

札幌市議会第一部予算特別委員会記録（第5号）

令和7年（2025年）3月11日（火曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 33名

委員長	村山拓司	副委員長	小口智久
委員	三上洋右	委員	勝木勇人
委員	五十嵐徳美	委員	長内直也
委員	川田ただひさ	委員	こじまゆみ
委員	中川賢一	委員	松村叶啓
委員	三神英彦	委員	山田洋聡
委員	和田勝也	委員	小野正美
委員	ふじわら広昭	委員	しのだ江里子
委員	林清治	委員	松原淳二
委員	うるしはら直子	委員	たけのうち有美
委員	おんむら健太郎	委員	定森光
委員	國安政典	委員	前川隆史
委員	竹内孝代	委員	熊谷誠一
委員	太田秀子	委員	小形香織
委員	吉岡弘子	委員	荒井勇雄
委員	波田大専	委員	成田祐樹
委員	米倉みな子		

開議 午前10時

●村山拓司委員長 ただいまから、第一部予算特別委員会を開会いたします。

報告事項であります。三上洋右委員からは遅参する旨、佐々木委員からは川田委員と、田中委員からは小形委員と、坂元委員からは荒井委員と交代する旨、それぞれ届出がありました。

議事に先立ち申し上げます。

未曾有の大災害となった東日本大震災から本日で14年を迎えます。震災により犠牲となられた方々に改めて哀悼の意を表し、ご冥福をお祈りするため、これより黙祷をささげたいと思います。

皆様、ご起立をお願いいたします。

（起立）

●村山拓司委員長 黙祷。

（黙祷）

●村山拓司委員長 黙祷を終わります。皆様、ご着席願います。

（着席）

●村山拓司委員長 それでは議事に入ります。最初に、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案に関する陳情108件のうち、陳情第49号、第131号及び第132号につきまして、提出者から趣旨説明を受けるため、委員会を暫時休憩いたします。

休憩 午前10時02分

再開 午前10時39分

●村山拓司委員長 委員会を再開いたします。

それでは、第2款 総務費 第1項 総務管理費中関係分、議案第16号 札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案に関する陳情第49号、第50号、第52号から第56号、第58号から第60号、第62号から第75号、第77号から第82号、第84号から第89号、第92号から第116号、第118号から第141号、第143号から第152号、第154号から第161号及び第163号から第167号、議案第17号 札幌市附属機関設置条例の一部を改正する条例案及び連携中枢都市圏形成に係る連携協約の一部を変更する連携協約の締結に関する協議の件に係る議案第25号及び第26号について、一括して質疑を行います。

●村松叶啓委員 私からは、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案について伺います。

我が会派は、本定例会の代表質問において、本条例案に関する質問を市長に直接投げかけ、市長からは、まさに、これから札幌が成長していくためには、国内外を問わず、多様な人材とその能力を札幌に集積をしていく。多様な人たちが活躍できる場を作っていくことが重要であるとの認識の下、仮に、この条例等が否定をされるということは、むしろ札幌はそういう国際性、許容性に反対している都市だということを表明してしまうことになってしまうのではないかと、そのことを大変懸念しているなどとの見解が示されたところであります。

これは、千歳市への半導体製造工場の進出や、労働力不足が顕在化している現状を踏まえ、外国人材を含む多様な市民が活躍する環境づくりが求められるといった、札幌市が直面する社会情勢に加え、札幌市がGXの推進をはじめとして、外国からの投資獲得に力を入れているという点を意識した発言だと認識しています。

そうした中で、このたびの条例制定の可否が、果たして外国からの投資獲得や外国人の受入れに当たり、どれほどの影響を及ぼすのか、我々とし

ても、正直、予測できないものであります。

そこでまず質問ですが、グローバル化が進む昨今において、札幌市が外国人の受入れや投資獲得等も視野に入れながら、対外的な発信力を高めていくに当たり、本条例の制定、非制定がどのような影響を及ぼすと思っているのか、市の考えを伺います。

●山内ユニバーサル推進室長 ただいまのご質問、本条例の制定、非制定の影響についてお答えいたします。

本条例は、市、市民、事業者による連携、協働の下、多様性と包摂性を強みとした共生社会の実現を目指すことを掲げております。

今後、札幌市が世界に誇る都市として成長していくためには、多様な人材が集い、誰もが活躍することのできる共生社会の実現が不可欠であると認識しているところでございます。

昨今、介護や建設業、あるいは自動車運送業などにおける労働力不足への対応が求められているほか、投資獲得という視点においては、企業価値の向上につながる人的資本経営、その実践が求められているところであり、今後のまちづくりに際しては、外国人を含めた多様な人材が活躍できる環境づくりが必要不可欠と考えております。

そうした中、本条例は、国内外に向けて、札幌というまちが、共生社会の実現に本気で取り組んでいるというメッセージを強く発信するものであり、本条例の制定は国内外から選ばれる魅力あふれる都市を目指す上で、大変重要なものであると考えております。

●村松叶啓委員 本条例は、札幌市が国内外の方から選ばれる魅力あふれる都市になるために、必要不可欠との答弁でありました。

一方で、本条例については、パブリックコメントや先ほどの陳情において、数多くの懸念等が示されたことは事実であり、また、本条例の制定に疑念を持つ方の価値観や考え方についても、本条例が目指す多様性の一つとして、これらを受け入れていくべきものであると思います。

このため、条例の運用においては、こうした方に対する丁寧な説明が求められるものと思いますし、また、様々な懸念を有する方々を置き去りにした共生社会はあってはならないものと考えます。

そこで質問ですが、条例の運用に当たり、条例に関して懸念等を有する方々に対して、札幌市は今後どのように向き合っていく考えか伺います。

●山内ユニバーサル推進室長 懸念等を有する方々の今後の対応についてのご質問でございました。

委員ご指摘のとおり、このたびのパブリックコメントや陳情を通して、共生社会の実現に向けては、様々な懸念があることを改めて認識しているところでございます。

共生社会は、様々な考え方や立場を有する方の存在が、社会の成長につながるという多様性の尊重を前提としているものと考えております。

本条例はこうした考えを盛り込んでいるところであり、ご意見をいただいた方に対しては、本条例の制定後においても、引き続き、本条例の内容や考え方などを丁寧に説明していきながら、その制定を一つのきっかけに、さらなる対話を重ねていく考えでございます。

加えまして、懸念等の解消に資する具体的な施策や事業を実施していく考えであり、誰もが安心して生活できるまちづくりを積極的に推進してまいります。

●村松叶啓委員 具体的な懸念等を有する方々には、丁寧に対応していく考えとのことでありました。

では、最後に市長に直接、お伺いいたします。

共生社会の実現に向けた取組に関しては、我が会派はこれまでの間、本条例や、昨年6月に策定した行政計画であるユニバーサル展開プログラムに関し、代表質問や総務委員会等において、都度、その議論を重ねてまいりました。

しかし、今回、パブリックコメントや陳情等で明らかになったように、共生社会の実現に向けて

は、いまだ多様な課題があると思われま。

そこで質問ですが、様々な課題がある中、市は共生社会をどのように実現していくべきと考え、またその考えを、本条例案にどのように反映しているのか、市長の考えを伺います。

●秋元市長 今回のこの条例案の基本的な考え方としては、様々な立場の人たち、こういった人たちがそれぞれお互いを理解して、そして支え合っていく、そういう社会の実現ということが、これまで以上に必要になってくるだろうと。それは例えば、外国からの市民、こういった人たちが増えてくるとということが想定されていく、そういった中で先ほどの陳情の中でも、いろいろな課題、不安、懸念というようなことがあろうかと思えます。そういったことを、一つ一つ解決していくためにも、お互いの立場を理解していくというのを、基本的な人権を尊重し合っていくということが、この条例の基本的な考え方というふうに理解をしております。

先ほど、陳情のご説明をいただいた方の中で、例えば、他の自治体の条例との比較がございました。これらの先ほどご説明があった条例は、いわゆる規制を条例とする、例えば、ヘイトスピーチなどを規制する条例であります。

そういった条例の中では、行き過ぎた規制が起きないように歯止めというのが条例の中にも必要であろうということで、先ほどあった表現の自由などに対する記載があるものと理解をしております。

ここで、ぜひ皆さんにご理解をいただきたいのは、そういった何らかの行為を規制する目的とする条例と、今回提出させていただいている条例はそういう規制条例ではなくて、みんなでそういう社会を実現していくための、いわゆる理念条例であります。したがって、その中のいろいろな規制をしていくということになれば、具体的な事柄の定義、範囲ということをしていかなければいけないわけでありまして、そういった条例ではなく、また、この条例で全てのことが解決

していけるかということ、そうではなくて、この条例を基にいろいろな議論を進めていく、そういう環境をつくっていくということが一番重要であろうというふうに考えております。

●村松叶啓委員 市長の思いは分かりました。

一方で、本条例は、共生社会の実現に向けた理念条例とのことではあるものの、実際に、具体的な課題に直接向き合っていくためには、個別の施策や事業を通じてということになります。

我が会派としましては、この札幌を世界から選ばれる都市として成長させていきたいという思いについては、市長と考えを同じくするところですが、本条例を根拠として、関係施策や事業が漫然と行われる、あるいは、本条例などに懸念等を有する方を置き去りにするような状況は決してあってはならないものと考えています。

具体的な個別の施策や事業については、丁寧な議会議論などを経て、その必要性や是非を決定していく必要があるものであり、毎年度の予算審議に際しては、我々としても、市政の一翼を担う立場として、是々非々で検証してまいりたいと考えており、札幌市側においては、本条例に関する議会議論等を踏まえ、こうした視点を決して忘れないようにしていただく必要があります。

以上を強く求めて、私からの質問を終わります。

●松原淳二委員 私からも、議案第16号 札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案並びに関連する陳情を踏まえて、この条例案について何点か質問をさせていただきます。

まず、本条例に関するパブリックコメントの結果を拝見しますと、一つとして、外国人市民の増加や、それに伴う治安の悪化を懸念する声が多という状況であり、二つとして、条例のいかにかわらず、文化や慣習の異なる外国人との共生という観点について、心配されている方が多いことが改めて分かったところです。

本市においても、外国人市民が直近10年で約2倍になるなど、急増していることに伴い、市民が

観光以外の外国人を見かける機会が増えるとともに、日頃の暮らしの中でも直接関わりを持つ機会が増えていることなどが、その要因だと思っております。

先ほどの質疑でも少し触れられておりましたが、さきの代表質問の質疑において市長は、外国人市民の増加について、国内外を問わず、様々な人材、そういった能力を札幌に集積していく、そういう人たちが活躍できる場をつくっていくことが、まさに札幌の成長につながっていくとの認識を示したところです。

答弁にあった札幌の成長につながるための多文化共生施策を推進するに当たって、本条例に関する議論のみならず、外国人市民の増加によるまちづくりの影響、効果なども市民に丁寧に説明をすることが大変重要なことと認識します。

そこで質問しますが、本市における今後の外国人人口の将来見通しと、その根拠及び本市における外国人市民の増加によるまちづくりへの効果について改めて伺います。

●山内ユニバーサル推進室長 外国籍市民の増加によるまちづくりへの効果等についてのご質問にお答えいたします。

札幌市では、国による在留資格である特定技能の拡大等を受けまして、現在、外国籍市民の増加傾向が続いており、今後も千歳市への次世代半導体の製造拠点整備などを背景として、より一層、増加していくことが見込まれている状況でございます。

こうした中、本市では、昨年3月に札幌市多文化共生・国際交流基本方針を策定し、目指す姿として、「世界中の多様な人々とともに生きる都市さっぽろ」を掲げたほか、現在策定中の第3期さっぽろ未来創生プランにおいても、人口減少への適応として、外国人材に選ばれる環境づくりを盛り込んでいるところでございます。

外国人を含めた多様な人材の活躍促進は、介護や建設業、自動車運送業などにおける労働力不足への対応のみならず、イノベーション、技術革新

等々でございますけれども、こういったことなどの新しい価値の創造や、国際競争力の獲得などが期待されることから、今後も、国籍にかかわらず、誰もが安心して暮らすことができる社会を目指して取組を進めていく考えでございます。

●松原淳二委員　今後も外国人人口が増えていく見通しということで、外国人を含めた多様な人材の活躍促進といったことは、今後の労働力不足への対応のみならず、イノベーションなどの新しい価値の創造や、国際競争力の獲得などが期待されているとのことであります。

人口減少局面に移行し、生産年齢人口の減少による働き手、担い手不足が深刻化するとともに、国際都市さっぽろをうたい、今後はさらにGX推進をはじめ、海外からの投資や企業進出などを目指す本市にとっては、今後の外国人の増加は不可欠なことだと考えますし、活躍の環境整備を整えるといったことも不可欠なことだと認識をします。

次に、先ほど指摘した二つ目となる、生活習慣や文化の違い等による日常生活上のトラブルへの対応についてお伺いしたいと思います。

我が会派は、2024年第3回定例市議会の代表質問において、外国人市民の増加に伴い、生活習慣や文化の違い等による日常生活上のトラブルなどを心配する方がいると指摘したところです。

この点について、このたびの陳情やパブリックコメントの意見でも寄せられており、本条例案が外国人をその対象に含むことを懸念されている方が、改めて多くいるということが見えてきました。

具体的な声までは、この場ではご紹介しませんが、先ほども少しお話がありましたが、マナーの悪い外国人に嫌な思いをさせられた、自身の権利の主張、自分たちの宗教や生活様式等への配慮を求める、こういった声などが聞かれ、それらから、外国人と日本人の間に生まれるあつれき、不法移民、そして治安の悪化を懸念する意見が寄せられているというところです。

しかし、これらの意見を全て外国人市民の増加への懸念という一言で片づけるには、少し、一くりにするべきではないと考えます。

不法移民や不法滞在者などにおいては、国の入国管理制度などの制度の課題、また、それを抜け穴として入ってくるといった課題と、外国人が日本の文化、マナーを知らない、そのことによって起きるトラブル、これらを解消するといったことは、おのずとその対応方法については異なるものと考えます。しっかり分けて議論すべきだと思っております。

そこで質問ですが、本条例の制定が外国人による治安の悪化等につながるとの指摘について、本市としてどのように受け止め、具体的にどのように対応をしていくのか、お伺いいたします。

●山内ユニバーサル推進室長　外国籍市民の増加による懸念への対応についてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、いわゆる不法滞在は在留管理制度の問題であり、出入国在留管理庁などにより適正に対応されるべきものと考えております。

その上でございますが、人手不足等を背景として、本市で暮らす外国人は、今後、一層の増加が見込まれることから、日本人とのあつれきを予防するための取組が重要になると認識しているところでございます。

具体的な対応でございますが、外国籍市民に対して、日本語や日本の生活ルールを学ぶ機会を提供することに加え、受入側となる日本人に対しても、外国文化の理解促進に向けた取組を実施していくことが必要と考えております。

こうした取組を確実に実施することで、受入側の日本人市民の不安も取り除きながら、外国人にも選ばれる、誰もがつながり合う共生のまちづくり、これを進めてまいりたいと考えております。

●松原淳二委員　外国人市民の増加に伴う取組、すなわち、多文化共生施策については、本市が共生社会を目指していく上で、欠くことのでき

ない事柄だと考えます。今後も力を入れて実施していくよう、期待をしたいと思います。

次に、改めて共生社会の実現に向けた本市の果たすべき役割について、お伺いいたします。

本市が率先して取組を進めていく意思を示す市の責務として、本条例案の第5条では、市は、基本理念にのっとり、共生社会の実現に向けた施策を総合的かつ計画的に推進しなければならないと明記されています。

我が会派は2024年の総務委員会で、この総合的かつ計画的と表現する推進手法についてただしたところ、2023年度に設置した市長を本部長とするユニバーサル推進本部の枠組みを活用し、翌年策定したユニバーサル展開プログラムの適切な進捗管理などを通じて、施策全体の最適化や継続的な改善・向上に、庁内一丸となって取り組んでいきたい旨の答弁がありました。

この点、共生社会の実現に向けた関係施策全体を俯瞰し、本市が時勢に合った適切な取組を実施していく上では、効果的な進捗管理が極めて重要になるものと考えます。

しかし、本条例では別途、附属機関の設置も定められているところであり、この附属機関が総合的かつ計画的な施策の推進にどのように寄与、関与していくのかについて、これまで配付されている資料などを読み解くと、なかなか明確になっていないものと考えます。

そこで質問ですが、本条例に基づき、今後、具体的にどのような体制や流れで関係施策の進捗管理を行っていくのか伺います。

●山内ユニバーサル推進室長 関係施策の進捗管理についてのご質問でございました。

委員ご指摘のとおり、共生社会の実現に向けた取組に関しては、効果的な進捗管理が極めて重要になるものとして認識しております。このような認識の下、質問にもございましたが、庁内組織である札幌市ユニバーサル推進本部、それから本条例に基づき、新たに設置する附属機関である市民や外部有識者等で構成される、札幌市誰もがつながり

合う共生のまちづくり委員会、これら二つの組織体を両輪で運営し、丁寧に進捗管理をしていく考えでございます。

個々の事業については、毎年度の議会審議に加えまして、各分野で別途設置している附属機関等において、具体的かつ詳細に審議されることから、本条例に基づくユニバーサル推進本部や共生のまちづくり委員会においては、戦略ビジョンで設定している成果指標や、ユニバーサル展開プログラムに掲げる事業目標の進捗等を毎年度把握しつつ、特に、施策間連携や官民連携等の視点から取組の検証、改善を行っていく考えでございます。

●松原淳二委員 庁内の推進体制と新たに設置をする附属機関は両輪で運営をしていく、また、丁寧に進捗管理をしていくとの考え方でございますので、私たちも期待をしながらも、しっかりその状況については確認をしていきたいと思っております。

本条例の制定は、本市全体で共生社会の実現に向けて取り組むスタートでしかございません。先ほど来あったように、これで全てが解決するものではありません。今後も、本市は様々な課題への対応が必要となってくるものと思います。この本条例については、今いる市民のみならず、これから来ようとしてくる市民にも共有をしていただきながら、双方でこの理念を理解する必要があります。市・市民・事業者が連携・協働して取り組む、しっかり取組を進めていけるよう検討を進めるとともに、私たちとしっかり議論を行いながら、市民とも議論を行いながら進めていくことを求めて、私からの質問とさせていただきます。

●前川隆史委員 私からも、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案についてお伺いをしたいと思います。

本条例案は、その基本的な考え方の中でも言及されておりますとおり、誰もが当事者との考えの下、条例の対象を限定しない点に一つ特徴があるものとして認識をしておるところでございます。

この点に関しまして、陳情やパブリックコメントの中には、高齢者や障がいのある方の生きづらは、主に、心身の状況に起因するものであるとし、これと対比する形で、性的マイノリティや外国人、アイヌ民族の生きづらは、これらの方を取り巻く社会に起因するものと認識した上で、これらを一くくりにしてしまうと、それぞれの問題の個別性が失われるとのご指摘があったところでございます。

また、誰もが当事者との考え方では、市の施策が後者の性的マイノリティ等の施策に偏り、そのことから来るあつれきや、制度的な不均衡が発生するといったことなどを懸念する声があったところでございます。

そこでまず伺いますが、この誰もが当事者とする本条例の対象に関するこれらの懸念について、市の考えを伺いたいと思います。

●山内ユニバーサル推進室長 条例の対象に関する懸念についてのご質問でございました。

まず、障がいのある方について、障害者差別解消法では、障がいの社会モデル、すなわち障がいやバリアは個人の心身機能の障がいと、それから物理的、制度的、文化・情報面及び意識上における社会的障壁の相互作用によって作り出されるもので、社会的障壁を取り除くのは、社会の責務であるという考え方が採用されているところでございます。

このことから、障がいのある方の生きづらは、身体機能に起因するものに限られるものではないと認識しているところでございます。

また、障がいのある方のみならず、女性や高齢者、外国人なども、例えば、情報面のバリアや偏見や無理解などに基づく、意識上のバリアに直面する場面があることから、本市といたしましては、この社会モデルの考え方は、障がい以外の様々な分野にも波及できる考え方であると認識しているところでございます。

こうした認識の下、本市といたしましては、誰もが自分事として捉えられるよう、本条例の対象

を限定してこなかったところでございます。

なお、共生社会の実現に向けた各施策については、個々にその必要性を精査した上で、実施等の判断を適切に行っていく考えでございます。

●前川隆史委員 対象者を限定しないお考えが伺えました。

続いて、この本条例の制定による関係施策の継続性の担保、それから取組の加速化といった点に関して懸念の声がございましたことから、こうした声に関するお考えを伺いたいと思います。

この声の内容といたしましては、札幌市は、第2次まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン2023における行政運営の取組として、行政コストの最適化による効率的な行政運営の実行を掲げていることなどをまず指摘した上で、それにもかかわらず、本条例が制定されると、支援策等について必要な検証などがなされないまま実行されてしまうといった、その永続的な財政支出のおそれがあるのではないかと伺っています。

そこで伺いますが、本条例案に伴う施策の実施と、適切な行政運営の確保の関係性をどのように考えているのか、市の考えを伺いたいと思います。

●山内ユニバーサル推進室長 本条例案に伴う施策の実施と適切な行政運営の関係性についてのご質問でございます。

本条例案は、共生社会の実現に向けた市の関係施策の進捗管理等を行うために、庁内に設置しているユニバーサル本部、それから市民、有識者等で構成する附属機関の設置についての規定を設けており、これらは行政運営を適切に行う上でも不可欠なものであると認識しているところでございます。

また、本条例案には、施策の実施に必要な財政措置についての規定を設けているところでございますが、個別の施策や事業の立案、実施に当たっては、これまでも毎年度の予算審議等を通じて、都度、議会にもお諮りしながら、その必要性を精査してきているところでございます。

本条例案の関連施策や事業についても、客観性のある評価指標の設定や、毎年度の効果検証によってその立案や見直しを適時適切に行っていく考えでございます。

●前川隆史委員 札幌市は、この本条例の検討に際しまして、パブリックコメントのみならず、多様な機会において市民等との意見を重ねてきたと伺っております。このことにつきまして、先日の代表質問では、市長から、外部有識者会議での議論をはじめ、市民ワークショップの開催や高校、大学等における意見交換などにより、様々な立場の方から多様な意見を伺いながら検討を進めてきた、そういった答弁があったところでございます。

さきのその代表質問でも、また、本日の議論においても、このパブリックコメントや陳情などについて多くの質疑がなされておりますが、本条例については、我が会派としても、これまで代表質問や委員会議論などで質疑を重ねてまいりましたが、昨年、第3回定例市議会では、我が会派のほうから、次世代を担う子どもや若者に対する取組を行う重要性について、市の姿勢をただすなどしておりまして、子ども・若者がどのように考え、どのような声を寄せてくれたのかという点にも大変関心があるところでございますし、また、次の世代、時代の主役である子どもや若者の意見は極めて重要であると思うところでございます。

そこで伺いますが、本条例に関して、札幌市が実施した子ども・若者との意見交換の概要と、具体的な意見内容について、お伺いしたいと思います。

●山内ユニバーサル推進室長 子ども・若者との意見交換の概要等についてお答えいたします。

本条例の検討に当たっては、次世代を担う子ども・若者の意見を積極的に聴取、反映させるべく、大通高校、札幌西高校、開成中等教育学校及び札幌市立大学などにおいて、意見交換を実施してきたところでございます。

各校での意見交換でいただいた言葉を幾つかこ

こでご紹介させていただきます。

例えば、違いが当たり前になる社会になればよいといった声ですとか、理念として振り返るべきよりどころとして、条例を形に残すことは必要といった声があったほか、性別や国による差別はまだ消えていない部分があるので、先入観を持たないことが大切だと思う、条例はそのまちの意識を形づくる意味のあるものだと思う、といった声が寄せられております。

加えまして、共生社会の実現に向けた取組に関する意見として、今の時代、お互いを知らな過ぎるということが障壁を生み出しているのではないかと感じているので、交流する場や機会が設けられるとよいといった声もあったところでございます。

●前川隆史委員 ただいまの答弁を伺いまして、札幌の次の時代を担う子どもたちが、まさに共生社会を自分事として捉えて、条例の制定後も見据えた意見を持っているということが分かりまして、このことについては、心強く感じたところでございます。

一方で、本日の質疑や陳情者のお話、各種報道やSNSなどで展開される様々な主張を聞くにつけ、共生社会実現の難しさというものも深く感じているところでございます。

先日、大手全国紙の記者が、わざわざ大阪から私のところに取材に来られました。これから共生社会へいかに進むべきなのか、新聞社としても一つの結論を見いだしたいとのことで、今回の札幌市の条例制定の動きに注目したとのことでございました。

共生とは、理想と現実のはざままで、少しでも現実を理想に近づける挑戦であると思います。どこかにゴールがあるのではなく、その挑戦をし続ける社会であり、そこに共生社会を目指す本質があるのではないかと私は感じているところでございます。

札幌市はSDGs未来都市でございます。また、日本で5都市目のフェアトレードタウンにも

認定をされました。フェアトレードの運動では、生涯出会うことはないであろう、海の向こうに生きる国籍も民族も宗教をも違う人々の苦悩に思いをはせて心を砕き、具体的な行動を起こす取組、運動でございます。今、そのフェアトレード運動の最前線で活躍しているのが、若い学生の皆さんであります。札幌市や近郊の大学が連帯をして、相互間の国際交流も進めながら、粘り強く挑戦をしており、私も時折、フェアトレードのイベントに参加をさせていただいているところでございます。

差別のない公正な社会実現のために、途上国の経営的・社会的に弱い立場にある生産者と、経済的・社会的に強い立場にある先進国の消費者が、対等な立場で行う貿易推進に全力で頑張っておられまして、学生たちの熱情のその高まりに感動を覚えているところでございます。

そこで最後に、市長に共生社会の意義についてお伺いしたいと思います。

共生社会の歩みは、ともすれば、思想、信条や民族、宗教、国籍、人種、貧富など、人間間の差異、違いというものが鮮明になり、時に先鋭化し、対立につながりかねない部分もあるかと思えます。決して、たやすい道のりではございませんが、この困難な共生社会への道のりを進むことで、次の世代、また次の次の世代へ何を残していきたいと市長はお考えになっていらっしゃるのか、また、共生社会の実現へは、人間と人間の心を結びゆく、たゆみなき対話の実践が重要だと思いますが、この対話の意義について、併せて市長のお考えを伺いたいと思います。

●秋元市長　共生社会ということについて、そもそもがやはりお互いが互いにその個性を尊重し合って、それが社会の強みになっていく、そういう社会を目指そうということでもあります。

そういった中で、もちろん立場の違い、あるいは考え方の違い、こういったものについて、いろいろな見方があるのも事実だというふうに思います。これまでの議論の中でも、様々な角度からい

ろいろなご意見がある、そういったことを一人一人の人間が、やっぱり幸福に暮らしていけるための方策をみんなで議論して、対話を通して実現をしていくということを私たちは模索をしていかなければいけないだろうというふうに思います。

そういう意味では、非常にそういった対応、まさに考え方にいろいろな違いがある中、議論を重ねて一つの方向性を見いだしていくというプロセスそのものが、非常に難しいことだというふうに思います。

しかしながら、先ほど子どもたちの意見の中で、やはりそういったことをお互い理解しながら、立場が違う、いろんな考え方が違うということなども含めて、それを理解し合って、お互い支え合っていく社会をつくっていかうという考え方、これはやはり非常に尊重をしていかなければいけないというふうに思いますし、そのことを私自身、子どもたちがそう考えているということは、たくましく思います。

その実現に当たっては、先ほど来いろいろな懸念ですとか、いろんな不安の声等があって、例えば、いろんな事業を進めていく、市の施策を進めていくに当たって、その方策がよりよいものであるのかどうか、これは個別の中の施策については様々な議論をし、また、費用対効果、こういったものも含めながら施策を決定していくことだろうというふうに思います。

ですから、この条例で全てのことを包括して解決をしていくということは、この理念条例であるうちはなかなか難しいというふうに思います。

一方で、この理想に向けていろいろな議論を重ねていく、そして施策については、毎年の予算審議等の中で、議会ともご議論をいただきながら進めていく、こういうプロセスを大事にしていって、共生社会というものを実現して未来につなげていきたいと、このように考えております。

●前川隆史委員　その共生社会へのその過程、プロセス、そしてまた、多くの方々とその対話、議論の重要性についてお話しいただきまし

た。

この人間への差別意識、この差異、違いですね。このこだわりを克服していくことこそ、平和と普遍的人権の創出の第一義でありまして、開かれた対話を可能にしていく黄金律であると、このように思っております。

今、この共生という考え方、また、共生社会の実現へ、多くの方や自治体はその重要性や必要性、必然性を感じつつも、どうすればいいのかと模索し、苦戦していると伺っております。共生社会の定義にある、誰もがということについて、先ほどの答弁では、誰もが自分事として捉えられる云々とございましたが、他人の苦しみに同苦していくその心、今、対話の重要性についてやり取りもさせていただきましたが、自身の中に、他者というものが欠落した対話は、形は対話のように見えても、一方的な言い合いに終始をして、コミュニケーションは不全となってしまう、このようにも思います。

ブラジルの大天文学者モウラン博士は、父君の教えとしてこのように語っておられました。人間の考えは、たとえ今がどうであれ、それが最後まで変わらないということはないと。偏見は必ず、時とともに変えることができると、このように教えられたそうでございます。共生社会、まさに、この生命尊厳のこの時代を目指して、さらに議会議論はもとより、対話の流れというものをより深く、また、より広く、皆様と共に推進していこうというふうに呼びかけさせていただいて、私の質問は終わりたいと思います。

●太田秀子委員 私からも、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案と、それから、先ほど趣旨説明いただきました陳情について、質問をいたします。

この条例案が言うところの共生社会とは、差別や偏見がなく、誰もが互いにその個性を尊重され、能力を発揮できる多様性と包摂性が強みとなる社会ということを位置づけています。年齢、性別、性的指向、ジェンダーアイデンティティ、障

がい、病気、国籍、民族、言語、宗教、文化など、これらの多様性を尊重したまちづくりということです。

今、市長からも、課題を解決するためにも、人権の尊重ですとか、個性を尊重していくんだというご答弁があったところです。

私、これまでの質疑を聞いて、札幌市における外国人の市民の数が増えているというところがありましたけれども、そこでちょっと思ったのは、永住している方が最も多くて、お仕事で来られるようなお話が多かったかと思えますけれども、学ぶために来たり、結婚して来たりという方たちも多いと思うんですね。

反対に、私たちの友人や知人、その子どもたちも、やはり他国で学んで仕事をしていると、結婚している方もいますし、そういう割合も少なくありません。どの国にいても、国籍にかかわらず安心して暮らせる社会であることが、やはり共生社会であり、どこの国でもそうあってほしいということを感じたところでありました。

また、この質問をするに当たって、性別、とりわけ男女について調べてみました。

1975年、国連は国際女性年として、第1回世界女性会議をメキシコで開催いたしました。それから20年たった後の1995年、第4回世界女性会議で採択された北京宣言の中で、ジェンダーという言葉が初めて盛り込まれました。その後、日本政府は男女共同参画社会基本法を制定し、各市町村で条例制定が始まっていきました。

この当時は、女性らしさや男性らしさがいけないという考え方には納得できないですとか、ひな祭りや端午の節句をなくすつもりかとか、こういうジェンダーフリーという言葉に大きな反響があったことを覚えています。

ジェンダーフリー教育になれば、更衣室が男女一緒になるなど、もちろん不安の声があるからでしょうけれども、このような質問が東京の議会でも出たことを鮮明に思い出しました。

ジェンダーがなぜ問われるかといえば、国際的

な指標で、日本の女性の社会的地位の低さですとか、男女の賃金格差など、女性の人権の脆弱さがあり、これらの現実を改善したいというものです。

しかし、やはり議論が十分でないうちには、不安が拭えないという方も多いのではないかと、歴史を振り返ってみて思ったところです。

陳情者の方が先ほど、何かあったら話し合っただけなさいという、1,400年前のお言葉をお話ししていましたが、まさに、そういうことが今問われる時代だと思えます。

私は、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案のパブリックコメント、また、条例案に関する陳情書を全て読みました。札幌市内から提出された陳情は46通、札幌を除く道内が9通、道外からは53通と、関心の高さがうかがえます。

パブリックコメントの意見を見ますと、差別の有無についての意見が幾つかありました。差別はないという意見の方も一定数いることがよく分かりました。

ここで質問をいたします。共生社会の定義にも入っています、差別の有無に関する市の受け止めを伺いたいと思えます。

●山内ユニバーサル推進室長 差別の有無についての市の受け止めに関するご質問でございました。

札幌市や北海道などが実施した障がいのある方や外国人、あるいはアイヌ民族等に関するアンケート調査の結果によると、残念ながら、差別を受けたと感じている方が一定数いる状況は明らかとなっているところでございます。

差別がない社会は共生社会の大前提であり、札幌市といたしましては、差別や偏見については、互いの個性や能力を認め合い、各人が対話を重ねる中でなくしていくことが大切であると認識しているところでございます。

本条例は、こうした理念の浸透も目的としているところであり、まずは、多様性の尊重等を進めていく中で、理解促進を図っていくことが重要で

あると考えているところでございます。

●太田秀子委員 差別とは、やはりその属性ですとか特性を理由に、全ての人が生まれながらに持っている権利の行使を妨げることです。面と向かってひどいことを言ったり、ひどい行いをしたりすると、それは差別じゃないかと今の時代は多くの方が分かりますけれども、人々がこの無意識に共有している価値観ですとか、こうするのが当然だと、そういった空気感から生まれる差別というのは、なかなか気づきにくいものもあるだろうと思っています。

差別を見たことも聞いたこともないというパブリックコメントでの意見もありました。実際そうなのだと思います。

差別は、私たちのそばに存在していると意識しなければなりませんし、無関心であることによって、意図せず差別を受け入れてしまうと、そういう側になってしまうということにも思いを寄せることが必要だと思っています。

先ほどの答弁では、アンケートなどの中で差別を受けているという方たちが一定数ある状況なんだというご答弁でありました。実態調査によって、特性があることで差別を受けるなどの嫌な思いをしたとか、困難を抱える傾向があるですとか、生きづらさを抱えているなど、事実としてそのような声があったわけです。差別を受ける側だけの問題にせず、現実を知る機会をつくるのが非常に重要だと思います。これは、これまでの質疑でもそういう思いが語られたかなと思いました。

陳情やパブリックコメントにおいては、共生社会の定義に差別や偏見という文言があるにもかかわらず、その具体的な定義がないことによって、差別の拡大解釈や特定者による恣意的な運用が起り、結果として、意図せずに新たな不安や問題を生じさせるのではないかと、こういう懸念から、この文言を削除するべきと、そういう意見もありました。

ここで伺います。差別や偏見という文言をなく

すべきとするこのような意見について、本市としてどのような受け止めをされているのか伺います。

●**山内ユニバーサル推進室長** 差別や偏見という文言についてのご質問でございました。

先ほど述べましたとおり、各種アンケート調査の結果等によると、差別を受けたと感じている方が一定数いる状況ではございますが、一方で、個々の行動や発言が差別等に当たるかについては、その内容や、それらが行われた具体的な場面やその程度等を十分に踏まえて、客観的、総合的に判断されるべきものと考えております。

