

平成30年 3 月 14 日（水曜日）

第 3 号

平成30年第1回
北海道議会定例会 予算特別委員会第1分科会会議録

第 3 号

平成30年3月14日（水曜日）

出席委員	交代委員
委員長	
三好 雅 君	
副委員長	
小岩 均 君	
千葉英也君	
丸岩浩二君	
畠山みのり君	
中野渡志穂君	
佐藤伸弥君	
梶谷大志君	
吉川隆雅君	
中司哲雄君	
藤沢澄雄君	
志賀谷 隆君	
滝口信喜君	赤根広介君
三津丈夫君	
遠藤 連君	

出席説明員

保健福祉部長	佐藤 敏 君
保健福祉部次長	関下 秀明 君
健康安全局長	村井篤司 君
福祉局長	京谷 栄一 君
保健福祉部技監	山本 長史 君
総務課長	道場 満 君
政策調整担当課長	鈴木 一博 君

総務課参事	佐賀井 祐一 君
がん対策等担当課長	畑 島 久雄 君
障がい者保健福祉課長	植 村 豊 君

総合政策部長	佐藤 嘉大 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	藪 紀洋 君
総合政策部次長	豊島 厚二 君
知事室次長	濱坂 真一 君
空港運営戦略推進室 長	高野 瑞洋 君
政策局長	長橋 聡 君
国際局長	佐藤 哲夫 君
情報統計局長	村上 順一 君
地域創生局長	北村 英則 君
地域主権・行政局長	清水 敬二 君
交通政策局長 兼交通企画課長	大内 隆寛 君
航空局長	阿部 浩文 君
交通政策局次長	宇野 稔弘 君
空港運営戦略推進室 次長	竹花 賢一 君
計画推進担当局長	山本文彦 君
総合教育推進室長	佐々木 徹 君
北海道150年事業 室長	赤塚 孝行 君
地域づくり担当局長	今井 太志 君
新幹線推進室長	高橋 利明 君
物流港湾室長	柏木 文彦 君
総務課長	安加賀 雅浩 君

【第1分科会 3月14日 第3号】

企画担当課長 宗万正樹君
広報担当課長 篠原結城子君
空港運営戦略推進室参事 薬袋浩之君
同 上原和信君
政策局参事 榎信彦君
同 清水目剛君
同 安彦史朗君
計画推進課長 石川政宣君
総合教育推進室参事 丹尾結子君
北海道150年事業室参事 岩崎法彦君
国際交流室長 清水茂男君
情報政策課長 千葉繁君
地域戦略課長兼空港運営戦略推進室参事 宮腰知章君
地域政策課長 西田潤君
集落・地域活力担当課長 田中仁君
兼移住・定住担当課長

財政・公営企業担当課長 鈴木亮一君
兼市町村財政健全化支援室長
交通ネットワーク担当課長 河内能宏君
鉄道交通担当課長 中尾敦君
新幹線推進室参事 川島尚樹君
物流港湾室参事 鈴木邦明君
航空企画担当課長 中島竜雄君

議会事務局職員出席者

議事課主幹 水島敦君
議事課主査 浅水舞君
同 阿部厚次君
同 伊勢村亮君
同 伊東大祐君
同 田中要君

午前10時2分開議

○三好雅委員長 これより本日の会議を開きます。
報告をさせます。

〔浅水主査朗読〕

1. 本日の会議録署名委員は、

丸岩浩二委員
佐藤伸弥委員

であります

○三好雅委員長 それでは、議案第1号ないし第4号、第18号、第28号、第29号、第31号、第53号及び第55号を一括議題といたします。

1. 保健福祉部所管審査（続）

○三好雅委員長 3月13日に引き続き、保健福祉部所管にかかわる質疑並びに質問の続行であります。

三津丈夫君。

○三津丈夫委員 がん対策推進計画について、昨日も同僚議員が質問されておりましたけれども、私は、検診などを中心にしながら、質問させていただきたいというふうに思います。

我が国では、国民の2人に1人はがんにかかるとされており、3人に1人はがんで亡くなっております。

道は、道民が一丸となって、がんを負けない社会を実現するために、がん対策基本法に基づいて、国のがん対策推進基本計画や北海道がん対策推進条例を踏まえ、北海道がん対策推進計画を策定し、本道におけるがん対策に取り組んでいるところでございます。

また、現行の北海道がん対策推進計画は、今年度が最終年度であり、新年度からは、次期計画に基づいて取り組まれることになるわけです。

次期計画では、死亡率を全国平均値にすることを目標値に掲げておりますが、この目標を達成するためには、まずは、がん検診の受診率を向上させることが極めて重要だと思います。

以下お尋ねいたします。

本道のがんの罹患率について、どのような状況になっているのか、ここ数年の推移と全国との比較について伺います。

○三好雅委員長 がん対策等担当課長畑島久雄君。

○畑島がん対策等担当課長 がんの罹患率についてでございますが、国立がん研究センターが公表しました、全国がん罹患モニタリング集計における人口10万人当たりの罹患率は、平成20年では、本道が379.1、全国が337.5、平成25年では、本道が370.1、全国が351.1で、本道の罹患率は、ほぼ横ばいで推移しており、全国と比較して高い数値となっております。

○三津丈夫委員 本道のがんによる死亡者数と死亡率について、どのような状況になっているのか、ここ数年の推移について伺います。

全国との比較についてもあわせて伺いたいと存じます。

○畑島がん対策等担当課長 がんによる死亡者数等についてでございますが、厚生労働省の人口動態調査によるがんの死亡者数は、平成23年では、本道が1万8137人、全国が35万7305人、平成28年では、本道が1万9179人、全国が37万2986人となっており、本道、全国ともに、やや増加傾向となっております。

また、人口10万人当たりの年齢調整死亡率は、平成23年では、本道が91.5、全国が83.1、平成28年では、本道が85.6、全国が76.1となっており、本道、全国ともに、死亡率は減少しているものの、本道は全国と比較して高い数値となっております。

○三津丈夫委員 がんによる死亡率を減少させるためには、早期発見、早期治療が大切であり、そのためにも、がん検診を受診することが重要であるというふうに言われておりますが、本道のがん検診の受診率の状況はどのようになっているのか、伺います。

○畑島がん対策等担当課長 がん検診の受診率についてでございますが、厚生労働省が実施しております国民生活基礎調査による平成28年の受診率は、肺は、本道が36.4%、全国が43.3%、胃

【第1分科会 3月14日 第3号】

は、本道が35%、全国が38.4%、大腸は、本道が34.1%、全国が39.1%、子宮は、本道が33.3%、全国が35.6%、乳がんは、本道が31.2%、全国が36.2%となっております。

○三津丈夫委員 現行計画で掲げている、がん検診の受診率の目標値の達成状況はどうなっているのでしょうか。

○畑島がん対策等担当課長 目標の達成状況についてでございますが、現行計画のがん検診受診率の目標値は、肺がん、胃がん、大腸がんにつきましては当面40%以上、子宮がん、乳がんにつきましては50%以上としておりますが、平成28年の国民生活基礎調査の結果では、現行計画の策定時と比べ、五つのがん全てにおきまして、受診率は上昇しているものの、目標値は下回っております。

○三津丈夫委員 がん検診の受診率の向上に向けて、これまで、さまざまな取り組みをしてきたと思いますが、具体的にどのような取り組みをしてきたのか、伺います。

○畑島がん対策等担当課長 受診率の向上に向けた取り組みについてでございますが、道では、これまで、関係団体や企業などと連携協力しながら、受診促進に向けた各種イベントの開催やリーフレットの配付、広報媒体を活用した普及啓発を初め、がん検診の受診促進などを通じまして、がん対策に積極的に取り組んでいる企業等を登録する北海道がん対策サポート企業等登録制度を創設しまして、企業等の活動内容をPRするとともに、登録企業の拡大に努めてきたところでございます。

また、検診の実施主体である市町村や企業に対しましては、がん検診と特定健康診査の同時実施や、休日、早朝での実施など、受診者の利便性に配慮した実施について助言を行いますとともに、市町村が実施するがん検診の受診を初め、健康づくりメニューに参加した住民が特典を受ける仕組みである健康マイレージ事業の導入を促進するなど、受診率の向上に向けた取り組みを行ってきたところでございます。

○三津丈夫委員 北海道がん対策サポート企業等登録制度というのがあります。これは質問するわけではありませんけれども、平成28年度は62社と聞いているのですが、全道で62社というのは余りにも少ないし、恐らく札幌に集中しているのではないかと思います。ここは、これからの活動にもなるのでしょうかけれども、少し検討すべきだということを申し上げておきたいと思えます。

本道のがん検診の受診率は、確かに徐々には向上しているのですが、依然として、今お話があったように、全国平均を下回っている状況であることには変わりありません。

さらなる受診率の向上に向けて、どのように取り組んでいくのか、お尋ねをいたします。

○三好雅委員長 健康安全局長村井篤司君。

○村井健康安全局長 今後の取り組みについてでございますが、本道は、全国に比べ、検診の受診率が低く、死亡率も高いという課題があり、がん対策を効果的に進めていくためには、予防から早期発見、早期治療といった総合的な取り組みを促進する必要があり、その中でも、まずは、がん検診の受診促進が重要と考えております。

こうしたことから、道といたしましては、これまでの取り組みに加え、職域へ、市町村のがん検診の日程や実施場所等に関する情報を提供するなどして、職域と市町村の連携強化を図ることによる配偶者への効果的な受診勧奨、電話やはがき等で個別に受診勧奨を行う、いわゆるコール・リコールの取り組みを一層促進するための市町村職員向け研修会の開催による検診未受診者対策などに取り組み、受診率のさらなる向上に努めてまいります。

○三津丈夫委員 道の次期計画において、がん検診の受診率の目標値を50%以上としておりますが、私は、目標をもっと高く設定すべきではないか、そのことによって、いろんな行動が出てくると思うのですが、その辺の認識、考え方はいかがでしょうか。

○畑島がん対策等担当課長 受診率の目標値についてでございますが、国の第3期がん対策推進基本計画では、五つのがん検診の現状の受診率は依然として低い状況であります。30%から40%となっていることから、目標値を一律50%としたことを踏まえ、本道の受診率が全国と比較して低くなっている状況に鑑み、国と同様の目標値を計画に掲げたところでございます。

受診率の向上の取り組みを進めるに当たりましては、まずは、この目標の達成を目指すことはもとより、さらなる受診率の向上に向け、効果的な対策の推進に努めてまいります。

○三津丈夫委員 次期計画の目標に掲げている、がんによる死亡率の全国平均値を目指すためには、がん検診の受診率の向上はもとより、計画の三つの柱である、科学的根拠に基づくがん予防・がん検診、患者本位のがん医療の実現、尊厳を持って安心して暮らせる社会の構築の実現に向けて、さまざまな施策を推進していく必要があると考えますが、がんで亡くなる方が1人でも少なくなる社会の構築のために、今後、どのように推進していくのか、決意も含めて伺いたいと存じます。

○三好雅委員長 保健福祉部長佐藤敏君。

○佐藤保健福祉部長 今後のがん対策についてでございますが、道では、がん対策推進条例や計画に基づき、受診率の向上対策、医療提供体制の整備、患者や家族の方々の相談支援など、総合的に取り組んできたところでございますが、本道は、依然として、全国に比べますと、がん検診の受診率は低く、また、がんによる死亡率は高いといった状況でございます。

このため、道といたしましては、次期計画に基づき、飲食店等に対する禁煙や分煙等の表示の促進によるたばこ対策、職域と市町村の連携による配偶者への効果的な受診勧奨、がん登録情報に基づく地域ごとのがんの状況の分析、医療機関や職場等における就労支援体制の構築などに新たにに取り組むこととしております。

この計画の推進に当たりましては、がん対策推進委員会や「六位一体」協議会の御意見を伺いながら、条例の基本理念でございますが、適切な役割分担のもと、道民が一体となった総合的ながん対策の推進を図ってまいります。

○三津丈夫委員 終わりますけれども、とにかく、積極的にいろんな対策に取り組まなきゃいけ

【第1分科会 3月14日 第3号】

ないというふうに思うのですね。今までは真剣でなかったと言っているわけじゃないですが、せっかく、「六位一体」協議会という、患者、行政、議員、企業、マスコミ、医療などの関係団体でつくった団体もあるわけですから、その意見を聞き、もっと積極的に道民にアピールしながら、あるいは、それぞれの機関にアピールしながら、対策を進めていただきたいと申し上げて、質問を終わります。

ありがとうございました。

○三好雅委員長 三津委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

佐藤伸弥君。

○佐藤伸弥委員 おはようございます。

それでは、通告に従いまして、固定資産税に係る非営利団体の証明について、順次質問してまいります。

道内におきまして、第2種社会福祉事業である障がい福祉サービス事業を行うNPO法人が、法人所有の固定資産に関して、固定資産税の減免を受けるために、地元の市町村に相談をしたところ、貴法人は固定資産税の減免等の優遇対象団体に該当しない旨の説明を受けたとのことであり、

同法人が自身で情報収集したところ、道外の、とある市のホームページに、「地方税法施行規則第10条の7の3第1項第4号に該当する団体の非課税適用申告について」というページが掲載されているのを見つけ、非課税団体に該当する可能性があることが判明したとのことであり、

その後、証明書発行の担当部署である道の保健福祉部に申請書を提出し、証明書の発行を受け、固定資産非課税の適用を受けられることになりましたが、その際の道の担当者の説明も大変わかりづらかったとのことであり、

同法人の担当者からは、該当する可能性がある団体への周知不足や、市町村への周知不足、また、道の担当者の理解不足といった点に問題があるのではとの指摘がありました。

そこで、以下伺ってまいります。

初めに、制度の開始についてであります。

地方税法施行規則第10条の7の3第1項第4号に該当する団体になると、固定資産が非課税になるということですが、まず、この制度はいつから始まったのか、伺います。

○三好雅委員長 障がい者保健福祉課長植村豊君。

○植村障がい者保健福祉課長 制度の開始についてでございますが、この制度は、平成11年4月に、社会福祉基礎構造改革に伴う地方税法の改正により、障がい者のグループホームや、就労継続支援などの、社会福祉法に規定する第2種社会福祉事業を行っている団体が、一定の要件に該当する場合は、市町村へ非課税適用申告を行い、当該事業に供する固定資産が非課税とされることとなり、平成13年度分の固定資産税から適用されているところでございます。

○佐藤伸弥委員 平成11年4月に、社会福祉基礎構造改革に伴う地方税法の改正により、平成13

年度分から、固定資産税が減免される規定が適用されているということであります。

次に、固定資産が非課税になる団体の要件及び証明書の発行件数をあわせて伺いたいと思います。

○植村障がい者保健福祉課長 団体の要件などについてでございますが、非課税措置となるための要件としては、当該団体が、認知症である老人、身体障がい者、知的障がい者もしくは精神障がい者、または、これらの者、身体障がい児もしくは知的障がい児の家族、その他の関係者により組織されており、営利を目的としないことについて、都道府県知事が証明することとされているところでございます。

また、これに係る道の証明書につきましては、平成21年度から本年2月までに、50団体からの交付申請に対して発行しており、過去5年間で見ますと、年間三、四件となっているところでございます。

○佐藤伸弥委員 次に、制度の周知について伺ってまいります。

この制度は、公共の福祉に資する営利を目的としない団体に対して固定資産を非課税とする制度であります。制度を知らない団体も多く、市町村も知らないということでは、制度がないのに等しいと考えます。

また、道の教示不足によって、非課税適用申告を断念した団体が存在する可能性があります。

加えて、地方税法上の還付期間は5年前までとなっておりますので、損害をこうむる団体があるといった可能性もあるのではないかと思います。

道では、これまで、どのように制度の周知や説明を行ってきたのか、伺います。

○植村障がい者保健福祉課長 制度の周知などについてでございますが、地方税制度全般の改正などに伴う市町村税務担当部局への周知につきましては、道の地方税担当部局が行っており、市町村の税務担当部門が地域の住民の問い合わせに対応していると承知しているところでございます。

また、固定資産税に係る非営利団体の証明に関する事項につきましては、厚生労働省から、事務処理方法などについて当部に事務連絡があり、各振興局を通じて、適切な取り扱いについて、市町村の福祉及び税務担当課へ周知するとともに、事業者等からの証明依頼があった際には、わかりやすい説明などに努めてきたところでございます。

○佐藤伸弥委員 今までも、市町村の税務担当部局への周知については、道の地方税担当部局が行っており、各振興局を通じて、適切な取り扱いをするよう周知するとともに、説明をしてきたということであります。

次に、対象と考えられる団体の数について伺いたいと思います。

平成21年度以降に証明書を発行した団体は50団体とのことでありましたが、この制度の対象となり得る、障がい福祉サービス事業などの第2種社会福祉事業を実施しているNPO法人などの団体には、制度の周知を直接は行っていないとのことであります。

固定資産を所有しているかは別にして、現在、道内に対象となり得る団体は何団体あるのか、

伺いたいと思います。

○植村障がい者保健福祉課長 対象と考えられる団体数についてでございますが、ことし3月1日現在、道内で障がい福祉サービス事業に関する第2種社会福祉事業を行っているNPO法人は429団体でございます。このうち、何団体が要件を満たしているかということにつきましては、個別に判断することになり、道では把握していないところでございます。

○佐藤伸弥委員 固定資産を持っているかどうかは別として、道内において429団体あるということで、要件を満たしているかどうかについては、自治体に問い合わせをしたり、道に証明書を発行してもらうための手続を踏むときにわかるのだと思います。

最後ですが、固定資産の非課税制度を知らないまま、長年、固定資産税を納税している、道内の対象となるNPO法人は、冒頭に述べた当該NPO法人が把握しているだけで、少なくとも3団体はあると伺っております。制度の周知不足というのは明らかだと思います。

道として、今後、この制度についてどのように対応していくお考えなのか、見解を伺います。

○三好雅委員長 保健福祉部長佐藤敏君。

○佐藤保健福祉部長 今後の対応についてでございますが、就労支援や相談支援などの福祉サービスを行う事業所は、関係法令に基づき、適切かつ安定的に運営していただくことが大切でありますことから、道といたしましては、障がい福祉サービス事業者等に対しまして、障害者総合支援法やサービス運営基準の遵守について、集団指導、実地指導を通じて、助言や指導に努めてきたところでございます。

こうした事業所が適切に運営を図る上では、福祉関係の規程のほか、消防法や労働基準法の趣旨、非課税措置等の税制度など、関係法令についても十分な理解をしていただく必要がございます。

今後、道といたしましては、関係行政機関と連携を図りまして、関連の非課税制度について、新たにホームページにより注意喚起をいたしますとともに、事業指定申請の際などに、より丁寧な情報提供などに努めてまいる考えでございます。

○佐藤伸弥委員 制度が始まった当初は、道のほうからも自治体に連絡があって、きちんと周知していただくよう話はあったと思いますけれども、その後、今まで、福祉団体の皆さんが集まった説明会などの際には、そういった説明がされていなかったということです。

それで、当初聞いていた人たちは、それぞれ申告していくということになると思いますけれども、そうではない、新しくできたNPO法人などは、そもそも、この制度があることを知らないということもありますので、しっかりと説明をしていただいて、こういったことが起こらないように努めていただくことを強く求めて、私の質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○三好雅委員長 佐藤委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

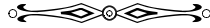
以上で通告の質疑並びに質問は終わりました。

総括質疑に保留された事項については本委員会において質疑を行うこととし、これをもって、

保健福祉部所管にかかわる質疑並びに質問は終結と認めます。

理事者交代のため、このまま暫時休憩いたします。

午前10時28分休憩



午前10時32分開議

○三好雅委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

報告をさせます。

〔浅水主査朗読〕

1. 議長及び予算特別委員長から、委員の異動について、滝口信喜議員の委員辞任を許可し、赤根広介議員を委員に補充選任し、第1分科委員に補充指名した旨、通知がありました。

1. 総合政策部所管審査

○三好雅委員長 これより総合政策部所管部分について審査を行います。

質疑並びに質問の通告がありますので、順次、発言を許します。

藤沢澄雄君。

○藤沢澄雄委員 おはようございます。

それでは、通告に従いまして、質問させていただきます。

まず、J R 北海道の路線見直しについてでございます。

道では、現在、国やJ R 北海道と、支援策の枠組みについて議論をしていると承知していますが、支援策の選択肢として、既にJ R 北海道や道から提案されているものが幾つかあります。このうち、道が提案している支援策などを中心に、以下伺ってまいりたいと思います。

まず、仕組みについてですが、道は、昨年、国への要望のときに、道内で実績がある北海道高速鉄道開発株式会社の枠組みを参考に、国の支援を求めています。

そこで、道内で今実施されている、北海道高速鉄道開発株式会社を用いたJ R 北海道への支援策はどのようなものなのか、伺いたいと思います。

○三好雅委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 北海道高速鉄道開発についてであります。同社は、道、関係自治体及びJ R 北海道からの出資により設立された第三セクターであり、国の幹線鉄道等活性化事業の支援制度を活用し、在来線の高速化などを図ることを目的としております。

これまでは、J R 石勝線、根室線の南千歳—釧路間、及び、宗谷線の旭川—名寄間の高速化事業、並びに、札沼線の桑園—北海道医療大学間の電化事業におきまして、整備、取得した鉄道施設や車両をJ R 北海道に貸し付け、その使用料を徴収しているところでございます。

○藤沢澄雄委員 この方式によるメリットとデメリットが多分あると思うのですが、支援する道や市町村、そして、支援を受けるJ R 北海道のそれぞれについて伺いたいと思います。

○三好雅委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 事業の利点などについてでございますが、北海道高速鉄道開発は、JR北海道へ鉄道施設などの貸し付けを行い、使用料の支払いを受けることとなっております。

道や市町村にとっては、事業実施時に出資金を負担する必要がある一方で、国の補助制度を活用できることや、契約期間満了時には、会社として、出資金相当額の使用料を回収できるといった利点がございます。

一方、JR北海道にとっては、多額の投資費用を用意する必要がないことから、資金繰りの改善が図られることとなりますが、使用料の支払いが生じるため、補助金などと比べた場合、JR北海道の負担軽減効果が限定的であるといった側面もございます。

○藤沢澄雄委員 現在の支援スキームでは、車両のリースと設備のリースとがありますが、車両のほうは、万が一、リース契約が更新されなくても、この株式会社の資産なので、ほかに売ったり、改めてリース先を見つけるということも当然可能になるわけでありまして。

設備のリースについては、たとえ北海道高速鉄道開発株式会社の資産として経理区分をしていたとしても、JR北海道とのリース契約が更新されなければ、設備資産という性格上、他社に売却したり貸し付けたりすることが困難な資産となるわけでありまして。

このような不稼働資産となりかねないリスクを、現在の北海道高速鉄道開発株式会社はどのように回避しているのか、伺いたいと思います。

○中尾鉄道交通担当課長 契約の更新についてでございますが、北海道高速鉄道開発がJR北海道に貸し付けを行う施設及び車両の使用料は、賃貸借契約期間の満了時において出資金相当額を回収できるよう設定しておりますことから、契約更新時においては、資金回収上の問題は生じないところでございますが、仮に、事業環境の大きな変化があり、契約の更新が困難になった場合には、契約期間満了の1年前までに通知が必要となっております。資産の管理や処分方法などについて、課題解決に向け、双方が事前に協議を行う必要があると考えております。

○藤沢澄雄委員 北海道高速鉄道開発株式会社への出資金に充当する財源として、地方債の発行が見込まれているということですが、具体的に、どのような制度、条件のもとで認められるのか、伺いたいと思います。

○中尾鉄道交通担当課長 地方債についてでございますが、地方財政法においては、地方自治体が出資を行う場合、出資先において、出資に見合った資産が将来にわたって確保されることなどを条件に、財源として、地方債を充てることができることとされており、道では、これまでの北海道高速鉄道開発への出資に当たっては、財政負担の平準化等の観点から、地方債を活用してきたところでございます。

○藤沢澄雄委員 これまでの北海道高速鉄道開発株式会社への出資割合は、どのような考えに基づいて決定されたのか、そして、今回の路線見直しに当たっても、従来の考え方を当てはめて考えていくことになるのか、また、その際に、民間からの出資等も含めて検討する考えはあるのか、伺いたいと思います。

○三好雅委員長 交通政策局長大内隆寛君。

○大内交通政策局長 支援のあり方についてでございますが、北海道高速鉄道開発がこれまで実施した鉄道施設の整備につきましては、国の幹線鉄道等活性化事業に基づきまして、対象経費の2割を国が補助するとともに、地方自治体とJR北海道がそれぞれ2割を出資し、残りの金額は金融機関からの借入金によって実施しているところであり、道と市町村の出資割合につきましては、それぞれの事業の内容、規模、地域における受益の程度や財政力などを勘案して、関係市町村と協議の上、決定しているところでございます。

道では、今後、JR北海道が実施する、鉄道運行の安全性の確保や、利便性、快適性の向上に向けた設備投資、修繕などの取り組みに対して支援を行っていく考えでございますが、具体的な支援のあり方について、今後、道議会での御議論や地域における検討状況などを踏まえながら、検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 地域ともしっかり相談をしながら、その割合等も検討願えればなというふうに思います。

次に、ソフト面の支援強化ということで質問させていただきますが、現在、道あるいは沿線自治体は、JR北海道の利用促進のためにソフト面でどのような支援を行っているのか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 利用促進についてであります。道では、これまで、観光振興機構などと連携した広域観光ルートの設定や道外におけるプロモーション活動などを展開するとともに、昨年度からは、本道の豊かな食や観光資源を楽しむことができる観光列車の運行のための検討やモニターツアーを実施するなど、鉄道の利用促進に向けた、さまざまな取り組みを行っているところでございます。

また、沿線自治体においても、広報紙を通じた利用の呼びかけや、通勤、出張時における職員の利用促進を初め、特急列車での地域特産品の販売やスタンプラリーの実施など、地域の創意を生かした、さまざまな取り組みを実施しているところでございます。

○藤沢澄雄委員 私が聞くところでも、いろいろ取り組みをしているようです。例えば、今話があった通勤や出張時における自治体の職員の利用促進というものもあっておりますし、これからも地域で守っていくということが必要だと思っておりますので、ぜひお願いしたい。

また、今回、いきなり言っても、数字は出てこないのかなと思っておりますが、例えば、ジャパン・レール・パスの利用促進ということで、訪日外国人の利用増も当然考えていかなければならないので、今後、ぜひ、その辺の数字の推移も押さえていただきたいと思っております。

次に、今後についてですが、JR北海道の収支改善のために、今の答弁の内容も含めて、JR北海道と地域とが一体となって、旅行商品の開発あるいは観光の魅力の向上などが求められるというふうに思います。

こうした支援を継続的に実施していく仕組みを検討する必要があると思っておりますが、これから、

道は、どのような形でソフト面の支援を行っていく予定か、見解を伺いたいと思います。

○宇野交通政策局長 今後の取り組みについてでございますが、持続的な鉄道網の確立に向けましては、JR北海道はもとより、国や道、沿線自治体を初めといたします地域の関係者が一体となって、おのおの実情に即した利用促進策を展開していくことが重要であると考えてございます。

新幹線の札幌延伸やインバウンドの増加など、今後も、本道を訪れる観光客の増加が見込まれる中、道では、国と連携し、北海道ならではの魅力ある観光列車の実現に向けた検討を進めるとともに、地域資源を生かした広域観光ルートの検討や一層の誘客促進に取り組んでまいります。

また、沿線住民の日常的な利用の拡大に向け、まちづくりと一体となりました駅の魅力や利便性の維持向上など、地域の皆様がJR北海道と一体となって進める取り組みに対しましても、協力、支援を行ってまいりたいと考えてございます。

○藤沢澄雄委員 先ほども言いましたが、地域で育てるといえるか、維持していくという意識、マイルール意識が欠かせないなと思いました。

ただ、私自身の経験から言うと、地域で路線維持の話になったときに、JR北海道に対して、利用増進という意味で、イベント列車等の提案をしたことがあるのですが、残念ながら、そのときには、余り検討することもなく、難しいという、本当に冷たいJR北海道の対応を経験したことがあります。

今後も、ひょっとすると各地域でそういうことがあり得るわけでありますから、道としても、JR北海道に対して、いろいろな可能性を探り、本当に必死になって、JR北海道がみずから地域に入り込んで、新たな利用増進策に取り組んでいくよう、ぜひとも求めていただきたいと感じます。

次に、バス転換への支援についてです。

先日、札幌線沿線まちづくり検討会議で、JR北海道から、路線バスによる新たな交通体系の提案があったわけでありますが、今後、この提案等を踏まえて議論されていくと伺っています。

このような、鉄道以外の交通手段も組み合わせた交通体系を構築していくケースに対して、道はどのように支援をしていく考えか、また、国にどのように支援を求めていく考えか、伺いたいと思います。

○大内交通政策局長 道の取り組みなどについてでございますが、現在、全道各地において、地域の実情に応じたさまざまな検討協議が進められているところでございますが、地域が鉄道以外の交通機関を選択する場合にあっては、交通事業者はもとより、道、市町村、国などの緊密な連携のもと、活力のある地域づくりや観光振興などの観点に十分配慮しながら、より利便性の高い最適な交通ネットワークの確立に向けて取り組んでいくことが必要であると考えております。

道では、これまでも、バス転換を行った地域に対し、国、市町村と連携して、バスの運行等に関する補助のほか、地域づくりや観光振興などの取り組みに対して支援を行ってきているところでございますが、今後とも、JR北海道に対し、地域の意向を十分に踏まえ、代替交通の確保を

