

ただいまから、県政一般事務にかかわる諸課題について質問をいたします。

質問に先立ち、一言申し述べたいと思います。

政治全体に、パフォーマンス政治が横行していることを嘆かわしく感じざるを得ません。

政策の人気取り合戦をしたり、対立構図を鮮明にしようと、揚げ足取りや疑惑事象を取り上げ、相手の党のダメージを狙う、それを面白おかしく取り上げるマスコミ。

そんな構図に国民は飽き飽きしているのではないのでしょうか。

小泉元首相の「公約は守られなくても、大したことはない」発言以降、一旦、権力を握れば、野田総理のように、公約になかったことまで白紙委任されたと勘違いしている状況。

言っていることと、やっていることが違う。

国民の選択基準は、あくまでも公約です。その公約はどうでもいいというのなら、何を基準に国民は選択すれば良いのでしょうか。

国民が政治不信に陥るのも無理のない話であります。

私は、このような政治状況を作り出したのが小選挙区制度ではないかと考えます。

本来、政党間の主張を戦わず政党政治を目指すべきであります。小選挙区制度導入により、政党が理念なき烏合の衆である選挙互助組織となってしまう、組織政党の役割を果たしていないのが現状ではないのでしょうか。

人気取りのための候補者づくり、現職優先の候補者選定など、人物評価をなくしてしまったことが、政治の劣化、議員の質の劣化を招いていると言っても過言ではありません。

二大政党制をつくると言ってもおきながら、12の政党が存在しています。

政治家が、生き残りをかけ、右往左往して、党を変わったり、作ったり、ひっ付いたり、この有り様は、国民の政治不信を助長しています。

もっと、人材育成機能を持った選挙制度にしなければ、「反与党」「反権力」というだけでどんどん政権交代が起こってしまい、同じことを繰り返すだけになると考えます。

せめて、香川県議会はミニ国会のようにならないよう、建設的な意見を議論する権威ある香川県議会でありたいことを訴え、質問に入ります。

まず、**雇用問題**について数点お伺いします。

先の決算評価特別委員会で、せとうち田園都市香川創造プランの実施状況の平成24年度の評価調書が示されました。その中で県政世論調査から見た施策(17分野)の重要度・満足度の調査から、県民の施策に対する必要性の意識が示されました。

重要度の一番高い施策分野が、「働く場の確保と労働環境の整備」と「子育て支援社会の実現」で、重要度4.5と一番高かったわけです。一方、満足度は、「働く場の確保と労働環境の整備」が2.6と一番低い評価です。

重要度から満足度を引いた差、いわゆる必要性は、「働く場の確保と労働環境の整備」が、ダントツで一番高かったわけです。

知事が力を入れている「観光の振興」は、重要度、必要性とも17分野中13位、満足度5位タイとなっているわけです。

つまり、県民は、今何を求めているかということは、一目瞭然であります。

「雇用の創出と飯を食べていける賃金・労働条件の整備」であります。

「結婚して、子どもを生ま育てられる適正な賃金・労働条件のルールづくり」でありま

す。

そのことに、行政はもっと力を入れてほしいと県民は求めているのであります。
まず、この県民の意識について、どう知事は認識しているのか、お伺いします。

次に、**香川県内の景気・雇用失業状況に基づく雇用対策について**、お伺いします。

12月3日に発表された日本銀行高松支店による香川県金融経済概況によれば、「香川県内の景気は、このところ足踏み状態となっている。すなわち、公共投資は持ち直し基調にある。設備投資は底堅い動きとなっている。個人消費は横ばい圏内の動きとなっている。一方、住宅投資は足もと下げ止まっている。こうした中、企業の生産動向は足踏み状態が続いている。雇用・所得環境は改善の動きが幾分弱まっている。」とされています。

簡単に言うと、公共投資は持ち直しており、設備投資も底堅い動きと言われており、問題は個人消費の伸び悩みだと言うことではないでしょうか。

一方、政府は、「2012年7-9月期GDP速報で、実質成長率は前期比年率3.5%と3四半期ぶりのマイナスとなった。先行きについては、外需の寄与が弱いものにとどまると見込まれるなど、当面は弱めの動きが続くと見込まれる。景気下押しリスクに対応するため、予備費の使用を決定して経済対策の早期実施に努める」とされています。

