

令和7年（2025年）9月30日（火曜日）

第 4 号

令和7年第3回
北海道議会定例会 予算特別委員会第1分科会会議録

第4号

令和7年(2025年)9月30日(火曜日)

出席委員

委員長

浅野 貴博 君

副委員長

宮崎 アカネ 君

伊東 尚悟 君

鶴羽 芳代子 君

早坂 貴敏 君

田中 勝一 君

海野 真樹 君

佐々木 大介 君

畠山 みのり 君

真下 紀子 君

赤根 広介 君

花崎 勝 君

中司 哲雄 君

出席説明員

総合政策部長
兼地域振興監 中村 昌彦 君

総合政策部
交通企画監 斎藤 由彦 君

総合政策部次長 蓮見 光志 君

総合政策部次長
兼交通政策局長 清水 大貴 君

計画局長 石井 順一郎 君

地域創生局長 馬場 俊哉 君

航空港湾局長 藤嶋 泰道 君

地域づくり
担当局長 津久井 直子 君

鉄道担当局長 佐藤 寿志 君

新幹線担当局長 川村 秀明 君

総務課長 水井 啓介 君

土地水対策課長 守山 英男 君

特区・分権担当課長 森 譲 君

地域政策課長兼
胆振東部地震災害
復興支援担当課長 漆崎 卓哉 君

移住交流担当課長 今田 美幸 君

交通企画課長 齋藤 冬樹 君

政策調整担当課長 古関 明教 君

地域交通担当課長 高松 正裕 君

鉄道企画担当課長 佐藤 康大 君

交通企画課参事 寺島 進一 君

航空課長 丹野 正樹 君

空港戦略担当課長 竹内 敏博 君

会計管理者
兼出納局長 清水目 剛 君

出納局次長 石橋 隆一 君

会計管理室長 山田 浩輝 君

総務課長 奥河 俊明 君

経理課長 松本 智典 君

調達課長 橋本 ひとみ 君

人事委員会
事務局 増田 弘幸 君

人事委員会
事務局次長 佐藤 圭子 君

総務審査課長 阿部 真理 君

任用課長 竹村 輝 君
給与課長 加茂 秀 治 君

計画担当課長 福山 琢也 君
保全担当課長 佐々木 永典 君
人事課長 片岡 英善 君

総務部長
兼北方領土対策
本部長 坂本 隆哉 君

職員活躍担当課長
兼人事局参事 中里 文美 君

総務部職員監 飯田 滋 君

給与服務担当課長 山本 裕之 君

総務部危機管理監 高山 圭一 君

財政課長 神長 賢人 君

総務部
イノベーション推進監 天野 紀幸 君

資金担当課長 中村 陽一 君

総務部次長
兼行政局長 岡本 拓司 君

税務対策担当課長 水谷 正宏 君

イノベーション
推進局長 大西 章文 君

危機対策課長 高橋 智哉 君

財産担当局長 林下 千栄 君

災害支援担当課長 工藤 一祥 君

人事局長 古田 生介 君

海溝型地震対策室長 三浦 次郎 君

財政局長 藤原 啓裕 君

原子力安全対策課長 平野 宏和 君

危機対策局長 清水 章弘 君

環境安全担当課長 稲富 久昌 君

海溝型地震対策
担当局長 上田 昌宏 君

議会事務局職員出席者

議事課主幹 阿部 厚次 君

原子力安全対策
担当局長 平田 健男 君

議事課主査 水口 まち子 君

総務課長 大久保 北斗 君

同 屋木 文映 君

学事課長 佐藤 昌彦 君

同 榎尾 哲矢 君

行政マネジメント
推進課長 金見 貴志 君

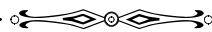
同 福士 元啓 君

財産活用課長 奈良 華織 君

同 東 優樹 君

同 相田 恵 君

同 加藤 邦彦 君



午前 10 時 開議

○浅野貴博委員長 これより本日の会議を開きます。

報告をさせます。

〔水口主査朗読〕

1. 議長及び予算特別委員長から、委員の異動について、林祐作議員の委員辞任を許可し、花崎勝議員を委員に補充選任し、第1分科委員に補充指名した旨、通知がありました。

1. 本日の会議録署名委員は、

畠山 みのり 委員

海野 真樹 委員

であります。

○浅野貴博委員長 この際、お諮りいたします。

先ほどの理事会において、真下委員から、9月26日の保健福祉部所管に対する質疑並びに質問における発言について、配付してあります発言取消しの申出書のとおり、発言取消しの申出がありました。

この申出のとおり許可することにいたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○浅野貴博委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

次に、同じく先ほどの理事会において、保健福祉部長から、9月26日の保健福祉部所管における真下委員の質疑並びに質問に対する国保担当局長の答弁について、配付してあります発言取消しの申出書のとおり、発言取消しの申出がありました。

この申出のとおり許可することにいたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○浅野貴博委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

それでは、議案第1号を議題といたします。

1. 総合政策部所管審査

○浅野貴博委員長 これより総合政策部所管部分について審査を行います。

質疑並びに質問の通告がありますので、順次、発言を許します。

早坂貴敏君。

○早坂貴敏委員 おはようございます。

それでは、通告に従いまして進めてまいります。

初めに、水資源保全条例についてであります。

倶知安町巽地区における違法な開発行為について、前回の第2回定例会で私も一般質問をさせていただきましたし、また、この違法な宅地開発や森林伐採などへの対応に関しまして、水資源保全条例について、先日の代表質問においては、無届け事案に対するプロセスを見直すとの御答弁があったところであります。そこで、以下、数点伺ってまいりたいと思います。

まず、事務処理要領についてでありますけれども、無届け取引が発生してから5年を経過した場合、届出義務者への指導を行わず、事案の整理にとどめることとされているところでございます。これは、なぜ5年で区切りを設け、指導を行わない取扱いとしているのか、5年経過での不問扱いの理由について伺います。

○浅野貴博委員長 土地水対策課長守山英男君。

○守山土地水対策課長 これまでの届出指導の考え方についてでございますが、道では、水源周辺における適正な土地利用に向けて、北海道水資源の保全に関する条例の運用を行い、届出を通じた土地取引の動向把握や関係する法令の制度周知などに取り組んでいるところでございます。

条例上、水資源保全地域内における土地取引の届出は、契約日の3か月前に売主から提出される必要があります。取引があったときから期間が経過し、長らく土地を管理していない売主に対しては指導の効果が十分には期待できないことから、届出の義務が生じてから5年間を経過した後は改めての指導を行わない取扱いとしております。

道といたしましては、引き続き、無届け事案の把握後は速やかに指導を行うよう徹底するなど、市町村と連携しながら必要な対応を行ってまいります。

○早坂貴敏委員 今、速やかな指導を徹底するというお話でありましたけれども、例えば、届出指導を行ってもなかなか提出がない場合においては、必要に応じて複数回の指導を行うこととされているところであります。

これは、想定される回数は何回程度なのでしょうか。また、そのような考え方とした理由を伺います。

○守山土地水対策課長 無届け事案への指導についてでございますが、道では、無届け事案を把握した場合には、売主に対し、届出の指導を行い、指導に従わない者に対しては、振興局において事案の状況に応じた指導を行えるよう、回数を定めない取扱いとしております。

道といたしましては、このたびの倶知安町の事案を踏まえ、無届け事案の把握後は速やかに指導を行うよう徹底するなどし、早期の届出につなげていくほか、悪質な事案に対する届出の指導を効果的に行うとの観点から、新たに標準的な回数を示すことを検討しているところでございます。

○早坂貴敏委員 それでは、次に、指導から勧告への移行についてでありますけれども、届出義務者に過去に無届け取引の前歴があり、さらに、3回目となった段階で初めて勧告事案とすることとなっているところでございます。

3回目という基準を設けている理由と、その妥当性について伺います。

○守山土地水対策課長 勧告に向けた手続についてでございますが、条例上、必要な届出を行わない者に対し、相当の期間を定めて届出をすべきことなどを求める勧告について、その運用では、振興局から複数事案について指導を行い、正当な理由なく指導に従わなかった場合は、市町村の意見を照会し、勧告を要する事案として本庁に進達する取扱いとしております。

勧告の対象は、現に土地を管理していない売主であることから、道といたしましては、その後、公表に至ることも想定し、複数回の事案への指導を通じて制度に関する認識などを確認することとしておりますが、今後におきましては、悪質な事案に対する届出の指導を効果的に行うとの観点から、新たに標準的な回数を示すことを検討しているところでございます。

○早坂貴敏委員 ぜひ、検討をお願いしたいと思います。

次に、無届け取引の取扱いについて伺いたいと思うのですが、無届け取引が同一年内に複数回発生しても、これをまとめて1事案として扱うこととなっております。勧告に至るまでのハードルはちょっと高いのではないかなというふうに思うわけですが、このような制度設計とした理由を改めて伺います。

○守山土地水対策課長 無届け事案への対応などについてでございますが、道では、事前届出がない状況を把握するため、毎年度、市町村からの情報を基に、5万筆を超える土地の所有状況の整理を行い、無届け事案を把握、指導することとしております。

届出を要する者への指導は、年度一括しての通知が基本となっていることから、水資源保全地域内の土地取引が、条例の制度について認識のないまま複数回行われる可能性も踏まえ、年度内で1事案としてまとめる取扱いとしております。

道といたしましては、個別に無届け事案を把握した場合には、速やかに指導を行い、届出が必要なことをお知らせするほか、関係団体や市町村と連携し、広く制度周知を図るなど、適切に届出がなされるよう取り組んでまいります。

○早坂貴敏委員 倶知安町巽地区において発生しました無届け取引の事例につきましては、条例運用上の課題を浮き彫りにしたと考えるところであります。

今回の事案を踏まえまして、今後どのように制度や運用の見直しを検討していくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 計画局長石井順一郎君。

○石井計画局長 条例の運用の考え方についてでございますけれども、水資源保全条例の勧告、公表の手段では、指導しても届出を行わない者に対し、ほかの土地においても同様の無届けがあることを複数回確認することを要件としておりますが、悪質な事案については、より迅速な対応を可能とする必要があるものと認識してございます。

このため、道としては、条例運用において、行政からの指示に従わないといった悪質なケースについては、一つの事案だけでも勧告、公表の手段に進めるよう、プロセスの見直しを検討しているところでありまして、道議会における御議論を踏まえ、必要な対応を行ってまいります。

○早坂貴敏委員 このような事案の発生を防ぎまして、本道の貴重な森林や水資源の保全を守るためには、庁内の関係部局や振興局、とりわけ権限移譲市町村との連携が不可欠であります。

今後、どのように連携強化を図って取り組んでいくのか、見解を伺います。

○浅野貴博委員長 総合政策部長兼地域振興監中村昌彦君。

○中村総合政策部長兼地域振興監 今後の対応についてでございますが、道といたしましては、このたびの事案を踏まえ、今後の抑止に向けて、法令等の手続の事前周知はもとより、事案の早期把握と悪質な事業者等への対応の強化が必要と考えております。

このため、水資源保全条例をはじめ、開発行為等に関連する法令等の手続を整理した一元的な情報発信のほか、道の広報紙や土地取引に関わる団体を通じた制度の周知を図るとともに、関係部局が連携し、違反事案を早期に把握するための情報共有や、指導に従わない悪質な事業者に対するより迅速かつ実効性の高い対応に向けて、手続の見直しを進めることとしております。

条例の運用に関しましても、権限移譲市町村からの意見を踏まえ、見直しの検討を進めているところであり、今後とも、市町村と丁寧にコミュニケーションを図りながら、水源周辺において適正な土地利用が行われるよう取り組んでまいります。

○早坂貴敏委員 先ほども申しあげましたけれども、貴重な森林や水資源を守るためには、庁内の関係部局との連携が不可欠でありまして、複数部局に関連する事案でありますので、改めて、このことについては知事の考えを伺いたいと思います。委員長、お取り計らいのほどよろしくお願い申し上げます。

それでは、次の質問に移ってまいります。

続きまして、特定地域づくり事業協同組合制度について伺います。

本道では、人口減少と少子・高齢化が全国で最も深刻に進んでおりまして、地域を支える人材の確保が必要不可欠で、大きな課題となっているところでございます。

こうした中、令和2年に創設されました特定地域づくり事業協同組合制度は、過疎地域などにおいて、複数の事業者の仕事を組み合わせ、通年で安定的な雇用を確保し、産業や地域づくりの担い手を確保することを目的としたものであり、地方創生に向けた有効な取組であると考えております。そこで、以下、数点伺ってまいります。

まず、本道における特定地域づくり事業協同組合の設立状況について伺います。

○浅野貴博委員長 移住交流担当課長今田美幸君。

○今田移住交流担当課長 組合の認定状況についてでございますが、特定地域づくり事業協同組合の認定は、いわゆる特定地域づくり事業推進法に基づき、組合からの申請により都道府県知事が行うこととなっており、道では、令和3年2月に下川町の事業協同組合を道内第1号として認定し、その後、今日に至るまで9団体を認定しております。

本年度におきましても、7月にはニセコ町の「ニセコ移住ワーク協同組合」を、今月には新得町の「わーくる十勝しんとく協同組合」を認定しており、制度の活用が道内に広がっているところでございます。

○早坂貴敏委員 今、御答弁をいただきまして、徐々に広がっているということでありましたけれども、まだそれほど浸透していないのかなという印象であります。本制度を活用する上で、各組合は地域の特性に応じた事業展開を行っているものと考えます。

本道における組合の特徴について伺います。

○今田移住交流担当課長 本道における組合の特徴についてでございますが、人口減少に伴う地域の担い手不足を反映し、介護事業や土木建築業、宿泊業や飲食業など、組合職員の派遣先は多岐にわたっておりますが、特に、本道は我が国最大の食料供給地域でありますことから、田植作業や草刈り、除草剤散布といった農業のほか、ホタテ養殖作業やタコ箱漁等の漁業などの仕事にも従事しているところでございます。

また、冬期間におきましては、除雪作業やスキー場の運営管理なども行っており、本道の産業や気候等の特色を踏まえた業務に対しましても組合職員が派遣されております。

○早坂貴敏委員 今、幾つかの事例を御紹介いただいたわけでありまして、この制度を活用することで、本道においてどのような成果が上がっているのか、伺いたいと思います。

○今田移住交流担当課長 本道におけるこれまでの成果についてでございますが、この制度は、

人口の急減に直面している地域の仕事を組み合わせ、安定的な雇用の場を新たに創出することで、地域内外から職員を雇用し、各事業者の方々に働き手として派遣する仕組みであり、昨年10月に国が実施した調査によりますと、調査時点で、認定を受け、活動している道内の6組合におきましては、これまでに34名の方が雇用されており、このうち、8名の方が東京都や沖縄県など道外からの移住者となっております。

また、組合で雇用された後、8名の方が組合員企業や組合が所在する市町村内で再就職されているなど、本制度は地域産業の担い手の確保に寄与しているものと認識しております。

○早坂貴敏委員 ただいま成果について御答弁をいただきましたが、一方で、組合運営や人材確保など、制度を進める上で課題もあるのではないかなと思うわけではありますが、道として、どのような課題があるというふうに認識をされているのか、伺います。

○浅野貴博委員長 地域づくり担当局長津久井直子君。

○津久井地域づくり担当局長 組合制度の活用における課題についてでございますが、本年7月、道と北海道中小企業団体中央会が協力し、制度の認知度や活用意向を把握することなどを目的といたしまして、道内の一般事業者や商工会、自治体を対象にアンケート調査を実施したところでございます。

調査結果では、本制度の認知度がまだ低いという現状や、組合を設立し、適切に運営していくための担い手不足が課題として示された一方で、制度の趣旨や具体的な活用メリットを知ることに関心を持つ層が一定程度存在することが明らかにされておりました。本制度の普及展開に当たりましては、国や中央会をはじめとする関係団体との連携の下、事業者や商工会などの関係者に制度を導入するメリットを理解していただくとともに、組合設立、運営に対する支援を行うことが必要と認識しております。

○早坂貴敏委員 今、御答弁をいただいたわけではありますが、本制度の周知、認知度が不足しているということもあるかもしれませんが、そもそも、これは、事業者が人手不足で困っているのに誰が組合を設立するのかと、そこにも人や労力を割かなければならないということもあります。また、商工会というお話もありましたけれども、地域の商工会あるいは商工会議所には既に様々な業務を兼務していただいております。当然、こういったこともなかなか広がっていかない課題だというふうに思いますので、御答弁いただいたように、道として、組合設立、あるいは運営に対して寄り添う支援をぜひお願い申し上げたいところであります。

本年7月には、市町村職員の派遣規制が緩和されるなど、制度の改正により、地域が制度をより活用しやすくなったと考えるところであります。また、本年度末で切れる予定であった内閣府の事務権限が5年間延長されまして、引き続き、弾力的な予算対応が可能となるなど、制度の充実が図られているところでございます。

こうした状況を踏まえ、道として今後どのように制度を展開するのか、伺います。

○中村総合政策部長兼地域振興監 今後の取組についてでございますが、組合におきましては、冬場など閑散期の派遣先を確保する必要がある一方、市町村では、スキー場などの直営施設やイ

【第1分科会 9月30日 第4号】

ベント時期などに人手が不足していることから、本年7月、市町村に対する組合職員の派遣規制が緩和されており、この制度が市町村役場の担い手不足にも寄与することになったところでございます。

全国を上回るスピードで人口減少が進行する本道におきまして、地域社会の維持と経済の活性化という観点から、本制度は地域創生に向けた有効な取組と認識しており、道といたしましては、今後とも、国や関係団体の皆様と連携をし、様々な機会を通じて制度の周知を行うとともに、導入を検討する地域に対しましては、先行事例の共有や実情を踏まえた助言に努めるなど、多くの地域で積極的な活用が進むよう取り組んでまいります。

○早坂貴敏委員 それでは、次の質問に移ってまいりたいと思います。

国家戦略特区の活用についてでございます。

本道は、令和6年6月、国家戦略特区と金融・資産運用特区の指定を受けました。国家戦略特区においては、地方公共団体、民間事業者の方々の提案を実現する仕組みとしまして、大胆な規制・制度改革を行うものであり、本道の創生にとって有効な手段であると考えているところでございます。指定から1年が過ぎましたけれども、道内市町村等での活用状況などについて、以下、伺ってまいりたいと思います。

まず、国家戦略特区につきまして、道内市町村や事業者からの規制改革に向けた提案、相談の状況でありますけれども、これはどのようになっているのか、また、現状をどのように評価されているのか、伺います。

○浅野貴博委員長 特区・分権担当課長森讓君。

○森特区・分権担当課長 制度の活用状況などについてでございますが、道では、特区指定から約1年の間、道内市町村や事業者から提案のあったもののうち、法令等の整理を終えた7件について国に提案を行い、札幌市と共同で提案した、データセンターの投資信託対象となる不動産の明確化については、本年6月に金融庁において所要の措置が図られたところでございます。

本道においては、市町村はもとより、事業者の皆様からも様々な御相談が寄せられている中、昨年度における他の指定区域の実績と比較しても、多くの新規提案に結びついており、着実に制度の活用が図られているものと考えております。

○早坂貴敏委員 今、着実というお話でありましたが、国家戦略特区を積極的に活用するためには、市町村や事業者から、自らの課題や成長分野に応じた規制改革の提案を行うことが重要であるというふうに考えるところでありますけれども、道としてどのような課題があると認識をされているのか、伺います。

○森特区・分権担当課長 制度のさらなる活用に向けた課題についてでございますが、道では、特区に指定されて以降、電波不感地帯における衛星通信を活用したドローンの飛行や、特定の資格を有する外国人の在留資格の緩和措置など、既に40件ほどの御相談をいただいております。国からも順調に制度活用が進んでいるとの認識が示されているところでございます。

一方で、本年6月に国が公表しました特区制度に関する全国アンケート調査の結果では、全国

の自治体や事業者等の約7割が、特区制度について知らない、もしくは、あまり知らないと回答しており、また、道内市町村や事業者を対象とした説明会では、参加者から、国家戦略特区制度自体をこれまで知らなかった、国家戦略特区と金融・資産運用特区の違いが分からないといった御意見もいただいていることから、制度そのものに関する認知度が不足しており、一層の周知活動が必要であると認識しております。

○**早坂貴敏委員** それでは、市町村や事業者の間で、国家戦略特区と金融・資産運用特区の内容について、今、周知の話もありましたけれども、内容を混同されている、なかなか理解されていない実態にあるとのことでもあります。

特区制度の活用を進める上では、やはり、制度を正しく理解していただくことが重要であるというふうに考えるところであります。こちらは、どのように今後進めていくのか、伺います。

○**浅野貴博委員長** 地域創生局長馬場俊哉君。

○**馬場地域創生局長** 制度の理解促進に向けた取組などについてであります。道と札幌市が提案したGX金融・資産運用特区は、GX産業の集積とそれを支える金融機能の強化集積を目的とするものであり、そのうち、規制改革に関するものは国家戦略特区制度を活用することとしております。

一方、国家戦略特区制度は、GX分野だけではなく、地域特性を生かした経済の活性化や魅力向上に資する取組など、様々な分野において活用が可能なものでございます。

本年4月から、特区制度の周知のため、全道各地で開催をしております道内市町村や事業者向けの説明会におきましては、国家戦略特区における規制改革の対象がGX分野に限られると認識している方もいたところであり、今後は、庁内の関係部局とも連携をしながら、地域勉強会の開催や、企業、団体への個別訪問、ビジネスイベントへの出展を通じた普及啓発を図るなど、幅広い分野の提案に結びつくよう、さらなる制度周知を展開してまいります。

○**早坂貴敏委員** 北海道の個性を生かした成長の実現と地域課題を先進的に解決に導く新たな制度構築が可能な特区制度は、大変魅力的なものであると感じるところであります。

今後、道として国家戦略特区を本道の創生にどのように活用していく考えなのか、伺います。

○**中村総合政策部長兼地域振興監** 今後の取組についてでございますが、国家戦略特区は、自治体はもとより、広く民間事業者の方々の提案を実現する仕組みとして大胆な規制・制度改革を行うものであり、多様な強みを持つ本道の創生にとって有効な制度であると認識しております。

これまでも、広域分散型の本道の地域特性を踏まえたドローンのさらなる活用や地域交通の課題への対応、再生可能エネルギーの利用促進に向けた取組など、市町村や民間事業者の皆様から多岐にわたる規制・制度改革の相談が寄せられているところでございます。

道といたしましては、今後とも、一層、制度の周知を図るとともに、それぞれの相談に丁寧に対応しながら分野横断的な検討を行い、地域のポテンシャルを最大限に発揮できる北海道らしい規制改革の提案を行うことにより、本道の創生につなげられるよう積極的に取り組んでまいります。

○早坂貴敏委員 ぜひ、よろしくお願い申し上げたいと思います。

それでは、最後に、交通政策について伺ってまいりたいと思います。

道では、北海道交通政策総合指針に基づきまして、2021年度から2025年度までの5年間の期間として、六つの重点戦略を設け、地域交通の確保など各般の交通施策を集中的に展開しているとともに、現在、次期重点戦略の策定に向けての検討を進められているとのこととあります。

そこで、次期重点戦略の策定に向けた考え方や今後の対応について、数点伺ってまいりたいと思います。

まず、昨今の交通を取り巻く環境としまして、人口減少などにより利用者が減少し、交通事業者の経営環境は厳しさを増してきているところとありますけれども、その一方で、インバウンド需要が拡大される中、来道者、道民の移動利便性の向上を図ることで利用を促進し、収益を増やすことが極めて重要であるというふうに考えるところであります。

地域交通ネットワークを維持確保するためには、利用者の視点も含め、重点戦略を策定する必要があると考えるところでありますけれども、改めて道の認識を伺います。

○浅野貴博委員長 政策調整担当課長古関明教君。

○古関政策調整担当課長 次期重点戦略についてであります。本道では、利用者の減少とそれに伴う収益の減少など、地域における交通環境が厳しさを増しており、重点戦略の策定に当たっては、本年6月に開催した運輸交通審議会において議論のありました、利用者の利便性向上や利用促進等による収益確保に向けた取組を検討していくことが重要と認識しております。

こうした中、運輸交通審議会の下に設置しました小委員会の委員からも、限られた資源を最大限に生かしながら、交通の利便性向上と来道者の周遊促進の取組を進めることが重要といった御意見をいただいたところでございます。

こうした意見を踏まえまして、道といたしましては、道民の皆様はもとより、インバウンドも含めた来道者の方々が道内をスムーズに移動することができるよう、公共交通を利用される皆様の移動実態等のモビリティデータを共有するための仕組みや、円滑な乗降につながるキャッシュレス決済の導入といった、利便性向上に資する施策展開を念頭に置いて議論を深めてまいります。

○早坂貴敏委員 インバウンド需要が非常に高まっている中、今、具体的に乗降の円滑化に向けたお話があったわけとありますけれども、広大な本道におきましては、そうした交通の利用促進につながる利便性向上を図るとともに、地域の状況や特性に応じながらエリアを捉えていくことも重要なのだらうと考えるところであります。

北海道交通政策総合指針におきましては、道央・道南、道北、道東といった三つの交通ネットワーク形成圏を設定しているところとありますけれども、その構築に向けて次期重点戦略におきましてはどのように取り組んでいく考えなのか、伺います。

○古関政策調整担当課長 交通ネットワーク形成圏についてであります。広大な本道においては、交通ネットワークは広域的な観点から捉えていくことが重要であるとの考えの下、北海道交

通政策総合指針において、人や物の動きや地域間のつながりの観点から、一定の地理的な範囲を、道央・道南、道北、道東の三つの交通ネットワーク形成圏として設定し、それぞれの圏域で関係者が一体となった取組を進めるとともに、各圏域間の連携を深めながら、北海道全体の活性化を促進する公共交通ネットワークの実現を目指すこととしております。

こうした考えの下、道では、これまで、道央・道南や道北における広域フリーパスの取組や、道東における十勝Ma a Sの取組など、各圏域において、関係者間の連携により、シームレスな交通環境の構築に向けた取組を進めてきたところでございます。

道といたしましては、こうした取組をより一層充実させるとともに、他の地域でも展開できるよう、引き続き、関係者間の連携を促し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図るなど、三つの交通ネットワーク形成圏の構築を見据えながら、新たな重点戦略の検討を進めてまいります。

○早坂貴敏委員 ただいま御答弁のありましたシームレスな交通環境の構築に向けたお話でありますけれども、道では、現行の重点戦略のシームレス交通戦略におきまして、公共交通機関が相互に連携する運輸連合に向けた取組を進めるとしまして、先般示された次期重点戦略の骨子におきましても、北海道型運輸連合に向けた取組の加速化を掲げているところでございます。

今後、どのように取り組んでいく考えなのか、伺います。

○古関政策調整担当課長 事業者間連携による取組についてでございますが、道では、北海道交通政策総合指針に基づき、利便性が高く、ストレスなく移動することができる公共交通の実現に向け、シームレス交通の推進に取り組んでおり、道北の旭川地域では、バス会社等が連携し、広域的なエリアで利用できるフリーパスによって利用者の周遊を促す「かみくるパス」を造成するなど、移動環境の充実を図りつつ、同業者における連携促進を図ってまいりました。

こうした動きがある中、今年度は、銀行、バス会社、航空会社、経済団体、大学、市町村など、産学官が連携し、旭川空港と旭川市内を結ぶフリーパスを拡充するとともに、バスのルートや観光情報を簡単に検索できる機能のほか、観光施設や飲食店などの優待特典もセットにした、旭川空港を拠点とした実証事業が10月から開始されるところでございます。

道といたしましては、全道各地においてこうした様々な関係者間が連携した取組を展開しながら、交通ネットワークを維持確保し、生産性の向上を図ることで、北海道型運輸連合の枠組みにつながっていくものと考えております。

○早坂貴敏委員 今お話がありましたように、昨今のインバウンド需要や高齢化社会を見据えても、シームレス化を図るということは極めて重要だというふうに思いますし、次期戦略の肝になってくるのではないかなと思いますので、ぜひ、道内の各エリアの特性を生かしながら取り組んでいただきたいなというふうに思います。

最後に、道は、北海道交通政策総合指針の下、六つの重点戦略を策定し、必要な施策を推進しているところでありますけれども、人口減少の進行による人手不足や利用者の減少、コロナ禍後のインバウンドの増加など、本道交通を取り巻く環境は激変しているところでございます。

現行の重点戦略が最終年度を迎える中、より効果的、効率的に交通政策を推進していくためには、様々な情勢変化を踏まえた戦略の策定が必要と考えますが、どのように取り組んでいくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 総合政策部次長兼交通政策局長清水大貴君。

○清水総合政策部次長兼交通政策局長 新たな重点戦略についてでございますが、道では、北海道交通政策総合指針の下、重点戦略を設定しながら施策展開をしており、コロナ禍によって多くの交通事業者の経営環境が厳しさを増した際には、新たな戦略を追加し、水際対策の徹底や交通需要の回復に努めるなど、柔軟性のある施策展開を図ってきたところでございます。

現下の交通環境は、インバウンドを中心に観光需要が回復する一方、利用者の減少や人手不足が深刻化するなど、交通事業者はもとより、関係者の方々と連携しながら集中的な対策を講じていくことが一層、重要と考えております。

このため、次期重点戦略の策定に向けては、こうした本道を取り巻く社会情勢や交通環境の変化を踏まえつつ、人流、物流の双方が抱えている課題に的確に対応していくため、主に、人手不足への対応や利用促進等による収益確保、事業者間連携による最適化に着眼し、運輸交通審議会の委員の皆様のお意見を踏まえながら、交通ネットワークの維持確保に向けた効果的な施策を重点戦略に盛り込み、着実に取組を進めてまいります。

○早坂貴敏委員 今、御答弁がありましたように、非常にインバウンドも増加しておりますし、様々な情勢変化がありますので、そういった課題を踏まえながら、より効果的かつ効果的な交通政策に資する重点戦略の策定を御期待申し上げまして、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。

○浅野貴博委員長 早坂委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

田中勝一君。

○田中勝一委員 通告に従いまして、順次質問してまいります。

初めに、開発行為等についてお伺いいたします。

今年6月、倶知安町で、許可なしに森林が大規模に伐採され、建物が建設されていたことが発覚をし、事業者は、森林法のほか、建築基準法にも違反していたことが判明をいたしました。同時に、北海道水資源の保全に関する条例にも違反していたわけですが、事前届出が出されていないということが判明をいたしております。北海道の水資源を守る観点から、以下、数点お伺いいたします。

初めに、水資源保全地域の指定について伺います。

現在の水資源保全地域の指定については、市町村からの提案に基づいて指定をしておりますが、北海道の条例である以上、北海道全域の水資源を守るために、市町村からの提案をまたずに、北海道全域に水資源保全地域を指定すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○浅野貴博委員長 土地水対策課長守山英男君。

○守山土地水対策課長 水資源保全地域の考え方についてでございますが、北海道水資源の保全に関する条例では、特に必要があると認める区域を水資源保全地域として指定し、区域内での土地取引について売主に届出を求めることとしております。

また、区域の設定に当たりましては、個々の水源の状況や地域住民の意向など地域の実情を踏まえる必要があることから、市町村長からの提案によることとしており、水源の周辺の土地が複数の市町村の区域にわたる場合などには、関係市町村長等の意見を聞いた上で指定する取扱いとしております。

道といたしましては、引き続き、条例に加え、関係法令の周知を行い、その遵守を求めることにより、水資源の保全が図られるよう取り組んでまいります。

○田中勝一委員 水資源の保全が図られるよう取り組んでいくという答弁でしたけれども、水資源保全地域が増えれば、それだけ事業者も事前の届出をしなければならないということが増えるわけですから、本当に水資源を守っていくためには、市町村のそれぞれの事情があるというのは承知してはいますが、道が主体的に連携して保全地域を増やしていただくようお願いしたいと思います。

次に、具体的に事前届出があった場合の対応についてですが、事前届出のあった現場に直接出向いて、届出が正確かどうかの確認を行っているか、まず伺います。

また、北海道水資源の保全に関する条例と併せて、森林法や建築基準法などの許可申請が出ている場合は、それぞれの法律を管理している部署と合同で確認しているのか、あくまでも北海道水資源の保全に関する条例に関する確認だけを行っているのか、お伺いいたします。

