

北海道政策研究会

道外調査 in 北陸 調査報告書

2014年5月7日(水)～9日(金)



国宝「松本城」と立山連峰をバックに記念撮影(5月7日)

日下 太 朗 (団長)

佐々木 恵美子

稲 村 久 男

笹 田 浩

木 村 峰 行

田 村 龍 治

北 口 雄 幸

沖 田 清 志

北海道政策研究会

視察のしおり

日程表 第1日目 5月7日(水)

行き先等	時間	日程等
集合	11:30	新千歳空港 全日空カウンター付近集合
新千歳空港発	12:15	ANA4820 便
富山空港着	13:50	富山きときと空港着
富山空港発	14:20	タクシーに分乗(約7km)
富山県庁着	15:00	富山県庁にて新幹線開業に向けた取り組みを視察
富山県議会	16:00	議会棟社民党控室へ移動 菅沢裕明富山県議(社民会長)ほかと意見交換
ホテル着	17:00	ホテルグランテラス富山 〒093-0004 富山県富山市桜橋通り2番28号 Tel076-431-2211
懇談会	18:00	「連山 岩くら」で懇談 ア-バス ^ル 最上階14階 076-444-5252 相手側: 菅沢裕明富山県議(社民会長)ほか3名

日程表 第2日目 5月8日(木)

行き先等	時間	日程等
ホテル発、移動	08:15	電鉄富山駅まで徒歩5分
電鉄富山駅発	08:40	富山地方鉄道本線「たてやま1号」(50分)
立山駅発	09:50	立山ケーブルカー(7分)
美女平発	10:00	高原バス(50分)
室堂発	11:15	立山トンネルトロリーバス(10分)
大観峰発	11:50	立山ロープウェイ(7分)
黒部平発	12:20	黒部ケーブルカー(5分)
黒部湖着 昼食・視察	12:25	黒部湖到着 黒部ダムまで徒歩移動(約800m、約15分) 昼食、黒部ダムを視察・見学
黒部ダム発	13:35	関電トロリーバス(16分)
扇沢発	14:00	路線バス(35分)
信濃大町駅発	15:05	JR 大糸線(上諏訪行き、64分)
松本駅着	15:43	松本駅着、ホテル(駅前)まで徒歩5分
ホテル着	15:50	ホテルブエナビスタ 〒390-0814 長野県松本市本庄1-2-1 Tel0263-37-0111
懇談会	18:00	懇談会(ヒカリヤヒガシ 0263-38-0068) 中川博司長野県議と意見交換・懇談

日程表 第3日目 5月9日(金)

行き先等	時 間	日 程 等
ホテル発	09:00	ジャンボタクシーで出発 「国宝松本城」「旧開智学校」を視察・見学（中川県議同行）
松本城発	11:00	空港へ移動（約 11 km、20 分）
空港着	11:35	信州まつもと空港着
空港発	12:30	JAL2852 便
新千歳着	14:00	解散、各自帰路へ

