

札幌市議会第一部予算特別委員会記録（第5号）

令和8年（2026年）3月10日（火曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 31名

委員長	かんの太一	副委員長	わたなべ泰行
委員	勝木勇人	委員	高橋克朋
委員	こんどう和雄	欠委員	細川正人
委員	よこやま峰子	委員	こじまゆみ
委員	伴良隆	委員	松井隆文
委員	村松叶啓	欠委員	三神英彦
委員	村山拓司	委員	山田一郎
委員	ふじわら広昭	委員	村上ゆうこ
委員	中村たけし	委員	松原淳二
委員	うるしはら直子	委員	あおいひろみ
委員	おんむら健太郎	委員	森基誉則
委員	福田浩太郎	委員	丸山秀樹
委員	前川隆史	委員	熊谷誠一
委員	小形香織	委員	太田秀子
委員	長屋いずみ	委員	坂元みちたか
委員	山口かずさ	委員	成田祐樹
委員	丸岡守幸		

開議 午前10時

●かんの太一委員長 ただいまから、第一部予算特別委員会を開会いたします。

報告事項でございますが、細川委員、三神英彦委員からは欠席する旨、また、藤田委員からは村山委員と交代する旨、それぞれ届出がございました。

それでは議事に入ります。

最初に、第2款 総務費 第1項 総務管理費 中関係分及び第5款 経済費 第1項 商工労働費 中関係分について、一括して質疑を行います。

●森 基誉則委員 私からは、開学20周年を迎える札幌市立大学の認知度、プレゼンスの向上と地域貢献について、並びに大学連携強化推進事業

について伺います。

まずは市立大学です。

札幌市立大学は、今年、開学20周年の節目を迎えます。これまでの20年間、デザインと看護の連携という独自の理念の下、多くの人材を輩出し、本市の発展に寄与してきたと認識しています。

一方で、ここ数年、市立大学の認知度やプレゼンスについて、改めてより高めていく状況にあると感じており、20周年という大きな契機を捉え、大いに盛り上げていく必要があると考えています。

20周年記念事業について、様々な企画が進行中であると聞いていますが、大学の魅力を効果的に発信していくためには、市や企業との連携、そして何より学生や卒業生が積極的に参画・協働することが重要です。

そんな中、去年の決算特別委員会における答弁において、開学20周年をPRする新たな広報を積極的に展開することを検討するとの方向性が示されました。

そこでまず、最初の質問です。本記念事業における大学の魅力を効果的に発信していくための具体的な取組や、市や企業とどう連携していくのか伺います。

●砂田政策企画部長 札幌市立大学の開学20周年記念事業における取組についてお答えいたします。

開学20周年記念事業は、市民や関係者への感謝の意を示すとともに、今後のさらなる発展を目指し、大学の認知度やプレゼンスの向上を図ることを目的としているところでございます。

20周年を記念するキャッチコピーは、学生からの応募で、DesignとNursingを掛け合わせたDとNで、「D×Nの学びで20年」に決定し、ロゴマークは卒業生の応募作品が選ばれるなど、在学生と卒業生が一体となって、この節目を祝う取組となっております。

また、NoMapsの開催期間に合わせたサテライトキャンパスなどでの公開講座やパネル展のほか、円山動物園と連携した公開講座、大学がデザイン監修に関与したモンキーハウスの施設を巡るツアーなど、様々な企画を展開する予定であり、関係機関と連携して、魅力発信に努めてまいります。

さらに、札幌市との連携事業としましては、交通局と連携し、学生からのアイデアを基にデザインしたラッピング路面電車を約1年間にわたって、運行する予定でございます。

●森 基誉則委員 20周年記念事業の取組について、承知いたしました。

DとNを掛けて、二重の学びということで、学生や卒業生からの応募によって、ロゴとかキャッチコピーが決定したということ、あと学生がデザインしたラッピング市電が市内の中心部を走ると

いうことは、これ、努力の結実がリアルに目に見えるということで、学習のモチベーションアップにもつながっていくと思います。そして、学生の地元や大学への愛着を深める上でも、素晴らしい企画だと感じています。

ネクストステップ、次の段階として、市立大学の学生には、本市のウェルビーイング施策やまちづくりに、さらに積極的に参画してほしいと考えています。

そのためには、先ほどの答弁にもありましたが、NoMapsのような民間企業との連携窓口を広げ、社会の様々な課題に深く関わっていくことが求められます。

本市や民間企業との共同研究、そして、学生自らの地域貢献活動が、どのように地域社会に還元されているのかを確認したいと思います。

そこで2点目の質問です。学生の地域貢献活動と市・民間企業との地域貢献につながる共同研究について、前回の決算特別委員会における答弁では、様々な取組を行っているということでしたが、具体的な民間企業との実績と、今後の方向性について伺います。

●砂田政策企画部長 学生の地域貢献活動と市・民間企業との地域貢献につながる共同研究についてお答えいたします。

学生が主体となる地域貢献活動としましては、札幌市総合防災訓練での防災グッズ手作り体験ブースの出展や、学生が開発した防災すごろくを南沢地区の学童保育で活用するなど、遊びを通じて、防災知識を普及する活動を行っております。

次に、札幌市との共同研究においては、札幌丘珠空港ターミナルビルの混雑緩和に向け、AIを活用して、1人当たりの手続時間を調査・分析する研究を札幌丘珠空港ビル株式会社、札幌市立大学、札幌市の三者が連携しながら進めているところでございます。

また、民間企業との連携につきましては、水素アシスト型自転車タクシー、いわゆるペロタクシー

一の筐体デザインの開発に加え、FCマイクロバスやFCタクシーの車両ラッピングデザインの作成を実施しているほか、障がいの有無にかかわらず、誰もが遊べる木製インクルーシブ遊具の開発など、地域社会への貢献に結びついているところでございます。

今後は、これらの取組をさらに推進させ、学生が札幌市のまちづくりへ積極的に参画する機会を確保するとともに、市及び民間企業などの様々な組織との連携を強化し、大学による地域社会の課題解決に向けた取組を後押ししてまいりたいと考えております。

●森 基誉則委員 共同研究や学生の地域貢献活動の実績について、承知しました。

丘珠空港の混雑緩和に向けたAIを活用した取組ですとか、あと水素アシスト型自転車タクシーのデザインというのも聞いておりますし、あと学生自ら開発した防災すごろく、これを学童保育でも活用していると、多岐にわたる活躍、大変心強いものと思っています。

一方で、答弁にあったとおり、共同研究は様々な区で行われているものの、学生の地域貢献活動はややもすると、芸術の森キャンパスがある南区に偏ってしまうことが懸念されます。キャンパスの立地を考えればやむを得ない面もありますが、活動が特定の地区に限定されてしまうと、得られた貴重な知見や成果を、全市的な課題解決へ生かす機会を逸するものと考えます。

その知見や成果を広く波及・発展・展開させていく取組とするため、まずは南区の芸術の森キャンパスと、中央区の桑園キャンパスの二つの拠点があるという立地を最大限に生かし、キャンパス周辺の地域活動をさらに広げるとともに、学生間の交流を促すことが重要と考えます。

そこで質問です。芸術の森と桑園の二つの拠点があることを生かして、デザインと看護の互いの学部が、どうコラボレーションして地域貢献をしていくのか、両キャンパスの連携について伺いま

す。

●砂田政策企画部長 芸術の森キャンパスと桑園キャンパスの連携についてお答えいたします。

札幌市立大学の最大の特色でありますデザインと看護の両学部が連携する、DesignとNursingのD×N連携は、多角的な視点から地域の課題解決にアプローチする重要な取組であると考えております。

具体的なD×N連携における地域貢献の取組としましては、看護学部が各地区の介護支援センターや町内会と連携しまして、かむ力や飲み込む力など、口の機能の衰えであるオーラルフレイルを予防する取組の中で、デザイン学部の学生が制作したツールを活用し、フレイル知識の普及に貢献している事例などがございます。

そのほかにも、人とのつながりを創出する介護予防の提案や、災害時にも安心できる健康相談室などの取組も、学部連携演習として行ってきたところであります。

また、両キャンパスの連携については、これまでも民間企業の経営者による講話のほか、札幌市職員がまちづくり戦略ビジョンやGXといった多岐にわたる施策をテーマに直接講義する、札幌を学ぶといった1年次合同授業などを通じて、学生同士が互いのキャンパスを行き来し、交流を図ってきたところでございます。

今後も引き続き、両学部の学生が互いのキャンパス周辺を中心としながら、より活動範囲を広げられるよう、既存の両学部連携カリキュラムをさらに活用し、分野横断的に地域貢献を広げていく取組を進めてまいりたいと考えております。

●森 基誉則委員 両キャンパスの連携による地域貢献の取組、承知しました。

市立大学で学んだ学生たちが、将来的に世界で活躍し、最終的には、この札幌を拠点として力を発揮してくれることが、私たちにとっての大きな目的であり、願いです。

開学20周年を絶好の機会と捉え、D×N、これ

はDesign×Nursingということで、デザインと看護という市立大学のかかなり特徴的な部分だと思うんですけど、これ、今の答弁とかを聞いていると、読み方をちょっと変えて、Digital×Nature、デジタルと自然みたいなことで、いろいろと掛け合わせることが可能だと思うんですよね。そういう意味では、かなり可能性が高い、このD×Nというアルファベットだと思っています。

こういった連携をさらに、さらに深めていきながら、大学の魅力とプレゼンスを大いに高めていただくことを強く期待し、次の質問に移ります。

続いては、大学連携強化推進事業です。

大学等の研究機関が集積する本市では、大学が有する高度な知見や若者との接点を生かすために、大学を起点とした多様な主体との連携を推進しています。

2022年度には、大学応援プロジェクトを立ち上げ、ふるさと納税を原資として、市内大学・短期大学が実施する公益的な事業を支援し、若者の地元定着や地域課題の解決等につながる事業を支援しているところです。

とりわけ、2023年度から開始されたさっぽろまちキャンパス共創事業、通称まちキャンですけれども、このまちキャンについては、先週末、3月7日、成果発表会が開催されました。私も限られた時間ではありましたが、出席させていただきました。学生が地域に飛び込み、地元への愛着を深めながら、コミュニティ活性化に寄与する姿を目の当たりにし、大きな可能性を感じたところです。

そこで最初の質問です。まちキャンにおいて、これまでに採択された事業の件数と、その主な内容について伺います。

●玉井公民・広域連携推進室長 大学連携強化推進事業のうち、さっぽろまちキャンパス共創事業の実績についてお答えいたします。

2023年度から2025年度までの3年間で採択した事業につきましては20件ございます。そのうち、

2025年度に採択した事業は6件ということになってございます。

これまで採択した事業につきましては、例えば、学生が創成東エリアの魅力を発信するツアーを企画・実施、そして新たな人の流れを生み出すというようなものや、学生が商店街や地元企業と連携したマルシェを開催し、幅広い年代の地域コミュニティの形成を目指すものなどがございました。

いずれの事業につきましても、学生の活動や学びが大学の枠にとどまらず、地域を舞台に展開いたしまして、まちをまるでキャンパスのような場所として活動を行ったものと認識してございます。

●森 基誉則委員 まちキャンでの実際のコメントもすばらしいものがありましたけれども、答弁どうもありがとうございました。

私も発表会で、札幌の観光資源を子どもたちに伝える絵本制作、あと心理学の知見を生かした高齢者生活支援、そして飲食店の思いをつなぐキッチンカー事業など、多岐にわたる活動報告を見せてもらいました。これらは一般的な学生ボランティアの枠を超え、専門性を生かして地域課題に深く切り込む、まさに共に創るという共創のモデルケースであったと感じたところです。

こうした取組は、学生の地域への愛着を育むとともに、受け入れる地域側にとっても大きな刺激となるものであり、学生の力を生かした地域課題の解決に向けて、継続・発展させていくべきだと考えます。

一方で、学生への伴走支援や地域との調整など、この取組を進める中では、様々な難しさもあったのではないかと推察します。

そこで質問です。これまでの取組を通じて得られた成果と浮かび上がってきた課題をどのように認識しているのか伺います。

●玉井公民・広域連携推進室長 さっぽろまちキャンパス共創事業の成果と課題についてお答えいたします。

この事業では、若く柔軟な発想と行動力を持つ

学生が、地域コミュニティの中で活動いたしまして、それを通じて地域団体や地元企業との新たな関係の構築でつながっているというふうに認識してございます。

これによりまして、地域コミュニティの活性化に大きく寄与するとともに、学生が地元へ愛着を持つきっかけを創出したほか、自ら課題を発見し、解決する能力の向上につながったことが成果というように考えてございます。

一方で、本事業への応募が一部の大学、学生団体に偏っている傾向がございまして、札幌市の大学生に浸透し切れていない点が課題だと、我々としては認識しているところでございます。

●森 基誉則委員 私も学生たちのプレゼンを聞いて、柔軟な発想力と行動力の高さというのは痛感しました。

札幌市は2022年度以降、若年層の転出が増加傾向にあります。その中で、まちづくり、若者の地元定着、人材育成、いずれの観点においても、成果は非常に重要なものだと考えます。

一方で、せっかくよい取組をしているのに、まちキャンが市内の学生に浸透し切れていないというこの現状は、もったいないと感じます。周知の在り方はもちろん、学生が自ら参加したいと思えるような入口の広げ方など、さらなる進化の余地があるはずです。

そこで質問です。先ほどの答弁で示していただいたまちキャンの成果と課題を踏まえて、今後どのように取り組んでいくのか伺います。

●玉井公民・広域連携推進室長 さっぽろまちキャンパス共創事業の今後の展開についてお答えいたします。

本事業が市内の大学生に浸透し切れていない現状を踏まえまして、まずは周知活動の強化に取り組んでまいりたいというように考えてございます。

具体的には、市内大学生が参加するイベント等でのフライヤーの配布、それから札幌市の公式SNSなどの活用により、学生団体による活動や成

果報告会の様子を発信しまして、広く学生に事業の内容や魅力を伝えまして、応募団体の増加につなげたいというふうに考えてございます。

また、採択された学生団体に対しましては、地域や地元企業との連携に関する助言を引き続き行うなど、学生の力が十分に発揮できるように支援してまいりたいというふうに考えてございます。

これらによりまして、学生の地元への愛着及び関心を高めるとともに、学生の力を生かした地域コミュニティの活性化というところも図ってまいりたいというように考えてございます。

●森 基誉則委員 やはり周知は大切ですね。今後は、学生がまちキャン事業に触れる機会をいかに多く設けていくか、これが肝になってくるのではないかと考えます。

また、まちキャンで行われた学生団体の取組について、今後、本市の補助がなくても自走化できる仕組みがあれば、まちキャンを経験した学生たちが、自分たちのまちづくり活動を継続できるようになります。

実際学生の中でも、NPO化したいという考えを述べた学生たちもいましたから、市内の学生にも、まちキャンが広く浸透していくのではないかと考えております。検討してください。まちキャンが市内の多くの学生にさらに浸透し、本市の様々なコミュニティが、若い力でさらに活性化していくことを期待します。

今日は、大学生に向けた本市の事業について、質問をさせていただきました。あれこれ要望した上で、最後にお伝えしたいのは、肝となるのはバランスだということです。

学生はロボットではありません。行政の思うように動いてくれるとは限りません。それを理解した上で、時にサポートし、時にリードする。このさじ加減を見誤らないようにしていただきたいと、注意喚起をさせていただいた上で、私からの全ての質問を終わります。

●熊谷誠一委員 私からは、水素の利活用に関

する普及啓発の成果と今後の取組についてお伺いいたします。

本市が進める水素エネルギーの利活用の取組は、新たな水素ステーションの運用開始やF C車両の導入に加え、様々な水素関連企業や自治体とともに、札幌市水素・再生可能エネルギー推進協議会を設立するなど、一步一步着実に進められているものと認識しているところでございます。

特に水素利用に関する新技術については、さきに述べた協議会の場を活用し、民間事業者との連携の下、最新の情報を把握し、それを基に本市での導入に向けた具体的な検討を進めていると理解しているところです。

このような技術的視点、取組の進捗などについて、積極的かつ丁寧に市民へ発信する普及啓発の取組を両輪で進めることが、今後の本市における水素利活用の拡大のため、重要と考えます。

我が会派は、これまでも本市における水素エネルギー利活用拡大に向けた市民に対する普及啓発の在り方について、市議会の場で質問や提言を重ねてまいりました。

そこで最初の質問ですが、今年度はどのような普及啓発事業を行ったのかをお伺いいたします。

●松本水素事業担当部長 今年度行いました普及啓発事業についてお答えをいたします。

昨年7月に開催された環境広場さっぽろなど、多くの市民や企業が集まるイベントにおきまして、水素に関する情報の発信を行いました。

また、今年1月に開催されましたジャパンモビリティショー札幌や、先月開催されましたさっぽろ雪まつりにおいて、約400人の市民に中型燃料電池バスに試乗いただいたほか、市内の小中学校におきまして、水素ステーションや燃料電池車の見学を含む出前授業を実施いたしました。

さらには、主に若年層の市民の参加による水素の効果的な発信手法を検討するワークショップを開催したほか、札幌市立大学の学生が主体となり

まして、水素を表現するデザインを作成し、燃料電池車のラッピングを行うなど、市民に主体的に参加していただく事業も実施したところでございます。

●熊谷誠一委員 今年度の普及啓発事業では、今ご答弁いただいたように、雪まつりなど様々なイベントの機会を捉えた情報発信にとどまらず、市民が参加する機会、特に若年層が水素エネルギーについて学ぶ機会を積極的に生み出してきたとのことでした。

普及啓発は広く理解を促し、行動を変容させることを目的としていると思います。水素エネルギーを使うということにとどまらず、開発する側、要は作り手側としての人材育成の面もあると思います。脱炭素社会に資する水素エネルギーの新技術や活用方法に触れることで、特に若年層は知的好奇心が刺激され、将来理系で活躍してみたいと思うきっかけになることが期待されると思います。

そこで質問ですが、このような市民が参加し、直接学ぶ機会が数多く作られることは、水素エネルギーに対する一層の市民理解につながるものと考えますけれども、市民が水素エネルギーについて学ぶ取組の成果はどのようなものであったのか、お伺いいたします。

●松本水素事業担当部長 市民が水素エネルギーについて学ぶ取組の成果についてお答えをいたします。

中型燃料電池バスの試乗に参加した市民に対するアンケート調査におきましては、環境性能が優れていることや、走行時の音と振動の少なさへの好意的な意見が大多数であったほか、今後もこのような機会を設けてほしいという意見もいただいたところです。

また、出前授業を受けた小中学校の生徒やワークショップの参加者を対象としたアンケート調査におきましては、水素ステーションの見学や、燃料電池車に直接触れる機会を通じて、水素に関する理解が深まったという回答が9割以上でありま

した。

これらの結果を踏まえますと、市民が水素の技術に直接触れ、学ぶことができる取組は、水素エネルギーへのさらなる市民理解につながるものであり、非常に効果的だったと考えているところでございます。

●熊谷誠一委員　今ご答弁があったように、普及啓発事業の成果が、市民の水素エネルギーへの理解につながっているということだったと思います。

今後、ますます普及啓発の取組に力を入れていただきたいと思います。一方で、さきに述べたとおり、水素に関する新技術等の情報発信も含めた、効果的な普及啓発事業を継続的に実施するには、行政だけでは限界があると思われます。

水素関連技術は、様々な企業の技術開発によるものであり、企業の力なくして、最先端の技術情報の発信は難しいと考えるところでございます。

この点について、さきの代表質問では、今後、民間事業者との連携を強化するとの市長の答弁がございました。

そこで最後の質問ですけれども、今後、官民連携による普及啓発をどのように進めていくのか、お伺いいたします。

●松本水素事業担当部長　官民連携による普及啓発についてお答えをいたします。

札幌市は昨年6月に、民間事業者や自治体などが参画いたします札幌市水素・再生可能エネルギー推進協議会を設立しまして、水素を「つくる」「ためる・はこぶ」「つかう」をテーマとして、検討を進めてまいりました。

このうち、水素を「つかう」テーマに関して、協議会に参画している複数の事業者により、水素の燃焼機器の開発、製造、販売を目的とする株式会社H2ほっかいどうが先週3月5日に設立されたところであり、札幌市は同日付で、水素エネルギーの利活用推進に関する連携協定を同社と締結いたしました。

この協定は、相互の連携を強化し、双方の資源を生かした事業に共同で取り組むことにより、札幌・北海道における水素エネルギーの利活用推進を図ることを目的としておりまして、水素エネルギーの普及啓発につきましても、連携事項の一つに位置づけているところでございます。

このように専門性を備えた民間事業者との連携を強化することを通じて、水素に関する知見や、最新の技術動向などを踏まえた効果的な普及啓発を引き続き進めてまいります。

●熊谷誠一委員　最後に、要望でございます。

このたび新たに設立された水素関連会社であるH2ほっかいどうとの連携協定により、技術的な知見も踏まえた効果的な普及啓発を行うということでございました。

私どもの会派では、昨年11月、H2ほっかいどうを設立した会社の一つである化学メーカー、トクヤマへ視察を行ってまいりました。

その化学メーカーは、70年以上前から水酸化ナトリウム、いわゆる苛性ソーダを製造しております。

工場内には、融雪剤で知られる塩化ナトリウムの白い塩の山が堆積しており、その塩を水で溶かして、巨大な電解槽に入れて、無数の電極で電気分解を行っております。その結果、製品である苛性ソーダとの副産物の水素ガス、塩素ガスが得られます。全て有価物でございますので、工業製品として有効に活用しております。

また、水素ガスについては、このたびの水素を運ぶために有効な水素化マグネシウムの原材料として使用しております。

今回は、「つかう」というテーマで設立したH2ほっかいどうでございますけれども、設立会社の一つが水素を「つくる」という知見を持っておりますので、現在課題となっている水の電気分解の効率化や、電極腐食の対策についても協力いただけるのではないかと考えております。

水素サプライチェーンを構築するためにも、作

ることに経験のある化学メーカーと札幌市が縁していることは大変ありがたく、よい関係を続けていっていただきたいと、まずは思います。

今後とも、官民連携による継続的な水素エネルギー利活用の推進普及啓発を進めるとともに、行政として、市民と企業の橋渡し役を担い、将来的に水素が市民に身近なエネルギーとして活用されるよう要望いたしまして、私からの質問を終わります。

●山田一郎委員 私からは札幌市の除排雪の効率化、また、省力化に向けた取組について伺います。

現在、本市では、市内を23地区エリアに分けたマルチゾーン除雪により除排雪を実施しているところですが、将来的に除雪従事者が減少していくことを考えますと、これまでと同じ体制での対応が難しくなり、市民の安全・安心な生活を確保することが困難になるのではないかと懸念しております。

こうした状況を踏まえますと、降雪量や道路状況に応じて、各事業者が地域を越えて、柔軟に除排雪作業を行えるような仕組みがあれば、市全体として、より効率的な除雪が実施できるのではないかと思慮しております。

そのためには、市内の道路状況や除雪車がどこで作業を行っているのかをリアルタイムで把握できる仕組みが必要であり、そうした仕組みがあれば、作業路線の優先度判断や、地区を超えた除雪機械の効率的な活用などが可能となり、限られた体制の中でも、安全・安心な道路環境を確保することができるのではないかと考えております。

また、現在、国ではGPSを補強し、高精度な位置情報を取得することができる準天頂衛星みちびきの整備及びさらなる機能強化が進められており、こういった技術を活用し、将来的に除雪のリアルタイム稼働システムを構築するためには、今から活用に向けた準備を進めていく必要があるのではないかと考えております。

さらにこの取組は、単に除排雪体制の確保にと

どまるものではなく、運送業やタクシーの効率化など、社会全体のデジタル化にもつながり、人口減少に伴う社会全体の担い手不足への対応にも寄与するものと考えております。

そこで質問ですが、札幌市雪対策審議会や未来創生プランを所管するまちづくり政策局として、持続可能な除排雪体制の構築や、社会全体のデジタル化に向けた衛星みちびきの活用、除排雪作業のリアルタイム稼働システム導入の環境整備について、どのように考えているのか、認識を伺います。

●砂田政策企画部長 準天頂衛星みちびきの活用や環境整備についてお答えいたします。

衛星みちびきの活用は、建物が多い都市部においても、安定して高精度な位置情報が得られることから、様々なサービスや都市機能の効率化に加え、除排雪作業の効率化や省力化にもつながる可能性があるものと認識しております。

除排雪作業の効率化・省力化については、除排雪の生産性向上等に関するプラットフォームでありますi-Snowにおいて、衛星みちびきから、より高精度な測位情報が得られる端末を活用した除雪機械の自動投雪システムを開発しているほか、札幌市では、みちびきにも対応するGPS端末約870台を導入し、除雪機械の走行軌跡の確認などに活用しているところでございます。

このほか、札幌における衛星データを活用した取組としましては、みちびきの利用ではないものの、バスの接近情報などを提供するさっぽろえきバスNaviが利用されており、今後も、市民生活の利便性向上や、社会機能の効率化に向けた取組とその環境整備について、関係部局と連携して、検討していく考えてございます。

●山田一郎委員 今の答弁では、みちびきを活用した除排雪作業の効率化に向けて、除雪機械の自動投雪システムの開発、これが進められているということでありました。

しかしながら、さきの答弁で出てきました除雪

作業の生産性向上に関するプラットフォームである i-Snow、この資料を見ますと、この取組は、建物や住宅が少ない地方部での取組となっており、札幌市のように、建物や住宅が密集する都市部では、都市部特有の課題が出てくるのではないかと感じております。

そのため、札幌市としても、みちびきを活用した実証実験などを行い、都市部における除排雪の効率化、省力化に向けたシステムの開発を進めていくべきと考えます。

そこで質問ですが、札幌市が主体となり、都市部における除排雪の効率化・省力化に向けたシステムの開発を進める考えはないのか、伺います。

●砂田政策企画部長 都市部における除排雪の効率化・省力化に向けたシステムの開発についてお答えいたします。

みちびきを活用した除排雪作業の効率化については、岩見沢市において、除雪作業のナビゲーションに関する実証実験が行われておりますが、雪に埋まった障害物の可視化など、作業の一部で効率化が図れる一方で、システムの運用や除雪車に設置するタブレットの購入や更新、通信費等に関する課題も明らかになったと聞いているところがございます。

このため、委員ご提案の都市部における除排雪の効率化・省力化に向けたシステムの開発に当たっては、現状における課題や実装に当たっての費用規模などをしっかりと把握し、持続可能なものとなるよう検討することが必要と考えております。

また、持続可能な除排雪体制の構築については、雪対策審議会において、まさに議論が行われているところであり、こうしたシステムの開発も含め、今後の議論も踏まえながら、優先的に解決すべき課題を設定した上で、除排雪の効率化・省力化に向けた取組を進めていく考えでございます。

●山田一郎委員 審議会、今やっているところであると思いますので、これを踏まえながら検討を進めていくというようなところでありました。

ただ、最初も出ましたが、除雪事業者の高齢化と担い手不足、これは年々深刻化しており、持続可能な除排雪体制の構築に向けた取組、これは既に待ったなしの状況であると考えておりますので、除排雪作業の効率化に向けて、システム開発については、これはもうスピード感を持って取組を進めていただきたいと思います。

また、先の総選挙の際に来札された片山さつき財務大臣からは、現状以上の財政的支援や規制緩和などを行う除雪スーパー特区なる考え方も示されております。

この除雪スーパー特区が何をするかというのは、まだ表には出てきていない状況ではございますが、やはり今のこの除雪というのは、使えるものは何でも使う。せっかく言ってもらった言葉ではありますので、こういったものを積極的に活用しながら、本市における持続可能な除排雪体制の構築に向けた取組を進めていただくことを要望して、私からの質問を終わります。

●おんむら健太郎委員 私からは、GX産業の集積と金融機能の強化・集積について、幾つか質問してまいります。

札幌市が、北海道の国内随一の再生可能エネルギーのポテンシャルを背景に、環境と経済の両立を目指すGXを施策の柱として取り組み始めてから、約3年が経過いたします。この間、産学官金コンソーシアム、Team Sapporo-Hokkaidoを設立し、国家戦略特区及び金融・資産運用特区の指定を受け、そして特区を活用した規制緩和のほか、GX事業や資産運用業等を対象とする地方税の課税の特例制度、いわゆるGX推進税制を構築するなど、道内で展開されるGX・金融関連の事業に、国内外からの投資を呼び込むための環境整備を進めてきたと認識しております。

道内では、洋上風力発電やデータセンター、次世代半導体など、様々なGX関連事業が現在進められているところです。

我が会派としては、こうした事業が着実に展開されていくためにも、円滑な資金供給を支える金融機能が必要不可欠という考えに基づいて、札幌市がGXに取り組み始めたときから一貫して、その重要性について、代表質問などで継続的に取り上げて、議論を重ねてきたところでございます。

札幌市は、GX産業の集積と金融機能の強化・集積を取組の柱として位置づけ、この好循環を創出することによって、北海道・札幌の持続的な経済成長の実現を目指されていると理解しているところです。

この点を踏まえ、さきの代表質問においては、金融機能の強化・集積に向けた、これまでの取組成果と、GX事業の中で札幌市が注力して取り組んでいる水素を使う取組について、質問をさせていただきました。本市からは、金融については、様々な機会を通じて理解促進やネットワーク構築に努めてきたことや、また水素については、運輸分野や建物分野での水素の利活用拡大に取り組む旨の答弁があったところでございます。

この3年の間、GXという新たな産業の創出に向けて、スピード感を持って取り組まれてきた点については、一定の評価をさせていただいておりますが、取組の成果が、市民や市内事業者の皆さんに十分に浸透しているかという点については、まだまだ課題が残っているものと考えております。

そこで最初の質問に移らせていただきますが、GX産業の集積と金融機能の強化・集積、このそれぞれへの取組について、これまでの具体的な実績について伺わせていただきます。

●小室グリーントランスフォーメーション推進室長 これまでの取組の実績についてのご質問でございませう。

まず、GX産業の集積についてでございますが、今年度から運用を開始したGX推進税制では、積極的に制度の周知を図った結果、3件の蓄電池事業の認定を行ったところでございませう。

また、水素の関係では、昨年4月に、道内初と

なる大型車両に対応した水素ステーションが運用を開始したほか、昨年6月に設立されました札幌市水素・再生可能エネルギー推進協議会の参画企業によりまして、水素利活用機器の開発などを目的とする事業会社、H2ほっかいどうが今年5月に設立されたところでございませう。

次に、金融機能の強化・集積についてですが、本州の資産運用会社などは、北海道の再エネポテンシャルは認識しているものの、実際に現場を見る機会がないことが分かったことから、資産運用会社向けに、道内の洋上風力の発電施設やデータセンターなどを視察するツアーを今年度に3回実施いたしました。

