

平成30年 7 月 4 日（水曜日）

第 2 号

平成30年第2回
北海道議会定例会 予算特別委員会会議録

第2号

平成30年7月4日（水曜日）

平出陽子君

遠藤連君

竹内英順君

出席委員

委員長

市橋修治君

副委員長

中野秀敏君

浅野貴博君

池端英昭君

久保秋雄太君

清水拓也君

塚本敏一君

丸岩浩二君

梅尾要一君

中川浩利君

新沼透君

田中英樹君

宮川潤君

笹田浩君

松山丈史君

梶谷大志君

笠井龍司君

三好雅君

田中芳憲君

松浦宗信君

東国幹君

内海英徳君

大河昭彦君

志賀谷隆君

出席説明員

知事 高橋はるみ君

副知事 辻泰弘君

同 窪田毅君

同 阿部啓二君

総務部長
兼北方領土対策
本部長 中野祐介君

総務部職員監 山岡庸邦君

総務部危機管理監 橋本彰人君

財政局長 森隆司君

法務・法人局長
兼大学法人室長 村井篤司君

財政課長 古岡昇君

総合政策部長 小野塚修一君

総合政策部
交通企画監 黒田敏之君

総合政策部
空港戦略推進監 豊島厚二君

地域創生局長 北村英則君

交通政策局長 柏木文彦君

交通政策局次長 宇野稔弘君

新幹線推進室長 田中勝君

鉄道交通担当課長 中尾敦君

環境生活部長 渡辺明彦君

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

環境生活部
アイヌ政策監 長 橋 聡 君

保健福祉部長 佐藤 敏 君

保健福祉部
少子高齢化対策監 栗井 是 臣 君

福祉局長 京谷 栄 一 君

子ども未来推進局長 花岡 祐 志 君

経済部長 倉本 博 史 君

経済部観光振興監 本間 研 一 君

経済部食産業振興監 中田 克 哉 君

観光局長 近藤 裕 司 君

労働政策局長 堀 泰 雄 君

誘客担当局長 榎 信 彦 君

環境・エネルギー
室 長 鳴海 拓 史 君

農政部長 梶田 敏 博 君

農政部
食の安全推進監 甲谷 恵 君

生産振興局長 宮田 大 君

水産林務部長 幡宮 輝 雄 君

水産局長 遠藤 俊 充 君

森林計画担当局長 岡嶋 秀 典 君

建設部長 岡田 恭 一 君

建設部建築企画監 平向 邦 夫 君

建設政策局長 岸 純太郎 君

施設保全防災
担当局長 阿部島 啓 人 君

会計管理者
兼出納局長 小玉 俊 宏 君

企業局長 根布谷 禎 一 君

道立病院部長 田中 宏 之 君

教育庁
教育部長監 坂本 明 彦 君
兼教育職員監

選挙管理委員会
事務局長 森 弘 樹 君

人事委員会
事務局長 山口 修 二 君

警察本部長 池田 康 則 君
総務部

労働委員会
事務局長 成田 祥 介 君

監査委員事務局長 佐藤 和 彦 君

収用委員会
事務局長 木村 幸 子 君

議会事務局職員出席者

議事課参事 樫山 博 哉 君

議事課主幹 西本 司 君

同 永井 宏 佳 君

議事課主査 伊勢村 亮 君

同 渋谷 崇 君

同 高橋 学 君

同 羽生 孝 之 君

同 小野寺 輝 彦 君

同 中川 雅 年 君

同 井溪 雅 晴 君

同 浅水 舞 君

同 伊藤 秀 和 君

同 田中 啓 之 君

同 堤 輔 君 同 神 澤 信 宏 君
同 高 橋 智 嗣 君

午前 10 時 開議

○市橋修治委員長 これより本日の会議を開きます。
報告をさせます。

〔伊勢村主査朗読〕

1. 分科正・副委員長について、

第1分科委員長に 松 山 丈 史 委員
同 副委員長に 丸 岩 浩 二 委員
第2分科委員長に 塚 本 敏 一 委員
同 副委員長に 中 川 浩 利 委員

がそれぞれ当選した旨、報告がありました。

1. 議長から、委員の異動について、赤根広介議員の委員辞任を許可し、大河昭彦議員を委員に補充選任した旨、通知がありました。

1. 本日の会議録署名委員は、

浅 野 貴 博 委員
清 水 拓 也 委員

であります。

○市橋修治委員長 それでは、議案第1号及び第2号を一括議題といたします。

1. 各分科委員長の報告

○市橋修治委員長 この際、各分科委員長から、分科会における審査経過の報告を求めます。

第1分科委員長松山丈史君。

○松山丈史第1分科委員長 私は、第1分科会に付託されました議案審査の経過につきまして御報告申し上げます。

御承知のとおり、本分科会は6月27日に設置され、同日、正・副委員長の互選を行いますとともに、付託議案の審査方法等につきまして協議を行い、6月29日から、第1分科会各部所管にかかわる平成30年度北海道一般会計補正予算を中心に、道政各般にわたって慎重かつ熱心な質疑が行われ、7月3日、付託議案に対する質疑を終了した次第であります。

各部所管にかかわる質疑並びに質問の概要につきましては、お手元に配付の報告書により御承知願いたいと思います。

なお、

1. 介護・福祉分野における人手不足対策について

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

1. 少子化対策について
1. 児童の自立支援対策について
1. 旧優生保護法について
1. 生活保護と貧困の連鎖について
1. 北海道の歴史、文化等の発信について
1. J R北海道の路線見直しについて
1. 人口減少問題について
1. 北海道新幹線について
1. 運送業における人手不足対策について
1. 北海道の交通ネットワークについて
1. 人口減少対策について
1. SDG s について
1. SDG s について
1. 交通政策について
1. J R北海道問題について
1. 地域振興について
1. 北海道新幹線等について
1. 生産性向上の取り組みについて
1. 公の施設の有効活用について

に関しては、総括質疑に保留されておりますことを申し添えます。

以上、本分科会に付託されました議案審査の経過を申し上げ、私の報告を終わります。（拍手）

（上の審査報告書は巻末に掲載する）

○市橋修治委員長 御苦労さまでした。

第2分科委員長塚本敏一君。

○塚本敏一第2分科委員長 私は、第2分科会に付託されました議案審査の経過につきまして御報告申し上げます。

御承知のとおり、本分科会は6月27日に設置され、同日、正・副委員長の互選を行いますとともに、付託議案の審査方法等につきまして協議を行い、6月29日から、第2分科会各部所管にかかわる平成30年度北海道一般会計補正予算を中心に、道政各般にわたって慎重かつ熱心な質疑が行われ、7月3日、付託議案に対する質疑を終了した次第であります。

各部所管にかかわる質疑並びに質問の概要につきましては、お手元に配付の報告書により御承知願いたいと思います。

なお、

1. 道路の維持管理について
1. 建設産業の人手不足対策について
1. 林業大学校について
1. 仮称・北海道立林業大学校について
1. 資源管理に係る課題について
1. 仮称・北海道立林業大学校について
1. 主要農作物の種子生産などについて
1. 種子法廃止に伴う対応について
1. 種苗法について
1. 種子法廃止後の対応について
1. 主要農作物の種子の安定供給について
1. 統合型観光リゾート施設について
1. 人材確保対策について
1. I Rについて
1. 観光振興について
1. 人手不足対策について
1. エネルギー問題について
1. 観光振興について
1. インバウンドの誘客について

に関しては、総括質疑に保留されておりますことを申し添えます。

以上、本分科会に付託されました議案審査の経過を申し上げ、私の報告を終わります。（拍手）

（上の審査報告書は巻末に掲載する）

○市橋修治委員長 御苦労さまでした。

以上をもちまして各分科委員長の報告は終わりました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午前10時6分休憩

午後1時32分開議

○市橋修治委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

この際、御報告いたします。

理事会において、中野委員の建設産業の人手不足対策について、丸岩委員の介護・福祉分野に

おける人手不足対策について、久保秋委員の運送業における人手不足対策については、三好委員の人手不足対策については、丸岩委員の北海道の歴史、文化等の発信については、遠藤委員の統合型観光リゾート施設については、田中(芳)委員の公の施設の有効活用については、三好委員の観光振興については組み入れること、中野委員、松浦委員、清水委員、東委員、三好委員、田中(芳)委員の総括質疑保留事項は、東委員が一括して質疑を行うこと、池端委員の人口減少問題については、梶谷委員の人口減少対策については組み入れること、梶谷委員、中川議員、笹田委員の総括質疑保留事項は、梶谷委員が一括して質疑を行うこと、なお、梶谷委員の少子化対策について、池端委員の北海道新幹線については取り下げること、浅野委員の種苗法については、同じく浅野委員の種子法廃止後の対応については、大河委員のSDGsについては、新沼委員の観光振興については組み入れること、浅野委員、大河委員、新沼委員の総括質疑保留事項は、浅野委員が一括して質疑を行うこと、田中(英)委員の総括質疑保留事項は、志賀谷委員が一括して質疑を行うこととする旨、それぞれ申し出がありましたので、御了承願います。

1. 総括質疑

○市橋修治委員長 これより、分科会において質疑を保留された事項について総括質疑を行います。

順次、発言を許します。

東国幹君。

○東国幹委員 まず最初に、ここ一両日、留萌地方、上川地方、そして空知地方の一連の大雨による災害で避難されている方々、被災された方々にお見舞いを申し上げたいと思います。

知事を初め、それぞれの職員の皆様方は適時適切に対応されることを御期待申し上げたいと思います。

それでは、通告に従い、遠藤委員、松浦委員、田中(芳)委員、中野委員、三好委員、丸岩委員、清水委員、久保秋委員の総括質疑保留事項をあわせ、順次伺ってまいります。

初めに、観光振興に関してでありますけれども、まず、文化施設の活用についてであります。

近年、本道を訪れる外国人観光客が右肩上がりが増加して、道内各地を訪れていただけるようになったわけであります。経済面ばかりではなくて、地域振興、そして地域創生といった観点からも、極めて重要な状況変化と言ってよく、こうした動きを持続させる取り組みが求められます。

現在、北海道を訪れている外国人観光客の方々の国籍を見ると、我が国周辺の国や地域からの方々が多く、偏りも見られるわけであります。今後は、複数のエリアからバランスよく集客する次のステージの振興策が求められます。

具体的には、長期滞在の傾向が強くなり、1人当たりの観光消費額も相対的に高い欧米からの観光客を新たなターゲットとして、本格的に受け入れ体制などを整える必要があると考えます。

欧米からの観光客の方々の多くは、日本固有の文化や歴史に対する関心が高い傾向にあるとされており、これまで、京都や広島といった地域が欧米からの観光客を多く集めてきております。

以前から、北海道観光の弱点は歴史や文化などの面だと言われておりましたが、北海道の開拓の歴史、アイヌの方々の文化、さらには本道固有の生活文化などは、海外の方々にもアピールできる強みを持っているわけであります。こうした強みをインバウンド観光に生かしていくためには、道内の博物館や美術館、文学館などの文化施設の運営に、海外から訪れる観光客を意識した観点を取り入れることが重要だと考えます。

上川管内の上富良野町の後藤純男美術館、富良野市の演劇工場などの3施設が連携協定を結び、観光客の誘客拡大を目指す取り組みが始まりました。こうした文化施設相互の横の連携を強化して、海外にアピールしていくことが今後ますます求められます。

知事は、文化施設が観光振興に果たす役割をどのように認識し、今後、道としてどのように活用していく考えなのか、お伺いいたします。

○市橋修治委員長 知事高橋はるみさん。

○高橋知事 道内の文化施設などの活用についてであります。欧米などからの観光客の拡大に向けては、食や自然などに加えて、本道が持つ歴史や文化などを観光資源として位置づけ、文化施設などを通じて、その魅力をしっかりと伝えていくことが重要と認識いたします。

このため、道では、道立の文化施設については、インバウンドを対象とした観光振興の観点も踏まえて整備を進めるとともに、北海道博物館と道内の博物館などとの連携をさらに強化し、本道の歴史、文化の国内外への情報発信に努めてまいるほか、赤れんが庁舎の、本道の歴史や文化、観光情報の発信拠点としての機能を強化することといたしております。

道といたしましては、こうした取り組みを通じて、歴史や文化などをテーマとする全道各地の文化施設などへの誘客を図るとともに、欧米を初めとする海外への情報発信を積極的に行うなどして、広域的な周遊や長期滞在を促進し、北海道観光の振興に努めてまいります。

以上であります。

○東国幹委員 次に、統合型観光リゾート施設についてであります。

我が会派の代表格質問に対して、知事は、I R整備法案の成立後に、候補地や社会的影響対策などについて検討し、時期を逸することのないよう判断すると答弁しております。各部審査においても、有識者を初め、幅広い方々の御意見を伺いながら、基本的な考え方の整理をしていくとしつつも、I Rの誘致については適切に判断していくとの答弁にとどまっているわけでありませぬ。

I Rに関する態度を曖昧にしたまま、道民の税金を使い、検討作業だけは進めるという行政のあり方は、大変不誠実そのものと言わざるを得ません。行政のトップとして、説明責任を十分に果たしていないと考えられるわけですが、知事は、平成26年の第1回定例会における我が会派の同僚議員からの質問に対し、次のように答弁しております。

I Rが立地することによって、道内経済の活性化はもとより、国の成長戦略の一つである観光立国にも大きく貢献できるものと確信をしております。このため、道といたしましては、本道の特徴や優位性を生かしたI Rが可能となるよう、国に対し、制度設計に関する提案な

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

どの働きかけを積極的に行ってまいる考えであります。これは非常に明快な答弁であります。

知事は、この答弁でも示されているように、道内でのI Rの実現に前向きな考えをお持ちだったことは明らかでありまして、そうした考え方を踏まえ、翌年には、北海道型I R検討調査を予算事業として実施するなど、具体的な検討作業も着々と進めているわけであります。

知事は、答弁の前段で、治安の悪化やギャンブル依存症といった社会的な課題を懸念する意見もあることを認めつつ、先ほどのような明確な答弁を行っております。今になって、そうした意見の存在を理由に、知事が曖昧な態度をとり続けることは理解に苦しむわけであります。

知事は、平成26年当時から表明していた、I Rを道内で実現させたいという基本的な考え方を、今、改めて率直に道民に示して、その上で、各分野の幅広い意見を聞き、さまざまな検討を進めて、検討結果を踏まえて最終的な判断を行うという考え方をこの際表明すべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○高橋知事 I Rの誘致についてであります。I Rについては、観光の振興はもとより、地域経済の活性化や雇用の場の創出など、北海道の発展に大きく寄与することが期待される一方で、カジノの設置に伴うギャンブル依存症など、対応が求められる課題もあるものと考えるところであります。

こうしたことから、私といたしましては、地域経済、国際観光、依存症の専門家など、各分野の有識者による懇談会を今月中にも設置し、北海道にふさわしいI Rのコンセプトや優先すべき候補地、さらには、ギャンブル依存症への実効ある対策の方向性などについて、幅広い御意見を伺いながら、I Rの誘致について、さらに具体的な検討を進めてまいる考えであります。

以上であります。

○東国幹委員 やはり、一つ重要なのは、判断の時期だと思っております。

各部審査では、I R整備法案や依存症対策基本法案の内容、さらには、シンガポールにおける事例などについて議論を行ってまいりました。

この中で、道は、I R整備法案に関し、厳格な管理監督のもとで、犯罪防止や青少年育成の観点、さらには依存症対策の観点から、さまざまな規制が設けられており、道がこれまで調査によって抽出した課題に対しては、所要の措置が講じられているとの認識を明らかにしたわけです。

また、シンガポールの例を踏まえ、I R整備法案では高い水準の規制を設けており、ギャンブル依存症が増加するといった懸念には十分対処できる可能性があるとの考え方も示されたわけがあります。

これまで懸念材料とされていた事項については、判断材料が出そろってきていると答弁されたのに等しいわけなのですけれども、最終的な判断時期については、はっきりとした答弁がありませんでした。

知事は、判断材料として何が不足と考え、判断を先送りにしているのか、いつまでにその判断を行う考えなのか、お伺いいたします。

○高橋知事 誘致の判断についてであります。I Rの誘致に当たっては、想定されるプラスと

マイナスの両面の効果などについて総合的に勘案することが重要であり、そのためにも、北海道全体の発展に寄与するIRのコンセプトや、それにふさわしい候補地の絞り込みのほか、懸念される社会的影響を最小化するための方策などについて、さらに検討を行う必要があるものと考えるところであります。

私といたしましては、今後、有識者懇談会での御意見などを踏まえ、これらの課題について整理し、基本的な考え方を取りまとめていく中で、国や他の自治体の動向等もしっかりと見きわめながら、判断をしてまいる考えであります。

以上であります。

○東国幹委員 いろいろ御答弁はいただいたのですが、この種の問題は、やはり、判断のタイミングが極めて重要だと思うわけです。ぜひ、知事は、タイミングを誤ることがないように、適切な判断をするべきだというふうに感じます。

