

平成24年第1回定例会・いばらき自民党代表質問

飯塚秋男議員

質問日：平成24年3月2日

<前文>

いばらき自民党の飯塚秋男でございます。

昨年の第一回定例会中に発生した東日本大震災から間もなく一年が経過しようとしております。被災された方々には心よりお見舞い申し上げます。

本県におきましても、未だ復興の途上であり、福島第一原発事故も収束の見通しが立たない中で、本県の企業や農林水産業者の方々は、事業活動を何とか回復させようと努力していらっしゃいます。

そのような中、欧州債務危機が深刻化し、さらに史上最高水準の円高により、我が国経済にも多大な影響が及んでおります。

さらに、少子高齢化の進行により、保健・医療・福祉などの行政課題も一層深刻なものとなってまいります。

このような状況下で、復旧・復興を成し遂げ、安心して暮らすことができる茨城づくりを進める、というメッセージを県民に届けるためにも、私は会派を代表し、知事、教育長、警察本部長に質問いたしますので、明快かつ前向きな答弁を期待するものであります。

1. 県政運営にかかる知事の基本姿勢について

まず、県政運営にかかる知事の基本姿勢について伺います。

橋本知事は、前回の知事選において「生活大県」をマニフェストに掲げ、見事五回目の当選を果たされました。

いばらき自民党としましても、公正中立な立場から、議会等において政策論議を行い、橋本県政の評価すべき点は評価し、改善すべき点はきちんと指摘してまいりまし

た。

県政の歴史を振り返りますと、岩上知事は、鹿島や筑波といった産業や学術の一大拠点の誘致に成功し、竹内知事は、さらにこれらの地域の発展と県内のネットワーク化を推進し、今日の県の礎を築いてまいりました。

橋本知事になってからは、バブル崩壊後の厳しい財政事情の中、産業大県を掲げて各種施策に取り組み、経済的には全国の上位を確立し、さらに生活大県という目標をもって、県民目線の施策にも力を入れていると感じます。

橋本知事は、全国で最も任期の長いベテラン知事であるだけでなく、全国知事会の副会長、関東知事会の会長を務めるなど、地方自治においては極めて影響力が大きい立場にあり、他の知事も橋本知事の取り組みには注目しているはずであります。

今は、まさに喫緊の課題として、復旧・復興、原発対応、TPPなどが山積する中で、全国的、広域的な問題については、橋本知事が他県の知事を牽引することが期待されているのではないかと考えております。

本県にとりましては、橋本知事の残り一年半の任期中における方向付けが、五年後、十年後の本県の将来像を描くために大切になってまいります。

特に、現在の厳しい財政状況の下で、復旧・復興後まで視野に入れた県政運営を行うには、メリハリの効いた予算編成の中で、知事独自のカラーを出していく必要があると考えております。

そこで、残された今任期中、知事がどのように本県の特徴を打ち出しながら、全国をリードし、県民が希望を持てるような県政運営を行うのか、来年度予算に込めた特色も含め、県民に対するメッセージを伺います。

2. 行財政改革の推進について

次に、行財政改革の推進について伺います。

本県の行財政改革におきましては、私が県議会議員に初当選した平成七年に茨城県行政改革大綱を策定して以来、現在の第五次行財政改革大綱まで十七年近くにわたり、組織のスリム化や職員数の削減、事務事業の見直しなどに取り組んでまいりました。

一方で、今年一月に国立社会保障・人口問題研究所が公表した日本の将来推計人口によりますと、約五十年後となる2060年の日本の人口は、約八千七百万人にまで減少するという衝撃的な結果が出ており、これは現在の関東地方の人口がなくなるほどの影響があることとなります。

さらに、少子高齢化により、行政の対応も大きな転換を余儀なくされるものと考えております。

これまでの県の行財政運営を見ますと、県単独の公共事業費などが毎年削減される中で、県の借金は毎年膨らむなど、住民から見ると、県行政が改善の方向に向かっているという実感が湧かない中で、子どもや孫などの将来の世代にとって明るい未来を描くことができないというのが実感であります。

また、県庁内でも、職場の活力がない、職員間のコミュニケーションが不足している、といった声をよく耳にします。

このような閉塞感を打破するためには、毎年同じような改革を繰り返して県民や職員に我慢を強いるだけでなく、職員のやる気を引き出して職場に活気を取り戻し、「将来こうなりますから、何年先まで辛抱してください。」という青写真を県民に示して協力を求めることが必要ではないでしょうか。