参加者のアンケートによりますと、9割以上に非常に満足とお答えいただいたほか、GXを実業としてイメージができるようになったであるとか、地元企業等との交流会が有益だったといったご意見も頂戴しているところでございませう。北海道のGXの動きへの理解を深めていただく効果的な機会となったものと評価しているところでございませう。

このような北海道のGX・金融の動きを市内事業者や市民に伝える機会といたしまして、昨年11月にはグローバルGX・金融会議札幌を開催いたしまして、オンラインを含めて延べ約1,000名の参加をいただいたほか、主に若者を対象に、昨年10月、本年1月と普及啓発セミナーを実施いたしまして、オンラインを含めて延べ約950名の参加をいただいております。

なお、報道等で把握している限りでは、この2年間で、少なくともGX関連企業は10社、資産運用会社やフィンテック企業は5社、合わせて15社の札幌市への進出や増員があったと承知しているところでございませう。

●おんむら健太郎委員 これまでの取組の実績をるる述べていただきました。

本当にこのGX事業、先行きはどうなるのかなと、すごく不安に思いう時期もありましたけども、

ぜひともこの札幌市の要になる事業になっていくように育ててほしいなと思っております。

その一方で、市民にとっては、このGXや金融の取組というものは、なかなか分かりにくかったり、伝わりにくい部分というものもございますので、引き続き分かりやすく、市民や市内事業者に伝えていただくことに、ぜひ力を使っていただきたいなと思います。

札幌市が目標として掲げておりますアジア世界の金融センターの実現は、我が会派は、これまでも指摘させていただきましたけれども、産学官金が一丸となって取り組まなければならないものでありまして、一朝一夕で実現できるものではございません。

昨年、一昨年と東京におきまして、秋元市長自らのトップセールスによって、GX・金融企業を対象にした企業誘致セミナーを開催したと承知しておりますが、金融センターの実現に向けては、国内のみならず、中長期視点で、やはり海外へのプロモーションというものも、継続的に取り組んでいく必要があると考えております。

そこで次の質問ですが、特区指定後、北海道・札幌のGX・金融の取組を海外に発信するため、どのように取り組まれてきたのか、伺います。

●小室グリーントランスフォーメーション推進室長 海外への情報発信の取組についてお答えをいたします。

国際的な認知度の向上のために、世界的な金融都市において、国をはじめ、様々な関係機関と連携したプロモーションに取り組んでまいりました。

昨年1月には、アメリカのニューヨークにおいて、北海道と共同で、セミナー及び企業訪問を通じて、天野副市長によるトップセールスを実施いたしました。

また、昨年6月にはイギリスのロンドンで、金融庁やほかの特区地域と連携いたしまして、現地の資産運用会社を対象としたセミナーに、グリーントランスフォーメーション推進担当局長が登壇

いたしまして、札幌・北海道へのGX投資や、金融企業の進出を呼びかけたところでございます。

そのほかにも、昨年11月に、世界最大規模のフィンテックイベント「Singapore Fintech Festival」に2年連続で出展したほか、フィンランド、オーストラリア等で開催されたビジネスイベントにも参加いたしまして、情報発信やネットワーキングを重ねております。

加えまして、こうした活動の中で、海外報道機関等の活用にも取り組んでおります。これまでもシンガポール、韓国、オーストラリア等の現地メディアや、英語圏を対象といたしましたニュースサイトにおいて記事が公開され、効果的かつ継続的な情報発信につなげているところでございます。

●おんむら健太郎委員 海外においても、精力的に北海道のGXのポテンシャルをプロモーションされてきたということは理解をいたしました。

海外の投資の呼び込みや、金融系企業の誘致というのは、なかなか簡単に実現できるものではないと思いますが、やはり継続的かつ戦略的に取組を進められることを期待しておりますし、やはり現地に足を運ぶこと、これは非常に重要なんだなというのは、私も昨年、海外視察に行かせていただいたときに感じましたので、ぜひとも現地のほうへ行つてのコミュニケーションを取っていただきたいなと思っております。

ここまでGX産業の集積と、その金融機能の強化・集積に向けた取組の成果や実績について伺ってまいりました。

本市が、これまでは特区指定や様々な制度構築、普及啓発など、GX及び金融の取組を進める環境整備に注力してきたものと理解しております。この環境をしっかりと活用していくとともに、これまでの取組の成果や課題を今後に生かして、戦略的にさらに取組を進めていくということが重要だと考えております。

そのために、先ほど答弁いただいた実績を踏まえつつ、やはり最終的な目標に向かって、2026年度は、どのような取組を進めるのか。これがすごく大事になってくるのではないかと思います。

そこで、次の質問に移らせていただきます。

先ほど来答弁のありましたこれまでの実績、こちらを踏まえて、2026年度はどのような考え方に基づいて取組を進められているのか伺います。

●小室グリーントランスフォーメーション推進室長 2026年度の取組の方向性について、ご質問いただきました。

これまでは、GX推進税制の構築など、国内外からの投資を呼び込むための環境整備を進めてきたところでございますが、令和8年度以降は、GXをはじめとした投資を呼び込む実行フェーズと捉えまして、中長期的な視点を持ちながら、取組を進めていくことが重要であると考えております。

そのため、より効果的な手法を探りながらも、GX視察ツアーや、国内外におけるプロモーション活動のほか、札幌市への誘致に向けた金融関連企業等との面談といった取組を継続してまいり所存でございます。

次年度より、グリーントランスフォーメーション推進室を産業振興や企業誘致を所管する経済観光局に移管いたしまして、連携を強化するとともに、北海道や経済団体、金融機関とも引き続き連携を図りながら、GX産業の集積と金融機能の強化・集積を目指して取り組んでまいりたいと考えております。

●おんむら健太郎委員 今、次年度の取組のこともいろいろとお話をいただきましたが、代表質問でもお伝えさせていただいているんですけども、札幌市は、現状では主要な国際金融センターランキングにはまだ入れておりませんし、国際的な認知度というのも、日本国内でいくと、先進的に取り組んでいる東京、大阪、福岡より、やはり遅れている部分がございますので、追いつけ追い越せではないですが、ぜひとも力を入れて取り組

まれていただきたいと思います。

次年度は、経済観光局に移管されるということでございますので、これまで以上に企業誘致ですとかプロモーションに、ぜひとも力を入れていただきたいと思いますということと、願わくば、ぜひ国内外の大手企業、有名な企業が札幌に進出してくるような、そして、やはり札幌の学生さんたちがこの地で働きたい、この企業に就職したいんだと、そういうような思いを持ってくれる。そんな夢のある取組に、ぜひともつなげていっていただきたいと思いますと思っております。

引き続き注視させていただきますし、ぜひとも議論を重ねさせていただいて、この札幌の発展につなげていく取組と一緒に育っていききたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

●丸山秀樹委員 私からは、札幌市立大学におけるユニバーサル（共生）要素を取り入れた取組について、2点質問をさせていただきます。

我が会派は、誰一人取り残さない社会の構築を目指し、第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンにおける重要概念でありますユニバーサル（共生）の推進を一丁目一番地の政策として、力強く後押しをしてまいりました。

同時に、公立大学には、地域社会が抱える多様な課題を学術的な視点から捉え、その解決に資する人材を育成していくという重要な使命があると考えております。

とりわけ、少子高齢化の進行や地域コミュニティの変化が進む今日、共生社会の実現は、教育・研究の両面からも取り組むべき重要なテーマであり、大学の果たすべき役割は、ますます大きくなっているものと認識しているところであります。

これまで、一昨年、そして昨年の予算特別委員会におきましても、我が会派が視察に赴いた相模女子大学での障がい者当事者と学生が共に学び、交流し、互いに触発し合うインクルーシブな取組を紹介し、地域に根ざす公立大学の共生社会に向けて、果たすべき大きな使命と役割について申し

上げてまいりました。

その際の答弁として、デザイン・看護両学部
の学生が、高齢者のフレイル予防に資する地域
プロジェクトを共同で行ったことや、今後も講
義や実習等への積極的な関わりを通じ、共生
社会の実現に向けた人材育成につなげていく
との大変力強いご答弁をいただいたところで
あります。

本市の地域課題や社会課題に真摯に向き
合い、学生が主体的に多様な方々と関わりな
がら、実践的な学びを深めている市立大学
の姿勢を、我が会派としても大いに応援し
ていきたいと思っているところでもござい
ます。

相模女子大学の視察を起点として、本市
に求めてきたこうした取組が単発で終わるこ
となく、持続し、さらなる展開へとつなが
っていくことに強く期待をするものであり
ます。

そこでまず最初の質問ですが、今年度、
市立大学では、ユニバーサルな視点を取り
入れた具体的な取組としてどのようなこと
を行ったのか、お伺いしたいと思います。

●砂田政策企画部長 今年度の札幌市立
大学におけるユニバーサルな視点を取り入
れた具体的な取組についてお答えいたしま
す。

今年度から、デザイン研究科の博士前期
課程の授業にユニバーサルデザイン特論を
新たに設置し、実践を通じた課題解決や
アイデア展開を行っているほか、市民向け
のユニバーサルデザインについての公開講
座を全4回実施し、中高生も参加するなど、
幅広い年代へのユニバーサルデザインの普
及に努めております。

また、看護学部においては、身体障がい
のある方をゲストスピーカーとして招く演
習や、精神疾患や身体障がいのある患者と
向き合う臨地実習など、障がいのある方
と実際に触れ合う体験実践を行っている
ところでもあります。

さらにデザイン・看護学部の連携演習の
成果として、高齢者のデジタル活用を促
す「LINEを楽しく学び繋がる交流会」な
ど、ユニバーサ

ルデザインの観点と地域課題解決を両立さ
せた実践的なプロジェクトが進められて
おります。

また、両学部がAIを活用し、高齢者の
移動負荷軽減などに向けて、もみじ台地
区において、多様な移動手段を統合し、
最適化を図るサービス、いわゆるMa a S
の研究や、誰もが質の高い歯科医療を受
けられるよう、口内X線画像の分析によ
る診断の質の向上に資する研究など、ユ
ニバーサルな視点に基づく多様な研究活
動を行ってきたところでございます。

●丸山秀樹委員 市立大学におけます
今年度の具体的な取組や学生の主体的な
活動によって、素晴らしい成果に結びつ
いているということも伺ったところであり
ます。

特に、両学部がAIを活用して、厚別区
のもみじ台地区において、AIによる多
様な移動手段の最適化を図る研究を進め
られ、高齢者の負荷軽減や、ユニバーサ
ルな視点に基づく多様な研究活動をして
いることに感謝を申し上げたいと思いま
す。

このように、AIを活用したMa a Sの
研究が、高齢者の外出支援の次なる後押
しとなるなど、ユニバーサルな視点に基
づく多様な研究・分析が、将来の地域課
題の解決に向けて、確かな基盤として蓄
積されている点は、私たちが相模女子大
学の視察を原点として本市に求めてまい
りました、大学が共生社会をリードする
姿であると評価をするものでもございま
す。

さらに、今年度の学部連携の演習にお
いて、学生たちが地域の中に飛び込み、
高齢者のデジタル活用を促すLINE交
流会を開いているという点にも、大変注
目しているところでもあります。

こうした活動を通じて、高齢者の方々
がデジタル活用で得た知識を地域で分か
ち合うなど、支えられる側から地域に貢
献する、支える側へと役割を広げ、多世
代との交流によって、心身の活力を取り
戻している姿は、まさに地域全体で支え
合う共生社会の理想モデルの一つと言え
ましょう。

また、学生にとっても、地域の方々
との関わり

を通じて、社会課題を自らの課題として捉え、学びと実践を往復しながら理解を深めていることは、将来の専門職としての視野を広げる大変貴重な経験になるものと考えます。

こうした取組をさらに力強いものとし、次なる展開へとつなげていくためには、地域住民や様々な団体とのネットワークが不可欠でもあります。学生たちが地域の多様な主体と深く関わることは、大学の取組を一層パワーアップさせるものと確信します。

そこで2点目の質問ですが、市立大学の取組が、市民や地域社会を巻き込んださらなる広がりを見せ、学生の将来の活躍や、誰一人取り残さない共生社会の実現につながるよう、今後市として、大学とどのように関わっていくお考えなのかをお伺いいたします。

●砂田政策企画部長 今後、市として大学とどのように関わっていくかについてお答えいたします。

地域課題や社会課題に真摯に向き合う市立大学のユニバーサルな取組は、札幌市が目指す共生社会の実現において、非常に有意義なものと認識しております。

札幌市としましては、大学における学生の主体的な実践活動や、ユニバーサルな視点に基づく多様な研究活動が今後の社会実装や課題解決につながるよう、大学との意見交換を通じて、後押しに努めてまいりたいと考えております。

また、学生のユニバーサルな視点をさらに深めるため、今年度の学際教育「札幌を学ぶ」においては、札幌市のユニバーサルプロジェクトを重要なテーマとして、初めて取り上げたところでございます。

この講義では、単なる知識の提供にとどまらず、市の担当職員が大学で、札幌市が目指す共生社会の実現に向けたまちづくりの理念を直接語りかけるとともに、次代を担う学生たちと意見交換を行い、学生たちの共生社会に対する当事者意識を高

めてきたところでございます。

今後もこうした取組を通じて、学生が札幌市の地域特性や直面する課題への理解を深め、将来、様々な分野で共生社会の実現を牽引する人材として幅広く活躍できるよう、札幌市としても、大学における人材育成を支援してまいりたいと考えております。

●丸山秀樹委員 今後の市としての大学との関わり方について、具体的な方向性については、承知をさせていただきました。

とりわけ、ユニバーサルな視点に基づく多様な研究成果の社会実装や、学生の主体的な実践活動を市が後押しをしていくとのご答弁は、大学の知見と行政の課題等を結びつける重要な取組であり、今後の展開には大きな期待を寄せるものであります。

また、市のユニバーサルプロジェクトを事業に取り入れ、市職員と学生が直接意見を交わす機会を設けている点は、学生の当事者意識を高めるとともに、現実の政策形成に触れる貴重な学びの場であり、将来を担う人材育成の観点からも、極めて意義深いものと評価をするところであります。

大学は教育の場であると同時に、地域社会の課題を研究し、その成果を社会へと還元していく知の拠点であります。大学の教育研究と地域社会の実践が相互に結びつくことで、新たな価値や解決策が生まれる、知の循環が生まれていくものと考えます。

今後においては、こうした取組をさらに発展させ、札幌市立大学の研究や教育の成果が、地域の課題解決に結びつく仕組みづくりや、地域や他の教育機関、さらには企業、民間との連携など、札幌市の積極的な関与に期待したいと思います。

併せて、学生たちが地域と関わる中で培ったユニバーサルな視点が卒業後も各分野で生かされ、本市全体に広がっていく好循環を生み出していくことに期待を寄せ、私の質問を終わります。

●伴 良隆委員 私は、先日の麻婆焼きそばの

質問に続きまして、雪対策審議会、そして今後の人口減少対策について質疑をさせていただきます。

今日は私、市長にも久方ぶりに出席要請をさせていただきました。少し議論をさせていただければというふうに思っております。今日はご出席、誠にありがとうございます。

さて、まず雪対策審議会についてでございます。

皆さんご承知のとおり、雪対策審議会、これまでの議論がいろいろございました。私、昨年の第3回定例市議会の総務委員会におきまして、第1回審議会及び第1回除排雪手法小委員会、第1回予算規模小委員会における審議状況の報告を受けまして、生活道路の試験施工や除排雪体制の維持、町内会が抱える課題と雪対策の関係性など、幅広いところから関連して質問をさせていただいたところでございます。特に地域の町内会と連携、そして共存、共生、自助、公助、共助といったところを強調させていただきました。

なぜこの雪対策審議会が開いていつているのか。あるいは札幌市長自らが、これに問いかけをしているというのは何なのかということを、私もいろいろなことに思いをはせているところでもございます。

そこでまず確認であります、第1回審議会以降に新たに整理した情報や、それらを踏まえた審議会での審議状況について、どのようなご意見があったか伺います。

●砂田政策企画部長 第1回札幌市雪対策審議会以降の議論の進捗についてお答えいたします。

まず、予算規模小委員会では、除排雪決算額の他の自治体との比較において、人口1人当たりの金額に差がないことを示したほか、社会情勢の変化を踏まえた税収の将来推計として、今後30年で10.7%減少することや、除排雪経費が現状のまま推移した場合には、財源を占める割合が高まることなどを報告いたしました。

また、除排雪手法小委員会では、生活道路除排雪の試験施工の詳細な内容のほか、先進技術の活

用事例や、今後の活用の見込みについて報告したところでございます。

今年の1月に開催しました第2回雪対策審議会では、除排雪の交通速度への影響に関する分析結果として、分析区間においては、冬期には交通速度が毎時3.5キロメートル低下しており、除排雪により、1日当たり590時間の交通ロスを防いでいることのほか、令和6年度の雪対策予算278億円に対する経済波及効果が504億円である試算結果などを報告いたしました。

これらの報告について、委員からは、除排雪全体の工夫やその効果なども整理した上で、除排雪手法と適正な予算規模のバランスについて、議論を深めるべきとの意見があったところでございます。

●伴 良隆委員 私、当選が平成23年でございました。この頃が補正を抜けばおよそ200億ぐらいだと思いますが、今回73億の補正を積みまして、今は補正を含めて全体が359億、360億弱というところまでできております。

札幌市も、これまで様々な雪対策を一生懸命頑張っていただけてきて、燃料、それから人件費、機材、様々な高騰、そして道路の延長も含めてやってきたものですから、それが積み上がってきた数字ということはございますけれども、今回の大雪ということで、様々な対策も緊急に練っていただいたということで、当然かというふうに思います。

しかしながら、市民には、必要経費とは言いながらも、心配の声が財政の関係で出ております。本当は今日、白石財政部長と茂木雪対策室長のご答弁を両側からいただこうかというふうに思っておりましたが、雪対策審議会、まちづくり政策局としてもしっかりとらえているということが事前に確認できましたので、そこで白石部長と茂木室長の両者の答弁、多分違えていくだろうというふうに私は予想していたんですけれども、しかし、同じ方向性を見いだしていかなければならないと。

この議論をいかにやっていくかというところの中で、まちづくり政策局がいらっしゃいますので、そこで質問をさせていただきます。

雪対策審議会を所管するまちづくり政策局として、今冬の大雪対応に伴う予算増について、どのように受け止めているのか伺います。

●砂田政策企画部長 今冬の大雪対応における予算増に対する受け止めについてお答えいたします。

まず、今冬の大雪対応としましては、市内全域で交通障害や市民生活に大きな影響が生じたことから、交通障害の早期解消に向けた幹線道路の除排雪や、生活道路の緊急排雪を実施し、そのために必要な予算を増額したものと認識しており、今後も大雪に備えて、必要な応援体制や予算を準備しておくことが必要と考えております。

一方で、持続可能な雪対策を考えていく上では、今冬のような大雪時の対応を除排雪作業の基準とすることは難しいことから、通常時の除排雪については、除雪従事者の減少や財政状況を踏まえて、できる限り効率的な手法や、雪との共生といった観点を検討していくことが必要と考えているところでございます。

●伴 良隆委員 概念的には、雪対策というものがある、我々の生活に支障を来すことがないような、そういった雪対策、雪対応をしなきゃいけない。そのために必要な経費があると。しかし、どこまでそれが様々に効率的・効果的にされているかということがまず1点。札幌市として、大きな財政として見たときに、この360億円、補正を抜きにすれば約300億円、こういった規模感をどう見るかといったことを、今後どうしていくかという議論をしっかりとしていかなければいけないという方向性なんだというふうに思います。

私も実は、他区で市民集會に呼ばれまして、そして答えを求められたので、この350～360億のお金、すごい金額ですけど。そして、MICEも含めていろいろな大規模なことがあって、この金

額をどう見ますかというふうに、大丈夫ですかと言われたので、大丈夫ですとはなかなか言えませんでしたけども、翻ってみれば、雪対策としてはやむを得ない部分がある。そして、その中で様々な技術やAIも含めて、いろいろな技術革新も必要である。

札幌市全体で見れば、大規模な更新を控えながら、民設民営といったことも、MICEにおいては私も提言をさせていただいておるということ、そして、公共施設マネジメント、学校施設の関係もどうしていくかといったことも提言をさせていただいているということ。

しかし、この360億というお金が決して無駄だというふうに私は思いませんというふうに言いました。このお金は、もちろん企業やオペレーターの方々、そして家族の生活、そして、そこで買物をしたところから来るいろいろな収益というものが、また企業に循環していくということで、持続可能な地域経済という視点もありますということの中で、税金というものをどう得ていくかということもありますので、必ずしも一元的に360億円が高いとは言い難い。ただ、非常に大きな問題だというふうに思っていると、私も答弁をさせていただいたところでございまして、これは非常に難しい質問だったなというふうに思っております。

そういうようなことで、市民にはいろいろな声がありますし、いろいろな見方もありますし、雪が溶ければ、その声が止むというふうな声もある。

そこで伺ってまいります、これまでの審議会での議論や、今冬の大雪を踏まえて、今後の議論をどのように行うお考えか、また、基本方針の策定に向けた今後のスケジュールをどのように考えているのか伺います。

●砂田政策企画部長 今冬の大雪を踏まえた今後の審議会議論、それから基本方針の策定スケジュールについてお答えいたします。

まず、基本方針については、当初の予定と変わらず令和8年度中の策定を目指しておりますが、

今冬の大雪対応に関する検証や分析についても、審議会の議論に反映することが必要と考えており、その対応には一定の時間を要する可能性がございます。

また、市民や地域の関心が高い生活道路除排雪や、雪との共生に関しては、市民の意見をしっかりと取り入れながら、検討を進めることが必要と考えているところでございます。

現時点における審議会の状況は、予算規模小委員会からは一定の方向性が示された一方で、除排雪手法小委員会については、今後も検討や議論が必要な状況となっており、審議会委員からは、作業全般の効率化に向けた検討を促す声が出ているなど、さらに議論を掘り下げることが必要と考えております。

このため、除排雪シーズンの終了を待たずに、大雪対応についての検証や分析に取りかかるとともに、市民アンケートやミニパブリックスなどにより、市民の声を聞き取り、それらの結果も踏まえ、庁内における検討や議論を行っていくほか、適宜審議会や小委員会を開催し、市民にその状況を伝えるなど、市民の理解と関心を高め、問題意識を共有しながら、持続可能な雪対策に向けた議論を深めていく考えでございます。

●伴 良隆委員 ご答弁ありがとうございます。

庁内をはじめ、そして市民と共に、審議会と共にといった内容だったというふうに思います。

まず、先ほど雪対策室と財政局の話をしました。そこだけじゃないんですけれども、ぜひ議論を徹底的に戦わせていただきたいというふうに思います。同じ方向に進みたいわけですから。しかし、その中で立場というのはありますので、その立場を超えていなくて、まず縦でしっかりと議論していただきたい。そこから立場を超えて、どうしていくかというふうなことになりますので、いい意味でお互い牽制し合っていただくような形、そして、まちづくり政策局として、その行司役とまで言いませんけれども、そういったことを執り行

ってほしいというふうに考えております。

また、一方で審議会でも、様々な情報交換をしながら審議していただくし、そして先ほどのミニパブリックスや市民集会等とも、これからいろいろな形があろうかと思いますが、いろいろと白熱した議論をしていただきたいと。そして、市民にこの重要な問題をぜひ投げかけて呼び起こしていただいて、議論していただきたいというふうなことを、ぜひお願いしたいなと思っております。

さて、秋元市長、今日ご出席ありがとうございます。

先ほど申し上げましたように、市長がなぜこの雪というものについて取り上げてこられたか。私、敬老パスの議論も見させていただいた。平成 25 年ぐらいから僕も危惧していましたが、本当に札幌市長として、秋元市長はこの敬老パスというものをよく取り上げていただいたなというふうに思っております。

また、この雪というものも、先ほどのようにいろいろな見方があって、とにかく目の前の壁を削ってくればいいんだと、僕も怒られたりもしますし、いやいや、何センチ削ればいいんだとかというふうな議論をすることもございます。大変な問題が地域であろうかというふうに思います。僕はこれをよく取り上げたものだかと、秋元市長には思いました。

そこでまず 1 点目でございますが、なぜこの雪問題を大きく取り上げようとしたのか、伺います。

●秋元市長 なぜ雪をテーマにしたのかというご質問であります。

札幌市は、200 万人の人口を抱える大きな都市でありながら、年間 5 メートルを超える降雪のある世界に例のない都市であります。そういう意味では、雪というものに対して、もちろんこれは観光だとかいろいろな形で、雪まつりを含めて雪を活用するということがあります。一般の市民の生活の中にとっては、ややもするとやはり厄介な

ものという形であります。

いろいろな運送を含めた経済損失ということもありますし、最近であれば、在宅介護、宅配、こういったようなことで、生活道路の排雪というようなことも、市民要望としては非常に多いわけがあります。

200億を超える金額、私が就任してこの10年間、約100億の予算を増やしてまいりました。それは市民の要望にできるだけ応えていきたい。もちろん人件費、あるいはいろいろな物件費が上がっているということはありますけれども、やはりその生活レベルを維持していこうという思いで進めてきましたけれども、これがやはり300億を超える金額ということになってくる。また、加えて、10年、20年たっていったときに、除排雪を担っている人たちの確保がやはり難しくなってくる。

こういった状況の中で、市民の生活している中においては、排雪ということ、札幌の場合は、寒冷地で寒いところでもありますので、降った雪がすぐ溶ければいいんですけれども溶けない。これを運び出さなければならぬ。これに大変なお金と労力が掛かると。こういう実態の中で、まさに持続可能なレベル感を市民と共有していかなければ、お金もどんどん増えていく。人もどんどん少なくなっていく。20年後たったときに、じゃあ、それをどうしますかという議論を、やはり今からしていかなければいけない。

もちろん、今年のような災害級の大雪があったときの対応と、日常的な対応というのは違ってくると思いますけれども、まさに雪を一つの災害的なものと考えたときに、自助、共助、公助というものを、どうバランスを持って考えていく必要があるのか。まさに市民にもいろいろなご意見があります。

これをやはり同じ目線で共有していかなければ、方向修正というのはあると思います。トライ・アンド・エラーということもしていかなければいけないと思いますが、その方向性ということは今か

ら議論をしていかなければ、やはり10年後、20年後、もたなくなるという思いの中で、この雪というものについての議論を、市民も含めて、企業の皆さんも含めてしていきたいという思いの中で、テーマを挙げさせて、審議会に諮問をさせていただいたところであります。

●伴 良隆委員 本日に市長のそのお声のおかげさまで、いろいろと私も、地域でもサンドバック状態になっておりまして、喜んでなっています。

市長がそういうふうに市民の皆さん方に、トライ・アンド・エラーがあるけれども、今から議論をしていかなければいけないんだという強い思いでされたおかげで、地域の方々からの問合せもあるし、もちろん先ほどのようなご名答というのはできないんですけれども、やはり私も担い手の確保、委員会のほうでも、除雪業者の方から、あと5年は何とかもつかな、どうかなという声も出ているぐらいで、非常に先行きというのが見通しがつかないといったこともございます。

それからご承知のとおり、町内会の加入率ですね。各地域で違うと思いますけれども、6割を切るようなところもある。こういったところが、パートナーシップをやっている、非常に不公平感というものが漂っていますね。

こういった雪に関しても、いろいろな地域にいろいろな問題があって、先ほど200億から300億ということで、金額が上がっただけではなくて、市民の方々の要望のレベルも上がったと思うんですよ。前だったら、雪踏みというのがあったかもしれないけど、今は本当にすぐにでも削るかどうかというようなレベル感で見られているところも正直あります。それが悪いわけではないんですが、改めて、市長がこういう場を通じて、今後のためにもということ、未来志向でなかなか苦しい議論だと思いますけれども、投げかけていただいたということは大変ありがたいなというふうに思っております。

市長もまだまだ今後に向けてということで、当

然砂田部長からお話のありました市民との対話、審議会もありますし、いろいろなステップを踏んでいながら、まさに議論をするための議論じゃなくて、やはり大きな方向性を出していくためのプロセスを今踏んでいるんだというふうには思います。

しかし、やはり市長としてのリーダーシップとして、ビジョンを示していく。そういったことも必要だというふうに思います。課題を整理していく段階にありますが、理想としては、持続可能な雪対策とか、財政とかというのは分かるんですけども、市長としては、この雪というものについて、あるいは付随して、今言った市民自治とか自助、共助、公助とありますけども、この雪というものを通じて、理想としては、この雪をどういうふうなことにしていきたいのか、財政も含めてどういうふうな雪体制にしていきたいのか。そのお考えがあれば、お伺いしたいと思います。

●秋元市長 やはり札幌市の財政的な観点から言いますと、300億を超えるような金額というのは、一般財源を使っていかなければいけないという意味では、非常に大きなウエートを占めています。

これは、例えばそれを少しでも抑制していくことができれば、ほかの事業に振り分けていくことができるわけでありますので、これは今の除排雪の仕組み全体を効率化していく。経費をできるだけ掛けないで済むように、サービスレベルを落とすということだけではなくて、効率を上げていかなければいけないということは、これはまず取り組まなければいけないことだというふうに思っています。

一方で、先ほど申し上げましたように、札幌の場合は、全国的にも、排雪をしなければいけないということは非常に大きな経費がかかっておりますし、このレベル感が、市民との共有が一番難しいところだと思います。

ある意味では、今年もそうですけど、一定程度

の時間がたてば溶けるという状況になると、本当にゼロの状態にしなければならないのか。若干でも生活、あるいは経済活動に支障がないレベルであれば、溶けるまで待ってもいいのではないかと。というような、このレベル感というのは非常に感覚的なところがありますので、非常に難しいとは思っています。

やはり排雪経費を、費用も抑える、あるいは効率を上げていくためには、運び出す雪の量、処理する雪の量をどの程度にするかということが、非常に全体の影響が出ることだと思います。

これは今年、期せずして、緊急排雪という形の中で、スピード重視ということでスタートしましたけれども、やはり地域ごと、あるいは事業者の皆さん、地域の皆さんも初めてのことで、やはり随分地域によって作業の仕方が変わったり、例えば、その排雪のレベル感も違ったということがあります。これをいかに標準化していくことができるのかというようなことなどについては、やはり住民との合意ということが極めて重要だというふうに思っておりまして、この点について、やはりどういうレベル感で、皆さんに納得いただけるのか、あるいは財政的にも持続可能なものなのかということを、やはり一つのテーマとして、議論していければというふうに思っています。

