

平成30年 7 月 2 日（月曜日）

第 3 号

平成30年第2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7月2日（月曜日）

出席委員	交代委員
委員長	
松山丈史君	
副委員長	
丸岩浩二君	
池端英昭君	
久保秋雄太君	
梅尾要一君	吉川隆雅君
佐野弘美君	宮川潤君
梶谷大志君	
笠井龍司君	
田中芳憲君	
東国幹君	
大河昭彦君	
志賀谷隆君	
竹内英順君	

出席説明員

環境生活部長	渡辺明彦君
環境生活部 アイヌ政策監	長橋聡君
環境生活部次長	桑田和子君
環境局長	相田俊一君
くらし安全局長	堀本厚君
文化局長	小出幸希君
スポーツ局長	若原匡君
アイヌ政策推進局長	永浦政司君

気候変動対策 担当局長	阿部淳君
生物多様性担当局長	東郷典彰君
総務課長	今田和君
エゾシカ担当課長	宮津直倫君
道民生活課長	木林正彦君
文化振興課長	高見芳彦君
アイヌ政策課長	松谷雅一君
象徴空間担当課長	永田英美君

総合政策部長	小野塚修一君
総合政策部 交通企画監	黒田敏之君
総合政策部次長	山本文彦君
地域創生局長	北村英則君
交通政策局長	柏木文彦君
交通政策局次長	宇野稔弘君
計画推進担当局長	谷内浩史君
総合教育推進室長	篠原結城子君
北海道150年事業 室長	赤塚孝行君
交通・物流連携 担当局長	遊佐貴志君
新幹線推進室長	田中勝君
総務課長	萩野浩子君
計画推進課長	石川政宣君
総合教育推進室参事	近藤史郎君
北海道150年事業室 参事	岩崎法彦君
地域戦略課長兼 空港運営戦略推進室 参事	工藤公仁君
地域創生担当課長	堤俊輔君

【第1分科会 7月2日 第3号】

移住交流担当課長	高見里佳君	議事課主幹	西本司君
交通企画課長	田中仁君	議事課主査	井溪雅晴君
鉄道交通担当課長	中尾敦君	同	中川雅年君
鉄道支援担当課長	佐々木敏君	同	伊勢村亮君
交通・物流担当課長	折谷徳弘君	同	高橋学君
新幹線推進室参事	高橋良男君	同	羽生孝之君
		同	小野寺輝彦君
議会事務局職員出席者		同	浅水舞君

午後1時1分開議

○松山丈史委員長 これより本日の会議を開きます。

報告をさせます。

〔井溪主査朗読〕

1. 本日の会議録署名委員は、

大河昭彦委員

志賀谷隆委員

であります。

○松山丈史委員長 それでは、議案第1号を議題といたします。

1. 環境生活部所管審査（続）

○松山丈史委員長 6月29日に引き続き、環境生活部所管にかかわる質疑並びに質問の続行であります。

笠井龍司君。

○笠井龍司委員 通告に従いまして、順次質問させていただきたいと存じます。

質問に入る前に、委員長のお許しをいただきまして、資料配付について御配慮賜りまして、ありがとうございました。

それでは、初めに、エゾシカ対策についての質問をさせていただきます。

エゾシカについてであります。今後、エゾシカ生息数の減少に伴いまして、捕獲数も大変減ることが想定される中、有害鳥獣駆除で終わるのか、それとも、有効活用を行うための狩猟へ向かうのか、今その分岐点にあると考えるわけであります。

有効活用に向けた狩猟を継続して行える切り口、道筋となるような事業を行いつつ、それを支える人材、体制を含めて、どのように考えていくのか、今、大切な時期にあるのではないかなと思うわけであります。

今後のエゾシカ対策について、平成30年第1回定例道議会での私の一般質問に、知事からは、

「団体や鳥獣捕獲等の事業者と連携しながら、狩猟者のスキルアップに努めるとともに、安全、安心なエゾシカ肉の魅力と環境価値を広くPRするほか、狩猟やジビエで交流人口の拡大につなげる地域の取り組みをサポートするなど、全国一のジビエ産地・北海道として、観光振興、人材育成も含めた総合的なエゾシカ対策の推進に取り組んでまいります。」、そういった答弁をいただいたところであります。

そこで、以下伺ってまいりたいと思います。

まず初めに、食肉処理施設についてであります。5月18日に、農林水産省が、捕獲した野生のシカやイノシシを処理する食肉処理施設の認証を行う国産ジビエ認証制度を創設されました。

一方、道では、平成27年に、エゾシカ肉の消費拡大に向けて、高度な衛生管理を行う施設を認証するエゾシカ肉処理施設認証制度を設けているわけでありまして、現在、13施設が認証を受けていると承知しております。

この二つの制度の相違点や、メリット、デメリットはどのようになっているのか、まず伺います。

○松山丈史委員長 エゾシカ担当課長宮津直倫君。

○宮津エゾシカ担当課長 認証制度の違いについてであります。道のエゾシカ肉処理施設認証制度と、国の国産ジビエ認証制度の審査項目や基準につきましては、ほぼ同様となっておりますが、国の基準では、大腸菌検査の実施頻度や金属探知器の導入、ラベル表示の内容など、一部の項目について道の基準を上回っていることから、認証施設、消費者に誤解や混乱が生じないように、6月に、道の基準を国の基準に合わせる改正を行ったところであります。

また、道の制度では、エゾシカを扱う食肉処理施設を対象とし、認証業務は、道が無料で実施しております。

一方、国の制度では、道の認証制度を参考としつつ、シカだけではなく、イノシシを扱う国内の食肉処理施設も対象とし、認証業務は、国の登録を受けた民間の認証機関が有料で実施することから、事業者にとっては、費用面で道の認証制度にメリットがあるものと考えております。

○笠井龍司委員 既に、6月に国の基準に合わせて道の基準を改定したと。それは、検体と言いまして、検査のタイミングについて、国では毎月で、道では年に1回だったのを、道も毎月に合わせてということです。もともと、道のほうが検査内容はすぐれていたわけでありまして、ここでレベルを合わせたということは、国の基準より道のほうがいいということになりますし、無料でもあります。

ただ、道と国でかぶる制度があると、どうしても国のほうに向いてしまうケースが多いわけでありまして、道の認証制度のよさをしっかりアピールするというか、選択されるような形にしていく必要があります、それが今後の対策でも重要な位置づけになってくると私は思うわけでありまして。

今、御答弁にあったように、認証を得るための要件や審査項目にそれぞれ違いがありますが、国と道で目的が重複する認証が存在するわけでありまして。

今後、どちらの認証がどのような役割を果たしていくのか。例えば、道の認証制度に国よりもプレミアムをつけるといった差別化を大いに図っていく必要があるのではないかと私は考えるわけでありまして、この件についていかがか、伺います。

○宮津エゾシカ担当課長 道の認証制度についてであります。道の制度では、国と同様の認証要件に加えまして、衛生管理への取り組みを段階的に評価する北海道HACCPの取得や、屋外での内臓摘出の禁止など、北海道独自の基準が上乘せされているところであります。

このような取り組みの結果、ブランド化が一層推進され、流通事業者やホテル等から高い評価を得ておまして、全国のシカ肉利用量の6割をエゾシカ肉が占めているところでございます。

道といたしましては、今後とも、流通事業者や、ホテル、レストランを含めた消費者の皆様の声を聞きながら、より一層のブランド化に努めまして、道独自のエゾシカ肉処理施設認証制度と、安全、安心な道産ジビエであるエゾシカ肉について、道内外に向けて周知を図ってまいります。

○笠井龍司委員 私が申し上げた以上に、道の制度は、北海道HACCPの取得とか、屋外での内臓摘出の禁止など、独自の基準があり、道のほうが国より厳しい内容になっていることから、シカ肉利用量の6割が北海道のエゾシカ肉というのは当然であると思うわけでありまして。

加えて、国では、国の認証ですけれども、民間を通じての認証であるのに対し、道では、北海道そのものがギャランティーするわけでありまして、こうした点をしっかりPRする中で、この認証制度がさらに根づいていくように期待をしたいと思うわけでありまして。

こうした国の新たな食肉処理施設の認証制度の創設とあわせて、環境省では、現在の捕獲個体のジビエ利用量を平成31年度に倍増させるという政府目標に向けて、食肉利用等を行う処理加工施設がある都道府県を対象にして、ジビエ利用拡大のための狩猟捕獲等を支援する事業がつくられたわけでございます。道においても、今回の定例道議会に補正予算を提案されておりますが、道では、この事業のうち、狩猟者の育成や狩猟捕獲の支援メニューを活用するといったことを想定して、予算を提案されているものと思います。

政府が目標を掲げ、ジビエ利用拡大に向けた支援制度を設けたこの機会を絶好の機会として、有害鳥獣駆除から有効な利活用を行うための狩猟へ向かう次のステップにつなげていけるチャンスじゃないかと私は思うわけでありまして。

今年度、この国の支援を活用し、どのような事業を行おうとしているのか、伺います。

○宮津エゾシカ担当課長 環境省の補助事業の活用についてであります。国では、2019年度までにジビエ利用量を倍増させ、2023年度までにニホンジカとイノシシの個体数を半減させることを目標に掲げておまして、この達成に向け、都道府県が主体となって鳥獣の捕獲等を実施する指定管理鳥獣捕獲等事業交付金の制度を拡充したところであります。

道といたしましても、この交付金を活用し、エゾシカの食肉に適した捕獲と有効活用の一層の推進を目的に、狩猟者育成のための講習会の開催、狩猟者に対する食肉処理施設への搬入経費の支援、食肉処理施設に対する廃棄物処理に要する経費の支援を行うことといたしまして、当該事

業に要する経費として、今定例会に1億2100万円の補正予算案を提出しているところでございます。

○笠井龍司委員 今、御答弁のとおり、国のジビエ振興に向けて、環境省からこうした予算配分があったということで、道もそれを活用して、狩猟者の育成あるいは処理施設の対応に関して、定例会に予算を計上されたところであります。

その中身について伺いますけれども、今、御答弁にありましたように、国の支援事業では、捕獲個体のジビエ利用を促進するため、狩猟者や食肉処理業者に対して捕獲支援を行うことになっておりますが、では、どのような支援を行うのか、具体的にお伺いをいたします。

○宮津エゾシカ担当課長 狩猟捕獲の支援内容についてであります。まず、エゾシカを食肉として活用するためには、狩猟者が、捕獲後、速やかに食肉処理施設へ搬入する必要があるため、捕獲場所から処理施設への運搬にコストや労力を要することから、搬入頭数の増加を図るため、狩猟者に対して、1頭当たり8000円を上限として支援を行うものであります。

また、エゾシカは、家畜と比べて歩どまりが悪く、廃棄物処理経費がかさみ、このことが食肉処理施設の経営を圧迫していることから、狩猟により捕獲されたエゾシカの廃棄物処理経費について、処理施設に対しても、1施設当たり200万円を上限として支援を行うものでございます。

○笠井龍司委員 この事業は、今までの農林水産省の有害鳥獣駆除事業とは別に、環境省が実施をするわけです。有害鳥獣駆除事業のほうも、自治体において、8000円とか幾らか若干の上乗せがあるわけではあります。そのほかに、環境省がしっかりと——制度の中身としては、1頭当たり9000円と私も確認しておりますが、諸費用がかかりますから、道の諸費用を引いて、今回、8000円という数字が出てきたところであります。これは、ぜひ、しっかり活用してもらおうような方向でPRをしていただきたいなと思うわけであります。

処理施設に対しても、施設当たりの支援があるということでもありますけれども、狩猟者の育成という観点が大事になってまいります。今後のエゾシカ対策を考える上で、エゾシカ猟にかかわる人材の育成は重要です。

また、エゾシカ肉の利用が前提となっていることから、衛生面を担保しつつ、ブランド化も意識して、安全で良質なおいしいお肉が供給されるようにしなければならない。要は、スキルが大事だということでもあります。そのため、捕獲者は、衛生面の知識や首撃ちなどの捕獲技術が重要になるわけでもあります。

このため、エゾシカの有効な利活用を支える人材をしっかり育成できるプログラムを設定し、十分なスキルが得られるような事業として取り組むべきではないかなと考えるわけではあります。狩猟者の育成に関してどのような支援を行うのか、伺います。

○宮津エゾシカ担当課長 狩猟者の育成支援についてであります。捕獲したエゾシカを安全な食肉として流通させるためには、捕獲の段階から衛生管理に配慮することが必要なことから、ジビエ利用に携わる狩猟者の人材育成が大変重要と考えております。

このため、本事業では、今シーズンの狩猟期前に、道内各地で、幅広く狩猟免許所持者を対象

【第1分科会 7月2日 第3号】

として、捕獲方法や衛生管理などの知識を習得するための講習会の開催を予定しているところがあります。

講習会の内容につきましては、関係団体から御意見をいただきながら、国の衛生管理に関するガイドラインや、道のエゾシカ衛生処理マニュアルに基づき、ジビエ利用に適した捕獲や血抜きの方法、捕獲個体の運搬時の取り扱い方、捕獲時の個体の状況や搬入までの所要時間など、衛生管理に必要な記録の内容に加えまして、食肉処理施設側の受け入れ条件についても説明を行い、衛生的で品質のよいエゾシカが施設に搬入されるよう取り組んでまいります。

○笠井龍司委員 そうしたプログラムをしっかりと行っていただくことで、よりいいブランドのエゾシカ肉の供給につながるものと思うわけであります。一方で、今、御答弁にあった食肉処理施設側のさまざまな状況もあるかと思えます。

この事業では、食肉処理施設においてエゾシカ肉を受け入れるには、道と契約することが求められているわけであります。利活用されるエゾシカをふやすためには、受け皿となる食肉処理施設が、狩猟地と処理施設の距離も念頭に置き、近場へ肉を持ち込むことが衛生面でも必要だといった視点が重要であり、その点でも、地域偏在がなく、数多くあることが重要だと思えます。

しかし、一方で、既に、食肉処理施設では、ハンターとの個別の契約があり、受け入れ量がいっぱいであるとか、安心、安全の観点で、処理施設ごとに受け入れ基準がありまして、道の登録ハンターが持ち込む肉を何でも受け入れるわけではないのです。前段の質問でも触れましたけれども、道の登録ハンターについては、一定の資格を満たすような仕組みが必要などといった声が聞かれるわけであります。

道は、この事業に参加する食肉処理施設をどのように確保されるのか、伺います。

○松山丈史委員長 生物多様性担当局長東郷典彰君。

○東郷生物多様性担当局長 食肉処理施設の確保についてであります。エゾシカの生息域は広域であり、また、捕獲した個体は速やかに食肉処理施設へ搬入する必要がありますことから、搬入先の処理施設は、全道各地に満遍なく設置されていることが望ましいと認識しております。

しかしながら、現在、道内には約100カ所の処理施設があるものの、各施設の処理能力や、その約6割が道東に偏在していることなどから、本事業に協力が可能な施設は限られているところではありますが、できるだけ多くの処理施設に参加いただくため、本事業の趣旨を十分説明いたしますとともに、適切に捕獲した良質のエゾシカが搬入されますよう、講習会の実施による狩猟者の育成に取り組むなど、今月末をめどに、食肉処理施設の確保に取り組んでまいりたいと考えております。

○笠井龍司委員 関係団体としっかり意見交換をしながら、処理施設を7月末までに確保すると。そうすると、講習会は、8月、9月、そして10月からの狩猟期といったスケジュールになるかと思えますので、ぜひ、しっかりと推進していただきたいと思えます。

前回、平成30年第1回定例会の予算特別委員会における私の質問で、捕獲したエゾシカ肉の有効活用率を上げていく必要があると申し上げたところ、当時の環境生活部長から、将来のエゾシ

カ生息数や捕獲目標を見据えた利活用率等の目標数値を設定する検討を進める、そういった御答弁がありました。

この利活用率等の目標値の設定に係る検討状況について伺います。

○松山丈史委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 利活用に係る目標ということでございますけれども、今後、エゾシカの推定生息数の減少に伴い、捕獲頭数の減少も見込まれる中、道産ジビエの持続的な発展のためには、具体的な目標を設定して、エゾシカ肉の流通量の維持拡大を図ることが重要である、このように認識しております。

このため、現在、中長期的な利活用率等の目標値の設定に向けまして、学識経験者で構成するエゾシカ対策有識者会議において、生息数の推移の予測とか、適正と考えられる生息数、さらには、適正数を維持するために必要な捕獲頭数とその活用方策など、エゾシカの持続的な管理と利用について、総合的に御検討いただいているところでございます。

こうした中、このたび、国の事業を活用して、狩猟による捕獲個体の有効活用の推進に取り組むことから、平成28年度に約2万4000頭であった、エゾシカ肉処理施設での処理頭数を、平成31年度までに3万頭とするという新たな目標を掲げて、利活用の一層の推進に向けて取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○笠井龍司委員 平成28年度に2万4000頭であったものを、31年度までに3万頭とするということですが、中長期的にはさまざまな要因がありますから、有識者の意見を伺いながら、ぜひ決定していただきたい。要は、有害鳥獣駆除から、利活用に向けた狩猟という観点にシフトしていく中での新たな目標の設定ということになると思いますので、ぜひ、しっかりとお取り組みいただきたいと思います。

この質問についての最後になります。

利活用率等の目標値もそうでありますけれども、そろそろ、エゾシカの生息数が目標水準を達成した後の、今申し上げた捕獲と資源としての利用を両立させる持続的な管理のあり方を考えていく時期にあると考えます。

エゾシカを資源として管理できる協力体制づくりに向け、道が先導して、関係者とコンセンサスを図りながら、多様な主体が、今後の向かうべき方向性を共有していく必要があると考えますが、その見解を伺います。

○渡辺環境生活部長 今後のエゾシカ対策についてでございますけれども、平成29年3月に策定した第5期エゾシカ管理計画では、東部地域は13万頭以下、西部地域は17万頭以下の生息数に減少させることを目標といたしますとともに、エゾシカを本道固有の自然資源と位置づけ、食肉等への有効活用の推進を掲げているところでございます。

こうしたエゾシカの適正な捕獲管理と、資源としての持続可能な利活用を両立させていくためには、食肉に適したエゾシカの捕獲方法の普及ということと、捕獲個体の一層の有効活用が重要だというふうに認識してございます。

【第1分科会 7月2日 第3号】

このため、道といたしましては、安全、安心を支えるエゾシカ肉処理施設認証制度や、このたびの国のジビエ利用拡大に向けた支援事業などにより、有効活用を一層推進するとともに、エゾシカ対策有識者会議を初め、市町村や猟友会、関係団体など、多様な主体から御意見を伺いながら、本道の地域資源であるエゾシカの適正な管理と、持続可能な利活用が図られるよう、取り組みを進めてまいります。

以上でございます。

○笠井龍司委員 冒頭に申し上げたように、知事も、御答弁で、総合的な対策に取り組んでいくと述べているわけでありますので、ぜひ、これからのエゾシカ対策に期待をして、次の質問に移ります。

それでは、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けた文化プログラムについて伺います。

東京オリパラは、スポーツの祭典であると同時に、文化の祭典でもあるわけであります。

東京オリパラの開催に向けまして、世界じゅうが注目する中で、国では、伝統的な文化や、クールジャパンとしてのメディアコンテンツなど、日本が世界に誇る文化芸術を文化プログラムとして取り組むことを推進しているわけであります。

資料をお配りしておりますので、参照していただきながら、質問に耳を傾けていただきたいと思います。文化プログラムの実施は、地域の多様な文化を世界に発信する機会であるとともに、国内においても、東京オリパラに向けた機運の醸成をしっかりと図るためにも重要であると認識しているところでございます。

以下、文化プログラムの現状や今後の取り組みについて伺ってまいります。

最初に、道として、文化プログラムに関して、これまでどのような取り組みを進めてきたのか、伺います。

○松山文史委員長 文化振興課長高見芳彦君。

○高見文化振興課長 道における文化プログラムの取り組みについてであります。文化プログラムは、開催国は複数の文化イベントのプログラムを計画しなければならないというオリンピック憲章に基づき、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて実施されるさまざまな文化事業で構成されており、国を初め、開催都市や公式スポンサーなどが公式プログラムとして実施する文化オリンピックアードと、さまざまな団体が実施するbeyond2020プログラムがあります。