初め、鉄道施設の撤去や整理、交流人口の拡大に向けた支援等の対策を最大限講じるよう強く働きかけるとともに、国に対しましても、必要な支援、協力を行うよう求めてまいる考えでございます。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 JR札幌線はともかくとして、なかなか議論が進まない地域もあるというふうに聞いておりますし、新たな交通手段を検討すること自体がマイナス要因のようにとられている向きも現実にはあるようでございますから、その辺も、何とか道の努力を求めたいと思います。

私の地元でも、実は、バス転換について、有利な条件を引き出したいがために反対している旨の首長の発言もあるわけでありまして。そんなことではどうしようもないなというふうに思います。

例えば、江差線の例を見るまでもなく、地域住民からは、バス転換によっても利便性が十分確保できるのだという話もありますので、それは進めていくべきだと思いますし、地域に合った最適な交通手段とよく言われていますから、これからは、そのことをぜひとも前面に出して協議の促進をお願いしたいなというふうに思います。

次に、支援の条件ということですが、今後、JR北海道に対する何らかの支援策がまとまり、当面の経営危機を乗り切ったとしても、JR北海道の経営戦略を、これまでと同様に、JR北海道が、鉄道事業法上の権限を有する独占的な株主である国と相談して策定するということになれば、JR北海道の企業体質は変わらず、今回と同じような展開がまた繰り返されることも考えられるわけでありまして。

道や市町村が支援に乗り出すとすれば、JR北海道の経営に地域が一定の発言力を確保することも必要と考えます。

道は、支援に当たって、どのように考えているのか、伺いたいと思います。

○大内交通政策局長 JR北海道の経営努力などについてでございますが、道では、持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道が実施する、鉄道運行の安全性の確保や、利便性、快適性の向上に向けた設備投資、修繕などの取り組みに対して支援を行ってまいる考えでございますが、JR北海道が、国の支援や、地域による協力、支援を求めていくためには、地域に根差して発展していくとの経営理念のもと、グループ企業も含めた経営体質の徹底した見直しや、鉄道事業以外の収益が見込まれる事業の戦略的な育成などが強く求められているところであり、引き続き、国に対しまして、JR北海道の経営再生に向けた経営努力や経営情報の開示など、指導の徹底を求めてまいります。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 今の答弁ですと、正直言って、JR北海道に対する道の姿勢は、これまでと変わらないのかなと。結局、国にお願いをし、迂回して、JR北海道の経営再建に向けた努力ということになりますから、もっと抜本的に、今言ったように、発言力をどうやったら出せるのかを

考えていただきたい。正直、私自身も、こうしたらいいという代案があるわけではないのですが、道、あるいは、これから協力、支援をしていく地元自治体も含めて、もう少し踏み込んだ、発言力がある形を求めたいのであります。

その点はどうでしょうか。これまでと何も変わらないのか。さらに何かあるのか。気持ちだけでもいいのですが、もしあればお聞きしたい。私は、何となく、これじゃもとのもくあみになるのじゃないかという気もしないでもないのですが、一言、見解を求めたいと思います。

○三好雅委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 JR北海道の経営体質の見直しなどに関する御質問というふうに受けとめてございます。

今後、JR北海道が、地域に対して、いろいろと支援、協力を求めていく上では、徹底した経営努力が必要であることはもちろんであります。

また、経営体質の見直しについては、さまざまな関係者の方々から強い御指摘をいただいているところでございます。

法的に言いますと、鉄道事業者に対する指導権限については、鉄道事業法に基づいて国が監督官庁になっているわけでありましてけれども、私たちとしては、さまざまな機会を捉えて、今後とも引き続き、経営努力、経営体質の見直しについてJR北海道に対して強く求めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 その形という、なかなか難しいのかもしれませんが、私は、この間、社長がお見えになったときに、ぜひ直接聞いてみたかったのです。それは、JR北海道はこれまでとは全然違う、変わったぞということをどんな形であらわせるのか、それぐらいのことを本当は社長に聞いてみたかったのです。その辺も含めて、これからの道の対応をぜひともお願いしたいなと思います。

それで、今回、路線ごとの議論の方向性が答申で示されたわけでありまして、路線別の方向性を示しても、支援策が見えなければ、路線の見直しや地域の公共交通ネットワークのあり方についての議論はなかなか深まっていけないのだろうなというふうに思うのです。

支援策の検討が急がれますが、これから、道としてどのように対応するのか、伺いたいと思います。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の取り組みについてでございますが、このたびの答申におきましては、持続的な鉄道網の確立に向けて、おのおのの線区のあり方などが示されたところでございます。

今後は、答申の考え方を参考に、地域の皆様とともに、最適な交通ネットワークの確立に向けた議論や具体的な取り組みを一体となって進めていく考えでございます。

国におきましては、JR北海道の事業範囲の見直し問題につきまして、夏ごろまでに方向性を取りまとめしていくとの考えを示してございます。

道といたしましては、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、最適な交通ネットワークの確立に向けた地域の取り組みについて、それぞれの実情に十分配慮いたしながら、市町村の皆様や交通事業者などとともに、負担等も含めた検討協議をさらに進めつつ、道議会での御議論もいただきながら、国も含めた具体的な支援の枠組みについて検討を進めていく考えでございます。概算要求の期限なども念頭に、国や市長会、町村会などとの協議をこれからも急いでまいります。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 ぜひ、スピード感を持った対応をお願いしたいと思います。

次に、交通政策総合指針について伺ってまいりたいと思います。

道は、先日の委員会で、北海道交通政策総合指針案に関する運輸交通審議会からの答申について報告を行ったわけであります。

この指針案については、それぞれの対象路線の方向性が盛り込まれており、今後の地域における協議にも大きな影響があるものと考えます。

今月5日にも、札沼線沿線まちづくり検討会議が正式協議入りする考えを発表しましたが、こうした動きが具体化した背景としては、道や審議会等が進めてきた総合指針の検討結果の存在が大きかったと考えます。

しかし、この指針案については、JR北海道の路線見直しに関連して幾つか課題もあると私は考えるのでありますが、以下、この指針案について伺ってまいりたいと思います。

まず、この指針案では、鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議でまとめられた報告書を踏まえて、各路線のあり方について検討協議の方向性が記述されています。

フォローアップ会議の報告書では、個別の線区について、存廃など、直接結論を出すものではなく、道が総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を全道的な観点から示すとして、今後策定される指針の方向性を参考にして、それぞれの実情や線区の特性を踏まえた検討協議をさらに進めることが必要との認識を示しているわけであります。

しかし、報告があった指針案では、鉄道網に限らず、空港、港湾など、幅広い交通手段などに関する総合的な指針となっている関係で、個別の線区に関する方向性の性格や位置づけが必ずしも明確ではないと私は思います。

この方向性の性格や位置づけを道民の皆さんにわかりやすく伝えるため、その趣旨を、それぞれの交通ネットワーク形成圏の該当箇所や鉄道網の展望の項にわかりやすく記述するべきだと考えますが、見解を伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 鉄道網のあり方についてであります。交通政策総合指針は、新幹線の札幌開業が予定される2030年度を見据え、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現するための羅針盤となるものであり、鉄道網のあり方については、道が総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を全道的な観点から明示したものでございます。

道としては、本指針の考え方を参考に、今後、地域の皆様と、おのこの実情や線区の特性を踏まえた検討協議をさらに加速させていくことが重要であると考えており、持続的な鉄道網の確

立に向けた道の考え方について、指針に反映してまいります。

○藤沢澄雄委員 この指針では、例えば、策定の趣旨に見られますように、交通にかかわる行政機関、交通事業者、道民、利用者など、あらゆる関係者が協議し、交通に関する施策を一体となって推進するといった表現が、いろいろな箇所で見られるわけであります。

しかし、現在議論されているJR北海道の路線見直しに関しては、関係者のそれぞれの責務や役割におのずと違いがあると考えます。

それぞれの責務などをしっかり果たしていくことが重要であるわけでありますが、見直しの対象となっている地域が、JR北海道のこのたびの路線見直しに関し、法律上、どのような責務を負うことになっているのか、あるいは、なっていないのか。なっていないとすれば、この問題に関する地域の位置づけはどのようなものなのか、広域の地域団体としての道の位置づけも含めて、この指針の中で明らかにする必要があると考えますが、見解を伺いたいと思います。

○大内交通政策局長 地方公共団体の役割についてでございますが、交通政策基本法では、地方公共団体は、国との適切な役割分担を踏まえて、その区域の諸条件に応じた施策を策定し、実施する責務を有するとされており、また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、市町村は、主体的に、持続可能な地域公共交通網の形成に取り組み、都道府県は、広域的な見地から、必要な助言、援助を行うなどの努力義務を定めているところでございます。

道といたしましては、JR北海道の危機的な経営状況を踏まえると、これまでどおり、鉄道事業者の取り組みや国からの支援だけでは、持続的な鉄道網を確保することは難しいことから、このたびの指針には、経営に責任を有するJR北海道の徹底した努力を前提に、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、支援を行うことが重要との考え方を示したところでございます。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 法律上の見解というか、捉え方は理解をしました。それぞれのやるべきことがあるのだなというふうを感じるわけであります。

次に、全道的な見地から、路線の見直しについて少し見ていきたいと思います。

鉄道ネットワークワーキングチームの報告では、鉄道貨物輸送のあり方について、道内全体の物流の効率化、最適化の観点から、総合的に対策を検討していくことが必要だという考え方が示されているわけであります。

線区ごとに区切って議論していただくだけでは、本道全体に及ぶ影響を見落とすことにもなりかねないと思うわけでありますが、そうした全道的な見地から、以下伺ってまいりたいと思います。

まず、JR室蘭線についてであります。

室蘭線は、岩見沢と苫小牧市沼ノ端を結ぶ、道内では比較的距離が短い区間ではありますが、本道の物流ネットワークの中で大変重要な役割を果たしていると私は考えます。

具体的には、十勝、釧路方面あるいはオホーツク方面からの1次産品を大量輸送する貨物列車が、道内で最も混雑している千歳線を利用することなく、苫小牧方面や本州方面に向かうことを

可能にしているわけであります。

もし、この線区が利用できなくなれば、道外への1次産品の迅速な輸送に大きな障害となり、本道の1次産業にとっては大きな打撃となりかねません。

この報告書の中では、道北方面からの列車14本のうち、2本しか室蘭線を経由していないという表現がありますが、1本の列車に積載可能な貨物量を考慮すれば、無視しがたい重要性を帯びたルートであると私は感じるわけであります。

多くの貨物列車が千歳線を利用しなくて済むようになれば、JR北海道が収益アップのために期待を寄せている快速エアポートの増便なども可能になると私は考えるわけであります。

こうした北海道全体の発展といった見地から、室蘭線のあり方を議論すべきではないでしょうか。そうした観点からも、適切に指針に反映されるべきだと考えますが、見解を伺いたいと思います。

○三好雅委員長 物流港湾室長柏木文彦君。

○柏木物流港湾室長 JR室蘭線についてであります。室蘭線は、通学や通院など、沿線住民の日常生活に利用されているほか、道北や道東から本州方面へ農産物などを輸送する広域物流ルートとして重要な役割を担っております。

新たな指針案におきましては、室蘭線については、住民の利用状況を踏まえ、地域における負担等も含めた検討協議を進めるとともに、鉄道貨物輸送のあり方については、室蘭線の代替ルートとなり得る千歳線の厳しい線路容量等を考慮し、道内全体の物流の効率化、最適化に向けて、全道的な観点から、関係機関による議論を進めていくこととしております。

道といたしましては、全道的な観点から、鉄道貨物を初め、新千歳空港へのアクセスの強化などについても十分考慮しながら、室蘭線など、鉄道網のあり方などにつきまして、指針に反映してまいりたいと考えてございます。

以上です。

○藤沢澄雄委員 次に、JR根室線の富良野—新得間についてであります。

この区間は、平成28年8月の大雨による河川の氾濫などで不通となりました。当初、JR北海道は、復旧に取り組む考えを示していましたが、同年の11月に、単独では維持困難な路線としてこの区間を位置づけてからは、復旧工事を見合わせているという状況にあるわけであります。

JR北海道の資料によれば、石勝線の開通以来、輸送量は大幅に低下し、極端に利用が少ない線区として位置づけていますが、この線区を、そうした狭い視野で採算面だけから評価することに疑問を感じざるを得ません。

確かに、道央圏と道東圏を結ぶ大動脈は石勝線に移っていますが、災害などで石勝線が途絶する事態を想定すれば、この路線が復旧しなければ、貴重な迂回路を失うことになり、道内経済などへの影響ははかり知れないとも言えるわけであります。

この線区の評価に関して、災害に強い交通戦略の中で、複数の交通手段を確保するとの考え方が欠落しているとは言えないでしょうか。

また、一方で、JR北海道の路線網を生かした周遊型の観光需要の喚起を図ることによって、JR北海道の収益性を高めることを考えたときに、多様な周遊パターンを用意することが求められます。この区間を廃止するようなことになれば、周遊にふさわしいループ状の線形パターンは極端に減ってしまいます。

今後のJR北海道の経営戦略、成長戦略にもよりますが、この線区の潜在的な可能性を過小評価することは、将来に大きな禍根を残すことになりかねません。

このような点を十分考慮して、そのあり方を議論するべきだと私は考えます。そうした観点も適切に指針に反映されてはいいかと思いますが、見解を伺います。

○宇野交通政策局長 JR根室線の富良野—新得間についてでございますが、根室線におきましては、一昨年8月の大雨により、東鹿越から新得間が不通となっております。鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議では、こうした線区の現状や他の交通機関の運行状況なども踏まえまして、集中審議を行ったところでございます。

このたびの報告では、根室線の富良野—新得間のあり方に関し、今後の活力ある地域づくりに加え、圏域間のネットワーク形成といった全道的な観点にも十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた、利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、地域における検討協議を進めていくことが必要とされているところでありますが、道といたしましては、御指摘も踏まえながら、指針に反映してまいりたいと考えてございます。

○藤沢澄雄委員 ぜひとも、将来的な展望、可能性も考慮していただき、慎重な判断をするべきだと思いますので、その点も指針に反映していただきたい、そんな気持ちであります。

次に、シームレス交通戦略について伺いたいと思います。

今後、交通需要の大きな伸びが期待できないとはいっても、交通機関の利用者が、複数の交通手段を円滑に利用でき、手ごろな価格で移動できるとすれば、道民や道内企業ばかりではなく、個人旅行に重点が移りつつあるインバウンド観光の一層の振興の面でも、道内経済に大きなメリットが期待できます。

そうした点で、このたびの指針でシームレス交通戦略という考えを打ち出していることは評価したいと思います。

道は、シームレス交通戦略を実現するため、具体的にどのように取り組んでいく考えか、伺いたいと思います。

○三好雅委員長 交通ネットワーク担当課長河内能宏君。

○河内交通ネットワーク担当課長 シームレス交通戦略についてであります。人口減少やモータリゼーションの進展などに伴い、公共交通の利用者が減少する一方、近年は、インバウンドの急増に加え、高齢化により、みずから車を運転できない方も増加しており、利便性が高く、誰もが安全で快適に道内を移動することができる交通ネットワークを実現していくことが求められております。

このため、道としては、中核都市などを中心としたモデル地域において、交通事業者や行政な

どによる検討会議を設置し、交通モード間のダイヤ調整や、わかりやすい運賃制度といった、乗り継ぎ等に係る課題の把握、改善に向けた社会実験を行うなど、公共交通の利便性向上と利用促進に向けた取り組みを進め、鉄道やバス、タクシーなど、交通モード間の連携による、利便性が高く、ストレスのない移動の実現を目指してまいります。

○藤沢澄雄委員 このシームレス化については、まさしく、鉄道の価値をさらに高めたり、ほかの交通機関との相乗効果が出るということでもありますから、ぜひとも、モデルから一歩進んで、普及に努力していただきたいと思います。

次に、鉄道網の展望について伺います。

指針の中で、鉄道、空港、港湾のそれぞれについての今後の展望を述べている箇所があるわけでありまして。

空港と港湾に関しては、道内の全ての空港、港湾について、それぞれ位置づけや役割など、個別の空港、港湾の展望と評価できる記述が見られます。

一方、鉄道に関しては、現在、見直しの対象となっている線区について、今後の方向性が一括して1ページの表にまとめられて、再掲されているだけであります。

本道の鉄道網の展望を語るのであれば、もちろん新幹線も含めてであります。見直しの対象となっていない路線も含めた全体像を述べられるべきだと考えますが、どうしてこのような記述にとどまったのか、伺いたいと思います。

○宇野交通政策局次長 鉄道網の展望についてでございますが、JR北海道が、単独では維持困難とする線区について、全道で、最適な交通ネットワークのあり方に関して検討協議を進めている中、鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議におきましては、持続的な鉄道網のあり方について集中審議を行い、先般、検討結果を取りまとめたところであります。

このたびの指針案につきましては、審議会の検討結果を踏まえて、鉄道網の展望として整理を行ったところでございます。

道といたしましては、2030年ころの北海道を支える公共交通ネットワークを実現していくためには、中心的な役割を担う鉄道網のあり方について、インバウンドなど広域観光や鉄道貨物輸送の確保に加え、札幌都市圏における輸送力の強化、さらには、JR北海道の事業範囲の見直しへの対応といった観点についても整理していく必要があると考えておりまして、御指摘も踏まえ、指針に反映してまいりたいと考えてございます。

○藤沢澄雄委員 ぜひ、その辺も考慮をお願いしたいのですが、このような表現にせざるを得ない要因の一つとしては、現在進行形で、道内の約半分の路線が見直しに関する協議などを行っているのだと考えます。そうした状況の中でも、JR北海道が将来のビジョンをある程度示していれば、それなりの内容を鉄道網の展望として記述することはできたとも思うわけでありまして。

道は、JR北海道に対し、早急に将来のビジョンを示すよう求めるべきだと考えますが、見解を伺います。

○大内交通政策局長 JR北海道の経営見通しについてでございますが、JR北海道が、国の支援や、地域による協力、支援を求めていくためには、みずからが、経営再建に向け、利用促進や経費節減、さらには、鉄道事業以外の収益が見込める事業の育成など、具体的な取り組みを行うとともに、経営の見通しについても早期に示すことが不可欠と考えているところでございまして、道といたしましては、JR北海道に対し、経営再生に向けた考え方を取りまとめるよう強く求めるとともに、最適な交通ネットワークの確立に向け、国や市町村を含めた具体的な支援の枠組みについて、さらに検討を進めてまいる考えでございます。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 先日の参考人聴取においても、JR北海道は、歯切れの悪い将来展望というか、そんな答えをしていたこともありまして、私自身もじくじたる思いをしたわけですが、会社として、将来展望も何もないのであれば、一体どこに向かっていくのかということになりますし、経営者として、その辺はしっかり責任を果たしてもらいたいなと感じているわけがあります。ぜひとも、スピード感を持って経営戦略を描いていただき、それにみんなが協力していく、そんな形を早急につくっていただきたいなと思います。

最後の質問です。

指針のうち、鉄道網の展望の部分が、このように不十分なわけですから、道の指針として国に示し、支援策を求めることも、ひょっとしたら難しくなるのかなというふうに思いますが、道は、今後、どのように対応する考えなのか、伺いたいと思います。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の対応についてでございますが、JR北海道の危機的な経営状況を踏まえすと、これまでどおり、鉄道事業者の取り組みや国からの支援だけで、持続的な鉄道網を確保することは難しいことから、このたびの指針案におきましては、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、支援を行うことが重要との考え方を示したところでございますが、御指摘の点も踏まえ、鉄道網の展望について修正してまいる考えでございます。

道といたしましては、これまでの道議会での御議論なども踏まえまして、今月末までに指針を策定し、国に対して、鉄道網のあり方を示すとともに、国も含めた具体的な支援の枠組みについて検討を進めていく考えでございますが、概算要求の期限なども念頭に、国や市長会、町村会などとの協議を急いでまいります。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 ただいま、指針について種々答弁をいただきました。

この議論を経て、修正等もしていくということではありますが、改めて知事に直接伺ってみたいこともありますので、委員長の取り計らいをよろしくお願いいたします。

今後とも、道はもとより、地域と一体になって、鉄道網の再建、そして、北海道の交通体系の確立に取り組んでいきたい、そんな気持ちを述べて、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。

○三好雅委員長 藤沢委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

小岩均君。

○小岩均委員 それでは、総合政策部の皆さんにお聞きをいたします。

今回、私の質問は3項目であります。そのテーマとして、道が市町村とどのようにかかわっているのかという検証も含めて、質問をつくらせていただきました。

最初に、北海道150年事業についてお伺いします。

北海道命名から150年という節目を記念した事業に対して、新年度では2億6800万円の予算が計上されております。

既に取り組みまれております関連応援企画や、みらい事業など、道や振興局で116の事業、市町村で113の事業、企業や団体などで508の事業、そして、個人も含めて33の事業ということで、770もの事業が、既に取り組み、あるいは、これから取り組みようとしております。

これらを含めて、北海道150年事業についてですが、最初に、北海道が行います記念セレモニーの目的、内容、開催規模、あるいは、事業費の1億8000万円の内訳をお伺いいたします。

○三好雅委員長 北海道150年事業室参事岩崎法彦君。

○岩崎北海道150年事業室参事 記念式典についてであります。北海道命名150年を祝う記念式典は、8月5日に、札幌の道立総合体育センター——きたえーるにおきまして、5000人規模で開催することを予定しております。

内容は、「先人に学び未来につなぐ」をテーマに、アイヌ文化や開拓の歴史、地域の伝承芸能を紹介するほか、未来の北海道への応援メッセージの発信、若者たちによるパフォーマンス、さらには、子どもたちや本道ゆかりのアーティストによる音楽ステージなどのプログラムを予定しております。

また、こうした式典に係る予算につきましては、全体の企画運営や会場の使用、運営に加えまして、資機材費や警備費のほか、会場の造作や映像制作といった演出に係る経費などを見込んでいるところでございます。

○小岩均委員 ただいま、式典の説明がありました。

それに続いて、翌日あるいは翌々日に、サイエンスフェスティバルが、約2700万円の事業費で予定をされております。アメリカのマサチューセッツ工科大学——MITの教授の講演などが予定をされておりますけれども、その目的、意義、事業費の使途についてお伺いをいたします。

○三好雅委員長 国際交流室長清水茂男君。

○清水国際交流室長 サイエンスフェスティバルについてでございますが、この事業は、北海道150年を記念いたしまして、道が姉妹提携を結んでいる米国マサチューセッツ州の工科大学で活躍されている研究者をお招きして、本道の未来を担う子どもたちや若者に対し、科学のおもしろさ、世界に挑戦することの楽しさについて講演をいただくほか、科学技術に関する実験を体験させ、学ぶ楽しさを伝えるとともに、将来に大きな夢と希望を抱いていただくことができるよう、

開催するものでございます。

事業費につきましては、子どもたちが、科学技術を体験し、理解するための実験機材の運搬、設置、展示ブースの設営及び講師の旅費や謝金のほか、事業を学習用映像資料として制作、配信するための費用などを予定しております。

○小岩均委員 今言われた、一連の記念セレモニーやサイエンスフェスティバルについては、夏休みを利用して、子どもたちも集めて行うことになろうと思っておりますけれども、そうした道が主体となってやる事業のほか、道内の市町村でも、150年事業の関連事業に取り組んでおります。

私の地元の北広島市も、これはなかなか知られておりませんが、133年前、今の北海道米の基礎となる寒地稲作の発祥の地ということで、市としても関連行事を組んでおります。

先ほど、そうした関連事業が市町村で113と御紹介しましたが、札幌市がそのうちの20から30をやるということで、残念ながら、179市町村の3割程度の54市町村でしか、この事業に取り組んでいません。道の意気込みとは裏腹に、自治体の意識に差が生じた結果なのかどうか、その状況と見解についてお伺いをいたします。

○岩崎北海道150年事業室参事 市町村との連携についてであります。150年事業は、全道各地で記念の取り組みを展開することとしており、地域を盛り上げていく上で、市町村等が主体となった取り組みを進めていくことは重要と認識しております。

昨年の応援企画も含めた北海道みらい事業の直近の登録状況を見ますと、市町村や教育委員会などに加えまして、市町村が関係する実行委員会や協議会などの団体等が実施主体となった取り組みも含めると、6割程度の市町村が記念の事業に取り組まれております。

なお、市町村では、今後、それぞれの議会での議論などの手続を経まして、事業の登録に向けた申請がなされるものと考えておまして、引き続き、市町村の取り組みが進んでいくよう、働きかけてまいる考えでございます。

○小岩均委員 今の答弁では、6割程度の市町村ということですが、実施主体として、市町村、関連事業団体、商工会あるいは観光協会などの区別がありますから、数字が違っているのかなと思います。それにしても、もう少しPRが必要ではないか。事業としてはまだ間に合うということなので、ぜひ、PRを含めて、引き続き市町村にも呼びかけていただきたい。

そして、振興局でも事業をするということですが、見てみますと、どちらかというと単発事業であるのかなと思います。ふだん、自治体や地域との連携や包括的な仕事をしておる振興局としては、ちょっと寂しいのかなと思います。

振興局にはどのような働きかけをしているのか、お伺いいたします。

○三好雅委員長 北海道150年事業室長赤塚孝行君。

○赤塚北海道150年事業室長 地域における取り組みについてであります。150年事業は、実行委員会を初め、市町村や企業、団体、道民など、道内の各地域の幅広い層の皆様に参加いただくことが重要と考えており、150年事業の担当職員が、振興局及び管内市町村を直接訪問し、事業実施について働きかけを行ってきたところであります。

また、各振興局では、地域150ミーティングにおきまして、市町村の皆様と事業の企画検討を行うとともに、市町村等が実施する北海道みらい事業の取りまとめや、各管内で実施された記念イベントに対しまして、協力、支援等を行ってきているところであり、こうした、振興局や市町村が連携協力して実施する取り組みにつきましましては、今後も、順次、事業計画に掲載する予定としております。

道民の皆様にとって心に残る記念の事業となるよう、引き続き、振興局や市町村と連携して、各地域の特色を生かした取り組みを進めてまいります。

以上でございます。

○小岩均委員 ぜひ、引き続きお願いしたいと思います。

もう一つ、先ほど言った、大学、企業、市民団体などで予定している500を超える事業についてお伺いしますが、企業は横に置いたとして、市民団体あるいは個人などがやる事業は、行政とは違った視点で、北海道の歴史や文化を捉えているのではないかなと思います。

その事業の結果によっては、今後、地域の新たな展開の可能性を秘めていると私は感じておりますが、事業主体である道としての見解をお伺いたします。

○岩崎北海道150年事業室参事 民間事業者等の取り組みについてであります。記念の事業は、行政だけではなく、道民、企業、団体などの幅広い立場の皆様に参加いただくことが重要と認識しております。

事業計画案に掲げるパートナー企業の取り組みや北海道みらい事業は、登録申請時に、150年事業の理念や趣旨を踏まえて、事業内容の確認を行っており、さまざまな主体が、企画力やノウハウを生かして、多様なテーマのもとで実施されているところでございます。

道といたしましては、引き続き、幅広い立場の方々が多様な手法により実施される取り組みを通じまして、節目の年を北海道全体で盛り上げていきたいと考えております。

○小岩均委員 150年事業の実行委員長である知事は、代表質問に対し、道民や企業、団体、大学など、幅広い分野で記念の事業の取り組みを行うとおっしゃっています。節目の年に、多種多様な事業が多額の経費によって行われます。

150年事業を通じた成果を今後の北海道にどう生かしていけるのか、その視点と事業終了後の検証が必要かと思いますが、御見解をお伺いたします。

○三好雅委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 150年事業の推進についてであります。道といたしましては、本道の歴史を初め、先人の努力、偉業を振り返り、感謝しながら、これまでの歩みや文化、さまざまな魅力を発信し、交流を広げていくとの事業の理念を踏まえまして、実行委員会を初め、道民や企業、市町村などの皆様と連携して、取り組みを進めてまいる考えでございます。

個々の事業の推進に当たりましては、実施主体みずからが、事業の企画段階や実施後において、その成果などを取りまとめていく一方、150年事業の終了後には記念誌を発行しようとしておりまして、その発行に係る作業の中で、実行委員会の各委員やアドバイザーの方からも御意見

等を伺いながら、事業全体の検証についてもあわせて行うこととしているところでございます。

以上でございます。

○小岩均委員 今、終わってから総括するということでしたが、事業を進めている中で幾つか目についてのお話しします。

例えば、北海道に自生する巨木、巨樹を発見する全国大会、あるいは、最も美しい村をつくる全国大会、また、道東で行われます、渚滑川の下流域から上流域までの歴史を見ていく事業、これも、新たな観光資源を探ることが目的となっています。

こういうことが、次の北海道の新たな展開につながる可能性を秘めているというのは、先ほど私が言ったとおりでありますので、こうした事業を進めながら、それを次の北海道にどうつなげていくかという視点をぜひ大事にさせていただきたいと御指摘申し上げます。

次に、市町村財政についてお伺いします。

市町村財政においては、歳入の確保あるいは義務的経費の増大に苦しみながらも、堅実な財政運営が求められています。道においても、財政運営は同様に厳しいわけでありますけれども、道として市町村財政とどのようにかかわっているのか、以下お伺いをします。