次に、人手不足対策についてであります。各部審査では、人手不足対策に関する各部局の取り組みを伺ってまいりました。

産業分野ごとに異なる状況があつて、それぞれの状況にふさわしい取り組みを進めていく必要があることは理解いたしますが、一方で、人的にも財政的にも行政資源が限られる中で、効果的に対策を講じていくためには、組織の縦割りの意識を排除して、庁内の関係部局や関係団体等が連携した施策を効果的に展開していくことが重要だと考えます。

人材確保に向けた取り組みについては、ワーク・ライフ・バランスの実現と人手不足の解消を目指す働き方改革推進方策に基づき、施策を展開していくとのことですが、関係部局や関係団体等の連携を一層密にして、人材確保に向けた取り組みを実効あるものにしていくためには、情報の共有にとどまらず、道として、どういったことに重点を置いて、どのような連携のもとで施策を展開していくのかを見える形にして、庁内はもとより、関係団体等とも共有する必要があると考えます。

経済部所管の審査では、人材の流出防止、人材誘致、活躍促進などの観点から、施策の実施段階において、関係部局や関係団体が連携した取り組みを進めるといった旨の答弁がありました。実施段階での連携した取り組みをより実効性のあるものとしていくためには、少なくとも、人材確保対策推進本部のもとで進めていく取り組みに関し、どのように連携を強めていくか、戦略性のある具体的な内容を示すべきだと考えます。知事の見解をお伺いいたします。

○高橋知事 人材の確保についてであります。深刻化する人手不足に対応していくためには、就業環境の改善や生産性の向上はもとよりであります。全国を上回って人口減少が進む本道においては、地域からの人材流出を防止し、また、道外から積極的に呼び込むなどして、幅広い業種にわたる人材の確保を図っていくことが重要であります。

このため、道といたしましては、私を本部長とする人材確保対策推進本部を通じ、地域の雇用情勢や産業の動向を的確に把握するとともに、若者の道内定着、道外からの人材誘致、外国人材の活躍促進の三つをテーマに、業界等の情報や魅力の発信、受け入れ環境の整備など、新たに観

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

光部局や団体が連携して取り組むプロジェクトを推進し、本道産業を支える1人でも多くの人材の確保が図られるよう取り組んでまいります。

以上であります。

○東国幹委員 次に、道路の維持管理についてであります。道では、昨年度末に、道路の舗装に関する長寿命化修繕計画を策定しており、本年度から10年間にわたって、予防保全型の維持管理を行っていくとのことですが、ことしは、春先の雪解けに伴い、道路舗装の補修等が必要となる箇所が多数発生し、道路で生じた要補修箇所が原因となったタイヤのパンクなどの物損事案もふえているとのことでございます。

また、昨今の災害によって、道路の陥没等々が多数発生しているというふうに捉えておりますけれども、このような状況などを見ると、事後的に必要な箇所を修繕する従来型の維持管理が優先され、長寿命化修繕計画にあるような予防保全型の維持管理にまで、管理の水準を引き上げることは容易ではなくて、いつまでたっても、計画が目指す予防保全型の維持管理が実現できない悪循環に陥ってしまうことが懸念されます。

道民の安全、安心を確保するためには、こうした道路を初めとする道の公共土木施設の維持管理が、早期に予防保全型の維持管理体制に移行できるよう、適切な予算措置を行う必要があると考えますが、知事の見解をお伺いします。

○高橋知事 道路などの維持管理などについてであります。道路を初めとする公共土木施設は重要な社会基盤であり、日常の適切な維持管理はもとより、施設の長寿命化に向けた取り組みを計画的に進めることが重要と認識いたします。

今後、高度成長期に整備した施設が一斉に更新時期を迎えることから、道では、健全度を維持しながらトータルコストの縮減を図る予防保全型の維持管理への移行を目指しているところであります。

このため、日常の維持管理はもとより、道路の舗装や橋梁など、施設ごとの長寿命化計画に基づく必要な維持管理予算の確保に努めるとともに、計画的な補修や修繕などに活用が可能な交付金制度の拡充について国に要望するなどして、道民の皆様の安全、安心な暮らしが守られるよう、効果的、効率的な維持管理や、持続可能な社会資本の整備の着実な推進に取り組んでまいります。

以上であります。

○東国幹委員 次に、主要農作物の種子生産などについてであります。

本道農業・農村を取り巻く環境は、国際化の進展により、厳しさを増しており、本道農業が地域を支える基幹産業として持続的に発展していくには、生産力を一層高めるための農業生産基盤づくり、高付加価値化農業の推進、さらには、道産農産物のブランド強化などを図っていく必要があると考えます。安全で安心な主要農作物の種子を安定して供給できる体制の整備が、これらの取り組みを進める前提となります。

各部審査では、生産者の方々が安心して営農に取り組めるよう、必要な予算を確保するとともに

に、種子の生産や審査などについて、要綱、要領を整備し、これまでと同様に種子の生産や供給を行っている道の本年度の種子生産の取り組みについては、特に問題がないことを確認することができたわけであります。

また、平成31年度以降に向けては、恒久的な枠組み制度について検討するとのことではありますが、我が会派が議論してきたとおり、新たな制度は、種子法や、これに基づく種子生産などの実施手続を定めた条例の廃止、言い換えれば、種子法廃止に伴う条例ではなくて、これまでに明らかになった、一部地域でしか栽培されない、作付面積が少ない品種の生産のあり方などの課題の解決策や、真に生産現場での競争力を高めていく方策を盛り込み、本道の優良な種子の生産、普及の根拠となるものにしていかなければならないと思うわけです。

本道農業が、今後とも、安全、安心で良質な食料を国民に安定的に供給するという重要な役割をしっかりと果たして、消費者の多様なニーズに応えるために、何が必要で、何を守っていくのかといった議論を積み重ねながら、北海道農業の発展に貢献していく種子生産の仕組みづくりが求められています。

こうした本道農業が果たしていくべき役割をさらに高めていくためには、これまでの議会議論を踏まえ、具体的な方向性をしっかり示すべきと考えますが、道が言われる恒久的な枠組み制度とはどのようなものなのか、お伺いいたします。

○高橋知事 主要農作物の種子の安定供給についてであります。本道農業が、我が国の食料の安定供給を担い、持続的に発展を遂げていくためには、稲や麦、大豆といった主要農作物の安定生産が重要であり、その基本となる優良な種子の安定供給が不可欠と認識をするものであります。

こうしたことから、私といたしましては、来年度以降における主要農作物の種子生産については、委員が御指摘の、種子生産に関する課題の解決への的確な対応や、道、農業団体、生産者等の役割と責任の明確化などのもと、安定供給に向け、さらに前へ進めていかなければならないと考えるものであり、その根拠となる条例の制定に取り組んでまいりたい考えであります。

以上であります。

○東国幹委員 次に、林業大学校についてであります。

本道は、全国一の森林面積を有し、トドマツやカラマツ、広葉樹ではナラやカンバ類など、樹種構成もさまざま、林業・木材産業は、地域の基幹産業として全道各地で展開をされているのは承知のとおりでございます。

この担い手を育成する林業大学校の設立には、現在、10を超える地域から誘致や提案が寄せられておりますけれども、これらの地域と連携して、オール北海道で運営体制を構築し、卒業生が、地域に就業し、活躍できる環境にしていくことが重要だと考えます。

各部審査では、議会議論、有識者の意見を踏まえ、引き続き検討し、カリキュラムや、講義、実習の拠点の設置場所などを明らかにした基本計画を早急に示すことができるよう取り組みを加速化するとのことでもありますけれども、平成32年度の開校に向けて、時間は限られております。

講義や実習の拠点の場所などを明らかにして、早急に施設の整備などの準備を進めるべきと考えます。

林業大学校の設立に向けた取り組みについて、以下お伺いいたしますが、知事は、林業大学校の設立に向けて、広域的な運営体制を構築していく上で、講義や実習の拠点の設置場所について、これまで、どのような視点を持って検討してきたのか、お伺いをいたします。

○高橋知事 林業大学校に関し、講義や実習の拠点の検討についてであります。道では、林業大学校の設立について、10を超える地域から御提案をいただいていることを踏まえ、公平性、透明性を確保する観点から、こうした地域や有識者の方々から丁寧に御意見を伺い、検討を進めてまいったところであります。

道といたしましては、この間、広く道内外から入学者を確保し、地域に根差した人材を育成するため、交通アクセスの利便性、学生の居住環境の確保、幅広い知見や施設など道総研が有する機能の活用、さらには、道有林や多様な地域特性の有効活用といった視点から、基礎知識を習得する講義拠点、技術等の定着を図る基礎実習拠点、実践力を身につけ、地域での就業につなげる実践実習拠点を、それぞれの役割を踏まえて全道各地に配置し、地域や産学官が一体となったオール北海道による運営体制を構築できるよう、総合的に検討を行ってまいったところであります。

以上であります。

○東国幹委員 今後、林業大学校の平成32年度の開校に向けて、オール北海道による広域的な運営体制の構築への取り組みを加速していくためにも、具体的に、カリキュラムの内容や地域との連携体制づくり、必要となる施設の整備といった、さまざまな準備を早急に進めていかなければならないのですけれども、知事は、講義や実習の拠点の具体的な設置場所についての考えを明らかにするべきだと考えます。所見をお伺いいたします。

○高橋知事 拠点の設置場所についてであります。道では、これまで、道議会での御議論はもとより、本定例会の期間中も含め、地域や有識者の方々の御意見を伺いながら検討を進め、道の考え方については、一定の御理解が得られたものと考えているところであります。

これらを踏まえ、私といたしましては、平成32年度——2020年度の開校に向け、スピード感を持って進めるためには、設置場所の考えを明らかにする必要があると判断したところであり、大学校の設立の意義でもある地域での就業につながる重要な役割を担う実践実習拠点は、本道の多様な地域特性を考慮し、道央、胆振・日高、道南、道北、オホーツク、十勝及び根室・釧路の7地域とし、1年次を中心に基礎知識等を学ぶ講義拠点は、道総研の機能を最大限に活用するとともに、交通アクセスや学生の居住環境に配慮し、旭川市の林産試験場を核として、美唄市の林業試験場や、森林施業の新たな取り組みを進めている芦別市、下川町といった周辺フィールドも含めた地域とし、基礎実習拠点は、講義拠点とのアクセスや道有林の活用を考慮し、林業・木材産業の企業や施設なども集積している上川やオホーツク、十勝といった地域とする考えであります。

以上であります。

○東国幹委員 講義や実習の拠点について、知事の考えをお伺いいたしましたが、今後、要請、提案が寄せられている地域との連携協力を強化して、オール北海道の運営体制づくりを進めていく必要があると考えます。

知事は、林業大学校の設立に向けた取り組みをどのように進めていく考えなのか、改めてお伺いいたします。

○高橋知事 今後の取り組みについてであります。本道の森林や林業・木材産業の特徴を生かして、広く道内外から入学者を確保し、地域に根差した人材を育成するため、地域の皆さん方からの御提案や熱意をしっかりと受けとめ、こうした地域との連携の強化を図りながら、北海道ならではの林業大学校を設立していくことが何より重要と考えるものであります。

このため、私といたしましては、産学官や地域と一体となったオール北海道による広域的な運営体制の構築に向け、今後とも、提案をいただいた地域と検討を進めながら、市町村、企業、関係団体、関係機関などによるサポート体制や、講義、実習の拠点において必要となる施設の整備などの詳細を明らかにした基本計画を、年内のできるだけ早い時期に策定し、平成32年度の開校を目指し、道内外への情報発信を含め、取り組みを一層加速してまいる考えであります。

以上であります。

○東国幹委員 次に、生産性向上の取り組みについてであります。

最近の公文書をめぐるさまざまな事案を踏まえ、国などでは、専門家による文書管理のチェック体制、情報公開請求への対応体制、電子決裁の推進、公文書の電子保存の範囲や手法、電子メールの保存システムの見直しなど、適正な公文書管理のあり方をめぐる検討作業が、技術的な面も含め、さまざまな角度から進められております。

道としても、こうした国の検討状況などを参考にして、道における文書管理のあり方の検討を重ねていくとのことでもありますけれども、検討範囲が広範多岐にわたり、議論も複雑なものとなる中で、原則的な考え方が忘れられるようなことがあってはならないと考えます。

検討の初期の段階にある今の時期にこそ、道庁組織のトップである知事が、公文書管理法の理念を踏まえた道の公文書の位置づけや、文書管理技術の高度化が進んでいる現状及び将来展望を踏まえ、将来の道民に対する説明責任が全うされるよう、紙で管理して将来破棄するというこれまでの文書管理の考え方から、電子文書が中心の永年保存型の管理方法に大きく転換するといった原則的な方向性を明確な形で道民に示すべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○高橋知事 公文書の管理についてであります。道においては、平成15年度から、総合文書管理システムを導入し、電子データによる公文書の一元的な管理を行っているところであり、多くの公文書を電子的に作成、保存しているところであります。

公文書を、紙媒体ではなく、電子データにより永続的に保存することが実現できれば、道民の皆様方の知る権利の保障に資するとともに、職員の文書管理に要する業務負担の軽減などにつながるものと考えるところであります。

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

このため、私といたしましては、現在及び将来の道民の皆様に対する説明責任が全うされるよう、簡易かつ効率的な文書管理の仕組みの構築に向け、最近の情報通信技術の進展も踏まえつつ、電子文書による管理のあり方について検討を重ねてまいります。

以上であります。

○東国幹委員 最後に、J R北海道の路線見直しについてであります。

各部審査において、道の交通政策総合指針に対する我が会派としての基本認識を示しながら、この問題に関する国の役割について道がどのように認識しているのか、改めて確認する質問を行い、J R北海道の経営再生のためには、引き続き国が中心的な役割を担う必要があると考えているとの答弁があったわけであります。

一方で、6月17日の記者会見での島田社長の発言を踏まえた知事と社長との面談の趣旨や、釈明の内容に関する認識をただしたのに対し、沿線自治体の皆様から厳しい指摘や不安の声が寄せられたことから、発言の真意を直接確認するとともに、地域の皆様に対して丁寧に説明を行うよう強く求めたとの答弁でありました。

島田社長の発言が地域に与えた衝撃の大きさを思うと、知事が社長を道庁に呼んで面談に臨んだときの知事の御発言、特に、ほっとしましたという発言を耳にして、強い違和感を覚えたわけであります。

知事は、島田社長の発言に強い不信感や疑念を抱かなかったのか、なぜ、数分間の面談ですっかり納得し、安心してしまえるのか、不思議でたまらないわけであります。

まず、島田社長の記者会見の内容を聞いたときの知事の率直な感想をお聞かせください。

○高橋知事 J R北海道の社長の記者会見についてであります。現在、道内の各地域の皆様方においては、J R北海道問題の解決に向けて、真摯に議論を行っていただいているところであり、先般の記者会見でのJ R北海道の社長の発言は遺憾であり、地域の皆様から厳しい批判を受けるとともに、本道の鉄道網の将来に対して大きな不安を招く内容であったと受けとめているところであります。

J R北海道が経営再生を実現するためには、北海道に根差し発展する交通事業者として、何よりも、揺るぎない信頼関係のもと、地域の皆様とともに着実な取り組みを進めていくことが求められていると考えるところであり、私自身が、先日、J R北海道の社長と直接お会いし、その真意について確認をさせていただいたところであります。

以上であります。

○東国幹委員 知事は、会談の中で、島田社長からの釈明と謝罪を踏まえて、道とJ R北海道が認識や考え方を共有していることが確認できた、足並みをそろえて取り組みを進めていくといった趣旨の発言をしておりますけれども、いま一つ、真意が伝わってきません。

J R北海道は国にどのような姿勢で臨んでいると考え、そうしたJ R北海道と道はどのような認識を共有できたのか、共有できていない部分があるとするれば、どこなのか、具体的に御説明をいただきたいと思っております。

○高橋知事 国の支援などについてであります。6月20日の面談の際、JR北海道の社長は、地域の皆様方とともに、鉄道の維持に向けて全力を挙げる方針に変わりはなく、道の交通政策総合指針の考えを踏まえ、国、道、JR北海道の参画のもと、さまざまな検討協議を重ねていく中で、課題解決の方向性を見出していくとの考えを改めて示したところであり、JR北海道においては、今後、地域の皆様と真摯に向き合い、議論を尽くしていく中で、こうした考えを具体的な行動で示し、信頼の回復に努めていく必要があると考えるものであります。

以上であります。

○東国幹委員 島田社長は、事あるごとに、地域の皆様と一体となってという言葉を使っておりますけれども、具体的には、どのように考えて行動することが地域と一体になることだと知事はお考えなのか、また、知事は、JR北海道と道あるいは地域の考えが一致し、一体となつていてと考えておられるのか、その辺の見解をお伺いしたいと思います。

○高橋知事 地域との取り組みについてであります。人口減少など、厳しい事業環境のもと、持続的な鉄道網の確立に向けては、道の交通政策総合指針に基づき、経営に責任を有するJR北海道を初め、国、道、市町村などの関係機関が、利用促進策や経費節減策などについて、線区の特長や実情を踏まえながら十分に議論を尽くし、収支改善に向けた取り組みを一体となつて進めていくことが重要であると考えております。

