

平成26年第2回北海道議会定例会 予算特別委員会（知事総括質疑）

年月日 平成26年7月2日（水）
 質問者 民主党・道民連合 高橋 亨 議員

質 問	答 弁
<p>一 医療・介護について</p> <p>（一）自治体の不安について</p> <p>「地域医療・介護総合確保推進法」によりまして、来年4月から市町村の事業となります、介護サービスにつきまして、各自治体は非常に不安を抱いているわけでございます。それは都市部ではなくて、人口減が著しい、そして高齢化の進捗が急テンポで進んでいる地方の自治体にとって、より大きな課題となって横たわっているというふうに思うわけでございます。</p> <p>今でも、医療や介護サービスに地域間格差がある本道におきまして、さらなる格差の拡大を生むことは、地域にとって生きることに格差が生じるということになるわけでございます。</p> <p>要支援1・2の方が頼りとするデイサービスやホームヘルプを市町村が担うことになり、ある調査によると、サービスを市町村に移行しても対応可能な自治体は9自治体、逆に移行不可能と答えがあったのが32市町村ということになっているという報告もありました。地域住民の不安は高まるばかりでございます。</p> <p>2年ほどの移行期間があるとのことですが、知事は、このような自治体の不安にどう答えられるのか、お聞きをしたいと思えます。</p> <p>（二）円滑な移行について</p> <p>自治体にですね、サービスが移行された場合、NPOやボランティアを頼りにするというようなこともあります。国はどちらかという、他力本願といいますか、自助ないし互助というところに力を入れて、公助は最後だということになるようでございますけれども、地方はまさしくマンパワーの確保をどうするかということがですね、非常に、突きつけられている大きな問題だろうというふうに思っております。</p> <p>人口減や高齢化の地域こそ、マンパワーの確保は非常に難しいわけでございます。介護支援ボランティアの育成や地域ボランティアリーダーの養成などと各部審査ではですね、お答えいただきましたけれども、肝心の育成・養成する対象者がいないということを、この現実を見据えなければならないというふうに思えます。</p> <p>知事は、この現実をどのように捉えて、どのような手立てを講じられ、円滑な移行への支援を行うお考えなのかをお聞きをしたいと思えます。</p> <p>ボランティアをただですね、お願いをしてもですね、有償ボランティアになるんでしょうけども、交通費ですとかそういうものだけではなくてですね、ボランティアの時間預託というものもあるのはご存じだというふうに思っています。自分がボランティアした時間を預託をしてですね、自分がボランティアが必要となった時にその時間内でボランティアを受けることができるのかっていう、先々にインセンティブがあるそうですね、知事が言われたような、元気な高齢の方もですね、そういうことで、ボランティアの方に積極的にですね、目を向けてもらえるというふうに思ってますので。いず</p>	<p>（知事）</p> <p>要支援者に対する介護サービスについてであります、今般の法改正に伴い、予防給付のうち、訪問介護と通所介護について、市町村が地域の実情に応じた取組を可能とする地域支援事業に平成29年度までに移行することとされたところであります。</p> <p>この移行については、既存の介護事業所によるサービスの提供に加えて、NPO、ボランティア、町内会などの多様な担い手の活用によって、見守りや買い物、除雪、ゴミ出しなどといったきめ細かな生活支援サービスの提供につながるものと考えております。</p> <p>国におきましては、近くガイドラインを示し、市町村における事業の円滑な実施を支援することとしておりますが、道といたしましても、道内外の先進事例の収集・提供や各地の社会福祉協議会、社会福祉法人に協力を要請するなどして、市町村とともに準備を進めてまいる考えであります。</p> <p>（知事）</p> <p>担い手の育成・確保についてであります、単身世帯等の支援を必要とする高齢者が増加する中で、サービスの担い手となるボランティアやNPOなどの確保が必要になるわけですが、本道においては、これらの社会資源にも地域間の格差があるものと認識をいたします。</p> <p>こうした中、「ボランティア活動がしたい」という現役世代はもとより、「元気なうちは働きたい」という高齢の方々の社会参加を促すため、道といたしましては、今後とも、市町村社会福祉協議会などと連携をし、その育成や組織化に取り組むとともに、町内会や自治会などの住民組織を活用し、地域ぐるみで高齢者を支える体制づくりを進めながら、介護サービスの円滑な移行に努めてまいる考えであります。</p>

質 問	答 弁
