

開 議 午後 1 時

○議長（飯島弘之） ただいまから、本日の会議を開きます。

○議長（飯島弘之） 出席議員数は、64人です。

○議長（飯島弘之） 本日の会議録署名議員として川田ただひさ議員、松原淳二議員を指名します。

○議長（飯島弘之） ここで、事務局長に諸般の報告をさせます。

○事務局長（酒井欣洋） 報告いたします。

勝木勇人議員、村山拓司議員、水上美華議員は、所用のため、本日の会議を欠席する旨、それぞれ届出がございました。

去る11月28日、議長は、議案第9号 札幌市職員給与条例等の一部を改正する条例案、議案第10号 札幌市一般職の任期付職員の採用及び給与の特例に関する条例の一部を改正する条例案、議案第13号 札幌市会計年度任用職員の給与等に関する条例の一部を改正する条例案、議案第15号 札幌市立学校教育職員の給与に関する条例等の一部を改正する条例案、議案第77号 札幌市職員等の旅費に関する条例の一部を改正する条例案、議案第78号 札幌市職員退職手当条例の一部を改正する条例案、議案第82号 札幌市立学校教育職員退職手当条例の一部を改正する条例案の7件につきまして、地方公務員法第5条第2項の規定により、人事委員会の意見を求めています。

本日の議事日程、質問順序表を配付いたします。

以上でございます。

○議長（飯島弘之） これより、議事に入ります。

日程第1、議案第1号から第21号まで、第23号

から第91号までの90件を一括議題といたします。

ただいまから、代表質問に入ります。

通告がありますので、順次、発言を許します。

山田洋聡議員。

（山田洋聡議員登壇・拍手）

○山田洋聡議員 私は、ただいまから、自由民主党議員会を代表し、本定例会に上程されております諸議案並びに市政の諸課題につきまして、順次、質問させていただきます。

最初に、市長の政治姿勢について、6点伺います。

まずは、優先順位に基づいた予算執行の在り方についてです。

札幌市の予算規模は、感染症の危機的対応などもあり、例年とは違う予算規模になった年があったものの、年々増えてきているのが実情です。そこには、社会増、とりわけ高齢者の転入も多く、社会保障費などの増加や、物価高騰対策など新たな投資的な要素より、必要経費への対応が色濃く反映されている状況だと理解しております。

札幌市がより北海道、日本の中心的役割を担っていくためには、未来につながる政策、つまりは人口減少についてももっともっと真剣に取り組むべきだと思います。

現在の社会保障制度は、1960年から1970年代に骨格が築かれたもので、当時の年齢分布、つまり人口ピラミッドは全く違うものです。はっきり申し上げると、高齢者世代と現役世代の比率は真逆です。この制度破綻とも言える状況において、国への要望活動はもちろんありますが、先行的に札幌市としても投資的予算執行に重点を変えていかなければ、高齢者を支える現役世代、次を担う子どもたちにとって厳しい世の中、札幌市になってしまい、全体的に落ち込む未来も想定されます。全ての世代の暮らしを守るためにも、現役、若者への投資を進めるべきと考えます。

そこで、考えられることとしては、予算規模を拡大する、事業の見直しをするが主な対策になる

うかと思えます。

我が会派より事あるごとに訴えております稼げるまち札幌の取組による予算規模拡大、事業見直しについては、令和6年第3回決算特別委員会において、財政局に、毎年の予算編成において事業の見直しや再構築に向けてどのような仕組みを構築しているのかと質問させていただきましたところ、各局へのインセンティブ制度を設定し、各局による主体的な事業の見直し、再構築を後押ししているとの答弁がありました。

しかしながら、令和6年度予算編成について、各部局における事業費の見直し額は約1億3,000万円程度であり、予算規模と比べると積極的な事業の見直し、再構築が図られているとは思えません。限られた財源の中で、これからの明るい未来の札幌市をつくっていくには、これまで以上に各部局において目的意識を持って取り組んでいただくことが必要と考えます。

そこで、質問ですが、インセンティブ制度を活用した令和7年度の市内における事業の見直し、再構築の推進について伺います。

次に、市内事業者によるGX事業に関わる一連産業への参入に向けた取組についてです。

札幌市では、これまでに産学官金21機関で構成されるGX金融同事業体、Team Sapporo-Hokkaidoを設立し、GX産業の集積と金融機能の強化を図るための取組を進めてまいりました。この取組の効果を最大限に引き上げ、北海道、札幌の経済成長につなげていくためには、民間事業者との連携や市民理解の促進が極めて重要であります。事業者、市民ともに、GX事業がどのような効果を生み出すものなのか、イメージができていないように感じております。

新規事業かつGXというこれまでなじみがなかった用語を使っている以上、特に市民に対してはもっともっと伝わるような表現を用いて説明に努めなければ、一丸となった取組にはなり得ないと危惧いたします。

市民理解を促進するためには、大規模かつ専門的な部分の推進と同時並行して、身近な生活における水素の利活用を少しずつでも拡大させ、生活に浸透させる必要があります。そのためにも、既に開発されている水素利活用の機材を普及させながら、グリーンエネルギー意識を醸成させ、原料となる物質、例えば生活ごみに含まれるアルミが使えるとなると、生活ごみへの関心も高まり、多方面にわたりいい効果を生み出すことにつながります。

これから札幌市にとって大きな事業となるGXを推進していくためにも、我が会派では、これまで代表質問等の機会を捉えて指摘をしてきました。

そのような中、北海道庁と連携した税制優遇については、第2回、第3回定例会のそれぞれにて開催された総務委員会で検討状況の報告を受けてきており、このたび、条例案が提示されました。

条例案においては、道外からの進出だけではなく、札幌市内の事業者がTeam Sapporo-Hokkaidoで検討を進めている八つのGXプロジェクトの分野等における新たな設備投資に対しても固定資産税、都市計画税の優遇措置が設けられるとともに、こうした分野の一連の産業、いわゆるサプライチェーンに、例えば設備の運用管理や保守点検等で新たに参入する市内の事業者も当該事業に係る法人市民税等の優遇を受けられるとのことでした。

一方、市内の事業者がどのような分野に参入することが考えられるのか、ほとんどの事業者にとっては手がかりすら見えていないところと想像され、結局は道外の事業者の参入ばかりとなってしまいます。このままでは、せっかくの制度が絵に描いた餅となり、市内事業者や市民が取組の恩恵を実感できないものとなることが危惧されます。こうしたことがないよう、今から準備を進め、GXに取り組む意義について、市民や市内事業者の理解を促進し、今後、加速するGXの動き

が自分たちにも大きく関わりの出てくるものであると認識を深めていただくことが極めて重要です。

そこで、質問ですが、今後のGX産業の集積に向けて、市内事業者がサプライチェーンに参入するため、どのように取組を進めていくのか、伺います。

次に、丘珠空港におけるビジネスジェットの受入れ環境整備についてです。

さきの第3回定例会代表質問において、我が会派から、丘珠空港におけるビジネスジェットの専用施設や格納庫などの受入れ環境整備を進めるべきとして、札幌市の見解を伺ったところです。

その際、札幌市からは、ビジネスジェットの受入れ環境整備の重要性を認識しつつ、丘珠空港ターミナルビルの拡張に向けた基本計画に併せて検討してまいりたいとの見解をいただきました。

今般、札幌市議会の令和6年度海外視察が実施され、GX金融特区や環境政策、観光施策などのヒアリング、視察を行ったところであります。

この中で、イギリスのロンドンには、資産家、富裕層、会計士や金融アドバイザーなどが集う金融分野において国際競争力を持った都市であり、これらの人材の国内外の移動を担うビジネスジェットの運用状況を調査するため、イギリスで最もビジネスジェットの離着陸回数が多いルートン空港を視察しました。

ルートン空港内にあるシグネチャー社に訪問させていただき、運用状況のヒアリングや、ターミナルビルとは独立した専用施設を視察させていただいた結果、世界的な金融都市を目指す上で、プライバシー等を考慮したVIP対応の重要性、スムーズな専用動線など、ラウンジやセキュリティーなどの顧客サービスを行う専用施設に大きな魅力を感じたところです。

滑走路の長さや発着便数、運用時間などでビジネスジェット専用施設の整備規模は左右されるものの、丘珠空港においてビジネスジェットの専用

施設や格納庫を設置することは、金融都市として国内外に札幌をブランド化していくためにも必要と考えられ、また、空港ターミナルビルとは異なるプライバシー保護やセキュリティーの確保も魅力となることから、空港ターミナルビルとは独立した専用施設の重要性を認識したところです。

このことから、ビジネスジェット専用施設などの受入れ環境整備に当たっては、丘珠空港ターミナルビルの基本計画の検討と調整しつつも、海外空港の運用状況を見据えて、民間参入や地域への経済効果なども加味した視点で検討を進めるべきと考えます。

そこで、質問ですが、丘珠空港の機能強化に当たり、ビジネスジェットの受入れ環境整備や海外事例などを参考に、ターミナルビルとは独立した施設の可能性も含めて検討していくべきと考えますが、市長の見解を伺います。

次に、札幌市の少子化対策についてです。

少子高齢化という言葉は市民の皆様にも一般的に認知されたと思いますが、一体何が問題なのかということに関しては、まだまだ広く認識されていないと感じておりますので、改めて問題提起をさせていただきます。

少子高齢化が進み、労働力人口が減少すれば、経済規模は縮小し、あらゆるところで担い手不足が深刻化し、官民関係なく困難な局面が続いてまいります。そして、社会保障制度の維持がひときわ問題であり、私はここに強い危機感を持っています。現役世代の縮小と高齢者世代の拡大に伴い、現役世代の負担は一層強くなります。

この仕組みには、世代間の人口バランスも重要ですが、何よりもこの社会に生きている全ての人々が支え合うという思いが大切なのではないでしょうか。現役世代は、先人、先輩の皆さんが残してくれた、つなげてくれた財産に感謝して今の幸せを実感する、そして、現役を退かれた先輩の皆さんは、現役世代に支えられていることを実感していただきながら、これからの社会を支えてい

く次世代のために投資をしていただく、こうやってお互いが思い合い、それぞれが社会を形成、維持していくことに貢献するというのができれば、先ほど申し上げた社会保障制度の維持などの問題を解決することは決して不可能なことではないと信じています。きれいごとや理想論を大いに語って、子どもたちに希望と期待を持たせて、その背中を見せながら、私たち大人が行動で示していかなければ、本当の意味での豊かな生活は実現しないのではないのでしょうか。

少子化について、国も地方自治体も、これまで、手を替え品を替え、様々な政策を実施してようやく今の減少傾向にとどめられていると考えることもできますが、結果として少子化は止まっています。国がやるべき、地方から変えるべきなど、それぞれの事情も当然あることは理解しますが、国や地方で押しつけ合っている解決は望めません。

北海道においては、札幌市が引っ張っていかなければ少子化を止めることは無理な話です。少なくとも、その意識と気概がなくては絶対に不可能です。非常に難しい問題であることは重々承知しておりますが、やる、できると決めて行動しなければ何も始まりません。

札幌市の政策としては、さっぽろ未来創生プランを策定し、取組を推進しているところと承知していますが、その指標である合計特殊出生率の目標値に危機感が足りないと感じます。第1期では1.36、第2期では1.42であるということです。実現性ある目標値であることは確かに重要です。それでも、少なくとも2.07を超えなければ、人口が増えることはありません。自然増や社会増といった議論はありますが、北海道全体のことも考えれば、札幌だけが増える社会増でいいはずありませんし、根本から変えていくには、自然増を追求しなければ、子どもたちや次世代に明るい札幌、北海道、日本をつないでいくことはできません。人口増加を見据えるならば、目標値2.07以

上とするために何をなすべきか、考えることが大切なのではないでしょうか。

行政が高い目標に向かうという本気の姿勢を示すことは、民間企業へのメッセージにもなり、子どもが生まれ育つ環境が官民の連携より前に進むことが十分に考えられます。

また、先月の13日に実施された第3回さっぽろ未来創生プラン推進有識者会議で示された第3期さっぽろ未来創生プラン（案）の結婚・出産・子育てを支える環境づくりの取組において、結婚・出産・子育ての不安を緩和する支援体制の充実という項目を掲げられておりますが、結婚、出産、子育てにおいて不安を前提として表現するというのはネガティブとしか言いようがなく、その表現の項目やプランを見て市民の皆様が前向きになれるのでしょうか。

プランの項目も含め、私たち大人が不安、不安と語るのではなく、楽しそうにポジティブに生きていかなければそんな日が来るはずはありません。そして、どんな人も一切の例外なく、多くの人の支え合いによって生かされていますし、誰かを支えています。いつの時代も子どもたちの環境をつくるのは私たち大人であり、今の子どもたちもいずれは大人になり、年を重ねて高齢者になったときに、それを支えるのは次の世代、そして、さらに次の世代となっていくます。今、本気で最優先で少子化対策を進める、そして、明るい未来を、子どもたち、さらに次の世代のためにつなげることが私たち大人の責任ではないのでしょうか。

そこで、質問ですが、第3期となるさっぽろ未来創生プランにより、市長はどのような未来を実現したいと考えているのか、伺います。

次に、出資団体改革の取組についてです。

出資団体は、公共を担う一翼として、札幌市が主体的に行政機能を補完、代替することを目的に設立した独立した法人団体であり、施策の方向性について、市役所と軌を一にし、市民サービスの向上に貢献してきました。

まず、申し上げたいのは、出資団体とは、札幌市が出資をして株式等を取得している団体であり、その多くは札幌市が筆頭株主であるということです。つまり、オーナーとしての影響力は最も強いということでありながら、その権利を行使することなく、各団体に経営を委ね過ぎているように感じます。経営がうまくいかなければ、株主総会において経営陣の交代を求めるのは至って当然のことではありますが、札幌市と出資団体の関係性において、この構造が機能しているのかは疑問であります。

さて、多くの団体は昭和の時代に設立されたものであり、その時代には意義、役割があった団体も、今、令和の時代に同様の意義を持っているかということは、随時、検証していくことが必要です。

この点、市では、平成28年に札幌市出資団体の在り方に関する基本方針を策定し、現在、この方針に基づき、令和6年度から9年度までの4か年における各団体の具体的な行動計画を策定しようとしており、その行動計画の進行管理をする中で、各団体の点検、評価を行っていくものと承知しています。

しかしながら、その基本方針も策定から8年が経過しており、当時と比べると、公共サービス分野に進出する民間企業が増加するなど、社会情勢も変わってきています。このため、さきの第1回定例会において、我が会派から、基本方針自体の改定も含めた今後の出資団体改革の取組の考えを質問したところ、市長からは、令和6年度中に次期行動計画を策定するとともに、社会経済情勢の変化等も踏まえて、各団体の在り方の再検証を行い、基本方針自体の見直しの必要性も検討していく旨の答弁がありました。

そこで、質問ですが、設立当初と比較して、現在の出資団体の意義、役割など団体の在り方について、次期行動計画策定の過程でどのような再検証を行ったのか、その結果を踏まえ、札幌市出資

団体の在り方に関する基本方針を見直すのかどうか、伺います。

次に、定期監査の対応についてです。

監査は、財務事務などの処理について、適法性、適正性を確保するため、専門的な見地からのチェック機能を果たしているものです。札幌市では、地方自治法に基づいて、監査委員による監査と包括外部監査人による外部監査が行われているほか、市の内規に基づいて内部監査が行われているなど、様々な監査が実施されていますが、地方公共団体の監査の中心を担うのは監査委員による監査と言えます。