このため、理念条例たる本条例案においては、差別や偏見に関する具体的な定義は設けていないところでございます。

本市といたしましては、本条例の理念を浸透させることなどを通して、市民の様々な不安などを取り除いていけるような取組を進めていく考えでございます。

●**太田秀子委員** 今のご答弁からしますと、やはり差別だろうと思っている場面がどうだったか、その程度はどうなのかということで、理念条例としては定義づけはしていませんよというお話でした。

私、この質問をするに当たって、いろいろ勉強しましたけれども、やはり憲法14条に基づいた、こういう条例をつくっていいということなんだなということを理解しているところです。

私、先日、新聞報道でこのような記事を読みました。目が不自由な方は、点字ブロックの途中でそのブロックが途切れますと、とても困るんですけども、車椅子を利用する方は、点字ブロックに苦労しているという記事でありました。

また、知り合いの方からは、今、セルフレジやタッチパネルがとても便利になったという一面もありますけれども、視覚障がいがある方にとっては新たな障壁なんだと、そういうことも伺いました。

今、障がいを持った方を例えにしましたけれど

も、どこに生きづらさがあるのか、誰にどのような苦しみや不便をもたらしているのか、つながって共有してこそ、誰にとっても優しいまちになるのではないかと思います。

私、先ほど、このたびの条例が、やはり憲法14条に基づいて作られていくんだろうというふうに感じたというふうに言いましたけれども、そういう認識でいいかどうか、再質問したいと思います。

●**山内ユニバーサル推進室長** 憲法とこの条例に関する関係性についてのご質問でございます。

本条例については、憲法の考え方というのを当然その土台にしておりまして、基本的人権の尊重というのは、ここは普遍的な考え方というところに立っております。

したがって、この条例についても、同じようにそのことを尊重しながら、改めて札幌市としてその多様性を尊重して、共生のまちづくりを進めていくという、そういう条例にしたところでございます。

●**太田秀子委員** 最後になりますけれども、2017年、札幌市パートナーシップ宣誓制度が開始されています。

当時は、この札幌市でも少子化が進むのではないかと、家族制度や結婚制度が崩れるのではないかなど、懸念する声があったそうです。

そのとき、本市の担当者の方は、当事者の方たちがこんなふうに思われているんだと、このような偏見の中で暮らしているんだと、そう思ったと言っています。だからこそ、制度が必要だと、そういう思いを強めたんだと、そうお話ししているのを私は報道で知ることとなりました。

まさに、気がつかなかったんだけれども、差別や偏見によって生きづらさを抱えている人は身近にいたんだなということに気づいたと、そういうことだと思いました。

この宣誓制度ができた以降、どうなっているのでしょうか。制度が導入された以降で、私は市民への理解が広がっていったと、そういうふうに思っ

ているんです。ですから、このたびの条例案は、様々な意見があるからこそ、しっかりと対話をしていくと、そういう機会をつくっていくものにしていただきたいというふうに思っております。

以上で、私の質問を終わります。

●荒井勇雄委員　私は、先般の代表質問、全国47都道府県、他都市の関連条例、検討委員会の議事録、パブリックコメントの結果を踏まえまして、会派を代表し、札幌市誰もがつながり合う共生まちづくり条例素案に対し、真っ向から反対する立場で質問をさせていただきます。

市長は先般、代表質問において、小竹議員、そして私の質問に対し、また、先ほども各委員の先生からお話がありましたが、海外高機能人材を呼び込むため、本条例は必要だというご回答と認識をしております。

しかしながら、全5回の検討委員会の議事録を拝見するに、高機能人材の話題に関しては一度触れただけで、具体的にどうやって呼び込むのか、そのような話もなく、議題にすら挙がっておりません。

ユニバーサル検討推進委員会の議事録を読み込むに、委員の主観のご意見や体験談ばかりで、客観的な論証または有識者の各条例の比較意見、懸念点などについては全くもって触れられておりません。

例えばですが、各委員の方がおっしゃられたのは、オーストラリアに行って、介護を必要とするわんちゃんを、バスに乗せたところ、乗客の方から大変非難の言葉を受けたですとか、また、その他、日本でクレジットカードの決済を海外の方がされたところ、店員の方が間違っただけで後ろの方に渡してしまったと、このような事案に関しては、話し合いですとか理解があまりにも少な過ぎる、なので、このような条例が必要だといった、まさに個別的事案ばかりが取り上げられておりまして、実際にグリーン・トランスフォーメーションの高機能人材を呼び込むためには、どのような観点で呼び込むというような議題は、全くもって私にとっ

ては見いだせることができませんでした。

では、本条例は、一体どのような性質を持つ条例案なのでしょうか。

私は、本日、この場に立つに当たりまして、一般財団法人地方自治研究機構で発表されております、性の多様性に関する条例97本、外国人に関する条例10本、障害者差別解消法に関する条例145本、人権尊重と差別の解消に関する条例18本を全て調べ上げ、比較検討をさせていただきました。

その上で、後に専門家のご意見も踏まえまして、提言を踏まえて質問をさせていただきたい、このように思います。

札幌市が制定しようとしているこの条例案は、性の多様性、障がいをお持ちの方、外国人などを全て差別解消条例に落とし込んだ、先ほども陳情者の方からもご説明がありましたが、人権尊重の条例となっております。

よく言えば、全国でも先駆けた、幅広く網羅した条例案、しかしながら悪く言えば、あまりにも何でも詰め込み過ぎる、雑駁過ぎる条例のつくりとなっております。

検討委員会の議事録を振り返ってまいりまして、議題の大半は、差別と偏見の解消に特化した内容に終始しております。この点におきまして、市長の答弁内容を踏まえまして、札幌市民の皆様のご理解が進むとは私は全く思っておりません。

その上で、他都市の差別解消条例を比較しますと、財政措置が文言として記載しているにもかかわらず、予算がどこに行くか見いだせない、透明性がない、委員が何回にもわたり再任されることにより、所属する関係団体の特定の意見や思想が市の施策や取組に色濃く反映されてしまう懸念があります。

さらには、条例制定が有効に運用されているか確認するために、見直し期間と検証、評価や報告の方法も明記されておりません。

そして、先ほども出ましたが、最も重要な日本国憲法の保障する国民の自由と権利を不当に侵害しないように留意しなければならないといった表

現の自由等の配慮の文言も、全くもって明記をされておられません。

その様々な検討事項を踏まえましても、パブリックコメントの意見や陳情を拝見しますと、札幌市が目指す共生概念は、既に、札幌市民憲章に盛り込まれるなどして、条例制定は不要との意見が一定数あると承知しております。

札幌市では、札幌市平和都市宣言に代表されるよう、地方自治体としての意思や主張、方針等を内外に表明する事例もあり、共生社会の実現に向け、市民・事業者の意識を向上する、こういった機運の醸成に当たっては、この宣言という形で、市として示すことで、私は改めまして十分事足りると思っております。

例えば、市長がご説明されましたように、海外の方々を、高機能人材を呼び込むために条例が必要だと言うのであれば、それによって企業や市民を啓発することができるというのであれば、例えばですが、オリンピック開催に当たり、オリンピック開催促進条例ですとか、敬老パス、世代間格差撲滅条例ですとか、そういった理念を掲げれば、国としての施策も、札幌市の施策としても、実行することができたのではないかと思うところがあります。

そこでまず質問ですが、共生社会の実現に向けては、条例ではなく、共生社会推進宣言などを検討すべきと考えますが、いかがか、お伺いいたします。

●山内ユニバーサル推進室長 条例制定の必要性についてのご質問にお答えいたします。

本条例は、共生社会の実現に向けて、市・市民・事業者の各主体が連携・協働して、具体的な取組を進めていくことを目的に制定するものでございます。このため、本条例案では、基本理念、市の責務、市民及び事業者の役割、これらを定め、これらを相互に理解、認識した上で、誰もが自分事として捉えて取組を進めることができるような内容としているところでございます。

加えまして、市が率先して取組を進めるという

姿勢を対外的に示す観点から、市が行う基本的施策や推進体制、それから施策の進捗管理等を行うための附属機関の設置、これらを定めているところでございます。

一方、宣言や札幌市民憲章、こういったものはそれぞれ地方自治体の意思等、あるいは市民の目標や規範などを示すにとどまるものであり、市・市民・事業者が連携・協働した具体的な取組の推進という観点からも、条例の制定が最適であるものと考えているところでございます。

●荒井勇雄委員 ご答弁のほど、誠にありがとうございます。

とはいうものの、全5回の検討委員会の議事録を振り返りましても、第3回検討委員会の議事録でございますが、座長自ら、このような発言をしております。

共生社会は多様性という言葉に対して反対するというような流れも社会の中で起きていると、ひしひしと感ずることがあります。ポリコレ批判ということもありますし、トランプ現象ということもそうであります。アメリカもヨーロッパでも、立場が違う人たちを排除することのような圧力も、一方でじわじわと世界情勢としては起きているように感じるということです。その中で共生社会の実現に向けた条例をつくるということには、大変な覚悟はいるものだろうと思います。これは冒頭に発言している件でございます。

この発言、座長自らがされているという時点で、私は本条例素案に対して全国でも類を見ない、政治的にリベラル色の強い、革新的、急進的過ぎるイデオロギーに富んだ、そして、なおかつ、歯止めの利かない条例案だと判断せざるを得ません。

私自身、差別に関しては、全くもって反対でございます。しかしながら、差別を是正するための施策において、様々な、これから事象を申し上げますが、懸念点も海外でなく、日本国内で起きているのも確かでございます。

代表質問で申し上げましたように、実際、検討

委員会の資料として、障がい者のためのインフラ設備ですとか、海外の人材のための、海外の方がいらっしゃるためにインフラ設備等も含め、札幌市は予算を使い施策を実行している限り、本条例は成功するか、結果は伴わないということは、逆に、検討委員会の資料をもってしても証明されたのであります。何を言いたいかと言えば、条例を制定してから施策を移すことではなく、もう実際に札幌市で、現在進行形で予算が割かれ、様々な施策というのは実行されているということが資料に記載されているのであります。

本条例案を代表質問で指摘させていただきましたが、アフーマティブアクション、積極的格差是正措置、これは1960年、70年代に、黒人の方々に対する非情なシビルアクトですね、差別等が大変したまん延した結果を踏まえて、アメリカで制定されたものでございます。約10年ほど前でございますが、代表質問でも触れましたとおり、連邦裁判所で違憲判決が出ているものもあります。本条例に関しまして、私はそういったことも含めまして、やはり条例素案内容に鑑み、DEI条例そのものであると判断いたしました。

DEI条例に関しましては、先ほど申し上げましたが、ヨーロッパやアメリカでも当事者の立場から差別を助長される政策だということで、様々な、今現在、廃止をされておりますし、時代に逆行した本条例案を施行することは、今後、国際都市札幌を目指す上で、弊害になることは間違いなく、市長がおっしゃる海外の方々が本当に望んでいると、私は到底思えません。

また、金融都市として名高い、ロンドン、ニューヨーク、香港、シンガポール、イギリスの例をとってしましても、金融都市実現のために、まず初めに、都市として条例を制定したから成功したという事例は一度も聞いたことはございませんし、先ほど申し上げましたが、国際情勢の流れを鑑みましても、そもそも海外の方が条例制定を本当に望んでいるかという正しい検証が必要であると思います。

その上で、議事録を拝見するに当たっても、座長自らが本条例を施行するに当たり、一番最後の検討委員会、第5回ですね、そういう会自体が民主主義を守る、本条例は民主主義を守るためにも制定が必要だというような意見をされておりますが、本条例を施行するには、それ相応な覚悟が必要だといった発言をしている点をもって、残念ながら、大変イデオロギー色が強い条例素案という認識と判断せざるを得ません。

リベラル派のうそと偽善につきましても、私は大変、学生時代に一番読んだ本なんですけども、副島隆彦の著書、「ハリウッド映画で読む世界覇権国アメリカ」という本に詳しく、何度も何度も読み返しました。その上で、私の体験から申しますと、アメリカ生活を振り返って、身の体験として、本条例素案を施行すれば、特定の価値観による差別が横行する可能性が非常に高いという視点をご指摘させていただきます。

これは私の思いではなく、先ほどの国際情勢の例を鑑み、また、約2,000件を超えるパブリックコメントの市民の反対の声からも、間違いのないと言い切れるものであると信じております。

やはり、そもそも、市長は様々な議論や意見を取り入れるための本条例が必要だと、小竹議員の質問に対しご回答されました。

しかし、逆にこの条例を施行した結果、議論の必要な事案が人権の名の下に、一方的に押さえつけられ、差別と断じられる可能性が大いにはらんでいるのであります。その上で、障害者差別解消法義務化の改正に伴いまして、政府により詳しくその範囲、または事例を示すガイドラインが発布されております。

しかしながら、本条例案は先ほど申し上げたとおり、いろいろな多様性をざっくりばらんに包括した条例であるがために、差別や偏見の定義がないこと、市民事業者の不安を読み込んでおると言えます。

そもそも札幌市は、差別、偏見の定義を明確にしておらず、個別の事案ごと、具体的な場面や状

況に応じて、総合的、客観的に判断されるものと、パブリックコメントの質問に対して述べております。

では、どういった方々が、差別偏見の例として判断されると想定されるでしょうか。本条例素案に関係した検討委員の皆様が、その立場に置かれることは想像に難しくなく、個別の事案、その個人が評価することは、思想、信条の自由を奪うことを脅しかねません。そういった懸念があるからこそ、11月にあれだけのパブリックコメントが集まったのではないのでしょうか。

であるならば、心のバリアフリーに関して、評価基準を設けるべきではないですし、ましてや、罰則規定などを設けるべきではありません。

さきの我が会派における代表質問においては、本条例案に関して市長から、本条例は特定の団体や個人と他を比較して、特別に優遇する等の根拠になるものはないといった答弁がありました。

しかしながら、改めまして検討委員の議事録を振り返ってみますと、このような発言が度々ございます。

●**村山拓司委員長** 荒井委員、質疑に入ってください。

●**荒井勇雄委員** 申し訳ございません。はい。今入ります。

差別禁止規定や罰則がないから、実効性がないものになる、行政には積極的な介入を恐れないでほしい、条例が出た後に実効性を伴う担保はどうするかが重要といったご意見でございます。

先ほどの答弁について理解したところですが、条例を制定したとしても、今後、市長の思いとは異なり、条例制定の数年後に特定の団体や個人を優遇する政策が実施されたり、条例等で罰則が今後設定されるものではないかと危惧する声が上がっているのは確かであります。

そこで質問ですが、条例を制定するのであれば、やはり本条例案に、特定の団体や個人を優遇することを禁止する規定や、罰則を今後設けないこととする規定を追加して、条例上、明記すべき

だと考えますが、市のお考えをお伺いいたします。

●**山内ユニバーサル推進室長** 条例案の修正をすべきとのご質問でございました。

まず、本条例案は、共生社会の実現に向けた理念条例であり、規制条例ではないことから、罰則等は設けていないところでございます。

また、本条例に基づき、今後、市長が定める規則等においても、罰則を設定する考えにはございません。

加えまして、繰り返しになりますけれども、本条例は、個人の価値観や考え方には違いがあることを前提といたしまして、誰もが当事者との考え方の下で制定を目指すものであり、特定の団体や個人を他と比較して、特別に優遇するなどといった根拠になるものではないことから、条例案の修正は必要ないものと考えております。

●**荒井勇雄委員** ご答弁、ありがとうございます。質疑が大変長くなって、謝罪をいたしたいと思います。

しかしながら、条例を制定するということが、ある意味、市民の思想、信条を縛るおそれがあるものであります。この件に関して、私は十分な審議がなされているとは全く思っておりません。

その上で、私自身の調査及び条例に対する認識を客観的な事象を、論証を持って、ただいま、意見を申し上げてまいりましたが、本条例について、法律を専門とする専門家の方々に意見を賜りました。

東京都新宿区中野浩和弁護士をはじめ、神奈川の杉山程彦弁護士から、子どもたちの特定思想の刷り込みの懸念、D E Iを推進する国において、多様性の研修の効果が学術的に成功したと検証された事例が見つからない。第8条第2項、条例措置を講ずることに対し、住民からの行政訴訟が提起される懸念、千葉県は相談窓口を設置し、昨年8月から、知事の肝煎りで、L G B T Qといった性的少数者の方々を対象に、電話などで相談受付を始めたが、半年間に受けた相談件数は電話で15

件、メールで10件であったにもかかわらず、翌年度予算を10倍とし、議会内外、他方から問題視する声が上がりました。多文化共生を進めてきたドイツをはじめとした、他国治安悪化の失敗例等々を鑑み、その上で、他の自治体条例を参考とするなら、相模原市人権尊重のまちづくり条例、愛知県の人権尊重の社会づくり条例、沖縄県差別のない社会づくり条例、この3条例に関し、憲法上の表現の自由が盛り込まれております。本条例素案を通すことは、札幌市民の思想、信条を奪いかねず、到底、容認できるものではないというようなご意見をいただいた限りであります。

そこで最後に市長にお伺いしたいと思います。条例案の懸念を有する立場からは、札幌市は今後共生社会の実現という名の下に規制を強化し、表現の自由、その他、日本国憲法の保障する国民の自由及び権利を不当に侵害する方向に進んでしまうのではないかと大変危惧しているところでございます。

この点、愛知県でこうした懸念に対して、本条例と類似する愛知県人権尊重の社会づくり条例において、その条文内に表現の自由、その他、日本国憲法の保障する国民の自由及び権利を不当に侵害しないように留意しなければならないとする旨の規定を設けているところです。

そこで質問ですが、憲法が保障する国民の自由及び権利を不当に侵害しないよう、市としてこの点をどのように担保していくお考えなのか、市長のお考えをお聞かせください。

●秋元市長 憲法との関係でのお話をいただきましたけれども、これは冒頭の答弁の中で申し上げました。

他の自治体で、そういった表現、条文があるのは、規制条例であるからであります。何かを規制するがゆえに、それが行き過ぎないようにするというブレーキをかけた条項がある。繰り返しになりますが、今回提案をさせていただいている条例は、そういった何かの規制をするということではなくて、いろいろな、これまでも様々なご答弁の

中、質疑の中で、生きづらさを感じられている方、一定程度いらっしゃる。そういった方々の生きづらさを解消していく。そして、少し高度人材、外国からの高度人材にはかなり特化したお話をいただいていますけど、外国市民の方が増えることの懸念ということに対して、そういうマイナス面だけではなくて、札幌として、北海道として、そういう人材も受け入れていく多様性、いわゆる多様な人材を受け入れていかなければいけないんだということを少し強調して申し上げました。

この条例の目的には、そのことだけにあるわけではありません。るる質疑があったように、いろいろな差別あるいは偏見を感じる、そういった方々の生きづらさを解消していく、一人一人が個人として、尊重されていく社会をつくっていくという、そういう理念を共有していくという条例というふうにご理解をいただきたいというふうに思います。

そういう意味では、まさに、そういうことを共有していきましょうということでもありますので、何かを規制して特定の考えを否定、押しつける、こういうものではないということでもありますので、それを担保するということは、まさに、この条例の立てつけそのものが、そういった考え方も含めた、基本的人権をしっかりと尊重していくというのが大前提の下に行う条例であるというふうにご理解をいただきたいというふうに思います。

●荒井勇雄委員 しかしながら、市長が高機能人材の方々をお呼びしまして、GX金融市場を盛り上げるために本条例は必要だという点に関しまして、私もGXの経済推進を賛成する立場で評価しているところでございますが、やはり、市長のご説明と検討委員会の議事録の内容が全く180度違うという市民からのご不安の声というのは当然あるものでありますし、市民理解が本当に進んだとは考えることができません。

この短期間においても、これだけ不安材料が続出しているにもかかわらず、私は先日の代表質問

から連日、専門の方々とやり取りをさせていただきまして、本日の質問、この場に立っておりますが、やはり不安な点だらけでございまして、本定例会の議員採決で可否を問うというのは、あまりにも審議時間が短過ぎると感じております。

過去の裁判例、東京高裁令和6年（ネ）第3901号の判例から、多様性を尊重する共生社会を実現するためにも、共通の理解を醸成するための議論は必要であり、本条例の制定はまさにその議論を潰しかねない条例案となってしまうと感じております。

この条例制定は時期尚早であり、機運の醸成を図る期間はもっと必要ではないでしょうか。条例制定を行うように、段階を経て行うべきだと考えます。

現段階で、一気に条例制定の運びとするというのではなく、共生社会の宣言などをやはり検討し、機運の醸成を図った上で、条例制定することが適切だと考えますし、最後に座長の談話でありました民主主義を守るといった発言に鑑みましても、私の意見は恐らくこの議会でマイノリティでございまして、ぜひ、私の意見も踏まえまして、少数意見を尊重していただいた上で、定例会において、議決ですとか、条例制定に当たり、十分な審議時間をもって検討していただきたいと切に願っております。

その上で1点、大変懸念点、これも指摘させていただきたいんですけども、子どもへの教育ということを取り上げますと、条例制定後、子どもへの教育を実施することになり、子どもは何らかの心の準備もなく教育を受けることとなり、不安等の感情を有することになりかねません。共生社会を考えるに当たって、そこはゴールではないという発言がありました。だからこそ、拙速なことは危険をはらんでいると考えられるのではないかと、このように思うのであります。

誤った正義感での差別の是正は、実際に、本当に差別されている方の差別を呼び込む可能性があるというのを、十分に指摘させていただきたいと

思います。

例えば、理念法でございまして、昨今、悪名高い、例えば大正期の治安維持法なんかは、当時、無政府主義者を取り締まるために、議会で大変紛糾したのでございまして、当時は評価され、後に罰則規定を設けたものでございまして。

また、いろいろとマスコミでも問題視されております教育勅語に関しましても、当時は、今で言う理念法でございまして、国家に対して忠誠を尽くし、お父さん、お母さん、おじいちゃんを敬いなさいといった観念は、純粹にもって、庶民から、国民から評価をされ、皆から評価された件であります。

しかし、100年もたたずに、こういった条例というのは今の世論を見ても、反対されているものを見ても明らかでございまして。この条例を制定するに当たり、今現在をもってしても、これだけの市民感情、反対があるにもかかわらず、これを制定することによって、やはり後々の市長の評価というのを私、大変危惧しております。

市長、私自身は2年間、こうして一緒にお仕事をさせていただきまして、一政治家として大変尊敬しております。

あなたは理想を掲げた上で、現実を見た政治家で、予算執行する方であると思われまます。

その上で大変恐縮ですが、私はやはりこういった諸事情の懸念事項を踏まえまして、市民の皆様方の理解を踏まえた上で、条例の制定にこぎ着けるよう考えていただきたいと切に述べまして、大変長くなりましたが、私の質疑を終わらせていただきます。ありがとうございます。（拍手）

●川田ただひさ委員　私からは、先ほど村松委員がお話いただきましたけれども、より慎重に、または本当にこの条例が必要であるのかどうか、その視点で質疑を行いたいと思います。

先ほど来、皆さんからいろいろな質疑があったわけでございまして、宣言は意識の向上にとどまるという話でありました。だからこそ、条例化が必要だというわけでございまして、

定義や対象者がいない、だけど努力義務、財政的措置はすると。私は、これは一体どういうことなのか非常に何か矛盾を感じるころでもございます。人的資本性を高めるために、この条例は必要だということでございましたけども、まさしく、今、アメリカの証券取引所でも日本の東証プライムをはじめとした証券取引所でも、なぜかしら、こういった概念というのが取り入れられているという視点でお話しているのかもしれませんが、しかしながら、先ほど来、お話がありますように、特にアメリカを中心として、こういった行き過ぎな部分についてはどうなのかということが、非常に大きな声として出ていることも質疑でもあったかと思えます。

その上で、市長は先日の第1回定例市議会の自民党を代表しての小竹ともこ議員との質疑で、先ほどもお話がありました、もう一度ちょっとお話しさせていただきますけれども、仮に、この条例等が否定をされるということは、むしろ札幌はそういう国際性、許容性に反対している都市だということを表明してしまうことになるのではないかと、そのことに大変懸念しておりますというお話がございました。

でも、この回答は裏を返すと、札幌市民は以前から恒常的に国際性がなく、外国人に対しては全く理解のない市民であり、排他的であるために、本条例案が必要であると述べているように私は聞こえるわけでございます。(拍手)

●**村山拓司委員長** 傍聴人に申し上げます。札幌市議会の傍聴に関する規則第7条により、拍手その他の方法により、公然と可否を表明することは禁止されておりますので、静粛をお願いいたします。

●**川田ただひさ委員** そういうことではございましたね。それで、私はそのように聞こえるわけでございます。この札幌はオリンピック以降、いろいろと発展をし続けてきて、市民に対して、このような条例がなければそういったことができないというようなことは、非常に私は残念に思ってい

るところでございます。

そこで質問でありますけれども、札幌市としては、本条例案の立法事実として、そのような懸念があり、または外国人などを対象にした日本人による事件などもあることで、市民意識を変える必要性から制定を目指しているのか、お伺いいたします。

●**山内ユニバーサル推進室長** 条例の立法事実の有無等に関するご質問にお答えいたします。

本市は、これまでも共生社会の実現に向けた取組を鋭意進めてきたところではありますが、その実現に向けた課題は多様化してきており、また、それぞれが複雑化、複合化しているものと認識しているところでございます。

こうした認識の下、行政だけではなし得ない共生社会の実現に向けて、市民・事業者と連携・協働して取り組んでいくことなどを目的として、本条例の制定を目指しているところでございます。

なお、ご質問の中でも触れられておりました外国籍市民に関しては、国による在留資格、特定技能の拡大や、千歳市への次世代半導体の製造拠点の整備などを背景にして、今後も増加していくことが見込まれている状況でございます。したがって、外国籍市民の増加に対応し、受入側も含めた、誰もが安心して暮らし、活躍できるまちづくりを進める上でも、その条例の制定が求められているものと認識しているところでございます。

●**川田ただひさ委員** 先ほど来、そういった回答の繰り返しでございます。

しかしながら、やっぱり先ほどの市長の、先日の代表質問でのこのお話というのは、やはりそういうふうな受け取る人もいるんじゃないかなと思っているわけでもあります。

ちなみに言えば、この札幌市は、2月に報告しておりますけれども、令和6年度札幌市外国人市民意識調査というのをされているわけでございます。

ここで、これはホームページに出ておりますのでご覧にはなれるかと思っておりますけれども、これは

外国籍の方に聞いているわけですが、あなたは、札幌市は国籍などに関係なく暮らしやすいまちだと思いますか。非常にそう思う、260人、51%、どちらかといえばそう思う、203人、39.8%、そう思わないという方は7.5%、全くそう思わない、1.0%でございます。すなわち、圧倒的大多数は、この条例がなくても外国の方は暮らしやすい、みんなと本当に仲よくやっている、こういった意識になっているわけであります。

そういう意味で考えますと、果たして、このような条例をつくるのが、この経済の活性化、または、今は人材の不足など、これを解消することにつながるのかなのかどうか、私はそうは思わないわけであります。

それよりも、今やらなきゃいけないことは、日本で、沖縄は除きますけれども、一番燃料費が高く、そして、しっかりとした経済対策を行う。そのためには、やはりこの物価高騰対策の大きな要因になっているこの燃料費、原発の再稼働も二十何年か、予定もしているようでありますけれども、こういったことをしっかりと対策することが多くの外国人が来る、すなわち、経済活性化がないところに外国人は来ないのであります。私は、そのことは皆様方にはお伝えしたいと思っております。

それで札幌市は、この札幌市国際戦略プランの10年間と、令和6年4月に策定された札幌市多文化共生・国際交流基本方針など、外国人住民向けに策定されているわけでございます。

「だれもがつながり伝えあえるまち〈コミュニケーション支援〉」、「みんなが安心してくらするまち〈生活支援〉」、「お互いをみとめあい、みんなが支えあうまち〈意識啓発・社会参画〉」、「世界とともに生きるまち〈国際交流・国際協力〉」、「みんながともに歩むまち〈推進体制〉」など、共生に向けた施策が明記されているわけであります。既に、こういった事業があるわけであります。それは過去も含め、条例化しなければ実行されないために、本条例案の策定を目的としているのか。そうだとすれば、今までの施

策そのものが、条例を策定して実行されないとすれば、計画を策定する意味など全くないといえようがないわけであります。

このことは、外国人との関係で今お話をしているわけでありますが、本条例案において、いろいろと検討委員会に入っている方も含めて考えますと、障がい者、高齢者、そして性的マイノリティ、アイヌ政策などにも共通しているわけであります。

そして、恒常的に、誰が市長になっても実行できるようにするために条例を制定すると述べているわけですが、政策そのものは時代に応じて変化するものであって、固定化する必要性は全くもってないわけでございます。それら施策を条例化で固定化させるのではなく、その時々市政を担う方々が事業化するべきであると私は考えるところであります。

理念条例といいながらも、努力義務や財政的措置、委員会を設置して各事業に意見を反映させるなど、条例化することは慎重でなければならず、条例案が制定できなければ、自ら策定した計画や指針が達成できないとお考えなのかお伺いしたいと思います。

また、そうであるとすれば、今までの計画、指針は、条例がなかったのでは達成できなかったと考えているのか、併せてお伺いいたします。

●山内ユニバーサル推進室長 条例と関連計画、あるいは関係施策との関係性についてのご質問にお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、個々の分野の取組については、関連計画等に基づき実施しているところであります。必ずしも、全ての施策が条例制定を必要としているところではございませんが、一方で、共生社会の実現という分野をまたぐ複合的な課題に対しては、部局間が連携して取り組むことはもとより、今後は市民・事業者と連携・協働した対応が一層必要になるものと認識しているところでございます。

そこで、本市といたしましては、こうした視点

を踏まえた本条例を制定することにより、個々の取組の効果をさらに高めてまいりたいと考えているところでございます。

●川田ただひさ委員 結局のところ、横断的に取り組むために条例が必要だということでございますけれども、現在もいろんな施策でそれはやっているはずでございまして、改めて、いろいろな市民が不安を抱える条例を制定するのが、それが理由だということには私はちょっと納得がいかないところでございます。

次に質問は移りますけれども、このアメリカの連邦最高裁、これは先ほどお話がありましたけど、大学の多様化を図るためのマイノリティの志願者を優先的に入学させるシステム、アフーマティブアクション、この積極的格差是正措置を憲法違反と判断したわけでありまして。これを受けて、メタやマクドナルドといったアメリカの大手企業も社内での施策を見直し始めたわけでありまして。

すなわち、DEIの委員会でありますとか、そういうことを作ることもやめ始めてきているということでもあります。

欧米では、不法移民による暴動に発展するなど、社会不安を起していることに危惧していることもあって、これは2026年からですが、スウェーデン政府は自主帰国を決めた移民に対し、1人当たり最大35万クローナ、これは日本円では490万円相当だそうでございますけれども、給付する新制度も発表したということがございました。

このように、DEI、多様性、公平性、包摂性を取り入れた欧米では、宗教観、文化などの違いで、現実、トラブルが多発している事実があるわけでございます。その現実をどのように札幌市としては捉えているのかお伺いいたします。

●山内ユニバーサル推進室長 欧米での議論等々、それからトラブル、そういったものに対する市の受け止めについてのご質問でございました。

諸外国においては、宗教や文化等の違いに起因

した外国人に関するトラブルが発生している点は、十分に認識しているところでございます。

一方で、先ほどの答弁でもありましたが、札幌市では国による在留資格、特定技能の拡大を受けて、現在、外国籍市民の増加傾向が続いているところでございまして、また、今後も千歳市への次世代半導体の製造拠点の整備などを背景として、より一層、外国籍の方が増加することが見込まれる状況でございます。

昨今、介護や建設業、あるいは自動車運送業などにおける労働力不足の対応という点においても、外国人を含めた多様な人材の活躍、促進を進めていく必要があります、ご指摘のような外国籍市民の増加に伴うトラブルを未然に防止する観点でも、本条例の制定が必要と考えているところでございます。

●川田ただひさ委員 先ほど来、宣言では駄目で、結果として市民や、または事業者、そして役所がさらに認識を高めるために、この条例案が必要だというわけでありまして。すなわち、何がしかの、この市民に対して、言わば、いろんなことをある意味では課しているわけでありまして。

この本条例案の努力義務、これがまさしくその一つかと思うわけでありまして、この本条例案の努力義務は罰則などがなくても、特定の価値観を押しつけるものではないと、先日の第1回のこの定例市議会の小竹ともこ議員の質疑で市長は述べていたわけでございますが、努力義務を課すことにより、本条例案に反対していた市民に、やはり押しつけになるのではないかと危惧するところでもあります。

また事業者に対して、入札など総合点評価、または様々な経済的な活動においても、こういったことが何がしかの影響を与えるのか、まずこの点についてお伺いいたします。

●山内ユニバーサル推進室長 価値観の押しつけではないかというご指摘についてお答えいたします。

本条例は、様々な価値観や考え方の違いがある

ことを前提としながら、誰もが安全に暮らし、活躍できる社会づくりを目指すものでございます。そのため、市民や事業者に特定の考え方やその対応を強要するものではなく、本条例の努力義務も、様々な価値観や考え方を尊重した上で、それぞれの市民や事業者が実施できる取組を求めているものでございます。

なお、質問の中でございましたが、入札制度に関してですけれども、委員ご指摘の入札制度への影響については、条例が制定された場合であっても、本条例の規定に基づいて入札手続を変更する考えにはないことを申し添えます。

●川田ただひさ委員　しかし、先ほどアメリカの事例もお話ししましたが、そしてこの人的資本、まさしくこの人的資本の要件の中に、この条例案のような中身というものがあられるわけがあります。結局、そういったことがなければ、この投資でありますとか、金融機関でありますとか、そういったことについて、いろんな阻害する措置があるということがいろいろと問題になっているということで考えれば、先ほどからお話がありますが、知らず知らずのうちに、やはりこの社会的雰囲気をつくられ、この強制力を発揮してしまう、私はそういった危険性があるかと思えます。

私は以前、これは市民文化局のこのアイヌ施策の関連でも指摘したことがあります。令和5年、または令和3年にも、このアイヌ民族への配慮ということで内部文書が出回っているわけがあります。それはアイヌの方々に留意した、または尊重した施策をしなさい、これは当然そうだと思いますが、しかし、この留意する点という意味において、北海道には開拓使の設置以前からアイヌ民族が先住しているという歴史認識に基づくよう留意すること、これ、開拓使以前から、我々日本人は、古代の昔からこの北海道に住んでいる、すなわち日本であるということは、私も質疑で何回もお話をして、こういった意味において、いろんなここでは歴史的な考え方、そういったものがあるわけがあります。

でも、もしこれが、さらに条例化によって厳しくなると。例えば市の施設や、それから様々なイベントをやる上で、阻害される危険性、こういったことを多くの市民が指摘されているわけであり。いろんな意見があるというふうに皆さんも言って、それも尊重すると言っている、具体的にそれがしないということが果たしてあるのかどうか、こういった内部文書もあつたりすると、非常に不安を感じる。私は、そのことが大きなこの不安要因の一因になっているかと思っているわけであり。また、