○守山土地水対策課長 届出への対応についてでございますが、条例の届出があった場合には、届出先の振興局において、関係課が情報を共有し、所管する法令等の規制の有無を把握するとともに、地域の土地利用の状況をよく知る市町村長に対し、意見照会を行うなど、届出内容を確認する取扱いとしており、さらに、必要に応じ、現地調査をすることとしております。

また、届出を行った者に対しましては、適切な行政手続が行われるよう、把握した規制の内容を通知し、水源周辺の適正な土地利用の確保を図っているところでございます。

○田中勝一委員 必要に応じ、現地を調査することもあるという答弁でしたが、届出があればしっかりと調査をされるわけで、次に、届出がない場合についてお伺いいたします。

今年の倶知安町の違法開発においては、当然、事前届出がなかったわけで、違法行為の発覚が遅れております。北海道水資源の保全に関する条例には罰則がないため、事前届出がなくてもペナルティーがないわけですが、それでは悪意のある業者が増えるだけだと考えます。何らかの対策が必要と考えますが、所見をお伺いいたします。

○守山土地水対策課長 倶知安町の事案などへの認識についてでございますが、道では、本事案に関し、必要な届出がない伐採行為を把握して以降、町と連携し、事業者に対して、森林法や都市計画法など関係法令に基づき再三指導を行ってまいりましたが、必要な行政手続が行われていないものもあったことから、今後の抑止に向けましては、悪質な事業者等への対応の強化が必要

と考えております。

水資源保全条例の運用におきましても、勧告、公表の手續では、指導しても届出を行わない者に対し、他の土地においても同様の無届けがあることを複数回確認することを要件としておりますが、悪質な事案につきましては、より迅速な対応を可能とする必要があるものと認識しております。

○田中勝一委員 今、より迅速な対応を可能とする必要があるという答弁でしたけれども、届出がないと分からないわけでありまして、具体的にどういうふうにしかりと事前の届出をさせていくかということは、本当に早急に検討いただいて、対応していただきたいと思っております。

次に、今後の取組の強化について少しお尋ねしますが、北海道水資源の保全に関する条例は、外資系による所有目的がはっきりしない水資源地域の土地購入が多発したことによって、市町村や地域の方々の高まる不安を背景として、平成24年、北海道の水資源周辺における適正な土地利用の確保を図るための措置等を定めることにより、水資源保全に関する施策の総合的な推進を図ることを目的として制定されたものと承知しております。

しかし、倶知安町の違法開発のほかにも、今年に入り、道内においては違法な開発行為が発覚をしており、北海道の水資源を守る観点からも条例の取扱いを強化すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○浅野貴博委員長 計画局長石井順一郎君。

○石井計画局長 今後の対応についてでございますが、道としては、このたびの事案を踏まえ、今後の抑止に向けて、法令等の手續の事前周知はもとより、事案の早期把握と悪質な事業者等への対応の強化が必要と考えてございます。

このため、水資源保全条例をはじめ、開発行為等に関連する法令等の手續を整理した一元的な情報発信や制度の周知を図るほか、関係部局が連携し、違反事案を早期に把握するための情報共有や、悪質な事業者等に対するより迅速な対応に向けて、手續の見直しを進めることとしており、条例の運用に関しましても、権限移譲市町村からの御意見を踏まえ、悪質なケースについては一つの事案だけでも勧告、公表の手續を進めるよう、プロセスの見直しの検討を進めてまいります。

○田中勝一委員 今、迅速な対応に向けて手續の見直しを進めるとか、勧告、公表のプロセスの見直しの検討を進めるということで、当然、検討を進めることはお願いしたいのですが、これだけ違法行為が発覚して社会的な問題にもなっているわけですから、早急に対策をしていただきたいと思っております。

やっぱり、少し遅いと思うのですよね。道は何をしているのだという声を私もよく聞くのですが、今のままの道の対応では、北海道の水資源が悪意のある業者に奪われてしまう危険性があると思っております。

違法な開発を行う業者から、北海道の水資源をはじめ、今、太陽光発電の違法開発等も行われていますから、森林や環境をしっかり守っていくためには、それぞれの部で関係する法令や条例

の対応をするのではなくて、これは全庁にまたがる重要な課題でありますので、こういう開発行為に関する特別な部署をつくって、しっかりと対応すべきということを指摘しておきたいと思えます。なお、この課題につきましては、全庁的な課題ということもありますので、知事の所見をお伺いしたいと思います。委員長の取り計らいをよろしくお願いいたします。

次に、JRとバスの路線維持についてお伺いいたします。

初めに、JR北海道の路線維持についてです。

JR北海道の黄線区につきましては、国から、2026年度末までに抜本的な改善方策を示すよう求められております。既に、江差町や留萌市など振興局所在地で鉄路が失われ、今後、さらに廃線が進めば、道民生活や観光、行政運営にも深刻な影響が及びかねません。

他県では、知事を先頭に、地域の足を守る観点から、鉄道経営の上下分離方式や費用負担について住民と向き合ってきた事例もあります。

今後、どのように議論を進めていくのか、まず所見をお伺いいたします。

○浅野貴博委員長 鉄道企画担当課長佐藤康大君。

○佐藤鉄道企画担当課長 黄線区に係る今後の対応についてでございますが、道では、持続的な鉄道網の確立に向けて、JR北海道の徹底した経営努力を前提として、国の実効ある支援に加え、地域としても可能な限りの協力、支援が重要との共通認識の下、関係者が一体となった利用促進策を展開しているところでございます。

令和8年度末までの事業の抜本的改善方策の取りまとめに向けて、道といたしましては、地域との連携の下、実行計画に掲げる取組を着実に進めていくことが重要と考えており、徹底した利用促進などを進め、その成果を積み上げながら、JRや沿線自治体とともに、利用者の目線に立った幅広い観点から具体的な方策の検討を深めてまいります。

○田中勝一委員 具体的な方策の検討を深めてまいるということですので、少し具体的なお話をちょっと伺いたいと思えます。

JR北海道の路線維持につきましては、我が会派の代表質問でも同様の質問をいたしております。そのときには、昨年8月に策定した実行計画に基づく利用促進策の取組を着実に進めていくことが重要との知事答弁がありましたが、道としての具体的な取組内容と、その実績や評価についてお伺いいたします。

○佐藤鉄道企画担当課長 利用促進の取組についてでございますが、各線区におきましては、観光列車の運行や沿線住民の利用促進策など、実行計画に基づき積極的に取組を進めてきており、道では、こうした取組のうち、広域的な課題として線区全体で取り組むことが必要な利用促進等に係る実証事業に対し支援をしてきたところでございます。

各線区のうち、富良野線におきましては、冬期間の観光客の利便性向上に向け、2月に札幌ー富良野間で運行した臨時の特急列車について約450名の利用があったほか、日高線におきましては、沿線住民を対象に実施した一日乗車券のモニター調査が上限である600名に達するなど、観光利用や生活利用といった線区特性を踏まえた沿線地域の各取組を推進する上で一定の成果があ

ったと考えております。

○田中勝一委員 次に、各線区においてのその実績と評価についてもお伺いします。

国からJR北海道に発出された監督命令では、抜本的な改善方策の取りまとめについては2026年度末が期限となっています。3年間で取りまとめろということですが、既に半分の1年6か月が経過をしているわけで、残りの半分で、抜本的な改善方策を検討し、取りまとめていくことが求められております。仮に利用促進が進んでいるのであれば、残りの期間も進めていくことは理解できるのですけれども、もしそうでなければ、違う取組をしていかなければ時間があまり残されておられません。

各線区において利用促進のために実施してきた、例えば、観光客をターゲットとした線区内フリーパスの販売などで利用促進が進んだのか、実行計画の実績と評価をお伺いいたします。

○佐藤鉄道企画担当課長 取組の成果についてでございますが、昨年8月に策定した実行計画に基づき、釧網線や花咲線における線区限定フリーパスをはじめ、住民向け一日乗車切符の販売など、各線区においてJRと地域の関係者が一体となって徹底した利用促進等の取組を行った結果、昨年度の線区別収支において、全線区で営業収益が前年度を上回ったところでございます。

また、営業損益におきましては、8線区中4線区が、基本指標となる2017年度実績を上回るなどの成果があったところでありますが、さらなる収支改善に向けて、引き続き、実行計画に掲げる取組を着実に進めていくことが重要と認識をしております。

○田中勝一委員 今の答弁では、営業損益においては8線区中4線区が上回ったという答弁でしたが、逆に言えば、4線区は下回っているわけで、やっぱり、もっとスピード感を持って実行計画を見直す必要があるのではないかと思います。

残り1年6か月で抜本的な改善方策を取りまとめなければならないということを考えますと、4か月ごとぐらいで振り返って行って、取組の評価を実施し、見直す点は早急に見直すなど、スピード感を持って取り組むことが必要だと考えますが、所見をお伺いいたします。

○佐藤鉄道企画担当課長 実行計画についてでございますが、実行計画の取組につきましては、毎年度、各線区のアクションプラン実行委員会において、基本指標、関連指標、線区特性に応じた目標や計画に盛り込まれた取組内容に基づき、徹底した利用促進やコスト削減に向けた取組の実施結果、指標の推移状況について状況報告、意見交換を行い、PDCAサイクルに基づき、必要な見直しを行うこととしております。

道といたしましては、事業の抜本的な改善方策の取りまとめに向け、線区の特性を踏まえた丁寧な検証を行いながら、JRと沿線自治体とともに具体的な方策の検討を重ねてまいります。

○田中勝一委員 各線区のアクションプラン実行委員会を開催しているということですので、ぜひ、道が主体的に連携し、検討をお願いしたいと思います。

次に、災害復旧についてもお伺いいたします。

こうした実行計画に取り組んでいるさなかに、9月21日には、釧路管内や十勝管内で線状降水帯が発生した影響で、JR根室線で線路の土台となる砂利が流出するなどの被害が確認され、復

旧に時間がかかる状況となっており、特急おおぞらの運休や被害区域での運転見合せが起きていました。

せっかく利用促進に向けて取り組んでいても、今回の災害等により、地元の利用者や観光客の方々に影響が出ております。今年8月には宗谷線においても路盤流出等の被害が発生するなど、災害が頻発化しており、国に対して、早期復旧及び災害対策のための支援の充実を要請すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○佐藤鉄道企画担当課長 災害対策についてでございますが、8月下旬の宗谷地方における記録的な豪雨、また、9月20日からの低気圧の影響による釧路・十勝地方での大雨により、宗谷線、根室線において路盤流出等が発生し、運休が余儀なくされるなど、近年、こうした自然災害による鉄道施設の被害が全国的に頻発化、激甚化している状況にあります。

道では、これまで、防災・減災、国土強靱化の観点から、関係道府県で構成する全国鉄道整備促進協議会などと連携しながら、国に対し、鉄道事業者への助成措置等の充実強化や地方自治体に対する財政支援の拡充などについて求めてきたところであり、引き続き、JR在来線の整備や被災した路線の復旧などに対する支援について求めてまいります。

○田中勝一委員 復旧の支援を求めるとするのは当然のことだと思っておりますけれども、今回、黄線区である宗谷線でも被害が出ているわけで、2026年度末までの抜本的な改善方策のとりまとめに向けても災害の影響というのは結構大きいと思いますので、この災害の影響を考慮するよう国に求めていただきたいと思っております。

最後に、バスの路線維持についてお伺いします。

鉄道だけではなく、近年は、バスについても、乗客減少により採算割れとなり、減便、路線廃止をするケースが続いています。人材不足が続く中、運転手不足解消の取組が進められていると承知はしていますが、思ったように集まらず、抜本的な解決策が見られません。

その原因をどのように捉えているのか、道として、運転手不足解消に向けた取組をどのように進めようとしているのか、外国人材の受入れも含めた所見をお伺いいたします。

○浅野貴博委員長 地域交通担当課長高松正裕君。

○高松地域交通担当課長 運転手の確保についてでございますが、バス事業においては、将来にわたり地域のバス路線を安定的に確保する上で、運転手不足の解消が喫緊の課題となっているものと認識しております。

このため、道では、移住施策との連携による道外プロモーションの実施や、自衛隊を退職される予定の方々を対象に就職相談会を開催するなど、新規採用者などの確保に取り組んできたものの、高齢運転手の退職などによる運転手不足が顕著となっていることから、こうした取組に加えて、今年度は、外国人材の活用実績がある事業者を招いたセミナーを開催するなど、特定技能制度に基づく外国人材の確保に向けた取組を展開し、運転手確保に向けた取組の強化を図ってまいります。

○田中勝一委員 今、国交省において、日本で働く外国人運転手の日本語能力要件をN3からN

4に緩和する検討をしているというふうに承知しておりますので、今まで以上に外国人運転手が日本に来ることが想定されています。ぜひ、北海道で働いていただけるように働きかけをしていただきたいということを最後をお願いいたしまして、質問を終わります。

○浅野貴博委員長 田中(勝)委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

赤根広介君。

○赤根広介委員 それでは、通告に従い、交通政策について伺います。

初めに、航空政策についてであります。道では、北海道航空振興基金を活用し、道内13空港の機能強化、航空ネットワークの充実に取り組むとされているわけでありまして。

そこで、これまでの基金の活用状況について、主な取組と併せて、まず伺います。

○浅野貴博委員長 航空課長丹野正樹君。

○丹野航空課長 航空振興基金の活用状況などについてでございますが、道では、平成29年度に、道内空港の機能強化や道内外の航空ネットワークの充実強化を図るために設置した北海道航空振興基金を活用しまして、昨年度までに、主に航空路線の誘致や航空需要の創出など、約2億5000万円の事業を展開してきたところでございます。

今年度予算におきましては、約8500万円を計上し、路線誘致や需要創出に関する事業はもとより、空港業務を担う人材の確保や航空貨物の利用促進に関する事業などにも活用しておりまして、今後とも、基金を活用した道内13空港の航空ネットワークの充実に向けた取組を進めてまいります。

○赤根広介委員 アフターコロナを迎え、こうした基金の活用もようやく本格化を迎えるのだろうというふうに思うわけでありまして、今年度は、重点政策の一つに、道内空港受入体制整備実行委員会に参画するとし、道内空港応需体制強化事業を掲げているわけでありまして。

そこで、この実行委員会とは、どのような目的、構成員で設立し、具体的にどのような取組を行うのか、また、道はどのような考えから参画するのか、道の取組状況と併せて伺います。

○浅野貴博委員長 空港戦略担当課長竹内敏博君。

○竹内空港戦略担当課長 受入れ体制の実行委員会についてでございますが、当委員会は、今年6月、持続可能な国際線等の受入れ体制を整備強化することを目的とし、旭川空港と函館空港を拠点空港として位置づけ、グランドハンドリング事業者による拠点空港での人材確保や他空港への応援派遣に対する支援に取り組むため、北海道エアポートと、新千歳空港を除く道内6空港の関係自治体による道内空港受入体制整備実行委員会として設立されたところでございます。

道としましては、北海道エアポート、空港所在自治体、関係事業者が連携し、地方空港における人材確保や応援派遣などの体制づくりが図られるよう、広域的な観点から検討を深めていく必要があるとの考えでございます。

続きまして、道の取組状況についてでございますが、グランドハンドリング人材の確保に向けては、北海道エアポートなど関係者が連携して対応を図ることが効果的との認識がある一方で、

国は、グランドハンドリング人材の確保については、航空会社のほか、空港会社も主体的に関わる必要があるものとしているものの、地方自治体を含む官民の空港関係者が連携して取り組む必要があるとしているところがございます。

こうした国が示している考え方を踏まえつつ、北海道エアポート、グランドハンドリング事業者に加えまして、自治体が連携し、持続可能な人材確保の仕組みを構築できるよう、人材の確保方法や各主体の果たす役割について協議を進めているところがございます。

○赤根広介委員 確認ですが、考え方は了解いたしました。この実行委員会に、もう道も正式なメンバーとして参画をされているのか、この点を確認します。

○浅野貴博委員長 航空港湾局長藤嶋泰道君。

○藤嶋航空港湾局長 実行委員会への参画に向けてでございますが、道といたしましては、北海道エアポートや関係事業者に加え、自治体が連携し、持続可能な人材確保の仕組みを構築できるよう、人員の確保方法や各主体の果たす役割について協議を進めているところがございます。

以上です。

○浅野貴博委員長 航空港湾局長、赤根委員の質問は、道内空港受入体制整備実行委員会に正式に参画をしているのかどうかという質問でありますので、その趣旨に沿った答弁をお願いします。

○藤嶋航空港湾局長 北海道エアポートと、今、協議を進めておりまして、立場としてはオブザーバーとして参画しております。

○赤根広介委員 これは、関係自治体が正式なメンバーとして構成員で参画する中、やはり、広域的に中心的な役割を果たす北海道がまだオブザーバーというのはいかかなものかと私は思いますので、早急に協議が調うよう強く指摘をさせていただきます。

本事業により、道内6空港の国際線就航に必要な人材確保などを図り、道央に集中する訪日客を分散して道内全域への経済効果の波及を目指すとのことで、まさに本道における空港一括民間委託や北海道空港ネットワークビジョンの基盤を築く上でも不可欠な事業と考えるわけでありませぬ。

今後、道内空港の受入れ環境整備にどう取り組むのか、所見を伺います。

○藤嶋航空港湾局長 今後の取組についてでございますが、地方空港における国際線の受入れには、グランドハンドリングといった空港業務を担う人材の安定的な確保が重要との考えの下、北海道エアポートをはじめとする関係者が連携し、地方空港における人材確保などの体制づくりを目指す本委員会の取組が進められていると認識しております。

道といたしましては、引き続き、本委員会の事務局を担う北海道エアポートと協議を進めるほか、道独自の取組として、道内外の方々に対して空港業務を紹介するオンラインセミナー開催や、若年層を対象とした空港の仕事を学ぶ航空教室といった取組を支援するなど、地元自治体、空港関係事業者とも連携しながら、国際線の受入れ環境の整備に取り組んでまいります。

○赤根広介委員 私は、取組自体は非常にいい取組だと思うわけですが、ただ、先ほど申

し上げたとおり、もう下半期を迎えようとしている中で、重点政策で参画すると掲げた委員会に、道がいまだに参画できていないということで、やはり、皆さんにも議決の重みというものをいま一度かみしめて事業に当たっていただきたいということは指摘をさせていただきます。

次に、地方空港の活性化などについてであります。

ようやく、HAPも、設立以来、黒字化を見たわけでありますが、依然として新千歳空港以外の6空港の活性化が課題なわけであります。道の政策評価では、国際線の誘致について、HAPなどと連携し、航空機の利用促進、地域振興事業、戦略的な誘致活動の展開等の取組を進める必要があるとしているわけであります。

そこで、戦略的な誘致活動とは、これまでと異なる手法を何か考えているのか、伺います。

○竹内空港戦略担当課長 国際線の誘致についてでございますが、道では、これまで、北海道エアポートや地元自治体などと連携しながら、新千歳空港に運航実績がある韓国や台湾といった東アジアの航空会社を中心に、地方空港への運航を働きかけてきたところでございます。

道としましては、北海道エアポートや地元自治体などと連携し、過去に地方空港へのチャーター便を含む国際線の運航実績があり、冬季の需要が期待されるタイやマレーシアといった東南アジアの航空会社にも就航を働きかけるなど、地方空港への国際線の誘致に取り組んでまいります。

○赤根広介委員 HAPの新社長もかなり気前のいいことをおっしゃっていたようでありますので、ここは冬のダイヤも期待をするところでありますが、一方、国が2030年のインバウンド6000万人を掲げていることを踏まえれば、道内空港への国際線の誘致はもとより、多くの国際線が就航する国内の成田空港などの拠点空港と道内の地方空港を結ぶ路線の誘致により、いわゆる乗り継ぎによるインバウンド効果、これを道内各地へ波及させることが可能となると考えるわけでありますが、この点、道の認識を伺います。

また、こうした乗り継ぎの充実強化に向けた取組についても併せて伺います。

○丹野航空課長 インバウンド需要の取り込みについてでございますが、道内の地方空港における需要の拡大には、国際線の就航が進んでいる成田や羽田、関西など、国内主要空港との路線の充実を図ることが重要と考えております。

このため、道では、訪日外国人を含む新たな利用者の獲得が期待できるLCCなど、様々な航空会社に対しまして地方空港への就航を働きかけますとともに、訪日外国人が国内線を乗り継ぐ際の割引運賃の効果的な周知につきまして、観光庁などに要請をしてきたところでございます。

道といたしましては、こうした取組に加えまして、道内の地方空港への乗り継ぎ需要が見込める羽田線や新千歳線などを運航する航空会社と地域の関係者の皆様との連携による利用促進を図りまして、インバウンド効果の全道への波及に努めるなど、地方空港における航空ネットワークの充実強化に取り組んでまいります。

○赤根広介委員 国の調査では、2024年に来道したインバウンドのうち、ヨーロッパ全体が1%、一方、アジアからの旅行者の比率は81%と、依然、全国平均の60.9%を大きく上回っている

わけであります。

フィンエアーが、コロナ前の2019年12月に、冬季シーズンのヘルシンキー新千歳空港の直行便を就航したものの、残念ながらコロナ禍で休止し、その後、再開されていないわけでありまして、私も、3月末、中司先生たちと一緒に議会の調査活動でフィンランドとスウェーデンを訪問したわけですが、もちろん経由便でございましたので、改めて直行便の利便性などのありがたさを感じたわけであります。

今、国内線の収益力がかなり落ち込んでいる状況の中、国内線の苦境を補おうと、各航空会社は旺盛なインバウンド需要を追い風に国際線事業に活路を見いだそうとしていることから、道内空港への国際線の誘致に当たり、まさに今が好機と捉えるわけですが、今後、誘致にどう取り組むのか、所見を伺います。

○藤嶋航空港湾局長 今後の取組についてでございますが、国際線の運航は、海外との交流拡大による地域振興や観光振興など、本道経済の活性化を図る上で重要な役割を果たすものと認識しております。

道では、これまで、国際線の新規就航や再開などに向け、北海道エアポートや地元自治体とも連携しながら、アジア各国をはじめ、欧米やオーストラリアの航空会社への就航の働きかけを行ってきたほか、官民による海外旅行促進事業実行委員会に参画し、海外の魅力を発信する海外旅行フェアの開催など、アウトバウンド需要の創出にも取り組んできたところでございます。

道といたしましては、引き続き、北海道エアポートをはじめ、地元自治体とも緊密に連携しながら、海外の本社訪問を含め、航空会社への働きかけを強化するとともに、双方向の需要創出なども推進し、国際線の誘致に取り組んでまいります。

○赤根広介委員 今、アフターコロナで、双方向の需要創出が非常に課題となっているわけがあります。アウトバウンドの実行委員会にも、たしか、道は900万円ぐらいの予算を計上して参画していると思いますが、これもかねてから伺っておりますが、なかなか目に見えた成果が上がっていないのが実態だと思います。やはり、アフターコロナを意識した新たな取組というもの、これは、また別な機会ですっかり議論したいと思います。

次に、紋別空港についてであります。

北海道航空ネットワークビジョンでは、紋別空港の必要な取組として、札幌圏の空港を結ぶ定期路線の就航、これを真っ先に掲げているわけであります。そこで、この就航の実現に向けて、地域との連携や航空会社への就航の働きかけなど、これまでどのような取組や検討を行ってきたのか、また、就航に当たっては、他の交通モードとの価格差や採算ラインの確保、こうしたことが課題になると考えるわけですが、この点、道の認識を伺うとともに、課題に対して現状がどのようなになっているのか、併せて伺います。

○丹野航空課長 紋別空港と札幌圏を結ぶ路線についてでございますが、道では、これまで、北海道航空ネットワークビジョンに掲げます道内航空ネットワークの充実に向けまして、トキエアなどの航空会社に対しまして定期路線の開設につなげていくためのチャーター便の運航や、定期

路線として就航する場合のカウンター整備やデアイシングといった経費への支援などに取り組んできております。

こうした中、紋別空港におきましては、令和2年に実施した紋別―丘珠線のトライアル運航の結果を踏まえまして、令和4年に紋別市が北海道エアシステムと連携して行った冬期チャーター便の運航に対して支援をしたところでございます。

道といたしましては、こうした取組が定期路線の開設につながりますよう、紋別市をはじめとした地域の関係者の皆様と連携を図りながら、丘珠空港に就航する航空会社などへの働きかけを行っております。

また、定期路線の就航に向けた課題についてでございますが、紋別空港におきましては、平成18年に定期路線が休止して以降、札幌圏の空港とのチャーター便の運航を通しまして、冬期間における流氷観光を目的とした札幌発の観光需要とともに、遠軽・紋別地域にお住まいの方々の通院や買物といった生活路線としての潜在的需要が確認されているところでございます。

道といたしましては、今後、航空会社が定期路線を就航するためには、年間を通じた双方向の需要創出を図る必要があるものと考えてございます。

○赤根広介委員 この問題は、地元の紋別市からは、毎年、最重要要望事項として、道にも、路線再開の早期実現について、長年、要望が渡されていると承知をしておりますが、道として、この要望をどう受け止め、地元・紋別市との協議をどう行っているのか、伺います。

○丹野航空課長 紋別市との協議などについてでございますが、紋別空港と札幌圏を結ぶ定期路線の就航につきましては、交流人口の拡大や観光客の底上げにつながり、地域経済の活性化に寄与するものと認識をしており、北海道航空ネットワークビジョンにおきまして、紋別空港の将来にとって必要な取組と位置づけております。

このため、道では、道内路線の需要動向や丘珠空港や新千歳空港からの新規就航の状況などにつきまして紋別市と情報共有を図りますとともに、航空会社への働きかけなどに関する地域関係者の皆様との連携方策につきまして、紋別市と協議を重ねているところでございます。

○赤根広介委員 当然、この実現には地元の紋別市もしっかりと汗をかく必要があると思うわけですが、紋別空港と札幌圏の空港を結ぶ定期路線の就航、この実現に向け、今後どう取り組むのか、所見を伺います。

○藤嶋航空港湾局長 今後の取組についてでございますが、広域分散型の本道において、道内航空ネットワークは、地域経済の活性化や安全、安心な暮らしの確保など、道民の生活にとって重要な役割を担っているものと認識しております。

このため、道では、航空会社に対し、定期路線の開設につなげるためのチャーター便の運航や新たな定期路線の就航への支援を行うとともに、地元自治体と航空会社が連携した就航地PRなど、航空需要の創出、拡大に向けた取組を支援しているところでございます。

道といたしましては、紋別空港と札幌圏の空港との路線などの新たな道内航空路線について、引き続き、地域関係者と連携しながら航空会社への働きかけを行うなど、道内航空ネットワー

クの充実強化に取り組んでまいります。

○赤根広介委員 今、観光のくにつくり行動計画も次期計画を策定している中で、やはり、北海道の観光の課題の一つの地域偏在も、その要因の一つに、来道者の多くが利用する航空路線が新千歳に集中していることが挙げられているわけでありますので、道内外の路線について、しっかりと地方空港との分散を図っていくことが、航空ネットワークの充実はもとより、本道の経済の活性化にも大きく寄与すると思っておりますので、引き続きの取組を求めておきたいというふうに思います。

次に、ビジョンの取扱いについてでありますけれども、今、アフターコロナを迎え、HAPの運営状況も先ほど申し上げたとおりでありますし、中期事業計画、あるいは昨今の社会情勢の変化を踏まえて、ビジョンの数値目標も、新たな設定を含めて、アップデートをしっかりと図っていくべきだと考えるわけでありますが、この点、所見を伺います。

○丹野航空課長 航空ネットワークビジョンについてでございますが、平成30年のビジョン策定後、コロナ禍の影響によりますビジネス需要などの減少はあったものの、この間、道では、北海道エアポートはもとより、地域や航空会社と連携をしまして、路線の拡充、需要創出などの取組を進めてきたところでありまして、道内空港における利用者数は、新千歳空港を中心とするインバウンド需要の増加などにより、令和6年度に約3121万人となっております。コロナ禍の影響がなかった平成30年度の2970万人を上回る水準で推移してきております。

道といたしましては、引き続き、航空業界を取り巻く情勢の変化を見極めるとともに、北海道エアポートの中期事業計画に掲げられた旅客数などの目標値も踏まえまして、同社や地域と相互に連携をしながら、ビジョンの目標達成に向けた取組を着実に進めてまいります。

○赤根広介委員 今、国内線と国際線の目標は、今年度いっぱい、もう達成しているか、していないか、多分、もうしていると思うのですけれども、そういう状況でありますので、やはり、次の目標は少し野心的な目標を設定していただきたいと思っております。

それから、もう一つ気になったのは、政策評価の指標になっている値が、これは総合計画のものを転用していると思うのですけれども、私からすると、これも非常に低いラインの目標になっています。総合計画というのは、御案内のとおり、道の政策の柱なわけでありますので、この指標の在り方についても、これは担当セクションと航空のほうでやり取りをして、ふさわしい目標設定というものをしっかりと定めていただきたいということは指摘をさせていただきます。

次に、アクションプランでありますけれども、HAPの新たな中期事業計画も踏まえ、未策定となっているアクションプランについて、今年度も下期を迎えるわけでありますが、この検討状況について伺います。

○丹野航空課長 アクションプラン策定に向けた検討状況についてでございますが、道では、これまで、北海道航空ネットワークビジョンの実現に向けた取組を加速することを目的としまして、アクションプランの策定に向けた検討を進めてきております。

こうした中、北海道エアポートにおきましては、本年3月に第2期中期事業計画を公表してお

りまして、道といたしましては、計画に掲げられた具体的な取組を踏まえつつ、本道の航空を取り巻く状況に的確に対応できるよう、同社や空港所在の自治体などと意見交換を重ねながら議論を深めているところでございます。

○赤根広介委員 議論を深めていただくのは結構なことなのですが、アフターコロナ、そして昨今の状況を踏まえて、先ほども議論ありましたが、今、次期重点戦略を検討中でありますので、例えば、これをアクションプランに代える、こういうことも私は検討に値するのではないかと思うわけでありますが、この点、所見を伺います。

○藤嶋航空港湾局長 アクションプランに関する今後の対応についてでございますが、北海道交通政策総合指針につきましては、現在、運輸交通審議会において、個別課題について集中的な検討を進める小委員会を設置して、次期重点戦略の策定に向けた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、こうした経過に鑑みて、ビジョンの目指す姿の実現に向け、次期重点戦略における検討状況との整合性を図りながら、アクションプランの策定に向けた検討を進めてまいります。

○赤根広介委員 ぜひ、これ以上、策定が遅れることのないよう、どちらかの形でしっかり対応していただきたいということは指摘をさせていただきます。

航空ネットワークビジョンでは、目指す姿として、未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現を掲げているわけでありますが、この実現に向けて今後どのように取り組むのか、所見を伺います。

○藤嶋航空港湾局長 今後の取組についてでございますが、本道の航空ネットワークの充実強化を図ることは、海外や国内主要都市との交流拡大による地域振興や観光振興など、地域経済の活性化に寄与する重要な取組と認識しております。

道では、北海道エアポートはもとより、空港所在自治体や経済界などとも連携しながら、道内空港への路線誘致や国内外の旅客需要の拡大、空港における人材確保など、様々な取組を展開してきたところでございます。

道といたしましては、引き続き、北海道エアポートなど、多様な主体との適切な役割分担の下で、さらなる航空ネットワークの充実や空港の機能強化をはじめ、道内13空港の連携など、ビジョンに掲げる施策を推進し、未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現、こちらに向けて取り組んでまいります。

○赤根広介委員 繰り返しになりますが、今がまさに絶好のチャンスだと思いますので、しっかりと対応、取組を改めて指摘したいというふうに思います。

次に、北海道新幹線についてであります。

札幌開業の遅れの影響調査の結果を取りまとめ次第、北海道新幹線札幌延伸特別対策室が中心となり、国との調整を図りながら、影響の最小化に向けた様々な対応について検討を求めている、調査結果は可能な限り速やかに取りまとめて議会で報告する旨、これまでの議会議論でも答

弁をされているわけであります。

一方、今申し上げた道の方針が示されてから、少なくとも4か月半余りを経過しているわけですが、影響調査の取組状況がどうなっているか、全く判然としないわけであります。

改めて、調査手法などの概要と併せて伺います。

○浅野貴博委員長 交通企画課参事寺島進一君。

○寺島交通企画課参事 影響の把握についてでございますが、道では、開業の遅れに伴う影響を幅広く把握するため、4月以降、沿線自治体や周辺自治体をはじめ、経済界や観光、建設といった団体等に対し照会を行うとともに、必要に応じて追加のヒアリングなどをし、北海道新幹線札幌延伸推進会議において、知事が発言しました、まちづくりや観光などといった分野別に整理を行っており、現在も精査を進めているところでございます。

