたり持続可能なものとするため、また住環境・介護・物流・交通基盤といった生活サービスの安定確保を総合的、そして強力に推進する地域デザイン・新交通基盤推進局を新設するということです。新たに設置される組織では、県民の住環境・介護・物流を含む地域構造全体に関する方針づくりを担い、持続可能なまちづくりの観点から、富士トラム構想をはじめ、地域交通や次世代交通の検討を一元的に進める基幹組織として機能することが期待されます。

地域の移動と生活を支える交通ネットワークの再構築は、本県の最重要課題だと考え、今回の組織設置は時宜を得たものであることを認め、本条例に賛成します。

採決 採決の結果、起立多数により可決すべきものと決定した。

### ※第 3 号 山梨県公益認定等審議会条例中改正の件

質疑

名取委員 この山梨県公益認定等審議会の開催状況を伺います。

水上行政法務課長 公益認定等審議会につきましては、例年5回開催しているところでございます。

開催の内容につきましては、公益認定等を新たに取得する法人に関しまして、審査等を行っている状況でございます。

名取委員 この議事録は公開されていますか。

水上行政法務課長 公益認定等審議会につきましては、非公表という形になっておりますので、議事録については公表しておりません。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

### ※第 4 号 山梨県常勤監査委員の給料及び旅費条例等中改正の件

質疑

名取委員 今、条例の概要で説明いただきました、2の条例改正の内容の括弧2で、そのうち収用委員については、ほかよりも上げ幅が少し大きいわけですが、それを説明してください。

三井総務部次長 前は平成22年に改定をしております、15年ほど間が空いております。その間に他県の状況などを調べたところ、収用委員につきましては、他県に比べてもかなり低く、また、県にはほかにも選挙管理委員会などの委員会がありますが、そちらに比べてもかなり低い水準にあったということが分かりましたので、今回、選挙管理委員や監査委員などの方々と横並びにしたことで上昇幅が大きくなっているということでございます。

名取委員 その内容の一番下にある、附属機関の委員の日額報酬額の引上げ等の中に、日額制に加えて時間報酬制を導入するとありますが、これは日額の報酬以外に時間報酬を出すのか、それとも算定の方法が変わるのか、詳しく教えてください。

三井総務部次長 現在は日額9,800円ですが、多くの有識者の方々がいらっしゃる中で、一日2時間程度の会議に出席していただくことが前提で、9,800円という金額にしていますが、とてもその金額では合わないということで、今回、1万2,000円という他県並みの金額に変更します。

それに加えて、最近の審議会では困難案件が増えておまして、委員さんにも事前に調査をしていただき、書類等も作成していただいております。この状況で一日会議に来ていただいたから9,800円というわけにはいかなくなりましたので、そのような事前の書類作成や視察に要した分については、時間額の換算により追加でお支払いするという事で考えております。

名取委員 その換算の方法は、御本人からの申請を受けて、それを基に時間割りで設定して報酬を支払うということでしょうか。

三井総務部次長 事前に各審議会の委員長さんを通して調整をさせていただき、こちらで審査をさせていただいた結果、適正であればお支払いするという事を考えております。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

## ※第 5 号 山梨県の事務処理の特例に関する条例中改正の件

質疑

名取委員 条例の概要を基にお聞きします。2の条例改正の内容の括弧1で、今回処理する市町村の拡大ということで説明がありました。ここに上げられているような課題は、行政事務は一律に各市町村に委譲するという事ではないのでしょうか。今回、準備ができたところに委譲するという説明がありましたが、その手順を教えてください。

清水市町村振興課長 今回の権限移譲もそうですが、本来、知事が行うべき事務につきましては、地方自治法の規定に基づきまして、市町村が処理することができるというものでございます。よって、市町村の受入体制が整っていないものにつきまして、希望しないところに一律に移譲するのは、市民・住民にとっての利益に反するため、そのようなことは行っておりません。協議が整ったものについてのみ移譲しております。

名取委員 今、社会的にも、特に市町村の職員数が減ったり、採用が難しくなっている中で、今まで行ってきた事務もなかなか行うのが大変になっているという話も一方で聞きます。そのような中で、この事務の移譲という流れもあるということで、受け入れる側の準備ができたところからということかもしれませんが、市町村の負担というところに対しては、県としてどのように配慮しているのでしょうか。

