

平成29年10月 3 日（火曜日）

第 4 号

平成29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4号

平成29年10月3日（火曜日）

出席委員	交代委員
委員長	
加藤貴弘君	
副委員長	
菅原和忠君	
大越農子君	
赤根広介君	
安藤邦夫君	
梶谷大志君	
花崎勝君	
三好雅君	
富原亮君	
藤沢澄雄君	
真下紀子君	
佐々木恵美子君	
竹内英順君	笠井龍司君

出席説明員

総合政策部長	佐藤嘉大君
総合政策部 交通企画監	黒田敏之君
総合政策部 空港戦略推進監	藪紀洋君
総合政策部次長	豊島厚二君
空港運営戦略推進 室長	高野瑞洋君
政策局長	長橋聡君
国際局長	佐藤哲夫君

交通政策局長	大内隆寛君
航空局長	阿部浩文君
空港運営戦略推進室 次長	竹花賢一君
総合教育推進室長	佐々木徹君
研究法人室長	桑田和子君
北海道150年事業 室長	赤塚孝行君
地域づくり担当局長	今井太志君
物流港湾室長	柏木文彦君
総務課長	安加賀雅浩君
空港運営戦略推進室 参事	薬袋浩之君
同	上原和信君
政策局参事	安彦史朗君
総合教育推進室参事	丹尾結子君
研究法人室参事	芹田雅浩君
北海道150年事業室 参事	岩崎法彦君
国際課長	工藤公仁君
地域政策課長	西田潤君
交通企画課長	宇野稔弘君
交通ネットワーク 担当課長	河内能宏君
鉄道交通担当課長	中尾敦君
物流港湾室参事	鈴木邦明君
航空企画担当課長	中島竜雄君

総務部長 兼北方領土対策 本部長	中野祐介君
総務部職員監	梅田禎氏君
総務部危機管理監	橋本彰人君

【第1分科会 10月3日 第4号】

総務部次長 兼行政改革局長	古屋 義 則 君	消防担当課長	市川 晶 一 君
人事局長	松浦 英 則 君	防災航空室長	齊藤 文 俊 君
財政局長	森 隆 司 君	北方領土対策課長	東田 俊 和 君
危機対策局長	森 弘 樹 君	共同経済活動 担当課長	山田 哲 史 君
北方領土対策局長	由川 孝 典 君		
総務課長	若原 匡 君	議会事務局職員出席者	
財産活用担当課長	野崎 直 人 君	議事課主幹	水島 敦 君
行政改革課長	青木 真 郎 君	議事課主査	田中 要 君
人事課長	谷内 浩 史 君	同	井溪 雅 晴 君
給与服務担当課長	増田 弘 幸 君	同	伊勢村 亮 君
財政課長	猪鼻 信 雄 君	同	伊東 大 祐 君
資金担当課長	古岡 昇 君	同	羽生 孝 之 君
危機対策課長	辻井 宏 文 君	同	阿部 厚 次 君
防災教育担当課長	田辺 きよみ 君	同	浅水 舞 君

午前10時1分開議

○菅原和忠副委員長 これより本日の会議を開きます。
報告をさせます。

〔田中主査朗読〕

1. 本日の会議録署名委員は、

大越 農 子 委員

真下 紀 子 委員

であります。

○菅原和忠副委員長 それでは、議案第1号及び第5号を一括議題といたします。

1. 総合政策部所管審査（続）

○菅原和忠副委員長 10月2日に引き続き、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。

梶谷大志君。

○梶谷大志委員 おはようございます。

それでは、通告に従いまして、順次伺ってまいりたいと思います。

住宅宿泊事業法が6月に成立をして、来年6月施行で調整されているところであります。施行に向けて、道では、区域や日数を制限する条例を検討すると承知しておりますけれども、現時点

で、方向性もまだ示されていない状況であります。

検討の対象となりそうなマンション、閑静な住宅街、別荘地の住民及び宿泊施設の経営者からは、なし崩し的になるのではないかと、そんな意見も聞こえてくるわけでありまして、一方で、民泊を検討している事業者は、計画を立てられず、対応に苦慮しているといった話も聞くところがあります。

規制条例は、国で検討中のガイドラインを踏まえ、有識者からの意見を聞いてから検討されるということでもありますけれども、法の施行の日程が迫り、十分かつ丁寧な議論ができていないのか、懸念をされるところでありまして、順次伺ってまいります。

まず、9月28日に有識者会議が開かれ、営業制限の考え方を論点に議論されたと聞いておりますけれども、具体的にどのような議論がなされたのか、お伺いをいたします。

○菅原和忠副委員長 政策局参事安彦史朗君。

○安彦政策局参事 有識者会議についてでございますが、道では、民泊の営業を制限できる区域として、国のガイドラインの案に示された、小中学校周辺や別荘地、道路事情が良好でない山間部等の集落の3地域に加え、住居専用地域を検討の対象とし、生活環境への影響や区域の条件、営業禁止期間などを論点として御議論いただいたところでございます。

有識者会議におきましては、四つのタイプの考え方について、おおむね御理解をいただくとともに、制限すべき区域と期間のほか、事業の規模についても考慮が必要ではないかと、規制と振興の両面を有する民泊法の趣旨を踏まえ、良質な民泊の営業までも排除してしまうことがないよう合理的な範囲で制限すべき、また、地域活性化の視点から、市町村における意向を十分に踏まえるべきといった御意見があったところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今の答弁の中にもありましたけれども、各市町村あるいは道民からも意見を聴取することも含めて、意見がしっかり反映されるように対応されることを求めておきたいと思っております。

条例は、住民の生活環境への影響に配慮するため、区域、営業日数を制限できるとされております。

民泊による住民の生活環境への影響、生活環境の悪化などは、どのようなことを想定し、検討されているのか、所見を伺います。

○安彦政策局参事 生活環境への影響についてでございますが、民泊の営業に伴う生活環境の悪化としては、小中学校の周辺において、児童生徒の登下校時に不特定多数の方々が入り出すことによって、防犯上の不安が増加する場合や、別荘地における静穏な環境が悪化する場合、道路事情が良好でない集落において交通渋滞が発生する場合などを想定しており、その地域に暮らす住民の方々の日常が民泊の営業によって大きく影響を受ける場合は、条例の制限区域とすべきと考えているところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 民泊の営業によって大きく影響を受ける場合は条例の制限区域とすべきと考えらるということでありましたが、住居専用地域、特に共同住宅においては、防犯、騒音、ごみの問題など、さまざまな影響が想定されますので、そういったことについてももしっかり検討されるように求めておきたいと思います。

次に、営業日数の制限について伺ってまいります。

営業日数の制限によって、住民の生活環境への影響に配慮するとしておりますけれども、住民とすれば、営業そのものに不安を感じていると考えます。

営業日数の制限と住民の生活環境への影響に係る認識についてお伺いをいたします。

○菅原和忠副委員長 政策局長長橋聡君。

○長橋政策局長 条例による営業期間の制限についてでございますが、このたびの民泊法が施行されることにより、事業者に対し、営業の届け出や玄関等への標識の掲示が義務づけられますことから、国や都道府県等におきましては、民泊の実態が把握しやすくなりますとともに、違法な無届け民泊の峻別も可能となるなど、よりの確な指導監督を行えるようになるものと考えてございます。

また、民泊法におきましては、民泊の営業に起因する生活環境の悪化が想定される場合には、合理的な範囲で営業を制限できるとされておりまして、道におきましては、こうした基本を踏まえ、季節や曜日による差異、制限すべき区域に暮らす住民の方々の生活様式など、さまざまな観点から、合理的な制限について検討を進めているところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、合理的な制限について検討を進めているということでありましたけれども、それでは、マンションや閑静な住宅街、別荘地等、制限しなければならない区域とはどのようなところが想定されているのか、お伺いをいたします。

また、ほかの法令等で、住民の生活環境への影響に配慮するために区域制限をしているものにはどのようなものがあるのか、お伺いをいたします。

○安彦政策局参事 制限区域についてでございますが、道では、民泊の営業を制限できる区域として、国のガイドラインの案に示された、静穏な環境の小中学校の周辺や別荘地、山間部等の道路事情が良好でない集落を想定しているところでございます。

また、都市計画法において、住宅の良好な環境を守るため、不特定多数の方々が出入りする施設の建設が制限される住居専用地域についても、その良好な生活環境が悪化することを防止する必要がありと考え、有識者会議において御議論をいただいているところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 次に、条例によって、区域、営業日数を制限することとなりますけれども、違反した場合、どのような措置をとることとなるのか、お伺いをいたします。

また、制限区域での営業がなされていないかの確認、営業日数の確認は、誰が、どのように行うことになるのか、保健所設置市とのすみ分けも含めて、具体的にその方法を伺います。

○安彦政策局参事 条例違反への対応についてでございますが、民泊法においては、条例を含む事業者の義務違反について、都道府県や事務を実施する保健所設置市が指導監督を行うこととなっており、立入検査や報告聴取により事実の確認を行うとともに、法令違反と認められる場合には、業務の改善などを命令することができ、違反に対する罰則も規定されているところでございます。

なお、営業日数を超えて営業した場合や無届けの営業は、旅館業法上の違反となるため、この場合は、それぞれの区域を所管する道または保健所設置市の保健所が、これまでどおり指導監督することとなっているところでございます。

また、このたび示された省令の案において、事業者が、所管する行政庁に対し、宿泊日数等の報告を2カ月ごとに行うこととされており、制限期間における営業や日数の確認については、道もしくは保健所設置市が担うとされているところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 届け出と無届けがあつて、無届けの場合への対応、あるいは、届け出をした後の報告は自己申告になるのかもしれませんが、その証拠、申告した中身をどう確認するのかなど、いろんな対応とか準備を十分にさせていただく必要があろうかと思えます。

また加えて、関係市との連携も出てくることになると思いますので、そういう対応をしっかりとされるように求めておきたいと思えます。

現在、条例について検討中でありますので、詳細を答えることはできないとしても、各方面での準備が必要であつて、検討の大まかな方向性は示すべきではないかと考えるところであります。

まず、条例は、札幌市など保健所設置市も含め、道内一円で統一したものなのか、お伺いをいたしますとともに、保健所設置市との調整はどのように進められているのか、お伺いをいたします。

○長橋政策局長 条例の検討状況についてでございますが、民泊の営業を制限する区域や期間に関して、国のガイドラインの案で示された三つの地域に加えまして、住居専用地域を制限対象区域とするかどうか、また、その区域での営業を禁止する期間等について、道といたしましては、札幌市など保健所設置市との連絡会議などの場を活用し、協議を進めているところでございます。

今後は、このたびの有識者会議での御意見や議会での御議論を踏まえ、早急に道としての考え方を取りまとめ、市町村や関係団体にお示しし、御意見を伺うこととしており、こうした手続を踏んで、北海道として共通した考え方で民泊の制限ができるよう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。

○梶谷大志委員 住民の不安の解消、既存の宿泊施設とのすみ分け、事業者の準備のためには、条例案を早期に示して、さまざまな意見を反映させなければなりませんけれども、それにしても

時間がないわけでありませう。

条例素案をいつ示して、パブリックコメント、条例提案などについては、いつ、どのように想定されているのか、具体の今後のスケジュールを含めて、認識をお伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 今後の対応についてでございますが、道では、10月上旬より全道各地で説明会を開催し、市町村、関係団体に対し、制限する区域や期間についての考え方の素案を御説明して、追加すべき制限の類型も含め、御意見を伺いながら、有識者会議においてさらなる検討を行った上で、条例で制限できる区域や期間について決定をしてまいる考えでございます。

その後、市町村ごとに、制限する具体的な区域や類型をお聞きし、年内には、それら全てを条例案として書き込んだ上で、パブリックコメントを実施し、道民から幅広く御意見を伺い、来年の道議会第1回定例会に条例案を提案してまいる考えでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、部長から、スケジュール等について、若干その方向性を示していただいたわけでありませうけれども、住居専用地域の扱い、期間など、条例の方向性はまだ見えてこないわけでありませうし、加えて、庁内の体制とか市町村のかかわりについて、まだ議論が不十分であります。このことについて知事に直接伺ってまいりたいと思ひますので、委員長のお取り計らいをお願いしたいと思ひます。

次に、交通ネットワークについて、順次伺ってまいりたいと思ひます。

交通政策に関する新たな指針について、第2回定例会において今後の対応を伺ったところ、交通政策に関する新たな指針の策定や地域の検討協議をさらに進めるなど、オール北海道で積極的に取り組んでまいる、そんな答弁をいただいたところであります。

交通政策に関する新たな指針の策定は、地域協議など、オール北海道で進めていく上で、共通認識を図る大変重要なものであります。

策定のスケジュールでは、北海道運輸交通審議会小委員会において、11月までに原案を策定することとされておりますが、現在まで3回開催されてきたところであります。

小委員会において、どのような議論がなされ、どのような方向で取りまとめられようとしているのか、特にJR北海道の路線見直しに関して、どのように扱われているのか、所見を伺ひませう。

○菅原和忠副委員長 物流港湾室長柏木文彦君。

○柏木物流港湾室長 交通政策に関する新たな指針についてでございますが、現在、道では、総合的な交通政策に関する新たな指針づくりに向け、総合交通政策検討会議などにおいて、全道的な観点から検討を進めており、委員の皆様からは、JRの個別線区の議論を進めるためには地域の主体的な関与が必要、利便性の向上に向けた交通結節点のシームレス化や、交流人口の拡大に向けた観光政策との連携が重要であるなどといった御意見をいただいているところでございませう。

指針の策定に当たりましては、検討会議での議論を踏まえ、人流、物流の大幅な拡大、持続可能なネットワークの構築、防災機能の強化など、さまざまな観点から検討を進めるとともに、地域における検討協議の状況を踏まえつつ、年内を目途に原案を取りまとめ、道議会での御議論をいただきながら、年度内に成案を得てまいる考えでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 地域協議など、オール北海道で交通のあり方を議論していく上で、論点等を整理して、どんなものが示されるのかというのが地域からは非常に注目をされているわけでありませう。その議論に資するものとなるよう、しっかりとした対応を求めておきたいと思っております。

次に、JR北海道の事業範囲の見直しについてであります。昨年11月の、JR北海道による、単独では維持することが困難な線区の一時的な表明以降、我が会派は、この問題への道の姿勢を初め、さまざまな観点から質問を重ねてきたわけでありませうけれども、一向に議論は深まらず、解決への道筋は見えてこないわけでありませう。

それどころか、JR北海道の島田社長は、路線の見直しありきの発言を続けており、沿線自治体との溝はますます深まっているわけでありませう。

そこで、数点伺ってまいりたいと思っておりますけれども、JR北海道の経営の悪化は、経営安定基金の運用益が低迷する中、利用促進や抜本的な経営改革への取り組みに消極的で、かつ、施設更新などの安全投資を先送りしてきたツケが回ってきたものではないかと思っております。

道及び市町村はもとより、道民の理解を得るためには、まず、JR北海道のグループ会社を含め、JR北海道の経営再建に向けた自助努力が必要不可欠と考えるわけでありませう。

これまでのJR北海道の取り組みに対する認識を伺いたいと思っております。

また、道は、JR北海道に対して、さらなる経営情報の開示、徹底した自助努力を強く求めてまいると繰り返しおっしゃっておりますけれども、何ら進捗のない現状を踏まえて、今後、具体的にどう対応しようとするのか、認識を伺いたいと思っております。

○菅原和忠副委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 JR北海道の取り組みについてであります。JR北海道は、これまで、職員数の削減を初め、グループ会社の株式や土地、建物などの資産の売却に取り組んできたところでございませうが、最近では、駅の売店の閉店や、車内販売、グリーン車両でのサービスの打ち切りなどが相次いでいるところであり、道としては、極めて厳しい経営状況にあるJR北海道においては、経営再生に向けて、収益拡大のためのあらゆる取り組みが求められていると考えております。

道では、先般、交通企画監からJR北海道の幹部に対して、利用者の視点に立ち、利便性の向上に努めるよう申し入れを行ったところでございませうが、引き続き、JR北海道に対し、経営情報のさらなる開示や、グループ会社からJR北海道へのより一層の配当など、徹底した自助努力を求めてまいります。

○梶谷大志委員 徹底した自助努力を求めてまいるということでありませうけれども、これは、

【第1分科会 10月3日 第4号】

これまでと何ら変わらない答弁でありまして、今後の対策をしっかりと考えているとは言いがたい状況であります。指摘をしておきたいと思えます。

道は、路線の持続的な維持のためには、国の抜本的な支援とともに、地域の実情を踏まえた実効性のある方策が一体的に講じられることが必要との認識を示しております。

しかしながら、各論になると、鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議や地域協議での議論に任せきりで、道の主体性が見られず、議論をどのように収束させていくのかも判然としないわけでありまして。

上下分離方式とした場合や、施設更新に係る補助制度を創設した場合など、考え得るさまざまなケースについて、費用負担も含めたメリット、デメリットを整理し、道としての路線維持に向けた仕組みづくりの検討を進める必要があるものと考えますが、認識を伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 道の取り組みについてであります。道では、現在、全道各地で展開されている検討協議の場に、線区の実情や住民の移動実態など、さまざまな情報を提供するなどして、将来を見据えた議論がさらに深められるよう、働きかけを行っております。

地域交通の確保に向けた取り組みには、さまざまな形が考えられますことなどから、道としては、引き続き、他府県の状況や、線区を維持するために要する費用などといった情報を提供しながら、公共交通体系に関する地域の検討協議をより一層進め、地域の皆様とともに、それぞれの線区の特性などに応じて、あらゆる可能性について検討を進めてまいります。

○梶谷大志委員 今答弁でおっしゃっていましたが、道の取り組みは、働きかけを行っていると、情報提供をするということですが、結局、こういう対応であれば、地域任せと言わざるを得ず、道の姿勢が見えてこないわけでありまして。このことについても、しっかりと強く認識していただくよう指摘をしておきたいと思えます。

路線維持に対する道民の機運を醸成すべきと、我が会派の代表質問で伺いましたところ、道民の皆様の関心を高めるためのフォーラムを開催するとの答弁でありました。

路線見直し一辺倒のJR北海道や、支援に消極的な国の姿勢を改めさせるためには、道民の関心を高めるといった程度では十分とは言えず、関係団体が一丸となって、路線維持に向けた道民の機運醸成を図る必要があると思えます。

今後、道内の経済団体、市長会、町村会など関係団体と具体的にどのように連携し、どう対応しようとするのか、お伺いをいたします。

○菅原和忠副委員長 交通政策局長大内隆寛君。

○大内交通政策局長 機運の醸成についてでございますが、鉄道網は、それぞれの地域社会はもとより、物流や観光など、産業全般にもかかわる重要な交通基盤でありますことから、持続的な維持に向けては、幅広い分野の方々の連携協力が欠かせないものと認識しております。

道といたしましては、今後、道民の皆様の関心を高めるためのフォーラムを開催するとともに、JR北海道に対しまして、さらなる経営情報の開示や徹底した自助努力を強く求めるなどして、市長会、町村会、経済団体など幅広い関係者の参画のもと、将来を見据えた公共交通ネット

ワークのあり方に関する議論が進むよう、オール北海道で取り組んでまいります。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今回の答弁によれば、まずフォーラムをやるということで、その後の対応にも含みを持たせていただいているとは思いますが、そうであるなら、フォーラムをできるだけ早く開催して、そのフォーラムの主催が道だとすれば、後援になるのか、共催になるのか、いろんな団体にしっかりと名を連ねていただいて、それをきっかけにオール北海道の体制を広げていく取り組みを加速させるように強く求めておきたいと思えます。

次に、国の支援について伺ってまいりたいと思えます。

これまでの議会議論において、道は、国の抜本的な支援を求めてまいると繰り返し答弁をしておりますけれども、具体的な内容になりますと、鉄道ネットワークワーキングチームで示された、JR貨物の線路使用料の見直し、青函トンネルの維持改修費の軽減など、仮に実現したとしても、路線を維持するまでの経営改善を見込めないものが挙げられているわけでありまして。

そもそも、JR北海道自身が、国に対して、これまで以上の支援を求めていないのは論外として、道の要望の内容も、国に対して腰が引けているように感ずるわけでありまして。これまでの国への要望事項について、国の来年度予算の概算要求には何ら反映されていないわけでありまして。

少なくとも、JRの分割民営化時に、今日のような事態を招くことは想定されておらず、経営安定基金の運用益の低迷など、国が準備したスキームの破綻が経営悪化を招いた大きな要因であることや、国はJRの経営に対して強い権限を有していることに鑑みれば、もっと踏み込んだ支援措置とし、国との協議を早急に進めるべきと考えますが、今後、どのように対応しようとするのか、認識を伺います。

○大内交通政策局長 国の支援についてでございますが、道では、これまでも、JR北海道の持続的な経営構造の確立に向け、貨物列車の割合が高い本道の輸送体系を踏まえた支援や、青函トンネルの維持管理に係る負担の軽減など、本道固有のコストや、老朽化施設の更新に係る負担の軽減などについて、国に重ねて求めてきているところでございます。

道といたしましては、危機的な経営状況にあるJR北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、国が中心的な役割を担う必要があると考えており、引き続き、実効ある支援が講じられるよう、国に強く求めてまいります。

以上でございます。

○梶谷大志委員 従来の答弁の域を出ないわけでありましてけれども、このやり方では全く成果が出ていないわけでありまして。

国への姿勢をさらに強めるべきではないかというふうに私は思うわけでありまして。先ほど言いましたけれども、国の当初からの経営スキームの破綻は明らかでありまして、道としても、その認識を強く持って対応を改めるべきであると、改めて強く指摘をしておきたいと思えます。

次ですが、本年の第2回定例会において、道としての支援のあり方について伺ったところ、他府県の先行事例、国の補助制度に関する課題の整理を行っており、支援のあり方について検討を

行っている旨の答弁でありました。

道では、各種データの提供、有識者の派遣など、将来を見据えた議論が深められるよう働きかけを行っているものと承知しますけれども、地域でできることは限られているわけであり、地域の実情を踏まえた実効性のある方策とするためには、地域の取り組みに対する国や道の支援が欠かせないわけであり、

道の支援について、国との役割分担を含め、これまでの検討状況をお伺いいたします。

○中尾鉄道交通担当課長 道の支援についてであります、道としては、これまで、鉄道施設や車両の老朽更新、安全対策はもとより、増収や利便性の向上につながる取り組みへの支援など、国のさまざまな制度について検討を行ってきたところでございますが、JR北海道が適用対象外となっているものや、地方財政措置が施されていない事業があるなどの課題が明らかになっているところでございます。

また、これらにあわせて、他府県の自治体や事業者を訪問し、鉄道網を支えるための取り組みや課題などの把握に努めているところであり、引き続き、道としての支援のあり方を検討してまいります。

○梶谷大志委員 この議論は、1定でも2定でもさせていただいて、全く同じ答弁が続いているわけであり、今の答弁も、国のさまざまな制度について検討を行ってきたとした上で、最後には、引き続き、道としての支援のあり方を検討していくということでした。いつまで検討が続くのか、今の待ったなしの状況で、こういう道の姿勢で果たしていいのか、疑問に思うところであり、

最後に、今後のスケジュールについて伺ってまいります。

JR北海道の事業範囲の見直しに係る道の対応等々について伺ってきましたけれども、運輸交通審議会や地域協議での検討協議が重ねられているものの、道としての対応方針は示されず、解決に向けた具体的な取り組みにはつながっていないと言わざるを得ないわけであり、

国からJR北海道への支援は平成31年度に終了して、その後は資金ショートも見込まれるという時間的な制約がある中、道の取り組みにスピード感はなく、危機意識が薄いと指摘せざるを得ません。

少なくとも、平成32年度までには、国、道、地域における予算措置を含め、取り組みを講ずる必要があるものと考えますけれども、認識をお伺いしたいと思っております。

また、国の平成32年度予算に係る要望は前年の6月に実施していることを踏まえれば、平成31年度中には、JR北海道も含めた関係者間で調整が終了していなければならないものと考えますけれども、これについてもあわせて認識をお伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の取り組みについてでございますが、安全投資と修繕に関する5年間の計画に対する国の支援が終了する平成31年度以降、JR北海道の経営状況が一層厳しくなると考えられますことから、道では、これまで、鉄道ネットワークワーキングチームにおき

まして、将来を見据えた鉄道網のあり方を取りまとめるとともに、地域の実情を踏まえた方策について、関係市町村の皆様とともに検討を進めてきております。

道といたしましては、今後とも、国や市長会、町村会、さらにはJR北海道が参画する鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議などにおいて、国の支援について認識を深めながら、実効性のある支援を求めていくとともに、全道各地で展開されております検討協議の場に、地域が必要とする情報をきめ細かに提供するなどして、将来を見据えた公共交通ネットワークのあり方に関する議論がさらに進むよう、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 時間は刻々となくなっていくわけでありまして。いつまでに、どこまで決めるのか、そのスケジュールも何ら見えないわけでありまして。戦略的に対応がなされているのか、全く疑問であります。こういったところについて改めて知事に問う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しまして、私の質問を終わります。

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

赤根広介君。

○赤根広介委員 アロハ・アンド・イランカラッテ。

それでは、通告に従いまして、まずは、グローバル人材の育成についてお伺いをいたします。

知事の4期目の公約であります北海道未来人財応援基金条例が昨年の第4回定例会で可決され、本年度から事業がスタートいたしました。

この基金は、ほっかいどう未来チャレンジ基金という愛称のもと、道だけでなく、広く道民や企業などからも寄附を募り、本道に貢献する意欲を持つ道内の若者の海外への挑戦を発掘、支援し、オール北海道で育てていこうとするものであり、人材投資の強化、必要性が今さらながら叫ばれる現在、時宜を得た取り組みであると考えております。

事業の立ち上げに当たりましては、寄附金集めなどで相当御苦労されたと推察をいたしますが、先日発行されました月刊「みらチャレ通信」や公式フェイスブックなどにおいても、10名の第1期生の生き生きとした活動の様子が伝わってくるところであります。

知事は、代表質問に対しまして、本道の人づくりに向けた取り組みを着実に進めたいと述べており、私といたしましても、この事業を通して、意欲と能力のある本道の若者が、世界に挑戦し、みずからの夢に向かって学びや経験を積み、ふるさと・北海道に新しい価値を生み出す人材に育ってもらいたいと強く期待するところであります。

まず、改めて、この制度の目的と、基金による支援コースとして、学生留学、スポーツ、文化芸術、未来の匠の四つのコースがありますが、今年度のそれぞれの応募状況及び選考結果について伺います。

○菅原和忠副委員長 総合教育推進室参事丹尾結子君。

○丹尾総合教育推進室参事 制度の目的等についてであります。この基金は、今後一層のグロ

【第1分科会 10月3日 第4号】

ーバル化が進む本道において、意欲と能力を持つ若者のさまざまな分野での海外挑戦を応援し、将来の北海道に貢献する人材の育成を目的に設置したものでございます。

今年度の応募状況は、初年度という制約もあり、短い募集期間ではございましたが、学生留学コースに12名、スポーツコースに4名、文化芸術コース、未来の匠コースに各1名の、計18名の応募があり、その選考に当たっては、まず、応募要件などの書面審査を行った後、各分野の有識者などによる面接1次審査において、専門性の観点などから意欲と能力について審査し、企業のトップや元大学総長といった方々による面接2次審査で、適性、将来性を見きわめていただいた上で、最終的に、学生留学コースで5名、スポーツコースで3名、文化芸術コース、未来の匠コースで各1名の、計10名の若者を第1期生として選考したところでございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 制度の第1期生として選ばれた助成対象者は、全員が、夢を持った意欲的な若者であり、大変すばらしいことでありますが、海外への挑戦意欲を持った若者は、道内各地にまだまだ多数いると思います。

そうした若者が夢にチャレンジできる機会を持てるよう、この制度を広く周知することが必要でございますが、どのように努めてきたのか、伺います。

○丹尾総合教育推進室参事 制度の周知についてでございますが、ほっかいどう未来チャレンジ基金による留学生の募集に当たっては、これまで、基金のホームページ、公式フェイスブックなどのデジタル媒体などにより、広く制度の内容を周知するとともに、パンフレット、月刊「みらチャレ通信」などの紙媒体を活用し、道内の大学や、各コースごとの関係団体などの協力を得ながら、若者たちへ情報を発信してきており、加えて、北海道日本ハムファイターズに賛同いただき、札幌ドーム球場で、試合開始前に、第1期生がグラウンドに立って道民の皆様にPRするなど、さまざまな機会を活用し、積極的に周知を図ってきているところでございます。

今後とも、これらの情報発信を行っていくほか、振興局とも連携しながら、地域の大学を直接訪問してPRするなどして、1人でも多くの意欲と能力のある若者の発掘に努めてまいりたいと考えてございます。

○赤根広介委員 制度の周知について、今後は、例えば北海道が取り組んでいる政策、あるいは応援をいただいている企業の戦略といったものもあわせて周知していただけると、若者にとって、自分が持っている夢が、将来、北海道や道内の企業、そして世界でどう生かしていけるか、そんなことがより明確になるヒントにもなるかと思っておりますので、ぜひ、そういった周知のあり方の工夫も御検討いただければと思います。

次ですが、寄附や協力をしていただいた方々を応援パートナーとして位置づけ、道のホームページで企業名などを紹介しており、現在は、個人で3名、企業で32社が応援パートナーとなっております。

寄附金の収納状況はどのようになっているのか。また、本年度の事業予算額は2081万4000円ですが、助成見込み額は幾らか、お伺いいたします。

○丹尾総合教育推進室参事 寄附の状況等についてであります。

まず、寄附の状況についてですが、基金を創設しました昨年12月から本年8月末現在までに、35の企業、団体、個人から御寄附をいただき、その合計金額は約2800万円となっております。

