

平成27年 第5回定例会 12月10日

発言のお許しをいただきましたので、通告に従って、三項目八点について質問をさせていただきます。

まず、大きく一項目の一点目として、公共交通機関の役割についてお尋ねをいたします。

急速に高齢化社会が進展する中であって、特にここ最近、高齢者の自動車事故に関するニュースが多くなっています。高齢化に伴い運転免許証を返納せざるを得ない人が増加する昨今の状況を考えると、公共交通の維持・充実の本県にとっても重要課題であると考えます。

さきの第四回定例会における地方創生対策特別委員会においても、地域公共交通の確保施策が取り上げられたと伺っております。同特別委員会では、都市建築部から鉄道とバスの現状や課題が説明をされました。それによりますと、県内の鉄道については輸送人員が減少傾向で、経常損益が悪化傾向にあり、国・県が安全運行対策経費を支援し、沿線市町が赤字を含めて補填しながら維持している現状にあります。また、バスについては利用者の減少と事業者の収支が悪化しており、その結果、事業者の路線バスが撤退して、代替交通として市町村がバス運行をし、その財政負担が増大しているとのことでした。

このように、公共交通機関の運営は大きな課題を抱えています。地域の実情に応じて必要な輸送サービスを確保するために、公共交通に関する計画づくりとその着実な推進が必要だと考えます。

財政面では、国費と県費による補助制度に加え、同補助の対象外となる部分について、さらに県単独で上乗せ補助するなどバックアップが行われております。

私ども県政自民クラブでは、各界各層から来年度の県当初予算に対する要望を伺っておりますが、地域の幹線バス路線拡充や地方鉄道の運行維持など、公共交通機関に対する支援について多くの市町から要望が寄せられています。そうした声も踏まえて、県政自民クラブとしては、平成二十八年度県予算編成に対する要望の中で、新規重点項目として地域の活性化に資する第三セクター鉄道を初めとする地方鉄道やバスなどの公共交通機関が維持されるよう支援の拡充に努められたいという項目を挙げる予定です。

そこで、知事に対してお尋ねいたします。

高齢化社会への対応や環境負荷の低減の観点から公共交通の役割は非常に大きいと考えます。公共交通機関を維持していくために、県や市町村の財政負担は大きいと考えますが、そうした状況での公共交通機関の維持に対する知事の所見をお伺いいたします。

次に、二点目に、職員の自家用車通勤の見直しについてお尋ねいたします。

私は、今年度、県有施設再整備対策特別委員会に所属しております。同特別委員会で県庁舎再整備に係る検討内容の説明を受けた際、職員用の駐車場面積の占める大きさが大変気にかかりました。そこで、職員の皆さんの自家用車通勤状況を確認したところ、現在、約二千三十人が自家用車通勤しているようで、その割合は、正職員で約八八%、臨時職員で約九八%という高い比率となっています。そして現状でも、県庁敷地約十七万五千平方メートルのうち職員駐車場が四万五千平方メートルという大きな面積を占め、無料で利用されています。

およそ五十年前に県庁が現在の地へ移転してきたときには、自動車による通勤しか手だてがない状況だったかもしれません。しかし、その後社会資本も充実し、昭和六十一年に西岐阜駅ができ、バスも含めて県庁周辺の公共交通インフラも整いました。そして、むしろ今は人口減少社会を迎え、先ほど申し上げましたように、行政としても公共交通機関の維持や充実に、特に意を用いることが求められる状況になっています。こうしたことを踏まえると、県庁職員の通勤方法のあり方についても再検討する余地があるのではないのでしょうか。

先日、特別委員会による県庁舎再整備の先進事例視察で訪れた石川県は、主要駅からの距離など新庁舎の立地条件は岐阜県と似ていますが、職員の自家用車通勤率は五七・一%で、岐阜県よりも三〇%少ない状況です。また、職員用駐車場は四百十九台分、駐車場料金は月額四千五百円とのことでした。岐阜県のように職員の駐車場利用が無料となっている都道府県は、全国でも珍しいのではないかと感じました。

本県では、県庁へのバスの利便性が悪いから自家用車通勤者が多いという御意見もお聞きします。そこで、バス路線に注目してみますと、現在、県庁に発着するバスの路線は九路線百二十一便となっています。JR岐阜駅や名鉄岐阜駅のバスターミナルを起点として発着するバス路線網に比べると充実度が低く、結果、メモリアルセンターや清流文化プラザなど岐阜市北部にある県有施設と比べると、県庁を含めた県図書館や美術館、ふれあい福寿会館など岐阜市南部にある県有施設に対する公共交通機関のアクセス利便性が劣っており、県民サービスの観点からも問題だと思えます。県民の県有施設へのアクセス向上、さらには県庁職員の通勤方法の見直しという視点に立って、JR東海道本線以南のバス路線の拡充について、バス事業者とともに考える必要があると思えます。