<p>れにしてもですね、多くの方々が非常に不安な内容になってございます。まだまだ議論を十分にできれば良かったのですが、そういう状況ではないわけですから、どちらにしてもですね、今よりサービスが低下しないような方向性をですね、是非道としても、きっちりと確保していただければというふうに思います。</p> <p>(三) 特別養護老人ホームについて この度の法改正で、特別養護老人ホームの入所基準も変わります。 知事のご両親のことは存じませんが、私くらの年になると、両親がもう80を過ぎてるわけでもございまして、介護の世界に入ってしまうということになるわけでもございまして。 それだけでなく長い間入所を待っている方はですね、入所のハードルが更に高くなるということで、ご本人にとっても介護をする家族にとってもですね、大変な苦労を強いるわけでもございまして。 道内においては、入所待ちの方が2万6,000人、そのうち在宅が1万人、重度の方が2,200人もおられるというふうにお聞きをいたしましたけれども、在宅と、施設サービスのバランスの取れた基盤整備、さらにはクオリティライフのためのですね、施策をどのように展開し、不安のない介護を実現するのか知事のお考えをお聞きしたいと思います。</p> <p>二 北海道新幹線について (一) 来道客について 各部審査では、道経連が10年前に試算した1日約9,500人の利用客という数字について、その根拠と、これを基にした乗客へのサービスなどについてお聞きをいたしました。 しかし、この数字は、交流人口であって、乗降客の数であるということでもございまして、函館に来るお客さんと帰るお客さん、ということは、来道者は単純にこの半分ではないかというやりとりをさせていただきました。新幹線による来道者はこの数字でよるしいのかどうなのか、また、新幹線による年間来道者は通常350万人とっておりますけれども、それもやはり半分ぐらいになるということでもよるしいのか、併せてお聞きをしたいと思っております。</p> <p>(更問) 今まで1万人、年間350万人というのは、この数字で観光関連業者の方々も、大きな期待をしてきた訳でございますが、1万人とその半分だというのは全く違う訳です。 駅前にホテルを建てようかという時も、1棟建てるか2棟建てるかといった違いが出てくる訳ですね。 したがって、利用客ですから、来る方半分、帰る方半分とみるのが妥当で、ですから1日1万人というのは、その半分ではないというのがおおざっぱな考え方ではないかなと考えております。 これから道が改めて来道者数の推計をするということですから、早めに推計をしていただいて、正確なものを皆さんに伝えていただかないと、観光関連業者の方も困ってしまうということになるんですね。 ある観光フォーラムで、観光関連の方にお話しをお伺いしましたが、この方も1万人の方が函館に来るんだらうと。そ</p>	<p>(知事) 介護サービスの充実に向けた取組についてであります。在宅で生活されている中度あるいは重度の要介護者の方々が少なくない現状を踏まえ、特養などの介護保険施設の計画的な整備はもとより、認知症高齢者グループホーム等の居住系サービスの充実など、在宅と施設サービスのバランスの取れた基盤整備や多様な生活支援サービスの提供が重要と考えるところであります。 このため、道といたしましては、市町村や事業者等の関係団体の皆様方のご意見を伺いながら、今年度策定する介護保険事業支援計画におきまして、地域の特性に応じたサービス基盤の整備、人材の育成、認知症施策の推進などを盛り込み、高齢者の方々が安心して暮らすことのできる地域づくりに全力を挙げて取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>(知事) 新幹線での来道客についてのご質問でございますが、平成15年度に道経連が公表した「開業による経済効果調査」によりますと、新幹線の新函館北斗駅の利用者数は1日当たり9,500人とされているところでありますが、これを基に来道者数を推計することは難しいものと考えます。 また、JR北海道では、新幹線の運行本数や乗車率については、現時点では明らかにしておりませんことから、正確な数字を把握することは困難ではありますが、今後に向けては、一定の条件のもとで来道者数を推計する必要があると考えており、どのような手法で把握できるのか検討してまいりたいと考えております。</p> <p>(知事) 来道客数について、重ねてのご質問でございますが、新幹線の開業に伴い、二次交通ネットワークの整備や企業誘致などの取組を一層後押しするため、道としては、東北新幹線や九州新幹線における入込客数の推計方法を参考に、沿線自治体や経済団体とも連携しながら、来道客数の把握について、できる限り早期に取り組んでまいりたいと考えております。</p>

質 問	答 弁
<p>ここで函館が何を勘違いされたか、3千人しか宿泊キャパが無いと。7千人は札幌に来るからその対応はどうかということが大切なんだと言われてました。1万人来ると思ってるんですよ。函館は2万4千人のキャパがありますから、十分対応可能なんですけど、そう思われてもしょうがないと思いますが、観光関連事業の中核におられる方が、1万人の方が来ると思っているんです。</p> <p>したがって、そういうことが無いように、様々な計画に影響する訳ですから、早めに来道者推計を出していただきたいと思います。今、私が述べたように、まったく来道者と帰る方は違う訳でほぼ半分ぐらいかなと思う訳で、概ねそういう感じになるのかなと思っているんですけど、感触はどうですか。</p> <p>(二) おもてなしの心について</p> <p>次に、新駅から函館駅までのアクセス列車は、ご存じのとおり学園線の通勤列車を使うことになる訳ですね。それも3両で定員439名ということです。北海道に着いた瞬間、17分間とはいえですね、満員で立ちっぱなしというのは、北海道への印象として、また、おもてなしの心として知事はどのように思われるのか、お聞きをしたいと思います。</p> <p>(更問)</p> <p>知事はそのようにお答えになりましたが、荷物を持って、つり革にぶら下がって、というのが快適かどうかと。座れるのが3両編成で148名だけです。439名の方が来て3分の1しか座れない。あとの3分の2の方は立ったまま、ラゲッジバックを横に置いて、17分間、新函館北斗駅から函館駅までアクセス列車に乗って移動するというごさいます。