これまでのJR北海道の地域への対応については、沿線自治体の皆様から厳しい御指摘が寄せられるなど、道や地域と一体となつた取り組みとしては不十分な面もあつたところであり、JR北海道においては、経営再生に向けて、こうした考えのもと、地域に根差す公共交通機関として、地域の皆様や道を初めとした関係者の方々の意見をしっかりと受けとめ、理解を得て取り組みを進めていくことが求められるところであり、道といたしましても、JR北海道に対して強く申し入れてまいります。

以上であります。

○東国幹委員 我が会派としては、道とJR北海道は、地域とともに、国に対して実効ある支援を求めていく立場にあり、特に、国に対しては、指針にあるように、これまでの経緯——具体的には、国鉄民営化の時点で、JR北海道の自立的な運営スキームを用意してきた経緯を踏まえ、国が支援の中心的役割を果たすよう、一致して求めていくべきという考えであります。

こうした考え方を道はJR北海道と共有しているのか、確認の意味で知事の認識をお伺いいたします。

○高橋知事 国の支援についてであります。JR北海道の持続的な経営構造の確立のためには、国鉄分割民営化の際に経営安定基金が設置された事実や、これまで国が行ってきた支援の経緯などを踏まえ、国が中心的な役割をしっかりと果たしていく必要があるものと認識いたします。

道では、こうした考えのもと、本道固有のコストや、老朽化施設等の保全、更新に係る負担の軽減など、国の実効ある支援について、昨年12月に国に対して要請を行うとともに、道の交通政

策総合指針に明示したところであり、JR北海道においても、さきに示された「経営再生の見直し」（案）の中で、道と同様の考え方を明らかにするなど、国の支援の必要性について共有をしていると認識いたします。

以上であります。

○東国幹委員 さきの6者会議では、国の支援の考え方が全く明らかにされないばかりか、国交省の藤井鉄道局長は、平成32年度までの取り組みの中で、いかに改革の効果が上がってきているかを目に見える形で出さなければ、法改正もおぼつかなくなるおそれがあると発言して、地域で結果を出せなければ、32年度以降の支援の打ち切りも視野に入れているものといった意味合いにもとれる発言を行っているわけです。

このような国の考え方は、道の交通政策総合指針の考え方、つまり、国が中心的な役割を担うべきであるとする考え方とは明らかに異なると言わざるを得ません。国の支援は地域の努力次第とでもいうような国の考え方自体を改めていただく必要があると考えます。

支援の責任は第一義的には国にあることの確認をまず国に求めていくべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○高橋知事 国の支援についてであります。道では、新幹線の札幌開業が予定される2030年度を見据えた持続的な鉄道網の確立に向けては、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域においても、可能な限りの協力や支援を行うことが重要と考えるところであります。

道といたしましては、昨年12月の国への要請の際にも、JR北海道の経営再生のためには、国鉄の分割民営化に伴って制定されたJR会社法に基づき、JR北海道の経営に対して強い権限を有する国が中心的な役割を果たしていく必要があるとの考えを申し入れたところでありますが、引き続き、国に対し、鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した支援制度の創設など、実効ある支援が講じられるよう強く求めてまいります。

以上であります。

○東国幹委員 各部審査でも議論いたしました。国による支援は、指針の考え方に沿って、国鉄民営化の原点に立ち返って考える必要があると思います。

国では、当時の国鉄を地理的に細かく分割した場合、北海道や四国といった鉄道会社が経営的に立ち行かなくなることを、分割民営化の議論の早い時期からわかっておりました。そのため、運用益で赤字を補填し、経営が成り立つよう、経営安定基金をそれぞれの鉄道会社に用意したわけです。

そのときに想定していた金利水準とその後の金利水準の乖離が大きく、結果として、運用益が計画どおりJR北海道に入ってこなくなったことが、このたびの路線見直し問題の本質です。このような制度設計を行ったのは国であって、道でも沿線市町村でもありません。国が、基金の運用益不足をどうにかするのが、支援策の中心でなければなりません。

国が、基金を積み増して、運用益を確保できるようにするのか、あるいは、基金を取り崩し、

当面の資金需要を満たしつつ、企業収益の改善のための方策に活用することを認めるのか、方法はさまざま考えられるわけなのですが、いずれにせよ、その方法について知恵を絞るのは国であって、道や市町村ではありません。

道は、7615億円に上る巨額の経営安定基金の活用を国に求めるべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○高橋知事 経営安定基金についてであります。国は、経営安定基金の運用益の低下などにより、極めて厳しい経営状況にあるJR北海道に対して、これまで、鉄道・運輸機構を通じた資金助成や無利子貸し付けを初め、基金の実質的な積み増しなど、数次にわたる支援を行ってきたと認識をいたします。

道では、これまで、経営安定基金の設置の際に想定された金利水準が大幅に低下し、運用益が低迷している事実を踏まえ、JR北海道の経営再生に中心的な役割を担う国に対して、老朽化した施設等の保全、更新はもとより、本道固有のコスト負担の軽減や増収策への支援などについて求めてきたところではありますが、引き続き、国に対し、実効ある支援が講じられるよう、強く働きかけてまいります。

以上であります。

○東国幹委員 JR北海道単独では維持が困難な路線問題が提起されて以来、我が会派は、一貫して、客観的なデータに基づく丁寧な議論の必要性を訴えて、道にもJR北海道にも、早くそうしたデータを示して議論を進めるよう求めてまいったわけです。しかし、この時期になっても、それらは示されておられません。

現状では、関係者が一体となつてとか、地域の皆様の御理解を得てといった言葉だけがやりとりされるばかりで、何一つ進んでおりません。なぜこうなったのか。その原因は、議論を進める上で共通基盤となる前提条件を欠いたままだからだと思います。そこをしっかりと固めないと、6者会議を重ねても何の意味もありません。

道が策定した交通政策総合指針の考え方の本質的な意味を関係者間で再確認する場を設けるべきと考えます。その上で、具体的な支援策などのあり方について議論を深めていくべきです。

JR北海道は、平成32年度で資金がショートすると言っていますが、直近の決算書を見れば、JR北海道は、平成29年度の決算で約200億円の赤字となっている一方で、8800億円を上回る純資産を保有しており、自己資本比率は60%を大きく上回っております。このような財務内容の会社が、一、二年で資金繰りに行き詰まるということも、ちょっと考えられないわけであります。もし資金繰りに窮するとすれば、巨額の経営安定基金を有効に活用できないように制約を加えている国の政策も原因ではないかと考えます。

支援を求められている道や市町村は、どのような枠組みで支援していくことが、そもそも筋の通った話なのか、本当に道民や地域住民が納得できるものなのか、次の世代の道民に将来負担を納得してもらえるのか、しっかり足場を固めて国と対峙し、一つ一つ議論を深めることが今求められていると考えますが、知事の見解をお伺いいたします。

○高橋知事 JR北海道問題に関する今後の取り組みについてであります。道では、本年3月に策定した交通政策総合指針に基づき、北海道新幹線の札幌開業が予定される2030年度を見据えた持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道の徹底した経営努力と国の実効ある支援の枠組みのもと、地域の皆様とともに、可能な限りの支援を行ってまいりたいと考えております。JR北海道の経営再生に中心的な役割を担う国に対しては、引き続き、指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向けた法改正や、道、市町村の負担軽減に向けた地方財政措置などを十分考慮した国の支援の考え方について早期に提示するよう求めるなど、本定例会終了後も、直ちに国に対し、道議会を初め、市長会、町村会、JR北海道、経済界の皆様方とともに、オール北海道で要請を行ってまいりたいと考えております。

また、JR北海道に対しても、先般の関係者会議での議論や地域の意見等を踏まえ、「経営再生の見通し」(案)をさらに具体化するよう要請するとともに、地域での検討協議の場にも、こうした情報を提供しながら、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向けた支援のあり方について議論を進めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○東国幹委員 6月17日の6者会議から始まった、このたびのJR北海道に関する一連の動きを踏まえて、我が会派は、一般質問、予算特別委員会の各部審査、そして、きょうの総括質疑で、さまざまな視点から、JR北海道問題について議論してまいったわけなのですけれども、このような質問をせざるを得なくなったのは、この春に道がまとめた交通政策総合指針に示されている基本的な考え方が骨抜きになりつつあるのではないかという危機感からであります。まず、そこを関係者で踏み固めなければならないと考えます。

知事は、持続的な鉄道網の確立に向け、さまざまな取り組みを展開されるといった答弁をされたわけです。ぜひ、その決意が、まず国の実効ある支援という形で実現するよう、全力で取り組んでいただきたい。そのことによって地域の議論も加速するものと思います。ぜひ、そうした方向に向かうよう期待をしたいと思います。

北海道は、開拓時代から、鉄道とともに発展してきたわけでありまして、鉄道に対して夢をかける北海道民が数多くいるということ、それぞれ、お互いに認識していく。新幹線の札幌延伸に対しても夢を持っている道民がかなり多くいます。

知事、どうでしょうか。旭川や稚内まで新幹線を敷設する、そして、北からのシベリア鉄道と結んでいく、そういったオフセットな夢のあるような提案を国にしていくということも、知事は政治家でありますので、道民が鉄道に対して夢を共有できるように、そういった夢を持って今後活動していただきたいと申し上げ、私の質問を終わります。

○市橋修治委員長 以上で東委員の総括質疑は終了いたしました。

総括質疑の続行であります。

梶谷大志君。

○梶谷大志委員 それでは、笹田委員、池端委員、中川委員の総括質疑保留事項とあわせて、通

告に従いまして、順次伺ってまいりたいと思います。

まず、種子法廃止に伴う対応についてなのですが、各部審査で、種子法廃止後の対応について伺ってまいりました。

現状の仕組みでは、種子生産の安定確保に懸念が強まるばかりであります。農業関係団体、組織、企業や地域から懸念の声が上がっているわけでありましたが、現在、どれだけの要望があつて、そのうち、条例制定を望むものはどれだけあるのか、伺いたいと思います。

また、農業大国・北海道だからこそ、生産者の不安はもとより、食料供給基地としての使命や責務、北海道の農産物のブランド強化のためにも、種子条例の制定に向けて早急に取り組むべきと考えます。知事の決断を求めたいと思います。

○市橋修治委員長 知事高橋はるみさん。

○高橋知事 主要農作物の種子の安定供給についてであります。これまで道に対して寄せられた意見や要望では、農業団体から、主要農作物の種子の安定供給に向けた懸念や、これまでの取り組みを継続するよう道に求めるもののほか、6月末現在で、52の市町村議会からは、道条例の制定を求める意見書が出されているところであり、引き続き、道内における種子の安定的な供給を求めているものと受けとめるものであります。

私といたしましては、本道農業の主要農作物の安定生産において、その基本となる種子の安定供給は必要であり、来年度以降における主要農作物の種子生産については、本道における種子生産に関する課題解決への的確な対応や、道、農業団体、生産者等の役割と責任の明確化などのもと、安定供給に向けて推進していかなければならないと考えるものであり、その根拠となる条例の制定に取り組んでまいりる考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、知事から、根拠となる条例の制定に取り組むという答弁がありましたけれども、これまで、多くの農業団体、市町村、消費者の皆さんから不安の声が非常に寄せられているわけでありまして、我が会派としても、再三、このことについて求めてきたわけでありまして、やっと決断したかというのが率直な思いであります。不安や懸念をしっかりと払拭していただいて、北海道農業を守るという決意を持って臨むよう求めたいと思います。

その上で、条例制定に当たっては、これまで道に対して寄せられた多くの市町村からの要望、農業者の方々の不安の声を真摯に受けとめるべきであります。

生産者が安心して営農できる環境づくりはもとより、安全、安心で良質な食料の安定的な供給を通じて、我が国の食料供給基地を自負する北海道農業の責務と役割をしっかりと果たすことができる条例とすべきと考えますが、知事の所見を伺います。

○高橋知事 条例の制定などについてであります。道では、種子生産の実施状況の検証を踏まえ、道や農業団体などで構成する、種子生産の在り方検討部会において明らかとなった、作付面積が少ない品種の生産のあり方などといった課題や、生産現場からの意見などを踏まえ、幅広く議論する中で、食料の安定供給や地域経済を支えていくという本道農業が果たすべき役割をさら

に高めていく観点から、条例の制定に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 本道農業が果たすべき役割をさらに高めていく条例にしたいということであり
ます。

本来は、道が、全国に先駆けて、条例制定に向けて強い姿勢を示すべきだったというふうに思
います。我々も提言をしてまいりますけれども、本道農業にふさわしい、すぐれた条例になるよ
うに、しっかり対応されることを強く求めておきたいと思えます。

次に、林業大学校について伺ってまいります。

林業大学校の設立に関して、今定例会で道から示された「運営体制などの具体的な姿」につい
て、知事は、多様な実習により、地域に根差した人材を育成する広域的な運営体制の構築に向
け、基本計画を早急に示せるように取り組むとのことでもあります。

林業大学校を円滑に運営していくためには、「具体的な姿」でも示されているとおり、カリキ
ュラムや運営体制について、業界、地域の視点を取り込んで、毎年、点検評価して課題を明らか
にして、見直し、改善を図っていくなど、地域との連携協力体制をしっかりと構築していくことが
重要であろうかというふうに思えます。

北海道らしい魅力ある林業大学校とし、地域に根差した人材を育成するには、産学官、地域と
の連携協力のもと、P D C Aサイクルによる不断の見直しを行いながら運営していくことが大切
であろうかというふうに思えます。

全国一の規模を有する本道の林業・木材産業のポテンシャルを生かした、産学官、地域との連
携協力体制づくりについて、どのように取り組もうとするのか、知事の所見を伺います。

○高橋知事 地域との連携協力体制についてであります。道では、林業大学校において、本道
の豊かな森林資源を生かして、実践力を身につけた人材を育成し、道内各地での就業、定着につ
なげていくためには、産学官や地域と緊密に連携協力し、企業や地域のニーズを把握して、点検
評価を行いながら、カリキュラムや運営体制に反映していくことが重要と考えるものでありま
す。

このため、道といたしましては、道議会での御議論はもとより、誘致の提案をいただいた地域
や有識者の方々からの御意見を踏まえ、長期インターンシップの受け入れなどを円滑に行う体制
づくりのため、市町村や企業、関係団体といった地域の幅広い関係者とサポート会議を設置し、
連携協定の締結を進めるなどして、オール北海道による効率的、効果的な運営体制の構築に向
けて取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今の答弁では、民間や地域との連携協力のもと、オール北海道による効率的、
効果的な運営体制の構築に取り組むということでもあります。

そうした体制を構築する上で、これまで設置箇所についても明らかにされていなかったわけで
ありまして、現状では、余りにもスピード感に欠けていると指摘せざるを得ないわけでありま

す。

平成32年度の開校に向けて、残された時間があとわずかな中で、拠点が設置される地域や産学官と一体となった運営体制づくりを進めるには、今後、拠点の具体的な設置箇所を早急に示すことが必要と考えるわけであります。

拠点をどのように配置し、どのようなスケジュールで連携体制を構築するのか、知事の所見をお伺いいたします。

○高橋知事 今後の取り組みについてであります。道では、これまで、道議会での御議論や有識者などの御意見を伺いながら検討を進め、林業大学校の「具体的な姿」については、一定の理解が得られているものと考えております。

私といたしましては、平成32年度——2020年度の開校を目指して、スピード感を持って取り組みを進めるため、大学校の設立の意義でもある、地域での就業につなげる実践実習拠点は、多様な地域特性を考慮し、道央、胆振・日高、道南、道北、オホーツク、十勝及び根室・釧路の7地域とし、1年次を中心に基礎知識等を学ぶ講義拠点は、道総研の機能の活用などに配慮し、旭川市の林産試験場を核として、美唄市の林業試験場や、森林施業の新たな取り組みを進めている芦別市、下川町といった周辺フィールドも含めた地域とし、基礎実習拠点は、道有林の活用等を考慮して、上川やオホーツク、十勝といった地域とする考えであり、こうした拠点に必要な施設のほか、産学官や地域の関係者によるサポート体制などを明らかにした基本計画を、年内のできる限り早い時期に策定できるよう、取り組んでまいりたいと考えております。

以上であります。

○梶谷大志委員 設置箇所の考え方がやっと明らかにされたわけであります。開校予定の平成32年が迫る中、具体的な検討に向けて当然明らかにされるべきこの問題について、我が会派は、この間、幾度となくただしてきたわけでありますが、知事は曖昧な答弁だったわけであります。関係者はもとより、誘致を目指す多くの地域に混乱をもたらしたことはしっかり反省すべきであります。

道は、本道林業の将来を見据えた人材育成が効果的に行われるよう、地域との協力のもと、多くの志望者を引きつける魅力的な運営体制づくりに向けて、最大限の取り組みを求めておきたいと思っております。

次に、人材確保対策について伺います。

我が会派から、人材確保対策推進本部の取り組みをより実効性の高いものにしていくよう、本部が牽引力のある計画を策定すること、体制の充実を図ることを再三求めてきたわけであります。

