

札幌市議会第1部決算特別委員会記録（第4号）

令和7年（2025年）10月15日（水曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 33名

委員長	松原淳二	副委員長	藤田稔人
委員	勝木勇人	委員	高橋克朋
委員	こんどう和雄	委員	細川正人
委員	川田ただひさ	委員	こじまゆみ
委員	伴良隆	委員	松井隆文
委員	村松叶啓	委員	小須田大拓
委員	山田一郎	委員	小野正美
委員	ふじわら広昭	委員	村上ゆうこ
委員	中村たけし	委員	かんの太一
委員	うるしはら直子	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	森山由美子	委員	わたなべ泰行
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

●松原淳二委員長 ただいまから、第1部決算特別委員会を開会いたします。

報告事項であります。細川委員からは遅参する旨、よこやま委員からは川田委員と、熊谷委員からはわたなべ委員と交代する旨、それぞれ届出がありました。

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 中関係分の質疑を行います。

●小須田大拓委員 私からは、札幌市雪対策審議会におきまして、除排雪体制の確保や維持について、どのような議論が進められてきたのかを質問させていただきます。よろしくお願ひいたします。

札幌市の除雪作業は降雪に合わせ、一晩で約5,400キロもの道路の除雪を行うため、非常に多くの事業者や機械が必要となっております。さらに排雪作業に当たりましては、ダンプトラックや交通誘導員など、より多くの従事者が必要となります。

その中で、主に除排雪を行っている建設業においては、入職者の確保が困難化しており、有効求人倍率は4倍と、人材を求める企業が4社に対して、1社しか人材を確保できないような状況が続いており、除雪従事者の高齢化が深刻化しております。

さらに、札幌市の人口は減少局面に入っており、主な働き手となる生産年齢人口は大幅に減少することが予測されておりますので、今後はより一層、人材確保が難しくなっているというふ

うに予想もされております。

このため、除排雪体制の確保に向けては、人材確保に向けた取組と併せて、従事者が減少した場合においても、市民生活や経済活動を支えるために、必要不可欠な除排雪作業を継続していけるように、未来を見据えた対策が必要と考えております。

そこで質問ですが、これまで札幌市では、除排雪体制の確保や維持に向けて、人材確保及び生産性向上に関して、どのような取組を行ってきたのか、お伺いいたします。

●砂田政策企画部長 除排雪体制の確保や維持に向けた、これまでの取組について、お答えいたします。

まず、人材確保に向けた取組につきましては、建設局をはじめ、関係局が連携をして、建設業や除雪事業者のイメージアップに向けたPR事業を行うとともに、入職者の定着に向けた労働環境改善への支援を実施してきたほか、除雪オペレーターの育成に向けた大型特殊免許の取得に対する助成制度や運転操作の技能講習など、人材育成にも取り組んでまいりました。

また、人材確保につながる企業の経営安定化に向けましても、除雪事業者を含む市内建設企業などが請け負う、普通建設事業費の確保に努めるとともに、道路維持除雪業務においては、労務単価の上昇について、適宜反映してきたところでございます。

次に、生産性向上の取組としましては、これまで運転手と助手の2名の乗車が必要であった除雪機械について、安全確認用のカメラやセンサーを設置した1人乗りでの作業が可能な機械の導入のほか、排雪作業の効率化に向けた雪処理施設の整備や、雪堆積場などにおけるダンプトラックを自動集計するシステムの構築などを実施してきたところでございます。

●小須田大拓委員 除排雪体制の確保や維持に向けて、いろいろ取組を行ってきたということではございますが、今おっしゃっていただいていた

ような取組は、短期的には体制維持が可能になる一方で、20年後、30年後といった長期的な将来を見据えた場合には、本当に限られた従事者で除排雪作業を行わなければならない状況が来ることも想定をされます。

そのため、AIやドローン、ICTなど、先端技術を活用した除排雪作業のイノベーションに向けた検討は、持続可能な雪対策の実現に対して非常に重要な観点と考えており、今年の第1回定例市議会、代表質問においても取り上げさせていただきました。

建設業におきましては、国が主導した建設現場の生産性向上の取組として、建設機械の遠隔操作化や自動化の研究開発が行われております。

また、除排雪におきましても、北海道開発局をはじめとした様々な機関において、衛星技術などを活用した、除雪作業の省人化や自動化などについて、研究・開発が進められております。

20年後、30年後を見据えた持続可能な雪対策の実現に向け、札幌市においても、除排雪作業のイノベーションについて、積極的に検討していくことが必要と考えております。

そこで、二つ目の質問ですが、さらなる除排雪作業の省力化・効率化につながる除排雪作業のイノベーションについて、審議会においてどのような検討を進めるか、考えをお伺いいたします。

●砂田政策企画部長 除排雪作業のイノベーションに向けた検討について、お答えいたします。

持続可能な雪対策の実現に向けまして、さらなる作業の省力化・効率化につなげる除排雪作業のイノベーションの検討は、大変重要な観点であると認識してございます。

そのため、除排雪手法小委員会においては、除排雪作業の省力化に向けた研究を先行して進めております北海道開発局の職員、それから積雪寒冷地における技術研究を行う寒地土木研究所の専門家、こうした方々にオブザーバーとして参加いただいております。今後、様々な研究事例や知見につい

て、意見を伺っていく考えでございます。

今後の審議会におきましては、これまで札幌が行ってきた取組の成果や、国や他の機関の研究事例などについて情報を整理するとともに、札幌市の除排雪の課題などと併せまして、今後の方向性などを検討・議論してまいりたいと考えております。

●小須田大拓委員 ありがとうございます。

先行した研究などが進んでいる国や、他機関の見解を生かすことは大変有効だというふうに思います。

持続可能な雪対策の実現に向けては、建設分野だけではない民間の技術力なども取り入れていくことも重要と考えております。

雪対策審議会につきましては、雪対策事業を所管する建設局だけではなく、まちづくり政策局をはじめ、庁内横断的な体制を構築して審議会を進められており、イノベーションの検討に当たっても、この強みを生かし、技術革新が盛んに行われている民間企業の技術力の活用に向けた情報収集や連携調整などを行い、積極的に官民連携にも取り組むべきと考えます。

そこで質問ですが、イノベーションの検討に当たり、民間企業の技術力の活用に向けた官民連携の取組についてどのように考えるか、お伺いします。

●砂田政策企画部長 民間企業の技術力の活用に向けた官民連携の取組について、お答えいたします。

持続可能な雪対策の実現に向けましては、審議会における検討・議論と併せまして、官民連携による民間技術力の活用に向けた検討も、有効であると考えております。

また、これまでも民間企業から除雪作業の負担軽減につながる新たな技術に関する提案を受けて、現場での活用に向けた実証実験などに協力してきたところでございます。

今後も、民間企業からの技術提案などを積極的に受けるとともに、持続可能な雪対策の実現に資

する取組については、民間企業と一層の連携を図っていく考えでございます。

●小須田大拓委員 ありがとうございます。

札幌の冬を支える除雪体制を今後も安定的に維持していくためには、作業を担う建設業の皆さんが、通年で事業を継続できる環境づくりが重要でございます。

除雪の時期だけでなく、1年を通して業界を支える視点を持ち、建設産業の活性化にも取り組み、あわせてICTなどの新しい技術の導入による効率化も進めながら、持続可能な除雪体制の構築をしていただければと思います。

●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さらなる価値の向上に向けた企業や自治体等との共同研究の推進と、その成果の発信についてという1項目で、幾つか質問をさせていただきます。

まず、札幌市立大学におけるこれまでの学外との共同研究などの取組についてです。

先の代表質問において、我が会派は、札幌市立大学の価値を高めていく取組についての質疑を行いました。

その際、札幌市は大学と市民・企業との関係づくりを進めるほか、大学と連携し、様々な広報手段を活用した情報発信といった取組も強化していく旨の答弁があったところです。

学外との関係構築といった点では、大学はこれまでも企業や自治体等との共同研究の実績があり、地域社会への貢献に取り組んできたと理解しています。

他方、今後に目を向けると、札幌市立大学は来年度開学20周年を迎えます。このタイミングを一つの契機として、さらなる大学の価値向上に向け、これまで以上に自治体や企業等との共同研究の推進と、その成果の積極的な発信が必要と考えます。

そこで、最初の質問です。札幌市立大学において、これまで学外との共同研究などをどのように進めてきたのか伺います。

●砂田政策企画部長 札幌市立大学における、これまでの学外との共同研究等の取組について、お答えいたします。

札幌市立大学は開学以来、地域社会への積極的な貢献という理念に基づき、附属研究所であります、研究支援地域連携センターを設置し、共同研究の受入れを行ってきたところでございます。

また、2012年度からは、企業や自治体からの様々な相談を受け付ける、地域産学連携協力依頼制度を設け、地域連携や産学連携を積極的に進めてまいりました。こうした取組により、共同研究や受託研究による連携事例は開学以来、約300件、地域産学連携協力依頼制度による事例は制度創設以来、約500件の実績がございます。