また、今年度は、事業関連予算である2081万4000円のうち、海外留学生への助成予算の1500万円に対して、本年選ばれた10名への助成見込み額は、留学期間、渡航先などの留学計画を踏まえ、1200万円ほどとなる予定でございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 この制度は、毎年度、基金を取り崩して実施されるものでありますが、毎年度、応援パートナーから寄附をしっかりといただくことができるのか、どのように寄附を募り、事業を継続させていくのか、お伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 総合教育推進室長佐々木徹君。

○佐々木総合教育推進室長 制度を持続させる取り組みについてでございますが、本道の未来を担うグローバル人材の育成に、オール北海道の体制で末永く取り組んでまいりますためには、安定的な基金運営に努めることが重要と考えているところでございます。

このため、道としては、既に御支援いただいている応援パートナーの方々に、継続的な御協力を働きかけるとともに、基金の牽引役として、広く道内外の企業の皆様や個人の方々にに対し、制度の趣旨を御理解いただけるよう、さまざまな機会を活用して周知に努め、基金への賛同の輪をさらに広げて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 第1期生の研修の状況を見ますと、特に学生留学コースでは、5人中4人が6カ月未満となっております。

総務省の、グローバル人材育成の推進に関する政策評価におきましては、文科省に対して、海外進出企業の意識について、約8割が留学期間は6カ月以上が必要としており、6カ月未満の短期留学が、グローバル人材の3要素の向上に対していかなる効果を持つのか、十分な検証が必要と勧告しております。研修期間についての所見を伺います。

○丹尾総合教育推進室参事 制度の内容についてでございますが、本制度の留学期間については、学生留学コースは3カ月以上6カ月以内、ほかの3コースは3カ月以上1年以内と設定しております。

学生留学コースの制度設計に当たり、留学期間については、道内の学生留学の80%以上は3カ月未満の短期留学であり、まずはその底上げが重要である、学生にとって、6カ月以上の留学は、休学を避けるため敬遠が想定される、グローバル人材の育成は留学後のフォローアップも重要といった御意見を、道内の経済団体、企業、大学等から成る留学支援協議会からいただいたところであり、こうした御意見も踏まえ、留学期間を3カ月以上6カ月以内とし、その後の相談支援体制の充実を図っていく内容としたものでございます。

道といたしましては、委員が御指摘の国の検証なども踏まえつつ、今後の事業成果をしっかりと

と見きわめ、協議会での議論も重ねながら、制度の内容の充実に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○赤根広介委員 さまざまな課題はあろうかと思いますが、ぜひ、次年度以降、この制度の目的を達成するために、より充実した制度となるよう、検証を重ねていただきたいというふうに思います。

人材育成は、中長期的な視点に立って計画的に行うことが重要であります。

帰国後の彼らの北海道への貢献、言いかえれば、彼らの活躍をどのように確保していこうとするのか、お伺いいたします。

○佐々木総合教育推進室長 帰国後のフォローアップについてでございますが、この基金では、若者の海外挑戦への一過性の支援にとどまることなく、帰国後も、活動報告会や、近況、成果の発表会など、応援パートナーと若者とのきずなを深めるフォローアップ体制の構築と、スキルアップした若者たちへの起業相談、キャリアアップ支援のほか、さまざまな課題に直面した際の相談体制、さらには、道民の方々への成果の発表の場の提供など、定期的な交流・サポート体制の充実を図っていくこととしております。

道では、こうした帰国後の若者たちとの関係性を持続させることにより、彼らが、海外での経験を生かして、さまざまな分野において、北海道ブランドの発信や新たな価値の創造に取り組み、本道の未来に貢献できるよう、支援に努めてまいる考えでございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 きのう、環境生活部所管審査の質疑の中でも取り上げさせていただきましたが、今回の1期生の中には、アイヌ文化のブランド化あるいは世界への発信を目的に留学された方もいます。まさに、留学から帰ってきてからの取り組みというのが問われるところだと思いますので、しっかりとした対応を継続的に図られるよう指摘させていただきます。

本年度の状況を見ましても、海外への挑戦意欲を持った若者のニーズは相当あり、今後、制度の認知度が高まれば、現在の事業規模ではニーズに応え切れなくなるのではないかと懸念をするところであります。

道では、本年度、北海道総合教育大綱や北海道グローバル戦略を策定中と承知しております。

それぞれの政策目標の実現のためにも、この制度の充実強化が必要と考えますが、今後の取り組み方向を含め、所見をお伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 今後に向けた取り組みの方向性についてでございますが、本道が、この先も活力ある地域として発展していくためには、未来を切り開く北海道人を育てていくことが何より重要であり、世界に目を向けて挑戦する気概を持つ若者を支援する本基金による取り組みを着実に進めていく必要があると考えているところでございます。

こうしたことから、道といたしましては、本年度策定予定の総合教育大綱における人づくりの

理念などを具現化していくためにも、当基金に御賛同いただいている大学、関係団体、応援パートナーの方々からの御意見や、海外挑戦を果たした第1期生からの実体験に基づく制度改善など、双方のニーズをしっかりと受けとめながら、魅力あふれる人材育成制度となるよう、不断の点検と、さらなる制度の充実に努め、1人でも多くの若者を、海外へ、そして未来へ送り出してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○赤根広介委員 部長から大変力強いお言葉をいただきましたので、今後の取り組みを注視してまいりたいと思います。

続きまして、交通政策についてお伺いいたします。

まず、JR北海道の事業範囲の見直しなどについてであります。

JR北海道の島田社長が、先月13日の定例記者会見で、単独では運営の維持が困難な路線のうち、バスへの転換を前提としている区間での新たな交通網を検討する地域新交通ネットワーク部を先月1日付で設置したと発表したことは承知しておりますが、どのような検討を進め、どのように地域にかかわっていかうとしているのか、お伺いをいたします。

○菅原和忠副委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 JR北海道の対応についてであります。JR北海道では、地域における持続可能な公共交通を構築するため、先月1日付で、総合企画本部内に新たな専任部長の配置を行ったところでございます。

JR北海道においては、今後、地域の皆様とともに検討協議を重ねながら、沿線自治体からの問い合わせに応じて、地域特性に合ったバス等の交通ネットワークのあり方について、具体的な検討を行っていくと聞いております。

○赤根広介委員 知事は、3月の記者会見におきまして、何を国に求めていくのか、ベースは、岸座長にまとめていただいた鉄道ネットワークワーキングチームの報告書の中に書いてあるとしており、広大な北海道の鉄道施設などの老朽化への対策、JR貨物とJR北海道の負担のバランスの問題など、鉄道ネットワークワーキングチームからの提起を一つ一つ改めて内部で議論して、ここを重点的にやっっていこうということについて庁内で議論を深めていきたいと述べられております。

また、国の制度拡充や創設を求めていくことも含め、その内容を鋭意検討するとも述べられております。

これまでの議論や検討の経過、内容を何うとともに、道として、国に求める支援策についてどのような考えか、お伺いいたします。

また、これまでの議会議論におきまして、地域での協議などに関して、国の動きあるいは国の動向を踏まえつつなどと、国の何らかの対応に期待するような答弁が散見されておりますが、地域協議や、道の支援策を検討していく過程において、新たな国の動きが起こる可能性があるとお考えか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 国の支援などについてであります。JR北海道の事業範囲の見直しに関して、本年6月、石井国土交通大臣は、まず地域でみずからがどのように取り組んでいくかをお考えいただき、その上で国が支援を検討していくという発言があったところでございます。

一方、道としては、JR北海道の経営再生と鉄道網の持続的な維持に向けては、国の抜本的な支援とともに、地域の実情を踏まえた実効性のある方策が一体的に講じられることが重要であると考えており、引き続き、鉄道網を含めた公共交通ネットワークのあり方について、地域における検討協議を進めるとともに、鉄道施設の老朽更新などに係る国の支援制度に関する課題や、関係機関を通じて得られた貨物列車の運行実態などについて検討を進めながら、抜本的な支援が実施されるよう、国に強く求めてまいります。

○赤根広介委員 沿線自治体での検討協議について、新たに、有識者を派遣する取り組みが開始されたところであります。

しかしながら、地域での協議については、宗谷線の沿線自治体の協議会が、今年度中に一定の方向性を示すとの方針を出している一方で、多くの検討組織では、依然として、利用促進策などの検討にとどまっていると承知しております。

道では、地域での協議について、どのように議論を進め、どのような結論を取りまとめようとするのか、路線の維持、あるいは、ほかの交通モードへの転換も含めた結論を得ようとしているのか、所見を伺います。

また、道としての支援のあり方について、これまで、道議会での議論あるいは地域の実情を踏まえながら検討を進めると繰り返し述べられておりますが、地域での協議を進めていくためには、道の支援策についても考え方を整理して示すべきと考えます。検討状況についてあわせて伺います。

○菅原和忠副委員長 交通政策局長大内隆寛君。

○大内交通政策局長 道の支援についてであります。道では、これまで、鉄道の安全運行の確保を初め、利便性、快適性の向上などに向けた設備や車両の更新、さらには、地域における利用促進、駅舎などを活用した地域振興の取り組みといった観点から、国の制度の拡充や創設を求めていくことも含め、検討を行ってきているところでございます。

現在、道におきましては、全道各地で展開されている検討協議の場において、さまざまな情報を提供するなどして、地域の将来を見据えた最適な公共交通ネットワークのあり方について議論が深められるよう、働きかけを行っているところであります。引き続き、こうした地域における検討協議の状況や道議会での御議論を踏まえつつ、道としての必要な支援について検討してまいります。

以上でございます。

○赤根広介委員 先ほど来議論がありますように、皆さんの答弁は、これまでの議論からの進展がなかなかないわけでありまして。

確かに、事業範囲の見直しや、それぞれの支援のあり方などについて議論していく必要は当然

あるわけですが、根本的な問題として、そもそもJR北海道自体が今後どういった企業を目指していくのか、その企業姿勢が全く判然としないということが、議論が進まない一因であると思います。

経営状況の詳細、あるいは、今後かかっていくと思われる、さまざまな施設における維持補修の金額といったものについても、具体的な中身やその正当性が全く見えないわけであります。

この辺は、本来であれば、JR北海道の監督官庁である国がしっかりJR北海道に対して指導して、さまざまな情報の開示をさせるべきだと思いますので、ぜひ、道からも改めて国に強く働きかけるよう指摘したいというふうに思います。

続きまして、JR北海道は、御案内のとおり、2019年度中に厳しい経営状況に陥り、資金不足となった場合には、全道で列車の運行が不可能になるというふうにしております。

しかし、この点につきましても、先ほど申し上げたとおり、確かに数字の計算上はそうかもしれませんが、実態の中身が果たして本当にそうなのか、はっきりとしないわけであります。

一方で、地域での議論は進めていかなければいけないわけであります。

知事は、道が中心となって取りまとめるという強い覚悟を持って、沿線自治体や国との議論を深めていくと決意を述べられておりますが、線区ごとの協議の場において、一定の段階で結論を出さなければ、公共交通事業者としての使命を忘却したJR北海道の経営陣は、一方的な路線の廃止や代替交通手段への転換を押しつけてくることも懸念されるわけであります。

事業範囲の見直しの発表から、間もなく1年が経過をしようとしているわけでありますが、道としても、このような事態を念頭に置きながら、JR北海道の事業範囲の見直しに対応していくべきと考えますが、どのように取り組むのか、所見をお伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の取り組みについてでございますが、JR北海道の経営は、国の支援が終了する平成31年度以降、より一層厳しさを増すものと見込まれており、道といたしましては、引き続き、国に対して実効のある支援を求めますとともに、地域が必要とする情報をきめ細やかに提供するなどして、今後の地域づくりと一体的に、最適な公共交通ネットワークのあり方について議論が深められるよう、働きかけを行ってまいりたいと考えてございます。

また、JR北海道は、公共交通の担い手としての使命を自覚し、道や関係自治体との確かな信頼関係のもと、経営再生に取り組むことが強く求められるところでございまして、道では、地域の声を真摯に受けとめ、地域の実情を踏まえた対応を徹底するよう、今後とも、JR北海道や国に強く求めてまいります。

以上でございます。

○赤根広介委員 続きまして、空港運営の民間委託についてお伺いいたします。

9月9日に運営戦略フォーラムが開催されましたが、まず、開催結果に対する道の受けとめをお伺いします。

また、道民の理解の促進を図り、オール北海道の取り組みとするべく、今後、どのように取り

組むのか、あわせて伺います。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室長高野瑞洋君。

○高野空港運営戦略推進室長 空港運営の民間委託に関し、フォーラムの開催結果と道民の理解の促進についてであります。今般開催したHOKKAIDO空港運営戦略フォーラムでは、道内7空港の各管理者及び地元自治体のトップみずからが、空港運営の民間委託による地域活性化への取り組みの考え方などを発信したところでございます。

当日は、本件に関心をお持ちの民間事業者を中心に、389名の参加があり、事業者の方々の機運の醸成を図るとともに、空港運営の民間委託に関する道民の理解が一層深められたものと考えております。

本道の空港運営の一括民間委託の取り組みについては、このたびの開催結果の情報発信を行うなど、今後とも、さまざまな機会を通じて、さらなる道民の理解を促進してまいります。

○赤根広介委員 次ですが、フォーラムでは、広域観光の振興を図る上で航空網の充実強化が重要であり、選定手続においては、航空網の強化に関する提案を重視した配点基準が必要との意見があったと承知しております。

配点基準に関しての道の認識と現在の協議の状況についてお伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室次長竹花賢一君。

○竹花空港運営戦略推進室次長 運営権者の選定手続についてでございますが、今回公表した基本スキーム案におきましては、主な審査項目として、運営権対価のほかに、全体事業方針、空港活性化方針、設備投資方針、提案事業方針などを予定し、具体的な内容は、今後の募集要項等で開示することとなっております。

道といたしましては、空港運営の民間委託を通じて地域活性化を実現するためには、地域の意思が最大限反映される仕組みとする必要があると考えており、今後、先行例も参考にしつつ、国や空港管理者を初めとした関係自治体とも十分協議しながら、配点基準も含めた審査の仕組みを構築してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○赤根広介委員 次に、道内空港の直近の経常損益の状況について伺います。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室参事薬袋浩之君。

○薬袋空港運営戦略推進室参事 道内空港の収支状況についてでございますが、一括民間委託の対象となっている7空港の、航空系事業と非航空系事業とを合わせた直近の経常損益について申し上げますと、平成28年度収支が公表されている国管理空港では、新千歳空港がプラス84億2600万円を計上するほか、稚内空港がマイナス6億3600万円、釧路空港がマイナス6億6800万円、函館空港がマイナス2億5100万円と試算されているところでございます。

また、道管理空港、市管理空港につきましては、現在、平成28年度収支を取りまとめ中であることから、27年度の経常損益となりますけれども、女満別空港がマイナス7億3600万円、旭川空港がマイナス3億1700万円、帯広空港がマイナス2億7500万円と試算されているところでござい

ます。

○赤根広介委員 売却金額となります運営権対価は、各空港の経常損益に、支払い利息と減価償却費を加えた、いわゆるE B I T D Aの10倍から15倍程度が一つの目安とされると承知しております。

先ほどの答弁をもとに計算すると、運営権対価はどのようになると想定されるのか、伺います。

○薬袋空港運営戦略推進室参事 各空港の運営権対価についてでございますが、平成28年度の、国管理4空港の航空系事業と非航空系事業を合算したE B I T D Aは129億円で、その10倍は1290億円、15倍は1925億円と算出されているところでございます。

また、平成27年度の、旭川空港における航空系事業と非航空系事業を合算したE B I T D Aは7600万円で、その10倍は7億6000万円、15倍は11億4000万円と算出されているところでございます。

帯広空港につきましては、同様のE B I T D Aはマイナス1億2000万円と試算されるほか、女満別空港につきましては、非航空系事業の詳細な収支状況が公表されていないことから、同様のE B I T D Aは試算できない状況となっております。

いずれにいたしましても、運営権対価につきましては、本件に応募する事業者それぞれが、後背地を含めた各空港の現状と今後の事業展開を踏まえ、将来の収支状況を想定して提案されるものと認識いたしております。

○赤根広介委員 最終的には、事業者からの提案ということでありまして、いずれにしても、相当多額な金額が想定されるわけでございますので、冒頭にお伺いした配点基準につきましては、北海道発の提案の実効性を保てるようなあり方を求め、制度設計についても、道として、協議の場で力強く訴えていただきたいと指摘しておきます。

次に、空港運営の一括民間委託に向けて、北海道空港株式会社などへの出資を解消するため、道が保有する株式の売却について、現在、手続を進めていると承知しておりますが、どのように進め、株式の売買価格はいつごろ判明するのか、お伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室参事上原和信君。

○上原空港運営戦略推進室参事 空港ビル会社への出資の解消についてであります。今回公表した基本スキーム案では、空港ビル会社が民間委託の公募に参加する場合には、選定に関与する自治体が出資していないことが条件とされており、先日、北海道空港株式会社から道に対して、株式譲渡に関する要請があったところであります。

また、その他の空港ビル会社については、現在の株主と空港管理者が株式譲渡予約契約を締結し、運営権者が決定された後、その株式を取得することとなります。

このため、道では、現在、それぞれの会社の株価の鑑定評価を行っているところであり、この鑑定結果をもとに、譲渡先等との調整を行った上で、実施方針の公表までに、北海道空港株式会社の株式を売却するほか、その他の空港ビル会社の株式については、譲渡予約契約の締結ができ

るよう作業を進めているところであります。

○赤根広介委員 実施方針の公表までに株式を売却するということでありまして、今想定されているのは年度内であります。

仮に株式を売却した場合に得られる収入は、通常であれば、こういった形で処理されるのか、お伺いいたします。

○高野空港運営戦略推進室長 株式の売却収入についてでございますが、株式の売却収入につきましては、道の歳入として受け入れることになるかと思えます。

○赤根広介委員 続きまして、道のほかにも、各空港ビルに出資している自治体があると承知しておりますが、どのような状況にあるのか、伺います。

○上原空港運営戦略推進室参事 空港ビル会社への出資の状況についてでございますが、道内の空港ビル会社に対しては、各空港の所在地域を中心に、それぞれ複数の自治体が出資しているものと認識しております。

このたびの基本スキーム案では、空港ビル会社が民間委託の公募に参加する際における、関係自治体との出資の解消や、空港ビル会社の事業を株式譲渡方式により運営権者へ承継することが規定されていることから、民間委託の対象空港への出資を行っている各自治体においては、今後、必要となる出資解消の進めを進めていくものと承知しております。

○赤根広介委員 株式の売却によりまして多額の歳入が見込まれるわけでありまして、財源の活用策はどうするのか、また、いつまでに決定するのか、お伺いいたします。

○菅原和忠副委員長 総合政策部空港戦略推進監 籾紀洋君。

○籾総合政策部空港戦略推進監 空港ビル会社の株式の売却収入の取り扱いについてでございますが、広域分散型の本道において、今般、民間委託を選択しない6空港を含めた全道の13空港と道内航空ネットワークの果たす役割は極めて大きいと認識しているところでございます。

こうしたことから、現在策定中の、新たな航空ネットワークに関するビジョンを推進していく中で、地域の自治体や関係機関との連携を図りながら、効果的な路線誘致や観光施策の一層の展開に取り組んでいく考えでございます。

空港ビル会社等の株式の売却収入については、こうした取り組みを踏まえるとともに、道議会でも御議論をいただきながら、今後、その用途を検討してまいりたいと考えております。

○赤根広介委員 交通政策全般については、道政の喫緊の重要課題でありますので、知事に直接お伺いをさせていただきたいと思えます。委員長のお取り計らいをお願い申し上げまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○菅原和忠副委員長 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。

安藤邦夫君。

○安藤邦夫委員 それでは、通告に従いまして、順次伺ってまいります。

まず、日本海地域の振興についてであります。

日本海地域は、北前船やニシン漁に象徴されますように、北海道の中でも早くから開発が進められた地域であります。第1次産業の低迷や、若年層を中心とした人口の流出による過疎化などにより、地域の活力が低下し、道内の他地域と比べて厳しい状況に置かれておりますことから、道では、平成5年2月に、日本海地域の当面の振興方策を策定し、宗谷管内の稚内市から渡島管内の榎法華村——現在の函館市までを対象に、漁業を初めとした産業の振興や、自然、文化を生かした地域づくりなどの施策を総合的に展開してきたと承知しております。

しかしながら、現在においても、日本海地域は、他地域と比べて依然として厳しい状況に置かれているものと考えております。

そこで、以下伺ってまいります。

初めに、日本海地域の現状について、いろいろな視点から伺わせていただきます。

まず、日本海地域においては、都市部へ人口が流出し、道内の他地域に比べて過疎化がより一層進行しているものと考えます。その状況について伺います。

○菅原和忠副委員長 地域政策課長西田潤君。

○西田地域政策課長 日本海地域における人口の状況についてでございますが、稚内市から函館市までの日本海地域の42市町村について、平成17年と平成27年の国勢調査の人口を比較すると、84万8000人から74万3000人になり、10年間で約12%減少しているところでございます。

日本海地域以外の地域については、478万人から464万人になり、約3%の減少となっております。

なお、札幌市を除いた場合には、290万人から269万人になり、約7%の減少となっているところでございます。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 日本海地域におきましては、若年者の流出の結果、道内の他地域と比べて、高齢化もより一層進行しているものと考えます。高齢化の状況について伺います。

○西田地域政策課長 高齢化の状況についてでございますが、平成17年と平成27年の国勢調査における65歳以上の高齢者人口を比較すると、日本海地域については、人口の25.1%から33.5%になり、10年間で8.4ポイントの上昇となっております。

一方、日本海地域以外の地域では、20.8%から28.4%になり、10年間で7.6ポイントの上昇となっております。

なお、札幌市を除いた場合には、23.1%から30.9%になり、7.8ポイントの上昇となっているところでございます。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 日本海地域では、基幹産業である水産業を初めといたしまして、多くの産業が他地域に比べて疲弊しているものと考えます。

そこで、農業生産の状況について伺います。

○西田地域政策課長 農業生産の状況についてでございますが、南北に長い日本海地域においては、留萌北部から北の地域では、酪農が中心となっているほか、留萌中部以南では、米や野菜のほか、畑作、果樹等の多彩な作物が栽培されているなど、地域の特色を生かした多様な農業が展開されております。

平成7年と27年の農業産出額を日本海地域とその他地域で比較すると、日本海地域では、1049億円から921億円になり、12.2%減少しましたが、その他地域では、1兆94億円から1兆931億円になり、8.3%の増加となっているところでございます。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 日本海地域におきましては、製造品の生産についても他地域と比較して厳しい状況にあると考えます。その状況について伺います。

○西田地域政策課長 製造業の状況についてでございますが、平成26年の工業統計によると、日本海地域の42市町村の製造品出荷額は7437億円で、従業者1人当たりの出荷額は2387万円となっており、うち、地域の重要な産業である食料品製造業の出荷額は4117億円で、1人当たりでは2224万円となっております。

一方、日本海地域以外の137市町村の製造品出荷額は5兆9292億円で、従業者1人当たりの出荷額は4439万円であり、うち、食料品製造業の出荷額は1兆5729億円で、1人当たりでは2757万円となっております。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 我が党の代表質問におきまして、日本海地域と他地域を比較し、1人当たりの漁業生産額の格差の拡大を指摘したところでございますが、改めて、その状況について伺います。

○西田地域政策課長 地域別の漁業生産額の状況についてでございますが、日本海地域の漁業生産額は、平成3年に1199億円と、統計を開始した昭和33年以降、ピークを迎えましたが、その後、スケトウダラやホッケ等の資源の低迷などにより、平成27年は、ピーク時の約44%の528億円にまで、大きく減少しているところでございます。

また、地域別の漁業協同組合員1人当たりの生産額を比較すると、平成3年は、日本海地域で852万円、太平洋地域で1497万円、オホーツク海地域で2778万円と、1対2対3の比率であったものが、27年には、日本海地域で992万円、太平洋地域で2035万円、オホーツク海地域で4218万円と、1対2対4となっており、日本海地域の生産額も増加しているものの、地域間の格差が拡大している状況にあります。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 所得が低いということは、漁業の担い手の不足を招き、ひいては漁業者の高齢化につながっていると考えます。

日本海地域の漁業就業者の減少傾向と高齢化の状況について、他地域と比べてどのようになっているのか、伺います。

○西田地域政策課長 漁業就業者の状況についてでございますが、国が5年に1度、調査を実施している漁業センサスによると、日本海地域の漁業就業者は、平成20年に9659人であったものが、25年には7959人で、1700人、18%の減少、太平洋地域では、20年に1万8462人、25年には1万6575人で、1887人、10%の減少、オホーツク海地域では、20年に5447人、25年には5118人で、329人、6%の減少となっております。

また、平成25年における男子の漁業就業者のうち、65歳以上が占める割合は、日本海地域が39%、太平洋地域が18%、オホーツク海地域が10%となっており、日本海地域においては、他地域に比べ、漁業就業者の減少と高齢化が進行しております。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 日本海地域は、他地域と比べまして、生活環境にも格差があると考えます。例えば、留萌管内羽幌町の天売島では、唯一の医療機関であります道立天売診療所の医師が9月から不在になり、札幌などから代診の医師を派遣していると承知しております。道内では、大都市に医師が偏在し、日本海地域などでは医師の確保が難しい状況にあります。

そこで、日本海地域の医師数が道内の他地域と比べてどのようになっているのか、伺います。

○西田地域政策課長 道内の医師数の状況についてでございますが、平成26年に国が実施した調査では、道内の医療機関に従事する医師数は、人口10万人当たり230.2人と、全国平均の233.6人に近い数値となっておりますが、2次医療圏別で見ると、医育大学が所在する上川中部及び札幌圏で全道平均を大きく上回る一方、他の19の圏域で全道平均を下回っているところでございます。

このうち、日本海地域で申し上げますと、宗谷圏域で95.3人と、根室圏域及び日高圏域と同様に全道平均の2分の1未満となっており、全道で最も低いほか、南檜山や北渡島檜山、留萌圏域なども医師不足が深刻な状況にあるところでございます。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 インバウンド——外国人観光客を呼び込もうとしましても、日本海地域は、観光資源が少ないために、インバウンドに対応できない状況にあるものと考えます。

観光入り込み客数が道内の他地域と比べてどのようになっているのか、伺います。

○西田地域政策課長 観光入り込み客数についてでございますが、道の平成28年度の調査では、日本海地域における各市町村の観光入り込み客数を集計した延べ人数は2772万人となっており、全道の延べ人数の1億4099万人の19.7%を占めております。

なお、平成28年度は、北海道新幹線の開業効果などから、前年度より130万人の増加となっております。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 これまで、いろいろな角度から伺ってまいりました日本海地域の現状を踏まえますと、改めて、基幹産業である漁業の振興を初め、農業の振興、水産加工を初めとする2次産業の振興や企業誘致、日本海地域に優位性がある風力発電の導入など、総合的な日本海地域振興

に一刻も早く取り組むべきと考えます。所見を伺います。

○菅原和忠副委員長 地域づくり担当局長今井太志君。

○今井地域づくり担当局長 日本海地域の振興についてでございますが、日本海地域におきましては、過疎化や高齢化が他地域よりも急速に進行する中、基幹産業である水産業、農業、製造業における他地域との格差、深刻な医師不足など、さまざまな課題を抱えていると認識しております。

このため、道といたしましても、日本海地域の活性化に向けて、1次産業や観光の振興はもとより、農水産物を利用した新商品の開発などによる付加価値の向上、地域特性を生かした新エネルギーの導入促進など、地域との連携を密にして取り組んでいるところでございます。

今後、本庁各部で構成いたします地域政策推進会議へ関係振興局も参画し、関係者間の連携を一層深めるとともに、有識者の御助言も伺いながら、日本海地域の活性化に向けて、全庁を挙げて、重層的、分野横断的に日本海地域の振興に取り組んでまいります。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 道では、厳しい財政状況のもと、これまで、職員の大幅削減や支庁制度改革、試験研究機関の独立行政法人化などを進めてきましたけれども、この際、道総研の試験研究機関の水産業に関連する部門の移転も含めて、日本海地域における試験研究機能の充実強化を行うべきと考えます。所見を伺います。

○菅原和忠副委員長 研究法人室長桑田和子君。

○桑田研究法人室長 試験研究機能についてでございますが、道総研では、余市町、稚内市、函館市、八雲町熊石に所在する各水産試験場等で、日本海を中心とした磯焼け対策を初め、スケトウダラ、ホッケなどの資源管理、ホタテガイ養殖などに関する調査研究に積極的に取り組んでおりますほか、平成28年度から、日本海海域における、漁港を利用したアサリなどの二枚貝の養殖技術の開発を重点研究として取り組んでいるところでございます。

また、地域資源を生かした新たな特産物の創出に資するため、地元市町村や漁協、振興局などと連携をいたしまして、奥尻産イワガキの養殖事業化や、日本海南部海域におけるニシン増殖に向けた研究に取り組むなど、日本海地域の振興に寄与しているところでございます。

道といたしましては、道総研が、地域とさらに連携を深めながら、多様化する地域ニーズに的確に対応し、研究開発の戦略的な展開を図るなど、日本海地域の振興により一層貢献できるよう、引き続き支援してまいります。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 先ほど、日本海地域の観光客数について伺いましたけれども、地域の観光資源が乏しいのであれば、観光資源をつくり出していくことも必要と考えます。

例えば、北海道遺産として認定されました留萌のニシン街道や増毛の歴史的建造物群、江差の姥神大神宮渡御祭と江差追分など、日本海地域の歴史的な施設などを有機的に組み合わせ、ストーリー仕立てにした観光商品を開発するなど、新たな観光資源を掘り起こし、つくり出すことが

