

道 政 検 証

— 第 3 1 期 —

2 0 2 2 年 9 月

北海道議会 民主・道民連合議員会

(道政検証プロジェクトチーム)

～ 目 次 ～

I はじめに	1	11. 空き店舗対策	36
II 諸情勢		12. スポーツ振興による地域活性化	37
1. 国内情勢	2	13. 食の安全	37
2. 道内情勢	3	<福祉・社会保障・生活>	
III 知事の政治姿勢と道政運営	4	1. 子育て支援	38
IV 重点課題の検証		2. 少子化対策	39
<自治関連>		3. 医師・看護師、地域偏在解消	40
1. 人口減少	5	4. 後期高齢者医療	40
2. 地方財政	6	5. 周産期医療対策	41
3. 地方分権	8	6. 子どもの貧困	41
4. 行財政運営	9	7. 母子・父子家庭	42
5. 道職員の人材確保	9	8. 児童虐待	42
6. 危機対策	10	9. DV	43
7. 過疎対策	12	10. 障がい者福祉	43
8. 道総研	13	11. 新型コロナウイルス感染症対策等	44
9. 指定管理者制度	14	<社会資本整備>	
10. 北方領土	14	1. 総合交通体系	44
<環境・エネルギー>		2. JR問題	45
1. 循環型社会	15	3. 空港民営化	46
2. 新エネ・再エネ	16	4. 道路整備	46
3. 泊原発	17	5. 河川・ダム整備	47
4. ゼロカーボン北海道	19	6. 公共事業	47
5. 水素製造プロジェクト	20	7. 港湾	48
6. 北本連系	20	8. 住宅施策	49
7. SDGs	20	9. 災害対策	49
8. 野生鳥獣対策	21	<教育・人権・文化>	
9. 生物多様性	22	1. 教育関係施策	50
<経済・産業>		2. 人権	53
1. 国際交渉	22	3. スポーツ振興	55
2. 農業・農村振興	24	4. 文化・歴史	55
3. 林業振興	25	5. 手話	56
4. 水産業振興	27	V 検証の総論	57
5. 第2次産業の振興	29		
6. 雇用	30		
7. 観光施策	33		
8. 産業力強化	35		
9. 産業集積・企業誘致	35		
10. 中小企業商品開発・販路拡大	36		

I はじめに

鈴木直道知事は、2003年以降4期16年の長きにわたり道政の舵取りを担った高橋はるみ前知事（現在は参議院議員）の後を受けるかたちで、2019年に初当選した。

官僚出身であった前知事については、2018年に道議会民主・道民連合がとりまとめた「高橋道政の検証」において、「15年間、何ら功績を残せず、何事も国任せで主体性が無い知事」と厳しく指摘した。鈴木知事自身も就任当初より、高橋道政の長期化による本道の厳しい状況を鑑みたのか「北海道は課題先進地」と述べているが、こうした知事の深刻な課題に対する開き直りとも受け取れる表現では、16年間に及んだ前知事時代の道政の停滞を表すには不十分である。敢えて冒頭に述べるが、北海道、或いは後継の新知事にとって、高橋前知事が任期中に効果的な手立てを講じられず、道内の人口減少の加速化を招いたことや、道財政の悪化、地域の疲弊などに加え、足元の道庁内において道職員4千人を機械的に削減し、行政サービスの質を低下させたことなどは、まさに負の遺産と表現できる。コロナ禍における保健所機能の逼迫が一つの証左であり、振り返れば2019年の北海道知事選挙で求められた新知事は、「国策追随型で国の言いなり」とは真逆の、北海道の発展と道民の幸福追求を優先した判断ができ、179自治体との信頼関係を基盤にしながら、自らの理念によって主体的に行動できるリーダーであった。

鈴木知事は、自治体職員や夕張市長を経験しており、また若さや発信力なども加味されて、かつて揶揄された「道庁スルー」とは違った地域との関係再構築を期待された。公約では、「あらゆるピンチをチャンスに」といったモットーや、「徹底した道民目線、道民第一の姿勢」を掲げたものの、これまでの任期中に対応してきた政策、例えば統合型リゾート（IR）やJR路線維持問題、原子力に関連する様々な問題（原発再稼働、深地層計画、核ゴミ最終処分場など）、そして新型コロナウイルス感染症対策など重要課題のそれぞれについて、モットーとして示された政治姿勢に疑問符の付く対応がしばしば繰り返されてきた。結果として、4年任期の大部分を占めるに至る新型コロナウイルス感染症の拡大長期化による医療や社会・経済への対応、大規模自然災害の脅威への備え、物価・資材・燃油などの高騰対策、北海道の基幹である第一次産業の持続可能性への懸念や脅威等々、依然としてピンチが続いており、知事の言う「活力あふれる北海道」「躍動する北海道」（共に知事公約から抜粋）の姿は、先行きも含め現状感じ取ることは極めて困難である。

本道における最重要課題ともいえる人口減少・少子高齢化問題に関しては、前知事時代の16年間で約38万人減少したが、鈴木道政の3年間（2019年～2022年）で既に約12万人もが減少するなど歯止めはかかっていない。合計特殊出生率（2021年：2022年6月公表）についても、全国平均の1.30を大きく下回る1.20と、都府県の中で下位から3番目という低い水準で推移していることや、札幌圏への道内人口の一極集中、道内主要都市が人口流出のダム機能を有していないことなど、むしろ問題は負の方向に加速化しており、各自治体や地域の存続の危機に対し、深刻の度合いは増大している状況にある。

道財政の硬直具合も著しい。依然として収支不足は解消されず、財政調整基金の残高も依然少額で推移している。毎年度の予算は帳尻合わせに終始せざるを得ず、自転車操業が続いている状況にある上、借金に頼った財政運営の結果、財政健全化の指標となる実質公債費比率は19.2%で、全都道府県で最悪の水準であり、2026年度には23.4%と過去最悪であった2011年度の24.1%に迫ることが想定されている。また、借金にあたる道債残高は、鈴木知事就任時の5兆8,000億円から2021年度末には過去最多となる6兆400億円まで膨らんだ。これは道民一人当たりになると約117万円に相当する。

「稼ぐ道政」を標榜した「ほっかいどう応援団会議」は、鈴木知事の実績の一つとし

と言われるが、基礎自治体規模であればいざ知らず、広域自治体の北海道としての規模感では小粒の取組であり、殊更に成果を述べる手法はパフォーマンスに過ぎず、道民の目を欺くものであり、決して本道の為にならないと自覚すべきである。

また、「北海道 Society 5.0」「ゼロカーボン北海道」や「デジタル化」などの看板政策に至っては、いずれも国が推進する政策を踏襲したもので、鈴木知事の独自色を感じられるものではない。そして看過できない事項として、これらの施策が北海道の発展や道民生活の改善への寄与についても、まるで判然としないのである。こうした点から見えてくることは、鈴木道政は国主導の政策をアレンジするなど看板の掛け替えに過ぎず、自らが主導して新たな政策の実現を模索するチャレンジ精神に欠けた高橋道政と本質的に同じではないか、ということである。地域の利害が交錯するJR北海道の課題などに対しても、自ら乗り出して泥臭く調整するような姿勢は見えず、だからこそ鈴木知事ならではの成果といったものに乏しいのではないだろうか。

人口減少問題をはじめ、地域医療の格差解消、物価高への対応、中小企業の振興や一次産業の担い手やトラックやバスのドライバーの確保、人権や教育に関し多様化する課題など、今日的に北海道が直面する迅速な対応が必要な課題は、感染症対策以外にも多岐にわたるが、これまで我が会派は時々の議会議論や知事への要請行動などを通じて改善を図るよう取り組んできた。それらを振り返るとき、常に鈴木知事は自らの率直な、或いは新しい考えを表明する事に消極的であって、一体誰と議論しているのかわからなくなることもしばしばであった。記者会見やSNSでの「発信力」は有しているであろう。しかしながら、道議会における知事とは異なる意見への対応にあって「聞く力」を意図的に発揮しなかったのが鈴木知事の手法であるなら、よく耳にする「オール北海道」との掛け声も空しく響くだけである。

鈴木知事が就任してからまだ3年余しか経過しておらず、特に新型コロナウイルス感染症への対応が最優先であったが故に成果に乏しいことなども仕方がないとの指摘があるかもしれないが、「あらゆるピンチをチャンスに」と危機時でも真価を発揮することを道民に宣言して就任したからには、当然に成果が求められ、厳しい検証がなされるべきであろう。

我々、道議会民主・道民連合議員会は2022年2月、会派に所属する全議員を構成員とした「道政検証プロジェクトチーム」を発足し、有識者から意見を求めるなど、6つのワーキンググループにおいて、分野ごとに検証作業を進め、この度「鈴木道政の検証」を取りまとめた。この検証が、道政をめぐる多くの課題に係る議論の素材として活用され、来春の統一地方選挙に向けた選挙公約の策定において、幾ばくかの貢献を果たすことを期待する。

Ⅱ 諸情勢

1. 国内情勢

2012年12月よりスタートした安倍政権は、2020年9月をもって総辞職し、我が国歴代内閣総理大臣としての最長任期を閉じることとなった。その後を受けた菅政権は、安倍政権時の政策を踏襲することを掲げたが、およそ一年後の2021年9月、支持率の低下等を背景として総辞職する事となり、新たに岸田政権がスタートすることになる。

当初、安倍政権との違いを模索した岸田内閣であるが、経済政策や憲法改正など、基本的には安倍政権時に進められた政策を踏襲することとなり、依然として「アベノミクス」同様の金融緩和策の継続や、経済成長に期待をしつつ、格差是正や生活支援のため

の「分配政策」は後回しという、これまでの政策を維持している。

また、2019年より発生している「新型コロナウイルス感染症」は、数次の流行を繰り返す一方で、検査体制整備の遅れや、「マスク」の配布、国民に向けてのワクチン接種体制の遅れ等、対策の失敗もあり、この間の政権が変わる要因ともなった。この他にもコロナ対策を巡っては、外出抑制、飲食店への法に基づかない「休業・短縮要請」や補償等を巡り、多くの議論、問題点の指摘がなされ、同様に法的根拠を欠く学校への休校要請、医療提供体制においての病床のひっ迫、搬送できないままの在宅死、保健所機能のパンクなど、多くの課題が依然残されている。

国外においては、2022年2月ロシアのウクライナ侵攻が行われ、ロシアをはじめ周辺国との関係は非常に不安定かつ厳しいものとなっている。この侵攻は、日米安全保障条約を基軸とする我が国安全保障体制においても、「敵基地攻撃能力」や米国との「核ミサイル共有論」、これまでの防衛費を実質的に2倍に引き上げる防衛費の対GDP比2%までの引き上げなどを惹起し、国民の不安も相まって専守防衛という我が国の原則を超えかねない論争をおこしている。また、ロシアの侵攻を契機として燃油資材等の高騰や急激な円安が発生しており、生活物資の値上げという形で、国民生活全般に大きな影響を与えているが、急激な生活物資の高騰に対する政府の支援の速度は非常に遅い。

安倍政権下以降の北方領土交渉では、返還に向け2016年度から6年間で200億円もの経済協力費が支出されたものの進捗は見られず、事実上の二島返還論が先行することでむしろ後退した状況にある。こうしたコロナや、我が国周辺の不透明な情勢は、未だ終息が見通せる状況になっておらず、国民生活の安定に政府が有する責任は極めて大きい、燃油対策や物価対策に見るように、対策の遅れや無策ぶりが懸念される。

2. 道内情勢

道内を取り巻く状況は依然として厳しい状況が続いている。人口減少は一向に歯止めがかかっていない。令和2年の国勢調査でも前回調査に比して15万7,119人減少し、2.9%の減少となっている。また安倍政権以降の政権が進める経済政策は、実質賃金等の指標をみても本道に効果をもたらしたとは言い難い。

2019年に発生した新型コロナウイルス感染症では、国境などでの水際対策が遅れた結果、春節時期の観光客の流入により早々に感染拡大が発生し経済が停滞する一因となった。新型コロナウイルス感染症の流行が繰り返され長期化し、本道の重要な産業である観光業に大きな影響を与え、関連する飲食業等、周辺産業にも大きな影響を与えることとなった。特に本道の基幹産業である農林水産業においても様々な農作物等在庫が積み上がり、価格は下落、農漁業者経営にも大きな影響を与えている。加えて、ロシアのウクライナ侵攻による燃油等の物価高騰や大幅な円安は、道民経済に直撃し大きな影響を与えている。食品等高騰による道民生活への影響はもとより、一次産業の生産現場でも農業者の肥料代、酪農家の飼料代、漁業者の燃油代など、様々な資材代への影響は今後も続くと思われるが道における対策は必ずしも十分とはいえない。

また、道内新型コロナ感染の初期段階にあって、知事より突然の一斉休業、飲食店等の営業時間の短縮・休業要請が行われた。未知のウイルスに対して先手を打ったとの評価もあるが、急な発表実行により学校現場ばかりでなく、多くの保護者等が子どもの預かり先等確保に混乱し、更には法的根拠を欠いたままの私権制限については、きちんと検証されなければならない。

一次産業については、政策変更により生産現場が混乱する結果となっている。農業における水田活用直接支払交付金の見直しは、これまで生産調整に協力してきた本道農業

への影響は甚大であり、国に対ししっかりとした対応を求めるべきである。また水産にあっては70年ぶりの漁業法の改正が行われたが、法施行後の影響を最小限にするべく努力が続けられている。

2017年に公表されたJ R 北海道の維持困難線区については、自治体・J R 北海道・北海道等、様々な話し合いが行われ、また2021年旧国鉄清算事業団等債務処理法の改正を見て、3年間で1,302億円の国による支援が実施されることとなった。しかし、コロナ禍等の影響等、依然として自立的経営についての支援や北海道新幹線の延伸に伴う並行在来線及びJ R 貨物の路線確保の問題など、様々な課題が残されている。また、J R ばかりでなく都市間バスや市内バスの維持存続など、道民の移動の足を確保していく本道の交通体系の在り方についても議論が進んでいるとは思えない。

地方の医療提供体制を支える自治体病院の存続については、依然として医師・看護師等の確保が困難な状況にある。その結果として医業収入の確保も難しく、自治体財政にも少なからず影響を及ぼしている。そのような中、国は突如として257の公立病院と167の公的病院の病院再編案が示すこととなった。この議論はコロナ禍もあって議論は止まったようにも見えるものの、このリストや考え方を国は変更しておらず、道民や地域での懸念となっている。

Ⅲ 知事の政治姿勢と道政運営

鈴木直道知事は、2023年春の北海道知事選挙に再選を目指して出馬する方向であり、知事周辺は既に準備に着手していると報道されている。既定路線とも言われる再選出馬への背景の一つには、各種調査による鈴木道政への道民世論の支持の高さがあるだろう。

北海道新聞が実施した世論調査では、知事の道政運営について「大変良い」「まあ良い」と回答した人の合計が、2020年4月公表で88%、2021年4月公表で85%、2022年4月公表で81%であり、3年連続で80%台を維持している。直近の調査結果による支持の理由は「人柄・イメージが良い」が31%で最多であるが、2020年10月実施の同調査では「政策の実現力」が32%で最多であった。この時期は、道独自の緊急事態宣言（法的にも科学的にも根拠がなかったが、「良かった」との評価は95%）などから続くコロナ禍への対応や、核のごみの処分場を巡って道の核抜き条例を踏まえ反対する知事の判断（同評価85%）、また道議会新庁舎の喫煙所設置問題で『税金を使うことはできない』と述べたことや、維持管理費に約1,200万円かかる知事公邸の廃止といった判断などが、リーダーシップのある知事像を醸し、道民に好感されたとの見解がある。何れにしても、それぞれの施策や、或いは事前調整なしのトップダウンでの施策の進め方などについて賛否はあったが、当時の鈴木知事は自らの強いリーダーシップで課題の解決を図ろうとする姿勢が曲がりなりにも見て取れた。

ところで、その政治姿勢や政策判断の根本は何なのだろうか。それを考えるときに、前述した政策判断の帰結としての高支持率が偶然でなく、企図して生み出されているという面に注目する必要があるだろう。

よく言われるのがイメージ形成の巧みさであるが、夕張市長時代、或いはそれ以前の市職員時代から、マスメディアなど様々な広報媒体を通じた対外的なイメージ戦略に長けていたとされる。夕張メロンのトップセールスやJ R の路線維持問題では「攻めの廃線」などをアピールし、時には東京都知事・副知事、時の官房長官など中央との太いパイプなどメディアを通じ内外に示しながら、自身への有権者の支持を高めていった。知事就任後も同様の手法を駆使していることは言うに及ばずだが、かつて暫くの知事には

「自らの信念や理念（政治的な軸）が先にあり、道民世論の支持が後に付いてきている」状況があったところ、現在は「道民世論の高支持を得る事（或いは支持を低下させないこと）が目的化した政策判断」が成されているように目に映る。

「道民目線」が重要な視点であることは当然として、それを前提として、失敗を恐れず、自ら正しいと信じた方針に則って行動した知事の姿は、年を追うごとに確認できなくなった。政権の意向に唯々諾々と従っていた、これまでの道政に逆戻りする事も懸念され、新型コロナウイルス感染症の終息が見通せない中で、北海道がそのポテンシャルを遺憾なく発揮するための、力強いリーダーシップが今の鈴木知事からは感じられないのである。これでは現状維持すら覚束なく、まして北海道の未来への展望はまったく見えてこない。

鈴木知事が公約に掲げた157政策について、道は2021年3月に「新型コロナウイルス感染症による影響を踏まえた公約の推進方向について」を取りまとめた。政策の全てにおいて、直接的・間接的に新型コロナウイルス感染症による影響が生じていることに異論は無いが、未達成な公約、或いは達成が絶望的な公約について、全てコロナ禍を理由とすることには根拠が薄く容認できない。知事が言いつ放しでは困るのである。改めて検証し、達成出来たこと、出来なかったことをその理由とともに明確にすべきである。

その他、個別の政策に対する評価は後の項に譲るが、鈴木道政における1期4年、現時点で3年余において、北海道の価値はどのように高まってきたのか、また今後どのように高めていきたいのか、鈴木知事独自の戦略が見えてこないのである。道民生活は閉塞感が漂い、先の見えぬ情勢に暗い影が大きくなっている。この状況を打破するために知事は、地域実態を踏まえた明確なビジョンと戦略性を持って地域づくりの先頭に立つべきであるが、その意識も覚悟も希薄であると指摘せざるを得ない。

よって、我が会派はこれ以上同じ状況が続くことを看過できない。

IV 重点課題の検証

自治関連

1. 人口減少

<現状>

道では、「北海道人口ビジョン」及び「北海道創生総合戦略」を策定して人口減少対策を進めている。人口ビジョンは2040年以降の北海道の姿を見据え、道の現状と将来の方向性を提示し、人口減少が地域の将来に与える影響を分析したものであるが、2020年3月に創生総合戦略の見直しに合わせて改訂した。

2021年12月に改訂した「第2期北海道創生総合戦略（2020年度～2024年度）」では国の地方創生関係交付金の活用も視野に、認識共有や市町村戦略との一体的推進、札幌市との連携強化、ポストコロナを見据えた社会変革や行動変容への対応等、7つの方針に基づく各施策の効果的推進を図るとしている。また、人口減少対策の中核として、心豊かに暮らせる地域づくり、多彩な価値・魅力を活かした仕事づくり、未来をけん引する人づくり、北海道らしい関係人口の創出・拡大、未来技術による施策の効率化・効果（北海道Society5.0）の5つの重点戦略プロジェクトを設定した。

人口減少は地域の多様な課題に対応し、地域実態を踏まえた施策を効果的に進めていく必要があるにも関わらず、知事は札幌市との連携に重点を置き、過疎地域

対策がおざなりにされてきたため、病院や学校、交通機能の減退が顕著な地域もある。特に札幌圏から遠い地方は都市機能の地域活用が困難であり、このままでは道内二極化が進んでしまう懸念がある。