近年の具体的な事例としましては、共同研究等では、民間企業との連携による自転車タクシーのデザインや、重症患者における効果的な口腔ケア解明に関する研究、札幌市消防局等の救急搬送体制整備に関する研究、浦臼町との歴史的建築物を生かしたまちの活性化に関する研究などがございます。

また、地域産学連携協力依頼制度では、AOA O SAPPOROとのまちなか水族館のメディア展開、非営利地域団体とのフリースクールの運営事業等がございます。

これらの共同研究などの取組は、多様な視点からの調査研究を通して、新たな仕組みの整備やデザイン化、まちの活性化などの具体的な成果も生み出されており、企業や自治体からも高い評価を得ているところでございます。

●森 基誉則委員 大学のこれまでの具体的な取組と成果について、承知しました。

官民を問わず、従前において多様な主体とのコラボレーションを実施してきたということで、私も今回この質問するに当たって、様々過去の事例を調べたんですけども、本当にこの共同研究による事例、300件というお話でしたけども、様々なことをやっていて、先ほども答弁にありましたけれども、AOA Oとの共同研究というの

も、本当にこれは僕の中でもインパクトは大きかったなと思っています。

こういった取組の効果は、研究成果の社会還元だけではありません。在学生にとって、自らの学習や研究が社会に役立つことを実感し、学びを深める貴重な機会や動機づけにもつながっていくと考えています。このように有意義であるからこそ、これらの効果を継続的に発揮していくために、研究成果の振り返りと市民への積極的な周知が必要になってくると思います。

そこで、二つ目の質問です。これまでの共同研究の取組内容や成果の周知について、どのように行っているのか伺います。

●砂田政策企画部長 共同研究などの取組内容や成果の周知について、お答えいたします。

市民や企業への積極的な周知は、大学の認知度とともに存在価値の向上に大きく資するものと認識しているところでございます。

大学はこれまでホームページ等の広報媒体に加えまして、広く市民や企業を対象とした公開講座や研究成果報告会などにおいて、情報発信・周知に取り組んでまいりました。

また、産学官金の研究交流会や、道内・道外での展示会・見本市などにおいて、大学の研究成果を学外に発信することで、さらなる共同研究や地域産学連携につなげてきたところでございます。

大学では、今年度も丘珠空港や円山動物園のほか、道内自治体の課題解決に向けた調査研究や、民間企業との共同研究に着手しており、札幌市としても引き続き、これらの大学の活動や研究成果の情報発信・周知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 丘珠空港も円山動物園も貴重な札幌の財産ですから、どんどんどんどんバックアップしていただきたいと思います。ぜひ、札幌の知の拠点として、札幌市と一体となって、市立大学の取組を広く市民や企業などに周知して行ってください。

これまでも市立大学では、主に受験生に向け

て、各学部教員・在学生によるワークショップや体験授業、展示等による充実した内容で実施するオープンキャンパスのほか、大学祭と併せて開催している高大連携の公開講座など、大学の魅力を伝える取組を推進してきたと認識しています。

そのような状況で、先ほども少し触れましたが、市立大学は来年度、開学20周年の節目を迎えます。周年に合わせた事業などの取組も必要であり、それは大学の魅力をさらに広く発信することにつながるものと考えます。

そこで、最後の質問です。大学における周年事業では、どのような取組を考えているのか伺います。

●砂田政策企画部長 大学における周年行事での取組について、お答えいたします。

来年度に開学20周年を迎えるに当たり、これまで大学運営を支えてくださった皆様へ感謝を示すとともに、大学のさらなる発展につながる契機とする取組が検討されているところでございます。

具体的には、これまでの大学に対する協力者を招いた記念式典や交流会を開催し、大学の歩みや、研究・教育・地域貢献の取組について、改めて振り返っていただく機会を設けることや、今後の新たな連携を見据え、卒業生・修了生を招き、在学生・教職員と交流する、いわゆるホームカミングデーの実施などが検討されております。

また、円山動物園など、開学以来大学と連携してきた関係機関と協力した事業や、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が検討されておまして、札幌市としましても、大学の認知度・プレゼンスの向上を図る絶好の機会として、しっかりと連携してまいりたいと考えております。

●森 基誉則委員 大学における周年行事に合わせた取組、様々考えているということをお承知いたしました。

学外との共同研究が学生のモチベーション向上につながる内容であれば、学びの場としてさらにより環境になると考えます。

大学が市民・企業などだけではなく、在学生や卒業生にとってもより価値のあるものとするため、周年行事の取組を推進し、大学の魅力を多くの市民に伝えるとともに、さらなる共同研究の受入れと社会貢献に期待し、全ての質問を終わります。

●前川隆史委員 私からは雪対策について、何点かお伺いしたいと思います。

まずは先の代表質問で、我が会派が述べた、持続可能な雪対策の構築に向けた市民の意見・意向の反映に関連して、市民アンケートの結果の詳細について、お伺いしたいと思います。

毎年行っております市民意識調査で、雪への負担感や雪対策への要望は、ライフステージや居住の形態などによって、様々市民の思いの違いはあるものの、多くの市民にとって、最も力を入れていただきたい重要施策でございます。

そうした中、雪対策審議会の立ち上げと並行して、複数の手法を組み合わせてながら市民アンケートを実施して、事前情報の有無によって市民の意見・意向に与える影響などについて分析をしてきたということは、先般の総務委員会の中でも確認があったところでございます。

今回のアンケートの肝は、市民にとって目下の課題でございます、生活道路の除排雪の在り方から、人口減少に伴う将来的な雪対策の在り方まで幅広く議論をしていくために、現時点における市民の課題感や問題意識がどこにあるかを把握したことにあるのかと思われまます。

ぜひ、アンケートの分析結果を今後の各種情報の発信ですとか、市民議論の場などで戦略的に活用して、市民参加の取組が進むことを期待するものでございます。

持続可能な雪対策の構築に当たっては、行政が果たすべき役割や事業者・市民との協働について、抜本的な見直しも視野に入れた丁寧な議論が必要でございます。アンケートで把握した市民の意見・意向は、今後の審議会や市民議論の基となる重要な資料でございます。

そこで伺いますが、これまで実施してきた市民アンケートの結果から、現状の市民の意見・意向について、どのように捉えているのか、お伺いたします。

●砂田政策企画部長 市民アンケートの結果から、市民の意見・意向をどのように把握しているのかについて、お答えいたします。

市民アンケートの結果について、選択式設問の分析では、現状の除排雪に満足している方が少なく、公的除排雪への高い期待が伺える一方で、担い手不足対策に向けては、行政と地域の協働体制の強化も重要であると市民が認識していることを把握できたところでございます。

また、記述式設問の回答内容としましては、除雪後に家の前に置かれる雪への対応の要望が多いものの、雪かきイベントの開催など、雪を生かす前向きなアイデアもあり、こうした意見が雪との共生に関する意識醸成の糸口になるものと考えております。

さらに、8割以上の回答者が、ふだん市政に意見を言わない、いわゆるサイレントマジョリティ層であったことから、複数の手法を組み合わせることが、多様な市民意見の把握に有益であったと考えておまして、今後も手法や設問などを精査しながら、より多くの市民の意見・意向を捉え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。

今まで意見が採れなかった方々にも、いろんな思いを調査できる取組になったようなお話もございました。

アンケートで把握した市民の意見・意向を、今後の審議会の議論ですとか、ワークショップ、またはミニ・パブリックスなどで、市民議論の活性化につなげていただきたいと思います。

また、より多様な市民の意見やアイデアを広く収集するために、これまで取り組んできた市の公式LINEですとか、無作為抽出アンケート以外の手法も検討していただきたいと思います。

市の既存のツールを最大限活用しつつ、先の総

務委員会で、ほかの会派の皆さんからもご指摘のあったSNS広告ですとか、インフルエンサーによる周知を試みるなど、これまでとは違った様々なアプローチで、あまり関心のない層の声も捉えられるよう、さらに積極的に取り組んでいただきたいと、このように思います。

また、市民の意見・意向の分析に当たりましては、アンケートの自由記述の内容ですとか、ワークショップ、ミニ・パブリックスにおける市民議論の過程で出てきた様々な意見や、今お話もありましたが、アイデアについても取りこぼすことなく深掘りしていくことも重要でございます。

雪対策への市民の様々な思いや考えを的確に捉えるために、ぜひアンケートの自由記述ですとか、市民議論の音声データについても、AIなどの先端技術を活用しながら、精緻な分析を行うことなどの工夫も必要なんじゃないかと、このように思うところでございます。