監査委員は、本市の財務に関する事務の執行や経営に関する事業の管理について、定期監査を年に3回実施していますが、この定期監査において、繰り返し同様の事例について指摘がされています。例えば、役務契約では、原則として再委託が禁止されており、受託者が再委託を行う場合には、事前に本市の承諾を受ける必要がありますが、この承諾がないまま、別業者が業務を行っているという事例が繰り返し指摘されています。また、産業廃棄物の処理に関しても、法令に基づく委託契約書を業者と取り交わしていなかったり、産業廃棄物管理票、いわゆるマニフェストの記載に不備があるといった事例が何度も指摘されています。さらに、過去の定期監査では、監査委員から指摘があり、一度改善を図ったにもかかわらず、同じ部局で同様の不備が繰り返されているといった事例も見受けられます。

このように、定期監査において、監査委員からせっかく有用な指摘がなされているのに、それが十分に生かされることなく、ほかの部局で同様の指摘がされたり、一度改善を図ったにもかかわらず、同じ部局で同様の不備が繰り返されたりしていることはゆゆしきことと言わざるを得ません。市民によりよいサービスを提供していくためには、定期監査の指摘に対してしっかり改善措置を講じ、同じミスは絶対に繰り返さないという緊張

感を持って職員一人一人が仕事に取り組むことが重要であると考えます。

そこで、質問ですが、定期監査において同様の指摘が繰り返されていることについて市長はどのように受け止めているのか、また、今後どのように対応していこうと考えているのか、伺います。

次に、市内事業者における各種支援制度の利用促進に向けた取組についてです。

日本経済は、コロナ禍以降、回復の途上であり、GX金融・資産運用特区の指定やラピダス社による次世代半導体製造拠点の設置の動きなどにより経済成長の機運が盛り上がる一方で、市内中小企業は物価高や人手不足などの影響を受けている現状があります。

札幌市が毎年実施している企業経営動向調査においても、経営上の問題点として、諸経費の増加や人手不足が上位に挙げられており、持続的な企業経営においては、生産性の向上や業務効率化への積極的な取組が求められております。また、今後の経営改善に向けては、新製品やサービスの開発、販路拡大、DX推進の必要性が上位に挙げられており、市内中小企業は、物価高騰や人手不足など喫緊の課題への対応だけではなく、さらなる企業成長に向けて、新製品の開発や販路拡大、DXの推進等に取り組むことが必要であります。

これらの取組に当たっては、自社のノウハウや経営資源だけでは解決が困難であることも多いことから、札幌市では、補助金や助成金、アドバイザー派遣など様々な支援メニューを用意しています。例えば、補助金や助成金には、新商品の開発や新分野、海外展開の支援など、企業成長に直結するようなものだけでなく、店舗などのバリアフリー化、省エネや太陽光発電設備の導入補助など、必ずしも直接的に利益に結びつくものではありませんが、顧客、利用者の利便性向上や環境配慮につながるものもあり、いずれも持続可能な企業経営には欠かすことができない支援であります。

一方で、中小企業は、限られた人員で経営している事業者が多く、日々の業務対応で多忙を極める状況下では、行政が用意する支援施策などの情報にリーチできず、支援メニューを活用できていないこともあります。市内中小企業が新たな事業展開や業務効率化、利便性の向上などを図っていく場面で、行政の支援メニューを有効に活用することは、企業成長に向けた挑戦へのリスクヘッジともなり、結果として思い切った事業展開につながる可能性もあります。そうした取組がさらなる企業成長の呼び水となって持続的な成長に寄与するものであり、ひいては札幌市全体の経済成長、活性化に資するものと考えます。

そこで、質問ですが、市内事業者における各種支援制度の利用促進に向けてどのように取り組んでいくのか、伺います。

次に、観光振興について、3点伺います。

1点目は、新MICE施設整備の検討の方向性についてです。

我が会派では、MICEによる経済波及効果や札幌市の国際的なブランド力向上の観点から、新たなMICE施設の整備が本市にとって極めて重要な課題であると主張を展開してきました。

令和6年第1回定例会の代表質問においても、国内のみならず、世界における都市間競争が一層激化していく中で、札幌市は、今後、どのようにMICEを推進していく考えなのか質問したところ、これまで以上に多くの参加者が見込める大規模な国際会議等の誘致に力を入れるため、新たな施設整備を含めた受入れ環境等の強化に努めるとして、新MICE施設の整備に対する強い意思が表明されました。

その後、一部のメディアから、建設費の高騰が見込まれる中、当初予定から規模を縮小する方向性であることや、メインホール以外の会議室を設けず、周辺のホテルの利用を促すなどとの報道がなされました。

しかしながら、高い経済効果が見込まれる参加

者の多い学会などでは、分科会が多数開催されるため、会場などにおいて特に重視しているものの一つとして会議室の数があると伺っています。MICE誘致の都市間競争が激化していく中で、新たなMICE施設には、こうした主催者が望む機能を備えていくことは言うまでもありません。

そこで、質問ですが、大規模コンベンション誘致の観点から、新MICE施設に必要な機能や施設の構成などについて、その検討の方向性について伺います。

2点目は、DMOの設立についてです。

観光庁が令和5年3月に定めた第4次観光立国推進基本計画では、観光立国の持続可能な形での復活に向け、観光の質的向上を象徴する持続可能な観光、消費額拡大、地方誘客促進をキーワードに、戦略に基づいた施策を推進することとしており、観光地域づくり法人、いわゆるDMOについては、世界に誇る観光地形成に向けたDMOの支援に取り組んでいます。

こうした中、先駆的DMOとして官公庁から支援されている京都市のDMOでは、インバウンド需要の取り込みのための付加価値の高い観光コンテンツの造成や、時期、場所における観光需要の分散によるオーバーツーリズム対策などの取組をDMOを中心に地域一体となって推進し、観光による経済効果を高めています。

また、最近では、仙台市や福岡市などの政令指定都市におけるDMOの設立も相次ぎ、DMOが司令塔となり、地域の事業者、団体等を巻き込みながら観光振興に取り組み始めていると伺っていることから、今後、国内における都市間競争はさらに加速するものと考えます。

札幌市の2023年度の総観光消費額は4,921億円で、コロナ禍前の2019年度の5,215億円に対し、94%まで回復しているものの、今後もさらに観光需要を拡大させ、市内の経済効果を高めていくためには、札幌市の観光振興に係る課題を解決し、観光施策に取り組んでいくことが重要となりま

す。札幌市では、秋元市政3期目の公約としてDMOの設立を掲げており、札幌市におけるDMOの設立について検討を行っていますが、他都市からも後れを取らないよう早期にDMOの設立を行い、DMOによる持続可能な観光地経営を行っていく必要があると考えます。

そこで、質問ですが、DMOの早期設立の必要性についての認識と具体的な設立時期について伺います。

3点目は、定山溪地区の観光振興についてです。

これまで、我が会派では、札幌観光において、定山溪地区は極めて重要な観光資源であるとの考えから、定山溪の観光振興に関して繰り返し質疑を行ってきました。

さきの第2回定例会の代表質問では、次期定山溪観光魅力アップ構想の策定を控え、定山溪地区の観光振興の進め方などについて質問し、インバウンドはもとより、若者や家族連れなど幅広い年代に選ばれる魅力ある観光地づくりを進めていく旨の答弁がありました。

アフターコロナにおいて観光需要が回復傾向にある中、多くの観光客が観光地を訪れ、2次交通の重要性が高まる中、現在策定に向けて検討が進められている次期定山溪観光魅力アップ構想の検討会議においても、市内中心部からの移動に加え、定山溪にある観光スポットを結ぶ移動手段の充実も課題であるとして、2次交通や域内周遊の充実に向けて議論も行われていると聞いています。

国内を見渡しますと、北海道の上士幌町、東京都大田区、岐阜市、新潟県弥彦村などでは、中心市街地や観光地などの一定エリアにおいて、自動運転バスを活用した域内の交通手段の確保の取組が進められています。上士幌町では、国内で初めて降雪寒冷地域での実用化が達成されているほか、岐阜市では、岐阜駅から観光スポットを周遊するルートがあり、観光客の利便性向上に大きく

寄与しています。

我が会派としても、先進的な取組を行っている事業者を招き、自動運転バスの現状や導入事例について勉強会を開催するなど、調査研究を重ねてきました。昨今のテクノロジーの進歩により、自動運転バスは、様々な車両や運行システムが開発されており、安全性や走行性能も向上しているほか、運転操作に関しては、二種免許やスキルが不要のため、オペレーターなどの地元雇用も促進されることが期待できます。

このような現状から、まずは、定山溪地区の比較的コンパクトなエリアにおいて実証実験を行うなど、利用ニーズをはじめ、様々なデータを収集することは実用化に向けた検討を進める上でも重要な取組であると考えます。

そこで、質問ですが、定山溪地区の観光振興の観点から、自動運転バスの活用についてどのように考えているのか、伺います。

次に、スポーツ施設再整備について、2点伺います。

さきに策定された第2期札幌市スポーツ推進計画において、方針の一つとして、多様なニーズに合わせてスポーツに取り組める場の確保と充実を掲げています。また、この実現に向けた施策として、将来を見据えたスポーツ施設の整備として、月寒体育館、美香保体育館の更新や大倉山ジャンプ競技場の改修等を実施することとされています。世界屈指のウインタースポーツシティーを目指す札幌市にとって、これら施設の再整備を進めることは大変重要であり、今後どのように取組を進めていくのかは市民からも大変注目をされています。

月寒体育館の後継施設を含む札幌ドーム周辺地域については、令和6年第3回定例会の代表質問において、どのような拠点を目指していくのか、また、民間提案を踏まえ、どのように検討を進めていくのか質問したところ、札幌の魅力と活力を牽引する拠点となることを目指し、拠点の活性化

に向けて、民間との協働による、より効果的な事業手法や運営体制について、今年度中に方向性を検討の上、事業化へ向けた基本計画策定を目指してまいりたいと答弁がありました。

そこで、残る美香保体育館と大倉山ジャンプ競技場について伺います。

1点目は、美香保体育館の後継施設についてです。

現在の美香保体育館は、札幌オリンピックを契機に1971年に整備され、2030年頃に更新時期が来るとされています。それを受け、昨年度、札幌市では、アイスリンク基本構想を策定、公表し、美香保体育館の後継施設については、アクセス性やまちづくりの効果、施設の集約・複合化の効果が期待される東区栄町のつどーむ敷地内を建設候補地にするとなりました。

この事業では、現在の美香保体育館が有するスケートリンク機能の通年化に加え、飽和状態にあるカーリング競技の環境整備も併せて検討することとしており、誰もが気軽に氷上競技に触れ、取り組むことができる施設環境の整備を進めることは、市民にとっても非常に有意義なものであり、我が会派でも大いに期待を寄せております。

そこで、質問ですが、美香保体育館の後継施設に係る現在の検討状況と今後の予定について伺います。

2点目に、大倉山ジャンプ競技場の改修について伺います。

1972年の札幌オリンピックをはじめとして、様々な国際大会の舞台となってきた大倉山と宮の森両ジャンプ競技場ですが、最新の国際競技規則に適合していないという課題があるとのことでした。

両ジャンプ競技場は、ウインタースポーツシティー札幌を象徴する施設であり、今後も国内のジャンプ競技場を牽引し、世界トップレベルの選手を輩出し続けるために改修は必要不可欠であります。さらに、札幌が世界に誇るこのジャンプ競

技場を、日本国内はもとより、広く海外へ発信していくためにも早期に事業着手すべきと考えます。

この改修に向け、札幌市では、これまで大倉山のラージヒルにノーマルヒルを併設させるデュアル化を軸に検討を進めてきたと認識しております。

我が会派としても、これまで、議会において、世界屈指のウインタースポーツシティ実現に向けた今後の大規模国際大会の誘致や、将来世代の競技環境の確保等を求めてまいりました。

そこで、質問ですが、大倉山ジャンプ競技場の改修に係る目的、効果、そして、今後の進め方について伺います。

次に、福祉施策の充実について、2点伺います。

1点目は、障がいがある方が暮らしやすいまちづくりについてです。

以前、障がい者のまちづくりという観点でお話を伺った際に、車椅子の方へのバリアフリー対策は進んでいるものの、視覚障がい者が歩行しやすい対策というところでは、横断歩道に附属する音と点字ブロックの2点と、誰もが知るところの対策でありました。

実は、私は、二十歳のときに不運なもらい事故に遭い、1年間にわたり、車椅子と松葉づえの生活をした経験があります。二足歩行のときには気づかない、ほんの少しの傾斜やデザイン性のあるブロックが敷き詰められた道路は、障がい者にとっては大変な苦勞を強いられます。今でも、左足腓骨神経麻痺で左足の背屈ができない後遺症が残る私は、ほんのちょっとした段差やじゅうたんの境目などでつまづくことが多く、障がい者として不便と言うと大げさかもしれませんが、私自身、いろいろと体感しており、対応として十分とは言い難いと感じております。

視覚障がい者の方については、不便さだけでなく、命の危険も感じることも多いのではないかと

と考えます。地域で白杖を使って歩いている方へ、力になれることはありますかとお声がけをさせていただきますと、大丈夫ですというやり取りが何度かありました。ある日、横断歩道から歩道に上がる前に道路の方に曲がって道路上を歩き出してしまいました。すぐに歩道へ復帰されて、その方も事なきを得ましたが、日々の生活圏でさえ、そのような状況になる現実を目の当たりにして、さらに問題意識を強くしました。

実態を把握するために、北海道札幌視覚支援学校に伺い、8名の方々と、視覚障がいを持つ皆さんがどのような不便を感じているのか、生の声を聞いてまいりました。私では想像も及ばなかった実態として、歩車分離式信号機がとても分かりにくいとのことでした。並行する車の音を頼りに歩いているのに、歩行者のみの信号だとタイミングも方向性も分からなくなることです。また、点字ブロックが潰れたままになっているところも多く、苦勞されていることや、雪との向き合い方など、具体的なことを教えていただきました。

一つ、皆さんにご承知いただきたいことがあります。視覚障がいをお持ちの方には、手伝えることはありますかと聞いていただけるとありがたいというふうにおっしゃっていましたので、これを機に、どうぞ皆さんにも何とぞよろしくお願い申し上げます。

また、日常生活のほとんどの介助が必要な方もいらっしゃると思います。こちら、実情について、同居する家族が赤裸々に教えてくださいました。札幌市も様々な支援を行っていることは確認させていただいたところではありますが、例えば、親が同居だと、ヘルパーさんをお願いできる時間も少なくなり、同居家族の負担も大きく、本人も家族に申し訳なく思っているというお話がありました。

私たち人間が生まれて、生きて死ぬという中で、人に迷惑をかけ続けていると思いながら生きるということは、あっていいとは思いません

し、そもそも障がいの有無ではなく、多くの人たちに支えられて生きていくことができ幸せだったと感じられる世の中であってほしいと思います。

あとは、優先順位の問題で、社会福祉は行政の最たる役割ではないでしょうか。目が見えない、段差が大きくて通れない、人の助けがなければ生きられないなど、まちづくりや制度設計の問題は民間で担い切ることはできません。まずは、命あつての生活、そして、生きる上においてサポートが必要な方々への支援が優先順位としてもっともっと高く、手厚くなってもいいと考えます。