近年、地域づくり総合交付金事業をはじめとする「地域政策推進事業」の拡充により、市町村連携や地域総合戦略の推進を図っているが、地域創生ミーティングや協働政策検討会を通じた地域課題の吸収、地域振興派遣及び地域創生出張サポートによる人材支援の活性化等、地域に密着した振興局機能を十分活かすため人的・財政的に配分を強化することも検討する必要がある。

＜PTの見解＞

社会のグローバル化に伴い労働の在り方が変容し、終身雇用制度が見直されつつある今、人口の流動性が高まり、地方を中心に人手不足が深刻化し、地方の人口流出が加速度的に進むことが懸念される。魅力ある地域づくりと将来の安心を担保する行政支援により、未来に亘り住み続けられる社会基盤の強化に努めることが先決である。

本道の基幹産業である一次産業は、地域での将来不安や担い手育成等の構造的な課題を抱え、後継者不足による戸別産業の衰退という悪循環に陥っている。人口減少を食い止める施策の効果を高めるとともに本道の産業発展の道筋を描き、道内自治体が安定的に税収を確保できる術を示さなければならない。

道内への移住・定住を促進するためのイベントやプロモーション活動、情報発信等も重要であるが、市町村間においては近隣同士であっても主要産業や文化、人口、まちの歴史、市町村間の関係性などにより、PR手法や振興分野が全く異なり、とりわけ観光振興や子育て支援、福祉政策等は市町村裁量に依拠するところも大きい。道として人口減少対策の広域戦略を具体的に見据えて、戦略の形骸化を招かないためにも地域の合意形成など慎重かつ計画的に進めることが重要である。

国は中心市と近隣市町村が連携・協力することにより圏域全体として必要な生活機能を確保する定住自立圏構想を推進しているが、必ずしも道が示す振興局拠点の地域政策（地域づくり連携会議等）とは一致しておらず、分野によっては屋上屋の懸念もある。市町村負担の軽減を図り、より効率的で効果的な移住・定住対策が進むよう配慮が必要と考える。

2. 地方財政

＜現状＞

自治体が実施している事務事業の多くは、介護等の対人社会サービスをはじめ、生活保護や義務教育など、国の法令に根拠を持っているものばかりである。そのため、国はこれらを自治体が滞りなく遂行できるよう、地方自治体の歳入歳出総額の見込額に応じた地方財政計画に基づき、国庫補助負担金や地方債、地方税等の積み上げによる財源を保障する必要がある。この地方財政計画上の歳出と歳入のギャップを埋め合わせる手段として、地方交付税の役割は大きい。

地方交付税の総額と、地方交付税の原資が全く別のメカニズムによって決定されている点が大きな課題である。総額の決定は地方財政計画で積み上げられるが、地方交付税の原資は国税（所得税、法人税、酒税、消費税）の一定割合と地方法人税の全額と法律で決められているため、必要な総額と地方交付税の法定率分は符合せず、原資の方が不足することが多い。

人口減少や北海道の強靱化など本道が直面する喫緊の課題に関連する国の施策の推進や制度の創設・改正、北海道開発予算等に関連する重点事項について、国等に対し機動的・効果的な提案・要望を行っている。

道ではこれまで、公共施設やインフラの老朽化が課題となる中、必要な社会資本整備を着実に進めるための方針である「新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」（平成29年度以降概ね10年間の方針）や、道有施設の老朽化対策の基本的な方針である「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）」（平成27年6月策定、平成31年3月及び令和4年3月に一部改定）に基づき強靱化に取り組んできた。財政状況が厳しい本道において、多様なPPP及びPFI手法の導入促進等、財政対策に苦慮している実態がある。

道路事業における整備計画（社会資本総合整備計画）について、平成24年度に地域の防災・減災及び安全を実現するために特化した「防災・安全交付金」が国で創設されたことから、道も平成25年度以降の5か年計画で新たな整備計画に移行し取り組んできたが、期限を迎えたことから、平成30年度から令和4年度の5か年計画を改めて策定して国土交通大臣に提出した。道では、今後も本整備計画に基づき、活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援等の政策目的実現に向け、基幹的な社会資本整備からソフト事業まで総合的・一体的な整備を進めていくとしている。

<PTの見解>

現行税制で地方交付税の不足分を埋めるには法定率の引き上げが効果的だが、租税負担率が低く増税に対する抵抗感等も鑑みると、限られた税財源の配分変更で対応するしかなく、その一つの策として、地方交付税の不足額を国と地方の双方が折半で負担する方法が常態化している。そのため、地方交付税の原資不足ゆえに地方債である「臨時財政対策債」等の発行も余儀なくされている。

また、国の三位一体改革の中で、地方財政計画を圧縮し、地方交付税を削減する動きが生じた結果、地方交付税の財源保障機能が自治体の国に対する依存度を高め、モラルハザードを生じさせているとの指摘がある。さらには、財政健全化目標の実現に向け先進的な自治体が達成した経費水準の内容を地方交付税の単位費用の積算に反映させるというトップランナー方式の導入をはじめ、マイナンバーカードの交付率の反映についても検討されるなど、地方交付税の在り方そのものを崩しかねない状況にある。

日本の生活保障の要である家族コミュニティが衰退し、雇用が劣化しつつある今、これを支える自治体の福祉的役割は益々重要となっているが、国の債務が累積し、財政再建が政策課題として本格化する中で国は今後も地方財政計画の規模圧縮を企図する懸念がある。

また、地方の財源確保の面からは、地方分権改革等で補助事業が縮小される中、地方一般財源の充実・確保が重要となるが、地方が必要とする地方交付税の総額に対し、地方交付税の原資となる税収が噛み合っていないうえ、現在の税財源システムでは自治体側の直接的関与も許されていない。地方単独事業といえども国の法令に義務付けられているものがほとんどを占める以上、国と地方で将来の公共サービスの在り方や税財源配分等についてしっかり議論することが必要であり、当然鈴木知事としても道政の維持存続のため国への意見・提言を強めていくべきである。

3. 地方分権

<現状>

内閣府では、住民に最も身近な行政主体である市町村が地域における行政の自主的かつ総合的な実施の役割を担えるようにするため、都道府県の事務・権限の市町村への移譲等の取組を進めている。2021年12月21日の地方分権改革推進本部会議において、第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020改訂版・2020年12月21日閣議決定）」を踏まえた地方公共団体への事務・権限の移譲、義務付け・枠付けの見直し等の推進が提唱された。地方分権改革に関する提案募集方式による対応方針が示されている。

道では、ふるさと納税やクラウドファンディングによる民間資金等の活用で地域課題解決や活性化に取り組んでいるが、地域貢献活動への資金調達支援やコロナ禍における企業融資利子補給等、財政出動の社会的要求に応える使命もあり、厳しい道の財政運営において、道の主体性を活かした積極的な財政政策を今後も展開していく必要がある。

道から市町村への事務・権限移譲については、毎年度、特例条例の改正による権限の条項の精査や法令の改正・追加、市町村からの追加要請等を反映した見直しを行い、「事務・権限移譲リスト」として市町村へ提示しているが、2022年現在、道が所掌する約5,000件の事務・権限のうち約3,100権限が市町村への移譲対象となっている。（2021年度における道から市町村への事務・権限移譲は75市町村・移譲権限総件数333件。2012年以降の単純累計で総件数6,210件）

全道域で人口減少が進む中、道では地域が多様な行政サービスを持続的に提供するため広域連携事業の方向性を示す「広域連携前進プラン」に基づき、道と市町村及び市町村間の連携による取組を各地域で実践するとともに、「広域連携推進検討会議」により状況の検証や見直しを図ることとしている。

北海道地域振興条例に基づき、道では各振興局を拠点とした地域づくりを推進し、国の広域連携制度の活用が困難な地域での広域連携の取組について、地域づくり総合交付金の活用により支援するほか、新規共同化事業に対して道職員を派遣する等、地域実情に応じた対策を講じている。但し、道職員の欠員補充や、地域づくり総合交付金本来の使途目的に応じた財源確保が適正に行われているか等の注意が必要である。

<PTの見解>

定住自立圏や地方創生交付金等で国による市町村との直接連携が強化される中、道の権益事業が減少し、道職員削減やモチベーション低下に繋がり市町村との関係が希薄化する事態も生んでいる。いわゆる「道庁スルー」を回避すべく、国に対して都道府県の財源権限と役割を主張し、地方の人口減少に伴う広域行政の重要性を訴えることが大切である。

北海道総合計画（2021改訂版）でも、地域づくりの拠点である振興局の機能強化や地域の意向を踏まえた権限移譲等の取組が明示されている。地域の特性や優位性、豊かな地域資源の活用や多様な主体との連携・協働を進めるとあるが、各地域では町内会コミュニティや集落等の身近な生活単位から、住民協働組織、地域包括支援生活圏、防災・災害避難区域体制、保健医療福祉圏、定住自立圏、振興局所管地域、市町村間連携地域等、行政施策の重層構造で分権基盤が非常に複雑化している。地域の自主性・自立性を尊重するとして、地域任せにすることなく、道の責務として

広域行政や地方分権のあるべき方向性をしっかり明示していくことが必要である。

4. 行財政運営

<現状>

令和3年3月策定の「行財政運営の基本方針」に基づき、機能的で持続可能な組織体制の構築と財政の健全化などに取り組むとしているが、財政運営に関しては、新型コロナウイルス感染症の影響が未だ続く中、令和4年度以降も同規模の収支不足が生じる見通しであり、道財政の中期展望では令和5年度中に必要な検討をするとしている。

<PTの見解>

知事はかつて夕張市長を務め、就任した2011年以降、2007年に財政破綻した市の財政再建に迫られた。2019年の知事就任後、財政立て直しの手腕が期待されたが、2020年以降はコロナ対策に迫られる状況だ。我が会派は、これまで道議会において、財政健全化について、再三、質してきたが、長期化するコロナ禍で具体的な有効策も見いだせず、道財政は硬直化したままである。

借金に当たる道債残高は、2021年度末に過去最高となる6兆400億円にも膨らみ、2022年度末には新規発行の抑制などで5兆9,600億円に減る見込みだが、今後10年は5兆円超えが続く、また、財政健全化の指標となる実質公債比率は、令和4年度当初予算試算では19.2%で、全都道府県の中で最も高い。過去の景気対策や公共事業の借金返済が続く、2026年度に23.4%となる見込みで、過去最悪だった2011年度の24.1%に迫る。

コロナ後を見据えた新たな事業展開には、財政健全化は急務である。財政難の時こそ、知事の指導力が不可欠である。

新型コロナウイルス感染症の動向が不透明な状況にある。元来、コロナ禍における「社会経済活動」と「感染予防対策」の両立は、地方自治体の財政運営を圧迫しないよう、国の責任において対応すべき事項である。

したがって、計画期間を定め、財政健全化目標を掲げておきながら、長期化するコロナ禍を口実に具体策の検討を将来に先送りすることは許されない。しっかりとした財源確保と健全化に向けた具体的な方策を速やかに示すべきである。

また、看板政策である「DX」や「ゼロカーボン」をはじめ「新型コロナ対策」は複数の部にまたがる、正に組織横断的にオール道庁で取り組むべき政策と考える。縦割り行政の弊害を排除し、庁内連携の強化や政策的な運営を円滑に進め、道民に分かりやすい施策を展開するための中心組織を構築するべきと考える。

5. 道職員の人材確保

<現状>

道では、職員数適正化計画により長年にわたり新規採用者数が抑制された影響で、特に30歳代の職員数が極端に少ない歪な年齢構成となっている。この状況を是正するため、採用試験にC区分（民間企業等で職務経験5年以上）を設けるなど対策を講じてきた。さらに、近年は高度成長期に採用された職員の定年退職により、新規採用者の大量採用が続いており、30歳未満の職員数が5年間で約2.5倍になっている。このため、新規採用職員の相談や助言を行う新規採用サポーター制度などを行って

いるものの、依然として道の自己都合退職者における30歳未満職員の割合は、全都道府県の平均と比較しても高い状況が続いており、若年層の早期離職に歯止めがかかっていない。この状況について、人事委員会も「公務運営に関する報告」で「各任命権者と協力しながら若年層の離職の要因を調査し防止について検討していく」としている。

さらに、道職員の初任給は他都府県と比較しても低位にあることや、全国的にも類を見ない広域な行政区域を有していることにより生じる転居を伴う人事異動などもあり、特に全国的に人材確保競争が激化している「総合土木」や「建築」をはじめとする採用区分者や、保健師・獣医師などの選考職の確保にも苦慮している。

<PTの見解>

道としての行政機能を今後とも維持していくためには、人材確保は極めて重要な課題である。道庁では時間外勤務縮減・長時間労働是正に取り組んでおり、2019年4月からは時間外勤務の上限時間も設けられたものの、そもそも時間外勤務を前提とする働き方・働かせられ方が染みついた職場風土・職員意識を変えることは容易ではない。

しかし、道庁がどの世代にとっても働きやすく、魅力ある職場とならなければ新規採用者の確保はもとより、働き続けてもらえることには繋がらないことから、時間外勤務縮減をはじめとする「働き方改革」は実効性あるものとしつつ、若年層とのコミュニケーションをはかりながら、今の道庁職場に欠けているものや改善すべき点などを把握するとともに、離職要因についても調査・分析し必要な対応・対策を早急に講じるべき。

6. 危機対策

<現状>

2011年に発生した東日本大震災をはじめ、北海道においても2016年に大型台風が相次いで上陸し、2018年の胆振東部地震では土砂災害や家屋倒壊等の被害に加えて道内全域で大規模停電や断水等が生じ、道民の暮らしや地域産業に多大な影響を及ぼした。今後も気候変動の影響による局地的な集中豪雨や豪雪のほか、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震も懸念される。

要介護高齢者や障がい者等、災害時避難に支援が必要な方々の避難誘導の体制づくりが市町村計画で進められている。地域防災リーダーの育成や自主防災組織結成の促進等、地域防災力の強化に努めているなか、地域によっては人口減少による担い手不足やコミュニティの希薄化で苦慮している実態もある。

大規模自然災害の発生時に、住民等の避難対応を迅速に行うため、火山噴火・土砂災害・大規模津波等、災害の態様に応じた警戒避難体制を整備するとともに、外国人等の要配慮者も含めて住民や観光客それぞれの状況に応じた災害情報の伝達及び避難誘導體制の整備・強化を進めて、感染症対策等を踏まえた避難生活環境を講じている。また、関係機関との連携による防災訓練の実施や資機材、避難路の整備、緊急時モニタリング体制の強化等、原子力防災対策の充実、強化に継続して取り組んでいる。

交通事故を一件でも多く減らして交通事故死ゼロを目指すため、高齢者の交通事故防止や飲酒運転の根絶等を中心に、交通安全対策をオール北海道で推進している。また、犯罪のない安心して暮らせる北海道の実現に向け、重要犯罪等の徹底検挙、

暴力団の壊滅や薬物事犯の根絶等の組織犯罪対策、テロの未然防止、危機管理対策の強化に取り組んでいる。

消費者に信頼される良質で安全・安心な食品の提供と豊かな食生活の実現に向け、生産から流通、消費に至る各段階での食品の安全性・信頼性の確保や農林水産業・農山漁村に対する理解促進、食育の推進などに取り組んでいる。

近年頻発する大規模自然災害から道民の生命や暮らしを守り社会経済機能を維持するためには、強靱な北海道づくりをハード・ソフト両面から総合的かつ計画的に進めていく必要があり、十分な予算配分が不可欠である。

災害対策だけでなく、新型コロナウイルス感染症をはじめ新規感染症や交通事故、サイバーネット犯罪、食の安全等、身の周りの危機対策として配慮しなければならない課題も多く、関係機関の連携や情報共有、積極的な啓発など安全対策の充実化が求められる。

<PTの見解>

災害リスクの高まりや災害発生時の被害の甚大化が懸念されるなか、地域によっては人口減少等による地方都市及び集落機能の低下や社会資本の投資余力の減少等により、住民生活や地域活性化に不可欠なインフラ整備が十分に進んでいない実態もある。例えばスマート道庁の推進により、災害に強い情報通信基盤の整備や電子自治体の取組、ICT部門の業務継続確保や支援を一層進めるべきである。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大などにより、医療提供体制のひっ迫や外出自粛等の行動制限、また社会経済活動にも長期的かつ深刻な影響を及ぼしたことから、こうした経験を踏まえた持続可能な社会システムを構築していく必要がある。また、広大な北海道では各地域により事情が大きく異なるため、例えばまん延防止等重点措置などが地域ごとに政策判断できるよう、制度体系を検証することも大切である。

今後も大規模な地震・津波の発生、火山噴火や豪雨・豪雪等の自然災害の発生が予想される。災害時の被害を最小化し、被害からの迅速な回復を図る「減災」の考え方を防災の基本理念に据えて、各部の連携により様々な対策を組み合わせる災害に備える必要がある。

本道の自主防災組織活動カバー率は、担い手不足などにより2018年度で59.7%と、全国平均の83.2%を大きく下回る状況にある。大規模災害にも対応できるよう地域防災体制を一層強化する必要がある。

道内でも様々な大規模自然災害の発生が危惧されるが、道・市町村及び防災関係機関を中心に適切な役割分担による防災体制の構築や防災教育を推進し、地域防災体制の強化及び住民の防災意識の一層の向上を図るべきである。

道内の交通事故は、指導取締りや交通安全啓発が功を奏し、発生件数・死者数・傷者数ともに減少傾向にあるが、こうした中、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高い状況にある。また、飲酒運転や速度違反に伴う交通死亡事故も後を絶たない状況あり、取組を強化する必要がある。

刑法犯の認知件数は、2003年以降18年連続で減少しているが、検挙人員に占める再犯者の割合はおおむね横ばいに推移し、重要犯罪や子ども、女性、高齢者が被害者となる犯罪のほか、薬物に係る犯罪など、道民の安全・安心をおびやかしている犯罪が後を絶たない。また、コロナ禍により社会のデジタル化が急速に進む一方でサイバー空間の安全なくして社会の安全の確保は成り立たない状況となっている。

高度情報化やグローバル化などの進展により、消費生活の質や豊かさの向上にプ

ラスになる面が増える一方、取引方法等が多様化・複雑化したため、消費者と事業者の情報格差が拡大し、知識や経験不足につけ込む様々な悪質商法が発生している。対応職員のスキルアップを図るとともに、消費者への啓発の徹底や迅速な情報提供が求められる。

安全・安心でおいしい食の一大生産地として我が国の食料自給に大きな役割を果たしている本道の食品関連産業において、過去にその品質の信頼を揺るがす事件・事故が発生したため、トレーサビリティの徹底や適正な品質表示等、十分な監視対策が必要である。

7. 過疎対策

<現状>

過疎地域については、昭和45年に最初の過疎法である「過疎地域対策緊急措置法」が10年の時限立法として制定されて以来、これまで4次にわたり、いわゆる「過疎法」が制定され、各種対策が講じられてきたが、令和3年4月1日に第5次となる「過疎地域持続的発展の支援に関する特別措置法」（いわゆる「新過疎法」）が施行された。期限は10年間である。

《新過疎法の特別措置》

(1) 国の負担又は補助割合の特例として、

- ① 教育施設（公立小中学校統合）：通常1/2→特例5.5/10
- ② 児童福祉施設（保育所）：通常1/2→特例5.5/10など
- ③ 消防施設（防火水槽等）：通常1/3→特例5.5/10

(2) 過疎地域持続的発展のための地方債（過疎対策事業債）

過疎地域の施設整備や地域医療確保、集落維持・活性化等に必要な経費は、地方財政法に定める場合以外についても「過疎対策事業債」を財源とすることが可能。将来の財政負担を軽減するため、元利償還金の7割が後年度に交付税措置されるため、市町村は残り3割を負担すればよい。