そしてもう一つあるのが、この財政的措置でございます。本事業案では、この推進体制の整備や財政的措置を条文化されているわけであり。先ほど、この条例化する意味は、宣言では駄目なんだと。言わば意識だけを持たせる、それだけじゃ駄目だと。何がしかの実行力を持たなければこの条例は意味がない、すなわち、何がしかの市民や事業者に対して何かを課するという、こういったことになるわけであり。もう一つ、事業をやるときにこの財政的措置、こういったこともあられるわけであり。

誰もがということでお話があるわけでございますけれども、これはやはり先ほども質疑の中であった特定団体に優遇した、偏った予算措置がなされてしまうのではないかと。または、これから本年は、琴似屯田兵150周年です。どんどん来年から、山鼻から屯田兵の皆さんのご苦勞をしのんだ事業、150周年記念等が始まるわけでございますが、こういったことには、果たして手厚い、市としてこの歴史を尊重した形でちゃんとしているのか、こういった部分のアンバランスが生じるのではないかと、私はそういうふうに思っているわけであり。

また、本条例案に疑問を感じている市民への対応として、もう一つ懸念があったこの外国人等に対するトラブル防止、こういった事業を行うことは考えていないのか。偏った予算措置をされることはないのか。明確にどのように考えているのか。

か。この2点について、お伺いいたします。

●山内ユニバーサル推進室長 2点ご質問いただきました。1点目の財政的措置について、まずお答えいたします。

財政的措置についてでございますが、本条例は、誰もが当事者との考え方の下、条例の対象を一部の方に限定しているものではございませんので、特定の団体や個人を他と比較して、特別に優遇するなどといった根拠になるものではございません。

札幌市では、これまでも個別施策や事業の立案、実施に当たっては、毎年度予算審議等を通じて、都度、議会にもお諮りしながら、その必要性を精査してきたところでございます。

そのため、支援制度等を含む本条例の関係施策や事業、これらについても、客観性のある評価指標の設定や、毎年度の効果検証によって、その立案や見直しを適時適切に行ってまいりたいと考えております。

2点目の、懸念等を有する方への対応に関するご質問についてお答えします。

例えば、外国籍市民によるトラブルの発生を予防するためにも、外国籍市民に対して、日本語や日本の生活ルールを学ぶ機会を提供していくなど、懸念等の解消に資する具体的な施策や事業を実施していく考えであり、これらをもって誰もが安心して生活できるまちづくりを積極的に推進してまいりたいと考えてございます。

●川田ただひさ委員 しかしながら、先ほども言ったように、この予算のアンバランスというのは、この市民文化局のこの予算を見ても明らかでございます。もちろん、町内会でございますとか、そういったところには当然財政的措置をしているわけではございますけれども、札幌はいろんな都道府県から来られた方々がいて、そしてその出身地である文化、伝統芸能を守られて、今でも生活、または市民生活をされている方がいらっしゃる、そういったところに対しての、果たしてどれだけの措置がなされているのか、明らかに金額を見て

も、私はアンバランスがあるのではないかとこのように感じているわけでございます。

もう一つありましたけれども、先ほどのこの意識調査の中には、この日本語の例えば学校であるとか、そういったところにちょっと行ったことがないという外国人の方もいるわけではございます。すなわち、日本を学んでくださいねということ、これをしっかりと外国人に言うことは、私はとても重要だというふうに思っております、そういう意味においては、このトラブル防止の財政的措置というのをしっかりとやっていくことは重要でございますが、これは別に条例がなくても私はできることであるというふうに思っているところでもあります。

次の質問に移ります。今日は市長に長い時間ご足労いただいておりますが、市長にご質問したいと思っております。

規制がないから担保がないということではあるわけではございます。すなわち、いろんな懸念材料についての明文化でありますとか、条文の修正がないということも言っているわけではございますが、この本条例案の前文や第2条には、差別や偏見とあるわけではございます。先ほどからもお話があるわけではございます。やっぱり、ここの定義というのが非常に気になる。そのことが多くの市民が不安を感じている要因であります。

具体的に、どのような内容が差別や偏見なのかお伺いします。また、その定義や目的も含め、それぞれの事業が目的どおり施行されているか否かを認定するのは一体誰なのかお伺いします。

そして、このようなテーマでは、様々な意見があることを考慮すると、やはり思想、信条、そして表現の自由が保障される条文を付け加えなければ、この不安の解消ということにはならない、というふうに思うわけではございますが、いかがかを重ねてお伺いします。

●山内ユニバーサル推進室長 差別や偏見といった文言の受け止め方、それから条例案の修正の必要性、これらについてのご質問についてお答

えいたします。

各種アンケート調査の結果等によると、先ほどもお話ししましたがけれども、差別を受けたと感じている方は一定数いらっしゃる状況でございます。

一方で、個々の行動や発言が差別等に当たるかについては、その内容や、それらが行われた具体的な場面や程度等を十分に踏まえて、客観的かつ総合的に判断されるべきものと考えており、条例の対象を限定していない、誰もがということで限定しておりませんが、本条例においては、その定義を設定することは難しいものと考えております。

本条例が規制を目的とした条例ではなく、理念の共有を目的とした条例であることから、実際の条例の運用においても、具体の事例に関して本市が本条例の差別や偏見の該当の有無について、何らかの認定や判断といったことを行うことは想定しておりません。

次の点ですけれども、条例案の修正に関する質問についてですが、まず憲法でうたわれている基本的人権の尊重は、共生社会の実現に向けても前提となるものと当然認識しているところでございます。

こうした認識の下、本条例は市民それぞれが多様な価値観や考え方を有していることを踏まえ、多様性の尊重の視点を基本的な考え方に位置づけているところでありまして、特定の価値観を押しつけているものではございません。そのため、委員ご指摘のような条例案の修正の必要性、これはないものと考えております。

●川田ただひさ委員 私、市長にご質問したつもりでございましたが、原局の方が答えたということは、すなわち、先ほどからお話ししているように、特定している人はいない、または定義もない、それは規制もないからと。だけど宣言では駄目だと。しかし、努力義務と財政的措置を入れていると。これは多くの方が、やっぱり何か隠されたものがあるんじゃないかと不安を感じるんじゃない

ないでしょうか。私は、やはりそういったことを考えたときに、次にまた市長にちょっとご質問したいわけでございますけども、やっぱりこの次の質問はとても重要かと思えます。

先ほど、いろいろと対象とか、表現の自由が保障されているとか、またそれを認定する人もいないというお話があったわけですが、この本条例案が障害となって、様々な外国人絡みのトラブルが発生したときに、国や関係機関に適切な対応や要望というのがやはり必要だと思うわけでありませう。

また、市民からの相談も真摯に受け止めていける、受け止められる体制というのも私は必要だというふうに思っているわけでありませう。

また、歴史的、文化的イベントや事業でも適切な認識で行われなければならない、やはり一方的な判断基準になってしまう危険性もあるのではないかと。先ほど、その基準がない、認定がない、だけでも財政的措置をする、そして努力義務を課す。そういった中で言うと、どういう判断基準なのか、その意味では適切な判断基準が曖昧のままでは、やはり多くの市民に不安を与えることに私はなると思えます。

特に、そういった意味では、この附属機関のお話もあったわけでございますが、事業を正しく、様々な事業というのをいろいろと見ていくという意味での趣旨のお話があったわけでありませうけど、そうなると、やはりこの誰もがつながり合う共生のまちづくり委員会、ここはとても、もしかすると重要になってくるんじゃないかなと思うわけでありませう。

多種多様な人材を登用することになっているわけでありませうが、反対や疑問を呈した市民を登用する気があるのかどうかお伺いします。

これは、小竹ともこ議員からの代表質問でも、多様な人材というふうにお話があるわけでありませうが、私は具体的にそういった反対や懸念を申し上げる人たち、こういった対話が必要だというのであれば、もしこの条例案が通ってしまうのであ

れば、この委員会にもそういった人材をちゃんと入れれば、やはり安心することができるのではないか、その視点でお聞きしておりますので、市長、ぜひとも真摯なお答えを賜りたいと思います。

●秋元市長 一つ、ここの条例の中で目指す方向性というのは、るるお話をさせていただいてきたところでもあります。

そういった中で、いろいろな予算措置というようなこと、例えば、いろいろな事象について具体的にどういう事業展開をする、あるいは、どういうレベルにしていくということについては、この条例の中身で何か決まるということではなくて、大きな方向性というものは共有しながらも、当然のことながら、いろいろな施策についての、どういう視点で、どういう内容で、どういう効果を求めていくのかということについては、予算案でこのように議会の中でも議論をいただいて、方向性を出していくわけでありませう。

先ほど、少しアイヌの方へ施策のお話がありました。これはアイヌ施策推進法という明確な法律がございます。そういった法律に基づいて進めていくというのは、この条例の中身とは関係がないということではありませんけれども、そういう施策を推進しましょうというのは、まさに国が法律としてやられている、そういった事柄であります。そういうことも含めて、いろいろな判断を議会の中で議論をしていただく必要があるのかなというふうに思います。

個々の具体的な事業について議論を進めつつ、事業の展開の進捗度合いというようなことについて、この附属機関などについても委員をお願いして議論をいただく、こういった中には、以前にも申し上げておりますが、いろいろな立場、考え方、あるいはその学識経験者だけではなくて、一般の市民、公募委員、こういった方々を入れながら議論をしていく必要があるというふうに思っております。

今、この条例が現時点では制定をされておま

せんので、具体的な人選等について、今、申し上げる状況ではございませんけれども、今、川田委員ご指摘の様々な意見をしっかりと議論をしていく体制、これが重要だというふうに認識しております。

●川田ただひさ委員 もちろん、そのとおりでありますけれども、アイヌ施策に関しては法律で定められている、これは当然そのとおりでやっているわけでありませうが、私が言っているのは、その事業のバランスということと考えたときに、やはり、この私たちの歴史や、または文化を守っている方々との兼ね合いを考えたら、非常にアンバランスではないか。または、私も後で知ったわけでありませうが、白石の150年のときに、回基という言葉を使うなであるとか、または、この白石のできる150年にアイヌの方々との関わりというのは、多少なりともあるのかもしれないけれども、全く関係がないのに、いろんな本も介し、回基を、いろいろこの歴史をつづった本と一緒にいるのであるとか、こういった形で、全てにおいて何がしか盛り込まないといけないということではないかと思っております。

だから、こういった施策そのものを考えたときに、やはり私はこのバランスというのが果たして取られているかどうかという議論というのが、非常に気になりますし、それが多くの方々の不安をたどっているという話でございます。

それで、この産経新聞の記事でありますけれども、昨年11月24日ですね、この川口市の話も先ほど陳情者からもお話がありました。そして、今問題になっているのが、このクルドの人たちとの関係でございます。

それで、20年前に、平成16年にこの入国管理局、今で言う出入国在留管理庁ですね、ここが、この難民の認定をするときに、やはり出稼ぎ目的であるということが分かったわけでありませうが、しかしながら、日本弁護士連合会が人権侵害だということで、こういう警告書を出したから、この報告書が結果的に封印せざるを得ないという

形になったわけでございます。

私がこれの条例案との兼ね合いで、なぜこの話をするかというところ、結局のところ、この条例案というのが、先ほど誰もがという話でありますし、定義とかそういったものも特に定めているわけではないといっても、結果的にこういったことにつながる一つの根拠になるのではないかと、やっぱり、そこが気になるようなわけでございます。

そういう意味では、私もこれからいろいろとあるわけでございますけども、めげずにこれからも議会で、この点については議論してまいりたいと思います。

●村山拓司委員長　ここで、およそ60分間、委員会を休憩いたします。

休　憩　午後0時36分

再　開　午後1時40分

●小口智久副委員長　委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

●うるしはら直子委員　私からは、札幌市雪対策審議会について、なるべく簡潔に2点伺います。

本市は、これからの持続可能な雪対策の実現に向け、次年度より札幌市雪対策審議会を設置し、様々な観点に基づく多角的な議論を展開、検討していくとしたところです。

審議会での議論の当面の目標としては、パートナーシップ排雪制度など、生活道路の除排雪の在り方や、また、将来の担い手不足に向けた対策等を検討していくとのことでした。

さきの我が会派代表質問の中の答弁において、審議会委員として、土木や地方財政、経済観光、デジタルなどの幅広い分野の有識者、また、事業者や地域の代表を選任することに加え、市民感覚をしっかりと取り入れるために市民委員を公募することでした。この目的、また委員の選定については理解をするところです。

一方で、この審議会では今後の札幌市の雪対策をどう考え、そして何を議論していくのかということをも市民にしっかりと伝えて、また、正確に理解してもらうことが重要であると考えます。

市民の冬の生活に密接し、また何より市民の関心が非常に高いのがこの除排雪でもありますので、審議会開始の段階から市民に正しく、その目的を理解していただくことは、議論を進めていくに当たっての、ある意味、土台になると言えるのではないかと思います。

将来を見据え、持続可能な都市の構築に向けた雪対策の検討を今行うことの意義をしっかりと浸透させ、市民と共に考え、議論していくためにも必要です。

また、これまでも市の政策や事業の理解を図るために、本市は様々な広報手段を用いて取り組んでいる、そのことは承知しておりますが、しかしながら、それがうまく市民に伝わっていないとも感じています。

実際に、町内会や地元の方々からは、今回の件に関しても、パートナーシップがなくなるんだね、ですとか、あるいは、全部市で除雪してくれるようにはいつからになるの、などと誤解をされているというお話もお聞きしております。

また、雪対策の本格検討に向けては、多くの市民を巻き込みながら議論が展開されるよう、ムーブメントを起こしていくことは大変重要ですので、市政に関心の低い層にも、正確な情報を分かりやすく伝えながら、共に考える機運というのを醸成していくべきと考えます。

そこで質問ですが、審議会設置の目的を浸透させることにより、広く市民と共に考え、議論していくための機運醸成を図るため、どのように広報をしていく考えか伺います。

●里　政策企画部長　雪対策の議論に対する機運醸成についてお答えをいたします。

今後の雪対策を札幌市全体で考えていく機運を高めるため、まずは将来的な労働力不足や財政見直しなどを踏まえて、雪対策に限らず、あらゆる

行政サービスを持続可能なものに変えていく必要があるのだということについて、まずは周知・啓発をしていく必要があるものというふうに考えております。

こうした総論にまずはご理解をいただいた上で、除排雪における現状や今後の課題などを市民の皆様にお伝えしていくことが、市民の皆様と共に考え、議論をしていく上で大変重要であると考えております。

そのため、雪対策に関する広報につきましても、広報さっぽろや市公式のホームページですとか、SNSの活用に加えまして、市政への関心が比較的低い層にも届くようなアプローチの強化が必要と考えておりまして、例えば、インフルエンサーの活用など、従来の手法では届きにくかった層の目に留まり、理解につながるような広報に試行的に取り組むなど、より幅広く発展的な市民議論が展開できるよう努めてまいります。

●うるしはら直子委員 この審議会の設置に向けた周知ですとか啓発、そしてまた幅広くということの観点について、また、広報についても理解はいたしました。

今後、この審議会や市民議論が展開されていく中で重要なポイントとなるのは、この財源ですとか人材などのリソースが限られている中で、公的除排雪にも限界があるという現実的な課題、これをまず市民や企業にもしっかりと理解していただくことにあると思っております。

また、単に公的除排雪をどうしていくのかというレベルの話ではなくて、市民、事業者、行政、それぞれが果たすべき役割や、また、雪の多い札幌のまちならでの暮らし方や働き方について、将来のビジョンを描き、様々な主体とともに考える、このことも必要だと思います。

その上で議論をしていくことが、多くの人に納得いただける、持続可能な雪対策を実現するために必要なことではないかと考えます。

そこで質問ですが、審議会などにおいて、市民や事業者など、様々な主体とともに考え、議論し

ながら、納得感の高い持続可能な雪対策を構築していくため、どのように取り組んでいく考えか伺います。

●里 政策企画部長 様々な主体と連携した取組についてお答えをいたします。

これまで、雪対策の基本的な計画を策定する際には、その都度、臨時的な審議会を設置いたしまして、学識経験者をはじめ、関係者からご提言をいただいておりますほか、除雪事業者ですとか、連合町内会長さんなどと定期的に意見交換を行いながら、雪対策に取り組んできたところでございます。

このたびの持続可能な雪対策の実現に向けましては、常設といたします審議会における検討過程などを、市民の皆様や事業者の皆様にも広く周知することはもとより、さらに多様な主体との意見交換の場を設けたいというふうに考えております。

具体的には、市民、事業者、経済界などから幅広く参加いただくワークショップを開催するほか、大学の研究や学生の皆さんと連携した取組などを行いながら、それらの成果を審議会にも取り入れながら、より多くの皆様に納得いただける持続可能な雪対策を構築してまいりたいというふうに思っております。

●うるしはら直子委員 審議会で議論をしていく、そして、また、そのための取組についてご説明いただきました。

そのことについては理解した上で、また要望なども踏まえて言わせていただきますが、この雪の対策、そして除排雪は、市民にとって、繰り返しになりますけれども、大変大きな課題であります。また、膨大な予算も伴う事業でもあります。この市民の関心が高い分、様々な意見が出てくると思いますが、できるだけ多くの意見を基に、しっかりと熟議していただくようお願いいたします。

また、先ほど幅広く発展的な市民議論をしていくとありました。これまで、この除排雪に関することは様々な部局ですけれども、主に建設局雪対

策室を中心に、在り方の検討などをしてまいりましたが、今後はこのまちづくり政策局に事務局を置く、様々な部局間連携の審議会での議論がなされてまいります。この市民の意見ですとか問合せというところが幅広くなってきて、施策間ですとか、また、計画が幅広くなればなるほど、その窓口ですとか、問合せが分からないといったようなこと、また、あちこちに連絡が行ってしまうというようなことがあって、よく市民から言われる、いわゆる、たらい回しにされたというような意見にもなりがちです。

こうした庁舎内での、こういったことをしっかりとした連携という、整理ということもしっかりつけながら、審議をしていただくことをお願いしたいと思います。

もう一点、この幅広い、学生だとかという方々も巻き込んでということでしたけれども、今後、専門知識を持った方、また地域の方々、多角的な意見に合わせて、子どもたち、そして学生たちの意見を多く聞いていただきたいと思います。思いつかないアイデアですとか、考えが出てくる可能性もありますし、また、ご家族にあまり関心がないといったご家庭でも、子どもを通じて伝わることもあると思います。そして、またこうした大きな議論を一緒にしながら、自分たちが暮らすまちの将来を子どもたちが考えるまちづくりに携わっていくというのも、大変重要な教育の一環にもなると思います。

この場の議論の経過や審議結果も、またどんどん出していただき、公開していただきながら、誤解ですとか分断を生まない議論、これを目指していただくこと、これも求めまして、私の質問を終わります。

●熊谷誠一委員 私からは、令和7年度の水素利用拡大に向けた取組についてと、札幌市立大学における共生社会の実現に向けた取組について、順次、質問をさせていただきます。

我が会派は、これまで様々な視点から水素社会の実現に向けた取組を進めるよう、札幌市に求め

てまいりました。こうした中、新年度の札幌市の取組について、さきの代表質問で伺った際、市長からは新たに策定される札幌市水素エネルギー基本方針を踏まえ、運輸分野と建物分野を中心に、まちづくりを通じて水素エネルギーの利用拡大を図るとの答弁がありましたので、まず運輸分野について質問させていただきます。

今週、大通東5丁目に、道内初となる大型商用車にも充填可能な定置式水素ステーションが供用開始予定ですが、これを機に、商用車を中心とした水素車両の導入拡大が期待されるようです。

市長からは、さらに積雪寒冷地における商用車の運用実証などを行い、幅広い分野で水素車両を導入するための環境整備を行っていくとの答弁がございました。

一方、燃料電池、いわゆるFCバスやFCトラックなどの中・大型車は、寒冷地対応がされておらず、また、寒冷地対応がされているFCVでも商用ベースでの寒冷地の運用実績が十分ではなく、事業者単独で商用車を水素化に推進することはハードルが高いと認識しております。

そこで質問ですが、運輸分野における水素利用の拡大に向けて、新年度に予定している取組の詳細についてお伺いいたします。

●松本水素事業担当部長 令和7年度の水素利用拡大に向けた運輸分野の取組についてお答えをいたします。

水素社会の実現に向けましては、幅広い用途での水素車両の導入を促進することが重要と認識しておりまして、来年度は特に商用車を中心とした取組を実施いたします。

具体的には、市内でのFCトラックやFCバスといった大型車両の走行実績がないことから、冬季の運用における課題の抽出ですとか、支障なく走行するための運用方法の実証に向けて、民間事業者と調整をしているところでございます。

また、脱炭素に関心の高い市内の事業者に対しまして、社用車のFCVへの転換を働きかけるなど、水素車両の導入、促進に向けました取組を加

速させてまいりたいと考えております。

●熊谷誠一委員 ぜひ取組を、加速度を増して進めていただければと存じます。

続いて、建物分野の取組についてお伺いいたします。

札幌市水素エネルギー基本方針では、建物分野での水素利用機器の導入を推進し、水素エネルギーの利用を通じて都市の脱炭素化に貢献することとしております。

今年度は桑園地区におけるエア・ウォーター北海道株式会社のエア・ウォーターの森に、純水素型燃料電池が導入されるなど、札幌市内でも建物における水素利用が動き出したところでございます。

代表質問の答弁では、建物への純水素型燃料電池の導入支援策を拡充し、市民や事業者が水素を身近に実感できるまちづくりを進めていくとのことでしたが、純水素型燃料電池等の設備投資にかかる費用や水素の運搬コストが高額であること、市街地での水素貯蔵量の制限など、建物で水素を使用する課題は多いと認識しております。

そこで質問ですが、建物分野の水素利用の拡大に向けて、新年度に予定している取組の詳細についてお伺いいたします。

●松本水素事業担当部長 建物分野の取組についてお答えをいたします。

都市の脱炭素化に向けましては、建物での水素利用拡大が重要であることから、予算案におきましては、建物での純水素型燃料電池の導入補助に係る経費を拡充したところでございます。

また、大通東5丁目等の水素モデル街区におきましては、建物のエネルギーの一部を水素で賄う集客交流施設につきまして、現在、事業予定者の選定に向けた公募プロポーザルを実施しているところでありまして、引き続き、令和9年度末までの整備を目指して、取組を進めてまいります。

加えまして、北海道と連携し、圧縮水素の貯蔵量上限の緩和に向けた国との協議を継続して行うほか、建物の熱源としての水素利用を進めるた

め、市内企業の熱利用機器の利用状況や、潜在的な水素需要量の調査を実施する予定でございます。こうした様々な取組を通じまして、建物での水素利用を後押ししてまいりたいと考えております。

●熊谷誠一委員 次に、普及啓発の取組についてお伺いいたします。

先月開催された雪まつりにおいて、我が会派は大通会場3丁目のGX脱炭素エリアを視察しましたが、水素ストーブやフォトスポットでの水素の炎の展示などの燃焼技術や、FC発電による自動販売機やFCVによる給電など、様々な水素の利用法が展示されておりました。

水素利用の拡大に向け、運輸や建物分野での支援のみならず、市民や事業者に対して、水素の特徴や様々な利用法について情報発信を行い、水素エネルギーの理解を深めていただく機会を創出することは、行政の役割として重要であると考えます。

そこで質問ですが、水素利用拡大に向けた普及啓発について、新年度に予定している取組の詳細についてお伺いいたします。

●松本水素事業担当部長 普及啓発の取組についてお答えをいたします。

来年度は、これまでにお答えをいたしました水素の利用拡大に向けた取組と連動させながら、水素エネルギーへの理解促進につながる普及啓発を進めたいと考えております。

具体的には、市民、特に若年層が水素エネルギーに実際に触れ、学ぶ機会を創出することを目的としました市民参加型ワークショップを開催する予定としております。

また、今年の雪まつりでは、水素が安全に利用できることを多くの来場された方々に見ていただき、効果的な情報発信につなげることができたと考えており、来年度も民間事業者等と連携し、イベントを活用した普及啓発を行うなど、水素の利用拡大に向けた理解促進を図ってまいりたいと考えております。

●熊谷誠一委員 若年層向けを主にやっていくと。また、市民参加型のワークショップやイベントを通して普及啓発と理解促進を進めていくということで、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

現在、水素の利活用については幅広ひ事業者が挑戦をしていると伺つております。

水素はご存じのとおり、燃焼速度が速いため、逆火、いわゆるバックファイヤーが起こりやすいという課題がございますが、カーボンニュートラルに貢献をするという高ひ志を持ち、燃料電池以外の研究開発も精力的に進められております。

例えば混焼、専焼技術を利用した水素ガス発電所、水素ボイラー、工業炉やガス溶断で使える水素バーナーの開発、さらに動力源の開発としてFCシヨベル、FCドローンなど、FC関係はもちろん、最近では水素の燃焼エネルギーを利用した水素エンジン、水素航空用エンジンなどの試験運転も成功しております。

また、観光産業においては、箱根の高級旅館や浜松町のレストランで水素を熱源とした水素コンロが導入されてもおります。

水素調理は火力が1,500から2,200度と高く、一般のコンロの約半分の時間で調理ができ、さらに水蒸気で蒸しながら焼くため、スチームのオープンイメージでございますけども、表面はパリッと、中はジューシーになり、一気に焼き上がるということだそうです。

料理長は、水素調理に適している食材を日々研究しているということでございますので、我が札幌においても、このような水素が身近になる試みも参考にさせていただいて、さらなる水素の利活用を、工業分野や観光産業分野にも広げていただくよう求めまして、この質問を終わります。

次に、札幌市立大学における共生社会の実現に向けた取組について質問いたします。

まずは、札幌市立大学の今年度の取組についてでございます。第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンにおいて、三つのまちづくりの重要概念が

定められておりますが、我が会派といたしましては、そのうちの一つである「誰もが互いにその個性や能力を認め合ひ、多様性が強みとなる社会の実現」を目指すユニバーサルを特に力点を置いて進めるべき政策として重要視しており、市としても様々な取組が行われていると認識しているところでございます。

こうした中、共生社会の実現に向け、行政と大学の連携・協働で障がい者の学びの支援や地域貢献を行うなど、先進的な取組をしている相模女子大学を視察させていただき、昨年の予算特別委員会において、市が設置した札幌市立大学として、どのように取り組んでいく考えかを質問させていただきました。

その際、地域に根差した公立大学として、社会への積極的な貢献を果たしていくため、共生社会の実現を含め、地域課題解決に資する取組を推進していくことが重要であり、どのような取組が実施できるか検討を進める旨、答弁をいただいたところでございます。

そこで質問ですが、共生社会の実現に向け、今年度、札幌市立大学では、具体的にどのような取組を行ったのかお伺ひいたします。

●里 政策企画部長 札幌市立大学における共生社会の実現に向けた今年度の取組について、お答えをいたします。

今年度の取組といたしましては、地域の研究団体や医療機関、まちづくりセンターなどと連携し、認知症ケアの普及啓発活動などを実施いたしましたほか、ユニバーサルデザイン論の講義におきまして、実際に障がいのある方を講師に招いて、学生が理解を深めるといった取組を実施したところでございます。

また、看護学部の研究としてということではございますが、障がいのある子どもの性の健康や安全を守るため、思考力や判断力、表現力を養えるような、新たな性教育教材を開発しているところでありまして、特別支援教育での活用などを想定しているところでございます。

このほか、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案に関するワークショップ形式の意見交換などを実施したところでありまして、こうした様々な機会を通じて、共生社会の実現に向けた取組を進めているところでございます。

●熊谷誠一委員 札幌市立大学の共生社会の実現に向けた具体的な取組、連携については承知いたしました。

相模女子大学では、2021年度より高校を卒業した方の学ぶ機会を場を大学が積極的に創出し、障がい者と学生が共に学び合うプログラムを実施しております。

私も、実際に大学を訪れた折に話を伺いましたが、互いに触発し合い、高め合いながら、笑顔でコミュニケーションを取っている様子に感銘を受けたところでもございます。

札幌市においても、将来を担う学生たちが、ユニバーサルな視点を持ちながら学び、社会の中で活躍の場を見だしていくことは、大変、意義深いことと考えており、そのためにも、大学が多様な主体と連携して取組を進めていくことは大変重要と考えます。

さらに、少子高齢化やグローバル化の進展、価値観の多様化などに伴い、地域課題も複雑かつ多様化している中、まさにこのユニバーサルな視点を持って課題に対応できる人材の育成が急務でございます。

こうした中、札幌市立大学は、この教育理念に人間重視を根幹とした人材の育成と、地域社会への積極的な貢献を掲げており、様々な課題に真正面から向き合い、解決できる人材を育てていく土壌は十分にあるものと考えます。

共生社会の実現に向けて、こうした人材育成を推進していくためにも、設置主体である札幌市としては、大学と積極的に連携していくことが必要であるのではないかと考えます。

そこで質問ですが、札幌市立大学における人材育成が共生社会の実現にも資するものとなるよう、今後、市として大学とどのように関わって

くお考えかお伺いたします。

●里 政策企画部長 札幌市立大学における人材育成への関与について、お答えをしたいと思います。

札幌市が定めた大学の中期目標におきましても、ユニバーサルに関する課題解決への貢献を期待しているところでありまして、そのためには、幅広い知識や教養を備えた人材の育成に向け、本市も協力していくことが重要と認識をしております。

今年度はデザイン、看護両学部の連携演習において、高齢者のフレイル予防につながる地域プロジェクトを、南区介護予防センターまこまないと協働する形で行ったところでありまして、こうした実践的な取組が、さらなる広がりを見せるように、本市としても引き続き連携していきたいというふうに考えております。

また、来年度におきましては、両学部の学生が分野を超えて学ぶ学際教育といたしまして、札幌市の政策について、市職員が直接講義を行います、札幌を学ぶという講義の中で、ユニバーサルについても取り上げることとしているところでございます。

札幌市といたしましては、ユニバーサルの考えが、将来を担う市立大学の学生に浸透し、実社会で活躍していけるよう、今後とも学内での講義や実習への積極的な関わりなども通じまして、共生社会の実現に向けた人材の育成につなげてまいりたいというふうに考えております。

●熊谷誠一委員 人材育成における大学との関わりについては、承知いたしました。

現在、定例会において審議されている、先ほども様々なご議論があったところでございますけれども、札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案において、市・市民・事業者が一体となった共生社会の実現に向けた取組の推進が掲げられております。

大学など、教育機関もその一翼を担うべきであることは言うまでもございませんけれども、札幌市

立大学として、教育や研究成果の発信を通じ、この共生社会の実現に向け、貢献していくことを期待いたしまして、私からの質問を終わります。

●和田勝也委員 私からは、特区を活用したGX産業の集積に向けた取組について、質問させていただきます。

札幌市では、産学官金21機関のGX・金融コンソーシアム、Team Sapporo-Hokkaidoにおいて、GX産業の集積と金融機能の強化集積を図るため、金融・資産運用特区、国家戦略特区という二つの特区を活用しながら取組を進めております。

具体的には、昨年北海道、札幌市が国へ提案し、金融庁の金融・資産運用特区実現パッケージに掲載された、銀行によるGX関連事業に対する出資規制の緩和や、日本参入時の法人設立に伴う手続に関する英語対応といった規制改革につつまして、既に、国家戦略特区の区域計画に掲載、内閣総理大臣の認定を受けており、できることから進捗しているものと承知をしております。

今後も、国が措置する規制改革を着実に活用していくことが重要と考えますが、一方で日本の再生可能エネルギーの供給基地と、アジア・世界の金融センターの実現という大きな目標に向け、取組を加速させていくためには、民間事業者の声をしっかり把握し、必要な規制改革の提案・実現にも継続的に取り組んでいく必要があると考えます。

我が会派では、昨年の第3回定例市議会において、GX産業の集積を図るためのさらなる規制、制度改革の提案・実現に向け、民間事業者とどのように連携していくかを問い、民間事業者などへのヒアリングを通じ、課題を把握し、規制、制度改革を実現していくとの答弁をいただいたところでございました。

そこで質問ですが、その後、GX推進室では、民間事業者からの課題の把握にどのように取り組んできたのかをお伺いいたします。

●納 特区・事業担当部長 民間事業者からの

課題の把握の取組状況についてですが、GX産業の集積を図るためには、GX分野とそれを支える金融・資産運用分野の両面におきまして、民間事業者の課題を把握する必要があると認識をしているところであります。そのため、これまで資産運用会社やGX事業者等、計47社に対しまして、個別にヒアリングを実施したところであります。

また、ビジネスEXPOなどの展示会や、GX事業者が集まるフォーラムの場を活用しまして、来場した民間事業者からも話を伺ったほか、Team Sapporo-Hokkaidoの特区ワーキンググループの構成員も、道内のGX事業者から事業展開する際の課題を伺ったところであります。

そのような結果、例えば、水素の貯蔵、保管に関するものや、洋上風力発電機の建設に関するものなど、GX事業を進める上での課題を把握することができたと考えております。

また、GX事業者から、法律だから仕方ないと諦めていたことも、国家戦略特区を活用すれば、緩和できる可能性があるということが分かったというような声を複数伺うこともできました。このように、まだまだ国家戦略特区の効用をご存じではない民間事業者も多いと思われることから、今後とも継続的に周知活動を展開し、障壁となる規制を緩和しながら、ビジネスがしやすい札幌の実現を目指してまいりたいというふうに考えておるところであります。

●和田勝也委員 民間企業へのヒアリングや各種イベント、Team Sapporo-Hokkaidoの構成機関からの情報提供などにより、事業者の声を把握しているとのことでありました。

GX産業の集積を図るためには、民間事業者が直面する課題を一つ一つ解決していくことが必要であり、国家戦略特区の規制改革の提案・実現は、そのための手段として非常に重要なものであると認識をしております。

一方で、どの規制にも守っているものがあり、

規制を緩和することで、市民の安全が脅かされる北海道・札幌の豊かな自然環境が破壊されるといったことがあってはならないことであります。

そのため、民間事業者の声に丁寧に耳を傾けつつも、社会環境や技術の変化も踏まえ、規制改革による具体的な影響も十分に検討した上で、国へ提案することが重要であります。

そこで質問ですが、ヒアリングの結果を踏まえ、GX産業の集積に向け、今後どのように特区を活用して取り組んでいくのかをお伺いいたします。

●納 特区・事業担当部長 GX産業の集積に向けました今後の特区の活用方法についてですが、まずはヒアリングを通じて把握しました課題を分析し、どの法令が、事業を進めていく上で障壁となっているのかを把握することが必要と認識しております。その上で、金融・資産運用特区を所管します金融庁や、国家戦略特区を所管する内閣府などから助言をいただきながら、その規制を緩和することで生じる効果や影響等について、精査をしていかなければならないというふうに思っております。

その結果、北海道・札幌におけるGX産業の集積と金融機能の強化集積に効果が見込まれ、かつ規制を緩和しても、安全面で悪影響が生じないものについては、国家戦略特区の規制改革として国へ提案し、実現に向けて地元としても取り組んでいきたいというふうに考えておるところであります。

●和田勝也委員 今後、GX産業の集積を加速させるため、特区を活用した規制改革の推進、GX産業における資金調達環境の整備、民間事業者との連携強化の3点について、規制改革の提案、実現を進めるよう求めます。

まず、特区を活用した規制改革の推進として、民間事業者の声を基に、特区ワーキンググループでの課題精査を強化し、西山局長は金融庁におられましたので、金融庁や内閣府と連携しながら、安全性を確保しつつも、事業推進を妨げる規制の