道内の市町村では、財政健全化法の制定以降、健全化判断比率の改善が見られていまして、一時期の危機的な財政運営からは脱したとはいえ、多くの自治体は、現状維持にさえ苦心しているのが実態であろうかと推測できます。

道内の自治体の財政運営の実態あるいは傾向について、道としての見解をお聞かせください。

○三好雅委員長 財政・公営企業担当課長鈴木亮一君。

○鈴木財政・公営企業担当課長 道内の市町村の財政運営についてであります。平成28年度における道内の市町村の普通会計決算では、夕張市を除き、財政再生基準または早期健全化基準を超える団体はなく、健全化判断比率は改善しているところでございますが、公営企業会計において、病院事業では、患者数の減少などにより資金不足が生じるといった団体が増加しているところでございます。

また、道内の多くの市町村においては、地方税などの自主財源の割合が低く、脆弱な財政構造であるとともに、地域創生や人口減少対策、また、近年頻発する大規模自然災害への防災・減災対策、上下水道を初めとする公共施設等の老朽化対策に多額の費用を要することから、財政状況は大変厳しいものがあると認識しているところでございます。

以上でございます。

○小岩均委員 ただいまコメントがありましたように、市町村の財政状況は大変厳しいものがあるということですが、道内の自治体では、自主財源と言われる市町村民税あるいは固定資産税など、限られた財源と、近年減額が続いている交付税などの歳入によって賄っているというのが実態であります。

一方で、歳出として、人口減少あるいは公共施設の老朽化対策、地域経済の振興、防災など安全、安心なまちづくりなどといった行政需要に応えていかなければなりません。

こうした観点からいけば、市町村財政が抱えている当面の課題は大きいわけでありますけれども、道としては、どのように認識し、情報提供あるいは助言などを行っているのか、お聞かせください。

○鈴木財政・公営企業担当課長 市町村財政が抱える課題についてでございますが、市町村においては、厳しい財政状況の中にあっても、議会や住民の皆様の理解と協力を得ながら、地域創生、人口減少、公共施設等の老朽化などに適切に対応するため、施策の重点化や行政執行体制の効率化などにより財源を確保し、地域の特性を生かした魅力ある地域づくりを進めていくことが重要と考えております。

こうしたことから、各総合振興局及び振興局が、春と秋の年2回、主に、予算や決算の見込み、建設事業の地方債などに係るヒアリングを実施するほか、あらゆる機会を通じて財政状況を的確に把握し、市町村において、財政の健全化を図りながら、特色ある地域づくりが進められるよう、総合的な観点から、適切な助言や情報提供に努めているところでございます。

○小岩均委員 そうした助言の中の一つを課題として取り上げていきます。

道もそうですが、公共施設等の老朽化に関して、国が自治体に策定を求めている公共施設等総合管理計画というものがあります。道内の自治体では、全てが策定済みと承知をしておりますけれども、この計画に基づき、市町村ではどのような取り組みが行われているのか、お伺いをいたします。

○鈴木財政・公営企業担当課長 公共施設などの老朽化対策についてでございますが、市町村においては、過去に建設した公共施設等が大量に更新時期を迎える一方で、依然として厳しい財政状況の中にあることから、負担の軽減、平準化に向け、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を行うため、公共施設等総合管理計画を策定しているところでございます。

この総合管理計画に基づき、市町村においては、施設ごとの維持管理、更新等の考え方などを定めた個別計画を平成32年度を目途に策定するよう努めており、こうした計画の策定を通して、中長期的な経費の見込みなどの検討を進め、当該団体の将来における公共施設等の適正管理に向けて取り組んでいるところでございます。

○小岩均委員 今、公共施設等の適正管理に向けて取り組んでいるという答弁がありました。

しかし、実態を言いますと、市町村では、人口減少が続く中、学校統合などをするにしても、その維持管理が大変なわけであります。学校統合となれば、地域住民の反対があったり、あるいは、かつて、たくさんの地域住民でにぎわっていた公民館なども、二つ、三つとあったのを一つに統合するとなれば、何ぼ人口が少なくなっているても、地域からは必ず反対の声や懸念の声が上がります。

そんな中での公共施設の適正管理は難しいわけでありますが、国は、来年度、公共施設の管理計画に対しての取り組みについて、支援の対象あるいは財政措置の内容を拡充すると聞いております。

道は、こうした国の措置を踏まえて、改めて市町村にどのような助言をして、その適正化を求

めていくのか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 地域主権・行政局長清水敬二君。

○清水地域主権・行政局長 公共施設等総合管理計画に対する取り組みについてでございますが、国においては、公共施設等の老朽化対策を初め、適正管理を一層推進するため、来年度より、ユニバーサルデザイン化事業の新設や長寿命化事業の拡充など、地方財政措置の充実を図ることとしたところでございます。

道としては、市町村が、公共施設等の全体の状況を把握し、中長期的な視点から、更新、統廃合、長寿命化などを計画的に行うことにより、財政負担の軽減、平準化を図るとともに、公共施設等の適正配置を実現することが必要と考えているところでございます。

こうしたことから、施設の更新や維持管理等に関するさまざまな情報を共有するとともに、財政面や技術面の相談に丁寧に対応し、助言するなど、今後とも、市町村に対する的確な支援に努めてまいります。

以上でございます。

○小岩均委員 ぜひ、よろしくお伺いをしたいと思います。

もう一つ、市町村財政の大きな課題である基金についてお伺いします。

道内の市町村の基金残高の総額は、平成28年度末で8300億円まで積み上がっております。その内訳としては、財政調整基金で2400億円、特定目的基金で4900億円、減債基金で1000億円ということになっており、この10年で3200億円増加しています。

こうした基金に関して、政府は、昨年、経済財政諮問会議で問題であるとされたことから、いろいろな策を考えました。それは、今のところ、とまっておりますが、道として、市町村の基金の状況をどう認識し、その積み立てあるいは活用がどうあるべきと考えているのか、お伺いをいたします。

○清水地域主権・行政局長 市町村の基金の状況についてでございますが、市町村においては、人口減少や急速な少子・高齢化、防災・減災対策、公共施設等の老朽化対策など、抱える課題が多くある中、将来に向けて安定した財政運営を維持するために、これまで、事務事業の見直しなど、さまざまな行革の取り組みにより歳出を削減し、基金の増加を図ってきたものと考えているところでございます。

今後、市町村においては、それぞれの基金設置の趣旨に即して、その規模などについて十分検討を行い、確実かつ効率的に運用するとともに、優先的に取り組むべき事業への活用を図るなど、適正な管理運営に引き続き努めることが必要と考えているところでございます。

以上でございます。

○小岩均委員 今、道としての考え方が示されました。しつこいようですが、この6月以降、また税制改正の議論が始まります。基金も含めて、市町村の財政状況をしっかり把握して、国に対して、その実情と、道としての望ましい対応策を検討した上で主張すべきと思いますけれども、部長の見解をお聞かせください。

○佐藤総合政策部長 国への要望についてでございますが、さきに閣議決定をされた平成30年度地方財政計画におきましては、地方の基金残高の増加を理由として、地方交付税等を削減することは行わない旨が示されたところであります。

一方で、本年6月ごろに策定される骨太の方針において、基金を含めた地方財政が課題となることが予想されます。

道といたしましては、単に、地方全体として基金残高が増加していることのみをもって地方の財源を削減することがないように、働きかけるとともに、地方において安定的な財政運営を行うため、地方交付税を含めた一般財源総額が確保されるよう、今後とも、道内の市町村や市長会、町村会はもとより、全国知事会などとも連携をいたしまして、地方の意見を国に対して主張してまいりたいと考えてございます。

○小岩均委員 ぜひ、財政当局とも協議をした上で、事あるごとに主張を続けていただきたいと思っております。

最後に、地方創生、人口減少対策についてお伺いします。

地方創生元年であります平成27年に、道は、市町村の地方版総合戦略づくりに対して、担当部長を振興局に配置して支援を行ったと承知しております。

では、計画策定後の市町村が行う事業に対して、どのように支援をされてきたのか、お伺いいたします。

○三好雅委員長 地域戦略課長宮腰知章君。

○宮腰地域戦略課長 市町村の総合戦略についてでございますが、道では、平成26年12月に施行のまち・ひと・しごと創生法で努力義務とされた、市町村による総合戦略の策定を支援するため、平成27年度に、各振興局に専任の担当部長を配置するとともに、庁内に部局横断のチームを設置し、戦略策定に係る情報提供や相談対応などを行ってきたところでございます。

市町村戦略の策定後におきましても、戦略推進の支援のため、平成28年度には、国の地方創生交付金の活用に係る相談会を開催し、参加した60市町村に対しまして、採択に向けた助言などを行い、また、今年度からは、振興局と市町村が協働して課題解決に向けた取り組みを進める地域政策コラボ事業の実施、さらには、地域創生枠として39名の道職員を各市町村へ派遣する人的支援など、総合的なサポートに取り組んできたところでございます。

○小岩均委員 今答弁がありました。60市町村に対して助言し、39名の職員を市町村へ派遣する人的支援を行ってきたということでもあります。

そこで、さらに突っ込んでお聞きをします。

市町村は、みずからの総合戦略に基づき、国の交付金を活用しているわけではございますが、関連事業など、どうしてもこれが及ばないものについては、地域づくり総合交付金など、道の助成制度も活用しての支援が可能ではないかと思っております。対応の状況と今後の見通しについて、重ねてお伺いをいたします。

○宮腰地域戦略課長 道の対応などについてでございますが、市町村におきましては、地域創生の

【第1分科会 3月14日 第3号】

推進に向け、国の地方創生交付金を活用するなどして、地域産業の活性化や働く場の確保、さらには子育て環境の充実といった各般の施策に取り組んでいるところでございますが、国の交付金採択においては、取り組みの先駆性や官民協働、政策間連携、地域間連携といった要件が重視されるため、事業の全てに交付金が活用されている状況にはございません。

このため、道では、移住、定住の促進や基幹産業の振興といった、市町村の地域創生の取り組みを財政面でサポートする観点から、地域づくり総合交付金も活用して支援してきているところであり、今後とも、振興局が中心となりまして、市町村と、地域の将来像を共有しながら、課題解決に向けて、必要な支援を行ってまいります。

以上でございます。

○小岩均委員 今、お話がございましたけれども、振興局が中心となるということは、本庁にもしっかりバックアップしてもらわなければならないと思います。

そこで、先ほど言いました、市町村に対する振興局の人的支援体制は、現在、地域創生部長という職に変わっております。当初の連携感が薄れているように私は感じております。

資金や財政の支援とともに、人的支援のサポート体制の強化が必要と考えますけれども、見解をお伺いしたいと思います。

○三好雅委員長 地域創生局長北村英則君。

○北村地域創生局長 市町村への支援体制などについてであります。道では、振興局が地域と一体となって地域創生の取り組みを進めるため、昨年度から、各分野の施策間の総合調整などを担う地域創生総括の職を置くとともに、地域政策部を再編し、地域創生の関連施策を専掌するため、地域創生部を設置するなど、体制の強化を図ったところであります。

これまで、地域創生総括の指揮監督のもと、各部門が連携をし、市町村の戦略推進に必要な情報やノウハウの提供、広域連携のコーディネートを行うとともに、市町村におけるプロジェクトと民間の専門人材のマッチングを行う北海道創生プラットフォーム形成事業を実施し、人的な支援を行ってきているところであり、今後とも、市町村戦略の着実な推進に向け、人、資金、情報といった面から総合的にサポートしてまいります。

以上でございます。

○小岩均委員 では、最後にお聞きをします。

知事は、質問に対し、人口減の抑制に成果を上げる市町村もふえており、手応えを感じているということを強調しておりました。

総合戦略の推進によって効果があらわれている市町村があるのであれば、その事例を全道に展開されているのでしょうか。それをするところこそ、策定からかかわっている振興局、道の仕事だと私は思いますけれども、改めて、財政的、人的な支援を含めて、答弁をお聞かせください。

○佐藤総合政策部長 道の役割についてでございますが、道では、人口減少問題の克服に向けて、総合戦略の推進と市町村戦略の支援を両輪といたしまして、さまざまな取り組みを進めてきているところでございます。

道外への転出超過は続いているものの、人口減少数の緩和や、人口増に転じた市町村もあるなど、各般の施策の効果も徐々にあらわれてきているというふうに考えております。

今後は、市町村戦略の策定時から深く関与しております振興局を中心といたしまして、こうした効果を上げている市町村の取り組み内容や成果につながる要因を詳細に把握し、それぞれの市町村の課題を踏まえて、成功事例を広げていくといった取り組みを行いますとともに、本庁においても、庁内の各部が連携して振興局をバックアップするなど、市町村戦略の着実な推進に向け、総合的に支援をしてまいります。

以上でございます。

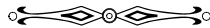
○小岩均委員 ぜひ、引き続き力強く進められるようお願いをしたいと思います。市町村があつてこそ道でありますし、市町村からいえば、道は、パートナーというのでしょうか、頼れる助言者になります。ぜひ、しっかり連携をとって、今後の北海道のまちづくりに努めていただきたい、このことをお訴え申し上げて、終わります。

どうもありがとうございました。

○三好雅委員長 小岩委員の質疑並びに質問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。

午前11時53分休憩



午後 1 時 開議

○三好雅委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

総合政策部所管にかかわる質疑並びに質問の続行であります。

丸岩浩二君。

○丸岩浩二委員 それでは、通告に従い、質問をさせていただきます。

まずは、日本ハムファイターズのボールパーク構想についてですが、先般、札幌市が道立真駒内公園を候補地として正式に提案したことで、北海道日本ハムファイターズの新球場の建設候補地は、きたひろしま総合運動公園予定地と道立真駒内公園の2カ所に絞られ、今月末にも候補地が選定される見通しとなっております。

この間、道においては、北広島市、札幌市、ファイターズから、それぞれ協力要請を受け、我が会派の同僚議員の一般質問に対し、知事からも、本道の発展に資するボールパーク構想の実現に向け、どのような支援が可能か、鋭意検討するとの前向きな御答弁をいただきました。

こうした一連の経緯を踏まえ、ファイターズが進めるボールパーク構想について、今後、道として、どういう姿勢で、どのようにかかわっていくのか、順次御質問をいたします。

まず、先月27日には北広島市長から、今月1日には札幌市から、さらに、2日にはファイターズの球団社長から、それぞれ道に対して協力要請がありました。どのような内容であったのか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 政策局長長橋聡君。

○長橋政策局長 協力要請の内容についてでございますが、日本ハムファイターズの新球場の建設候補地として名乗りを上げている両市から、これまでのファイターズとの協議を踏まえて要請があったところであり、北広島市からは、交通アクセスの向上という観点から、道路整備や鉄道輸送力の強化に向けた支援のほか、新球場建設に伴う都市計画変更等の手続に係る支援などについて、札幌市からは、道立真駒内公園を候補地とすることへの了承と、公園使用料の減免や既存施設の撤去などに関する支援の要請があったところでございます。

また、ファイターズからは、新球場建設に係る道への協力要請とともに、二つの候補地に関し、両市からいただいた要請と同様の具体的な支援要請をいただいたところでございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 北広島市からの要請の内容は、主に交通アクセスに関するものであるとのことであります。利用者の多くが札幌市民と想定されることを考えると、移動手段はJRまたは自家用車が中心となりますが、現在の輸送能力では、何万人という利用者の円滑な移動を確保することは困難と言わざるを得ません。

北広島市にボールパークを誘致する上で、移動手段の確保は不可欠と考えますが、道の認識と対応を伺います。

○三好雅委員長 政策局参事榎信彦君。

○榎政策局参事 北広島市からの協力要請についてでございますが、球団が目指すボールパーク構想においては、ファイターズのホームゲームはもとより、さまざまなイベントの開催などにより、年間を通して多くの利用者が見込まれますことから、交通アクセスの利便性を確保することは極めて重要な課題と認識しております。

特に、北広島市に新球場が建設される場合には、札幌—新千歳空港間における人や物の輸送に大きな影響が生じると考えており、道といたしましては、本道全体の円滑な経済活動や社会生活を確保するためにも、北広島市、球団と十分に協議しながら、効果的な支援策について検討してまいりたいと考えてございます。

○丸岩浩二委員 北広島—札幌間の移動手段を確保するには、利用者の利便性を考えると、とりわけ鉄道による輸送力の強化が不可欠となります。

多くの利用者が見込まれる鉄道路線の増強を図ることは、JR北海道の増収にもつながるものと考えますが、見解を伺います。

○長橋政策局長 鉄道輸送力の強化についてでございますが、北広島市に新球場が建設される場合、札幌市や千歳方面から、多くの方々が、一定の時間に集中してJRを活用することが想定され、現在の輸送力では、球場への移動はもとより、空港を利用する道内外の方々や外国人観光客の円滑な輸送に支障が生じるなどの影響も懸念されるところでございます。

道では、これまでも、新千歳空港における発着枠の拡大に対応した快速エアポートの増便などについて、JR北海道の増収策にもつながるものとして、国等に要請してきたところであり、今後、ボールパーク構想の進展いかんによっては、鉄道輸送力の強化に向け、北広島市や球団とも

連携しながら、国、JR北海道への働きかけについて検討していく必要があると考えてございます。

○丸岩浩二委員 次に、真駒内公園の活用についてですが、札幌市が提案をしている真駒内公園は、現在、道が所有、管理しており、その活用にあたっては、道の関与が大きくなると考えます。

真駒内に新球場を設置することで、冬季オリンピック・パラリンピックの招致にも弾みがつくなど、さまざまなメリットがあると考えますが、新球場の建設や運営に関し、札幌市と球団が求めている公園使用料の減免や既存施設の撤去費などへの支援について、道はどのように対処していくのか、伺います。

○榎政策局参事 真駒内公園の活用についてであります。真駒内公園に新球場が建設される場合、札幌市において都市計画等の手続を進める中で、施設の規模や機能、配置などの位置づけを明確にする必要がありますことから、今後、札幌市と球団で協議が進められるものと考えております。

市や球団から要請がございました公園使用料や施設の撤去などに関しましては、こうした施設の用途や規模など、札幌市のお考えを伺いながら、ボールパークがもたらす本道への経済効果や、既存の屋外競技場の維持補修に要する経費などを勘案し、市との役割分担のあり方なども含め、道としてどのような支援が可能か、検討を進めてまいりる考えでございます。

○丸岩浩二委員 私自身もそうではありますが、真駒内公園の周辺住民の中には、地域経済の活性化や人口増への期待とともに、自然環境への負荷、また、渋滞や騒音といった生活環境への影響がどの程度あるのかわからないといった不安が入りまじっていることも現実でございます。

新球場の建設にあたっては、こうした方々の理解を得ることが大変必要と考えますが、地権者である道として、今後、どのように対応されるのか、考えを伺います。

○長橋政策局長 住民の方々の理解を得るための対応などについてでございますが、真駒内公園は、多くの札幌市民に利用されている都市計画公園であり、新球場の候補地として札幌市が提案の意向を示された際にも、道から、住民の皆様の御理解を得られるよう、札幌市としてしっかりと対応していただきたいという考えをお伝えし、市からも、市が主体となって対応していくとの考えが示されたところでございます。

道といたしましては、真駒内公園でのボールパーク構想の実現には、道民、とりわけ札幌市民の皆様の理解と賛同を得ることが大切と考えており、札幌市や球団には、市民に対し、新球場の建設が地域の経済や暮らしにもたらす効果、周辺の住民の方々が懸念をされている騒音や渋滞などの課題解決の方策について、より丁寧に説明するなど、引き続き、誠意を持った対応を求めていくとともに、道としても適切に対処してまいります。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 北広島、真駒内それぞれの候補地についての見解を伺いました。いずれにしても、道の関与は多岐にわたり、総合政策部のみの対応では限界があります。

【第1分科会 3月14日 第3号】

今後、ボールパーク構想への支援、協力を効果的に行っていくためには、関係部の連携が不可欠と考えますが、どのように連携を図っていくのか、伺います。

○長橋政策局長 庁内の連携についてでございますが、ボールパーク構想への対応に当たりましては、施設の立地に係る各種法令等に基づく手続を初め、交通アクセスや球場の建設、運営に関する支援、さらには、新球場を核とした本道の活性化など、行政面から対応すべき課題は多岐にわたるものと認識をしております。

このため、当部はもとより、建設、スポーツ、観光など、関係部局間で緊密な連携を図りますとともに、地元の北広島市や札幌市とも十分に協議をしながら支援策の検討を進めるなど、構想の具体化に向けては、道庁が一丸となって積極的に協力してまいりたいと考えております。

○丸岩浩二委員 3月末には、北広島、真駒内の2カ所のいずれかが候補地として選定をされるということになっておりますが、現在、ファイターズにおいて選定作業の詰めが行われていると思います。

球団トップから知事への直接の協力要請があったことから、行政の支援、協力がボールパーク構想の成功を左右する大きな鍵と言えます。

今後、構想の実現に向け、道としてどのようにかかわっていく考えか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 今後の対応などについてでございますが、日本ハムファイターズは、北海道に本拠地を移転して以来、さまざまな取り組みを通じて、経済や地域の活性化に大きく貢献をさせていただいており、このたびのボールパーク構想についても、本道のさらなる発展につながるものと期待をしております。

道におきましては、候補地となっている北広島市と札幌市、さらには球団からの要請内容を踏まえまして、どのような支援、協力が可能か、鋭意検討しているところであり、今後も、ファイターズが本道を拠点として活躍し続けるため、球団の具体的な意向を伺いながら、両市とも緊密に連携し、道として、できる限りの対応を行ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 指摘をさせていただきますが、日本ハムファイターズのボールパーク構想が、実現に向けて、どのような展開をたどるかは、道の今後の対応いかんによって大きく変わると言っても過言ではありません。

また、北海道の経済、観光、スポーツの振興など、さまざまな分野においても、また、子どもたちの夢の実現にとっても、大変大きな影響があると思っております。この点について知事の考え方を確認したいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願い申し上げます。

次に、北海道新幹線の札幌駅ホームの位置について伺います。

平成27年に、JR北海道が、現在の認可計画以外にも複数の案を検討していることが判明したため、平成28年4月から、認可計画を基本とし、鉄道・運輸機構、JR北海道、道、札幌市の関係4者で協議を始めたものと認識しております。

現在、ホームの位置は、在来線の1番線、2番線に乗り入れる認可見直し案と、新たに0番線を設け、現駅の東側に新幹線の0番線、1番線ホームを設ける東案その2の2案に絞られ、最終的に、今年度末までに、国土交通省を加えた関係5者で決定するものと伺っております。

以下、札幌駅ホームの位置についてお伺いをします。

まず、現在、ホームの位置の候補として絞られた認可見直し案と東案その2について、それぞれの案の概要を伺います。

○三好雅委員長 新幹線推進室参事川島尚樹君。

○川島新幹線推進室参事 新幹線札幌駅のホームの位置についてでございますが、認可見直し案につきましては、平成24年6月に、鉄道・運輸機構が国土交通省の認可を受けている案でございます。現在の札幌駅1番線、2番線が新幹線ホームとなるため、在来線との乗りかえ距離が近くなっているところでございます。

また、今年2月に、JR北海道から新たに提案があった東案その2につきましては、0番線の新設し、現行の1番線とともに、新幹線ホームとして活用するものであり、これまでの東案におけるJRタワーへの影響を回避するため、ホームを東側にさらに移動させるとともに、乗りかえ跨線橋により、既存のコンコースを経由せず、新幹線と在来線の乗りかえが可能となっているところでございます。

○丸岩浩二委員 2月9日の5者協議では、認可見直し案の課題であった、快速エアポートの増発に伴う在来線への影響は、問題ないレベルまで低減されるとし、5者で、認可見直し案は成立することを確認したと聞いております。

それにもかかわらず、JR北海道が東案その2を提案したと伺っておりますが、JR北海道は、東案その2が最終案として決定された場合、認可見直し案との差額の約75億円を負担する考えも示しているところであります。

なぜ、JR北海道は、こうした大きな経済的負担を覚悟で東案その2を提案したのか、その理由をお伺いいたします。

○三好雅委員長 新幹線推進室長高橋利明君。

○高橋新幹線推進室長 東案その2についてでございますが、現在の札幌駅は、時間帯によりましては、通勤通学客の方々に加え、多くの観光客が利用するなど、在来線の混雑が激化しており、インバウンドの急増により、今後さらに混雑度が増すものと考えるところでございます。

JR北海道におきましては、こうした状況を踏まえ、2030年度末の札幌開業時には、新幹線を利用して、これまで以上に多くのお客様が訪れることを見込んでおり、北海道の玄関口である札幌駅を、将来にわたり、利用者の増加に対応できる使いやすい駅とするための効果的な投資であると判断し、今回、東案その2を提案したものと承知しているところでございます。

○丸岩浩二委員 JR北海道は、一昨年11月に、単独では維持困難な路線を公表し、それぞれの地域特性に応じた持続可能な交通体系のあり方について、地域と相談したいとの意向を示されましたが、その背景には、当社の厳しい経営実態があります。

当社の資料によれば、国の支援が得られなければ、平成32年度末までに資産残高がマイナスに転じるとされております。

にもかかわらず、認可見直し案と東案その2との約75億円にも上る差額をJR北海道が負担するという考え方は、にわかには信じがたいものであります。もし、それが事実であれば、JR北海道がこれまで地域に説明をしてきた厳しい経営実態は、事実と異なるのではないかと考えざるを得ません。

こうしたJR北海道の経営判断は、地域協議にも大きな影響を与えると考えますが、道の見解を伺います。

○高橋新幹線推進室長 JR北海道の負担についてでございますが、厳しい経営状況にあるJR北海道におきましては、認可見直し案では、工事の実施により、駅構内における一部店舗の営業ができなくなり、営業収益が減少することから、今後とも、急増するインバウンドに十分対応する観点に加え、収益確保、経営上の判断からも、物販施設への影響が軽微な東案その2を提案したと承知してございます。

道では、経営の多角化を図ることは、JR北海道の持続的な経営構造の確立に向けて欠かすことのできない取り組みと考えており、このたびの東案その2については、収益確保によって経営への影響が最小限にとどまることから、JR北海道においては、こうした考えについて、地域における検討協議の場などにおいて丁寧に説明を行っていく必要があるものと考えております。

○丸岩浩二委員 新幹線の札幌駅乗り入れは、札幌市全体のまちづくりに大きな影響を及ぼすものであり、中でも、新幹線ホームの位置がどこになるのかは、多くの札幌市民にとっても重大な関心事であると考えます。

こうしたことから、ホームの位置の決定に当たっては、札幌市の意向を十分に尊重する必要があると考えますが、市としてはどのような考えをお持ちなのか、伺います。

○高橋新幹線推進室長 札幌市の考え方についてでございますが、札幌駅ホームの位置の協議につきましても、これまでも、北海道と札幌市が参加する調整会議などにおいて、札幌市と連携しながら取り組んできているところでございますが、札幌市におきましては、現在、認可見直し案、東案その2の各案につきましても、旅客の利便性やまちづくりなどの観点から、検討を進めていると承知してございます。

道といたしましては、今後とも、札幌市との連携を密にして、互いに協力しながら、この問題の解決に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○丸岩浩二委員 去る3月12日に5者協議が行われたとのことですが、その協議の内容はどのようなものであったか、伺います。

○高橋新幹線推進室長 5者協議の内容についてでございますが、去る3月12日に開催された会議においては、鉄道・運輸機構から、東案その2につきましても、新幹線ホームと立体駐車場との間隔や、線路に付随する保守用の通路が確保されるなど、技術的な課題が解消されたことの報告がございまして、5者でこれを確認したところでございます。

また、機構から、東案その2の事業費につきまして、精査の結果、645億円となった旨の説明があり、認可見直し案の事業費との差額はJR北海道が負担する意向を示しましたことから、東案その2が実現可能となったことを5者で確認いたしました。

○丸岩浩二委員 3月12日の5者協議で、東案その2も実現可能となり、今年度末の決定に向け、現在、関係者の協議も大詰めを迎えていると思われま。

新幹線の札幌駅は、今後も増加が見込まれる外国人観光客の方々を初め、多くの方が利用する施設であり、北海道の玄関口としてふさわしいものにする必要があると考えます。

道は、札幌駅の新幹線ホームの位置についてどのように考えているのか、伺います。

○三好雅委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の対応についてでございますが、今週、3月12日に開催をいたしました、いわゆる5者協議におきましては、JR北海道として、認可見直し案との事業費の差額を負担することは可能であるとの意向が示されましたことから、今月末までに、認可見直し案と東案その2について、経済界の御意向を伺いながら、5者で決定することとなったところでございます。

札幌駅ホームの位置は、利用者の方々の利便性の確保はもとより、国際都市・札幌にふさわしい駅としてのゆとりと快適性、さらには、まちづくりの観点などから、総合的に判断する必要があると考えており、道といたしましては、来る3月17日に、札幌市とともに、経済団体との懇談を開催し、その御意見も十分踏まえて、2030年度末の新幹線の札幌開業に支障がないよう、今月末までの決着に向けて取り組んでまいります。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 新幹線の札幌駅乗り入れは、路線見直し問題を抱えるJR北海道の経営に深くかかわることですので、知事の受けとめ方、考え方を確認したいと思います。委員長にお取り計らいをお願い申し上げます。

次に、住宅宿泊事業について質問します。

住宅宿泊事業について、我が会派では、これまで、議会での質疑を通じ、生活環境の悪化防止に向けた条例の制定や、実効性ある指導監督体制の整備などについて提案をしてきたところであり、こうした提案などを踏まえ、道では、今定例会に、民泊の実施を制限する区域やその期間を定める条例案、さらには、法の適正執行のための予算案を提案したところでもあります。

