

開 議 午後1時

○副議長（村上ゆうこ） ただいまから、本日の会議を開きます。

○副議長（村上ゆうこ） 出席議員数は、63人です。

○副議長（村上ゆうこ） 本日の会議録署名議員としてあおいひろみ議員、荒井勇雄議員を指名します。

○副議長（村上ゆうこ） 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。

長内直也議長は、所用のため、遅参する旨、勝木勇人議員、小野正美議員は、所用のため、本日の会議を欠席する旨、丸岡守幸議員は、所用のため、本日及び明日の会議を欠席する旨、それぞれ届出がございました。

市長から、太田秀子議員の文書質問に対する答弁書が提出されましたので、昨日、その写しを配付いたしました。

本日の議事日程、質問順序表を配付いたしております。

以上でございます。

○副議長（村上ゆうこ） これより、議事に入ります。

日程第1、議案第1号から第32号まで、第35号から第45号まで、諮問第1号の44件を一括議題とします。

昨日に引き続き、代表質問を行います。

通告がありますので、順次、発言を許します。

竹内孝代議員。

（竹内孝代議員登壇・拍手）

○竹内孝代議員 私は、ただいまから、公明党議員会を代表して、本定例市議会に上程されました

令和8年度予算、令和7年度補正予算、その他諸議案並びに市政の諸課題について、順次、質問をいたします。

初めに、市長の政治姿勢について、7点伺います。

1点目は、市民に寄り添い、市民生活を支える予算について伺います。

先日提示されました令和8年度予算案の概要並びに今後の財政運営に関する推計を拝見し、改めて、本市が直面している事態の深刻さを痛感いたしました。今回の予算の柱に市民の暮らしを守り、札幌の未来を創ると掲げられているとおり、今、我々がなすべきことは、行政としての存在意義をいま一度問い直し、市民の暮らしを守るために行政として真に優先すべきことは何かという原点に立ち返ることだと考えます。

これまで、札幌市は、情勢に応じた多種多様な事業を展開してまいりました。その努力は認めつつも、慢性的な財源不足が続く現状において、全ての事業をこれまでの規模で継続することは難しい状況です。当初の目的を終えているものや、本来であれば民間が担うべき分野についても、今まで続けてきたからといった理由で慣例的に事業を実施するあまり、市民全体の暮らしを支えるための地に足の着いた事業が後回しになることがあってはなりません。重要なのは、身の丈に合った財政運営をしつつも、市民生活を最優先にした暮らしを守る予算だと考えます。

そこで、質問ですが、令和8年度予算において、市民に寄り添い、市民生活を支えるという考えがどのように反映されたのか、また、厳しい財政運営の中であっても引き続きこうした考えに基づいた予算編成が求められると考えますが、それに対する市長の考えを伺います。

2点目は、市民生活を守る物価高騰対策について伺います。

国際情勢や政治状況が目まぐるしく変化する中、令和8年度予算案においては、市民の暮らし

を守り、札幌の未来をつくる予算という考えの下、様々な施策が盛り込まれたところです。しかしながら、少子高齢化の進行に伴う社会保障費の増加や資材価格の高騰などにより、本市の財政状況が依然として厳しい局面にあることも示されており。

持続可能な財政運営に向けては、内部経費の徹底的な見直しと節減に加え、単なる先送りではなく、効果的な事業検証が求められるため、関連する部局が連携し、将来の負担を見据えた集中的な議論と大胆な見直しが求められていると考えます。

一方で、長期化する物価高の影響は、これまで以上に市民生活に深刻な影響を及ぼしており、食料品や光熱費をはじめとした生活必需品の価格上昇が日々の暮らしを直撃しております。子育て世帯や年金生活者に加え、これまで影響が表面化しにくかった中間所得層においても家計のやりくりが苦慮する状況が広がり、市民が将来に対して明るい展望を描きにくくなっているものと認識しています。

我が会派としても、物価高への対応は重要な政策課題として注視してきたところであり、昨年11月に、市民生活を守るための緊急要望を市長に提出し、家計負担の軽減に直結する即効性のある支援策を速やかに講じるよう強く要望してまいりました。その後、各自治体において、国の動向を踏まえつつ、地域の実情に応じた独自の物価高対策を講じる中、本市においても継続的な検討が行われ、本定例会において追加の物価高対策を含む補正予算が提出されたものと理解しております。

厳しい財政状況にあっても市民の生活を守ることが市政運営の基盤であることに変わりはなく、市民が直面している現状に真摯に向き合い、早期に対策していかなければなりません。

そこで、質問ですが、本市として市民の窮状をどう捉え、困難に直面する市民生活を守るためにどのような考えで物価高騰対策を行うのか、伺い

ます。

3点目は、これまでのGX施策の評価とこれからの展開について伺います。

市長は、3期目においては、北海道の再生可能エネルギーのポテンシャルを最大限に活用して、環境と経済の両立を目指すGXを施策の柱の一つに位置づけ、2023年6月に産学官金21機関から成るTeam Sapporo-Hokkaidoを立ち上げました。国家戦略特区及び金融・資産運用特区の指定を勝ち取るなど、GX産業の集積と金融機能の強化、集積を両輪として、精力的に取り組を進めてきたものと認識しております。

我が会派は、中長期的な視点に立って環境と経済の両立を目指すGXの必要性については大いに認めるところですが、特に、GX産業については、札幌市に大規模な開発適地の余力がない中で、洋上風力発電や水素、太陽光発電のほか、次世代半導体やデータセンターなど、再生可能エネルギーの需給両面から非常に幅広い分野にわたる産業に対して札幌市がどこまで手を広げるべきなのか、憂慮しているところであります。

また、札幌市がGXに注力して約3年が経過しますが、この間、インフレによる資材価格の高騰等に伴う事業採算性の悪化により、国内の洋上風力事業からの撤退が公表されたほか、アメリカが、政権交代に伴い、再度、パリ協定から離脱し、カーボンニュートラル政策の転換を図るなど、GXに関わる事業環境も変化してきております。

これまで、特区の指定を勝ち取り、GXの推進に向けた規制緩和やGX推進税制など、札幌市として前例のない取組を進めてきた点は評価するところではありますが、GX投資を呼び込む環境が一定程度整備された今後においては、予算や職員のマンパワーにも限りがある中で、GXや金融を取り巻く状況を的確に把握、分析した上で、選択と集中という視点を持って取組を推進することが求められると考えます。

加えて、札幌市がGXと金融に取り組むことにより、生活者視点で市民にしっかりとメリットがもたらされることが最も重要なところであります。

そこで、質問ですが、札幌市がこの3年間取り組んできたGX産業の集積と金融機能の強化、集積について、今後どのように選択と集中の考え方をもち、取組の成果がどのように市民に還元されるよう取り組んでいくのか、市長の考えを伺います。

4点目は、札幌丘珠空港ターミナルビルの拡張用地について伺います。

丘珠空港の滑走路延長は、2030年の供用開始を目指し、現在、国による環境アセスメントやパブリックインボルブメントの進められております。これと歩調を合わせた丘珠空港ターミナルビルの機能強化は、年間旅客数100万人を見据えた観点からも極めて重要な要素であると、これまで我が会派では繰り返し訴えてまいりました。

令和7年第2回定例会における我が会派の代表質問に対し、市長は、新たな空港ターミナルビルには、現行の2倍程度、少なくとも6,500平方メートル程度の床面積が必要との認識を示され、令和7年度末をめどに整備イメージや資金計画を整理する旨の答弁をされました。

これまでは現ターミナルビルに隣接する国の敷地内での更新を軸に検討が進められてきたと認識しておりますが、先般、現在の駐機場に面する隣接民有地の活用に向けた協議が進められているとの報道がなされました。

新たな敷地を含めた検討を進めるに当たっては、地権者との調整などに時間を要する側面もあるかと思いますが、より広い敷地を活用できれば、商業機能の充実や子どもが遊べるスペースなど、これまで寄せられたターミナルビル拡張に係る市民意見にも応えられる可能性が広がり、待合スペースの確保など、空港利用者の利便性向上にも効果がもたらされるものと考えられ、我が会派

としても大いに期待を寄せるところです。

その一方で、滑走路延長の2030年供用開始という目標に時期を合わせたターミナルビルの機能強化は不可欠であると認識しており、隣接民有地の活用において地権者との調整などに時間を要する場合、現在検討しているターミナルビル基本計画に影響が出るのではないかと懸念しているところです。

そこで、質問ですが、丘珠空港ターミナルビルの拡張に当たり、隣接民有地の活用について、協議に至った経緯について伺います。

あわせて、令和7年度末をめどに整理を進めているターミナルビルの整備イメージや資金計画の検討への影響について、市長の考えを伺います。

5点目は、新たな視点での交通まちづくりについて伺います。

初めに、雪国札幌らしい公共交通ネットワークの在り方について伺います。

札幌市の公共交通ネットワークについては、これまで、JRをはじめ、暴風雪でも、唯一、影響がない地下鉄といった大量輸送機関を骨格としつつ、地域と駅などの拠点を路線バスが結ぶことで、持続可能な公共交通体系の確立に取り組んできたものと認識しています。

現状では、コンパクトな都市に対応した交通体系がおおむね構築できてはいるものの、まちづくり戦略ビジョンにおいて地域交流拠点として位置づけられている清田だけは、いまだ軌道系交通機関が接続していないなど、公共交通ネットワークは不十分な状況であります。加えて、近年は、バス運転手不足から路線バスの減便や廃止が相次ぎ、札幌市が赤字路線への補助や運転手確保の支援を行ってはいるものの、今後は現在の公共交通ネットワークを維持することも困難になっていくことが予測されております。

昨年、札幌市では、地域の人々の移動や活動を把握するパーソントリップ調査を実施し、誰もが暮らしやすい都市づくりを進めるために、その調査

結果も踏まえた上で公共交通ネットワークの見直しなどを進めていますが、今こそ雪国札幌にふさわしい将来的な公共交通のグランドデザインを描く必要があるのではないのでしょうか。

そこで、質問ですが、今後、札幌市における公共交通ネットワークの在り方についてどのように考えているのか、伺います。

次に、清田区の交通まちづくりについて伺います。

清田区のまちづくりにおいては、唯一の拠点である地域交流拠点清田の発展が重要であり、地下鉄東豊線の延伸については、これまでも、期成会において、長年にわたり継続的に要望されてきたところです。しかしながら、地下鉄東豊線の清田区延伸については、これまで一貫して事業採算性の確保が課題とされてきており、実現に向けてはこの点が鍵になると考えております。

この事業採算性の改善について、交通面から考えますと、上下分離による地下鉄の事業運営の効率化が有効と考えており、札幌市では路面電車における実績もあることから、ノウハウを生かした効率化が実現可能ではないかと考えているところです。

一方で、我が会派が、先日、国土交通省に伺い、意見交換をした際には、地下鉄延伸に向けた事業採算性の改善策は、利用者人口もさることながら、収益力のある民間施設の誘致に尽きるという助言がありました。収益力のある民間企業を誘致することは、拠点全体の集客力を高め、それによって清田区への地下鉄延伸の実現につながっていくというものであります。こうしたことから、交通と拠点の整備とを一体的に進めることで、その相乗効果により、相互に利用者を増やし、拠点全体の収益力を強化するという官民連携による交通まちづくりとしての観点を持つことが重要だと考えます。

そこで、質問ですが、地下鉄東豊線の清田方面への延伸を目指した清田区における公共交通と地

域交流拠点清田の一体的なまちづくりについてどのように考えているのか、伺います。

6点目は、水素エネルギーへの市民理解について伺います。

我が会派は、GXの根幹である、北海道が持つ国内随一の再生可能エネルギーのポテンシャルを最大限有効活用する手段として、電気エネルギーの保存、そして、貯蔵と運搬に優位性を持つ水素に着目し、社会実装に向けた普及啓発事業の重要性についてこれまでも議会で主張してきました。

本市は、昨年3月に策定した札幌市水素エネルギー基本方針に基づく取組に加え、昨年6月には札幌市水素・再生可能エネルギー推進協議会を設立し、つくる、ためる・はこぶ、つかうといった水素サプライチェーン各工程の様々な課題解決や地域産業の創出に取り組んでおります。

先日、我が会派は、同協議会の参画企業である化学メーカーを視察し、水素の貯蔵、運搬に有効な水素化マグネシウムという金属化合物の技術開発に触れ、その活用の可能性について技術者と意見交換を行いました。説明によりますと、水素化マグネシウムは特に燃焼での活用に親和性があり、札幌のような大都市で競争力があるとのことで、熱需要の大きい本市において様々な活用が考えられる技術であると感じます。

実際に、このたびのさっぽろ雪まつり会場では、水素化マグネシウムを燃焼利用したトーチの展示など、最新技術を発信している様子も会派として視察してきたところです。

このように、将来的な水素利用の拡大に向けては、水素利用技術の開発とともに、市民が新技術に身近に触れて、水素への理解が促進されることの両輪で取り組むことが非常に重要であると考えます。今後は、市民生活の中でどのように水素が利用されるのかを学ぶ機会や、情報発信による普及啓発を通じて市民の理解を得ていくことが肝要です。

そこで、質問ですが、将来的な水素利用の拡大

を見据え、どのように水素エネルギーへの市民理解を得ていくのか、伺います。

7点目は、これからのヒグマ対策について伺います。

昨年、札幌市内において各区でヒグマ出没が相次ぎ、注意報や警報が出ていた地域の市民の皆様はとても不安な毎日を送られることになりました。西区においては、平和丘陵公園における子連れ雌熊による人身被害、そして、西野地区においては僅か6日間でヒグマ5頭の出没、捕獲という事態が発生しました。このことは、札幌市のヒグマ対策が新たな局面に入ったことを示していると懸念しております。