</p> <p>いろいろ配慮されているということですが、車いすで入れるようにフラット化するといった程度の話で、大きな変化は期待できないというふうに思います。</p> <p>開業時に期待感いっぱい観光客が来道されます。これらの方がアクセス列車に乗って、何だこれとなるのは、函館にとって印象が悪くなる訳です。好印象を感じられて、北海道の旅の第一歩が始まるように、社外取締役と連携して、まずはおもてなしとなる玄関口のJR北海道が良い印象になるような対策を講じていただきたいと思いますが、如何でしょうか。</p> <p>ダイヤ編成でどうクリアできるかは分かりません。しかし、乗ってこられるお客さんが3両に押し込められて、さらに座席も3分の1しかないという印象を知事はどうお考えになるのでしょうか。3時間、4時間くらい列車に乗って、さらに立って目的地に行けということは、どうみてもおもてなしの心にはならないというふうに思います。</p> <p>今知事が言われたように、より快適なものを求めていくということですから、期待したいと思いますが、既にその列車が決まっているということであれば、余り改良の余地が無いのではないかと思います。</p>	<p>(知事)</p> <p>アクセス列車についてであります。新幹線を利用し、本道を訪れられる方々を、おもてなしの心でお迎えすることは、大変重要であります。</p> <p>新函館北斗駅と函館駅を結ぶアクセス列車として、JR北海道が導入を予定している新車両は、大型の荷物などを持って移動される方や体の不自由な方、あるいはご高齢の方々などにも配慮したと聞いております。</p> <p>このアクセス列車について、道といたしましては、既設や時間帯による利用者数を踏まえた車両編成や運行本数など、きめ細やかな対応も必要と考えており、快適で利便性の高いものとなるよう、JR北海道に働きかけてまいる考えであります。</p> <p>(知事)</p> <p>アクセス列車についての重ねてのご質問でございますが、道といたしましては、目前に迫る新幹線開業を視野に、座席や荷物の移動など、アクセス列車による移動が快適で利便性の高いものとなるよう、今後とも、JR北海道に対し、車両編成やダイヤ編成の工夫などを求めてまいる考えであります。</p>

質 問	答 弁
<p>車両数を多くすると言っても、3両分のホームしか無い訳です。したがって、今ある在来線のホームを使うと言うのもあるかもしれませんが、新幹線が来ると多分スーパー北斗が待ち合いで停まるということになるので、そうなるとそのホームも使えないというのが、現実ではないかと考えます。</p> <p>したがって、3両を少し増車するなどということも、説得力の無い話だと思っておりますので、是非最初に北海道に来てアクセス列車に乗る方々にとって悪い印象にならないように対応をよろしくお願ひしたいと思います。</p> <p>(三) 札幌までのアクセスについて</p> <p>今言ったように、新幹線ホームと同じフロアに、札幌行き北斗、スーパー北斗が待っているということになるわけでございますけれども、現状は、減速・減便でございます。乗客も、今、既存の、北海道の方々が利用しているだけでも一杯で、二日前には席もとれないという状況でございます。新幹線が来た時に新たなお客さんをどうしていくのか、ということがあるわけですが、当然のことながら、増便・増車などに取り組んで、快適な旅を楽しんでもらうのが本来の姿だろうと思っておりますが、お聞きをしたいと思っております。</p> <p>(更問)</p> <p>8月に1往復増えるのですが、それでもまだ2往復、通常の運行本数からすれば足りない。一方では、新しい車両を発注しているようですが、これはもうディーゼル車両を作るところに限られていて、2年もかかるということですから、開業には間に合うかどうかというのが微妙で、間に合わないだろうというふうに思っています。その中で、札幌へアクセスする列車をどうするかということになるわけですが、今ほどダイヤ編成だとかということもございましたけれども、先ほども、いろいろと、来る新幹線のダイヤの話も知事の方からございましたけれども、全体のダイヤが見えてくると言いますか、全体像が示されるのはいつになるんですか。</p> <p>今、知事がおっしゃったように、可能な限り早い方がいいわけですし、いろいろ旅行などを計画される方も、早い時期だといつぐらいに、というようなこともありますから、ダイヤが決まれば決まるほど、現実的な形でいろいろな計画も立てられるだろうというふうに思いますので、ぜひ早めのダイヤの発表に力を尽くしていただきたいと思っております。</p> <p>(四) 道内航空路線について</p> <p>道内航空路線についてですけれども、新函館北斗駅がですね、開業してからほどなく、外環状線ができるわけですね。函館空港までの外環状が開通します。</p> <p>今、HACはですね、非常に限られた便数で飛んでおりますけれども、以前は釧路線、女満別線、旭川線というのがありました。</p> <p>道東の皆さん、そして道北の皆さんはですね、開業効果が感じられないというふうに言っておりますけれども、しかし、函館に来たお客さんがそういうようなことを、道内です</p>	<p>(知事)</p> <p>札幌・函館間の特急列車についてであります。JR北海道においては、昨年夏の出火事故車両と同型エンジンを搭載した特急気動車の運行を停止しておりますことから、定期特急列車の運転本数が11往復から5往復へと減少しているところであります。事故原因が特定されて、必要な改善措置が講じられることとなったところであり、本年8月から、運転本数を9往復へと増便し、輸送力の改善を図ることとしたものと承知をしております。