

平成30年10月 3 日（水曜日）

第 3 号

平成30年第3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10月3日（水曜日）

|        |       |
|--------|-------|
| 出席委員   | 交代委員  |
| 委員長    |       |
| 大越農子君  |       |
| 副委員長   |       |
| 畠山みのり君 |       |
| 船橋賢二君  |       |
| 赤根広介君  |       |
| 中野渡志穂君 |       |
| 菊地葉子君  | 佐野弘美君 |
| 沖田清志君  |       |
| 笠井龍司君  |       |
| 村木中君   |       |
| 田中芳憲君  |       |
| 大崎誠子君  | 花崎勝君  |
| 三井あき子君 |       |
| 遠藤連君   |       |

## 出席説明員

|                 |       |
|-----------------|-------|
| 環境生活部長          | 渡辺明彦君 |
| 環境生活部<br>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<br>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  |
| 水道担当課長         | 山田博君  |
| 循環型社会推進課長      | 近藤哲司君 |
| 環境保全担当課長       | 遠藤浩君  |
| 自然公園担当課長       | 小林隆彦君 |
| エゾシカ担当課長       | 宮津直倫君 |
| 青少年担当課長        | 青野努君  |
| アイヌ政策課長        | 松谷雅一君 |

|                    |        |
|--------------------|--------|
| 総合政策部長             | 小野塚修一君 |
| 総合政策部<br>交通企画監     | 黒田敏之君  |
| 総合政策部次長            | 山本文彦君  |
| 政策局長               | 濱坂真一君  |
| 地域創生局長             | 北村英則君  |
| 交通政策局長             | 柏木文彦君  |
| 航空局長               | 竹花賢一君  |
| 交通政策局次長            | 宇野稔弘君  |
| 計画推進担当局長           | 谷内浩史君  |
| 胆振東部地震災害<br>復興支援室長 | 安加賀雅浩君 |
| 交通・物流連携<br>担当局長    | 遊佐貴志君  |
| 新千歳空港周辺対策<br>担当局長  | 井馬千里君  |
| 総務課長               | 萩野浩子君  |
| 政策局参事              | 中島和彦君  |
| 計画推進課長             | 石川政宣君  |

|  |       |                   |        |
|--|-------|-------------------|--------|
| 地域戦略課長兼<br>空港運営戦略推進室<br>参事<br>兼胆振東部地震災害<br>復興支援室参事 | 工藤公仁君 | 新千歳空港周辺対策<br>担当課長 | 川村秀明君  |
| 移住交流担当課長   | 高見里佳君 | 議会議務局職員出席者        |        |
| 交通企画課長   | 田中仁君  | 議事課主幹             | 西本司君   |
| 鉄道交通担当課長   | 中尾敦君  | 議事課主査             | 浅水舞君   |
| 鉄道支援担当課長   | 佐々木敏君 | 同                 | 小野寺輝彦君 |
| 交通・物流担当課長  | 折谷徳弘君 | 同                 | 伊勢村亮君  |
| 港湾担当課長   | 首藤安孝君 | 同                 | 高橋学君   |
| 航空課長兼<br>空港運営戦略推進室<br>参事                           | 清水茂男君 | 同                 | 羽生孝之君  |
| 航空企画担当課長   | 藤嶋泰道君 | 同                 | 中川雅年君  |
|  |       | 同                 | 井溪雅晴君  |

午前10時1分開議

○大越農子委員長 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. 本日の会議録の署名委員は、

中野渡 志 穂 委員

沖 田 清 志 委員

であります。

○大越農子委員長 それでは、議案第1号及び第25号を一括議題といたします。

1. 環境生活部所管審査（続）

○大越農子委員長 10月2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 おはようございます。

通告に従いまして、順次質問をしてみたいと思います。

まず、災害廃棄物の処理に向けた支援についてであります。

西日本の豪雨による甚大な被害を見まして、災害はいつ発生してもおかしくないなと思いをはせていたわけでありましたが、そのすぐ後に、胆振地方の中東部を震源とする最大震度7という大地震が発生したわけでありまして。

改めて、お悔やみとお見舞いを申し上げたいと思いますし、また、道を初め、関係の皆さんに

は、復旧、復興に向けた連日にわたるお取り組みに敬意を表する次第でございます。

さて、そうした中、本年6月に政府が公表いたしました全国地震動予測地図2018年版では、今後30年の間に、道東沖に延びる千島海溝沿いを震源とする震度6以上の大地震が発生する確率が高いことが警告されておりまして、このたびの地震は、道内各地の自治体、道民にとっても人ごとではない事態だと感じているところでもあります。

その発表の後の今回の地震の被災地では、これまで、多くの関係者が復旧に取り組まれており、冒頭に申し上げたように、敬意を表するわけではありますが、日がたつにつれて問題になってくるのは、やはり、災害廃棄物の処理の問題であります。

災害時には、さまざまな種類の廃棄物が短期間に大量に出されます。今回の量は、具体的にはまだ集計中ということになるかと思いますが、大量になることは間違いないわけでありまして、これを処理するためには、収集を行う段階できちっと分別して、それぞれの廃棄物の性状に合わせた処理ルートを確認しながら、計画的に処理を進めていくことが重要だと考えるわけでありまして。

そのため、今回の地震によって被災した現地では、分別の徹底や処理ルートの確保といったことに尽力されているものと承知をしておりますが、熊本で起こった地震の際は、災害廃棄物の処理に2年という長い期間が必要とされまして、このたびの災害廃棄物の処理に当たっても、被災自治体では、今後、廃棄物を処理するための多額な費用とか事業の発注事務が相当な負担になってくるのではないかと思うわけでありまして。

つまり、災害廃棄物の処理は、復興に向けた重要なポイントであり、復興の妨げになってはならないという位置づけになってくるものと思うわけでありまして。

道が策定した災害廃棄物処理計画には、市町村みずからが災害廃棄物の処理が困難な場合で、地方自治法の規定に基づき、災害廃棄物の処理に関する事務の委託がされたときは、市町村にかわって道が処理を実施する、このように位置づけられておりまして、道が全面的に対応していく姿勢がこの計画の中に示されているわけでありまして。

今回被災した胆振東部の自治体はいずれも小規模な自治体で、職員は日々の災害対応に忙殺されておりまして、道は、今申し上げたようなことが計画の中にもうたわれているわけでありまして、待つ姿勢ではなくて、一手先、二手先を読んで、積極的に被災自治体をサポートするといった、まさしく計画の実践がこういった場では求められるのではないかと思うわけでありまして。

そこで、以下、災害廃棄物の処理に関する道の支援について伺います。

まず、道における災害廃棄物の処理の基本的な対応について、改めて、その考え方を伺いたいと思います。

○大越農子委員長 循環型社会推進課長近藤哲司君。

○近藤循環型社会推進課長 災害廃棄物の処理についてであります。一たび災害が発生すると、短期間にさまざまな廃棄物が大量に排出されることから、その処理に当たっては、可能な限り、再資源化、減量化を図ることが重要であり、発災後に設置した集積場において、ごみの種類

【第1分科会 10月3日 第3号】

ごとに分別し、それぞれの性状に合わせた処理が行えるようにしておく必要があります。

これらの災害廃棄物は、ほとんどが一般廃棄物であるため、その処理は市町村が行うこととなり、道は、市町村に対し、その処理に当たり、技術的な助言などの支援を行うこととしております。

しかしながら、災害の規模が大きく、膨大な量の廃棄物が発生するなど、市町村みずからが処理することが困難な場合には、道が、近隣市町村や関係者による広域処理を調整するほか、当該市町村から地方自治法に基づく事務委託を受け、処理を行うこととしているところであります。

○**笠井龍司委員** 処理計画の中身として、道は、広域処理に関する調整や、私が申し上げたように、当該市町村からの事務委託を受けた場合にはかわって処理をしていく、そういった御答弁をいただいたわけであります。

では、今回の地震に伴って発生した廃棄物の処理について、特に、震源地に近かった胆振東部の自治体における現状の課題と、今後の対応はどのようになっていくのか、伺います。

○**近藤循環型社会推進課長** 災害廃棄物の処理の課題等についてであります。震源地周辺の自治体では、地震発生の翌日から、順次、集積場を設置し、災害廃棄物の受け入れを行ってまいりましたが、発災直後は、集積した廃棄物の処理先が確保されていなかったことに加え、破損した家電や家具などが一挙に大量に持ち込まれたことから、管理者が不在となっていた一部の集積場では、一時的に廃棄物が混在する状況が見受けられました。

こうしたことから、道では、職員を被災自治体に派遣し、国や廃棄物処理事業者団体と連携して、適切な処理に向け、集積場の管理、集約、分別の徹底に関する助言や、広域的な処理ルートの構築に向けた調整などに取り組んできたところであります。

現状では、分別が徹底されるとともに、処理ルートのめどもつきつつあり、おおむね順調に処理が進められておりますが、今後は、新たに、倒壊した家屋などの解体ごみが出されてくることから、市町村や関係団体等と連携し、これらの迅速かつ円滑な処理に向けて取り組んでまいります。

○**笠井龍司委員** 震災直後の初動対応においては、なかなか統制がとれていなかったようですが、現状では、道の支援もありまして、順調な処理や円滑な対応がなされているということで、先ほど申し上げたとおり、復興の妨げにならないように処理を進めていく体制をしっかりとバックアップしていただきたいと思うわけであります。

このたびの地震による建物被害はいまだ確認中であり、先ほど申し上げたように、廃棄物の量も集計できていない状況であります。建物被害は、一部損壊も含めると、既に1万2000件を超えているのではないかとということであります。

今後も、廃棄物は発生し続けるわけでありまして、その処理に多大な経費も必要になってくると考えるわけであります。

被災地の経済的な負担を軽減していくため、国の補助制度があると聞いておりますが、どのような制度であるのか、また、この制度の活用に向けた取り組みについてどのようになっているの

か、伺います。

○近藤循環型社会推進課長 国の補助制度についてであります。この制度は、災害等廃棄物処理事業と言い、地震、台風、洪水などの災害に伴い発生した廃棄物を市町村や一部事務組合などが処理する費用に対して国が支援するもので、補助率は対象経費の2分の1とし、残る地元負担分に対しては特別交付税が措置され、最大で90%の支援が得られるものではあります。今回の震災が10月1日に激甚災害に指定されたことにより、経費の95.7%まで措置されることとなりました。

道では、去る9月20日と21日の2日間において、被害が大きかった厚真町、安平町、むかわ町並びに札幌市において、国と共同で当該制度の説明会を開催するなど、本補助金の活用が円滑に進められるよう努めてきたところであります。

○笠井龍司委員 今言われたような制度の仕組みになっていて、激甚災害の指定によって負担の軽減も図られるということで、負担の割合は計算できるわけでありまして、一方で、量が量だけに、やはり、実額にすると大きいわけでありまして、その補助金が円滑に利用されるような道の対応を改めてお願いしたいと思っております。

一方で、マンパワーの件でありますけれども、被災自治体では、職員数が極めて少ないところが多く、1人がかけ持ちで業務をこなしているような状況の中で、災害対応に追われていて、さまざまな被害に関する受け付け業務など、1人の方に負担が相当かかっているのではないかなと思うわけでありまして。

これからは、現場対応はもちろんでありますけれども、廃棄物処理の関係においても、今質問をいたしました国の補助金に係る事務など、膨大な事務量をこなしていく必要があるのではないかと思います。

単に助言をするとかだけではなくて、もっと踏み込んだサポートをしていかなければ、結果として、復興に対する著しい支障が生じることにもなりかねない、そういう思いが募るわけでありまして。

被災自治体が本当に困っていることを道がしっかりとサポートする体制を構築して、被災地に寄り添った支援をしっかりとしていくことが必要ではないかと私は考えるわけでありまして、見解を伺います。

○大越農子委員長 環境局長相田俊一君。

○相田環境局長 災害廃棄物の処理への支援についてでございますが、道では、これまで、国や市町村、廃棄物処理事業者団体などと連携し、集積場の管理運営への支援、広域処理ルートの構築など、初動の対応を行ってきたところでありますが、今後排出される災害廃棄物は、倒壊した家屋等の解体物が主体となり、これに伴って、新たに、工事発注や契約、さらには補助金の申請など、被災自治体において実務的な業務が増加するものと考えているところであります。

このような中、被災自治体においては職員数が少なく、既に、一部の自治体からは、新たに見込まれる業務について応援を求める声もありますことから、道といたしましては、今後、これら

被災自治体のニーズを踏まえ、引き続き職員を派遣し、災害廃棄物の処理方法に係る技術的な助言を行いますとともに、補助申請や、全壊家屋等の公費での撤去に係る受け付けなどの事務につきましても、可能な限り支援を行い、災害廃棄物の円滑、迅速な処理に取り組んでまいります。

以上でございます。

**○笠井龍司委員** 道におけるマンパワーと申しますか、道庁職員の皆さんも大分スリム化されてきた中で、被災地に人を派遣することになるわけですが、助言にとどまることなく、ぜひ、みずからがかわって申請行為を行ってあげるぐらいの意気込みで、派遣体制を構築していただければと思います。

その中で、職員体制については相当苦労があるかと思いますが、マンパワーの確保という点においては、今後の部の体制ということになるわけでありまして、職員体制の強化も必要になってくるわけでございます。今回の災害に限らず、大きな災害のときには迅速な対応が求められるということが想定されるわけございまして、そのこともあわせて、長期的な体制の強化も部としてしっかり考えていく必要があるのではないかと思いますので、その点は申し上げておきたいと思っております。

また、そういった体制の構築については、協定を結んでいる先もあると思うのですが、新たに、OBの方にお手伝いをいただいておりますかという声も聞きました。

そういった観点も含め、いずれにしても、道庁としてのマンパワーの確保が必要ですので、しっかり対応していただきたいと思っております。

この質問の最後になりますけれども、災害は、大規模なほど、関係者の協力が大切になってくるわけでありまして。このような経験は、できればしたくないわけでありまして、冒頭に申し上げたように、道東地域でも、今後30年の間に大地震が発生することが予見されているわけでありまして。このたびの経験を糧として、今後起こり得る災害への対応に生かしていかなければならないと私は思うわけでありまして。

今回の地震による災害廃棄物への対応は、現在も進行中でありまして、その円滑な処理に向けて積極的に取り組み、段階段階で被災地にどのようなサポートが必要になってくるのか、そういった知見も蓄積していただきながら、平常時から、国や市町村、関係者との連携体制も含めて、万全を期していくべきと考えますが、今後の取り組みについて伺います。

**○大越農子委員長** 環境生活部長渡辺明彦君。

**○渡辺環境生活部長** 災害廃棄物に関する今後の取り組みについてでございますが、このたびの震災は、道の災害廃棄物処理計画の策定以降に発生した、初めての大規模な災害でございました。

道におきましては、一部、混乱はありましたが、国、市町村と連携して初動対応を行うとともに、平成23年に廃棄物処理事業者団体と締結した協定に基づきまして、関係事業者の協力をいただきながら、おおむね円滑に処理を進めてきたところでございます。

被災地におきましては、災害廃棄物の処理が今後も続きますが、道としては、計画で示した役

割をしっかりと果たし、早期の復旧、復興に向けて取り組んでまいりたいと考えてございます。

また、このたびの経験はもとより、東日本大震災を初めとする、これまでの大きな災害での他府県の対応例なども参考としながら、今後、災害廃棄物の迅速かつ円滑な処理を推進していくため、御指摘の予見される大地震などによる災害を想定した、地域の特性に応じた市町村の計画づくりへの支援、あるいは、国、市町村、事業者等との連携体制の強化などについて積極的に取り組んでいきたい、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** 一たび大規模な災害が起こりますと、被災地に寄り添った対策、対応が求められるわけでありまして、そこに道がどのようなサポートをされるか、それがまさしく今回も問われると思いますので、経過を見ながら、しっかりと御対応いただくよう、改めてお願いをしたいと思っております。

次に、エゾシカ対策等についての質問に移ってまいりたいと思っております。

さきの第2回定例会の予算特別委員会におきまして、今年度から実施しているエゾシカジビエ利用拡大推進事業について私がただしたところ、狩猟期の前までに、事業概要の説明、及び、事業のテーマであるジビエ利用の拡大のための狩猟者育成を主眼とした講習会を開催する、そういった答弁がありました。

10月1日から狩猟期に入りまして、今後、本格的にこの事業が進められると思うわけでありませんが、そういった説明会は実施済みと思っております。

まず、その講習会に関して伺いますが、事業概要の説明を兼ねた講習会については、今申し上げたように、既に全道各地で実施されているものと承知をしておきまして、その開催の状況について伺うと同時に、講習会の成果として、きちっと理解されたのか、受講者に趣旨が伝わったのか、この点の認識を伺います。

**○大越農子委員長** エゾシカ担当課長宮津直倫君。

**○宮津エゾシカ担当課長** 講習会の開催についてであります。本事業は今年度からの新規事業でありますことから、御参加いただく狩猟者の方々には、事業の内容などを十分に御理解いただいた上で、捕獲したエゾシカを安全な食肉として流通させるため、講習会の受講を要件としたところでありまして、講習会では、事業の目的や内容を初め、ジビエを取り巻く環境、衛生知識などについて説明を行ったところであります。

講習会は、狩猟期が始まる前の8月から9月にかけて、道内の19会場において、延べ26回開催し、約1500名の狩猟者に受講していただいたところであります。事業の制度、趣旨や、エゾシカ肉という食品を取り扱う者としての衛生知識について理解を深められたものと考えております。

**○笠井龍司委員** これまでの有害鳥獣駆除という対策に加えて、環境省の予算で、ジビエ利用の拡大に向けての取り組みが始められ、国のトレンドとして、野生鳥獣の食肉利用の方向性が打ち出されている中で、北海道における初めての事業ということで、注目度も大変高かったようで、



参加者も、1500名と随分いたようでございます。

私は参加者にはカウントされていないと思いますが、実は、私も一会場に赴きました。それで、今、しっかり理解を深められたという見解を示されたのですが、私は、できればアンケートをとったほうがよかったのではないかなと思っています。初めての事業で、ジビエ利用についてはお金も関係してきますので、そちらに関心が行った質問も多かったように私は感じたのです。

しかし、この事業は、ジビエ利用の拡大のための人材育成の観点に重きを置いたものだと私は思っているわけで、この点の理解が、道からの一方通行でなければいいなと思うわけですが、今後もこうした講習を続けるのであれば、アンケートもきちっとしておく必要があるのではないかということをもっと申し上げておきたいと思っています。

今回は、しっかり対応していただいて、衛生知識などの講習も行ったということでもあります。私も参加しましたがけれども、確かに、それはやっていたのですが、どこまで理解されたかというのは、ちょっと不透明ではないかなと思うのです。ただ、そういった事業を進めていただいています。

また、この事業の実施に当たって、今回の講習会では、前半に、受講者に対して、事業概要の説明があったわけでありまして、進め方などの理解は得られたという見解も示されたわけでありまして。

それで、事業の中身として、捕獲した個体の手数料についての方向が示されまして、持ち込まれたシカ1頭当たりということになるわけでありましてけれども、部位だけが持ち込まれる場合もあるのかなと私は思います。それは本事業の対象になるのか、伺います。

また、手数料の上限が8000円となっていたわけでありましてけれども、実際の金額はどの程度になるのか、伺います。

**○宮津エゾシカ担当課長** 搬入する捕獲個体についてでありますけれども、本事業におきましては、足だけなど、体の一部分のみの持ち込みは、不正防止の観点から、手数料の支払いの対象とはせず、一頭丸ごとの状態で持ち込まれるものを対象としているところであります。

また、狩猟者が食肉処理施設へ搬入する際の運搬や労力に対する支援のための手数料単価につきましては、当初、参加する狩猟者数の見込みが立たなかったことから、1頭当たり8000円を上限としておりましたが、講習会の開催を通じまして、事業への参加人数を把握できたため、そこから捕獲頭数を推定し、1頭当たり8000円と見込んでいただいております。

**○笠井龍司委員** 一頭丸ごとということ、8000円ということが示されたわけでありまして。

次ですが、捕獲個体の受け入れについては、処理施設側の判断に委ねるところが多いように思われます。講習会でも説明があったように、それぞれの処理施設でいろんな条件があるわけでありまして、本来は、狩猟者側が、事前に処理施設に受け入れ条件を確認してから、その条件に適合するようにしっかり対応すべきものなのではと思うけれども、処理施設と狩猟者の間で、持ってきたものについて、処理施設側が、うちには合わないから受け付けられないなどということが間際であるのではないかと想定されます。

そういったトラブルの防止を念頭に、狩猟者側に対して、事業の趣旨をもっと周知徹底すべきと考えますけれども、いかがでしょうか、伺います。

**○宮津エゾシカ担当課長** 捕獲個体の確認についてであります。道内には約100カ所のエゾシカ肉処理施設がございますが、そのうち、9月末までに参加意向があった34の施設と、本事業に係る契約を行ったところであります。

各施設におきましては、捕獲個体の年齢や性別、搬入までの時間、着弾部位、処理可能頭数など、受け入れ条件が異なりますことから、講習会におきましては、受講者に対して、施設ごとの受け入れ条件の一覧を配付して周知を図るとともに、食品を扱う立場となることを自覚していただくため、捕獲、搬入の際に必要な衛生管理や、エゾシカが関連する主な病気などについて十分説明いたしまして、ジビエ利用の拡大という事業の趣旨を御理解いただけるよう取り組んだところでございます。

**○笠井龍司委員** かなりの量があり、それぞれの処理施設で条件が非常に異なっていますので、トラブルがないように、事業の趣旨の徹底を引き続き行っていただければと思います。

それで、視点を逆にして、狩猟者側の立場でいきますと、厳しい受け入れ条件を満たすためのエゾシカを捕獲して搬入する手間や、狩猟者の心理的な部分を考えると、それぞれ受け入れ条件がある中で、受け入れ条件のハードルが低いというのは言い方がどうかと思うのですが、簡易な条件にしているところもあると思うので、そういった処理施設に多くの捕獲個体が流れる可能性は否定できないと私は思います。

ジビエ利用拡大の事業は、できるだけ多くの施設や地域で受け入れて、裾野を広げ、利用拡大をしていくということが趣旨であります。シカ肉の流通における偏在が懸念されるのではないかと思います。道としてどのように認識をしているのか、伺います。

**○宮津エゾシカ担当課長** エゾシカの受け入れについてであります。現状におきまして、食肉処理施設の受け入れ条件は一律ではありませんが、厳しい受け入れ条件を設定しているエゾシカ肉処理施設認証施設では、平成29年度の処理頭数が、平成27年度に比べて2割程度増加しており、そうした施設では、厳しい受け入れ条件を満たした、状態のよいエゾシカを、ほかの施設より高い価格で買い取っていることから、狩猟者は、できるだけ高く買い取ってくれる施設を搬入先を選ぶ傾向があるものと考えております。

本事業により搬入されるエゾシカにつきましても、通常取引として買い取りが行われることから、現時点におきましては、本事業の実施により大きな偏りが生じることはないものと考えております。

**○笠井龍司委員** そうした認識でありますけれども、受け入れ条件が厳しい、あるいは緩いというのが若干懸念されるわけであり。エゾシカ肉処理施設認証施設とそうでないところとの差を私はどうしても懸念するわけでございます。

処理能力を超えた頭数を受け入れてしまう施設があったり、品質のよくない肉が流通するおそれも出てくるわけでございまして、そうしたことが起きないように、処理施設への指導を徹底すべ

【第1分科会 10月3日 第3号】

きと考えますが、認識を伺います。

○宮津エゾシカ担当課長 エゾシカ肉の品質の確保についてであります。道では、エゾシカ肉を取り扱う食肉処理施設に対しまして、エゾシカ衛生処理マニュアルの遵守を働きかけるとともに、従業員を対象とした内臓検査等講習会を開催するなど、処理施設の衛生管理の向上に取り組んできたところでございます。

本事業に参加する食肉処理施設との契約に際しましては、食肉処理の実施に当たっては、関係法令を遵守することや、処理・保管能力を超え、品質の劣化や衛生管理に支障を来すおそれがある場合は搬入を断ることを定めているところであります。