緩和を提案していただきたいと思っております。

次に、GX産業における資金調達環境の整備として、GX投資促進のための金融制度の充実、地域金融機関と連携した資金支援スキームの構築、国際金融都市としての基盤強化を目的とした、税制優遇措置の導入を提案いたします。

最後に、民間事業者との連携強化として、事業者の課題を継続的に把握するためのヒアリングの定期化、GX関連フォーラムを活用した情報収集の強化、Team Sapporo-Hokkaidoを通じた産学官金の協働体制のさらなる強化を求めます。

投資家が最も注目する点は、なぜ札幌なのかという理由を示すことであり、札幌を選ぶ理由を打ち出していくことが重要であり、そのためには、他都市では得られない付加価値や投資効果をプレゼンすることが必要だと考えます。

GX産業の集積と金融機能の強化は、札幌が持続可能な成長を遂げる上で不可欠であります。規制改革の推進により、民間事業者の課題を解決し、札幌をアジア・世界のGX拠点へと発展させるために、今後も、国との協議を重ね、特区を最大限活用しながらGXの推進に取り組んでいくことを申し述べます。

それでは最後に、金融庁でご活躍され、GX推進担当局長に就任されました西山局長に質問をし、終えたいと思っております。

アジア・世界の金融センターの実現に向けて、金融庁での経験を生かして、どのように取り組んでいくのか、西山局長の意気込みをお伺いいたします。

●西山グリーントランスフォーメーション推進担当局長 ただいま、意気込みについて、ご質問がありました。

諸外国の国際金融都市を見ると、必ずしも首都機能を持つ都市のみに金融・資産運用業が集積しているわけではなく、一国内で複数の都市が特色を生かしながら、国際金融都市として発展している事例が見られるところがございます。

金融・資産運用特区は、国内四つの地域が指定されたものの、GXを中心テーマに据えた地域は北海道・札幌のみでありまして、北海道の再生可能エネルギーのポテンシャルを生かした優位性があるものと認識しております。

この優位性を発揮し、国内外の金融・資産運用会社や投資家に効果的にアピールしていくことで、金融機能の集積を図り、地域の成長産業の育成支援を実現することを通じて、国際的な金融都市を目指すことが可能と考えております。

私自身としても、金融庁で培った経験や人脈を最大限生かして、アジア・世界の金融センターの実現に尽力してまいり所存でございます。

●定森 光委員 私からは、官民連携の推進と地域おこし協力隊の活用の2点について、お伺いをいたします。

最初に、官民連携の推進であります。人口減少・少子高齢化の進展により、本市が直面する行政課題や地域課題は、今後ますます複雑化・多様化していくことは避けられません。こうした状況に対応していくには、企業やNPOなどの民間事業者と連携をし、互いの強みを生かしながら、課題解決に取り組む協働文化を本市として醸成していくことが不可欠であると考えます。

こうした中、本市は昨年7月、SAPPORO CO-CREATION GATEを開設し、官民連携に関する民間事業者からの相談や提案を一元的に受け付ける窓口を設けました。この事業では、札幌市の各部局が示す課題に関する提案を募集するテーマ型と、テーマを問わず地域の発展や課題解決に関する自由な提案を受け付けるフリー型の2種類の提案を受け付けております。

事業開始時には、目標として1年間で100件の提案、そして連携事業の成立を5件とする目標を掲げておりました。開設から半年以上が経過した今、実際の取組状況がどうなっているのか気になるところであります。

そこで質問ですが、官民連携窓口にどのような事業者からの提案があり、官民連携の成立につな

がったのか取組実績について、伺いをいたします。

また、これまでに寄せられた事業者からの反応についても、併せて伺いをいたします。

●玉井公民・広域連携推進室長 官民連携窓口の取組の実績と、それから事業者さんからの反応ということのご質問だったかと思えます。

昨年7月末に開設以降、我々で設置いたしました官民連携窓口、SAPPORO CO-CREATION GATEに対しまして、2月末時点の数字になりますが、事業者様から69件の多様な官民連携に関するご提案がありました。そのうち、約8割が道外企業のご提案となっております。

また、具体的な事例といたしましては、アウトドアに関する視点をまちづくりで活用することを目指しまして、コロニアスポーツウェアジャパン株式会社様と締結した包括連携協定、それからNHK跡地を活用した公共空間の在り方に関する実証実験など、16件の官民連携事業を創出しております。

対話を行いました事業者の方からは、官民連携に対する提案窓口が分かりやすくなったということ、それから市役所の様々な部署に絡む案件を仲介、調整してくれる仕組みは画期的である、などの声を頂戴しておりまして、一定の評価をいただいているものと認識しているところでございます。

●定森 光委員 2月末時点、約8か月ぐらいですか、69件の提案があったということで、そして連携事業が目標5件だったところが16件できているということで、窓口ができたことによって、一定の官民連携の促進ができているということだと思います。

一方で、先ほど答弁の中で8割が道外の事業者ということでもあります。これは、道外からいろいろな力を呼び込んでいるという面もありますけれども、市内の中小企業やNPOなどからの提案はまだ一部であるということだと思います。

自治体との連携実績を多く持つ道外の企業が先行して、こうした提案・連携ができているということには理解しますが、札幌市内は、中小企業が大半でございまして、地元の経済を支える重要な役割を担っております。

また、NPOも地域課題に精通しており、地域密着型の協働事業においては欠かせない存在であると思います。

これまで本市として、この窓口の周知のために東京でいろんな周知活動をしたり、市内ではN o M a p sでの協働イベントをやったり、認知度向上に努めてきたということは承知をしております。

今後は、市内の事業者向けの周知をより積極的に行い、札幌市と協働することの意義を多くの市内の事業者にも広めていくことが必要であると考えます。

そこで質問ですが、民間事業者に対し、札幌市と協働することの機運をどのように醸成していくのか、本市の考えをお伺いいたします。

●玉井公民・広域連携推進室長 民間事業者に対する機運醸成についてのご質問でございます。

委員のご指摘のとおり、地域・行政課題の解決に資する官民連携を進める上では、より多くの民間事業者のアイデア、ノウハウ等が必要不可欠ということでございます。そのためには、市内事業者の積極的な参画というものが非常に重要であるというふうに我々も認識するところでございます。

市内事業者の官民連携の機運醸成に向けましては、地元経済団体の会合へ出向いてご説明するなど、官民連携窓口の周知ということを展開してまいりました。そのほか、来週ですね、3月17日には、札幌市内でフォーラムを開催いたしまして、官民連携の取組事例の紹介であったり、官民共創に関する基調講演なども行う予定をしております。

今後につきましては、参考になる事例を着実に積み上げながら、様々な機を捉えた周知活動を行

いまして、民間事業者の皆様と本市との連携・協働に関する関心を高めてまいりたいというふうに考えてございます。

●定森 光委員 市内事業者の官民連携の参画も重要という認識の下、様々な機を捉えて周知をしていきたいということでもあります。

日頃から、市内の事業者と関わりのある部局、まちづくり政策局以外にも経済観光局や市民文化局など、いろんな部局が、日頃からいろんな事業者と付き合いがあると思います。こうした機会にも周知が図られていくよう、全庁的に周知活動の促進をお願いしたいというふうに思います。

また民間事業者に周知していくときには、行政の側の課題認識を伝える方法も大事だというふうに思います。

テーマ型ですね、ホームページに課題が載っているわけですが、漠然とした札幌市が抱えている課題を載せるのではなくて、行政としては取り組みたいけど、自分たちだけではできない課題、こういったものを具体的に発信していくことが、市内の事業者も自分たちならそれなら協力できるというふうに関心を引き寄せていくことになると思います。

官民連携を成功させていくには、公民・広域連携推進室だけではなく、実際に事業を所管する各部局の主体的な関与が不可欠であると思います。この点については、これまでの議会でも取り上げてきたところでございます。

2023年の第4回定例会でも、官民連携の推進に向けた本市の体制について質疑を行い、本市の官民連携の基本的な考えを共有するための指針を策定するとありました。この指針、5月に公開されていると承知をしております。

しかしながら、現在までテーマ型、各部局が挙げている課題ですが、32件ホームページにも公開されておりますが、そのうちの29件は、まちづくり政策、経済観光、市民文化、保健福祉と、この四つの局で占められており、官民連携の取組が特定の部局に今とどまっている状況だとい

うふうに感じます。日頃から、民間事業者と関わりのある機会、部局によって違うということがあるのは理解をいたしますが、本市はアクションプランに協働する市役所の実現を目指しております。より多くの部局が課題を発信し、官民連携の機会を広げていくということが求められております。

そこで質問ですが、本市職員の官民連携に対する理解を深めるために、どのような工夫を行ってきたのか伺いをいたします。

また、来年度に向けて、さらなる理解促進のために、どのような取組を予定しているのか伺いをいたします。

●玉井公民・広域連携推進室長 市の職員の理解促進のための工夫、それから次年度の取組というところのご質問でございます。

官民連携の推進に当たりましては、民間事業者の皆様と共創することに対する職員の理解促進が非常に重要だと認識しております。

このため、官民連携窓口の設立時に全庁を対象といたしました説明会、それから関係部局への勉強会というものを実施し、官民連携指針や窓口の仕組みについて周知を行ったところでございます。

また、昨年末には150名ほどの職員を対象といたしまして、横浜市の官民連携窓口でご活躍されていた元職員の方を講師に招きまして、官民共創に当たって行政が配慮すべき観点、考え方について研修を行ったところでございます。

これらの取組の結果、各部署から我々の公民・広域連携推進室に対しまして、官民連携に関する相談が徐々に寄せられてきているという状況でございます。提案に至る前に、各部署と民間事業者との対話をコーディネートする機会であったり、年度途中からテーマ型の課題掲載依頼をいただくというようなケースが出てきてございます。

次年度につきましては、引き続き、効果の高い職員研修というものを企画・実施するとともに、庁内のイントラネット上で官民連携の考え方で

あったり、事例の情報発信などにも積極的に取り組みまして、職員の官民連携の理解、それから挑戦意欲の向上を図ってまいりたいというように考えてございます。

●定森 光委員 研修等、いろんな取組を行って、年度途中でも、いろんなテーマ型の課題が追加されるなどの効果が出ていたということであります。ぜひ、研修会を継続し、また内容の充実を心がけていただきたいというふうに思います。

また、職員の挑戦意欲の向上ということもありました。ぜひ、役職者に対する研修というのをご検討いただければと思います。

官民連携、これは新たな挑戦の機会と捉えて、職員が安心して取り組める環境というものが重要だと思います。特に、役職者の方がそうした意識を持ち、現場職員が挑戦しやすい、そうした組織をつくっていただくということが重要になってくると思います。

また、協働する市役所の実現、これには官民連携の窓口寄せられた事例のみならず、部局を超えた成功事例の共有と、職員がほかの部署の取組から学んでいく、こうした整備が重要であると思います。

近年、路線バスの減便・廃止、買物難民など、民間サービスのほうが縮小して、行政の役割への期待が高まっていく場面も増えてきております。

官民連携による成功事例の共有を通じて、官民の役割の違い、行政だからできる果たすべき役割の再認識ができ、そして行政と民間が協働することで生まれる市民サービスの充実、これを図っていただきたいというふうに思います。公民連携推進室には、職員が協働に主体的に取り組めるような環境を整備し、札幌市の官民連携の取組が発展するよう求めて、次の質問に移ります。

次に、地域おこし協力隊について質問をいたします。

今月中に決定、公表される見込みである第3期さっぽろ未来創生プランでは、人口減少緩和戦略の一つとして、若い世代へ向けたアプローチの強

化が新たに加わります。まず、その施策の一つとして、地域おこし協力隊を来年度から導入し、移住・定住支援の取組を強化することになっております。

地域おこし協力隊、過疎地域の取組と思われるがちですけれども、近年では政令指定都市でも積極的に導入が進んでおります。

例えば仙台市では、10名以上の隊員が市内の担当の地区ごとに地域の魅力発信や活性化に向けた活動を展開しております。

本市においては、札幌市移住促進地域おこし協力隊として、道外からの移住者を1名受け入れ、各地域の魅力発信、移住相談対応、SNSを活用した情報発信や動画制作など、これらを通じて定住促進を図ることが想定されております。

本市が地域おこし協力隊を導入する意義としては、移住者の視点をまちづくりに生かせることはもとより、地域に根差した活動を希望する若者や、社会貢献意欲のある人材の受皿になる点にあると考えます。新たな地域の担い手を育成し、地域の活性化につなげることが期待できます。

しかしながら、ほかの都市の事例では、移住したばかりの隊員が地域活動に取り組む上で、新しい環境への適応や人間関係の構築に苦勞し、十分に活動ができない場合も報告されております。一方で、自治体が適切な環境整備や支援を行うことで、隊員がその力を十分に発揮し、成果を上げている事例もあります。

本市においても、隊員が安心して活動できるよう、適切な支援策を講じることが重要と考えます。

そこで質問ですが、札幌市としてどのように隊員の活動を支援していくのか、お伺いをいたします。

●里 政策企画部長 地域おこし協力隊の隊員への活動支援についてお答えをいたします。

隊員には、任期3年の間で札幌のよさを体感していただきながら、安心して生活をしていただきつつ、地域との絆を深めることで、道外からの移

住促進というご自身の活動がより効果的で、魅力あるものになることを期待しているところでございます。そのため、札幌市で移住促進に取り組んでもらう地域おこし協力隊でございますけれども、本市職員による支援のほか、民間事業者に伴走支援業務ということで委託をすることで、より充実した支援体制を整備していく予定としております。

来年度は、隊員1名ということでございますので、この事業者には隊員の方が孤立化をしないように、類似業務の経験なども生かしながら、活動計画の作成ですとか、あとは定期的なミーティングの実施はもとよりですけれども、活動に必要なスキルアップの研修ですとか、あるいは視察の企画など、また、日常生活についての相談ということも含めて、きめ細やかなサポートを行ってもらうこととしております。

●定森 光委員 隊員が円滑に活動できるよう伴走支援をする事業者を活用して、きめ細やかな支援を行っていくということでありませう。

地域おこし協力隊の目的を考えると、与えられた活動をこなすだけでなく、隊員自らが地域の課題を発見し、主体的な取組を企画・実施することが大事であると思います。そのためにも、委託事業者と札幌市が連携をしながら、隊員が能動的・主体的に動けるような環境を整えていただきたいと思います。

総務省の地域おこし協力隊の定住状況等の調査結果、これによると、令和5年度末で任期終了した隊員の定住率は64.9%。そのうち、任期後のなりわいとして起業した割合が43%、就業が37%と、起業が最も高い割合となっております。これは地域おこし協力隊というのは、最大3年間ですけれども、この任期中に培ったノウハウや人脈などを生かして、まちづくりを担う事業で起業するための基盤ができる制度でもあると言えます。隊員の多くが行政と協力しながら活動していくことを考えれば、行政が隊員のキャリア支援を積極的に行っていくことは地域への定着を促し、持続可

能なまちづくりにもつながっていくものと思います。

しかしながら、ほかの自治体の事例を聞いてみますと、3年間与えられた活動だけで手いっぱいとなって、任期終了後について考えたり準備したりする時間が取れずに、定住・定着につながらないケースも散見しております。

札幌市においても、起業に向けた支援や地域おこし協力隊の経験を生かせる職種への就業・転職の支援、また行政への採用や協力体制の構築など、多様な選択肢を提供していくことも考えることが重要だと思います。

3年間の活動が終わった後も、隊員が札幌で活躍し続けられるよう、本市としてどのように支援を行っていくのかを明確にすることが大事であると思います。

そこで質問ですが、これから始まる札幌市移住促進地域おこし協力隊の第1号となる隊員の方の3年後について、どのように考えられているのか、伺いをいたします。

●里 政策企画部長 隊員の3年後についてのご質問でございました。

札幌市といたしましては、隊員のまずは3年間の活動によりまして、三大都市圏からの転入者数の増加ですとか、札幌圏の魅力向上に一定の成果を出していただきたいというふうに考えているところでございますが、もちろんその上で、任期終了後も本市に定住していただき、引き続き、3年間の活動を踏まえた本市のまちづくりの大切な仲間として、さらに活躍を続けていただくということも大いに期待をしているところでございます。

そのため、3年後の隊員の起業や、あるいは就業ということに向けて、創業促進のための補助制度の活用ですとか、就業サポートセンターによる求職支援のほか、定期的な交流会の実施など、本来の活動にとどまらない人間関係の構築といったことに向けた支援につきましても、取り組んでまいりたいと思っております。

●定森 光委員 任期終了後もまちづくりの大

切な仲間として、いろいろなことを考えていきたいということでありました。

隊員の取組が一過性にならないように、市にも様々な形でのフォロー体制をお願いしたいというふうに思います。

また、外から来た隊員からのいろいろな知見、培った知見ですね、札幌市が行う様々な移住促進の政策にも生かせると思いますので、政策への反映という観点も大事にさせていただければと思います。

また、ほかの都市の事例を見ますと、地域おこし協力隊、この移住促進以外の行政分野や、区ごとの特徴的な地域課題の解決にも活用されております。

今回の取組もモデルケースとして、市政全体での地域おこし協力隊の活用の可能性、これもぜひ検証していただいて、効果的な運用につなげるよう求めて、私の質問を終わります。

●竹内孝代委員 私からは、札幌市雪対策審議会について質問をいたします。

今年度4回にわたり開催してきました、持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会において、これまでパートナーシップ排雪制度の見直しを中心に議論がされてきました。その中で、パートナーシップ排雪の地域負担をなくし、行政が生活道路全体の約3,800キロメートルを除排雪する手法の素案が示され、今冬も試験施行等を実施しているところであります。報道で見聞きする情報だけでは、開始時期や具体的な水準が分からない状況に、地域からは不安や困惑の声も聞こえてきております。

昨日、開催されました第4回検討会の中では、新たに設置する審議会において、検討会の議論を引き継ぎ、生活道路除排雪の在り方も含めた除排雪全体について議論、検討していく旨、事務局から説明がありました。

しかし、結局のところ、いつまでに何が決まっていくのかは判然としないままであります。

昨今のバス運転手不足により、バス路線の減便

や廃便が続くなど、人手不足による市民生活への影響を考えると、除排雪の在り方についても例外ではなく、今後どうなっていくのか、多くの市民がその行く末を気にしているところです。

まずは当面の除排雪の在り方をどうするつもりなのかについて、早急に結論を示していく必要があると考えます。

そこで質問ですが、当面の除排雪の在り方について、審議会においてどのように議論し、いつまでに打ち出していくお考えか伺います。

●里 政策企画部長 当面の除排雪の在り方の議論についてお答えをいたします。

ここ5年、10年といった当面の除排雪の在り方につきましては、将来的な担い手不足や財政見通し等を踏まえつつも、現状の除排雪水準、あるいは予算規模といったものを検証の上で取り得る選択肢がないか、何かほかの手法がないかということについて、ご議論をいただく考えであります。

その上で審議会では、将来を見据えた雪対策の長期的な展望についても議論、ご検討をいただき、令和8年度には、持続可能な雪対策の方向性をまとめた基本方針を、若干、中長期的な期間を見据えた方針になると思っておりますが、基本方針といったものを策定したいというふうに考えております。

そしてその後、その基本方針に基づきまして、現行の札幌市冬のみちづくりプラン2018に変わる新たな計画、これは、例年これまで10年計画で作ってございましたけれども、新たな雪対策の基本計画を策定し、具体の施策を示していこうというふうに考えております。

●竹内孝代委員 当面の除排雪の在り方については、5年、10年の在り方を考えながらも、雪対策の長期的な展望ということで、令和8年度に中長期的な、そういった展望の基本方針というものを策定するというものであります。

その検討に当たりましては、今後、人口減少が進み、そして人口構造が変化していくということを踏まえまして、我が会派では、これまでの考え

方から脱却した革新的な視点を取り入れていく必要があるというふうに考えております。

今後、高齢人口が増えていく中で、除雪が困難な世帯というものが増加していくこと、また、在宅介護サービスや宅配事業の利用というものがますます増えていくということは明らかであります。雪対策における市民の考えやニーズの変化は避けられません。

そうした中、公的除排雪の水準という観点においては、今後の技術革新によりまして、効率化、省力化というものが進んでいくことが期待される、その一方で、行政だけで全ての雪の課題に対応していくということは困難であるということは明白であります。

我が会派は、先日の代表質問において、公的除排雪の観点からだけではなく、冬の暮らしを快適にするという観点からの新たな技術導入を求め、秋元市長からは、企業、大学と連携しながら推進していく旨の答弁をいただいたところであります。

こうした観点から、取組を推進していくに当たっては、例えばハウスメーカーとの協力により、雪に強い住宅や雪捨て場が確保された住宅の研究、また、地域の空き地を活用した雪捨て場の確保など、これまでとは異なる視点からも検討していただきたいと考えております。

そこで質問ですが、雪対策の長期的な展望について、どのような観点から検討を進めていくのか伺います。

●里 政策企画部長 雪対策の長期的な展望についての観点についてお答えをいたします。

雪対策につきましては、長期的にはさらなる担い手不足の進行ですとか、厳しさを増す財政状況を想定して、除排雪体制の抜本的な見直しですとか、先端技術の活用など、様々な観点から検討を進める必要があると考えております。特に、これまでの先端技術の活用と言いましても、一人乗り可能な除雪機械の導入ですとか、あるいは作業日報の作成の自動化といった、除排雪作業側の効率

化ですとか、省力化といったことが中心でありまして、それはそれで突き詰めていく必要があると思っておりますが、ご質問の中にもありまして、冬暮らしを快適にするという観点も非常に重要であるというふうに認識をしております。

このため、庁内におきまして、既存の考えに縛られない施策の検討、検証を進めることはもとより、企業や大学と連携をしながら、産学官一体となって、冬暮らしを快適にするイノベーションの誘発に取り組んでいきたいというふうに考えております。

●**竹内孝代委員** 様々な課題を抱えておりますこの除排雪体制ですので、今、答弁がありましたように、抜本的な見直しをしていくことの必要性ということも言及がありましたけれども、今後、先端技術の活用という様々な観点から検討を進めていただきたいと思っておりますし、私どもも取り上げております、この冬暮らしを快適にというテーマというのは、市民が求めるとても大切なテーマであります。答弁もいただきましたけれども、産学官が一体となったイノベーション、つまり、革新や新しい切り口からの新たな取組と雪対策審議会の設置を契機に、スピード感を持って雪対策を進めていただくことを求めまして、質問を終わります。

●**山田洋聡委員** 企業版ふるさと納税と札幌市雪対策審議会について伺います。

まずは、企業版ふるさと納税について伺います。

経営者の方々といろいろとお話をさせていただく中では、やはりお金の話になることがとても多く、特に税金という話になることが度々あります。その内容としましては、納税することは義務であり、誰かのためになるお金ということで、仕方なくもあり、正しく使われるのであれば喜んで納税をしますということが、内容としてはよく話をされます。

私がお会いする経営者の方々の中では、特に子どものために使ってくれるのであれば、もっと多

く納めてもいいということをする方も多くいらっしゃるのが実情でございました。こうした企業経営者の思いを札幌市の寄附に結びつけていくということは大変有意義であり、重要なことだというふうに考えます。

企業版ふるさと納税は、昨年末、政府が閣議決定しました2025年度税制改正大綱におきまして、税制優遇が3年間延長される見通しとなったところでありまして、札幌市においても企業の積極的な取り込み、つまりは、札幌市というまちへ期待を集めるということがポイントになるというふうに考えます。

そこで質問ですが、企業版ふるさと納税の現在の状況や成果、今後の方針について伺います。

●**里 政策企画部長** 企業版ふるさと納税の現状ですとか、今後の方針などについてお答えをいたします。

企業版ふるさと納税は、企業による社会貢献意識の高まりですとか、制度自体の認知度向上、そして、このたびの制度延長ということで、今後一層の広がりを見せていくものというふうに認識をしているところでございます。

札幌市におきましても、寄附対象事業の拡充や、協力事業者による寄附検討企業に対する説明会の開催などを行っておりまして、さらなる寄附獲得に努めているところであり、今年度は、現時点で17件、約3,700万円の寄附をいただいたところでございます。

また、この企業版ふるさと納税の制度を活用し、保健福祉局で実施をいたしました障がい者DXリスクリング事業というものが、官民連携による取組の成果として認められまして、大臣表彰を受賞したところでもございます。

今後も寄附文化を通じまして、地域課題を官と民が手を携えながら解決していく共創の輪を広げていくため、来年度からは、個人版のふるさと納税に関する業務も、総務局からまちづくり政策局のほうに移管をいたしまして、制度の周知ですとか、積極的な活用など、個人版と企業版を一体的

に進めていきたいというふうに考えております。

●**山田洋聡委員** 企業版ふるさと納税の取組から官民連携事業につながったりですとか、今回、表彰を受けたところは障がい者雇用というところも関連していると思います。そこはまた別のタイミングで質疑したいと思いますが、いろんなつながりがあるということはとても素晴らしいことだというふうに思います。

近年では、企業が社会課題を提示して、自治体に解決策を公募するということが、寄附先を決定する企業版ふるさと納税というのでもありまして、札幌市もエントリーをした実績があるというふうに伺っております。札幌市が全国各地に出向いて、広報して募集するというのを考えますと、このような公募企業からの寄附を受けるということは、非常に有効な手段だというふうにも考えられます。

また、このような取組が広がっているということは、寄附を考えている企業のニーズが増えてきているということであり、企業の寄附をしたいという思いと、札幌市の事業をいかに結びつけていくかが重要でありまして、企業版ふるさと納税を増やしていくためには、どのようなやり方がいいのか、失敗を恐れずに行動を起こしていく必要があるというふうに思います。

営業の世界では、トップセールスになる共通点がありまして、これは圧倒的な行動量ということで共通としてありますので、思いついたらまずやってみるというくらいの気構えで取り組んでいただきたいというふうに思います。

そこで質問ですが、企業側から自治体に公募して寄附先を決定する仕組みへの、これまでの実績と今後の取組について伺います。

●**里 政策企画部長** 企業側からの公募についてお答えをいたします。

企業による自治体への企業版ふるさと納税を活用した公募に対しまして、昨年度、令和5年度でございますけれども、ウェルネスというテーマで、それから今年度につきましては、移住・定住

による地域活性化というテーマでそれぞれ公募がありまして、それについて1件ずつ申請を行ったところでございます。昨年度のウェルネスの公募は採択をいただきまして、活用させていただいたところでございます。

今後、企業が公募を通じて寄附先を検討する取組が増えるということも予想されますことから、関係機関ですとか協力事業者などを通じまして、積極的に情報収集を行い、公募申請に努めるなど、様々な手段を活用して寄附獲得へつなげてまいりたいというふうに考えております。

●**山田洋聡委員** 積極的に情報収集を行うということでございましたが、先ほども申し述べましたとおり、どんどん動いていただければというふうに思います。

大前提としまして、札幌市が適正な事業の実施や予算執行に努めて、それを誰もが理解できる状況で公表した上で、札幌市発展のために企業への寄附をお願いするというのが筋かというふうに思います。本事業を推進させていくのであれば、当然、当局だけではなくて、全庁一丸となって、適正かつ効果的な予算執行に努めていただきたいことを求めまして、次の質問に移ります。

次は、札幌市雪対策審議会についてでございます。持続可能な雪対策の実現に向けましては、除排雪の在り方はもとより、市民生活や経済活動への影響、積雪寒冷地である札幌ならではの冬の暮らしや働き方など、議論すべき内容は多岐にわたります。

我が会派は、先日の代表質問におきましても、最重要課題である将来の担い手不足の解決のため、イノベーションの導入による除排雪の抜本的な見直しを求め、秋元市長からは企業や大学などと連携しながら、効率的かつ効果的な手法につながるイノベーションを誘発していくとの答弁があったところでございます。

そうした中、新たに設置する札幌市雪対策審議会におきまして、有識者や事業者、市民を交えて様々な観点から議論を展開していくことは、課題

解決に資するものと考えておりますが、審議会が期待どおりの成果を上げていくためには、市役所内部の体制も重要な役割を持つのではないかと思います。

雪対策につきましては、審議会運営を支える市役所の中においても、イノベーションの観点をはじめとした様々な分野について、横断的に検討や取組を推進する体制が確立されていなければ、円滑かつ有意義な議論が展開されがたいものと思慮いたします。

そこで質問ですが、審議会議論を踏まえ、今後の雪対策を推進していくに当たっては、庁内横断的な体制の構築が重要と考えますが、どのように取り組んでいく考えか伺います。

●里 政策企画部長 雪対策の庁内横断的な推進体制の構築についてお答えをいたします。

将来的な担い手不足や財政見直しなどを踏まえますと、今後の雪対策は社会情勢の変化や技術革新等への臨機な対応と合わせて、大局的かつ中長期的なまちづくりの視点からの検討が重要であり、ご指摘いただいたような庁内横断的な体制は必要不可欠と考えております。

このため、まちづくり政策局が統括役を担うということにしましたけれども、関係部局といたしましては、総務、財政、市民文化、経済観光、建設という各局が一体となって、除排雪の手法や体制、予算規模の検討、それから市民ニーズの把握ですとか理解促進、そして経済活動への配慮や技術革新、イノベーションの導入など、様々な観点から検討いたしまして、そして実際的な取組も推進できる体制ということを整えたというふうに思っております。

今後の雪対策の推進に当たっては、この体制の強みを存分に生かしながら、分野横断的に取り組むとともに、課題に応じて適宜、区役所をはじめ、その他の部局とも協力・連携体制を広げまして、取組を進めてまいりたいというふうに考えております。

●山田洋聡委員 しっかりと横断的な体制を整

えていくという答弁で、大変期待をしているところでございます。

雪対策につきましては、市民の実生活に直結するという影響の大きさもございまして、関心や注目度が非常に高いものということから、審議会に限らず、様々な場面で市民の考えや意見を捉えていくということにも、しっかりと取り組んでいただきたいというふうに考えます。

特に、除排雪の検討に当たりましては、今シーズンの気象情報を見ても分かるとおり、区によって降雪量に差が生じている実態もありまして、そもそもの道路環境にも違いがあることから、地域性という観点を考慮することが重要と考えます。

このため、審議会の議論を進めていく際には、現場を知る各区の土木センターや、地元住民の意見をしっかりと反映させながら、既存の手法に縛られることなく、柔軟な発想で、新たな除排雪の在り方を検討していただきたいというふうに考えております。

そこで質問ですが、審議会において、地域の実情を取り入れながら議論を展開していくために、どのように取り組んでいく考えか伺います。

●里 政策企画部長 地域の実情を踏まえた取組ということでお答えいたします。

雪対策の議論におきましては、今お話にもありましたとおり、地域によって課題やニーズも異なりますので、その実情をしっかりと把握することが重要というふうに考えております。

そこで、各区の連合町内会をはじめ、地域の関係者には適宜、審議会の進捗状況や今後の方向性について情報共有をして、その上で意見を伺ってまいりたいというふうに考えておりますし、あわせて、各区土木センターや除雪センターにご意見をたくさんいただきますので、こうしたご意見ですとか、市民アンケートの結果などを分析し、より詳細な地域ニーズの把握、あるいは課題の分析ということを行ってまいりたいというふうに考えております。

そして、こうした地域のご意見ですとか、実情

というものを審議会や庁内における雪対策の検討にしっかりと取り組んでいくことで、地域特性を考慮した持続可能な除排雪体制の構築を目指してまいります。

●山田洋聡委員 各地元の町内会連合会などの意見もしっかり聞きながらやっていくということでございましたが、先ほどのうるしはら委員からの質疑の答弁にもありましたけども、たらい回しになるみたいな話は、本当にあってはならないと思いますし、関係局がたくさんにわたって、今回、まちづくり政策局が音頭を取るとしたときに、何か人ごとのようになりがちのような感じが、もしかすると懸念されるということがありますので、各局が主体的に取り組んでいただけるような仕組みをぜひぜひ取り組んでいただきたいというのと、本当に町内会の方々は、ふだん土木センターとやり取りをすることに慣れているというか、たけている部分もありますので、言ったのに聞いてないみたいな話になると、すぐ対応するみたいなことは、いつまでも実現できないというふうに考えられますので、先ほども答弁ございましたが、横断的な取組をぜひぜひ実現していただきたいというふうに思います。

●おんむら健太郎委員 私からは、金融都市実現に向けたプロモーションについて、幾つか伺っていきます。

先般行われた代表質問で、私たちの会派は、たけのうち委員が国際金融都市の実現に向けた今後の取組について質問いたしました。

本市からは、様々な海外事例を含めた基礎調査結果を踏まえつつ、国内外で札幌の認知度向上に向けたアピールを行うという答弁があったところです。

海外の資産運用会社などに札幌に進出してもらうためには、札幌がどのようなビジョンを掲げ、国際金融都市を目指しているのかを発信し、ほかの地域にはない札幌の特性や優位性を訴求していくことが重要です。

札幌は、東京、大阪、福岡といった、先行して

取り組んできたライバル都市と比べると後発であることから、国際金融都市を目指すに当たり、国内外において、いかに効果的なプロモーションを行っていくのかという視点が大切なポイントの一つになると考えます。

そこで質問ですが、今年度の振り返りとして、どのようなプロモーションを実施してきたのか伺います。

●葛西誘致・広報担当部長 今年度を実施したプロモーションにつきまして、お答えをいたします。

令和6年度におきましては、産官学金の21機関で構成するTeam Sapporo-Hokkaidoと連携を図りながら、ターゲット別に様々なプロモーションを展開してまいりました。

まず、国内の企業向けましては、特区指定の翌月に当たります昨年7月に開催をした特区指定記念フォーラムを皮切りに、10月には東京でGX・金融企業誘致セミナー、12月には国内外の専門家や企業などを招いたグローバルGX・金融会議札幌を開催いたしました。

また、海外向けましては、約150か国から6万人以上が参加をする世界最大規模のフィンテックのビジネスイベントであります、シンガポール・フィンテック・フェスティバルに出展をしたほか、北海道との連携により、ニューヨークでのGX関連投資セミナーの開催や、現地の資産運用会社への個別訪問などを実施したところでございます。

●おんむら健太郎委員 金融投資は一朝一夕で実現できるものではございませんので、地道に一つずつ積み重ねていっていただきたいと思っておりますし、今年度の取組が今後につながっていくことを期待しております。

プロモーションには明確な正解があるわけではございませんし、また、その手法も一つではございません。札幌の実情やターゲットとなる国や企業のニーズを把握しながら、適切な手法を用いていく必要があります。

さきの代表質問で、海外の先進事例などを参考にしながら、中長期的な視点に立ち、効果的な施策を検討していくという答弁がありました。新たな要素を加えながら、トライ・アンド・エラーを繰り返していくことがプロモーションにおいては重要です。

そこで次の質問ですが、次年度のプロモーション活動について、どのように取り組まれていくのか伺います。

●葛西誘致・広報担当部長 次年度のプロモーション活動についてお答えをいたします。

令和7年度につきましては、昨年末に開催をして好評をいただきましたグローバルGX・金融会議札幌や、首都圏でのセミナーを引き続き実施する予定でありますほか、これらのイベントの開催に合わせまして、道内におけるGX事業の現地視察ツアーを実施するなど、認知拡大に向けたプロモーションを強化してまいりたいと考えております。