道では、公式プログラムである文化オリンピックアードにみずから取り組むとともに、認証を受けて、統一したロゴマークを用いて実施されるbeyond2020プログラムについては、道が認証を行える組織として国の認定を受けるとともに、道内の市町村や関係機関・団体に対して、さまざまな機会を通じて、文化プログラムの取り組みを働きかけてきたところでございます。

○笠井龍司委員 今、御答弁にもありまして、それで、この資料をぜひごらんいただきたいわけでありますが、道としても、beyond2020プログラムや文化オリンピックアードの取り組みを進

めているとのことであります。ただ、ちょっと残念でありますけれども、私も、このマークを目にする機会が今まで余りなかったわけでありまして。

それでは、それぞれの認証件数はどのように推移しているか、伺います。

○高見文化振興課長 道内における認証件数の推移についてであります。平成28年度の認証開始以降、文化オリンピックについては、平成29年度が6件、平成30年度が、6月15日時点で2件で、累計8件、beyond2020プログラムについては、平成28年度が3件、平成29年度が66件、平成30年度が、6月15日時点で25件で、累計94件となっており、ともに増加傾向にあるところでございます。

○笠井龍司委員 文化プログラムに認証される事業は順調にふえているとのことでございますけれども、私としては、道民の方にまだまだ十分浸透していないのではないかと、なかなかこのマークも見たことがないなと思っておりまして、文化プログラムを盛り上げていくためには、道が先頭に立って、道みずから文化プログラムを実施していくことが肝要ではないかなと思うわけでありまして。

それでは、これまで道が実施した事業内容について伺います。

○高見文化振興課長 道が実施した文化プログラムの事業内容についてであります。北海道独自の文化の魅力を発信するプログラムとして、現在、世界遺産登録を目指している北海道・北東北の縄文遺跡群に関するフォーラムや、2020年の開設に向けて白老町で整備が進められている民族共生象徴空間のPRイベントなどを開催してきたところでございます。

また、北海道150年事業と連携したプログラムとして、北海道の名づけ親である松浦武四郎に関する特別展を、去る6月30日から北海道博物館で開催しているほか、国の成長戦略でも貴重な文化芸術資源と位置づけられているメディア芸術に関連して、北のまんが大賞を実施しているところでございます。

各振興局での取り組みを含め、道みずから積極的に取り組むことにより、全道各地での文化プログラムの展開につながるよう努めてまいります。

○笠井龍司委員 私も、意見交換を通じて、お示しがあつたさまざまなPRイベントのパンフレットを見ましたが、下のほうにちょっとマークが入っていたなと思ったぐらいで、説明を受けないと、なかなかわかりづらかったわけでありましてけれども、今の答弁の最後のほうで、全道各地での文化プログラムの展開もあるということでありました。

11月2日から4日にかけて、私の地元である釧路市内で、文化イベントのエンジン01 in 釧路が開催されます。これは、著名な文化人が集まって、釧路で開催していただくわけでありまして、高橋知事も、実行委員会の名誉会長として参加いただけるようであります。

文化や芸術など、各界の著名人を講師に迎え、多彩なテーマ、例えば食文化とか北方領土問題など、北海道特有の問題で講座や懇談会を行う予定と承知しているところでございます。

当該イベントも、文化プログラムとして、国内外へ発信すべきと考えますけれども、見解を伺います。

○高見文化振興課長 エンジン01の釧路開催についてですが、エンジン01は、文化、芸術、スポーツなど、各分野の第一線で活躍する方々が、年に1回、全国の主要都市で開催する大規模な文化イベントでございます。

ことし、北海道で初の開催として、著名人の方々が釧路市に集結し、道民の皆さんとの交流により、地域文化の活性化を図る予定となっております。

このイベントにより、文化や芸術の一層の振興が図られることはもとより、本道の魅力を発信できる絶好の機会であると考えておりました。現在、釧路市とbeyond2020プログラムの認証登録について協議しているところでございます。

登録により、当該イベントを広く国内外へ発信してまいりたいと思っております。

以上です。

○笠井龍司委員 具体的には、こうしたものがbeyond2020プログラムですとか、自治体そのものが関係するもの、主催するものがオリンピックアードになるということですが、それを基本に、いろいろな文化プログラムが現在推進されているのだと思います。

これまで、道としても、いろいろと取り組みをされているということではありますが、2020年に向けて、ぜひ、さらにとり組みを強化していただきたいと思っております。

次に、文化プログラムとスポーツ分野の連携について伺います。

文化プログラムの実施によって、我が国の文化芸術の価値を世界に発信することも重要でありますけれども、文化を資源と捉え、従来の文化事業の範囲にとどまらず、スポーツ分野との融合により、連携を強化することも必要ではないかなと思うわけではありますが、所見を伺います。

○松山文史委員長 文化局長小出幸希君。

○小出文化局長 スポーツ分野との連携の強化についてでございますが、2020年東京オリパラの開催に向けて、オリンピック憲章では、オリンピックの精神は、スポーツを、文化、教育と融合させ、生き方の創造を探求するものと位置づけられており、オリンピックの開催国における文化プログラムの実施が強く求められているところでございます。

道といたしましても、文化事業をスポーツ分野と連携して実施することは、文化、スポーツの両分野の裾野の拡大はもとより、青少年の育成や、誰もが心を触れ合う機会の創出にもつながるものと考えているところでございます。

昨年度は、道内の特別支援学校におきまして、パラリンピックに出場した選手のトークショーとコンサートを開催したところであり、今後も、文化とスポーツのそれぞれの魅力を交えた、こうした取り組みを推進してまいりたいと考えてございます。

以上です。

○笠井龍司委員 この質問の最後になります。

そうしたオリンピック憲章の精神をしっかりと受け継ぎながら、文化プログラムを推進していただきたいわけではありますが、道としては、特別支援学校における取り組みなど、とてもよい取り組みもされているということでもありますから、非常にありがたいなと思うわけでもあります。引

き続き、そうしたことを強化していただきたいと思うわけであります。

最後に、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、また、次世代につなぐレガシーの創出といった観点で、東京オリンピック・パラリンピック以降を見据えて、今後、文化プログラムにどのように取り組んでいくお考えなのか、伺います。

○渡辺環境生活部長 文化プログラムの今後の取り組みということでございますが、ことしの北海道150年から、2020年東京オリパラの開催に向けては、同じ年の2020年に民族共生象徴空間が開設されることもございまして、アイヌ文化や、世界遺産を目指す縄文遺跡群など、本道の各地域の特色ある歴史、文化、自然を再認識し、その魅力を国内外に発信する、またとない機会というふうを考えているところでございます。

道といたしましては、この好機を生かしまして、来年度以降、民族共生象徴空間の開設に向けて実施される事業や、東京都が全国各地で実施している、それぞれの地域の特色ある伝統芸能を現代ふうアレンジしたイベントの東京キャラバンの開催といった、文化プログラムを初めとした、さまざまなイベントを展開することで、2020年東京オリパラの開催に向けた機運を盛り上げ、そうした盛り上がり観光振興や地域づくりなどにもつながるよう、道内の自治体、経済界、関係団体などと連携して取り組んでまいりたい、このように考えております。

以上でございます。

○笠井龍司委員 最後に申し上げて、終わりますけれども、部長から、積極的に取り組んでいくという御意向をお示しいただきました。

私は、文化は文化、スポーツはスポーツじゃなくて、両者が連携しながら取り組んでいくことこそが、東京オリンピック・パラリンピック、さらには、その先の札幌誘致を盛り上げていくことにつながっていくと思います。都市開催ということで、北海道の場合も、北海道から文化プログラムが発信されるわけでありますから、ぜひ、そういった先鞭として考えていく必要があるのではないかと思います。

今、東京都が全国各地で実施している、御答弁にありました東京キャラバンが北海道でも実施されるということでありまして、その調整を進めていくことになると思いますが、このことについては、ぜひ、今後とも、環境生活部というか、道として、重点的な取り組みという位置づけで取り組めるようなプログラムにしていきたいと思うわけであります。

また、今年度、赤れんがで実施しているコンサートについても、文化事業として、オリンピックとのコラボ企画を行うなど、できることから順次やっていくことが大事ではないかと思うわけでありまして、そういったことも実施をしていただきたいと思います。

また、我が会派の同僚議員が熱心に取り組んでいるメディア芸術の振興に関しても、来年以降の北のまんが大賞とスポーツ分野の連携もぜひ御検討いただいて、引き続き実施をしていただきたいと考えます。

いずれにしても、2020年に向けて、道として、文化プログラムにしっかりと取り組んでいくことを改めて求めて、質問を終わりたいと思います。

【第1分科会 7月2日 第3号】

どうもありがとうございました。

○松山文史委員長 笠井委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

佐野弘美君。

○佐野弘美委員 まず、LGBT当事者の権利保障について伺います。

性の多様性について、近年、LGBT、SOGI等が話題となることがふえ、社会的認知度や関心が高まっています。一方で、当事者にとっては、いまだ差別や偏見が根強く、課題は多いと考えます。

そこで、以下伺います。

LGBT当事者の方が抱える課題について、道はどのように認識しているのか、また、LGBTであるがゆえに不利益をこうむる事例にはどのようなものがあると認識しているのか、伺います。

○松山文史委員長 くらし安全局長堀本厚君。

○堀本くらし安全局長 LGBTの方々が抱える課題についてでございますが、LGBTの方々の中には、自己の性的指向や性自認を肯定的に受けとめることができずに悩んだり、周囲の人々の理解不足により偏見や差別的な言葉を受けること、本人の了解がなく性的指向を暴露されたりすることがあるなど、さまざまな苦痛を受けている方がいらっしゃるものと認識しております。

また、こうした方々が日常生活を送る上で、例えば、トイレ、更衣室、入浴施設の利用の際に、心の性とは異なる性別の施設を利用せざるを得ないケースや、住宅の賃貸借が断られるケース、あるいは、同性婚が法的に認められていないことから、相続などの婚姻関係に基づき認められている制度や権利利益が適用されない場合があることなど、さまざまな支障が生じているものと考えるところでございます。

○佐野弘美委員 性的少数者であるがゆえのさまざまな苦勞があり、社会的な理解を広げることや制度改正も必要と考えます。

環境生活部では、理解を広げるために、「性の多様性を考える」という冊子を作成していると承知しています。

知事も記者会見で述べていますが、この冊子は、どれだけ道民に普及されているのでしょうか、また、活用状況についても具体的にお答えください。

○松山文史委員長 道民生活課長木林正彦君。

○木林道民生活課長 啓発冊子の活用についてでございますが、道では、LGBTの方々が抱えるさまざまな困難に関し、社会の理解が十分に進んでいるとは言えない状況にありますことから、LGBTなど、性の多様性についての理解を深めるため、平成28年度に、啓発冊子「性の多様性を考える」を作成し、これまで、約3000部を、道の各所属のほか、国の関係機関、市町村を初め、弁護士会や民間企業、医療機関など、幅広く配付をしているところであります。

こうした中、配付希望があった民間企業から、職場研修に活用している事例を伺っているところであり、今後とも、啓発冊子の効果的な活用が図られますよう、さまざまな機会を通じて普及

啓発に努めてまいります。

○佐野弘美委員 私も読みましたが、性の多様性について、易しく、偏らずに書かれていて、ぜひ、多くの人に読んでほしいと思いました。もっと活用を広げていただきたいですし、この冊子をそのままホームページに掲載するのは無理としても、こうした内容を道自身がホームページ等で道民に広く発信することもぜひ検討してほしいと思います。

この冊子の監修者である宝塚大学看護学部の日高庸晴教授が行った、LGBT当事者の意識調査では、職場や学校で差別的な発言を経験した人は7割以上に上り、一方で、職場や学校がLGBTフレンドリーと感じている人は約3割にとどまっています。LGBTの方に対する偏見や、正しい知識を得る機会がなかったことが一因と考えます。

地域や学校、職場など、さまざまな場面で、性の多様性について肯定的に伝えることが重要と考えますが、道の認識を伺います。

また、LGBTの方に対する理解を深めるために、全庁的な取り組みが必要と考えますが、具体的な方法について伺います。

○堀本くらし安全局長 LGBTの方々への対応についてでございますが、LGBTの方々は、自己の性的指向や性自認について他人に秘匿しておきたい場合があることを十分に踏まえ、学校や職場など、日常生活の場において、服装、髪形、トイレや更衣室の使用などに関し、さまざまな配慮を行う環境づくりを進めていくことが大切であると考えてございます。

このため、道といたしましては、庁内各部や道教委などで構成する北海道人権施策推進本部において、課題や情報の共有を図りますとともに、国や関係団体と連携し、企業、団体、道民の方々に対し、LGBTへの理解を深める啓発活動を実施するなど、理解の促進に向けた取り組みを進めてまいりる考えでございます。

○佐野弘美委員 ぜひ、全庁的な取り組みを進めてほしいと思います。

道において、職員に対する研修は、これまでどれだけ行われてきたのでしょうか。研修の対象職員と、これまで実施されてきた回数をあわせて伺います。

○木林道民生活課長 職員研修の実施状況についてでございますが、道では、平成28年度に、知事部局や道教委、道警察を初め、市町村の職員を対象に、外部有識者を講師として招聘し、性的マイノリティーの方々の人権救済をテーマに、性差別に起因する犯罪被害の防止や法的支援、権利利益の保護について理解を深める研修会を実施したところであります。

また、平成28年12月に、セクシュアル・ハラスメントの防止等に関する方針を改正し、性的指向や性自認に関する事項をハラスメントの対象として追加した上で、毎年度5月に各所属で実施されるコンプライアンス研修において、ハラスメント防止に向けた周知を図っているところであります。

○佐野弘美委員 ぜひ、道が率先してLGBTフレンドリーな職場になってほしいと思います。

この冊子の巻末には、さまざまな相談機関や団体が掲載されていますが、相談をワンストップで受け付ける窓口はありません。

【第1分科会 7月2日 第3号】

岐阜県では、県として初めて、4月20日に電話相談窓口を開設し、LGBTの相談経験がある職員を配置したとのことです。

道も独自に相談窓口を設けることで、より安心して相談してもらえると考えますが、いかがか、伺います。

○**木林道民生活課長** 相談体制の充実についてであります。道では、人権施策推進基本方針において、性的マイノリティーへの対応を重点課題として位置づけ、道民への啓発に取り組むとともに、LGBTの方々の心の健康や人権、法的トラブルなど、個々の状況に応じた相談に適切に対応できるよう、啓発冊子を活用し、国、道の関係機関のほか、医療機関や法的機関に設置されている相談窓口を周知しているところであり、今後とも、関係機関との連携のもと、きめ細かな相談対応に努めてまいります。

以上です。

○**佐野弘美委員** 当事者の方から、自分の悩みはどこに相談してよいか分からない、相談したら、ここではなくて、こちらですよと、ほかに回されたという声を聞きました。ワンストップだと、そういう心配がなくなるので、ぜひ、岐阜県の様子も聞くなどして、前向きに検討してほしいと思います。

LGBT当事者が、現在も、さまざまな差別や偏見に苦しめられ、困難に直面していることを共有し、その解消に向けて、道が先頭に立って取り組む必要があると考えます。

東京都の小池百合子知事は、全国で初となる、LGBT当事者への理解等を盛り込んだ条例の制定を目指しているとのことです。

道も、LGBTフレンドリーとして先頭に立ち、当事者の権利を守るために、道独自の条例制定を検討すべきと考えますが、いかがか、伺います。

○**松山文史委員長** 環境生活部長渡辺明彦君。

○**渡辺環境生活部長** LGBTの方々などへの対応ということでございますが、道におきましては、LGBTの方々などへの理解が深まりますよう、これまで、人権施策推進基本方針に基づき、関係機関との連携のもと、人権教育や啓発のほか、相談窓口の周知に取り組んできたところでございます。

現在、LGBTの方々への理解の促進に関しまして、東京都において条例の検討が進められている、このように承知しておりますが、道といたしましては、その動向を注視し、そうした取り組みを参考としながら、効果的な施策について検討を進めますとともに、関係機関との連携のもと、市町村や企業を対象とした啓発活動を充実するなど、LGBTの方々への理解の促進が一層図られるよう努めてまいりたい、このように考えております。

○**佐野弘美委員** 部長より、啓発活動を充実するとの御答弁がありました。

道自身がLGBTフレンドリーとなるためにも、条例制定はぜひとも実現してほしいと思えますし、そのための具体的な検討を早急に始めてほしいと申し上げておきます。

次に、アイヌ政策等について伺います。

先般、公表された道の生活実態調査について、法的あるいは政策的な位置づけと目的を伺います。

○松山文史委員長 アイヌ政策課長松谷雅一君

○松谷アイヌ政策課長 イランカラテ。

アイヌ生活実態調査の位置づけなどについてでございますが、本調査は、本道におけるアイヌの人たちの生活実態を把握し、アイヌの人たちの生活の向上に関する推進方策を策定するため、必要な基礎資料を得ることを目的に、昭和47年から8回にわたり、市町村及び北海道アイヌ協会の協力を得て行っているものであり、法や条例に基づかない任意の調査として実施しております。

なお、昨年実施したこの調査は、国が進めている、アイヌ政策の再構築に向けた総合的な検討に協力するため、当初の予定を1年前倒して実施したところでございます。

○佐野弘美委員 現在、アイヌ民族に関する唯一の法律であるアイヌ文化振興法では、アイヌの人たちが求めてきた民族的権利の回復も生活・教育支援も盛り込まれておらず、この調査も任意とされていることから、さまざまな問題が生じているものと考えます。

次に、調査の結果について、概要を簡潔にお答えください。

○松谷アイヌ政策課長 調査の結果についてでございますが、このたびの調査結果におきましては、アイヌの人たちの生活保護率や進学率などが、前回の調査に比べて改善傾向を示しているものの、アイヌの人たちが居住する市町村全体との比較におきましては、依然として格差が見られるほか、約3人に1人の方が、何らかの差別を受けたり、差別を受けたことを見聞きしていることも明らかとなっているところでございます。

また、現在、国が進めております、アイヌ政策の再構築において特に望むものとして、子弟教育を初め、生活と雇用の安定、文化の保存伝承のための対策などの意見が多かったところでございます。

○佐野弘美委員 アイヌの人たちの貧困格差は、調査からも明らかで、そうした実態を新法には当然盛り込むべきと考えます。

調査対象者数が大きく減少していることについて、どう受けとめ、どう考えるか、伺います。

○松谷アイヌ政策課長 調査対象者数についてでございますが、本調査は、アイヌの人たちの生活向上に向けて、その傾向と生活実態を把握することを目的に、市町村やアイヌ協会の協力を得て行っております。

アイヌ協会の会員が高齢化などにより減少していることや、地方から都市部への転出により、その後の動向把握が難しくなったこと、また、個人情報保護に関する意識の高まりにより、調査への協力者が減っていることなどから、調査対象者数は減少してきており、今後のアイヌ政策を効果的に推進していくためには、調査の趣旨などについて十分理解をいただくことが重要と考えております。

○佐野弘美委員 転出や高齢化、個人情報保護に関する意識の高まりなどと答えられましたが、

私は、3人に1人が経験している差別が大きいと思います。

多くの方が、学校や職場、結婚で本人あるいは身近な人が差別を受けたと答えました。これでは、自身のアイヌとしてのアイデンティティーを隠さざるを得ない人、出自を明らかにできない人がふえるのは明らかではないですか。

対象者が大きく減少している主な理由は、そこにあると考えますが、いかがか、伺います。

○松谷アイヌ政策課長 アイヌの人たちに対する差別についてでございますが、今回の調査では、差別を受けたことがある人が23.2%で、自分はないが、他人が受けたのを知っている人が13.1%と、約3人に1人の方が差別を受けたり見聞きしているとの結果となっております。

平成21年に内閣官房長官に提出された、アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会報告書では、「今後のアイヌ政策の基本的考え方」として、憲法第13条の個人の尊重は基本原理であり、我が国の法秩序の基礎をなすこと、アイヌのアイデンティティーを持って生きることを選択した場合、国や他者から妨げられてはならないこと、さらに、アイヌというアイデンティティーを持って生きることを可能とするような政策を行うことに配慮が必要と記載されているところでございます。

このため、道といたしましては、アイヌの人たちが自身のアイデンティティーを選択できるよう、アイヌ協会や関係市町村と連携を図りながら、民族としての誇りが尊重される社会の実現を目指し、引き続き積極的に取り組んでまいります。