そこで、第六次行財政改革大綱の策定にあたり、県庁改革をどのように進めて組織の活性化を図り、さらに県民にどのような将来像を示して行財政改革を進めるのか知事にお伺いいたします。

3. 東日本大震災からの復旧・復興対策について

(1) 復旧後の一層の発展を見据えたインフラ整備の促進

次に、東日本大震災からの復旧・復興対策について伺います。

まず、復旧後の一層の発展を見据えたインフラ整備の促進についてであります。

道路、港湾をはじめとする本県のインフラは、震災で甚大な被害を受けましたが、関係者の迅速かつ熱心な対応により、多くが使用可能な状態に復旧しました。

本格的な復興はこれからでございますが、広域交通ネットワークをはじめとするイ

ンフラにつきましては、単に震災前の状態に戻すのではなく、本県の交通や物流の将来像を踏まえた整備を図るとともに、災害にも強い構造にすることで、本県の優位性の一つである交通ネットワークの更なる強化につながるものと考えます。

例えば、災害時でもライフラインを確保できるインフラの整備や、被災後においてもサプライチェーンの寸断を回避できる物流基盤の整備などが有効であることは、今回の震災でも立証されております。

また、本県産業の将来像を踏まえ、復旧と併せて計画的かつ重点的にインフラ等の強化を行うことは、企業誘致等を推進する上でも極めて重要であります。

そこで、復旧後の一層の発展を見据え、広域交通ネットワークをはじめとするインフラの整備・強化をどのように行っていくのか知事に伺います。

(2) 中小企業等に対する復興支援

次に中小企業等に対する復興支援であります。

震災直後に県内中小企業約千社に対して行ったアンケートでは、約七割の商工業者に被害が発生しており、特に県北・県央地区を中心に建物や生産設備に損傷を受けるなど、生産活動にも支障が生じました。

さらに、風評被害により、県内への観光客や宿泊客は激減し、ホテル・旅館や商店などでは廃業に追い込まれるなど、事業の継続に大きな影響が出ております。

県では、「東日本大震災復興緊急融資」の創設をはじめ、中小企業のグループによる施設・設備の復旧に対する助成、さらに二重債務問題への対応としては「茨城県産業復興機構」による債権買い取りなどの資金繰り支援といった施策を実施してまいりました。

これらの支援策は、多くの事業者にご利用され、県内産業の維持に成果があったと考えられますが、元々余力のない中小企業、特にものづくり企業にとっては、欧州の景気後退や、超円高等の影響で、一層厳しい経営を迫られております。

そこで、今後、震災からの復興対策と世界情勢を踏まえて、ものづくり中小企業の復興支援、さらには中小企業振興策としてどのような施策を講じようとしているのか知事にお伺いいたします。

(3) 節電の取り組みと原子力発電所の安全確保に関する県としての立場

次に、節電の取り組みと原子力発電の安全確保に関する県としての立場についてであります。

原発の相次ぐ運転停止により、今年の夏は電力需給の逼迫が懸念され、大幅な節電が呼びかけられたところでもあります。さらに、今年も、気候や電力の需給動向次第では、昨年同様、大幅な節電を余儀なくされると見込まれております。

このような状況においても、本県は県内で消費するのと同じくらいの電気量を他県にも送っている電力移出県であったにもかかわらず、電力需給の実態や節電の必要性などについて、県はこれまで東京電力等から十分な情報を得られないまま、受け身で節電への協力を余儀なくされてきたように見受けられます。

県に落ち度のない原発事故が原因で節電への協力を県民に要請するのであれば、電力需給の実態や必要な電力量、さらには電力供給側の供給力強化に向けた取組などの基本的な情報について提供を受け、県民に明確に説明し、誰もが納得して節電に取り組めるようにする必要があると考えます。

また、知事は、国に対して、原発の再稼働にあたっては、地域の実情を踏まえた上で判断するよう要請しているとのことではありますが、本県としては、福島第一原発事故の被害が広範囲に及んでいることや、東海第二発電所から三十キロメートルの圏内には百万人以上の人口を有することなどを踏まえ、もっと主体的に、国に福島原発事故にかかる情報の開示を要請し、本県の意見が、より国の判断に反映されるよう働きかけるべきではないかと考えます。

さらに、東海第二発電所の安全確保について、国や日本原子力発電からの情報や、県が取り組んできた状況について、県民に対して積極的に伝えるとともに、地元市町村等に対して理解と協力を求めていくべきではないでしょうか。

