

平成30年 4定 予算特別委員会 総合政策部審査 開催状況

開催年月日 平成30年12月7日

質問者 日本共産党 真下 紀子 委員

担当部課 総合政策部交通政策局交通企画課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>一 交通政策等について (二) 空港のコンセッション方式による民間委託による課題等について 交通政策について、初めに空港問題について伺います。</p> <p>水道法の改正議論でコンセッション方式に注目が集まっています。先行する道内7空港のコンセッション方式による契約に向けた手続きが進められておりますけれども、そのいくつかの課題について、以下伺います。</p> <p>1 地域経済への影響について 下水道事業にコンセッション方式を導入した浜松市では、運営会社であるヴェオリアジャパンが関連企業に随意契約で工事を発注しているということです。水道のコンセッション方式についても同様になります。</p> <p>道では、空港の基本施設等に係る工事発注に関し、地元企業を優先する方針で対応をされているものと思いますが、空港運営にコンセッション方式を導入した場合、浜松のケースと同様に随意契約となって、これまで参入していた地元の事業者が受注機会を失うことになるのではないのでしょうか。如何ですか。</p> <p>努力を求めても、受注機会を失うことは否定できないわけです。</p> <p>2 企業秘密と情報公開による監視機能の低下について 次に、コンセッションでは、自治体に報告される仕組みにはなっていますが、市民や議会に対して情報公開を求めても、条例の対象外となります。企業秘密を盾に情報は開示されなくなります。</p> <p>監視機能が行き届かなくなる問題があるのではないかと思います。如何ですか。</p>	<p>【吉田空港運営戦略推進室参事】 地元事業者の受注機会についてでございますが、このたびの女満別空港の運営委託に当たっては、PFI法に基づく公共施設等運営権制度の活用により、事業主体は道から民間事業者である運営権者となりますことから、事業運営に係る業務発注につきましては、当該運営権者が行うこととなります。</p> <p>こうしたことから道では、この度の空港運営の民間委託にあたっては、地元要望として取りまとめた「北海道発の提案」におきまして、道内中小企業者の受注機会の確保を図る観点から地場での調達や発注に努めることなど、入札参加事業者に対し、引き続き地元企業等との良好な関係の継承について求めてきたところでございます。</p> <p>【薬袋空港運営戦略推進室次長】 民間委託後の監視機能についてでございますが、空港運営に係る民間委託においては、公募により選定された優先交渉権者が設立した特別目的会社が運営権者として事業を受託することとなり、民間企業である運営権者につきましては、情報公開条例等は適用されないこととなります。</p> <p>一方で、PFI法においては、公共施設等の運営委託に関して、管理者はその適正を期するため、運営権者に対し、業務の状況等について報告を求め、必要に応じて自ら調査を行うなど、モニタリングを実施することができることとなっております。</p> <p>また、コンセッションに係る内閣府のガイドラインでは、当該モニタリングの結果について、公共の安全に関わる情報や特定の者の不利益となる情報など一定の配慮を要する情報を除き、公表することとなっていることか</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>そうした対応をしたとしても、財政の不正が行われたり、情報公開がわからない中で、監視機能が間違いなく落ちるといことです。</p> <p>3 違約金について 7空港の枠組を崩さないために、4管理者全ての契約解除を念頭に対処できる包括的な仕組みや4管理者間協議の場を構築するとしています。</p> <p>しかし、自治体が契約を戻したいとなった場合、どのような規定で可能となるのか。高額な違約金の規定となっていないのか、確認したいと思います。</p> <p>空港管理にしても、損失補償というのは莫大になるといふふうに考えますので、この点も十分留意が図られる必要があるといふふうに思います。</p> <p>4 利益の配分について 運営権を有する事業者があげた利益、これはどのように分配されて、自治体に還元されるのでしょうか。