

※県議会HPの議事録から転載します。ただし、読みやすさを考えてあいさつなどを省略しています。また誤字をあらためているところもあります。補足説明をしている部分は（ ）で示しました。ご了承ください。

### 《総務部に関連する質問》

#### ○よしまた委員

消費税の10%への増税が10月に迫っています。県財政への影響は複数のルートで考える必要があると思うのですが、きょうはシンプルに、消費税を増税すれば県財政はふえるか否かという点に絞って質問をします。

まず、入りの側面からです。消費税が8%から10%になると、そのうち地方税分は1.7%から2.2%にふえます。今年度予算案では、地方消費税は235億円となっていますが、これに関連する歳入歳出を加減した実質的な収入額と、地方消費税の引き上げによる影響額を伺いたいと思います。

#### ○織田税務課長

今年度の地方消費税に関連する実質的な収入額については、地方消費税収入235億1,700万円余、他の都道府県から払い込まれる地方消費税清算金収入509億7,800万円余の歳入から、他の都道府県に対して支払う地方消費税清算金支出や市町村に交付する地方消費税交付金などの歳出を差し引き、246億9,100万円余となっているところです。

地方消費税の税率引き上げによる今年度の影響額については、本年10月1日からの引き上げであることや、国から県への払い込みまで数か月のタイムラグがあること等から、全体で3億2,000万円程度にとどまると見込んでいるところです。

#### ○よしまた委員

3億2,000万円程度は、いろいろなタイムラグや時期の問題があるということです。この金額だけでいろいろ言うことはできないと思います。

次に、出の側面を聞きます。県財政への影響ということを考える場合、収入がふえるこ

とだけを考えるのでは片手落ちとなります。消費税がふえるわけですから、県の支出に伴う負担も当然ふえるわけで、その影響を歳出予算で幾らと見込んでいるのかお答えください。

#### ○山田財政課長

歳出予算のうち、消費税率の引き上げの影響を受ける主な経費を性質別で申し上げますと、公共事業等の普通建設事業費を初め、物品等の調達等に係る物件費ですとか、各種補助金などの補助費等があります。

これらの経費に係る県全体の影響額につきましては、県の全ての事務事業について課税対象経費を積み上げた上で積算する必要があります。また、個々の事務事業の中にも課税経費と非課税経費が混在しているということ等もありますので、その額を把握することが困難であるということは御理解をいただきたいと思います。

#### ○よしまた委員

困難だという答弁でした。2014年4月の当委員会で、諏訪委員の質問に対し、税率引き上げによる影響額相当を適切に計上していると答えています。これは当然、そういうことだと思えるのです。全体として歳出はなかなか難しいということだったわけですが、個々には数字を出して、当然ですが、それはやっているということであれば、何らかの形でわかる手段はないのかとも思いますし、また、大ざっぱになるかもしれませんが、歳出に係る消費税がかかるもの、かからないものがわかるわけですから、概算でも出せるのではないかと思います。私自身も今後の検討課題としたいと思っていますが、少なくとも消費税が増税されれば、その分、県財政が豊かになるが、支出がわからないわけですから、単純に断定できないということはわかりました。

日本共産党は、逆進性の強い消費税の増税そのものには反対です。しかし、それを脇においても、今、この経済状況で増税しているのかということが真剣に問われています。内閣府の景気動向指数の基調判断が6年2カ月ぶりに悪化となりました。悪化判断の次の判断で後退にならなかった例はありません。ちなみに、消費税導入後、2回の増税のときは、この景気判断は、拡大局面、回復の動きを強めている、緩やかに回復しつつあるというものでした。これらの例と比較しても、政府が景気悪化を認める中で消費税増税を強行することはかつてなかったこととなります。

きのう、GDP速報値が発表されプラスだったと報じられていますが、輸入が輸出以上に落ち込んだことによる数字のマジックで、輸入の落ち込みはリーマンショック以来の規模だとも言われています。今朝の東奥日報は、日本経済が変調を来している可能性を示した。警戒レベルが1段上がったと社説に書かれておりましたが、個人消費も投資も輸入も輸出も軒並みマイナスで、消費税増税の根拠はさらに崩れたと思います。共同通信が行った世論調査では、10月の消費税増税に反対が57.6%、同じく反対が54%となった朝日新聞の調査では、75%が消費税増税が景気に与える悪影響を不安だと答えています。増税に伴う国民の不安の大きさを示しています。

