

2017年9月議会一般質問

2017年9月19日

日本共産党 五十嵐 完二

日本共産党の五十嵐完二です。私は、国家戦略特区について、新潟市のまちづくりについて、BRTについて一問一答で質問いたします。

1. 国家戦略特区について

(1) 国家戦略特区の評価が、経済成長より事業数が優先されることに対する見解を伺う。

まず、国家戦略特区について質問いたします。

2012年12月の第二次安倍政権発足をを受けて、翌13年1月に出された経団連の提言の筆頭に掲げられていたのが「大胆な規制・制度改革の断行」です。具体的には、「総理直轄の強力な推進体制の下」「民間有識者の知見を活用し」、都市開発、医療、介護、農業、労働、外国人材など「各分野における規制・制度の課題を総ざらい・点検し、可及的速やかに大胆な規制・制度改革を断行する」とあります。これを受けて、13年6月の「日本再興戦略」で「大胆な規制改革等を実行するための突破口」として国家戦略特区の創設が打ち出されました。法律が成立したのは同年12月であり、財界の提言は迅速に政策化されました。

国家戦略特区は、きわめて国家主導の色彩が濃い制度です。以前から存在した構造改革特区や総合特区は基本的に自治体がやりたいと手を挙げたものを政府が認定していたことに対して、国家戦略特区は、まず政府が、民間人による国家戦略特区ワーキンググループで具体的な制度設計をすすめ、検討すべき規制緩和事項を明示するところから始まっています。途中地方の意見も聞いてはいますが、基本的に上からメニューを作ってきました。基本方針は閣議決定、区域指定は政令、区域方針は総理大臣決定と、ぜんぶ政府が決めています。その国家戦略特区を主導しているのが、安倍首相が議長の国家戦略特別区域諮問会議で、竹中平蔵・東洋大学教授ら首相が選んだわずかな民間人と閣僚だけで構成し、首相主導で省庁の思惑に左右されない体制となっています。

国家戦略特区の現状は、指定区域は10、規制改革メニュー活用数は46、認定事業数は242です。

2014年2月に閣議決定した「国家戦略特別区域基本方針」は冒頭に「わが国の経済社会の活力の向上及び持続的発展を図る」ため国家戦略特区を導入するとありますが、以来3年半、実際に経済成長がどれだけあったのか。特区で生まれた新産業の経済効果が全国に波及し、雇用が増え賃金が増え、国民の生活が向上するというようなことは起きていません。この国家戦略特区を外資が入りやすい、「世界で最もビジネスがしやすい環境を整備し」と書いてありますが、この間外資が特区に入ってきたのは一件もありません。特区に進出したのは、新潟市でのローソンや、東京都や神奈

川県の一部で導入された外国人によるサービスに入った竹中平蔵氏が会長を務めるパソナグループなどの日本の派遣会社です。つまり、従来の規制下で参入できずにいた産業分野に入りたい国内企業が、特区の規制緩和を利用して入ったという状況です。「世界でもっともビジネスしやすくする」というのは表看板で、実際には国内の特定の企業に便益をはかるための治外法権を作っているにすぎず、それが安倍政権の国家戦略特区ではないでしょうか。

この国家戦略特区の制度が始まってから、これまでに二度の評価がおこなわれ、二回目の評価がこの5月におこなわれましたが、その評価の指標は、規制改革メニューをたくさん活用しているから良いというように、経済成長という目的と、規制改革という手段が入れ替わる本末顛倒としかいえないものとなっています。

経済成長につなげるという国家戦略特区の「基本方針」の目標に反して、経済成長よりも事業数が優先されることに対する見解を伺います。

(2)地方行政代表の意見が尊重される運営となるよう働きかけるべきではないか。

質問の第二に、小泉政権の構造改革特区のときは、その意思決定にすべての関係省庁の閣僚が参加していましたが、国家戦略特区では意思決定機関の「国家戦略特別区域諮問会議」に、議長の安倍首相のほかは麻生副総理と菅官房長官、それに地方創生と規制改革の特命担当大臣、経済財政政策担当大臣だけが政府関係者で、あとの5人は民間出身者であり、行政のプロの意見を尊重する仕組みにはなっていません。民間事業者と政治家の意思が優先する仕組みになっており、こうしたことが加計学園問題の背景になっていると指摘されています。