そこで、本県においても、今議会で58億円余の経済対策補正予算が計上されているところであります。

確かに、業種によっては、倒産、事業縮小及び事業所閉鎖などによる雇用調整も一部行われていると香川労働局の雇用失業情勢で発表されていますが、別の業種によっては、仕事が集中し過ぎて、もっと平準化して仕事があればとの業界の意見も聞きます。

現実には、香川労働局発表の求人・求職者の状況をみると、業種によってアンバランスが生じているのです。

11月30日に発表された香川労働局の求人・求職者状況では、全体で1.04倍の有効求人倍率であります。建築・土木技術者は2.89倍、大工・左官・防水工・内装仕上等の建設の職業は、2.75倍、電気工事士の資格が必要な電気工事の職業は、2.15倍と有効求人倍率は非常に高いわけです。

建築・土木技術者、大工、電気工事士などの職人のニーズは非常に高いわけです。

求人は多いが、求職者は少ない。

住宅メーカーの経営者に聞きますと、県内では職人を確保できず、徳島県や高知県から職人を呼んでいるとのこと。

住宅の耐震化や太陽光発電設備の設置による影響もありますが、職人の求人倍率は、あまり景気に左右されることなく、ここ数年、変わっていません。

知事、これは、どこに問題があると思っていますか。

単なる雇用のミスマッチでしょうか。

私は、そんな生易しい問題ではなく、構造的な問題であると考えています。

求人は多いが、求職者は少ない原因は、二つ考えられると思います。

一つは、職人の育成の供給源が十分ではないことが考えられます。

もう一つは、賃金が安い、この職種では家族を養っていけるのかという将来不安がある。いわゆる労働環境が悪いということが考えられます。

まず、職人の育成の供給源に係る職業訓練について見てみましょう。

先般、香川県立高等技術学校に、ここ4年間の訓練卒業生の就職状況をお聞きしました。電気工事士の資格が取れる訓練期間2年間のカレッジコースの電気システム科の就職率は毎年ほぼ100%であり、関連業種の就職率も100%に近い数字になっています。

さらに、建築大工の技能検定2級・3級や、卒業後、必要な実務経験が短縮されて2級建築士の受験資格を取れるカレッジコースの建築システム科の就職率も毎年100%です。但し、関連業種就職率は、9割の時もあれば、2～3割の時もありました。

また、同じくカレッジコースの自動車工学科、キャドシステム科の就職率も100%、関連業種就職率も100%に近い数字になっています。

若年求職者を対象とするテクニカルコースや離転職者を対象とするアビリティコースも100%とはいかないが、一定の就職率を保っています。

いわゆる、離転職者についても単にハローワークへ行って就職先を見つけるよりは、訓練をしてスキルを身につける方が就職が有利なことが伺えます。

職人を育成し供給する職業訓練校の状況を見ると、きちんと供給している状況が把握できました。

しかし、残念ながら、少人数クラスで個人指導を基本にしていることから、訓練生の数が限られているのが現状です。

もっと、職業訓練実施機関の充実が求められます。

私も訓練現場を見させていただきましたが、使用できない故障中の張り紙をしている機械や耐用年数をとうに超えた昭和40年代の機械がいたるところにあり、先般の経済委員会でお伺いしますと、耐用年数が超えた機械が100以上、そのうち、20年以上超えた機械が20以上あると答弁されています。

また訓練施設の照明や訓練場の環境の悪さを目にし、これまでの職業訓練予算措置を放置している県の労働行政に対する冷淡さを目にしました。

枠に基づいたマイナスシーリングの積み重ねの影響が出ているのではないのでしょうか。

このままでは、学生の職業訓練に支障をきたし、職業訓練上の安全面からも問題があると考えます。

また、職業訓練は、常に時代ニーズを取り上げていくことが重要であり、例えば、自動車工学科には電気自動車、電気システム科には太陽光発電設備など、時代のニーズに合った機器の整備が重要であると考えます。

浜田知事、職業訓練指導員の増員と機器整備の充実が求められると考えますが、いかがお考えでしょうか。お伺いします。

さらに、**職業能力開発促進センターであるポリテクセンター香川との関係について**であります。

全国のポリテクセンターは、平成19年12月24日閣議決定された独立行政法人整理合理化計画に基づき、雇用・能力開発機構を廃止して、職業訓練業務を高齢・障害者雇用支援機構と希望があれば都道府県に移管することしました。