本県の経済、財政にとっても深刻な影響を与える消費税増税は中止すべきです。県としても、暮らしと県民、県財政、県経済のことを真剣に考えて増税中止を求めるべきだということを述べて、質問を終わります。

### 《企画政策部に関連する質問》

#### ○よしまた委員

青い森鉄道について質問をします。

青い森鉄道は、その誕生の経緯からしても、市民、県民の大事な交通手段になっているという点からも大切な存在だと考えています。きょうは特に、高校生の通学の利便性という問題にスポットを当ててお聞きしたいと思えます。

まず、高校生の利用状況について教えてほしいのですが、過去の答弁では、青い森鉄道の利用客の6割が通勤・通学だという答弁があるのですが、利用者の状況や傾向についてお伺いします。

#### ○石橋青い森鉄道専門監

青い森鉄道線の利用者については、平成30年度の実績で年間の輸送人員が約452万人となっており、そのうち、通勤定期利用者が約90万人で、全体の約20%、通学定期利用者が約201万人で、全体の約44%となっております。定期利用者が全体の約64%ということになります。

また、定期外利用者ですが、こちらが161万人で、全体の約36%となっております。

#### ○よしまた委員

通学の定期の中では44%、全体でいうと半分弱というような感じだと思うのですが、利用者の半分弱を占めるという高校生の利便性を考えることは、鉄道の経営を考える上でも大事な課題だと言えらると思います。高校生の利便性向上のために、ダイヤ編成という点でどういう取り組みをされているのか教えてください。

#### ○青い森鉄道専門監

青い森鉄道株式会社では、沿線各駅における始発列車から最終列車までの乗降客数をもとにしながら、同社の利用者の半数近くが通学定期利用者であることを踏まえ、沿線の高等学校の始業時間なども考慮し、特に、朝夕の通学時間帯における利便性確保に意を用いてダイヤ編成をしているとのこととです。

#### ○よしまた委員

特に、朝夕の通学の利便性をとということでした。改めてお聞きしますが、青い森鉄道を利用する高校生の声を直接聞いて反映させるシステムはあるのでしょうか。

#### ○青い森鉄道専門監

高校生の生の声ですが、青い森鉄道株式会

社の営業部では、各高等学校の始業時間や年間行事を確認した上で、社内において、運輸、駅、指令関係者を集め、輸送改善会議を開催し、毎年度実施している乗降調査や現場の社員が聞いた高校生などお客様からの声を踏まえ、ダイヤ編成を行っているとの話です。

#### ○よしまた委員

朝夕の通学で使う方の利便性を考慮している、さらに、乗組員の方が直接聞いた声などもそういう形で反映させて行っているということでした。大事なことだと思いますので、そういう努力をされているということを確認しておきたいと思います。

具体的に2つだけお聞きしたいのですが、私には、子どもが2人いまして、下の子が今、高校生、上の子が2年前まで高校生で、いずれも雪がない間は自転車で通学し、冬の間は定期券を買って青い森鉄道で通学をしています。部活の友人の多くもそういう利用をしています。冬の期間とそれ以外の期間では、利用傾向に違いがあると思いますが、その点について教えてください。

#### ○青い森鉄道専門監

青森市内の1日平均乗降客数は、平成30年度の実績で、4月から9月までの上半期では、定期利用者が7,410人、定期外利用者が4,823人、合計で1万2,233人となっております。

また、10月から3月末までの下半期では、定期利用者が8,314人、定期外利用者が4,524人で、合計で1万2,838人となっております。下半期のほうが605人ふえているということですので、約5%多くなっているということが推計できるかと思えます。

青い森鉄道株式会社によりますと、全体の傾向といたしましては、定期については、冬季に自転車通学からの切りかえ等により増加し、定期外については、夏祭りなど観光シーズンでもある夏季に増加する傾向となっているとのことです。

#### ○よしまた委員

今の区分だと4月-9月と、10月-3月で、5%の変化だということですが、上半期では、夏の祭りの利用者などがふえており、日常的な利用としては、冬の間は5%どころではないと想像されます。青森市内で考えると、先ほどありましたように、ねぶた期間中の利用客などがふえている。ずっとふえているのではなくて、その瞬間、その日とかその時間とかにふえているタイミングがあると思いますが、そういう場合にどういう対応をされているかお聞かせください。