</p> <p>道といたしましては、目前に迫る新幹線開業を視野に、安全性を最優先としつつ、できる限り早期の減便解消、さらには臨時列車の投入や、ダイヤ編成の工夫などをJRに求めていくとともに、バス協会など関係団体とも連携を図りながら、輸送量の確保に努めてまいりる考えであります。</p> <p>(知事)</p> <p>ダイヤ発表などについてであります。ダイヤの発表は通常であれば開業の三、四ヶ月前ということのようでございますが、道といたしましては、可能な限り早期の情報提供が行われるよう、JR北海道に対し、働きかけを行ってまいりたいと考えております。</p> <p>(知事)</p> <p>道内航空路線についてであります。北海道新幹線の開業効果を全道に波及させていくためには、この広大な北海道における効率的な交通ネットワークの形成が重要な課題であると認識をいたします。</p> <p>このため、道といたしましては、新幹線開業による観光客を中心とした新たな旅客需要等を十分に見極めつつ、HACをはじめとする様々な航空会社を視野に函館を起点とした旅行商品の開発を働きかけるなど、道内を結ぶ航空ネットワークの充実に向けた取組を進めてまいりる考えであります。</p>

質 問	答 弁
<p>航空路線を使って、そういうところに行くということになればですね、より新幹線の波及効果というのを身近に感じられるのだろうというふうに思っているわけでございます。</p> <p>それはまた一方で、大事なことだというふうに思いますが、道内航空路線を今後どのように展開をしていくのかをお聞きをしたいと思います。</p> <p>今、ANAが新千歳に飛んでいます。函館との間で。他の航空会社でいくと、JALとは今度は再子会社ですから同じ会社ということになるわけでございますけど、先ほど言ったように、HACは持っている機材が少ないわけでございますから、他の航空会社がありますね。様々な。</p> <p>地方の航空会社や更にLCCもあるでしょう。そういうことを利用してですね、なるべく早くそういうお話をさせていただいて、そういうことがですね目に見えてくると、また、先ほど申し上げましたとおり、道東、道北の皆さんもですね、期待感もあって新幹線が来るんだと、北海道新幹線だという、そういう機運が醸成されてきて、そこにまた誘客をしていくということにも弾みが付くわけですから、是非ですね、明るい気持ちを早くみんなが共有できるようにお願いをしたいというふうに思うわけでございます。</p> <p>(五) トータルプロデューサーについて</p> <p>各部審査では、北海道新幹線開業についてのトータルプロデューサーは知事であるとのことでございました。</p> <p>開業にあたっては、道は「開業戦略推進会議」なるものを設置していますが、知事は各部会の協議内容を吟味し、様々な事象を総合的に配慮して、総合的な戦略を描く立場となる訳でございますが、そのトータルプロデューサーである知事が、北海道新幹線新函館北斗駅開業のデスティネーションキャンペーンに、JR北海道と共に手を上げなかった理由、それと、それによって得られるメリット、デメリットについてお聞きしたいと思います。</p> <p>(更問)</p> <p>今お話しがありましたけれども、安全というのは大切であります。一方で積年、長年の開業に向けた取組、やっと新幹線が北海道に入って来るという数十年をかけた取組です。函館に新駅ができる、北海道に新幹線が開通するということは、確かに安全は安全ということはあるんですが、開業のためのJR6社を巻き込んだ全国キャンペーンを何故行わなかったのかと。</p> <p>青森はご存じのとおり、八戸が開業したときにデスティネーションキャンペーンをやりました。新青森開業のときもやりました。そして今回新函館北斗の開業のときも、青森がデスティネーションキャンペーンをやるということです。</p> <p>北海道は唯一のチャンスに手を上げなかったというのはどういうことなんですか。引き続きのことをやるというのは順序が逆では無いんですか。北海道が先にやって青森がJR東日本と引き続きやるというのであれば、分かりますが。しかし、そうではない判断をされたんですね。開業時にデスティネー</p>	<p>(知事)</p> <p>デスティネーションキャンペーンについてであります。北海道新幹線開業年に合わせたデスティネーションキャンペーンを実施するためには、平成25年度に立候補を表明する必要があったところであります。私といたしましては、安全運行体制の確立が喫緊の課題とされたJR北海道の昨年度、すなわち25年度の状況等を勘案し、同社と協議を行ったうえで、開業翌年度のキャンペーン実施を目指すことといたしたところであります。</p> <p>このことによって、注目度が高く誘客効果が見込まれる開業時のキャンペーンが実施できないというデメリットがある一方で、28年度の青函デスティネーションキャンペーンに引き続き、翌年度に本道全域を対象とするキャンペーンを実施することにより、切れ目のないPRが可能となり、新幹線の開業効果を道内全域に波及させることが期待できるものと考えているところであります。</p> <p>(知事)</p> <p>デスティネーションキャンペーンについての重ねてのご質問でございますが、先ほどもご答弁申し上げましたように、新幹線開業年に合わせたデスティネーションキャンペーンを実施するためには、平成25年度に立候補する必要があった訳であります。安全運行体制の確立が喫緊の課題とされた極めて特殊な状況にあったJR北海道の昨年度の状況を勘案をし、同社と協議をした上で、開業翌年度のキャンペーン実施を目指すこととしたところであります。</p>