そこで、今後の電力需給の見通しと県の立場を踏まえ、今年の夏も予想される節電の実施にあたり、どのように国や電力会社に対して情報開示を要請し、どのように県民の理解を得て取り組むのか知事に伺います。また、原子力発電所の安全確保に関し

て、県民に必要な情報をどのように提供していくのか、さらに、地元市町村とともに連携し、どのような対応を国や日本原子力発電に求めていくのか併せてお伺いいたします。

4. 風評被害対策に関する今後の取り組みについて

次に、風評被害対策に関する今後の取り組みについて伺います。

原発事故から間もなく一年が経ちますが、観光での来県客数の著しい減少や、農産物の出荷状況などを見ますと、風評被害はまだまだ収束していないことと感じます。

県では、これまで風評被害対策として、観光キャンペーンや県産品のキャンペーン、さらには東京・銀座における黄門マルシェの出店など、数多くの対策に取り組んでまいりました。

風評被害の払拭には時間がかかることは承知しておりますが、ただ漠然とイベントやキャンペーンを実施しても、大きな効果は期待できないのではないかと思います。

県としては、いつまでに、どこまで回復させるのか、時期と目標値を明確にして、県民が一体となって取り組める体制づくりが必要ではないでしょうか。

そこで、特に風評被害の影響が残る観光業の対策をはじめとして、県はどのような体制で、どのような目標をもって、どのように風評被害対策に取り組んでいくのか知事に伺います。

5. TPP協議の動向を踏まえた本県の対応について

次に、TPP協議の動向を踏まえた本県の対応について伺います。

日本のTPPへの交渉参加については、同意が必要な九カ国のうち六カ国から支持を得、他の参加国とも協議中とのことですが、政府の方針は未だ明確にされておられません。

県議会としましても、昨年十二月に、政府によるTPP交渉への拙速な参加表明に抗議する意見書を可決し、国に要望しておりますが、未だに政府与党内での意見集約

も進んでおらず、何より、国民への情報開示が十分とは言えない状況にあります。

T P Pにおける交渉分野は二十一分野にわたることからも明らかなように、T P P交渉参加により、国内の様々な分野に多大な影響を及ぼすことは必至であります、その対応策についても十分に検討されているとは言えません。

最終的に交渉参加の是非について結論を下すのは政府であります、本県の特色や産業構造等を踏まえ、本県と県民にとっての利益、いわば県益を守る観点から、県の立場を総合的に判断し、政府の判断に反映されるよう、県からも強く申し入れる必要があるのではないのでしょうか。

私は、県民が不安なく復興や地域の活性化に取り組めるようにするために、T P Pありきの議論ではなく、T P P交渉における例外項目の検討や、T P P以外の経済連携等の様々な選択肢の検討を含め、皆が納得できるような、十分な議論と情報開示が不可欠と考えます。

そこで、知事には、本県を束ねる立場から、国のT P Pへの対応の動向を踏まえ、政府にどのように働きかけ、どのように県民を納得させ、安心して活力あるいばらきづくりに取り組めるよう対応していくのかお伺いいたします。

6. 企業立地の推進について

(1) 企業立地実績の減少と対応策

次に、企業立地の推進について伺います。

まず、企業立地実績の減少と対応策についてであります。

本県は、経済産業省の工場立地動向調査におきまして、これまで常に上位に位置し、過去十年間の累積では全国一位という立地面積を誇っておりましたが、震災と原発事故によって、風評被害もあり、昨年上期の実績では対前年比で立地件数が約四十二パーセントの減、立地面積では約九十二パーセントの減という結果となってしまいました。

しかし、国の対応を見ますと、今年の第三次補正予算におきまして、国内への企業立地を推進するため、立地企業に対する総額三千三百億円の助成制度を創設しましたが、

さらに、福島県の復興再生を促進するための補助金として、別途千七百億円が予算措置されておりあります。

これに対し、本県でも、国に対して強力に支援を要請した結果、原子力災害周辺地域である茨城、栃木、宮城の三県への企業立地に対する総額百四十億円の補助金が、国の平成二十四年度当初予算案に盛り込まれました。

しかし、福島県に対する支援策が、一件あたりが最大で二百億円、補助率で四分の三あるのに対して、本県を含む三県への支援策は、一件あたり最大で三十億円、補助率四分の一であるように、大きな被害を受けている福島県へ手厚い支援を行うのは当然のことと思いますが、企業活動にとっては、県境などはあまり意味をもたない中で、支援策の内容には、なお大きな差があります。

本県としましては、これらの国の支援策を最大限活用して、立地実績の早期の回復を図るとともに、今後の動向をみて、一層の支援策を講ずるよう国に働きかける必要があると考えます。