【北海道と富山県、長野県の比較】

区 分	北海道	富山県	長野県	備考
知 事	高橋はるみ ③	石井 隆一 ②	阿部 守一 ①	
面 積	83,457km ²	4,248km ²	13,562km ²	
総 人 口	5,460 千人	1,082 千人	2,132 千人	H24 年
内 65 歳人口	1,422 千人	299 千人	585 千人	//
高 齢 化 率	26.0%	27.6%	27.4%	//
財 政 力 指 数	0.39/39 位	0.46/23 位	0.46/22 位	H24 年度
県内総生産額	182,840 億円	41,920 億円	78,480 億円	H22 年度
一人当たり所得	2,440 千円	2,900 千円	2,718 千円	//
産 業	<p>農業→全国の約 12% に当たる 1 兆 579 億円の農業産出額（H15 年）。甜菜や馬鈴薯、小麦等、生産量が日本一の品目が多い。中でも道内農業産出額の約 37% を占めるのは乳用牛であり、生乳生産量は全国の約 40% を占める。</p> <p>漁業→海に囲まれ生産額は全国 1 位。主な水揚げは、ホタテガイ、サケ、スケトウダラ、ホッケ、サンマなど。</p> <p>産業→全国に比べ二次産業と三次産業が高いのに対して二次産業は低いものとなっている。</p>	<p>農業→米どころ富山県では、コシヒカリや富山オリジナルの早生品種「てんたかく」や晩生品種「てんこもり」を生産。チューリップ球根の出荷量が日本一の産地。</p> <p>漁業→伝統ある定置網漁法による漁業が盛ん。ホタルイカ、白エビなど。</p> <p>工業→医薬の伝統を活かしたバイオによる新産業創出をはじめ、ロボットや IT、深層水関連産業への支援など、富山県の特色を活かした成長産業の振興に努めている。</p>	<p>特徴→長野県は就業率が高く、全就業率(61.3%)と高齢者就業率(29.9%)がともに全国一であり、女性就業率(51.1%)も全国第 2 位である。</p> <p>工業→諏訪地域を中心に精密機械や電子産業が盛んであり、高地で気候が類似し、高級ブランド時計の本場であるスイスになぞらえ、「東洋のスイス」の異名を取ったこともある。</p> <p>その他→日本酒、ワインや味噌の醸造、飲料をはじめとする食料品製造業、農業では、高原野菜の栽培が盛んである。</p>	

【調査結果報告書】

1日目 5月7日(水)

◆北陸新幹線開業効果を高める取り組みについて(富山県庁新幹線開業対策担当ほか)

富山県を縦断する北陸新幹線は、来年3月に開業を予定しており、県内あげて開業に向けた取り組みを行っている。北陸新幹線は、昭和48年11月の「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、東京・大阪間を、日本海側を經由して運行するものであり、現在は長野県長野市まで開業している。

来年3月に開業されるのは、長野市から石川県金沢市までの238kmで、工事費は1兆7,800億円にのぼるといふ。富山県内は約90kmで、その工事費は約7,168億円となり、1/3が地元負担となることから、2,356億円の負担を想定しているとのことだが、総務省との折衝の中で、一部負担軽減を求めており、負担総額では2,000億円を切る見込みだといふ。

ハード面での整備では、富山県内に新高岡駅、富山駅、黒部宇奈月温泉駅の三駅を有し、それぞれの駅舎の建設や内装工事、外構工事も急ピッチで行っているという。また、新幹線工事に合わせ、在来線の高架工事も同時に進めており、このように同時着工は全国でも珍しいとのことだ。また、それぞれの駅周辺の整備は、地元自治体が交付金事業などを活用しながら進めており、特徴を活かした整備を目指しており、今年秋までにはハード事業もほぼ完了するとのことだ。

今回の視察の最大の目的が、開業効果をどのように高めるかということであり、富山県においても、ご苦労されている様子がうかがえた。しかし、積極的な予算配置をしながら、新幹線開業枠としては、平成25年度予算で約10億円、平成26年度予算では20億1,800万円を予算化し、開業効果を高める取り組みを行っている。

特徴的な取り組みとしては、

- 『観光・交流』事業として
 - ・「とやまWeek in 東京 2,015」の実施(6,800万円)
 - ・首都圏での観光PR「ふるさと祭り東京」出展(1,800万円)



- ・北陸デスティネーションキャンペーンの推進（2,500 万円）
- ・「富山で休もう。」キャンペーン（2,110 万円）
- ・首都圏でミニ番組を放送（6,800 万円）
- ・首都圏でのCM放映等PR（4,832 万円）など
- 『おもてなし力の向上など県民機運の醸成』では、
 - ・開業カウントダウンイベント等の開催（2,100 万円）
 - ・新幹線開業PR物品・広報紙作成等（3,010 万円）
 - ・新幹線駅構内・周辺花いっぱいおもてなし（1,000 万円）など
- 『産業・地域活性化』としては、
 - ・とやま食おもてなし推進事業（2,333 万円）
 - ・「富山のさかな」ブランド化推進（1,186 万円）など
- 『2次交通の整備・充実、基盤整備等』としては、
 - ・二次交通インフォメーションモデル事業（1,061 万円）
 - ・富山らくらく交通ナビのリニューアル（1,440 万円）