#### ○青い森鉄道専門監

いわゆる冬期間とかイベント等の開催時期等の多客期と申しますが、利用客が多い時期において、どのような対応をしているのかという質問です。

青い森鉄道株式会社では、沿線でのイベントなどで通常より特に多くの利用者が見込まれる場合、臨時列車を運行し、利用者の利便性を確保するようにしております。

具体的には、浅虫温泉花火大会や青森ねぶた祭り、三沢基地航空祭などに際して臨時列車を運行しております。

また、イベントなどで多く利用者が見込まれる場合には、状況に応じまして駅で対応する社員をふやしたり、無人駅には社員を配置するなど、利用者の利便性と安全性の確保に努めております。

#### ○よしまた委員

利用者の約半分は高校生であり、その利便性の向上は青い森鉄道全体にとっても大事な意味を持つ、また、そういう認識のもとでさまざまな努力もされているということなどもわかりました。この基本的な姿勢を踏まえて、高校生がどういうニーズを持っているか、例えば、冬の間は、手だてが必要ではないかという気もしています。子どもに聞くと、テスト期間中に、朝夕じゃなくて、昼に授業が終わる。そのときの電車の混み具合だとかということも聞きますので、きょうのやり取りの到達点を土台にして、今後、高校生の利便性の向上へ、もう少し次の機会に、具体的に議論しながら深めていければいいなと思います。



## 《危機管理局に関連する質問》

### ○よしまた委員

4月9日、自衛隊三沢基地に所属するF-35A戦闘機が本県沖の太平洋上に墜落しました。パイロットがいまだに行方不明で、本当に胸を痛めています。

日本共産党青森県議会県議団は10日、県に申し入れを行い、搭乗員の捜索、救助を最優先に行うとともに、原因究明や情報の公開などを求める要請をしました。知事も4月12日に県庁に説明に来た空自北部航空方面隊の森川司令官に対し、操縦士が無事が見つかることを祈り、救出に力を注いでほしいと要請したと報じられています。まさに同じ気持ちです。

その後、1カ月以上が経過した今の時点でわかることを踏まえ、事故の概要と県のこれまでの対応についてお伺いします。

### ○豊島防災危機管理課長

今、御紹介がありました、去る4月9日、航空自衛隊三沢基地所属のF-35A、1機が青森県東方太平洋上に墜落する事故が発生、隊員1名が行方不明となり、これまで自衛隊等による捜索活動が行われておりますが、機体の一部は発見されたものの、隊員はいまだ発見されておられません。

今回の事故は、三沢基地が所在する三沢市民をはじめ、県民に不安を与えるものであることから、4月12日に航空自衛隊北部航空方面隊の森川司令官に対して、知事から直接、今後、このようなことが起きないように最大の配慮をすること、航空事故調査委員会においてしっかりと調査し、原因究明がなされて方向性が示されることが重要であること、そして、何よりも、行方不明となっている隊員を全力で捜索し、救出していただきたいことを要請したところです。

また、これまで可能な範囲で情報収集を行うなど、現状は事態の推移を注視しているところです。

### ○よしまた委員

今回の事故に対する県の認識と今後の対応

について教えてください。

### ○防災危機管理課長

今回の事故につきましては、経験豊富で優秀な隊員1名が行方不明となり、また、県では、これまでも地域の民生安定のため、航空機運用の安全を求めてきただけに大変残念ではありません。それゆえ、航空自衛隊においては、三沢基地が所在する三沢市民を初め、県民の不安を払拭するよう適切に対応していただきたいと考えています。

県といたしましては、事故調査委員会において原因究明がしっかりとなされることが重要であると考えており、今後の推移を注視して適切に対応してまいりたいと考えています。

いずれにいたしましても、いまだ隊員1名が行方不明となっているところです。一日でも早く発見されることを祈るばかりです。

### ○よしまた委員

残念な出来事だ、そして、原因究明を待ち、注視するというようなお話だったと思うのです。今の時点で原因究明を待つということは当然だと思いますが、やはりこれがないうちは飛行をするなどということなど最低限求めていくべきだと思っています。

私は、この事故を受けて、県がどういう認識を持つかということに注目をしています。日本共産党は、F-35そのものが多くの欠陥を抱え、配備の危険性があると訴えてきましたが、これは何も私たちだけの認識ではありません。例えば、トランプ大統領だって、就任前にはなりますが、F-35のプログラムとコストはコントロール不能だとツイートしています。米国会計検査院(GAO)のサマリーですが、4月25日、昨年5月から11月にF-35の30%近くが予備部品の不足で飛行できず、戦闘機に必要な要件を満たすだけの実情に達していないと烙印を押す報告を出しています。