そこで伺いますが、より幅広い市民の声を把握するとともに、様々な市民意見を取りこぼすことなく分析していくために、どのように今後取り組んでいくお考えか、伺います。

●砂田政策企画部長 幅広い市民の声を把握するための今後の取組について、お答えいたします。

市民アンケートにおいては、市の公式ツールの活用に加えまして、無作為抽出した市民に郵送で案内をしたことにより、一定数の回答数を獲得できたと考えておりますけれども、市政に関心の低い層からも、より多くの声を集めるためには、SNS広告の活用などの周知方法のさらなる拡大が重要であると認識しているところでございます。

このほか、広く子どもたちからの意見を聞く取組や、連合町内会をはじめとした地域の方々の声を聞く取組も、並行して進めていく考えでございます。

また、広く把握しました市民の声を綿密に分析するためには、委員ご指摘のとおり、AIなどの

先端技術の活用が必要不可欠と考えており、民間事業が持つ知見や技術を積極的に取り入れながら、実効性を高め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。

子どもたちや連合町内会のご意見、SNS等の活用、そしてAIなども積極的に使いながら、民間企業の分析技術もしっかり活用をして、市民意見の把握に努めていきたいというようにお考えでございます。

持続可能な雪対策の実現に向けては、幅広い市民の意見をしっかりと取り入れていくことが大切でございますので、そこに納得につながる道筋も見えてくると思いますので、しっかり様々なツールを活用して進めていただきたいと思います。

一方で、審議会における、先ほどもお話がございました、雪との共生に向けては、冬の市民生活に役立つような情報発信を行い、市民の雪対策への参加を促していくということも重要でございます。

現在も多くの市民が、地域における除雪活動ですとか、ツルツル路面における転倒防止のための砂まきなどにもご協力いただいております。

しかし、市民の役割になっている除雪作業で、家の前に寄せられた雪の処理については、気温が高く、重たい雪が降った日などには、体力的にも大きな負担となっております。今回、アンケートにもございました。

そこで、雪かきについて焦点を当てたいんですが、最近では、様々な形の雪かきスコップが販売されておりまして、私も去年、変わったのを買ったんですが、それは全く機能せず、家の物置のスペースを狭める結果にしかかってないのですが、中には腰を曲げずに雪かきできるS字型のものですとか、身長に合わせて長さを調整できるものなどもございまして、適切な道具を選ぶことで、雪かきの負担を一部でも軽減することができるのではないかと、このように思うところでございます。

また、一言で雪かきと言っても、長年、雪かきをされている方から話を聞くと、体への負担を抑える、効率的に作業を行えるテクニックを持っている市民もたくさんいらっしゃいます。

冬になると、除雪のことを考えて憂鬱な気持ちになる市民が多い、私もその一人なんですが、市民にとって大きな負担となっている雪かきについて、体への負担が少ない道具ですとか、効率的な作業の方法など、冬の生活に役立つ情報を発信することで、雪対策への市民参加の促進ですとか、意識の変化、またあるいは冬の体力づくりにつながるなど、何らかの新しい展開につながるんじゃないかと、このように思うところでございます。

そこで伺いますが、雪対策への市民参加を促していくための情報発信について、どのようなことを考えているのか、伺います。

●砂田政策企画部長 雪対策への市民参加を促す情報発信について、お答えいたします。

雪との共生に向けまして、雪対策への市民の参加を促すための情報発信は、非常に重要なものと認識しております。

雪対策への市民参加につながる情報発信としましては、毎年広報さっぽろ12月号に綴じ込んでおります、冬の暮らしガイドや、さっぽろ雪の絵本などを配布しているほか、冬の暮らしに関する様々な情報発信などを行っておりますウインターライフ推進協議会に、札幌市としても参画しておりまして、協議会のホームページにおいて、雪かきを安全かつ効率的に行うコツなどを紹介しているところでございます。

また、審議会には、市民委員や地域の代表者をはじめ、情報発信や文化・マーケティングの分野の委員にも参加いただいておりますことから、雪との共生に向け、市民の雪対策への参加促進につながる情報や、その発信の仕方などについても、検討・議論をしてみ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。

私の向かいに昨年まで住んでいた奥さんが、私より体がすごい小さいんです。年齢も私より上

で、雪を捨てるスペースが非常に限られているにもかかわらず、どんな大雪のときも芸術的な雪かきで、大雪に全く影響を受けてない感じなんです。私はもう朝、雪を見て、心がぐったりと落ち込むわけですけど、何も影響を受けない強さを感じていて、使っている道具も昭和の時代からある、ごく普通のもの。でも、名工がかんなやのみで芸術的な技術を見せるように雪かきをする姿はまさに感動ものでございまして、ピラミッドのように、今後何千年も溶けずに存在するのではないと思われるほどに、見事な雪の塊で積み重なっていくわけですね。道路に大きくはみ出すわけでもないし、そして雪かきなども物ともしてない、お元気で、健康でいらっしゃると。雪を全く負担に感じてない、悩みになってないですね。私は大きな悩みなんです、この人生観の違いは一体何なんだろうと、私も考えまして、雪かきマイスターによる、高齢者でもできる雪かきアドバイスだとか、さっきもいろいろやっているってお話でしたが、雪かきの技術を競うコンテストの実施だとか、また、雪かきのテクニック、技術の継承・普及というものが、実は市民の側の自己防衛術というか、雪との共生という面で、今まであまり深掘りされてこなかったんじゃないかと。

私の技術は亡くなった親父の姿を見て、こうやってやればいいんだなと。意外とこんなに雪に悩んでるのに、除雪の技術のいろんなやり方って、酒を飲みに行っても、全然話にならないですよ。こういうふうにとったらいいぞとか、あーいうのがいいぞって、全くならないですね。困ってるのに、なんでか全然情報交換がなされてないという、意外とこの辺は非常に問題なんじゃないかと、このように思うわけでございます。

そういう意味で、どうか今回のアンケート調査もいろいろ活用しながら、よく分析していただいて、市民の気持ちや考えを一新していくような取組も期待して、私の質問を終わります。

●長屋いずみ委員 雪の後は、私からはふるさと納税について、4点質問いたします。

2008年に創設されたふるさと納税は、2015年に寄附上限額の引き上げや、手続簡素化が行われたことによって、寄附額が急増し、2014年度の388億円から、昨年度は約1兆3,000億円に達し、5年連続の過去最高を更新しております。

ふるさと納税は、生まれたふるさとの自治体などに納付しますが、制度としては納税ではなく、寄附であり、確定申告によって、所得税及び住民税から控除が受けられます。特にこの制度では、原則として、自己負担2,000円を除いた全額が控除対象となります。

札幌市民がほかの自治体にふるさと納税を行うと、本市の住民税から控除をします。つまり、本市は本来予定していた収入が減るということになります。そのことで、札幌市の財政にも一定の影響が生じていると考えます。

そこで質問です。2024年度、本市に寄せられたふるさと納税額と、経費を差し引いた実質的な純収益はいくらだったのか。さらに、札幌市民がほかの自治体へ寄附したことによる市税の控除額、その影響を補う地方交付税額も併せてご提示ください。

●玉井公民・広域連携推進室長 ふるさと納税に関しまして、昨年度の実績、収支ということでの質問でございます。

昨年度、ふるさと納税によりまして、寄附を受け入れた額につきましては、約39億400万円でございます。

なお、札幌市がふるさと納税を募集するために支出しました経費ですけれども、約19億1,400万円でございます。収支は約19億9,000万円となっております。

一方、札幌市民が他の自治体にふるさと納税をしたために、減収しました個人市民税につきましては、約87億1,100万円でありましたが、減収分の個人市民税につきましては、委員からもご説明がございましたとおり、その75%が地方交付税における基準財政収入額から差し引かれますので、差し引かれる額を除いた額で計算すると、約65億

3,300万円が地方交付税で措置されている額でございます。

したがって、総合いたしますと、約1億8,800万ほど収入が赤字になってるというような状況でございます。

●**長屋いずみ委員** この間、体制を強化し、寄附額を増やしながら経費も抑えてきたと伺っております。それでも実質的な純収益はマイナス1億円を超えておりました。札幌市への個人からの現金寄附の実績は、いわゆる入りは、2014年度の総額は約2億円でしたが、2024年、昨年度は39億円と約20倍です。

一方、出るほう、ふるさと納税によって、税額控除の適用を受けた方は、2014年度で1,805人、控除額にして約3,900万円、24年度には16万4,329人、約87億円ですから、とても多くの市民がほかの自治体に寄附していることが分かります。

つまり、10年前に比べると、約20倍の寄附が札幌市に入るようになったけれども、それをはるかに上回る額がほかの自治体へと流出している状況です。

仕組みとして、ふるさと納税で寄附が入っても、自治体が使える財源は約5割、さらに市民がほかの自治体へ寄附をした場合、本市が受け取れる地方交付税の補填は流出額の75%です。

自治体にとって、住民税は大事な収入です。札幌市は2014年当時は、寄附者への返礼品は用意しておらず、個人で5万円以上の寄附をいただいた方に対して、感謝状を贈るのみの対応でした。