また、食肉処理施設には、毎月、確認票発行枚数の報告を求めていることから、処理能力を超える受け入れを行うなど、衛生管理が適切に行われていないおそれがある場合には、地域の保健所の協力を得ながら立入検査を行うなど、適切な事業の実施に努めてまいります。

○笠井龍司委員 今回の御答弁のような体制で品質を確保していく一方で、不正防止も考えなければいけません。

実績に基づいて、搬入確認票が交付され、それに対して手数料が支払われるということですが、狩猟者などへ適正に手数料が交付されるよう、具体的にどのように不正を防止していくのか、伺います。

○宮津エゾシカ担当課長 不正防止策についてであります。本事業では、事業実績の確認と不正防止のため、通し番号を印刷した搬入確認票を使用するほか、処理施設に対し、受け入れた個体の捕獲日時や捕獲場所、搬入日時、食肉となった量、出荷先などの記録を書面等で確認できるトレーサビリティ管理を求めまして、実際の搬入の有無を製品により確認できるようにしております。

また、受け入れ後、食肉にならなかった場合につきましても、その理由や廃棄量などの記録を残すことを求めておりまして、受け入れ頭数に対して、出荷した食肉の量が著しく少なかったり、廃棄物の量が著しく多いなど、不正が疑われる場合には、直接、施設に立ち入りをし、書類や在庫量を確認するとともに、出荷先にも購入数量を確認するなど、不正防止に取り組んでまいります。

○笠井龍司委員 立ち入りを含めて、しっかりやっていくということですが、いろいろ不正もあり得ますので、そういった観点で、その方策も整えていただければと思います。

次ですが、衛生面の関係では、やはり、安全、安心の水準をしっかり保っていかなければなりません。今、国では、農水省において、屋外における内臓摘出を含め、講習会や資格制度の導入も検討されていると聞いております。

厚労省のガイドラインや道のエゾシカ衛生処理マニュアルもありますけれども、新たに農水省が考えている制度的なものについて、どのような状況なのか、伺います。

○宮津エゾシカ担当課長 内臓摘出に係る国の検討状況についてであります。野生鳥獣の食肉処理施設で行う内臓摘出の衛生管理は、平成26年11月の厚生労働省通達である、野生鳥獣肉の衛

生管理に関する指針において示されておまして、その項目は、牛や豚などの家畜の内臓を摘出する屠畜場に適用されるものと同じでございます。

同通達におきまして、屋外での内臓摘出が可能とされるのは、食肉処理施設への運搬に長時間を要し、腸管内の微生物の著しい増殖が懸念される場合など、やむを得ない場合に限られているところであります。

一方、本年5月、農林水産省が新たに創設した、野生のシカ、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におきましては、所定の講習を受講して、一定の技術を有する捕獲者が、適正な方法で内臓を屋外で摘出したことを確認できた場合には、受け入れを認めることとしておりますが、その具体的な内容につきましては、今後検討するとしているところであります。

**○笠井龍司委員** しっかり経過を見ていかなければなりません、いずれにしても、安全、安心の水準を上げていくことは必要だと思います。

内臓摘出に関して、農水省もやってはいますけれども、道においても、その手順をしっかりと確立していく必要があると私は思うわけですが、道の認識を伺います。

**○大越農子委員長** 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** 内臓摘出についてであります、道においては、野獣肉の衛生指導要領の中で、「捕獲した個体のまま食品衛生法に基づく食肉処理業の許可施設に搬入すること。」としておまして、施設内で内臓を摘出することとしているところであります。

内臓摘出の際の衛生管理につきましては、厚生労働省によるガイドラインを踏まえ、エゾシカ衛生処理マニュアルにおいて、使用する器具の種類やその消毒方法、作業の手順、留意点を示しているところです。

道といたしましては、今後、国の検討状況や、このたびのエゾシカジビエ利用拡大推進事業に参加する食肉処理施設の実情を踏まえながら、エゾシカ肉の衛生管理がしっかりと確保されるよう、事業に参加する処理施設を対象とした講習会の開催を検討し、その受講を事業参加の要件とするなど、衛生管理のより一層の向上を図ってまいります。

**○笠井龍司委員** その一つの手段として、エゾシカ協会が以前から実施しているシカ捕獲認証制度、いわゆるDCCというものがあるのですが、レベルの高い講習制度と私は認識をしているわけであり、この制度は、狩猟者などの人材の育成にもしっかりと活用できると考えます。

道として、これを活用していくことがあってもいいと私は思いますが、その見解を伺います。

**○宮津エゾシカ担当課長** シカ捕獲認証制度の活用についてであります、エゾシカ協会が実施するシカ捕獲認証制度、いわゆるDCCは、イギリスにおいて狩猟団体が実施しているシカ捕獲認証制度をモデルとして、研修を実施し、認証を与えるものであります。

研修内容は、エゾシカの生態から調査法、捕獲方法、有効活用まで、体系的に網羅しており、今般、道が実施した講習会と同じ内容を含んでいるところであります。

道といたしましては、地域におけるエゾシカ対策を担う人材を確保するため、正しい知識と技

【第1分科会 10月3日 第3号】

術を習得した狩猟者や行政職員の育成が重要と考えますことから、エゾシカ協会のDCC制度について広く情報発信を行うとともに、今後、道の研修への位置づけなどについても実施を検討してまいります。

○笠井龍司委員 ぜひ、しっかり位置づけをしていただいて、できる限り水準を上げるような取り組みに結びつけていただきたいと思います。

この質問の最後になりますけれども、ジビエの推進の取り組みについては、国としても、捕獲個体の食肉利用量を平成31年度までに倍増させるという目標が設定されているわけでありまして、道においても、平成28年度で2万4000頭の処理頭数を、31年度には3万頭にするという目標になっているわけでありまして。

エゾシカジビエ利用拡大推進事業によって、処理頭数の増加が期待されるところでありますけれども、ただ頭数をふやせばいいということではありません。良質で、安全、安心なエゾシカ肉の供給を拡大することが重要であると思っております。そのためには、狩猟者や処理施設の衛生管理の一層の向上も必要であると考えます。

今後のジビエの振興、推進についてどのように取り組まれるのか、道としての考えを伺います。

○渡辺環境生活部長 今後のジビエの振興についてでございますが、今の質問の中でも委員がおっしゃられましたように、道においては、平成31年度までに食肉処理施設における処理頭数を3万頭とする目標を新たに掲げておりまして、エゾシカジビエ利用拡大推進事業の実施などによって、その達成に向けて取り組んでいるところでございますが、エゾシカ肉を流通事業者や消費者に受け入れていただくためには、安全、安心なエゾシカ肉の提供が何より重要であるというふうに考えております。

このため、このたびの事業において、狩猟者の衛生管理のさらなる向上とともに、内臓検査講習会の実施や、今年度創設したエゾシカ肉処理施設認証の取得に向けたアドバイザー派遣などにより、処理施設の衛生管理の向上にも取り組んでいるところでございます。

今後とも、狩猟者や施設従業員の人材育成に取り組みますとともに、処理施設の認証取得を促進するなど、安全、安心なエゾシカ肉の供給拡大によるジビエ振興に向けて、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○笠井龍司委員 今後の事業の推進に期待をしながら、経過も見守ってまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

最後に、厚岸道立自然公園の国定公園の指定に向けた取り組みについて伺ってまいりたいと思っております。

本道の自然環境や景観は、全国的にも傑出しており、国立公園は6カ所、国定公園は5カ所が指定されていまして、ほかにも、これに準ずる自然景観等を有するものとして、道の条例による道立自然公園が12カ所指定されているわけでありまして。

中でも、厚岸道立自然公園は、釧路湿原国立公園から連なる道東湿原群の一つであり、そのす

ぐれた自然環境や景観は、他の国立公園あるいは国定公園と比べても遜色がないわけでありまして、国定公園としての指定要件を十分に備えていると私は考えます。

さきの一般質問でも、我が会派の同僚議員が、指定に向けた道の考え方について伺ったところでもありますけれども、これからの取り組みなどについて伺います。

初めに、厚岸道立自然公園の国定公園の指定については、長い間、地元から強く要望されており、道としても検討してきた経緯があると聞いておりますが、最初に、これまでの検討の経緯について、改めて伺います。

**○大越農子委員長** 自然公園担当課長小林隆彦君。

**○小林自然公園担当課長** 国定公園の指定に向けた経緯についてであります。厚岸道立自然公園の国定公園化につきましては、昭和59年に期成会が設置されるなど、地元からの継続した強い要望があり、道においては、平成16年に、周辺地域も含めた自然環境の調査を行った結果、隣接している別寒辺牛湿原も含め、国定公園としても遜色のない資質を有していることが確認できたところでございます。

そのため、道といたしましては、区域や保護の区分など、国定公園の指定に向けた検討をしましたが、厚岸湖を拠点とした漁業者の方々にとっては、道立自然公園から国定公園になることにより、将来的な漁業経営に対する規制が強化されるのではないかと不安があり、合意を得ることができないまま、現在に至っているところでございます。

**○笠井龍司委員** 相当長い期間、要望があったわけでもありますけれども、国定公園の指定に向けて具体的な検討を開始してから、15年以上が経過しておりまして、取り巻く情勢も随分変わってきたのではないかと思います。

厚岸町では、厚岸湖の自然環境を保全しながら漁業地域を振興するための新たな計画が5月に策定され、漁業者の将来的な経営に対する不安など、国定公園化の課題とされてきたものの解決の糸口が見えてきたと伝えられております。

そこで、これまでの課題を取り巻く情勢がどのように変化してきているのか、伺います。

**○小林自然公園担当課長** 情勢の変化についてであります。厚岸湖の国定公園化に向けては、漁業者の方々にとって、現状の北海道立自然公園条例による規制がさらに強化されるおそれがあることが問題とされていたところでございます。

このため、厚岸町では、厚岸湖において、自然と共生しながら漁業生産活動を継続していくため、本年5月に、厚岸湖やその周辺の自然環境の保全対策を含めた、厚岸湖の保全による漁業地域振興計画を策定したところであり、この計画では、漁業者を初め、地域が一体となって、厚岸湖の自然環境の保全を図ることを基調とし、地域の基幹産業である漁業と自然環境の保全との両立に積極的に取り組むこととしているところでございます。

道では、計画を策定した厚岸町からの申し出を受けまして、厚岸湖の一部について、道立自然公園の規制を緩和したところであり、このことにより、将来的な国定公園化によるさらなる規制の強化に対する不安が解消され、課題であった漁業者の方々の合意も得られるものと考えている

ところでございます。

○笠井龍司委員 そうした経過の中で、日々が過ぎて、15年が経過したわけであります。

それでは、視点を変えますが、道内及び道外の国立公園及び国定公園の直近の指定の状況はどのようなになっているのか、伺います。

○小林自然公園担当課長 国立公園、国定公園の指定の状況についてであります。全国的に見ますと、直近では、平成29年に奄美群島国立公園が指定され、平成28年に京都丹波高原国定公園が指定されております。

道内では、昭和62年に釧路湿原国立公園が指定され、平成2年に暑寒別天売焼尻国定公園が指定されております。

○笠井龍司委員 どうもありがとうございました。

これが指定されると、道内においては久方ぶりの国定公園の指定ということになるわけですが、国定公園の指定に向けては、所管している環境省を初め、関係機関や地元との調整など、さまざまな手続が必要とされておりますけれども、指定に当たっての手続など、一連の流れについて伺います。

○小林自然公園担当課長 指定の手続などについてであります。国定公園の指定の申し出に当たりましては、あらかじめ、道において公園計画の案を作成する必要があり、そのためには、現在の厚岸道立自然公園及びその周辺地域の自然環境など、資質を詳細に把握し、環境省を初め、森林管理局、開発局など、さまざまな関係機関との調整や地元の合意の形成を図りながら、国定公園としての区域や保護の区分などについて具体的に検討することが必要でございます。

その検討結果をもとに、道議会での御議論なども踏まえまして、公園計画の案を取りまとめ、環境大臣に対して指定の申し出を行い、国において、中央環境審議会での審議を経て、国定公園に指定されるものでございます。

○笠井龍司委員 随分手間のかかる手続があるのだなという印象であります。厚岸道立自然公園は、湖沼や広大な湿原群から形成されておまして、その自然環境や景観は、全国的に見ても非常に価値が高いものと考えますが、現在の公園区域には含まれていない別寒辺牛湿原など、周辺地域にもすぐれた自然環境が存在していることから、これらの地域を含め、一体として保全していくことが求められ、国定公園化を実現するためには、区域の拡大も含めて検討が必要なのではないかなと私は考えるわけであります。

貴重な自然環境を適切に保全し、広く知っていただくためには、周辺地域を含めた自然環境などを的確に把握して、一体的な資源として、その重要性を発信することが重要だと考えます。

国定公園の指定に向けて、自然環境や社会情勢など、そういった資質の現況を的確に把握する必要があると考えますが、道の見解を伺います。

○小林自然公園担当課長 自然環境等の現況把握についてであります。平成16年には、道において、別寒辺牛湿原など、厚岸道立自然公園の周辺地域を含め、地形や地質、植物、動物など、幅広く調査したところですが、その前の調査から15年近くが経過していることから、気候変動や

土地の利用状況の変化などにより、環境も変わっているものと考えております。

国立公園の指定に当たりましては、自然環境など、現在の状況を的確に把握するため、改めて、周辺地域も含めた調査を早期に実施する必要があると考えているところでございます。

**○笠井龍司委員** できる限り早期に実施できるよう、実施の時期について、スケジュール感を具体的に見定めていただきたい。

ただ、こういった作業をするに当たっては、相当のマンパワーが必要なのではないかなと思うわけでありますが、道は、国立公園の指定に向けた取り組みを進める上で、自然環境や社会環境などの現況把握を初め、区域や保護区分の検討、関係機関との調整を行いながら、公園計画の案を取りまとめていく必要があります、今申し上げたような膨大な作業などが想定されるわけでありませう。

早期の国立公園化を目指すためには、これらの作業を遅滞なく円滑に進めていく必要がありますが、道としてどのように対応していくのか、伺います。

**○東郷生物多様性担当局長** 指定に向けた道の対応についてであります。国立公園の指定に向けては、自然環境、社会環境の調査のほか、土地の利用状況や、他法令による規制区域など、さまざまなデータを収集した上で、専門家の意見なども踏まえた評価を行い、その状況に応じて、自然公園法に基づく規制のあり方などを検討することが必要と考えております。

それをもとに、区域、保護の区分の検討、関係機関や利害関係者との調整などが必要であり、相当な事務作業量が見込まれますことから、業務の効率化はもとより、体制の強化に努めるなど、地域の長年の悲願である国立公園の指定に向けて、しっかりと取り組んでまいります。

**○笠井龍司委員** 今、御答弁があった体制の強化も含めて、しっかりマンパワーをつけながら、遅滞なく取り組んでいただきたいと思っております。

道東には、釧路湿原、阿寒摩周、知床の三つの国立公園がありまして、知床は、世界自然遺産として確固たる地位を築き、阿寒摩周は、国立公園満喫プロジェクトにも選定され、世界ブランドとして、訪日外国人の国立公園利用者を増加させるための取り組みを展開しているわけでありませう。

これに加え、厚岸道立自然公園が国立公園に指定されることで、道東の広大な自然環境全体がすぐれた価値を有することを広く国内外に発信することができ、その価値が多くの方々に改めて認識されるものと考えます。

この結果、観光客の増加はもとより、広大な道東の自然を何日もかけて堪能していただく新たな活用とか、すぐれた自然環境をシンボルとした地域ブランドの確立など、広く地域振興にもつながるものと考えられるわけでありませう。

国立公園化は地元の悲願でもありまして、国の観光戦略など、現在の情勢を絶好の機会と捉えて、指定に向けた取り組みを加速する必要があるのではないかと私は考えるわけでありませう、道はどのように取り組んでいくのか、最後に部長の決意をお聞きして、終わりたいと思っております。

**○渡辺環境生活部長** 厚岸道立自然公園の国立公園の指定に向けての今後の取り組みについてで



【第1分科会 10月3日 第3号】

ございますが、国と道においては、2020年を大きな目標として、訪日外国人の誘客促進を柱とした観光戦略を推進しておりまして、自然公園は、本道の魅力である豊かな自然環境を体感するための利用拠点として、重要な位置づけにあるというふうに考えております。

特に、国立公園、国定公園は、その価値の高さが広く浸透しておりまして、知名度も高いことから、厚岸道立自然公園が国定公園に指定された場合、すぐれた自然環境やその魅力が改めて国内外に広く発信され、自然環境の保全はもとより、地域振興とか観光戦略にとっても大きな起爆剤になりますことから、その指定に向けては、スピード感を持って積極的に取り組んでいきたいというふ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、終わりますが、今、2020年が一つの節目だと。これは、観光戦略における節目であります。そういう位置づけの中で、指定に向けた取り組みについて、そこに目標年次を定めるなどして、長年の悲願を実現していただくと、大きな意義があるものにつながっていくと私は思うわけでありまして、それに向けて、予算や人員もしっかり確保していただくことが重要だと思います。

道として、早期の指定に向けて、全力で取り組んでいただくことをお願いして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○大越農子委員長 笠井委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

三井あき子君。

○三井あき子委員 イランカラッテ。

アイヌ政策について、防災、減災の観点から質疑をしてみたいと思います。

災害は長年の中で繰り返すと言われ、東日本大震災と869年の貞観地震は類似性があるという指摘があります。また、4年前の伊豆大島での大規模土砂災害と1590年の災害は類似性があるという指摘など、さまざまあります。

災害の履歴は、基本的かつ重要な情報であります。大規模災害は発生頻度が少ないことから、明治以前の記録が重要となってまいります。

しかし、北海道は、時代背景から、明治以前の災害記録が少ないわけではありますが、文字を持たないアイヌの方々の神話とか、アイヌ語の地名といったものに、自然的特徴や生活の由来が残されているわけですから、防災、減災に生かしていくべきと考え、以下伺ってまいります。

国は、アイヌ政策再構築に係る地域説明会を道内の11カ所で開いています。アイヌの方々に対して直接行ったわけではありますが、その中で主な意見としては、文化振興でいえば、アイヌの研究、民族教育の推進や、アイヌ語を初めとするアイヌ文化の振興のほか、アイヌ語を取り戻したいという願いの実現が上がっております。

そして、道の平成29年アイヌ生活実態調査を踏まえて、国と地方公共団体、アイヌ関係団体な

どが問題意識を共有して方向性を検討し、アイヌ語の振興等々の推進や、それを受けて、ネットワークの構築として、民族共生象徴空間と各地の伝承文化や人材育成、そして、地方公共団体、経済界等との連携が相乗効果を生むとしています。

道としては、これまでもアイヌ政策を進めておりますが、今後、どう取り組んでいくのか、伺います。

○大越農子委員長 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。

アイヌ文化施策の取り組みについてでございますが、国におきましては、我が国の先住民族であるアイヌの人々の誇りの源泉である伝統や文化が置かれている状況を踏まえ、アイヌ文化の振興、伝統等に関する国民に対する知識の普及啓発を図るための施策を推進することにより、アイヌの人たちの民族としての誇りが尊重される社会の実現を図り、我が国の多様な文化の発展に寄与することを目的といたしまして、平成9年に、アイヌ文化振興法を制定したところでございます。

この法律では、国及び地方公共団体は、アイヌ文化の振興を図るための施策を推進するよう努めなければならないとされており、道といたしましては、法の趣旨を踏まえ、国とも連携して、アイヌ民族文化財団を通じて、アイヌ語指導者の育成や、木彫り、刺しゅう、口承文芸の伝承者育成など、アイヌ文化の振興施策の推進に積極的に取り組んできているところでございます。

○三井あき子委員 国や道の調査でも、文字を持たないアイヌ民族としての切実な思いから、研究、伝承、教育を求めているわけでありませう。

この思いは、災害に関しても、地名や神話などの口承文芸を通して、子孫に自然災害から身を守ってほしいとか、後世に伝えてほしいというところに意義があるわけですね。認識を伺います。

○松谷アイヌ政策課長 アイヌ語の地名などについてでございますが、北海道には、アイヌ語に由来する地名が数多くあり、道内の市町村名の約8割がアイヌ語に由来していると言われております。

アイヌ語の地名は、その地名を名づけ、使ってきた人たちの考え方や生活、文化などを知る手がかりにもなっており、次の世代に残したい宝物として、平成13年度に北海道遺産に選定されているところでございます。

また、アイヌの人たちに語り継がれてきた口承文芸には、神々の物語や昔話など、アイヌの人たちの豊かな心から生まれた、たくさんの物語があり、その中には、生きていくために必要な知恵や戒めなどを伝えるものもあり、貴重な文化財産となっております。

○三井あき子委員 いろいろあるアイヌの神話の中で、大アメマスがすんでいる地域は、地震や山崩れ、火山活動が起きるということに由来したところとして、有珠山とか樽前山などがあります。

また、アイヌ語の地名で「ピ」とか「サツ」がついたものは、乾いた砂を示しています。例えば、サツ・ポロ・ナイは乾いた大きな川の意味で、豊平川です。厚真は湿地帯で、安平は崖とも

言い伝えられています。

胆振・日高地方の地質調査により、数百年ごとに大規模津波が繰り返されていると言われてい  
ます。

アイヌの方々の生活実態調査の人数も減ってきているときであり、貴重なアイヌ語の口承伝説  
による伝承について早期に聞き取りを始めて、調査、研究、検証などを行うことがアイヌ政策の  
推進に大きく寄与するものと考えますが、認識を伺います。

**○松谷アイヌ政策課長** アイヌ語の地名などの調査研究についてでございますが、アイヌ文化や  
伝統の継承者が、高齢化などにより、年々少なくなってきておりますことから、これらを継承  
し、振興するためには、さまざまな分野にわたる調査研究を進め、その成果を幅広い方々に知っ  
ていただき、次の世代に引き継いでいくことが重要であると考えております。

このため、道では、北海道博物館のアイヌ民族文化研究センターにおきまして、アイヌの言語  
を初め、歴史、芸能、民具、伝統的生活技術などの調査研究を行ってきており、その研究成果を  
広く公開するとともに、アイヌ民族文化財団と連携しながら、後継者の育成や、技術の復元、保  
存に努めているところでございます。

**○三井あき子委員** それでは、ことしの第1回定例会において、アイヌ文化の活用に関し、アイ  
ヌ語の地名などが、防災面などを含め、さまざまな分野で活用されるよう、引き続き、関係機関  
とも連携しながら取り組んでいくと答弁されましたが、どう取り進めているのか、伺います。

**○松谷アイヌ政策課長** アイヌ語の地名などの活用についてでございますが、現在の北海道の地  
名の多くは、アイヌの人たちが自分の言語であるアイヌ語で特定の場所を呼んでいた記録が引き  
継がれていると言われており、こうした地名には、当時の地形の特徴や産物、アイヌの人たちの  
暮らしのありさまなどが反映されていて、過去の生活や自然環境を伝える貴重な文化財産となっ  
ているところでございます。

このため、道では、今年度、アイヌ民族文化研究センターにおきまして、全道の3カ所で、ア  
イヌ語地名等に関する巡回展を開催することとしており、アイヌ語の地名がさまざまな分野で活  
用されるよう、地名の成り立ちを専門的見地から紹介、解説するなどして、普及促進に努めてい  
るところでございます。

**○三井あき子委員** アイヌ語の地名や、神話、伝説での地形、地質などは、過去の災害の履歴を  
探る手がかりとなります。

北海道新聞には、5年前、防災専門家が、アイヌの口承によって7カ所で地すべりや土石流の  
可能性を確認したという記事がありましたし、日本原子力研究開発機構と道立地質研究所などの  
共同調査研究の発表も行われているそうです。また、国土交通省北海道局も調査しています。そ  
して、北海道大学の時計台サロンでの啓発の講演や北大生の研究にも活用されたり、千歳市は現  
地調査への協力もしています。

