

平成30年11月14日（水曜日）

第 4 号

平成30年  
北海道議会 決算特別委員会会議録

第4号

平成30年11月14日（水曜日）

出席委員

委員長

富原 亮 君

副委員長

市橋 修治 君

菊地 葉子 君

阿知良 寛美 君

太田 憲之 君

加藤 貴弘 君

道見 泰憲 君

丸岩 浩二 君

梅尾 要一 君

菅原 和忠 君

中川 浩利 君

藤川 雅司 君

白川 祥二 君

赤根 広介 君

沖田 清志 君

梶谷 大志 君

三好 雅 君

村木 中 君

吉田 祐樹 君

八田 盛茂 君

大崎 誠子 君

千葉 英守 君

中山 智康 君

森 成之 君

三井 あき子 君

遠藤 連 君

竹内 英順 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  
兼北方領土対策部長  
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

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

国際局長 中島 俊明 君

交通政策局長 柏木 文彦 君

航空局長 竹花 賢一 君

交通政策局次長 宇野 稔弘 君

胆振東部地震  
災害復興支援室長 安加賀 雅浩 君

新幹線推進室長 田中 勝 君

新千歳空港周辺対策  
担当局長 井馬 千里 君

---

環境生活部長 渡辺明彦君  
環境生活部長 橋聡君  
アイヌ政策監

---

保健福祉部長 佐藤敏君  
保健福祉部長 栗井是臣君  
少子高齢化対策監  
健康安全局長 竹縄維章君  
福祉局長 京谷栄一君  
高齢者支援局長 鈴木隆浩君  
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  
地域経済局長 田畑洋一君  
産業振興局長 野村聡君  
労働政策局長 堀泰雄君  
誘客担当局長 槇信彦君  
環境・エネルギー一室 鳴海拓史君

---

農政部長 梶田敏博君  
農政部長 甲谷恵君  
食の安全推進監

---

水産林務部長 幡宮輝雄君

---

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

---

会計管理者 小玉俊宏君  
兼出納局長

---

公営企業管理者 浦本元人君  
企業局長 根布谷禎一君

---

病院事業管理者 鈴木信寛君  
道立病院部長 田中宏之君

---

教育庁 坂本明彦君  
兼教育職員監

---

選挙管理委員会 森弘樹君  
事務局 局長

---

人事委員会 山口修二君  
事務局 局長

---

警察本部 池田康則君  
総務部長

---

労働委員会 成田祥介君  
事務局 局長

---

代表監査委員 東陽一君  
監査委員事務局 佐藤和彦君

---

収用委員会 木村幸子君  
事務局 局長

---

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 田中啓之君  
同 高橋学君  
同 伊勢村亮君  
同 羽生孝之君  
同 小野寺輝彦君

同	中川雅年君	同	堤輔君
同	井溪雅晴君	同	渋谷崇君
同	浅水舞君	同	高橋智嗣君
同	伊藤秀和君	同	神澤信宏君

---

午前 10 時 開議

○富原亮委員長 これより本日の会議を開きます。  
報告をさせます。

---

〔田中主査朗読〕

1. 本日の会議録署名委員は、

菊地葉子委員  
道見泰憲委員

であります。

---

○富原亮委員長 それでは、報告第1号ないし第4号を一括議題といたします。

1. 各分科委員長の報告

○富原亮委員長 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分科委員長道見泰憲君。

○道見泰憲第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を申し上げます。

御承知のとおり、本分科会は9月28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、11月9日から、第1分科会各部所管にかかわる平成29年度北海道一般会計及び特別会計歳入歳出決算に関する件につきまして慎重かつ熱心な質疑が行われ、11月13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. 麻疹・風疹予防対策について
1. 福祉のまちづくりについて
1. 介護人材の確保について
1. 医療費助成等について
1. 介護事業について
1. 地域の振興について
1. グローバル化への対応について

1. 防災・減災対策について
1. 交通政策について
1. 交通ネットワークについて
1. 丘珠空港について
1. 交通政策について
1. 道の財政運営について
1. 短期貸付金の見直しについて
1. 私学助成について
1. 地方交付税と臨時財政対策債について
1. 災害の検証等について

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）

---

○富原亮委員長 御苦労さまでした。

第2分科委員長沖田清志君。

○沖田清志第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9月28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、11月9日から、第2分科会各部所管にかかわる平成29年度北海道一般会計及び特別会計歳入歳出決算に関する件につきまして慎重かつ熱心な質疑が行われ、11月13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. 道路整備などについて
1. 北海道土地開発公社等について
1. 外国人材の確保について
1. 新エネルギーの導入加速化について
1. 企業立地の促進について
1. 新エネルギー導入加速化基金について
1. I Rについて
1. 観光振興について

1. 中小企業総合振興資金について

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）

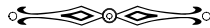
---

○富原亮委員長 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5分休憩



午後1時20分開議

○富原亮委員長 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、丸岩委員の総括質疑保留事項のグローバル化への対応については、三好委員の外国人材の確保についてに組み入れ、質疑を行うこと、丸岩委員、太田委員、吉田(祐)委員の総括質疑保留事項は、三好委員が一括して質疑を行うこと、菅原委員、藤川委員、中川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、菅原委員の総括質疑保留事項の北海道土地開発公社等について、中川委員の総括質疑保留事項の短期貸付金の見直しについてと私学助成については取り下げること、中山委員の総括質疑保留事項は、赤根委員が一括して質疑を行うこと、菊地委員の総括質疑保留事項の介護事業については取り下げることとして、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

○富原亮委員長 これより、各分科会における所管部審査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。

三好雅君。

○三好雅委員 それでは、吉田(祐)委員、丸岩委員、太田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、地域の振興についてであります。

各部審査では、人口減少時代に対処するため、創生総合戦略に基づき道が進めている取り組みなどについて伺いましたが、中でも、今回の地震災害で大きな被害をこうむった胆振東部では、人口減少に拍車がかかることも懸念されるところであり、一日も早い復興が望まれるところであり、

このため、被災地域の復興支援に向けた庁内横断的な体制構築の重要性を指摘し、道の考え方を伺いましたが、明確な御答弁はありませんでした。

被災地域の人口減少に歯どめをかけるためにも、被災地の復興に全庁を挙げて取り組む必要があると考えますが、知事はどのように取り組んでいく考えなのか、まず伺います。

○富原亮委員長 知事高橋はるみ君。

○高橋知事 被災地域の復旧、復興に向けた対応についてであります。厚真町、安平町、むかわ町の胆振東部3町では、発災以降、町外への転出者が増加するなど、将来の暮らしや仕事に対する不安が続いており、被災地域においては、住まいや暮らしの再建と、地域産業の持続的な復興を図ることが喫緊の課題となっているところであります。

このため、道では、地域ごとの実情もお伺いをしながら、庁内の関係部局が連携し、応急仮設住宅の早期建設や公共インフラの復旧などの対策を進めているところでございますが、今後、こうした取り組みをさらに加速するため、私を本部長とし、各部長や振興局長などを構成員とする、仮称ではありますが、北海道胆振東部地震被災地域復旧・復興推進本部を来週にも設置させていただき、被災地域の方々が、一日も早く、もとの生活や産業活動を取り戻すことができるよう、今後の取り組み方向を取りまとめ、地域と共有しながら、復旧・復興対策に全力を挙げて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。

○三好雅委員 それでは、次の質問に移ります。

次に、外国人材の確保についてであります。

各部審査では、人材確保対策の観点から、外国人留学生の就職状況や外国人技能実習生の受け入れ状況などについてお伺いをいたしました。国では、深刻化する人材不足に対処するため、新たな在留資格制度の導入を目指す入国管理法の改正案を現在開会中の臨時国会に提出し、来年4月からの施行を目指していると承知しております。

こうした新たな在留資格の創設に、時期を失することなく対応する必要がある点を指摘し、道の考え方をただしたところでありますが、国の動向を注視し、関係部局と連携を図りながら取り組むといった答弁にとどまったところであります。

人手不足が特に深刻な道外の府県や業界では、国の新たな政策方針にいち早く対応し、外国人材の確保に動き始めていると報じられております。道も、こうした状況を踏まえ、現在の連携体制を見直すなどして、一層の取り組みの強化を図る必要があると考えます。

知事は、外国人材の受け入れをめぐる最近の制度改正の動きなどを踏まえ、どのように対応する考えか、伺います。

○高橋知事 外国人材の受け入れについてであります。新たな在留資格の創設によりまして、一定の専門性や技能を有する外国人材を受け入れていくことは、地域経済の持続的な発展にとって重要であり、円滑な受け入れのためには、関係法令に基づく雇用管理や在留管理が適切に行われるとともに、外国人の方々が、安心して生活し、働くことができる環境づくりが必要と認識を

いたします。

道といたしましては、人材確保対策推進本部の外国人材分科会について、人手不足業種の担当部局を中心とする現在の構成員に、生活関連や地域振興などの担当部局も新たに加え、庁内の連携体制を強化するとともに、新たな在留資格に関する国の動向を注視し、道内外の地域や業界の状況の把握に努めながら、課題の抽出、対応方向の検討などを進め、本道において外国人材を円滑に受け入れることができるよう取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

**○三好雅委員** ただいまの答弁で、庁内の連携体制について、特に受け入れとか生活支援に関連した担当部局も加えて、庁内の連携を強化していくということでございました。庁内の連携体制はもとよりですが、今度は、道内全体の話になります。

ただいまの質問でも触れたとおり、来年度以降、道内でも、人手不足が深刻な業種のウエートが高い地域などでは、外国人材の受け入れに向けた動きが活発化することが予想されます。

外国人材の受け入れの動きについては、単に働き手として外国人を招致するだけではなく、相当長期にわたって、外国から来られた方々と地域の方々が職場や生活空間を共有することになるという点を不安視する声も見逃すことはできません。

昨年、道が策定したグローバル戦略の中でも、展開方向の一環として、多文化共生社会の形成に取り組む方針を明らかにしておりますが、各部審査でこれまでの取り組みを伺った限りでは、今回のような国の大きな政策方針の転換に対応するものとはなっていないと言わざるを得ないところであります。

知事は、このたびの国の新たな在留資格制度創設の動きを踏まえ、多文化共生社会に向けて、どのように取り組んでいく考えなのか、伺います。

**○高橋知事** 多文化共生社会の形成に向けた取り組みについてであります。道では、これまで、道民と外国人が、互いの文化や生活習慣などを相互に理解、尊重し、ともに暮らしていけるよう、市町村による多文化共生に係る取り組み状況を把握するとともに、関係団体と連携しながら、講演会などの開催による普及啓発活動や、生活情報の多言語による提供などを進めてきたところであります。

現在、国会で審議中の出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律案が成立し、施行されますと、より多くの外国人の方々が道内に居住することになると想定をいたすところであります。

道といたしましては、関係団体との連携を一層強めながら、外国人が多く居住する市町村に向いてヒアリングを行い、人手不足の状況や外国人の増加に対する住民感情など、地域が抱える課題、ニーズに応じた取り組みをきめ細やかに推進するなど、新たな在留資格の創設を踏まえ、多文化共生に向けた環境整備に積極的に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

**○三好雅委員** 御答弁にもありましたが、実際に多くの外国人の方々が居住することになれば、



大きな負担がかかるのは、多分、道ではなくて、市町村になるだろうというふうに思います。市町村に対するサポートや、道内の地域ごとの住民感情とか考え方も含めて、きちんとヒアリングをしていただき、市町村ごとのニーズなどもしっかり把握していただくことが、今の段階では肝要なのではないかなというふうに考えておりますので、ぜひ、お取り組みのほど、よろしく願いを申し上げたいと思います。

次に、新エネルギーの導入加速化についてであります。

道では、新エネルギーの導入加速化を図るため、平成29年度から、加速化基金によるエネルギーの地産地消に向けたモデル事業等に取り組んでおりますが、このたびの地震災害と、それに伴う大規模停電、さらに、停電に伴う道民生活などへの影響等を踏まえると、太陽光などの自然エネルギー由来の電力が加速度的に増加していくことによる電力ネットワーク全体に与える影響に改めて思いをめぐらせる必要があると考えるところであります。

一口に、新エネルギーあるいは再生可能エネルギーと言っても、その特性はさまざまでありま

す。例えば、太陽光などによる電力は、目まぐるしく変化する気候条件によって出力も大きく変動いたします。こうした変動の激しい電力を、大規模な蓄電施設や火力発電所などのバックアップ電源なしに、我々が日常的に依存している電力ネットワークに接続させることは、まさに大規模停電を招きかねない話であります。

新エネルギーの導入加速化を図るためには、電力の安定供給をまず第一に考え、安定供給に資する電源の導入促進につながる取り組みに重点を置く必要があると考えるところであります。

このような観点から、道は、新エネルギー導入加速化基金を活用した支援事業の実施方針の見直しを行うべきと考えますが、知事の見解を伺います。

**○高橋知事** 新エネルギーの導入加速化についてであります。このたびの大規模停電では、系統から遮断されて使えない再エネ設備があった一方、住宅用太陽光発電などを活用して、自立的な電源を確保した事例もあったと認識いたします。

道では、基金を活用し、エネルギーの地産地消の取り組みを推進しておりますが、今後、出力変動やコストなどの課題を有する新エネルギーの一層の導入拡大を図るためには、安定性に十分留意しつつ、地域の特性に応じた、事業性のあるモデルを創出することが重要であります。

