

たかひら元 政務調査レポート

2009

5月号



長崎県議会議員 高比良元

スピードを上げて
長崎をもっと元気な
まちに変える！

もってこい
元気！

はじめ
たかひら元 政務調査事務所

〒851-0402 長崎県長崎市晴海台町2-9

TEL・FAX 095-892-1825

e-mail info@takahira-hajime.jp

URL http://takahira-hajime.jp/

発行責任者 高比良元

たかひら元

検索

ご挨拶

新緑の候、皆様方にはご健勝にて
ご活躍のことと存じます。

政府の緊急経済対策としての今
年度当初予算及び補正対策にもか
かわらず、雇用不安と中小零細企業
の操業不安はますます拡大する状
況になっております。

長崎県としても緊急雇用創出特
例交付金等により失業対策等の事
業が行なわれているものの社会実
態からは十分な効果に乏しい現状
にあります。

このため、県単独事業としても大
胆な財政出動により追加対策を行
なうよう理事者側に求めていると
ころであります。

景気対策・雇用対策については次
号において私の考えを述べさせて
いただきますが、今回は
これまでの政務調査活動で整理し
たORC以下の問題についてご報
告をさせていただきます。

高比良 元

オリエンタル・エアブリッジ (ORC)の経営再建について

離島と本土部を結ぶ離島航空路線は、
離島航路とともに本県の離島住民の足と
して昭和36年の長崎航空株式会社発足
以来、今日まで続いています。

オリエンタル・エアブリッジ株式会社
(ORC)は、平成13年以降、長崎航空
(株)を引き継ぐ形で新たに中型機を購入し、
長崎空港から福江・杵岐・対馬の離島工
空路とそれを補完するための鹿児島・宮
崎線を運航しています。

しかしながら、ORCは、離島人口の
減少や高齢化の進展、市町村合併や公共
事業の削減、加えて海上交通の充実等に
よる利用者の減少により徐々に経営が難
しくなっており、特に近年、燃油費の異
常な高騰で遂に本年度末には債務超過に
陥ることも懸念される事態となっていま
す。現在の同社の経営状況や財務体質の
弱さは危機的な状況にあるといっても過
言ではありません。

このため県は、関係市やORC、専門
家等による長崎県離島航空路線再生協議
会を設置し、(1)収益改善・収益事業展

開、(2)合理化・経費削減、(3)県・
関係市の支援、(4)資本増強・資金力強
化の4項目について、再生のための協議
が行われました。

この中で、

(1) 路線ダイヤを見直し、長崎～福江
間の現行3便を2便に減便するとともに、
福岡～福江間に新たに2便を運行する。
これに関して福岡～福江間のANAの運
行ダイヤを見直し1便減便する。

(2) ANAの予約販売システムを活用
し、ANA便として運航する。

(3) 各就航路線の利用率が一定水準を
下回る場合は、県と関係市(五島市・杵
岐市・対馬市)で財政支援する。

等であります。

しかしこれに対しては、上記(1)に
ついて五島市が福岡からの入込客数が減
少することを懸念して反対であり、上記
(3)について対馬市が現在でも長崎～
対馬間が黒字であることから新たな財政
負担に反対する旨が示されました。

さらには県の財政負担も毎年度2億円
以上にのぼり、更なる県民の負担が強い
られることとなります。このままでは経
営再建のための具体的な着地点を見出す
ことができません。

このため、こうしたことを受けて県の

考え方を質しましたが、私の基本的な考え方の概要を次に記したいと思います。

先ず、どこに軸足を置いてORCの再生を考えるかという基本的な視点において、県と私では違いがあるように思えます。

私は、ORCは本県の特に離島住民にとつての空の足であり、そのツールのひとつだと考えておりますので、会社独自の経営の視点よりは離島住民の生活の便益性を確保する、あるいは移動のインフラを確保する、そのために住民ニーズと将来展望からみてORCの運航はどうあるべきかということを考えているわけであります。

ですから、そういう観点からすれば、いま県が進めようとしている路線変更でANAの運航ダイヤとのやりとりで収益を上げていくという計画や、現状で特に問題のない路線の関係市から新たな税制負担を求めるといった計画はもっと検討を要すると言わざるを得ません。

そうではなくて、例えば、福岡発着のANAのダイヤはそのままにして、いわばその隙間にいくらか運賃を安くして参入するとか、カーゴ（貨物）の機能をもっと高めるとか、長崎発着のダイヤも変えるとか、また、離島の中でも航空路の

利用ニーズがそれ程でもない所はこの際思い切つて便数を見直すとか、路線変更についてはそうした視点からも考えてみる。

また、いろんなシミュレーションをやつても結局は、管理経費、運営経費が高くて大きな財政負担が常に強いられるというのであれば、財政の見地からして、この際、ANAの子会社化の実現可能性についても選択肢のひとつとしてより綿密にANAと協議する、あるいは、もっと他に収益を上げ得る団体等との企業合併も考えてみる、