清水市町村振興課長 確かに今、委員がおっしゃられたとおり、市町村につきましては、職員数の確保等が難しい状況になっている中で、事務をどのように維持していくのかというところで大変問題になっている部分もございます。先ほど申し上げたように、希望するところに一律ではない移譲を進めているところではございますが、既に移譲した事務につきましても効率化・円滑化に伴いまして、移譲事務自体を廃止して、一括して県で処理する流れになるものもございます。引き続き、事務の効率化に資するような施策を推進してまいりたいと思います。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

## ※第 6 号 山梨県行政手続条例中改正の件

質疑

名取委員 それでは、条例の概要を基にお聞きします。まず、この仕組みですけれども、2の条例改正の内容にあるように、不利益処分の名宛人となるべき者の所在が判明しない場合に、聴聞の通知をする方法を拡大するという理解でいいのでしょうか。

水上行政法務課長 委員からお話があったとおりでございます。

名取委員 その方法については、これまでの掲示板等への掲示に加えて、インターネット上で掲載をするということですが、インターネット上というのは、県のホームページなどで掲載をするということでしょうか。

水上行政法務課長 委員の御指摘のとおりでございます。

名取委員 不利益処分を受ける方に対して、その方がどこにいるか分からない場合ということですけれども、その方の情報がインターネット上に出ることで、一方では、プライバシーの権利が侵害されるのではないかという心配もありますが、そこはどう考えているのでしょうか。

水上行政法務課長 公示送達のデジタル化に当たりまして、国会審議の場においても、プライバシー侵害に対する懸念が示されていることは承知しているところでございます。すなわち、インターネット上で公示を行った場合、個人の氏名とともに、その方が公示送達の対象となっているという情報が拡散し、さらにはその削除が困難となるおそれがあります。このため、国におきましては、デジタル庁が各府省庁に対しまして、プライバシーに配慮した運用を求めるよう指針を作成したところでございます。

県におきましても、国のこうした動向を踏まえまして、プライバシーの保護に有効な対策を講じてまいります。具体的には、公示に関する県専用ホームページを設けまして、これに技術的な制御を施すことにより、例えば氏名を検索エンジンで検索しても、県専用ページ上の検索情報にはヒットさせない仕組みを構築するとともに、掲載内容も必要最小限にとどめるなどプライバシーへの配慮を徹底いたします。

また、庁内に対しましても、適正な運用に関して周知し、県民のプライバシー保護に十分配慮した制度の適正な運用の確保に努めてまいります。

名取委員 例えば、県専用ページには、誰でもアクセスできる状況になると思います。その名宛人の方の情報のところを開くことも当然できるかと思いますが、そういうことでよろしいですか。

水上行政法務課長 おっしゃるとおりでございます。

名取委員 突き詰めていくと、いろいろな問題が出てくると思います。そのページを開いたらスクリーンショットを撮って、その方が自由に拡散できてしまうというリスクもあると思いますが、そのようなものまでは対応はできないということですか。

水上行政法務課長 今、先ほど御説明したことを対策として考えておりまして、今後、様々な対応すべき課題等があると思いますので、その際には適切な対応を取っていきたいと考えております。

名取委員 国でも制度設計を今後行っていくと思いますが、プライバシーの保護という点については、県でもできることを率先して対応していただきたいと思います。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

※第 7 号 山梨県特別職の秘書の職の指定等に関する条例中改正の件

質疑

名取委員 条例の概要を基にお聞きします。今回、水素戦略を担う秘書を置くということですが、秘書は条例改正の内容にもあるように、水素戦略統轄官という形で置かれるということでしょうか。

三井総務部次長 委員がおっしゃるとおりでございます。

名取委員 それによって、特別職の秘書は何人になるのでしょうか。

三井総務部次長 今回、水素戦略統轄官が設置されれば2人になります。

名取委員 現在、既にいらっしゃる統轄官の給料は、年間でお幾らになっているのでしょうか。

三井総務部次長 現在設置されている秘書の方は政務秘書の方になり、県職員の給料に準じて支払われておりますので、今回のように公営企業管理者に準じて支払われているということではございません。

名取委員 今回、新たに設置する水素戦略統轄官の給料は、今までの秘書の方とは違う規定になるということですか。

三井総務部次長 委員がおっしゃるとおりでございます。

名取委員 想定でどれぐらいの給料になるということですか。

三井総務部次長 公営企業管理者に準ずる給料となりますと、年間で1,300万円ほどになります。

名取委員 水素の課題については、現在も力を入れて取り組んできていると思いますが、その体制を進めることは不可能なのでしょうか。

三井総務部次長 現状も水素に関しては、かなりの部局にまたがっている業務になっており、企業局、産業、新価値にございます。現在は知事政策補佐官がおりますので、取りまとめはしておりますが、先日もインドのかなり大きな州の市長さんもお見えになったりして、かなり規模が大きい事業に膨らんでいくことになっております。