しかし、多くの自治体が寄附者にお礼や特典を用意しているということで、本市もネット上で寄附できる仕組みや返礼品も設けて、推進してきました。寄附を獲得するために、返礼品競争に参加せざるを得ないというのが実態ではないでしょうか。

多くの寄附者は、仲介サイトを通じて寄附先を選んでおり、各サイトはテレビCMやネット広告を通じて、大規模な宣伝を展開しております。その結果、寄附がまるでショッピング感覚で行われ

るような状況が生まれており、本来の制度趣旨を逸脱しかねないと考えます。

そこで質問です。このような状況を本市として、どのように認識されているのか、伺います。

●**玉井公民・広域連携推進室長** 民間事業者のポータルサイトを活用することについての認識ということのご質問でございます。

委員ご指摘のとおり、現在、ポータルサイトを通じた寄附の募集というのが主流になってございます。

札幌市といたしましても、複数のポータルサイトを活用いたしまして、時流を捉えた運用を考えていく必要があるというふうには、認識してございます。

一方で、今後も活用はいたしますけれども、ふるさとを応援したいという、寄附者の気持ちというものは尊重していくということで、制度の本旨を踏まえた運用というのは、常に図ってまいりたいというふうに考えてございます。

●**長屋いずみ委員** 慎重な対応、制度の健全な運用が求められていると思います。

現在、本市における人気返礼品トップ3、1位はバナメイエビ、2位はアサヒのスーパードライ、3位は楽天のトラベルクーポンとなっております。エビで札幌を連想される方、どれほどおられるのかと思います。

仲介サイトが6月に行った調査では、寄附を始めたきっかけについて、家計の役に立つと答えた利用者は、昨年より約9.8ポイント増えておりました。また、米を返礼品とした自治体への寄附額は、2年前の1.7倍に増加しておりました。生活が厳しいからこそ、経済的なメリットが重視されていることが分かります。また、ふるさと納税による住民税の流出が、住民サービスの低下につながるおそれもあると懸念いたします。

そこで、今後のふるさと納税制度の運用について、返礼品の適正化や制度趣旨の遵守に向けた具体的な方針などあれば、伺いたいと思います。

●**玉井公民・広域連携推進室長** 今後の返礼品

の適正化であるとか、制度の遵守に向けた具体的な方策ということのご質問でございます。

昨今、ふるさと納税に関しましては、制度改革を繰り返してございます。これにつきましては、ふるさと納税制度の本旨を実現するための方策と国のほうで考えているというふうに認識してございます。

札幌市といたしましては、その中でも適切に運用していくことが最も重要だというふうに認識してございます。

今後、制度を遵守するとともに、返礼品・寄附の使い道のPRだとか、今後もふるさと納税制度を一つのシティプロモーションツールとして活用いたしまして、まちの魅力や資源をPRしてまいりたいというふうに考えてございます。

●長屋いずみ委員 制度を適正に運用していくということでしたが、札幌市も加盟する指定都市市長会では、ふるさと納税制度による指定都市の税収減は、もはや看過できる状況にないとして、本来の趣旨に添った制度となるよう、国に税制の改正要請をされております。

もはや国の対策がなければ、どの自治体も個別に対応できない、こういったところまで来ているのではないかと思います。今、多くの市民が生活防衛の手段として制度を活用せざるを得ない状況も見えてきております。こうした利用の広がり、制度が経済的メリットを過剰に強調し、本来の理念から離れてしまっていることの表れとも考えられます。札幌市としても、制度の原点に立ち返り、検証が必要です。

そこで、市民が札幌市にふるさと納税として寄附を行った場合、返礼品は受け取れませんが、市民にとっての意義やメリットは、どのようにお考えなのか、見解を伺います。

●玉井公民・広域連携推進室長 札幌市民が札幌市にふるさと納税した場合のメリットということのご質問でございます。

札幌市民が札幌市に寄附した場合の意義、メリットにつきましては、三つほどあるというふう

に認識してございます。

一つ目につきましては、特定の事業を選択して寄附をすることで、市政に関しまして、自分の意思を届けることができるというところが、一つ目のメリットというふうに考えてございます。

それから二つ目につきましては、財源の部分でございませけれども、個人市民税に加えまして、寄附をしていただくことで、基礎控除の部分もございませるので、安定的な行政サービスに寄与できるというところも一部ございませ。

これらに加えまして、三つ目としては、寄附された方ご本人のメリットになりますけれども、寄附金控除は受けることができますので、そちらについては、税制上のメリットというところもあるというふうに認識してございます。

●長屋いずみ委員 三つお示しいただきました。

札幌市としても、ほかの自治体との返礼品競争に巻き込まれるのではなく、寄附者が地域の未来や公共の目的に共感し、自然と寄附したくなる、そんな仕組みづくりを地道に進めていく必要があると考えませ。

例えば、円山動物園への寄附のように、目的が明確で、それがきちんと可視化されていると、市民にとっては、動物園の発展に役立っている、貢献できている、こういう市政への信頼にもつながり、返礼品以上の意義もあると、私は考えませ。

そういった観点から、今後の制度運用においては、先ほどの三つのメリットをしっかりと考えていただき、経済的なメリットだけではなく、札幌市の未来に託す思いや共感による寄附の促進を目指すような仕組みの構築を求めて、私の質問を終わります。

●坂元みちたか委員 私からは、GX国際金融戦略における犯罪収益移転防止法の観点から、質疑を行わせていただきます。

GX国際金融戦略において、北海道でデータセンターを44か所保有すると聞いております。

昨今、海外からのサイバー攻撃を受け、長期に

わたり、営業などを停止しなければならない事態に至った一部上場企業の報道がなされたところであり、この44か所のデータセンターの運営に関して心配に耐えません。

札幌市が目指すGX国際金融都市戦略につつまして、日頃から前向きな質疑が続いておりますけれども、私からは、犯罪の抑止に向けた観点からの質疑をさせていただきます。

犯罪移転防止法の施行に関しては、法務省及び警察庁が中心となって動いているものと思います。

札幌市では、GX国際金融戦略を推進しているところ、国際指名手配犯の情報収集など、国際犯罪を未然に防止するために、法務省や警察庁と連携して対応していかなければならない情勢にあると認識しております。

犯罪移転防止法の所管は警察組織が中心となるものと思いますが、札幌市も連携して取り組んでいかなければならないものと思います。

については、札幌市のGX国際金融都市戦略における、国際犯罪の未然防止に係る認識をお伺いいたします。

●小室グリーントランスフォーメーション推進室長 犯罪による収益の移転防止に関する法律に基づく各種対策について、お答えをいたします。

グリーントランスフォーメーション推進室は、GX産業の集積と金融機能の強化・集積に向けた各種施策を所管しておる部署でございます、ご質問の国際犯罪対策強化について、お答えする取組はございません。

●坂元みちたか委員 ご答弁ありがとうございます。

次に、犯罪収益移転防止法の対象となる事業主体について、お伺いいたします。

投資先として、世界的に札幌市が認められるには資金洗浄、つまりマネーロンダリングに使われない仕組みが必要と考えます。

そこでお伺いいたしますが、犯罪収益移転防止の取締りは、金融庁・銀行・警察が中心となると

認識しておりますが、法の番人として弁護士なども取り締まる側にいるべきだと考えております。その事業主体について、札幌市の認識をお伺いいたします。

●小室グリーントランスフォーメーション推進室長 犯罪による収益の移転防止に関する法律の対象事業者について、お答えいたします。

犯罪による収益の移転防止に関する法律では、第2条第2項におきまして、銀行や信用金庫、保険会社、証券金融会社、弁護士や司法書士など、49の特定事業者が定められているものと認識をしてございます。

●坂元みちたか委員 ご答弁ありがとうございます。

札幌市が目指すGX国際金融都市戦略につつまして、様々な犯罪を未然に防止し、世界から認められる札幌市の取組としていただきたく、今般、質問をさせていただきました。

札幌市の行う、GX国際金融都市戦略が成功することを祈念しております。

さて、我が会派が、特に我が会派の荒井勇雄議員が一昨年から強く訴えている実子誘拐問題、つまり実の親による国際間の連れ去り行為による国際指名手配犯や、連れ去り犯罪の教唆弁護士に資金が渡らないようにすべきと考えます。これらの者も、同法の取締り対象として注視をしていただきたいと切に申し上げ、私の質問を終えさせていただきます。ありがとうございます。

●おんむら健太郎委員 私からは、札幌市水素・再生可能エネルギー推進協議会における取組について、幾つか質問してまいります。

初めに、協議会のこれまでの検討状況についてです。札幌市水素・再生可能エネルギー推進協議会は、道内の再エネ由来の水素活用を目指し、本年6月に、民間事業者や自治体などの関係団体が参画して設立されたと承知しております。