また、本県は、豊かな自然環境や住環境、さらには豊富な人材や豊かな人間性など、実際に来てみなければわからない良さも多く持っておりますので、まずは、企業の方々に実際に茨城に来ていただき、肌で感じてもらうことが重要であります。

そこで、本県としては、国の支援制度の活用と併せて、このようなときこそ、既存企業を大切にして県内への再投資を働きかけるとともに、県外企業に対しては茨城の良さを伝え、総力を挙げて企業誘致に取り組むべきと考えますが、知事の所見をお伺いいたします。

(2) 日野自動車を核とした自動車関連産業集積の取り組み

次に、日野自動車を核とした自動車関連産業集積の取り組みについて伺います。

昨年十月に古河工場の起工式を行いました日野自動車では、今年の春には、海外組立用部品の梱包工場が稼働する予定であります。将来は、大型・中型トラックの組立てを日野工場から移管するとともに、世界に展開する同社のマザー工場としての役割を担うと伺っております。

自動車産業は裾野が非常に広く、経済的な波及効果も高いことから、本県としても、自動車関連産業の集積を重点目標に掲げ、日野自動車のサプライヤーなどの関連企業の誘致をはじめ、人材育成や、既存企業の技術力強化による新たな取引関係の構築などに積極的に取り組む必要があると考えております。

例えば、宮城県では、自動車関連産業の集積について県を挙げて推進するため、県が市町村や関係機関をリードし、関連企業の誘致だけでなく、人材育成のためのカリキュラムの開発、地元企業への技術支援、取引関係構築への支援と併せ、従業員の居住環境にも配慮し、さらには東北自動車道に最寄りのインターチェンジを設置するなど、全面的な支援を行っております。その結果、トヨタの生産子会社であるセントラル自動車をはじめ、車載用二次電池を製造するプライムアースEVエナジー、制御用ユニットを製造するトヨタ自動車東北といった大手部品メーカーなど、関連企業の立地が進んでいるだけでなく、トヨタ本社からも、東北地方を一大生産拠点にするとの表明をいただいているところであります。

本県の場合、日立グループなど既存の立地企業をはじめ、つくばの頭脳と研究開発機能を活かした産学官連携、そして広域交通ネットワークなど、新規立地企業にとって魅力のある投資環境が整備されております。

これらの優位性をアピールし、本県に関心を持ってもらうために、商談会やセミナーなどを実施するだけでなく、参加企業には徹底してフォローアップを行い、茨城の取り組みを伝えなければならないと考えます。

そのためには、これまでの本県における産業、研究開発、技術力などの集積を活かし、日野自動車の本格進出に備え、地域企業の参入拡大や取引の拡大、さらには日野自動車関連の有力部品メーカー等の進出を促進するため、県が一丸となって自動車関連のものづくりに関する一大集積拠点をつくるという発想が大切ではないでしょうか。

そこで、日野自動車の進出に当たり、県はどのように関係機関と連携し、本県が有する技術力や既存の産業集積を活用し、人材育成や地元企業のレベルアップを図るとともに、自動車関連産業の集積を図ろうとしているのか知事に伺います。

7. 国際戦略総合特区の推進について

次に、国際戦略総合特区の推進について伺います。

昨年末に、つくば国際戦略総合特区が全国七つの総合特区の一つとして国に採択されました。

これは、次世代がん治療であるBNCT、生活支援ロボット、藻類バイオマスエネルギーなどの実用化や、世界的ナノテク拠点の形成といった四つの先導的プロジェクトを推進することにより、本県の先進的な研究開発力を生かし、世界に向けて成果を発信することで、科学技術立県としての本県の発展に大いに貢献するものと期待しております。

さらに、これらのプロジェクトが実用化されることで、省エネや高齢化などの社会的な課題を解決し、県民生活にとりましても、利便性が向上するなど、多くの県民がその成果を享受できる夢のある取り組みでもあります。

この特区は、県、つくば市、筑波大学の共同申請であることからわかるように、産学官が連携し、イノベーションを進めて実用化を目指すものでありますので、県がいかに地域と関係機関をリードして地域の力を結集し、成果に結びつけられるかが鍵になると考えております。