こうした中、国では、再生可能エネルギーの主力電源化に不可欠なコストダウンの加速化と、FITからの自立に向けた取り組みを進めるとしているところであります。

本道は、系統に制約があり、また、広大で、送電網の維持整備に多大なコストを要する一方、バイオマスを初め、身近な地域で自立的に確保できるさまざまなエネルギー資源を有しているところであり、道といたしましては、こうした本道の特性や国の動きを的確に捉えながら、北海道を、次世代の新エネルギーの活用に向けて、安定性や事業性を考慮した多様な自立モデルの実証、実践の地とするとの新たな考え方を加え、基金のより効果的な活用を図ってまいる考えであります。

以上であります。

○三好雅委員 それでは次に、企業立地の促進についてであります。

道では、これまで、首都圏等との同時被災リスクの低さなどを示しながら、リスク分散の適地としての本道の優位性をアピールしてきたとのことですが、最近の大規模な台風の相次ぐ上陸や、9月に発生した胆振東部地震、さらに、この地震がきっかけとなった大規模停電等を目の当たりにした企業経営者にとりまして、こうした従来のアピールの仕方では、十分な説得力を持ち得ないと考えるところであります。

自然災害リスクに関する道外企業の不安を払拭するための対応が求められるところでありまして、これまで、道では、企業誘致方針を定めて、企業誘致の取り組みを進めておりますけれども、この方針を早急に見直し、企業誘致戦略の再構築を図るべきと考えるところであります。

道は、企業誘致方針をどのように見直していく考えなのか、伺います。

○高橋知事 今後の企業誘致の推進についてであります。道では、これまで、さまざまな機会を活用し、事業拡張や移転に関する企業の意向の把握に努めながら、毎年の誘致方針を定めてきているところであり、リスク分散の動きを捉えた誘致、食など地域の特性を生かした誘致、健康、医療など今後成長が見込まれる分野の誘致などを柱として、本道への立地促進に取り組んできているところであります。

こうした中、本道を含め、全国的にも大規模な自然災害が相次ぎ、自然災害等のリスクを回避しようとする意識が一層高まってきていることを踏まえ、道といたしましては、地震発生確率など、本道のリスクの現状や、首都圏等との同時被災のリスクの低さとあわせて、電力供給の基盤強化といった災害への対応力の向上や、ライフラインの確保といった強靱化の取り組みなどに関する情報も発信し、企業の皆様の不安の払拭を図り、積極的な立地を促してまいる考えであります。

以上であります。

○三好雅委員 ただいまの御答弁にあったように、本道のリスクの現状といったこともきちんとお話をしていくという点については、評価したいと思います。

一般的な世論とは違い、企業経営者は、ある種の戦略を持って進めるものと思いますので、リスクがあるということもきちんと言いながら、それを改善していく努力も示していく、そういうことが大事なのではなからうかと思えます。

次に、その件に関することですが、大規模停電後の北海道の企業誘致をめぐる状況は、従来とは大きく変化し、北海道を将来の進出先として検討していた企業は、北海道の立地適性に懐疑的な見方を強めている可能性が高く、企業誘致に関する静かな風評被害が生じている状況にあるとも考えるところであります。

観光客の誘致について、知事は積極的にメッセージを発信いたしました。企業誘致に関しても、誘致戦略の再構築を図った上で、知事自身のメッセージを道外に明確に発信する必要があると考えます。知事の見解を伺います。

○高橋知事 企業誘致に係る情報の発信についてであります。このたびの震災に伴い、道外企業の立地意欲への影響が懸念されますことから、その払拭に向けて、立地を検討している企業に対し、震災後の本道の実態を正しく伝えていくことが重要であります。

このため、復興の状況はもとより、良質な人材や、安全、安心な食資源など、本道の変わらぬ優位性に関する私からのメッセージをセミナーやホームページなどを通じて広く発信するとともに、立地地域に関する情報、自治体の支援姿勢など、立地の判断に必要なさまざまな要素について、個別に企業の皆様に丁寧に説明していくほか、検討の熟度が高まった企業に対しては、私みずからがトップセールスを行うなど、企業のニーズを的確に捉えた誘致活動を積極的に展開してまいります。

以上であります。

○三好雅委員 次に、電力コストについてでありますけれども、各部審査では、道が企業誘致の際にアピールしている風力発電や太陽光発電の集積とか、先日、国に要請した北本連系線の増強などは、いずれも、電力コストに反映される可能性が高いものであり、こうしたコスト増の要因の企業誘致戦略の中での位置づけなどについて伺いましたが、トータルコストの縮減など、可能な限りニーズに応えられるよう対応していくとの答弁にとどまったところであります。

現在でも本道の電力料金は割高であると言われており、このことが誘致企業の直接的なコスト増の要因となるばかりでなく、取引先となる道内企業のコスト競争力にも影響を与えます。こうした面を考慮すると、電力を初めとするエネルギーコストの低減に取り組むことは、企業誘致を進める上で欠かせないものと考えるところであります。

道は、電力を初めとするエネルギーコストの低減に向け、どのように対応していく考えなのか、伺います。

○高橋知事 電力コストの低減に向けての道の取り組みについてであります。道内では、泊発電所が停止する中、全国的にも高い水準の電気料金が道民生活や道内経済に大きな影響を及ぼしているところであり、地域の暮らしと産業の発展に向けては、電力を初めとしたエネルギーの安価で安定的な供給が大変に重要であります。

特に、企業誘致に際しては、用地取得費や施設整備費、人件費はもとより、工場、事業所の運営に必要なエネルギーコストの多寡は、企業立地の重要な判断材料であるところでもあります。

このため、道といたしましては、雪氷冷熱など、本道ならではの技術開発や、企業における先進的な省エネ技術の導入への支援など、エネルギー使用効率の向上に向けた取り組みを進めるとともに、電力自由化が進む中であって、道内の需要家が電力を安価で安定的に確保していけるよう、電力市場の整備を初めとした各種の仕組みづくりについて国に働きかけるなど、道民や企業のエネルギーコストの低減へのニーズにできる限り応えていけるよう取り組んでまいります。

以上であります。

○三好雅委員 次に、麻疹・風疹予防対策についてであります。

各部審査では、麻疹、風疹の流行の要因や感染防止対策などについて、これまでの対応や今後

の取り組み、特に、風疹抗体検査において抗体価が低いことなどが確認された方で、妊娠を希望される方を対象としたワクチン接種費用の助成について伺ったところ、答弁では、妊娠を希望される女性やその配偶者など、抗体価が低い方々へのワクチン接種の助成や、必要なワクチン確保などについて、引き続き、他都府県と連携し、国に要望するとのことでありました。

胎児への影響が懸念される先天性風疹症候群を予防し、子どもを望まれる方が安心して出産できるよう、道が風疹対策に取り組むことは、道民の安心・安全面だけではなく、少子化対策としても重要と考えるところであります。

道は、市町村と連携し、妊娠を希望される女性が速やかに予防接種を受けられるよう、早急に対応を検討する必要があると考えますが、知事の見解を伺います。

**○高橋知事** 風疹の予防に向けた今後の取り組みについてであります。風疹は、胎児がウイルスに感染し、先天性風疹症候群を発症するおそれがありますことから、道では、妊娠を希望される女性などを対象に、風疹抗体検査の費用の助成や予防接種の勧奨に取り組んできているところであります。

我が国で風疹患者が増加している中、先天性風疹症候群の予防のためには、風疹抗体検査から予防接種へと確実につなげることが重要であります。

このため、道では、妊娠を希望される女性やその配偶者など、抗体価が低いと判明した方への予防接種費用の助成、ワクチンの確保など、必要な対策を早急を実施するよう、他都府県とともに国に要望をいたしているところであります。

私といたしましては、妊娠を希望する女性が安心して出産できるよう、予防対策を推進していく必要があると考えるものであり、風疹抗体検査や予防接種について、改めて周知を図ることはもとより、早期に、感染症に関する有識者等で構成する感染症流行調査専門会議において、道内の流行動向に応じた対策を改めて検討するなど、風疹の蔓延防止対策に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

**○三好雅委員** ただいま、知事から御答弁をいただきましたが、風疹が全国規模で流行した平成24年から25年にかけて、国立感染症研究所には、合わせて1万6730例の患者が報告され、うち、23.7%に当たる3967人が女性で、その翌年までに、45例の先天性風疹症候群、いわゆるCRSの患者が報告されております。

道内での事例はありませんでしたが、先天性心疾患や難聴、白内障などを防止するためにも、妊婦の方の風疹対策が重要であり、妊娠中の風疹が原因でCRSのお子さんを亡くされた方が予防接種を呼びかけている切実な声を真摯に受けとめなければならないと考えるところであります。

道では、CRSの発生を防止するための対策として、出産経験のない方で、妊娠を希望される方などを対象に、風疹抗体検査に要する費用を助成しており、検査の結果、抗体価が低いことなどが確認された女性は、昨年度までの3カ年の平均で70人と伺っていますが、この方々に、1万

円前後と言われる麻疹・風疹ワクチン接種の費用を助成することは、それほど大変なことではないと考えるところであります。

東京都では、抗体検査後、女性のワクチン接種の費用を負担している市町村に費用の2分の1を助成しており、道内でも、保健所を設置する旭川市で、風疹抗体検査のほか、ワクチン接種費用も助成しているとのことでありますので、道としても、しっかり取り組む姿勢を示す必要があることを指摘しておきます。

次に、道路整備などについてであります。

道民生活や産業活動に大きな役割を果たす道道の整備に関し、各部審査では、渋滞緩和といった利用者の要望等も踏まえながら、長期的な計画に基づき取り組んでいる旨の答弁がありました。が、先日、正式決定となった日本ハムファイターズのボールパーク構想では、交通量の増大に対処するためのアクセス道路の整備が課題の一つとして指摘をされております。

先日、知事も出席して締結された、ボールパーク構想に関する協定では、アクセス道路の整備について連携協力して推進することとされています。

各部審査では、道の厳しい財政事情を踏まえ、どのように支援していくのか、考えをたじましたが、明確な答弁はいただけなかったところであります。

日本ハムファイターズ側としては、2023年3月の開業を予定しているとのことでありますが、このスケジュールを前提にすると、決して時間に余裕があるわけではありません。道として早期に方向性をお示しする必要があると考えます。

ボールパーク構想の課題とされるアクセス道路の整備に道はどのように協力していくのか、知事の考えを伺います。

**○高橋知事** アクセス道路の整備についてであります。ボールパークの建設予定地に決定をした、きたひろしま総合運動公園は、現状では、主要なアクセス道路が1路線しかないため、開業後に増加する交通量に対応できず、広範囲にわたり、激しい渋滞が発生し、物流を初めとする経済活動にも影響を与えるおそれがあると認識しております。このため、適切に交通を分散させる必要があるところであります。

また、市では、アクセス道路の新設などを計画しておられますが、事業規模が大きく、開業までの期間が短い中、整備を完了するためには、高度な技術が必要でありますことから、道に対して支援の要望があるところであります。

私といたしましては、渋滞の発生など、周辺的一般交通への影響を考慮いたしますと、アクセス道路の一部について、道が主体的に整備を進めるべきと考えるものであり、国道274号線と市道を経由してボールパークを結ぶ新設道路である市道共栄南1号線の延伸部について、速やかに道が整備に着手できるよう、必要な手続を進め、ボールパークが多くの道民の皆様方に親しまれる施設とな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。

**○三好雅委員** 最後に、交通政策についてであります。

各部審査では、鉄道の利用促進に関する考え方を伺ったところでありますが、道民による日常的な利用はもとより、観光列車などで国内外の来道者の方々に鉄道を利用していただく取り組みを戦略的に切れ目なく実施していくことや、そのための全道的な組織を設立する考え方などについて答弁がありました。先日開催された、J R 北海道の事業見直しに関する関係者会議で J R 北海道が行った説明においては、新幹線の札幌開業時ではなく、5年後までの収支見通しを示すにとどまり、また、この問題に関する国と地域との基本的な考え方にも、依然として隔たりが大きいことが明らかとなっています。

J R の利用促進自体は、同社の収支改善に資するだけでなく、北海道の成長戦略の一つであるインバウンド観光の振興や交流人口の拡大を通じた地域の活性化、あるいは地方創生といった観点からも進めていく必要がありますが、J R 北海道の路線見直しや、地域による支援の大枠が固まっていない中で、効果的な展開を図っていくということは容易ではないと考えるところであります。

また、先週の金曜日には、J R 千歳線の札幌駅構内で信号機が支柱の根元から倒れ、線路を塞ぐという、あってはならない重大事故が発生いたしました。これ以外にも、最近では、鉄道設備のふぐあいなどに伴う運休やおくれが頻発しております。

これまで J R 北海道が重点的に進めてきた投資のあり方はもとより、現在議論されている J R 北海道の経営再生の取り組み自体も根本的に問われかねない事態であります。