○赤根広介委員 いわゆる促進期成会では、今年度の予算に影響調査として600万円の予算を計上しているわけであります。

期成会の会長は知事ですが、調査の目的や時期、具体的な内容、また、道の影響調査とはどう関係するのか、併せて伺います。

○寺島交通企画課参事 期成会における調査についてでございますが、北海道新幹線建設促進期成会では、開業の遅れに伴う社会経済活動等への影響を把握するため、今年度末を期限としました委託調査を実施しております。調査の内容としましては、平成25年に実施した道の経済波及効果調査の手法をベースとしながら、新たな開業時期を見据えた経済波及効果を推計することを想定しているものと承知しております。

道といたしましては、期成会の調査結果も参考にしながら、影響の整理、把握に取り組んでいく考えでございます。

○赤根広介委員 確認したいのですが、この調査は、もう既に発注されて契約済みなのか。

また、道がこの期成会の調査を参考にするのであれば、そもそも、道は、昨年から推進会議を結成しているのに、なぜ自ら調査を行わなかったのか、この点について伺います。

○浅野貴博委員長 総合政策部交通企画監斎藤由彦君。

○斎藤総合政策部交通企画監 まず、期成会の調査の関係については、これは既に契約済みで、今、作業を進めているところであります。

それに加えて、道におきましては、開業の遅れというものが明らかになって以降、推進会議等々の首長さんを含めて御発言がある中で、道としても、その発言に基づいた影響調査を取りまとめるということを、今、現に行っております。

その中で、これは期成会との役割分担ということだけではありませんけれども、開業の遅れに関するもの、4月13日の推進会議では、経済界のほうから、経済的な逸失があるというような御発言もありました。そういう発言も踏まえまして、我々が取り組んでおります影響調査とは別に、経済的な側面、こういった観点から把握をしていくということも必要ではなかろうかという

こともありまして、今、期成会のほうで、委員からもありましたけれども、600万円という予算を確保される中で調査を進めているという状況でございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 交通企画監、申し訳ないですが、これは、道の調査をベースに、今、期成会がやるわけですよね。道は平成25年にこの調査を行っているのであれば、そもそも、昨年から推進会議を立ち上げた時点で、経済的な調査も道として行うべきじゃなかったのですか、見解を伺います。

○齋藤総合政策部交通企画監 委員御指摘の点はそのとおりだと私も思っておりますが、やはり、平成25年に実施した経済的な調査の延長の下に、これは特別委員会の中でも委員とは御議論がありましたけれども、新たな開業時期が明らかになっていない段階でどこを着地点としてやっていくべきか等々、我々の中でも、経済的な側面を捉えて調査する部分について、期成会の事務局といろいろと調整をしなければいけないという考えもありまして、委員の御指摘もありますが、対策室の影響調査とは別に、期成会としてやるべきものについて具体的な調整を進めてきたというところでございます。

以上でございます。

○赤根広介委員 重ねて申し訳ないですけども、まだ新たな開業時期は示されていないですよ。でも、期成会はやるのですよ。だったら、道だってできたじゃないですか。やっぱり、これは遅れにいろいろつながっていると私は思いますよ。その点は重ねて強く指摘をさせていただきます。

9月9日の会見における知事の発言からは、結局、開業時期が明らかになるまで、そもそも、様子見なのか、それとも、なるべく早く対策パッケージをまとめ、国へ求めていくのか、知事の方針が、私には知事の発言から全く理解できませんでした。

知事は、この問題にどう取り組もうとしているのか、伺います。

○浅野貴博委員長 新幹線担当局長川村秀明君。

○川村新幹線担当局長 開業遅れに関する道の対応についてでございますが、道では、これまで、沿線自治体や経済団体などオール北海道で、国や政府・与党に対し、開業の遅れに伴う影響の把握と対応について強く求めてまいりました。こうした中、本年6月に閣議決定されました、いわゆる骨太の方針におきましては、影響への対応について、沿線自治体等からの聴取により丁寧に取り組むことが明記されたところでございます。

道といたしましては、今後、国における沿線自治体等への聴取の機会を活用し、開業時期の早期明示や工期の短縮はもとより、開業の遅れによります影響の把握や最小化を求める国等への要望を行うなど、札幌延伸の一日も早い完成、開業に向けて関係者の皆様と一丸となって取り組んでまいります。

以上でございます。

○赤根広介委員 知事は、これまでも、開業が延期された場合、これまで以上に交通ネットワー

クの充実強化が必要という考えを示しているわけでありませう。

いわゆる政策パッケージと言われるものは、どのような内容となり、今後、どのようなプロセスで取りまとめられるのか、また、道を含め、地域はどう関わっていくのか、併せて伺います。

○斎藤総合政策部交通企画監 政策パッケージについてでございますが、国による政策パッケージの作成に当たりましては、道による影響調査のみならず、国自らが速やかに地域に赴いていただいて、開業の遅れに伴う地域の切実な声などを直接聞いていただいた上で、交通のみならず、まちづくりや地域経済、観光といった幅広い分野における影響の最小化に向けて主体的に検討していただくことがまずもって重要と考えてございます。

道としては、開業の遅れに伴う影響等、これは委員にも御指摘いただきましたが、やはり、これは速やかに取りまとめて、国との調整を図りながら、幅広い分野を包括的に支援いただく政策パッケージの作成について、政府を挙げて検討、実施するようしっかりと求めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○赤根広介委員 それで、今、この4か月半、道議会にも、道の調査の概要すら、中間取りまとめらしきものも何も示されていない中で、仮に、国が地域に来て直接お話を聞いていただいたところで、これまで中央要請をしたこと以上に、何か新たな情報とかはあるのですか、伺います。

○斎藤総合政策部交通企画監 影響調査の取りまとめに関しましては、鋭意、作業を進めているところでございますが、今、調査をしたことで我々として捉まえているものが、いわゆるまちづくり等々への影響があるということは、委員会における答弁でも、いろいろと御説明をさせていただいているところであります。今、まちづくりへの影響というものを一つ捉えた場合に、例えば、構想段階のものであるのか、実施設計段階まで行っているものなのか、そういう視点からも整理、確認することが必要ではなかろうかと考えています。

また、これは、概括的に捉えればなのですが、そうした場合に、中期的、長期的に捉えることもできると思っておりますし、さらに、大きな捉え方をすれば、影響ではなく、これは懸念という捉え方になるのかなということも考えてございまして、これらを整理していくに当たって時間を要しているところであります。

委員御指摘のとおり、今の状況において新たな何かがあるというところできくと、今、調査の結果を精査している段階でございますので、特段、何かが出てくるというものではございませんが、知事も含めて、政府も含めて主体的な対応を求めていくところでございますので、新たな動きがあった場合には、我々も、調査結果を踏まえて、しっかりと国等々に要望できるように整理をしていき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 なので、骨太の方針に盛り込まれたのはいいのですけれども、どうも、私は、国も道もお互いに様子見をしているようにしか見えないのですよね。本来であれば、やっぱり、短期、中期、長期で、これは相当、息の長い取組になると思います。例えば、もうJR北海道の

経営自立に大きな影響があるわけですから、やっぱり、新千歳から札幌駅の複線化であるとか、スルー化であるとか、そうしたことは1年でも早いほうがいいわけですから、まず、今年度中に要望して、1日でも早い実現を図っていただくとか、そうした戦略が残念ながら全く感じられないのですよね。しっかり戦略を持って取り組んでいただきたいので、再度、交通企画監の答弁を求めたいと思います。

○**斎藤総合政策部交通企画監** 委員御指摘のとおり、私どもは、繰り返しになりますが、影響調査をまずしっかり精査して、道議会を含めて、それを明らかにして、国に求めるべきものは求め、また、検討をしていくものは検討していく、こういったことの実行が今後重要になるかと思っておりますので、まずもって、我々が、今、精査しているものをしっかり取りまとめた上で、委員御指摘のとおり、求めるものは求めるよう、鋭意、しっかり取り組んでまいりたいと思います。

よろしく申し上げます。

○**赤根広介委員** 本当は室長にも聞こうと思ったけれども、これは知事に直接聞いたほうがいいのかなと思いますので、この交通政策については知事に直接お伺いしたいと思います。委員長のお取り計らいをお願い申し上げます。

次に、地方創生について、地域づくり総合交付金についてであります。昨年度の政策評価では、例えば、関係団体との協議を確実に進めることという意見が付されたり、あるいは、北海道地域振興条例検討懇話会の議論でも、道の考え方として、交付金が多様化する課題や地域ニーズに応じた制度となるよう、不断に見直しを行っていくとともに、必要な予算の確保に努めるとしているわけでありまして。

そこで、団体との協議や制度の見直しをどう行っているのか、伺います。

○**浅野貴博委員長** 地域政策課長漆崎卓哉君。

○**漆崎地域政策課長** 制度の見直しについてであります。道では、地域づくり総合交付金に対する要望等につきまして、振興局が中心となって、開発期成会や地域の団体等との意見交換会、さらには、日頃の業務などを通じてお聞きしているところであり、本庁においても、振興局を通じた地域の意向の把握とともに、直接、市町村の皆様から御意見を伺っているところでございます。

地域振興条例検討懇話会における委員の皆様からの御意見や市町村に対するアンケート調査によると、事業メニューが多く活用しやすい反面、制度が難解であり、分かりやすくしてほしいといった御意見や御要望を把握したところでございまして、事業メニューを分野ごとに再編整理することで使い勝手のよい制度とするなど、地域の意向を踏まえ、取り組んでいるところでございます。

○**赤根広介委員** そこで、たまたま今日の北海道新聞の1面を飾っておりましたが、カムチャツカ半島付近での地震による津波対応で大きな問題の一つになっております避難所等における暑さ対策についてであります。道では、冷房設備の整備について、必要な機材の整備に対する支援

ということで、地域づくり総合交付金のメニューを、幅広く避難所に必要な物資、資機材の支援に用いているということで答弁をいただいているわけであります。

そこで、これまでの応募に対する採択状況及び実績について伺います。

○漆崎地域政策課長 防災備蓄品の支援状況についてでございますが、地域づくり総合交付金における過去3か年の防災備蓄計画等に基づく備蓄品・備品購入事業の採択実績は、令和4年度については123件、1億4610万円、令和5年度については130件、1億7360万円、令和6年度については134件、1億8020万円となっているところでございます。

○赤根広介委員 コロナ禍にあっても、年々、採択件数、金額ともに増加をしているわけでありまして、まさに地域の意向を踏まえるのであれば、ぜひ、地域づくり総合交付金を増額していただきたいと思いますが、所見を伺います。

○漆崎地域政策課長 交付金予算についてでございますが、道では、市町村等の皆様の声を丁寧にお伺いした上で、毎年度、社会経済情勢の変化や多様化する地域ニーズに的確に対応するため、必要な予算規模について措置しているところでございます。

○赤根広介委員 必要な予算は皆さんが決めるのじゃなくて、しっかりと地域の声を聞いて、金額は、40億円台が当たり前じゃなくて、やっぱり、昨今の物価高だとか、こうしたニーズの広がりを考えれば、部長には、ぜひ、次年度は50億円台突破を目指していただきたい。

そのための一つとして、やはり、ふるさと納税に係る道への寄附金、これをしっかりと充てていくべきだというふうに私は考えるわけであります。残念ながら、毎年度の納税額の増額どおりに交付金が増額になっていないことは、第1回定例会でも指摘をしたところであります。

改めて、寄附金の充当額及び予算規模の検討、この考え方を伺います。

○漆崎地域政策課長 予算規模などについてでございますが、道では、地域振興に関する幅広い分野への活用を希望されるふるさと納税の寄附者の方々の思いに応えられるものとして、その寄附額を地域づくり総合交付金に充当しているところでございます。

一方、交付金の予算額については、社会経済情勢の変化や多様化する地域ニーズに的確に対応するため、毎年度、寄附額の変動にかかわらず、その制度や必要な予算規模について検討し、措置しているところでございます。

○赤根広介委員 ぜひ、そこを何とか、寄附額の増額分をしっかりと地域づくり総合交付金にそのままオンしていただきたいというのが私の願いであります。

懇話会では、市町村の地域振興事業の実施に不可欠な制度であり、予算総額の確保、対象事業の拡充などに期待と、私と同じ意見なのですね。市町村からも同様の意見があるというふうに承知しておりますので、この点の受け止めと対応を伺います。

○浅野貴博委員長 地域づくり担当局長津久井直子君。

○津久井地域づくり担当局長 地域からの御意見などについてでございますが、昨年度実施いたしました北海道地域振興条例の点検、見直しに係ります条例検討懇話会の委員の皆様や市町村の御意見のほか、これまで本庁や振興局が把握いたしました地域からの御要望などにおきまして

も、予算総額の確保をはじめ、事業の拡充など、様々な声をいただいております、本交付金は地域の皆様からの期待が高い制度であると認識しております。

こうした御意見を踏まえまして、今年度につきましては、国の地方創生2.0の起動や第3期創生総合戦略がスタートすることに合わせまして、交付金の予算額を1億円増額し48億円としたところでございまして、今後とも、地域の実情に応じた実効性のある支援に努めてまいります。

○赤根広介委員 局長も、答弁されていて心苦しいのじゃないのかなと胸の内を拝察する次第でありますけれども、いずれにしても、今議会が閉じれば次年度の予算編成が本格化する中で、改めて、次年度の地域づくり総合交付金について、どのような考えで予算を積み上げ、知事査定に臨むのか、また、本道の地方創生の取組をどう加速させるのか、最後に部長にお伺いするのですが、この点も知事に直接お伺いしたいと思っておりますので、委員長のお取り計らいをお願い申し上げます、私の質問を終わります。

○浅野貴博委員長 総合政策部長兼地域振興監中村昌彦君。

○中村総合政策部長兼地域振興監 今後の取組についてでございますが、道では、道内各地の課題解決や活性化に向けて、地域の特性や多彩な地域資源などのポテンシャルを生かした取組を促進することが重要との考えの下、地域づくり総合交付金により、市町村などの自主的な取組を支援してきたところでございます。

広大な本道におきましては、人口減少が続く中、持続可能な地域づくりを進めていく上で各地域それぞれの課題を有していることから、道といたしましては、本交付金がより一層効果的に活用されるよう、必要な予算額の確保はもとより、環境の変化等を踏まえた不断の見直しに努めるとともに、地域づくりの拠点である振興局が地域に寄り添い、本交付金をはじめ、財政、情報、人による支援を効果的に組み合わせながら、道と地域が一体となった地域創生の取組を進めてまいります。

○赤根広介委員 ありがとうございます。

○浅野貴博委員長 赤根委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

海野真樹君。

○海野真樹委員 通告に従いまして、以下、伺います。

北海道エアポートは、今年度から始まる中期事業計画において、空港施設の拡張などの計画を公表いたしました。

私の地元・函館空港においても、国際線ターミナル施設の段階的拡張などを盛り込んでいるところです。確かに、ターミナル施設の拡張により、函館空港では国際線を同時に2便受け入れることが可能となるとありますが、手荷物を受け取るターンテーブルが一つしかないなど、実際の運用に当たっては課題も残されているのが現状です。また、国際線を受け入れるためのグランドハンドリングなど、空港業務を担う人材や航空機地上支援を行うGSE車両の不足なども課題となっており、給水車などの車両を個々の事業者が用意することは負担が多く、各空港の状況を踏

まえて、GSE車両の共有化なども必要ではないかと感じたところです。

今年5月には帯広空港にエアロKが、6月には函館空港にチェジュ航空が就航するなど、道内地方空港においても航空需要が拡大する中、地方空港における国際線の受入れ環境の整備について、今後、道としてどのように取り組んでいくのかを伺います。

○浅野貴博委員長 空港戦略担当課長竹内敏博君。

○竹内空港戦略担当課長 国際線の受入れ環境の整備についてでございますが、道におきましては、国際線の受入れに当たって必要な空港業務に係る人材を幅広く確保するため、これまで、道内外の方々に対して空港業務を紹介するオンラインセミナーを開催してきたほか、昨年度からは、新たに、地方空港に運航する国際線の受入れ業務を担う事業者に対し、人材の応援派遣や空港業務支援車両、いわゆるGSE車両の賃借などを対象に、国と連携した支援制度を設けるなど、受入れ環境整備に取り組んできております。

道としましては、引き続き、北海道エアポートはもとより、国や地方自治体、空港関係事業者と連携しながら空港の受入れ環境の整備に努めてまいります。

○海野真樹委員 空港で航空機が到着してから出発するまでの間に、手荷物・貨物積卸し、機内清掃、旅客案内など、航空機の運航に不可欠な地上作業を行うグランドハンドリングの人材確保は重要な課題と考えます。

道において、中長期的な視点で人材の確保に取り組むべきと考えます。道としてどのような所見をお持ちなのか、伺います。

○浅野貴博委員長 航空課長丹野正樹君。

○丹野航空課長 中長期的な視点での人材確保についてでございますが、道では、グランドハンドリングのみならず、空港業務を担う人材の安定的な確保が必要との考えの下、将来の担い手となる高校生までの若い方々を対象に、早い段階から空港の仕事への理解を深めていただくため、自治体と航空会社など空港関係者が連携して実施する空港施設の見学や搭乗体験、空港の仕事を学ぶ航空教室といった普及啓発の取組に支援を行ってきたところでございます。

道といたしましては、引き続き、北海道エアポートはもとより、関係自治体とも連携を図りながら安定的な人材の確保育成に取り組んでまいります。

○海野真樹委員 次に、道内空港受入体制整備実行委員会の現状についてです。

道は、今年度予算で、地方空港で不足しているグランドハンドリングの人材確保のため、北海道エアポートや空港所在自治体と連携した新規事業に取り組むこととしていると承知しております。

この実行委員会は今年6月に設置されましたが、実行委員会の現状はどのようになっているのかを伺います。

○竹内空港戦略担当課長 受入れ体制の実行委員会についてでございますが、コロナ禍後、急速に増加傾向にあるインバウンド需要への対応や国際航空ネットワーク等の拡充に向け、道内6空港への国際線等の就航、増便に対する人材の確保といった諸課題などの解決を図ることを目的

に、今年6月、北海道エアポートと新千歳空港を除く道内6空港の関係自治体で構成する道内空港受入体制整備実行委員会が設立されたところでございます。

実行委員会設置後は、旭川空港や函館空港においてグランドハンドリング事業者における人材募集、採用活動に対する支援を行うとともに、地方空港における国際線受入れのための応援派遣の実施に向け、航空会社やグランドハンドリング事業者などと調整が進められているものと承知しております。

○海野真樹委員 現時点で、道は、実行委員会の正式な構成員となっていないと承知しておりますけれども、参画に当たって何が課題となっているのかを伺います。

○竹内空港戦略担当課長 実行委員会への参画に向けてでございますが、グランドハンドリング人材の確保に向けては、北海道エアポートを中心に、道内空港所在自治体などが連携して対応を図ることが効果的との認識にある一方で、国は、グランドハンドリング人材の確保については、航空会社により行われるものであり、空港会社もより主体的に関わる必要があるとしているものの、地方自治体を含む官民の空港関係者が連携して取り組む必要があるとしているところでございます。

こうした国が示している考え方を踏まえつつ、北海道エアポート、グランドハンドリング事業者に加えまして、自治体が連携し、持続可能な人材確保の仕組みを構築できるよう、人材の確保方法や各主体の果たす役割について協議を進めているところでございます。

○海野真樹委員 参画に当たっての課題を踏まえて、今後、実行委員会への参画に向け、道としてどのように取り組んでいくのかを伺います。

○浅野貴博委員長 航空港湾局長藤嶋泰道君。

○藤嶋航空港湾局長 今後の取組についてでございますが、地方空港における国際線の受入れには、グランドハンドリングや給油、保安検査といった空港業務を担う人材の安定的な確保が重要との認識の下、北海道エアポートをはじめ、空港所在自治体、航空会社、グランドハンドリング事業者が連携し、地方空港における人材確保や応援派遣などの体制づくりを目指す本実行委員会の取組を進めているものと承知しております。

道といたしましては、各空港において必要となる人材を確保し、自立的で持続可能な仕組みとなるよう検討を深め、広域的な観点から国際線の受入れ環境の整備に向けて取り組んでまいります。

○海野真樹委員 道としても、実行委員会への参画に向け取り組んでいただくよう強くお願いし、次の質問に移ります。

道では、官民が連携する実行委員会に参画し、海外への教育旅行の推進やパスポートの取得キャンペーンなどの取組を行っているものと承知しております。

私は、先日、函館市内の道立高校を訪問し、国際線を利用した海外への修学旅行の実施について意見交換を行ってまいりました。学校関係者からは、海外への教育旅行の実施に前向きな回答をする学校もあり、手応えを感じたところでございます。

地方空港において国際線を維持拡大していくためには、インバウンドだけではなく、アウトバウンドの利用が重要であり、とりわけ、今後、海外旅行のリピーターとなり得る若者の海外旅行の促進が重要だと考えております。また、空港所在自治体と連携した取組が不可欠です。

そこで、今後のアウトバウンド需要の創出に向けた取組について、道としてどのように取り組んでいくのかを伺います。

○竹内空港戦略担当課長 航空需要の創出についてでございますが、地方空港における国際線の安定的な運航を図るためには、アウトバウンド需要の創出が大変重要と認識しております。

道では、これまで、官民が主催する札幌市や函館市での海外旅行フェアの開催などのほか、若い世代の需要創出のため、学校関係者を対象とした海外教育旅行セミナーや、台湾やタイなどへの現地視察セミナーにも取り組んできたところでございます。

道としましては、引き続き、北海道エアポートはもとより、函館市など地元自治体、旅行会社、各国・地域の観光局などと連携しながら、海外教育旅行や道内企業向け研修旅行の促進、道内ゆかりのインフルエンサーを活用した海外旅行の情報発信などにも取り組み、アウトバウンド需要の拡大に努めてまいります。

○海野真樹委員 道内空港の航空需要は、インバウンドが急速に拡大したことにより、新千歳空港ではコロナ禍以前を上回る旅客数となっているものの、国内線が中心となっている地方空港では、ビジネス客の減少などにより旅客需要が伸び悩んでいる地域もあります。

このような中、旭川空港においては、LCCのジェットスター・ジャパンが運航している成田線が、冬のスキー客をはじめとしたインバウンドの取り込みなどにより、利用は好調と伺っておりますが、私の地元である函館でも、冬のクリスマスファンタジーなど、年間を通じて魅力あるイベントが多数開催されており、LCCをはじめとした国内線を活用してインバウンドを取り込むには有望な地域と考えております。

地方空港において国内線を安定的に運航していくためには、旅客需要のみならず、貨物需要を取り込むことも重要となっております。

地方空港における国内線の充実に向けては、こうしたLCCの誘致による幅広い旅客の獲得や航空貨物輸送網の強化など、旅客、貨物の両面で新たな需要拡大を図っていくことが必要となりますが、道の所見を伺います。

○藤嶋航空港湾局長 国内線の充実についてでございますが、道内空港における令和6年度の国内線の利用者数は、コロナ禍の影響がなかった平成30年度の利用者数と比較して、152万人増の約2712万人に達しているところでございます。

こうした状況の下、道では、サービスや運賃、路線の多角化により、旅客需要の拡大が期待できるLCCをはじめとした航空会社に対する道内空港への就航の働きかけや、地元自治体をはじめ、地域の関係者と航空会社による利用促進への支援とともに、小型機の貨物スペースを活用して、生鮮品をはじめとした道産品を道外の飲食店や小売店に輸送する新たなルートを確保する実証事業など、貨物需要の拡大にも取り組んできたところでございます。

道といたしましては、引き続き、北海道エアポートなど多様な主体と連携し、旅客、貨物の両面から国内線の需要創出を図るなど、航空ネットワークの充実強化に取り組んでまいります。

○海野真樹委員 航空政策について伺ってまいりました。

将来に向けた航空分野における人材、担い手の確保は極めて重要であると考えます。この問題については、知事のお考えを直接お聞きしたいと思っておりますので、委員長におかれましてはお取り計らいのほどよろしくお願いいたします。

以上で私の質問は終わります。

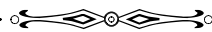
○浅野貴博委員長 海野委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

以上で通告の質疑並びに質問は終わりました。

総括質疑に保留された事項については本委員会において質疑を行うこととし、これをもって、総合政策部並びに質問のなかった選挙管理委員会所管に関わる質疑並びに質問は終結と認めます。

理事者交代のため、このまま暫時休憩いたします。

午後0時5分休憩



午後0時7分開議

○浅野貴博委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

1. 出納局所管審査

○浅野貴博委員長 これより出納局所管部分について審査を行います。

質疑並びに質問の通告がありますので、発言を許します。

佐々木大介君。

○佐々木大介委員 それでは、通告に従いまして、収入証紙の廃止について伺います。

私は、本年3月の第1回定例会において、公金のキャッシュレス化の推進や収入証紙の廃止について取り上げ、本委員会においても公安委員会にも同質の質問を行ったところです。

全国的には、キャッシュレス決済の普及や収納方法の多様化に伴い、収入証紙を廃止する府県が増えており、こうした状況を踏まえ、本道における収入証紙の取扱いについて、改めて出納局へ伺います。

初めに、収入証紙の取扱いがどのように推移しているのか、過去5年の発行枚数と販売額を伺います。

○浅野貴博委員長 調達課長橋本ひとみ君。

○橋本調達課長 収入証紙の発行枚数と販売額についてでございますが、令和2年度の発行枚数は約540万枚で、販売額は約82億円となっており、その後の推移は、3年度は約520万枚で約81億円、4年度は約520万枚で約80億円、5年度は約480万枚で約75億円、6年度は約470万枚で約75億円となっております。

この発行枚数や販売額は金融機関などの売りさばき人に発行した実績であり、近年の減少傾向は、申請件数の減少やキャッシュレス決済導入等が一因と考えております。

○佐々木大介委員 近年は少しずつ減少しているということであります。

収入証紙は、条例に基づき都道府県が発行しているもので、その発行には、印刷費や運搬費といった発行経費、売りさばきに係る手数料が必要となります。そこで、発行経費と手数料経費のそれぞれの総額について伺います。

あわせて、収入証紙による納付の場合、売りさばき手数料はどのような考え方で支払われるのか、伺います。

○橋本調達課長 収入証紙に係る経費についてでございますが、令和6年度の発行に要した経費は、偽造防止を施した印刷経費に約2400万円、印刷された証紙の運搬経費が約100万円で、合計約2500万円となっております。

また、売りさばきに係る手数料につきましては、販売額約75億円に3.3%を乗じた約2億4800万円となっております。

○佐々木大介委員 既に収入証紙を廃止している都府県においても、窓口払いや納付書による現金納付は継続をされているところですか。

道として、収入証紙を使い続けるメリットをどのように認識しているのか、また、廃止に向けてどのような課題があると認識しているのか、伺います。

○浅野貴博委員長 会計管理室長山田浩輝君。

○山田会計管理室長 本道における収入証紙のメリットなどについてでございますが、収入証紙制度のメリットといたしましては、収入証紙を貼付した申請書を申請窓口を持参する場合、申請窓口での現金収受がないことから待ち時間等が短縮されることや、電子申請を活用できない申請者が郵送により申請できることなどが挙げられ、広域分散型の本道の地理的状況において一定の合理性がある制度と認識しているところでございます。

こうした中、収入証紙を廃止する場合は、キャッシュレス対応が困難な申請者の方々への配慮をした、証紙に代わる収納方法の整備が必要になるとともに、道民の皆様や申請事業者のほか、売りさばき人や申請書の受付を外部委託している事業者など、証紙を廃止することによって影響が生じる関係者が混乱を招かないよう、証紙の廃止について御理解を得る必要があることなどが課題となっているところでございます。

○佐々木大介委員 その合理性や課題は理解するところでありますけれども、収入証紙は、道民にとって、購入のために別窓口へ行くこと、貼付をする手間、また、事務側にとっても、直接徴収ではなく、証紙を介することで、証紙の印刷、運搬、売りさばきといった余分な人員やコストが発生しているところです。キャッシュレス化が進んでいる状況や他都府県の動向を踏まえても、収入証紙の役割は既に過渡期にあるというふうに考えます。

このような背景から、本道においても廃止を念頭に、その時期を含めて取組を検討する必要があると考えますが、道の所見を伺います。

○浅野貴博委員長 会計管理者兼出納局長清水目剛君。

○清水目会計管理者兼出納局長 今後の取組についてでございますが、収入証紙による収納は、申請者の事務負担軽減や収入未済の防止のほか、現金領収の事故リスクを解消できる仕組みとして定着してきたものと認識しておりますが、社会全体のデジタル化が進んでおり、道といたしましては、多様な収納方法の導入により、道民の皆様の利便性の向上を図ってきているところでございます。

こうした中、出納局では、キャッシュレス決済をさらに推進するため、各申請を受け付ける窓口職員へ調査を行っていることに加え、収入証紙を廃止する場合に必要な代替収納に係る条件整備や事務量の増加について、他都府県における対応方法の調査を基に、その費用対効果等を検証するなど、引き続き、本道において望ましい収納方法の検討を進め、道に対する申請手続の利便性のなお一層の向上に努めてまいります。

○佐々木大介委員 今、引き続き検討ということで答弁をいただきまして、これ以上議論しても、現時点で新たな進展はないというふうに思いますので、最後に指摘をさせていただきます。

既に、収入証紙を廃止または廃止条例が可決された都府県は19に達しており、全国の約4割に及んでおります。証紙廃止に当たっての課題としては、キャッシュレス決済への対応が困難な申請者への配慮としての代替収納の整備や、証紙廃止により影響を受ける関係者との調整が挙げられます。

既に先進的に取り組んでいる都府県では、キャッシュレス決済の普及と併せて、現金での直接収納や納付書による金融機関やコンビニへの納付なども既に用意しておりまして、技術的な課題は少ない。一方で、印刷所や売りさばき人など関係者との調整については、手数料収入や人員配置に影響が大きいことから、移行期間や具体的な方策についても協議していくことが必要だと考えます。

遡れば、平成27年の赤根委員の質問から10年、同類の質問が何度も行われていますが、いまだ証紙の取扱いに関する方向性は示されていません。北海道が、スマート道庁ではなく、アナログ道庁として最後まで収入証紙を使い続けることがないよう、今後とも引き続き早急な検討を進めることを指摘し、私の質問を終わります。

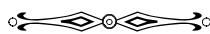
○浅野貴博委員長 佐々木委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

以上で通告の質疑並びに質問は終わりました。

これをもって、出納局所管に関わる質疑並びに質問は終結と認めます。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午後0時16分休憩



午後1時20分開議

○浅野貴博委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

1. 人事委員会所管審査

○浅野貴博委員長 これより人事委員会所管部分について審査を行います。

質疑並びに質問の通告がありますので、発言を許します。

田中勝一君。

○田中勝一委員 では、通告に従い、順次質問いたします。

人事院勧告についてです。

8月7日に2025年の人事院勧告が出されました。今年は、比較対象企業規模が50人以上から100人以上になるなど、官民給与の比較方法が見直されております。月例給では34年ぶりに3%を超え、平均3.62%、額にして1万5014円となり、昨年続き、若年層に重点を置きつつも、今年はその他にも昨年を大幅に上回る賃上げ改定となっております。また、一時金も年間4.60か月分から、期末手当及び勤勉手当の支給月数を共に0.025か月分引き上げ、年間4.65か月分としました。

こうした人事院勧告を受けて、現在、北海道人事委員会では勧告に向けた作業が進んでいると思いますが、北海道の課題等について、以下、伺います。

初めに、8月7日の人事院勧告について、人事委員会の受け止めを伺います。

○浅野貴博委員長 人事委員会事務局長増田弘幸君。

○増田人事委員会事務局長 本年の人事院勧告についてでございますが、給与改定につきましては、民間企業の賃上げの状況等を反映し、平均1万5014円の改定があり、若年層に重点を置きつつ、中堅層以上の職員にも昨年を大幅に上回る引上げがされ、特別給、いわゆるボーナスにつきましても0.05か月分引き上げ、年間4.65か月分とする改定があったところでございます。

