

平成30年11月12日（月曜日）

第 4 号

平成30年
北海道議会 決算特別委員会第1分科会会議録

第4号

平成30年11月12日（月曜日）

出席委員

委員長

道見泰憲君

副委員長

藤川雅司君

菊地葉子君

阿知良寛美君

丸岩浩二君

梅尾要一君

中川浩利君

赤根広介君

梶谷大志君

吉田祐樹君

八田盛茂君

大崎誠子君

竹内英順君

出席説明員

環境生活部長 渡辺明彦君

環境生活部
アイヌ政策監 長橋聡君

環境生活部次長 桑田和子君

環境局長 相田俊一君

くらし安全局長 堀本厚君

文化局長 小出幸希君

スポーツ局長 若原匡君

アイヌ政策推進局長 永浦政司君

気候変動対策
担当局長 阿部淳君

生物多様性担当局長 東郷典彰君

総務課長 今田和君

水道担当課長 山田博君

循環型社会推進課長 近藤哲司君

民間連携担当課長 岩下和裕君

動物管理担当課長 竹本広幸君

道民生活課長 木林正彦君

交通安全担当課長 屋代芳彦君

総合政策部長 小野塚修一君

総合政策部
交通企画監 黒田敏之君総合政策部
空港戦略推進監 豊島厚二君

総合政策部次長 山本文彦君

空港運営戦略推進
室 長 高野瑞洋君

国際局長 中島俊明君

地域創生局長 北村英則君

地域振興局長 佐々木徹君

交通政策局長 柏木文彦君

航空局長 竹花賢一君

交通政策局次長 宇野稔弘君

空港運営戦略推進
室 次 長 薬袋浩之君

計画推進担当局長 谷内浩史君

研究法人室長 横田喜美子君

北海道150年事業
室 長 赤塚孝行君

ロシア担当局長 篠原信之君

胆振東部地震災害 復興支援室長	安加賀 雅 浩 君	鉄道交通担当課長	中 尾 敦 君
交通・物流連携 担当局長	遊 佐 貴 志 君	鉄道支援担当課長	佐々木 敏 君
新幹線推進室長	田 中 勝 君	港湾担当課長	首 藤 安 孝 君
新千歳空港周辺対策 担当局長	井 馬 千 里 君	新幹線推進室参事	高 橋 良 男 君
総務課長	萩 野 浩 子 君	同	佐々木 伸 也 君
空港運営戦略推進室 参事	上 原 和 信 君	航空課長兼 空港運営戦略推進室 参事	清 水 茂 男 君
国土強靱化担当課長	前 川 晃 輝 君	航空企画担当課長	藤 嶋 泰 道 君
研究法人室参事	芹 田 雅 浩 君	新千歳空港周辺対策 担当課長	川 村 秀 明 君
北海道150年事業室 参事	岩 崎 法 彦 君	議会議務局職員出席者	
国際課長	櫻 井 達 美 君	議事課主幹	西 本 司 君
ロシア担当課長	曾 根 宏 之 君	議事課主査	中 川 雅 年 君
地域戦略課長兼 空港運営戦略推進室 参事	工 藤 公 仁 君	同	伊勢村 亮 君
兼胆振東部地震災害 復興支援室参事		同	高 橋 学 君
地域創生担当課長	堤 俊 輔 君	同	羽 生 孝 之 君
地域政策課長	西 田 潤 君	同	小野寺 輝 彦 君
交通企画課長	田 中 仁 君	同	井 溪 雅 晴 君
		同	浅 水 舞 君

午前 10 時 開議

○道見泰憲委員長 これより本日の会議を開きます。

報告をさせます。

〔中川主査朗読〕

1. 本日の会議録署名委員は、

阿知良 寛 美 委員

梶 谷 大 志 委員

であります。

○道見泰憲委員長 それでは、報告第1号を議題といたします。

1. 環境生活部所管審査

○道見泰憲委員長 これより環境生活部所管部分について審査を行います。

質疑の通告がありますので、順次、発言を許します。

大崎誠子君。

○大崎誠子委員 おはようございます。

私からは、性暴力被害者への支援について伺ってまいります。

国では、性犯罪への対策を推進するため、施策の基本的方向として、性犯罪被害者が、被害を訴えることをちゅうちょせずに、必要な相談を受けられるような相談体制や、被害親告の有無にかかわらず、被害者の心身の回復のための被害直後から中長期にわたる支援が受けられる体制の整備を掲げ、都道府県による性犯罪・性暴力被害者のためのワンストップ支援センター設置などの取り組みを進めています。

平成29年度には、性犯罪・性暴力被害者支援交付金が創設されたことから取り組みが進み、現在では、全ての都道府県に支援センターが開設されていますが、道では、24年10月という早い段階で、性暴力被害者支援センター北海道、通称・SACRACH（さくらこ）を設置し、電話や面接による相談、札幌市内の病院など関係機関への付き添い支援などを行っています。

取り組みの状況や必要な対応などについて、数点伺ってまいります。

初めに、SACRACH（さくらこ）における過去3年間の相談件数はどのように推移しているのか、新規相談の推移と、相談者に占める20歳未満の方の割合についても伺います。

また、主な相談の内容と、どのような支援を行ってきたかについてもあわせて伺います。

○道見泰憲委員長 道民生活課長木林正彦君。

○木林道民生活課長 性暴力被害者からの相談件数等についてでございますが、過去3年間における、性暴力被害者支援センター北海道、通称・SACRACH（さくらこ）への相談件数は、平成27年度が386件、28年度が348件、29年度が248件となっております。そのうち、新規の相談件数は、27年度が144件、28年度が142件、29年度が142件となっております。

また、相談者のうち、20歳未満の被害者の割合は、平成27年度では56.6%、28年度では56.2%、29年度では44.5%となっております。

なお、具体的な相談内容について、平成29年度の状況で申し上げますと、強姦性交が41.1%、強制わいせつが27.0%、性虐待が16.0%、DVが6.1%などとなっております。被害者に対しては、電話や面談による、心と体のケアに関するアドバイスのほか、必要に応じ、病院等への付き添い支援を行っているところでございます。

○大崎誠子委員 SACRACH（さくらこ）の運営は、NPO法人ゆいネット北海道が担っており、女性の専門スタッフによる、平日の午後1時から夜8時までの電話相談や面接相談、病院、弁護士、警察など関係機関への付き添い支援を行うことになっていますが、通常、どのような体制で対応しているのか、また、活動を通して、どのような課題があると認識しているのか、伺います。

○木林道民生活課長 SACRACH（さくらこ）の相談体制等についてであります。SACRACH（さくらこ）では、月曜日から金曜日の13時から20時までの時間帯に、女性相談員2名

の体制で相談を受けているほか、関係機関への付き添い支援を行っているところであります。

性暴力被害につきましては、相談窓口の周知を図ることはもとより、被害者が相談をためらうケースが多いことなどを踏まえ、被害に遭われた方が安心して相談することができるよう、相談時間の延長や、性暴力被害に関して十分な知見を有する相談員の配置、聴覚障がい者を対象とした電話以外での相談手段の確保などに努めていくことが重要と考えているところであります。

以上です。

○大崎誠子委員 性暴力被害は、被害者の心身に深刻な影響を与え、中でも、望まない妊娠や感染症、妊娠中絶など、緊急的な対応が必要となるケースも多いと思いますが、国の性犯罪・性暴力被害者支援交付金では、こうした性暴力による被害者の負担軽減などを目的に、都道府県が被害者の医療費を負担した場合、その経費を交付の対象とするメニューを設けています。

他都道府県における医療費負担の状況はどのようになっているのか。このような取り組みは道ではまだ行われていませんが、全国的に取り組みが進んでいると言われていた中、道内では、どのようなことが支障になって取り組まれていないのか、伺います。

○道見泰憲委員長 暮らし安全局長堀本厚君。

○堀本暮らし安全局長 性暴力被害者への医療費の支援についてでございますが、国の制度では、ワンストップ支援センターに相談した被害者で、やむを得ない事情により警察に相談できなかった方に対しまして、都道府県が緊急避妊措置等の医療費の一部を負担した場合、医療費等公費負担事業として、交付金の対象としているところでございます。

現在、国の制度を活用して医療費負担を実施しているのは41都道府県、独自の制度を設けて対応しているのが1県、民間団体の支援により対応しているのは2府県ありまして、北海道を含めて3道県が医療費負担制度を設けていないところでございます。

本道において、国の制度を活用した医療費負担を実施するに当たりましては、道内各地域で、性犯罪・性暴力被害者への対応に御協力いただける、産婦人科を置く医療機関の確保が必要となりますことや、被害者に同行し、病院との連携をとる相談員の体制を整備することが課題となっているところでございます。

○大崎誠子委員 性暴力被害には、緊急的な対応が必要なケースも多いことから、適切に相談機会を設定する必要があります。

被害後72時間以内の対応が求められるケースもあり、月曜日などは午前中から相談できる体制としておくことが望ましいと考えます。

他都道府県の状況はどのようになっているのか、SACRACH（さくらこ）の相談時間帯を平日の午後1時から夜8時までとしているのは、どのような背景によるものなのか、伺います。

○木林道民生活課長 相談時間についてでございますが、他都道府県のワンストップ支援センターでは、相談時間を24時間としているところが17都道府県、午前中から実施しているところが29府県となっておりまして、相談時間を午後の時間帯としているのは北海道のみとなっているところであります。

SACRACH（さくらこ）の相談時間帯に関しましては、SACRACH（さくらこ）の開設時に、既に設置されておりました犯罪被害者相談窓口の相談時間帯が10時から16時であることを踏まえまして、夜間の時間帯も含め、可能な限り幅広い時間帯での相談対応が可能となるよう、相談時間を13時から20時までとしたところであります。

この相談時間以外は、留守番電話により24時間化が図られている警察の連絡先を案内しているところであります。

以上です。

○大崎誠子委員 今後の取り組みについてであります。性犯罪、性暴力の被害は潜在化しやすいと言われていることから、被害に遭われた方が速やかに関係の相談窓口で相談できるよう、SACRACH（さくらこ）や函館・道南SART（サート）などの認知度の向上を図るとともに、被害者が相談しやすい環境整備を進めることが重要と考えます。

道は、今回、明らかになった医療費負担や相談機会の改善など、SACRACH（さくらこ）などワンストップ支援センターの機能の充実に向けて、今後、どのように取り組んでいく考えなのか、伺います。

○道見泰憲委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 今後の取り組みについてでございます。

性暴力の被害に遭われた方の多くは、恥ずかしさや気持ちの落ち込みなどから、誰にも相談できず、さらに深刻な状況に陥ることが懸念されます。

このため、被害者が早期に適切な支援を受けることができるよう、相談機関の周知とともに、支援体制の充実に図ることが喫緊の課題である、このように認識しております。

このため、道といたしましては、引き続き、ホームページやパンフレットなど、さまざまな広報手段を活用し、SACRACH（さくらこ）の周知に努めますとともに、相談員の資質向上に向けた研修を充実しますほか、来年度に向け、平日の午前中も含めた相談時間帯の延長とか、聴覚障がい者を含め、相談者のさまざまなニーズに対応できるよう、メール相談など、多様な相談手段の確保、さらには、医療費にかかわる被害者負担を軽減するための支援制度の導入など、性暴力被害者への支援の充実に向けた検討を早急に進めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○大崎誠子委員 ただいま、部長からは、今後の取り組みとして、来年度に向けて、平日の午前中も含めた相談時間帯の延長、そしてメール相談、医療費にかかわる被害者負担を軽減するための支援制度の導入の検討などを早急に進めていくという、大変うれしい答弁をいただきました。

北海道は、広い上に、支援してくれる病院の数も限られていることから、大変厳しい状況だとは思いますが、被害に遭った方を1人でも多く救うために、道としても全力を尽くしていただきたいと思っておりますし、来年度からの体制に期待をしているところでございます。

支援センターの草分け的存在である大阪のSACHICO（さちこ）では、19歳以下の女性の支援のために、新たに別の相談体制を整えました。成人女性もさることながら、未成年の女性

【第1分科会 11月12日 第4号】

が被害に遭うことも多くなっています。

今後は、道教委などと連携して高校で研修を行うなど、SACRACH（さくらこ）の認知度を高めるために努めていただきたいと思いますし、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○道見泰憲委員長 大崎委員の質疑は終了いたしました。

梶谷大志君。

○梶谷大志委員 それでは、通告に従いまして、私からは、循環資源利用促進税について順次伺ってまいりたいと思います。

道では、平成17年12月に北海道循環資源利用促進税条例を制定して、産業廃棄物の最終処分量に応じた税収を基金に積み立て、産廃の排出抑制、リサイクルの関連施設の整備、研究開発などへの補助のほか、リサイクルに関する情報提供などに取り組んでいるものと承知をするわけであります。

まず、平成29年度の事業実績について、大半を占める施設整備補助など、主な事業の件数、金額を伺います。

また、昨年度の実績において特徴的な部分があれば、あわせてお伺いをいたします。

○道見泰憲委員長 民間連携担当課長岩下和裕君。

○岩下民間連携担当課長 事業の実績などについてでございますが、循環資源利用促進税事業、いわゆる循環税事業は、産業廃棄物の排出抑制や減量化、リサイクルに資する事業者の取り組みを支援するものでありまして、平成29年度の主なものの件数と補助金額は、排出抑制やリサイクルに係る施設設備の整備事業が14件で7億8000万円、リサイクル技術研究開発事業が2件で1300万円、製品の実証実験や市場調査などを行うリサイクル産業創出事業が2件で500万円となっております。

平成29年度の主な事業といたしましては、補助額が2億円を超える施設設備の整備といたしまして、汚泥を粒状に固形化する肥料製造施設と、廃石こうボードを破砕し、乾燥させ、セメントや製紙の原料にする設備の整備のほか、廃棄物の肥料化技術の開発、食品加工残渣の肥料商品化実証事業などとなっております。

以上でございます。

○梶谷大志委員 条例制定後、平成18年度の事業開始から12年が経過をしております。既に、相当な期間、道は継続的に事業に取り組んでいるわけでありますけれども、事業開始前からこれまで、産廃の排出量、再生利用率、最終処分量の実績はどのように推移しているのか、お伺いをいたしたいと思います。

また、それらの実績に対する循環税事業の効果をどのように認識しているのか、お伺いをいたします。

○岩下民間連携担当課長 排出量の推移などについてでございますが、循環税事業開始前の平成14年度の実績と直近の平成28年度を比較しますと、産業廃棄物の排出量は4106万トンから3730万

トンへ、最終処分量は154万トンから71万トンへと、年々、減少傾向にあり、再生利用率は51.0%から56.5%に増加しております。

また、施設整備による効果につきましては、補助事業者からの事業報告によりますと、平成29年度の産業廃棄物の排出抑制量は約1万2000トン、再生利用量は約41万9000トン、減量化量は約4万3000トン、合わせて約47万4000トンとなっております。

こうした実績の推移等を見ますと、事業者の排出抑制やリサイクルの意識の向上とともに、循環税事業を活用した施設設備の整備や研究開発などによりまして、産業廃棄物の直接的な排出削減に加え、税制度がもたらす排出抑制効果などがあったものと認識しております。

以上です。

○梶谷大志委員 今、これまでの実績の推移を見ると効果があるという認識が示されたわけでありましてけれども、そんな中で、平成27年3月に、北海道循環型社会形成推進基本計画において、産業廃棄物の排出量、再生利用率、最終処分量について、それぞれ、平成31年度における数値目標を設置していると承知しております。

そこで、直近の実績について、目標の進捗状況をお伺いいたします。

○岩下民間連携担当課長 数値目標の進捗状況などについてでございますが、平成27年3月に改定した北海道循環型社会形成推進基本計画では、産業廃棄物の排出量、再生利用率及び最終処分量につきまして、平成31年度における数値目標を設定しております。

直近の平成28年度のそれぞれの実績につきましては、まず、産業廃棄物の排出量は3730万トンで、目標の3900万トン以下を既に下回っており、再生利用率は56.5%と、目標の57.0%以上に向けて順調に推移しておりますものの、最終処分量は71万トンと、目標の57万トン以下に対しておくれが見られております。

以上です。

○梶谷大志委員 排出量は既に下回っていて、再生利用率についても順調に推移しているということではありますが、残念ながら、最終処分量については、大きくおくれが見られており、いまだ達成できていないという答弁でありました。

道としては、その要因、課題についてどのように捉えているのか、お伺いをいたします。

○岩下民間連携担当課長 要因や課題についてでございますが、最終処分量の内訳を見ますと、主なものとしましては、建設現場や食料品製造業などから発生する汚泥が約40%、建物を解体した際に発生する建設混合廃棄物が約10%、製造業で発生するコン包材などの廃プラスチックが約9%となっております。

これらの廃棄物の減量化やリサイクルが進まず、最終処分量が多い理由につきましては、汚泥は、発生量が大きく、性状や性質が多様であること、建設混合廃棄物は、木材やコンクリート、金属、プラスチックなど、さまざまなものが混合していること、廃プラスチック類は、素材の種類が多いことなどの特徴から、製品製造、選別にコストがかかり過ぎることや、広大な本道におきましては、それぞれの廃棄物を発生場所からリサイクルする施設までの輸送費用が大きいこと

【第1分科会 11月12日 第4号】

などが考えられます。

以上です。

○梶谷大志委員 今、内訳について答弁をいただきましたけれども、汚泥が非常に大きな割合を占めているという答弁でありました。

また、これらの発生場所からリサイクル施設までの輸送費用が大きいというふうに捉えているようでもありますけれども、つまりは、そのまま処分したほうが速いし安いとそれぞれが考えているということであって、そうなれば、当然、工夫の必要があるわけでもあります。

その中で、もう一つ確認しておきます。

循環税は、産廃の最終処分量に対して課税されるものでありますけれども、制度導入以降の税収の推移について、この10年はどんな形になっているのか、お伺いをしたいと思います。

○岩下民間連携担当課長 税収の推移についてでございますが、循環税は、産業廃棄物の最終処分量1トンに対して1000円を課税するものであります。導入時は、納税者の負担軽減等の観点から、平成18年10月から平成20年3月まで、暫定税率が適用されました。

このため、税収は、導入した平成18年度は1億300万円、軽減措置が終了した平成20年度は7億4300万円で、その後、景気の動向や処分量の変動もありまして、平成27年度の9億1300万円をピークに、おおむね7億円から8億円程度で推移しまして、昨年度は7億8600万円となっております。

以上でございます。

○梶谷大志委員 つまり、今の答弁からいえば、この10年間、税収は横ばいであって、最終処分量はそれほど変わっていないということになるわけでもあります。

先ほどの汚泥の件や、輸送費用を含めた対応の件、こういったことを踏まえれば、早急に認識を改め、見直しが必要になってくるわけでもあります。

そんな中、道が平成28年12月に取りまとめた報告書では、汚泥、廃プラスチック類、建設混合廃棄物など、リサイクルが進んでいない産廃があることや、事業者において、設備投資、リサイクル関連情報の提供などのニーズがあることを踏まえて、支援の充実などを図っていく必要が提起されているわけでもあります。

それが平成29年度の事業にはどのように反映され、どのような実績があったのか、お伺いをいたします。

○道見泰憲委員長 気候変動対策担当局長阿部淳君。

○阿部気候変動対策担当局長 事業の見直しについてでございますが、平成28年度に取りまとめた検討報告書におきましては、今後の方向性として、排出量が多い一部の産業廃棄物においてリサイクルが進んでいないことから、今後も積極的に事業を推進すること、施設整備の費用負担、人材の育成確保、関連情報の入手といった事業者のニーズや、温室効果ガスの排出削減など、社会情勢を踏まえ、取り組みの充実を図ることとされたところでございます。

このため、平成29年度におきましては、排出量が多いが、リサイクルが進んでいない産業廃棄

物に係る施設設備の整備の補助率をかさ上げし、廃石こうボードなどに係る設備の2件、約2億5400万円を採択したところでございます。

また、事業者のニーズを踏まえた取り組みといたしましては、セミナーの開催を通じた、リサイクルの先進事例や循環税活用事例の情報発信、木質チップの製造についてのアドバイザーの派遣、さらには、重点課題研究開発といたしまして、低炭素な地域づくりに資する、下水汚泥による水素製造の可能性調査を実施したところでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 今答弁がありましたけれども、いろいろ提起された部分について対応される意味で、施設整備の補助率を2分の1から3分の2にかさ上げされているようでありますし、これから、さまざまな取り組みをしていこうとされているわけでありまして、

それで、今回の設備の2件に加えて、今年度も進められているようでありますけれども、残念ながら、その分析がしっかりなされているのか、どうやって取り組みを進めていこうとしているのか、そういった部分について不十分だと指摘せざるを得ないわけでありまして、

循環資源利用促進税は目的税である以上、課題解決に向けた見直しは今後も適宜適切に行って、計画に掲げた目標の達成などに引き続き取り組んでいくべきだというふうに考えるわけでありまして、

道は、平成29年度までの事業実績、課題などを踏まえて、来年度以降、循環税事業についてどのように実施していこうとするのか、所見をお伺いいたします。

○道見泰憲委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 今後の取り組みについてでございますが、循環税は、条例に基づき、産業廃棄物の排出抑制やリサイクルを推進するために導入したものでございまして、道といたしましては、この税収を活用し、施設設備の整備、リサイクル技術の開発や事業化支援などに積極的に取り組んできたところでございます。

こうした取り組みによりまして、産業廃棄物の排出抑制などに一定の効果が見られますものの、最終処分量の削減につきましては、目標達成は難しい状況と考えてございますが、引き続き、発生・排出抑制はもとより、特に、リサイクルが進んでいない廃棄物について、施設整備や技術開発の促進、再生品の利用拡大に向けた積極的な普及啓発に取り組んでまいりたいと考えてございます。

また、平成31年中に予定している次期計画の見直しに当たりましては、循環税事業のより効果的な活用に向けまして、納税実績に基づく地域特性の分析、関係団体との意見交換、事業者ニーズのアンケート調査を踏まえまして、これまでの取り組みの進捗や課題の検証を行い、本道の実態に即した目標の設定や支援策を検討するなどして、本道における循環型社会の形成に取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上であります。

○梶谷大志委員 今、最後に部長から答弁をいただいたわけでありまして、産業廃棄物の排出抑制

【第1分科会 11月12日 第4号】

などに一定の効果があつたことは私も認めるところでありますけれども、残念ながら、最終処分量の削減については目標達成が難しいという答弁でありました。

そうなれば、当然、来年度で終わる計画についても、その部分だけになりますけれども、難しいというふうに指摘せざるを得ないわけでありまして。最終処分量を減らしていくのが大きな課題になろうかと思えます。

それで、さまざまな形で施設整備を進めているわけでありましてけれども、答弁にあつた、納税実績に基づく地域特性の分析については、どの地域から多くの汚泥が出ていて、最終処分量が減らないのか、こういったことをもう少し具体的に分析していくことや、関係団体とも意見交換をしているのはもちろん承知しておりますが、そういった視点からどうやって進めていくのか、あるいは、事業者のニーズをしっかりと把握し、最終処分量をどう減らしていくのかを踏まえながら、目的税である循環税が目指す目標を強く認識して取り組まれるように指摘し、私の質問を終わります。

○道見泰憲委員長 梶谷委員の質疑は終了いたしました。

丸岩浩二君。

○丸岩浩二委員 私からは、まず、ヒグマ対策について御質問をいたします。

道内では、この春以降、ヒグマの出没が相次ぐだけではなく、これまでに余り例のない行動を見せていることから、大変な問題になっているところでありまして。

利尻島で、5月の末に、106年ぶりにヒグマが上陸したことは大きな衝撃を与えましてし、札幌市の南区では、住宅地の中や小学校の近くにたびたび出没し、真駒内公園の近くで国道を堂々と横断する、さらには、島牧村では、住宅地へ夜間に頻繁にあらわれるなど、いわゆる問題グマの発生が相次いでいます。

これらは、住民生活に不安を与え、道内だけではなく、全国のマスコミでも数多く取り上げられることとなり、また、夏以降も、羅臼町では、飼い犬やヤギが襲われたり、池田町では、多数の羊がクマに襲われるという事件も発生し、ますます人とヒグマとのあつれきが大きくなっているところでありまして。

こうした中で、これから冬眠に入るまでの間、ヒグマは栄養を蓄えるために食料を探し回ることから、ヒグマとの遭遇による人身事故の発生なども懸念されることでもあります。

私は、これまで、ヒグマ対策に関して、都市部における人身事故の未然防止や捕獲従事者の確保育成などについて質問してまいりました。本年の第2回定例会でもアーバンベア対策の必要性について質問いたしましたが、本年のヒグマ出没が多発し、対応が長期化したことを受け、改めて、道のヒグマ対策について伺います。

まず、私が住む札幌市南区では、春過ぎから、ヒグマの出没が例年に比べて非常に多くなっておりまして、平成29年度と今年度の道内全体でのヒグマの出没状況と認識について伺います。

○道見泰憲委員長 動物管理担当課長竹本広幸君。

○竹本動物管理担当課長 ヒグマの出没状況についてであります。道警察がまとめた目撃情報

では、平成29年度は道内全体で1315件、今年度は、9月末までで、既に昨年度を上回る1507件となっております。

また、平成28年度までの5年間の平均である995件と比較しても、昨年度は約3割、今年度は約5割ふえており、この2年間は、例年になく出没が多く、増加の傾向にあると認識しております。

以上です。

○丸岩浩二委員 ことは、出没件数が多いだけではなく、住宅地にあらわれる事態も頻発し、人身事故の発生が危惧される状態が続きました。

道が平成28年に策定した北海道ヒグマ管理計画は、ヒグマによる人身事故の防止、人里への出没の抑制及び農業被害の軽減、並びに、ヒグマ地域個体群の存続を目標としておりますが、ことしのような人里への出没防止と、それによる人身事故の防止に向けたこれまでの取り組みについて伺います。

○竹本動物管理担当課長 人身事故防止などの対応についてであります。道では、これまで、人里への出没防止を図るため、市町村や農協等で構成する、ヒグマ対策に関する振興局ごとの協議会を通じて、ヒグマを人家近くに誘引する生ごみなどの適正管理の徹底や、農地に近づけさせないための電気柵の設置促進などに取り組んできたところでございます。

また、人身事故の防止を図るため、野山でヒグマと遭遇しやすい春と秋に、ヒグマ注意特別期間を設定し、野山では音を出しながら歩く、単独行動を控えるなど、ヒグマに出会わないための基本的なルール of 徹底について、集中的に普及啓発を行ってきたほか、ことしの3月には、出没時に、市町村等が、的確かつ迅速に有害性を判断し、住民への注意喚起や捕獲などに対処できるようにするため、ヒグマ出没時の対応方針を策定、周知するなど、安全の確保に取り組んできたところでございます。

○丸岩浩二委員 あつれきの軽減というのは、問題グマの発生の防止だけではなくて、発生してしまったときの対応も重要となってまいります。

ことしのようにヒグマの出没が多発すると、それに対応する人材の確保も重要な問題であると、私はこれまでも指摘をさせていただきました。

近年、ハンターの数自体は若干増加の傾向にあるようですが、ヒグマに対処するには、クマの習性をしっかりと知り、捕獲現場での経験を積むことが重要となってまいります。そういった対応ができる人材は、依然として減少や高齢化が進んでいるところであります。

このため、平成28年第2回定例会の予算特別委員会での私の質問に対して、道は、実践的な捕獲技術者の育成を図るとしていましたが、これまでの取り組みの状況を伺います。

○竹本動物管理担当課長 実践的な捕獲技術者の育成についてであります。道では、ヒグマ出没時に出勤する捕獲従事者の減少や高齢化への対策として、平成28年から、全道で人材育成のための捕獲制度を設け、実施しているところでございます。

