

平成 30 年第 4 回定例会 予算特別委員会（総合政策部）での質問と答弁内容

北海道議会議員 北 口 雄 幸

平成 30 年 12 月 7 日（金）開催

質 問 内 容	答 弁 内 容
<p>一 国際貿易交渉について</p> <p>（一）審議状況について</p> <p>アメリカを除く TPP 11 につきましては、農家の皆さんが不安の声がある中、今年 12 月 30 日発効が決定いたしました。また、EU との EPA についても現在開会中の国会の参議院の中で審議が進められています。そして、政府与党は来年 2 月 1 日の発効に向け、今国会内での承認をめざしているというふうに承知をしているところでございます。まずは、このような貿易交渉の審議状況について、道の認識を含めてお伺いいたします。</p>	<p>【政策局参事】</p> <p>TPP11 協定につきましては、10 月 31 日までに署名 11 か国のうち日本を含め 6 か国が国内手続を完了し、寄託国のニュージーランドへの通報を終えたことから、12 月 30 日に発効されることとなったところです。</p> <p>一方、日 EU・EPA については、7 月に日本及び EU の首脳によりまして署名され、現在日本では、国会で承認案の審議が行われ、EU におきましても発効に向けた手続が進められている状況です。協定は、日本及び EU の双方が手続完了を通報した翌々月の初日に発効されることになっており、早ければ、年度内に発効される見込みとなっていると承知しています。</p>
<p>（二）影響額について</p> <p>年度内ということであれば 3 月まででありますから早ければ 2 月 1 日と言うことも含めてそんな状況になってくるのかもしれませんが。そんな中で、今年の 2 月、道は TPP 11 及び日 EU・EPA による北海道の農林水産物の生産額への影響額を示しました。</p> <p>これによると、TPP 11 では約 312 億円から約 470 億円、日 EU・EPA では約 214 億円から約 329 億円の減少額となり、合計すると最小で約 526 億円、最大ということになれば約 799 億円となるということであります。この試算は、昨年度の試算であります。現在 10 ヶ月が経過したことから、やはり私は、影響額は異なってくるのではないかと思います。影響額における変更はないのかお伺いをいたします。</p>	<p>【政策局参事】</p> <p>道といたしましては、農林水産物への影響につきましては、関税のみならず、セーフガードの発動の見直しなど様々な変動要因が複雑に絡み合うことから、試算の前提条件の設定が難しいと考えているところでございます。</p> <p>国におきましては、一定の前提条件を置いた上で試算を行いましたことから、道といたしましても国の算定方法に即して、関税削減等の影響で価格低下による生産額の減少が生じるものとし、個別品目ごとに合意内容の最終年における影響を試算したところでございます。</p> <p>TPP11 協定につきましては 12 月 30 日、日 EU・EPA につきましては、早ければ年度内に発効される見込みでありますことから、発効前の現時点におきましては影響額の変更は要しないと考えているところでございます。</p>
<p>（三）影響への認識について</p> <p>今、試算の前提の設定が難しい、逆に言えば試算の設定によっては影響額も大きく変わってくるとの裏返しだという風に思っています。そこで、試算の結果、道では、「関税削減等の影響で価格低下による生産額の減少が生じるものの、体質強化対策による生産コストの低減・品質向上や経営安定対策などの国内対策により、引き続き農林漁業者の所得が</p>	<p>【政策局長】</p> <p>道といたしましては、関税削減等の影響で価格低下により生産額は減少するものの、TPP 等関連対策など国内対策の実施によりまして、引き続き、生産者の所得が確保され、生産量が維持できるものと見込んでいます。</p> <p>しかしながら、今後、関税率などが段階的に引き下げられ、協定等の道内への影響は長期にわたって対</p>

<p>確保され、国内生産量が維持できる」というふう この試算の中では触れられているわけでありま すが、今でもこの認識は変わり無いかお伺いたし ます。</p>	<p>応が求められますことから、関係団体とも連携いたしま して、生産者や地域の方々の声をお聞きするなど、本 道への影響について継続的に把握しながら、必要な対 策を講じてまいりたいと考えております。</p>