必要と考えます。所見を伺います。

○今井地域づくり担当局長 日本海地域の観光についてでございますが、道では、観光振興機構と連携し、国の認定を受けた道北地域の広域観光周遊ルートの形成に向け、地域と一体となって、観光素材の洗い出しや情報発信などの取り組みを進めるとともに、北海道新幹線の本古内駅から、江差、松前を周遊する観光ルートづくりや、留萌地域でのインバウンドの誘客に向けたモニターツアーの実施などの取り組みを支援しているところでございます。

道といたしましては、今後とも、地域の特色ある観光資源を組み込んだ旅行商品づくりや、満足度の高い受け入れ体制の整備など、地域の主体的な取り組みを支援し、日本海地域の魅力ある観光地づくりを促進してまいります。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 また、日本海地域は、江戸時代に日本海の水運で活躍した北前船が寄港して栄えた地域でありまして、本年4月に、函館市と松前町を含む7道県11市町が「北前船寄港地・船主集落」として日本遺産に認定されております。

この北前船の日本遺産ブランドを活用いたしまして、観光誘客による地域活性化に取り組む北前船交流拡大機構が先ごろ設立されましたが、こうした団体と連携して、観光資源のブラッシュアップを図り、日本海地域の観光振興に取り組んでいくべきと考えます。所見を伺います。

○今井地域づくり担当局長 日本遺産を活用した観光振興についてでございますが、北前船交流拡大機構は、平成19年から全国各地で開催されてきました北前船寄港地フォーラムを母体といたしまして、本年8月、JRや航空会社などが参画し、北前船の寄港地の連携と地域間交流による地域活性化や交流人口の拡大を図るため、設立されたと承知しております。

本年4月には、函館市や松前町が「北前船寄港地・船主集落」として日本遺産に認定されたこともあり、道といたしましては、今後、北前船交流拡大機構と連携を図りながら、北前船にかかわる文化財を観光資源として活用した地域の魅力向上や情報発信などの取り組みを支援するなどして、日本海地域の観光振興につなげてまいります。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 これまでの議論を踏まえますと、やはり、日本海地域の振興というのは待ったなしの状況でありまして、そのため、漁業振興や観光振興を初め、医師確保対策、新エネルギー事業の導入、試験研究機関の移転など、総合的な視点から取り組むべき課題があるものと考えます。

この際、総合的な日本海地域振興戦略を新たに策定し、今後の日本海地域の振興に向けた道筋をわかりやすく道民に示すべきと考えますが、所見を伺います。

○菅原和忠副委員長 総合政策部長佐藤嘉大君。

○佐藤総合政策部長 日本海地域の振興についてでございますが、日本海地域については、人口減少などが、道内のほかの地域よりも速い速度で進行する中、基幹産業である水産業を筆頭に、さまざまな分野で多くの課題を抱えていると認識してございます。

【第1分科会 10月3日 第4号】

このため、道といたしましても、日本海地域の活性化に向けて、連携地域別政策展開方針や創生総合戦略の地域戦略などに基づき、地域と一体となって、1次産業の振興を初め、食のブランド化、観光振興、移住、定住の促進などに取り組んでいるところでございます。

こうした地域の取り組みの効果を一層高めていくためにも、関係者間の緊密な連携を図ることが重要と考えておりまして、今後とも、さまざまな会議の場などを活用し、認識の共有を図り、稚内から函館まで、全ての日本海地域で地域創生が着実に進むよう、積極的に取り組んでまいります。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 ただいま、部長からは、積極的に取り組むという力強い御答弁をいただきました。

日本海地域の振興につきまして、これまでる伺ってまいりましたが、日本海地域が厳しい状況に置かれているということは明らかでありますし、漁業振興はもちろんのこと、漁業の高付加価値化に向けた試験研究機能の強化や観光振興なども含む総合的な戦略が必要と考えます。

この問題につきましては、知事の考えを直接お聞きしたいと思っておりますので、委員長のお取り計らいのほど、よろしく願いをいたします。

それでは次に、空港運営の一括民間委託について伺います。

先般、札幌で、道内7空港の運営の民間委託をテーマにフォーラムが開催され、民間委託の手續についても、その第一歩であるマーケットサウンディングを終えて、実施方針など、次の段階に向けた取り組みが進められているものと承知しております。

そこで、以下伺ってまいります。

ことしに入りまして、民間委託の対象の7空港それぞれにおきまして、主に民間事業者を対象としたシンポジウムを開催したものと承知しておりますが、先日、空港運営の民間委託をテーマに、改めて札幌市内でフォーラムを開催した趣旨について伺います。

また、その開催結果につきまして、どのように考えているのか、伺います。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室長高野瑞洋君。

○高野空港運営戦略推進室長 空港運営の一括民間委託に関し、フォーラムの開催結果についてであります。本年1月下旬から5月中旬にかけて、道内7空港において順次開催した現地視察会、シンポジウムは、一括民間委託に関心がある民間事業者を対象に、後背地を含めた各空港の状況や、地元の意見、要望等への理解を深めていただくことに重点を置いた取り組みとしたところでございます。

一方、9月9日に開催したHOKKAIDO空港運営戦略フォーラムは、道内7空港の各管理者及び地元自治体のトップみずからが、空港と航空ネットワークを核とした地域活性化を目指して取り組む際の考え方を発信することを狙いとしたものでございます。

当日は、本件に関心をお持ちの民間事業者を中心に、389名の参加があり、道内7空港の運営の一括民間委託が、国の観光戦略の中で果たす役割や、本道の地域活性化の鍵となることへの一

層の理解と、事業提案の検討の加速などの機運の醸成を図ることができたものと考えているところでございます。

○安藤邦夫委員 道内7空港の運営の民間委託に関しまして、このたびマーケットサウンディングが実施されたところでありますが、改めて、その目的と実施結果、さらに今後の対応について伺います。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室参事上原和信君。

○上原空港運営戦略推進室参事 マーケットサウンディングについてであります。このたびのマーケットサウンディングは、道内7空港の運営の一括民間委託に係る実施方針を策定するに当たり、基本スキーム案を示し、その内容について関心がある民間事業者から意見を聴取するため、7月31日から9月11日まで実施したところであります。

参加企業数については110社となっておりますが、提出があった意見等については、公平公正な競争環境を確保するため、事業者にも守秘義務を課しているものであり、個別の回答や公表等を行わないこととなっております。

道としては、今後、今回のマーケットサウンディングでの意見等も踏まえながら、オール北海道としての考えを取りまとめた北海道発の提案の内容が確実に反映され、道内7空港の運営の一括民間委託が、航空ネットワークの充実強化などによる広域観光の振興や、北海道全体の活性化につながる制度となるよう、実施方針の策定に取り組んでまいりたいと考えております。

○安藤邦夫委員 今、航空ネットワークの充実強化という御答弁がありました。北海道全体の活性化につながるような航空ネットワークの充実強化策に関しまして、現在、道は、新たな航空ネットワークに関するビジョンの策定に向けた作業を進めていると承知しております。その取り組み状況はどのようになっているのか、伺います。

○菅原和忠副委員長 航空企画担当課長中島竜雄君。

○中島航空企画担当課長 新たなビジョンの策定に向けた取り組みについてであります。道は、本年5月に、航空会社や関係事業者、有識者などで構成する航空ネットワーク検討会議を設置し、これまでに2回、6月と8月に会議を開催し、検討を進めてきております。

検討会議では、委員の皆様から、新千歳空港のさらなる発展は道内の13空港全体の活性化に大きな効果があるといった御意見のほか、フルサービスキャリアとLCCがともに持続的に発展できるような仕組みづくりが必要といった御意見が出されるなど、道内全体の航空ネットワークが抱える課題や、航空路線を活用した地域活性化の方策などに関し、さまざまな御意見をいただきながら、現在、その論点整理を行っているところでございます。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 今、論点整理を行っているところであるということではございますが、新たなビジョンを検討するに当たりましては、中長期的な見通しに立った上で、13空港全体を含む本道の航空ネットワークをどうするかという議論が行われなければならないと考えるわけです。その議論をする中では、7空港の運営の一括民間委託を活用して、航空ネットワーク全体の活性化に

【第1分科会 10月3日 第4号】

どのように取り組んでいくかという視点が不可欠と考えます。

現在、ビジョンの策定に向けた検討委員会において、民間委託に関してどのような意見が出ているのか、伺います。

○中島航空企画担当課長 民間委託に関する御意見についてであります。委員の皆様からは、民間委託の対象となる空港と、航空事業者及び関係自治体が三位一体で発展していく方策の検討が必要といった御意見のほか、民間委託の対象となる空港はそれぞれの独自性をどのように発揮するかが課題、民間委託の対象となる空港と民間委託を選択しない空港との連携が課題といった御意見が出されているところでございます。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 新たなビジョンにつきましては、今年度末までに策定するということですが、民間委託のスタートは平成32年度であり、新たなビジョンの策定の2年後となるわけです。

ビジョンが策定された後、民間委託に向けた取り組みはさらに進展していく予定であり、平成31年度には、7空港を運営するSPCも決まりますことから、SPCがどのような企業体で、どのような知恵やアイデアで取り組むのかといったことは、道が策定したビジョンの内容にも大きな影響を与えるのではないかと考えます。

来年度以降、民間委託の動きも考慮しながら、道としてどのようにビジョンの推進を図っていくのか、所見を伺います。

○菅原和忠副委員長 航空局長阿部浩文君。

○阿部航空局長 新たなビジョンの推進についてであります。策定中の航空ネットワークに関するビジョンにつきましては、航空を取り巻く現状を踏まえながら、中長期的な視点に立って、本道における航空ネットワークの目指す姿と、その実現に向けた方策などを盛り込んでまいる考えであります。

策定後のビジョンの推進に当たりましては、道内7空港の運営の一括民間委託に向けた動きなど、今後の航空情勢の変化を注視しつつ、運輸交通審議会や道議会の御意見を伺いながら、ビジョンの進捗状況に係る点検評価を行う中で適切に対応してまいる考えであります。

以上です。

○安藤邦夫委員 一方、国では、来年度、事業者の審査に当たるものと考えます。

先行例では、弁護士を初め、学識経験者、地域の代表者等から成る審査委員会を設置し、審査を行ってきたものと承知しておりますが、こうした審査体制につきまして、道としてどのように対応されるのか、伺います。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室参事薬袋浩之君。

○薬袋空港運営戦略推進室参事 運営権者の選定に係る審査についてでございますが、今回公表した基本スキーム案では、1次、2次と2回の審査を予定しており、いずれの審査においても、有識者等により構成される審査委員会を設置する予定となっております。

先行例では、地元自治体も審査員として審査に参加しているところであり、道といたしましては、民間委託を通じて地域の活性化を実現するためには、審査委員会委員の選定のほか、審査項目や選定基準の設定などにおいて、地域の意思が最大限反映される仕組みとする必要があると考えており、今後、国や空港管理者を初めとした関係自治体とも十分協議しながら、審査の仕組みを構築してまいりたいと考えております。

○安藤邦夫委員 今後、空港ビル会社等への出資解消のため、道は、保有株の売却を検討していくものと承知しておりますが、どのように適正な売却価格を設定し、手続を進めていくのか、伺います。

また、こうした株の売却収入を財源として活用した基金の設置など、民間委託を選択しない6空港も含めまして、今後の道内航空ネットワークの充実強化や地域の活性化のための施策に充ててはどうかと考えますけれども、所見を伺います。

○菅原和忠副委員長 空港運営戦略推進室次長竹花賢一君。

○竹花空港運営戦略推進室次長 空港ビル会社等の株式の売却についてでございますが、株式の売却に当たりましては、道財務規則の運用方針により、専門家からの鑑定評価を徴することとなっているため、道では、現在、専門家による鑑定評価を行っており、この結果をもとに、株式の売買価格を決定する予定でございます。

また、広域分散型の本道において、観光を初め、地域経済、産業の振興や、地域医療の確保など、航空が果たす役割は極めて大きく、今般、民間委託を選択しなかった6空港を含め、全道の13空港の機能強化と道内航空ネットワークの充実強化は、今後とも本道の発展に不可欠と認識しております。

こうしたことから、道といたしましては、空港ビル会社等の株式の売却収入については、道議会でも御議論をいただきながら、今後、その用途について検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 民間委託後についての質問をさせていただきますが、民間委託後、管理者である道は、女満別空港の運営にどのように関与していくのか、また、新たな運営権者による、委託対象の7空港の一体的運営への道の関与についてはどのように考えているのか、伺います。

○菅原和忠副委員長 総合政策部空港戦略推進監籾紀洋君。

○籾総合政策部空港戦略推進監 民間委託後の7空港の運営についてでございますが、女満別空港の運営につきましては、民間委託後においても、道は、引き続き、設置管理者として関与するとともに、運営権者との間で締結した実施契約の履行状況を継続的に確認することを予定しております。

また、道内7空港の運営の一括民間委託を北海道全体の活性化につなげるためには、民間委託後も、地元の意見を長期にわたり空港運営に反映させる仕組みを構築することが必要と認識しております。

【第1分科会 10月3日 第4号】

その仕組みについては、昨年末に地元意見として取りまとめ、国に提出した北海道発の提案に示したように、運営権者との協定の締結など、さまざまな手法が考えられるところがございます。

今後、道としては、先行例も研究しつつ、道議会を初め、地元関係者の御意見なども伺いながら、最も適切で効果的な手法について検討を深めてまいりる考えでございます。

○安藤邦夫委員 空港運営の一括民間委託について伺ってまいりました。

今回の民間委託は、内外から大きな期待が寄せられている一方で、道とSPCとの関係など、懸念材料も少なくないものと考えております。

この問題につきましては、知事の考えを直接お聞きしたいと思いますので、委員長のお取り計らいのほど、よろしくお願い申し上げます。

それでは次に、北海道グローバル戦略についてであります。

北海道グローバル戦略の策定に関して、知事は、第1回定例会の我が会派の質問に対しまして、急速に進むグローバル化に対応し、国際化施策のさらなる充実を図るため、庁内の関係部局の連携を一層密にしながら、広く道民の皆さん方と共有できる新たな規範となる方針を、北海道グローバル戦略として取りまとめまいりる考えと答弁されております。

今日、国際情勢の先行きが一段と不透明感を増す中で、道が次の世代に向けて戦略的なビジョンを示すことは、極めて意義あることと考えております。

そこで、以下伺ってまいります。

本年6月に示された、グローバル戦略の骨子案では、戦略の策定趣旨や国際化の展開方向などが示されましたが、現在検討中の素案はどのような構成になっているのか、伺います。

○菅原和忠副委員長 国際局長佐藤哲夫君。

○佐藤国際局長 北海道グローバル戦略の検討状況についてでございますが、本道のグローバル化が急速に進展する中、食や観光といった経済分野はもとより、教育、文化、スポーツ等の幅広い分野にわたる国際関連施策を戦略的かつ効果的に展開するため、道におきましては、今後の国際化の基本的な取り組み指針として、北海道グローバル戦略を策定することとしたところがございます。

現在、検討を進めている素案におきましては、本道の国際化の現状などを図表を用いて整理した上で、北海道の魅力や強みを生かした海外展開、世界と北海道をつなぐ環境づくり、世界情勢の変化への機動的かつ柔軟な対応の三つの展開方向に基づき、今後の具体的な取り組みイメージなどをお示しすることとしております。

○安藤邦夫委員 グローバル戦略は、さまざまな分野にわたる国際化施策の展開方向を示すものであり、今後、素案の内容を具体化し、本戦略を実効あるものとしていくためには、より幅広い視点に立った議論が必要と考えます。

道は、年度内の戦略策定に向けて、どのような手続で検討を進めようとしているのか、伺います。

○菅原和忠副委員長 国際課長工藤公仁君。

○工藤国際課長 今後の策定手続についてであります。国際情勢の変化が道内経済や道民生活に直接影響を及ぼす中、グローバルな視点や本道が目指す姿をオール北海道で共有していくことが重要でございます。

このため、本年5月に有識者会議を設置いたしまして、骨子案や素案について御意見を伺うとともに、今後におきましても、パブリックコメントや、市町村、関係団体等への意見照会などを実施することとしており、道といたしましては、議会での御議論はもとより、こうした手続を通じて寄せられた御意見を参考にしながら検討を深めまして、年度内に成案を得てまいる考えでございます。

○安藤邦夫委員 道が設置しました有識者会議は、グローバル戦略の策定に当たり、広く意見を聴取する上で、非常に貴重な機会になるものと考えます。

そこで、この有識者会議につきまして、どのような方々がメンバーになっており、また、これまでどのような意見が出されたのか、伺います。

○工藤国際課長 有識者会議についてでございますが、この有識者会議は、国際交流を専門とする大学教授を初め、貿易振興、国際協力を担う国際関係機関であるジェトロやJICAなどから、本道の国際化に精通された、企業、団体の有識者の方々6名に就任をいただき、これまで、6月と9月に開催したところでございます。

本会議におきましては、グローバル化に伴うメリット、デメリットを道民にわかりやすく示すことが重要といった御意見や、海外人材の育成、本道ならではの技術やノウハウを活用した国際協力の重要性など、今後の国際関連施策の展開方向に関し、貴重な御提言をいただいたところでございます。

○安藤邦夫委員 本道では、これまでも、健康・医療分野でのロシアとの交流など、さまざまな国際貢献に向けた交流が行われておりますが、これまでの技術交流や国際協力の取り組み状況はどのようなになっているのか、伺います。

○工藤国際課長 これまでの国際協力の取り組み状況についてであります。本道では、産学官の多様な主体による国際協力が幅広く展開されており、青年海外協力隊やシニア海外ボランティアなど、開発途上国での国づくりに協力をするJICAボランティアとして、これまで、2000名を超える方々が、本道から、アフリカやアジア、南米などに派遣をされております。

また、我が国で唯一の坑内掘り炭鉱である釧路コールマインとベトナムとの間で炭鉱技術交流が行われていることを初め、ロシア極東地域との交流における五つの協力パッケージに基づく医療技術交流のほか、寒冷地技術や農業技術など、本道がこれまでに培ってきた技術、ノウハウを生かした国際交流が行われており、本道における国際協力の取り組みは、道内の企業や大学、自治体などの協力のもと、大きな広がりを見せているものと認識いたしております。

○安藤邦夫委員 最後の質問になります。

知事は、先日、ベトナムを訪問され、帰国後の記者会見におきまして、炭鉱技術など、本道な

らではの技術、ノウハウを生かし、人と人とのきずなを重視した交流の拡大を今後進めていきたいと話されております。

本道が、世界の中の北海道として、その位置づけを高めていくためには、経済面の交流のみではなく、世界への貢献といった視点が重要になるものと考えます。

グローバル戦略の策定に当たり、そういった視点をどのように反映していこうと考えているのか、部長のお考えを伺いまして、私の質問を終わらせていただきます。

○佐藤総合政策部長 今後の展開方向についてでございますが、海外から北海道に対して大きな関心が寄せられている今こそ、海外との経済交流はもとより、本道が持つ独自の技術や人材を生かしながら、世界への貢献につながる取り組みを展開していくことは重要と考えております。

このため、現在、検討を進めている北海道グローバル戦略においては、取り組みの柱立ての一つに、人材、技術を活用した交流、協力の促進を掲げ、世界を舞台に活躍できる人材づくりや、海外との人材交流の一層の推進を図ることとしており、道といたしましては、食や観光などの経済分野はもとより、環境、医療、教育、文化、スポーツなどの分野において、その特徴を生かしながら、国際交流の取り組みを積極的に展開してまいりたいと考えてございます。

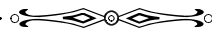
以上でございます。

○安藤邦夫委員 終わります。

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

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午前11時53分休憩



午後1時3分開議

○加藤貴弘委員長 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。

真下紀子君。

○真下紀子委員 初めに、北海道150年事業について伺います。

2015年の2定で、私は、120万年とも言われる壮大な北海道の自然と、北海道開拓における先住民族を抑圧、否定した政策、資源略奪的歴史にも触れ、検証にたえ得る歴史認識に立つべきと申し上げました。

知事の立場は、曖昧な部分はあったのですけれども、命名前の歴史も改めて見直すことが大切と答えておりました。

どのように150年事業に反映しようとするのか、まず伺います。

○加藤貴弘委員長 北海道150年事業室長赤塚孝行君。

○赤塚北海道150年事業室長 150年事業への歴史の反映についてであります。本道は、縄文文化、アイヌ文化など、独自の文化や歴史を持ち、先人の皆様方の大変な御苦労、御努力のもと、

個性豊かな大地として発展をしてきたところであります。

150年事業では、アイヌの歴史や文化についても、記念式典等におきまして、北海道アイヌ協会とも連携し、映像や舞台で発信していく考えであります。

道といたしましては、本道の歴史を振り返るとともに、未来を展望するという150年事業の基本理念に沿いまして、実行委員会を初め、関係団体等と連携しながら、地域の歴史をつくってきた方々を学ぶ教材の配布や、各時代における文学・芸術活動の姿を伝える取り組み、北海道の歴史と未来をテーマとするフォーラムの開催などの取り組みを進め、道民の皆様、企業、団体等が一体となって、本道のさまざまな歴史、文化を改めて振り返り、未来につながる節目の年となるよう取り組んでまいります。

以上でございます。

○真下紀子委員 先住民族のアイヌへの同化政策とか戦争、こうした歴史の事実を覆い隠すことがないようにと指摘しておきます。

来年2月5日のキックオフ特別イベントに向けて、キックオフ特別イベント開催費負担金が計上されておりまして、事業費の4000万円のうち、道負担として1500万円の税金が投入されることになりましたが、未来志向とともに、改めてこれまでの歴史をどう伝えるのかが求められていると考えます。

単なるイベントにとどめることなく、北海道の歴史にふさわしい内容とする必要があると考えますけれども、どのように取り組むのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 北海道150年事業室参事岩崎法彦君。

○岩崎北海道150年事業室参事 キックオフイベントについてであります。北海道は、これまで、数多くの映画作品や歌の舞台となり、作品で描かれました物語や感動は、エンターテインメントのみならず、本道の歴史、文化などを学ぶ上でも貴重な財産の一つと認識しております。

このたびの北海道150年キックオフ特別イベントは、本道を舞台とした多くの映画作品を活用するため、映画界などと連携して企画したものであり、本道にゆかりの深い映画作品をダイジェストにした映像を上映するほか、各作品のパネルや映像資料等の展示を行い、各映画の時代背景、道内のロケ地の文化などを紹介したいと考えており、道民の皆様が、北海道のこれまでの姿に改めて思いをはせ、未来を展望することができるものとなるよう取り組んでまいります。

○真下紀子委員 北海道の歴史をしっかりと振り返ることができる機会にもしていただきたいと思えます。

次に、地方交通について伺います。

旭川市を起点とするJR函館本線、富良野線から根室本線、宗谷本線、そして石北線の沿線自治体が、これまで2度にわたって利用状況調査を実施しておりまして、私も聞いてきました。

JR北海道が不採算としたデータとの差異も見受けられまして、それよりも利用が多いということがわかってまいりました。

また、通学、通院など、生活する上で欠かせない公共交通として利用している実態と、観光目

【第1分科会 10月3日 第4号】

的のインバウンドの増加も反映されておりました。

道も参加をしている利用実態調査ですけれども、どのようなことが明らかになり、また、鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議などにどのように提供されて議論されていくのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 沿線自治体の取り組みについてであります。旭川市を起点とするJR宗谷線、石北線、富良野線の沿線協議会におきましては、閑散期である6月と11月、繁忙期である8月と2月の計4回、利用実態調査を行うこととしており、道も、協議会のメンバーとして調査に参加しているところでございます。

これまで実施した調査におきましては、季節ごとの乗降客数に加え、利用者の属性や目的などの利用実態が明らかとなり、こうした客観的なデータに基づき、線区の特性を踏まえた鉄道の必要性について検討を進めていくといった報告が、8月の協議会においてなされているところでございます。

道としては、今後、こうした調査結果に基づく検討状況につきまして、次回の鉄道ネットワーク・ワーキングチームフォローアップ会議に提供し、将来を見据えた公共交通ネットワークのあり方に関する議論に活用してまいりたいと考えてございます。

○真下紀子委員 私ども日本共産党としても、国会議員団と連携して調査をしてまいりました。これまでに、バス転換をした場合の運賃引き上げの影響や減便の実態なども伺ってきたわけです。

知事は、ことし3月の議会で、バス転換を行った路線の状況や全国の事例などを幅広く把握し、関係市町村などへのきめ細やかな情報提供に努めてまいると答弁されていたわけですけれども、こうした調査は、どの程度行われ、関係市町村、議会や会議にどのように提供されて、議論はどのように行われてきたのか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 バスに関する情報についてであります。道では、これまで、沿線自治体に対し、平成26年5月に廃止されました江差線の木古内—江差間におけるバス転換の事例を初め、全国におけるさまざまな取り組みを紹介してきているところでございます。

また、道では、過去にバス転換を行った路線の状況について、毎年、取りまとめを行っているところであり、今後とも、こうした情報も提供しながら、地域交通の確保に向けた議論を深めてまいりたいと考えてございます。

○真下紀子委員 今の答弁は、少し具体性に欠けていると思われまして。これまで、鉄道からバスへ転換した後、減便や運賃の引き上げなどが行われて、利便性が後退しているわけです。

バス路線ごとの課題をどのように認識し、どのように対応していくのか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 バス転換後の対応についてであります。道としては、これまで、バス転換後の状況や課題について、道、市町村で構成する地域の協議会において、意見交換や協議を行ってきているところであり、鉄道からバスに転換した各路線においては、周辺地域の人口減

少に伴い、利用者の確保が課題となっていると承知しており、今後とも、地域の皆様の暮らしに不可欠なバス等の生活交通手段が確保されますよう取り組んでまいります。

○真下紀子委員 国は、毎年毎年、恒例のように、バスへの補助金の削減をちらつかせてきています。バス転換後も、ドライバーの不足等がありまして、利用者も減っているわけですから、決して安泰ではない、このように指摘をしておきたいと思います。

次の課題ですけれども、道など、公共建築物を管理する自治体では、橋梁やトンネルを初め、社会資本の耐震化などとともに、老朽化対策・長寿命化計画を立てて、計画的に管理をしているのが今の状況です。

道は、私が質問した後、トンネルカルテをつくりまして、定期点検も実施されるようになりました。

J R北海道においても、トンネルに関する法定点検は実施をしているということなのですが、橋梁やトンネルなどの鉄道施設の老朽化対策についてはどうなっているのか、道の認識を伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 鉄道施設の老朽化への対応についてであります。J R北海道では、橋梁やトンネル、駅舎などの鉄道施設につきましては、2年に1度の定期検査を実施し、検査結果に基づき、計画的に修繕や改修を行っているという承知しておりますが、完成後100年を超える橋梁やトンネルが全体の約1割に及ぶなど、今後、大規模修繕や更新に多額の資金が見込まれることから、道では、国に対し、老朽化した鉄道施設の修繕、更新に対する支援を求めてきたところであり、引き続き、実効ある支援が講じられますよう、政策的な対応を求めてまいります。

○真下紀子委員 どのくらいの規模の資金が必要な修繕が見込まれるのかということは、やはり、事業計画を持たないとわからないわけですね。

自治体のような老朽化対策の事業計画をJ R北海道は持っているのかどうか、お答え願いたいと思います。

○中尾鉄道交通担当課長 鉄道施設の老朽化への対応についてであります。J R北海道においては、橋梁やトンネルなどの鉄道施設の老朽化対策・長寿命化計画は策定されておきませんが、2年に1度の定期検査の結果に基づいて、計画的に修繕や改修が行われていると承知しております。

道としましては、J R北海道に対し、修繕、更新を着実に実施するとともに、安全確保に向けた今後の対策が確実に講じられるよう、引き続き対応を求めてまいります。

○真下紀子委員 旭川の嵐山トンネルでの火災、それから、コンクリートの落下事故もありましたよね。そうしたことが起こるたびに、定期点検をしている、対症療法的なことはすると言いますが、先を見越して、どういう対策や事業計画を持って、どのくらいのお金をかけていくかということは全く考えていないわけです。これは非常に重大なことなので、知事にもお伺いしたいと思います。

次の観点ですけれども、道路や橋は、災害が起これば必ず直すのに、鉄道はそのままたなざら

【第1分科会 10月3日 第4号】

しにされて、鉄道廃止の口実とされていることに、JR日高線や、根室本線の東鹿越—新得間を抱える地元自治体からは、懸念とともに、怒りが示されていますけれども、道の認識はどうか、伺います。

また、道路であろうと鉄道であろうと、公共交通の災害復旧を行うことは、鉄道廃止の是非以前の問題であって、喫緊に取り組まなければならない課題と考えるわけですが、道の見解をあわせて伺います。

○加藤貴弘委員長 交通政策局長大内隆寛君。

○大内交通政策局長 災害復旧についてでございますが、鉄道は、広大な本道において、道民の皆様の暮らしや産業経済を支える重要な公共交通機関でありますことから、災害発生時には、早期の運行再開が求められると考えております。

現在、災害により不通となっておりますJR日高線の鷓川—様似間及び根室線の東鹿越—新得間については、JR北海道から復旧の見通しが示されず、運休が長期にわたる中、バス等への転換について相談したいとの考えが示されたことに対して、地元の皆様の不安が高まっているものと承知しております。

道では、これまでも、JR北海道に対しまして、被災による不通区間の速やかな復旧を求めるとともに、国に対して、さまざまな支援要請を行ってきたところであり、今後とも、沿線自治体の皆様と連携しながら、適切に対応してまいります。

以上でございます。

○真下紀子委員 適切に対応しているとは言いがたいと思います。なぜなら、1年も2年も放置されているわけですね。

災害によって運休が長らく続いている鉄道について、道は、復旧させる立場に立って、きちっと対策を求めてきたのかどうか、ここが今問われているわけですので、具体的にお示し願いたいと思います。

○中尾鉄道交通担当課長 道の取り組みについてでございますが、運休が続いているJR日高線の鷓川—様似間及び根室線の東鹿越—新得間につきましては、道では、災害発生直後から、JR北海道に対して、被害状況の把握や早期の復旧を申し入れるとともに、国に対しても支援の要請を行ってきたところでございます。

