

平成 25 年 第 3 回定例道議会報告

北海道議会議員 北 口 雄 幸

- 【所属会派】** 民主党・道民連合議員会
- 【会派役員】** 筆頭副幹事長
- 【所属委員会】** 総合政策委員会理事、産炭地域振興・エネルギー問題調査特別委員会
- 【党活動】** 民主党北海道副幹事長兼農林水産局長、第 6 区総支部副代表、土別ブロック支部代表
- 【日 程】** 平成 25 年 9 月 10 日（火）～10 月 4 日（金）25 日間

【一般質問】 第 3 回定例道議会は、平成 25 年度道補正予算、「JR 北海道の安全対策強化と安全運行を求める意見書」、「介護保険法改正に伴う地方財政負担の回避とサービス格差を生じさせないことを求める意見書」などを可決し、10 月 4 日（金）閉会した。

わが会派からは、代表質問に高橋亨議員（函館市）が立ち、国会も開かないままで進められる安倍政権の政策への道の対応、道の行財政運営、原発・エネルギー政策、TPP への対応、一次産業振興、事故・不祥事が続発する JR 北海道への対応などを質疑した。

また、一般質問には笹田浩議員（渡島管内）、松山丈史議員（札幌市豊平区）、佐藤伸弥議員（網走市）、広田まゆみ議員（札幌市白石区）、道下大樹議員（札幌市西区）、池田隆一議員（小樽市）、長尾信秀議員（北斗市）、日下太朗議員（オホーツク管内）、伊藤政信議員（札幌市厚別区）の 9 人が登壇し、当面する道政課題、地域課題について道の取り組みを質した。

私・北口雄幸は、総合政策委員会において、8 月 6 日では「TPP について」、9 月 3 日には「国・道・夕張市の三者協議について」質疑。また、10 月 3 日の総合政策委員会と産炭地域振興・エネルギー問題調査特別委員会では、「国家戦略特区について」議論してきた。

【主な審議経過】 夏の参議院選以降、国政においては、国会での委員会審議すらほとんど行われない中で、消費税引き上げ、社会保障制度改革、TPP、安全保障、原発・エネルギー政策、新年度の国費予算編成等の様々な重要課題が首相周辺のみでの判断で動かされるといふ異様な状況が生じている。

TPP について道は、担当職員を交渉開催地に派遣し続けているものの参加国で結んだ「保秘契約」が壁となり、交渉の状況は明らかとなっていない。それにもかかわらず、早期の合意との日程ばかりが強調されている。内容が明らかにならない中では道民合意、国民合意はありえないとして、知事に強い反対姿勢を求める論議を展開したが、知事は、「引き続き国に情報提供と説明を求め、本道経済や道民生活に影響が生じることのないよう求めていく」との従来同様の答弁に終始した。

国民・道民の生活や地方自治体の行財政運営に大きな影響を与えかねない課題が山積しているにもかかわらず、道の姿勢は、国の動向待ちであり、国に要望するとする主体性に欠けたもので終始した。

また、定例会の会期中に、JR 北海道で線路の整備が長年放置されていたことが発覚。事故や不祥事が相次ぐ同社について、道民の安全性確保、輸送力確保の観点からの議論を展開した。さらに、HAC についても、JAL の再子会社化の検討が行われていることが明らかになり、これに関する質疑も行われた。

補正予算は、道投資単独事業費 43 億円など一般会計 128 億 600 万円、特別会計 1 億 400 万円。これで、平成 25 年度道予算は、一般会計 2 兆 7,096 億円、特別会計 5,871

億円の合計 3 兆 2,967 億円となった。

平成 24 年度の道一般会計決算は、形式収支で 17 億 1,700 万円、実質収支で 2 億 1,100 万円のかろうじての黒字。地方公共団体財政健全化法に基づく健全化判断比率は、実質公債費比率が 21.7%、将来負担比率が 328.6%と、依然として厳しい。

【平成 25 年度補正予算】

単位：千円

	一般会計	特別会計	合計
前回までの予算額	2,696,826,705	586,990,682	3,283,817,387
今回補正額	12,806,738	104,624	12,911,362
合計	2,709,633,443	587,095,306	3,296,728,749

【採択された決議・意見書】（◎は政審発議、○は委員会発議）

- ◎JR 北海道の安全対策強化と安全運行を求める意見書
- ◎東京電力福島第一原子力発電所の放射能汚染水に対する韓国政府の水産物輸入規制措置に関する意見書
- ◎特定秘密の保護に関する法律案の制度検討に当たっての意見書
- ◎海獣類の保護管理対策に関する意見書
- ◎ホテル・旅館等大規模建築物の耐震化の促進に関する意見書
- ◎行政不服審査法に係る不服審査手続の代理権の付与を求める意見書
- ◎寡婦（夫）控除を全てのひとり親家庭に適用することを求める意見書
- ◎高齢者の就労支援施策等を担うシルバー人材センターに関する意見書
- ◎アルコール健康障害等の総合的な対策等を推進する基本法の制定を求める意見書
- 北方領土問題の解決促進等に関する意見書
- 私学助成制度に係る財源措置の充実強化に関する意見書
- 森林・林業・木材産業施策の積極的な展開に関する意見書
- 介護保険法改正に伴う地方財政負担の回避とサービス格差を生じさせないことを求める意見書

【当面する課題と会派の対応】

1 道政等の検証作業について

高橋知事は 3 期目の任期後半に入った。道政を担って 10 年余の高橋道政の検証を行うとともに、北海道が抱える課題の解決策を検討するために、会派は、「明日の北海道創出プロジェクト」を設置した。プロジェクトには、①自治関連②環境・エネルギー関連③福祉・社会保障・生活関連④経済・産業関連⑤社会資本整備関連⑥教育・文化・人権関連の六つのワーキンググループを置き、検証作業を行い、それに基づく政策提言を策定することになっている。