民間の企業も、北杜市や南アルプス市にかなり進出して水素を活用していただいているということもございますので、今よりも体制を強化する必要があると考えております。

志村委員 感染症対策統轄官は、この職にはいないのですか。

三井総務部次長 この条例上は感染症対策統轄官も、職としてはありますが、今後、以前のコロナのような事態が発生したときに急遽設置したいという場合がございますので、職としては用意しておりますが、現在この職に就いている職員はございません。

志村委員 条例上は残しておき、水素戦略統轄官を追加するという理解でいいですか。

三井総務部次長 委員がおっしゃるとおりでございます。

## 討論

名取委員 私は、第7号議案、山梨県特別職の秘書の職の指定等に関する条例の一部を改正する条例に、反対の立場から討論いたします。

今、質疑でも指摘をいたしました水素事業については、現体制でこれまで行ってきたことから、それを踏襲しても十分できると思います。

また、今回新たに特別職の秘書を置くことによって年額で1,300万円の給料がかかるということで、そうした支出を抑えるという観点からも、本案に反対をするものです。

藤本委員 私は、第7号議案、山梨県特別職の秘書の職の指定等に関する条例の一部を改正する条例に、原案に賛成の立場から討論いたします。

今回の改正は、県の水素戦略を効果的に推進するために、知事を補佐する特別職の秘書を新たに設置するというもので、先ほど説明を頂きました。

本年10月に開催される国際サミットを契機として、本県の水素エネルギーの実証から社会実装への着実な推進、米倉山などで得られた知見の発信による世界的な知のプラットフォームとしての地位の確立が求められています。この水素戦略統轄官を特別職の秘書として指定することで、水素戦略の推進体制がより明確となり、県の施策がより効果的かつ柔軟に、そして迅速に進むと考えます。

以上の理由から、本条例案に賛成します。

採決 採決の結果、起立多数により可決すべきものと決定した。

## ※第 8 号 山梨県職員給与条例等中改正の件

名取委員 2の栄養士法の一部改正に伴う改正に関わってお聞きします。栄養士免許を持たない管理栄養士の採用が見込まれるためとありますが、この採用は今後どのような場合に想定されるのでしょうか。

三井総務部次長 現在は採用職種が栄養士となっておりまして、管理栄養士の方は必ず栄養士の資格を持っていたので、職務として栄養士という記載をしていましたが、今後は栄養士の免許を持っていない方が管理栄養士ということになります。県の業務は多くの方に食事を提供するメニューを考える必要があり、当然管理栄養士の資格は持っていなければならないので、今回このような改正をしたものでございます。

名取委員 栄養士の免許を持たなくても、管理栄養士の免許があれば採用できるようになるということは理解していますが、その場合、実際に調理に関わらなくてもメニューを考えたりするところで、管理栄養士の採用が今後は可能になるということでしょうか。

三井総務部次長 現在も実際には管理栄養士の採用になっていますが、やはり県の業務では、学校の献立を考えるような業務になりますので、管理栄養士の資格を持った方を採用していくことになります。

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

## ※第 9 号 山梨県手数料条例中改正の件

質疑

名取委員 今回、県の事務に関わる手数料の額の改定ということで値上げになるわけですが、議案書を見ると、かなり多岐にわたっての値上げが実施されることになっていると思います。これに伴い、県の手数料収入がどれぐらい収入増になるのか教えてください。

岩間財政課長 山梨県手数料条例については、令和6年度の件数実績から試算いたしますと、1, 100万円程度の歳入増となることを見込まれます。

討論

名取委員 私は、第9号議案、山梨県手数料条例中改正の件に、反対の立場から討論いたします。  
物価高騰の影響を受けた手数料等の上昇分を受益者負担に求めるということだと思いますが、受益者である県民の誰もが物価高騰の影響を受け、生活が大変になっていることから、今、手数料の引上げを行うべきではないと考えます。  
また、今、答弁にもありました今回の条例改正に伴い、年間で1, 100万円ほどの収入増になるということでしたが、県の財政規模からすると十分収支できる内容だと思います。手数料の値上げによらなくても財政に大きい影響はないと考えますので、本案