この制度では、ヒグマを比較的安全に追跡できる残雪期の3月から5月に、経験の浅いハンタ

【第1分科会 11月12日 第4号】

一が熟練したハンターとチームを組み、現場でヒグマを追跡しながら、ヒグマの習性や、銃による実践的な捕獲技術などを学んでおり、平成30年までの3年間で、34市町村の区域において、延べ607のチームが出動し、294名の経験の浅いハンターが参加しているところでございます。

以上です。

○丸岩浩二委員 札幌市や島牧村では、本年、住宅地への出没が多発するという状況が続きました。さらには、利尻島では、これまでヒグマが生息していなかった地域に、海を渡って出没したことから、住民の方々は大変な不安を抱えながらの生活が続いたとのこととあります。

こうした事態に対して、道はどのような役割を果たしてきたのか、伺います。

○竹本動物管理担当課長 道の対応についてであります。ヒグマ出没時の対応方針では、市町村における捕獲体制の整備や、市街地に出没した場合を想定した、市町村、警察及び振興局による連絡協議体制の整備を求めるとともに、ヒグマの有害性の判断基準を示し、その行動段階に応じて捕獲等の対応がとられるよう、市町村に働きかけてきたところでございます。

道としては、ことし、市街地などで出没が続いた札幌市、島牧村や利尻島におきましては、地元市町村、警察、猟友会など関係機関による対策会議の開催を呼びかけるとともに、道から、ヒグマの専門家や担当職員を現地に派遣して、捕獲に必要となる法の許可や具体的な捕獲方法について助言を行うなど、人身事故の未然防止を第一に、地域で、関係機関が連携し、適切な対応が講じられるよう取り組んできたところでございます。

○丸岩浩二委員 今質問しました、住宅地にヒグマが出没した札幌市や島牧村では、ヒグマを誘引しないために、生ごみの管理などを徹底する取り組みを地域で進めてまいりましたが、それでも出没はとまりませんでした。

また、人家が密集した場所での出没も、主に夜間であったため、銃による対応が行えなかったことから、島牧村では、問題グマの捕獲ができずに対応が長期化した結果、パトロールに当たる地元猟友会への報償費の扱いなどが問題となったところであります。

このような問題グマの捕獲について、道は、課題をどのように捉え、今後、どのように対応する考えなのか、伺います。

○道見泰憲委員長 生物多様性担当局長東郷典彰君。

○東郷生物多様性担当局長 問題グマの捕獲などについてであります。ことし8月に出没が多発した島牧村の事例では、出没が、夜間、住宅地に集中したが、鳥獣保護管理法では、安全性確保の観点から、市街地や夜間における銃器を用いた捕獲が禁止されているため、箱わなを市街地際の山林に設置し、捕獲することとしたところであります。

箱わなによる捕獲は、銃器が使えない市街地や夜間に出没する問題グマへの対応として、有効な手段の一つと考えておりますが、島牧村の例では、ヒグマが箱わなになかなかかからず、警察、猟友会による連日のパトロールなど、長期にわたる対応を余儀なくされたところであります。

このように、箱わなは、個体によって捕獲が困難な場合があることや、捕獲できた場合も、市

街地などでは、銃を利用してとどめを刺す方法に制約を受ける場合もあります。

道といたしましては、このような課題も踏まえて、問題グマを迅速かつ安全に捕獲するための箱わなの運用や、とめ刺しの手法などについて、今後、専門家の御意見も伺いながら調査研究を進め、問題グマへのより効果的な対策を進めてまいります。

○丸岩浩二委員 市街地に繰り返し出没する、いわゆるアーバンベアについては、従来の取り組みのみでは、ことしだけでなく、今後も、あつれきが深刻化していくと考えざるを得ないわけがあります。

私は、これまでも、ヒグマの管理を適切かつ有効に行うには、生息数を可能な限り正確に推定するとともに、人間を恐れないヒグマがふえてきたとも言われる中で、ヒグマの生態や習慣が変化してきている状況を受けた対応が必要ではないかと指摘してまいりました。

特に、生息数については、道では平成24年時点で推定をしておりますが、最近の出没の急増もあり、生息数の変化を捉える上で、既にデータが古くなっているのではないかと考えられます。

また、ヒグマは生息密度が低く、調査が難しいのは理解をしておりますが、推定した生息数についても、推定幅が非常に大きく、ヒグマの管理を行っていく上では、精度を上げていく必要があると考えます。

こうしたことから、道民の安全、安心を第一に考えると、ヒグマの最新の生息実態を把握するとともに、生態を分析し、さらには、私がこれまでも指摘した、光や音といったものを使った追い払い、また、先端技術であるドローン、AIを活用した監視といった新たな方法を取り入れていく必要があると考えますが、今後の対応について伺います。

○道見泰憲委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 今後の市街地への出没に対する対策についてでございますけれども、本年、ヒグマが市街地に繰り返しあらわれる事態が多発し、これまでになく、人とのあつれきが深刻化した背景といたしまして、専門家からは、ヒグマ全体の生息数が増加傾向にあり、生息域が人里近くまで拡大してきていることや、人への警戒心を示さない、これまでには見られなかった生態のヒグマがあらわれてきていることなどが指摘されているところでございます。

ヒグマの推定生息数につきましては、平成27年に取りまとめた平成24年時点のものが最新でございます。最近の出没状況を踏まえると、生息の実態は変化している、このように考えているところでございます。

このため、今後、最新の生息実態を詳しく把握、分析いたしまして、箱わなによる捕獲など、従来の対策に改善を加えますとともに、音や光による追い払いといった新たな知見、技術も活用するなど、出没時の対策から、市街地に出没させない対策まで、総合的で効果的な対策の検討を行い、ヒグマによる被害の未然防止に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 次に、アザラシ対策について御質問をいたします。

【第1分科会 11月12日 第4号】

先月、平成29年度のトド等海獣類による漁業被害の状況が発表されておりますが、稚内市を初めとする宗谷地域、礼文島から天売島、焼尻島にかけての日本海北部の道北地域や、日高管内えりも町のえりも地域で、アザラシによる深刻な漁業被害の状況が依然として続いていることから、被害の状況や防止対策などについて御質問いたします。

まず、アザラシによる過去3年間の漁業被害の状況はどうなっているのか、道内の全域と地域別の状況について伺います。

○竹本動物管理担当課長 アザラシによる漁業被害についてであります。過去3年間の全道の被害額は、平成27年度が約3億2500万円、28年度が約2億6200万円、29年度が約2億5500万円となっており、この3年間では、やや減少の傾向となっております。

また、地域別の年間被害額では、過去3年間の平均が大きい地域から順に、宗谷管内が約7600万円、日高管内が約5500万円、根室管内が約4700万円、留萌管内が約4300万円、後志管内が約3000万円、十勝管内が約2000万円、釧路管内が約900万円、オホーツク管内が約20万円となっており、特に、直近の平成29年度における宗谷管内の被害額は約9800万円と、最も大きくなっているところでございます。

以上です。

○丸岩浩二委員 道内の沿岸では、ゼニガタやゴマフなど5種のアザラシが回遊、生息をしております。その中で、襟裳岬周辺などで生息している定着性の高いゼニガタアザラシや、サハリン沿岸などから本道沿岸に回遊してくるゴマフアザラシによって、漁網にかかった漁獲物が夜間や日の出前に捕食され、大きな被害が出ていると聞いております。

ゼニガタアザラシとゴマフアザラシによるそれぞれの被害の状況や被害の特徴について伺います。

○竹本動物管理担当課長 漁業被害額の状況についてであります。アザラシによる漁業被害は、ほとんどが、ゼニガタアザラシとゴマフアザラシの2種によるものとされており、ゼニガタアザラシでは、平成27年度が約9500万円、28年度が約7600万円、29年度が約7100万円となっております。

一方、ゴマフアザラシでは、平成27年度が約2億3000万円、28年度が約1億8600万円、29年度が約1億8500万円となっており、ゼニガタアザラシが全体の約3割、ゴマフアザラシが全体の約7割となっております。

また、被害の特徴については、アザラシ、トド、オットセイなど海獣類による漁業被害は、漁網を初めとする漁具の破損や漁獲物の食害などがあり、トド、オットセイによる被害は、漁具の破損や漁獲物の食害の両方が発生しているのに対し、より体格が小さいアザラシによる被害は、漁具の破損がわずかである一方、サケ・マスの定置網において魚の頭だけがかじられる、いわゆるトッカリ食いや、タラ、ホッケの刺し網において魚の腹部だけが食べられる食害が多いといった特徴があるところでございます。

以上です。

○丸岩浩二委員 襟裳岬周辺や根室半島などに生息をしている、希少鳥獣に指定されているゼニガタアザラシについて、国では、深刻化している漁業被害に対応するため、平成28年に、えりも地域ゼニガタアザラシ特定希少鳥獣管理計画を策定し、取り組みを進めておりますが、具体的にどのような取り組みが行われているのか、明らかになっている課題もあわせて伺います。

○竹本動物管理担当課長 ゼニガタアザラシについてであります。鳥獣保護管理法により希少鳥獣として指定されているため、国が、平成28年3月に、計画期間を3年とする、えりも地域のゼニガタアザラシに係る管理計画を策定し、アザラシが入り込まないような漁網の改良や、アザラシが嫌がる音波装置の開発、試験を行うほか、計画的な捕獲や生息数のモニタリングを行っているところでございます。

その成果と課題などについては、有識者で構成するゼニガタアザラシ科学委員会において評価することとしておりますが、昨年、一昨年と、主要魚種のサケが不漁のため、被害軽減対策などの効果が十分検証できないことから、国では、現行の計画期間を1年延長し、同計画に基づく被害対策を継続することとしているところでございます。

○丸岩浩二委員 道内の沿岸に回遊、生息し、主に道北地域の日本海沿岸に深刻な漁業被害をもたらしているゴマフアザラシについて、道は、これまで、被害防止に向けてどのような取り組みを行ってきたのか、また、その課題もあわせて伺います。

○竹本動物管理担当課長 ゴマフアザラシについてであります。1990年代に礼文島で回遊が確認されて以降、日本海側に広がり、現在、礼文島、稚内市抜海地区、天売島、焼尻島のほか、積丹半島などでも生息が確認されております。

本道へ回遊するゴマフアザラシの主要な生息地は、サハリン沿岸と千島列島と考えられておりますが、十分な調査が行われておらず、生息の実態は不明な点が多いところでございます。

近年、回遊せずに岩礁などに定着する個体が増加したり、回遊の範囲が拡大するなどにより漁業被害が深刻化したことから、道では、平成27年3月に、ゴマフアザラシによる漁業被害の軽減と人との共存を目的に、アザラシ管理計画を策定し、日本海沿岸における個体数の調査や、漁業関係者からの聞き取りによる被害実態の把握のほか、捕獲、追い払いを実施したり、トド採捕従事者に協力していただいて、捕獲従事者の確保などに取り組んできたところでございます。

以上です。

○丸岩浩二委員 道では、アザラシ対策の取り組みを進めるために、アザラシ管理計画推進費を措置し、ゴマフアザラシ広域連携捕獲実証調査業務を行っておりますが、その具体的な内容と取り組みの成果を伺います。

○竹本動物管理担当課長 広域連携捕獲実証調査についてであります。道では、平成24年度から、ゴマフアザラシの基本的な生態を把握するため、主に餌としている魚種や行動圏、定着個体数などについて調査を行うほか、平成27年度からは、通年で居座るアザラシを減らすため、効果的な捕獲や追い払い方法の実証試験と検証などを実施しております。

これらの調査により、道内の主な生息地における個体数の動向や、ホッケ、タラなど漁業対象

【第1分科会 11月12日 第4号】

種の捕食状況を把握したほか、発信機の装着、追跡により、礼文島のアザラシは間宮海峡付近から回遊している実態などが明らかとなったところでございます。

また、冬から春にかけて、焼尻島や礼文島などで、銃器等による駆除、追い払いを実施したところ、夏期の日最大個体数が、焼尻島では平成27年と29年においてほぼ変化がなかったものの、礼文島では530頭から133頭に減少したところでございます。

以上です。

○丸岩浩二委員 漁業被害の軽減を図るためには、近年の漁業被害の状況や、道が実施をしているアザラシに関する調査の結果などの最新情報を漁業関係者と共有し、対策にしっかりと反映をさせていくことが重要と考えます。

関係者との情報共有などについてどのように取り組んでいるのか、伺います。

○東郷生物多様性担当局長 情報共有などの取り組みについてであります。道では、これまで、国が主宰する、ゼニガタアザラシに係る科学委員会や保護管理協議会に参画して、情報収集や情報共有を図ってきたところであります。

また、先月、新たな取り組みとして、ゴマフアザラシによる被害が大きい稚内市と礼文町におきまして、北海道アザラシワークショップを開催し、有識者、国、市町村及び漁業関係者の方々と、最新の調査結果や被害状況などの情報を共有し、意見交換を行ったところであります。

このワークショップでは、漁業関係者から、被害軽減のためには科学的な知見が必要であり、今後も情報共有等の場を設けてほしいとの意見も出されておりました。道といたしましては、今後とも、国や市町村、有識者の方々と連携しまして、情報共有、意見交換などの取り組みを行ってまいります。

○丸岩浩二委員 海獣類による漁業被害は、平成25年度をピークに、減少傾向にあります。これは、最も被害が大きいトドによる被害が減少したものであり、アザラシによる漁業被害は、依然として深刻な状況にあるわけですが、地球温暖化などの影響もあり、アザラシの生態系や行動にも変化の兆しが見られると言われております。

こういった状況も踏まえ、道は、今後、漁業被害の減少に向けてどのように取り組んでいく考えなのか、伺います。

○渡辺環境生活部長 今後の対応についてでございますが、アザラシによる漁業被害は、依然として2億円を超える状況にございまして、今後、気候変動による流水の動きの変化などによっては、道内の沿岸に定着する個体が増加することも考えられ、アザラシの生態の実態把握と、定着する個体を適正な数に減らして管理していくことが重要である、このように認識してございます。

このため、道といたしましては、今後とも、有識者などで構成され、アザラシ対策を科学的に評価するアザラシ管理検討会の意見を十分参考にしながら、生態の実態把握や効果的な追い払い方法などの調査研究に努めますとともに、国に対しても、漁業被害対策の充実強化を働きかけ、被害の軽減が図られるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 ありがとうございます。

○道見泰憲委員長 丸岩委員の質疑は終了いたしました。

中川浩利君。

○中川浩利委員 通告に従いまして、私からは、循環型社会の形成に向けた取り組みについて伺ってまいります。

北海道が、道民の生活環境の向上のみならず、多くの方に選ばれる観光地として存在し続けるためには、すばらしい本道の環境を保全していくことや、昨今頻発している自然災害の要因ともされる地球温暖化の防止対策が急務であり、そこに及ぼす影響などを考えたときに、ごみの排出量をいかに低減させていくかということは極めて重要な課題であると考えております。

そこで、以下、本道における循環型社会の形成に向けた取り組みについてであります。

先ほど、梶谷委員からも、循環資源利用促進税あるいは産業廃棄物に関する質問がありまして、まさかのごみかぶりではありますけれども、私からは、道民のごみの減量化や一般廃棄物のリサイクル等について伺ってまいりたいというふうに思います。

まず、広く道民に重要性を理解していただくために、ごみの減量化の必要性について確認をしたいというふうに思いますけれども、道の見解を伺います。

○道見泰憲委員長 環境局長相田俊一君。

○相田環境局長 ごみの減量化の必要性についてでございますが、本道の豊かな環境を保全し、次の世代に継承していくためには、循環と共生を基調とする、環境負荷が少ない持続可能な循環型社会の形成を進めることが重要でございます。

そのため、生産から流通、消費、廃棄に至るまで、限りある資源の効率的な利用やリサイクルを進めることが必要であり、そうした取り組みの一つである排出抑制や再生利用の促進によるごみの減量化は大変に重要であると認識しているところであります。

以上でございます。

○中川浩利委員 道では、これまで、4次にわたり廃棄物処理計画を策定し、その中で、ごみの減量の目標を立てて、取り組みを進めてきたと承知しております。

計画期間は、平成27年度から平成31年度までの5年間であり、昨年度が中間年度であったわけですが、ごみの減量化にどのように取り組んできたのか、予算面、決算面も含めて伺います。

○道見泰憲委員長 循環型社会推進課長近藤哲司君。

○近藤循環型社会推進課長 ごみの減量化に係る取り組みの経過についてでございますが、道では、平成27年3月に策定した第4次の北海道廃棄物処理計画におきまして、施策の進捗を示す指標とその目標値を定めて、取り組みを推進してきたところであります。

このうち、ごみの減量化につながる取り組みとしましては、道民の意識や関心を高めるため、市町村、NPO等と連携した、容器包装の簡素化を進める展示会等のイベントの開催、新聞広告

【第1分科会 11月12日 第4号】

やバスの車内掲示板を活用した、ごみの排出抑制の必要性に関する広報等を通じまして、排出抑制に向けた道民の行動が習慣化するよう、啓発に努めてきたところであります。

なお、これらの啓発等に係る平成29年度の予算額は、関連事業を含めて約2000万円で、決算額は約1400万円となっているところであります。

以上であります。

○中川浩利委員 次に、目標とする、廃棄物の適正処理に関する指標のうち、ごみの排出量の削減を示す排出抑制について、現状に照らした目標の達成状況と、達成の見通しについてお伺いをいたします。

○相田環境局長 ごみの排出抑制に関する目標の達成状況等についてでございますが、北海道廃棄物処理計画では、排出抑制の指標として、一般廃棄物の排出量及び1人1日当たりのごみ排出量などを定め、それぞれ目標値を設定しているところであります。

このうち、1人1日当たりのごみ排出量につきましては、平成24年度の1004グラムを、平成31年度に940グラム以下とする目標に対し、平成28年度は970グラムと、平成24年度から約53%の進捗状況となっており、目標に向けて、着実な削減が図られていると考えているところであります。

道といたしましては、今後とも、展示会、パネル展などのイベントの開催や、ポスターなどの啓発資材の配付により、ごみの排出抑制の重要性について、きめ細かく道民に周知を図ることで、計画に示す目標の達成につなげてまいります。

以上でございます。

○中川浩利委員 今ほど答弁にありましたように、道民1人1日当たりのごみの量が、平成24年度は1キログラムちょっと——1004グラム、それから、平成28年度は970グラムで、この5年間で約3.4%減少しているということになりまして、一定の成果があると考えております。

しかしながら、ごみの排出量は、全国的にも減量が進んでいるということでありまして、他の都府県と比較したときになんか非常に気になるところであります。

全国平均と比べてどのような状況になっているのか、もし、全国平均より高い場合は、その要因としてどのようなことが考えられるのか、お伺いいたします。

○近藤循環型社会推進課長 全国平均との比較についてであります。道内の1人1日当たりのごみの排出量は、ここ10年間の統計値では年々減少しており、平成28年度時点では970グラムとなっているところであります。

一方、全国におきましても、その値は年々減少しており、平成28年度時点で940グラムと、全道の平均に比べて約30グラム少なくなっているところであります。

この要因としましては、一概には申せませんが、リデュース——排出抑制、リユース——再利用、リサイクル——再生利用の取り組みの中で、全国に比べ、道内においては、リデュース及びリユースの取り組みが進んでいないのではないかと考えているところであります。

以上であります。

○中川浩利委員 その要因については、一概に言えないということで、わかりにくい部分であるのかなと思いますけれども、北海道廃棄物処理計画におきましては、道民、事業者、市町村の各主体がそれぞれの役割を果たすことによって、目標を達成していくという形になっております。

まさしくそのとおりであります。道民、事業者、市町村のそれぞれの主体がしっかりとされているのかについては、温度差が相当あるような気がしております。

というのは、比較的意識を高く持って取り組んでいるであろう市町村、自治体であっても、平成28年度の1人1日当たりの総排出量で比較いたしますと、具体名を言いますが、例えば、最も少ない新篠津村は619グラムで、最も多いのが豊浦町になっておりまして、これが3786グラムということで、約6倍もの開きがあるわけでありまして。

しかし、この排出量については、事業系のごみも入っていますので、自治体ごとの産業構造の影響を免れ得ないというふうに考えられますので、生活系のごみだけに限って比較してみたのでありますけれども、更別村が347グラムで、札文町が2615グラムということで、最小と最大では、差がさらに約7.5倍に開いたわけでありまして。

このような開きがあることに関して、どのようなことが考えられるのか、見解を伺います。

また、自治体ごとの事情があろうとは思いますが、本道全体の目標の達成を見通すためには、特に、ごみの排出量が相対的に多い自治体に対応した対策が必要だと考えますけれども、他の都府県に劣らないレベルで、ごみの排出量の抑制をなし遂げるために、道としてどのように取り組んでいくのか、所見を伺います。

○近藤循環型社会推進課長 ごみの排出抑制に向けた道の取り組みについてであります。一般廃棄物の処理を担う市町村では、処理・処分施設の設置状況や人口、世帯数、産業構造等、地域の特性に応じて排出されるごみが適正に処分されるよう、具体的な処理方策を規定した計画をそれぞれ策定し、その計画に基づいて処理、処分がされることとなっております。

このため、資源として回収されるものの種類や焼却処理ができるものの範囲も自治体ごとに相違があることから、対応が一樣とはならず、その結果、1人1日当たりの排出量にも差が生じているものと考えられるところであります。

道としましては、環境への負荷を低減し、限りある資源を有効に活用することは極めて重要なことから、ごみの排出抑制に関する道民意識を高め、排出抑制に向けた行動に結びつけることができるよう、さらなる啓発等に努めるなど、引き続き積極的に取り組んでまいります。

以上であります。

○中川浩利委員 ぜひ、よろしくお願ひしたいというふうに思います。

今まで伺ってきたのは、いわゆる3Rのうちのリデュース——ごみを減らすことについてでしたが、次に、リサイクルについて伺います。

環境負荷の低減に寄与し、限りある資源の消費の抑制に資するリサイクルは、言葉としては広く国民に定着し、各自治体における分別や集団回収なども広がってきたのかなというふうに感覚的には思っておりますが、本道におけるリサイクルの実態はどうなっているのか、お伺ひいたし

ます。

○近藤循環型社会推進課長 ごみのリサイクル率の状況についてであります。北海道廃棄物処理計画におきましては、廃棄物の適正な循環的利用のための指標として、ごみの排出量に対するリサイクル量の割合であるリサイクル率を定め、平成31年度に30%以上とすることを目標に設定しているところであります。

平成24年度のリサイクル率の23.6%に対しまして、平成28年度の実績は24.3%となっており、全国的な傾向と同じく、道内のリサイクル率はおおむね横ばいで推移しているところであります。

以上であります。

○中川浩利委員 今ほど答弁がありました。本道のリサイクル率の実態を見て、不思議に思うことがあるのです。

リサイクル率をはかる計算式で分母となるごみの総処理量は減少傾向を続けています。しかしながら、解となるリサイクル率がここ数年間は横ばいでありますので、これは、取り組みが停滞していると捉えてよいのかということでもあります。

実際、自治体別で見たときに、平成28年度は、前年度の平成27年度と比べて、100以上の自治体でリサイクル率が下がっています。特定の年だけかなというふうに思いまして、平成27年度の数字も見ましたが、26年度より、100以上の自治体でリサイクル率が下がっているということでもあります。また、増減とは別に、パーセンテージで1桁台にとどまっている自治体も多く見られるわけでもあります。

リサイクルに係る社会的なコストの増加なども言われておりますが、このままですと、平成31年度の一般廃棄物のリサイクル率に関する目標値の30%の達成は相当厳しいのではないかと考えますが、いかがでしょうか、見解を伺います。

○相田環境局長 リサイクル率の目標値の達成についてでございますが、容器包装の軽量化や、新聞、書籍のペーパーレス化など、ごみの排出量が減っていることも、リサイクル率が横ばい傾向となる一つの要因と考えており、今後も同様の傾向が続くものと予想され、目標の達成は難しいものと考えますが、道といたしましては、その達成に向け、まずは、市町村に対し、分別収集の徹底について促しますほか、道民などを対象としたイベントやセミナーの開催、さらには、必要に応じて、国の交付金制度を活用し、市町村のリサイクル施設の整備を促進するなど、リサイクル率の向上に向けたさらなる取り組みを推進してまいります。

以上でございます。

○中川浩利委員 次の質問に移りますが、国の循環型社会形成推進法では、ごみ処理の優先順位について、基本的に、発生抑制——リデュース、再使用——リユース、再生利用——マテリアルリサイクルとかケミカルリサイクルと言われているもの、そして、4番目に熱回収——サーマルリサイクル、最後に適正処分というふうにしております。

もちろん、環境負荷の低減に有効となる場合は、この順位によらず適正に処理されることにな

っていますが、この中で、道民に余り知られていないのが、4番目に言った熱回収ではないでしょうか。

今、国において、環境省が、プラスチックごみの削減戦略の素案を策定中であり、その中で、2030年までの使い捨てプラスチックごみの25%削減などとあわせて、熱回収、いわゆるサーマルリサイクルについても盛り込まれる予定というふうに聞いています。

調べましたところ、道総研においては、農業用廃プラスチックの再利用に関する研究などの取り組みも進めているということではありますが、本道における一般廃棄物のサーマルリサイクルをめぐる状況について伺います。

○近藤循環型社会推進課長 本道におけるサーマルリサイクルの状況についてであります。本道では、可燃ごみやプラスチックごみを原料とした燃料化施設が5施設あるほか、可燃ごみを中心とした焼却処理施設のうち、施設の規模が大きく、エネルギーの回収が経済的に見合う施設では、発電や熱回収といったサーマルリサイクルが行われているところであり、具体的には、全道の65施設のうち、札幌市、函館市、旭川市などの35施設で取り組まれているものと承知しております。

○中川浩利委員 御案内のように、プラスチックは、単一な原材料ではなく、一見同じにしか見えないプラスチックを消費者が原材料単位で分別することは困難であり、また、汚れなどもあって、家庭から出る一般系の廃プラスチックは、再生利用の割合が低くなっております。よって、残る選択肢は、サーマルリサイクルをするか、単純焼却か埋め立てかということになっております。

単純焼却は別として、サーマルリサイクルと埋め立てのどちらが環境に優しいかについては、学者などによっても見解が分かれておまして、一概に言えないところがありますが、私は、プラスチックが地中で分解されないため、埋立地が際限なく必要となり、すなわち循環型社会を形成できないことを考えたときに、さきに触れた道総研の研究などによって、熱効率の向上が果たされたならば、サーマルリサイクルの優位性が大きく発揮されると考えております。

道の見解、及び、今後、どのようにサーマルリサイクルを推進していこうとするのか、伺います。

○相田環境局長 サーマルリサイクルに関する道の取り組みについてでございますが、道では、国の基本方針に従い、ごみの処理に当たりましては、リデュース、リユース、リサイクルの順に優先づけをして取り組みを行ってきており、サーマルリサイクルは、その次に位置づけられる処理方策ではありますが、原材料として扱うことが難しいプラスチックなどは、燃料化をしてボイラー用燃料として活用するほか、ごみ焼却処理の際に発生する余熱につきましても、できる限り熱回収を行い、附帯施設の熱源として活用するなど、サーマルリサイクルを推進してきたところでもあります。

近年、国におきましても、先進的なサーマルリサイクルの取り組みに対し、循環型社会形成推進交付金の交付率を高く設定しているところであり、道といたしましても、自治体が行う一般廃