質 問	答 弁
<p>ションキャンペーンをやらなかった例はあるんですか。 何故大きなイベントを止めてしまうという判断に立ったんですでしょうか。事故とは全く別の問題だと思いますが。</p> <p>(更問) 私は、それはそれ、これはこれ、と分けていかなければならないと考えているんですよ。今度は翌年に実施するのであれば、26年度に手を上げなければならないんですよ。この間も脱線事故があったじゃないですか。また安全が大事ですから、ディスティネーションキャンペーンに手を上げないということになるんじゃないですか。翌年度のディスティネーションキャンペーンには、手を上げないということですか。</p> <p>(更問) これからまた事故が起きるかもしれない、そうするとまた上げられない。同じ話になるんじゃないかと思うのです。安全は追求してもらえけれども、新幹線は違う線路を通る訳ですから、それはそれできちんとやっていただきたいと思えます。</p> <p>知事は、開業のトータルプロデューサー、総責任者ですよ。齟齬の無いような開業のトータルデザインを描いてもらわないと困るんですよ。ということで、トータルデザインはいつ頃できるんでしょうか。</p> <p>三 JR北海道への関与について (一) 赤字ローカル線への対応について ローカル線の維持は地域にとって大事な足を守ることにつながるわけでございますが、一方、ローカル線は慢性的な赤字を抱えていることも現実の問題です。</p> <p>この間、JR北海道に赤字ローカル線の維持を求めてきた道として、また、一方、会社運営にも関わる立場の社外取締役は、これらの問題に対し、道議会や道民に対して責務を負うことになるわけでございますが、期待して良いのでしょうか。</p> <p>期待をしておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。</p> <p>四 並行在来線について (一) 脱線事故への対策について 次に並行在来線についてお聞きをいたします。先ほどもお話がございました並行在来線の問題ですけども、今回事故が発生しましたその原因が解明された後、JR北海道において必要な対策が講じられるべきであり、道としてもJR北海道に強く求めるとしてありますことから、前回同様、この度の事故についてもJR北海道の責任において必要な対策を実施するよう書面で合意を求めるとしてありますと質問しようと思いましたが、先ほど松浦議員のほうにそのことはお答えしました。</p> <p>したがって、今回の事故はまさしくこれから以降、第三セクター新会社の設立を前にしての事故でございます。今までJR北海道と道との間で書面での合意をされたと思えますけれども、改めまして、この二者に地域協議会の方々も含</p>	<p>(知事) ディスティネーションキャンペーンについての重ねてのご質問でございますが、JR北海道においては、現在、業務改善命令に基づく徹底した安全対策を進めているところであります。翌年度のキャンペーンは可能と判断し、そのような立候補を予定いたしましたところであります。</p> <p>(知事) 開業に向けた取組についてであります。道では新幹線の開業効果を最大限に高めるとともに、その効果を全道各地域に広く波及・拡大させる取組をオール北海道で推進するため、私知事を会長として設置をした官民による開業戦略推進会議のもとで、カウントダウン・プログラムに沿って、様々な取組を進めているところでございます。</p> <p>今後とも、この開業戦略推進会議を中心に、新幹線効果が全道に広がっていくよう、各般の取組を総合的に進めてまいります。</p> <p>(知事) 鉄道の路線の維持などについてであります。鉄道は、定時性、大量輸送に優れ、特に広域分散型の地域構造をもつ本道においては、地域の皆様の暮らしを支える大切な移動手段であるとともに、道内経済と産業を支える輸送機関として、掛け替えのない役割を担っているところであります。道といたしましては、地域において必要な鉄道網が今後とも維持されることが重要と認識をいたします。</p> <p>道から就任した社外取締役は、直接、業務執行には従事しない位置づけではありますが、同様の認識のもとで、取締役会の場において、地域の暮らしや経済活動に密接に関わる路線の維持について、提言等を行っていくことになるものと考えます。</p> <p>(知事) 貨物列車脱線事故への対応についてであります。道といたしましては、本年4月に、経営分離前までにJR北海道の責任において鉄道施設の安全対策等を実施することを協議会を代表する道とJRとの間で書面で合意をいたしましたところであります。今回の事故を踏まえ、経営分離区間全線にわたって安全確保策を確実に実施することなどをJR北海道に求めているところであります。これらについての追加的な合意を早急に得てまいりたいと考えております。</p>

質 問	答 弁