また、公務員人事管理に関する報告では、世界に誇れる社会をつくり、未来につなげていくためには、公務組織が、多様で優秀な人材が働きたいと思える選ばれる場所である必要があるとの考えの下、職員一人一人を大切な人的資源として捉え、その成長と挑戦を支えるための人材マネジメント改革を迅速に進める旨、報告されたところでございます。

人事委員会といたしましては、人事行政に関する事項について、引き続き調査研究を行い、国や他都府県の動向、民間企業の状況等にも十分留意しながら、道職員にとってふさわしい給与や人事制度となるよう不断の見直しを行うとともに、全ての職員が意欲を持って安心して働き続けられる公務職場の実現に向け、スピード感を持って取り組む必要があると改めて認識したところでございます。

○田中勝一委員 職員が意欲を持って安心して働き続けられる公務職場の実現に向けという答弁がありましたので、ぜひよろしくお願いをしたいと思います。

では、ちょっと具体的に質問してまいります。

初任給の基準について伺います。

道においては、行政職大卒程度の初任給基準を国準抛の1級25号俸としています。一方、他都府県の実態では、41の都府県において行政職大卒程度の初任給基準額が国を上回っております。

昨年の第3回定例会予算特別委員会でも、私から総務部所管審査において同様の質問をしてき

【第1分科会 9月30日 第4号】

たところですが、人材確保の観点から、北海道においても初任給基準の引上げを検討すべきと考えます。所見をお伺いいたします。

○浅野貴博委員長 給与課長加茂秀治君。

○加茂給与課長 職員の初任給についてでございますが、職員の給与は、地方公務員法に基づき、国や他の地方公共団体の職員との均衡や民間企業の給与水準を考慮して定めることとされており、令和7年4月時点の道の行政職員の初任給は、大学新卒者で国家公務員と同額の22万円となっております。

当委員会としては、初任給は有為な人材確保のための重要な要素である一方、採用時の給与水準に限らず、職務や職責に応じた給与体系も重要と考えており、今後とも、国や他の地方公共団体、民間企業の状況等を総合的に勘案し、適切に対応してまいります。

○田中勝一委員 適切に対応ということですので、既に41の都府県が実施をされているということも考慮いただき、ぜひとも対応をお願いしたいと思います。

次に、中高年齢層の給与引上げについてです。

若年層の給与引上げは人材確保の観点から重要な課題ですが、道財政の健全化に向けて、1999年度から独自賃金削減に協力してきた中高年齢層の給与引上げも重要な課題だと考えます。この独自賃金削減に協力してきた職員は、年金額にも反映されており、生涯賃金と年金額の合計額は大幅に減少しております。

今年の人事院勧告では、若年層のみならず、中高年齢層も給与引上げが勧告をされていますが、過去の独自削減を考慮すると、北海道においてはまだまだ低いと思いますが、所見をお伺いいたします。

○加茂給与課長 職員の給与についてでございますが、本年の人事院勧告においては、民間企業の賃上げの状況等を反映し、若年層に重点を置きつつ、中堅層以上の職員にも昨年を大幅に上回る引上げ改定が行われたところです。

当委員会としては、職員の給与について、人事院勧告の内容や公民較差の状況などを総合的に勘案し、今後とも適切に対応してまいります。

○田中勝一委員 50代の方々が本当に御苦労されてきた件ですので、適切に対応をお願いしたいと思います。

次に、技術職員や選考職の確保についてです。

人材確保の視点では、とりわけ技術職員の不足が深刻であり、人事委員会も2年連続で課題認識と取組の必要性について言及をしておりますが、なお採用予定数を確保できていない状況にあります。

今年の人事院勧告においては、本府省業務調整手当の大幅な改善が勧告をされました。その背景には、人材確保の観点から、民間企業へ流れている優秀な人材を、本府省、要はキャリアで確保する狙いがあると言われております。

道においても、選考職である獣医師や保健師などは長年にわたって人員不足が顕著であり、近

年では、土木系技術職、建築系資格職なども採用予定数を確保できず、さらには、離職も増加していると承知をしております。

全国的に、官民間問わず技術職員が不足しており、引き抜きや奪い合いの状況となっていることから、道においても、人材確保の観点で、給与制度の見直しをはじめとする処遇改善を検討すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○浅野貴博委員長 人事委員会事務局次長佐藤圭子君。

○佐藤人事委員会事務局次長 技術職員などの人材確保に係る対応についてでございますが、人事委員会では、これまで、獣医師における初任給調整手当の支給や給与格付の見直しのほか、土木職等技術職員の採用試験における受験資格の拡大や面接による専門試験の実施など、給与面での処遇改善や試験制度の見直しなどにより、職員の人材確保に取り組んできております。

また、任命権者におきましても、やむを得ない事情により退職した方などが職員として復帰できるジョブ・リターン制度を令和3年度から導入するなど、専門技術を有する人材の確保に努めていると承知しております。

こうした中、人事院は、報告におきまして、技術系に特化した新たな採用手法などについて検討を進め、その具体像を令和8年度に示すこととしておりまして、当委員会といたしましては、国や他都府県の動向などを注視するとともに、引き続き、任命権者とも連携しながら、職員の人材確保に向け、適切に対応してまいります。

○田中勝一委員 今、人事院勧告において技術系に特化した具体像を令和8年度に示されるということでしたので、その勧告をまたずに、ぜひ、道の人事委員会としても検討をお願いしたいと思います。

次に、人材確保視点での人事異動への配慮についてです。

今年の人事院勧告においては、勤務地を異にする人事配置をより一層円滑化するためには給与面での取組が求められるとの報告があったところですが、道職員の大多数は道内に点在する職場を異動対象とし、多くの職員が数年単位で人事異動による転居を行っております。

近年は、公務員志望者の学生などが広域な人事異動を忌避する傾向にあるという話を多く耳にする中、道としても、人事異動を円滑に行うための給与上の措置、例えば、広域異動手当などを検討すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

○佐藤人事委員会事務局次長 人事異動の円滑化に向けた取組などについてでございますが、広大な行政エリアを有する本道において行政サービスを持続的に提供していくためには、転居を伴う人事異動を行わなければならない場合もございます。

任命権者においては、職員の採用に当たり、高卒者をはじめとして、地元やなじみの深い地域への配置に努めているほか、職員が生まれ育った地域や勤務経験のある地域など関わりの深い振興局に配置するホームグラウンド人事や、警察官の人事異動を定住希望地近郊とする生活拠点人事制度を導入するなど、個々の事情に寄り添った人事配置に努めているものと承知をしております。

また、本年の人事院の報告におきまして、転勤する職員に対する令和8年度からの給与上の措置に向けた必要な調査検討や、地元志向に対応した採用の仕組みの検討についても言及されたところでございます。

当委員会といたしましては、職員の給与について、引き続き、国や他都府県の動向を踏まえながら適切に対応するとともに、官民間問わず人材獲得競争が激化する中、時代に即した試験制度について不断に見直しを行うなど、有為な人材確保に努めてまいります。

○田中勝一委員 これも、今年的人事院勧告で、令和8年度からの転勤する職員に対する給与上の措置に向けた必要な調査検討をするという勧告が出されているということですので、ぜひ期待をしたいと思っておりますけれども、全体的に、人事院勧告で給与が3%を超えたですとか、こういう人事異動の配慮をするですとか、やはり、人材不足に対して、何とか公務職場に人を集めようというのがこの人事院勧告からも受け取れると思うのですよね。

当然、これは考慮されて、今、人事委員会勧告に向けて作業を進めておられると思っておりますけれども、ぜひ、若い方々に道庁を選んでいただく、または、入った若い方々が、離職せずに、転勤を伴っても長く働いていただける、そういった制度の構築に向けてこれからも尽力いただくことを最後をお願いいたしまして、質問といたします。

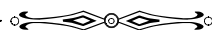
○浅野貴博委員長 田中(勝)委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

以上で通告の質疑並びに質問は終わりました。

これをもって、人事委員会並びに通告のなかった監査委員所管に関わる質疑並びに質問は終結と認めます。

理事者交代のため、このまま暫時休憩いたします。

午後1時33分休憩



午後1時36分開議

○浅野貴博委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

1. 総務部所管審査

○浅野貴博委員長 これより総務部所管部分について審査を行います。

質疑並びに質問の通告がありますので、順次、発言を許します。

伊東尚悟君。

○伊東尚悟委員 それでは、通告に従いまして、質問させていただきます。

道のファシリティマネジメント推進方針の見直し等についてですが、さきの第2回定例道議会において、我が会派の同僚議員から見直しに係る視点などについて伺いました。その後、有識者からの御意見もいただきながら、見直しに向けた検討が進められていると伺っております。そこで、現時点における見直しに向けた考え方について伺ってまいります。

現行方針における取組の評価について伺います。

現行の推進方針は策定から10年が経過しておりますが、この間、どのような取組を進めてきた

のか伺うとともに、どのような課題があると認識しているのか、伺います。

○浅野貴博委員長 計画担当課長福山琢也君。

○福山計画担当課長 ファシリティマネジメント推進方針における取組についてでございますが、道では、平成28年に策定した現行方針に基づき、長期保全計画の作成や修繕予算の集約、保全情報データベースの整備等を行い、既存ストックの有効活用に努めてまいりました。

方針の策定から10年が経過し、耐用年数を迎える建築物や用途を廃止した施設が増加していることから、長寿命化はもとより、施設の集約化、複合化、未利用財産の計画的な処分など、社会経済情勢の変化を踏まえながら、管理する施設数の最適化や機能強化などに向けた検討が必要と認識しております。

○伊東尚悟委員 道では、7月に第2回の道有財産等有識者会議を開催し、現行方針における課題などを踏まえ、有識者から御意見を伺ったと聞いておりますが、有識者からはどのような意見があったのか、伺います。

○福山計画担当課長 有識者会議における意見についてでございますが、道では、道有財産の有効活用に向け、幅広い見地から定期的に御意見を伺うため、都市計画や不動産取引の専門家などで構成する道有財産等有識者会議を設置しております。

現行方針の見直しに当たり、これまでに開催した会議では、有識者の皆様から、働き方改革の進展等を踏まえ、従来の長寿命化の考え方に執務環境改善の視点も必要、エリア単位での施設の状態把握を行い、人口減少や地域のまちづくりの視点も踏まえた集約化等を推進すべき、地域の景観や防犯にも配慮した計画的な施設解体も必要といった御意見もいただいたところでございます。

○伊東尚悟委員 執務環境の改善について伺います。

有識者からは、働き方改革の進展を踏まえた執務環境の改善が必要との意見があったとのことですが、この10年で、テレワーク環境の整備をはじめ、職員の働き方改革は大きく進展しております。

方針の見直しに合わせ、道がこれまで行ってきた長寿命化の考え方に加え、執務環境の改善についても方針に盛り込んでいくべきと考えますが、認識を伺います。

○福山計画担当課長 執務環境の改善についてでございますが、現行方針におきましては、厳しい財政状況の下、既存ストックの有効活用を図るため、施設をできるだけ長く使うという観点から、予防保全型の修繕や長寿命化改修に計画的に取り組んでまいりました。

こうした中、働き方改革の進展や価値観の多様化など、執務環境に対する考え方も大きく変化しており、これまでの取組に加え、職員の声も踏まえながら、施設の状態に応じ、機能的で働きやすい執務環境の実現に向けた検討が必要と認識しております。

○伊東尚悟委員 働きやすい執務環境の実現に向けた検討を進めるとのことですが、道内でも猛暑日が増加傾向にあることから、室温の管理も重要と考えます。

さきの第2回定例道議会において、我が会派の同僚議員から冷房設備のない振興局の設置状況

【第1分科会 9月30日 第4号】

を伺ったところ、本年度、冷房設備がない振興局にモデル的に冷房機器を設置し、その運用状況や効果等を踏まえ、必要な対応について検討を進めるとの答弁がありました。

そこで、今年度のモデル事業を実施した振興局からはどのような声があったのか伺うとともに、これらを踏まえ、今後、振興局をはじめとする出先機関の冷房機器の整備をどのように進めていくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 保全担当課長佐々木永典君。

○佐々木保全担当課長 出先機関の冷房についてでございますが、近年、本道におきましても記録的な猛暑に見舞われており、職員の健康保持等の観点からも、適切な室温環境をはじめ、快適な執務環境を保持していくことは重要と認識しております。

このため、道では、今年度、冷房設備がない振興局におきまして、クーリングシェルターやサテライトオフィスとして活用できるよう、会議室や健康づくりセンター等に冷房機器の設置を進めており、振興局からは、熱中症リスクの低減策として有効、快適な執務環境確保の一助になるといった意見がある一方、より多くの方が参加できる大きい会議室にも整備したいといった意見もあるところでございます。

道といたしましては、職員をはじめ、庁舎を利用する道民の皆様にも快適な環境となるよう、今年度の取組結果を踏まえ、立地条件や庁舎の使用など、それぞれの実情を勘案しながら今後の対応について検討を進めてまいります。

○伊東尚悟委員 庁舎のセキュリティー確保について伺います。

職員が安心して働ける環境づくりも重要です。

道においては、庁舎のセキュリティー機能を高めるため、本庁舎にセキュリティーゲートを設置し、試験運用を開始しております。現在、ゲート設置における課題について検証を進めていると聞いていますが、具体的にどのような検証を行うのか、伺います。

○福山計画担当課長 庁舎のセキュリティー確保についてでございますが、近年、行政対象暴力などの事件が多様化し、職員が安全、安心して働くことができる環境の確保や情報管理の強化が求められていることから、道では、本年7月より、本庁舎1階においてセキュリティーゲートの試行運用を開始いたしました。

今後、ゲート設置による効果や影響などについて、職員や来庁者へのアンケート、入居団体に対するヒアリングなどを実施し、これらの結果を踏まえ、安全の確保と利便性の両立を図る効果的な手法の検討を行ってまいります。

○伊東尚悟委員 有識者からも、人口減少や地域のまちづくりの視点も踏まえた集約化を推進すべきとの意見があったとのこととあります。複数の施設を対象として集約化や複合化を進めることは、費用面や利便性はもとより、環境面など様々な観点から有効な取組だと思えます。

そこで、今回の方針の見直しにより、施設の集約化、複合化をどのように推進していくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 財産担当局長林下千栄君。

○林下財産担当局長 施設の集約化、複合化などについてでございますが、社会経済情勢が大きく変化し、耐用年数を迎える建築物も増加する中、今後も、道有施設を適切に維持管理し、道民サービスの向上につなげていくためには、施設の長寿命化のみならず、集約化や複合化の取組を効果的に進め、施設数の最適化を図ることが重要であります。

このためには、これまでの施設管理者による視点に加え、全庁横断的な視点を取り入れつつ、道内各地に点在する施設や地域の状況などを適切に把握して取り組むことなどが重要であり、現行方針の見直しに当たっては、地域のまちづくりなど多角的な視点に立ちながら、集約化や複合化を効果的に推進するための取組についても検討を進めてまいります。

○伊東尚悟委員 これまで、ファシリティマネジメント推進方針に基づき、建築物の長寿命化などストックマネジメントや保全規程等に基づく維持管理に努められてきたとのことですが、今後、道のあらゆる行政分野で耐用年数を迎える施設が増えていくことが想定されます。

住民の理解と協力を得ながら、全庁横断的な視点でファシリティマネジメントを推進していくことが重要と考えますが、どのように取り組んでいくのか、所見を伺います。

○浅野貴博委員長 総務部イノベーション推進監天野紀幸君。

○天野総務部イノベーション推進監 ファシリティマネジメント推進方針の見直しに向けた考え方についてでございますが、道では、これまで、厳しい財政状況におきましても、庁舎等の適切な維持管理が図られるよう、現行方針に基づき、予防保全型の修繕による長寿命化の推進など、既存ストックの有効活用に取り組んでまいりました。

一方で、方針の策定から10年が経過しており、限られた財源や人的資源の下、働き方改革の進展等に伴う執務環境の改善、地域のまちづくりの視点を踏まえた施設の集約化、複合化など、職員はもとより、施設を利用する道民の皆様の御理解と御協力を得ながら、社会経済情勢の変化に対応した取組を着実に進めていくことが重要となっております。

このため、現行方針の見直しに当たりましては、分かりやすい情報発信にも留意しながら、これまで以上に庁内の連携強化を図り、市町村との連携や民間ノウハウの活用など、さらなる具体的な取組について検討を進め、より効果的なファシリティマネジメントに取り組んでまいります。

以上でございます。

○伊東尚悟委員 次に、指定管理者制度についてであります。

道では、平成18年に公の施設に指定管理者制度を導入し、現在、39施設で指定管理者による管理運営が行われておりますが、そのうち32施設は令和8年度末で指定管理期間が終了することとなります。

指定管理者制度は、多様化する住民ニーズに効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理に民間能力を活用し、住民サービスの向上と経費の削減等を図ることを目的に導入されましたが、制度導入から約20年が経過するところであり、指定管理者を取り巻く環境は大きく変化しているものと考えます。

【第1分科会 9月30日 第4号】

令和9年度からの次期指定期間に向けて、来年度中には指定管理者の公募手続などが始まるのであります。そこで、以下、伺います。

道は、指定管理者制度の導入以来、制度がより効果的に運用され、利用者の方々へのサービスが充実するよう、必要に応じ、制度の見直しを行ってきております。昨年度も、昨今のエネルギー価格の上昇をはじめとした物価高、最低賃金の引上げや、人手不足による賃金上昇などといった社会経済情勢の変化に対応するため、制度の見直しを行ったとのことですが、その内容について伺います。

○浅野貴博委員長 行政マネジメント推進課長金見貴志君。

○金見行政マネジメント推進課長 指定管理者制度の見直しについてでございますが、近年のエネルギー価格等の高騰や人手不足など、指定管理者制度を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえまして、道では、昨年度、指定管理者の負担金について機動的に対応できるよう、見直しを行ったところでございます。

具体的には、指定管理業務に係る協定書において、光熱水費等の見直しの基準の明確化を図ったほか、民間の賃上げ状況を踏まえ、人件費につきましても、毎年度、見直しを実施することとしたところでございます。

○伊東尚悟委員 昨年度は、施設の安定的な運営を図るため、指定管理者への負担金について、光熱水費や人件費を、社会経済情勢の変化を踏まえて、毎年度、見直しを行うこととしたとのことですが、一方で、指定管理者が抱える課題は光熱水費や人件費といった維持管理コストだけではないものと考えます。

道は、指定管理者制度の現状や課題を把握するため、指定管理者と施設の所管課及び制度の所管課による定期的な意見交換を実施していますが、そこで寄せられた様々な意見や現在の社会経済情勢などを踏まえ、今後の制度の安定的な運用に向け、どのような課題があると認識しているのか、伺います。

○金見行政マネジメント推進課長 指定管理者制度の課題についてでございますが、道では、このたび、指定管理者の皆様に対する調査を実施いたしましたところ、半数以上の施設で欠員を抱えておりますとともに、高齢化も進んでいる状況にあり、また、計画的な人材確保を進めるために、8割以上の団体から指定管理期間の長期化が必要との回答があったところでございます。

こうした調査結果を踏まえまして、道といたしましては、指定管理者が直面する課題にも適切に対応し、施設の安定的な運営や道民サービス水準の維持向上を図っていくことが重要と認識しております。

○伊東尚悟委員 住民サービスの向上や施設管理の効率化、経費削減などを目的とする指定管理者制度は、今後も公の施設の管理運営に欠かすことのできない制度です。

施設が持続的かつ安定的に運営できるよう、様々な課題に対し、柔軟に制度を見直していくという姿勢が重要と考えますが、道は、将来を見据え、今後どのように対応していくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 インノベーション推進局長大西章文君。

○大西インノベーション推進局長 今後の対応についてでございますが、道では、指定管理者制度の安定的な運用を図るため、社会経済情勢の変化を踏まえ、これまでも必要に応じて制度の見直しを行ってまいりました。このたび、指定管理者に対する調査を行った結果、人材確保が困難といった課題が判明するなど、こうした新たな課題にも機動的に対応していくことが重要と認識をしております。

今後、専門家の方々の御意見をはじめ、他県の事例なども参考にしながら、指定管理施設の安定的な運営や利用者の皆様へのサービスの充実が一層図られるよう、不断に制度の見直しに取り組んでまいります。

○伊東尚悟委員 次に、赤れんが庁舎について伺います。

赤れんが庁舎は、半世紀ぶりの大改修を行い、令和元年からの休館期間を経て、本年7月25日にリニューアルオープンしました。本施設は、リニューアル前には年間70万人が訪れていた本道を代表する観光スポットであり、今回の改修により、今後も北海道の歴史、文化、観光情報の発信拠点としての役割が期待されています。

リニューアルオープン後の赤れんが庁舎の入館者の状況や運営状況について、以下、伺います。

赤れんが庁舎は、7月25日にリニューアルオープンし、これまで多くの来館者があったとのことですが、オープンからこれまでの入館者の状況はどうなっているのか、伺います。あわせて、設定している来館目標に対し、現時点ではどのような状況なのか、伺います。

○浅野貴博委員長 財産活用課長奈良華織君。

○奈良財産活用課長 赤れんが庁舎における入館者の状況についてでございますが、赤れんが庁舎は、7月25日にリニューアルオープンし、約1か月後の8月23日には入館者数10万人を達成しており、9月25日時点での入館者数は約19万2000人となっております。

道では、リニューアルオープン前で最大でありました年間70万人の入館者を目標としており、1日当たりに換算しますと平均約2000人となりますところ、現在までの平均は約3000人となっており、目標達成に向けた水準を上回っている状況でございます。

○伊東尚悟委員 これまで、赤れんが庁舎は、行政庁舎として、道の会議や施策と連携したイベントなどに活用されてきました。リニューアル後は、ホールや前庭のイベントスペースを一般の方でも借りられるようになり、多くの活動に利用されることが期待されます。

これまでに、館内の貸室、前庭について、どのような団体がどのような目的で利用しているのか、リニューアル後の特徴的な活用事例について伺います。

○奈良財産活用課長 貸室などの利用状況についてでございますが、これまで、歴史や文化などを発信するセミナーをはじめ、企業研修会や交流会といったビジネスでの利用、さらには、映画の上映会やコンサートのほか、ウェディングイベントやプロスポーツチームの入団会見など、幅広い用途で多くの皆様に御利用いただいているところでございます。

【第1分科会 9月30日 第4号】

また、前庭におきましても、オープニングイベントにおける木遣りの披露をはじめ、サッポロ・シティ・ジャズとタイアップしたコンサートや、北3条広場「アカプラ」と連携したスイーツイベントなど、エリアが一体となった多様なイベントに活用され、多くの方に御来場いただいております。

○伊東尚悟委員 ただいまの答弁でもあったとおり、民間のノウハウを活用し、これまでになく新たな赤れんが庁舎の活用をはじめ、夜間の開館や飲食の提供など新たなサービス提供が行われていますが、古い建物であることから、屋外階段は急で手すりがないなど、これまで以上に運営面での安全確保が求められます。

道及び指定管理者である北海道赤れんが未来機構では、館内や敷地内においてどのような安全対策を実施しているのか、伺います。

○奈良財産活用課長 赤れんが庁舎の安全対策についてでございますが、このたびの改修におきまして、階段の昇降に不安がある方などが安全に御利用いただけるよう、庁舎南側に屋外スロープと自動ドアを備えましたバリアフリー対応の出入口を整備しましたほか、館内にエレベーターを新設いたしました。

また、夜間の利用者にも配慮し、南北の屋外階段に誘導灯を設置しましたほか、前庭の池周辺に柵を設置するなどの対策を行っております。

こうした取組に加え、指定管理者におきましては、スタッフに対する安全対策の研修を実施しておりますほか、混雑時には誘導スタッフを増員し、動線確保や入場制限などの対応を行うこととしてございます。

○伊東尚悟委員 オープン後は多くの利用客が訪れ、1か月で入館者が10万人に達するなど順調なスタートを切っています。しかし、オープン効果や夏休み期間といった一時的な要因によるものとも考えられるため、今後は継続的な集客につなげることが重要です。

このたびのリニューアルでは、赤れんが庁舎に指定管理者制度を導入し、入館料や貸室料金などを収入源とし、持続的な運営を目指しているとのことですが、このためには、利用者の動向を的確に把握し、ニーズに合ったサービスを提供していくことが重要と考えます。

道として、今後どのように対応していくのか、伺います。

○林下財産担当局長 赤れんが庁舎の運営についてでございますが、赤れんが庁舎では、指定管理者制度を導入し、民間の創意工夫を活用することでサービスの充実を図るとともに、施設を利用する方に御負担をいただきながら、適切な運営と維持管理に取り組むこととしております。

現在、指定管理者においては、北海道の食材を使った飲食の提供のほか、八角塔及び展望バルコニーの見学ツアーや、庁舎の展示内容などを紹介するプレミアムガイドといった、これまでになく新たなサービスを提供するなど、施設の魅力向上に努めているところであります。

今後、道では、指定管理者と連携し、利用実態や満足度などを把握する調査を行うこととしており、こうした利用者のニーズなどを踏まえながらサービスの提供や展示内容のさらなる充実に努め、国内外から多くの方々が訪れる魅力ある施設となるよう取り組んでまいります。

○伊東尚悟委員 次に、人事施策について伺います。

まず、職員の旅費制度について伺います。

近年、インバウンドなどの観光需要の増加や物価の変動に伴い、ホテル等の宿泊料金の高騰が続いているほか、物流業界における人手不足や時間外労働規制の影響による引っ越し料金の高止まり、交通機関の料金体系の多様化など、旅費制度を取り巻く環境はここ数年で大きく変化しています。特に、都市部のビジネスホテルの価格上昇は著しく、ハイシーズンやイベントと競合した際に宿泊すると、以前との違いを強く感じている職員も少なくないのではないのでしょうか。

こうした状況の中、職員の皆さんは、赴任や出張時の経費に制度上の制限がある中で、ホテルの手配や引っ越し業者の確保に苦慮しているのではないかと考えますが、道では、これまで、旅費制度についてどのような対応を行ってきたのか、伺います。

○浅野貴博委員長 給与サービス担当課長山本裕之君。

○山本給与サービス担当課長 職員の旅費制度についてであります。道では、これまで、社会経済情勢の変化に適応した効率的かつ適正な旅費制度となるよう、必要に応じて見直しを行ってきたところであり、出張旅費に関しましては、観光シーズンなど、出張の時期によっては所定の額で宿泊施設を確保することが難しいケースがあるなど、条例で定める宿泊料で旅行することが困難である場合は、増額して宿泊料を支給できる特別な事情と認め、条例の規定に基づき、実際に宿泊に要した経費を支給しているところでございます。

また、赴任旅費に関しましては、人事異動時期の引っ越し料金が高騰している実態等を踏まえまして、令和2年度から、引っ越し費用に充てるための移転料について条例に上限額を定め、その範囲内で現に支払った額を支給するなどの見直しを行ったところでございます。

○伊東尚悟委員 国では、交通機関の料金体系の多様化や物価高騰、円安による宿泊料金の変動などに対応するため、また、職員の事務負担軽減を目的として、令和6年に、国家公務員等の旅費に関する法律を改正し、本年4月から旅費制度全般に係る見直しを行ったとのことですが、その概要について伺います。

○山本給与サービス担当課長 国における旅費制度についてでございますが、国では、国内外の経済社会情勢の変化に対応するとともに、事務負担の軽減や国費の適正な支出を図る観点から、旅費制度全体を抜本的に見直すこととし、昨年4月に改正旅費法が成立し、本年4月から施行しております。

この改正では、出張時の宿泊費につきまして、定額支給方式から地域の実勢価格に応じた上限つきの実費支給方式に変更するとともに、交通費について、自宅から出発する場合の旅費を支給対象とするほか、鉄道賃の特急料金に係る距離制限の廃止などが行われたところであります。

また、赴任旅費につきましては、赴任の際の転居費について、定額支給方式から実費支給方式にするなど、旅費制度全般の見直しがなされたものでございます。

○伊東尚悟委員 道が旅費制度を検討するに当たっては、このたびの国の旅費法改正を踏まえつつ、職務の遂行に必要な旅費をしっかりと支給するとともに、職員の声を幅広く反映することが重

要と考えます。

今後、道としてどのように対応していくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 人事局長古田生介君。

○古田人事局長 旅費制度についてでございますが、広域で多くの出先機関等を有する本道におきまして、職員の出張や人事異動に伴う赴任等の旅費を適切かつ円滑な支給することは、働きやすい職場環境の整備や優秀な人材確保に向けて重要と認識しております。

このため、道では、これまで、国に先行して、引越し費用に充てるための移転料を実費支給するほか、出張旅費についても、旅行の実態に応じて柔軟に増額調整を行うなど、職員のニーズ等を踏まえながら必要な対応を行ってきたところでございます。

道といたしましては、今般の国の旅費制度の見直しを契機といたしまして、職員の出張や赴任における実態を把握するとともに、国における制度の運用状況や他府県の動向なども参考にしながら、事務負担の軽減などにも留意しつつ、職員が意欲を持って働くことができる旅費制度となるよう検討してまいります。

○伊東尚悟委員 次に、本年3月に策定された北海道職員人材マネジメントビジョンの推進について伺います。

先日の我が会派同僚議員の一般質問で、職員の採用難と若手離職の防止に向けた対応について伺ったところ、道からは、人材マネジメントビジョンによる各種施策を進め、多様で優秀な人材の確保に取り組む旨、答弁があったところであります。そこで、以下、具体的な取組内容について伺います。

ビジョンでは、多様で優秀な人材の採用に向けた取組として、インターンシップや道庁オフィスウォッチングの推進が盛り込まれています。近年の採用市場において、インターンシップは、単なる職業体験の場にとどまらず、仕事の魅力を深く伝え、学生のキャリア観の形成を支援するとともに、雇用側にとっても、将来の優秀な人材を見極め、引きつけるための重要な戦略的なツールとなっています。

道における過去3年間のインターンシップや道庁オフィスウォッチングの実施状況について伺います。

○浅野貴博委員長 人事課長片岡英善君。

○片岡人事課長 インターンシップ等の実施状況についてであります。道では、学生に対して、道庁への理解や関心を高めるため、道職員の仕事を体験するインターンシップや仕事のやりがい、採用後のキャリア形成、転勤等について、職員と学生が個別に面談する道庁オフィスウォッチングを実施しております。

これらの参加者数につきましては、令和4年度が110名、令和5年度が168名、令和6年度が209名と着実に増加しております。特に、道外からの参加者につきましては、令和4年度が24名だったところ、令和6年度が63名と、約2.6倍となっております。

○伊東尚悟委員 メディアやSNSを通じて公務員に対する様々な情報があふれる中だからこ

そ、インターンシップなどにより、リアルな職員の姿や行動を見てもらい、職員との交流を通じて道職員の魅力やイメージを形成し、志望動機の形成につなげていくことが重要と考えます。

そのためには、参加した学生にとって満足度の高いインターンシップなどを実施していくことが重要ですが、インターンシップや道庁オフィスウオッチングに参加した学生からは、どのような意見があり、どのように対応してきたのか、伺います。

○片岡人事課長 インターンシップ等の充実についてであります。インターンシップや道庁オフィスウオッチングの参加者からは、パンフレットやインターネットでは得られない情報が得られた、気さくな職員が多く、また、女性が働きやすい職場だと思ったといった肯定的な声がありましたほか、業務体験だけではなく、職員と意見交換がしたい、複数の職場の体験や道外からも参加しやすくしてほしいといった改善に関する意見もあつたところでございます。

このため、インターンシップでは、職員と学生による座談会の実施や複数の行政分野での業務体験を可能とするなど、プログラムの充実を図りますとともに、道庁オフィスウオッチングにおきましては、オンラインをメインに実施し、道外の学生などが参加しやすい工夫をするなど、参加者のニーズに応じて柔軟に対応しているところでございます。

○伊東尚悟委員 インターンシップ等に限らず、道庁の仕事ややりがいについて、公務員を志望する方々に広く効果的に情報発信していくことが重要です。

道では、職員の採用PR活動にどのように取り組んでいるのか、伺います。

○片岡人事課長 道職員の採用に向けたPR活動についてであります。道では、学生をはじめとして、受験者の一層の拡大を図るため、人事委員会と連携し、道内外の大学で採用セミナーや説明会を開催するとともに、首都圏在住者を対象に、採用試験のウェブ広告を展開し、採用ポータルサイトの閲覧回数の大幅な増加につなげるなどの取組を実施しているところでございます。