●伴 良隆委員 ご所見ありがとうございます。一旦の今のフェーズでのお話とは言いながらも、運び出す雪、それだけではないですけど、市民の雪に対するレベル感というものを測っていくと、これを具現化していくというお話だったというふうに思います。

これからも引き続き発信すべきときに、ぜひ一声を市民に発信していただいて、また、白熱していくような議論を、ぜひきっかけをいただければというふうに存じます。

それでは次、今後の人口減少対策についてでございます。

私、これまで人に注目して、人のキャリア形成

というものを、子どもから大人、ひいては高齢者まで、この人生の生きがい、やりがい、働きのということで、るる質問してまいりました。

これはなぜかといいますと、人口減少、人口減少とちまたでも議会でもいっぱい言われているので、私ももちろんそれは対策としては大事なんですけれども、やはり国も言っているこの緩和と適応というところ、この二つの言葉というのは重要だと思いますが、緩和というのは、それは当然必要だと思うんですけど、アジャストしていく、そしてコミットしていくということが非常に重要だと私は思っています。現に、そこに札幌市民、目の前に人がいるわけですから、その市民を、人を大切に、人に注目して、そして人に寄り添って、人に投資する。そしてまた教育をということを念頭に置きながら、質疑をさせていただいてまいりました。

言ってみれば、人口が10分の9になれば、生産性とは言いませんけれども、協力したり、工夫したり、熱意や生産性を9分の10にすれば、掛け算をすれば1になる。これが僕の勝手な方程式でございます。

そこで、今話題となっている未来創生プラン、人口減少対策のほうの中では、果たして今のこのままでいいのかどうかというのは疑問に思ってきましたし、正直、議会議論も、答弁も含めて、本当に人口減少をどうするかという対策に終始しているように思っていました。

そこで、後ほど市長にもお伺いしますが、私は教育というところで、ボーダーレスということで、教育長にも質問させていただきました。また、都市計画担当局長の稲垣さんにも、都市計画マスタープランで、地域を超えるとボーダレスということも質問させていただきました。これは1点、人に注目して、人口減少をどう迎えていくかと言いましょ、そこにどう対応していくか、適応していくかということだったというふうに思います。

申し上げれば、定住人口というのが、人口減

少社会で常に言われているところでございます。そこに少し交流人口と言われて、今は関係人口というふうに言われるところもでございます。よって、人口の数に執着をするというフェーズは、私は必ずしももうトレンドではないというふうに思っております。人口減少が果たして悪いかのような、そういうような考え方ではなくて、人口減少にいかに関適用していくかと。そこをもっとうまく利用していくというふうなことがあってもいいというふうに思っております。

そういった意味では、暮らしやすさや満足感や幸福感といったことをどう図っていくかということも大事でございまして、これを一つ、エビデンスを取っていくのが、交流人口や関係人口ということであろうかというふうに思います。

そこで質問であります、本市は、これまで交流人口や関係人口の状況について、具体的にどのような調査を行ってきたのか、また、その重要性が高まっている現状を踏まえて、今後どう調査・分析していく考えか伺います。

●砂田政策企画部長 交流人口及び関係人口の調査・分析についてお答えいたします。

交流人口に関しましては、統計調査やパーソナルトリップ調査などを通じまして、その規模や滞在傾向の把握に努めてきたところでございますが、関係人口に関しましては、具体の調査を実施したことはなく、その全体像や具体的なニーズなどを十分に把握し切れていないのが現状でございます。

この関係人口につきましては、道内の地域間の人の流れや地域経済の活性化という側面と、首都圏をはじめとする、道外から高度な人材や資本を、札幌を入口として北海道へ呼び込むという側面があり、両面から進めていく必要があると考えております。

このため、今後はさっぽろ連携中枢都市圏11市町村をはじめとした道内市町村との意見交換や、首都圏を中心とした道外居住者への関係人口の需要調査などを行いながら、今後の施策の在り方に

について検討してまいりたいと考えております。

●伴 良隆委員 しっかり調査をしていただきたいというふうに思います。

そして、重ねて質問でありますけど、国のほうでも、地方創生2.0、また、地方創生に関する総合戦略においても、関係人口の創出、多様な形で地域に関わる、あるいは居住の枠を超えた多層的なつながりに力を入れるということで、議論をすり替えているわけではなくて、やはり交流から関係といったところにシフトしています。

そこで質問でありますけれども、札幌市として、定住人口の確保のみならず、交流人口、関係人口を含めた道内・道外に対する施策の在り方をどのように考えているか確認します。

●砂田政策企画部長 道内・道外に対する施策の在り方についてお答えいたします。

道内向けの施策としましては、地域を多方面から支え、まちのにぎわいの創出や、課題解決に協力してくれる人の流れを活発にすることが、札幌のみならず、北海道全体の持続可能性を高める上で重要と認識しております。

また、首都圏などの道外に対する施策としましては、若い世代を中心とした定住人口の確保に向け、魅力的な雇用の創出や、U I J ターンなどの支援などに引き続き取り組むとともに、単なる観光客ではなく、地域と継続的なつながりを持つ層を拡大することで、地域経済の活性化につなげていく考えてございます。

いずれの取組におきましても、交通・経済における重要なハブ機能を有する札幌が重要な役割を担っており、札幌市単独の施策にとどまらず、道内各市町村との連携を通じて、北海道全体の魅力と活力を引き上げられるよう尽力してまいりたいと考えております。

●伴 良隆委員 連携中枢都市圏の出だしの頃、私も勉強させていただきましたけれども、もちろん、その広域圏の声は大事であります、今までは北海道が旗を振って、そして道内の179市町村、

これをまとめていきながらの連携中枢都市圏12市町村、こういったことの連携だということだと思います。

今の砂田部長のご答弁というのは、より積極的に札幌が連携していくというふうに聞こえたところでございます。

そこで、まちづくり政策局長、浅村さんに質問であります、この市域に縛られない広域的な視野を持って、新たなまちづくりや人づくりを再考すべきときだというふうに考えております。よって、たがとなるこの第3期札幌未来創生プラン、今現状は、やはりまだまだ限定的な考え方、つまり定住人口に偏っているというふうに私は思っております。

そこで、もう一步踏み込んだ内容に発展させていくべきであるというふうに思いますので、これまでの人口減少対策だけでなく、広域的な視点をより深めた新たなまちづくり、人づくりへとシフトしていくために、交流人口や関係人口の拡大、創出に関する取組を含めて、今後どのように検討を進めていくお考えか伺います。

●浅村まちづくり政策局長 広域的な視点によります新たなまちづくり・人づくり、この今後の取組の検討についてお答えいたしたいと思います。

市域を超えました人とのつながりを拡大していくということは、非常に重要であるというふうに考えておまして、これは地域のにぎわいの創出ということだけではなくて、その都市の持続可能性、もしくはブランド力の維持・向上というものにとっても意義があるというふうに認識してございます。

交流人口・関係人口の拡大・創出に向けましては、国が現在検討を進めて、新たに構築を進めております、ふるさと住民登録制度、この有効活用を軸にいたしまして、北海道、それから道内の自治体と連携して協議しながら、広域的な取組として進められるよう検討しているところでございます。

まずは国、そして道の総合戦略の動向ですとか、今年度札幌市で実施しております人口減少に関するモニタリング調査、この結果を見定めるとともに、有識者の意見も伺いながら、今後の札幌市の具体の取組の検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

●伴 良隆委員 私も何度も申し上げている定住人口、つまりこの緩和策というものの、定住増でもいいと思いますけど、それを否定しているわけではございません。議論をすり替えているつもりもなく、今おっしゃったような形で、いわゆる関係人口であります、人に注目して、そして交流し、関係し、そしてそこに定住していようといなくても、札幌というものに興味を持っていただいたり、背負っていただいたりする。これがまさに魅力づくりであるというふうに思っておりまして、津軽海峡を越えるだけではなく、東京ばかり見ないで、道内でいろいろと様々な羨望の眼差しもありますので、やはり札幌から、しっかりとアウトリーチをしていただきたいというふうに思っております。

私、先だって、僭越ながら総務委員会、そして今年度の決算特別委員会で質問させていただいて、総務委員会においては稲垣都市計画担当局長、本日いらしていただいておりますが、私の質問に対して、このように答弁いただいております。

人口が減少していくという局面だということも認識しますと、なおのこと、札幌市域だけで物事を考えるのはいけません。北海道が中心となつて、その連携の下で、必要に応じた会議体をつくりながらという都市計画も行っていましたけれども、今後はそれだけではなくて、やはり私も札幌市としても、近接する市町との関係をしっかりと認識し、個別の課題に具体的にに応じた、例えば協議体ですとか連携体を設置して、しっかりと自治体同士で課題を掘り下げる。さらには施策を導き出すと、こういったことも必要だと認識しておりますので、その前提で、個別の課題に取り組

んでまいりたい。以上、都市計画マスタープランほか、審議のときのご答弁であります。

同じく教育委員会でございます。

教育委員会におきましては、私が子どもたち、特に中3から高校に上がる時のことでありますが、道央圏だけではなくて、道内には様々な特色がある学校があります。これを積極的に行き来していただきたい。あるいは、逆にポテンシャルがあるのに、札幌で埋もれているような子どもたちがいたら、ぜひその子たちに希望のまなざしを持って、地方の高校でリスタートしてほしいといった思いもございまして、質問しました。

学校を超えてという質問であります、佐藤学校教育部長は、石狩学区にとどまらず、道内の高等学校の特色ある教育について情報を得ることは、生徒の可能性を広げる上で、教育的意義があるものと、今後中学生に対して、道内の高等学校の情報を幅広く提供していくことで、生徒が自身の現状を踏まえ、多様な選択肢の中から、自らの進路を見いだすことができるよう、指導の充実に努めてまいると。そして、続いて山根教育長が、札幌市で学び育った子どもが、札幌はもとより、北海道にも視野を広げて、そして次世代の担い手になっていくことは、札幌市の教育を目指す自立した札幌人の育成にもつながるもの。今後とも、子どもたちの学びや成長の機会を充実させて、その可能性を広げる取組に注力してまいりたいというご答弁でありました。

私も道議の方ともよく会話をしますし、政令市ですから、いろいろなお仕事、基本的には札幌市の中でもいっぱいできます。

しかし、会話をしていると、本当に市域を超えたお話がございまして。先ほど関係人口、交流人口ありましたけれども、食・住という言葉もございまして、それから学・住と、学ぶということもございまして。

そしてほかにも、例えば治・住という言葉はありませんけれども、いろいろな形で住まいというも

のと、それからそこで生活をするということ、学んだり、食べたり、働いたりということは、もう既に境界線を越えて行われているのであります。

行政区は札幌市です。札幌市の職員においても、必ずしも札幌市に住んでいるわけでもない方も一部いらっしゃるし、そういう意味では、あまりこの境界線にこだわらず、ボーダーレスにしていくというものが一つ。

そして、札幌が札幌の中だけで定住人口を測るということではなくて、そこからいろいろな学びや、そして送り出しをこの仕事という意味でもしながら、そこを越えていくといったことの中で、今までのような連携ではなくて、僕はさらにもっとアウトリーチをしていくということが必要なのではないかなというふうに思っております。

原局の方と会話をしていきますと、東京から人という話もあったんですけど、それはもともとU I Jターンで、これまでもいっぱい質問もしてきたので、これはもう頑張っしてほしい。僕は札幌の様々な年代の方々がより一層活躍する意味でも、道内の地方もいろいろな苦しみもありますけれども、そこを救うとか、上目線ではなくて、我々がそこと一緒になって、この人というものに注目して、境界を超えながら、いろいろな交流を図って育っていく、幸せになっていくというふうなことが、ひいては、結果的には札幌のためにもなるし、結果的には札幌の定住が増えるかもしれないというふうに、僕は思っております。

実は、秋元市長にこの質問をするために、今まで稲垣局長にも質問し、教育長にも質問してきました。ある程度積み上げないといけませんと思って、ここまでやってきました。自己満足するつもりはございませんけれども、何とかご答弁をいただいてきたところでもございます。

札幌のリーダーであられて、経営者でもあられる札幌市長、北海道に対してもいろいろな活躍をされてきているところでもございますけれども、北海道の中でのリーダーの1人として、僕は見て

きたつもりでもございます。少しおとなしめだとか、目立たないんじゃないかという声も一部あるようではありますが、実務家として、僕は評価してきたつもりでもございます。

こういった人口減少社会の中でありますけれども、より強く、より積極的に、そして道内と連携しボーダーレスにということで、行政区を超える責任というものはもちろんありますけれども、この辺のところを、ぜひ道内の連携という部分が、北海道のリードした連携だけでなく、札幌がリードしていくぐらいの連携というものを、ぜひ今後考えていただきたいというふうに思っております。

もしよろしければ、市長としてのご所見を伺いたいというふうに思います。北海道・札幌のリーダーとして、どのように北海道の地方と付き合っていくかと、東京も含めてであります、その辺のご所見をいただければと存じます。お願いします。

●秋元市長 人口減少の問題で、人口減少ということがなぜ問題なのかということ考えたときに、やはり生産年齢人口が落ちることによって、そもそも市場性が小さくなっていく。

一方で、先ほど雪のときにもお話ししましたが、いろいろな場面で担い手の確保が難しくなって、従来のサービス供給側のほうも縮小していく。やはり全体として、地域の経済が縮小していくことで、いろいろなサービスの水準を、これは行政だけではなくて民間の動きも含めてですけど、そういった社会全体としてのサービスが低下していったら、社会を維持していけなくなる。このことがやはり重要なわけですね。そこを何とか歯止めをかけていかなければいけないという意味では、定住人口ということにこだわるのではなくという、ご質問の中にもお話がありましたが、そのとおりでありまして、一方で、やはり北海道全体の中で、いかに北海道全体がいろいろな産業も含めて、1次産業も含めて維持をして発展してい

くのか。

札幌は、物を生産できるというよりは、サービスを提供したり、いろいろな機能を提供している機能がありますので、ないものねだりをするのではなく、あるところをより結びつけて高めていく。そのためには道内、あるいは道外、そして海外であっても、人材をいかに北海道のため、札幌のために働いていく人たちを獲得できるか、こういったところが、やはり非常に重要だというふうに思います。

そういう意味では、北海道内で言えば、それぞれの地方が持っているよさ、これを札幌としてしっかりと結びつけながら、北海道全体を発展させていく。国全体を発展させていく。こういう視点で考えていったときに、行政区域というのはあまり関係ないのではないかと、このようには考えております。

●伴 良隆委員 時間もありますので、この辺にさせていただきますけれども、本当にスマートシュリンクという言葉が、賢く、どのように縮小していくかという言葉で、やや語弊もありますが、公共施設マネジメント、これもいち早く私は取り上げさせていただきましたけども、苦しい部分もあります。

しかし、どうやってこの公共施設を隣接の境界の自治体とうまく共有していくか。消防のほうなんかは今、無線関係はそうにしていますけども、デジタル化していますけども、こういったことなんかは、やはり今後必要というふうに思います。

雪の話も先ほどさせていただきましたけれども、市長がおっしゃったように、行政としての責任というものはあるかと、札幌市としての責任はあるかと思いますが、ぜひ市域を超えた形で、ビジョンと共にリーダーシップを引き続き継続して頑張っていたきたいなというふうに思っております。

●うるしはら直子委員 私からは、雪対策審議

会について、特に市民意識の反映について、3点ほど伺いたいと思います。

我が会派では、これまでの代表質問などを通して、持続可能な雪対策を実現していく上では、まずは正確な情報を市民にしっかりと伝えた上で、市民の声を的確に把握し、審議会の議論に反映させていくことが大変重要である、このことを主張してまいりました。

本市では、この考えを具現化する取組としまして、昨年10月に雪対策の未来を考える市民ワークショップ、これを開催しております。そこでは、丁寧な情報提供の下、将来の人口減少ですとか、また、財政制約を見据えた雪対策について、活発な議論が展開されたと伺っております。

今回この参加者につきましては、住民基本台帳から無作為抽出された3,000名の中から、属性バランスを考慮して選出され、そのうちの約半数が、市政に意見を全く伝えたことがないと言った層であったこと、これは幅広い声を吸い上げる観点で、極めて意義深いものであったと考えます。

また、このワークショップ内では、計3回のアンケートを実施したということで、市民の意識変化を定点観測したその結果では、議論前は快適性を優先するというものを求めるといった声が多かったのに対して、情報提供や対話を経た後は、行動・意識変容を最優先するという考えが最多となったということです。

このように大変興味深い結果が得られるなど、従来の意見聴取とは異なる独自の工夫が今回随所に見られ、市民の意識変化を促す先進的な取組であると評価しているところです。

そこで質問ですが、改めまして、この市民ワークショップを開催した意図と、議論を深めるために凝らした工夫について伺います。

●砂田政策企画部長 雪対策の未来を考える市民ワークショップ開催の意図と工夫についてお答えいたします。

10月に開催しましたこのワークショップは、多

様な市民意見を引き出すための議論のフレーム構築と雪対策審議会や市民会議の基礎資料の作成を目的としており、年齢、性別、居住地域などを考慮して選定した参加者に、20年から30年先の雪対策のあるべき姿をご議論いただいたところでございます。

実施に当たりましては、丁寧な情報提供を重視するとともに、まず同世代で生活実態やニーズを深掘りした後に、今度は多世代で価値観をすり合わせていただく流れとすることで、多角的な視点から課題を捉え直しながら、将来の雪対策の在り方の議論を深めていただくよう工夫したところでございます。

この結果、参加者満足度が7段階で平均6.3と高い評価であったことは、これまで市政に関心の低かった層も含めて、前向きに議論をしていただけた結果と捉えており、こうした取組が市民の納得感の高い雪対策の構築につながるものと考えております。

●うるしはら直子委員 このワークショップの中では、まず同世代では、例えばニーズを深掘りしたりですとか、そしてまた、多世代では価値観をすり合わせるといったようなことをしてきたということで、その満足度、これも7段階中の6.3と、非常に高い評価があったということが分かりました。

このワークショップの結果については、適切な情報提供を通じた議論、これが課題を自分事として捉え、そして自発的な協力を引き出す鍵である、このことを裏づけるものであると考えます。

市民が現状を正しく理解することで、この不便さについても一定程度許容し、納得感を持って、雪と共生する新たなライフスタイルへと転換する機運が醸成されるという傾向、このことが示されたと思います。

この取組の成果をより多くの市民に広げながら、適時市民の声を把握して、審議会の議論に反映させていただきたいと思っております。

一方で、この成果は、先般の大雪対応にも生かせる余地があったのではないかと考えます。生活道路の緊急排雪においては、市民がいつ自分の地域に作業が入るのか、これが把握できず、さらに完了時期が当初の2月末から、3月上旬にずれ込むなど、結果として、市民の信頼を損なうことにつながりました。

このワークショップの結果で、正確な情報があれば、市民は不便さを共に分かち合い、行動を変えていけるという前向きな姿勢が示唆されていたにもかかわらず、実際の有事において適切な情報発信を欠いてしまっている現状は、市民の理解と協力を得る機会を自ら放棄していると言わざるを得ません。

そこで質問ですが、持続可能な雪対策の実現に向けた雪との共生の在り方や、大雪時の社会ルールの定着に向け、市民の意識・行動変容に働きかけるような情報発信をどのように行っていく考えか伺います。

●砂田政策企画部長 市民の意識・行動変容に働きかける情報発信についてお答えいたします。

従来の冬の暮らしガイドの配布などに加えまして、今年度は、将来を見据えた雪対策の取組について関心を持っていただくため、分かりやすく、目に触れやすいコンテンツの提供に重点を置き、公共交通機関の中張り広告やWEB広告など、多角的な広報を実施したところでございます。

今後はワークショップや審議会の検討内容についても広く発信するなど、雪対策の未来をより多くの方々に自分事として考えていただきながら、意識・行動変容としっかりひもづけて、雪との共生の在り方を浸透させてまいりたいと考えております。

また、大雪時の社会ルールの定着に向けましては、市民に必要な情報を必要なタイミングで届けることに加え、民間企業と連携した外出自粛等の注意喚起が必要と考えており、今冬の対応をしっかりと検証した上、今後の情報発信の在り方を精査

してまいります。

●うるしはら直子委員 市民の意識や行動変容につながる情報発信の強化、工夫をしていくということで、理解をいたしました。

冬の暮らし方や大雪時の行動について、市民の理解や協力を得ることが、除排雪作業の効率化にもつながると思いますし、今後もしっかりとこの点については取り組んでいただきたいと思います。

こうした情報発信の重要性を踏まえ、最後の質問ですが、本市の雪対策の未来を決める上で極めて重要となる、今後の生活道路の除排雪の検討並びに今後の議論の進め方について伺いたいと思います。

今冬の除排雪については、先の設問にもありましたとおり、1月25日に発生した大雪により、市内全般で生活道路の環境が著しく悪化したことから、速やかな市民生活の回復に向けては、緊急排雪を実施することとなりました。

しかし、この大雪から1か月を経過した2月末の時点においても、一部の地域では、車がスタックするような場所があったりですとか、また、介護サービスの送迎や運送車両が通れない地域もあったことから、市民からは道路状況に対する不満の声がたくさん出ていまして、我が会派のほうにも多くの声が届いているところです。

また、先日3月2日の第二部予算特別委員会におきまして、我が会派の水上委員から、この緊急排雪の課題について質問したところ、建設局からは、緊急排雪はスピードを重視し、一律の水準を設けずに作業を実施したため、道路幅ですとか交通量によって、作業後に道路脇に残る雪の量に違いが生じ、市民が不公平を感じるがあったとの答弁がありました。

一方で、この緊急排雪は今冬、厚別区と清田区で予定していた生活道路除排雪の試験施工と共通する部分も多いため、この緊急排雪の作業方法や結果が、今後の生活道路除排雪の形であると受け止められてしまうのではないかとことを危惧

しております。今後の審議会における生活道路除排雪の検討を進める中でにおいても、市民の誤解が生じると、理解というものも得られなくなってまいります。

今冬についてはイレギュラーな対応であったと認識しておりますけれども、だからこそ、この経験を冷静に分析し、市民へ丁寧な説明、こういったことを発信していく、このことが不可欠と考えます。

そこで質問ですが、今冬の大雪を踏まえて、今後の審議会における生活道路の除排雪の検討や議論をどのように進めていくのか、また、市民の意見をどのように取り入れていくのか伺います。

●砂田政策企画部長 審議会における生活道路の除排雪の検討・議論の進め方についてお答えいたします。

このたびの生活道路の緊急排雪は、厚別区及び清田区で実施予定でありました試験施工の作業方法と類似する部分もあり、今後の在り方の検討という視点でも、作業結果などを整理・分析する考えではありますが、予算措置も含めて、通常的气象とは異なる特殊な状況であることには留意が必要であると考えております。

このため、今冬の大雪対応や緊急排雪に関する作業結果の検証をしっかりと行うとともに、市民や地域に対して、通常の除排雪との違いについて、分かりやすい形で伝えた上で意見を聞き取り、その結果を踏まえながら、審議会の議論を進めていく考えでございます。

●うるしはら直子委員 しっかり進めていただくということで、今冬の大雪、このことを踏まえますと、この冬の札幌において、雪対策がどれほど重要な事業であるかということを改めて感じました。

最後に要望となりますが、今後この札幌市では人口減少が大きく進み、社会全体の担い手不足や税収の減少、これは避けられない状況となっております。

この雪対策審議会では、除排雪の方法にとどまらず、札幌市の財政や市民との協働など、幅広い観点から、様々な議論がされているところではありますけれども、さらに今冬のこの状況をしっかり検証して、持続可能な雪対策の在り方を検証する必要がありますと考えます。

この検証に当たってのことも含めて、今回私、例えば先日の危機管理局のほうでも、情報提供の在り方について質問させていただいております。

また、先日の環境局、これは収集所の作業員のことではありましたが、こちらに対しても、市の職員であったり、関係者の声をしっかり聞くことをしっかりお願いさせていただきました。

また、ここに加えて、市民や除排雪作業を実際に行う事業者の方の声、これもしっかりと聞いて反映しながら、実効性ある取組を検討すること、これが肝要です。特に適切な情報共有、そして発信があれば、市民の意識、行動もしっかりと変わってまいります。

昨今、フェイクニュースなんかも多くて、今冬のことに対しても、もう根拠のない批判ですとか、そういったことも多くありました。こうしたことに振り回されないためにも、まずは行政が確かな情報をしっかりと発信し、大雪時の外出抑制など、市民の行動変容を促す実効性ある取組、これを雪対策審議会の中でもしっかりと議論をして構築し、進めていただきますよう要望しまして、私の質問を終わります。

●かんの太一委員長 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。

●かんの太一委員長 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。

●熊谷誠一委員 私からは、中島公園駅周辺のまちづくりについて質問させていただきます。

中島公園駅周辺については、先日パブリックコメントが実施され、間もなく策定となる第3次都

心まちづくり計画において、新たに展開拠点として位置づけられ、地域に培われた歴史・文化と新たな集客・交流機能が調和した都心南部の拠点を目指す姿に掲げ、重点的にまちづくりを進めることとしております。

我が会派では、かねてより中島公園駅周辺のまちづくりに着目し、札幌市にとって貴重な資源である中島公園のみどりや鴨々川の水辺環境、豊平館やK i t a r aといった文化施設などの特徴を生かすことや、M I C E施設整備の効果を最大限に波及させることの重要性の観点から質問を重ね、中心部とは異なる唯一無二のまちづくりが展開されるよう要望してきたところでございます。

昨年12月10日に行われた新たな都心空間調査特別委員会においては、私のほうから、札幌市が現在検討を進めている中島公園駅周辺におけるガイドラインの検討状況についてお伺いし、新M I C E施設の整備時期や整備内容が見えない中では議論が深まらないとの地域からの懸念の声を受け、今年度開催予定の意見交換において、新M I C E施設に関する意見を伺うとともに、今年度予定していたガイドラインの策定を遅らせるとの答弁があったところでございます。

ガイドライン策定後の地域の自主的なまちづくりを進めていく上では、地域の声を丁寧を受け止めながら進めていくことが必要であることは理解するところでもございます。

一方で、せっかく動き始めたまちづくりの歩みを止めないためにも、ガイドラインの策定期間を遅らせたことで生じたこの期間を利用して、今できる調査や研究を行うなど、検討を進めていくべきだと考えるところでございます。

そこで質問ですけれども、中島公園駅周辺におけるガイドラインの策定に向けて、今年度どのような検討を行ってきたのか、お伺いいたします。

●二宮都心まちづくり推進室長 中島公園駅周辺におけるガイドラインの策定に向けた検討状況についてお答えいたします。

本年度の検討内容としましては、今後の地域における自主的なまちづくりの展開に向けた参考として、他都市事例を調査するとともに、ガイドライン検討の基礎資料となるアンケート調査を実施したところでございます。

他都市事例調査につきましては、公園や水辺空間、歴史的建造物などの特徴的な地域資源を生かして、地域主体のまちづくりを展開している事例として、松本市、前橋市、岡崎市を選定し、まちづくりを始めるきっかけや、検討初動期の取組などについてヒアリングを実施しました。

ヒアリングでは、まちづくりのきっかけは各都市異なるものの、検討初動期については、地域住民等との密な意見交換により、まちの将来像を描きながら、まちづくりを実践する人材の発掘につなげていることが把握できました。

アンケート調査につきましては、中島公園駅周辺に訪れる人の多様な意見を把握するため、過去1年間にこのエリアを訪れた市民と市外の来訪者を対象に実施しました。

調査項目としましては、中島公園駅周辺への来訪目的や札幌駅前通、鴨々川など、場所ごとの魅力や課題について把握するものであり、市民589人、市外598人の合計1,187人から回答が得られました。

●熊谷誠一委員 ガイドラインの策定期間を遅らせた状況の中でも、自主的なまちづくりの参考としての他都市事例調査と今後の検討の基礎資料となるアンケート調査を進めているという答弁だったかと思います。

ご答弁の中で、他都市事例として、松本市など行ったと。また、アンケート調査では、過去1年間、来訪者を対象にアンケート調査を実施しているとのことございまして、地域関係者だけではなく、中島公園駅周辺を訪れる来訪者の意見を把握することは非常に重要と、私も考えるところでございます。

中島公園駅周辺は、冒頭申し上げたとおり、中

島公園のほか、多様な歴史・文化を感じられる貴重な資源が多数存在していることに加え、宿泊施設も多く立地することから、市民をはじめ、国内外からの観光客も多く集まるエリアでございます。

また、今後の新MICE施設の整備により、このエリアを訪れる来訪者がますます増加することが予想されるため、中島公園駅周辺が都心の新たなぎわいの拠点、世界的に見ても、より魅力ある場所となっていくためには、地域関係者のみならず、来訪者の意向を的確に把握しながら、まちづくりを進めていく必要があると考えます。

そこで質問ですけれども、今年度実施したアンケート調査において、どのような来訪者の意向が把握できたのか、お伺いいたします。

●二宮都心まちづくり推進室長 アンケート調査の結果についてお答えいたします。

アンケート調査の結果では、エリアの魅力として、札幌駅前通や鴨々川沿い、豊平川周辺における自然と調和したまち並み・景観や、K i t a r aや豊平館をはじめとする歴史・文化・芸術に触れられる環境を評価する意見が多くありました。

一方で、課題としましては、鴨々川沿いや中島公園駅周辺での冬季や夜間の安心・安全な歩行環境、さらにエリア全体として、休憩場所や飲食店が少ないことを挙げる声が多く見られました。

今後は、本アンケート結果を詳細に分析した上で、ガイドライン策定に向けた検討に役立てていきたいと考えております。

●熊谷誠一委員 最後に、ちょっと要望を述べさせていただきたいと思います。

アンケート結果では、今ご答弁ありましたように、来訪者の声として、自然と調和したまち並み・景観や歴史・文化・芸術に触れられる環境を魅力として感じていると。その一方で、冬季や夜間の安心・安全な歩行環境、また、エリア全体として休憩場所、飲食店の少なさを課題と感じているという声が多かったということでございました。

現在、まちづくりガイドライン検討の座組であ

る意見交換会は、地域の連合町内会や団体が主体となっており、今後の自主的なまちづくりを進めていくために、地域の意見を尊重する必要があることはもちろん理解いたしますものの、中島公園駅周辺のまちづくりをよりダイナミックに進めていくためには、地域外の意見を幅広く取り入れる工夫が必要だとも考えるところでございます。

中島公園駅周辺に熱い思いや期待を持っている人は、地域関係者のみならず、札幌市民や観光客を含めた来訪者にも多いはずであり、そういった方の意見やニーズを拾い上げる仕組みについて、ぜひ検討を深めていただくよう要望いたしまして、質問を終わります。