災害は長年の中で繰り返すと言われてはいますが、北海道には、明治以前の災害の履歴、記録が  
乏しいわけです。

アイヌの方々はもちろんのこと、北海道博物館、道総研地質研究所、道教委など道の機関や、国、市町村、アイヌ民族文化財団、アイヌ文化交流センター、大学でも調査研究をしています。土木建築業者とか道民による多くの研究会などと、環境生活部が主軸となって連携し、防災、減災に生かしていくべきだと考えますが、いま一度お伺いします。

○大越農子委員長 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 アイヌ語地名の活用などについてでございますが、道では、これまでも、アイヌ民族文化研究センターにおきまして、アイヌの歴史や文化を初め、地名等に関する調査研究を行ってきており、その成果を、先ほど御答弁いたしました巡回展のほか、ホームページや冊子等で幅広く紹介しているところでございます。

また、アイヌ民族文化財団を通じて、アイヌ語の入門教材として、口承文芸の視聴覚資料を制作いたしますとともに、各地域の博物館や資料館が所蔵するアイヌ関係資料の公開を支援してきており、今後は、民族共生象徴空間の開設をPRするキャラバンにおいて、道内外の皆様へアイヌ語地名等についても御紹介をするなど、アイヌの人たちの伝統や文化などに関する知識の普及啓発に取り組んでまいります。

○三井あき子委員 科学技術の進歩は、自然の景観までも変化させてしまいます。昔の湿地帯が市街地になり、山間部では、山を削り、谷を埋めて宅地造成をしており、古い地図で、浸水や液状化、急斜面の危険性の感知や、読み取れることもあります。

今は、市町村合併で、古い地名の特性が示されていたものが消滅しつつありますが、古い地図によって、災害の潜在性を知ることに加えて、北海道にはアイヌ文化がありますので、地名伝承を生かして、上下水道の取りかえの時や土木建築工事時の地質調査、また、遺跡の発掘など、調査研究をすべきであります。

また、各自治体の図書館で郷土資料である郷土史などを調べたり、手がかりになるものとして、科学的な災害履歴や、例えば航空写真やドローンといったものを使用して解析を行えば、土砂堆積や地層の面的な部分もわかってくるわけです。

調査、研究、検証を継続することが、今後の北海道を守ることに必要だと思いますが、道の見解を伺います。

○松谷アイヌ政策課長 防災対策等への活用についてでございますが、北海道の多くの地名のルーツであり、アイヌの人たちの伝統的な生活、当時の自然や状況を現在に伝えるアイヌ語の地名には、川、湖、崖、岬、海岸などの地形をあらわす言葉に、その性質やありさまを示す言葉がついて、実際の地形の様子や、そこに暮らす人々から見た特徴などをあらわしたと思われる地名が数多く見られます。

しかしながら、時間の経過に伴い、その地形が変わってしまったり、その地名が現在のどの場所を指すのかがわからなくなったところもあり、昔、その地名が指し示していた意味を実際に確認することが難しくなっている状況もありますことから、アイヌ語地名や口承文芸などの防災・減災対策への活用につきましては、地名等の調査研究はもとより、災害履歴などに基づく科学的

【第1分科会 10月3日 第3号】

な検証が必要と考えております。

○三井あき子委員 必要と考えているという答弁ですので、しっかり、調査、研究、検証をしていただきたいと思います。

最後に、そのように、アイヌの方々の知識、知恵を伝承し続けることが、北海道の先住民族をとうとび、さまざまな共生をより深めていくと考えますが、見解を伺います。

○大越農子委員長 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 アイヌ文化の振興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の民族としてのアイデンティティーの基盤でございますアイヌ文化の伝承や振興を図ることは、我が国の多様な文化の発展にとりましても大変重要なことと考えてございます。

アイヌの人たちの民族としての誇りが尊重され、本道における共生社会の実現を図るためには、アイヌの人たちによる主体的な取り組みはもとより、市町村や関係機関などを初めとする地域社会全体での取り組みを進めていくことが必要でございます。

このため、道といたしましては、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アイヌ語、口承文芸など、文化の振興に努めますとともに、多くの道民や企業、団体等の皆様の理解促進を図るなど、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。

以上でございます。

○三井あき子委員 国は、民族共生象徴空間と各地の伝承文化や人材育成、そして、地方公共団体、経済界等との連携が相乗効果を高めると言っているわけです。

そして、先ほど御答弁をいただきましたけれども、道として、アイヌ語の地名、口承文芸を防災や減災に活用することについては、地名、口承文芸の調査研究はもとより、災害の履歴に基づく科学的な検証が必要と考えて行っていくというわけであります。

国には、大きな研究所や細部に及ぶ研究所などもたくさん存在していますので、ぜひとも、象徴空間においてそういった北海道の考え方について取り組んでいくべきと指摘して、私の質疑を終わらせていただきます。

○大越農子委員長 三井委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

赤根広介君。

○赤根広介委員 アロハ・アンド・イランカラテ。

通告に従って、質問してまいります。

まず、アスベスト対策についてであります。

これまで、3年間、環境生活部を初め、各部と議論してきたところであります。その中で、皆さんが、司令塔として、しっかりと取り組みを推進されていることは率直に評価をする一方、全道的にまだまだ問題が発生していることも踏まえながら、質問してまいります。

アスベストへの適切な対応につきましては、例えば、点検マニュアルにより施設の管理を徹底

すること、そして、その内容についても適宜修正を行い、よりの確な管理を行っていくことが必要と考えます。

さらには、市町村あるいは民間の施設に対してもこのマニュアルの活用を促すなど、まさに連携を密にして取り組むべきと考えているわけではありますが、道として、この間、アスベスト対策にどのように取り組んできたのか、まずお伺いいたします。

○大越農子委員長 環境保全担当課長遠藤浩君。

○遠藤環境保全担当課長 イランカラテ。

道の取り組みについてであります。道では、道有施設の利用者の安全を確保するため、石綿含有保温材等の劣化状況を的確に把握し、必要に応じて速やかに措置を講じることができるよう、平成28年に、道有施設における石綿含有保温材等点検マニュアルを作成し、道有施設におけるアスベスト対策を進めてきました。

また、市町村職員や民間事業者等に対しては、公共的な施設の管理者が適切に対策を講じることができるよう、道の点検マニュアルをテキストにしたセミナーを開催するなど、機会を捉えて、その活用を促してきているところであり、平成29年に改定した第2版では、点検方法や留意事項を追加して、その記載内容の充実を図ってきたところでございます。

以上です。

○赤根広介委員 道の取り組みとして、昨年度は、使用状況の各部のリスト化に向けた試行調査を実施しており、今年度は、そのリストの取りまとめ、さらには情報提供を行う予定というふうに伺っておりますが、その取り組みの内容、目的はどのようになっているのか、伺います。

○遠藤環境保全担当課長 石綿含有建材の使用状況についてでございますが、アスベスト対策については、施設で使用されているアスベスト建材の劣化等の状況を把握し、施設の現状に応じた対策を確実にを行うことが重要であります。

このため、道では、庁内の関係部で構成するアスベスト問題対策連絡会議を設置し、アスベスト対策に必要な取り組みが計画的に推進されるよう、現在、各部において、アスベスト建材使用状況調査を行っているところであり、今後、全体を集約してリストを取りまとめるとともに、道のホームページでの公開に向けた作業を進めているところでございます。

○赤根広介委員 ただいまの答弁で、アスベスト対策に必要な取り組みが計画的に推進されるようにということで、この間の一連の問題に鑑みると、まさに、計画的にということが非常に重要な観点であります。

道では、これまでも、アスベストの使用状況の調査結果などをホームページに掲載しているわけではありますが、計画的に取り組むに当たって、具体的にはどのような取り組みを行っていくのか、伺います。

○大越農子委員長 環境局長相田俊一君。

○相田環境局長 道におけるアスベスト対策に関し、計画的な取り組みについてでございますが、庁内横断的な組織として、アスベスト問題対策連絡会議を設置し、その会議を通じて、各部

【第1分科会 10月3日 第3号】

が計画的に推進するため、今、リストをつくっている最中でありまして、そのリストに応じて計画的な作業が進むように、環境生活部としては積極的に促してまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 当然ながら、財源などの問題もあり、具体的な取り組みはこれからかなというふうに率直に受けとめさせていただきます。

次ですが、アスベストにかかわる問題として、昨今、さまざまな事例があります。

例えば、一昨年の札幌市の事例では、剥離片からアスベストが検出されて、含有の可能性があったにもかかわらず、施設を利用する道民、とりわけ児童生徒の健康について思慮することなく、飛散防止対策を怠ったことで、長期にわたって児童生徒が冷たい簡易給食を強いられるといった深刻な問題にまで発展したところであります。

また、その後、同様の事例が各地で起こったわけでありまして。

さらに、今年度に入って、旭川市において同様の事例が相次いで発覚しております。市では、目視点検からカメラを用いた点検に切りかえたところ、断熱材の剥離が相次いで見つかった、危機意識が足りなかった、こんな説明をしているわけでありまして、この旭川市の事例について、道は、どのように受けとめ、原因をどのように考えているのか、伺います。

○相田環境局長 断熱材の剥離に係る旭川市の認識等についてでございますが、旭川市では、道の点検マニュアルを参考に、毎年、点検を実施してございますが、本年6月の専門業者による調査の結果、市内の小中学校において、ボイラー用煙突内で断熱材の剥落が確認されたことを受け、市立小中学校のほか、市内の公共施設の緊急点検を実施し、109本の煙突のうち、一部において断熱材の剥落が確認されたと承知をしております。

市町村に対しましては、これまでも、公共施設における煙突等の点検について、道のマニュアルの活用を周知するなど、適切な点検を行うための情報提供を行ってきたところではございますが、現場の担当レベルにまで十分に認識されていなかったなど、さまざまな要因があるものと考えているところであります。

これまでも、教育庁では、市町村教育委員会を対象に、アスベスト対策をテーマの一つとした研修会を開催するなどして、アスベスト対策の重要性について共有されていると伺っており、道といたしましても、教育庁など関係機関と連携し、国、市町村等をメンバーとした連携会議や、専門家による講習会などを活用した情報共有を進め、適切なアスベスト対策がなされるよう、取り組みの推進を促してまいります。

以上でございます。

○赤根広介委員 今、局長から、率直に、現場の担当レベルにまで十分に認識されていなかった、そういう要因が考えられるとおっしゃっていただきました。一方で、教育庁ではアスベスト対策の重要性について共有されているという認識を示しています。

市町村と道のレベルでこの乖離があるのだったらまだしも—— あってはいけないですけど

も、同じ道のレベルで、道と教育庁の間で認識の開きが相当あるのじゃないか、これは指摘せざるを得ません。今、対策を述べられましたので、しっかり取り組んでいただきたいと強く求めておきたいと思います。

次ですが、先ほど、笠井委員から災害廃棄物の関係でお話ございましたが、同じように、地震などの災害時にアスベストが飛散する可能性があることは、これまで、熊本の震災などでも指摘されているところであります。

道では、環境省が策定した、災害時におけるアスベスト対策に係るマニュアルに基づいて、地域防災計画にアスベスト飛散防止対策を盛り込んでいるというふうに承知しております。

また、市町村に対しましても、国のマニュアルに沿って、地域防災計画に実践的な対策を盛り込むよう通知を行っているというふうに聞いておりますけれども、市町村の取り組みの状況について伺います。

**○相田環境局長** 市町村の防災計画への位置づけについてでございますが、道では、北海道地域防災計画の中で、災害時における石綿飛散防止に係る取り扱いを定めており、市町村に対しましても、国のマニュアルなどを参考に、市町村防災計画にアスベスト対策を位置づけるよう、たびたび促してきたところでございますが、平成29年10月時点で、対策を位置づけているのは31市町村にとどまっているところでございます。

道といたしましては、今般の胆振東部地震の発生なども踏まえて、あらかじめ石綿の使用状況を把握することや、住民等へ関連情報を発信することは大変重要と考えてございまして、アスベスト対策を防災計画へしっかりと位置づけるよう、今後とも、市町村に対する情報提供など、必要な支援を行ってまいります。

以上でございます。

**○赤根広介委員** 位置づけているのは31市町村ということですが、これも1年前の数字で、最新とは言えないのじゃないかなと思います。何かのついでに取りまとめているとは思いますが、その辺も、ぜひ、最新の状況を調べていただきたいと思います。

いずれにいたしましても、今回の胆振東部地震によって、全壊、半壊、一部損壊を合わせて1万2700件余りという大変甚大な被害があったところであり、特に、厚真、むかわ、安平の3町が深刻だったと伺っておりますが、この3町の計画の現状はどうなっているのか、お伺いいたします。

また、これから、本格的な復旧、復興に向けて、建築物の適正な解体あるいは処理が欠かせない作業になってくるわけでありますが、この点で、道として、アスベストの飛散防止対策にどのように取り組んでいくのか、伺います。

**○相田環境局長** 被災3町における防災計画への位置づけについてでございますけれども、被災3町の防災計画への位置づけについては、現状で把握をしておりますが、災害廃棄物処理計画は、被災3町ではまだ作成されていないというふうに承知をしております。

それから、次の御質問の、解体物の処理についてでございますけれども、現在、災害廃棄物に



【第1分科会 10月3日 第3号】

つきましては、震災後の家の中にある家財の排出がメインでございまして、解体の作業に移るのは、これから罹災証明を発行した後が本番ということになってございます。

住家の状況につきましては、今申し上げたとおり、解体系の廃棄物の排出はこれからが本番ということでございまして、その対策も滞ることがないように、地元市町村や関係団体と連携をとりまして、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

特に、関係団体につきましては、産廃業者が、道との協定に基づいて、今しっかりと取り組んでおられますので、いろいろと御協力をいただきながら、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。

**○赤根広介委員** くしくも、きょう、知事が現地に入られているということで、首長さんたちからその辺の要望などもいただくかもしれませんが、とにかく、アスベストの問題は、20年後、30年後という長期にわたっての問題になりますので、道として、適切な対応に全力で取り組んでいただくことを強く求めておきたいと思います。

この点では最後になりますが、このたびの旭川の事例、あるいは、これまで再三指摘をしてきた、いわゆる2020年問題などに鑑みると、それぞれが、問題の深刻さを認識し、強い危機感を持って、アスベスト問題への対策を適切に打っていくことが必要と考えます。

本道の未来を担う多くの子どもたちの健康を守るためにも、寒さの中で子どもたちが困惑するような状況を二度と起こさないためにも、道として、アスベスト問題の根絶にどのように取り組むのか、所見を伺います。

**○大越農子委員長** 環境生活部長渡辺明彦君。

**○渡辺環境生活部長** アスベスト対策への今後の道としての取り組みについてでございますけれども、道は、これまで、道有施設に係る建材の劣化状況やその対策等の情報交換のため、庁内に連絡会議を設置しまして、各施設の管理情報の共有化や点検マニュアルの作成といったことを行ってきたほか、国、市町村、北海道建設業協会など民間の事業者団体等の関係団体をメンバーとしたアスベスト問題連携会議や、行政を主体とした打合会議を開催しまして、点検マニュアル活用のアドバイス、事例紹介などによって、取り組みの普及促進を図ってきたところでございます。

道といたしましては、今後とも、こうした各種会議を活用して、関係機関・団体と連携を密にして対策に取り組んでいくほか、各施設を管理する方々がアスベスト対策を着実に進める上で必要な情報などを、道のホームページあるいはセミナー等を通じて積極的に発信していくなど、飛散、暴露の防止に向けて適切な対策を進めることができますよう、危機感を持って引き続き取り組んでまいります。

以上でございます。

**○赤根広介委員** 今、部長から力強い答弁をいただきましたが、この問題は、長期にわたって取り組んでいくことでありますし、まだまだ全道的に事例が続いておりますので、改めて、道とし

での取り組みを知事に伺いたいと思います。委員長のお取り計らいをよろしくお願い申し上げます。

次に、山岳環境の整備についてであります。

本日、10月3日は、くしくも「登山の日」でございます。皆さん、御存じだったでしょうか。

それで、特に大雪山の利用状況について、まず伺いたいというふうに思いますが、今、国が、経済成長戦略の一丁目一番地として観光立国を掲げている中で、本道におきましても、すばらしい大自然を満喫していただくための一つの大きなコンテンツとして、登山、山岳というのがあると伺っております。

残念ながら、9年前の夏には、8名の死者を出すという、山岳史上で最大の事故がトムラウシ山で起きたわけではありますが、そういった状況を踏まえながら、今後の環境整備という側面から、何点かお伺いしたいと思います。

初めに、大雪山の利用者数が、この間、どのように推移しているのか、特に、近年のインバウンドの急増に踏まえ、出身圏域並びに外国人の利用者数などの動向がどのように変化してきているのか、あわせてお伺いをいたします。

○大越農子委員長 自然公園担当課長小林隆彦君。

○小林自然公園担当課長 大雪山の利用状況の推移についてであります。国では、自然公園の利用者数を取りまとめており、大雪山国立公園の利用状況は、平成19年の約550万人から、その後徐々に減少し、平成23年には約420万人となり、近年は、年間で450万人から500万人で推移しているところでございます。

また、平成24年以降、国が行っている、国立公園の訪日外国人利用者数の推計によりますと、年による増減はありますが、平均すると年間で約6万人が訪れており、その内訳は、直近の平成29年には、アジア系が89%、欧米系が6%となっているところでございます。

○赤根広介委員 詳細な数値というところまではなかなかいかないにしても、着実に増加していると受けとめさせていただきます。

そこで、整備状況について、何点か伺いたいと思いますけれども、9月3日付の朝日新聞で、大雪山で進む登山道の荒廃状況について詳しくレポートされておりました。

さらに、先月24日に、大雪山系の富良野岳に登った方から我が会派の同僚議員がお話をお伺いしたところ、鉄道の枕木以上に太い木道の木が至るところで腐っていたり、手すりのパイプがあちこちで抜けていたり、さらに、火山活動の活発化に伴って噴火が懸念されている十勝岳の火口を監視するためのものと思われる、山頂部付近に設置されたカメラにつながるケーブルが、何メートルにもわたって地上に露出しているという写真もごらんになったとのことであります。

そういった状況について専門家にお聞きしましたら、そうした埋設物は、法の規定によって、例えばケーブルであれば土中の約60センチメートルに埋めておかなければいけないはずということでありました。

こういったことは、危険きわまりないと言える事態と私は考えるわけではありますが、一昨年の

台風以来、そうした惨状が各所で散見されているということでもあります。そして、ことし、その劣化がさらに進んでいるというお話でございました。

登山道の整備状況に対する道の認識と今後の対応について伺います。

○大越農子委員長 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 登山道の整備についてであります。大雪山は、変化に富んだ広大な山岳地帯で、国や道、市町村などで整備した登山道の総延長は約300キロメートルに及んでおり、自然環境の厳しさに加え、近年の登山者の増加や局地的な集中豪雨などによって荒廃が進んでいる場所も多く、その維持管理は大きな課題となっているところであります。

大雪山の登山道は、登山の初級者から上級者までが楽しめる多彩なルート設定となっておりますが、その整備については、生態系の保全と利用の両面から、慎重な検討が必要でありまして、国では、大雪山特有の自然条件や立地、管理状況や利用状況などにより、登山道にランクを設定しており、それに応じた整備を進めることとしております。

道といたしましても、関係機関などと連携しながら、それに基づいて適切な整備に努めてまいりたいと考えております。

○赤根広介委員 行政的な対応としては理解をしないわけでもないのですが、先ほど述べたような現状について、道としては、適切な整備状況にあるとお考えになっているのか、認識を伺います。

○東郷生物多様性担当局長 登山道の整備に係る認識についてでございますが、大雪山は、自然環境が非常に厳しいところでございまして、近年の登山者の増加などで荒廃が進んでいる場所が多く、その維持管理は大変大きな課題と認識しております。

今後も、関係機関と連携しながら、適切な整備に努めてまいりたいと考えてございます。

○赤根広介委員 次に、避難小屋の整備状況についてでありますけれども、先ほど述べたトムラウシ山の遭難事故の当事者の証言記録によりますと、まさに事故が起こった日の前日の夜を過ごしたヒサゴ沼の避難小屋について、1階は雨が吹き込むのでシュラフなどがぬれたと記されております。

翌日以降、不幸にも8名の方がお亡くなりになったわけでありまして、低体温症による身体機能の低下が直接の原因と言われておりますが、寝具や衣類のぬれがその度を増したことによる影響も、あるいは被害拡大の遠因になったのではないかと疑いも拭い去れないところであります。

ある山岳愛好者によりますと、まさにヒサゴ沼の避難小屋で、たまたま本州からお越しになったお客さんと泊まり合わせになった際、その本州の方は、ひどい山小屋ですね、ここは百名山なのですよねと、そんなことをおっしゃられたようで、現地の方としてはとても残念な思いがしたということでもあります。

道として、ヒサゴ沼の避難小屋の整備状況をどのように認識しているのか、また、そもそも、避難小屋の整備については、どのような基準なり仕様などの条件が定められているのか、伺いま

す。

**○小林自然公園担当課長** ヒサゴ沼の避難小屋についてであります。昭和57年に整備した施設でありますことから、激しい風雪にさらされ、老朽化が進んでおり、道といたしましては、引き続き、維持管理に努め、利用者の安全の確保を図る必要があるものと認識しております。

避難小屋の整備に係る具体的な基準はございませんが、国では、登山道と同様のランクを避難小屋にも適用しているところであり、ヒサゴ沼の避難小屋は、自然の保持を最優先とし、登山者みずからのリスク管理が必須で、極めて高度な行動判断を要求されるルート上の施設でありまして、避難小屋としての機能を重視した必要最低限の整備が求められているところでございます。

**○赤根広介委員** 近年、十分な知識を持ち合わせていなかったり、山にふなれな利用者も増加傾向にあります。いざというときに、そうした利用者の生死に直結するような事態を避けるための施設であるはずの避難小屋も、十分な整備が行き届かないまま、何年も放置されているのが実態ではないかと考えます。

ほかにも、老朽化が激しく、倒壊の危険があるような避難小屋もあり、そもそも、ピーク時には混み合っただ大変だというお話も伺っております。

やっとの思いで避難した方が、避難小屋の倒壊に巻き込まれるなどという惨状を、道としては万が一にも引き起こしてはならないというふうに考えるわけですが、今後、どのように対応していくのか、伺います。

また、本州では、民間が運営する山小屋も多く、そうした施設の充実が、利用者の利便性のみならず、満足度の向上に大きく貢献していると聞いております。

本道でも、増加するインバウンドを初め、今後さらに、多様化し、増加が見込まれる利用客の受け入れ対応を考えた場合、その機能についても、幅広い視点で充実強化策を検討すべきと考えます。

民間が営業する山小屋への支援に対する他県の対応状況とあわせて、道の所見を伺います。

**○小林自然公園担当課長** 避難小屋の整備についてであります。大雪山の山岳地帯は、非常に厳しい自然環境でありますことから、避難小屋は、利用者の命にもかかわる施設であり、安全、安心を確保する観点から、引き続き、適切な維持管理や効率的な整備に努めていく必要があると考えているところでございます。

また、大雪山系には民間が運営する山小屋はなく、厳しい自然環境のため、本州のような民間での運営は難しいものと考えておりますが、避難小屋は、場所によっては多くの方々に利用されており、登山者の緊急避難先としての機能に加えまして、利用者の利便性も考慮した整備のあり方について、国、道、地元市町村から成る大雪山国立公園連絡協議会の場などを活用して、意見交換をしまいる考えでございます。

**○赤根広介委員** 本道の山岳環境自体をしっかりと守っていくためには、その保全という観点から、適正利用の促進も大きな課題であると考えます。

この点で最大の問題は、やはりトイレであるということでございます。

【第1分科会 10月3日 第3号】

登山愛好者に話を伺ったところ、携帯トイレの利用が推奨されているが、それを使用しようにも、そもそも、周囲の目を気にせず落ちついて用を足せる場所が少ないということでもあります。結果的に、その利用を控えるため、水分補給を抑え、脱水や熱中症状などの体調の悪化、さらには病気の発症という事態を招きかねない、こういった問題と隣り合わせという状況であります。

携帯トイレの利用を推奨するのであれば、例えば、利用者に向けての周囲からの視線を遮るようなブースを設けるなどの対応が必要ではないかと考えますが、道の所見を伺います。