J R 北海道の路線見直しに関しては、国の来年度予算の編成作業が大詰めを迎えようとしている現時点でも方向性が定まっていない状況にあることを踏まえ、道はどう対応していくのか、考え方を一定程度整理しなければならない時期に来ていると考えます。

知事は、利用促進を含め、J R 北海道の路線見直し問題に今後どのように対処していく考えなのか、伺います。

**○高橋知事** J R 北海道の問題についてであります。国土面積の22%を占める広大な本道において、鉄道網は、国内外からの多くの人々の移動手段としての役割はもとより、農産物などの輸送を通じて、日本国民の食を支える重要な社会基盤であり、国、地域の支援のあり方を考えるに当たっては、厳しい財政状況にある道や市町村が現実には担うことができる負担額はもとより、広域分散型の地域特性、積雪寒冷といった本道の厳しい事業環境も十分考慮する必要があると考えるものであります。

J R 北海道の経営再生の見通しについては、収支改善を含め、経営の自立に向けた具体的な道筋が明らかになっておらず、道民の皆様のご理解をいただく上で、さらに詳細な説明が必要であると考えるところであります。

道といたしましては、このような状況のもと、来年度の予算編成などの時期が迫っていることも踏まえ、現在、国に対して、負担に係る法的根拠や、国、地方の負担割合、地方の負担額の規模、さらには、法改正の見直しなどについて、改めて説明を求めているところであり、今後、市長会、町村会、そして関係団体などとの連携を強めながら、地域の負担に関する国や J R 北海道

との議論を一層加速し、道として、最終的な判断を行ってまいる考えであります。

また、JRの利用促進に向けては、全道的な組織を年内に設立し、全国的なプロモーションや情報発信、さらには観光列車の運行など、オール北海道で利用促進に向けた取り組みを展開し、鉄道網を含む本道の公共交通ネットワークと地域交通の確保に向け、全力で取り組んでまいります。

以上であります。

○三好雅委員 道として、最終的な判断をこれから行ってまいるというふうな御答弁をいただきました。

我が会派としては、この点について、方向性をもっと鋭くしていかなきゃならないところもあるかと思っておりますので、次回の定例会もありますし、今後とも、いろいろなところで議論をしながら、最終的な判断までの間、いろいろな形でただしていくことをこの場で申し上げて、私の質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○富原亮委員長 以上で三好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、通告に従いまして、中川委員、藤川委員、菅原委員の総括質疑保留事項をあわせまして、順次伺ってまいりたいと思います。

まず、道の財政運営についてであります。

道財政について、財政健全化の判断基準である実質公債費比率と将来負担比率は、ともに全国で最低水準にあつて、特に実質公債費比率は、当面、みずから目標としていた平成27年度水準を上回って推移することが見込まれているという、非常に厳しい状況にあります。

また、災害など不測の事態に備えて一定程度の残高を確保しておくべき財政調整基金についても、近年、枯渇状態が続いているわけであります。

人口減少から見られる長期展望、また、原油価格の値上げ、消費税率の変更、TPPなどの参加による影響に加え、このたびのような大きな災害や物価の変動等、突発的なアクシデントが発生した場合、財政調整基金もなく、どう対処するのか、見えてきません。

道として、財政調整基金の確保に向け、適切な目標額を設定した上で、計画的な積み立てを行うべきと考えますが、所見を伺います。

○富原亮委員長 知事高橋はるみ君。

○高橋知事 道の財政運営に関し、財政調整基金の確保についてであります。道においては、これまで厳しい財政状況が続いてきたことなどから、基金残高はほぼ枯渇した状況が続いておりますが、行財政運営方針においては、中長期的に解消を図るべき財政課題として、財政調整基金の確保を掲げているところであります。

大規模な災害が頻発している近年の状況なども踏まえますと、残高確保の必要性はさらに高ま

っていると考えるものであり、来年度以降も引き続き収支不足が生ずる厳しい財政状況にはありますものの、道政上のさまざまな課題へ対応しつつ、道税を初めとする歳入の確保や効率的な予算執行の徹底などにより捻出した財源を積み立てるなど、財政調整基金の残高確保に可能な限り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** 人命にかかわるような事態が発生した際には、何より緊急対応が第一になるわけであります。そのために、機動的に活用できる財源として、財政調整基金を確保しておくことは重要になってくるのでありまして、基金の計画的な確保にしっかり取り組むように、強く求めておきたいと思っております。

次ですが、こうした状況に加えて、引き続き収支不足が生ずる見通しであると、今、知事からも答弁がありまして、道財政は依然として厳しい状況にあり、これまでの対策が十分な効果を上げていないと指摘せざるを得ません。

予算編成、財政運営への知事の姿勢は、一見、手がたく取り組んでいるように見えますけれども、抜本的な取り組みを怠り、道民には延々と我慢を強いているだけとしか指摘せざるを得ません。

こうした状況をどのように認識し、これまでの財政健全化に向けた取り組みをどう受けとめているのか、知事の認識を伺います。

**○高橋知事** 財政健全化の取り組みについてであります。私といたしましては、持続可能な行財政構造の確立に向けた確かな道筋をつけるため、徹底した行財政改革に取り組んできた結果、ピーク時には2150億円であった収支不足額が、今年度は410億円にまで縮小するなど、道財政は着実に改善が図られてきているものと認識をいたします。

しかしながら、縮小傾向にあるものの、来年度以降も収支不足が生ずるという厳しい見通しにありますことから、今後の財政運営に当たっては、引き続き、行財政運営方針に沿って、財務体質の改善と収支均衡の財政運営に向け、全力で取り組んでまいりる所存であります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 知事からは、着実に改善が図られてきているという答弁がありましたけれども、残念ながら、これまで道民に我慢を強いても、いまだ400億円を超える収支不足額が生じている、財政調整基金を枯渇させても、なお、その場しのぎの財政運営になっているというふうな指摘せざるを得ません。

知事の取り組みでは、まだ、子どもあるいは若い世代にツケを残すことになっていることを強く自覚するよう求めておきたいと思っております。

次に、防災・減災対策についてであります。

胆振東部地震後、道民が、安心して、もとの生活を取り戻し、北海道のさらなる発展につながる復興が実現できるよう、いまだ避難を余儀なくされている方々への支援、これから本格化する被災地の復興に向けて、道庁が一丸となって全力で取り組む必要があると考えます。



庁内体制の見直しなども含めた復興支援について、今後、どのように進めていくのか、分科会で伺いましたが、いまだ検討を行っており、具体的な取り組み内容すら明らかにされていないのが現状であります。

被災地の復興に向けて、地域に寄り添いながら丁寧に対応すること、また、取り組みを加速するため、知事をトップとした復興推進本部を直ちに立ち上げ、道庁内の体制を充実強化し、復興に向けたビジョンを早急に示すべきと考えますが、知事の所見をお伺いいたします。

**○高橋知事** 復旧、復興に向けた対応についてであります。道では、一日も早い被災地域の復旧、復興を図るため、地域の実情やニーズをお伺いしながら、庁内の関係部局が連携して、応急仮設住宅の早期建設や公共インフラの復旧などの対策を進めているところであります。

今後、こうした取り組みをさらに加速するためには、庁内の関係部局の一層の連携強化を図ることが重要でありますことから、全庁横断的な推進体制として、私を本部長とし、各部長や振興局長などを構成員とする、仮称であります。北海道胆振東部地震被災地域復旧・復興推進本部を来週にも設置し、今後の取り組み方向を取りまとめ、地域と共有しながら、全庁が一丸となって、復旧・復興対策に全力で取り組んでまいります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 来週にも復興推進本部を設置するとのことでありまして。

いずれにしても、今回の大きな地震、停電で、道民の生活、産業は本当に大きな影響を受けたわけでありまして、この復旧、復興に向けて、道庁が持っている資源をしっかりと投入して努められるように、強く求めておきたいと思っております。

次に、交通ネットワークの質問に移りたいと思っております。

まず、JR北海道の利用促進についてであります。

知事は、JR北海道の利用促進について、全道的な組織を年内に設立して、全国的なプロモーションあるいは情報発信などの取り組みを戦略的に展開していくとのことでありまして。

しかし、分科会では、その組織のあり方、設立時期、具体的な取り組み内容ははっきりせず、何ら進展のない、具体性に欠ける答弁でありました。

知事は、早急に、今後のスケジュールも含めて、効果的な利用促進策を示すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

**○高橋知事** JR北海道の全道的な利用促進の取り組みについてであります。道では、さきの定例会終了後、市長会、町村会を初め、経済団体やJR北海道などとの間で、オール北海道による利用促進の取り組みに向けた検討を重ねてきているところであります。

道といたしましては、今後、さまざまな分野の関係者の方々に御参画をいただく中で、道民の皆様による利用促進はもとより、本道の鉄道に対する国民的な理解や応援の機運を醸成するため、全道的な協議組織を設立することとしているところであり、関係者が一体となった全国的なプロモーションや情報発信など、国内外の来道者の方々に鉄道を利用していただく取り組みなどを戦略的かつ切れ目なく展開していく考えであり、具体的内容については、引き続き、関係者の

皆様方とともに、来月の協議会設立に向け、検討協議を進めてまいります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 協議会を設立させて、しっかり利用促進を図っていくということでもありますけれども、この間も、JR北海道は、大地震などの災害に見舞われて赤字が拡大しているわけですから、スピード感を持った対応を求めておきます。

今、全道的な組織を設立するというものでありますけれども、道の取り組みとしては、まだまだやるべきことがあって、不十分だと考えます。

地域における利用促進策のみならず、それ以外にも、道として、さまざまな支援策を講ずるべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

**○高橋知事** 利用促進の取り組みについてであります。本道の鉄道網は、道民の皆様の暮らしはもとより、観光や物流など産業全般にもかかわる重要な交通基盤であり、持続的な鉄道網の確立に向けては、交通政策総合指針に基づき、関係機関が一体となって、鉄道の利用促進を進めていくことが重要と考えます。

道といたしましては、今後、市長会や町村会を初め、さまざまな分野の皆様方に御参画をいただき、年内に設立する全道的な協議組織のもと、道民の皆様の日常的な利用促進はもとより、北海道ならではの魅力ある観光列車の運行など、さまざまな知恵と工夫を凝らした取り組みを、地域や関係団体の皆様と切れ目なく実施するとともに、沿線地域の協議会や、2次交通を担うバス、タクシーなど、他の交通事業者との連携も一層密にしながら、本道の発展に寄与する鉄道ネットワークの構築に向け、オール北海道で利用促進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。

**○梶谷大志委員** まだ具体的な話は示されなかったわけではありますが、いずれにしても、道としての主体的な取り組み、利用促進以外の二の矢、三の矢をしっかりと示されるように、強く求めておきたいと思っております。

その一方で、国への対応も求められるわけではありますが、国鉄の分割民営化時の経緯や、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は、国が中心的な役割を担い、実効ある支援を行うことは当然であろうかというふうに思います。

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って、道や沿線自治体は何ら関与していないわけでもあります。

法の期限であります平成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ものと考えますが、知事の認識をお伺いします。

**○高橋知事** 国の支援についてであります。JR北海道の危機的な経営の状況を踏まえ、これまでどおりのJR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、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、地域においても、可能な限りの協力、支援を行うことが重要と考えます。

また、厳しい財政状況にある道内の自治体が国と同水準の支援を行うことを前提としていること、さらには、地方財政措置が明らかにされていないことなど、地域や道民の皆様の御理解を得ていく上で、いまだ調整すべき課題が残されております。

道といたしましては、厳しい経営状況にある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、JR北海道の経営に強い権限を有する国が中心的な役割を担う必要があると考えるところであり、地域の負担の前提となる国の支援の考え方や、JR北海道の経営再生の見通しなどに関する詳細な説明に加え、地域の実情を踏まえた支援制度を構築するよう国に強く求めるとともに、持続的な鉄道網の確立に向け、地域での議論を加速させてまいります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 国に責任がある平成32年度までも、道や沿線自治体の負担ありきで議論が進められているというのは、少し疑問があるわけであります。

しかも、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も、道や市町村にまだ示されておりませんし、何よりも、国の支援内容が示されていない中では、当然、地域としてどんな対応をしいいかもわからないわけであります。

国に対して、平成32年度までの対応について知事から毅然とした態度で求められるように、強く指摘をしておきたいと思っております。

次に、知事には、地域を守る立場から、鉄道網を残すために、JR北海道、国と対峙していく姿勢、覚悟が求められているというふうに思いますが、具体的にどのように対応していこうとするのか、所見をお伺いいたします。

**○高橋知事** 今後の対応についてであります。国土面積の22%を占める広大な本道において、鉄道網は、国内外からの多くの人々の移動手段としての役割を初め、農産物などの輸送を通じて、国民の食を支える重要な社会基盤であり、国、地域の支援のあり方を考えるに当たっては、厳しい財政状況にある道や市町村が現実には担うことができる負担額となることはもとより、本道の厳しい事業環境にも十分配慮する必要があります。

こうした中、JR北海道の経営再生の見通しについては、経営の自立に向けた具体的な道筋が明らかになっておらず、道民の皆様の御理解をいただく上で、さらに詳細な説明が必要であると考えているところであります。