また、これらの成果を世界に発信し、より多くの人に利用され、茨城発の技術として世界に認知されるよう取り組むことも重要であります。

そこで、県はどのように関係者と連携し、どのように成果を発信し、また最大限に活用されるよう取り組んでいくのか知事にお伺いいたします。

8. 本県の物流ネットワークの整備・強化について

次に、本県の物流ネットワークの整備・強化について伺います。

本県の広域交通ネットワークをみますと、茨城空港の開港や増便、北関東自動車道の全線開通、茨城港や鹿島港の利活用などにより、物流環境が着実に改善されており、これらをいかに有機的・効率的に結びつけ、本県に最大の経済効果をもたらすことが

できるか考えることが重要になってまいります。

例えば県では、臨海部の立地上の優位性に着目し、建設機械の製造・輸出の拠点としてコマツや日立建機の常陸那珂港区への誘致に成功し、茨城から海外に向けて多くの建機が輸出されるようになりました。

また、日立港区におきましては、以前からメルセデス・ベンツ日本の輸入基地として利用されてまいりましたが、県が平成十五年に認定を受けた広域連携物流特区計画による規制緩和などを推進することで、同社の輸入車両が日立港区に集約され、年間三万台の完成車の輸入を引き受けるまでになりました。

一方で、茨城空港の開港により、中国などから多くの観光客が訪問するようになりましたが、彼らが、茨城の生鮮食品等を購入しても、残念ながら本国に持ち帰ることができません。また、上海などには、日本の農産物を輸入したい事業者が大勢いるにもかかわらず、中国政府の規制により、輸入販売することができないなど、本県の輸出振興を図る上でも様々な課題があります。

これらの課題に対応し、本県の物流を一層活性化するには、事業者や地元市町村などの関係者と連携して課題解決に取り組むほか、県としても日本政府や外国政府に、規制緩和等を積極的に働きかける必要があると考えます。

そこで、県としては、どのように物流ネットワークの将来像を描き、どのように事業者等と連携して、関係者が一体となった物流の活性化を図ろうとしているのか知事に伺います。

9. 茨城空港の利活用による地域振興について

(1) 茨城空港の就航対策と利用促進

次に、茨城空港の利活用による地域振興について伺います

はじめに、茨城空港の就航対策と利用促進についてであります。

茨城空港では、現在スカイマークの札幌便、神戸便と、春秋航空の上海便が運航しております。これらの路線は、震災の影響はあったものの、着実に定着しているのではないかと見ております。

また、昨年十月には、オーストラリアのシンクタンクから、「ローコストエアポート・オブ・ザ・イヤー2011」を受賞されました。これは、これまでの茨城空港の取り組みが評価されるとともに、LCC対応空港としての海外での知名度の向上にも貢献するものと考えております。

一方で、隣の成田空港では、昨年十月にスカイマークの札幌便が茨城空港よりも安価な料金で参入し、今年中には、全日空や日本航空がそれぞれ出資するLCCであるエアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンが成田空港を拠点とし、札幌路線だけでなく、福岡や沖縄への路線も開設する見込みであり、茨城空港が路線開設を目指す福岡便や沖縄便とも激しい競争が予想されます。

茨城空港は、開港以来、これまで百七十万人を超える来場者を迎え、賑わいづくりとしては成功していると言えますが、今後はこれらの客がいかに搭乗者となって利用するかが鍵となるのではないのでしょうか。

今後の茨城空港の発展は、LCC対応空港としての将来像を明確にし、より多くの路線を確保するとともに、高い搭乗実績を維持して更なる増便を図るという循環を戦略的に生み出せるかにかかっていると考えます。

そこで、今後、茨城空港について、どのように将来を見据えた就航対策と利用促進を図っていくのか知事に伺います。

(2) 定期便等の増便を踏まえた本県への誘客促進

次に、定期便等の増便を踏まえた本県への誘客促進について伺います。

昨年十一月に、中国の春秋航空が上海便を週五便に増便しましたが、今年二十五日からは早くも週六便になります。さらに、来週三月七日には、スカイマークが神戸便を一日二便に増便するなど、徐々に路線が整備され、来県する旅行者数の増加が期待できる状況になってまいりました。

しかし、茨城空港を利用して来県する旅行者の多くは、本県を通過してしまい、本県への波及効果が十分に得られない状況にあります。

確かに、本県には目玉となるような全国的に知名度の高い観光施設などがないわけ

です。本県だけを取り上げてPR、キャンペーンを実施しても効果には限界があるかもしれません。

しかし、実際に来てもらおうと、茨城の自然環境や宿泊施設など、観光地としての魅力では決して他県に見劣りはしないと考えております。

したがって、原発事故による風評被害の影響も残る中で、本県の良さを他県や海外の旅行者に理解してもらうには、まず本県に来てもらい、実際に体験してもらう必要があります。