自治体が受け取るべき税金を軽減する優遇をはかり、結局海外資本を含む参入事業者に利益が独占されるのではないかと懸念があります。</p> <p>黒字あるいは黒字が見込まれる道民の公共インフラを使って、事業者だけが得をするしくみではないのかと考えますが、如何ですか。</p> <p>固い決意が示されましたけれども、水道事業同様の懸念があるということ指摘して、今日はこの程度に止めます。</p> <p>(一) JR北海道の事業範囲の見直しについて 国の財政支援について、国は地財措置の見送りを決定しようとしている一方で、最終的な結論を示していません。</p>	<p>ら、道は、管理者として、モニタリングを行うとともに、その趣旨を踏まえ、必要な情報の公開について取り組んでまいり考えてございます。</p> <p>〔吉田空港運営戦略推進室参事〕 管理者による契約解除についてでございますが、この度公表した道内7空港の一括民間委託に係る実施方針では、運営権者が実施契約上の義務に違反した場合や不可抗力により空港の復旧が困難となった場合のほか、管理者側の事由により任意に解除することができるものと規定されているところでございます。</p> <p>また、この度の一括民間委託におきましては、一つの管理者において契約が解除された場合にも他の管理者が任意解除できることとなっております。</p> <p>なお、管理者による任意解除の場合、運営権者に対し違約金はありませんが、PFI法の規定に基づき、通常生ずべき損失について補償することがあると考えております。</p> <p>〔高野空港運営戦略推進室長〕 空港民間委託における効果などについてでございますが、道内7空港の一括民間委託におきましては、女満別、旭川、帯広の地方管理3空港について、公費支出を伴う混合型コンセッションの仕組みを採用し、事業者に対しては、その公費支出の削減を折り込んだ提案を求めており、また、固定資産税などを軽減するといった仕組みは設けられていないところでございます。</p> <p>道といたしましては、民間のアイデア等が活かされた取組による地域経済への貢献や運賃の低廉化による利用者利便の向上など、7空港の一括民間委託における効果を期待しており、運営委託後におきましても引き続き、運営権者や地元の関係者とも連携しながら、その効果を十分に発揮し、北海道全体の活性化につながるよう取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>1 JR北海道の経営見通しと路線維持の見通しについて</p> <p>先月29日の参考人招致においても、JR北海道の島田社長は5路線を廃止してもなお、4年後も400億円の赤字、収支不足に陥るとの経営見通しを示したわけで、驚くばかりです。</p> <p>前回の関係者会議においても5年足らずの収支見通ししか明らかにしないJR北海道の態度そのものが、本当に支援を求める企業なのかという声が道民の中に広がって、批判が出ているところです。先日の参考人招致におけるJRの説明も踏まえた上で、道はどのように受け止めたのか。</p> <p>このままでは結局、JRが地域に相談したいとしていた13路線全てが廃止に追い込まれるのではないかと考えますがいかがでしょうか。</p> <p>しかしJR北海道は徹底した経営努力を明らかにしませんでした。このままでは、ただただレールがはがされていく危険を助長させていくことになるかと考えるところです。</p> <p>2 赤線区の見通しについて</p> <p>収支見通しでは、いわゆる「赤線区」の廃止が確定したかのような経費が計上されていることからそう感じるところです。「赤線区」の廃止で単純に経営改善が図れるのか。これは見通せません。目に見えた効果があるとは受け止められません。こうした姿勢をただ受け止めていたのではJRの経営改善が図られる前に地域を結ぶ鉄路が繋がらなくなってしまいます。道民は不便を強いられ、JRの方は一層の利用減を招き、それらによる地域の衰退を加速することにつながらないのか。道の見解を伺います。</p> <p>【再質問】</p> <p>指針の考え方に基づくって言いますとね。5路線なくなってしまうんですね。それから、地域がこれから衰退に向かうんじゃないかと言うことに対する強い危機感というのは今の答弁から感じられなかったんですけど、どうなんでしょうか。</p> <p>地域に責任を押しつけている感じがするんですね。