現在、両線区におきましては、持続可能な地域交通のあり方に関する検討協議が進められているところであり、道としては、今後とも、沿線自治体の皆様との緊密な連携のもと、関係者間の協議が円滑に進められるよう取り組んでまいります。

○真下紀子委員 しかし、そうした対策が功を奏しているわけではありません。JR北海道は、事業範囲の見直しを優先しており、早期に不通区間の解消に取り組むという姿勢が全く見えないわけです。そこに大きな問題があるわけです。

私ども日本共産党は、鉄道災害復旧基金をつくることを提案しています。JR北海道や第三セクター鉄道など、苦しい経営を続けている事業者にとっては、災害からの復旧自体が大事業にな

っております。国が全面的な支援を行うのは不可欠な問題なのです。

この基金は、全ての鉄道事業者が、経営規模、実態に応じて拠出するとともに、国が出資することも求めています。こうした提案を道のほうからも国に行くべきではないでしょうか。いかがですか。

○中尾鉄道交通担当課長 国への提案についてであります。災害により鉄道路線が不通となった場合は、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助金により、鉄軌道事業者が行う復旧事業に要する経費の一部に対し、国や自治体が補助を行ってきております。

道では、これまで、国に対し、災害復旧事業に関する予算の確保や制度の拡充を求めるとともに、平成28年8月からの大雨災害発生時には、激甚災害の指定を踏まえた特例的な支援措置や、鉄道運輸収入の大幅な減少が見込まれたJR北海道の資金繰りの改善などの要請を行ってきたところであり、今後とも、災害発生時の迅速な復旧に向けて、実効性のある支援が行われるよう求めてまいりたいと考えております。

○真下紀子委員 事業者が復旧に足を踏み出さない限り、そのお金は使えないわけですね。そうした制度の矛盾があるわけですから、そこを正すような制度の提案を北海道からしていく必要があるということを改めて申し上げておきたいと思っております。

JR北海道が、改革として、相次ぐ減便や社内サービスの廃止、それから、実質的には運賃の引き上げも行われております。利用者の利便性を著しく後退させる取り組みを行っている一方で、地元自治体には利用拡大を求めているわけです。

経営の自助努力もツケも安易に地元自治体や利用者には押しつけて、利用者からの信頼が失われている現状にあるのではないかと考えます。

利用拡大を言うのであれば、地元自治体にげたを預けるような姿勢をとらずに、まず、利用者ニーズをJR北海道自身が調べ、利便性を向上させていくことこそが必要であって、そうすることによって、初めて、利用拡大を実現していくという機運も高まるし、実際にできるのじゃないかと考えますが、いかがですか。

○中尾鉄道交通担当課長 JR北海道の利用拡大についてであります。JR北海道の経営は、今後とも巨額の経常赤字の発生が見込まれるなど、危機的な状況にあります。利用が少ない列車の減便や特急列車の運行の見直しを初め、最近では、駅の売店の閉店や社内サービスの打ち切りなど、利便性の低下が相次いでおり、旅客サービスを担う企業としての基本姿勢、努力において不十分な面もあると考えております。

また、JR北海道におきましては、道民の皆様に責任を有する公共交通の担い手としての使命を自覚し、地域に根差し、地域とともに発展するとの基本認識に立ちながら、旅客サービスを担う企業として、利用者の方々の利便性、快適性の確保に最大限取り組むことが不可欠であると考えております。

○真下紀子委員 私もよくJRを使うので、利便性の後退というのを実感しています。でも、安全対策が優先だからということで、道民として協力しているわけです。

【第1分科会 10月3日 第4号】

ところが、その協力に見合うようなJR北海道の姿勢が見えないことに、非常に大きな不満を感じますし、怒りも覚えるものです。

JR北海道の鉄道は、新幹線も含めて全てが赤字なのです。利用拡大を言うのであれば、新幹線だけではなく、文字どおり、全路線で進めていくことが必要になります。

各線区ごとに、どれだけ利用拡大を目標としているのか、そうした状況があるのかどうか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 利用促進についてであります。現在、JR北海道が見直しの対象とした全ての線区において検討協議の場が設置され、地域の状況に応じ、利用促進に向けたさまざまな取り組みが進められているところでございますが、具体的な目標値を設定している事例はございません。

また、JR北海道におきましても、利用拡大に向けた目標は設定していないと承知しているところでございます。

○真下紀子委員 経営改善の目標とあわせて、利用拡大をどうやっていくかということ、道民とともにJR北海道が考えていく必要があると思います。そうでなくては、やみくもな取り組みになってしまうわけです。段階的でもいいから、そうした目標を設定すべきではないかと考えております。

JR北海道グループ全体で、本来担うべき鉄道の赤字をどれだけカバーできるのか、経営全体の中で議論する必要があると考えます。

ところが、これが不十分なわけです。道が情報提供を求めても出さず、協議会のほうにも出さない、そうしたことが大きな不満となっておりますし、具体的に検討することもできないわけです。

道は、どのような資料の提供を受けて議論しようとしているのか、伺いたいと思います。

○中尾鉄道交通担当課長 JR北海道の経営についてであります。平成28年度におけるJR北海道単体の決算におきましては、過去最大の188億円の経常損失が計上されておりますが、連結決算においても103億円の経常損失が生じるなど、グループ全体でも厳しい経営状況となっております。

道としては、JR北海道の経営再生と鉄道網の持続的な維持に向けては、JR北海道の徹底した自助努力が必要不可欠であると考えており、引き続き、JR北海道に対し、グループ企業の経営内容や保有している資産の状況など、さらなる経営情報の開示を求めてまいりたいと考えております。

○真下紀子委員 今、道からJR北海道に対して、グループ企業の経営内容や保有している資産の状況なども含めて、さらなる情報開示を求めるといった答弁がありましたけれども、本当にここは重要なことだと思います。道民も知りたいだろうと思いますし、フォローアップ会議などで検討するときに、こうした情報がなければ、正確に議論していくことができないわけですから、このところは、実現するまで、しっかりとやっていただきたいと思います。

J Rの利用拡大に向けて、地元自治体も必死の努力を行っておりますし、財源も投入しております。J R北海道自身が鉄道の活用に向けてやれることは、まだまだ残されておりますし、道など関係者がJ R北海道に対してさまざまな取り組みを求めていくことも必要であると考えているところです。

私ども日本共産党道議団の会派としても、利用拡大に向けた活用の一つの方法として、3月17日の予算特別委員会で貨客混載について取り上げたところです。道は、答弁で、国や関係機関と連携し、物流の効率化に向けて取り組んでまいると述べましたが、その後の具体的な取り組みや進展についてはどうなっているのでしょうか。

○加藤貴弘委員長 物流港湾室参事鈴木邦明君。

○鈴木物流港湾室参事 鉄道による貨客混載輸送についてであります。現在、J R北海道では、輸血用血液などを附帯荷物として取り扱っていますが、宅配事業者などと連携して荷物を輸送する、いわゆる貨客混載輸送は行われていないものと承知しております。

道が、これまで、宅配事業者から、鉄道を利用した貨客混載輸送の実現の可能性について聞き取りを行ったところでは、安全性の確保や、駅設備、列車の改造費用の負担のほか、積み込み時間を確保するためのダイヤの調整といった課題もあると聞いております。

道としては、貨客混載輸送の実現には、宅配事業者などの意向を踏まえる必要があると考えており、今後とも、国や関係者と連携し、物流の効率化に向けた取り組みを進めてまいります。

○真下紀子委員 空気を運ぶよりは、荷物を運んで料金収入を得ることが必要だと思うのです。規模をどの程度にするかは十分検討しなければならないと思いますが、積み込みの仕方を工夫すれば、時間を短縮できると考えますので、ぜひ、定時で長距離輸送ができる鉄道の利用を進めていただきたいと思います。

J R北海道の路線廃止の危機を回避することが当面の緊急課題となっているわけですが、自治体の支援には限界がある中で、J R北海道がもともと赤字になることがわかり切っていた国こそが、問題解決について最大の責任を持っているわけです。

知事は、国の経営安定基金の不十分さに言及してはいますが、道は、鉄路存続のための国の責任についてはどのようにお考えでしょうか。

○大内交通政策局長 国の支援についてであります。国は、いわゆるJ R会社法に基づき、代表取締役の選定や事業計画の認可など、J Rの経営に対する強い権限を有しており、これまでも、J R北海道の経営自立に向けた数次にわたる支援を行ってきております。

J R北海道の経営は、経営安定基金の運用益の低迷に加え、利用者の減少や近年の安全投資の急増などにより、年間で180億円に及ぶ巨額の経常赤字の発生が見込まれる危機的な状況にあり、J R北海道の持続的な経営構造の確立のためには、これまでの経緯を踏まえ、国が中心的な役割を担う必要があると考えており、道といたしましては、引き続き、実効ある支援が講じられるよう、国に強く求めてまいります。

以上でございます。

○真下紀子委員 国の責任についての認識がちょっと甘いんじゃないかなと思います。国鉄の分割民営化以来、こうしたことははっきりとわかっていたわけですし、経営安定基金の運用益が少ないことで、JR北海道が安全対策が十分とれなかったことは明らかですから、そここの認識はちょっと甘いと思います。

私ども日本共産党としては、路線廃止を食いとめる緊急対策を国の責任で行うことや、東海道新幹線で莫大な利益を上げているJR東日本と、JR東海、JR西日本の3社の巨額な利益の一部を基金に組み込んで、JR北海道やJR四国などを支援する対策を提案しています。

JR北海道単体での鉄道の維持は難しいということは誰もがわかっていることだと思います。先ほども申し上げましたけれども、30年前の分割民営化時点でこれは明らかだったことです。

道は、国に抜本的な支援を求めるとして、繰り返し求めてきているわけですが、実現していません。

道は、国に求める抜本的支援の規模や内容について具体的にどう考えているのか。また、国の責任で、具体的な財政支援の仕組みをつくるのが不可欠だと考えます。道も積極的に国に進言すべきと考えますが、いかがでしょうか。

○加藤貴弘委員長 総合政策部交通企画監黒田敏之君。

○黒田総合政策部交通企画監 国の支援についてでございますが、JR他社と比較をいたしまして、貨物列車の割合が高い輸送体系や、積雪寒冷な気候など、厳しい事業環境にあります本道におきまして、JR北海道は、線路等の維持に年間で300億円近い経費を要しており、道では、JR北海道の持続的な経営構造の確立に向け、本道固有のコストや老朽化施設等の更新に係る負担の軽減などについて国に求めてきております。

年間で180億円に及ぶ巨額の経常赤字の発生が見込まれておりますJR北海道の経営再生に向けましては、これまでの経緯などを踏まえ、国が中心的な役割を担う必要があると考えており、道としましては、引き続き、実効ある支援が講じられるよう、国に強く求めてまいります。

以上でございます。

○真下紀子委員 今回の答弁がたとえ実現されたとしても、本当に鉄道が存続できるのかどうか、非常に難しいと思いますし、仕組みとか制度を変えていく必要があると思いますので、知事にその点をお伺いしたいと思います。お取り計らいをお願いいたします。

以上で終わります。

○加藤貴弘委員長 真下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。

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、総合政策部及び選挙管理委員会並びに通告がなかった出納局、人事委員会、監査委員所管にかかわる質疑並びに質問は終結と認めます。

理事者交代のため、このまま暫時休憩いたします。

午後1時32分休憩

午後1時34分開議

○加藤貴弘委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。
報告をさせます。

〔田中主査朗読〕

1. 議長及び予算特別委員長から、委員の異動について、竹内英順議員の委員辞任を許可し、笠井龍司議員を委員に補充選任し、第1分科委員に補充指名した旨、通知がありました。

1. 総務部所管審査

○加藤貴弘委員長 これより総務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。
大越農子君。

○大越農子委員 自民党・道民会議の大越農子でございます。

委員長からお許しをいただきましたので、順次質問してまいります。

最初に、防災対策等についてお伺いいたします。

全国的に異常気象が叫ばれて久しいですが、本道も例外ではございません。

昨年、台風が9年ぶりに本道に上陸した途端、続けて三つの台風が上陸、接近し、甚大な被害をもたらしました。また、ことしも、先月18日に上陸した台風18号を初め、道内各地で突然の豪雨に見舞われました。

先日、石狩市浜益地区を襲った大雨災害などが典型的ですが、最近の大雨災害は、ごく狭い範囲で集中豪雨があり、まさかと思うような場所が一気に被害に見舞われるケースが目立ちます。

長年、大雨災害に遭ったことがないから、自分は大丈夫だろうという経験則に基づく判断は通用いたしません。自然災害に対する認識を改めなければならない時代になったと言えるのではないのでしょうか。

昨日、市町村の担当者を対象とした危機管理研修会が開催されたと同っておりますが、それを含めて、順次伺ってまいります。

最初に、台風18号への対応についてお伺いします。

先般の台風18号により、胆振管内を初め、道内の広い範囲で浸水などの被害が発生しましたが、幸い、人命にかかわる事態には至りませんでした。しかしながら、今後も、こうした台風による被害が繰り返されることが見込まれます。

今回の対応において、昨年の経験が教訓としてどのように生かされたと認識しているのか、お伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 危機対策課長辻井宏文君。

○辻井危機対策課長 このたびの災害対応についてでございますが、昨年の大雨災害時における対応の検証において、被災した市町村や振興局の体制強化のほか、関係機関が連携した情報の収集や共有が重要とされたところでございます。

このため、道では、このたびの台風において、五つの振興局から、速やかに、九つの被災市町村へ17名の職員を派遣し、被害情報を把握するとともに、道警察のヘリコプターに搭載しているカメラによる上空からの映像や、開発局が国道等に設置しているカメラの映像から、河川の水位などに関し、リアルタイムの情報を得るなど、関係機関が保有する資機材などの効果的な活用により、被災状況などの把握に努めたところでございます。

また、大雨や暴風などに特に警戒が必要と予想されました渡島総合振興局を初め、六つの振興局に対し、7名の自衛官OBを災害対策支援職員としてあらかじめ派遣するなど、振興局の災害対策の体制強化を図ったところでございます。

○大越農子委員 昨年の台風からの教訓が生かされたということでもありますけれども、今回の対応に関して、課題も見つかったものと考えます。

このたびの課題についての認識と今後の対応をお伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 危機対策局長森弘樹君。

○森危機対策局長 このたびの対応における課題などについてでございますが、今般取りまとめたところによりますと、今回の台風では、住民の避難を促す土砂災害警戒情報、河川の氾濫警戒情報または氾濫危険情報が発表された32の市町村のうち、12の市町村では、避難勧告などの避難情報が発令されなかったほか、約3万6000人を対象に避難の勧告や指示が行われましたが、実際に避難をした方々は約2000人となっております。市町村における避難勧告等の発令や、避難に対する住民の意識に課題があったものと認識をしております。

こうしたことから、道では、昨日、市町村の防災担当者を対象に危機管理研修会を開催しまして、有識者などから、避難情報の発令のタイミングや、住民の方々の早期避難の重要性などについてアドバイスをを行ったところでございます。

道としましては、今後とも、避難所の早期指定を含め、迅速な対応を市町村に働きかけますとともに、住民を対象とする普及啓発を行うなどし、住民の方々が円滑かつ確実に避難ができますよう取り組んでまいります。

○大越農子委員 課題についてお伺いいたしました。

32の市町村のうち、12の市町村では、避難勧告等の避難情報が発令されなかった、約3万6000人を対象に避難の勧告や指示が行われたにもかかわらず、実際に避難をした方々は約2000人とのことで、防災意識は大丈夫なのかなという気がいたします。

災害が心配される際、避難情報が報じられますけれども、それだけで住民が適切な行動をとれるわけではありません。日ごろから十分に備えておくことが重要であります。

具体的には、防災グッズなどの備え置きなど、物理的な備えはもちろん大事であります。それ以上に大切なのが、防災に関する心構えや知識を広める防災の教育や訓練であると考えます。

昨年の大雨災害を教訓に、適切な避難行動など、道民の防災意識を醸成するため、道としてどのような訓練や普及啓発に取り組んでいるのか、お伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 防災教育担当課長田辺きよみ君。

○田辺防災教育担当課長 訓練や普及啓発の取り組みについてであります。昨年の大雨等災害における対応の検証におきましては、住民が適切な避難行動をとるためには、気象情報や避難情報を正しく理解するとともに、避難生活について理解を深めることが必要とされており、道では、広報紙や道政広報番組での防災特集に加えまして、避難行動の啓発用動画を作成するなど、道民の皆様にはわかりやすく伝わる方法により、普及啓発を行っているところでございます。

また、本年の道の防災総合訓練では、訓練会場となった小学校の協力を得て、学校全体で防災に関する授業を行う一日防災学校を実施いたしましたほか、本年初めて実施した「北の災害食」レシピコンテストの優秀作品を実演し、災害時の避難生活における食事や日ごろの備蓄の大切さについて考えていただくとともに、避難所の自主的な運営への意識の醸成を図るため、炊き出し訓練の一環として、地域の方々にみずから調理を行っていただくなどの取り組みを行ったところでございます。

○大越農子委員 地域と一体となって取り組みを始めているということは評価いたしますけれども、私は、一般の成人はもとより、小学校の教育現場における防災教育は大変有効と考えます。それは、本人の意識の醸成のみならず、その家族にも伝わるという副次的効果が期待できるからであります。

教育庁と連携協力し、学校教育の場を活用した防災教育に力を注ぐべきと考えますが、見解を伺います。

○森危機対策局長 学校教育の場を活用した防災教育についてでございますが、さきに実施した一日防災学校におきましては、防災教育アドバイザーや防災関係機関などの協力を得ながら、防災かるたを活用して、子どもたちにさまざまな防災知識を学んでもらうなど、授業を通して、災害発生時における避難行動や日ごろの備蓄などの重要性を繰り返し伝えてきたところでございます。

また、明後日には、「北の災害食」レシピづくりに学校ぐるみで取り組みました十勝管内の小学校でも、モデル的に一日防災学校を実施することとしておりまして、今後、道としましては、こうした取り組みの結果を踏まえ、教育庁との連携をさらに深めながら、学校教育の場を活用した防災教育の充実に向け、検討を進めてまいります。

○大越農子委員 御答弁いただいた防災かるたについては、私自身も、札幌のある小学校で子どもたちと一緒に興じたことがございます。子どもたちにも理解できるような、非常にわかりやすい内容でありまして、もっともっと広めて、防災意識を高めていただけたらうれしいなと思います。

次に、防災対策推進計画についてお伺いをいたします。

広大な本道では、地域によって、気象条件や特に注意すべき災害も異なり、防災対策を進めて

【第1分科会 10月3日 第4号】

いくには、確固たる取り組み方針と計画が欠かせません。

道では、北海道防災対策基本条例に基づき、防災対策に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画として、北海道防災対策推進計画を定めています。防災に関する施策を推進する計画としては、この推進計画のほかに北海道強靱化計画があり、いずれも、施策推進の指標となる目標値の設定や、具体的な施策を定めているものと認識しております。

以下、この二つの計画と北海道防災対策基本条例についてお伺いいたします。

防災対策推進計画における施策数は165にも及んでいますが、計画の目標と内容についてお伺いいたします。

○辻井危機対策課長 防災対策推進計画の内容等についてであります。道では、東日本大震災の発生など、防災を取り巻く社会情勢等が大きく変化したことを踏まえ、平成26年3月に防災対策基本条例を改正し、防災対策に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画として、平成27年3月に防災対策推進計画を策定して、推進管理を行っているところでございます。

本計画は、予防対策、応急対策、復旧対策といった道の防災対策を取りまとめたものでございまして、個別の施策として、指定緊急避難場所、指定避難所の指定促進、避難勧告等発令に対する支援のほか、市町村の災害対策本部機能の強化や業務継続体制の整備促進など、全部で165の施策が定められているところでございます。

○大越農子委員 それでは、強靱化計画において示されている防災の施策や取り組み内容等についてお伺いいたします。

○辻井危機対策課長 強靱化計画の内容などについてでございますが、東日本大震災から得られた教訓を踏まえ、事前防災や減災、大規模自然災害などに備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりなどを推進するため、平成25年12月、国土強靱化基本法が制定されました。

道では、法に基づきまして、本道における国土強靱化施策を総合的かつ計画的に推進するための基本的な指針として、平成27年3月に北海道強靱化計画を策定し、推進管理を行っているところでございます。

このうち、防災や減災に関する個別の施策として、避難場所などの指定促進や避難勧告などの発令基準の策定促進のほか、災害対策本部機能の強化や業務継続体制の整備促進など、全部で118施策が定められているところでございます。

○大越農子委員 推進計画と強靱化計画の双方についてお伺いをいたしましたけれども、この二つはどう違うのでしょうか。

推進計画は、北海道強靱化計画との整合性を図りながら施策を取りまとめたものとなっているようですが、共通する施策や類似する施策があるかと思えます。二つの計画の相違等についてお伺いいたします。

○辻井危機対策課長 推進計画と強靱化計画の相違などについてでございますが、推進計画は、条例で掲げる目的の実現に向け、道の防災対策に関する施策を取りまとめたものであるのに対し

まして、強靱化計画は、法に基づき、防災、減災や、大規模自然災害から道民の生命、財産を守るための施策などを登載しているものであり、この二つの計画の性質上、防災、減災に関する施策は双方に登載されているものでございます。

具体的には、推進計画に掲げている、指定緊急避難所などの指定や避難勧告の発令基準の策定促進、市町村業務の継続体制の整備などの防災に関する個別の施策については、原子力防災等に関する施策を除き、強靱化計画にも登載されているところでございます。

○大越農子委員 かなり重複しているとの答弁ですけれども、現行の推進計画は平成29年度までとなっております。

このままであれば、平成30年度から次期推進計画となりますが、今お聞きした強靱化計画の施策等と、その多くが重複していることから、同じような計画が複数存在すると、進捗管理も煩雑で、道民にとってもわかりにくいものとなります。計画のあり方を検討すべきと考えますが、見解を伺います。

○森危機対策局長 推進計画のあり方についてでございますが、推進計画は、条例の趣旨に沿って、国土強靱化に関する指針である強靱化計画との整合性を図りながら、防災対策に関する目標や防災対策に関し、総合的かつ計画的に講ずべき施策などを定めているところでございます。

委員が御指摘のとおり、推進計画と強靱化計画におきましては、防災、減災に関する施策の多くが重複をしておりますことから、道民の皆様にもわかりやすいものとするために、次期推進計画の見直し作業におきまして、関係部局と協議を重ね、そのあり方について検討してまいります。

○大越農子委員 わかりやすいものとするための検討をお願いして、次の質問に参ります。

今後の防災対策についてお伺いします。

昨今における本道の気象状況は、これまでとは明らかに異なると言わざるを得ません。台風も、いわゆるゲリラ豪雨も珍しくはなくなりました。これに伴い、本道の防災対策のさらなる取り組みが求められます。

今後の本道における防災対策についてお伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 総務部危機管理監橋本彰人君。

○橋本総務部危機管理監 今後の防災対策についてでございますが、昨年の熊本地震や本道の大規模災害の教訓を踏まえ、災害対応の第一線に立つ市町村への支援や、住民の皆様の防災意識の醸成、さらには、関係機関との連携強化が重要であると改めて認識をしているところであります。

このため、道では、防災対策が進んでいない市町村に対し、直接、さまざまな助言を行いますとともに、道民の皆様にも、災害への備えや適切な避難行動を促す普及啓発を継続的に実施しているほか、防災対策をこれまで以上に促進させるため、道の防災会議に、開発局や自衛隊など七つの機関により構成する常任幹事を設置し、防災訓練等の協議を行うなど、機動的な活動を行っているところであります。

本年度の防災訓練におきましては、札幌やその近郊を拠点に、関係機関の連携協力のもと、自

【第1分科会 10月3日 第4号】

治体職員や地域住民の方々の参加による、宿泊を伴った避難所運営訓練や、小学生を対象とした防災学校を実施したところであります。

また、今月中旬の後期訓練では、物資の輸送訓練や負傷者の救出・救助訓練などにも取り組むこととしております。

道といたしましては、こうした実践的な取り組みを繰り返し行いますとともに、全道に展開することなどを通して、本道の防災力のさらなる充実強化を図ってまいります。

○大越農子委員 今年の連続台風からの教訓を生かしているところもあるとは思いますが、先月の台風でさまざまな課題が見つかったということでもあります。その課題を確実に解決していくことはもちろんのこと、防災には、これで終わりということがありませんので、切れ目のない防災対策に引き続きしっかりと取り組んでいただきたいと強く求めて、次の質問をさせていただきたいと思っております。

次に、北方領土隣接地域の振興等について伺いをいたします。

北方領土隣接地域振興等基金、いわゆる北方基金は、北方領土問題が未解決であることによる特殊事情に起因する諸問題の解決に資するため、種苗放流などの振興事業や返還要求運動などの啓発事業、さらには、元島民に対する援護事業を継続的、安定的に実施できるよう、昭和58年から平成3年までに、国が80億円、道が20億円を拠出し、合計100億円で造成され、その運用益で必要な事業費が賄われるスキームで進められてきました。

このように、北方領土隣接地域の振興等に大きな役割を果たす北方基金の運用益が、最近の超低金利の影響で大幅に落ち込んでおります。ここ数年は1億6000万円程度で推移してきましたが、今年度は9900万円と1億円を切り、来年度の見込みは8000万円と、ここ数年続いてきた規模のおよそ半分にまで減少しております。大変厳しい状況であり、抜本的な財源対策が不可欠と考えます。

北方領土隣接地域の振興等に必要な財源の確保に関し、道として、これまでどのように対応してきたのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 北方領土対策課長東田俊和君。

○東田北方領土対策課長 財源の確保についてであります。北方領土隣接地域の振興等を図るための貴重な財源である北方基金につきましては、金利低下などの影響により、近年の運用益が大幅に減少していることから、道議会北方領土対策特別委員会とも連携を図りながら、これまでも、さまざまな機会を捉え、新たな財源対策の実施など、財政支援の充実強化について国に要望してきたところであります。

今年度につきましては、運用益を活用した地域振興策が限界に近づいているという認識のもと、一括交付金制度の創設や、国庫補助事業等における国の負担割合の見直しなど、北特法の改正も含めた抜本的な財源対策について強く要望しているところであります。

以上でございます。

○大越農子委員 領土問題が未解決であることによる北方領土隣接地域の振興対策については、

本来、国の責任において十分な財源措置をなすべきものであります。

さまざまな機会を捉え、国などに財源対策を強く要望することは当然のことではありますが、先般まとめられた国の概算要求の状況はどのようなものであったか、お伺いいたします。

○東田北方領土対策課長 国の概算要求についてであります。北方領土対策に係る平成30年度予算の概算要求において、基幹産業の振興等を図るための補助金や、北方領土に関する啓発を行うための経費などの継続的な予算について所要の額が計上され、一部の事業では増額要求がされたところでありまして。

しかしながら、この間、道が国に要望してきた新たな北方領土隣接地域振興等予算は、結果として計上されなかったところであり、年末の予算編成に向けて、隣接地域や関係団体の皆様などとともに、国に、必要な措置を講じていただくよう求めてまいります。

また、先ほど申し上げた一括交付金制度の創設を初めとする、法改正を含む抜本的な財源対策につきましても、引き続き要望してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○大越農子委員 国に対して要望したものの、結果的には計上されなかったということでありまして。

国においても、財政状況が大変厳しいことから、北方領土隣接地域の振興等に向けた新たな予算措置を行うことは容易ではないと考えます。

こうした状況も踏まえ、我が会派の同僚議員の一般質問において、安定的な財源の確保に向けては、基金原資の活用も含め、幅広い観点から検討が必要であるとの考えのもと、今後の道の対応についてお伺いしましたところ、知事から、隣接地域の市町で構成する協議会に道も参画し、隣接地域や関係団体と一体となって、国への働きかけを続けるとの御答弁がございました。

まず、北方領土隣接地域振興対策根室管内市町連絡協議会、いわゆる北隣協における協議の状況がどのようになっているのか、お伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 北方領土対策局長由川孝典君。

○由川北方領土対策局長 北方領土隣接地域における協議の状況についてでございますが、先月25日、隣接地域の1市4町の首長を構成員とする北方領土隣接地域振興対策根室管内市町連絡協議会が開催されまして、道からも参加したところでございます。

この協議会におきまして、隣接地域の振興策のあり方について協議が行われ、さまざまな御意見があったところでございますが、最終的には、隣接地域の振興等に向けた安定的な財源を確保するためには、基金原資を財源として活用することを前提に検討を進めるという方向性が1市4町において共有されたところでございます。

○大越農子委員 方向性が1市4町において共有されたということでありまして。

北方基金の運用益がある程度見込まれることを前提とした事業スキームは、現在のような超低金利の状況が続くと、前提自体が成り立たなくなっていると言わざるを得ません。こうした状況にあっても、北方領土隣接地域の振興等は着実に進めなければならない重要な政策課題でありま

す。

こうしたことを総合的に勘案すると、従来の運用益を前提とした基金のあり方も見直す必要があると考えます。

道は、地元における協議結果を踏まえ、どのように対応する考えか、お伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 総務部長中野祐介君。

○中野総務部長 今後の対応についてでございますけれども、先月行われた日ロ首脳会談におきまして、共同経済活動に関して、早期に取り組むプロジェクトが合意されるなど、両国間の協議が進んでおります中、その中心的な役割を果たすことが期待される北方領土隣接地域の振興を図ることが極めて重要であると認識しているところでございます。

そうした中、北方基金の運用益を活用した地域振興策が限界に近づいているという大変厳しい状況を踏まえまして、隣接地域の1市4町において、基金原資を財源として活用することを前提に検討を進める方向で合意形成が図られたことにつきまして、道といたしましても重く受けとめる必要があると考えており、隣接地域の振興等を図るための安定的な財源の確保に向けて、さらに検討を深めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○大越農子委員 重く受けとめるという御答弁をいただきました。