この間、捕獲された大人の熊4頭のうち、3頭が雌であり、さらに、子連れの雌も確認されました。これは、単なる迷い込みではなく、市街地近接部にまで雌の熊が繁殖、子育てするような生息域が広がってきていることを意味します。

我が会派は、これまで先進的な取組を行っている自治体や企業を視察し、調査を重ねてまいりました。専門家からは、雌が定着し始めた地域は将来的に人身被害リスクが急激に高まると指摘されています。実際、平和丘陵公園での事故も、子を守るために人を敵とみなした雌による行動であり、こうした事例を見ても、札幌市街地近接部に熊が定着している可能性があり、非常に危険な状態であると考えております。

北海道が令和6年に改定した管理計画では、新たに捕獲目標を設定することなどが示されておりますが、一昨日、環境省から都道府県の管理計画作成指針の改定案も公表されたところです。

市街地リスクを抱える政令市である札幌市においても、こうした広域的な動きと歩調を合わせた対策の強化が急務です。現在の札幌市の対策は、市街地に出没した個体を捕獲する事後対応が中心となっており、そこに暮らす市民の不安と市街地に出没せざるを得ないヒグマの実態を考えたときに、我が会派は、人間もヒグマも守る共存のため

には、事後対応だけの現在の方法から予防型の対策に力を入れるべきではないかと考えています。

専門家によると、北海道のヒグマ密度は世界の中でも類がないと指摘され、現在の方法だけでは山側の個体数が減らず、新たな熊が市街地に押し出される悪循環に陥る懸念があります。人身事故が起きてからでは遅く、市民の暮らしと命を守り抜く一歩踏み込んだヒグマ対策を講じる必要があると考えております。

そこで、質問ですが、昨年、人身被害があった西野の教訓を一過性の出来事として終わらせず、市民の命と生活圏を守るために、予防型のヒグマ管理を広く導入し、ゾーニング管理における都市近郊林ゾーンに加え、森林ゾーンも視野に入れた生息数の管理及び個体数調整に直ちに着手すべきと考えますが、市長の見解を伺います。

次に、まちづくり政策について、5点伺います。

1点目は、持続可能な雪対策の実現に向けた今後の検討について伺います。

現在進められている札幌市雪対策審議会では、人口減少に伴う担い手不足や将来的な税収減少が見込まれる中において、将来世代に過度な負担を残さない持続可能な雪対策の在り方について検討が行われています。雪対策は、市民生活を支える重要な行政サービスであります。多額の財政支出を伴う分野でもあり、効率性や費用対効果をより一層重視した政策判断が求められます。

これまで、我が会派は、市民の暮らしを守る除排雪体制の強化について繰り返し質疑で取り上げるとともに、国交省を通じて国による財政支援を強力に後押ししてまいりました。今般の大雪への対応など補正予算案も計上されましたが、引き続き冬の暮らしを守る除排雪体制に向けた検討をしっかりと行っていただきたいと考えております。

一方で、我が会派は、雪対策、とりわけ除排雪事業にはお金がかかるという視点だけではなく、

逆に、雪を有効利用してお金を稼ぐといった視点での議論の必要性に着目しています。

札幌の雪は、観光やイベント、産業分野に応用できる技術開発など、多様な分野で活用可能な資源であることは言うまでもなく、地域経済の活性化や新たな需要創出につながる可能性を最大限に発揮すべきです。今後の雪対策審議会においては、雪を単なる処理すべき対象とした議論だけでなく、雪の有効利用による経済効果への可能性に着目した政策的な議論や検討が必要ではないでしょうか。

そこで、質問ですが、持続可能な雪対策の実現に向け、雪の有効活用や資源としての利用を政策としていかに位置づけ、今後の雪対策にどのように反映していく考えか、伺います。

2点目は、災害に強いまちづくりに向けた防災DXについて伺います。

近年、能登半島地震をはじめ、全国で自然災害は甚大化、頻発化しており、道内においても、昨年7月のカムチャツカ半島地震の津波による避難、昨年12月には青森県東方沖の地震により札幌市内でも夜間に緊急地震速報が鳴り響き、災害はいつ起きてもおかしくないことを改めて認識しています。

これまで、我が会派は、北海道胆振東部地震の教訓を踏まえ、災害発生時に迅速で的確な対応を行うためには先端のデジタル技術を有効活用した防災DXの取組が必要であると、令和5年第2回定例市議会の代表質問で提案したことを皮切りに、何度も質疑で取り上げてまいりました。

議会議論を重ねる中、昨年の第1回定例会予算特別委員会にて、防災・減災DX事業として、今後、三つのシステムを導入していくとの答弁をいただき、スピード感ある対応を評価しているところです。

具体的には、洪水や土砂災害の危険性を12時間以上先まで予測する風水害の予測システムや、地震発生当日に家屋被害の集中する地域や被害棟数

を推計し、罹災証明の調査対象数や災害廃棄物の量など、必要な体制配備を先読みする地震の家屋被害推定システムのほか、市関係局や外部の事業者も現場から迅速に入力と閲覧が可能な情報共有プラットフォームを構築するといった新たな取組の構想を示していただきました。加えて、積雪寒冷地である札幌市の冬季の災害対策の強化を求めたことに対して、防災科学技術研究所や札幌市立大学との協働により、最新の知見を踏まえた積雪寒冷への対策を検討する旨の答弁もいただいたところです。

これまで構想段階であったシステムが、今年度、ついに導入が進められ、災害対策本部訓練で、まずは地震の家屋被害推定システムと情報共有プラットフォームが活用されたと伺いました。災害に強いまちづくりを進めるためには、防災DXのシステムの構築がゴールではなく、職員や関係機関による訓練を重ね、万が一に備えた防災力を確実に高めることが重要です。

そこで、質問ですが、札幌市の防災DXの開発が始まり、訓練で初めて活用した中で得られた成果や課題を踏まえて、今後、どのように運用し、防災力を高めていくのか、伺います。

3点目は、地元企業の現状を踏まえた産業振興施策について伺います。

札幌市の人口は、令和3年から減少局面に入り、特に、生産年齢人口の減少と若年層の道外流出という構造的な課題は、地域経済の活力を維持する上で極めて深刻な事態であります。札幌市が独自算出した将来人口推計によると、経済活動を主に支える生産年齢人口は、令和2年の121万人から令和42年には81万人と40万人減少するという推計も出ており、将来の担い手不足による経済の停滞への対応は予断を許さない状況にあります。

また、新型コロナウイルスの回復期における原材料の需要増や、ロシアによるウクライナ侵攻に端を発したエネルギー価格の急騰に、歴史的な円安の影響もあり、長期化する物価高騰は終わりが

見えず、企業経営に大きな打撃を与え続けています。さらには、昨今の米国関税や中国との関係など、不透明なグローバルリスクの影響もあり、地場中小企業は困難な状況に直面しています。このような状況において、地元中小企業が将来にわたって発展していくためには、短期的な対応はもちろんのこと、中長期的な視点での解決策が必要であると考えます。

これまで、札幌市では、企業の成長や課題解決に向けて多岐にわたる支援を機動的に展開してきたことは一定の評価をしますが、自治体の財源には限りがあり、目先の給付金や補助金などの対策にとどまることなく、行政が中長期的な方向性を明確に示すことが求められているのではないのでしょうか。それは、行政の一方的な押しつけではなく、企業の現場に寄り添う施策として展開することが必要であり、地元企業が創意工夫を最大限に発揮できるような実効性のあるものとして打ち出すべきです。

そこで、質問ですが、現下の社会経済情勢において、地元企業の現状を踏まえた産業振興施策を組み立てるに当たり、どのように検討を進めていくのか、伺います。

4点目は、札幌市の下水道管路の維持管理について伺います。

近年、インフラの老朽化に対する安全確保への関心が高まる中、市民生活を支える基盤である下水道管路は、老朽化による更新費用や維持管理費の増加などの課題が顕在化しております。こうした社会情勢の中、昨年1月に八潮市で下水道管路に起因するとされる道路陥没事故が発生し、市民生活に大きな不安を与えたことは記憶に新しいところです。

国の要請により実施した全国特別重点調査では、札幌市では約185キロメートルの下水道管路の調査を実施し、現時点では八潮市の道路陥没事故の原因となったような管内の大きな腐食は見られなかったとのことです。

現在、国では、全国各自治体の調査結果を随時収集、データを取りまとめて、下水道管路の劣化傾向やリスク要因などをより詳細かつ科学的に分析しているものと承知しております。その上で、国土交通省が設置した下水道管路マネジメントのための技術基準等検討会では、下水道管路管理の在り方について総合的な議論が進められております。

一方、札幌市では、平成27年に下水道改築基本方針を策定し、老朽化の状況把握や健全度評価、更新、修繕の優先度など、体系的な維持管理を進めてきており、全国に先駆けて計画的な管路マネジメントに取り組んできております。今後、国の検討会において新たな技術基準等が示された際には、札幌市としても新たな基準に迅速に対応し、より高いレベルで管路管理を行い、一層の市民の安全・安心の確保に努めていくことが重要です。

このような高いレベルで管路の維持管理を行うことは、経費の増加にもつながり、これまで以上に効率的な管路マネジメントが必要となってくるものと考えます。

そこで、質問ですが、総延長8,300キロメートルという膨大な下水道管路を管理している本市において、限られた人材や予算の中で効率的な維持管理をどのように進めていく考えなのか、伺います。

5点目は、今後の道路陥没対策について伺います。

道路陥没については、様々な発生要因がありますが、国の調査によりますと、全国で発生した7割程度が道路排水施設や上下水道などの地下インフラに起因したものとことです。例としては、八潮市のような下水管の老朽化に起因するもの、また、外環道や広島市で起きたシールドトンネル工事に由来するもの、地下インフラ以外としては地震や大雨などの自然現象による液状化や地盤崩壊など、道路陥没はいつでも、どこでも起こり得るとの前提に立って、その防止を図っていく取組

が急務です。

国は、従前から行われている路面下空洞調査などの点検や調査について、技術の高度化、実用化、さらにはコストダウンを図るとともに、道路管理者と道路占有者の連携による地下空間情報のデジタル化の推進を検討していると聞いております。

そのような中、昨年2月に清田区内を通る道道真駒内御料札幌線で道路陥没が発生し、地盤の専門家などで構成する対策検討委員会の助言を受けながら、原因の調査と再発防止対策の検討が進められてきたところです。今後、想定外の道路陥没の対策をするには、AIセンサーや3Dデータを組み合わせたDXなどの最新技術を使用し、例えば、常時監視型維持管理などを積極的に導入することや、合成開口レーダー、SAR衛星による道路陥没の予兆検出など、見えない恐怖を見える化して、それを取り除くための取組を推進すべきと考えます。

そこで、質問ですが、道道真駒内御料札幌線での道路陥没事案を受け、本市として原因をどのように総括し、この経験を今後どのように生かしていくのか、伺います。

また、全国的に頻発する道路の陥没対策に関する国の動向を受けて、今後、市民の安全・安心を確保するために札幌市としてどのように取り組むのか、伺います。

次に、保健福祉政策について、4点伺います。

1点目は、乳幼児健診について伺います。

時代とともに乳幼児を取り巻く課題や乳幼児健診の役割は変遷し、病気や障がいの早期発見や発達課題のスクリーニングだけでなく、核家族化が進み、孤立した保護者に対する子育て支援、児童虐待の未然防止や早期把握に資する事業として、日々、進化をしています。

乳幼児は成長・発達を続けているため、月齢や年齢によって発達の段階は様々であり、健診ごとに重要なチェックポイントがあります。例えば、

4か月健診では首が据わっているか、1歳6か月健診では歩行が安定しているか、3歳児健診では言葉の発達や視覚、聴覚の確認などが挙げられます。

そうした中、就学前の5歳児健診が注目され、国のマニュアルによると、5歳児は言語の理解能力や社会性が高まり、発達障がい認知される時期であることから、この時期に子どもの特性を早期に発見し、特性に応じた適切な支援を行うことが重要とされています。令和6年に国が実施した調査によれば、全国で5歳児健診を実施している自治体は15%と決して多くはない現状があり、国が示す全ての5歳児を対象とした健診を進めるためには、健診従事者の不足や健診後のフォローアップ体制の整備など、課題が多くあることも想像に難くないところです。

そのような中、令和7年第1回定例会予算特別委員会において、私から5歳児健診の必要性を主張し、答弁では、札幌市では保護者のセルフチェックによる任意の5歳児健診を10年前から実施しており、一定の効果を得ているところであるが、今後は、国の動きを注視し、より効果的な方法を検討していくとの考えを示していただきました。

札幌市が全国に先駆けて5歳児健診を始めたことは、高く評価しております。しかし、受診するかどうかは保護者の判断に委ねられているため、受診率は5～6%にとどまっております。かねてより求めてきましたが、他の乳幼児健診のように、5歳児健診も全ての子どもが受診できる環境を整え、就学前の早期に子どもの発達課題に気づき、必要な支援につながることを望ましいと考えます。

そこで、質問ですが、これまでの乳幼児健診の評価と今後の5歳児健診の方向性について伺います。

2点目は、高次脳機能障がいへの支援について伺います。

昨年12月、当事者やご家族、支援者の長年の悲願であった高次脳機能障害者支援法が超党派の議員連盟の尽力により成立をいたしました。

高次脳機能障がいとは、交通事故や脳卒中などにより脳に損傷を受けたことで、記憶や注意、感情のコントロールが困難になるなどの症状が現れるものです。外見からは分かりにくいいため、見えない障がいとも呼ばれ、社会の理解不足や診断、支援につながりにくいといった課題が、長年、指摘されてきました。