●**かんの太一委員長** 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1分
再 開 午後1時5分

●**わたなべ泰行副委員長** 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** 公共交通対策推進費として、来年度の予算に46億4,200万円が示されておりますので、それに関連して、大きな項目で二つ質問したいと思っています。バス路線の維持・代替の考え方についてと、それから、新たな公共交通システムにおける連節バスの導入の検討についてという2項目について質問したいと思います。

まず、バス路線の維持という点での代替交通などの考え方について、質疑をしたいと思います。

2月19日の私ども日本共産党の代表質問で、路線バスについて取り上げました。このときに、代替交通を出す要綱の中身について、実際は後継事業者を確保することは難しく、代替交通が導入される要件も厳しいということをお示しし、代替交通の在り方として、要綱の変更なども含めて考えるべきだと思いますがいかがかということをお聞

きました。ご答弁は、その代替交通の要否は、基準だとか、特殊事情も勘案して検討していると、今後もこれらの考え方の下、バスネットワークを維持してまいりたいんだというご答弁だったと思います。

それで、今度は公共交通ネットワーク確保対策費ということで、36億4,200万円のうちに、そういう対策費確保のためのお金というのが入っていて、これでバス路線を維持したいんだということだと思いますけれども、来年度は新たに代替交通を導入する予定があるのかどうか、伺いたいと思います。

●**飯田公共交通担当部長** 来年度の代替交通の導入予定についてお答えいたします。

各バス事業者における減便や廃止につきまして、令和8年4月1日における実施内容まで把握はしているところでございます。バス路線が廃止になりまして、交通空白地域の発生が見込まれる場合に、代替交通の導入を検討することとしておりますけれども、本年4月に予定されている路線廃止に伴いまして、代替交通を導入する路線はない状況でございます。

●**小形香織委員** 昨年の11月13日の、これは地元の新聞でありますけれども、既に中央バスが、札幌市内で言うと7路線97便が廃止の予定だと。それから、ジェイ・アール北海道バスも廃止届を出していて、西区辺りなどで計16便が廃止となるということで、昨年の秋の段階で、バス路線の廃止がまた新たに報道されるという中なんですけれども、このたびは代替交通の導入予定がないということでありました。

代表質問でも申し上げましたけれども、結局バス事業者が、ダイヤ改正の6か月前に廃止の届出をするということであれば、地元の自治体の同意がなくても届出ができるわけですね。そして、例えば白石の川下線のバスの廃止に対して、住民の皆さんが、それは困るんだという意見を上げたところ、もう既に届出を出したんだというふうと言

われて、もうあたかも廃止が確定したかのような対応しかなされない。実際は、運輸局がその後に意見聴取をするわけですが、もう既に事業者が廃止しますよという届出をした後に、地元の意見聴取をするという仕組みなわけなんですよ。ですから、住民が声を上げて、なかなか実現されないということにもなるのではないかと思います。

来年度も、こうした中央バスやジェイ・アールのバスが廃止されるという報道がありながらも、実際には、その代替交通を導入する予定は、今のご答弁ではなかったということなんだと思うんですけれども。

それで、これまでのどんな路線が廃止になってきたのかということで、私、まとめた資料などもいただきましたけれども、過去のデータが取れるのが2015年からの分だということで、2015年、平成27年からいろいろありますけど、廃止系統として、トータルで95路線が廃止となりました。そのうち代替交通が実現しているのが、空沼線と、それから栄町篠路線、それから手稲区のデマンド交通でやっている部分、この三つだけ代替交通が導入できていると。

95路線が廃止になって、3路線のみ代替が実現されているということについて、どうお考えなのか伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長 導入済みの代替交通が3路線のみであることの認識についてお答えいたします。

バス路線の廃止は、基本的にはバス事業者の経営判断に委ねられておりますけれども、各バス事業者におきましては、地域の移動の足を支える公共交通としての役割を踏まえまして、利用者への影響を最小限に抑えることを考慮して、運行効率化を図ってきたところでございます。

そのような中で、路線廃止に伴い交通空白地域の発生が見込まれ、代替交通導入基準を満たしたものは、現状においては3路線となっているとこ

ろでございます。

路線が廃止されたとしても、必ずしも即座に交通空白が生じるとは限らないことから、廃止路線と代替交通の数には差異が生じるものと認識しております。

●小形香織委員 それは要綱にも明示されていることなんだろうというふうに思いますけれども、空白が見込まれないというのは、なかなかその判断としては難しいところあるんじゃないでしょうか。この要綱には、確かにそういうことも書いてあるのだろうというふうに読み取れましたけれども、今は高齢化も進んでいる。とりわけバス路線というのは、乗客数がそもそもそんなにたくさんいないわけですから、郊外地のほうが先に廃止になるわけですよ。しかし、その人たちにとってみれば、その路線に頼るしかないわけなんだけれども、代替交通を出すほどの空白ではないんだというのが判断なんだろうと思いますけども、その辺の考え方というのを改める必要があるのではないかなというふうに思うんですよ。

この要綱は平成21年に作られていますが、しかし、先ほどもお伝えしましたが、95路線のうち僅か3路線しか代替交通が導入できていないという、この現状そのものが、今の現実には対応できていないということを表しているのではないかと、私は思っております。

それで、代表質問で私たち、代替交通の導入のことでお聞きしたときに、ご答弁で、運輸に関する研究機関の調査結果などを踏まえて、代替交通の導入基準を設定しているというふうにお答えになったと思います。

それで、その調査結果というのは具体的にどんなもので、どんな内容だったのか、お示してください。

●飯田公共交通担当部長 運輸に関する研究機関の調査結果の内容についてお答えいたします。

この調査は、自家用車利用者を対象としまして、歩行に抵抗を感じる距離を都心部や郊外部など、

地域ごとに分けて調査されたものでございます。

その結果につきましては、調査対象者のうち、約半数以上が抵抗を感じる距離として、都心部の場合は230メートル、郊外部の場合は488メートルと示されているところでございます。

●小形香織委員 代替交通を出すかどうかというところの要件がいろいろ書いてあるわけですが、その全ての要件を満たさなければならないということで、具体的に、次のア、イのいずれかを満たすことということで、アの中には、さらに細かく（ア）、（イ）、（ウ）、（エ）と書いてあるわけですが、その中には、半径750メートルの範囲内に軌道系交通機関の駅がない。つまりJRとか地下鉄の駅がないこと。あるいは、半径300メートルの範囲内に路面電車の停留所がないこと。それから、半径500メートルの範囲内に廃止などの路線以外のバス路線のバス停留所がないことなどというふうに具体的に書いてあります。

とりわけ、札幌の場合の今廃止になっている路線というのは、軌道系とか、路面電車とかが近くにあるところはほとんどなくて、大体が半径500メートルの範囲内に廃止等路線以外のバス路線のバス停留場がないというところに該当するかどうかというところで、いやいや、バス停留所は、例えば半径450メートルのところにありますから、500メートルになっていないので、これは該当しませんということになるわけですね。

それで、いただいた資料では、歩行者が抵抗を感じる距離という事例が書いてあって、天気の良いときに半分の人が、今ご答弁いただいたように50%以上の人が不満を感じる距離というのは、どのくらいかということが書いてあるわけなんです。

それで、例えば都心部の場合は、230メートルを超えると抵抗を感じるとあって、次は区部、区というのは、多分23区とか、何区という区ですけど、区部というところは、329メートル以上歩くと抵抗を感じるんだと。それから市部、札幌市の

市ですね。市部は334メートルを超えると不満、抵抗を感じるんだと。そして、郡部というのが、488メートル以上を超えると歩行者として抵抗を感じる距離なんだということが書いてあるわけです。

それで、今このデータを見て、札幌市がどう見ているかということ、ここに書いてある今のデータは、主に市街地を想定したものなので、郊外部においては別の基準が必要なんだということで、この今言った488というのを基準にして考えるんだというような、そういうことだったんだと思うんですけども、要するに、普通はバス停などの勢圏と言われている、利用者が自然に集まってくる範囲というのはどのくらいかというふうに考えるということなんです、これはあくまで天候良好時ですよ。だから、札幌のような冬の降雪、積雪の時期にどう捉えるのか。

あるいは今、高齢化が進んでいて、歩行速度というのも、必ずしも元気な人が急いで歩く距離が歩けるかということ、そうではないと思うんです。一般的に、不動産などで駅から徒歩何分などと書いてあるときというのは、基本的には、歩行速度として時速4キロぐらいを計算して、徒歩何分というふうに記されますけれども、高齢者の場合は、やはり時速3キロぐらいで考えるというのが標準だろうというふうに思うんです。

そうすると、札幌市がバス停から500メートル以内だったらいいんだというふうにするけれども、しかし、若者は500メートルという距離が7～8分で行けるくらいかもしれませんが、高齢者にとってみると、やはり10分から12分ぐらいはかかるだろうというふうに思いますし、なおかつ、これが冬の積雪時に足元の悪いところで、バス停まで向かおうと思ったときに、仮に市がバス停を廃止し、バス代替路線を出す対象にはならないと言っている半径500メートルの内にバス停があったとしても、実際に高齢者の方々がそこまで歩けるのかということを考える必要が今あるのではな

いかというふうに私は思うので、こうした考え方そのものを改めていく必要があるというふうに思っております。

それで、改めて私、伺いたいんですけども、この平成21年に作った要綱ではなくて、改めて現状に沿って、代替交通の導入の基準というものを少し見直すという考えがとおりかどうか、伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長 代替交通の導入基準の見直しについてお答えいたします。

札幌市におきましては、バス路線の廃止により、代替交通の導入を検討する地域は郊外部を想定しておりまして、運輸に関する研究機関の調査結果を踏まえまして、この基準を設けたところでございます。

今後も生活交通確保対策パッケージによるバス事業者への総合的な支援を継続するほか、やむを得ず路線が廃止となる場合も、この基準の下、必要に応じて代替交通の導入を検討し、バスネットワークの確保に努めてまいりたいというふうに考えております。

●小形香織委員 検討はしないということのお答えだったんだろうと思うんですけども、そもそも札幌市乗合バス路線維持対策要綱と、今私がずっと取り上げているこの要綱を作る目的というのは、この要綱は、市民生活に欠かすことのできない市内バス路線について、その確保に係る基本的な事項を定めるんだと、もって、バス路線の安定的な維持を図るというふうに、最初に市民生活に欠かすことができない、その市内バス路線というふうに、バス路線は欠かすことができないんだということがちゃんと明示されていますよね。その目的がはっきり書いてあるにもかかわらず、あれこれ要件をつけて、代替交通が出せない、要綱も見直さないということ、その姿勢そのものが、もう一度、私はなぜこの要綱を作っているのかという目的に立ち返る必要があるのではないのかと思うんです。

この要綱というのは、結局バス事業者が採算を取りながら路線を走らせてもらうということ、そういう考えの基になるものですから、どうしても狭い範囲で出さざるを得ないというふうに発想がいくんじゃないかと思うんですけども、私は、先ほども言いましたけれども、今そういう時期ではない。地方のバス路線がなくなっていけば、それはどんどんと地域が衰退していくということにつながっていくわけですから、どうやって路線を維持させるか。

もちろん今、運転手さんの確保のために札幌市がお金を出していることはよく承知しています。しかし、それだけではなくて、実際に走っていた路線をどうやってそれそのもの、あるいは代替できるものというのを確保するかという考え方に立って、もう一度この要綱を見直すように求めています。

それで、どうしても事業者に、そうやって確保してもらうという話になるのか、あるいは採算を取れるようにするためには、料金を上げて、収入を少し多くしてもらうという話になるのかということになりがちだと思うんですけども、今回運賃の改定を行うということが出されましたけど、それによって、運転手というのは確保できる見通しがおありでしょうか。あるいは廃止したバス路線を復活するという可能性がおありなのでしょうか。その点を伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長 運賃改定による路線復活の可能性についてお答えいたします。

市内路線バス事業者各社から、運賃改定の申出があったことを受けまして、今後住民の代表者、行政及びバス事業者で構成する協議運賃部会で、運賃改定に向けた議論がされる予定でございます。

仮に運賃が改定され、待遇改善によりまして、バスの運転手が現状より増加した場合につきましては、廃止されたバス路線の復活に関して、運転手の確保状況や利用者数の見込みなどを踏まえて、各バス事業者が個別に判断するというふうに認識

しております。

●小形香織委員　　今のは、仮に運転手が確保できた場合はということですから、それが本当に功を奏していくのかどうかということは、今の段階では、はっきりしたことが分からないということなのだろうと思うんですけども、私はやはり2004年のときに、札幌市が市営バスを持っていたものを民間に全て移譲をしました。その理由は、市営バスは赤字だということで、採算が取れないからということで、民間のバスに移譲したわけです。

ところが、その民間バスも今、路線が維持できないという状態になって、札幌市は補助金を出して、何とか運転手を確保してもらおう、あるいは代替交通というの、できるだけ要件を厳しくしながらも、可能だったら出しようという、そういう枠で収まっているのではないかというふうに思うんですけど、やはり私はそもそも公共交通、札幌市が持っていたバスを民間に移譲したそのときに、市民の皆さんにはご迷惑をかけないということを、はっきり言いながら移譲したという経緯があるわけですから、やはり市民の皆さんに迷惑をかけない。つまり市民生活にとって、欠かすことができないバス路線なんだということを中心に据えなければならぬのではないかというふうに思っておりますので、引き続きこのことについて、ご検討していただくように求めていると思っております。

それで、次に大きな二つ目の質問をしたいと思います。

公共交通システム検討費というのが1億9,800万円、予算案として提示されております。これは新たな公共交通システムにおける、とりわけ連節バスの導入ということで、私は注目しているわけですけども、ご承知のとおり、私は札幌にある路面電車、市電を今のルートから、さらにJR札幌駅、桑園駅、苗穂駅につないで、そして市電をもっと生かしたまちをつくるべきだという立場で、

ずっと議会で質疑をしてまいりました。

ところが、この市電は、いわゆる採算性がないという見通しの下で、延伸は断念したと。そして、その代わりに新たな公共交通システムを導入するんだというのが、市の説明でありました。私は、新しい公共交通システムが路面電車の代わりにはならないと思っておりますけれども、しかし、札幌市は代わりに入れるんだというふうに進めておりますから、注視しているところであります。

それで、この冬にテスト走行を行ったということを報道などでも書かれておりましたので、この冬に冬季テスト走行、これを行った内容や、その結果についてどのようなものだったのか、お示しください。

●飯田公共交通担当部長　　冬季テスト走行の内容と結果についてお答えいたします。

積雪寒冷地である札幌市において、連節車両を導入するためには、冬季の安全で安定的な運行が可能かどうかを確認する必要があります。そのため、1月下旬に実施したテスト走行では、交通量の少ない夜間に、都心部及び郊外部で雪道及び凍結路面における走行性や操作性を検証したところでございます。

その結果、走行路面の一部に圧雪やアイスバーンがあり、路肩には雪山があったものの、今回の路面環境下での発進や停止、右左折や車線変更などは問題なく走行できたことを確認したところでございます。

●小形香織委員　　夜に実験をされたということでもあります。そして、その走行テストで使った連節バスというのは、実は札幌で導入しようとしている水素で走る連節バスではなくて、ディーゼルとのハイブリッドで走る連節バスだということも伺っております。

冬の夜は、割と車の走行はそこまで深刻ではないんです。何ととっても、冬の通勤時間など、人がいっぱい出ている時間にどういふふうには走れるかというのが大事な部分だということと、本

来であれば、私は水素が本当に安心して走れるのかということも実験してもらわないと分からないというふうに思っているんですけども、そもそも日本の国内には水素の連節バスはないということで、実験がなされないでいるということですから、私は冬の状態で、定時性がどこまで保てるのかということについては、まだ分からないというふうに思っております。

アイスパーンや圧雪で走れるということは、それはそうだろうと思うんですけど、公共交通で大事なものは、その安全と安定ということの安定の部分でいうと、やはり時間をどれだけの速度で走り、ダイヤどおりに行けるかどうかという辺り、あるいは車の渋滞との関係で、どういうふうに整理できるかというところは、まだ夜の実験ですから分からないというふうに思っております。

しかし、今度の予算の内容、先ほどの検討費1億9,800万円という予算でありますから、今後、本格運行というのを検討していくということになるんだろうと思います。

運行ダイヤをどう作るか。やはり走行速度が、本当に実際の運行環境に近い形で検証しなければならないということになると思いますし、また、連節バスを導入するというに仮になった場合には、今ある交通機関のほかに新しい車両、別の形の車両が加わるということになるわけですから、運行を担う人材だとか、あるいは連節バスを夜の間、運行しない間、どこに休ませて、あるいはどこで整備をしていくのかというようなことで言うと、新たな投資をすることになるのではないのかというふうに思っているんですね。

こうした課題にも対応する必要があるのではないかと思いますけども、来年度の予算の内容、そして今後の見通しというのはどのようにになっているのか伺いたいと思います。

●**飯田公共交通担当部長** 令和8年度予算の内容と今後の見通しについてお答えいたします。

令和6年度と令和7年度は、交通量の少ない夜

間にテスト走行を実施したところではありますが、本格運行に向けては、交通量がある環境下で、走行速度の把握や停留所への停車状況確認、乗客の乗り降りに要する時間計測など、実運行に近い形で検証を進める必要があります。

令和8年度予算では、このような点を検証するため、連節車両を借り受ける費用や、実証実験を実施する費用などを計上したところでございます。

今後は、実証実験の結果を検証しながら、事業内容を具体化するとともに、交通事業者との協議・調整を進め、運営体制や想定される事業費、公共交通ネットワーク維持への貢献など、様々な観点から検討内容を深めてまいりたいというふうに考えております。

●**小形香織委員** 実際の運行に近い形での実験をやってみたいということで、私が先ほど言ったような昼間の時間だとか、そういうところでどのぐらいの速度で走れるかという実験をされるということでもあります。

路面電車のときには、収支採算性が見通せないんだと言って、延伸は困難だという結論を出しましたがけれども、新たな公共交通、連節バスが本当にこの実験を通して、採算が取れるというところを見通せるのかどうかということは、私は同じように起こるのではないのかとすごく思うんですね。

先ほど言いましたけど、導入するよということになれば、車両は買わなければならない、整備する場所は確保しなければならない、運行事業者をどうするかなどの話になる。そして、もし水素のバスが走ることにできれば、今度は燃料補給のために、今の北1条の水素のステーションに行くことになるのかというようなことなども、燃料補給は場所が限られるということになるでしょうし、そうした一つ一つの、土地を買うとか車両を買うとか、そういうことに対して今、市民の理解が得られるのかなと。前段で、バス路線の話をしましたけれども、毎日使ったり、日常の買物で使うバス路線がなくなって、代替交通すら出さない、出せ

ないということになっているときに、新たな公共交通を導入し、それには費用を投入していくということに対して、私は、市民理解を得るのは非常に厳しいんじゃないかと思うんです。

それよりも、既存で走っている路面電車を延長するというほうが、ずっと喜ばれるんじゃないのかなというふうに思っております。

やはり、先ほども路線維持の対策要綱の件でお話しましたが、やはり、結局要綱一つ見直すことなく、路線を維持するためだと言って、市民に料金の値上げ、さらに、これまで以上に値上げをするか、あるいはバス事業者にもっと経営努力をなささいというようなことを迫るのかというふうな形になるということは、これは私、大本にはやはりもう本当に、市長にも前にお会いしたときにお話したことありますけども、そもそも国が、民間であろうと公営であろうと、独立採算でやりなさいということを、全国の交通事業者に求めるわけですね。そして、それに対して、もう応え切れなくて、既に北海道ではいろんな赤字ローカル線が廃止になっているということがあります。

そして、今、札幌市でこれだけの赤字問題だとか、バスが維持できないという問題が起きていますから、200万人近い都市で、こういう交通問題がある中で、全国でも、恐らく首都圏辺り以外は、皆さん似たような事情を抱えているだろうと思うので、ベースがそういう採算を取らなければならないというところに立たされているところに厳しさがあるということは、私もよく分かります。

しかし、やはり実際には、市民の足として困っているわけですから、そこに対して、今のバス事業者の運転手確保のための施策というだけではなくて、もう少し代替バスを出せるようにしていくというような形、あるいは市民に、これ以上のバス料金の値上げを負担させないで支援していくという気持ちを持って、ぜひとも公共交通を維持していただきたいということを求めまして、

私の質問を終わりたいと思います。

●伴 良隆委員 私は、札幌らしい都心の在り方、それから丘珠空港に関しまして、新ターミナルビル整備を見据えた札幌丘珠空港ビル株式会社の経営について、そして、そこからまた、札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想の具現化について伺ってまいります。

午前に引き続き、秋元市長に出席をいただきました。ありがとうございます。

それではまず、札幌らしい都心の在り方についてでございます。郊外に私は住んでおりますし、郊外の皆さん方も、都心よりも郊外ということは強くおっしゃいます。ただ、何とかこの都心というものは、やはり札幌らしく盛り上げていきたいというところで、私も踏みとどまっているところでございます。

そういう意味では、郊外の住みやすさということで、都心を高度利用ということでございますので、いかに暮らしやすさというものを実現していくかということが重要なことだというふうに思います。

この札幌の都心について、皆さん方もこれまで代表質問、いろんな委員会なんかで聞いておりましたけれども、会派に限らず、今の札幌の都心の状況を憂いている方々もいらっしゃるというふうに思います。

そのうちの例えば一つが、高層マンションというふうに言われるものでございます。これについては、神戸市の久元市長、札幌市にもいらっしゃるいましたが、私も久元市長ともいろいろ会話をさせていただきました。神戸市にも行ってまいりました。神戸市は神戸市独自のいろんな状況がありますけれども、一般的に高層マンションと呼ばれるものについては、一般的になりますけれども、所有権が細分化されているということで、将来の修繕等の問題が出てくる。これはマンション関係の都市局でも、質問が飛んでいます。

それから、居住実態がない空室が増加すること

で、コミュニティの形成の問題も生じています。これは市民自治推進室も認めているところで、町内会の加入率が低いという状況があります。それから、今、申したマンション管理に関しては都市局と。

そして、危機管理部門であります。危機管理局のほうとしても、災害時にマンション特有の被害が起こるということはお認めですが、これはどうかと思います。自主防災で頑張ってくれという見解が出ていまして、いかななものかなというふうに思いますが、言ってみれば、マンションは電気が止まったりするときの動力も含めて、孤立化していく問題というものがございます。そのマンションが独自にやっていただくのであれば、それにこしたことはないわけですが、我々はそれを黙って見ていいのかというふうなことになります。

また、税政部から言わせても、市外居住者及び外国人非居住者に対する納税通知が課題となっているということで、滞納の場合、差し押さえるという状況だそうであります。

今日はマンションに関する質問ではございません。都心まちの高度利用がいかにされるべきかということだというふうに思います。

そんなことで、神戸市の事例もありますが、ちょっと時間も限られていますので、神戸市の事例は少し割愛させていただきますけれども、いずれにしても、都心にマンションが多く立地することについては、確かに様々な考えもございまして、現に住んでいらっしゃる方々もいらっしゃいますし、これはなかなか議論するのは難しいところではございますけれども、しかし、高度な都市機能の集積を図るべき、我々の札幌の中心地、そして、経済の中心であるところに、都心のマンション、高層マンションが多く立地することについては、懸念があるわけでありまして、ここに、やはり札幌市としても、民間開発に積極的に関わっていくべきであるというふうに思っております。

そこで、順次質問してまいります。

まず質問は、都心のマンション立地に対する課題認識について伺います。

●**小林都市計画部長** 都心のマンション立地に対する課題認識についてお答えいたします。

超高層といったマンションにつきましては、市民の住まいに対する多様なニーズに応えるとともに、その立地によって、にぎわい創出に寄与する側面もある一方、住戸数が多い建物特有の維持管理の難しさなどの様々な課題が内在すると認識しております。

また、都心部への立地におきましては、都心に集積を図るべき、高次の商業・業務・集客交流・宿泊等の都市機能の立地機会を阻害してしまうおそれがあることに加え、超高層のマンションが秩序なく立ち並んだ場合、景観への影響も大きくなるものと考えているところでございます。

●**伴 良隆委員** ありがとうございます。

見解はいろいろあるということなんですが、課題もあるということで、小林部長のご答弁でありました。

札幌らしい都心の在り方というのは、我々郊外の住民にとっても、非常に重要なところでありまして、まち並みを含めたお話であります。

札幌の景観形成の総合的な指針である景観計画の改定を進めるということで聞いておりますが、新たな計画の中では、眺望、夜間景観、雪・冬季の景観の三つを大事にする視点が追加されるとともに、景観プレ・アドバイス制度を活用した協議の場を設けるということで、札幌らしい良好な景観形成に向けた誘導を盛り込む予定というふうに聞いています。

また、札幌駅周辺、大通駅周辺ということについては、言わずもがなまち並みの形成は重要であります。そして、高度な土地の利用ということですね。都市機能ということ、ここの集積が極めて重要ということであるというふうに思います。

これについては、札幌駅の北口についていかなものかということは、当初から私は警鐘を鳴ら

させていただいておりますけれども、今日はそのところはさておき、稲垣都市計画局長に伺います。

今後の都市における居住機能の立地に対して、どのように対応していくのか、お考えを伺います。

●稲垣都市計画担当局長 都心における居住機能の立地への今後の対応についてというお尋ねでございます。

ご質問にもありましたが、札幌市では現在、景観計画の見直しのほか、都市づくりの基本的な指針であります都市計画マスタープラン、そして都心まちづくり計画、これらの計画の見直しを進めておりまして、この見直しの中におきまして、都心における居住機能に関しては、重要な論点の一つであると認識し、検討を進めてきたところでございます。

こうした検討の中で、今月策定予定の第3次都市計画マスタープランにおきましては、エリアの特性を踏まえ、高次な都市機能や居住機能等のバランスの取れた立地を実現すべきことを位置づけております。

また、第3次都心まちづくり計画、こちらの計画におきましては、札幌駅周辺や大通駅周辺など、都心の中心部を都心機能強化先導エリアとして設定いたしまして、このエリアにおきましては高次な都市機能の誘導を集中的に展開し、これら以外の居住機能等につきましては、協議・調整を図るべき、こうしたことを位置づけております。

今後はこうした計画に基づきまして、都心全体で、エリア特性に応じた適切な居住機能の誘導を図るために、用途地域や地区計画などの土地利用計画制度の運用に関する方針ですとか、容積率の緩和等による良好な民間開発の誘導に関する方針、これらについて必要な見直しを進める考えでございます。

●伴 良隆委員 どうもありがとうございます。

以来いろいろと質疑を積み重ねてきて、この都市計画マスタープラン、稲垣さんが課長時代もそ

うであります。議論させていただきました。

今、ご答弁ありましたように、新たな都市計画マスタープランにおいて、予定では都市機能強化先導エリアということで、高次な都市機能の誘導を集中的に展開し、これら以外の居住機能等については、協議・調整を図るべきことを位置づけていると。そして、様々な方針等については必要な見直しを図りますといったお話でございました。

ここら辺から、どのように展開していくかは見守りたいというふうに思っておりますが、ぜひよろしくお願いいたします。

それでは、市長に質問をさせていただきます。時間が限られておりますので、ちょっと単項目にさせていただきますが、札幌駅の南口の開発については、ご承知のとおり、たしか平成14年ぐらいから組合を作っていたいて、各ビルのオーナーさんが良好な景観等々も含め、セットバックも含めて、いろいろな工夫をしていただいて、札幌市もこれに積極的に関わって軸づくりということをしていただいて、整然としたまち並み、また地下歩行空間との貫通といったことも成し得て、非常にうまくいった事例なのかなというふうに思っております。

それから、大通公園に関しましては、私も危惧しておりましたけれども、本当に今、みどり部門も、まちづくり部門も、道路部門も頑張っている、札幌らしい大通りの軸という、みどりの軸と言いますが、これも頑張っているところでございます。先ほど申し上げたように景観部門も頑張っているところでございます。

こういう札幌らしさというのは、やはりもともとあるものでもありますけれども、市がやはりここら辺を札幌らしいまち並みとか、まちというものをどうつくっていくかということについてもそうですし、市がそれに対してどう関わっていくか。やはり日に日に建て変わっていく建物もありますので、やはりここら辺というのは、まちがら

しさも残しながら変わっていくということについては、市の関わり方というのは非常に重要だし、意義深いことであるし、効果が絶対にあるというふうに私は思っております。

そこで、市長にこの姿勢と札幌らしさというところを伺いたいんですが、札幌市長として、この都心における札幌らしさとはどういったものなのかというふうな思いと、それから、市がどう関わっていくかという、この都心まちの話では特にそうではありますが、どう関わっていくかという、この姿勢をいかにお考えか伺いたいと思います。

●秋元市長　札幌らしさということについてと、それから、市への関わり方という2点ご質問ございました。

札幌は、やはり非常にコンパクトなまちの中で、自然が周辺にありながら、都市機能との調和、これがやはり札幌の特徴的なものだというふうに思います。自然との調和、それから都市機能との融合ということ。ですから、例えば、都心の中においても空が広い。これはやはり、ほかの都市になかなかない、いいことだというふうに思っておりますので、こういったことについてはしっかりと大事にしていく必要があるかなというふうに思います。

そういう意味では、空間の使い方、土地利用の在り方についても、本来であれば、私の土地をどう使うかということについて、ある意味では自由であるべきことということなのかもしれませんが、一定程度はやはりまち並み、景観、機能というようなことについて、一定の制約、事業者との調整ということ、理解を求めながら進めていくということが重要だというふうに思います。

そういう意味では、再開発事業のように、市が法的に関与できること以外にも、やはりガイドラインなどの都市景観マスタープランですとか、こういった様々な計画づくりの中で指針を作っていく。その中で、民間企業との共生・調和を図っていくということについては、やはり市が主体的に、

積極的に関与していく必要があるのではないかと、いうふうに考えております。

●伴　良隆委員　空が広い、青い、そういうことをおっしゃっていただいて、ご示唆をいただいたところであります。景観、ビルの高さということもありますけれども。そして、そういったものを含めて、らしさというものをどう守りながらも、民地の話でもありますから、できることとできないことがあったときに、できることは、札幌市の関わりとしてはあるといったお話でありました。

これについては引き続き、市長を含めて皆さん方とも、それこそ共感を得ながら、共通の認識で進んでまいりたいというふうに考えております。ご答弁ありがとうございました。

それでは、空港に移りたいと思います。空港、新ターミナルビル整備を見据えた札幌丘珠空港ビルの経営について、まず伺います。

2030年の滑走路延長に向けて、今、動いております。100万人が目標ということで見据えております。しかし、このビルの機能拡充・拡張においては、多額の事業費が必要ということでございます。