に反対をいたします。

藤本委員　私は、第9号議案、山梨県手数料条例の一部を改正する条例に、原案に賛成の立場から討論します。

今回の改正は、賃金の上昇、物価の高騰、原材料費・輸送費の増加などの社会経済情勢を踏まえ、県の事務に係る手数料を適正な額に見直すものだと考えます。今回の改正によって受益者負担の公平性が確保され、県の事務運営の安定性も向上すると考えますので、私は本条例案に賛成します。

採決　採決の結果、起立多数により可決すべきものと決定した。

### ※第 16 号　山梨県証明事務手数料条例等中改正の件

質疑

名取委員　先ほどと同じになりますが、今回の条例改正によって、どれぐらい県の収入増になるのか教えてください。

岩間財政課長　財政課が所管する山梨県証明事務手数料条例につきましては、2,700万円程度の歳入増が見込まれます。

高山庁舎管理室長　山梨県行政財産使用料を所管しておりますが、こちらにつきましては、45万円ほどの増収を見込んでおります。

水上行政法務課長　行政法務課所管の山梨県行政不服審査法施行条例の改正に伴う歳入見込みでございますが、極めて少額であり、20円ほどの増額を見込んでおります。

続きまして、当課所管の山梨県個人情報の保護に関する法律施行条例に伴う歳入見込みにつきましては、170円ほどの増額を見込んでおります。

討論

名取委員　私は、第16号、山梨県証明事務手数料条例等中改正の件について、反対の立場から討論いたします。

先ほど来申し上げています、物価上昇の影響を受けているのは多くの県民であり、県民への影響を考えると、今回、使用料や手数料を値上げすべきではないと考えます。

答弁いただいた県の歳入増の分についても、十分、県の財政規模の中で収支できるものでありますので、手数料や使用料を値上げしなくても影響はないものと考えます。

桐原委員　私は、第16号議案について、賛成の立場から討論を行います。

本議案は、近年の物価上昇や人件費の増加など、社会経済情勢の変化を踏まえ、総務部関係の使用料及び手数料について、受益者負担の観点から適正な額に見直すものであります。

今回の改定は、消費者物価指数を基準とした物価上昇分を反映するものであり、行政サービスの適正な運営を維持するためのもので必要な措置であると考えます。

以上の理由から、本議案に賛成するものであり、議員各位の御賛同をお願い申し上げ、私の賛成討論といたします。

採決 採決の結果、起立多数により可決すべきものと決定した。

#### ※第 42 号 包括外部監査契約締結の件

質疑 なし

討論 なし

採決 全員一致で原案のとおり可決すべきものと決定した。

#### 動議

桐原委員 本委員会として、本県上空で行われる米軍機の飛行等に関する意見書を国に提出することを求める動議を提出いたします。

御承知のとおり、本県上空では令和7年12月16日の空中給油の目撃を含め、米軍機の飛行が繰り返し確認されています。空中給油は高度な操縦を要し、過去に重大事故もあることから、県民から安全への不安を指摘する声も寄せられています。こうした状況は、県民の安全・安心の観点から深刻に受け止めるべきものです。

本委員会に付託されている空中給油訓練の中止を政府に求める意見書の提出を要望する請願では、米軍機による空中給油訓練の全面中止を求めるものですが、その内容は、国の安全保障や外交といった国・政府の専権事項に踏み込むため、慎重であるべきと考えます。しかしながら、県民の不安解消を図るよう、国に求めることは必要かつ妥当であると考えます。

つきましては、本委員会において、より実効性のある対応として、国に対して県内での飛行訓練情報の事前提供、在日米軍による日米合同委員会合意の厳格な遵守、そして県民に不安を与える飛行の抑制を求める意見書の提出をすることを提案いたします。

以上、委員各位の御理解と御賛同を賜りますようお願い申し上げます。

向山委員長 ただいま桐原委員から、国に対する米軍機による飛行等に関する意見書を委員会提出議案として、本会議に提出する旨の動議の提出がありました。よって、本動議を直ちに議題といたします。

これより、本動議について、委員各位の意見を求めます。意見はありませんか。

藤本委員 桐原委員から出された意見書の提出に係る動議について、県民の安全を守ることは大変重要ですが、国防政策、日米協定は地方自治体の権限外です。その点、現在の動議のあった意見書は、県民の不安を軽減する有効な手段であり、責任ある議会として実現性の高い現実的な方策だと考えます。

以上のことから、ただいまの動議については賛成いたします。

名取委員 今、趣旨については御説明がありましたが、どのような形の意見書になるのか、正確を期すために文書で提案いただき、それを基に質疑や意見を交わさせていただける時間を取っていただきたいと思います。