こうしたことも視野に入れて検討することが必要であると訴えています。



DHC-8-200型（飛行機が「ドヘム」より）

障害者差別禁止法（条例）の制定に向けて

1. 障がい者の人たちがJDAネットワーク組織をつくり、障害者差別禁止法や同条例の制定を求める動きがいま活発化しています。本県においても昨年の2月JDA長崎が設立されるとともに、長崎市での第1回シンポジウムに引き続き、大村市で第2回のシンポジウムが開催されました。

私は、第1回のシンポジウムでペネラーをつとめるとともに、先の県議会本会議で同条例の制定に向けた県の取り組みについて一般質問を行いました。県議会の中で、この問題が取り上げられたのは初めてのことで、知事は「今年度見直し作業を行う障害者基本計画の施策の中で条例化の必要性を含めて積極的に検討する」と答弁し、JDA長崎の皆さんも条例制定に向けた作業が進められることを大いに期待しているところです。

2. 国連においては、障害者権利条約が採択され、既に40数ヶ国において条約への批准とそれに基づく国内法の整備がなされていますが、わが国においては、未だこの条約の批准もなく、具体的な国内法も整備されていません。国会においては超党派の議員でこの問題に積極的

対応しているこうとする動きもあり、民主党はマニフェストで障害者差別禁止法の制定を明確に掲げていますが、現在の政府与党においては遅々とした対応に終わっています。

一方、日本弁護士連合会では、人権尊重の観点から障害者差別禁止法のサンプルを独自に策定し、法制化を促進する取り組みを行っており、また、地方自治団体においては千葉県が障害者差別禁止条例を独自に制定するといった先例が示されており、こうした現状を踏まえJDAのネットワーク組織がつくれ、その訴えが継続されています。

3. わが国においては、障害者基本法が制定され、その中で、障がいを理由として差別をしてはならないこと、及び不利益な取り扱いをしてはならないことが明文化されていますが、この規定は抽象的で裁判規範性になり得ていないこと。即ち、何が差別であり、何が差別でないのか、具体的な基準が示されていないことから、障がい者が差別を受けたことを举证する責任を負わされ、かつ、差別を受けながらも現実問題としてこれを甘受することを余儀なくされたり、あるいは逆に、実行者が差別であるという認識のないまま差別をする、さらには結果的に差別していることが放置されたりといった社会的問題がそのままにされてしま

っていることに裁判規範性をもった法律や条例を求める理由があります。加えて言えば、

①障がい者に対する差別をなくす、権利・利益の侵害をなくすことについての国民の具体的な行動規範を明確にし、そのことを通じて、特に、合理的配慮に基づく措置の欠如（一定の配慮がないことで結果として社会から排除されてしまうこと）、即ち、不作為による結果差別が生じないよう国や自治体の施策や取り組みを助長させようという意義。

②例えば、障害者自立支援法や障害年金制度のように、障害者権利条例に抵触するおそれのある法律や制度を改善しようという意義。

③障がい者の社会に対する能動的な取り組みや活動を助長し、障がいのある人もない人と同じようにその人らしくありのままに暮らすことができるバリアーのない社会づくりの大きな契機にしようという意義。

こうした意義をもって法律や条例の制定の促進が図られています。

4. そもそも障がい者が一人の人間として地域で生活していけるためには、福祉サービスを単に充実させるというだけでは不十分で、障害や障がい者に対する一般住民の理解を醸成し、誤解や偏見を

解消するといった住民意識への働きかけが必要であり、また、そうした取り組みを住民運動的な普段の活動として展開していくことが求められますが、そのためには、障がい者への共通理解や差別禁止のためのルールづくりが不可欠です。

また、これまでの事例からみると、悪意で差別している事例は少なく、多くは障がいに対する知識や理解がなく偏見が原因であること、何らかの支援や配慮がないことで、結果として社会から排除されるケースが多いこと。障がいがない人が考える差別と障がいのある人が感じる差別には大きなギャップがあり、そのギャップを埋めなければ障がいのある人が地域社会で暮らしていくことは難しいこと。何が差別であるのか解らないと意図しなくても差別したと言われるのではないかとという恐怖感や差別問題に対する拒絶反応が生じ、障がいのある人と障がいのない人での感情的対立が生じてくるといったことがあり、こうしたことからも障がいのある人に対する差別は個人の良心に委ねられるのではなく県民共通の物差しである法律や条例で規定すべきであり、即ち、障害者差別禁止法や条例が必要だと言えます。

5. このため、何が差別か定義を明確にし、各行動類型・生活類型（福祉サー

ビス、医療、雇用、教育、商品サービス、交通、建物、情報、不動産取引等）毎に、障がい者を理由とした不利益取扱いと合理的配慮に基づく措置の欠如の禁止を明文化した障害者差別禁止法、同条例の制定に向けて、私としても努力をしたいと思っています。

ただし、その法律や条例の中には、差別をなくしていくための仕組みづくりを盛り込むとともに、差別をする側とされる側という対立構図を克服し、全ての人が暮らしやすい社会をつくるということを目的として、それに沿った内容にすることが大切だと考えます。

食の安全・安心のための食品表示の適正確保対策について

食の安全・安心については、中国産ぎょうざ事件やアメリカ産肉牛の問題のように食品の安全管理や品質管理の問題とウナギや中国産野菜のように製品や素材を正しく認識し選択するうえでの表示の問題があります。