また、これも百名山の一つに数えられる十勝岳の山頂付近では、どういうわけか、銀バエがたくさん発生しているとのこと。想像するに、やっとの思いで山頂にたどり着いた登山者の多くが、休憩をとれる山頂部の少し裏側で大小の用を足すという利用実態にあるからではないかと、登山者の方がおっしゃっておりました。

例えば、登山の行程の都合など、利用環境上の諸制約によって、そうした事態が不可避的に起きているとすれば、別途、対策を検討することも急務と思われるわけでもあります。

山に詳しい方々からは、頂上を少しおりていくと、かなり広い平坦な場所があるので、そこに、例えば環境にも優しいバイオトイレを設置するとよいのではないかという御示唆もいただいたところであります。道としての対応について伺います。

**○小林自然公園担当課長** 山のトイレについてであります。大雪山では、避難小屋などにトイレを併設しており、一部で許容量が限界に達したため、平成12年から、ヘリコプターによるし尿処理を行っておりますが、そのコストは非常に高く、回数なども限定せざるを得ないのが実態でございます。

大雪山のすぐれた自然環境への影響を最小限に抑えるために、現在、関係機関や団体などとも連携しながら、携帯トイレの普及を推進しており、携帯トイレ用ブースにつきましては、南沼やニペソツ山など3カ所に設置しておりますが、その利用に一定の理解が得られてきていることから、増設も含めて検討しているところでございます。

大雪山の高山帯は、自然条件が非常に厳しく、現段階では、自然環境に負荷をかけないようなし尿処理は難しい状況でございますが、引き続き、地域が一体となって、携帯トイレの利用の促進を図るとともに、新たな処理方法などについても広く情報収集をしまいる考えでございます。

**○赤根広介委員** 大雪山の高山帯は、ほとんどが国立公園に指定されておまして、その総括的な管理を行うのは環境省ということではありますが、道としても、今後、主体的に、安全対策と環境保全のバランスをとった利用促進を図っていかなければならないと考えるわけでもあります。最後に部長の所見を伺います。

**○渡辺環境生活部長** 大雪山の環境整備に関して、今後の対応についてでございます。

大雪山国立公園全体としての施設整備や維持管理のあり方などにつきましては、大雪山国立公園連絡協議会でさまざまな観点から検討しており、国と道、市町村、民間団体が連携して取り組

んでいるところでありまして、民間のボランティア団体であるパークボランティアとか大雪山・山守隊などにおいても、登山道などの施設の情報収集や、その簡易的な維持補修などに当たっていただいているところがございます。

道といたしましては、引き続き、関係機関はもとより、地域で活動されているこうしたボランティア団体などとも連携しながら、国内外の利用者に、安全に安心して、すばらしい自然を堪能していただけますよう、登山道や避難小屋など、自然環境の保全に配慮した受け入れ環境の整備に努め、さらなる利用の促進を図っていきたい、このように考えております。

**○赤根広介委員** この点につきましても、観光立国を標榜する北海道としての取り組みということで、知事に直接お伺いし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。

最後に、青少年健全育成条例に基づく有害図書の指定について伺います。

このたび問題となった、有害図書として指定を受けた「エロマンガ表現史」は、それ自体が性的な表現がある著作物ではなく、それを対象とする研究書との主張もあるというふうに聞いております。

既に、複数の公共図書館が当該図書を所蔵し、提供しておりますが、自治体による有害図書指定は、公共図書館での収集や提供にも制限をもたらすことが危惧されるという意見もあると伺っております。

現に、関係者からは、今回の指定に関し、例えるならば、生殖器官の写真が多数掲載された医学書が有害図書に指定されたに等しい衝撃だったとの声も寄せられているということでもあります。

著者を初め、関係者としては、当該図書はあくまで研究書との認識であるにもかかわらず、有害図書指定を受けたことに対する深い困惑とともに、今後の研究の多様性自体が脅かされるのではないかとの懸念も上がっているところでもあります。

しかし、残念ながら、審議会の部会の中で、指定に際してどのような議論が行われたかを客観的に把握、検証するための議事録が作成されていないということでもあります。

議事録の未作成問題につきましては、先日、道としての調査結果が公表されたところではありますが、国民の知る権利を脅かすと言っても過言ではない問題であると考えているところであります。

知事も、記者会見で、大変遺憾、結果を踏まえて厳格な対応を行うと述べているわけではありますが、本審議会を所管する環境生活部として、問題をどう認識し、対応していくのか、まず伺います。

**○渡辺環境生活部長** 青少年健全育成条例に基づく審議会において、長年にわたって議事録が作成されていなかったということに関しては、私としても非常に大きな責任を感じておりますし、今後、確実に議事録を作成して残していくように関係部署に申しつけてありますので、再びかかることがないように取り組んでいきたいというふうに思います。

**○赤根広介委員** ぜひ、しっかりとした対応に取り組んでいただきたいというふうに指摘をさせていただきます。

【第1分科会 10月3日 第3号】

そこで、この著者らは、当該図書を研究書という認識のもとで編さんしているのは申し上げたとおりであります。

そもそも、審議会では、当該図書を研究書として認知した上で、審議、指定がなされたものかどうか、審議経過にかかわる道としての認識を伺います。

○大越農子委員長 青少年担当課長青野努君。

○青野青少年担当課長 有害図書類の審議経過についてでございますが、御指摘のありました図書に関しては、その前書きに、漫画における性的描写の変遷などを研究、解説したものである旨の記述はあるものの、本編には、男女の肉体の全部または一部を露骨に表現した描写や、性的行為を露骨に表現した描写などが多数掲載されていることから、青少年健全育成条例に定める、著しく性的感情を刺激するものに該当する可能性があるかと判断し、青少年健全育成審議会に諮問を行ったものでございます。

○赤根広介委員 性的な描写を含む絵や写真が数多く掲載されているという事実のみをもって、仮にも有害図書の指定が行われたとするならば、前述のとおり、医学書はどうなるのか、そういった議論に発展することは避けて通れないわけでありまして。非常に繊細な問題であるということでもあります。

著者や編さん者による引用などの意図、すなわち内容に対する踏み込んだ議論が、審議会においては不可欠だというふうに見えるわけでありまして。

一つの目安としてお伺いをいたしますが、当該図書の審議に要した時間はどのくらいか、また、直近の審議会における平均的な審議時間、その中で有害図書の指定に関する審議時間がどの程度だったか、お伺いをします。

○青野青少年担当課長 有害図書類の審議時間についてでございますが、審議を行った図書類について、審議時間を図書ごとには記録してございませんが、直近の平成29年度に実施した審議会の開催時間は、事務局からの諮問理由の説明時間を含め、7月28日の審議会では、図書類4件について全体で60分、11月9日では、図書類3件で60分、3月16日では、図書類4件で60分となっているところでございます。

○赤根広介委員 私も、一つの例として、東京都の審議会の議事録を拝見させていただきましたが、第696回が午後3時30分から4時50分の1時間20分、第694回が午後3時30分から4時43分の1時間13分です。

一方、道の審議会は全て60分ということでありましてけれども、時間はあらかじめ決めた上で行っているのでしょうか、伺います。

○青野青少年担当課長 審議をする委員の皆様方におかれましては、他の職務もございまして、おおむね開催時間を設定して、その時間内で御案内をしているところでありますが、場合によっては長いといったこともあるところでございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 いずれにいたしましても、議事録がないので、審議の内容を確認するすべがな

いわけであります。

この審議会の委員について伺いますが、今回、問題が提起されているとおり、研究者による研究の自由あるいは表現の自由と密接にかかわる専門的かつ慎重な判断を要することになるのがこの審議会であります。

そのため、例えば、東京都では、表現の自由にかかわり、出版物などの規制問題に関する専門家、エキスパートを委員として招いているのが現状であります。この点の道の認識を伺います。

○青野青少年担当課長 審議会の委員の選任についてでございますが、道においては、これまでも、有害図書類の規制は、憲法が保障する表現の自由にかかわるものであることを踏まえ、法律や教育、報道などに関して専門的な知識を有する方を、有害図書類の審議を行う青少年健全育成審議会社会環境整備部会の委員に選任してきたところでございまして、今後とも、こうした考えのもと、制度の適切な運用が図られるよう取り組んでまいります。

○大越農子委員長 赤根委員、通告時間が過ぎております。

○赤根広介委員 済みません。

最後の質問になりますが、仮に、慎重を期した審議の結果、指定が適切であるとの判断に至ったとしても、18歳以上の方については、自己の判断と責任において、当該図書を購入、閲覧することは可能だから問題はない、こういうことにはならないとの指摘もあるわけであります。

すなわち、有害図書に指定することにより、書店側としては区分陳列が義務づけられるわけがあります。さらに、取り扱うことができる書店が、区分陳列を行っている書店に限定されるということでもあります。結果として、事実上、流通が制限され、18歳以上の方にとっても不利益な事態が生じることになってしまうとの問題提起もあるわけであります。

この点で、道としては、どの程度の書店が常設の区分陳列コーナーを持っていると認識し、その事実に対し、18歳以上の方にとっての不利益についてどう考えているのか、最後に所見を伺います。

○大越農子委員長 くらし安全局長堀本厚君。

○堀本くらし安全局長 有害図書類の取り扱いなどについてでございますが、有害図書類について区分陳列を行っている書店等の数は把握していないところでございます。

なお、平成元年の最高裁判所の判例では、有害図書類の規制が仮に成人に対して知る自由を制約することがあったとしても、当該図書類を入手する方法が認められている場合は、青少年保護の目的から、その制約もやむを得ない旨の見解が示されているところでございまして、道といたしましても、有害図書類の規制は、当該図書類の流通に制約を加えることにはなるものの、18歳以上の者が、区分陳列を行う書店等において入手することは可能でございますことから、判例と同様、こうした制約はやむを得ないものと考えているところでございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 厳格な対応については、知事に直接お伺い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て、私の質問を終わります。



【第1分科会 10月3日 第3号】

ありがとうございました。

○大越農子委員長 赤根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。

菊地葉子君。

○菊地葉子委員 環境生活部所管審査の最後の質問者になりました。

通告に沿って伺います。

初めに、墓石被害への対応についてです。

このたびの胆振東部地震では、墓石が倒壊するなど、墓地、墓園においても大きな被害がありました。

我が会派が被災地に伺った際にも、大変な被害を目の当たりにしましたし、9月のお彼岸のお参りでは、倒れたお墓を前に途方に暮れる被災者の様子が報道され、心を痛めたところであります。

心配事が一つでも解決され、被災後の生活再建に向かえるような支援が必要であると考えまして、以下伺います。

中越地震や熊本地震等の経験を経て、墓地、墓園で倒壊した墓石等についても行政区の補助対象とするよう、この間、共産党の議員が環境省に求め、対象になったと承知しております。

お墓のことですから、被災者の心情に配慮すれば、今般の災害においても対象となると考えますが、いかがか、伺います。

○大越農子委員長 循環型社会推進課長近藤哲司君。

○近藤循環型社会推進課長 墓石等の損壊に対する補助事業についてでございますが、墓石は、祖先の霊を埋葬、供養してきた宗教的感情の対象であり、墓石を除去、廃棄する場合、一般的に、廃棄物として取り扱うことは適当ではないとされております。

しかしながら、地震により倒壊した墓石を除去して廃棄したい旨を所有者が市町村に申し出た場合は、例外的に、災害廃棄物として取り扱うことが可能であり、今般の災害におきましても、国の補助事業である災害等廃棄物処理事業の活用が可能であると考えております。

○菊地葉子委員 2年前の熊本地震においては実績があると聞いています。道は把握されているでしょうか。

また、本道では、これまで適用になったことがあるのか、あわせて伺います。

○近藤循環型社会推進課長 他県における実績についてであります。平成28年に発生した熊本地震におきましては、熊本県が、被災市町村からの相談を受け、損壊した墓石を災害廃棄物として取り扱うこととし、国の補助事業を活用して処理が行われたと承知しております。

また、本道においては、これまで、災害等廃棄物処理事業として、市町村から墓石の処理に係る補助申請はなかったところであります。

○菊地葉子委員 このたびの胆振東部地震では、この事業の対象となることを市町村にどのようにお知らせしてきたのか、伺います。

○近藤循環型社会推進課長 市町村に対する周知についてであります。道では、去る9月20日と21日の2日間におきまして、被害が大きかった厚真町、安平町、むかわ町並びに札幌市において、国と共同で、災害等廃棄物処理事業の補助制度の説明会を開催したところであります。

この説明会におきまして、被災自治体から、損壊した墓石の処分について補助制度上の取り扱いに係る相談があり、災害廃棄物として取り扱うことが可能であり、補助事業の対象となる旨の回答を行ったところであります。

○菊地葉子委員 被災された方々が、経済的負担を心配せずに、墓地、墓園の後始末を行い、修復に向かうことが大変重要だと考えるものです。

既に問い合わせがあったということですが、市町村に情報提供しながら、配慮の行き届いた対応を求めますが、いかがか、伺います。

○大越農子委員長 環境局長相田俊一君。

○相田環境局長 損壊した墓石に係る今後の対応についてでございますが、今回の震災により、大切なお墓が、倒壊、破損等の被害を受けたことは、まことにお気の毒でございます。所有者におかれては大変落胆されているものと推察しているところでございます。

先ほどの答弁のとおり、所有者から、被災した墓石の除去、廃棄について申し出を受けた市町村が災害廃棄物として取り扱うこととした場合には、国の補助事業を活用できることとされているところであります。

このため、道といたしましては、今後も引き続き、市町村に助言を行いますとともに、関係事業者団体等との調整を図るなどして、適切な取り扱いがなされるよう取り組んでまいります。

以上でございます。

○菊地葉子委員 復興に向けて前に進めるよう、引き続き、きめ細やかな対応をされることを求めます。

次に、水道施設の強靱化についてお伺いいたします。

このたびの地震災害では、水道施設の損壊によって断水に至った自治体があり、厚真町では、8月に完成したばかりの浄水場に土砂が入り込み、使用不能に陥ったと聞きます。

我が会派は、災害時にライフラインである飲料水等を確保することは、最重要課題と位置づけ、これまでも、水道管路の耐震化、医療機関等の重要施設への水道などのライフラインの耐震化の促進、また、断水に至った場合、いかに迅速に給水体制を整えることができるかといった災害対応のマニュアルの策定について、質問をしてきたところです。

ライフラインにかかわることから、耐震化やマニュアルの策定については促進していく旨の答弁を聞いてきましたが、このたびの災害のように、浄水場の機能の確保への対策も求められることから、以下質問いたします。

浄水場の耐震化の状況についてですが、浄水場の耐震基準と、道内の浄水場の耐震化の状況についてお伺いいたします。

○大越農子委員長 水道担当課長山田博君。

○山田水道担当課長 浄水場の耐震化などについてであります。浄水場の耐震基準は、水道法で、供用中に発生する可能性が高い地震動でも、施設の健全な機能を損なわず、かつ、最大規模の強さを有する地震動に対して生ずる損傷が軽微であって、当該施設の機能に重大な影響を及ぼさないことと定められておりますが、平成20年10月1日時点で現に設置されているものについては、大規模な改造のときまでは適用しないこととされております。

また、道内の上水道事業及び水道用水供給事業における浄水施設能力から見た耐震化率は、平成28年度末現在で21.9%となっているところです。

○菊地葉子委員 21.9%ですから、今後の対応がますます重要になるところです。

厚真を含め、何カ所の浄水場が被災によって断水を引き起こしたのか、道として、こうした事態について想定されていたのかどうか、お伺いいたします。

○山田水道担当課長 浄水場の被災状況についてであります。このたびの北海道胆振東部地震により浄水場が被災して断水に至ったのは、厚真町と日高町の2町であり、断水戸数は合わせて約2200戸となったところでございます。

道としては、近年、自然災害が頻発する傾向にあることから、今後とも、水道事業者に対し、耐震化のための国の補助制度を活用して、計画的に水道施設の耐震化を進め、災害に強い水道とするよう指導助言してまいりたいと考えています。

○菊地葉子委員 厚真町の浄水場付近は土砂災害警戒区域などの指定はないとのことですが、浄水場の設置に当たり、自然災害への配慮はどのようにされるべきと考えているか、お伺いいたします。

○山田水道担当課長 浄水場の立地の考え方についてであります。土砂災害防止法に基づき指定される警戒区域や特別警戒区域においては、既存施設の移転までは求められていないものの、新規の公共建築物などの立地抑制のほか、警戒避難体制の整備を図ることとされております。

このため、道では、新たに浄水場等を建設する場合には、設置場所が、同法に基づく警戒区域に所在しないことを確認するなど、自然災害で被災するリスクを可能な限り避けることについて、施設の耐震化を含め、水道事業者に対する指導を徹底しているところです。

○菊地葉子委員 厚労省は、水道施設の立地状況について、全国の6000を超える水道事業者から、対象を絞って報告を求めるとの考え方のようです。

道においては、全水道事業者を対象に独自に調査すべきと考えるが、いかがか、お伺いいたします。

○相田環境局長 水道施設の立地状況の把握についてでございます。今回の地震災害により、震源地に近い地域はもちろん、65キロメートル離れた札幌市里塚地区においても、水道施設に大きな被害が出ましたことから、道といたしましては、9月19日に、全道の水道事業者などに対し、水道施設の健全性に係る緊急点検と現況の把握に加え、土砂災害警戒区域内に水道施設がある場合の防災対策について検討を行うよう指示したところでございます。

なお、水道施設の立地に関する独自調査につきましては、国の調査の動向を踏まえて対応して

まいる考えでございます。

以上でございます。

○菊地葉子委員 それでは次に、胆振東部地震による停電に伴う断水について伺います。

電力を使って、浄水、その他の業務を行っている浄水場では、直接被災していなくても、停電によって断水した浄水場があると考えられます。

どの浄水場で停電によって断水したのか、その影響を受けた戸数はどの程度か、お示してください。

○山田水道担当課長 停電による断水についてであります。胆振東部地震に伴う停電により約3万2000戸で断水が生じ、そのうち、浄水場の機能の喪失により、江別市で約42時間、羽幌町で約10時間、断水が発生し、その戸数は合わせて約2万7000戸となったところです。

○菊地葉子委員 停電による断水のおよそ9割が浄水場の停電によるものということですから、その影響は非常に大きいと思います。そのような中で、自家発電によって給水を継続できたところもあると伺っています。

浄水場の業務継続のための自家発電の整備状況についてお示してください。

○山田水道担当課長 非常用発電機の設置状況についてであります。平成29年3月時点で、上水道事業と水道用水供給事業の計99事業者に対して実施したアンケート調査によりますと、浄水場などに非常用発電機を設置している事業者の数は87事業者であり、整備率としては約9割となっているところです。

○菊地葉子委員 停電そのものも非常に不安であります。その停電に加えて、停電のために断水となると、生活の不安はますます大きくなります。

浄水場では、停電時にも給水ができるよう自家発電を整備すべきであり、道から市町村へ働きかけを行う必要があると考えますが、いかがでしょうか。

○山田水道担当課長 非常用発電機の整備についてであります。水道は、住民生活、社会活動に欠かすことのできない重要なライフラインであることから、水道事業者においては、停電時にも水道水を供給できるよう対応する必要があるものと認識しております。

このため、これまでも、非常用発電機の設置の必要性について、研修会などで、水道事業者に対して指導助言を行ってきたところではありますが、いまだ、1割の水道事業者においては導入されていない状況にあります。

道としては、今回の大規模停電の事案を踏まえ、早急に非常用発電機が導入されるよう、事業者に働きかけてまいります。

○菊地葉子委員 残り1割ですから、確実な導入が図られるよう、働きかけを強めていただきたいと思います。

次に、小水力発電の整備状況についてお尋ねします。

浄水場では、水を扱っていますから、小水力発電も可能だと考えます。

地球温暖化対策からも、標高の高いところから取水している浄水場のエネルギーの有効活用は

意義深いものと考えますが、浄水場での小水力発電の整備状況について伺います。

○山田水道担当課長 小水力発電の導入状況についてであります。道内では、札幌市、函館市、美幌町の水道施設において、取水口と浄水場との高低差を利用した小水力発電が導入されており、その発電能力は計600キロワット程度となっております。

○菊地葉子委員 札幌市藻岩浄水場では、非常用の自家発電や小水力発電を備えているそうです。浄水場の位置エネルギーの有効活用の点からも、停電が長時間に及んでも、燃料補給が必要なく発電できる小水力発電を位置づけることは重要ではないかと考えます。

各浄水場の場所や地形、施設の形状など、条件はさまざまだと思いますが、小水力発電を整備し、日常的には、施設内電力の供給と売電収入を得て、停電時には、施設の稼働の継続に活用できます。

道として、各浄水場での水力発電の可能性の検討と計画的な整備を進めるよう、水道事業者へ働きかけるべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○山田水道担当課長 小水力発電の導入に向けた取り組みについてであります。小水力発電は、水量が多く、大きな高低差が確保できることなど、設置の要件は限られていますが、要件に合致すれば安定した電力を得ることができ、二酸化炭素の削減や運転管理コストの低減といった効果が期待できます。

このため、道では、関係機関と連携し、研修会等で、水道事業者に対して、小水力発電の先行事例の紹介や、設置の要件などを説明しているところであり、今後も、水道事業者に対し、より一層、国の補助制度の紹介や運営管理に関するアドバイスを行うなどして、その普及に努めてまいります。

○菊地葉子委員 ぜひ、見るべき前進が示されるような働きかけを期待するものです。

取水施設や導水路、医療機関など重要施設への管路の耐震化の促進は引き続き重要であります。

同時に、浄水場の機能維持を図り、安定的な給水を確保するために、道としてどのように取り組むのか、最後にお伺いいたします。

○大越農子委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 水道施設の強靱化に対する道としての取り組みについてでございます。

水道は、道民生活に欠かせない重要なライフラインでございまして、災害時においても水の供給を継続していくためには、水道事業者が、浄水場の耐震化を含む機能維持対策はもとより、水道管路等の対策を着実に進めていくことが必要でございます。

しかしながら、水道施設の耐震化のためには、長い期間と多額の費用を要しますことから、国の補助金等を活用して計画的に進めていく必要がございます。

このため、道といたしましては、水道施設の強靱化に向けて、さまざまな機会を通じて事業者に対して指導助言を行ってまいりますとともに、国に対しても、必要な予算の確保を要望していくなど、災害に強い、安全で安心な水道水の供給がなされますよう取り組んでまいる考えであります。

ます。

以上でございます。

○菊地葉子委員 災害による被害を最小限にとどめることが大事でありまして、とりわけ、ライフラインでの防災の重要性は大きいと思います。水道施設の強靱化のために引き続き努力されますことを期待しまして、私の質問といたします。

ありがとうございました。

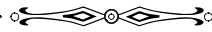
○大越農子委員長 菊地委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

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。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午後0時17分休憩



午後1時21分開議

○畠山みのり副委員長 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、菊地葉子議員の委員辞任を許可し、佐野弘美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. 予算特別委員長から、分科委員の異動について、大崎誠子議員の第2分科会への所属変更を許可し、花崎勝議員を第1分科委員に変更指名した旨、通知がありました。

#### 1. 総合政策部所管審査

○畠山みのり副委員長 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。

田中芳憲さん。

○田中芳憲委員 それでは、よろしくお願いをいたします。

このたびの地震災害は、道民生活に大変大きな影響を与えました。

今般は、JR北海道の路線見直しに関して、地震災害と関連する点について、以下、数点伺ってまいりたいと思います。

まず、直接的な被害等についてであります。

このたびの地震災害では、道内のJRにもさまざまな影響があったと聞いておりますけれども、まず、線路や橋梁など、JRの施設などにどのような被害等があったのか、伺いたいと思います。

○**畠山みのり副委員長** 鉄道交通担当課長中尾敦さん。

○**中尾鉄道交通担当課長** 鉄道施設の被害についてであります。JR北海道によりますと、今回の地震により、震源地周辺の線路において多数の軌道変位が発生したところであり、現時点で公表されている発生箇所は、石勝線で45カ所、室蘭線で40カ所、千歳線で15カ所、日高線で15カ所の、合計115カ所となっております。