向山委員長 委員長案を作成して提示をさせていただくので、暫時休憩いたします。

(休憩)

向山委員長 再開します。  
意見書の委員長案については、お手元に配付のとおりであります。  
委員長案を事務局に代読いたさせます。

事務局 代読させていただきます。

本県上空において、令和7年12月16日、米軍機による空中給油が目撃された。本県では、これまでも同様の飛行が繰り返し目撃されている。空中給油は高度な操縦技術を要し、過去にも重大事故が発生していることから、安全面への懸念が指摘されており、こうした飛行の常態化に対し、不安を抱く県民の声もある。

このような事態は、県民の日常生活への影響を生むのみならず、安全・安心の観点から看過できない問題である。

よって、国においては、県民の生命と安全・安心な暮らしを守るため、米軍機の飛行に対し、次の事項について特段の措置を講ずるよう要請する。

- 1 県内における米軍機の飛行訓練に関する情報を把握し、事前に関係自治体へ提供すること。
- 2 在日米軍に対し、次の事項を求めること。
  - (1) 米軍機が飛行する際は、飛行高度や区域等に関する日米合同委員会の合意事項を遵守すること。
  - (2) 県民に不安を抱かせるような飛行は厳に慎むこと。

以上でございます。

向山委員長　それでは、この意見書の委員長案を本会議に提出することについて、委員各位の意見を求めます。意見はありませんか。

名取委員　私の意見を申し述べたいと思います。今回の意見書の提出に当たって、1月13日に総務委員会が開かれ、その場でも意見交換があったと承知しております。その際にも、空中給油訓練の中止を求める請願の趣旨では、実現が極めて難しいということで、情報公開や飛行を慎むように求めていくほうが現実的だという意見が出されました。それに基づいた同趣旨の意見書になっていると理解しております。しかし、これは言い換えれば、安全に気をつけていれば飛行してもよいということにも取られかねません。

意見書の最後に「飛行は厳に慎むこと」とありますが、厳に慎むとは、十分な配慮をもって行動すること、注意深く振る舞うことを指すものであり、中止を求めることではありません。現にこれは、これまでの県が求めてきた十分な安全に配慮をして行うようにという、国への働きかけと同じ内容だと思います。

そして、そうした中で、この間も空中給油訓練が繰り返されてきました。1月13日に総務委員会が開かれた、その直後の夕方に空中給油が目撃をされ、新聞にも報道されました。また、それに先立つ12月18日にも、日没後に空中給油訓練がフライトレコーダーで確認をされています。日没後の空中給油訓練は、これまでも事故が起こる要因にもなっていたことから、そうした目視が難しいような危険な状況で空中給油訓練が行われていたと考えると、本当に恐ろしいことだと考えます。

こうした県民の不安に応える上では、これまで県が求めてきたような範囲の要請ではなく、正面から空中給油訓練の中止を求める以外にないと考えます。県民の命を守る立場に立つならば、明確に飛行の中止を求めることが県民の命に責任を持つ県行政や県議会の責務だと考えますので、この意見書については、私は提出することに反対をいたします。

向山委員長　ほかに意見はありますか。

藤本委員　委員長案の内容についてですが、まず、住民の安全・安心に直結する本県の課題について、国に対して必要かつ実行可能な改善を求めるという本意見書の方向性は、地方議会として極めて妥当だと考えます。特に、本意見書が求める飛行訓練に関する情報の事前提供は、自治体が迅速に注意喚起や危機管理の体制を整える上で極めて有効であり、憶測や風評による不安の拡大を抑えるという点でも重要です。

また、日米合意事項の遵守と不安を与える飛行の抑制は、現場の運用改善につながり、県民の安心感を高めるために欠かせない取組だと考えます。

私たち議会の役割は、県民の安全と安心を守るという観点から、国に対して必要な改善を丁寧に働きかけていくことだと考えます。

以上の理由から、本意見書案に賛成します。

志村委員　ここまでは意見であり、討論ではないですね。

向山委員長 討論ではないです。意見です。

志村委員 この件に関して今年度、総務委員会では毎回、定例会や委員会で、この請願の取扱いについて、提出者の方々の思いもきちんと受け止めながら、閉会中の審査も経て今日に至っていると思います。

一番大事なところは、もちろん空中給油に対しての何らかの意思表示をしていく、それは中止を求める声もあれば、安全に行ってほしいというような声もあれば、様々だと思いますけれども、大切なことは県行政がこれまで申入れをしたり情報提供を求めたりしても、なかなかそれが十分ではなかっただろうということからすると、二元代表制の一翼を担っている私たち県議会がこういう意見書を提出するということが、まずもって本当に重要なことだと思っています。