道としてのふがいない姿勢というのが地域の不安を非常にあおっているんだというふうに思います。</p>	<p>【交通政策局次長】</p> <p>JR北海道の収支見通しについてでございますが、前回の関係者会議におきまして、JR北海道が示した収支見通しにつきましては、期間が5年間に限られており、収支改善を含め、経営の自立に向けた具体的な道筋が明らかになっていないところでございます。</p> <p>道といたしましては、2年後の法改正を視野に入れた地域としての支援に向けた道民の皆様の理解を得るためには、JRの持続的な鉄道網の確立に向けた経営努力を前提とした将来的な収支見通しが明らかにされる必要があるものと考えております。</p> <p>【鉄道支援担当課長】</p> <p>維持困難線区についてであります。JR北海道の5年間の収支見通しでは、鉄道よりも他の交通手段が適しており、利便性・効率性の向上も期待できるとされている線区については、収支見通しを算定する都合上、バス転換費用及び鉄道施設の撤去費用などを5年間で均等に配分し計上しているところでございます。</p> <p>一方、JRからは、地域の足となる新たなサービスへの転換については、期限を設けることなく、地域との合意形成の上で協議を進めていくとの考え方が示されているところでございます。</p> <p>道といたしましては、交通政策総合指針の考え方を踏まえ、引き続き、将来のまちづくりと一体となった検討・協議を進め、地域の皆様とともに、丁寧い議論を尽くし、理解を得ながら対応してまいりたいと考えております。</p> <p>【交通政策局次長】</p> <p>道ではこれまで、地域交通の確保に向けまして、地域の皆様と共に取り組んできたところでございますが、今後も地域の皆様にとって、より便利で快適な交通体系の確保に向けた協力はもとより、地域の特色を活かした活力あるまちづくりや、更には観光振興などについて支援してまいりたいと考えてございまして、引き続き地域の皆様からのご意見をしっかりと伺いながら全力で対応してまいりたいというふうに考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>3 新幹線の自治体負担について</p> <p>11月の決算特別委員会で北海道新幹線の建設に13億5,000万円の負担をしていることを指摘をいたしました。これまでの新幹線建設の負担は道と市町村とで一体いくらのぼるのかお示しをいただきたいと思います。</p> <p>また、我が会派が指摘をし続けている新幹線の赤字ですけれども、新幹線は国家プロジェクトであります。その赤字が地方路線の廃止に結びつくと言っているわけですから、そうであるなら国家プロジェクト自体の赤字解消が国の責任においてなされるべきではないでしょうか。そうした主張を道はこれまでしてきたのか。しっかりと国に求めるべきと考えますけれどもいかがですか。</p> <p>【再質問】</p> <p>驚いたことに毎年100億円近い新幹線建設の負担をしている。そして新幹線は100億円の赤字を出している。これでどうして道民に理解が得られるのでしょうか。そして完成しても黒字は見通せていないと、このようにJRは話しているわけですね。道は本当にこれで大丈夫だと言えるのでしょうか。</p> <p>赤字解消は国に強く求めるべきだというふうに指摘をします。道の負担は今後4,000億円。4,000億円ですよ。新幹線のために注ぎ込まなきゃならないんですよ。それが残ってるんですよ。こんなことが本当に理解されるかどうか。その前に鉄道が繋がらなかったら、根室にも宗谷にも行けなくなるじゃないですか。そんなことを許してはならないと思いますので、一度よく立ち止まって、国と赤字解消出来るのかどうか相談していただきたいと思います。</p> <p>4 根室線の復旧への対応について</p> <p>次に根室線についてですけれども、激甚災害の指定を受けるほどの台風災害によって根室線が一昨年から不通のままです。</p> <p>道は北海道交通政策総合指針で根室線は「災害時の代替ルート」と位置づけています。そい位置づけていながら「根室線」の復旧については何の見通しも示していないのはいかがなものでしょうか。</p> <p>根室線については、防災などの手法も勘案して復旧を急いでいく行必要があると考えます。これこそ、道の主体的な取組が求められる問題ではないでしょうか。いかがですか。