また、総合政策部の移住・定住政策や経済部のU・I・Jターン政策と連携し、道内への移住やU・I・Jターンを希望する方々を対象としたセミナーにおきまして、道外から転職した職員から、直接、体験談を伝える機会を設けるなどのほか、東京都や大阪府で開催される移住・交流フェアや「北海道フェア in 代々木」に道庁ブースを設置し、広大な北海道で仕事をする魅力等について発信しているところでございます。

○伊東尚悟委員 道では、これまで、柔軟な働き方の推進や給与制度のアップデートなど、優秀な人材の確保につながる取組を進めているとのことですが、問題は、そうした取組や仕事のやりがいなど、公務の魅力が学生に十分に伝わっているのかどうかです。労働人口の減少による学生の売手市場が続き、様々な求人サイトや人材紹介サービスが台頭する中、採用試験の情報をインターネットに掲載するような待ちの採用手法では採用が難しくなっていることは明らかです。

今後、公務の魅力発信にどのように取り組んでいくのか、伺います。

○古田人事局長 道職員の魅力の発信などについてでございますが、道職員を目指す人材を確保していくためには、あらゆる機会を通じて道職員として働くことの魅力を広く情報発信し、多くの方々に関心を持っていただくことが重要でございます。

【第1分科会 9月30日 第4号】

このため、10月から新たに、道庁の組織や業務内容のほか、勤務条件や福利厚生、執務環境など、様々なテーマを1枚で分かりやすくイラストでまとめ、SNSで情報発信する取組を行うこととしております。

また、今年度、人材確保や採用を専門とする民間企業の知見を活用しまして、大学へのヒアリングや現役学生へのインタビュー、若手職員の意見等を踏まえた効果的な人材確保策を検討しているところでございます。こうした取組を積み重ねて多様で優秀な人材の確保に向けて取り組んでまいります。

○伊東尚悟委員 人材確保競争が一層厳しさを増す中、行政サービスの向上を担う職員の確保は道政運営の根幹に関わる問題です。同時に、今いる職員が離職しないよう、働きやすい職場環境を整えることも重要です。

人材確保や職員の定着に向けて、実効性の高い人事施策を進めていく必要があると考えますが、今後どのように取り組んでいくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 総務部職員監飯田滋君。

○飯田総務部職員監 今後の対応についてであります。生産年齢人口の減少や働き手側の価値観の多様化など社会経済情勢が変化する中、人材の確保や離職防止に向けた取組の重要性は一層高まっております。

このため、本年3月に北海道職員人材マネジメントビジョンを策定し、戦略的な広報活動やインターンシップ等を通じて道職員の魅力ややりがいについて発信するとともに、若手職員のサポート体制の充実やワーク・ライフ・バランスの推進などに取り組むこととしております。

道といたしましては、職員の理解と共感の下、こうした取組を進め、直面する様々な課題に的確に対応できる多様で優秀な人材の確保につなげるとともに、職員一人一人がやりがいや成長実感を得られ、多様な働き方ができる職場環境づくりに向けて取り組んでまいります。

○伊東尚悟委員 次に、行財政運営について伺います。

行財政運営に関し、初めに、行政運営についてであります。

道は、令和3年3月に策定した行財政運営の基本方針に基づき、道庁の組織活力を通じて道民サービスや政策の質の向上を目指し、スマート道庁の取組により業務改革と働き方改革を進めてきたところでありますが、この基本方針の推進期間は今年度までとなっております。

さきの第1回定例会における我が会派代表質問に対して、知事からは、新たな方針の策定に向け、速やかに検討を行い、新たな総合計画が目指す、豊かで安心して住み続けられる地域の実現に向け、その歩みを支える道庁組織の行財政基盤の強化に向けた取組を進めるとの答弁がありました。そこで、以下、来年度以降の新たな方針の検討状況などについて伺ってまいります。

行財政運営の基本方針では、取り組むべき内容を取組項目として示し、推進方策として掲げた方針や計画等に基づき推進し、その状況について、毎年度、取りまとめを行っておりますが、これまでの取組内容について伺います。

また、この5年の推進期間中、新型コロナウイルス感染症の収束や行政のデジタル化が進展し

てきた一方、物価高騰や金利上昇など、かつてないスピードで社会経済情勢が変化している中で取組を進めてきたものと考えますが、こうした取組の成果についてどのように評価しているのか、併せて伺います。

○大西イノベーション推進局長 これまでの取組についてでございますが、現行方針では、スマート道庁の取組を通じてICTを活用した業務改革と働き方改革を推進し、道庁の組織活力や道民サービスの向上につなげることでございます。

道では、これまで、電子決裁の推進による行政情報の電子化や勤怠管理システムの導入といった業務の効率化を進めてきましたほか、公用スマホを用いたテレワーク環境の整備などによる多様な働き方の実践、さらには、行政手続のオンライン化や電子契約の導入などにも取り組んできたところでございます。

社会経済情勢が大きく変化する中、高度化、複雑化する行政課題に的確に対応していくためにも、これまでのスマート道庁の取組をさらに広げ、庁内により一層浸透をさせていく必要があるものと考えております。

○伊東尚悟委員 第1回定例会の我が会派代表質問で、知事は、新たな方針の策定に向け、これまでの取組の課題などを踏まえ、専門家の御意見を伺うとともに、道政の未来を担う若手職員の自由な発想なども取り入れながら速やかに検討を行うと答弁されております。

新たな方針の検討を進めるに当たり、社会経済情勢の変化や行政を取り巻く環境の変化などを的確に捉え、方針の実効性をより一層高めるためにも、専門家の方々の意見や若手職員の発想などといった新たな視点を取り入れていくことは重要なことと考えますが、具体的にどのような意見があったのか、伺います。

○金見行政マネジメント推進課長 専門家等の意見についてでございますが、道では、現行方針の見直しに向けまして、マネジメントやデジタル等の専門分野の方の御意見をお伺いいたしますとともに、道政の未来を担う若手職員の自由な発想など、新たな視点を取り入れながら検討を進めているところでございます。

若手職員からは、無駄な業務の廃止や工程の簡素化などを進めることが重要、一人一人が能力を発揮できるチームづくりが必要といった意見が寄せられましたほか、学識経験者の皆様からは、デジタルに合わせた最適な業務の進め方を追求すべき、スマート道庁の取組は評価しており、引き続き、職員へのサポートを充実させることが必要といった御意見があったところでございます。

○伊東尚悟委員 ここまで、現行方針の取組内容や、その評価、次期方針の検討に向けた専門家等からの意見について伺ってまいりました。

現行方針においては、人口減少や高齢化の進行などといった継続的な課題のほか、北海道 Society 5.0、ゼロカーボン北海道の実現といった、ポストコロナの北海道を見据えた中長期的な道政課題にも着実に取り組むことができるよう、スマート道庁をはじめとする様々な取組を進めてきており、業務改革について一定の成果はあったものと考えます。

一方で、新たな総合計画の目指す姿の実現に向けては、これまでの取組に加え、社会経済情勢の変化も踏まえながら、安定的な行財政運営を確保していくことが非常に重要であります。来年度以降の行財政運営の進め方を検討するに当たり、どのような考え方で取り組んでいくのか、所見を伺います。

○天野総務部イノベーション推進監 今後の取組についてでございますが、コロナ禍を経て、デジタル技術が急速に進展し、道職員の働き方や価値観も大きく変化する中、質の高い行政サービスを継続的に提供していくためには、業務改革や働き方改革の取組を不断に進めていくことが重要でございます。

このため、現在、これまでの取組や課題を踏まえ、若手職員や学識経験者の意見などもお伺いしながら、現行方針の見直しに向けた検討を進めております。

道といたしましては、今後も、社会経済情勢の大きな変化を的確に捉え、新たな発想や技術などを積極的に取り入れるなど、スマート道庁の取組の一層の深化、浸透を図りながら、道庁の組織力向上に向けた取組を進めてまいります。

以上でございます。

○伊東尚悟委員 次に、財政運営についてであります。

財政運営については、先日の我が会派代表質問に対し、知事から、改めて収支見通しの精査を行った上で、持続可能な財政構造を目指す観点から今後の財政運営に関する新たな方針の検討を進め、年内にもその方向性を示すとの答弁がありました。そこで、以下、今後の財政運営に関し、伺います。

道では、道債発行の大半を占める10年債の7年度予算金利を、国債の予算積算金利と同率の2.0%で設定しています。このような中、財務省は、令和8年度予算の概算要求に当たり、国債の想定金利を0.6ポイント引き上げ、2.6%にしたとのこと。このため、年末の8年度政府予算案で、国債の予算積算金利が2.6%で決定された場合、道債の予算金利の引上げを検討せざるを得ず、将来の道債償還費における利払いの増加が懸念されます。

そこで、8年度の道の予算金利を2.6%とした場合、道債償還費は単年度でどの程度増加し、後年度にどのような影響があると想定されるのか、伺います。

○浅野貴博委員長 資金担当課長中村陽一君。

○中村資金担当課長 道債償還費についてでございますが、令和8年度の利子償還額につきましては、道債発行額などの条件が定まっておらず、現時点でその具体的な影響を申し上げることは難しいところですが、仮に2.0%としている7年度の道債の予算積算金利を2.6%に置き換え、機械的に試算した場合、310億円程度と見込んでいた7年度の利子償還額は30億円程度増加することとなります。

また、後年度への影響につきましては、こうした経済情勢や市場環境が続いた場合ではございますが、各年度において新たに発行する道債の利子償還額が増加するため、毎年度、一定の利子償還額が累積して増加していくものと見込まれます。

道では、これまでも、道債の予算積算金利は、金利変動リスクや国債の予算積算金利などを踏まえて設定しているところをごさいます、引き続き、今後の金利状況や国の動向なども注視しながら、当初予算の編成過程において検討してまいります。

○伊東尚悟委員 現行方針を策定した令和3年当時は、日銀のマイナス金利政策が続く超低金利時代でありましたが、現在は政策金利の引き上げによる金利上昇局面であり、いわゆる金利のある世界において次期方針が策定されることになります。

道は、今後、改めて収支見通しを精査することとなりますので、金利上昇による影響を適切に見込んだ上で、今後の財政運営について検討を進めるよう指摘いたします。

続いて、質問させていただきます。

実質公債費比率について伺います。

道は、例年、第3回定例会に報告する前年度の健全化判断比率の算定と併せて、実質公債費比率の将来推計を、前回試算に用いた道債の発行額や残高、金利等を実績に置き換えて公表しています。

このたび公表された実質公債費比率の将来推計では、前回試算と比べ、最大で0.1ポイント低下する見込みとなった一方で、令和6年度以降は依然として比率が上昇し続け、16年度には、前回試算同様、23.7%に達する見込みにあります。

そこでまず、なぜ比率がこのように上昇し、高止まりするのか、その要因について伺います。

○中村資金担当課長 実質公債費比率の上昇要因などについてでございますが、実質公債費比率は、道債の元利償還金や減債基金の積立不足の状況などに応じて算定される額などが財政規模に占める割合でございます、過去の道債の発行状況や減債基金の積立状況などに応じて比率が増減するものとなっております。

このたびお示しをいたしました推計におきましても、当初予算時と同様に、令和6年度以降、比率が上昇し、高い水準で推移するものと見込んでおりますが、その要因といたしましては、多額に上る減債基金の積立留保の影響により、積立額が不足する中、過去の大規模な景気対策時に発行した道債が、多額の償還が生じる最終年を順次迎えるため、元利償還金や基金の積立不足の状況などに応じて算定される額が増加することなどによるものでございます。

○伊東尚悟委員 減債基金の積立留保の影響などもあり、道の実質公債費比率は、早期健全化基準の25%には達しないものの、引き続き、高い水準で推移する厳しい見通しにあり、今後もその改善に取り組む必要があると考えます。

道は、どのように比率の改善に向けた取組を進めていくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 財政課長神長賢人君。

○神長財政課長 実質公債費比率の改善についてでございますが、道におきましては、比率が高止まりをする大きな要因でございます減債基金への積立留保額を段階的に解消するため、毎年度の当初予算での計画的な積み戻しや年間の財政運営を通じたさらなる積み戻しに取り組むこととしてございます。

【第1分科会 9月30日 第4号】

こうした考え方にに基づきまして、令和4年度から7年度までの当初予算におきまして計画的な積み戻しとして30億円を計上してきたほか、これまでの最終補正予算におきましてもさらなる積み戻しにも取り組み、減債基金への積立留保額の段階的な解消に努めてまいったところでございます。

実質公債費比率は、今後も高い水準で推移する厳しい見通しにありますことから、引き続き、新規道債発行の抑制に努めますとともに、減債基金への積み戻しなど、比率の改善に向けた取組を進めてまいります。

○伊東尚悟委員 このたび公表された実質公債費比率の将来推計では、今年度算定値は20%ですが、令和16年度には23.7%まで上昇する見込みとなっています。今後、さらなる金利の上昇も見込まれますので、早期健全化基準の25%に達しないよう、これまで以上に比率改善に取り組むよう指摘いたします。

続けて、質問させていただきます。

ここまで、金利上昇が道財政に及ぼす影響や実質公債費比率について伺ってまいりました。知事は、来年度以降の財政運営については、改めて収支見通しの精査を行った上で、持続可能な財政構造を目指す観点から、今後の財政運営に関する新たな方針の検討を進め、年内にもその方向性を示すと答弁しています。厳しい財政状況にあっても重要な道政課題にしっかりと対応していけるよう、来年度以降も新たな方針の下で適切な財政運営を行うことが必要です。

道は、どのような考え方で来年度以降の財政運営の検討を行っていくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 総務部長兼北方領土対策本部長坂本隆哉君。

○坂本総務部長兼北方領土対策本部長 今後の財政運営についてでございますが、道財政は来年度以降も多額の収支不足が見込まれるほか、実質公債費比率も高い水準で推移するなど、厳しい状況が続く見通しとなっております。

こうした中におきましても、物価や金利の上昇などに適切に対処するとともに、中長期的な政策課題にも着実に対応していくためには、持続可能な財政構造の確立が重要でございます。

このため、道といたしましては、国の施策や制度改正等の動向を注視しつつ、改めて収支見通しの精査を行った上で、今後の財政運営に関する新たな方針について、持続可能な財政構造を目指す観点から、目標の設定や必要な取組の検討を進め、財政健全化に向けて不断に取り組んでまいります。

○伊東尚悟委員 それでは、最後に、大雨に係る防災対策について伺います。

北海道では、この夏、非常に気温が高く、気象庁は、先月の1日、6月から8月にかけての平均気温は1946年の統計開始以来の最高を記録したと発表しました。さらに、8月半ば以降は、道内各地で大雨警報や洪水警報が相次いで発表され、住居の浸水被害も確認されております。特に、9月20日から21日にかけては、発達した低気圧の通過に伴い、道東で線状降水帯が発生し、猛烈な雨となりました。この影響により、私の地元・釧路市音別地区では浸水被害が発生したほか、JR根室線では、路盤流出等の被害が生じ、列車の運転見合せによって道民の皆様の暮らし

や観光客の方々の移動に大きな影響が出ています。

このたびの大雨により被災された方々に心よりお見舞いを申し上げますとともに、復旧に向け御尽力されている方々に深く敬意を表するものでありますが、こうした線状降水帯の発生など大雨に係る防災対策について、以下、質問してまいります。

札幌管区気象台は、9月21日の明け方、十勝・釧路地方において線状降水帯が発生したとの情報を発表しました。

線状降水帯というのは、どのような現象で、どのような危険性があると道は認識しているのか、伺います。また、この夏、本道で発表された線状降水帯の発生予測回数とその精度について伺うとともに、予測情報を踏まえ、道としてどのような対応を取ったのか、伺います。

○浅野貴博委員長 危機対策課長高橋智哉君。

○高橋危機対策課長 線状降水帯についてでございますが、次々と発生する積乱雲が数時間にわたってほぼ同じ場所を通過すること等によりつくり出される線状に伸びる強い降水域が線状降水帯でありまして、これが発生しますと、土砂災害や低い土地の浸水など、大雨災害の危険性が急激に高まるものと認識してございます。

気象庁では、この発生の可能性がある場合には、半日程度前から予測情報を発表していますが、全国における今年の適中率は今月10日時点で約14%となっております。このたび、本道においては、先月から今月にかけて3回の予測情報が発表され、今月21日明け方に初めて発生が確認されました。

道では、予測情報が発表され次第、直ちに関係振興局や市町村と情報共有をするとともに、道民の皆様に対しましてもSNS等で警戒を呼びかけたほか、速やかに危機対策課と関係振興局において警戒態勢を構築し、続いて、大雨に伴う土砂災害警戒情報等が発表された際には、該当市町村に対しまして避難指示の発令の検討を助言するなど、被害の最小化に努めたところでございます。

○伊東尚悟委員 今回の線状降水帯の影響で、白糠と浦幌では24時間降水量がここ50年で最高の記録を更新しました。昔は起こり得なかったような大雨が、最近、北海道でも多くなってきているように感じられますが、その最も顕著な例が今回の線状降水帯の発生であると考えます。

今年のように線状降水帯の予測情報が頻繁に出される状況を、道としてはどのように受け止めているのか、伺います。

○浅野貴博委員長 危機対策局長清水章弘君。

○清水危機対策局長 大雨の頻発化についてでございますが、札幌管区気象台では、今世紀末にかけて気温が上昇していくことに伴い、大気中の水蒸気が増加するため、今後、これまで道内ではほとんど発生しなかった、1時間の降水量が50ミリ以上の短時間強雨や、1日の降水量が200ミリ以上となる大雨の発生頻度が増加することが考えられるとの見解を示しております。

道といたしましては、こうした見解も踏まえ、市町村や防災関係機関と一層緊密に連携しながら、風水害の予防対策や応急対策を強化していく必要があるものと受け止めております。

○伊東尚悟委員 道の防災計画では、地理的条件や地域構造、人口構成に加え、気候変動等による将来に見込まれる災害リスクも踏まえ、総合的に防災対策を検討し、取り組んでいかなければならないと記載されております。

今回の線状降水帯の発生は想定を超える大雨災害の新たなリスクであり、また、将来、繰り返し北海道を襲うおそれのあるリスクでもあります。想定を超えるような大雨災害のリスクに対し、道として今後どのように備えていく考えなのか、伺います。

○浅野貴博委員長 総務部危機管理監高山圭一君。

○高山総務部危機管理監 激甚化、頻発化する大雨災害への対応についてであります。先月から今月にかけて道内は繰り返し大雨に見舞われ、これまでの降水量の記録を更新した地点が相次いだほか、今月21日には十勝・釧路地方で道内初となる線状降水帯が発生し、住家の床上・床下浸水のほか、長期間の列車運休を余儀なくされるような土砂災害等が発生したところであり、今後もこうした大雨災害が起こり得るとの認識の下、防災対策を講じていく必要があると考えております。

道としては、こうした状況を踏まえ、今後とも、国の施策や研究機関の知見等も取り入れながら、市町村や関係機関等と連携し、災害発生時の情報伝達や避難誘導等を的確に行う体制整備を図るとともに、道民の皆様に対しては、訓練や防災教育を通じて、日頃からハザードマップや避難経路等を確認することなど、災害時に必要な防災行動を確実に取っていただくための意識改革や行動変容の促進を図り、激甚化、頻発化する気象災害に適切に対応できるよう取り組んでまいります。

○浅野貴博委員長 伊東委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

宮崎アカネ君。

○宮崎アカネ委員 それでは、私から、通告に従いまして、順次質問させていただきたいと思っております。

女性活躍推進について、国は、女性の職業生活における活躍の推進に関する基本方針を平成27年9月に策定いたしました。豊かで活力ある社会の実現を図ることが目的と承知しております。

道においても、その翌年、平成28年度に女性活躍推進法に基づく特定事業主行動計画を定め、女性のキャリア形成の支援などに取り組み、10年になります。この間、徐々に取組を進めてきたと思いますが、女性職員の昇任や男性職員の育児休業取得促進など、全ての職員が活躍できる職場環境の実現に向けた取組について、以下、お伺いしたいと思います。

道では、転勤を伴う人事異動などが女性職員のキャリア形成に少なからず影響しているものと承知しております。令和6年に人事委員会が実施した職員アンケートにおいても、自身が昇任するために必要なこととして、キャリアアップにつながる業務経験や家庭事情を踏まえた人事異動といった回答が多く出されていますが、道では、こうした状況や職員の声を踏まえ、本庁課長級以上の女性の割合を12%以上とする目標の達成に向け、どのような取組を行っているのか、お伺いいたします。

○浅野貴博委員長 職員活躍担当課長兼人事局参事 中里文美君。

○中里職員活躍担当課長兼人事局参事 女性職員の登用についてでございますが、道では、これまで、女性登用に向けて、結婚や出産、子育て、介護などの事情により広域の転勤が困難な場合に、家庭環境、意欲、能力等を勘案し、現在の勤務地で昇任させるなどの配慮や、転居を伴う人事異動を行う場合、配偶者と同一の勤務地とするなど、子育てや介護等の状況を踏まえた人事上の配慮を行っているところでございます。

本年3月には特定事業主行動計画を改定し、将来の女性登用を見据えた裾野の拡大に向け、新たに、本庁係長級への昇任者に占める女性職員の割合を30%に、また、採用試験の受験者に占める女性の割合を35%とする数値目標を定めたところでありまして、行動計画の目標達成に向け、幅広い行政分野への人事配置や女性の受験者確保に向けたセミナーの開催などに積極的に取り組んでまいります。

○宮崎アカネ委員 ただいま答弁がありました。採用試験の受験者に占める女性の割合を35%と掲げています。それは国の35%と同等ということで承知しておりますが、35%以上となった年もあったということも聞いております。U・I・Jターンや受験者数が多ければ35%以上になるということを含めると、やはり、これからの女性活躍に向けた取組というのは重要だと私は思います。このことについては、35%という形ではなく、もっと高い数値での目標を設定するべきだと指摘させていただきたいと思っております。

次に、職員アンケートでは、管理職になりたいと思うと答えた女性職員は10%を下回っています。道では、管理職員を増やすため、女性職員のためのキャリアデザイン研修の実施など、キャリア形成に向けた意識啓発にも取り組んできたことですが、既に管理職員として活躍している女性職員から、これまでの経験や管理職員としてのやりがいなどを若い職員に丁寧に伝えていくことが必要と考えます。また、目標となるモデルケースを示すことなど、意識向上に向けた一層の取組が必要と考えますが、所見をお伺いいたします。

○中里職員活躍担当課長兼人事局参事 女性職員の活躍促進に向けた取組についてでございますが、道では、女性職員支援室を設置し、支援室の職員が振興局を訪問して相談対応を行うほか、先輩職員が後輩職員に自身の経験を基に助言等を行う女性職員メンター制度の導入や、女性職員活躍事例集の作成、さらには、キャリアアップに向けた階層別の研修等に取り組んでいるところでございます。

今年度からは、新たに、外部の専門家に仕事やキャリアに関するアドバイスを受けられるキャリア・カウンセリング制度を本格導入したところでございまして、今後とも、女性職員の活躍促進に向けて、相談体制の充実やキャリア意識の向上を図ってまいります。

○宮崎アカネ委員 ただいま答弁がありました。今年度、新たに外部の専門家によるキャリア・カウンセリング制度を導入したということですが、その概要と利用状況について再度お伺いいたします。

○浅野貴博委員長 人事課長片岡英善君。

○片岡人事課長 キャリア・カウンセリング制度についてであります。この制度は、職員が、キャリアカウンセラーや臨床心理士など、外部の専門家から仕事やキャリアに関するアドバイスを受けられるものであり、職員アンケートにおけるニーズを踏まえ、昨年度、試行的に実施し、本年6月から本格導入したものでございます。

本制度をより多くの職員に利用いただけるよう、庁内電子掲示板や各種会議により周知を図っておりまして、9月29日現在で、女性22名を含む50名から申込みがあり、既に31名がカウンセリングを受けているところでございます。

○宮崎アカネ委員 ただいま答弁がありました。この取組の内容は、ホームページにもありませんし、職員間だけの周知というふうに聞いております。時代の流れから、個人情報の管理もしっかりしていて、面談やオンライン、Zoom、電話、メール等を選択できて、個人的な偏りのあるアドバイスがもらえるというよりも、やはり、一般的なのか、専門的な知識のある方たちのアドバイスをいただけるということはいいことだと思いますので、この部分に関しては、大々的にホームページに載せるなど、周知が必要だと思います。

次に、男性職員の育児休業の取得促進についてお伺いいたします。

女性活躍の推進にはワーク・ライフ・バランスも重要であり、男性が育児休業をしっかりと取得できるよう、環境の整備をしていく必要があります。

道では、昨年度、特定事業主行動計画を改定し、男性職員の育児休業2週間以上の取得を85%とする数値目標を掲げておりますが、誰もが取得できるようにするためには、目標を100%にするべきとも考えます。

男性職員の育児休業の取得促進に向け、どのような取組を行っているのか、お伺いします。

○浅野貴博委員長 給与サービス担当課長山本裕之君。

○山本給与サービス担当課長 男性職員の育児休業についてでございますが、道では、特定事業主行動計画に基づき、各種パンフレットや庁内イントラネットを活用した情報発信により、子育て支援の重要性や各種制度の周知徹底を図るとともに、管理職員が男性職員と面談して育児計画チェックシートを作成し、休暇や休業を奨励するなどの取組を進めており、令和6年度の実績では、育休取得率は65.9%となっているところでございます。

今年度は、「職員のための子育てサポートブック」を全面改定いたしまして、育児休業中の各種手当金・給付金に係る周知を図るとともに、子どもの成長に応じた休業制度等を分かりやすくまとめた早見表を全ての子育て中の職員に配付した上で、そのニーズや意向をきめ細かに把握することとしましたほか、本年7月から8月にかけて、本庁及び全振興局において、さきの定例会で条例改正された育児部分休業等の内容も含め、仕事と子育ての両立支援制度の説明会を実施したところであり、こうした取組を通じて、計画に掲げる数値目標の達成に向けて取り組んでまいります。

○宮崎アカネ委員 ただいま答弁がありました。私は、100%にならないと、公務員として、育児休業を取りましようという国の背景に従って、それに準じているのであれば、やっぱり、公務

員が100%取れる環境になきゃいけないですし、100%という目標を掲げていないと、これが全業種に波及していかないというふうに思うのですよね。

皆さん、見たことがあると思いますけれども、私の手元にもあります、子育て応援ハンドブックという、男性職員の育児休業等の取組の内容が書かれていますけれども、これを見させていただきました。

この内容について、私はちょっと気づいたことがありまして、この中に、手伝うというキーワードが入っていました。これは、フラットな気持ちで、子育てのために育休を取得して、妻と夫が子育てに向かっていくためのツールだと思いますから、手伝うという内容がここに記載されているということは、そのツールにそぐわないというふうに思いますので、訂正しながら、今度は作っていただきたいなというふうに思います。

次に、男性職員の育児休業の取得期間についてお伺いいたします。

男性職員の育児休業の数値目標は、先ほども言いましたが、2週間以上の取得としています。父親として主体的に子育てに関わるためには2週間では短く、より長い期間を取得できるよう、実際に育休を取得するに当たっては、配偶者の意向というのも聞いていただきまして、検討していくということが必要だと思います。

男性職員に配偶者の意向を確認するよう促すなどの丁寧な取組が必要と考えますが、所見をお伺いいたします。

○浅野貴博委員長 答弁をさせる前に、一言申し上げます。

宮崎委員におかれましては、質疑の中で資料を提示される際は事前に理事会に諮っていただく必要がございますので、会派の理事の方におかれましては、田中(勝)理事、以後、このようなことがなきように徹底していただきたいと思います。

○山本給与服務担当課長 育児休業の取得促進についてでございますが、道では、子育てへの参加に対する意識を高め、育児休業等の取得促進を図るため、配偶者の出産を控えた男性職員に対しまして、育児休業を取得した職員の体験談や配偶者の声をまとめた「パパの子育て応援ハンドブック」を配付するとともに、管理職員が男性職員と面談し、配偶者の意向を含めた職員のニーズを把握した上で、これに応じた休暇や休業の取得を奨励するなどの取組を進めております。

また、本年3月に改定いたしました特定事業主行動計画では、出産予定の配偶者に向けて、道の子育て支援制度や、父親が育児休業を取得する意義のほか、男性職員の育児休業取得状況などを分かりやすく周知することとしておりまして、こうした取組を積み重ねながら、育児休業等を取得しやすい環境の整備に取り組んでまいります。

○宮崎アカネ委員 それでは、最後に、今後の取組についてお伺いいたします。

私自身、女性職員との意見交換の中で、休暇を取得しやすい雰囲気づくりが重要であるといったことや、地方における職員の住環境の充実、ほかにも、庁舎内の男女のトイレの配置にも配慮が必要といった声を聞いております。

このように、女性職員の活躍推進に当たっては、様々な職員の声に丁寧に耳を傾けながら取組

を進め、ひいては、全ての職員が活躍できる環境の充実につなげていくことが重要と考えますが、道では今後どのように取組を進めていくのか、お伺いいたします。

○浅野貴博委員長 総務部職員監飯田滋君。

○飯田総務部職員監 今後の取組についてであります。女性職員はもとより、子育てや介護、障がいなど、様々な背景を持つ全ての職員が安心して働き続けることができる職場環境づくりを進めることは、道の施策に多様な視点が反映されることや、人材の確保や定着の観点からも大変重要であると考えており、働きやすい執務環境や民間資金を活用した公宅の整備などに取り組んでいるところでございます。

また、特定事業主行動計画の改定に当たっては、幅広く職員の声を把握しながら目標や取組を定めたところであり、道といたしましては、この計画における目指す姿の実現に向けて、あらゆる機会を活用し、職員の意識改革と職場全体の理解促進を図りながら、全ての職員が意欲と能力を発揮できる魅力ある職場環境づくりに積極的に取り組んでまいります。

○浅野貴博委員長 宮崎委員の質疑並びに質問は終了いたしました。

赤根広介君。

○赤根広介委員 それでは、防災・減災対策についてであります。

道では、今年度、能登半島地震での避難所等の生活環境の悪化を踏まえ、環境改善を目的に必要な防災資機材を整備するとしておりますが、その整備状況をまず伺います。

○浅野貴博委員長 災害支援担当課長工藤一祥君。

○工藤災害支援担当課長 避難所の環境改善についてであります。道では、国が昨年度の補正予算で措置した交付金を活用し、市町村の避難所を支援するため、簡易ベッド900台、シェルターテント900張り、簡易トイレ96台を可搬型コンテナに備蓄し、道内6地域に分散配備するほか、トイレコンテナ3基、水循環型シャワー4台を整備することとしており、順次、契約手続などを取り進めております。

○赤根広介委員 ぜひ、早急に整備をされて、こうしたものを用いながら、訓練を通じて防災力の向上に努めていただきたいということを指摘させていただきます。

次に、カムチャツカ半島付近の地震に伴う対応において、道では、避難所の暑さ対策が脆弱だったとして、地域づくり総合交付金により市町村が行う冷房機器等の備蓄を支援するとともに、民間事業者との災害時協定を活用して、こうした資機材、物資の供給体制を整備するなど、避難所の暑さ対策の充実強化に取り組むとしてしているわけでありませう。

先ほどの総合政策部所管審査でも、その必要な予算額の確保はもとより、環境の変化等を踏まえた不断の見直しに努めるという答弁があったところでございますが、道が本気で避難所の暑さ対策の充実強化に取り組むのであれば、地域づくり総合交付金の拡充、さらには、新たな支援制度を整備すべきと考えるわけでありませうが、計画的な整備にどう取り組むのか、所見を伺います。

○浅野貴博委員長 危機対策局長清水章弘君。

○清水危機対策局長 避難所の暑さ対策についてでございますが、これまで、市町村では、交付税措置がある緊急防災・減災事業債、いわゆる緊防債を活用して、指定避難所等の空調設備の整備に取り組んできたところでございます。

こうした中、国の昨年度の補正予算において、避難所となる公立学校における体育館等の空調設備の整備を支援する交付金や、避難所の環境改善を図るための備品等の整備を支援する交付金が措置され、市町村では、これら交付金も活用し、避難所の暑さ対策に取り組んでおります。

道では、国に対し、緊防債の延長や交付金の継続措置を要請しているところでございまして、今後とも、こうした財源や地域づくり総合交付金を活用して市町村における避難所等の冷房設備などの整備促進に努めてまいります。