などを展開するとしている。

今回富山県の新幹線開業への取り組みを視察し、その意気込みが伝わってきた。新幹線効果を最大限発揮するため、県が先頭になって地元自治体との県民との架け橋になっている様子が伺うことができた。視察したメンバーからは、「県内での温度差はあるのか」との問いに対し、「正直あります。しかし、それを埋めるのが我々の仕事。しっかり頑張ります」とのお話で、力強さと同時に、決意の程も伝わってきたのだ。

北海道は、2年後の開業を控え、道庁職員がこのような思いを持っているのか、とても不安だ。それは、トップの意気込みとやる気によるものが大きいと感じた。予算の配置にしても、2年前で10億円。北海道は6千万円である。桁が大きく違うのだ。

このような取り組みを紹介しながら、議会の中で議論していきたい。

◆富山県議会における取り組みと課題について（富山県議会議員ほか）

○第1回定例会（予算議会）について

富山県の平成26年度の一般会計予算は、5,572億6,600億円で、対前年度から比較すると2.2%増額予算である。

今年度予算の特徴は、新幹線開業直前対策（約20億円）、ものづくり・農林水産業振興、新・元気とやま創造計画などを重点配分したとしているが、議会側としては、福祉や



教育、中小企業に対する支援が不十分と指摘している。また、県債残高が1兆2,688億円に増えており、将来に対する不安を指摘すると、その3割が臨時財政対策債であるとのことだ。

第1回定例会における意見書の取り扱いでは、最大会派の自民党が、「憲法改正の早期実現を求める意見書」を提出。社民（3名）、民主（3名）、公明（1名）、共産（1名）、無所属（1名）などが反対したが、賛成多数で採択された。

○新幹線整備に伴う地元負担の現状について

北陸新幹線開業に伴い、富山県内約 90km の工事費 7,168 億円の 1/3 (2,356 億円) が地元負担となるが、この負担額の圧縮を国に求めている。総務省としては、新幹線貸付料の前倒し活用により地方負担の軽減を図ることとしている。富山県の試算では、平成 25 年度で、貸付料前倒し活用による負担軽減額約 140 億円と当該年度の貸付料充当による負担軽減額約 50 億円とを合わせ、約 190 億円が負担軽減となるとのことだ。さらに、26 年度も同様の負担軽減が見込まれ、富山県全体の負担額は 2,000 億円を切る見込みだとのことだ。

○経営分離後の並行在来線（あいの風とやま鉄道）について

並行在来線の運営会社は、2012 年 7 月に資本金 15 億円で「富山県並行在来線準備株式会社」として設立。2013 年 7 月からは、名称も公募で「あいの風とやま鉄道」と改名し、資本金も 40 億円に増資し、経営分離後の在来線を運行する会社として本格スタートした。

しかし、第三セクターによる運営は厳しいものが予想され、国による財政支援を求めていたが、初期投資額約 185 億円のうち約 43 億円（交付税措置）の負担軽減が図られる見込みとなった。この財政措置は、総務省の負担軽減策で、国土交通省の補助以外で公共交通への支援制度は初めてとのことである。

これらの成果は、2012 年 10 月に「公共交通を守る富山県民ネットワーク」が設立され、富山県やあいの風鉄道に対し、1) 安全輸送最優先に経営の安定化策の強化、2) 国を含めた支援体制の充実、を求めたものであり、県民あげての取り組みが功を奏したとのことだ。「これからも、在来線を守るため、しっかり支援していく」とお話しされていた。

○志賀原発を再稼働させない取り組みについて

富山県は、北陸電力（通称：北電）から電力の供給を受けており、現在稼働はしていないが電力管内に志賀原子力発電所が存在している。志賀原発は、能登半島中部の西側に位置し、富山県内全域が 100 km 県内に入るといふ。また、志賀原発は、1 号機原子炉直下に「S-1 断層」、1・2 号機タービン建屋の直下を走る「S-6 断層」など、計 8 本の活断層が敷地内で確認されており、近くの大規模断層の活動に伴い、地盤をずらす危険性が指摘されている。