確かに、この基金が創設された当時は、ここまでの低金利になるとは誰も思っていなかったのだらうと思いますが、この問題は、きのうきょう始まったことではございません。今後、地域の声をよく聞きながら、北方領土隣接地域の振興が着実に進められるよう強く求めておきます。

この件は、北方基金の運用益で維持してきたこれまでの事業スキームの存続にもかかわる重要な問題でありますので、改めて知事にお伺いしたいと考えます。委員長、お取り計らいのほど、よろしくお願い申し上げます。

質問を終わります。

○加藤貴弘委員長 大越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。

菅原和忠君。

○菅原和忠委員 通告に従いまして、行財政改革について質問をしていきたいと思っております。

最初に、財政運営の現状認識についてお伺いをしたいと思います。

道のここ数年の財政運営は、見込みよりも収支不足が悪化し、赤字予算編成は回避しているものの、前年度の余剰金を財政調整基金に一旦積み立て、次年度の当初予算ですぐに取り崩すという、いわば自転車操業状態に陥っています。

赤字予算とするか、前年度の財源を活用してそれを回避するかという違いはあるものの、道の財政的な構造は根本的には変わっていないものと考えられますが、このような状態をどのように認識されているのか、所見をお伺いしたいと思います。

○加藤貴弘委員長 財政課長猪鼻信雄君。

○猪鼻財政課長 財政運営についてであります。道財政は、過去の大規模な景気対策時に発行した道債の償還費や、社会保障関係の義務的経費が増加する一方、これに見合った道税や地方交付税などの歳入の確保が困難であったことから、構造的な歳入歳出ギャップが生じているものと認識しております。

このため、平成29年度の予算編成においては、歳入歳出の全般にわたる徹底した見直しや、行政改革推進債の活用などの財政的調整に加え、28年度の財政運営を通じて捻出した財源を財政調整基金に積み立て、29年度の財源として活用するなど、さまざまな収支対策を講じることにより、収支の均衡を図ったところでございます。

○菅原和忠委員 次に、道債償還費についてお伺いをします。

これまで、我が会派としては、当初予算の適切な積算ということを繰り返し指摘してきました。それは、道税などの収入は過小に、歳出は過大に計上され、収支不足がいたずらに大きく見せられてきたのではないかという議論であります。

昨年度は、年間で生じた余剰金の約58億円を財政調整基金に一旦積み立て、本年度予算の財源としていますが、その大部分は、昨年度の道債償還費の減額部分です。

結果論かもしれませんが、道債償還費で過大となっていた分が、そのまま翌年度の財源となっていると見ることもできます。つまり、過大な歳出見込みが毎年度の収支不足額をいたずらに拡大させているとも考えられます。これに対する認識をお伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 資金担当課長古岡昇君。

○古岡資金担当課長 平成28年度の道債償還費についてでございますが、昨年度の当初予算における道債の発行金利につきましては、直近の金利状況やその変動リスク、国債の予算積算金利などを踏まえまして、10年債については1.6%、5年債については1.1%と見込み、積算をしたところでございます。

実際の発行段階におきましては、日銀の金融緩和政策の影響などで、基準となる国債金利が低下し、道債の発行金利についても予算積算を下回って推移したことから、結果として不用額が発生したところでございます。

○菅原和忠委員 国債と道債の金利水準についてお伺いいたします。

今も話がありましたように、道債の金利は、国債の水準も参考に設定してきていると承知をしていますが、国債金利については、国の来年度予算の概算要求では、昨年度の1.6%から、さらに引き下げた1.2%とされたところです。

昨年度は、予算編成過程で1.6%から0.5%に引き下げられ、1.1%で予算化されたところであり、来年度予算でも、要求段階の1.2%から、さらに引き下げられることも予想されます。

国は、財源を捻出するため、金利情勢を踏まえて、そのような要求をしたものと考えられますが、厳しい財政状況にある道においても、少しでも収支不足を縮減するため、金利水準を見直すべきと考えます。

国債金利の要求内容をどのように受けとめ、来年度の道債の金利水準をどのようにしようかと考

えているのか、お伺いします。

○古岡資金担当課長 道債の予算積算金利についてでございますが、国の平成30年度予算の概算要求におきましては、日銀の金融緩和政策などにより、国債金利が低い水準で推移している状況を勘案し、国債の予算積算金利を1.2%に引き下げたと報じられておりますが、今後の金利状況等を踏まえた上で、さらに検討が進められるものと承知をしているところでございます。

道債の予算積算金利につきましては、直近の金利状況やその変動リスク、過去の道債発行実績などに加えまして、国債の予算積算金利を踏まえて設定しておりますことから、今後の国の動向も注視しながら、当初予算の編成過程において検討してまいります。

○菅原和忠委員 次に、歳出の見直しについてでございますが、そうした金利分の全てとは言いませんが、これを当初予算に過大に計上していることで、その対策として、歳出削減などのしわ寄せが各方面に及ぶこととなります。また、翌年度以降の収支不足も、これに見合う分、拡大することとなります。

道債償還費の金利を初め、他の歳出についても収支不足という現状を踏まえると、必要最小限の額となるよう、しっかりと精査すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○猪鼻財政課長 歳出予算の積算についてでございますが、毎年度の予算編成においては、政策評価を通じて、施策や事務事業の見直しを徹底するとともに、見込み得るさまざまな要素を勘案して、歳出予算の積算を行っているところでございます。

当初予算の編成時点において、さまざまな要素を正確に見込むことは難しい面もありますが、道財政は、来年度以降も収支不足が見込まれることから、前年度の執行実績や国の制度改革の動向などを的確に反映するなど、歳出全般にわたり、適切な予算の見積もりに努めてまいります。

○菅原和忠委員 次に、収支対策の手法についてお伺いをいたします。

道は、長らく歳出削減を行ってきましたが、同時に、財政的調整という名のもとに、道債発行による負担の先送りを行ってきました。これは、財政的な手法の一つであると考えますが、道の実質公債費比率や将来負担比率が全国の中で最悪の水準にあることを踏まえると、このような手法をいつまでも続けることは問題ではないかと思えます。

実質公債費比率という目標を掲げている現状において、こういった負担の先送りが財政指標にもたらす影響をどのように認識されているのか、お伺いをいたします。

○加藤貴弘委員長 財政局長森隆司君。

○森財政局長 収支対策についてでございますが、道財政は、依然として収支不足が生ずる見通しにありますことから、歳入歳出の全般にわたる徹底した見直しや構造改革を進める一方で、当面の対策として、行財政運営方針に基づき、やむを得ず、行政改革推進債や退職手当債の活用によりまして収支不足に対応してきているところでございます。

このような中、実質公債費比率は、全国の都道府県の中で最も高い水準にございますが、この要因といたしましては、これまで行ってまいりました経済対策などに伴う公共投資や、収支対策として発行した道債の償還費が高い水準で推移していることなどによるものと認識しているところ

ろでございます。

このため、今後の財政運営に当たりましては、収支不足の状況を見きわめながら、実質公債費比率の改善に向け、引き続き、新規道債の発行抑制や繰り上げ償還などに努めてまいる考えでございます。

以上です。

○菅原和忠委員 最後の質問になりますが、収支対策の見直しの方向性についてお伺いをいたします。

我が会派の代表質問においても指摘をしてきましたが、道の収支対策は、長らく、各方面に多大な負担を強いることにより、進められてきたという経過があります。

また、予算編成自体を重視する余り、予算の内容の見直しや積算の適正化はなおざりにされてきた感があります。こういったことによる負の影響は、一律の歳出削減や将来への負担先送りによる財政指標の悪化といったことにあらわれているのではないのでしょうか。

今後、道が行おうとしている収支対策の見直しに当たっては、歳入歳出をより一層的確に見込み、収支不足額を精査することを通じ、必要な対策規模を最小限にとどめていくべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 総務部長中野祐介君。

○中野総務部長 収支対策の方向性についてであります。道では、これまで、歳入歳出の全般にわたる徹底した行財政改革に取り組んでまいりました結果、収支不足額は着実に縮小してきているところでございます。

しかしながら、道財政は、来年度以降も収支不足が見込まれる厳しい状況にございますことから、行財政運営方針に基づき、財政健全化に向けた取り組みを継続していく必要がございます。

このため、道といたしましては、国の制度改正や地方財政対策はもとより、今後の経済情勢、金利の動向などを踏まえまして、改めて収支見通しの精査を行いました上で、必要な対策を検討してまいる考えでございます。

以上です。

○菅原和忠委員 道の行財政運営について質問をしてきました。

道は、これまで、長年にわたり、歳出削減などにより、多くの負担を道民や職員に強いてきましたが、財政構造は相変わらずの状態です。財政指標も、全国において最低水準のまま推移しています。これは、予算さえできればよいという姿勢に問題があると感じています。

また、その予算も、金利を初め、見直す余地はまだ多くあるのではないのでしょうか。収支の見込みをしっかりと精査し、歳出カットなどの負担や、将来への負担の先送りをなるべく少なくしていくことが重要と考えます。

そういった観点も含め、行財政運営については今後も議論を続けていきたいというふうに思いますので、そのことを申し上げ、以上で質問を終わります。

ありがとうございました。

○加藤貴弘委員長 菅原委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

富原亮君。

○富原亮委員 委員長からお許しをいただきましたので、私からも質問をさせていただきたいというふうに思います。

私からは、北朝鮮によるミサイル発射への対応についてお伺いをいたします。

先ほどの大越委員の質問でも触れられておりましたが、危機対策課長名で御案内をいただいていた危機管理研修会が、昨日、第二水産ビルで開催されたということでございます。これは2部構成で行われたようでございますけれども、ここでも、国民保護の視点から、ミサイル関係についてのプログラムもあったように御案内で拝見しております。

これを開催された中での率直な御感想などがあれば、まずお伺いしておきたいというふうに思います。

○加藤貴弘委員長 危機対策課長辻井宏文君。

○辻井危機対策課長 危機管理研修会についてでございますが、昨日は私ももちろん参加しておりましたけれども、ここ1カ月程度の間、本道では、ミサイルが2度上空を通過するとともに、台風18号も上陸するなど、重大な危機事案が連続して生じたことから、消防庁を初め、自衛隊や气象台、開発局など関係機関の協力のもと、市町村の担当者向けの危機管理研修会を昨日開催して、約130市町村から約150人の参加をいただいたところでございます。

具体的な内容についてであります。初めに、台風18号につきまして、避難勧告等の発令のタイミングや住民の避難の状況などの確認を行い、次に、ミサイルの発射につきまして、Jアラート機器の適切な作動に関し、月1回の伝達訓練の実施、新型受信機の導入促進、さらには、ミサイルの飛来時に住民がとるべき行動など、今後の取り組みを協議したところでございます。

本研修会を通しまして、国、道、市町村、関係機関において、危機管理に関する情報の共有や意見の交換ができたことから、本道の危機対策を進める上で有意義であったと認識しているところでございます。

○富原亮委員 ありがとうございます。

これで質問の半分くらいが終わったような感もあるのですが、今のお話にもありましたとおり、北朝鮮によるミサイル発射が繰り返されております。7月の末ころからの、我が国の排他的経済水域内への落下に加えて、8月29日、そして9月15日の2回、本道の上空を通過し、襟裳岬の東方沖に落下するという事態も発生しております。

本道の上空を通過したと思われるこの二つの事案では、北海道を初めとする12道県でJアラートが作動いたしましたが、8月29日の事案では、道を初め、道内の11市町で住民への情報伝達に支障があったとされております。

これらの自治体では、速やかに改善に取り組まれて、9月15日の段階では、住民への情報伝達に支障があった団体はなかったというふうにされております。

携帯電話などによるエリアメールが配信されているとはいえ、Jアラートは、道民の生命を守

る上で極めて重要なものでありまして、緊急時の情報が住民に速やかに伝達されるよう、万全を期す必要があると考えます。

また、Jアラートの作動時には、これらの情報伝達における課題のほか、ミサイル落下時に住民がとるべき避難行動の周知など、改善すべき課題も浮き彫りになったところがございます。

そこでお伺いいたします。

Jアラートの作動に対する道民の理解についてお伺いをいたしますが、このたびのJアラートのメッセージに戸惑った方も多かったというふうに聞いております。そもそも、Jアラートがどうした場合に届くものなのか、メッセージを踏まえてどう対応することが必要なのか、ごく初歩的な理解さえできていない方々が私の周りにも少なくありませんでした。

Jアラートがせっかく機能しても、適切な避難行動に結びつかなければ意味がないわけでありまして、Jアラートの情報を受けて適切な対応を行うためには、Jアラート自体に対する道民の理解を深めることが重要であると考えます。

Jアラートが作動した場合の国からの情報伝達や、とるべき対応について、道民の理解はどのようになっているのか、道の認識をお伺いいたしたいというふうに思います。

○辻井危機対策課長 Jアラートに関する道民の理解についてであります。国は、8月29日の北朝鮮によるミサイル発射を受けまして、Jアラートが作動した12道県、617市町村に居住する住民を対象として、アンケート調査を実施しているところでございます。

この調査によりますと、道内において、ミサイル落下時にとるべき行動については、道民の6割以上の方々が理解されているものの、今後、ミサイルの発射が伝達された際、避難行動をとる予定の方は約3割にとどまっておりまして、道としましては、さらなる普及啓発に努めていく必要があるものと認識しているところでございます。

○富原亮委員 Jアラートを受信した自治体は、住民に情報を伝達することとされておりますけれども、道内でも、8市町村が、住民に伝達するための手段を持っていないということが判明しております。

Jアラートの情報が住民に速やかに伝達されることが重要でありますし、また、その情報を受けた住民が正しい行動をとれるかということも重要であります。

これらのことについて、道としては、今後どのように取り組むお考えなのか、お伺いをいたします。

○加藤貴弘委員長 危機対策局長森弘樹君。

○森危機対策局長 今後の対応についてでございますが、ミサイルは、発射後、短時間で飛来する可能性が高いことから、Jアラートによる国からの緊急情報を迅速かつ確実に住民に伝達することに加えまして、住民が、その情報を正しく理解し、適切な避難行動をとることが極めて重要と考えております。

このため、昨日開催した研修会におきまして、Jアラートに関する情報伝達におけるふぐあいの未然防止や、伝達手段の多重化、運用上の各種留意点などについて情報共有を図るなどしたと

【第1分科会 10月3日 第4号】

ころでございます。

道としましては、ミサイル落下時に、道民の皆様が、それぞれ置かれている状況に応じてとるべき行動について、より理解が深まりますよう、イラストなどを用いてお示しするなどして、緊急時における対応力の強化を図ってまいります。

○富原亮委員 ありがとうございます。

今、Jアラートに関する理解と対応についてお伺いいたしました。

何回か、こういうふうには飛んできていると、変な表現かもしれませんが、次にあっても、またか、今度はどこだくらいな簡単な受けとめになってしまうおそれもあるのかなと思います。あったときには真剣に向き合って対応してくれと言っても、なかなか難しいところがあるかもしれませんが、それらも十分意識された中で対応をとっていただきたい。

それは難しいというような御意見等々もございますし、私自身も大変難しいと思いますけれども、そのための機能でございますので、そこら辺を意識して対応をとっていただきたいなというふうに思います。

続きまして、今回のことは、北海道の上空を通過したということで、北海道での話だとされるのではなく、日本全体で意識を持ってもらわなければならない問題ですし、世界的な話題でもあります。

本道の上空を通過したミサイルによるJアラートの作動は、2回とも12道県でありました。EEZ内への落下事案も、本道に近接する水域のほか、男鹿半島や佐渡島から数百キロメートルの水域などとなっております。北海道、東北地方に共通する脅威となっております。

道としては、これまでも、国への要請活動をその都度行ってまいりました。私もそれに同行させていただいたときがございますけれども、東北地方との連携も重要でないかなというふうに考えております。

道として、今後どのように取り組む考えをお持ちなのか、お伺いをいたします。

○加藤貴弘委員長 総務部危機管理監橋本彰人君。

○橋本総務部危機管理監 東北地域との連携についてでございますが、道では、たび重なる北朝鮮によるミサイルの発射を受けまして、防衛大臣に対し、国において、早急に、国際社会との連携のもと、毅然とした外交交渉を推進することや、国民保護に万全の措置を講ずることなどについて要請を行いますとともに、全国知事会と連携し、北朝鮮に対して抗議文を送付したところでございます。

また、北海道と青森、岩手、秋田の4道県で構成いたします北海道・北東北知事サミットにおいて、北朝鮮のミサイル発射に抗議する決議を採択するなど、東北地域と連携した取り組みも行ってきたところであります。

道民の皆様のお安全、安心の確保の観点から、今後も、状況に応じ、北海道東北地方知事会などとも連携を図りながら、国に対する働きかけなどを行ってまいります。考えでございます。

○富原亮委員 ありがとうございます。

質問は終わりますけれども、東北の各県との連携などについては、やはり、北海道の知事の積極的なリーダーシップのもとで進められる必要があるというふうに考えます。こうした点を含めまして、ミサイル落下に対する道の対応について、知事の考えをお伺いしたいというふうに思いますので、委員長のお取り計らいのほど、よろしく願い申し上げまして、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○加藤貴弘委員長 富原委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

梶谷大志君。

○梶谷大志委員 それでは、私からも、通告に従って、数点伺ってまいりたいと思います。

北朝鮮によるミサイル発射等への対応についてであります。北朝鮮は、8月29日、そして9月15日に、本道の上空を通過するミサイルを発射したわけでありまして。このような事態への対応の中で、情報伝達についての課題が顕在化したわけでありまして。とりわけ、Jアラートについては、9月15日も住民に情報伝達ができないなど、道内の2自治体で8月29日と同様のトラブルが生じているわけでありまして。

総務省は、先日、毎月1回の伝達訓練を行うよう地方自治体に求めたと承知しますけれども、訓練の効果、効率を高めるためには、道が主体となって、例えば振興局の単位などで一斉に訓練を行うことも考えられるわけでありまして。

国の要請に対し、今後どのような対応をしていこうと考えているのか、所見を伺います。

○加藤貴弘委員長 危機対策局長森弘樹君。

○森危機対策局長 情報伝達訓練についてでございますが、緊急時にJアラートによる情報が迅速かつ確実に住民に伝達されることは極めて重要でありますことから、毎月1回、国と各自治体間において、定期的な受信状況の確認を行っているところでございます。

また、今般、国から、Jアラートによる情報伝達を万全のものとするため、自治体における受信状況に加えまして、住民への伝達状況を確認する必要があるとの考えのもと、防災行政無線など、住民への情報伝達手段が適切に作動するかにつきましても、定期的に訓練を行うよう、全国の自治体に対して要請があったところでございます。

これを受けて、道としましても、昨日の研修会において、こうした訓練の実施を市町村に働きかけたところでございまして、引き続き、市町村と連携の上、Jアラートによる緊急情報が確実に住民に伝達されますよう、訓練を重ねてまいります。

○梶谷大志委員 今の答弁の中で、昨日の研修会において、こうした訓練の実施を市町村に働きかけたということでありました。

この研修会の中身については、富原委員が先ほど質問されて、懇切に御説明いただいたところでありますので、重ねては聞きません。

いずれにしても、Jアラートの受信が行われるのは当然であって、それをいかに道民に伝達す

【第1分科会 10月3日 第4号】

るかというのが重要になってまいりますので、しっかり対応されるよう求めておきたいと思いません。

それで、8月29日のときには、知事も臨時記者会見を開くなどの対応をしているわけでありませう。

道民の命、財産にかかわることでありまして、あらゆる情報媒体を活用して直ちに道民へ情報提供を行うとともに、状況によっては、直接、知事が道民にメッセージを発するなどといった対応が必要になってくるのではないかと考えますけれども、認識を伺います。

○加藤貴弘委員長 総務部危機管理監橋本彰人君。

○橋本総務部危機管理監 道民への情報発信についてでございますが、8月29日及び9月15日のミサイルの発射に伴い、道では、直ちに緊急会議を公開で開催し、庁内における情報の共有を図りますとともに、報道を通じ、広く道民の皆様に対しても情報発信を行ったところでございます。

道といたしましては、ミサイルの発射に関し、状況に応じて知事コメントを発出するほか、国に対し、国際社会との連携のもと、毅然とした外交交渉を推進することなどを要請するとともに、道民の皆様に対し、万が一の場合を想定した、とるべき避難行動の周知を図ってきたところでございます。

今後は、道民の皆様が、それぞれ置かれている状況に応じてとるべき行動について、イラストなどを用いて、わかりやすくお示しするなどして、道民の皆様への情報発信に一層努めてまいります。

○梶谷大志委員 今、情報発信をしっかりしてまいるといふことでありましたので、対応を求めておきたいと思いません。

ただ、北海道の上空を通過するミサイルが2度も発射されているわけでありまして、やっぱり、相当の危機感を持って対応すべきであります。

加えて、このことについて、知事自身がどんな役割を持ってやるべきかということもあろうかと思いませんので、知事に直接伺ってまいりたいと思いません。委員長のお取り計らいをお願いしたいなというふうに思いません。

次に、北方領土等への対応について伺ってまいりたいと思いません。

我が会派の代表質問において、共同経済活動が、北方領土返還を置き去りにして動き出すのではないかと懸念について伺ったところ、知事からは、政府に、共同経済活動を日ロ双方にとって有益なものとし、北方領土問題の解決に結びつけていく、そんな答弁がありました。

共同経済活動を北方領土問題の解決に具体的にどのように結びつけようとしているのか、まずお伺いをしたいと思います。

また、解決に結びつけるために、道は何をしようとするのか、所見をお伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 北方領土対策局長由川孝典君。

○由川北方領土対策局長 共同経済活動についてでございますが、道では、共同経済活動を日ロ

双方に有益なものとし、信頼関係の醸成を通じて、北方領土問題の解決に結びつけていくことが何よりも重要との考えのもと、これまで、北方領土隣接地域等の意見を踏まえ、政府へ必要な要請を行ってまいりました。

今後とも、共同経済活動や北方墓参、自由訪問、四島交流を四つの駆動力といたしまして、双方の信頼関係を醸成し、一日も早い領土返還、平和条約の締結に結びつくよう、政府間の協議の進捗を注視しながら、隣接地域等と連携し、必要な要望や提案を国に行いますとともに、具体的なプロジェクトの検討を行うなど、道としての役割を果たしてまいる考えでございます。

○梶谷大志委員 しっかり対応されるように強く求めておきます。

次に、北方領土隣接地域の振興に向けた財源対策についてでありますけれども、国と道は、北方領土隣接地域の振興等を図ることを目的に、北方基金として100億円を積み立てているわけがあります。

しかし、近年の低金利により、運用益が大幅に減少し、安定的な財源の確保に向け、国への要望、隣接地域との調整を図っている中、1市4町の首長で構成する隣接地域の協議会において、基金原資を活用する方向で検討を進めるという方向性が共有されたものと承知しているところがあります。

道においても、地元の意向を踏まえて検討されるものというふうに考えますけれども、基金原資を活用することとした場合、活用とは、取り崩しも念頭にあるのか、取り崩した場合、積み戻すのか、どのような検討が行われているのか、所見を伺います。

○由川北方領土対策局長 北方基金についてでございますが、北方領土隣接地域の振興等を図るための貴重な財源である北方基金につきましては、金利の低下の影響などにより、運用益が大幅に減少しているところでございます。

そうした中、先月25日に開催された、地元1市4町の首長を構成員といたします北方領土隣接地域振興対策根室管内市町連絡協議会におきまして、安定的な財源を確保するには、基金原資を財源として活用することを前提に検討を進めるという方向性が共有されたところでございます。

道といたしましては、こうした地元の意向を重く受けとめ、関係団体の意見もお伺いしながら、国に求めていく隣接地域振興等のための財源対策につきまして、引き続き検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○梶谷大志委員 今の御答弁は、残念ながら、これまでの議論の方向性の域を出ないわけでありまして、取り崩すのか、ほかの形で運用するのか、あるいはその他なのか、具体的には見えてこないわけでありまして。

そんな中で、選択肢は非常に限られているわけでありまして、一番心配することとして、現状が低金利で運用益が大幅に減少しているからといって、原資を取り崩すのだとすれば、安易な考えではないのかなというふうに思うわけでありまして。100億円あれば、振興対策への期待も膨らむわけでありまして、取り崩せば、そのお金は瞬く間になくなるわけでありまして。

【第1分科会 10月3日 第4号】

新たな財源対策を国に要望するなどしているわけでありますけれども、北方基金の原資はしっかり維持して、振興計画に基づく事業に係る必要な財源は、国や道が基金運用益を補填するとか、そういう形で対応する方法もあるのではないかと考えますけれども、所見を伺います。

○加藤貴弘委員長 総務部長中野祐介君。

○中野総務部長 北方領土隣接地域の振興に向けた財源の確保についてでございますけれども、北方基金の運用益が大幅に減少していることなどを踏まえまして、道といたしましては、これまで、さまざまな機会を捉えて、財政支援の充実強化について国に要望してきたところでございます。

特に、基金運用益の減少が顕著となりました今年度につきましては、運用益を活用した地域振興策が限界に近づいているという状況を踏まえまして、一括交付金制度の創設とか、国庫補助事業等における国の負担割合の見直しなど、北特法の改正も含めた抜本的な財源対策について要望しているところでございます。

道といたしましては、安定的な財源を求める地元の意向を踏まえまして、現在、策定作業を進めている第8期の隣接地域振興計画の着実な推進などを図るために必要な財源の確保に向け、さらに検討を深めてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今、総務部長からも、この財源の考え方について、しっかりとした具体的な答弁は得られなかったわけであります。

ただ、答弁の中でもおっしゃられたように、第8期の隣接地域振興計画が念頭にあるわけでありますけれども、これは、平成30年度——来年度から動き出すわけでありまして、この計画の中身をしっかりとしたものにしていくためには、やはり、財源がなければいけないわけであります。

共同経済活動の取り組みが先んじて進められている状況ですけれども、同時に、隣接地域振興計画が強力に進められなければならないわけでありまして、新年度に向けてこの計画をつくるとすれば、早急に方向性が示されなければならないというふうに思います。

繰り返しになりますけれども、財源が確保できなければ、事業が制約されるわけでありまして、この中身、方向性について、改めて知事に確認したいと思います。委員長のお取り計らいをお願い申し上げます。

終わります。

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

三好雅君。

○三好雅委員 私からは、行財政運営についてお伺いをしたいというふうに思います。

新たな地方公会計制度が平成30年度から本格的に導入されます。この会計制度によって、道が保有する社会インフラなどの固定資産や債権等の資産、道債残高などの負債が貸借対照表で示さ

れることとなり、フローの面のみならず、ストックの面からも、道の財政状況を今まで以上に道民にわかりやすく示すことが可能となる、いわば新たな見える化時代が到来をいたします。

一方で、道は、平成30年度以降も収支不足が見込まれることから、行財政運営方針を見直すこととしておりますが、今後の財政運営においては、こうした地方公会計制度の導入の趣旨も踏まえた中長期的な視点に立った財政運営が求められるものと考えます。

そこで、以下、今後の財政運営について、幾つか質問してまいりたいと思います。

まず、財政需要についてでありますけれども、昨年の台風被害に続き、ことしも、大型の台風が本道に上陸いたしました。これからは、毎年、台風が本道を直撃する事態を覚悟しなければならない時代になったと言えると思います。

こうした事態を踏まえ、今後は、道民の安全、安心な生活を確保するための防災、減災などのインフラ整備を、中長期的な視点を持ちながら計画的に進めなければならない状況にあると考えているところであります。

また、本道の社会資本の多くが老朽化し、点検、補修の必要性が高まっており、地域の状況を踏まえた上で、十分な予算を確保する必要があります。

道は、こうした今後見込まれる財政需要に対してどのように対応していくのか、見解を伺います。

○加藤貴弘委員長 財政局長森隆司君。

○森財政局長 今後の対応についてでございますが、道といたしましては、道民の皆様の安全、安心な暮らしを守る観点から、防災・減災対策や、老朽化した施設の維持管理、更新など、必要な社会資本整備は着実に進めることが重要であると考えているところでございます。

一方で、道財政は、来年度以降も依然として収支不足の発生が見込まれており、引き続き、財政健全化に向けた取り組みを進めていく必要がありますことから、今後精査をする収支見通しなども踏まえ、投資的経費につきましても、限られた財源の中で効果的な整備や適切な維持管理が行えるよう検討してまいります。

○三好雅委員 地方団体において、ただいまお伺いいたしました防災、減災などのインフラ整備を初め、高齢化等の進展に伴い、確実に増加が見込まれる社会保障関係の義務的経費など、今後、増大が見込まれる財政需要に適切に対応していくためには、その基盤となる地方税財源を長期的かつ安定的に確保していくことが必要と考えるところであります。

しかしながら、国の経済・財政再生計画では、地方の一般財源総額について、2018年度までにおいて、2015年度の地方財政計画の水準を下回らないよう、実質的に同水準を確保するとされておりまして、2019年度以降、つまり平成31年度以降は何も決まっていない状況にあります。

道は、地方の一般財源総額の確保に向け、どのように対応していくのか、お伺いをいたします。

○森財政局長 一般財源総額の確保についてでございますが、平成27年6月に閣議決定をされた

【第1分科会 10月3日 第4号】

経済・財政再生計画におきましては、委員が御指摘のとおり、一般財源の総額につきまして、来年度までは、27年度と実質的に同水準を確保するとされておりますが、31年度以降の方向性につきましては、今後、来年度の骨太の方針の策定に向けた議論の中で具体化されていくものと考えてございます。

地方財政に関しましては、経済財政諮問会議におきまして、地方の基金残高の増加を問題視する意見などもあり、国の歳出削減を目的とした厳しい議論も想定されるところでございます。