棄物処理施設の整備に当たりましては、可能な限り高効率な発電設備を設けたものとなるよう働きかけを行うなど、サーマルリサイクルの取り組みを積極的に進めてまいります。

以上でございます。

○中川浩利委員 最後に伺いますけれども、ごみの減量化あるいは再利用、分別収集を伴うリサイクルなどの達成率の向上には、道民の皆様の自覚を促しつつ、協力していただかなければならないわけでありまして、また、そのための自治体による環境整備も重要であります。

道においては、これまで、道民への広報啓発や、分別品目の増加あるいは集団回収などの有効な取り組みに関する市町村に対する情報提供及び技術的な助言などが十分に行われてきたのか、平成29年度の実態を捉えて、しっかりとした検証を行っていただきたいというふうに思います。

こうしたことも含め、本道における循環型社会の実現に向け、どう取り組んでいくのか、決意も含めて伺います。

○道見泰憲委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 本道における循環型社会の実現に向けた取り組みについてでございますが、道といたしましては、平成22年に、循環型社会の形成に向けた基本的な方針や、総合的かつ計画的に講ずべき施策などを定めた北海道循環型社会形成推進基本計画を策定いたしまして、企業等の事業活動における廃棄物の発生抑制、発生した廃棄物の循環資源としての有効活用、適正処理など、排出抑制、再利用、再生利用という、いわゆる、リデュース、リユース、リサイクルの3Rに取り組んできたところでございます。

しかしながら、一般廃棄物につきましては、市町村の財政状況や施設の老朽化などにより、リサイクルの取り組みがおくれておりますことから、道といたしましては、国、市町村等との連携を強め、国の補助制度を有効に活用して、熱回収や発電といったサーマルリサイクルを中心とした施設整備を促進するなど、引き続き、北海道らしい循環型社会の形成に向けて、積極的に取り組んでまいります。

○中川浩利委員 今、部長から答弁がございまして、ぜひ、お願いしたいというふうに思います。

先ほど局長からも答弁がありましたけれども、いわゆる3Rに、今は、プラスというか、進化形といいますか、Rがつく語呂合わせではないのですが、リフューズ——ごみそのものを持ち込まない、過剰包装をしないということがあります。書店で本を買ったときにカバーをつけないとか、今、ドリンクとかをマイボトルで持ってきている方々もいっぱいいますけれども、そういったことです。

あるいは、五つ目のRとして、リペア——修理をして使う、そういったことなども考え方として出ておりまして、道民の皆さんも新しいものに食いつくところもあると思いますので、そういうことも効果的に利用しながら、ぜひ、道民への啓蒙を進めていただきたいと申し述べまして、私の質問を終わりたいと思います。

ありがとうございました。

○道見泰憲委員長 中川委員の質疑は終了いたしました。

阿知良寛美君。

○阿知良寛美委員 私からは、環境生活部所管事項のうち、水道事業の広域連携について、以下お伺いをいたします。

人口減少が進んでいる現在、各分野において人口減少対策が重要となっております。住民生活に欠かすことのできない水道事業においても、人口減少に伴う水道料金収入の減収のほか、水道施設の老朽化や職員数の減少といった課題に直面しており、将来にわたり、安全な水の安定供給を維持していくためには、水道事業の基盤強化を図ることが必要不可欠であります。

その手法の一つとして、水道事業者間の広域連携が有効と考えます。このため、水道事業の広域連携にかかわる道の取り組みについて、以下お伺いをいたします。

初めに、平成28年4定の予算特別委員会においても伺いましたが、平成28年11月に、厚生科学審議会の専門委員会で、水道事業の基盤強化等に向けて講ずべき施策について報告が取りまとめられ、今後の水道行政において、国や都道府県、水道事業者が、それぞれの立場から基盤強化に取り組むことが不可欠とし、広域連携の推進などについて具体的な対応が提言されたところでありますが、この提言を受けた後の国の動向について伺います。

○道見泰憲委員長 水道担当課長山田博君。

○山田水道担当課長 水道事業の広域連携の推進に係る国の動向についてであります。国では、厚生科学審議会に設けた、水道事業の維持・向上に関する専門委員会の提言を踏まえ、水道事業が直面する、水需要の減少や施設の老朽化、担い手不足等の課題への対応を目的として、平成29年3月に、関係者の責務の明確化のほか、広域連携や官民連携、適切な資産管理の推進などの事項を盛り込んだ、水道法の一部改正法案を国会に提出したところです。

同改正法案については、衆議院の解散により、一旦廃案となりましたが、本年3月に改めて国会に提出され、衆議院では可決に至ったところであり、今後、参議院において審査され、可決成立の場合、一部を除き、公布の日から1年以内に施行されるものと承知しております。

○阿知良寛美委員 その報告書では、都道府県は広域連携の推進役と位置づけられておりますが、道では、水道事業の基盤強化に向けて、水道事業者間の広域連携を促進するためにどう取り組んでいるのか、お伺いをいたします。

○山田水道担当課長 広域連携に係る取り組みについてであります。道では、将来にわたって、安全で安心できる水を安定的に供給していくため、平成23年3月に北海道水道ビジョンを策定し、平成25年3月には水道整備基本構想を改定して、水道事業の目指す姿や水道事業者の取り組むべき方策を示したところです。

平成25年度には、これらに沿った具体的な取り組みを推進するため、道、水道事業者、民間事業者による協議の場として地域別会議を設け、これまでの間、6地域で延べ28回開催しており、水道事業者からは、広域連携の必要性は認識しているものの、水道事業者間における水道料金の違い、施設の管理水準や老朽化の違いから、広域連携を行うことに対するメリットに乖離があ

る、近隣の水道事業者との距離が遠いといった地形的な条件などから、水道施設の共同化は難しいなどの意見、課題が挙げられているところです。

このため、平成28年度からは、関係部局とも連携し、水道事業者の各種諸元や課題等をまとめた資料を活用しながら、意見交換を行うなど、地域の実情に合った広域連携が進むよう取り組んできたところでございます。

以上です。

○阿知良寛美委員 6地域で延べ28回、地域別会議を開催しているということでもあります。私も参加したことがございますが、少人数で水道事業を行っていて、大変な苦勞をされているという担当者の方々の話を聞いて、非常によくやっているなと思いますが、一方で、本当に将来にわたって維持できるのかなという心配も実はございます。

道では、これまでも、水道事業者間の広域連携に向けて取り組んでいるとのことですが、道内における水道事業者間の広域連携の動きについてお伺いをいたします。

○山田水道担当課長 道内の広域連携の動きについてであります。道では、地域別会議などにより、水道事業者間の広域連携の必要性について、意識づけ、機運の醸成に取り組んできたところであり、このような取り組みにより、平成26年度には、札幌市と江別市、小樽市、北広島市の各市との間で、連携協力に関する基本協定が締結され、緊急時に水道水の相互融通を可能とするための緊急連絡管が平成29年度に布設されたところであります。

また、平成30年度には、木古内町と知内町において、水道施設の維持管理等に関する共同委託が実施されるなど、道内においても、水道事業者間の広域連携の動きがあらわれてきているところでございます。

○阿知良寛美委員 水道事業者間の広域連携の推進について、平成28年3定の代表質問において、知事は、広域化の意向を持つ市町村と一体となって、広域化の着実な推進に取り組んでまいると答弁されたところでありまして、平成29年度には、専門の主査1名が新たに配置されましたが、なぜか、30年度には、広域連携担当主査は削減されたところであります。

水道事業者間の広域連携の実現に向けては、かなりの時間と労力が必要であると考えます。先ほど触れた地域別会議での意見にもあるように、例えば、これまで維持管理にかけてきたお金が違うとか、水道料金に格差があるとか、さまざまな問題を抱えているわけでありまして。

そこで、人口減少が進む中で、広大な北海道において、将来にわたって水道事業を持続していくためには、水道事業者間の広域連携は不可欠であり、その取り組みを加速していかなければならないと考えます。

今後、どのように広域連携の取り組みを進めていくのか、お伺いをいたします。

○道見泰憲委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 広域連携の取り組みについてでございますが、本道の水道事業が直面いたします課題の解決のためには、事業統合や施設管理の共同委託などの広域連携を行い、事業経営の効率性を高め、事業基盤の強化を図る必要があると認識しております。

このため、道といたしましては、これまで、地域別会議で、具体的な事業運営の課題とか、その対応方向について、地域の実情に応じたさまざまな形態の広域連携の必要性を提言してきたところでございますが、今後、水道法の改正によりまして、道には、広域連携の推進役として、協議会の設置や基盤強化計画の策定を通じて広域連携を進めていくことが求められますことから、国の動きを踏まえながら、水道事業者に対し、今まで以上に、きめ細かな助言、調整を行うなどして、広域連携の推進に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○阿知良寛美委員 ただいま、広域連携に向けた道の推進体制、進め方について御答弁をいただきましたが、一番気になるのは、平成29年度に、広域連携を進めるために設置された専門の主査が、平成30年度には削減されてしまったこととあります。

本当に道としてやる気があるのかなというふうには思いますけれども、本道は広く、また市町村数も多いことから、広域連携を進めるためには、人員も、他県と比べ物にならないくらい必要ではないかと考えます。私は、できれば、主幹、主査を別途配置して、広域連携を専門に行ってもらいたいと考えております。

本道の水道事業は、小規模事業者が多く、人口減少により、財政的にもかなり厳しくなっております。

私の記憶が間違いでなければ、国立社会保障・人口問題研究所のこしとの3月末の発表では、2045年の北海道の人口は400万人ぐらいで、179市町村ある自治体の中で、人口が5000人を割る自治体が120というふうに言われています。

水道法では、上水道事業は5001人以上ということで位置づけられておりまして、この間まで北海道には99の事業者があったのですけれども、もう93ぐらいの事業者数になっていて、減ったところは、給水人口が5000人以下になったということで、簡易水道に変わってしまっています。

それで、水道事業は、受益者負担としての水道料金で成り立っているわけですが、これから人口がどんどん減っていくこと、さらには、さまざまな機器が節水型になっていること、高齢化によってそんなに水を使うことが少なくなっていくということも考えなければなりません。

また、例えば、水道管の更新率は今0.8を切っているわけで、このままの水準で計算すれば130年以上かかるわけですが、そんなにもつ水道管はないわけでありまして。

戦後、大事なインフラとして水道施設がどんどん布設されて、給水率も100%近いわけです。それが一気に更新時期を迎えているわけですので、今からしっかり手を打っていかないと、生活に欠かすことのできない大事な大事な水が飲めない、滞ってしまうということも考えられます。

広域連携の最大のメリットは水の融通ということですが、給水計画人口によって浄水場や施設をつくったけれども、当初計画した人口がかなり少なくなることにより、施設が余り、給水能力が過剰になってしまいます。そういう点では、余剰安定水源の有効活用とダウンサイジング、また、維持していくためのランニングコストの縮減による経営の効率化によって、投資額が少なくなるわけで、それで財源の減少に対処できるということが広域化のメリットだろうと私は思いま

す。

先ほど触れた地域別会議では、担当者の方が参加して、いろいろ協議し、意見交換をする中で、正直な話が随分出ていました。

大変広大な本道であります。今後、道がやるべきことは、地域別会議での協議もさることながら、首長が考えていることをしっかり進めることだと思います。そのぐらいやらないと、広域化はなかなか難しいのだろうというふうに思います。また、そうしなければ、将来にわたって安定した給水はできなくなるのじゃないかなど。料金を上げざるを得なくなり、大変多くの水道事業者が一斉に高い月額料金に改定しなければ維持できないというような状況になるのじゃないかと思えます。

水道は、とめることができない重要なライフラインであり、道としても、必要な体制を十分に確保して、広域連携に取り組んでいただけるよう指摘し、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○道見泰憲委員長 阿知良委員の質疑は終了いたしました。

藤川雅司君。

○藤川雅司委員 さきの公安委員会所管審査でも、自転車の安全運転について伺いました。若干、質問の内容が重なる部分もあろうかと思いますが、お許しをいただきたいと思えます。

公安委員会所管審査でも御紹介いたしましたように、ことしの7月に、横浜市都筑区において、母親が幼児2人を乗せて走っていた電動自動車が転倒して、母親と、自転車の前方の幼児用座席にヘルメットを着用して乗っていた長男にはげがはなかったわけですけれども、だっこしていた1歳の次男が頭を強く打って亡くなってしまうという、大変痛ましい事故が発生しました。

近年では、保育園不足などから、近所の保育園に入ることができない家庭も多く、子どもの送迎に、移動が便利な自転車を利用するケースが多いというふうに思います。

自転車が走るのは、基本的には車道です。自転車専用レーンがあれば、それはそれでよいのですが、自動車やトラック、バスなどが頻繁に行き交う道路を走るということは大変危険が伴うわけであります。

特に、子どもを2人乗せて自転車を運転する場合は、バランスが非常にとりにくいわけです。そのような中で、横浜市の事故においては、母親は必死になって子どもの送迎をしていたというふうに思うのです。

そして、最近では、子どもをおんぶするのではなく、だっこひもで自分の体の前でだっこする親を多く見かけますが、だっこしての自転車の運転は、公安委員会規則では認められていません。

私も、昨年、車を運転中に、だっこしての自転車の運転、さらには、傘を差していたケースの2件を見かけて、危ないなど、とても不安に感じたわけであります。

私も、子どもの送り迎えの経験がありますし、今、娘夫婦が4歳と1歳の子どもを自転車で保育園に送っている状況なものですから、この事故は非常にショックでありました。

だっこのまま自転車を運転することは許されていない、危険だということが余り知られていないのではないかと。新聞の投書欄にも、全然知らなかったとか、おんぶが苦手なので、だっこの自転車で乗って、どうして悪いのかという御意見もありました。

そこで、自転車の安全運転について、以下、数点伺っていきたいと思います。

道内においても、自転車利用者の交通ルール違反や危険な運転が多く見られますが、道では、自転車の安全運転について、これまでどのような対策を行ってきたのか、まずお伺いいたします。

○道見泰憲委員長 交通安全担当課長屋代芳彦君。

○屋代交通安全担当課長 自転車の安全運転についてであります。自転車の事故を防止するためには、自転車の利用者一人一人が、車両としての自転車の危険性を認識し、交通ルールやマナーを遵守することが重要であり、利用者の認識を深めるための交通安全教育の充実を図ることが必要と考えております。

道といたしましては、これまでも、交通安全運動の推進方針に、自転車の安全利用を重点事項として掲げ、関係機関・団体と連携し、各期別ごとの交通安全運動や、毎月第1、第3金曜日の「自転車安全日」において、街頭啓発活動を実施するとともに、学校や地域で、自転車シミュレーターを活用した参加体験型の講習等、年齢層に応じた交通安全教育を実施するなど、さまざまな機会を通じて、自転車の安全利用に向けた普及啓発に取り組んでいるところであります。

○藤川雅司委員 次ですが、幼児を自転車に乗せての自転車事故については、道警察によりますと、死亡事故までには至らないまでも、道内でも発生をしているとのことでありました。

こうした事故の防止には、小さな子どもを持つ保護者に理解を深めていただく啓発が必要だと考えます。道としての認識を伺います。

○屋代交通安全担当課長 小さな子どもを持つ保護者への啓発についてであります。自転車の2人乗りは、法令により原則禁止とされている中で、例外的な取り扱いとして、自転車に幼児を乗せる際の遵守事項が公安委員会規則に定められておりますが、幼児を乗せた自転車は、バランスがとりにくく、転倒する危険性も大きいことから、より慎重な運転が求められるところであります。

このため、道といたしましては、保護者の皆様に対しまして、幼児の自転車への正しい乗せ方や転倒などの危険性について理解が深まるよう、道のホームページを活用した情報提供や、道警察や市町村など関係機関と連携して保育園等に周知を図るなど、さまざまな機会を通じた啓発活動に取り組んでまいります。

以上です。

○藤川雅司委員 横浜の事故が起きたのは、保育園へ送る途中だということでありました。先ほども言いましたように、保育園の送り迎えに自転車を使う例が非常に多いということでありましたので、保育園、保育士などを通じて啓発していただきたいと思うのですが、横浜の事故では、運転していたお母さんが保育士だったわけでありまして、そういうことから、私は相当ショックを

【第1分科会 11月12日 第4号】

受けているのです。地道な仕事だと思いますが、ぜひ、しっかりと取り組んでいただきたいというふうに思います。

次ですが、子どもを乗せた自転車の運転のほか、若者が自転車を運転中に起こした深刻な事故も起きています。

警察庁交通局のまとめでは、昨年1年間にあった自転車対歩行者の事故の2550件のうち、運転者の4割が24歳以下だったと報道されました。

また、昨年12月に、川崎市の女子大学生が、スマートフォンを操作しながら自転車に乗り、歩行者にぶつかって死亡させ、禁錮2年、執行猶予4年の判決がこの8月に出たという事故がありました。スピードを出したり、スマートフォンを操作したり、イヤホンをつけながら運転するなど、危険で身勝手な運転により歩行者との事故も起きております。

道内においては、事故件数は減少傾向のようではございますけれども、このような重大事故が起きると大変なことになるわけでありまして。

先日、報道で見たのですが、大学のキャンパスで自転車安全講習を実施している大学や、多くの自転車通学者がいる大学では、自転車損害保険への加入の確認の徹底や安全講習会の開催など、学生向けの取り組みを強化して、自転車の安全対策につなげている動きもあるようです。

自転車の正しい乗り方や道交法の規定などについて、警察から交通機動隊員を講師に招いて学生に説明を行うほか、プロのスタントマンが本物の事故さながらに演技する安全教室も開催されております。

さらには、自転車損害保険への加入を確認した学生にだけ自転車通学を認めるなど、全国の大学では、学生の事故防止について、さまざまな取り組みが行われているようです。

こうした取り組みは、若年層への啓発の参考になるのではないかとというふうに思いますが、いかがか、見解を伺います。

○道見泰憲委員長　くらし安全局長堀本厚君。

○堀本くらし安全局長　若年層への啓発についてでございますが、高校生や学生などの若年層は、通学等で自転車を利用する機会が多く、事故の発生件数も多いことから、学校の協力を得ながら、交通安全教育や啓発活動に取り組んでいくことが重要と考えてございます。

このため、道では、「自転車安全日」における街頭啓発等を通じ、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」など、自転車安全利用五則の周知徹底を図りますとともに、スタントマンが交通事故を再現するスケアード・ストレート教育技法による自転車安全教室を、昨年は道内の高等学校の21校で開催したところでございます。

今後は、大学、専門学校と連携した啓発活動を展開し、運転時におけるスマートフォンやイヤホンの使用についての危険性、損害保険の必要性などについて理解を深めていただきますとともに、道内の11大学の学生ボランティアで構成する北海道・大学生等ボランティアネットワーク会議の協力も得ながら、自転車の安全利用に向けた学生の自主的な取り組みの促進などに取り組ん

でまいりたいと考えてございます。

○藤川雅司委員 さきの公安委員会とのやりとりにおいても、事故件数は大幅に減っているようですけれども、中には重大事故も起きているというのが昨今の状況ではないかと思えます。

一方、こういうことは、啓発という一言に尽きてしまうわけなのですけれども、悲惨な交通事故を未然に防止するためにも、啓発をもっと強化していくべきだと考えるわけです。今後、どのように啓発を行っていくのか、お伺いをいたします。

○道見泰憲委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 今後の取り組みについてでございますが、自転車は、事故の被害者にも加害者にもなり得る乗り物でありますことから、事故を防止するためには、利用者一人一人が、車両としての自転車の危険性を認識し、歩行者の通行等に配慮した利用を心がけることが大変重要でございます。

このため、道といたしましては、自転車による交通事故の防止に向けまして、これまでのさまざまな啓発活動に加え、本年4月1日に施行された北海道自転車条例に基づきまして、道警察や関係団体、保険会社などの民間事業者と連携を図りながら、交通ルールの遵守はもとより、乗車用ヘルメットの着用とか自転車損害保険への加入など、条例に規定された、自転車利用者の責務等について、道民の理解を一層深めるための啓発活動を効果的に展開いたしまして、自転車による悲惨な交通事故を少しでも減少させるよう取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○藤川雅司委員 先ほども言いましたけれども、これは、本当に地道な啓発を続けるということに尽きるわけであります。

この件で、いろいろと新聞でも取り上げておりました。そこには、自転車の販売店の方からの、自転車に正しく安全に乗るために、いろんな方々、警察も行政も協力すべきだという御意見がありました。そして、愚直に安全運転の啓発を行ってほしいという意見もありました。

地味なお仕事と言ったらあれですけれども、本当に地味なお仕事かと思えますが、愚直に安全運転の啓発を進めていただいきたい、このことを申し上げて、質問を終わります。

○道見泰憲委員長 藤川委員の質疑は終了いたしました。

菊地葉子君。

○菊地葉子委員 私からは、緊急時における迅速な給水体制の確立について、何点かお伺いいたします。

まず、直近の上水道の耐震化及び緊急貯水槽の整備の事業費と、その進捗状況について明らかにしてください。

○道見泰憲委員長 水道担当課長山田博君。

○山田水道担当課長 水道施設の耐震化などについてであります。平成28年度末現在における、上水道事業及び水道用水供給事業における耐震化の状況は、浄水施設の耐震化率が21.9%、基幹管路の耐震適合率が41.3%となっており、全国平均と比較してみると、浄水施設は6.0ポイ

【第1分科会 11月12日 第4号】

ント下回っておりますが、基幹管路は2.6ポイント上回っている状況にあるところです。

また、平成29年度に生活基盤施設耐震化等交付金を活用した緊急貯水槽の整備件数は、札幌市、苫小牧市、江別市の三つの市で3基となっており、当該交付金による補助金額は約5800万円です。

以上です。

○菊地葉子委員 胆振東部地震において、停電に加えて断水が起こった地域があり、災害時の住民生活を一層厳しいものにしました。

断水した地域と、その原因について伺います。

○山田水道担当課長 胆振東部地震における断水の状況についてであります。水道施設の被災により、札幌市など七つの市町で2万4826戸の断水が発生し、また、停電により、江別市など39市町村で4万3509戸の断水が発生したところです。

以上です。

○菊地葉子委員 胆振東部地震において、水道施設の被災による断水が、断水総体の4割近くになっております。

耐震化整備等が重要と考えますが、断水を防止するための浄水施設の耐震化及び管渠の耐震化について、今後、どのように進めていくのか、伺います。

○山田水道担当課長 水道施設の耐震化に係る取り組みについてであります。水道施設の耐震化には多くの費用と時間を要することから、道としては、水道事業者が計画的に施設の耐震化を進められるよう、各事業者の要望に沿って、生活基盤施設耐震化等交付金などの財源確保について、国へ要請してまいります。

○菊地葉子委員 次に、断水した場合の対処についてです。

給水車による給水のほかに、緊急貯水槽による給水があります。

緊急貯水槽の整備はどういう状況か、今回の地震による断水の際、活用された緊急貯水槽はあるのか、伺います。

○山田水道担当課長 緊急貯水槽の整備等についてであります。道内の市を対象として確認したところ、平成30年10月末現在、札幌市、室蘭市、帯広市、苫小牧市、江別市の五つの市で79基の緊急貯水槽が整備されているところでございます。

この中で、今回の地震による断水により、札幌市、江別市の二つの市において、緊急貯水槽の49基のうち48基が使用されたところです。

○菊地葉子委員 緊急貯水槽の活用について伺いましたが、備えが功を奏したという結果が出ていると思います。

地中に埋設されたタンクに、常時、水を流し、断水の際は緊急遮断弁が閉じることで清潔な水を確保する緊急貯水槽ですが、地下のタンクから給水を行う仕組みはどのようなになっているのか、伺います。

○山田水道担当課長 緊急貯水槽からの給水についてであります。緊急貯水槽は地下に埋設さ

れており、その入り口は、上屋の中にあるものと、屋外に露出し、特殊なふたのマンホールで覆われたものの二つの型があります。

給水する際には、まずは、上屋の場合はドアを解錠し、屋外の場合は専用の器具でマンホールをあけ、地下に設置されている緊急貯水槽本体のバルブにホースを取りつけ、ポンプにより水道水をくみ上げる仕組みとなっております。

○菊地葉子委員 上屋の鍵及びマンホールのロックですが、いずれも、日常的にはあけられない構造になっており、災害時に速やかに給水することが課題だと考えます。

胆振東部地震の際、江別市では、浄水場が停電のために断水しましたが、午前5時半ころには緊急貯水槽から給水が始まったと伺っています。

地震発災後に役所の職員が登庁し、そこから緊急貯水槽に向かった場合、時間がかかることもあるのではないかと思います。江別市の場合、実際に現場に向かい、解錠、給水を開始したのは誰なのか、鍵は市役所から持ち出して、貯水槽に向かったのか、そのあたりの状況を伺います。

○山田水道担当課長 江別市における対応についてであります。江別市においては、停電により断水となった後、市の指示に基づき、江別管工事業協同組合の職員が、緊急貯水槽に出向き、持参した専用の器具で、屋外にある特殊なマンホールのふたをあけ、地域住民に対して、緊急貯水槽による応急給水を行ったと承知しております。

○菊地葉子委員 江別市では、管工事業協同組合の職員がロックを解除し、給水を開始したのが速かったとのことですが。

役所の職員が登庁して、鍵を持ち出して、それから緊急貯水槽に向かい、鍵をあけるというケースのほかに、水道事業者の組合の方とか、貯水槽の近くに居住する役所の職員やOB、町内会の方など、近隣の信頼できる人に解錠を依頼することも有効な手段ではないかというふうに考えます。

災害時に解錠するシミュレーションを行い、速やかに解錠するための具体的な手段を明確にする必要があると考えますが、いかがでしょうか、お伺いいたします。

○道見泰憲委員長 環境生活部長渡辺明彦君。

○渡辺環境生活部長 緊急貯水槽による応急給水体制の確保についてでございますが、緊急貯水槽は、水道施設である管路の一部を区切って遮断して貯水槽として使用するものであり、衛生上の措置や危機管理の観点から、水道法におきましては、みだりに人畜が施設に立ち入って水が汚染されるのを防止することが求められているところでございます。

このため、緊急貯水槽の使用につきましては、水道事業者の責任のもと、水道事業者みずから、または委託事業者等と協力して行う必要がありますことから、緊急貯水槽を設置している五つの市におきましては、安全かつ確実、速やかに使用できるよう、緊急時を想定したマニュアルを作成しておりますほか、年に1回以上、実地訓練を行っていることを承知してございます。

水道事業者は、災害時においても迅速な住民への給水が求められておりますことから、道とい

たしましても、緊急貯水槽を所有する水道事業者に対して、今後とも、一層円滑な運用に向けて、緊急貯水槽等を使用した応急給水体制の整備充実が図られますよう促していきたいと考えております。

以上でございます。

○菊地葉子委員 終わります。ありがとうございました。

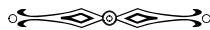
○道見泰憲委員長 菊地委員の質疑は終了いたしました。

以上で通告の質疑は終わりました。

これをもって、環境生活部所管にかかわる質疑は終結と認めます。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午前11時57分休憩



午後1時2分開議

○道見泰憲委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

1. 総合政策部所管審査

○道見泰憲委員長 これより総合政策部所管部分について審査を行います。

質疑の通告がありますので、順次、発言を許します。

丸岩浩二君。

○丸岩浩二委員 それでは、私から、地域振興について御質問をいたします。

まず、人口減少対策についてであります。道では、平成27年に創生総合戦略を策定し、五つの重点戦略プロジェクトを掲げるなど、さまざまな取り組みを進めてきていると承知しております。