○佐野弘美委員 アイデンティティーを選択できるようとは言いますが、実際にはそうになっていないと思います。

国が、アイヌから、土地、なりわいを奪い、同化を強要する政策を推進した結果、民族が絶滅の危機に瀕したのです。その過程や、その後の社会において、アイヌを土人と呼んで差別し、アイヌモシリを無主地として収奪するなど、差別、抑圧しながら、謝罪も補償もせず、単なる貧困対策としてアイヌ政策を行ってきましたし、道も進めてきました。こうした国と道の行政のあり方が、差別や偏見を助長し、貧困格差を連鎖させているのではありませんか。

道は、独自にでも、この事実を認め、福祉政策ではなく、謝罪と賠償のプロセスとして、生活・教育支援を強化するべきと考えますが、いかがか、伺います。

○松谷アイヌ政策課長 アイヌ政策についてでございますが、我が国の先住民族であるアイヌの人たちは、明治期以降、生活の糧を得る場を狭められ、また、文化面などでも差別を受けてきたという歴史的な事実があったものと認識しております。

このため、道では、昭和36年度から、アイヌの人たちの生活環境の改善、住宅の整備、子弟教育の促進などの対策を進め、昭和49年度から平成13年度まで、4次にわたるウタリ福祉対策を、平成14年度から平成32年度まで、3次にわたる、アイヌの人たちの生活向上に関する推進方策を策定し、国などの協力を得ながら、総合的に施策を推進してきたところでございます。

道といたしましては、アイヌの人たちが置かれている現状を踏まえ、アイヌの人たちの社会的・経済的地位の向上を目指すとともに、アイヌ文化の振興や理解の促進に係る施策も着実に進

めながら、民族としての誇りが尊重される社会の実現に向けて、しっかりと取り組んでまいります。

○佐野弘美委員 狭められたのではなく、奪って、差別、抑圧したと認識するべきと指摘をします。

2007年、先住民族の権利に関する国際連合宣言が採択されましたが、これは、植民地化など、歴史的な不正義によって、先住民族の土地や資源が奪われたことについて憂慮を表明し、先住民族の政治的自決権や、土地、資源に対する権利、文化を復興し、発展させる権利をうたうもので、日本政府は、保留意見をつけて賛成しました。

カナダは、先住民族の土地権を認め、土地を返還しました。米国も、土地権や自治権を認め、オーストラリアでは、先住民族への謝罪決議が連邦議会で可決され、雇用や就学の面での格差是正措置を行っています。

このように、先住民族の復権、格差の是正は世界の潮流ですが、日本は、国連の勧告にもかかわらず、国内での適用を行ってきませんでした。

世界各国の先住民族政策の推進度を数値化した、カナダのクイーンズ大学の研究者による、多文化主義政策指標プロジェクトの2010年時点の調査で、世界の9カ国のうち、日本は最下位と恥ずべき実態が明らかにされました。

国連宣言の意義と、守られていないアイヌ政策の実態をどう考えますか、伺います。

○松山文史委員長 アイヌ政策推進局長永浦政司君。

○永浦アイヌ政策推進局長 イランカラテ。

先住民族の権利に関する国連宣言などについてでございますが、平成19年9月の国連総会における、先住民族の権利に関する国際連合宣言は、平成20年6月の衆参両院における、アイヌ民族を先住民族とすることを求める決議が全会一致で採択される契機となったものであり、その意義は大きいものと認識をしております。

国では、この決議を受けて、同年7月に内閣官房長官が設置した、アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会におきまして、現在のアイヌ政策を推進する基本的な考え方を報告書として取りまとめたところでございます。

道といたしましては、この国連宣言や国会決議を厳粛に受けとめ、アイヌの人たちの社会的・経済的地位の向上やアイヌ文化の振興を図るため、各般の施策の推進に努めてきているところでございまして、今後とも、北海道アイヌ協会と連携を図りながら、国際社会が目指す、異なる民族が共生し、文化の多様性が尊重される社会の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。

○佐野弘美委員 厳粛に受けとめるとしながらも、項目を参照する程度で、謝罪も補償もせず、民族としての権利も認めていません。

国策の誤りを正面から認めず、世界の潮流からも背を向ける姿勢が、国民の差別意識を助長しています。アイヌはいないという極論が野放しにされ、ヘイトやバッシングがアイヌの人々を脅

かしています。

国連宣言を批准し、民族としての復権と補償という立場で、アイヌの人々が求める生活・教育支援を法に盛り込むべきと考えますが、国にどう求めてきたのでしょうか、伺います。

○永浦アイヌ政策推進局長 生活の向上などについてでございますが、国におきましては、アイヌの人々に対する差別や偏見に関する調査において、国民全体とアイヌの人たちの中で意識の差が大きくなっているという現状を踏まえ、アイヌの人たちやアイヌ文化と接する機会の増加、国民の理解の促進が重要であるほか、現行施策を継続するだけではなく、これまでの生活向上施策の評価、検証を行い、現行施策の改善方策を含めて、幅広くアイヌ政策を検討していくこととしたところでございます。

アイヌ政策の再構築に向けて、昨年度、国が道内外で実施した意見聴取や、道の生活実態調査などにおきましては、依然として、進学率などに格差が見られるほか、教育や生活の向上、文化振興施策の充実を求める意見が多かったことから、道といたしましては、こうした意見を踏まえ、アイヌの人たちの理解を十分に得ながら、立法措置の検討を進めていただくよう、引き続き、アイヌ協会と連携しながら、国に働きかけてまいります。

○佐野弘美委員 アイヌ新法では生活・教育支援が見送られる危険性が指摘されています。

知事は、アイヌ政策推進会議で、当初、生活・教育支援を求める発言もされたようですが、最近では、民族共生象徴空間についての発言ばかりです。

知事は、実態調査の結果を踏まえ、生活・教育支援についても強く求め、アイヌ新法にも盛り込むよう求めるべきではありませんか、伺います。

○松山文史委員長 環境生活部アイヌ政策監長橋聡君。

○長橋環境生活部アイヌ政策監 イランカラテ。

新たな法律の制定についてでございますが、我が国の先住民族政策の根柢となります総合的な法律の制定は、アイヌの人たちにとって長年の悲願であり、道といたしましても、これまで、北海道アイヌ協会とともに、国に強く要望し続けてきたところでございます。

こうした中、先般の国のアイヌ政策推進会議では、知事から、国が、昨年度、道内外で実施した意見聴取などにおいて、アイヌの人たちから、教育や生活の向上、文化振興施策の充実を求める意見があったことを踏まえ、アイヌの人たちの理解を十分に得ながら、立法措置の検討を進めていただくよう、申し上げたところでございます。

現在、国におきましては、アイヌの人たちの自立を図るための立法措置を検討しているところでございまして、道といたしましては、引き続き、アイヌ協会と連携しながら、国に対し、新たな法律の検討を加速し、早期に実現できるよう、強く働きかけてまいります。

以上でございます。

○佐野弘美委員 御答弁にあった、自立を図るための立法措置には、民族としての権利の回復や生活・教育支援などが入らないのではないかと危惧します。

アイヌ協会の総会でも、引き続き重要性を訴えてほしい、福祉政策としてではなく、抑圧の過

去を踏まえた国の賠償や補償として求めてほしいなどの意見が相次いだそうで、こうした意見を踏まえて強く求めるよう指摘します。

道が今年度から推進するというSDGs——持続可能な開発目標には、国内の格差と国家間の格差の是正が掲げられています。

道として、SDGs推進ビジョンにアイヌ政策を含める考えはありますか、伺います。

○松谷アイヌ政策課長 SDGs推進ビジョンについてでございますが、道では、SDGsの推進に向け、幅広い取り組みを進めていくため、年内を目途に、仮称・北海道SDGs推進ビジョンを策定することとし、このたび取りまとめたビジョンの骨子案では、SDGsの目標などを踏まえ、本道の実情に即して優先的に取り組む五つの課題など、基本的な項目をお示したところでございます。

国連で採択されましたアジェンダにおきましては、先住民など、脆弱な立場に置かれた人々への取り組みを求めており、国が平成28年12月に定めた実施指針におきましても、その基本的な理念が反映されているところであり、道としても、こうしたことを踏まえ、今後の対応方向などにつきまして、具体的な検討を進めてまいりたいと考えております。

○佐野弘美委員 昨年の第3回定例会の一般質問で、アイヌの遺骨の返還の状況と見通しに関して聞きましたが、その後の状況と返還に係る方針について伺います。

○松谷アイヌ政策課長 アイヌの人たちの遺骨等の返還についてでございますが、国では、平成25年に定めた、アイヌ遺骨の返還・集約に係る基本的な考え方に基づき、各大学などに保管されているアイヌの遺骨等につきまして、関係者の理解と協力のもと、遺族などへの返還が可能なものにつきましては、その実現に努めることとしているところでございます。

また、本年5月に開催された国のアイヌ政策推進会議におきまして、大学が保管している遺骨等のうち、出土地域が明らかなものにつきましては、地域返還に係る情報公開の後、出土地域のアイヌ関係団体からの求めに応じて、その地域へ返還するなど、基本的な方針が示されたところであり、今後、国において、ガイドラインを定め、その手続を早期に具体化することとされたところでございます。

○佐野弘美委員 国連宣言の第12条には、宗教的伝統と慣習の権利、遺骨の返還について書かれています。

アイヌの人々にとって、死後、コタンの土に戻ることは宗教的な望みであり、権利です。それなのに、訴訟を起こさないと骨も戻らないとは余りにも異常です。今も1000体以上が大学に置かれています。

道は、この条項を守り、のっとった対応を国に求めるとともに、大学にも強く求めるべきではないでしょうか。どう受けとめ、対応するのか、伺います。

○松谷アイヌ政策課長 遺骨等の返還に係る認識などについてでございますが、平成21年に内閣官房長官に提出された、アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会による報告書では、我が国としても、国連宣言の関連条項を参照しつつ、現代を生きるアイヌの人々の意見に真摯に耳を傾け

【第1分科会 7月2日 第3号】

ながら、我が国及びアイヌの人々の実情に応じて、アイヌ政策の確立に取り組んでいくべきとされているところがございます。

大学が保管するアイヌの遺骨等のうち、個人が特定された遺骨等につきましては、国が有識者懇談会報告を踏まえて平成26年に定めた、返還手続に関するガイドラインに基づき、一昨年9月より、各大学において返還手続が進められております。

道といたしましては、アイヌの人たちの精神文化が尊重され、アイヌの人たちによる尊厳ある慰霊が着実に進むよう、アイヌの遺骨等の早期返還の実現に向け、引き続き国に働きかけてまいります。

○佐野弘美委員 定められたガイドラインでは返還が進んでいないのが現状です。日本の流儀、法律を押しつけることで、民族の尊厳やアイデンティティーが著しく傷つけられるのだということのを重く受けとめるべきです。

民族共生象徴空間に設置される国立アイヌ民族博物館では、迫害、抑圧という負の歴史も正確に伝える責任があると考えます。単なる文化や観光の振興ではなく、事実をもとに、後世の検証に耐え得る展示にすべきです。どう考え、取り組むのか、伺います。

○長橋環境生活部アイヌ政策監 国立アイヌ民族博物館についてでございますが、民族共生象徴空間の中核となるアイヌ民族博物館は、関東より北の地域で初の国立博物館として、また、他の国立博物館とは異なり、アイヌ民族に特化した専門の博物館として設置をされるものでございます。

国におきましては、博物館の理念として、先住民族であるアイヌの尊厳を尊重し、国内外に向けて、アイヌの歴史や文化等に関する正しい知識と理解を促進するとともに、新たなアイヌ文化の創造や発展に寄与することを掲げているところがございます。

道といたしましても、自然を敬い、共生するという、アイヌの人たちが受け継いできたさまざまな歴史や文化などについて、初めて触れる人々を含め、国内外から訪れる多様な方々に、正しい知識をわかりやすく提供する必要があると考えており、ともに考え、ともに育ち、未来へつながる展示、交流の実現や、施設の効果的、効率的な運営体制が構築されるよう、国に対し必要な提案や協力を行ってまいります。

以上でございます。

○佐野弘美委員 最後に、ことし4月に発行されたアイヌ政策検討市民会議中間リポートに掲載された声を紹介したいと思います。

日本政府とアイヌ民族との和解の第一歩は、政府による謝罪だと思えます。謝罪のない和解はありません。政府が過去の過ちをアイヌに対して詫びる、それを和人たちが聞く、そのことによって、私たちはこれまでアイヌを縛ってきた劣等感、無力感から救われます。アイヌがアイヌとして生きる、アイヌとして立ち上がり、声をあげる気持ちを持つことができます。と述べています。

世界は、先住民族を迫害した歴史を受けとめ、克服しようと取り組んでいます。そういった意

味でも、世界から注目されていると思います。

民族共生象徴空間が、世界の人々に、そして何よりアイヌの人々に歓迎される施設になるような取り組みを求めまして、質問を終わります。

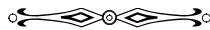
○松山文史委員長 佐野委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

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、環境生活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。

午後2時12分休憩



午後2時15分開議

○松山文史委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

報告をさせます。

〔井溪主査朗読〕

1. 議長及び予算特別委員長から、委員の異動について、梅尾要一議員、佐野弘美議員の委員辞任を許可し、吉川隆雅議員、宮川潤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

○松山文史委員長 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。

東国幹君。

○東国幹委員 それでは、JR北海道の路線見直し問題についてでありますけれども、この現状というものは、恐らく皆様方も重々承知のことと思います。そういったことを受けて、尋ねてまいりたいと思います。

先日、6者会議が持たれて、この問題について一定の展望が開けると期待をしていたわけですが、全く期待外れの結果であったことは、衆目の一致するところですが。夏までにという検討の時間が刻々と過ぎようとしている現状にいら立ちを感じているのは、私一人ではないわけでありまして、以下、この問題に関し幾つか伺ってまいります。

国鉄分割民営化に際して、国は、三島会社が赤字の見込みであることを見越し、経営安定基金を用意して、基金の運用益でやっていけると判断した上で、現在のスキームが走り出したものと理解をしているところでございます。

しかし、低金利の影響で、予定していた運用益が見込めなくなったとはいえ、そうした政策判断をし、制度をスタートさせたのは、国であって、地方ではないわけでありまして。

【第1分科会 7月2日 第3号】

現在の路線問題は、当時の政策判断と制度設計の結果であることは明らかなわけなのですが、このことをまず国が認めて、その上で、J R北海道が地域に協力を求めてきたので、これは協力しなければならないというのが我が会派の基本的な認識であります。

道の交通政策総合指針に、「J R北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、引き続き、国が中心的な役割を担うべきである。」と書かれているのは、そうした意味と理解しております。

道はどのように理解をしているのか、路線見直し問題に関する根本的な道の認識を改めて確認させていただきたいと思います。

○松山丈史委員長 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 国の役割についてでございますが、道といたしましては、持続的な鉄道網の確立に向けては、J R北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、住民の皆様方の最適な公共交通を確保する観点から、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ございます。

国におきましては、危機的な経営状況にあるJ R北海道に対し、これまで、数次にわたり支援を行ってきたところであり、道では、国鉄分割民営化の際に設置された経営安定基金の運用益が低下していることなどを踏まえ、J R北海道の経営再生のためには、引き続き、国が中心的な役割を担う必要があると考えてございます。

以上でございます。

○東国幹委員 知事は、6月20日に、J R北海道の島田社長を道庁に呼んで面談したのですが、その面談の狙いは一体何だったのか、お伺いしたいと思います。

知事は、島田社長に厳重に抗議するために呼んだのか、それとも、お互いに同じ考えであることを確認し、理解が足りていない地域に丁寧に説明するよう依頼するために呼んだのか、面談の趣旨の説明を求めたいと思います。

○松山丈史委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 J R北海道の社長との面談についてでございますが、6月17日に開催した関係者会議の終了後に開かれた記者会見におけるJ R北海道の社長の発言について、沿線自治体の皆様から厳しい指摘や不安の声が寄せられましたことから、その後、20日に、知事からJ R北海道の社長に対して、直接、発言の真意を確認するとともに、J R北海道に対して、地域の皆様に丁寧に説明を行うよう強く求めたところでございます。

○東国幹委員 何というか、抗議なのか、抗議ではないのか、ちょっとわからない答弁だったのですが、支援効果の検証結果によっては路線廃止も選択肢とする社長の発言が、地域の皆さんに大きな衝撃を与えたことから、先日の我が会派の一般質問で、その趣旨を確認したところ、答弁で、検証結果によって路線廃止やバス転換を前提とするものではないことが確認できたところです。

知事は、面談の中で、検証に関して、J R北海道と体制を組んで支援策の効果を検証すると発

言しておりますけれども、この体制はどういうものを考えているのか、沿線市町村などは検証体制から排除されるのかを含め、見解を伺いたいと思います。

○松山文史委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 地域の支援についてでございますが、道といたしましては、持続的な鉄道網の確立に向けては、道の交通政策総合指針に基づき、J R北海道を初め、道、市町村などの関係機関が、利用促進などの効果や課題などを踏まえながら、十分に議論を尽くし、収支改善に向けた取り組みを一体で推進していく必要があると考えております。

こうした観点から、J R北海道が示した検証のあり方につきまして、J R北海道や国の考え方を確認してまいりる考えでございます。

○東国幹委員 今お話があった検証のあり方が、これから重要だというふうに思います。

道の認識についてですけれども、知事は、6月20日の島田社長からの釈明と謝罪を受けて、道とJ R北海道とが共通の認識や考え方を共有していることが確認できた、足並みをそろえて取り組みを進めていくといった趣旨の発言をしておりますけれども、その認識が甘いのではないかと私は思います。

社長が地域で丁寧に説明をして、地域の方々が、社長と共通の認識に立てたと言ってくれて、初めて、道も同じ出発点に立てたと言えるのではないかと考えます。改めて道の認識を伺います。

○松山文史委員長 交通政策局長柏木文彦君。

○柏木交通政策局長 J R北海道の社長の発言についてでございますが、先月20日の面談におきまして、J R北海道の社長より、知事からの指摘を真摯に受けとめ、地域の皆様に、「経営再生の見通し」（案）を含め、発言の真意を丁寧に説明し、地域の御理解を得ながら、道の交通政策総合指針を尊重し、問題解決に当たっていくとの発言があり、道といたしましては、J R北海道に対して、地域の声を真摯に受けとめ、沿線地域の皆様に丁寧に説明するよう、さらに強く求めてまいります。

以上です。

○東国幹委員 そこで、知事は、ほっとしたと言っているのですね。その意味は、国やJ R北海道と対立しなくてよかったということなのか、それとも、J R北海道と足並みをそろえて国に対峙できることが確認できてよかったということなのか、その辺のところをお伺いしたいと思います。

○柏木交通政策局長 J R北海道の社長と知事との面談についてでございますが、先般の面談において、J R北海道の社長からは、道の交通政策総合指針を重く受けとめるとともに、維持困難線区問題の解決に当たっては、地域の皆様との合意形成の上、問題を解決する方針に変わりがないといった発言があったところでございます。

道といたしましては、指針に基づく最適な公共交通体系のあり方について、地域において議論を尽くしていくことが何より重要であるとの道の考え方が改めて確認されたものと考えておりま

す。

以上です。

○東国幹委員 今おっしゃったことは当たり前のことであって、余り正面からお答えをいただいているのではありませんけれども、これは、あくまでも知事の気持ちを伺ったものですから、この件に関しては、知事から直接、そのときの気持ちとか基本的な認識をお伺いしたいと思いますので、委員長、よろしく願いを申し上げます。

次に、「経営再生の見通し」（案）についてなのですが、先日の委員会で、道から、数値を用いた説明はなかったものの、今後の地域での検討協議の足がかりになる、そういった答弁がありました。

この案では、見通し等の方向性こそ示されているものの、その効果を数値や金額で定量的に説明しているものではないので、具体的な支援策の議論のスタートに立ったとは言えないと考えております。

1年前ならいざ知らず、国が、近々、支援の大まかな方向性を固めようとしている現時点においても、このレベルでは、検討が進んでいるとはとても考えられないわけであります。

沿線自治体の中には、地域に検討の時間も与えられない中、突然、支援策が決まってから、のむかまないかを地方が判断しろといった乱暴な議論が行われるのではないかと心配しているところもあります。

いつ、数値的に見える形で、経営再生の見通しと支援策が示されるのか、お伺いしたいと思います。

○宇野交通政策局次長 JR北海道の経営再生についてでございますが、先月17日に開催した関係者会議におきましては、JR北海道から、将来に向けた「経営再生の見通し」（案）が示されるとともに、国からも、夏ごろまでにおおまかな方向性を取りまとめるとの考え方が改めて示されたところでございます。