この委員長案の内容に全て書き込むところまではいかないのかもしれませんが。しかしながら、このように提出された請願に対しても真摯に向き合い、またそのことを踏まえて、委員会として、また議会として提出し得る案を委員長が示してくださったことには感謝をしたいと思います。

私は、そういう意味では、この委員長案を皆様の御賛同を頂いて、この委員会として、本会議に提出していく方向性で進めていただくのがよいのではないかと考えております。

向山委員長 ほかにありますか。

桐原委員 委員長案を見させていただきました。名取委員からの発言は承知をしました。ぜひ、県議会の総意として、全議員の賛成を得て出すことが一番重要ではないかと考えております。そのような意味で動議を提出させていただきました。

向山委員長 これより討論を行います。討論はありませんか。

名取委員 私は、この意見書案に反対の立場から討論いたします。

理由については、先ほど述べさせていただきました。県民の命を守る立場に立つならば、明確に飛行の中止を求めることが、県民の命に責任を持つ県議会の責務と考えます。この意見書では、飛行の中止を明確に求める内容になっていないことから、反対をするものです。

なお、今回、動議の提出を含め、委員長案の提出に至る経過については、議会として行動したということをも評価しております。今日も傍聴に見えていらっしゃるけれども、これは県民の皆さんの運動が実った結果だと思います。議長の取り計らいも含めて、その部分については感謝するところです。それも述べまして、反対の討論といたします。

向山委員長 ほかにありますか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

向山委員長　これで、討論を終結いたします。  
これより、当意見書を委員会として議会に提出することについて、起立により採決いたします。  
お諮りいたします。当意見書を委員会として議会に提出することに賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

向山委員長　起立多数であります。よって、意見書の提出についてはお諮りしたとおり決定いたしました。  
重ねてお諮りいたします。ただいま可決いたしました委員会提出議案の条項、字句、数字、その他整理を要するものについて、その整理を委員長に委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）

向山委員長　御異議なしと認めます。よって、委任の件はお諮りしたとおり決定いたしました。

**※請願第5－8号　ガソリン税凍結、消費税減税、インボイス制度廃止を求める意見書の提出を求めることについて**

意見

名取委員　私は、本請願を採択すべきという立場で意見を申し上げます。  
通常国会が始まりまして、政府も国民会議を開催し、消費税の減税を含む論議が始まっていると承知しています。そうした中で、地方から県民の実態に即してこうした税の軽減を求める、またインボイス制度の廃止を求める意見書を提出することは、国会での論議を喚起し、より県民の立場に立った政策が実現する力となると考えますので、このタイミングで請願を採択し、意見書を提出することに賛成をするものです。

藤本委員　私は、請願第5－8号、ガソリン税凍結、消費税減税、インボイス制度廃止を求める意見書の提出を求めることについて、継続審査という観点から発言いたします。  
まず、消費税率の引下げについてですが、現在、政府は飲料・食品の消費税を2年間ゼロにするという案を、給付つき税額控除の導入に向けた制度設計とともに、財源や実施時期を含めて国民会議で議論するとしており、その動向を注視する必要があると考えます。  
また、インボイス制度については、制度開始から1年が経過しましたが、国は引き続き中小事業者への経過措置や負担軽減策を実施しています。さらに、昨年10月には、事業者の負担状況の把握や制度改善の検討を財務省が進めています。制度が定着しつつ

ある現状を踏まえますと、この段階で制度の全面廃止を求めるのは、時期尚早だと思います。

以上を勘案して、請願事項はいずれも国の議論に大きく依存していますので、現時点で結論を示すことは適切ではないと考えます。したがって、本請願は継続審査とすべきと考えます。

## 討論

名取委員　私は、ガソリン税の凍結、消費税減税、インボイス制度廃止を求める意見書の提出を求めることについての請願に、賛成の立場から討論いたします。

先ほども理由については述べさせていただきました。さきの総選挙を含めて今、消費税減税が大きな国政の課題となっております。政府の案、また野党・与党からの案も出される中で、国会での議論が加速していくことと思います。そうしたさなかに、地方から県民の実態に即した減税の思いを伝えることは、国会での論議を喚起し、実際に減税を実現する力となると考えますので、本委員会で請願を採択し、意見書を提出することに賛成をいたします。