道といたしましては、このような状況のもと、来年度の予算編成などの時期が迫っていることも踏まえ、現在、国、地方の負担割合や地方負担額の規模などについて、改めて国に説明を求めているところであり、今後とも、市長会、町村会、関係団体などと連携を深めながら、地域の負担に関する国やJR北海道との議論を一層加速し、道として、最終的な判断を行ってまいりたいと考えております。

また、JRの利用促進に向けては、全道的な組織を年内に設立し、全道的なプロモーションや情報発信、観光列車の運行など、オール北海道による取り組みを展開し、鉄道網を含む本道の公共交通ネットワークと地域交通の確保に向け、全力で取り組んでまいります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 地域の皆さんが交通ネットワークについてしっかり展望を持つことができるように、また、今、知事からも、しっかりやっていく決意が示されたわけでありますけれども、決して、なし崩しの結果とならないように、強い決意を持って臨まれることを求めていると思っております。

次に、北海道新幹線に係るトンネル掘削土の受け入れについて伺ってまいります。

この受け入れについて、分科会でのやりとりでの道からの答弁は、新幹線の建設工事を円滑に進める上でも重要な課題であるとしながらも、淡々とした答えであり、道としての責任感、危機意識に欠けていると言わざるを得ません。

道民にとって、2030年度末に新函館北斗—札幌間を開業させることは極めて重要でありまして、トンネル掘削土の課題について、道は、これまで以上に強い認識を持って、適切に進められるよう、かかわっていくべきだというふうに考えるわけでありまして。

道の役割、責任をどう認識しているのか、また、今後、どうかかわっていくとするのか、知事の認識をお伺いいたします。

**○高橋知事** トンネル発生土に係る対応についてであります。トンネル発生土の適正処理や、受け入れ地の周辺住民の方々などの御疑問や御要望に丁寧に対応し、理解を求めていくことは、新幹線の建設工事を円滑に進める上で、極めて重要な課題と認識するものであります。

今後、札幌開業に向け、トンネル工事が進捗し、受け入れ地の確保がさらに必要となりますことから、道といたしましても、この問題解決に向けた役割を果たしていく必要があるものと考えます。

道といたしましては、引き続き、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を随時開催し、対策が必要な発生土の処理方法等について情報を共有するとともに、必要な調整を行うなど、2030年度末の札幌開業に支障が生じないよう、札幌市などの関係自治体との連携を一層深め、受け入れ地の確保に向け、積極的に取り組んでまいります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** しっかり対応されるように求めていると思っておりますが、いずれにしても、受け入れ地の周辺住民の方々への十分な説明と理解が必要になってくるというふうに思います。

8割のトンネル工事が発注されておりますけれども、掘削土の受け入れ地はまだ半分しか確保できていないわけでありまして、これから、どうやって残り半分の掘削土を処理していくのか。鉄道・運輸機構も市町村もそれぞれ頑張るわけでありまして、道としての役割も果たされるように、強く求めているというふうに思います。

次に、航空振興基金についてであります。24億円の航空振興基金について、今年度は約4000万円を取り崩し、新たな事業に活用しているものの、その使途に計画性や一貫性があるのか、現状では活用方法が漠然としていると言わざるを得ません。

基金をより有効に活用していくために計画を立てるべきと考えますが、知事の所見を伺いま

す。

**○高橋知事** 北海道航空振興基金についてであります。本基金は、道内の13空港の機能強化や航空ネットワークの充実強化に取り組むことを目的として、昨年度、空港ビル会社の株式売却金を積み立てて設置したものであります。

道では、基金設置の趣旨に沿って、空港機能の高度化、多機能化による利便性の向上や、道内13空港の航空ネットワークの充実強化など、今年度から新たな事業を実施しているところであり、道内7空港の運営の一括民間委託後においても、基金を有効に活用し、委託期間を通じて、これらの目的を実現していく必要があると考えるものであります。

道といたしましては、運営権者の提案内容を踏まえ、運営権者との適切な役割分担のもと、観光や地域振興など、幅広い分野での政策間連携を強化しながら、地域と一体となった戦略的な空港間連携などに官民を挙げてしっかりと取り組み、2030年度までを計画期間とする北海道航空ネットワークビジョンの推進を図ってまいります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 具体的には、来年のSPCの決定後になるのかもしれませんが、ほかの空港ビルの売却益も含めて二十数億円について、イベントリスクなどを踏まえて、より具体的、計画的に活用する方策をしっかりとつくるよう求めておきたいと思っております。

次に、新千歳空港周辺地域振興基金について伺います。

新千歳空港の24時間運用における枠利用については、インバウンドなどが好調なため、順調に利用されておりまして、周辺地域への対応が重要になってくるというふうに考えます。

しかし、新千歳空港周辺地域振興基金については、目標とする30億円に対して、平成29年度末において19億円程度にとどまっており、28年度末からはたった350万円しかふえていないわけでありまして、大手航空会社からの寄附も前向きに検討いただいているとのことでありましたが、昨年も同様のことを言っており、成果が上がっていないと指摘せざるを得ません。

これまで何度も、早急に打開策を検討するよう求めてきたわけでありまして、同様の取り組みを繰り返すばかりで、姿勢が疑われるのであります。

知事の残りの任期において、みずから直接、企業へ要請することも含めて、これまでの手法を抜本的に見直し、打開策を示すべきと考えますが、所見を伺います。

**○高橋知事** 新千歳空港周辺地域振興基金についてであります。道では、30枠への拡大を契機として、深夜・早朝便を運航している航空会社のほか、直接的、間接的に利益を享受する企業などを幅広く訪問し、関係自治体と経済界の役割分担のもとに設置された基金の趣旨やその効果などを丁寧に説明し、寄附に御協力いただけるよう取り組んできており、今年度、初めて、一部の大手航空会社において寄附に向けた具体的な検討が進められることとなったところでありまして。

私といたしましては、基金の造成は、空港周辺の環境整備にとって極めて重要であると認識しており、エアラインを初め、1社でも多くの企業に、24時間運用の意義や地域との共生の必要性について御理解をいただけるよう、今後とも、地道に企業訪問を重ねるとともに、さまざまな機

会を捉え、私自身も早い機会に協力を要請するなど、基金の造成に向けて積極的に取り組んでまいります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 今回の答弁で、今年度、初めて、一部の大手航空会社において寄附に向けた具体的な検討が進められることになった、それ以外に、知事も早期に協力を要請すると、みずからの対応について答えていただいたところであります。

20年間、この基金については不足が生じてきておりますし、先ほど申し上げましたとおり、来年の7月にはSPCが決定するわけでありまして、残りの任期の中で、知事はしっかりと解決の道筋をつけるよう、強く求めておきたいというふうに思います。

次に、IRについて伺ってまいりたいと思います。

道では、昨年度、IRに関して、新たなインバウンド誘致企画調査を行いました。この事業予算については、当初、議会に対しても、MICE等に関する統計やマーケティング調査を実施するとの説明のみで、IRに関しては一切の説明がありませんでした。

平成29年4月に、国においてIR推進会議が立ち上がったと、いかにも新たな動きが出てきたからということでありましたけれども、28年12月にはIR推進法が既に成立し、その時点で、国内で3カ所の地域指定や、都道府県が国に申請することなどはわかっていたことであります。

しかし、なぜ、当初予算でIR関連経費の計上をしなかったのか、これではIRを隠していると捉えられても仕方がありませんが、知事の所見を伺います。

また、IRとMICEが設置する施設は共通するものがあり、インバウンドの集客という目的は同じでありますけれども、議会に対して用途を明確にしないまま、予算を計上したことは、予算を審議する議会としても到底許しがたい行為であります。あわせて、知事の所見をお伺いいたします。

**○高橋知事** IRに関する調査についてであります。平成29年度の調査事業については、その予算説明資料の中に、MICEとIRの関連に関して明確な記載はありませんでしたが、インバウンド誘致の拡大を図る上で、大きな可能性を有するIRの中核的な機能として位置づけられているMICE等を対象に、本道観光の付加価値の向上を図るためのマーケティング調査などを行うこととしたところであります。

こうした中、予算議決後の平成29年4月には、国においてIR推進会議が設置され、IR整備法案の大枠を取りまとめるとの方針が示されるなど、検討が加速してきたことも踏まえ、本事業の予算を活用し、MICE等の機能強化にも密接に関連するIRの調査を実施することとしたものであり、事業の執行に際しては、道議会での御議論の中でその旨の説明をさせていただきました。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 議会での議論も、我々の指摘によって行われたわけでありまして。

また、今、明確な記載がないと知事も認めたところでありますけれども、なぜ、IR関係とい

うふうに堂々と予算に計上しなかったのか、その理由についてお伺いをいたします。

○高橋知事 IRに関する調査についてであります。平成29年度予算における調査事業については、IRの中核的な機能であるMICE等を対象に、インバウンドの拡大に資する統計調査やマーケティング調査を行うこととしたところであります。

こうした中、予算議決後において、IRに関する国の検討が加速してきたこともあり、道といたしましては、当初の予算事業の趣旨を踏まえた上で、IRに関する調査事業として実施をいたしましたところであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、検討が加速してきたということで、あたかも急な話であるかのような答弁でしたけれども、政局絡みでただ単に延びただけで、都道府県が申請主体になることは早くからわかっていたことであります。

MICEと非常に重なるということでもありますけれども、結果的に、いわゆるIR事業者、カジノを運営される多数の事業者に対して、道内への立地に関する意向の調査もこの予算で実施をしたわけでもありますよね。このことを改めて確認したいと思います。

○高橋知事 IRに関する調査についてであります。この調査においては、IR事業者の意向確認に関するものも含まれております。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、含まれているという答弁がありましたけれども、そもそも、MICEという言葉に隠してIRの考えを示さなかったのに、推進すると誤解されかねないようなやり方で調査をするというのは、不誠実きわまりないわけであります。

この事業に対する後ろめたさがあるということですか。改めて伺います。

○高橋知事 調査事業についてであります。平成29年度予算においては、IRの中核的な機能であるMICE等を対象に、インバウンドの拡大に資する統計調査や海外のマーケティング調査を行うための予算を措置したところであります。

事業の執行に際しては、こうした趣旨を踏まえ、MICE等の機能強化にも密接に関連するIRを対象に、需要予測や海外事業者への意向調査を行うこととしたところであります。

以上であります。

○梶谷大志委員 今の答弁も非常に詭弁であります。MICE等の機能強化にも密接に関連するIRの調査を実施したと言っていますけれども、IR事業者はカジノ事業者とイコールでありまして、そのことすらも我々にきちっと説明がなかったように私は思っているところであります。知事を初め、部局で、こういったことに関しては、包み隠さず、道民にしっかり考え方を示しながら対応されるように、強く求めておきたいというふうに思います。

そんな中、国からは、先般、カジノを含むIRの誘致に関し、都道府県と20の政令都市に対して調査が行われたわけであります。

IR区域整備計画を国へ申請するかどうかについて、申請をする、申請を検討中、申請未定、

申請しないの四つの回答区分があったわけでありまして、分科会の議論では、道では申請を検討中と回答したとのことでありました。

これまで、知事は、まだ判断できる状況にはないと、その態度を保留してきたわけでありまして、それでも、それでは、なぜ、申請未定ではなくて、申請を検討中と回答したのか。これでは、条件さえ整えば国に申請するということになり、既に知事の中ではI Rの道内設置を認めていると捉えられますけれども、その真意をお伺いいたします。

**○高橋知事** 国の意向調査についてであります、本調査は、今後のI R区域の認定作業に向けて、国として、都道府県等の意向とその準備状況を把握するために実施されたものと承知いたしております。

道におきましては、I Rに関し、これまでも、調査事業等を通じた課題の整理や、有識者懇談会による検討を進めてきているところであり、四つの選択肢について国に確認したところ、「申請を行うかどうか未定である。」とは、検討そのものを行っていないという趣旨との説明があったことも踏まえ、現状に最も近い、「申請を行うかどうかを検討している。」という項目を選び、回答いたしましたところでありまして。

以上であります。

**○梶谷大志委員** いずれにしても、非常に誤解を招く回答であることは間違いないわけでありまして、道内設置については、まだ白紙であるということをしっかり表明すべきであると思っておりますけれども、改めて明確な所見をお伺いしたいと思います。

**○高橋知事** 意向調査への対応についてであります、このたびの意向調査については、これまでの議会議論を踏まえたものであることなどを勘案し、所要の対応を行ったところでありまして。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 非常に不明確な答弁でありまして、白紙ということをしっかり言ってほしかったわけでありまして。

では、何でそれを言えないのかと非常に気になる点があるのですが、国の意向調査の中で、この四つの中から回答すると同時に、具体的な準備状況の回答も求められていたはずだと思います。

道民や有識者、道議会の意向について何と答えられたのか、あるいは、I R事業者に対して調査したことについて、どんな形で答えたのか、このことをあわせて伺いたいと思います。

**○高橋知事** 意向調査のその他の内容などについてであります、準備状況に関しましては、庁内に検討体制を設けていること、専門的な意見を聴取するための有識者懇談会を開催していること、複数のI R事業者から事業構想の提案を受けていることなど、現在の検討状況を回答するとともに、道として現時点では誘致の判断に至っていないことや、誘致を行う場合には、申請までの準備期間を十分に確保する必要があるとの考えを回答いたしましたところでありまして。