県でも、すでに無料バスの運行などを実施しておりますが、これらの現状を踏まえた、より大胆な対策が必要ではないかと考えるものであります。

そこで、茨城空港を利用した観光客の県内への誘客について、どのような観光のスタイルを想定し、どのような目標を持って、その上でどのような対策を講ずるのか知事にお伺いいたします。

10. 県西地域活性化のための将来像と県の取り組みについて

次に、県西地域活性化のための将来像と県の取り組みについて伺います。

私の地元下妻市にある砂沼サンビーチは、三十三年前、当時の竹内知事の決断と尽力により、設計から施工までを含め、わずか一年足らずというスピードで完成をいたしました。

サンビーチが開園した年である、昭和五十四年九月二十二日の茨城新聞を見ますと、サンビーチに関する特集が掲載されており、「海から遠く離れ、遊泳できる場所も少ない県西地域の人々に、竹内県政がジャンボボールをプレゼント」という趣旨の記事が紹介されております。また、この施設は「県西地域に海を呼んだ」とたいへん好評で、開園初年度から二十五万人が利用するなど、県西地域発展の中核施設として賑わってまいりました。

その、砂沼サンビーチの開園から三十三年が経過し、本県では、近年の交通ネットワークの整備により、飛躍的に交通の利便性が高まってまいりました。

現在の県西地域をみますと、東に常磐道、北には北関道、西には東北道があり、圏央

道が開通すれば四方を高速道路に囲まれた、極めて立地条件のよい、本県のみならず関東の中心に位置する交通の要衝としての機能を果たすことが期待されるところであります。

また、日野自動車が進出する古河市から、国道125号を東に辿れば、筑波研究学園都市に至る東西の連携軸となり、さらに国道4号や国道294号という首都圏を縦断する南北の連携軸を有する県西地域では、人、モノ、技術など様々な交流が活発になるものと考えております。

これまで中核施設としての役割を担ってきた砂沼サンビーチは、老朽化が目立つようになってまいりましたが、県西地域には、進出予定の日野自動車をはじめ、グローバル企業が立地しており、国際都市つくばを経由して茨城空港、成田空港へのアクセスも飛躍的に向上しますことから、国際化の時代に合った、新たな核となる交流施設として、ビジネスにおいて展示、交流、商談などができる国際展示場、さらには余暇を楽しむことができる施設を整備し、つくば国際会議場や茨城空港、成田空港などと一体的に活用することも一つの方法ではないでしょうか。

県におかれましては、広い視点で、県西地域をどのように発展させたいかを明確にするとともに、橋本知事にとって、知事独自の発案で取り組んだプロジェクトとなるような夢のある取り組みを検討していただきたいと考えております。

そこで、県西地域の発展のために、どのような将来像を描き、県としてどのように取り組んでいくのか知事にお伺いをいたします。

11. 森林湖沼環境税の平成二十五年度以降の見通しについて

次に、森林湖沼環境税の平成二十五年度以降の見通しについてお伺いいたします。

森林湖沼環境税は、県民の理解と協力の下に、森林並びに湖沼及び河川の環境の保全に資する施策の一層の推進を図るため、平成二十年度から二十四年度までの五年間にわたり広く県民に課税されることとなっております。

この財源により、県では、毎年約十六億円の税収が見込まれ、本県の森林の保全・整

備や、霞ヶ浦をはじめとする湖沼・河川の水質保全のための施策を実施してきたところであります。

平成二十四年度までの課税期間中に実施が見込まれる事業をみますと、例えば森林機能回復のための間伐は、五年間で六千ヘクタールの計画に対して、約六千九百ヘクタールの実施が見込めるとのことではありますが、平成二十年度の森林湖沼環境税導入時には、県内には、緊急に間伐を要する森林面積が一万二千ヘクタールあると試算されておりますことから、事業の目的を果たしたとは言えない状況にあります。

また、霞ヶ浦の水質を見ますと、平成二十二年度までの第五期湖沼水質保全計画において、CODが一リットルあたり七ミリグラムという目標に対して、八．七ミリグラムと高い水準に留まっており、流入河川の水質は改善されたものの、湖沼水質の根本的な改善には至っていないのが現状であります。