しかし、道からは、危機感、意気込みが全く感じられず、具体的な対応策は示されなかったわけであります。

人手不足の現状は、地域、産業、企業の規模などによって、それぞれ状況が異なるわけでありまして、地域や産業ごとに、離職の状況などの現状分析と課題把握をし、それぞれの状況に応じ

た対策を検討していく必要があるかと思えます。

さらに、どのような年齢層に、どういう対策を講じるかなど、より具体的で細やかな対策が求められるはずであります。

こうした状況を踏まえれば、本庁における関係部局の連携はもとより、各地域ごとにも、関係部局が連携した組織体制が必要になってくるはずだと考えます。

知事は、今後の人材確保対策について、どのように取り組もうとするのか、所見をお伺いいたします。

○高橋知事 人材の確保についてであります。深刻化する人手不足に対応していくためには、就業環境の改善や生産性の向上はもとより、地域からの人材流出を防止し、道外から積極的に呼び込むなどして、人材の確保を図っていくことが重要であります。

このため、道といたしましては、人材確保対策推進本部を通じ、地域の雇用情勢や産業の動向、各地域における取り組みについて情報共有を図るとともに、若者の道内定着、道外からの人材誘致、外国人材の活躍促進の三つをテーマとし、振興局ごとの地域雇用ネットワーク会議も活用しながら、業界等の情報や魅力の発信、受け入れ環境の整備など、新たに関係部局や団体が連携して取り組むプロジェクトを推進し、本道産業を支える1人でも多くの人材の確保が図られるよう取り組んでまいります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今の答弁で、我が会派からも再三求めてきた具体的な動きとして、若者の道内定着、道外からの人材誘致、外国人材の活躍促進というテーマを持って、しっかりさまざまな取り組みをしていきたいと、やっと一歩進んだように受けとめるわけでありませうけれども、振興局ごと、地域ごとのネットワーク会議を利用して、人材確保が地域の雇用政策につながるよう求めておきたいと思えます。

加えて、これで十分という認識ではなくて、日々変化する状況を的確に捉えて、さらに対策に厚みと広さを持たせて取り組まれるよう、強く指摘をしておきたいと思えます。

次に、IRについてであります。

政府・与党は、今国会の会期を延長しまして、IR実施法案の成立を目指しているわけでありませう。

道は、法案成立後の対応に関して、北海道にふさわしいIRのあり方や、優先すべき候補地についてさらに検討を進めると、曖昧な答弁を繰り返し、設置の可否の判断を先延ばししているわけでありませう。

北海道にふさわしいIRとは何か、道民の関心が非常に高まっている中、誰もがその言葉の意味がわかるように、知事は道民に対して十分説明していく責任があるかというふうに思えます。

また、道は、IRについて、観光振興や地域経済の活性化など、大きな推進力になることが期待されるとしているわけでありませう。果たして外国人観光客はどの程度増加するのか、それに伴

って、道内の消費や雇用はどの程度増加するのか、見えてこないわけであります。

経済効果を初めとする道内への影響をどう把握し、どう認識した上で、期待されるとの判断になるのか、知事の所見を伺いたいと思います。

○高橋知事 IRの影響などについてであります。IRについては、観光の振興はもとより、地域経済の活性化や雇用の場の創出など、本道の発展に大きく寄与することが期待される一方で、カジノの設置に伴うギャンブル依存症など、対応が求められる課題もあるものと考えます。

今後、道といたしましては、これまでの調査や検討も踏まえ、恵まれた自然や豊かで多様な食文化といった北海道の強みを生かすことに加え、国内外から観光客を呼び込み、道内各地に送り出すといった観光拠点としての機能に着目するなど、道内にふさわしいIRのあり方について、その導入効果なども含めて、さらに検討を進めてまいる考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 ここに来て、知事の姿勢は、導入効果などを含め、さらに検討を進めてまいるといふ、非常にわかりづらい答弁なわけでありますけれども、既にさまざまな調査を行ってきたのに、これ以上、何を、今答弁にあった検討として進めようとしているのか、重ねてお伺いをしたいと思います。

委員長、いいですか、時間ももったいないので。

今、そうやって答弁されたのに、何を検討するかは何も考えていないということですよ。何かしようとしているのであれば、ここで、すかさず答えられるはずでしょうけれども、何ら検討の内容も考えていない。

あるいは、期待される効果は、答弁からは全くわからないわけであります。まさに、知事自身が具体的な効果を把握していないように聞こえるわけでありまして、これでは道民の理解は得られない、そのことを強く認識すべきであります。

ギャンブル依存症など、カジノに関する多くの懸念や疑問が指摘される中、道は、IR整備法案に基づく規制に加えて、依存症対策基本法案等によって不安を解消していくことが可能との認識を示しております。

しかし、法案でのカジノ規制に関しては、月に10回も入場できるのに、それが制限となるのかなど、道民の不安を解消できるのか、甚だ疑問であるわけであります。

また、メディアの世論調査でも、IR実施法案への反対が賛成を大幅に上回るという結果もあり、多くの方々は、カジノに対する拒否感が強いと考えるわけであります。

現在、国会で審議中ですが、ギャンブル依存症、治安悪化、青少年の健全育成などの対策について、知事はどのように認識をしているのか、また、本当に道民の不安を解消して理解が得られるものと考えているのか、所見を伺います。

○高橋知事 懸念される課題への対応などについてであります。現在、国会で審議中のIR整備法案においては、社会的影響対策に成果を上げているシンガポールの制度を参考に、カジノ施設への入場制限や、カジノ管理委員会による管理監督体制の整備など、世界でも高い水準の規制

を設けているものと認識いたします。

こうした規制に加え、国や市町村、医療機関、民間団体等と連携を図りながら、広報、教育、医療、相談支援などの関連する施策を総合的に講じていくことにより、ギャンブル依存症を初めとする社会的影響への懸念には十分対処できる可能性があるものと考えているところであり、道民の皆様方にも丁寧な説明を行いながら、道としての対策の方向性について鋭意検討を進めてまいります。

以上であります。

○梶谷大志委員 これから鋭意検討を進めるということでもありますけれども、IR導入の是非の判断について、知事は、かねてから、法案成立を理由にしていたと思います。

ところが、今、ギャンブル依存症を初めとする社会的影響への懸念には十分対処できる可能性があるという答弁があったわけでもあります。そういうふうに言うことと、法案成立を理由にしていたことは、非常に矛盾があるのではないかと受けとめるわけでもあります。

なぜ、十分対処できる可能性があるものと考えているのか、なぜ、そう言い切れるのか、根拠を示していただきたいと思います。

○高橋知事 ギャンブル依存症への対応についてであります。IR整備法案に規定するカジノ規制については、IRの導入に際し、徹底した対策を行い、ギャンブル依存で問題を抱える人々の割合を大きく低減することに成功したシンガポールの制度を参考として、設計されたものと承知をいたします。

こうした規制に加え、ギャンブル等依存症対策基本法案に基づく、医療、相談支援、教育などの施策を国と地方自治体などが一体となって進めることで、一定の効果が期待できると考えるものであり、道といたしましては、実効ある対策の方向性についてさらに検討を進めてまいります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、その根拠について御答弁があったわけですが、どうも、検討するとはいえ、前のめりになっているようにしか見えないわけでもあります。

そんな中、先ほども申し上げましたけれども、知事は、IRの誘致の判断について、法案が成立していないことを理由に、これまで先送りにしてきているわけでもあります。期待される効果については、経済効果を初め、道内への影響はいまだに判然としません。今後も、把握できるのかは不明であります。

一方で、懸念される課題については、その対策が不十分であることは明白であって、道民の理解は到底得られるものではないという状況にあらうかと思っております。

こうした現実を踏まえれば、知事は、今すぐ反対の立場を明確にすべきと考えますが、認識を伺います。

○高橋知事 誘致の判断についてであります。IRの誘致につきましては、想定されるプラスとマイナスの両面の効果などについて総合的に勘案することが重要であり、そのためにも、北海

道全体の発展に寄与するI Rのコンセプトや、それにふさわしい候補地の絞り込みのほか、懸念される社会的影響を最小化するための方策などについて、さらに検討を行う必要があると考えるものであります。

このため、地域経済、国際観光、依存症の専門家など、各分野の有識者による懇談会を今月中にも設置し、幅広い御意見を伺いながら、道としての基本的な考え方を取りまとめていく中で判断してまいる考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、国から示されている法案の大まかな中身は、もう見えてきているわけであり、その一方で、今答弁にあったように、また有識者による意見も聞くということです。

知事の姿勢としては、これまでの議論からも前のめりなっている中で、これ以上どんな材料がそろえば、設置の是非について知事は判断するのでしょうか。知事が前面に立つ困難な判断から、ただ逃げているだけではないのでしょうか。一体、知事はいつ判断されるのか、お伺いをいたします。

○高橋知事 I Rについてであります、今後、有識者の方々などから幅広い御意見をお伺いしながら、北海道にふさわしいI Rのあり方など、具体的な検討を進めていく中で、I Rがもたらすプラスの効果をどれほど引き出すことができるのか、また、懸念される影響をどれほど抑えることが可能なのかといったことを総合的に勘案した上で、適切に判断してまいる考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今の答弁からは、問題を先送りしているだけとしか受けとめられないわけであり、さらに検討したとしても、I R設置の可否の最後の判断は、知事の政治姿勢によるものになると強く自覚するべきであります。道民の間にカジノに対する拒否感が強いことをしっかり強く認識するよう求めておきたいと思っております。

次に、北海道の交通ネットワークについて伺います。

J R北海道の経営再生の見通しについてであります、持続的な鉄道網の確立に向けては、J R北海道の徹底した経営努力が大前提であり、国や道、市町村の支援を受ける上で、これが議論の出発点になろうかというふうに思います。

しかし、先日の6者協議で示された「経営再生の見通し」では、収支改善の効果額は示されず、具体的な説明もなかったわけであり、

国が実質的な経営責任を持ち、また、これまで抜本的な経営改革を怠ってきたJ R北海道に対して、道や市町村が支援を行うに当たっては、経営努力の内容が、道民の理解を得られるに値する十分なものかを検証した上でなければ、道民の税金を投入することにはならないはずであります。

この検証は、道が中心となって、市町村とともに進むべきであると考えますが、検証の必要性も含めて、知事の所見を伺います。

また、議論の出発点であるJR北海道の「経営再生の見通し」の具体化について、各部審査で答弁された早期にとは、いつまでにと考えているのか、知事の認識を伺います。

○高橋知事 JR北海道問題に関し、「経営再生の見通し」(案)についてであります。道では、JR北海道が、地域の負担を含めた協力、支援を求めていくためには、JR北海道みずから、徹底した経営努力について丁寧に説明を行い、理解を得ていく必要があると考えるものであります。

今回、JR北海道から示された「経営再生の見通し」(案)においては、今後の経常赤字や、鉄道施設の大規模更新の費用等について、JR北海道が、どのような取り組みによって、どの程度まで圧縮できるのか、具体的な説明がなかったところであり、道といたしましては、今後、JR北海道に対し、先般の関係者会議での議論や地域の意見を踏まえ、できる限り早期に「経営再生の見通し」(案)をさらに具体化するよう強く求めるとともに、地域の皆様とともに、その内容を精査してまいる考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 地域の皆さんと、その内容をしっかりと精査していただきたいなというふうに思います。

相手のあることではありますけれども、国が、支援策の方向性をまとめる時期について、夏までと期限を切っている中で、支援されるJR北海道から具体性のある見通しは何ら示されていないわけでありまして。もはや、早期にという曖昧な言葉でお茶を濁す時期ではなかろうと思うわけでありまして。このことはまた改めて後ほど伺います。

国鉄の分割民営化の経緯、実質的な株主であり経営責任を有することを踏まえれば、今日のJR北海道の経営状況を招いた責任は国にあって、JR北海道の経営再生について、国が中心的な役割を担い、実効ある支援を行うのは当然のことであろうかと思っております。

しかし、国交省鉄道局長からは、国の責任の一端を地方に押しつけるような発言があったわけでありまして。国交大臣の、本年夏ごろまでに大まかな支援の方向性について取りまとめてまいりたいとの発言を踏まえると、なし崩し的に国に押し切られてしまうのではないかと懸念をするわけでありまして。

法に基づくJR北海道への支援スキームは、そもそも国が設定したものであります。道や沿線自治体は何ら関与していないわけでありまして、法の期限である平成32年度までは、国の責任においてJR北海道への支援を行うべきと考えますが、知事の所見を伺います。

また、国との認識の乖離について、今後、どう対応するのか、あわせて伺います。

○高橋知事 国の支援などについてであります。国の支援の根拠となる、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律につきましては、2020年度末まで、鉄道・運輸機構を通じた資金助成や無利子貸し付けなどの支援ができるとされているところであり、国においては、実効ある支援を行うことにより、JR北海道の経営再生に中心的な役割を果たす必要があると考えるものであります。

一方で、今後とも巨額の経営赤字の発生が見込まれるJR北海道の危機的な経営状況を踏まえ、持続的な鉄道網の確立に向け、地域として、負担等も含め、可能な限りの協力、支援を行うことが必要と考えるところであり、引き続き、国に対し、所要の法改正や、特例業務勘定を活用した支援制度の創設など、実効ある支援が講じられるよう強く求めてまいります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、知事から答弁があった、持続的な鉄道網の確立には、地域として、負担等も含めて、可能な限りの協力、支援を行うことが必要というのは、これまでも言っていたことなのかもしれませんが、この答弁を聞くと、非常に不安を覚えるわけであります。

そもそも、平成32年度までのスキーム自体に道や自治体は関与していないにもかかわらず、31年度も32年度も地域が支援することが前提であって、地域の支援がなければ路線がなくなるという認識でもいいか、重ねて伺います。

○高橋知事 地域の支援についてであります。道では、交通政策総合指針に基づき、北海道新幹線の札幌開業が予定される2030年度を見据え、持続的な鉄道網の確立を目指していく考えであります。

今後とも巨額の経営赤字が見込まれる危機的なJR北海道の経営状況のもとでは、これまでどおり、JR北海道の経営再生に中心的な役割を果たす国やJR北海道の取り組みだけで、路線を維持することは困難であると考えているところであり、負担等も含めた、地域の可能な限りの協力、支援が必要と考えます。

以上であります。

○梶谷大志委員 その認識について重ねて伺ったのですが、同じ答弁でありました。この答弁からは、やはり、平成31年度も32年度も地域の負担等が前提になるのではないかなと受けとめざるを得ないのであります。

そもそも、平成32年度までは、国に、JR北海道への支援の責任があることは、法的にも過去の経緯からも明らかであります。そのことすらも明確に認めない道の姿勢は、地域の交通を守る役割を持つ者として、余りにも弱いのではないかと指摘せざるを得ません。国の責任、役割に対する認識を改めるべきと指摘しておきたいと思えます。

次ですが、道及び沿線自治体の役割について伺ったところ、道からは、負担を含めた検討協議をさらに進めてまいるといふ答弁がありました。

しかし、支援の前提となるJR北海道の経営見通しの具体的な内容や、中心的な役割を担う国の支援の内容が何ら示されていない中、なぜ、道や沿線自治体の負担ありきで議論が進められているのか、今の答弁もそうですけれども、甚だ疑問です。

知事は、どのような考えのもと、負担ありきで議論を進めようとしているのか、伺います。

また、負担ありきの議論について、沿線自治体の理解は得られているのか、お伺いをいたします。

○高橋知事 地域の支援についてであります。人口減少など、厳しい事業環境にある本道にお

いて、J R北海道は、今後とも年間で180億円にも及ぶ経営赤字が見込まれるところであり、J R北海道の危機的な経営の状況を踏まえ、これまでどおり、J R北海道の取り組みや国の支援だけでは、持続的な鉄道網を確立することは困難であることから、道といたしましては、交通政策総合指針に基づき、地域においても、住民の最適な公共交通を確保する観点から、可能な限りの協力、支援を行うことが必要であると考えております。

道といたしましては、これまで、私自身を初め、道幹部が地域に入り、指針の考え方など、さまざまな情報を提供しながら、地域の理解が得られるよう努めてきている中、J R宗谷線や石北線などの線区においては、費用負担のあり方について検討を進めるとの方針が示されるなど、地域としての協力、支援の必要性に対する理解が広がりつつあると考えており、引き続き、地域の皆様方とともに議論を深めてまいります。

以上であります。

○梶谷大志委員 負担ありきの議論では、道民はもとより、沿線自治体の理解は到底得られないことを強く認識して取り組まれるように強く求めておきます。

知事は、みずからが先頭に立って、課題の解決に向けた協議を進めてまいるといふ決意を述べられたにもかかわらず、図らずも、先日の6者会議において、道と、J R北海道、国との認識にずれがあって、関係者間の足並みがいまだそろっていないことを露呈したわけであり、

この期に及んでも、なお、J R北海道や国に対して強く求めてまいるとの答弁が繰り返されるばかりで、検討協議の経過に何ら進展が見られないことに、地域は非常に不安を覚えているわけであり、