また、日高線の厚真川橋梁におきましては、橋桁が最大で約27センチメートルずれるなどの損傷が確認されております。

○**田中芳憲委員** それでは次に、地震災害によって、列車の運行あるいは営業面でJRにどのような影響があったのでしょうか。

○**中尾鉄道交通担当課長** 列車運行等への影響についてであります。JR北海道においては、今回の地震発生日には、全道域に及ぶ停電のため、全線区で列車の運行が停止したところであり、電力の回復後、JR北海道が信号設備などの安全確認を終えた線区から、段階的に運行を再開してはいましたが、節電に伴う間引き運転の実施や、台風21号の影響を含めたレールの研磨作業に長時間を要したことなどにより、多くの列車が運休となったほか、千歳線などの一部区間では、現在も、線路補修の影響により徐行運転を行っているところでございます。

また、このたびの地震に伴う減収額は、9月24日時点で約13億円に及んでいるところでございます。

○**田中芳憲委員** それでは、日高線の見通しについて伺いたいと思います。

日高線については、今回の地震災害で、厚真川にかかる鉄橋の橋桁がずれるなどしたため、不通となっております。このまま、なし崩し的に廃止路線とされるのではないかと心配する声も出ておりましたけれども、比較的短期間で修復できる見通しであることなどが、今朝の一部の報道で報じられました。

日高線の今後の見通しはどのようになっているのか、道による支援の考え方などを含めて伺いたいと思います。

○**畠山みのり副委員長** 交通政策局長柏木文彦さん。

○**柏木交通政策局長** 日高線についてであります。本日、新聞報道があった日高線の苫小牧一鵜川間について、JR北海道に対して事実関係を確認したところ、現在、国や道の災害復旧事業の活用も視野に、復旧に向けて検討を行っており、JR北海道が本日14時に開催する記者会見において詳細な内容を報告する予定であるとの回答がありました。

道といたしましては、今後、JR北海道から詳細について報告を受け、早期の運行再開に向けて適切に対応してまいりたいと考えております。

○**田中芳憲委員** この件については、今、御答弁があったように、きょうの14時に工務部長が詳細な発表をするということでもありますけれども、一部の新聞報道を見る限りにおいては、その内容が随分と細部にわたっております。

これは、地域の住民に深くかかわる問題でもありますので、道として、こういう情報公開につ

いては、しっかりと連携をとってやっていただきたい、そのように考えております。また、JR北海道側にも素早い情報の提供を求めるよう、この場をかりて申し上げておきたいと思っております。

それでは次に、利用促進についてお聞きしたいと思います。

JR北海道は、経営の立て直しに向けて、利用促進に取り組まなければならない時期を迎えていますけれども、そのやさきに、今回の地震災害に見舞われたわけでありまして。全ての線区が運休に追い込まれるなど、地震とブラックアウトの影響が全道のJR利用者に及びました。JR北海道の収益への悪影響も懸念されるところであります。

今後、利用の回復、拡大に向けた取り組みを全道的な観点から進める必要があります。当然、その際には、JR北海道の経営努力だけで回復を図ることは容易ではありません。官民が一体となって取り組みを進める必要があります。

道はどのように対応していくお考えか、伺いたいと思っております。

**○柏木交通政策局長** 利用促進の取り組みについてでありますけれども、このたびの震災により、インバウンドを中心とする来道観光客の大幅な落ち込みが生じているところであります。今後の減収等によるJR北海道のさらなる経営悪化が懸念されているところであります。

道といたしましては、震災の影響による風評被害等を払拭し、鉄道の利用促進を図っていくためには、JR北海道はもとより、国、市町村などの関係機関と連携協力して、地域振興や観光施策と連携した取り組みなどを効果的に進めていく必要があると考えており、今後、道内の観光等の早急な需要回復を図るため、関係部局と連携したプロモーション事業を行うほか、SNSなどを活用した情報発信、さらには、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を、地域の皆様や関係団体と一体となって積極的に推進し、JRの利用の拡大につなげてまいりたいと考えております。

**○田中芳憲委員** それでは次に、貨物列車の運行休止の影響についてお聞きしたいと思います。

今回の胆振東部を震源とする地震では、物流面で重要な役割を果たす室蘭線や石勝線などで特に被害が大きかったとのことでありまして、これらの路線は、我が会派の同僚議員が従前から繰り返し指摘させていただいているように、道東から本州方面に、タマネギやジャガイモなど、北海道が誇る1次産品を貨物列車で輸送する重要な路線となっております。

貨物列車の運行休止は、こうした1次産品の輸送にどのような影響があったのでしょうか。

**○畠山みのり副委員長** 交通・物流担当課長折谷徳弘さん。

**○折谷交通・物流担当課長** 鉄道貨物の輸送状況についてでありますけれども、今回の地震に伴う全道域の停電により、全線区で列車の運行が停止したことから、貨物輸送ができず、物流に大きな影響が生じたところであります。JR貨物では、今月9日の北見—札幌—本州間を皮切りに、順次運行を再開し、21日の滝川—富良野間の運行再開により、不通区間の解消が図られております。

その間の貨物輸送につきましては、収穫期を迎えている農産物の輸送への影響が懸念されておりましたが、物流事業者の対応により、トラックによる代行輸送が行われたものと承知しております。



ます。

道では、災害時における各輸送モードが連携した輸送方法などについて、近く発足する物流対策ワーキンググループにおいて検討を開始することとしており、このたびの災害における影響や課題なども踏まえ、関係者が一体となって議論を進めてまいります。

○田中芳憲委員　そこで、根室線の役割についてお聞きしたいと思います。

根室線の新得―富良野間が復旧していれば、根室線を迂回路として活用し、より早期に貨物列車の輸送を再開することも可能であったと考えます。

そういう意味では、今回の地震によって、国を初め、JR北海道の路線見直し問題にかかわる多くの方々が、道の交通政策総合指針で述べている代替路線の役割の重要性を再認識する機会になったのではないかと考えるところであります。

このたびの災害を踏まえて、根室線の果たす役割について、改めて道の見解を伺いたいと思います。

○畠山みのり副委員長　鉄道支援担当課長佐々木敏さん。

○佐々木鉄道支援担当課長　根室線の富良野―新得間についてであります。道が本年3月に策定した交通政策総合指針においては、根室線の富良野―新得間について、輸送密度が極めて小さい状況にあるものの、全道をめぐる観光列車の運行に向けた地域の動きや、近年頻発する自然災害への対応の必要性などを踏まえ、道議会での御議論をいただきながら、他の公共交通機関との連携、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るとの考え方を示したところでございます。

道といたしましては、指針の考え方にに基づき、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートや、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しながら、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、引き続き、地域の皆様と議論を尽くしてまいりる考えでございます。

○田中芳憲委員　それでは次に、花咲線等の運行再開についてお聞きしたいと思います。

今回の地震災害に伴って運休となっていた路線は、安全確認を経て、順次運行が再開されていきましたが、震源から遠く離れ、直接の被害がなかった花咲線や釧網線の運行再開がなぜおくれたのか、その要因について伺いたいと思います。

○中尾鉄道交通担当課長　花崎線などの運行再開時期についてであります。今回の震災においては、地震発生直後から、全道域に及ぶ停電が発生したことから、JR北海道においては、全ての線区で列車の運行を停止したところでございます。

JR北海道からは、地震発生後、直ちに被害状況の把握を行い、全道で約1600カ所に及ぶ踏切や電気設備の点検、さらには、台風21号の影響も含めた全線におけるレールの研磨作業などを実施し、安全確認が終了した路線から、順次運行を再開したところであるが、2552キロメートルに及ぶ全営業路線について、多くの作業が必要であったため、運行再開に長時間を要したとの説明を受けているところでございます。

○田中芳憲委員 レールの研磨作業なるものは、1日か2日で1本も列車が通らないと、さびで電気信号が通電しなくなるということから必要であり、全体のシステムが非常に重要であることの証拠であります。

それでは、今後の対応についてでございます。

今の御答弁は、JRは、全体が一つのシステムとして機能しているということではありますが、輸送密度などの経営上の数字で、一部路線だけを切り出して議論することがいかに一面的であるかを象徴していると考えています。

また、先ほど触れた輸送手段の代替性の確保という観点からも、JRの特性やその果たす役割を十分踏まえて、今後、路線見直し問題を議論していくことが必要と考えます。

道は、今回の地震災害を踏まえて、どのように地域における協議をリードしていくお考えなのか、その見解を伺いたいと思います。

○畠山みのり副委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之さん。

○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、今回の震災におきましては、全道域に及ぶ停電による列車の運休によりまして、通勤通学などの住民生活はもとより、本道の観光や物流などに大きな影響が生じ、広大な北海道において、鉄道網は本道の産業経済を支える重要な交通基盤であることを改めて認識したところでございます。

道といたしましては、今後、関係者会議などを通じて、広域分散型の本道における鉄道網の役割を踏まえた支援のあり方などについて、改めて国に説明を求めますとともに、JR北海道に対しても、震災による経営への影響も踏まえた経営再生の見通しの案を次回の関係者会議に提示するよう求めてまいりたいと考えてございます。

地域の検討協議の場において、こうした情報を提供しながら、地域の実情や意見を踏まえた支援制度が構築されるよう、しっかりと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。

○田中芳憲委員 このたびの地震災害とJR北海道とのかかわりなどについて伺ってまいりましたけれども、JR北海道の事業見直しにとって、当面、最も重要となる旅客需要の回復、拡大に向けた取り組みについては、具体的にどのように官民一体の取り組みを展開されていくのか、必ずしも明確ではありませんでした。

この点に関して、知事に改めてお考えを伺いたいと存じますので、委員長のお取り計らいをよろしく願いいたします。

それでは次に、国際貿易交渉についてお聞きしたいと思います。

まず、日米物品貿易協定——TAGに関する道の受けとめについてお聞きしたいと思います。

国では、これまで、茂木経済再生担当大臣とライトハイザー米国通商代表との間で、日米の2国間における貿易協定、いわゆるFFRを行い、双方の利益となるよう、日米間の貿易投資を拡大させ、自由で開かれた国際経済の発展を実現することを目的とした協定が行われてきました。

【第1分科会 10月3日 第3号】

その結果、先月26日の日米首脳会談におきまして、日米の2国間の物品貿易協定に向けた交渉を開始することで合意されたと報じられておりますけれども、道は、このたびの物品貿易協定の交渉開始をどのように受けとめておられるのか、伺いたいと思います。

○**畠山みのり副委員長** 政策局長濱坂真一さん。

○**濱坂政策局長** 日米物品貿易協定についてでございますが、9月26日、米国のニューヨークにおきまして、安倍総理とトランプ大統領による日米首脳会談が行われ、日米物品貿易協定について交渉を開始すること、米国政府は、農林水産品について過去の経済連携協定で約束した市場アクセスの譲許内容が最大限であるとの日本政府の立場を尊重すること、日米両国は、協議が行われている間、本共同声明の精神に反する行動をとらないことといった共同声明が発出されたと承知しております。

道といたしましては、本道の基幹産業である農林水産業が、将来にわたり再生産が可能となり、持続的に発展していくことが何よりも重要であり、本道の重要品目に対する必要な国境措置が確保されることが重要であると考えているところでございます。

○**田中芳憲委員** それでは、今後の対応についてです。

このたび日米首脳間で合意した共同声明の中には、日本としては、農林水産品について、過去の経済連携協定で約束した市場アクセスの譲許内容が最大限であるとの表現が盛り込まれ、こうした日本政府の立場を尊重するとされております。

生産者の方々からは、TPP11協定や日EU・EPAの発効に向けた手続きが進められている中で、さらに、日米の2国間の新たな貿易交渉が始まることに対して、先行きを懸念する声も多くあります。

知事も、先日の記者会見で、今回の合意に関し、TPP11を超えることがないように交渉してもらいたい、そこが最低限と発言されているところであります。

道は、我が国の食料生産に重要な役割を果たしている本道の農林水産業にかかわる生産者の方々の不安が払拭されるよう、取り組みを進めていく必要があると考えますが、今回の合意を踏まえ、今後、道はどのように対応されるお考えなのか、伺いたいと思います。

○**畠山みのり副委員長** 総合政策部長小野塚修一さん。

○**小野塚総合政策部長** 今後の対応についてでございますが、本道の農林水産業が、安全、安心で良質な農林水産物の安定供給や地域の基幹産業としての役割を一層発揮していくためには、いかなる国際環境下においても、生産者の皆様が、将来に希望を持ち、安心して経営に取り組んでいくことが何よりも重要と認識しております。

このため、道といたしましては、生産コストの低減や省力化による競争力の強化を初め、担い手の育成確保や農地の大区画化などといった基盤づくり、農林水産物の高付加価値化やブランド力の強化による消費拡大などといった施策の展開に全力で取り組みますとともに、今後の日米両政府による交渉をしっかりと注視しながら、関係団体などと連携の上、交渉内容の丁寧な情報提供や、本道の重要品目に対する必要な国境措置の確保などの万全な対応を適時適切に国に求めて

まいる考えでございます。

以上でございます。

**○田中芳憲委員** この点については、米国の動きは大変急であります。道内の農業者の不安をしっかりと払拭するためにも、改めて知事のお考えを伺いたいと思いますので、委員長、よろしくお取り計らいをお願いいたします。

それでは次に、復興支援についてお聞きしたいと思います。

道は、このたびの胆振東部地震により甚大な被害を受けた地域を支援するため、今月1日付で胆振東部地震災害復興支援室を設置いたしました。

この組織の運営などに関し、以下、数点伺いたいと思います。

まず、組織の体制についてであります。

災害復興支援室の設置目的から見て、本庁ではなく、被災地に近いところに体制を整備する必要がありますと考えますが、このたびの支援室の検討に当たっては、どのような考え方で、どのような体制を整備することとしたのか、伺いたいと思います。

**○畠山みのり副委員長** 胆振東部地震災害復興支援室長安加賀雅浩さん。

**○安加賀胆振東部地震災害復興支援室長** 支援室の体制についてであります。被災された地域の方々が、一刻も早くもとの生活を取り戻すためには、災害復旧に向け、庁内の関係部局が連携を図りながら、効果的かつ効率的な取り組みを進めるとともに、被災地域のニーズに応じたきめ細やかな地域振興策を実施していくことが重要であります。

このため、10月1日付で設置した胆振東部地震災害復興支援室は、地域振興に関する事項を所管し、かつ、部局間の調整等を担う総合政策部に設置し、また、支援室に配置する10名の職員のうち、2名を胆振総合振興局の在勤として発令するものであり、今後、この体制のもと、関係部局の連携強化を図りながら、地域ニーズを踏まえた速やかな復旧・復興対策に取り組んでまいる考えでございます。

**○田中芳憲委員** 次ですが、ただいまの御答弁で、振興局にも職員を増員しているということでもありますけれども、振興局所在地である室蘭市内の振興局庁舎内に張りついていても、効果的な支援は難しいのではないかと考えます。

例えば、専門知識を有する職員が交代で、被災した胆振東部地域に張りつくなど、地域に寄り添った実効性の高い支援が求められると考えるわけであります。

この点について、道はどのように対応するお考えなのか、伺いたいと思います。

**○安加賀胆振東部地震災害復興支援室長** 地域への支援についてであります。今後、復旧、復興に向けた取り組みが本格化する中で、人的支援を含め、市町村への支援に対するさまざまなニーズが生じるものと考えているところでございます。

今回、新たに胆振総合振興局に配置する職員については、復興に向けた地域ニーズの把握などの取り組みを、被害が大きかった厚真町、安平町、むかわ町の3町を中心に展開することとしており、道としては、こうした取り組みを通じて、地域の実情をきめ細かく把握し、より実効性の

高い復興支援に努めてまいる考えでございます。

○田中芳憲委員 それでは、この支援室では、主にどのような業務を実施し、地震災害からの復旧、復興を支援するお考えなのか。また、地域からは、復興基金の創設を期待する声も出ていますと伺っておりますが、そうした業務も担当することとなるのか、あわせて伺いたいと思います。

○畠山みのり副委員長 地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事工藤公仁さん。

○工藤地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事 支援室の業務についてであります。このたび新たに設置をした支援室は、一日も早い被災地域の復興を目指し、地元市町村と一体となって復興対策に取り組むこととしております。

具体的には、復興に向けた被災地の実情や関連事業の進捗状況、今後の地域復興策へのニーズをしっかりと把握するとともに、具体的な事業化や効果的な取り組みにつなげていくため、庁内各部の調整はもとより、国等の関係機関との連絡調整などを担うこととしており、復興基金の設置につきましても、今後、被害状況の詳細を精査し、国から得られるさまざまな支援の内容なども踏まえた上で、必要に応じて国に求めるなど、対応を検討してまいる考えでございます。

○田中芳憲委員 それでは次に、業務の効率化という視点で質問をしたいと思います。

被災箇所の復旧工事の進捗状況などを適切かつ効果的に把握し、復興事業の円滑な推進などを図るためには、現在、道が試行的に利用を始めているモバイル情報端末などを最大限活用するなどして、復興局や本庁、さらには国の機関等との連絡調整の効率化を図るべきと考えますが、この点について見解を伺います。

○工藤地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事 災害時の連絡調整の効率化についてであります。道では、今回の地震において、建設部、保健福祉部などが災害対応を進める際に、業務改善の一環として試行的に導入しているタブレット端末の活用を図るなど、業務の効率化に向けて取り組んでいるところでございます。

災害時には、限られた体制の中で、迅速かつ正確な情報伝達が求められることから、道におきましては、効率的、効果的な業務執行の観点から、本年3月に策定した道庁ICT利活用実施計画に基づきまして、現在、タブレットを活用した遠隔地でのモバイルワークの試行や、庁舎外から行政情報ネットワークへのアクセスが可能となるリモートアクセス機能の整備などについて検討を行っており、こうした取り組みの災害時における有用性や効果的な活用方法等について検討してまいります。

○田中芳憲委員 それでは、復興支援室の存続期間について伺いたいと思います。

復興支援室は臨時的な組織ということですが、被災者の方々あるいは町役場の関係者の皆さんにとっては、いつまで復興支援室が存続するのか、不安を感じている面もあると考えます。

道は、この支援室の存続期間をどのように考えておられるのでしょうか。

○安加賀胆振東部地震災害復興支援室長 支援室の設置期間についてであります。このたびの胆振東部地震災害復興支援室は、道の行政組織規則上、特定の目的を一定期間に達成するために

設置される臨時の組織として位置づけているところです。

道としては、本格的な復旧、復興に向けては、今後、復興を支援する本部の設置を含め、必要な体制の見直しを適宜行いながら、被災地域の実情を踏まえて取り組んでいくことが重要と考えており、支援室につきましても、事前に期限を設けることなく、地元市町村の声もしっかりとお聞きしながら、復興に向けて、必要な体制を確保してまいる考えでございます。

○田中芳憲委員 それでは最後に、今後の対応についてお聞きしたいと思います。

このたびの復興支援室の設置によって、本格的な復旧、復興が加速することを期待するものですが、道は、復興支援室をどのように活用して、一日も早い被災地の復旧、復興に結びつけていくお考えなのか、最後に伺いたいと思います。

○小野塚総合政策部長 今後の復興支援に向けた取り組みについてでございますが、このたびの地震により甚大な被害を受けた地域が、一日も早くもとの生活や産業活動を取り戻すためには、地震後の応急対策、避難所の運営支援などに力を尽くすとともに、被災地域が将来に向けた復興への取り組みに踏み出していくため、地域の声を聞きながら、ともに取り組んでいくことが重要と考えております。

このため、このたび、新たに支援室を設置し、地元市町村と一体となって復興対策を推進するための体制を整備したところであり、道といたしましては、今後、地域の実情や関連事業の進捗状況、さらには、地域振興策等のニーズをしっかりと把握しながら、復興に向けた対策の事業化や効果的な推進が図られるよう、庁内はもとより、国や関係団体との連絡調整を進め、被災地域に寄り添った支援に全力で取り組んでまいる考えでございます。

以上でございます。

○田中芳憲委員 今回の地震は、被災地はもとより、道民にとっても大きな問題と課題を残しております。これらの課題の解決のために、皆さんの御精励を期待して、私の質問を終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。

○島山みのり副委員長 田中(芳)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。

沖田清志さん。

○沖田清志委員 それでは、私から、大きく4点にわたってお伺いをしてまいりたいというふうに思います。

まず、災害対応についてでありますけれども、胆振東部地震災害復興支援室のこれからの役割等については、さきの委員の質疑の中でわかりました。

こうした災害復興対策での専門部署の設置というのは、平成5年の北海道南西沖地震、平成12年の有珠山噴火に続いて、3度目ということでありまして、平成28年の大雨災害時には、知事をトップとする被災地域復興推進本部を設置しているわけでありまして。

今回の支援室との違いはどういったことなのか、お伺いをいたします。

○**畠山みのり副委員長** 地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事工藤公仁さん。

○**工藤地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事** 復興支援を専掌する組織の考え方についてであります。道では、これまで、大規模災害が発生した際に、災害への応急対策を担う災害対策本部での対応状況等を踏まえながら、被災地域における復興を推進するための庁内連携組織を設置しており、直近では、平成28年の大雨災害の際に、知事を本部長とし、庁内の部長級職員により構成する大雨災害被災地域復興推進本部を設置しているところでございます。

また、こうした庁内連携組織とは別に、必要に応じて、被災地域の復興の推進に向けた事務を所管する庁内組織を設置しているところであり、このたびの地震に際しましては、10月1日付で胆振東部地震災害復興支援室を総合政策部に設置し、兼務を含む10名の体制で、被災地域の速やかな復旧・復興支援に取り組むこととしたところでございます。

○**沖田清志委員** 今の御答弁では、その違いというのがよくわからないのです。知事がトップとなって、復興に向けた姿勢を見せるのか。今回の支援室は、あくまでも総合政策部内のことでありますから、今後については、どうなるかを見きわめていかなければならないと思うのです。

それで、このたび設置された支援室については、事務方の職員ばかりで構成されているわけですが、今回の地震への対応、対策は、発生時から、さまざまな部署にわたって行われております。

また、仮設住宅の建設等も既に開始され、復旧、復興への対応が始まっているわけですから、早急に進むように、専門的な立場からも、各部署で構成する、復興のための推進本部を早期に設置するべきと考えるわけですが、その所見と、いつ設置することを考えているのか、お伺いをいたします。

○**畠山みのり副委員長** 総合政策部長小野塚修一さん。

○**小野塚総合政策部長** 復興に向けた組織についてでございますが、道では、速やかに復旧・復興対策を進めていくため、このたび、新たに支援室を設置し、地元市町村と一体となって復興に向けた対策を推進する体制を整備したところでございます。

道といたしましては、今なお、被災地域において、多くの方々が避難所などに避難されている中、災害対策本部において応急対策などにしっかりと取り組むとともに、本格的な復旧、復興に向け、復興を支援する本部の設置を含め、必要な体制の見直しを適宜行いながら、被災された地域の住民の方々が、一日も早くもとの生活や産業活動を取り戻すことができるよう、全力で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。

○**沖田清志委員** 今、部長から御答弁をいただいたのですが、本部の設置を含め、必要な体制の見直しを適宜行う、これがどうもよくわからないのです。実際に本部を設置するのか、あるいは、今の支援室の体制を改編しながら充実させていくのかというのがいまわからないのですけれども、既に、復旧、復興への取り組みは始まっているわけですから、やはり、一日も早くしっかりした体制を築くことが重要であるというふうに考えます。

この辺については、改めて知事から直接お聞きし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。

それでは次に、港湾の機能の強化についてお伺いをいたします。

道は、9月26日に、胆振東部地震からの復旧・復興対策を取りまとめて、9月28日には補正予算案が追加提案をされて、地震、台風などの被害分について議決したところでございます。

今回の胆振東部地震は、震度7という、これまで経験したことがないものであり、今なお、多くの方が避難生活を余儀なくされているほか、地震や、その後の停電あるいは節電による影響は、北海道経済の全般に及んでいるわけであります。

私の地元・苫小牧市でも、多くの被害や影響が生じているわけでありますけれども、とりわけ懸念されるのが港湾施設の被害であります。

苫小牧港は、道内の物流の基盤を担っておりまして、施設の復旧を速やかに行っていくことは、単に被害施設をもとに戻すということだけではなくて、北海道経済の復興に向けても極めて重要と考えるわけであります。