その当時、私は、同一県において国と県で同じような職業訓練施設があるのは二重行政の典型的なものであり、一本化して、もっと体型的に充実した職業訓練施設を作るべきと

考え、その見解を県執行部にお聞きしたことがありました。

しかし、当時は、香川県の財政危機における財政再建中であり、県への施設の移管には国の予算措置もない状況の中で無理であるとの判断でありました。

今日、このような雇用情勢であり、職業訓練の充実が求められています。

また、企業側も、昔と違って、技術者・技能者を育成するという視点から即戦力の技術者・技能者を求めている状況であります。

今求められているのは、需要側のニーズと供給側のニーズを摺り合わせ、ものづくり産業や地域産業を支え、企業の要請に応え、発展させることができる技術者・技能者を育成する職業訓練施設が必要となってきたと考えます。

そこで、地方分権の立場からもハローワークの移管とともに、改めて国に対してポリテクセンター香川の県施設への統合を予算措置も含めて、求めてはと考えますが、知事はいかがお考えでしょうか。

次に、**職人に対する適正な賃金、労働環境の確保**という視点であります。

これまで、公共工事設計労務単価について、昨年11月県議会の一般質問、本年の6月の代表質問でも取り上げさせていただきました。

「建設熟練工の賃金破壊・後継者が育たない」「家族が生活できない」という実態を訴えさせていただきました。

6月の代表質問で、やっと知事から「建設労働者にとって厳しい状況にあると認識しております。」という答弁をいただきました。

浜田知事、ご認識されたのであれば、この課題に手を打たなければならないのではないのでしょうか。

先程、お話ししました職業訓練生も訓練中に資格取得のため学科試験に受かり、就職して実務経験年数を取得すると正式な資格保有者となりますが、資格を取得したら、その会社をやめる。なぜなら賃金が安いからであります。

よって、資格を持った職人が流動化して定着しない。そのことが、技術の伝承ができない、技術力の維持ができない、後継者が育たない、という悪循環に陥っているわけあります。

設計労務単価が構造的に安い状態で、いくら公共事業のパイを増やしても解決できません。

香川県の公共工事設計労務単価の推移を見ても、大工が平成8年に24000円であったのが、現在15100円まで下がりました。電気工事士も平成9年に18200円であったのが、現在14600円あります。

単価の下落だけでなく、タイル工は平成18年度から香川県に調査に必要な数の職人がいないので、単価が出せない。屋根ふき工も平成19年から香川県に調査に必要な数の職人がいないので、単価が出せない状態になっています。

屋根ふき工は、太陽光発電設備を設置する際には、必要な職人であります。

設置には雨漏りがあったらいけないので、本職の屋根ふき工に頼む方が良いでしょう。

私も、9月に太陽光発電設備を屋根に設置しましたが、愛媛県から屋根ふき工職人が泊り込みでやってきました。請け負っていた地元の住宅メーカーの社長に聞くと、香川県に

は、屋根ふき工がないので、愛媛県から来てもらっているとの話です。

まさしく、先程申しました香川県の公共工事設計労務単価表に屋根ふき工が平成19年から単価表示がない、香川県に調査対象職人がいないというデータとマッチする話であります。

公共工事設計労務単価の10数年間、下落し続けている状況に歯止めをかけるルールづくりから始めなければいけないと考えますが、いかがお考えなのでしょうか、お伺いします。

地域の業者を育成する観点からも、元請業者と下請業者の適正な価格での取引ルールをつくるべきと考えます。

これまでの答弁のように、個々の労使当事者間で自主的に取り決めることだから、官は立ち入れないというのであれば、これまで発生した官製ワーキングプアをどう解決するのか、お示しいただきたい。

官製ワーキングプアをつくらない、生活できる賃金の確保は、発注者である自治体と直接の使用者である企業の共同責任であると考えます。

私は、一定額以上の大きな公共工事からでも、職人さんの賃金下限額を公共工事設計労務単価の9割という形で設定したり、熟練度に応じた賃金下限額の設定などの新しい公共のルールづくり、つまり公契約条例の制定等が必要と考えますが、いかがでしょうか、お伺いします。