道といたしましては、引き続き、JR北海道に対しまして、道議会での議論や地域の皆様からの意見などを踏まえ、「経営再生の見通し」（案）をさらに具体化するよう求めるとともに、国に対しましては、道や市町村の厳しい財政状況に十分配慮した上で、国の支援の考え方を早期に示すよう申し入れたところでございます。

今後、さらに強く求めてまいりたいと考えてございます。

○東国幹委員 JR北海道は、地域交通の維持を理由の一つとして、運賃改定を行いたいという考えなのですが、札幌圏の利益を地方路線の維持につなげるべきだという考えにもつながるわけなのです。

沿線自治体だけの問題ではなくて、道民全体で負担を分かち合うべき問題だという認識が示されたと考えますけれども、道は、こうしたJR北海道の考えをどのように受けとめているのか、見解をお伺いします。

○中尾鉄道交通担当課長 運賃の改定についてでございますが、JR北海道においては、今回の

「経営再生の見通し」（案）において、安全性及びサービス水準の維持向上に加え、JRを利用される地域の皆様の御協力のもと、地域交通を維持していく観点から、運賃改定を行う考え方を示したところでございます。

JR北海道においては、平成8年以降、運賃の改定を行っておりませんが、値上げが実施された場合、道民の皆様の暮らしにも影響を与えることから、運賃の改定に向けては、まずは、JR北海道みずから徹底した経営努力を行うとともに、利用者の皆様に丁寧な説明を行うことが必要と考えており、JR北海道に対し、適切な対応を求めてまいります。

○東国幹委員 北海道新幹線の高速化のためには、青函トンネルの貨物列車との共用がネックであり、北海道と本州との間の貨物輸送は船舶に委ねて、新幹線専用のトンネルにすべきだといった意見も耳にいたしますけれども、道は、そういった意見に対してどのような見解を持っているのか、新幹線との兼ね合いで、本道における鉄道貨物をどのように位置づけているのか、伺います。

○松山文史委員長 新幹線推進室長田中勝君。

○田中新幹線推進室長 新幹線の高速化についてでございますが、本道における鉄道貨物輸送は、道外への農産物等の安定的な輸送や、本州方面からの食料品や日用品の輸送など、本道と全国を結ぶ輸送手段として重要な役割を担っており、青函トンネルを含む青函共用走行区間の高速化の検討に当たりましては、鉄道貨物輸送の確保にも十分配慮しながら進めていくことが重要であると認識をしております。

道といたしましては、今後とも、国の青函共用走行区間等高速化検討ワーキンググループの議論に参加するとともに、青森県などの関係団体と密接に連携しながら、早期の高速化の実現に向け、さまざまな機会を捉えて、国に強く要望してまいります。

○東国幹委員 結構、具体的なお答えをいただいたのですが、貨物の新幹線というのが私の今の質問の趣旨なのです。東京—北海道間というのは、ビジネスラインにしても、観光ラインにしても、飛行機があるものですから、そういう考えを持つのです。

貨物の新幹線にすることによる効用については、盛岡とか仙台、宇都宮といった、東北や関東の各地域と北海道が速く近くなるということが一つのポイントとしてあるから、貨物ということが出てくるわけです。

それと、北海道新幹線を考える上では、いろんな論議がありました。その論議の一つとして、道東や道北には関係がないのじゃないかぐらいのことを言う方がいました。だからこそ、農産物の輸送に新幹線を適用すればいいのじゃないか、そうすると、北海道全体の生産地にとって効用が出てくる、そういう貨物の新幹線の利点があるという認識をぜひ持っていただきたいと思っております。

次に、JR根室線についてでありますけれども、JR北海道は、輸送密度200人未満の5路線について、路線廃止を前提とし、国の支援を求める考えを否定しております。これは、交通政策総合指針で示されている考え方とは相入れないと考えておりますけれども、特徴的なのは、根室

【第1分科会 7月2日 第3号】

線の富良野—新得間についてです。

この線区では、地域における検討協議を進めていくに当たり、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートとして、また、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点も考慮することが必要であるとしております。

路線廃止を前提とするJR北海道の考え方では、災害時の代替ルートや観光列車の可能性を検討する余地がなくなってしまう。

路線廃止を前提とし、国に支援を求めないとするJR北海道の考え方に対する道の見解をお伺いします。

○松山丈史委員長 鉄道支援担当課長佐々木敏君。

○佐々木鉄道支援担当課長 JR根室線の富良野—新得間についてであります。6月20日の面談において、JR北海道の社長からは、道の交通政策総合指針を重く受けとめており、JR北海道問題の解決に当たっても指針として取り組んでいくことや、維持困難線区問題の解決に当たっては、地域の皆様との合意形成の上で、問題を解決する方針に変わりはないといった発言があったところでございます。

現在、道におきましては、指針の考え方にに基づき、地域の実情を踏まえた最適な公共交通体系のあり方について検討協議を進めているところであり、引き続き、地域において十分な議論を尽くし、理解を得ながら対応していく考えでございます。

○東国幹委員 道は、従来、JR北海道や国と支援策の協議を行っているわけなのですが、協議の進捗状況が全くわからないがために、地域では、不安感、不信感が募っております。

少なくとも、次の点は確認しておきたいと考えております。

一つは、上下分離方式についてです。

以前、JR北海道は上下分離方式を提案しておりましたが、この話は完全に消えたという理解をされているのか、上下分離方式を突然突きつけられる心配はないのか、なし崩しに地域がのまされることはないのか、そういったことについて見解をお伺いします。

○中尾鉄道交通担当課長 いわゆる上下分離方式についてであります。鉄道施設の老朽化が著しい本道においては、厳しい財政状況にある道や市町村が、鉄道施設などを保有し、鉄道運営を継続的に担っていくことは、費用負担の面からも困難と考えております。

道では、こうした考え方を、昨年12月に実施した国への要請や、本年3月に策定した交通政策総合指針で明示しており、これまでも、さまざまな機会を通じて、繰り返し、国やJR北海道に対して伝えてきているところでございます。

○東国幹委員 「国やJR北海道に対して伝えてきているところ」ということでありますけれども、伝えただけではなくて、それを理解していただいたのかどうなのか、そういったことのほうが重要だとぜひ認識していただきたいと思っております。

そして、道は、北海道高速鉄道開発株式会社方式で地方が支援を行った際の公的資金拠出に財政的支援措置を求めておりますけれども、現在、この方式での支援についてはどのように議論さ

れているのか、支援の選択肢としてはテーブルにのっているのか、お伺いをしたいと思います。

○中尾鉄道交通担当課長 支援のあり方についてであります。北海道高速鉄道開発は、JR北海道へ鉄道施設等の貸し付けを行い、使用料の支払いを受けることとなっており、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北海道にとりましては、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北海道の負担軽減の効果は限定的であるといった側面もあり、道としては、現在、こうした点も考慮しながら、具体的な支援のあり方について、関係者間での検討を進めているところでございます。

○東国幹委員 次に、これまで進められてきた支援策の検討状況についてお伺いいたします。

まず、国の支援の期間についてであります。

先日の6者会議において、国交省から、国の支援の内容や規模について示されることはありませんでしたが、一部報道によれば、財務省は、いわゆる国鉄債務処理法の期限である平成32年度までの支援しか認めない方針を示しているとのことであって、このことを裏づけるかのように、6者会議において、鉄道局の藤井局長は、平成32年度までの取り組みの中で、いかに改革の効果が上がってきているのかを目に見える形で出さなければ、法改正もおぼつかなくなるおそれがあると発言しております。

この発言を言葉どおり解釈すれば、報道にあるとおり、国の支援は、当面、法の期限である平成32年度までということで、法改正は行いたいものの、JR北海道の改革効果を検証した上で、期間の延長に関する法改正の有無も含め、33年度以降、改めて支援の方法を検討するとの趣旨であるというふうに取り取れます。

このような藤井局長の発言について、道はどのように受けとめているのか、見解をお伺いします。

○宇野交通政策局次長 国の支援についてでございますが、国は、先般の関係者会議におきまして、国の支援の根拠となる、国鉄清算事業団の債務等の処理に関する法律が、2020年度に期限を迎えることから、法改正に向けた議論においても、それまでの取り組みの中で改革による効果を上げることが重要との考え方を示したものと認識しております。

道といたしましては、ことし3月に策定した交通政策総合指針に基づき、持続的な鉄道網の確立を目指す考えでございます。新幹線の札幌開業が予定されております2030年度を見据え、JR北海道の経営自立が図られるよう、必要な方策などが講じられることが重要と考えているところでございます。

○東国幹委員 既存の法的枠組みの中で、国策会社ともいえるべきJR北海道に対して国が支援を行うのは当然だと私は思っております。

【第1分科会 7月2日 第3号】

しかしながら、藤井局長の発言を踏まえると、この暫定的ともいふべき当面の支援は、路線の維持に対する将来的な見通しや具体的な計画も何もなく、わずか2年間で結果を出さなければ、2年後の路線の維持も保証されないことを前提に行う支援ということになるわけでありませう。

国においても、法改正を前提とする以上、長期間の支援を完全に約束することは現実的に難しいことは理解しながらも、JRの本州3社からの割賦債権収入、JR株式売却収入で成り立っている特例業務勘定から行うことができる国の支援と異なり、地方が、新たに、道民の税金をもって、このような短期間の支援をなぜ行わなければならないのか、非常に強い疑念を抱くところであって、このようなやり方では、到底、地域の理解は得られないのではないか、そのように考えます。

道は、このことについてどのように考えて、これからどう対応していくのか、見解をお伺いします。

○柏木交通政策局長 地域の支援についてであります。今回の関係者会議において、国からは、支援の具体的な内容は示されなかったものの、財政当局との調整を加速し、本年夏ごろまでに大まかな方向性を取りまとめるといった考え方が示されたところでございます。

道といたしましては、交通政策総合指針に基づき、関係機関が一体となって、新幹線の札幌開業が予定される2030年を見据えた持続的な鉄道網の確立を目指す考えであり、引き続き、国に対し、道や市町村の厳しい財政状況に十分に配慮した支援に関する考え方を示すよう、強く求めてまいります。

○東国幹委員 先日の6者会議において、島田社長は、経営再生の取り組みの一つとして、経営安定基金の運用益の確保、評価益の実現化を掲げており、市場金利が1%を割り込む状況下で、平成29年度の利回り実績は3.74%と高い利率であったことを、取り組みの成果として述べられているわけでありませう。

しかしながら、この運用利回りの低下こそが、JR北海道の経営危機の根底にあることは周知の事実です。

この基金は、昭和62年の国鉄分割民営化に際し、JR北海道の経営の安定化のために6822億円規模で設置されて、その運用益で営業損失を補うことを目的といたしました。まさに、今問題となっている維持困難線区に該当する路線を維持するために設置されたものであります。

つまり、この基金は、分割民営化の結果、当然に生じるであろう営業損失を補填して、JR北海道の経営安定や維持を目的として、国が創設した仕組みそのものであるというふうに言えます。

金利低下等の情勢の変化を受け、国は、平成9年から、運用益の下支え措置を、平成23年度からは、さらに2200億円規模の基金の実質的積み増し措置を行ってきたと聞いておりますけれども、想定金利との乖離を踏まえ、この措置により、国は具体的に何をどこまで補填してきたのか、その具体的な内容や考え方を伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 国の支援についてであります。国においては、これまで、JR北海

道の経営基盤の強化を目的に、経営安定基金の借入れによる運用益の下支え措置や、特例業務勘定の利益剰余金等を活用した実質的な基金の積み増しといった支援を行ってきたところであり、これらの措置によりまして、J R北海道は、平成28年までに約3100億円の追加的収入を得たところでございます。

○東国幹委員 国は、これまで、国鉄債務処理法という法的枠組みに基づき、正確に申し上げますと、赤字補填に関しては、法の附則第4条や第5条に基づき、基金の実質的積み増しや、老朽化した設備に係る投資等への支援のための無利子貸し付け、助成金の追加的支援措置を実施してまいりました。

J R北海道の経営問題に関しては、さまざまな要因があるとはいえ、本来、基金をもって維持することとされていた線区が、現在の金利情勢下において、今の基金規模では維持できなくなったという、極めてシンプルな構図の問題であります。

国は、6者会議の場などにおいて、J R北海道の改革に向けた取り組みを前提として、必要な支援を行っていくとしか発言しておりませんが、少なくとも、これまでの分割民営化の経緯や、法的枠組みによる経営安定基金の本来の役割、今後のあり方を踏まえた、さらなる積み増しの必要性など、本来、最初になされるべき基金に関する根本的議論が行われている形跡はありません。

このことについて、道はどう考えているのか。また、今後、国と議論をしていく必要があると考えますけれども、見解をお伺いします。

○宇野交通政策局次長 国の責任についてでございますが、J R北海道は、経営安定基金の運用益の低迷に加えまして、鉄道利用者の減少や、近年の安全投資、修繕費の増加などにより、経営は極めて厳しい状況にあり、これまで、国は、J R北海道に対し、資金助成や無利子貸し付けのほか、鉄道・運輸機構を通じた基金の実質的な積み増しなど、数次にわたる支援を行ってきたところでございます。

J R北海道の持続的な経営構造の確立のためには、これまでの経緯を踏まえ、国が中心的な役割を担う必要があると考えており、道といたしましては、引き続き、実効ある支援が講じられますよう、国に対して強く求めてまいります。

○東国幹委員 先ほども申し上げましたとおり、国は、支援期間の延長のため、国鉄債務処理法の改正の必要性などについて言及しております。

従来法の附則第4条に基づく支援では、特別債券の発行による実質的な利子補填措置しか行うことができず、基金そのものの積み増しはできない仕組みとなっております。

鉄道局長は、法改正の難しさについて言及していましたが、法改正のハードルを言うのであれば、特例業務勘定に積み上がったJ R東海やJ R東日本などからの割賦債権収入、そして株式売却益をJ R北海道の経営安定基金に投入して、経営を支える法改正を行うことも可能ではないかと考えるわけです。

どのような点が障害となっているのか、また、道として、国にこのような法改正を求める考え

【第1分科会 7月2日 第3号】

はないのか、あわせて見解をお伺いします。

○宇野交通政策局長 国の支援についてでございますが、鉄道・運輸機構の特例業務勘定につきましては、JRの本州3社の割賦債権やJR株式売却の収入を原資としておりまして、JR北海道及びJR四国の経営安定基金の実質的な積み増しのほか、旧国鉄職員に対する年金などの給付、及び、経営基盤の強化に必要な鉄道施設の整備や並行在来線に対する支援など、その用途が限定されているところでございます。

道といたしましては、JR北海道の経営再生と鉄道網の持続的な維持に向けては、国の抜本的な支援とともに、地域の実情を踏まえた実効性のある方策が一体的に講じられることが必要であり、JR北海道の経営再生に中心的な役割を果たす国に対しまして、引き続き、特例業務勘定を活用した支援制度の創設など、国の実効ある支援が講じられるよう求めてまいる考えでございます。

○東国幹委員 経営安定基金の活用について、もう一つ別の視点から活用策を検討してはどうかと考えます。

例えば、この低金利の時代に、無理な高利回りの運用を求めて、リスクが高い投資を繰り返すよりも、基金を自社が行う収益向上に向けた前向きな投資資金とするために取り崩して、ホテル建設や駅周辺開発などに振り向け、収益を確実に実現して、その収益を基金に積み戻すような運用方法も検討に値すると考えます。

国が主導して設置した北方基金も、運用益が当初の想定を大きく下回る状況となって、現在、国会で審議中の改正法案では、この基金の一部を取り崩すことを認める方針となっているわけがあります。

そうした例を見ると、取り崩しも、経営安定基金の活用の一つの方策ではないかと考えられますが、北方基金と同様に、国に取り崩しを要望する考えがないのか、見解をお伺いします。

○柏木交通政策局長 経営安定基金の運用についてであります。経営安定基金は、JR会社法においては、原則、取り崩してはならず、確実かつ有効な方法により運用しなければならないと定められております。

道といたしましては、巨額の経常赤字の発生が見込まれるJR北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、国が中心的役割を担う必要があることから、道では、これまでも、国に対して、本道固有のコスト負担の軽減や、鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した、設備投資等に対する支援策など、国の実効ある支援を求めてきたところであり、引き続き強く働きかけてまいります。

○東国幹委員 確かに、法律がそういうふうになっているのは承知しているところなのですが、ここは、法律改正でもいいし、法律のただし書きで、できることにもなっているわけですから、法律からすればそうかもしれないけれども、それは、政治判断で、いろんな運動の働きかけができることだと思います。

国の姿勢がどのようになっているのかも考えていかなければなりません。

6者会議において、藤井局長は、維持困難線区の取り扱いについて、北海道庁が本年3月に指針というものを策定しており、この考え方を尊重してまいりたいと述べられ、また、支援のあり方について、地域と国が協力して支援を行っていくべきものと考えていると述べられております。

一見、これは当然の発言のようにも思えますけれども、よく考えると、道が方針を決め、国が協力するかのような表現や、協力に関して、国より地域という言葉が先に来ているなど、随所に、路線の維持そのものについて地域が主たる役割を果たすかのような表現が用いられており、道の交通政策総合指針にある、これまでの経緯を踏まえ、引き続き、国が中心的な役割を担うべきであるという、国が主体性を持って支援を行うべきとの考え方とは、余りに意識のずれがあると考えられるわけであります。

抜本的な解決策である基金の積み増し等の必要性について議論を行おうとしない姿勢もさることながら、このように、まるで地域に責任を転嫁するかのような国の姿勢について、どう受けとめているのか、道の認識をお伺いします。

○柏木交通政策局長 国に対する考え方についてであります。このたびの関係者会議におきまして、国は、JR北海道の経営の現状に関する強い危機感を表明するとともに、2030年度の経営自立に向けたJR北海道への指導監督の強化や、本年夏ごろまでに、国の支援策について大まかな方向性を示すとの考えを示したところでございます。

道といたしましては、危機的な状況にあるJR北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、国が中心的役割を担う必要があると考えており、国に対し、関係者会議での発言を踏まえ、支援についての考え方を示すよう、強く求めてまいります。

○東国幹委員 どの線区をどう維持していくかということについて、道がリーダーシップをとり、地域の協議を取りまとめ、そして、その結果である地方の意思を尊重していただけるという趣旨であれば、大変ありがたいことなのですけれども、具体的な支援に関しては、これまでの経緯や法的枠組み、経営安定基金の設置の考え方などを踏まえれば、地方も、一定の協力、支援は行うものの、責任を持ってこの問題の解決策を考え、経営維持そのものにかかわる部分に対して必要な措置を講ずる主体は、法的にも国であるというふうに考えます。

冒頭でも、JR北海道の経営見通しについて質問させていただきましたけれども、まずは、徹底したJR北海道の経営努力が前提にあって、過去の経緯を踏まえて設置された既存の法的枠組みに基づく、国の実効ある主体的な支援がその次にあり、そして、それらが明確に示されて、初めて、可能な限りの地方の協力、支援がある、これが交通政策総合指針に示されている基本的な考え方です。

まずは、指針に書かれているとおり、この手順を堅持して、国に対しても、立場を明確にし、必要な支援を強く求めるべきであります。

この問題に関する、国、JR北海道、地方の役割について、道はどのように考えているのか、改めて見解をお伺いいたします。

○黒田総合政策部交通企画監 関係者の役割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、経営に責任を有するJR北海道の徹底した経営努力を前提に、これまでの経緯を踏まえ、JR北海道の経営再生に中心的な役割を担う国の実効ある支援とともに、地域におきましても、住民の皆様方の最適な公共交通を確保する観点から、可能な限りの協力、支援を行うことが重要であると考えてございます。

道といたしましては、今後、JR北海道に対し、先般の関係者会議での議論や地域の意見などを踏まえ、「経営再生の見通し」（案）をさらに具体化するよう強く求めますとともに、国に対し、道や市町村の厳しい財政状況に十分配慮した上で、支援についての考え方を示すよう働きかけてまいりたいと考えてございます。

また、今回の会議の結果など、さまざまな情報を提供いたしながら、地域における検討協議を進めるなどして、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向け、より一層、積極的に取り組んでまいります。