そこで、質問ですが、障がいがある方々が暮らしやすく、希望を持って生きられるまちづくりについて、優先順位を上げて取り組む考えがあるのか、伺います。

2点目は、企業を通じたウェルネスの推進についてです。

札幌市は、第2次まちづくり戦略ビジョンにおいて、誰もが、生涯健康で、学び、自分らしく活躍できる社会の実現を目指し、ウェルネスを重要概念の一つに掲げていますが、健康の大切さは健康課題に直面してから気づくことも多いと思います。早い段階から予防し、健康な状態を維持していくことが重要であります。比較的健康的課題が少ないと言われる働く世代の市民においては、仕事や子育てなど忙しい生活の中で、自身の健康を意識することは思いのほか難しいと言えます。

高齢になっても地域で元気に活動している市民を見ると、ウォーキングやパークゴルフなど仲間と一緒に行動していることも多く、健康だけを目的とするのではなく、コミュニティの中で楽しく活動することが継続には重要であると感じます。

そういった意味で、働く世代の市民が属している企業の中で、従業員の活動を積極的に応援する企業が増えていけば、おのずと健康的に行動する市民が広がっていくと考えます。企業にとって

も、従業員が健康を維持することは、業務効率の面からも重要であることはもちろん、離職防止や採用など人材確保の面でも重要性が増しており、昨今では意欲的に取り組んでいる企業も見受けられます。

しかしながら、経営の現場としては、管理や作業の手間や経費がかかる上に、売上げや採用などにすぐに成果が現れるものではないため、大企業ならともかく、規模が小さい中小企業では、重要性は認識していても、優先順位が低くなってしまうのが実情です。働く世代の意識や行動を変えていくためには、従業員のウェルネスの大切さを理解し、企業活動として取り組む企業を増やしていくことが重要と考えます。

そこで、質問ですが、今後、どのように企業を通じて働く世代のウェルネスの推進をしていくのか、伺います。

次に、教育環境等の推進・充実について、3点伺います。

1点目は、学校規模適正化の取組をする上での通学区域の考え方についてです。

札幌市内には、小・中学校を合わせておよそ300校あり、教育委員会が指定した通学区域にのっとり子どもたちは通学しています。この通学区域は、札幌市のホームページを見ると、通学距離だけではなく、道路や河川、行政区界や町界などの地理的要因のほか、学校施設の規模などといった様々な事柄を検討の上、保護者や地元町内会の方々の意見も聞きながら決められていると記載されています。

しかしながら、実際の市内の小・中学校の通学区域を俯瞰すると、区をまたいで通学区域が設定されていたり、通学区域の形がいびつな形となっていたりする地域もあり、全てが最適な通学区域の設定になっているとは言えない状況にあります。

現在の小・中学校の多くが、1970年代から1980年代の年少人口急増期に既存の学校から分離する

形で新設されており、通学区域も通学可能な人数に合わせて設定されてきたという経緯から、当時としてはやむを得ない面があったというところは理解するところではあります。また、これまでの学校規模適正化の取組においては、地域や保護者と十分協議を重ねた上で、既存の通学区域を変えずに、再編対象校の通学区域を合わせることを原則として進められてきていることは承知しています。

しかし、少子化がさらに進むことが想定される中で、規模適正の取組を加速されるに当たっては、一つの取組地域においてより多くの学校を検討対象とすることや、小学校だけでなく、中学校も対象とするようなケースが増えていくことが想定され、その場合、避難所や地域コミュニティーの核としての機能にもより配慮した通学区域の設定が望まれます。

そこで、質問ですが、今後、学校規模適正化の取組を進めていく上で、教育委員会としての通学区域の考え方について伺います。

2点目は、学校体制についてです。

学校における教員の不祥事や子どもたちの環境の改善は、これまでも取り組んできているところですが、うまくいっているようには、正直、感じられません。全ての学校に同じように起こる問題ではなく、起こるところには起きるし、起こらないところには起こらない、この差は本気で分析、研究を進めなければ、今の傾向を捉えて改善することができるのかは懸念があります。

前職、生命保険会社の営業職として金融教育のために様々な学校に伺っておりました。とある私立高校に訪問した際に、門から車で入る私に、全ての生徒が足を止め、お辞儀をいただくということがありました。数年後、同じ学校ですが、そうではなくなっていました。内部の体制が大きく変わっていたことを知っていたため、教育とは大人の問題だなと、そのとき強く感じました。

例えば、企業のよしあしや業績などは、経営者

の資質によって大きな差が出るのは想像が容易だと思います。多くの学校と企業に訪問させていただき、多くの現実を目の当たりにしてきました。全ての組織が同じとは言いませんが、学校も組織である以上、同じことが言えるのだろうというふうに感じています。このことから、学校組織論を真剣に考えた際に、公立と私立や教員の質の差がありそうだと考えられます。

組織の根本を考える際に、実は、学校組織において、校長職等は教員である必要がありません。これは、あくまでも閉鎖的から開放的への一つの手段であります。校長になって学校改革をしたいと本気で目指す教員の方や、既に校長職で鋭意奮闘中の方や、それぞれのポジションにおいて精いっぱい行動しているのは理解をしておりますし、私も個人的にいろいろ伺っておりまして、全てを否定したいという意図は全くなく、選択肢として十分にあり得るというお話であります。

組織形成に当たっては、やはり、トップの方針が重要であるからこそ、問題提起として述べさせていただきました。仮に行うとした場合においても、これまで学校経営を経験した方や、近い業界の経営者の招致など、選択肢は多くあると思います。

そこで、質問ですが、学校における校長職の権限とその重要性に鑑み、学校管理職に求められる資質とその向上について、教育委員会の考えを伺います。

3点目は、子どもの教育環境についてです。

子どもの数が減っているにもかかわらず、いじめや不登校件数は増える一方です。認定範囲を広げることによる数の増加はあると思いますが、本当に苦しい嫌な思いをしている子どもが減っているとは思えません。これらの現状について、行政に全ての責任があるわけでないのは当然ではありますが、自分事として、もし仮に行政事業が子どもたちにとってつらい結果をもたらしているかもしれないという仮説に立ち、真摯に向き合って事

業の見直しや再構築を進めるべきと考えます。

教育委員会や子ども未来局を中心に、もっともっと子どもたちの命を守る観点から真剣に取り組んでいただきたい。自分たちの仕事为谁のためにあるのか、大人の事情や都合で事業が実施されていないのか、本当に子どもを向いて仕事をしているのか、片時も忘れないでいただきたい。

私たちが子どもの頃、権利、生きがい、やりがいみたいなことを、大人から頻繁に聞かれたり、考えたり、過ごしていたでしょうか。必要以上にいじめを意識させ過ぎてはいませんかでしょうか。こういうのは、大人目線での仕事と言うのではないのでしょうか。問題があれば対策をしなければいけないのは分かりますが、子ども目線で物事がなされているとは思えません。

よく子どもにアンケートを取っているから間違いがないという話を聞きますが、その質問は誰がつくっていますでしょうか。子どもの本音が本当にこの質問から出てくると思いますでしょうか。子どもは、今日、遠足、どうだったと聞けば、楽しかったと答えるものです。そういう純粋な子どもに、子どもの権利などという言葉が大人が子どもに押しつけているだけにすぎないと強く感じます。過去、それは私たち子どもの権利だと、幼少期に考えていた人がいたとは思えません。いじめや不登校が減らないどころか、増えている現状があるときに、昔はなかったことをやっていることが逆に災いしているという可能性はないでしょうか。そういうことを考えなければ、いつまでも子どもの本音を知ることはできないと強く危惧いたします。

もう一つの視点として、子どもたちを守るため、健やかな成長のためには、私たち大人が変わらなければいけません。大人もルール違反や犯罪を犯しているのが実情です。そういう情報は、今は、いつでも、どこでも、誰でも手に入る時代です。子どもには、あれしろ、これしろ、あれするな、これするなと大人は言いますが、まずは自分

たちが変わるのだと、私たち一人一人が意識を高めることが必須だと考えます。その意識があらゆる場面で表に出るからこそ、物事がよりよい方向に向いていくのではないのでしょうか。

事案発生時においては、教育委員会が責められることが度々起こりますが、全てを防ぐことは困難ですし、ましてや、教育委員会だけの責任でもありません。物事が起きる全てを防ぐことは、意思疎通ができる私たち大人同士ですらできていません。そこは、一旦、自覚する必要があると考えます。事案発生後の各種対策だけではなく、大人から変わろうという取組を推進するほうが、結果がよくなるのかもしれないと考えます。教育の本質は、社会全体で示すことではないのでしょうか。何よりも子どもたちを思って進めること以外、真に重要なことはないはずです。

そこで、質問ですが、社会全体で子どもの環境を整える視点において、教育委員会としてどのように教育環境を整えていくのか、伺います。

次に、防災・雪対策について、2点伺います。

1点目は、災害時のNPO等からの支援についてです。

阪神・淡路大震災以降、近年の災害発生時には、災害対応に専門性を持つ様々なボランティア団体が自発的かつ積極的に活動しており、その活動分野は医療支援や炊き出しなど多岐にわたるそうです。例えば、道路啓開の救助の分野においては、DRT-JAPANというNPOが全国から消防士や技術者などをボランティアとして集め、小型の重機を用いた活動をしており、能登半島地震においては、発生した翌日の1月2日には石川県に入り、迅速に支援に当たったということでした。このように、近年の災害発生時においては、高い能力を有するNPOなどの団体がそれぞれの専門分野で自発的に対応する傾向があり、札幌市に災害が発生した場合においても欠かせない存在になると考えています。

そこで、質問ですが、札幌市で災害が発生した

場合のNPO等からの支援について、札幌市の考えを伺います。

2点目は、持続可能な除排雪の在り方についてです。

さきに開催された第3回在り方検討会では、パートナーシップ排雪の地域負担をなくす形で、仮に行政負担により生活道路全体の約3,800キロメートルを対象に除排雪をした場合の手法素案が示され、今冬も試験施工等を通じてさらなる効率化等に向けた取組を進めるとの札幌市側からの説明がありました。その手法素案について、委員からは、予算や除排雪の体制面についてしっかりと検証する必要がある、生活道路の作業期間を延ばすことで、例年1月に作業を行う幹線道路の排雪作業との重複は大丈夫かとの意見がありました。

地域に密接な関わりのある生活道路について、地域の声に耳を傾けると、パートナーシップ排雪の地域支払い額が高騰し過ぎて、地域としていつまで継続できるか分からないといった声が年々多くなっています。そのほか、例年、市に寄せられる苦情・要望件数からも、市民生活に密接に関わる生活道路の重要性は言うまでもなく、除排雪についてはしっかりと検討と議論を進めてほしいと考えます。

一方で、幹線道路に着目してみると、令和3年度の大雪のように、幹線などの通行障害、バスやJRの運休、遅延などにより、都市機能を麻痺させるような異常気象も今後増えてくることが予想されることから、交通、物流の大動脈である幹線道路についても、改めてその重要性をしっかりと認識し、除排雪の充実を切に願うところでありますが、限りある予算、人材や機材を踏まえ、持続可能な除排雪全体の在り方を慎重に検討していただきたいと思います。

そのような中、第3回在り方検討会では、札幌市側からは、現在、生活道路だけでなく、幹線道路などその他の道路の除雪や排雪なども含めたその在り方や財源、予算についても検討していると

のことであり、引き続き、庁内関係部局とも連携しながら、市民議論を深め、検討していくこととしたいとの説明がありました。

そこで、質問ですが、第3回在り方検討会での議論などを踏まえ、札幌市として、生活道路だけでなく、除排雪全体の在り方やその財源の課題について、今後どのように取り組んでいく考えなのか、伺います。

次に、DX推進の体制についてです。

令和5年第3回定例会決算特別委員会において、組織の専門性を高め、DXを推進するための専門人材の確保に関する認識を持っているのかと質問させていただいたところ、デジタル分野の専門性を有する外部人材を常勤職員として活用することなども検討してまいりたいとの答弁があり、令和6年度、実際に専門性のある職員の採用として任期付職員を採用しました。

2人の任期付職員の増員と、総務省から研修派遣1名の計3人の増員だけで十分と言えるのでしょうか。財政において述べたとおり、札幌市事業の優先順位を明確にできたとき、マンパワーにも変化が現れます。札幌市としての方針を明確に優先すべき事業に予算とマンパワーをより集中させなければ、デジタル化は夢のまた夢に終わってしまいます。

私自身は人口減少を容認するつもりは全くありませんが、目先の数年は人口減少の一途をたどらざるを得ない状況の中で、DX推進の優先順位を上げていかなければ、行政サービスの維持・向上は到底不可能です。人口減少によりマンパワーが足りなくなるからこそ、デジタル化を優先的に進める必要があります。

DXのための業務整理など、実施すべき工程はたくさんありますし、ある程度の流れが完成するまでには膨大な作業量になると考えられます。何よりも、札幌市民の皆様への今まで以上のサービスを提供するためにも、デジタル化は優先順位を上げて取り組むべき事業と考えます。

また、市役所で働く人も、多くは札幌市民であります。全ての市民によりよいサービスを提供するために、今の体制のままでは、いつになるのかも見通しが弱く、デジタル化に対するモチベーションの低下も招きかねない状況に思えてしまいます。

そこで、質問ですが、札幌市が長期にわたって発展を続け、安定した行政サービスを市民に届けるために、集中的にデジタル化に予算と人員を集中する考えがあるかどうか、伺います。

次に、自衛官募集に係る個人情報の提供についてです。

まず、13年間、陸上自衛官として勤務した私より、一言、申し述べさせていただきます。

私たち自衛官は、サービスの宣誓により、事に臨んでは危険を顧みず、身をもって責務の完遂に務め、もって国民の負託に応えることを誓いますと宣誓します。命をかけて国民を守ると誓います。例えば、大規模な災害現場において、自分の大切な家族が土砂や瓦礫に埋まっているかもしれない、津波に流されているかもしれない、目の前の国民を救うため、任務を全うします。この覚悟、そして、この無念を改めて皆さんに訴えたい。誰もが自衛隊に感謝したことを思い出していただきたい。復旧、復興が終わったらそれで終わりでしょうか。感謝もなかったことになるのでしょうか。実際に存在し、国民のために任務を全うしている私たち自衛官を、違憲だとか、戦争の道具だとか、批判することに私は疑問しかありません。

また、各地域には自衛隊協力会という団体があります。これは、自衛隊を支えたい、応援したいという地域の皆様で構成される団体です。こうした団体が地域で草の根的に発足し、活動を続けているのは、自衛隊が危険を顧みず、国民のために職務に邁進していることが伝わっているからだと思います。

質問に先立ち、この思いを伝えることが必要だ

と考えたことと、現職自衛官が自分の口からは直接発することがない心境を代弁させていただきました。

さて、名簿提供事務の概要ですが、札幌市では、自衛隊からの依頼に基づき、令和4年度から自衛官の募集事務に必要な情報を住民基本台帳から抽出し、名簿形式によって自衛隊に提供しております。法定受託事務としての法的根拠等に基づき実施していること、国会質疑において強制するものではないとの答弁があること、大きくこの2点が争点になることが多いと認識しているところでありますが、札幌市は、大きく3点、まず一つ、自衛官等募集事務は関係法令を根拠とした法定受託事務であること、二つ、自衛官等募集に関し、必要な資料として住民基本台帳の一部の写しを用いることは、住民基本台帳法上、問題ないという見解が明確に国から示されていること、三つ、自衛隊は被災地支援や救助活動といった公益的な役割を担っていることに鑑みて実施しております。