<p>(四) 発効時期について</p> <p>正直申しまして、私はその認識は間違っているの ではないかなというふうに思っています。価格が低 下し、生産額が減少するという事になれば、その 農家の皆さんが作った農産物の国内シェアは、外国 産にそのシェアを奪われ、したがって国内の生産量 はその分減るのではないですか。なぜ、所得対策を するから、それで生産力が維持できるかというの は、私には非常に理屈に合わないこのように思っ ています。そこで、このまま審議が続けばさきほど言 いましたように TPP 11 は 12 月 30 日発効、日 E U・EPA についても場合によっては来年の 2 月か ら発効されるという見込みであります。このよう に発効時期が重なることを私は想定していなかつた のではないかと思いますけども、発効時期が重なる ことへの影響、これが当初から想定していたのか伺 うと同時に、このことへの試算への影響はないのか あわせてお伺いします。</p>	<p>【政策局長】</p> <p>TPP11 協定や日 EU・EPA につきましては、署名 後、日本をはじめ各国におきまして、協定発効に向 けた手続が進められてきたところでございまして、この手 続は、それぞれの国において承認を得るなど時間を要 しますことから、あらかじめ発効時期を見込むことは困 難であるところでございます。</p> <p>また、農林水産物の生産額への影響につきま しては、TPP11 協定と日 EU・EPA のそれぞれの協定ご とに算定し、両協定を合わせた試算は行っていないの で、今後の状況を注視してまいりたいと考えておりま す。</p>
<p>(五) 欧州委員会の試算について</p> <p>それぞれの協定を合わせた試算は行っていないとい うことが明らかになったわけでありまして、私はそこ をしっかりと把握しておく必要があるだろうと思ってい ます。そこで、日 EU・EPA の承認案をめぐる国会議論 の中で、いわゆるヨーロッパの欧州委員会がこの夏公表 した資料によりますと、対日輸出が豚肉などの加工食 品で 10 億ユーロ(日本円で 1,286 億円)、チーズなど の乳製品は 7 億 2,900 ユーロ(日本円で 938 億円)増 えるというふうに試算しております。</p> <p>一方、農水省が昨年 12 月に試算した影響では、特 に打撃が大きい乳製品で最大 203 億円減少と、欧州 委員会と比較すると 4 倍の開きがあるわけでありま す。さらに、政府側の答弁でも「乳製品の輸入が増加する可 能性がある」というふうに認めているわけでありま すが、道として、これらのやりとりに対する認識を伺うととも に、私は影響試算のやり直しをすべきと考えますが、道の 考えをお伺いいたします。</p>	<p>【政策局長】</p> <p>農林水産物の生産額への影響につきましては、関税 のみならず、セーフガードの発動の見通しなど様々な 変動要因が複雑に絡み合いますことから、試算の条件 設定が難しい中、欧州委員会の前提条件や分析手法 が不明であること、また、「乳製品の輸入増加の可能性 がある」との政府答弁につきましては、一般論として、E U との EPA による GDP の増加によって、経済が活性化 すれば、輸入が増大する可能性がありますが、国内生 産も増加する可能性があることを前提にしていると承知 してございます。</p> <p>道といたしましては、こうした状況を踏まえまして、チ ーズに適しました生乳生産の支援や日本人の嗜好に 合うチーズづくりなどに取り組むことによりまして、競争 力の強化に努めてまいりたいと考えております。</p>
<p>(六) 日米物品協定について</p> <p>一般論で GDP が増加すればといわゆる不確定要素</p>	<p>【政策局長】</p> <p>今後、米国との交渉が始まることとなりますが、国に</p>