そういった観点から、以下お聞きをしてまいります。

まず、先日、道が取りまとめた復旧・復興対策において、苫小牧港を初めとする港湾施設の復旧については、特段言及をされていなかったわけでありますけれども、この取りまとめはどのような考え方によるものなのか、お伺いをいたします。

**○畠山みのり副委員長** 港湾担当課長首藤安孝さん。

**○首藤港湾担当課長** 苫小牧港の復旧対策についてであります。道がさきに取りまとめた、平成30年北海道胆振東部地震からの復旧・復興対策につきましては、今定例会における道費補正予算を中心に、既決予算による対応も含めて整理したものであります。

今回被災した苫小牧港の復旧対策費は、苫小牧港管理組合の予算において措置するものであり、現時点では、国の補助金や管理組合が発行する起債の充当により、道費として新たな負担が生じない見込みでありますことから、今回取りまとめた復旧対策額の対象としていないものであります。

**○沖田清志委員** 私の聞き方として、今回取りまとめた復旧・復興対策ということでお聞きをした中では、道費としては新たな負担が生じない見込みという御答弁であったわけでありますけれども、起債でありますから、やはり、いずれ償還が迫ってきます。

こうした中にあっても、道の負担は生じないというふうに認識されているのか、お伺いをいたします。

**○畠山みのり副委員長** 交通・物流連携担当局長遊佐貴志さん。

**○遊佐交通・物流連携担当局長** 管理組合の予算についてでございますが、さきに取りまとめた復旧・復興対策につきましては、道費として新たな負担を見込んでおりませんが、今後、被災した施設の復旧事業費が順次決定することに伴って、管理組合の予算が確定いたします。その際には、管理組合と連携を密にしながら、必要な予算の確保に取り組んでまいりたいというふうに考



えております。

○**沖田清志委員** 私は、少なからず影響があるということで、こういう聞き方をしたのですけれども、当然、管理組合は行政的には別組織とはいえ、その母体である道は、このたびの東港であれば3分の2を負担しなければならないということですが、こうした復旧事業費以外の、従来の施設の整備に係る予算も当然かかってくるわけです。

あくまでも、復旧に関するものと、従来の施設に関する予算は別枠というふうに考えてよろしいのか、確認をさせていただきたいと思います。

○**遊佐交通・物流連携担当局長** 災害復旧に係る予算についてでございますが、道といたしましては、管理組合と連携を密にして、必要な予算について適切に対応してまいる考えでございます。

○**沖田清志委員** ここで余りやりとりはしたくないのですが、あくまでも、これは母体である道の考え方なのですよね。管理組合と協議するのは当然でありますけれども、道自身が、復旧とは別な形で、従来の施設の整備に対する予算は確保する、プラス、今回の復旧に対する予算を確保する、そういうことでよろしいのか、確認をさせていただきたいと思います。

○**遊佐交通・物流連携担当局長** 管理組合の予算についてでございますが、当然、従来のものに係る予算は適切に措置するものでございますし、今回の復旧に係る予算につきましても、国に要望するなりして、適切に対応したいというふうに考えています。

○**沖田清志委員** ぜひ、そのところは、予算の確保に向けて、しっかりしたお取り組みをお願いしたいというふうに思います。

次に、知事は、これまで、総理や官房長官のほか、中央省庁などに要請を行ってきているわけでありまして、こうしたこれまでの取り組みにおいて、港湾施設の復旧については、要望全体の中でどのような位置づけをして、具体的にどのような内容を要望してきているのか、お伺いをいたします。

○**首藤港湾担当課長** 国への要望についてであります。9月25日に国に対して行いました緊急要望では、「被災地の迅速な復旧に向けた支援」の項目の中で、「災害復旧事業の早期着手」として、港湾施設等の災害査定などの手続の簡素化や速やかな事業採択を求めているほか、「地域・産業・物流を支える交通網の確保」の項目の中で、「港湾施設の早期復旧と充実・強化」として、苫小牧港の護岸、岸壁などの沈下や、国際コンテナターミナルの液状化に伴う被害の早期復旧による港湾機能の回復を求めています。

○**沖田清志委員** それでは、具体的な質問に入りますけれども、まず、道として、苫小牧港を中心とする港湾施設の被害の状況はどのようなものと把握、認識しているのか、お伺いをいたします。

○**首藤港湾担当課長** 苫小牧港の港湾施設の被害についてであります。9月21日現在で、苫小牧港管理組合の所管分として、国際コンテナターミナルの陥没で約15億円、東港区臨港道路の沈下、陥没で約4億円など、計31施設、約24億円、国の所管分として、東港区岸壁のずれやゆがみ

などの変位で約20億円、西港区岸壁の舗装の沈下で約6億円など、計9施設、約29億円、総計で40施設、約53億円の被害と把握しております。

**○沖田清志委員** 今答弁がありましたように、総額で53億円という甚大な被害があったわけでありまして、その復旧に関して、関係者からは、国庫補助の要件に満たないものが多いというふう伺っております。

苫小牧港は、道も構成団体である苫小牧港管理組合が管理するものでありますけれども、おのずから財源に限りがあることから、その対応が懸念されるわけでありまして。道としてこういった対応を検討しているのか、お伺いをいたします。

**○遊佐交通・物流連携担当局長** 復旧に向けた取り組みについてでございますが、苫小牧港管理組合では、今月開催する予定の管理組合定例議会において、災害復旧に要する予算について提案の準備を進めております。

岸壁や護岸などの被害に対しては、国の災害復旧事業を活用することとしておりますが、国の補助制度を活用できないコンテナターミナルの液状化などについては、起債を充当することで対応する考えでございます。

道といたしましては、港湾機能の回復が図られるよう、引き続き、管理組合と連携しながら、被災した施設の早期復旧について国に要望するとともに、必要な予算の確保に取り組んでまいります。

**○沖田清志委員** 先ほども、国への要望についてお聞きをしたわけですが、今の答弁にありましたように、国の補助制度を活用できないものは起債を充当ということで、私は、この要望内容はこういったことなのかなと、ちょっと疑問を感じているのです。

例えば、東港区であれば、岸壁とその後背地にあるコンテナターミナルは一体で運用されているわけです。だから、岸壁には幾ら損傷がなかったとしても、後ろのコンテナターミナルが、今回のように液状化して、実際には運用できない、使えないということになれば、こうしたところにつきましても、要望の中で、国の補助をきちっと求めていくのが本来ではないかと思うわけです。

従来どおりの起債であれば、申しわけないけれども、国に面倒を見てもらえるのじゃないかと思うわけです。一体運用のことを考えるのであれば、今回、被災によって思わぬ損傷が出たわけですから、国の責任において、直轄的なものでしっかりと復旧していただくような要望をすべきだと私は思うのですけれども、その所見についてお伺いをいたします。

**○遊佐交通・物流連携担当局長** 補助対象施設についてでございますが、災害復旧事業費については、港湾として機能するために必須となる施設——防波堤とか岸壁、泊地、臨海道路などが補助対象施設となっております。

それで、埠頭用地やコンテナターミナルにつきましても、補助対象施設となっていないことから、道といたしましては、これら被災した全ての港湾施設が早期に復旧できるように、国の支援を要望しているところでございます。

○**沖田清志委員** 従来の対象ではないということはわかっていますが、今回は、被災して、思わぬ事態に陥ったわけでありまして、ましてや、国際貨物の半分を取り扱っていて、道内の物流に大きな影響を与える港でもありますから、ぜひ、ここは、国の責任において対応するよう、強く求めていただきたいと申し上げておきたいなと思います。

次ですが、国庫補助を活用することは重要と考えるわけですが、財源の問題は別としても、国際拠点港湾である苫小牧港の早期復旧は非常に重要と考えるわけでありまして。

今後の復旧の見通しについて、現時点でどのように考えているのか、お伺いをいたします。

○**首藤港湾担当課長** 苫小牧港の復旧の見通しについてであります。苫小牧港では、被災したコンテナターミナルについて、応急的な措置により、仮復旧している状況であります。

今後、苫小牧港管理組合では、これらの被災箇所に対し、国による単独事業の起債許可や、災害復旧事業に係る災害査定を受けることにより、事業費を決定し、直ちに復旧工事に着手すると承知しております。

○**沖田清志委員** 港湾の問題については、最後の質問になります。

港湾施設の復旧について伺ってまいりましたけれども、苫小牧港を初めとする港湾施設は、経済活動と密接に関連したインフラでありまして、この早期復旧は、最初に述べましたように、北海道経済の復興に向けても必要不可欠なものであります。

一日も早く復旧し、物流拠点としての役割を果たせるようにして、本道経済の振興へとつなげていく必要があると思いますが、今後の対応について、所見をお伺いいたします。

○**畠山みのり副委員長** 総合政策部交通企画監黒田敏之さん。

○**黒田総合政策部交通企画監** 港湾の早期復旧に向けた対応についてでございますが、港湾は、物流や産業の拠点のみならず、災害時における緊急物資の輸送拠点でもあり、特に、苫小牧港は、道内の海上貨物量の半分以上を占め、道産食品の輸出拠点として重要な役割を担っておりまして、一日も早い復旧が必要というふうに考えているところでございます。

被災した苫小牧港のコンテナターミナルでは、コンテナヤードや通路などの液状化に対しまして、一部、使用が可能となるよう、応急的な措置を講じたものの、依然として、コンテナ置き場が不足するなど、港湾機能に支障が生じているところでございます。

道といたしましては、国や苫小牧港管理組合と連携を図りながら、苫小牧港の港湾機能のいち早い回復に向け、必要な予算確保などに取り組みますとともに、今後とも、災害に強い港湾施設の充実強化を国に要望してまいります。

以上でございます。

○**沖田清志委員** 今、交通企画監から御答弁をいただきました。重要性は御認識されているということですが、港湾機能の充実強化を道としてどう考えるかということが非常に大きいわけでありまして、この点については、知事に直接お伺いしたいと思います。委員長のお取り計らいをお願いします。

次に、空港の機能の強化についてお伺いをしてまいります。

新千歳空港は、このたびの地震、ブラックアウトによって閉鎖状態となり、多くの利用者が足どめされる事態となってしまいました。本道の空の玄関口として、年間で約2300万人が利用する空港の閉鎖は、ビジネスや観光を初めとして、本道経済に大きく影響することから、さらなる空港の機能の維持強化を図っていかねばならないと考えるわけであります。

そこで、以下伺ってまいります。

まず、今回の地震による全道的な停電——ブラックアウトの影響をターミナルビルも受けたわけでありますけれども、空港の電源確保や非常用電源についてはどのようになっているのか、お伺いをいたします。

○**畠山みのり副委員長** 航空企画担当課長藤嶋泰道さん。

○**藤嶋航空企画担当課長** 空港の電源の確保についてでございます。

新千歳空港を含めた道内の各空港には、停電時の電源確保を図るために、非常用電源設備が備えられております。

今回の地震によって全道的な停電が発生しましたが、航空機誘導灯や滑走路などの基本施設、空港ターミナルビルは、非常用電源を活用して、地震発生当日から通常運航ができる電源を確保していたところでございます。

しかしながら、新千歳空港におきましては、ターミナルビルの天井の崩落や漏水などの被害が発生したことから、応急処置と利用者の安全の確保のために、ターミナルビルを一時閉鎖したところでございます。

○**沖田清志委員** 空港の運営自体に道が直接関与することはできないのは承知しているわけでありますけれども、空港全体が閉鎖されるような事態は、二度とあってはならないわけであります。

道としてどのように対応していくのか、お伺いをいたします。

○**藤嶋航空企画担当課長** 空港の運航継続についてでございますが、今回の地震では、空港の基本施設につきまして、全ての空港で被害が生じなかったほか、ターミナルビルも、建物全体に及ぶ被害は生じなかったところでございます。

空港は、人流、物流の拠点でありまして、災害時の重要な輸送拠点となることが求められることから、道といたしましては、道管理空港については、空港ターミナルビル会社と協働して、被災状況の確認や、航空会社など関係者との迅速な連絡調整を行うなどして、航空機のスムーズな運航の継続に努めますとともに、他の道内空港につきましては、関係者間の連携を図り、空港管理者である国、市及び空港ターミナルビル会社に対しまして、利用者の安全確保、施設被災時の早期復旧を求めるなど、航空機の安全で安定的な運航や空港利用者の利便性を確保できるよう努めてまいりたいと思います。

以上です。

○**沖田清志委員** 空港については、これから冬を迎え、大雪による滑走路の閉鎖あるいは欠航が多くなることが考えられる時期が近づいてまいりました。

【第1分科会 10月3日 第3号】

除雪体制の強化のために、その都度、見直しがされていることは承知をしているわけですが、千歳地域よりも豪雪地帯にある旭川空港での欠航便が少ないということは、除雪体制以外の問題があるのではないかと考えるわけであります。

新千歳空港で冬期間の欠航が多い要因について、旭川空港との違いをどう認識し、どう対処しようと考えているのか、お伺いをいたします。

○藤嶋航空企画担当課長 新千歳空港の欠航の要因についてでございますが、新千歳空港は、北海道の航空ネットワークの中核空港として、国内外の多くの空港と路線を有しており、冬期間の1日当たりの発着数は約400回と、旭川空港の16回を大幅に上回る現況でございます。

平成28年12月の大雪の際には、記録的な降雪によって除雪作業に時間を要したほか、発着便の集中によりまして、滑走路や駐機場が混雑したことが大量の欠航につながったものでございます。

道といたしましては、今後も利用の増加が見込まれ、道内で最大の路線を有する新千歳空港の安定的な運用は、本道の航空ネットワークを支える極めて重要なものと考えておりまして、利用者の安全、安心及び利便性の確保を図る観点から、関係機関と連携するとともに、必要な除雪予算の確保などを引き続き要望していく考えでございます。

○沖田清志委員 それでは次に、新千歳空港までのアクセス向上についてお伺いをいたします。

北海道新幹線の函館開業後に、道南方面からの観光客が急激に増加をしまして、新千歳空港までのアクセス向上は急務の課題であります。

現在、新千歳空港までの鉄路については、札幌方面からは直接乗り入れができるわけでありまして、苫小牧方面や十勝・釧路方面からは、一旦、南千歳で乗りかえを余儀なくされ、大きな荷物を抱える観光客は大変な負担を強いられている現状にあります。

このことについては、本年5月の地方路線問題調査特別委員会でも取り上げさせていただいて、道としても、その必要性を認識し、国への働きかけを行っているとのことであります。

しかし、先般、国から示された、JR北海道への支援策の中では、「新千歳空港アクセスの競争力の一層の強化」として、快速エアポートの増強のみが明記されておりまして、南進化については触れられていないわけでありまして。

すぐに事業化できることではないとは承知をしているわけでありまして、国は、南進化についてどのような認識でいるのか、道としてはどう把握されているのか、お伺いをいたします。

○島山みのり副委員長 鉄道交通担当課長中尾敦さん。

○中尾鉄道交通担当課長 新千歳空港へのアクセスについてでございますが、さきに発出された、JR北海道に対する国の監督命令におきましては、「経営改善に向けた取組」として、快速エアポートの増強といった「新千歳空港アクセスの競争力の一層の強化」が示されているところでございます。

御質問の、新千歳空港駅から胆振方面及び十勝・釧路方面へのアクセスの改善について国に確

認を行ったところ、国からは、同構想については、現在、J R北海道が経営改善の一方策として検討を行っているものと承知しているとの回答があったところでございます。

○**沖田清志委員** 経営改善の一方策として検討を行っているということでした。確かに、今はそうかもしれませんが、もともと、この問題については、空港の24時間運用の際に、地域振興策の一つとして、平成11年に、国やJ R北海道、千歳市、苫小牧市など関係機関で構成される新千歳空港鉄道アクセスワーキンググループが設置されまして、その事務局を道が担って検討されてきた経過があります。

平成13年に、採算性から事業化は難しいとの結果がまとめられましたが、その後も継続的に開催し、情報交換を行うということでありましたけれども、それ以降、15年間、きょうまで開催をされていない実態にあるわけであります。

インバウンドの増加あるいは新幹線の函館開業など、当時とは状況が大きく変わっている中で、なぜ、この会議がこれまで開かれなかったのか、お伺いをいたします。

○**畠山みのり副委員長** 新千歳空港周辺対策担当課長川村秀明さん。

○**川村新千歳空港周辺対策担当課長** ワーキンググループの開催についてであります。ワーキンググループでは、平成11年から13年にかけて、新千歳空港から苫小牧方面へのJ R路線の延伸に関し、想定されるルートや事業化に係る可能性について検討を行った結果、採算性から事業化は困難との結論に至ったことから、平成15年9月を最後に、検討を中断しております。

一方で、道では、その後、苫小牧方面からの空港アクセスの向上を図るため、平成25年には、沼ノ端駅、植苗駅から空港への利用状況について調査を行ったほか、平成28年には、深夜便に接続する、苫小牧、室蘭方面の空港連絡バスを実証運行するなど、需要の状況を確認しながら検討を進めてきたところでございます。

以上でございます。

○**沖田清志委員** 開催していない理由については触れられていないのですよね。

直近では、平成28年にバスの実証運行をしたということでもありますけれども、そうであるならば、こうしたことについて、このワーキンググループの中できちっと検討なり報告をする必要はないのですか。

結局、このワーキンググループ自体が、開催されないで、宙ぶらりんのまま放っておかれ、開催しなければならないという御認識もない中で、こういう状態が続いていると思うのです。

もともとの設置の経過が違ったとしても、J R北海道の事業範囲の見直しという中で、新千歳空港へのアクセス向上による増収策、また、観光立国である北海道での観光客の利便性向上など、さまざまな観点から検討し直すために、このワーキンググループを早期に再開すべきと考えるわけですが、所見をお伺いいたします。

○**黒田総合政策部交通企画監** 空港へのアクセスの向上などについてでございますが、道といたしましては、昨年12月に実施した国への要請におきまして、新千歳空港における発着枠の拡大に対応した輸送力強化に向けた取り組みや増収策への支援を求めてきたところであり、今後とも、

【第1分科会 10月3日 第3号】

J R千歳線が、道内外の多くの利用者の方々に対し、新千歳空港へのアクセスを含む、利便性の高い輸送サービスを提供するとともに、J R北海道の収益拡大の中核的な役割を担っていくことが重要と考えてございます。

現在の千歳線におきましては、近年のインバウンドの増加や空港運営の民間委託など、線区をめぐる環境が大きく変化してきているところでございまして、道といたしましては、空港へのアクセスの改善に向け、引き続き、J R北海道や国に対して働きかけ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。

○**沖田清志委員** 交通企画監、まずは、この会議をどう整理するかだと思っております。15年前のことですから、道庁の組織が変わって、所管もいろいろ変わって、人事異動で当時の担当者の方々がいなくなった中で、正直に言えば、この会議自体が忘れられたというふうに私は思っているのです。

ただ、事実上、組織としてきちっと残っている以上は、これをやめるのならやめて、新たに組織を立ち上げるのなら立ち上げるなど、一回整理したほうがいいと思うのです。そうしなければ、私たちは、そういった過去のものを見つけたときに疑問に感じて、どうなっているのかということこの後も聞いていかなければならないわけですね。

ここは、一旦、この組織をどうするかということ整理すべきだと思っておりますけれども、そのお考えについて、再度お聞きをいたします。

○**黒田総合政策部交通企画監** ワーキンググループの今後についてのお尋ねというふうに受けとめます。

このワーキンググループにつきましては、新千歳空港から苫小牧方面へのアクセス強化ということで、24時間運用の協議の中で設置され、これまで検討されてきたということでございます。

道では、新千歳空港から苫小牧方面へのアクセス強化につきまして、新千歳空港を取り巻く状況を踏まえ、採算性から、J R路線の延伸は事業化が困難との結論を、J R北海道も参画するワーキンググループにおいて出したところでございます。

その後、J R北海道におきましては、経営改善の一方策として、新千歳空港駅から胆振方面等へのアクセスの改善について検討を行っているものと承知してございます。

まずは、交通事業者であるJ R北海道における検討の状況を注視してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○**沖田清志委員** 早急な見直しをしていただくように、この場で再度申し上げておきますけれども、この問題については、改めて別の機会に議論させていただきたいというふうに思います。

それでは次に、J R北海道の路線見直し問題等についてお聞きをしてみたいと思います。

7月に国が示した、J R北海道への支援策については、その後の関係者会議において、地方自治体が財政負担をする根拠や400億円の内訳などは国が持ち帰っているという形になっておりま

して、財政措置が不明瞭なことなどから、地域協議会での議論もなかなか進まない状況にあるわけであります。

次回の関係者会議はいつ行われる予定なのか、まずはお伺いをいたします。

○中尾鉄道交通担当課長 関係者会議についてであります。道としては、国が示した、JR北海道への支援の考え方に対しては、国と地域の負担水準の考え方や、2年という短い支援期間で検証が求められることなど、整理すべきさまざまな課題があると考えており、国の考え方を改めて伺うべく、現在、次回の関係者会議の早期開催について調整を急いでいるところでございます。

○沖田清志委員 早期開催もいいのですけれども、開催されたとしても、先ほど言いましたようなことが明確にならなければ、議論も全く深まらないわけでありまして、また時間だけが浪費されるということでもあります。

次回の会議においては、国からしっかりとした回答を示してもらえるとというふうに考えてよいのか、また、示すように強く求めるべきと考えるわけでありまして、所見をお伺いいたします。

○畠山みのり副委員長 交通政策局次長宇野稔弘さん。

○宇野交通政策局次長 国の考え方についてでございますが、道といたしましては、このたびの国の方針については、整理すべきさまざまな課題があると考えており、次回の関係者会議におきまして、8月21日の関係者会議の結果や、地域合同説明会などにおける沿線自治体の皆様の声を踏まえ、地域負担に関する根拠や道内自治体が負担可能な支援規模、地方財政措置の内容など、地域の負担に関する国の考え方を改めて伺うとともに、今後とも、地域の実情や意見を踏まえて、地域と十分協議の上、支援制度の構築を行うよう、国に対して強く求めてまいります。

○沖田清志委員 ぜひ、そこはしっかりと申し入れていただきたいというふうに思います。

それでは、次ですが、さきの我が会派の代表質問では、当面2年間の支援の中でも、一定の成果を求められていることから、利用促進策など、できることは早期に取り組んでいかなければならないと求めたわけでありまして。

答弁は、交通政策総合指針に基づき、沿線自治体と連携を図りながら進めるという、従来どおりのものでありましたけれども、その地域協議会での議論が進んでいないことをどう認識しているのか、お伺いをいたします。

○畠山みのり副委員長 鉄道支援担当課長佐々木敏さん。

○佐々木鉄道支援担当課長 地域の検討協議についてでございますが、国が示した、JR北海道への支援の考え方に対しては、国と地域の負担水準の考え方や、2年という短い支援期間で検証が求められていることなど、道民の皆様の理解を得ていく上で、整理すべきさまざまな課題があると考えているところであり、沿線市町村の皆様からも、そうした点を指摘する声が上がっているところでございます。

道といたしましては、地域としての支援について道民の皆様の御理解をいただくためにも、今



後、関係者会議などを通じて、JR北海道に対する支援の考え方や事業計画、さらには検証方法等について国に確認するとともに、そうした情報を地域に提供し、沿線自治体を初め、関係者の皆様と連携を図りながら検討を行うなど、地域での検討協議が進むよう、積極的に取り組んでまいります。

○**沖田清志委員** 利用促進策については、見直しが行われている路線の沿線自治体との協議はもちろんでありますけれども、JRの利用者は、ビジネスとか観光といった広範囲に広がっておりまして、これはまさに全道的な問題でもあるわけでありまして。

利用促進策は、本道全体で取り組むべき課題と考えるわけでありまして、所見をお伺いいたします。

○**中尾鉄道交通担当課長** JRの利用促進についてであります。広大な北海道において、鉄道は、道民の皆様の暮らしや産業経済はもとより、国内外の多くの方々が利用する重要な交通基盤であり、道としては、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、国や道、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、JR北海道の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いるところでございます。