住宅宿泊事業法、いわゆる民泊法が施行される6月も近づいてきております。住民や旅行者の安全、安心を第一とした適正な民泊の推進に向けて、道はその役割をしっかりと果たしていくことが求められます。

そこで、条例と指導監督について伺ってまいります。

まず、条例についてでございますが、他の自治体においても、条例制定の動きが具体化しておりますが、そうした中で、先日、菅官房長官は、広範な区域で年間を通じて全面的に禁止するような過度な規制は適切ではないと述べられましたが、民泊法では、どのような場合に条例で制限

ができるのか、伺います。

○三好雅委員長 政策局参事安彦史朗君。

○安彦政策局参事 条例による制限についてでございますが、法令におきましては、年間180日を上限に、民泊サービスを提供できるとされているところでございますが、都道府県もしくは保健所設置市等は、民泊に起因する生活環境の悪化を防止するため必要がある場合は、土地利用の状況や宿泊に対する需要の状況などを勘案し、合理的に必要と認められる限度において、条例を制定し、区域を定め、実施期間を制限することができるかとされているところでございます。

また、昨年末に国が発出したガイドラインにおきまして、制限区域として、学校周辺や別荘地、道路事情が良好でない集落の三つの例が示されるとともに、都道府県等の全域を一体として一律に制限することや、年間の全ての期間を制限することは、法の目的を逸脱するものであり、適切ではないとされたところがございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 道の条例案によれば、63の市町村の小中学校等の周辺区域で登校日の営業を制限するとし、また、38の市町の住居専用地域等では平日の営業を制限するとされておりますが、こうした道の制限は、過度な規制に当たらないのか、法に沿ったものとして認められるのか、見解を伺います。

○安彦政策局参事 道条例による営業の制限についてでございますが、道の条例案におきましては、小中学校周辺や住居専用地域等について、全道一律で制限の対象とするものではなく、生活環境の悪化の防止のために制限が必要であるとの市町村長からの意見があった区域のみを対象としているところがございます。

また、小規模な家主居住型の民泊、いわゆるふれあい民泊は、地域の生活環境への影響が小さいと見込まれますことから、制限の対象から外しているところがございます。

こうした条例の検討に当たりましては、関係機関や有識者、法律の専門家などで構成する有識者会議を設置し、国の担当者にも御参加いただき、条例の内容等について御議論いただくとともに、国に対して適宜説明を行ってきたところであり、道といたしましては、今回の規制内容については、規制と振興の両面を有する民泊法の趣旨に合致していると考えているところがございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 制限の対象とする区域は、市町村長の意見に基づいているとのことですが、今後、各地域で実際に民泊が運営されていく中で、状況を見きわめ、必要があれば、その見直しも行っていくべきと考えます。区域の変更についてはどのように対応していくのか、伺います。

○長橋政策局長 制限区域の見直しについてでございますが、条例の施行に当たりましては、新たな制度の開始であることを十分に踏まえ、住民や観光客の安全、安心の確保を第一に、地域の実情に応じた、きめ細かな対応が重要と認識をいたします。

条例案では、施行後3年をめどに、民泊の実施状況等を踏まえて、必要な措置を講じ、その後

は、5年を経過するごとに、社会経済情勢の変化等を勘案し、施行の状況について検討を行うこととしてございます。

また、条例の施行後、対象となる学校の新設や廃止、移転、あるいは生活環境等の状況変化などにより、新たな制限区域の追加指定や廃止といった見直しが必要な場合には、市町村長の意見に基づき、必要に応じて、条例の改正を随時行ってまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 次に、法施行後の指導監督について伺います。

民泊による騒音の発生など、近隣住民の苦情等を積極的に受け付け、必要な指導などを行っていくことが求められますが、札幌市との連携も含め、具体的にどのように対応されるのか、伺います。

○長橋政策局長 苦情等への対応などについてでございますが、民泊法の施行に当たり、道では、民泊を営業する届け出があった住宅の全てについて、法令で定める標識の掲示がされているかを、直接、現地確認いたしますとともに、届け出があった住所などをホームページに公開することにより、住民や観光客の方々が、無届け民泊との判別が一見してできるよう徹底することとしてございます。

また、苦情や相談の窓口につきましては、事業者からの相談を初め、住宅が札幌市内にあるかどうか、無届けかどうかにかかわらず、道民の方々からの民泊に関する苦情、通報等に対し、新年度、できるだけ早期に、民泊の件数が多い札幌市と連携して、一元的な窓口を設置することとしており、こうした苦情等にワンストップで対応するとともに、このことを広く道民に周知してまいります。

○丸岩浩二委員 民泊法の施行によって、無届け民泊の判断がしやすくなるとのことですが、民泊法の届け出も、旅館業法の許可もされていない、いわゆる違法民泊の通報があった場合、具体的にどのように対応されるか、伺います。

○長橋政策局長 違法民泊への対応についてでございますが、民泊法の届け出も、旅館業法の許可もない施設、いわゆる違法民泊に関する通報があった場合には、当該施設における営業の実態等について、保健所において速やかに現地確認を行い、その結果に応じて、民泊法に基づく届け出や、旅館業法に基づく許可の取得等を指導いたしますとともに、悪質な業者につきましては、旅館業法上の違反として、罰則も含め、しかるべき措置を講じてまいります。

また、こうした違法な施設が仲介サイトに掲載されていることを把握した場合には、仲介事業者に対する指導や改善命令等を行うこととなっている観光庁に対して情報提供を行うなど、違法民泊の徹底排除に努めてまいります。

○丸岩浩二委員 従来は、法の定めがない中で、違法な住宅宿泊事業が住民とのトラブルの原因となるケースも多く、そうした懸念を持つ道民の方々も少なくないと考えます。

一方で、インバウンド観光のさらなる促進や、地域でのふれあい民泊などを通じた地域活性化を期待する声も寄せられております。

【第1分科会 3月14日 第3号】

道は、民泊の適正な運営が確保されるよう、関係機関との連携面も含め、事業者への指導などにどのように取り組んでいくのか、伺います。

○佐藤総合政策部長 民泊の適正な運営の確保についてであります。道では、事業者の責務や届け出など、法令、条例の具体的な内容についての手引を作成いたしまして、関係団体などを通じて十分な周知に努めております。

また、国や保健所設置市、消防、警察などによる連絡会議を設立し、関係機関との連携強化も図っているところでございます。

新年度からは、観光部局に職員を配置し、法施行後、民泊の届け出があった全ての住宅を対象に、標識の掲示や、衛生面、安全面の確保などの状況について立入検査を行うとともに、2カ月ごとに宿泊数等の報告を聴取することとしておりまして、関係機関との連携のもと、住民からの苦情、通報等への対応も含め、法令違反や不適切な運営を行う事業者に対する指導、改善命令等を的確に行うなど、適正な民泊の推進を図ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 私も、宿泊業とか旅館業、また、不動産業、賃貸業の方々ともたくさんお話をさせていただき中で、民泊に対する不安や課題は異なっており、また、地域によっても違う思いをされております。

道としても、きめ細やかな対応で、これからお取り組みをいただきますようお願い申し上げ、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○三好雅委員長 丸岩委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

梶谷大志君。

○梶谷大志委員 それでは、通告に従いまして、順次伺ってまいります。

まず、交通政策総合指針案について伺ってまいります。

このたび示された指針案を推進していくに当たり、交通・物流事業者や関係機関・団体が参加する北海道交通・物流連携会議を設置することとしております。

新年度から、具体的にどのように進めていくこととしているのか、まずお伺いをしたいと思います。

○三好雅委員長 交通ネットワーク担当課長河内能宏君。

○河内交通ネットワーク担当課長 交通政策総合指針の推進についてであります。本道では、人口減少、高齢化が進行する中、鉄道やバスなど公共交通の利用者の減少が深刻となっており、持続的な公共交通ネットワークを確立していくためには、交通・物流事業者のみならず、自治体や関係団体など、多様な主体が連携するとともに、それぞれが役割を果たしながら施策を進めていくことが重要と認識しております。

新たな指針の推進に当たっては、運輸交通審議会のもとに、交通、物流にかかわる事業者や関

係機関が事業実施に向けて取り組む連携会議を設置するとともに、2020年度までに集中的に取り組む重点戦略では、インバウンドの加速化やシームレス交通といった各方策の実現に向け、それぞれの地域で推進体制を構築するなど、交通事業者はもとより、道や市町村など、あらゆる関係者が協働して、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークの実現に向け、積極的に取り組んでまいりたいと考えています。

○梶谷大志委員 指針で示された三つの形成圏ごとに設置するなど、地域における取り組みを強化するように求めておきたいと思えます。

指針案では、鉄道網の展望として、単独では維持することが困難な線区についてのみ示されているところであります。

見直しの対象となっていない路線における利用促進、例えば、新千歳空港への乗り入れ、札幌—新千歳空港間などにおける稼げる路線の拡充などといった方向性も示されるべきだと考えますが、認識を伺います。

○三好雅委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 鉄道網の利用促進についてでございますが、人口減少が見込まれる本道におきまして、鉄道は、地域交通の確保を初め、観光振興による交流人口の拡大などにも重要な役割を果たすことが求められております。

このたびの指針においては、2030年度末の新幹線の札幌開業などの環境変化を見据え、本道のさらなる発展を促進する交通ネットワークの実現に向け、観光列車の運行による広域観光の促進や、新千歳空港へのアクセス輸送などといった、利便性の高い鉄道ネットワークの実現に向けた取り組みを進めていくことが必要との考え方を示しているところでありますが、今後、御指摘の点も踏まえて、指針に盛り込んでまいりたいと考えてございます。

○梶谷大志委員 今、指針に盛り込んでまいると明快な答弁がありました。今後、具体の動きにつながるよう求めておきたいと思えます。

次に、物流、人流における利便性、経済性を高める観点から、全道における貨物鉄道の具体のあり方、また、空港やフェリーなどの接続の円滑化に向けた、ニーズに沿ったサービスの向上について、各交通事業者も含めて議論を進め、指針に盛り込んでいくべきと考えますけれども、認識を伺います。

○三好雅委員長 物流港湾室長柏木文彦君。

○柏木物流港湾室長 指針における取り組みについてでございますが、本道においては、インバウンドが急増していることに加え、今後、道内7空港の運営の一括民間委託が予定されているといった好機を生かし、北海道に多くの人を呼び込み、交流人口のさらなる拡大と道内周遊の促進により、経済効果を全道各地へ波及させていくことが重要であり、道といたしましては、今後、新たな指針に基づき、航空路線の拡充などによるインバウンドの拡大や、乗り継ぎの利便性の向上といった、シームレス交通の構築を進めるなど、関係者が連携しながら取り組む考えであります。

また、本道において、鉄道貨物輸送は、農産物等の安定的な輸送を支える重要な役割を担っており、各線区における鉄道貨物のあり方につきましては、道内全体の物流の効率化や最適化の観点から、総合的に対策を検討していくことが適当であり、今後、関係機関による検討を進めてまいる考えであります。

○**梶谷大志委員** 鉄道貨物輸送については、関係機関による検討を進めていくということでありますので、その対応を私たちも見ていきたいと思いますが、しっかりした対応を求めておきたいと思えます。

単独では維持することが困難な線区については、先月10日に公表された鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議の報告とほぼ一致したものとなっておりますけれども、道として、個別の線区について、存廃など、直接、結論を出すものではないとしているわけでありませう。

しかし、前提となるJR北海道の徹底した経営努力、国からの実効ある支援の内容が明らかとなっておらず、沿線自治体の負担、代替を前提とする道の姿勢、議論の進め方は疑問であります。

沿線自治体の意見はどうなっているのか、伺うとともに、今後、地域における検討協議の結果によって、方向性の変更はあり得るのか、お伺いをいたします。

○**三好雅委員長** 交通政策局長大内隆寛君。

○**大内交通政策局長** 鉄道網のあり方についてでございますが、人口減少に伴い利用者の減少が進む中、JR北海道におきましては、今後とも危機的な経営状況が見込まれているところでありまして、これまでどおり、鉄道事業者の取り組みや国からの支援だけで持続的な鉄道網を確立することは難しく、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、道と市町村が一体となって、可能な限りの支援、協力を行うことが必要と考えております。

指針案に対し、沿線自治体からは、これまで地域で行ってきた議論と考え方がおおむね一致しているとの声や、今後は、地域が取り組むべき具体的な方策について、関係機関が一体となって検討していくべきといった意見が寄せられているところであり、道といたしましては、こうした意見も踏まえながら、引き続き、JR北海道の経営努力を前提に、国に実効ある支援を求めるとともに、市町村の皆様や交通事業者などと、負担等も含めた検討協議をさらに進め、地域の実情を踏まえた最適な交通ネットワークの確立に向けて取り組んでまいります。

以上でございます。

○**梶谷大志委員** 地域の実情を踏まえると言っているわけでありませうけれども、今質問した、もし地域と意見が合わなかった場合、方向性が変わるのかどうか、そういったことについては何ら示されない答弁でありました。

そんな中、このたび示された指針案は、北海道新幹線の札幌開業が予定されている2030年度までを計画期間としているわけでありませう。

新幹線の札幌開業によって交流人口のさらなる拡大が見込まれる一方、人口減少、高齢化を初め、JR北海道の事業範囲の見直しや運輸業のドライバー不足など、本道が抱えるさまざまな課題への対応はもとより、北海道新幹線の札幌開業後における交通ネットワークの変化を踏まえた環境の整備を進めていくための指針であるべきですけれども、この視点が欠けており、将来展望が描かれていないと指摘せざるを得ないのであります。

新幹線の札幌開業後の道内の公共交通のあるべき姿をどのように展望して指針を策定したのか、基本的な考え方についてお伺いをいたします。

○三好雅委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 交通政策総合指針についてでございますが、人口減少、高齢化が進行する中、JR北海道の事業範囲の見直しや、バスを初めとする生活交通の維持確保、交通、物流を担う人材の不足など、公共交通を取り巻く環境が一層厳しさを増している一方、2020年度には道内7空港の運営の一括民間委託がスタートし、さらに、2030年度末には新幹線の札幌開業が予定されるなど、本道の交通を取り巻く環境は大きな転換期を迎えてございます。

道といたしましては、こうした環境変化を本道の発展に向けたチャンスと捉え、インバウンドなど交流人口の飛躍的な拡大をリードする交通の実現や、海外からの成長力を取り込む国際物流拠点の形成、交通モード間の連携による利便性が高い移動の実現、さらには、地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保などを戦略的に進め、世界を引きつけ、地域の未来をつくる交通ネットワークの実現を目指していく考えでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、私の問いに対して、交通企画監から、指針の基本的な考えが示されたわけでありまして、この指針をより実効性のあるものにするためには、JR北海道の事業のあり方について、しっかりした対応が求められるわけでありまして。

そこで、JR北海道の認識についてでありますけれども、道からたび重なる要請をしているわけでありまして。経営再生に向けた取り組み等を一向に示さないJR北海道に対する道の認識についてお伺いいたします。

○三好雅委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 JR北海道の経営努力についてであります。道では、厳しい経営状況にあるJR北海道においては、経営再生に向け、徹底した経営努力が求められると考えており、昨年12月、道議会を初め、市長会、町村会などと、国に対して、JR北海道への指導の徹底を強く求めるなど、これまでも、国やJR北海道に対して働きかけを行ってきたところでございます。

道としては、今後とも、JR北海道に対し、徹底した管理コストの削減などに取り組むことはもとより、鉄道の利用促進や、鉄道事業以外の収益を見込める新たな事業を戦略的に育てていくなど、収益拡大に向けた取り組みを積極的に行うとともに、地域での検討協議の場などにおいて十分な説明を行うよう強く求めてまいります。

○梶谷大志委員 今、道からJ R北海道に対して強く求める事項について、三つほどお示しをいただきましたけれども、内容は、抽象的で、具体性に欠けるものであります。

そこで、J R北海道が、経営再生に向けたビジョン、また、再生に向けた必要な資金を道民にわかりやすく示して、その内容を精査した上でなければ、国や道の支援内容は決まらず、地域における検討も協議も進められないのではないかと考えるわけであります。

国においては、夏ごろまでに方向性を取りまとめていくとの考えが示されて、知事も、概算要求の期限などを念頭に、国や地域との協議を進めるとの考えを示しているわけであります。そうであれば、新年度の早い時期にはJ R北海道から経営ビジョンが示されるべきであると考えます。

公表時期についての認識及び道としての今後の対応をお伺いいたしたいと思っております。

○宇野交通政策局次長 今後の対応についてでございますが、J R北海道が、国の支援や、地域による協力、支援を求めていくためには、みずからが、経営再建に向け、利用促進や経費の節減、さらには、鉄道事業以外の収益が見込める事業の育成など、具体的な取り組みとともに、経営の見通しについても早期に示すことが不可欠と考えております。

道といたしましては、今後、経営再生に向けた考え方について取りまとめるようJ R北海道に対して強く求めるとともに、地域において、線区の実情や特性を踏まえた取り組みについて、市町村の皆様と検討を進めながら、国、市町村も含めた具体的な支援の枠組みについて、国などとの協議を急いでまいります。

○梶谷大志委員 早期ということで答弁をされたわけでありましてけれども、具体の時期については示されないわけでありまして。

J R北海道から中長期的な見通しが示されない状態で、自治体が支援をするというのは考えづらいこととあります。支援の方向性の取りまとめまでにビジョンが公表されるべきだと考えますので、その辺は、道としてもしっかりと受けとめておいてほしいというふうに思います。

次に、国の支援について伺います。

これまでの経緯あるいは株主責任があることに鑑みまして、支援内容が必要かつ十分な規模となるよう、また、将来にわたって安定した補助制度になるよう、必要な法改正を含めて、国に強く求めていくべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○宇野交通政策局次長 国の支援についてでございますが、国においては、極めて厳しい経営状況にあるJ R北海道に対して、これまで、数次にわたり支援を行ってきたところであり、J R北海道の経営再生のためには、こうした経緯を踏まえ、引き続き国が中心的な役割を担う必要があるものと考えております。

道では、これまでも、国に対して、本道固有のコストの軽減や、鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した設備投資などに対する支援策など、国の実効ある支援を求めてきたところであり、今後とも強く働きかけてまいりたいと思っております。

○梶谷大志委員 これまでの枠組みだけではなくて、持続可能な支援策を国に求めるように指摘

しておきたいと思います。

次ですが、JR北海道は、鉄道・運輸機構が100%の株式を保有する、実質的に国の機関であり、現状においては、災害復旧を除き、地方団体からJR北海道に対して直接支援する枠組みはないと承知をするところであります。

JR北海道が実施する設備投資、修繕などに対して道や市町村が支援することに問題はないのか、また、支援した場合に地方財政措置は講じられるのか、お伺いをいたします。

○大内交通政策局長 地域の支援についてでございますが、国は、JR北海道を含む鉄道事業者に対して、災害復旧のみならず、駅の耐震化、橋梁やトンネルの長寿命化など、地方自治体との協調を要件としたさまざまな補助制度を設けるとともに、自治体が地域鉄道事業者に対して行う施設整備への補助について、地方財政措置を講じているところでございます。

道では、昨年12月に、道議会を初め、市長会、町村会などの皆様と、国に対し、本道における持続的な鉄道網の確立に向け、鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した設備投資等に関する支援制度の創設を求めるとともに、道や市町村が行う取り組みに対し、道内の市町村の厳しい財政状況に鑑み、制度の創設や拡充も含めた所要の財政支援を求めたところであり、引き続き国に強く働きかけてまいります。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、地域の支援について国に強く働きかけるという答弁がありましたが、もうそういうレベルは超えていると思うわけでありまして、議会あるいは市町村を含めて、より具体的な姿をしっかりと示しながら対応していかなければならないと指摘しておきたいと思います。

そこで、将来にわたって本道の鉄道網を維持していくために、誰が主体となって鉄道網を支えていくのか、根本的なところでの意思統一が図られていないと指摘せざるを得ないわけでありませう。

鉄道施設、車両の老朽化が著しい現状において、上下分離方式、あるいは、北海道高速鉄道開発株式会社などの第三セクターなど、道や沿線自治体が、鉄道施設、車両を保有して、更新、整備をしていくことはなかなか難しいと考えるわけでありませう。

持続的に鉄道網を維持していくために、どのような体制が考えられるのか、今後のあり方を含めてお伺いいたしたいと思ひます。

また、道が支援を行うと表明した、鉄道運行の安全性の確保、利便性、快適性の向上に向けた設備投資や修繕の取り組みは、具体的に、総額でどの程度の事業規模を想定して、負担を見込んでいるのか、所見をお伺いいたします。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の対応についてでございますが、JR北海道の危機的な経営状況を踏まえますと、これまでどおり、鉄道事業者の取り組みや国からの支援だけで、持続的な鉄道網を確立することは難しく、また、鉄道施設の老朽化が著しい本道におきまして、財政状況が厳しい自治体が、鉄道施設などを保有して、鉄道運営を継続的に担っていくことは困難であると考えてございます。

国においては、JR北海道の事業範囲の見直し問題について、夏ごろまでに方向性を取りまとめていくとの考え方を示してございまして、道といたしましては、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、道と市町村が一体となって、可能な限りの協力、支援を行うことが必要との考えのもと、今後、市町村の皆様や交通事業者などとともに、負担等も含めた検討協議をさらに進めつつ、道議会の御議論もいただきながら、国も含めた具体的な支援の枠組みについて、さらに検討を進めてまいる考えでございまして。

以上でございまして。

○梶谷大志委員 今、指針と鉄道のあり方について議論をさせていただいたわけでありまして、どんな支援であれば、路線が維持されて、持続可能な鉄道網が確立されるのか、何ら見えてこないわけでありまして。

指針の展望、今後のあり方について、知事に直接伺ってまいりたいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願い申し上げます。

次に、北海道新幹線の札幌駅について伺ってまいりたいと思います。

北海道新幹線の札幌延伸へ向けての懸案事項となっている札幌駅ホームの配置について、議論が展開されているところであります。

これまで、ホームを高架とした上で、現札幌駅にホームを設ける現駅案と、東側に設ける東側案、さらには、札幌駅の地下に建設する地下案が出てきましたけれども、最近明らかになった、札幌駅の東に隣接してホームを設ける大東案で決着と、今、メディアでは報じられているわけがあります。

現駅案と大東案とに絞って、それぞれ、技術的にどのような課題、問題点があると道は認識しているのか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 新幹線推進室長高橋利明君。

○高橋新幹線推進室長 新幹線の札幌駅ホームの技術的な課題についてでございまして、2月9日に開催いたしました、JR北海道、鉄道・運輸機構、道、札幌市、国土交通省による5者会議におきまして、認可見直し案につきましては、課題となっていた、エアポートの増発に伴う在来線への影響が、発寒中央駅の待避線や札幌駅構内の信号設備の設置などにより解消され、成立することが確認されたところございまして、新たにJR北海道から提案された東案その2につきましては、技術的観点からの確認、事業費の精査を鉄道・運輸機構とJR北海道において行うこととなったところございまして。

3月12日に開催された5者協議におきましては、鉄道・運輸機構で検討していた東案その2における立体駐車場との離隔や保守用通路の確保などの課題につきましては、線形を変更し、降車ホームの幅を変更することで、また、乗りかえ跨線橋及び連絡通路の構造等につきましては、基礎を地下まで延ばすことで、技術的には実現可能であり、成立することが確認されたところございまして。

○梶谷大志委員 今の答弁では、大東案は、技術的には実現可能であり、成立することが確認さ

れたとのことであります。

そこで、大東案の場合、工事費が増加する見込みとなるわけでありまして、その差額はJR北海道が負担すると言われていたわけでありまして、JR北海道の経営が厳しい状況にあつて、負担を受け入れようとするのは理解しがたいところでありまして、説明が必要ではないかというふうに考えるわけでありまして。

大東案がJR北海道の経営に及ぼす影響を道はどのように考えているのか、所見をお伺いいたします。

○高橋新幹線推進室長 JR北海道の負担についてでございますが、3月12日の5者協議におきまして、鉄道・運輸機構から、東案その2の事業費についての精査結果が報告されたところでございます。JR北海道の試算値である約625億円から約645億円に増額となり、認可見直し案との差額の約75億円についてはJR北海道において負担する意向が確認されたところでございます。

厳しい経営状況にあるJR北海道におきましては、認可見直し案では、工事实施により、駅構内における一部店舗の営業ができなくなり、営業収益が減少することから、収益確保など、経営上の判断からも、物販施設への影響が軽微な東案その2を提案したと承知しておりまして、道としては、経営の多角化は、持続的な経営構造の確立に向け、必要な取り組みであると考えております。

○梶谷大志委員 JR北海道において75億円を負担する意向が確認された、東案その2は物販施設への影響が軽微という答弁をいただきましたけれども、それでも、75億円を負担することに私は正直驚くわけでありまして。

この問題は今月中にも結論が得られる方向と言われておりますけれども、これまで、議論の経過は必ずしもオープンとなっておらず、道民としては、わかりにくいというのが実感ではないでしょうか。

道として、道民、関係者のコンセンサスを得るため、これまで、どう対応されてきたのか、また、今後、決着へ向け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。

○三好雅委員長 新幹線推進室参事川島尚樹君。

○川島新幹線推進室参事 今後の取り組みについてでございますが、これまでの4者協議におきましては、技術的な検討を進める中で、事業費の詳細など、将来の入札等の手続にかかわる情報等についても議論がなされていることから、原則非公開として、会議終了後、関係者によるブリーフィングを行い、丁寧な説明に努めてきたところでございます。

ホームの位置に対する道民の皆様のご関心が高まる中、より詳しい情報を公開するため、鉄道・運輸機構及びJR北海道のホームページに、この3月から検討結果を掲載するとともに、3月12日の5者協議は、議論の過程についても公開することとし、フルオープンで開催したところであり、今後においても、できるだけ丁寧な情報公開に努めてまいります。

以上でございます。

○**梶谷大志委員** 今後、新幹線の札幌駅の問題については、道民への情報提供あるいはコンセンサスのつくり方が非常に大事になってくると考えるわけであります。

北海道新幹線の建設費のうち、札幌市内分については、道が札幌市と同じ負担をすると承知するわけでありますが、単に、札幌駅の配置、札幌市のまちづくりという問題にとどまるものではなく、道民全体にかかわる問題だと考えるわけであります。

さらに、JR北海道が、大東案による増額分を独自に負担するのであれば、JR北海道が単独では維持困難とする線区をめぐり、自治体の支援を求め中であって、地域の理解という観点でも、丁寧な説明が必要になるはずであります。

こうしたことを踏まえ、道の負担がどの程度になる見通しなのか、また、今後の決着の方向性、加えて、地域の理解に向けて、道としてどのように役割を果たしていく考えなのか、あわせて所見をお伺いいたします。

○**黒田総合政策部交通企画監** 道の負担などについてでございますが、今週、3月12日に開催をいたしました、いわゆる5者協議においては、東案その2について、認可見直し案との差額の約75億円をJR北海道が負担することが示されたところであり、道の新たな負担は生じないものと考えてございます。

札幌駅ホームの位置は、国際都市・札幌にふさわしい駅としてのゆとりと快適性、さらには、まちづくりの観点などから、総合的に判断する必要があると考えており、道といたしましては、今後とも、関係機関と密接に連携し、来る3月17日に、札幌市とともに、経済団体との懇談を開催し、その意見も十分に踏まえて、2030年度末の新幹線の札幌開業に支障が生じないよう、今月末までの決着に向けて取り組んでまいります。

以上でございます。

○**梶谷大志委員** 今、交通企画監から、道の新たな負担は生じないという御答弁がありましたけれども、先ほど丸岩委員も指摘しておりましたように、経営が厳しいはずのJR北海道が約75億円の追加負担をするということは非常に理解が得られないことで、道民にしっかりした説明が必要になってくるはずであります。また、維持困難とする線区への支援を受け入れることとの整合性が必要となってくるはずでございます。

こういったことを含めて、十分な答弁をいただけませんでしたので、知事に直接伺ってまいりたいと思います。委員長のお取り計らいをお願いしたいと思います。

次に、重点政策について伺ってまいります。

政策主導型の予算編成とは、予算編成に先立って、知事の基本的な考え方が示され、重点的に取り組むべき政策を選定していこうという仕組みであろうかと思っております。

これは、新年度予算においても同様であるのか、まずお伺いをいたしたいと思っております。

○**三好雅委員長** 政策局参事清水目剛君。

○**清水目政策局参事** 政策主導型の予算編成についてでございますが、道では、翌年度の予算編成に先立ち、優先的に解決すべき政策課題について、全庁で認識を共有しながら、事業を構築し

ていく必要がありますことから、重点的に取り組むべき政策の方向性に関する知事の基本的な考え方を、政策検討の基本方針といたしまして、あらかじめ全庁に示しているところであります。

新年度予算につきましても、この方針に基づき、各部が立案した事業について、全庁的な見地から検討を加え、重点政策を取りまとめたところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、知事の基本的な考え方を方針として全庁に示しているということでありました。

次に、プロセスについて伺います。

重点政策の決定に先立って、毎年秋に、政策検討の基本方針が策定されておりますけれども、どのようなプロセスを経て決定しているのか。また、その内容は、項目を図にあらわしたものであって、考え方が非常にわかりづらいものでありますが、所見をお伺いいたします。