以上であります。

**○梶谷大志委員** 国から回答を求められた準備状況については、客観的な状況を答えて、かつ、



判断をするような状況にないと回答したというふうに受けとめますけれども、今回のことについて担当の皆さんと意見交換をしていますと、こういう回答をしたら、どう受けとめられるかを考えることが非常に欠如していたと言わざるを得ません。

例えば、進める意図がある、ないということについて、道庁としてそんな思いを示したわけではないと言っているのでありますけれども、それにしても、進めようとする方もいれば、懸念を示す方もいるわけですから、そういう人たちがそれをどう受けとめるかということをしつかり念頭に置いて、こういう調査について本当に細心の注意を払って対応されるように、強く求めておきたいと思います。

次に、I R 検討会議について伺います。

庁内には、関係部署で構成する I R 検討会議が設置されているわけでありましたが、昨年度は、6月に1回の開催であります。今年度においては、現時点で1度も開催されていないわけであり

ます。これでは、単に対外的なポーズにすぎず、有識者会議の設置など、国でもさまざまな動きがある中、庁内の検討会議は何の役割も果たしていないと指摘せざるを得ないわけであり

ます。ここは誘致の是非を議論する場ではないのか、もはや形骸化している検討会議を設置した意義について伺いたいと思います。

**○高橋知事** 庁内の I R 検討会議についてであります。道においては、I R に関する庁内の情報共有や横断的な検討を進めるため、平成26年に庁内の関係部局による検討会議を設置し、昨年6月に開催した会議においては、I R 整備法の制定に向けた国の動向等について情報共有を図るとともに、その後の検討に当たり、関係部局に対して必要な協力を求めたところであります。

これ以降、検討会議は開催していないところでありますが、I R に関するそれぞれの課題に応じ、観光局を中心に、会議の枠組みを活用し、関係部局間での調整や検討を随時行っているところであり、今後は、全庁的な情報共有や検討をより円滑に行うため、会議を適宜開催してまい

考えであります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** この会議の意義も改めて聞きたいところではありますが、時間の制約があるので、割愛します。

それにしても、I R 検討会議は、最終的に I R の誘致を判断する会議であるのかないのかだけ、具体的にお示しをください。

**○高橋知事** I R 検討会議についてではありますが、この会議は、I R に関して、庁内の情報共有や横断的な検討を進めるために設置したものであります。

以上であります。

**○梶谷大志委員** I R の誘致について最終的に判断する会議ではないというふうに受けとめておきたいと思

ただ、どういうことになろうとも、I Rの道内設置については、明確にその態度を示しておくべきと考えますが、所見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につきましては、観光振興や地域経済の活性化など、本道のさらなる発展の原動力にな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の影響も懸念されているところであります。

こうした、プラス、マイナスの両面からの効果等をしつかりと見きわめ、誘致の判断を行うことが重要であると考えます。

このため、道といたしましては、有識者の方々の御意見を参考としながら、本道にふさわしいI Rのコンセプトや候補地、社会的影響対策の方向性などについて、基本的な考え方を整理しているところであり、国におけるI R区域の認定に向けた準備作業の動向などを見きわめるとともに、道議会での御議論はもとより、幅広い方々の御意見を伺いながら、スピード感を持って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** 明確な答弁は得られなかったわけでありまして、いずれにしても、道民にとって、とても重要で、直面する課題に、みずから向き合って答えを出すという姿勢が残念ながら感じられないわけでありまして、非常に期待外れだということを強く指摘しておきたいと思っております。

最後になります。

新エネルギー導入加速化基金についてであります。

分科会において、新エネルギー導入加速化基金の成果などを伺ってきましたけれども、風力やバイオマスの熱利用について課題があるものの、基金の活用により、地域の取り組みを加速していくとしております。

しかし、導入の成果は不明であり、5年間で60億円という基金事業の枠組みとともに、将来にわたって100億円規模の取り組みをしていくという考え方についても、何ら明確になっていないと言わざるを得ません。

大規模停電を踏まえて、自立的に確保できるエネルギー資源の利用について、多様なモデルの創出を図るとのことです。

そうであれば、それぞれ目標が示されるべきだと考えますが、所見をお伺いいたします。

**○高橋知事** 新エネルギーの導入についてであります。道では、新エネルギー導入加速化基金を活用し、集中期間の5年間で60億円規模の施策を講じることにより、新エネルギーの導入について加速していくこととしており、農村や市街地など、さまざまな地域の特性に応じたモデルづくりを進めているところであり、その着実な推進に向けて、5年間で60億円規模の施策を実施するよう、今後とも、モデルごとの事業計画に必要な予算を確保してまいる考えであります。

今後、本道における新エネルギーの効果的な活用促進に向け、このたびの大規模停電を踏まえ、災害時等への備えとしても有効で、身近な地域で自立的に確保できるエネルギー資源を熱や

電気など多面的に利用する地域の特性に応じた多様なモデルの創出を図るため、制度の周知や地域の取り組みの掘り起こしなどを通じ、エネルギーの地産地消の取り組みを加速し、省エネ・新エネ促進行動計画に掲げる目標の早期達成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 新エネルギー導入加速化基金について、分科会で議論させていただきましたけれども、集中期間の5年間で60億円の基金事業、さらに、将来にわたっての100億円規模という意気込みすら、実は経済部からは感じられなかったわけであります。

今、少しく、取り組みの姿勢が示されたわけでありますけれども、集中期間の取り組みをしっかり着実に進められるよう、強く求めておきたいと思っております。

最後の質問になります。

豊富にある再生可能エネルギーの中長期を見据えた電源構成のあり方の検討や、大規模停電の経験を踏まえた、広い道内での発電施設の設置など、十分活用できていない新エネルギー導入加速化基金の拡充を進めていくべきと考えるわけであります。

知事は、残りの任期でその方向性を具体的に示すべきと考えますが、所見をお伺いして、私の質問を終わります。

○高橋知事 新エネルギー導入加速化基金についてであります。このたびの大規模停電では、系統から遮断されて使えない再エネ設備があった一方、住宅用太陽光発電などを活用して、自立的な電源を確保した事例もあったと認識いたします。

こうした中、国では、再生可能エネルギーの主力電源化に不可欠なコストダウンの加速化と、FITからの自立に向けた取り組みを進めるとしているところであります。

本道は、系統に制約があり、また、広大で、送電網の維持整備に多大なコストを要する一方、バイオマスを初め、身近な地域で自立的に確保できるさまざまなエネルギー資源を有しているところであり、災害時への備えとしても有効となるよう、道といたしましては、こうした本道の特性や国の動きを的確に捉えながら、北海道を、次世代の新エネルギーの活用に向けて、事業性を考慮した多様な自立モデルの実証、実践の地とするとの考え方のもと、基金のより効果的な活用を図ってまいる考えであります。

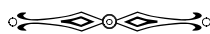
以上であります。

○梶谷大志委員 終わります。ありがとうございました。

○富原亮委員長 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2時58分休憩



午後3時29分開議

○富原亮委員長 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。

大崎誠子君。

○大崎誠子委員 私からは、丘珠空港について質問させていただきます。

道と札幌市は、平成28年度に、丘珠空港の利活用に関する検討会議を設置し、有識者、関係者などから聞き取りを行い、ことし2月に報告書をまとめました。この報告書は非常に詳しく説明がされていまして、大変評価をするものであります。

しかし、空港整備の方向性や方針を示したのではなく、今後、議論を行う上での資料としており、極めて消極的なものとなっているところであります。

私は、大規模災害が多発する中、国土強靱化の視点から、滑走路を延長した上で、航空防災基地として整備すべきであると考えております。大規模災害が発生したときには、救急、救援の拠点としての役割を果たし、通常は、民間のジェット機が離着陸できる体制にすれば、道内の経済にも大きく貢献するものと考えます。

道がことし3月にまとめた航空ネットワークビジョンには、丘珠空港について、新千歳空港と役割を分担し、相互に補完しながら、道内航空ネットワークの拠点を目指すこと、防災機能を集約することなどが明記されています。

これからは、道として、道がまとめた航空ネットワークビジョンを実現するため、丘珠空港のあり方を検討すべき時期になっていると考えます。

そこで伺います。

まず、ことし2月に提出された、道と札幌市の検討会議の報告書について、知事としてどのように捉えているのか、伺います。

○富原亮委員長 知事高橋はるみ君。

○高橋知事 検討会議の報告書についてであります。この報告書は、平成28年6月の北海道・札幌市行政懇談会における私と秋元札幌市長の合意に基づき、丘珠空港の利活用の促進策を協議する場として設置された検討会において、有識者や経済団体、空港関係者などの御意見をもとに、利活用に向けての課題を整理するとともに、今後の取り組みについて、具体的なメリットやデメリットなどをケーススタディーとして示したものであります。

今後、札幌市においては、報告書の内容をもとに、市民や市議会による議論を踏まえ、丘珠空港の利活用策を取りまとめることとしているところであり、道といたしましては、札幌市と緊密に連携しながら、報告書をもとに策定された利活用策を推進し、丘珠空港の一層の利活用と機能強化に向けて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。

○大崎誠子委員 次に、航空ネットワークビジョンにも明記されておりました新千歳空港の補完について伺います。

新千歳空港は、3000万人を超える勢いで空港の利用者が増加しています。この一極集中は、これまでと違った最近の自然災害の発生から、安全運航のリスクが非常に大きくなっています。

加えて、JR千歳線の1本による新千歳空港のアクセス機能の脆弱性が改善されない現状で

は、今後、大きな交通アクシデントが発生することも予想されます。

このような現状から、都心から6キロメートルという利便性が高い丘珠空港について、新千歳空港を補完する都市型空港として実現するべく、検討に入るべきと考えます。

このことによって、本州との安定した航空ネットワークが強化され、経済効果も多大なものになると思いますが、知事の見解を伺います。

**○高橋知事** 新千歳空港との役割分担についてであります。市街地に隣接する丘珠空港の利便性を生かし、新千歳空港との適切な役割分担のもと、相互に補完する関係を築くことは、丘珠空港の活性化を図る上で大変重要であると考えます。

北海道の空の玄関口である新千歳空港は、平成29年の夏ダイヤから、発着枠が1時間当たり42枠に拡大されたところではありますが、新規就航や増便により、時間帯によっては既に上限に達している状況にあり、発着枠に余裕がある丘珠空港が新千歳空港の補完をすることが可能となれば、本道の航空ネットワークの充実が図られると考えるところであります。

道といたしましては、航空ネットワークビジョンに基づき、丘珠空港が道内航空ネットワークの拠点空港として、新千歳空港の補完の役割を果たせるよう、引き続き、札幌市と連携して取り組んでまいります。

以上であります。

**○大崎誠子委員** 次に、防災拠点について伺います。

これまで、北海道は、災害が少ないところ、安全なところと言われてきました。しかし、最近では、これまでとは違う、台風、豪雨、地震による自然災害が起きています。

また、道の防災会議においては、太平洋沿岸で大津波の発生を予測し、公表しました。津波の高さは30メートルを超えると予測され、これをもとに、太平洋側の市や町では、津波防災の対策を講じているところであります。

もし、この大津波が発生すると、沿岸の市や町はのみ込まれ、大災害となるのは必至であります。全国でも大災害が起きています。国では、国土強靱化の取り組みの着実な推進をさらに進めるため、地域の脆弱性を改めて見直してほしいとの方針を示したところであり、今年12日には、安倍総理が、今後3年間で集中的に国土強靱化の緊急対策を行うことが必要であるとの認識を示しました。

万が一、北海道で大規模な自然災害が発生した場合には、被災地は広域で、陸上からの救援、支援は、物理的、時間的に不可能であることから、航空機による救援、支援が必要となります。

どこで災害が発生しても、航空機による救助・支援体制が構築できているということは、北海道の安全、安心を向上させるものとなります。

この体制ができていれば、道民、国民のみならず、観光に訪れている外国人へも、安心、安全な気持ちを向上させられると考えます。観光立国を標榜している北海道の観光の力を強くするためにも、海外にも誇れる防災体制の構築が必要であります。

そこで、自衛隊と共用する丘珠空港を、1次医療も行える防災拠点空港として位置づけ、整備

すべきと考えますが、知事の見解を伺います。

**○高橋知事** 防災対策における丘珠空港の活用についてであります。四方を海に囲まれ、広大な面積を有する北海道では、大規模災害の発生に備え、人的、物的の両面における応援や受援の体制をあらかじめ構築しておくことが重要であります。

このため、道では、自衛隊など防災関係機関と連携協力しながら、ことし2月に北海道災害時応援・受援マニュアルを策定し、丘珠空港など、道内の主要な空港や港などを交通輸送拠点として位置づけ、関係機関が災害時に活用する防災共通地図にも明示しているところであります。

こうした中、先般発生した胆振東部地震では、丘珠空港は、主に救命活動を担ったヘリコプターの発着場として使用されたところであり、道といたしましては、今後起こり得る大規模災害に対し、防災機能の強化の観点から、丘珠空港のさらなる活用について、このたびの災害検証の結果を踏まえ、札幌市と検討を進めてまいる考えであります。