国の大規模浚渫事業が終了し、霞ヶ浦導水事業も再開の見通しが立たない中、本県の大切な資源である霞ヶ浦の水質改善は喫緊の課題となっております。

このような現状を踏まえますと、本県の森林、湖沼の保全や改善を図るにあたり、その財源である森林湖沼環境税は、今後もなくってはならないものであると考えております。

そこで、森林湖沼環境税の平成二十五年以降の延長の是非や活用方法を含めた対応について、検討を開始する必要があると考えますが、知事の所見をお伺いいたします。

12. 高齢者が安心して生活できるための取り組みについて

次に、高齢者が安心して生活できるための取り組みについて伺います。

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によりますと、2060年には我が国の六十五歳以上の人口の割合が、約四割に増加すると見込まれております。

このように、少子高齢化が急速に進行する社会におきましては、誰もが安心して老後を送れるための取り組みが急務であります。

そのような中で、昨年成立した「介護サービスの基盤強化のための介護保険法等の

一部を改正する法律」が、間もなく施行されようとしております。この制度改正では、高齢者が地域で自立した生活を送れるよう、医療、介護、予防、住まい、生活支援サービスが切れ目なく提供される「地域包括ケアシステム」の実現に向けた取り組みを進めることとされております。

今回の改正の特徴としましては、日中・夜間を通じて訪問介護と訪問看護が密接に連携して対応する二十四時間対応の「定期巡回・随時対応型訪問介護看護」サービスや、居宅サービスや地域密着型サービスを一つの事業所から組み合わせて提供できるいわゆる「複合型サービス」の創設などが挙げられます。

これらのサービスの実現のために、県が指導力を発揮し、施設の整備やマンパワーの確保など、サービス供給体制の整備を図る必要があることはもちろんですが、ほかにも、新たなサービスは全国一律の介護報酬のため、地方では整備されにくく、そのため、都市部と地方ではサービスに格差が生じる恐れがありますので、このような改善を要する点につきましては、積極的に国に働きかけなければならないと考えております。

そこで、改正介護保険法等の施行にあたり、県はどのように市町村や事業者と連携しサービス供給体制を整備するのか、また、国に対してどのように制度の改善を働きかけていくのか知事にお伺いをいたします。

13. 本県農業の振興について

次に、本県農業の振興について伺います。

本県は、第一次産業から第三次までバランス良く発展していると言われております。本県にとって農業は県民の生活や経済を支える大切な基盤となっております。

県では、これまでも、農業県としての地位を確固たるものとするため、農業改革大綱に基づく各種施策により農業の振興に力を入れてまいりました。その努力もあり、平成二十年には、農業産出額において十五年振りに全国第二位の地位を奪還し、本県農業の地位向上にもつながったところであります。

一方で、農林業センサスにおける販売農家戸数は、平成十七年の約八万五千戸から平成二十二年には約七万戸まで減少したものの、依然として全国一の多さであります。生産農業所得では、全国二位が続いており、金額も減少傾向にありますことから、これからはいかに効率化や高付加価値化を進めて農家一戸あたりの所得を増やしていくかが課題となっております。

そのような中で、昨年三月の震災により、農業の基盤施設などが被災し、さらに原発事故によって、出荷停止や風評被害を受けるなど、本県農業は大きな試練に直面しております。

県では、昨年新たな「茨城農業改革大綱」を策定し、本県農業のさらなる発展を図るための取り組みを行っておりますが、T P P への交渉参加の動きなど、本県農業の根幹を揺るがしかねない大きな国家的課題も迫っております。

このような状況下で、安全安心で高品質な農産物を供給し、環境にも配慮した農業・農村を確立するには、六次産業化やブランド化、販路拡大などを進めるのはもちろん、農家の所得向上のために、経営基盤の強化や人材育成にも力を入れるなどの総合的な取り組みが必要と考えます。

そこで、風評被害やT P P 等の現状を踏まえ、農業者の所得向上を含めて、本県農業の振興にどのように取り組んでいくのか知事に伺いをいたします。

14. 本県教育の目指す方向について

次に、本県教育の目指す方向について伺います。

平成二十年三月に改定された新学習指導要領では、生きる力の育成を基本理念に掲げ、理科教育の充実や道徳教育の充実、さらには体験活動や外国語教育の充実などが盛り込まれ、教育内容の強化・改善を図ろうとするものであり、県においてもこれらの実施に取り組んでおります。

これらの取り組みを効果的に実施するには、県としての明確な目的意識を持ち、教育のあり方や児童生徒の将来の姿を考えることが大切であります。

例えば、外国語教育においては、子どもたちに将来どんな国際人になってほしいのかを考えなければなりません。今や、英語は世界の公用語であり、どの国を訪問しても、当たり前のように英語で話しかけられます。本県には、国際都市のつくばもあり、研究やビジネスにおいてはもちろん、訪日観光客などと接する機会も増え、英語を話すのが当たり前になる時代が到来するものと確信いたします。