また、海外のビジネスイベントなどへの参加につきましては、本年度も出展をいたしましたシンガポールのほか、国や関係団体と情報交換を行いながら、札幌に誘致するターゲット企業が多く参加するイベントへの出展なども検討してまいりたいと考えているところでございます。

加えまして、海外へのプロモーションに際しましては、暮らしやすさや多様なレジャーを楽しめる環境など、札幌の魅力を多面的に発信することが有効でありますことから、関係部局とも連携を図りながら、海外の企業に対して、札幌を強く印象づけてまいりたいと考えております。

●おんむら健太郎委員 札幌には都市としての魅力や多様な強みがあると考えております。

海外へのプロモーションに関しましては、今、答弁にもございましたが、他部局との連携、経済観光局では海外企業誘致をやっておりますよね。そういったところとの連携ですとか、札幌の様々な可能性をアピールしていくことも一つの有効な手段となると考えておりますので、ぜひとも多様

な手法にトライしていただきたいと思います。

資産運用会社などを誘致していくため、このように対外的なプロモーションを実施していくことは重要な取組でございます。

一方で、札幌市が掲げるこのGX・金融都市の概念は、北海道内でのGX産業の振興が重要な要素となっていることから、国内、とりわけ札幌・北海道内において、GX・金融都市のビジョンを市民に共有していくことが重要になってくるのではないかと考えるところでございます。

先般、オリパラのときもそうだったんですけど、市民への理解ないし共感をいただくことは非常に重要だと思いました。GXが札幌に何をもたらすのか、GXを推進することで、札幌の発展にどうつながるのか、こういった概念を市民に正しく知ってもらうことで、札幌が金融都市を実現するために行う誘致活動についても、市民からの理解や支援につながっていくのではないのでしょうか。

そこで三つ目の質問となりますが、GX・金融の取組に関して、市民に向けて、どのように周知してきたのか、また、今後どのように展開していくのか伺います。

●葛西誘致・広報担当部長 GX・金融の取組に関する市民に向けた周知についてお答えをいたします。

本年度における市民向けの周知活動といたしましては、GXの目的や意義をより分かりやすく身近に感じてもらうため、テレビ番組を制作して地上波で放送しましたほか、特に、若い世代への理解を促進するため、北海道大学を会場に、著名人を招いたセミナーを開催するなど、様々な形でプロモーションを実施してまいりました。

また、広報さっぽろにおきまして、GXの特集記事を掲載しましたほか、12月には、Team Sapporo-Hokkaidoのウェブサイトを立ち上げるなど、市民にも分かりやすく情報発信を行ってきたところでございます。

次年度に向けましては、引き続き、Team

S a p p o r o - H o k k a i d o と連携を図りながら、将来を担う若い世代をターゲットとしたプロモーションを強化するなど、GX・金融の集積に対する市民理解の促進に努めてまいりたいと考えております。

●おんむら健太郎委員　これから札幌市が大きく姿を変えていくときに、やはり重要なのは、市民からの後押しだと思います。ぜひ、老若男女を問わず、多くの方に応援していただけるよう、各世代に向けたプロモーション活動を強化していただくことを求めまして、私からの質問を終わらせていただきます。

●たけのうち有美委員　私からは、ウォーカブルの取組について伺います。

1点目は、冬のウォーカブルについてです。我が会派はこれまでも、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する、「居心地が良く歩きたくなるまち」、いわゆる、ウォーカブルシティの推進を求めてきました。

先日の代表質問で、来年度策定予定の（仮称）札幌市ウォーカブルビジョンでは、どのようなまちを目指すのか質問したところ、札幌の魅力である明瞭な四季を感じながら、誰もが安心して楽しく歩くことにより、地域の魅力に触れ、様々な出会いや交流が生まれ、居心地がよく、健康に暮らすことができるまちを目指しているという答弁がありました。これまで本市では、明瞭な四季の中でも魅力である一方で、課題でもある冬のウォーカブルについて、市民参加のワークショップなどで様々な意見を集め、実証実験を行いながら検討を進めていると聞いています。

先月行われた実証実験の一つ目である北区の偕楽園公園では、ふだん、雪捨て場として使用されている場所に道を作り、スノーキャンドルやスノーアートを設置した結果、地域住民など約200人が来場したとのこと。私も現地に行きましたが、スノーキャンドルがきれいにともり始める中で、SNSで注目されているスノーアートを生で見ることができました。近隣の専門学校生をは

じめ、地域の方々、そして現地に赴いたの方々などの会話から、子どもたちも含めて、多くの方が注目して足を運んだことが分かりました。

二つ目の実証実験である厚別区新さっぽろにある科学館公園では、天候にも恵まれ、屋外での映画上映や、ウォークラリー、雪遊びなどのコンテンツの提供のほか、休憩場所としてこたつを用意するなどした結果、子ども連れの市民を中心に約4,000人が訪れたとのことでした。

冬のウォーカブルの取組は、冬でも外出してみようという外出のきっかけにもなりますし、家にこもりがちな冬期に積極的に歩いて外出することは気分転換になったり、健康面でのよい影響だけではなく、外出先では市民の交流が生まれるなど、よい面が多々あると考えます。

そこで質問ですが、今回の冬に実施した実証実験の目的と、そこから得られた知見、改めて浮き彫りになった課題について伺います。

●山内プロジェクト担当部長　冬の実証実験の目的、得られた知見、そして課題についてのご質問でございました。

今回の実証実験は、大きく二つの目的を設定しており、一つには官民連携による企画・運営の実践、そして2点目として、冬期にあまり活用されていない公園における、新たな公共空間の使い方への検証にございました。

今回の取組から得られた知見でございますが、まず官民連携については、官と民との間において、目指す姿や課題感に意識の違いがあったことを確認できた点にございます。

例えば、我々行政は全市に波及できるような、冬のウォーカブルの効果検証を重視している一方で、民間事業者の方々には、エリア内の集客、活性化を最優先にしたいといった思いが強く、その違いがあったため、企画の早い段階から十分な対話を重ねながら、意見をすり合わせるが必要だと認識したところでございます。

また、2点目の公園の活用についてでございますが、積雪が多い冬期間においても、にぎわい、

交流が生まれる場として活用できる可能性を改めて確認できた点でございます。

一方、浮き彫りになった課題といたしましては、冬期は特に悪天候となった場合も想定し、あらかじめ屋内空間と連携しておくことの必要性も感じたことや、これは通年の課題でもございますが、多様な市民が来場することを想定し、会場までの分かりやすい案内や、歩きやすい移動経路の確保といったユニバーサルな視点も持って、取り組むことが必要と改めて感じたところでございます。

●たけのうち有美委員 今回の実証実験は、冬期に外出する機会を提供し、家族でも、一人でも楽しめる内容だったため、寒い冬を前向きに捉えることができるものであったと評価をしています。答弁にもありましたが、会場までの分かりやすい案内や、歩きやすい移動経路の確保といった、誰もが安心して冬のウォーカブルを楽しめるユニバーサルな視点をどのように盛り込んでいくのか、今後に期待をしています。

また、官民連携の取組として、互いの立場を尊重しつつ、対話を重ねながら共創していくことは非常に重要であり、今後のウォーカブル推進にも大いに参考になるものと考えます。課題についても、今後さらに実証実験を行いながら、検証に努めていただきたいと思います。

昨年8月と9月に実施された公募型実証実験では、各実施団体が抱える課題や思いを共有する成果報告会が開催されました。この成果報告会には私も参加しましたが、実施団体を中心に参加者同士の新たなつながりが生まれるなど、今後の取組が期待できる場にもなったと思います。

冬のウォーカブルについても、ぜひ成果報告会を実施し、関係者同士の意見交換や新たな発見を促進していただきたいと思います。

次に、3月19日に開催が予定されている第3回札幌市ウォーカブルビジョン策定検討委員会について伺います。

昨年12月に開催された前回の検討委員会では、

ビジョンの中間骨子案が示され、都心、地域交流拠点、住宅市街地、それぞれの目指す姿や推進体制、支援内容について議論されました。こちらもオンラインで視聴しましたが、有識者の方々から多くの意見が出され、とても濃い議論になっていたと感じました。

さきの代表質問の答弁では、ビジョンにおいては、目指すまちの姿を分かりやすくイラストで示すとともに、産学官民の役割を明確化し、効果的な手法や支援策を盛り込むなど、行政だけではなく、地域の市民や企業等が、それぞれの立場に応じて活用できる内容とする予定とのことでした。

そこで質問ですが、今回の検討委員会ではどのような議論を想定しているのか伺います。

●山内プロジェクト担当部長 次回、検討委員会における議論の内容についてのご質問でございます。

12月に開催した前回の検討委員会では、有識者から都心、地域交流拠点、そして住宅市街地、それぞれのエリアで、札幌市が目指すまちの姿を示すイラストが、暮らしの中の様々な場面に応じて複数枚あると、市民にも伝わりやすいとの意見があったところでございます。

今月開催する検討委員会では、ビジョン骨子案を示す予定でございますが、実証実験で得られた成果などを踏まえたイラストやキャッチコピーにより、市民一人一人が自分の暮らしの中のウォーカブルを具体的にイメージできるような骨子案となるよう、現在作業を進めているところであり、その内容について、有識者から意見をいただく予定でございます。

本ビジョンについては、将来の都市像について広く市民から共感が得られ、産学官民が連携して、札幌のウォーカブルの推進につながるものを目指し、引き続き、議論を深めてまいりたいと考えております。

●たけのうち有美委員 実証実験の成果報告会では、各実施団体や市民が成果や課題を共有し、札幌市ウォーカブルビジョン策定検討委員会では、

は、策定検討委員会がオンライン配信されるなど、市民にとってウオーカブルの取組が見えるように取り組んだことはよかったと思います。

そういった意味で、市民がよりウオーカブルの取組をイメージできるよう、今後も努めていただきたいと思います。

健康、安全・安心、交流、にぎわい、脱炭素など、多くの可能性を秘めた、誰もが居心地よく歩きたくなるまち、ウオーカブルを市民・事業者・行政が一体となって作り上げていけるよう、今後も丁寧に取り組を進めていただくことを求めて、私の質問を終わります。

●米倉みな子委員 私からは、議案第16号 札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案について質問いたします。

市民ネットワーク北海道は、これまで、あらゆる差別のない共生社会の実現を繰り返し求めてきました。

私たちが目指す共生社会は、年齢、性別、性自認や性的指向、国籍や民族、出自、障がいなどにかかわらず、人それぞれの違いを認め合い、お互いを尊重し、支え合う社会です。札幌市誰もがつながり合う共生のまちづくり条例案については、昨年の第1回定例議会の代表質問でも取り上げ、本条例を実効性のあるものとするためには、基本的人権の尊重など、日本国憲法の理念を踏まえていく姿勢を明確に打ち出していくことを求め、市長からは基本的人権の尊重といった普遍的価値を十分に認識した上で、丁寧な検討を進めるとのご答弁でした。

条例案では第2条で、共生社会について、差別や偏見がなく、誰もが互いにその個性を尊重され、能力を発揮できる、多様性と包摂性が強みとなる社会と定義しています。相手も自分と同じ人間であり、心ない言葉を投げかけられれば誰でも胸が痛み、傷つくのだということを認識することが重要です。

札幌市においては、これまで特定の民族に対するヘイトスピーチが大通公園や公共施設で行われ

てきました。

また、インターネット上では、特定の民族に対し、民族の尊厳を傷つける侮辱的な発言がしばしば見られます。こうしたインターネット上などでの激しい差別表現、侮蔑の言葉によって、当事者は傷つき、苦しんでいる現状を共有し、ヘイトスピーチは絶対に許さないという強い思いを発信し、差別をなくすために取り組むことが重要と考えます。

そこで質問ですが、差別や偏見をなくしていくために、札幌市としてどのように取り組んでいくのか伺います。

●山内ユニバーサル推進室長 差別や偏見をなくすための取組についてお答えいたします。

差別や偏見をなくしていくためには、心のバリアフリー、すなわち、様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションを取り、支え合う、そういう意識のことでございますが、その醸成を積極的に図っていくことが大変重要と考えております。

そこで本条例においても、市が実施する基本的施策の中で、誰もが互いに理解し合い、支え合い、助け合う意識の醸成を位置づけたところでございます。

今後は、心のバリアフリーの普及促進のみならず、多様な立場の方が互いに理解を深め合うための対話の機会等を創出していく考えであり、市民・事業者と連携・協働しながら、差別や偏見のない共生社会を目指してまいりたいと考えております。

●米倉みな子委員 相互理解、そして支え合いの意識の醸成が大切だというご答弁でありました。

本条例案に対しては、パブリックコメントで否定的な意見が多く寄せられ、また、条例制定に反対する陳情が108件出されているという状況にあります。このような状況について、本定例会の代表質問で問われた市長は、まさに、これから札幌が成長していくためには、国内外を問わず、多様

な人材、そういった能力を札幌に集積していく、そういう人たちが活躍できる場を作っていくことが、札幌の成長につながっていくだろうというふうに思っています。仮に、この条例等が否定されるということは、むしろ札幌はそういう国際性、許容性に反対をしている都市だということを表明してしまうことになるのではないかということをお大変懸念しておりますと答弁されました。国際社会の中で、今後においても、札幌がさらに信頼される都市、選ばれる都市となり得るために、先々を見据えたご答弁であり、私も同様に思うところです。

近年は札幌市内においても、外国人が就労し、家族が市立学校に通うなど、外国人が身近に増えている現状があります。私が住んでいる地域でも、外国人の方、子どもたちをよく見かけます。彼らと言語や文化、生活習慣が異なることは当然であり、理解し、尊重し合うことにより、お互いに住みやすいまちをつくっていくことが重要と考えます。

それは決して、ルールやマナーを守らずに行動していたとしても許容するというものではありません。例えば、ごみ出しのマナーが守られていなければ改善してもらい必要がありますし、夜中に騒音などがあれば、やめてもらうように交渉すべきです。これは日本人同士でも起こり得るトラブルですので、同様に考えることはできるはずと私は考えます。

共生、共に生きるということは、お互いを理解し合い、人権を尊重し合い、共に思いやりを持って暮らすことだと私は思います。お互いの立場や、事情を少しでも思いやることができれば、傷つけ合うことなく、皆が幸せに共存できるのではないかと考えます。

そこで質問です。既に、ほかの会派の皆さんからも同様の質問が出ていますが、最後に改めて伺います。

条例制定に否定的な意見が多く寄せられていますが、条例の必要性や条例の理念を広く理解して

いただくため、今後どのように取り組んでいくのか伺います。

●山内ユニバーサル推進室長 条例の普及啓発等々についてのご質問でございました。

委員ご指摘のとおり、本条例に関しては、数多くの懸念の声も寄せられたところでございます。引き続き、丁寧な説明等が必要と認識しております。

仮に、本条例が制定された場合におきましては、まずは、条例の内容を分かりやすく説明するパンフレット等の啓発物を活用した発信を想定しているところでございます。

このパンフレットにつきましては、通常版に加え、キッズ版や英語版の制作も想定するなど、幅広い方々に届くよう工夫していく考えでございます。

また、出前講座等も並行して行う考えでございまして、多様な機会を通して、本条例の発信を進めてまいりたいと思います。

●米倉みな子委員 今後は工夫して丁寧に発信をしていくというお答えでした。

先ほどの委員の方からの質問の中では、対話を重ねていくというご答弁もあったかと思います。対話を重ね、相互理解を図っていくことは、どんな場面においても重要ですが、同じ地域で暮らす様々な住民が共生するためには、大切なプロセスだと考えます。

また、困り事を抱えている人を孤立させないことも重要です。私たちは見た目から姿や背格好が違い、生きてきた背景も思想、信条も皆それぞれ違います。

しかし、共通点が一つだけあり、それは皆、同じ人間だということです。日本国憲法にある基本的人権とは、全ての人が生まれながらにして持つ、人間として尊重される権利です。個人の尊厳が守られる社会は、誰もが生きやすい社会です。本条例が特定の人のためのものではなく、皆が共に幸せに生きていけるよう、性別や性自認、国籍や民族、出自などの違いで差別されることなく、

お互いの理解を深め、尊重し合うまちづくりを進めるための指針となることを心より願って、私の質問を終わります。

●**村山拓司委員長** 以上で、第1項 総務管理費中関係分等の質疑を終了いたします。

●**村山拓司委員長** 次に、第6款 土木費 第4項 都市計画費及び第5項 都市開発費中関係分について、一括して質疑を行います。

●**うるしはら直子委員** 私からは、公共交通ネットワークの確保に向けた取組について伺います。

全国的にバスの運転手不足がますます加速しており、日本バス協会の推計によりますと、2030年には全国で3万6,000人の運転手不足が予測されるなど、大きな社会問題となっております。

本市においても、バス事業者が既存のバスの便数を維持するために必要な運転手が確保できず、やむを得ず路線バスの減便や廃止をせざるを得ない状況が続いており、市民生活に深刻な影響を与えているところです。

我が会派では昨年11月、バス運転手不足に対応する支援策を早急に実施するよう、公共交通ネットワークの維持に向けた緊急要望を秋元市長に提出し、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など、3項目の政策提言を行いました。

また、運転手の高齢化などにより人材不足が止まらない中、今後も運転手を確保していくために最も重要なことは、他の産業と比べて低い水準にある賃金や、長い労働時間といった待遇面の改善であると考え、これまでも訴えてきております。このような中、昨年12月1日、札幌市内の広い範囲で、2種類の均一運賃を採用している特殊区間、いわゆる特区の運賃について30円の値上げが行われました。この運賃改定は、運転手確保に向けた収支改善につなげることが目的ということであり、その改定の効果がドライバーの方々にしっかりと還元されることが極めて重要です。

そこで質問ですが、バス事業者各社が待遇改善にきちんと取り組んでいるか、札幌市として確認していく必要があると考えますが、いかがか伺います。

●**和田公共交通担当部長** 公共交通ネットワークの確保に関して、運賃改定後のバス事業者の待遇改善状況の確認についてお答えいたします。

近年のバス路線の減便や廃止は、バス運転手の不足が主な原因でありますことから、昨年12月に実施された運賃改定がバス事業者の収支改善につながり、ひいてはバス運転手の待遇改善にまで効果が及んでいくことが重要であると認識しております。こうした考えの下、昨年11月に策定した札幌市地域公共交通計画では、運転手の確保に向けた待遇改善に取り組む方向性を示しており、バス事業者各社においても、既に賃上げや休日数の増加といった具体的な取組を始めたところでございます。

こうした待遇改善に関するバス事業者の取組を含めて、計画に位置づけた施策の実施状況につきましては、今後、継続的に開催いたします、札幌市公共交通協議会の場を活用しながら、しっかりと検証してまいりたいと考えております。

●**うるしはら直子委員** 昨年策定しました札幌市地域公共交通計画に基づくものについて、また札幌市公共交通協議会の活用をしながら確認をしていくということでした。

先日、この協議会のほうを私も傍聴させていただきましたが、その中でも、既に取り組み始めているだとか、いろいろな課題についても挙がっておりました。こうした取組の確認だけではなく、こうしたことに取り組んでいるということも広げていくということもお願いしていきたいと思っております。

さて、このバス事業者各社とも、運転手不足に対応するため、待遇改善に取り組んでいくということでも伺っておりますが、バス事業者の経営環境は厳しい状況が続いており、札幌市による積極的な関与は不可欠です。今定例会の代表質問でも、

札幌市としてより踏み込んだ対策を今こそ具現化して、速やかに実行するべきと我が会派も提言をしたところです。

本市は来年度、この予算案として、市民の生活交通を守るための総合的な施策を生活交通確保対策パッケージとして打ち出しており、行政として、市民の生活交通を全力で守っていく姿勢が表れていると受け止めております。

そこで質問ですが、バス事業者の経営基盤を下支えするバス路線維持補助制度の見直しは、どのような内容となるのか伺います。

●和田公共交通担当部長 バス路線維持補助制度の見直し内容についてお答えいたします。

バス路線維持補助金につきましては、市営バスからの移行路線と、それ以外の路線とで異なっていた算定方法を統一するほか、これまで補助対象外としていた輸送量150人を超える路線を補助対象とするなど、制度の大幅な拡充を図り、引き続きバス事業者の経営基盤を下支えする考えでございます。

これに加えまして、給与水準の引上げなど、人件費の増加に対して補助金を上乘せする制度も新たに設ける予定であり、これらの取組を通じて、バス事業者が行う運転手の待遇改善を後押ししてまいりたいと考えております。

●うるしはら直子委員 この路線維持の補助ですね、これに加えて人件費アップに対する補助制度も新設するといった支援の大幅拡充、これにより、バス事業者を下支えするといった内容、理解いたしました。

一方で、このバス運転手が定着したとしても、高齢化により毎年一定数退職していく、このことは避けられないことですので、新規採用にも力を入れていく必要があると考えます。他の業界との競争という面もありますので、これから就職や転職を考えている方たちに対し、目に見える分かりやすい形で訴えていく必要があると思います。

そこで3点目に、新規人材の獲得に向けて、バス事業者に対してどのような支援を行う考えか伺

います。

●和田公共交通担当部長 新規人材獲得に向けた支援についてお答えいたします。

今年度は、バス運転手の魅力ややりがいを広く発信するため、動画を作成し、街中のデジタルサイネージやSNSなどで発信したほか、就職セミナー等で小冊子を配布したところであり、来年度もこれらの取組を継続しながら、バス運転手のイメージアップを図ってまいりたいと考えております。

また、今年度から実施している大型二種免許取得に対する補助制度も継続するとともに、バス事業者が新たに採用した運転手に支払う就労一時金や、道外からの引っ越し費用に対する補助制度や、営業所内の休憩室やトイレの新設、改修といった、運転手の労働環境の改善につながる設備投資に対する補助制度も新たに始める予定でございます。

今後は、こうした様々な取組を着実に進めて、バス運転手の新規採用や定着が図られるよう、しっかりとバス事業者を支援してまいりたいと考えております。

●うるしはら直子委員 こちらのほうは様々なボリュームのあるパッケージになっていると思います。イメージアップということで、新たに作られた冊子というものは、先日、協議会のときに頂きました。とても見た目も、また中身もいいものだと思っています。

協議会の中では、この2月の時点で、まだ大きな効果というところまでは事業者は実感できていないということでしたけれども、この取組、こういったことをたくさん重ねていただきたいと思います。

また就労支援ですとか、引っ越しの費用の補助といった費用面、また労働環境の改善にも力を入れるとのことで、多くの新規採用につながることを期待しています。

さて、こうした運転手確保に向けた様々な施策のもう一つとして、新たに外国人材の受入れ支援

にも取り組む考えであると聞いております。

我が会派では、これまで国籍を超えて相互理解を進めることの重要性や、外国人市民が地域社会で生き生きと暮らし、働けるための支援の在り方などについて、ただしてきております。

また、近年、人材不足を背景とした新たな担い手に対するニーズの高まりもあり、本市における外国人市民の数は年々増加し、今年1月1日現在、2万665人と、1年前と比べても15%以上も増加しているという状況にあります。

特に、近年では、ベトナムやミャンマー、インドネシアの方が特に増えており、技能実習や特定技能として来札し、就労されるケースが多いと聞いております。

政府がこの外国人労働者の受入れ拡大を掲げる中、技能実習は2027年に育成就労に切り替わる予定であり、日本で継続して働きたい方は今後も増えていくものと考えます。

また、昨年3月の閣議決定で、自動車運送業が特定技能の対象分野に追加されたことを受け、道外では路線バスの運転手として外国人を採用する準備を進めているバス事業者も出てきておりまして、深刻な運転手不足に直面する本市においても、この外国人材受入れを検討する必要があると思います。

もちろん、この外国人が路線バスの運転手としてすぐに活躍できるというわけではなく、先ほどからもいろいろ課題になっておりますが、国籍や文化的な背景の違いによる生活上の困難、これをしっかりとサポートし、また、働ける環境というのを整える、このことが大変必要であると考えます。

また、外国人市民を単に労働力として見るのでは決してなく、社会の一員として受け入れ、共に生活交通を守っていくことが重要であり、そうした環境整備も含めて支援していくのが行政の役割であると考えます。

そこで最後に、バス事業者における外国人材の受入れに向けた取組に対し、どのように支援して

いくのか伺います。

●和田公共交通担当部長 バス事業者における外国人材の受入れに向けた支援についてお答えいたします。

外国人材の受入れに当たりましては、日本語能力や運行技術、接遇対応といった人材育成のみならず、生活面のサポートや市民との相互理解の促進など、様々な課題があると認識しており、まずは、こうした課題をバス事業者と共有した上で、外国人材を受け入れる環境を、バス事業者とともに構築していくことが必要であると考えております。

このような考え方の下、国の法整備の動向を注視するとともに、来年度には先行する事業者の事例などに関する調査研究や受入れを具体的に検討するバス事業者への支援を行う予定でございます。

今後は、これらの取組を通じて得られる知見を生かしながら、バス事業者が外国人材を受け入れる仕組みを確立させ、バス運転手不足の解消の一助としてまいりたいと考えているところでございます。

●うるしはら直子委員 まずは、この外国人の方が異国で暮らして働いていくのは、様々な困難が想定されます。特に、バスの運転手は、運転中は周りに同僚がおらず、一人での勤務になるほか、慣れない、この北海道札幌の冬道の運転が必要になるという、特有の事情もあり、周囲の手厚いサポートは不可欠です。

また、この外国人とバス事業者、それぞれが不安や悩みを抱えながら試行錯誤していくことが想定されるため、行政がしっかりと間に入って、この課題を一つ一つ丁寧に解決していく姿勢というのが非常に重要です。

安心・安全、快適な市民の生活交通、これを優先的に考えながら、外国人材の受入れに向けた課題に対して一つ一つ丁寧に対応し、持続可能な公共交通ネットワークの構築を進めていただくことを要望します。

今回のこの生活交通確保対策パッケージは、他都市でもなかなかない充実した中身となっております。評価をしているところです。協議会でも様々な活発な意見が出ていましたので、期待をしております。

今後も協議会の場はもとより、あらゆる場面でバス事業者をはじめ、従事者の声、また市民の声やアイデアを受けながら、持続可能なバス路線の維持に努めていただくことを求めまして、私の質問を終わります。

●竹内孝代委員 私からは、都市再開発方針について、市街化調整区域の土地利用について、代替交通、地域交通の導入について、順次質問をさせていただきます。

初めに、現在見直しが進められております都市再開発方針について伺います。

近年、札幌市では、更新時期を迎えた都心部を中心に再開発が盛んに進められており、市民からも高い関心を集めているところであります。札幌市の再開発は、長期的かつ総合的なマスタープランであります都市再開発方針に沿って、計画的に進められてきたものと認識をしております。

この都市再開発方針については、現行方針の策定から約10年が経過する中、国、本市の施策や、民間開発の動向などを踏まえ、令和7年度内の次期方針の策定に向けて、今年度から有識者を交えた議論が進められていると承知をしております。

その議論の中では、近年の再開発の振り返りも行われたと伺っておりますが、私自身も再開発によってまちが変わってきていることを感じている一人であります。

例えば、狸小路に面するモユクサッポロでは、整備された民間ビル、地上の狸小路商店街、地下のポールタウンが一体的に接続をされ、回遊性が向上し、敷地内に整備されたオープンスペースでは、日常的にキッチンカーが並ぶなど、新たなにぎわいが生み出されました。

また、ここ市役所のはす向かいにあります、さっぽろ創世スクエアでは、整備された劇場、図

書・情報館などが多くの市民に利用され、本市の文化芸術の拠点となっているほか、地下歩道との接続によって、地下の歩行ネットワークが拡大をいたしました。

このような再開発においては、施設の整備に合わせて、まちづくりに対する様々な貢献がなされてきたものというふうに認識をしております。このうち、特にバリアフリー環境の整備に関しては、我が会派が推し進めております共生社会の実現に大きく寄与するものと考えております。

そこで、まず初めの質問ですが、再開発の実績、また、本市のまちづくりにもたらした効果など、現行の都市再開発方針をどのように総括しているのか、まず初めに伺います。

●須志田事業推進担当部長 都市再開発方針につきまして、現行方針の総括につきましてお答え申し上げます。

現行方針では、開発による整備効果や波及効果が高いと予想される、都心、苗穂駅周辺、地下鉄駅周辺などにおいて、重点的に取組を進めることとし、特に、再開発を促進すべき地区として、2号地区に指定しております。

このうち都心や苗穂駅周辺では、都市再開発法に基づく市街地再開発事業が、これまでに5件竣工したほか、現在においても3件の大規模な市街地再開発事業が進んでいるところでございます。

これら現行方針に基づく再開発では、都市構造の再編や細分化された土地の統合などといった基本的な役割にとどまらず、バリアフリー環境の整備をはじめ、再生可能エネルギーの導入、災害時の帰宅困難者対策に寄与する一時滞在施設の整備など、札幌市のまちづくりに資する公共貢献を戦略的に誘導し、魅力的で、個性あふれるまちづくりの実現に貢献してきたものと認識をしております。

一方、都心部以外の地下鉄駅周辺においても、駅出入口に近接する民間ビルの更新機会を捉え、地下鉄コンコースとの接続やエレベーターの整備など、駅周辺の利便性向上と歩行環境の改善に資

する民間開発の誘導を図ってきたところでございますが、こうした整備内容を実現できる立地での開発事例が乏しく、十分な成果を得るに至らなかったものと認識をしております。

●竹内孝代委員 現行方針の総括、また、今の課題ということで答弁がありましたけれども、やはりこの近年の再開発というものは、現行方針に基づいて、計画的に取り組まれてきたものと承知しておりますけれども、札幌市の都市のリニューアルを進めていくということだけではなくて、やはり本市が目指していく今、公共的な社会貢献というお話がありましたけれども、この本市が目指すまちづくりといったものに対して大きく貢献してきたというふうに、改めてそれは理解しております。

しかし、一方で、現在、人口減少の局面が到来しております。また、高齢化のさらなる進展など、様々な社会経済情勢の変化がある中でございますので、今後は本市においてもコンパクトなまちづくりが求められております。

再開発を誘導するに当たっても、札幌のまちを俯瞰し、限られた財源の中で、めり張りをつけた考え方が求められているのではないかと考えるところでございます。

このため、先ほど都心部においては、一定の開発実績があったというふうに答弁がありました一方で、都心部以外の地下鉄駅周辺では、十分な成果を得るに至らなかった旨の答弁もありましたけれども、都心部の開発誘導の必要性というのは理解しつつも、これまで以上に、市内各地の拠点性の高いエリアにも焦点を当てた、より一層、戦略的な取組が必要と考えます。

そこで質問ですが、現行方針の総括を踏まえ、検討が進められております次期方針の要点について、現時点での考えを伺います。

●須志田事業推進担当部長 次期方針の要点につきましてお答え申し上げます。

次期方針の策定に向けては、限られた経営資源の選択と集中の観点を重視するとともに、社会経

済情勢の変化を踏まえ、主に、地区の指定と公共貢献に係る検討を進めているところでございます。

まず、地区の指定に関しましては、特に再開発を促進すべき地区である2号地区について、引き続き、都心を指定するとともに、都市構造上の重要性や優先度を明確にするため、後背圏の生活を支える機能集積や交通結節機能の向上を目指す地域交流拠点についても2号地区に指定することを検討しているところでございます。

また、再開発に期待する公共貢献に関しましては、まちづくり戦略ビジョンをはじめとした上位計画やGXの推進など、国・札幌市の政策動向を踏まえ、内容を改めて整理し地域の特性を考慮しながら、より戦略的に誘導していくことが重要であると認識をしております。

なお、地域交流拠点に含まれない地下鉄駅周辺についても、各駅の乗降者数や周辺状況などを踏まえたバリアフリー環境整備の有効性を整理し、必要に応じた支援策を検討していく考えでございます。

●竹内孝代委員 現在、検討が進められております次期方針の要点の中で今、お話がありました2号地区の指定については、都心に加えて、地域交流拠点の指定というものも検討しているというお話でありました。こうしたことの取組については理解をいたしました。

現在、この都心において進められております市街地再開発事業というのは、将来の札幌のまちの顔となる重要な事業でありますので、引き続き、支援を続けていただきたいと思います。

また、あわせて、今後、持続可能なまちづくりが求められていく中では、今、答弁の中でもありました後背圏地域と、これを支える地域交流拠点への開発誘導というのは非常に重要でありますので、ぜひ今の答弁の方向性で検討を進めていただきたいと願うものでございます。

一方、昨今においては、工事費の高騰などを背景に、再開発に対する行政支援の意義を問う趣旨

の報道等も見受けられております。今後、市民生活に身近な地域において、再開発を誘導していくためにも、その意義を改めて市民に広く周知し、理解をしていただくことが重要であると考えます。

そこで質問ですが、今後、再開発を通じたまちづくりを進めていくに当たり、市民への情報発信について、現時点でのお考えを伺います。

●須志田事業推進担当部長 市民への情報発信につきましてお答え申し上げます。

再開発は、札幌市が目指すまちづくりを推進する一つの重要な手法であるため、民間事業に対して行政が支援を行う意義につきまして、市民の皆様へ丁寧に説明していくことが重要であると認識をしております。

このため、今後も再開発に伴い、誘導が実現した公共貢献などによるまちづくりの効果につきまして、しっかりと発信してまいりたい、このように考えてございます。

●竹内孝代委員 再開発によって、本市が抱える課題というもの全てが解決できるものではありませんけれども、やはり今、公共貢献というお話もありました。まちづくりを進める上で、重要な手法でありますので、引き続き、次期方針の策定に向けた検討をしっかりと進めていただきたいと思っております。

また、ただいま答弁にも言っておりましたが、この再開発の意義というものは、市民をはじめ、民間事業者にも分かりやすい情報発信、これに努めていただくよう要望いたしまして、この質問を終わります。

次に、市街化調整区域の土地利用について質問いたします。

南区の市街化調整区域におきまして、ノースサファリが20年にわたり、都市計画法に基づく市の許可を得ず飼育施設などを建設し、営業を続けておりましたが、昨日の報道で9月末に閉園することによって、市民はもちろん全国的にも注目をされている案件でございます。

この市街化調整区域とは、良好な自然環境や優良な農地を保全するためのエリアであり、基本的には開発を抑制すべき区域でありますので、法令に違反し土地を利用することは言語道断であります。一方、都市計画法では一定の条件下での市街化調整区域の土地利用が認められており、許可の範囲内で適切に事業を行うべきであると考えております。

平成30年に改定をいたしました市街化調整区域の保全と活用の方針では、自然環境や農地の保全を前提としつつ、市街地の外ならではの特質を生かし、土地を適切かつ有効に活用していくための考え方、これを整理していると聞いております。

加えて、今年度からは札幌市の都市づくりの指針となる都市計画マスタープランの見直しが進められており、その検討の中で、市街化調整区域の今後の方向性に関する議論、これも進められているというふうに承知をしております。

そこでまず質問ですが、市街化調整区域内の土地利用に関する考え方と、これまでの取組状況について、まず初めに伺います。

●長谷川都市計画部長 市街化調整区域の土地利用に関する考え方と、これまでの取組状況についてお答えいたします。

市街化調整区域の保全と活用の方針では、自然環境や農地の保全を行う保全優先型、産業での活用など限定的に立地を許容する活用調整型、高次機能交流拠点等の利便性向上のための魅力創造誘導型の三つに土地利用の方向性を分類しております。