そして現在は48の事業者、団体が参加し、水素のバリューチェーンを構成する、つくる、ためる・はこぶ、つかうという三つの観点から、具体

的な議論を進めていると聞いております。

この協議会は、脱炭素社会の実現と地域経済への波及効果の両面から、本市にとっても非常に重要と考えております。

そこで最初の質問です。協議会が設立されてから、これまでどのように取り組まれてきたのか、伺います。

●松本水素事業担当部長 札幌市水素・再生可能エネルギー推進協議会のこれまでの検討状況について、お答えをいたします。

本年7月に第1回協議会を開催しまして、道内の再生可能エネルギーを活用した水素の供給や、利用に向けた検討を本格的に開始したところがございます。

現在は再生可能エネルギー由来の電力の調達や、水素の貯蔵運搬、それから、水素の利活用技術など、六つのテーマについての部会を立ち上げまして、参画事業者や団体とともに、精力的に協議を進めているところでございます。

今後、年内には、第2回協議会を開催し、各部会における検討状況についての報告を受ける予定としております。

●おんむら健太郎委員 年内に第2回目の協議会が開催されるということで、多様な関係事業者・団体と連携して、検討を本格化させているということが理解できました。

次に、水素の供給について伺います。札幌市は協議会の立ち上げ前でありまして昨年度から、札幌市内への水素サプライチェーンの構築に向けた検討を進めてきたと認識しております。

また、市長は先の代表質問で、私たち会派のうるしはら市議からの質問に対して、クリーンな次世代エネルギーである水素が、広く活用されるまちづくりを進めるとの認識を示されております。

再生可能エネルギーによる水の電気分解で製造される、いわゆるグリーン水素、こちらは利用時のみならず、製造時にもCO₂を排出しないクリーンなエネルギーだと承知しております。このグリーン水素の活用を進めるということは、本市

の脱炭素化において重要であると考えております。

そこで質問ですが、グリーン水素の供給について、どのような点が課題であると認識し、協議会でどのような検討がされているのか、伺います。

●松本水素事業担当部長 グリーン水素の供給に関する課題と協議会での検討状況について、お答えをいたします。

グリーン水素の供給に当たりましては、再生可能エネルギーによる発電と、水素の製造を近い場所で行うことが、事業性の観点から適切と考えられるところがございますが、札幌市内だけでは、必要な再生可能エネルギーを十分に確保することが難しいものと認識をしております。

そのため、道内における再生可能エネルギーのポテンシャルが高い地域におきまして、発電と水素の製造の両方を行うことが望ましいと考えられますが、そのような地域は、そのほとんどが札幌から地理的に遠く離れている状況でございます。

したがって、消費地である札幌へ水素を効率的に輸送する方法を確立することが重要な課題でありまして、また、協議会ではその手法の一つとして、道内の既存物流網との連携可能性について検討を行っているところでございます。

●おんむら健太郎委員 消費地である札幌から離れた場所が多いということと、そして物流網とのやはり連携が大事ではなかろうかということ、それについて、可能性を今、検討されているというふうな答弁だったかと思えます。

確かに、グリーン水素の供給に関する課題と検討状況については、理解をさせていただきました。

最後に、水素の利用についてでございます。先の代表質問では、市長から、札幌は積雪寒冷地であることに加え、工業地帯とは異なり、小規模なエネルギー需要が点在する都市という、地域特性を踏まえた、新たな利活用モデルを確立されるような、そういった方向性が示されております。

水素は熱利用が可能でございます。化石燃料

に代替し得るクリーンなエネルギーであることから、熱需要が大きい札幌市の脱炭素を進めるに当たっては、不可欠な要素でございます。

また、小規模なエネルギー需要が点在する都市部ならではの産業構造を生かし、これまでにない水素の燃焼方法を確立していくということも、重要ではないでしょうか。

そこで質問です。都市部における水素の熱利用について、こちらも先ほどと同じく、どのような点が課題であると認識をされており、そして協議会でどのような検討がされているのか、伺います。

●松本水素事業担当部長 都市部におけます水素の熱利用の課題と、協議会での検討状況について、お答えをいたします。

都市部において、水素の熱利用を進めるに当たりましては、大規模な需要家が集中している工業地帯とは異なりまして、比較的小規模な需要家でも導入が可能となる、新たな熱利用の方法を確立することが課題であると認識をしております。

今年2月のさっぽろ雪まつりにおきましては、現在協議会に参画している事業者との連携によりまして、大通公園で水素を貯蔵し、新技術を活用した水素ストーブを無料休憩所内の暖房として実際に利用をいたしました。

今後も引き続き、協議会におきまして、水素に関する新技術の開発や、新たな熱利用の方法につきまして検討を進めながら、都市部の状況に適した水素利活用モデルの構築を目指してまいります。

●おんむら健太郎委員 最後に、要望をお伝えさせていただきたいと思っております。

今の答弁の中でもございました、都市部の状況に適した水素利活用モデルの構築を目指すということでございましたので、確かに積雪寒冷地であります札幌市においては、水素ストーブなどの熱利用、こちらはぜひ積極的に進めていただきたいと思います。

それ以外にも、夏場雪が降らないシーズンにお

きまして、今般の大阪万博のほうでは、水素燃料電池アシスト自転車というものが、会場スタッフの移動手段となっておりますし、また、水素エネルギー産業の拠点化を目指しております福井県の敦賀市、こちらでも水素自転車のシェアサイクルの実証実験なんかも行われたそうでございます。

北海道内でも、つい先日、鹿追町で水素自転車の公道試乗会があったと聞いております。札幌市におきましては、白石区にサイクリングロードがございますし、豊平川の河川敷にもサイクリングロードございまして、個人的には自転車愛好家であります私としても、ぜひこういった自転車への利活用、夏場の活用ですね。こちらに関しましては、今、隣に南区のわたなべ議員もおりますが、アドベンチャーツーリズムのほうで、以前、南区のほうを自転車でサイクリングされるような、そういったイベントもあったと聞いております。こちらにはわたなべ議員も参加されたというふう聞いておりましたので、ぜひそういう札幌市内全体での自転車の利活用、特にシェアサイクルもありますから、ぜひ水素の利活用、こちらは先進事例から学ばれて、そして本市で導入できる、市民にとっても身近に感じられる水素エネルギーの利活用や普及、こちらに取り組みされることをぜひ求めさせていただきまして、私からの質問を終わらせていただきます。

●森山由美子委員 私からは、公共施設バリアフリー化促進費について、そして水素エネルギーの普及啓発による市民理解の促進についての、2項目、伺います。

最初に、公共施設バリアフリー化促進費について、質問をいたします。

我が会派は、従来から誰もが安全・安心に移動し、社会参加できる環境づくりを使命と捉え、何より多様な市民の皆様の声を大切に、まちのバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を強力に推進をしてきているところでございます。

こうした中、札幌市では、第2次まちづくり戦

略ビジョンにおける、まちづくりの重要概念の一つに、ユニバーサル、共生を位置づけた上で、令和6年6月には、ユニバーサル展開プログラムを策定し、ハード、ソフト、ハートの三つの視点からの取組を進めております。

このうち、令和5年度に創設され、今年度から本格的な工事が進み始めた本事業は、誰もが円滑に移動することができ、快適に利用できる施設などの整備を掲げた、ハードに係る主要事業の一つとして、市有建築物のバリアフリー改修を実施するものであり、民間施設への波及を見据えたリーディング事業として、大変重要なものと認識をしております。

そこで、まず質問ですが、本事業は数ある市有施設の中で、どのような施設を対象としているのか。また、実際にバリアフリー改修を進めるに当たって、どのような項目を重視しているのか、伺います。

●須志田ユニバーサル推進室長 公共施設バリアフリー化促進費の事業内容につきまして、お答えいたします。

本事業は不特定かつ多数の方が利用しまして、または主として高齢の方、そして障がいをお持ちの方などが利用する建築物、いわゆる特別特定建築物を対象としているものでございます。

また、実施に当たりましては、施設の用途、エリアを考慮した上で、地下鉄駅やJR駅周辺地区に立地する区役所や、地区センターなどを優先改修施設として選定するとともに、その他の施設につきましても、施設の保全改修など、大規模改修のタイミングに併せて、計画的にバリアフリー改修を行っているところであります。

各施設の改修に際しては、当事者ニーズが高い項目として3点、出入口、廊下、トイレの充実を特に重視しておりまして、これらにつきましては、法や条例で定められた基準を満たすことはもちろんのこと、できる限り高い水準に適合するように改修を進めているところでございます。

●森山由美子委員 本事業においては、特に出

入口、廊下、そしてトイレを重視しているとのことでした。これらは、高齢者や障がいのある方、子ども連れの家族など、誰もが必ず利用する基本的な空間であり、市民の利便性の向上に直結する項目であることから、各施設の管理者や利用当事者の意見を聞きながら、ぜひ充実をさせていっていただきたいと思っております。

さて、今の答弁でも法基準への言及がありましたが、この法とは、いわゆるバリアフリー法です。そして、同法第14条第1項においては、施設の新築などに際して、国が別に定める具体的な基準への適合が求められているところでございますが、本年6月、国交省は当該基準の見直しを行っております。