○清水目政策局参事 政策検討の基本方針についてでございますが、方針の策定に当たりましては、国の政策動向を初め、本道を取り巻く社会経済情勢や地域ニーズ、さらには緊急的な課題への対応などを踏まえ、総合政策部におきまして素案を作成し、知事が最終的な判断をしているところでございます。

新年度の基本方針におきましては、人口減少問題を初め、地域医療の確保や交通ネットワークの構築など、持続可能な社会づくりに向けて、幅広い政策課題に対応していくとともに、北海道150年の節目の年に、本道の将来を担う人づくりや世界に挑戦する環境づくりなど、未来に向けた取り組みを推進していくという考えをお示したところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 知事が最終的な判断をしているということでありまして、部で作成した資料は非常に大ざっぱで、A4で1枚の概要としか私には見てとれないわけでありまして。

そんな中で、政策検討の基本方針では、SDGsという考え方は全く出てこないわけでありまして。また、重点政策そのものにもはっきりとはあらわれていないわけでありまして。

SDGsの形跡は見てとれないわけでありまして、どのように重点政策に反映されたのか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 政策局長長橋聡君。

○長橋政策局長 政策の形成についてでございますが、SDGsの理念と実現に向けた手法は、道の創生総合戦略や総合計画の目指す姿とも合致するとの認識のもと、新年度の重点政策におきましては、新たな道を切り開く人材の育成や、子どもの確かな成長を支える環境づくりなどの施策を掲げ、例えば、地域の関係機関などと連携した産業教育の充実や、幼児教育、保育を支える人材の確保と資質の向上を図ることとしたところでございます。

今後、重点政策の展開に当たりましては、SDGsの考え方も参考にしつつ、地域の将来を担う人づくりや、誰もが安心して暮らすことができる持続可能な社会づくりに向け、さらなる取り組みを進めてまいりたいと考えてございます。

○梶谷大志委員 今、質問でも言いましたけれども、私の認識では、SDGsという考え方はどこにも見えなかったわけでありまして。唐突に道の施策に入り込んできた感が否めないと思われざるを得ないわけでありまして。

特に、重点政策がしっかりしていないからこそ、SDGsという考え方が途中から入ってくる、そんなふうには私は受けとめてしまうわけでありましてけれども、知事は、SDGsも参考にしつつ、持続可能な社会づくりに向けて全力を尽くすとしているわけでありまして。

知事の思いつきではなくて、組織としての道庁が政策を立案して、予算をつくって、事業を行っていくためには、考え方を何らかの形でオーソライズしていくべきではないかと私は考えるわけでありまして。どう対応するのか、所見をお伺いいたします。

○三好雅委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 SDGsに関します今後の対応についてでございますが、総合計画や創生総合戦略の目指す姿を実現するためには、毎年度の重点政策の企画立案に当たっても、本道を取り巻く社会経済情勢や地域の実態を十分に踏まえながら、経済、社会、環境をめぐる広範な課題に取り組むSDGsの要素を効果的に取り入れていくことが重要と考えているところでございます。

このため、SDGsの達成に向けまして、早期に全庁横断的な体制を整備いたしますとともに、本道の実情に即した目指す姿やゴールにつきまして、わかりやすい政策目標として示すことなども検討いたしながら、新年度には新たなビジョンの策定を目指すなど、持続可能な地域社会の確立に向けて、一層の取り組みを進めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、私の受けとめについてお話をさせていただきました。

重点政策についても、非常にわかりづらいものになってしまったわけでありましてけれども、わかりづらいものなのに、SDGsの達成に向けて全庁横断的な体制を整備する、あるいは新たなビジョンの策定を目指す。この中身について、非常に矛盾するものであるというふうに考えますので、知事に直接その考え方について伺ってまいりたいと思います。委員長の取り計らいをお願いしたいと思います。

次に、人口減少対策について伺います。

平成27年度に策定された創生総合戦略は、5カ年を期間としているわけでありまして。来年度は、4年目となって、戦略に基づく各種の取り組みもそろそろ成果が求められる段階にあらうかというふうに思います。

戦略では、進捗管理の方法として、KPIを基本としつつ、PDCAサイクルの確立をうたっているわけでありましてけれども、具体的にどのように実施されているのか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 地域創生局長北村英則君。

○北村地域創生局長 創生総合戦略の推進管理についてでございますが、道では、創生総合戦略を着実に推進するため、産学官等の多様な主体で構成する北海道創生協議会を、毎年度、おおむね

5月と11月の2回開催しており、5月の会議におきましては、当該年度に実施する施策について御議論をいただき、取り組みの方向性を取りまとめているところであります。

その後、11月の会議までの間に、道におきまして、政策評価とも連動させながら、施策の取り組み状況及びK P Iの進捗などを整理した上で、協議会へ報告し、議論を行っていただき、翌年度の予算編成に反映させることなどにより、戦略の効果的なP D C Aサイクルの構築を図っているところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 K P Iは、さまざまな分野について設定され、その多くは、戦略の最終年度を目標に設定しているわけでありまして。各年度において、道はその進捗を示しているものの、多くのK P Iの実績の更新ができていないわけでありまして。

K P Iのもととなる統計の取りまとめ時期の問題もあるとは思いますが、そうであれば、最初から、速やかな成果の検証が難しい指標を採用していたことになるのではないかと考えますが、所見をお伺いいたします。

○北村地域創生局長 K P Iについてであります。道では、創生総合戦略に掲げる施策の進捗度を客観的に把握するために、施策ごとに、効果の測定に適した指標をK P Iとして設定しているところでございます。

その中には、統計数値の公表時期の関係上、前年度の数値を速やかに把握できないものもありますが、K P Iに加えまして、関連施策の推進状況について、定性的な検証をあわせて行うことによりまして、可能な限り客観的な評価を行い、創生総合戦略の適切な推進管理と効果的な施策の推進に努めているところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 速やかな成果の検証が可能となるよう、見直しが必要だと考えます。指摘をしておきたいと思っております。

一部のK P Iについては進捗を示しておりますが、全体として、進捗をどのように捉えているのか、お伺いをいたします。

○北村地域創生局長 K P Iの進捗についてであります。K P Iは、毎年度実施する政策評価におきまして、指標の項目ごとに、進捗率や達成度合いを示すこととなっており、平成29年度の政策評価では、創生総合戦略に掲げるK P Iの114本中、進捗が把握可能な107本のうち、8割以上の達成度合いのものが86本となっているところでございます。

全体的には、多くの指標がおおむね順調に推移しておりますが、進捗におくれが見られるものもございまして、関連する取り組みにつきましては、課題等に対応した、より効果的な施策の展開が必要と認識しております。

○梶谷大志委員 今の答弁は非常に違和感を覚えるわけでありまして。K P Iの114本中、把握可能な107本のうち、8割以上の達成度合いとなっているものが86本で、多くの指標がおおむね順調に推移をしているという答弁であります。今の局長の答弁は、成果を誇っているということな

のようですが、残念ながら、人口減少は、改善するどころか、悪化をしているわけでありまして、なぜ、おおむね順調に推移していると言えるのか、全く理解ができません。なぜ、そんな認識になるのか、私としては本当に疑問に思うわけでありまして。

そんな中、他県では、創生総合戦略策定後においても見直しを行っているところがあるわけでありまして。道はその状況をどう把握しているのか、受けとめとともに、お伺いをいたします。

○北村地域創生局長 他府県における創生総合戦略についてであります。道が把握しております範囲で、他府県において戦略を見直した事例といたしましては、上位の計画となる総合計画の改定にあわせた見直し、具体的な施策や事業の変更に伴う見直し、また、進捗状況を踏まえたK P I等の指標の見直しなどがあるところでございます。

道におきましても、K P Iの見直しは行っておりますが、それぞれの府県の創生総合戦略において、その構成や、掲載している取り組みの内容が異なっておりますため、見直しの基準や必要性などについて、他府県と一概に比較することは難しいと考えているところでございます。

○梶谷大志委員 今の答弁では、他府県と比較するのは難しいということでありまして、私からすると、進捗度の検証、成果の反映などは完全に不十分な状況であって、機動的に戦略を見直す必要があると考えるわけでありまして。

道内では、子育て支援を重点化することで、人口減少に歯どめをかけている市町村も出てきていることは、代表質問でも指摘をしたところでありますけれども、戦略を見直して、効果的な施策を推進すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○佐藤総合政策部長 創生総合戦略の推進についてであります。道では、戦略推進のP D C Aサイクルにおきまして、K P Iなどの数値につきましては、毎年度、その進捗や達成度合いに応じ、創生協議会での御議論や外部要因なども踏まえて、見直しを行っておりますほか、戦略に基づく施策につきましても、関係部局との連携のもと、より実効性の高い取り組みとなるよう、新たな施策の立案や改善に努めているところでございます。

また、本道全体といたしまして、地域創生が効果的に進むよう、道の戦略の推進と市町村戦略への支援を両輪として取り組んできているところであり、道といたしましては、市町村の成功事例を把握し、他の地域にも広げることなどを通じ、市町村との連携のもと、より実効性の高い取り組みにつなげてまいりたいと考えております。

以上です。

○梶谷大志委員 今、部長は、新たな施策の立案、改善といったことに取り組むと言いましたけれども、3年たって、この成果では不十分と言わざるを得ませんし、今、見直しについても何ら触れられなかったわけでありまして。

何回も繰り返しになりますけれども、K P Iが進捗をしていけば、人口減少は大幅に緩和されて、人口が少しずつふえるという事象がどこかで見てとれるはずなのに、結果としては、そうならず、K P I自体が適切ではない、私はそういうふう考えるわけでありまして。

人口減少対策について知事に直接伺ってまいりたいと思っておりますので、委員長の取り計らいをお

願い申し上げます。

次に、ボールパーク構想への対応についてお伺いをしてまいりたいと思います。

日本ハムファイターズのボールパーク構想に関しまして、今月の2日、球団社長が北海道に協力を要請するとともに、3月末までに一定の方向性を出すと表明されているわけでありまして、

既に、誘致を目指している北広島市、札幌市も道に要請をしており、この動きに対して、知事は、できる限り支援をしたいと述べたと報じられているところでありまして、以下、数点伺ってまいりたいと思います。

まず、道のスタンスについてですが、道は、両市の案に対してどのような立場にあると認識しているのか、お伺いしたいと思います。

また、北広島市、札幌市が誘致案を示し、道への協力要請を行っているわけでありましてけれども、それぞれ、どのようなメリットあるいはデメリットがあるのか、所見をお伺いいたします。

○長橋政策局長 両市からの協力要請等についてでございますが、先般、新球場の誘致に取り組む北広島、札幌の両市より、これまでのファイターズとの協議を踏まえて、交通や施設の整備、運営面からの支援要請があったところでございます。

北広島市の候補地につきましては、供用前の公園予定地でありますことなどから、施設の設置に係る制約が比較的少ない一方で、交通アクセスの利便性などに課題があり、また、札幌市が提案をしてございます真駒内公園につきましては、地下鉄の利用が可能といった立地上の優位性はあるものの、供用中の都市公園であり、都市計画上の進めざるに当たり、自然環境や周辺住民の方々への配慮などを含め、より丁寧な対応が必要といった課題があるものと認識をしております。

道といたしましては、ファイターズに、今後とも北海道の球団として活躍していただくことを何より願っており、両市からの要請を踏まえ、それぞれの課題の解決に向けた協力を行ってまいり考えてございます。

○梶谷大志委員 今、それぞれの課題の解決に向けた協力を行ってまいりということでありましたから、その協力の内容について、次に伺ってまいりしたいと思います。

今回の移転に関しましては、道民の中にさまざまな意見があるというふうに承知をするわけでありまして、私も、個人的には、今回の北広島市と札幌市南区の案のほかに、もとの場所はどうなのかなど、そんな思いを持ったりしているわけでありましてけれども、二つのまちが互いに誘致を競うという状況の中にあっては、道の基本姿勢としては、中立的な立場でなければならないと考えるわけでありまして、

しかし、この間の経緯を見ていると、道の支援策によって、球団の意思決定が誘導されて、候補地を決定するような展開になっているとも私には感じられるわけでありまして、

道の支援策の検討は、どのような意図を持って行っているものなのか、認識をお伺いいたしたいと思っております。

○三好雅委員長 政策局参事榎信彦君。

○榎政策局参事 支援の考え方についてでございますが、現在、北広島市と札幌市からそれぞれ提案されております2カ所が新球場建設の候補地となっておりますが、最終的な判断はファイターズが行うものであり、道としては、ファイターズに、今後とも北海道を拠点に末永く活躍していただくため、球団にとってよりよい選択をしていただくことが大切と考えているところでございます。

こうしたことから、道におきましては、両市及び球団からの協力要請を踏まえ、ファイターズが適切に判断できるよう、それぞれの候補地に対し、道としてどのような支援が可能か、検討を進めているところでございます。

以上です。

○梶谷大志委員 今回の答弁は、私にとって非常にわかりづらいのです。最終的な判断はファイターズが行うものと最初に答弁をしたわけですけれども、ファイターズが適切に判断できるよという言葉も入っているわけでありませう。

私にとっては、そもそも、判断材料を道が提供する必要性が少し理解しづらいわけでありまして、これで、どちらの案にも中立的な立場をとれるのか、この答弁からは明確ではないわけでありませう。

判断はファイターズが行うと言っているわけですけれども、適切に判断できるような支援の中身について、果たして中立なものを示せるのかどうか、答弁がありませんでしたので、重ねてお伺いをいたします。

○長橋政策局長 道の支援策についてでございますが、ボールパーク構想に対する支援につきましては、誘致に取り組む両市から道に対する要請がありましたことから、中立的な立場で、どのような支援が可能か、検討しているところであり、こうした行政の支援も考慮された上で、ファイターズが候補地を決めるものと考えてございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、中立的な立場という答弁がありましたけれども、具体的な中身を聞かなければ、何とも申し上げられないことになるわけでありませうので、次に伺います。

球団は、今月中に方向性を出すとしているわけでありませうが、今おっしゃった中立的な立場という考え方に基いて、どのようなタイミングで支援策を提示していくのか、今後の対応についてお伺いをいたします。

○佐藤総合政策部長 道の支援の方向性についてでございますが、日本ハムファイターズは、これまで、本道経済や地域の活性化につながる、さまざまな取り組みに御尽力いただいております、新球場の建設を契機に、北海道のさらなる発展に貢献していただけるものと期待をしているところでございます。

道におきましては、候補地に名乗りを上げておられる北広島と札幌の両市、さらには球団からの要請を踏まえまして、道としての支援の方向性について、現在、鋭意検討をしているところで

ございまして、今後も、ボールパーク構想の実現に向け、両市とも緊密に連携をいたしまして、道として、できる限りの対応を行ってまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、部長からの答弁では、道としての支援の方向性については鋭意検討しているということでありましたが、具体性に欠けるものでありますので、これについては知事に直接伺ってまいりたいと思います。委員長の取り計らいをお願いしておきたいと思います。

次に、民泊についてお伺いをいたします。

本年6月から施行される住宅宿泊事業法に基づき、あす、3月15日から届け出が開始されるわけであります。道は、条例による制限、体制整備など、準備を進めていると承知しますが、以下伺ってまいりたいと思います。

道は、札幌市と連携した窓口を設置し、住民からの苦情、通報等に対応するとのことでありませぬ。住民が混乱しないよう一本化されるべきと考えるわけでありませぬけれども、具体的にどのような窓口を設置しようとしているのか、所見をお伺いいたします。

また、いつから札幌市と連携した窓口を設置するのか、あわせてお伺いをいたします。

○長橋政策局長 民泊の窓口についてでございますが、道では、適正な民泊の推進に向けて、事業者からの相談を初め、住宅が札幌市内にあるかどうか、無届けかどうかにかかわらず、道民の方々からの民泊に関する苦情、通報等に円滑に対応することが重要と考えてございます。

このため、住民や観光客の方々が、無届け民泊との判別が可能となるよう、法令で定める標識の掲示を徹底いたしますとともに、新年度のできるだけ早期に、民泊の件数が多い札幌市と連携し、一元的な窓口を設置することにより、苦情や相談についてワンストップで対応することとし、こうした機能について、道民への周知を的確に行ってまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 一元的な窓口を設置するというものであります。道民への円滑な対応、不安の解消に向けて、十分な周知も含めて、しっかりした対応を求めておきたいと思います。

次に、関係機関との連携についてであります。

先日、大阪の民泊施設で事件が発生したところであります。住民の中には、犯罪が発生したり風紀が乱れたりするなど、無届け民泊も含めて不安に感じている方々は数多くいると考えるわけでありませぬ。

道は、国や保健所設置市、消防、警察などの関係機関との連携強化を図っているとのことでありませぬけれども、届け出時に現地調査をすることや、住民などからの苦情を頼りに対応するものである限り、抑制という観点では十分とはいえないと私は考えるところであります。

関係機関との連携協力により、ふだんからの立入検査あるいは情報共有など、一層の対策が必要と考えませぬけれども、所見をお伺いいたします。

○佐藤総合政策部長 民泊に関します関係機関との連携についてでございますが、道といたしましては、民泊が旅館業法や消防法などとも関連し、所管する機関が複数にわたりますことから、

【第1分科会 3月14日 第3号】

関係機関が情報を共有し、密接に連携しながら、法令の的確な執行を図っていくことが不可欠であるというふうに考えておりました。先般、国や保健所設置市、消防、警察などをメンバーとする連絡会議を設置したところでございます。

今後、こうした連携体制を生かしながら、届け出住宅などに関する情報の共有や、法令違反のおそれがある事案を把握した場合に情報提供を行うほか、悪質な違法行為を行う事業者につきましては、刑事告発に向け、警察と共同して対応するなど、民泊の適切な運営の確保に向けて徹底した指導監督に努めてまいります。

以上です。

○梶谷大志委員 適切な運営の確保に向けて徹底した指導監督に努めるという部長の答弁でありましたけれども、法令違反のおそれがある事案を把握した場合や悪質な違法行為を行う事業者への対応のいずれも、何らかの問題が発生してからの対応でありまして、道民の生活を守るためにも、良質な民泊の運営のためにも、悪質な民泊を抑制するという観点もしっかり取り入れていただいて、違法行為を発生させない取り組みを進められるよう、強く求めておきたいというふうに思います。

最後に、全国知事会議について伺います。

24年ぶりに、全国知事会議が道内で開催されるわけではありますが、こういった体制、予算で臨もうとしているのか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 企画担当課長宗万正樹君。

○宗万企画担当課長 開催に向けた体制などについてでございますが、7月末の全国知事会議の開催に向けて、道では、昨年7月に、総合政策部に担当主査1名を増員し、準備を進めておりますほか、開催準備が本格化することし4月には、専任の主幹を配置し、体制の強化を図りますとともに、庁内の協力体制を構築し、開催準備に万全を期すこととしております。

また、開催経費につきましては、会議会場の借り上げや、空港等からの移動に係る車両借り上げなどについては全国知事会が負担することとなりますが、来道される各都府県知事のおもてなしや、会議の場を活用した本道に係るPR活動などを展開する費用といたしまして、来年度当初予算に1200万円を計上しているところでございます。

○梶谷大志委員 今、庁内体制の強化、予算の計上という答弁があったところでありますけれども、全国知事会における知事の活動が非常にわかりづらいわけでありまして、

全国知事会に関する知事の活動について、本年度を例に、具体的にお示しいただくよう、お伺いいたします。

○宗万企画担当課長 今年度の知事の活動についてでございますが、昨年6月、日EU・EPA交渉が進展した際には、農林商工常任委員長である知事の発案によりまして、農林水産業の競争力の強化に向けた支援策の強化などについて、農林水産大臣に対する緊急要請を取りまとめ、要請活動を行いましたほか、7月の全国知事会議におきましては、地域経済対策に対する提言を取りまとめましたほか、日本海域における北朝鮮漁船による日本漁船への危険行為に対する政府の

行動を求める緊急要請を取りまとめたところでございます。

また、11月に総理大臣官邸で開催された知事会議におきましても、農林商工常任委員長として、関係閣僚に対しまして、TPPや日EU・EPAといった国際貿易交渉に関し、農林水産業の体質強化や経営安定など、万全の対策を求めたところでございます。

○梶谷大志委員 高橋知事が全国知事会でいろんな取り組みをされていることをお示しいただいたわけでありませう。

今回の全国知事会議は、47人の知事が一堂に会するものであろうかと思ひます。この機会に、北海道のPRや、北海道が全国に対して主張することについて、どう対応されようとするのか、お伺いをいたします。

○三好雅委員長 総合政策部次長豊島厚二君。

○豊島総合政策部次長 北海道から全国への発信についてでございますが、全国知事会議においては、これまでも、本道の基幹産業であります農林水産業の振興などに関して議論をリードするとともに、アイヌ文化などについても積極的に発言をしてきたところでございます。

本年は北海道命名150年ということも踏まえ、全国知事会議を本道に誘致したところでございまして、当日は、都府県知事を初め、300名以上の行政関係者や報道関係者の参加が見込まれるところでございます。

このため、道では、この機会を有効に活用し、北海道150年事業との連携を図りながら、さまざまなプログラムを準備し、歴史や文化、自然、食など、北海道の魅力を積極的にPRし、北海道への理解を深めていただく機会としたいと考えております。

以上でございます。

○梶谷大志委員 魅力を積極的にPRするというところでありますけれども、人口減少、国際交渉による農業等への影響などの現状や、国の姿勢に対する主張など、しっかり示されるよう、強く求めておきたいと思ひます。

今申し上げた、道が直面する人口減少対策を初めとするさまざまな課題については、ほかの46都府県とともに解決していくべきものも多いはずであります。

新年度以降、道として、どのように全国知事会の活動に役割を果たしていくのか、所見をお伺いいたします。

○佐藤総合政策部長 今後の活動についてでございますが、全国知事会では、少子化対策や人づくり、防災・減災対策など、都道府県が直面する課題に関し、地方の意見を発信するとともに、国への提言を行うなど、精力的な取り組みを展開しているところでございます。

こうした中、知事は、全国知事会の副会長として運営にかかわるほか、農林商工常任委員長の立場で、農林水産業の振興、中小企業対策といった地域経済対策に関する議論や要請等の活動において、中心的な役割を担っているところでございます。

新年度におきましても、引き続き、こうした役割を果たしつつ、地方が抱える困難な課題の解決に向けて、他都府県と連携をしながら取り組んでまいります。

以上です。

○**梶谷大志委員** 今、全国知事会における知事の今後の活動について、部長から答弁をいただいたわけでありませう。

それを支えるのは、確かに、総合政策部を中心とした道庁の皆さんが対応されるわけでありませうけれども、全国知事会への対応や活動については、知事自身の考えもあろうかと思っておりますので、知事に直接伺ってまいりたいと思っております。委員長のお取り計らいをお願い申し上げます、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○**三好雅委員長** 梶谷委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

千葉英也君。

○**千葉英也委員** 通告に従いまして、しっかりと質問させていただきます。

私は札幌大学出身でして、先ほど、札幌大学の先輩でもある小岩先生のほうから、北海道150年事業について質問がありましたが、私からも数点お伺いしたいと思います。

北海道150年事業についてであります。事業の基本理念として、未来を展望しながら、互いを認め合う共生の社会を目指して、次の50年に向けた北海道づくりに継承し、道民一人一人が新しい北海道を自分の力でつくっていく気概を持ち、北海道の新しい価値、誇るべき価値を共有するとしております。

以下お伺いします。

まず初めに、北海道150年事業の基本理念に掲げる、道民一人一人が共有すべき北海道の新しい価値、誇るべき価値とは具体的にどのようなものなのか、お伺いします。

○**三好雅委員長** 北海道150年事業室長赤塚孝行君。

○**赤塚北海道150年事業室長** 150年事業の基本理念についてでございますが、本道は、アイヌや縄文といった独自の歴史、文化を持ち、恵まれた自然環境や四季折々の気候風土は、北海道ならではの豊かさを育んできており、こうした環境の中で、先人のたゆまぬ努力により磨き上げられてきた食や観光なども、国内外に誇るべき価値であると認識をいたします。

道といたしましては、150年事業を通じて、北海道のこうした特徴や魅力を、道民みずから誇りを持って次の世代につなぐことが重要と認識しており、企業、市町村、道民の皆様とも連携しながら、幅広い分野で記念の事業を行う中で、北海道の未来に向けた可能性や継承すべき貴重な財産を見詰め直す取り組みを引き続き進めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○**千葉英也委員** 次ですが、150年事業は、多くの皆さんの参加により、北海道を盛り上げることが重要と考えます。実際、事業計画を見ると、道内各地におけるさまざまな主体による各事業の展開が見てとれますが、障がいのある方々の参画や参加が若干不十分であると考えます。

例えば、障がい者による芸術やスポーツ等に関する取り組みの企画のほか、記念式典において

運営スタッフとしてお手伝いいただくとか、会場周辺ブースなどでの商品の販売や150年記念グッズの配付などの役割を担ってもらうことなども考えられると思います。

150年事業を通じ、共生の社会をつくり上げていくことに関して、障がい者の事業参加の視点から、道の所見をお伺いいたします。

○三好雅委員長 北海道150年事業室参事岩崎法彦君。

○岩崎北海道150年事業室参事 共生社会に向けた取り組みについてであります、命名150年の節目に、道民の皆様にとって心に残る事業となるよう、誰もが記念の取り組みに参加していただくことが重要と認識しております。

道といたしましては、引き続き、関係団体や企業などとも連携をいたしまして、障がいのある方も対象とする事業の企画を呼びかけていくとともに、記念式典の開催に当たりましては、PR面はもとより、ボランティアの募集についても配慮するほか、施設設備などのハード面や、障がい特性に応じたコミュニケーション手段の確保などにも十分留意しながら事業運営に努めまして、障がいのある方などが参加しやすい取り組みを進めてまいります。

○千葉英也委員 続きまして、事業の発信についてでございます。

知事は、我が会派の代表質問に対し、北海道150年事業について、北海道の歴史や文化を題材とする事業の今後の実施に当たっては、パートナー企業等とも連携しながら、発信力を強化し、150年事業への理解の促進を図ると答弁しておりますが、この事業の実施における発信は具体的にどのように行い、これからの北海道づくりにつなごうとしているのか、お伺いいたします。

○赤塚北海道150年事業室長 事業の推進についてであります、北海道150年事業は、実行委員会が実施する記念セレモニーを初め、165の企業、団体がパートナーとして関連企画に取り組むほか、道民や自治体などの皆様が実施する北海道みらい事業など、さまざまな主体がつくり上げていくものと考えております。

事業の実施に当たりましては、それぞれの主体が、多様なテーマのもと、映画、テレビ、写真などの媒体の活用や、文学作品、絵画、音楽など、親しみやすいコンテンツを活用し、多くの方々に関心を持っていただけるよう企画しているところであります。

こうした取り組みの内容や成果につきましては、専用サイト、公式ガイドブックで積極的に紹介していくほか、マスメディアなどのパートナー企業とも連携して、広く発信をしながら、国内外との交流を広げ、次の時代の北海道づくりに取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○千葉英也委員 次に、北海道姉妹友好提携地域ラウンドテーブル2018についてでございます。

北海道姉妹友好提携地域ラウンドテーブル2018では、本道と姉妹提携を結んでいる海外の地域の代表を招聘し、円卓会議を実施するとしておりますが、現在、どのような姉妹・友好提携地域を招聘する予定なのか、また、どのような内容の円卓会議なのか、お伺いいたします。

○三好雅委員長 国際局長佐藤哲夫君。

○佐藤国際局長 北海道姉妹友好提携地域ラウンドテーブル2018についてでございますが、道で

【第1分科会 3月14日 第3号】

は、北海道命名150年の節目に、これまで先人が積み重ねてきた偉業や歴史を振り返り、次の世代につなぐための記念の事業といたしまして、道が姉妹・友好提携を結んでいる地域から代表者などを招聘し、ラウンドテーブル、いわゆる円卓会議を開催する予定でございます。

現在、道では、カナダのアルバータ州や中国の黒竜江省、米国のマサチューセッツ州など、6カ国の10地域と姉妹・友好提携を結んでおりまして、各地域の代表者などを、北海道150年の記念式典に合わせて招聘したいと考えてございます。

この円卓会議では、幾多の苦労を重ね、先人たちが築き上げてきた貴重な文化や、各地域の特色ある豊かな自然などを未来に継承していくために、連携協力して取り組むことについて意見を交換し、互いの地域のさらなる発展や交流の拡大につながる会議にしたいと考えてございます。

○千葉英也委員 道内においては、北海道姉妹・友好提携地域のみならず、市町村における提携や国際交流団体など、海外との友好提携を結んでいる市町村、団体が存在します。

それらのネットワークも共有し、広く、北海道の誇るべき価値を発信することが必要と考えますが、道の所見をお伺いいたします。

○佐藤国際局長 北海道の魅力などの発信についてでございますが、道内には、米国テネシー州のノックスビル市や中国山東省の日照市と友好提携を結んでいる室蘭市を初め、72の市町村が116の提携を結んでいるほか、地域の国際交流協会や研究会など、500を超える民間の団体がさまざまな交流活動を展開しておりまして、こうした多様な海外とのネットワークは、本道の魅力在海外に発信する上で貴重な財産と認識してございます。

道といたしましては、こうしたさまざまなネットワークを活用しながら、豊かで、安全、安心な食、雄大な自然、独自に育んできたアイヌ文化や北海道発の多様なコンテンツなど、本道の魅力の世界に発信してまいる考えでございます。