</p>	<p>【新幹線推進室長】</p> <p>自治体の負担などについてでございますが、道では、これまで、建設主体である鉄道・運輸機構に対し、北海道新幹線の建設費に伴う地方負担として、平成17年度から29年度までの間におきまして、約1,160億円を支出してきており、その内の約13億円が札幌市などの新幹線駅を設置する自治体の負担となっております。</p> <p>また、道では、新幹線効果の早期発現と、JR北海道の収支改善のため、新函館北斗・札幌間の早期完成や、札幌開業を見据えた高速化の早期実現などについて、国に要請してきており、今後におきましても、北海道新幹線が安定的に運営されるよう、国に強く求めていくとともに、高速化の実現や、利用促進に向けた取組などにより、新幹線の開業効果が最大限発揮されるよう、関係団体と連携を図りながら、積極的に取り組んでまいります。</p> <p>【交通企画監】</p> <p>新幹線の今後の見通しと言いますか、今後の対応も含めたご質問と受け止めてございます。ご指摘の通り現在、新函館北斗の中途開業ということで、様々な固有の要因等を含めて、新幹線の状況が非常に厳しくなってきたところでございます。一方で、札幌開業に向けて、全線高速化を図るという非常に大きなミッションもございまして、その中で、他の交通網との見直し、変化というこういったことも期待出来るところであります。現状としては厳しいところございまして、道として様々な取組について、関係する機関と今後とも展開をしていく。また一方で、JRに対しても、利用促進に向けたしっかりとした対応を、引き続き求めて参る考えでございます。</p> <p>【交通政策局次長】</p> <p>JR根室線の東鹿越ー新得間についてのおたずねでございますが、現在、東鹿越から新得間につきましては、大規模な自然災害により、運休が長期にわたり、通学や通院など住民の皆様の暮らしに様々な影響が出ている中、根室線沿線の自治体をはじめ、道北・道東地域の関係者の皆様からは、道内を周遊する観光列車の実現など、地域をつなぐ重要な役割を果たすことが期待されており、東鹿越ー新得間の早期復旧を国などに求めているところでございます。</p> <p>道といたしましては、交通政策総合指針の考え方に基づきまして、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルート</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>【再質問】 指針では、この根室線の意義と価値を十分書き込んでいます。ということは、残すことが前提ではないかと考えるのですがこの点を伺いたいの一点。</p> <p>それからもう一点は道の主体的な対応を求めたんですけど、これは答えてないというふうに思います。根室線を災害時の代替ルートとしての意味もあるわけですが、乗客が増加している富良野を結ぶ線区であって、観光客の利用が期待できる線区でもあります。全道への波及効果に不可欠な路線と言えるわけです。</p> <p>道はJR北海道の事業範囲の見直しについての議論が行われた時に、北海道高速鉄道株式会社の枠組みを参考にした支援を検討できると、私は検討できると思うので聞くんですけど、検討できるとの考えを持ち得ていなかったのかどうか、二つ伺います。</p> <p>指針を示したのは道なんです。だから鉄路を残すのかどうか、それは道の姿勢が問われるんじゃないでしょうか。納得できません。</p> <p>それから、被災したところは改良復旧工事ということで、単なる復旧じゃなく、復旧することができるようになってきています。ですからそれを使うこと。それからコンクリートマクラギに変えるということなんです。私はこういうコンクリートは使った方が良くと思いますよ。いつも反対しているように思われますけれども、そうではないということを指摘しておきます。</p> <p>5 根室線の重要性と利用促進への取組について(欠)</p> <p>6 鉄路の必要性について それから根室線に限らず、JR北海道が見直しの対象とした個別の線区において調べてみました。JRからいただいた資料を見ましたら、根室線、室蘭線、釧網線、日高線、この輸送密度については利用者が横ばいなんです。人口が減っているのに横ばいなんです。</p> <p>つまり、日々の生活やビジネスに必要な不可欠な方々がいるということなんです。道の認識はどうでしょうか。