<p>めて三者で合意するという事にならないものなのでしょうか。お考えをお聞きます。</p> <p>(二) 並行在来線の譲渡について</p> <p>譲渡前、譲渡後、様々な条件の違いがあるわけですね。今は譲渡前になっているわけですから、当然のことながら、今知事がお答えになった部分に地元の声も反映させるというものですね、三者として結べないかもしれないですけども、その声をきちんと反映できるシステムだけは作っていただきたいと思います。</p> <p>それから、三セク譲渡後に再びトラブルが発生してしまう、最悪、人命に関わるようなことが起きるかもしれません。しかし、譲渡後であれば第三セクターの鉄道会社としての責任も免れないわけですけども、しかし、何度か続いたこの事故の原因、これも含めて本来であれば、きちんと譲渡前に整備がされれば良いのですけれども、結果事故が起きたときに、その原因が譲渡前の整備の問題だったということだとすれば、これはもう大変な話になるわけです。</p> <p>一方、安全対策をきちんと打っていただくわけですけども、この安全対策をきちんとしていただく前に譲渡というのはあり得ないだろうと思うわけです。これはきちんとしていただきたい、そのためには、まだまだ事故に対する対応が出来ない場合は、第三セクターとして、会社として譲渡を受けにくい程度の思いを持たなければならないと思いますが、知事のお考えをお聞きしたいと思います。</p> <p>五 大間原発について</p> <p>(一) 道全体ということへの認識について</p> <p>それでは、大間原発についてお聞きをしたいと思います。</p> <p>知事は函館市が大間原発建設差止め訴訟を起こす前から、「必要性や安全性について明確な説明が必要である」旨の発言を繰り返しておりますけれども、函館市は、その説明が無いから訴訟を起こしたわけで、この期に及んでもまだ訴訟前の言葉と同じような言葉の繰り返いに終始しているわけでございます。</p> <p>また、各部審査では「道南地域のみなさんが大変不安を抱いていると認識している」ということ、さらには「道南地域を始め道民」という初めて道民という言葉が出てまいりましたけれども、知事は函館市長の言う「大間原発は北海道全体の問題」という認識があるのかお聞きしたいと思います。</p> <p>(更問)</p> <p>今のご答弁にありましたけれども、それは大間原発がUPZ圏内に含まれている、これは道南が含まれているわけですから、知事がどう思おうと北海道は当事者であると、今、北海道全体の問題といたしましたけれども、当事者でもあるというふうに思うわけですが、その認識はおありでしょうか。</p> <p>(更問)</p> <p>3日の日に第1回口頭弁論が開かれて、市長が意見陳述をすることになるわけでございます。今、知事は「北海道全体の問題」だと受け止められたということでございますから、訴訟はこれからも続いていくんだと思いますが、知事に意見陳述を求められた場合、知事はどのように対応するおつもりでしょうか。</p>	<p>(知事)</p> <p>三セク鉄道の開業についてであります。新幹線開業に伴いJR北海道から経営分離される区間については三セク鉄道会社として、大きなリスクを抱えたままの状態、鉄道資産を引き受け、運行することはできないと考えます。</p> <p>このため、道といたしましては、運輸安全委員会の調査結果が公表され、事故原因がJR北海道に起因すると判明した場合には、経営分離後であってもJR北海道の責任において抜本的対策を講ずることなどを、JR北海道との間で合意を得てまいりたいと考えているところであります。</p> <p>こうした合意形成が確実に進んだ段階で沿線自治体のご意向を改めて伺いし、その上で、三セク鉄道会社の設立に向けた準備を進める必要があると考えます。</p> <p>(知事)</p> <p>大間原発に対する認識についてであります。大間原発については、世界で初めて全炉心でMOX燃料を使用する商業炉であり、道南地域をはじめ、道民皆様方は大きな不安を抱いているものと認識をいたします。</p> <p>このような中、函館市が自治体として全国で初めて、原発の建設工事の差止めなどを求め、提訴に至ったことについて、国や事業者はこうした点について重く受け止め慎重に対応すべきと考えます。</p> <p>いずれにいたしましても、私といたしましては、この問題は北海道として大きな問題と受け止めており、このような認識の下、今後とも、適切に対応していく所存でございます。</p> <p>(知事)</p> <p>大間原発に対する認識について、重ねてのご質問でございますが、先ほども申しましたとおり、私といたしましては、この問題は北海道として大きな問題と受け止めているところであり、このような認識の下、今後とも適切に対応していかねばならないと考えます。</p> <p>(知事)</p> <p>函館市の提訴についてのご質問でございますが、委員からのご質問、仮定の話には、なかなかお答えできない部分がございますが、訴訟については、その動向を注視してまいりたいと考えております。</p> <p>以上でございます。</p>

質 問	答 弁
<p>(更問) 仮定の問題にはお答えならないというように言われましたけれども、議会の質問はほとんど仮定の問題です。 先ほどの新幹線の問題も、これからの問題も、それに対してどう対応するのかも仮定の問題です。この問題だけ仮定の問題というように片付けないで頂きたい。 これから以降、知事は全て、議会では仮定の問題についてはお答えにならないということによろしいですか。</p> <p>適切ということですから、求められたときは求められたときの判断がある、ということなんだろうなというふうに思います。 先ほど言ったようにですね、仮定の問題には答えられないなんちゅうね、言葉は止めてください。</p> <p>六 北海道原子力環境センターについて (一) 地域振興策について それではですね、北海道原子力環境センターについてお聞きをしたいと思います。 各部審査ではですね、泊原発の設置に関わる地元からの強い要望もあって設置したという北海道原子力環境センターでございまして、建設費12億円、これまでのランニングコスト29億円、道の職員20名を含む22名で運営をしているわけですが、放射能のモニタリングのほか原発や放射能に関する展示室、広報展示室ですね、これはもう、とまりん館と同じような感じのものでございましてけれども、その中で原発のことや放射能のことを展示をしているわけでございます。