ちまたでも、丘珠空港がどんどん盛んに、そしてビルも立派にという声がありますが、それはいいことですが、しかし、本当にそれを実現するために重要なのは経営ということでございます。

そこで、この辺は冷静に議論すべきだということでございます。過大な投資は将来的な空港経営を圧迫し、大きなリスクになり得ます。

そこで質問であります。今後想定されているターミナルビル拡張に伴う事業費と札幌丘珠空港ビル株式会社の経営について、筆頭株主である札幌市は、現状どのような認識を持っているのか伺います。

●小澤空港活用推進室長　ターミナルビル拡張に伴う事業費と札幌丘珠空港ビル株式会社の経営につきまして、ターミナルビルの拡張に当たりま

しては、滑走路延長に伴う旅客数の増加や、地域のニーズ、これに応えるとともに、札幌丘珠空港ビル株式会社の経営を健全に保っていくことが、重要な課題であると認識しております。

そのため、ターミナルビルの拡張に多額の事業費が見込まれる中でも、持続可能な経営となるよう、筆頭株主の札幌市といたしましても、積極的に関与していく考えでございます。

●伴 良隆委員 ありがとうございます。

それでは続けて質問であります。ターミナルビルの拡張に伴う事業費負担を見据えて、筆頭株主である札幌市は、札幌丘珠空港ビル株式会社の今後の経営については、どのように対応していくおつもりか見解を伺います。

●小澤空港活用推進室長 今後の経営に関する札幌市の対応につきましては、将来の航空需要を見据えた事業計画や、資材高騰なども考慮した資金計画、さらには財務負担を軽減する効果的な資金調達の手法など、札幌丘珠空港ビル株式会社と密に連携し、今般のターミナルビルの拡張が経営の過度な負担にならないよう、協議・調整してまいりたいと考えております。

●伴 良隆委員 ビルの拡張事業というふうに言われる構想というか、そういう計画もあるようになっていますが、その辺り、本当に経営すること、そして、事業費をどうするのか、誰が負担するのかと、そういったところの手法も含めて、慎重に検討していただきたいということを切に伝えたいと思います。

それでは、基本構想の具現化についてでございます。

この周辺の地域は、誠に重要であります。周辺地域の皆様のご理解、ご協力の下、これまでもP Iも通じながら、いろいろと連携しながら、ご意見を聞いてきたと思います。

令和7年3月に策定した基本構想がございます。非常によくできたものでありますが、しかし、この中に具現化に向けた動きというものは書かれて

いません。つまり、非常に重要なことが書いてあるんですが、一般論にとどまっているというふうに思います。そして各部門も、まちづくり政策局をはじめ、官民連携から、そして経済部門、農政部門も含めて、きちんと連携しないとできないものと、私はそのように思っております。

さきの第3回定例会で、我が会派の代表質問で取り上げさせていただきました。

そこで伺いますが、札幌丘珠空港と周辺地域との共生に関する基本構想の具現化に向けた現在の取組状況について伺います。

●小澤空港活用推進室長 基本構想の具現化に向けた取組状況についてでございますが、滑走路延長の検討状況や、地域からの意見、空港を取り巻く状況などを踏まえまして、国や関係事業者などと連携し、情報収集を進めてきたところでございます。

そのような中、基本構想において位置づけた空港周辺の産業振興、機能集積や、交通アクセスの改善などの取組において課題等が見えてきたところでございまして、現在、関係機関と協議し、今後の取組について、整理を進めているところでございます。

●伴 良隆委員 分かりました。

それでは、続けて、稲垣都市計画担当局長に質問であります。基本構想の具現化に向けて、今後どのように取り組んでいくお考えか伺います。

●稲垣都市計画担当局長 基本構想の具現化に向けた取組の進め方についてお答えをさせていただきます。

基本構想の内容ですけれども、これは空港を核とした周辺地域のまちづくりの指針でありますので、ご質問にもあったとおり、幅広い観点で取組の方向を位置づけております。

そのため、これらの取組を具現化する上では、庁内の関係部局間の連携はもとより、国や地域との密接な連携、さらには民間のノウハウや活力も適切に活用することが重要であると、このように

認識しております。

そのため、現在、国や関係機関と設置しております丘珠空港機能強化検討会や、周辺地域の連合町内会で構成しております丘珠空港周辺地域連絡協議会、こうした協議会等を継続いたしまして、意見交換を重ねますとともに、今後、必要に応じて新たな検討体制の構築も検討しながら、取り組んでいく考えでございます。

いずれにしても、構想の具現化に向けましては、札幌市が地元主体としての主体性を持って、強くリーダーシップを取って、牽引してまいりたいと考えております。

●伴 良隆委員 局長、ありがとうございます。主体となってリーダーシップを発揮してまいりたいというお話であります。これは本当に、この都市計画マスタープランもそうでありまして、高度利用ということで、高次機能拠点というふうなこともございます。ぜひお願いしたいというふうに思います。

今、リーダーシップ論がありましたので、ここで市長に、丘珠空港も含めた丘珠地区、東区、あるいは北区も一部そうでありますが、こういったまちづくりにおける市長のリーダーシップについて、最後に伺いたいというふうに思います。

先ほども雪のときに、市民と同じ目線に立つてというお話がありまして、ふだんからそういったところに傾注されてきたというふうに、私も思います。

私は東区出身ではありませんが、山田一郎委員がいらっしゃいますけれども、東区の歴史をたどれば、東区はこの丘珠空港とともにあったといっても過言でもないところであります。農業は、玉ねぎ農家もあって、諦めた方々もいるし、接収されました。そういう中で、一つ一つ丁寧に積み上げてきた歴史があります。つまり、東区の方々のご苦労というのはいっぱいあったというふうに思います。

私は平成23年当選でありますが、この頃、人口

は20万人を切っていました。どうやってそのビルを使うかということで、フラダンスをしていただいたり、それから、聞くところによると、某有名お菓子メーカーさんは土産物を置いてくださいと言っても置いてくれなかったというぐらい、そのお土産は今、たくさん置いてありますけれども、丘珠というのはそれだけ非常に厳しい時期があったんですね。

私はいろいろと議論を聞いていて、頭上も、我々が誘致したFDAも通ったりしてうれしいんですけども、やはりうるさいとか、不安に思う方々もいるし、東区の方々は特に、ご自身たちが積み上げてきた歴史というものがあるわけです。

しかし、これだけ盛んになりますと、今度は金の成る木じゃないですけども、一部の人たちによってまちを虫食い状態にするようなことがあってはならないというふうに思います。やはり東区の住民の方々の、特に北区もそうですが、市民の暮らしやすさというものが重要だというふうに、私は思っております。

そういう意味では、この構想の具現化というものは主体性を持ってというお話ありましたが、主体であり、また地域とともに協働していく。そしてリードしたり、コーディネートしたり、ファシリテーターになったりしていくことが重要だというふうに思いますが、現在のこのまちづくりが進んでいく中においては、この空港の在り方、延伸の関係というのは、それはお盛んにやっただいているようであります。先ほど経営も言いましたけれども。

でも、本当は地域住民の方々と、空中権もありますけれども、住民の方と共に向き合いながらという中で、先ほどご答弁ありました、札幌市がこのまちづくりというものを、これから構想の具現化、まさに市長がどこを見るかといえば、市民を見てほしいというふうに思っています。国を見たり、道を見たり、いろんなところを見るのも、そ

れは必要だと思います。でも、やはり最初も最後も市民ファーストでいてほしいというふうに思っているところでございまして、今後のまちづくりでは、丘珠空港を含めた、丘珠を含む特に東区がありますが、一部航路直下に北区もあります。こういったまちづくりにおける市長自らの、市長のリーダーシップに、私は大変期待しているところでございます。

これからのフェーズはまちづくりであります。空港の延伸がこうとかああとか、それから、この土地をこう使いたいとか、そういうふうな狭隘な話じゃなくて、やはりまちづくりとして、空港があるまちとしてどうなのか、これはやはり市長自らが、都市計画担当局長もいらっしゃいますけれども、市役所を挙げて、まちづくりの具現化に向けて入っていただきたい。ここの市長のリーダーシップに期待したいわけですが、ぜひお考えを伺いたいと思います。

●秋元市長 丘珠空港でありますけれども、市の中心部から非常に近い距離にある空港という形の中で、今後の札幌の、そして北海道との関係、北海道のほかの地域との関係で言いましても、大変重要な空港の役割を果たしていかなければいけないというふうに思っております。

そういう意味では、今、冬季間、ジェットなどが使えない中で、空港の滑走路延長などを含めた空港の機能強化ということが、一つの必要性ということで、これは国等と調整させていただいているという状況です。

そのときに、空港をなぜ拡張、あるいは利用していくのか。今ご質問にありましたように、札幌にとって、どういう役割を果たしていくのか。空港というものを核としながら、周辺のまちづくりということを両輪で考えていかなければいけないのは当然であります。

そういう意味では、東区の空港周辺の住民の皆さんの歴史的な思い、こういったようなことも踏まえつつ、やはり未来に向けて、このエリアが発

展していくような形で進めていかなければいけないだろうというふうに思っております。

そのときに、やはり民間がどのように周辺の土地を活用できていくのか。こういった土地利用の観点というのは非常に重要だというふうに思っておりますので、環境整備という意味では、民間を含めた土地利用がしやすい環境などは、市として主体的に考えていかなければいけないというふうに思っておりますし、様々な規制の問題、こういったようなことなどについても、しっかり全体のまちづくりについて検討を進めていかなければいけないというふうに思っております。

繰り返しになりますが、空港の活用と同時に、やはりこの空港を核とした周辺のまちづくりということを両輪で考えていく。それは当然のことながら住民の皆さん、地域の皆さんと、それから民間企業のいろんな投資動向、こういったものも両目に見ながらということになろうかと思っておりますけれども、市として農業であったり、経済振興であったり、様々な部局があります。こういったところで全体のまちづくりをしっかり組み立てていきたいと、このように思っております。

●伴 良隆委員 すみません。市長も公務があるということですので、早口になって申し訳なかったんですが、市長がおっしゃった両輪、空港というものの発展とともに、もう一つの輪は、やはり周辺のまちの発展ということがあるというお話でありました。両方大事ということであります。

我々が常に頼りにして見ているのは、市役所の職員の皆さんであります。非常に信頼して期待もしている分、私もまだまだというふうに思っているところもございます。

そして市役所の職員や我々が見ているのは、私たちのリーダーの秋元克広市長でありますので、今後も秋元克広市長が、今お話のあった両輪のリードを、ぜひもっと頑張ってくださいたいというふうに期待しまして、質問を終わります。ご公務

のお忙しいところ、ありがとうございました。

●森 基誉則委員 私からは、思いは熱いんですが、熱いんですがというか、熱いからこそシンプルに1点だけ質問をさせていただきます。

J R札幌駅の駅舎拡大に伴う札幌駅北口駅前広場の改修について、質問をさせていただきます。

札幌駅北口では、北海道新幹線延伸に伴う在来線ホームの新設など、駅舎の改修工事がJ R北海道によって進められています。

その工事用車両の搬出入路を確保するため、もともと広場中央部にあった噴水などが撤去されており、工事終了後、札幌市において広場の改修工事に入ると認識しています。

札幌駅北口は、J R在来線や地下鉄、北海道新幹線の利用者だけでなく、路線バス、タクシー、観光バスの乗り場もあり、交通結節点として人々が集い、憩うことができる場所としての機能が備わっているということが重要と考えます。

そのような認識に立ち、ちょっと昔になりますが、2020年の予算特別委員会において、我が会派から、広場改修についての考え方や検討内容について質問を行い、単に現状に復旧するのではなく、新たなデザインとなる駅舎との調和や、広場に求められる機能を再検証し、その整備内容を決定するとの答弁がありました。

そこで質問です。広場改修に係るその後の検討を踏まえ、現在予定している整備内容について伺います。

●松本総合交通計画部長 札幌駅北口駅前広場の整備内容についてお答えいたします。

北口の駅前広場は、市民をはじめ国内外の観光客など、様々な人が利用しており、多様な利用者の利便性確保のため、歩行空間の快適性や滞留空間の確保が大変重要と考えております。

具体的には、歩行空間の快適性を確保するため、駅舎と接する東西方向の歩行者動線に上屋を新たに設置するほか、西側改札からタクシー乗り場へ向かう動線へのスロープの増設などを検討してい

ます。また、滞留空間を確保するため、広場中央部は多用途に利用できるオープンスペースとして、整備することを検討しております。

●森 基誉則委員 上屋の新設、動線スロープの増設等、様々ありますが、札幌駅の駅前広場といいますと、札幌を訪れる方が最初に降り立つ札幌市の顔とも言える場所だと思っています。つまり、札幌の第一印象を決定づける非常に重要な場所です。世界にも誇れる場所となるよう、その整備内容の検討に当たっては、多様な意見を取り入れるべきと考えています。

そこで質問です。整備内容の検討に当たり、市民や観光客などの利用者や専門家の意見をどのように取り入れる考えなのか伺います。

●松本総合交通計画部長 利用者などの意見の反映についてお答えいたします。

整備内容の検討に当たっては、過去に利用者へのアンケート調査を実施し、スーツケースや車椅子利用時にもスムーズに移動できる歩行者動線を確保してほしいといった声や、イベントなどにも利用できる滞留空間を確保してほしいなどの改善要望があったため、先ほどお答えした整備内容については、これらの要望などを踏まえたものとしたところです。

また、今後は景観面においても、上屋や広場空間のデザインについて、新しい駅舎と調和が図られるようなデザインとなるよう、専門家の意見も伺った上で決定する考えでございます。

●森 基誉則委員 札幌駅の南北の広場を比較しますと、北口は南口に比べるとやはり人の流れが少なく、少々寂しいという印象が拭えません。そのため、北口にも人流を生むような仕掛けができないかと考えています。

先ほどの答弁で、広場というお話がありましたけれども、その広場をいかにして活用するかが、一つのポイントになるかなと考えております。

例えば、有名どころでいいますと、神戸市のB E K O B Eのように、他都市でも都市名やその

都市を象徴するようなモニュメント等を設置している事例があります。

札幌にも、2027年1月に15周年を迎えるサッポロスマイルがありますが、そうしたロゴ等を活用したフォトスポットを設けることで、人の流れを促し、札幌の魅力発信にもつながると考えています。来札した方の札幌駅での初めの一步としての記念写真は、札幌を象徴するような場所で撮影したいと思う方が多いのではないのでしょうか。

本市としては、予算編成上、なかなかお金をかけられないという厳しい懐事情はあるでしょうが、それこそ松本部長の後ろには白石財政部長もいらっしゃいますけれども、ぜひともその懐事情もしっかりと考慮した上で、これから検討する内容だと思いますので、一考していただきたいと要望しまして、質問を終わります。

●前川隆史委員 私からは丘珠空港について、そして、北海道新幹線について、順次2項目伺っていききたいと思います。

質問に入る前に、アメリカとイランの戦争が大変激化してきておりまして、国際社会が大変混乱してきております。長期化も懸念されております。今朝の報道を見ていると、トランプ大統領はもうすぐ終わると言ったり、先日は長期化すると言ったり、日替わり定食でどうなるか全然読めない状況でございますけれども。同じ報道では、東京では既にガソリンの給油制限を始めたスタンドもあるということで、例えば20リットルまでというようなところも出てきているそうでございます。そういった業者さんに伺っているインタビューの映像も流れていましたが、元請のほうからガソリンが供給されないというような状況があると、そんなお話もございました。

また、数日来言われております、ガソリンが値上がりするんじゃないかとそういった懸念も、実際に札幌市内でも上がってきております。200円を超えるんじゃないかというような声が大きくなっていまして、最悪のケースでは300円台にもな

るんじゃないかと、こんなような見立てもあるそうでございます。

また、既にフィリピンでは、エネルギーの節約のために勤務を週4日にすると、そのような動きも出始めたそうでございます。

北国ならではの影響もあります。寒さのピークは越えましたけれども、灯油の価格も心配なところでございます。どうか、まちづくり政策局として、今後の市民生活に、また経済活動に様々な影響が出ないか、しっかり注視していただきたいということを冒頭お願いしたいというふうに思います。

それでは、質問させていただきます。

まず、丘珠空港について伺います。北海道エアポート株式会社（HAP）との連携と、それから、空港間アクセスの強化について伺いたいと思っています。

1点目は、HAPとの連携協定に基づく取組について伺いたいと思います。

昨年、令和7年第1回定例会の予算特別委員会で、私のほうから、札幌市とHAP及び札幌丘珠空港ビル株式会社の3者で締結した航空ネットワーク利用促進に関する連携協定に基づく取組状況と成果について伺ったところでございます。

その際、関西圏での共同プロモーションですとか、ビジネスジェットの受入れ対応などにおいて、運営する空港の枠を超えた一体的な取組が進んで、一定の成果が上がっていると、そんな答弁がございました。航空事業の拡大に向けて、単独の空港ではなく、発着地双方が連携して利用促進に取り組む、そういった取組姿勢は非常に重要であると、改めて感じたところもございます。

そこでまず伺いますが、昨年のやり取り以降、この連携協定に基づく取組は、どのように発展しているのか伺いたいと思います。また、道内を中心とした航空ネットワークの利用促進や北海道全体の活力向上につなげていくために、今後HAP等との連携の下、どのような取組を進めていくお

考えか伺いたいと思います。

●小澤空港活用推進室長 北海道エアポート株式会社との連携協定に基づく取組の進展と今後につきましてでございます。

この協定に基づく令和7年度取組といたしましては、令和6年度と同様に、関西での誘客プロモーションを実施したほか、道内航空需要の拡大に向けまして、新千歳空港でのPR動画の放映などに取り組んでまいりました。

また、丘珠空港でのビジネスジェットを活用した取組におきましては、札幌圏と道東地区を空路で結ぶツアーを連携して造成いたしまして、実際に催行にも結びついたところでございます。

今後も、こうした連携の枠組みを最大限に活用いたしまして、札幌・北海道への誘客や、年間を通じた道内周遊の促進などに取り組むことで、航空ネットワークのさらなる利用促進につなげてまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 ありがとうございます。

HAPとの連携が着実に進められているとのことでもございました。丘珠空港が道内周遊のハブ空港的な機能も果たすのかなと、こんなふうに思ったところでございます。大いに期待してございます。

さて、連携の中でも特に重要となるのが、北海道のメインゲートでございます新千歳空港と丘珠空港の連携でございます。インバウンドの急増などによりまして、新千歳空港の旅客数は過去最多を記録しておりまして、今後も北海道観光の需要拡大が見込まれると言われております。

その一方で、先般の記録的な大雪の際にはJRが運休して、新千歳空港のアクセスが寸断され、多くの方が足止めをされるという事態も生じたところでございます。

こうした状況を目の当たりにして、札幌中心部に近く、道内各地へのネットワークを持つ丘珠空港の重要性はますます高まっていると実感しておりますし、両空港が相互に補完し合うための連携

強化が不可欠ではないかと、このように思うところでございます。

そこで伺いますが、連携協定の中では、空港間のアクセスの検討も位置づけられておりますが、札幌市として、丘珠空港と新千歳空港間のアクセスの現状をどのように捉えているのか。そしてまた、その強化に向けて、今後こういった取組を進めるお考えか伺います。

●小澤空港活用推進室長 丘珠空港と新千歳空港間のアクセスの現状と今後につきまして、お答えいたします。

両空港間のアクセスにつきましては、ビジネスや観光の移動で一定の需要が想定されるものの、現在の丘珠空港の旅客規模では、空港間の連絡バスが必要となるような需要までは見込めないというふうに考えております。

そのため、今後につきましては、両空港間でのレンタカー乗り捨て移動サービスの拡充など、需要に応じた取組を検討するとともに、丘珠空港の旅客動向を見ながら、両空港間のアクセスにつきまして、北海道エアポート株式会社との協議を継続してまいりたいと考えております。

●前川隆史委員 ありがとうございます。

丘珠の規模だと、なかなか連絡バスはちょっと難しいんじゃないかというふうなお話でございました。けれども、レンタカーの相互乗り捨てサービスを行うことで、レンタカー等、小さなそういった乗り物をうまく活用しながら、それぞれ連携を深めていきたいと、また、今後協議を進めていくというふうなお話でもございました。

新千歳空港が、国内外にかかわらず、北海道のゲートウェイ、玄関口であるということは、今後も変わらないと思います。

その上で、新千歳から道内各地へ向かう機会をどんどんつくっていくことで、札幌・北海道の交流人口を増やしていくということが重要でございます。

こうした視点から、両空港間のアクセスも、新

千歳空港から道内各地へ向かうルートとして、重要なものとなるのだと思います。

答弁では、北海道エアポート（HAP）と協議していくというお話でございましたけれども、札幌市は滑走路延長を2030年に目標設定しておりますので、やはりこのタイミング、つまり旅客数が100万人程度になることを想定して、今後どうあるべきか、今からしっかりと検討していただきたいと、このように思います。

その上で最後に伺いますが、レンタカーの乗り捨てサービスの拡充を検討されているというお話でございましたが、これはどのような利用を想定して、どんな効果を期待しているのか伺いたいと思います。

●小澤空港活用推進室長 乗り捨て移動サービスの利用の想定と、その効果につきましてお答えいたします。

利用につきましては、新千歳空港と丘珠空港間を移動して航空機を乗り継ぐ場合や、往路で新千歳空港、帰路で丘珠空港といった場合などを想定しており、公共交通機関と比べまして、所要時間の短縮や、手荷物の持ち運びの負担軽減といった点で、ニーズがあると認識しております。

また、同サービスで移動の自由度が高まることから、滞在期間中の観光地への立ち寄りなど、地域消費の拡大にも寄与できるというふうに考えているところでございます。

●前川隆史委員 ありがとうございます。

より機動的な連携が進んで、観光事業の観光消費、地域消費の拡大にも寄与するんじゃないかと、このようなお話でございました。

両空港間のアクセス強化を図って、移動の選択肢を増やすことは、潜在的な航空事業を掘り起こすことにもなりますし、交流人口の拡大にもつながります。しっかり観光や様々な消費拡大につながるように取り組んでいきたいと思います。

先ほど伴委員から、東区、北区のお話もございました。私は白石なんですけども、私の家のそば

も毎日飛んでいくんですよ。厚別区も飛んでますよね。大体着陸するパターンで来るんですが、音がずっと聞こえてきまして、飛行機のプロペラ音、空気を切り裂く音、なかなかいい響きでございまして、結構町内会の会合では首をひねっている人いますけどね。結構評判いいんですよ。札幌がいろんな世界とつながっていく、そういう発展していくような印象を受けるということで、私の部屋からもFDAやらHAPの飛行機が降りていくのがよく見られるんですけども、すばらしい。音は悪いことばかりじゃありませんので、そういう心をわくわくさせる効果もありますので、伴委員、すみません。ちょっと何か反対するような話かもしれませんが、様々な効果があるということ最後に付け加えて、この質問は終わりたいと思います。

次に、北海道新幹線について伺いたいと思います。

完成開業が大幅に遅れる見込みとなったことで、都心の再開発事業ですとか、民間投資の機運低下につながるおそれもあると懸念されております。

開業時期に関連して、昨年10月の決算特別委員会では、札幌市街地をシールド工法で掘削している札幌トンネルの札幌工区の工事進捗について、私から質問をさせていただきました。

それに対して、新幹線推進室からは、令和6年10月以降に発生していた札幌工区の掘削の遅れについては、粘性土がシールド機のカッタービットへ付着したことが原因であって、高圧洗浄等の対策を行いながら掘削を進めていると。地質状況は徐々に改善傾向にあるとの答弁があったところでございます。

しかしながら、鉄道・運輸機構がホームページにおいて公開している工事月報の掘削延長を確認したところ、昨年10月から11月では200メートル以上進んでおりましたが、11月下旬より掘削を停止して、12月の掘削延長は0メートルとなっております。その後、本年1月は44メートルと少し

掘削が進んできているようでございますが、今後の進捗について、ちょっと懸念しているところがございます。

そこで伺いますが、札幌工区も含めて、札幌市内の工事進捗について伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長 北海道新幹線の札幌市内の工事進捗について、お答えいたします。

工事進捗につきましては、事業主体でございます鉄道・運輸機構から、主に工事月報を用いて報告を受けておりまして、各工区等の状況を順次説明させていただきます。

札幌市内につきましては、トンネル区間を星置工区、富丘工区、札幌工区、桑園工区の四つの工区に分けて工事を進めており、地上部においては、新幹線札幌駅と札幌車両基地の工事を順次進めております。

トンネル区間のうち、札幌工区につきましては、11月下旬にシールド機による掘削を停止しておりましたが、磨耗していたビットの交換完了後、1月の下旬から掘削を再開しておりまして、2月1日現在で総延長約8.4キロメートルに対し、掘削延長約3キロメートルと、約36%の進捗となっております。

また、星置工区及び富丘工区につきましては、今後トンネルの掘削が順調に進んだ場合、令和8年中には、大半の掘削を終える見込みでございます。

一方、札幌駅周辺の地上部の工事につきましては、創成川通などに橋梁を架ける土木工事とともに、駅舎や車両基地の建築工事も順次進められておりまして、一部建物の外観が見て取れるようになってきている状況でございます。

●前川隆史委員 ありがとうございます。

札幌市内の工事については、一部遅れはあるものの、順次進んできているというようなお話でございました。引き続き、一日も早い開業を目指していただきたいと思います。

また、昨年10月の決算特別委員会においては、

機運醸成についても質問しておりました。その際に新幹線推進室から、新幹線札幌延伸に対する市民の皆様の関心が低下しないように取り組むことが重要だと。新幹線の開業効果等を伝えて、札幌延伸に向けて、継続して機運を醸成していきたいと、そのようなご決意が述べられたところでございます。

そこで伺いますが、令和7年度における機運醸成の成果についてお伺いしたいと思います。

●上野新幹線推進室長 令和7年度におけます機運醸成の成果についてお答えいたします。

令和7年度は、これまで複数のイベント会場へのPRブースの出展などによりまして、合計約1万6,000個のグッズを配布したほか、ラジオ、情報誌などによりまして、幅広い世代をターゲットとしたPR活動を行いました。

また、1月下旬には、大和ハウスプレミストドームで開催されましたJapan Mobility Show SapporoにてPRブースを出展した際には、鉄道・運輸機構と連携いたしまして、委員からご提案のありました実際のグランクラスシートを設置いたしまして、子どもを含む約1,400人の来場者に体感していただき、大変好評いただいたところでございます。これらの取組によりまして、一層の機運醸成が図られたものと認識しております。

●前川隆史委員 ありがとうございます。

様々なPR活動を行って、私のほうからもいろいろ提案させていただきました。新幹線になかなか乗れないけども、せめて新幹線のシートぐらい持ってきて、新幹線の乗り心地はこんな雰囲気だということを体験していただくようなことをやったらどうかとお話ししていましたが、図らずもJapan Mobility Show Sapporoにおいて、グランクラスですか。これは私も座ったことはありませんが、ちょっと私は行けなかったんですけど、行った人に聞きましたら、もう大好評で、ドームの入口付近までずっと行列

ができていたという、どこの有名ラーメン店よりも人気、好評だったというふうに伺って、実際に乗ってみてどうでしたかと聞いたら、もうすばらしいシートで、新幹線に乗っている気分になったというお話も伺いました。ありがとうございます。

今月には、ＪＲ北海道が主催する北海道新幹線開業10周年記念イベントが、新函館北斗駅で予定されております。こういった大きなイベントに参加することなども、継続して機運を醸成していくという点で重要なというふうに思うところでございます。

加えて、完成・開業が大幅に延期されることに伴いまして、一層の負担が生じかねない工事周辺地域の理解が得られる、そのための取組もまた必要かと思えます。

そこで、今後の機運醸成の取組についてお伺いしたいと思います。

●上野新幹線推進室長 今後の機運醸成の取組についてお答えいたします。

ＪＲ北海道主催の開業10周年記念イベントに合わせまして、沿線自治体と連携して、ブースを出展いたしまして、北海道新幹線の利便性や、札幌市も含む沿線自治体の魅力、札幌延伸の効果などをＰＲする予定でございます。

今後は、これまでの取組に加えまして、市内トンネルの工事進捗に合わせた積極的なＰＲや、発生土受入れ地である手稲山口地区におけるイベントの実施なども検討いたしまして、工事への理解を得ることも含めて、機運醸成に努めてまいります。

●前川隆史委員 ありがとうございます。しっかりお願いしたいと思います。

最後に要望でございますけども、開業まで時間があるわけで、財政的にも厳しいし、白石部長もあんまり余計なことを言うなって、何か後ろからサインが送られてきていますが、この間はやはり有効に使って、いざ開業になったときに、ああしておけばよかったとか、こうしておけばよかった

というふうにならないように、今からこういった地道な取組をしながら、いろんな気づきをたくさんぜひ得ていただきたいなと思います。

そして、いざ開業のときには、しっかり準備しておいて、本当にいいものに仕上がったというようなことになるように、しっかり取り組んでいただきますことをお願いして、私の質問を終わります。

●山田一郎委員 私からは、丘珠空港における安全運航の確保について、また、北海道新幹線札幌延伸に関する市の対応について、また、北海道新幹線建設工事の対策土についてという形で伺わせていただきます。

まず最初に、先ほど北区の伴委員と、また、白石区の前川委員からもありました丘珠空港、今度東区の山田から質問させていただきます。

まず最初に、丘珠空港における安全運航の確保について伺いたいと思います。

安全運航といえば、やはり令和6年の1月、羽田空港における民間航空機と海上保安庁の機体の衝突事故、これは皆さんの記憶にも新しいと思いますし、あの飛行機自体は、民間飛行機のほうは私の弟夫婦とめいっ子も乗っていたということもありまして、ちょうど1月2日、テレビを見ながら、飛行機が燃えているのを見ながら、うちの父から電話があって、あれに乗っていたんだよというのは、やはりかなり今でも覚えている状況であります。

やはり飛行機事故というのは、ひとたび発生すれば社会に大きな衝撃を与えるものであり、だからこそ、安全運航の確保、これは何よりも優先されるべき課題であると感じたところであります。

民間航空機と自衛隊機の共用空港である丘珠空港におきましても、今後の丘珠空港の機能強化によって便数が増える一方で、万が一の事態がないよう、安全運航の徹底が急務であると認識しております。