以上であります。

**○大崎誠子委員** 最後に、丘珠空港の今後のあり方について伺います。

ことし3月に道がまとめた北海道航空ネットワークビジョンでは、丘珠空港について、道内航空ネットワークの拠点空港を目指して、道内各地の経済、医療、防災を支える航空ネットワークの実現を図るとしてあります。

先日の各部審査では、2030年度までを計画期間とするという答弁をいただいたところであります。

この実現に向けて、道は、今後、何をどう整備していくつもりなのか、知事の考えを伺います。

**○高橋知事** 丘珠空港の将来展望についてであります。丘珠空港は、航空ネットワークビジョンにおきまして、道内航空ネットワークの拠点空港を目指し、幅広い分野での役割を果たしていくことといたしているところであります。

一方で、発着枠や運用時間、滑走路などといった丘珠空港特有の課題がありますことから、ビジョンの実現のため、これらの課題の解決に向けた取り組みのほか、空港アクセスの改善やバリアフリーの促進などを進めていく必要があると考えるものであります。

このため、道といたしましては、道内航空ネットワークの拠点空港を目指し、札幌市との緊密な連携のもと、2030年度までを計画期間とする航空ネットワークビジョンに基づき、道内各地の経済、医療、防災を支える航空ネットワークの実現に向けて、丘珠空港を拠点とした航空ネットワークの充実、メディカルウイングの運航、丘珠に駐屯する自衛隊との協力関係の強化を進め、丘珠空港のさらなる利活用をしっかりと図ってまいる考えであります。

以上であります。

**○大崎誠子委員** 丘珠空港は、防衛省が所管し、自衛隊機と民間航空機が利用する共用空港ですが、札幌のまちづくりに必要な空港であるのみならず、道にとっても大変重要な空港であると考えておりまして、北海道にとっては宝であると思っております。

丘珠空港を最大限に生かしていくために、国や札幌市に働きかけていくのが道の役目ではないかと思っております。

今回、全ての質問に対し、札幌市と連携しながらという文言がありましたけれども、道として丘珠空港をどうしていきたいのかということを確認に示し、一日も早く、航空ネットワークビジョンに基づき、丘珠空港の経済・医療・防災機能の充実、バージョンアップを図っていただくよう、強く指摘させていただいて、質問を終わります。

ありがとうございました。

○富原亮委員長 以上で大崎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。

赤根広介君。

○赤根広介委員 それでは、中山智康委員の総括質疑保留事項をあわせて、順次質問してまいります。

初めに、介護人材の確保についてお伺いします。

国では、団塊の世代が75歳を迎える2025年を見据えて、平成26年6月に公布されました、地域における医療及び介護の総合的な確保の促進に関する法律に、地域包括ケアシステムの構築を初めて位置づけ、医療と介護を総合的に確保するための方針を策定し、対策を講じており、また、都道府県が策定し、計画期間を5年間とする医療計画と、計画期間を3年間とする介護保険事業支援計画について、第7期の計画から医療計画を6年間とし、中間年の3年目で、必要に応じて見直すこととしております。

地域包括ケアシステムの構築に当たり、医療側は、医療法の一部として、2025年に必要とされる病床区分ごとの病床数、在宅医療について定めた地域医療構想を策定し、長期的かつ具体的な取り組みを盛り込み、地域において議論が進められていると承知をしております。

一方、介護側の計画におきましては、国から示された指針に基づき、2025年までの記載については、1号被保険者数あるいは要介護者数などのほか、人材確保の関係では、介護職員の将来推計はあるものの、具体的な取り組みの記載はなく、計画期間も3年間となっております。

本道は、2025年に、全国よりも早く65歳以上の人口がピークを迎え、170万人に達すると見込まれておりますが、都市部では高齢化が進行する一方で、それ以外の地域では高齢者人口が減少に転じるなど、地域によってその状況は大きく異なっていくことが想定をされます。

また、国の社会保障・人口問題研究所の人口推計からも、いずれ介護需要はピークアウトを迎えることは明らかであり、介護人材の確保についても、それらを見据えた対策を今から進めることが重要と考えます。

各部審査におきまして、介護人材の確保に関する事業について、その取り組み状況などを伺いましたが、目標値を大きく下回る事業も散見され、中には、その要因が周知不足とされているものもあり、より詳細な分析の必要性を感じたところであります。

各事業につきましては、不断の見直しを行い、改善に取り組んでいただくよう御指摘を申し上

げるところであります。目下の課題であります介護人材の確保につきましては、ピークアウトの時期を見据えた長期ビジョンのもと、計画的に取り組む必要があると考えますが、今後の取り組みについて知事の所見を伺います。

○富原亮委員長 知事高橋はるみ君。

○高橋知事 介護人材の確保についてであります。人材確保のための各種事業に関し、本年8月の地域医療介護総合確保基金検討協議会において、高齢化が進んだ後のビジョンについて御意見などがあったところであります。

現在、道では、団塊の世代が全て後期高齢者となる2025年度における介護職員の需給ギャップの推計を、道の第7期介護保険事業支援計画に掲載し、市町村や事業者と一体となって、まずは、介護サービス提供体制の確保に向けたさまざまな施策に全力を挙げて取り組んでいるところであります。

今後、行政機関や福祉団体などで構成をする介護人材確保対策推進協議会において、長期的な視点に立った多様な人材確保策についても検討するなどして、誰もが、高齢になっても、住みなれた地域において安心して心豊かに暮らすことができる社会の実現を図ってまいる考えであります。

以上であります。

○赤根広介委員 ただいま、長期的な視点に立った人材確保の検討についても触れられましたが、これから一つの大きな要点となるのは、先ほども議論がありました外国人材の確保をどうしていくかです。これは、道としても、今から、業種ごとの必要な人数であるとかの判断をしていかなければいけないと思いますので、ぜひ、そういったことも盛り込んだ長期的な人材確保策について御検討いただきたいと指摘させていただきます。

あわせて、これから取り組める事業について各部審査でもお聞きしましたが、事業所の認証制度は道も取り組んでいないわけでありますので、ぜひ、こういったことも早急に検討していただきたいというふうに思います。

それでは次に、介護ロボットの導入についてです。

知事に直接聞くのはどうかと思っただけですけれども、非常に厳しい状況にある介護の現場において、即効性のある取り組みとして期待されるのが介護ロボットの導入であろうと私は思うわけであります。

この支援事業の平成29年度の実績は、計画を大きく上回る成果を上げております。

この点については、各部審査で、他県の取り組みの事例を申し上げながら、補助額の引き上げなどを提案したのですが、余り前向きな答弁はいただけなかったのかなと私は感じたところでありますので、改めて、予算の執行責任者であります知事の所見を伺いたいと思います。

○高橋知事 介護ロボットの普及についてであります。介護従事者の負担軽減や労働環境の改善に介護ロボットが有効でありますことから、その普及に向けて、道では、これまで、地域医療介護総合確保基金を活用して、介護サービス事業所への一定期間の無償貸与や展示会の開催、普



及推進センターによる相談対応のほか、事業所が介護ロボットを購入する際の経費に対する助成を行ってきているところであります。

道といたしましては、国における、本年度の介護ロボット購入に対する補助額の見直しの内容も踏まえつつ、一層の普及促進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。

○赤根広介委員 残念ながら、知事からも、各部審査の域を超える答弁はいただけなかったわけですか。

見直しをすれば、新年度から変わるという期待は持ちつつも、今、現場は本当に困っております。補助額が上がれば、あすにでも購入したいという事業者はたくさんいらっしゃると思いますので、ぜひ早急な検討を重ねてお願い申し上げて、次の質問に移ります。

次に、福祉のまちづくりについて伺います。

道では、北海道福祉のまちづくり条例を平成9年に制定しておりますが、その制定から20年以上経過し、平均寿命の延伸や各種の法整備などにより、高齢者、障がい者をめぐる社会環境も大きく変化しております。

さらには、2年後に控える東京オリパラ、あるいは、2030年度に誘致を目指すとしております札幌冬季オリパラ、そして、本道を訪れる外国人観光客の増加などを踏まえると、今後、国内外を問わず、障がいのある方々の観光交流が活発になっていくこと、それから、旅行意欲の高い高齢者の増加が予想されますことから、本道におきましても、ソフト、ハードともに、バリアフリーの取り組みを着実に進めていく必要があると考えます。

さらに、胆振東部地震などを通じ、避難者の受け入れ先となる地域のさまざまな施設の整備も、高齢化などに配慮したものにしていくことが重要と考えます。

各部審査におきまして、ハード面の整備を促進する福祉のまちづくり資金制度について、その貸付実績が極めて低調なことが明らかになりましたが、制度の見直しにつきましては、目下の金利情勢を踏まえ、早急に貸与利率について検討を進めるとの答弁にとどまり、6割程度の充足状況にとどまっている整備基準についての言及はありませんでした。

また、今述べたように、観光産業におきましてもバリアフリー化が急がれる中、道は、誰もが楽しめるユニバーサルツーリズムに対応した観光地づくりと受け入れ環境の整備の促進を掲げ、バリアフリー観光推進方策を本年7月に策定しておりますが、これまでの議会議論におきましても、バリアフリー観光を進めるために肝心の道としての財政支援については明らかにされておられません。

このような状況下では、施策の実効性に疑問を持たざるを得ないわけではありますが、北海道福祉のまちづくり条例の第3条の「道の責務」には、「道は、福祉のまちづくりに関する基本的かつ総合的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。」と明文化されております。

誰もが安心して快適に旅行を楽しんでもらえる北海道の実現にどのように取り組むのか、知事の所見を伺います。

○高橋知事 福祉のまちづくりについてであります。道では、条例に基づき、ハード、ソフトの両面から、福祉のまちづくりの推進に取り組んできているところであり、国内外からの誘客の促進を図る観点からも、さらなる普及啓発や技術的な助言を通じた働きかけを強化するなど、官民が一体となってバリアフリーの取り組みを進めていくことが必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、行政や建築、飲食店、ホテルなどの観光関係、交通など、幅広い分野の団体などで構成する協議会において、優良事例の紹介や、その取り組み手法についての情報共有を行いますほか、福祉のまちづくりをハード、ソフトの両面から進める上で効果的な施策のあり方について検討するなどして、道民はもとより、観光等で来道される方々を含めた全ての人に優しい福祉のまちづくりを一層推進してまいる考えであります。

以上であります。

○赤根広介委員 バリアフリー観光推進方策を策定するに当たりまして、道では、バリアフリー観光推進方策検討調査を行っておりまして、そこでは、障がい者の方々を受け入れている観光施設は5割に満たないということで、やはり、ハード面の整備が課題となっているのは言うまでもないわけであります。

福祉のまちづくり条例の理念は維持しながらも、実効性のある取り組みが求められているというふうに私は思いますので、庁内あるいは民間事業者との連携も含めて、施策をよりよいものに改善していただきたいと指摘させていただきます。

次に、中小企業総合振興資金についてであります。

この振興資金は、道内の中小企業などの経営基盤の強化や事業の活性化を図ることにより、本道の産業経済の発展に資することを目的に設けられていると承知しております。

しかし、当該資金につきましては、毎年度、最終予算で多額の減額補正を行うなど、新規融資枠に対する利用実績は極めて低調であります。

平成28年度末の、道内に本店を構える金融機関が中小企業向けに貸し出している融資残高は8兆1879億円に上っているのに対し、当該資金の融資残高は2121億円で、率にして2.6%にすぎず、真に本道経済の発展に役立っているのか、疑問を感じます。

各部審査におきましては、制度融資について、これまでも、資金体系の簡素化、融資条件の拡充、市中の金利情勢を踏まえた融資利率の引き下げなど、見直しを進めており、今後も利用促進を図るため、不断に見直す旨の答弁があったところであります。

制度の見直しは当然であります。そもそも、金融面における中小企業支援について、道の役割をどう考えているのか。また、市中金融機関では扱うことが難しい事業分野はあるのかないのか、こうした点を踏まえた制度の抜本的な見直しが必要と考えるわけではありますが、知事の見解を伺います。

○高橋知事 中小企業に対する融資制度についてであります。地域経済と雇用の担い手である中小企業の経営の安定や事業の活性化を図る上で、企業に対する円滑な資金供給は何より重要であると考えるものであります。

道の融資制度は、経営基盤が脆弱で、信用力や担保力に乏しい道内の中小企業に対し、低利かつ安定的な資金を円滑に供給することで、民間金融機関の融資を質的に補完し、中小企業の経営基盤の強化や育成振興、雇用の創出はもとより、食や観光など、道が推進する分野に金融面から政策誘導をするなど、これまで、道内の中小企業の持続的な発展に寄与してきたところであります。

道といたしましては、中小企業の経営環境の変化や資金ニーズを的確に把握するとともに、国の金融政策の動向、市中の金利情勢もしっかり見きわめながら、融資制度の不断の見直しを行うなど、中小企業の事業活動を金融面から支援してまいる考えであります。

以上であります。

**○赤根広介委員** 金融機関を取り巻く環境も大きく変化してきている中で、地域におきましては、中小企業の事業承継が大きな問題となっておりますので、そういうところにもしっかりと成果が行き渡るように、引き続き見直しに取り組んでいただきたいと指摘を申し上げます。