道といたしましては、今後とも、本道を初めとする地方団体が、住民に必要な行政サービスを主体的、安定的に提供していくことができますよう、地方交付税を初めとする一般財源総額の確保に向け、全国知事会などとも連携しながら、国に対しさまざまな機会を通じて強く働きかけてまいります。

○三好雅委員 経済財政諮問会議などにおいて、地方団体の基金残高が増加していることのみをもって、地方財政に余裕があるかのような議論がなされておりますけれども、それぞれの地域の実情や国の制度改正など、財政運営上の予見が困難な状況があることを全く無視した極めて乱暴な議論であり、言語道断であります。

むしろ、災害時など、予期せぬ事態に対して適切に対応していくためには、一定程度の基金への積み立てが必要不可欠と考えるところであります。

道においても、中長期的な取り組みとして、財政調整基金の確保に努めることとしておりますが、平成29年度末の基金残高見込みは19億円と、ほぼ枯渇した状況にあります。今後どのように対応していくつもりなのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 財政課長猪鼻信雄君。

○猪鼻財政課長 財政調整基金についてであります。財政調整基金は、災害時や、緊急に実施することが必要な事業への対応など、予期せぬ歳出の増加や、経済事情の変動等による歳入の減少に備えるため、一定程度の積み立てが必要であると考えているところでございますが、道財政は極めて厳しい状況が続いてきたことなどにより、基金残高は枯渇状態にあるところでございます。

このため、道としては、中長期的な視点に立った計画的な財政運営を行うため、予算の効果的、効率的な執行や、徹底した経費の節減に取り組み、年間を通じた執行残等の財源を活用しながら、可能な限り、財政調整基金の確保に努めてまいります。

○三好雅委員 同じく基金に関連して、中長期的な財政課題である特定目的基金の運用等についてお尋ねをいたします。

道では、7基金、348億円の繰りかえ運用を行っておりますが、収支対策の一環として導入したとはいえ、総務省の通知でも指摘をされており、財政運営上、決して好ましいものではありません。

また、近年の低金利の情勢を考慮すれば、そもそも、果実運用型基金という方式自体も、必要性に疑問が残るところでございます。

道では、基金存続の必要性も含めた検討を早期に行うこととしておりますけれども、今後どのように対応していくつもりなのか、お伺いをいたします。

○猪鼻財政課長 特定目的基金についてであります。道では、特定目的基金の繰りかえ運用の解消に向けて、基金設置の目的や事業の必要性はもとより、低金利下で基金運用が非効率となっている現状を踏まえ、基金存続の必要性も含めた検討を行っているところでございます。

このような中、昨年度の特定課題評価では、金利情勢に左右されない長期安定的な事業実施を検討するよう、意見が付されたところでございまして、今後、こうした意見なども踏まえ、関係部とも連携しながら、行財政運営方針の見直しとあわせて検討してまいります。

○三好雅委員 最後の質問にさせていただきます。

新たな地方公会計制度の導入を目前に控え、中長期的な視点に立った財政運営について、幾つかお伺いをしてまいりました。

地方公会計制度は、国が示す統一的な基準に基づいて、全ての都道府県において導入されるため、資産、負債などの財務情報が見える化されることはもとより、都道府県間の比較が可能となるところであります。

今回の行財政運営方針の見直しに当たっては、こうした財務情報が見える化を踏まえたものにするべきと考えますが、見解を伺います。

○加藤貴弘委員長 総務部長中野祐介君。

○中野総務部長 行財政運営方針についてであります。道財政は、平成30年度以降も引き続き収支不足が見込まれておりまして、実質公債費比率も、全国の都道府県の中で最も高い水準にあるなど、依然として厳しい状況にございますことから、道政上の課題への対応と、規律ある財政運営との両立を図りながら、財政の健全化に向けた取り組みを継続する必要があると考えているところでございます。

このため、道といたしましては、国の制度改正や地方財政対策などの動向はもとより、新たな地方公会計の導入に伴いまして、資産や負債の状況などを踏まえた財務体質の改善にも留意しながら、持続可能な財政基盤が確立できるよう、行財政運営方針の見直しを行ってまいります。

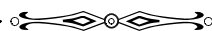
以上でございます。

○三好雅委員 終わります。

○加藤貴弘委員長 三好委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午後2時51分休憩



午後3時16分開議

○加藤貴弘委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

総務部所管にかかわる質疑並びに質問の続行であります。

赤根広介君。

○赤根広介委員 それでは、通告に従いまして、先ほど来議論がありました危機対策についてお伺いをいたします。

先月18日、台風18号が本道に上陸し、広範囲にわたり災害が発生したところであります。昨年の大雨災害を初め、近年、本道における気象状況、特に雨の降り方が過去と大きく違ってきていることは明らかであります。本道の防災対策も、これまでとは異なるレベルでの対応が求められていると感じるところであります。

防災を論じる際、よく、自助、共助、公助といった言葉を耳にするわけであります。

この夏の九州北部の豪雨でもそうでありましたが、大規模災害時には、自治体や防災関係機関の活動、いわゆる公助の部分がクローズアップされがちであります。

私は、防災の基本は、まず、住民みずからの活動、すなわち自助にあると考えます。

防災における自助、共助、公助に関する道の認識についてお伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 防災教育担当課長田辺きよみ君。

○田辺防災教育担当課長 自助、共助、公助に関する認識についてであります。災害に対し、安全、安心を確保するためには、行政による災害対策を強化して、公助を充実させていくことはもとより、まずは、みずからの身は自分で守り、次に、ともに助け合っって地域を守る、自助、共助の意識を高めていくことが重要と認識しているところでございます。

このため、道としては、災害時に公助を担う自衛隊や消防などの防災関係機関が迅速かつ効率的に対応できるよう、連携強化の取り組みを進めておりますほか、市町村や民間企業などと連携協力し、自助の意識を高めていくための防災教育を積極的に推進するとともに、共助の担い手となる自主防災組織の整備、育成などに努めているところでございます。

○赤根広介委員 次に、いわゆる防災備蓄について何点かお伺いいたしますが、四方を海に囲まれ、積雪寒冷地域に暮らす私たち道民にとりまして、災害への備え、とりわけ各種防災資材の備蓄は重要と考えます。

自助、共助による備蓄がまず必要であります。道では、これまで道民に対してどのように啓発をしてきたのか、また、今後どのように取り組んでいくのか、お伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 危機対策局長森弘樹君。

○森危機対策局長 自助、共助による備蓄についてでございますが、道では、これまで、災害時や災害に備えてとるべき行動が学べるテキストの作成、ポータルサイトなどを活用した情報発信のほか、道内各地での防災イベントの開催、防災研修会への講師の派遣などにより、自助、共助の考え方や、日ごろの備蓄の重要性について普及啓発を図るとともに、自主防災組織が、研修会の実施や、備蓄のための物資及び資機材等の導入の際に、地域づくり総合交付金による支援を行ってきたところでございます。

また、本年は、電気、ガス、水道などのインフラが途絶した場合を想定した「北の災害食」レシピコンテストを開催し、日ごろの備蓄の重要性などについて理解が深まるよう取り組んできたところでございます。

今後におきましても、引き続き、さまざまな機会を活用して、道民の方々や自主防災組織に対し、家庭、地域における日ごろの備蓄の大切さについて、一層の普及啓発を図ってまいります。

○赤根広介委員 さまざまな取り組みを進めているということでありますけれども、大規模な災害の場合など、必要となる資機材について自助や共助のみでは対応できないことも当然想定しなければなりません。

しかしながら、一つの自治体が個別、単独で、食料や毛布など、必要な備蓄を行うことは非効率であり、かなり負担が大きいと考えます。

公助による備蓄に対する道の認識をお伺いいたします。

○加藤貴弘委員長 危機対策課長辻井宏文君。

○辻井危機対策課長 自治体による備蓄についてであります。昨年の熊本地震では、発災後しばらくの間、救援物資が避難所などに十分に届かず滞留していたことや、被災直後に大量の支援物資を配送することが難しい状況であったとのことであり、災害が発生した後、外部からの支援が届くまでの間、必要な物資が不足しないよう、それぞれの家庭における備えとあわせ、自治体における備蓄も重要と考えているところでございます。

道内の市町村におきましては、災害時に備え、食料や飲料水を初め、毛布など生活必需品などを一定量備蓄しているほか、あらかじめ、民間事業者などと食料調達に関する協定を締結し、備蓄・調達体制を整備しているところであります。物資が備蓄されていなかったり、十分な量が確保されていないといった課題もあると認識しているところでございます。

○赤根広介委員 備蓄物資の量の確保などについて課題があるという認識を示されました。

備蓄というのは、効率性あるいは費用対効果ではかることが難しい側面があるのは十分承知しておりますが、やはり、原資は税金でございますので、より時代に即した備蓄のあり方、あるいは、本道の広域性に即した自治体間の広域的な備蓄のあり方についても、応援・受援体制の構築や民間企業との協定などとあわせて、ぜひ検討していただければというふうに思います。

このことは、先般、我が会派として地域政策懇談会を行った際、自治体の首長からも御指摘をいただいた部分でございますので、ぜひ、お取り計らいをいただければというふうに思います。

広大な土地に、過疎の市町村が数多く存在する本道におきましては、都市部や人口密度が高い地域とは異なる備蓄対策が求められます。

道としてのこれまでの対応と今後の取り組みについて、所見を伺います。

○森危機対策局長 備蓄に対する今後の取り組みなどについてでございますが、災害時における物資などを確保するため、本年4月現在におきまして、道内の179の市町村のうち、122の市町村では、振興局管内あるいは管内を超えた他の市町村と協定を締結しており、また、道では、146の事業者などと協定を締結し、市町村がみずから調達することが困難な場合であっても、適切な物資の確保が図られますよう、体制を整えているところでございます。

今後、こうした協定の締結がさらに進むよう、市町村に積極的に働きかけますとともに、道としても取り組みを強化し、より効果的な備蓄体制を構築してまいります。

○赤根広介委員 100%万全な対策というのは、なかなか答えがないのかもしれませんが、可能な限り、適宜適切に見直しながら、よりよい体制整備に向けて取り組んでいただきたいと思います。

次に、先ほど来議論がありました北朝鮮のミサイルの関係でありますけれども、9月にJアラートが作動した事案では、道立高等学校の実習船が航行していた南、約500キロメートルの地点にミサイルが着水したと推定されております。

知事部局以外も含めた道庁内での情報共有が重要と考えるわけではありますが、道庁内における情報共有はどのように行われていたのか、伺います。

○辻井危機対策課長 庁内における連携についてであります。8月28日及び9月15日に北朝鮮から発射されたミサイルが本道の上空を通過したと推定されたことから、道では、直ちに、教育庁や警察本部などを含む庁内の関係部局で構成する緊急会議を開催し、ミサイル発射に関する情報や、道内における影響などについて情報の共有を図るなど、初動対応に取り組んだところでございます。

また、このほか、Jアラートが作動しないミサイルの発射時におきましても、漁船を所管する水産林務部などと迅速な情報共有を行っているところでございます。

○赤根広介委員 次ですが、消防庁は、自治体がJアラートを受信するための受信機につきまして、新型機への移行を進めていると承知しております。2019年度以降に現行の受信機が使用できなくなるとも言われており、道内でも、順次移行を図っていく必要があります。

道内における移行状況がどのようになっており、今後、道としてどのように取り組んでいくのか、伺います。

○森危機対策局長 新型受信機についてでございますが、本年4月、国は、大規模な自然災害の頻発や、たび重なる北朝鮮によるミサイル発射といった事態の発生を受けまして、情報伝達に要する時間の大幅短縮や伝達情報の充実を図るために、Jアラートの新型受信機を導入することとしまして、各自治体に対し、平成30年度末までの移行を要請したところでございます。

この要請を踏まえ、道では、期限までの移行を予定しており、また、道内の自治体におきましても、新型受信機の移行に向けた検討が進められているところでございます。

新型受信機の導入に要する経費につきましては、財政措置のある緊急防災・減災事業債の対象となっておりますことから、こうした制度の活用により、道内の自治体が新型受信機に移行できますよう、道としても助言してまいりたいと考えてございます。

○赤根広介委員 ぜひ、適切な移行に向けて、道として支援していただきたいと思います。指摘をしておきます。

次ですが、他県では、JアラートをSNSと連動させて、例えば県庁みずからが住民への直接的な情報伝達に努めていると伺っております。

道として、現在どのように道民への情報伝達を行っているのか、また、今後どのような取り組みを行っていくのか、伺います。

○森危機対策局長 住民への情報伝達についてでございますが、ミサイルが日本に飛来する可能性がある場合には、Jアラートが作動し、防災行政無線や登録制メールなどにより、住民に伝達することになっておりますほか、携帯電話事業者を経由するエリアメールなどにより、携帯電話などに緊急情報が配信されることとなっております。

道におきましては、これに加えて、北海道防災情報システムを活用して、Jアラート作動時に、登録者に対し、自動起動により緊急情報をメール配信しているところであります。

道としましては、携帯電話事業者を経由するエリアメールなどについては、事業者によっては受信できない場合もありますことから、道のシステムへの登録などを呼びかけてきたところであり、今後とも、市町村などと連携の上、できる限り多くの方に確実に情報が伝達できますよう取り組んでまいります。

○赤根広介委員 この自動送信につきましては、もちろん手動で行うよりはミスがない、あるいは迅速に情報が伝達できるということで、非常にすぐれている点があると思います。さまざまな取り組みがあろうかと思いますが、先進事例などをしっかりと調査して、取り入れられるものは確実に取り入れていただきたいと指摘を申し上げます。

次ですが、Jアラートの作動に際し、どこに避難したらよいのかがわからなかったという道民の声が多かったのは御存じのとおりであります。8月と9月のミサイル発射は、いずれも早朝でありましたが、ウォーキングなどで外におられた方も多かったのではないかと考えます。

他県でも、県の庁舎に避難しようとしたところ、すぐに入庁できなかったという事例があったと伺っております。

道庁や振興局の庁舎を避難場所として開放することも検討すべきではないかと考えますが、見解を伺います。

○森危機対策局長 避難行動の周知についてでございますが、ミサイルは、発射後、短時間で飛来する可能性が高いことから、国では、屋外においてJアラートによる緊急情報を受けた場合には、速やかにできるだけ頑丈な建物や地下に避難することを呼びかけておりまして、近くにこうした建物などが無い場合には、物陰に身を隠すか、地面に伏せて頭部を守るなどの避難行動をとるように示しているところでございます。

道としましては、これまでも、ホームページへの掲載や住民避難訓練の実施などにより、避難行動の周知に努めてきたところでありますが、今後は、それぞれの方が置かれている状況に応じたとるべき行動について、イラストなどを用いて、わかりやすくお示しするなどし、道民の皆様方の理解がより一層深まるよう努めてまいります。

○赤根広介委員 直接的な答弁はなかなか難しかったのかなと思いますけれども、ぜひ、こういったことも検討材料の一つとして、議論を進めていただければというふうに思います。

先ほど、富原委員あるいはほかの委員の皆さんからも話がございましたが、昨日、市町村の担当者向けの研修会が開催され、そこで示された住民アンケートの調査結果では、ミサイル発射を知った手段としては、緊急速報メールが多かったとのことでありまして。

【第1分科会 10月3日 第4号】

しかしながら、防災無線などを通じた情報伝達も重要でありまして、ふぐあい一旦発生すると、自治体の責任が厳しく問われることとなります。

道としては、こうした事態を防ぐため、情報伝達訓練の充実を図るべきと考えますが、見解を伺います。

○加藤貴弘委員長 総務部危機管理監橋本彰人君。

○橋本総務部危機管理監 情報伝達訓練についてでございますが、緊急時にJアラートによる情報を迅速かつ確実に住民の皆様に伝達することは極めて重要でありますことから、国と各自治体間において、毎月1回、定期的に受信状況を確認しているところでございます。

また、今般、国から、Jアラートによる情報伝達を万全のものとするため、自治体における受信状況に加えて、住民への伝達状況を確認する必要があるとの考えのもと、防災行政無線など、住民への情報伝達手段が適切に作動するかどうか、定期的に訓練を行うよう、全国の自治体に対して要請があったところでございます。

これを受けまして、道といたしましても、昨日の研修会において、こうした訓練の実施を市町村に働きかけたところであり、Jアラートによる緊急情報が確実に住民の皆様に伝達されるよう、引き続き、市町村と連携して取り組みを進めてまいります。

○赤根広介委員 そういうさまざまな研修などを行っていても、私の地元・登別では、2回続けてうまく情報伝達ができなかったという、大変残念なことがございました。

訓練を重ねていくということしか、対策はなかなかないのかもしれませんが、道庁の皆さんのさまざまなノウハウとかをしっかりと市町村に伝えて、場合によっては、そういった改善が適切に行われているのかのチェックも必要かなという気もしますので、ぜひ、そんなことについても、例えば自治体側から要望があった際にはしっかりとお応えいただければと思います。

また、危機対策に関しましては、先ほど触れた庁舎をどう活用していくかということ、あるいは、さまざまな時間帯を想定した訓練のあり方、情報伝達のさらなる充実など、まだまだ取り組むべき課題が山積していると考えます。

そのあたりは知事に直接お伺いしたいと存じますので、委員長のお取り計らいをお願い申し上げます。次の質問に移ります。

それでは、テレワークについてお伺いをいたします。

代表質問において、民間企業に働きかける以上、まず道が率先して在宅勤務としてのテレワークの導入を図るべきとの考えからお伺いしましたが、在宅勤務は、柔軟な働き方が可能となる有効な手法の一つと認めつつも、費用対効果などのほか、勤怠管理やリモートアクセス環境の整備、情報セキュリティ対策といった課題について調査研究をするとともに、職員の意識調査の結果なども活用しながら、効果的な導入のあり方について引き続き検討するとのお答えでありました。

道庁内でのテレワークの導入について我が会派が取り上げたのは昨年の4定で、間もなく1年がたとうとしております。

この間、具体的にどのような視点で検討されてきたのか、まず伺いたします。

○加藤貴弘委員長 行政改革課長青木真郎君。

○青木行政改革課長 テレワークに係る検討の内容についてでございますが、昨年度の庁内検討会議におきましては、ICTの利活用による業務の効率化などの観点から、テレワークに関しまして、サテライト勤務が可能となる出張者用オフィスについて、出先機関への設置を促進することとしたほか、モバイルワークや在宅勤務については、導入に必要なリモートアクセス環境の整備に向けて、具体的なあり方の検討を進めることとしたところでございます。

また、在宅勤務につきましては、リモートアクセス環境の整備内容に応じた検討が必要であるとしたところであり、本年1月には、関係課の合同で、広島県など、先行している4団体におけるさまざまなタイプの在宅勤務の内容について、情報システムの仕様も含めて現地調査を実施したほか、7月には職員の意向調査を行うなど、鋭意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。

○赤根広介委員 さまざまな取り組みを進めてきたことは理解するわけであります。

在宅勤務の対象をどこまで広げるかによって変更が生じると思えますけれども、費用はどの程度かかると試算しているのか、また、効果はどのような物差しではかろうとしているのか、所見を伺います。

○加藤貴弘委員長 給与サービス担当課長増田弘幸君。

○増田給与サービス担当課長 在宅勤務における費用対効果についてでございますが、在宅勤務は、柔軟な働き方が可能となりますことから、職員の子育てや介護との両立など、ワーク・ライフ・バランスの推進に寄与するものであり、その実施に当たりましては、パソコンのほか、リモートアクセス環境の整備や情報セキュリティ対策といった、ICT環境の整備に係る費用などが必要となります。

現在、職員の意向調査の結果についての分析や、ICT環境の整備の内容など、効果的な導入のあり方について検討している段階でございますが、所要の費用につきましては、今後、この検討結果を踏まえて試算してまいります。

また、検討を進めている在宅勤務の実施により、職員のワーク・ライフ・バランスの確立にどのように貢献できるのかを、他県の実例とも比較するなどして検証することにより、その導入効果についても検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○赤根広介委員 総務省におきましては、ICTを活用したテレワークの導入を検討する企業、団体などのほか、都道府県、市町村などの地方公共団体及びそれに準ずる団体等に対しまして、テレワークの知見、ノウハウなどを有する専門家として、テレワークマネージャーを派遣し、テレワークの導入に関する助言、提言、情報提供などを実施する制度を始めております。

道でも、内部で検討するだけではなく、こういった制度を活用し、在宅勤務について速やかに結論を得てはいかがでしょうか、所見を伺います。

○加藤貴弘委員長 人事局長松浦英則君。

○松浦人事局長 在宅勤務の検討についてでございますが、在宅勤務につきましては、これまで、既に導入している他県における課題や利用状況などに係る現地調査や、国が主催するテレワークに関するセミナーなどを通じて、情報収集を行いますとともに、職員の意向調査の結果なども踏まえ、効果的な導入のあり方について検討を進めているところでございます。

道といたしましては、今後、本年8月から国が募集を開始したテレワークマネージャー派遣制度も必要により活用し、今年度中に、ICTの利活用に向けた環境整備についての具体的な取り組み内容や実施時期などを盛り込んだ実施計画を策定してまいりたいと考えてございます。

○赤根広介委員 今、局長から、今年度中に、具体的な取り組み内容や実施時期などを盛り込んだ実施計画を策定していくという考えが示されたことは評価させていただきたいと思っております。

しかしながら、テレワークの問題は、道の喫緊の課題でもある働き方改革、そして優秀な人材の確保といったことに直結する重要な問題でありますので、知事に取り組み方針などについて直接伺いたいと思っております。委員長のお取り計らいをお願い申し上げまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○加藤貴弘委員長 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。

藤沢澄雄君。

○藤沢澄雄委員 それでは、私は、2点について質問をさせていただきます。

1点目は、北方領土問題について質問します。

先日、ウラジオストクで行われました日ロ首脳会談では、共同経済活動に関するプロジェクトの絞り込みなど、今後の北方領土返還につながる経済活動の下地をつくるための合意がなされたと聞いております。

その一方で、双方の法的立場を害さない人の移動の枠組みなどについては、具体的な内容が先送りされているわけでありまして。

我が国の法的立場を害さない交流の枠組みの成否が、共同経済活動の実現や領土返還に道筋をつけることができるか否かの鍵を握っていると言っても過言ではないと思っております。

以下、順次質問をしてみたいと思っております。

まず、6月末に行われた現地調査には、道からも副知事が参加されまして、現地の状況や四島住民のニーズを把握したものと承知しております。

その後、10月初めに追加の現地調査を予定しているというふうに聞いておりましたが、実は、けさの新聞で、それが延期になったということを知り、正直、びっくりしちゃったのですが、そういう報道もありました。

延期ですから、今後、調査が行われる見込みだとは思いますが、その中身、また、北海道の関係者はどの程度参加することが見込まれているのか、まず伺いたいと思っております。

○加藤貴弘委員長 共同経済活動担当課長山田哲史君。

○山田共同経済活動担当課長 追加的な現地調査についてでございますが、今回の日ロ首脳会談においては、早期に取り組む5分野のプロジェクトの候補が特定されたところでありまして、今後実施する予定の追加的な現地調査は、プロジェクトを具体的に進めるための、より専門的な観点からの調査であると承知しているところであります。

調査の実施に向けましては、現在、国が参加者の調整を行っており、具体的には明らかにされておられませんけれども、道におきましては、これまで、6月末に行われた北方四島での現地調査や、北方領土隣接地域などの意見を踏まえ、優先的なプロジェクトや継続的な四島での現地調査など、関連する事項について政府に要請を行ってきたところでございます。ごみの減容対策を含む複数のプロジェクトに関して、隣接地域を中心に、多くの道内関係者が調査に参加できるよう、国に働きかけを行っているところであります。

○藤沢澄雄委員 今言われましたように、このプロジェクトの一つに、ごみの減容対策があるようであります。

このプロジェクトに関する質問は、我が会派の同僚議員も一般質問でやっておりますが、ごみの減容化について、道がチームをつくり、国とともに検討を進めていくという答弁をいただいております。そのことについて、これからどのように検討を進めていくのか、伺いたいと思います。

○山田共同経済活動担当課長 ごみの減容対策についてであります。今回の日ロ首脳会談で早期に取り組む候補とされた、ごみの減容対策につきましては、国から、廃棄物処理に係る道のノウハウを活用したいとの依頼がございまして、道では、先月11日に、庁内の関係部、道立総合研究機構及び地元・根室市を構成員とする北方四島廃棄物減容対策検討チームを設置したところでございます。

このチームにおきましては、6月末の北方四島での現地調査で把握した現地事情をもとに、廃棄物処理に知識や経験のある道内の民間企業の意見も伺いながら、経済産業省とともに、ごみの減容方法や管理のあり方などについて検討しているところです。

四島における適切な廃棄物処理の促進は、四島在住ロシア人の生活環境の改善に加えて、領土返還後に四島に在住する邦人の生活環境の整備にもつながり得ることから、道といたしましては、ごみの減容対策に係る検討を着実に進め、国に対し必要な提案を行ってまいりたいと考えております。

○藤沢澄雄委員 我が会派の代表質問で指摘したとおり、ロシアは、共同経済活動に伴う経済的メリットをちらつかせながら、なし崩し的に、出入域に関するロシア側のルールを日本に受け入れさせる戦略をとってくる可能性が高いと考えます。

道は、北方四島での共同経済活動を進めるに当たり、我が国の法的立場を害することのないよう、どういうふうに対応するか、伺いたいと思います。

○加藤貴弘委員長 北方領土対策局長由川孝典君。

○由川北方領土対策局長 法的枠組みについてでございますが、道では、これまでの政府への要請におきまして、共同経済活動が、日本の法的立場を害さない特別な制度のもと、日ロ双方に有益なものとなり、北方領土問題の解決に結びつけていくことが何より重要との考えを繰り返し伝えてきたところでございます。

また、先月18日の国連総会の際に行われました日ロ外相会談では、ロシアによる四島での特区の設置に係る問題を日本側から取り上げ、共同経済活動が我が国の法的立場を害さないことが前提であることを踏まえ、改めて日本側の立場を伝達したものと承知しております。

道といたしましては、日ロ両政府間の協議の進捗状況を踏まえながら、共同経済活動が我が国の法的立場を害することがないように、改めて国に申し入れるなど、道としての役割を適切に果たしてまいりたいと考えております。

○藤沢澄雄委員 大変センシティブな問題ではありますが、私は、外交というのはしたたかになるべきだと思いますから、これは国が主体的に行うとはいえ、北海道だからこそわかる視点で、アイデアというか、そういうものも提案できるような対応をぜひとも求めたいと思います。

次ですが、このたび実施されました航空機を利用した特別墓参については、最初は天候により日程変更を余儀なくされまして、元島民からは、飛行機の待機時間が長いといった意見もありましたが、おおむね好意的な評価であったというふう聞いております。

また、8月末に行われました船による墓参の際の追加的な出入域ポイントの設置と相まって、昨年末の首脳会談での、元島民のふるさと訪問の改善は、一定の成果があったのかなというふうにして思っております。

今後は、今回の訪問での課題を整理しながら、来年度以降も継続的に行われるよう、引き続き働きかけていく必要があると考えますが、道の見解を伺います。

○由川北方領土対策局長 航空機を利用した墓参についてでございますが、9月23日から24日の日程で、航空機を利用した墓参が初めて実施されたところでございますが、天候により日程変更を余儀なくされたものの、4カ所の墓地での墓参は予定どおり実施され、参加された方々も無事に戻ってこられたところでございます。

訪問団長を初め、団員からの評価も高く、引き続き実施することを求める声がありました。

また、墓参団に参加した中根外務副大臣は、記者会見におきまして、今後の改善について、団員からお話を伺い、政府内で検討し、ロシア側と協議していく旨を述べられたところであります。

道といたしましては、関係団体と連携しながら、航空機を利用した墓参の継続的な実施を国に求めることはもとより、今回の結果を次回以降の訪問に生かし、その円滑化や充実化が図られますよう、国に働きかけてまいりたいと考えております。

○藤沢澄雄委員 毎年、ロシアの状況をうかがいながらということがないように、これが定期的なものとして定番化されることをぜひとも求めたいと思っております。

最後に、空路による墓参や追加的な出入域ポイントの設置といった、墓参に関する改善策を国

に求めることは必要ですが、改善の対象を墓参に限定せず、元島民の自由訪問にも拡大するなど、交流事業などの中心となる元島民の負担のさらなる軽減が重要と考えますが、道として今後どのように取り組むのか、伺いたいと思います。

○加藤貴弘委員長 総務部長中野祐介君。

○中野総務部長 元島民の負担のさらなる軽減についてでございますけれども、元島民の方々の平均年齢は既に82歳を超えておりまして、北方四島の往来に係る負担の軽減に向けた改善の取り組みが、人道的観点からも今後一層重要となると認識しているところでございます。

こうした考え方のもと、道といたしましては、これまでも、航空機による往来とか追加的な出入域ポイントの設置、さらには、改善の取り組みの自由訪問などへの拡大について、政府に要請を行ってきているところでございます。

道といたしましては、今後とも、自由訪問などへの拡大を初め、元島民の方々の負担軽減に向けた改善を促進しまして、北方墓参、自由訪問、四島交流、共同経済活動の四つを駆動力とした、両国間の相互理解と信頼関係の醸成を通じまして、一日も早い領土返還、平和条約の締結につながるよう、国に働きかけてまいります。

以上でございます。

○藤沢澄雄委員 何せ、北方領土問題は、北海道がリーダー格となって国に働きかけることが一番でございますので、何とぞよろしくお願ひしたいと思います。

続きまして、危機対策について質問します。

危機対策という観点でいきますと、先ほどもいろいろ質問に出ておりました北朝鮮、あるいは中国などによる軍事的な脅威が戦後最大級までに高まっていると言われているわけでありまして。

また、自然災害が全国各地で起きていまして、しかも、地球温暖化によると思われる気候の変動は、従来の想定をはるかに超えるものであります。強靱化や減災という考えも必要になっております。