○千葉英也委員 きこの委員会でも、障害者差別解消法についていろいろと議論があったかと思えます。今回の150年事業についても、理念として、互いに認め合う共生社会を目指すとなっております。まさしく、これは障害者差別解消法にも明確に記載されている部分で、誰もが参画、参加できる記念事業にしてほしいと思えますが、私の思いをしっかりと受けとめていただきたいと思えます。

続きまして、若年者の定着等に向けた取り組みについてでございます。

北海道の人口動向を見ると、平成29年の道外への転出超過数は6569人となっており、近年、徐々に縮小傾向にあるものの、転出超過数全体の8割弱を15歳から24歳までの若者が占めております。

また、地域に目を向けると、将来を担う若い世代が、進学や就職を機に地元を離れ、地域の産業、コミュニティーの維持が難しくなっております。

本道の地域創生を進める上では、若者が、地域に魅力を感じ、住み続けられる取り組みや、地元を離れた若者を呼び戻す取り組みが不可欠と考えます。

今定例道議会の代表質問で、知事は、若者が地域で働き暮らし続けることができる環境づくり

を行うとしておりますが、具体的にどのような施策を行う考えなのか、お伺いたします。

○三好雅委員長 地域創生局長北村英則君。

○北村地域創生局長 若者の呼び込みと定着についてであります。若者の人口流出を抑制し、地域に呼び込むためには、各地域が有する魅力を効果的に伝え、その理解促進に努めるとともに、本道への移住等に関心を持つ若者との接点を広げ、継続的な関係を構築することが必要と認識しております。

このため、道では、地域課題の解決などに向けて、若者が、実践的な活動をみずから行うことによりまして、地域への関心や愛着を高めるためのモデル的なプログラムを策定するとともに、首都圏の若者を対象に、移住関心層の掘り起こしやネットワークの構築を目指した取り組みを行い、将来のU・Iターンや移住につなげてまいる考えでございます。

以上でございます。

○千葉英也委員 若年者の道内定着と地域還流を目的とした若者の実践活動プログラムの策定に向けたモデル事業を行うとのことですが、具体的にどのような取り組みなのか、策定されるプログラムをどのように活用し、若者が地域で働き暮らし続けることができる環境づくりに役立てようとしているのか、お伺いたします。

○北村地域創生局長 実践活動プログラムについてであります。このプログラムは、市町村や地域の関係団体との連携のもと、地域資源を生かした新たな商品の開発など、各地が抱える課題をテーマとして設定いたしまして、都市部の大学生等が、地域において課題解決に向けた実践的な活動を行い、みずからがかわった取り組みの成果などを実感することにより、地域への愛着や地域で働くことへの関心を高めることを狙いとするものでございます。

この取り組みを通じて、その効果や課題等を検証した上で、他地域でも実施が可能な複数のモデル的なプログラムを策定し、道内の市町村への普及を図り、各地域の特性や実情に応じた取り組みを広げることによりまして、都市部から地方への人の流れを生み出すなど、若者の地域への還流を促進してまいる考えでございます。

以上でございます。

○千葉英也委員 将来のU・Iターンや道外からの移住につなげるため、首都圏の若者を対象に、移住関心層を掘り起こすとともに、ネットワークの構築を目指しておりますが、具体的にどのような取り組みを行うのか、お伺いたします。

○三好雅委員長 集落・地域活力担当課長兼移住・定住担当課長田中仁君。

○田中集落・地域活力担当課長兼移住・定住担当課長 首都圏における若者を対象とした取り組みについてでございますが、道では、これまで、移住を検討している方々を対象として、東京、大阪などで移住フェアや移住相談会などを開催してきたところでございますが、新年度は、こうした取り組みに加えまして、将来の移住関心層の掘り起こしを図るため、首都圏の若年層の方々を対象に、北海道での暮らしや働き方などの魅力を気軽に感じてもらえる交流の場づくりに取り組むこととしております。

交流の場では、地域おこし協力隊の方や、道内へ移住して起業されている方など、道内の各地域で活躍されている方々に御協力をいただき、みずからの経験など、生の情報をお伝えしながら意見交換ができる内容とすることを考えているところでございます。

道といたしましては、こうした事業やふるさとワーキングホリデーの取り組みなどを活用して、北海道への関心を持つ方をふやすとともに、そうした方々とのつながりを深め、将来的なU・Iターンにつながるきっかけづくりを進めてまいりたいと考えてございます。

○千葉英也委員 若年者等地域人材誘致・交流促進事業における若年者対象の施策について、未来を担う若者が北海道内の地域で働き暮らし続けることができる環境づくりとするためには、例えば、若者の実践活動プログラムの内容に、首都圏の若者の意見や意向を反映させるなど、施策相互の密な連携、共有が必要であると考えますが、道の所見をお伺いします。

○三好雅委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 施策間の連携についてであります。若者の地域への呼び込みと定着に向けましては、首都圏など道外からの移住、U・Iターンの促進、若者が地域への愛着や関心を高める取り組みなどの施策を、相互に連携して進めることが効果的と認識しております。

このため、実践活動プログラムの策定に当たりましては、今後構築するネットワークを通じて、首都圏の学生等に参加を呼びかけるほか、若者の意見や意向を反映させた内容となるよう努めるとともに、北海道遺産やジオパークなど、地域の特色ある資源を生かした他の地域づくり施策と結びつけるなど、さまざまな施策と効果的な連携を図ることにより、実効性の高い取り組みとなるよう総合的に取り組んでまいります。

以上です。

○千葉英也委員 今回、総合政策部の施策の二つについて質問させていただきましたが、特に、人口減少問題への対策は多岐にわたっております。総合政策部だけがやっているのではなく、例えば建設部や保健福祉部など、さまざまな部局にまたがっている問題でございまして、出てきた結果は本当に大切な情報になります。その情報を各部局が持ち寄って、ただ報告するだけだと、そこからは何も生まれませんから、その情報をもとに、さまざまな仮説を立てて、各部局が一体となって、人口減少問題や若者の定着に対して、いろいろと取り組んでいかないといけないのかなと思っております。

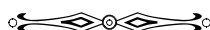
政策は、やって終わったではなく、その結果から、次の新しいもの、ゼロから1をつくるような政策展開につなげていただきたいという私の切なる思いを申し上げ、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○三好雅委員長 千葉英也委員の質疑並びに質問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23分開議

○小岩均副委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

総合政策部所管にかかわる質疑並びに質問の続行であります。

佐藤伸弥君。

○佐藤伸弥委員 それでは、通告に従いまして、順次質問してまいります。

初めに、路線バスの現状と今後の活性化策について伺います。

道内におきまして、人口減少、高齢化が進行する中、道民の暮らしや産業経済を支える公共交通機関の役割はますます重要になってきております。

とりわけ、バス事業につきましては、広大な本道において、自動車などの移動手段を持たない高齢者等が地域で暮らす上で必要不可欠な交通手段であることは言うまでもありません。

しかし、バス事業者を取り巻く状況は、利用者の低迷などにより、毎年、非常に厳しい環境にあるものと承知をしており、バス事業者のみならず、道や国、市町村が役割分担をしながら、バス事業を継続している状況にあります。

JR北海道の事業範囲の見直しなどで、地域公共交通機関のあり方が問われている中、地方バス路線の維持確保に向けた取り組みが今後ますます重要になってくるものと考えます。

そこで、以下伺ってまいります。

今も申し上げましたが、道内のバス事業者を取り巻く環境は厳しさが続いており、近年では、路線の見直しや休廃止も行わなければならない状況となっております。

最近の路線の休廃止の状況について伺います。

また、こうした路線の見直しにより、道民の生活交通の確保に大きな影響が生じているものと考えておりますが、道として、道内のバス事業者の経営状況についてどのように認識をしているのか、伺いたいと思います。

○小岩均副委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 乗り合いバス事業の現状についてでございますが、乗り合いバスは、地域住民の暮らしを支える重要な交通機関でございますが、利用者の減少や運転手不足により、平成26年度は全道で20路線、約155キロメートル、平成27年度は48路線、約62キロメートル、平成28年度は18路線、約79キロメートルにおいて路線が休廃止になるなど、乗り合いバス事業者の経営環境は厳しさを増しているところであります。

人口減少や少子・高齢化が進む本道におきまして、持続的な交通ネットワークを形成する上で、乗り合いバス路線の確保は大変重要な課題であると認識しております。

○佐藤伸弥委員 過去3年で、全道で86路線、約300キロメートルにも及ぶ休廃止という状況があるわけでありまして。私は、これは大変深刻な状況であると受けとめております。

地域におきましては、住民の暮らしに欠かせないバス路線の確保に向けて、バス事業者や市町村など関係者間で協議会を開催し、バス路線の維持確保に向けて検討がなされているものと承知をしておりますが、現在、どのような課題に直面しているのか、伺いたいと思います。

○宇野交通政策局長 地域における検討課題についてでございますが、道では、各振興局ごとに、市町村やバス事業者などで構成いたします地域生活交通確保対策協議会を設置し、地域の生活交通でありますバス路線の計画策定や各種調整、バス運行に係る制度、その運用などの諸課題などについて、関係者間で意見交換を実施しております。

今年度は、国から、バス事業の生産性向上を求められているところであり、路線見直しによる利便性の向上や、路線バスへの混乗化、観光客のバス利用の促進あるいは貨客混載などといった、生産性向上に向けた課題の検討のほか、深刻化する運転手不足の問題について情報共有を図りながら、バス事業者と市町村などが連携した取り組みを実施しているところでございます。

○佐藤伸弥委員 その協議会の中では、計画の策定や各種の調整、制度の運用などの諸課題について議論がされているといったことを伺ったわけでありましてけれども、休廃止が多くて、協議会の中ではその話ばかりになっているという話も伺っているわけでありまして。運転手不足、また生産性向上対策などについても、今後の大きな課題となっておりますので、次に質問してまいりたいと思います。

道内におきましては、乗り合いバス路線の維持のために、道や国、市町村が役割分担をしながら支援を行っておりますが、国においては、一昨年、昨年と、複数の市町村を結ぶ広域的幹線系統の運行経費に対する国庫補助について、補助金の減額や補助対象経費の引き下げなどの動きがあり、これらの見直しにつきまして、道やバス協会など関係機関の要請等により、制度改正が白紙に戻された経緯があったものと承知しております。

国では、増加し続ける国庫補助額の削減に向けて、バス事業者に対して生産性向上の取り組みを求めているものと承知しております。

そこで、道内における、バス事業者の生産性向上に向けた検討状況について伺いたいと思います。

○小岩均副委員長 交通政策局長大内隆寛君。

○大内交通政策局長 生産性向上に向けた取り組みについてでございますが、道内の乗り合いバス事業は、利用者の減少や運転手不足など、経営環境が厳しさを増しており、今後も、本道の持続的な交通ネットワークを形成していくためには、乗り合いバスの利用促進などの生産性向上の取り組みは必要不可欠と認識しております。

このため、道では、学識経験者、関係団体などで構成します乗合バス活性化戦略会議を立ち上げ、生産性向上に向けた取り組みについて検討を重ねるとともに、網走のバス事業者によります、観光施設のクーポンがついた乗り放題パスポートの導入や、十勝のバス事業者の2社による、外国人向け周遊チケットの販売、物流事業者との連携による貨客混載など、生産性向上に向けてモデルとなる事業に着手したところでございます。

道といたしましては、こうしたモデル事業につきまして、各振興局に設置しております地域協議会などの場を通じて、他のバス事業者や市町村に情報を提供し、全道的な展開を図ってまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○佐藤伸弥委員 生産性向上に向けた取り組みについては、道も積極的にかかわって、地域のバス事業者などと連携した取り組みを行っているものと認識しております。

網走と十勝のバス事業者という例示がありましたけれども、今、道東は、観光も含めて大変厳しい状況になっておりますので、こういったところから生産性向上の取り組みをしていって、それを全道に波及していきたいという思いなのだろうと思います。

次に、道内の乗り合いバス路線の維持確保に向けては、バス事業者の生産性向上の取り組みによる経営環境改善のほか、バス業界全体の大きな課題として、バス運転手の人材確保対策が必要となっております。

現在、働き方改革が進む中、さまざまな業種において人手不足が叫ばれており、道内のバス事業者におきましても、バス運転手に必要な大型2種免許の取得費用を助成するなどの取り組みを行っておりますが、現状を打開するほどの策とはなっておりません。

道として、バス運転手不足の現状をどう捉え、今後、バス運転手の確保に向けて、どのような取り組みを行っていくのか、所見を伺いたいと思います。

○小岩均副委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 バス運転手の確保に向けた取り組みについてでございますが、道が平成29年7月に実施をいたしました調査では、道内の乗り合いバス事業者のうち、約7割の事業者におきまして、運転手が不足しているとの回答があり、道といたしましては、深刻かつ喫緊の課題と認識をしております。

このため、道では、今年度設置いたしました乗合バス活性化戦略会議におきまして、運転手確保の現状、課題、今後の対応策などを検討いたしますとともに、上川のバス事業者の3社で、バス運転体験と合同就職相談会を開催したほか、網走のバス事業者と連携して、若手運転手の確保に向けた育成プログラムの作成などのモデル事業を実施したところでございます。

道といたしましては、今年度実施をいたしましたモデル事業の結果も踏まえ、引き続き、バス事業者や市町村、関係機関などと連携を図りながら、生産性の向上によりますバス事業者の経営環境改善とあわせて、運転手の確保に向けた取り組みを進め、地域住民の皆様の暮らしを支えるバス路線を初め、将来を見据えた地域交通の確保に向け、積極的に取り組んでまいる考えでございます。

以上でございます。

○佐藤伸弥委員 平成29年7月に実施した調査で、道内の乗り合いバス事業者のうち、7割が、運転手が不足しているということを訴えているわけであります。

私も関係者から話を聞いたところ、募集をかけても、バスの運転手はなかなか集まってこないということです。

また、高卒で入った場合には、免許が取得できず、すぐにはバスの運転手になれませんので、会社のほうである程度抱えなきゃいけないという状況もあります。そういった取り組みをしてい

【第1分科会 3月14日 第3号】

る会社もありますけれども、それをしても、バスの運転手はなかなか集まらないような状況になっております。もちろん、これは賃金の問題もありますし、働き方として、大型バスを運転して人を乗せることに不安を抱えている人たちもいるのだと思っております。

今答弁をいただきましたけれども、さまざまな課題がありますので、知事にも、こうした問題について伺いたいと思います。委員長のお取り計らいをお願い申し上げたいと思います。

次に、物流分野の諸課題について伺ってまいります。

本道の物流の9割以上をトラック輸送が担っている中、ことし1月の道内における自動車運転手の有効求人倍率は2.21倍と、非常に厳しい状況となっており、今後、少子化に伴って労働力人口が減少することにより、人材を確保することがさらに困難な状況に陥っていくことが懸念されております。

そこでまず、トラックドライバーの不足を初め、交通・運輸産業を取り巻く厳しい現状についての道の認識を伺います。

○小岩均副委員長 物流港湾室参事鈴木邦明君。

○鈴木物流港湾室参事 トラック運転手の不足に対する認識についてであります。道では、これまで、運転手不足の実態について、北海道トラック協会など関係者からの聞き取り調査などにより、現状の把握に努めてきており、運転者の高齢化や若年就職者の減少のほか、全産業と比較して、長時間労働や低賃金になっているなど、深刻な課題を抱えているものと承知しています。

運転手不足の深刻化については、本道の経済活動や道民の皆様の暮らしに影響を与えかねないものと懸念しているところであり、トラック運転手の確保に向けて、国や関係団体などと連携し、労働環境や取引環境の改善などに取り組んでいくことが重要であると認識しています。

○佐藤伸弥委員 先ほど質問したバスの運転手もそうでありますけれども、トラックドライバーにつきましても、運転手の高齢化、若年就職者の減少、長時間労働、低賃金といったことで、トラックドライバーのなり手がなかなかいないのかなと思いますし、非常に厳しい現状であるというふうに思っております。

次ですが、昨年3月に、18歳以上で、運転経験を問わずに取得ができる準中型免許の免許区分が施行され、運輸産業への新規就業の促進につながることを期待をされております。

しかし、準中型免許を含め、大型・牽引免許の取得までには、免許ごとに高額な費用がかかることから、ドライバーの確保に向けて、新規免許取得者に対する支援の充実を図るべきだと考えますが、道の所見を伺います。

○鈴木物流港湾室参事 免許取得への助成についてであります。道では、北海道トラック協会に対し、輸送力及び安全運行の確保、輸送サービスの改善、輸送コストの上昇の抑制等に資することを目的として、運輸事業振興助成交付金を交付しているところであります。

協会においては、この交付金を活用し、労働対策事業として、準中型免許や大型免許などの取得に対して助成を行っているところです。

協会では、来年度も、免許取得への助成を継続するとともに、新卒者を対象とした学校訪問な

どを通じ、運転手の確保に努めることとしており、道としても、このような取り組みと連携し、引き続き、新たな免許区分制度を周知するなど、女性や若者等の新規就業の促進に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○佐藤伸弥委員 道としても、準中型免許のことをしっかり周知して、トラックドライバーの確保に努めていただきたいというふうに思いますけれども、結局、就職しても、すぐにやめてしまっただけでは意味がないわけでありまして、ドライバーの確保、定着に向けては、長時間労働の是正を初めとする労働環境の改善が必要不可欠であると私は考えます。

一例といたしまして、農林水産省では、手荷役から機械荷役への転換を促進するため、パレット化による手荷役の削減を促進しており、このような取り組みは、ドライバーの労働環境の改善に資するものと期待をしております。

また、真夏の炎天下、真冬の厳寒期に、アイドリングストップを荷主から求められるケースなど、法令や条例の遵守の取り組みの中で、ドライバーの労働環境が荷主から軽視されている事例も報告されており、労働環境の改善には、運送事業者だけではなく、荷主などの取引先と連携した取り組みが重要と考えますが、道としてどのように取り組んでいくお考えか、伺いたいと思います。

○鈴木物流港湾室参事 荷主等と連携した取り組みについてであります。貨物運送業における長時間労働などの働き方を見直すためには、荷主の協力のもと、荷待ち時間、積みおろし等の作業に伴う拘束時間の削減などといった労働環境の改善や、必要なコストの取引価格への反映など、取引環境の適正化が重要であると認識しています。

そのため、道も参画している、物流関係者等による協議会では、貨物運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、課題解決に向けた実証実験を行っているほか、ほっかいどう働き方改革支援センターでは、今年度、就労環境改善のための改革プランの作成に際し、荷待ち時間の削減に向けて、荷主と協力した改善事例の検証を行ったところであり、道としては、これらの成果を活用しながら、国や関係団体と連携を図り、経済界や荷主等に対して、労働環境の改善、取引環境の適正化に向けた取り組みについて理解と協力を求めてまいります。

○佐藤伸弥委員 ぜひ、道としても、連携をしながら、間に入って取り組みを進めていただきたいというふうに思っております。

次ですが、ドライバー不足を解消する上で、女性の活躍の場をふやしていくことも有効な手段と考えます。

先ほどの答弁で、女性や若者の新規就業の促進に取り組んでいくとのことでありましたが、今後、さらに女性の活躍を実現していくには、働きやすい職場づくりが急務となっており、そのため、女性用の更衣室やトイレなどの施設面の改善のほか、企業としての意識改革はもとより、取引先等の理解、協力も必要と考えますが、道の所見を伺いたいと思います。

○鈴木物流港湾室参事 貨物運送業における女性の受け入れについてであります。トラック運転手の確保に向けては、女性も含めた多様な人材の確保育成が重要であると認識しており、国に

【第1分科会 3月14日 第3号】

においては、トラガール促進プロジェクトなど、業界のイメージの改善に向けた積極的な情報発信を行うためのサイトを開設し、助成金などの制度を紹介するなど、女性がトラック業界に進出しやすくなる取り組みを進めています。

また、北海道トラック協会では、昨年、女性部会を設置し、女性向けの研修会を実施したほか、今後、女性管理者や女性ドライバーの人材確保に向けた取り組みなどを進めることとしているところでございます。

道としては、今年度策定した働き方改革推進方策において、女性のライフステージに応じた職業生活における活躍の推進を図ることとしており、国や関係団体等と連携しながら、企業の取り組み事例の紹介や職場体験などの就業支援など、女性の働きやすい環境づくりに向けた取り組みを進めてまいりる考えでございます。

○佐藤伸弥委員 国の助成金の制度を紹介するなどして、女性がトラック業界に進出しやすくなる取り組みを進めているとのことでありました。

私も、事前の打ち合わせでお話を聞きましたけれども、あの程度の助成の額で、トラック業界における女性進出が進んでいくのか大変疑問に思いました。もう少し手厚い支援あるいは施設整備などの支援などもあれば、もっと環境面も充実して、女性が働きやすい環境になるのかなというふうに思いますので、ぜひ検討いただきたいなと思います。

さて、今後、さらに人口減少が進むと、運送事業者の努力だけではドライバー不足に対応することが困難であることから、関係者が連携して、輸送網の確保に向けた効率化を図っていくことが重要と考えますが、道の所見を伺います。

○小岩均副委員長 物流港湾室長柏木文彦君。

○柏木物流港湾室長 物流の効率化についてであります。トラック運転手の不足に対応し、将来にわたって安定的な輸送を確保していくためには、輸送の効率化を進め、これまで以上に生産性を高めていくことが重要であると認識しております。

また、事業者からのヒアリングによりますと、一部の地域では、高齢化により配送員が不足しているなど、事業者独自の取り組みだけでは輸送体制を維持することが困難となってきているとの指摘も出されております。

道といたしましては、運送事業者と課題の共有を図りながら、共同輸送や貨客混載輸送などによる効率化を一層促進するほか、過疎地域におきましては、市町村や事業者、NPOといった地域の関係者の協働により、地域の実情を踏まえた輸送システムを再構築するなど、トラック輸送の生産性の向上に取り組んでまいりる考えでございます。

以上です。

○佐藤伸弥委員 昨日、貨物集配中の車両の駐車規制の見直しについて、私から道警のほうに質問して、交通安全を確保することが大前提であります。関係団体と協議をし、駐車規制の見直しに前向きに取り組んでいくとの答弁がありました。ぜひ、道警などとも情報交換をしながら、関係団体の意見もしっかりと聞いて、駐車規制の見直しも含めて、道としても取り組んでいただ

きたいということを申し上げておきたいと思います。

最後に、物流分野における今後の取り組みについて伺います。

ここまで、道内の物流の中心でありますトラック輸送について主に伺ってまいりましたが、最後に、物流分野全体の推進体制について伺いたいと思います。

一昨年8月に台風が北海道を直撃し、鉄道や道路網に甚大な被害が発生したことは記憶に新しいところであり、いかに道内の物流網が脆弱であるかが明らかになったところであります。

本道は、四方を海に囲まれていることから、トラック輸送に限らず、鉄道、船舶、航空などのさまざまな輸送手段が必要であると改めて認識をしたところであります。

道では、現在、人の移動と物の輸送を安定的に確保していくため、北海道交通政策総合指針案の策定を進めているものと承知しております。

指針案におきましては、本道の産業や道民の暮らしを支える安定的な輸送の確保に向けた施策として、2020年度まで集中的に進める重点戦略や、2030年度までの長期的な施策が記載されておりますが、今後、どのように取り組んでいくお考えか、伺いたいと思います。

○黒田総合政策部交通企画監 物流分野における今後の取り組みについてでございますが、人口減少や高齢化の進展により、運送事業者の経営環境が一層厳しさを増す中、運転手などの人材の確保や生産性の向上を図り、安定的な輸送を確保するためには、事業者のみならず、自治体や関係団体など、多様な主体が連携するとともに、それぞれが役割を果たしながら施策を推進していくことが重要と認識してございます。

このため、道では、新たな指針の推進に当たり、運輸交通審議会のもとに、交通・物流事業者や関係機関・団体が事業実施に向けて取り組む連携会議を新たに設置いたしますとともに、各方策の実現に向けた推進体制を構築するなど、関係者が一体となって施策の効果的な推進に努め、本道のさらなる発展を支える物流ネットワークの形成に向けて、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○佐藤伸弥委員 新たな指針の推進に当たりまして、運輸交通審議会のもとに連携会議を設置し、施策の推進と物流ネットワークの形成に努めていくとの答弁でありました。

運輸業界の皆さんの話をお聞きしますと、交通と物流の関係者が一緒の場所で会議をしていると、現在はJR北海道の問題が主となって、物流のところからなかなか声を上げられないというような話も伺っております。

私は、この会議の下に小委員会などをつくって、物流専門に聞き取りを行う部署なども設置したほうがいいというふうに考えておりますけれども、それは答弁を求めませんので、ぜひ、御検討いただきたいなと思っております。

また、働き方改革の中で、トラックドライバーの人材不足などについても知事から直接伺いたいというふうに思いますので、委員長のお取り計らいをお願い申し上げ、私の質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○小岩均副委員長 佐藤委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

吉川隆雅君。

○吉川隆雅委員 それでは、ジュラシック・パークではありませんが、まず、恐竜化石等の活用について伺ってまいりたいと思います。

むかわ町から出土した国内最大の恐竜の全身骨格であるむかわ竜は、町民や道民に大きな希望を抱かせただけではなく、世界的にも、恐竜研究を飛躍的に推進させる世紀の大発見となりました。

昨年10月の第3回定例会において、恐竜化石等を活用した地域振興について伺ったところ、知事からは、「幅広い観点から検討を進め、恐竜などの地域資源を生かした施策の展開を積極的に進めてまいります。」との答弁があり、本定例会において、道政執行方針の中でも、「恐竜化石など地域の資源を活用した取り組みを展開する」という考えが述べられたところであります。

こうした経緯を踏まえ、恐竜化石等の活用に関する道の取り組み状況とともに、今後の展開等について伺ってまいりたいと思います。

まず、道内外で恐竜化石を活用した取り組みが注目されてきていると思いますけれども、現在、どのような地域で、どのような取り組みが進められているのか、伺います。

○小岩均副委員長 政策局参事榎信彦君。

○榎政策局参事 道内外での取り組みについてでございますが、恐竜の全身骨格が発掘されたむかわ町では、むかわ竜を核とする恐竜ワールド構想を掲げ、化石発掘体験や企画展の開催など、行政と民間の協働による取り組みが展開されておりますほか、三笠市、中川町、足寄町などにおきましても、恐竜や古代生物の化石を活用した生涯学習や修学旅行の受け入れなど、さまざまな取り組みが進められております。

また、道外におきましても、県立博物館における恐竜化石の常設展示や特別展の開催により、多くの集客を得ている福井県を初め、地元で発掘された丹波竜のブランド化に取り組む兵庫県丹波市など、特色ある取り組みが各地で展開されてございます。

さらに、昨年11月には、むかわ町を含む全国の四つの市町によるにつぼん恐竜協議会が設立されるなど、全国的にも、恐竜化石を活用した取り組みの機運が高まっているところでございます。

以上です。

○吉川隆雅委員 それぞれの地域で、恐竜化石等を積極的に活用した特色ある取り組みが展開されているということでもあります。

そこで、恐竜化石の資源的な価値について、道としてどのように認識をしているのか、伺います。

○榎政策局参事 恐竜化石が有する価値についてでございますが、子どもから大人まで多くの人

々の心を引きつける恐竜化石は、生物の進化等を通して地球の歴史を探求し、学び伝える研究・教育的な価値はもとより、その希少性や発信力から、観光、文化の振興にも寄与するなど、すぐれた価値を持った地域資源であると認識しております。

特に、道内の化石は、恐竜が最も栄えた白亜紀後期の地層から発掘されたものが多く、また、当時の地勢的な要因から、陸上のみならず、海や空を活動の場とする古代生物も見られるなど、世界的にも、恐竜研究のフィールドとして大きな可能性を有しており、こうした本道特有の価値を、教育や観光、地域づくりなど幅広い分野に効果的に活用することにより、地域の活性化にも大きく資するものと考えているところでございます。

○吉川隆雅委員 御答弁にもあったように、本道は、恐竜の研究を進めていく上で、世界的にもまれな特徴を有しているということでもあります。

また、発見された化石自体も、学術的、教育的な価値だけではなく、地域の広報や、企業立地を呼び込むための経済的な資産としての価値も非常に高いものであります。

道内外の地域の動きや恐竜の地域資源としての可能性を踏まえ、昨年10月以降、道においても、恐竜化石を活用した取り組みに着手されたものと思っておりますけれども、これまでの道の取り組みの状況について伺いたいと思っております。

○榎政策局参事 道の取り組みについてでございますが、道では、恐竜化石を活用した施策を総合的に推進するため、昨年10月、庁内にワーキングチームを設置し、横断的な体制を整備いたしますとともに、昨年末には、道の情報誌に特集記事を掲載するなどの取り組みを実施してきたところでございます。

また、本年1月には、国内でも著名な恐竜の専門家であります、北海道大学総合博物館の小林准教授をアドバイザーにお招きし、市町村や振興局とのネットワーク研究会を設置いたしまして、その活動の一環として、先般、赤れんが庁舎を活用したフォーラムや子ども向けの体験イベントを開催するなど、恐竜化石の活用に向けた取り組みを順次展開してきているところでございます。

以上です。

○吉川隆雅委員 今御答弁にあった赤れんがのイベントには私も参加をさせていただきましたけれども、大人の方も子どもも、大変興味を持って目を輝かせていたというのが私の印象であります。恐竜のコンテンツとしての魅力は非常に高いものだとことを確認できたと思っております。