今回の法制定に当たっては、我が党が、当事者やご家族の切実な声を聞き続け、超党派の議員連盟の立ち上げを力強く後押しするなど、一貫して法整備をリードしてまいりました。これまで、札幌市においても、全国に先駆けて当事者支援に取り組んでこられたNPO法人コロポックルさっぽろやRe～らぶの皆様と長年歩みを共にし、現場の課題を北海道、そして、国へと届け続けてまいりました。

このたび法的基盤が整ったことへの喜びの声が、我が会派にも届けられております。

現在、全国には約23万人の当事者がいると推計されており、新法では、国と自治体に支援策を講じる責務が明記され、都道府県、政令市レベルでの高次脳機能障害者支援センターの設置や自治体による支援情報の公表が努力義務化されたほか、介護を担うご家族への支援も重要な柱として掲げられています。本市においても、障がいのある方々が住み慣れた地域で尊厳を持って自分らしく暮らし続けるために、法の理念に基づいたより実効性のある包括的なサポート体制の構築が不可欠です。

そこで、質問ですが、高次脳機能障害者支援法の成立を踏まえた札幌市としての認識と今後の支援体制について伺います。

3点目は、民生委員・児童委員制度の持続可能性を高めるための取組について伺います。

民生委員・児童委員は、少子高齢化や核家族化

の進行により地域内のつながりが希薄化する中、高齢者、障がいのある方、子育て世帯など、孤立しがちな方々の身近な相談役として重要な役割を担っています。また、住民と行政や専門機関とのつなぎ役として地域福祉の最前線を支えており、その重要性は年々増えています。

一方、高齢者や単身世帯の増加により、支援を必要とする方が増え、地域課題が複雑化・多様化する中で民生委員・児童委員の活動負担が増大しています。加えて、定年延長や再雇用による高齢者の就業率上昇、女性の社会進出や共働き世帯の増加により、成り手となる層が減少し、担い手確保は一層困難な状況にあります。

民生委員・児童委員が欠員となった地域では、行政や福祉サービスへのつなぎ役が不在となり、支援を必要とする方が適切な支援につながらないリスクが生じるほか、見守りや相談体制が手薄となることで、困り事を抱える方が孤立し、地域全体の福祉機能が低下するおそれがあり、担い手の確保は全国的な社会課題となっています。

これまで、国は、民生委員・児童委員の負担軽減を目的に、法令や通知に基づく事務の見直しや選任要件の一つである居住要件の柔軟化などに取り組んでおり、本市においても、昨年度、民生委員・児童委員の参画の下、欠員対策ワーキンググループを開催し、新たな担い手の確保や長く続けられる環境整備の視点から対策案を取りまとめ、行政職員の退職予定者や福祉専門職への啓発強化、市から依頼している事務の見直しなどを進めていると承知しております。

しかし、令和7年12月の一斉改選では、定数2,954名に対し、欠員が245名と過去最多の欠員数となり、充足率の低下に歯止めがかからない状況です。現在は近隣の民生委員・児童委員が協力して活動を代行しているとのことですが、こうした対応にも限界があり、地域全体の福祉機能を将来にわたり維持していくためには、民生委員・児童委員への支援体制を一層充実させ、支える仕組み

を早急に整えることが不可欠です。

そこで、質問ですが、民生委員・児童委員の担い手確保が困難となっている状況の中で、札幌市では、民生委員・児童委員制度の持続可能性を高めるため、今後どのように取り組んでいくのか、伺います。

4点目は、里塚斎場の再整備について伺います。

我が会派では、これまで、高齢化の進展による多死社会の到来に伴う様々な課題について、火葬場における火葬件数増加に伴う混雑緩和のための火葬場予約システムの導入をはじめ、将来にわたる安定した火葬場運営に向けた取組について、議会で取り上げ、推進してきました。

札幌市には、現在、里塚斎場と山口斎場の2か所の火葬場がありますが、令和6年度の火葬件数は2万6,400件を超え、どちらか一方では火葬を賄えないほどの件数となっています。このような状況の中、里塚斎場は供用開始から40年以上経過して経年化が進んでおり、万が一、老朽化による故障で休止するような事態が起これば、長期間の火葬待ちが生じるなど、市民生活への影響は計り知れません。

このため、札幌市では、令和3年度に火葬場・墓地に関する運営計画を策定し、里塚斎場の建て替え・改修手法について検討を進めており、昨年末に里塚霊園内の円形芝生広場への建て替えが最適とする再整備案について地域住民に説明がありました。住民説明会は、令和7年11月から計5回開催され、参加された延べ160名の住民からは、現在の里塚斎場を開設した当時、反対意見が多い中で、設置を受け入れる代わりに、地域要望として提出した清田区までの地下鉄延伸を含む札幌市への要望事項がまだ果たされていないといった不満の声や、斎場が住宅地に近接することへの厳しい意見が多く寄せられ、説明会でのアンケートでは7割が円形芝生広場への建て替えに反対との回答だったと伺っております。

私の元にも地域住民から住宅地に近づくことについての不安や反対の声が直接寄せられており、再整備に当たっては住民の理解が不可欠であることから、寄せられた声をしっかりと反映していただきたいと求めてきたところであります。

そこで、質問ですが、里塚斎場の再整備について、これまでの住民説明会で寄せられた意見を踏まえて、今後どのように進めていく考えか、伺います。

最後に、子ども・教育政策について、4点伺います。

1点目は、こども誰でも通園制度の本格実施について伺います。

我が会派は、保護者の就労の有無を問わず保育園に通園ができるこの制度の創設を議会で主張しており、初めての制度であることから、モデル実施の必要性をはじめ、子育て家庭の視点と事業者側の視点の両面から具体的な観点で議会質疑を重ね、後押しをしてまいりました。

本市は、昨年度から制度の試行実施に踏み切り、今年度は補助事業として実施し、これは全国でも数多くない取組であります。これまで、検証を重ねる中で本格実施に向けた検討、準備を進めてきたことを評価いたします。

いよいよ4月から給付制度化され、全国一律で実施されるこのこども誰でも通園制度は、全ての子どもたちが保育を受けられ、子育て家庭の孤立を防止するという、子育て期をトータルで支援するための重要な制度であります。DXの推進などにより子育て家庭が利用しやすい制度とすることはもちろん、保育事業者にとっても負担を軽減し、持続可能な制度としていかなければなりません。

これまで、会派として、定期的に上京し、こども家庭庁と、直接、意見交換を行ってきました。4月からの給付制度化による全国実施に当たっては、制度を実施する事業者への給付費は今年度よりさらに増額される予定との説明も受けました。

が、子ども1人当たりの月の利用時間数も給付費もまだまだ十分とは言えず、課題もあります。全国一律の仕組みであることから、事業者が参入しやすい制度設計をするのは、当然、国の役割ですが、利用を必要とする子育て家庭の期待に応えるためにも、給付制度化に当たって札幌市としても万全の準備が必要です。

そこで、質問ですが、来年度からの給付制度化に当たっての国の制度設計がようやく明らかになり、昨年度から試行実施をしてきた札幌市として、こども誰でも通園制度をどう評価しているのか、また、今後どう取り組む考えか、伺います。

2点目は、学校給食について伺います。

次年度の学校給食費、とりわけ中学校の学校給食費についてお聞きします。

学校給食は、優れた栄養バランスにより児童生徒の健やかな心身を育むと同時に、子どもたちにとっては日々の学校生活において最も心を躍らせる場であり、クラスメートとともに食卓を囲み、同じ味覚を共有する楽しいひとときとして大変重要なものとなっております。

我が党は、かねてより、経済的負担軽減の要として給食費無償化を強力に推進してきたところであり、今般、国の財政支援に加えて、札幌市は、物価高騰対策の重点支援地方交付金を使って、いよいよ小学校給食費を実質無償化とすることが現実のものとなります。これは、子育て支援の大きな前進であり、高く評価いたします。

一方で、中学校給食に関しては、国において課題整理を行った上で検討するとされているのが現状です。しかしながら、義務教育期間における公平性の観点、さらには、中学生の子を持つ世帯への支援は本市が主体的に取り組むべき喫緊の課題であり、国に対しては、継続して小学校の完全無償化と併せて中学校の早期実施に向けた要望を行うべきだと考えます。

特に、昨今の物価高騰は極めて深刻であり、学校給食法に基づき保護者が負担すべきとされる食

材費を直撃しております。本市が、これまで、国の交付金を活用し、負担軽減策を講じてきた経緯は承知しておりますが、昨年から今年にかけて主食であるお米の価格の異次元とも言える急騰が給食費に与える影響を強く危惧しております。学校給食の質と量を損なうことなく確保することは行政の責務であり、適切な給食費の設定が必要である反面、子育て世帯にさらなる負担を強いることは、子育て支援に力を入れている本市の取組に逆行するものであり、一定の負担軽減は必要不可欠と考えます。

そこで、質問ですが、来年度の中学校給食費の考え方、保護者の実質的な負担額の取扱いについてどのように取り組むのか、伺います。

次に、学校施設のエアコン整備について、2点伺います。

初めに、普通教室における整備の進捗状況について伺います。

我が会派は、近年の地球温暖化に伴う記録的な酷暑から、子どもたちの健康と貴い命、そして健やかな学びを守るため、学校へのエアコン整備を最重要課題として位置づけ、市長への緊急要望をはじめ、議会質問を通じて一貫して強く訴えてまいりました。現在、本市が進めている普通教室への冷房設備整備は、保護者や市民からの期待も非常に大きく、令和9年度までの全校完了を目指し、現在、着実に整備が進められていると認識しています。

一方、今年の夏も令和5年に劣らないほどの猛暑となり、学校現場においては大変苦しい思いをされ、我が会派にも一刻も早く整備してほしいといった切実な声も届いており、施工体制の確保等の課題は理解するものの、これらの声に速やかに応えるよう善処を期待しています。

そこで、質問ですが、現在までの普通教室におけるエアコン整備の具体的な進捗状況と、令和9年度の全校整備完了に向けた今後の見通しについて伺います。

次に、学校体育館における整備スケジュールについて伺います。

学校の体育館は、日々の授業や部活動の場であるだけでなく、夏季における熱中症リスクが極めて高い場所であります。それと同時に、大規模災害発生時には市民の命を守る避難所として極めて重要な役割を担う施設でもあります。

近年の災害は季節を問わず発生しており、猛暑の下での避難生活において、エアコンのない体育館は避難者の健康を損なう2次被害を招くおそれがあり、学校体育館へのエアコン設置は、教育環境の向上のみならず、防災・減災の観点からも一刻の猶予も許されない喫緊の課題であると考えます。

こうした中、我が会派は、これまで、札幌市に対して、学校体育館へのエアコン整備を強く要望するとともに、党に対し、国政の場における補助の拡充を強く働きかけてまいりました。こうした国と地方が一体となった粘り強い取組の継続により国の交付金が大幅に拡充される成果につながったと自負しており、この強力な後押しを背景に、今般、本市の次年度予算案において体育館へのエアコン整備費用が計上、事業が具体的に動き出したことを高く評価いたします。

全ての学校体育館へのエアコン整備は、多額の事業費が想定されます。先ほど申し上げた国の交付金が令和15年度まで拡充されたことから、これを最大限活用して整備事業を進めることが、本市の財政負担の軽減にもつながる非常に重要なことであると考えます。

そこで、質問ですが、学校体育館へのエアコン整備についてどのようなスケジュールで進めていく考えか、伺います。

最後に、子どもが安心して学べる教育について伺います。

特に、学校におけるいじめ問題への対応についてお聞きします。

子どもが安心して学べるためには、何より学べ

る環境が安全であることが重要です。このいじめ問題は、子どもの人間性とその尊厳を踏みにじる人権侵害行為であり、子どもの安全を脅かす許されない行為です。

私は、令和6年第2回定例会代表質問で、今回と同じテーマ、子どもが安心して学べる教育について、当時、就任したばかりの山根教育長にその意気込みを伺い、教育長からは、いじめは絶対に許されないもの、見逃したり深刻化させたりしないよう、専門家の力も借りながら、市長部局等とも連携し、組織的に対応してまいるとの答弁をいただきました。

現在、本市では、いじめが重大化してしまい、重大事態調査が必要になったときには、学校の調査主体に弁護士、大学教授、心理士などの三つの異なるタイプの専門家を派遣し、学校が法に沿った適切な調査を行うよう、第三者の視点から助言する仕組みにより進められていると承知しています。また、実際に対象となった子どもについては、重大事態調査を行うか、行わないかを問わず、安心して学べるよう支援体制が取られているとされています。

しかし、その後の対応について、実際のところは市民にはよく見えておらず、不安に感じさせている声が届いております。また、調査開始から報告書の公表まで多大な時間を要するケースも散見されており、調査が長期化することは、被害児童生徒やその保護者にとって精神的な苦痛を長引かせるだけでなく、元の教室に戻ることが困難になったり、不登校の状態に陥るなど、学習機会の喪失という二重の苦しみに直面するため、今後より一層の取組の充実が必要であると考えます。

そこで、質問ですが、これまでいじめの重大事態調査をどのように進めてきたのか、いじめの重大事態の対象である子どもが安心して学べるよう、今後はどのように調査に取り組むのか、伺います。

未来ある子どもたちが苦しみ続けるいじめは許

されない行為であり、絶対に根絶させなければなりません。人は誰もが貴い存在です。だからこそ、私たち大人が互いを尊重し合う温かな共生と包摂の社会を築き、子どもたちに継承することが重要であると強く主張し、私の質問の全てを終わります。ご清聴いただき、誠にありがとうございました。（拍手）