次に、観光振興について伺います。

各部審査におきまして、観光のくにつくり行動計画について質疑を交わしましたが、昨年度で計画期間を終了した第3期計画で掲げた目標の未達成指標について、しっかりと原因分析がされておりませんでした。

例えば、観光入り込み数につきましては、急速な人口減少や高齢化、季節間格差を未達成の理由として挙げているわけではありますが、これらの要因は、第3期計画中に初めて起きた現象ではなく、理由に当たらないと考えます。

また、観光消費額につきましては、経済成長率が国の見通しを下回ったことなどによるということで、未達成指標については、全てを社会や国の動向を要因としており、施策の不十分さや、みずからの見通しの甘さには触れず、分析に深みを感じられませんでした。このようなことでは、ことしからスタートした第4期計画の目標の達成もおぼつかないのではと危惧するところがあります。

今後の観光振興を図る上で、第3期の総括をしっかりと行う必要があると考えますが、知事の所見を伺います。

また、さきの胆振東部地震で受けた観光被害からの回復は、ふっこう割の実施により、その兆しが見えているものの、早急にさらなる取り組みを図る必要があります。

知事におかれましては、先日、私の地元・登別の登別温泉を訪問していただき、関係者と意見交換をしていただいたことについては感謝を申し上げますところではありますが、観光の今後の復興あるいは振興にどう取り組んでいくのか、所見を伺います。

**○高橋知事** 観光振興についてであります。第3期観光のくにつくり行動計画の取り組みを推進した結果、掲げた12項目の目標のうち、11項目では、基準年に比べて指標が向上したものの、目標値に達しなかったものもあり、依然として、観光客数の季節間や地域間の格差を初め、急増する外国人の受け入れ体制の整備などといった、対応すべき課題があるものと認識をいたしま

す。

このため、道では、観光審議会の意見なども踏まえ、本年3月に新たな行動計画を策定したところであり、適切に施策の評価や見直しを行いながら、国、市町村、観光振興機構などと連携して、国際的に質や満足度の高い観光地づくりを初め、戦略的な誘客活動による旅行市場の拡大などを着実に推進し、胆振東部地震により減少した観光客の一日も早い回復や本道観光の振興に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

**○赤根広介委員** 各部審査におきましても、観光産業のリーディング産業化を図るという答弁はいただいたのですが、今、知事も、急増する外国人の受け入れ体制の整備といった課題を述べられたところであります。

しかし、これらの課題をクリアしていくために財源あるいは資金量がどれぐらい必要か、こういったことがいまだ道から示されていないわけでありまして。その点も引き続きしっかりと検証していただきたいと思っておりますし、何よりも、リーディング産業化していくに当たっては、観光産業の職業価値自体をしっかりと高めていかなければいけないと思っておりますので、ぜひ、働き方改革とあわせて、着実な取り組みをされるよう求めておきたいと思っております。

最後に、交通政策について伺います。

危機的な経営状況にありますJR北海道の経営再生を急がなければいけない状況にある中、事業範囲の見直しの対象線区における議論はもちろんでありますが、広大な本道におきまして、つながっていることにより、その特性を發揮する鉄道網を維持・活性化していくためには、まずは、JR北海道の収益改善を図ることと、1人でも多くの方に利用していただくことが不可欠であります。

これまでも、観光列車の取り組みなどについて、議会でも議論を重ねてきておりますが、道の鉄道ネットワークワーキングチームの座長であります岸准教授は、利用者として地域住民が運賃を払うことも地元負担であり、道民の500万人があと4000円ずつ鉄道を利用すれば、JR北海道の収入は200億円改善する、こういった発言をこの間されております。

知事は、オール北海道でどのようにJR北海道の利用促進を図り、収益改善に取り組むのか、伺います。

**○高橋知事** JR北海道の利用促進の取り組みについてであります。本道の鉄道網は、道民の皆様暮らしはもとより、観光や物流など産業全般にもかかわる重要な交通基盤であり、持続的な鉄道網の確立に向けては、交通政策総合指針に基づき、関係機関が一体となって鉄道の利用促進を進めていくことが重要であります。

道といたしましては、今後、市長会や町村会を初め、さまざまな分野の皆様方に御参画をいただき、年内に設立する全道的な協議組織のもと、道民の皆様の日常的な利用の促進はもとより、北海道ならではの魅力あふれる観光列車の運行など、さまざまな知恵と工夫を凝らした取り組みを、地域や関係団体の皆様と切れ目なく実施するとともに、沿線地域の協議会や、2次交通を担

うバス、タクシーなど、他の交通事業者との連携も一層密にしながら、本道の発展に寄与する鉄道ネットワークの構築に向け、オール北海道で利用促進に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

**○赤根広介委員** 鉄道を含めた公共交通ネットワークの問題に関して、くしくも、本道と同じように苦境に立たされている四国におきましても、オール四国で構成されている、四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会で、現在、四国における鉄道ネットワークのあり方についての議論が精力的に交わされております。

その議事録を拝見しますと、JR北海道については、国の監督命令と支援がセットになっており、こうしたやり方をJR四国にも当てはめられるのではないかということを大変懸念している、北海道では地域の反発があり、いまだに修復できていない状況と聞いている、少なくとも、地域との合意形成のやり方は、JR北海道を反面教師として慎重に進めていただきたい、こういった議論が交わされているわけです。

非常に耳の痛い話でありますけれども、知事は、年末までの決着の時間が限られていることから、早急に支援のあり方を整理する必要がある、こういう考えを述べられているわけでありませう。

北海道での議論は、いわば、四国を初め、全国の先行事例となることから、JR北海道の事業範囲見直し問題は単に地域の交通問題ではなく、持続可能な地域の実現と、国家の未来を見据えた交通戦略、そして成長戦略として、国が真っ正面から向き合い、国家的見地から議論し、解決すべき問題との認識を持ち、四国などと連携していくことも必要ではないでしょうか。

北海道のリーダーとして、国との協議を初め、この問題にどのように臨むのか、知事の所見を伺います。

**○高橋知事** JR北海道の問題に関する今後の対応についてであります。国土面積の22%を占める広大な本道において、鉄道網は、国内外からの多くの人々の移動手段としての役割を初め、農産物などの輸送を通じて、国民の食を支える重要な社会基盤であり、国、地域の支援のあり方を考えるに当たっては、厳しい財政状況にある道や市町村が現実に担うことができる負担額となることはもとより、本道の厳しい事業環境にも十分配慮する必要があると考えます。

こうした中、JR北海道の経営再生の見通しについては、経営の自立に向けた具体的な道筋が明らかになっておらず、道民の皆様方の御理解をいただく上で、さらに詳細な説明が必要であると考えるところであります。

道といたしましては、このような状況のもと、来年度の予算編成などの時期が迫っていることも踏まえ、現在、国や地方の負担割合、地方負担額の規模などについて、改めて国に説明を求めているところであり、今後とも、他府県の事例などの把握に努めるとともに、市長会、町村会、関係団体などとの連携を強めながら、地域の負担に関する国やJR北海道との議論を一層加速し、道として、最終的な判断を行ってまいる考えであります。

以上であります。

○赤根広介委員 他府県の事例などの把握に努めるということではありますが、まさに今、北海道が他府県の事例になろうとしているわけでありまして。

今、知事が言われた最終的な判断が、本当に最後の最後の最終的判断なのか、まだその先も残す最終的な判断なのか、その辺もはっきりしません、いずれにしても、地方が負担をする法的な根拠、そして財源の規模、期間、あるいは、それに対する支援措置、こういったものが明らかになってこない限り、この議論は進んでいかないわけでありまして。

残すところ、あと1カ月余り、最大でもその程度の時間ではありますが、私たちとしてもしっかりと議論をさせていただきますし、また、月末にはJR北海道の参考人招致も控えておりますので、皆さんと情報共有をしながら議論を進めていきたいということをお願いして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○富原亮委員長 以上で赤根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。

菊地葉子君。

○菊地葉子委員 通告に従い、順次質問します。

初めに、地方交付税等についてですが、分科会の質疑では、地方交付税の肩がわりとされる臨時財政対策債の発行、事業費補正の見直し、縮小によって、地方の独自財源の減少が地方財政を破綻させてしまうのではないかと、地方自治の根幹を揺るがす事態となっていることが明らかとなりました。

知事は、こうした事態をどう認識しているのか、まず伺います。

○富原亮委員長 知事高橋はるみ君。

○高橋知事 地方交付税などに関する認識についてであります。本道を初め、全ての地方自治体が安定的な財政運営を行っていくためには、必要な財政需要が的確に地方財政計画に計上されるとともに、地方交付税の法定率の引き上げなどにより、一般財源総額が十分に確保されることが何より重要と認識をいたします。

道といたしましては、引き続き、住民に必要な行政サービスを主体的かつ安定的に提供していくため、臨時財政対策債の償還に要する経費の基準財政需要額への確実な算入はもとより、面積が広大で、人口が分散しているなど、本道の実情を踏まえた交付税の算定が行われるよう、国に対して強く働きかけているところであります。

以上であります。

○菊地葉子委員 臨時財政対策債は、毎年度、1000億円以上の規模で発行され、一方で、普通交付税は、年々減額され、6000億円台となり、臨時財政対策債の残高は、道の税収の3年以上の1兆8000億円を超えるまでに膨れ上がっています。

借金払いを後年度に先送りするだけのものであり、道財政のさらなる硬直化を招き、地方財政の健全化を著しく損ねていると言えます。

知事は、こうした危機感を共有する認識に立っていないのでしょうか、再度伺います。

○高橋知事 臨時財政対策債などについてであります。臨時財政対策債は、地方財政全体の財源不足に対応するために発行される特例的な地方債であり、その元利償還金相当額は、後年度、全額、交付税措置をされるものと承知いたします。

しかしながら、本来は、臨時財政対策債のような特例的な地方債によるのではなく、地方交付税の法定率の引き上げなどにより、抜本的な対応を行うことが必要であると考えます。

このため、道といたしましては、これまでも、全国知事会を初めとする地方6団体とも連携しながら、償還財源の確実な担保や法定率の引き上げなどにより、地方交付税総額の安定的な確保を図るよう、あらゆる機会を通じて、国に対して強く要望してきているところであります。

以上であります。

○菊地葉子委員 事業費補正においても見直しが進められています。河川改修や砂防に関する事業、必要な公共施設の維持更新など、道が独自に行うべき、道民の暮らしや安全にかかわる事業等への算入率が引き下げられ、廃止されてきています。

知事は、こうした事態をどう認識し、影響をどう捉えているのか、また、庁内で危機感を共有しているのか、伺います。

○高橋知事 事業費補正についてであります。事業費補正については、政策誘導や安易な事業実施につながりかねないとの指摘もあり、地方公共団体の自主的、主体的な財政運営を図る観点から、特定の事業に係る元利償還金について、人口等の測定単位に応じた算入に振りかえるなど、累次の見直しが行われてきたものと承知をしておりますが、この間、道における当該補正に係る基準財政需要額については、投資的経費が減少したことを初め、さまざまな変動要素により、減少してきたものと認識をいたします。

道といたしましては、安定的な財政運営を行っていくには、道民の暮らしや安全を守るために必要な財政需要が的確に地方財政計画に計上されるとともに、法定率の引き上げなどにより、交付税等の一般財源総額が十分に確保されることが何よりも重要と考え、これまでも、全庁的な国費要望に盛り込むなどして、国に働きかけてきているところであります。

以上であります。

○菊地葉子委員 7月に、全国知事会が、臨時財政対策債の廃止と地方交付税の法定率の引き上げ等を含めた提言を行いました。知事は、この提言に込められた全国の知事の思いをどう受けとめていますか。

また、全国知事会の提言以上の内容で、地方交付税法に基づく意見書を北海道知事として国に提出すべきではないですか、見解を伺います。

○高橋知事 国への対応についてであります。本年7月に札幌において開催された全国知事会議においては、地方税財源の確保や充実を図るため、臨時財政対策債の廃止、地方交付税の法定率の引き上げを含めた抜本的な改革や、償還財源の確保などについて、本道も含めた全都道府県からの提言として取りまとめたものであります。

道では、これまでも、地方交付税法第17条の4に基づく意見申し出制度を活用するなど、あらゆる機会を通じて、国に対して要望してきているところではありますが、今後とも、全国知事会などとの連携はもとより、道といたしましても、臨時財政対策債に頼ることなく、安定的に地方交付税総額の確保が図られるよう、国に対して強く求めてまいります。

以上であります。

**○菊地葉子委員** 地方自治の根幹にかかわる問題ですから、危機感の全庁での共有と道の主体的な取り組みの継続を求めます。

次に、災害の検証等についてです。

私は、各部審査で、道の災害検証委員会に関して、北電が引き起こしたブラックアウトの再発防止を図る観点から、委員の選任や検証項目などについて質問しましたが、建設的な答弁がありませんでした。

そこで、知事に伺います。

ブラックアウトに関し、国の検証委員会がまとめた中間報告では、送電線の故障など複合要因で起きたとし、当該火力発電所だけで需要の半分を賄ってきた問題については、不適切とは言えないとし、経産省の委員会もこの報告をほぼ追認しました。

