

2017年2月議会一般質問

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、国家戦略特区の農業特区は農業の未来を開くのか、本市の農業をどう守り発展させるのかとBRTについて一問一答で質問いたします。

1. 国家戦略特区(農業特区)は農業の未来を開くのか、本市の農業をどう守り発展させるか。

最初に、農業特区は農業の未来をひらくのか、新潟市の農業をどう守り発展させるのかについて質問いたします。

2014年3月28日、新潟市は政府から「大規模農業改革拠点」として、全国6区域の「国家戦略特区」のひとつに指定を受けました。

同年の5月1日内閣総理大臣決定の「国家戦略特別区域及び区域方針」では、目標は「農業の国際競争力強化のための拠点の形成」とし、「政策課題」として、(1)農地の集積・集約、企業参入の拡大等による経営基盤の強化、(2)6次産業化及び付加価値の高い食品開発、(3)新たな技術を活用した革新的農業の展開、(4)農産物及び食品の輸出の促進(5)農業ベンチャーの創業支援とあります。

日本共産党新潟市議会議員団は、同年5月にこの国家戦略特区について「見解」を発表しました。「見解」は、「安倍内閣は、日本を『世界で一番企業が活動しやすい国』にすると提唱し、アベノミクスの第3の矢である『成長戦略』の目玉として国家戦略特区を位置付けた。『特区』を大企業の利益追求のための規制緩和を拡大する『突破口』にしようとするものである」「新潟市の『農業特区』は、農家や農協など農業関係者の要望・視点から出発したものではない。『特区』の地域指定を受けようと、安倍内閣の意図に沿って新潟市と新潟経済同友会が『新潟ニューフードバレー特区』構想を合作し、その提案の一部が国に認められ指定を受けたものである」「『農業特区』は、一般の農家にとって役立つものではない。もっぱら民間企業が農業分野に参入し、農業・農地を利益追求の手段とするための規制緩和である」としています。

以来2年半がたち、新潟市の「農業特区」は怎么样了のか伺うものです。

(1)農業特区の目標は、「農業の国際競争力強化のための拠点の形成」としているが、現状と今後の見通しはどうか。

質問の第一に、2014年5月の内閣総理大臣決定による新潟市の「区域方針」での農業特区の目標は、「農業の国際競争力強化のための拠点の形成」としていますが、この間の取り組みをふまえて、このことに対する現状と、今後の見通しを伺います。

(2)「農地の集積・集約、企業参入の拡大等による経営基盤の強化」の見通しはどうか、「地域の農業者に広く利益」はできるのか伺う。

質問の第二に、やはりこの「区域方針」による「政策課題」の第一に掲げられた「農地の集積・集約、企業参入の拡大等による経営基盤の強化」についての見通しを伺います。

また、昨年12月23日付け新潟日報に掲載された、日本たばこ産業の広告記事のなかで篠田市長は農業特区の効果について、「農業生産法人の役員要件が緩和され法人を設立しやすくなったため、ローソンさんやセブン&アイさん、JR東日本さんといった売り切る力のある企業が参入しました。こうした企業に認められ全国に販売されれば、地域の農業者に広く利益がでます。農業特区にこういう効果があるのかとわかってきたところだと思います」と述べています。

ローソンやセブン&アイ、JR東日本がやっていることは何も特区でなくともこれまででもできたものであり、現在の取り組みで「地域の農業者に広く利益がでます」とはどういうことなのか伺います。

(3)農業特区は本市の一般農家にどんなメリットをもたらすのか。

質問の第三に、農業特区について、農家のみなさんからは、「自分たちにはなんのメリットもない」「関係ない」との声が多く出ています。

2月2日に行われた西蒲区での議会報告会でも、「西蒲区の基幹産業は農業である。農家が元気をだせば商工業も活気づく。農業特区と言われても一般農家にとってまったくメリットがない」との声も寄せられました。

農業特区は新潟市の一般農家にどんなメリットをもたらすのか伺います。

(4)農家レストランに広がりは生まれるか。

質問の第四に、農業特区の成果としている現在3店舗の農家レストランですが、インフラの整備や設備投資のための多額の資金調達なども含め高いハードルを乗り越えてオープンされた方たちには心から敬意を表するものです。