道としてはどうなのかなあ、というふうに思います。 さらには、農業研究科、水産研究科がありまして、地元の振興策の任を担っているとのことでございます。しかし、地域振興策はですね、公平公正でなければならないというふうに思っております、特定の地域の特別な意味合いを持った振興策であってはならないというふうに思うわけでございます。そして、本来の振興策というのはですね、依存型の振興策から自立型の振興策へのですね、繋げていかなければならない。 知事は先ほどですね、自立型経済構造への転換という話もされておりました。まさしくそのとおりでございます。この自立型経済構造への脱却、これはですね、もうそろそろその時期ではないかというふうに思いますけれども、知事のお考えをお聞きをしたいと思います。</p> <p>(更問) 27年間経ってですね。今お話がありましたけれども、周辺の環境放射線を監視するのが主たる目的であるというのはこれはわかります。したがって、モニタリングは続けていただきたいですし、海水温の調査も続けていただきたい。しかし、これに付随してですね、農業研究科や水産研究科、これは地元の要望に応じて設置したものです。 どこの地域でもですね、水産の振興、とりわけ日本海側では磯焼けや藻場のことに関して、どうしていこうかお悩みですし、日本海側では漁業も半減してしまっている。対応をどうするのかとういことがある。 さらには農作物もその地域地域によって特産の農作物があるわけですから、農作物に関する品種改良などはどこだって望んでるんですよ。ですから、この二つのものはどこだって</p>	<p>(知事) 函館市の提訴についてであります、今後とも、その動向を注視しつつ、適切に対応してまいりたいと考えております。 以上であります。</p> <p>(知事) 原子力環境センターについてであります、原子力環境センターの研究部門においては、安全性を確認するための農作物の栽培や、温排水の影響調査を行っておりますが、併せて、地域の代表作物であるスイカやメロンの栽培に関する試験研究や、水産資源の維持増大に向けた調査研究などを行い、地域の農業、漁業の振興にも寄与しているところであります。 道の出先機関については、各地域の特性などを踏まえるとともに、国や市町村との役割分担も勘案をし、道として必要性を検討したうえで設置しているものであり、原子力環境センターについては、泊発電所周辺地域の環境放射線を監視することを主たる目的として設置しているところであります。 以上であります。</p> <p>(知事) 原子力環境センターについてであります、重ねてのご質問であります、同センターの研究部門は、泊発電所周辺地域の環境放射線を監視するため、安全性を確認するための農作物の栽培や、温排水の影響調査を行っているほか、併せて農業や水産業の試験研究等を行い、地域産業の振興に寄与すると共に、その一部の研究成果については、他の地域にも普及されているところであります。 道の出先機関につきましては、設置目的や各地域の特性などを踏まえ、道として必要性を総合的に検討した上で設置をいたしているところであります。 以上であります。</p>

質 問	答 弁
<p>望んでるんです。 もう27年間ですよ。原発交付金もきてるんですから、そろそろ自分たちで立ち上がっていくという、自立型のものにもっていく時期ではないですか。知事、いかがですか。</p> <p>(更問) この地域に、こういう原発という施設がなければ、道はこういう施設を作らなかったのではないですか。品種改良をすすめる、水産業の振興を頼むにはですね、それぞれ水試があり、農試があるわけですね。 それに各地域の方々はお願いをして、試験研究をしていたでいて、その結果、成果を自分たちの地域でそのことを大きくしていくということなんですから、ここだけ特別な扱いというふうになってしまっているのではないですか。 そろそろですね、考える時期に来ているのではないですかということをお聞きしているのです。知事はそうではなくて、これからこれを続けていくという、お考えなのですか。その地域だけ特別な扱いなんですかということなんですか。</p> <p>もうやめますけど。設置目的は原発をそこに建てる方の道のある意味でいくとですね、原発のためのその地域に対してですね、扱いを違うような形でしてやっているというのが設置目的なんですよ。</p> <p>今すぐやめろと言っている訳ではないですけども、27年も経っている訳ですから、そろそろですね、少しずつ自分たちで自立していくような経済産業構造を作っていかなければ、いつまでも交付金に頼るような状況だけは、どこの地域もそうなんですから、地域が衰退していただくというふうに思っていますから、このことをお話しているんであってですね、是非その意を汲んでいただいてですね、地域の自立型の振興策に持って行っていただきたいというふうに思います。</p> <p>七 泊原発について (一) 地元の意向について 泊原発についてお聞きを致します。 知事はこれまで泊原発の再稼働について、あらかじめ具体的な手続きを明確にしたうえで、安全性やエネルギー政策上の必要性などを考慮して、国が責任を持って判断すべきと常にお答えになっておりまして、誠に申し訳ございませんが、耳にタコができるほど聞いている訳でございます。知事は再稼働にあたって、地元の意向を尊重していただきたいとお考えなのか、それとも法の規定がないから地元の意向は尊重しなくてもいいとお考えなのか、明確にお答え願いたいと思います。