(3) 行政措置（都道府県代行制度）

本来、市町村が事業主体となって整備すべき「基幹的な市町村道等」及び「公共下水道」について、都道府県が市町村に代わって事業を行うことができる。

(4) 税制措置

① 所得税・法人税に係る減価償却の特例

市町村計画での産業振興促進区域内の振興業種（製造業や旅館業等）の機械装置並びに建物や附属設備は特別償却を認め、所得税や法人税の優遇措置を講じる。

② 地方税の課税免除または不均一課税に伴う地方交付税の減収補てん措置

同じく産業振興促進区域内の振興業種（製造業や旅館業等）の事業税や不動産取得税もしくは固定資産税、個人事業税を課税免除等した場合の減収額を、基準財政収入額から控除することで普通交付税により補填する。

道として、これまで「北海道過疎地域自立促進方針（平成28～32年度）」及び「北海道過疎地域自立促進計画（平成28～32年度）」を策定し、その方針や計画に基づき市町村の過疎対策や総合戦略支援のために、振興局の体制や権限の強化、予算の充実を図り、振興局への専任職員の配置や本庁に支援チームを設置するなど取り組んできた。

直近では、道において「北海道過疎地域持続的発展方針（令和3年度～令和7年度）」が令和3年8月に、「北海道過疎地域持続的発展計画」（令和3年度～令和7年度）が令和4年3月に策定された。過疎地域での持続的発展に資する対策の大綱を示しつつ、市町村が過疎計画を定める際の方針や考え方、道が協力して講じる措置の計画化等が定められている。

＜PTの見解＞

デジタル改革等の国の方策は、請け負う都市企業が予算を回収する結果に繋がり、真の過疎対策としての成果が乏しい懸念がある。地方創生同様、政府が経済成長を軸に路線を敷き、地方を従わせる手法から抜本的に政治システムを改める必要がある。地方が固有の資源を生かし、自由に施策を実践できる仕組みに過疎対策の本質が見えるものとする。

そのためには、過疎地にも自立するためのバックアップが必要である。豊かな景観を守り、食料や水資源、木材、自然エネルギーを供給する農山漁村の将来について、地方は住民との対話を深めつつ議論を主導し、地方振興の在り方を、特色ある地域現場に見合うものへと転じていくことが重要である。

人口減少社会にあっても、過疎地域における集落機能を引き続き維持するだけでなく、中長期的な展望で持続可能性や地域活性化を高めることが重要であり、人口減少に対する抜本的な取組はもとより、生活に必要な施設等の維持のための財政支援等が必要である。

U・Iターンを受け入れる環境整備において、地域産業の振興や日常生活支援機能を常時一定確保しておかなければならないが、住む場所が無い等、インフラ整備も制度的充実も財源不足等を理由に不十分な実態も多く、魅力ある地域づくりの促進や受け入れ体制の強化が求められる。

8. 道総研

＜現状＞

道立試験研究機関の独立行政法人化に向けて、2007年12月の道議会第4回定例会で「産業振興に向けて、地域や企業からの試験研究機関への期待は大きく、行革の観点のみでの検討であっては、将来に大きな禍根を残すことが懸念される。試験研究機関の見直しは、試験研究が着実に成果を挙げ、それが道民の財産となっていくとの観点で検討すべきである」との附帯意見が確認されている。

2010年4月に独立行政法人化となった道総研の財政運営は、約8割が道からの運営費交付金で賄われているが、効率化係数により毎年交付金が削減されており厳しい状況となっている。

＜PTの見解＞

道総研の定款では「農業、水産業、林業、工業、食品産業、環境、地質及び建築の各分野に関する試験、研究、調査、普及、技術開発、技術支援等を行い、もって

道民生活の向上及び道内産業の振興に寄与する」ことが目的とされている。

設立者である道として、独立行政法人化に向けた附帯意見の趣旨を踏まえ、試験・研究の廃止や衰退を招かないよう、十分な予算を確保するとともに効率化係数の撤廃についても検討すべき。

9. 指定管理制度

<現状>

- ・「公の施設」の管理運営を行う民間事業者等を「指定管理者」と指定し、民間のノウハウを活用しつつ、サービスの向上と経費の節減等を図るもの。
- ・道では、令和3年4月現在、38の公の施設において、指定管理者による施設の管理運営を実施
- ・指定管理期間の満了に伴う指定管理者の選定を令和元年度に3件、令和3年度に31件(一体管理2件含む)を実施

<PTの見解>

- ・設置から数年がたち、老朽化、破損が著しいままの状態となり、営繕を要する施設があるため、利用者が安全で安心して利用できるよう適切に施設の整備等を実施すべき。
- ・令和3年度の指定管理者選定時における負担金について、施設によっては、前期と比べ大幅に減少している状況である。意欲と能力のある民間事業者の参入こそが、指定管理者制度による住民サービスの向上に資することから、負担金については、積算基準となる人件費や原油・物価高騰の状況等を的確に反映し、実態に即した適正な負担金とすべき。
- ・指定管理者は原油・物価高騰やコロナ禍による収入減等により大きな影響を受けるなど、適切な状況で指定管理を続けられるよう指定管理料の柔軟な見直しができる仕組みにすべきである。
- ・指定管理者に対する定期・随時モニタリングの実態把握や指定管理者選定委員の利害関係者の把握方法等、指定管理者による不適切な事案があったことを踏まえ、「指定管理者制度に関する運用指針」の実効性ある見直しが必要。
- ・指定管理者候補者の選定過程において、職員による不正な関与や管理職員による隠蔽行為等が行われた問題については、情報通信の適切な管理や利用、コンプライアンスの意識不足ということのみでは片付けられる問題ではない。動機はもとより、全容解明をした上で、再発防止策の早期策定と実践が必要である。

10. 北方領土

<現状>

2021年6月、ロシア軍は北方領土である択捉島、国後島において大規模軍事演習を実施し、同年7月にはロシア首相による択捉島視察、9月に開催の東方経済フォーラムにおいて北方四島及び千島列島の経済開発に関する「特惠制度」の導入を発表した。

「特惠制度」について道は、国に対し不公平な制度内容に遺憾の意を伝えるとともに抗議の意思を示すことに留まり、四島交流事業については、これまでの外交交渉の停滞に加え、ロシアによるウクライナ侵攻の影響による「手詰まり感」から四

島交流の再開が見込まれない中で国に対し強く再開を求める姿勢であるが、元島民や遺族の方々にとっては不本意ながらも、2022年度においても「洋上慰霊」の実施にこぎつけたことなど、粘り強く返還要求運動に取り組んで行く姿勢を示している。

北方四島の関係者は「ここ数年間、確実に事態は後退している」などの不満や怒りを示しており、北方領土問題は見放されているかのような悲壮感さえ漂っている。また2021年10月7日、岸田首相とプーチン大統領による日露首脳電話会談が行なわれ、2018年のシンガポールでの合意を含め、これまでの両国間の諸合意を踏まえて平和条約交渉に取り組んで行くことを確認したとのことであったが、その後も全く進展するに至っていない。

元島民や遺族の方々は、交渉は現状維持どころか後退しているとの見方もある中で、道は「国に対し強く求める」と示すだけであり、北方領土を行政区域の一部とする当該自治体として「何としても事態を好転させたい」という熱意が感じられない。

<PTの見解>

北方領土問題は、第一義的には国家間の問題であるが、北海道にとって極めて大きな問題にあるにも関わらず、道は「国頼み」の姿勢のみであり、解消に向けた「本気度」がこれまでの答弁内容などからは伝わってこないのが現状である。ロシア国内が今有事であることを考慮しても、これまでの交流の中で得た人のつながりなど、必ず糸口があるはずである。他人事のような対応ではなく地元としての具体の動きを内外に向け発信することが世論喚起につながり国民全体の課題として返還に向けた取組をすべきである。

環境・エネルギー

1. 循環型社会

<現状>

- (1) SDGs（持続可能な開発目標）という世界共通の国際的な取組が提唱され、とりわけ環境問題は喫緊の課題として各国が積極的に取り組む課題となってきた。
- (2) 廃プラスチックの海洋汚染もその一つだが、やっと小売店でのポリ袋有料化が浸透し、飲み物のストローやカップ、弁当や惣菜の容器の非プラスチック化も少しずつではあるが、試みられる様になってきた。
紙類、アルミ缶、ペットボトルなどの資源回収も日常的に行われるようになり、人口減少やコロナ禍も影響して一般廃棄物も減少傾向を強めている。

<PTの見解>

サーキュラー・エコノミー（循環型社会・経済）を推進するためのリ・デュース（廃棄物の発生抑制）、リ・ユース（製品の再利用）、リ・サイクル（再資源化、サーマル・リサイクルも含む）が浸透してきており、廃棄物全量が減量している。

食品廃棄物や林業・酪農業等の廃棄物をバイオマス発電等のエネルギーに転換する動きもこれから活発になると考えられる。

この傾向は今後も推進される事になるが、その結果として最終処分場や焼却工場を自治体単独で運営する事が困難となり、必然的に広域処理が求められてくる事に

なるが、広域分散型の北海道にあっては、収集後の長距離運搬が課題になってくる。

各自治体が関連する広域処理計画の策定にあたっては、道が中心となって事務局的な役割を担う事が求められる。

また、水銀廃棄物については、国の監視下で安全で適切に処理が進むよう、道としても強く働きかけるべき。

さらに、道内6か所に埋設されているダイオキシンを含む「2, 4, 5-T系除草剤」については、50年近くも道が国に対して何もしてこなかったことは問題である。関係市町村と連携し情報の共有や対応を協議するとともに、国の点検調査に道としても同行すべき。また、モニタリング調査による管理状況の確認や、期限を定めて撤去することを国に求めるべき。

2. 新エネ・再エネ

<現状>

- (1) 2021年ブラジル気候サミットにおいて世界125か国・1地域が2050年までの「カーボンニュートラル」を表明、これを受けて政府は、「グリーン成長戦略」を骨太の方針に盛り込み、脱炭素社会に向けた取組を強化、北海道も「北海道地球温暖化対策推進計画」を第3次として改定し「ゼロカーボン北海道」を目指す。
- (2) 広大な面積を有する北海道に有利とされている太陽光発電、とりわけ道東は全国的にも日射量が多い地域で、太陽光発電業界でも注目を浴びていることや、道南でも自治体が率先して誘致を行っている事例も有り、エネルギーの地産地消も含めた取組がおこなわれているほか、一般家庭でも固定価格買取制度（FIT）以外に、既存電気料金の値上げから自家消費のための太陽光発電が普及し始めている。
- (3) 一方、風力発電については、洋上発電企業が日本海側、とりわけ石狩湾沖、岩宇・南後志地区沖、島牧村沖、檜山地区沖、松前町沖などで進出計画を発表、関連自治体も現在の「一定の準備段階に進んでいる区域」から国の「促進区域」への指定に向けて活動を行っており、各漁協などとの協議が整えば、大きな再生可能エネルギー基地となり得る。
- (4) 事業所や一般家庭でも、ZEB、ZEHなど省エネルギー建築が主流をなしている。
- (5) 北海道電力（以下、北電）も、奈井江・砂川の石炭火発を2027年までに廃止し、CO₂発生が抑制されるLNG火発への転換や京極水力発電の強化などに移行する。

<PTの見解>

国の「カーボンニュートラル」や「グリーン成長戦略」に基づいた「ゼロカーボン北海道」の具体的推進計画である「第3次地球温暖化対策計画」は、緒に就いたばかりであり、奈井江や砂川の火発廃止も含めて、北海道独自の課題でもある石炭産業への対策という問題は整理されておらず、奈井江・砂川の石炭火発廃止までに方向性を見いださなければ、地域の衰退は避けられない。

一方、北海道における道内炭の使用割合は1割以下であり、海外炭に頼る構造は抜本的に見直しが必要である。石炭産業の振興と、産炭地域の振興は、同義ではない。中央政府のエネルギー政策に翻弄されてきた産炭地域の歴史を踏まえつつ、変化を脅威ではなく、機会ととらえる人材の育成と地域振興が急務である。地産地消

のエネルギーとして、石炭をどうしても活用するという意思決定をするならば、それを地域で相殺できるカーボンオフセットなど、若い世代や、世界に対して説明できる地域計画などが必要である。

再生可能エネルギーの賦存量が多い北海道が解決しなければならない問題は、送電網の整備、域内での電力需給の構築と本州への北本連携線の増強であり、洋上発電の「促進区域」への指定もこれらの問題からは避けて通れない。道としての主体性を発揮し、北電や国への働きかけを強めるべき。また、30年を計画期間とする第3次地球温暖化対策推進計画の着実な実施のための進行表や毎年の達成状況の検証も必要である。

また、北海道において最大の課題は、洋上風力発電など国家戦略として進められる電源開発による電力や利益が、北海道スルーとならないよう陸上における送電網の整備など、北海道の豊富な自然資源の利益を、まず最初に享受することが道民であることが求められるべきである。昭和のオイルショックの時代、北海道と面積や気候風土が似通っているデンマークと日本は、同じようにエネルギー自給率8%程度だった。現在、デンマークは原発に依存しない、かつ、再生可能エネルギー利用が7割を超え、エネルギー自給率も100%に近い国家となった。

デンマークの特徴は、風力発電などを推進する際に、基本的に地元コミュニティの利益を優先したことにある。地域の持続可能な発展に資することが明らかにならなければ、迷惑施設としての印象は拭えない。脱原発を前提としたゼロカーボンの実現をめざすために、地域に貢献する脱炭素は至上命題である。

さらに、広域分散型の北海道において、エネルギーの地産地消の観点からも、蓄電池の開発がより急務である。省エネ、新エネに加えて、蓄エネについての取組が重要である。

3. 泊原発

3-1 安全性

<現状>

(1) 3号炉に対する規制委員会の安全審査は、申請から9年を経過した今に至っても北電による安全性の説明は不十分で、規制委員会からも異例の指摘を受ける。

また、全炉停止からこれまで約6,170億円もの維持管理費、約2,000億円も投じた安全対策は必ずしも的確な安全対策では無く、津波対策の防潮堤も建設された後に液状化の可能性が指摘され、さらに新たな防潮堤を建設することを余儀なくされた。

(2) 2022年5月31日には、札幌地裁から「泊原発の安全性に関して北電の主張立証終える時期が見通せない」とのことから運転差止を命じる判決が出された。

(3) 菅前総理は、国会で「実行可能な避難計画がなければ再稼働は行わない」と発言、今の道の避難計画が現実的なものなのかは未だ不透明。

さらに、国は「原子力災害対策特別措置法・対策指針」として「UPZ内(30km圏内)の避難計画策定を求めているが、それ以前にUPZ圏内の首長は事前了解権の付与を道と国に求めているが、道は全く他人事の対応となっている。

<PTの見解>

北電の安全対策は示されていない。

原発立地県の首長たる知事、北電の株主たる道の対応は、只々「原発は安全が第

一」 と繰り返すだけのみで、無責任極まりない対応に終始している。

3-2 再稼働

<現状>

- (1) 道民の約60%が再稼働に反対または疑義を示している。
- (2) 既に、石狩湾新港にLNGによる火発が計画され、1号機はすでに2019年に稼働し、2号機は2030年に稼働、3号機は2035年に稼働予定で、170万kwを供給する計画。既存の泊原発1号機は1989年稼働で33年経過、2号機は1991年稼働で31年経過し、後7年ないし9年で40年の節目を迎える。
- (3) 道内の再生可能エネルギーは、太陽光、水力、風力（陸上・海洋）、バイオマス、地熱を含めて既に360万kwを発電しており、今後も海洋風力の促進区域の指定を受けている。
- (4) 泊原発の現在の基準地振動は620ガルとなっているが、2000年以降の基準地振動700ガル以上の地震は30回、1,000ガル以上の地震は17回発生。
2018年の胆振東部地震は1,796ガルを記録しており、再稼働には更なる安全対策が必要となってくる。

<PTの見解>

北海道の電力は、化石燃料や原発による発電から、その賦存量も含めて再生可能エネルギーにシフトしている。

また、新たな防潮堤の建設にも相当の時間がかかるが、安全性の確認が必要で、基準地震動も低いままとなっている。

原発は建屋だけではなく、タービンを回す、冷やして原子炉まで戻す、発電した電気を送電するという行程全てにおいて基準地震動以上の安全性が求められるが、これに比較して、一般住宅の耐震性は建築基準法により相当高められており、三井ホームは約5,100ガルに耐えられる。泊原発は一般住宅の基準より低く、安全とはほど遠い。

それまでの安全性の確保に注力すべきである。

3-3 高レベル放射性廃棄物

<現状>

- (1) 寿都町が高レベル放射性廃棄物最終処分場の候補としてNUMOの文献調査を受けることを表明。時期を同じくして神恵内村も文献調査を受け入れた。
知事は、文献調査後の概要調査の場合に意見を求められたら「反対する」と名言。政府も、「知事が反対した場合には概要調査には入らない」と話しているが、NUMOは文献調査で得た資料は活かしていくことを言明している。
- (2) 文献調査は2022年秋に終了することから、その後に寿都町・神恵内村が概要調査を受け入れるかが焦点となっている。両自治体の意向が注視される状況にある。

<PTの見解>

「特定放射性廃棄物の持ち込みは、慎重に対処すべきであり、受け入れがたい」という道条例の遵守と、知事が道民に発した「概要調査時は反対する」ということを現実のものとするために、今後とも基本的な方針に従って活動すべき。

3-4 幌延深地層研究計画

<現状>

- (1) 平成31年度末までに研究終了としていた第3期中期計画だが、日本原子力開発機構（JAEA）は、外部専門有識者の評価結果を受け、引き続き研究開発が必要と考えられる課題に取り組むため、計画の延長を幌延町と北海道に申し入れた。
- (2) 道および幌延町は、新たな計画期間の10年間以降の再延長は認められないとしつつ、JAEAおよび幌延深地層研究センターと道および幌延町と確認した①放射性廃棄物を持ち込むことや使用することはしない、②研究終了後は地下施設を埋め立てる、③研究実施区域を放射性廃棄物の最終処分場とせず、中間貯蔵施設も設置しない。という3原則を遵守する事を改めて確認。
- (3) 研究延長の条件として、定期的に確認会議を開催し、研究状況の報告や道・幌延町の要望などを協議する場を設置し、これまでも確認会議は定期的に行われている。

なお、令和3年度の確認会議において、JAEAから稚内層深部（500m）における研究の実施について提起があり、研究の必要性や研究課題の範囲、研究工程等が確認された。

<PTの見解>

確認会議の内容を公表すること、さらに研究期間が終了した後の再延長は行わず、協定に基づき速やかに埋め戻しを行うことを、強く求めるべきである。

4. ゼロカーボン北海道

<現状>

- (1) 道は、「北海道省エネルギー・新エネルギー促進行動計画」に基づき、省エネルギーや新エネルギーの開発・導入、環境関連産業の育成・振興を進めてきたが、省エネルギーについては家庭や運送部門では目標達成に至っていない。
また、新エネルギーについては、熱利用分野、とりわけバイオマス分野は大きく目標を下回っている。
- (2) 道は2020年3月、2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボン北海道」を目指すことを表明。この実現のために「省エネルギー・新エネルギー促進行動計画（第Ⅲ期）」を策定した。

<PTの見解>

どのように2050年にゼロカーボン北海道を実現するのか、十分に実現可能な再生可能エネルギーの導入目標、省エネルギー目標の上積みなどについて、丁寧に道民や事業者の説明すべき。

また、電力については、原発に頼ることなく、2050年再生可能エネルギー100%を掲げ、熱や動力についても再生可能エネルギーの電力から生産される水素等を用いるなど、具体的な施策とそれにリンクしたわかりやすい工程表を示すべき。