○赤根広介委員 先ほども触れたのですが、今日の道新の1面に、私が頼んだわけではないのですが、「避難所の暑さ対策「必要」9割」と、これは、当然、アンケートを取れば、みんなが必要だと言うに決まっているので、この数字には特に驚くわけじゃないのですけれども、先ほどの総合政策部の審査でも、3か年ではありますが、やはり、件数も金額も増加傾向にあるわけで、地域づくり総合交付金の金額だけで十分なのかと、私は非常に心配をするわけであります。

当然、暑さ対策といっても、ソフト、ハードの両面が必要なわけであります。いずれにしても、市町村の課題は、今日のアンケートを見ても、やっぱり、財源だということでありますので、先ほども申し上げたように、地域づくり総合交付金の拡充や新たな支援制度を、まずは危機対策局の皆さんのほうでしっかりとお考えになって、これからの予算要求に取り組んでいただきたいというふうに思うわけであります。この点、改めて所見を伺います。

○清水危機対策局長 暑さ対策に係る市町村への支援についてでございますが、市町村の避難所における暑さ対策を進める上での財源として国に要請しております緊防債の延長につきましては、道だけではなく、全国知事会を通じて他府県とも連携して対応しております。

また、継続を要請しております避難所の環境改善を図るための備品等の整備に対する交付金は、内閣府の来年度予算概算要求に盛り込まれたところであり、避難所となる公立学校の体育館等の空調設備に対する交付金は、対象期間が令和15年度までとされているところでございます。

総務部といたしましては、今後とも、こうした国の動向も踏まえながら、市町村の備蓄に対する支援につきまして、関係部局とも連携しながら適切に対応してまいります。

○赤根広介委員 こっちのラインの方とばかり話しているようですが、真ん中には財政の方たちもいますので、ぜひよろしくお願ひしたいというふうに思うわけであります。

次に、カムチャツカ半島付近の地震に伴う対応の振り返りについてです。

すぐに対応するものにはこれまでも取り組んでいるわけでありますが、一方で、避難時の渋滞解消対策などについては、いつまでに、どのように行うのかがこれまでの議論でも判然としないわけであります。

その中で、今日は、今まであまり注目してこなかったのですけれども、偽・誤情報対策についてでございますが、これも、やはり、災害発生時の情報というものは人命を左右する事態につなが

るおそれもあるわけでありますので、非常に重要と考えるわけであります。

そこで、偽・誤情報にはどのようなものがあるのか、また、発見時にはどのような対応を講じているのか、何かしらの被害が発生した事例があるのか、併せて伺います。

○浅野貴博委員長 危機対策課長高橋智哉君。

○高橋危機対策課長 災害時における偽・誤情報についてでございますが、能登半島地震では、SNSが情報収集や安否確認手段として寄与していた一方で、不確かな情報で救助を呼びかける投稿や、過去の災害画像を添付して被害情報を報告する投稿など、迅速な救命・救助活動や円滑な復旧・復興活動を妨げるような偽・誤情報の流通、拡散が問題となったところでございます。

道では、こうした情報に対しましては、国や市町村、関係機関と連携し、速やかに報道機関への情報提供や、ホームページ、SNSなどを通じて偽・誤情報の流布に対する注意喚起や正確な情報発信などを行うこととしております。

なお、先般の津波警報等の対応の振り返りにおいて、一部の自治体から、隣のまちに津波が来ている、道路が通行止めとなっているといった偽・誤情報が発生したとの回答がありましたが、この情報に起因した被害の報告は受けていないところでございます。

○赤根広介委員 やはり、今の時代背景的に、こうしたことにも気をつけていかなければいけないのかなと思うわけであります。

そこで、東京都では、SNSなどに出回る都の政策に関する偽・誤情報に対処するとして、専用の「#TOKYO_CORRECT」をつけた情報発信をXで始めたわけであります。これは、防災対策に限った話でもありませんし、一つの事例ではありますが、仮に偽情報が出回っても、道が正しい情報を確実に発信していくことで、あらぬ混乱や被害を防げるものとするわけでありますが、偽・誤情報対策の充実強化にどう取り組むのか、所見を伺います。

○清水危機対策局長 偽・誤情報への対応についてでございますが、災害時には、流言等による社会的混乱の防止を図り、被災地の住民の皆様はもとより、道民の皆様が適切な判断により行動を行えるよう支援することが重要でございます。道では、偽・誤情報に対しては、国や市町村、関係機関と連携し、様々な手段により注意喚起や正しい情報の発信などを行うこととしております。

インターネット上で偽・誤情報が流通、拡散した能登半島地震では、総務省が、注意喚起の発信に加え、主要なSNS等プラットフォーム事業者に対し、各社の利用規約等を踏まえた適正な対応を要請するとともに、投稿削除やアカウント停止の件数、その対象となった投稿内容、ファクトチェックで偽情報とされたものへの対応の有無や件数などを、毎日報告するよう求めるなどの措置を講じたところであり、対策を進める上で、総務省との連携は大変重要と認識しております。

道といたしましては、市町村はもとより、防災会議の構成機関である道総合通信局や報道機関との緊密な連携の下、災害時における偽・誤情報対策の充実強化に取り組んでまいります。

○赤根広介委員 次に、これまでも何度かお伺いしておりますが、日本海溝・千島海溝周辺海溝

型地震の特措法による特別強化地域での津波タワーなどの津波避難施設の整備の状況を伺うとともに、こうした整備をいつまでに終える予定なのか、併せて伺います。

○浅野貴博委員長 海溝型地震対策室長三浦次郎君。

○三浦海溝型地震対策室長 津波避難施設の整備状況等についてであります。現在、16市町において、緊急事業計画に基づき、津波避難タワーや避難路など43か所の整備が予定されており、そのうち、これまでに、4市町において津波避難タワー5か所など計9か所の整備を終えております。

今後の整備予定につきましては、これまで、緊急事業計画を策定済みの事業につきましては、令和11年度までに整備が完了する予定であります。

現在、特別強化地域に指定されている他の市町におきましても施設整備の検討が進められており、道といたしましては、令和5年2月に策定した減災目標の達成に向け、引き続き、推進会議などを通じ、市町が抱える問題にきめ細かく対応しながら、緊急事業計画が速やかに策定されるよう支援してまいります。

○赤根広介委員 道では、6月に、日本海沿岸の地震・津波被害想定を公表し、年度内に減災計画を策定すると承知しておりますが、日本海溝・千島海溝周辺型海溝地震の対策と同様に、こちらのほうはまだ特措法の対象にもなっていないわけではありますが、津波避難施設等の整備も想定しているのか、見解を伺います。

○浅野貴博委員長 海溝型地震対策担当局長上田昌宏君。

○上田海溝型地震対策担当局長 日本海沿岸の地震・津波対策についてでございますが、津波からの被害を軽減するためには、津波避難施設の整備を促進することや道民の皆様の避難意識を高めることなど、ハード、ソフトの両面において総合的な対策を着実に推進していくことが重要でございます。

日本海沿岸地域における施設整備に当たりましては、太平洋沿岸の特別強化地域と異なりまして国庫補助のかさ上げの対象とはなっておりませんが、道といたしましては、必要な対策が進められるよう、北海道開発局などと連携し、市町村が抱える課題の把握や事業計画への助言などに努めながら、今後策定する減災計画に適切に反映してまいります。

以上でございます。

○赤根広介委員 カムチャツカ半島沖の地震の対応等を踏まえ、代表質問では、組織の在り方や業務の進め方を不断に見直すなどして、災害に迅速かつ的確に対応できるよう組織体制の強化についても取り組むとの答弁でありました。

昨今の頻発、激甚化する自然災害の発生状況の中で、危機対策局の皆さんは、昼夜を問わず、本当に御苦労されているなというふうに感じるところであります。やはり、体制強化も喫緊の課題だというふうに私は強く感じているわけでありまして。改めて、体制強化について所見を伺いたしたいと思います。

○浅野貴博委員長 総務部危機管理監高山圭一君。

○**高山総務部危機管理監** 災害への対応についてであります。道では、災害が発生し、または発生のおそれがある場合、必要と認めるときは、本庁に災害対策本部を、振興局に地方本部を設置し、本部長である知事の指揮の下、本部運営を統括する危機対策局をはじめ、各部局、振興局が所掌事務に基づき災害応急対策に当たることとしており、先般の津波警報等への対応におきまして、避難者数の把握、確認に時間を要したことなどの課題があったことを踏まえ、速やかに本部運営に係る業務手順の見直しや訓練を行ったところでございます。

道としては、今後とも、道民の皆様を守る防災・減災対策を進めるため、災害対策本部や地方本部の初動対応をはじめ、組織の在り方や業務の進め方を不断に見直すとともに、本部運営訓練などを積み重ねるなどしながら、災害に迅速かつ的確に対応できるよう取り組んでまいります。

○**赤根広介委員** まだまだ、水害、そして、これから冬季を迎えれば今度は大雪災害なども懸念されるわけでありまして。新年度と言わず、年度途中でも組織体制の強化というのが必要だというふうに思いますので、委員会室に職員監もおりますので、ぜひ、しっかりと検討していただきたいということを指摘させていただきます。

次に、原子力防災についてであります。

知事は、原子力防災対策に終わりはないとの認識の下、関係自治体や防災関係機関と緊密に連携協力し、実践的な訓練を積み重ねながら、計画の必要な見直しなど、より実効性のある原子力防災対策の充実強化に不断に取り組むと述べているわけでありまして。

当然、そのお言葉のとおりなのであります。現状の安全対策で、万が一、例えば、複合災害が発生した際に安全を十分に確保できるという理解でよいのか、それとも、何かしら不十分な点はあるのか、もしもあるとすれば、どういった点なのか、併せて伺います。

○**浅野貴博委員長** 原子力安全対策担当局長平田健男君。

○**平田原子力安全対策担当局長** 原子力防災対策についてであります。道では、昨年の能登半島地震により明らかとなった課題を踏まえ、地域防災計画を修正し、避難経路が寸断した場合や放射線防護施設が損傷した場合の対応手順の具体化を図ったところであります。国においても、こうした道や関係町村の計画等の改正や、道道泊共和線の開通、放射線防護施設の整備状況等を踏まえ、本年7月に「泊地域の緊急時対応」を取りまとめ、原子力災害対策指針などに照らし、具体的かつ合理的な内容であることを確認し、改定したところでございます。

原子力防災対策は、こうした計画等の策定をもって完了するものではなく、原子力災害時において住民の皆様への防護措置が確実にできるよう、道としては、関係自治体や防災関係機関と緊密に連携協力し、実践的な訓練を積み重ね、その検証結果や様々な災害から得られた教訓を学びとしながら、計画等を継続的に改善するなど、より実効性のある対策の充実強化に不断に取り組んでまいります。

○**赤根広介委員** なかなかお答えしづらい質問かと思いますが、直訳すると、やはり、原子力防災対策に終わりはないということなのだというふうに受け止めるわけでありまして。

そこで、知事は、8月4日の北電社長との面会で、規制以上の安全レベルの達成に向けて、ハード、ソフトの両面で安全対策を推進してほしいと伝えているわけではありますが、具体的に何を求めているのか、伺います。

○浅野貴博委員長 環境安全担当課長稲富久昌君。

○稲富環境安全担当課長 泊発電所の安全対策についてでございますが、原子力規制委員会では、安全の追求に終わりはないとの認識の下、継続的な安全性向上を図ることは福島第一原子力発電所事故の最も大きな教訓の一つであり、そのためには、規制機関と原子力事業者等が、リスクは決してゼロにはならないとの考えに基づき、残されたリスクを低減するため、不断の努力を続けることが必要であるとしております。

道といたしましても、事業者において、基準への適合はもとより、様々なリスクを想定し、常に規制以上の安全レベルの達成に向け取り組むことが重要と考えており、北電の社長にも、そのような考えの下、知事から安全対策の推進についてお伝えしたところで。

また、北電も、泊発電所の安全性の追求に終わりはない、さらなる安全性向上に向けた取組を図るとしており、今後も、設計及び工事計画認可や保安規定変更認可の審査が継続いたしますので、引き続き、真摯に対応いただきたいと思いますと考えております。

以上でございます。

○赤根広介委員 次に、道では、能登半島地震などを踏まえ、避難道路の複線化に向けて、関係自治体と連携し、必要な予算の確保を国に求めながら、避難道路の整備を着実に進め、住民の安全、安心の確保に取り組むとしているわけではありますが、複線化が必要な箇所を具体的に伺います。

○浅野貴博委員長 原子力安全対策課長平野宏和君。

○平野原子力安全対策課長 避難道路についてであります。原子力災害時において、迅速な緊急事態対応や円滑な住民避難を行うための避難道路を確保することは大変重要であると認識しております。

このため、道では、昨年3月に道道泊共和線を整備したほか、国において、本年3月に後志自動車道の余市町から仁木町までの区間を延長整備したことから、新たな避難経路として、関係町村の避難計画や「泊地域の緊急時対応」に反映したところでございます。

道路整備等に当たりましては、地域要望を把握するため、各建設管理部において社会資本整備推進会議を開催いたしまして、市町村と意見交換を行っており、道といたしましては、今後とも、関係自治体と連携し、必要な予算の確保を国に求めながら避難道路網の整備を着実に進めてまいります。

○赤根広介委員 次に、放射線防護施設については、24施設で事業を実施していると承知をしております。

一方、国に対して、放射線防護対策事業に関し、関係自治体が必要と判断したものについては、原子力災害対策重点区域内の全ての区域で、施設の耐震化を含め実施できるよう、財政支援

の拡充について国に要望するとしているわけでありますが、放射線防護施設の増設の必要性について、認識を伺います。

○平野原子力安全対策課長 放射線防護施設についてであります。道の原子力防災計画においては、健康上の理由から避難よりも屋内退避を優先することが必要な要配慮者の方々や、孤立地域が発生した場合などには、放射線防護施設等を活用し、避難までの間、屋内退避を行うこととしており、被曝のリスクを低減できる安全な施設を地域の実情に沿って確保することは大変重要であると認識しております。

このため、道では、国の補助金を活用いたしまして、平成25年度から令和6年度末までに、住民が孤立するおそれがある地域の公共施設や社会福祉施設などを含め、24施設で放射線防護対策事業を実施してきたところでございます。

道といたしましては、能登半島地震において、孤立地域の発生や防護施設が損傷したことなども踏まえ、住民の方々が安全、安心して屋内退避を実施することができるよう、引き続き、国に対し、放射線防護対策に関する財政支援の拡充などを要望するとともに、関係町村と緊密に連携しながら、対策が着実に進められるよう取り組んでまいります。

○赤根広介委員 屋内退避についてですが、原子力災害時には自宅で屋内退避を行うことを原則としつつ、高齢者など健康への配慮が必要な方々などは避難所や放射線防護施設などを利用するとしております。

暑さ対策として、避難所の冷房機器の整備が必要と考えるわけでありますが、暑さ対策についての課題は何か、また、冷房の設置状況と併せて伺います。

○平野原子力安全対策課長 避難所における暑さ対策などについてでございますが、本道では、これまで、暖房器具等の整備や低体温症予防など、厳冬期の対策に重点を置いて避難所の機能強化に努めてきたところですが、先般の津波警報等への対応を踏まえ、空調設備や冷房機器の整備など、夏の暑さ対策にも取り組んでいく必要があると認識しております。

また、原子力災害時の屋内退避における冷房は、一般的なエアコンが外気を取り入れない仕様のため、使うことが可能と考えておりますが、感染症対策の観点から、放射性物質の放出に注意しながら換気を行うことが必要であります。

なお、指定避難所における冷房設備の状況につきましては、国が全国の地方公共団体を対象に行っている指定避難所における防災機能設備等の確保情報に関する調査によりますと、昨年11月1日現在で、UPZ内の指定避難所269施設のうち、冷房機器を確保している指定避難所数は162施設でありまして、その割合は60.2%となっているところでございます。

○赤根広介委員 今の答弁で、まだ4割が未整備ということであります。

原子力防災ならではの特性があるというのは重々承知をしておりますが、暑さ対策をはじめ、避難所等の環境改善に今後どう取り組むのか、所見を伺います。

○平野原子力安全対策課長 避難所等における環境改善についてであります。カムチャツカ半島付近の地震に伴う津波警報等への対応では、避難行動中に熱中症を発症した事案があったほ

か、このたび道で行った振り返りにおいても、一部市町村から、避難所の熱中症対策が十分ではなかったとの回答もあったところでございます。

また、国におきましても、夏季における避難が長期化する可能性も踏まえた良好な避難環境の確保について検討を進めていくこととしております。

道といたしましては、こうした国の動向を踏まえまして、避難所の冷房機器の整備を市町村に働きかけるとともに、小まめな水分・塩分補給など、熱中症予防に関する周知はもとより、地域づくり総合交付金等を活用し、市町村に対し、冷房機器や飲料水等の備蓄を支援することに加え、民間事業者等との災害時協定を充実させるなど、原子力災害時において屋内退避に活用する避難所や放射線防護施設等の環境改善に向けた取組を促進してまいります。

○赤根広介委員 次に、これも、ここ数年議論をしておりますが、原子力災害時のバス避難について、これは、今、住民説明会でも様々な質問あるいは疑問の声が出ているようでありまして、やはり、不測の事態により確保した輸送能力では対応できない場合を想定した実動組織による輸送の訓練をしっかりと行っていくべきと考えるわけではありますが、所見を伺います。

○平野原子力安全対策課長 原子力防災訓練についてであります。地域防災計画の実効性を向上させるためには、道をはじめ、関係町村や防災関係機関である自衛隊などの実動組織、バス協会などの民間事業者それぞれが実践的な対応力を向上させるとともに、日頃から各機関が緊急時に一体となって活動できる連携体制を構築することが重要でございます。

このため、道では、関係町村や防災関係機関と合同で、複合災害など様々な事態を想定した原子力防災訓練を毎年実施するとともに、民間事業者等を対象とした原子力防災に関する研修を継続的に実施しているところでございます。

今年度の訓練では、実動組織と連携いたしました住民避難訓練やドローンによる災害情報伝達訓練などを行うこととしておりまして、現在、関係町村や防災関係機関と調整を進めているところでございます。

○赤根広介委員 実動組織の自衛隊及び警察においては、大型免許の取得者数について、任務の遂行上、回答は差し控えるということがこれまでの議論で明らかになったわけではありますが、こうした訓練を通じて、やはり、有事の際の実行力をしっかりと確保した上で、住民の不安払拭に努めていただきたいと指摘をさせていただきます。

次に、九州電力の玄海原子力発電の上空で7月に目撃をされた三つの光について、佐賀県警本部長は、県議会で、航空機の光をドローンと勘違いした可能性が高いと述べたわけでありまして、本事案について、原子力規制委は、ドローン3機が飛行と断定的に発表し、後に、三つの光と訂正していたわけでありまして。

ドローンを使用した攻撃は、ロシアによるウクライナの軍事侵攻でも見られているわけでありまして、あまりにも脆弱な保安体制に私としては言葉を失うばかりではありますが、ドローンなどの飛行物体に対して、監視や侵入防止などの対策、また、攻撃を受けた際の対応がどうなっているのか、また、北電のドローン対策に対する道の認識や対応についても併せて伺います。

○平田原子力安全対策担当局長 泊発電所における保安体制等についてであります。小型無人機等飛行禁止法では、原子力事業所など重要施設及びその周囲おおむね300メートルの周辺地域の上空におけるドローンやラジコン飛行機等の飛行を原則禁止としておりまして、北電においては、発電所周辺に看板を設置するなど、飛行禁止であることを周知しているところでございます。

また、発電所構内におきましては、警備員や監視カメラにより24時間体制で監視を行っておりまして、警備員がドローンを認知した場合、発電所に常駐している道警の警備部隊及び岩内警察署に連絡し、警備の強化やドローン対処資機材の活用など、連携して必要な措置を講じるものと承知してございます。

また、原子力発電所周辺上空におけるドローンを含む小型無人機等の飛来につきましては、原発の安全と核セキュリティを脅かし、立地地域に大きな不安を与えるものと認識してございます。

原発の安全性の確保については、国の規制責任と事業者の保安責任という基本的な枠組みの中で行われているところでありまして、規制委には、原発の安全の追求に終わりはないとの認識の下、継続的な安全向上を図っていただくとともに、北電においては、様々なリスクを想定し、規制以上の安全レベルの達成に向け、ドローンへの対応も含め、保安体制の充実に向け、不断に取り組んでいただきたいと考えております。

道といたしましては、原子力発電関係団体協議会等を通じまして、国に対し、原子力施設の警備体制の充実強化について、国が責任を持って取り組むことなど、引き続き、要請してまいります。

○赤根広介委員 次に、泊発電所における核燃料物質等の輸送、運搬について、北電では、構外に新たに整備する港の荷揚げ場などから発電所まで陸上輸送を行うとし、その具体的な内容は今後検討するとしているわけでありまして。

そこで、道では、北電に求めてきた事業者の説明等の責務が十分に果たされてきたとの認識か、伺います。あわせて、北電の説明内容についてどう評価しているのか、道としてどう対応するのか、所見を伺います。

また、こうした輸送手段については、再稼働の判断の要素となるのか、所見を伺います。

○平田原子力安全対策担当局長 燃料等の事業所外運搬などについてであります。北電においては、事業所外運搬の概要について、本年6月に泊村で住民説明会を開催したほか、その説明会での主な質疑内容について、新聞の折り込みチラシにより泊村内に周知するとともに、北電のホームページでも広く公表しているところでございます。

さらに、現在、北電が開催しております後志総合振興局管内の市町村や同社の支社所在地での泊発電所の安全対策に関する説明会におきましても、事業所外運搬の概要について説明が行われているところでございます。

北電では、今後、海域、陸域の地質調査を行い、荷揚げ場等の詳細設計を進めた上で、改めて

地域の住民の皆様には説明するとともに、津波に関する詳細な解析、評価を行い、その結果について規制委に対して説明を行うとしておりまして、道としては、引き続き、しっかりと対応いただきたいと考えてございます。

また、泊発電所についてでございますが、7月30日の原子力規制委員会におきまして泊発電所3号機の設置変更許可が決定され、規制委において新規制基準に適合しているとの最終的な判断が示されたところでございます。

その後、経済産業大臣から、規制委が新規制基準に適合すると認めた原発は、地元の理解と協力を得ながら再稼働を進めるという政府の方針に基づき、泊発電所3号機についても再稼働を進めていくことや、道をはじめ、皆様の御理解を得られるよう、国が前面に立ち、しっかりと説明等に取り組んでいくといった話があったところでございます。

また、その際に、燃料等の事業所外運搬につきましては、関係法令に基づき、技術的基準への適合性等を関係省庁全体で確認する旨の発言があったところです。

道といたしましては、原発は安全性の確保が大前提であり、安全性や必要性についてはエネルギー政策に責任を持つ国が丁寧に説明し、道民の皆様との理解と信頼を得ていくことが重要と考えておりまして、その上で、泊発電所3号機の再稼働については、道議会や関係自治体、道民の皆様のご意見を踏まえ、総合的に判断してまいります。

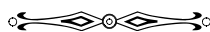
○赤根広介委員 原子力防災を含めた防災・減災対策については、道の喫緊の重要課題でありますので、知事に直接お伺いしたいと思っております。委員長のお取り計らいをお願い申し上げまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

○浅野貴博委員長 赤根委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

議事進行の都合により暫時休憩いたします。

午後3時29分休憩



午後3時45分開議

○浅野貴博委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

総務部所管に関わる質疑並びに質問の続行であります。

畠山みのり君。

○畠山みのり委員 それでは、北海道ファシリティマネジメント推進方針の見直しについて伺ってまいります。

平成28年——2016年に策定されました北海道ファシリティマネジメント推進方針は、例えば、道庁本庁舎の耐震改修事業などによる長寿命化など、当時の道有建築物の老朽化や厳しい財政状況に対応するため、予防保全やコスト削減を推進する上で一定の役割を果たしてきたと承知しております。

【第1分科会 9月30日 第4号】

しかし、策定から約10年が経過しまして、道庁本庁舎や出先機関が直面している冷房設備の不足や、決して十分とは言えないICT環境など、従来の長寿命化を中心としたファシリティーマネジメントの考え方から転換する必要に迫られているのではないかとこのところで伺ってまいります。

現在の方針では、平成27年度時点におきまして、老朽化が進行し、築50年を経過した道有建築物の割合が10年後には11%、20年後には40%になる見込みが示されておりました。予防保全型の計画的な修繕を推進し、新たな施設設備需要に対しまして既存建築物の有効活用を検討するなど、全庁的な手法を判断する必要があるとされています。

知事部局、教育庁、警察本部、それぞれの建物の保有状況の変化について伺うとともに、知事部局におけるこの10年の取組の成果や課題について伺います。

○浅野貴博委員長 計画担当課長福山琢也君。

○福山計画担当課長 これまでのストックマネジメントに関する取組状況等についてでございますが、道が保有する建築物は、知事部局が、平成26年度末の7969棟から、令和6年度末には538棟減少し、7431棟となり、同様に、教育庁が、7547棟から580棟減少し、6967棟、警察本部が、3297棟から428棟減少し、2869棟となっております。

これまで、平成28年に策定したファシリティーマネジメント推進方針に基づき、既存ストックの有効活用に努めてきたところですが、方針策定から10年が経過し、社会経済情勢が大きく変化する中、耐用年数を迎える建築物が増加するといった課題も生じております。

○畠山みのり委員 特に知事部局に関して伺いますが、基本的には比較的規模の小さな出先機関などは各部任せになっている印象があります。

今後、道立高校や道警など道有施設はもとより、基礎自治体や民間団体など他機関との共用なども含めて、これまでにない発想での行政サービスの向上や持続可能な地域経営に貢献するような建物の集約化、再配置なども必要ではないでしょうか。

例えば、ロードマップの作成など、さらには、人口や財政状況など具体的な情報も地域に共有する中で、これまでにない発想でのファシリティーマネジメントがまず知事部局において必要になるかと考えますが、これまでの推進体制についての現状認識と、今後の各部任せではない全庁的な対応の在り方の必要性、そして、今後の対応方向について見解を伺います。

○浅野貴博委員長 財産担当局長林下千栄君。

○林下財産担当局長 庁内の連携体制についてでございますが、道では、これまで、施設の適切な維持管理のためには、日常的に点検などを実施し、その実情を把握している者が行うことが効果的であるとの認識の下、施設管理者によるマネジメントを基本として取り組んでまいりました。

一方、社会経済情勢が大きく変化する中、施設の長寿命化のみならず、集約化や複合化の取組を効果的に進めていくためには、これまでの施設管理者による視点に加え、全庁横断的な視点も取り入れながら対応していくことが重要と認識しております。

○**畠山みのり委員** これまででない発想となると、別の視点によるマネジメントも効果があるのではないかと思います。様々な意見ですとかアイデアを取り込んで全庁横断的な視点での対応が重要ということですので、しっかりとマネジメントをお願いしたいと思います。

次に、道のICT環境の整備につきましては、全職員にスマートフォンを配付するなどの取組を進めていると承知しています。庁舎によりましては、ICT環境が十分ではないとの声も伺っております。スマートフォンについては使い勝手が悪いと使われなくなってしまいます。こうした事情を踏まえて、現状をどのように把握しているのか、伺います。

その上で、ファシリティーマネジメントは、もはや単なる建物管理ではなく、DXを支えるインフラであるとの視点もしっかり入れ込んだ方針にすべきと考えますが、見解を伺います。

○**福山計画担当課長** ICT環境の整備についてでございますが、道では、これまで、スマート道庁の取組として、出先機関も含めた全ての庁舎におきまして、施設内のWi-Fi化をはじめ、公用スマホを用いたテレワーク環境の整備などに取り組んでまいりました。

一方で、デジタル技術は日進月歩で発展しており、今後とも、こうした状況の変化を捉えながら、施設の状況に応じ、機能的で働きやすい執務環境の実現に向けた検討を進めてまいります。

○**畠山みのり委員** 去年の11月から今年の3月まで、道では、次世代の通信環境基盤、それからコミュニケーション基盤のIOWNのデモを行ったと思いますけれども、たしか北海道初だったと思うのですが、ああいった新しいものの視点ですとか、それから、移動通信システムも第6世代という開発が進んでいますので、スマート道庁だからこそ、そうした新しい情報通信技術に目を向けて、それを難なく取り入れていただいて、どこにいてもストレスなく仕事ができる、それからコミュニケーションが取れる、そういった働きやすい環境の実現をお願いしたいというふうに思います。

次に、冷暖房設備の配置についてなのですが、近年の異常な暑さによりまして、方針策定当時、主要な課題とみなされていなかった冷房設備は必須のインフラです。特に、冷房設備のない出先機関におきまして、職員の健康を害し、業務効率を著しく低下させる要因ともなるのではないのでしょうか。冷房は、もはや快適性のための設備ではなく、職員の健康維持と生産性確保のための必須のインフラであるという認識に立って早急な整備を進める必要があります。

出先機関の現場にヒアリングに伺うと、これは同僚議員が伺ったのですが、長寿命化診断という考え方とこうした新たな環境の変化が連動せずに、財源の制約があることは承知をしていますが、現場のモチベーション低下に拍車をかけていると感じます。

また、万が一、来訪された方が熱中症などになった場合のクーリングシェルターさえない、そういった道有施設があります。例えば、道立高校においては、まず、特別支援校を優先して一定の期間内に空調設備を配置するという方向性を示していますが、知事部局においては、今後どのように優先順位を決め、どのように対応していく考えなのかを伺います。

○**浅野貴博委員長** 保全担当課長佐々木永典君。

○**佐々木保全担当課長** 冷房設備についてでございますが、近年、本道におきましても記録的な

【第1分科会 9月30日 第4号】

猛暑に見舞われており、職員の健康保持などの観点からも、適切な室温環境をはじめ、快適な執務環境を保持していくことは重要と認識しております。

このため、道では、今年度、冷房設備がない振興局におきまして、クーリングシェルターやサテライトオフィスとして活用できるよう、会議室などに冷房機器の設置を進めているところでございます。

道といたしましては、職員をはじめ、庁舎を利用する道民の皆様にも快適な環境となるよう、今年度の取組結果を踏まえ、立地条件や庁舎の使用などそれぞれの実情を勘案しながら、今後の対応について検討を進めてまいります。

○畠山みのり委員 ぜひ、対応をお願いいたします。

空調設備の配置に当たりましては、北海道という寒冷地の特性を考慮した寒冷地仕様のヒートポンプエアコンや、地中熱や雪氷を利用したシステムなど、民間団体などとの協働で再エネ型の設備を試験的、モデル的に、優先的に導入すべきと考えます。

既存の方針の下で省エネ推進の努力をされてきたことは承知していますが、様々な財源を有効活用したファシリティーマネジメント推進の観点からも、より積極的に、具体的の方針に明示する中で、ゼロカーボン北海道の牽引役としての責任を明確に果たすべきと考えますが、見解を伺います。

○福山計画担当課長 ゼロカーボン北海道に関する取組についてでございますが、令和4年に策定したゼロカーボン北海道推進計画におきましては、道自らが率先して温室効果ガス排出抑制のための取組を進めることとしており、これまで、ファシリティーマネジメントの観点からも、道有施設の長寿命化や照明のLED化などに取り組んでまいりました。

ゼロカーボン北海道の実現に向け、引き続き、道有施設の脱炭素化を進めることは環境負荷の低減の観点から重要であり、現行方針の見直しに当たりましては、施設の長寿命化の取組はもとより、木質化や木造化の推進、さらには、ボイラーをはじめとした設備の高効率化など、幅広い視点に立ちながら検討を進めてまいります。

○畠山みのり委員 現在の方針には、災害時における道有施設の役割などについても記載がないようです。道庁本庁舎の耐震改修は、大きな地震の後も、機能維持が図られて、電力の確保も含めて危機管理センター設置スペースが確保されるなど、防災拠点機能の強化に重要な役割を果たすものと考えています。

そこで、各地域の防災拠点となる振興局においてはどのようになっているのか、伺います。

また、これからは、従来のライフサイクルコストに加えて、ライフサイクルレジリエンスなど新たな評価軸を導入して、道内では、例えば、小清水町の役場庁舎に見られるように、民間活力も導入しながら、フェーズフリー、災害時にも使えるようなファシリティーマネジメントの構築が重要だと考えますが、災害に強いファシリティーマネジメント推進の必要性について、所見を伺います。