以上でございます。

○東国幹委員 次に、地方の協力、支援についてでありますけれども、今後の地方負担のあり方を議論するに当たっては、実際に自治体が負担可能な範囲となるかはもちろんのこと、これまでの経緯を踏まえて、国の役割などを明確にした上で、地域としても支えるために負担はやむを得ないという、納得ができる一定の考え方に沿った妥当な負担とならなくては、地域の理解は到底得られないものと考えます。

繰り返し申し上げてきたとおり、維持困難線区とはいえ、決して赤字補填的な支援であってはならないと考えます。それを行うべきは、経営安定基金を持つJR北海道であり、基金が足りなければ、これまでも現行法に基づき国が支援を行ってきており、これからも行うことができるのは国だけだからであります。

実際、国は、これまで、JR北海道へ多額の支援を行ってきているところであり、その規模は、一つの都道府県や沿線市町村のみのレベルで賄い切れるものではありません。

今後における国と地域の負担のあり方をどのように考えているのか、また、今後、どのように進めていく考えなのか、見解をお伺いします。

○宇野交通政策局次長 地域における支援についてでございますが、JR北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、引き続き国が中心的な役割を担うべきであると考えておりますが、一方、JR北海道の危機的な経営の状況を踏まえ、これまでどおりのJR北海道の取り組みや国の支援だけでは、持続的な鉄道網を確立することは困難でありますことから、地域としても、できる限りの協力、支援を行う必要があるものと考えてございます。

道といたしましては、今後とも、市町村の皆様や交通事業者などとともに、負担なども含めた議論を進めつつ、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してまいりたいと考えてございます。

○東国幹委員 次に、地方財政措置についてお伺いいたしますが、知事は、6者会議において、

地域の費用負担の軽減に向けた地方財政措置の検討を求めました。

道はもちろんのこと、特に市町村にとって、厳しい財政状況の中での費用負担には大変厳しいものがあって、地域の協議を加速させるためにも、地方財政措置は必要不可欠です。

改めて、今回の6者会議で、国交省に対し、総務省との間の地方財政措置の協議の推進を求めた経緯や道の考え方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、J R北海道の経営再生と持続的な鉄道網の確立に向けましては、J R北海道の徹底した経営努力を前提に、今後、国から示される枠組みの中で、地域における可能な限りの協力、支援を行うことが重要であり、道では、こうした考えのもと、道や市町村が行う取り組みに対する支援制度の創設、拡充について、昨年12月、国土交通大臣に要請したところでございます。

さらに、6月17日に開催いたしました関係者会議におきましても、知事から国に対し、地方財政措置について総務省と協議を進めるよう改めて求めたところであり、道といたしましては、引き続き、J R北海道の経営再生の中心的な役割を有する国に対しまして、道や市町村の厳しい財政状況に十分配慮した支援を求めてまいりたいと考えてございます。

○東国幹委員 交通政策総合指針にもあるとおり、この問題について、国が、主体的かつ中心となって議論を進めるべき立場にあることは明白であると考えます。

国交省に対して、総務省との間で地方財政措置の協議を進めることを求めた経緯、考え方は今お伺いいたしましたけれども、言うまでもなく、国によるJ R北海道への直接的な支援はもちろんのこと、地方財政措置についても、国交省が主体性を持って取り組むべきことと考えております。

当の国交省における総務省との協議の状況はどのようになっているのか、主体的な立場であるとの認識のもとで協議に臨んでいるのか、見解をお伺いいたします。

○柏木交通政策局長 地方財政措置についてでございますが、持続的な鉄道網の確立に向け、地域が負担を行うに当たっては、厳しい財政状況にある道や市町村の費用負担の軽減に向けた地方財政措置が講じられることが欠かせないことから、先日の関係者会議におきましては、知事から鉄道局長に対し、総務省との協議を進めるよう強く求めたところでございます。

現在、国土交通省においては、総務省との協議を鋭意進めていると承知しており、道といたしましても、引き続き、地方負担の軽減に向けて働きかけてまいります。

○東国幹委員 最後に、今までの議論を踏まえ、今後の地方の支援のあり方についてお伺いいたします。

国の支援期間に関する質問でも述べさせていただきましたが、藤井局長が述べられているように、法改正には国会審議を要する以上、現在示せる国の支援は、現行の債務処理法の期限内に限られているということであれば、地域の負担について、道はもとより、市町村の理解は到底得られないものと考えます。

先ほどから再三述べさせていただいたとおり、少なくとも、平成32年度までの支援は、法的に

【第1分科会 7月2日 第3号】

も国が行うべきものだと考えます。

こういった現状を踏まえると、今後の地域協議の円滑化、加速化を図るためにも、夏ごろまでに、まずは、JR北海道の経営再生の詳細な見通しと、現行法に沿って、平成32年度までの国の支援の枠組みを示していただき、それらを踏まえつつ、JR北海道の経営努力の検証や地域との協議を進めながら、平成33年度以降の法改正と、地方負担のあり方、役割を関係各省と協議していくべきと考えますが、道の見解をお伺いいたします。

○**柏木交通政策局長** 地域の支援についてであります。今回の関係者会議におきましては、JR北海道から、将来に向けた「経営再生の見通し」(案)が示され、国からも、今後、財政当局などと調整を進め、本年夏ごろまでに大まかな方向性を取りまとめるといった考え方が示されたところでございます。

道といたしましては、今後、JR北海道に対し、「経営再生の見通し」(案)をさらに具体化するよう求めるとともに、国に対しては、持続的な鉄道網の確立に向けた法改正、道や市町村の厳しい財政状況に十分配慮した支援を求めてまいる考えであります。

また、会議の結果など、さまざまな情報を提供しながら、地域における検討協議を進めるなどして、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に取り組んでまいります。

以上です。

○**東国幹委員** 国による支援の方向性の取りまとめが目前に迫っているわけですが、国が何を検討しているのかが見えていない中で、どのような要望をしていくのか、不明確であって、効果的なものにならないのではないかと危惧いたします。

そもそも、関係者が一枚岩で要望するといった基本的な前提にさえ、疑問符がつきかねない状況にあると考えます。

要望に向けた道の基本的な方針や、要望の内容の考え方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、先ほど局長からも御答弁申し上げたように、先般の関係者会議におきましては、国から、具体的な支援内容は示されなかったわけですが、財政当局との調整を加速し、本年夏ごろまでに大まかな方向性を取りまとめるとの考え方が示されたところでございます。

会議では、道から国に対し、国の支援の考え方を早期に示すよう求めますとともに、新幹線の札幌開業が予定されている2030年度を見据え、JR北海道が経営自立を着実に果たしていくための法改正の必要性、道や市町村の費用負担の軽減に向けた地方財政措置について総務省と協議を進めるよう強く求めたところでございます。

道といたしましては、関係者会議や道議会における御議論、さらには、地域の検討協議の場における沿線自治体の皆様方の御意見なども踏まえ、JR北海道の経営再生に中心的な役割を果たす国に対して、実効ある支援の考え方を提示するよう、引き続き強く求めてまいります。

以上でございます。

○**東国幹委員** JR北海道問題に関しては、重大な局面にあるわけであり。国は、夏ごろま

でにといった期限を切るような方針で臨んできたわけなのですからけれども、これについては、主体、客体がかなり多くて、要望一つをとっても、足並みがちょっとばらばらですし、温度差が非常にあります。

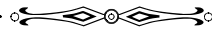
しかし、そういった中であっても、道の役割は完結をしていかなければならないし、主体性、当事者意識を持ってこの問題に臨んでいかなければ、ほかの団体等々の信頼を失うことになるかと思えます。

質疑をさせていただいた一連の問題に関して、知事に直接お伺いしたいと思っておりますので、委員長、お取り計らいのほどよろしくお願いを申し上げまして、私の質問を終わります。

○**松山丈史委員長** 東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。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午後3時9分休憩



午後3時31分開議

○**丸岩浩二副委員長** 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。

池端英昭君。

○**池端英昭委員** それでは、通告に従い、順次質問してまいります。

まず、人口減少についてお尋ねをしてみたいと思います。

知事が、今期の公約に掲げ、現在、取り組みを進めている人口減少・危機突破は、全国平均を上回るスピードで人口減少を続けている本道にとって、待ったなしの最重要課題と考えております。

人口減少がもたらす影響については多岐にわたり、地方創生を進める本道にとって、地域の経済産業活動の縮小を初め、後継者不足等による空き店舗の増加、また、農林水産業の衰退、市街地では、空き家の増加とともに、地域の景観の悪化や治安の悪化、そして、倒壊、火災の発生といった防災上の問題などもあり、地域の魅力の低下を招くおそれもあります。

したがって、各市町村の取り組みや、道が行う各施策を重層的に進めることで確実な成果を得られるよう、常に効果を検証しながら前進させていく必要があると考えており、以下、人口減少に係る道の取り組みについて伺ってみたいと思います。

まず1点目は、人口減少に対する現状認識についてであります。

人口減少には、大きく分けて自然減と社会減があり、それぞれの原因については多岐にわたるのですが、本道の人口減少はどのような現状にあるか、ここ近年の傾向などもあわせてお示しをいただきたいと思えます。

また、その現状について、道としてどのような受けとめをされているのか、それもお伺いしたいと思えます。

○丸岩浩二副委員長 地域創生担当課長堤俊輔君。

○堤地域創生担当課長 人口減少についてであります。本道の人口は、平成9年の約570万人をピークに減少に転じた後、全国を上回るスピードで人口減少が進行しており、平成27年の国勢調査では約538万人となり、さらに、本年4月に公表された国の調査による平成29年の人口は約532万人となっております。

自然増減の状況については、最近5カ年間で、年に2万人以上、死亡者数が出生者数を上回る自然減が続いており、また、社会増減については、道外への転出超過が続いているものの、最近の3カ年間では、やや改善傾向がございます。

人口減少は、さまざまな産業における担い手の確保、消費の縮小や地域交通の維持など、幅広い分野において深刻な影響を及ぼすものと考えており、危機意識を持って各般の施策に取り組んでいく必要があると認識いたしております。

○池端英昭委員 それでは、現状認識から、今度は、対策事業に対する認識についてお尋ねをしてみたいです。

人口対策については、創生総合戦略を柱に、各般の施策を実施していますが、各施策において7割が、残念ながら100%未満となっております。

このような結果を招いた原因について、道としてどのように受けとめているのか。また、我が会派の代表格質問で、知事から、K P Iの数値等の見直しを不断に行うというお答えをいただいておりますが、どのような視点で見直しをされようとしているのか、そして、目標達成の見通しについてどのように捉えているのか、お尋ねをいたします。

○丸岩浩二副委員長 地域創生局長北村英則君。

○北村地域創生局長 K P Iについてであります。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、施策ごとに、効果の測定に適した指標をK P Iとして設定しており、毎年度、その数値を把握し、戦略の推進管理を行っているところであります。

創生総合戦略の推進期間は、平成31年度までの5カ年となっておりますが、現時点におけるK P Iの進捗状況は、全指標のうち、約3割が目標値を達成しているものの、残りの指標についても、期間内での達成に向けて、さらなる取り組みを進めていく必要があると認識しております。

また、本年度において既に進捗率が100%を超えたものについては、さらに高い目標を設定するなど、見直しを行ってきておりますが、他方、進捗におくれが見られるものもありますことから、引き続き、関連施策等の見直しを不断に行うなど、進捗管理に努め、目標の達成に向けて、創生総合戦略を着実に推進してまいります。

以上であります。

○池端英昭委員 それでは、道の取り組みについて、3点にわたってお伺いをいたします。

まず一つ目は、成功事例の波及の考え方についてであります。

知事は、地域の成功事例を全道に広げるとしておりましたが、広域分散型の本道において、それを画一的に採用できるわけではないというふうに私は考えております。

一体どのような考えに基づいての見解なのか、お伺いをしたいと思います。

○**堤地域創生担当課長** 地域の成功事例の波及についてであります。市町村においては、地域創生に向けて、地域の特性を生かしたさまざまな取り組みを行っており、人口減少数の緩和や、人口増に転じた地域もあると認識しております。

例えば、上士幌町では、ふるさと納税を財源として、認定こども園の無償化、住宅の建設費補助など、子育てをしやすいまちづくりに力を入れており、子育て世代の転入者が増加しております。

また、沼田町では、病院、福祉施設、スーパーなどをまちなかに集約するコンパクトタウン構想に取り組み、住みやすさの向上に努めることなどにより、転入超過に転じてございます。

道では、市町村に対し、多様な成功事例やノウハウの情報提供を行い、それぞれの地域の特性、実情に応じて政策に取り入れていただくことにより、本道全体の地域創生につなげてまいりたいと考えてございます。

○**池端英昭委員** ただいまお示しをいただいた成功事例の波及は大変重要なことだと思います。

それに伴い、市町村との連携が非常に大切であるわけですが、道として、人口減少・危機突破に向け、これまでの取り組みの検証から、より実効性の高い取り組みを推進するとしていますが、具体的にどのようなことを進めていこうとされているのか、お伺いをいたします。

○**堤地域創生担当課長** 道における取り組みについてであります。創生総合戦略の検証に当たっては、産学官など各分野の代表者で構成する北海道創生協議会における御意見等も踏まえ、関連施策の見直しや新規事業の実施などに取り組んでいるところでございます。

具体的には、昨年11月の協議会では、道外への転出超過数の多くを若年層が占めているという現状に鑑み、若者の呼び込みと定着を主なテーマとして御議論いただき、今年度、首都圏の若者を対象とした移住関心層の掘り起こしや、本道に関心を持つ若年者とのネットワークの構築、また、札幌など都市部の学生が、道内の各地域での実践活動を通じて、地域への関心や愛着を高める仕組みづくりといった新たな事業を創出し、施策の充実を図ったところであり、道としては、引き続き、関係者の御意見や地域の成功事例などを踏まえながら、地域創生の取り組みがより実効性の高いものとなるよう進めてまいります。

○**池端英昭委員** ただいま、若者をターゲットにするという視点が出てきましたが、道内の若者は、進学や就職を機に地元を離れることが多い傾向にあります。

そこで、若者の呼び込みと定着について新たな事業を行うということですが、その効果と狙いについてどのように考えているか、お伺いをいたします。

○**北村地域創生局長** 若者の定着等に向けた取り組みについてであります。若者の人口流出の抑制や地域への呼び込みを図るためには、地域の魅力を効果的に発信し、その理解を促進するとともに、地域での暮らしや本道への移住等に関心を持つ若者と、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、今年度、地域課題の解決などに向けた活動を実践することにより、若者に

【第1分科会 7月2日 第3号】

地域への関心や愛着を高めるためのモデルとなるプログラムを策定し、道内に普及させる事業や、将来の移住関心層の掘り起こしを図るため、首都圏の若者を対象に、ネットワークの構築を目指した交流の場づくりを行う事業を実施しているところであり、今後、将来的な移住、定住につながるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○池端英昭委員 当面の対策として、若い人にターゲットを絞って、各般の施策を講じることは大変重要な視点だというふうには思っております。

ただ、それだけではなく、社会減を食い止めるには、各年齢層、各年代に対するアプローチが大変重要になってくると思いますので、その点を含めて、各施策の推進に当たっていただきたいというふうに思います。

この項目の最後の質問になりますが、人口減少対策に係る今後の取り組みについてであります。

知事の任期は、残り1年足らずとなりましたが、人口減少問題は、これからも相当の時間をかけて継続的に取り組んでいかなくてはならない極めて大きな問題であります。

したがって、高橋道政の責任もそうですが、その先にどう引き継いでいくのか、道としての責任も大変重いのではないかとこのように考えます。

そこで、今後、道は、この問題をどのように扱い、どう取り組みを進めるお考えなのか、お伺いいたします。

○丸岩浩二副委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 人口減少対策についてでございますが、本道において、全国を上回るスピードで人口減少が進行する中、道では、北海道人口ビジョンで示しました、2040年に460万人から450万人の本道の人口を維持するとの長期的な展望に立ち、人口減少の進行の緩和に向けて、創生総合戦略に基づき、自然減対策、社会減対策の両面から各般の施策を展開しているところでございます。

創生総合戦略の推進期間は、平成31年度までの5年間としておりますが、地域創生の取り組みは、戦略期間経過後も継続して行うものであり、将来に向けて持続可能な地域づくりが図られるよう、北海道の総力を挙げて取り組んでいく必要があると考えております。

以上でございます。

○池端英昭委員 人口減少問題については、高橋道政の検証を含め、今後の取り組みの方向性も確認しなくてはならないことから、知事に直接お伺いをしたいと思っております。委員長におかれましては、特段のお計らいをよろしくお願い申し上げます。

それでは次に、北海道150年事業についてお尋ねをいたしたいと思っております。

北海道のこれまでの歩みの中で、松浦武四郎を初め、多くの先人の英知と労苦を礎に、私たちは現在の豊かさを享受しております。

私たちは、これまでの150年に学び、そして、これからの未来をどうつくっていくか、この150

年はさまざまな意味を持っていると考えます。

したがって、単なるお祭りで終わるのではなく、全道の179市町村が同じ思いを持ち、そのような気概の共有が図られるよう、次の50年のスタートとして歩いていかなければならないと考えます。

そこで、北海道150年事業について、以下伺ってまいります。

まず、これまでの取り組みと成果についてであります。

いよいよ、来月5日に記念式典が開催されますが、これまでの間、道は、北海道150年に係る事業を展開されてきています。

初めに、これまでの取り組みと、現時点で把握している成果についてお伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 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 これまでの取り組み等についてであります。北海道150年事業は、実行委員会が主体となり、昨年度より、ウェブサイトやガイドブック、道の広報紙等を通じてPRを実施しているほか、本年1月から2月にかけて、さっぽろ雪まつりなど大規模イベントと連携した取り組みを道内各地で開催するなど、本年が命名150年の大きな節目に当たることの周知と、150年事業への参加募集に努めているところでございます。

こうした取り組みにより、みずからのノウハウなどを活用して事業を企画、実施するパートナー企業の皆様は、道内外の165社に及び、また、地域の視点を生かし、さまざまな主体が実施する北海道みらい事業の登録件数も増加してきております。

さらに、松浦武二郎を初め、地域の偉人や歴史、自然などに着目したイベントや出版、150年ロゴマークを付した商品販売等による住民への周知など、その取り組みは広がってきているものと認識してございます。

○池端英昭委員 各地域での取り組みについて伺います。

ことは、道民の誰もが、これまでの歴史や今後の北海道のあり方を考えるきっかけとなる年にしなければならないと考えていますが、全道を鳥瞰すると、地域での取り組みに多少の温度差があるように感じます。

そういった各地域での取り組みの温度差について、道はどのように認識しているのでしょうか。

また、前段でもお話ししたように、全道の市町村に同じ意識で取り組んでいただくことが望ましいと考えますが、道の対応についてお伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 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 地域での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、道内の各地域の多くの方々に参画いただくことが重要と考えております。

このため、各振興局においては、地域の歴史、文化に関するフォーラムや、北海道150年をPRするパネル展の開催などに取り組んでいるほか、北海道みらい事業の登録に向けたPR等を行っております。

【第1分科会 7月2日 第3号】

また、150年事業室等の担当職員が、市町村を訪問して、150年事業の趣旨をお伝えし、事業の企画、実施を呼びかけるなどしてきたところでございます。

現在、北海道みらい事業の登録件数は887件に及び、道内の約8割の市町村において、事業が実施、もしくは実施される予定でございまして、引き続き、各地域の幅広い層の皆様にご参加いただけるよう、振興局や市町村と連携して取り組みを進めてまいります。

以上でございます。

○池端英昭委員 それでは、最後の質問になりますが、記念式典後の取り組みと目指す姿についてでございます。

記念式典後も、年内いっぱいまで事業が行われると聞いていますが、この一年を通じて北海道150年事業が目指す姿をどのように捉えているのでしょうか。また、その実現に向けて、今後どのように取り組んでいかれようとしているのか、部長の思いと決意についてお伺いをいたします。

○小野塚総合政策部長 今後の事業の進め方についてでございますが、北海道150年事業は、本道の歴史や先人の偉業を振り返るとともに、未来を展望する取り組みを、道民が一体となって各地で進めていくことを基本理念としております。

こうした理念を踏まえ、7月14日から始まる北海道150年ウィークにおいて、全道各地での事業を通じ、節目の年をお祝いするとともに、将来を担う若い世代を含め、多くの皆様にご参加いただく記念式典を8月5日に開催するほか、パートナー企業等の皆様が行う取り組みや、多様な主体による北海道みらい事業の実施、さらに、年末には音楽祭の開催を予定し、北海道150年を締めくくることとしているところでございます。