10月25日には、総理大臣自らが議長、防衛大臣が副議長として、自衛官の処遇・勤務環境の改善及び新たな生涯設計の確立に関する関係閣僚会議が開催をされ、我が国は、戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面している中で、防衛力の最大の基盤である自衛官の定員割れが続いており、処遇等の改善が喫緊の課題であると発言されております。

国の問題であることとしていることに、地方行政がそれに倣って対策をすることに疑義はありませんし、そもそもどんなに優れた政策も、いいも悪いも、全ては国と命があって、その上に成立する話です。札幌市が、法的に問題なく、公益性があると判断して実施していることは大いに評価されるべきことと考えます。

私の時代は、今述べたような名簿提供という仕組みはありませんでしたが、私自身のこととして、高校3年生の春、自衛隊のリクルート部隊と

の接点、ご縁をいただき、自衛隊という選択肢ができたことによって入隊をした一人です。衣食住がついていて、仕送りができる、お給料がいただけて、大型免許の取得ができて、運転手の仕事があるということを知り、私は自衛隊入隊を決めました。理由は至って単純ですが、私の中に新しい選択肢ができました。そして、自衛官としての13年間で今の私の礎を形成してくれたことは紛れもない事実です。自衛隊には感謝しかありません。人生は選択と決断です。選択肢が増えることは大切なことですし、国防と個人の充実にもつながる自衛隊、そして、札幌市の対応をこれからも応援してまいります。

そこで、質問ですが、自衛隊への名簿提供について、札幌市として今後どのように対応していくのか、市長の考えを伺います。

最後に、清田区の諸課題として、地下鉄東豊線清田区への延伸とまちづくりについてです。

札幌市が全国的にも人口が多い大都市であることは、既に誰もが承知しているところであります。例えば、全国の大都市を見ても、公共交通が整備されていることは共通認識ではないでしょうか。例えば、大都市の多くは、電車や鉄道など乗換えの利便性が高く、高速道路は環状化も進んでおり、新幹線など高速移動が可能な交通が整備されています。

札幌市においては、災害の観点からも、放射状のまちづくりの背景があり、これも機能的な構造であると思いますが、中心部まで移動しての乗換え、鉄道結節は数えるほど、そして路線バスの減少、比べることが必ずしもいいとは言いきれませんが、便利とは言いがたい状況が続いていると感じます。

その上で、ほかの大都市と札幌市では、誰もが知る雪の差があります。毎年、毎年、年に数回発生する大雪から数日間、私たち札幌市民、特に清田区民は何度も何度も交通麻痺を強いられています。この現状の中で、地域交流拠点の整備とは一

体何を指すのか、清田区だけ取り残され、中心核整備が進まないのは、もはや、地下鉄がない以外、考えられません。

第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて先行的に取り組む地域交流拠点とされ、清田区には、軌道系公共交通機関がなく、最寄り地下鉄駅までのルートを中心にバスネットワークが形成されていますと明記されており、この文脈からは、一つ、札幌市は地下鉄が公共交通の根幹を担っていること、二つ、清田区はバスが公共交通であると読み取れます。バスの減便が続く中で、自家用車が移動手段の多くを占めるようになり、これは、さらなる交通渋滞を招き、脱炭素社会の実現とも逆方向に進むことになります。

私たち清田区民は、平成9年11月4日に分区されて以来、満27年もの間、地下鉄も警察署もない状態であり、解消されないことに、一部からは、どうせ無理なんだろうという諦めの声すら漏れ聞こえてきます。地下鉄延伸に限らず、市民に諦めや絶望を強いる状態がこのまま続いて本当によいのでしょうか。

1988年、第3次札幌市長期総合計画において地下鉄延伸が明記され、どれほど多くの市民が、それならば清田で事業を始めよう、清田に暮らそうと決心したのか、市民一人一人の生活を本当に考えてもらっているのか、疑問の声がなくなることはありません。中には、札幌市に立ち退きを要求されたときに、長期総合計画を信じ、清田に会社も自宅も移転された方がいます。あまりにもひどい仕打ちではないでしょうか。清田区は札幌市ではないのか、あまりにも不公平過ぎるとの声もあります。

現実的な話として、国の認可のために採算性を無視できないことも承知しているところではあります。先月の11月11日には、地下鉄東豊線建設促進期成会連合会からの要望に対し、市長からは、採算性の観点からは需要増を見込む必要があると答弁がありました。清田区に地下鉄を延ばすため

に札幌市のまちづくりをするわけではないことは当然理解するところではありますが、札幌市が人口減少対策を明確に打ち出しているとも思えず、先ほど予算について質問したとおり、事業の見直し、再構築に重点を置くというよりは、これまで進めてきた札幌市の事業をそのまま継続しているようにも思います。これまでやってきた政策では人口増が見込めないことを認め、新たな少子化対策を打ち出し、札幌市の活性化について抜本的に取り組んでいただきたいというふうに思います。

また、需要増を見込むためには、公共交通の整備とセットで人が集まる施設の整備なども重要になります。まちづくりにおいて重視される交流人口であります。現在、地下鉄東豊線延伸に関連した施設といえば、大和ハウスプレミストドームとその周辺開発が一番に挙げられるところであり、こちらもしっかりと進めていただきたいのは当然のこと、ラピダスやGX推進を国家プロジェクトとして働きかけを強め、期成会要望にもありました国道36号沿線の土地活用と発展、開発を強く求めます。

地下鉄の需要増要素を積み上げ、それが人口増やまちづくりにおけるにぎわいや活性化につながり、未来の子どもたちに札幌市をつなげていく、私たち大人の行うことの全ては、次世代のためにつなげていくことではないでしょうか。札幌市から発展し、北海道、日本と、その波を札幌市から起こしましょう。地下鉄延伸への思いは同じであると、度々、秋元市長より言及があります。共にアイデアを持ち寄り、地下鉄延伸実現に向けて具体的な議論を進めていくことを切に願います。

そこで、質問ですが、地下鉄東豊線清田区延伸の検討状況、また、延伸に必要な具体的な条件について伺います。

以上で、私の質問の全てを終了いたします。長時間にわたり、ご清聴、誠にありがとうございました。（拍手）

○議長（飯島弘之） 答弁を求めます。

秋元市長。

○市長（秋元克広） 全体で10項目にわたり、ご質問いただきました。私からは、大きな1項目めの私の政治姿勢についての6点、それから、3項目めの観光振興について、7項目めの防災・雪対策についてお答えをさせていただきます。その余のご質問に対しましては、担当の町田副市長、石川副市長、天野副市長、そして、教育長からお答えをさせていただきます。

まず、大きな項目、私の政治姿勢についての1点目、優先順位に基づいた予算執行の在り方についてお答えをいたします。

人口減少局面を迎え、今後、生産年齢人口の減少も見込まれる札幌市では、必要な市民サービスを確保するとともに、議員がご指摘の未来につながる政策に取り組んでいくことが重要であると認識をしております。

そこで、限られた財源の中、事業の見直し、再構築、これをさらに進めるために、令和7年度予算編成において、インセンティブ制度、これを拡大いたしまして、主体的な事業の見直し額に対し、最大40%の予算枠を付与することとしたところであります。現時点では、インセンティブの対象となる見直し額が昨年度の3倍を超えているところであります。

いずれにいたしましても、社会経済情勢の変化に対応した事業の見直しと再構築は必要なものと考えており、インセンティブ制度の活用等も含め、今後とも適時適切にメリハリのある健全な財政運営を目指していく考えであります。

次に、2点目の市内事業者によるGX事業に関わる一連産業への参入に向けた取組についてお答えをいたします。

北海道の持つ再生可能エネルギーのポテンシャルを生かし、GX産業のサプライチェーン構築、そして雇用創出につなげていくためには、GXの意義やメリットについて、市内事業者等の理解を深め、参画を促していくことが極めて重要だと認

識をしております。

そこで、GXの意義やメリット、Team Sapporo-Hokkaidoの取組等を周知するために、地元経済団体等へ個別に説明をしてみいましたほか、本年7月には、事業者向けの啓発イベント等を開催したところであります。

また、今月中旬には、国内外の専門家が意見を交わすフォーラムの開催を予定しており、海外も含めた最新のGXの動向や意義について、市内事業者をはじめとする幅広い層に広く発信をしたいと考えております。

さらに、今年度、Team Sapporo-Hokkaidoの構成員が連携をいたしまして、水素や洋上風力関連産業等のサプライチェーンの状況のほか、これらの分野の製造や建設、運用保守などへの道内市内事業者の参入可能性等に関する調査を進めているところであります。

引き続き、市内事業者のサプライチェーン参入といった具体的なビジネスの創出に向けて、関係機関と連携をしながら、市内事業者の理解促進につながるフォーラムでありますとかビジネスマッチング等の取組を進めてまいりたいと考えております。

次に、3点目の丘珠空港におけるビジネスジェットの受入れ環境整備についてお答えをいたします。

北海道・札幌市が金融・資産運用特区に指定をされた、このことも考慮し、今後、札幌丘珠空港においてビジネスジェットをより一層受け入れていくためにも、プライバシーやセキュリティーに配慮した受入れ環境整備は欠かせないものと考えております。

このことから、国内外を問わず、企業経営者や富裕層を受け入れることを想定した施設の検討が必要と考えており、先進事例となる海外空港の取組を参考にするという事は重要な視点の一つであると認識をしております。

札幌市といたしましては、2030年の滑走路延伸

や空港ターミナルビルの拡張を見据えつつ、短期的及び中長期的な視点でビジネスジェット関連施設の在り方を多角的に検討して、あわせて、国や関係機関とも協議をしてみたいと考えております。

次に、4点目の札幌市の少子化対策についてお答えをいたします。

札幌市では、第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンにおきまして、結婚や出産に関する市民の希望を踏まえ、合計特殊出生率を2031年までに1.44とする目標を掲げているところであります。第3期さっぽろ未来創生プランでは、子育ての喜びを幅広い世代で共有、共感ができる取組を盛り込むとともに、プランそのものから明るい未来をイメージできるよう工夫を行いつつ、策定を進めているところであります。

私たちのまち札幌において、結婚、出産、子育てに関する市民の希望がかなうなど、誰もが幸せを感じ、希望を実現できる魅力と活力に満ちあふれる未来、このことをつくり上げるために、産官学の連携をはじめ、オール札幌で取り組んでまいりたい、このように考えております。

次に、5点目の出資団体改革の取組についてお答えをいたします。

出資団体につきましては、改革を推進するための基本方針を平成17年に定め、その後、取り巻く環境の変化に応じて2度にわたる見直しを行ってきたところであります。

これまで、現行の基本方針に基づいて、出資比率の見直しや派遣職員の削減、事業の民間による代替の可能性など、幾つかの視点で検証を進めてきたところでありますが、最近では、民間での担い手不足、人手不足など新たな社会課題を踏まえる必要も生じてきており、今後は、それぞれの出資団体ごとに、社会的役割の変化や公共の関与の在り方、このことをきめ細やかに検証するために、外部有識者のご意見も伺いながら基本方針の改定に取り組んでまいりたい、このように考えて

おります。

次に、6点目の定期監査の対応についてお答えをいたします。

適正な事務の執行は行政運営の基本であり、監査委員による定期監査において、市の事務に関して同様の指摘が繰り返し行われている状況につきましては、組織のトップとして重く受け止めているところであります。

これまでも、指摘を受けた部局だけではなく、全庁にその状況を共有し、注意喚起を行うほか、内部統制の取組によってリスクの発生を未然に防止するとともに、発生時の早期対応を図るための仕組み、このことを構築してきたところであります。

今後も、内部統制の取組を活用しながら、定期監査において同様の指摘が繰り返されることがないよう、適切な事務の執行を徹底することで市民から信頼される市役所を実現してまいりたい、このように考えております。

次に、大きな3項目めの観光振興についてお答えをいたします。

まず、新MICE施設整備の検討の方向性についてであります。大規模な会議の開催実績を有する他都市のMICE施設におきましては、いずれもメインホール、展示が可能な多目的ホール、分科会に必要な多様な会議室を備えており、札幌市が検討中の新MICE施設におきましても、これらの三つの機能が必要不可欠であると認識しております。

現在、会議の主催者などに対しまして、アフターコロナにおいて求められる施設の規模、機能を調査するとともに、中島公園周辺のホテルに連携の意向について確認をしているところであります。これらの結果を踏まえながら、新MICE施設における必要な機能や施設の構成について検討を進めてまいりたい、このように考えております。

次に、DMOの設立についてであります。

観光振興は、人口減少期において市内消費の減少が懸念される中、国内外から人を呼び込み、消費を拡大させることで、地域経済全体に高い経済効果をもたらすことに加え、飲食・買物スポットやイベントの充実など、市民生活の豊かさの向上等にも意義があるものと認識をしております。

札幌は、国内有数の観光地として多くの観光客を受け入れる一方で、観光をリードする司令塔の明確化や、観光客目線でのサービスや利便性の向上、環境変化に対する的確かつ迅速な対応等に課題を抱えているところであります。

これらの課題を解決し、他都市に後れを取ることなく観光振興を進めていくためには、事業者等との強固なネットワークの構築や専門人材によるデータ分析に基づくマーケティングによって、主体的かつ効果的・効率的に取り組むことができるDMOをできるだけ早期に設立することが必要だと考えております。このため、DMOの設立につきましては、令和8年4月を目指すこととし、今後、設立に向けて具体的な準備を進めてまいりたい、このように考えております。

次に、定山溪地区の観光振興についてお答えをいたします。

定山溪地区は、温泉街のみならず、八剣山や豊平峡など観光資源が複数のエリアに分布しており、これらを周遊しやすい移動手段でつなぐことで、地区全体の魅力や来訪者の満足度が向上するものと認識をしております。

自動運転バスは、運転手が不足している現状に鑑み、地区内の交通を確保する手段として有効でありますほか、乗車することそのものを楽しんでいただくコンテンツとしても期待できるものであります。

今後は、地元の定山溪観光協会とも意見交換を深め、安全性や持続可能な運営体制の構築などといった課題の検証や、既存バス事業者との調整を行いながら、定山溪地区の周遊手段の一つとして検討を進めてまいりたい、このように考えており

ます。

次に、7項目めの防災・雪対策についてお答えをいたします。

まず、災害時のNPO等からの支援についてですが、専門技能を有するNPO等による活動は、行政の支援が届きにくい細かなニーズに対応するものであり、大きな役割を果たしているものと認識をしております。

一方、能登半島地震におきましては、全国から300を超えるNPO等が被災地入りしたために活動の把握が困難であったということも指摘をされております。

札幌市といたしましては、災害時の速やかな被災者支援を実施するために、今後、多様な活動を行うNPO等の受入れ体制の整備を進めてまいりたい、このように考えております。

次に、持続可能な除排雪の在り方についてお答えをいたします。

持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会では、これまで地域との協働で行ってきました生活道路の排雪について、社会情勢の変化を踏まえ、札幌市が全ての生活道路で排雪を実施する素案をお示した上で、今後の方向性について議論をしているところであります。

そこで、現在、パートナーシップ排雪等を利用していない生活道路も含めて札幌市が実施するとした場合、より多くの人材、機材、費用が必要となり、幹線道路の除排雪も含め、雪対策全体の在り方に大きく影響を及ぼすことが課題となっております。