○**沖田清志委員** 今答弁がありました。そうなりますと、既存の地域協議会での沿線自治体だけの協議では限度があるのかなというふうに考えます。やはり、道が中心となって、道内の全市町村がかかわれるような推進体制を構築して、利用促進のためのキャンペーンなどを実施すべきと考えるわけでありまして、所見をお伺いいたします。

○**畠山みのり副委員長** 交通政策局長 柏木文彦さん。

○**柏木交通政策局長** 利用促進の取り組みについてであります。道では、これまでも、地域づくり総合交付金を活用して、市町村が行う駅関連施設等の整備や鉄道の利用促進策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あります。このたびの震災により、インバウンドを中心とする来道観光客の大幅な落ち込みが生じる中、風評被害等を払拭し、鉄道の利用促進を図っていくためには、JR北海道はもとより、国、市町村などの関係機関と連携協力して、地域振興や観光施策と連携した取り組みなどを効果的に進めていく必要があると考えております。

道といたしましては、今後、道内観光等の早急な需要回復を図るため、関係部局と連携したプロモーション事業を行うほか、SNSなどを活用した情報発信、さらには、地域の特色を生かした観光列車の運行の検討など、地域の皆様や関係団体と一体となって、JRの利用拡大に向け、積極的に取り組んでまいります。

○**沖田清志委員** 震災による理由というのは別問題だと私は思うのです。

確かに、震災によって、観光客を含めて利用客が減ったわけでありまして、それを回復させる手段として、答弁にありましたように、いろんなことに取り組むというのはわかるのです。

ただ、私は、あくまでも、路線見直し問題の中で、2年間で一定の成果が求められるのでありますから、そこはまた別に考えていかなければならない問題ということでお聞きをしているわけでありまして。

ですから、道内の全自治体がかかわれるような取り組みを行うには、やはり、トップである知事がみずから呼びかける動きもしていかなければならないと思います。このことについては、直接お伺いし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。

次ですが、このたびの地震によって、多くの路線で運行停止あるいは線路の損傷という事態となりました。日高線については先ほど答弁がございましたけれども、この地震による被害は、J R北海道にとっても本当に予期せぬ損失であったことは間違いのないわけであります。

これは、事業範囲の見直しを行っている中で、今後の経営見通しにも大きくかかわってくるといふふうに思われるわけですがけれども、道としてはどのように捉えているのか、お伺いをいたします。

**○柏木交通政策局長** 今後の経営見通しについてであります。J R北海道においては、今回の地震発生当日には、全道域に及ぶ停電により、全線区で列車の運行が停止したほか、節電に伴う間引き運転や、レールの研磨作業に長時間を要し、多くの列車が運休となったことなどから、今回の地震に伴う減収額は、9月24日時点で約13億円に及んでいるところでございます。

道といたしましては、このたびの震災により、本道の観光とともに、物流等への影響が強く懸念されることを踏まえ、J R北海道の経営改善に向けた考え方などについて、改めて国に詳細な説明を求めるとともに、J R北海道に対しても、収支見込みを含めた経営再生の見通しの修正案を次回の関係者会議において提示するよう求めてまいりたいと考えております。

**○沖田清志委員** さきの委員の質疑にあった日高線の復旧については、もう始まったのでしょうか。J R北海道の記者会見があるということですから、その状況を見なければわからない部分もありますので、割愛をさせていただきます。

最後の質問になりますけれども、その他の線区においても、スピードを制限した運行を余儀なくされておりまして、完全復旧にはもうしばらくかかるようであります。復旧に係る費用や乗客の減少による収益の悪化によって、J R北海道の当初の経営見通しがさらに悪化することだけは、決してあってはならないわけであります。

道としては、J R北海道に対してそのことを強く求めるべきと考えますが、今後、どのような姿勢で協議をしていくのか、お伺いをいたします。

**○黒田総合政策部交通企画監** 今後の協議についてでございますが、このたびの震災におきましては、全道域に及ぶ停電や節電に伴う間引き運転などの影響により、多くの列車が運休となったことに加え、風評被害も重なるなど、インバウンドを中心とする来道観光客の大幅な落ち込みにより、今後の減収などによるJ R北海道のさらなる経営悪化が懸念されるところでございます。

道といたしましては、次回の関係者会議において、この震災による経営への影響も踏まえた経営再生の見通しの修正案を提示するようJ R北海道に求めますとともに、国に対しても、広域分散型の本道における鉄道網の役割を踏まえた支援のあり方などについて改めて説明を求め、こうした情報を地域の検討協議の場に提供しながら、地域の実情や意見を踏まえた支援制度が構築されるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考えてございます。

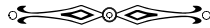
以上でございます。

○**沖田清志委員** 終わります。どうもありがとうございました。

○**畠山みのり副委員長** 沖田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2時39分休憩



午後3時2分開議

○**大越農子委員長** 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。

村木中君。

○**村木中委員** まずは、U・Iターンの促進について伺っていきたいと思います。

進学や就職のタイミングで本道を離れる若者の増加傾向が続いており、こうした若者に道内にとどまっていたくための取り組みはもとより、首都圏などに移り住んだ北海道出身者が本道にUターンしたり、道外出身者が本道に移り住むいわゆるIターンを促進することは、地方創生を進める上で極めて重要な課題だと考えます。

以下、道が進めるU・Iターンの促進などについて伺ってまいりたいと思います。

U・Iターンを促進するため、道は、これまでも、さまざまな取り組みを行ってきたと承知しておりますが、従来の取り組みの成果をどのように評価し、今年度の取り組みに反映させているのか、伺います。

○**大越農子委員長** 地域創生局長北村英則君。

○**北村地域創生局長** これまでの取り組みについてであります。道では、これまで、ポータルサイトを活用した、暮らしや仕事などの移住関連情報の一体的な発信を初め、札幌と東京に設置しております移住定住推進センターにおいて、移住希望者のニーズに沿ったきめ細やかな相談対応を行うほか、地域での就業体験や移住体験を行うマッチング事業など、移住の促進に向けた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。

こうした中、人口減少が緩和された、あるいは社会増に転じた市町村もあるなど、各般の施策の効果があらわれてきている一方で、依然として、多くの地域で、若年層を中心に、首都圏などへの転出超過が続いており、さらなる施策の充実が必要と認識しております。

このため、道では、これまでの取り組みに加えて、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化を図る取り組みを行うとともに、将来的な移住も見据え、地域と継続的なつながりを持つ若手人材等の確保に向けたモデル事業を展開しているところでございます。

以上でございます。

○**村木中委員** U・Iターンの促進などを図るために、道では、今年度から、新たに、若年者等地域人材誘致・交流促進事業を実施しておりますが、どのような狙いで、どのような事業展開を

行っているのか、伺います。

○大越農子委員長 移住交流担当課長高見里佳君。

○高見移住交流担当課長 若年者等を対象とした事業についてであります。若年層の人口流出を抑制し、地域に呼び込むためには、各地域の魅力を効果的に伝え、身近に感じていただくとともに、本道への移住等に関心を持つ若者との継続的な関係づくりを進めていくことが必要と考えております。

このため、道では、今年度、道内の若者の道内定着と地域への還流の促進を目的とするモデル事業として、札幌圏の大学生等が、下川町や森町など、道内の五つの地域に2週間程度滞在し、地域課題の解決などに向けた実践的な活動を行い、地域の方々とかかわり、労働などを体験することで地域への関心や愛着を高めてもらうことを狙いとした取り組みを行っているところであります。

また、潜在的な移住関心層の掘り起こしを目的として、7月から、毎月1回、東京と横浜で、首都圏の若者が気軽に参加できる交流の場として、北海道とつながるカフェを開催し、本道への移住者で、デザイナーやコンサルティング会社の経営者として活躍されている方などから、北海道暮らしの魅力を直接伝えていただくなど、北海道ファンの獲得や、参加者と道内の関係者等とのネットワークづくりに向けて取り組んでいるところでございます。

○村木中委員 これまで、移住相談窓口、セミナーなどのイベントで接点を持った方々や相談に訪れた方々は、北海道に関心を持っていることが明らかであり、こうした方々のデータを蓄積して、折々に情報発信を続けるなど、息の長い取り組みを積み重ねることが重要だと思います。

道は、これまで蓄積したデータをどのように活用しているのか、伺います。

○高見移住交流担当課長 移住相談等に係るデータの活用についてであります。移住、定住の促進に向けましては、北海道への移住に関心を持つ方々を把握し、移住に関する情報を積極的に提供することが重要かつ効果的でありますことから、これまでも、移住定住推進センターの相談窓口への来訪者や、移住のPRセミナー等の参加者へのアンケートの結果などをもとに、移住関心層の把握と情報の蓄積に努めているところでございます。

こうした方々は、北海道への移住を前向きに検討しているものと考えられますことから、首都圏で開催するイベントや本道への移住に関する情報を定期的に配信いたしますとともに、情報提供をした方々からさらなる問い合わせや御要望があった場合には、本道の暮らしや仕事に関するより詳細な情報のほか、具体的な移住先として検討している市町村の移住者への支援に関する情報を提供するなど、きめ細やかな対応に努めているところでございます。

○村木中委員 経済部においても、道外人材の本道への就職の促進など、若年者の人材確保に向けた取り組みを進めていると伺っておりますが、データの共有などを含め、部局間の連携をどのように進めているのか、伺います。

○高見移住交流担当課長 部局間の連携についてであります。移住施策の推進に当たりましては、首都圏等の道外人材の誘致に向けた取り組みと連携しながら、本道へのU・Iターンの関心

層の情報収集や、北海道暮らしの魅力等のPRを行うことが重要でありますことから、本年度から、東京事務所の体制を強化し、本道への移住と道内企業等への就業を促進する取り組みを一体的に進めるための職員を新たに配置したところでございます。

また、東京の移住定住推進センターにおけるU・Iターン就職相談会では、移住専門の相談員も配置し、企業情報以外の移住関連情報も提供できる体制としているほか、道内への就職を検討している若者に対し、経済部による就職関連事業とあわせて、ふるさとワーキングホリデーなどの事業の周知を行うなど、相互に連携協力を図り、取り組みを進めております。

さらに、就職協力連携協定を締結している首都圏の大学に対しまして、北海道への移住関心層が集う北海道とつながるカフェへの参加を呼びかけるなど、関係部と連携し、首都圏での効果的な事業展開に努めているところでございます。

**○村木中委員** 修学旅行で道内を訪れたことがきっかけとなって、北海道の大学への進学を決めたり、道内での就職を決断した方が少なくないと聞いております。そのような観点から修学旅行生を見ると、将来、北海道に移住、定住していただける可能性がある若い方々の集団が、毎年、大量に北海道に来ていることになるわけであります。

北海道内を修学旅行先として訪れていただいたことを一つの御縁として、末永くおつき合いいただけるような関係を、それぞれの訪問地ごとに意識し、息の長い取り組みを展開していくことが必要と考えますが、見解を伺いたいと思います。

**○北村地域創生局長** 修学旅行生に関する取り組みについてであります。修学旅行は、北海道を訪れた学生の皆さんに本道の魅力を知っていただくことで、将来のリピーターとなることが期待されるほか、訪問した地域の方々とさまざまな交流をきっかけに、本道への関心や愛着を持っていただく貴重な機会でもあるものと認識しております。

このため、道といたしましては、将来の再訪や移住につなげる観点から、道内の市町村に対し、旅行後の学校との交流の有無や、個々の学生との交流の取り組み内容などに関してアンケート調査を実施するほか、修学旅行生が再び訪れたいと思う体験プログラムの充実等により、修学旅行の一層の受け入れ促進を図ることを目的として、市町村と連携しながら、移住担当者向けの勉強会を開催するなど、修学旅行をきっかけとして、地域と、学校、学生の皆さんとの関係が継続、強化されるよう取り組んでまいります。

以上でございます。

**○村木中委員** 修学旅行以外でも、多くの方々が、さまざまな目的で来道しているわけですが、その中には、訪問先の地域に魅力を感じて、いつか移住したいと考えていたり、今は移住までは検討していなくても、関心をお持ちの方がいると思います。

そのような方々を対象に、何らかの形で地域とかかわりを持てるような取り組みを行う必要があると考えますが、どのように対応していくのか、伺います。

**○高見移住交流担当課長** 地域とのつながりについてであります。全国を上回るスピードで人口減少が進行する本道におきまして、観光や農業体験、食、伝統文化といった地域資源を活用し

たイベントへの参加などをきっかけとして、北海道への関心を高めてもらい、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確保や移住につながるためにも重要と考えているところでございます。

このため、道では、今年度、総務省から受託した、地域に関心がある方々のネットワークづくりを目的とする関係人口創出モデル事業を、11月以降、長沼町や占冠村など、道内の5市町村で実施することとしており、この結果を踏まえて、市町村がより効果的な事業を実施するために必要な情報や、道外からの参加者の意向等を把握しながら、地域とつながる仕組みを検討し、移住の促進に向けた取り組みを着実に進めてまいります。

以上でございます。

**○村木中委員** U・Iターンの実現には、中長期的な戦略に基づく地道な取り組みの積み重ねが重要であり、その際には、個々のデータをしっかり引き継ぎながら活用していくことが欠かせないと考えます。

そのことによって、以前は条件が整わなかった方が、最近になって移住してもよいと考えるようになるといった貴重なタイミングを、確実にU・Iターンに結びつけることができると考えます。

道は、今後、U・Iターン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。

**○大越農子委員長** 総合政策部長小野塚修一君。

**○小野塚総合政策部長** U・Iターンなどに関する今後の取り組みについてでございますが、人口減少が急速に進み、地域の担い手不足が深刻化している本道において、移住の促進に向けた取り組みは、人口の社会減対策としてのみならず、地域経済を維持していく上でも重要と認識しております。

このため、道では、移住定住推進センターにおける移住情報の効果的な発信や、専門の相談員によるきめ細やかな移住相談対応のほか、道外の若者が地域で働きながら地域住民と交流するふるさとワーキングホリデーの実施、地域の仕事情報を掘り起こし、その魅力を紹介するローカルワーク情報の発信などに取り組んできているところでございます。

今後は、こうした取り組みに加え、本道とのつながりを持った方々などとのネットワークづくりとデータベース化を一層進め、北海道とつながるカフェや、関係人口の創出に向けた取り組みなどを通じ、移住関心層のニーズに応じて、本道の暮らしや仕事の魅力などの旬な情報を適時適切に提供するなど、道外の方々との縁を大切にし、将来の移住につながるよう、鋭意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。

**○村木中委員** それでは次に、SDGsの推進について伺っていききたいと思います。

道では、現在、SDGsの推進に向けたビジョンの検討を進めており、さきの総合政策委員会で、仮称ではありますが、北海道SDGs推進ビジョンの原案が報告されました。

これを踏まえて、以下、数点伺ってまいりたいと思います。

【第1分科会 10月3日 第3号】

SDGsの取り組みについては、ビジネスなど、さまざまな場面で広がりを見せており、企業や自治体等のSDGsを成長のチャンスとして活用することが期待されているわけであり、道民や企業が、それぞれの立場で、あるいは日々の生活や企業活動の中で、SDGsに気づき、具体的な行動につなげていくことが重要だと思います。

道が策定を進めているビジョンでは、道民の皆様を初め、企業や団体、NPOなどのより一層の取り組みを促していく必要があると思いますが、道はどのように考えているのか、伺います。

○大越農子委員長 計画推進課長石川政宣君。

○石川計画推進課長 SDGsの取り組みへの参加促進についてでございますが、SDGsの推進に当たりましては、道民の皆様を初め、多様な主体が、SDGsをみずからの活動と関連づけながら、幅広い分野や地域でさまざまな取り組みを展開することが重要であり、ビジョンにつきましては、こうした取り組みを促進する基本的な指針となり、ガイドラインとなるよう、検討を進めてきているところでございます。

このため、ビジョンの原案では、SDGsの推進の意義やメリットのほか、道民、企業、NPO、団体、自治体などが具体的な活動につなげていくことができるよう、参考となる取り組み例をできるだけわかりやすく紹介しているところでございます。

道といたしましては、このビジョンを、さまざまな機会を活用して、道内の各層、各地域に広く周知し、多様な主体の理解と積極的な参画を促しながら、SDGsの推進に向けた取り組みの裾野の拡大に努めてまいります。

○村木中委員 次に、北海道におけるSDGsの重点的な取り組みについてであります。

SDGsの取り組みは広範なものとなっており、本道においてSDGsを推進するためには、重点的な取り組みを明らかにしていく必要があると思います。

このたびのビジョンの原案では、五つの優先課題と19の対応方向が示されたわけですが、どのような考えで取りまとめたのか、伺います。

○石川計画推進課長 優先課題などについてでございますが、SDGsの推進に当たっては、多様な主体が、目指す姿や課題を共有することが重要であり、このため、ビジョンの原案では、SDGsのゴールやターゲット、国の実施指針、さらには、本道の現状、課題、価値、強みを踏まえながら、SDGsの推進に向けた取り組みの柱として、安全、安心を実感できる社会の形成や、環境・エネルギー先進地の実現など、優先的に取り組む五つの課題を掲げ、各主体がさまざまな取り組みを進めていくための具体的な19の対応方向を示したところでございます。

道としては、ビジョンの周知を初めとするSDGsの普及啓発や、多様な主体との連携協働関係の構築を進めるなど、道はもとより、それぞれの主体において、本道の実情に即した、オール北海道のSDGsの推進に向け、ビジョンで掲げた優先課題や対応方向に沿ったより一層の取り組みが展開されるよう努めてまいります。

○村木中委員 次に、北海道SDGs未来都市計画についてであります。

SDG sの推進に向け、道自身の重点的な取り組みについてはSDG s未来都市計画に示すとしています。

この未来都市計画は、道が現在策定を進めている北海道SDG s推進ビジョンとどのような関係にあるのか、伺います。

○大越農子委員長 計画推進担当局長谷内浩史君。

○谷内計画推進担当局長 SDG s未来都市計画についてであります。道では、本年6月にSDG s未来都市に選定されたことを受けまして、未来都市の公募時に国に提案した、全庁横断的な推進組織の設置やビジョンの策定を初めとした、道としてのSDG sの推進に向けた当面の取り組みにつきまして、北海道SDG s未来都市計画として国に提出したところでございまして、多様な主体と連携を図りながら、幅広い分野や地域で、こうした道としての取り組みを推進することとしております。

この未来都市計画につきましては、本道におけるSDG sの推進の基本的な指針となるビジョンと連動させて、一体的に推進する必要がありますことから、ビジョンの策定とあわせて、五つの優先課題や19の対応方向に沿って、重点的に取り組むSDG s関連施策を具体的に盛り込むなど、必要な見直しを行うこととしておりまして、道としては、この計画に即し、SDG sの推進に全庁が一丸となって取り組んでまいります。

○村木中委員 最後に、ビジョンの推進に向けた今後の取り組みについてであります。

SDG sの推進を通じて、創業や雇用の創出、環境対策、社会問題への対応など、さまざまな分野で関心が高まっておりますが、北海道全体で取り組みを拡大していくためには、市町村が、地域住民や地元企業などを巻き込んで、それぞれの地域の実情に即した取り組みを展開していくことが必要ではなからうかなと思います。

道では、本年8月に、SDG sの推進の裾野を広げるために、全道的なネットワークを立ち上げたことと承知しておりますが、市町村にこの組織への参加を促しながら、市町村の取り組みを支援するなど、SDG sの地域展開を積極的に進めていく必要があると考えます。

道は、SDG sの活動の広がりに向けて、今後、どのように取り組んでいくのか、見解を伺います。

○小野塚総合政策部長 SDG sの推進についてでございますが、経済、社会、環境をめぐる広範な課題に取り組むSDG sは、それぞれの地域の実情に即して、市町村が、企業や団体、NPOなど、多様な主体と連携し、積極的な取り組みを進めていくことが重要と考えております。

道では、SDG sの推進に向けた市町村の取り組みを促進するため、各振興局が開催する各種会議の場を活用するなどいたしまして、北海道SDG s推進ネットワークへの参加を促しますとともに、先進的な取り組み事例やイベント情報の発信を行うなど、SDG sへの理解と参画が広がるよう努めているところでございます。

道といたしましては、こうした取り組みに加え、今後、市町村との意見交換の場づくりや普及啓発セミナーの開催、さらには、ネットワークを活用した、市町村と企業、団体等の連携協働に



【第1分科会 10月3日 第3号】

よる取り組みのマッチング支援を行うなど、市町村との連携を一層深めながら、北海道全体でSDGsの推進に向けた取り組みが活発に展開されますよう、積極的に取り組んでまいります。

以上でございます。

○村木中委員 終わります。どうもありがとうございました。

○大越農子委員長 村木委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

笠井龍司君。

○笠井龍司委員 通告に従いまして、順次質問してまいります。

私からは、自転車活用推進計画について伺います。

平成28年12月に国の自転車活用推進法が公布されて、翌年5月に施行されました。さらに、その翌年の平成30年には国で計画が閣議決定をされました。そういう中で、本道においても、平成30年4月から北海道自転車条例がスタートしているところでございます。

こうした背景のもとに、道においては、自転車の利活用の推進に向けて、仮称ではありますけれども、北海道自転車活用推進計画を策定することになっておりまして、本定例会の前日委員会において、その骨子案が報告されたところであります。

そこで、今回の推進計画の策定に関して、自転車の活用推進に係る道の取り組みについて、以下伺ってまいります。

初めに、自転車の活用及び安全な利用に関する施策を総合的に推進するため、本年4月に、冒頭に申し上げた北海道自転車条例が施行されたところでありますが、道では、これまで、自転車の活用推進に向け、どのような取り組みを進めてきたのか、伺います。

○大越農子委員長 地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事工藤公仁君。

○工藤地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事 自転車の活用推進に向けた取り組みについてであります。道では、本年4月の条例施行後、道の広報紙や広報番組を通じた条例の普及啓発、学校、地域における、年齢層に応じた交通安全教室の実施、さらには、海外からのサイクリストの誘客に向けたプロモーションの展開など、条例の趣旨に応じたさまざまな取り組みを実施しているところであります。

今年度は、こうした取り組みに加え、メディアとのタイアップによる広報活動や地下歩行空間でのイベントのほか、自転車と自動車がお互いを思いやる道路環境づくりの促進に向けたキャンペーンを実施するなど、自転車が持つ幅広い利点を生かした利用促進が図られるよう、積極的に取り組んでまいります。

○笠井龍司委員 条例施行後、まずやれることをやっていきたいと思いますということで、さまざまな取り組みが推進され、今後は、ちょっと震災の関係もあると思うのですが、イベントや、自転車と自動車がお互いを思いやるキャンペーンも実施するということでありますから、その取り組みの状況を注視しながら、我々も一緒にやるという意味で、推進していただきたいと思うわけでありまして。

自転車の活用に係るさまざまな取り組みを効果的かつ効率的に推進するためには、今回策定す

る自転車活用推進計画が重要な役割を果たすことになると思います。

それでは、現在検討中の骨子案はどのような内容となっているのか、今後の検討スケジュールとあわせて伺います。

**○工藤地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事** 計画の骨子案についてであります、本計画では、自転車を取り巻く現状と課題を踏まえながら、環境負荷の低減や健康増進、さらには観光振興等に向けた多岐にわたる自転車関連施策を計画的かつ総合的に推進するため、今後の道の取り組みの展開方向を示すこととしております。

具体的には、目指す姿を「誰もが安全・快適で楽しく自転車を利用できる「サイクルランド◎北海道」とし、その実現に向けた施策の展開方向を「自転車の魅力を生かした多様なサイクリスタイルの実現」「自転車を安全に安心して利用することのできる環境の構築」「サイクルツーリズムの推進」の三つとした上で、それぞれの展開方向ごとに、具体的な取り組み例をお示ししているところであります。

今後、道議会における御議論を踏まえながら、さらに検討を進め、11月下旬に素案として取りまとめた後、パブリックコメントを経た上で、年度内に成案を得てまいる考えでございます。