採決　採決の結果、起立多数により、継続審査すべきものと決定した。

## ※請願第6－4号　山梨県上空で行われている米海兵隊の空中給油訓練に関する事 について

## 意見

名取委員　山梨県上空で行われている米海兵隊の空中給油訓練に関する事について、空中給油訓練の中止を求めるこの請願については、本委員会で採択することを求めたいと思います。

理由については、先ほど委員長案の意見書の中でも述べさせていただきました。ただ、この間、継続審査が続いてきたわけですが、今回、意見書の採択という形を委員会として取る流れになりました。そのような中で、よもやまた継続審査ということにはならないと思いますけれども、本委員会でしっかり請願に対しての採否を取ることを求めたいと思います。

桐原委員　本請願は、県内上空で行われる米軍機の空中給油訓練に対して不安を抱く県民の思いを示すものであり、その懸念は真摯に受け止める必要があると思います。一方で、米軍の空中給油に含む飛行訓練は、日米地位協定に基づき認められた活動であり、地方自治体が直接これを制限する権限はありません。さらに厳しさを増す安全保障環境の中で、在日米軍による空中給油は、我が国及びアジア太平洋地域の平和と安定に寄与するものに位置づけられています。

こうした状況を踏まえ、本委員会で県民の安全確保や情報提供の充実を国に求める必要があるとの判断から、国に対する意見書案を賛成多数で可決しました。県民福祉の向上を図る立場としては、今回可決した意見書により、国に対して日米合意事項の遵守の徹底や情報提供の改善など、現実的かつ実効性のある対応を求めていくことが適切と考えられます。

よって、本請願について、既に委員会として必要な意見表示を行ったことを踏まえ、不採択すべきと考えます。

## 討論

名取委員

私は、本請願を採択すべきという立場で討論いたします。

理由は、この間語る述べているところであります。

先ほど、桐原委員が意見で述べていらっしゃいました、意見書を本委員会として先ほど採択したということを経由にされておりましたけれども、その意見書の内容では、明確に空中給油訓練の中止を求める内容になっておりませんので、そういう意味でも、この請願が求めている空中給油訓練の中止を求めるという趣旨は、県民の命を守る立場から不可欠の項目であると思いますので、本請願を採択すべきと考えます。

採決

採決の結果、起立少数により、不採択すべきものと決定した。

## ※所管事項

質疑

（県庁職員の綱紀肅正について）

志村委員

まず、県庁職員の綱紀肅正ということで、昨年11月の飲酒運転、その後の名誉毀損案件、さらに贈収賄ということがありまして、県民の方々から私のところに複数のお怒りの御意見を頂戴しまして、県ではどのような対応をしているのかを、きちんと委員会や議会の場でただしてほしいという厳しい御意見でした。

それぞれ実際に既に失職した方がいたり、起訴されている方もおり、知事部局のほかにも教育委員会でも幾つか不祥事案件があったとも承知をしています。

まず、最近のこのような状況について、どうしてこのようなことが起きたのかという検証が行われているのかをお伺いしたいと思います。

三井総務部次長 委員御指摘のとおり、昨年度末あたりから、県民の皆様にご心配をおかけするような事案が多く発生しているのを、私自身も非常に感じております。常に職員に対する研修は行っております。職場でも研修項目を絞り、その中でも、飲酒運転については課内でもしっかりと周知するようにしております。不祥事が発生した場合には、主管課長や部局の次長を集めて、このようなことが起こらないように、口を酸っぱくして何度も何度も申し上げているにもかかわらず、このような事態が起きているというところが実際に

す。

実際にそのような事案を起こした職員から聞き取りをすると、やはり反省はしていると言います。特に飲酒運転の事案では、そんなつもりはなかったというようなことを言います。本当に何でしてしまったのか分からないというようなことを言う職員もいますし、原因は何かと言われると、本人の自覚がないというところに尽きると思いますが、そればかりも言っていられませんので、人事当局としましては、事がなくても、常に公務員は県民の税金で生活している部分もございますので、より一層の規範意識が求められるということは、これからも常日頃から訴えていきたいと思っております。

志村委員

なかなか検証は難しいところもあるでしょうし、そのような中でも、どのような状況だったら過ちに向かってしまうのかを、少し遡って振り返っていただくことで、そのような状況をつくらないための取組が必要だと思います。

再発防止策や研修をしていただいたり、職場の環境も含め、コンプライアンスをしつかりと認識をしていただくという対策を行ったり、既にほぼお答えいただいているかと思いますが、もう一度だけ、どのように再発防止策をこれから取っていくのか、御答弁をお願いしたいと思います。