特に、昨年度は、5年間の計画期間の中間年であり、この戦略が着実に成果を上げるために大変重要な年であったと考えますが、戦略に掲げる、幅広い世代が集い、つながり、心豊かに暮らせる北海道の実現に向け、具体的にどのような取り組みを行ったのか、伺います。

○道見泰憲委員長 地域創生担当課長堤俊輔君。

○堤地域創生担当課長 創生総合戦略に基づく取り組みについてであります。道では、直面する人口減少問題の克服に向け、戦略の策定以降、官民連携による推進体制の整備、ふるさと移住定住推進センターなど、取り組みの基盤となる拠点や機能の構築のほか、北海道版「生涯活躍のまち」に関する取組指針の策定、観光DMOの設立支援など、今後のモデルとなる取り組みの創出に努めてきたところでございます。

中間年である昨年度においては、こうした基盤やモデルを生かしながら、移住、定住の促進、働く場の確保など、地域創生に向けた具体的な取り組みを展開するとともに、市町村の戦略に対して、資金、人、情報といった面から総合的なサポートを行うなど、道と市町村が一体となった取り組みを積極的に推進してきたところでございます。

以上です。

○丸岩浩二委員 創生総合戦略に基づいて取り組みを進めてきているものの、依然、首都圏を中心として、道外への人口流出が続いております。

東京などの都市圏から人や企業を呼び込む新たな動きとして、情報通信技術を活用し、地方で休暇を楽しみながら仕事をするワーケーションの取り組みが注目されておりますが、道は、道外への人口流出の抑制に向け、どのような対策を行っているのか、また、今後、どのように対応する考えなのか、伺います。

○道見泰憲委員長 地域創生局長北村英則君。

○北村地域創生局長 人口流出の抑制に向けた取り組みについてであります。近年、道外への転出超過数は縮小傾向にあるものの、依然として、若者を中心に6000人以上が転出超過となっておりますことから、首都圏などからの人の呼び込み、呼び戻しとあわせて、道内定着にも力を入れて取り組んでいくことが必要と認識しております。

道では、これまで、東京のふるさと移住定住推進センターを活用した情報発信や、道内での移住体験「ちょっと暮らし」の推進、首都圏の若者を中心とした北海道関心層の掘り起こしなどに取り組んできているほか、道内の若者の定着と地域への還流の促進を目的といたしまして、札幌圏の大学生等を対象に、地域課題の解決に向けた実践活動を通じ、地域への関心や愛着を高めてもらうための取り組みを行っているところであります。

今後、こうした取り組みの効果的な実施と全道への普及に努めますとともに、企業等における働き方の新しい取り組み等の動向も注視しながら、地方への新たな人の流れの創出に向けた取り組みを着実に進めてまいります。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 このたび発生した胆振東部地震において、住まいや働く場を奪われた被災者の中には、やむなく他の地域へと移り住んでいく方が少なくないというふう聞いております。

被災地域では、移住政策や交流人口の拡大に向けた取り組みを進めるなど、その成果が少しずつあらわれ始めたやさきの震災に、現地の方は大きく肩を落としているものと考えますが、被災地域が、地方創生に向けて、再び取り組みを軌道に乗せていくためには、一日も早い復旧と復興を実現することが重要であると考えます。

道は、今後、被災地域の復興に向けた支援をどのように展開していくのか。また、そのためには、庁内横断的な体制を構築することが重要と考えますが、考え方をお伺いします。

○道見泰憲委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 被災地域における人口減少についてでございますが、このたびの地震により甚大な被害を受けた厚真町、安平町、むかわ町の胆振東部3町では、発災以降、2カ月の間に、町外への転出者が256人に達するなど、人口減少が拡大しております。

これまで、胆振東部3町では、移住体験住宅やサテライトオフィスの提供など、地域創生の実現に向けて、着実に成果を上げてきたところであり、こうした流れを途切らせることなく、一日も早く、住まいや暮らしの再建、地域産業の振興など、復旧、復興に向けた取り組みを全力で進

【第1分科会 11月12日 第4号】

めていくことが重要でございます。

このため、道では、応急仮設住宅の早期建設や、公共インフラの復旧に向けた人的支援など、地域の実情、ニーズをお伺いしながら、関係部局が連携し、復旧・復興対策を進めているところであり、今後、こうした取り組みをより迅速かつ効果的に展開するため、全庁横断的な推進体制について検討を行うなど、被災された地域の方々が安心して暮らせるよう、全庁が一丸となって取り組んでまいります。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 被災地域を含め、人口減少の問題というのは、それぞれの地域にとって大きな課題であります。

創生総合戦略の最終年を迎える来年度は、地方創生の次のステージに向けて、これまでの成果などを踏まえた取り組みを展開していく必要があると考えます。

今後、人口減少の抑制に向けどのように取り組むのか、お伺いします。

○小野塚総合政策部長 地域創生に向けた今後の取り組みについてでございますが、道では、人口ビジョンに示した、2040年に460万人から450万人の人口を維持するとの長期展望に立ち、人口減少の進行の緩和に向けて、創生総合戦略に基づき、自然減対策と社会減対策の両面から、各般の施策を実施しているところでございます。

戦略の推進期間は平成31年度まででございますが、地域創生の取り組みは、現行戦略の期間経過後も継続して行うべきものであり、最終年度となる来年度に向けましては、的確な進捗管理のもと、地域創生の次のステージを見据えながら、被災地域の復興といった、直面する新たな課題にも適切に対応するなど、将来に向けて持続可能な地域づくりが図られるよう、北海道の総力を挙げた施策の展開に努めてまいります。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 今、人口減少、地方創生などについて伺ってまいりましたが、特に、人口減少が懸念される被災地域の復興に向けた庁内体制の取り組みについて、明確な御答弁がありませんでしたので、この件については、改めて知事に伺いたいと思います。委員長のお取り計らいをお願い申し上げます。

次に、過疎地域の振興についてであります。国は、昭和45年以降、過疎地域の振興のため、特別法を制定し、現行の過疎地域自立促進特別措置法に至るまで、切れ目のない過疎対策を講じてきております。

道内の約8割の市町村が、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に指定されており、道においては、北海道過疎地域自立促進方針を策定し、道内の過疎地域の振興方向を示すとともに、方針に基づき、過疎地域の市町村に協力して講じる措置の計画として、北海道過疎地域自立促進計画を定め、市町村の取り組みを支援していると聞いております。

一部の市町村では、国による各種交付金などを活用しながら、地方創生の取り組みなどにより、人口減少のスピードが抑制されている状況も見られるところではあります。依然として、

道内の各地域では過疎化と高齢化が大きな課題となっております。

過疎地域の振興について質問をさせていただきます。

まず、道は、これまで長年にわたり過疎対策を実施しているにもかかわらず、過疎化が進む要因、また、これまでの過疎地域の課題についてどう捉えているのか、伺います。

○道見泰憲委員長 地域政策課長西田潤君。

○西田地域政策課長 過疎化の要因などについてであります。本道の過疎地域におきましては、未婚化、晩婚化に加え、少子化が進行し、加えて、進学や就職のため、首都圏、札幌圏などに転出する者が多いことが、過疎化が進行する主な要因と考えているところでございます。

このため、地域においては、広域分散型という本道特有の地域構造とも相まって、さまざまな産業を支える担い手の不足や、生産、消費など経済活動の停滞、医療サービス、地域交通、集落の機能の低下など、幅広い分野において、さまざまな課題が深刻化しているものと認識をしております。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 道は、これまで、過疎対策として、さまざまな取り組みを実施し、過疎地域の振興に努めておりますが、これまでの過疎対策をどのように評価しているのか、お伺いします。

○西田地域政策課長 これまでの過疎対策についてであります。過疎地域に対しては、昭和45年の過疎地域対策緊急措置法の制定から、現在の過疎地域自立促進特別措置法まで、4次にわたる時限法に基づき、過疎対策事業債の発行や国庫補助率のかさ上げ、税制上の特例措置など、さまざまな財政支援制度が講じられてきたところでございます。

道では、これまで、市町村と連携しながら、国に対して過疎対策の充実強化を求めますとともに、農林水産業の振興や、道道、下水道などといった生活環境の整備に努めてきたところであり、過疎地域における社会基盤の整備は一定程度進んできましたが、過疎化に歯どめがかからず、依然として厳しい状況にあると認識をしております。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 本道の人口は、全国より10年以上早い1997年をピークに、減少に転じた後、今も、全国を上回るペースで減少しており、平成27年に人口ビジョンと北海道創生総合戦略を策定し、人口減少の克服に向けた対策を進めておりますが、その内容については、過疎対策の取り組みと基本的な方向性はおおむね一致しているものと考えます。

また、地方創生を推進する上でも、過疎地域が果たす役割は重要であり、過疎対策として実施する支援措置の必要性や重要性を、人口の多い都市部の住民にも理解していただくことが必要だというふうに思うわけですが、道として、過疎地域が果たす役割、過疎地域の振興の必要性についてどのように考えているか、伺います。

○道見泰憲委員長 地域振興局長佐々木徹君。

○佐々木地域振興局長 過疎地域の役割などについてでございますが、本道では、道内の市町村の8割を占める149市町村が過疎地域に指定されており、こうした市町村は、本道の基幹産業で

【第1分科会 11月12日 第4号】

ある農林水産業を担い、食料の安定供給を支えるとともに、森林、農地による国土や環境の保全、美しい景観の形成、さらには、自然との触れ合いや癒やしの場の提供といった大きな役割を担っており、都市部も含めた国民共有の財産であると認識しているところでございます。

過疎地域が果たしている、こうした多様な役割を今後とも十分発揮していくためには、産業・生活基盤を初め、交通ネットワークの整備などを着実に進めていくことが重要であり、住民の皆様が安全、安心に暮らせる、活力と魅力のある地域として健全に維持発展していけるよう、引き続き、過疎対策の必要性について、都市部を含めた幅広い方々に理解を深めていただきながら、総合的かつ積極的な支援が継続的に講じられる必要があると考えているところでございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 これまでの50年間、過疎地域におけるインフラの整備が進んできたとはいえ、全国の過疎地域においては、御承知のとおり、人口減少と著しい高齢化に直面をしております。

そのような中、国においては、現行の過疎法が平成33年3月末で期限を迎えることを見据え、有識者による懇談会を開催するなど、新たな過疎対策のあり方について議論が進められております。

道においても、こうした国の動きを踏まえ、新たな過疎法の制定に向け、道内の過疎地域の実情をしっかりと把握し、どういった対策が必要なのか、道の考え方を早急にまとめて、国に要望していくことが必要だと思っておりますが、見解を伺います。

○小野塚総合政策部長 今後の取り組みについてでございますが、道内の過疎地域におきましては、若年層を中心とする人口の流出や高齢化の進行により、地域社会や産業を支える担い手不足による地域活力の低下など、厳しい状況が続くことが懸念されますことから、道といたしましては、現行の過疎地域自立促進特別措置法が期限を迎える平成32年度末以降においても、引き続き、新たな過疎法が制定され、これに基づき、持続可能な地域づくりに取り組んでいくことが必要であると考えております。

このため、道といたしましては、過疎地域の人口減少や高齢化の深刻な状況を踏まえ、市町村長はもとより、有識者など、幅広い皆様の御意見を伺う懇話会を設置し、道内の実情に即した過疎地域の指定要件の見直しや、過疎対策の充実強化などに向けた、北海道としての考え方を取りまとめ、市町村とも連携を密にしながら、国に要望してまいる考えでございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 次に、強靱化計画について御質問いたします。

道では、本道における国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、平成27年に北海道強靱化計画を策定するとともに、施策の取り組み方針として、毎年度、アクションプランを作成しております。

平成29年度は、どのような考え方にに基づき、アクションプランを作成し、どのような施策に取り組まれたのか、伺います。

○道見泰憲委員長 計画推進担当局長谷内浩史君。

○谷内計画推進担当局長 アクションプランについてであります。道では、北海道強靱化計画の推進に当たり、各施策の推進状況を踏まえながら、毎年度、具体的な施策の推進方向を示すアクションプランを策定し、本道の強靱化に向けて、ハードとソフトが一体となった取り組みを推進しているところであります。

平成29年度のアクションプランの策定に当たりましては、政策評価を通じて行った、関連施策の進捗状況や課題の中間点検に加え、平成28年に発生した大雨等災害に関する検証なども踏まえ、強靱化計画に掲げる123の施策プログラムに関し、向こう1年間に取り組む具体的な施策を明らかにしたところであります。

昨年度におきましては、このアクションプランに基づき、熊本地震や大雨等災害を踏まえた防災力の充実強化に重点的に取り組むこととし、防災関係機関が共有できる防災共通地図の整備や、平時からの災害ボランティアのネットワークづくりに向けた北海道災害ボランティアセンターの設置などに取り組んだところでございます。

○丸岩浩二委員 防災・減災対策を初めとする強靱化施策の推進に当たっては、国、道のみならず、市町村や民間の取り組みが必要であり、特に、市町村における計画的な施策の推進が重要と考えるところであります。

市町村における強靱化計画の策定状況はどのようになっており、策定に向け、道はどのように取り組んだのか、伺います。

○道見泰憲委員長 国土強靱化担当課長前川晃輝君。

○前川国土強靱化担当課長 市町村における強靱化地域計画の策定についてであります。国が公表している、昨年度の全国の市区町村の策定状況は、策定済みが74団体、策定予定を含む策定中が52団体となっており、このうち、道内では、3市町が策定を終え、24市町村が今後策定の意向を示しておりますが、市町村では、強靱化の重要性は認識しつつも、地域防災計画など既存計画と重複する施策が多いことや、法令上、義務化されていないことなどもあり、地域計画の策定が十分に進んでいないところであります。

道では、市町村を直接訪問し、計画策定のメリットや策定手法の説明を行うとともに、国と連携して、振興局ごとに地域説明会を開催するなど、さまざまな機会を活用して、市町村に働きかけを行っており、本年度、新たに7町で計画が策定され、合わせて10市町が策定済みとなったところであります。

防災・減災対策を初めとする強靱化施策につきましては、国、道、市町村、民間が、それぞれの役割を担い、互いに連携して取り組む必要があり、特に、市町村との連携は重要でありますことから、道としましては、引き続き、市町村に対して計画の策定を促してまいります。

以上です。

○丸岩浩二委員 2011年の東日本大震災を契機に制定された国土強靱化基本法に基づき、国が平成26年に策定した国土強靱化基本計画については、おおむね5年ごとに見直すこととされており、現在、国では、年内の改定に向けた作業が進められていると承知をしております。

【第1分科会 11月12日 第4号】

現行計画の策定以降、我が国では、熊本地震、大阪北部地震、西日本豪雨など、各地で地震や土砂災害などの大規模災害が頻発しており、国では、こうした災害から得た知見を次期計画に反映することとしていると聞いておりますが、本道においても、一昨年8月の台風などによる大雨、暴風、本年9月の胆振東部地震など、人命や経済活動にかかわる大規模自然災害が発生をしております。

道の強靱化計画についても、こうした災害を踏まえた見直しが必要と考えますが、見解を伺います。

○小野塚総合政策部長 北海道強靱化計画についてでございますが、国では、平成26年に策定した国土強靱化基本計画が今年度で5年目を迎えることから、国土強靱化を取り巻く社会情勢の変化や施策の推進状況、計画策定後に発生した自然災害で得た知見に加え、現在実施している重要インフラの緊急点検の結果も盛り込んだ計画の見直しを本年中に行い、国土強靱化の取り組みをさらに進化させることとしていると承知しております。

道といたしましては、国の基本計画の見直し内容や、胆振東部地震に関する道の災害検証委員会による検証結果なども踏まえながら、平成31年度までを推進期間とする北海道強靱化計画について、来年度中の改定に向けて、必要な検討を行い、本道の強靱化に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 それでは最後に、グローバル化への対応について御質問いたします。

道は、情報通信技術の革新、交通手段の発展に伴い、人、物が国や地域の枠を超えて活発に交流するグローバル化の流れを踏まえ、これに適切に対応するため、昨年、北海道グローバル戦略を策定し、新たな時代にふさわしい国際関連施策の展開を図るとしております。

この戦略の中では、北海道の魅力、強みを生かした食や観光の海外展開などを積極的に進めるといった展開方向のほか、世界と北海道をつなぐ環境づくりについても、展開方向の一つとして位置づけ、多文化共生社会の形成に取り組む方針を示しています。

グローバル化による海外との交流の活発化に伴い、社会にも大きな変化が生じることは避けられないので、こうした状況変化に対応することは重要な課題と考えます。

そこで、以下、これまで道が進めてきた、多文化共生社会の形成に向けた取り組みについて伺ってまいります。

まず、グローバル化の進展に伴って、本道を訪れる海外の方々が、一時的な旅行者としてではなく、短期間ではあっても、地域の生活者として暮らすこともふえてきております。

こうした方々が、生活、文化も習慣も全く異なった日本の地域社会で、あつれきやストレスなどがなく、快適に生活できる環境を整えていくため、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。

○道見泰憲委員長 国際課長櫻井達美君。

○櫻井国際課長 これまでの取り組みについてであります。グローバル化の進展に伴い、近

年、道内在住の外国人は増加を続けており、道民と外国の方々が、互いの文化や生活習慣などを理解し合い、ともに地域社会で暮らしていく、いわゆる多文化共生社会を実現することが重要な課題であると認識しております。

こうした多文化共生社会の形成に向け、道では、外国人居住者に対して、必要な生活情報や北海道のさまざまな魅力を多言語で情報提供してきたほか、北海道国際交流・協力総合センターなど、関係の団体と連携し、多文化共生社会の普及啓発を目的とした講演会や、地域づくりの参考としてもらうための、自治体、交流団体の担当者向けの研修会、さらには、実務者を対象に事例紹介や情報交換を行うワークショップなどの取り組みを推進してきたところであります。

○丸岩浩二委員 道では、北海道国際交流・協力総合センターなど、関係の団体と連携をし、講演会や研修会に取り組んでいると、今、御答弁がありました。どのような方々が参加し、また、どこで開催をしてきたのか、伺います。

○櫻井国際課長 講演会などの開催状況についてであります。直近の5年間におきまして、講演会を7回、研修会を5回、ワークショップを4回、開催してきたところでございます。

開催した地域は、旭川市で5回、札幌市で4回、函館市で3回、釧路市、北見市、留萌市、滝川市でそれぞれ1回開催してきており、来年2月には帯広市において講演会の開催を予定しております。

また、参加者は、主に、自治体や交流団体の職員、学校関係者、ボランティアなど、地域において外国人との交流の最前線に立たれている方々でございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 今の御答弁を聞きますと、講演会などの参加者の範囲はごく限られているなどというふうに感じるわけでありませう。

また、開催地の多くが都市部となっているということですが、それぞれの地域における外国人の占める割合から見ると、むしろ、外国人の方々と共生社会の形成に取り組む必要性が高いのは、技能実習生などが多く居住をしている農村地帯や漁村地帯、また、インバウンド等が多いニセコ地域のような、観光産業が盛んな地域だというふうに思うわけでありませう。

地域によっては、ごみの出し方や生活マナーなどの面であつれきを生じているケースも少なくないというふうに聞いております。

こうした地域の具体的なニーズや必要性を踏まえ、市町村と連携しながら、まちづくりの一環として事業を展開していくことも検討すべきと考えますが、見解を伺います。

○道見泰憲委員長 国際局長中島俊明君。

○中島国際局長 地域のニーズを踏まえた事業展開についてでございますが、多文化共生社会の実現に向けて、道では、これまで、関係団体と連携し、主に、在留外国人が多い都市部において、講演会や研修会、ワークショップなどの取り組みを推進してきているところでございます。

こうした中、講演会などの開催に当たりましては、近隣の自治体の職員など、幅広い地域の方々にも参加をいただいていたところでございます。

【第1分科会 11月12日 第4号】

今後、講演会などの普及啓発の取り組みがより効果的に行われるよう、振興局とも連携し、市町村のニーズを踏まえて、一層広域的な事業展開に努めてまいりたいと考えております。

○丸岩浩二委員 今まで議論させていただきましたが、まさに今、我が国は、人口減少や高齢化などで厳しさが増す人手不足の状況になっておるわけでありまして、それを踏まえながら、一定の技術や技能を有する外国人材の受け入れを図るために、出入国管理及び難民認定法の改正案を提案し、来年の4月からの施行を目指しております。

こうした動きは、人手不足に端を発した国の新たな政策方針を反映したものではありませんが、実際に就労するために来日する方々は、私たちと同じ生身の人間であり、どのように地域社会で快適に生活をしていただくかは、外国人材の方々はもとより、彼らの生活拠点となる地域社会にとっても重要な課題であると考えます。

改正法の施行は来春に迫っており、入国管理法を踏まえた取り組み、中でも多文化共生社会の形成に道として真剣に取り組む必要があると考えますが、最後に見解をお伺いします。

○小野塚総合政策部長 多文化共生社会の形成に向けた取り組みについてでございますが、出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律案は、現在開会中の臨時国会に提案されており、法案が成立すれば、今後、道内に居住する外国人材の方々の増加が想定されるところでございます。

外国人材の受け入れに当たりましては、関係法令に基づく雇用管理や在留管理が適切に行われるとともに、道民と外国人が、互いの文化や生活習慣などを相互に理解、尊重し、ともに暮らしていけるような地域づくりが必要であると認識しております。

道といたしましては、これまでも、関係団体と連携しながら、講演会等の開催による、多文化共生社会の形成に向けた普及啓発活動に加え、外国人を対象とした防災訓練や、生活情報の多言語による提供などを推進してきたところであり、今後とも、こうした施策を通じて、多文化共生に向けた環境整備を積極的に進めてまいる考えでございます。

以上でございます。

○丸岩浩二委員 ただいま、部長から御答弁をいただきましたが、多文化共生社会の形成に向けた取り組みは、今回の入国管理法の改正と密接にかかわる緊急の課題であります。人材の確保などを所管する経済部を初め、関係部と密接に連携して取り組んでいく必要がある課題と考えます。

これは複数の部にまたがる課題でありますし、今後の取り組みに関しては、知事に考えをお伺いしたいので、委員長にお取り計らいをお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。

○道見泰憲委員長 丸岩委員の質疑は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

藤川雅司君。

○藤川雅司委員 通告に従いまして、順次質問をさせていただきます。

ふるさと納税と防災・減災対策の大きく2点についてお伺いをいたします。

まず、ふるさと納税についてお伺いをいたします。

ふるさと納税は、近年、返礼品の競争が激しくなり、政府も、制度の一部見直しを行うとの見解を示しています。税金の原点に立ち返って考えるべき時期に来ているのではないかと思うわけですが、数点伺ってまいります。

まず、平成29年度——2017年度における北海道へのふるさと納税の実績について、寄附の件数と金額をお伺いいたします。

また、寄せられた寄附金をどのように活用しているのか、あわせて伺います。

○道見泰憲委員長 地域政策課長西田潤君。

○西田地域政策課長 ふるさと納税の北海道の実績などについてでございますが、平成29年度は、民間のインターネットを活用した寄附の受け付けを開始した結果、前年度と比べて、件数で2倍近くの100件の寄附が寄せられており、北海道を応援してくださる方々がふえているものと認識しておりますが、受入額では84%減少し、212万円となっているところでございます。

寄せられた寄附金は、振興局による、経済の活性化、人材の確保などといった、地域の課題解決に向けて取り組む地域政策推進事業や、未来を担う若者への支援、北海道150年事業などに生かすとともに、本年度は、新たに、地域で創業を目指す方々への支援や赤れんが庁舎の改修、野幌森林公園での桜の植樹、チミケップ湖の遊歩道の改修に活用しております。

以上でございます。

○藤川雅司委員 道におけるふるさと納税は、件数はふえているけれども、受入額は減少しているということであります。後でも質問いたしますが、この制度は、思うようにいっているところと、いっていないところがあるようです。

それでは、昨年度における、道内の市町村へのふるさと納税の実績、さらには、寄附が多い市町村において、その使い道としてどのような特色があるのか、お伺いいたします。

○西田地域政策課長 道内の市町村のふるさと納税の実績などについてでございますが、平成29年度は、道内の市町村全体で220万件、受入額は前年比で34%増の365億円と、5年連続、全国一となっており、市町村別の上位3団体の実績は、根室市の39億円、森町の29億円、白糠町の18億円となっております。

また、ふるさと納税制度を積極的に活用している団体の取り組みとしては、例えば、根室市では、地元の高校生も参画したふるさと応援未来会議を設置し、寄附の使い道を市民とともに決定しており、白糠町では、認定こども園や、小中一貫の義務教育学校である町立庶路学園の教材備品の整備に活用するなど、それぞれ、各地域の実情に応じて、将来のまちづくり、人づくりを見据えた取り組みに活用しているものと承知をしております。

以上でございます。

○藤川雅司委員 ふるさと納税といっても寄附なのですからけれども、多くの寄附が集まって、それを、地域のさまざまな取り組み、行政施策に活用しているという部分では、一定の成果というか、効果はあるなというふうに思います。

【第1分科会 11月12日 第4号】

先日も、上士幌町での保育園無料化の取り組みなどがテレビで放映されておりまして、うちの娘たちからも、そっちに移住しようかなという話も出ているぐらいです。

寄附をたくさんもらっているところは、それを活用できるという状況はあるのですが、一方で、ふるさと納税として寄附をする人が居住する自治体、市町村では、寄附額に応じて個人住民税が控除されるということになるわけでありまして、本来入ってくるはずの税金が減少することになります。

中には、控除額が寄附額を上回る場合もあると思いますが、道内の市町村の状況とその影響について伺いをいたします。

○西田地域政策課長 道内の市町村のふるさと納税による税額控除などについてでございますが、道内の市町村総体では、平成29年度に365億円の寄附金を受け入れている一方で、住民税の控除額が41億円となっており、その差額の323億円が市町村全体の収入として増加しており、全国の都道府県で最も多くなっております。

一方、個別の市町村においては、受け入れた寄附金額より住民税の控除額のほうが多く、収入が減少している市町村が6団体あり、札幌市の23億円を筆頭に、帯広市の7000万円などとなっております。

このような団体については、住民税が減少する額の75%が地方交付税で補填され、実質的な収入の減少は、残りの25%となっているところでございます。

こうした点も踏まえ、市町村においては、ふるさと納税制度の趣旨に沿って、寄附金の使い道を寄附者の方々に対してわかりやすく説明するなど、透明性を持って制度を活用していくことが重要であると考えております。

以上でございます。

○藤川雅司委員 今の答弁によりますと、北海道の市町村総体としては、ふるさと納税によって収入がふえていて、全国で一番多くなっているということです。そういう観点からすれば、大変うれしい話なのですが、一方、今、御答弁があったように、収入が減少している団体が6団体あり、そのうち、札幌市が23億円ということです。

それで、75%が地方交付税で補填される、したがって、実質的な収入の減少は、残りの25%、4分の1ということなので、札幌の場合、実質は5億8000万円ぐらいの収入減になっていると思いますが、札幌市も、そんなに財政状況に余裕がある都市ではないので、5億8000万円というのも大きい額ではないかなと思うわけでありまして。

私が調べた資料ですが、交付税による補填を考慮した実質流出額というものを東洋経済が独自に算出した表では、神奈川県川崎市で42億3000万円、東京都世田谷区で40億8000万円でありまして、交付税措置をした後でも、東京の特別区も入れて17の自治体が10億円以上の流出をしている、こういうことになっているのです。