この一年が、次の50年、100年を見据え、互いを認め合う共生の社会を目指す北海道づくりに向け、道民の皆様にとって心に残る大切な年となり、また、北海道が国内外から大きな注目や関心を寄せていただける年となりますよう取り組んでまいりますのでございます。

以上でございます。

○池端英昭委員 それでは、次の質問に移らせていただきます。

次に、新幹線についてでございます。

道民待望の北海道新幹線の札幌開業ですが、当初、2035年の開業を目指していたところ、5年前倒しし、2030年度末の開業に向けて、現在、急ピッチで工事が進められています。

北海道新幹線は、本道の公共交通ネットワークの拡充や、それに伴うヒューマントリップによる経済の活性化など、大きな効果が期待されることから、経済界を初め、多くの道民が、札幌市までの早期延伸を要望してきた経緯があります。

しかし一方、発生土の受け入れや、北海道新幹線に係る収支の問題がありますことから、以下、それぞれの問題について伺ってまいりたいと思います。

まず1点目として、工事の進捗状況についてでございます。

北海道新幹線の開業効果を広く全道に波及させるためには、札幌への乗り入れを一日も早く実

現させることが大変重要と考えているわけです。

そこで、現在の工事の進捗状況についてどのように把握されているか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 新幹線推進室参事高橋良男君。

○高橋新幹線推進室参事 札幌開業に係る工事の進捗状況についてでございますが、新函館北斗—札幌間におきましては、総延長の約211キロメートルのうち、約80%の約169キロメートルがトンネル区間となっており、建設主体の鉄道・運輸機構では、本年6月末現在、建設工事が予定されている18本のトンネルのうち、既に13本が工事契約済みであり、トンネルの総延長に対する契約率は約76%となっております。

○池端英昭委員 次に、建設促進における課題について伺います。

札幌までの工事については、当初計画から5年前倒しして、2030年度末の完成となっております。

建設工事を進めていく中で、総延長の約80%がトンネルということもあり、さまざまな困難があるものと考えますが、現在、どのようなことが課題となっているのか、お伺いをいたします。

○高橋新幹線推進室参事 建設工事に係る課題についてでございますが、鉄道・運輸機構におきましては、新函館北斗—札幌間の開業時期を、2035年度から5年前倒しするとした政府・与党申し合わせに基づき、2030年度末の完成、開業に向けまして、着実に整備を進めているところでございます。

鉄道・運輸機構からは、札幌開業に向け、今後、トンネル工事が本格化し、工事の進捗に伴う発生土が増加することから、その受け入れ先の確保などが課題となっていると伺ってございます。

○池端英昭委員 ただいま、発生土の受け入れの問題が示されました。

トンネル工事に伴う発生土の処理が課題となっているということですが、工事が遅延しないよう、受け入れ地をしっかりと確保していかなければならないと考えます。これに関しては、鉄道・運輸機構だけの対応では厳しい部分もあるものと思います。

そこで、道としても、この問題に積極的に関わっていくべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○丸岩浩二副委員長 新幹線推進室長田中勝君。

○田中新幹線推進室長 受け入れ地の確保に係る道の対応についてでございますが、トンネル工事に伴う発生土につきましては、鉄道・運輸機構において、沿線自治体と協議し、環境に配慮した受け入れ地の確保や、適切な処理を講じることとしております。

道といたしましても、沿線自治体、鉄道・運輸機構などで構成する新幹線建設促進・連絡調整会議において情報共有や意見交換を行うなど、受け入れ地の確保を沿線自治体に働きかけているところであり、今後、札幌開業に向け、さらに工事が進捗し、受け入れ地の確保が必要となりますことから、引き続き、鉄道・運輸機構などと連携しながら、積極的に取り組んでまいります。

○池端英昭委員 トンネル工事に伴う発生土、特に、環境基準を超える自然由来の重金属を含む

発生土については、環境に配慮し、適切に処理する必要があるものと考えておりますが、今後、どのように取り組んでいかれるのでしょうか、お伺いいたします。

○田中新幹線推進室長 発生土の処理などについてでございますが、発生土には、地層によって、自然由来の重金属などが含まれている場合があります、鉄道・運輸機構では、こうした対策が必要な発生土につきましては、学識経験者による委員会でも対策を検討し、国土交通省が定めたマニュアルに準拠して対応しているものと承知しております。

道といたしましては、新幹線建設促進・連絡調整会議におきまして、鉄道・運輸機構、沿線自治体などと、対策が必要な発生土の処理などについて、情報共有や意見交換を行いながら、引き続き、発生土の受け入れ適地の確保に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○池端英昭委員 わかりました。適切に対応していただきたいというふうに思います。

次に、北海道新幹線の収支について伺ってまいります。

まず、赤字の原因についてでございますが、新幹線建設の課題として発生土処理の問題がある一方、今後は、新幹線の赤字の問題もJR北海道の喫緊の課題と考えるわけではありますが、道は、この赤字の原因についてどのように認識をされているのでしょうか。

○田中新幹線推進室長 北海道新幹線の赤字についてでございますが、JR北海道からは、北海道新幹線は、青函トンネルの維持管理に要するコスト負担や、札幌開業を見越した総合車両基地等の維持に係る固定費の発生などの特殊要因により、当面の収支は厳しくなると伺っております。

また、平成29年度の営業損失は、新青森—新函館北斗間の開業から2年がたち、開業当時の盛り上がりからの落ちつきによる収益の低下や、本格的な車両検査の実施などが、収支悪化の原因となっているとの説明を受けており、道といたしましては、JR北海道において、一層の収益拡大に向けて取り組むことが求められていると認識しているところでございます。

○池端英昭委員 開業当初は随分と盛り上がった北海道新幹線ではありますが、その盛り上がり落ちついて、収支に影響を来しているということは、多少残念な思いがしてなりません。

道民の一人として、高いレベルで盛り上がり維持されることが、結果的に、公共交通ネットワークが今後も維持されることにつながっていくと思っておりますので、我々も、待望の新幹線をいかに有効に活用するか、常に意識を高く持っていなければならないというふうに考えております。

それでは、2点目に、収支の見通しについてお伺いいたします。

JR北海道の経営状況は非常に厳しいものであり、札幌開業まで、当面、新幹線に係る赤字が続く可能性が考えられます。

札幌開業はJR北海道の経営改善に大きな効果が期待できますが、新幹線は、道民の公共交通ネットワークのかなめとして、活発に利用促進が図られなくてはなりません。

したがって、今後、新幹線の収支改善に向けて、道としてもJR北海道に対策を求めていくべきと考えますが、考え方を伺いいたします。

○丸岩浩二副委員長 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 北海道新幹線の収支についてでございますが、国及びJR北海道によりますと、北海道新幹線については、札幌開業に伴い、さらなる高速化と相まって、より多くの方々の利用が見込まれることなどから、収支は改善するとしてございます。

道といたしましては、札幌までの一日も早い開業が、JR北海道の経営再生の観点からも必要と考えてございまして、新幹線の開業効果が全道に波及するよう、引き続き、関係団体の皆様と連携を図りながら、積極的に取り組みますとともに、JR北海道に対して、新幹線の利用促進を初め、鉄道事業以外の収益が見込める新たな事業を戦略的に育てることなどにより、持続的な鉄道網の確立に向け、収益拡大に全力で取り組んでいくよう強く求めてまいります。

以上でございます。

○池端英昭委員 ただいま企画監から御答弁いただきました。

くどいようですが、年間の赤字として、開業初年度が54億円、昨年度が103億円を計上しているわけであります。開業までは、あと12年も残っており、よほどの状況変化がなければ、JR北海道にとっても致命的な打撃になりかねません。

我々道民の悲願でもある新幹線事業であることに鑑みて、利用促進と収支改善の問題を他人ごととせず、道民がこの問題について常に関心を持っていくべきというふうに私は考えるわけであります。

道としても、これらのことを念頭に置き、これからかかわっていくよう強く指摘をさせていただきたいと思っております。

なお、北海道新幹線については、発生土に係る地元調整や、札幌開業に向けての進捗状況、さらに、北海道の玄関口としての新幹線札幌駅についての道のかかわりなど、今後の取り組みの方向性も確認しなくてはならないことから、知事に直接お伺いしたいと思っております。委員長におかれましては、特段のお取り計らいをよろしくお願いいたします。

それでは、最後の質問になります。

関係人口創出モデル事業についてお尋ねしてまいります。

このたび議案として提案された関係人口創出モデル事業ですが、この事業は、国が新しく取り組むモデル事業であると聞いております。

人口減少問題にかかわり、さまざまな事業が展開されておりますが、このモデル事業に出てくる関係人口といった用語は、聞きなれない方も随分多いのではないかとというふうに考えます。

そこで、関係人口に係る道の取り組みについて、以下お伺いをしてまいります。

まず初めに、用語の定義についてでございます。

関係人口とは、一体どのような方々が、どのようなかかわりを持つことを指しているのでしょうか。国が示す関係人口の定義と、この事業の目的についてお伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 移住交流担当課長高見里佳君。

○高見移住交流担当課長 関係人口についてでございますが、総務省では、関係人口を、地域や地域の人々と多様にかかわる者と定義しているところであります。

【第1分科会 7月2日 第3号】

今般、国から受託する関係人口創出モデル事業は、都市部の方々に、地域と継続的なかわりを持つ機会を提供することにより、地域づくりの担い手となることや、将来的には移住にもつながるよう、地域に関心のある方々のネットワークづくりを進めることを目的として実施するものでございます。

○池端英昭委員 関係人口の定義については、今、御答弁がありましたので、わかりました。

道は、このモデル事業において、関係人口の対象地域として首都圏を挙げています。

一体なぜ首都圏になったのか、その理由をお伺いしたいと思います。

○高見移住交流担当課長 モデル事業の対象者についてでございますが、人口減少が全国を上回るスピードで進行する中、道といたしましては、地域の活性化のみならず、地域経済を維持していくためにも、若者を中心とした道外への人口流出を抑制し、地域に呼び込むことが重要と考えているところであります。

このため、道では、首都圏で暮らす若者を対象に、移住関心層の掘り起こしやネットワークの構築を目指す取り組みを行ってきているところであり、このたびのモデル事業の実施に当たっても、こうした取り組みと連動して、道外で開催する移住に関するイベントの機会や、東京の移住定住推進センターを活用しながら、幅広く事業を周知し、首都圏を中心とした、地域に関心のある方々の移住につながるよう取り組んでまいりたいと考えてございます。

○池端英昭委員 ただいま、この事業の目的とか対象者について御説明をいただいたわけですが、首都圏を対象にしたさまざまな移住・定住促進策はこれまでも取り組みをされてきたわけがあります。

この事業については、一体何を狙いとして行おうとされているのか、また、当該モデル事業の効果をどのような方法によってはかれるのか、お伺いをしたいと思います。

○北村地域創生局長 モデル事業に期待する効果についてであります。本道を初め、地方において人口減少が急速に進行する中、都市部の方々に 대해서는、地域ボランティアやふるさと納税といった、地域とかかわる機会が多様化しているところであります。

このたびのモデル事業は、このような現状を踏まえ、本道とつながりや関心のある首都圏の方々が、地元住民との交流や地域づくりの実践などを通じて、北海道への関心を一層高めることを狙いとしております。

事業終了後には、アンケート調査等を行い、参加者の意向や課題の把握に努め、関係人口の拡大に向け、今後の事業展開に反映させてまいります。

以上でございます。

○池端英昭委員 わかりました。

では、最後になりますけれども、今後の展開についてお伺いをいたします。

このモデル事業は、せっかく首都圏の方に地域に来ていただくものですから、北海道に来て、お祭りなどに参加して、はい終わりということではなく、地域としてどのように関係人口を迎えるのか、あるいは、地元住民とどのような触れ合いをするのか、そのような多様な機会の提供が

事業の重要なポイントになると考えます。

また、その効果を確実にするためには、一過性で終わるのではなく、継続的に取り組んだほうが効果が得やすいというふうに考えますが、今後の展開についてお伺いをいたします。

○小野塚総合政策部長 今後の取り組みについてでございますが、人口減少問題への対応に向けて、首都圏など都市部の住民の方々が、農業体験や伝統行事への参加、地域での交流会による地元住民との触れ合いなどをきっかけとして、北海道への関心を高め、地域と継続的につながる仕組みを構築することは、将来的な地域づくりの担い手の確保や移住につなげるためにも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、今年度の関係人口創出モデル事業の実施結果を踏まえ、市町村のニーズや参加者の意向等を把握しながら、来年度以降の、地域とつながる仕組みを活用した事業のあり方について検討いたしますとともに、地域に関心のある方々の来道や移住につながるよう取り組んでまいります。

以上でございます。

○池端英昭委員 ただいま御答弁をいただきました。

その中で、地域と継続的につながる仕組みの重要性に関する認識もお言葉としていただきましたし、来年度以降の、地域とつながる仕組みの活用という答弁もありましたが、地域とのつながりについては、さまざまな事業を見ていても、一定の時間や回数を重ねることによって、きずなが醸成されると私は思っております。

したがって、1回だけですと、よい思い出で終わってしまうように感じるわけではありますが、再度、継続の考え方について部長にお伺いをいたしたいと思っております。

○小野塚総合政策部長 今後の取り組みについてでございますが、道といたしましては、関係人口の拡大に向けた取り組みは、将来的な地域づくりの担い手の確保や移住の促進を図る上で重要であると考えております。

今後、今年度の実施結果などを踏まえながら、来年度以降の、地域とつながる仕組みを活用した事業のあり方について検討いたしますとともに、地域に関心のある方々の来道や移住につながるよう取り組んでまいります。

以上でございます。

○池端英昭委員 再質問をさせていただきましたが、なかなかよい答弁をいただけなく、残念に思っております。

このモデル事業が今後の展開に活かされるためにも、事業の検証について、ぜひ議会に御報告をいただきたいというふうに思います。そのようなことを求め、指摘させていただき、私の質問を終わりたいと思います。

○丸岩浩二副委員長 池端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。

久保秋雄太君。

○久保秋雄太委員 委員長のお許しをいただきましたので、質問をさせていただきます。

SDGsの推進についてであります。

本年の第1回定例会における我が会派の代表質問に対し、知事から、全庁横断的な体制を整備するとともに、新年度には、新たなビジョンの策定を目指すとの答弁があり、早速、4月には、知事をトップとする北海道SDGs推進本部が設置され、さきの総合政策委員会では、新たに策定するビジョンの基本的な考え方と骨子案が示されました。

SDGsでは、貧困や飢餓を初め、経済成長、まちづくりなど、17のゴールが掲げられており、道政と関係の深いゴールも数多くあります。

また、企業活動においても、SDGsは重要な視点として注目されており、道民一人一人の消費行動や生活そのものにもかかわるなど、SDGsは、多様な主体による全員参加型で取り組むことが求められます。

そういった観点から、ビジョンの策定を初め、SDGsの推進に向けた今後の道の取り組みについて、以下伺ってまいります。

道では、既に、北海道総合計画や創生総合戦略といった計画を策定し、これらの計画に沿って道政の展開を図っています。

その上で、今回、新たにSDGsのビジョンを策定しようとしておりますが、このビジョンの位置づけや総合計画などとの関係についてどのように考えているのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 計画推進課長石川政宣君。

○石川計画推進課長 ビジョンの位置づけなどについてでございますが、道では、SDGsに関する道民の方々の理解と参画が広がり、幅広い分野や地域でさまざまな取り組みが展開されるよう、市町村、企業、団体、NPOなど多様な主体と道が共有する基本的な指針となり、また、それぞれの取り組みを促進し、持続可能な地域づくりを進めるためのガイドラインとなるビジョンを、年内を目途に策定することとしたところでございます。

こうしたことから、このビジョンでは、本道におけるSDGsの推進の基本的な考え方を初め、目指す姿や、優先的に取り組む課題と対応方向、推進手法などを道民の方々にわかりやすくお示しすることとしてございます。

また、経済、社会、環境をめぐる広範な課題に取り組むSDGsは、地域創生に資するものであり、総合計画や創生総合戦略の目指す姿とも合致することから、特定分野別計画の改定等では、SDGsの要素を反映するとともに、毎年度の政策展開に当たりましては、SDGsに関連する施策の推進に取り組んでいるところであり、道といたしましては、今後策定するビジョンを踏まえ、道はもとより、多様な主体によるSDGsの推進に努めてまいります。

以上でございます。

○久保秋雄太委員 今回示されたビジョンの骨子案では、ビジョンの位置づけや目指す姿、優先課題と対応方向、推進手法など、基本的な柱立てのみが示されております。

実践者等による懇談会を開催するなどして、具体的な検討を進めるとしてありますが、今後、

どのように検討を進め、ビジョンを取りまとめていく考えなのか、お伺いをいたします。

○石川計画推進課長 ビジョンの策定に向けた今後の検討についてでございますが、このたび取りまとめたビジョンの骨子案では、基本的な項目をお示ししたところであり、今後、関係団体や実践者、有識者の御意見なども伺いながら、9月中を目途に原案を取りまとめる予定でございます。

この原案は、SDGsの目標やターゲット、国が策定したSDGs実施指針を踏まえるとともに、本道が直面する課題や強みなどの実情に即して、骨子案でお示しした五つの優先課題やその対応方向のほか、市町村、企業、団体、NPOなど多様な主体に求められる取り組み、推進手法などについて検討を進め、取りまとめてまいりたいと考えてございます。

その後、道民の方々から広く御意見を伺うパブリックコメントを経て、11月中に案をお示しし、議会での御議論も踏まえながら、年内を目途に成案としたいと考えてございます。

以上でございます。

○久保秋雄太委員 道は、SDGsの達成に向け、すぐれた提案をする自治体として、先般、国からSDGs未来都市として選定されたと承知をしております。

今後、全国の自治体の手本となるような先導的な役割を果たすことが求められると考えますが、今後策定するビジョンのもと、どのように未来都市としての取り組みを進めていくのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 地域創生局長北村英則君。

○北村地域創生局長 SDGs未来都市としての取り組みについてでございますが、SDGs未来都市は、SDGsの達成に向け、すぐれた取り組みを提案、推進する自治体を国が選定するものであり、道では、SDGsの推進は地域創生にも資するとの考えから、道としてのSDGsの推進に向けた当面の考え方などを国に提案したところであります。

その結果、推進本部の設置やビジョンの策定が他の自治体を先導するものであるとして、一定の評価をいただき、今般、未来都市として選定を受けたところであり、道といたしましては、今後、オール北海道の共通指針として策定するビジョンのもと、道もSDGsの推進の担い手の一人との考えに基づき、市町村、企業、団体、NPOなど多様な主体との連携を図りながら、SDGs未来都市・北海道としての施策、事業を展開し、その取り組みの内容を積極的に発信してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○久保秋雄太委員 次に、ネットワーク組織についてでございます。

さきの我が会派の代表格質問で、道民や道内企業など多くの方々のネットワークを広げ、具体的な取り組みを促す環境や仕組みが必要であると指摘し、道の考え方をただしたところ、知事は、新たなネットワーク組織を立ち上げると答弁されましたが、この組織は、いつまでに、どのようなものとして立ち上げる考えなのか、改めてお伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 計画推進担当局長谷内浩史君。

○谷内計画推進担当局長 ネットワーク組織についてであります。道では、個人、企業、団体、NPO、行政機関など、各層にSDGsが浸透し、さまざまな取り組みが展開されるよう、多様な主体が連携協働する全道的なネットワーク組織の立ち上げについて検討することとしているところであります。

このネットワーク組織は、SDGsの実践者や関心のある方に広く参加いただき、情報共有や意見交換を初め、先行事例の情報発信、連携した取り組みの実施などを通じ、SDGsの推進に取り組む担い手が広がり、さまざまな分野や地域などで取り組みの裾野が拡大していくことを目的としております。

道といたしましては、今後、設立趣旨などについて、関係団体や実践者等から御理解と御賛同をいただきながら、本年9月を目途に、新たなネットワーク組織を立ち上げてまいる考えでございます。

○久保秋雄太委員 最後に、今後の取り組みについてであります。

SDGsを推進するためには、道だけではなく、市町村、企業、団体、NPOなど、多くの関係者によるSDGsの達成のための積極的な取り組みが不可欠であります。

道が新たに策定するビジョンでは、本道の実情に即して、17のゴールや169のターゲットをわかりやすい取り組み目標として示すなどして、それぞれの関係者がみずからの取り組みをSDGsと関連づけ、分野横断的、総合的な取り組みを展開していくことが重要であります。