知事には、地域を守る立場から、鉄道網を残すために、J R北海道、国と対峙していく姿勢、覚悟が求められると思います。今後、具体的にどのように対応しようとするのか、所見を伺います。

○高橋知事 今後の取り組みについてであります。道では、本年3月に策定をした交通政策総合指針に基づき、新幹線の札幌開業が予定される2030年度を見据えた持続的な鉄道網の確立に向け、J R北海道の徹底した経営努力と国の実効ある支援の枠組みのもと、地域の皆様とともに、可能な限りの支援を行ってまいるとの考えであり、J R北海道の経営再生に中心的な役割を担う国に対しては、引き続き、指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向けた法改正や、道、市町村の負担軽減に向けた地方財政措置などを十分考慮した国の支援の考え方について、早期に提示するよう求めるなど、本定例会終了後も、直ちに国に対し、道議会を初め、市長会、町村会、J R北海道、経済界の皆様方とともに、オール北海道で要請を行ってまいりたいと考えております。

また、J R北海道に対しても、先般の関係者会議での議論や地域の意見等を踏まえ、地域の支援の前提となる「経営再生の見通し」（案）の具体化を急ぐよう要請するとともに、地域での検討協議の場にも、こうした情報を提供しながら、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向けた支援のあり方について議論を進めるなど、私自身が先頭に立って問題解決に取り組んでまいるとの考えであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今答弁にあったように、知事が先頭に立って問題解決に取り組むということがあります。この問題の当事者たるJR北海道の「経営再生の見通し」（案）については、具体化を急ぐよう要請する、また、地方財政措置についても、早期に提示するよう求めるなど、意気込みは示されているわけですがけれども、全く実体が伴っていないと指摘せざるを得ないのであります。

知事は、まず、当事者として危機感を強く持っていただきたいと思います。その上で、地域を守る立場から、鉄道網を残すために、国やJR北海道と対峙していく姿勢を道民にはっきり示し、早急に道筋をつけるよう強く求めておきたいと思います。

次に、SDGsについて伺ってまいります。

SDGsについて、何を目標として、どのように達成するのか、取り組みの内容をただしましたけれども、具体的な内容は示されず、年内をめどに策定するビジョンにおいて示すとの答弁でありました。

一方で、道は、SDGsの達成に向けたすぐれた取り組みとして国が選定するSDGs未来都市に応募して選定されたとしています。本来は、道が示すビジョンを策定した上で、国に対してその取り組みを提案するという順序になるはずであります。道の取り組みは、整合性に欠けて、場当たりの対応と言わざるを得ません。

道がビジョンを示していない中、整合性に欠け、場当たりのとしか言いようのない対応について、知事はどのように認識しているのか、お伺いをいたします。

また、SDGsの推進に向けて、何を目標として、どのように達成しようとしているのか、多様な主体の参画をどのように図って、何に重点的に取り組もうとしているのか、早急にその内容を示すべきと考えますが、所見を伺います。

○高橋知事 SDGsの推進についてであります。経済、社会、環境をめぐる広範な課題に取り組むSDGsは、地域創生に資するものであり、その推進に向け、幅広い取り組みを進めていくことが重要であります。

このため、道では、総合計画に掲げる政策の展開方向を踏まえ、当面の取り組みを取りまとめ、SDGs未来都市に係る国への提案を行ったところであります。

このたび取りまとめたビジョンの骨子案では、安全、安心を実感できる社会や、環境・エネルギー先進地の実現など、本道の実情に即して優先的に取り組む五つの課題をお示したところであり、今後、その対応方向などの検討を進め、成案を取りまとめていくこととしており、道といたしましては、多様な主体とこのビジョンを共有するとともに、新たなネットワーク組織を立ち上げ、取り組みの裾野を拡大しながら、全庁を挙げた取り組みを進め、幅広い分野や地域で、官民が一体となった持続可能な地域づくりが活発に展開されるよう努めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、御答弁いただきましたけれども、代表格質問あるいは予算特別委員会の質

疑でもいただいた答弁と同じでありまして、やはり、何ら見えてこないわけでありまして。

SDGsに掲げられた目標は、全て、これまでの政策に盛り込まれていなければいけないはずであろうと思います。総合計画、重点政策などとの整合性が見えません。これでは、企業やNPOに声をかけても、外部任せで、ばらばらにならないか、心配をするわけでありまして。しっかり方向性を示すよう強く求めておきたいと思っております。

次に、人口減少対策について伺います。

道の創生総合戦略において重点的に推進すべき施策のうち、その方向性などを各部審査で伺いました。

道は、道外転出への対応だけでなく、道内の市町村から札幌市への一極集中などをどう是正していくかという課題に対しても、同時に対応していくべきであり、札幌市との連携は欠かせないと考えるわけでありまして。

道は、札幌市との連携の枠組みを活用して、早急にこれらに対応する取り組みを進めるべきと考えますが、知事の所見を伺います。

○高橋知事 人口減少対策に関し、札幌市との連携についてであります。札幌圏への人口集中を緩和し、地域からの人口流出を抑制することは極めて重要な課題と認識しており、雇用の場づくりや生活環境の整備のほか、若者を初めとして、住民の方々が、地元へ愛着を持ち、住み続けたいと思うことができる地域づくりが重要であります。

本年3月に策定をした、道と札幌市との人口減少対策共同プログラムにおいては、地域の製品の販路拡大や観光プロモーションの展開などに関し、札幌市が有する集客力などの都市機能について、地域における活用促進を図り、産業の振興につなげるとともに、札幌に集積する企業の人材、ノウハウを生かした、地域の取り組みへの支援や、大学生などが地域への関心や愛着を高める取り組みを推進することといたしているところであります。

私といたしましては、今後とも、札幌市との連携を一層密にして、人口減少問題に対応するため、道と市の行政懇談会の場などを活用しながら、こうした地域の活性化や人材の還流促進を図る取り組みを積極的に展開してまいりたいと考えております。

以上であります。

○梶谷大志委員 知事から、今、この問題について、極めて重要な課題と認識しているとの答弁がありました。

札幌市への一極集中は、ますます深刻化している状況にあります。知事は、このことを構造的な問題としてしっかりと受けとめて、その課題の解決に具体に取り組まれるように、これからも提言してまいります。指摘しておきたいと思っております。

最後の質問になります。

移住施策の成果は、事業を通じて実際に移住した方や、移住先の市町村とマッチングした方など、移住そのものに直接結びつくものであるべきと考えます。つまり、道または市町村の転入者がふえたかどうか、このことをしっかり認識すべきなのだと思います。

また、事業の実施方法にあっても、民間のノウハウを活用しながらと少しずつ、その実態は、道が、民間団体に対して、職員の派遣、財政的支援をし続けるなど、民間のノウハウの活用とかけ離れたものになっていると指摘せざるを得ません。

道の創生総合戦略については、見直しが必要であることは明らかであります。その方向性から抜本的に見直すなど、実効性ある施策を展開していくべきと考えますが、知事の所見を伺います。

○高橋知事 創生総合戦略に基づく施策の推進についてであります。道では、創生総合戦略に掲げた施策について、毎年度実施している政策評価と連動しながら、その取り組みや成果指標の分析を行うとともに、産学官等の幅広い関係者で構成する北海道創生協議会における議論も踏まえて、評価、検証を行っているところであります。

移住・定住施策に関しては、移住に関する相談件数のほか、「ちょっと暮らし」の滞在日数や、地域おこし協力隊の地元定着人数などを、移住に向けた段階的なK P Iとして設定し、評価等を行い、各般の事業展開に取り組んできているところであります。今後とも、その実効性を一層高めるよう、状況に応じた事業の見直しを不断に行うなど、適切なP D C Aサイクルのもと、市町村との連携をさらに強化して、首都圏の若者を呼び込む事業に取り組むなど、創生総合戦略の着実な推進を図ってまいる考えであります。

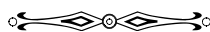
以上であります。

○梶谷大志委員 移住施策の本来のK P Iは、移住者の人数であろうというふうに私は思います。それすらも把握できていないのに、あたかも事業の成果が上がっているかのような答弁は、危機感に欠けるものであります。不断の見直しを行って、実効性ある施策に取り組まれることを強く指摘して、私の質問を終わります。

○市橋修治委員長 以上で梶谷委員の総括質疑は終了いたしました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午後3時24分休憩



午後3時45分開議

○市橋修治委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

総括質疑の続行であります。

浅野貴博君。

○浅野貴博委員 北海道結志会を代表いたしまして、大河委員、新沼委員の総括質疑保留事項をあわせ、順次質問させていただきます。

それに先立ちまして、申し上げます。

7月2日の未明から降り続きました大雨により、道内各地に大変な被害が出ております。私の地元・留萌管内を初め、主に道北の地域で大変な被害が出て、200人近い方が避難されるという事態が生じました。きょうの道新の夕刊には、遠軽町でも橋が壊れたということで、大変な被害

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

が出ております。

これから、台風9号が近づいてきて、さらに雨が降ることも懸念されておりますが、天候が落ちついた後は、甚大な被害が予想される農業などへの対応も必要かと思えます。

地元の話をちょっとだけさせていただきますが、私の地元・留萌管内を貫く国道232号線の通行どめがまだ解除されておられません。

平成26年8月に、知事が天塩町など道北に入られた際にも、同じような箇所ですら土砂崩れが起きて、南の留萌市に向かわれようとしたときに、そこが通れずに、上川管内の内陸のほうに入られたということがありました。

今の状況を見ますと、仮に、羽幌町に住む方が留萌市に行こうとした際に、通常なら、50キロメートル、1時間で済むところを、約270キロメートル迂回しなくちゃいけなくて、迂回とは言えないような非常に遠回りをしなければなりません。

羽幌など、留萌管内の中部で急病患者が出た際には留萌市立病院に向かうのですが、救急車も通れず、もしかしたら救われるべき命が救えない状況が今続いております。

ぜひ、知事を初め、道の皆様にそのことを重く受けとめていただいて、国と連携して、一日も早い復旧に取り組まれるようお願い申し上げ、質問に入らせていただきます。

まず、漁業資源の管理に係る課題についてであります。

太平洋のクロマグロについて、第3管理期間の小型魚の漁獲状況が、本道の上限の約7倍に当たる大幅な超過になったことを受けて、今月、7月1日から始まった第4管理期間における道への配分はほぼないという状況になることが予想されております。

そのことを踏まえて伺いますが、第3管理期間におけるクロマグロの小型魚の漁獲について、定置網漁業では大幅に超過した地域がある一方で、一本釣り、はえ縄、刺し網等のその他の漁法で見ますと、唯一、私の地元の留萌管内が、配分枠の4割ちょっとと、ルールの範囲内におさめている、そうした状況となっております。

このような地域の漁業者からは、真面目に約束の配分枠を守り、余剰分まで出したのに、なぜ、自分たちも一律に我慢しなくてはいけないのだという大変強い不満と、今後の漁業経営に対する不安の声が寄せられております。

このことに対して、知事は、どう受けとめ、認識されているのか、伺います。

○市橋修治委員長 知事高橋はるみさん。

○高橋知事 クロマグロ漁に関し、配分枠を残した地域についてであります。道内のクロマグロは、定置網漁業、はえ縄漁業、一本釣り漁業で漁獲されているところであり、道では、これまで、漁業者に対し、漁獲枠の遵守について周知と指導に努めてたところではありますが、クロマグロは、年によって、漁場形成に偏りがあり、来遊量も大きく変動するなど、数量管理が難しい状況にあります。

このような中、昨年、クロマグロの来遊が早い道南地域において大量の漁獲があるなど、全道の配分量を大きく上回った結果、配分枠を残して操業自粛を余儀なくされた留萌地域を初めとし

た、はえ縄漁業者、一本釣り漁業者等の経営に大きな影響を与えたものと認識するものであります。

以上であります。

○浅野貴博委員 超過した地域の漁業者の方々にも、やむを得ない事情があったことは承知しております。網を見るたびに、マグロが入っていたらどうしようかと非常に不安を覚える中で漁をした、しかし、やむを得ず混獲があつて大量にとってしまったという実情もあると承知しておりますが、今後、道が対応される中で、約束を守った地域に対して、公平公正の観点からも、ちゃんと報いることをしなければ、漁業者の意欲をそぎ、担い手が減り、本道漁業の衰退を招くことにもなりかねないと考えます。

今後、小型魚、大型魚の漁獲枠が本道に配分された際に、こうしたことを踏まえて、知事としてどのように取り組みをされるのか、認識と取り組みを伺います。

○高橋知事 漁獲枠の配分についてであります。ことし5月に公表された、太平洋のクロマグロの最新の資源評価の結果によりますと、資源量は回復傾向にあり、国では、関係国による国際会議において、漁獲上限の増大を提案すると聞いており、平成31年以降、道への配分の見直しが期待されるところであります。

道といたしましては、漁獲枠の配分に当たっては、これまでの漁業者の取り組みや、配分枠を残した地域に配慮するなど、漁業者の意欲をそぐことがないよう、関係者の方々の意見も十分にお聞きした上で、適切な配分になるよう取り進めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○浅野貴博委員 クロマグロの資源管理を図る上で考慮すべきことは、漁法ごとの漁獲量であると考えます。主に沖合で行われているまき網漁業と、はえ縄漁などの伝統的な漁法を含む沿岸漁業並びに定置網漁業での漁獲量を比較しますと、前者のほうが多いわけでありまして。

また、はえ縄漁業は、経営規模が小さくとも、良質なクロマグロを漁獲でき、付加価値が高く、地域の雇用促進並びに経済活性化に貢献することから、こうした漁法にこそ多くの配分量を渡すべきだという意見があります。

クロマグロの資源管理に関する政府の方針では、沖合と沿岸への配分がほぼ1対1となっておりますが、クロマグロの資源量を回復させて持続的なものにするには、資源の減少に大きな影響力を持つまき網漁業が行われている沖合漁業の管理こそ強化すべきと考えます。

第4管理期間における配分枠が決定されるに当たり、水産庁においては、水産政策審議会で議論がなされておりますが、委員構成を見ましても、本道の漁業に大きく関連する沿岸漁業者は見られず、配分決定において、沿岸漁業者の声が極めて届きづらい環境にあるのではないかと考えます。

まずは、このような状況を改善して、沿岸漁業者の声が届く環境をつくるとともに、沖合漁業の管理強化を、道のトップとして、知事は国に強く訴えるべきと考えますが、知事の認識と今後の取り組みについて伺います。

○高橋知事 資源管理の取り組みについてであります。クロマグロは、沿岸と沖合の双方の漁業にとって重要な資源でありますことから、より効果的な資源管理を行っていくことが必要と考えます。

本道における沿岸漁業は、漁村地域を支える産業であることはもとより、国境監視など、多面的機能の発揮にも大きく貢献しておりますことから、道では、これまでも国に対し、漁獲を抑制される漁業者に対する支援を要望するほか、金融支援の充実など、緊急対策を講じてきたところであります。

国の審議会は、漁業者を初め、有識者などで構成されておりますが、私といたしましては、クロマグロの資源管理の取り組みに関し、漁村の維持、形成に大きな役割を担う沿岸漁業者の声が届くよう、国に訴えるとともに、必要な対策について十分な配慮を求めてまいる考えであります。

以上であります。

○浅野貴博委員 ぜひ、強い声を国に届けていただきたいと思えます。

続きまして、種子法廃止後の対応について伺います。

既に、この間の知事総括質疑の中で、条例の制定に取り組んでまいるとの答弁がありました。

種子法廃止後においても、生産者に、安心、安全で、地域に適した優良な種子を安定的に供給するためには、予算確保に向けた財政措置の裏づけや、知見の流出への対策、種苗法の改正の動きなどを見据えた対応など、要綱、要領ではなし得ない対応が必要と考えます。

改めて伺いますが、今後、知事として、優良な種子の安定的な供給に向けて、どのように取り組んでいくのか、決意を伺います。

○高橋知事 主要農作物の種子の安定供給についてであります。本道農業が、良質な農産物を生産し、国民の食生活を支えていく上で、稲や麦、大豆といった主要農作物の安定生産において、その基本となる優良な種子の安定供給は重要であります。

こうしたことから、私といたしましては、来年度以降における主要農作物の種子生産については、本道における種子生産に関する課題解決への的確な対応や、道、農業団体、生産者等の役割と責任の明確化などのもと、安定供給に向けて推進していかねばならないと考えるものであり、その根拠となる条例の制定に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

○浅野貴博委員 続きまして、エネルギー対策について伺います。

まず、太陽光パネルについてなのですが、2009年に開始されたFIT制度の買い取り期間が、来年度以降、順次終わることとなっております。

この買い取り期間を終えた後も、さらに太陽光パネルを設置しようというインセンティブの低下が懸念されるころなのですが、各部審査において経済部の方々にお聞きしたところ、はっきり言って、全て国任せで、道において、新エネルギーとしての太陽光パネルの普及に積極的に取り組む姿勢が感じられませんでした。