この見直しでは、今後着工する延べ床面積2,000平方メートル以上の施設を対象として、車椅子使用者用のトイレや、駐車場の設置基準が強化されたほか、特に劇場や競技場、映画館など、客席を備えた施設を対象として、車椅子使用者用客席の一定数以上の設置が新たに義務づけられました。

新基準は当事者団体の意見を踏まえて導入されたものであり、まちのバリアフリー化をさらに加速させるものです。そのため、今回義務づけされた新築物件についてはもちろんのこと、従来どおり努力義務にとどまった既存の建築物についても、最大限反映されるべき重要な内容と考えます。

特に、劇場や競技場、映画館などは一度に大勢の来場客が出入りすることから、車椅子使用者のほか、移動に困難を抱える方々への対応が大変重要な施設と認識をしており、例えば令和4年度から、大規模改修が行われた教育文化会館など、本市施設への反映状況が気になっているところであります。

そこで質問ですが、この新基準を市としては、どのように受け止めているのか、また、同基準を既存の市有施設のバリアフリー改修にも反映させる考えがあるのか、併せて伺います。

●須志田ユニバーサル推進室長 新しいバリアフリー基準につきまして、ご回答いたします。

札幌市といたしましても、このたびの国のバリアフリー基準の見直しにつきましては、今後のバリアフリー化を加速させる上で、大変重要な内容と認識をしており、同基準において、努力義務である既存建築物のバリアフリー改修に際しても、可能な限り反映をさせていきたいと考えてございます。

ご指摘の教育文化会館につきましては、従前から新たに定められた義務基準を満たす車椅子利用者の客席数を確保しており、令和6年度に完了した大規模改修において、課題であった大ホール2階客席に車椅子を新設するなど、より一層の利便性向上に努めてきたところでございます。

また、新基準に定められたものではございませんが、今後、バリアフリー改修として、障がい当事者の意見に基づき、視覚障害者誘導用ブロックの更新や、分かりやすいサインの設置などを進める予定でございます。

教育文化会館に限らず、既存建築物のバリアフリー改修につきましては、スペースや構造などの制約が多いところではございますが、今後も新基準の内容や、障がい当事者の皆様のご意見などの市民ニーズを踏まえながら、誰もが利用しやすい施設づくりを積極的に進めてまいりたいと考えてございます。

●森山由美子委員 本市の積極的な取組について、様々伺いすることができ、大変心強く思っております。

特に、教育文化会館の車椅子利用者用客席を、既に増設されているということは、市民のニーズを先取りした取組として評価するところであり、今後もぜひ積極的なバリアフリー化の推進を期待をいたします。

なお、劇場や競技場への車椅子利用者席の設置に関しては、従来から前の席の人が立ち上がることによって、車椅子の方の視線が遮られてしまうという、いわゆるサイトラインの確保が課題とし

て認識をされているところです。

このサイトラインの問題については、残念ながら今回のバリアフリー基準の見直しでは義務化とはされませんでした。しかし、国交省では今後、建築基準法の施行規則を改正し、設計の段階で、その検証を原則化する方針と聞いておりますので、車椅子利用者本人への配慮、そして同伴する方の座席やスペースの確保といった点なども、十分に留意いただきたいと思っております。

最後になりますが、施設の入り口に段差がなくても、内部のテナント等に段差があれば、結局は利用できないとの声をお聞きします。こうした点への配慮も含め、民間施設の取組をリードするという観点でも、札幌市においては、引き続き積極的かつ丁寧な対応を求め、次の質問に移らせていただきます。

次は、水素エネルギーの普及啓発による市民理解の促進について、質問をさせていただきます。

水素エネルギーの利活用は、本市が掲げるゼロカーボンシティの実現に向けた重要な取組の一つであり、我が会派はこれまでも取組の進捗を注視し、議会質問を重ねてまいりました。

市民が水素エネルギーへの理解を深めることは非常に重要であると考え、我が会派としても見させていただきましたが、さっぽろ雪まつりなど、様々なイベントにおいて、水素エネルギーの利活用に対し、普及啓発の機会を作り出しているものと理解をしているところです。

そのような中、本年3月に策定された札幌市水素エネルギー基本方針では、水素エネルギーの普及啓発を重点的に進める取組として位置づけ、当面は身近な体験の機会の創出と、一体感を持った取組を進めていくことが明記されました。

そこで質問ですが、昨年度を行った普及啓発の取組を通じ、どのような成果と課題を得たのか、伺います。

●松本水素事業担当部長 普及啓発の取組を通じて得た成果と課題について、お答えをいたします。

昨年度は7月の環境広場さっぽろにおける燃料電池自動車の展示や、今年2月のさっぽろ雪まつりにおける水素を燃焼させたフォトスポットや、水素ストーブの展示など、主にイベントを通じた取組の発信を行ったところでございます。

これらのイベントにより、数多くの市民や国内外からの観光客に札幌市が進める水素の取組を知っていただけたことが成果であると考えておりますが、一方で、将来的な水素エネルギーの社会実装に向けては、より一層の理解促進が課題であると改めて感じているところでございます。

今後、札幌市が水素エネルギーの利用をさらに進めていくためには、水素の特性や利用方法についての市民への丁寧な説明を通じて、水素を身近に感じていただくことが大変重要であると考えております。

●森山由美子委員 市民を対象とした水素エネルギーの利用に関する一層の理解促進を図ることが必要であるとのことでございました。

我が会派は、水素の取組の具体化がまさに進みつつある状況を踏まえ、先の代表質問において、未来を見据えた環境政策として、今後の水素エネルギーの普及啓発について質問をしたところであり、引き続きイベント等を活用した発信を行うとともに、様々な水素利活用事例を通じた学びの機会を拡充するとの市長のご答弁でございました。

若年層を中心とした幅広い市民に、水素エネルギーのような先進技術に触れ、学ぶ機会を市が作り出すことは、本市における水素エネルギー利用の導入拡大に寄与するとともに、水素利用が本市の魅力の一つとなり、将来的には水素のみならず、GX人材の育成につながる重要な取組であると認識をしております。

そこで質問ですが、学びの機会の拡充に向け、具体的にどのような取組を想定しているのか、お伺いいたします。

●松本水素事業担当部長 学びの機会の拡充に向けた取組について、お答えをいたします。

水素エネルギーへの市民理解を深めるために

は、市民が直接水素について学べる機会を作ることが重要であるとの考えから、今年度開催いたしました、若年層を対象としたワークショップにおきまして、水素を学ぶプログラムについても、試行的に実施したところでございます。

具体的には、大通東5丁目の水素ステーションの見学に加えまして、水素の基本的な知識や、札幌市の取組の方向性などを知る時間を設けたものでありまして、ワークショップの参加者からは、水素に関する理解が深まったとの感想をいただきました。

このワークショップでの取組を踏まえまして、水素ステーションの近隣の中学校において、札幌市の水素の利活用に関して実体験を通じて学ぶことができるよう、理科のカリキュラムと連携した出前授業を年内に実施する予定としております。

このような取組を進めることによりまして、市民が水素エネルギーに触れ、学べる機会を作ってまいりたいと考えております。

●森山由美子委員 水素ステーションの近隣に立地する中学校などと連携をして、出前授業を通じ、多様な世代に対応した学びの機会を作ることとございました。

このような取組により、市民が様々な形で水素エネルギーに触れ、積極的に学ぶことができる機会が増えるということは、水素エネルギーに関する市民の理解が進み、水素エネルギーの利活用への意識の醸成につながるものであると期待をします。

一方で、水素ステーションの運用開始のように水素エネルギーの利活用に関する取組は、徐々に具体化しつつありますが、多くの市民にはいまだ実感として伝わっていないのかなというふうに感じております。また、それも現実だというふうに思っております。

こうしたことから、学びをさらに拡充をし、視覚に訴えるなど、効果的に水素エネルギーの利点を周知させることが重要と考えます。

そこで質問ですが、現在進んでいる水素利用の

取組を、どのように市民の実感につなげるのか、その手法について、お伺いをいたします。

●**松本水素事業担当部長** 水素利用の取組を市民の実感につなげる手法について、お答えをいたします。

先ほど述べました若年層を対象としたワークショップは、水素利用の効果的な発信手法を検討テーマとして開催したものでありまして、参加者から、市民にとって分かりやすい水素のデザインを作成し、様々な水素の取組に活用するという提案をいただきました。

この提案の具体化に向けまして、ワークショップに参加した札幌市立大学の学生が主体となってデザインの作成を進めておりまして、このデザインを活用し、取組の発信を進めていきたいと考えております。

年内には、新たな公共交通システムの実証実験に使用される中型の燃料電池バス1台に加えまして、札幌ハイヤー協会への業務委託により、燃料電池タクシー3台が導入される見込みでありまして、これらの車両にデザインを活用したラッピングを施し、市内を運行する予定としております。