<p>で試算すること自体私は大変問題があるのではないかというふうに思いますし、とりわけ乳製品の関係でいきますとヨーロッパのブランド力というのは大変脅威だと私は思っています。合わせて私もデンマークを視察させていただきましたけど、デンマークの乳価は日本の約半額、しかも乳価が半分ということは乳製品の価格も半分と安いということですから、そういう安いものがどんどん入ってくると私は影響額が極めて大きい、このように思っていますので、安易な発想は大変危険だということをまずは指摘しておきたいと思っています。</p> <p>TPPは、本来アメリカを含めた 12 カ国で交渉をはじめて合意に至ったわけですが、その後にアメリカが脱退し、11 カ国の枠組みでTPP11として発効したわけがあります。しかし、TPP11は単なる「TPPマイナスアメリカ」ではありません。特に、低関税輸入枠の数量や輸入量が一定量を超えた場合に関税を上乗せするセーフガードの発効基準数量などについては、アメリカが加わったままのTPPのままなのであります。よって、仮にTPP11と同程度の日米物品貿易協定が締結できても、TPP11とアメリカとの合わせた物品が輸入され、セーフガードが発動される可能性は小さくなるわけであります。このことから、TPP11と日米物品貿易協定の影響を伺います</p>	<p>おきましては、これにより米国のTPP復帰が無くなった訳ではなく、引き続き、日米にとってTPPが最善との立場で米国と協議が行われると認識しております。</p> <p>道としては、TPP11協定の発効による本道への影響を継続的に検証しますとともに、今後の米国との交渉の状況をしっかりと注視しながら、本道農林水産業の再生産が可能となるよう、関係団体などと連携の上、必要な対策の実施や、本道の重要品目に対する必要な国境措置の確保などの万全な対応を、適時適切に国に要請してまいりたいと考えております。</p>
<p>(六-1) 継続した検証について</p> <p>先ほどの影響額の質問の中でも、関税のみならずセーフガードの発効の見直しなどの様々な変動要因が複雑に絡み合うことから、試算の前提条件の設定は難しいというふうに答弁をされています。さらにTPP11に加えて日EU・EPAも発効となれば同時に影響が及んでくることもあり、想定以上の影響も予想されます。このことから、本道における影響を継続的に検証する、影響調査を続ける、私はこのことは極めて大切なことだと思っていますが、具体的にどのように継続した検証作業を進めようと考えているのか、お伺いします。</p>	<p>【政策局長】</p> <p>道といたしましては、協定等の発効後、品目によっては、関税削減等によって、需給緩和や価格低下が懸念されますことから、今後、輸入量や需給動向などを調査するとともに、関係団体とも連携しまして、生産者や地域の方々の声をお伺いしながら、本道への影響について継続的に把握してまいりたいと考えております。</p>
<p>(七) 小規模農家への影響について</p> <p>影響の継続調査というのは極めて大切で、後ほどまたお聞きしますが、TPP11や日EU・EPAによる影響試算では、国や道とも、先程言ったように「国内生産量が維持できる」とし、農家に対する影響はないような事を言っているわけですが、実際にはそのようになっていないのが私は実態</p>	<p>【政策局長】</p> <p>本道におきましては、農林水産業とその関連産業が、多くの地域において基幹産業となっていることから、農家等の生産者の減少は、地域全体の人口減少に結びつくものと考えてございます。</p> <p>こうした中、国のTPP等関連対策につきましては、生産コストの低減や省力化とともに、付加価値</p>

<p>だというふうに思います。</p> <p>例えば、国の事業であります畜産クラスター事業や産地パワーアップ事業などは、条件として一定量の規模拡大やコスト削減がなければこの事業にのることができない、これが現状であります。したがって、現状維持を希望する小規模農家の皆さんなどが、現状維持で営農を続けようとするとその機械の導入などは対象にならない、私はこのように思っています。そこで、このように、規模拡大が続けば、規模拡大が続くということは小規模農家が辞めるということでもありますから、そういったことでいえば、この 15 年間で 4 割以上減少した農家戸数がさらに減ることになるわけであります。地域コミュニティーの維持や人口減少にさらに拍車をかけることとなります。道として、小規模農家への影響などをどのように認識し、どのように対策をしようとしているのかをお伺いいたします。</p>	<p>の向上についても事業目標としており、道といたしましては、今後とも、地域の特色を活かした多様な経営が展開されるよう、生産者の皆さんが、国の事業を有効に活用し、体質強化を図ることができるよう支援いたしますとともに、担い手の育成・確保や高付加価値農業の推進など家族経営の維持・発展に向けて、積極的に取り組んでまいる考えでございます。</p>