それで、2番目に多い世田谷区の区長は、40億円あると学校の建てかえが1校から2校できるというふうに言っておりますし、東京23区の区長が、総務大臣に、控除額の上限設定や地方交付

税による補填の仕組みの見直しなどを要望しているわけであります。この課題は結構大きな課題だというふうに私は考えるわけです。

交付税で75%措置されるといいますけれども、これは国税で措置をしているわけですから、結局、国の税金をこういう形で使っているということであります。だから、国税の使い道として果たしてどうなのかという根本の問題もあろうかと私は思います。

そこで、今、過熱ぎみの返礼品についてお伺いをいたします。

総務省から、寄附者に対する返礼品については、返礼割合を3割以内とすること、あるいは地場産品とすることとの通知が出ていますが、道内の市町村の状況と道の考えについてお伺いをいたします。

○道見泰憲委員長 地域振興局長佐々木徹君。

○佐々木地域振興局長 返礼品の見直しについてでございますが、総務省では、昨年4月、高い返礼割合や地場産品以外の返礼品など、制度の趣旨に反する返礼品を送付する市町村に対し、自主的な是正を促す通知文を発出し、現在まで、状況調査を継続的に実施しているところでございます。

総務省が公表した、本年9月1日時点における見直しの状況では、道内で返礼割合が3割を超える返礼品を送付しているのは42団体、地場産品以外の返礼品を送付しているのは7団体となっておりますが、現在、総務省では、11月1日時点における見直しの状況を調査中であり、後日、公表される予定となっておりますところでございます。

道としても、ふるさと納税制度は、自治体のさまざまな政策を実現する上で重要な役割を果たすものと考えており、制度の存続を図る上でも、市町村においては、制度の趣旨に沿った対応が必要と考え、適切に対応されるよう助言を行ってきたところでございます。

以上でございます。

○藤川雅司委員 報道によりますと、いわゆる闇ふるさと納税が行われているということであります。

ロケット発射場の種子島宇宙センターがあります鹿児島県南種子町では、寄附額の最大6割に相当するギフト券の返礼品を10月1日から始めたのです。その前月に、総務省が、3割を超えるものや、家電製品、金券など、過度な返礼品を送る自治体数を公表し、見直しの徹底を求めていたわけでありまして、10月4日に、県からの問い合わせを受けて、町は、すぐ中止をすると答えたのですが、以前から用意していた返戻率5割の裏メニューは続けていたとの報道なのです。

それで、金券類の返礼品について、電話で町に問い合わせた寄附希望者にだけ、特定のふるさと納税サイトを紹介し、南種子町のページで、お礼の品不要を選び、10万円以上を寄附すると、寄附額の5割の旅行ギフト券が後日届くということをやっていたのです。

何とも、あいた口が塞がらないという感じなのですが、結局、町は、10月までに裏メニューをやめた、さらに、寄附者に寄附額を返し、ギフト券の返品を求める、こういう報道がされたのです。これは、本当に制度の趣旨を逸脱した取り組みであります。

【第1分科会 11月12日 第4号】

また、過去には、自治体の職員がインターネットでアクセスして件数をふやすとか、そんなことも行われていたわけでありまして、この制度の抜本的な見直しが必要ではないかなと私は考えるわけです。

そもそも、この制度は、自治体に対する寄附なのですから、返礼品を期待するというものではありません。

さらに、今では、通信販売のように、商品を紹介するガイドブックが年に2回ぐらい発行されています。

それから、先ほど言いましたように、インターネット上にサイトができたり、つい最近では、私のパソコンに、あるカード会社から、納税にカードを使うと抽せんでポイントをプレゼントするというメールも送られてきているわけです。

こうしたことは抜本的に見直すことが必要だなというふうに思いますし、納税を通じてふるさとへ貢献する仕組みというのがこの制度の趣旨ですから、それに限定した制度を構築すべきと私は考えます。

総務省では、現在、ふるさと納税制度の見直しとして、過度な返礼品を送付している自治体を制度の対象外とすることを検討しているようです。

これらの国の動きに対して、道は、どのように考え、どのように対応していくつもりなのか、お伺いいたします。

○道見泰憲委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 ふるさと納税制度についてでございますが、ふるさと納税は、地域の創意工夫を生かした取り組みを実現する大切な財源であり、また、今般の北海道胆振東部地震に際しては、全国から多くの御支援をいただいております、本制度は、市町村にとってますます重要な制度となってきたと考えているところでございます。

一方、総務省では、制度の趣旨に反する返礼品が送付される状況がこれ以上続けば、制度自体の存続が危ぶまれるため、今般、制度改正の見直しの検討を開始したものと承知しております。

このため、道といたしましては、今後とも、ふるさと納税制度が、その健全な発展により、さまざまな地域の課題に対応し、地域創生に資するものとなるよう、総務省における制度見直しの検討状況を注視するとともに、市町村への情報提供や必要な助言などに努めてまいります。

以上でございます。

○藤川雅司委員 総務省も見直しに着手したということであります。

総務大臣の会見あるいは通知などを見ますと、今答弁があったように、国は、返礼品の競争が激化すると制度の趣旨が失われ、制度自体の存続が危ぶまれる、そういう感覚というか、認識でいるようなのです。

先ほど来いろいろ質問してきましたけれども、寄附をしてもらう、あるいは寄附をすることによって、その地域が活性化するということが、いいことだと思うのですが、税のありようなどについても、原点に戻ってもう一回検討すべきだと私は思います。今後の動向に注視をしていきた

い、こういうふうには思っております。

次に、防災・減災対策についてお伺いをいたします。

道では、北海道における国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために、平成27年——2015年3月に、平成31年度——2019年度までの5年間の計画期間とする北海道強靱化計画を策定して、毎年度、各施策の取り組み状況や目標の達成状況などを継続的に検証しているところであります。

計画策定から3年が経過をしたところでありますので、平成29年度——2017年度の決算状況を踏まえて、本計画の進捗状況を伺うとともに、本計画が予定どおり進捗しているのかどうか、道の認識を伺います。

○道見泰憲委員長 計画推進担当局長谷内浩史君。

○谷内計画推進担当局長 北海道強靱化計画の進捗状況についてであります。道では、強靱化計画に基づく施策を着実かつ効果的に推進するため、毎年度策定する北海道強靱化アクションプランにおきまして、個別施策の進捗状況や実績を定量的に把握するための数値目標を設定し、本道の強靱化に向けて、ハードとソフトが一体となった取り組みを推進しているところであります。

アクションプランにつきましては、毎年度の政策評価の中で中間点検を行い、その結果などを翌年度の施策推進につなげることであり、昨年度の点検では、各施策はおおむね順調に進捗している中、直近の実績が目標に達していない施策も一部にあったことから、施策の検討、事業化を図り、本年度のアクションプランに反映したところであります。

道といたしましては、各施策の推進状況や目標の達成状況を踏まえ、引き続き、関係部局が連携しながら、本道の強靱化に向けて、計画の着実な推進に努めてまいります。

○藤川雅司委員 道では、平成24年——2012年3月に北海道バックアップ拠点構想を策定して、国民生活や国全体の経済活動に甚大な影響を及ぼすおそれのある大規模自然災害のリスクの低減に向け、北海道として貢献していくための取り組みを推進してきたと承知しております。

この構想のこれまでの具体的な取り組み内容をお伺いするとともに、現在、どのように進められているのか、強靱化計画との関係を含め、所見をお伺いいたします。

○道見泰憲委員長 国土強靱化担当課長前川晃輝君。

○前川国土強靱化担当課長 バックアップ拠点の機能などについてであります。道では、平成24年に北海道バックアップ拠点構想を策定し、国民生活や国全体の経済活動に甚大な影響を及ぼすおそれのある大規模自然災害のリスク低減に向け、北海道として貢献していくための取り組みを進めてきたところでございます。

こうした取り組みの推進に当たりましては、本道の強靱化を進めることが重要でありますことから、平成27年に策定した強靱化計画においては、バックアップ拠点構想の趣旨も踏まえた内容としたところであり、本道への本社機能の移転や、生産拠点の移転、立地の促進、食料生産基盤の整備、再生可能エネルギーの導入拡大など、関連する施策を推進しているところでござい

す。

これらの施策により、リスク分散のために本道に移転、立地した企業は、平成29年度で20件、強靱化計画策定後の3年間では計73件となっており、道といたしましては、今後とも、強靱化計画を着実に推進し、本道のバックアップ機能の強化に向けて取り組んでまいります。

以上です。

○藤川雅司委員 本年3月に、北海道の強靱化と防災力の向上に向けた取り組みを一体的に推進するため、北海道防災対策推進計画を強靱化計画に統合したとのことであります。

なぜ、この時期に統合することとなったのか、統合することに至った背景や理由、その効果をお伺いいたします。

○前川国土強靱化担当課長 防災対策推進計画との統合についてであります。道の防災対策基本条例に基づき、平成27年3月に策定した防災対策推進計画は、予防、応急、復旧といった道の防災対策を取りまとめたものであり、その推進期間は平成29年度までとなっていたところでございます。

防災対策推進計画に掲げていた、防災、減災に関する施策につきましては、その多くが強靱化計画に包含されており、効果的かつ効率的な施策推進の観点から、本年3月に、防災対策推進計画を強靱化計画に統合し、本道の強靱化と防災力の向上に向けた取り組みの一体的な推進を図ることとしております。

以上です。

○藤川雅司委員 強靱化計画は、起きてはならない最悪の事態を設定し、事態の回避に向けた現行施策の対応力について分析、評価する脆弱性評価を実施した上で、各施策のプログラムを策定しています。

防災対策推進計画を統合した後の強靱化計画では、このたびの胆振東部地震で起きたブラックアウトのような事態は想定していたのかどうか、お伺いをいたします。

○谷内計画推進担当局長 強靱化計画におけるリスクシナリオについてであります。強靱化計画では、国の基本計画で設定されている、起きてはならない最悪の事態をもとに想定した21のリスクシナリオの中で、エネルギー供給の停止を位置づけ、こうした事態を回避するため、再生可能エネルギーの導入促進や、電源の多様化、分散化など、電力基盤等の整備について取り組むこととしているところであります。

こうした中、いわゆるブラックアウトにつきましては、我が国では、大規模な発電設備の停止が生じた場合においても需給バランスを保てるよう、国や電気事業者により、さまざまなセーフティーネットが整備されており、そうした事態は想定していなかったところであります。このたびの地震では、現に、国内初となる大規模な停電が発生したところであります。

○藤川雅司委員 今の答弁ですと、強靱化計画では想定していない、電気、電源設備の停止については国や電気事業者がやることになっているとのことでありました。どうなのかなというところはありますが、次の質問に移りたいと思います。

そこで、この計画の抜本的な見直しについてなのですが、国では、平成26年——2014年6月に策定した国土強靱化基本計画を年内に見直す方針を示しています。

見直しの背景としては、策定から4年経過したということ、あるいは、西日本豪雨や巨大台風などによる豪雨被害、さらには、北海道胆振東部地震でブラックアウトが起きたことなど、これまでの想定を超える被害が相次いだことに対応するためとのことでもあります。

道では、計画期間内においても、社会情勢の大きな変化等により、計画内容の抜本的な見直しが必要な場合には、適宜見直しを行うとされていますが、このたびの地震や台風による被害、これまでの計画の進捗状況などを踏まえ、道みずからの計画を抜本的に見直す考えはないのか、今後、どのように対応していくのか、スケジュールも含め、所見を伺います。

○小野塚総合政策部長 北海道強靱化計画についてでございますが、国では、現在、国土強靱化基本計画について、国土強靱化を取り巻く社会情勢の変化や施策の推進状況、計画策定後に発生した自然災害で得られた知見などを踏まえ、本年中に内容の見直しを行うこととしていると承知しております。

道といたしましては、国の基本計画の見直しの内容や、胆振東部地震に関する道の災害検証委員会による検証結果なども踏まえながら、平成31年度までを推進期間とする北海道強靱化計画について、来年度中の改定に向けて、必要な検討を行い、本道の強靱化に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○藤川雅司委員 次に、市町村の取り組み状況についてお伺いをいたします。

道では、防災・減災対策を初めとする強靱化施策の推進に当たっては、国、道、市町村が、それぞれの役割を担い、連携して取り組む必要があります、特に、市町村における主体的な強靱化施策の計画的な推進と連携が必要であるとしています。

道内の市町村における市町村強靱化地域計画の策定状況はどうなっているのか、このたびの地震により、特に大きな被害を受けた厚真町、安平町、むかわ町などの策定状況はどうなっているのか、現状をお伺いするとともに、それに対する道の認識を伺います。

○前川国土強靱化担当課長 市町村における強靱化地域計画の策定についてでございますが、市町村においては、強靱化の重要性は認識しつつも、地域防災計画など既存計画と重複する施策が多いことや、法令上、策定が義務化されていないこともあり、道内で、昨年度までに計画を策定しているのは、札幌市、釧路市、美瑛町の3市町にとどまっているところです。

道では、これまで、国と連携した地域説明会の開催や、振興局等が主催する会議の活用など、さまざまな機会を通じ、市町村に計画策定を働きかけており、今年度、新たに、檜山振興局管内の7町で計画が策定されております。

地域計画の策定につきましては、地域の自然災害リスクに対する課題が明確になり、ハードとソフトが一体となった防災・減災対策を効果的、効率的に展開できるなど、強靱化施策を推進する上で大変重要でありますことから、道としましては、市町村における計画の策定に向け、引き

続き働きかけてまいります。

以上です。

○藤川雅司委員 市町村、特に、規模の小さい自治体においては、担当職員の確保や、ノウハウの蓄積が少ないといった悩みもあろうかと思えます。道の積極的な支援をお願いしておきたいというふうに思います。

次に、今後の対応についてなのですが、このたびの地震では、道内全域での停電によるライフラインの寸断あるいは産業被害の拡大など、道民の暮らしや経済社会活動に広範かつ多大な影響が生じました。

市町村における防災・減災対策を初めとする取り組みは急務であると考えますが、市町村の計画の策定状況などを踏まえ、道として、これまでどおりの取り組みで十分と考えているのか、また、今後、どのように対応していくのか、所見を伺います。

○小野塚総合政策部長 本道の強靱化に向けた取り組みについてでございますが、本道では、このたびの胆振東部地震や一昨年の台風災害など、近年、甚大な被害をもたらす大規模自然災害が頻発しており、強靱化に向けた取り組みの重要性が一層高まっているものと認識しております。

防災・減災対策を初めとする強靱化施策の推進に当たりましては、国、道、市町村、民間が、それぞれの役割を担い、互いに連携して取り組む必要があります、特に、市町村との連携は重要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、北海道強靱化計画に基づく施策の着実な推進はもとより、引き続き、さまざまな機会を活用し、市町村の計画策定を促しますとともに、国に対し、強靱化計画の実効性を高めるための財政支援の創設について提案要望するなど、本道の強靱化に向けて、市町村との連携を密にしながら、取り組みを進めてまいります。

以上でございます。

○藤川雅司委員 今答弁がありましたように、財政的支援も含めて、市町村の取り組みの後押しといたしましょうか、支援を重ねてお願いしたいというふうに思います。

これまで、防災・減災対策について伺ってまいりましたが、防災・減災対策の取り組みをしっかりと進めていくためには、まずは、一日も早く、復旧、復興に取り組んでいく必要があると思えます。

さきの定例会において、我が会派から、復興の取り組みをさらに加速するために、復興推進本部をすぐにも立ち上げて取り組むべきと質問いたしました。

知事からは、今後、被災地域の復興を支援する本部の設置など、庁内体制の見直しを適切なタイミングで行い、全庁が一丸となって、実効性の高い復興支援に力を尽くすとの答弁があったところであります。

庁内体制の見直しなどを含めた復興支援について、今後、どのように進めていくのか、所見を伺います。

○小野塚総合政策部長 復旧、復興に向けた今後の取り組みなどについてでございますが、道で

は、一日も早い被災地域の復旧、復興を図るため、緊急度の高い道路や河川などの応急対策に加え、公共土木施設の災害査定の実施、応急仮設住宅の早期建設など、地域の実情やニーズをお伺いしながら、復旧・復興対策を進めているところでございます。

現在、10月1日に設置した胆振東部地震災害復興支援室を中心に、庁内の関係部局による連絡調整の会議などを通じた情報共有や対策の推進に努めているところであり、今後、こうした取り組みをより迅速かつ効果的に展開するため、全庁横断的な推進体制について検討を行うなど、被災された地域の方々が安心して暮らせるよう、全庁が一丸となって取り組んでまいります。

以上でございます。

○藤川雅司委員 今、全庁横断的な推進体制について検討を行うなどという答弁がありましたけれども、我が会派は、復興推進本部なるものをすぐに立ち上げるべきだと主張してきているわけで、この点については、改めて知事にお伺いをしたいというふうに思いますので、総括質疑の取り扱いを委員長にお願いしたいと思います。

以上で質問を終わります。

○道見泰憲委員長 藤川委員の質疑は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。
吉田祐樹君。

○吉田祐樹委員 最初に、交通政策について質問させていただきます。

道が昨年度に実施した観光列車旅行者動向調査事業は、J R北海道の新規旅客の需要開拓にとどまらず、J R北海道と地域の方々との協力による利用促進の試みであり、現在、見直しの対象となっている多くの路線を活用した取り組みでもあることから、今後のこれら路線の利用促進策を検討する上で、極めて重要な取り組みと考えます。

以下、この調査事業について伺ってまいります。

まず、平成29年度の観光列車旅行者動向調査事業の狙いや、実施したモニターツアーはどのようなものだったのか、事業の概要を伺います。

○道見泰憲委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 観光列車に関する調査事業についてであります。道では、平成28年度から、本道の豊かな食や観光資源を楽しむことができる、北海道ならではの魅力ある観光列車の実現を目指し、有識者や観光関係者などで構成する検討会議を設置し、運行主体、収支、インバウンド対応などの課題について、議論を行ってきたところでございます。

昨年度、主に国内の観光客をターゲットとして、10月に、宗谷線を活用した1泊2日コース、11月に、道東を周遊する2泊3日コース、さらに、1月には、釧網線を活用した1日コースの観光列車のモニターツアーを実施したところであり、約300名のツアー参加者や関係自治体に対するアンケートなどを実施し、参加者の満足度や価格設定、受け入れ側の課題などについて調査を行ったところでございます。

○吉田祐樹委員 このたびのモニターツアーでは、宗谷線や石北線、釧網線など、J R北海道単独では維持困難としている路線が多く含まれておりますが、利用者からはどのような反応や評価

があったのか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 利用者の評価についてであります。昨年度のモニターツアーにおいて、参加された方に対して実施したアンケート調査においては、秘境の駅に停車するzeitakuなど、観光列車ならではの魅力を堪能できた、観光列車とバスの組み合わせは新鮮だった、各駅での歓迎やお土産、飲み物のサービスなどのおもてなしは楽しかった、官民が一体となった北海道にしかできない観光列車の実現を期待しているなどといった高い評価をいただいたところであり、約9割の方から、ツアーに再び参加したいとの回答を得たところでございます。

○吉田祐樹委員 受け入れに当たった地域では、このツアーのために、さまざまな新しい試みにも挑戦したと考えますが、地域からはどのような反応や意見があったのか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 受け入れ地域の評価についてであります。昨年度のモニターツアーにおいては、三つのコースで、延べ44市町村から、ツアー参加者の受け入れの協力を得たところでございます。

受け入れ市町村からは、車両内で地域のPRができる設備等が必要、持続的な受け入れ体制に向けては、自治体の費用負担の軽減や民間ベースでの実施が必要、あるいは、沿線地域で連携した一体的な魅力の発信が必要などといった課題も提起されたところでございます。

一方で、全体の約8割の市町村からは、今回のモニターツアーに好意的な意見が寄せられ、報道等により沿線の取り組みが紹介され、地域の盛り上がりや認知度のアップが図られた、鉄道の利活用のため、関係者との連携を図りながら、次年度以降も運行を継続してほしいなどといった評価をいただいたところでございます。

○吉田祐樹委員 車両の運行に当たったJR北海道や販売に携わった旅行代理店からはどのような評価の声があったのか、伺います。

○道見泰憲委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 受託事業者などの声についてでございます。昨年度、調査事業を受託した事業者からは、地域の方々の心のこもったおもてなしが何より印象に残った、列車のみならず、バスも柔軟に組み合わせることで、より多くの魅力を味わえるツアーとすることができたといった感想があった一方で、車両の確保やダイヤ設定の面で制約があること、今回はあくまで単発のイベント的なツアーであり、今後、関係者間で、継続が可能な実施体制のあり方を検討する必要があるなどといった課題も示されたところでございます。

また、JR北海道からは、今後の観光列車の運行に関し、車両の老朽化や、列車の運行に関する適切な費用負担のあり方、停車駅における保安要員の確保などといった課題が提起されているところでございます。

○吉田祐樹委員 道として、このたびの調査事業を通じて、今後の地方路線の活性化にどう役立てていくことができると考えているのか、昨年度の事業に対する道の評価を伺います。

○道見泰憲委員長 交通政策局長柏木文彦君。

○柏木交通政策局長 道の考え方についてでございます。道では、北海道新幹線の札幌延伸や、

インバウンドなど、今後も本道を訪れる観光客の増加が見込まれる中、昨年度の調査事業を通じまして、参加者の皆様や受け入れ自治体の皆様から、課題はあるものの、一定の評価がなされたものと受けとめており、観光列車は、本道の豊かな食や観光資源を楽しむことができる有効な手段の一つになるものと改めて認識したところでございます。

道といたしましては、今後も、これまでの調査を通じて得られたデータや課題等を踏まえ、国、JR北海道、沿線自治体など関係者と十分に連携を図りながら、北海道ならではの魅力あふれる観光列車の実現に向けて、引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

○吉田祐樹委員 道は、昨年度の事業で得られた成果、課題を、今年度の取り組みや今後のJR北海道の路線見直しの議論に反映させていくことが必要と考えます。

一部報道では、関係者が一体となった取り組みを展開し、JRの利用促進を後押しすると報じられておりますけれども、道は、JRの利用促進に向け、今後、どのように取り組もうとしているのか、伺います。

○道見泰憲委員長 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 利用促進の取り組みについてでございますが、本道の鉄道網は、道民の皆様の暮らしはもとより、観光や物流など産業全般にもかかわる重要な交通基盤であり、持続的な鉄道網の確立に向けては、道の交通政策総合指針に基づき、道、市町村を初め、関係機関や道民の皆様が一丸となって利用促進の取り組みを進めていくことが重要と考えてございます。

道といたしましては、今後、市長会、町村会はもとより、経済団体や観光関係者など、さまざまな分野の皆様に御参画をいただく全道的な組織を年内に設立するとともに、道民の皆様の日常的な利用の拡大はもとより、全国的なプロモーションや情報発信、魅力あふれる観光列車の運行など、国内外の来道者の方々に鉄道を利用していただく取り組みを、戦略的かつ切れ目なく実施していく考えでございまして、本道の発展に寄与する鉄道ネットワークの構築に向け、オール北海道で利用促進に取り組んでまいります。

以上でございます。

○吉田祐樹委員 この件は、JR北海道の路線見直しにも大きく影響する問題でありますので、改めて知事に考え方を伺いたいと思います。委員長、よろしくお取り計らいをお願いいたします。

次に、ロシアとの地域間交流について質問いたします。

道では、サハリン州を初め、ロシア極東地域との交流を一層深化させるとともに、新たに欧露部との交流も開始したと承知しております。

こうした地域間交流の推進は、ロシア中央の政財界との関係を深め、北方領土問題を抱える道として、両国の相互理解を促進し、平和条約締結に向けた環境整備につながるものと考えます。

そこで、これまでの道によるロシアとの交流事業の取り組み状況や、欧露部を含めた交流の方向性について、順次伺ってまいります。

【第1分科会 11月12日 第4号】

道は、これまで、ロシアとの交流をどのように進めてきたのか、昨年度の取り組みを中心に伺います。

あわせて、どのような成果を上げてきたのかについても伺います。

○道見泰憲委員長 ロシア担当課長曾根宏之君。

○曾根ロシア担当課長 これまでのロシアとの交流の取り組みと成果についてであります。道では、1992年に、サハリン州、ハバロフスク地方、沿海地方のロシア極東3地域との間で経済協力プログラムを締結し、1990年代には、交流の基盤づくり、2000年以降は、ビジネスを促す環境整備に重点を置いて交流を進めるとともに、近年は、ロシア側の社会的課題の解決に本道の技術やノウハウを活用する貢献と参入の視点により、道産食品の販路拡大、寒冷地技術、健康長寿の分野などでの協力に取り組んでまいりました。

また、サハリン州との間では、1998年に、友好・経済協力に関する提携議定書を締結し、行政や経済の交流のみならず、友好団体、住民同士の信頼の醸成にも貢献してきたところです。

昨年度は、サハリンでの北海道フェアの開催や、ハバロフスクでの見本市への出展、ウラジオストクで開催された第3回東方経済フォーラムへの知事の出席などを通じて、ロシア極東地域との関係強化を図ったほか、ロシア中央の政財界からの要人の招聘などに取り組んだところです。

こうした長年にわたる取り組みにより、企業や大学、自治体、医療・教育機関同士の連携などが進み、サハリン、ウラジオストクでの現地事務所や店舗の開設のほか、オフィスビルや道路の整備など建設分野への参入、医療シンポジウムの共同開催、柔道交流など、経済、学術、文化、スポーツといった幅広い分野での具体的な協力関係が構築されてまいりました。

以上です。

○吉田祐樹委員 これまでの交流を通じて、どのような課題があると認識しているのか、伺います。

○曾根ロシア担当課長 ロシアとの地域間交流における課題についてであります。道とロシア極東地域との間では、これまで、ビジネス面において、輸出手続や制度の運用での課題、保税施設の整備など、改善が必要な事項があるものの、道内企業や自治体の独自のコネクションを構築し、信頼関係を醸成してきており、ビジネスパートナーの確保という最も重要な課題について克服する企業がふえてきているところです。

一方で、ロシアとの貿易や投資に関する法制度、手続、流通のシステムなどは、中央政府の決定や判断によるところが大きく、極東の地方レベルでは解決しがたいという課題もあると認識しております。

今後は、ロシア中央の政財界との関係を構築していくため、これら、欧露部との安定的、継続的な交流に向けて、課題となっている北海道の知名度の向上に努めていく必要があると考えております。

以上です。

○吉田祐樹委員 昨年度から欧露部との交流を始めたと聞いておりますけれども、これまでどの

ような交流を行ってきたのか、伺います。

○曾根ロシア担当課長 欧露部との交流についてであります。道では、昨年7月にエカテリンブルクで開催された総合産業見本市に、知事をトップとする経済ミッションを派遣するとともに、9月には、ロシア経済界の代表や地方行政の知事などで構成される露日ビジネスカウンスル訪問団を招聘し、さらに、ことし1月には、ロシア連邦院議員団を招き、意見交換などの取り組みを進めてきたところでございます。

今年度は、5月にサンクトペテルブルクで開催された国際経済フォーラムに、知事をトップとする代表団を派遣し、サンクトペテルブルク知事やモスクワ州知事との会談を通じ、欧露部との本格的な交流をスタートさせたほか、安倍総理、プーチン大統領などが出席した全体会合を初め、世界各国の女性リーダーによるラウンドテーブル、ジャパンパビリオンにおける北海道のプレゼンテーションに知事が参加し、また、札幌医科大学の学長による再生医療技術の紹介など、北海道のPRを行ってまいりました。