○副議長（村上ゆうこ） 答弁を求めます。

秋元市長。

○市長（秋元克広） 全体で大きく4項目にわたり、ご質問をいただきました。私からは、1項目めの私の政治姿勢についての7点、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、担当の天野副市長、山本副市長、加藤副市長、教育長からお答えをさせていただきます。

私の政治姿勢についての1項目め、市民に寄り添い、市民生活を支える予算についてのご質問についてお答えをいたします。

令和8年度予算の編成に当たりまして、市民生活を支える喫緊の課題として捉えたのは、物価高対策や安全・安心の確保であります。このため、市民生活を守り、安心して快適に暮らせる街を予算の柱の一つに据え、市民に寄り添い、安心な暮らしを守るための事業を計上したところであります。

具体的には、物価高対策として総額240億円を確保し、市民の皆様へ現金5,000円を支給することや、住民税非課税世帯への給付、学校給食費の負担軽減を行うことといたしました。また、安全・安心の確保策といたしましては、ヒグマ対策では昨年度比2倍近くの予算を確保したほか、救急医療体制の強化や地域防犯カメラの設置補助の拡充を図ったところであります。

今後も厳しい財政状況が見込まれますことから様々な見直しに取り組んでいくことは避けられませんが、市民に寄り添い、市民生活を支えるという考えはこれからも非常に重要でありますことから、引き続き、市民生活を守り、安心して

快適に暮らせるまちに配慮した予算編成に努めてまいります。

次に、2項目めの市民生活を守る物価高騰対策についてお答えをいたします。

物価高は、市民生活や経済活動の様々な面に影を落としており、その中でも特に食料品の価格上昇が顕著であることなどを踏まえ、市民が直面している実情に合わせた支援策を具体化することが急務であると考えているところであります。

そこで、全市民対象の食料費支援を増額することに加え、物価高の影響を特に受けやすい住民税非課税世帯に重点的に支援するなど、国の交付金を最大限に活用した市独自の対策を実施いたします。その実施に当たりましては、それぞれの給付を現金とすることで事務経費を削減するとともに、できる限り早期に市民の元に支援が届くよう意を用いたところであります。

今後も、市民生活を守ることを第一に、国や北海道の動向を注視しながら、機を逸することなく、実情に即した効果的な手だてを講じてまいりたいと考えております。

次に、3項目めのこれまでのGX施策の評価とこれからの展開についてであります。

これまで、北海道全域でのGX産業の集積と札幌市域における金融機能の強化、集積を進めるため、規制緩和やGX推進税制などGX投資を呼び込む環境を整備し、特区提案で掲げた取組を着実に実現してきたところであります。

今後は、この環境を最大限に生かすとともに、札幌の優位性を踏まえた選択と集中の視点を持って各種施策に取り組むことが必要だと考えておりまして、具体的には水素と金融の分野に注力をしていきたいと考えております。水素は、196万人の人口を有する札幌市において、道内の再生可能エネルギーを有効活用し、脱炭素化を実現する手段の一つと考えております。また、金融につきましては、札幌の都市機能を生かして道内GX事業者やスタートアップなどに資金を供給するために

必要な機能と考えておりますことから、次年度においても重点的に取り組んでまいりたいと考えております。

引き続き、GX産業の集積と金融機能の強化、集積に取り組むことにより、新たな産業を生み出し、企業誘致や雇用の創出といった効果を市民に還元し、将来にわたって持続可能な経済成長を実現してまいりたいと考えております。

次に、4項目めの札幌丘珠空港ターミナルビルの拡張用地についてであります。

ターミナルビルの拡張に当たりましては、航空機への搭乗や預け入れ荷物の搬入等の面から考えますと、駐機エリアにターミナルビルが広く面していることが望ましいと考えております。また、現在のターミナルビルを運用しながら新たなビルを整備するためには、南東側に隣接する民有地までを含む、より広い敷地を活用した計画が最適と判断したことから、関係者との協議を進めることとしたものであります。

今後、国や札幌丘珠空港ビル株式会社等と連携をしながら当該協議を速やかに進め、令和7年度末をめどとしておりますターミナルビルの整備イメージや資金計画の整理に影響が出ないよう取り組んでまいります。

次に、5項目め、新たな視点での交通まちづくりについてお答えをいたします。

1点目の雪国札幌らしい公共交通ネットワークの在り方についてであります。札幌市の公共交通体系につきましても、主要な地下鉄駅やJR駅にバスネットワークが接続する体系を基本として構築してきたところであり、今後もこの考え方を基本的に維持すべきものと認識しております。

一方で、運転手不足などによる路線バスの減便や廃止が相次いでおりますことから、このままでは公共交通ネットワークの維持に支障を来すことになるものと懸念しております。

このため、公共交通を取り巻く環境の変化や雪国という地域特性を踏まえて公共交通全体の在り

方について改めて検討することとし、まずは令和8年度に全市的な公共交通体系の現状と課題を整理する考えであります。

次に、2点目の清田区の交通まちづくりについてであります。公共交通体系を考える上では拠点の機能向上を支える視点が必要であり、清田におきましても地域交流拠点のまちづくりと公共交通ネットワークの構築を一体的に検討していくことが不可欠であると認識しております。

そのため、今後は、清田区民センターの新築移転やその周辺における民間開発による機能集積を目指しつつ、公共交通全体の在り方を検討する中で、清田における公共交通ネットワークの構築に取り組んでまいります。

次に、6項目め、水素エネルギーへの市民理解についてであります。

水素エネルギーに対する市民理解を得るためには、イベントでの情報発信や水素を学ぶ機会の創出が重要であるとの認識の下で、今年度は、水素ステーションの見学や中型燃料電池バスへの試乗など、市民が水素の技術に直接触れる取組を実施してきたところであります。また、今年のさっぽろ雪まつりでは、民間事業者との連携により、水素ポイラーによる休憩所の暖房や、水素を用いた非常用発電機の展示のほか、水素の燃焼実演を行うなど、多くの市民や観光客に水素のエネルギー利用を体験していただいたところであります。

このように様々な場面での水素の利用を実感してもらおうことがさらなる市民理解を得るために重要でありますことから、今後は、民間事業者との連携を強化し、イベントなどを活用した効果的な普及啓発に継続して取り組んでまいります。

次に、7項目め、これからのヒグマ対策についてお答えをいたします。

まず、昨年秋の出没増加の背景には、山の実りの凶作に加え、市街地近郊のヒグマの生息数増加や分布域の拡大といった要因があるものと認識をしております。

引き続き、ヒグマとのすみ分けに向けて、ヒグマ対策重点エリアを中心に、モニタリング調査に基づく定着個体の低密度化や侵入抑制策の強化を進めてまいります。

また、現在、さっぽろヒグマ基本計画推進協議会におきまして、専門家の意見を伺いながら、ゾーニング管理の見直しに加え、箱わな等を用いた予防的捕獲を含めた対策についても検討を進めているところであり、市民の安全・安心な暮らしの確保に万全を期してまいります。

私からは、以上です。

○副議長（村上ゆうこ） 天野副市長。

○副市長（天野周治） 私からは、大きな2項目め、まちづくり政策についての1項目め、持続可能な雪対策の実現に向けた今後の検討について、2項目め、災害に強いまちづくりに向けた防災DXについて、4項目め、札幌市の下水道管路の維持管理について、5項目め、今後の道路陥没対策についての4項目についてお答えをいたします。

まずは、1項目めの持続可能な雪対策の実現に向けた今後の検討についてでございます。

雪の有効活用や資源としての利用につきましては、持続可能な雪対策の実現に向けて必要な観点の一つと考えており、雪対策審議会におきましても、さらなる雪の持つ魅力の活用について検討を進めているところでございます。第2回審議会におきましても、雪の魅力を活用して冬の札幌を応援したい人の思いを形にする手段や、雪そのものをエネルギーとして活用する新しい技術などの検討も必要という意見がございました。

このため、民間企業や大学などのアイデアも取り入れながら、さらなる雪の有効活用について検討を進めるとともに、より多くの市民が雪の魅力や価値を実感できるような取組を積極的に行っていく考えでございます。

次に、2項目め、災害に強いまちづくりに向けた防災DXについてでございます。

防災DXの活用により、発災直後から応急対応

や応援体制が早期に推定でき、また、現地状況写真がリアルタイムに可視化されるなど、一定の成果が得られたところでございます。

一方、今回の訓練におきましては災害対策本部での活用にとどまっており、次の段階としては各区や外部防災機関が共有、活用する必要があると認識をしております。

今後も、市民の生命、財産を守るため、研究機関と緊密な連携の下でシステムの活用範囲を拡大し、その実効性を検証しながら、先手の災害対応を強力に進めてまいります。

次に、4項目めの札幌市の下水道管路の維持管理についてでございます。

今回実施しました全国特別重点調査の結果や国の技術基準等検討会で示される新たな知見は、計画的に実施してきた維持管理のさらなる高度化に向けた重要な指針になるものと認識をしております。

まずは、札幌市が長年蓄積してきた維持管理の情報に国から示される最新の知見を加えて分析することで、損傷リスクの高い区間を的確に把握し、点検、調査の優先順位を設定いたします。さらに、人口や気象等のビッグデータも用いた下水道管路の劣化予測に係るAIの導入について今年度から検討を開始したところであり、これらの取組により効率的な維持管理を図ってまいりたいと考えております。

次に、5項目め、今後の道路陥没対策についてでございます。

道道真駒内御料札幌線の陥没事案では、陥没箇所周辺に局所的に地層の状況が大きく変化する箇所があり、その直下で行われた水道の推進工事が陥没発生のきっかけとなった可能性があるものの、工事そのものには施工上の問題はなかったとの見解が検討委員会より示されました。委員会の見解を受けて、札幌市としても、目に見えない地中の状況を正確に把握することの難しさや、事前調査及び施工中、施工後の監視の重要性を改めて

認識したところでございます。

このため、今後行う推進工事におきましては、施工箇所の地質状況を踏まえ、必要に応じて追加の地質調査や施工後の路面下空洞調査を実施するなど、工事に起因する道路陥没を防ぐ取組を推進してまいります。

また、今後の道路陥没対策に当たりましては、道路管理者と施設管理者が連携して地下インフラの適切な維持管理に努めるとともに、従前から実施している計画的な空洞調査に加え、路面の小さなくぼみといった道路陥没の予兆となる事象を的確に察知するための取組を推進していくことが重要と考えております。

具体的には、道路の点検時にドローン等を用いた3次元測量を実施し、道路状況をデジタル化して小さな変化を見える化する取組を試行するほか、道路パトロールにおける画像解析技術を活用した異常検知手法の導入についても検討を進めてまいります。

私からは、以上でございます。

○副議長（村上ゆうこ） 山本副市長。

○副市長（山本健晴） 私からは、大きな3項目め、保健福祉政策について、そして、大きな4項目め、子ども・教育政策についての1項目め、子ども誰でも通園制度の本格実施についてお答えいたします。

まず、大きな3項目め、保健福祉政策についての1項目め、乳幼児健診についてであります。

乳幼児健診については、病気や障がいの早期発見、発達課題のスクリーニングに加えて、時代の変化に合わせて、育児不安の解消や虐待防止など、子どもの育ちと子育て支援に寄与してきたものと認識をしています。

こうした中、特に幼児期は発達の課題が認知される時期でありますことから、就学に向けた準備を進める重要な機会として、対象となる5歳児が医師等による健診を受けられる体制を整備したいと考えています。

そこで、令和8年度からは、保育施設などでの健診機会のない未就園児をまず対象に健診を勧奨し、必要に応じて適切な支援につなげ、就学後の健やかな成長を支えてまいりたいと考えております。

次に、2項目め、高次脳機能障がいへの支援についてであります。

今般の高次脳機能障害者支援法の成立は、当事者やそのご家族が日常生活や社会生活に困難を抱えている中、自立や社会参加につながる支援の総合的かつ計画的な実施など、国と自治体の責務を明確化した意義あるものと認識しています。

札幌市としては、当事者やご家族の相談支援を行う事業所や医療機関と連携し、普及啓発に努めるとともに、高次脳機能障がいを抱える方々が地域で安心して自分らしく暮らせるよう、切れ目のない適切な支援体制等の検討を進めてまいります。

次に、3項目め、民生委員・児童委員制度の持続可能性を高めるための取組についてであります。

地域福祉の推進に重要な役割を担っている民生委員・児童委員の欠員解消に向けては、これまでの取組に加えて、民生委員・児童委員の活動をサポートする体制の強化が重要と認識しています。

そこで、高齢者等の見守りをはじめとした地域福祉活動をサポートする民生委員協力員制度を令和8年度中に試行実施するなど、今後も安心して長く活動を続けていただけるよう取り組んでまいります。

次に、4項目め、里塚斎場の再整備についてであります。

多死社会を迎えるに当たり、故人の最期を見送る火葬場の需要はますます増加することが想定されることから、老朽化が進んでいる里塚斎場の再整備は喫緊の課題であると認識をしています。

先般実施した説明会では、円形芝生広場での整備案に対しまして、住宅地に近づくことへの心理

的な不安や環境面での懸念など、多くの厳しいご意見をいただいたところであり、非常に重く受け止めております。

このため、今後も、地域の皆様との対話を丁寧に行いながら、再整備後はもとより、工事期間中においても静かな環境やご遺族の利便性を確保できるよう留意しつつ、円形芝生広場以外の候補地も含めた施設整備の在り方について真摯に検討してまいります。