規制緩和されたとはいえ、水道、下水道、ガス、電気、道路などのインフラ整備や、国の補助があるとはいえ多額の設備投資が必要です。

こうした農家レストランに広がりは生まれるとお考えでしょうか。

★新潟の農業特区の現状は、私たちが2014年5月に出した「見解」で「農業特区は一般農家にとって役立つものではない。もっぱら民間企業が農業分野に参入し、農業・農地を利益追求の手段とするため」と指摘していた通り、「農業の国際競争力の強化のための拠点の形成」というのはまったくのスローガンであり、実態は国内企業が米・酒などの新潟ブランドで儲けることに利用しているだけではないかとの感を強く持ちます。

(5)2018年の生産数量目標廃止でどんなことがおこると考えるか。

次に、TPPでは、国会決議で「除外」「再協議の対象」にするとしたコメ、麦、牛・豚肉、乳製品、甘味資源作物など重要5項目では、約600品目のうち約3割で関税が撤廃され、残りも無傷のものは何ひとつないことになりました。2月10日に発表された日米首脳会談の声明をふまえ、今後はアメリカとの2国間協議となります。TPP交渉で日本が譲歩した内容が、今後の日本とアメリカとの2国間協議で、深掘りされるルールが敷かれたことになり、TPPにしがみつく安倍首相の手によって農業をはじめとして日米の経済関係は未踏の領域に入ることとなります。

発効しないことになったものの、TPPを背景に、「米政策の見直し」が2018年度からおこなわれようとしています。その主眼は、戸別所得補償の廃止にあります。民主党政権から始まった戸別所得補償、とくに「変動支払い」は価格暴落時に生産費の80パーセントを補てんするもので、不十分ながらも事実上の不足払い制度でした。自民党は政権復帰後、これを即刻廃止し、10アール1万5000円の固定払いを半減して18年に廃止することにしてしています。その代わりは「ナラシ」「収入保険」ですが、戸別所得補償とは雲泥の差です。

2018年の生産数量目標廃止でどんなことがおこると考えていますか。

(6)農家存続のためにはどういうことが必要と考えるか

1月31日付け新潟日報「窓」欄に三条市の農家の人の投書が載りました。

そこでは「発効不能となったTPPを潔く諦め、これを契機に日本農業の惨たる現状を直視し、ゆるぎない農政の確立を強く望む」「今の政権の農業を犠牲にした自由貿易化経済政策を憂慮している。地球温暖化などの気候変動が進む中、もし食料輸入が途絶え、そのうえ国内も凶作に見舞われる—そのような事態にそなえることは極めて重要な課題である。」「農村が崩壊しつつある。就農者の激減、耕作放棄地の拡大と輸入農畜産物の増加。結果として食糧自給率は低下。この機会に農政の大転換をはかり、農村再生を図ってほしい」というものです。

日本共産党は、「国の産業政策の中で、農業を基幹的な生産部門に位置付ける」という立場をしっかりと持ち、具体的には、価格保障・所得補償など、農業経営を守り、自給率向上に必要な制度を抜本的に充実すること、農業に従事する人の高齢化が急速に進行しているいま、現在農業に従事している農家はもとより、農業の担い手を増やし定着させるための対策を抜本的に強化することなどが必要と考えています。

農業の再生にとってもっとも必要なのは、農業経営を安定して持続できる条件を保障するための制度を整備・充実することではないでしょうか。

生産者米価が低落を続け、他の農産物も生産者価格が下落する一方で、燃料費や資材代がかさみ、経営は悪化の一途をたどるばかりです。こうした状況を抜本的に改善しなければ、担い手の確保や耕作放棄地の解消、地域農業の振興の展望は開けません。

農家存続のために、どういうことが必要と考えているのか伺います。

(7)安心して再生産できるよう、農産物の価格保障、所得補償を国に求めよ。

新潟市でも独自の対策を。

農家経営を安定して持続できる条件が必要です。その中心は、生産コストをカバーする農産物の価格保障制度です。

農業生産は、自然の制約を大きく受け、零細経営がほとんどのため、農産物価格を公的・政策的に支えなければ再生産が確保できません。農産物の販売価格を一定の水準で維持する価格保障は、販売量が増えるにつれて収入増に結び付く政策であり、農家の生産意欲を高めるうえで決定的です。かつてイギリスが、手厚い価格保障をテコにして食糧自給率を回復・向上させたように、自給率が極端に低い日本でこそ、充実した価格保障制度を確立すべきです。