北電の再発防止策も不十分であり、これでは、道民が本当に知りたいと思っている、また起きることはないのかという不安への答えにはなっていません。

道民の生命を守る立場の知事として、この問題の大もとを探る検証委員会を立ち上げ、北電に再発防止を訴えるべきと考えますが、知事の見解を伺います。

**○高橋知事** 再発防止策についてであります。道といたしましては、このたびの大規模停電に対し、道や市町村、防災関係機関等が連携して講じた停電発生後の対応が、道民の生命や生活を守るために十分に機能したかについて、災害検証委員会において把握するとともに、課題等を明らかにし、今後の対策に反映する必要があると認識をするものであります。

電力広域的運営推進機関の検証委員会が明らかにした検証結果や再発防止策なども踏まえながら、停電後の対応について、検証作業を進めてまいる考えであります。

また、道内の産業団体、医療・福祉団体などで構成する北海道地域電力需給連絡会を開催し、北電に対し、この冬の需給対策と、このたびの停電を踏まえた再発防止策の着実な実施を求めてまいる考えであります。

以上であります。

**○菊地葉子委員** 知事は、全道域での停電に対して、北電の責任は重いと答弁しています。私もそのとおりだと思います。それは、安定した電力の供給義務を不安定な泊発電所へ依存し続けようとする北電の姿勢こそが大問題だからです。

二度とこうした人災を引き起こすことがないように、検証委員会の場などでしっかりと北電の責任を追及することが必要であると思いますが、知事の見解を伺います。

**○高橋知事** 電力の安定供給についてであります。道といたしましては、検証委員会におい



て、情報伝達を含めた停電発生後の対応など、一連の災害応急対策について、委員に加え、北電などの関係機関や民間事業者の方々などにもオブザーバーとして参画いただきながら、検証を行ってまいる考えであります。

このたびの大規模停電により、道民の暮らしや産業活動は重大な影響を受けているところであり、道といたしましては、安定供給に責務を有する北電に対し、原因の分析や再発防止策の実施はもとより、発電施設の安全管理に向けた不断の取り組みについて、これまでも強く求めているところであり、今後とも、電力の安定供給に万全を期するよう求めています。

以上であります。

**○菊地葉子委員** 今回のブラックアウトを通じて、道民の前に改めて明らかになったことは、泊原発の再稼働を見据え、苫東厚真火力発電所に過度に依存した北電のいびつな電力供給の実態です。電力の安定供給体制よりも泊原発の再稼働を優先してきた北電の責任が極めて重大なことは、火を見るより明らかではありませんか。

知事は、今こそ、泊原発に固執する北電のゆがんだ姿勢を道の検証の中で厳しく問いただし、道民の生命や暮らしを守る立場をはっきり示すべきと考えますが、いかがですか、お伺いします。

**○高橋知事** 電力供給についてであります。泊発電所については、原子力規制委員会における厳正な審査が継続中であり、北電に対し、真摯に対応するよう求めているところであります。

道といたしましては、検証委員会において、情報伝達を含めた停電発生後の対応など、一連の災害応急対策について、委員に加え、北電などの関係機関や民間事業者の方々などにもオブザーバーとして参画いただきながら、検証を行うとともに、北電に対し、今後とも、電力の安定供給に万全を期するよう求めています。

以上であります。

**○菊地葉子委員** 最後に、子どもの医療費助成について伺います。

道の調査で、医療が必要なときに受けられなかった経験がある人は2割近くいることが明らかになりましたが、ぐあいが悪いときに必要な医療を受けられないことが、子どもの心身に悪影響を及ぼすことについて、どうお考えですか。

我が子が病気になったとき、真っ先にお金の心配をして、医師に見せることをためらってしまう、また、子どもに申しわけないと思ってしまう親のせつない気持ちは、知事も御理解いただけたらと思います。

そういう親に対して支援したい知事のお気持ちをお聞かせください。

**○高橋知事** 医療機関の受診についてであります。道では、一昨年、子どもの生活実態調査を実施し、保護者の仕事や金銭的な理由などで医療機関を受診させなかった経験がある実態を把握いたしましたところであり、

道といたしましては、子どもと保護者が必要なときに安心して医療機関を受診できることが重要と考えるものであり、これまでの医療費助成の充実による負担軽減を初め、働きやすい雇用環

境の整備など、子どもたちが健やかに成長できるよう支援をしてまいる考えであります。

以上であります。

**○菊地葉子委員** 現状の道の支援のもとで、なおかつ、必要なときに受診できなかったとの回答であることを重く受けとめていただきたいと思います。

道内でも、多くの自治体が、限られた財源の中で助成拡大に取り組んでいるのは、住民要望が大きいからですが、道内のどこに住んでいても等しく医療を受けられるようにと、子ども医療費助成の拡大を求める署名は、一昨日、4万筆を超えたと聞いております。

知事は、常々、子どもたちが、生まれ育った環境に左右されることなく、健やかに成長するようにと発言されていますが、その言葉と、署名に込められた思いは一致する部分もあると考えます。

署名した人、署名を集めた人に向けた知事の思いを言葉にしてください。

**○高橋知事** 医療費助成についてであります。子どもの医療費助成の拡大に関し、地域によって医療費の負担に違いがあることや、生活に影響を及ぼしているといった声も伺っているところであり、私といたしましては、少子化対策を一層推進する上で、子育て世代の経済的な負担の軽減を図るとともに、子どもの医療費助成は、全国一律の制度として実施されることが大変重要と認識をするものであります。

以上であります。

**○菊地葉子委員** 中学校卒業まで、通院、入院とも、所得制限や自己負担なしの助成を行っている群馬県では、その実施後、年間1人当たりの受診回数が16.7回から14回へ、診療助成金額が2万951円から1万4859円へ減少し、小中学生の虫歯の治癒率は全国平均を大きく上回っています。

大澤正明群馬県知事は、早期受診により重症化が予防され、結果的に医療費を抑制する効果が考えられると県議会で答弁しています。

高橋知事は、子どもの医療費にかかわる全国一律の制度の創設など、経済的負担の軽減等を国に求めています。医療費助成の拡大効果についてどのように考えますか、伺います。

**○高橋知事** 医療費助成についてであります。医療保険制度における子どもの医療費の患者負担は、義務教育就学前は2割、就学後は3割とされている中、道では、子どもの医療費助成制度において、負担割合の軽減や対象年齢を拡大するなど、その充実を図ってきたところであり、この制度により、受診機会が適切に確保され、子どもの健康保持や子育て世帯の経済的負担の軽減などに役割を果たしているものと認識をいたします。

以上であります。

**○菊地葉子委員** 医療費助成の拡大効果についてお伺いしました。

受診機会の適切な確保、子どもの健康保持や子育て世帯の経済的負担の軽減などに役割を果たしているとの認識という答弁ですが、知事も認めるこの役割を道の施策としてさらに拡大することは意義あるものと考えますが、知事の認識を伺います。

○高橋知事 医療費助成についてであります。給付対象の拡大は、子育て家庭の経済的負担の軽減につながる一方、自治体ごとに異なる取り組みにより、地域間で格差が生じているところであり、道といたしましては、全国一律の医療費助成制度を創設すべきと考えるところであります。

以上であります。

○菊地葉子委員 子ども医療費助成の拡大は国として実施すべきもの、この考え方は当然と考えますし、全国民的な要請にもなっています。しかし、国が十分な動きを見せない中、地方から、住民の願いに応える動きが始まっています。

群馬県知事は、子どもの医療費無料化制度は、活力ある社会を築くための未来への投資だと決意し、実現させました。高橋知事は、この決意をどう受けとめますか。

また、静岡県、兵庫県、鳥取県など、年齢を拡大するのが全国的な動きになっています。この動きを知事はどう受けとめ、どう生かしていくおつもりか、伺います。

○高橋知事 子育て支援についてであります。道では、少子化が進む中、将来にわたって安心して子育てができる環境づくりに向け、子どもの医療費助成の充実や、多子世帯の保育料の無償化など、独自の施策の実施に努めてきているところであります。

医療費助成制度については、全国の自治体が独自に助成措置を講じて取り組んでいる中、道といたしましては、地域間で格差が生じている実態などを考慮しますと、公平な社会保障制度を確保する観点からも、国が全国一律の助成措置を制度化すべきと考えるものであり、今後とも、強く要請を行うとともに、地域における周産期医療や小児医療の提供体制の整備、子育てに関する経済的負担の軽減など、関連施策の総合的な展開を図っていく考えであります。

以上であります。

○菊地葉子委員 必要なときに安心して医療を受けることができる環境づくりは、緊急的課題であると考えます。お金がなくて、必要な医療を受けることができなかつたと、道の調査に答えた397人をゼロにすることが知事に求められています。

国に一律の助成措置の制度を求めるとともに、知事が、道の助成拡大に向け、1歩でも前にとの決断を求め、引き続き議会の中で議論させていただくことを申し述べまして、私の質問を終わります。

○富原亮委員長 以上で菊地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。

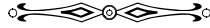
付託議案に対する意見の調整は理事会において行うことといたしたいと思っておりますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○富原亮委員長 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4時33分休憩



午後4時36分開議

○富原亮委員長 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。

ただいまの理事会において、本委員会に付託されました報告第1号ないし第4号に対する意見調整を図ってまいりましたが、報告第1号及び第4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。

なお、報告第2号及び第3号につきましては、認定議決とすることで意見の一致を見た次第でありますので、御報告いたします。

### 1. 討 論

○富原亮委員長 これより討論を行います。

討論の申し出がありますので、発言を許します。

菊地葉子君。

○菊地葉子委員 報告第1号及び第4号に対して、不認定の立場から討論いたします。

報告第1号は、平成29年度北海道一般会計及び特別会計歳入歳出決算です。

不認定の理由は、第1に、医療や介護、福祉、教育、子育て、安定した雇用など、道民の命と暮らしを守る対応が不十分なことです。

子ども医療費は、全ての都道府県で何らかの助成が行われていますが、本委員会の質疑でも明らかになったように、北海道は、限定なしの1割負担など、全国でも最下位グループの低い助成水準です。

介護については、人材確保が急務ですが、道の取り組みでは、職場定着、離職防止、若年層に対する介護の魅力の普及の取り組みは、いずれも不十分で、効果が見られません。

第2に、経済対策が、観光偏重、外需頼みで、中小企業対策費も減少し、第1次産業の担い手対策費も不十分なことです。

第3に、道内の鉄道を守ることにについて、北海道新幹線の建設に13億5000万円の負担をしている一方、根室線や日高線については、災害の復旧を行わないまま放置している国やJR北海道と足並みをそろえて、鉄道の回復に適切な財政支援を行っていないことです。

このような支出のあり方は、道民の理解を得ることはできないものであり、報告第1号は認定できません。

次に、報告第4号平成29年度北海道工業用水道事業会計決算についてです。

昨年度の純利益は約2億円とのことですが、一方、一般会計から4億5600万円が繰り入れられています。

一般会計長期借入金の残高は、石狩工水、苫小牧工水を合わせた元利合計で50億4668万円にま

【決算特別委員会 11月14日 第4号】

で拡大しています。とても健全化しているとは言えない実態です。

企業局が策定した北海道工業用水道事業経営健全化計画では、石狩工水への補助金は2027年度まで予定され、長期借入金に至っては、終期すら見通せていません。

長期借入金の繰り入れなしに、安定した経営を行うことはできず、いつまで長期借入金を繰り入れ続けるのか、見通しも持てない状況は、経営の健全化にほど遠く、まさに異常事態の常態化と指摘せざるを得ません。

一刻も早く、一般会計繰り入れ頼みからの脱却を図り、長期借入金の返済計画を元利ともに早急に立てるべきです。

また、2013年度から2017年度までの契約社数は、苫小牧で3社ふえているものの、石狩では2社減少と、苦戦を強いられております。

各部審査で、管理者は、産業構造の変化、水のリサイクル技術の向上などによる需要の減少など、工業用水を取り巻く情勢は近年大きく変化してきており、厳しい経営が続いているとしています。

施設の老朽化も進むことから、長期的な見通しによる抜本的な経営改善策を道民に示すことが必要です。

一般会計繰り入れに依存した現状のままでは、道民の理解は到底得ることができるものではなく、報告第4号は不認定とします。

以上で討論といたします。

○富原亮委員長 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、報告第1号及び第4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。

報告第1号及び第4号につきましては、いずれも認定議決とすることに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○富原亮委員長 起立多数であります。

よって、報告第1号及び第4号につきましては、いずれも認定議決と決定いたしました。

次に、報告第2号及び第3号を問題といたします。

お諮りいたします。

報告第2号及び第3号につきましては、いずれも認定議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〕

○富原亮委員長 御異議なしと認めます。

よって、報告第2号及び第3号は、いずれも認定議決とすることに決定いたしました。

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〕

○富原亮委員長 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

○富原亮委員長 本委員会を閉じるに当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

御承知のとおり、本委員会は、9月28日に設置以来、各位の御精励によりまして、本日、付託議案を全て議了することができました。

この間、市橋副委員長を初め、委員各位には、委員会の運営につきまして格別の御協力を賜りましたことを衷心より感謝申し上げる次第でございます。

以上、簡単ではございますが、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4時44分閉会