ワーキンググループのメンバーは安倍総理が指名した9人で、国民も議会も承認していません。ここが具体的な検討作業を行い、規制の存廃を実質的に決定しています。

この9月4日付けの「日経グローバル」には、「戦略特区、議論は活発か 有識者委員の欠席目立つ」との主任研究員による記事がでました。

そこでは、「ワーキンググループの任務は重大なのだが、果たしてその運営は適切、透明といえるのか」「2016年度にワーキンググループは省庁を対象にしたヒアリングを128回開いている。このうち資料もホームページで公開されているのは半分程度の69回分、議事要旨の公開は5回分である。獣医学部新設問題では、ワーキンググループへの加計学園出席者が記載されていないといった公表にあたっての問題点も判明している。」「ワーキンググループ委員は9人いて、その過半数出席が会合成立の要件なのだが、議事要旨が非公開なので出欠状況もわからない。判明分によると、出席者は多くても4人。わずか2人というときもある」としています。

そしてこのメンバーは計画を受け付ける立場でありながら、自分たち自身で応募者にもなっているという明らかな利益相反になっています。

結局、この国家戦略特区の制度は、首相周辺の関係者や一部企業などのための制度になっているのではないのでしょうか。

こんな制度は、社会にとって有害なだけであり早く幕引きをはかるべきですが、少なくとも公正・公平に意思決定できる仕組みに変えると同時に、第三者による評価がなされる仕組みも整えるべきです。

そのためにも、新潟市は当事者として、国家戦略特区は、地方行政代表の意見が尊重される運営となるよう働きかけるべきではありませんか。

(3)新潟市の「獣医学部」提案の引き下げの経緯に照らして、「加計学園問題」に対する市長の見解を伺う。

質問の第三に、2014年7月18日開催の新潟市国家戦略特別区域会議で、新潟市からは「獣医師養成系大学・学部」の提案がおこなわれ、その後この問題で何回かのワーキンググループによるヒアリングがおこなわれましたが、いつの間にか立ち消えとなりました。そして15年6月、愛媛県と今治市による「国際水準の獣医学教育特区」の提案がおこなわれています。

この6月2日の記者会見で、今治市の加計学園との関連を問われ、市長は「新潟市でも実現可能性を探った時期があった。その時にいろいろな環境がまだ整っていないから、加計学園関係の要素は全くなしに、今は提案しないとの報告を受けた」と答えています。

新潟市の提案引き下げの経緯に照らして、「加計学園問題」に対する市長の見解について伺います。

2. 本市の「まちづくり」について

(1)2008年からの「中心市街地活性化基本計画」の取り組みの教訓は何か。

次の質問は、新潟市のまちづくりについてです。

毎日新聞は8月15日から10回にわたって「未完の県都—新潟・政令市10年」との連載を行いました。

初回の8月15日付けは、「中央区役所移転」は「古町再生の『起爆剤』」になるのかという論調で、「古町アーケード街に散見される空き店舗や店によってバラバラな開業時間、新規出店の少なさなど、かねて指摘されてきた問題を放置したまま、こうした一時しのぎでせめぎ合っている限り古町の再生は望みえない」と指摘しています。

新潟市は、2008年から2013年までの5年間、「中心市街地活性化基本計画」をもとに、認定された整備計画にもとづいて、「たくさんの人で賑わい、交流が生まれる中心市街地の形成」「みなとまちの歴史が薫る、人にやさしく、暮らしたくなる中心市街地の形成」「たくさんの人が働き、良質なサービスを提供する中心市街地の形成」の3つを活性化の目標に掲げ取り組まれました。