このことから、「志賀原発を再稼働させない取り組みを強化していく」と決意を新たにされていた。

2日目 5月8日（木）

◆黒部ダムの活用と取り組みについて

今日は、立山アルペンルートを通る絶好のお天気に恵まれ、運行する関係者からも「最高の来ましたね」と声をかけられたほどだ。

早朝 8 時過ぎにホテルを出発。富山地方鉄道で富山駅から約 50 分間で立山駅だ。この間、車窓からは、田植えの準備や立山連峰の山々がきれいに見ることができ、のどかな雰囲気感動ものである。

立山駅からは『立山ケーブルカー』で美女平まで移動。この間、1.3km 標高差 500m をわずか 7



分で駆け抜ける。『立山ケーブルカー』の特徴は、客車と荷物運搬貨物車が同時に移動し、極めて珍しいケーブルカーである。これは、黒部ダム建設時には、大量の物資を運搬するのに活躍したという。

美女平からは、『立山高原バス』で、標高 2,450m の室堂まで、標高差 1,500m の大移動だ。最初は、1m 程度の雪の壁であったが、室堂付近の『雪の大谷』では、いまだ 14m ほどの雪の壁が私たちを歓迎してくれた。さすがに、この雪の壁には驚きである。



室堂から大観峰間は、『立山トンネルトロリーバス』だ。このトロリーバスは、後の『関電トンネルトロリーバス』とともに、トンネル内を往復するため、排気ガスを出さない電機で動くバスであり、無軌道鉄道といい、鉄道に属されるという。

大観峰から黒部平までは、『立山ロープウェイ』で標高差 500m を一気に下る。なお、『立山ロープウェイ』は、景観保持の観点から、中間の支柱がまったくないとのことだ。

黒部平から黒部湖は、『黒部ケーブルカー』での移動だ。この『黒部ケーブルカー』は、自然景観保護と雪害防止のため、全線地下を走る日本で唯一のケーブルカーであり、最大勾配 31 度もあるという。



こうしていくつもの乗り物を使い継ぎ、黒部ダムに到着だ。約 500m ある堤頂を写真を撮りながら歩く。まだ、雪解けが進んでいないのか、ダムの水は少ないように感じる。しかし、このダムが建設され、黒部川第四発電所が運転され、黒部川全体では一般家庭 100 万戸に電力を供給できることを考えると、先人の知恵と努力に敬意を表するとともに、現在の私たちとしても、原子力発電に依存せず、水力や風力、ソーラー、地

熱、バイオマスなどを利用し、再生可能エネルギーを最大限活用したエネルギーの供給体制をもっともっと真剣に考えなければと思ったところだ。

黒部ダムのレストハウスで休憩し、名物の黒部ダムカレーをいただき、松本市へ急ぐ。黒部ダムから扇沢までは、『関電トンネルトロリーバス』だ。関電トロリーバスは、今年で開通 50 周年であり、車両もデコレーションされ、多くのイベントも予定されているとのことだ。

扇沢から信濃大町駅までは、路線バスでの移動。そして、信濃大町駅から今日の到着駅の松本駅までは、JR 特急『あずさ 26 号』であった。

◆「長野県の契約に関する条例（公契約条例）」について（長野県議会議員）

○公契約条例の成果と課題について

自治労出身で長野県議会である中川博司県議と意見交換。長野県における第 1 回定例会のあらましを

お聞きし、『契約に関する条例（公契約条例）』が可決された経過等について、お聞きした。

「長野県では、行政が行う契約等については、透明性、競争性、公平性、あるいは品質確保などを維持する事が基本であり、これに加え、労働者の適正な労働環境の確保や障がい者雇用、男女共同参画の推進など、今日的な社会的な要請にも積極的に応えていくことが、行政の契約にも求められている」と議会で答弁されている。

このような議論の末、公契約条例は2014年2月定例会で、満場一致で可決成立された。

しかし、公契約条例が、理念条例の域を超えないため、具体的運用の中で労働者の労働環境を守る取り組みが必要とのことだ。具体的取り組みとしては、この条例を運用するにあたり、基本理念を踏まえた『施策例』で例示することとし、この『施策例』の作成が大きな課題だとお話しされた。