<p>(八) 貿易交渉への対応について</p> <p>この 15 年間で農家戸数は 5 万 9 千戸から 3 万 6 千戸、実に 4 割も減少いたしました。</p> <p>総合政策部は国際貿易交渉の窓口であると同時に、人口減少や集落対策、地域振興、あるいは市町村財政なども担当する幅広い総合的な部であります。そのことから単に一つ一つの政策ではなくて、それぞれの地域に与える影響なども含めて総合的に判断して、そういう対応をするのが私は総合政策部だと思います。そこで、総合政策部長にお伺いをいたしますけれども、T P P 交渉の時には、オール北海道で反対運動を作り上げてきました。そして、T P P に参加しないよう強力な運動を進めてきました。しかし、大枠合意がなされると、一気にトーンダウンし、情報開示や正しい影響分析もしないまま国に追随し、北海道農業の形を変えるようなやり方に、農家の皆さんからは「ハシゴを外された」との声が寄せられています。</p> <p>また、農家の皆さんからは、今年の作柄が長雨や日照不足により、ご苦労が報われない出来秋に加え、T P P 1 1 や日 E U ・ E P A のほぼ同時発効、さらには日米物品貿易交渉に対する不安など、先行きの不透明感により、担い手対策にも影響するものと聞いております。</p> <p>これ以上、国際貿易交渉による影響を与えないた</p>	<p>【総合政策部長】</p> <p>本道の農林水産業が、安全・安心で良質な農林水産物の安定供給や、地域の基幹産業としての役割を一層発揮していくためには、いかなる国際環境下においても、生産者の皆様が将来に希望を持ち、安心して経営に取り組んでいくことが、何よりも重要と認識しております。</p> <p>このため、道といたしましては、本道の農林水産業をめぐる国際環境が厳しさを増すとの危機感を持ち、地域の実情や意向を十分に踏まえ、農林水産業の体質強化対策や経営安定対策など各般の施策を積極的に推進いたしますとともに、今後の日米物品貿易協定の交渉状況をしっかりと注視しながら、関係団体などと連携の上、交渉内容の丁寧な情報提供や、本道の重要品目に対する必要な国境措置の確保などの万全な対応を適時適切に、国に要請するなど、我が国にとってかけがえのない本道の農林水産業を守り抜くという強い決意で、全力で取り組んでまいります。</p>

<p>めにも、日米物品貿易交渉では、毅然とした対応を国に求め、時にはオール北海道で反対運動を作り上げる必要があると思いますが、道の認識と決意を伺います。</p>	
<p>二 JR北海道の路線見直しについて</p> <p>(一) 議論の進め方について</p> <p>今定例会の代表格質問において、知事は JR 北海道の路線見直しについて、地域としての支援に関し、2年後の法改正を視野に入れつつ、引き続き、国と地域の役割分担や地域負担の額、地方財政措置のあり方などの課題について、国とさらに議論を進めるという認識を示されました。</p> <p>道は、今後、国とどのようなスケジュールで議論を進めようとしているのか、また、国との議論にあたっては、沿線自治体を含む道内市町村の意見を十分に踏まえながら進めていく必要があると思いますが、そうした意見をどのように反映していくつもりなのか、所見をお伺いいたします。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>持続的な鉄道網の確立に向けた地域の支援について、道民の皆様の理解をいただくためには、国の強い監督下にある JR 北海道に対して地域が負担を行う根拠や国と地方の役割分担、さらには、地方財政措置のあり方などの課題について、さらに議論を深めていく必要があると考えております。</p> <p>このため、道としては、本定例会終了後、できるだけ早期に関係者会議を開催し、国と協議するとともに、2年後の法改正を視野に入れつつ、引き続き、道議会の皆様や関係市町村のご意見を十分伺いながら、国や JR とさらに協議を進めてまいります。</p>