短くいえば、「賑わい・交流の促進」「まちなか居住の促進」「都市型雇用の創出」の3つです。「まちなか居住の促進」と「都市型雇用の促進」はわずかに増えましたが、「賑わい・交流の促進」では、その指標とした歩行者通行量は大幅な減少となりました。

た。

この期間中の2010年に大和新潟店が撤退したこともありますが、歩行者通行量が大幅に減少し、「まちなか居住」「都市型雇用」も微増との取り組みの結果の教訓についてはどうとらえているか伺います。(ここまでが質問)

この期間のとりくみは「まちなか居住」も「まちなか雇用」もハードによるものが中心でしたが、ハードでなくソフトで「まちづくり」をすすめるべきとの立場から以下質問します。質問は旧新潟市の中心部を想定しての内容となっていますが、合併前の旧市町村単位でそれぞれ同様の取り組みが必要だということをおきたいと思います。

(2)「まちなか居住」の促進へ、中央区下町地域への居住促進のため空き家等も活用した重点的な取り組みを

質問の第二に、「まちなか居住」では、「民間事業者による新築分譲マンションの建築ラッシュ」が居住人口増加の要因としています。しかし、多くの市民にとって分譲マンションは高嶺の花といえます。古町や本町の中心市街地への居住の促進のため、徒歩や自転車で通える下町地域をはじめとして居住促進のために空き家に対する取り組みの支援を重点的におこなうことが必要だと考えますが見解を伺います。

(3)食産業のさらなる発展で、まちなかでの雇用の拡大を。

質問の第三に、「都市型雇用」の取り組みは、「ピア万代」や「C o C o L o 南館」の開業によるものとされています。

新潟市はニューフードバレーに力を入れ、食産業の発展を目指しています。

私がいうまでもなく、新潟市は米と酒はいうに及ばず、茶豆をはじめとした枝豆、十全ナスなどの野菜、魚、果物など食の宝庫であり、笹団子や寿司の極み、たれかつなどの人気商品もあります。

9月13日付けの新潟日報で新潟県のインバウンドが少ない理由について、運輸局の観光部長は、「新潟県は米、酒、雪など魅力的なものはたくさんあるが、他県に比べると、これといったとかったイメージが確立されていない」と述べています。

関係団体等とも協議し、行政も必要な支援を行い、新潟に来たらこれだという商品を生み出すなど、食産業のさらなる発展でまちなかの雇用を生み出すことで本市の雇用の拡大をはかる必要があると考えますがどうでしょうか。

(4)市民向け「みなとまちの歴史再発見」の取り組みでまちに賑わいを

質問の第四に、シニア半割の実施でバス利用者が増大することが示されました。これを生かして、例えば、観光客を中心に現在年間6万人以上が利用し、歴史博物館や北前船の時代館、本町などを巡る「新潟市観光循環バス」の1日乗車券は500円ですが、これにも高齢者の方をはじめ市民割引を適用すると同時に、市民向けPRを広

げ、市民のみなさんにみなとまちの歴史を再発見していただく。その結果、たくさん
の人で賑わうという、市民向けの取り組みを抜本的に広げるべきと考えますがどうで
しょうか。

(5)区バス・住民バスの取り組みを広げ、まちなかへの移動を便利に

質問の第五に、新バスシステムで乗り換えがともなったことなどで古町・本町など
は行きにくくなりました。まず自宅から新潟交通バス停までが遠いという地域では、
区バス・住民バスの地域生活交通が通院や買い物などで不可欠です。

区バス・住民バスを広げ、新潟交通バス停につなげればまちなかへの移動も便利に
なります。BRTで発生した乗り換えがなくなればさらに便利になることとなります。

地域内交通とまちなかへの移動の決め手である住民バスの立ち上げは簡単ではな
く、せめて、住民バス立ち上げのための手引き等を作成して、市民のみなさんの通院
や買い物の足の確保、そしてまちなかへの移動をおこないやすくする必要があると考
えますがどうでしょうか。