道内の地域の連携に向けたネットワーク研究会を設置したとのことではありますが、この研究会を設置した趣旨について伺います。

また、道として、恐竜化石を生かした取り組みをより効果的に進めていくためには、道外の自治体との連携も視野に、ネットワークの拡大や強化を図っていくことも必要と考えますが、所見を伺います。

○小岩均副委員長 政策局長長橋聡君。

○長橋政策局長 道内外とのネットワークなどについてでございますが、先般立ち上げました恐竜・化石ネットワーク研究会は、北大の小林准教授を初め、恐竜や古代生物の活用に取り組んでおりますむかわ町など五つの市町とともに、道の関係部局と振興局で構成し、事例研究や意見交換などを通じ、地域間の連携による効果的な取り組みの推進を図ることとしてございます。

道といたしましては、このネットワークを中心に、北海道が一体となった取り組みを着実に積み重ねていくとともに、今後に向けては、先進的に取り組んでおります福井県を初め、道内外の自治体、大学や民間企業、報道機関といった多様な主体との連携方策を検討するなど、裾野の広いネットワークの構築に努めてまいります。

以上でございます。

○吉川隆雅委員 道において、恐竜化石の活用は始まったばかりであります。一過性のものでなく、息の長い取り組みにしていかななくてはならないというふうに考えます。そのためには、短期、中長期という時間軸で、分野横断的な施策推進の道筋をつけていくことが必要であります。

また、むかわ町では、来年の完成を目指して、むかわ竜の全身骨格レプリカの製作に取り組んでいるものと承知をしておりますが、こうした新たな資源も活用しながら、全道規模でのイベントを企画するなど、ダイナミックな施策の展開も重要であると考えます。

恐竜化石を生かした地域づくりの本格展開に向けて、今後、どのように取り組んでいく考えか、伺います。

○小岩均副委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 恐竜化石等の活用に関して、今後の取り組みについてでございますが、これからの地域振興に向けましては、地域が持つ個性豊かな資源を新たな発想で見詰め直し、その価値を高めていくことが大切であり、恐竜化石の活用は、こうした点からも大変有効な取り組みと考えております。

このため、新年度におきましては、学術研究や教育、文化、観光といった幅広い分野で計画的かつ戦略的に恐竜化石を活用していくための推進方策を取りまとめるほか、むかわ町を初め、関係する自治体や大学、博物館、さらには民間の方々とも連携し、全道的なイベントの開催や、道内の博物館を周遊させる仕組みづくりに向けた検討を行うなど、本道の恐竜化石のブランド化を図るための取り組みを着実に進め、地域の活性化につなげてまいります。

以上です。

○吉川隆雅委員 繰り返しになりますが、むかわ竜の発見は、世界的な価値、また世界的な意味を持つものであります。アンモナイトやマンモス、あるいは、さまざまな古代生物など、本道は、その資源を大変豊富に有していて、今、その活用が各地で拡大しております。

このような中、道が取り組んでいくべきことは、こうした資源を持つ自治体を一体的に盛り上げていく施策であり、これまで伺ってきたように、道内の展示の中心となるべき北海道博物館の活用はもちろん、今御答弁にも、さまざまな主体と連携していくというお話がありましたが、そ

うした方々のお力をいただきながら進めていくことが必要であります。

ぜひ、子どもたちに夢を与える恐竜化石の活用について、今後の展開に御期待を申し上げて、次の質問に移りたいと思います。

次に、エビデンスに基づく政策展開についてであります。

道は、先日の新年度予算案の発表に合わせて、行財政運営方針の後半期の取り組みについての考え方を明らかにしましたが、この中で、エビデンスに基づく政策展開を新たな推進項目として追加するなどして、業務改革の一層の推進を図ることとしております。

道を取り巻く昨今の厳しい人的・財政的制約の中で、着実に政策の成果を上げていくためには、客観的なデータや事実、いわゆるエビデンスに基づく効果的な政策展開や、既存施策の見直しによる行政資源の重点化が強く求められております。

こうした観点から、以下伺ってまいりたいと思います。

エビデンスに基づく政策展開の基礎を固めていくためには、客観的なデータの収集、整理と提供体制の整備が必要になります。既に、庁内では、さまざまな形でデータが収集され、蓄積されていると考えておりますけれども、こうしたデータを組織の垣根を超えて利用し合う、いわゆるデータのオープン化が、エビデンスに基づく政策展開の第一歩になると考えております。

現在の道庁内でのオープンデータの取り組みはどのようになっているのか、その現状や課題についてどのような認識を持っているのか、まず伺います。

○小岩均副委員長 情報政策課長千葉繁君。

○千葉情報政策課長 道のオープンデータの取り組みについてでございますが、道が有する公共データを2次利用が可能な形で公開するオープンデータの推進は、道民生活の利便性を高める新サービスや新たなビジネスの創出が期待されるものと考えており、道では、平成27年からカタログサイトを運用し、順次、データの公開を進めてきたところでございます。

現在の取り組みといたしましては、市町村別人口・世帯数や北海道観光客数入り込み調査データ、さらには、野生生物に関する北海道レッドリストといったデータなど、暮らしや観光、医療、福祉、行政、教育など13の分野で約300種類のデータを公表しているところでありますが、民間の事業者などの2次利用に適した、機械判読が可能なデータ形式での公開が少ないこと、また、利用者のニーズに即したデータの種類や内容の拡充などといった課題があるものと認識しております。

○吉川隆雅委員 まさに、今挙げていただいた課題が解消されないということが、民間でのオープンデータの利活用がなかなか進まない要因であると私は考えております。

一方、庁内での利活用ということに目を向けたいと思いますけれども、税務データや医療・福祉分野などで蓄積されてきた業務データは、エビデンスに基づく政策展開に活用できるものが少なくないと言われております。

他県では、既に、匿名化のための処理を施すなどして、企業や個人の秘密に十分配慮しつつ、税務データなどの公開を行っている例もあると聞いているところであります。

国では、個人情報保護法を一部改正し、企業などが保有する個人情報に匿名加工を施すことで、データの2次加工や流通を容易にする条件を整えております。狭い組織の枠内で、門外不出の形で管理されていたデータも、個人のプライバシーや企業秘密に十分配慮しながら、有効活用していく時代に入りつつあることを認識する必要があります。

このような状況を踏まえ、少なくとも、庁内での情報流通に関しては、これまで個々の部局で管理していた情報のオープン化を積極的に進めるべきと考えます。どのように取り組んでいく考えか、伺います。

○小岩均副委員長 情報統計局長村上順一君。

○村上情報統計局長 庁内の情報のオープン化についてでございますが、限られた行財政資源を最大限に生かしながら、多様化する道政上の諸課題に対し、関係部局が連携して的確に対応するためには、個人情報などに配慮しながら、各部局が所有している情報を共有し、政策の立案や業務の効率化などに活用していくことが重要と認識してございます。

このため、道では、現在、策定を進めている情報システム最適化の取り組み方針において、政策立案等におけるICTの利活用の推進を重要な取り組みの一つとして位置づけ、新年度、関係部局から成るワーキンググループを設置し、庁内にあるデータの棚卸しや、共有すべきデータの選別、活用方法などについて検討することとしており、今後、エビデンスに基づく政策展開に資する、庁内における情報共有やデータの利活用に向けた取り組みを積極的に進めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○吉川隆雅委員 日常的な業務を通じて蓄積されるのは、数値的な処理に適したデータだけではありません。日ごろから、さまざまな経験や前任者から引き継いだノウハウ等も参考としながら、その時々で最適な判断を積み重ね、道庁としての政策意思が形成されますが、そうした経験などを、単に個人のノウハウとしておくだけではなく、組織の経験知として多くの職員が共有できる仕組みを構築していく必要があると考えます。

民間企業では、ソフトウェアの利用者同士が、トラブル解決の経験やノウハウをお互いに交換し合うサイトが用意されるケースもふえてきており、ソフトウェアの販売事業者の負担が最小限になる方法で課題解決が図られております。

こうした、知識、ノウハウを利用者で共有するという考え方は、業務改善にも有効であり、道が進める生産性の向上による業務改革に資する方策として取り入れるべきと考えます。

道は、今後、ノウハウの共有化に向けて、ICTをどのように活用していく考えか、伺います。

○村上情報統計局長 ICTを活用したノウハウの共有などについてでございますが、限られた人員体制で、効果的、効率的に事務を進めるためには、ICT技術を積極的に活用し、業務のノウハウや業務の改善、効率化に向けた取り組みなどを職員間で共有することが有効な手だてであると認識しております。

道は、これまで、庁内ネットワークに設けた共有サイトを活用し、業務マニュアルや標準様式、データ分析術、改善事例などについて、職員相互の情報共有を図ってきたところでございます。また、本年2月には、当該共有サイトの操作性の改善や、共有ドライブの容量を拡大するなどの取り組みを行ってきたところでございます。

こうした中、ICT技術の急速な進展などを背景といたしまして、民間事業者や他の自治体などにおきましては、AIなどを活用したノウハウの共有、活用といった、さまざまな取り組みが始まっているものと承知しており、道といたしましても、こういう事例について情報収集に努めながら、職員間のノウハウの共有の推進に資するICT技術の活用を積極的に進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○吉川隆雅委員 ICT技術の活用について、道として先進事例を生み出すような積極的な活用方法について検討を求めたいと思います。

エビデンスに基づく政策展開に当たっては、人材の育成確保も重要となると思いますけれども、この点に関しては、改めて担当部に伺いたいと思っております。

次の質問に参ります。

道は、従来、施策展開を図る際に、根拠となる事実や情報をアンケート調査などで収集し、一定の分析をして、施策、事業の検討やその効果の確認などを行ってきたと承知しております。

そうした意味では、これまでも、エビデンスに基づく政策展開が行われていなかったわけではありませんが、今後は、政策を展開していく上で必要となるエビデンスが、質的にも量的にも従来を大きく上回る水準で求められる時代になっていくものと考えます。

近年の情報通信技術の開発の急速な進展や、道が置かれている厳しい人的・財政的制約を考えると、そうした時代認識のもと、エビデンスに基づく政策の展開に当たっては、ただいま伺ってきましたデータのオープン化やICTの利活用を初め、全庁的な取り組みとして定着させるためのロードマップと推進指針を策定し、着実に展開していく、息の長い取り組みが欠かせないものと考えております。

道として、今後、エビデンスに基づく政策展開にどのように取り組んでいく考えか、伺います。

○佐藤総合政策部長 今後の対応についてでございますが、エビデンスに基づく政策展開を推進するためには、統計データなど、客観的な根拠の積極的な活用に向け、人材育成を進めるとともに、情報面での環境を整えていくことが重要と考えております。

このため、職員の意識の醸成やスキルアップに向けた研修を行うとともに、庁内に蓄積された各種データの共有化と利活用の促進を図るほか、庁内の関係課による研究会を立ち上げ、外部有識者の御意見も伺いながら、推進に向けたガイドラインを作成するなど、エビデンスに基づく政策立案や評価の定着に努め、実効性の高いPDCAサイクルを確立してまいります。

以上です。

○吉川隆雅委員 エビデンスに基づく政策展開に当たっては、ただいま伺ってきましたオープンデータ化などの基盤的な条件整備に加え、データの活用を担う人材の確保など、複数の分野にまたがる課題を総合的に推進していく必要があります。この点について改めて知事の考えを伺いたいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願いいたします。

次に、包括連携協定について伺ってまいります。

道では、厳しい人的・財政的制約のもとで、複雑化、高度化する行政需要に対応するため、民間企業等からの事業提案を募集するなどして、企業等との連携を通じ、さまざまな行政課題の効率的な解決につなげるよう努めていると承知をしております。特に、複数の政策課題については、包括連携協定を締結し、取り組みを進めております。

以下、そうした包括連携協定に基づく取り組みについて伺ってまいりたいと思います。

最初に、民間企業等との包括連携協定の取り組みは、どのような経緯で始まり、最近の締結の状況はどのようになっているのか、伺います。

○小岩均副委員長 広報担当課長篠原結城子さん。

○篠原広報担当課長 包括連携協定の経緯と取り組み状況についてであります。企業の社会的責任、いわゆるCSRに対する関心の高まりなどを背景に、平成18年度、伊藤忠商事株式会社とサッポログループから、道に対して、食や観光など、本道経済の活性化を図ることを目的に、複数の政策分野にわたる協働事業の御提案があり、道として、初めての包括連携協定を両社と締結したところでございます。

その後、平成19年度に実施要領を策定して、これを制度化し、民間企業等と道との協働の取り組みを推進してきておりますが、民間、道庁内の双方に、協働の取り組みの有効性が浸透してきたことなどによりまして、包括連携協定の締結数は年々増加しており、平成30年2月現在で64件、協定を締結した企業等の数は79となっているところでございます。

○吉川隆雅委員 締結数は年々増加しているということですが、連携協定に基づく取り組みの成果をどのように把握しているのか、また、こうした協定に基づく取り組みをどう認識し、評価しているのか、あわせて伺います。

○篠原広報担当課長 取り組みの成果の把握などについてであります。包括連携協定に基づく協働事業につきましては、毎年度、総合政策部において、各部局から報告された取り組み状況を取りまとめ、相手方となる民間企業等とも情報を共有、確認することにより、事業の成果や課題などを把握しているところでございます。

協定を締結した民間企業等との具体的な取り組み事例としては、災害発生時の物資供給や帰宅困難者支援など防災に関する取り組み、子どもの安全を見守る運動など地域づくりに関する取り組み、植樹活動など自然環境の保全に関する取り組み、首都圏での観光プロモーションなど観光PRに関する取り組みなど、民間企業等の持つ強みや資源を生かした取り組みは多岐にわたっており、道のさまざまな施策の推進に大きく寄与しているものと考えております。

○吉川隆雅委員 何度も申し上げますけれども、道の厳しい人的・財政的制約といった課題を考

えますと、民間企業の活力やノウハウを生かした施策の展開は非常に重要であり、また、こうした企業の存在は大変ありがたいものだというふうに受けとめております。

しかしながら、協定の締結から10年以上が経過している協定もあり、特に申し出がない限り有効期間を更新するという協定内容となっているとのことでありますが、時間の経過とともに、当初の協定に基づく取り組み内容が、現在の行政課題と適合しなくなってくることもあるのではないかとこのように思います。

そこで、それぞれの取り組み内容の評価や見直しにどのように取り組んでいるのか、伺いたいと思います。

○篠原広報担当課長 取り組み内容の評価などについてであります。締結された協定の枠組みの中で実施されている協働事業の成果やノウハウを次の取り組みに生かしていく上で、協働事業を事後的に評価していくことが重要であり、道では、平成21年度に、「民間企業との協働」の手引き」を策定し、毎年度、協働事業の所管部局が、相手方と連携して、取り組み状況の評価を行うこととしているところでございます。

協働事業の実施に当たっては、企業等との意見交換会などを通じて、事業の企画から終了までの各段階における問題点や成果などの認識を共有し、企業との関係性を深めながら、柔軟に見直しを図ることにより、翌年度の協働事業が一層効果的な取り組みとなるよう努めているところでございます。

○吉川隆雅委員 次に、現在の包括連携協定による政策課題の解決に向けた取り組みについて、どのような課題があると認識をしているのか、伺います。

○篠原広報担当課長 包括連携協定における課題についてであります。包括連携協定制度を効果的に活用していくためには、道が取り組む政策課題や目標、成果などについて、道と民間企業等が認識を共有し、相互に理解した上で、協定締結時だけではなく、その後においても継続的に協働事業を進め、取り組みの拡充を図っていくことが重要と認識しております。

一方で、民間企業等に対し、道側の行政ニーズなどの情報が必ずしも十分に伝わっていないといった面や、道の各部局において、包括連携協定制度の活用に向けた意識が低いケースも見られるといった課題があるものと認識しており、民間のアイデアやノウハウを積極的に活用できる政策分野の掘り起こしなども必要と考えているところでございます。

○吉川隆雅委員 包括連携協定を含む、道と民間企業等との協働の取り組みは、道の協働推進基本指針に基づいて進めているものと承知をしておりますが、協働推進基本指針は、市民と行政との協働による地域づくりを念頭に置いて策定された指針であり、営利を目的としない市民との協働が中心となっております。

このため、道では、民間企業等との協働を進めるため、「北海道と民間企業等との協働に関する提案募集」事業実施要領を定め、また、職員向けには、「民間企業との協働」の手引き」を作成し、企業等との協働に取り組んでいるものと承知をしておりますが、これらの策定から10年近くが経過しております。

道が、民間企業等との包括連携による協働をどのように進めるのか、行政課題の解決に向けて企業等にどのように働きかけていくのか、どのように成果を次の取り組みにつなげていくのかなどについて、基本的な考え方などを改めて整理し、取り組みを促進していくべきと考えますが、見解を伺います。

○小岩均副委員長 知事室次長濱坂真一君。

○濱坂知事室次長 取り組みの基本的な考え方などについてでございますが、包括連携協定制度を効果的に活用していくためには、道の政策課題などについての民間企業等の理解の促進や取り組みの充実、職員の意識向上などに取り組んでいく必要があると考えているところでございます。

このため、制度創設時からの社会経済情勢等の変化を踏まえ、新年度中に要領等の見直しを行い、協定の基本的な考え方や提案募集の方法、取り組みの周知、公表などについて改めて整理することとし、新たに道との協働を検討している企業だけではなく、既に協定を締結し、事業を実施している企業に対しても周知を図り、協働の取り組みがより充実するように努めていくとともに、職員に対しても十分に周知を図ることにより、包括連携協定制度がより一層活用されるよう取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○吉川隆雅委員 包括連携協定を締結し、長期的な協力関係を築いている企業等の数は、昨年11月時点で70社を超えているという状況にあります。何度も言いますけれども、道の厳しい人的・財政的制約の中で、道が進める施策の効果を高めていくため、民間企業等との包括連携協定は、例えばSDGsの推進など、新たな道政上の課題に取り組む上でも極めて有効なツールであり、道としての重要な資産であると考えます。

この資産を今後どのように活用し、効果的な行政運営に役立てていく考えか、最後に伺いたいと思います。

○佐藤総合政策部長 包括連携協定の今後の対応についてでございますが、地域創生の成果を確かなものとし、持続可能な社会基盤を構築していくためには、行政はもとより、大学や研究機関、企業など、オール北海道で、地域経済の活性化や公共サービスの充実に取り組んでいく必要があります。その手法の一つとして、包括連携協定制度に基づく民間企業等との協働はますます重要になるものと認識してございます。

道といたしましては、新年度、この制度のさらなる活用に向け、要領等の見直しを進めることとしておりますが、環境や社会などに配慮して、すぐれた経営を行う企業への投資、いわゆるESG投資の呼び込みという、企業側のメリットも見込めるSDGsの取り組みなど、新たな分野での協働も検討するなどして、今後とも、包括連携協定制度の積極的な活用に取り組んでまいります。

以上です。

○吉川隆雅委員 ありがとうございました。

ただいま、包括連携協定に関して、これまでの取り組みや今後の対応などについて伺ってまいりましたが、この制度は、多様化する道民ニーズに対応する新たな政策展開の手法として導入された、大変重要な取り組みであります。

包括連携協定を結んでいる企業の中には、既にSDGsに取り組んでいる企業もありますことから、道内経済の活性化や地域づくりを進めていくためにも、こうした企業と連携しながら、SDGsの取り組みを進めていくことが大変重要な視点であると考えております。こうした点について知事のお考えを直接お聞きしたいと思っておりますので、委員長のお取り計らいをお願いいたします。

以上で私の質問を終わります。ありがとうございました。

○小岩均副委員長 吉川委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

中野渡志穂さん。

○中野渡志穂委員 本日、最後の質問者になります。どうぞよろしく願いいたします。

通告に従いまして、以下、総合政策部所管事項について伺います。

まず、SDGsの推進についてであります。

2015年9月に、ニューヨークの国連本部において、国連持続可能な開発サミットが開催され、150を超える加盟国の首脳に参加のもと、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択されたところであります。

このアジェンダでは、人間、地球及び繁栄のための計画として、17のゴールなどから成る持続可能な開発目標、いわゆるSDGsが掲げられ、誰一人取り残さないという理念のもと、途上国だけではなく、先進国も含め、その達成を目指すこととしております。

私自身も、SDGsの普及啓発に取り組んでおり、先般、第1回ジャパンSDGsアワードの受賞者を初め、企業、団体の代表者などが衆議院第2議員会館に一堂に会して合同会議が行われ、私も、会場のモニターを使って、札幌からスカイプで参加させていただき、「女性のエンパワーメントに向けて地方議員の取組」とのテーマで活動報告をさせていただきました。

知事も、このたびの道政執行方針の中で、SDGsに触れながら、世界とともに歩む持続可能な地域づくりを道政運営の基本姿勢の一つとして掲げております。

このため、我が会派の代表質問において、SDGsの推進について知事のお考えを伺ったところ、体制の整備や新たなビジョンの策定を目指すとの答弁をいただいたところであります。

SDGsの実現のためには、早急に具体的な取り組みが求められるものと考えます。

こうした観点から、以下伺います。

SDGsは、貧困や飢餓、教育、ジェンダー平等など、17のゴールが掲げられており、道政全体の政策に横串を刺すようなものであります。道の総合計画においては、さまざまな分野における道政展開の方向が示されており、SDGsのゴールとも深くかかわるものが少なくないと考えます。

道は、総合計画の推進に当たって、SDGsをどのように受けとめ、どのように取り組んでいるのか、伺います。

○小岩均副委員長 計画推進課長石川政宣君。

○石川計画推進課長 総合計画の推進についてでございますが、SDGsの理念と実現に向けた手法は、総合計画の目指す姿と合致するものと認識しており、総合計画におきましては、安心して子どもを産み育てることができる環境づくりの推進や、北海道の未来を開く人材の育成、女性が活躍できる社会づくりといった、SDGsのゴールやターゲットともなっている政策の実現に向けて、関連する施策の展開に取り組んでいるところでございます。

○中野渡志穂委員 わかりました。

総合計画とSDGsを一体で着実に進めていく上でも、道政のさまざまな分野における取り組みとSDGsとの関連を明らかにすることは大切な視点であると考えます。

道では、総合計画に沿って推進する特定分野別計画の改定などにおいて、SDGsの要素の反映に努めているとのことですが、具体的にはどのように取り組んでいるのか、伺います。

○石川計画推進課長 特定分野別計画への反映についてでございますが、道では、総合計画と一体で推進する特定分野別計画の改定などにおきましては、SDGsの要素の反映に努めているところであり、本年度は、これまで、北海道グローバル戦略などにおいて、当該計画の推進がSDGsの達成に資する旨などを盛り込んでいるところでございます。

今後におきましても、特定分野別計画の改定などの際には、できる限りその要素を反映し、関連する施策の一体的な推進に努めてまいりたいと考えてございます。

○中野渡志穂委員 お願いいたします。

SDGsについて、さまざまな動きが広がる中、道民の認知度は、残念ながらまだまだ低い現状にあります。

SDGsの理念やその推進の必要性をいかにわかりやすく伝えるかは重要なポイントであり、幅広い普及啓発が必要であると考えます。どのように取り組みを進めるのか、伺います。

○小岩均副委員長 計画推進担当局長山本文彦君。

○山本計画推進担当局長 SDGsの普及啓発についてでございますが、先ほど課長からも申し上げましたとおり、SDGsの取り組みは、道の総合計画の目指す姿と合致するものでございますが、道民の皆様十分に浸透している状況にはないと認識をしているところでございます。

このため、市町村や民間団体など、多くの道民の皆様が理解が広がるよう、地域のイベント、各種会議の場など、さまざまな機会を活用し、環境未来都市等に選定されている市町村の先行事例を紹介するとともに、道内の経済団体などと連携を図りながら、道内企業へわかりやすく紹介するなど、積極的な普及に努めてまいりたいと考えてございます。

○中野渡志穂委員 ありがとうございます。

北海道命名150年を迎える今、本道を持続可能な地域社会として確立していくためには、総合計画と一体で推進する特定分野別計画にSDGsの要素を取り入れることも重要であると考えま

す。

SDGsの達成に向けて、新たなビジョンの策定を目指すとのことですが、具体的な目標を設定した北海道らしい計画を策定し、道民の皆様と共有しながら、取り組みを加速していく必要があると考えます。道の所見を伺います。

○山本計画推進担当局長 SDGsの目標などについてでございますが、持続可能な社会の実現を目指し、経済、社会、環境といった広範な課題に対応していくためには、市町村や民間団体、企業などが幅広い取り組みを展開していくことが必要と考えているところでございます。

このため、多くの道民の皆様の理解が広がり、多様な主体による取り組みの展開が図られるよう、本道の実情に即した目指す姿やゴールなどについて、わかりやすく政策目標として示すことなども検討しながら、新年度に、新たなビジョンの策定を目指してまいりたい考えでございます。

○中野渡志穂委員 SDGsの、誰一人取り残さない社会という理念は、本道においても社会の隅々にまで浸透させる必要があると考えます。

このため、本道のSDGsの推進に当たっては、体制の整備やビジョンの策定だけではなく、経済界、民間団体との協議機関を設立するなど、道がリーダーシップを発揮し、SDGsの実現に向けて具体的に取り組むべきと考えます。所見を伺います。

○小岩均副委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 SDGsの具体的な取り組みについてでございますが、道といたしましては、多くの道民の皆様と力を合わせながら、恵まれた自然環境や多様な地域資源などの価値をさらに磨き上げ、世界の中で北海道の存在感を高めていくためにも、SDGsの実現に向けた幅広い取り組みが必要と認識をしております。

このため、まずは、早期に全庁横断的な体制を整備し、多くの道民の皆様の理解が広がり、官民一体となった施策の展開が図られるよう、幅広い分野の取り組みや普及方法などの検討を早急に進めながら、新年度には、新たなビジョンの策定を目指すなど、一層の取り組みを進めてまいりたい考えでございます。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 全庁を挙げてSDGsの実現を目指そうとしている今、さまざまな事業がSDGsの達成につながっていくことになると思います。

SDGsについての全庁からの問い合わせにも即応できる専門性と、各部局間の連携や情報の一括化などを可能にする、SDGsを推進する担当課や本部などといったものを設置してはどうかと考えます。全国、世界を牽引する北海道を目指していけるよう、検討をお願いいたします。

SDGsについてさまざま伺ってまいりましたが、さきの我が会派の代表質問でも申し上げたとおり、SDGsの推進に向けて、具体的な目標の設定と、民間も含む推進体制の構築が必要と考えます。

この問題につきましては、知事の考えを直接お聞きしたいと思っておりますので、委員長におかれましては、お取り計らいのほどよろしくお願い申し上げます。

【第1分科会 3月14日 第3号】

次に、未来を担う人材の育成についてであります。

道では、教育、人づくりの根本の方針である北海道総合教育大綱を昨年10月に策定し、また、さきの道政執行方針においても、人づくりが重要と位置づけております。

このような中、我が会派の代表質問において、未来を担う人づくりについて伺いましたが、さらに具体的な人材育成について、以下伺います。

我が会派の、未来を担う人づくりに関する代表質問に対して、地域を支え、世界を舞台に活躍できる人材の育成に取り組むとの答弁がありました。

これからの北海道の未来を切り開いていくためには、世界で通用する人材の育成が何よりも重要と考えます。改めて道の認識を伺います。

○小岩均副委員長 総合教育推進室長佐々木徹君。

○佐々木総合教育推進室長 人材育成の重要性についてでございますが、グローバル化が進展し、世界と地域がより一層密接につながっていく中、本道がこの先も活力ある地域として発展していくためには、新たな価値やイノベーションの創造にチャレンジできるような、未来を切り開く人材を育てていくことが何よりも重要であり、世界に目を向けて挑戦する気概を持つ若者の育成支援を着実に進めていく必要があると考えております。

このため、新年度の重点政策におきましても、ほっかいどう未来チャレンジ基金の充実強化や、冬季国際大会で活躍するジュニア選手の育成強化など、未来を担う多様な人づくりを進めてまいります。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 我が会派の代表質問に対して、知事は、ほっかいどう未来チャレンジ基金についても、制度の充実強化に努めながら、さらなる周知を図り、引き続き、本基金を活用したグローバル人材の育成に、オール北海道で取り組んでいくとの考えを示されたところであります。

道は、新年度予算案において、基金事業を拡充することとしておりますが、具体的にどのようなグローバル人材を育成しようとしているのか、伺います。

○小岩均副委員長 総合教育推進室参事丹尾結子さん。

○丹尾総合教育推進室参事 育成に向けた取り組みについてでございますが、道では、新年度、ほっかいどう未来チャレンジ基金を活用し、海外留学支援事業のさらなる充実強化を図りながら、グローバル人材の発掘、育成を進めることとしたところでございます。

具体的には、大学生等の留学を対象としたコースにつきまして、グローバル人材として、より深い学びと経験を積めるよう、留学期間の上限について、現行の6カ月間を1年間に延長するほか、新年度から、帰国した若者がグローバル人材として成長、活躍できるよう、応援してくれる地域や企業とのつながりを深める活動を進めますとともに、後に続く若者の発掘、育成に向けて、帰国者による制度の普及啓発にも取り組むこととしていただいております。

道といたしましては、この基金による支援が、応募する若者、応援していただける方々の双方にとって魅力的な制度となるよう努めながら、グローバル人材の育成に継続的に取り組んでまい

る考えでございます。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 さきの平昌オリンピックにおける本道出身者の目覚ましい活躍は記憶に新しいところです。