現在、丘珠空港の民間航空機の発着便数は、最

大で1日50便に達するなど、ダイヤの過密化が進む中、本市が令和7年3月に策定した札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想においては、安全運航の取組として、民間航空機と自衛隊機の物理的な距離を確保するべく、丘珠空港緑地の北東地区を活用した空港用地の拡張を想定し、防衛省をはじめとした国との調整を進めている旨が記載されております。

そこでお伺いしますが、丘珠空港の安全運航の確保に向けた空港用地の拡張について、これまで国との調整状況は、どのようになっているのか伺います。

●小澤空港活用推進室長 安全運航の確保に向けた国との調整状況につきましてお答えいたします。

丘珠空港における民間航空機の運用と自衛隊機の訓練、これを両立させるための空港用地の拡張につきましては、将来の増便はもとより、現在におきましても、安全運航をより確保していくために重要な取組であると認識しております。

これを実現するために、丘珠空港緑地の北東地区を活用いたしました空港用地の拡張につきまして、現在、その規模やスケジュールなど、国などの関係機関と認識を共有し、協議を深めているところでございます。

●山田一郎委員 国との間で、北東地区を活用した空港用地の拡張については、規模やスケジュールについて、協議を深めているというようなどころでありました。

今回の拡張対象となる丘珠空港緑地、今後の在り方については先日の第二部予算特別委員会で、二部ですので我が会派の和田委員から質問して、建設局からは、緑地機能の維持にとどまらず、周辺施設と連携したにぎわいの創出等も検討していくとの前向きな答弁がありましたので、これは私としても、今後の展開に大いに期待しているところではあります。

その上で、この用地拡張の本来の目的である安

全運航の徹底という観点について、もう1点お伺いいたします。

現在、国による滑走路延長の計画・検討が進められておりますが、それに伴い、民間航空機が増便されることに対して、周辺のお住まいの皆様、つまりは東区に住んでいる住民の皆様ですけれども、事故の危険性が高まるのではないかとといった安全面への不安の声があることも事実であります。

今回、丘珠空港緑地の北東地区に空港用地を拡張することは、そうした懸念に対する安全対策として、周辺住民の皆様の不安解消につながるものと考えます。

そこでお伺いしますが、周辺地域の安全・安心を確保するという観点から、今回の用地拡張の意義について、札幌市として、どのように認識しているのか、確認の意味も込めて伺います。

●小澤空港活用推進室長 空港用地拡張の意義につきましてお答えいたします。

丘珠空港の機能強化を進めるに当たりましては、周辺地域の皆様の安全・安心の確保も、同時に進めることが、極めて重要だと認識しております。

今般協議しています空港用地の拡張につきましては、民間航空機や自衛隊機などの運用時における物理的な距離を確保することで、運航の安全性をより高めるものであり、地域住民の皆様の不安解消にも寄与するものであると認識しております。

●山田一郎委員 空港用地拡張ですが、物理的な距離を確保するだけで、地域の皆様の不安を解消させていくというような答弁でございました。

先日の建設局の答弁でも、来年度に行う緑地の基本計画策定において、地域の声を反映させていくということでありましたので、緑地の再整備も含めて、引き続き地域に寄り添った丁寧な対応をお願いしたいと思います。

さて、安全運航の確保は、一日も早く実現すべき急務の課題であり、国との協議と並行して、本市が先行して担うべき役割については、遅滞なく進めていく必要があると考えます。

そこでお伺いしますが、用地確保に向け、本市として、今後どのような役割を果たしていくお考えか伺います。

●小澤空港活用推進室長 用地確保に向けました札幌市の役割についてお答えいたします。

できる限り早期に空港用地を拡張し、安全運航を確保するためにも、札幌市が担うべき役割といたしまして、まずは国との協議を整えまして、その後、速やかに丘珠空港緑地の都市計画変更の手続など、進めてまいりたいというふうを考えております。

引き続き、国や関係機関と適切に役割分担し、丘珠空港の機能強化とともに、安全運航の確保につきましても、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

●山田一郎委員 速やかに、丘珠空港緑地の都市計画変更の手続を進めていきたいと考えているところでありました。

丘珠空港は、道内航空ネットワークを支える重要な拠点であり、今後の機能強化には、もう本当になるいろいろと委員からの質問あったように、期待を寄せられているところであります。

ただ一方で、その前提となるのは何より安全運航の確保であり、地域にお住まいの皆様の安全と安心がしっかりと守られてこそ、この空港の発展が地域から理解されるものになると考えております。

今回の空港用地の拡張につきましては、民間航空機と自衛隊機の運用における安全性をより高めるために重要な取組であり、丘珠空港の機能強化と安全運航を両立させる上でも、着実に進めていく必要があると考えます。

そして、この北東地域の活用でございますけれども、先ほど伴良隆委員の質問に市長から、土地利用については市として主体的に考えていかなきゃいけないという答弁もありましたし、建設局からも答弁として、地域の声を反映させていくというような形もありました。私も本当に地元とかな

り深くつながっておりまして、信頼も厚いところでありますが、地域の声を聞きながら、市として主体的に動いていただきたいというふうにお願いしておきます。

本市として担うべき都市計画、手続などについても、これまた遅滞なく取り組んで、丘珠空港の機能強化と安全運航の確保の両立に向けて、着実に進めていただくことを求めて、次の質問に移ります。

次に、北海道新幹線札幌延伸に関する本市の対応について伺います。先ほどの前川委員に続いて、丘珠空港、新幹線と同じ並びではございますが、こちらもしっかりやっていきたいと思います。

北海道新幹線の札幌延伸、こちらは札幌のまちづくりや観光振興、さらには道内外との交流拡大など、本市の将来に大きな影響を与える重要な国家プロジェクトであり、市民の期待も非常に大きいものと認識しております。

しかしながら、先ほどもありましたが、昨年3月には、札幌開業については完成・開業が大幅に遅れる見通しが示され、また、札幌のまちづくりや、経済への影響を懸念する声も出ているところであります。

そのような中で、昨年の12月には、鉄道・運輸機構より、最大で1.2兆円の事業費の増加のおそれがあることが公表されました。

北海道新幹線は、国が主体となって進める国家的プロジェクトではありますが、整備新幹線の制度上、地方自治体にも一定の負担が求められる仕組みとなっております。札幌市の将来負担という観点からも、その動向には強い関心を持っております。

この公表を受けて、本年1月には札幌市内において、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム意見交換会及び北海道新幹線札幌延伸推進会議が開催されたところであります。

そこで質問ですが、これらの会議等において、事業費の増嵩について、国や鉄道・運輸機構から

はどのような説明を受け、また札幌市として、どのような要望を行ったのか伺います。

●上野新幹線推進室長 北海道新幹線札幌延伸に関する事業費の増嵩についてお答えいたします。

ご質問の会議等におきまして、鉄道・運輸機構からは、2038年度末の開業を前提に精査を進めてきた事業費の内容について、説明がございました。

具体的には、想定を上回る工事資材価格等の上昇で最大5,500億円、地質不良等の予期せぬ自然条件への対応で最大2,500億円、その他関係法令の改正等により最大4,000億円、合計で最大1.2兆円の増加のおそれがあることが示されました。

また、国からは、鉄道・運輸機構の報告を受けた対応といたしまして、有識者の知見をいただきながら、事業費の精査を行っているところの説明があったところでございます。

なお、これらの説明におきましても、鉄道・運輸機構と国のいずれからも、沿線自治体への地方負担額は示されない状況でございました。

次に、これらの会議等に出席いたしました札幌市長からは、開業時期が大幅に遅れることが公表され、新たな開業時期も示されていない中で、さらに地方負担増額の可能性が生じていることは誠に遺憾であるということ述べた上で、さらなる建設財源の確保も含めて、新たな地方負担が生じないよう、適切な措置を講じることを強く要望したところでございます。

●山田一郎委員 今の答弁でも、国からの有識者の知見をいただきながらも事業費の精査を行って、札幌市の負担額については示されていない状況ということでありました。

また、市長からは、これはもう引き続きでありますが、地方負担が生じないよう要望したということが、今までの流れであるかなと思います。

こちらは先日の財政局との質疑でもいろいろ本市の厳しい財政状況が明らかになったところではありますが、仮に札幌市の負担が増えるということとなれば、本市の厳しい財政状況へ与える影響と

いうのは、非常に大きいものになると考えます。

また昨今、金利が上昇局面にも入っており、仮に将来の負担が増えるようなものがあれば、資金調達などについてももう準備していかなきゃいけない、こういった可能性があるとも考えております。

そこで質問ですが、地方負担増額の可能性について、札幌市として、どのように考えているのか伺います。

●上野新幹線推進室長 地方負担の増額についてお答えいたします。

北海道新幹線札幌延伸の大幅な遅れに加えまして、新たな開業時期も示されていない中で、地方負担増額の可能性が生じていることは、沿線自治体への影響が非常に大きいものになると認識しております。

一方で、国においては、有識者の知見をいただきながら、事業費の精査を進めていくことに加えまして、今後の整備新幹線の貸付の在り方についての議論を進めているところでございます。

札幌市といたしましては、地方負担の軽減だけでなく、貸付料等のさらなる建設財源の確保も含めて、新たな地方負担が生じないよう、適切な措置を講じることを国へ要望し、各議論の動向を注視していく考えでございます。

●山田一郎委員 貸付料のさらなる建設財源の確保を含めて、注視して考えていくという形でございました。

しかしながら、地方負担の増額というのは財政的な負担だけにとどまるものではなくて、開業の遅れとも重なり、札幌のまちづくりにも大きな影響を及ぼすことが懸念されるところであります。

また、これまで札幌開業を前提として進められた様々な取組についても、今後の状況を踏まえながら、検討していく必要があるのではないかと感じております。

開業の遅れによって生じる影響については札幌市としてもしっかりと把握して、国に対して伝え

ていくことが重要であります。

そこで質問ですが、開業の遅れや事業費の増加を受けて、札幌市として、今後どのように取り組んでいくのか伺います。

●上野新幹線推進室長 今後の取組についてお答えいたします。

1月の北海道新幹線札幌延伸推進会議においては、北海道から、札幌開業の遅れに伴う影響につきまして各沿線自治体の意見を聴取した上で、報告がありました。

この報告では、札幌市から提示いたしました観光や交通、都心の再開発などへの影響が懸念されることが盛り込まれておりまして、これに対し、国からは早期に対応を要する事項から順次議論を深める旨の回答があったところでございます。

このため、札幌市といたしましては、今後も国の対応を注視するとともに、庁内連携を図りながら、幅広い包括的な支援を国に求めていく考えでございます。

具体的には、札幌市独自要望であります札幌市重点要望や、札幌市を含む沿線自治体により構成しております北海道新幹線建設促進関係自治体連絡協議会での要望活動など、様々な機会を捉えまして、要望を行ってまいります。

●山田一郎委員 国からは、早期に対応を要する事項から順次議論を進める回答というような形で、札幌市は様々な機会を通じて、国への要望を行っていくというようなところでありました。

ただ、この北海道新幹線の建設費なんですけれども、これまでも工事費の増嵩というのはもう起きておりまして、既におよそ6,500億円弱が上がっておりまして、その中で、さらに今回1.2兆円という大幅な増嵩の可能性が示されたという形でございます。

後ろに白石部長もいますが、10年推計は6,500億円に上がる前の推計でございますので、やはりこれ、何が必要か。もちろん今からすぐにお金が必要かというのは分からないんですが、やはりこ

ういった状況を考えて準備していくというのも、本当に必要になってくるのかなというふうには思っております。

ですので、札幌市においても、国の動向をただ注視するだけでなく、札幌市としての考えをしっかりと国に伝えながら、地方負担がこれ以上増えることのないように、引き続き強く働きかけていただきたいと思いますし、また、これはずっと言っているんですが、開業の遅れによって生じる様々な影響についても、札幌市としてもしっかりと意見を申し上げていただくことを申し述べまして、次の質問に移ります。

最後に、北海道新幹線工事の対策土について伺います。

まず、手稲山口受入れ地の搬入状況及び今後の見通しについて伺います。

発生土の受入れ地が、新幹線工事の工程に影響を及ぼすものであり、札幌市内で発生した自然由来の重金属等が含まれる対策土については、手稲山口受入れ地に運搬している状況であります。

そこで質問ですが、手稲山口受入れ地における現在の搬入状況について伺います。また、満杯になる時期については、これまでの見通しと変わらないか、併せて伺います。

●上野新幹線推進室長 手稲山口受入れ地の搬入状況及び今後の見通しについてお答えいたします。

令和8年2月1日現在で、受入れ容量につきましては、約90万 m^3 に対しまして、約70万 m^3 を搬入済みでございます。

また、受入れ容量に達し搬入完了となる時期は、現時点では令和9年中の見込みであると、鉄道・運輸機構より聞いているところでございます。

なお、市内の対策土は約115万 m^3 発生するという想定であります。この量はあくまでも想定でございます。どの程度発生するか、掘削の状況を引き続き注視する必要があると考えております。

●山田一郎委員 掘削状況を引き続き注視して

いくというところでありました。

新たな受入れ地が必要となれば、工事に遅れが生じないように、速やかに検討し、整備が必要だと思います。

そこで質問ですが、新たな受入れ地整備の検討状況について伺います。

●上野新幹線推進室長 新たな受入れ地整備の検討状況についてお答えいたします。

鉄道・運輸機構からは、新たな受入れ地の可否については、掘削状況を注視している状況でございまして、現時点では未定でございしますが、令和8年中には判断する予定であるというふうに聞いております。

札幌市といたしましては、新たな受入れ地が確保されないことで、工事進捗に影響が生じることのないよう、今後も鉄道・運輸機構から随時情報提供を受け、必要な支援を実施していく所存でございまして。

●山田一郎委員 最後に要望を申して質問を終わらせていただきますが、対策土の受入れ、これは単なる用地確保の問題ではなく、地域の皆様の理解と信頼の上に成り立つものであります。

手稲山口地区においても、受入れ地の跡地活用や、受入れ地に限らない地域振興策について、地域との調整が現在も続いており、受入れに伴う地域負担への対応が十分とは言えない状況にあると受け止めております。

こうした経過を踏まえれば、新たな受入れ地が必要となる場合には、直前になって対応するのではなく、あらかじめ複数の選択肢を視野に入れた検討を進めておくことが極めて重要であります。

新幹線工事の円滑な推進の観点からも、札幌市に限らず、受入れの検討や、そのほかの処理、方法等、引き続き様々な視点から検討を実施するよう、鉄道・運輸機構にも求めることを要望させていただいて、私からの質問を終わります。

●わたなべ泰行副委員長 ここで、およそ20分間、委員会を休憩いたします。

休 憩 午後2時47分

再 開 午後3時10分

●かんの太一委員長 委員会を再開します。

休憩前に引き続き質疑を行います。

●うるしはら直子委員 私からは大きく2項目、バスネットワークの確保に向けた交通確保対策パッケージについて、そして、リーディングプロジェクトにおけるほこみち制度の指定について伺います。

最初に、バスネットワークの確保に向けまして、今年度から始まりました生活交通確保対策パッケージについて、4点ほど伺います。

我が会派は、さきの代表質問でも述べたとおり、現在、本市が進めている本事業の取組によって、運転手の待遇改善が進み、また、採用者数が増加傾向に転じるなど、一定の効果が現れ始めていると認識しております。そして、そのことから、今後も継続していくべきであると訴えてまいりました。

そうしたことから、次年度、令和8年度予算においても、このパッケージが基本的に維持されたことについては、会派としても高く評価しているところです。

来年度の生活交通確保対策パッケージの予算を見ますと、総額約36億4,000万円で、今年度よりも約6億4,000万円増となっており、その主な要因は、ＩＣカード車載器更新補助が本年度よりも約5億円増額したことが大きいと理解しております。

そこで質問ですが、2026年度、令和8年度ＩＣカード車載器更新補助が、2025年度に比べて大きく増額された要因について伺います。

●飯田公共交通担当部長 ＩＣカード車載器更新補助の増額理由についてお答えいたします。

本事業は、現在バス車内に設置されているＩＣカード車載器が保守期限を迎えましたことから、

その更新費用としまして、市内バス事業者3社に対して、令和7年度から9年度の3年間で、総額約31億円を補助するものでございます。

補助対象は3社合計で1,316台の車載器の更新及び関連サーバーの構築であり、令和7年度には、主に車載器のソフトウェア開発と関連サーバーの構築、令和8年度及び9年度には、車載器本体の交換作業等を実施予定でございます。

このうち、令和8年度は、更新対象となる車載器全体の半数を超える759台の更新を行う予定でありまして、車載器本体の購入や取付けに要する経費の割合が増えることから、令和7年度よりも増額となったものでございます。

●うるしはら直子委員 増額に関しまして、まず今回の更新で、バス事業者3社の約半数以上がこの台数の更新に当たるということで、また、このICカード車載器更新は、事業者にとっても大変負担の大きいものであると私も聞いておりましたので、本市がこの支援をする意義は大変大きいと理解いたしました。

車載器は一定年度の年数が経過しますと更新が必要となりますので、更新する際には、新たな機能を追加していくなど、さらなる利便性の向上を図るための検討も進めていただきたいと思います。

次に、公共交通案内表示等の多言語化対応について伺います。

札幌市内の外国人宿泊客は2025年度の上半期では約94万人と、前年度の同期と比較しまして、17.2%増加しており、通年ではさらなる増加が見込まれております。

海外からの観光客が増加し、かつ、多様な国からの来訪が増えている状況の中、運転手ですとか、また窓口で案内する方々の負担が大きくなっており、現場の負担軽減に向けた対策が必要とされています。

また、昨今はSNSの影響がありまして、都心部だけではなく、観光客の足が郊外にも広がっています。

例えばですが、南区の滝野霊園にあります頭大仏、これは年間の外国人来訪者が約15万人にも達しておりまして、昨年の春には、最寄りのバス停が頭大仏前と変更されるほどの人気スポットとなっております。

一方で、都心部と異なりまして、郊外部は全般的に案内の多言語対応が大変遅れており、これは早急な対応が必要です。

そこで質問ですが、来年度行う公共交通案内表示等の多言語化対応支援の具体的内容について伺います。

●飯田公共交通担当部長 多言語化対応支援の内容につきましてお答えいたします。

令和8年度におきましては、外国人観光客が増加している真駒内駅など、郊外部のバスターミナルや停留所におきまして、多言語に対応した行き先表示板を設置する費用に補助金を交付する制度を設ける予定でございます。

また、札幌駅などの都心部のチケット購入窓口等におきまして、外国人観光客へのスムーズな対応が行えるよう、多言語に対応した翻訳機を導入する費用についても、同様の制度を設ける予定でございます。

●うるしはら直子委員 ありがとうございます。

最近では国際情勢も、先ほどの質問にもありましたが、大変不透明でありますけれども、それでも海外からの観光客など、インバウンドの需要は今後も増加基調が続くものと思いますので、引き続き、こういった工夫のある取組を推進していただきますようお願いいたします。

次に、外国人バス運転手の養成支援についても伺います。

外国人バス運転手の養成支援につきましては、2025年度はモデル事業として、本市でスタートしております。

現在、バスの事業者等とも連携しまして、ミャンマーからの留学生を3名受け入れていまして、バス運転手を目指した日本語の習得、あるいは大

型二種免許取得に向けた準備等が進められていると承知しております。

近年では、全国でも外国人のバス運転手が誕生しておりますけれども、行政が積極的に関与しているといった事例はほとんどなく、この点は全国からも注目されている事例であると聞いています。

今回、初めての外国人バス運転手の育成に取り組む中では、浮かび上がってきた様々な課題とともに、今後取り組むべき方向性も見えてきたのではないかと思います。

そこで質問ですが、今年度のモデル事業の状況を踏まえて、来年度はどのような事業を実施するのか伺います。

●飯田公共交通担当部長 外国人材受入れ事業の方向性についてでございます。

令和7年度から開始したモデル事業は、将来的にバス運転手を目指す語学留学生を、バス事業者でアルバイト雇用しつつ、バス運転手として養成する事業でございますけれども、養成期間が長期にわたることや、受入先のバス事業者での負担も大きいことが課題となっております。

これらの課題に対応すべく、令和8年度から始める新たな事業では、先に母国で日本語能力や運転に関わる教育を行い、日本へ入国してから運転免許の取得や日本語能力の向上等を図ることとして、この一連の支援を外国人材の養成経験がある事業者に委託して、実施する予定でございます。

また、モデル事業では1社の受入れでありましたが、令和8年度事業からの新規事業では、令和9年秋頃に3社、合計で10名を受け入れる予定でありまして、運転手不足への対応の一助となることから、しっかりと取り組んでまいりたいというふうに考えております。

●うるしはら直子委員 様々な取組をしながら、令和9年度秋には3社合計で10名、受け入れる予定ということでした。

バス運転手を確保する上では、外国人材の活用も非常に重要であることから、少し時間をかけ

ても、着実に継続して取り組んでいただくよう求めます。

また、今回、人数も増えるということですので、その際には外国人バス運転手を目指す方々、こうした皆様の思いですとか、声も聞いていただくようよろしくお願いいたします。

ここまではパッケージの内容を具体的に聞いてきたんですけれども、今後の札幌市とバス事業者との協働の取組について伺いたいと思います。

持続可能なバスネットワークを構築するためには、短期的な人材確保策にとどまらず、路線の見直しや運行の効率化に加えて、事業者間の連携の在り方などについて、これは中長期的な視点で検討を進めていくことが必要不可欠です。

この点につきましては、どのような課題があるのか、先日の代表質問でもただしたところです。

その際、市長からは、札幌市と各バス事業者が一丸となってネットワーク全体の最適化を検討し、いかに実現していくかが大きな課題であり、今後は協働して取り組むための方策について、先進事例を参考に検討を進める旨との答弁がありました。

協働の在り方は、地域の特性によって様々であり、本市における協働の在り方についても他都市の事例を参考にしつつ、本市特有の事情等を考慮しながら議論を進めていく必要があると考えます。

そこで質問ですが、札幌市とバス事業者が協働して取り組むための方策について、どのように検討を進めていくのか伺います。

●飯田公共交通担当部長 バス事業者との協働の取組についてお答えいたします。

バス事業者と協働して取り組むための方策を検討する上では、札幌市とバス事業者が連携し、中長期的な視点で、協働する内容を整理する必要があるというふうに認識しております。

協働の内容としましては、路線の再編や運転手の確保などが考えられますが、他都市における事例や札幌市の状況などを踏まえながら、今後、具体的に洗い出していく考えでございます。

その上で、実際に協働する上での課題や、その解決策などにつつまして、バス事業者と共に検討を掘り下げてまいりたいというふうに考えております。

●うるしはら直子委員　ぜひ他都市の先行事例、これをバスの事業者とも共有しながら、協働していく内容の整理、そして課題については時間をかけずに、しっかり検討するようにお願いしたいと思います。

特に以前にも指摘しましたが、このバス事業者が不足していると言っている共通の認識の部分に、整備の面というのもあったと思います。こうしたことは全体で協働して取り組んでいくことも必要だと思いますので、こうした検討も加えていただくことを再度求めておきます。

最後に要望です。

まず、この生活交通確保対策パッケージは、バス事業の課題を抜本的に解決する特効薬ではありませんが、運転手確保と路線維持に向けては、着実に効果が現れ始めています。

このパッケージによる支援を今後も継続し、次年度は2年目でもありますので、さらに効果について検証をするよう求めておきます。

また、このバスネットワークは市民の足を守る不可欠な都市インフラであり、特に郊外部の暮らしを支える、いわば札幌というまちの大動脈です。

人の移動を確保することは、商店街や商業施設など、地域での消費を促すだけでなく、環境負荷の低減、そして持続可能な都市づくりを支える上でも、極めて重要な役割を担っています。

先日3日に開かれました公共交通協議会を傍聴させていただきましたが、バス事業者から運賃改定の提案がなされました。

今後の議論の核心は、その負担が運転手不足、ひいては減便や廃止の足止めに直結するかという点にあるのではないかと感じたところです。

また、働く環境の改善や環境の対策について、質問・意見も出されておまして、この全てを持

続可能な路線の維持のために不可欠な視点だと考えます。将来的に持続可能なネットワーク構築を不退転の決意で加速させることを強く求めます。

そしてまた、市民への説明なんですが、これは先ほどもお話にありました白石区の川下のほうでもいろんな議論がありましたけれども、まず、市民への説明は、市民の不安を払拭すること、これが何より重要です。

こうした市民の説明に関しましても、バス事業者の様々な皆様と協働を図りながら、市民に納得がいただけるよう進めること、これは行政の責任であると申し上げ、この質問を終え、次の質問に移ります。

次に、リーディングプロジェクトにおけるほこみち制度の指定について伺います。

昨年、本市が示したWell-Moving City SAPPORO 2045ビジョン案では、その実現に向けて、都心、そして地域交流拠点、また、住宅市街地の三つのエリアで、それぞれリーディングプロジェクトを定めています。

このうち、住宅市街地のリーディングプロジェクトでは、地元であります白石区の本郷商店街のメインストリートであります札幌市道本郷中央線を歩行者利便増進道路、いわゆるほこみちに指定することを見据え、検討を進めるとしています。

このほこみち制度につきましては、2025年、第4回定例市議会の総務委員会、我が会派の質問への答弁では、道路を単なる通行の場としてだけではなく、人々が滞留し交流する場として、柔軟に活用できるようにする仕組みであるとのことでした。私としましては、魅力と活力ある都市空間を創出していく上で、大変有益な制度であると考えています。

そこで最初の質問ですが、市道本郷中央線のほこみち指定に向けて、どのような調整や検討を行ってきたのか伺います。

●小林都市計画部長　ほこみち指定に向けた、これまでの検討状況についてお答えいたします。

このたびの取組は、地域の活性化のために、本郷中央線の魅力向上を目指す本郷商店街振興組合を札幌市が支援し、地元の町内会や関係機関とも協議を重ねながら、検討を進めてきたものでございます。

検討の過程においては、沿道の土地利用の状況や道路の幅員等を具体的に把握し、道路管理者など庁内の関係部局と、法令等の基準への適合を確認した上で、本郷中央線における適切な指定区間を絞り込んできたところでございます。

こうした経緯を経て、現在はほこみち指定に向けた庁内外の関係者との協議が調った状況となっております。

●うるしはら直子委員　これまでの検討状況については承知いたしました。

商店街からの相談から始まり、また様々な法令上の基準であったり、課題もあったと思いますが、先月には商店街振興組合と、また連合町内会の方々と行政とで、前向きな話合いがされたということも聞いております。

私は、この商店街のエリアで生まれまして、学生時代も過ごした経験がありますから、昔からこの地域には特別な思いですとか、愛着を持って見守ってまいりました。

本郷商店街は、古くから様々な商店、飲食店などが集積しまして、特に萬蔵祭という地域に根付いたお祭りを開催するなど、地元に変え親しまれている商店街です。

一方で、近年では店舗からマンションに建て替わるところもあって、新たなコミュニティーが発生しているものの、商店街としての魅力の維持が一つの課題となっているという声も聞いております。

そのような状況の中、このほこみち制度を活用することで、商店街活性化の可能性について期待する声も大変増している状況と承知しております。

そのため、これまで本郷商店街が守ってきた商店街の魅力を高めるためにも、ほこみちの指定は

スピード感を持って取り組むことが重要と考えます。

そこで次の質問ですが、これまでの検討状況を踏まえ、今後のほこみち指定の見通しについて伺います。

●小林都市計画部長　今後のほこみち指定の見通しについてお答えいたします。

関係者との協議が調ったことから、今後速やかに手続きを進め、来月、令和8年4月中にも、札幌市で初となるほこみちの指定を行える見込みとなっております。

その上で、制度上は指定した道路内に特例区域を定めることで、道路占用の許可基準が緩和され、ベンチやテーブル等の設置の自由度が高まることから、引き続き検討を深めて、令和9年度中の特例区域の指定を目指す考えでございます。

そのため、令和8年度におきましては、ベンチやテーブル等の効果的な配置等を検討するための実証実験を行う予定でございます。

●うるしはら直子委員　令和8年、2026年、今年の4月ですね。札幌初となるほこみち指定を行う予定ということで、また、特例区域の指定は令和9年、2027年度中に行う予定とのことでした。これによりまして、商店街の魅力がさらに高まることを大いに期待しています。

ただいまの答弁では、札幌市初の指定であり、ベンチやテーブル等のいわゆる歩行者利便増進施設、この効果的な配置を検討するための実証実験を行うとのことでした。

先ほどからも触れておりますけれども、地域の期待が大変大きくなっているときだからこそ、この熱量に応えるといった意味でも、できるだけ早期にこの実証実験を開始することは、非常に重要だと考えます。

そこで最後の質問です。今後、どのような形で実証実験を行っていくのか伺います。

●小林都市計画部長　ほこみち指定後の実証実験についてお答えいたします。

実証実験は、本郷商店街振興組合が主体となつて行う予定でございまして、詳細は今後の検討となりますが、実際に、現地にベンチやテーブル等を試行的に設置しまして、効果的な配置や通行への影響、維持管理上の課題などの検証を目的としております。

札幌市としましては、この実証実験がほこみち制度を活用した地域のにぎわいづくりの優れた先行事例となるよう、引き続き地域と連携を図りながら、必要な支援を行ってまいりたいと考えてございます。

●うるしはら直子委員 本郷商店街の振興組合と本市が主体となって実証実験を行い、それを支援していくとのことだったと思います。

これまでほこみち指定に向けた事務的な調整や構造基準の確認など、官民連携で着実に取り組まれてきたこと、ここは評価したいと思います。

私も、今回の商店街のほこみちの件について、最初にお話をお聞きしたのは、コロナが明けて、ようやく商店街も活気を取り戻し始めたという頃でした。小林部長も白石の土木にいらした頃だと思います。

この間、この時期は、その時々によって、特例的な許可という形で歩行者空間を進めてきたんですけれども、これを法に基づいた安定的かつ継続的な活用へと歩みを進める経緯、これは3年かかりましたけれども、共に見守ってまいりました。

本事業は単なる一商店街への支援策ではなく、本市ビジョンにおける住宅市街地のリーディングプロジェクトです。この認識に立ち、本市の主導的な役割を期待して、最後に2点要望いたします。

まず、令和8年度、2026年度に行う実証実験の運用につきましては、ほこみちの許可要件であるバリアフリー工事が必要と認識しておりますが、昨今は資材や人手の問題による工期の変動も予想されます。このプロジェクトを遅延なく推進するためには、ハードの完了に左右されずに、実証実

験や研修をしっかりと進めるなどの弾力的な対応を求めます。

また、今後の推進体制につきましては、地域計画課がコーディネーターとなって、建設局をはじめとする関係部局はもとより、今後は例えば経済観光局など、さらに連携の裾野を広げまして、多角的な支援体制を構築することを求めたいと思います。