例えば、保全優先型では、農業者の方が生産から加工、販売までを行う6次産業化を推進するため、農業交流関連施設の立地を許容して、農業振興や農地の保全に努めているところでございます。

また、魅力創造誘導型では、高次機能交流拠点であるモエレ沼公園、サッポロさとらんど周辺地区の来訪者の利便性向上を図るため、景観に配慮した飲食店などの立地を許容する要綱を策定し、

令和4年度から運用を行っているところでございます。

●竹内孝代委員 保全優先型、魅力創造誘導型、また活用調整型という、この三つのそれぞれの視点での取組状況ということで、めり張りをつけた土地利用というのは理解をいたしております。

しかしながら一方で、最近では札幌市内で工場を建て替えたい、あるいは札幌に進出したいけれども、市内には工業に適した土地が少ないため、断念せざるを得ないという企業からのお声が多く寄せられております。近隣の市町村に大型の工場などが建設されていることを見ますと、札幌市における企業誘致、また、経済効果の観点からも、市街化調整区域のさらなる活用を検討すべき、そうした案件ではないかと考えているところであります。

これまで、都市計画マスタープランの見直しの方角性については、所管しております総務委員に対し、適宜ご報告をいただいていると伺っておりますが、我が会派としては、国家戦略としての新事業に札幌市が挑戦していること、また現在の本市の取り巻く環境、また、これからの人口減少社会において、道内外の動向、さらには、時代・環境の変化を捉え、世の中のニーズに合わせた戦略的な考えを持つことが必要と考えております。

激動の時代、将来においても、札幌市が持続的に発展し魅力と活力あふれる豊かな都市になっていくためには、次期都市計画マスタープランの見直しに合わせて、市街化調整区域において保全と活用のバランスを取りながら、さらなる活用に関する考えを明確にすることが重要と考えます。

そこで質問ですが、次期都市計画マスタープランにおける市街化調整区域のさらなる活用に関する考え方について伺います。

●長谷川都市計画部長 次期都市計画マスタープランにおける市街化調整区域のさらなる活用に関する考え方についてお答えいたします。

都市計画マスタープランの見直しにおいて、市

街化調整区域については、自然環境や農地の保全、都市の魅力や活力を高める土地利用への対応などを重要なポイントとしているところでございます。

さらなる活用に関しましては、幹線道路沿線の工場等の立地の促進など都市の活力を向上させる土地利用の検討や、高次機能交流拠点の高度化を、強化する取組の方向として検討を進めているところであります。

このように、札幌市全体の魅力向上に資するような観点で、めり張りのある市街化調整区域の土地利用の促進について、次期都市計画マスタープランに位置づけていきたいと考えております。

●竹内孝代委員 市街化調整区域においては、この幹線道路の沿線の工場などの立地促進に向けた土地利用を検討していくということ、また高次機能交流拠点の高度化、これを強化するといったご答弁でありました。保全と活用のバランスを取りながら、さらなる活用に向けた考えというのは理解をいたしました。

ぜひとも、魅力ある都市へと成長していくためにも、市街化調整区域のさらなる活用等、これをスピードを上げて進めていただくことを求めまして、この質問を終わります。よろしく願いいたします。

最後に、公共交通ネットワークの確保の観点から、代替交通、地域交通の導入について質問をさせていただきます。

昨年11月に、持続可能で地域に適した公共交通ネットワーク構築の指針となる、札幌市地域公共交通計画が策定されました。新年度予算案では、計画に基づく総合的な施策を生活交通確保対策パッケージとして打ち出されたところであります。

市民の生活交通を何とか確保しようという積極的な姿勢は評価をいたしますけれども、足元ではバス運転手の不足について、改善の兆しというのが全く見えず、バス事業者においては、やむを得ず、路線バスの減便、廃止をせざるを得ないと

いった状況が続いており、市民生活に深刻な影響を与えております。

そうした中、本年4月からは、北海道中央バスの複数路線の廃止に伴いまして、札幌市主体の代替交通、また、地域が主体となる地域交通というもの各地で誕生するというようになっております。

例えば北区・東区では、栄町駅と篠路方面を結ぶ栄町篠路線が廃止となるほか、南区では真駒内駅と常盤地区を結ぶ空沼線が廃止となることで、沿線の一部が公共交通の空白地域となるというふうに伺っておりまして、札幌市が代替交通を導入するというふうに伺っております。

また、厚別区では、JRや地下鉄の駅を結ぶ厚別ふれあい循環線が廃止されますけれども、代替交通の導入基準には該当しないといった路線であります。利便性が高く、住民生活に影響が大きい路線でありますので、沿線の地域住民が立ち上がり、貸切バス事業者や札幌市と地域交通を運行するということが決まったと承知をしております。

それぞれの廃止路線の利用者数、また、利用者の属性など、その利用状況というのは、路線ごとに異なりますので、これを補うために導入される代替交通、また、地域交通の運行形態も様々であります。

そこで、まず初めの質問ですが、このバス路線の廃止に伴う空白地域への対応として、本年4月から運行予定の代替交通2路線、そして地域交通の1路線、それぞれどのような運行形態を予定しているのか伺います。

●和田公共交通担当部長 代替交通と地域交通の運行形態についてお答えいたします。

まず、栄町篠路線についてでございますが、こちらは通勤や通学の時間帯に一定の利用がありますことから、代替交通では、乗客定員9人のタクシー車両で、1日24便の定時定路線運行を行いますが、このうち利用が少ない日中につきましては、事前に予約があった場合のみの運行となります。

次に、空沼線についてでございます。利用者が1日当たり十数名と比較的少ないことから、代替交通におきましては、時刻表や基本となる路線を1日10便定めた上で、予約があった場合に、必要な区間のみタクシー車両で運行しますが、このうち、通勤・通学の時間帯は一定の需要が見込まれますことから、予約不要での運行となります。

最後に、厚別ふれあい循環線は、これまで1日400人程度の利用がありまして、タクシー車両で対応することが困難であるため、貸切バス事業者が調達した路線バス用の車両を用いながら、1日15便の定時定路線運行を行うこととなっております。

●竹内孝代委員 各地域における、それぞれのバス利用の状況というようなことになりますので、タクシー車両、そしてバス車両というのを使い分けていたり、また、予約制を一部取り入れるなど、地域の実情に応じた、そうした運行形態ということでありました。

市民の大切な足でありますバスが路線廃止になることで、空白地域を作らずに済んだということは何よりでございますけれども、新しい取組というものをしっかりと定着させて、持続をさせていかなければならないというふうに思います。

この運行の担い手に着目してみますと、やはり今後はタクシー事業者や貸切バス事業者が担っていただく、そういったこととなりますけれども、運転手不足というものは、路線バス事業者と大きく変わらないのではないかとこのように推察をされております。

タクシー事業者におきましては、運転手の若返りと、また増加傾向というのが見えつつありますけれども、この大型バスでの運行が必要な、例えば、厚別の地域交通において、運行を引き受けてくださいました貸切バス事業者というのを見つけてるのは、非常に大変なことでありました。今回のこの厚別ふれあい循環線につきましては、札幌市による支援のほか、我が会派の丸山議員を中心に、会派として全面的に協力をさせていただきま

した。

地域に拠点を構える貸切バス事業者、市内十数社にお声がけし、地域とともに訪問し、ヒアリングを重ねる中、何とか3社から具体的な提案をいただくことができました。その後、地域が主体となって開催した選定会議、こちらにおきまして、路線バスの運行に適した車両、またノウハウを有する貸切バス事業者を無事選定できたというふうに伺っております。

今後、他の地域で同様のケースが生じた場合にも、今回のようにバス事業者が見つかるというふうには限りません。そうしたことを懸念しているところでもあります。

そこで質問ですが、代替交通や地域交通の導入において、運行の担い手となる事業者の確保に関する課題認識、また、その対策について、札幌市の考え方を伺います。

●和田公共交通担当部長 運行の担い手となる事業者の確保に関する課題認識と、その対策についてお答えいたします。

運輸業界全体で人手不足が問題となっている中、新たな運行事業者を確保することは、極めて難しい課題であると認識しておりまして、特に大きな輸送力が求められる大型のバスにおいて、こうした課題が顕著になる傾向がございます。

厚別ふれあい循環線は、移動の需要量が大きく、大型バスの導入が必要な事例でありましたが、事業者へのヒアリングの結果、貸切バス事業者が保有する貸切バス車両は、降車ボタンや料金箱の有無、乗降口の数などの点で、路線バスとの違いがあり、路線バスとして運行するには不都合があることが改めて確認できました。

また、貸切バス事業者の顧客は、観光客が中心となる中、観光需要には季節によって変動がありますことから、通年での提供が必要となる路線バスに対応することは、車両や運転手の確保の面からも難しいということも判明したところでございます。

こうした点を踏まえまして、今後、大型バスの

提供が必要な際にも、迅速な対応ができるように、路線バスタイプの車両を調達できる事業者とのネットワークを十分に確保していくことはもとより、大きな需要量があるバス路線が廃止にならないための工夫も必要であり、今回の路線バス事業者への補助制度の見直しの中で、こうした点も考慮する考えでございます。

●竹内孝代委員 このたびは、地域とともに数多くの貸切バス事業者にアプローチしまして、結果として、利用者が求めるような路線バス型の車両、またノウハウを有する運行事業者が見つかったというのは、大変貴重でありがたいことであるというふうに思っております。しっかり、この貸切バス事業者さんのお声を聞いていただいて、持続可能な、そして、しっかり定着していける、また、今後の空白地域にも対応していけるような、そうした取組となるように進めていただきたいというふうに思います。

このように、運行事業者を見つけること一つを取りましても、地域住民が主体となって地域交通を導入するには多大な労力、またノウハウが必要だということを実感しております。地域が自分たちで汗をかいてでも生活の足を確保するのだという熱意を持っていたとしても、運行実現に向けては、行政の支援、また、私どもの協力も大変重要だということを勉強させていただきました。

今後は、減便や路線廃止が頻繁に行われている中で、こうした地域交通への支援、また、代替交通の導入検討というものを複数の地域で同時に進めなくてはならない状況であると思っております。

かねてより、我が会派は地域への対応を丁寧に行っていくためには、札幌市側の体制強化が必要であると繰り返し訴えまして、会派の質問に対して、このたび、令和7年度から担当課を新設する旨の答弁があったところであり、期待をしているところであります。

そこで質問ですが、代替交通や地域交通の導入に向けた札幌市の役割、また、それに対応できる

体制づくりについて、どのように考えているのか伺います。

●和田公共交通担当部長 代替交通や地域交通の導入に向けた札幌市の役割と、それに対応できる体制づくりについてお答えいたします。

代替交通や地域交通の導入に当たりましては、運行事業者はもとより、札幌市の役割も重要であり、地域に対する丁寧な説明に加えて、運行事業者の確保や運行内容の調整、運行後の効果検証といった様々な対応を行うことが求められていると認識しております。

こうした役割をしっかりと果たすためには、委員ご指摘のとおり、札幌市の体制の充実が必要であると考えておまして、来年度からは新たに担当課を設置するとともに、担当課長1名と担当係長2名を増員し、既存の職員を含めた5名体制とする予定でございます。

こうした体制強化の下、今年4月からスタートする代替交通等における利用状況の検証などについて、地域とともに進めていくことに加えて、今後新たに路線廃止などが発生した場合でも、迅速で丁寧な対応を行うことで、市民の生活交通の確保に努めてまいりたいと考えております。

●竹内孝代委員 今後、こうした事例の増加というものが想定されます。地域の移動手段の確保に向けて、これまでも本当に担当される職員の皆さんが丁寧に対応していただいております。そうしたことを考えますと、今の体制強化というものは大変重要であり、新しい体制について期待しております。よろしく願いをいたします。

さて、今年度、清田区では区内九つの病院が連携をしまして、患者送迎バス、きよっちメディカルバスの実証運行が行われております。地域住民の貴重な足として誕生したこの民間による新しい取組につきましては、札幌市が運行計画に対して、法的な観点でアドバイスをしたり、また、国や交通事業者といった関係者の調整、こうしたものを本格運行に向けて引き続き後押しをしていただきたいというふうに思いますし、こうした地

域に合った様々な形の公共交通ネットワーク、こうしたものをさらに進め、市民の足をしっかりと守っていただきたいと、このことを求めまして、全ての質問を終わります。

●村山拓司委員長 ここで、およそ20分間委員会を休憩いたします。

休 憩 午後4時05分

再 開 午後4時25分

●小口智久副委員長 委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き質疑を行います。

●小形香織委員 私は、都心部への自動車の利用流入の抑制について質問したいと思います。

過日の代表質問で、2025年というのは、本市の2030年温室効果ガス削減目標の5年前であるということで、2016年比55%から60%を削減するという目標を達成するという関連で取り上げまして、この都心部のことについても伺いたいと思っております。

今後、次期都心まちづくり計画を策定しようとしておまして、環境首都・札幌を実現する上で、本市の総合交通計画に掲げる公共交通の利便性向上と、過度な自動車利用の抑制、これを図ることは大変重要だと考えております。

新型コロナウイルス感染症の拡大を経て、その後、今の都心部の動きを見ておますと、インバウンドだとか、あるいは国内観光旅行客が回復傾向にありますし、また、都心部でのまちの再開発もありまして、例えば、レンタカーでホテルにチェックインするようなスタイルの旅行客、あるいは新しいまちができて、買物客が都心部に集まってくるなど、私の感覚ではありますけれども、都心部に車で訪れる人が増えて、交通渋滞も発生しているのではないかと印象として持っております。

そこでまず初めに、都心部では自動車の流入が増えていると私は考えますけれども、流入量につ

いて、その推移を伺いたいと思います。

●小林総合交通計画部長 都心への自動車流入、交通量の推移についてでございます。

市内主要地点で行っている定期的な交通量調査の結果によりますと、都心に近い環状通内側の主要9か所では、30年前に比べて2割程度減少しているという状況になってございます。

●小形香織委員 私が伺ったのは、都心部での車の流入ということをお伺いしたんですけれども、環状通の内側ですから、必ずしも都心部ではなくて、中心に近いところではあるけれども、しかし、それがどうなっているかという点では、詳しい把握がないのではないかなということをお伺いしたのを聞いて感じております。

札幌市の人口は、大体今のところ横ばいであります。そして、自動車の保有台数というのは、どちらかというところ50%から51%へと、僅かではありますがありますが、少し増えているのかもしれないと思います。

また、公共交通機関の乗車人員がどうなのかというのは、今、新型コロナウイルス感染症の拡大がありましたので、正確に反映している数字はないのかもしれませんが、しかし新型コロナウイルス感染症前ほどたくさんの乗車人員が増えているという感じはありませんし、JRなどの乗客の推移なども、まだ新型コロナウイルス感染症前ほどにはなっていないという数字を資料から私は見ております。

そんな公共交通機関の様子だとか、車の保有台数などを考えますと、やはり、私自身が持っている、都心部の車の流入量というのは増えているのではないかなという、この疑念というのはまだ消すことができないかなと思います。

しかし、本市ではできるだけ都心部に車が入らないようにという策の一つとして、郊外の駐車場に車を止めて、その後、地下鉄に乗り換えて都心部に入るということを、いわゆるパークアンドライドという仕組みを持ってございますけれども、現在のパークアンドライドの利用状況というのはど

のようになっているのか伺いたいと思います。

●小林総合交通計画部長 パークアンドライド駐車場の、現在の利用状況についてお答えいたします。

パークアンドライド駐車場は、昨年9月末時点で設置箇所が25か所、収容可能台数の合計が1,948台でありまして、時間貸しを除く月ぎめ部分の駐車場の契約台数は1,463台、契約率として75.1%となっております。

●小形香織委員 本市で毎年、都市交通データというのを取っておられて、いろんなパークアンドライドのこともその年その年に出ておりますけれども、私、かつてのことと正確な比較はできませんけれども、しかし、都度、パークアンドライドの利用状況については、質問等でお聞きしてはおりますけれども、ほぼ今と同じような駐車できる箇所も、それから利用状況も、大体横ばいのままなのではないかなというふうに思います。可もなく不可もなく同じ状態というのは、自動車を都心部にできるだけ入らないように抑制していくという点で、まだ積極的に取り組まなければならない分野なのではないかなというふうに思っております。

それから、再開発による都心部のリニューアルに伴いまして、これら都心部で設置義務等もあって、駐車場なども整備されているのではないかなということを思っております。駐車場が整備されれば、路上駐車は一定程度減るのでしょうけれども、同時に都心に車を呼び込むことにもなるという、そんな懸念もあるわけです。

そこで、都心部の再開発等で設置される予定の駐車場の総台数というのは、どのような見込みになっているのか伺いたいと思います。

●小林総合交通計画部長 都心の開発で設置される予定の駐車場と総台数ということでございます。

札幌市では、駐車場不足や路上駐車増加によりまして発生する道路交通障害を解消するため、札幌市建築物の駐車施設の附置等に関する条例に基づきまして、一定規模以上の建築物に対して、駐

車場の附置を義務づけているところがございます。

このため、都心部で行われている再開発等においても、それぞれの開発の規模や内容に応じて、必要な台数を有する駐車場が設置される予定となっております。

なお、札幌市では、附置義務駐車場台数の緩和制度を設けておりまして、公共交通の利用促進を図っているところがございます。

また、その総台数ということになりますと、今後の開発にもよりますので、現状どのぐらい増えるのかという具体的な数字は持ち合わせてございません。

●小形香織委員 本市の、例えば気候変動対策行動計画だとか、あるいは総合交通計画などでは、都心部に過度な車の流入を抑制するんだということが書いてあるわけなんですけれども、先ほど質問もさせていただきましてけれども、結局、都心部で駐車場の総台数もどのくらいなのか、増えるのかどうかということも、今のところ把握がされておられませんし、それから車の流入が増えているかどうかという質問に対しても、環状通のところの30年前との比較では2割だということだけれども、都心部がどうなのかということでは、どうだか分からないというお答えだったのではないかなというふうに思うわけなんです。そして、抑制策であるパークアンドライドは、ほぼ同じような状況が続いているということでありまして、その流入を抑制するんだという方針をお持ちになっておられるけれども、しかし実態がどうなっているのか、本当に都心部の車が減っているのか増えているのか、駐車場が増えるのか減るのか、そうした細かい流入量ということに対して、今ほとんど私の疑問に答えてくれるような数字が出てこなかったかなというふうに思うんですね。

本市が掲げているこの温室効果ガスを削減していくんだという中に、大事なその移動の脱炭素化というのが、一つの柱があるわけですね。その移動の脱炭素化の中で、都心部がどうなのかという

ことは、当然、都心部のまちづくりとして、把握していく必要があるだろうというふうに私は考えているんですけれども、どのようにお考えなのか伺いたいと思います。

●小林総合交通計画部長 都心への流入交通量を把握する必要があるのではないかとのご質問でございます。

都心への、単純にその車が、全ての車というわけではなく、委員がおっしゃっているのは、不必要な車ということなのだと思います。都心への不必要な自動車の流入交通量、これを把握するということになりますと、交通量調査に加えまして、個別アンケート等により、移動目的ですとか移動先などの詳細を調査分析する必要がございます、多くの時間や労力がかかるものとなります。

都心への流入交通量といいますのは、都心の開発動向ですとか、経済状況、社会環境等により影響を受けるものでありまして、流入交通量の変化の要因を適切に捉えることは難しいと考えてございます。

繰り返しとなりますが、市内の主要地点における定期的な交通量調査によりまして、引き続き都心に近い環状通内側の交通量を定期的に把握してまいりたいと考えてございます。

●小形香織委員 把握するのは難しいということ、具体的にどうするのかということはあるだろうというふうに、私も現実いろいろ考えると、難しいところはあるだろうというふうには思うんですけど、しかし、札幌市の大きな方針なわけですよ。その都心の自動車の過度な利用の流入の抑制をしようというのは、総合交通計画としての大事な方針ですよ。

私は、どれが適度でどれが過度なのかということを知りたいわけなんですけれども、現状の数値すら分からなかったら、今が適当なのか、行き過ぎてしているのかということすら判断ができないということになるのではないのでしょうか。

移動の脱炭素化で、代表質問でCO2はどれだけ削減できましたかとお聞きしましたら、2022年

度末で約28万トン、CO₂を削減することができましたという天野副市長からのご答弁でありました。この移動の脱炭素化で、2030年までに本市は132万トン、CO₂を削減しようというのが当面の目標なわけです。まだ2割の到達だということになると思うんです。それですから、やはり都心のまちづくりにおいて、今、過度な自動車利用を抑制するといったときに、この方針が何によって、どこまで進んでいるかということ把握するためには、現状がどうなっているのか、適度なのか過度なのか、こういうことをまずきちんと把握しなければ、この先、評価すらできないのではないかと思うので、その点について、今後把握されることを求めまして、この質問を終わりたいと思います。

●**波田大専委員** 私からは、第2次都市計画マスタープランの見直し案についてお伺いいたします。

都市計画マスタープランの見直し案では、札幌市の目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を全市的視点から整理し、都市づくりの総合性・一体性を確保することを目的としており、おおむね20年後を目標年次としております。

有識者で構成される都市計画マスタープラン等見直し検討部会が令和6年に設置され、既に6回にわたり議論が行われております。見直し案の中では、市街地の範囲について、今後20年間、人口規模に応じた市街地の範囲は変更しないことを基本とすることが明記されております。

しかし札幌市では、令和3年以降、既に人口減少局面に転じ、除排雪やバス運転手の人手不足など、現時点で既にまちの規模を維持していくことへの限界が顕在化しつつある中で、中長期的な視点においては、まちの規模を小さくしていくことも念頭に置いた議論や、検討を行っていかねばならない段階にあるものと認識しております。

今後20年間、市街地の範囲を変えないという方針については、疑問を感じるところでございます。

そこで質問ですが、現在策定中の第2次都市計画マスタープランの見直し案において、人口規模に応じた市街地の範囲について、次期計画期間内に見直すことや、それに向けた検討が必要と考えますが、お考えをお伺いいたします。

●**長谷川都市計画部長** 市街地の範囲の次期計画期間内に見直しや、それに向けた検討についてお答えいたします。

都市計画マスタープランの見直しにおいては、検討部会の中で都市づくりの基本的な枠組みである市街地の範囲について、将来の人口推計や土地利用の動向などを踏まえて検討をしたところでございます。

2040年の将来人口推計は約187万人であり、ピーク時から約10万人減少するものの、世帯数は今後数年増加する見込みであること、また、全市的に低未利用地が減少傾向であることなどの状況を踏まえまして、次期都市計画マスタープランの計画期間内は、人口規模に応じた市街地の範囲の変更は行わないことを基本として検討を進めているところでございます。

一方、検討部会において、有識者から計画期間より先の2040年代の状況を、今から見据えて準備をしておくべきという意見もいただいております。さらに先の将来の市街地の範囲の考え方について、どのように計画に反映させていくか、引き続き、検討を進めていく考えであります。

●**波田大専委員** 確かに、計画の見直し案の中におきましても、2040年の将来人口推計は約187万人で、10万人程度の減少にとどまる見込みであり、これは2005年の人口と同水準であることから、この20年間では直ちに市街地の範囲を見直すほどの人口減少には至らないとの見方が示されております。

しかし一方で、同じ人口187万人でも、2005年における187万人と2040年における187万人とでは、その内訳が大きく異なるものと受け止めております。2005年には約130万人であった生産年齢人口は、2040年には約102万人と、30万人ほど減

少することが見込まれております。この30万人の労働力を補うことは決して容易ではなく、たとえ住んでいる市民の数は変わらなくても、その市民生活を支えている生産年齢人口が大きく減少することを考えますと、今後20年間、今のままのまちの規模を維持することについては、やはり一定の見直しが必要ではないかと考えるところでございます。

ご答弁の中にもございましたけれども、検討部会の中でも委員の方から、人口の減少率がさらに加速する段階に差し加かってから、市街地の範囲をどうするかと考え始めるのではなく、今の段階から2040年以降の将来で、どのくらいの人口減少の加速が見込まれるのかというところを視野に入れておいたほうがいいのではないかとのご意見があったものと承知をしております。

市街化区域を市街化調整区域へと見直す区分区域見直し、いわゆる逆線引きに政令市の中で先駆けて取り組んでいる北九州市では、令和元年に、当初見直し候補地を公表して以降、令和7年の都市計画変更告示に至るまで、5年から6年の歳月を要しており、様々な議論が重ねられたものと認識しております。このように見ていきますと、市街地の範囲の見直しを行うに当たっては、様々な懸念や課題があるものと考えるところです。

そこで質問ですが、仮に市街地の範囲の見直しを行い、市街化区域を市街化調整区域へと見直す区分区域見直しを行おうとする場合、どのような懸念や課題が生じるのか、お考えをお伺いいたします。

●長谷川都市計画部長 区域区分の見直しの課題についてお答えいたします。

市街化区域を市街化調整区域に編入する、いわゆる逆線引きについては、次の都市計画マスタープランの計画期間内には想定していないところでございます。

委員のご質問にありました、仮に逆線引きを行うということを想定した場合には、土地利用に現在と異なる制限が新たに発生することから、対象

地域の理解を得ることが課題ではないかと考えております。

●波田大専委員 市街地の範囲の見直しには、いろんな懸念や課題があるものと思います。膨大な時間や労力も要するものと推察するところで

す。しかし、いつかは必ず考えなければならないことであり、それは今行っても、20年後に行っても、大変なことには変わりはありません。だからこそ、課題を先送りするのではなく、確実に訪れる将来の変化を見据えて、例えば、どこが見直しの候補地となり得るのかなど、現段階から検討に着手することが重要と考えます。

まだ人口減少局面に転じていない大阪市や名古屋市、福岡市、仙台市などでは、このような市街地の範囲の見直しの検討は行われていないとのことですが、一方で、札幌市と同様に、人口減少局面に転じている北九州市や広島市、神戸市などでは、既に見直しを進めているとのことでもあります。このような他都市の動きも踏まえつつ、除排雪という、札幌市特有の課題の大きさも踏まえながら、現在策定中の第2次都市計画マスタープラン見直し案においても、今後20年間、市街地の範囲は変更しないとすることはなく、計画期間である今後20年間のうちに市街地の範囲を見直すことも念頭に置いた検討に着手することを明示していただきますよう要望して、質問を終わります。

●和田勝也委員 私からは、北海道新幹線の建設工事で発生する対策土の受入れに対する、手稲山口地区への地域振興について質問させていただきます。

昨年の第3回定例市議会において、私から多くの公共施設を受け入れてきた手稲山口地区の地域振興策について、どのように取り組んでいくお考えか、この地区に対する認識と併せて伺うと伺い、ごみ処理場や斎場など、公共施設の整備に当たり、長年にわたり多大な協力をいただき、市政の貢献に改めて感謝申し上げる、今後も地域協議

会における意見交換を重ね、受入れ地活用の検討など、地域振興に資する取組を進めるとのことでございました。その後、第11回、第12回の地域協議会が開催されたと承知をしております。

そこで質問でございますが、最近の手稲山口地域協議会では、どのような意見が出て、それを受けて、今後どのように進めていくのかをお伺いいたします。

●中村新幹線推進室長 手稲山口地区の地域振興に関しまして、手稲山口地域協議会におけるご意見と今後の進め方についてお答えをいたします。

地域協議会の最近の実施状況といたしましては、昨年7月から11月にかけて、民間企業に対し、受入れ地活用の可能性に関するヒアリングを実施いたしました。その結果を踏まえ、11月の地域協議会において、受入れ地活用に向けた四つの視点をお示しいたしました。

今年1月には、手稲山口地区の住民を対象とするアンケートを実施いたしましたほか、地域協議会が設置する地域づくり部会においても、受入れ地活用に関するご意見を伺っております。

これらを踏まえまして、2月の地域協議会において、受入れ地活用の基本的な方向性の案をご提示したところでございます。

この間にいただきました主なご意見といたしましては、受入れ地に人が集まり、にぎわいが生まれることを望む声がある一方で、治安や騒音など、環境の悪化を懸念する声もございました。

また、農業の担い手不足や公民館の老朽化を地域課題とすることのご意見もございまして、受入れ地の活用にとどまらない、地域振興策を望む声もあつたところでございます。

受入れ地の活用につきましては、今後、地域協議会などでいただいたご意見を踏まえ、その方向性を定めた上で、引き続き、意見交換を行いながら、具体的な活用案を検討していきたいと考えております。

●和田勝也委員 私も第11回、第12回の地域協

議会だよりを確認させていただきました。第11回は、農振法の勉強会、また、対策土受入れ地の跡地活用について。第12回は、対策土受入れ地の跡地活用の方向性について、意見交換をしておつたものと承知をしております。

私は、手稲山口の伝統芸能である風雪太鼓の活動を支えている山口郷土芸能同好会の顧問を務めさせていただいており、よく山口西・東の両会長や、山口の皆さんと懇談を持つ場があります。2月の末に懇談があり、そのときに言われたことが、対策土の受入れに対する地域振興策が全然進まないんですと。また最近も、対策土の受入れ地の跡地活用の話ばかりで、私たちが望んでいるのは、対策土の受入れ地の跡地活用に限らず、山口地区全体の地域振興策なんですと、私は地域の皆様から思いを受けております。

そこで質問ですが、地域振興策について、地域の要望は、対策土の受入れ地の跡地活用だけでなく、ほかの地域振興策を望んでいる現状について、どう認識しているのかをお伺いいたします。

●中村新幹線推進室長 受入れ地の活用だけではない、地域振興策に対する認識についてのご質問かと思えます。

受入れ地の活用以外の地域振興策につきましても、地域協議会において、課題の共有や意見交換を行い、必要な情報提供や、対応可能な取組を実施してまいりました。

令和4年度には、地域の団体からのご要望も受けまして、地域協議会の取組といたしまして、山口緑地パークゴルフ場西コースのトイレの改修を実施したところでございます。

また、土地利用等に関する勉強会を行いまして、関係法令や基準などの情報を共有しながら、手稲山口地区の現状や地域振興策について意見交換を行っておりまして、地域の中でも様々なご意見があるものと認識しております。

引き続き、地域協議会において、受入れ地活用の検討に加えまして、その他の地域振興策についても、必要な情報提供を行いながら、課題の共有

や意見交換を進めてまいりますとともに、対応可能なものにつきましては、適宜、取り組んでまいりたいと考えております。

●和田勝也委員 できることからということで、山口緑地の西コースのトイレを新しくしていただいたり、山口運河の整備を少ししていただいたりというのは、地域の皆さんも感謝していると思います。

今回の地域振興策が全然進まない、また、受入れ地以外の地域振興策がみんなの要望であると言っていたのは、山口西・東の両会長と地域の農家の代表であり、山口郷土芸能同好会の中心となっている方から私が呼ばれ、どうにかしてくれと言われております。

言わば、山口地域の代表の方、皆さんのコンセンサスを取るような方たちが同じ思いをしております。浅村局長も天野副市長も、中村室長から様々な状況を説明いただいていると思うんですけども、地域の皆様は、今こういった思いを持っているということ、まず覚えていただきたいと思っております。

第1回から第12回まで、地域協議会だよりを全て拝見させていただきました。その中で、令和3年12月に行われた第1回の地域協議会では、地域住民の声として、地域に住む住民は対策土の受入れについて賛成の人はいない。しかし、北海道新幹線は国策であり、札幌市民のために整備するものなので仕方がないという思いもある。対策土を受け入れる以上は、地域のためになるよう、検討してほしい。また、農振地域の指定解除について、検討してほしい。道の駅建設について検討してほしい。山口クラブの改修について検討してほしいと、最初は地域の人から多くの地域振興策の要望がございました。しかしながら、協議会を重ねるうちに、4回目、5回目、6回目、重なるうちに、皆さんが要望していることには様々な規制がかかっており、その都度、勉強会を通じて、実現は無理であると、そのときにみんなが思ってしまったのだと思います。そのときに、規制がある

からできませんというのではなく、どうしたら実現できるのだろうか、違った方策はないだろうか、実現できれば、こんなにぎわいが生まれて、山口地域が活性化しますねということと一緒に、原局の皆さんがもっと丁寧に寄り添って対応すべきであったと思っております。

その後、第9回の地域協議会あたりからは、受入れ地の跡地活用の話がメインとなっており、地域の皆様からは、最初に皆さんが思っていた要望は規制があり無理なんだと、そういった思いの中、跡地活用の話になっておりますので、地域の皆さんがこういった思いを持っているということ、覚えていただきたいと思っております。

市内のどこかで受け入れなければならない対策土を手稲山口地区の住民は様々な思いを持って受け入れてきました。対策土は、令和3年12月からもう既に随時受け入れているのに、地域振興策は全く進まない。このままだと、残土の受入れはお断りするという声も一部で上がってきております。

対策土の受入れ地の跡地活用はもちろん大事でございます。地上から16.5メートル、縦400メートル、奥行き350メートル、非常に広大な土地でございますので、もちろん、その残土を積んだ後の跡地活用というのも、非常に札幌市においては大事でありますけれども、山口地区の皆さんの思いを丁寧に酌んでいただき、山口地区の皆さんが納得する地域振興策を進めていただくことを申し述べ、質問を終わります。

●ふじわら広昭委員 私は、2項目質問をいたします。

1項目めは、北5西1・西2地区市街地再開発事業について。2項目めは、新たな公共交通システムの導入、検討についてです。

初めは、1項目めの北5西1・西2地区市街地再開発事業についてです。最初の質問は、再開発事業における補助金算定の考え方についてです。

この事業は、新幹線駅舎との接続やバスターミナルの整備により、交通結節点としての機能強化

を図るなど、公共的な機能や空間の整備を掲げた市街地再開発事業であり、札幌市からの補助金は、この事業にとって重要な支援策の一つであると言えます。

また、市街地再開発事業は、土地の高度利用と都市機能の更新を図ることにより、都市の魅力と活力を高めるものであるため、今後も札幌市が積極的に支援していくことが必要です。

同事業では当初計画において、補助金総額として約390億円を見込んでいたものと認識していますが、まずは、いま一度、どのように算定しているものか確認をしたいと思います。

そこで質問ですが、北5西1・西2地区市街地再開発事業への補助金額について、どのような根拠で算定をしているのか伺いたいと思います。

●須志田事業推進担当部長 北5西1・西2地区市街地再開発事業における補助金算定の考え方について、お答え申し上げます。

札幌市では、都市再開発方針に掲げる基本目標の実現に寄与するなど、札幌市のまちづくりに貢献する事業であることを補助要件として定めております。

このうち採択した事業は、事業が着実に実施されるよう国の補助制度を活用し、国の要綱において補助対象と定められている項目について、補助金により支援をしているところでございます。

具体的には、地盤調査や建築設計の費用、建て替えのための土地整備の費用、共用通行部分など、共同施設の整備の費用を対象として補助金額を算定し、国と市が2分の1ずつ負担をしているところでございます。

●ふじわら広昭委員 質問の2点目は、同事業に対する市の支援についてです。

同事業について、私は、2024年第3回定例市議会決算特別委員会において、計画見直しの進捗状況について質問しました。これに対して、山田札幌駅交流拠点推進担当部長から、再開発組合が施設規模の見直しや工期の延長など、工事費高騰への対策に関して、具体的な検討を行っている状況