活力ある北海道をつくり上げるためには、スポーツ以外にも、例えば世界技能オリンピックなどで活躍するような、国際的に通用する技術、技能を持った人材や、国際的な活躍を目指すアーティストなどを育成していくことが必要と考えます。

これからの北海道を担う、世界で通用する人材の育成について、今後、どのような方向性で取り組もうとしているのか、伺います。

○佐藤総合政策部長 人材育成に関する今後の方向性についてでございますが、道といたしましては、人材の育成こそが、あらゆる政策の原点であるとの認識のもと、世界を舞台に活躍する人材の育成に向け、小学校からの英語力の向上を初め、高校生と国際企業経営者や外国人留学生との交流など、世界に目を向ける機会を創出するとともに、高校生や若者の留学、海外挑戦の機会の充実、さらには、技能五輪等の各種技能競技大会への参加者に対する支援などの取り組みを進めていくこととしているところであります。

今後におきましても、ふるさと・北海道に思いを寄せ、世界を意識しながら活躍できる人材の育成に向け、庁内の各分野の施策を相互に連携させるなど、効果的に施策を進めながら、本道の未来を担う人づくりへの投資を一層進めてまいりる考えでございます。

以上です。

○中野渡志穂委員 どうぞよろしくお願いいたします。

次に、地域の歴史や文化を生かした地域づくりについてであります。

我が会派の代表質問において、「北前船寄港地・船主集落」といった日本遺産や、空知を中心とする「炭鉄港」の取り組みなど、地域の遺産を活用した地域づくりについて伺ったところ、ジオパークや北海道遺産なども含め、積み重ねてきた歴史、文化を生かした個性あふれる地域づくりが進められるよう、積極的な支援に努めるとの答弁をいただいたところであります。

こうした、道内各地のさまざまな歴史、文化に根差した地域遺産の取り組みや活用について、以下、具体的に伺ってまいります。

まず、道内には、世界ジオパークに認定されている洞爺湖有珠山ジオパークとアポイ岳ジオパークのほか、日本ジオパークとして、三笠ジオパーク、とかち鹿追ジオパーク、白滝ジオパークの3地域があります。

ジオパークは、地形学、地質学的に重要な地形や地層などを含む一種の自然公園で、その保護に取り組むだけではなく、多くの方々が、大地の成り立ちについて知識を深め、自然と人間の共生を深く理解する場所として活用することが重要であります。

歴史や地質などの各地域の特色を生かしながら、重要な地域資源として、ツーリズムなど、観光振興や地域振興につながることを期待されているところであります。

【第1分科会 3月14日 第3号】

各地域は、ジオパークをどのように地域づくりに活用しているのか、また、道としてどのような支援を行っているのか、伺います。

○小岩均副委員長 地域づくり担当局長今井太志君。

○今井地域づくり担当局長 ジオパークと地域づくりについてでございますが、ジオパークは、地球活動が生み出した地形や地質だけではなく、それらと深くかかわりのある暮らしや歴史、食べ物までも含む地域の生活文化そのものであり、各地域では、ジオパークを学ぶことによる地域アイデンティティの醸成や、ジオツーリズムによる地域の活性化など、ジオパークを核に、地域の歴史や文化を生かしたまちづくりに取り組んでいるところでございます。

また、道では、北海道博物館での、道内の全てのジオパークが参画する特別展示や、各ジオパークをめぐるスタンプラリー、小学生が他のジオパークを訪問する相互交流を実施するなど、ジオパークが連携することによって、道全体の活性化に資するよう取り組みを進めており、本年2月には、ジオパーク間の有機的連携を図るため、道と各ジオパーク推進協議会が一堂に会する連絡会議を立ち上げたところでございます。

本年10月には、道内では7年ぶりになりますが、様似町で、1000人規模の日本ジオパーク全国大会の開催が予定されており、道といたしましては、その開催を支援しますとともに、こうした場を活用して、各地域と一緒に、北海道のジオパークの魅力を道内外に発信してまいります。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 わかりました。よろしくお願いたします。

北海道遺産は、次の世代に引き継ぎたい北海道の宝物を探し、それを守り、育て、活用していくため、平成13年の第1回選定で25件、平成16年の第2回選定では27件、合わせて52件が選定されております。

北海道遺産は、NPO法人の北海道遺産協議会が選定しているところでございますが、協議会がどのように各地域の保全活用の取り組みを支援しているのか、また、道はどのように連携をしているのか、お伺いします。

○小岩均副委員長 地域政策課長西田潤君。

○西田地域政策課長 北海道遺産の保全活用についてでございますが、北海道遺産協議会におきましては、各地域での保全活用の取り組みを促進するため、北海道遺産の認知度の向上に向けたフォトコンテストの実施やパネル展の開催のほか、北海道遺産の趣旨に御賛同いただいた企業からの寄附を原資として、霧多布湿原における散策路の整備や、北海道遺産をめぐるツアーの実施、各種イベントの開催など、地域におけるさまざまな取り組みを支援しているところでございます。

道といたしましては、北海道遺産構想の提唱者として、協議会の取り組みの企画段階から積極的に参画して助言を行うとともに、事業実施に当たって人的支援を行うなど、協議会と連携を密にし、北海道遺産を生かした道内各地の地域づくりが進むよう取り組んでいるところでござい

す。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 北海道命名150年のマイルストーンとなる本年、北海道遺産協議会は、3回目となる選定を行うため、遺産候補の募集を行っております。

今回、どのような考えで新たな選定を行うのか、また、北海道遺産をどのように地域振興に生かしていこうとしているのか、お伺いします。

○西田地域政策課長 新たな北海道遺産の選定などについてであります。北海道150年となる本年は、道民の皆様は、北海道の歴史や文化などを見詰め直し、北海道遺産を再認識していただく絶好の機会です。ことから、北海道遺産として、新しい地域の魅力を発見することを通じまして、郷土愛を醸成するとともに、その遺産を守り、育て、活用することで、地域の活性化につなげるため、14年ぶりとなります第3回目の選定を行うこととしたところでございます。

このたびの選定に当たりましては、広く北海道にとって価値を有しており、地域の方々が次世代にその価値を伝え残そうとし、遺産を生かした地域づくりの体制及び将来像が適切に示されているものを選定することとしており、道といたしましても、新たな北海道遺産の道内外への積極的な情報発信や道民の意識の醸成に向けまして、北海道遺産協議会、関係団体、協賛企業などと連携して取り組んでまいります。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 これまで質問してきたように、ジオパークや北海道遺産、さらには、我が会派が数度にわたり、その積極的な活用を求めている日本遺産のほか、むかわ町の恐竜化石など、道内には特色あるさまざまな地域遺産が数多くございます。

今後、道として、こうした地域の歴史的な遺産をどのように活用して、地域づくりを進めていくのか、所見を伺います。

○佐藤総合政策部長 地域の遺産を活用した地域づくりについてでございますが、道内には、北海道遺産やジオパークのほか、我が国の文化、伝統を語るストーリーとして、昨年、函館市と松前町、江差町が認定されました日本遺産、さらには、むかわ町のむかわ竜や三笠市のアンモナイトなどの化石といった、貴重で価値ある歴史的な地域遺産が数多く存在しているところであります。

道といたしましては、各地域の特色を生かした地域振興を図っていくためには、こうした地域遺産を効果的に活用することが重要であると考えておりました。多様な遺産の担い手同士の情報共有の取り組みを進めますとともに、共同で情報発信を行う機会を設けるなど、地域遺産の連携を深めることで、取り組みの相乗効果を高め、魅力的な地域づくりが進められるよう努めてまいります。

以上です。

○中野渡志穂委員 よろしくお願いたします。

次に、J R北海道の事業範囲の見直しについてであります。

【第1分科会 3月14日 第3号】

道では、今定例会に、鉄道網のあり方を含む交通政策総合指針案を報告し、審議されているところであります。

今月3日、JR富良野線連絡会議では、利用促進策として、日常利用及びインバウンドを初めとした観光利用による増加策、経費節減への沿線自治体による協力など、維持存続へ向けた取り組みを取りまとめたと聞いております。

また、5日には、札沼線沿線まちづくり検討会議の議長である月形町長が会見を開き、各町において、JR北海道と協議に入り、地域にとって最適な公共交通体系の構築に向け、さらに検討を進めていくとの発表がありました。

このように、地域における検討協議の動きも、地域の実情等に応じ、広がりを見せてきておりますが、全ての線区で同様の検討が進んでいる状況とまでは言えません。

こうした中、国においては、夏ごろまでに方向性を取りまとめていくとの考えが示されており、今後、地域での協議を加速していかなければならないと考えております。道はどのように対応するのか、伺います。

○小岩均副委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 地域の検討協議についてでございますが、このたび答申がありました交通政策総合指針では、持続的な鉄道網の確立に向け、おのこの線区のあり方などが示されたところであり、道では、これらを踏まえ、地域の皆様と、最適な交通ネットワークの確立に向けた議論や具体的な取り組みを一体となって進めていく考えでございます。

道といたしましては、地域での検討協議の場において、指針の考え方を丁寧に説明しながら、JR北海道に対して、車両、施設の更新費用を初め、線区ごとの営業収支などについて、その根拠や考え方など、より詳細な情報の開示を引き続き求めるとともに、地域が必要とするさまざまな情報の提供や、各線区の実情、特性を踏まえた取り組みの提案を行うなど、検討協議が進むよう、より一層積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○中野渡志穂委員 今後、地域での検討協議が進み、それぞれの方向性を取りまとめられていく中で、持続的な鉄道網の確立や最適な公共交通ネットワークの構築に向けては、JR北海道の経営努力を明らかにしていくことを前提としつつも、国や道の具体的な支援策が見えてこなければ、地域での協議は進まないと考えます。今後、道はどのように取り組むのか、所見を伺います。

○小岩均副委員長 交通政策局長大内隆寛君。

○大内交通政策局長 今後の取り組みについてでございますが、持続的な鉄道網を確立するためには、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、支援を行うことが重要と考えております。

国におきましては、JR北海道の事業範囲の見直し問題について、夏ごろまでに方向性を取りまとめていくとの考えを示しており、道といたしましては、今後、JR北海道の経営努力を前提に、最適な交通ネットワークの確立に向けた地域の取り組みについて、それぞれの実情に十分配

慮しながら、市町村の皆様や交通事業者などとともに、負担等を含めた検討協議をさらに進めつつ、道議会での御議論もいただきながら、国も含めた具体的な支援の枠組みについて検討を進めていく考えでありまして、概算要求の期限なども念頭に、国や市長会、町村会などとの協議を急いでまいります。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 JR北海道の問題について伺ってまいりました。

何度か申し上げておりますように、国は、夏ごろまでに方向性を取りまとめていくとのことでありますけれども、地域での協議がなお一層加速されるよう、道としても取り組む必要があると考えます。

この問題につきましては、知事の考えを直接お聞きしたいと思っておりますので、委員長におかれましては、お取り計らいのほどよろしくお願いいたします。

次に、北海道交通政策総合指針案についてであります。

本定例会前に知事に答申された指針案では、交流人口の飛躍的な拡大をリードし、世界の人が行き交い、北海道にインパクトを与える交通を実現するとしております。

観光列車の運行や観光地の魅力づくりなどを進めながら、本道を訪れる観光客が道内を広く周遊し、地域の活性化につなげていくことが重要と考えます。どのように取り組むお考えなのか、伺います。

○小岩均副委員長 交通ネットワーク担当課長河内能宏君。

○河内交通ネットワーク担当課長 交流人口の拡大に向けた取り組みについてであります。本道においては、LCCを初めとする航空路線の拡充や北海道新幹線の開業、クルーズ船の寄港の増加などにより、インバウンドが急増していることに加え、今後、道内7空港の運営の一括民間委託が予定されているといった好機を生かして、国内外からの交流人口を大幅に拡大し、道内の周遊を促進することで、地域の活性化につなげていくことが重要と認識しております。

このため、道内の空港や港湾の路線拡充、機能強化によるインバウンドの拡大や、道内外からの観光客がスムーズに移動できるよう、乗り継ぎの利便性を高めるほか、航空路線やクルーズ船の戦略的誘致、さらには、地域資源を生かした観光列車の運行など、こうした取り組みを通じて、地域の活性化につながる交通ネットワークの形成に取り組んでまいります。

○中野渡志穂委員 指針案では、インバウンドの加速化など、五つの重点戦略を設定し、集中的な取り組みを展開するとしております。

指針の実効性を確保するためには、交通事業者や行政など関係機関が一体となって取り組むとともに、道の体制も強化する必要があると考えます。今後、どのように取り組むのか、伺います。

○小岩均副委員長 物流港湾室長柏木文彦君。

○柏木物流港湾室長 指針の推進体制についてであります。人口減少やモータリゼーションの進展により、公共交通を取り巻く環境が極めて厳しくなる中、持続的な公共交通ネットワークを

確立していくためには、交通・物流事業者のみならず、自治体や関係団体など、多様な主体が連携するとともに、それぞれが役割を果たしながら施策を推進していくことが重要と認識しております。

このため、交通・物流事業者や関係機関・団体が事業実施に向けて取り組む連携会議を新たに設置するとともに、2020年度までの3年間で集中的に取り組む重点戦略では、各方策の実現に向け、推進体制を構築するほか、庁内におきましては、交通と物流に係る施策の一体的な展開に向けて、交通政策局の体制を強化するなど、交通事業者はもとより、道や市町村など関係者が一体となって、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークの実現に向け、積極的に取り組んでまいります。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 今後は、指針に基づいて、しっかりと施策を推進していくことが必要と考えます。

交通ネットワーク形成圏の設定や重点戦略の推進など、本指針の取り組みが期待される場所ですが、北海道の発展を支える交通ネットワークの実現に向けて、今後、どのように取り組んでいくのか、伺います。

○小岩均副委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の取り組みについてでございますが、人口減少や高齢化が進行する中、JR北海道の事業範囲の見直しや、バスを初めとする生活交通の維持確保など、公共交通を取り巻く環境が一層厳しさを増している一方、2020年度には、道内7空港の運営の一括民間委託がスタートし、さらに、2030年度末には、新幹線の札幌開業が予定されるなど、本道の交通を取り巻く環境は、大きな転換期を迎えてございます。

道といたしましては、こうした環境変化を本道の発展に向けたチャンスと捉え、指針案に示された三つの交通ネットワーク形成圏のもと、それぞれの圏域において、関係者が一体となった取り組みを進めますとともに、圏域間の連携を深めながら、インバウンドなど交流人口の飛躍的な拡大をリードする交通の実現や、海外からの成長力を取り込む国際物流拠点の形成、交通モード間の連携による利便性の高い移動の実現、さらには、地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保など、行政や関係機関、道民の皆様が協働しながら、戦略的に取り組みを進め、世界を引きつけ、地域の未来をつくる交通ネットワークの実現を目指していく考えでございます。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 次に、北海道新幹線の札幌駅についてであります。

2030年度末に開業が予定されている新幹線の札幌駅については、我が会派の代表質問において、多言語に対応したインフォメーションやバリアフリーなどの施設整備を初め、縄文、アイヌの文化など、世界に情報発信ができる魅力ある施設にすべきとの質問をしたところですが、当面の終着駅である札幌駅は、多くの利用者にとって使いやすい駅となるべきと考えます。

そこで、以下伺います。

北海道では、今後、インバウンドが急激に増加することが見込まれており、それにより、新千歳空港を利用する観光客がふえ、快速エアポートの利用者も増加するとともに、今後、新幹線開業が予定されている札幌駅は、国内外から多くのお客様を迎え入れるための駅とする必要があると考えます。道の所見を伺います。

○小岩均副委員長 新幹線推進室長高橋利明君。

○高橋新幹線推進室長 新幹線の札幌駅についてでございますが、北海道を訪れる外国人観光客は、平成24年には79万人でございましたが、平成28年には230万人と、この5年間で約3倍に増加し、これに伴いまして、快速エアポートの利用も約1.2倍となっており、2030年度末の札幌開業時におきましては、これまで以上に多くの方々が新幹線を利用されるものと考えております。

このため、道といたしましては、新幹線の札幌駅につきましては、国際都市・札幌の新たな顔として、国内外の旅客の利便性に配慮いたしますとともに、ゆとりがあり、より使いやすい駅となるよう、札幌市と連携のもと、関係者と調整してまいる考えでございます。

○中野渡志穂委員 北海道新幹線の札幌駅ホームの位置については、現在、認可見直し案と東案その2の2案に絞られ、最終的に、今年度末までに、国土交通省を加えた関係5者で決定するものと承知しております。

現在、ホームの位置の候補として絞られた2案それぞれのメリットについて伺います。

○小岩均副委員長 新幹線推進室参事川島尚樹君。

○川島新幹線推進室参事 両案のメリットについてでございますが、まず、認可見直し案につきましては、平成24年6月に、鉄道・運輸機構が国土交通省の認可を受けている案であり、現在の1番線、2番線が新幹線ホームとなるため、新幹線と在来線の乗り継ぎの利便性にすぐれ、地下歩行空間に近いなどのメリットが考えられるところでございます。

また、東案その2につきましては、今年2月にJR北海道から新たに提案されたものであり、0番線を新設するとともに、1番線を新幹線ホームとして活用し、ホームを現在の位置より東側に設置するため、乗りかえ跨線橋により、既存のコンコースを経由せず、新幹線と在来線の乗り継ぎが可能となることや、相対式ホームにより、乗車、降車の動線を分離できることなどにより、混雑が緩和できるメリットが考えられております。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 新幹線の札幌駅は、多くの方が利用する北海道の玄関口としてふさわしいものとする必要があると考えます。

その場合、利用者の利便性や、まちづくりの観点などを考慮する必要があると考えますけれども、道は、新幹線ホームの位置についてどのように考えているのか、伺います。

○黒田総合政策部交通企画監 新幹線の札幌駅ホームの位置についてでございますが、新幹線の札幌開業により、国内外の観光客やビジネス客など、より多くの方々が札幌駅を利用するものと見込まれますことから、札幌駅ホームの位置は、利用者の方々の利便性の確保はもとより、国際

【第1分科会 3月14日 第3号】

都市・札幌にふさわしい駅としてのゆとりと快適性、さらには、まちづくりの観点などから、総合的に判断する必要があると考えてございます。

道といたしましては、こうした考えのもと、今後とも、札幌市を初めとする関係機関と緊密に連携するとともに、来る3月17日に、札幌市とともに、経済界との懇談を開催し、その意見も伺いながら、2030年度末の札幌開業に支障がないよう、今月末のホームの位置の決定に向けて取り組んでまいります。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 よろしく願いいたします。

次に、交通系ICカードの普及についてであります。

外国人観光客——インバウンドは、今後も大幅にふえていくことが予想されますが、中国人を初めとして、買い物の際には、クレジットカードを使うケースが多いと承知しております。交通機関を利用する場合も、インバウンドに対応するためには、交通系ICカードが使える改札機を普及していく必要があると考えます。

そこで、以下伺います。

まず、インバウンドが増加することへの対応策として、交通系ICカードが全道で使えることが好ましいと考えます。

最近、外国人観光客の中でも、個人旅行者、いわゆるFITが急激にふえ、公共交通機関を使いやすくしていくことは極めて重要と考えます。

交通系ICカードが使える仕組みを普及することの意義や価値について、道の認識を伺います。

○河内交通ネットワーク担当課長 交通系ICカードについてであります。本道においては、LCCを初めとする航空路線の拡充や新幹線の開業、クルーズ船の寄港の増加などにより、インバウンドが急増しており、来道される方々が全道各地をスムーズに周遊できるよう、利便性が高く、ストレスのない移動の実現が必要と考えております。

こうした中、交通系ICカードの導入は、地域住民はもとより、観光による利用客においても、乗車ごとに運賃表の確認や切符の購入が不要となるなど、公共交通のサービス向上や移動の円滑化、利便性の向上につながることを期待されるものであり、国内外からの交流人口の拡大を進めていく上で、有効な手段の一つになるものと認識しております。

○中野渡志穂委員 JR北海道については、交通系ICカードが使える改札機は道央圏域の駅にしかなく、道北や道東、道南の駅では、ICカードによる乗降はできないものと承知しております。

一部、ICカードで乗降できるバス会社があると聞いておりますが、JR北海道とバスのICカードが使える改札機の全道の普及状況がどうなっているのか、伺います。

○河内交通ネットワーク担当課長 道内におけるICカードの普及状況についてであります。JR北海道が発行するICカード乗車券のKitacaが利用できるエリアは、札幌駅を中心

に、北海道医療大学や岩見沢、小樽、苫小牧、新千歳空港までの54駅となっております。

また、札幌市営地下鉄や市電、札幌や小樽などのバス路線において利用できるSAPICAのほか、北見や旭川のバス事業者、さらに、昨年から、函館市電や函館バスにおいてもICカードが導入されていると承知しております。

○中野渡志穂委員 わかりました。

首都圏では、JRも地下鉄も私鉄もバスも同一のICカードで乗降できる改札機のシステムができ上がっていると承知しております。

インバウンドによる交流人口の拡大で、地域経済への波及効果を見込まざるを得ない現状と、人口減少、高齢社会が進む状況をあわせて考えれば、JR北海道やバスを通じて使える交通系ICカードの普及は大変に重要と考えます。

道内において、ICカードの普及が進まない理由と、今後、どのように普及に向けて支援をしていくのか、所見を伺います。

○大内交通政策局長 交通系ICカードの導入拡大に向けた取り組みについてでございますが、交通系ICカードの導入に当たっては、交通機関の乗降時のデータ処理を行う読み取り装置のほか、利用データ、販売情報を保管するためのコンピューター端末機やサーバーなどの設置が必要となり、こうした多額の初期投資が、普及が進まない要因の一つになっているものと考えております。

道といたしましては、ICカードの利用環境の整備は、道民の皆様はもとより、外国人観光客の方々の利便性の向上が図られることにより、交流人口の拡大につながっていくものと考えており、ICカードの一層の導入拡大に向けまして、訪日外国人旅行者の受け入れ環境の整備に係る補助制度の活用や、国の施策の動向などについて、交通事業者への情報提供を積極的に行うなど、国や関係機関と連携しながら、必要な取り組みを進めてまいります。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 ありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。

最後に、空港の活性化についてであります。

道内7空港の運営の一括民間委託については、先般、国土交通大臣、知事、旭川と帯広の両市長の4管理者トップの間で、実施方針の基本的事項が確認、合意され、その中で、北海道の広域観光の振興と道内航空ネットワークの充実について、事業者から提案を受けることが決定されたものと承知しております。

ことしに入ってから、本道の空港運営の一括民間委託への参入を目指す国内外の企業の動向が報道されているところでありますけれども、今般の一括民間委託の取り組みを、空港を核とする地域の活性化につなげていくために、道として、応募者に対しどのような事業提案を期待するのか、伺います。

○小岩均副委員長 空港運営戦略推進室長高野瑞洋君。

○高野空港運営戦略推進室長 空港運営の民間委託に関し、事業者からの提案についてござい

ますが、本道の活性化を図るためには、道外はもとより、海外との人流、物流を拡大させ、その成長力を取り込むことが必要であり、空港や航空ネットワークの機能を強化し、観光振興、道産品輸出の一層の拡大を図ることが重要と考えているところでございます。

道といたしましては、空港運営の民間委託において、より多くの事業者に入札に参加していただき、広域観光の振興や、人流と物流の双方にかかわる道内航空ネットワークの充実強化などについて、よりよい提案を期待するとともに、審査を行っていく中で、すぐれた提案を行った意欲ある事業者を選定し、道内7空港の運営の一括民間委託を本道の活性化につなげてまいりたいと考えてございます。

○中野渡志穂委員 また、地方空港の活性化についても伺います。

航空ネットワークビジョンにおいては、13空港全体のネットワークの活性化を図るとしておりますが、民間委託を選択しない道管理の5空港の活性化に取り組むことが、全体の底上げにつながると考えます。

道は、これら5空港の機能強化に向けて、どのように取り組んでいくのか、伺います。

○小岩均副委員長 航空企画担当課長中島竜雄君。

○中島航空企画担当課長 道管理空港の機能強化についてでございますが、道では、航空ネットワークビジョンに基づき、道内空港の機能強化や利便性の向上に取り組むこととしており、特に、民間委託を選択しない空港の活性化に向けては、複数空港による最適な管理運営方法のあり方などについて関係者と検討する考えでございます。

道としては、この検討に当たっては、各空港の実情や特性を踏まえて、地元の自治体、空港ビル会社など関係者の御意見を伺うとともに、民間委託の事業者による管理運営のノウハウを共有化するなどしながら、道管理空港の機能強化に向けて取り組んでまいる考えでございます。

○中野渡志穂委員 道管理の5空港は、離島や、代替交通機関が限られる地域に所在しており、航空路線が重要な交通手段であるにもかかわらず、新たな路線誘致も難しい状況にあります。

こうした課題を踏まえ、道は、5空港における路線の維持拡充にどのように取り組む考えなのか、伺います。

○小岩均副委員長 航空局長阿部浩文君。

○阿部航空局長 地方航空路線の維持拡充についてであります。航空ネットワークビジョンにおきましては、道内の地方空港の利用促進を図るため、2次交通システムの構築など、関係者による連携事業や、道内路線の新規就航に向けた運航可能性調査、さらには、路線の持続的な運航を可能とする新たな手法の研究を実施することとしており、これらに係る経費を新年度予算に盛り込んだところであります。

道といたしましては、この調査結果などを踏まえ、航空会社や地元自治体、民間委託の事業者などと連携を図りながら、複数空港による効果的なエアポートセールスを行うなど、航空振興基金を活用し、本道の航空ネットワークの充実強化に取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

○中野渡志穂委員 さらに、航空振興基金についてであります。

昨年の第4回定例会において、道内の空港の機能強化及び道内外を結ぶ航空ネットワークの充実強化を図るため、北海道航空振興基金が設置されるとともに、北海道空港株式会社の株式の売却代金の24億円が積み立てられたと承知しております。

また、この基金には、北海道空港株式会社以外にも、今般、民間委託をする空港ビル会社の株式の売却代金が積み立てられる予定と承知しております。

この株式売却手続について、現在、どのような状況なのか、お伺いします。

○小岩均副委員長 空港運営戦略推進室次長竹花賢一君。

○竹花空港運営戦略推進室次長 空港ビル会社の株式売却手続についてでございますが、今般、民間委託の対象としております各空港ビル会社のうち、北海道空港株式会社以外の各空港ビル会社につきましては、運営権者決定後、その株式を売却し、事業を譲渡する予定でございます。

株式売却の手続に関し、道では、女満別空港ビル株式会社につきましては、空港管理者として全株主と、その他の空港ビル会社につきましては、株主として各空港管理者と譲渡予約契約を締結する必要があり、本年2月に、これら全ての契約手続を終えたところでございます。

なお、株式の売却予定額につきましては、入札に係る重要な情報となりますことから、本年3月に公表を予定しております実施方針において公表することとしており、実際に売買される平成31年度の売却収入につきましては、適切に基金に積み立ててまいる考えでございます。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 わかりました。

道は、このたび設置した航空振興基金を活用して、航空ネットワークビジョンに位置づけられた各種事業を展開していくとしております。

そこで、新年度においては、具体的にどのような事業に基金を充当しようとしているのか、伺います。

○中島航空企画担当課長 航空振興基金の活用についてでございますが、新年度予算においては、基金を活用し、道内の地方空港に新規就航する路線を対象とした、空港のシステムカウンターの整備など、初期投資に係る経費や、冬期間の運航に必要な航空機の雪氷除去、いわゆるデアイシングの経費に対する支援を行うほか、地元の自治体や経済界などが一体となって取り組む、利便性の高い2次交通の整備や、利用促進に向けて地域の魅力を発信するプロモーションなどに支援を行うこととしております。

また、道内における新規就航に向けた運航可能性調査の実施などにも基金を活用し、本道の航空ネットワークの充実強化を図ってまいる考えでございます。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 では、最後の質問です。

基金による事業展開は、今後、長期にわたることが想定されますが、道は、どのような考え方、基本的な方針をもって基金を活用していこうとしているのか、所見を伺います。

○黒田総合政策部交通企画監 航空振興基金の活用についてでございますが、航空振興基金につきましては、道内7空港の運営の一括民間委託を踏まえ、13空港全体の機能強化と、道内外を結ぶ航空ネットワークの充実強化に向けた事業の財源とすることを目的といたしまして、昨年12月に、取り崩し型の基金として設置をしてございます。

道といたしましては、基金を活用し、民間委託事業者と連携しながら、13空港全体のネットワークの拡充や、航空貨物の取り扱いの増加に向けた取り組みを行いますとともに、民間委託を選択しなかった6空港の路線の維持拡充に向けて、航空会社、地元の自治体、経済界などと連携をいたしまして、2次交通の整備や空港管理の効率化などに取り組み、道内外の人流、物流を拡大し、広域観光の振興や北海道全体の活性化につなげてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○中野渡志穂委員 空港の活性化について伺ってまいりました。

平成32年度には、新千歳など7空港の運営が一括民間委託される一方で、それ以外の空港の経営は、依然として深刻な状況にあり、これらの活性化は極めて重要な課題と考えます。

この問題につきましては、知事の考えを直接お聞きしたいと思っておりますので、委員長におかれましては、お取り計らいのほどよろしくお願いいたします。

以上で質問を終わります。

○小岩均副委員長 中野渡委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

お諮りいたします。

本日の議事はこの程度にとどめたいと思っておりますが、これに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○小岩均副委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

なお、3月15日の分科会は午前10時から開きます。

本日は、これをもって散会いたします。

午後5時16分散会