そして、いざ災害が発生した場合の対策として、本来業務に影響がない範囲で、自衛隊の力を最大限発揮できるようにする必要があると私は考えます。

そこでまず、防衛に関する分野ですが、日米共同訓練について、道の考えを数点聞きたいと思っております。

先日実施されました、本年の日米共同訓練は、オスプレイの参加が大きな話題となりました。道内の世論として、どちらかといえば、日米共同訓練そのものの是非が論じられるというよりは、オスプレイの危険性についての意見が強調されまして、それをもって、訓練に反対する風を吹かせるような意見や報道が見られたと私は思っています。

なぜ、今、北海道で、オスプレイの参加を含めた日米共同訓練が必要なのかということに注目したいと思います。

そこで、道として日米共同訓練をどう認識しているのか、まず伺いたいと思います。

○加藤貴弘委員長 危機対策局長森弘樹君。

○森危機対策局長 日米共同訓練についてでございますが、道内におきましては、昭和57年から、各演習場や駐屯地において、道内の陸上自衛隊と米軍との共同による機能別訓練や実動訓練などの共同訓練が実施されてきたところでございます。

このたびの訓練につきましては、我が国の安全保障環境が厳しさを増している中、地域の安定化のために極めて重要とされておりまして、訓練活動に伴う沖縄の負担の軽減にも寄与するものであると受けとめているところでございます。

○藤沢澄雄委員 道民の中にさまざまな意見がある中での日米共同訓練であるわけですが、私は、できるだけ広く道民の理解を得て、訓練がスムーズに実施されるよう、環境を整備する必要があると考えます。その点における道としての役割について、考えを伺いたいと思います。

○森危機対策局長 日米共同訓練の実施における道の役割などについてでございますが、訓練の実施に当たりましては、道民生活に不安や支障を与えることがないように、国の責任において、安全管理の徹底、移動や訓練中の事故防止及び規律の維持に万全を期していただくとともに、道としましても、道民の皆様に必要な情報提供を行う必要があると考えているところでございます。

今回の訓練におきましては、国に対し、地元自治体と連携して、訓練に関する十分な説明を要請し、訓練内容について、期間中、1日2回、道や地元の自治体に情報が提供されたところでございます。

道としましては、今後とも、地元自治体と連携の上、国に対し、丁寧な説明や十分な情報提供が行われるよう求めるとともに、道民の皆様方の不安を払拭するため、そうした情報をホームページに掲載するなど、広く情報開示に努めてまいります。

○藤沢澄雄委員 済みません。ちょっと聞きたいのですが、今の答弁にありましたホームページに掲載するというのは、毎回、こういう訓練ごとにホームページに掲載するような形になっていたのでしょうか、どうでしたか。

○森危機対策局長 道のホームページへの掲載についてでございますが、国に対して、丁寧な説明とか十分な情報提供を求める中で、いただきました情報を、道として今回からホームページに掲載しているところでございます。

○藤沢澄雄委員 ありがとうございます。

ふだんなら、それで構わないと私は思うのです。間違いがないように、防衛省の発表をそのままホームページに載せることは全然構わないと思うのですが、これまでの知事の答弁を見ますと、はっきりと、道民の中に不安があるということを述べています。

それを道としても認識しているということであれば、例えば、防衛省が発表する事故率に関することとか騒音のことなどは、ちゃんと公式な文書で公開されておりますので、そのようなことも説明して、よりきめ細かく道民に理解を求めるということがあってもよかつたのかなと、今振り返ってみると感じるのです。

もう一つ、一連のマスコミ報道を見たときに、マスコミに対する道のスタンスというか、道は

こう考えているということ、もっとはっきりと話してもらってもよかったのかなと私は思います。

今回、ずっと一連の答弁を聞いていますと、決まったフレーズがありまして、それは、国の責任においてというフレーズです。もちろん、そのとおりだと思います。

ただ、それを受けて、道として、主体的にどういうふうな考えを発信していくかということがこれからすごく大事になってくると私は考えております。

次の質問であります。

日米共同訓練は、多分、来年度以降も同様にあるというふうに考えます。国際情勢の変化から、その内容について練度を高める必要が当然出てくると考えられるわけですが、道としては、今後どのような考えのもとに対応するのか、お聞かせいただきたいと思います。

○加藤貴弘委員長 総務部危機管理監橋本彰人君。

○橋本総務部危機管理監 今後の対応についてでございますが、来年度以降における本道での日米共同訓練につきましては、現時点において国から説明は受けておりませんが、道では、本道で実施をされるいかなる訓練も、国の責任において、丁寧な情報提供のほか、安全管理の徹底が図られる必要があるものと考えており、今後とも、地元の市町村との緊密な連携のもと、国に対して要請を行いますとともに、道といたしましても、道民の皆様には不安や支障が生じることのないよう、国から提供された情報を広くお知らせするなど、適切に対応してまいります。

○藤沢澄雄委員 私は、今回のケースを見ると、道自身が訓練に対して若干不安を持っているという感じを受けまして、そのことが道民の不安にもつながっていったような気がするのです。

それで、私は、北海道の179市町村が全域を挙げて自衛隊の体制維持を求めているという環境にある中、そしてまた、自衛隊にとって訓練道場という位置づけにある中、訓練の受け入れについて、道民あるいは各自治体としても理解しているのだというメッセージをもっと発することはとても大事なことだと思いますので、これからも責任のある道の対応を求めたいなというふうに思っています。

今後は、海兵隊の参加で、地域に寝泊まりするとかという新たな段階を迎える時期も来るかもしれない。

海兵隊の皆さんというのは、場合によっては、体を張って、命をかけてよその国を守るわけがありますから、そういうことに関して感謝するという気持ちを常に持つことも必要だと思います。人権問題ですから、その辺はしっかりと——私も、これから、自衛隊の皆さんや海兵隊の皆さんが地域に感謝され、自分たちのやっていることが本当に役に立っているのだと思ってもらえるような環境をぜひともつくっていききたいなというふうに思っています。

次の質問です。

昨年の大雨災害を初め、地震や救急患者の搬送など、さまざまな事案について、災害派遣要請が行われていると認識していますが、過去3年間の派遣要請の状況はどのようになっていたのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 危機対策課長辻井宏文君。

○辻井危機対策課長 自衛隊への災害派遣要請についてでございますが、道では、自衛隊法に基づき、天災地変その他の災害に際して、道民の生命または財産の保護のため、必要に応じ、自衛隊に対して部隊等の派遣を要請しているところでございます。

過去3年間の要請状況は、平成26年度が14件、27年度が14件、28年度が19件となっております。人命救助のほか、災害復旧活動など、重要な役割を担っていただいていると認識しております。

○藤沢澄雄委員 自衛隊については、災害派遣要請による活動以外にも、地域の活性化やまちづくりに貢献していただいているとの声が多く自治体から寄せられております。こうした地域への貢献をどのように認識しているのか、伺いたいと思います。

○辻井危機対策課長 自衛隊の地域貢献についてでございますが、自衛隊では、住民や地方自治体の理解と協力があって、初めて、さまざまな自衛隊活動が可能になるとの考えのもと、地域が主催しますスポーツ大会やお祭りなどの行事への支援のほか、環境美化や雪おろしといったボランティア活動などの地域活動に積極的に貢献されており、道内の市町村から高く評価されているものと承知しております。

○藤沢澄雄委員 道では、自衛官OBを職員として採用しており、危機対策のさまざまな場面において、その培った能力を活用していると聞いていますが、現在の活用状況と今後の活用予定についての考えを伺いたいと思います。

○森危機対策局長 自衛官OBの活用などについてでございますが、道では、危機管理や防災体制の強化を図るため、平成17年度から、自衛官OBの方々を道職員として任用しており、現在、危機対策課に2名の任期つき職員と6名の非常勤職員を、また、釧路総合振興局に1名の非常勤職員を任用しております。

昨年の本道の大雨災害に際しては、八つの市町に延べ18名の自衛官OBを派遣し、町長などへ、直接、応急対策の助言などを行いましたほか、先月の台風の際にも、六つの振興局に7名を派遣し、災害対応に備えたところでございます。

また、平常時には、道、市町村が実施する防災訓練や講習会などにおきまして、助言、講話を行っているところであります。

道としましては、自衛官OBが有する専門的な知識、経験をこれまで以上に活用し、道、市町村、道民の方々の危機管理や防災意識をより一層高めるために、引き続き、さまざまな場面で効果的な活用が図られますよう、取り組みを進めてまいります。

○藤沢澄雄委員 済みません。突然なのですが、数字を押さえているかどうか、わかりませんが、道内の市町村でも、当然、自衛官OBの採用というのがあると思うのです。今後も、その件に関しては、ある意味、どんどん啓発して行って、ふやしてほしいなと思うのですが、数字を押さえていますか。ごめんなさいね。突然なので、なかなか難しいかもしれない。あれば教えてください。なければいいです。

○辻井危機対策課長 道内の市町村における自衛官OBの方の状況でございますけれども、今の私の記憶では、三十数市町村において雇用されていると記憶しているところでございますが、正確な数字は後ほどお伝えしたいと思います。

○藤沢澄雄委員 突然、なかなか数字が出てこない質問をして、失礼いたしました。

いずれにしても、今、そういうすばらしい人材の活用が全道で広まっている、そのことはぜひとも多くの道民の皆さんに知っていただきたいと思います。

最後の質問であります。

各地で頻発する局地的な大雨といった自然災害に加えて、北朝鮮のミサイル発射など、緊迫化する国際情勢などを踏まえまして、自衛隊との連携の強化を図ることが大変必要だと感じております。今後、どのように取り組まれる考えか、伺いたいと思います。

○橋本総務部危機管理監 自衛隊との連携についてでございますが、昨年、本道を襲いました台風等による大雨を初め、全国各地で発生している局地的な豪雨など、甚大な被害をもたらす災害が頻発する中、本道における防災力の向上を図る上で、危機対応に関する知見と経験を蓄積している自衛隊との連携は極めて重要と考えております。

このため、道では、陸上自衛隊北部方面隊と、大規模災害時の連携に係る協定書や、連携協力に関する覚書を締結し、大規模災害の発生が見込まれる段階からの情報の共有などに努めているほか、防災訓練や防災研修への互いの職員の派遣などによりまして、相互に協力をするところであり、今後とも、防災対策がより一層進むよう、自衛隊との連携強化に努めてまいります。

○藤沢澄雄委員 終わります。

○加藤貴弘委員長 藤沢委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

安藤邦夫君。

○安藤邦夫委員 それでは、通告に従いまして、大きく2点について伺います。

まず、北方領土問題についてであります。

北方領土問題をめぐりましては、航空機による墓参が先月23日から24日にかけて行われたほか、北方四島における共同経済活動の早期に取り組むプロジェクトとして、5項目の候補が特定され、その検討のために行う追加的な現地調査の実施が予定されているなど、昨年末の日ロ首脳会談の合意事項が具体的な結果としてあらわれてきております。

こうした動きを北方領土問題の解決につなげるには、国による外交交渉を支え、後押しする道民、国民の世論を一層喚起することが必要であり、そのためには、若い世代の方々に北方領土問題をしっかりと理解していただくことが重要であると考えます。

そこで、若い世代への啓発につきましては、道として、これまでどのような取り組みを行ってきたのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 北方領土対策課長東田俊和君。

○東田北方領土対策課長 若い世代への啓発についてであります。元島民の方々の高齢化が進

【第1分科会 10月3日 第4号】

む中、若い世代の北方領土問題に対する関心を高め、理解を深めていくことが大変重要であると考えております。

道におきましては、これまで、「北方領土の日」ポスターコンテストや中学生作文コンテスト、中・高生による合唱コンサートなどを初め、北方領土の語り部による北方領土学習を小中学校で行い、その講話等をもとに、児童生徒が展示用の啓発パネルを作成するなど、さまざまな取り組みを行ってきたところであります。

また、今年度におきましては、楽しく学べる啓発イベントを新たに実施するとともに、領土返還への思いや願いが込められた花びらカードでボードを満開にする北方領土メッセージ発信事業を全道で展開するなど、若い世代に向けた取り組みに努めているところであります。

以上でございます。

○安藤邦夫委員 道としても、北方領土返還に向けた世論の喚起、また、海外の方々への情報発信の強化等を図るために、道庁の構内に北方領土啓発塔を設置し、昨日、その除幕式が行われたと承知しております。

そのような取り組みにつきましては高く評価するところですが、先ほど取り上げました若い世代の理解の促進などは終わりのない取り組みとも言えます。引き続き、しっかりと取り組んでいただきたいと考えているところでございます。

若い世代の方々の領土問題への関心を高めて、理解を深める上では、北方領土の語り部の方々の貴重な講話を直接聞いていただくということが非常に有効であり、そのため、道として、これらの活動を支えていく取り組みが大切であると考えます。

昨年11月の北方領土対策特別委員会におきまして、我が会派の同僚議員が、語り部の方々が高齢化する中、視覚教材の作成などによる語り部事業の支援を検討すべきであると質問したところでありますが、道として、その後どのように取り組んでいるのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 北方領土対策局長由川孝典君。

○由川北方領土対策局長 北方領土の語り部についてでございますが、四島での暮らしを実体験として持つ元島民の方々の説得力のある切実な思いを広く伝えることは、領土問題への関心を高め、理解を深める上で、最も効果があるものと考えております。

このため、四島での生活や体験、ふるさとへの思いを語る語り部の様子を映像化したDVDの年内の完成に向け、準備を進めているところでございまして、完成後には、道内の小中学校に配付いたしますとともに、啓発セミナーなどで活用してまいりたいと考えてございます。

DVDの作成に当たりましては、視覚に訴える映像や写真を効果的に使用することで、語り部の講話を聞く方々が内容をより深く理解し、語り部の方々にとりましても負担軽減につながるものとなりますよう取り組んでまいります。

○安藤邦夫委員 語り部の様子を映像化したDVDの年内の完成に向けて準備中ということですので。

早速、私どもの提案に対応していただいたことに対しまして、敬意を表したいと思っております。大

いに活用していただいて、北方領土問題に関する世論喚起につなげていただきたいと思いますという次第でございます。

それでは次に、災害対策についてであります

昨年の夏の本道の大雨災害から、1年余りがたつ中、各地におきましては、復旧作業が進められております。

昨年の台風により寸断された国道274号の日勝峠も復旧工事を進めており、この10月末にも通行どめが解除される予定であります。こうしたさなか、先月18日に本道に台風が上陸、通過し、再び道内に被害をもたらしたわけです。

災害時にいつも思うことなのですが、災害対策を行う上で、防災関係機関が一体となって連携協力することが何よりも重要であると考えます。

昨年の経験も踏まえて、このたびの台風におきまして、どのように関係機関と連携した対応を実施し、今後の災害対策へどのように生かしていくのか、以下伺ってまいります。

台風18号は、九州から北上いたしまして、日本列島を縦断する形で、北海道へ接近したため、今回の上陸については、ある程度予測がついたと考えます。

こうした気象状況の見込みに対し、事前にどのような準備等を行っていたのか、まず伺います。

○加藤貴弘委員長 危機対策課長辻井宏文君。

○辻井危機対策課長 このたびの台風に備えました対応などについてであります。道、開発局及び気象台では、台風接近時など、道内の広域で災害の発生が予想される場合、担当職員が一堂に会しまして、気象状況や今後の対応などを共有するための連絡室を設置することとしており、このたびの台風の接近に際しましても、9月17日の午前に設置し、情報の共有を図ったところでございます。

さらに、こうした情報を庁内で共有するため、道では、同日の午後、各部及び振興局の防災担当者に加え、気象台にも出席いただいた緊急会議を開催しまして、今後の気象見込みや、土砂災害、暴風による被害など、警戒すべき事項について情報共有を行うとともに、庁内の災害対応の体制などについて確認したところでございます。

○安藤邦夫委員 初動対応についてお聞きしたいのですが、災害時におきましては、開発局などの防災関係機関と連携した体制を構築することが重要であります。

道では、このたびの台風におきまして、関係機関とどのように連携して対応したのか、伺います。

○辻井危機対策課長 関係機関との連携などについてであります。道では、台風の接近に伴う気象警報が発表された9月17日の夜遅くに非常配備体制をとり、警戒に当たるとともに、翌18日の早朝には、発生するおそれのある災害への応急対策を円滑に実施するため、災害対策連絡本部を設置したところでございます。

加えまして、庁内はもとより、自衛隊や開発局、気象台などの防災関係機関にも参加いただ

き、連絡本部会議を開催し、道路や河川の被害状況、気象見込みなど、それぞれの機関が持つ情報の共有を図るとともに、対応方針を確認したところでございます。

○安藤邦夫委員 昨年の大雨災害時もそうだったのですが、開発局、自衛隊、道警では、国道に設置したカメラやヘリなど、情報を把握するためのさまざまな資機材を保有し、活用しております。

道では、関係機関からどのような情報を得たのか、伺います。

○辻井危機対策課長 被災状況の情報収集などについてでございますが、昨年の大雨災害においては、被災状況を迅速に把握するため、防災関係機関が保有しますヘリコプターやカメラなどを活用したところであり、応急対策を実施する上で極めて有効であったと認識しております。

このため、道では、このたびの災害におきましても、開発局が国道や河川に設置しているカメラや、道警察のヘリコプターが搭載するカメラによる上空からの映像により、河川の水位上昇や氾濫のおそれなど、リアルタイムな情報を得ながら、被災状況の把握に努めたところでございます。

○安藤邦夫委員 被災状況の情報収集などについてですが、近年、災害時には、無人航空機、いわゆるドローンが、上空からの被害の確認や災害復旧にも利用されております。民間企業のみならず、開発局など、国の一部の機関でも導入しているようでございます。

開発局では、今回の災害時には利用しなかったようでありますが、日ごろから飛行訓練を行うなど、十分な備えをしていると承知しております。

道においても、ドローンの利用を検討すべきと考えますけれども、所見を伺います。

○加藤貴弘委員長 危機対策局長森弘樹君。

○森危機対策局長 災害時におけるドローンの活用についてであります。昨年の本道の大雨災害時におきまして、開発局や国土地理院などの防災関係機関がドローンによる撮影を行ってございまして、被災状況の把握に有効であったものと認識をしております。

また、民間事業者などが、断線した電話回線や電気の応急復旧などに活用したとも聞いております。

一方で、大雨災害の検証におきまして、こうしたドローンの飛行情報が防災関係機関で共有されておらず、救助用ヘリコプターの運航の妨げになりかねないといった課題も挙げられております。

道としましては、道、関係機関が保有する車両やヘリコプターといったさまざまな資機材を、連携協力し、最大限活用することが重要であると認識をしております。ドローンについても、関係機関相互の情報共有に努め、有効かつ適切な活用を図ってまいりたいと考えております。

○安藤邦夫委員 開発局では、被災した市町村の情報を把握するためのいわゆるリエゾンや、道路、河川の被害状況の調査などを行うTEC—FORCEといった先遣隊を有しております。

道でも、昨年の大雨災害時に、応援のための職員を派遣してございましたけれども、このたびの台風災害における派遣状況についてはどうでしたか、伺います。

○辻井危機対策課長 市町村などへの職員の派遣についてであります。大雨による土砂災害や河川の氾濫のおそれが生じた胆振、十勝管内などの九つの被災市町村に対しまして、五つの振興局から17名の職員を速やかに派遣し、被害情報の把握や市町村との連絡調整などに努めたところでございます。

また、大規模な被害が発生した場合に、被災市町村への支援などをいち早く実施できるよう、特に警戒が必要と予想された六つの振興局に対しまして、危機対策に精通した7名の自衛官OB職員を事前に派遣し、災害応急体制の強化に努めたところでございます。

○安藤邦夫委員 今後の取り組みについて伺いますが、台風や豪雨、大地震など、大規模な災害では、関係機関と連携した災害対応を行わなければならないことは、去年の経験を踏まえても明白でありまして、いざというときに備えて、開発局と道では、災害時の連携協力の協定を締結しております。

関係機関との連携をより一層強化して、災害に備えるべきと考えますが、今後の取り組みについて、危機管理監の決意のほどを伺わせていただきます。

○加藤貴弘委員長 総務部危機管理監橋本彰人君。

○橋本総務部危機管理監 今後の災害対策についてでございますが、去年の本道の大雨災害では、災害対策本部指揮室を設置し、開発局、自衛隊、道警察、気象台などの防災関係機関が参集した上で、迅速かつ的確な初動対応を行ったところございまして、こうしたことについては、災害検証委員会におきましても評価をいただいているところでございます。

このたびの災害対応におきましては、道の災害対策連絡本部に自衛隊や道警察に常駐していただいたほか、開発局を初め、防災関係機関の方々に本部会議に出席いただき、被災状況の共有や対応方針の検討に加わっていただいたところでございます。

道といたしましては、災害時において迅速的確な対応を行うため、本年5月、北海道防災会議に、開発局、自衛隊など七つの機関で構成する常任幹事を設置したところございまして、これらの関係機関相互において、平常時からの連携をより一層図りながら、防災対策の充実強化に取り組んでまいります。

○安藤邦夫委員 続きまして、道の消防防災ヘリコプターについて伺います。

道の消防防災ヘリは、平成26年度から、全国的な操縦士等の不足の影響により、24時間運航が困難となって、関係機関の協力を得る中で、夜間の緊急運航等に対応してきたところであります。

こうした中、本年第1回定例会におきまして、平成34年度を目標として、道警察との共同運航によって24時間運航体制を構築するとの答弁がございました。

広大な北海道における道の消防防災ヘリの24時間運航は、道民の安全、安心を確保する上で大変重要であり、確実な体制移行が求められると考えます。具体的にどのように進めていかれる考えなのか、伺います。

○森危機対策局長 道警察との共同運航に向けた取り組みについてであります。離島を有し、

【第1分科会 10月3日 第4号】

広大な本道にとって、道民の安全、安心を確保する上で、道の消防防災ヘリの24時間運航の確保は不可欠であり、平成34年度を目標として、道警察との共同運航体制を構築することとしているところでございます。

今年度より、道警察におきましては、ヘリの運航に必要な操縦士及び整備士の計画的な確保と育成を進めているところでありまして、今後、円滑な共同運航体制への移行に向け、共同運航に係る基本方針や運航要綱等の整備、道と道警察が連携した救助活動訓練の実施などについて協議を重ねてまいります。

○安藤邦夫委員 道は、消防防災ヘリの運航体制の充実強化のため、今年度より、消防防災ヘリの新規機体の導入について手続を進めていると承知しておりますが、導入までのスケジュールと、どのような機体を導入する考えなのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 防災航空室長齊藤文俊君。

○齊藤防災航空室長 新たな機体の導入についてでございますが、9月15日に入札公告を行い、現在、10月23日の入札に向け、事務手続を進めているところであり、今後、この入札結果に基づき、契約締結に向けた所定の手続を進め、新たな機体については、平成30年度末の導入を予定しているところでございます。

新たな機体の仕様につきましては、現有機と同等以上の性能確保を基本に、消防防災ヘリの救助活動に必要なホイスト装置、林野火災消火のための消火バケット、広大な本道に対応するための増槽燃料タンクなどの装備機材について仕様書に定めているところでございます。

○安藤邦夫委員 重ねて、ヘリの機能強化についても伺わせていただきたいのですが、昨年年第3回定例会の我が会派の一般質問におきまして、災害対応に資するヘリ搭載カメラなど、一定の資機材整備の必要性について質問をした際に、災害対応に必要な防災資機材の整備について検討してまいりたいとの答弁がございました。

道は、現行機体に対する機材装備も含めて、今回の機体導入に当たって、どのような強化等を図ろうとしているのか、伺います。

○齊藤防災航空室長 消防防災ヘリに係る機能強化についてでございますが、新たな機体におきましては、被災地の災害状況などをリアルタイムに災害対策本部等へ提供することが可能となるヘリコプターテレビ伝送装置や、熱感知機能により、夜間には肉眼で判断が不可能な目的物も確認できる赤外線カメラ、天候不良や夜間飛行など視界不良のときにおいても障害物を自動で感知する対地接近警報装置など、現行機には装備されていない新たな機材を装備することとしており、こうした機能強化により、搜索、救難、消防活動が効率的に行われるとともに、より安全な運航を確保することができるものと考えているところでございます。

○安藤邦夫委員 それでは、最後の質問となります。

今後、新機体の導入によりまして、道の消防防災ヘリの機能強化が図られ、現行ヘリも含めて2機体制の運用となります。

大規模災害時におきましては、他機関のヘリも活動する中、ヘリの特性、機能が十分に生かせ

るよう、効率的な運用が必要と考えます。今後、どのような運用を考えているのか、伺います。

○橋本総務部危機管理監 新たな機体導入後における運用体制についてでございますが、平成31年度から、消防防災ヘリの2機体制による運用を予定しており、これにより、法定点検等による機体の運航休止期間の減少や、より効率的な運用が図られるものと考えております。

また、大規模災害などが発生した際には、関係機関で構成するヘリコプター等運用調整班におきまして、道の2機のヘリを含め、関係機関が保有する航空機等の特性に応じた運用調整を行うこととしており、こうした取り組みによりまして、被災地の現場の把握を初め、救出、救助や不明者の捜索、さらには物資の搬送活動などに迅速かつ効率的な対応が可能になるものと考えているところでございます。

○安藤邦夫委員 災害対策につきまして、さまざまな観点から伺ってまいりました。

昨年のような大規模な災害に対しては、北海道開発局や自衛隊、気象台、市町村といった関係機関となお一層の緊密な連携協力体制を構築して備えるべきと考えます。この問題につきまして、知事の考えを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のほど、よろしくお願いいたしまして、私の質問といたします。

ありがとうございました。

○加藤貴弘委員長 安藤委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

笠井龍司君。

○笠井龍司委員 通告に従いまして、消防団等の現状について、順次伺ってまいりたいと思いません。

本道に未曾有の被害をもたらした昨年の大雨災害から、1年が経過をしたところであります。

近年の災害は、大規模かつ甚大化する傾向にありまして、本年に入っても、九州北部や秋田県などにおいて豪雨による甚大な被害が発生し、また、先日は、石狩市の浜益地区における豪雨による河川氾濫や土砂崩れ、さらには、台風18号が北海道を通過するなど、大規模な災害が発生をしているところでありまして、住民の生命、財産を守る消防の役割はますます増大しているのではないかと考えるところであります。

こうした中、常備消防はもとよりでありますけれども、地域における消防団が果たすべき役割も大きくなっていると考えるところでありまして、以下、消防団等の現状と道の取り組みについて伺いたいと思えます。

万が一、災害が発生した場合において、迅速に現場に駆けつけて活動するには、まず、消防職員や消防団員の安全確保が第一となります。

特に、大規模地震災害を想定した場合に、庁舎はもとより、車両あるいは資機材の保管場所などの耐震化は当然必要であると考えられるわけでありまして、道内の消防署及び消防団の拠点施設の耐震診断及び耐震化の状況について伺います。

あわせて、災害の中でも、特に、巨大津波は甚大な被害を起こすものと考えられるわけでありまして

【第1分科会 10月3日 第4号】

が、道内の消防署及び消防団の拠点施設におきまして、津波浸水想定区域内にあるものはどれぐらいなのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 消防担当課長市川晶一君。

○市川消防担当課長 消防施設の耐震化の状況などについてでございますが、平成29年4月現在、消防本部等の施設の399棟のうち、耐震化済みの施設は315棟でございます、耐震化率は約79%となっており、また、消防団の施設等につきましては、平成28年4月現在、1285棟のうち、耐震化済みの施設は681棟でございます、耐震化率は約53%となっております。

また、現行の耐震基準となった昭和56年以前に建築された施設のうち、耐震診断を実施していない施設は、消防本部等においては、147棟のうち62棟、また、消防団の施設等においては、641棟のうち592棟となっております。

一方、津波浸水想定区域内に設置されている施設につきましては、平成27年度現在、消防本部等においては64棟、消防団の施設等においては259棟となっております。

○笠井龍司委員 耐震化あるいは耐震診断の状況、さらには、津波浸水想定区域内にある施設の状況について、それぞれ御報告をいただいたわけでありますが、特に、この中で、耐震関係について伺ってまいりたいと思います。

道内の消防署及び消防団の拠点施設における耐震診断の状況については、今御答弁をいただきましたけれども、余り高い数字ではなかったわけでありまして、これでは、いざというときに施設が使用できないことが懸念されますので、早急な対応が必要と考えるわけでありまして。

消防署及び消防団の拠点施設で耐震診断及び耐震改修が進んでいない理由について、どのようなことがあるのか、伺います。

○市川消防担当課長 耐震診断などが未実施の理由についてでございますが、災害が発生した際に、いち早く現場に向かわなければならない消防の役割に鑑みまして、消防本部等の施設や消防団の拠点施設の耐震化は極めて重要な課題であると受けとめておりますが、こうした中、施設の耐震診断や耐震改修が進んでいない市町村からは、将来的な移転や改築の予定があること、財政的な問題などの事情があるものと伺っているところでございます。

○笠井龍司委員 今の御答弁で、なかなか進まないそれぞれの事情、理由についてお示しがあつたわけでありまして、特に、消防署で手だてがないのは、やはり課題となるのかなと思います。万一の場合に、管轄内で代替が可能な施設の目星をつけておくぐらいのことは必要ではないかなと思うわけでありまして。

消防署や消防団の拠点施設の整備は、ある意味、市町村の判断ということにもなる、そうした状況にはありますけれども、御答弁にもあつたとおり、非常に重要な施設であるということでもあります。

そこで、基本的には、市町村がしっかり判断をしていくことでもありますけれども、道としては、その整備促進にどのように取り組んでいくのか、見解を伺います。

○加藤貴弘委員長 危機対策局長森弘樹君。

○森危機対策局長 消防施設の整備促進についてでございますが、施設の耐震診断、耐震改修、また、津波浸水想定区域外への移転などにつきましては、市町村において、その重要性は認識されておりますものの、多額の財政負担を伴うことなどから、耐震化がなかなか進んでいない状況にあります。