さらに、「ゼロカーボン」と経済や雇用を結びつけるビジョン、あるいは道民への理解を深化させるために必要な予算措置を講ずるべき。

5. 水素製造プロジェクト

<現状>

エネファームの導入促進、F C Vの導入促進、水素ステーションの整備促進、地産地消を基本とした水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業を展開。

<P Tの見解>

2050年までに「ゼロカーボン北海道」を実現するため、「地産地消を基本とした水素サプライチェーンの構築」を着実に推進するため、ビジョンやロードマップに基づき、水素関連産業の創出等をより強力に展開すべき。

6. 北本連系

<現状>

2018年9月に北海道で発生した日本初となるブラックアウトの教訓を踏まえ、国に対して「北本連系設備基幹送電線網の増強」を要望。経済産業省や電力広域的運営推進機関において、30万kwを増強、2028年に運転を開始する整備計画が策定された。

<P Tの見解>

豊富な自然エネルギーが賦存している地域性を有している本道だからこそ、マイクログリッドの推進による分散型エネルギーシステムを強力に推進すべき。

7. S D G s

<現状>

- ・北海道S D G s推進本部（2018.4～ 現在まで4回開催）
- ・北海道S D G s未来都市計画策定（2018.8～）
- ・北海道S D G s推進ビジョン策定（2018.12～）
- ・北海道S D G s推進ビジョンの推進管理（2019～現在まで3回）
- ・北海道S D G s連携会議（2021.7～ 現在まで2回開催）
- ・北海道S D G s推進懇談会の開催

<P Tの見解>

- （1）北海道S D G s推進ビジョン「参考となる指標」の中で、大きく目標を下回っているもの、例えば本道からの転出超過数などについて早急な対策をすべき。
- （2）S D G sウォッシュ対策については具体的な検討が見られない。
- （3）地域循環共生圏の概念を取り入れるべき。
- （4）明らかにS D G sと相いれない国の政策、例えば持続可能とは言い難い原発の稼働や、誰一人取り残さないという理念に反する家族の在り方を規定するような政策に対して、道としてハッキリ受け入れないという意思表示をしていくべき。

8. 野生鳥獣対策

8-1 ヒグマ

<現状>

◇道（関係機関）の取り組みの現状

- ・ヒグマ対策の手引き(2003. 3)
- ・ヒグマ捕獲テキスト(2006. 7)
- ・ヒグマの個体数推定(2014)
- ・北海道ヒグマ管理計画の策定(2017. 4)
- ・ヒグマ人身事故発生時の対応方針(2018. 3)
- ・ヒグマ出没時の対応方針(2018. 3)
- ・ヒグマ捕獲許可取扱方針(2018. 3)
- ・ヒグマ対策緊急関係者会議の開催(2021. 7)
- ・ヒグマの個体数推定(2020)
- ・ヒグマ対策の手引きの改定(2021. 3)
- ・第2期北海道ヒグマ管理計画の策定(2022. 4)
- ・ヒグマ対策関係者会議の開催(2022. 4)
- ・ヒグマ注意報等発令実施要項の発令(2022. 5)

<PTの見解>

- (1) 研究等だけではなく、ゾーニングなど具体的な対策への予算を大幅に拡充すべきである。
- (2) ハンターの身分保障について法整備を国に強く要望し、ハンターの不安が解消されるよう道警、猟友会とも十分な連携をとりながら対応をすべき。

8-2 エゾシカ

<現状>

- ・エゾシカ管理計画（1998. 3～）現在は第6期（2022. 3策定）
- ・北海道エゾシカ対策推進条例(2014. 4)
- ・エゾシカ肉処理施設認証制度の創設(2016. 10)
- ・エゾシカ有効活用の取組(2021)

<PTの見解>

本道の南部地域で特に増加が著しく、被害が深刻化している。一層の捕獲圧をかける必要があることが計画中に示されており、実効性のある具体策が求められる。一方でハンターの高齢化も課題となっており、ハンターの育成を図るとともに狩猟免許取得・更新のハードルを下げる必要がある。

8-3 トド・オットセイ・アザラシ

<現状>

- ・北海道アザラシ管理計画（2015. 3～ 現在3期）
- ・ゴマフアザラシの周年定着個体数の削減目標は2015年（1, 413頭）の1/2とされているが、2020年では609頭で目標が達成されている。

- ・漁業被害額についてはゴマフアザラシ及びゼニガタアザラシによるものともに減少している。

< P T の見解 >

この計画は、北海道沿岸のアザラシ類を適正な生息、回遊個体数に維持することにより、沿岸漁業資源への深刻な影響を回避するとともに漁業被害が受忍限度を超えない水準にまで軽減することを目的としている。ゼニガタアザラシはえりも地域の漁業を中心に、ゴマフアザラシは礼文島、稚内市周辺の漁業を中心に深刻な被害を与えており、さらなる対策と、漁業補償制度の創設を検討すべきである。また、ゴマフアザラシは日本とロシアの海域を行き来しているため、ロシアとの情報交換・共同調査を行うことについて国と調整するとされている。ロシアとウクライナの紛争は各国間の関係にも影響しているが、日本とロシアの関係によりこれらの取組に支障が生じないよう国に求めていくべきである。

9. 生物多様性

< 現状 >

- ・北海道生物多様性保全計画策定(2010. 7)
- ・北海道生物の多様性の保全等に関する条例策定 (2013. 3)
- ・北海道希少野生動植物種保護基本方針(2014. 1)
- ・北海道外来種対策基本方針策定 (2014. 3)
- ・北海道自然環境保全指針策定(2018. 7)
- ・北海道生物多様性保全ダイアログ (2021. 12～ 現在まで3回開催)
- ・ヒグマ、エゾシカなどの課題についてそれぞれ個別に取り組まれているが、生物多様性という観点から集約したものは見当たらない。

< P T の見解 >

- (1) 北海道生物多様性保全計画の計画期間はおおむね10年とされている。策定から12年が経過しており、点検評価について行っていく必要がある。
- (2) 北海道におけるアライグマ・カニクイアライグマ防除実施計画書が策定されているが、野生化したアライグマの高い繁殖力により道内各地に分布域を拡げている。効果的な対策の確立が求められる。
- (3) セイヨウオオマルハナバチが野生化し、道内の生態系への影響が懸念されている。防除活動は行われているものの具体的な目標の設定などはなく、アライグマ同様、効果的な対策の確立が求められる。

経済・産業

1. 国際交渉

< 現状 >

2018年12月30日に「環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定」(CPTPP、いわゆるTPP11)、翌2019年2月1日に日EU経済連携協定(日EU・EPA)が発効した。また、2020年1月1日には日米貿易協定が発効し、2022

年1月1日には東アジア地域包括的経済連携協定（RCEP）が日本・ブルネイ・カンボジア・ラオス・シンガポール・タイ・ベトナム・豪州・中国・ニュージーランドの10か国において発効した（2月1日韓国、3月18日マレーシアで発効）。政府主導による経済貿易のグローバル化が進んでいる。

当初はTPP等の国際交渉を巡り、道内では基幹産業である農林水産業を中心に大きな打撃が想定されるとして、経済団体や消費者団体、労働団体等や自治体も加わる「オール北海道」で反対運動を展開してきた。しかし、政府は成長戦略の切り札と称し、生産者不安を解消することなく影響試算等もあいまいなまま、半ば強硬的に国際交渉を進めてきた。

鈴木知事は2019年10月28日、日米貿易協定の最終合意を受けて、TPP等の国内対策を所管する西村経済再生担当相に対し、道内農林水産業の持続的な発展に向け万全な対策を行うよう要請した。しかし、翌年1月1日の協定発効以降は、生産基盤の強化や担い手の育成・確保、経営の安定、輸出拡大等の対策を進めていくとコメントし、影響の把握や生産保障等を論じることなく政府追随の舵を切った。

2019年11月に道がまとめた、日米貿易協定による本道農林水産物の生産減少額は約235億円から約371億円、TPP11を合わせると約352億円から約518億円もの減少試算が示された。需給緩和や国産価格の低下等が今後も懸念される。生産効率化等により所得も生産量も減らないと政府は誇張するが、現実的に災害不況やコロナ禍の減収等に対しても国の対策は後手が続き、鈴木知事も道内農業団体や地域との連携を強調するが、実効ある施策は行われていない。

また、近年、新型コロナウイルス感染症のワクチン接種が進む中国や欧米等の経済回復基調を背景に、中国では穀類需要が増加する一方で、輸出国である米国やブラジル等では天候不順や減産等の影響による供給不安が生じ、さらに原油相場の値上がり等が重なって、トウモロコシや大豆類をはじめ穀物相場の世界的な高騰が続いており、日本の農業や貿易産業にも影響が生じている。

＜PTの見解＞

国際貿易協定の影響が大きい農業分野では、農産物の輸入が増える中、農業経営を支援し農家が安心して生産に励む条件を整えることが重要である。食料主権を保障する貿易ルールを確立するとともに、価格保障や所得補償を充実すべきである。

EPAやRCEP等の国際貿易協定の問題点を洗い出すとともに、道内の各分野への影響をしっかりと予測・試算し、道民や地域に明らかにした上で、農林漁業や地域社会を持続させるための徹底した道民的議論を尽くし、それを踏まえた対応を政府に求めることが道の喫緊の課題である。国際間の競争力強化に傾注する政府方針に従属することなく、本道の農林水産業を護る視点で道政運営すべきである。

一方、FTA等は原産地規則の証明が必要となる場合があり、証明書発給申請や原産地判定・証明書発給、手数料費用等の条件が厳しく、反面、CPTPPや日EU・EPAは自己申告制度が採用され、第三者機関の証明を介さずに輸出者、生産者または輸入者が直接申告する手続となった。しかし、価格変動に左右される貿易物資に依拠することなく、国内消費の拡大や地場生産の育成・回復等に重点を置き、生産者や消費者の意識啓発に力を注ぐべきである。

また、EPA自由化の範囲は、物資の輸出入のみならず、投資やサービス、ヒトの経済活動を含む広範な分野に及ぶ。特に海外から日本への個人データの域外移転を例外的に認める十分性認定や、ヒトの越境移動に関する課題もある。在留外国人への社会保障や医療・診療契約等の法的支援、災害等有事支援、言語・教育支援等

の政策的対応も喫緊の課題である。

2. 農業・農村振興

<現状>

- ・北海道の農業・農村は、大規模で専門的な経営が主体となって、安全・安心な食料の安定供給を通じて、我が国の自給率の向上に貢献するとともに、国土の保全や美しい農村景観を形成するなど、国民生活に豊かさと潤いをもたらしている。また、観光業や食品加工業など幅広い関連産業と深く結びつき、地域の基幹産業として経済の発展や雇用の確保に重要な役割を果たしている。
- ・こうした中、担い手の減少や高齢化の進行、地域における労働力不足に加え、TPP11等をはじめとした経済連携協定等の発効といった国際化の進展、新型コロナウイルス感染症の拡大による需要の減退など、難しい課題に直面しているが、今後とも、本道の農業・農村が健全な発展を遂げるためには、「第6期北海道農業・農村振興推進計画」に沿って、各般の施策を環境とも調和を図りながら計画的かつ効果的に推進することで、多様な担い手と人材が輝く力強い農業・農村の確立を目指していくことが重要である。
- ・具体的には、計画の実現に向けて、「持続可能で生産性が高い農業・農村」、「国内外の需要を取り込む農業・農村」、「多様な人材が活躍する農業・農村」、「道民の理解に支えられる農業・農村」の4つの柱で体系化した施策を推進することとしている。
- ・一方、世界的にSDGsの達成やカーボンニュートラルの実現に向けた取組が加速化する中、農業分野でも環境保全型農業の取組拡大やスマート農業の加速化、再生可能エネルギーの導入促進など、本道農業の生産性向上と持続性を両立させ、「ゼロカーボン北海道」の実現への貢献が求められている。

<PTの見解>

- ・競争力強化に偏った「農業・農協改革」「米政策改革」「酪農制度改革」など、現場の声を無視した農政を是正し、北海道農業・農村を守り抜くことが求められている。また、長期化するコロナ禍に対応した営農支援対策を拡充するとともに、低迷する農畜産物需要の喚起・回復対策を進めるなど、国内農産物の安定供給に資するよう北海道農業の基盤強化を図るべき。
- ・農家販売価格の生産費割れを補う戸別所得補償制度の復活・法制化が求められており、生産性の効率性向上となる農業基盤整備事業は継続すべき。また、ICT・AIを活用したスマート農業の技術支援などを行いながら、家族・小規模を含めた担い手となる農業経営の安定化と食の安全・安心など、食料生産基地である北海道農業の確立を図るべき。
- ・「第6期北海道農業・農村振興推進計画」を着実に推進するために、家族経営の育成・支援を基本として、法人雇用による就業の拡大など多様な農業生産組織による担い手を育成・支援を通じて、地域における雇用創出を図るべきである。併せて、酪農・畜産業をはじめとする雇用就農者の労働負担の軽減など、労働条件・労働環境の整備・改善を支援し、担い手の確保・定着に努めるべき。

特に、次代を担う新規就農者に対しては、経営・技術、資金、農地に対応する財政面・実務面における支援制度の維持・充実を図り、幅広い多様な担い手・就農者を確保すべきである。

- ・農業者にとって身近な存在であり、機械化・ＩＴ化に伴い年々変化している農業技術の指導や経営相談など、様々なサポートを実施している農業改良普及センターの体制整備、機能強化を図るべきである。特に、慢性的な欠員状況となっている農業改良普及員の欠員補充に向けた対応を早急に講じるべき。

３．林業振興

３－１ 森林資源活用

<現状>

道は、北海道にふさわしい豊かな生態系を育む森林を守り、育て、将来の世代に引き継ぎ、百年先を見据えた森林づくりを進めるために「北海道森林づくり条例」を2002年3月に制定し、その着実な推進を図るべく、2022年3月には2022年度以降10年間を計画期間とする「北海道森林づくり基本計画」を策定した。ゼロカーボン北海道の実現に向けた活力ある森林づくり、広葉樹資源の育成・有効活用、道産トドマツ建築材の安定供給体制の強化、森林づくりを担う人材の確保、スマート林業による効率的な施業の推進、「HOKKAIDO WOOD」ブランドの浸透等による道産木材の需要拡大、木育マイスターや企業等による木育活動の推進といった7つの重点的取組を掲げている。林業・木材産業の持続的な成長や体質強化を図るために中長期的視点で林務施策を展開している。

公益的機能の発揮に配慮した伐採と確実な植林を支援するため、道と市町村が連携して「未来につなぐ森づくり推進事業」を2011年から実施し、年間約5,500ヘクタールの植林が進み、主伐面積に対する植林面積は約8割と、全国の約3割と比較しても高い水準を達成している。しかし、事業対象外の植林実績は計画の約4割に留まり、放置された伐採跡地対策も含めて課題は残る。

日本の温室効果ガス排出削減目標の達成や災害防止等を目的に、森林整備等に必要な地方財源を安定的に確保するため、森林環境税および森林環境譲与税が創設され、住民税の負担内容が見直された。森林環境税は国税として2024年から一人年額1,000円が賦課徴収されるが、すでに同様の税を課税している市区町村があり、二重課税となる懸念がある。また、森林環境譲与税の譲与基準について、森林面積の少ない都市部では私有林人工林面積按分が少ないものの、人口按分では相応の譲与がされるなど、自治体間の配分バランスに課題がある。一方、森林面積が多いものの人口が少なく人手や森林整備を進める環境や体制が整っていない市町村では譲与税の活用に苦慮しており、令和2年度の道内市町村の譲与税譲与額の執行率は43%となっている。

近年、新型コロナウイルス感染症が世界的に蔓延し、アメリカや中国ではリモートワークが推奨され、郊外で新築住宅を購入する動きが加速している。アメリカでの新築住宅需要の増加や中国の経済回復に伴う木材需要増加等により、日本向けの輸入材と原木供給量が大きく減少し、国内で木材不足と資材価格の高騰が生じる「ウッドショック」が大きな問題となっている。経済産業省の資料を見ても2021年以降、住宅建材の価格が高止まりとなっており、道産材活用ＰＲや原木安定供給対策等、道独自の林業振興策の展開が喫緊の課題である。

旭川市に道立北の森づくり専門学院（北森カレッジ）が2020年4月開校した。2年間の修学期間で、林業・木材産業の専門的な知識や技術を習得する。森林づくりの担い手育成・確保の重要施策であり、今後も入学者の確保や学院の環境整備に努める必要がある。また道は、森林づくりに必要な人材ネットワークを構築すると

もに、林業事業体登録制度を充実・強化し、林業事業体の経営安定化と就業者の通年雇用化に努めている。

木質バイオマスは温暖化対策や資源の有効活用、F I T (固定価格買取制度) 対象、地方の雇用創出等のメリットがある反面、初期費用や燃料調達コスト、発電効率等の課題もある。「ゼロカーボン北海道」実現に向け温暖化対策を推進するためにも、国と連携して木質バイオマス導入支援やエネルギー利用拡大に今後も鋭意取り組む必要がある。

< P T の見解 >

山地災害の抑止や水源かん養など森林の持つ多面的機能を発揮しながら、森林資源の循環利用を進めるためには、林内路網の充実を図り、造林や間伐などを計画的かつ着実に実施することが必要である。スマート林業をはじめとする植林作業の省力化を進め、必要な事業予算を確保する等、森林所有者に意欲を持って森林づくりに取り組んでもらえるよう働きかけていく必要がある。

道内の人工林はカラマツに加えトドマツも利用期を迎えており、今後伐採量の増加とともに計画的な植林が必要である。また植林後の間伐は適期に実施されるべきであるが、造林業や苗木生産業の事業体は、季節雇用が主体であり労働力不足が課題である。道立北の森づくり専門学院（北森カレッジ）の開設を軸に、担い手育成はもとより通年雇用化対策を講じ、林業と他業種の組み合わせを検討する等、担い手を確保・保護する政策も求められる。

木育マイスターや企業・N P O 等の民間団体、教育関係機関など多様な主体が連携した木育活動を進めて、自然への親しみをはじめ、森林や環境問題に対する確かな理解の基礎を育み、意識啓発を図ることが重要である。また、幼児期から原体験としての木材との関わりを深めるため、子育て世代とその子どもを対象とした木育活動を重点的に進めることが必要である。

「ウッドショック」に対して、国内林業は労働力不足や市場価格の不安定、国産材と輸入材の性能相違、森林資源の循環利用管理による国産材の供給量増加が困難である等、構造的な課題を抱えている。海外依存度が高い日本のサプライチェーンの脆弱性が浮き彫りになり、道としても道産材活用を含め原木の安定供給や木材の加工・流通体制の整備強化が必要である。

C L T 実用化等、新たな需要の創出や木質バイオマスの普及が、本道の林業・木材産業の振興に今後大きく寄与するものと考ええる。林地未利用材をはじめ木質バイオマス利用による森林資源の循環利用や安定的な供給体制の構築、新利用技術の導入に向けた取組を促進していくとともに、産学官連携や周知啓発、木育事業等を通じて広く木材利用の意識高揚が図られるよう、ソフト・ハード両面で戦略的に事業展開を図ることが重要である。

森林環境譲与税については、各自治体の実情に応じ地域の特色を生かしつつ森林整備などの事業に活用するよう必要な助言を行いながら、執行率向上をはかるべきである。また、森林整備はC O₂吸収源としても期待されることから、豊かな森林づくりにむけて市町村と連携した取組も必要である。

3-2 道立北の森づくり専門学院

<現状>

道では、本道の多様な森林での実習やフィンランドから導入する先進的な教育プログラムといった学院の魅力について、テレビやラジオ、SNSなどを活用して積極的に発信。また、首都圏の移住・定住イベント等でのPR活動を展開し生徒募集に向け、道内外の高校生へダイレクトメールを送付するなど、一層のPRに努め、定員の確保を図っている。