次に、大きな4項目め、子ども・教育政策についての1項目め、こども誰でも通園制度の本格実施についてであります。

試行実施を通じて、本制度は、集団との関わりを通じた子どもの成長の後押しに加え、保育士への育児相談により子育て家庭の孤立防止にもつながるものと改めて認識をしております。

一方、本格実施に向けては、いまだ施設数が少なく、保護者の利便性が低いエリアが存在するほか、制度の継続性の観点から、保育人材の確保や事業費、運営費の拡充といった点にも課題があると受け止めています。

今後は、保護者の利便性を確保するため、施設数が少ないエリアの事業者にきめ細やかに実施の働きかけを行うとともに、引き続き、国に対し、安定的に運営できる制度とするよう要望してまいります。

私からは、以上です。

○副議長（村上ゆうこ） 加藤副市長。

○副市長（加藤 修） 私からは、大きな2項目め、まちづくり政策についての3項目め、地元企業の現状を踏まえた産業振興施策についてお答えをいたします。

令和5年度に策定をいたしました第2次札幌市産業振興ビジョンは、基本理念等を示す10年間のビジョン編、そして、具体的な取組を示す5年間の施策編の2部構成となっております。このうち、施策編は令和9年度中の改定を予定しているところでございます。

改定に当たりましては、ビジョン編で示した方向性を基本といたしながら、社会情勢の変化や企業が直面する経営課題などを的確に捉えた施策を打ち出す考えでございます。策定過程におきましても、現場の声を反映させることが最も重要であると考えておりますので、日々の対話による把握はもとより、大規模な企業アンケートや業界団体へのヒアリングなどを重層的に実施してまいります。

こうしたことによりまして、札幌市経済を支える中小企業のニーズを踏まえた実効性の高い施策を引き続き実施してまいります。

以上でございます。

○副議長（村上ゆうこ） 山根教育長。

○教育長（山根直樹） 私からは、大きな4項目め、子ども・教育政策についての2項目め、学校給食について、そして、3項目め、学校施設のエアコン整備について、4項目め、子どもが安心して学べる教育についてお答えをいたします。

まず、2項目めの学校給食についてであります。給食費を決めるに当たり、栄養バランスや量など、給食の質を維持することを前提として、とりわけ精米価格が上昇していることを考慮し、令和8年度の1食単価について約8%の増額改定を行ったところであります。

中学校の給食費におきましては、子育て世帯への負担軽減を図るため、令和8年度は重点支援地方交付金による公費負担を約2億5,000万円増額し、計約10億円として、保護者負担額を令和7年度と同額に据え置いたところであります。

小学校の給食と同様に、中学校の給食につきましても、無償化の早期実現を引き続き国に対して要望してまいります。

続きまして、3項目め、学校施設のエアコン整備についてであります。

普通教室へのエアコン整備につきましては、現在はPFI事業における整備を中心に進めているところであります。昨年夏も非常に暑さが厳し

く、学校現場への影響も大きかったことから、改めて事業者と工期の前倒しを調整し、今年の夏までには全体の7割を超える延べ222校での供用を予定するとともに、令和9年夏には、当初の計画を1年前倒しして、一部の新・改築工事等の対象校を除く全校での供用開始を予定しているところでもあります。

次に、学校体育館における整備スケジュールについてであります。

学校体育館への整備につきましては、多額の経費を要する事業であり、財政負担にも配慮しながら整備することが肝要であると認識しております。

このため、新・改築等で整備する学校を除き、国の交付金拡充の年限である令和15年度までの整備完了を目指して、来年度は、まずは10校の実施設計を行うとともに、その他の学校の具体的な整備手法やスケジュールの検討を進めてまいります。

次に、4項目め、子どもが安心して学べる教育についてであります。

いじめの重大事態調査の多くを占める学校が主体となっていく調査は、事実関係を可能な限り明らかにするため、札幌市におきましては、調査の開始から全ての段階において専門家が関与し、丁寧に調査を実施しているところであります。

一方で、当該手法は、専門家との日程調整の必要性などから調査が終了するまでに長期間にわたることもあり、いじめの被害を受けた児童生徒の学校生活への影響などが課題となっております。

このたび作成する札幌市独自のガイドラインでは、重大事態調査を円滑に進めることができるよう、調査実施の手順や専門家と学校の役割分担、児童生徒への支援体制などを明確にしております。今後、各学校とガイドラインの内容をしっかりと共有し、子どもたちが安心して学ぶことができる環境づくりに努めてまいります。

私からは、以上です。

○副議長（村上ゆうこ） ここで、およそ30分間休憩します。

休 憩 午後2時26分

再 開 午後3時

○議長（長内直也） これより、会議を再開します。

代表質問を続行します。

太田秀子議員。

（太田秀子議員登壇・拍手）

○太田秀子議員 私は、日本共産党を代表し、市政の重要課題について、順次、質問をいたします。

初めに、市長の政治姿勢についてです。

質問の第1は、泊原発の再稼働についてです。

1点目は、泊原発再稼働容認についてです。

秋元市長は、昨年12月、泊原発再稼働に同意した北海道知事の決断は重く、尊重すると述べられました。

今年に入り、中部電力が浜岡原発3、4号機の基準地震動の算出データを意図的に操作していたという不正が明らかになりました。この不正は、外部からの通報により発覚し、電力会社から委託された事業者が不正を認めたものです。原子力規制委員会は、それまでの調査でデータの捏造を見抜くことはできませんでした。

我が党の国会議員団が開示請求を行った結果、中部電力から委託を受けてデータ算出を行った事業者が、他の11原発の地質調査に関わっている可能性があることが分かりました。北海道電力では関わっていないのか、改めて調査する必要があるのではないのでしょうか。

泊3号機の審査が12年にも及んだのは、原発敷地内にある活断層の存在を北電側が否定できなかったことや、対策を講じても苛酷事故を防げない点などがあったためです。道議会の連合審査会では、原子力規制庁の担当者は、苛酷事故のリス

クについてゼロではないと答えています。規制委員会の合格が出されても、科学者、専門家からは危惧と懸念の声が相次ぎ、防潮堤などは未完成であり、核燃料搬入用の新港の建設は始まってさえいません。避難計画も、能登半島地震の際のような道路の寸断で孤立する事態や海底の隆起等を考慮せず、大雪時にJRもバスも動けないようなときにはどうなるのか、安全対策は絵に描いた餅と言わざるを得ません。

泊原発で福島原発のように事故が起これば、札幌も無傷ではられません。放射性物質が流れてくる可能性は高く、産業、経済、観光への打撃でまちづくりは全く立ち行かなくなり、市民の命と健康、なりわいと暮らしに関わります。再稼働に同意する判断は、新規制基準をクリアしたことによりますが、安全性が担保できるものではありません。

市民の命を守る立場の市長として、知事の泊原発の再稼働容認に対し、札幌市として受け入れられないということも含め、厳しく対処すべきと考えますが、意見されないのか、伺います。

2点目は、再生可能エネルギーを市民が導入する取組推進についてです。

2016年の第3回定例市議会において、秋元市長は、市民意識調査の結果から、将来的には原子力発電に頼らないという札幌市が進めているエネルギービジョンの考え方と一致していると答弁され、市民は脱原発を望んでいることを認められました。

その後、円安や国際情勢の影響による物価高騰で、電気料金が既に2023年から25%以上の値上げとなっています。北電は、原発を動かせば電気料金を値下げすると言って世論を誘導していますが、今後予定している燃料搬入用の新港や専用道路の建設や維持、減価償却のコストがかかってくるから、さらに料金へ上乘せされる懸念があり、定かではありません。

我が党は、これまで、泊原発再稼働は、再生可

能エネルギーの導入促進を遅らせ、後景に追いやることとなると指摘をしてきました。CO₂削減の取組推進のためにも、また、電気の安定した価格と供給を図るためにも、原子力や火力よりも再生可能エネルギーを市民が導入することが重要であります、いかがお考えか、伺います。

質問の第2は、敬老パス制度の変更見直しについてです。

町内会等の新年会などを通じて、多くの皆さんから、敬老パス制度は従来の事業規模で存続してほしい、対象年齢は70歳以上を維持してほしいとのご意見をお聞きしました。

札幌市が新しく対象とする75歳以上とは、買物や洗濯、電話、薬や金銭の管理、乗り物に乗るなどのIADL、手段的日常生活動作が大きく低下すると言われる年齢です。健康寿命の延伸に向けた高齢者施策について、加齢に伴う高齢者の自立度の変化の資料でも75歳から低下していくということを札幌市も示しています。

我が党は、対象年齢の引上げにより健康で利用できる方たちが制度から外れることは、健康寿命延伸が必要だとする政策の趣旨と矛盾することを指摘してきました。高齢者も、物価高騰などにより日々の暮らしが大変な中、敬老パスの対象年齢や自己負担割合の引上げなどが行われた場合、利用者が減ることは容易に想定できますが、それをもって健康アプリ、アルカサルとの利用状況や経費を比較検討するのは公平でないと思うところ です。

札幌市の事業縮小計画は、5万5,000人を超える市民が充実を求める署名に賛同する中で、市民や利用者の願いを顧みないものでありました。せめて、従来の事業規模で、対象年齢は70歳以上を維持してほしいという声に応え、制度変更を見直す検討を行うべきと思いますが、お考えを伺います。

次は、2026年度予算案についてです。

2026年度は、秋元市長3期目における最後の本

格予算となります。一般会計の予算総額は1兆3,185億円、前年度比4.1%増、公債会計を除く全会計では2兆405億円と、過去最大規模となりました。

市長は、本予算を、市民の暮らしを守り、札幌の未来を創る予算と位置づけるとともに、将来世代に過度な負担を残さない持続可能な財政運営を掲げております。しかし、物価高騰が長期化し、市民生活が一層厳しさを増す中で、過去最大規模の予算案では、何が優先され、市民の暮らしにどれだけ直接寄与するものとなっているのかが、これまで以上に問われています。

来年度には、市民への負担増が重なります。4月以降から予定される市営住宅の家賃の値上げでは影響額が約7,000万円、火葬料金の有料化で約4億円、敬老パスの縮小により約8億4,000万円、下水道使用料値上げで約20億円が見込まれています。市長は、市民生活が厳しいとの認識を示しながら、負担増を押しつけています。暮らしに追い打ちをかける負担増はやめ、市民の負担軽減に取り組む予算であるべきです。

一方で、北海道新幹線延伸、都心アクセス道路、MICE施設整備、民間再開発など、我が党が財政投入を見直すよう幾度となく求めてきた事業は温存されています。今後、建設債が膨れる要因ともなる不要不急の大型開発にメスを入れるべきだと申し上げます。

質問の第1は、将来世代への負担についてです。

予算の柱に、次世代の支援・育成、未来の札幌の成長に向けた投資を掲げ、その一環として、まちの新たな魅力とにぎわいの創出を目的とした再開発事業関連予算に148億9,300万円が計上されています。その財源は、まちづくり推進基金8億4,600万円のほか、市債約49億円と国の交付金とされています。

2024年までの10年間を見ると、再開発関連事業だけでも約457億円の事業費をかけており、それ

に係る財源の一部として市債を発行してきています。市長が将来世代に過度な負担を残さないと述べられる一方で、将来世代が返済する市債を積み上げてきたことになると思いますがいかがか、伺います。

質問の第2は、子ども医療費助成の予算拡充についてです。

子どもと子育て世帯の暮らしを直接支える施策は、経済的な理由によって子どもの育ちに格差が生じることのないよう、何よりも優先して取り組むべき分野であると考えます。

子ども・子育て世帯への支援として、学校給食費の小学校の無償化が予算計上され、市民から歓迎の声が届いています。さらに、中学校へも無償化を拡大し、今年度だけではなく、継続した支援とすべきです。

一方で、2025年度予算では、子ども医療費助成における所得制限撤廃に向けたシステム改修費が見送られ、2026年度予算でも再度の予算要求がされたにもかかわらず、市長の査定により見送られています。子ども医療費は、対象年齢を拡大し、多くの市民から喜ばれている施策です。さらなる拡充となる所得制限撤廃には要望も多く、市民から陳情が複数寄せられ、慢性疾患等で子どもの医療費が高額であることが伝えられ、議会でも撤廃への議論が高まっています。

子ども医療費助成の所得制限撤廃のための事業費を予算に組み入れ、全ての子どもが受けられる制度にするべきと考えますがいかがか、伺います。

次に、北海道新幹線札幌延伸の経済波及効果についてです。

北海道新幹線札幌延伸の事業費は、当初の約1兆6,714億円から2023年に約2兆3,159億円へ増額となり、さらに、昨年12月には、当初の倍以上となる約3兆5,159億円へと増大するおそれがあることが公表されました。

沿線自治体の事業費の地元負担金は、JRの施

設使用料を除き、3分の2を国、3分の1を道と地元の市町の負担として、札幌市域延伸について札幌市は約350億円を予定していました。しかし、約1兆8,445億円もの事業費の増大により、どれだけの地元負担となるのかも不明です。

2013年6月の北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業によりますと、将来の人口減少に伴い、交通需要も減少すると予測し、2035年度開業の場合、2031年度開業と比較して、開業初年度で利用者が19万人減り、総消費額が52億円、生産波及効果は75億円、雇用創出効果は7.3%とそれぞれの減少が見込まれています。2038年度以降になるとどうなるのか、現状で明らかにする必要があると考えます。

また、当初の建設投資効果を見ても、工事の実事業費1兆5,000億円の1.7倍に当たる2兆5,865億円の経済波及効果と、雇用創出効果は約19万7,000人が見込まれました。事業の中途であるものの、建設事業費が予定の1兆5,000億円を超えた時点で、どれほどの経済波及効果があり、雇用創出効果が見込みどおりであったのか、一定の検証は可能であると考えられます。