であるとの答弁がありました。現時点で、事業計画の見直し内容は明らかになっていませんが、施設規模の縮小や、完成時期の遅れなどにより、札幌中心部のまちづくりに大きく影響するのではないかと懸念しています。このため、同事業を着実に推進していく上で、札幌市はしっかりと支援していくことが重要です。

そこで質問ですが、今後、再開発組合から事業計画の見直し内容が提示された場合、本事業に対して、どのような姿勢で支援をしていくのか、伺いたいと思います。

●須志田事業推進担当部長 同事業に対する支援の姿勢につきましてお答え申し上げます。

同事業においては、再開発組合が年度内に見直しの方針を示す考えであり、現在も検討を進めているところでございます。

これを受けて、事業計画の見直し方針に基づく来年度の検討費用の一部を支援するため、同事業における令和7年度予算については、4億1,400万円を計上しているところでございます。

また、事業計画の見直し内容が明らかとなった際には、関係者としっかりと協議をした上で、補助金額の妥当性を判断しながら事業が円滑に進むように、必要な支援をしていく考えでございます。

●ふじわら広昭委員 要望を申し上げて、次の質問に移りたいと思います。

できるだけ早く、事業計画の見直しに伴う札幌市の同事業に対する補助金の総額を、概算でも計算をして議会に報告することを求めていると思います。

次は、2項目めの新たな公共交通システムの導入、検討についてです。

新たな公共交通システムの検討状況と、連節車両の導入について5点質問をいたします。

最初の質問は、事業実施時に適用となる法律についてです。秋元市長の公約の「世界を引きつける魅力的な街をつくります」という項目の中には、持続可能な公共交通ネットワークの構築と広

域交通の整備を進めますとの記載があります。

具体的には、地域の足を持続的に確保するため、利用者のニーズに応じて運行するデマンドバスの活用を含めた路線バスの再編を検討します。また、新たな公共交通システムの導入で、都心部における移動の利便性を高めますとの公約です。この新たな公共交通システム検討の背景としては、路面電車の延伸を、新たなレールを設置することへの様々な影響から困難と判断したものの、札幌市都心部の再開発といった、まちづくりの動向を踏まえ、新しい公共交通の検討を進めているものと認識しています。

運行で想定するものとしましては、路線バス事業などの事業認可などを規定する法律は、道路運送法、また路面電車の事業を規定する法律は軌道法であり、新たな公共交通システムの事業内容によっては、適用される法律が異なります。

そこで1点目の質問は、新たな公共交通システムは、法律第76号軌道法、または法律第183号道路運送法のどちらの法律に基づくものなのか、札幌市が進めている新たな公共交通システムの事業実施時に適用となる法律について伺います。

また、その適用する法律は、新たな公共交通システムの取組を進める上で、最終的に決定したものなのか、2点について伺います。

●和田公共交通担当部長 新たな公共交通システムに関して、事業実施時に適用となる法律についてお答えいたします。

軌道法に基づく路面電車の事業として整備する場合には、道路上にレールや架線を設置するための専用の軌道敷地が必要となるため、沿線の商業施設や自動車交通への影響を考慮する必要がございます。

一方、新たな公共交通システムにおきましては、都心部という特性上、レールや架線を必要としない手法を進めてまいりたいと考えておりまして、そのため道路運送法に基づく事業として検討を進めてございます。

●ふじわら広昭委員 答弁漏れがあって、いわ

ゆる、最終的な決定したものなのかという2番目の質問のところがちよっと抜けておりましたので。

●小口智久副委員長 二つ目の質問が抜けています。お願いします。

●和田公共交通担当部長 失礼いたしました。様々な検討を進めている現時点では、最終的な決定とは言えないものの、新たな公共交通システムにつきましては、道路運送法に基づく事業を基本として、各種の検討を進めているところでございます。

●ふじわら広昭委員 まだ最終的なものではないということでもありますけれども、現在の検討の進捗状況を私なりに分析をいたしますと、例えば、登山に例えますと、5合目付近まで来ているのではないかなというふうに思います。

今後、札幌市の人口減少が確実視されている中で、新たな公共交通システムの実現に向けた検討を進める上では、道路運送法に基づく、札幌市としての最終決定の計画案であるということ、できるだけ早く明確にしなければ、今後の市民、バス事業者や、また、議会との重要な議論や判断、決断ができなくなり、迷走することとなりますので、この点をまずしっかり対応することを指摘しておきたいと思っております。

次の質問は、道路運送法の適用条項と事業主体についてです。

道路運送法の適用を想定しているとの答弁がありましたけれども、道路運送法が規定する運行形態は様々なものがあります。例えば、道路運送法第4条、第21条、第43条、第78条がありますが、条項により事業許可の種類が異なります。

また、当然のことながら、適用する条項により運行が可能となる事業者も異なることから、将来の運行事業者を誰が担うのかについても十分に考える必要があります。

新たな公共交通システムを検討する上では、適用する法律の条項や事業認可に加えて、運行事業者や、その事業主体も含めた検討を行う必要があ

ります。

そこで質問の2点目ですが、新たな公共交通システムは、道路運送法の第何条に基づいて行うのか、具体的な事業はどこが主体となって実施するのか、道路運送法の適用条項と新たな公共交通システムの事業主体と運行事業者について伺いたいと思います。

●和田公共交通担当部長 法律の適用条項と事業主体についてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、道路運送法に定義される事業につきましては、法の第4条で定める路線バスやタクシーなどの一般旅客自動車運送事業、そして法の第78条第2号で定める自家用有償旅客運送事業、いわゆる公共ライドシェアなどがございまして、これらの事業につきましては、民間の交通事業者が自治体からの運行委託により実施する例もございまして、いずれにいたしましても、運行事業者や路線形態などにより、適用する条項も異なることから、引き続き、運行の内容や運行形態などについて、様々な検討を進めてまいりたいと考えております。

また、新たな公共交通システムの事業主体や運行事業者につきましては、民間事業者と連携した事業運営など、様々な手法や仕組みを検討した上で決定してまいりたいと考えているところでございます。

●ふじわら広昭委員 私が調べた限りでは、今、部長が答弁したようなことについては十分市内の路線バスを運営するバス事業者とコミュニケーションというか、お話をしていないのではないかなというふうに私は推測をしているわけでありまして、ぜひ、そういうお考えがあるのであれば、新年度にしっかりと計画案を示して、議論を深めていただきたいと思います。

次の質問は、実証実験の検証内容についてです。

新たな公共交通システムについて、デマンド交通も検討していますが、特に連節車両の導入については、水素燃料電池搭載の課題もあり、そもそ

も市内での運行実績もない状況にあります。加えて、今後の維持管理などの運用面の課題などもあり、新年度から予定しています実証実験において、様々な検討や検証が必要です。

そこで質問の3点目ですが、新年度から予定している新交通システムにおける実証実験について、どのような検証を考えているのか伺います。また、実証実験はいつまで行う予定なのか、併せて伺います。

●和田公共交通担当部長 実証実験の検証内容についてお答えいたします。

来年度からの実証実験では、連節車両やAIデマンド交通の運行に関する検証はもとより、乗降時や待合時の環境の検証、決済手法や情報提供といったサービスの検証など、多岐にわたる分野で総合的に実施する予定でございまして。

こうした状況の下、札幌で初めての導入となる連節車両の運行につきましては、十分な検証が必要であると認識しておりまして、まずは冬季路面における車両の走行性能を確認した上で、次に、モニターを乗車させながら、利用者の乗降環境やサービス水準などについて検証をしたいと考えております。

また、実証実験の実施時期についてでございますが、令和7年度と令和8年度を予定しておりますが、デマンド交通も含めて、現在、実施内容を精査しているところでありまして、ご指摘のあった様々な課題を検証できるよう、引き続き、検討を深めてまいりたいと考えているところでございます。

●ふじわら広昭委員 次の質問は、連節車両の水素燃料電池化に向けた展望についてです。

新たな公共交通システムで導入の検討を進めている連節車両については、これまで本格運行時に水素化を目指していると報告を受けています。

一方、連節車両の水素化については、まだ国内では開発が進んでいないため、しっかりと検証を行い、最終判断を下すべきと指摘をしてきたところであります。連節車両の車体重量は重いため、

水素燃料電池車両ではディーゼル車両と比べ、パワーが足りないおそれもあり、もう少し技術の進捗を見極める必要があると言えます。

また、国内の連節車両の水素化は、現在、開発途上であり、本格運行の2030年までに間に合うかは疑問です。

そこで質問の4点目ですが、連節車両について水素燃料電池車両の導入を目指しておりますが、その展望についてどのように認識しているのか伺います。

●和田公共交通担当部長 連節車両の水素燃料電池化に向けた展望についてお答えいたします。

札幌市が目指す水素エネルギーを活用したまちの実現に向けましては、新たな公共交通システムに水素を活用していくことが重要であると考えておりまして、現在、水素燃料電池車両の導入を検討しているところでございます。

特に、連節型の水素燃料電池車両が国内メーカーでは生産されていないため、既に商用化されているハイブリッドエンジンの連節車両を、水素燃料電池車両に改造することも想定しておりますが、これには十分な調査研究が必要であると認識しておりまして、これまで自動車メーカーなどと検討を進めてきたところでございます。

これに加えまして、水素エンジンや、水素合成燃料といった新たな技術開発にも注視しながら、水素を活用した連節車両の検討を進めてまいりたいと考えております。

●ふじわら広昭委員 ハイブリッド車などを改造して、対応も検討しているというようなことでありますけれども、当然、こうしたことについては国も様々な支援を、バス開発メーカーに行っていると思っておりますけれども、やはり市が、こうしたまだ開発途上の車両などについて、どのくらいの支援をできるのかということは、非常に疑問もありますので、そこは慎重に対応していただきたいというふうに思います。

次、最後でありますけれども、連節車両の維持管理に関する課題認識と今後の検討の進め方につ

いてです。

仮に、連節車両を市長公約の都市における移動の利便性を高めるために運行させるには、ただ車両を導入すればよいというわけではなく、車両のメンテナンス体制など、日々の安全な運行に向けた体制の検討が必要となります。

連節車両は、全長約18メートルと、通常の路線バスと比べ車体が長く、重量が重いため、その車体に対応する、いわゆる保管場所や整備点検の際に使用するリフト、通常のバスですと二つの持ち上げるリフトが必要ですが、この連節バスの場合には、3本のリフトがなければ持ち上げることができないわけでありまして。

現在、連節車両を所有する市内バス事業者はいないため、当然のことながら、新たに設備の検討が必要となります。

また、今回の予算案で、バスネットワーク維持の取組として、連節車両の活用を検討を計上していますが、現在のバス会社の経営状況や、運転手に加えて、整備の人手も不足している実情を踏まえますと、連節車両の受入れ体制の構築に向けては、維持管理の面も含めた検討が必要となります。

そこで質問の5点目ですが、連節車両の導入に向けた維持管理に関する課題認識と、今後の検討の進め方について伺います。

●和田公共交通担当部長 連節車両の維持管理に関する課題認識と今後の検討の進め方についてお答えいたします。

現在、市内には連節車両を所有するバス事業者がないことから、連節車両の導入に当たりましては、車両の維持管理体制を新たに整える必要があると認識しております。

このため、来年度から実施予定の実証実験では、連節車両の運行に関する検証を行い、本格運行時の車両台数やサービス水準などを想定した上で、将来必要となる維持管理体制についての検討を進めていく考えでございます。

今後、連節車両の検討を進める上では、他都市

で導入した際の施設整備の状況も参考にしつつ、バス事業者との連携を十分に深めながら、公共交通として、安全に運行できる体制づくりを検討してまいりたいと考えております。

●ふじわら広昭委員 要望を申し上げて、質問を終わりたいと思います。

まず1点目は、昨年10月に連節バスの走行試験が行われております。市長公約では、都心部における移動の利便性を高めますとしているわけでありませけれども、この間のいろいろなやり取りの中では、路線バスでの活用も考えているのではないかという節のことも想定されるわけでありませ。

しかし、先ほど申し上げたように、市長の公約は、都心部における移動の利便性を高めるということで、路線バスは対象にしていなわけですよね。そういうことからいっても、やはり今後、拡大解釈につながらないようにしていただきたいと思ひます。

2点目は、昨年の走行試験は、早朝や深夜の時間帯が多く、今後は日中の交通量がある時間帯、そして答弁にもありました冬期間の検証を行い、人が横断歩道を渡っている、そういう状況の中で通年の運行が可能なのか判断することを求めておきたいと思ひます。

三つ目には、交差点の改善や、また、路面電車のような形での優先信号機の検討。

四つ目には、答弁にもありました決済方法、3か所の乗降口がありますので、その支払方法についても、しっかりと明らかにしていく必要があります。

また五つ目には、水素燃料の製造、CO₂を出さないということでありませけれども、調べてみますと、この水素燃料、水素を作る際には、やはりCO₂が出るわけでありませけれども、グレー水素、またはブルー水素、グリーン水素という三つの略称がありますけれども、いろいろ調べたりお聞きをしますと、日本ではCO₂を出さない方法での水素燃料は、まだ非常に稀だということ

ありますので、こうしたことについても十分検討していただきたいと思ひます。

最後6点目は、市内の路線バス事業者との協議をしっかりと行っていただきたい、このことを申し上げて、質問を終わります。

●熊谷誠一委員 私からは、中島公園駅周辺地区のまちづくりについて、創成東地区のまちづくりについて、そして円山バスターミナルの再整備について、順次質問させていただきます。

中島公園とその周辺に関しては、令和5年10月に策定された第2次まちづくり戦略ビジョンにおいて、新たに高次機能交流拠点として位置づけられ、市民の憩いの場や、国内外からの来訪者を含めた交流の拠点として、都心部の貴重なみどりの魅力を向上させるとともに、集客・交流機能や芸術文化機能の強化を図っていくこととしております。

このうち中島公園については、建設局において魅力アップに向けて、在り方検討会が設置され、令和5年度からこれまでに会議を6回開催し、目指す方向性や取組などについて議論を重ねられたものと認識しております。

一方で中島公園の北部、かつ都心の南部を含む中島公園駅の周辺では、令和3年11月に、中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想が策定されています。

この基本構想の実現に向けた取組に関して、令和5年3定の決算特別委員会において、我が会派から質問したところ、令和4年度には、建物の1階部分の使われ方や地区の回遊性について、実態を調査したところであり、調査結果を踏まえて、エリア別のガイドラインを策定するとの答弁がございました。

この地域においては、新MICE施設の検討について、新型コロナウイルス感染症の流行により、事業の実施を延期していましたが、事業再開に向けて、事業手法の変更や開発の方向性、土地の先行取得の可否等について検討が進められていると聞いているところでございます。

またコートヤード・バイ・マリオット札幌が昨年7月に開業し、インターコンチネンタル札幌が入るライラックスクエアも外観が見えてきているところなど、民間の動きが顕在化してきているところなどございまして、こういった動きを捉えて、まちづくりの動きも早急に進めていくことが必要と考えます。

そこで質問ですが、中島公園駅周辺に関するガイドラインの策定に向け、令和5年度以降、どんな検討を行ってきたのか。また、今後のスケジュールはどのようにしているのかをお伺いいたします。

●稲垣都心まちづくり推進室長 中島公園駅周辺地区のガイドラインの策定に向けた令和5年度以降の検討内容及び今後のスケジュールについてお答えさせていただきます。

まず検討内容についてですが、令和5年度におきまして、ご質問にもありました令和4年度に実施した建物の利用状況等の実態調査を踏まえ、今後の建て替え等の動向を探ることを目的に、建物の所有者や入居テナントへのアンケートを実施いたしました。

その結果、特に老朽化が進む建物におきまして、将来的な建て替えや改修の必要性を感じているものの、具体的な事業計画までは立案できていないことや、国内外からの来訪者の増加を見据えた対応が必要と考える所有者が多いことを把握いたしました。

また今年度、令和6年度におきましては、これまでの一連の調査結果を踏まえまして、今後の建て替えを促進し、来訪者の回遊性を高めるためのエリア別のガイドラインについて、その骨子の検討を進めているところでございます。

次に、今後のスケジュールについてでございますが、今年度整理いたしますガイドラインの骨子を基に内容を成案化いたしまして、来年度末を目途に策定する予定でございます。

●熊谷誠一委員 現在ガイドラインの骨子を検討中であり、令和7年度末の策定を予定している

との答弁だったと思います。

この地域においては、新MICE施設の整備に伴って、すすきの方面への主動線となる駅前通の高質化や、都心における貴重な水辺空間である鴨々川などを生かした、歩いて楽しめる空間の形成など、回遊性の向上やにぎわいの創出を図っていくことが鍵だと考えております。

その上で、道路空間だけではなく、沿道に立地する建物との一体性を高めることに加え、MICE施設で行われるイベントや、地域のまちづくり活動と連携を図るなど、様々な関係者との協力関係が不可欠であると思います。そのため、今後策定するガイドラインは、この地域における様々な関係者の意見をしっかりと酌み取ることが重要だと思います。

そこで質問ですが、ガイドラインの策定に当たり、地域の関係者の意見をどのように反映する考えかをお伺いいたします。

●稲垣都心まちづくり推進室長 地域の意見の反映についてのお尋ねでございます。

委員ご指摘のとおり、ガイドラインの策定後の取組を有効に進めていく上では、地域の意見を反映することは重要と認識しております。そのため、すすきの地区の連合町内会や団体、観光関係の団体のほか、観光まちづくりの有識者などにご参加いただく意見交換会を設置することといたしまして、その第1回を来週3月17日に開催する予定でございます。その後、来年度末のガイドラインの策定に向けまして、この意見交換会での議論を重ね、地域の意見が反映された内容となるよう進めてまいりたいと考えてございます。

●熊谷誠一委員 地域の関係者と意見交換を行う場を新たに設置し、近々、その検討会を開催すると。また、ガイドラインに反映させるとのことであったかと思えます。ぜひこの意見交換会を意義あるものにするとともに、今後の検討の進捗に応じて、さらに新たな関係者を巻き込むことにも努力していただきたいと思えます。

この地域については、水と緑を感じられ、豊平

館やKitara、こぐま座といった文化施設が存在する、札幌都心の中でも唯一無二の変化ができる可能性を秘めたポテンシャルの高い地域であると期待しております。こうした、この地域にある特徴を生かして、札幌市内でここでしかできないような魅力あるまちづくりが実現するよう期待して、次の質問に移らせていただきます。

次に、創成東地区のまちづくりについてお伺いいたします。

この地区は、開拓期からものづくりの場として札幌の発展を支えてきた工業拠点でしたが、産業構造の変化に伴う工業機能の郊外移転と、その後の土地利用の更新等の課題を抱えた地域でございました。そのため、平成14年に策定された都心まちづくり計画において、都心と苗穂エリアをつなぐターゲットエリアに設定され、平成23年には都心まちづくり戦略の中で、新たなライフスタイルの創造を図る重点地区となり、その後、平成28年策定の第2次都心まちづくり計画においても、創成イースト北エリア、創成イースト南エリアの2地区がターゲットエリアとして位置づけられるなど、札幌の都心の重要なエリアの一つとなっております。我が会派でも、これまで繰り返し質疑を行う中で、この地区のまちづくりを後押ししてまいりましたが、最初の都心まちづくり計画で位置づけられて以降、20年以上もの歳月が経過する中で、いま一度、これまでの取組を検証し、次の10年、20年先を見据え、現在検討している次期都心まちづくり計画の議論につなげていく必要があると考えます。

そこで質問ですが、これまでの創成東地区におけるまちづくりの取組により、どのような成果があったと認識しているのかお伺いいたします。

●**稲垣都心まちづくり推進室長** 創成東地区のまちづくりに関しまして、これまでの取組の成果についてお答えさせていただきます。

当地区では、平成14年の都心まちづくり計画の策定以降、ハード・ソフトの両面で様々な取組を進めてきております。具体的には、ハード面で

は、北ガスアリーナ周辺の再開発など、都市計画制度を活用した良好な開発の誘導に取り組むとともに、いとなみの軸である東4丁目通につきましては、クランクを解消し、歩道を拡幅する都市計画を決定し、その事業に着手したところでございます。

また、ソフト面では、地域との意見交換等を経て、エリアマネジメント組織であります一般社団法人さっぽろ下町づくり社が設立され、現在では同社が周辺関係者を巻き込みながら地域の将来ビジョンの策定と新たな推進体制の構築に取り組んでいるところでございます。

当地区の人口は、平成14年の約7,300人から令和6年の約2万600人へと2.6倍に増加しております。これまでの取組の成果によって、職・住・遊近接の複合型市街地の形成が進むとともに、地域主体のまちづくりも進展し、コミュニティーも活性化してきているものと認識しております。

●**熊谷誠一委員** ハード・ソフト両面の様々な取組を進めてきた結果、職・住・遊近接の複合型市街地の形成が進むとともに、地域主体のまちづくりも着実に進展し、地域コミュニティーが活性化してきたとの答弁であったかと思えます。

創成東地区では、今後も東4丁目通の整備が続くほか、新幹線札幌駅東口改札口の整備や、新たな公共交通システムの検討が行われるなど、将来性を感じる多くの事業が進められているところでございます。

そこで質問でございますが、こういった事業が進められる中で、これまでの検証も踏まえ、今後どのように創成東地区のまちづくりを進める考えなのかお伺いいたします。

●**稲垣都心まちづくり推進室長** 今後の創成東地区のまちづくりについてのお尋ねでございます。

委員ご指摘の東4丁目通、新幹線札幌駅東改札口、そして新たな公共交通システムの整備は、いずれも当地区に大きな影響をもたらすものでありまして、これらの整備効果を最大限活用すること

が重要であると認識しております。

そのため、東4丁目通につきましては、今後、クランク解消で生じる道路残地を含めまして、歩道等の公共空間を活用しながら、新たなにぎわいづくりに地域と取り組んでまいります。

また、新幹線東改札口周辺では、新たな玄関口にふさわしいまち並みの形成に向けまして、周辺地権者によるビジョンの策定と、これに基づく取組を支援いたします。こうした取組を核といたしまして、新たな公共交通システムの検討状況も見据えながら、周辺開発や公共空間の活用等をエリアマネジメントと連携させ、当地区全体のまちづくりを進めていく考えでございます。

●熊谷誠一委員 東4丁目通や新幹線札幌駅東改札口周辺エリアなどを核として、周辺開発や公共空間の活用、エリアマネジメントと連携させながら、まちづくりを進めていくとの答弁ございました。

要望でございますけれども、それらに加えて、先ほども質問させていただいた水素ステーションや水素を活用した集客交流施設整備、新たな公共交通システムなど、札幌の将来を先導する取組が多く進められているところでございます。今後も、大いなる可能性と将来性が感じられる有望な地区でございます。創成川の西側にはない、様々な魅力が混在、融合し、そこに住む多くの方々が都心の暮らしを享受できるよう、地域事業者と共に地区の価値をさらに高め、先進的なまちづくりをさらに推進していただくよう求めまして、この質問を終わります。

最後に、円山バスターミナルの再整備について、お伺いいたします。

円山バスターミナルは、地下鉄東西線の整備に合わせて、円山公園駅に直結する形で建設され、昭和51年に供用が開始されております。現在では、主に、宮の森や伏見方面への路線を中心に、1日当たり300便を超えるバスが発着する重要な交通拠点となっており、令和2年に改定された札幌市総合交通計画においても、地域の日常生活を

支える主要な交通結節点として位置づけされているところでございます。

一方、円山バスターミナルは、間もなく築50年を迎え、バス乗り場のひさしなどは経年劣化が進んでいるほか、車椅子の方などが利用可能なバリアフリートイレがないといった、大きな課題がございます。こうした状況から、我が会派では、令和3年第4回定例会の代表質問において、円山バスターミナルの再整備について、基本認識を伺ったところ、建て替えの可能性を含めて、バスターミナルの老朽化対策とバリアフリー対策の検討を一体的に進める必要があるとの答弁があり、その後、必要な検討が進められているものと認識しております。

積雪寒冷地である札幌市において、バスターミナルは1年を通じて、利用者に快適な待合環境を提供する上で欠かすことのできない、重要な施設でございます。

昨年11月に策定された札幌市地域公共交通計画においても、バスターミナルについては、必要な機能を維持していくため、施設ごとの運営状況やバスネットワークの再編状況も踏まえながら、計画的な維持、保全、改修等を実施していくこととされております。

そこで質問ですが、老朽化が進む円山バスターミナルの再整備について、どのように進める考えなのか、お伺いいたします。

●小林総合交通計画部長 円山バスターミナルの再整備の進め方、考え方についてでございます。

円山バスターミナルは老朽化が進行し、バリアフリー化も不十分であるという課題があるため、再整備に向けて令和元年度より建て替えと改修の比較検討を進めてきたところでございます。

建て替えにつきましては、民間施設との合築の可能性について、複数の企業へ聞き取り調査を行ったところ、バスターミナルの真下に地下鉄施設があるという特殊な条件から、解体や建設にかかるコストが高くなり、採算が取れないため、実

現が困難といった見解が得られたところでございます。

一方で、改修を行う場合、既存の建物には耐震性能があり、バリアフリートイレの設置などに必要なスペースも有していることから、設備の新設や更新などにより、課題解決を図ることが可能であることが明らかになったところでございます。これらの状況を勘案しまして、円山バスターミナルにつきましては、改修を行うことで、老朽化対策やバリアフリー化に取り組んでいく考えでございます。

●熊谷誠一委員 円山バスターミナルの再整備は、民間企業の意見などを踏まえて建物を改修することにより、老朽化対策とバリアフリー化に取り組んでいくとのことでございます。

具体的な改修内容の検討に当たりましては、バリアフリー化や待合環境の改善など、利用者にとって必要となる機能をしっかりと確保していくということが何よりも重要な点であると考えます。

その点において円山バスターミナルは、通勤・通学、買物などで多くの市民に利用されておりますが、車椅子の方などが利用可能なバリアフリートイレが未整備であることに加えて、病院や子育て施設が入る、2階に上がるエレベーターがない状況でございます。

また、朝の通学時間帯に、非常に多くの高校生が待合スペースでバスを待っている状況を見ると、限られたスペースを有効に活用しながら、バスを待つ環境の改善も課題であると感じております。

そのほか、円山バスターミナルからは、円山動物園や大倉山ジャンプ競技場などの観光施設、そして新千歳空港と連絡するバスも発着しており、近年では外国人観光客の姿も多く見られております。そのため改修に当たっては、高齢者や障がい者はもちろんのこと、外国人も含め、バスターミナルを利用する全ての方が快適に利用できる環境整備が必要だと考えます。

そこで質問ですが、円山バスターミナル改修の検討状況と、今後の予定についてお伺いいたします。

●小林総合交通計画部長 円山バスターミナルの改修の検討状況と今後の予定についてお答えいたします。

札幌市としましても、円山バスターミナルの改修検討に当たりましては、利用者の方に快適な環境を提供する視点が重要と認識してございます。

現在、設備や内装などの劣化状況や、バリアフリー化の状況などを踏まえ、必要となる改修内容の検討を行っているところでございます。

具体的には、委員ご指摘のバリアフリートイレにつきましては、1階への設置を予定しており、このほか1階から2階へのエレベーターの設置、バス待合環境の充実、案内サインの多言語化などの検討も進めているところでございます。

今後、改修内容を来年度中に取りまとめ、その後、実施設計を行い、令和9年度の工事着手を目指してまいりたいと考えてございます。

●熊谷誠一委員 現在、バリアフリートイレの設置検討を進めており、今後はバスの待合環境などの課題解決に向けた検討も行って、令和9年度の工事着工を目指したいということであったかと思えます。

先ほども申し述べたように、円山バスターミナルの2階には、病院や子育て施設など、地域住民の生活を支える重要な施設が入居するため、工事期間中には、バスターミナル機能だけではなく、既存のテナント営業にも、可能な限り影響が生じないような対応の検討をお願いしたいと思えます。

また、バスターミナルの周辺は、円山公園や複合施設、商業複合施設ですね、多くの飲食店などが立地する地域のにぎわいの中心でありますので、周辺のまち並みと調和した外観へのリニューアルや、2階にあります空きスペースの有効活用に関しての検討も、併せてお願いしたいと思えます。

いずれにしても、引き続き、札幌市の公共交通を支える円山バスターミナルの早期改修に向けて、スピード感を持って検討を進めていただくことを要望いたしまして、私からの全ての質問を終わります。

●三神英彦委員 私からは、竹内委員に続き、市街化調整区域ですね、市街化調整区域を含めた工業用地の確保について伺います。

南区は皆さんご存じのとおり、面積でいったら札幌の6割が南区です。そんな中で、もうダムが二つもあって、それで川のほとんどが南区を流れていて、定山溪温泉郷があって、自然もいっぱいあって、鹿もいっぱいいらっしゃってというような地域です。皆さんの知恵を結集すれば、この場所に、例えばアドベンチャーツーリズムだったりだとか、スノーリゾートだったりだとか、いろんなキーワードが転がっているの、ここに今13万人の人口の南区というのを、人を増やすということは多分できるんじゃないかなというふうに思うんですよ。仮に、これで南区で3万人増やせれば、全市で200万人オーバーじゃないですか。それぐらいのことは、私は本気を出せばできるんじゃないかなというふうに思っているんです。

さっぽろ未来創生プランの話の中で、この間も代表質問でさせていただきましたけれど、じゃあ、さっぽろ未来創生プランの予測どおりだという話であれば、先ほど波田委員が言ったように、そういうのも可能性の一つなのかなというふうに思いますけれども、本当にその可能性だけなんでしょうか。

南区の活性化のことを考えたときに、大きく二つのネックがあって、一つは測量誤差です。でも今日はこれは触れません。もう一つが、市街化調整区域なんですよ。南区、いろんなことをやろうというふうに思ったときに、本当にこの調整区域というのが実際にはまだらに存在しているということによって、やれるものもやれないということがいろいろ起こっているというところで、ずっと今まで、私、この仕事になってから、いろんな

話をさせていただいたんですけれども、残念ながら、バブルがはじけて、それから人口がこれから減っていくかもしれないだとかという話があって、それからコンパクトシティの話だとかがあって、結局は、市街化調整区域に関しては、割と消極的にずっと来られたんじゃないかなというふうに思います。

そこで変化が出たのが、ラピダスですよ。千歳及び千歳周辺で、本当に札幌市よりもっと財政がやばいというような場所で、ワンチャン、土地を確保したら税収が増えるかもしれないという話で、今、本当に色めき立っている状態なんじゃないかなというふうに思うんですよ。

そんな中で札幌市役所は、じゃあ、この市街化調整区域のことをどう考えるのかということなんですよ。

一つ目の質問ですけれども、本市の都市計画マスタープランの見直しにおいて、市街化調整区域を含めた工業系用地の確保について、どのような方向性を示す予定なのかお伺いします。

●長谷川都市計画部長 都市計画プランの見直しにおける市街化調整区域を含めた工業系用地の確保の方向性について、お答えいたします。

都市計画マスタープランの見直しにおいては、工業系用地の不足への対応や、GX関連産業等の新たな産業の進出への対応など、今後の重要なポイントとして検討を進めているところであります。

検討の中では、市街化区域における工業系の土地利用の維持向上を図るため、工業以外の用途に対する制限を強化する土地利用制限の運用ですとか、市街化調整区域では、4車線以上の幹線道路の沿道において、大規模物流倉庫や一部の工場の立地を許容する流通業務施設立地指定路線のさらなる運用改善など、工業系用地の確保に向けた取組を強化する方向性を示していくことが必要と考えております。

●三神英彦委員 打合せ中にお伺いしたんですけれども、一方、北海道庁のほうで、都市計画区域

マスタープラン、いわゆる区域マスタープランと
いうのを見直し、新たな工業団地の造成のため
に、市街化区域の拡大を検討するということが報
じられました。こちらの区域マスタープランは、
圏域の都市計画の総合的な方針であり、都市計画
マスタープランもこの方針に即したものでなけれ
ばならないというふうにされているということだ
す。

二つ目の質問ですが、この北海道が見直す考え
を示した区域マスタープランにおいても、札幌市
内の工業系用地の確保について、しっかり位置づ
けていくべきと考えますが、本市の今後の対応に
ついて伺います。

●長谷川都市計画部長 区域マスタープランへ
の位置づけに関する札幌市の今後の対応につい
て、お答えいたします。

令和12年を目標年次としております札幌圏の区
域マスタープランは、令和2年度の見直し時に想
定されていなかった社会情勢に対応するため、中
間の見直しを行う考えが北海道から示されたと
ころでございます。そのため、都市計画マスター
プランの見直しで検討を進めております市街化調
整区域を含めた工業系用地の確保に関する取組を
区域マスタープランにも位置づけることが重要と考
えております。

今後も社会情勢を踏まえながら、市内の工業系
用地の確保に機動的に対応できるよう、北海道と
密接に連携しながら取り組んでまいります。

●三神英彦委員 うまく、たまたまその道路の
そばにという話になると、今、答弁いただいたと
おりなんですけれど、やはり、南区とかを見てい
ると、ぼつん、ぼつんと、何か微妙に戸建てが
あったりだとか、戸建てと廃屋が混ざっていたり
だとかというような地域もやっぱり多く見られる
んですよね。それで、よく多くの課長さんたちに
例としてお話しさせていただいていたんですけれ
ど、じゃあ、その10キロメートルの1本道のその
向こうに、おばあちゃんが一人で住んでいますと
いう話になったときに、その10キロメートルの道

のために道路を維持する、それから除排雪をや
る、公共交通を通す、信号だとか標識だとかを維
持する、それからその周りに電気、ガス、上下水
道だとかという部分があったら、じゃあ、それを
そのおばあちゃん一人のためにやるということに
対して、もう既に、財政の厳しい市町村は、この
おばあちゃんを引っ越しさせたりだとか、その
引っ越しさせた後に、その道路を塞いだりだとか
ということがもう始まっているんですよ。

だけど札幌市はまだそういうことは起こってい
ないじゃないですか。実際に実施するというのは、
まだ先でいいのかもしれないんですけども、そう
いったところをきちんと想定して、考える準備
だけはしておいていただけたらなというふう
に思います。これだけ問いを立てて終わります。

●前川隆史委員 私からは、北海道新幹線の札
幌延伸に向けた機運醸成について、それから丘珠
空港の利用促進、空港ターミナルビルの機能強化
についての2項目について、順次、お伺いいたし
ます。

まずは北海道新幹線の札幌延伸に向けた機運醸
成について伺いたいと思います。

最近、あまりいいニュースが聞かれませんが、
あまり暗くならず質問したいと思います。

1点目は、新幹線の利便性と札幌延伸による効
果についてでございます。

北海道新幹線については、札幌延伸に向けて沿
線自治体、各地で様々な取組が進んでおります
が、昨年5月、鉄道・運輸機構から国に対して、
2030年度末開業予定が極めて困難であるとの報告
がなされました。羊蹄トンネルや渡島トンネルな
ど、進捗が芳しくない工区もあるとのことで、開
業時期に関する残念な話題が先行することが多い
んですが、旅行やビジネスで利用することを期待
して、新幹線の札幌延伸を心待ちにしている市民
は数多くいるものと思います。