人材、機材の面での課題では、主な担い手であります建設業従事者の高齢化が進んでいる一方で、若い世代から就職先としてなかなか選ばれにくいということや、各企業が老朽化した除雪機械を更新するということが難しくなっているといった問題があります。

加えて、費用面では、著しい物価や人件費の高騰などによりまして、雪対策予算は270億円を超

えており、札幌市の市税収入の10%近くを占めているということなどから、予算規模についても議論していかなければならないと考えております。

そこで、これらの課題解決に向け、今後は、全庁横断的な検討体制を強化するとともに、こういった課題に詳しい専門家や市民との議論の場を新たに設けるなど、持続可能な除排雪の在り方全体について検討を進めてまいりたい、このように考えております。

私からは、以上です。

○議長（飯島弘之） 町田副市長。

○副市長（町田隆敏） 私からは、大きな5項目めの福祉施策の充実についてのご質問にお答え申し上げます。

このうち、1点目、障がいのある方が暮らしやすいまちづくりについてのご質問でございますが、札幌市では、障がいのある方とご家族の不安等に寄り添いながら、地域の中で安心・安全に暮らしていけるよう、障がいの有無にかかわらず、互いにその個性や能力を認め合い、共生する社会の実現を目指しているところでございます。

これらを優先して進めていくため、第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンにおきまして、ユニバーサル（共生）を重要概念に位置づけ、庁内横断的に施策を進めているところでございます。

特に、誰もが円滑に移動し、利用できる施設などの整備や、地域で生活する当事者への支援と情報発信の充実、さらには、心のバリアフリーの浸透に力を入れており、今後も、障がいのある方の声に耳を傾けながら、希望を持って暮らせるまちづくりを庁内一丸となって進めてまいります。

5項目め、福祉施策の充実についての2点目、企業を通じたウェルネスの推進についてのご質問でございますが、働く世代に行動変容を促していくためには、働く人々が所属する企業を通じたアプローチが有効であり、とりわけ中小企業がその従業員のウェルネスの大切さを意識して取組を進められるよう、一定の環境づくりが必要と考える

ところでございます。

そのため、市の公式アプリを活用したウオーキング企画や、大和ハウスプレミストドームでの運動イベントなど、企業単位で手軽に楽しく参加できる機会を提供してまいります。加えて、各企業が行っておられます健康づくりの取組を経済団体とも連携しながら広く情報発信することで、企業の健康意識を高め、働く世代のウェルネスを推進してまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（飯島弘之） 石川副市長。

○副市長（石川敏也） 私からは、大きな2項目め、市内事業者における各種支援制度の利用促進に向けた取組について、そして、4項目め、スポーツ施設再整備について、8項目め、DX推進の体制について、9項目め、自衛官募集に係る個人情報提供についてご答弁を申し上げます。

まず最初に、大きな2項目め、市内事業者における各種支援制度の利用促進に向けた取組についてであります。

補助金や助成金などの支援制度に関する情報につきましては、札幌市のウェブサイトやメールマガジンなど様々な媒体を活用するほか、業界団体や金融機関等とも連携し、幅広く周知を行っているところでございます。また、各支援制度を効果的にご活用いただけるよう、札幌中小企業支援センターでの経営相談や専門家派遣等を通じ、情報提供はもとより、利用方法に関する様々な助言等も行っているところでございます。

市内事業者の皆さんが様々な支援制度を活用し、経営改善や事業成長に継続的に取り組んでいくことは、足腰の強い経営基盤の構築にも資するものであると認識をいたしております。今後とも、事業者や関係機関等の意見を踏まえながら、情報発信や申請条件の見直しなどの改善を進めることで、より多くの事業者の皆さんに効果的に支援制度をご活用いただけるよう取り組んでまいります。

続きまして、大きな4項目め、スポーツ施設再整備についてであります。

まず、1点目の美香保体育館の後継施設についてであります。美香保体育館の後継施設につきましては、昨年度策定をいたしましたアイスリンク基本構想におきまして、市内アイスリンクの現状や課題を踏まえた将来像をお示しし、その整備の方向性を整理したところでございます。

後継施設につきましては、通年型のスケート場と市内2か所目となりますカーリング場を設けて、アイスリンク環境の維持、拡充を図るため、整備基本計画を策定すべく検討を進めているところでございます。

整備基本計画につきましては、今年度内の策定を予定しており、つどーむ敷地内を建設予定地とし、2030年頃の供用開始を目指しまして、鋭意、整備事業を進めてまいりたい、このように考えております。

次に、2点目の大倉山ジャンプ競技場の改修についてであります。

大倉山及び宮の森ジャンプ競技場は、ジャンプ台の形状が最新の国際競技規則に適合していませんことから、今後もワールドカップ等の国際大会を継続開催していくためには改修が必要な状況となっております。

また、ノーマルヒルの併設化によりまして、整備費や維持管理費の縮減が図られますほか、効率的な大会運営や選手の育成強化につながるなど、国内のジャンプ競技拠点としての機能強化が期待されるところでございます。

加えまして、大倉山ジャンプ競技場は、年間約40万人が訪れる観光施設でもありますことから、例えば、山頂へのアクセスや観戦環境の充実、さらには、バリアフリー対応など、市民や観光客の利便性、快適性の向上を図る観点からも検討し、さらなる魅力向上を図ってまいりたいと考えているところでございます。

今後の進め方といたしましては、ラージヒルに

つきましては、2028年に迫ります公認期限に向けまして、先行して来年度より設計に着手し、併設をするノーマルヒルにつきましては、現在進めている環境調査の結果を踏まえ、保全対策を取った上で工事に着手する考えであります。

続きまして、大きな8項目め、DX推進の体制についてであります。

行政需要が多様化・複雑化していく中で、今後も生産年齢人口の減少が続くことを見据えますと、限られた職員で必要な行政サービスを維持・向上するための体制づくりは喫緊の課題であると認識をいたしております。

そこで、現在、DXの全体方針となります第2次札幌市ICT活用戦略の策定を進めておりまして、さらなる市民サービスの向上や業務の効率化に向け、窓口業務や防災に関するDXなど、この戦略に位置づける予定の様々な取組を加速させる必要があると考えているところでございます。

こうした取組は早急に進める必要がありますことから、最高デジタル責任者であります私の管理監督の下で、その実現に向けた道筋を整理いたしますとともに、必要な予算や人員をしっかりと配分してまいりたい、このように考えております。

続きまして、大きな9項目め、自衛官募集に係る個人情報の提供についてでございます。

自衛隊には、被災地支援や救助活動など、市民の生命や財産を守る上で欠かすことのできない役割を担っていただいていると認識をいたしております。

これまでも申し上げておりますとおり、自衛隊への名簿提供につきましては、自衛隊法等の関係法令や国の見解、自衛隊の持つ公益的な役割を踏まえまして対応しているところでございます。名簿提供に関しましては、引き続き、札幌市のホームページに提供目的や法的根拠を掲載するなど、市民の理解促進に努め、自衛隊から依頼があった場合には、法令等に基づき適切に対応していく考えであります。

私からは、以上であります。

○議長（飯島弘之） 天野副市長。

○副市長（天野周治） 私からは、大きな10項目め、清田区の諸課題として、地下鉄東豊線清田区への延伸とまちづくりについてお答えをいたします。

地下鉄東豊線の清田方面への延伸につきましては、平成23年度に事業採算性の検証を行っており、利用者数予測に基づく収支見込みを算出しましたが、地下鉄を延伸するために必要な需要は見込めませんでした。

一方、まちづくりに関しましては、大和ハウスプレミストドーム周辺におけるスポーツ交流拠点の形成に向けた取組や、地域交流拠点清田における清田区民センターの移転整備、市民交流広場の機能拡充の取組などを進めてきております。

地下鉄延伸に当たりましては、事業採算性の確保が必要であり、そのためには需要の増加が欠かせないことから、こうしたまちづくりを進めつつ、土地利用の動向や人の動き等による需要の変化を見定めていく必要があると考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（飯島弘之） 山根教育長。

○教育長（山根直樹） 私からは、大きな6項目め、教育環境等の推進・充実についてお答えいたします。

まずは、1点目の学校規模適正化の取組を進める上での通学区域の考え方についてであります。

これまでの取組におきましては、対象となる小規模校の課題を早期に解消することを優先し、既存の通学区域に基づいて、保護者や地域などと協議を重ねてきたところであります。その協議の中では、学校へのまちづくりセンターや地区会館などの複合化を背景に、地域コミュニティへの配慮や隣接する学校の通学区域を踏まえた議論も行われてきたところであります。

近年では、これらに加えて、一層加速する少子化への対応や、小中一貫した教育の観点など

も考慮する必要があり、今後の学校規模適正化の取組における通学区域の設定に当たりましては、より広い視点で検討を進めてまいります。

続きまして、2点目の学校の体制についてであります。

子どもの学びや育ちの場である学校におきまして、明確なビジョンを持ち、家庭や地域から信頼される学校づくりを進めるには、学校運営の責任者である校長の強いリーダーシップが重要と認識しております。

札幌市では、校長の職責に必要な資質として、教育への情熱や子どもへの愛情はもとより、確かな教育理念とともに、社会の変化を見据えた学校経営力などを求めているところであります。そのため、校長を対象とした研修では、教育的識見を高める内容に加えまして、今日的課題を踏まえた危機管理や組織マネジメントを取り入れて実施しているところであります。また、学校づくりを担う人材育成の観点から、将来、管理職を目指す教員に対しまして、早い段階から学校経営を学ぶ機会を設けているところであります。

今後も、校長が学校経営力を発揮し、子どもの学びや成長を支える学校づくりを進められるよう、管理職の資質の向上に努めてまいります。

次に、3点目、子どもの教育環境についてであります。

子どもの豊かな成長のためには、一人一人のよさや可能性を認め、主体性を伸ばしていく教育環境を、学校、家庭、地域が共に手を携えながら整えていくことが大切であると認識しております。

教育委員会では、今年度から全ての園と学校におきまして、子どもの声を聞くことを重点とし、子どもがよりよい学校づくりについて話し合うさっぽろっ子サミットを開催するなど、子どもの目線から教育環境を考える取組や、困りや悩みを把握するアプリを活用するなどして、これまで以上に子どもに寄り添った支援を進めているところであります。

今後は、子どもも参加する札幌らしいコミュニティ・スクールの仕組みを活用し、大人が子どもたちのために活発に意見を交わし、協力し合う機会を通じて、大人も学び続けながら、社会全体で子どもの育ちを支える教育環境の充実に努めてまいります。

私からは、以上であります。

(山田洋聡議員「議長」と呼び、発言の許可を求む)

○議長（飯島弘之） 山田洋聡議員。

○山田洋聡議員 ご答弁、ありがとうございます。

質問させていただきます前に、定期監査について指摘をさせていただきます。

全庁への注意喚起を行うほか、リスク発生を未然に防止するとともに、発生時の早期対応を図るための仕組みを構築してきたとのお話でしたが、同様に指摘が繰り返されているということをお話を伺いまして、それを今回申し述べさせていただきました。それが実態であるという話でございます。

仕組みの構築も大切ではありますが、一つ一つの事業は市民、国民の税金を基に行われているということを改めて深く皆様にご認識をいただくことが、丁寧な仕事につながっていくのではないかなというふうに考えます。そんなことも含めまして、引き続き取組を強化していただくということをお願いするというふうに思います。

再質問については、少子化対策についてであります。

先ほども申し上げましたとおり、本気で最優先で少子化対策を進める、そして、明るい未来に、子どもたち、さらに先の次の世代のためにつなげることが私たち大人の責任であるというふうにお話をさせていただきましたが、先ほどの答弁からは、明るい未来を子どもたちにつなげるということ市長の思いが強くは伝わってこなかったなということが率直なところでございます。

もっと少子化対策について市長の思いをプラン

にしっかりと組み入れていただくとともに、ぜひ、言葉でも熱く語っていただきたいというふうに思っております。

それでは、質問いたします。

市長は、さっぽろ未来創生プランを通じてどのような未来を実現していきたいのか、思いを含めて、考えを伺いたいと思います。

○議長（飯島弘之） 答弁を求めます。

秋元市長。

○市長（秋元克広） 少子化対策についての再質問をいただきました。

人口減少、少子化への対策といいますか、それを向上させていくということについては、やはり、若い世代の人たちが、子育て、あるいは、今後、まちに暮らしていくということに希望を持って、未来に明るい希望を持っていかなければいけない、このように思います。そういった意味では、若い世代の人たちが安定的に仕事を持つことができて、やっぱり、生活基盤がしっかりした上で、その上での出産、子育て、そして、その後についても安心して暮らしていける、そのための地域経済力というものがやはり不可欠であろうというふうに考えています。

これまでも、そういった観点から地域経済力を高めていくための札幌の取組ということで、例えば、札幌の特徴である観光を振興していくとか、あるいは、地元の企業が成長していくスタートアップに応援をする、企業誘致をする、こういったいわゆる稼げるまちになっていくための事柄について意を用いてきたつもりでおります。

現在、こういったことを継続していく、さらには、GXだとか、あるいはAIといったもの、それから、半導体という新たな可能性ということも、札幌圏、道央圏は非常に多く出てきているわけでありまして。こういったものをしっかりと着実に地域の経済力の上昇につなげていく、その上で、子育てしやすい環境ということについて、これはワーク・ライフ・バランスも含めてでありま

すけれども、これを進めていかなければいけないというふうに思っております。

もちろん、経済的な支援ということ、負担を減らしていくということももちろんでありますけれども、全体として、やはり、働きやすい、そして子育てしやすい環境をどうつくっていくかということ、これは、行政のみならず、企業の皆さんにも協力をいただきながら進めていかなければいけない、このように思っているところであります。

先ほどご答弁させていただきましたように、やはり、札幌に住み続けられる、あるいは北海道に住み続けられる、そういった環境を多くの若い人たちが持っていけるように、鋭意、進めていきたい、このように考えているところであります。

以上です。

○議長（飯島弘之） ここで、およそ30分間休憩します。

休 憩 午後2時31分

再 開 午後3時5分

○副議長（しのだ江里子） これより、会議を再開します。

代表質問を続行します。

森 基誉則議員。

（森 基誉則議員登壇・拍手）

○森 基誉則議員 私は、民主市民連合を代表して、今定例会に上程されました諸議案並びに市政の諸課題について質問してまいります。

初めに、市長の政治姿勢について、5点伺います。

1点目は、ESG債発行に対する認識についてです。

持続可能な社会の実現を目指すSDGsの目標達成に向け、金融市場では、2006年に、当時の国連事務総長が投資の意思決定プロセスに環境、社会、ガバナンスといったESGの要素を考慮した投資を行う指針である責任投資原則を世界の金融

業界に提唱しました。

これを契機として、欧米を中心に、E S G投資の動きが浸透しています。国内においても、脱炭素化や気候変動への対応に向けた事業の実施が急務となっていることを背景に、国内のE S G投資の市場規模は年々拡大しており、現在は定着した投資行動となっています。

また、国では、2050年に温室効果ガスの実質的排出量をゼロにするカーボンニュートラルの実現に向け、経済成長と脱炭素化を両立させるため、脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律、いわゆるG X推進法を成立させています。

この法律に基づき、新たな国債として、今後10年間で20兆円規模のG X経済移行債を発行するとしています。この国債は、温室効果ガス排出ゼロを実現するため、国による支出を確保するものです。このように、国策として巨額のG X投資市場の創出を目指している動向からも、この分野が成長する可能性は非常に大きなものであると考えます。