新幹線延伸による並行在来線の経営分離により、沿線自治体の交通困難を招き、道内で赤字を理由に廃線が続く中、在来線以上の赤字を出しているのが新函館北斗開業から10年となる北海道新幹線です。

我が党は、検証をし直し、事業そのものの見直しも含め、検討が必要と求めてきました。開業時期の大幅な遅延と事業費の増大、人口減少や航空利用等の予測などについても当時と状況が大きく変化していることから、現状での検証をし、経済波及効果について調査し直すべきですが、お考えを伺います。

次に、路線バスについてです。

2001年、市営バスの白石営業所の譲渡から、2004年までに五つの営業所を民間移行し、市営バスは廃止されました。札幌市は、廃止に当たり、

現行サービスを低下させないと言いましたが、2008年には、白石区、厚別区で市営バスから移譲された9路線の廃止が浮上しました。住民の反発も大きく、協議の結果、継続され、バス路線赤字補填の新たな補助制度を創設しました。その後、コロナ禍から赤字補填に柔軟な対応を実施し、今年度は、さらにバス事業者へ人材確保等の補助を含め、拡大してきたことは承知しているところで

す。しかし、民間移譲以来、廃止された元市営バス路線は現在136に上り、連続する路線バスの廃止、減便は、通勤・通学、通院、買物など、市民の暮らしに大きく影響が出ています。市民にとって、公共交通は生活に欠かせない、なくてはならないものであり、市民の足、移動手段である路線バスの維持、確保は、市として責任を持ち、行うべきです。

質問の第1は、路線バス廃止への対応についてです。

バス事業者から路線の廃止等の意思が表明されたとき、札幌市乗合バス路線維持対策要綱では、当該路線の他のバス事業者による継承や代替交通の確保をするように示されています。

しかし、南区で、一部、他の事業者に継承された路線があるものの、多くは事業者の申出のとおり廃止されております。8か所の停留所が全てなくなると交通困難となるため、町内会住民が継続を要望した北海道中央バスの川下線は、住民説明会の前にバス事業者から国へ路線廃止の届出が出されており、住民との話し合いは受け入れない対応に終始しました。

また、要綱の中では、廃止路線の沿線住民の同意が得られておらず、かつ廃止されるバス停留所について、代替となるバス停留所等が一定の範囲内にはないものが複数ある場合、地形等の条件により、近隣の駅、停留所、廃止路線以外のバス停留所の利用が著しく困難であると市長が認めた路線廃止等である場合、当該廃止路線運行の継承につ

いて、他事業者有意向の確認を行い、運行を継承する事業者がない場合に、札幌市が代替交通を確保することとなっております。

しかし、実際は、後継事業者を確保することは難しく、代替交通が導入される要件も厳しいため、川下線も対象とならず、札幌市ではまだ3路線しかありません。地元住民が必要としているにもかかわらず、路線バスは今後も廃止が続くと予想されます。

代替交通の在り方として、厳しい要件の緩和や地域住民の現状に即した対応、市民の交通手段の確保を積極的に行う方向で見直し、要綱の変更等も含め、考えるべきですがいかがか、伺います。

質問の第2は、料金の公平性についてです。

札幌市は、路線バス廃止による代替交通として、南区空沼線、東区、北区にまたがる栄町篠路線について、乗り合いタクシーを運行しています。また、デマンド交通を南区、手稲区で運行しており、南区のチョイソコふじの〜るは、新たなバス路線廃止への対応により、昨年12月から運行区域を拡大しています。厚別ふれあい循環バスは、地元地域で協議した初めての地域交通として実証実験での運行中です。

ところが、これらの代替交通、地域交通などは、従来の路線バスより料金が高く設定されたものもあり、それぞれ、一般、子ども、高齢者や障がい者の料金の扱いも違い、ICカードの利用ができるもの、できないもの、定期券のある、なしなどに違いがあります。廃止路線の対応として、それぞれ形態は違いますが、代替交通、デマンド交通、地域交通にかかわらず、公共交通として、市民の公平性の観点から、通常路線バスと同様の運賃とし、ICカードと福祉パスや敬老パスについて、どの形態でも利用できるよう、札幌市として責任を持ち、対応すべきですがいかがか、伺います。

次に、子ども、若者を育む環境についてです。

質問の第1は、若者支援と施設の在り方について

です。

昨年8月19日に、今後の若者支援施設の在り方に関する提言書が子ども・子育て会議若者支援施設在り方検討部会から子ども未来局長へ手交されました。この提言書を受け、札幌市は、今後、次期札幌市若者支援基本構想の策定作業を進めるとのことです。

検討部会が行った施設利用者アンケート等の基礎調査では、様々な課題や困難を抱える若者への自立支援活動が多くの関係機関から高い評価を受けていることや、居場所づくりとなるロビー機能について、他の施設では代替の利かない場所として利用者ニーズが高いことなどが明らかになりました。提言書の終わりでは、これまで行ってきた若者支援施設の取組が、多くの若者と様々な支援者に支持されていますと記されています。

1点目は、提言の受け止めと今後の支援強化についてです。

若者支援施設は、1、若者自身が若者を支える自治と創造性ある活動、2、表面では分かりにくい若者自身や家族の悩み、あるいは、社会適応の問題などを抱える若者がつながることができる機能、3、福祉や教育、生活支援などの各機関につながりながら社会的自立に向かう取組など、多くの重要な役割を果たしていると考えます。

今後の構想策定において、これまでの取組のどのような点を伸ばしていこうとお考えですか。とりわけ、様々な困難を抱える若者への支援の強化は不可欠だと考えますが、提言の受け止めと今後の活動の支援強化についてお考えを伺います。

2点目は、施設の量的維持の必要性についてです。

市内5か所にある若者支援施設は、1971年に建てられた東区のアカシアなど、多くが50年近く経過しており、その対応が課題となっています。

札幌市は、公共施設は量的維持から機能重視への維持・更新の考え方を示していますが、現状の配置でも、自宅から遠く、交通費の捻出を心配

する若者がおり、積雪期には自転車や徒歩で通う若者が減る傾向があります。初めて足を踏み入れる若者とつながるロビー活動と、集まってミーティングをする活動、体育館での活動などは、どちらか一方ではなく、相互が一体的に展開されることで幅広く緩やかで豊かな関係を築くことができます。

今後の施設が若者支援機能をさらに重視する建物になることはもちろんですが、不登校やひきこもり、ヤングケアラーなど、目に見えにくい悩みを抱える若者は増えており、支援を確実に行うためには、現状の市内5か所という量的な維持が最低限必要だと思いますが、札幌市のお考えを伺います。

質問の第2は、外国人児童生徒への日本語教育の意義と支援の充実についてです。

国は、多様な文化を尊重した共生社会の実現、諸外国との交流、友好関係の維持・発展に寄与するため、2019年に日本語教育の推進に関する法律を制定しました。希望する外国人に対して、日本語教育を受ける機会を最大限確保することを理念とし、地方自治体は日本語教育推進施策を策定、実施しています。

札幌市では、帰国・外国人児童生徒教育支援事業を2006年度からスタートさせ、日本語指導が必要な児童生徒に対して、日本語指導を行う指導協力を学校に派遣し、担当教諭や教育委員会担当者との連絡推進会議を開きながら、支援体制の充実を図っていると承知しています。

1点目は、不就学を生み出さないための取組についてです。

昨年10月2日、文部科学省が2024年度の外国人の子供の就学状況等調査結果を発表しました。小・中学生に相当する外国人の子どもの住民基本台帳上の人数は16万3,358人と前年度より約1万2,600人増え、そのうち、就学しているかどうか分からない子どもが7,322人、就学していない子どもは1,097人で、都道府県別に見ると、北海道

内で就学していない子ども95人のうち70人が札幌市内の子どもという結果でした。

新聞によると、外国人学校への入学など、子どもがどこへどう進学したかなどを十分捕捉できていなかったと、不就学の理由を札幌市教育委員会が話したと報じられました。学校教育法第16条並びに第17条では、保護者は子に普通教育を受けさせる義務、就学させる義務を負うと規定されていますが、2003年の文科省通知では、外国籍の児童生徒には就学義務がなく、希望すれば公立学校に入れることとされているため、外国人の子どもが就学していない実態を把握するのは難しいのが実情です。

しかし、日本語教育推進法に基づけば、希望する全ての外国人の子どもが日本語教育を受けられるよう、札幌市は最大限の確保を図らなくてはなりません。市内に住む全ての外国人児童生徒の就学を進めるため、区役所窓口や国際プラザなど、外国人が訪れる窓口で悩み事を含めた生活状況の把握や、就学のための情報提供、確実に就学手続を教育委員会へとつなげるための支援などを行わなければならないと考えます。また、私立学校への就学も同様に、札幌市が連携を強める必要があります。

外国人の子どもの不就学や就学状況を把握できない状況を生み出さないために、どのような取組を進めるお考えか、伺います。

2点目は、支援事業の目的についてです。

現在の帰国・外国人児童生徒教育支援事業は、日本語指導等が必要な帰国・外国人児童生徒に対する支援の充実を図ることが目的ですが、日本語を話せるようになるだけの支援とも受け止められかねません。日本語教育は、その先の進学や就職、社会の中で生きる力として不可欠であり、基礎学力を育むために一人一人が学習する力を得るための事業であること、そして、母国の言葉や文化を理解し、アイデンティティを形成すること、つまり、札幌市の教育で目指す人間像、自立

した札幌人を育むことにほかならないと考えます。

支援事業は、日本語能力の向上と学力保障を図るためであることを明確にすべきだと考えますがいかがか、伺います。

3点目は、日本語指導協力者との協働の充実についてです。

11月現在、札幌市では、小学校90校、中学校28校、計118校で帰国・外国人児童生徒教育支援事業が実施されており、対象となる児童生徒は216人、2021年度の72名から急増している実態です。それらを支援するため、有償ボランティアとして80名の指導協力者がそれぞれの学校に派遣され、日本語指導担当教員や札幌市教育委員会担当者等と年に3回程度の連絡推進会議を開催しています。

当該児童への支援は、発達段階と併せ、母国での文化や生活環境、札幌での生活環境や家族構成など、背景が一人一人大きく違う中での支援となります。家庭における理解と協力が必要であると判断される場合もあり、指導協力者が保護者との面談などを進めることが望ましいケースもあります。また、母語による支援も必要となることが多いと考えます。

学校に派遣している日本語指導協力者は、幅広い知識と教育指導力を要するものと考えますが、その役割をどう考えているか、伺います。

また、連絡推進会議の開催回数や内容について、さらに充実させることが必要だと思いますがいかがか、伺います。

次に、超高齢社会への対策についてです。

質問の第1は、超高齢社会に備えた事業についてです。

札幌市は、2010年代前半から半ばにかけて、65歳以上人口の割合が21%を超え、超高齢社会の基準に達しました。2023年には高齢化率が28.5%に達しており、2040年には全国平均を上回る見込みです。

令和6年度在宅医療に関する実態調査結果では、在宅医療体制を強化するための課題として最も多かったのが在宅医療に従事する医師の確保です。札幌市も、今後の高齢化の進展に伴い、在宅医療提供体制の充実が必要として医療機関数を増やすことが重要だという認識を示しているものの、在宅医療を提供する在宅療養支援病院、診療所の届出数はあまり増えておらず、政令市平均の半数程度となっています。

また、介護分野においても、札幌市の要介護等認定者数は、2030年度には約15万人、2040年度には約18万人にまで増加すると見込まれています。

しかし、現在でも、ヘルパー派遣などの提供を求められた介護事業所が、人手不足を理由に断らざるを得ないという事態が札幌市内でも顕在化している実態です。札幌市は、国の処遇改善加算などのほかに、介護ロボットやICT技術の導入支援による業務負担軽減などの対策や、介護職のやりがいなど仕事の魅力を発信する対策に取り組んでいるところですが、デジタル技術が進んでも、やはり、医療・介護・福祉分野は人が要であることは変わりません。

介護需要のさらなる増加に伴い、家族の介護を理由に仕事を辞める介護離職者をこれ以上出さないことや、必要な介護サービスを後退させずに受けられる体制など、超高齢社会を迎え、どのように備えていくのか、新たな施策や事業の拡充が喫緊の課題だと思いますがいかがか、伺います。

質問の第2は、医療・福祉分野の安定雇用による経済効果についてです。

経済センサスによる札幌市内の事業所数と従業者数の10年間の調査結果を見ますと、医療・福祉分野の事業所、従業者ともに増え続け、総事業所数では卸売・小売、宿泊・飲食サービスに次いで3番目に多く、従業者数は卸売・小売業に次ぐ2番目に多くなっています。医療・福祉事業所の増加は、札幌市の高齢化の進展において需要が増していることにほかなりません。医療・福祉関連、

とりわけ老人福祉・介護事業の分野では、やりがいを感じて働き始めますが、やりがいだけでは続けられない低賃金、過重労働などにより、他産業に流出するという課題は解決が困難な状態が続いています。

2022年、我が党の代表質問に、当時の副市長は、付加価値と雇用者所得増の影響が大きい医療や福祉分野の経済効果について他産業と同程度の経済波及効果があると答弁しています。医療・福祉分野が市内経済の中でも重要な位置を占めていることは間違いありません。

医療・福祉分野関連における老人福祉・介護事業の分野では、従事している人が働き続け、札幌市に住み続けられるよう、課題を解決し、安定した雇用で経済効果を図るべきだと思いますがいかがか、伺います。