○福山計画担当課長 振興局庁舎の防災対応等についてでございますが、振興局におきまして

は、地域における災害応急対策の拠点としての役割を担っていることから、災害発生時におきましてもその機能を維持することは極めて重要であると認識しております。

道では、これまで、計画的に振興局の改修工事に取り組み、現在、全ての振興局の庁舎が耐震基準を満たしているほか、胆振東部地震の課題も踏まえ、災害時において必要となる非常用電源の確保も図っているところでございます。

今後も、災害時におきまして、振興局がその機能を十分発揮できるよう、引き続き、市町村や民間企業とも連携を図りながら必要な取組を進めてまいります。

○島山みのり委員 耐震基準ですとか電源確保もとても大切なことなのですが、その先も大事だということをお伝えしたいです。

小清水町の役場は、私は実際に見たことはないのですが、記事によりますと、カフェとかジムとかコインランドリーなどがあって、フラットに地元の方々が通える、そういった場所ということで、災害時に積極的に何かしらの役割を担うには、ふだんから、平常時の役割というものもとても大切だと思うわけでありませう。

そして、現在のファシリティーマネジメント推進体制は、総務部のイノベーション推進局が中心となっていますが、これまで述べたような新しい概念に基づいてファシリティーマネジメントを推進していくためには、これに加えて、DX推進局やゼロカーボン、防災などの観点から、多様な財源の確保や、民間との協働も含めて、より強力な推進体制が必要ではないでしょうか。

先ほどは、特に知事部局について、出先機関のファシリティーマネジメントなどを各部任せにしない全庁的な推進体制について伺いましたが、これに加えて、デジタルですとかゼロカーボン、防災などの政策を推進するという観点から、庁外との連携協働も含めた推進体制の見直しについて、現時点での所見を伺います。

あわせて、現場の出先機関などの長、職員はもとより、地域住民の皆さんにも分かりやすいファシリティーマネジメントの方向性やロードマップを示したハンドブックのようなものがあると、より理解が深まるのではないかと思います。所見を伺います。

○浅野貴博委員長 総務部イノベーション推進監天野紀幸君。

○天野総務部イノベーション推進監 ファシリティーマネジメントの推進体制についてでございますが、道では、これまで、庁舎等の適切な維持管理に向け、ファシリティーマネジメント推進方針に基づき、長寿命化の推進などに取り組んでまいりました。

一方で、方針の策定から10年が経過し、働き方改革の進展等に伴う執務環境の改善、地域のまちづくりの視点を踏まえた施設の集約化、複合化など、職員はもとより、施設を利用する道民の皆様への御理解と御協力を得ながら、社会経済情勢の変化に対応した取組を着実に進めていくことが重要となっております。

このため、現行方針の見直しに当たりましては、分かりやすい情報発信にも留意しながら、これまで以上に庁内の連携強化を図るとともに、民間のノウハウを活用するなど、さらなる具体的な取組について検討を進め、効果的なファシリティーマネジメントに取り組んでまいります。

以上でございます。

○畠山みのり委員 まちづくりの視点を踏まえた集約化、複合化ということでもありますけれども、それが職員の方や地域の皆さんにも見えると、それが見えるのと見えないのでは心持ちは全然違うと思いますので、やはり、分かりやすいファシリティーマネジメントの方向性、それから、情報発信にも留意ということですので、それはお願いしたいと思います。

地域に溶け込む、必要とされる道有建築物、そして、そこで働く職員の方々もよりよい環境を得られるように、先ほども話しましたけれども、フェーズフリーという考え方もとても大切だと思いますので、これは、道有建築物ということで、知事の考えも直接お伺いしたいと思います。委員長のお取り計らいをお願いいたします。

次に、泊原発事故時の避難体制について伺います。

道が主催します泊原発3号機の再稼働に関する住民説明会が、9月20日からもう既に行われています。後志管内7町村で行うとされていて、会派の代表質問では、それ以外に6圏域でも行うとされていたものが、昨日、札幌、函館、旭川、網走、釧路、帯広で行うということが明かされました。どんどん行ってほしいと思います。

一部報道によりますと、説明会参加者からは、原子力災害時における防災対策に関して、事故が起きたときに避難用のバスが確保できるのかとか、自衛隊の車両で避難できる人数は限られているのではないかなどの質問があったとのこと。ほかにどのような質問があったのでしょうか。

○浅野貴博委員長 原子力安全対策課長平野宏和君。

○平野原子力安全対策課長 後志管内での住民説明会についてであります。道では、今月28日までに、立地自治体である泊村をはじめといたしまして、岩宇4町村で住民説明会を開催し、国からは、泊発電所3号機の新規制基準適合性審査の結果や、泊地域における原子力防災の取組、国のエネルギー政策について、また、北電からは、泊発電所の安全対策等について説明を行うとともに、説明会に参加された住民等の方々から御質問や御意見を伺ったところでございます。

その中で、原子力災害時における防災対策に関し、内閣府に対して、地震や津波などとの複合災害が発生した場合における避難や屋内退避の実施、観光客への対応、緊急時における住民への周知方法のほか、住民避難に必要な避難道路の確保などについて御質問や御意見などが寄せられたところでございます。

○畠山みのり委員 質問の中にもありましたけれども、バスや自家用車を利用しての避難体制についてなのですが、原子力災害時の避難は基本的にはバスを利用となっておりますが、バスはどのように確保するのか、伺います。

○平野原子力安全対策課長 避難用バスの確保などについてであります。道と北海道バス協会では、原子力災害時に住民の方々の避難が必要となった場合には、住民避難用バス要請・運行要領に基づき、道の要請により、バス協会が後志管内及び石狩、胆振、渡島、檜山のバス事業者57社をはじめとする会員事業者112社と調整の上、必要な台数を確保することとしております。

また、不測の事態により確保した輸送能力で対応できない場合には、「泊地域の緊急時対応」において、自衛隊や道警察など実動組織が支援を行うとともに、地域レベルで対応が困難な場合には、政府を挙げて全国規模の実動組織による支援を実施することとしております。

道といたしましては、原子力災害時において住民避難が円滑に行われるよう、自衛隊や道警察などの実動組織はもとより、バス協会などの民間事業者の方々と緊密に連携協力し、実践的な訓練を積み重ね、より実効性のある原子力防災対策の充実強化に不断に取り組んでまいります。

○島山みのり委員 これは、道のせいではないのかもしれないのですが、あるバス会社の運転手さんに聞きましたら、道はバス協会と約束をして、バス協会はそこに所属するバス事業者と取決めをしているのだと思いますけれども、問題は、バス事業者に所属する運転手さん——実際にバスに乗る方々なのなのですが、私がお話を聞いた限りは、このようなお話は聞いたことがないということで、たまたまかもしれませんけれども、その方はそうおっしゃっていたので、ちょっと心配です。

そして、数年前に私自身が参加した道の原子力防災訓練では、住民が避難のために乗り込んだバスに付着した放射性物質を、1台ずつ、自衛隊員が除染をしていました。拭いていたのですね。実際にこのような状況になった場合、数十台のバス、それから、それ以上の自家用車の列が延びて、かなりの渋滞になるのではないかと想像します。

除染を行う順番を待って避難場所までたどり着くには、結果的に時間がかかり、安全に避難できるのか心配です。避難者の負担が大きくなると思いますが、所見を伺います。

○平野原子力安全対策課長 避難時における渋滞対策についてであります。原子力災害時において、住民等の避難の手段、手順、経路や避難待機時検査場所の設定など、より効率的な避難方法や交通渋滞対策などを検討するため、令和2年に、避難時間の推計シミュレーションを行ったところでございます。

その結果、避難車両がふくそうする複数の交差点や検査場所付近で渋滞が発生することが確認できたことから、道では、UPZ内の人口や避難経路等を考慮いたしまして、これまでに29か所の候補地を選定してきたほか、検査速度の向上を図るため、車両用ゲートモニターなどの資機材や要員を確保するとともに、検査場所のレイアウトの作成などの体制整備に努めてきたところでございます。

道といたしましては、今後とも、防災関係機関との連携協力の下、防災訓練を積み重ね、住民の皆様の円滑な避難が可能となるよう取り組んでまいります。

○島山みのり委員 円滑な避難は必須なのですが、避難時間の推計シミュレーションを行ったのが令和2年ということですか。5年前になります。

原子力災害の原因や規模、それから、季節ですとか気象の状況なども踏まえているのだと思いますけれども、気象一つ取っても5年前のそれとは変わってきているのではないかと考えます。あらゆる最新データによる最新のシミュレーションが必要だと私は思いますので、指摘しておきます。

【第1分科会 9月30日 第4号】

バス、自家用車での避難は、放射線量の検査や除染などでどうしても時間がかかるイメージがあります。例えば、一時的にでも放射性物質から避難できるシェルターのようなのはどうでしょうか。

3月に訪れましたフィンランドのネウボラの施設には、建物内に有事の際に逃げ込むシェルターの扉が普通のお部屋と並んでありました。これは、フィンランドでは、法律に基づいて、国民保護の観点から、公共施設や一定の大きさの建物にはシェルターの設置が義務づけられているということですが、私が見ましたのは、分厚い扉で、換気もされていました。

これは、スウェーデンでも同様で、こちらは実際に見ることはできませんでしたが、お話を聞く限り、小学校のお話を聞いたのですけれども、そこにはシェルターが当然あるのですが、現在は物品倉庫のようになってしまっているのが、急いで片づけようとしているところだというようなお話でした。

原子力災害とは違う目的で造られたものではありませんが、国民保護のシェルターということなので、放射線から身を守るという点では参考になるのではないかと思います、いかがでしょうか。

○平野原子力安全対策課長 放射線防護施設についてであります。国は、福島第一原発事故の教訓を踏まえ、発電所からおおむね10キロメートル圏内の要配慮者等や30キロメートル圏内で自然災害が発生した場合に孤立化するおそれがある住民の方々が、避難準備が整うまでの間、被曝のリスクを下げながら安全に屋内退避を行うため、放射線遮蔽が可能な構造となっております施設などを対象に、放射性物質除去フィルターを通して施設内に空気を送風し、気圧を高め、外気の流入を防ぐ陽圧化装置や、非常用発電設備の設置、また、資機材、物資の整備などの防護対策を実施することとしております。

このため、道では、国の補助金を活用いたしまして、平成25年度から令和6年度末までに、住民が孤立するおそれがある地域の公共施設や社会福祉施設などを含め、24施設で防護対策事業を実施してきたところでございます。

道といたしましては、原子力災害時において住民の皆様の防護措置が確実にできるよう、防災関係機関と実践的な防災訓練を積み重ねるとともに、引き続き、関係町村と緊密に連携しながら放射線防護施設の整備の促進に取り組んでまいります。

○島山みのり委員 放射線防護施設なのですけれども、これは、福島第一原発事故のときに、体が思うように動かせないなど配慮が必要な方々の中には、十分な準備が整っていない状況での急な避難行動によって亡くなった方がいらしたということで、それを教訓の一つとして、避難よりも屋内退避を実施することが国の原子力災害対策指針に取り入れられたということです。

先ほどの赤根委員との議論の中にも、放射線防護施設が損傷した際の対応ですとか、損傷という言葉がちりばめられていまして、フィンランドやスウェーデンの国民保護シェルターから見ると、これは個人の感想ですけれども、ちょっと心もとないかなというふうに感じました。

2013年10月に、市民の有志が行った実験があります。御存じの方もいらっしゃるかもしれませ

んが、もし泊原発事故が起こったら、そこから漏れた放射性物質はどうなるのかということで、上空での風の流れを見るために、泊原発のほぼ南に当たる岩内町から1000個の風船を飛ばしたということです。数日後には、泊原発の東に位置する札幌市、それもちょうど道庁の東側の庭ということなので、あちらの池のある辺りかなと思うのですけれども、そこで風船が2個、回収されたそうです。さらに、200キロメートル近くも離れた旭川市や東川町でも風船が回収されたという実験がありました。

風船と放射性物質は違うものですし、天候にも左右されると思いますが、とても興味深い実験だと思います。実際、放射性汚染がUPZ内に収まらないということは福島第一原発の事故でも明らかです。现阶段で、泊原発再稼働についての意見を求められない地域でも、放射性物質に汚染されるリスクは負うことになります。

道の防災計画によりますと、PAZ内の住民は、私の地元・南区なのですけれども、そのホテルに避難することになっています。放射線が札幌に届く可能性は否定できない、そういった中での避難になりはしないでしょうか。

福島第一原発の事故を受けて、原子力災害重点区域が13町村まで拡大はしていますけれども、どのような考えの下、設定をしているのでしょうか。また、原子力災害が広範囲に及ぼす影響は計り知れないと思いますが、UPZ外の市町村の安全をどう考え、どう実現をしていくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 原子力安全対策担当局長平田健男君。

○平田原子力安全対策担当局長 原子力防災対策についてであります。道では、IAEAの国際基準を踏まえ、原子力規制委員会が策定した原子力災害対策指針や、福島原発事故を基に示された泊地域の放射性物質の拡散シミュレーション結果を踏まえ、原子力災害対策重点区域を、泊発電所からおおむね30キロメートルの範囲としており、この範囲の13町村におきまして地域防災計画を作成しているところでございます。

さらに、指針では、UPZ外におきましても、事態の進展等に応じて、UPZ内と同様に屋内退避等を行う必要があるとしており、実施の判断は、国がプラントの状況等を踏まえて行い、UPZ外の自治体が国から屋内退避等の指示を受けた場合には、既存の防災体制を活用し、防災無線等により住民等に周知することとしております。

UPZ外の自治体につきましては、法令上、原子力防災計画を策定する義務はございませんが、現在、道内では、札幌市のほか、後志管内の全ての市町村において計画が策定されているところであり、道といたしましては、UPZ外の自治体が計画を策定する場合には、道の防災計画との整合性を図るための調整など、必要な支援を行ってまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○畠山みのり委員 また、先ほどの赤根委員のエピソードにも出てまいりましたけれども、今朝の道新の1面なのですが、カムチャツカ半島沖の地震を経て、道内沿岸の82市町村に取った防災アンケートでは、避難所の熱中症対策もさることながら、地震の対応をめぐる課題につきまして

は、避難指示の発表や防災情報システムへの入力が一番多い答えだったということです。システム入力が遅れたことで発表が津波到達後になった自治体も複数あったとのこと。

また、課題の上位に、車避難への対応もありました。想定を超えた車避難の渋滞が起きたとも書かれていました。各市町村に防災計画があるから安全ということではないのは、もちろん、皆さんも御承知だと思います。また、一度、シミュレーションしたから大丈夫でもありません。常に、あらゆる知見、あらゆるデータの集積と、それから、現実に沿った訓練を重ねていかなくてはいけないと思います。ふだんからやっていないことは非常時には行えないということ、とある防災士の方もおっしゃっていました。安全対策に終わりはないと知事がおっしゃるなら、徹底してやっていただきたいというふうに思います。このことについても、知事に直接伺いたいと思いますので、委員長のお取り計らいをお願いいたします。

以上で終わります。

○浅野貴博委員長 畠山委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

海野真樹君。

○海野真樹委員 通告に従いまして、以下、総務部所管事項について伺います。

今定例会の我が党の一般質問において、道有庁舎等の津波避難施設への活用について伺いました。

日本赤十字北海道看護大学の根本教授は、これまで、能登半島地震で避難生活等が原因で亡くなる災害関連死が全死者数の約6割に上ることを挙げ、避難所における良好な生活環境の確保など、重要性を再三指摘してきたところであります。

さきのカムチャツカ半島付近の地震では、太平洋沿岸の地域に津波警報が発表されました。地震発生から津波の到達まで、道東の早いところで約2時間でしたが、切迫しているとされる日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震では、最大となる津波の高さは約26メートル、津波の第一波の予想到達時刻は最も早い場所で2分とされており、津波到達時間までに安全な場所に逃げられない場合は、津波避難タワー等の整備や既存の民間ビルや公共施設等を活用した津波避難ビルの指定が必要不可欠であると考えます。そこで、以下、伺ってまいります。

まず、津波避難タワー等の整備状況についてであります。

令和5年度から、太平洋沿岸の自治体が整備する津波避難タワー等に対して国や道による財政支援が行われ、各地域において整備が進められていると承知しております。

そこで、現在までにどの程度整備が進んでいるのか、また、今後どの程度の整備が見込まれているのかを伺います。

○浅野貴博委員長 海溝型地震対策室長三浦次郎君。

○三浦海溝型地震対策室長 津波避難施設の整備状況についてであります。令和11年度までに、16市町において、緊急事業計画に基づき、津波避難タワーや避難路など43か所の整備が予定されており、そのうち、これまで4市町において津波避難タワー5か所など計9か所の整備を終

えております。

今後、16市町において津波避難タワー11か所など34か所の整備が予定されているほか、特別強化地域に指定されている他の市町においても検討が進められているものと承知しております。

○海野真樹委員 新たに津波避難タワー等の施設を整備する場合、市町村にとっては多額の財政負担を伴い、数億円規模となるタワーであれば、その負担は決して軽いものではありません。一方、民間ビルや公共施設を一時的な避難先として指定する、いわゆる津波避難ビルは、施設管理者との協議や調整に時間を要するものの、有効な手段であると考えます。

そこでまず、津波避難ビルに指定するためにはどのような要件があるのか、また、現在、どの程度の施設が市町村において指定されているのかを伺います。

○三浦海溝型地震対策室長 津波避難ビルの指定についてであります。市町村が、津波浸水想定区域内において、地域住民等が一時もしくは緊急避難・待避する施設、いわゆる津波避難ビルを指定するためには、災害対策基本法等において、発災時に当該施設が確実に開放されるなどの管理条件と、地震や津波に対して安全な構造で、想定水位以上の高さに避難スペースがあるなどの構造条件を満たした上で、市町村長は、施設の管理者から同意を得なければならないものとされております。

また、内閣府の調査によると、津波避難ビルの指定状況につきましては、令和5年4月時点で、道内の38市町村において769棟が指定されております。

○海野真樹委員 さきの一般質問において道有施設の指定状況について伺ったところ、職員公宅10棟、道営住宅33棟、庁舎については2か所にとどまっているとのことでした。浸水区域内にある庁舎には、まだ指定可能な施設が残されているのではないかと考えます。

そこで、道内にある庁舎の総数と、そのうち、津波の浸水想定区域内に所在する庁舎は、現在、何施設あるのかを伺います。

○三浦海溝型地震対策室長 庁舎の状況等についてであります。道内には250か所の道有庁舎があり、そのうち、津波の浸水想定区域内にある庁舎は20市町で40か所となっております。

このうち、釧路高等技術専門学院が津波避難ビルとして指定されているほか、浸水区域外にある留萌振興局が津波からの避難施設として指定されているところでございます。

○海野真樹委員 道民の命を守るため、道の庁舎についても津波避難ビルとして積極的に活用し、市町村の津波避難対策を後押しすべきと考えますが、所見を伺います。

○浅野貴博委員長 海溝型地震対策担当局長上田昌宏君。

○上田海溝型地震対策担当局長 道有施設の活用についてでございますが、道有庁舎等を避難施設として使用するためには、市町村からの要請に基づきまして、各施設の管理者が、構造や管理上、支障がないかなどの条件を満たしているかを判断し、承諾し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、市町村の意見や地域の実情等を踏まえ、道有庁舎等の避難施設への活用について、庁内の道有施設を管理する関係部局と協議、調整を図りながら検討してまいります。

○海野真樹委員 津波は一刻を争う災害であり、発生時には速やかな避難行動が何よりも重要となります。そのためには、避難施設の確保はもとより、住民一人一人が日頃から自らの避難場所を正しく理解し、いざというときに迷うことなく行動できるよう備えておくことが不可欠であります。

このため、住民への分かりやすい周知や、避難訓練を繰り返し実施するなど、確実に避難行動へとつなげていくための取組が重要と考えますが、道としてどのように進めていくのか、伺います。

○浅野貴博委員長 危機対策局長清水章弘君。

○清水危機対策局長 住民の皆様への避難についてでございますが、道では、住民の皆様が津波からの避難を自分事として受け止めていただくため、GPSを携帯した津波避難訓練を実施し、避難場所までの経路や移動速度の計測結果を、津波の遡上予測を反映したデジタル地図上で確認できる動画や、太平洋沿岸の各市町の津波シミュレーション映像を作成し、提供するとともに、市町村職員や地域の防災リーダー等を対象に、住民の皆様へ早期避難の重要性を伝えていただく講師養成講座を開催したほか、子どもを対象としたリーフレットを作成、配布するなど、避難意識の向上に努めてきたところでございます。

道といたしましては、今後とも、国、市町村、防災関係機関等と連携し、実践的な訓練や防災教育を積み重ねるなどしながら、住民の皆様お一人お一人が、ハザードマップ等により、自宅や職場などの浸水リスクや避難場所、避難経路等を正しく理解し、命を守るための主体的な避難行動を取ることができるよう取り組んでまいります。

○海野真樹委員 日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震については、発生切迫性が指摘されており、一たび発生すれば、甚大かつ広範な津波被害をもたらされることが懸念されております。こうした極めて厳しい現実を踏まえれば、津波から道民の命を守るために、指定緊急避難施設の確保はもとより、避難施設の整備など、実効性ある取組を早急に進めていくことが不可欠であります。

道として、今後これらの課題にどのように取り組んでいくのか、その考えを伺います。

○浅野貴博委員長 総務部危機管理監高山圭一君。

○高山総務部危機管理監 今後の取組についてでございますが、発生が切迫しているとされております海溝型地震による被害を軽減するためには、津波避難施設の整備を促進することや、道民の皆様への避難意識を高めることなど、ハード、ソフトの両面において総合的な対策を着実に推進していくことが重要でございます。

このため、道では、関係市町において津波避難施設の整備や津波避難ビルの指定等の対策が進むよう、道独自の財政支援を講じるとともに、指定緊急避難施設の指定要件などに関する説明会を開催したほか、大規模な津波災害を想定した住民参加型の実践的な避難訓練や防災教育を実施してきたところでございます。

道といたしましては、こうした取組を積み重ねながら、引き続き、国や市町村、防災関係機関

と緊密に連携し、住民の皆様の命と暮らしを守るための防災・減災対策に取り組んでまいります。

○海野真樹委員 津波避難施設等について伺ってまいりました。

災害は、いつ、どこで発生するか分からないものであります。津波などの災害から命を守るためにも、地域住民の方々が緊急的に避難する場所の一つでも多く確保することが何より重要であると考えております。この問題については、知事のお考えを直接お聞きしたいと思っておりますので、委員長におかれましてはお取り計らいのほどよろしくお願いいたします。

次に、私学振興についてであります。

私立学校は、個性豊かな活動を積極的に展開しており、多様化するニーズに応じた特色ある教育を推進し、本道の教育の発展に大きく貢献をしております。

こうした中、人口減少、少子化の進行などにより、私立学校の入学者数が減っており、私の地元の函館市では、調理師の専修学校が令和7年3月をもって閉校となったところです。また、道の管轄ではありませんが、拓殖大学北海道短期大学は、保育学科が令和7年度以降、農学ビジネス学科が令和8年度以降、学生募集を停止するとのことであり、様々な分野で人手不足が問題となっている中、本道の私立学校が減少し、人材の育成、輩出の場がますますなくなっていくことを懸念しているところでございます。そこで、以下、伺ってまいります。

私立学校のうち、専修学校は、職業もしくは実際生活に必要な能力を育成し、または教養の向上を図ることを目的とする学校であり、様々な分野でスペシャリストを育成しております。

そこで、道の所管となっている専修学校について、10年前と現在で学校数と生徒数がどのようになったのかを伺います。

○浅野貴博委員長 学事課長佐藤昌彦君。

○佐藤学事課長 学校数等の推移についてであります。道内の私立専修学校数及びその生徒数は、10年前の平成27年度は144校、2万8154人、令和7年度は130校、2万3122人となっており、14校、5032人の減となっております。

○海野真樹委員 この10年で、道内の私立の専修学校数は14校、生徒数は約5000人減少したとのことであり、少子化の影響はあると思いますが、職業教育を行う私立専修学校とその生徒数は減少してきております。

道では、専修学校の役割をどのように考え、現在、専修学校に対してどのような支援に取り組んでいるのかを伺います。

○佐藤学事課長 専修学校への支援についてであります。人口減少や少子・高齢化により多くの業種で人手不足が課題となっている中、専修学校は、将来就く職業で必要となる実践的な教育や、社会に出てすぐに役立つ専門的な知識、技術の習得を中心とした教育を行う教育機関として、多様な分野で優れた専門的職業人材の輩出に大きく貢献していると認識をしております。

このため、道では、専修学校における学校経営の健全性を高めることなどを目的とした管理運営費補助金や、保護者の経済的負担の軽減を図る修学支援制度のほか、専修学校教員の指導力向

上を目的とした教員研修の取組に対する補助金により、支援を行っているところでございます。

○海野真樹委員 専修学校について伺ってまいりましたが、人材育成の上でその役割は高まっていると考えます。

また、私立高校については、まだ制度の詳細が明らかにされてはいないものの、来年度から高校無償化が予定されており、先般、道教委が行ったアンケート調査では、公立高校から私立高校へ進路希望を見直すとした生徒が14.9%、保護者が21.6%となったことなど、私学の重要性が増しております。

私立高校や専修学校等が社会経済状況の変化に対応しながら人材を育成していく上で、より一層、安定した学校運営が図られるよう、私学支援の充実に向けて取り組んでいくべきと考えます。

道として、今後、私立学校の振興にどのように取り組んでいくのかを伺います。

○浅野貴博委員長 総務部長兼北方領土対策本部長坂本隆哉君。

○坂本総務部長兼北方領土対策本部長 今後の取組についてでございますが、私立高校や専修学校をはじめとした私立学校は、公教育の一翼を担いながら、建学の精神や独自の教育理念に基づく特色ある教育を展開し、多様な人材の育成に重要な役割を果たしているものと認識しております。

このため、道では、管理運営費補助金のほか、学校の耐震化に対する補助制度や修学支援制度などの充実に取り組んできたところでございます。

道といたしましては、今後とも、こうした助成等を通じ、各私立学校が自主性に基づいて質の高い教育の充実を図ることにより、本道の未来を担う子どもたちが幅広い教育機会を得られるよう努めてまいります。

○海野真樹委員 道としても、私立学校、また専修学校への支援をさらに充実させ、安定した学校運営が継続できるよう支援体制の強化をお願いし、私の質問を終わります。

○浅野貴博委員長 海野委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

真下紀子君。

○真下紀子委員 初めに、宿泊税の徴税等について伺います。

2026年4月実施予定の宿泊税について、道は、「北海道宿泊税特別徴収事務の手引き」を作成し、事業者説明会においては総務部と経済部が説明を行っていることと承知しております。

私ども日本共産党道議団として、第2回定例会において、倶知安町で実施している定率制で1棟貸しのコンドミニアムの場合、正確な宿泊人数を把握することが困難なのではないか、こう質問をさせていただき、問題提起を行いました。これに対して、知事は、宿泊者名簿により宿泊者数を把握していると断言されたわけです。

旅館業法による宿泊者名簿の所管部である保健福祉部には既に質問をしておりますけれども、徴税を担当する総務部にも、以下、確認を行ってまいりたいと思います。

宿泊者名簿で宿泊人数を把握することが旅館業法における義務規定とはなっておりますけれども、この義務が履行されているのかどうかの事実確認を保健福祉部に対して行ったのかどうか、まず伺います。

○浅野貴博委員長 税務対策担当課長水谷正宏君。

○水谷税務対策担当課長 宿泊者名簿による宿泊人数の確認についてでございますが、保健福祉部からは、旅館業法において宿泊事業者は宿泊者名簿を備えることとされており、制度上、宿泊者数を把握することは可能であり、名簿が整備されていない場合には、保健所における改善指導の対象となる旨、確認しているところでございます。

○真下紀子委員 制度上は可能だということなのですね。そう説明されたら。そして、地方財政審議会では、倶知安町における宿泊人数の把握の方法について、宿泊者名簿による把握は可能と述べておりますが、倶知安町以外の宿泊人数把握は、同様にこの宿泊者名簿によって把握を行うのでしょうか。

○水谷税務対策担当課長 宿泊人数の把握方法についてでございますが、宿泊税は、宿泊者が支払った税を特別徴収義務者が集計した上で申告納入する制度でありまして、倶知安町以外の市町村の宿泊施設における宿泊人数把握につきましても、宿泊税の申告の基礎となる、旅館業法で義務づけられている宿泊者名簿や、条例で記載を義務づけている宿泊年月日、宿泊料金、宿泊者数及び宿泊税額を記載保存した帳簿、保存を義務づけている帳簿の裏づけとなる売上伝票、その他の書類により、人数を把握していただくこととなるところでございます。

○真下紀子委員 宿泊者名簿だけでは把握が不十分だと、条例に基づく帳簿等が必要となるという認識が示されたのだと思います。

保健福祉部所管審査において、一部民泊や、いわゆるラブホテルと言われる形態の宿泊事業者においては、宿泊者名簿を一般的には記載していない宿泊施設も存在するということを指摘しました。

宿泊者名簿によって確認できないという実態を道は認識していらっしゃるのでしょうか。

○水谷税務対策担当課長 宿泊人数の把握についてでございますが、旅館業法及び住宅宿泊事業法においては宿泊者名簿を備えることが義務づけられており、その宿泊者名簿や条例により義務づけている帳簿等で把握が可能であると考えているところでございます。

○真下紀子委員 やはり、宿泊者名簿以外に帳簿が必要なわけですね。

それで、いわゆるラブホテルは2名利用が一般的とされておりますが、1人で利用しても宿泊料金は変わらないホテルが多いというふう聞いております。仮に2名利用が多いとして、宿泊税は2名分として徴収されるのでしょうか。それとも、お客さんに申告を求めるのか、このような業態の事業者に対して、正確な徴税のための宿泊人数をどのように把握するように説明しているのか、お聞きしたいと思います。

○水谷税務対策担当課長 宿泊者人数の把握についてでございますが、北海道宿泊税は1人1泊当たりの宿泊料金に応じて課税されますことから、1人で利用した場合は1名分としての宿泊税

が徴収されます。

また、現在開催している事務手続に関する事業者説明会においては、条例により義務づけている宿泊者数などを記載した帳簿等により、適正に把握するよう説明しているところでございます。

○真下紀子委員 宿泊者名簿で把握することは困難ではないかと思うし、また、帳簿で確認するように説明しているということなのですけれども、実際に把握できるのかどうか、利用者が申告しなければ適正に把握できないのじゃないかというふうに疑問を持つわけです。

次に、特別徴収義務者は、3か月に1度、道に対して申告書と月計表の2種類を提出することになっております。宿泊税額の計算には、宿泊人数と宿泊料金が宿泊日ごとに正確に把握されなければ、正確な税額計算を行うことができない仕組みになっております。

しかし、申告書と月計表に記載されている宿泊税額の根拠となる資料の提出というのは求められておりません。この理由はなぜなのか、教えていただけますか。

○水谷税務対策担当課長 申告税額の根拠についてでございますが、宿泊税は、納税者がその税額を算定するのに必要な資料を持ち、これに基づいて適正な申告を行うことを根幹としている申告納税制度であり、税の徴収について便宜を有する者を特別徴収義務者とし、その者に税を徴収させ、かつ、その徴収すべき税を納入させる特別徴収義務者制度を採用しております。

この制度を担保するため、特別徴収義務者は、宿泊料金や宿泊者数、宿泊税額などを記載した帳簿や売上傳票などの書類を保存しなければならないこととし、これに違反した事業者に対しては罰則を科すなど、当該帳簿等に基づく適正な申告を求めることとしているところでございます。

道といたしましては、適正な税収の確保や税負担の公平性を図るため、必要に応じて、特別徴収義務者に対して、帳簿や保存書類に基づき、申告内容を確認する調査を行うこととしているところでございます。

○真下紀子委員 つまり、帳簿や保存書類と突合せなければ正確な数字というのは分からないわけですよ。申告書と月計表というのは、計算が間違っていない限り、間違いは生まれないわけで、帳簿による確認をしない限りは、そごというのは見つからないことになるのだと思いますので、私は提出を求めるべきだというふうに考えます。