こうした欧露部へのアプローチにより、8月には、サンクトペテルブルク知事を団長とする代表団が来道し、サンクトペテルブルク観光情報代表部の北海道事務所の設置など、さまざまな協力項目を盛り込んだロードマップの締結や、双方の副知事を代表とするワーキンググループ会合の開催など、欧露部との地域間交流の具体的な取り組みを開始したところでございます。

以上です。

○吉田祐樹委員 欧露部との地域間交流に当たっての考え方はどうなっているのか、また、どのような分野に重点を置いて交流を進めていく考えなのか、伺います。

○道見泰憲委員長 ロシア担当局長篠原信之君。

○篠原ロシア担当局長 欧露部との交流の方向性についてでございますが、道では、サハリン州を初めとするロシア極東地域との地域間交流の深化を図る上でも、政治、経済の中心である欧露部との継続的な交流に取り組む必要があるとの考えのもと、ことし5月のサンクトペテルブルク国際経済フォーラムの際に、サンクトペテルブルク市及びモスクワ州とそれぞれ知事会談を行いまして、文化、観光、スポーツ、教育の分野における協力の促進や、医療機関の連携を支援することなどについて合意する、地域間交流の開始に関する議事録に署名し、交流を本格化させたところでございます。

特に、サンクトペテルブルク市とは、今年度、2度にわたる知事会談を行いまして、人的交流を含む友好・経済協力を促進することなどに合意する議事録に署名し、今後5年間における各分野の協力活動の内容を定めたロードマップの実現に向け、両地域の副知事を代表としたワーキンググループにおいて、協力内容の具体化を進めることとしたところでございます。

サンクトペテルブルク市、モスクワ州におきましては、札幌医科大学や道内の民間医療機関などで、具体的な協力に向けて話し合いが進められている高度な医療技術分野や文化芸術分野の交流を初め、両地域の大学、中学校など、将来に向けて交流の礎ともなる教育分野における人的交流の促進を図ってまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○吉田祐樹委員 ロシアのプーチン大統領は、9月にウラジオストクで開催した東方経済フォーラムで、突然、日ロ平和条約を、一切の前提条件なしに締結することを提案いたしました。こうした考え方は、領土問題を解決した後に平和条約を締結とする我が国の立場とは、全く相入れない考え方であります。

日ロ間の外交問題が新しい局面を迎えている中で、今後、道は、欧露部を含め、ロシアとの地域間交流をどのような考え方で展開していくのか、伺います。

○道見泰憲委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 今後の展開についてでございますが、日ロ政府間では、両国の関係の発展のために、自治体同士の地域間交流の強化が必要と認識されており、サハリン州を初めとするロシアとの長年の交流の実績やノウハウを有する本道においては、その経験を生かしながら、ロシア極東地域との交流のさらなる深化を図るとともに、ロシア中央の政財界や、サンクトペテルブルク市、モスクワ州といった欧露部との新たな関係の構築により、ロシアにおける北海道のプレゼンスを高め、本道経済の活性化に結びつけてまいる考えでございます。

また、道といたしましては、今後とも、こうした地域間交流を積み重ねることにより、地域同士の信頼関係の構築と相互理解の促進を図り、平和条約の締結に向けた環境整備につながるよう取り組んでまいります。

以上でございます。

○吉田祐樹委員 次に、北海道立総合研究機構——道総研について伺います。

道総研は、道民生活の向上、道内産業の振興に資する、さまざまな分野や地域の課題に対応した研究開発を行うことができるよう、平成27年から5年間にわたる第2期中期計画の中で、企業、大学、国等の研究機関等の外部機関との連携や、知的財産の活用、外部資金による研究等に取り組んでいると承知しております。

道は、地方独立行政法人法に基づき、毎年度、道総研から業務実績の報告を受け、評価を行っております。

以下、道総研の業務実績評価などについて伺います。

本年4月に地方独立行政法人法が改正され、地方独立行政法人の実績に対する評価の主体が、評価委員会から設立団体の長にかわり、今年度、道総研の業務実績の評価が初めて知事の評価になったと承知しております。

そこで初めに、実績評価に関する地方独立行政法人法の改正の趣旨は何か、従来の評価がどのように変わるようになるのか、伺います。

○道見泰憲委員長 研究法人室参事芹田雅浩君。

○芹田研究法人室参事 法改正の趣旨などについてでございますが、平成27年に行われた、国の独立行政法人制度の改革では、各省及び総務省の評価委員会が法人の業績評価を行い、中期目標の設定者である主務大臣が評価に関与しない仕組みとなっていた旧制度について、各省、大臣の責

任の所在が不明確であったことや、主務大臣には、評価結果を受けた法人の業務運営を改善するための手段がないこと等の課題がありましたため、独立行政法人通則法を改正し、評価主体を評価委員会から主務大臣へと変更したほか、主務大臣は、評価結果に基づき、業務運営の改善等を命ずることができることとされました。

地方独立行政法人においても、これと同様に、地方独立行政法人法が改正され、業績評価の主体を評価委員会から設立団体の長とすることで、中期目標を基礎としたPDCAサイクルをより実効的なものとする仕組みになったところです。

道では、こうした法改正の趣旨を踏まえるとともに、評価の実効性を確保する観点から、知事の評価に当たりましては、引き続き、外部有識者で構成される評価委員会の意見を聴取する仕組みを構築したところであります。

以上です。

○吉田祐樹委員 道総研が平成29年度に実施した業務実績はどうであったのか、伺います。

○芹田研究法人室参事 平成29年度の業務実績についてであります。22の試験場が統合して発足した道総研では、その総合力を発揮して、道の重要な施策にかかわる分野横断型の戦略研究や、実用化、事業化につながる重点研究などの研究開発、開放特許情報の発信や企業訪問を通じた知的財産の利活用の促進に取り組んだほか、北海道大学等との研究交流会の開催など、外部機関との連携、報道機関への個別訪問、公開デーやセミナーの開催などによる、研究成果や活動のPRを進めてきたところです。

道総研のこうした取り組みについて、平成29年度の実績に対する自己点検評価では、全部で59の個別の評価項目のうち、十分に実施したというA評価が57項目で、外部資金による研究の実施など2項目については、十分に実施できなかったというB評価となっているものの、全体としては、おおむね計画どおり実施し、一定の成果を上げることができたとしております。

○吉田祐樹委員 道総研から業務実績の報告を受けて、道は評価を行ったと承知しておりますけれども、具体的にどのようなプロセスを経て評価を行ったのか、伺います。

○芹田研究法人室参事 業務実績評価の実施についてであります。平成29年度の業績評価については、法や条例に基づき、知事は、外部有識者から成る評価委員会から意見をいただくために諮問し、これを受けた委員会において、道総研から研究成果等のプレゼンテーションを受け、業務実績に係るヒアリングを行うなど、評価項目ごとの自己点検評価結果に係る調査審議を3回にわたって行い、業務の実績に関する意見を取りまとめ、知事に答申いたしました。

知事においては、関係各部により構成される地方独立行政法人北海道立総合研究機構業務実績評価等検討会議を設置し、評価委員会の意見を踏まえた上で評価作業を行い、設立団体の長としての評価結果を決定したところであります。

○吉田祐樹委員 北海道地方独立行政法人評価委員会からの意見を踏まえて、知事が評価を行ったとのことですが、評価委員会の意見や知事の評価結果はどのような内容となっているのか、また、評価結果に対して、道総研はどのように対応するのか、あわせて伺います。

○**芹田研究法人室参事** 評価結果等についてであります。評価委員会の意見及び知事の評価については、個別の42の評価項目を分野ごとにまとめ、5項目に分類した上で、調査分析しておりますが、委員会の意見と、それを踏まえた知事の評価結果のいずれにおいても、「順調に進んでいる」とした項目が三つ、「おおむね順調に進んでいる」とした項目が二つとなり、これらを総合的に勘案した全体評価については、「おおむね順調に進んでいる」としているところです。

個別の42の項目について詳しく見ると、十分に実施したというA評価が40項目で、ほぼ全てでありましたが、目標値に達していない外部資金による研究など2項目については、十分に実施できなかったというB評価となっており、知事の評価として、今後さらに積極的な取り組みを求めたところです。

道総研においては、この評価の結果を受け、今年度の業務運営の改善や、平成31年度の年度計画等に適切に反映させるとともに、評価結果の反映状況を来年7月に公表することとしております。

○**吉田祐樹委員** 評価結果では、外部資金による研究課題数などが目標に達しておらず、道総研の一つの課題とされております。

目標項目として、外部資金の獲得が重視されていることは、必要な面もあることは承知しておりますけれども、このことにより、道総研の研究業務などが、外部資金を獲得できる分野に偏り、結果として、中小・零細企業や一般道民の期待に応えることができなくなるようなことがないのか、危惧いたします。

道は、外部資金の獲得と道総研の研究業務のあり方との関係について、どのように考えているのか、見解を伺います。

○**道見泰憲委員長** 研究法人室長横田喜美子君。

○**横田研究法人室長** 外部資金を活用した研究についてでございますが、道総研では、社会情勢が変化する中で、多様なニーズに的確に対応していくため、その業務が幅広い産業分野にわたる道総研の強みを生かしつつ、道総研だけでは対応が難しい分野や、よりすぐれた成果が期待できる研究開発について、国、市町村、大学、企業との共同研究や公募型研究によって、外部機関と連携を図りつつ、推進しているところでございます。

現中期計画におきましては、その成果をはかる一つの指標として、外部資金による研究課題数を掲げ、平成29年度において390件という数値目標を設定しておりますが、外部資金を活用した研究の実施総額は増加したものの、課題数の実績としては348件であり、目標値の9割程度にとどまったところです。

道といたしましては、多様な財源の確保にもつながる外部資金による研究は、道総研が、さまざまな機関との連携を通じて、多様なニーズに応えるという観点から、さらに積極的に取り組む必要があると考えております。

以上でございます。

○**吉田祐樹委員** 道総研を、道民生活の向上や道内産業の振興に一層貢献できる総合的な研究機

関とするために、今後、どのように取り組んでいくのか、最後に伺いまして、私の質問を終わります。

○小野塚総合政策部長 今後の道の取り組みについてでございますが、道総研は、これまで培ってきた豊富な知識や技術はもとより、幅広い分野にわたる研究開発機能が結集された強みを生かし、食産業の振興など経済の活性化や、環境と調和した持続的な地域社会の形成など、道の重要施策の推進を支える研究機関として、大きな役割を担っているものと認識しております。

こうした中、今回の法改正は、設立団体の長が評価主体となることで、中期目標を基礎としたPDC Aサイクルをより実効性のあるものにするを旨として行われたものであり、道といたしましては、評価を通じ、道総研の業務運営等の質的向上に資するよう、評価結果の反映の状況を把握するとともに、道総研が、道との緊密な連携のもと、総合力を生かした研究開発を効果的に推進し、地域や企業等の多様化するニーズに応え、本道産業の振興や道民生活の向上により一層貢献できるよう支援してまいります。

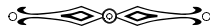
以上でございます。

○吉田祐樹委員 終わります。

○道見泰憲委員長 吉田(祐)委員の質疑は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午後2時39分休憩



午後3時1分開議

○藤川雅司副委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

総合政策部所管にかかわる質疑の続行であります。

梶谷大志君。

○梶谷大志委員 それでは、通告に従って、順次伺ってまいりたいと思います。

まず、JR北海道の路線見直しの問題についてでありますけれども、JR北海道は、今年度中に、平成31年度から5年間の中期経営計画や、31年度から42年度までの長期経営ビジョンの策定、加えて、利用が少なく、鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区における、31年度及び32年度の取り組みの内容をまとめた事業計画の策定が求められているわけであります。

10月20日に開催された関係者会議では、JR北海道から、監督命令に基づく線区ごとの事業計画について、地域の皆様の理解と協力をいただきながら、年度内の策定に向けて進めていく旨の発言があったところであります。

JR北海道の線区ごとの事業計画の策定に当たっては、地域の理解と協力が不可欠であり、しっかりと意見を計画に反映していくことが重要であります。道としてどのように取り組んでいくのか、所見をお伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 事業計画の策定についてでございますが、本道の持続的な鉄道網の確立に向けては、交通政策総合指針の考え方にに基づき、JR北海道を初め、国、道、市町村などの関係機関が、利用促進の効果や課題などを踏まえながら、収支改善に向けた取り組みを一体となって推進していく必要があります。

事業計画の年度内の策定に向けましては、JR北海道が主体となって、地域とともに検討していくこととなりますが、策定の過程では、地域の意見に十分配慮することが必要であり、道といたしましては、JR北海道に対し、地域の検討協議の場において、線区別収支などの情報を丁寧に説明するよう求めるとともに、おのこの線区の特長や魅力を生かした取り組みの検討が進められるよう、沿線自治体を初め、関係者の皆様と連携を十分に図りながら、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○梶谷大志委員 今いろいろとおっしゃられたわけでありましてけれども、残念ながら、JR北海道から、地域が議論できる具体的な説明がない中では、地域の理解、協力を求めていくことは非常に難しいと考えます。

JR北海道が計画を策定するとしている年度内もあとわずかでありまして、そういった対応についてJR北海道に強くしっかり求めるよう指摘しておきます。

知事は、全道的な組織を年内にも設立し、本道の発展に寄与する鉄道ネットワークの構築に向け、オール北海道で利用促進に取り組むとしているわけでありまして。

この間、全道的な組織の設立に向け、どのように取り組んできたのか、お伺いをいたします。

また、現時点において、組織のメンバー、取り組み内容などはどのように考えているのか、所見をお伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 全道的な取り組みについてであります。道では、さきの定例会終了後、市長会、町村会を初めとする関係団体や、JR北海道、経済団体などとの間で、オール北海道による利用促進の取り組みに向けた検討を重ねてきたところでございます。

道としては、今後、市長会や町村会、経済団体、観光関係者など、さまざまな分野の皆様にご協力いただき、全道的な組織を設立することとしており、関係者が一体となった全国的なプロモーションや情報発信など、国内外の来道者の方々に鉄道を利用していただく取り組みなどを戦略的に展開してまいりたいと考えております。

○梶谷大志委員 意見交換の中では、これまでいろいろ要請してきた17団体を中心に組織を立ち上げていくという話を聞いたわけでありまして。プロモーションについては、今話があったところでありましてけれども、残念ながら、組織がどのような名前になって、どんな内容で物事を進めていくのか、中身がまだまだ見えてきません。

いずれにしても、地域あるいは道民が中心になって参画できるような仕組みづくりを念頭に置いておくよう求めておきたいと思っております。

利用促進の取り組みについては、今言われたように、関係者が一体となった全国的なプロモ-

ション、情報発信など、国内外の来道者の方々に鉄道を利用していただく取り組みを戦略的に展開するということであります。

全道的な組織を立ち上げた上で、早急に利用促進策を検討して実行に移していくべきと考えますが、スケジュールを含め、具体的にどのように取り組もうとしているのか、お伺いをいたします。

○藤川雅司副委員長 交通政策局長柏木文彦君。

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

道といたしましては、今後、市長会、町村会を初め、さまざまな分野の皆様にご参画をいただき全道的な組織を年内に設立し、道民の皆様の日常的な利用促進はもとより、さまざまな知恵と工夫を凝らした取り組みを、地域や関係団体の皆様と切れ目なく実施するとともに、沿線地域の協議会や、2次交通を担うバス、タクシーなど、他の交通事業者との連携も一層密にしながら、本道の発展に寄与する鉄道ネットワークの構築に向け、オール北海道で利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。

○梶谷大志委員 可能な限り早期に、具体的な体制をつくっていく必要があるというふうにご考えるわけでありませう。

関係者会議において、国とさまざまな意見交換を行ってきているようでありませうけれども、国は、地域の負担を前提に議論するばかりで、国の本当の意味での支援の姿勢というものが見えてこないわけでありませう。

平成31年度、32年度は国の支援が大前提であるとし、その後の国の支援について、より具体化するよう、国に対して強く求めていくべきと考えませうが、道として、今後、どう対応していくのか、お伺いをいたします。

○藤川雅司副委員長 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、先般開催された関係者会議で知事からも申し上げたところでございますが、国の支援の考え方につきましては、国土面積の22%を占める広大な本道における持続的な鉄道網の確立に向け、他の都府県における地域交通の問題と同様に扱うことは適当ではなく、地域特性を踏まえた支援制度とする必要があることに加えまして、道内の自治体が厳しい財政状況に置かれている中、地域が国と同水準の支援を行うことを前提にしていること、さらには、地方財政措置が明らかにされていないことなど、地域や道民の皆様方の御理解をいただき、上、いまだ調整すべき課題が残されているものと考えてございます。

道といたしましては、来年度に向けた予算編成や制度改正の時期が迫っていることを踏まえ、今後とも、国に対し、道や市町村が負担が可能な支援規模、地方財政措置の内容などについて協

【第1分科会 11月12日 第4号】

議を加速するよう求めるなど、本道特有の地域の実情や意見を踏まえた支援制度が構築されるよう、さらに強く求め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 本来的には、平成32年度までは国がJR北海道に対して支援していく、そういう法律的な枠組みがあるわけでありますが、国からは、道も市町村も地域も支援に応じなければ、本当に路線が残るのかどうかという雰囲気を感じるのであります。

本来のスキームが一体どういうものだったのか、あるいは、地域が支援を行うことを受け入れるためには、どんな枠組みが必要なのか、もう少し国に強く求める姿を道としては示してほしいわけであります。

このことについて、利用促進の取り組みも含めて、具体性に欠けるわけでありますので、知事に直接伺ってまいりたいと思います。委員長のお取り計らいをお願いしておきたいと思います。

次に、北海道新幹線について伺います。

新幹線の札幌駅については、ホームの位置をめぐって、ことしの3月に大東案に決定されたわけであります。

道は、利便性向上など、課題の解消に向けて、鉄道・運輸機構や札幌市と連携して取り組むとしておりますけれども、その後、関係者による検討はどのようになっているのか、所見をお伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 新幹線推進室長田中勝君。

○田中新幹線推進室長 新幹線の札幌駅の利便性の向上等についてでございますが、札幌開業に伴い、道内外から多くのお客様が訪れることが見込まれる新幹線の札幌駅につきましては、インバウンドにも対応した、北海道の玄関口としてふさわしい、利用者にとって利便性や快適性を有した施設とする必要があると考えているところでございます。

札幌駅のホームにつきましては、現在、道と札幌市が参加する調整会議などにおいて、新幹線と在来線との乗りかえ跨線橋へのエスカレーターやエレベーターの設置など、利用者の利便性に配慮した施設整備について、関係者間で検討を進めているところであり、道といたしましては、札幌駅が多くのの方々にとって利用しやすいものとなるよう、鉄道・運輸機構、JR北海道、札幌市と緊密に連携し、利便性向上などの課題の解消に向け、引き続き積極的に取り組んでまいります。

○梶谷大志委員 関係者間でしっかりと連携を深めていくように求めておきます。

国への変更認可申請に当たって、工期や事業費などをめぐり、関係者間の協議が長引いておりましたが、10月中にも鉄道・運輸機構から国へ変更認可申請を行うということであったと思います。

工期や事業費を含め、どのような内容で申請がなされたのか、お伺いをいたします。

また、上振れ分の事業費をJR北海道が負担することには変わりはないのか、お伺いをいたします。

○藤川雅司副委員長 新幹線推進室参事佐々木伸也君。

○佐々木新幹線推進室参事 国への変更認可申請などについてでございますが、建設主体の鉄道・運輸機構におきましては、札幌駅のホームの位置の決定に伴う、駅の位置や線路延長などの変更について、10月29日付で、国土交通省に対しまして、新函館北斗—札幌間に係る工事実施計画の変更認可申請を行ったところであり、11月9日に認可されたところでございます。

また、今回の変更認可申請におきましては、工期及び事業費の変更はなく、認可見直し案と東案その2との工事費の差額についても、当初の方針どおり、JR北海道が負担をすることとなっております。

○梶谷大志委員 今の答弁を聞きますと、11月9日に、工事実施計画の変更認可申請が認可されたということであります。そのことによって、変更後の札幌駅の概要も、本当にざっくりですけども、少し見えてきたわけであります。

ただ、意見交換をしていると、新幹線のホーム、在来線のホームの利便性を高めていく上で、まだまだ議論が必要なのではないかなと感ずるところであります。

2030年まで、時間はあるようでないということはもちろんわかるのですが、その時間の中で、いろんな技術革新等を含めて、いかに利便性を高めていくかを最大限考慮した議論を道からも求めていただきたいと指摘しておきたいと思えます。

次に、トンネル掘削土の受け入れについてでありますけれども、北海道新幹線の新函館北斗—札幌間については、5年間前倒しをして、今申し上げたように2030年度末の開業を予定しております。

しかし、札幌延伸に係る工事で発生するトンネル掘削土に、重金属などの有害物質が含まれていることが判明しておりまして、その残土の処分受け入れ地探しに時間を要するなど、状況によっては、2030年度の開業に影響が生じかねないと懸念するわけであります。

道は、どのように受けとめ、どう対処していくのか、所見をお伺いいたします。

○黒田総合政策部交通企画監 トンネル工事に伴う発生土についてでございますが、北海道新幹線の新函館北斗—札幌間におきましては、総延長の約8割がトンネル区間となっております。建設主体の鉄道・運輸機構では、受け入れ地の確保に当たっては、沿線自治体と協議し、環境に配慮しながら実施をしているほか、対策が必要な発生土につきましては、学識経験者による委員会で処理方法等を検討し、国土交通省が定めたマニュアルに基づき、適正に処理をしてきてございます。

トンネル工事に伴う発生土の適正処理は、新幹線の建設工事を円滑に進める上でも、重要な課題でありますことから、道といたしましては、沿線自治体や鉄道・運輸機構などで構成する連絡調整会議において、対策が必要な発生土の処理方法などについて、情報共有や必要な調整を行いますとともに、2030年度末の札幌開業に支障が生じないように、札幌市などの関係自治体と緊密に連携し、受け入れ地の確保に向け、積極的に取り組んでまいります。

以上でございます。

○梶谷大志委員 この発生土については、適正な処理がなされることを大前提としているわけであり、そういう処理が円滑に進むようにするためには、重要な課題という認識を示されていますけれども、さらに認識を強めておく必要があるのではないかなと強く感ずるところであります。

必要な調整を含めて、しっかり行っていかなければならないと考えるわけであり、本当にちょっとしたことでつまづいてはいけないなという危機感もあるものですから、このことについては、改めて知事に認識を伺ってまいりたいと思います。委員長の取り計らいをお願いします。

次に、航空振興基金等について伺います。

道は、北海道空港株式会社の株の売却による24億円の収入を原資として、北海道航空振興基金を設置し、新規路線の就航誘致、空港の利用促進のほか、設備更新、航空貨物の取り扱いの強化など、新規事業に活用するとしているところであります。

これまで、基金を活用した具体的な取り組みは、どのように展開されているのか、新規事業を含めて、その内容をお伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 航空企画担当課長藤嶋泰道君。

○藤嶋航空企画担当課長 北海道航空振興基金についてでございますが、道としては、基金を活用し、道内空港の機能強化及び道内航空ネットワークの充実強化を図ることとしており、今年度は、道内の地方空港に新規に就航する路線を対象に、空港内のカウンター整備など初期投資に係る経費や、冬期間の運航に必要なデアISING経費、利用促進に向けて空港周辺の自治体等と連携して取り組む観光資源等のPR経費に対して補助を実施するため、2960万円を予算措置して、新たに路線が開設されたピーチ・アビエーションの釧路—関西線、及び、フジドリームエアラインズの丘珠—松本線に対して支援を予定しているところでございます。

また、道内の未就航区間の移動実態、需要予測などの調査研究や、収支が厳しい路線の運航支援制度の調査事業を実施するため、983万円を予算措置し、今後取りまとめる調査結果につきまして、航空会社や旅行会社、地元自治体などと共有し、本道の航空ネットワークの充実強化を図ってまいりたいと考えてございます。

○梶谷大志委員 今回の答弁では、おおよそ4000万円を投入して、さまざまな取り組みを進めているということでありました。

ちょっと心配するのは、ほかの部、特に観光部局と縦割りで仕事が重なったりして無駄な取り組みになることですが、そうならないために、しっかり役割分担をして、相乗効果を発揮されることを念頭に置いて対応されるように求めておきたいと思っております。

現在、第2次選考が行われている、道内7空港の運営の一括民間委託に関しては、民間委託とならない6空港を含めた道内13空港の利用促進策の提案を求めていると承知するところであります。

事業者側の提案に際し、道は、航空振興基金事業の内容はもとより、基金事業と事業者の提案

事業との役割分担について、どのような説明を行っているのか、所見をお伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 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おける取り組みについてでございますが、北海道航空振興基金につきましては、運営権者や地元自治体などとの連携のもと、民間委託を選択しなかった6空港も含めた道内13空港の機能強化、及び、道内外を結ぶ航空ネットワークの充実強化を図ることを目的として設置したものでございます。

民間委託後におきましては、平成31年度に決定する運営権者の提案内容を踏まえ、互いに連携を図りながら、道としても必要な役割を果たすよう、本基金の活用により、航空ネットワークの充実強化に戦略的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

このたびの選定プロセスにおきましては、公平性、競争性の確保や不正行為の防止の観点から、高い秘匿性を要する手続となっておりますが、道としては、事業者に対し、よりよい提案がなされるよう、本基金の設置の趣旨などについて、さまざまな機会を通じ、情報提供などに努めているところでございます。

○梶谷大志委員 しっかり対応されるように求めておきます。

航空振興基金は、原資として、先ほど言った北海道空港株の24億円、そのほかに、今後、空港ビル株の売却益も積み立てられて、民間委託の終期まで存続されるわけでありまして。

かなりの長期にわたって基金事業の展開を想定しているわけでありまして、本事業は取り崩し型でありまして、限りある原資を計画的に使用していく必要があると考えます。

また、当然、SPCによる事業とのすみ分け、適宜適切な事業内容の見直しを行っていく必要があると考えるわけでありまして、道は、今後、基金事業をどの程度の規模で、どう展開しようと考えているのか、所見をお伺いします。

○黒田総合政策部交通企画監 航空振興基金の今後の活用についてでございますが、航空振興基金は、道内空港の機能強化及び道内航空ネットワークの充実強化に活用することを目的とし、今年度、一部の事業を実施しているところでございまして、引き続き、空港機能の高度化、多機能化による利用者の利便性の向上、道内13空港の航空ネットワークの充実強化や、航空貨物機能の強化などといった事業を実施していくと考えてございます。

道といたしましては、本年3月に策定した北海道航空ネットワークビジョンの推進を図り、運営権者や地元自治体、経済界などとの緊密な連携のもと、運営権者の提案の内容を踏まえ、ともに、運営権者と役割を分担し、空港運営の委託期間を通じて、効果的、効率的に基金を活用できるよう、適正な事業規模や効果的な事業の実施方法の検討を行い、地域と一体となった戦略的な空港間連携などに官民を挙げて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 今、基金の取り扱いについて少しく議論をさせていただいたわけでありまして、まずはSPCが決まらないと、具体の方向性が見えてこないということをおっしゃられているわけでありまして。一部は理解するわけでありまして、それでも、いろんなことは計

画的に考えていけるのではないかなと思います。

あるいは、今、航空事業は非常に好調であるわけでありますけれども、何かのきっかけでイベントリスクが発生することなどを皆さんは懸念されているのかもしれませんが。

しかし、これだけのお金があり、これからさらにふえるかもしれない基金の使途を、しっかり計画的に具体的に示していくことが必要です。これから、北海道の13空港の航空ネットワークをつくっていくに当たって、非常に大きなお金になってくるわけでありますから、そういった具体性が若干見えてこないところを非常に残念に思います。