次は、大雪に対応できる除排雪制度についてです。

札幌市では、1月25日午後5時までの24時間で、1月としては過去最多となる54センチの大雪が降り、積雪が平年の2倍近い量に匹敵する110センチに達しました。その後も断続的にまとまった雪が降り、社会経済活動に大きな影響が出ています。

災害級の被害を受けて、北海道鈴木知事と秋元市長は、国に大雪対策に係る緊急の要望として、財政を含め、三つの支援を要望し、2月12日、本来3月に交付される特別交付金の一部を繰り上げ、札幌市に8億5,500万円が交付されたところです。

2021年度には、降雪量は例年並みだったものの、複数回の記録的な降雪に見舞われ、市民生活に大きな影響が出ました。そのため、それまで進めてきた雪対策と並行して、2022年、令和3年度の大雪対応に係る検証と今後の対策を取りまとめ、それに基づいて指針などを策定、大雪時の対応を進めています。

質問の第1は、フェーズ3発動の判断について

です。

通常の除排雪は、連続した降雪で雪の深さが10センチを超え、車両の走行に支障が発生するなど予想される場合に、新雪除雪を行い、バス路線、交差点については排雪の強化を図っているところです。

それに対し、大雪時の対応では、緊急除排雪を盛り込み、段階ごとのフェーズ1から3までを策定しました。フェーズ1は、12月中旬から1月上旬まで積雪深が50センチ程度に達した、または、今後達する場合と、1か月予報でさらに大雪が見込まれる場合に、幹線道路の運搬排雪を前倒しで行い、道路脇の雪山全てを排雪することで、路肩の雪堆積スペースの確保や、幹線道路やバス路線の渋滞緩和を図ることとなっています。1月中旬から3月上旬まで、フェーズ2で応援等による体制強化を、フェーズ3でこのたび発動された生活道路の緊急排雪を行うというものです。

このたび、生活道路の緊急排雪を行うことになったものの、幹線道路の排雪が終わらず、生活道路の排雪に入るまで日にちを要しました。排雪を待ちわびる市民からは、いつ排雪が入るのか、なぜここまで長引いているのかなどの声が上がったところです。12月に少ない積雪のまま新年を迎えたところに、急な災害級の大雪であり、大雪時の対応の段階どおりにはいかなかったところですが、フェーズ3の発動は、どのような基準で、いつ判断されたのか、伺います。

質問の第2は、生活道路の排雪についてです。

大雪対策では、大雪が見込まれる場合の幹線道路等の除排雪を緊急に行うこととなっています。

25日の前日、24日15時台に、札幌管区気象台から大雪注意報が発表され、16時台には大雪に関する石狩・空知・後志地方気象情報第1号で、石狩北部と南空地では24日夕方にかけて大雪による交通障害に警戒と呼びかけられていました。25日の夜中2時台には、札幌市に大雪警報、早朝の4時台には、気象情報第2号で、石狩・空知・後志地

方では大雪による交通障害に警戒が必要、特に、石狩中部では25日昼前にかけて大雪が続く見込みと発表され、25日の朝には既に生活道路、幹線道路とも歩行や車の通行に困難を極めていたところに、降り続いた雪のため、JRやバスも運休となり、帰宅困難者が発生し、チ・カ・ホに346人が、一晩、滞在するということにもなりました。

しかし、緊急除排雪実施本部は、25日の18時時点でようやく立ち上げられ、本部会議を開催、また、翌26日の朝に雪害対策本部が立ち上げられています。大雪へ対応するための対策本部の立ち上げや緊急除排雪の判断が遅かったことは否めません。

昨年12月、降雪量が少なかった時期に、通学路の児童の安全が確保できないため、通学路変更を行う地域がありました。

また、札幌市が行っている福祉除雪事業は、自力で除雪が困難な世帯に対し、道路に面した出入口部分などの除雪作業を行い、必要に応じて安否確認も行うという事業ですが、昨年9月、札幌市は、この事業の利用世帯要件を、70歳以上という年齢要件から、要介護認定と継続した介護サービス利用を要件とする変更案を示しました。対象者が減るのではないかと懸念があります。福祉除雪を必要とする高齢者等がサービスを受けられなくなることは外に出られないことが生じますので、事業の変更は実施してよいのか、見直す必要があると考えます。

このように、子どもや高齢者は、特に雪による危険は命に関わります。

異常気象と地球温暖化の影響を分析する研究機関は、記録的な大雪は、地球温暖化が関係している可能性があるとする分析結果を発表しています。

我が党は、気候変動を考慮し、生活道路の除雪は、道路幅を確保し、圧雪厚を幹線道路並みにすること、それに必要な人手の確保を求めてきました。今回の大雪を踏まえ、シーズンの早い段階か

ら生活道路についても排雪に取り組むべきと思いますが、お考えを伺います。

最後に、丘珠空港の滑走路延長計画についてです。

札幌市内中心部から6キロメートルに位置する丘珠空港は、自衛隊が管理する滑走路等を民間機が共用で使用する共用空港です。民間航空は、道内外を結ぶ拠点として、ビジネスや観光、防災、医療を支え、陸上自衛隊としては、昨年9月、レゾリュート・ドラゴン25、また、直近では1月22日からノース・ウインド26など、日米共同実動訓練にも利用されています。

札幌市は、丘珠空港について、1998年、地元案と言われる空港整備に関する基本的な考え方を策定し、滑走路は100メートル延長の1,500メートルとする、騒音、運航便数などについて周辺的生活環境の保全を図るなど、五つの合意に基づき、滑走路の延長、拡幅、駐機場、駐車場の整備を行いました。

その後、新幹線札幌開業などの環境の変化があることを理由に、2016年から丘珠空港のさらなる利活用の検討を始め、2022年11月、丘珠空港の将来像を策定、2022年、2023年には、国に対し、滑走路1,500メートルから300メートル延伸を求める要望を北海道、経済界とともに行いました。

2025年11月から、空港整備主体である北海道開発局と東京航空局が、北海道、札幌市、北海道防衛局、北部方面総監部と連携協力をして、インターネットや説明会、パネル展、はがきによる意見聴取をするためのパブリックインボルブメント、PIを実施しています。1月14日、中間報告が出されたところです。

これまでの丘珠空港利活用検討の歴史の中で常に課題となってきたのは、騒音の問題と自衛隊との共用空港であることへの市民の不安でした。不安や心配の声が絶えずあることを札幌市はどう捉えるのか、それが大事であると考えます。

質問の第1は、騒音問題についてです。

P Iで行った北海道開発局公式ホームページ内のウェブサイト及びはがきによるアンケートには、滑走路延長の賛否を問う設問は設けられていないものの、自由記載欄には賛否双方の意見が寄せられました。説明会でも各会場から騒音の悪化を懸念する意見が出され、特に飛行高度が低いほど航空機の音は大きくなることから、離着陸の地域、空港周辺で暮らす住民にとって、騒音により日常生活の質が悪くなっていることが分かります。

環境基本法において、環境基準値は測定地域の類型により57もしくは62デシベル以下とされています。測定値は、一日に繰り返し発生する航空機騒音の影響を合計し、24時間で評価したものになるため、環境基準値が強化されない限り、今後も容易に基準値を超えるとは思えません。

しかし、航空機が通過する瞬間の騒音最大値は基準値を大きく上回り、75から90デシベルにもなります。今後、便数は現在の最大50便から70便程度を想定しており、運用時間も現在の7時30分から20時30分を7時から21時へ1時間拡大するよう札幌市は国に求めています。騒音に困っている住民は、毎日、最大値の騒音回数が増え、騒音を受け続けることになるのです。

札幌市は騒音は基準内だと理解を求める考えであると、一部、報道されていますが、私は、騒音に困っている方たちに我慢を強いて、理解してくださいということにはならないと考えます。基準内であっても、ずっと続く騒音は不安な気持ちや不快感を覚えます。これらに対してどのように対応していくのか、お考えを伺います。

質問の第2は、滑走路延長による自衛隊の利用拡大についてです。

アンケートの自由記載欄には、滑走路延長によって、陸上自衛隊だけでなく、航空自衛隊の拠点にならないか懸念がある、戦闘機やオスプレイの受入れ増につながるなら拡充には反対したいなどの意見があります。

丘珠空港の将来像では、滑走路延伸などの機能強化を図ることにより民間航空機の活用を促すものであるとしていますが、共用空港である以上、軍事的な利用が拡大するのではないかという市民の不安は当然であり、可能性は否定できないと思うところです。

昨年11月、日本共産党北海道議会議員団が防衛省を訪問し、交渉を行う中で、防衛省は、丘珠空港の滑走路を延伸しても訓練等に特段の変更はない旨の回答をしています。関係自治体にその旨を通知しているのかとの質問に、通知はしておらず、自治体から聞かれたら答えると言っています。

札幌市は、滑走路が延長されることにより、自衛隊の離着陸航空機や訓練に変更があるのかどうか、防衛省に確認しているのか、伺います。

市民の中に不安があるのですから、正確な説明で市民に伝えるべきだと思いますがいかがか、伺います。

以上で、私の質問の全てを終わります。ご清聴、ありがとうございました。（拍手）

○議長（長内直也） 答弁を求めます。

秋元市長。

○市長（秋元克広） 全体で大きく8項目にわたり、ご質問をいただきました。私からは、1項目めの私の政治姿勢について、2項目め、2026年度予算案について、7項目めの大雪に対応できる除排雪制度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、担当の天野副市長、山本副市長、教育長からお答えをさせていただきます。

最初に、大きな1項目め、私の政治姿勢についての泊原発の再稼働についてお答えをいたします。

泊原発3号機につきましては、原子力規制委員会で、福島第一原発事故の教訓を踏まえた新規制基準に適合していると認められ、また、国の原子力防災会議で泊地域の緊急時対応が了承されてお

り、専門的見地から安全対策が進められているものと理解をしております。

泊原発の地元町村長は、再稼働の同意に当たって、住民の安全確保や、道内全体への安定した電力供給などを踏まえた大変重い決断をされ、その上で同意をされた知事の判断を私も尊重したいと伝えたところでもあります。

また、安全の徹底に向けまして不断の努力を続けるということを北海道電力に対して要請するとともに、万が一の災害に備え、地域防災計画を適切に運用するための具体の調整ということにつきまして、北海道に対し、要望したところでもあります。今後、北海道と連携協力をしながら、防災対策の強化を図ってまいります。

次に、2点目の再生可能エネルギーを市民が導入する取組推進についてであります。

札幌市といたしましても、再生可能エネルギーの導入拡大が重要であると考えており、市民、事業者向けに太陽光発電設備や蓄電池などを導入する際の補助を実施してきているところでもあります。

CO₂削減には、再生可能エネルギーの拡大が不可欠であり、省エネの取組も併せて推進することによって、エネルギーの安定供給と脱炭素社会の実現を目指してまいります。

次に、敬老パス制度の制度見直しについてありますが、新制度への移行につきましては、約1年半の間、市民や議会と議論を重ね、パブリックコメントの結果を踏まえたものであり、幅広い世代の方から一定の理解が得られたものと認識しております。

制度移行に向けて、広報さっぽろや対象者への個別通知などを通じて広く周知を図ってきたところではありますが、引き続き丁寧な説明に努めてまいります。

次に、大きな2項目めの2026年度予算案についてお答えをいたします。

まず、将来世代への負担についてであります。

市債につきましては、原則として施設等の整備財源の一部に充てているところであります。これは、これらの施設等が長期間にわたり利用されるということが通常でありますことから、その財源の負担を世代間で公平に負担していただくという考え方に基づく制度であり、他の自治体においても同様であります。

なお、札幌市では、政令市移行時期に整備をした都市基盤や学校などの施設の更新の増加などにより、市債発行の需要は高まりつつありますが、その残高はアクションプラン2023で設定をしたベンチマークを下回っており、健全性を維持しているところであります。

引き続き、公共施設マネジメントを推進することで、建設事業の総量をコントロールし、市債残高を適切に管理することで、将来世代に過度な負担を残さない持続可能な財政運営に努めてまいります。

次に、子ども医療費助成の予算拡充についてであります。

子ども医療費助成の所得制限撤廃につきましては、市民や議会から多くの要望をいただいております。札幌市としても実現をしたいと考えております。

しかしながら、将来にわたり多額の財源が必要となり、2026年度予算案におきましては、将来も含めたこの財源確保のめどが立たなかったことから、計上を見送ったところでもあります。

今後も財政状況を見極めつつ、検討を続けてまいります。

次に、大きな7項目め、大雪に対応できる除排雪制度についてであります。

まず、フェーズ3の発動の判断についてであります。大雪時の対応指針におけるフェーズ3の判断基準は、1月以降の降雪状況により、半数以上の区においてパートナーシップ排雪の着手及び完了が例年より遅れることが見込まれる場合としております。

1月25日の大雪により、幹線道路の幅員確保に加え、生活道路の排雪量の増加により、パートナーシップ排雪の着手及び完了が大幅に遅れる見込みとなったところであります。そこで、フェーズ3の判断基準に該当するものとして、1月28日の緊急除排雪実施本部会議において、速やかな市民生活の回復に向けて緊急排雪の実施を決定したものであります。

次に、生活道路の排雪についてであります。排雪作業は、限られた機械や人員で行うために、まずは交通量の多いバス路線や幹線道路から優先的に実施しております。また、生活道路の排雪に当たりましては、ダンプトラックの経路となります幹線道路の通行幅が十分に確保されている必要がございます。

これらのことから、作業の前に生活道路の排雪に着手することは難しい状況ではありますが、市民ニーズも踏まえ、少しでも早く着手できるように検討してまいりたいと考えております。