前者については、ハサップ（HACCP）システムが導入され、今後農業生産工程管理手法（GAP）の普及とともに、各種業界への導入が期待されるところで

すが、後者の食品表示の適性の確保については、現在、主にJAS法や景品表示法によって不適切な事案が発生した後の事後処理に終始している状況にあり、これでは消費者の不安はいつまでも払拭できないと思われます。

そこで私は、EUで既に導入されているトレイサビリティのシステムを積極的に導入していくことが必要だと考えています。

トレイサビリティは、生産・加工・流通・販売の各段階を通じて、これに関する企業・団体・個人の全てを対象にし、食品の移動を把握し、また追跡・遡及できるシステムで、引き渡した製品と相手方の氏名・所在地、供給を受けた食品・素材と供給者名・所在地、取引日・配送日、分量・数量、ロット番号、受け入れた単位と販売した単位との間の対応づけの情報、生産工程管理の情報等を記録し、当該記録を保管するとともに情報開示を行うものです。

また、事業者は内部監査の仕組みを設けるとともに、登録認定機関による審査と監査を受ける義務を有します。

本県でも先般、島原の食品販売会社の大規模な偽装工作が発覚したばかりであり、食の安全・安心を一層確保するため

これまでの枠組みにとどまらず、トレイサビリティシステムの導入について関係業界等と積極的に協議し、できるところから普及させていく、そのために条例の制定が必要であれば条例化するといった前向きな対応を強く求めていると思います。

地球温暖化防止対策について

環境問題を最大のテーマとする洞爺湖サミットが開催されましたが、日本は議長国であり、また、多額の経費を掛けたにもかかわらず見るべき成果がないままに終わりました。

喫緊の課題である地球温暖化防止対策について、短期、中期、長期に分けた具体的な戦略を示せず、2050年の長期目標についても各国の利害が対立し、具体的な数値目標を盛り込めなかったからです。

発展途上国も含め、各国の調整がつかないのは各国別に二酸化炭素排出量の総量規制を前提に議論をするからだと思います。

そうではなくて、私は、世界の共通目標として、国民一人当たりの二酸化炭素

排出量を一定規模に設定することが最も公平であり、その基準設定に向けた合意形成を図るべきだと思います。

例えば、現在の全世界の一人当たりの二酸化炭素排出量の平均は年間4トンです。2050年にはこれを半減し年間2トンにするという共通目標を立てれば、アメリカは現在国民一人当たりの排出量が20トンですから、これを1/10にする。わが国は国民一人当たり10トンですから、これを1/5にする。中国は4トンですから1/2、インドは現在1.8トンですから極力これを抑えて、アッパードで2トンまでとする。

こうしたことを各国別に設定していくことを期待したいと思います。

さて、その場合、わが国において一定の経済規模と国民の生活水準を維持しつつ、一人当たりの二酸化炭素排出量を1/5にすることは到底容易なことではありません。

わが国の産業活動の状況において、本県での削減幅と大都市の削減幅が同じと言うことはありえませんから、本県でも1/5にまでしなければならないということにはなりません。それでも各国が二酸化炭素の排出抑制に本気で取り組むような枠組みができたとき「そうした枠組みを早くつくり出さなければなりません」が「本県も相当な実効ある対策を講じ

ていかなければなりません。

そこで、現在、本県においては、かつての京都議定書に基づき二酸化炭素の排出量を基準年である平成2年の835万トンと平成21年までに6%削減し785万トンにする計画を立てています。しかしながら、直近の集計値である平成17年度は、基準年の数値を逆に55万トンも上回っています。そのため、今年度までの削減必要量は105万トンに上っています。

その対策として、森林吸収減量を76万トンとし、控除後の29万トンを民生業務部門や民生家庭部門、運輸部門等で削減し積み上げるとしています。

しかし、そもそも森林吸収減量を76万トンも見込む科学的根拠に乏しく、森林の拡充や改良が進まない現状においては実効性が担保されていないと言わざるを得ません。

問題は、人間の経済活動、社会活動において、より積極的な排出を削減する取り組みを多角的に実践していかなければならないということです。これまでのように率先実行についての呼びかけを繰り返すばかりでは、遅々として実効が上がついていかないと思います。

例えば、多くの環境団体や環境研究機

関がこうした取り組みをすれば二酸化炭素の削減量がいくらになるといった提言を採り入れた対策や、エネルギー問題はもとより各種の生産インフラを変えていくための取り組み、産業に結びつく環境保全技術の開発、イニシャルコストがいくら高くても環境保全を優先する民間の取り組みを助長する支援策、そうした具体的な対策と環境保全を優先する構造的なシステムづくりに国・県あげて本腰を入れることが今こそ求められています。

お願い

◎ 政務調査リポートを配布していただけるボランティアを募っています。

◎ 政務調査活動の一環として各地で三集会を開催します。集会を開いてくださる方を募っています。

い連絡をお待ちしています。

ご意見・ご相談・ご要望等はいつでもお気軽にどうぞ