次に、6月の代表質問で、公契約の庁内の研究会ができて七年もたつわけですから、庁内だけの狭い議論にせず、一步踏み出して、現状把握のため、労働者側の団体や学識経験者の意見や、すでに公契約条例を制定している自治体関係者からの実施状況も聞いてみるよう質問をしましたが、必要な情報収集や検討を行いながら取り組んでいるという答弁でした。慎重に考えるのはいいのですが、現場の把握はしないと言っているのと同じであります。

そこで、具体的に申し上げます。大工さんや電気工事士等の職人さんの現場の意見を聞いてみたらいかがですか。

大工さん等の職人の団体で、建設労働組合の皆さんのご意見をお聞きください。

さらに、すでに実施している自治体関係者からの意見を聞くぐらいはすべきと考えますが、いかがお考えなのでしょうか。お伺いします。

次に、**四国の新幹線導入と並行在来線問題**について、お伺いします。

四国4県や経済団体、JR四国などで作る「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」は平成23年7月に、四国への新幹線の導入を柱とする提言をまとめました。

提言によると、四国の鉄道利用は1日平均で約24万人と、20年間で約3割減少した。沿線人口の減少に加え、高速バスの充実などが影響した。今後、鉄道事業者の自助努力だけでは鉄道網の維持が困難になると指摘しています。

これを打開する手段が新幹線の導入による主要路線の高速化であると提言しています。

また、本年、7月19日に四国4県知事は、連名で、国の基本計画に位置づけられている四国新幹線・四国横断新幹線の推進に向けて、決議しています。

そこで、まず、お聞きします。

これらの構想には、フル規格新幹線の構想が入っているのでしょうか、お伺いします。

次に、**並行在来線問題**についてであります。

並行在来線とは、新幹線開業によって「並行」する形で走る在来の鉄道路線のことです。

1997年に長野新幹線（東京・長野）が開業して以来、全国において在来線が並行して新幹線が開業する場合、その在来線の経営は、JRから分離するというルール（政府・与党合意：当時の自民党政権）が適用されることになりました。

これは、JRの各社の負担軽減のために、在来の路線から経営を分離し、県や沿線自治体でつくる第三セクターに経営を移管するなどの形がとられることになっています。

これまで、

長野新幹線（1997年高崎 - 長野間開業）の並行在来線として

横川 - 軽井沢間は廃止し、バスに転換

軽井沢 - 篠ノ井間は、しなの鉄道に移管

東北新幹線（2002年盛岡 - 八戸間開業）の並行在来線として

盛岡 - 目^め時^{とき}間は、IGRいわて銀河鉄道に移管 目^め時^{とき} - 八戸間は、青い森鉄道に移管

九州新幹線（2004年新八代 - 鹿児島中央間開業）の並行在来線として

八代 - 川内^{せんだい}間は、肥薩おれんじ^{ひさつ}鉄道に移管

東北新幹線（2010年八戸 - 新青森間開業）の並行在来線として

八戸 - 青森間は、青い森鉄道に移管されました。

2015年春の北陸新幹線の開業時には、信越本線（長野～直江津間）、北陸本線（直江津～金沢間）も、このルールに基づき、現在のJRから経営が分離され、第三セクター会社で運営することが決まっています。

すでに、開業した全国の並行在来線会社の多くは、沿線地域の人口減少やマイカー普及などにより、厳しい運営状況となっており、その補填として県や沿線市町村が多額の財政負担をしているのが現状であります。

並行在来線会社は、JR時代の主な収入源であった長距離旅客が失われることが大きな影響を与えます。

さらに、少子化に伴う通学需要の減少も影響があります。

また、JRからの分離で、既存路線から独立した料金体系になったため、JR運賃水準の1.2倍～1.8倍程度の割高になり、利用者離れが起きる悪循環になっています。

三セク鉄道は、経営状況を好転させるため、売店など周辺事業への進出、イベント列車の運行、地域密着イベントの開催、新駅の設置、グッズ販売などで増収を図る一方で、列車本数の削減、設備の自動化、人員削減、他事業者の退職者を再雇用するなどの合理化を進めていますが、これも限界に来ており、存亡の危機に立たされているのが現状であります。