<p>(二) 地方財政措置の認識について</p> <p>知事は、来年度の予算編成時期が迫っていることを踏まえて、法改正までの間、維持困難線区における定時性や利便性、快適性の向上などの利用促進に資する緊急的かつ臨時的な支援を行う必要があると考え、近く、国と協議するというふうに承知をしております。</p> <p>一方、先日の報道によれば、31年度は、国の補助金や地方財政措置が見送られ、沿線自治体が多額の負担は困難とのことで、その負担規模は数億円で、その大半は道が負担するということで調整しており、12月中に開催される関係者会議などでこうした方向性を確認するというふうに承知をしております。</p> <p>JR 北海道という特殊な株主構成でもある民間企業に、自治体からの支援に講じられる地方財政措置は適当でないとの指摘もある中で、国の認識についてお伺いをいたします。</p>	<p>【鉄道交通担当課長】</p> <p>道としてはこれまで、道内の自治体が厳しい財政状況におかれている中、国に対して、地域の実情などを踏まえた地方財政措置を講じるよう、様々な機会を通じて求めてきているところでございます。</p> <p>一方、国土交通省においては、現在、総務省と協議中であると伺っており、今月4日に開催されました大臣記者会見におきましても、現在調整中であるとの発言があったものと承知しております。</p>
<p>(三) 緊急的かつ臨時的な支援について</p> <p>来年度の政府予算案は、例年でいけば、12月下旬にも決定されることから、この時期にはある程度の内容は決まりつつあると考えられますが、緊急的かつ臨時的な支援とは具体的にどのような内容なのか、国の補助金や地方財政措置は不可欠と考えま</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>前回の関係者会議で示されました国の考え方は、国と地域の役割分担や地域負担の額、地方財政措置のあり方など、地域としての支援に関し、道民の皆様のご理解をいただく上で、なお整理すべき課題があると認識しております。</p>

<p>すが、国の支援はどうなるのかなど、早急に明らかにすべきと考えますが、所見をお伺いいたします。</p> <p>また、関係者会議などでその方向性を確認するものと思いますが、その前に道議会においてその内容について十分に議論すべきと考えますが、見解を伺います。</p> <p>関係者会議で、協議するのは良いけれども、道議会でもこの課題というのは、極めて大きな課題でありますので、道議会での議論ということもしっかりと、あるいは説明も含めて、お願いをしないと聞いています。</p>	<p>一方で、道といたしましては、J R 北海道の経営が、極めて厳しい状況に置かれていることを踏まえ、法改正までの 2 年間は、維持困難線区における利用促進に資する、緊急的かつ臨時的な支援を行うことが必要と考えております。</p> <p>道といたしましては、先般、知事が鉄道局長に対し、地域としての支援に関する道の考え方をお伝えし、これを踏まえた来年度の JR 北海道に対する国と地方の支援について、次の関係者会議で説明するよう申し入れを行ったところであり、本定例会終了後、できるだけ早期に関係者会議を開催し、国と協議してまいります。</p>
<p>(四) 地域の考え方について</p> <p>J R 北海道の支援についての支援についてでありますけれども、国と道や市町村による地域の役割分担、そしてその役割分担に基づく地域負担額などが、今後の議論の争点となるものと考えております。</p> <p>この場合、市町村とは道内市町村全てなのか、それとも沿線市町村に限定されるものなのか、この点は極めて重要な事項だというふうに思います。沿線自治体とそれ以外の市町村では、その認識や考え方に、温度差があるとの指摘もあるわけですが、道はどのように考えているのかをお伺いいたします。</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>広大な北海道においては、鉄道網は、それぞれの地域社会はもとより、物流や観光など本道全体の発展に資する重要な交通基盤であります。J R 北海道の危機的な経営の状況を踏まえ、これまでどおり J R の取組や国の支援だけでは、持続的な鉄道網を確立することは困難でありますことから、地域としてもできる限りの協力・支援を行う必要があると考えております。</p> <p>一方、今後、インバウンドなど交流人口の増加が見込まれる中、こうした効果を全道に波及させ、本道の着実な発展につなげていくためには、鉄道網を含む交通ネットワークを、国や道、市町村など関係者が各々の役割を認識し、相互の理解と協力のもと、一体となって支えていく必要があると考えているところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後とも、沿線協議会などにおいて、関係者会議の結果や地域の皆様に必要な情報を提供しながら、負担等を含めた検討・協議をさらに進めてまいります</p>