このような動きを捉え、札幌市は、昨年度、総務省の主導により、本市を含めた42の団体でE S G債の共同発行をスタートさせました。加えて、今年1月には、本市単独として初となるE S G債を50億円発行するなど、E S G債を取り巻く本市の環境は非常に活発になっています。

我が会派は、本市がG X金融・資産運用特区に指定されたことを契機として、市が発行する債券について、リスクが低く、投資市場の信頼性が高いという特性を最大限生かしながら、一層の環境金融投資の呼び込みを図っていくべきと考えます。

そこで、質問ですが、E S G債発行に今後どのように取り組んでいくのか、市長の考えを伺います。

2点目は、公共交通ネットワークの維持についてです。

全国的なバス運転手不足が深刻な中、今年4月のダイヤ改正では、道内主要10社において、平日1日当たり計500便以上が減便され、札幌市における路線バスの維持も大変厳しい状況にあります。

このような状況を踏まえ、我が会派は、11月1日に、秋元市長に対し、公共交通ネットワークの維持に向けた緊急要望を提出しました。

この要望では、バス路線全体の維持やバス運転手の待遇改善等に資する支援制度の創設、デマンド交通等導入時の地域意見の反映や新たな技術導入に向けた取組の実施、地域公共交通計画の策定における市民意見の反映や持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた取組の推進の3項目について政策提言を行いました。

しかしながら、12月1日の冬ダイヤ改正においても再び大幅な減便が実施され、来年4月には複数の路線廃止が予定されているとの報道もあり、市民生活への多大な影響が避けられない状況となっています。

厚生労働省が実施した2023年度の賃金構造基本統計調査においては、全国のバス運転手の平均年齢は53.9歳で、全産業より約10歳高くなっているほか、全産業と比較すると、平均労働時間は約1割長いにもかかわらず、平均年間所得は約1割低いことが示されています。

また、今年、北海道バス協会が行った実態調査では、回答企業の7割超がバス運転手不足の状態であると回答しています。持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けては、バス運転手の確保が急務であり、運転手の賃金等の待遇や労働環境の改善が必須と考えます。

このほど実施された27年ぶりのバスの運賃改定は有効な取組と考えていますが、バス以外の多くの業種においても人手不足である現状に鑑みると、バス事業者だけの努力では問題解決は困難であると考えざるを得ません。

札幌市では、赤字路線に対し、乗合バス路線維

持補助金を交付しているほか、バス運転手確保に関する支援策として、今年度からは、大型二種免許取得費用に対する補助や路線バス運転手の魅力発信事業も開始しました。しかし、現状を踏まえると、抜本的な対策を講じなければ、市民生活に直結する公共交通ネットワークの維持は困難です。そのため、本市がバス運転手確保に向けて積極的に関わっていくことが重要と考えます。

そこで、質問ですが、今後のバス路線維持やバス運転手確保に向けて、札幌市としてどのように取り組んでいくのか、伺います。

3点目は、北5西1・西2地区市街地再開発事業についてです。

札幌駅交流拠点では、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能の集積、交通結節機能の強化を目指し、北5西1・西2地区市街地再開発事業が進められています。この再開発事業により完成するビルには、西1・西2街区の双方の1階に新たなバスターミナルが整備される予定となっています。この新たなバスターミナルの整備は、都心における都市間バスや路線バスを集約することで、多様な交流を支える交通結節点を形成する非常に重要な事業です。

再開発事業に伴い、旧エスタ1階にあったバスターミナルが閉鎖され、札幌駅南口周辺の路上に仮設バス乗降場を設置しているところですが、この仮設バス乗降場に待合所はなく、雨天時の都市間バスなどにおいて、利用者やスタッフが雨にぬれながら荷物の積み込み、積み降ろし作業を行う場合があり、大変な思いをされている状況です。

加えて、都心では、本件再開発事業以外にも新幹線札幌延伸に関連する工事や大規模な再開発事業、既存ビルの建て替えなども活発化しており、各所で工事による交通規制が行われています。その上、仮設バス乗降場の設置に伴い、荷さばき場も減るなど、物流や一般交通への影響が生じています。

大きな転換期を迎えた都心のリニューアルを好

意的に受け止める一方で、このような状況が長期化することは好ましいことではなく、避けるべきと考えますが、建設業界では、昨今の資材や人手不足に伴う労務費の高騰等により、事業計画の遅れや見直しを余儀なくされています。

本事業についても、去年3月に再開発組合が設立され、2028年度の完成を目指すことが公表されていましたが、物価高騰の影響から、今年2月、再開発ビルの開業時期を現行の2028年度から最長で2年間延期する方針を固めたとの報道がありました。再開発ビルの整備は、本市のまちづくりにおいて非常に重要なものであり、市民の関心も高く、今後の方向性について明らかにする必要があると考えます。

そこで、質問ですが、北5西1・西2地区市街地再開発事業において、新たなバスターミナルを含む再開発ビルの早期整備に向け、市としてどのように取り組んでいくのか、伺います。

4点目は、GX推進に向けた税制優遇についてです。

今年6月に、北海道・札幌市が金融・資産運用特区の対象地域として指定されてから間もなく半年を迎えます。北海道では、再生可能エネルギーのポテンシャルを生かし、GX産業と金融機能の強化、集積を両輪として企業誘致などに取り組んでいるものと認識しています。この間、再エネ海域利用法に基づく洋上風力発電の有望な区域に指定されている道内5区域のうち、道南の松前沖における法定協議会で促進区域への指定について合意がなされるなど、着実にGXに関わる取組が進んでいます。また、GX関連ビジネスを手がける企業の道内進出が見られ、引き続き、GX産業の道内集積に向けた動きが期待されるところです。

一方で、GX産業を支える金融機能の強化、集積に向けた札幌市の取組は動き始めたばかりであり、これまで我が会派が指摘してきたとおり、アジア・世界の金融センターを実現する道のりは長く、ハードルは高いと言えます。

そのような中、先月、金融・資産運用特区の指定を受けて札幌市が開設した外国企業向けワンストップ窓口を通じ、本市に関心を持ったアラブ首長国連邦、UAEの企業が視察に訪れました。また、本市は、投資家から資金調達しやすい環境を充実させるための独自認証制度を2025年度からスタートさせようと検討を進めています。今後、大規模な投資が見込まれる北海道のGXプロジェクトを北海道、札幌市の経済成長につなげるためにも、GX産業を支える金融機能の強化、集積を進めることは極めて重要です。

現在、札幌市は、2025年度からの運用を目指し、GX事業と金融事業を対象に、税制優遇を行う札幌市脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進のための市税の課税の特例に関する条例案を本定例会に提案しました。企業誘致を目的に札幌市が独自の税制優遇を行うことは初めてで、アジア・世界の金融センター実現に向けた意気込みを感じるところです。

そこで、質問ですが、今回の税制優遇の狙いと目指す効果について伺います。

次に、DMOの設立について、2点伺います。

1点目は、DMOの組織形成についてです。

第2次札幌市産業振興ビジョンの中で、本市の経済成長を牽引する大きな柱の一つとして観光の発展が挙げられています。その観光の推進体制強化に向けた重要な施策の一つとなるのがDMOの設立です。

現在、本市には、三つの観光協会に加え、コンベンションビューローがあり、それらの団体が役割を十分に発揮してきたことで今日の札幌観光の発展につながっていると考えています。しかし、今後より広く世界の観光客に選ばれる地域にしていくため、DMOには、本市の魅力を最大限に引き出す地域のプロデューサーとしての役割が期待されます。

先月のヨーロッパ視察で、ドイツのフライブルク市経済観光見本市公社という観光マネジメント

会社を訪ねました。社名に見本市という単語が入っているとおり、MICE誘致にも積極的に取り組んでいる地方公社で、フライブルク市が100%出資しています。この公社では、市民生活の利便性と観光客が市内観光に求めるものが相反しないよう、オーバーツーリズムの抑制なども考慮しながら、あらゆる部局や組織、団体と協力し、戦略的に観光政策を練っていると聞きました。

その上で、立ち上げたプロジェクトごとに、より有力なパートナーを見極め、協力関係を構築していくとのことでした。また、運営に関しては、公金が投入されていることから、予算配分を詳細に公開するなど、資金の使途について透明性を高める仕組みづくりを行っていました。このような点において、フライブルク市経済観光見本市公社の取組は、地域の観光プロデューサーと言える業務内容であり、まさに私がイメージするDMOでした。

日本においては、2021年に観光庁が行った調査結果によると、全国197あるDMOのうち、本市が設立を目指す地域DMO96団体において、母体となる組織がある割合は全体の約7割となっており、地域の観光協会や観光コンベンションビューローがDMOとなっている例が多くなっています。この中には、観光協会などをDMOの看板に付け替えただけで、実質的にはこれまでと同様の事業内容で変化しておらず、DMO本来の役割や機能を果たせていない事例も多くあると聞いています。

DMOが札幌観光のプロデューサーとして機動的かつ機能的に活動していくためには、観光関連事業者や各団体の理解、協力はもちろん、行政からの十分な支援が必要です。その上で役割をしっかりと果たすことのできる組織を形成することが肝要と考えます。

そこで、質問ですが、本市におけるDMOの設立に向けてどのような組織形成を考えているの

か、伺います。

2点目は、DMOの財源確保の考え方についてです。

先述した視察先のドイツ・フライブルク市の場合は、宿泊税収入の4分の1ほどが経済観光見本市公社の財源となっていました。全国のDMOの中には、財源確保ができていないために十分に機能を果たせない例も珍しくありません。特に、観光客のニーズやトレンドの変化にいち早く対応できる機動的な体制の構築が不十分であったり、地域のマネジメントやマーケティングを行う専門人材の確保、育成ができていないなど、課題が散見されます。

財源の問題は、運営の根幹ともなる重要な課題です。そのため、本市におけるDMO設立の際には、機動的、自立的に活動するための財源確保に向けた検討は不可欠です。本市においては、DMO設立の検討と時を同じくして、宿泊税の導入に向けた検討も行っています。今後、観光振興の司令塔となるDMOの運営や事業実施に関わる財源の一つとして、宿泊税を活用する仕組みが求められるものと考えます。

そこで、質問ですが、本市におけるDMOの財源確保についてどのように考えているのか、伺います。

次に、エネルギーの地産地消について伺います。

札幌市は、2050年の脱炭素社会の実現に向け、2021年に策定した札幌市気候変動対策行動計画に基づき、徹底した省エネルギー対策や再生可能エネルギーの導入拡大に率先して取り組んできました。2022年には、北電や北ガス、北大などとの共同提案により、民生部門の電力消費に伴う二酸化炭素排出の実質ゼロを2030年までに実現する脱炭素先行地域に選定されています。

共同提案では、ゼロカーボン都市、環境首都・札幌を目指し、公共施設のZEB化や太陽光発電の導入拡大が挙げられています。民間施設におい

ても様々な取組が計画され、産学官が連携した積雪寒冷地における脱炭素のモデルとなることが期待されています。

特に、本市は、再生可能エネルギーの導入拡大については、太陽光発電設備をはじめ、水道施設の小水力発電設備の導入や清掃工場における廃棄物発電など、多様な方法を活用しています。しかし、その全てが市内で有効活用されているとは言えません。

本市は、北海道内における電力の一大消費地であることから、他の市町村から多くのエネルギー供給を受けている状況にあります。こうしたことを踏まえ、今後は、再生可能エネルギーにより発電された電力を市内で消費する、いわゆるエネルギーの地産地消について積極的に取り組んでいくことが重要と考えます。

本市のエネルギーの地産地消の取組では、今年4月から、三つの清掃工場において廃棄物発電により発電された電力のうち、清掃工場の稼働のために消費される分を除いた余剰電力を地下鉄3路線へ供給する取組が始まっています。この取組は日本初の試みであり、運輸部門への電力の地産地消としては日本最大規模です。

また、この廃棄物で発電された電力は、二酸化炭素を排出しない電力として扱われることから、地下鉄で使用する電力の約70%が脱炭素化され、本市の二酸化炭素排出量の削減に大きく貢献するものと評価しており、今後、さらなる供給量の増大を望むところです。現在更新中の駒岡清掃工場が来年度に稼働すると廃棄物発電の発電量が増大すると聞いており、その電力も市内での有効活用を図るべきと考えます。

そこで、質問ですが、エネルギーの地産地消の観点から、本市の清掃工場で生じる余剰電力について、今後どのように活用していく考えか、伺います。

次に、札幌市の附属機関における情報公開の在り方について伺います。

憲法が保障する住民自治とは、地域の住民が、地域的な行政需要を、自己の意思に基づき、自己の責任において充足することであり、そのためには市民の知る権利が具体化されることが重要です。

本市では、札幌市情報公開条例第20条において、政策形成過程にある情報について、積極的に市民に提供、または公表するよう規定しています。

附属機関による政策形成過程における市民に対する情報提供として、会議の公開と会議録の公表、この二つがあります。会議の公開、非公開については、本市の附属機関の会議は原則公開とされ、一定の事由がある場合は例外的に非公開とされます。非公開とする場合、合理的な理由を明確にする必要があります、これは、附属機関の設置運営等に関する附属機関等ハンドブックに明記されています。会議録の公表、非公表については、会議録の一部に非公開情報が記録されており、非公開情報の部分を容易に区分して除くことができる場合には、それ以外の部分について公表することが適当であると考えます。

しかしながら、会議や会議録が非公開、非公表とされているものの中には合理的な理由が明らかにされていない場合があります。また、附属機関の会議録は公文書であるため、先述のとおり、非公表とすべき部分を除き、公表することが適当と考えますが、全て非公表とされ、審議事項すら明かされないケースも散見されます。加えて、附属機関にホームページなどがなく、非公開とする会議の開催を周知する方法がない場合については、本庁舎の市政刊行物コーナーに配架されますが、情報提供としては不十分であると考えます。市民の知る権利を保障するために、市の附属機関においては、統一認識の下、透明性のある情報公開に取り組むべきです。

そこで、質問ですが、市民の知る権利を保障するという観点から、札幌市の附属機関における情

報公開の在り方についてどのように取り組んでいくのか、伺います。

次に、都心部における文化財施設の保存と活用について伺います。

先日、札幌市時計台の改修などに関する計画を策定するための検討委員会が発足したとの報道がありました。時計台は1878年に札幌農学校演武場として建設され、札幌市民憲章の前章で、「わたしたちは、時計台の鐘が鳴る札幌の市民です。」とうたわれるなど、札幌のまちを象徴する文化財施設です。また、重要文化財としての価値に加えて、大通公園周辺という立地から、市外から観光客が訪れ、観光スポットとしての価値も非常に高いものがあります。

私も、札幌に生まれ育った一人として、時計台には深い愛着を持っており、その保存に向けた取組に強い関心を持っています。今回発足した検討委員会では、2025年度までに建物全般の保存修理や夏の暑さ対策、防火対策の強化等を検討することです。特に、防火対策については、近年、首里城やノートルダム大聖堂が火災により大きな被害を受けた事例があることから、しっかりとした対策を講じなければなりません。

ほかにも、大通公園周辺の重要文化財として、西端に隣接する旧札幌控訴院庁舎、いわゆる札幌市資料館もあり、札幌軟石を使った建築当初のままの外観を見せています。札幌市資料館は、控訴院、今で言うところの高等裁判所の一つとして1926年に建設され、全国8か所に設置された控訴院のうち、現存している施設は札幌と名古屋のみという希少な文化財です。