今回、4000万円を使ったことも含めて、その方向性をしっかり示していただきたいと思いますので、このことについても知事に聞いてまいりたいと思います。委員長におかれましては、お取り計らいをお願いしたいというふうに思います。

次に、新千歳空港の24時間運用に係る住宅防音対策についてであります。

新千歳空港において、深夜・早朝時間帯に民間航空機が発着する回数を6枠から30枠に拡大することに伴って、道では、航路直下の地域住民に対して住宅防音対策を講じているわけであります。

地域住民からは、工事を早期に実施するよう強い要望がありますけれども、道は、こうした意見をどう受けとめているのか、まずお伺いをいたします。

また、道は、平成29年度において、追加で予算を補正するなどの対応をしてくれているわけでありますけれども、その結果はどうであったのか、お伺いをいたします。

加えて、住宅防音工事の進捗状況と、それに対する道の認識をお伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 新千歳空港周辺対策担当課長川村秀明君。

○川村新千歳空港周辺対策担当課長 住宅防音対策についてであります。このたびの住宅防音対策は、深夜・早朝時間帯の発着枠の拡大に伴い、航路下に住まれる地域住民の皆様の新たな御負担を可能な限り軽減するために実施することをお約束したものであり、確実に実施していく必要があるものと認識しております。

このため、道では、平成27年度より対策を実施してきており、昨年度は、補正予算を新たに措置するなどして、取り組みを加速させた結果、平成29年度については150件、27年度から29年度の3カ年で計239件の防音工事を実施したところでございます。

防音工事につきましては、一部の地域の皆様から、1日でも早くといった切実な声も伺っているところであり、道といたしましては、今年度から、冬期の施工を進める新たな制度を設けるなど、工事の進捗を一步でも進めていくことができるよう、着実に取り組んでまいり考えでございます。

以上でございます。

○梶谷大志委員 冬期の施工も進めたり、さまざまな取り組みを進めているようであります。

大体9億円の予算のうち、7億8000万円の実績とのことでありますけれども、いずれにしても、住んでいる方がどうしたいかということがあっての住宅防音対策でありますから、そういつ

た意向を十分把握していただきたい。

加えて、昨今、人手不足が問題になっている中で、事業者の施工能力も問われるわけでありますから、常に両方のことを念頭に置きながら、予算編成も含めて、少しでも早く執行していく体制づくりを図りながら進めるように求めておきたいというふうに思います。

次に、苫小牧市における地域振興対策についてですが、道営住宅、道の駅の関連施設、文化交流施設などの整備を行うこととしているわけであります。

このうち、道の駅の展望デッキについて、当初の説明では、年内に完成するとのことでありましたけれども、年度末まで工事がおこなわれているということであります。

ほかに、文化交流施設についても、何かばたばたしているような話を聞くわけでありますけれども、苫小牧市における地域振興対策の進捗状況を伺いますとともに、こうした事業のおくれに対する認識について伺いたいと思います。

○川村新千歳空港周辺対策担当課長 苫小牧市における地域振興対策についてであります。これまで、勇払地区の総合福祉会館が平成29年12月に、また、児童センターや行政窓口などを有する沼ノ端交流センターがことしの10月に供用を開始しており、その他、今年度末までの供用開始に向け、植苗地区の道営住宅のほか、道の駅の展望施設の整備が進められているところでございます。

植苗地区における道の駅の展望施設につきましては、当初、年内の完成を予定しておりましたが、入札が不調に終わったことに伴い、工期を来年3月1日まで延長せざるを得なかったものであり、また、沼ノ端の文化交流施設につきましては、現在、施設のあり方に関して、苫小牧市と地域の皆様とで協議をしているところであり、道といたしましては、市と地域との検討状況を注視しながら、必要な協力を行うなど、速やかな整備に努めてまいります。

以上でございます。

○梶谷大志委員 道の駅の展望施設については入札が不調であったということであります。お伺いしましたら、不足しているものについて補助金を投入して、入札を行って、工期を延長せざるを得なかったということでありますけれども、状況の把握に加えて、スピード感をしっかり持って進めていかないと、労務単価が変わったり、さまざまな環境の変化があるわけですから、そういう認識を強く持って対応していただきたいと思います。

また、コミュニティーセンターと地域交流施設についても、似たような仕組み、建物の中で、その役割をどう効率的に整理するか、市とよく連携をとりながら対応していただきたいというふうに思います。

いずれにしても、地域振興策であるわけでありますから、地域の声に耳を傾けながらの対応を求めておきたいと思います。

次ですが、24時間運用にかかわって、新千歳空港周辺地域振興基金があるわけでありますが、住民との合意に基づいて、その基金の造成額は30億円を目指しているわけであります。しかし、平成28年度末における基金造成額は、30億円のうち19億円程度となっており、目標とする額には

到底及ばない状況になっているわけであります。

道は、こうした状況を踏まえて、平成29年度はどういう取り組みをしてきたのか、その結果はどうであったのか、状況を伺います。

また、今と同じような取り組みを続けるだけでは、残念ながら、成果は上がらないと指摘せざるを得ません。早急に打開策を検討する必要があると考えますが、どのように対応していくつもりか、所見を伺います。

○藤川雅司副委員長 新千歳空港周辺対策担当局長井馬千里君。

○井馬新千歳空港周辺対策担当局長 新千歳空港周辺地域振興基金についてでございますが、道では、このたびの30枠への拡大を契機といたしまして、枠拡大によりメリットが生じる航空会社のほか、直接的な経済効果が期待できる企業や、道内の主要企業などを中心に、これまで、約60社を直接訪問するなどして、寄附の協力を要請してきているところでございます。

その結果、平成29年度末までに、15社から総額で7240万円の寄附を表明していただき、また、今年度におきましても、新たに、1社から300万円の寄附の申し入れがあり、現段階で、延べ16社から7540万円の寄附の表明をいただいたところでございます。

また、これまで寄附をいただけなかった大手航空会社からも、寄附に向けて前向きに検討を進めていただくこととなったところでございます。

さらに、今年度からは、防音工事に関連する事業者や、ホテル、百貨店など観光関連の企業を訪問するなど、24時間運用に伴い間接的にメリットを享受する企業からも協力が得られるよう、裾野を広げて取り組みを強化しているところでございまして、引き続き、基金の造成に向けて、粘り強く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 今、さも、総額で大分寄附されたかのような答弁があったわけでありますけれども、何回も意見を交わしてきた中では、平成29年度末から今日までで、残念ながら、300万円しかふえていないということでありまして、10億円以上足りないことに対しては、取り組みが全く不足していると言わざるを得ません。

また、大手航空会社からも、寄附に向けて前向きに検討を進めていただくこととなってから、これまた、しばらく時間がたっているわけでありまして、残念ながら、取り組みが進められていません。4月からの取り組みも、少ない成果しか出ていないわけであります。

今、インバウンドを含めて、航空機の利用はふえ続けているわけでありまして、周辺地域の対策は速やかに進めていく必要があるというふうに考えるわけであります。

このように、成果が上がっていないことについて、改めて認識を伺っておきたいと思えます。

○黒田総合政策部交通企画監 基金造成に向けた取り組みについてでございますが、個別に企業を訪問して寄附を依頼するということで、これまで、担当職員を含めて、企業を回ってきている状況でございます。

多くの企業においては、24時間運用に対する道の取り組みや効果などについて、一定の御理解

をいただいているところではございますが、その一方で、先生も御承知のとおり、経営環境が非常に厳しいといった状況もございまして、寄附の表明までには至らない企業も多くあったところでございます。

道といたしまして、そのような企業に対しては、継続してさらに検討をお願いしてまいるということでございます。

また、24時間運用により間接的にメリットを享受される企業なども想定されるところでございまして、そういった企業をさらに訪問するなど、対象企業の裾野を広げて、1社でも多くの企業から寄附が得られるよう、今後とも粘り強く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 今、企画監から、残念ながら局長と同様の答弁がありました。この課題につきましては、我が会派も、数年来、質問してきておりますけれども、状況が何ら変わらないわけでありまして、抜本的な取り組みを求めるところであります。

具体的なことについて、再度、知事に伺ってまいりたいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願いします。

最後に、北海道150年事業について伺ってまいりたいと思います。

本年8月の記念式典も終えて、平成30年度は、ほとんどの事業が終了していると思われま

す。平成29年度の決算、30年度の見込みを踏まえて、現時点における全体の事業規模はどの程度になっているのか、所見をお伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 北海道150年事業室参事岩崎法彦君。

○岩崎北海道150年事業室参事 事業規模についてであります。事業のPRに係る取り組みを実施した平成29年度の決算額は1781万7000円であり、今年度予算は、事業PRのほか、記念式典などの主催事業等の経費として2億7384万円を計上しております。

現時点での2カ年度の事業規模は約2億9000万円となっております。

○梶谷大志委員 2カ年度の事業規模は2億9000万円ということですが、そのうち、民間団体からの寄附は、見込んでいた額に対してどの程度集まっているのか、平成29年度末と現時点の状況、今後の見込みについて、所見をお伺いいたします。

○岩崎北海道150年事業室参事 実行委員会への寄附、協賛についてであります。北海道150年事業実行委員会では、設立当初から、記念セレモニーやその関連企画、事業PRなど、実行委員会が主催するさまざまな取り組みに対し、企業、団体、個人の方々から幅広く寄附の募集をしてきたところでございます。

寄附・協賛金は、受け入れ見込み額の4500万円に対しまして、平成29年度末では約2600万円であり、本年10月末現在では約3900万円となっております。

寄附、協賛の募集は、本年12月末までとなっております。今後も、幅広い層に対して募集を行ってまいります。

○梶谷大志委員 寄附、協賛の目標の4500万円のうち、本年10月末現在で3900万円と、まだ600

【第1分科会 11月12日 第4号】

万円不足しているわけでありませう。

そういう中で、道が負担をしている額よりも、民間からの寄附が少ないように感ずるわけでありませう。

こうしたイベントは、民間の力を大いに活用して、知恵と工夫によって効果的に行うべきではないかと考えませうが、認識をお伺いいたしませう。

○藤川雅司副委員長 北海道150年事業室長赤塚孝行君。

○赤塚北海道150年事業室長 民間企業・団体等の取り組みについてでありませうが、実行委員会の2カ年の事業規模の約2億9000万円のうち、民間等からの寄附・協賛金は約4500万円を見込んでありませうが、寄附・協賛金のほかにも、民間企業・団体等によるパートナー制度を設けてありませう。

それぞれのパートナーには、1社につき100万円以上の自己負担のもとで、本道の歴史と未来をテーマとしたフォーラムの開催、北海道150年事業のPRなど、みずからが有する企画力や社会貢献に係るノウハウを發揮した取り組みを進めていただいてあり、165に及ぶパートナーの取り組みは、少なくとも1億6000万円を超える規模となっているところでありませう。

○梶谷大志委員 4500万円を見込んで、そのうちの3900万円が集まり、加えて、165に及ぶパートナーの取り組みで、少なくとも1億6000万円を超える規模になったということでありませう。

北海道150年事業について、その事業内容は一過性のイベントにもかかわらず、多額の税金が投入されたわけでありませう。

実行委員会が掲げる、未来志向、価値創造、道民一体といった当該事業の基本姿勢に沿った効果は上がったのか、具体的な成果指標を含めて、本事業の効果についてお伺いをいたしませう。

○藤川雅司副委員長 総合政策部長小野塚修一君。

○小野塚総合政策部長 事業の効果についてでありませうが、北海道150年事業は、若い世代も対象とした、作文や音楽、絵画等の創作活動のほか、科学の体験、他県の子どもたちとの交流事業等を通じて、本道の未来を展望する機会を創出する取り組みを初め、食や観光、地域の伝統芸能、エンターテインメント、スポーツ、文学など、幅広い分野で、北海道の新たな価値の発見や創造につながる取り組みが行われているところでありませう。

こうした取り組みは、多様な主体が参加して進める、1000件を超える北海道みらい事業や、165社によるパートナー事業等として幅広く実施されており、道民の皆様や地域の方々が、本道の魅力、価値を再認識し、将来の北海道の姿を思い描く契機になったものと考えてありませう。

以上でありませう。

○梶谷大志委員 繰り返しになりますけれども、民間の寄附金として3900万円、パートナー事業として1億6000万円を得て事業が展開され、官民が一体となって150年の節目を盛り上げてきたということでありませう。

多くの事業は終えて、道民それぞれに思いが残ったのではないかなというふうにするわけでありませう。最後の仕上げとして、コンサートの案内もいただきましたけれども、それよりも、不足

分の寄附金をしっかり集めるように求めて、私の質問を終わります。

○藤川雅司副委員長 梶谷委員の質疑は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

大崎誠子君。

○大崎誠子委員 私からは、丘珠空港の利活用について伺ってまいります。

道都・札幌市に所在する丘珠空港は、道内航空ネットワークの拠点として位置づけられており、道としても、地域航空ネットワークの形成を推進するための予算事業や、丘珠空港の周辺緑地整備のための補助事業を行うなど、丘珠空港を拠点とする北海道エアシステムの路線を初め、道内航空ネットワークの充実に努めてきたものと認識しております。

私は、これまで、一般質問や予算特別委員会で、丘珠空港を、国土強靱化の視点から、滑走路を延長した上で、航空防災基地として整備すべきではないかと質問させていただきました。

大きな災害が起きたとき、いざというときには、救急、救援の拠点としての役割を果たし、通常は、民間のジェット機が離着陸できる体制で、道内の経済にも大きく寄与することができると考えております。

きょうも、丘珠空港の航空防災基地化とあわせて、都市型空港として整備すべきであるという視点で質問させていただきたいと思います。

まず、札幌市の住民説明会について伺います。

丘珠空港については、2016年6月に、北海道知事と札幌市長の行政懇談会において、利活用の促進に向けた取り組みの連携に合意して以来、検討会議が行われ、ことし2月に報告書が出されたところであります。

この報告書に基づいて、現在、札幌市の主催により、地元・札幌市北区と東区の九つの地区で住民説明会が行われ、10月31日には、住民の代表や有識者との関係者会議が開催されているものと承知しております。

まず、説明会の開催状況について、どういった目的で開催しているのか、出席人数や、どのような方々が参加し、どのような意見が出ているのか、伺います。

○藤川雅司副委員長 航空企画担当課長藤嶋泰道君。

○藤嶋航空企画担当課長 丘珠空港に関する札幌市の住民説明会についてでございますが、札幌市では、丘珠空港の利活用に関する検討会議の報告書の内容につきまして、地域住民の皆様に情報提供をするとともに、丘珠空港の利活用のあり方について幅広く御意見をいただくため、9月から、住民説明会を、札幌市北区及び東区の連合町内会の9カ所で開催することとしたところであります。これまでに8カ所で開催して、対象となる町内会の住民のほか、一般傍聴者を含め、延べ165名が参加しているところでございます。

説明会におきましては、丘珠空港の利活用や、報告書の内容の市民への周知等の手法などについて、幅広い意見が出ており、丘珠地区の活性化のため、丘珠空港の役割を最大限に拡大させていくべきといった御意見がある一方、就航する航空機の増加による騒音についての不安があると

いった御意見もあったところでございます。

○大崎誠子委員 住民説明会は、丘珠空港周辺の一部地域住民だけを対象としておりますけれども、一般の市民、さらには道民への説明会を開催する必要はないのでしょうか。

道内には、丘珠空港の利便性の向上を強く希望する道民も多いと思いますが、見解を伺います。

○藤嶋航空企画担当課長 道民などへの説明についてでございますが、札幌市では、現在開催している住民説明会のほかに、単位町内会や市民団体、経済団体など、市内の各種団体を対象とした懇談会を開催しております。これまでに、計16回開催され、延べ286名が参加しており、丘珠空港の利活用に関する情報提供や情報収集を行っているほか、利活用のあり方を検討する資料とするため、今年度、市内全域を対象とした市民アンケートの実施を予定しております。広く市民の意見を聞くことに努めているところでございます。

道といたしましても、道内航空ネットワークの充実を図るため、丘珠空港の利活用について幅広く議論がなされるよう、北海道地域航空推進協議会など関係団体と連携しながら、道内の空港所在自治体などとも情報交換を行ってまいりたいと考えてございます。

○大崎誠子委員 報告書における利活用の方向性の一覧を見ますと、北海道の強靱化計画や航空ネットワークビジョンの施策の充実を図るものというように理解できますけれども、一日も早い利活用計画の具体策の策定に向けて生かしていくべきと考えますが、見解を伺います。

○藤川雅司副委員長 航空局長竹花賢一君。

○竹花航空局長 丘珠空港の利活用策の取りまとめについてでございますが、この報告書における利活用策は、市民、有識者、関係者などが幅広く議論できるよう、具体的なメリットやデメリットなどをケーススタディーとしてお示したものでございます。

札幌市におきましては、現在、報告書をもとに、住民説明会や関係者会議を開催し、丘珠空港の利活用策について議論を深めているところであり、今後、市内全域を対象として、報告書の説明や意見聴取を行うほか、市民、市議会による議論を踏まえ、丘珠空港の利活用策を取りまとめ、実施していく予定でございます。

道といたしましては、札幌市と緊密に連携しながら、北海道航空ネットワークビジョンなどの施策を推進し、丘珠空港の一層の利活用と機能強化に向けて取り組んでまいります。

○大崎誠子委員 次に、丘珠空港への防災機能の集約についてですが、道がことし3月にまとめた航空ネットワークビジョンにおいて、丘珠空港に関しては、空港の将来展望として、防災機能の集約について記載されております。

札幌市が取りまとめる利活用策の議論の土台となる報告書においては、どのようにまとめられているのか、伺います。

あわせて、道としてはどのように集約をしていく考えなのか、伺います。

○藤嶋航空企画担当課長 丘珠空港への防災機能の集約についてでございますが、本報告書におきましては、陸上自衛隊北部方面航空隊、北海道防災航空室、北海道警察航空隊の拠点は丘珠空

港にございますが、札幌市消防航空隊の拠点は石狩市にあり、集約されていないことから、防災関係機関を集約するために、札幌市消防航空隊の消防ヘリコプター用のエプロン、格納庫を整備するほか、メディカルウイングについて、現在の施設においては、専用駐機場や十分な格納スペースを確保することが困難であることから、メディカルウイング専用のエプロン、格納庫を整備することを、利活用策の一つとして挙げているところでございます。

○大崎誠子委員 次に、ビジネスジェットへの対応についてです。

利活用策の一覧の中で、ビジネスジェット機に対応する空港と明記してはいますが、丘珠空港の利用状況と今後の見通しについて伺います。

あわせて、新千歳空港の状況と、丘珠空港が、今後、新千歳空港の補完をすることも考えられるのか、見解を伺います。

○藤嶋航空企画担当課長 ビジネスジェット等への対応についてでございますが、丘珠空港におけるビジネスジェット等の発着回数につきましては、平成28年が148回、29年が246回となっております。新千歳空港につきましては、28年が568回、29年が906回となっております。

新千歳空港の発着枠は、平成29年の夏ダイヤから1時間当たり42枠に拡大されたところでございますが、時間帯によっては、定期便で既に上限に達している状況です。

一方、丘珠空港の発着枠には余裕がありまして、札幌市中心部に近接していることを踏まえますと、今後、ビジネスジェット等の受け入れにおいて、新千歳空港を補完する役割が期待できるものと考えております。

○大崎誠子委員 次に、滑走路の延伸について伺います。

この利活用計画を実施するには、滑走路の延伸が何メートルになるかが重要と考えます。

現状で、望ましい滑走路の延伸はどの程度なのか、見解を伺います。

○藤嶋航空企画担当課長 丘珠空港の滑走路長についてでございますが、滑走路の長さは、航空機の種類によって、必要とする長さが異なることから、どのような機材の就航を想定するかによりまして、望ましい滑走路の長さが特定されることとなるため、さまざまな観点から慎重に検討する必要がございます。

丘珠空港を拠点とする北海道エアシステムの使用機のサーブにつきましては、現在の1500メートルの滑走路長で通年運航が可能となっておりますが、フジドリームエアラインズの使用機のエンブラエルERJにつきましても、冬期の就航ができず、夏期のみ運航となっております。

今回の報告書では、エンブラエルERJ170型機につきましては、1800メートルで通年運航が可能、同じくERJ175型機につきましては、2000メートルで制限なく通年運航が可能としております。

○大崎誠子委員 報告書における利活用策について、取り組み期間という項目があり、実施できる期間を、短期、中期、長期に区分しています。

このような空港のインフラは一気に整備すべきと考えます。特に、滑走路の延伸は長期とされ

ていますが、滑走路の長さは、空港のあり方を決定する重要な因子だと考えますが、見解を伺います。

○**藤嶋航空企画担当課長** 空港のインフラ整備についてでございますが、滑走路を含めた空港のインフラ整備に当たっては、将来の航空需要の見通しなど、さまざまな観点から検討する必要があると考えておりました。インフラ整備の意思決定までの検討期間、さらに、意思決定後、各種工事を終えるまでには相当な期間を要するものと考えてございます。

空港のインフラ整備の中でも、特に滑走路につきましては、その長さにより、空港で離着陸が可能となる機材が決まり、空港の能力を特定する重要な要素になりますことから、多角的かつ総合的な検討を慎重に行うことが必要と考えております。

○**大崎誠子委員** ことしも、台風、地震、豪雨などによる自然災害が多発し、大きな被害に見舞われております。

北海道が設置している防災会議においても、太平洋沿岸への巨大津波が発生し、大きな被害を及ぼすとの想定が報告されています。

このような自然災害は、今の技術をもってしてさえ、予測することができません。起きてしまった人的被害を最小限に食いとめるためにも、備えあれば憂いなしで、丘珠空港を北海道の防災拠点として、1次医療が行える体制を整備し、支援物資の備蓄倉庫を整備することは、何よりも優先すべきものと考えますが、見解を伺います。

大規模な災害が発生したときには、現行の自衛隊機では運び切れない物資を、民間の大型機で輸送することも考えなくてはならないのではないのでしょうか。

また、将来、ロシアとの経済交流を進めていく中で、災害などが起きた場合、ロシアへの人道支援の意味も考えられますし、北海道のみならず、首都圏などで大規模災害が発生したときに、丘珠空港から救助しに行ける体制を構築すべきと考えますが、見解を伺います。

○**竹花航空局長** 防災機能の整備についてでございますが、丘珠空港は、道内航空ネットワークの中核を担う地方空港としての役割のほか、道の消防防災ヘリを初め、自衛隊や警察など防災関係機関の航空基地として使用されており、このたびの地震におきましても、緊急消防援助隊航空隊などの活動における救助活動の拠点となっているところでございます。

近年、甚大な被害をもたらす災害が頻発する中、航空隊による救出・救助活動はもとより、支援物資の輸送におきましても、丘珠空港は重要な役割を担うことが考えられますことから、このたびの地震における一連の災害対応の検証結果も踏まえ、災害時における丘珠空港の活用について、札幌市と検討してまいります。

○**大崎誠子委員** 新千歳空港のインバウンドが今後も増加するとともに、札幌市は、2030年冬季オリンピック・パラリンピックを招致するということでもありますので、札幌の空の玄関をしっかりと整備することが、ひいては北海道全体の活性化につながるものであり、一層重要であります。

最後に、改めてお伺いしますが、北海道と札幌市は、どのような方針を持ってこの報告書をまとめたのか、どのような考え方で説明会に臨んでいるのか。

道として、報告書にある6点の利活用策——道内航空ネットワークの拠点空港、道外や国外とを結ぶ都市型空港、道内医療を支える空港、防災機能を持つ空港、ビジネスジェット機利用に対応する空港、報道・測量等で利用する小型航空機基地空港、この六つの利用策をいつまでに実現しようとしているのか、するつもりはあるのかないのか、伺います。

○藤川雅司副委員長 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 丘珠空港の今後の利活用のあり方についてでございますが、このたびの報告書につきましては、札幌市と道で、今後考えられる丘珠空港の利活用策について、市民の皆様、有識者、関係者などが幅広く議論できるよう、具体的なメリットやデメリットなどをケーススタディーとして取りまとめたものでございます。

札幌市では、地域住民の皆様にも、この報告書の内容について情報提供を行い、丘珠空港の利活用のあり方に関して幅広く御意見をいただくため、今年度は、住民説明会や関係者会議、さらには市民アンケートを行い、空港の利活用のあり方について議論を深めているところでございます。

道といたしましては、引き続き、札幌市との連携のもと、2030年度までを計画期間とする北海道航空ネットワークビジョンに基づき、道内の各地域の経済、医療、防災を支える航空ネットワークの実現を目指し、丘珠空港のさらなる利活用を図ってまいります。

以上でございます。

○大崎誠子委員 昨年度、道が取りまとめた航空ネットワークビジョン、札幌市と道との間で取りまとめた、丘珠空港の利活用に関する報告書に関して、いろいろお聞きしましたが、道内航空ネットワークの充実強化を図っていくためにも、丘珠空港が果たす役割は今後一層大きくなるものと私は考えており、機能、役割などをしっかりと考えていく必要があるものと考えております。

道の航空ネットワークビジョンにおいても、丘珠空港は、道内航空ネットワークの拠点空港を目指し、経済、医療、防災を支える航空ネットワークの実現を図ることとしておりますけれども、今後、経済、医療、防災を支える航空ネットワークの実現のために、どう具体化していくのかなど、知事にお考えをお聞きしたいと思っておりますので、委員長にお取り計らいをお願いいたします。

以上で私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○藤川雅司副委員長 大崎委員の質疑は、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 それでは、通告どおり、交通政策に関して、初めに、道南いさりび鉄道についてお伺いいたします。

御案内のとおり、開業以来、鉄道輸送者として、安全を最優先に、無事、無事故で運行をされており、地域の生活交通あるいは物流を支える公共交通機関として運行を続けており、北海道新幹

【第1分科会 11月12日 第4号】

線の開業や、魅力的な観光列車「ながまれ号」の人気も相まって、全国から注目を集めているものと承知しております。

まず初めに、開業して2年余りが経過をいたしました、いさりび鉄道のこれまでの状況に対する道の受けとめについて、平成29年度の決算も含めてお聞きをいたします。

○藤川雅司副委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 道南いさりび鉄道の状況についてでございますが、道南いさりび鉄道におきましては、開業以来、鉄道輸送の安全性を最優先とする経営理念のもと、社員が一丸となって安全運行に努め、住民の皆様の生活交通や、北海道と本州を結ぶ物流ルートの確保に取り組んできたところでございます。

開業初年度は、新幹線開業に伴う来道者の増加や、観光列車「ながまれ号」が好評を博したこともあり、おおむね順調な経営状況となったところでございますが、昨年度は、新幹線の開業効果が一段落したことなどから、旅客運輸収入が減少したほか、検査を必要とする車両が平成29年度に集中したことによりまして、一時的に費用が増加するなど、道と沿線自治体による損失補填の補助金を除く収支は、前年度比で2060万円の減少となる、マイナス1億6700万円となったところでございます。

道といたしましては、今後、沿線人口の減少などによる厳しい経営環境が予想されておりますことから、会社におきましては、沿線住民の利用拡大はもとより、インバウンドを初めとする交流人口の拡大に向けた取り組みなどを積極的に進め、収益の確保に努める必要があるものと考えております。

○赤根広介委員 少子・高齢化あるいはマイカーの普及などにより、公共交通の利用者が減少する中、地域鉄道を取り巻く経営環境は非常に厳しい状況にあるわけであります。

そのような中、北海道道南地域並行在来線経営計画では、平成27年から10年間で利用者が16%減少することが見込まれるとしており、同社におきましては、昨年、営業方針を初めて策定し、沿線住民のマイレール意識の醸成などによる利用促進、さらには、交流人口の拡大による地域の活性化などに取り組んできたことと承知をしておりますが、その具体の取り組みと成果について伺います。