そこで、知事に伺いますが、知事としても、国任せの立場をとられるおつもりなのか、伺います。

また、例えば、新エネルギー導入加速化基金を活用した新たな支援制度を創設するなど、道独自の取り組みとして、住宅用太陽光パネルの設置促進策を講ずる必要があると考えますが、知事のお考えを伺います。

○高橋知事 住宅用太陽光発電の導入促進についてであります。道民の皆様の省エネへの関心が高まる中、道内の住宅用太陽光発電については、この数年、前年比で10%程度増加するなど、着実にその導入が進んでいる状況にあります。

道といたしましては、こうした動きをさらに促進していけるよう、固定価格買い取り制度や国の支援施策について、道内各地で開催する、新エネルギーの導入拡大をテーマとした地域セミナーなどを通じて、情報発信に努めてまいりたいと考えております。

また、道では、これまでも、太陽光発電などを活用する積雪寒冷地型の省エネ住宅に関する技術開発を支援してきているところであり、今後とも、その成果を普及するなど、住宅における太陽光発電の導入促進に向けて、引き続き取り組んでまいります。

以上であります。

○浅野貴博委員 続いて、電源構成について伺います。

昨日、7月3日に閣議決定をされた国のエネルギー基本政策では、再生可能エネルギーの電源構成の目標率について、現計画と同じものが示されておりましたが、持続可能な開発目標——SDGsでは、再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大することなどがうたわれております。

そのことを踏まえて、電源構成比率に関する道の考え方について各部審査でお尋ねしましたが、明確なお答えはありませんでした。それどころか、道内における平成32年度の電源構成比率の目標は設定していないとの答弁がありました。

知事としても、次期行動計画では、道内における電源構成の目標比率を示す必要がないと考えているのか、あると考えているのか、ないとするならば、その明確な理由は何なのか、伺います。

○高橋知事 電源構成についてであります。暮らしと経済の基盤である電力は、社会経済の変化への柔軟な対応が図られるよう、さまざまな電源の特性が活かされた多様な構成とすることが重要であり、電源構成の目標については、こうした観点のもと、世界全体の温室効果ガスの排出削減や、海外からの安定的な資源の確保、国内における地域間の融通などを踏まえ、国全体として適切に設定されるべきものと認識をいたします。

こうした中であって、本道は、身近な地域で自立的に確保できるエネルギー資源を豊富に有しているところであり、道といたしましては、地域や企業の皆様との連携のもと、こうした資源を最大限に活用することにより、新エネルギーが本道の主要なエネルギー源の一つとなるよう取り組むとともに、我が国全体のエネルギーの多様化に貢献をしてまいりたいと考えております。

以上であります。

○浅野貴博委員 続いて、観光振興について伺ってまいります。

まず、北海道観光振興機構の経営計画についてですが、観光振興機構において、安定的な経営基盤を強化するため、さまざまな取り組みを行っております。

稼ぐ観光を牽引する広域連携DMOとして、事業計画にとどまらず、経営計画が必要ではないかと各部審査で伺ってまいりましたが、経営計画の必要性について言及はありませんでした。

知事は、北海道観光振興機構でも経営計画を策定する必要があるとお考えになりませんか、所見を伺います。

○高橋知事 観光振興機構の運営についてであります。道といたしましては、広域連携DMOである観光振興機構が、地域の稼ぐ力を引き出す観光地域づくりのかじ取り役として、本道観光の中核的な役割を担っていくためには、安定した活動の基盤を整えていくことが重要と認識いたします。

今般、観光振興機構が策定した中期事業計画においては、新規会員企業の獲得や、民間企業等からの出向職員の安定的な確保、収益事業の拡充などに取り組むこととしているところであり、道といたしましては、観光振興機構の自立した運営に向け、今後の組織運営体制や自主財源の確保について、事業の収支見込みを十分精査して検討が進められるよう、必要な助言を行ってまいります。

以上であります。

○浅野貴博委員 続きまして、観光振興とSDGsの関連などについて伺いますが、観光には、直接的、間接的に、SDGsのうち17の目標全てに貢献する潜在力があるとされております。

各部審査でもお答えいただきましたが、SDGsの目標8、目標12のほか、目標9、目標14に観光のことが明記されています。経済部所管審査で、何点かにわたり質疑を交わしてまいりましたが、道が、観光を通じて、どのようにSDGsの実現に貢献しようとするのかが、いまいち判然といたしませんでした。

そこで伺いますが、SDGsに全庁が一丸となって取り組んでいくと述べられておりますが、知事は、観光でどのようにSDGsの実現に貢献していくお考えなのか、伺います。

○高橋知事 観光振興と持続的な開発目標についてであります。国のSDGs実施指針においては、明日の日本を支える観光ビジョンに基づく観光先進国の実現に取り組むこととされているところであり、観光庁では、急増するインバウンドと地域住民の生活環境の調和を図るなど、今後の持続可能な観光に向けた対応について検討を始めたものと承知いたしております。

道といたしましては、こうした国の動きを注視するとともに、自然環境との共生による観光地づくりや、地域の関係者が幅広く参画するDMOの形成の促進など、観光のくにつくり行動計画に基づく施策を着実に推進し、地域の観光産業の発展を図ることにより、SDGsの目標達成に貢献してまいりたいと考えております。

以上であります。

○浅野貴博委員 新たな財源の確保について伺います。

このことについては、たび重ねて質問しておりますが、さまざまな検討を進めるとの立場が崩されておられません。

1点だけ、知事の真意はどこにあるのか、伺います。

○高橋知事 観光振興についてであります。これまでも、市町村、経済団体、宿泊施設関係者などから、2次交通の充実や通信環境の整備など、具体的な支援策を求める声を多くいただいておりますほか、観光客の減少や道民の負担感への懸念のほか、観光目的以外の方への配慮を求める声などが寄せられているところであります。

こうしたことから、道といたしましては、インバウンドの急増や高齢化の進行などに伴う新たな課題への対応について、観光人材の育成確保、観光案内機能の充実など、必要な対策に関する現時点での道の考え方を早急に整理するとともに、財源の確保策については、観光関係者はもとより、多くの道民の皆様から理解が得られるよう、さらに検討を進めていかなければならないと考えるものであります。

以上であります。

○浅野貴博委員 知事も私たち議会議員も、残りの任期は約9カ月半となっておりますが、さらに検討を進めるといふ、その検討の結果は、御自身の任期中に出されるお考えがあるのか、伺います。

○高橋知事 観光振興についての重ねての御質問でございますが、インバウンドの急増などに伴う新たな課題への対応については、市町村を初め、経済団体、宿泊施設関係者などから、具体的な支援策や観光目的以外の方への配慮を求める声など、さまざまな御意見が寄せられているところであります。

このため、今後のスケジュールを見通すことは難しいところではございますが、必要な対策はもとより、どのような手法による財源確保策が幅広く御理解いただけるのか、さまざまな観点から、さらに検討を進めてまいる考えであります。

以上であります。

○浅野貴博委員 最後に、交通政策について伺います。

先日、6者会議が行われましたが、関係者が果たして同じレベルで認識を共有しながら議論が進められているのか、疑問が残るところであります。

特に、JR北海道は、経営再生の見通しについては明示できないと繰り返し述べる一方で、国に対しては、取り組みによる効果額の試算を伝えていることが明らかになっております。

国にはみずから伝えて、地域の疑問には答えようとしない、こうした姿勢に大いに疑問を感じるところであります。知事はJR北海道の姿勢を容認されているのか、伺います。

また、関係者が一体となって議論を進めるべきこの問題について、国と同等の情報を、道を含め、地域や道民が知ることすらできない協議の現状に関して、知事は、仕方がない、あるいは、そもそも情報は必要ないと考えていらっしゃるのか、現状に対する所見を伺います。

○高橋知事 JR北海道の対応などについてであります。JR北海道が経営再生を実現するた

めには、北海道に根差し発展する事業者として、何よりも、揺るぎない信頼関係のもと、地域の皆様とともに着実な取り組みを進めていくことが求められると考えているところであり、J R北海道においては、地域の協力、支援の前提となる「経営再生の見通し」（案）について、関係者会議での議論や地域の意見などを踏まえ、収支の見通しを明らかにするなど、さらに具体化する必要があると考えているところでもあります。

また、国の支援の考え方についても、地域の協力、支援のあり方を議論していく上で、早急に示してもらう必要があり、道として、国に対して強く求めてまいります。

以上であります。

○浅野貴博委員 最後に伺います。

今答弁で示された国の支援のあり方についてです。

いずれにしても、大変大きなスキームのものになると考えられますが、さきの6者会議において、棚野町村会長は、解決策が、J R北海道の経営努力、国の支援でこうする、残った部分を地方が負担するという方向性にならないようにしていただきたいと、まさに地域の懸念を代弁する意見をおっしゃっていました。

それに対して、去る6月14日の北海道市長会から知事への要望の席上、知事は、国に陳情する段階ではなくなった、国もしっかり制度設計をやることを合意している、要請ばかりすると、どのくらい負担するのかという議論になる、残すという決断を下すのであれば、地元としての負担についても議論を深めることが大変重要であり、そういう局面になってきたという認識を持つと述べられております。

これは、実効ある支援を引き続き国に強く求めるという、これまでの議会議論との整合性に疑義が生じます。このことについて、知事の発言の真意を伺います。

さらに、国は、支援策について、法改正の必要性に触れながら、改革の成果という曖昧な指標まで持ち出し始めております。

国が、しっかりと支援の制度設計を行うことに合意しているという根拠をお示しいただきたいと思えます。

さらに、最後に、知事は、今後、協議にどのように取り組み、この問題の解決を図ろうとお考えになっているのか、伺います。

○高橋知事 今後の取り組みについてであります。道では、交通政策総合指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向け、J R北海道の徹底した経営努力と国の実効ある支援とともに、地域においても、可能な限りの支援を行ってまいる考えであり、こうした考え方のもと、これまで、J R北海道の経営再生に中心的な役割を担う国に対し、本道固有のコスト負担の軽減など、実効ある支援を強く求めてきているところであり、この考え方に変わりはないところでもあります。

国においては、関係者会議の場などにおいて、財政当局などとの調整を進め、夏ごろまでに大まかな方向性を取りまとめるとの考え方を改めて示しているところであり、道といたしましては、早急に支援の考え方を示すよう、本定例会終了後、直ちに国に対し、道議会を初め、市長

会、町村会、JR北海道、経済界の皆様とともに、オール北海道で要請を行ってまいりたいと考えます。

また、JR北海道に対しても、先般の関係者会議での議論や地域の意見等を踏まえ、「経営再生の見通し」（案）をさらに具体化するよう求めるとともに、地域での検討協議の場にも、こうした情報を提供しながら、支援のあり方について議論を進めてまいります。

以上であります。

○浅野貴博委員 今、オール北海道で国に要請を行ってまいりたいとの答弁をいただきましたが、今の答弁の中にあつたJR北海道は、昨年の国への要請には入っていなかったわけでありませう。最大の当事者であるJR北海道も含めて、初めてオール北海道になります。よもや、この段階になって、JR北海道が要請に加わらないことはないと思いますが、オール北海道の体制づくりに向けて、しっかりと尽力いただきたいと思ひます。

また、先ほど東委員の発言にもありましたように、先月20日、知事が、島田社長とお話をされた際、ほつとしたと発言されましたが、留萌線を抱える私の地元を初め、協議に向けてようやく体制が整つた地域においては、これからが勝負であり、まだまだほつとできる状況にはない、そうしたことを重ねて強く認識していただくことを求めて、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○市橋修治委員長 以上で浅野委員の総括質疑は終了いたしました。

総括質疑の続行であります。

志賀谷隆君。

○志賀谷隆委員 私は、田中英樹委員が総括質疑に残された部分を含め、6点について、簡潔に知事に伺ひます。

まず、児童の自立支援対策についてであります。

近年、子どもをめぐるさまざまな深刻な事件が相次いで発生しておりまして、極めて憂慮すべき状況にあるものと考えます。

このような中で、知事は、さきにメッセージを出され、子どもの安全を守るために、道、道警、道教委を初め、市町村、民間企業や団体など、さまざまな方々の御協力をいただきながら、安全・安心どさんこ運動を展開してまいると述べられております。まさに、子どもの問題に対する知事みずからの強い意志のあらわれであると受けとめております。

そこで、以下、数点伺ひてまいります。

まず、現在、虐待などを理由として、家庭では生活することが難しい子どもを一時的に入所させる児童養護施設が全道に23カ所設置されており、ここに約1200人の子どもたちが入所されております。

しかしながら、これらの子どもたちの就職や進学は、経済的な理由などによって極めて厳しい状況にあることから、我が党は、これまで、実態調査をして、しっかりとバックアップすべきだと申し上げてきたところであります。

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

道は、さきに、その調査結果の概要を公表されております。それによると、調査対象となる、高校等を卒業した児童の504人のうち、保護者がいない児童、保護者からの支援が受けられない児童は423人で、全体の83.9%に上っております。

また、退所後の進路では、大学などに進学した者は98人で、全体の19.4%にすぎず、中途退学者は11人、就職した者は290人で57.5%、そのうち、その後、退職か転職をした者が78人、不明などが50人に上っております。

そこでお伺いをいたしますが、まず、知事は、今般の調査結果をどのように受けとめているのか、所見を伺います。

また、さらなる実態調査を毎年度実施して、しっかりと状況を把握していくべきと考えますが、あわせて所見をお伺いします。

○市橋修治委員長 知事高橋はるみさん。

○高橋知事 児童養護施設退所者の実態調査についてであります。道では、児童養護施設退所者の社会的自立に向けた支援について検討を行うため、退所後の就学や就労状況などを把握する実態調査を2年に1度行っているところであります。

昨年取りまとめた調査結果において、退所後も保護者からの支援が受けられない児童が多く、大学中退や転職を繰り返すケースも多いことなどを把握したところであり、退所後の生活や就労などへの支援の充実が必要と認識をいたします。

道といたしましては、こうした実態を踏まえ、今後、退所後の生活状況をきめ細やかに把握しながら、相談対応や必要な支援を行う体制づくりに取り組んでまいりたいと考えております。

以上であります。

○志賀谷隆委員 これらの子どもたちの実態を調査すること自体が目的ではありません。その結果を踏まえて、今後の支援にどのようにつなげていくのか、そのことこそが最も重要なことと考えております。

道内の高校生全体の大学等への進学率は66.4%である一方、児童養護施設退所者の進学率は23.5%と著しく低い現状が、各部審査の議論において明らかになったわけでございます。

この要因としては、入所している子どもたちの多くが、保護者からの支援を受けることが難しいために、施設を退所後、高校からの進学を諦めざるを得ない状況にあるのだと考えますが、こうした子どもたちに、将来に夢と希望を持って自立してもらうためにも、大学などへ進学するための支援が必要と考えております。

我が党は、この間、これらの子どもたちを支援する基金を設置して、バックアップすべきだと申し上げてまいりましたが、今般の実態調査が、どのような支援策につながっているのか、伺います。

また、先ほども申し上げましたとおり、子どもをめぐる問題が、近年、社会全体で大きくクローズアップされる中、知事もメッセージを出されております。

このような中で、施設を退所した子どもたちのうち、一体どこで何をしているのかがわからな

い行方不明の方と、勤労状況が不明な方を合わせると50人にも上っております。このようなことで果たしていいのでしょうか。

子どもたちが、退所した後も安定した生活ができるよう、経済的な支援を初め、悩みを気兼ねなく相談できる体制をつくり上げるべきではないでしょうか。

まさに、社会全体で子どもたちのセーフティネットをつくることこそが、道の役割ではないかと考えております。

今回の調査結果では、現状が不明の者などが50人にも上っておりますが、1人の子どもも取り残すことなく、我々が責任を持って育てること、これこそが、誰1人取り残さない、格差や貧困のない社会の実現を目指す、全ての人が質の高い教育を受けられる社会を目指すという国連のSDGsの理念とも一致するものと考えております。それは、知事が目指している目標でもあるというふうに思っているところであります。

この問題について、知事としてしっかりと対応すべきと考えますが、あわせて所見をお伺いいたします。

○高橋知事 今後の取り組みについてであります。近年、児童虐待など、子どもたちを取り巻く環境が極めて憂慮すべき状況にあり、子どもが健全に成長する上で、SDGsの視点からも、安全、安心な社会の実現や就学支援の充実などは大変重要と認識をいたします。

このため、道では、実態調査などを踏まえ、施設から大学に進学する際の生活費の支援や、22歳まで施設で生活できる制度を創設するなどして、自立支援の強化に取り組んできているところであります。

道といたしましては、施設に入所する子どもたちが、夢や希望を持って自立した生活ができるよう、こうした支援制度を活用した進学支援を初め、退所児童の所在確認に取り組むとともに、施設を退所するに当たって、児童一人一人の支援計画を作成し、定期的に面談などを行う体制づくりについて、早期に実施できるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上であります。

○志賀谷隆委員 肉親を頼ることができない退所児童の皆さんの心のよりどころとなるように、しっかりと対応していただきたいというふうに御期待を申し上げるところでございます。