また、卒業生が道内各地へ就業し、活躍できるよう、市町村や森林組合等による地域の支援協議会と連携を図り、課題や現場ニーズを踏まえたカリキュラムの構築や、専門知識、実務経験を有する多彩な外部講師の確保を進め、全道各地で実践的な実習やインターンシップを行うなど、地域や産学官のオール北海道により、本道の森林・林産業を担う人材の育成確保を進めている。

令和4年3月に第1期生33名が卒業した。コロナ禍ではあったが、就職希望者数30名に対し、道外1名を含む30名が内定しており、高い就職率となっている。現在、2期生が37名、3期生が40名の77名が在籍しているが、現在ウッドショックの影響などにより道産材に注目が集まっている中、より一層の人材定着に向け、国や道、業界が一体となり就業・雇用環境の醸成を図っており、積極的な取組は評価できる。令和4年度の卒業生の就職状況など注視しつつ、道内企業への定着について更なる取組を求めている。

<PTの見解>

全国一豊かな森林を有する本道では、森林整備に加え木材産業の競争力強化に力を入れている。新型コロナウイルス感染症の世界的な流行を機にウッドショックが起これ、改めて国内材の有用性が見直された。

森林・林産業を活性化させていくうえで欠かすことのできない人材の育成を担う北森カレッジにおいては、常に時代を先取りする教育プログラムの充実と安定的な就業先の確保をさらに確実にすべきである。

4. 水産業振興

4-1 水産・漁業振興

<現状>

秋サケ、サクラマス稚魚の生産放流体制の改善、ニシン・マツカワなどの種苗放流による資源造成、新たな魚種の増養殖の推進など、海域特性に応じた栽培漁業を推進し、本道漁業生産の維持増大に取り組んでいる。

令和3年9月に突然発生した赤潮により、太平洋沿岸を中心にウニ、サケ、ツブなどに甚大な被害をもたらした。この対策のため、その他の取組が減速した感はない。

現在、赤潮被害対策に関するロードマップ（案）が策定され、令和7年度末に向けた取組が示されているが、注視する必要があるとともに、他の水産資源の回復に向けた取組についても監視が必要。

<PTの見解>

本道の主要魚種である秋サケをはじめ、ホタテガイ、コンブ、スケトウダラ、ホ

ツケなどの安定的な生産量の確保を如何に図るかが極めて重要。その上で、栽培漁業の拡充をさらに進める必要がある。また近年取組が進んできている養殖についても、北海道の漁港や沿岸の特性などを踏まえ拡充し漁業経営の安定化を図ることが重要と考える。

4-2 赤潮対策

<現状>

令和3年9月に本道の太平洋沿岸で発生した赤潮は、根室管内から日高管内に至る広い範囲において、ウニやサケ、ツブ類など多様な魚種に大きな被害をもたらした。同年9月中旬以降、国の補正予算措置から広域モニタリング技術の開発、赤潮発生メカニズムの解明等による発生予察手法の開発、新たに確認された赤潮原因プランクトンの水産生物に対する毒性の影響等の調査を行うとともに、当面の漁業者等への対応としてウニ殻等の除去・処分、岩盤清掃、生残ウニの移植、漁場環境の把握等の漁場再生活動の支援を行った。

現在、計画的かつ総合的に推進していくため、各種対策と目標達成までの手順を示した「北海道太平洋沿岸赤潮被害に関するロードマップ」が策定されたが、令和4年度以降については、被害軽減対策の検討、漁業共済・積立プラスについて制度見直しの要請、増養殖技術の開発検討など、結果がはっきりしていない事項が多く、令和5年度以降は国の動向を踏まえて検討されるとしている。

<PTの見解>

赤潮発生原因が解明されていない中、当面、広域モニタリングを行っているが、発生予察技術が確立されていない事から発生時において如何に被害軽減の対応がとれるのか必ずしも明確でない。

また、資源の早期回復と経営の安定に向けても、複数年にわたる効果的な対策が必要であり、特に漁業共済や積立プラスを頼りにするだけでなく、漁業者に向けた直接的な支援により経営の安定化に向けた取組が必要である。

4-3 栽培・増養殖事業

<現状>

道は、栽培漁業海域拠点センターを設置し、栽培漁業対象種の事業化を実証するための大量種苗生産・放流を行い、将来的には地域の栽培漁業の推進に中核的な役割を担う施設として、それぞれの海域に整備している。

未整備の海域であるえりも以東太平洋海域及びオホーツク海域においては、経済性を踏まえた対象魚種の選定や施設の運営体制等について、効率的かつ安定的な運営の確保を基本に検討を進めている。

海域に定着させていくために、種苗生産や中間育成、種苗放流などの技術について、各地区の水産技術普及指導所が地域に応じた普及指導を行っているものの、これらを効率的に推進するためには、技術の改良などのレベルアップが不可欠である。技術指導等担当機関には、地方独立行政法人北海道立総合研究機構水産研究本部の各水産試験場の取組強化が欠かせない。

<PTの見解>

漁獲量の低迷に苦慮する各海域では、栽培漁業の推進による資源の増大が求められており、安定的な漁獲量の確保を図る必要がある。また、日本海側南北海域については、他海域に比べ沿海地区漁協組合員一人当たりの生産が低い状況となっていることから対策が急がれ、安定的な漁獲量確保として養殖の推進も必要と考える。種苗生産・中間育成は養殖業の取組と共通性があることから、養殖向けの技術開発の取組に併せ、漁場整備を進めていく必要がある。

4-4 漁業者の担い手確保

<現状>

2017年から2019年度まで「農林漁業の新たな担い手確保モデル事業」や「北の大地のジョブサロン～農林漁業のお仕事」を開催し、北海道の一次産業でイキイキと働くゲストを迎え、農林漁業の仕事や暮らしの魅力について知るトークイベントをオンラインで開催している。

また、「北海道漁業就業支援フェア2022inさっぽろ」を2022年2月に開催し、今の働き方や暮らし方を変えてみたいと考えている方々に漁業の魅力を発信している。

漁業者の減少が止まらずにいることから、これまでの取組の成果が出ていないのは明らか。

漁業が若い年代にも魅力的な業種に思えることが担い手を確保する上で極めて重要であるが、その上で有効と考えられる漁業者の戸別所得補償制度などについて積極的な検討は進んでいない。

漁業災害補償制度はあるが、補償対象魚種の範囲や掛金などの負担も課題としてあり、この度の赤潮被害でもこれらの問題が表面化した。改善が必要な段階にきている。

<PTの見解>

漁業者の高齢化に歯止めが掛からず、次代の担い手確保が極めて重要と考える。そのため、人材育成やスムーズな事業承継のための体制整備はもとより、まず漁業者の戸別所得補償制度の創設など漁業経営の安定化対策を確実に図ることにより、漁業経営の将来設計が描けるようにすることが重要。また労働力軽減に資する漁業資機材の導入など、安心・安全な漁業環境の整備を進めるべきである。

5. 第2次産業の振興

<現状>

日本製紙釧路工場など、道内各地で大手企業の撤退あるいは規模の縮小が見られるなど、第2次産業は厳しい状況を迎えている。

今後は、道内外からの製造業の誘致に向けてさらなる取組を進めていくとともに、SDGsの実践やSociety 5.0の実現も踏まえ、新産業の発展に期待が高まる中、先進企業の誘致を積極的に展開していかななくてはならないと考える。

これまで企業誘致については、高い経済効果を及ぼし成長発展が期待されるものづくり産業をはじめとする企業の立地を促進するため、道外の展示会への出展やセミナーの開催、企業訪問といった誘致活動に取り組んできており、足元では、デジタルトランスフォーメーションの進展に伴う需要増に対応した半導体デバイス工場

の増設や、サプライチェーンの再編に伴う医療機器工場の立地といった動きが見られる。

また、市町村と連携しながら、豊富な再生可能エネルギーや豊かな自然環境の中での新しい働き方など、ポストコロナ時代に対応した本道の優位性をアピールし、誘致活動に取り組むとともに、今般見直しを行っている産業振興条例に基づく助成制度も活用しながら、ものづくり産業の集積促進に取り組んでいくとしている。

＜PTの見解＞

コロナ禍でのリモートワークによる本社機能を東京都や首都圏から地方に移転する動きは一昨年から見られるものの、北海道全体にその際立った効果は見られていない。

知事はこれまでの答弁で「私が先頭となり首都圏の企業などに出向き道内への誘致を行なう」としているが、1度や2度出向き簡単に誘致を取り付けられるというような甘いものではなく、道内の環境の良さなどのほか、道内に誘致をするメリット、例えば人材を確保する仕組み、また誘致して一定期間の固定資産税の優遇措置を行なうことや各地方に存在する空き家を社員・職員社宅として無償あるいは安価な家賃で賃貸するなど、市町村と連携した具体的なメリットや優遇措置策を示すべきである。

6. 雇用

6-1 新規学卒者

＜現状＞

- ・経済団体に対し、中長期的な視点にたった新規学卒者の募集機会の提供を繰り返し要請。
- ・ジョブカフェでのカウンセリングやオンラインを活用した企業説明会、セミナーや各地域の企業訪問を実施。
- ・高卒者の就業支援については、学校訪問や就職面接等を実施。また、学卒未就職者に対しては、座学と給付金付き職場体験研修会を実施

＜PTの見解＞

- ・新規学卒者の採用は大変厳しく、特に新規高等学校卒業者の就職内定率はここ数年低下傾向であり、新たな氷河期世代を生み出しかねない状況で危機感が足りない。
- ・新規学卒者の就職内定状況を的確に把握した上で必要な対策を講じるべき。
- ・事業者が採用意欲を失わないよう対策を講ずるべきであり、過去に実施した地域における若者の雇用創出を図るため、地域若年者雇用奨励事業と同様の支援策を検討すべき。
- ・中長期的な採用等について企業任せで先行きが見通せない。道内での採用が困難なことから道外に人材が流出しないような対策が必要。

6-2 異業種チャレンジ奨励事業

＜現状＞

- ・異業種に転職する離職者の方々を受け入れる人手不足企業に対する雇用奨励事業を実施。

- ・離職を余儀なくされた方々の再就職に向けた相談体制の拡充、Webを活用した企業説明会の地域単位での開催や、非正規労働者の方々の迅速な再就職に向けた研修を実施。
- ・経済団体等に対し、雇用調整助成金等の活用のほか、若年者を含めた雇い入れ支援など、国の取組の活用を促進。

<PTの見解>

- ・新型コロナウイルス感染症の終息が見通せない中、休業者数の増加は今後も見込まれる。これまでの異業種チャレンジ奨励事業の規模では、雇用は守れない。過去に実施した地域における若者の雇用創出を図るため、地域若年者雇用奨励事業と同様の支援策を打つなど新たな取組を講ずるべき。
- ・建設、介護・福祉業等は、人手不足が慢性的に発生し、労働実態と賃金がマッチングしていないなど兼ねてからの課題となっているため、抜本的な対策を講ずるべき。

6-3 在住外国人への対応

<現状>

- ・コロナ禍で大変な思いをしている外国人に対し、健康相談に関する通訳サポート等多言語による情報発信を実施。
- ・外国人相談センターによる個々の事情に応じた支援や地域に暮らす外国人の方々の必要なサポートを行う移動相談会を開催。

<PTの見解>

- ・道内には現在、3万8千人の外国人が暮らしているが、コロナ禍により失業や収入減など、当面の生活支援や感染防止に係る支援が必要。
- ・国や道による支援が用意されているが、支援制度に手を上げられない方やそもそも対象外となる外国人がいるため、実態を把握した上で、必要な支援を講ずるべき。

6-4 ワーク・ライフ・バランス

<現状>

- ・長時間労働の是正等の助言・指導を行う専門家派遣や産業医育成に取り組んだほか国と連携したセミナー等を実施。
- ・男性の育児休業取得率が低い状況にあることから、ハンドブック作成による普及や取得状況を評価する道の企業に認定制度を普及させることにより理解促進を図っている。

<PTの見解>

- ・男性の育児休業取得率や有給休暇取得率は増加傾向にあるものの、実施率は低調に推移している状況。特に男性の育児休業は、休業を取得した場合、少なからず短期間は労働力が減るため、補うためには、代替労働力の確保を要するが容易ではない実態を踏まえるべき。
- ・男性の育児休業取得率向上をさせるためには、実効ある具体的な支援が必要。
- ・年間総労働時間は縮減傾向にあるが、一方では、サービス残業を強いられている実態がないか検証すべき。

6-5 ジョブカフェサロン就業促進・就業相談

<現状>

- ・カウンセリング、企業説明会、セミナーや地域の企業訪問等を実施。
- ・オンラインでの相談対応を可能とし体制強化。
- ・国と連携して、経済・業界団体や派遣元事業主に非正規労働者などの雇用維持等に対する配慮や雇用調整助成金などの活用を要請。
- ・労働相談ホットラインにおいて、休業手当の未払い、雇い止め等、様々な相談に対応。
- ・さらに離職を余儀なくされた方々の再就職に向け相談体制の拡充、Webを活用した企業説明会を地域単位で開催。

<PTの見解>

- ・ジョブカフェの活用が低下傾向にある中、就業率も低下している状況。このままでは新たな氷河期世代を生み出しかねないため、積極的に就業支援に取り組むべき。
- ・また、有効求人倍率が依然として高い業種がはっきりしているため、求人とのマッチングをさらに重点化して取り組むことが必要。

6-6 女性活躍

<現状>

- ・女性など多様な方々の労働参加に向け、カウンセリングや企業説明会、職業訓練などを実施。

<PTの見解>

- ・ジョブカフェによるカウンセリングの件数が減少傾向であるとともに女性の就業率も低下していることから、女性の力が発揮できる環境づくりを推進する環境生活部と連携を強化し積極的に就業支援に取り組むべき。

6-7 高齢者、障がい者雇用

<現状>

- ・高齢者など多様な方々の労働参加に向け、カウンセリングや企業説明会、職業訓練などを実施。

<PTの見解>

- ・ジョブカフェによるカウンセリングの件数が低調であるとともに高齢者の就業率も全国平均以下の状況。
- ・アクティブシニアの活動を紹介するセミナー等、高齢者の活躍を促す役割を担う保健福祉部との連携を強化し、一人ひとりが元気に活躍できる、働きやすい環境づくりに向け取り組むべき。
- ・障がい者の実雇用については、全国平均を上回っているものの、多くの企業が法定雇用率を達成していない状況。
- ・障がい者の社会参加や支援を主に担っている保健福祉部と連携し、就労可能性が高い新たな就労の場の創出や、就労支援事業所における平均工賃が低い状況にあることから、工賃の引き上げ支援を講じることで、地域での自立を促すべき。

7. 観光施策

7-1 北海道観光振興機構

<現状>

- ・北海道観光振興機構は平成20年度の発足以降、本道観光の中核組織として活動し、平成29年度からは「広域連携DMO」として、本道の観光振興に取り組んでいる。
- ・自立のための自主財源確保は進んでおらず、依然として道の補助金・負担金による運営を余儀なくされている。
- ・今般の感染症の影響より、観光関連産業は厳しい環境に置かれており、今後においても機構の役割をより一層発揮することが求められている。
- ・6月27日、機構理事会において新会長を選定。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響によって会員の新規加入数は伸び悩んでおり、自主財源の確保は図られていない。
- ・新会長は、広域連携DMOとしての機構のあるべき姿を検討する有識者によるプロジェクトチーム設置を発表している。

<PTの見解>

四季折々の自然や、安心・安全な食、独創的で豊かなアイヌ文化など、国内外に誇れる観光資源を道民全体で再認識し、道や市町村、民間団体、NPOなどと連携を深め、地場産品・資源を活かした「地域産業」として位置づけるとともに、それを広くPRしていくことが重要である。

その中心的役割を担っていくためには、前提となる機構としての人材育成に早期に取り組むとともに、財源確保策を進め機能強化を図るべきである。

7-2 観光振興税

<現状>

本道が、より安全で魅力ある観光地となるためには、将来にわたる安定した観光財源の確保が重要であるが、観光関連産業が危機的な状況にある中であっては、慎重な対応が求められる。

まずは、落ち込んだ観光需要の回復に向けた取組を進めていることから、導入検討は進んでおらず、公平性と負担、目的・対象・徴収方法などの課題が明らかになっていない。

<PTの見解>

様々な観光施策に要する経費の財源として、税の導入は否定できない。しかし、一部の道内市町村が導入を検討しており、当初に想定していた歳入額からは大きく減少するなど、改めて詳細な費用対効果を検証する必要がある。また、昨今の観光需要の状況も見極めながら、新税導入の是非や時期などについて、慎重に検討を進める必要がある。

7-3 IR（統合型リゾート）

<現状>

感染症の影響によるIR事業者の経営状況や社会経済情勢等を踏まえ、国が決定

した期限では十分な検討期間が確保されないとして、最初の国への区域整備計画の認定申請（提出期限：令和4年4月28日）を見送ったところ。一方で、I Rは民間投資や観光消費など、本道の発展に寄与する大きな可能性が期待されることから、来るべき誘致への挑戦に向け、諸課題の整理をおこなっている。

現時点においては、感染症の影響によるI R事業者の経営状況や、世界の旅行需要等の社会経済情勢のほか、現在、期限を定めずに行われている国におけるI R区域整備計画の認定審査の動向を注視することが重要。道としては、今後は、そうした先行事例の状況なども踏まえながら、引き続き諸課題の整理を行うとともに、候補地についての検討も進めながら、中長期的視点に立って、北海道らしいI Rコンセプトの構築に取り組むこととしている。

<PTの見解>

従来からの問題点に加え、新型コロナウイルス感染症によって、インバウンドに左右されない誘客への取組が不可欠であることが明らかとなったことから、今後ともI Rの道内誘致については、反対すべきである。

アドベンチャートラベルなど、本道の魅力ある自然を活かした観光にこそ力を注ぐべきであり、2023年のサミット開催を見据え、ガイドの育成・確保に取り組むとともに、一年を通じたコンテンツの磨き上げや北海道全域での魅力あるツアーコースの造成等を進めるべきである。

7-4 コロナ対策（観光需要喚起等）

<現状>

新型コロナウイルス感染症の影響により、道内の観光関連事業者は長期間にわたり厳しい状況におかれている。本道の観光需要は、春以降の「どうみん割」の実施などにより回復傾向にあるものの、本格的な再生に向けては、内外の需要を取り組んでいくことが不可欠。

国は「どうみん割」の財源である補助事業について、感染状況を見極め対象を全国に拡大する考えを示したことから、国の動きを踏まえながら実施に向けた準備を進めている。引き続き、国に対し、「G o T oトラベル」を早期に再開し、その終了後には「北海道G o T oトラベル」を実施することにより、観光需要喚起策を切れ目なく実施できるよう強く求める。また、道内外の学校に対し、教育旅行支援事業の周知とともに、全国の教育旅行関連団体や道外校の担当教員を招へい、道内観光地の視察や意見交換を通じ、教育旅行メニューの開発やその情報発信に取り組んでいる。

併せて、地域間競争に打ち勝つため、道外での大規模なプロモーションを展開や、国の万全な感染防止対策を前提に、入国制限の一層の緩和を求めるとともに、海外の旅行事業者に対するツアー造成の働きかけや、ウェブやSNSを通じた情報発信の取組を行うことで、海外への誘客活動を推進する。

<PTの見解>

観光需要喚起策である「どうみん割」の全国拡大は、G o T oとの相違はないことから、国の責任において新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極め再開を求めるとともに、完全に回復傾向がみられるまでの間、宿泊事業者を始め観光関連事業者への更なる支援策に取り組む必要がある。

8. 産業力強化

<現状>

産業競争力強化法は、企業による脱炭素化やD Xの実現を柱としつつ、新たな日常に向けた事業再構築や中小企業の足腰強化等に資する措置を通じて、産業競争力の強化を図ることを主な狙いとしている。