2 JR 北海道について

北海道旅客鉄道（JR 北海道）では、一昨年 5 月に発生した石勝線トンネル内での特急列車脱線火災事故の際に、国土交通省から鉄道事業法に基づく特別保安監査を受け、この監査結果等を踏まえ、「安全性向上のための行動計画」や「安全基本計画」等を策定し安全対策に取り組むとしてきたにもかかわらず、それ以降も、特急車両での出火事故等の「輸送障害」が相次いで発生、人命にかかわりかねない重大インシデントも引き起こされ、夏場繁忙期の輸送力確保に深刻な影響を与えてきた。

そうした中で、9 月 19 日に JR 函館線で発生した貨物列車脱線事故の原因究明の過程で、同社が線路補修を長年にわたって放置してきたことなどが明らかになり、国交省による特別保安監査が JR 北海道全社を対象に異例の大規模な体制で実施された。

公共交通を担う鉄道事業者としての資質そのものが問われるような事態。広大な面積を有し、農水産物の一大生産基地である北海道において鉄道輸送体系の維持が欠かせないことは言うまでもないが、こうした事態が続けば、道民からの信頼が損なわれるばかりか、北海道の経済活動や観光等に致命的な打撃を与えかねない。

国及び JR 北海道は、徹底した原因究明、調査に取り組むとともに、それに基づく実効ある再発防止策を講じるべきであり、とりわけ、鉄道輸送の安全性及び安定運行の確保に向け、線路等の基盤、車両等の機材への投資拡充、車両検査等の専門技術者の育成確保等の抜本的な対策を講じるべき一との観点で会派は議論を進めた。また、道に対しては、道民の安全や、重要な輸送手段を確保するとの観点で、より積極的な対応を求める論議を行った。道は、質疑の中で、庁内に知事をトップとする対策会議を置くなどの対応方針を示した。

3 HACについて

北海道エアシステム (HAC) について、日航 (JAL) の再子会社化の動きが浮上してきた。会派は、この間の同社再建に向けた取り組みを踏まえた対応を促す質疑を行った。また、今後の取り組み方について民主党北海道とともに知事に申し入れを行った。知事への申し入れ内容は以下のとおり。

北海道知事 高橋 はるみ 様

平成 25 年 10 月 3 日

民主党北海道総支部連合会
代表 横 路 孝 弘
北海道議会 民主党・道民連合議員会
会長 岡 田 篤

HACのJAL再子会社化と道内航空ネットワーク維持に向けた申し入れ

日頃から道内経済の向上と、道民生活安定のためにご尽力いただいておりますことに、心から敬意を表します。

さて、HACの経営につきましては、この間、道議会での議論をふまえ、再生計画に基づく安定的な履行やJALのコードシェア、三沢線の開設など様々な経営安定策を講じられ、その効果が少しずつ表れ始めておりますが、この度、JALが行う地方路線への支援策の中にHACの再子会社化が盛り込まれ、早期実現に向けてこの10月から実質的な交渉が始まるとお聞きします。

この再子会社化にあたっては、北海道の航空路線が果たす役割に充分留意され、今後も道内航空ネットワークが継続的に維持されることを基本とし、下記の項目に留意しながら協議にあたりますよう申し入れます。

記

○ 離島路線の堅持

離島と本道を結ぶ交通網は、航空路線を除くとフェリーのみであることから、医療関連などの緊急性を求める事由以外にも短時間移動、中心都市との遠距離移動は観光やビジネスにとっても欠くことの出来ないものであり、フェリーとの相互補完や、国の「島嶼政策」においても重要な位置づけとされており、離島路線は第一義的に堅持すること。

○ 現行路線の維持

HAC 再生計画において位置づけられた現行の路線は、地域との真摯な協議と地元の理解によって確保された路線であり、道内エリアの航空網として最低限の路線であることや、経営上の増収対策路線などとなっていることから、離島路線以外の現行路線については、今後も維持すること。

○ **地域・経済界への減資等を行わない**

HAC の再生にあたって、関係自治体や経済界、金融界などの理解をいただき、出資や融資をお願いしてきた経緯があることから、その信頼を大切にしなければならず、再子会社化にあたっての減資等を行わないこと。

○ **丘珠空港利用の継続**

HAC 再生にあたって、HAC の拠点を新千歳から丘珠に移転、コストの削減と併せ、利用者からは札幌市内へのアクセス時間が新千歳より短いことが評価されている。

また、後継機の機種によってはジェット機でも発着可能であり、騒音が低い機種も開発され、これまでのジェット機によるチャーター便においても付近住民の理解は得られる可能性も大きく、今後も HAC の拠点は丘珠を継続すること。

その際、冬期間の除雪の不備等が欠航に結びつかないよう最大限の努力も行うこと。

○ **人員の継続雇用**

運航に携わる整備士や乗務員の確保は、運航上当然確保しなければならない人材であり、再子会社化においても継続雇用されること。

○ **後継機購入への支援のあり方**

耐用年数が近づく SAAB 機からの機種変更に関わり、JAL 側から道への財政支援を求められた場合については、慎重に対処すること。

○ **再子会社化後の留意事項**

国の仲介による再子会社化であることから、JAL の今後の経営方針に何らかの変更があった場合においても、JAL は HAC についての責任を果たすこと。

【広報等】

* 道政報告「ゆうこう便り」の発行 2013 年 10 月（秋号）37 号

* ホームページの開設 2007 年 7 月開設、ブログは毎日更新中 <http://y-kitaguchi.net/>

* FaceBook でも情報発信中 <https://www.facebook.com/profile.php?id=100005834470895>

「北口ゆうこう」奮闘日記 →