<p>(五) 利用促進について</p> <p>先ほども議論がありましたけれども、道は、今定例会の補正予算において、J R 北海道の利用促進を図るため、北海道鉄道活性化協議会を設立し、その協議会が実施する取組に要する経費として、鉄道利</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>本道の持続的な鉄道網の確立に向けましては、交通政策総合指針の考え方に基づき、J R 北海道をはじめ、国や道、市町村などの関係機関が、利用促進の効果や課題等を踏まえながら、収支改善に向けた取</p>

<p>用促進事業費として 4 千万円を計上しております。</p> <p>先の決算特別委員会では、知事から「年内に設立する全道的な協議組織のもと」、「オール北海道で利用促進に取り組む」との答弁もあったわけであり ます。</p> <p>利用促進について、道と市町村、関係団体との役割分担や負担割合をどのように考えているのか、お伺いいたします。</p>	<p>組を一体となって推進していく必要がございます。</p> <p>一方、J R 北海道の経営は、極めて厳しい状況に置かれており、先般の震災の影響により利用者の更なる減少が懸念されるなど、早急な対応が求められる状況にありますことから、道といたしましては、早い段階から全道的な利用促進の取組を戦略的かつ切れ目なく展開していくことが重要と考えておりまして、今年度の事業費については、全額、道の負担金で措置するとともに、今後、協議会自らの事業はもとより、既に様々な取組を展開している各沿線協議会や自治体等と連携を図りながら、オール北海道で利用促進に取り組んでまいります。</p>
<p>(六) 道の更なる取組について</p> <p>最後の質問になりますけれども、我が会派としては、道の取組として、地域の利用促進策のみならず、これ以外の二の矢、三の矢をしっかりと示して、道としての様々な支援策を講ずるべきであると強く主張してきたところであります。</p> <p>国の地財措置が見通せない状況ではありますが、道は利用促進の取組だけで十分と考えているのか。地域の声をしっかりと聞きながら、更なる取組を検討していくべきと考えますが、所見をお伺います。</p> <p>私は、J R 北海道の皆さんに話していますが、利用促進を含めた J R の対応について、10 年遅いというふうに、言っています。仮に 10 年前から、この厳しい経営状況を打開するために、地域の皆さんとどうしたらいいのかというのをしっかりと議論していれば、局面は大きく変わったのではないかと、このように思っています。</p> <p>しかし、残念ながら時間を遡ることはできません。そして J R 北海道の路線問題というのは、北海道の全体の課題として、大変重たいものであり、重要な課題でもあります。利用促進をはじめ、さらなる行動のために設立された北海道鉄道利用促進協議会も設立をされました。やはりオール北海道でこの問題に取り組んでいくためには、北海道、道庁の果たすべき役割も極めて大きいことを申し上げ、私の質問を終わります。</p>	<p>【交通企画監】</p> <p>J R 北海道の経営は、先般の震災の影響もございまして、極めて厳しい状況に置かれておりますことから、道では、まずは、利用促進に向けた取組を戦略的かつ切れ目なく展開していくことが重要と考え、先般、北海道鉄道活性化協議会を設立し、道民の皆様の日常的な利用促進はもとより、国内外の来道者の方々に鉄道を利用していただく取組などを実施することとしたところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後とも、構成団体や沿線自治体などと適切に連携しながら、知恵と工夫を凝らした様々な取組を展開してまいる考えでございまして、持続的な鉄道網の構築に向け、オール北海道で取り組んでまいる考えでございます。</p>