○藤川雅司副委員長 鉄道交通担当課長中尾敦君。

○中尾鉄道交通担当課長 利用促進の取り組みなどについてであります。道南いさりび鉄道においては、昨年度策定した営業方針に基づき、沿線の学校や企業等に対する、鉄道利用や駅の活用の働きかけ、さらには、高校、専門学校と連携した車内販売の実施など、地域と密着した利用促進の取り組みを行ってきているほか、国内外からの交流人口の拡大に向けて、夜景列車等の運行や、東京、仙台における旅行会社向けプロモーション、台湾観光客を対象としたPR活動などを実施してきているところでございます。

こうした取り組みが展開されたことにより、内外の多くのメディアに、いさりび鉄道や沿線地域の魅力が紹介され、観光列車「ながまれ号」の利用者の増加につながったほか、地域において

は、沿線自治体、住民の創意によるさまざまな車内イベントやPR活動が展開されるなど、いさりび鉄道に対する応援の機運が着実に醸成されつつあるものと認識しております。

○赤根広介委員 さまざまな面で成果があらわれていると受けとめさせていただきます。

道南いさりび鉄道は、新幹線の開業に伴いJR北海道から経営分離をされるJR江差線について、函館市、北斗市、木古内町とともに、北海道道南地域並行在来線対策協議会を組織し、地域交通の確保策の検討を行い、経営分離後の事業形態を第三セクターの鉄道方式とすることを決定したと承知しております。

JR江差線の線区の収支はどのような状況にあったのか、伺います。

○中尾鉄道交通担当課長 JR江差線の収支についてであります。道南いさりび鉄道は、昨年度の決算において約1億8000万円の営業損失を計上したところでございます。

一方、移管前のJR江差線の五稜郭—木古内間におきましては、特急列車が運行されていたことや、JR貨物から支払われる線路使用料が、いわゆるアボイダブルコストルールに基づく水準であったことなど、道南いさりび鉄道とは単純に比較はできないものの、平成27年度で約25億円の営業損失を計上していたところでございます。

○赤根広介委員 単純比較はできないものの、平成27年度の実績で25億円の営業損失ということを確認させていただきました。

道南いさりび鉄道におきましては、経営計画において、道あるいは沿線市町村の赤字補填の金額が10年間で23億円と見通しており、開業から5年を基本にして経営計画を見直すとともに、11年目以降につきましては、さまざまな設備あるいは車両の更新なども必要になるとしております。こうした先行きが不透明な中、事業の核となる人材確保なども大きな課題と考えるわけであり、

引き続き、公共交通機関としての役割を果たしていくため、現状では、こういった課題があり、その解決に向け、道としてどのように取り組みを進めていくのか、所見を伺います。

○藤川雅司副委員長 交通政策局長柏木文彦君。

○柏木交通政策局長 今後の対応についてであります。道南いさりび鉄道におきましては、今後、沿線人口の減少などによる厳しい経営環境が予想されるところでありまして、沿線住民の利用拡大はもとより、交流人口の拡大による域外需要の取り込みや、鉄道事業以外の収益の拡大により、会社経営の安定化を図ることが課題となっております。

道南いさりび鉄道においては、昨年度策定した営業方針に基づき、収益の拡大に取り組む一方で、将来を担うプロパー職員の育成なども進めているところであります。道といたしましては、これからも、道南いさりび鉄道が、地域の足として、また、交流人口の拡大や物流ルートの確保といった役割を果たしていけるよう、引き続き、国に対し、並行在来線に対する支援策の強化を求めるとともに、沿線自治体と一体となって、道南いさりび鉄道を応援していただく地域の皆様の機運の醸成や、観光客の受け入れ環境の整備など、利用促進につながるさまざまな取り組みに対して、協力、支援を行ってまいりたいと考えております。

○赤根広介委員 道南いさりび鉄道につきましては、スタート時の計画によれば、11年目以降は、JR北海道から今受けている10年間で16億円の支援もなくなるというふうに承知しておりますが、一方で、いろいろお話しいただいたように、さまざまな成果が出ている取り組みにつきましては、JR北海道の事業範囲の見直し問題でこれから必要になってくる利用促進策あるいは地域と一体となった取り組み、こういうものの先行事例にもなるのかなと私は思います。

そういう意味では、一応、5年で計画の見直しをする、評価をするということになっておりますが、先ほどの答弁にあった、将来を担う人材育成の必要性など、将来どうしていくかという議論を早期に関係者で行うことも検討に値するのではないかなと私は思いますので、その点を指摘させていただきます。

次に、北海道新幹線についてお伺いをいたします。

道におきましては、平成28年度に道内旅客流動調査を行い、その結果を平成29年5月に公表しているわけでありまして、新幹線の開業効果を確認なものにするためにも、こうした調査結果を施策に的確に反映していく必要があると考えるわけであります。

平成29年度はどのような取り組みを行い、成果をどう認識しているのか、伺います。

○藤川雅司副委員長 新幹線推進室長田中勝君。

○田中新幹線推進室長 平成29年度の取り組みなどについてでございますが、平成28年度に実施した道内旅客流動調査におきましては、新幹線を利用した来道者数は、関東や東北が多く、その移動状況では、道央への移動が多く見られるといったデータが得られたところであり、道では、こうした調査結果などを踏まえ、平成29年度において、観光振興機構を初めとする関係団体などと連携した、首都圏、東北をターゲットとした観光プロモーションや教育旅行の誘致など、北海道新幹線の利用の促進、青森県と連携した、青函共用走行区間の高速化に向けた取り組みなどを行ってきたところでございます。

こうした取り組みを通じ、函館とニセコをつなぐ定額タクシーの運行や、新幹線と航空機、クルーズ船を組み合わせた、道東、道北をめぐる旅行商品が造成されているほか、国の高速化検討ワーキンググループにおきましても、この調査結果をもとにした議論が行われており、道といたしましては、今後とも、このたびの調査結果などを踏まえ、北海道新幹線の開業効果の一層の拡大に向け、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○赤根広介委員 たしか、調査結果は、関東からの利用者が5割で、一方、道東方面への新幹線の開業効果が非常に少ないというものだったと記憶をしております。その結果をもとに、さまざまな取り組みを行ってきたということですが、引き続き強化していただきたいと思っております。

一方で、国の高速化検討ワーキンググループで、この調査結果についてどういうふうに議論したのか、よくわかりませんが、しっかりと高速化が図られるようにしていただきたいことと、あわせて、今懸念しているのは、高速化に伴い、さらなる地方負担がということですが、ふえることがないように、しっかりと指摘をさせていただきたいと思っております。

次に、新幹線開業から2年半余りを迎えているわけでありまして、これまでの収支状況はどの

ようになっているのか、また、当面の収支の見通しがどのようになっているのか、その要因とあわせて伺います。

○田中新幹線推進室長 新幹線の収支についてでございますが、北海道新幹線の新青森—新函館北斗間の開業初年度である平成28年度の収支につきましては、青函トンネルの維持管理に要するコスト負担や、札幌開業を見越した総合車両基地等の維持に係る固定費の発生などの特殊要因により、営業損失は約54億円となっております。

また、平成29年度の収支につきましては、青函トンネルの維持管理コストなどに加え、開業ブームの落ちつきによる営業収益の減少、車両検査の本格化や青函トンネル内の老朽設備の更新などによる営業費用の増加から、営業損失は約99億円となっております。

当面の収支につきまして、JR北海道では、平成31年度以降、青函トンネルの維持管理に対する国からの支援などにより、営業損失は減少すると見込んでいるところでありますが、道といたしましては、JR北海道に対し、詳細な収支計画を明らかにするよう、引き続き求めてまいりたいと考えてございます。

○赤根広介委員 平成28年度から29年度で、営業損失が倍近くにまで膨らんでいるわけでありませう。

建設の認可時にも、当然、収支は試算をされているというふうに思いますし、それに基づいて事業費が決定されて、地域の負担、道の負担も決まっていたというふうに思うわけですが、そのときの想定との比較はどのようになっているのか、伺います。

○田中新幹線推進室長 新幹線の収支についてでございますが、新青森—新函館北斗間におきましては、新規着工に当たり、国において、投資効果などを確認の上、平成17年度に工事実施計画を認可したところでございます。

国及びJR北海道によりますと、開業直後においては、青函トンネルの維持管理コスト等の特殊要因により、収支は厳しくなるものの、札幌開業により利用者が拡大し、収支は改善するものとしてございます。

道といたしましても、今後とも、新幹線のさらなる高速化や利用促進に向け、積極的に取り組むとともに、JR北海道に対し、収支見通しをできるだけ早く明らかにするよう求めてまいりたいと考えてございます。

○赤根広介委員 年度ごとの収支については、お答えをいただけなかったわけでありませう。

それで、今の答弁に出ておりました青函トンネルの維持管理などの固有のコストがかかるということについてですが、3年前、JR北海道が国交省に料金の認可を申請した際の運輸審議会におきまして、開業から3年間で、青函トンネルの維持管理コストなどが平均で34億円かかるということで料金設定して、その料金について、その場では、高過ぎるとの意見が出されていたわけでございます。

そこで、平成28年度、29年度に、青函トンネルの維持管理費などには幾ら要しているのか、伺います。

【第1分科会 11月12日 第4号】

具体的に申し上げますと、トンネルの維持管理費に21億円、ほかに例のない新幹線と貨物列車の共用区間の安全対策に7億円、さらに、新幹線並みに運行管理設備や予備車両を用意しておくために6億円、トータルで34億円というふうに、当時、試算をしております。

その試算を参考に、幾ら費用を要したと把握しているのか、伺います。

なぜ、この点をお伺いするかというと、先般、5年間の収支見通しを出された際、JR北海道は、国からの支援のうち、50億円を青函トンネルの維持管理費に充てるというシミュレーションの案を出してきているからであります。

200億円のうちの50億円、実に4分の1をここに充てて、自分たちの経営をよくしようとしているわけですが、果たしてそれが妥当なのかどうかということです。これから一緒に取り組んでいこうとする道としても、いち早く情報を把握しておくべきだと私は思います。

明確な御答弁はいただけませんでした。この点は、私も、月末の参考人招致で確認をしたいと思っておりますし、皆さんと情報を共有できればと思っておりますので、指摘にとどめます。

次に、道では、北海道新幹線の函館北斗—札幌間の開業に伴いJR北海道から経営分離をされる、JR函館線の函館—小樽間について、沿線の15市町とともに、北海道新幹線並行在来線対策協議会を組織し、地域交通の確保に関する検討を行っていることと承知しておりますが、その検討状況について伺います。

○藤川雅司副委員長 新幹線推進室参事佐々木伸也君。

○佐々木新幹線推進室参事 並行在来線対策協議会についてでございますが、新幹線の札幌延伸に伴いJR北海道から経営分離をされる函館—小樽間について、道では、経営分離後の地域交通の確保方策について協議検討を進めるため、平成24年に、知事をトップとし、沿線の15自治体の首長で構成する本協議会を設立したところでございます。

この協議会は、渡島と後志の管内ごとに、振興局も構成メンバーとしたブロック会議と、実務者を対象とした幹事会を設置し、これまで、ブロック会議を5回、幹事会を4回、開催しまして、道南いさりび鉄道を初めとした他の三セク鉄道の経営状況や、国における支援策などを踏まえながら、地域交通の確保方策について、沿線自治体と検討協議を行ってきております。

○赤根広介委員 これまでの経過について御答弁をいただきましたが、今後のスケジュールがどのようなになっているのか、お伺いいたします。

○田中新幹線推進室長 今後のスケジュールについてでございますが、道といたしましては、渡島と後志におけるブロック会議や幹事会を開催し、沿線地域における地域の実情、意向を十分踏まえ、地域交通の確保に向けた検討を着実に進めていく必要があると考えており、引き続き、旅客流動調査、事業形態ごとの将来の需要予測や収支予測調査などにつきまして、沿線自治体との連携のもとで適期に行いながら、地域交通の確保に向け、検討を進めてまいります。

○赤根広介委員 この会議で出されているスケジュールでは、開業予定の5年前の平成37年に方向性の決定というふうになっているわけですが、これまでのJR北海道の経営の状況、さらには今後の見通しも含めると、こういった部分も、当初の予定より作業を少し前倒ししてやっ

ていくことを検討すべきではないかと私は考えるわけでありますので、この点も指摘をさせていただきます。

J R北海道の経営につきましては、依然として、先行きが不透明であります。国やJ R北海道が、J R北海道の経営自立に向けて、その柱と据える北海道新幹線の開業効果の一層の拡大に向けて、道としてどのように取り組むのか、所見を伺います。

○藤川雅司副委員長 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、J R北海道におきましては、新幹線の札幌開業後の2031年度における経営自立を目指して、現在策定中の中期経営計画などの中に、新幹線の収支改善に向けた方策を盛り込むなど、徹底した経営改善に全力で取り組むこととしてございます。

道といたしましては、引き続き、J R北海道に対し、新幹線の収支見通しや収支改善に向けた方策について、できるだけ早く明らかにするよう強く求めますとともに、高速化の実現はもとより、北東北地方との連携事業や、大規模イベントにおけるPRなど、利用促進に向けた取り組みなどにより、新幹線の開業効果を全道に広げ、持続的な鉄道網の確立に資するよう、関係団体と連携を図りながら、積極的に取り組んでまいります。

以上でございます。

○赤根広介委員 企画監から御答弁をいただきましたが、肝心なのは、本当にJ R北海道にその覚悟と決意があるかということだと思っておりますので、引き続き、道としても取り組みを求めていただきたいと指摘いたします。

最後に、交通ネットワークの確保についてお伺いいたしますが、道では、平成29年度に、交通政策の基本指針となる北海道交通政策総合指針を策定し、北海道新幹線の札幌開業が予定されている2030年度までを計画期間とし、本道交通を取り巻く環境の変化に的確に対応しながら、関係者が一体となって、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークの実現を目指すこととしております。

しかしながら、そのかなめとなるべき鉄道につきましては、J R北海道の事業範囲の見直し問題に象徴されるように、これまでにない厳しい局面を迎えていると言わざるを得ません。

道としてどのように取り組むのか、所見を伺います。

○黒田総合政策部交通企画監 今後の道の取り組みについてでございますが、交通政策総合指針の推進に当たりましては、交通・物流事業者を初め、行政機関や関係団体などが一体となり、各般の施策を推進していくこととしてございまして、このため、広く関係者が参画をする交通・物流連携会議を設置し、多様な主体が連携した取り組みについて議論を進めているほか、持続的な鉄道網の確立に向けては、全道的な組織を年内に設立し、オール北海道で利用促進に取り組んでいくこととしてございます。

道といたしましては、今後とも、インバウンドの受け入れの加速化や輸送の効率化など、重点戦略の施策を着実に推進するとともに、あらゆる関係者がこれまで以上に連携し、本道の将来を

【第1分科会 11月12日 第4号】

支える交通ネットワークの実現に向けて、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 この間も議論しておりますが、国におきましては、いわゆる国鉄清算事業団債務等処理法に基づいて、平成31年度、32年度に支援をして、結果いかんによって、その先の支援を考えるということでもあります。

こういうスキームのあり方が、今後、持続可能な交通ネットワークを全国的に展開していく上で本当に適当なのかどうか、また、とりわけ、今、年末までにと議論が急がれているという状況が本当に正しいのかどうか、この辺も含めて、今後の取り組みとあわせて、交通政策について知事に直接お考えを伺いたいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願い申し上げまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○藤川雅司副委員長 赤根委員の質疑は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

菊地葉子君。

○菊地葉子委員 それでは初めに、鉄道路線の維持等についてお伺いしていきます。

JR北海道は、一昨年の11月に、単独では維持することが困難な線区として、道内の13線区が対象であることを公表し、沿線の自治体に相談したいとの考えを示しました。

地域にとって極めて唐突なこの提案に対し、道では、昨年度末、道内の鉄道網が直面する厳しい環境や、鉄道が果たしている役割などを踏まえ、総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を全道的な観点から示した北海道交通政策総合指針を策定したと承知しております。

これらを踏まえ、現在、沿線自治体を中心に、地域における公共交通ネットワークの確保に向けた路線のあり方や路線維持に向けたさまざまな取り組みが展開されていますが、以下、数点お伺いいたします。

13線区という特定の線区のみが検討協議の対象とされていますが、その線区を走る列車も、特急列車や貨物列車が混在する路線があるなど、役割はさまざまであり、同様に、沿線自治体の特性も多様です。

広大な本道における鉄道の役割と、広域に分散しているさまざまな自治体が参画する地域協議においては、主にどのような課題が話し合われているのか、お伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 鉄道支援担当課長佐々木敏君。

○佐々木鉄道支援担当課長 地域における検討協議についてでございますが、JR北海道が、単独では維持することが困難としたおのおの線区の検討協議の場におきましては、学生の通学を初めとする地域住民の暮らしを支える公共交通の利便性の向上、インバウンドなど観光客の利用促進、地域における産業を支える物流網の確保、さらには、地域における協力、支援のあり方など、さまざまな課題が話し合われているところでございます。

道といたしましては、鉄道網を含む公共交通ネットワークと地域交通の確保に向け、地域の実

情や線区の特性等を踏まえながら、引き続き、関係市町村、交通事業者などと一層連携を深めながら、議論を重ねてまいります。

○菊地葉子委員 報道で承知したところによりますと、今月8日に、JR室蘭線の沿線協議会が設置されたとのことですが。

この時期になって協議会が設置された背景や、その構成団体のほか、今後、どのような議論が想定されるのか、伺います。

また、これから議論を深めようとする地域に対して、道としてどのような助言を行っていく考えか、お伺いいたします。

○佐々木鉄道支援担当課長 JR室蘭線における地域協議についてであります。室蘭線の沿線地域においては、これまで、岩見沢市、栗山町、由仁町による南空知首長懇談会と、苫小牧市、安平町などによる東胆振首長懇談会において検討協議を行ってきたところですが、路線の維持に向けて、沿線地域が一体となって議論を深める必要があるとしまして、2市3町による協議会の設立に向け、準備が進められてきたところでございます。

去る9月6日の胆振東部地震の影響により、協議会の立ち上げが延期となっておりますが、先週の8日に、国や道、JR北海道の出席のもと、JR室蘭線活性化連絡協議会が設置され、第1回目の会合において、室蘭線の維持に向けて、これまで以上に、JR北海道の経営状況や、国、道の動きについて情報共有が必要なことが確認されたところでございます。

今後、協議会においては、JR北海道に対する地域の協力、支援のあり方や、事業計画の年度内の策定に向け、利用促進や経費節減に係る具体的な取り組み等について、JR北海道など関係機関が連携しながら検討協議を進めることとしており、道といたしましては、地域における検討協議の場に積極的に情報提供を行い、持続的な鉄道網の確立に向けた議論を加速させてまいりたいと考えてございます。

○菊地葉子委員 新たな協議会が設置され、これから議論を始めようとする動きが見られる一方で、JR札沼線については、関係の沿線自治体の議論の結果として、バス転換への合意がなされたところですが。

こうした結論に至るまでの間、どのような検討協議が進められ、また、道はどのような役割を果たしてきたのか、お伺いいたします。

○佐々木鉄道支援担当課長 JR札沼線における検討協議についてであります。札沼線の沿線4町は、将来を見据えたまちづくりと住民に最適な公共交通体系について、一体となって検討していくため、本年1月、月形町長を議長とする札沼線沿線まちづくり検討会議を設置したところでございます。

各町においては、これまで、JR北海道と個別に協議を進めるとともに、地域住民の皆様を初め、町議会などに対し、さまざまな情報提供や協議の状況の説明などを行い、議論を重ねてきたところでございます。

一方、道では、地域での協議が着実に進むよう、知事が、沿線地域を訪問し、4町長から直接

意見をお伺いするとともに、道幹部が、検討会議に参画し、地域が必要とするさまざまな情報の提供などに努めてきておりまして、10月の検討会議において、4町の総意として、バスを中心とする公共交通体系を構築していくとの結論に至ったところでございます。

○菊地葉子委員 JR札沼線の沿線自治体では、この後の代替交通の確保や体制の構築など、解決しなければならない課題は、決して少なくないものと認識します。

交通体系の変化により、地域が衰退することがあってはなりません。道は、さまざまな支援を講ずる必要があるものと考えますが、今後、沿線地域に対しどのような支援を行っていく考えなのか、お伺いいたします。

○藤川雅司副委員長 交通政策局次長宇野稔弘君。

○宇野交通政策局次長 今後の道の取り組みなどについてでございますが、道では、これまでも、バス転換を行った地域に対しましては、国、市町村と連携し、バスの運行などに関する補助のほか、地域づくりや観光振興などの取り組みに対して支援を行ってきているところでございます。

道といたしましては、JR札沼線の北海道医療大学―新十津川間の沿線地域におきましても、地域の皆様にとって、より便利で快適な交通体系の確立に向けた協力はもとより、地域の特色を生かした活力ある地域づくりや観光振興などについて支援してまいる考えであり、引き続き、地域の皆様からの御意見をしっかりと伺いながら、全力で応援してまいる考えでございます。

○菊地葉子委員 地域にとって必要な公共交通を維持していくためには、何よりも、そこに住む地域住民の生活の足をしっかり守っていくことはもとより、利便性に配慮したものでなければならないと考えます。

地域における人口が急速に減少する中、その利用者を十分に確保するためには、増加するインバウンドへの対応など、さまざまな利用喚起策に取り組むことが重要となってきますが、道は、今後、JRの利用促進に向け、どのように取り組むのか、お考えを伺います。

○藤川雅司副委員長 交通政策局長柏木文彦君。

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

道といたしましては、今後、市長会、町村会を初め、さまざまな分野の皆様にご参画をいただく全道的な組織を年内に設立するとともに、道民の皆様の日常的な利用拡大はもとより、全国的なプロモーションや情報発信などにより、国内外からの来道者の方々に鉄道を利用していただく取り組みを、戦略的かつ切れ目なく実施していく考えであり、沿線地域の協議会や他の交通事業者との連携も一層密にしながら、本道の発展に寄与する鉄道ネットワークの構築に向け、オール北海道で利用促進に取り組んでまいる考えであります。

○菊地葉子委員 利用促進に向けて、道としては、JR北海道へも事業改善の要求や提言を積極的に行っていくという姿勢を揺るぎなく持っていただきたいと申し上げて、次の質問に移ります。

北海道の港湾計画等についてお伺いします。

四方を海に囲まれた本道において、港湾は、本州などとの海上輸送の拠点となるだけでなく、農水産物の輸出や、クルーズ船の寄港によるインバウンドへの対応などで重要な役割を担っており、各港湾管理者は施設の整備に取り組んでいると承知していますが、港湾管理者にとって施設整備の基本となる港湾計画などについて伺ってまいります。

道内には、国際拠点港湾の室蘭港や苫小牧港、重要港湾の小樽港、石狩湾新港など、35の港湾がありますが、港湾計画の策定状況について伺います。

○藤川雅司副委員長 港湾担当課長首藤安孝君。

○首藤港湾担当課長 港湾計画の策定状況についてであります。港湾の開発や利用、保全を行う際の指針となる港湾計画は、国際拠点港湾や重要港湾などの港湾管理者において策定することが、港湾法で義務づけられております。

苫小牧港や小樽港など、計画策定の義務がある道内の12の港湾管理者におきましては、通常、10年から15年程度の将来を目標年次とし、港湾の開発等の方針や、将来の取扱貨物量と関連する港湾施設の規模などを定めており、その他の地方港湾におきましては、法による港湾計画の策定は義務づけられておりませんが、各港湾管理者は、その地域特性に応じた港湾整備を進めております。

○菊地葉子委員 昨年度末に策定した北海道交通政策総合指針では、経済活動や市場のグローバル化が進展する中、国際物流等の動向に対応するため、インフラの機能強化や輸送の充実強化を進めていくとしていますが、道内の港湾における取り組みの状況についてお伺いいたします。

○首藤港湾担当課長 港湾機能の強化などの取り組みについてであります。本道の港湾は、道外との貨物輸送の約9割を占める海上輸送の拠点であり、東南アジア等への道産食品の輸出や、我が国で有数の酪農地帯への飼肥料の輸入など、本道の経済活動を支える上で、重要な役割を担うものと認識しております。

こうした中、国際拠点港湾の苫小牧港や室蘭港、国際バルク戦略港湾の釧路港などでは、船舶の大型化、耐震強化に対応した岸壁、荷役機械の整備などに取り組んでおりますほか、苫小牧港や石狩湾新港などでは、道内の農水産品の輸出促進を図るため、屋根つき岸壁の整備や冷凍・冷蔵倉庫の建設などに取り組んでおります。

さらには、函館港や小樽港などでは、大型クルーズ船に対応した岸壁の整備を行っているところでございます。

○菊地葉子委員 道内の港湾では、大規模な自然災害に備え、耐震強化岸壁の整備などに取り組んでいるとのことですが、胆振東部地震のような災害に備え、港湾の機能維持や早期回復に向け、単独の港だけでなく、太平洋岸など広域的な連携にも取り組む必要があると考えます。見解

を伺います。

○**首藤港湾担当課長** 港湾の広域的な連携についてであります。国の国土強靱化基本計画では、道内の12の国際拠点港湾や重要港湾の管理者は、災害発生に備え、港湾の事業継続計画、いわゆる港湾BCPを策定することとなっており、昨年3月までに、全ての港湾で策定を終了しております。

また、国や港湾管理者が連携した広域的な港湾BCPといたしましては、苫小牧港や小樽港などの道央圏の港湾、函館港や室蘭港、釧路港などの太平洋側の港湾において、それぞれ策定されており、各港が連携して、災害発生時の施設点検や資機材の貸し出し、被災港にかわる代替輸送などにより、港湾の機能維持に取り組むこととしております。

道といたしましては、災害時における港湾機能の維持が図られるよう、より実効性の高い港湾BCPに向けて、関係機関との連携を強めてまいります。

○**菊地葉子委員** 道内の港湾の管理者は、市町や一部事務組合などがなっていますが、港湾管理者が実施する港湾施設の整備などに対し、道としてどのように取り組むのか、お伺いいたします。

○**藤川雅司副委員長** 交通・物流連携担当局長遊佐貴志君。

○**遊佐交通・物流連携担当局長** 港湾施設の整備についてでございますが、道内の港湾は、物流や産業の拠点として、本道の経済活動を支えるだけでなく、災害時における緊急物資の輸送拠点という役割を担っており、各港湾管理者が、それぞれの港湾の役割、特性などを踏まえて策定した港湾計画に沿って、着実に施設整備を進めることは大変重要なことと考えております。

道といたしましては、今後とも、国や道、港湾管理者で構成する港湾連絡会議を活用して、港湾整備に関する情報共有や連絡調整に努めるとともに、各港湾が、それぞれの地域特性などに応じた施設整備を進めることができるよう、各港湾管理者と連携し、必要な予算の確保などについて、国に要請してまいる考えでございます。

○**菊地葉子委員** 終わります。

○**藤川雅司副委員長** 菊地委員の質疑は終了いたしました。

以上で通告の質疑は終わりました。

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、総合政策部所管にかかわる質疑は終結と認めます。

お諮りいたします。

本日の議事はこの程度にとどめたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○**藤川雅司副委員長** 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

なお、11月13日の分科会は午前10時から開きます。

本日は、これをもって散会いたします。