また、この公契約条例及び取り組み方針の履行を確認調査するため、『契約審議会』の設置を決めているが、そのメンバーに労働者代表を入れることも確認しており、労働者の意見が反映され、この条例の実効性を高められることに期待しているとのことだ。

また、『子どもの権利条例』についても審議途中であり、第2回定例会の大きな課題になるとのことだ。また長野県は、北海道と同じように企業局のあり方検討を進め、民間譲渡することで議論していたが、3年前の東日本大震災で大きく転換し、今では企業局が小水力発電を新たに建設しているという。



3日目 5月9日（金）

◆国宝「松本城」及び重要文化財「旧開智学校」について（長野市教育委員会ほか）

○国宝「松本城」について

松本城は、今から約400年前の戦国時代建設されたとされており、当時は「深志城」と言われ、幾多の変遷が変わる中、天正10年（1582年）松本城に改められたという。

国宝に指定され、天守閣を持つお城は四城。兵庫県の姫路城、滋賀県の彦根城、愛知県の犬山城、長野県の松本城である。

このように、松本城は約400年の風雪に耐えてきたわけだが、売却や解体、



崩壊の危機がなかった訳ではない。明治に入り、廃藩置県後、お城の維持管理は筑摩県が担うことになったが、維持管理費の不足から天守を競売にかけられ、235両で売られることとなった。

このとき保存に向け立ち上がったのが、市川量造らである。市川らは、天守を使って博覧会を5回も開き、その益金で天守を買い戻したとのことだ。また、その後もなかなか手入れが施されなくなり、天

守が傾き始めた。そのとき立ち上がったのが、当時松本中学校の校長である小林有也であり、小林は全国に呼びかけ、2万円の寄付を集め、明治34年から大正2年までの間、「明治の大改修」が行われたとのことだ。この工事で判明した傾きの原因が、軟弱な地盤の上に天守の基礎工法として採用された天守台の中に埋めこまれた16本の支持柱の老朽化により建物の自重で沈み込んだことにあると見られている。



○重要文化財「旧開智学校」について

国の重要文化財に指定されている『旧開智小学校』は、明治9年に完成したが、洋風と和風を取り入れた日本を代表する擬洋風建築物である。これを表すように、正面には龍の彫刻とともに、天子の像なども飾られている。

工事費は、当時のお金で1万1千余円の巨額なもので、そのおよそ7割を松本町全住民の寄付により調達したといわれており、町民の教育に対する熱意がうかがえる。



また、この校舎は、昭和36年に国の重要文化財に指定されたが、昭和38年の解体移築復元までの間、実際に約90年間使われていたのだ。現在は、各種教育資料が展示されており、中でも「特殊教育のはじまり」では、今回視察した皆が感動したのだ。それは、身体的や環境的に授業に行けない子どもたちをクラス分けし、その担任には最も優秀な教員を充てるというものだ。

クラス分け事態には問題もあるが、しっかり指導しなければならない子どもたちに力を入れることが大事なのだ。当時の担任となった輪湖卓三氏は、「一般ノ児童ヨリ能力ノ劣ッタ児童ノ将来コソ其ノ運命ノ程ガ察セラルル」との思いで教育に当たったと紹介されている。学力向上が叫ばれる今こそ、このような考え方が必要なだと、視察しながら感じたところだ。

特殊学級のはじまり

ここでの特殊教育は、身体的・環境的な理由で学校に通うことや、授業についていくことが難しい児童たちを対象にした教育のことをいいます。

開智学校では、明治23年(1890)4月に優等生より順に甲乙丙…と分ける学級編成が行なわれました。最下級のクラスに学年中最も優秀な教員を担当させるこの編成は、日本初の取組みと評価されました。しかし、児童間の侮蔑を誘発する等の問題が発生し、4年後に廃止となりました

その後、明治41年に開智学校に「劣等児」によるクラス「第一学級」が誕生します。「第一学級」に編成されたのは、「成績不良」や「栄養不良」といった児童たちで、訓導輪湖卓三が担当となり教育がはじまりました。輪湖は「一般ノ児童ヨリ能力ノ劣ッタ児童ノ将来コソ其ノ運命ノ程ガ察セラルル」と、並々ならぬ熱意をもってこのクラスの教育に当りました。