工事の遅れで、市民の関心が新幹線から離れて
いけないように、また開業までの盛り上がりさを

らに高めていくために、市民に対して新幹線の開業効果ですとかメリットを継続的に伝えて、札幌延伸に向けて機運を醸成していくことが大切であると考えております。

そこでまず伺いますが、初めに、札幌市として新幹線の利便性や札幌延伸による効果について、どのように認識されているのか、まず伺いたいと思います。

●中村新幹線推進室長 北海道新幹線の札幌延伸に向けた機運醸成に関しまして、新幹線の利便性と、札幌延伸による効果についてお答えをいたします。

新幹線の利便性といったしましては、新函館北斗駅まで約1時間、東京駅まで約5時間での移動が可能となる時間短縮効果が挙げられます。

また、乗換えや待ち時間が少ないこと、定時性や乗り心地のよさのほか、冬季間の安定した運行も期待できるところでございます。

次に、札幌延伸による効果についてでございますけれども、北海道新幹線は、札幌まで延伸されてこそ最大限の効果を発揮するものでございまして、首都圏のみならず、北関東や東北地方との新たな文化、経済交流を促進し、ひいては、道内経済の活性化にも寄与するものと考えております。

●前川隆史委員 久しくあまり新幹線効果を聞くことがなかったので、改めて確認させていただきました。

そのような効果や魅力は、市民や観光客など、開業後に新幹線の利用が見込まれる方々に対して、強くPRしていく、機運醸成の取組が必要であると考えます。

そこで2点目の質問でございますが、札幌延伸に向けた機運醸成について、令和6年度は、どのような取組を行ってきたのか、伺いたいと思います。

●中村新幹線推進室長 令和6年度の機運醸成の取組についてお答えをいたします。

令和6年度は、YOSAKOIソーラン祭りですとか、環境広場さっぽろなどのイベント

会場におきまして、PRグッズを配布いたしましたほか、ラジオ局と連携した情報発信にも取り組んだところでございます。

ラジオ局と連携した取組では、札幌延伸をPRするメッセージを昨年9月から今年2月にかけて放送いたしましたほか、市内の親子1組に、北海道新幹線に乘車していただきまして、体験レポートをラジオ番組内で伝える取組というものも行ったところでございます。

さらに、北海道新幹線の特徴やトンネル工事の情報をコンパクトにまとめました動画を作成いたしまして、札幌市のホームページにおきましても公開をしているところでございます。

●前川隆史委員 私たちは、開業延期となるような報道がなされている今だからこそ、札幌延伸に向けた機運を、これまで以上に盛り上げていく取組を行ったほうが良いというふうに、このように思っているわけですが、市民の中には、新幹線に乗ったことがないという方々が相当数いらっしゃると思います。

例えば、イベントに合わせて新幹線車両で使われているシートなどを設置して、体感できる取組を実施するなど、いずれやってくる新幹線の魅力ですとか、早く乗ってみたいという気持ちを鼓舞するような、わくわくする取組を札幌でできないかと、このように考えるところでもございます。

そこで最後の質問になりますが、札幌延伸に向けた機運醸成について、今後、札幌市としてどのように取り組んでいくお考えか、お伺いいたします。

●中村新幹線推進室長 今後の機運醸成の取組についてお答えをいたします。

開業直後から札幌延伸の効果を発揮されるためには、市民の皆様の関心を継続させるとともに、より機運を高めていくための取組が重要であると認識をしております。

このため、来年度は引き続きイベント会場におけるPR活動や、新幹線に乘車してその魅力を発

信する取組を実施いたしますほか、今年度作成いたしました動画の活用やSNS等での情報発信を行う予定でございます。

今後の機運醸成につきましては、これまでの取組に加えまして、市民の皆様が新幹線を体感できる企画など、より効果的な事業となるよう、内容の充実に努めてまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 町内会の新年会等へ行きますと、必ず出る話が、前川さん、新幹線は一体どうなったのと聞かれるわけですね。私たちの生きてる間に新幹線は来るんだろうかと、この話題がしょっちゅう出まして、高齢者中心に。でも一度乗ってみたいというふうに、そういったお声がありまして、実は新幹線に対するこの市民の期待というのは、我々が思っている以上に高いんじゃないかなとすごく感じるところもございます。

今ありましたように、できれば、なるべく実際に乗ってみるイベントなんかも昨年やっとなら、今年度ですか、ありましたけれども、1組だけじゃなかなか伝わらないと思いますので、何かその体感できる先ほどのシートのイベントで置いてみるとか、少し新幹線というものが、こんな感じなんだということがリアルに分かるような取組をお願いしたいと思います。

シートを函館のほうから借りると、輸送費で110万円かかるということで、それはお金がかかるから駄目ですと、この間言われたんですけど、何とか頑張って、市民のために少し実感できる、リアリティのある、新幹線を感じられるように、ちょっと工夫を願いたいと思います。この質問を終わります。

次に、丘珠空港の利用促進、それからターミナルビルの機能強化について質疑を行います。

まず、札幌丘珠空港の旅客数についてです。丘珠空港は、令和5年以降、新規路線の就航、提供座席数の増加などの影響もございまして、令和6年度には約50年ぶりに50万人を超える見込みと伺っております。

このことについて調べてみますと、全国の定期便を運航する空港の中でも、近年は丘珠空港の旅客数の伸び率が2割から3割増で推移をしております。関係者による利用促進の取組によって、観光ですとかビジネスなど、集客交流機能がしっかりと発揮されてきていると感じております。

このような交流人口の増加は、少なからず地元経済への貢献が期待できるものでございますし、札幌・北海道の活力向上にも資するものと思えます。丘珠空港は、空港周辺的生活環境の保全を図るために、航空機騒音の環境基準の範囲内での運行を基本としつつ、丘珠空港の将来像においては、目標とする2030年の滑走路延伸により、1日70便程度、旅客数100万人を目指すとしております。そうした目標を見据えながら、現時点では順調な推移だと感じておりますが、ここで伺います。ここまでは丘珠空港の利用促進が進んできていると認識しておりますけれども、次年度以降の旅客数の推移について、札幌市はどのように現在お考えか、伺います。

●奥木空港活用推進室長 丘珠空港の旅客数についてお答えをいたします。

近年は新規路線の就航や一部の増便に伴い、旅客数は大幅に増加したものの、来年度につきましては、現時点で新規路線の計画等はなく、また期間限定の運行に変更される便もあることから、近年と同様の旅客数の増加は想定していないところであります。

今後、滑走路延伸によるリージョナルジェット機の通年運行が実現できれば、旅客数の大幅な増加が見込まれるところでありますが、それまでの間は、現在と同水準で推移するものと考えております。

●前川隆史委員 来年度以降はそんなに伸びそうもないということでございましたけれども、大体それでも、今の現在の同水準ぐらいで推移、滑走路の延長までは、推移するんじゃないかというようにお話でございました。

しかし、実際に各路線の搭乗率をみてみます

と、冬期間など季節によっては低い時期もございまして、まだ利用を促す余地は残っているというふうに思うところでございます。

我が会派としては、昨年の第2回定例市議会の代表質問で、丘珠空港の認知度向上が必要と指摘させていただいておりますが、滑走路延伸を実現する目標年次2030年までの期間においても、札幌・北海道の冬は一つの魅力でございまして、とりわけ道外の方に向けた認知度向上、さらなるプロモーションが必要なんじゃないかと、このように思うところでございます。

そのような中で、札幌市は令和6年11月6日、新千歳空港をはじめとした、道内7空港を管理する北海道エアポート、札幌丘珠空港ビルと航空ネットワーク利用促進に関する連携協定を締結し、道内外の航空事業の創出などに取り組むと、そのようにしてございます。

航空事業は、一つの空港で利用促進に取り組むよりも、発着地の双方が連携して取り組むべきものでございまして、こうした関係機関の連携にはぜひ積極的に取り組んでいただきたいと思います。

そこで伺いますが、今後、丘珠空港の利用促進に向けて、こうした連携協定の下、一層取り組むべきと考えますが、現状において、連携協定に係る取組状況とその成果について、札幌市の今の認識を伺いたいと思います。

●奥木空港活用推進室長 連携協定に係る取組状況及びその成果についてお答えいたします。

昨年は、北海道エアポート株式会社と連携しまして、関西圏での丘珠空港のプロモーションを実施したほか、観光地と空港をヘリコプターで移動する二次交通サービスの高度化に向けた実証飛行に丘珠空港も対象として参画し、検証に取り組んだところであります。

これらによりまして、運営する空港の枠を超えて、札幌・北海道全体のプロモーションを一体的に取り組めたほか、ビジネスジェットで訪れた海外富裕層への対応についても連携する体制が

構築されつつあるなど、一定の成果と捉えております。

●前川隆史委員 地道に取り組んで、着々と成果が見えてきているということでございました。

繰り返しますけれども、札幌・北海道は食や自然など、魅力的な土地でございまして。道内外から様々な方にお越しいただくためにも、引き続き、丘珠空港の認知度向上など、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

現在、全国の航空需要を見てみますと、各空港ともに、コロナ禍の影響によって落ち込んだ需要が着実に回復をしてきているようでございます。

このため、国内客の航空需要については、既に一定程度、各空港に取り込まれておりまして、今後の需要拡大には海外インバウンド客の利用促進という視点が必要になってくると思います。

先ほど触れた連携協定にも、海外インバウンドの誘致及び道内周遊の促進とされておりまして、丘珠空港は道内航空ネットワークの拠点であることを生かして、道内周遊を楽しむ海外インバウンドへの訴求が、今後の利用促進のプラス要因になるんじゃないかと、このように思うところでございます。

そこで伺いますが、札幌市は丘珠空港の海外インバウンド客に対する利用促進について、今後の取組をどのように考えているのか、伺いたいと思います。

●奥木空港活用推進室長 海外インバウンド客に対する利用促進についてお答えをいたします。

北海道を訪れる海外旅行客の約7割の方が、札幌を中心とした道央地区に訪れていることを踏まえまして、道内六つの空港を1時間未満で結んでいる丘珠空港の利便性をPRすることは、丘珠空港の利用促進だけでなく、道内周遊の促進につながり、札幌・北海道の活力向上にも貢献するものと認識しております。

そこで現在、株式会社北海道エアシステムと連携しまして、訪日外国人を対象に、ホームページやSNSを通じて、各就航地の魅力や丘珠空港の

札幌市都心部からの近さを動画で紹介するなど、丘珠空港を利用した道内旅行の提案に取り組んでいるところがございます。

また、北海道エアポート株式会社が海外で行うプロモーション活動での活用などを想定しまして、丘珠空港のパンフレットも英語版で作成したところであり、今後も海外旅行客を対象とした利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 札幌都心にも近く、または道内周遊を楽しむ航空ネットワークの拠点、そうした丘珠空港の魅力を、どんどん、どんどん伝えていっていただきたいと思います。

私自身も丘珠空港に伺った際には、レストランなどで外国人の方を見受けることも多くなってまいりました。道内外の方、それと海外インバウンドも含めて、多方面で利用促進の取組を期待しております。

最後に、旅客数の伸びとターミナルビルの機能強化について伺います。

現状の旅客数を考えると、現ターミナルビルの旅客想定規模が約38万5,000人と、手狭になってきていることは明らかでございます。

我が会派といたしましては、滑走路延伸の検討と同時に、ターミナルビルの規模拡張は必須であり、ビジネスや観光、医療、防災という様々な視点で、ターミナルビルの検討を行うよう、繰り返し要請をしてまいりました。札幌市は、2030年の滑走路延伸を目標として、株式会社丘珠空港ビルと連携し、ターミナルビルも拡張を検討したいとしていますが、実際に2030年までの5年間は、現ターミナルビルでの運用を行うことになるため、この点についてもしっかりと対応を検討していくべきであると考えます。

そこで伺いますが、丘珠空港の将来像の実現までの間、現在、手狭となってきている丘珠空港ターミナルビルの機能向上はどのように考えているのか、お伺いいたします。

●奥木空港活用推進室長 丘珠空港ターミナル

ビルの機能向上についてお答えいたします。

近年の航空利用者の増加に伴いまして、道外便などの航空機発着が重なる時間帯を中心に、混雑が発生しているものと認識しております。

このことから、現在の空港ターミナルビルにおいて、限られたスペースの中でも、動線の見直しなどを検討していく必要があると考えておりまして、札幌丘珠空港ビル株式会社や就航する航空会社と連携し、改善に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 動線の見直し等で、限られたスペースで何とかうまくやりたいというお話でございました。

今後また、さらに、いろいろ工夫を凝らして、今の限られたスペースかもしれないけれども、利用者にとって使い勝手のいい空港運営をお願いしたいと思います。

今回、連携協定には丘珠空港ターミナルビルの運営機能強化においても、北海道エアポートとの連携項目に掲げられております。このことから、ターミナルビルの短期的、中長期的な課題はしっかりと連携しながら、ノウハウの協議なども進めて、検討改善を進めていただきたいと考えておりますので、これからもしっかりと頑張っていただきますようお願いして、質問を終わります。

●こじまゆみ委員 私からは、地域交通支援制度についてお伺いいたします。

路線バスの減便、廃止について、先ほどもご質問がございましたので、端的に行わせていただきます。この路線バスの減便、廃止が相次いでいる中で、厚別区においても、厚別ふれあい循環線が令和7年、今年3月31日をもって廃止することとなりました。この路線は、札幌市の代替交通基準、要するに500メートル以内にほかのバス停があるから、札幌市の代替交通基準には当てはまらないため、ほかのバス路線の利用を求められていたところではありますが、地域にとっては、JR厚別駅と、私が住んでいます地下鉄ひばりが丘駅、新さっぽろ駅を結ぶ便利な路線であるため、廃止

によって不便さを感じる方が多い状況にあります。

ふれあい循環バス廃止の一報を受けて、すぐさま連町会長をはじめ、町内の方々から路線バスの存続に向けてのご要望や、どうしたら維持ができるのかなどの相談が相次いでおりました。

そうした状況を踏まえ、地域組織で厚別ふれあい循環バス対策検討会が立ち上がり、自ら何とかこの維持をしようという機運が盛り上がり、札幌市の地域交通支援制度を活用した地域交通が初めて誕生したことは、今後の生活交通確保の在り方の一つとして、先鞭をつけるものであり、大変喜ばしいことであると感じております。

しかし、決して公共交通の専門家ではない地域住民だけで、地域のニーズを確認し、運行ダイヤや運賃といった運行計画を組み立て、地域交通の運行を実現するということが、大変な作業であるということは想像に難くありません。

そこで改めて伺いますが、こうした地域の取組をサポートする地域交通支援制度の仕組みは、どのようなものなのか、伺います。

●**和田公共交通担当部長** 地域交通支援制度の仕組みについてお答えいたします。

地域交通支援制度は、バス路線の廃止などにより地域内の移動ニーズを既存の公共交通では満たせない場合に、地域が主体となって交通手段を確保する取組に対して、札幌市が技術面と財政面から支援する仕組みでございます。

まず技術的な支援でございますが、地域が組織する検討体制の中に札幌市も加わり、運行ルートや時刻表、運賃といった運行内容の検討に対して伴走型でアドバイスを行うほか、国や警察署など関係機関との調整を札幌市が行うものでございます。

次に、財政的な支援では、1年間の実証運行期間において、運行収支の赤字相当額を全額補助しながら、3か月ごとに利用状況等の検証を行い、必要に応じて地域とともに運行内容の見直しを検討するものでございます。

また、実証運行期間内に一定の収支率が達成された場合には、本格運行に移行することとなりますが、その際には、運行収支の赤字相当額を、タクシー運行は運行経費の4分の3、バス運行は運行経費の2分の1を上限に、補助金を交付する仕組みとなっております。

●**こじまゆみ委員** 市の職員の方々が地域に向いて、技術的な支援や財政的な支援を行っていただけるということで、地域にとっては手厚い仕組みとなっていることが確認できましたので、安心して推進していけるものと考えています。

このような形で、地域住民が自分たちで汗をかくことで、乗り合いタクシーやバスを走らせることができる可能性があると分かれば、度重なる減便や路線廃止で苦しむ地域にとっては、明るい材料になると思います。

実際に、地域住民の方々がこの循環バスにお乗りになり、アンケートを取ったり調査をしたり、朝から晩まで乗っていらっしゃる様子は私も拝見しておりました。

そんな中で、この明るい材料に対して質問させていただくんですけども、地域交通の導入を検討する際、地域の方々はどのような手順を踏めばよいのか、詳細を伺います。

●**和田公共交通担当部長** 地域交通の導入を検討する際の、手順についてお答えいたします。

地域交通支援制度の申請に当たりますと、地域において5名以上から成る検討体制を立ち上げ、アンケート調査の実施などにより、事前に地域の移動ニーズを把握する必要があります。

現在、これらの手続の流れなどをまとめたパンフレットを作成しております。今後、札幌市のウェブサイトで公開するとともに、区役所やまちづくりセンターで配架することを想定しております。

なお、札幌市では、地域交通支援制度の申請前からでも、導入検討や支援の流れの説明に対応できる体制を整えておまして、地域において、一定の移動ニーズがある場合には、まずは札幌市に

ご相談いただきたいと考えております。

●**こじまゆみ委員** 地域の方々が自ら地域ニーズを把握するのは非常に重要で、今回の厚別ふれあい循環バスのケースにおいても、検討組織のメンバーが交代で4日間、朝から夕方まで路線バスに乗り込み、乗客の方々一人一人に、丁寧に調査を行われている様子を拝見してまいりました。

バス利用者の方々にもその熱意が伝わり、安心して便利に利用できる路線バスを維持しようという機運醸成にも大いに寄与しており、町内の方々と利用者の方々、相互に温かくよい影響を及ぼしていたものと思います。

今回はバス運行ですので、本格運行時に最大2分の1まで札幌市の支援がありますが、運行収支率50%を目指すということで、この目標を安定して達成していくためには、厚別ふれあい循環バス、そしてこの路線が地域の方々にとって、自分たちの重要な財産であるという意識を持って、継続的に利用促進を図ることが大切であります。

また、本格運行時には、赤字になると検討組織が負担しなければなりません。採算が取れて維持されていくことが必須となりますから、安定的な運行を行うためには、運賃収入以外の財源を確保することも重要であると考えております。

そこで質問ですが、地域の利用促進や運賃収入以外の財源の確保について、どのようなことが考えられるのか、伺います。

●**和田公共交通担当部長** 地域の利用促進や、運賃収入以外の財源の確保についてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、地域が主体となる地域交通の継続的な運行に向けましては、一定の運行収支率を維持することが必要となりますことから、運行経費等の支出の低減はもとより、収入面での取組も重要な課題になると認識しております。

一義的には、地域交通の利用促進による運賃収入の増加が重要となりますが、これに加えて、沿線の企業などからの協賛金や、広告収入などを確保していくことも有効であると考えております。

今年4月にスタートする厚別区ふれあい循環バスの事例では、地域が主体的にチラシの回覧や、利用者説明会の開催など、利用促進の広報活動を行うほか、地域のネットワークを生かしながら、協賛金などの獲得にも取り組んでいく予定と伺っております。

札幌市といたしましても、交通事業者にも協力を仰ぎながら、こうした地域の活動を支援していくとともに、ほかの地域における地域交通の展開に向けたノウハウづくりの参考としてまいりたいと、考えているところでございます。

●**こじまゆみ委員** 最後に要望を申し上げたいと思います。

協賛金や広告収入といった財源の確保にも、積極的に取り組んでいくということでありましたので、そういった意味では安心しております。このほか、バスの利便性を高めていくことも収入増につながると思いますので、重要な取組として考えますが、今のところ現金だけ、それも1回300円なんですけれども、回数券も用意されるということで、まちづくりセンターで販売を検討しているようです。

そればかりではなく、やっぱりキャッシュレス決済というのが非常に慣れていますが、今回のバスは、それが初期導入の段階には入っていないということなので、今後ともぜひ検討していただきたいなというふうに思っています。

ただこのバス事業者さんは、公共交通のバスの仕組みも担っていらっしゃる実績がおありということですので、いずれはそういった形で公共交通の利便性を高めた形で、本格運行に移行していただけるのではないかと期待しているところでもあります。

また、今回検討の中心となっている地域は、本当に熱意にあふれ、行動力があり、私にとっても議員として温かい目で見守っていただき、育てていただいた大切な厚別の中央地区で、副都心に近接しており、世代間交流も活発です。活力と魅力のあふれる私自慢の地域でありますので、実証運

行の中で、様々な課題が生じてくると思われませんが、今後も引き続き札幌市がしっかりと支援をしていくこと、そして、これらの路線バスに関する諸問題を解決する一方策として、調査研究を継続していただけるように要望をいたしまして、私の質問を終わります。よろしくお願いいたします。

●川田ただひさ委員 私からは、旧青葉小学校の後活用について、それに伴って、市有地の利活用ということ、どのようにして今後考えていくのか、そういった視点から質疑してまいりたいと思います。

少子高齢化の進行で、札幌市内も学校の統廃合が続いておりまして、特に厚別は高齢化が顕著な場所もありまして、平成24年、もみじ台地域の4小学校の再編に始まり、上野幌、青葉地域の4小学校、もみじ台地域の2中学校と続き、これまでに8校の小学校と2校の中学校の再編が行われたところでありまして。再編により閉校となった学校は、福祉施設や私立の中学校、高等学校、認定こども園などの用途で、後活用が行われているわけですが、耐震性の面から後活用にふさわしくなく、解体して更地となっているところもございまして。

青葉地域に位置する旧青葉小学校は、平成25年3月札幌市立小中学校の学校規模の適正化に関する地域選定プラン、これ第二次ですけども、規模適正化の対象として選定されまして、その後、平成26年8月から平成31年2月まで、地域の検討委員会の議論、そして令和元年に上野幌小学校の校舎を活用した新札幌わかば小学校の開校が決まってからは、令和元年6月から青葉小学校跡活用検討部会を設置して、今まで議論を重ねてきたわけですが、令和5年に校舎や体育館などの施設が解体され、現在は更地となっているわけですが、地域では跡活用に関して、様々な議論が行われ、避難所の機能や、または地域の住民の交流の場を求める意見があると聞いているところでもございまして。

私も青葉小学校に入学したときには9クラス

あって、本当に活性化のある場所ではございましたが、地域においても非常に高齢化が著しいという部分、こういったことから、どのようにして解決していくのかという視点から、いろいろと議論を重ねてきたと思われるわけですが、

昨年の12月には、跡活用検討部会において、今後、民間活力を導入して跡活用を図っていく方針が合意され、民間事業者の意見を聞くサウンディング調査を実施することとなり、このたびサウンディング調査が行われていたと聞いているところでもあります。

そこで1点目の質問でございますけれども、旧青葉小学校の跡活用に向けて、どのような目的でサウンディング調査を行ったのか、また何社から応募があったのか、お伺いいたします。

●長谷川都市計画部長 旧青葉小学校の跡活用に向けて実施したサウンディング調査の目的と、応募した事業者についてお答えいたします。

閉校する学校の跡活用については、公共利用が見込まれない場合、地域との対話を踏まえて、売却条件を設定し、民間活力による跡活用が図れるよう、取り組んでいるところでございます。

このたびのサウンディング調査は、今後、旧青葉小学校の土地を公募で売却するに当たり、民間事業者の活用意向や、地域のニーズへの対応の可能性を把握するために、実施しているものでございます。

サウンディング調査は、令和7年1月20日から2月21日までの1か月間を受付期間として参加を募り、合わせて4社から申込みがあったところがあります。

また旧青葉小学校は、既に校舎などが解体された更地であり、近年の学校跡活用では初めてのケースであることから、地域の意見をどのように実現できるかなど、民間のノウハウを取り入れて売却条件を検討できるよう、地域の関係者と民間事業者が直接意見交換をする機会も多く、今回の調査の中で設けているところでございます。

●川田ただひさ委員 4社から応募があったと

いうこととさせていただきます。

私が入学したときは、下野幌小学校と言っていたわけでありましたが、7年間だけですけれども、その後、青葉小学校になって、結果としてもう更地になってしまったということで、やはりこの小学校がなくなるというのは、私も言われたことがあります。ただ単に建物がなくなるということだけではなくて、そこを通じて、いろいろと思い出を作ってきた方々がいるということで、やはり非常に寂しい思いをすることでもあります。それをどのようにして、今度は活気のあるものにしていくかということは重要で、そういった視点から、民間さんといろいろとこれから意見交換を密にされるということでもあります。民間さんも利益を求めますから、そのところでいろいろと調整が出てくるかと思いますが、地域の活性化につながるように、ぜひとも協力もしていただきたいというふうに思います。

意見交換を密に行い、地域の活性化に寄与するような活用が図られるよう、この取組については、やはり札幌市も関わっていただきたいと、しっかりと今関わっているわけでありまして、今後も見守っていただきたいと思っております。

サウンディングは売却することを前提としたものであります。青葉小学校に限らず、駅から近い場所にある貴重な市有財産を札幌市が保有したまま、民間事業者に貸し付けるなどして、市が積極的に、このほかにもいろいろあるわけでありまして、地域のまちづくりに私は関与してほしいと思っております。

以前、新さっぽろ駅周辺のまちづくりが今はもう終わったわけでありまして、今後、あそこにあった市営住宅をどのように活用するかといったときには、やはり単純に、優良財産を売るのではなくて、市が積極的に、永続的にこの地下鉄とJRが直結してあるこの場所というものを有効に活用していくために、関与していくべきというふうに、そのときにも訴えておりましたが、この青葉小学校はそういう意味においては、

新さっぽろ駅からも近いという視点から考えれば、私は、もちろん売らなければいけないような場所もあるかと思っております。非常にその場所によっては利活用が有効だと思われる場所は、札幌市も積極的に関与または、利活用をしていただきたいと思っております。

今回の青葉地域では、この跡活用検討部会で議論を積み重ねてきた結果、民間事業者の活用を通じ、青葉地域がこれまで議論してきたことを実現しようという方針で進んでいるということで、公募プロポーザルでは、地域が期待していることが実現できるように、ぜひとも進めていただきたいと思っております。売却すると買戻し特約の期限が最大10年間ということもあって、長期にわたって地域の活性化に資する事業が本当に継続できるのか、これから経済状態とかいろんなこともあるわけですので、そういったことも非常に私としては心配しているところでもあります。

そこで2点目の質問でございますけれども、地域が期待する跡活用を実現するため、今後、公募に向けてどのように進めていくのか、また売却後も長く地域に根差した事業が継続されるよう、どのように札幌市として取り組んでいくのか、お伺いいたします。

●長谷川都市計画部長 今後の進め方と地域に根差した事業が継続されるための取組について、お答えいたします。

青葉小はサウンディングの調査の結果がまとまり次第、青葉小学校跡活用検討部会において、調査結果を踏まえ、どのような売却条件をつけて公募を行うべきか検討するほか、ニュースレターで地域の皆様にもお知らせする予定であります。

その後、令和7年度中に公募を経て、購入する事業者を選定し、売買契約の手続きまで実施をしたいと考えているところであります。

売却後につきましては、まずは売却の際に買戻し特約を設定した上で、特約期間の10年間は、提案された内容が確実に実行されるようモニタリングを行ってまいります。

また、地域に根差した事業が長く続いていくためには、地域と事業者が対話を重ね、良好な関係を築きながら連携していくことが重要と考えております。

今後、売却条件として事業者に対して、地域との対話の場を設けることを求めるなど、青葉地域の住民と事業者との連携が続く仕組みについて、引き続き検討してまいります。

●川田ただひさ委員　ぜひとも地域の方と、それからどの業者が決まるか分かりませんが、事業者と対話を重ねるような円滑な形でコーディネートしていただくようお願いしたいと思っております。

10年間の買戻し特約が切れた後、この青葉地域のコミュニティの拠点というふうになるわけですので、そういった視点から工夫していただきたいと思っております。

青葉地域は、この昭和30年代後半から大規模な開発が短期間で行われた地域でもございます。市営住宅のこの下野幌団地、今は青葉団地なんですけど、私がいたときは下野幌団地というところでありましたけど、この下野幌団地を抱え、札幌市の中でも特に高齢化率が高い地域でもございます。小学校や中学校も、開発当初は本当に生徒数が先ほど言いましたけども、私は1年9組でございましたが、9クラスあったわけですので。そういったマンモス校であったわけでありましてけれども、現在はもう小学校と中学校が義務教育学校として再編され、少子高齢化がもみじ台に続いて、今、青葉町も2番目ということで進んでいるわけですので。

一方で、この場所的に先ほど言いましたが、新さっぽろ駅にも近くて、この青葉地域は今後新さっぽろとともに住宅地として魅力と可能性が私はあると思っております。この旧青葉小学校の跡地は、青葉地域のコミュニティを活性化するために、私は貴重な場所であるというふうに考えているところでございます。

繰り返しですけれども、札幌市が所有していた学

校の土地は貴重な公有財産であり、郊外住宅地では地域コミュニティの維持や、活性化のために最大限有効に活用しなければいけないと思います。民間事業者に売却して終わりではなく、その後も住民が幸せに暮らし続けるように、エリアマネジメントをしっかりとさせていただきたいと思っております。

また、跡活用をする民間事業者や新さっぽろ周辺の大学との連携も、ぜひとも模索していただいて、住みよい地域になるように、札幌市も関与した形で協力していただくことをお願い申し上げまして、私の質疑を終わります。

●村山拓司委員長　委員会が長時間にわたって、マイクの充電が、幾つか切れてきていますけれども、最後一人ですので、このまま進めさせていただきますと思います。それでは米倉委員。

●米倉みな子委員　私からは、丘珠空港と周辺地域の共生に関する、基本構想案について質問いたします。

丘珠空港は1996年に、当時の運輸省が市街地にある丘珠空港の立地条件や、新千歳空港との役割分担、地域住民の根強い反対等を理由にジェット化を認めなかったことから、札幌市と北海道は1996年7月にジェット化を断念しました。その後の住民説明会で、札幌市は丘珠空港に係る基本的な考え方5項目を示し、道内航空網の拠点空港としてプロペラ機による存続を図るとしました。

5項目には、定期便の運航便数は、現在の生活環境を悪化させないことを基本とする。環境基準を超えない運航便数は、現在の2倍（44便）程度を想定すると示されています。こうした経緯も踏まえ、丘珠空港の将来像は策定されたと受け止めていますが、現在、札幌市が将来像の中で目指している空港と周辺地域との調和と共生が不可欠という市の姿勢と、滑走路延長に伴う増便に対する空港周辺の住民の不安には、大きな乖離があると考えます。

最近、世界各地で航空機事故が起きていま

す。特に近年では、2024年1月に、羽田空港で起きた日本航空と海上保安庁の航空機の衝突事故は衝撃的でした。

また2025年1月29日には、アメリカワシントン近郊で、民間機と陸軍ヘリコプターが空中衝突して炎上し川に墜落、双方の乗客乗員全員が犠牲となりました。

さらに、1月31日には、アメリカ東部フィラデルフィアで小型医療ジェット機が墜落し、地上の人も巻き込む大惨事となりました。

このように、人命に関わる事故が相次ぐ状況の中、丘珠空港の滑走路が延長され、運航便数が現在の倍に近い72便程度に増便されれば、空港周辺に住む方たちが事故を心配し、不安が増大するのは当然のことと考えます。特に、航路直下に住む住民は常に騒音と事故の不安にさらされていて、事故は人ごとではなく、恐怖を覚えるとお聞きしています。

そこで質問です。増便などに伴い、事故の発生や、部品の落下などが今後増えるのではないかと住民の不安な思いや声を、札幌市としてどのように受け止めているのか、伺います。

●奥木空港活用推進室長 増便に伴う事故や部品落下への懸念についてお答えいたします。

丘珠空港における便数の増加にかかわらず、航空機の事故の発生や部品の落下等がないよう、航空会社などの関係機関が日々安全確認に取り組んでいるものと認識しております。

今後につきましても、空港周辺地域をはじめとしました市民の皆様からの懸念をしっかりと受け止め、関係機関に対して、引き続き、安全運航の実施について要望してまいりたいと考えております。

●米倉みな子委員 市民の不安をしっかりと受け止めるというご答弁でありました。

札幌市は地域との協議について、2023年6月より、空港周辺の11の連合町内会の推薦者と、札幌市で構成する丘珠空港周辺地域連絡協議会で協議を進めてきたとしていますが、この協議会は非公

開で行われ、傍聴さえできませんでした。

また、2022年には丘珠空港周辺の地域住民を対象にした意見交換会が各地域で開催され、私は東区の日の丸会館で行われた意見交換会を傍聴しました。騒音被害などへの不安から、滑走路延伸に反対する方がいたと記憶していますが、札幌市はその切実な声を聞き置いただけだったのではないのでしょうか。その後、航路直下の住民に対しての意見交換会や説明会は開催されておられません。

秋元市長は公約の中で、不安なく健やかに暮らせる街、安全で快適に暮らせる街をつくりますと掲げていますが、住民説明会で騒音や事故の不安を訴えた方々や、航路直下の住民の立場で見れば、この公約を市長が守ろうとしているとは思えない現状であると考えるところです。

そこで質問ですが、札幌市は日々の騒音被害や事故への不安を抱えている航路直下の住民の声を広く市民に伝え、当事者に寄り添った議論を行うべきと考えますが、いかがか、伺います。

●奥木空港活用推進室長 騒音や事故への不安を抱える声への周知についてお答えをいたします。

丘珠空港の機能強化を検討する過程におきましては、様々な機会でご意見をいただいております。こうしたご意見の概要は、ホームページや丘珠空港ニュース等で公表してきたところであります。

また、例年開催しているオープンハウス型意見交換会におきましても、丘珠空港に関する市民意見の状況をご説明し、意見交換を行っておりまして、今後とも、市民の皆様と様々な考えや意見を共有し、議論できるよう努めてまいりたいと考えております。

●米倉みな子委員 丘珠空港周辺に騒音を我慢し、不安を抱えながら暮らす人がいることをほかの地域の住民が知ることは、市民が空港の在り方を考える上で重要な情報の一つだと考えますので、しっかりと伝えていくことを求めます。

先ほども述べましたが、丘珠空港に係る基本的な考え方には、定期便の運航便数は現在の生活環

境を悪化させないことを基本とすると書かれています。しかし、空港運用時間を1時間拡大し、運航便数を倍近くの72便程度にすれば、現在の生活環境が悪化するの明白です。

飛行機の騒音の最大値は、2021年8月の本市の調査では、百合が原公園で89デシベルで、環境基準値を超えています。

2023年の第3回定例会、第一部決算特別委員会での私の質問に対し、奥木室長からは、航空機騒音の環境基準値内での運用等によって、生活環境の保全を図っていくという答弁がありました。環境基準値を超えている騒音の数が倍に増えたとしても、音エネルギーの平均値を算出したL d e nでは、環境基準値内に収まるから生活環境の保全は図られるという考え方には、住民は納得できないと考えます。日々、騒音の中で生活している住民へ寄り添う気持ちが感じられません。

当事者が置かれている現状を想像し、自分事として捉えて対話を重ね、理解や納得が得られたときに、丘珠空港と周辺地域の住民が共生していけるものと考えます。

現行の運行便数のままの暮らしを守りたいという住民の切なる思いに、最大限寄り添っていただくことを要望して、私の質問を終わります。

●**村山拓司委員長** 以上で、第4項 都市計画費等の質疑を終了いたします。

以上で、本日の質疑を終了いたします。

次回の委員会ですが、3月13日木曜日午前10時から、総務局及びデジタル戦略推進局関係の質疑を行いますので、定刻までにご参集ください。

本日は、これもちまして散会いたします。

散 会 午後6時38分