中堅企業へと成長を果たす企業の増加とともに、地域の経済や雇用を支える中小企業・小規模事業者が切り捨てられないようにするといった政策の実行が求められている。

道は、この流れに乗り遅れるようなことがあれば、発現する新規の需要を取りこぼすことになり、産業競争力を後退させるリスクが高くなることから、積極的に地域と連携し国に提言していくべき。

<P Tの見解>

グリーンとデジタルを柱とした産業競争力強化の実現に向けて、今後の取組がまさに正念場となる。国頼みにすることなく、道の主体性ある取組が必要である。

「グリーン社会」への転換、「デジタル化」への対応、「新たな日常」に向けた事業再構築等を促進するための措置等を総合的に講じることが重要である。

9. 産業集積・企業誘致

<現状>

本道の優位性を活かした産業集積や企業誘致に取り組んでいる。これまでの取組ではデータセンターの誘致推進や産業振興条例に基づく企業立地に向けた助成、産学官連携体制による宇宙関連ビジネス創出と集積、航空機関連分野への参入促進等を進めている。

コロナ感染症の影響により当初掲げた企業誘致の目標数に届いてない。その理由がコロナ禍だけの要因だったのか検証が必要である。コロナ禍だからこそリスク分散や新たな働き方の創造等、本道の特異性を活かした取組が必要であり、今後企業誘致に向け産業振興条例に基づき、企業がよりメリットが感じられる施策を提案することが重要である。

<P Tの見解>

産業構造が大きく変わる中で、企業集積に取り組むにあたりI Tはそれ自体が成長性・収益性の高い産業の一分野であることに留まらず、全産業にわたりイノベーションの創出を担う基幹的な技術として、その重要性は増している。

こうした視点にたって、I T産業については、ものづくりに密接に関わる成長産業として工業振興ビジョンの中に位置付け、取組を進めていくべきである。

企業誘致を進めなければ人口減少などにより地域経済が疲弊することは明らかな。だが、そのための誘致戦略、戦術が十分発揮されていない。基本となる「人と資本」の流出の抑制と流入を促し、ターゲットとする産業を定め、それに合わせて雇用改革、地域資源活用など地域の強みを生かす戦術を実現可能なものに見直すべき。

10. 中小企業商品開発・販路拡大

<現状>

中小企業・小規模事業者は、厳しさを増す外部環境を生き抜くべく様々な課題に果敢に取り組んでいる。このような中小企業・小規模事業者を支援するべく、道は予算や施策など様々な支援策を用意している。

北海道がこれまで進めたイメージ戦略と道内外に与えた現状認識の積上げは今後に欠かせない要素である。販路拡大で大切な要素は、ただ道予算を計上し画一的に消費するだけではなく、現場で培ってきた本物のノウハウを持つ企業・団体・個人を中心に実効性がある取組の積上げが必要である。

<PTの見解>

経営環境が大きく変わるなかで成長を続けるため、「市場浸透・市場開拓・製品開発・多角化」の観点から、各事業所の方角性を定める支援を行うことが求められるが、必ずしも有効な施策とは言い難い。

企業間連携においても、規模・業種により活用状況が異なるが、情報収集や資質向上のためには、道は、連携の調整を行うなど積極的な対応を行うべき。

中小企業や小規模事業者の産業構造や経営環境が変化する中で、中小企業や小規模事業者が直接市場に向き合う必要性が増している。こうした市場を把握するための人材の確保等、新たな課題に対応する対策を道は早急に検討・打ち出す必要がある。更に開拓市場を世界に向け、戦略的、且つ実践的な取組を進めることが重要である。

11. 空き店舗対策

<現状>

空き地・空き店舗の利活用促進は、中心市街地活性化における主要な課題となっている。中心市街地の空き地・空き店舗は、多くの地域で深刻な問題となっており、利活用が進まない理由として、「土地建物の解体・改修費用や賃料の負担等によるコスト要因」「土地の権利関係の複雑さや所有者の不在・不明等による地権者要因」「中心市街地自体のニーズ低下等による要因」が指摘されている。

これら諸課題を解決するためには、まちづくり・中心市街地活性化のコンセプトを改めて策定し、その中で空き地・空き店舗の利活用を位置づけることや、法制面での対応を通じて継続的に利活用される仕組みを構築する必要がある。中心市街地活性化の必要性について、認識を共有することが不可欠である。

コロナ禍の影響を受け空き店舗解消のに向けた施策が目標値に至っていない。今後、ウィズコロナを鑑みより実効性のある施策の展開が必要である。また、空き店舗の解消だけに留まらず中心市街地自体のハード・ソフトによる地域活性を誘導する施策展開が重要である。

<PTの見解>

今後、人口減少・高齢化が加速度的に進行していく中で、空き地・空き店舗の問題を放置することは、「買物・医療等の生活機能低下とそれによる居住人口のさらなる減少」「消費の域外流出とそれによる事業活動の停滞と雇用喪失」「地方自治体の税収減とそれによる公共サービスの質の低下」等をもたらし、都市機能の維持が困

難となることから、「まち」の活性化なくしては地方創生の実現はない。

市町村と連携し、利活用促進に向けた方策等を実務面・制度面から検討し、空き地・空き店舗の利活用にとどまらず、中心市街地活性化やコンパクトシティの実現に向けた取組も視野に入れた施策の検討を行うべきだ。

12. スポーツ振興による地域活性化

<現状>

本道の特徴ある気候は冬季・夏季においてスポーツ合宿に適しており、今後成長が見込め、また選手との交流や地域に与える経済効果を考えると道の戦略的取組が必要である。

スポーツ推進条例が施行され、それを受け第3回スポーツ推進計画改定が進捗している。2030北海道・札幌オリンピック・パラリンピック競技大会の会場候補に上がる真駒内屋内競技場は老朽化が著しく、今後の在り方に対し道の主体性のある取組が重要である。更にスポーツ推進条例をもとに本道のスポーツを通じた地域活性化の推進がなされるが各市町村との連携強化と道のリーダーシップが重要である。

<PTの見解>

スポーツを通じ持続可能な社会の実現に寄与することを目的に令和4年3月31日に『北海道スポーツ推進条例』が公布されているが、より一層、本道のスポーツを通じた地域活性化を図るため、ソフト面はもとより老朽化するハード面を計画的な修繕や改修等の取組を積極的に進めることが必須の時期を迎えている。

少子高齢化が進み、将来の労働人口減少に伴う経済成長の停滞が懸念される。特に地方では、高齢化や人口減少が深刻な問題となっており、地域の活力にも大きな影響を与えていることから、スポーツやアウトドア、自然環境を活かしたサービスを展開し、年間を通して恒常的な交流人口の拡大をはかることで、社会的効果や経済効果に大きく寄与する施策を積極的かつ計画的に展開すべきである。

13. 食の安全

<現状>

- ・北海道における食の安心・安全に関しては、2005年3月に制定された「北海道食の安全・安心条例」に基づき策定された「第4次北海道食の安全・安心基本計画」の中で、具体的な施策を総合的かつ計画的に推進するため、中期的な施策の目標や内容を示すとともに、計画の進捗状況を点検・検証している。
- ・少子高齢化や人口減少などによる社会構造の変化、日EU・EPAやTPP11の発効など国際化の進展を踏まえ、GAPやHACCPの導入など、フードチェーン全体を通じて、国際的にも通用する食の安全・安心確保に取り組むことが一層必要と認識。また、6次産業化や農商工連携等地域の食資源の活用、農林水産物・加工食品の輸出などへの関心が高まっており、これまでの取組を確実に進めることが求められている。
- ・食の安全・安心を取り巻く状況としては、過去に外食店における使用期限が切れた食材の使用、食品への異物混入、冷凍食品への農薬の混入、産業廃棄物処理業者により転売された食品等の流通などの重大な事故等が発生しており、一層の信頼確保が必要となっている。また、近年は豚熱や鳥インフルエンザなど、家畜伝

染病の発生状況を踏まえ、家畜伝染病予防法に基づく、牛、馬、鶏、豚等の検査や鳥インフルエンザのモニタリング等を実施し、早期発見とまん延防止対策の推進が求められている。

- ・海外悪性伝染病等の侵入及びまん延を防止するため、市町村や関係機関等と連携し、観光客への注意喚起や農場への指導等を徹底するとともに、発生を想定した防疫演習を実施するなど、防疫体制の強化が求められている。

<PTの見解>

- ・鳥インフルエンザへの対応では、今年度発生した大規模な事案に関して、2016年に実施された防疫措置の改善策を踏まえた取組を進めてきたことにより、概ね計画通り作業を進めることができたものの、引き続き、国の研究機関等による鳥インフルエンザの発生防止につながる研究、また、鳥インフルエンザなどの発生リスクの高い本道においては、今回の対応を基本としながら、新たに発生した課題の整理とともに、防疫資材の備蓄、ストックポイントの増設、関係業者等との防疫協定締結、そして定期的・継続的な図上訓練や演習の実施、充実強化を図るべきである。
- ・本庁や家畜保健衛生所では、発生を未然に防ぐための危機意識の醸成、農場の点検・指導の徹底を図り、そのための体制を整備すべきである。特に、慢性的な欠員状況となっている家畜保健衛生所の欠員補充、体制強化は喫緊の課題と認識し、早急な対応を進めるべきである。また、家畜伝染病の診断技術の向上など家畜衛生対策の推進、海外悪性伝染病等の発生に備えた防疫対策等の強化を図るとともに、必要な予算を確保すべき。
- ・我が国最大の食料生産地域として、食の安心・安全、消費者重視の視点に立った北海道らしい特色ある具体的な施策を展開すべきであり、合わせて計画に基づく施策を効果的に推進するため、計画の内容を道民に十分に周知し、行政、生産者、食品関連事業者、消費者が責務と役割を認識し合い、相互に連携・協働し、積極的な取り組みが行われるよう、道は条例に基づく責務を果たすべきである。

福祉・社会保障・生活

1. 子育て支援

1-1 待機児童解消

<現状>

市町村子ども・子育て支援事業計画等に基づき、受け皿整備は進められてきたが、共働き世帯やひとり親世帯の増加や幼児教育無償化等により、保育ニーズが多様化しており、待機児童が発生する一因となっている。また、保育士不足により、定員まで受け入れられない保育所等がある。

<PTの見解>

保育士不足に対しては正規職員のみならず、非正規職員に対しても実効性のある処遇改善策が必要である。潜在的保育士の活用に向けては、勤務条件で折り合わないケースもあり、短時間勤務に対応できる仕組み作りが必要である。

1-2 子育て環境

<現状>

児童虐待相談対応件数は高い水準で推移しており、2019年度は道立児童相談所において過去最高の3,995件となっている。児童養護施設等退所後に保護者からの援助が受けられず経済的に厳しい状況におかれている。子どもの貧困については、本道においては、全国と比較して、生活保護世帯やひとり親世帯の割合が高く道内の子どもの状況はより厳しい実態にある。育児に困難を抱える恐れがあると市町村が認定する「特定妊婦」も増加傾向である。

<PTの見解>

児童虐待や子どもの貧困については、早期発見が何よりも重要である。身近な場所での相談機関の人員増や、地域への周知・理解促進・定着が必要。第2期北海道創生総合戦略で2024年度までに道内全市町村に設置するとしている「子育て世代地域包括支援センター」は2021年度末時点で129箇所となっている。また、若年妊娠をしても行政への相談をためらう人は多く、相談者の匿名性を保障した支援が必要である。

1-3 男性の育児休業

<現状>

男性の育児休業にあたっては、2022年4月より、出産・育児等による労働者の離職防止や、男女ともに仕事と育児等を両立できる環境に向け、子の出生直後の時期における柔軟な育児休業の枠組みの創設、育児休業を取得しやすい雇用環境整備及び労働者に対する個別の周知・意向確認の措置の義務付け、育児休業給付に関する所要の規定の整備等の措置を講ずることとなった。

<PTの見解>

制度はできたものの、その実効性に対しては道の指導が重要である。そのためにも経済部や市町村と連携し、より実効性のある制度となるよう徹底した周知と実態把握が必要となる。道としてのリーダーシップを発揮した明確な取組が必要。

2. 少子化対策

<現状>

道は、この間、「第四期北の大地☆子ども未来づくり北海道計画」に基づき、「結婚や出産を望むすべての人々の希望がかなえられ、子どもたちが幸せに育つことのできる地域社会の実現」を目指してきた。また、2021年12月に示した、「第2期北海道創生総合戦略」では、合計特殊出生率を全国水準までに引き上げるとしたものの、2022年6月発表された2021年の人口動態統計（概数）の合計特殊出生率は全国が1.30で、道内は4年連続で低下し、1.20と全国で下から3番目となっている。

また、内閣府が実施した結婚や収入に関する調査で、婚姻歴のない30代の4人に1人が「自由でいたい」「家事育児の負担や経済的な不安」等により結婚願望無しと回答。2021年の婚姻数は約50万1千組と戦後最少だった。

＜PTの見解＞

少子化対策は個人の価値観や経済・雇用環境など、様々な要因を総合的に踏まえる必要がある。また、広域な本道の特性を踏まえ、地域特性を踏まえた取組を検討する必要がある。

コロナ禍の中、経済不安や孤立化など、若者の現状に向き合った施策の実行が急務である。

出産等への直接支援の他、周産期医療への支援を行い地域で子どもを産み育てられる環境整備が必要である。

3. 医師・看護師、地域偏在解消

＜現状＞

道内の人口10万人あたりの医療施設医師数は順調に増加しており、平成12年の調査で初めて全国平均を上回ったが、平成22年から再び全国平均を下回っている。また、二次医療圏別医師数で比較すると、上川中部と札幌圏が全道平均を上回っており、特に札幌圏に全道の医師の約半数が集中するという地域偏在が著しい状況が続いている。看護師についても同様の傾向である。

北海道医師確保計画など偏在対策を推進しているが、目立った効果はない。

＜PTの見解＞

医師・看護師の確保が困難な過疎地域においても誰もが安心、安全に医療が受けられるよう、地域医療を担う医師及び看護師の養成・確保のための施策を早急に講じる必要がある。

このため、医師養成課程を通じた医師確保対策の推進や医師の地域格差解消を促す環境整備を構築することが必要である。

併せて医師の労働時間の短縮など働き方改革の推進、あるいは医師・看護師の安定的な確保や資質向上のため、養成機関等の運営に対して財政的な支援措置を充実させる必要もある。

さらに、新型コロナウイルス感染症で顕在化した医療機能のひっ迫を招かない地域医療の確立を目指すため、地域の実情に即した適切な医療・療養体制の確保と連携強化を進める必要もある。

4. 後期高齢者医療

＜現状＞

北海道の広域性、積雪寒冷といった自然的要因や、全国と比較して、一世帯あたりの人員が少なく、高齢者の単身または夫婦のみの世帯の割合も多く、家庭での介護力に欠けることが推測されるなどの社会的要因により、全国に比べて病床数が多く、入院期間も長いことから、医療費が高い状況。

現在は、北海道後期高齢者医療広域連合が後期高齢者医療制度を担っており、さらに北海道として後期高齢者医療財政安定化基金を積み増している。

＜PTの見解＞

団塊の世代が後期高齢者になることに伴い、後期高齢者支援金を拠出する現役世代の負担は今後、さらに厳しさを増していくことが懸念される。被用者保険からの

大幅な拠出金が課題となっている高齢者医療制度は、抜本的な改革が必要である。

また、医療保険制度の持続可能性の強化と現役世代のさらなる負担軽減を図る観点から、将来的には医療保険制度全体の負担の在り方などについて、検討を進めることが重要と考える。

なお、制度の抜本的な改革には、国民の十分な意見を踏まえ、慎重な議論が必要であり、相応の時間を要するものと考えられることから、当分の間、つなぎ制度（暫定的な給付と負担の仕組み）の創設が求められる。当然ながら、改革の円滑な移行は、国の責任において講じるよう、都道府県も必要に応じて他府県との連携を図りつつ、提言等に取り組むべきである。

加えて、窓口負担の増額が、被保険者等の必要な医療を妨げる要因となることは本末転倒である。負担軽減など独自の緩和措置を検討する必要もある。

5. 周産期医療対策

<現状>

出産年齢が上昇傾向にある中、リスクの高い妊産婦や新生児に対する高度な医療が求められているが、道内の産科医師数は近年増加傾向にあるものの、地域差があり、身近な地域での出産が困難となっている地域がある。助産師が都市部に集中しているなど、地域偏在が顕著となっている。

<PTの見解>

道は、周産期母子医療センターに対する運営費の助成や医育大学における産婦人科医師等の養成に係る取組に助成しているが、産婦人科医師・助産師の都市部への偏在など、周産期医療体制の減少・偏在解消には至らず、後退している部分もある。

重症・重篤な小児救急患者の受け入れ体制については、広域な本道の地域性を考えれば、小児専門医療機関との連携強化や小児二次救急医療体制の質的な充実を図っていく必要があり、道独自の取組が進められるべき。

6. 子どもの貧困

<現状>

(1)「教育支援」

子どもが貧困の連鎖から脱出するために、世帯の経済的な状況にかかわらず、自分の将来を自ら選択できるようにすることが重要であることから、全ての子どもが教育を受ける機会を保障し、能力・可能性を最大限伸ばしていけるよう取り組み。

(2)「生活支援」

子どもたちが学習に集中するためには、経済面だけでなく、社会的に孤立せず、身体的・精神的にも安定した生活を送ることが重要であることから、毎日の生活の安定に取り組む。

(3)「保護者に対する就労支援」

子どもたちが安定した生活を送る上では、親など保護者の就労状況が安定し、基本的収入を得られていることが重要であることから、保護者の就労支援に向けて取り組み。

(4)「経済的支援」

親など保護者の就労だけでは十分な収入を得られない場合であっても、最低限の経済基盤を保つことが必要であることから、世帯の生活の基盤を維持できるよう取り組み。

<PTの見解>

本道の子どもの貧困の状況が、全国の中でも大変厳しい地域の一つであることを十分に踏まえ、子どもの貧困対策を進めるに当たっては、親の妊娠・出産期から子どもの社会的自立まで成長段階に応じて切れ目のない必要な施策を実施することや、生活保護世帯やひとり親家庭の子ども、児童養護施設等に入所している子どもなど、支援を要する緊急度の高い子どもに対して優先的に総合的に取組を進めるべき。

7. 母子・父子家庭

<現状>

母子家庭、父子家庭、寡婦の経済的自立を助け、扶養している児童の福祉を増進させることを目的とする貸付金はある。

<PTの見解>

あくまでも貸付金であり、返済の見通しが立たない状況下の家庭では躊躇されている。経済状況で進学を諦めたり、道内には厳しい状況に置かれている子どもの比率が全国より多いのは、非正規で働く保護者が多いのが現実で不安定な環境下での子育てには早急な政策での対策が必要。

8. 児童虐待

<現状>

- ・児童虐待防止月間（11月）にオレンジリボンキャンペーン等
- ・市町村の体制強化、児童相談所との連携強化
- ・児童相談所における虐待通告案件について、道警・市町村等との情報共有
- ・各種研修会実施
- ・児童虐待発生予防の観点から、妊娠・出産・育児期に支援を必要とする者を早期発見するため、医療機関、市町村、保健所との連携強化
- ・地域での連携促進のため、配偶者暴力相談支援センター、児童相談所等の関係者により情報交換の会議を開催

<PTの見解>

児童相談所における児童虐待相談の対応件数は毎年増加しており、令和元年度をピークに横ばいの状況。虐待者は実父が最も多く、全体の半数近くを占め、次に実母が約4割。虐待に至った主な要因として、「夫婦間不和」「育児疲れ」「心または人格の問題」これら3つで全体の6割となる。