私からは、以上です。

○議長（長内直也） 天野副市長。

○副市長（天野周治） 私からは、大きな3項目め、北海道新幹線札幌延伸の経済波及効果について、大きな4項目め、路線バスについて、大きな8項目め、丘珠空港の滑走路延長計画についての3項目についてお答えをいたします。

まず、大きな3項目め、北海道新幹線札幌延伸の経済波及効果についてでございます。

経済波及効果につきましては、北海道が平成25年に公表しておりますが、現在の社会経済状況等を踏まえ、改めての調査が必要なものと認識しております。

そのため、現在、北海道や札幌市を含む沿線自治体、経済団体等で構成する北海道新幹線建設促進期成会において調査を行っているところでございます。

次に、大きな4項目め、路線バスについての1項目め、路線バス廃止への対応についてござい

ます。

路線廃止により交通空白地域の発生が見込まれる場合、廃止バス停からの距離基準に基づき、代替交通の導入を検討することとしており、この基準は、運輸に関する研究機関の調査結果などを踏まえて設定したものでございます。

代替交通導入の要否は、この距離基準だけではなく、急な斜面がある場合など地形的な特殊事情を勘案して検討しており、今後も、これらの考え方の下、バスネットワークを維持してまいりたいと考えております。

次に、2項目めの料金の公平性についてでございます。

代替交通などの運賃やICカード等への対応の可否につきましては、運行形態や収支状況を総合的に勘案し、各路線ごとに定めております。

札幌市といたしましては、利用者の負担と利便性の両面を適切に勘案し、代替交通などが市民の移動手段として持続可能となるように対応してまいります。

次に、大きな8項目め、丘珠空港の滑走路延長計画についての1項目め、騒音問題についてでございます。

航空機騒音につきましては、国が、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましい基準を定めており、札幌市としては滑走路の延長後においても基準内での運航となるよう、関係機関と協議、調整しているところでございます。

今後とも、騒音調査を継続し、基準内であることを確認していくとともに、その結果等についてきめ細やかな情報提供に努めてまいります。

次に、2項目めの滑走路延長による自衛隊の利用拡大についてでございます。

札幌市としましては、国土交通省及び防衛省との協議において、滑走路延長は民間航空機の活用を促すものであり、自衛隊の利用拡大を想定したものではありませんことを確認しております。

引き続き、滑走路延長の目的や意義などについて、国とも連携しながら、市民の皆様に丁寧に説明してまいります。

私からは、以上でございます。

○議長（長内直也） 山本副市長。

○副市長（山本健晴） 私からは、大きな5項目め、子ども、若者を育む環境についての1項目め、若者支援と施設の在り方について、そして、大きな6項目め、超高齢社会への対策についてお答え申し上げます。

まず、大きな5項目め、子ども、若者を育む環境についての1項目め、若者支援と施設の在り方についてであります。

1点目の提言の受け止めと今後の支援強化についてであります。

時代の変化に合わせ、働く若者の福利厚生施設の確保から、ひきこもりなど困難を抱える若者の自立を総合的に支援する拠点として転換をしてきた若者支援の取組に、一定の評価をいただいたと受け止めております。

昨今、生きづらさを抱えながら孤立する若者も存在しており、卒業や中退で支援のバトンが途切れぬよう、学校等との連携やアウトリーチを強化し、一人一人に寄り添った支援につなげてまいります。

2点目の施設の量的維持の必要性についてであります。

一歩を踏み出すことが難しい若者を支援していくに当たっては、身近な地域にある若者支援施設において、若者との信頼関係を築きながら自立に向けたプログラムを段階的に進めていくことが重要であります。

今後も、若者の社会的自立と自己実現を支えていけるよう、必要な施設の在り方については、いただいた提言を基に検討してまいります。

次に、大きな6項目め、超高齢社会への対策について、1項目めの超高齢社会に備えた事業についてであります。

高齢者人口が増加し、多様化するニーズに対応していくため、住まい、医療、介護、介護予防、生活支援を一体的に提供する地域包括ケアシステムをさらに強化し、地域全体で高齢者を支えていくことが大切です。

現在、次期高齢者支援計画の策定に向け、市民や介護事業所に対し、ニーズ調査を行ったところであります。今後は、その結果も踏まえ、持続可能な高齢者施策の在り方を検討してまいります。

次に、2項目め、医療・福祉分野の安定雇用による経済効果についてであります。

医療・福祉分野、とりわけ介護分野においては、今後、高齢化が一層進展し、介護需要が増加することから、介護従事者の安定した雇用は、地域経済を支える基盤としても極めて重要であると認識をしています。

そのため、札幌市では、介護人材の確保を喫緊の課題と捉え、介護従事者の定着、確保等の取組を推進するとともに、国に対し、財政支援の拡充や処遇改善について要望を行ってきたところであります。

今後も、多くの方が札幌市で安心して働けることができるよう取り組んでまいります。

私からは、以上です。

○議長（長内直也） 山根教育長。

○教育長（山根直樹） 私からは、大きな5項目め、子ども、若者を育む環境についての2点目、外国人児童生徒への日本語教育の意義と支援の充実についてお答えをいたします。

まず、1点目の不就学を生み出さないための取組についてであります。現在、札幌市では、住民登録の手続を行った外国人の子どもについては、戸籍住民課の窓口において入学案内を交付するほか、教育委員会の就学相談窓口において、日本の学校への就学手続を丁寧に説明しているところであります。

今後は、外国人の子どもの就学の機会をより一層確保するため、インターナショナルスクール等

への確認や、外国人への就学状況に関するアンケート調査を実施してまいります。

次に、2点目の支援事業の目的についてであります。

教育委員会では、日本語指導が必要な子どもが増加していることを踏まえ、日本語能力の向上や学習内容の理解を図ることを目的として、日本語指導の知見を有する指導協力者を学校に派遣する事業を拡充してきているところであります。また、日本語指導を行う教員の配置拡大も進め、外国につながる子どもが日本語を習得し、学習や人間関係づくりにも生かせるよう、支援体制を充実してきているところであります。

3点目の日本語指導協力者との協働の充実についてであります。

日本語指導協力者は、学校が作成した指導計画に基づき、日本語の習得状況に応じて適切に個別支援を行うとともに、日々、子どもと接している担任の教員等と学びや育ちを共有するなどしているところであります。

教育委員会では、指導協力者と教員の連絡推進会議の内容などについて、学識経験者等の助言も得ながら検討し、日本語指導の充実に努めてまいります。

私からは、以上です。

(太田秀子議員「議長」と呼び、発言の許可を求む)

○議長（長内直也） 太田秀子議員。

○太田秀子議員 再質問を行います。

泊原発の再稼働容認についてと丘珠空港について、3点質問いたします。

1点目は、泊原発の再稼働容認について、新規制基準に適合していると認められ、安全対策も進められている、その上で知事が判断されたことを市長は尊重したい、そういう旨の答弁だったかと思えます。北海道に要望を行ったのは、地域防災計画を適切に運用することについて要望しましたよという答弁だったと思えます。

先ほどの質問でも私は言いましたけれども、今年、浜岡原発3、4号機の基準地震動の算出データに不正があったことが明らかになっている、原子力規制委員会はその捏造を見抜けなかった、しかも、データ算出を行った事業者、3社ありますけれども、他の11原発でもこの3社のいずれかが地質調査に関わっている、泊原発もこの事業者の中の一つが地質調査を実施していますね。ところが、規制委員会の委員長は、水平展開はしないと。つまり、ほかの原発の調査は行わないという考えを示しているのです。

原発や原子力産業への信頼は大きく揺らいでいます。私たちは、規制委員会の審査合格をもって安全が保障されていると判断できないというふうに考えます。データ不正がこのように明らかになった下で、調査もせず、再稼働などあり得るのか、そういう声が市民の中からも届いています。

市長は、これらの市民の声にどう対応していくお考えなのかを質問します。

丘珠空港についてです。

騒音問題について、基準内であることを確認し、運航していく、そういう答弁であったかと思えます。

私は、質問の中で、環境基本法が示す基準内であっても、最大値は基準を大きく超えて、その騒音が日に何回も繰り返す、環境基本法が保全し、保護するという生活環境や健康が害されているのだということを言いました。

繰り返しになりますけれども、質問します。

基準内であっても、不安であり、不快である、困っているのだという声にどう対応するのか、お答えいただけます。

そして、滑走路延長による自衛隊の利用拡大についてです。

答弁では、国交省と防衛省との協議において、滑走路延長は民間航空機の活用を促すものであり、自衛隊の利用拡大を想定したものではないことを確認している、また、市民には滑走路延長の

目的や意義などについて丁寧に説明していく、こういう答弁でありました。

質問しますけれども、そのような確認ができているのであれば、その旨を市民に説明するべきだと思いますがいかがか、お答えいただきたいと思えます。

○議長（長内直也） 答弁を求めます。

秋元市長。

○市長（秋元克広） 泊原発の再稼働についてと丘珠空港の関連で再質問いただきました。

私からは、泊原発の再稼働についてお答えをさせていただきます。

安全対策、これは、終わりが無い形で不断の努力をしていかなければいけない、していてもらわなければいけないというふうを考えております。

そういう意味では、事業者である北海道電力に対しまして、審査基準の合格、これを、再稼働に向けては、いろいろな、またクリアをしなければならぬ課題がありますので、そういったことも含めてしっかりと対応を進めてほしいということ、それから、国、あるいは北海道に対しまして、安全対策に向けた指導というようなことを徹底してもらいたい、そして、多くの市民の皆さんがまだ不安等を感じている点、こういったことについてはしっかりと丁寧に説明をしていただきたい、こういったことを北海道電力、あるいは北海道に対して申入れをさせていただいたところあります。

安全対策には終わりは無いという状況の中で、様々な、これから再稼働に向けての動き、それから、再稼働された後についても、安全対策というようなことについてはしっかりと見ていかなければいけない、このように考えております。

○議長（長内直也） 天野副市長。

○副市長（天野周治） 私からは、丘珠空港の滑走路延長計画に関する再質問についてお答えをさせていただきます。

まず、1点目の航空機の騒音についてでございます。

航空機の騒音につきましては、人によって様々な感じ方になるということは認識をしているところでございます。

一方で、現行の環境基準は、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましいものとして国で定めているものであり、札幌市といたしましても、この趣旨を踏まえ、騒音調査を行うとともに、滑走路の延長後も基準内での運航となるよう関係機関と協議、調整をしているところでございます。

今後とも、騒音調査を継続し、航空機騒音に不安等を感じている方々にもご理解をいただけるよう、その結果について情報提供するとともに、丁寧な説明に努めてまいりたいと考えております。

次に、2点目の市民に対する説明についてでございます。

これまでに、丘珠空港の将来像の策定過程ですとか、あるいは、パブリックインボルブメントの手續等で、国とも連携し、滑走路延長の目的や意義を市民に説明してきたところでございます。今後とも、民間航空機の利用拡大に向けた滑走路延長であることを市民の皆様にご丁寧に説明してまいります。

私からは、以上でございます。

（太田秀子議員「議長」と呼び、発言の許可を求む）

○議長（長内直也） 太田秀子議員。

○太田秀子議員 今のご答弁を聞いて、もう一回質問したいと思えました。

原発については質問はしませんが、安全対策には終わりが無いというお話でした。それは、もう当たり前でありますけれども、やっぱり、道に安全対策をやってもらいたいとか、北電にも求めていきたい、丁寧に説明していただきたいのは北電とか道に説明していただきたい、そういう答弁だったかと思うのですが、再稼働するよと

決めて、そして対策してねという、そこがもう安全神話だなと私は思いました。

市民としては、万一にも泊原発で事故が起きないのか、そういうことを心配しているわけです。こういう市民の不安を市長も認識を共有してほしい。市民は、北電とか道には言えませんから、市長に市民の声を代弁して言ってもらいたい、それぐらいの思いがあるわけです。ですから、認識を共有してほしいなと思ったところでした。

そして、丘珠空港の騒音のところですけども、結局は、国の法律で定めているから、それに照らしてやっていくのだよということです。その法律があっても、それを超えて、うるさいと思っている人がいる。少数だから我慢してくれということになるのかな。やっぱり、そういうふうには理解していただけるようにしたい。理解でなくて、そういう人に寄り添ってもらいたいということをおもいましたので、また、これは改めて求めていきますけれども、最後の質問にします。一つ質問します。

丘珠空港の利用についてです。

丘珠空港の将来像ですとか、それからPIなどでも議論もしてきたし、市民の皆さんには滑走路延長の目的や意義も伝えてきたのだということでした。

滑走路延長の意義や目的がこうだから、なので、あなたが心配していることはないよということをおもって市民に言ってもらいたいわけです。将来像なんか書いてあるよというものでもなく、はっきりと、市民にとっては、防衛省がこう言っているよ、だから、そういうことはないのだよということをおもって札幌市からちゃんと言ってもらいたい、そういうことを私は質問で繰り返して今聞いたところなので、

だから、滑走路延長は民間航空機の活用を促すもので、自衛隊の利用拡大を想定したものではないと確認していますということをおもって、改めて市民に説明をするのかどうかを端的にお答えください。

○議長（長内直也） 天野副市長。

○副市長（天野周治） 自衛隊の利用拡大を想定したものではないということをおもって説明するかどうかについてのお答えをいたします。

今後、様々な機会を通しまして、滑走路の延長の目的、また、自衛隊の航空利用拡大を想定したものではないということも含めて、説明を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（長内直也） お諮りします。

本日の会議はこれで終了し、明日、2月20日午後1時に再開したいと思います、ご異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（長内直也） 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。

○議長（長内直也） 本日は、これで散会します。

散 会 午後4時20分