(6)「まちなか居住の促進」、「まちなか雇用の創出」、「賑わい・交流の促進」を合併前の旧 市町村単位で実情に合わせた取り組みを。

質問の第六は、これらの、「まちなか居住の促進」「都市型雇用の促進」「賑わい・交
流の促進」のための取り組みを合併市町村単位でそれぞれの実情にあった形で取り組
みをすすめるべきと考えますがどうでしょうか。

3. BRTについて

(1) 連節バス購入に関する裁判の地裁判決をどう受け止めているか。

最後にBRTについて質問いたします。

まず8月9日に新潟地裁で言い渡しがあった、「連節バス購入経費支出差止請求事
件」、いわゆるBRT裁判の判決についてどう受け止めているのか伺います。

※この判決文を見ると、連節バス購入の必要性については「シンボル性に優れている」
「一台あたりの輸送力が大きい」「第二期計画の南口方面で運用が想定される」とい
うものだけでした。

肝心の朝のピーク時の対応については、「新潟市は平成25年2月の時点において、
平日朝ピーク時間帯に新潟駅万代口でBRT路線を利用するものが797人いると
予測し、その後、同時間帯に直通路線が10本運行することを前提として、万代橋を
経由する時点において1400人の輸送力を確保する必要があるところ、BRT路線
は3分間隔より短い間隔で運行することが困難であることから、連節バスを導入する
必要があったとしている」とし、「BRT第1期導入計画策定時点では、新潟交通の修
正提案によって、直通路線（西循環線、西小針線、有明線、鳥屋野線）が存続するこ

とが明らかになっており、上記直通路線の当時のダイヤでは平日朝ピーク時間帯に少なくとも14本のバスが運行していたこと（西小針線6本、有明線2本、西循環線6本）、当時のダイヤを前提とした新潟市の予測によっても13.2本が運行すると予測されたことに照らせば、新潟市の予測は精度の高いものであったとは言い難い。」そして導入後の経過も「一般バスのみで路線再編を行うことができた可能性は否定できない」としています。

直通路線の存続と、その直通路線は平日朝のピーク時間帯に14本運行していたことが平成25年2月の「BRT第1期導入計画策定」時点では明らかになっていたにもかかわらず、新潟市はこの直通路線は10本として、それでは輸送力が不足するからと平成25年12月議会に連節バス製造業務の契約締結議案が提案されました。

さらに4台購入予定であるなど、今後のこの事業にもかかわるものなので、改めて伺いますが、多額の税金を使うにもかかわらず、新潟市の予測は精度の低いまま提案されたのはなぜなのか。新潟交通との間で、平日朝のピーク時の直通路線は現状維持の14本は確保することを約束していれば連節バスは購入しなくてもよかったですのではないかと、いかがですか。

(2)連節バスの4台導入について

次に、連節バスをさらに4台導入することに関して質問します。

専用走行路については、6月議会の市長答弁で、「平成31年度開業ということを目標としてきたが、その時期に余りこだわる必要はない」とし、設置は実質的に次の市長にゆだねられました。

連節バスをさらに導入することについての最新の答弁は、今年の2月議会での答弁「新潟駅の高架化といった交通基盤の大きな転換点と、それに伴う見直しなどについても考慮する必要がある」とのことで、第1期完成型の31年度から先送りとの表明に受け止めざるを得ませんでした。さらに、「そうすると篠田市政時代にはあと4台は導入しないと考えざるを得ないがそれでいいか」との私の質問に対する答弁は、「篠田市政が4期で終わるとは一回も言っていない」というお茶をにごす答弁で、まだにごったままとなっています。

この連節バスをさらに4台導入することも、篠田市政かどうにかかわらず、第1期完成型の平成31年度にはこだわらないとのことでもいいのでしょうか。