道は、宿泊税の適正な申告や申告内容等の確認を行うためとして、道が宿泊施設の実地調査を行うことが手引に記載されており、今も実地調査するというふうに言っております。

この調査を行う際、どのような資料を基に、どのような基準でこの調査に当たられるのでしょうか。

○水谷税務対策担当課長 調査についてでございますが、調査は、条例で義務づけている宿泊者数などを記載した帳簿と提出されている納入申告書を突き合わせ、そごがないかを確認するものであり、必要な場合は、売上傳票等、ほかの書類との突き合わせを行うことを検討しております。

調査の具体的な方法や調査対象の選定方法などについては、制度開始に向けて、効果的、効率的な運用が図られるよう今後整備を進めてまいります。

○真下紀子委員 結局、調査しないと正確さは分からないわけですね。

さらに、これからということになります、事業者の準備というのが間に合うのかどうか、これが心配をされます。

宿泊税の徴税は、同じ法定外目的税であって、先行実施している循環資源利用促進税を参考に制度設計したというふうに承知しております。この循環資源利用促進税では、特別徴収義務者が申告納入する際、申告税額の担保となる資料の提出というのは必要でしょうか。

○水谷税務対策担当課長 循環資源利用促進税の申告についてでございますが、循環資源利用促進税は、納税者がその税額を算定するのに必要な資料を持ち、これに基づいて適正な申告を行うことを根幹としている申告納税制度であり、税の徴収について便宜を要する者を特別徴収義務者とし、その者に税を徴収させ、かつ、その徴収すべき税を納入させる特別徴収義務者制度を採用しておりまして、納入申告する際に申告税額の担保となる資料の提出は求めているところでございます。

○真下紀子委員 しかしながら、担保となる資料が別にあるわけですね。

循環資源利用促進税では、産廃処分依頼者からの処分量が明記されたマニフェストの作成が義務づけられております。処分量に対して税額が決まる仕組みですから、特別徴収義務者とは異なる第三者が提出するマニフェストが税額計算の根拠資料となっているわけです。この点においても宿泊税申告とは大きく異なるわけです。

宿泊税の制度設計に当たって循環資源利用促進税を参考にしたと言いながら、申告税額の正確さを担保する資料がないことは、税の公正公平性から問題と言わざるを得ません。少なくとも、税額算定の根拠資料において、申告時の提出が必要ではありませんか。

○水谷税務対策担当課長 税額算定の根拠資料の提出についてでございますが、宿泊税は、循環資源利用促進税や軽油引取税と同様に、特別徴収義務者による申告納税制度を採用しているところでございます。

特別徴収義務者は、宿泊料金や宿泊者数、宿泊税額などを記載した帳簿や売上傳票などの書類を保存しなければならないことや、必要に応じて、特別徴収義務者に対して、帳簿や保存書類に基づき、申告内容を確認する調査を行うこととしているところでありまして、これらを適切に運用することで申告税額の正確性を確保してまいります。

○真下紀子委員 知事の、宿泊者名簿により宿泊者数を把握しているという答弁と併せて、申告時の正確性を担保する仕組みとなっていないことなどは、直接、知事に伺わなければならない重大な課題だと考えております。

そこで、宿泊税の特別徴収義務者というのは全道でどれだけいるのでしょうか。このうち、道所管分の特別徴収義務者の数はどれだけになっているのか、お示してください。

○水谷税務対策担当課長 課税対象となる宿泊施設数についてでございますが、全道では、令和

6年度末現在で約9400施設であり、このうち、市町村への徴収委任を行わず、道が直接徴収する施設数は令和6年度末現在で約4000施設となっております。

○真下紀子委員 約4000にも上る調査等について、道所管分は札幌道税事務所のみで対応する予定だというふうに承知しております。体制は決まっていないということなのですが、全道約4000の特別徴収義務者に対する徴収を札幌道税事務所1か所で網羅する体制としては脆弱ではないかと考えます。それゆえに、これまで指摘してきた正確な徴税に対する必要な業務が行えないとなれば、税の信頼性を揺るがすことにつながりかねず、到底、看過できない事態であります。

正確な徴税及び全道各地で実地調査が可能な体制整備が必要であります。道税事務所のみならず、機敏に調査も行えるよう、人員、予算要求も含めて対応すべきではないかと考えますけれども、いかがですか。

○水谷税務対策担当課長 賦課徴収事務などへの対応についてでございますが、適正、公平な税負担を求めるためには、適切な賦課徴収事務を執行できる体制づくりや、効果的、効率的な事務運営が重要であると認識しているところでございます。

このため、窓口一元化による特別徴収義務者の利便性の向上や、内部事務の効果的、効率的な処理を図る観点から、宿泊税に係る課税事務は札幌道税事務所に集約を行い、徴収事務は、宿泊税を導入する市町村との連携を図るため、各総合振興局等が行うこととしているところでございます。

道におきましては、徴収委任を受けた市町村を除いた市町村についてのみ、直接、賦課徴収を行うことから、対象となる特別徴収義務者数などを考慮し、引き続き、公平公正かつ適切な税務業務の執行に必要な組織体制と経費について検討してまいります。

○真下紀子委員 遺漏を許さない体制が必要だと思います。

事業者説明会において、徴税事務とともに、宿泊税の用途についても意見が出されているのか、主立った意見を披瀝願います。

○水谷税務対策担当課長 宿泊税の用途に関する意見についてでございますが、事務手続に関する事業者説明会において、宿泊税の用途として、これまでにない新しいものに対応するのか、それとも既存の施策に充当することもあり得るのかという質問が出席者からあり、基本的には、新たな行政需要への対応を念頭に、新規のものや今まで対象にできなかったものを中心に検討を進めていると、充当施策を担当する経済部から回答したところでございます。

○真下紀子委員 結局、用途ははっきりしていないわけですね。

用途に関連して、9月12日、北海道観光機構など業界団体7団体が、北海道宿泊税導入に向けた要望を行っています。要望では、一般財源の観光予算とはあくまでも別枠で、従来の観光予算を削減しないこと、観光機構に対してより機動的で柔軟な予算執行がなされることなどがありますけれども、あまりに我田引水の要望ではありませんか。

とりわけ、要望にある災害積立金について、仮に実現すれば、国の災害対策、既存の危機対策事業及び予算などとの整合性、特に特定目的税の用途として合理性と妥当性があるのかなど、様

々な検討が必要だと考えます。

宿泊税を原資として災害積立金を行うことは、法定外目的税の原則から大きく逸脱するのではないかと考えますが、法定外目的税として妥当かどうかの検討は行ったのでしょうか。

○浅野貴博委員長 財政局長藤原啓裕君。

○藤原財政局長 危機対応のための積み上げについてでございますが、宿泊税の運用に当たりましては、目的税という性質を考慮し、税の目的に応じた施策を計画的に実施することが求められますことから、道では、新税の考え方において、観光振興に特化した取組に充当することを明確にするために基金を創設することを検討しているところでございます。

また、過去の災害等における経験も踏まえまして、毎年度、税収の一定率を積み上げ、不測の事態への機動的な対応や税収の急減時における安定的な施策のための財源として備えることなどを念頭に検討することとしているところでございます。

危機対応のための積み上げの在り方につきましては、今後、道議会での御議論をはじめ、市町村や事業者の方々など、関係する皆様の御意見も伺いながら、充当施策を担当する経済部において検討してまいります。

○真下紀子委員 物価高騰が長引いていまして、宿泊料金も高くなっている中で、45億円の徴税をしておいて、使い切れないから基金に積み上げると。災害時に使うけれども、私有財産には充当しないほか、道民の生命、財産を守るものにも充当しない、そういうような基金というのは本当に適切なのでしょうか。甚だ疑問に思うわけでありまして、道民理解も得られるものではないと思います。

宿泊税導入まで約半年となったわけですけれども、現時点においても制度としてあまりにも熟度が足りず、結論ありきで導入を急いだツケがあらわになってきていると思います。少なくとも今回指摘した事項は、いずれも適正に対応しなければ、税の公正公平性、信頼を失いかねないものであって、道民の理解を得られるよう説明が求められます。総務部のみならず、関係部で連携し、早急な対応策を協議し、場合によっては特別徴収事務の手引の改定を含む対応を行うべきではないかと考えますけれども、いかがですか。

○浅野貴博委員長 総務部長兼北方領土対策本部長坂本隆哉君。

○坂本総務部長兼北方領土対策本部長 今後の対応についてでございますが、宿泊税の適切な制度運用を行うためには、税を徴収していただく宿泊事業者や納税義務者となる宿泊者の皆様に十分に制度を理解していただくことや、庁内関係部局が連携して制度運用に取り組んでいくことが重要と考えております。

このため、道といたしましては、宿泊税を徴収していただく宿泊事業者の皆様に対しまして、適正、公平な徴収を行っていただくために、現在開催している事務手続に関する事業者説明会を通して必要な事項を引き続き説明するとともに、お聞きした御意見や議会での御議論等を踏まえ、必要に応じて手引の改定を行う予定でございます。

また、納税義務者となる宿泊者の皆様に対しましては、関係部局と連携し、リーフレットや道

のホームページ、SNSなど様々な手法により広報を実施し、税制度の周知を図るとともに、制度の理解を深めていただくための丁寧な説明に努めてまいります。

○真下紀子委員 先ほど指摘した点、それから、今、部長から答弁のあった議会議論も踏まえてということなので、私も、知事に直接、御意見を伺いたいと思います。委員長におかれましては知事総括のお取り計らいをお願いいたします。

次に、防災対策について伺ってまいります。

まず、防災対策に関し、過去の災害対策の進捗状況なども含めて伺います。

2018年の胆振東部地震、2024年の能登半島地震等の検証等を踏まえ、道は、人道支援の国際基準を示すスフィア基準に沿った避難所マニュアルへの全面改定を行い、今年3月の予算特別委員会で、避難所運営を確実にを行うため、市町村の避難所マニュアルの見直しや策定を支援していく、このように答弁をされておりました。

その後の取組状況と進捗状況を伺います。

○浅野貴博委員長 災害支援担当課長工藤一祥君。

○工藤災害支援担当課長 避難所マニュアルについてであります。道では、本年3月に改正しました北海道版避難所マニュアルを参考とし、各地域のマニュアルの見直しなどが促進されるよう、市町村を対象に説明会を開催したほか、市町村の防災訓練における防災講話や女性防災リーダーの育成を図るための研修会を活用し、普及啓発に取り組んできたところであり、8月末現在、6市町村におきまして道の改正内容を踏まえた避難所マニュアルの見直しや策定が行われ、また、44市町村におきまして今年度中の見直し等が予定されているものと承知しております。

道といたしましては、引き続き、防災総合訓練や市町村の防災訓練などを通じまして普及啓発を図るほか、本庁や振興局の職員が、取組が進んでいない市町村を直接訪問し、課題解決に向けた支援を行うなど、市町村の避難所マニュアルの見直し等を促進してまいります。

○真下紀子委員 避難所マニュアルの見直し等の進捗状況について、6市町村で見直しや策定が行われて、今年度中では44市町村にとどまっているという実態が初めて明らかにされました。

現状とスフィア基準との間に差が大きかった日本の国においては、なかなか厳しいものがあるというふうに私も感じています。しかし、これを待ってはならないわけで、実現していかなければならないというふうに考えるわけです。

その中で、トイレについてなのですけれども、女性のトイレの使用時間が長いのに、トイレが少ないために、男女間でトイレの待ち時間に大きな違いがあることは人権問題だとして、私ども日本共産党の国会議員が取り上げてきました。政府は、改善に向けた関係府省連絡会議を開催して、トイレ設置数の基準見直しを進めてきて、その結果、昨年12月の避難所の運営指針改定に、女性用と男性用の割合は3対1を確保すると明記されました。道もこれを採用しております。この災害避難時の基準が、今後、公共施設の整備や大型イベント等でも、また、民間施設でも普及していくことが期待されるわけのですけれども、避難所となる公共施設や学校等の実態はそうっていないわけです。

8月の大雨被害等の際にも避難所が開設されておりますけれども、もっと大きな規模で、大人数での避難に備えたトイレの整備というのが必要になるわけですが、道はどのように対応していくお考えなのか、伺います。

○工藤災害支援担当課長 避難所におけるトイレの確保についてであります。道では、能登半島地震の教訓を踏まえ、本年3月、北海道版避難所マニュアルを改正し、トイレにつきましては、スフィア基準に沿って、開設当初は50人当たり1基、避難が長期化する場合は20人当たり1基を目安に設置し、女性用と男性用の比率は3対1となるよう定めたところでございます。

このため、道では、本年3月、仮設トイレや簡易トイレなどをより円滑に調達できるよう、民間事業者との災害時協定を拡充するとともに、今年度、国の交付金を活用し、トイレコンテナ3基を整備するほか、市町村や民間事業者等に対し、国が本年6月から運用を開始したトイレカー等の登録制度を周知し、協力を呼びかけるなど、災害時のトイレ確保の実効性の向上に努めております。

道といたしましては、今後とも、国の登録制度の活用を含め、トイレカー等の保有市町村や民間事業者等と連携し、被災地のニーズに応じて迅速に提供できる体制の充実を図るなど、避難所におけるトイレ環境の整備に取り組んでまいります。

○真下紀子委員 仮設を中心にした対応にとどまっているわけですが、やはり、常設トイレにおいても日常的に改善を牽引していただきたい、ぜひ、そこを強く頑張っていただきたいと申し上げておきます。

道は、雪害対策連絡部連携確認訓練を行う予定と承知をしております。訓練想定では、局地的大雪、それから暴風雪等による停電の発生や道路滞留の発生を想定しており、運休や欠航による駅や空港での滞留者に対する飲食や防寒、休憩場所、常備薬の手配、トイレの確保などはどのように確認されるのでしょうか。

○浅野貴博委員長 危機対策課長高橋智哉君。

○高橋危機対策課長 災害時における駅等の滞留者への対応についてでございますが、JR北海道や北海道エアポートでは、大雪、暴風雪に伴う大規模な交通障害などにより滞留者が発生した場合には、主要な駅や空港において休憩場所を確保し、あらかじめ備蓄している食料や水、毛布等を提供するなど、安全確保を図ることとしております。

また、道や市町村では、事業者側の対応が困難な場合などには、公共施設等に一時滞在施設を開設し、状況に応じて、災害時協定に基づき、食料や水等の物資の調達を行い、滞留者に配付するなど、必要な対応を行うこととしております。

道では、こうした事態に円滑に対応できるよう、JR北海道や北海道エアポート、札幌市、道運輸局などと雪害対策連絡部を設置し、毎年、降雪期前に連携確認訓練を行っておりまして、訓練では、事業者から駅や空港における滞留者の状況や必要な支援について御報告いただき、道や札幌市をはじめ、関係機関が連携して対応する手順を確認しているところでございます。

○真下紀子委員 有人の場合の対応が前提だと思うのですが、今、JRでは無人駅が増え

【第1分科会 9月30日 第4号】

ておりまして、そうしたところに対してもどのような対応ができるのか、ぜひ検討いただきたいというふうに申し上げておきます。

では、次に、原子力災害対策について伺ってまいります。

泊原発3号機は、新規制基準に適合しましたけれども、今後も、防潮堤をはじめとした安全対策工事に係る設計及び工事計画に関する認可の審査が継続します。また、津波対策に伴い、敷地内停泊が翻されて、泊村の渋井地区の沖合に新港を建設し、敷地外輸送とすることとしておりますけれども、安全が確認されたわけでもありません。また、猶予期間はあるものの、テロ対策のための特定重大事故等対処施設もないままであって、このような状況では、とても再稼働に同意できるような状況ではないというふうに考えます。

再稼働に当たって、規制委員会による安全対策は満度でなくても、原発の安全対策に終わりが無いと言え、今回、許可が出たことをもって、原子力災害対策を担う危機対策局として、この3号機は安全だというふうに考えるのかどうか、伺っておきたいと思えます。

○浅野貴博委員長 環境安全担当課長稲富久昌君。

○稲富環境安全担当課長 泊発電所の安全性についてでございますが、泊発電所3号機については、規制委において、7月30日に施設の基本設計となる設置変更許可が行われたところであり、今後、設計及び工事計画認可申請や保安規定変更認可申請に係る審査が行われることとなっております。

また、燃料等の事業所外運搬については、関係法令に基づき、技術的基準への適合性等を関係省庁全体で確認するとしており、理解要請の際、経済産業大臣からもその旨の御発言があったところ です。

なお、新規制基準においては、意図的な航空機衝突への対応などのテロ対策を求めており、その重大事故等に対処するために必要な機能として特定重大事故等対処施設の設置が必要となりますが、この施設が設置されていなければ直ちに発電用原子炉施設における重大事故の発生及び拡大の防止に支障が生ずるようなものではなく、さらなる安全性向上のためのバックアップ対策として求められている施設であることから、本体施設の設計及び工事計画認可から5年間の猶予期間が設けられております。

原子力規制委員会では、新規制基準に基づく適合性審査は、原子力施設の設置や運転等の可否を判断するものであり、これを満たすことで絶対的な安全性が確保できるわけではなく、原発の安全性についてはその追求に終わりは無いとの考えの下、常により高い安全レベルを目指し続けていく必要があるとしており、道といたしましては、規制委において継続的な安全向上を図っていただくことが重要と考えております。

以上でございます。

○真下紀子委員 先ほどあったドローンの事故については、特重施設でも対応できないと思えますよ。それから、今の答弁では、絶対的な安全性が確保されるわけではないということですから、原発事故と常に隣り合わせだということなのですね。

福島第一原発事故の際に、避難途中で災害関連死で亡くなる方が多くいたことなどから、UPZ圏内は20ミリシーベルト以上でなければ避難できないこととしました。UPZ圏内の避難計画では屋内退避とされておりますが、その実効性は、一般質問で丸山議員が指摘したとおりで、外気は流入し、エッセンシャルワーカーなどは外出もしなければならなくなるという非常に矛盾したものになっております。

一方、新型コロナウイルス感染症などの発生に対して、感染拡大や重症化等につながりかねないというのに、令和2年6月の一般質問には、屋内退避の場合は換気しないとしていたわけです。全く矛盾した対応ではないかと考えますが、何を根拠に対応に違いを持ち出すのでしょうか。

○浅野貴博委員長 原子力安全対策課長平野宏和君。

○平野原子力安全対策課長 屋内退避時における対応についてであります。原子力規制委員会は、原子力災害対策指針を改正いたしまして、屋内にとどまることを原則としつつ、生活の維持に最低限必要な住民の一時的な外出や、生活を支える民間事業者等の活動を可能とすることに加え、放射性物質が放出されるおそれが高いと判断した場合には、国が外出を控える旨の注意喚起を行うことなどについて追加したと承知しております。

また、令和2年の11月に策定いたしました「感染症流行下での防護措置のガイドライン」では、自宅以外の施設で屋内退避を実施する場合は、被曝を避けるため、扉や窓等の開放による換気は行わないことを基本としながら、感染症対策の観点から、放射性物質の放出に注意しつつ、30分に1回程度、数分間、窓を全開にする等の換気を行うよう努めることとしております。

道といたしましては、今後、国が屋内退避中の住民の一時的な外出等に関する具体的な考え方などにつきまして示すこととしていることから、そうした動向を注視するとともに、このたびの改正を踏まえまして地域防災計画を修正するなど、適切に対応してまいります。

○真下紀子委員 放射能を自ら呼び込むような対策を取らなければならないということなのですよ。放射能の影響を受けやすい子どもや妊婦がいる場合、放射能による影響を不安に思うのは当然だと考えます。

それでも屋内退避が強制されるのでしょうか。また、自主避難した場合、何らかの補償というのは受けられなくなるのでしょうか。

○平野原子力安全対策課長 住民の方々への防護措置等についてであります。原子力規制委員会では、放射線被曝量は距離による低減効果が大きいので、発電所から5キロメートル圏内のPAZでは、予防的防護措置として避難が有効とする一方で、5キロメートルを超えるUPZにおきましては、放射性プルーム通過時の放射線被曝量に関しては、距離による低減効果よりも屋内退避による低減効果が確実であるとして、自宅または最寄りの公共施設等での屋内退避が有効としているところでございます。

また、地域防災計画等に基づき、防護措置を確実にを行うためには、日頃から住民の皆様には原子力防災対策に関する知識の普及啓発を行い、理解を深めていただくことが大変重要であると認識しておりまして、道では、毎年、原子力災害時の基本的な対応を掲載いたしました「原子力防災

【第1分科会 9月30日 第4号】

だより」や「原子力防災カレンダー」を関係自治体の全戸に配付するとともに、小・中・高生などを対象に地域学習会を開催するなどの取組を行っているところでございます。

道といたしましては、今後とも、様々な媒体を活用しながら、防災知識の普及啓発に継続的に取り組み、住民の皆様の理解促進に努めてまいります。

なお、原子力災害に係る賠償につきましては、関係法令に基づき、事業者と国で必要な措置が図られることとされております。

以上です。

○真下紀子委員 U P Zの皆さんは、再稼働の同意に関与することなく、事故の際には被害だけを受ける、こういうことになるわけです。

シビアアクシデントは起こり得ることが証明された東京電力福島第一原発事故による放射性物質というのは、静岡県でも確認されておりまして、欧州でも確認されております。人間だけでなく、農地やあらゆる生き物が被曝する危険があるわけです。二度と起こらないとは言えないシビアアクシデントによる被害を受ける可能性は、全道に起こり得るわけです。

原子力防災訓練は、泊原発周辺と受入れ地での訓練にとどまっておりますけれども、全道民に対して防災、被曝防止対策——被曝といいますか、放射能による汚染防止対策をどのように呼びかけるのか、直ちに健康に影響を与えるものではないなどと呼びかけるのでしょうか、お聞きします。

○平野原子力安全対策課長 原子力防災対策についてであります。原子力規制委員会が策定いたしました原子力災害対策指針では、U P Z外におきましても、事態の進展等に応じてU P Z内と同様に屋内退避等を行う必要があるといたしまして、実施の判断は、国がプラントの状況等を踏まえて行うこととされていることから、道では、各振興局等を通じて、各市町村に対し、警戒事態の発生段階から適切に情報提供を行うこととしており、U P Z外の自治体が国から屋内退避等の指示を受けた場合には、既存の防災体制を活用し、防災無線や広報車、緊急速報メールサービス等により住民等に周知することとなっております。

なお、U P Z外の自治体につきましては、法令上、原子力防災計画を策定する義務はございませんが、現在、道内では、札幌市のほか、後志管内の全ての市町村において計画が策定されているところでありまして、道といたしましては、U P Z外の自治体が計画を策定する場合においては、道の防災計画との整合性を図るための調整など、必要な支援を行ってまいりたいと考えてございます。

○真下紀子委員 そうしますと、緊急事態に際して、放射性物質または放射線が原子力事業所外へ放出され、または放出されるおそれがあることを想定した対応を道としても行い、また、防護措置が明記をされているということになります。

防護措置が必要な範囲は30キロメートル圏にとどめられているわけですが、30キロメートル以遠、それよりも遠くに拡散した場合、どのように対応するのでしょうか。

その際の濃度は何か所で測定され、道民にどのような方法で周知するのか、ブラックアウトの

事態も想定した上で、対応を伺います。

○平野原子力安全対策課長 UPZ外の防護措置についてであります。道では、緊急時モニタリング地点を83地点設定しており、UPZ内77地点で連続測定を行うほか、UPZ外6地点においても、可搬型モニタリングポストを警戒事態の段階で設置し、測定を実施することとしております。

このほか、UPZ外につきましては、国や道の固定測定局においても連続測定を行うとともに、必要に応じて、国及び事業者が航空機やモニタリングカー等の機動的な手法を用いて緊急時モニタリングを実施し、その測定結果については規制委のホームページで公表されることとなっております。

屋内退避等の実施の判断は、国がプラントの状況やモニタリング結果等を踏まえて行い、UPZ外の自治体が国から屋内退避等の指示を受けた場合には、既存の防災体制を活用し、停電時においても確実に情報伝達ができるよう、防災無線やエリアメール、広報車等の多様な手段を用いまして住民等に周知することとしております。

○真下紀子委員 今回の答弁から分かったのは、やはり、UPZを超えた、30キロメートル圏より遠い地域でも被害が起こる可能性があり、それに対応するように準備をしているということなのだと思うのです。しかし、どのような影響がどの程度あるのか、示されたことがあるのかも分かりませんし、道民への説明会でも、どう説明するかよく分かりません。

それで、これまで、道民にどのように周知、説明をしてきたのかをお聞きしておきたいと思えます。

○浅野貴博委員長 原子力安全対策担当局長平田健男君。

○平田原子力安全対策担当局長 UPZ外への周知についてであります。道の地域防災計画では、UPZ外の措置等について、大規模な放射性物質の放出のおそれがあり、UPZ外の住民においても放射性物質による影響を回避するため、国から屋内退避や避難等の防護措置の指示があった場合には、道がUPZ外の該当市町村に対し連絡する旨を定めております。

こうした内容につきましては、道のホームページに掲載し、広く公表していることに加えまして、後志管内のUPZ外の市町村も含め、全戸に「原子力防災だより」を配付し、住民の皆様に周知しているところでございます。

○真下紀子委員 しかし、多くの道民は知らないと思えますよ。それから、今、説明会が行われている北電の説明資料の中にも、こうしたことは全く書かれておりません。やっぱり、これは周知が必要だと思うので、知事にもお聞きしなければならないことだというふうに考えております。

北電は、原発の運転を経験していない社員の増加に対して、他社での研修をしているから安心だとこれまでも述べてきておりますし、今も述べております。最速で2027年の早期に再稼働できたとしても、過半数が未経験者となるわけです。また、ブラックアウトから7年を経過して、当時、北電の停電情報が停止をされていて、公式ツイッターも閉鎖されたままだったことを知る社

員も少なくなっているというふうに思います。

また、当時の知事は、迅速な情報伝達に努めるよう北電に求めたわけですが、このブラックアウトから様々な経験を得られたと私は考えております。原子力防災訓練を含め、道の防災訓練において、ブラックアウトを想定した訓練というのは実施しているのかどうか、伺います。

○工藤災害支援担当課長 大規模停電を想定した訓練についてであります。道では、胆振東部地震により発生した道内全域停電の経験を踏まえ、地域防災計画を修正し、行政機関や医療機関、避難所などの重要施設における非常用電源の確保を図るとともに、北海道電力と連携して、道民の皆様に対し、停電の状況や復旧の見通しなどの情報提供を行うことなどの対策を盛り込んだところでございます。

また、厳冬期に巨大地震と大規模停電が発生することを想定した防災総合訓練を実施し、避難所における非常用発電機の起動訓練のほか、電力を使用しない方法で食事や暖房を確保する訓練などに取り組みますとともに、北海道電力との共同訓練として、大規模停電時に、病院や社会福祉施設などの重要施設に対して優先的に電力供給を行うための電源車の派遣手順を確認する通信連絡訓練などにも取り組んでおります。

○真下紀子委員 次に、先ほども申し上げたのですが、テロ対策施設の特重施設なのですが、基本設計を2023年に申請しております。工事認可を受けてから5年の猶予があって、5年以内にできなければ停止しなければならないということになっています。ということは、特定重大事故等審査中でも再稼働はできるということになってしまうわけです。

特重施設のない段階で、テロを想定した訓練やミサイル情報に伴う原発災害に関連した訓練というのは実施したことがあるのでしょうか、その必要性の認識と併せてお答えください。

○平田原子力安全対策担当局長 テロ等を想定した訓練等についてであります。北海道電力では、泊発電所原子力事業者防災業務計画に基づき、原子力災害が発生した状況下における事故対応能力の向上を図るための訓練を実施しており、訓練の一つとして、重大事故の発生を想定し、事故事象の進展予測や事故収束に向けた対策の立案等を行うシビアアクシデント対応訓練を行っております。

また、テロを想定した訓練としては、発電所に常駐する警察等の治安機関と合同で、不審者の侵入や制御系システムへのサイバー攻撃を想定した対処訓練を行っているほか、自衛隊、警察、海上保安庁による武装工作員等の不法侵入を想定した共同実動訓練を発電所周辺において定期的に行っていることと承知しており、道といたしましても、原子力発電所の警備体制の充実強化に資するものと認識してございます。

なお、ミサイル攻撃などの武力攻撃に対しては、自衛隊による活動のほか、国民保護法等の枠組みの下で関係機関が連携をして対処することとされております。

○真下紀子委員 本気で原発が狙われたら、それどころの騒ぎではないというふうに思いますよ。原子力災害というのは想定を超えた事故となり得ますし、最悪の場合は原子炉爆発も起こりうるというのが東電福島第一原発の教訓だったというふうに考えるわけです。

新たに多重防護基準が厳しくなった、新たな基準ができて、それをクリアして安全だと、そうしたことにすがってはいは新たな安全神話につながってしまうわけですが、原子力安全対策課としてはそういうふうな対応ではないというふうに、今日、確認をしたわけです。

2012年の稼働停止以降、泊原発3号機は、再稼働までに必要な安全対策費は5150億円、特重施設等には1120億円、合計で6270億円を見込んでいますが、今後、資材費や人件費が高騰する中、さらに新港建設と審査を経る必要があります。

規制委員会も100%の安全はないと言っており、今日の質問でも、完全な安全はないということが分かりました。知事は、原発の安全追求に終わりはないと繰り返しているだけなのですが、この終わりのない安全対策を道民に強いる原発にいつまでも依存していいのかが、今、問われています。

北海道で初の線状降水帯が発生するなど、これまでの想定を超えるほど激甚化しているどの自然災害との複合災害にも対策を取っていかねばならないこの原発事故に対して、必要な安全のレベルと判断できるのかどうか、伺います。

○浅野貴博委員長 総務部危機管理監高山圭一君。

○高山総務部危機管理監 原発の安全性についてであります。原子力規制委員会におきましては、福島第一原発事故の教訓や、国際原子力機関、いわゆる I A E A 等の国際機関の安全基準を含む海外の規制動向などを踏まえ、地震や津波など自然現象の想定を大幅に引き上げて防護対策を強化するとともに、万一、重大事故が発生した場合に備え、その進展を食い止める対策を事業者に求めるといった最新の技術的知見を反映した新規制基準を定めており、泊発電所3号機については、規制委において、7月30日に設置変更許可が決定され、基準に適合しているとの最終的な判断が示されたものと考えています。

加えて、原発の安全性の確保は、国の規制責任と事業者の保安責任という基本的枠組みの中で行われているところであり、規制委には、今後、新たに得られる知見についても、いわゆるバックフィット制度により継続的な安全向上を図っていただくとともに、北海道電力においては、様々なリスクを想定し、規制以上の安全レベルの達成を目指すなど、保安体制の充実に向け、不断に取り組んでいただくことが重要と考えています。

道としては、原子力災害時における住民の皆様の安全の確保を図るため、実践的な訓練を積み重ね、その結果を防災計画に反映しながら、より実効性のある防災対策の充実強化に取り組んでまいります。

○真下紀子委員 危機管理監、部下の方は絶対的な安全性が確保できるわけではないと答弁しているのですよ。それを後退させるような答弁はしないでいただきたいというふうに思います。

被災をするかもしれない全道民の意見をどう反映するのか、再稼働に必要な安全性が担保されるのかということについて、知事に直接伺いたいと思いますので、お取り計らいをお願いいたします。私の質問を終わります。

ありがとうございました。

【第1分科会 9月30日 第4号】

○浅野貴博委員長 真下委員の質疑並びに質問は、総括質疑に保留された事項を除き、終了いたしました。

以上で通告の質疑並びに質問は終わりました。

総括質疑に保留された事項については本委員会において質疑を行うこととし、これをもって、総務部所管に関わる質疑並びに質問は終結と認めます。

以上をもちまして、本分科会に付託されました議案に対する質疑並びに質問は全て終了いたしました。

お諮りいたします。

付託議案の審査経過に関する委員長報告文につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○浅野貴博委員長 御異議なしと認め、そのように決定いたします。

1. 委員長の閉会の挨拶

1. 閉 会

○浅野貴博委員長 本分科会を閉じるに当たり、一言御挨拶を申し上げます。

本分科会は、9月24日に設置以来、付託議案をはじめ、道政各般にわたり審議を尽くされ、本日ここに一切の審査を終了することができましたことは、宮崎副委員長をはじめ、委員各位の御協力によるものであり、厚く御礼を申し上げます。

以上、簡単ではありますが、御挨拶といたします。

これをもって第1分科会を閉会いたします。（拍手）

午後5時26分閉会