また、先ほども若干触れましたが、私は、昨年度の岐阜県庁舎再整備検討委員会と今年度の県有施設再整備対策特別委員会に所属して、県庁舎再整備に係る検討の議論に参加しております。その際、広い敷地がある中で、庁舎のさらなる高層化や駐車場面積の拡大が検討され、緑地面積の減少など岐阜県らしさの表現という点、そして県産材の積極的な活用や県内企業の受注機会の増大などの点で、まだまだ検討すべき課題は多いと感じています。申し上げるまでもなく、本県にとって県庁舎の再整備は紛れもないビッグプロジェクトとなります。単に建物整備として捉えるのではなく、岐阜県らしい敷地の活用や地域の公共交通インフラの維持・充実も見据えながら職員の通勤方法のあり方も検討するなど、幅広い視点を持って取り組むべきではないでしょうか。

ここで、私から二つの御提案をさせていただきます。

一つは、現在、県では職員駐車場の利用許可に当たって、一定の距離制限を設けることによって利用台数を制限していると伺っております。これに加えて、職員ごとに状況・事情を丁寧に確認した上で、十分公共交通機関で通勤することが可能と判断される職員については職員駐車場の利用を制限することとし、通勤方法の見直しを検討してもらってはどうか。こうした限定的な試みによって、職員の業務への影響やバス路線の拡充の必要性など、課題や効果も探ることができると思えます。

もう一点の御提案は、県庁敷地内に岐阜市南部のバス交通網の拠点となるバスターミナルを設置することを考えてみてはどうか。JR岐阜駅と西岐阜駅を循環するループ線の設置を初め、県庁を発着基点とする岐阜羽島駅への路線や岐阜市日置江地区からJR穂積駅への路線、さらには名鉄名古屋本線の笠松駅や岐南駅へ向かう路線など、県南部の市町をまたぐ公共交通機関拡充のハブとなり得るのではないのでしょうか。

申し上げるまでもなく、公共交通機関の維持・充実には利用者の増加が最も大切です。行政が幾ら補助金を出しても、赤字を補填したとしても、利用者がふえなければその維持には限界が生じます。現状さえ維持できない状態では、今後の高齢化に伴う路線やダイヤの拡充は全く夢物語になってしまいます。

県職員の皆さんが率先して公共交通機関による通勤に転換することは、公共交通機関やまちの活性化のために大きな効果があるすばらしい施策であると考えます。県が脱自家用車通勤を推進すれば、市町村職員や県内企業の皆さんへもその動きが波及し、県内の公共交通機関の利用者増加につながるのではないのでしょうか。

そこで二点目を知事にお尋ねします。

県内の公共交通機関やまちの活性化などに大きな影響を与えられ、職員の自家用車通勤の見直しについて、知事の所見をお伺いいたします。

次に、大きく二項目として、地方創生における金融機関との連携の状況とこれからの取り組みについて、三点お尋ねいたします。

今年度は、地方創生元年と言われる年ですが、それに伴って産官学金労言という新しい連携が取り上げられています。今回は、この連携の中でも特に「金」、つまり金融機関との連携についてお尋ねいたします。

御案内のとおり、本県には、大規模で安定経営をしている地方銀行二行を初め多くの金融機関が存在しており、いわゆる金融機関激戦区であります。そういう意味では、地方創生における金融機関との連携は、その環境が整い、効果も期待されるという恵まれた条件下にあると考えます。

県内に本拠地を置く地方銀行二行は、既にこの四月に地方創生に関する専門部署を設置し、さまざまな取り組みを始めておられます。例えば、農林業の振興という観点での具体例を紹介すると、十六銀行では県内企業との間で「森林資産見える化プロジェクトに関する包括的連携協定」を締結し取り組みを開始、また大垣共立銀行では「OKBアグリビジネスファンド」の設立、アグリビジネスへの支援に取り組んでいただいているそうです。両行ともに、この六月には県との間で移住定住促進に関する協定を結んで、首都圏の支店での移住定住情報の提供や移住者向けの金融商品の発売などを始めていただきました。さらには、十一月から発行された、ぎふっこカードプラスにも、各種無担保ローンの金利を引き下げるサービスを提供いただき、多子世帯のライフスタイルに応じた応援をしていただいております。こうした連携がさらに広まっていくことで、県下全域で地方創生が進み、新たな岐阜県の活力が生まれていくことを期待します。