今年は、連続テレビ小説で裁判の世界を取り上げたこともあり、来館者数は好調と聞いています。資料館は、明治から大正にかけて、西洋の技術が導入され、構造とデザインの両面で建築方式が変化しようとした時代を体現する建物として歴史的な価値が評価され、2020年、国の重要文化財に指定されました。重要文化財となったことで文

化財としての価値の保存が優先されることとなり、時計台同様の検討委員会を2023年度から立ち上げて保存の検討を進めているところです。建設以来、大規模な改修は行われていないものの、今年の能登半島地震では多くの文化財施設が倒壊する被害が発生し、これを教訓に耐震対策を検討していくべきと考えます。

こういった本市所有の文化財の保護に向けた取組を進めることは、文化財等の多様な魅力を、観光を含め、まちづくりに積極的に活用するとしている第4期札幌市文化芸術基本計画にもつながるものです。加えて、時計台と資料館は、歴史的価値を継承し、100年先の未来に向けて新たな魅力と活力を育む、札幌都心はぐくみの軸の東西にある歴史的資源です。

さらに、先月には、さっぽろテレビ塔を新たに国の登録有形文化財に登録するとの答申がなされました。これを契機に、さらに大通公園の東西にある文化資源の魅力を発信していくことが重要です。

この魅力発信の取組は、今年6月に検討が始まった（仮称）第3次都心まちづくり計画検討会の論点の一つである、居心地がよく歩きたくなる都心まちづくりの推進にも寄与するものと考えます。

そこで、質問ですが、まちの魅力向上に資する観点から、都心部における文化財施設の保存と活用に対する本市の姿勢について伺います。

次に、冬季における健康づくりについて伺います。

我が会派では、去年の第2回定例市議会の代表質問において、市民の健康寿命延伸に向け、年齢を問わず気軽に取り組むことができる運動習慣づくりについて質問し、本市からは、気軽にチャレンジできるウォーキングの普及などに取り組んでいく旨の答弁があったところです。

その後、札幌市では、「ウェルネス 何スル？」というキャッチフレーズの下、ウォーキン

グなどの「ウゴク」をはじめ、「タベル」「ハカル」「トトノエル」といった健康的な行動のヒントを置き、市民一人一人がそれぞれの体の状態に応じた健康づくりに取り組むことを促進しています。

今年1月に本市が行った札幌市民の健康意識調査では、市民がふだん取り組んでいる運動として、各世代でウォーキング、散歩が最も多く、歩くことは誰もが取り入れやすい運動習慣だと認識しています。

こうした中、市内においては、毎年6月に、距離別に分かれたコースを歩く全市規模のイベント、北の都札幌ソーデーウォークが開催され、今年は約1,500人の市民が参加するなど、ウォーキングの人气がうかがえます。また、今年はこのイベントに札幌市議会スポーツ振興議員連盟が参加し、党派を超えた議員が市民と一緒に10キロのコースを歩き、歩くことの楽しさを改めて感じたところです。

さらに、地域においても様々なウォーキングコースを紹介するマップの製作、配布や、市内の観光地や見どころを歩いて巡るウォーキングイベントが数多く開催されており、参加者も年々増えていると聞いています。このように市民の関心の高いウォーキングは、誰もが気軽に取り組みやすく、日常生活の中で継続しやすい健康的な行動であるため、本市はさらなる普及に取り組んでいくべきと考えます。

一方で、冬季は、積雪や低温など雪国特有の気象条件から、外出しにくい環境になってしまいます。さきに触れた健康意識調査においても、運動における課題として、雪が積もるので冬場は十分な運動ができないという回答が上位に上がっていました。ウォーキングをはじめとした屋外で楽しむ運動については、春から秋にかけての習慣化はできても、冬季に継続できなくなるというのは残念なことです。健康寿命の延伸に重点的に取り組んでいる本市においては、積雪寒冷地という特徴

を考慮しながら、効果的に冬季の取組を進めていく必要があると考えます。

そこで、質問ですが、冬季においても市民が運動を継続できる環境づくりについてどのように取り組んでいくのか、伺います。

次に、共生社会における合理的配慮について伺います。

我が会派は、人種や性格、性別、学歴、年齢等に関係なく、誰もが互いに尊重して支え合い、多様な価値観を認め合う共生社会の実現に向けた提案をしてきました。こうした中、本市では、今年3月に、さっぽろ障がい者プラン2024の策定に加え、（仮称）札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例の制定を目指して議論を重ねるなど、共生社会の実現に向けて取り組んでいるところです。

国は、共生社会の実現に向けて、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律、いわゆる障害者差別解消法を改正し、今年4月に施行しました。これまで、障がいのある方やその他の社会的マイノリティーの方々が平等に参加できるようにするため、必要かつ適切な変更や調整を行うことを指す合理的配慮の提供について、行政機関などを対象としてきましたが、この法改正により民間事業者にも義務化されました。また、国及び地方公共団体は、この法律の趣旨にのっとり、障がいを理由とする差別の解消の推進に関して必要な施策を策定し、これを実施しなければならないと定めています。

改正法では、障がい者から申出があった場合、実施に伴う負担が過重にならない範囲で必要かつ合理的な配慮を講じることを求めています。しかし、車椅子での飲食店の利用や筆談の希望など、その事例は多様です。さらに、障害者差別解消法が禁じる不当な差別的対応も、障がいの特性や状況に応じて個別に判断する必要があります。

そのために重要となるのが、障がい者と事業者による建設的対話です。事業者と障がいのある方

が相手の立場や事情への理解を深めながら対話を重ね、相互に知恵を絞り、共に解決策を検討し、課題を克服していくことが求められます。このような建設的な対話の下、合理的配慮がなされることは、周囲への理解の浸透につながります。

一方で、障がいのある方からの申出に対し、円滑な対応ができるようになるには、障がいの特性や合理的配慮の具体例などの情報を得られやすい、理解を深められるような環境づくりが必要です。そのためには、より一層、市民に対して、心のバリアフリーや共生社会に対する意識の醸成が肝要となってきます。

本市が2023年度に行った障害者差別解消法の認知度に関する調査では、心のバリアフリーという言葉を知っている市民の割合は43.5%で、意味まで理解している市民は32.3%となっています。心のバリアフリーの意味についての認知度を高めることは、合理的配慮の理解を促進するものと考えます。このたびの法改正に伴う取組を着実に進めるには、事業者の意識向上にも結びつき、本市における共生社会の実現に資するものと考えます。

そこで、質問ですが、合理的配慮の義務化に当たり、市民、事業者双方に対し、どのような考えの下、働きかけを行っていくのか、伺います。

次に、札幌市森づくり基本方針（案）について伺います。

森林は、山地災害防止機能、水源涵養機能、二酸化炭素吸収の機能、木材等生産機能など、多面的な機能を有しており、近年、SDGsへの対応や気候変動対策としても重要度が高まっています。特に、国は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すとしていることから、森林に期待する役割は非常に大きなものです。

森林の多面的な機能を発揮するため、人工林においては間伐などの適切な森林整備が必要ですが、1970年代以降、長年続く林業の低迷等により

間伐遅れの人工林の増加が全国的な課題となっています。2019年には、課題解決に向け、森林経営管理法が施行され、私有林の森林整備を市町村に委託できる仕組みが構築されました。また、森林整備の取組を財源として森林環境譲与税の譲与が開始され、今年度から国民1人当たり1,000円の森林環境税徴収も始まっています。

森林が市域の6割を占める自然豊かな本市においても、人工林の約9割が間伐遅れの状態です。森林の多面的な機能を発揮していくためには、適切な森林整備を進めていくことに加え、木材資源の利活用もより一層進めていく必要があります。

我が会派は、2019年度以来、森林環境譲与税や森林経営管理制度等について、度々、議会で取り上げ、森林整備に関わる譲与税の活用や公共建築物の地域材による木造・木質化を積極的に進めることなどを求めてきました。

このたび、本市は、森林施策の基本的な考えを示す札幌市森づくり基本方針の素案をまとめたところであり、今年度中の策定を目指す旨、さきの第3回定例市議会決算特別委員会で答弁がありました。

森林整備を推進していくためには、切って、使って、植えて、育てるという人工林のサイクルに代表される森林資源の循環利用を進めるほか、森林の機能や森林整備の重要性に関する普及啓発などのソフト施策の取組も必要です。そのため、基本方針において、本市の森林に関する将来像や必要な施策を包括的に示していくことが重要です。

そこで、質問ですが、将来にわたる森林整備に必要な札幌市森づくり基本方針の策定に当たり、本方針の趣旨と主たる施策について伺います。

次に、生活道路除排雪の在り方検討について伺います。

将来に向けて持続可能な除排雪体制を構築していくため、さっぽろ建設産業活性化プラン2025の策定においても議論されている担い手不足などの

課題を見据えながら、除排雪の手法や在り方について、抜本的な見直しを視野に入れて検討を進めることが肝要です。また、高齢化や女性の社会進出に伴い、在宅介護や宅配サービスなどが増加しています。このような市民ニーズの高まりや情勢の変化に対応しながら、冬季の生活道路の環境を整備していくことは大変重要です。

我が会派は、さきの第3回定例市議会の代表質問で、パートナーシップ排雪の今後の在り方を含む持続可能な生活道路除排雪の手法について、持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会の議論も見据えながら多角的な検討をすべきとただしたところです。

このような中、11月20日に3回目の在り方検討会が開催され、本市からは、今後、パートナーシップ排雪制度、あるいは市民助成トラック制度を利用していない残り3割の地域も含めた全ての生活道路で、2月の1か月間に集中してパートナーシップ排雪と同等の除排雪を行っていくことは、仮に事業費を増額したとしても、作業人員が足りず、非常に困難であるとの見解が示されたところです。

除排雪体制を担う主に建設業界においては、かねてより厳しい人手不足が大きな問題となっています。除排雪事業者が、冬の市民生活を守るため、昼夜を問わず懸命に除排雪作業に当たっている現状を考慮すると、これ以上の負担を強いるのは困難です。

そのため、検討会では、本市から、作業期間を長くし、必要となる人員、機材の平準化を図るとともに、排雪量を抑制するこれまでのパートナーシップ排雪とは異なる作業手法の例が提案されました。今年は、さらなる効率化に向けて、3区4地域で試験施工を行うとのことです。今後、この作業手法を全市的に展開することが可能かどうか、除排雪事業者や地域住民の声をしっかり聞きながら着実に検証を進めることが重要です。

そこで、質問ですが、生活道路除排雪の在り方

について、検討会での議論を踏まえ、今後どのように取り組んでいく考えか、伺います。

次に、今後の再生アスファルト合材の使用について伺います。

1970年代に入ってから、都市化の進展とともに、建設事業に伴い発生する建設廃材の処理が大きな問題となっていました。中でも、アスファルト廃材は、不法投棄が多く見られ、社会的にも環境問題として議論を呼び、早急な対策が求められてきました。

これらを背景に、札幌市は、1979年から、民間に先駆けて、アスファルト合材に必要な骨材として、アスファルト廃材から取り出した骨材を100%使用した再生100%アスファルトを製造し、札幌市発注のオーバーレイ工事等の舗装材として使用するアスファルト再生事業を実施してきました。

こうした中、近年、民間事業者においても、再生アスファルト使用率が半分の再生50%の製造が一般化しており、アスファルト再生事業は一定の役割を終えたため、2022年度をもって札幌市は再生100%の販売に関与する当該事業を終了しました。

札幌市発注のオーバーレイ工事等では、大型車の交通量に応じて使用する舗装材を使い分けており、舗装への負担が比較的小さい道路においては、環境負荷軽減及び資源の有効活用の観点等から現在も民間事業者が製造した再生100%を使用しています。

一方で、近年は融雪期にポットホールと呼ばれる穴ぼこなどの舗装損傷が目立ってきており、市民の道路補修への要望が高まっています。

そのため、我が会派は、アスファルト廃材を再生アスファルトの原料として繰り返し使用することにより品質が劣化する懸念があると考え、2020年12月の建設委員会において、我が会派の提言により実施した再生100%と再生50%の性能を確認するための試験舗装について質問しました。それ

に対し、本市からは、路面状況の変化を確認し、比較、検証を行うとの答弁がありました。その試験舗装では、再生100%を使用した幹線道路区間において、一部、ひび割れ等の損傷が確認されたと聞いています。

こうした中、札幌市では、今年度から、オーバーレイ事業費を前年度より倍増し、計画的に修繕工事を実施していくと聞いています。我が会派は、交通量の多い道路では再生50%の使用を増やしたほうが道路の耐久性が高まると考えています。

そこで、質問ですが、今後の再生アスファルト合材の使用について、札幌市はどのように考えているのか、伺います。

最後に、これからのいじめ対策について伺います。

10月8日、札幌市児童等に関する重大事態調査検討委員会から、いじめの重大事態の調査報告書が公表されました。本事案は、2021年に、当時小学3年生が当時中学1年生から3回にわたって性被害を受けたというものです。内容については、学校外で起きていたことに加え、2人の関係も、学校内ではなく、校外のスポーツ少年団で知り合った関係であり、捜査機関や家庭裁判所が関わっていたことから分かるように、いじめから重大な被害が生じたことに加え、事件性の高い内容でありました。

いじめ防止対策推進法によれば、いじめを受けたと思われる場合には、児童等が在籍する学校において適切な処置をすることとなっており、一定の人間関係にある児童等から苦痛を感じる行為をされた場合には、学校が法に沿って適切な対応を取ることが求められています。

しかしながら、被害児童の保護者から、小学校へのいじめ調査の要望書の提出や教育委員会への重大事態調査の申立てがなされてから、実際に調査に至るまでの経緯や、当該小・中学校、教育委員会の組織的対応が機能していなかったことを見

ると、学校や教育委員会はいじめ防止対策推進法の趣旨をより深く理解することが求められると考えます。報告書においても、調査検討委員会は、教育現場の遵法精神の欠如、組織対応の機能不全を厳しく指摘しており、教育委員会及び学校は、まずは真摯な反省に立ち、取組を進めるべきであると考えます。

我が会派は、本市におけるいじめ防止対策の取組状況について、さきの決算特別委員会において質問しました。教育委員会からは、今年4月に札幌市いじめの防止等のための基本的な方針を改定したに伴い、各学校において、いじめ防止基本方針を改定し、チーム学校による組織的な対応の徹底を図っているとの答弁がありました。

いじめは重大な人権侵害行為であり、いじめ発生後も子どもの心身に深い傷を残すものです。いじめに対応することは子どもの人権を守ることであり、札幌市子どもの最善の利益を実現するための権利条例を持つ我々市民総ぐるみで取り組むべきものです。今後の対応としては、教育委員会や行政部局との積極的な連携で全庁的に取り組む体制を整えること、また、外部の専門家の協力を仰ぎ、実効性のある取組を進めていくことが必要です。

そこで、質問ですが、今回のいじめの重大事態調査報告書の提言を受け、これからのいじめ対策についてどのように取り組むのか、伺います。

以上で、私の質問の全てを終了します。ご清聴、どうもありがとうございました。（拍手）

○副議長（しのだ江里子） 答弁を求めます。

秋元市長。

○市長（秋元克広） 全体で10項目にわたり、ご質問をいただきました。私からは、大きな1項目め、私の政治姿勢についての5点、それから、8項目めの生活道路除排雪の在り方検討についてお答えをさせていただきます。その余のご質問に対しましては、担当の町田副市長、石川副市長、天野副市長、教育長からお答えをさせていただきます