</p> <p>(更問) 国はまだ手続きを明らかにしておりませんが、知事はどうすべきだというふうに思いますか。</p> <p>(更問) 知事としては、その考えをお持ちではないと、国の方にお問い合わせというふうになってしまっていて、知事は、国がど</p>	<p>(知事) 原子力環境センターについてであります。原子力環境センターを含め、道の出先機関については、設置目的や各地域の特性などを踏まえ、道として、その必要性を総合的に検討した上で、設置をいたしているところであり、今後とも、そうした出先機関の効率的な運営などを含め、適切に対処してまいります。</p> <p>(知事) 泊発電所についてであります。再稼働に関し、地元同意などに関する法的な定めはないところでありますが、国においては原子力規制委員会において新たな規制基準に適合すると認められた原発については、その判断を尊重して、原子力発電所の再稼働を進め、立地自治体等関係者の理解と協力を得るよう取り組むとしていただいております。しかしながら、その具体的な手続きについては、明らかにされていないところでありますので、道として関係自治体などへの説明も含め、こうした手続きを明確にするよう国に対し、重ねて求めているところであります。</p> <p>(知事) 泊発電所についてであります。国においては原発の再稼働に関し、立地自治体等関係者の理解と協力を得るよう取り組むとしていただいております。その具体的な手続きについては、私としては、国が責任を持って明らかにすべきと、このように考えております。</p> <p>(知事) 原子力発電所についてであります。原発の安全確保につきましては、国の規制責任と事業者の保安責任という基本的</p>

質 問	答 弁
<p>う決めるかわかりませんが、私としては、こうすべきだということさえも無いということなんでしょうか。非常に残念であります。</p> <p>福島第一原発の責任は誰も取ろうとしておりませんが、国は規制責任、事業者は保安責任があり、万一事故が発生した場合、事故の過失、無過失に関わらず、事業者は無制限の賠償責任を負うというふうに、各部審査で答えられましたけれども、当然、再稼働を進めた方にも、社会的・道義的責任が生じると思いますが、知事の考えをお聞きしたいと思えます。</p> <p>(更問)</p> <p>国は確かに責任はあるでしょう。しかしこの原発の再稼働を地元理解が得られたらということですから、知事がどう判断するかあるわけで、知事が判断をして再稼働した場合に、事故が起きた場合は知事にも社会的道義的な責任はある。私は思いますし、多くの方々はその思うだろうと思ってます。</p> <p>これまで泊原発について、数多くの時間を費やしまして、知事のお考えを聞いてまいりましたけれども、常にご自身の考えはお答えならず、国が判断するものとおっしゃってまいりました。自らの判断をお逃げになつておられると思うわけでございます。そのことで多くの道民は逆に知事は原発推進の立場に立っているのではないかとおっしゃるわけでございます。来年の知事4選を意識してのこととも言われていますが、そうだとするとそうでないとしても、責任者としてはっきりすべきだと思います。</p> <p>お聞きいたします。知事は泊原発再稼働推進するお考えなのか、再稼働無しで脱原発の条例の推進を図るつもりなのかお聞きします。</p> <p>最後までご自身のお言葉を発しないわけですね。これはもう、みんなが見ているわけですよ、原発についてはですね、争点になるだろうから、最後まで知事は言わないだろうと。言わないということはですね、違う方向で結論はもう出るといふことだと私は思うわけでございます。</p> <p>安全性が第一だというふうに思う、それは当たり前の話でございますけれども、安全性というものは100%あるわけでもないわけで、必ず事故が起こるといふことは各部審査でもいわれておりました。</p> <p>そのときにどう対処なさるのかということでございますが、この責任についても知事は明確にいたしません。原発を再稼働するという、私はそういう立場で知事は思っているんだろうと思えますから、そうなった場合の責任問題も、これも避けていた方がいいというふうに思っているのかも知れません。</p> <p>でも、知事はですね、北海道の知事なんですから、その多くの方々はですね、知事のこの答えを待っているんです。</p> <p>知事の再稼働に対する賛成の立場を待っている方もいらっしゃるかも知れませんが、再稼働に対して反対ということも待っている方もいらっしゃるかも知れません。</p> <p>いずれにしても、知事はどちらかにサイコロを振らきゃならないことになるのです。いつまでもこの状況が続けていくおつもりなんでしょうか。決してそうではいけないというふうに思うわけで、早い時期に知事の明確な態度を明らかにすべきだということをごすね、強く要請をいたしまして質問を終わります。</p>	<p>な枠組みの中で行われてきております。</p> <p>国においては、福島原発事故を踏まえ、専門的知見に基づき、中立公平な立場で独立して権限を行使する原子力規制委員会を設置し、規制体制のより一層の強化を図ったところであり、原発の安全対策については、今後とも、国が一元的に責任を持って取り組むべきものと考えているところであります。</p> <p>(知事)</p> <p>原子力発電所についてであります。私といたしましては、原発については何よりも安全性の確保が最優先であると考えているところであり、こうした姿勢で対応してまいりる考えであります。</p> <p>以上であります。</p>