県内には、これら地方銀行二行以外に、各エリアを主な基盤とする七つの信用金庫があります。それぞれ地域に密着して店舗展開しながら、地域経済に貢献していただいております。

地方創生に関する県と地方銀行との連携については先ほど紹介したとおりですが、私は、信用金庫との連携についてももっと深めるべきではないかと感じています。一般的に、信用金庫は地方銀行より一層地域に密着した店舗展開や人員配置をしており、その信用金庫との連携は、きめ細かな地方創生実現の鍵の一つになるのではないかと思います。

先日、岐阜市に本拠を置く信用金庫を訪問し、産官学金労言連携の状況について担当者の方と面談をさせていただきました。この信用金庫でも、地方銀行同様に、本年四月に地方創生デスクという新たな部署を設置して、地域や市町との連携や情報収集について、本部のみならず支店も含めて積極的に行っているとのことでした。しかしながら、県との連携をとるためのパイプや情報交換の仕組みについてはまだ不十分であり、どのように進めていくのか手探り状態であるように感じました。

金融機関の監督官庁である金融庁も地方創生を推進しているようです。高齢化や人口減少によって市場が縮小していく地方に基盤を置く金融機関にとって、その生き残りは容易なことではありません。そのためには、地盤とする地方の活性化が不可欠であることから、金融機関にあっては銀行業務にとどまらず、積極的な地域との関係づくりが大切であるという考え方です。私も県議会で議員発案を考えている中小企業・小規模企業振興に関する条例においても、金融機関の役割という条文を設けて、金融機関に県経済の発展や企業の経営持続のために貢献していただくことを期待しようと考えているところです。

そこで、清流の国推進部長に二点お尋ねいたします。

一点目に、今後、地方創生をさらに推進していくためには、地方銀行二行に加え、信用金庫とも連携していく必要があるのではないかと考えますが、現状と今後の方針についてお尋ねいたします。

二点目として、そうした連携施策にしっかりと取り組んでいくためには、日ごろから実務レベルでの情報交換やお互いに事業を提案し合う機会が必要ではないかと考えます。その仕組みづくりに対しての方針や施策について、県が期待することを踏まえて御答弁をお願いいたします。

三点目としては、プロフェッショナル人材戦略拠点の運営における金融機関との連携について、商工労働部長にお尋ねをします。

岐阜県では、産業界、大学、金融機関と連携し、県内大学への進学者を県内に定着させていくため、全国でも先進的な取り組みとして産学金官連携人材育成・定着プロジェクト推進協議会を九月に設立しました。今までの産学官という枠組みだけではなく、金融機関とも連携して取り組んでいく点が大きな特徴だと思います。

また県では、大都市圏等のプロフェッショナル人材を県内へ還流するため、岐阜県プロフェッショナル人材戦略拠点設置のための補正予算が九月議会で認められたところであり、十二月一日には岐阜県産業経済振興センター内に開設されたと伺っております。この拠点では、企業経営者に対する攻めの経営への意欲喚起や新たな商品・サービスの開発、また、その販路拡大や生産性向上など、企業の経営改善をサポートするプロフェッショナル人材の採用を支援するために、さまざまな取り組みが計画されているようです。この新たな拠点が、

企業の経営課題やニーズを踏まえたプロフェッショナル人材の採用支援を行うには、日ごろから企業の経営改善をサポートし、企業ニーズを把握している地元金融機関との緊密な連携が大切なのではないかと考えます。

そこで商工労働部長にお尋ねします。

プロフェッショナル人材戦略拠点を運営していく上で、県は金融機関とどのように連携していくのでしょうか、御答弁をお願いいたします。

次に、大きく三項目として、救急医療体制をより充実させていくために、メディカカードの普及についてと救急救命士の現状とスキルアップに対する支援についてお尋ねします。

去る九月九日は「救急の日」ということで、新聞紙上で岐阜大学医学部附属病院の小倉真治病院長と岐阜県医師会の小林 博会長による「救急医療体制に関する対談」が大きく取り上げられていました。

そこでは、高齢化社会が進む中で救急搬送は年々増加している現状であること、岐阜県は山間地が多いにもかかわらず全国でも最高レベルの医療体制が整っていること、そして、医師会としては時間外救急外来のコンビニ受診抑制を啓発して正しい救急の使い方の周知に努めていること、岐阜大学の医学部では臨床実習で救急車に搭乗して現場を体験させていることなど、岐阜県の救急医療現場の現状と今後の取り組みについて、それぞれの立場からコメントが行われていました。