新たに設置するネットワーク組織も活用しながら、SDGsへの参画を広げるための仕組みづくりなど、この取り組みを幅広い道民や組織が参加する道民運動として展開していく必要があると考えます。

道は、今後、どのように取り組んでいく考えなのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 今後のSDGsの取り組みについてでございますが、市町村、企業、団体、NPOなどにおいて、SDGsへの関心が高まりつつある中、その理念や目標が広く浸透し、道内の幅広い分野や地域で具体的な取り組みが広がっていくことが重要でございます。

このため、新たに策定するビジョンでは、本道の実情に即した優先的な課題や対応方向、推進手法などをわかりやすくお示しし、多様な主体と共有するとともに、新たなネットワーク組織を速やかに立ち上げ、情報共有を初め、イベントやセミナーの開催、先進的事例の情報発信等を通じて、SDGsの重要性を広くアピールし、連携協働関係を構築していくなど、SDGsへの取り組みの層を厚くしながら、北海道全体で持続可能な地域づくりの取り組みが活発に展開されるよう、力を尽くしてまいります。

以上でございます。

○久保秋雄太委員 今、改めて道の考え方をただしたところでございますが、部長から、SDGsへの取り組みの層を厚くしながら、北海道全体で持続可能な地域づくりの取り組みが活発に展開されるよう、力を尽くしてまいるという御答弁をいただきました。これからもよろしくお願い

を申し上げます。

次に、運送業における人手不足対策についてであります。

バス、トラックなどの運送業は、道民生活や企業活動に欠かせない交通インフラとして重要な役割を担っておりますが、最近では、運転手の確保がままならないため、路線の見直しや、配送の引き合いを謝絶せざるを得ない事態も現実のものとなってきております。中でも、トラック業界の人手不足は深刻化しており、対策が急がれます。

以下、トラック業界など運送業における人手不足対策に関して、数点伺ってまいります。

トラック業界における人材確保の現状や、人材確保に当たっての課題をどのように認識しているのか、まずお伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 交通・物流担当課長折谷徳弘君。

○折谷交通・物流担当課長 トラック運送業における運転手不足の現状など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把握に努めてきており、多くの運送事業者において、運転手の高齢化や若年者の採用が進まないなど、業界としての運転手不足が深刻な状況と承知しております。

また、このように運転手が不足する中、取引先の都合や手待ち時間の発生等により、労働時間が長くなり、生産性が低下しており、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ございます。

○久保秋雄太委員 人手不足の現状や課題に対し、個々の企業や業界団体はどのように対処しており、道はどのように支援しているのか、お伺いをいたします。

○折谷交通・物流担当課長 トラック業界等の取り組みについてであります。北海道トラック協会では、新規就業の促進のため、道からの交付金を活用した、大型免許などの取得に対する助成や、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ているほか、道も参画している物流関係者等による協議会では、取引環境や労働時間の改善に向けた検討を行っているところでございます。

道では、昨年度、北海道トラック協会と連携し、道路貨物運送業における働き方改革プランを策定したところであり、また、ほっかいどう働き方改革支援センターでは、働き方改革に取り組む企業からの相談にワンストップで対応しているところでございます。

○久保秋雄太委員 次に、商工関係団体等との連携についてであります。

トラック業界の団体などが行うセミナーなどで紹介された制度や取り組みを、それぞれの企業が実践に移さなければ、人手不足を克服するための取り組みが実施されたことにはなりません。

そのため、例えば、地元の商工会議所や商工会と連携して、求人有效果のあるホームページづくりを指導したり、相談会を実施するなど、個別企業の経営にまで踏み込んだ、きめ細かな支援が欠かせません。

商工会議所などの中小企業支援団体等との連携についてどのように考えているのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 交通・物流連携担当局長遊佐貴志君。

○遊佐交通・物流連携担当局長 関係団体との連携についてでございますが、働き方改革プランでは、輸送全体の効率化といった、生産性の向上に向けた取り組みを初め、特に若年層をターゲットとした、ウェブ、SNS、動画などを使った新規採用の促進や、人材の確保育成に向けた環境の整備など、多様な人材の確保育成、活用に向けた具体的な取り組み方法などを取りまとめているところでございます。

道では、北海道トラック協会と連携し、働き方改革プランや、ほっかいどう働き方改革支援センターの活用などについて、個別企業に対して周知を図ってきているところであり、今後も、働き方改革プランに示している事例等を参考にしながら、北海道トラック協会はもとより、全道の商工会議所や商工会等とも連携し、地域の企業が働き方改革を進められるよう、これらの取り組みを進めてまいる考えでございます。

○久保秋雄太委員 今、全道レベルでの連携というお話がございました。それをスタートにして、それぞれの地域で商工会議所や商工会等と連携した取り組みをしっかりと進めていただくようお願い申し上げます。

トラック業界の人手不足の背景には、さまざまな要因があると考えますが、荷主業界との連携協働による、運転手の働き方の改善が、人手不足を緩和することも考えられます。

最近では、ライバル関係にある大手飲料メーカーが協力し、鉄道貨物による共同輸送にシフトすることによって、人手不足に対処しようとする事例も出てきているところであります。

このような他業界との連携を一層促進すべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○遊佐交通・物流連携担当局長 輸送の効率化に向けた取り組みについてでございますが、トラック運送業における輸送の効率化を図るためには、荷主の協力が不可欠であると認識しております。

道も参画している、物流関係者等による協議会では、運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、手待ち時間の削減や、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、課題の解決に向けた実証実験などの取り組みを行っているところでございます。

また、働き方改革プランでは、地域や荷主を含めた役割分担と情報共有による効率化に向けて、必要となる事例を示しているところであり、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、荷主等に対して、輸送の効率化に向けた理解を求めるとともに、共同輸送の推進など、具体的な取り組みを進めてまいる考えでございます。

○久保秋雄太委員 道では、この春から、知事をトップとする対策本部を設け、関係部が連携して、人手不足対策に取り組むこととしております。

しかしながら、ただいま伺った総合政策部や業界の取り組みを見ても、関係部との横の連携は必ずしも十分とは言えないと考えます。

道が、活用可能な行政資源を駆使し、トラックやバスなどの運送業における効果的な人手不足対策に取り組む必要があると考えます。この分野での人材確保が進まなければ、この春に道が策

定した交通政策総合指針の実現にも大きな支障が生じかねません。

今後、どのように対応していく考えなのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 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 人材確保に係る今後の対応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まして、運送事業者の方々の経営環境が一層厳しさを増す中、安定的な輸送の確保に向けて、運転手などの人材の確保や生産性の向上は非常に重要な課題であると認識をしております。

このため、道といたしましては、長時間労働の是正といった就業環境の改善を初め、女性、若者などの多様な人材の活躍や、共同輸送など、輸送の効率化による生産性の向上を進めるため、庁内関係部局はもとより、国や関係団体との一層の連携を図り、持続可能な交通・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おります。

以上でございます。

○久保秋雄太委員 人手不足対策は、それぞれの業種や担当部局だけで取り組んでも効果が十分でなく、関係部が連携し、文字どおり全庁が一体となって取り組むべき課題であります。この点については、組織のトップである知事の見解を伺いたいと存じますので、委員長、お取り計らいのほどよろしくお伺いをいたします。

最後に、学校施設におけるブロック塀の設置状況についてであります。本年6月、大阪府北部を震源とする地震において、学校のブロック塀の倒壊により、小学4年生の女子児童が亡くなりました。このことから、道内の学校施設におけるブロック塀の設置状況について、以下お伺いをいたします。

道内の学校教育施設におけるブロック塀の設置状況や、建築基準法への適合の状況はどのようになっているのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 総合教育推進室参事近藤史郎君。

○近藤総合教育推進室参事 学校におけるブロック塀の設置状況等についてであります。道及び道教委では、このたびの大阪府北部を震源とする地震におきまして、学校のブロック塀の倒壊により、小学生の女子児童が死亡した事故を受け、道内の幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、中等教育学校、高等学校及び特別支援学校の2408校を対象に、学校施設におけるブロック塀の設置数及びその高さについて、緊急調査を実施したところでございます。

その結果、232校、502カ所にブロック塀が設置されており、そのうち、建築基準法上の現行基準である2.2メートルを超える高さのブロック塀は、7校、10カ所に設置されていたところでございます。

なお、この7校に対しましては、ブロック塀付近を立ち入り禁止にするなど、適切に対応するよう要請をしております。

○久保秋雄太委員 学校教育施設のうち、道立施設に関し、道はどのように対応する考えなのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 総合教育推進室長篠原結城子君。

○篠原総合教育推進室長 道立学校への対応についてでございますが、道立学校の設置者である道教委におきましては、学校におけるブロック塀の緊急調査の結果を踏まえ、塀の詳細な状況を把握するため、国土交通省が示す点検のチェックポイントに基づき、塀の厚さ、控え壁や基礎の状況、傾き、ひび割れの有無等について点検を実施し、その結果、問題があることが判明した場合には、学校に対し、注意表示をするなどの指導を行っているところでございます。

今後、技術職員による詳細な点検を実施し、必要に応じて改修を行うなど、適切に対応していくものと承知しております。

○久保秋雄太委員 市町村や民間で運営されている学校教育施設において、建築基準法にのっとりブロック塀の整備が進められるよう、どのように取り組んでいく考えなのか、お伺いをいたします。

○篠原総合教育推進室長 道立以外の学校への対応についてでございますが、道及び道教委では、学校法人や市町村教育委員会に対して、ブロック塀を設置している学校について、国土交通省が示す点検のチェックポイントに基づき、道立学校と同様の点検を実施するよう通知しているところであり、その結果を踏まえ、専門家等による詳細な点検を実施し、必要に応じて改修などを行うよう働きかけていく考えでございます。

道といたしましては、今回のような痛ましい事故が二度と繰り返されることのないよう、関係部局が連携し、道内の学校において、ブロック塀の適切な安全対策が進められるよう取り組んでまいります。

○久保秋雄太委員 改めて、関係部局と連携して、総合政策部としても安全対策に万全を期していただけるようお願い申し上げ、質問を終わります。

ありがとうございました。

○丸岩浩二副委員長 久保秋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、順次伺ってまいりたいと思います。

まず、道内の交通ネットワークについてでございます。

平成28年11月に、JR北海道単独では維持困難な線区が公表されてから、1年半が経過してもなお、JR北海道から地域の不安をあおるような発言があり、撤回、謝罪が行われるなど、いまだに関係者間の理解、意思疎通すら図られていないことは、極めて深刻な事態であろうかというふうに思います。

また、JR北海道の経営再生に向けた取り組みや国の支援策については、道から強く求めてまいりる旨の答弁が繰り返されておりますけれども、いまだ具体的なものは示されておらず、議論が一向に進まない状況が続いているわけでありまして、以下伺ってまいりたいと思います。

過日の6者会議の場で、国交省鉄道局長から、2020年度までの取り組みの中でいかに効果を上

げるか、目に見えるものがなければ、法改正もおぼつかない、早期に効果を出すことが重要との発言があったところであります。

しかし、J R北海道の事業範囲の見直しは、現行法において平成32年度までとされている国からの支援が打ち切られると、資金がショートし、経営破綻に陥る可能性があるということが発端であったはずであります。

国鉄清算事業団債務等処理法に基づいて、平成32年度までは国が責任を持って支援を行うべきところ、いつの間にか、地域に対して、取り組みや目に見える効果が求められ、法改正の条件にも挙げられるなど、平成31年度から地方負担ありきの議論にすりかえられているように思います。

支援のあり方について、国との認識に決定的な違いが生じているのではないかという疑念が生ずるわけでありますけれども、このたびの国交省の発言に対する道の認識を伺います。

また、平成32年度までのJ R北海道への支援については、現行法の枠組みの中で、国が費用を負担し、責任を果たすべきであること、道や沿線自治体からの支援は早くても平成33年度以降になることについて、認識は統一されているのか、明確な答弁を求めたいと思います。

○丸岩浩二副委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 国の支援についてでございますが、国の支援の根拠となります、国鉄清算事業団の債務等の処理に関する法律は、J R北海道及びJ R四国の経営安定基金の実質的な積み増しのほか、経営基盤の強化に必要な鉄道施設の整備など、その使途が限定されているところであり、2020年度に期限を迎えるところでございます。

道といたしましては、交通政策総合指針に基づき、新幹線の札幌開業が予定されております2030年度を見据え、持続的な鉄道網の確立を目指す考えであり、国に対しまして、J R北海道の経営自立に向けた支援の考え方を早期に示すよう強く求めてまいる考えでございます。

○梶谷大志委員 国も、その使途について限定されているわけでありますけれども、いずれにしても、そもそも国の責任の範疇であろうと私は受けとめているわけであります。このことは、道としてしっかり主張すべきであります。それが議論の大前提でありまして、このスタートの時点で、道の主体性が欠けていると強く指摘をしておきたいと思っております。

次ですが、今日の状況を招いた大きな要因は、経営安定基金の運用益の減少を初めとする、国鉄分割民営化に伴う国の支援スキームの破綻や、J R北海道が、根本的な経営改革を後回しにして、設備の修繕、更新を怠ってきたことにあり、そのツケが自治体や道民に回されることがあってはならないわけであります。

J R北海道の具体的な収支見通しが明らかとなっておりますけれども、現行法改正後の平成33年度以降における国からの支援については、経営安定基金の運用益の確保策、設備投資への助成金、無利子貸し付けなど、現行支援の継続はもとより、さらなる支援策が講じられる必要があると考えるわけであります。

道の認識、及び、これまでの国との協議状況についてお伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 国の支援についてであります。道では、交通政策総合指針に基づき、新幹線の札幌開業が予定されます2030年度を見据え、持続的な鉄道網の確立を目指す考えてございます。

道では、これまで、老朽化した施設等の保全、更新はもとより、貨物列車の走行に伴う負担や、青函トンネルの維持管理経費などといった本道固有のコスト負担の削減や、快速エアポートの増便を初めとする増収策への支援などについて、さまざまな機会を通じて、国に求めてきたところでございます。引き続き、国に対して働きかけを行ってまいります。

○梶谷大志委員 これまでと同じ答弁なのですね。

国が設計した支援スキームの破綻が今日の状況を招いたことから、平成33年度以降も、まず、国が責任を持ってJR北海道への支援を行うべきだというふうに考えるわけであります。決して道民や地方にツケを回すことがないよう、そのことを強く認識して取り組むべきと指摘しておきたいと思っております。

次ですが、6者会議において、JR北海道から「経営再生の見通し」（案）が示されたわけですが、2030年度までに、資産売却やコストの削減、運賃改定などの経営努力で収支がどの程度改善するのか、北海道新幹線の札幌開業による収益をどの程度見込んでいるのかなど、具体的な数値は一切明らかにされていないわけであります。

北海道新幹線の営業赤字が、開業前の想定よりも膨らんで、100億円に達する見込みにあることを踏まえると、今後示される収支見通しについては、道民の理解を得ることができる実現可能なものであることが求められると考えるわけであります。

地域での協議を進めるとともに、道民の税金を投入するか否かを判断するためには、JR北海道の経営努力による収支改善の効果を具体的な数値により明らかにする必要があると考えるわけであります。

道として、いつまでに具体的な収支見通しを示してもらった必要があると考えているのか、JR北海道との協議の状況を含めてお伺いをいたします。

○中尾鉄道交通担当課長 経営再生の見通しについてであります。JR北海道が示した「経営再生の見通し」（案）におきましては、今後、恒常的に発生するとされる年間180億円もの経常赤字や、鉄道施設、車両に係る大規模更新などの費用について、JR北海道が、どのような取り組みによって、どの程度まで圧縮できるのか、具体的な説明がなかったところであり、JR北海道においては、「経営再生の見通し」（案）に盛り込まれた個々の取り組みが、地方線区の維持についてどのような具体的な効果を持つのかを明らかにするとともに、地域とさらなる議論を進めていく必要があると考えております。

道では、これまで、関係者会議を初めとするさまざまな場において、情報共有に努めながら、課題解決に取り組んできたところであり、引き続き、「経営再生の見通し」（案）を、地域の皆様の御意見等を踏まえて早期に具体化するよう求めてまいりたいと考えてございます。

○梶谷大志委員 早期に具体化するという抽象的な答弁なのですが、これまでと何ら変わらず、協議が進んでいないという状況であろうかと思えます。

抜本的な経営改革を後回しにしてきたJR北海道に対して税金を投入するかどうか、その判断が求められる状況であると考えれば、期限をしっかりと強く求めていくように指摘しておきたいと思えます。

そんな中で、先日開催された特別委員会において、島田社長からは、JR北海道の収支計画の公表に関し、国などの支援内容が明らかになった後に示したい旨の発言がありました。国や地方に支援を求めておきながら、みずからの経営計画は明かせないとするJR北海道の姿勢は、極めて問題があるというふうに考えるわけであります。

JR北海道の経営再生のために支援を行うにしても、まずは、JR北海道の徹底した経営努力が前提となるものであり、このことは、道の交通政策総合指針にも明記しているわけでありませぬ。

収支計画の公表に関し、道とJR北海道の認識が明らかに異なっておりますけれども、道の認識を伺うとともに、JR北海道の認識を改めさせるため、今後、どのように対応していこうとするのか、お伺いをいたします。

○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、先月17日に開催した関係者会議におきましては、JR北海道の「経営再生の見通し」(案)について、数値を用いた説明や、国の具体的な支援内容は示されなかったところであります。

地域の負担も含めた協力、支援を求めていくためには、国やJR北海道のそれぞれの考え方を早期に示してもらう必要があるものと考えてございます。

道といたしましては、引き続き、JR北海道に対して、道議会での議論や地域の皆様方の意見なども十分踏まえ、収支の見通しを明らかにするなど、「経営再生の見通し」(案)を早期に具体的に示すよう強く求めてまいります。

○梶谷大志委員 認識不足なのですね。先ほどの答弁と同じで、早期に具体化するよう強く求めるとしておりますけれども、JR北海道は、国や地方に支援を求めながら、経営計画については、何ら変わらず、後回しにしようとする認識であります。

自助努力を前提に、区切りを設定して、具体的な収支改善策を明らかにさせるという強い姿勢が道には求められるというふうに思うわけでありませぬ。その認識をしっかりと持つよう指摘しておきたいと思えます。

次ですが、JR北海道、国、道及び沿線自治体の役割について、いまだ明確となっていないわけでありませぬ。

経営責任を有するJR北海道に対しては、経営自立に向けた実効性のある改革、国に対しては、JR北海道への指導監督とともに、抜本的な支援策を求める一方で、道及び沿線自治体の負担ありきで議論が進んでいるわけでありませぬ。

交通政策総合指針に、「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」と記載さ

【第1分科会 7月2日 第3号】

れているわけでありませけれども、決して負担ありきではないはずだというふうに考えるわけでありませ。

道及び沿線自治体の責任、役割についてどう考えているのか、所見をお伺いいたします。

○丸岩浩二副委員長 鉄道支援担当課長佐々木敏君。

○佐々木鉄道支援担当課長 道と地域の対応についてでありますませ、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、JR北海道の取り組みや国の支援だけでは、持続的な鉄道網を確立することは困難であることから、道といたしましては、地域においても、住民の最適な公共交通を確保する観点から、可能な限りの協力、支援を行うことが必要であると考えており、引き続き、道の交通政策総合指針に基づき、持続的な鉄道網の確立に向け、負担等も含めた検討協議をさらに進めてまいる考えでございます。

○梶谷大志委員 負担等も含めた検討協議をさらに進めるということであれば、既に負担が前提となっていると受けとめるわけでありませ。こういう議論の進め方では、道民としては納得がいかないのではないかとこのように思います。

まずは、国、JR北海道の責任がそれぞれ明確になってこなければならぬというふうに思います。その上で、初めて、地域の負担について検討すべきであり、その順番をしっかりと認識するように強く求めておきたいと思います。

知事から、沿線自治体に対しては、地域ごとの最適な交通機関を実現するため、あるいは、観光客を呼び込むための取り組みについて、広域自治体としての支援を行う考えが示されているわけでありませ。

道内の市町村が行う、地域振興や観光振興の取り組みに対しては、地域づくり総合交付金など、既存の支援制度があるところ、どのようなスキームで支援を行うつもりなのか、所見をお伺いいたしたいと思います。