**○笠井龍司委員** 計画そのものについては、11月下旬には素案を、年度内には成案をとということでもあります。目指す姿は、「誰もが安全・快適で楽しく自転車を利用できる「サイクルランド◎北海道」ということで、今後、いろいろとイメージを膨らませていく必要もあると思うのです。

そういった姿を目指しながら、推進計画の骨子案では、今、御答弁がありました三つの展開方向に基づき、自転車の走行空間の確保や交通安全教育の推進、本道の特性を生かしたサイクリング環境の構築など、さまざまな取り組みを推進していくということでもあります。

これらの取り組みを実施する上では、環境生活部、経済部、そして建設部など、それぞれの施策を担う部局が相互に連携を図りながら、一体的な取り組みを展開していくことが重要になるのではないかと私は考えるわけでもあります。

今後、自転車関連施策を展開していくに当たり、道はどのように取り組みを進めていくのか、伺います。

**○大越農子委員長** 地域創生局長北村英則君。

**○北村地域創生局長** 今後の自転車関連施策の展開についてであります、骨子案に示す目指す姿の実現に向けましては、三つの施策の展開方向に基づき、関係部局が相互に連携を図りながら、幅広い分野にわたる自転車関連施策を一体的に推進していくことが重要と認識しております。

このため、道では、自転車の安全利用の観点から、環境生活部、道教委及び道警察、自転車の利用環境の整備の観点から建設部、サイクルツーリズムを通じた観光振興の観点から経済部、さらには、自転車を通じた健康増進の観点から保健福祉部といった関係部局から成る自転車活用等推進連携会議を設置し、分野横断的な取り組みの推進に努めてきているところであり、今後と

も、実効ある自転車関連施策の展開に向けて、一層の連携強化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。

**○笠井龍司委員** 本年4月に設置された推進連携会議のもとで、分野横断的に、後段でおっしゃった実効ある関連施策の展開を強力に進めていただくことを期待しますし、今後、強力な推進体制が重要になってくるかなと思いますので、しかるべき時期にまた議論をさせていただきたいと思います。

また、総合政策部内においても、例えば交通体系の中で、輪行といった観点などについて——国の鉄道局長もコメントをしっかりと出しているわけでありますので、鉄道やバスの分野も含めて連携をとると、より地域の活性化につながり、交通体系の中から地域の展開を見出していくこともできるのではないかと考えられるわけでありまして、そういう意味で、推進体制をしっかりとっていただきたいなとお願いする次第であります。

質問としては最後でありますけれども、我が会派の代表質問でも触れたとおり、自転車は、災害時の貴重な移動手段だと思います。今回の震災後も、自転車で通勤される方をかなり見かけました。

ただ、シーンや場面によって、自転車が活用できたり、活用しちゃだめな場合もありますから、必ずしも有効な手段とは言いがたいところはあると思いますが、今回は、災害時の移動手段としても有効であったということでもあります。

そういったこととともに、サイクルツーリズムの推進による交流人口の拡大も期待できるなど、その活用は多岐にわたります。観光客の減少など、今回の地震の影響により厳しい状況にある北海道の活性化につながる一つのテーマではないかなと期待するところであります。

今回策定する推進計画は、道が取り組む施策の方向性を示すものとのことでありますけれども、自転車の活用の推進に取り組む道として、どのように本道の活性化につなげていくのか、最後に伺って、終わります。

**○大越農子委員長** 総合政策部長小野塚修一君。

**○小野塚総合政策部長** 道としての今後の取り組みについてでございますが、身近な交通手段である自転車は、近年、社会環境が複雑多様化する中、環境負荷の低減や健康増進、観光振興、さらには災害時の活用など、その役割は大きく広がってきております。

今後、自転車が持つポテンシャルを最大限に生かし、本道の活性化につなげていくためには、コンパクトシティーなど、人口減少に対応したまちづくりへの活用や、サイクルツーリズムを通じた交流人口の拡大など、地域創生の実現に向けた具体的な施策を展開していくことが重要と考えております。

このため、道といたしましては、庁内はもとより、国や市町村、関係団体と連携し、オール北海道の体制のもと、自転車の利用の促進に全力で取り組み、本道の持続的な発展や活性化につながるよう努めてまいります。

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。

今、部長から御答弁がありました。国には、法があり、計画もありますし、道においても、条例ができて、今度、計画が策定されますので、全道の市町村においても、ぜひ、そういった推進の流れをつくっていただきたい。

また、自転車の関係団体も多くあるわけですが、私の地元でも、ホテルを改造して、自転車を室内に持ってこられるようにしたところがあります。

あるいは、車の上に自転車を乗せられるように、ちょっとした改造をすることによって、単に自転車だけじゃなくて、機動力をさらに持たせるといいますか、自転車と自動車の融合という形をとると、サイクリストあるいはサイクルツーリズムの関係者などにおいては、より観光につながりやすいということもあるようであります。

こういった視点など、さまざまありますので、ぜひ、推進連携会議の中での闊達な議論を期待したいと思います。

以上申し上げて、質問を終わります。ありがとうございました。

○大越農子委員長 笠井委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

赤根広介君。

○赤根広介委員 それでは、まず初めに、復興対策についてお伺いいたします。

道では、10月1日付で胆振東部地震災害復興支援室を設置したところでありまして、地震発生から約3週間で復興支援体制を構築されたことは、率直に評価を申し上げるところであります。

また、そのような中、スタートしてからまだ2日しかたっていないところで、こうして質問を受けられるのは何かと御苦勞があるかと思いますが、これも、一日も早い復旧、復興を願う被災地の皆さん、あるいは、観光業や酪農業など、ブラックアウトによって経済的な損失を受けた多くの道民のためと御容赦いただければというふうに思います。

この支援室の業務の内容は、被災地域の復興に係る実情及び関連事業の進捗状況などの把握、復興に向けた地域振興などのニーズの把握、その他、被災地域の復興に関する全体調整などとなっているところであります。

組織体制は、専任の室長以下、兼務の4名を含めて10名で、うち、2名は胆振総合振興局勤務となっております。

そこで初めに、組織体制の強化についてお伺いいたしますが、平成12年の有珠山噴火の際、道では、応急の復旧対策を担当する参事以下4名を総務部総合防災対策室防災消防課に配置し、その後、総合企画部に、有珠山火山活動災害復興対策室を12名体制で組織したと承知しております。この復興対策室には、住宅都市・基盤整備担当が、参事以下、主幹、主査が配置をされておりました。

今回の復興支援室は、総合政策部地域創生局地域戦略課と地域振興局地域政策課が主体で、住宅都市・基盤整備担当は配置をされていないわけでありまして。

さきの補正予算先議の際も、必要に応じて体制の強化などを柔軟に図っていくべきと私から指摘させていただいたところではありますが、今後、住宅都市関係などの担当を配置し、体制強化をしていくのか、考えについて伺います。

○大越農子委員長 胆振東部地震災害復興支援室長安加賀雅浩君。

○安加賀胆振東部地震災害復興支援室長 復興に向けた今後の体制についてでございますが、このたび新たに設置した胆振東部地震災害復興支援室は、被災地域の一日も早い復興を目指し、復興に向けた被災地の実情や関連事業の進捗状況、今後の地域振興策へのニーズを把握するとともに、具体的な事業化や効果的な取り組みにつなげていくため、庁内各部の調整はもとより、国等の関係機関との連絡調整を担うこととしています。

道といたしましては、本格的な復旧、復興に向けては、被災地の実情等を踏まえつつ、適宜、必要な体制の見直しを行いながら対応していくことが重要と考えており、今後、地元市町村などの声もお聞きしながら、復興に向けて、必要な体制を確保してまいる考えでございます。

○赤根広介委員 そこで、胆振総合振興局に配置をする2名の職員の身分はどうなっているのか、伺います。

○大越農子委員長 地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事工藤公仁君。

○工藤地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事 胆振総合振興局に配置をする職員についてでございますが、今回、支援室に発令する10名の職員のうち、2名については、胆振総合振興局を在勤地として発令し、今後の復興に向けた地域振興策へのニーズの把握などに取り組むこととしております。

また、こうした取り組みは、地域振興の中核的役割を担う振興局と一体となって実施することが重要でありますことから、これらの2名の職員には、あわせて、胆振総合振興局に兼務として発令するものであり、道といたしましては、こうした体制のもと、被災地の声をお聞きしながら、速やかな復旧・復興対策に取り組んでまいる考えでございます。

○赤根広介委員 次に、復旧・復興対策の進め方についてお伺いいたしますが、一昨年の熊本地震におきまして、熊本県は、災害からの早期復興を目指して、復旧・復興プランを策定するとともに、特に県民生活に深くかかわる項目を、創造的復興に向けた重点10項目として選定し、その進捗を管理することにより、復旧、復興を加速していたと承知しております。

道では、今後、どのように復旧、復興を進めていこうとするのか、お伺いいたします。

○安加賀胆振東部地震災害復興支援室長 今後の復旧・復興対策についてでございますが、今回の地震により甚大な被害を受けた地域が、一日も早くもとの生活や産業活動を取り戻すためには、道路、水道などの生活インフラの一日も早い復旧に取り組むとともに、活力ある地域を取り戻すため、復興に向けた地域振興策などについて、計画的かつ効率的に取り組んでいくことが必要であります。

このため、今回、新たに設置した支援室では、被災地の実情や、復旧、復興に向けた関連事業の進捗状況、今後の地域振興策へのニーズをしっかりと把握するとともに、庁内各部の調整はも

とより、国等の関係機関との連絡調整などを担うこととしており、道としては、こうした取り組みを通じて、より実効性の高い復興支援に努めてまいる考えでございます。

**○赤根広介委員** 厚真、安平、むかわの3町でも、復旧、復興を一元的に担う部署を設置し、復興計画の取りまとめ、あるいは情報発信、道や国との連絡調整などを行うこととしていると承知しております。

道では、3町とはどのように連携し、支援を行っていくのか、伺います。

**○工藤地域戦略課長兼胆振東部地震災害復興支援室参事** 被災地域との連携についてであります。今回、新たに胆振総合振興局に配置する職員は、被害が大きかった厚真町、安平町、むかわ町の3町を中心に、現地に赴きながら、復興に向けた被災地の実情や地域ニーズの把握などに取り組むこととしているところでございます。

道といたしましては、こうした取り組みなどを通じまして、日ごろより、被災された3町との連携を積極的に図りながら、地元市町村と一体となった復興支援に取り組んでまいる考えでございます。

**○赤根広介委員** 3町からは、被災者の生活再建あるいは地域再生に向けて、既存の制度では補助対象とならない事業を対象にした、自治体の判断で柔軟に支出できる、いわゆる復興基金の創設の要望を受けているものと承知しております。

私は、この基金についてはできる限り早期に創設する必要があると考えるわけではありますが、道としては、今後、どのように対処していくのか、伺います。

**○安加賀胆振東部地震災害復興支援室長** 復興基金についてであります。当該基金につきましては、東日本大震災や熊本地震からの復興に向けて、幅広い用途に、複数年にわたり、弾力的に活用できる資金として設置されたものと承知しております。

道内の自治体の財政状況が非常に厳しい中、このたびの地震被害からの復旧、復興に向けては、国の財政支援が不可欠であることから、道では、特別交付税による財政支援などについて国に対して要望を行ったところであり、道といたしましては、復興基金の設置につきましても、今後、被害状況の詳細を精査し、国から得られるさまざまな支援の内容などを踏まえた上で、必要に応じて国に求めるなど、対応を検討してまいる考えでございます。

**○赤根広介委員** 先日、総務委員会で被災地の調査にお伺いした際に、たしか、むかわ町の竹中町長からだったと思いますが、幾つかの要望事項をいただいた中で、企業向けの補助金の一つとして、グループ補助金の対象になるようにという要望があったかと思えます。

私も、何か気になって調べさせていただいて、後で道職員の方に聞いたら、恐らくグループ補助金の対象になるだろうというお答えをいただいたのですが、きょうのある報道を見ますと、今回、グループ補助金は対象外になる見込みということで中小企業庁から説明があったとなっております。

いずれにしましても、復旧に向けて、スピードを加速していくに当たっては、資金のめどが立たなければ、経済活動の復旧、復興はなかなか進んでいかないと思えます。そんな意味では、復

【第1分科会 10月3日 第3号】

興基金が非常に大事な役割を果たすのではないかと思います。きょう、知事も現地をまた訪れて、首長さんたちと話をされていると思いますので、ぜひ、この点は、道としてもしっかりと取り組んでいただくよう、強く求めるところであります。

最後になりますが、復旧・復興対策は、ある程度、中長期にわたる取り組みとなることが予想されるわけですが、道としてしっかりとした対策をどのように図っていくのか、部長の見解をお伺いいたします。

○大越農子委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 今後の復興支援に向けた取り組みについてでございますが、今回の地震による被災地域において、速やかな復旧、復興を図っていくためには、引き続き、地震後の応急対策にしっかりと対応するとともに、今後の復興に向けて、地域とともに取り組んでいくことが重要と考えております。

このため、このたび新たに支援室を設置し、地元市町村と一体となって復興対策を推進するための体制を整備したところであり、道といたしましては、今後、本格的な復旧、復興に向けて、多様化する地域の声をしっかりと受けとめながら、復興への取り組みが地域の活性化に着実につながっていくよう、被災地域に寄り添った支援に全力で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。

○赤根広介委員 復興対策につきましては、知事に直接お伺いし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、交通政策についてお伺いいたします。

近年、北海道の人口は減少傾向が続いておりまして、このままであれば、他府県に先行して超高齢化社会が到来するという、誰も経験したことがない時代を迎えようとしております。

こうした中であって、広大な本道に暮らす地域住民が、不便を感じることなく、安心して生活をしていくためには、それを支える社会基盤の一つである公共交通ネットワークを維持していくことが極めて重要である、こういった思いで、この間、交通政策について、皆さんと本当に何年にもわたり議論を重ねさせていただいたところであります。

なかなか議論が進んでいないということで、さまざまな批判を受けた場面もあったかと思いますが、先般、国から、よくも悪くもスケジュール感が示された中で、今ここで何とかしっかり物事を決めて、進めなければいけないという認識は、全道的にも少しずつ生まれてきているのかなと、そんなことを私は率直に感じるところであります。

そういった中、これからまた、国とのタイトな交渉を迎えますが、今回は、いま一度、道としての姿勢について議論させていただきたいというふうに思います。

北海道における鉄道網は、本州のJRと大きく異なり、積雪寒冷で長大路線であるという固有の問題を抱えているわけでありまして。また、そのための維持管理コストが膨大であることは、この間も議論をしてまいりました。

こうした状況にある本道の鉄道事情を十分理解した上での発言であるかは不明ではありますが、

先般、8月に開催された関係者会議におきまして、蒲生鉄道局長は、地域と公共交通のあり方を再度整理して説明すると発言されました。

私は、この発言の背景として、本道の鉄道が置かれている現状を改めて認識した上でのことであれば、次回の関係者会議における国からの説明にも幾ばくかの期待が持てるのかなと考えるわけではありますが、もしそうでないとするならば、道は、より強い姿勢で関係者会議に臨み、国の考え方の根本について徹底的に議論を尽くす必要があるのではないかと考えるわけでもあります。

広大な本道の各地域を結ぶ鉄道網は、長大な路線一つとっても、全国のどこにも見られない特殊性あるいは役割を有しており、これを、まるで単なる地域の公共交通の一つにすぎないかのような一般論や問題として扱われることは絶対にあってはならないわけでもあります。

次回の関係者会議で国がどのような考え方を示されるのか、現時点では判然としませんが、道内の主要都市を結んでいる鉄道が、いかに本道にとって重要な幹線としての役割を担っているか、そういった事実を踏まえ、改めて国に対して知事は強く求めていくべきと考えるわけではありますが、まず所見を伺います。

○大越農子委員長 交通政策局長柏木文彦君。

○柏木交通政策局長 鉄道網の役割についてであります。道では、交通政策総合指針において、広大な本道の鉄道網は、国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線ネットワークとしての役割を果たしていることなどを明記しており、先般の関係者会議に出席した国土交通省鉄道局長からは、この指針を尊重するとの考え方を示す一方で、地域と公共交通のあり方について、次回関係者会議の場で考え方を整理し、改めて説明するとの発言があったところでございます。

道といたしましては、現在、開催に向けて調整を急いでいる次回関係者会議において、広域分散型の本道における鉄道網の役割を踏まえた支援のあり方などについて、改めて国に説明を求めてまいる考えであります。

○赤根広介委員 次に、事業計画の策定についてお伺いいたしますが、先ほど来議論がありましたとおり、危機的な経営状況にあるJR北海道の経営再生は急務であります。しかしながら、追い打ちをかけるように、このたびの地震災害に見舞われたことで、JR北海道は運休を余儀なくされ、その影響による収益の低下あるいは風評被害も相まって、JR北海道の経営そのものに大きな影響を及ぼすことが懸念されております。

こうした予見し得ない自然災害に見舞われながらも、国鉄清算事業団の債務等処理法の改正が2年後に迫る中、JR北海道は、今後、どのような収益改善を図り、経営再生につなげていくのかが問われております。

JR北海道の収益を高めるためには、1人でも多くの方に利用していただくことが不可欠であり、事業主体であるJR北海道こそがまずは懸命に努力することは当然であります。地域の立場から、道や市町村、経済団体などが一丸となって、JRの利用促進に向けた効果的な取り組みを進めていくこともまた重要であると考えます。

今後、JR北海道が事業主体となって、地域との連携のもとに、2年間の事業計画を策定する



【第1分科会 10月3日 第3号】

ものと承知しておりますが、事業計画に盛り込まれる利用促進に向けた考え方あるいは具体的な取り組みに関し、道として、どのように参画し、対応しようとするのか。また、北海道全体としても、利用促進に向けた取り組みを展開する必要があると考えるわけでありますが、所見を伺います。

**○柏木交通政策局長** 第1期集中改革期間の取り組みについてであります。本道の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の考え方に基づき、JR北海道を初め、国、道、市町村などの関係機関が、利用促進などの効果や課題等を踏まえながら、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認識しておりますが、このたびの震災により、インバウンドを中心とする来道観光客の大幅な落ち込みが生じているなど、今後の減収等によるJR北海道のさらなる経営悪化が懸念されているところであります。

道といたしましては、今後、震災の影響による風評被害等を払拭し、鉄道の利用促進を図っていくためには、JR北海道はもとより、国、市町村などの関係機関と連携協力して、地域振興や観光施策と連携した取り組みなどを効果的に進め、JRの利用拡大につなげるとともに、今後、JR北海道が取りまとめる事業計画や検証方法などについて、沿線自治体を初め、関係者の皆様と連携を図りながら検討を行うなど、積極的に取り組んでまいります。

**○赤根広介委員** 次に、検証の考え方についてであります。国は、2年後を見据えた法改正に結びつけていくためには国民の理解が必要とし、検証するためのKPI、いわゆる重要業績評価指標の設定などを盛り込んでおります。

当然のことながら、JR北海道の収支改善に向けた指標が盛り込まれるものと思いますが、このたびの震災による、インバウンドを中心とした観光客の大幅減を直視すれば、単純な指標設定も難しく、何よりも、震災前の水準である利用者数、収益の確保こそが急がれるものであります。

今後、明らかにされる検証の考え方は、こうした点を考慮した検証のあり方でなければ、JR北海道を初め、地域における懸命な取り組みが、国が言うところの国民の理解には遠く及ばないものとされ、法改正そのものが危ぶまれる懸念も払拭されないことから、道は、次回の関係者会議などの場を通じ、国にそのことを強く求めていくべきと考えますが、所見を伺います。

**○柏木交通政策局長** JR北海道の経営改善に向けた国の考え方についてであります。先般、国が示した検証の考え方につきましては、時間的な制約がある中、どのような成果が求められるのか、沿線自治体や道議会の皆様からも、問題を指摘する声があるところでございます。

このような中、このたびの震災においては、インバウンドを中心とする来道観光客の大幅な落ち込みが生じているところであり、今後の減収等によるJR北海道のさらなる経営悪化が懸念されることから、道といたしましては、今後、関係者会議などを通じて、このたびの震災による影響を踏まえたJR北海道の経営改善に向けた考え方などについて、改めて国に詳細な説明を求めてまいります。

**○赤根広介委員** 次に、観光列車についてお伺いいたします。国交省の森事務次官も、外部事

業者にJRの線路を貸し出し、列車を運行させる計画については、地域振興とJR北海道の収益の改善につながる、実現に向け、複数の事業者に意向調査などを行っている、報道機関のインタビューで述べております。

これまで、道は、過去2年にわたり、モニターツアーなどの調査を実施してきたものと承知しておりますが、いまだ、北海道らしい観光列車の実現には至っておりません。

これまでの取り組みと、そこから見えてきた課題についてお伺いします。

○大越農子委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 観光列車についてであります。道では、これまで、北海道にふさわしい観光列車を検討するため、有識者や観光関係者で構成する検討会議を設置し、運行ルート、実施時期、収支などの課題について議論をするとともに、昨年度においては、道北と道東でモニターツアーを実施し、ツアー参加者や自治体に対するアンケート調査を初め、運行に係る経費の調査など、観光列車の運行に向けた検討を行ったところでございます。

道としては、これまでの取り組みを通じて、今後の魅力的な観光列車の運行に向けては、JR北海道が保有する観光用車両の老朽化への対応や、顧客のニーズに合わせた適切な商品価格の設定、地域における持続可能な受け入れ体制の整備、増大するインバウンド需要の適切な取り込みなどといった点が主な課題であるというふうに考えているところでございます。

○赤根広介委員 道は、今年度、観光庁の予算を活用してモニターツアーを実施するものと承知しております。今年度はどのような取り組みを行うのか。

また、北海道らしい観光列車の運行の実現は、道民のみならず、道外からの観光客を呼び寄せる重要なコンテンツになるものと考えますが、今後、どのように取り組むのか、所見を伺います。

○大越農子委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 観光列車に係る今後の取り組みについてでございますが、道では、北海道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、観光列車は、本道の豊かな食や多様な観光資源を楽しむことに加え、国内外に向けた情報発信などの有効な手段の一つとなると考えており、今年度は、国と連携し、12月以降、道北と道東において、道内の地方空港を活用した、インバウンドを対象とする観光列車のモニターツアーの実施を予定しているところでございます。

一方、国におきましては、さきにJR北海道に対して発出された監督命令の中で、「経営改善に向けた取組」として、インバウンドを取り込む観光列車の充実を図るよう求めたところであり、今後、道といたしましては、国やJR北海道、沿線自治体など関係者と十分に連携を図りながら、鉄道を生かした、北海道ならではの魅力あふれる観光列車の実現に向けまして、引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

○赤根広介委員 12月以降、道北と道東においてモニターツアーを実施するというところであります。詳細については、また議論させていただければと思います。

【第1分科会 10月3日 第3号】

いずれにいたしましても、観光列車の運行は全国各地で展開されております。経営が厳しいJR北海道にとって、豪華な観光列車というのはなかなか難しいかもしれませんが、官民が一体となって取り組むことで、アイデアを凝らした車両の造成なども可能ではないかと思えます。

JRの利用促進を国内外に強く発信するためにも、ぜひ、北海道らしい観光列車の実現に向けて、道としても、積極的にJR北海道に働きかける、あるいは国と連携するなど、取り組みを強化していただきたいと思えます。

また、先ほど来議論がありましたように、災害の関係で、物流の一元化については、ワーキングのほうで検討していくと思えますが、特に、情報発信に関しては、まず、JR北海道自身のホームページ——私はいつもJRで行き来していますけれども、先日、特急ずばらんに乗ろうとしたら、始発が運休になっていまして、臨時列車が出ていました。

ただ、事前に、心配になって、JR北海道のホームページを検索していたのですが、そこには、通常どおりの運行ダイヤが出ていて、それを信じて行ったら、列車が運行していなかったということで、普通列車で、札幌まで3時間半ぐらいかけて来たのです。

皆さんからも、その辺の基本的な取り組みから改めてJR北海道に求めていただきたいようお願い申し上げますとともに、この点は知事に直接お伺いしたいということで、委員長のお取り計らいをお願い申し上げて、質問を終わります。

ありがとうございました。

○大越農子委員長 赤根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えますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○大越農子委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

なお、10月4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4時2分散会