次に、JR北海道問題についてであります。

さきの参考人招致の場において、JR北海道の島田社長は、輸送密度200人未満の5線区について、道の交通政策総合指針を尊重しながら、地域の御理解を得るため、期限を設けず、今般の問題解決に当たる旨の発言をされております。

一方で、道では、5線区を含めた、見直しの対象となっている沿線に、道の幹部が相次いで入って、必要な情報を提供しながら、地域の検討協議を加速しているものと考えております。

いずれにしても、今後、道は、どのように国やJR北海道と向き合って、JR北海道の路線見直し問題の解決に向けて取り組んでいくのか、知事の所見をお伺いいたします。

○高橋知事 JR北海道問題に関する今後の取り組みについてであります。道では、本年3月

に策定をした交通政策総合指針に基づき、新幹線の札幌開業が予定される2030年度を見据えた持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道の徹底した経営努力と国の実効ある支援の枠組みのもと、地域の皆様方とともに、可能な限りの支援を行ってまいりたいと考えており、JR北海道の経営再生に中心的な役割を担う国に対しては、引き続き、指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向けた法改正や、道、市町村の負担軽減に向けた地方財政措置などを十分考慮した国の支援の考え方について、早期に提示するよう求めるなど、本定例会終了後も、直ちに国に対し、道議会を初め、市長会、町村会、JR北海道、経済界の皆様方とともに、オール北海道で要請を行ってまいりたいと考えております。

また、JR北海道に対しても、先般の関係者会議での議論や地域の意見等を踏まえ、「経営再生の見通し」（案）をさらに具体化するよう要請するとともに、地域での検討協議の場にも、こうした情報を提供しながら、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向けた支援のあり方について議論を進めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○志賀谷隆委員 大まかな方向性については、早ければ今月中の公表もあるというふうに考えますが、道として、今後、具体的にどのように対応していくのか、知事の所見をお伺いいたします。

○高橋知事 国の支援などについてはありますが、6月17日に開催した関係者会議において、国からは、具体的な支援内容は示されなかったものの、財政当局との調整を加速し、夏ごろまでに大まかな方向性を取りまとめるとの考え方が示されたところであります。

道では、JR北海道の経営再生のためには、国鉄の分割民営化に伴って制定されたJR会社法に基づき、JR北海道の経営に対して強い権限を有する国が中心的な役割を果たしていく必要があると考えるものであり、これまでも、本道固有のコスト負担の軽減や、鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した、設備投資等に対する支援などを求めてきているところでありますが、本定例会終了後も、直ちに国に要請を行い、交通政策総合指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向けた国の実効ある支援の考え方を早期に示すよう、働きかけてまいりたいと考えております。

以上であります。

○志賀谷隆委員 次に、地域振興についてであります。

知事が、人口減少問題を道政の最重要課題として取り組んできた中で、地域間格差の現状について、知事の所見をまずお伺いいたします。

○高橋知事 地域の現状についてありますが、道内の多くの市町村では、札幌圏などへの転出超過の状況が続いておりますことから、地域の活性化に向けた施策を展開しながら、札幌圏への過度の人口集中を緩和していくことが重要であります。

そうした中、ふるさと納税なども活用し、地域資源を生かした産業の振興や子育て環境の整備など、さまざまな取り組みを進めることにより、人口の減少数が緩和された市町村などもあらわれているところであり、道といたしましては、地域が抱える課題をきめ細やかに把握しながら、

市町村との一層の連携のもと、持続可能な地域づくりに取り組んでいく必要があるものと認識をいたします。

とりわけ、人口減少が進み、厳しい状況にある地域に対しては、多様な政策資源を効果的に投入することとし、例えば、日本遺産である、日本海地域の北前船の歴史、旧産炭地域等の「炭鉄港」について積極的に情報発信をするなど、その活性化に向けて重点的に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

○志賀谷隆委員 次ですが、札幌市への一極集中がある中、北海道全体の振興はなかなか実現されないと考えます。

各部審査でも申し上げましたとおり、プロジェクトチームを設置して、総合的な振興方策を策定すべきと考えております。

人口減少が他の地域よりも急速に進む日本海地域や旧産炭地域などに対して、広域連携を含め、どのように地域間格差の是正に立ち向かうのか、知事の所見をお伺いいたします。

○高橋知事 地域の活性化に向けた今後の取り組みについてであります。道では、地域が直面する喫緊の課題の解決に向け、地域振興条例に定める地域計画として、平成28年度に策定をした連携地域別政策展開方針に基づき、地域の特性や実情に応じた各般の施策を展開してきているところであります。

5カ年の計画期間の中間年である本年度は、展開方針に関して、関係部局による検討の場を設け、進捗状況などを点検、検証し、地域の厳しい状況を踏まえた、さまざまな取り組みを反映させるとともに、市長会や町村会と共同で設置している、広域連携のあり方に関する検討会を活用し、広域連携の一層の推進を図るなど、効果的な取り組みが展開されるよう、市町村との連携をさらに深め、全庁が一丸となって取り組んでまいります。

以上であります。

○志賀谷隆委員 次に、北海道立林業大学校についてであります。全道各地の林業・木材産業の現場で活躍する人材を育成するに当たっては、林業・木材産業が活発な地域や企業、さらには研究・教育機関などとのネットワークが極めて重要と考えております。

地域とのネットワークの構築に向けて、講義や実習の拠点の具体的な設置場所を明らかにした上で、早急に取り組むべきと考えますが、知事の所見をお伺いいたします。

○高橋知事 林業大学校に関し、地域とのネットワークの構築についてであります。地域に根差した人材を育成するためには、広域的な運営体制づくりを進めることが重要であり、これまでの道議会での御議論や有識者などからの御意見を踏まえ、道の考え方については、一定の御理解が得られたものと考えているところであります。

私といたしましては、平成32年度の開校に向けて取り組みを加速するためには、設置場所の考えを明らかにすべきと判断したところであり、大学校の設立の意義でもある地域での就業につながる重要な役割を担う実践実習拠点は、本道の多様な特性を考慮し、道央、胆振・日高、道南、

道北、オホーツク、十勝及び根室・釧路の7地域とし、1年次を中心に基礎知識等を学ぶ講義拠点は、道総研の機能の活用等に配慮し、旭川市の林産試験場を核として、美唄市の林業試験場や、森林施業の新たな取り組みを進めている芦別市、下川町といった周辺フィールドも含めた地域とし、技術等の定着を図る基礎実習拠点は、道有林の活用等を考慮し、上川やオホーツク、十勝といった地域とし、こうした地域とのネットワークの構築に向け、取り組みを一層進めてまいる考えであります。

以上であります。

○志賀谷隆委員 次に、開校までには極めて時間が少ないと思いますが、今後、どのように準備を進めていくのか、知事の所見をお伺いいたします。

○高橋知事 今後の取り組みについてであります。道では、北海道らしい林業大学校をつくっていくためには、全道各地に設置する拠点が、それぞれの役割を最大限に発揮できるよう、地域や産学官が一体となった広域的なネットワークを構築することが必要との考えであります。

このため、道といたしましては、これまで、多くの地域から、森林などのフィールドの活用や特色ある実習などの御提案をいただいておりますことから、今後、こうした地域との意見交換をしっかりと行いながら、講義や実習の拠点到に必要な施設のほか、市町村、企業などとのネットワークによるオール北海道の体制づくりなどの検討を進め、年内のできるだけ早い時期に基本計画として取りまとめ、平成32年度の開校に向け、準備を加速してまいる考えであります。

以上であります。

○志賀谷隆委員 それでは、主要農作物の種子の安定供給について、端的にお伺いをいたします。

我が党は、道が今後とも責任を持って優良な種子生産を行うための担保となる仕組みづくりを求めてまいりました。

今後、どのように取り組んでいくのか、お伺いをいたします。

○高橋知事 主要農作物の種子の安定供給についてであります。本道農業が、我が国の食料の安定供給を担い、地域の基幹産業として発展していくためには、麦や稲、大豆といった主要農作物の安定生産が重要であり、その基本となる優良な種子の安定供給が不可欠であります。

こうしたことから、私といたしましては、来年度以降における主要農作物の種子生産については、本道における種子生産に関する課題解決への的確な対応や、道、農業団体、生産者等の役割と責任の明確化などのもと、安定供給に向けて推進していかねばならないと考えているところであり、その根拠となる条例の制定に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

○志賀谷隆委員 最後であります。6番目は、インバウンドの誘客についてです。

来道する外国人観光客の宿泊地の73%が、札幌市を含む道央圏に集中しております。各地域へのインバウンドの誘客に向けて、観光振興を所管する経済部と、航空行政を所管する総合政策部などの各関係部局が連携して取り組むことが必要と考えます。

これらの点も含めて、知事の所見をお伺いいたします。

○高橋知事 インバウンドの拡大に向けた今後の取り組みについてであります。道が目指す外国人観光客500万人の実現に向けては、道央圏に集中するインバウンドの観光需要を道内全域に広げていくことが重要であります。

このため、道では、道東、道北それぞれの広域観光周遊ルートの形成などを通じ、案内表示の多言語化や観光地における通信環境の整備、さらには、複数の空港が連携したモデルルートの商品化など、ハードとソフトの両面から、外国人の周遊や長期滞在を促す取り組みを進めているところであります。

今後とも、道といたしましては、庁内関係部局の連携はもとより、地域の観光関係団体など一体となり、世界に通用する観光地づくりをさらに推進するほか、地方空港への国際路線の誘致活動や、SNS等を活用したタイムリーな情報発信の強化を図るなど、道内各地におけるインバウンドの拡大に向けた取り組みの一層の充実を図ってまいる考えであります。

以上であります。

○志賀谷隆委員 ただいま答弁をいただきましたが、今後なお一層、インバウンドの拡大に向けて取り組みを加速させるとともに、道東や道北へ外国人観光客を誘導することが重要と考えます。

この7月下旬、中国の清華大学の学長が御来道されると聞いております。その際、インバウンドの拡大に向けて、本道観光をしっかりとアピールされてはどうかというふうに思いますが、知事の所見をお伺いして、質問を終わります。

○高橋知事 インバウンドの拡大に向けた今後のさらなる取り組みについてであります。道といたしましては、先ほど来、御答弁申し上げておりますとおり、インバウンドのさらなる拡大が大変重要と考えるところであります。

こうした中、ただいま委員が御指摘の清華大学の学長の御来道の機会も含め、さまざまな機会を捉え、私みずからがトップセールスに努めるとともに、地域の観光関係団体などとも一体となり、世界に通用する観光地づくりをさらに進めるなど、取り組みの一層の推進を図ってまいる考えであります。

以上であります。

○志賀谷隆委員 終わります。

○市橋修治委員長 以上で志賀谷委員の総括質疑は終了いたしました。

総括質疑の続行であります。

宮川潤君。

○宮川潤委員 私は、各部審査で、新幹線工事に伴うトンネル発生土で、カドミウム、ヒ素など有害重金属が基準値を超えていることを明らかにいたしました。

受け入れ地が決まっていない要対策土は仮置きされるとのことですが、仮置きの期間に際限がなく、保全方法も基準がないため、安全性の保障がなく、問題だと考えますが、知事はいかがお

考えですか。

○市橋修治委員長 知事高橋はるみさん。

○高橋知事 新幹線工事に関し、発生土の処理についてであります。鉄道・運輸機構においては、トンネル工事の着手前に受け入れ地を確保することを基本に、発生土の処理を進めているところでありますが、受け入れ地の環境影響調査などに時間を要する場合は、やむを得ず、発生土を仮置きしながら、掘削工事を実施しているトンネルもあるものと承知いたします。

鉄道・運輸機構では、学識経験者による自然由来重金属等掘削土対策検討委員会において、仮置きの保全方法を定めるとともに、周辺環境への影響に十分配慮し、仮置きの期間が長期にわたることがないように、受け入れ地の早期確保に努めているところであり、道といたしましては、今後とも、鉄道・運輸機構や沿線自治体などと連携をし、札幌開業に向け、受け入れ地の確保に積極的に取り組んでまいります。

以上であります。

○宮川潤委員 仮置きについて、保全方法と期間は定めるべきであります。

発生土の受け入れについては、鉄道・運輸機構に丸投げするのではなくて、道民を守らなければならない道としての責任ある対応策を考えるべきですが、いかがですか。

○高橋知事 発生土の処理などについてであります。鉄道・運輸機構においては、今後のトンネル工事において要対策土の発生が考えられることから、引き続き、沿線自治体や地域住民の方々に丁寧に説明しながら、周辺環境に影響を及ぼさないよう、国土交通省が定めたマニュアルに準拠して対応していると承知をいたします。

トンネル発生土の適正処理は、新幹線の建設工事を円滑に進める上で重要な課題でありますことから、道といたしましても、沿線自治体や鉄道・運輸機構などで構成をする連絡調整会議において、要対策土の処理方法や受け入れ適地の確保などについて、情報共有や意見交換を行うなど、引き続き積極的に取り組んでまいります。

以上であります。

○宮川潤委員 次に、国の支援と収支見通しについてです。

新幹線の莫大な赤字で、地方路線の維持が困難になるのではないかと懸念がありますが、国の支援策でも、JR北海道の「経営再生の見通し」（案）でも、具体的には何もありません。

赤字というなら、新幹線はどうなのか、地方路線へのしわ寄せは認められないというのが地域の声でもあります。

新幹線の着工条件として、収支採算性が明記されていますが、開業までの収支見通しを示さないJR北海道に、知事はただ手をこまねいているだけではないのでしょうか。知事は、いつまでに、どのようにして示させるのか、伺います。

○高橋知事 北海道新幹線の収支についてであります。国及びJR北海道によりますと、北海道新幹線は、青函トンネルの維持管理に要するコスト負担や、札幌開業を見越した総合車両基地等の維持に係る固定費の発生などの特殊要因により、当面の収支は厳しくなるものの、札幌開業

により、さらなる高速化の実現と相まって、より多くの方々の利用が見込まれることなどから、収支は改善するとしているところであります。

道といたしましては、札幌までの一日も早い開業が、J R北海道の経営再生の観点からも必要と考えるところであり、新幹線の開業効果が全道に波及をし、持続的な鉄道網の確立に資するよう、引き続き、関係団体と連携を図りながら、積極的に取り組んでまいるとともに、引き続き、今後の収支見通しについて、できるだけ早く公表するよう、J R北海道に求めてまいります。

以上であります。

○宮川潤委員 J R北海道は、新幹線の札幌延伸で、利用者の増加と収支改善が図られると言っているようですが、その根拠を知事はどのように聞いていらっしゃいますか。札幌開業までの青函トンネルの老朽化対策などはどう見込んでいるのか、伺います。

○高橋知事 新幹線の収支についての重ねての御質問でございますが、国では、交通政策審議会において、整備新幹線の新規着工に当たり、新幹線事業を実施する前後を比較し、営業主体に生ずる収支の改善効果を算出しているところであり、新函館北斗—札幌間の開業により、新幹線の利用者の増加などによる収益が見込まれることから、J R北海道に年間で35億円の収支改善効果があるとされているところであります。

道におきましても、交流人口の拡大や新幹線の利用者の状況などを注視するとともに、関係機関と連携を図り、高速化に向けた取り組みを進めるなどして、新幹線が安定的に運営されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上であります。

○宮川潤委員 ただいま、35億円の収支改善効果ということでありましたが、それは、赤字額が47億円としていたときの試算ではないですか。改めて、根拠を明らかにして、試算をし直すべきであります。

知事は、J R北海道への財政支援を前提に、国に地方財政措置を求めていらっしゃいますが、財政負担に言及しているところはなく、負担ありきへの誘導ではないでしょうか。

道と市町村が財政負担をすると、どこで、誰が決定しましたか。決定経過を御説明願いたいと思います。

○高橋知事 地域の支援、協力についてであります。J R北海道の危機的な経営の状況を踏まえ、これまでどおり、J R北海道の取り組みや国の支援だけでは、持続的な鉄道網を確立することは困難でありますことから、住民の最適な公共交通を確保する観点から、J R北海道の徹底した経営努力と国の実効ある支援の枠組みのもと、地域の皆様方とともに、可能な限りの協力、支援を行うことが必要と考えるものであります。

道では、これまで、私自身を初め、道幹部が地域に入り、さまざまな情報を提供しながら、費用負担のあり方も含めて、地域における検討や協議を進めてきたところであり、引き続き、道の交通政策総合指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向け、検討協議をさらに進めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○宮川潤委員 支援と協力を表明している地域はあっても、財政負担にまで踏み込んでいるところは承知しておりません。

知事は、どこを想定して、地方財政措置を求めるのですか。国が中心になって役割を果たすべきという、これまでの道の主張とも、そごを生じることになるのではないですか。

○高橋知事 地方財政措置についてであります。JR北海道の経営再生と持続的な鉄道網の確立に向けては、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域において、可能な限りの協力、支援を行うことが重要であり、道といたしましては、こうした考え方のもと、道や市町村が行う取り組みに対する支援制度の創設、拡充について、昨年12月、国交大臣に要請をいたしたところであります。