そこで、四国にフル規格新幹線導入ということになれば、並行在来線の問題が大きく浮上してくるわけです。

私は、地元の在来線の存続、地元の通勤・通学の足の確保に大きな影響を与えるような将来構想には、賛成できません。

現在でも、高松から京阪神ルートへの交通の利用状況は、JR四国によると、高速バスが7割、JRが3割とされています。

さらに、高松自動車道路の4車線化になれば、より一層、香川県民は、高速バス利用が増えることが予想される中で、在来線の存続維持の課題もあります。

四国に新幹線の導入は、20年～30年先の話かもしれませんが、フル規格は現実的には無理だと多くの皆さんが考えているかもしれません。

しかし、10月18日に開催されましたJR四国との四国公共交通議員連盟意見交換会においては、愛媛県議会議連や高知県議会議連の方々から、四国新幹線を導入するのなら、フル規格での新幹線の導入を四国4県、力を合わせて国に働きかけるべきとの意見が出されたわけです。

まずは調査費をつけるために要望するという意見の方もおられますが、新幹線は地元の要望を受ける形で建設されるわけですから、一度、四国全体で国に要望しておいて、並行在来線の問題があるから、香川県だけ、フル規格は要望しないと後戻りできるのでしょうか。

北陸新幹線も、気運が盛り上がった状況の中で、北陸新幹線の導入のため、並行在来線のJRからの分離を突き付けられ、後戻りできない状況に追い込まれました。

新潟県では、沿線自治体からは、並行在来線の維持を県が責任を持って対応するという確認ができなければ同意できないということで、県が追い込まれ、並行在来線の維持を沿線自治体に約束しなければならなかった事実があります。

長崎ルートも、佐賀県の鹿島市と江北町が並行在来線の第3セクター化に反対して新幹線建設に同意しなかった経緯があります。

長崎本線肥前山口～諫早間は、JR九州が継続運行することになりましたが、そこには裏があり、この本線の赤字に対して、長崎・佐賀両県が補填することが条件です。

私が知る限り、四国四県でも香川県でも、この並行在来線の問題を踏まえた議論が十分できていないと考えます。国に要望するのであれば、そのことを県民に明らかにして、しっかりと議論して要望すべきではありますが、知事も他の3県知事と連名で決議したわけですので、どのようにお考えになっているのか、お聞かせください。

また、この並行在来線の問題を、他の3県と意見調整を行なった上で、決議されたのか、お聞きしまして、私の一般質問を終わります。

(浜田知事答弁)

三野議員の御質問にお答えいたします。

まず、**職業訓練の充実等**についてであります。

雇用の問題は、県民生活の安定に直結していることから、県内の雇用失業情勢が依然として厳しい状況にある中、御指摘のとおり、県民の皆様の関心も非常に高く、施策の一層の充実が求められている分野であると認識しております。

このため、「せとうち田園都市香川創造プラン」においても、「働く意欲と地域産業をつなぐ雇用対策の推進」を重点施策に掲げ、県内産業の振興や正規雇用に向けた取組みを推進するとともに、雇用のミスマッチ解消や職業能力の開発支援、労働環境の整備等により、雇用の確保・拡大に全力を挙げて取り組んでいるところであります。

県高等技術学校の設備・機器の整備については、訓練レベルの維持向上や安全衛生の向上の観点からも重要であることから、県の財政状況が厳しい中、優先順位の高いものから修繕や更新を行っており、今定例会においても緊急に修繕や更新等が必要な設備・機器について補正予算案を提案しているところであります。また、職業訓練指導員についても、来年度1名の採用を予定しております。

今後は、耐震改修も含めた環境整備を図るとともに、訓練ニーズに合った設備・機器の計画的かつ効率的な整備に努めてまいりたいと考えております。また、職業訓練指導員の適正な配置にも努め、同校の職業訓練実施体制の充実を図ってまいります。

香川職業能力開発促進センター、いわゆるポリテクセンター香川については、雇用・能力開発機構が平成23年10月1日をもって廃止されたことに伴い、現在、高齢・障害・求職者雇用支援機構がその運営を引き継いでいるところでありますが、県内の離職者の早期就職を図るため、多様な職業訓練を実施しており、本県にとって重要な施設であると考えております。

ポリテクセンター香川の譲渡につきましては、御指摘のとおり、平成21年5月に国が行った譲渡希望についてのヒアリングにおいて、譲渡を希望しない旨の回答を行ったところであります。