また、小倉病院長は、救急車に乗っている五二％は高齢者であり、搬送されている高齢者から情報を聞き取るのは難しいため、患者の病歴や常備薬などの情報が入ったメディカカードの普及に努めているという発言もしておられました。私自身の経験としても、父が救急搬送された際に既往症や薬についてしっかりと説明できなかったことへの反省があり、メディカカードのような患者情報を取り扱うシステムの必要性を強く感じています。そして、急な病状変化の可能性がある既往症のある患者について、かかりつけ医師が逐次情報を蓄積するという観点でもメディカカードは重要であると認識しています。

メディカカードは、平成二十七年六月現在で約一万七千枚発行されています。その七五％が可茂地区で発行されており、県内全域にはまだまだ普及していないのが現状です。そこで、県総合医療センターにおいては、その中期計画にICTの活用としてメディカカードの発行が掲げられています。今後、県立病院を中心としたメディカカードの導入を目指しているということであり、県民の皆さんにカードに対する理解や有効性をもっと深めていただくために、今回質問をさせていただきました。

メディカカードは、救急医療の現場だけではなく、認知症や在宅医療などさまざまな状況で包括的に使える可能性を秘めており、県総合医療センターのみではなく、診療所やクリニックでも活用できる体制の確立と医師会とのより一層の連携を期待します。

そこで健康福祉部長にお尋ねいたします。

これらの状況を踏まえて、今後、メディカカードの県内各地への普及に向けた具体策をどのように考えているのでしょうか。

次に、救急救命士の現状とスキルアップに対する支援について、二点、お尋ねいたします。

命が危険な状態にある傷病者を救急車で病院まで搬送する時間は、一分一秒を争います。こうした差し迫った状況の中、命の危険を回避するための必要な応急処置を行うことができるのが救急救命士です。

私は、四年前の平成二十三年六月議会でも救急救命士について質問していますが、その後の状況について、改めて今回お尋ねしたいと思います。

救急救命士の行うことのできる処置は、平成十五年には除細動を行うことが可能となり、平成十六年七月には気管挿管が、平成十八年四月には心肺機能停止の傷病者に対するアドレナリンの投与というように順次拡大されてきました。そして、平成二十六年からは新たに二つの処置が可能となりました。一つ目は、心肺機能停止前の静脈路確保と輸液です。そして二つ目は血糖測定と低血糖発作症例へのブドウ糖溶液の投与です。これまで、救急救命士が医師の具体的な指示を受けて行うことができる処置は、心肺機能停止後の傷病者に対する

処置に限られていましたが、この処置範囲拡大によって、心肺機能停止前の重度傷病者に対して救急現場や救急車内等で早期に処置を行うことができるようになったことは画期的なことだと考えます。

このように、救急業務が高度化していく中で、救命処置を行う救急救命士は、進歩する医療や救急の技術及び症状を判断する能力を常に身につけ、さらにレベルアップを図っていくことが求められています。

他方、救急件数は年々増加しており、平成二十三年の七万九千五百六十三件から、平成二十六年には、速報値ではありますが、八万三千五十一件と、約三千五百件の増加となっています。このうち救急救命士が乗車している救急隊が対応した救急件数の割合は、平成二十三年の九二・六%から九五・九%に上昇しています。県内各消防本部には救急救命士が順次配置されていると承知していますが、さらなる絶対数の確保も求められていると思います。

このように、救急救命士については数とともに質の充実が不可欠であり、緊張感の中で激務をこなしながらスキルアップや自己啓発を求められている救急救命士に対して、県としてもしっかりと支援してほしいと考えます。

そこで危機管理部長にお尋ねいたします。

一点目として、現在の救急救命士の運用状況をどのように認識しておられるのでしょうか。

二点目として、救急救命士の教育・研修体制について、再教育を含めてどのように取り組んでおられるのかをお尋ねして質問を終わらせていただきます。御清聴、ありがとうございました。

知事に対して、公共交通機関の重要性と職員の自家用車通勤の見直しについて、再度質問をさせていただきます。

御答弁の中に、市町村を中心に利用促進をしていくこと、地域が中心となって見直していくこと、そうした地域に対しては、県や国は支援していくという御答弁もございましたが、私自身は、県として率先して自家用車通勤を控える、そして公共交通機関を活性化していくという思いがあり、今回質問をさせていただいたところですが、知事の御所見として、県が率先した、そうした公共交通機関の活性化に対してどのようなお考えがあるのか、いま一度御答弁よろしく願いいたします。