関係機関の連携を緊密にし虐待の早期発見はもとより、発生予防にも取組を重点化すべき。その上で、DVを含む児童虐待に至る保護者の心の安定をはかるための支援や、ワンオペ子育ての支援体制の強化を図るべき。

9. DV

<現状>

- ・第4次北海道配偶者暴力防止、被害者保護及び支援等に関する基本計画策定(2006.3～ 現在第4次)
- ・性暴力被害者支援センター北海道「SACRACH(さくらこ)」の設置
- ・道立女性相談援助センターの設置
- ・女性に対する暴力の相談窓口案内を道のホームページに掲載
- ・地域支援員や医療従事者等を対象とする研修会を開催
- ・「SACRACH(さくらこ)」を通じて医療機関を受診した場合には、居住地等にかかわらず、道の医療費交付負担の対象
- ・若い人のためのDV・性暴力SNS相談Hokkaidoの設置

<PTの見解>

社会全体での理解を深めるとともに男性や性的マイノリティの被害者についても対応の必要性について関係機関などと共有すべき。

10. 障がい者福祉

<現状>

- ・2009(平成21)年3月に制定された「北海道障がい者条例」は、2012(平成24)年3月、2013(平成25)年3月、2016(平成28)年3月の改訂を経て今日に至っている。
- ・道としては、2021(令和3)年「障がい者が暮らしやすい地域づくり」推進のために推進本部を設置し、施策の推進状況及び今後の取組状況について協議した。
- ・障がい者への虐待や差別、暮らしにくさに関して道民理解の推進に力点を置いている。
- ・「障がい者就労支援企業認定制度」「官公需優先発注」などを促進している。

<PTの見解>

- ・啓発事業の実施・パンフレットの配布等々の事業をしても、差別・虐待等の解消にはまだまだ時間を要する状況。障がいの有無に関わらず同じ空間で生活・就労する機会を増やし、支援する側、される側の関係性から、互いに理解しあえる環境を推進すべき。
- ・「障がい者福祉」の基本から考え直す必要がある。生活・学校・職場などの場で「共に生きる・仲間になる」ためにどのような手立てが有効なのか、どうするとお互い理解しあえるのか真剣になって議論する場が必要である。

道として、すべての道民が互いに尊重しあい、共に生活する社会を目指して、情報メディアや道の広報等を活用した啓発広報の実施、後援会や研修会、イベントの開催をより充実させるとともに、学校教育はもちろん、職場での研修を促すなど、ノーマライゼーションの理念の一層の浸透を図る必要がある。

11. 新型コロナウイルス感染症対策等

<現状>

北海道ではじめて感染が確認されてから、2年半が経過しようとしている。この間、2020年第1回定例会から今日に至るまで、議会の様々な機会を通じてコロナ対策に対して追及してきた経過にある。また、国及び知事へのコロナ関連の要請も十数回に及ぶ。

しかし、現在、従来のオミクロン株より感染力が強い派生型「B A. 5」に置き換わり、北海道においても新規感染者数がこれまでで最も高い感染レベルで更新し続けている。いわゆる第7波である。これに伴い療養者数も増加が継続しており、今後の動向に注意が必要な状況にある。

<PTの見解>

これまでコロナ禍から道民あるいは事業者の生命と財産を守るため、国ないしは道独自の様々な対策を講じてきたが、未だ収束は見えてこない。対処療法では、同じ事の繰り返しに止まり、危機感も希薄化する。

「社会経済活動」と「感染拡大防止」の両立には、地域の実情に合ったきめ細かい対応を欠かせない。我が会派が再三に亘り、指摘、追及してきた有意義な評価、検証のもと、実効性の高い対策の実施と収束後も見据えた財源の確保が極めて重要である。

また、一連の感染症対策での国民への「制限、規制」や「緩和、解除」については、矛盾や混乱が露呈した。全国一律の判断基準では、限界は明らかである。各地方自治体に権限、裁量を付与するとともに、これに伴う財源の委譲を進めるため、所要の法整備を国へ求めるべき。

社会資本整備

1. 総合交通体系

<現状>

2018年3月「北海道交通政策総合指針」を策定。北海道新幹線の開業やインバウンドの急増、JR北海道の事業範囲の見直しなど、本道交通を取り巻く環境は大きく変化を続けており、こうした環境変化に的確に対応しながら、行政機関、交通事業者、道民・利用者など、あらゆる関係者が協働して、交通に関する施策を一体となって推進し、本道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するため、北海道新幹線の札幌開業が予定されている2030年までの計画期間として策定した。

2021年2月には、北海道交通政策総合指針の重点戦略を改定。ポストコロナを見据えて2025年までの今後集中的に進める取組を重点戦略として設定し、効果的な施策推進を図る。

<PTの見解>

新型コロナウイルス感染症の影響によってインバウンドの激減、テレワークやWeb会議の定着等、ライフスタイル・ビジネススタイルの変化等で公共交通需要が減少し、ポストコロナを見据えた重点戦略を策定するも、7月には第7波の感染拡

大が見られ、やっと拡大し始めた人流も、先行きが見えない状況にある。(2022年8月時点)

2. JR問題

<現状>

JR北海道は、2016年11月鉄道路線の10区間13線区について、5線区はバスなど他交通機関への転換、8線区についてはJR単独では維持困難として、上下分離方式をはじめ沿線自治体の支援を求める考えを示した。道が中心となって、路線の維持等に向け国も巻き込んで協議を続けてきた。赤線区と言われたバスなど他交通機関への転換を求められた5線区は、根室線はバス転換など廃止の方向で地元合意がなされ、留萌線は停滞していた協議が再開され、期間限定の一部存続及びバス転換の方向で地元同意がなされた。

黄色線区と言われた8線区については、道・沿線自治体は赤字補填をしないとして、利用促進等に協力することとし、国が中心となって路線を維持するよう求めた。国は、JR北海道の経営を支え、8線区の路線維持の支援を含め2021年度から3年間の支援として1,302億円を決めたが、2024年度以降の支援については、8線区に対する利用促進に向けた自治体の支援とその検証結果によって決めるとして、先は見通せない。

現在は、JR北海道も新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅な赤字決算を続けJR北海道の経営自体が厳しい状況に陥っている。

<PTの見解>

JR北海道の経営状況は、長年に及ぶ低金利政策の影響により経営安定基金の運用益が減少し、厳しい経営を強いられている。国からの支援も限定的で、老朽化する設備更新も十分されておらず、低賃金も据え置かれており若年者の退職も多数に上っている。

国は、新幹線の札幌開業となる2030年度までのJR北海道への支援を決めているが、2021年度から3年間で1,302億円に上る支援を実施しているが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響でインバウンドの激減や企業・利用者の生活様式の変更などによりJRの利用が激減し、大幅な赤字決算を続けている。JR北海道への支援は、経営安定基金運用益の低下に対する支援と、JR北海道単独では維持困難とする、いわゆる黄色8線区に対する支援とに分かれるが、8線区の維持に対する2024年度以降の支援については、2021年度から2023年度間のJRと沿線自治体による利用促進策（アクションプラン）の結果を見て判断するとしており、コロナ禍の影響もあって先行きは見通せない。

また、他のJRでも地方路線の乗車人員は減少していて、国土交通省は「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を設置して議論を進めており、JR北海道への支援への影響も懸念される。

これまでの道に姿勢は、道内鉄道路線の存続に向けた方向性について具体的に示さず、JR北海道から支援が求められている「黄色」8線区については、国による支援を求め、他の交通機関への転換などを求められている「赤色」「茶色」5線区は沿線自治体の議論に委ね、道の考えをもって議論をけん引するという姿勢は見られない。

3. 空港民営化

<現状>

2021年道内7空港（新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広、女満別）の運営委託が完了し、北海道エアポート（HAP）による30年間の一括運営がスタートした。

管理者が異なる空港の一括民営化は全国初で、その先行きが注目されていた。

国や道、自治体が施設を保有したまま企業に運営権を売却・委託する「コンセッション方式」は、国などは売却収入を得られ、HAPは企業努力で事業収益を拡大できるメリットがある。

しかし、コロナ禍の影響で国際線はストップし、国内線の利用も大きく減少し2年続けての営業赤字となっている。国は、運営権料の支払い猶予や無利子融資、委託期間の2年延長を決めているが、旅客数の激減によって開業5年で550億円の活性化投資の予定も、国際線関連を中心に3分の2が先送りされた。

<PTの見解>

道内7空港を一括運営する北海道エアポートの2022年3月期連結決算は、新型コロナウイルス感染症の影響により、3期連続で最終赤字となった。

一方で、広域分散型の本道の地域構造を踏まえれば、航空路線は重要な移動手段となっており、道民生活はもとより経済活動、観光振興などには欠かせないものとなっている。

このため、国や地域と連携して民間委託7空港の安定的な運営を支えるとともに、民間委託を選択しない空港も含め、各種支援制度の強化・拡充を図る必要がある。

4. 道路整備

<現状>

- ・「北海道総合計画」や「新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」に基づき、物流や観光を支える交通ネットワークや安全で安心な道路交通環境などの整備を進めてきた。しかし、道内の高規格幹線道路整備は、全国に比べ脆弱な状況となっている。また、加速するインフラ老朽化、頻発・激甚化する自然災害への備え、人口減少等への対応など道路整備を取り巻く環境が変化しており、計画的・戦略的な整備計画が必要となっている。

このような現状や課題を踏まえ、より一層計画的かつ効率的な道路整備・機能強化に取り組むために、2018年度から2027年度までの10年間を対象期間とした「ほっかいどう道路整備プログラム」（4つの基本方針と9つの施策）を策定。

- ・長期にわたるコロナ禍への対応により、人々の行動や価値観に変化が生じ、テレワークや宅配サービス等のリモートサービスの活用・定着が進み、働き方の見直しや地方移住を前向きに考えるという機運が高まっている。また、コロナ禍においても、大型車の交通量が減少することはなく、生活を支える物流インフラとしての道路ネットワークの重要性が再認識されている。

<PTの見解>

- ・「ほっかいどう道路整備プログラム」では、道路を取り巻く現状と課題を踏まえ、状況の変化に応じて進める4つの基本方針と9つの施策を示している。中でも、道路施設の老朽化対策と長寿命化の取り組みの推進は喫緊の課題と認識すべきで

ある。

特に昨年度、路面下空洞により道路が陥没したことによって、普通乗用車が転落し、3名の方が重軽傷を負うとともに、当該箇所は陥没事故発生後、通行止めが続いたことにより、地域生活に与えた影響は非常に大きいものとなっており、今回のような大規模な道路陥没は、道道において初めて経験した事象であり、今後、再発防止に万全を期さなければならない。また、道路交通に支障を及ぼす各種災害要因の発生の可能性を判断するために実施する道路防災点検も適時適切に対応していかなければならない。

- ・社会資本の戦略的維持管理・更新、長寿命化などに係る制度の創設や財政支援の充実・強化を図るべきである。

5. 河川・ダム整備

<現状>

- ・国の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を最大限活用し、河川の樹木伐採や河道掘削などの治水対策などを実施したほか、道管理の水位周知河川等に関する関係市町村の水害対応タイムラインの作成を進めている。
- ・気候変動などにより激甚化する自然災害から人命を守るため、ハード・ソフトを総動員し、流域全体で取り組む「流域治水」への転換を図り、河川堤防や遊水地等の整備、砂防関係施設、海岸保全施設等の整備を進める。なお、北海道では、流域全体で関係者が協働して水害を軽減させる「流域治水」への転換を進めるため、流域治水協議会を設置し、流域治水プロジェクトを推進することとしている。（2022年3月31日現在、河川整備計画に基づき河川整備を進めている二級水系41水系でプロジェクト策定済み。残りの二級水系189水系に関しては、順次、策定予定。）

<PTの見解>

- ・近年の気象の変化による水害の発生など、河川の流域管理の重要性が高まっていることから、河川の流域全体を見据えた施策をより積極的に推進すべきである。そのために、まずは水系毎の流域治水プロジェクトの策定を早急に進めるべき。また、河川の持つエネルギーを最大限活用するため、「河川のエネルギー利用促進法」（仮称）を制定し、小水力発電や河川の熱利用などを進めるべき。
- ・近年の度重なる水害を踏まえ、洪水や水不足などから地域を守るため、河道拡張や堤防補強、遊水池の設置、ダムの再生事業やダム建設事業など総合的な流域治水を検討し、環境に配慮するとともに、地域の暮らしを守る方策を講じるべき。
- ・多発する災害対応や各種施策の遂行にあたり、地方自治体に過度な負担が生じないよう体制整備と必要な予算確保に努めるべき。

6. 公共事業

<現状>

- ・公共事業、すなわち社会資本の整備に関しては、「北海道総合計画」に基づく「新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」で、一層「選択と集中」の明確化が図られるとともに、政策評価と連携した国費予算要望や道予算への反映となった。
- ・北海道強靱化計画（国土強靱化地域計画）の実効性を高めるため、十分な予算を安定的・継続的に確保するとともに、計画に位置付けた取組に対する新たな支援

制度の創設や補助及び交付金制度の要件緩和など財政措置の充実・強化が求められている。

特に、道路や河川、下水道など社会資本の予防保全型維持管理を着実に推進するため、個別施設計画に基づく点検・診断及び維持管理・更新などにも活用可能な交付金等の制度創設、既存の補助・交付金の要件緩和のほか、「公共施設等適正管理推進事業債」の対象拡大など財政支援の拡充及び予算の確保が求められる。

<PTの見解>

- ・老朽化が進む社会資本の維持管理、更新・整備は喫緊の課題であることから、計画的な取組を進めるとともに、必要な予算確保に努めるべき。
- ・従来の20世紀型公共事業の延長線にある国土強靱化ではなく、自然と共生し、スリムでしなやかな国土を形成するため、21世紀型社会資本整備、すなわちグリーンインフラの整備を着実に進めるとともに、豊かで多様な社会資本の再生により有効な活用を図るべき。さらに、地元ニーズに根ざし、地元企業が自信と誇りを持って仕事ができ、人に優しく思いやりのある地域密着型の社会資本整備を進め、防災力を向上させるとともに、地域の暮らしと雇用を守るべきである。
- ・「社会資本再生法」（仮称）を制定し、公共事業の選択と集中を図り、社会資本の円滑な維持管理・更新を進めつつ、都市部を含め、国土の安全性・防災性と効率の向上を図るべきである。これにより、今ある社会資本の老朽化・安全対策に万全を期し、縮減管理・ダウンサイジングを計画的に進めるべきである。
- ・生活密着型の事業を優先しながら公共事業の選択と集中を図り、無駄な事業を見直した上で、真に必要な事業に振り分け、社会資本の円滑な維持管理と長寿命化や更新に取り組むべきである。また、大規模開発から既存施設の維持・保全を重視した施策への転換を図るべきである。

7. 港湾

<現状>

- (1) 船舶の大型化に対応した岸壁や荷役機械などの港湾機能の整備促進
- (2) クルーズ船の寄港を増やし、観光による地域の活性化。
- (3) 北極海航路における本道港湾の活用に向けた取組。
- (4) 冷凍・冷蔵倉庫群の活用や電源供給設備の増設し、道産品の輸出促進。
- (5) 大規模災害に対する体制強化。

<PTの見解>

インフラ整備が強化され、国際コンテナ戦略港湾の実現を目指し、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進し、コンテナターミナルの生産性向上等によるグローバルバリューチェーンを支える幹線海上輸送網の構築とともに、Society 5.0 社会に対応するために港湾関連データ連携基盤の構築等によるサイバーポートの実現を目指し、カーボンニュートラルに強化した港湾を意識すべき。

北極海航路を利用した船舶の航行実績が急増しており、関心を集めている。北極海航路を利用した場合の道内航路への優位性など政策の方向性を整理するための基礎的情報の収集や航路の利用動向・経済性などを調査・分析し、自治体、民間事業者などと連携すべき。

8. 住宅施策

<現状>

- (1) 「北海道住生活基本計画」を策定し、安全で安心な北海道らしい住まいづくりや、公営住宅等の住宅セーフティネットの整備や、空き家対策等の住環境整備等に取り組む。
- (2) 本道では全国を上回るスピードでの人口減少や少子高齢化の進行、過疎集落の増加、地域コミュニティ及び住宅産業の衰退、市場に流通していない空き家の増加の課題が問題。
- (3) 道では、2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボン北海道」の実現を目指しており、民間住宅対策では「北方型住宅」が先導してきた高断熱高気密の技術など、ゼロカーボンに向けた住まいづくりの思想をより一層普及させるとともに、Z E H(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)の技術開発や普及に向けた取組が急務となっている。

<P Tの見解>

人口減少・少子高齢化による過疎化が進行する中において、全道くまなくセーフティネットの役割を果たした上で、気候変動問題や防災・減災への対応など、道が直面している喫緊の課題の解決に向けた住宅施策を推進し、安全安心で災害に強い住生活の実現に取り組むための十分な予算確保が必要。

9. 災害対策

<現状>

災害時においても道民の安全・安心を確保するため、道と市町村等を結ぶ北海道総合行政情報ネットワーク（防災回線）の機能維持、I C T部門の業務継続計画の推進、データセンターの活用や情報システムの標準化・共通化の推進等に取り組んでいる。

積雪寒冷な本道の特殊性を踏まえた除排雪や橋梁・トンネル等の老朽化対策を進めている。

<P Tの見解>

- ・ 異常気象による災害が多発しており、迅速な対応が求められている。道と市町村が連携し、道民の安全・安心を守るための取組が不十分である。
- ・ 被災箇所 の原形復旧のみでは再度災害の防止が不十分。場合によっては、災害を受けていない箇所を含む一連区間の拡張や浚渫、嵩上げなどのさらなる機能の強化を図るべき。
- ・ 災害を未然に防ぐためには、日常の維持管理工事が重要。特に、河川における流木の伐採や浚渫など、計画的に整備を進めるべき。
- ・ 2022年の札幌圏の豪雪では、道、国、札幌市の連携が不十分で、被害を被ったのは道民である。連携強化に向けたさらなる対策が求められている。
- ・ 想定される日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震では、住民の避難の徹底と災害を防ぐためのインフラ整備を急ぐべき。
- ・ 人的災害を最小化するためには、日常的な避難訓練とタイムラインを活用した被害の想定を図るべきである。

教育・人権・文化

1. 教育関係施策

1-1 教職員の働き方改革

<現状>

- (1) 令和2年～給特条例の一部改正及び教育職員の業務量の適切な管理等に係る規則の制定
- (2) 令和2年～給特条例の一部改正
- (3) 令和2年～新型コロナウイルス感染症に伴う在宅勤務の導入
- (4) 令和3年～北海道アクション・プラン（第2期）の策定

<PTの見解>

教職員の超勤・多忙化は解消されず、教員を志望する学生が減り、「教員の欠員」が教育界の最重要課題となっている。給特法・条例も一部改正にとどまり、教職員の定数増もなされないことから抜本的な解決に至っていない。

新たなアクション・プランが提起されたものの、適正な時間管理はなされず、一向に時間外勤務は解消されていない。課題解決には、業務削減と定数増がなされなければ根本的な解決とはならない。また、「働き方改革」としての「在宅勤務」の導入は必須である。

1-2 高校教育

<現状>

- (1) 令和元年～コミュニティ・スクールの導入
- (2) 令和元年～地域連携特例校の導入
- (3) 令和3年～T-b a s e開設
- (4) 令和4年～「これからの高校づくりに関する指針」の検証結果報告書に基づき新たな「これからの高校づくりに関する指針」を提示

<PTの見解>

「これからの高校づくりに関する指針」にもとづき「1学年4～8学級」を適正規模として中卒者数の減少を口実にした機械的な間口削減と再編統合などによる学級減を強行し続けることは、これまで以上に高校の序列化に拍車をかけ差別選別を一層すすめるものである。少子化がすすんでいる実態があるものの、機械的な間口削減や再編統合、募集停止によって通学が困難になり遠方へ進学せざるを得ない子どもを生じさせることは看過できない。だからこそ「指針」を抜本的に見直し、少人数でも運営できる学校形態を確立する必要がある。