こうした中、施設の整備につきましては、国の財政支援措置として、緊急防災・減災事業債が平成32年度まで延長されましたことから、道では、市町村の個々の事情を把握するとともに、市町村が一堂に会する会議の場の活用や、個別に市町村を訪問するなどしまして、国の財政支援措置などの情報提供や助言を丁寧に行いながら、施設の耐震化などを促進してまいりたいと考えてございます。

○笠井龍司委員 いわゆる緊防債と言われるものが平成32年度まで延長されております。知らないということはないと思うのですけれども、ぜひ、この活用を促した上で、災害時において重要な拠点施設ともなり得る消防署並びに消防団の施設について、少しでも耐震化の整備が進むように努めていただければと思います。

この中身については、とやかく申し上げませんが、地方債充当率が100%で、そのうち、7割が交付税で措置されるということで、有利な制度でありますので、財政的な問題を課題としているところであれば活用していただくよう、ぜひ啓蒙していただければと思います。

あわせて、消防団員の関係について伺いますが、昨年4月の熊本地震や8月の本道の台風災害の際の、消防団による救出・救助活動及び捜索活動が高い評価を受けているところであります。

まず、道内における消防団の団員数の推移について伺います。

また、国においては、市町村に対して、女性団員の加入促進を求めていますけれども、道内の女性団員の状況について伺います。

○市川消防担当課長 消防団員数などについてでございますが、平成29年4月現在、消防団は207団、消防団員数は2万5319人となっております。団員数は、昨年と比較して209人の減少、また、この5年間でも790人の減少となっております。

一方、女性団員につきましては、1949人で、全体の約8%を占めております。これは、全国平均の約3%と比較しても高く、この5年間でも57人の増加となっておりますが、女性団員がいない消防団も61団あるところでございます。

○笠井龍司委員 全国的には団員の充足率は91%で、北海道は88%と若干低いように私も把握しておりますが、その中でも、今お示しのとおり、女性の登録が非常に多いということは頼もしいなと思うわけであります。

消防団員の減少は、全国的な課題でもありまして、北海道においては、今申し上げたとおり、全国と比較すると女性消防団員の割合は高いものの、全道の団員は、この1年間で200名も減少しているわけであります。

これは、新規加入者と退団者との差であります。この1年間の退団者数と退団の理由はどのようになっているのか、伺います。

○市川消防担当課長 消防団員の退団数などについてでございますが、今年度実施したフォローアップ調査におきましては、平成28年度から29年度の1年間に、全道で約1300人の方々が新たに入団された一方、約1500人の方々が退団されているところでございます。

退団の理由といたしましては、定年制度によるもののほか、高齢による体力低下などの健康上の理由、また、転勤や、本業との両立が困難となるなど、職業上の理由によるものが多い状況となっております。

○笠井龍司委員 人口そのものの自然減、さらには社会減と相まって、こうしたボランティアに近い活動に参加いただく方が少なくなっているのかなと思うわけであります。

その上で、消防団の維持確保には、団員が活動しやすい環境を整えていくことはもとより、女性団員を初めとした新たな団員の確保が重要だと考えるわけであります。

道として、これまでどのような取り組みを行ってきたのか、また、今後どのように団員確保を推進していくのか、伺います。

○加藤貴弘委員長 総務部危機管理監橋本彰人君。

○橋本総務部危機管理監 消防団員の確保に向けた道の取り組みについてでございますが、火災、災害から住民の生命や財産を守り、被害を軽減していくためには、消防職員、消防団員の確保は不可欠であるものと認識をしております。

また、近年、地域の安全、安心の確保に対する住民の皆様の関心の高まりなどを背景に、消防団の活動も多様化しており、女性消防団員の活躍も、多岐にわたって期待をされているところでございます。

道では、これまでも、消防団活動への理解を深め、団員の確保を促進するため、広報紙の活用を初め、地域のイベントや道内の大学における消防団活動のPR、加入活動などの取り組みを行ってきているところであります。

さらに、今年度は、テレビ、ラジオの広報を活用するほか、道内の企業や飲食店などの御協力のもと、北海道消防協会と連携し、この10月から、消防団応援プロジェクトの取り組みを進めているところでございます。

道といたしましては、今後とも、市町村や消防協会と一層の連携を図りながら、消防団員の確保とともに、団員の皆さんが活動しやすい環境の整備に向け、各種の取り組みを進め、地域の消防防災体制の充実強化に努めてまいります。

○笠井龍司委員 最後に申し上げて、終わりますが、今、危機管理監から御答弁がありました消防団応援プロジェクトといった取り組みは非常にありがたいと思います。

全国的には、南アルプス市がこのプロジェクトを導入していますが、ちょっとしたことなので。地域において、食堂を利用したら50円割引するとか、ガソリンスタンドでガソリン代を1円割引するといったことです。

こうした、地域が団員の皆さんに感謝をするといった仕組みがあると、団員になろうかと思う人もいるかもしれないわけでありますので、ぜひとも、団員確保に向けた取り組みや環境整備に

努めていただくようお願いして、質問を終わります。

以上です。

○加藤貴弘委員長 笠井委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

真下紀子君。

○真下紀子委員 初めに、女性職員の登用の促進について伺います。

この課題は、私がこれまで何度も取り上げてきて、知事も意欲的な姿勢を示してきたわけです。

しかし、高橋道政が15年目になっておりますので、知事が掲げた目標の達成を先送りするような言いわけはもうできないと考えております。

昨年3月、道の女性幹部登用が全国最低となったことを私は指摘しましたがけれども、道では、その後策定した、女性活躍推進法に基づく行動計画に基づいて、現在は、2019年度までに、課長級以上に占める女性職員の割合を8%とすることを目指していると承知しております。

知事部局において、そもそも、試験職採用者に占める女性の割合はどうなっていますか。

○加藤貴弘委員長 人事課長谷内浩史君。

○谷内人事課長 採用者に占める女性の割合についてであります。知事部局における過去5年間の試験職の採用状況については、各年度の4月1日現在で、平成25年度は、採用者数が254名、そのうち女性が110名で、採用者に占める割合は43.3%、26年度は、採用者数が227名、うち女性が94名、41.4%、27年度は、採用者数が315名、うち女性が97名、30.8%、28年度は、採用者数が487名、うち女性が136名、27.9%、本年度は、採用者数が497名、うち女性が134名、27.0%となっているところでございます。

○真下紀子委員 女性が占める比率については顕著に減少しているということですね。

本庁課長級以上の職に占める女性職員の割合を2年後に8%にするという目標となっておりますが、過去5年間の女性の課長級への昇任者の状況と、その結果、目標達成率はどうなっているのか、伺います。

また、総括主査の状況についてもあわせて伺います。

○谷内人事課長 女性職員の登用の状況についてであります。毎年度の定期人事異動における本庁課長級への昇任者に占める女性職員の人数とその割合は、平成25年度は4名で3.6%、26年度は5名で4.1%、27年度は13名で9.0%、28年度は11名で8.8%、本年度は11名で9.2%となっております。

こうした結果、本庁課長級以上の女性職員は、目標とする8%に対しまして、平成25年度は28名で、その割合は3.6%でありましたが、本年度では50名、6.3%となっているところでございます。

また、本庁各課の総括業務を担当する主査級に占める女性職員の人数とその割合は、女性の配置状況の把握を始めた平成26年度では12名で5.3%、27年度は17名で7.1%、28年度は23名で9.8%、本年度は30名で12.4%となっております。既に目標の10%に達したところでございます。

○真下紀子委員 昇任者に占める割合、それから総括主査の割合は目標をキープしているわけですが、先ほどの答弁のように、採用比率が低くなっているのは、将来的に不安なところですね。

それでは、部長級の職員数の推移についてはどうなっていますか。

○谷内人事課長 部長級の女性職員数についてでございますが、平成25年度は2名、26年度は2名、27年度は3名、28年度と本年度はゼロ名となっているところでございます。

○真下紀子委員 2年連続ゼロなのですね。ここは重大な問題だと思います。

ここのところはずっとキープしていて、部長職にも女性が登場したということで、非常に希望になっていたところなのです。それが、ゼロということが2年連続では、ちょっと不安になります。

知事は、私の質問に対して、転居を伴う広域異動が多いことなどを、北海道が他の都府県に比べて幹部職員への女性の登用率が低い理由としてきました。

女性職員支援室をつくって、人事管理の総合調整を図り、女性職員の意欲と能力を引き出す、このように答弁をされていたわけですが、その効果があったとお考えか、伺います。

○加藤貴弘委員長 人事局長松浦英則君。

○松浦人事局長 女性職員の登用に向けた取り組みについてでございますが、道では、平成27年度に女性職員支援室を設置しまして、相談体制の整備や、先輩女性職員によるメンター制度の導入、ロールモデルとなる女性職員を紹介する事例集の作成、女性職員へのセミナーや研修の実施、臨時職員を基本とした育児休業の代替措置にかえて職員を配置すること、さらには、キャリアアップづくりの支援など、女性職員への支援体制の充実と、キャリア意識の向上や、中長期的な視点に立った計画的な人材育成に取り組んできているところでございます。

また、その登用に当たっては、適材適所を基本としながら、幅広い行政分野への配置など、将来の登用を見据えた人材育成に努めますとともに、結婚や出産、育児等の事情によって広域的な転勤が困難な場合には、必ずしも転居を伴うことなく、現在の勤務地での昇任や、配偶者と同一勤務地となる異動など、人事上の配慮を行っているところでございます。

こうした取り組みを進めている中、本庁課長級以上の女性職員の割合は、平成25年度の3.6%から、本年度は6.3%と、着実に増加しているところでございます。

○真下紀子委員 しかし、部長級はゼロが2年連続ということなのですね。いろんな対策をとられていると思うのですが、やはり、ここのところは知事にお伺いしないと、こういう結果では納得できない、効果が出ているとは考えられないと思います。

それで、道職員の自己都合による中途退職者の状況についても伺いたいと思います。男女別の数の推移とその理由についてお伺いします。

○谷内人事課長 自己都合による退職についてでございますが、職員が自己都合により退職する理由としましては、転職や健康問題、家事専念など、さまざまな事情があり、こうした一身上の理由による自己都合退職者は、平成24年度は140名で、そのうち、男性が48名、女性が92名、25年

度は130名で、男性が59名、女性が71名、26年度は107名で、男性が46名、女性が61名、27年度は119名で、男性が58名、女性が61名、昨年度は145名で、男性が72名、女性が73名となっております。

○真下紀子委員 女性については、実数で増加してきているわけですね。

それで、出産、育児について、皆さんが支援をしてきていると承知しております。道では、女性登用の目標とあわせて、育児休業の取得等について、数値目標を二つ設定していると承知しております。

一つ目は、男性職員の育児休業取得率を2024年までに10%とするものでありますけれども、育児休業の取得について、男女別の取得者数と取得期間の推移をお伺いします。

○加藤貴弘委員長 給与サービス担当課長増田弘幸君。

○増田給与サービス担当課長 育児休業取得者等の推移についてでございますが、知事部局における育児休業の取得者数とその割合は、平成24年度は、女性が71名で89.9%であり、男性がゼロ名、25年度は、女性が45名で81.8%、男性が2名で2.2%、26年度は、女性が75名で94.9%、男性が2名で2.0%、27年度は、女性が58名で93.5%、男性が4名で3.7%、28年度は、女性が64名で100%、男性が4名で2.7%となっております。

また、育児休業の取得期間につきましては、平成24年度から28年度までの5年間で、女性職員は9割以上が6カ月を超えており、男性職員は平均で約114日間となっております。

以上でございます。

○真下紀子委員 育児休業の取得について、男女間の格差が非常に大きいし、男性職員はまだまだ少なく、期間も短いということですね。

二つ目なのですけれども、子どもの出生時における男性職員の5日以上休暇の取得率を2024年までに100%にしているわけですが、休暇の取得率とその期間の推移について伺います。

○増田給与サービス担当課長 男性職員の休暇取得についてでございますが、配偶者の出産予定日の1カ月前から出産日後1カ月までの期間において、配偶者出産休暇及び年休等を5日以上取得した職員の割合とその平均取得日数は、平成24年度は47.5%で7.8日、25年度は37.9%で7.7日、26年度は46.9%で8.2日、27年度は63.6%で7.9日、28年度は53.1%で8.4日となっております。

以上でございます。

○真下紀子委員 100%という目標にはほど遠い状況ですね。

男性職員の育児休業取得は、ひいては女性が働きやすい環境整備につながるわけです。

育児に関する性別の役割分担に縛られることがないように、道が率先して職員の意識改革を行うことが何よりも重要ではないかと考えますが、どのように取り組むのか、伺います。

○松浦人事局長 育児に対する男性職員の意識の醸成についてでございますが、仕事と家庭の両立支援や女性の活躍推進など、ワーク・ライフ・バランスを確立する上で、男性が育児に参加することは大変重要なことと認識をしているところでございます。

道では、次世代育成支援対策推進法に基づきまして、北海道特定事業主行動計画を策定し、職員が子育てしやすい勤務環境の整備に向け、育児休業取得率などの数値目標を設定し、育児計画書の作成など、さまざまな取り組みを進めてきておりまして、平成27年度からは、新たに、管理職員を対象に、イクボス養成塾を全振興局及び本庁において開催してきたところでございます。

今後とも、全ての職員に対して、研修や会議などさまざまな機会を捉え、育児休業などの制度の周知徹底、意識改革に向けた取り組みをきめ細やかにを行い、男性職員が育児に参加しやすい職場環境づくりに努めてまいります。

○真下紀子委員 職員自身が育児計画書をつくるのですよね。そうしたことが本当に負担にならないのか、ちょっと心配があるところです。やっぱり、職場での理解が進んでいないことが、このようなことにあらわれているのだと思うのです。

それで、女性登用や男性の育児休業取得など、それぞれの数値目標の達成に向けた課題と、今後、目標の達成に向けてどのように取り組むおつもりか、伺います。

○加藤貴弘委員長 総務部職員監梅田禎氏君。

○梅田総務部職員監 今後の取り組みについてであります。女性職員が、出産や育児などのライフステージの変化に合わせてながら、意欲と能力を生かし、道政の各分野で活躍するためには、着実にキャリアアップできる計画的な人材育成や男性の育児参加など、仕事と家庭が両立できる環境づくりを進めていくことが重要であると認識しております。

このため、若手職員の段階からのキャリアプランづくりへの支援や、昇任意欲の向上のための研修などを通じながら、女性登用の裾野の拡大を図る積極的な人事配置を進めるとともに、安心して育児休業を取得し、子育てに専念できる環境づくりや、長時間労働慣行の見直しによるワーク・ライフ・バランスの推進などに取り組むとともに、イクボス養成塾や、若手職員と幹部職員との意見交換を通じた意識改革を進めながら、男性職員の育児参加を促進しているところでございます。

道といたしましては、女性職員を対象とした研修の充実など、昇任に向けた環境整備や、家庭環境に配慮した異動、将来の幹部登用を見据えた人事配置を引き続ききめ細やかに行うとともに、女性職員が安心して働き続けられるよう、職員が育児に参加しやすい職場環境の整備を進めるなどしながら、女性職員の活躍をさらに推進していく考えであります。

○真下紀子委員 取り組みに対する職員監の意欲は感じられましたが、結果につながっていません。やっぱり、知事の姿勢が問われると思いますので、知事にお伺いしたいと思います。お取り計らいをお願いいたします。

次に、道職員の働き方についてです。

男性の働く時間が長いと子どもが生まれる数が少ないというのは、皆さんも御存じだと思うのです。そういう観点もあって、私は、労働時間の短縮に向けてずっと提言をしてきたわけです。

厚生労働省では、ことし1月、労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドラインを策定しました。

勤務時間の把握については、使用者みずからが現認するか、タイムカード、ICカード、パソコンの使用時間の記録等の客観的な記録を確認することが原則とされております。

既に、東京、埼玉、大阪など、北海道と同じように大県と言われるところでは、ICカード等によって確認し始めております。道においても導入を検討すべきと考えますけれども、いかがですか。

○松浦人事局長 勤務時間の把握についてでございますが、厚生労働省の、労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドラインにおきましては、労働時間の適正な把握について、タイムカードやパソコンの使用時間の記録のほか、管理職による現認や自己申告制についても示されているところでございます。

道におきましては、これまでも、管理職員による現認及び自己申告に基づき、勤務時間を把握しておりまして、管理職員につきましては、今年度から、人事評価のキャリアシートに、みずから、1カ月当たり平均して所定の勤務時間を超過して勤務した時間数を記入することとしたところでございます。

道といたしましては、ガイドラインに示されているタイムカードやICカードによる出退管理の導入につきましては、費用対効果の面も含めた検討が必要と考えておりまして、今後とも、ガイドラインの趣旨を、管理職員を初めとした全職員に機会あるごとに周知するなどして、勤務時間に対する職員の意識を高めながら、勤務時間の適正な把握に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○真下紀子委員 今答弁にあった管理職員についてですけれども、これは、人事管理の上では管理職員と言わないのですよ。給与や出退勤の時間を自分でコントロールできる立場の人を管理職と言うわけですが、そうじゃない人たちについては、使用者が客観的なデータに基づいて把握する、このことを絶対にやらなきゃいけない、これが大事なところなのです。

それで、道職員の長時間労働は、昨年度においても、年間で720時間を超える職員が60名存在するなど、一向に改善されておられません。

道は、しっかりと勤務時間を把握し、長時間労働の是正につなげ、職員の健康に配慮した勤務環境を早期に整える必要があると考えますけれども、いかがか、伺います。

○梅田総務部職員監 時間外勤務の縮減に向けた取り組みについてであります。全ての職員が、健康で、仕事と生活が両立できるよう、ワーク・ライフ・バランスを確立するためには、長時間労働の慣行を見直すとともに、健康にも配慮した職場環境を整えることが重要であると認識いたしております。

このため、道では、平成27年4月、職員のワークライフバランスの推進に関する指針を策定し、事前命令や退庁管理の徹底、ワーク・ライフ・バランスの推進強化期間の設定や、年休取得の促進などの取り組みを行ってきたところであり、今年度からは、朝型勤務の早出時間の拡大や、部局長による業務マネジメントの強化などにも取り組み、これまで以上に職員一人一人の意識改革に努めているところであります。

【第1分科会 10月3日 第4号】

道といたしましては、今後とも、職員の健康管理に配慮しながら、管理職員も含めた長時間労働慣行の見直しに努めるなどして、ワーク・ライフ・バランスの確立に向けて取り組んでまいる考えであります。

以上であります。

○真下紀子委員 勤務時間の短縮を言う余り、過密労働にならないようにということも申し上げておきたいと思えます。職務内容についてもよく検討しながら、改革していただきたいと思えます。

次に、公共事業の再評価についてです。

私ども日本共産党では、大型の公共事業については、これまでも多くの問題点を指摘し、事業の必要性や、廃止等を含めた今後のあり方について、何度も質問をしてきたところです。

また、公共事業の再評価については、政策評価委員会や公共事業評価専門委員会において、事業着手から一定期間を経過した後での継続事業の妥当性などを点検しているものと認識しております。

このような中、道州制特区推進法の施行に伴って、2010年度に国から道に移譲された開発道路の道道美唄富良野線については、大きな問題が明らかとなりました。

この路線は、2014年度に再評価を実施した地区だと認識しております。

再評価からわずか3年しか経過していないわけですけれども、今年度の公共事業再評価の対象地区となっておりますが、なぜなのか、理由を伺います。

○加藤貴弘委員長 行政改革課長青木真郎君。

○青木行政改革課長 公共事業再評価の対象についてでございますが、道では、毎年度、政策評価条例に基づきまして、再評価対象地区の要件を定めた実施方針を策定しており、建設部所管事業につきましては、事業採択後5年を経過したもの、50億円以上の事業費の増減があったものなどを要件としているところでございます。

道道美唄富良野線につきましては、平成26年度に実施した再評価時と比較し、50億円以上の事業費の変更が生じたため、対象となったところでございます。

以上でございます。

○真下紀子委員 今回の変更の理由と内容について、その概要を伺うとともに、当初計画からどのくらいの変更になっているのか、伺います。

○青木行政改革課長 変更の概要についてでございますが、所管部からは、トンネル掘削時の地質状況の変化や、地すべり調査による対策工の変更などに伴い、総事業費が約250億円、事業完了は平成34年度となる旨の報告を受けているところでございます。

これにより、前回の評価時との比較では、総事業費で約64億円の増額、事業期間で2年間の延伸となったところでございます。

また、道に移譲された時点では、完成予定は平成27年度、総事業費は約123億円でありまして、それぞれ、7年の延長、約127億円の増加となっているところでございます。

以上でございます。

○真下紀子委員 2倍以上になるのですよね。そして、127億円増加する。こうした事業が延々と続く、工期の延長も行われていく、こんなことをいつまでも許しておいていいのでしょうか。こういう遺物はしっかり見直す必要があると思います。

再評価において、当初事業費からの変更額、増額率が高いものほどの程度あったのか、お示してください。

○青木行政改革課長 事業費の変更の状況についてでございますが、平成25年度から29年度までの直近の5年間におきまして、公共事業再評価の対象となった道路事業のうち、当初予定していた総事業費から、おおむね2倍を超える変更があった地区は、本地区のほか、道道名寄遠別線など3地区があり、合計で4地区となっているところでございます。

以上です。

○真下紀子委員 開発道路で生き残った道道美唄富良野線とともに、名寄遠別線などを含めて、そういう状況だということなのですね。

では、こうした事業を中止、見直した実績はどのくらいあったのか、見直しの効果はどのくらいの規模に上るのか、お示してください。

○青木行政改革課長 事業が見直しや中止となった事例についてであります。所管部からは、国が行った再評価において事業を中止したものは、平成15年の道道静内中札内線など10件、事業計画を見直したものは、平成16年の道道富良野上川線など3件と聞いているところでございます。

こうした事業の中止や見直しにより、事業費については、合計で約2274億円の縮減が図られ、このうち、道負担分としては約455億円となっているところでございます。

以上です。

○真下紀子委員 道道富良野上川線の見直しについては、私もずっと質問してきたから、よく覚えているのですけれども、総額で約2274億円の縮減が行われた。部長、これが北海道の状況なのです。こうした事業の見直しによって、道負担も約455億円縮減できる。このために行革があるわけなのですよね。

今お話をしました、今回の評価の対象になっている美唄富良野線については、前回の再評価の時点においても、事業費の大幅な増額変更や事業期間の延長が行われているなど、短期間で繰り返し変更が行われてきています。

公共事業評価専門委員会において、前回、どのように評価をされたのか、伺います。

○青木行政改革課長 前回の評価についてでございますが、平成26年度の公共事業再評価におきましては、当該地区について、建設部で9月5日に1次評価を付した後、複数の委員による現地調査も行った上で、10月30日の公共事業評価専門委員会の審議において、事業の進捗状況、事業の実施に伴う経済効果、事業の必要性、事業の達成見込みなどの視点に基づき、点検、検証を行いまして、事業継続は妥当との結論を得たところでございます。

以上です。

○真下紀子委員 しかし、それからさらに増額の提案があつて、社会情勢は大きく変化してきていますので、これは安穩と継続させていくわけにはいかないと思うのです。

今年度の評価のスケジュールはどうなっているのか、また、評価の方法や視点等について、前回からの変更があるのか、伺います。

○青木行政改革課長 今年度の評価についてでございますが、ことし8月に、評価委員の意見も踏まえ、決定した実施方針に基づきまして、事業の進捗状況、事業の実施に伴う経済効果など、平成26年度の評価と同様の視点で評価を行うこととしておりまして、当該地区につきましては、評価委員全員による現地調査を経て、10月24日に開催する予定の公共事業評価専門委員会において審議を行うこととしております。

その後、11月13日に開催する予定の政策評価委員会でも審議を重ねることとしており、それらの結果も踏まえて、11月下旬までに2次評価を付す予定でございます。

以上でございます。

○真下紀子委員 再評価によって見直すことが可能なわけなのですよ。同じような視点だけではなくて、こうしたことを繰り返しているところは厳正に評価すべきだと思います。

再評価では、不要不急な事業や、たび重なる大幅な事業費の増額変更などがされている事業などについては、事業の休止や中止などを含めて厳正に検証するなど、制度の趣旨に立ち返って実施すべきと考えますが、いかがですか。

○加藤貴弘委員長 総務部次長古屋義則君。

○古屋総務部次長 公共事業の再評価のあり方についてでございますが、公共事業再評価につきましては、道の厳しい財政状況を踏まえて、重点的、効果的な予算配分を図る観点から、選択と集中の視点に立った、継続事業・地区の点検、検証を行うこととしておりまして、毎年度の実施方針において、事業期間の経過年数や事業費の変更幅など、再評価の要件を定めて実施しているところでございます。

今後とも、この方針に基づき、事業の進捗状況等について、所管部局と情報共有を密にするとともに、公共事業評価専門委員の意見も踏まえて、適時適切に評価を実施してまいりたいと考えてございます。

○真下紀子委員 専門委員の皆さんに、見直しの効果等を含めて、しっかりと情報提供をしながら、厳正に評価していただきたいと申し上げておきます。

最後に、議会庁舎の改築について、3問だけ質問しますので、委員長、よろしく願いいたします。

今回、北海道議会庁舎改築整備事業費として、107億円の債務負担行為が提案されていますが、私ども日本共産党の会派としても、改築に要する費用の抑制やユニバーサルデザインの導入など、議会庁舎改築整備等検討協議会での議論などを通じて、これまで、さまざまな提案をしてきたところであります。

とりわけ、近年、上昇傾向にある建設コストに関して、いかに抑制に努めるかが非常に重要な要素の一つと考えるところでございます。

道として、これまで取り組んできたコスト削減の具体的な内容について伺います。

○加藤貴弘委員長 財産活用担当課長野崎直人君。

○野崎財産活用担当課長 事業費の抑制についてであります。道では、平成28年2月に策定いたしました、議会庁舎の整備に当たっての基本的な考え方に基づき、基本計画における本体工事費の試算額の103億円をもとに、検討を進めてきたところでございます。

こうした中、建築物の工事価格動向を示す建築費指数が、平成28年4月からの1年間で1.6%上昇していることなどを考慮し、基本設計において、事業費の抑制を図るため、庁舎の高さの抑制、内装の見直し等による資材費の削減や、各室の使用用途を踏まえた空調設備の制御方式の見直しなどによりまして、現時点での本体工事費は、基本計画と比べて2億円減の101億円を見込んでいます。

○真下紀子委員 道民の理解が得られるようなコスト面での削減をきちっとやっていくことが重要だと思います。

新エネ、省エネの取り組みについてですが、そうした技術を積極的に導入するよう、私どもは提案してまいりました。

道では、昨年2月に取りまとめた、議会庁舎の整備に当たっての基本的な考え方において、環境に配慮した庁舎とすることを基本理念とし、道内における先導的な取り組みとなるよう、費用対効果にも留意しつつ、新エネ・省エネ技術の導入を図るということであったわけですが、その具体的な内容について伺います。

○野崎財産活用担当課長 新エネ・省エネ技術の導入についてであります。道では、平成28年3月に策定しました北海道省エネルギー・新エネルギー促進行動計画に基づき、道有施設における新エネルギー利用設備・機器の導入に道みずからが率先して取り組むこととしているところでございます。

このため、議会庁舎の改築に当たりましては、太陽光発電や、井水を利用した冷暖房施設などの新エネルギー技術の導入を初め、外壁、屋根の高断熱化や、LED照明、節水型トイレの設置など、省エネルギー効果が高いものを選定するなど、費用対効果や維持管理費等を勘案しながら、積極的に導入してまいりたいと考えています。

○真下紀子委員 最後の質問になります。

議会庁舎の改築については、これまでの間、議会庁舎改築整備等検討協議会での議論を経て、2015年12月に、議会から知事に対して改築要請を行い、今回、債務負担行為の提案がなされたところでございます。

私どもの会派としては、以前から、道民への説明を求めてきた経過もあります。

道では、2015年12月と、私どもの提案で昨年10月の2回、パブリックコメントを実施されたわけですが、道民へのさらなる説明を求める声もある中、今後、道としてどのように取り組んでい

【第1分科会 10月3日 第4号】

くのか、伺って、私の質問を終わります。

○古屋総務部次長 道民への説明についてでございますけれども、道議会庁舎の改築に当たりましては、これまで、平成27年12月に、議会庁舎の整備に当たっての基本的な考え方について、また、平成28年10月には、ユニバーサルデザインや道民ホール、傍聴者ロビーなどの基本設計の内容について、道民の皆様から御意見を伺い、それに対する道の考え方を示すなど、節目ごとに資料を公表してきたところであり、こうした機会を通じ、道民の皆様への情報提供に努めてきたところでございます。

道といたしましては、議会庁舎の改築に関して、今後とも、さまざまな機会を通じまして、道民の皆様への丁寧な情報提供に最大限努めてまいりたいと考えてございます。

○真下紀子委員 終わります。委員長、ありがとうございました。

○加藤貴弘委員長 真下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。

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、総務部所管にかかわる質疑並びに質問は終結と認めます。

以上をもちまして、本分科会に付託されました議案に対する質疑並びに質問は全て終了いたしました。

お諮りいたします。

付託議案の審査経過に関する委員長報告文につきましては、委員長に御一任願いたいと思っておりますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○加藤貴弘委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

1. 委員長の閉会の挨拶

1. 閉 会

○加藤貴弘委員長 本分科会を閉じるに当たり、一言御挨拶申し上げます。

本分科会は、9月27日に設置以来、付託議案を初め、道政各般にわたり審議を尽くされ、本日ここに一切の審査を終了することができましたことは、菅原副委員長を初め、委員各位の御協力によるものであり、厚くお礼を申し上げます。

以上、簡単ではありますが、御挨拶といたします。

これをもって第1分科会を閉会いたします。（拍手）

午後5時20分閉会