また、これは今月の7日ですが、昨年9月に米国サウスカロライナ州で墜落したF-35Bのほうでは、戦闘機の事故原因について、製造上の欠陥と報告をしました。県はこ

うした米国からの指摘も今回の墜落事故を受けとめる際の材料にすべきだと思うのです。

また、この事故が地元住民に与えた恐怖を私は考えるわけですが、これも私一人の勝手な思いではありません。

冒頭、答弁もありましたが、市民、県民に不安を与えているというお話がありました。三沢市長と議長が連名で、防衛大臣あてに要請書を出しています。また、三沢の基地安全対策連絡調整会議が航空自衛隊や東北防衛局にあてた要請も出しています。それを見ても、航空機による事故が市民に大きな不安を与えていることとともに、事故の原因究明や再発防止に万全を期してほしいということが書かれている。県にはこうした感情もしっかり受けとめる責任があると思うのです。この事故をどう受けとめ、どういう態度をとるか、それは事故の原因究明後になったとしても、その主体的な態度が問われるということ強く指摘しておきます。

最後にもう一つお聞きしたいのですが、昨年のきょう、当委員会で安藤（晴美）委員が日米共同訓練が核燃施設に与える影響について質問をしています。その際、原子力安全対策課長は、国が定めた航空機落下確率に対する評価基準を参考に、再処理工場建屋への航空機落下確率を評価し、それが1年当たりで10のマイナス7乗未満だから大丈夫だという趣旨の答弁をされています。

そこでお聞きしますが、今回の落下事故が核燃施設、特に再処理工場に与える防護設計上の影響はないでしょうか。

#### ○安田原子力安全対策課長

今回の事故の影響ですが、日本原燃株式会社によると、六ヶ所再処理工場について、国が定めた航空機落下確率に対する評価基準を参考に落下確率を評価し、落下確率が設計上考慮するか否かを判断するための基準である1年当たりの回数が10のマイナス7乗未満であることから、建屋への航空機に対する防護設計は必要ないとしている。航空機落下確率は、施設周辺における民間飛行場や自衛隊機または在日米軍機の基地の有無、施設及びその周辺上空における訓練空域の有無などの

周辺環境及びこれまでの事故実績を踏まえ評価するが、基地内での事故や海上への落下事故については対象外とされていることから、今回のように、海域への落下事故は影響しないとのこと。

#### ○よしまた委員

航空機落下確率がキーワードという、これが10のマイナス7乗未満だからということになるわけですが、その航空機落下確率をどう算出するかというと、先ほどお話があったように、海上は全く関係ない。陸上に落ちなければ関係ない。ちょっと確認ですが、先ほど落下確率の母数になる部分だと思うのですが、数字を出す際に、戦闘機、旅客機、そういう飛行機の種別による区別は持っていますか。

#### ○原子力安全対策課長

その評価基準では、評価は、固定翼機、あるいは、回転翼機を評価対象航空機として評価するというようになっております。

#### ○よしまた委員

その基準となる飛行機は、回転翼機であれ固定翼機であれ、どういうものであれ、航空機一般のことをもとの数字としているという理解でいいと思うのです。つまり、この航空機落下確率のパラメーターに、戦闘機なのか、旅客機なのかということは全く考慮されていないということがわかりました。

また、その対象となる物体が今回の場合は再処理工場ということになりますが、それが再処理工場だろうが県庁のような民間の施設だろうが、そういうこともこのパラメーターには考慮されないということだと思うのです。つまり、航空機落下確率が出るパラメーターというのは訓練ルートかどうかということと、地上か海上かということと、さらには、対象となる面積の大きい小さいだけということになります。これでは三沢市の軍事施設と六ヶ所村の核燃施設の距離感は考慮されていません。また、空を飛ぶ飛行機の種類も考慮されていません。三沢市や六ヶ所村の距離感や、そこにあるものを考えると、これで果

たして県民の安全への責任を果たせるの  
だろうかと思うのです。

これは国の基準だと思うのですが、国が  
そういう基準しか持たなければ、県が  
独自に安全性を見る指標を持つべきだ  
と思います。きょうはこれを指摘して  
終わりますが、ぜひそういう検討を  
していただきたいということを指摘  
して、終わりたいと思います。