1-3 特別支援教育（医療的ケア児への支援）

<現状>

- (1) 平成30年～「特別支援教育に関する基本方針」策定
- (2) 令和3年～医療的ケア児及びその家族に対する支援に関する法律の制定
- (3) 令和4年～医療的ケア支援センター設置

近年の新生児医療の発達により、医療的ケア児が急増している。看護師などの医療的ケアを施す専門的なスタッフの確保は難しく、国からの補助は高くなく事業の運営は非常に厳しいことが課題。

また、北海道の特別支援学校に在籍する医療的ケア児の49%は「訪問教育」で、この数字は全国一。通学支援が最大の課題。

<PTの検証>

中学校卒業者数の推計は減少し続けているにもかかわらず、障がい児学校の定員が増加していることは、分離・別学に拍車をかけるものである。これは、文科省・道教委のすすめる「特別支援教育」が、「分けることは差別につながる」とする「国連障害者権利条約」の理念に反し、どの子どもともに学ぶ「インクルーシブ教育」を阻害している。道教委は、障がいのある子どもたちの地元の普通高校への入学および進級・卒業に向けた「合理的配慮」など、看護師の配置や通学支援などの環境整備を早急に行うべきである。

1-4 教職員定数・少人数学級

<現状>

- (1) 令和2年～国の加配を活用して35人以下学級を小3・4年生に拡大
- (2) 令和4年～国に先行して35人以下学級を令和6年度までに小学校全学年へ拡大
- (3) 教科担任制の推進（令和元年→4：165名）

<PTの見解>

財務省による児童生徒数の減少に合わせ、加配を含め削減する方針で、多様化する児童生徒・保護者のニーズに対応できない。

教育の質を確保し児童生徒に落ち着いた学習環境を提供するために、また、教職員の「超勤多忙化」を解消するためにも、中学・高校も含めた少人数学級（30人以下学級）の推進など学校の実態に応じた抜本的な職員定数の改善が求められる。また、特別支援学級や通級指導の定数改善も急がれる。

1-5 いじめ・自殺

<現状>

- (1) 令和元年～どさんこ☆こども全道サミット
- (2) 令和元年～4年 自殺予防教育検討会 中1ギャップ問題未然防止事業
高校生ステップアップ・プログラム SNS活用相談事業

<PTの見解>

道教委は、いじめ問題に対する基本認識の徹底やいじめを見逃さない体制の整備などを提示しているが、実効性のあるいじめの早期発見・早期対応が行える環境整備が急がれる。まずは、各学校への「いじめ問題担当教員」等の配置は欠かせない。

また、いじめ問題に対する基本認識の徹底については、「人権侵害は許さない」学校づくりが求められる。そのためにも「子どもの権利条例」の制定は必須。

子どもの自殺リスクを見つけることは相当に難しいことから、「精神不調アセスメントツール（ランプス：RAMP S）」等を導入し、子どものメンタルの問題を早期に発見する仕組みを構築するべきである。

1-6 自己肯定感の醸成

<現状>

新学習指導要領のもと「主体的・対話的で深い学び」を目指しているが、学校の主体性を認めず、「全国学力学習状況調査」の当日自己採点の実施を求めるなど、現場の負担増ばかりが求められ、主体性が尊重される状況にない。

<PTの見解>

学力に偏重した子どもたちの評価ではなく、一人ひとりの個性に応じた成長を促すことが何より重要。点数によらない教育活動、とりわけ高校進学のある方を進め、個々の成長に対する見取りを重視する必要がある。

1-7 GIGAスクール構想・ICT

<現状>

GIGAスクール構想が大幅に前倒しとなった。小中学校では一人一台端末が整備され、休校やコロナウイルス等の濃厚接触者等になってしまった場合に活用されている学校もある。

2022年4月からはいよいよ高等学校でも一人一台端末の取組が始まった。道内の高校では生徒の端末準備は個人負担になっていると聞く。全国的に見れば半数以上の県が県費で賄っているにもかかわらず、道内は個人負担となっている。

<PTの見解>

今後一斉に迎えることとなる、小中学校における一人一台端末の更新費負担が必要。高校における1人1台端末も他県並みに公費負担とすべき。教職員の授業実践における研究・研修時間の確保が必要。

1-8 教育課程の過密化解消

<現状>

臨時休校等に備えて、余剰時数を大幅に確保することにより、一人あたりの持ち授業時間数が多くなっている。

文科省は2019年3月29日に「通知」を発出しているが、道教委は、コロナ禍の状況においても「時数確保」を求めている。

中教審答申で指摘された「標準授業時数を大幅に上回った教育課程編成」（小学校5年生の標準授業時数980時間に加えて、週3時間×35週＝105時間を編成している）は、全道の学校でも例外ではない。

<PTの見解>

文科省通知「平成30年度公立小・中学校等における教育課程の編成・実施状況調査の結果及び平成31年度以降の教育課程の編成実施について」（2019. 3. 29付）徹底。

学級閉鎖等の不測の事態により当該授業時数を下回った場合、下回ったことのみをもって学校教育法施行規則に反するとされるのではなく、災害や流行性疾患による学級閉鎖等の不測の事態に備えることのみを過剰に意識して標準授業時数を大幅に上回って教育課程を編成する必要はないことの徹底。

学校における働き方改革の観点からも、標準授業時数を大きく上回る学校への指導が必要。

2. 人権

2-1 人権施策

<現状>

- ・北海道人権施策推進基本方針の策定（2003）
- ・人権に関する相談窓口のHP掲載（外部）
- ・人権週間
- ・人権啓発コンテスト
- ・各種人権啓発資料（冊子・リーフレット等）の配布
- ・HPの相談窓口の掲載数が大幅に拡充（2019. 7）
- ・避難所マニュアルが改定され、要配慮者について盛り込まれる（2020. 5）
- ・人権施策懇談会の開催（6回）
- ・北海道人権施策推進基本方針の改定（2020. 7）
- ・同方針の各計画等への反映（随時）
- ・道HPに人権のカテゴリーが設けられる（2020. 7）
- ・知事メッセージ『正しく理解し、思いやりのある行動を』が掲載される（2020. 10）

<PTの見解>

- （1）北海道人権施策推進基本方針の改定内容の各計画等への反映が極めて消極的である。全庁内で人権への理解を深める学習会等を行うなど、意識共有を図るべきである。
- （2）人権施策推進への予算を確保、専門に取り扱う担当課を設置すべきである。
- （3）事業者の人権への取組に関する認証制度を設け、入札やプロポーザル、指定管理の選考基準の一つに取り入れるなど、事業者に浸透させる施策が必要である。
- （4）地域の中でのアンコンシャスバイアスは人権上の重大な問題である。地域行事や学習会等などを通じ、地域のコミュニティの中で人権に関する取組を促進することが急務である。

2-2 北海道人権宣言

<現状>

- ・北海道人権施策推進基本方針の策定（2003）
- ・知事メッセージ『人権が尊重される持続可能な北海道をめざして』が示される。

<PTの見解>

- （1）明確に『宣言』として示すべき。
- （2）各振興局やすべての道有施設にだれもが目にする場所に掲げるべき。

2-3 パートナシップ制度

<現状>

- ・パートナーシップ制度についての議論に正面から向き合おうとしない。

- ・市町村からの意向の把握
- ・性的マイノリティに関する事業者向け啓発資料『にじいろガイドブック』の作成（2022. 3）
- ・北海道L G B Tフォーラムの開催（2回）

< P T の見解 >

道内外の多くの自治体で次々と導入が進んでいる。本制度による問題が発生した事例は1例もないと承知している。不利益な要素は何一つなく、特段のコストもかからず、道内全体の利益となる制度である。道は性的マイノリティについて理解を深めることが重要との認識だが、パートナーシップ制度の導入が理解促進に劣後する理由はない。導入促進を加速するよう、道は取り組むべき。

2-4 性的マイノリティ児童生徒

< 現状 >

- ・ほっかいどうこどもライン相談
- ・『各種ハラスメントの防止等について』の通知(2020. 9)
- ・『性的マイノリティとされる児童生徒へのきめ細かな対応について』の通知(2021. 6)
- ・道立高等学校の制服に関する調査(2021. 10)
- ・『性的指向、性自認等に係る生徒への支援や相談体制などの取組状況について』アンケートの実施(2022)
- ・性的マイノリティに配慮したトイレの設置が予定される（2022. 7着工）

< P T の見解 >

- （1）教職員や生徒への研修があまり行われていないのが現状で、性的指向や性自認に係るいじめや、悩む生徒の把握につなげていない。当該生徒がカミングアウトしてから対応するのではなく、いる前提の態勢づくりが必要である。
- （2）学校における校則見直しについて、進捗を確認し、促していく必要がある。
- （3）制服選択の自由が進む中で、『女子のスラックス』が取り込まれる一方、ほとんどのトランスジェンダーの女子に言及されず扱われているのは極めて重大な人権侵害である。直ちに是正するよう各学校に通知すべきである。

2-5 ジェンダー平等

< 現状 >

- ・北海道男女平等参画推進条例の策定(2001. 3)
- ・第3次北海道男女平等参画基本計画の策定（2018. 10～）
- ・北海道男女平等参画計画に掲げる目標においては一定程度の改善がみられる。

< P T の見解 >

- （1）市町村の男女平等参画・女性に関する条例や計画の策定状況は全国に比べ非常に低い水準であり、市町村の審議会等委員、委員会等、自治会長に占める女性比率はいずれも全国平均を下回っている。道が積極的に市町村への働きかけを強化すべきである。

- (2) 男性育休取得率の目標は令和7年までに13%である一方、女性は90%である。そもそも開きが大きく、この目標設定が妥当か疑問である。目標設定の見直しとともに大幅な改善となるよう抜本的な対策が必要である。
- (3) 男女の賃金格差解消や、道庁外における管理職比率向上については北海道男女平等参画基本計画の指標項目に入っていない。具体的な数値目標を示すべきである。

3. スポーツ振興

<現状>

- (1) 2018年度から2022年度までの5年間、国のスポーツ基本法に基づき第2期北海道スポーツ推進計画を実施中。これは、『北海道らしく、スポーツを「する」「みる」「ささえる」』等4つの柱を掲げ「スポーツ王国」を目指すとしている。
- (2) 主な取組として、①子ども向けスポーツ体験教室の開催、総合型地域スポーツクラブの結成等、②スポーツツーリズムや大会の誘致、障がい者スポーツ大会の開催・支援、③ジュニアアスリートの育成、④人材育成、⑤オリパラを通して北海道レガシーの創出、等を主に取り組んでいる。
- (3) 2022年3月、「北海道スポーツ振興条例」が公布・施行される。スポーツに関する施策の総合的かつ計画的推進を図るための基本的計画とされ、2023年度実施に向け策定される第3期北海道スポーツ推進計画に織り込まれる。

<PTの見解>

- ・地域のスポーツ振興のグランドデザインとなる「総合的スポーツクラブ」の設置が遅れている。国が推奨しているがハードルが高い。(他に、人材育成、地域理解が進まない等)
- ・障がい者スポーツの振興については、指導者不足、会場確保等環境整備が必要。
- ・道は、ジュニアアスリートやタレントアスリートの育成を進めるが、道民に広くスポーツを「する」「見る」「ささえる」を広げる、すなわちスポーツ愛好のすそ野を広げるには、これだけでは不十分。地域の地道なスポーツ振興と行政の支援が必要。
- ・中高生の部活支援人材を学校外に求める動きが盛ん。しかし、生徒が求める多様なスポーツを盛んにするには、多様なスポーツができる環境の整備や人材確保が必要。
- ・オリンピック・パラリンピックは道民のスポーツ意識の涵養に資するもの。オリンピック・パラリンピックを目指す若者を育成するのも大事だが、それらの選手のセカンドキャリア（再び活躍できる場）の確保も大事である。
- ・2030冬季オリンピック・パラリンピックの招致については、札幌市や関係自治体と連携し、道民の懸念などに丁寧に対応しながら機運醸成に努めるなど、課題解決にあたるべきである。

4. 文化・歴史

<現状>

- (1) 北海道博物館

北海道博物館を核として、「北海道開拓の村」「オホーツク流水科学センター」等、地域の博物館とも連携し、本道ならではの歴史や文化を発信する取組を推進

し、次代に継承するために取り組んでいる。また、ホームページ上で鑑賞できる「北海道デジタルミュージアム」を活用し、道民が博物館や美術館に興味を持てるよう、新たな情報発信を行っている。

(2) 北海道・北東北の縄文遺跡群

世界文化遺産に登録された「北海道・北東北の縄文遺跡群」をはじめとする縄文文化について、児童生徒の興味・関心を高めるための教材開発等の次世代育成事業を実施する。

北東北3県や関係市町村、民間事業者等とさらに連携を図り、道内遺跡群の価値の磨き上げをして、情報発信と来訪促進に取り組んでいる。

(3) 民族共生象徴空間「ウポポイ」

先住民族であるアイヌの人たちには民族としての帰属意識が脈々と流れており、民族的な誇りや尊厳のもとに、個々人としてあるいは団体を構成し、アイヌ語や伝統文化の保持、継承、研究に努力を重ねている。

アイヌの歴史・文化への正しい認識と理解を深めてもらうため「ウポポイ」でのアイヌ文化や歴史に触れる機会の創出に取り組んでいる。

(4) 道立美術館など

道立美術館や道立図書館、また道立美術館に隣接し、そのあり方を検討している知事公邸、道警本部長宿舎、公館それぞれの施設の老朽化が著しい。

<PTの見解>

北海道博物館・縄文遺跡群・ウポポイについては、ふるさとの歴史・文化の発信と継承に向けて、道は継続した事業推進を行うこと。また其々3事業者については、民間企業や市町村等と連携して、道民への誘客促進に取り組むことや、児童生徒が興味・関心を高めるよう、更に次世代育成事業に取り組むことが求められる。

道立美術館などについては、現況や機能・役割を踏まえながら、道立図書館の一部機能を含めた道立美術館の建て替え、公館の有形文化財としての保存・保全の検討、その上で緑地の維持、文化発信を意識するなど都市のパブリックスペースとしての位置づけなどについて、一体的に検討すべき。

5. 手話

<現状>

平成30年（2018年）4月1日に障がいの有無にかかわらず、すべての道民が個人の尊厳を大切にしながら共生する、真に暮らしやすい社会を実現するために、2つの条例が制定された。「北海道障がい者の意思疎通の総合的な支援に関する条例」（略称：意思疎通支援条例）と「北海道言語としての手話の認識の普及等に関する条例」（略称：手話言語条例）である。2つの条例の目的が「障がい者の意思疎通」と「手話の普及」と違いはあるが、役割や施策の基本方針は一致している。表題が「誰もが暮らしやすい北海道を目指して」である。

<PTの見解>

2つの条例が施行されて4年余り経つが、まだまだ施策が実行されているとは言えない状況にある。道民への普及啓発も未だ希薄と聞く。施策を実行するために、道民、障がい者、意思疎通支援者、事業者一体となって取り組み、誰もが暮らしやすい北海道を目指して行く。

V 検証の総論

「鈴木道政の検証」は、2017年の「高橋道政の検証」結果から続く流れを一部踏まえながら取りまとめたものである。なお、道議会民主・道民連合議員会に設置した6つのワーキンググループにおいて検証・分析した項目は、「分野別の検証」に記載したものの外にも多岐にわたったが、紙面の関係から課題が顕著なものに限らせていただいた。

2019年4月、初登庁した鈴木知事は記者会見で「どんな困難も恐れることなく果敢に挑戦する」と決意を述べた。北海道の将来を託す形となった道民が新知事に期待したことは、知事として全国最年少（当時）となる「若さ」や、財政再建団体である夕張市で果敢に臨んだ「決意」、そこから得られた「経験」などを活かした、閉塞的な道政からの刷新であったと推察する。「はじめに」で記述したように、厳しい道財政や北海道と市町村の関係の希薄化（「道庁スルー」現象）など高橋道政の負の遺産を背負っての船出ではあるが、歯切れのよい物言いのそのままに、若者らしいチャレンジを見せてくれるのだろうかとの期待感があったと考える。

しかし、そうした困難に挑戦する姿といったものは時期を重ねていく中で見受けられなくなっていく。慎重姿勢が日常化し、それでも自らの意思を明確にする場合は、確実に道民世論を味方に付けられる場合に限られた。逆に、道民の賛否が分かれるような道政上の重要課題における判断については、回避をして決定を先送り、又は国任せの姿勢に終始するなど、そこに当初の「果敢に挑戦する」姿を確認することが困難になった。

そうした月日の積み重ねを経た現在、鈴木道政がスタートして3年余が経過した中で、本道にまん延していた閉塞感は鈴木知事のリーダーシップの下で果たして打破されたのであろうか。「ほっかいどう応援団会議」の創設による本道活性化、市町村と連携強化、人口減少問題等の課題解決への道筋はつけられたのだろうか。何より道民の暮らしは向上しているのだろうか。答えは否である。

新型コロナウイルス感染症という未曾有の危機への対応に政策資源が割かれたことや、国外の情勢変化等に起因する全国的な物価高や資材高騰が大きく本道経済に影を落としたことなど外的要因に悩まされた面はあるにせよ、分野別の検証にあるとおり、道民の安全・安心な暮らしを守るために、情勢変化に機動的に的確に対応し、道民の負託に応える成果を残しているとは言い難いのである。コロナ禍でメディアへの露出が増加し、対策に奮闘している姿が連日道民の目に留まり、また目玉政策やその成果らしきものの打ち出し方の巧みさで高い道民の支持を維持しているが、道民からのフワッとした好感度の高さが、そのまま知事の成し遂げた成果に由来するものでは無いことを肝に銘じるべきである。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、本道の人口は2045年には約400万人、実に現状の4分の3にまで減少するとの見込みにあり、今まさに成果にこだわった道政を推進しなければ手遅れになる。今後の、より厳しさを増す本道の舵取りを担えるのは、泥臭くとも粘り強くチャレンジを続け目に見える具体的な成果の達成に拘る人物、強力なリーダーシップと手腕を発揮し道庁組織を束ね、また道内市町村との深い信頼関係を構築できる人物、多くの道民の共感を得て北海道の未来に希望を持てる政策を進めていける、そうした人物である。

次の2期目に臨んだとしても、鈴木知事が自らの理想とする政治の実現に向けて、大きく脱皮する可能性が見えてこない。なぜなら、現状、利害がぶつかる調整困難な課題等への対応に既に限界が見え、国策追従型で政権の意向をそのまま本道に当てはめようとする傾向が強まっているからには、北海道が国策の犠牲になる懸念も高まっていく。そして、鈴木知事の道政運営では、安寧の世を無難に治めることはできるかもしれない

が、コロナ禍への対応はもちろんより厳しさを増す混迷の時代に、強力なリーダーシップを発揮し、北海道・道民を導くことは期待できない

自身がリスクを取らない政治姿勢を続ける限り、大きく輝きを増す北海道は決して生まれないのである。よって、鈴木知事にこれ以上の道政運営を任せることはできない。

第31期 道政検証プロジェクトチーム

P T 総括：沖田政審会長 P T 総括代行：中川政審筆頭副会長

＜政策課題別ワーキンググループの構成＞

政策課題	会 長	副会長	事務局長	副事務局長
自治関連	稲村	笹田	小岩	武田・壬生・鈴木
環境・エネルギー	高橋	広田	藤川	小泉・壬生・瀧上
経済・産業	梶谷	沖田	池端	松本・鈴木・山根
福祉・社会保障・生活	平出	松山	畠山	武田・木葉・宮崎
社会資本整備	三津	北口	菅原	松本・宮崎・山根
教育・人権・文化	須田	市橋	中川	小泉・木葉・瀧上