また、昨年6月には、国から譲渡条件が示され、譲渡の希望について、再度の照会がなされました。これを受け、県として再検討いたしました。職業訓練が一体的に実施できるメリットがある反面、新たな財政負担が大きいことや、譲り受けない場合であっても、引き続き、高齢・障害・求職者雇用支援機構において、全国ネットワークを生かした人員

配置や予算枠により、弾力的な事業運営が可能であることなどから、譲渡を希望しない旨の回答を行ったところであります。

県として、県内の各職業能力開発施設が一体となり、それぞれの機能や特徴を生かしながら、効果的な職業訓練が実施できるよう、訓練コースの設定の適否や競合の有無等について協議を行う連絡調整会議に参加するなど、引き続き香川労働局やポリテクセンター香川等の関係機関と連携を図ってまいります。

次は、**公共工事における労務単価と公契約条例の制定等**についてであります。

公共工事の工事費の積算に使用する公共工事設計労務単価については、昭和45年から毎年、農林水産省と国土交通省が、都道府県や政令指定都市などの協力を得ながら、工事に従事した労働者の賃金支払い状態を調査し、県ごとに設定しているものであります。

国の補助事業については、「公共事業の設計等に必要な労務単価の決定方法についての関係省覚書」に基づき、この単価を使用することとされており、また、県の単独事業についても、会計規則において、予定価格は取引の実例価格等を考慮して適正に定めなければならないと規定されていることから、実際の賃金支払い状態を調査して設定したこの単価を使用しているものであります。

このため、公共工事設計労務単価の下落傾向に歯止めをかけるルールづくりについては、国において検討される事柄と考えておりますが、県といたしましても、今後、四国地方整備局との担当者会など機会を捉え、議員御指摘のような地方の実態を国に伝えてまいりたいと考えております。

また、公共工事の入札においては、ダンピング受注防止の観点から低入札価格調査制度や最低制限価格制度を改善するなど、御指摘のワーキングプアを生み出す入札制度にならないよう、努めているところであります。

公契約条例の制定等により、県において、労働者の賃金下限額を定めることについては、国において公契約に関するILO条約が批准されておらず、公契約に関する法律の制定の動きがない状況を踏まえれば、現時点では、なお慎重に考える必要があるものと考えておりますが、御指摘の公契約に関する庁内の研究会において、公契約における公正労働基準を確保する方策等について検討を重ねているところであります。

検討に当たりましては、昨年12月に私が直接、香川県建設労働組合の皆さんから御意見をお伺いしているほか、本年7月には公契約条例を制定している野田市や川崎市などから対象となる工事の規模等の聞き取りを行うなど、情報収集に努めているところであります。

私といたしましては、今後とも、公契約に関する国や他の自治体の動向を十分に注視し、状況の把握に努めるとともに、公契約の適正な履行と執行を確保する観点から、入札・契約制度の見直し等に取り組んでまいります。

次は、**四国への新幹線の導入と並行在来線の維持**についてであります。

四国における鉄道的高速化については、「四国の鉄道活性化への提言」において、地域経済活性化や防災等の観点から、鉄道の抜本的高速化を図るため、新幹線が盛り込まれましたが、その形態としては、フル規格だけでなく、新幹線の一形態であるスーパー特急方式導入による在来線の抜本的高速化や、フリーゲージトレインの導入も含めて示されたところであります。

これを踏まえ、昨年11月には、四国4県と国、経済界、事業者等で「四国の鉄道高速化検討準備会」が設置され、今年度は、気運醸成を図るとともに、事業者を中心に、検討に必要な基礎的データの把握を行っております。

また、全国の各ブロックで新幹線の整備が進められる中、全国知事会の「日本のグランドデザイン構想会議」の提言においても、全国新幹線網の整備が位置付けられる動きがあったことから、四国においても、時機を失することのないよう取り組む必要があり、7月には四国知事会として、地域活性化等の重要な基盤となる新幹線の導入について、調査・研究から始めることを4県知事が決議したところであります。

並行在来線の問題については、関係者も認識しているものと理解しておりますが、私としては、まずは、整備新幹線の費用負担スキームの適用も含め、大局的な見地から、議論が一層深まることが重要であり、引き続き、検討準備会等を通じて、調査や検討を進めたいと考えております。