道といたしましては、引き続き、交通政策総合指針に基づく持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道の経営再生に中心的な役割を担う国に対し、道や市町村の負担軽減に向けた地方財政措置などを十分考慮した国の実効ある支援の考え方について早期に提示するよう求めてまいります。

以上であります。

○宮川潤委員 資金不足への対応と、新幹線の札幌開業までの経営収支をどうしていくのか、分科会審議では全く見えませんでした。地域は、バス転換や地域の財政支援を前提にした議論など、受け入れようがないと声を上げています。知事はどう受けとめていらっしゃるのか、お聞きいたします。

公共インフラとしての青函トンネルに係る国の責任を明らかにすること、災害からの早期復旧や経営安定基金の取り崩しを可能にすることなど、私どもが提案してきた新たなスキームも視野に入れて、道民やゆかりの方も含め、JR北海道とも一丸となって国を動かす、これこそ知事が全力を傾注すべきことではないのですか、伺います。

○高橋知事 今後の取り組みについてであります。道では、交通政策総合指針に基づき、関係機関が一体となって、新幹線の札幌開業が予定される2030年度を見据えた持続的な鉄道網の確立を目指していく必要があると考えております。

道といたしましては、巨額の経常赤字の発生が見込まれるJR北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、国が中心的な役割を担う必要があると考えるものであり、道では、昨年12月の国交大臣への要請、先般の関係者会議においても、青函トンネルの維持管理に要する経費といった本道固有のコスト負担の軽減や、鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した、設備投資等に対する支援策など、国の実効ある支援を求めてきているところであり、引き続き強く働きかけてまいります。

以上であります。

○宮川潤委員 ただいま、国の実効ある支援とおっしゃいましたが、これでJR北海道の経営再生ができるとは到底考えられないということを指摘して、次の質問に移ります。

各部審査で、生活保護世帯の子どもの大学等高等教育への進学の問題を取り上げました。

知事は、生活困窮世帯や生活保護世帯の子どもが大学等に進学することについて、貧困の連鎖を断ち切る上で有効だとお考えですか、伺います。

○高橋知事 生活困窮世帯の子どもの大学等への進学についてであります。道といたしましては、子どもの将来が、その生まれ育った環境によって左右されることがなく、地域全体で見守り、夢と希望を持って成長していける社会の実現を目指しているところであります。

生活保護世帯の子どもが大学等へ進学することは、貧困の連鎖を断ち切り、自立を助長するために有効であると考えられるものであり、進学を希望する子どもに対しては、担当のケースワーカーが、生活相談や、各種奨学金、生活福祉貸付金などの活用についてアドバイスするなどの支援を行っております。

以上であります。

○宮川潤委員 2017年度の厚生労働省の調査によれば、全ての世帯における子どもの大学や短大への進学率は52%で、生活保護世帯では19%であり、高等教育全体では、73%と35%という大きな格差があります。

憲法第23条の学問の自由に照らしても、生活保護受給世帯の子どもの大学進学が阻まれている実態は問題だと考えますが、いかがか、知事の見解を伺います。

○高橋知事 生活保護世帯の子どもの進学についてであります。本年の生活保護法改正により、生活保護世帯の子どもの大学等への進学の支援を図ることを目的として、進学準備給付金制度が創設されたほか、自宅から大学等に通学する場合の住宅扶助費を減額しない取り扱いに変更されたところであります。

道といたしましては、生活保護世帯の子どもの大学進学率等は、一般世帯の子どもと比較して低い状況であり、貧困が世代を超えて連鎖しないようにする観点から、生活保護世帯の子どもの大学等への進学を支援していく必要があると認識いたします。

以上であります。

○宮川潤委員 生活保護世帯の子どもの大学等への進学率が低いのは、世帯分離により生活扶助が打ち切られるためです。

生活保護法ができた1950年当時の大学進学率は、10%未満と想定されます。ほんの一握りの若者だけが進学する状況で、保護受給世帯の子どもの進学は想定しにくかったと思われます。現在は、過半数が大学に行きます。

大学等への進学に伴い、保護世帯から分離し、生活扶助を打ち切るのは、時代錯誤とはお考えになりませんか、知事の見解を伺います。

○高橋知事 生活保護世帯から分離する取り扱いについてであります。国では、生活保護世帯出身の学生の生活状況の実態などを踏まえ、こうした子どもの大学等への進学を含めた自立支援について、社会保障審議会で引き続き検討していくこととしているところであります。

生活保護制度は、国が定める基準によって、全国一律に実施されるものであり、生活保護を受

【予算特別委員会 7月4日 第2号】

給しながら大学等に就学することについては、その時々¹の経済情勢や社会通念²などの変化を踏まえ、高校卒業後、就職する方や、働きながら夜間大学等で学ぶ方、生活保護を受給されていない方とのバランスなどを考慮して検討されるべき課題であると認識いたします。

以上であります。

○宮川潤委員 バランスを考慮するとのことですが、半数以上が大学に進学³中、学問の自由を守る立場に立つべきであります。

今、知事が、生活保護世帯の子どもの大学進学を認め、世帯分離をすべきでない⁴と明らかにすることは、生存権と学問の自由を守る上で、先駆的な役割を果たすことになり、有意義であると思っておりますが、いかがですか。

○高橋知事 生活保護世帯の子どもの大学進学等についてであります⁵が、私といたしましては、生活保護制度は、国民の健康で文化的な最低限度の生活を保障する最後のセーフティーネットとして、適切に機能を維持することが必要であると認識いたします。

生活保護世帯の子どもが大学等に就学することについては、その時々⁶の経済情勢や社会通念⁷などの変化を踏まえ、高校卒業後、就職する方や、働きながら夜間大学等で学ぶ方、生活保護を受給されていない方とのバランスを考慮して検討されるべき課題であるものと考えます。

以上であります。

○宮川潤委員 生存権と学問の自由という観点を持つべきことを指摘して、次の旧優生保護法⁸についての質問に移ります。

強制不妊手術について、3月の少子・高齢社会対策特別委員会⁹での道の見解の、現在の基本理念とは相入れない¹⁰というものから、今回の各部審査の答弁では、人権上の観点においても、現在の時点から見ると問題があったのではないかと考えるというもの¹¹に変わりましたけれども、道としての問題の受けとめ方と認識が深まったということですか、伺います。

○高橋知事 道の認識についてであります¹²が、昭和23年に施行された旧優生保護法のもと、本人の同意がない中で行われてきた優生手術は、障がいのある方々に対する差別につながり、今日の価値観とは相入れないものと認識をいたします。

平成8年に、優生思想に基づく規定が削除され、母体保護法へ改正されたことを踏まえ¹³ますと、人権上の観点においても、現在の時点から見ると問題があったものと考えます。

以上であります。

○宮川潤委員 各部審査で、優生思想が差別につながったことを認めつつ、全国で最も多くの強制手術を行った道の責任については認めていません。

2011年の北海道ハンセン病問題検証報告書¹⁴で、強制隔離について、人権侵害以外の何物でもないとした上で、人間の自由、夢や希望が奪われてしまう悲劇の最たる例が、断種、中絶としてい¹⁵ます。

この報告書で、知事は、「国の方針に沿ったものとはいえ、北海道が積極的に隔離収容に関与した例も多く、決してその責任を免れ得るものではない」「ここから反省とお詫びを申し上げ

る」「北海道として、ハンセン病の歴史にしっかりと目を向け、そこから得た貴重な教訓を、次代への警鐘として余すことなく語り伝えることが大切であり、また使命である」と述べています。

知事が、ハンセン病の歴史から得た教訓とは何だったのですか、改めて伺います。

○高橋知事 ハンセン病問題についてであります。隔離政策などにより、元患者の方々には苦難と苦痛を強いてきたものと認識しており、つらい思いをされた方々の名誉回復に対処するとともに、二度と同じ過ちを繰り返さないよう、ハンセン病の歴史にしっかりと目を向け、差別がなく、人権が尊重される社会の実現のために、次の世代に伝えていくことが重要と考えるものであります。

以上であります。

○宮川潤委員 また、国の方針に沿ったものとはいえ、北海道が積極的に関与した責任は免れ得ないということは、今回の旧優生保護法の問題でも同様と考えますが、道の責任を検証する必要性について、いかがお考えですか。

○高橋知事 旧優生保護法についてであります。この法律は、当時の社会情勢を背景に制定されたものであり、国が優生保護政策を推進する中で、道においても、関係機関の協力を得ながら、優生手術が行われてきたものであります。

道といたしましては、道内で2000人を超える方々に優生手術が行われてきた中、手術を受けられた御本人や御家族のお気持ちに寄り添った対応が必要との認識のもと、公文書の保存調査を初め、相談対応などに積極的に取り組んできたところであり、実態把握や検証は全国一律に行われる必要があると考えるものであり、これまで国に強く働きかけを行ってきたところでもあります。

以上であります。

○宮川潤委員 ハンセン病の歴史から得た教訓を、次代への警鐘として余すことなく語り伝えることが大切であり、また使命であるという知事の言葉に照らしても、北海道で不妊手術をされた方々に対する謝罪の言葉と、障がい者や弱い立場の方々の人権を守り抜く決意をあらわすことが必要だと思いますが、いかがですか。

○高橋知事 今後の対応についてであります。国会において議決された法律のもと、道内でも、本人の同意によらない優生手術が行われ、御本人や御家族がつらい思いをされてきたことを大変重く受けとめております。

こうしたことも踏まえ、私といたしましては、早期に法整備などによる救済措置が講じられるよう、引き続き、必要な対応を国に求めてまいるほか、障がいのある方々の権利を尊重した社会づくりに向けて、障がい者条例に基づく、虐待や差別の解消を初め、権利擁護などの取り組みを促進するとともに、高齢者や子どもたちなど、全ての方々が支え合う地域づくりなど、共生社会の実現に努めてまいる考えであります。

以上であります。

○宮川潤委員 結局、国に対応を求めるとして、ハンセン病の検証で表明した、道がかかわった責任に触れることはありませんでした。

今後、改めて、ハンセン病の反省と教訓を生かして、旧優生保護法の問題に対応されることを申し上げて、質問を終わります。

○市橋修治委員長 以上で宮川委員の総括質疑は終了いたしました。

以上で総括質疑は終結と認めます。

これをもって、付託議案に対する質疑並びに質問は全て終結いたしました。

お諮りいたします。

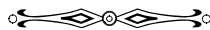
付託議案に対する意見の調整は理事会において行うことにいたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○市橋修治委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

議事進行の都合により、このまま暫時休憩いたします。

午後5時8分休憩



午後5時12分開議

○市橋修治委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

ただいまの理事会において付託議案に対する意見調整を図ってまいりましたが、議案第1号につきましては、意見の一致を見るに至らなかった次第でありますので、御報告いたします。

1. 討 論

○市橋修治委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、発言を許します。

宮川潤君。

○宮川潤委員 私は、議案第1号平成30年度北海道一般会計補正予算に対する反対討論を行います。

道道美唄富良野線は、美唄市と富良野市を結ぶ、延長が約55キロメートルの開発道路ですが、そもそも不要不急の公共事業であり、我が会派は、これまでも、道民の血税をつぎ込むことに道民理解は得られないとして、反対してきたものであります。

今回の補正予算には、道道美唄富良野線のトンネル工事についての債務負担行為の変更が含まれていますが、これは、債務負担行為期間を1年間延長しようとするもので、債務負担行為限度額の変更はないものの、工事費の増加とさらなる道民負担につながるおそれもあります。

よって、今回の補正予算には反対です。

以上で討論を終わります。

○市橋修治委員長 以上で申し出の討論は終わりました。

これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第1号を問題といたします。

これより採決いたします。

この採決は起立によります。

原案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○市橋修治委員長 起立多数であります。

よって、議案第1号は原案可決と決定いたしました。

次に、議案第2号を問題といたします。

お諮りいたします。

別に御発言もなければ、本件は原案可決とすることに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○市橋修治委員長 御異議なしと認めます。

よって、議案第2号は原案可決と決定いたしました。（「委員長」と呼ぶ者あり）

塚本敏一君。

○塚本敏一委員 私は、この際、動議を提出いたします。

本委員会における審議の経過に鑑み、次に申し上げる附帯意見、すなわち、

1. J R 北海道の路線見直しに関しては、国や J R 北海道はもとより、沿線自治体を初めとする関係者が、北海道交通政策総合指針で道が示した基本的な考え方や役割分担を改めて確認し、認識の共有を図るべきである。

その上で、道は、沿線自治体や市長会、町村会と一体となって、国鉄分割民営化当時の J R 北海道への支援スキームにのっとりた支援を国が実効ある形で実施するよう、国に対して強く求めるべきである。

1. 統合型観光リゾート施設、いわゆる I R については、道民の間にさまざまな意見があることを踏まえ、現在、国が提案している I R 整備法案に基づく政策やギャンブル依存症対策の内容、I R がもたらす本道経済や観光産業への効果や影響などの情報を道民にわかりやすく提供し、道民の間に I R についての共通の認識基盤が形づくられるよう努めるべきである。
1. インバウンド観光の一層の振興を図るためには、アジアなど、我が国の周辺国や地域からの観光客ばかりでなく、欧米からの旅行者も楽しめる観光資源の開発に力を入れる必要がある。

中でも、博物館や記念館、美術館などの文化施設は、本道の特色ある歴史や、アイヌなど先住民の文化を紹介する重要な拠点となり得るものであり、こうした施設をインバウンド観光振興の観点から重点的に整備するとともに、ネットワーク化を進め、欧米などからの外国人観光客の受け入れ機能の強化を図るべきである。

1. 道内における人手不足が、本道の潜在的な成長力に対する大きな制約要因になっているばかりでなく、地域の経済社会の活力低下にも結びつきかねない深刻な事態となっていること

を踏まえ、働き方改革や中小・小規模企業の生産性の向上、外国人材を含む多様な人材の活躍の促進などといった人手不足対策の取り組みを、それぞれの業種や職種の実情に即し、かつ、関係部局・団体等が連携を密にして、実効ある形で展開すべきである。

1. 公文書管理のあり方を検討する際には、内部業務の減量化や生産性の向上、近年の急速な情報通信技術の進展等を踏まえることはもとより、旧優生保護法に基づき、不妊手術を受けさせられた方々の記録確認が困難をきわめている現在の状況や、文書廃棄に伴う恣意性を排除する観点、さらには、将来的な廃棄判断の見直しの可能性も念頭に置き、道の公文書管理システムが公文書の管理に関する法律に定める理念の実現に資するものとなるよう検討を進めるべきである。

1. 小学校の通学路で登下校中の児童が事件や事故で亡くなるという悲しい出来事が続いており、子どもたちが、安心して学び、成長していくことのできる環境を早急に確保する必要がある。

道と道教委は、緊密に連携し、通学路の安全点検や防犯対策など、国が示した登下校防犯プランの取り組みを徹底するとともに、ブロック塀など、子どもたちの安全に影響を及ぼす可能性のある全ての施設の安全点検や必要な措置を早急を実施すべきである。

以上の意見を本委員会の意見として委員長報告文に加えていただきたく、動議を提出いたします。

各位の御賛同をお願いいたします。（「賛成」と呼ぶ者あり）

○市橋修治委員長 ただいま塚本委員から動議の提出があり、賛成がありますので、本動議は成立いたしました。

直ちに本動議を議題といたします。

1. 討 論

○市橋修治委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、発言を許します。

宮川潤君。

○宮川潤委員 私は、ただいま議題となった附帯意見案のうち、IRに関する項目に関し、反対の立場から討論を行います。

附帯意見案では、「道民の間にIRについての共通の認識基盤が形づくられるよう努めるべきである。」としていますが、IRは、カジノ、すなわち賭博場の利益なしに成り立たないものです。そのカジノの誘致により、ギャンブル依存症が広がる不安こそ、道民の共通の認識基盤です。

国によるギャンブル依存症対策や、根拠に乏しい規制と経済効果予測を幾ら強調しても、道民のカジノに対する根本的な不信は拭えるものではありません。

我が会派はカジノに反対の立場であり、北海道に、カジノを含むIRは全くふさわしくないと云わざるを得ません。

よって、本附帯意見案には賛成できません。

以上をもって反対討論といたします。

○市橋修治委員長 以上で申し出の討論は終わりました。

これをもって討論を終結いたします。

これより採決いたします。

この採決は起立によります。

塚本委員の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○市橋修治委員長 起立多数であります。

よって、塚本委員の動議は可決されました。

お諮りいたします。

付託議案に対する審議経過及び結果に関する委員長報告文につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○市橋修治委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

これをもって、本委員会に付託されました議案の全部を議了いたしました。

1. 委員長の閉会の挨拶

1. 閉会

○市橋修治委員長 本委員会を閉じるに当たり、一言御挨拶を申し上げます。

本委員会は、6月27日に設置以来、平成30年度北海道一般会計補正予算を中心に、道政全般にわたり審議を尽くされ、本日ここに一切の審査を終了することができましたことは、中野副委員長、松山、塚本両分科委員長を初め、委員各位の御協力によるものであり、厚くお礼を申し上げます。

以上、簡単ではありますが、御挨拶といたします。

これをもって閉会いたします。（拍手）

午後5時22分閉会