本郷商店街でのほこみち制度の取組が、今後、札幌市全体の新たな道路活用のモデルになることを強く強く期待しまして、私の質問を終わります。

●丸山秀樹委員 私からは、3点質問させていただきます。

1点目は都市再開発方針について、2点目は厚別ふれあい循環バスの持続可能な運行の実現について、3項目めは、旧青葉小学校等の跡活用について、この3点を伺わせていただきたいと思います。

最初に、札幌市都市再開発方針について質問いたします。

札幌市都市計画マスタープラン、札幌市立地適正化計画とともに、2か年間にわたって検討してきた本方針案も、今月末には策定・公表される見込みと聞いております。

本方針は、札幌の再開発のマスタープランとして、今後のまちづくりを左右する重要な指針であります。重要なのは策定された後、いかに計画を実行に移し、都市の魅力向上につなげていくかであります。

これまで我が会派は、市民や企業への再開発に関する実績や、支援策等の効果的な情報発信の必要性など、施策の実効性を高めるための要請も行ってまいりました。

中でも着目している点として、今回の方針では、再開発を通じたまちづくりに貢献する取組、いわゆる公共貢献を誘導していく必要性が示されておりますが、これまでのこうした取組をもっと積極的にアピールすると具体的にイメージしやすく、

市が期待していることも分かるので、大変重要と考えるところであります。

例えば、北海道胆振東部地震の際は、再開発により整備されたさっぽろ創世スクエアの市民交流プラザの空間を開放し、多くの観光客や帰宅困難者を受け入れるなど、防災拠点として大きな役割を果たしたと記憶しております。

ほかにも補助金を活用して整備した *s i t a t e s a p p o r o*、北2西3北地区の優良建築物等の整備事業や、大同生命札幌ビル *m i r e d o*、北3西3南地区優良建築物等整備事業ではチ・カ・ホと開放的な広場で直結し、新たなバリアフリー動線を確保して、回遊性を向上させるとともに、地下と地上の双方に新たなにぎわいを創出しております。

このように、再開発によって生まれるまちの新しい魅力や、市民生活を支える目に見える実績が十分に周知されていない現状は、極めてもったいないと感じるところであります。

こうした目に見える実績を戦略的に発信していくことで、市民の理解を深め、民間企業の投資意欲をさらに喚起するなど、再開発の機運をより一層高めていくことにつながるものと考えます。

そのためには、市が求める公共貢献の姿を正しく理解していくことが重要であるとともに、いかに実際の事業へと結びつけて誘導していくのか、その具体性が問われているものと思います。

そこで質問ですが、再開発方針策定後、再開発の促進に向けて、情報発信を具体的にどのように進めていくのか、市の考えを伺います。

●林事業推進担当部長 再開発の促進に向けた情報発信の進め方についてお答えいたします。

再開発の情報を効果的に発信するため、現在、札幌市公式ホームページ内の再開発関連部分の大幅な見直しを進めているところであります。再開発への市民理解の促進と、民間投資の促進を重視した内容に再構成する予定でございます。

具体的には、札幌市が求める公共貢献の姿を、

写真やイラストを用いて視覚的に分かりやすく提示するとともに、活用が可能な補助制度や容積緩和を行う制度の紹介を、広場や一時滞在施設などの整備実績と併せて、同一ページで情報発信を行っていくことを考えております。

このような情報発信を通じて、具体的な効果、メリットを明確化し、官民連携による再開発を促進してまいりたいと考えております。

●丸山秀樹委員 公共貢献の姿や活用可能な制度の情報発信の強化について、前向きな答弁をいただくことができました。

については、まずは広く周知し、開発の機運を高めることが全ての土台となるものであり、その取組をしっかりと進めていただきたいと思います。

その上で、再開発を通じて市民の利便性や安全性をどのように高めていくのか。その柱となるのが、本方針で掲げられている重点公共貢献の取組であります。

特に、重点的に誘導すべき公共貢献の一つに位置づけられている交通環境の整備は、本市の高齢化が進む中で、市民の安全・安心な移動を支える待ったなしの取組と言えると思います。

誰もが安心して外出して楽しめる、歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けては、本方針でも示している地下鉄駅周辺のバリアフリー動線や、バス待合環境の確保など、公共交通の利便性向上が不可欠と考えます。

交通環境の整備において、民間開発を確実に誘導していくためには、先ほどの情報発信に加え、民間事業者の決断を力強く後押しする、もう一押し具体的な施策が求められると考えます。

今回の再開発方針では、行政からも能動的に働きかける姿勢が示されたことは評価しておりますが、民間事業者の決断を引き出し、事業化を後押しするためには、市がより踏み込んだ役割を果たすべきと考えます。

そこで質問ですが、民間活力を活用した交通環境の整備に向けて、取組を確実に具体化するため

に、次年度以降、どのように進めていくのか、市の考えを伺います。

●林事業推進担当部長 民間活力を活用した交通環境の整備に向けて、次年度以降、どのように取り組んでいくのかについてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、民間事業者の決断を後押しするためには、札幌市がより能動的に関与していくべきと認識しております。そのために、まずは個別の建物についての再開発の可能性や効果を検証し、優先度を整理していきたいと考えております。

具体的には、次年度において、まずはエレベーターを新設いただくことにより、地下鉄駅との高い接続効果が見込まれる建物を洗い出し、さらに個々の建物の老朽度等を勘案して、優先順位を整理していくことを予定しております。

その上で、優先順位の高い建物から所有者に働きかけ、バリアフリー動線やバスの待合環境などが確保された良好な再開発を誘導してまいりたいと考えております。

●丸山秀樹委員 ありがとうございます。

本事業は相手方のある取組であり、相応の期間を要するものということは理解しております。しかしながら、積雪寒冷地の札幌市において、地下接続によるバリアフリー化は、冬期間の移動環境改善に極めて大きな効果を発揮するものであると考えます。

まずは来年度実施する調査において、単なる机上の調査に終わらせることなく、現場の実態をしっかりと把握していただきたい。その上で、その結果を最大限に活用し、公共交通の利便性向上はもとより、何よりも市民の移動の安全確保へと着実に進めていただくことを強く求めたいと思います。

そして、ユニバーサルや回遊性は人に優しいまちづくりと評価をされ、にぎわいや活力を生み出す経済効果ももたらす取組となることから、まちの姿勢を示すことにもなります。

については必要な財源はしっかりと確保して、担当部局が自信と責任を持って地権者との交渉に臨める体制を整えることを強く要望させていただいて、次の質問に移らせていただきます。

次は、厚別ふれあい循環バスの持続可能な運行の実現についてお伺いをいたします。

札幌市内の公共交通ネットワークは、深刻な運転手不足を背景とした減便や路線の廃止が相次ぎ、昨年4月に、バス路線の廃止を受皿として、札幌市による代替交通の運行が開始されております。

こうした状況が現在も続いており、市民生活の足を守る施策は、喫緊の課題となっております。

厚別区においても、昨年4月に、北海道中央バスが運行しておりました厚別ふれあい循環線の路線廃止に伴い、札幌市の地域交通支援制度を活用した厚別ふれあい循環バスの実証運行が、昨年4月より開始されております。

地域交通支援制度の性質上、一定の収支率の達成が必要となるため、運賃や運行ダイヤは従来のバスよりも不便になったものの、地域がこのバス路線の維持を自分事として捉え、運行事業者や札幌市と共に周辺住民への利用の呼びかけや、運行時間の延長を行うなど、利用促進策を実施してきたことに加え、沿線住民もバスに乗ることにより運行を支えるという非常に前向きな取組がなされており、その結果として、令和8年4月から本格運行へと移行することになったと承知しております。

そこでまず質問ですが、厚別ふれあい循環バスの実証運行における利用状況についてお伺いをいたします。

●飯田公共交通担当部長 厚別ふれあい循環バスの利用状況についてお答えいたします。

実証運行を開始した令和7年4月は、1日当たりの平均利用者は約170人となっております、最新の集計結果のある令和8年1月は、利用が増える冬季ということもありまして、約200人となっております。また、運行開始から令和8年1

月までの平均としましては、約180人が利用されているというところでございます。

なお、北海道中央バスが運行していた令和6年度の実績としましては、1日当たりの平均利用者が約380人でありましたことから、令和6年度と比べると利用者が約半分となった状況でございます。

●丸山秀樹委員 次に、利用促進策についても伺ってまいりますが、今のご答弁で、北海道中央バスが運行していた令和6年度と比較すると利用者が大きく減少しており、利用者を増やしていくためには、利便性の向上が必須であると考えます。

現在の運行ダイヤから、主たる利用者である高齢者の買物や通院での利用が多いということが考えられますが、厚別ふれあい循環バスの運賃は300円であり、近隣の既存のバス路線と比べると割高で、地域住民からも、なぜこのバスは敬老優待乗車証などのＩＣカードが使えないのか、敬老優待乗車証を使えるのなら利用するといった声も、私のほうにもかなり多くの数でいただいているところであります。

このようなことから、ＳＡＰＩＣＡや敬老パスなどのＩＣ乗車券が使用できるようになれば、利便性が向上し、その結果、利用者も増えていくということが考えられますが、このような課題に対して、札幌市としてどのような対応を考えているのかお伺いしたいと思います。

●飯田公共交通担当部長 利用促進策についてお答えいたします。

ＳＡＰＩＣＡや敬老パスなどのＩＣ乗車券が使用できないことは、運行主体でもある地域としましても大きな課題と認識していたものの、ＩＣ乗車券の導入には高額な初期投資等が必要となるため、対応が難しいと判断されたものでございます。

一方で、敬老優待乗車証制度につきましては、担当部局との協議の結果、令和8年4月の本格運行移行に合わせて、紙の回数券方式により利用が可能となりました。これにより、高齢者について

は利便性が一定程度向上し、今後、さらなる利用拡大が図られると見込まれまして、安定した運行にも寄与するものというふうに考えております。

●丸山秀樹委員 この件についての要望を申し上げたいと思います。

ＩＣカードを導入するということは、今の答弁にもありましたように多額の費用が必要ということで、すぐに対応することが難しいということ。また、当面の対応といたしまして、紙の回数券による敬老優待乗車証の制度の適用を、本当に保健福祉局などとも連携をしていただいたと思います。大変にありがとうございます。制度の恩恵が受けられることになりましたことに、心から感謝を申し上げたいと思います。

しかしながら、厚別ふれあい循環バスに限らず、代替交通として導入された路線ではＩＣカードが利用できません。また、乗り継ぎ割引などのサービスが受けられない状況にありまして、利用者の利便性という観点からは、依然として課題が残っているものと認識しております。

私は、第4回の定例市議会の代表質問におきまして、地域交通をいかに持続可能な形で守っていくのかという視点から、地域主体の交通の重要性について取り上げてまいりました。

人口減少や運転手不足が進む中で、地域交通を守ることは、まさに地域の暮らしそのものも守ることだというふうに考えます。

厚別ふれあい循環バスは、単なる交通手段というだけではなくて、地域の皆さんが自分たちの足を自分たちで守るという強い意志の下、行政や運行事業者と連携しながら支えてきた、大変意義深い取組であると感じておりますし、これは他の地域にもたくさん学ぶべきところがあるのではないかとこのようにも思うところであります。

今後においても地域運行事業者、そして札幌市が、それぞれの役割を果たしながら連携を深め、利用者の声を丁寧を受け止めつつ、より使いやすく、そして、将来にわたって持続可能な地域交通

へと育てていっていただきますことを強く要望させていただいて、次の質問に移りたいと思います。

次は、旧青葉小学校等の跡活用についてお伺いをいたします。

学校の再編などにより閉校となりました小学校については、民間事業者への条件付売却による跡活用を通じて、地域コミュニティの拠点機能などを確保していく方針であると伺っております。

小学校は長年地域に親しまれてきた場所でありますから、こうした方向で跡活用が進められることは、地域の活力を維持していく上でも大変重要なことだと、私も思うところであります。

その対象の一つとなっております旧青葉小学校につきましては、閉校から既に長期間が経過しております。現在、校舎などの建物も解体され、更地となっており、冬場には除雪車両置場として、暫定的に活用されている状況にあります。

昨年には、跡活用に向けて、民間事業者へのサウンディング調査も実施されたと伺っておりまして、札幌市としても検討を進めていただいていることは承知しているところですが、いまだ跡活用には至っておりません。

地域の方々からは、長年親しまれてきた学校の跡地が、今後どのようにしていくのかという期待とともに、その行く末を気にかけている声も数多く伺っているところでもあります。

そこで1点目の質問ですが、旧青葉小学校の跡活用に関する検討状況についてお伺いをいたします。

●**小林都市計画部長** 旧青葉小学校の跡活用に関する検討状況についてお答えいたします。

旧青葉小学校の跡活用については、地域の意向はもとより、民間事業としての実現可能性についても考慮しながら検討を進めるため、昨年行ったサウンディング調査の結果も踏まえて、民間事業者にどのような条件をつけて売却するか、地域とともに跡活用検討部会で議論を重ねてきたところでございます。

その結果、地域コミュニティの維持・活性化に資するよう、地域住民が集える場や地域活動を行える場、若い世代を含む他世代が交流する取組、災害時における地域住民の避難についての配慮、この3点について提案することを公募条件とすることといたしました。

現在は、公募に向けて不動産鑑定の実施や、募集要項の検討を行っているところでありまして、令和8年度前半には募集を開始できるよう、準備を進めているところでございます。

●**丸山秀樹委員** 地域の住民が集える場所、また災害時の避難への配慮など、3点が公募条件として合意に至り、令和8年度前半の募集開始に向けて、準備が進められているということでございます。

先ほど申し上げましたが、旧青葉小学校は既に校舎等の建物が解体されておりまして、地域の交流の場や避難所としての機能が今後どのようになっていくのか、地域では懸念する声もありましたので、今回、その点が配慮された公募条件が示されたことについては、まずは安心したところであります。

また地域としては、かねてから、旧青葉小学校の跡活用に加え、小学校の近隣に位置し、令和10年に機能移転する予定の青葉児童会館についても、地域のために活用できないかという意向を持っていたというように承知をしているところであります。

そこで2点目の質問ですが、青葉児童会館の跡活用についてはどのように進めていくのか、お考えをお伺いいたします。

●**小林都市計画部長** 青葉児童会館の跡活用についてお答えいたします。

跡活用検討部会では、地域コミュニティの維持・活性化につなげるための三つの公募条件につきまして、旧青葉小学校だけではなく、青葉児童会館も含めて事業計画の対象とすることで検討の幅が広がり、事業者が提案しやすくなるのではな

いかという意見がございました。

このような意見を踏まえ、青葉児童会館につきましては、旧青葉小学校と同一の事業者による一体的な跡活用の公募を行うことといたしました。

また、現在の青葉児童会館の建物は、そのまま活用することを前提とせず、提案の自由度を高めた公募とすることで、民間事業者の創意工夫を生かし、よりよい取組となるように進めてまいります。

●丸山秀樹委員 最後に要望を終えて、質問を終わりたいと思います。

青葉児童会館につきまして、旧青葉小学校と一体で公募するとの答弁でございました。ただ単に、それぞれ売却するのではなくて、両所有地を一体的に公募することは、民間事業者のノウハウや創意工夫を生かし、地域が求める取組の実現性を高める有効な手法であるというふうに、私も受け止めております。

旧青葉小学校の閉校から長期間が経過していることも踏まえ、今後は、このたび合意が至った公募条件の下、地域の皆様が期待する跡活用の早期実現に向けて、令和8年度前半の募集開始に向けた準備を、しっかり進めていただくことを要望させていただいて、私からの全ての質問を終わらせていただきます。

●松井隆文委員 私からは、令和8年度予算に計上されております持続可能な公共交通の在り方検討について、2点お伺いをいたします。

私の地元である手稲区は、清田区と同様に地下鉄が通っていない地域でありまして、これまで地下鉄延伸の期成会などを通じまして、手稲区への地下鉄延伸の要望を行ってきております。

昨年の第4回定例市議会における我が会派からの代表質問を含め、これまで手稲方面への地下鉄延伸についての質問に対して、市からは延伸しますとの前向きな答弁は得られなかったところでありました。

しかしながら、本年1月の手稲区の新年交礼会

では、秋元市長から公共交通の在り方について、抜本的に見直さなければならない時期に来ているという前向きな発言があり、地域としても、今後の公共交通の方向性に大きな関心を持ったところであります。

さらに、新年度予算案では、持続可能な公共交通の在り方について検討を行うための調査費が計上されました。

本定例市議会での代表質問において、我が会派から、札幌市が目指すべき公共交通体系への考えについて質問したところ、札幌市からは、地下鉄を含めた全市的な公共交通体系の現状と課題を整理し、将来にわたって持続可能な公共交通の在り方について検討していくとの答弁があったところであります。

地下鉄延伸は手稲区民の悲願であり、持続可能な公共交通として、ぜひとも実現に向けた検討を始めていただきたいと思うところであります。

そこで1点目の質問ですが、手稲区の地下鉄延伸に関する現状認識について、改めてお伺いいたします。

●松本総合交通計画部長 地下鉄の手稲方面延伸に関する現状認識についてお答えいたします。

地下鉄の延伸には、事業採算性の確保が必要ですが、平成30年度に行った交通需要推計では、地下鉄などの大量輸送機関の導入が必要な区間は、市内全域において将来的に発生しないという結果であったことから、これまで手稲区への地下鉄延伸について、採算性の検証などは行っておりません。

一方で、地域の皆様からは、冬期間においても定時性の高い地下鉄の延伸を望む声を多くいただいているほか、昨今の運転手不足によるバス路線の廃止など、昨今の公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきているところでございます。

こうしたことから、まずは令和8年度に全市的な公共交通体系の現状と課題の整理を行い、地下鉄を含めた公共交通の在り方について検討してい

く考えてございます。

●松井隆文委員 ただいまの答弁では、令和8年度に、地下鉄を含めた公共交通の在り方を検討するということにつきまして、これは地下鉄延伸の実現に向けて一歩進んだのかなというふうに向きに受け止めております。

今冬の大雪によりまして、手稲区内でもJRや路線バスの運休や遅延といった交通障害が数多く発生しまして、目的地への移動に、地下鉄宮の沢駅から長時間歩かざるを得なかった方もたくさんいたと聞いております。地域住民の生活にも大変大きな影響を受けてきております。

このような状況では、地下鉄が持つ定時性の高さが強みとなり、市民の移動を確実に支えるものであると改めて痛感しております。

地下鉄がない手稲区では特に大きな問題であり、公共交通体系の現状と課題の整理をするに当たっては、こうした点も踏まえて検討していただきたいと思います。

また、公共交通には移動手段という役割に加え、地域のまちづくりを支える重要な役割もあります。手稲区にはJRや路線バス、タクシーのほかにデマンド交通もあり、公共交通全体の在り方を検討する際には、こうした現状の公共交通とまちづくりとの関連性についても検討していくことが必要でありまして、こうした検討が、今後の公共交通政策を考える上で極めて重要なものになると考えます。

そこで質問ですが、令和8年度に実施する持続可能な公共交通の在り方検討では、どのような内容の調査を行うのかお伺いいたします。

●松本総合交通計画部長 令和8年度の主な調査内容についてお答えいたします。

令和8年度に予定している調査は、今後の公共交通の在り方を検討する上で重要なものと認識しており、できるだけ早期に着手できるよう準備を進めているところです。

調査の内容としては、骨格公共交通ネットワー

クとバスネットワークによる公共交通体系の現状や、市内の地域交流拠点におけるアクセス性などについて、整理を行う予定です。

また、将来的な人口動態やまちづくりの方向性、持続可能な公共交通体系の構築といった観点を踏まえ、札幌市が抱える公共交通体系の課題についても整備を行うと考えてございます。

●松井隆文委員 秋元市長からの発言にもございましたとおり、札幌市の交通体系というものは、地下鉄という幹の部分と、その先の充実したバスネットワークというものがセットで構築されてきたものであります。しかしながら、バス運転手の確保、今後の担い手の減少といった喫緊の課題を前にしまして、抜本的な見直しが必要であるという認識につきましては、私も同じ考えであります。

特にJR手稲駅は、北海道内でもトップクラスに乗降客数が多く、地下鉄に乗り換えたい市民を東西線宮の沢駅へ運ぶために、多くの便数のバスが一度JR手稲駅南口を経由して、そこから宮の沢まで乗せております。そのため、それだけ便数が多いということは、運転手の数もそれだけ必要としている現状がございます。

これは、例えば東西線の反対側、新さっぽろで言えば、JR新さっぽろの手前の大谷地辺りで地下鉄が止まっていて、大谷地から新さっぽろまで、大量のバスで運んでいるというような状況なのであります。

やはり、せっかく手前まで来ていても、地下鉄とJRが乗り換えできないというのでは大変効率も悪く、全市的なバスネットワークへの影響を考えると、接続することが望ましいというふうに考えるところであります。

そうした観点からも、このたび地下鉄を含めた公共交通の在り方を検討するということについては、地下鉄延伸が持つ効果を十分に活用しつつ、市民生活を支える交通インフラの整備を進めるべきであると申し添えまして、私の質問を終わります。

●ふじわら広昭委員 私は、2項目質問いたします。

1項目は、札幌駅バスターミナルについて、2項目は、都市計画マスタープランにおける工業団地の考え方についてです。

初めは、1項目、札幌駅バスターミナルについてです。最初の質問は、バス事業者との協議についてです。

私は2025年10月の決算特別委員会において、北5西1・西2地区市街地再開発事業において整備される新たな札幌駅バスターミナルについて質問し、先行して開業する西2街区バスターミナルの運用検討に当たっては、バス事業者の意見をしっかりと聞くよう要望したところであります。

バス事業者とは継続的な意見交換を行い、適宜バス事業者の意見を反映していくことが重要であると認識しています。

そこで質問ですが、先行して開業する西2街区のバスターミナルについて、バス事業者とどのような協議を行っているのか伺いたいと思います。

●松本総合交通計画部長 バス事業者との協議の状況についてお答えいたします。

北海道バス協会が主催する札幌駅バスターミナル連絡調整会議の場において、札幌市からは部長職が出席し、バス会社の経営者などと意見交換を行っております。

令和7年度は4月と11月に開催されており、直近の11月の会議では、西2街区のバスターミナルが先行して開業した際に、優先的に利用する路線の考え方などについて議論したところです。今後も継続的にバス事業者と意見交換を行い、検討を進めていく考えでございます。

●ふじわら広昭委員 次の質問は、西2街区バスターミナルで、優先的に利用する路線の考え方などについてです。

西2街区バスターミナルを優先的に利用する路線の考え方について協議をしているという答弁がありました。

札幌駅交通ターミナル事業計画では、西1及び西2の両街区のバスターミナルで、札幌駅周辺を発着するバス路線を集約する計画ですが、先行して開業する西2街区のバスターミナルのみでは、全てを集約しきれないと思います。

そこで質問ですが、西2街区バスターミナルを優先的に利用する路線や、集約できずバスターミナルを利用できない路線への対応について、どのように考えているのか伺います。

●松本総合交通計画部長 西2街区バスターミナルを優先的に利用する路線の考え方などについてお答えいたします。

西1街区のバスターミナルが完成するまでの間、西2街区のバスターミナルでは、旧エスタ1階にあった札幌駅バスターミナルを発着していた都市間バスと路線バスの乗車を優先的に行う考えでございます。

一方で、降車については、2街区はバスターミナルに集約しきれないと思われることから、現在路上に設置されている仮設バス乗降場も活用しながら、可能な限り、JR札幌駅に近い場所に再配置し、対応することを検討しております。

●ふじわら広昭委員 次の質問は、西2街区バスターミナルの運用に向けた課題についてであります。

2025年10月の決算特別委員会では、西2街区バスターミナルの運用に向けた課題についての質問に対して、松本総合交通計画部長より、最新のバスダイヤも踏まえるとともに、バス事業者の意見も聞きながら、精度の高いシミュレーションを行う旨の答弁がありました。

そこで2点質問ですが、1点目は、精度の高いシミュレーションを行うとのことですが、具体的にどのような内容で、いつ頃、誰が行うのか伺います。

2点目は、最新のバスダイヤを踏まえるとのことでしたが、その時期はいつ頃を想定しているのか伺います。

●松本総合交通計画部長 西2街区バスターミナル運用に向けた課題についてお答えいたします。

1点目の精度の高いシミュレーションについては、発車時刻のみならず、バス事業者からの意見も踏まえて、実態に即した降車時間・乗車時間などのプロセスを適切に反映したシミュレーションを行います。

現在、札幌市と再開発組合等で連携して行っているところとして、今後もバスターミナルの開業まで、随時更新を行ってまいります。

2点目のバスダイヤについては、現在のシミュレーションでは、2025年冬時点のダイヤを用いております。ただし、今後も路線の変更やバスダイヤの改正が見込まれることから、シミュレーションを更新するごとに、その時点での最新のバスダイヤを用いる予定でございます。

●ふじわら広昭委員 降車については、先ほどの答弁の中で、JR札幌駅周辺を降車場に活用したいという旨の答弁がありました。

しかし、西2街区のターミナルの建設とともに、少し時間の差はありますけれども、西1街区のほうについても工事が本格的に始まり、さらには北4条西4丁目でしょうかね。民間のビルの再開発などで、その周辺は大きく工事用の車両が通ることになります。

そしてまた、地下鉄の札幌駅のホームの増設というか、変更に伴って、駅前の南進をする道路がしばらくの間、通行止めになるという状況に、今あるわけであります。

そういう意味では、もう少ししっかりとした精密な検討をしていかなければ、あの周辺で車両があふれて、バスが予定どおりにバスターミナルに到着をしていかないという、そうした問題があります。そうしたことを、まずしっかりと今後対応していただきたいと思います。

この項目の最後の質問でありますけれども、今後の検討スケジュールについてです。

西2街区バスターミナルが入る再開発ビルは、

2030年度の竣工を目指していると聞いており、これから約5年間で、バスターミナルの運用に向けた検討を計画的に進める必要があります。

また、バスターミナルの運用について、バス事業者と合意を得ることが重要と考えるところであります。

そこで質問ですが、今後札幌市として、バス事業各社とどのような形で、西2街区バスターミナルの運用に向けた協議を進めていくのか伺います。

また、最新のバスダイヤを用いたシミュレーションについては、いつ頃からバス事業者と協議を行う想定か伺いたいと思います。

●松本総合交通計画部長 今後の検討スケジュールについてお答えいたします。

今後のバス事業者との協議については、引き続き、札幌駅バスターミナル連絡調整会議の場で、協議を進めていくことを想定しています。

バスダイヤを用いたシミュレーションについても、この会議の場で説明させていただくことを想定しておりまして、現在進めているシミュレーションの結果については、次年度以降、できる限り早い時期に、協議・調整に着手してまいりたいと考えております。

●ふじわら広昭委員 この項目の要望を申し上げて、次の質問に移りたいと思います。

昨年の決算特別委員会の中で、松本部長から、現在の札幌駅のバスの発着状況については、2020年4月の発着数から見て、2025年4月では、路線バスがマイナス300台の600台。そして都市間バスは200台減の500台という状況で、全体として1,100台のバスが現状として運行しているというようなことでありました。

先ほどの答弁の中から、連絡調整会議とか、検討をこれから協議していくということでもありますけれども、まず、今までの閉鎖されたエスタのバスターミナルは3レーンあったわけでもありますけれども、新しく作るバスは2レーンとなっているわけでもあります。確かにバスの発着台数は、今後

も増減があると思いますけれども、やはり、しっかりとした発着の時間帯を組んでいかなければなりません。

先日、担当者から、某コンサルタント会社に委託して作成した発着の考え方について説明を受けたわけでありまして、やはりどうしても無理があるというか、機械的に発着を、朝の始発から最終の出発便・到着便まで決めたという、そうしたことが否めないような状況でありました。

例えば、今までの3レーンの場合には、多少バス会社によって、一部のバスベ이를共用するところもありました。

しかし、今度は、先ほど申し上げたように3レーンを2レーンにするわけですから、例えば、同じ発車のバスベいを他社と使い分けるということになるわけですね。そうすると、出発する便が何らかの都合で到着が遅れた場合に、既にその後の同じバスベいを使う別の会社のバスが来た場合の調整など、これは連絡調整会議でも議論にはなるんでしょうけれども、やはり余裕を持った、しっかりとしたシミュレーションをしていかないと、連絡調整会議の中でも十分なバス事業者の理解が得られないというふうに思いますので、そのところをしっかりと対応していただきたいというふうに思います。

また、バスターミナルの運用に当たっては、円滑なバス運用のみならず、使用料も決めていかなければなりません。使用料は、バスターミナル事業者とバス事業者とで協議・決定されるものと認識していますが、バス事業者の経営にも影響のある要素であります。

札幌駅バスターミナルは、重要な交通結節点機能を担うものであり、その安定的な運営のために、札幌市も総合的な調整役として事業推進に関わっていくことを求めて、次の質問に移ります。

次は2項目、都市計画マスタープランにおける工業団地の考え方についてです。

最初の質問は、これまでの都市計画マスタープ

ランにおける工業地の考え方についてです。

札幌市では、2004年、第1次の都市計画マスタープランを策定し、2016年には第2次のマスタープランへと見直しが行われ、産業構造の変化や企業ニーズに対応してきたものと認識しております。

しかし、札幌市内の工場数は、ここ数年、3,000件程度でほぼ横ばいとなっており、頭打ちの状態にあります。これは札幌市の工業用地不足が、具体的な数字として表れている結果とも言えます。

また、既存の工業団地内では、建物の老朽化が進んでおりますが、建て替えや拡張のための土地を市内に見つけることができず、やむを得ず市外に移転せざるを得なかった事例も聞き及んでおります。

そこで質問ですが、これまでの都市計画マスタープランでは、工業地について、どのような考え方を示してきたのか伺いたいと思います。

●小林都市計画部長 これまでの都市計画マスタープランにおける工業団地の考え方についてお答えいたします。

平成16年、当初の都市計画マスタープランを作成した当時は、既存の工業地等において、工業系以外への土地利用転換が進む動向が見られておりました。

そこで、こうした動向を踏まえ、集約的な工業地等については、業務の利便の確保と周辺市街地環境との調和を図ること。また、工業系からの土地利用転換に対しては、周辺市街地との調和と都市構造の秩序の確保を前提として対応すること。以上、二つの基本方針を掲げたところでございます。

次に、平成28年に策定した第2次都市計画マスタープランにおいては、1次マスタープランの二つの基本方針を継続した上で、工業地等における建物の老朽化が進行する状況を踏まえ、工業系土地利用の再編や高度化を支えることを加えたところでございます。