また、こうした価格保障制度とあわせて、それを補う適切な所得補償も必要で

す。所得補償は、農産物の生産量や販売量とはかかわりなく、一定の基準で農家の所得を直接補償する仕組みであり、国土と環境の保全など農業の果たす多面的な役割の維持などにとって必要な制度です。

私たち日本共産党は、価格保障制度を基本に、所得補償制度を適切に組み合わせて、農業経営を安定的に持続させる条件をつくる必要があります。

農業を支える柱であるコメでは、過去3年間の平均生産費—平成28年では一俵平均16000円ですが、平均生産費を基準とし、その年の米価が基準を下回った場合、差額を不足払いし、生産コストを保障すること。

この不足払いとあわせて、水田のもつ国土・環境保全の役割を評価し、直接支払いを10アールあたり一万円程度の所得補償を実施する。28年産米でいえば1俵17000円となります。

また、自給率の低い麦・大豆にも価格保障として、生産費と販売価格との差額を補てんする交付金制度や、水田からの転作を図るため10アールあたり5万円の奨励金を所得補償として支給することなどが必要と考えます。こうした価格保障、所得補償を国に強く求めるべきと考えますがいかがですか。

また、国の制度として実現することは、そう簡単ではありませんから、新潟市独自で農業経営が安定的に持続できることを目指して戸別所得補償を新潟市でおこなうなど農家のみなさんを励ます制度をつくる必要がありますがどうでしょうか。

(コメは現在一反あたり7500円の補償金があるが、これが廃止される。しかし、加工用米に対する補償は残ることから飼料用米(10万円近く)等に行くことになる。)

※飼料用米も2018年のみの金額でその後はどうなるかは不明です。

新潟市が独自で戸別補償をおこなうとした場合、生産調整参加の水稻作付面積は約14000ヘクタールであり、国に代わって10アールあたり7500円を補償するとすれば10億5千万円が必要ですが、そこまでいかなくてもたとえば県と協力し5000円を交付する—新潟市が半分の2500円とすると3億5000万円です。私は、新潟市がコメ農家を応援しているというメッセージが伝わるようなこうした支援が必要と考えますがどうですか。

農家数12690戸。		うち水稻作付面積
新潟市の経営耕地総面積	29、200ヘクタール	19900ヘクタール
うち生産調整参加	23、090ヘクタール	14160ヘクタール

2. BRTについて

(1) 連節バスの導入は必要だったのか。郊外バス路線の増便による効果の検証はどうか

次にBRTについて質問いたします。

連節バス4台を導入しての2015年9月5日の新バスシステムの運用開始から約1年6か月になろうとしています。新しいシステムとなり1年がたった昨年9月に東区自治協議会提案事業で業者に委託して調査した「東区の公共交通に関する実態調査」を見ても「現状の公共交通に関する要望として多いのは、『古町や市役所方面への直行便の復活・増便』『乗り換えが大変・不便』などの新交通システムに関する事項である」とするなど、このシステムがいかに市民の願いとかけ離れているかを明瞭に示しています。

このBRT事業は2013年度から2019年度までの第1期で30億円、その後の第2期で40億円の事業費で計画され、これまでに約13億円が投入されています。

新年度の2017年度は見送られたものの、計画通りだと2018年度と2019年度の2年間で、連節バスをさらに4台導入し、専用走行路も設置されることとなります。

一台8千万円もする連節バスをあと4台導入しようとするからには、4台導入してどうだったのかということを検証しなければならないのは当然です。

この連節バスの導入目的は、(1) まちなかのバスを効率的に集約し、郊外路線の増便につなげること、(2) 朝夕のピーク時に乗客の乗りこぼしをなくすこと、としていました。

導入目的の第一である郊外路線の増便による効果ですが、この検証はおこなわれましたか。

※代表質問にたいする答弁は「増便をおこなった寺尾・大堀線や、松浜、河渡、牡丹山線など主な路線の利用者の動向について確認したところ、開業後の混乱が一定程度落ち着いた平成28年3月以降は、いずれの路線も利用者数が前年同月比に比べ概ね10～20パーセントの増加」というものでした。