○丸岩浩二副委員長 交通政策局長柏木文彦君。

○柏木交通政策局長 沿線自治体に対する支援についてでありますませ、地域においては、住民の最適な公共交通の確保に向け、活力ある地域づくりや観光振興などと一体となった、地域における持続的な交通ネットワークの実現に向けた取り組みを展開していくことが必要であると認識しております。

道といたしましては、駅の魅力や利便性の向上、北海道ならではの地域の特色を生かした観光列車の運行など、地域振興、観光施策と連携した鉄道利用の促進などの取り組みが必要であると考えており、地域づくり総合交付金といった道の支援制度なども活用しながら、鉄道の魅力を生かした地域の活性化に、市町村の皆様とともに積極的に取り組んでまいります。

○梶谷大志委員 今、地域づくり総合交付金といった道の支援制度も活用するということではありませましたが、沿線自治体が複数に及ぶわけですから、そういった自治体が一体的に活用するというケースも当然想定されるわけでありませ。地域にとって使い勝手がよくなるよう、しっかりと検討を進めておくことを求めておきたいと思います。

道や道内市町村の厳しい財政状況を踏まえれば、J R北海道に対する支援等に伴い、新たに費用負担が生じる場合には、国からの補助金、地方財政措置など、財源手当てが不可欠と考えるわけであり、道の財政支援への認識を伺いたいと思います。

また、国での協議状況についても伺いますとともに、市町村への情報提供はどうなっているのか、認識をお伺いいたします。

○柏木交通政策局長 国からの財政支援などについてであります。道では、J R北海道が実施する、鉄道の安全性の確保や、利便性、快適性の向上に向けた設備投資などの取り組みに対して支援を行ってまいりる考えであり、昨年12月、国土交通大臣に、道や市町村が行う取り組みに対する支援制度の創設、拡充について要請するとともに、6月17日に開催した関係者会議においても、知事から鉄道局長に対し、地方財政措置について総務省との協議を進めるよう、改めて求めたところでございます。

道といたしましては、引き続き、国に対して、道や市町村の厳しい財政状況に十分配慮した支援を求めるとともに、今後とも、知事を初めとして、道幹部が地域に入り、関係者会議の結果など、地域が必要とするさまざまな情報を提供しながら、地域における検討協議をより一層積極的に進めてまいります。

○梶谷大志委員 道は、国に対して、財源手当てがしっかりとされるよう強く求めることを指摘しておきます。

また、それらについて、沿線自治体としっかり情報を共有して、万全のスキームをつくるために取り組みを進められるよう、指摘しておきたいと思います。

道においては、設備投資、修繕など、J R北海道が安全性の確保のために実施する取り組みに対して支援を行うことを検討していると承知するところであります。

実質的に国が100%の株主であるJ R北海道に対して、地方自治体が、単なる赤字補填、経常的経費へ支援することは厳に慎むべきであり、道民の理解は得られないと受けとめるべきであります。

J R北海道が経営自立を目指す2030年度までの期間を限定した措置であることも踏まえて、J R北海道への支援の対象をどう考え、検討を進めているのか、お伺いをいたします。

また、市町村が負担するのかどうかも含め、道の基本的な考え方についてお伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 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 J R北海道に対する支援についてでございますが、道では、新幹線の札幌開業が予定されております2030年度を目標年度とする道の交通政策総合指針を踏まえ、住民の皆様の最適な公共交通を確保する観点から、J R北海道の徹底した経営努力を前提に、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、支援を行うことが必要と考えてございます。

道といたしましては、J R北海道の経営再生の中心的な役割を有する国に対し、青函トンネル

【第1分科会 7月2日 第3号】

の維持管理に要する経費といった本道固有のコストや、老朽化施設等の保全、更新に係る負担の軽減を求めますとともに、JR北海道が実施をする、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などに対して道や市町村が行う取り組みへの支援制度の創設、拡充についても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。

○梶谷大志委員 非常に大事なポイントをお尋ねしたわけでありましてけれども、何ら前進のない、これまでと同じ答弁が繰り返されたわけでありまして。このことについて、具体的にさらに知事にしっかり求めたいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願いしたいというふうに思います。

次に、人口減少対策について伺ってまいりたいと思います。

まず、札幌市との連携についてです。

昨年7月に開催された北海道・札幌市行政懇談会をきっかけに、本年3月に、北海道と札幌市の連携による人口減少対策共同プログラムが策定されたわけでありまして。

道内の人口の3分の1を占め、道内各地から一極集中してきている状況にある札幌市と連携を図っていくとする道の目的は何か、札幌市への一極集中の是正が目的なのか、道の考えをお伺いしたいと思います。

○丸岩浩二副委員長 地域創生担当課長堤俊輔君。

○堤地域創生担当課長 共同プログラムについてであります。道と札幌市においては、合計特殊出生率がともに全国水準を下回って推移し、特に札幌市は全国の政令市の中で最も低い水準にあるほか、本道では道外への転出超過の状況が続いており、札幌市からも約3000人が流出し、その多くを就職期の20歳代が占めるといった課題があるとの認識のもと、道と札幌市が連携し、自然減対策と社会減対策の両面から、より一体的で実効性のある取り組みを行うために策定したものでございます。

道としては、ほっかいどう働き方改革支援センターの在札企業での活用促進や、道の移住定住推進センターと市のUIターン就職センターとの連携強化など、それぞれが持つ基盤や機能、施策の連携による取り組みを進めるとともに、札幌市が有する都市機能の地域での活用を促進するなど、本道全体の人口減少の抑制に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。

○梶谷大志委員 今いろいろ答弁をいただいて、自然減対策と社会減対策の両面から、より一体的で実効性のある取り組みを行うというお話もありましたが、一極集中や広域的な課題への対応については、この答弁からは何ら見えてこないわけでありまして。

本プログラムでは、取り組みの一つとして、道が実施している北海道創生プラットフォーム形成事業が位置づけられているわけでありましてけれども、この事業は、2年間実施してきたにもかかわらず、ほぼ具体的な成果が出ていないと言わざるを得ません。

道は、本プログラムをより実効ある取り組みとするため、今後、どのように取り組んでいくのか、伺いたいと思います。

また、こうした取り組みの成果を、札幌市以外の道内市町村へ波及させていくことが重要であると考えますが、具体的にどのように波及させていこうとするのか、所見をお伺いいたします。

○丸岩浩二副委員長 地域創生局長北村英則君。

○北村地域創生局長 共同プログラムの今後の進め方などについてであります。共同プログラムの実施に当たりましては、道と札幌市が適切な役割分担のもと、実現性や効果が高いと見込まれる取り組みを中心に、その実績などを把握しながら取り組むこととしておりまして、女性活躍に向けたフォーラムの共同開催のほか、首都圏における移住関連イベントや道内市町村のPRなど、担当部局間の連携を一層密にして、各事業を展開してまいる考えであります。

また、道と札幌市が連携した取り組みの効果を全道へ波及させるといった観点に立ち、商業施設、大学等の教育機関などが集積する札幌市の都市機能としての集客力や、企業等の人材、ノウハウを道内各地の豊かな資源と結びつけ、地域経済の活性化、人材の地域への還流促進を図るなど、道内市町村、国、経済界などとも連携しながら、人口減少問題に対応してまいります。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、局長から答弁いただきました。担当部局間の連携を一層密にして、各事業を展開してまいるというふうにおっしゃっていますが、非常に曖昧な答弁であります。

また、全道へ波及させる観点ということで、いろいろおっしゃっていますが、道内市町村への波及についても、何ら具体性のない答弁と指摘せざるを得ないわけでありまして。実効性ある取り組みとするよう強く求めておきたいというふうに思います。

その上で、移住施策についても伺ってまいります。道からの支援について伺いたいと思います。

道は、これまで、民間による住んでみたい北海道推進会議に対し、人的、財政的にどのような支援を行ってきたのか、伺います。

また、民間ノウハウがあると考えられる当該団体に対し、道の支援がなぜ必要であったのか、お伺いをいたしたいと思います。

○丸岩浩二副委員長 移住交流担当課長高見里佳君。

○高見移住交流担当課長 NPO法人住んでみたい北海道推進会議との関係についてでございます。道では、平成21年度の当該法人設立時に、安定した活動基盤の構築のため、補助金による立ち上げ支援を行ったところであります。

現在、この法人におきましては、移住に関する幅広いノウハウ等が蓄積され、移住事業の中核的な役割を担う団体として、市町村との確固としたネットワークも有しており、道の移住促進施策と一体的に事業を推進することで、より大きな効果が見込まれることから、道として、そうした業務を担う職員を派遣し、事業を展開しているところでございます。

○梶谷大志委員 この会議との関係については、設立時において補助金による立ち上げ支援を行い、現在は、そうした業務を担う職員を派遣して、事業を展開しているということでありました。継続して支援をしているということなのだと思いますが、そうであれば、当然、成果が求め

られるわけでありませぬ。

そこで、次に伺ってまいりたいと思ひますが、道の支援による事業でどのような成果が得られたのか、そして、道の移住施策にどう寄与したのか、端的にお伺ひしたいと思ひます。

○高見移住交流担当課長 移住促進事業についてであります、現在、NPO法人住んでみたい北海道推進会議に対しては、補助といった財政支援は行っておりませんが、法人では、首都圏等へのプロモーション活動として、市町村、民間企業、団体等が出展し、道内への移住に関する情報をトータルで紹介する北海道暮らしフェア、具体的な移住プランを検討している方々を対象とする本気の移住相談会などの独自事業や、道からの委託事業を実施しており、地域の魅力についてのPR活動、個別の相談対応を行い、平成29年度は、およそ3000人の来場実績があったところでありませぬ。

道では、北海道に関心を持つ方をふやすとともに、移住関心層の掘り起こしを図り、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いるところでありませぬ、この法人による取り組みは、こうした道の移住施策を進める上で効果的であると考えているところでありませぬ。

○梶谷大志委員 今、成果について伺ったところ、事業としてのイベントやその他の来場実績を言われたわけでありませぬけれども、どう寄与したかということでは、本来、道内あるいは市町村にどれだけ移住があったのか、その人数等を示されるべきであろうと思ひます。あえて、重ねて今ここでその人数等は聞きませぬけれども、その辺の認識がそもそもずれているというふうには指摘せざるを得ないわけでありませぬ。

これまでの事業の成果などを踏まえて、道は、いつまでここに支援をし続けるつもりなのか。それぞれの役割分担に基づいて、自立化させていくべきというふうには考えませぬ。

道における移住施策のあり方について、住んでみたい北海道推進会議への支援のあり方を含め、今後どうあるべきか、所見をお伺ひしたいと思ひます。

○北村地域創生局長 今後の移住施策についてであります、本道では、人口減少が進み、さまざまな分野で担い手不足が深刻化する中、社会増に向けて、地域の魅力や特色ある資源を生かした取り組みを効果的に発信しながら、道外からの移住、U・Iターンを促進することは極めて重要であると考えているところでありませぬ。

このため、道では、これまで、移住専門のポータルサイトや東京の移住定住推進センターを通じ、移住関連情報の発信や、移住希望者のニーズに沿った、きめ細かな相談対応に努めてきているところであり、今後とも、移住に関してのノウハウを有する団体等との役割分担のもと、相互に連携、補完し合い、移住の促進に向けて取り組むとともに、各団体との連携のあり方については、実施する事業の内容などを見きわめながら、適切に対応してまいりませぬ。

以上でありませぬ。

○梶谷大志委員 移住施策については、効果の基準に何を置いて、結果を求めて検証していくのか、その取り組みを不断に見直していきながら、対応しなければならないというふうには考えるわけでありませぬ。当然、この事業がこのままでいいと考えるわけではありませぬので、総合的な取

り組みになるよう強く求めておきたいと思います。

次に、関係人口創出モデル事業について伺います。

1問目は、同僚の池端委員と重なりましたので、割愛しますけれども、いずれにしても、関係人口創出モデル事業は、道がこれまで取り組んできた移住施策とどう関係するのか、この部分については、事業効果が最大限に発揮されるよう取り組まれることを強く求めておきたいと思います。

その上で、今後の事業展開についてでありますけれども、このたびの事業は、国の委託事業によるものであります。国の予算措置は今年度限りであって、来年度以降はどうなるのか、不透明であります。

また、事業実施に当たって、道では、国の委託事業をさらに外部へ委託することとしており、これまでの経緯から、その委託先は、住んでみたい北海道推進会議が想定されるわけでありませぬ。

こうしたことも踏まえ、道では、今年度実施する当該事業の成果を生かし、来年度以降、どのように事業を展開していくつもりなのか、団体の自立化の視点も含め、所見をお伺いしたいと思います。

○丸岩浩二副委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 今後の事業の実施についてでございますが、人口減少問題への対応に向けて、首都圏など都市部の住民の方々が、農業体験や伝統行事への参加などをきっかけに、北海道への関心を高め、地域と継続的につながる仕組みを構築することは、将来的な地域づくりの担い手の確保や移住につなげるためにも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、今年度の関係人口創出モデル事業の実施結果を踏まえ、市町村のニーズや参加者の意向等を把握しながら、来年度以降の、地域とつながる仕組みを活用した事業のあり方について検討いたしますとともに、地域に関心のある方々の移住につながるよう、移住に関してノウハウを有する団体等と情報を共有し、連携を図りながら、取り組んでまいる考えでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、部長から御答弁をいただきました。来年度以降の、地域とつながる仕組みを活用した事業のあり方について検討するということではありましたが、効果が高いものであれば、当然、継続すべきでありますし、国に財源確保を求めるなど、しっかり対策を講じていただきたいと思ひます。

いずれにしても、札幌市との連携、移住施策、今年度の関係人口創出モデル事業を含めて、効果が見えない、結果がどういう方向に進むのかも見えない議論が続いてきたわけでありませぬ。このことについて知事に伺ってまいりたいと思ひますので、委員長のお取り計らいをお願い申し上げたいと思ひます。

最後に、SDGsについて伺ってまいります。

【第1分科会 7月2日 第3号】

国は、本年6月に、自治体によるSDGsの達成に向けたすぐれた取り組みを提案する29都市をSDGs未来都市として選定し、また、特に先導的な取り組みである10事業を自治体SDGsモデル事業として選定して、公表したところであります。

道もSDGs未来都市に選定されたと承知をしておりますけれども、SDGs未来都市と自治体SDGsモデル事業について、道が国に対して提案した内容は、具体的にどんなものだったのか、お伺いをいたします。

○丸岩浩二副委員長 地域戦略課長工藤公仁君。

○工藤地域戦略課長 SDGs未来都市に係る道の提案についてでございますが、SDGs未来都市は、SDGsの達成に向けまして、すぐれた取り組みを提案、推進する自治体を国が選定するものであり、その中で特に先導的な取り組みにつきましては、自治体SDGsモデル事業として、補助金が交付されることとなっております。

SDGsの推進は、地域創生にも資するものでありますことから、道では、総合計画に掲げる政策の方向性を踏まえ、道としてのSDGs推進に向けた当面の取り組みなどを整理するとともに、モデル事業といたしましては、環境への配慮や道民の健康増進などにも資する自転車の利用促進に係る取り組みを取りまとめ、国に提案したところでございます。

その結果、道の提案は、モデル事業の対象とはならなかったものの、推進本部の設置やビジョンの策定を予定していることなど、今後の道の取り組み方針について一定の評価をいただき、今般、未来都市の一つとして選定されたところでございます。

○梶谷大志委員 今、総合計画に掲げる政策の方向性を踏まえて、当面の取り組みなどを整理したということでしたが、こういう言い方をされると、既存施策の切り張りにすぎないように見えるわけでありませう。

また、モデル事業として、環境への配慮や道民の健康増進などにも資する自転車の利用促進——これはこれで非常に大事なことでありますけれども、SDGsが掲げるものに対して、道の提案事業が自転車の利用促進では、どうもなじまないなというのが率直な思いであります。

その上で、次に伺いますけれども、道が今定例会において示した、仮称・北海道SDGs推進ビジョンの骨子案については、これから内容を検討するとのことで、中身が全くないものであつて、現時点の方向性すら示されていないわけでありませう。

道は、SDGs未来都市等において、国に対し、道のSDGsの推進のための取り組みの内容を示しているようでありませうけれども、その提案内容そのものが現時点の方向性ではないのでしょうか。道がこれから策定するとしているビジョンとの整合性はどうか、所見を伺います。

○北村地域創生局長 未来都市とビジョンの関係についてでございますが、今回、未来都市として国に提案した内容は、SDGs推進本部の設置など、庁内の推進体制の整備や、総合計画に基づくさまざまな施策を進める中で、SDGsの推進につながると考えられる道の主な取り組みを整理したものであります。

今後策定するビジョンは、SDGsについて、市町村、企業、団体、NPOなど多様な主体の理解と参画が広がり、幅広い分野や地域において、さまざまな取り組みが展開されることが重要との認識のもと、オール北海道の共通指針として取りまとめるものであり、道が、未来都市として進める取り組みについても、ビジョンにおいて示される方向性を踏まえ、道もビジョンのもとで取り組みを進める担い手であるとの考えのもと、道民の皆様を初め、多様な主体との連携を図りながら展開してまいる考えであります。

以上でございます。

○梶谷大志委員 ビジョンは今後策定する、また、未来都市としての取り組みは、ビジョンの方向性を踏まえて展開するとの答弁でありました。ビジョン策定のプロセスから推進管理まで、どのように官民一体で推進しようとするのかが見えてこないと指摘をしておきたいと思います。

その中で、道が提案したモデル事業は今回選定されなかったものの、提案した事業内容について、必要性をどう認識し、いつ実施しようと考えていたのか、伺いたいと思います。

また、選定されなかったことを受けて、今後どう対応するのか、伺います。

○工藤地域戦略課長 モデル事業の今後の対応についてであります。自転車は、健康増進や環境負荷の低減、さらにはサイクルツーリズムの推進など、その活用はさまざまな意義を有しており、経済、社会、環境をめぐる広範な課題に取り組むSDGsの普及推進にも寄与するものと認識いたしております。

このため、今回提案したモデル事業では、自転車の活用に積極的な市町村のネットワーク化や、冬期間の自転車の利活用のあり方の検討などを進めることとし、年度内に着手することを想定していたところであります。

今回、モデル事業としての選定には至らなかったものの、道では、本年4月に北海道自転車条例を施行し、自転車の利活用の促進に向けて、国や市町村、関係団体で構成する推進体制の整備などに取り組んでいるところであり、今回のモデル事業の趣旨につきましても、今後の道の自転車関連施策に反映させるなど、SDGsの理念も踏まえた取り組みを進めてまいる考えでございます。

○梶谷大志委員 先ほど、このモデル事業をどうやって選んだのかということについても指摘させていただきましたし、何よりも、今の議論のとおり、まだ明確なビジョンがない中で、個別の議論がなぜ出てくるのかなというのが率直で素朴な思いであります。

最後に、SDGsの推進に向けて、目標の設定、また、何をどのように達成しようと考えているのか、具体的な取り組み内容を示すべきと考えますが、所見を伺います。

○小野塚総合政策部長 SDGsの取り組みについてでございますが、SDGsの推進に当たりましては、道はもとより、道民の皆様、企業、団体、NPOなど多様な主体による取り組みが、幅広い分野や地域で展開されることが重要と考えております。

このため、道では、年内を目途に策定するビジョンにおいて、SDGsの目標やターゲット、国のSDGs実施指針を踏まえつつ、本道の課題や強みなどの実情に即して、SDGsの推進に

【第1分科会 7月2日 第3号】

向けた基本的な考え方を初め、目指す姿や、優先的に取り組む課題と対応方向、推進手法などをお示しし、多様な主体と共有しながら取り組みを促進いたしますとともに、SDGsの実践者や関心のある方々に広く参加いただくネットワーク組織を立ち上げ、連携協働関係を構築するなど、取り組みの裾野を拡大していく考えでございます。

道といたしましては、SDGs推進本部のもと、ビジョンが示す方向性を踏まえ、SDGsの要素を道の計画や施策へ反映させることはもとより、多様な主体との連携をより一層深め、積極的な取り組み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。

○梶谷大志委員 今、部長から、SDGsの推進に向けた基本的な考え方を初め、目指す姿、優先的に取り組む課題と対応方向、推進手法などをお示ししていきたいということでありました。

人口減少対策を初め、さまざまな課題に対して、道の有効な対策が打ち出せていない中で、これまでの延長線上の施策では、実効あるビジョンになり得ないわけであります。このことについても、しっかり方向性を確認する意味で、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して、質問を終わります。

○丸岩浩二副委員長 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。

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いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○丸岩浩二副委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

なお、7月3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20分散会