●ふじわら広昭委員　今、第1次、第2次の都市計画マスタープランでの工業地の考え方が示されました。1次から2次にかけて、工業用地確保の考え方が若干強化された印象ですが、結果として、工業用地の不足という課題の解消には至っていないのが実情です。

現在、札幌の産業を取り巻く環境は大きく変化しており、ラピダス社の進出に伴う半導体関連産業の集積に加え、GX、グリーントランスフォーメーションやAI関連といった新たな産業の需要が急速に高まっています。当然、これらの新たな産業の受皿だけではなく、長年札幌を支えてきた既存の工場もしっかりと守っていかなければなりません。

今月、10年ぶりに改定される第3次都市計画マスタープランでは、工業地・流通業務地の将来像として、工業系用地が確保され、企業の立地や集積が進むことにより、札幌の成長を後押しする産業振興や新たなビジネスの創出が図られると書かれております。

そこで質問ですが、第3次都市計画マスタープランにおける工業地の考え方は、これまでのマスタープランとどのような点が違うのか、伺いたいと思います。

●小林都市計画部長　第3次都市計画マスタープランでの工業地の考え方についてお答えいたします。

第3次都市計画マスタープランでは、2次マスタープランの考え方に加え、工業系用地の確保や、GX、AIなどの新たな産業の立地への対応を都市づくりの重点における、主要なテーマの一つに設定したところでございます。

その上で、市街化区域については2次マスタープランの考え方を継続し、市街化調整区域については、幹線道路沿道などの高い交通利便性を有する地区において、工場等の立地を検討するとともに、新たな産業の振興を促すため、適正かつ合理的な範囲内での立地を許容するなど、土地利用へ

の対応の方向性を示したところでございます。

●ふじわら広昭委員　次の質問は、札幌市が造成した新川工業団地についてです。

本日は、出席要請をいたしました経済観光局の片岡経済戦略推進部長に伺いたいと思います。質問は、過去の工業団地と造成に当たっての課題についてです。

第3次都市計画マスタープランでは、工業地の考え方について、これまで以上に踏み込んだ内容となっていることは、一定の評価をしたいと思います。しかし、計画に考えが示されただけでは、現実に工業用地が生まれるわけではありません。

札幌市では、1997年、平成9年に分譲を開始した新川地区工業団地を最後に、工業団地としての造成を長らく行っておりません。新たな工業団地の造成には、相当な期間を要すると思われ、農地の場合は、その転用の法的な手続も大きな壁となるわけであります。

こうした対策を講じている間にも、産業振興のチャンスを逃し、市内の企業が市外に流出する事態は、何としても避けなければなりません。

札幌市として、工業団地を造成するのか、しないのか。造成するとした場合、どのようなプロセスで、どれくらいの期間をかけて検討を進めるのか。具体的なことを即座に示すことは難しいのかもしれませんが、過去の事例に照らせば、おおよその時間軸は見えてくるはずです。

仮に、今すぐ工業団地造成の検討に着手したとしても、実際に企業の手元に、進出などの判断をするための資料が届くのが5年先なのか、あるいは10年先なのか、その目安が示されるだけでも、札幌へ進出や、事業拡張を検討している企業にとって、重要な判断材料になると思います。

そこで質問ですが、札幌市として、最後に工業団地として造成した新川地区工業団地では、事業開始から分譲までに、どれくらいの期間を要したのか。また、新たな工業団地の造成を決定するためには、こういった視点からの検討が必要なのか

伺いたいと思います。

●片岡経済観光局経済戦略推進部長 新川地区工業団地と新たな造成に当たってのご質問でございました。

札幌市の工業団地として最後に造成した新川地区工業団地では、事業化してから分譲開始までに6年を要し、この期間で用地取得や農地転用の手続、造成工事などが行われたところでございます。

工業団地の開発には、用地取得費や造成工事費などに多額の費用がかかりますが、資材や人件費の高騰といった昨今の経済情勢を鑑みれば、当該団地を造成した当時に比べて、大幅に増えることが予想されるところでございます。

これらの費用を分譲価格に転嫁する場合には、土地の価格が近隣自治体と比べて高くなることが想定され、こうした価格を中心とした条件下における企業ニーズの有無や、用地の取得の容易性などを詳細に把握する必要があります。

委員のご指摘にもありますとおり、市内企業の事業拡大への対応はもとより、新たな産業の需要を取り込むことは、札幌経済の成長のために必要であると認識しており、新たな工業団地の実現可能性も含めた有効な方策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。

片岡部長から、新川工業団地に関する経過等が答弁としてありました。今後、こうした新たな工業用地を具体的にしていくためには、まず、今までの経済観光局の調査では、中間報告ということで議会にも示されておりましたけれども、企業の設備投資動向調査では2,000社に回答を求めて、約半数の1,014社から回答があつて、そのうち76社が札幌市内に用地を求めているという将来的な可能性を含めたことが明らかになっております。

その土地の広さとしては、おおむね20ヘクタールというようなことも出されているわけでありませう。

そしてまた、既存の工業団地においての調査では、空き地とか、使われていない工場の施設などについては、約6ヘクタール程度しかないということでもあります。

こうしたことから、前段申し上げた20ヘクタールという一つの仮定の面積を確保するために、やはり場所の選定というものが大きな課題になると思います。

経済観光局では、8か所程度の用地の選定をしているわけでありますけれども、そこから一つにするのか、複数にするのか、絞り込んでいく作業がまず発生すると思います。

そして、二つ目には事業の選択ということで、一つには土地区画整理事業で行うのか、二つ目には団地造成事業で行うのかという判断が求められるわけであります。

後段の団地造成事業は、民間企業が参入しやすいわけでありますけれども、やはり、こうした最近の状況を踏まえると、非常に難しい先行きの問題があります。

また、農地が一部そこに関わる場合においては、国の地域未来投資促進法を活用して、特例措置の適用が可能となるわけでありますけれども、これらについても、ある程度の時間がかかると思います。

造成費用により、分譲価格が近隣自治体より高額になるという懸念があります。民間の開発業者が造成する際には、やはり開発が早いという面はありますけれども、道路や上下水道の整備に問題もあります。

札幌市としては、こうした民間が開発していく場合には、インフラ設備についても、しっかりと支援策というものも検討すべきではないかというふうに思います。

最後になりますけれども、一日も早く、札幌市の工業用地に関わるメッセージを札幌市内外に発信することを強く求めて、質問を終わります。

●福田浩太郎委員 私のほうからは、北海道新

幹線に関わる手稲山口受入れ地に関しまして、活用に焦点を当て、端的に質問させていただきたいと思います。

1点目は、手稲山口地域協議会における意見交換等の現状についてお尋ねをさせていただきたいというふうに思います。

北海道新幹線の札幌延伸に向けた工事に伴い発生する要対策土について、札幌市内で発生する分の受入れが、令和3年12月から手稲山口地区において開始され、現在も続いております。

手稲山口地域は、これまで下水道、水再生プラザやスラッジセンター、ごみ最終処分場、さらには火葬場など、都市機能を支える施設を受け入れてきた地域であり、今回の新幹線工事に伴う要対策土の受入れについても、地域としてご協力をいただいていると認識しております。

この受入れに先立ち、札幌市が事務局となり、地域住民や農業・事業を営む方々を構成員とする手稲山口地域協議会が設置され、地域振興の観点から、幅広く課題共有や意見交換が行われてきました。

協議会に関する議論として、手稲山口地区が持つ都市近郊農業の魅力や、石狩湾や手稲山を望む自然環境、さらには、国道337号線を通じた物流交通の多さなど、地域の特性を生かした交流拠点づくりの必要についても、多様な意見が出されていると承知しております。

そこで質問ですが、手稲山口地域協議会における意見交換等の現状について、お尋ねをいたします。

●上野新幹線推進室長 手稲山口地域協議会における意見交換等の現状についてお答えいたします。

手稲山口地区におきましては、協議会を今年度3回を含めて計15回、地域振興の取組を実践するための地域づくり部会を、今年度3回を含め、計8回それぞれ開催しております。

協議会では、受入れが完了した後の利活用の検

討のほか、受入れ地以外の地域振興策について、課題の共有や意見交換、対応可能な取組を実施してまいりました。

今年度は、受入れ地の活用検討について重点的に議論を深めており、ゾーニングやイメージパースを作成して意見交換を行い、協議会としての受入れ地活用構想案を取りまとめたところでございます。

●福田浩太郎委員 ただいまのご答弁によりまして、手稲山口地域協議会において、様々な観点から議論が行われ、そして、受入れ地活用構想案という案でございますけれども、まとめるに至ったということでございます。

本当にいろんなご意見がある中で、丁寧に進めてきたことについては、一定の評価をするところでございます。

次に、手稲山口受入れ地の活用に関する来年度以降の取組予定についても、確認させていただきたいというふうに思います。

この受入れ地の活用に当たっては、先ほど来申し上げている地域農業の振興や、交流人口の増加、さらには観光振興や防災拠点としての機能などを期待し、交流拠点の整備に関する構想についても、その意を汲む必要があるというふうに申し上げるところでございます。

例えば、こういうような話がございます。道の駅の整備などを含めた交流拠点の可能性についても、地域から声が上がっております。近隣では、石狩市のJAさっぽろが運営をする農産物直売所とれのさとにおいては、年間約5億円の売上げを上げるなど、都市近郊農業を生かした施設には、一定の需要があるというふうに考えられます。

また、国道337号線は、小樽・石狩・苫小牧を結ぶ道内有数の物流ルートであり、今後は337号線の接続、まだ時間がかかるようでございますが、これがつながったことを考えますと、また、いわゆる物流の2024年問題への対応としても、ドライバーさんが休憩できる拠点の整備、これは社会的

にも重要な課題となっております。

こうしたことを踏まえると、地域の魅力を高める受入れ地活用に当たっては、民間事業者の参入やパーク P F I など、民間活力を活用した整備手法、さらには持続可能な維持管理の在り方についても検討していく必要があると考えます。

そこで質問ですが、手稲山口受入れ地の活用について、民間の知見も取り入れながら、どのように検討を進めていくのか、来年度以降の取組予定についてお尋ねをいたします。

●上野新幹線推進室長 手稲山口受入れ地の活用に関する来年度以降の取組予定についてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、より有効な受入れ地の活用を図るためには、民間の知見を取り入れるとともに、民間事業者の参入について十分に検討する必要があると認識しております。

そのために、来年度はサウンディング調査を実施し、受入れ地の活用について、民間事業者の参入が可能かを検討していく予定でございます。

さらに、民間事業者参入の可能性があるかと判断した場合には、事業者の公募に向けまして、令和9年度に民間事業者の参入条件を確定させる想定しております。

全体の整備スケジュールといたしましては、令和9年中には対策土の受入れが終了し、令和10年度に鉄道・運輸機構による覆土工事等を経て、令和11年度から受入れ地の整備を実施していく考えでございます。

●福田浩太郎委員 ありがとうございます。

ただいまご答弁をいただきまして、来年度以降の取組の方向性、サウンディング調査を実施していくということ、また、スケジュールについてもお示しがございました。

最後に要望でございますが、手稲山口地区は、これまで都市機能を支える様々な施設を受け入れてきた地域であり、今回の要対策土の受入れについても、新幹線整備という国家的プロジェクトに

対して、ご協力をいただいている地域でございます。

その地域が、将来に向けて希望を持てる形で、土地活用が進められることは極めて重要であり、受入れを了承した地域の皆さんが落胆するようなことがあってはならないと考えてところでございます。

ぜひ、負のイメージを払拭し、この土地を地域の誇りとなる交流拠点へと転換していくという視点で、検討を進めていただきたいというふうに思っています。

あわせて、今後の議論の状況については手稲区民はもとより、広く札幌市民にも情報を共有しながら、多くの人に愛され、利用される場所となるよう、引き続き、丁寧な検討を進めていただくことを要望して、私の質問を終わります。

●こじまゆみ委員 私からは、公共交通ネットワーク確保対策費のうち、地域交通に係る厚別ふれあい循環バスの収入確保策について伺います。

先ほど丸山委員からも同様の質問がございましたので、端的に質問をさせていただきたいと思えます。

まず、協賛金の確保について伺います。

厚別区において、現在、実証運行中の厚別ふれあい循環バスは、地域全体が連携して運行継続に向けた取組を推進し、地域住民の移動手段を確保した画期的な事例として注目をされています。

厚別ふれあい循環バスの特徴的な取組として、協賛金の確保が挙げられます。地域として、運行継続のため、運賃収入以外の収入源の確保に努めていらっしゃる、協賛金の獲得に尽力しており、学校法人札幌学院大学の特別協賛72万円をはじめ、10社を超える企業・団体からの協賛金獲得が見込まれております。私も共に地元の企業、病院、団体を回りまして、一緒をお願いして回ったところでございます。

これらの取組の成果により、令和7年度の収支率は、年間運行経費約2,400万円に対し、運賃収

入のみで約47%を見込んでおりましたが、令和8年度においては協賛金収入も加わることから、収支率は約56%となり、目標収支率である50%を超える見通しとなりました。この結果、地域の長年の念願であった令和8年4月からの本格運行への移行が決定いたしました。

持続的な運行を実施するためには、まず安定的な収入源として利用促進を徹底し、運賃収入の確保を図ることが不可欠と考えられます。

加えて、協賛金を継続的に確保することで、天候変動や社会情勢の変化といった突発的な利用状況の変化にも柔軟に対応することが可能となります。

そこで質問いたしますが、札幌市は協賛金の継続的な確保に向けて、どのような支援策を講じていらっしゃるのか伺います。

●飯田公共交通担当部長 協賛金の確保についてお答えいたします。

札幌市としましては、運行主体である地域がより多くの企業や団体から協賛を得られやすくなるため、協賛企業等のイメージ向上や地域貢献のアピールの機会となるような仕組みを提案したところでございます。

具体的には、少額からでもご協力いただけるよう、協賛金額の区分を細かく設定することに加えて、車両ラッピングや、バスの車内に協賛企業等の名称を掲示するなどの一定のインセンティブを付与することについて、助言を行ったところでございます。

●こじまゆみ委員 今、白い循環バスが走っているんですけれども、令和8年度からは、札幌学院大学さんのロゴの入ったラッピングバスが走るようになる予定だそうです。非常に期待しているところではあります。

札幌市が積極的に助言や提案を行い、関係者が一丸となった体制を構築することにより、取組が好循環していると考えられます。地域交通に限らず、地域活動としても非常に参考になりますので、

ぜひほかの地区の支援の際にも参考として活用していただきたく存じます。

厚別ふれあい循環バスは、地域として真に必要な移動手段として、地域が一体となって利用促進や協賛金の確保を行いながら、前向きに運行継続に向けた取組を進めた好事例だと考えられます。

しかしながら、本格運行後の札幌市の補助上限は収支率の50%であることから、持続的な運行とするためには、収入の柱となる運賃収入の確保も重要であると考えられています。

協賛金は、不測の事態への備えとして重要な役割を果たすものでありますが、運行の安定性を確保するためには、まず、収入の柱である運賃収入による収支率50%以上を達成することが不可欠であると認識しております。

そこで質問いたしますが、地域及び運行事業者と札幌市が今後どのように連携し、収支率の向上を図っていくのか伺います。

●飯田公共交通担当部長 今後の収支率向上策についてでございます。

安定的な運行に向けて、地域が利用促進として行うバス停の掲示物や、回覧板の作成などをサポートしつつ、札幌市としても、厚別区役所での館内放送や、沿線商業施設等へのポスター掲示などの支援に引き続き取り組んでまいります。

その上で、さらなる収支率向上のため、ダイヤの見直しなどの運行効率化や、経費削減の方策について、地域に対し、運行事業者と共に必要な助言をしてまいりたいというふうに考えております。

●こじまゆみ委員 ありがとうございます。

最後にご要望を申し上げて、私の質問を終わらせていただきたいと思います。

地域交通支援制度を活用したバスの運行は、必ずしも容易に実施できるものではありませんが、厚別ふれあい循環バスは、運行主体である地域組織、運行事業者、札幌市に加え、地域の住民もバスを利用するという形で運行を支えており、地域活動として理想的な形態であると考えております。

厚別ふれあい循環バスは、ＪＲ函館本線の厚別駅と千歳線の新札幌駅、そして、地下鉄の東西線のひばりが丘駅と新さっぽろ駅を経由して、運行しております。

今年の大雪のように、例えばＪＲなどにおいて運休が発生した場合には、厚別ふれあい循環バスがハブとなって、札幌都心へのアクセスを可能とする重要な役割を果たします。

したがって、先ほど答弁をいただきましたとおり、本格運行移行後も運行が継続できるように、今後とも札幌市として、しっかりサポートを継続していただけますよう求めて、私の質問を終わります。ありがとうございました。

●成田祐樹委員　私からは、将来交通体系の調査等に関連して質問したいと思います。

近年はバスの急速な便数削減や、大雪時における利用への安定感から、地下鉄への注目が非常に高くなってきていると感じております。

特に、地下鉄延伸については、さきの衆議院議員選挙においても政策的な発信がされていたこともあり、市民の関心は非常に高いと思っていますところでは。

私もこれまでに、東豊線の栄町駅からターミナルビルを移転させた場合の丘珠空港への直結延伸乗り入れについて触れてきたところではありますが、いずれにせよ、一定程度の利用客のめどが立たないうちに、延伸だけを実施するということにはならないと思いますので、まずはその調査方法についてお伺いしていきたいと思います。

今回、新年度についた交通体系の見直しに関する調査について、約1,000万円ほどの調査費だという報道が出ていましたが、この金額だと本格的な調査ではなく、どちらかというと、かなり基本的な情報収集に収まるものではないかと考えております。市民に対して過剰な期待を持たせるものでもあってはならないですし、また、全く見当外れの調査であっても困るわけです。

そこでまずお伺いしますが、令和８年度予算に

計上された持続可能な公共交通の在り方の検討については、どのような意図で検討を実施するのか、見解をお聞かせください。

●松本総合交通計画部長　持続可能な公共交通の在り方検討を実施する意図についてお答えいたします。

札幌市の公共交通は地下鉄やＪＲを基軸とし、後背圏からのバスネットワークが接続する体系を基本としておりますが、運転手不足による路線バスの減便や廃止が続いておりまして、公共交通を取り巻く環境は大きく変化している状況です。

今後も人口減少が進み、現在の公共交通体系を維持していくことは一層困難になると懸念されますが、将来的にも、公共交通によって市民の生活の足を守る必要があることから、公共交通体系全体の現状と課題を整理し、将来にわたって持続可能な公共交通の在り方について、検討することとしたものでございます。

●成田祐樹委員　今のお答えですと、具体的に需要の数を出すとかといったような調査ではなく、まだ初期の段階の調査なのかなというふうに思っております。

なので、今のお答えいただいたような調査をもって、まだ延伸の材料にするといったレベルの調査までは行っていないのではないかなというふうに思っているところであります。

これまでも当該調査に限らず、様々な調査を行っておりまして、そういった過去の調査も材料にしながら、今後詳しい調査をするかどうかの判断につなげていくものだと思うのですが、昨年の秋には、19年ぶりにパーソントリップ調査が行われたというふうに聞いております。

パーソントリップ調査では、移動の目的や方法、時間帯などの情報収集が行われ、全国各地の都市圏でも実施されており、道路整備や鉄道整備をはじめとした様々な都市交通政策の検討材料にもなっていると聞いております。

これも、将来的な公共交通利用の調査や、地下

鉄利用の将来予測にも一部つながるのではないかなと思っておりませんが、今回の交通体系の見直し調査とどのようにリンクしていくのか、そこが気になるところです。

ここで伺いますが、今回実施された道央都市圏パーソントリップ調査の結果は、いつ頃公表される見込みなのか。また、公共交通の在り方検討とどのように関連させていく考えか、見解をお伺いしたいと思います。

●松本総合交通計画部長 パーソントリップ調査の結果の公表時期及び公共交通の在り方検討との関連性についてお答えいたします。

パーソントリップ調査については、北海道と札幌市が事務局となり、道央都市圏の他市町村や有識者、交通事業者で構成される協議会において、昨年秋に実態調査を行いまして、現在は集計を進めているところです。

今後、データの整理や実態把握などの現況分析、将来の交通需要の予測などを多角的に進め、調査結果については、道央都市圏における望ましい都市交通の在り方と併せて、令和10年度末の公表を目指しております。

一方で、令和8年度予算で実施する公共交通の在り方の検討に当たっては、地域の移動実態や将来の交通需要を的確に把握することが重要であり、パーソントリップ調査で取得したデータの活用も見据えながら、検討を進めてまいります。

●成田祐樹委員 令和10年末ということで、非常にこれはサンプルが多い調査、項目、いわゆるタスクも多い調査だと思っていますので、それなりに時間を要するということは理解できる場所です。

このパーソントリップ調査ですが、非常に多くの情報を得られる重要な調査であるというふうには認識しておりますが、一方で、現時点での移動先や方法を収集しているだけで、これをもってしてもまだ、需要予測の情報としては全く足りないんじゃないかなというふうに思っております。

いわゆる時間軸がない、現時点という平面だけでの調査ではないかというふうに考えるわけです。

よく公共交通機関の利用予測に関しては、4段階交通需要予測やエージェントを軸としたシミュレーションが行われていますが、最近ではICカードが普及しているので、それを材料としたビッグデータを含めた調査なども行われています。

しかし、そのいずれも将来の人口動態を加味したものではありません。郊外から市中心部のバスの乗入れ便が減り、バスのほとんどが近くの地下鉄駅に接続された場合の予測や、年数がたつとその地域の人口動態がどうなっていくのか。いわゆる時間軸も設けた人口動態調査をかけていかなければ、正確な需要予測というものは出てこないというふうに思っております。

もう少し簡潔に言いますと、移動手段・移動時間・料金・人口動態、そして、その住民が所有している移動手段、それぞれ何層にも重ねた調査を行って、そこから利用者数の長期的な予測を立てて、採算が取れるかどうかの判断を行うことになるわけですから、単に勢いだけに任せず、これはきっちり調査したほうがよいと思っております。

ただ、先ほども申し上げたとおり、時間軸を用いて人口の増減や、年齢による利用交通の変遷なども加味しなければならないことを考えると非常にタスクが増えますし、それらをシミュレーションにかけて回した場合、結果を出すまでには大変多くの時間がかかると思っております。

また、延伸によって交通体系が変わる地域だけの情報でシミュレーションをかけるのか。逆に、他の地域から延伸可能性のある地域に移動してくる人の情報も加味してシミュレーションをかけるのか。それによっても大分調査費用と時間もかかりますし、このシミュレーション自体がそもそも相当なコストを要すると思っております。

首都圏などと違い、既に人口が頭打ちになっている札幌市ということを考えると、将来的なまちの人口動態を含めた詳細な調査なしに延伸決定を

行うというわけには簡単にいかないと思っておりますし、持続可能な公共交通機関として成立するのか、それは市民の誰もが気になることです。

ここで伺いますが、公共交通の在り方の検討を進めるに当たって、パーソントリップ調査などを踏まえた詳細な検討の必要性をどのように考えているのか、見解をお聞かせ願いたいと思います。

●松本総合交通計画部長 詳細な検討の必要性についてお答えいたします。

今回の調査については、持続可能な公共交通の在り方の検討を進める上で、まずは全市的な公共交通体系の現状を整理し、幅広く課題を把握するものです。

そこで整理された課題は、将来にわたる札幌市全体の公共交通体系を考える重要な視点になることから、それぞれの課題特性に応じた詳細な検討を行う必要があるものと認識しております。

そのため、パーソントリップ調査で得られた各種データや、将来のまちづくりの方向性などを考慮し、課題解決に向けたケーススタディを実施するなど、その後も段階的に検討を進めていく考えてございます。

●成田祐樹委員 全市的な調査を行うというところで、当然ながら地下鉄の延伸の可能性ある地域以外のことも考えなければならないと思うので、ぜひそういった形で、課題がある地域に後から深掘りしていくというような調査をかけていくのが、今言っていたいたとおりのかなと思っているんですが、私から最後に要望として申し上げたいのは、全国的にもバスを含めた交通機関が非常に難しくなっている。そのような中で、今後、国が軌道系の交通機関に対して、どのような支援を行っていくのか。もしかすると拡充をしていくかもしれない。そうなったときに、札幌市としてしっかり柔軟に対応できるような、いわゆる調査等々含めて、事前に需要の予測をすぐできるような体制ができていないと、なかなかそれに対して、ま

た時間がかかってしまうかなというふうに思うわけです。

ぜひこういった調査については、私は非常に大切だと思っていますので、今後、国の動向の変化や、また支援の拡充などを見据えて、調査を進めていただくことを要望しまして、質問を終わります。

●丸岡守幸委員 私からは、路線バス運転手の確保に向けた仕組みづくりについて伺います。

私は東区の地下鉄駅周辺で朝街頭をしていた際に、バス発車前に時間まで待機しているバスの運転手さんから、運転手不足などの切実な思いを直接伺ったことがあります。公休日に運転手不足のために出勤したり、時間外の勤務をすることも時折あるようでした。やはり運転手さんには、休日にしっかり休んでいただき、体に無理なく勤務をしていただくことは、安全運転の面にも、大変重要なことであると考えております。

運転手の健全な労働環境を整えるためには、待遇改善を図ることで、不足している運転手を確保していくことが重要なことであります。運転手の確保に向けた取組を実施する上では、札幌市と同様に運転手確保に取り組んでいる国や、ほかの自治体との連携が重要になると考えます。

例えば、北海道運輸局では、冬の観光シーズンに人手が足りなくなる道内のバス会社へ、冬に需要が落ち着く道外のバス会社などから、運転手を出向の形で受け入れる実証実験を行うなど、ユニークな取組を行っております。

そこで最初の質問です。運転手の確保に向けた取組について、今後、国やほかの自治体などと連携して取り組んでいくべきと考えますが、いかがお考えを伺います。

●飯田公共交通担当部長 国や他の自治体と連携したバス運転手確保の取組についてお答えいたします。

バスの運転手不足は、全国において共通の課題でありまして、日頃から国、北海道や他自治体と

情報交換等を行うとともに、北海道運輸局主催の運転手確保に係るセミナーなどにも協力し、様々な取組事例について共有しております。

引き続き、国や北海道との連携はもとより、同様の課題を抱えている他の自治体とも情報共有を図りながら、運転手の確保に取り組んでまいります。

●丸岡守幸委員 今、答弁いただきまして、運輸局や国との連携に努めておりまして、今後も一層強化していくということを確認させていただきましたので、ぜひ積極的な情報交換をお願いいたします。

次に、外国人のバス運転手の養成支援について伺います。

全国的には、インドネシアやフィリピンなどで日本式の事前教育を受けた人材が大型二種免許を取得し、2025年から26年にかけて、沖縄や東海地方で、順次バス運転手として現場デビューしているとのことであります。

これらの取組の多くは、大手バス会社が主体となって実施していると承知しておりますが、札幌市においては行政も積極的に関与しながら、外国人のバス運転手の養成に取り組んでおり、令和7年に、ミャンマー人の留学生3人がバス会社でアルバイトしながら、バス運転手としての就業を目指しているというふうに伺っております。

外国人のバス運転手の導入は、言語の高いハードルに加え、積雪寒冷地である札幌市では冬の特徴から、一層時間もかかることであるというふうに思われます。

そこで、二つ目の質問といたしまして、札幌市での外国人運転手の就業開始は、いつ頃を目指しているのか。また、留学生を対象とした事業に続く、今後の札幌市の外国人バス運転手養成の支援に係る取組について、いかがか伺います。

●飯田公共交通担当部長 外国人運転手の養成支援についてお答えいたします。

ミャンマー人留学生につきましては、札幌市、

バス事業者、登録支援機関の三者連携により、国内でバス運転手として養成する事業に参加しているものでございまして、令和10年4月の就業開始に向けて、取り組んでいるところでございます。

また、現在の事業に並行しまして、新たに開始する令和8年度事業では、母国で一定程度の運転技術などを養成した人材を受け入れる予定でありまして、令和10年11月に就業開始の見込みとなっております。

●丸岡守幸委員 今、現地でしっかりと十分な教育をして、こうやってまた日本に来るという教育方法もあるということをお聞きしまして、令和10年4月という時期ではございますけれども、札幌市においての外国人バス運転手の導入はちょっと時間がかかるということ、今、確認させていただきました。

次に、私が今回確認させていただきたいことは、自衛隊など大型二種免許を保有している職員が多く在籍する団体への働きかけの現状について、確認させてください。

自衛隊には、大型自動車の運転免許を取得・保有している職員が多く、退職後にバス運転手として再就職するケースもあるというふうに聞いております。

自衛隊以外にも、消防や警察なども大型自動車の運転免許を保有している職員は多くいらっしゃると思いますし、札幌市の職員の方にも、2004年まで市営バスだったということもあって、大型免許を保有している人も一定数いるのではないかと思います。

また、他都市に目を向けますと、三重県の桑名市では、定年後の消防職員が大型二種免許を取得して、バスの運転手として転籍する協定が、市と地元のバス事業者との間で締結されております。

そこで、最後の質問でございます。自衛隊など大型免許保有者が多い団体への働きかけについて、今後どのように取り組んでいくお考えなのか伺います。

●**飯田公共交通担当部長** 大型免許保有者が多い団体への働きかけにつきましてお答えいたします。

自衛官は、50代で定年を迎える方が多く、バス会社に就職した場合、即戦力としての活躍が期待されるため、他都市におきましても、再就職に向けた働きかけが行われております。

今年度、札幌運輸支局が開催した自衛官向け運転体験会・合同就職相談会では、札幌市も市内バス事業者と共に、バス運転手の魅力を紹介したところでございます。

引き続き、大型免許取得者が多い団体へのアプローチにつきまして、国や関連団体バス事業者などと連携・情報交換しながら、実効性のある取組を進めてまいりたいというふうに考えております。

●**丸岡守幸委員** さらなる運輸局の取組、そして、札幌市に期待するところであります。

今回、バスの運転手不足の解消に少しでもつながればと、提案を含めてバスの運転手確保に関する質問を3点させていただきました。

免許取得の補助を受けて、大型二種の免許を取得し、バスの運転手になろう、札幌市民が不安なくバスを利用できるようになるために、札幌市のバス路線維持に貢献しようとする人材が少しでも増えるためにも、バスの運転手の魅力向上の取組が重要であるというふうに考えます。

そのためには、運賃改定の件も含めて、市民の皆さんから理解を得られることは、大変重要なことでありますので、丁寧にしっかりと説明をいただきまして、さらなる一層の札幌市の取組を強く要望しまして、私の質問を終わらせていただきます。

●**かんの太一委員長** 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12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、これをもって散会いたします。

散 会 午後5時2分