郊外線の全部の路線の検証はおこなわれましたか。

※このバス路線再編による郊外路線の増便については、連節バス4台導入で474本の増便、導入しなくても349本の増便で、その差は125本、これは往復であり、片側だけでは62本で1路線にしてみるとわずか数本であり2～3

時間に一本増えた程度です。

連節バスを導入しての再編と、一般バスのみで再編した場合の郊外路線に対する比較・検証はおこなわれましたか。

(2)連節バスの導入は必要だったのか。ピーク時の対応はどうだったのか。

次に、「朝夕のピーク時に乗客ののりこぼしをなくす」点についてですが、導入前にはこの点でこの場でずいぶんやりとりを行いました。

市の説明は、BRT路線で「連節バスと一般バスをあわせて運行する輸送力がおおむね800人ほど、並行する路線が—有明線や西小針線、浜浦町線ですね—その並行する路線のその時間帯10本と想定しますとプラス630人。合計しますと、輸送力としては1500人ほどになりますが、万代橋では1400人ほどのお客様がのることになり、93パーセントとぎりぎりに近い数字という状況」（2013年12月議会井村技監答弁）というものでした。

運行から1年半、先般の渡辺有子議員の代表質問に対する答弁は、朝のピーク時のことにはまったく触れないで、「本市のバス交通を象徴する車両として市民のバス利用を喚起するなど、輸送力だけではない多岐にわたる効果がある」と、あれほど力説していた平日朝の7時40分から8時10分のピーク時の問題はまったく触れませんでした。

ピーク時の対応として連節バス導入は必要だったのか伺います。

※平日朝のピーク時の7時45分から8時15分では28年4月の平日平均で1422人、10月では1507人とのことでした。

輸送能力はBRT路線が連節バスと一般バスあわせて800人ほど、並行する路線は、当初10本と想定して630人としていました。実際は、【パネル】（7時45分～8時15分）西小針線は7本、有明線は3本、浜浦町線が7本の少なくとも17本、1071人。BRT路線とあわせて1871人の輸送力があります。これに加えて、この時間帯に万代橋を通るダイレクト便、モーニングライナーは東区方面からでは松浜線、牡丹山線、河渡線、石山線、大形線の合計13本があり、その輸送力は約800人となり、これを加えると2670人となります。利用者1500人のところを輸送力は2670人。

仮にBRT路線を連節バスでなく全部一般バスで対応しても2500人となり、平日平均の14～1500人に十分対応できます。

ピーク時の対応でも連節バス4台は不要だったのではありませんか。

※(モーニングライナーやダイレクト便を除いたとしても、BRT路線と西小針線、有明線、浜浦町線で1870人です。連節バスでなく、全部一般バスでも対応しても1700人の輸送力となります。やはり連節バスの不要だった)さらに4台導入する必要はありませんね。

※さらに4台購入することに対する代表質問の答弁は、「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」「他都市における連節バスの目的や効果なども参考に検討」とし、導入するとしても相当程度先送りとなると考えざるを得ないものでした。これは来年秋までの篠田市政時には追加の4台導入はおこなわないとの表明ととらえていいのですか。

(3)専用走行路の設置はなぜ必要か

専用走行路の設置目的について、代表質問の答弁は、「陸の玄関口である新潟駅・万代地区と歴史に裏付けられた港町文化を有する古町を結ぶ軸としてよりわかりやすく、よりスムーズに結び付け、人や物の動きを活性化させる」「そのためにより早く、正確な時間に到着するシステムが求められる」などとなりました。この間の「定時性、速達性、安全性、利便性」とする答弁を少し文学的にただけです。いま以上に、「より早く、正確な時間に到着するシステムが求められる」というのは誰が求めているのでしょうか。

速達性について、利用者は7億2千万円もかけてまで新潟駅から古町までいまよりも少しでも早くということ望んでいるのかどうか。そのために車線が場所によっては2車線も減少する、一般車両は右折時に不便となる、こういう状況になるのに専用走行路についてアンケートくらいはやったらどうですか。