今後、市内で進められます水素に関連する取組におきまして、このデザインを広く活用していくことにより、水素をより身近に感じられる機会を増やし、市民の実感につなげてまいりたいと考えております。

●**森山由美子委員** 水素を表すデザインを中心とした、一体感を持った発信によって、取組を目にする機会、私も楽しみにしております。機会を増やすことで、市民の実感につなげる、そういうことでございました。

普及啓発による市民の理解促進は、これまで行われてきたイベントなどでの発信に加えて、本日答弁のあった学びの機会や様々な取組のように、多面的に行われることが重要であるとともに、継続的に実施されなければ効果を発揮しないと思われれます。

多くの市民が水素エネルギーの良さを理解し、

生活に役立つことを実感していただければ、札幌市への期待感が高まり、ひいてはエネルギー問題を市民一人一人が意識する活動となるため、一層水素社会実装の取組を加速するよう要望し、私からの質問を終わります。

●**松原淳二委員長** 以上で、第1項 総務管理費中関係分の質疑を終了いたします。

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。

●**ふじわら広昭委員** 私は2項目質問いたします。

1項目めは、北5西2札幌駅バスターミナルについて、2項目めはバスネットワークの維持に向けた取組についてです。

初めは1項目め、北5西2札幌駅バスターミナルについてです。

最初の質問は、仮設バス乗降場について、バス利用者及びバス事業者からの改善要望事項についてです。

北5西1・西2地区市街地再開発事業は、今年3月に計画見直しの方針が発表され、両街区の建物を分割し、段階的に整備を進め、先行して整備される西2地区は、2030年度の竣工を目指すとしております。

札幌駅南口周辺の路上では、仮設バス乗降所による運用が行われていますが、その運用期間は当初2028年までの予定でありましたが、再開発ビルの計画見直しにより、運用が長期化されることとなりました。

仮設バス乗降場は、バス利用者にとって、旧エスタ1階にあった札幌駅バスターミナルの乗降場と比較すると、その負担は非常に大きいと言わざるを得ません。

そこで質問ですが、仮設バス乗降場の利便性に関して、バス利用者並びにバス事業者から、どのような声が寄せられており、それに対してどのように対応していく考えなのか、伺いたいと思いません。

●松本総合交通計画部長 仮設バス乗降場の利便性に関する意見への対応について、お答えいたします。

本年4月に、北海道バス協会の主催で、札幌駅バスターミナル連絡調整会議が開催されまして、札幌駅周辺で運行しているバス事業者の方々と意見交換したところでございます。

仮設バス乗降場に関しては、バス利用者やバス事業者の方から、都市間バスの降車場所が分かりづらくて迷っている、それから、バスの待合環境を改善してほしいといったようなご意見をいただいたところでございます。

このため、都市間バスの降車場に分かりやすい案内を掲示することや、ベンチなどが設置された地下鉄コンコースなどへの案内を強化することを、今、検討しているところでございます。

今後とも再開発組合とも連携し、引き続きバス利用者の利便性向上に努めてまいります。

●ふじわら広昭委員 私どもの会派にも、地方の都市間バスが発車する市町村から、数多くの要望改善事項が寄せられております。

その一つを申し上げますと、今、部長から答弁もありましたけれども、地下街にはベンチが置いてあります。しかし、バスが接近、到着する際に、時刻は分かっているんですけども、やはりこれから寒くなる、冬期間などにおいて、バスの運行状況が分からないために、非常にハラハラするというか、心配をしているわけですね。

さらに、私も今日の朝、都市間バスの乗車場を何か所か確認をしてきましたけれども、部長が答弁されたように、地下の中にもそういう待合場所があります。あるいは、近隣のビルにもお待ちすることができますというような、そうした案内のポスターが貼ってありますけれども、時刻表すとか、いろいろな行き先の案内などを書いたポスターがたくさんある中で、どこで待つのかということが、地方の利用者の方、あるいは札幌の方が地方に行く場合も同じことですけども、そうしたことが分かりづらい状況になっております。

今一度、これから寒くなる冬でありますので、分かりやすい内容に変えていただいて、できればビルの所有者にも了解をいただいて、何かバスの接近や到着が分かるような、例えばモニターなどの設置などもしっかり取り組んでいただきたいというふうに思います。

先ほどの質問する前にも述べましたけれども、これまで、2028年までに西2丁目のバスターミナルが完成するというところで、我々議会も、そしてまた市民の皆様も、仮バス乗降場について、いろいろな要望はして取り入れられておりますけれども、そうした前提でありましたけれども、これがさらに延びて、5年先まで、これが今と同じような状況ということについては、やはり再開発を担っていく札幌市としても、こうした札幌市民や地方の利用者の方の、そしてまたバス会社の要望事項もしっかり受け止めていただきたいと思えます。

また、地方のバス事業者の中からは、札幌市内のバス業者もそうだと思うんですが、乗降場に着いた際に屋根がありませんので、雨とか雪が降った際に、やはり乗り降りに非常に不便さを感じているということがあります。

具体的な資料については、担当課長に質問する以前にお渡しをしてありますので、そうしたことをぜひ参考にして、改善を併せて図っていただきたいというふうに思います。

それでは、次の質問に移りますけれども、近年は運転手不足などを理由に、市内路線バス及び都市間バス路線の廃止・減便が行われており、例えば2024年9月末に、夕張－札幌間の都市間バス、高速ゆうばり号が廃止されるなど、札幌駅バスターミナルを発着していた路線にも、その影響が及んでおります。

そこで質問ですが、札幌駅バスターミナルを発着していたバス便数は、どのように推移しているのか、伺いたいと思います。

●松本総合交通計画部長 札幌駅バスターミナルを発着する便通について、お答えいたします。

本ターミナルを発着していた路線・都市間バスの便数は、新しいバスターミナルの計画策定に当たって根拠とした、2020年4月時点のバスダイヤで、路線バスが約900台、都市間バスが約700台、合計約1,600台でございました。

一方、最新のバスダイヤである、2025年4月時点では、路線バスが約600台、都市間バスが約500台、合計約1,100台でありまして、2020年4月と比較して、いずれも約3割の減少となっております。

●ふじわら広昭委員 今、バスの減便数ですとか出ましたけれども、そちらからの事前の資料も提出いただいておりますが、路線バス、旧エスタターミナルを利用していたバスの減便の割合は28%、また東急の北4条通停留所のところは48%で、平均38%という数字にはなっております。

この後も質問いたしますけれども、こうした状況の中で、今後、どのように西2丁目のバスターミナルの運用を図っていくのかというところが、一つの課題になるわけでありまして。

そこで、改めて質問をいたしますけれども、2018年、平成30年の決算特別委員会で、札幌駅バスターミナル再整備における検討内容のポイントについて質問をし、バリアフリーに配慮した安全で通行しやすい通路幅の確保を目指すとの答弁がありました。

その後、2023年、令和5年3月に公表されました、札幌駅交通ターミナル事業計画では、バリアフリー法を踏まえ、2レーンの完成イメージが示されているところであります。

市内バス路線などは運転手不足などのため、減便されてはいるものの、従来3レーンであった車路が2レーンになる中、路線また都市間を問わず、仮設バス乗降場を解消させるとなると、運用に必要なバース数が十分確保されるか、懸念をしているところであります。

そこで質問ですが、先行開業をする西2街区バスターミナルを効果的に運用するに当たり、どのような点が課題と考えているのか、伺いたいと思

います。

●松本総合交通計画部長 西2街区バスターミナルの運用に向けた課題について、お答えいたします。

路上に設置されている仮設バス乗降場を可能な限り解消するには、より多くのバス路線を西2街区バスターミナルに入れることが重要と考えております。

一方で、多くのバス路線を集約する場合は、ラッシュ時にバスが集中し、バスターミナル内での円滑な運行に支障するおそれがあることが課題と捉えているところでございます。

このため、実際の運用において、混雑せず適切なバース運用となるよう、最新のバスダイヤも踏まえるとともに、バス事業者の皆様の意見を聞きながら精度の高いシミュレーションを行い、効果的な運用について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 今の答弁では、最新のバスダイヤ、バス事業者の意見を踏まえて、検討していくということでありました。

課題についても、その説明の内容が抽象的などころもあり、分かりづらいところもあるわけでありましてけれども、バスターミナルの間のバスの運用をシミュレーションするに当たっては、バスの乗車・降車などのプロセスを適切に反映させることが重要であると思えます。

そこで、質問でありますけれども、シミュレーションでは、乗車・降車に要する時間をどのように設定するのが重要であり、どのように考えているのか、伺いたいと思えます。

●松本総合交通計画部長 シミュレーションにおける乗車・降車時間の設定について、お答えいたします。

委員ご指摘のとおり、バスの運用をシミュレーションするに当たっては、バスの乗車・降車などのプロセスを適切に反映させることが重要であると認識しております。

また、近年は大きな荷物を持ったインバウンド

観光客などの利用増加や、支払手段の多様化なども考慮しなければならないと認識しております。

そのため、乗車・降車の時間の設定についても、バス事業者の皆様から、実際の乗り降りの状況などについて意見を聞きながら、適切な時間を設定するなど、より実態に即した運行シミュレーションになるように努めてまいりたいと考えております。