るので、よろしくお願いいたします。

まず、私の政治姿勢についての1点目、E S G債発行に対する認識についてお答えをいたします。

昨今の投資家や企業の環境金融投資に対する意識の高まりに加え、G Xの推進に取り組む国内の動きということもありますことから、E S G投資への需要は引き続きあるものと想定をしております。

こうした中、10月に東京で数年ぶりにI R説明会を開催し、私から、直接、投資家や金融関係者の方々にE S G債をはじめとした今後の市債発行のスケジュールや札幌市の成長可能性についてP Rをしたところであります。

この説明会では、参加者の方々との意見交換を通じて、引き続きE S G投資への高いニーズを肌で感じ、E S G債の発行を期待する多くの声を確認することができたものであります。このため、今後とも、環境課題の解決に寄与するE S G債の発行につきましては、債券市場の動向を注視しつつ、継続的に取り組む方向で検討してまいりたいと考えております。

次に、2点目の公共交通ネットワークの維持についてお答えをいたします。

運転手不足による路線バスの減便や廃止が進み、市民生活に大きな影響を与えている中、この状況をすぐに解消することは難しいものの、市民の生活交通を確保するということは極めて重要であると認識をしております。

こうした状況を踏まえ、運転手の待遇改善により雇用が確保されるよう、路線バス事業者の経営基盤を下支えする補助制度の見直しを進めつつ、新たな運転手の確保に資するより踏み込んだ対策を講じることが必要だと考えております。

このため、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けましては、運転手確保策などの取組を実施しつつ、来年度の予算編成に向けた検討を進め、総合的な対策に取り組んでまいりたいと考え

ております。

次に、3点目の北5西1・西2地区市街地再開発事業についてお答えをいたします。

北5西1・西2地区の再開発におきましては、バスターミナルを一体的に整備することで交通結節機能の強化や周辺エリアの交通円滑化を図ることとしております。事業計画の見直しという状況を継続しておりますけれども、来訪者の利便性や回遊性の向上、さらには、多様な交流やにぎわいの創出を図るためにも、できる限り早期の事業完了を目指しているところであります。工事費高騰の状況も踏まえ、再開発組合の計画見直しが円滑に進むよう、引き続き、関係者との協議、調整を積極的に進め、事業の推進に努めてまいります。

次に、4点目のGX推進に向けた税制優遇についてお答えをいたします。

このたびの税制優遇は、北海道の国内随一の再生可能エネルギーの潜在力と、札幌市の優れたビジネス環境や生活環境といったまちの魅力を最大限に生かし、GX産業及び金融機能の集積と、GX産業に係るサプライチェーンの構築を図ることを狙いとして、北海道とともに検討を進めてきたものであります。

道内ではGX事業の開発の動きが進む中、これを支えるGX投資を呼び込む動きを生み出すべく、対象税目のうち、GX推進に資する部分について、GX事業では、最長5年間を最大全額、残りの5年間を最大半額免除とする一方で、金融事業におきましては、最長10年間、対象部分を最大全額免除する考えであります。

この税制優遇など様々な取組によりまして、北海道、札幌が日本の再生可能エネルギーの供給基地となることを目指すとともに、特に、札幌におきましては、世界中からGXに関する資金、人材、情報が集積するアジア・世界の金融センターの実現を目指しながら、経済と環境の好循環による北海道及び札幌の経済活性化や雇用の創出につなげてまいりたい、このように考えております。

次に、5点目のDMOの設立についてお答えをいたします。

1点目のDMOの組織形成についてであります。札幌観光の司令塔となりますDMOとしての役割を十分に発揮するためには、地域との強固な関係性の構築や、専門性を持つ人材の確保等が重要であると認識をしております。

そのため、DMOの組織形成につきましては、既存の観光関連団体が持つノウハウや会員企業とのネットワーク等の強みの活用や、専門的な知識、経験を持つ外部人材の登用なども見据えて、現在、様々な角度から検討を行っているところであります。引き続き、観光関連団体や事業者等とも協議を進め、できるだけ速やかにDMOの具体的な組織形成の在り方を整理してまいりたいと考えております。

次に、DMOの財源確保の考え方についてであります。

DMOが、専門性を生かし、地域の稼ぐ力を引き出す公益的な取組に注力していくためには、DMOの運営費や事業費について安定的な財源を確保するということが重要であると認識をしております。

このため、札幌市におけるDMOは、今回議案として上程されております宿泊税の一部を含めた公的資金を中心としつつ、民間資金や事業収入の確保も検討しながら運営していくことを想定しているところであります。

このことに当たりましては、市民をはじめ、地域全体の理解、認識が何よりも重要でありますことから、経済・雇用の活性化や生活利便性の向上などの地域全体に与える効果の可視化や、DMOの組織運営等の透明性の確保に努めてまいりたいと考えております。

次に、大きな8項目めの生活道路除排雪の在り方検討についてお答えをいたします。

生活道路除排雪の在り方検討に当たりましては、体制面などから、将来にわたり対応可能かど

うか、また、作業内容について市民理解が得られるかの検証が不可欠であると認識をしております。

このため、現状のパートナーシップ排雪と異なる作業手法について、今冬も引き続き一部地域で試験施工を実施し、検討会の委員意見や試験施工地域へのアンケートのほか、事業者へのヒアリングなどを踏まえ、検証を進める考えであります。

また、市民理解に向けましては、試験施工を実施していない地域の市民の皆様にも、検討の目的や実施状況などについて写真や映像により情報を発信し、多くの市民から意見を伺うなど、広く情報共有を図りながら市民議論を進めてまいる考えであります。

私からは、以上です。

○副議長（しのだ江里子） 町田副市長。

○副市長（町田隆敏） 私からは、大きな3項目めの札幌市の附属機関における情報公開の在り方について、そして、大きな5項目め、冬季における健康づくりについて、そして、6項目め、共生社会における合理的配慮について、3項目についてお答え申し上げます。

大きな3項目め、札幌市の附属機関における情報公開の在り方についてでございますが、札幌市では、住民自治の具現化に向け、札幌市自治基本条例に基づき、市民参加と情報共有を基本に、効率的で公正かつ透明性の高い行政運営に取り組んできたところでございます。

開かれた市政の一層の推進と、市政における透明性、公平性をさらに向上させるためには、知る権利の保障、すなわち市民に市政に関する情報を積極的に提供することは、非常に重要であると認識するところでございます。

附属機関につきましては、会議の公開、会議録の公表を原則としており、今後も、より一層、市民に分かりやすい情報提供を行うことで、透明で公正な会議の運営に取り組んでまいります。

次に、大きな5項目め、冬季における健康づく

りについてでございますが、冬の間は、気温や降雪の影響により屋外での活動が減る傾向にございます。このため、企業とも連携しつつ、札幌市内の施設などを最大限に活用して、市民が体を動かす機会を提供していくことが重要と考えるところでございます。

そのため、大型商業施設のウォーキングコースを含め、通年で利用可能な施設の情報を発信するほか、運動の企画を盛り込んだイベントを地下歩行空間や屋外施設で新たに開催するなど、冬季の取組を充実させていく考えであります。さらに、運動の習慣化を専門家が支援する事業を今年度から実施するなど、一年を通じて健康的な行動を継続できる環境づくりを進めてまいります。

次に、大きな6項目め、共生社会における合理的配慮についてのご質問でございますが、障がいのある方への差別や偏見がなく、誰もが互いにその個性を尊重し、能力を発揮できる共生社会を実現するためには、市民、事業者と協働して取り組むことが重要と考えているところでございます。

このため、市民、事業者の皆様に対して、継続的に心のバリアフリー研修を開催しているほか、特に子どものときから障がいへの理解を醸成するために、教育委員会と連携した理解促進にも力を入れているところでございます。

また、障がい当事者団体や経済団体などが参加した札幌市共生社会推進協議会を毎年開催し、事業者による実践例の共有を行うことにより、障がいのある方への合理的配慮の取組を後押しするとともに、札幌市でも具体的な相談を受け、助言しているところでございます。

今後も、共生社会の実現に向け、市民や事業者の障がいに対する理解を深め、障がいのある方との対話に基づく合理的配慮が進むよう働きかけてまいります。

私からは、以上でございます。

○副議長（しのだ江里子） 石川副市長。

○副市長（石川敏也） 私からは、大きな2項目

め、エネルギーの地産地消についてご答弁を申し上げます。

廃棄物を焼却した際の熱を有効活用して発電される電力は、札幌市のような都市型の地域におきましても生み出すことができる環境に優しいエネルギーであると認識をいたしております。

来年度稼働予定であります新たな駒岡清掃工場におきましては、発電能力が約3倍に増大いたしますことから、その余剰電力も増える見込みでありまして、これを地下鉄3路線へ供給することで、札幌市営地下鉄につきましては電力の100%を脱炭素化する考えでございます。

このような生活に密着したところでエネルギーの地産地消を実感していただきながら、市民や事業者とともに脱炭素の取組をさらに進めてまいります。

以上であります。

○副議長（しのだ江里子） 天野副市長。

○副市長（天野周治） 私からは、大きな4項目め、都心部における文化財施設の保存と活用について、大きな7項目め、札幌市森づくり基本方針（案）について、大きな9項目め、今後の再生アスファルト合材の使用についての3項目についてお答えをいたします。

まず、大きな4項目め、都心部における文化財施設の保存と活用についてでございます。

文化財施設は、その歴史的価値に加え、まちの象徴としての役割も担っていることから、未来に向けて確実に保存していくとともに、市民はもとより、観光客にもその価値を知ってもらうことが肝要であると考えております。

今後改修を予定している時計台や資料館につきましては、防火や耐震などの保存修理にとどまらず、展示の多言語化や施設のバリアフリー化など、多くの方に足を運んでもらえるような取組が重要と認識しております。

都心部には、このほかにも北海道庁旧本庁舎やさっぽろテレビ塔などがあることから、近代的な

都市機能と歴史的資源が調和し、人々の回遊や滞在が促進される魅力的な都心につながるよう、文化財施設の保存と活用をしっかりと進めてまいりたいと考えております。

次に、大きな7項目め、札幌市森づくり基本方針（案）についてでございます。

札幌市森づくり基本方針は、札幌市が進める森林整備や木材利用、普及啓発等に関する基本的な考え方を示し、将来像やその実現に向けた施策を定めるものでございます。

主たる施策としましては、1点目として、森林経営管理制度を活用し、間伐遅れの私有林について、札幌市が森林整備の委託を受け、林業事業者とともに森林整備を効果的に進めていくこと、加えて、2点目として、白旗山都市環境林等の市有林においては、木材生産に加え、天然林化など多様な森林整備を行い、私有林整備のモデルとなるような森づくりを実施すること、また、3点目として、木材利用について、公共施設だけではなく、民間施設における道産木材の利用促進を図っていくほか、木育等の環境教育を通じて森林の重要性について普及啓発を進めていくことを考えております。

今後は、この基本方針に基づき、適切な森林整備を着実に進めることで森林の多面的機能が持続的に発揮される森づくりを行ってまいりたいと考えております。

次に、大きな9項目め、今後の再生アスファルト合材の使用についてでございます。

札幌市では、リサイクルの観点から再生アスファルトを積極的に使用しておりますが、一方で、近年の気候変動の影響等により特に融雪期に舗装の損傷が見られていることから、その原因を調査し、対策を講ずるべきと考えております。

令和2年に実施した試験舗装の結果では、幹線道路の一部において、再生50%のアスファルトに比べて再生100%のアスファルトの劣化が進行していることが今年の春に確認されたところでござ

います。また、令和6年3月に改定された国の技術基準においても、再生骨材の配合率が高いほど劣化しやすいという見解が示されたところでございます。

これを受けまして、令和7年度以降は、交通量が多い幹線道路のオーバーレイ工事等で使用する舗装材について、再生50%のアスファルトを基本とし、道路の耐久性と品質の維持に努めてまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

○副議長（しのだ江里子） 山根教育長。

○教育長（山根直樹） 私からは、大きな10項目め、これからのいじめ対策についてお答えいたします。

ご質問にありました今回の事案のように複数の学校種や民間団体が関わるケースなどに適切に対処していくには、より一層、重層的、包括的に支援を行っていくことが重要であると認識しております。

このため、子どもアシストセンターや子どもコーディネーターを所管する子ども未来局や、学校と地域の支援機関をつなぎ、子どもの命を支える事業を所管する保健福祉局と相互に連携することで、学校以外の居場所や家庭等を含めて支援できるよう、体制の強化を進めているところであります。加えまして、学校でより適切な対応ができるよう、事案の類型化を図った対応フローを作成し、札幌市いじめ対策連絡協議会において具体的な対応について検討するなど、警察を含めた関係機関との連携体制についても強化しているところであります。

今後も、こうした取組を通しまして、教育委員会の枠を超えた連携を一層強化していくことで、子どもが、日々、安心して過ごせるような環境づくりを整えてまいります。

私からは、以上でございます。

（森 基誉則議員「議長」と呼び、発言の許可を求む）

○副議長（しのだ江里子） 森 基誉則議員。

○森 基誉則議員 ご答弁、ありがとうございます。

私のほうから、改めてになるのですが、再質問、大きな2項目めを聞かせてください。

エネルギーの地産地消に関連してです。

先ほど、石川副市長の答弁の中で、駒岡清掃工場の再稼働後は地下鉄3路線の電力供給が脱炭素ということで100%になるという文言があったのですが、これは、環境首都をうたう札幌としては他都市の見本となるような取組であると私も思いまして、非常に期待で胸が膨らんでいる状況です。

ただ一方で、その環境配慮の先進性が果たして多くの市民に理解されているのかどうか、さらには、来訪する観光客の皆さんに知れ渡っているのかどうかという点においては心もとなく感じています。

市民にも実感してもらえるようにというのは、正直、現状、道半ばだと思うところなんですけれども、今後どのように市民に実感してもらおうとしているのか、伺います。

○副議長（しのだ江里子） 石川副市長。

○副市長（石川敏也） エネルギーの地産地消の取組を今後どのように市民に実感してもらおうのかという再質問をいただきました。

エネルギーの地産地消の取組を多くの市民の皆様に実感していただくためには、まずは、実際に清掃工場の余剰電力が使われることとなります地下鉄の中でPRすることが効果的であるというふうに考えております。

先ほどご答弁も申し上げましたとおり、来年度、地下鉄3路線全ての電力が100%の脱炭素化になりますことから、地下鉄車内の広告はもちろんのことですけれども、例えば、駅構内でありましたり、地下歩行空間など地下鉄に乗らない方や観光客にも分かるようにデジタルサイネージなどを活用したPRを実施してまいりたい、こ

のように考えております。

今後とも、様々な媒体でありましたりイベント等を活用しながらエネルギーの地産地消の取組を市内外に広く発信して、札幌市の環境首都としての姿勢を広くPRしてまいりたい、このように考えております。

以上であります。

○副議長（しのだ江里子） お諮りします。

本日の会議はこれで終了し、明日12月5日午後1時に再開したいと思いますが、ご異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○副議長（しのだ江里子） 異議なしと認めます。

したがって、そのように決定しました。

○副議長（しのだ江里子） 本日は、これで散会いたします。

散 会 午後4時10分