また、国際化の時代だからこそ、郷土の伝統や文化を理解し、しっかりと伝えることができるだけでなく、豊かな感性を養い、人種や民族の多様性にも理解を示すことができるようになることも国際人としての重要な要素であります。

そのための基礎として、これまでの道德教育や郷土学習を一層強化し、茨城の魅力を対外的に発信できるような人材を目指すことも必要と考えます。

また、学校で使用する教科書は、児童生徒の物事の考え方や人格形成にも影響を及ぼすことから、教科書の選定方法等についても、国際化の時代に対応した方針を県が市町村や学校に向けてしっかりと発信することが大切であります。

そこで、新学習指導要領の本格施行に向けて、県としては、今の児童生徒が将来どのような人材に育ててほしいと考えているのか、そして、郷土理解と豊かな感性を養い、真の国際人として活躍できるような人材を育成するためには、どのような取り組みを行っていくのか教育長にお伺いいたします。

15. 広域交通ネットワークの整備を踏まえた交通安全対策について

最後に、広域交通ネットワークの整備を踏まえた交通安全対策について伺います。

本県の交通事故による死者数は、平成二十三年は百六十九人で全国ワースト九位となっております。これは、二十二年の二百五人・全国ワースト三位と比較すると大幅に改善されたものの、依然として多いと言わざるを得ない状況であります。

本県の交通死亡事故の内容を見ますと、高齢者の死者数がワースト五位となっておりますほか、飲酒運転による死者数がワースト三位という実態が目を見せます。

これらの交通事故による犠牲者は、本県の道路の総延長が全国二位であることや、

可住地面積が四位であることなどを考慮してもなお多く、何としても減らさなければならぬところでもあります。

一方、シートベルト非着用による死者数が前年より二十二名減少したことは、交通安全指導が浸透し、運転者や搭乗者のマナーが向上したと評価できるものと考えます。

本県の道路総延長は全国二位であります。国道や県道の総延長が特に長いわけではなく、大半を占める市町村道が長いというのが実情であります。

一方で、死者の約三分の二が国道または県道で事故に遭っておりますことから、今後、主要道路の整備が進み交通が集中することで、国道や県道における死者がますます増加することが懸念されるところであります。

今後、本県では、交通ネットワークの整備が進むことで、利便性が高まると期待されますが、このような状況を踏まえ、道路事情の変化に対応した交通安全対策が必要になるものと考えられます。

したがって、交通安全のために求められる対策としては、高齢者をはじめとする一層の交通安全教育の徹底と、道路整備部門と連携し、道路等の整備に当たっては、これまでの事故を徹底検証し、路面の表示や色を分かりやすくするなど、事故の起こりにくい交差点や信号、路側帯等の整備を行うよう調整することが肝要であります。

そこで、広域交通ネットワークの整備が進む中、交通死亡事故を抑制するために、どのような交通安全対策を図るのか、また、どのように道路整備部門と連携し、安全な道路や交通安全施設等の整備を推進するのか警察本部長にお伺いいたします。

<結び>

以上で、質問を終わりますが、しかし、この答弁にあたり、橋本知事におきましては、昨年のいわゆる東京電力の計画停電において、わが茨城県も停電地域に入った際に、当時の菅総理、そして東電社長あてに停電の回避を申し入れました。その結果、茨城県が計画停電から除外されました。まさしくこれは橋本知事のリーダーシップの鑑だと私は思っております。先程私が質問しましたいわゆる原発の問題は、これは単なる茨城だけではなく、原発を抱えた立地県の問題であります。またTPPの問題につきま

しては、茨城県が農業において第二位の生産県であるということを考えますと、知事におきましては、我々三百万県民の県益を考えた所見をこの場で述べていただきたい。今、前大阪府の橋下知事がなぜあのように支持を得ているかということを考えますと、やはり、彼の言っていることは、まさしく大阪府民の利益を代弁している、ということが私は支持されているのではないかな、そのように思いますので、是非とも橋本知事におきましては、ただいま質問した内容について、茨城県民の利益になるようなすばらしい答弁を期待するものでございます。

以上をもちまして、私の会派を代表しての質問を終わりますが、答弁の内容におきましては、これから行われます一般質問、または、予算特別委員会、常任委員会で、我がいばらき自民党の各議員が質問いたしますので、その辺を踏まえた上でのご答弁をお願い申し上げます、私の会派を代表しての質問を終わります。

以上でございます。どうもありがとうございました。