三井総務部次長

私もこのような事案が発生するたびに、どうして起こるのかは常に考えているところでありますが、はっきり言って虚しくなるというところがございます。事案を起こした職員と面と向かって、どうしてこうなったのかについては、なかなか話も聞けないところもございます。

前までは飲酒運転が比較的多い事例でしたが、最近は少し毛色の違った事案も発生しております。今も勾留されている収賄の関係なども、心に緩みがあるというところは非常にあると思っておりますので、これまで以上に職員に対して再発防止策を徹底していきたいと考えております。

（山中湖畔県有地の訴訟費用について）

志村委員

今回、2月補正予算で計上された弁護士関連の費用である4,700万円が可決されました。山中湖畔県有地の住民訴訟に反訴して、一審、二審と敗訴したわけですが、この弁護士費用や裁判費用、相手方の裁判費用も負担することになったと思いますが、関連経費を含めてどれぐらいになったのか、内訳や総額をまとめた資料を、今ではなくていいので提出していただきたいと思っております。

予算特別委員会が12日からありますので、その頃までに調製していただいて、資料として頂きたいのですけれども、委員長、お取り計らいをお願いできますか。

向山委員長

水上課長、用意できますか。

水上行政法務課長 行政法務課で資料を用意させていただきたいと思っております。

向山委員長 委員各位に申し上げます。ただいま志村委員から要求がありました資料につきまして、委員会と執行部に要求してよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

向山委員長 執行部に申し上げます。ただいま志村委員から要求がありました資料につきましては、資料作成後、提出願います。

志村委員 あと一つ、敗訴した富士急行との関係で言えば、今回その訴訟に関する費用ということで4,700万円の補正が通ったわけです。

そのときに私は反対だったので討論でも申し上げましたが、今後その訴訟を起こされた場合、今回の仮処分への異議申立てと、民事調停の状況により訴訟に発展するかもしれないということで、予備的な裁判費用も盛り込んで4,700万円という説明だったと理解をしていますけれども、新たに訴訟を起こされた場合、訴訟費用は新たに追加で発生しないと理解しているのか、このあたりはいかがでしょうか。

水上行政法務課長 訴訟委任契約は、森林環境部の森林環境政策課で締結しておりますので、そちらでお答えすべき内容と考えているところでございますが、今回の着手金4,700万円につきましては、現在、森林環境政策課で進めております調停手続、それから万が一、今後訴訟となった場合の第一審の関連となります着手金を含めたものになりますので、この手続においては4,700万円の着手金が上限という形になります。

志村委員 損害賠償請求を起こされる可能性があるのではないかと指摘をしましたが、どうも起こされたようですので、今後どのように県として受け止めていくのかも、早急に対応を検討していただかなければならないだろうと思っています。最終的に今、充てている費用のほかにも発生してくるものがあるとすると、またこの関連の裁判費用でさらに支出が必要になるかもしれない懸念があるということをお願いして、所管事項については終わりたいと思います。

（当初予算課別説明書について）

名取委員 要望になってしまうのかもしれませんが、今日も部等設置条例によりまた組織再編が行われる案がありました。今回、総務委員会は、審査に大分時間がかかりました。いろいろなものが集中する部局編成になっていることが、背景の一つになっているかと思えます。予算審査に当たっても、前年度との比較を行いながら事業費の増減が、どんな傾向にあるかをチェックしながら行っているつもりですけれども、毎年このような部局の編成が行われることで、審査が非常に煩雑になるということがあります。

具体的な対応として、予算の課別説明書の右側に、当初予算の場合は前年度の予算額が記載される部分がありますけれども、部局編成によって所管が変わったところは、前年度はどこで、例えば総の何ページなどの記載があると非常に審査するのに合理

的で効率もいいと考えるので、そのような配慮は総務部で御検討いただけるとよろしいかと思います。議会事務局としても対応を検討してほしいと思います。もし何か御意見があれば頂きたいと思います。

岩間財政課長　ただいまの御意向にお応えするような形になりますが、確かに今、課別説明書において前年度はどの所属かというのはなかなかすぐ分からないものがあるかと思います。委員の指摘や職員の負担等も踏まえながら検討させていただきたいと思います。

その他

- ・ 本委員会が審査した事件に関する委員会報告書の作成及び委員長報告並びに調査報告書の作成及び調査報告については委員長に委任された。
- ・ 閉会中もなお継続して調査を要する事件は、配付資料のとおり決定された。
- ・ 本委員会が1月13日に実施した県内調査については、議長あて報告書を提出した旨が報告された。

以　上

総務委員長　向山　憲稔