</p> <p>きちんと残していただきたいということを申し上げたいと思います。</p>	<p>や、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点も考慮するとともに圏域間のネットワークや今後の活力ある地域づくりなどにも十分配慮しながら、引き続き、地域が必要とする情報を提供しつつ、地域の皆様とともに議論を尽くしてまいりたいと考えてございます。</p> <p>【交通政策局長】 ご質問の根室線についてでございますけれども、北海道高速鉄道株式会社ですけれども、これにつきましては道、関係自治体、及びJR北海道からの出資により設立された第三セクターとして設置されているものでございまして、JRにとりまして同社からの貸し付けられる鉄道施設に対しましては使用料の支払いが生じてしまうために、補助金などと比べた場合、JRの負担軽減効果が限定的であるといった面がございます。</p> <p>今後、道としての取組ですけれども、現在も東鹿越一新得間につきまして、つまり根室線につきましては地域の皆様と継続してまさに協議を進めているところでございまして、我々といたしましては、引き続き地域の皆様のご意見に十分耳を傾けた上で、引き続き議論をつくしてまいりたいというふうに考えてございます。</p> <p>【交通政策局長】 利用促進の取組についてでございますけれども、本道の鉄道網は、道民の皆様の暮らしはもとより、観光や物流など、産業全般にも関わる重要な交通基盤であり、持続的な鉄道網の確立に向けましては、交通政策総合指針に基づき、関係機関が一体となって、利用促進の取組を進めていくことが重要と考えてございます。</p> <p>このため、道といたしましては、市長会、町村会をはじめ、経済団体や観光関係者など、様々な分野の皆様のご参画を頂き、今年1日に、北海道鉄道活性化協議会を設立したところであり、今後、地域や関係団体の取組と密接に連携しながら、戦略的にPRを展開するなど、道民の皆様の日常的な利用促進はもとより、インバウンドを始めといたしまして国内外の来道者の方々にも鉄道を利用していただく取組を効果的に進め、オール北海道で利用促進に取り組んでまいりたいというふうに考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>7 臨時的・緊急的な支出を含む支援の取組について 知事は今定例会に、4000万円の利用拡大予算を提案しました。国は400億円台の支援と言っていたんですけど、台の方はどうなったのか分からない。きちんと引き出していきたいというふうに思いますが、補正予算を審議する本定例会の答弁で、法改正までの間、臨時的・緊急的な支出を含む支援を行うと表明せざるを得なかったんだと思いますが、具体的に何にどう取り組むのか伺います。</p> <p>答弁を伺ったんですけど、なかなか400億円台の、台の支援はどうなるのか。それから関係者会議において、道が主体的な提案をどこまでできるのか。具体的な利用促進も含めてです。そうしたことについて、知事と直接議論をさせていただきたいと思しますので、委員長におかれましてはお取りはからいをお願いします。以上で質問を終わります。</p>	<p>【交通企画監】 地域としての支援についてでございますが、前回の関係者会議などにおいて示されました利用が少なく鉄道を維持する仕組みが必要な線区に対する国の支援の考え方につきましては、国と地域の役割分担や厳しい財政状況に置かれている道内自治体の負担規模、さらには地方財政措置の内容など、地域としての支援に関し、なお整理すべき課題が残されていると考えてございます。</p> <p>一方で、極めて厳しい経営状況でございますJR北海道におきましては、車両の老朽化等により、運行の定時性や利便性等の低下などから、利用者の更なる減少が懸念をされ、早急な対応が求められているものと考えてございます。</p> <p>道といたしましては、こうした課題に対応していくためには、法改正までの2年間は、維持困難線区におけます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ございます。先程来、申し上げてございますが、本定例会終了後、できる限り早期に関係者会議を開催したいと考えてございまして、引き続き市長会、町村会、関係団体などとも十分連携を強めながら、引き続き、国と協議を行ってまいります。</p>