●ふじわら広昭委員 要望申し上げて、次の質問に移りたいと思いますけれども、先ほど部長の答弁もありましたように、今後、さらに運用について、北海道バス協会など、使用しているバス会社の皆さんとの意見交換、協議を行うということでもあります。

先ほどの答弁や、私が申し上げたことなどを踏まえると、確かにバスの便数は路線も都市間も減ってはいますけれども、新しいバスターミナルは3レーンから2レーンになるんですね。1レーンにバスの止まれる台数は6台分で、合計で12台分しかないわけですね。これはやはり朝早くから夜遅くまで、利用者にご迷惑をかけないように、そしてまた、バスの運行を安全にやっていくためには、かなりの知識というか経験が必要なんですね。札幌市でもなかなかそれは作れないと思いますし、あるいは市や、またどこかが委託をしているコンサル会社があると思うんですけども、そこもあまりそういう知識はないと思うんですね。

ですから、やはり先ほど申し上げたように、しっかりとこれからの結論を出していく上で、バス会社のノウハウや経験をしっかりとそこに生かしていかなければ、そしてそれを実行しなければ、安全な運用はできないというふうに思うわけであります。

そういう意味で、ぜひそうした取組をしていただきたいというふうに思いますし、精度を上げて、効果的なバスの運用について、検討を進めることを求めておきたいというふうに思いますし、私はバスの運行便数が減っているから全て2レーンに入るとは思いません。そのことをやは

り、バス協会なりバスの個々の会社ともしっかりと意見交換をして、対応していただきたいということをお求めおきたいと思っております。

次は2項目めの、バスネットワークの維持に向けた取組についてです。

最初の質問は、バス路線再編における事業者との協議についてです。バスの減便・廃止が続いており、2025年12月も6路線が廃止になるほか、多くの路線で減便も予定されていると伝え聞いております。

市内バス路線の減便・廃止が相次ぎ、運行便数はこの5年間で約25%も減少しており、バス路線の再編が本格的に始まっていると思っております。

人口が減少し、バス運転手に必要な資格である大型二種免許の保有者も減少傾向の中では、今後もバス路線の再編は避けて通ることができない状況です。札幌市地域公共交通計画においても、鉄道駅などへのフィーダー化、地下鉄やJRにバスネットワークを接続させるといった、バス路線再編による運行の効率化を図るとしており、この計画も踏まえながら、バス事業者は再編を進めているものと理解しております。

こうしたバス路線の再編における札幌市の立場については、バス事業者からの廃止の報告を受けた後、事前に対象となる地域に入って事業者とともに説明をし、廃止に伴い交通空白地帯が生じる場合には、代替交通を導入するなどの対策を講じております。

減便・廃止はバス事業者の意思による場所ではありますけれども、札幌市はバス事業者からの報告を受けてから動き出すという、受け身の立場になっているのではないかと思います。

また、バス事業者は廃止予定の6か月前までに運輸局に届出をすればよいため、札幌市による地域への説明は、通常、廃止予定を1年切った中で行われております。

廃止の話を受けた地域住民からは、突然の話で大変困惑をした、今後の生活をどうするか考えるために、もっと前もって説明をしてほしいという

声が上がっています。

もちろん、バス路線の廃止は避けなければなりません。もちろん、やむを得ず廃止になる場合でも、札幌市は受け身ではなく、より積極的にバス事業者とコミュニケーションを取ることで、廃止の情報をいち早く住民に知らせて、そうした住民の不安を少しでも軽減していくべきだと考えます。

そこで質問ですが、減便や廃止などのバス路線の再編に当たって、できるだけ早く地域住民への情報提供を行うべきと考えますが、現状をバス事業者とどのように協議を行っているのか、伺います。

●飯田公共交通担当部長 バス路線再編における事業者との協議について、お答えいたします。

路線バス事業者とは、常日頃から緊密なコミュニケーションを図り、路線の減便や廃止の情報を可能な限り早く得よう務めておりまして、特に今年度からは担当課長1名と担当係長2名を増員し、よりきめ細かな対応ができる体制を整えたところでございます。

一方で、昨今の減便・廃止は、運転手不足が原因でありまして、路線バス事業者としましては、早めの情報提供を行いたい意向はあるものの、採用や退職者数の動向は流動的であり、予測が困難な状況ということでもありますことから、早期の情報提供は難しいというふうに聞いております。

札幌市としましては、路線バス事業者から廃止予定路線の情報提供を受けた際は、札幌市地域公共交通計画を踏まえた路線の維持や、ダイヤ・便数の調整などの対応を路線バス事業者と協議するとともに、交通空白があるかないかなどを確認しまして、代替交通の導入を検討しているところでございます。

今後も、バス路線の個々の状況及び路線維持に係る運転手確保の将来的な見通しなどにつきまして、路線バス事業者としっかり情報共有を図りながら、地域住民への情報提供を可能な限り早く行ってまいりたいというふうに考えております。

●ふじわら広昭委員 答弁では、いろいろなバ

ス会社の事情もあって、早めの情報提供・把握というのは難しいということでもありますけれども、担当職員を増やして、そうした対策にしっかり鋭意臨んでいきたいという、市の答弁があったわけです。

今後はさらに市民目線に立って、協議を進めていただきたいというふうに思います。

昨年、2024年12月に、特殊区間の運賃について、道路運送法に基づく協議運賃の枠組みを使って、1区は210円から240円、2区は240円から270円に改定されました。消費税の税率アップに合わせて改定したことを除けば、長年、自主的な改定がなかったこともあり、事前の市民アンケートでも、改定はやむを得ないという意見が多かったと聞いております。

また今年12月には、特殊区間以外で距離に応じて運賃が変動する、対キロ区間の運賃改定も実施される予定であり、これらの改定によって、運転手の待遇改善が進み、今後バスの減便・廃止が落ち着いていくことが期待されるところであります。

そこで質問ですが、2024年12月の運賃改定によって、バス運転手の待遇がどのように改善され、運転手の減少を食い止めるのにどの程度効果が出ているのか、伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長 運賃改定の影響について、お答えいたします。

令和6年度の実績では、各路線バス事業者によって差はあるものの、賃上げにより人件費がおおむね10%程度上昇しているなど、運賃改定によって得られた増収分を運転手の待遇改善に活用しているものというふうに認識しております。

現時点では賃上げから半年しか経過していないため、効果を見定めているという段階ではございますけれども、各社とも新規採用が増加しているとともに、退職者が減少していると聞いており、運転手の減少傾向に一定の歯止めはかかっているものというふうに考えております。

●ふじわら広昭委員 一定の効果があつたけ

ど、まだ半年程度であるので、実態をさらに見極めていきたいということでありました。

次の質問は、札幌市が取り組んでおります、生活交通確保対策パッケージの効果についてです。

運賃改定の効果によって、運転手の減少に一定程度の歯止めがかかっているとのことでありましたけれども、減便・廃止を少しでも食い止めるためには、運転手の待遇改善に引き続き取り組む必要があります。

バス路線の減便・廃止が相次いでいることを受け、2025年度予算においては、生活交通確保対策パッケージとして、市民の生活交通を守るための総合的な施策を実施しています。

このパッケージにおいては、面的な公共交通ネットワークの維持、市民・企業・行政の協働関係の構築、路線バス運転手確保に向けた仕組みづくり、新たな技術や知見の積極的な活用という4本柱の下、バス事業者に対する補助制度の充実、地域と連携した交通手段の導入などを行っております。

特に、路線バス運転手確保に向けた仕組みづくりについては、運転手の人件費アップに対する支援のほか、運転手の労働環境改善に資する設備投資への補助など、運転手確保に直結する取組となっています。

こうした運転士の待遇改善や、確保につながる取組についての評価は、我が会派にも現場で働く皆様から寄せられており、各バス会社の現場からも歓迎する声が多く、一定の評価をしているところであります。

そこで質問ですが、生活交通確保対策パッケージのうち、運転手確保に向けた取組の現在の状況と、今後の見通しについて、どのように考えているのか、伺います。

●飯田公共交通担当部長 生活交通確保対策パッケージの効果について、お答えいたします。

路線バス運転手の確保に向けた仕組みづくりとしましては、様々な施策を展開しており、まずは現状について、順にお答えいたします。

運転手の待遇改善等への支援につきましては、先ほどもお答えしたとおり、各路線バス事業者において、積極的に賃上げに取り組んでいるとともに、休憩スペースなどの改善を図っているところでございます。

次に、運転手の新規採用に関する支援としまして、大型二種免許取得への補助の申請件数が増加し、新規採用は増加傾向にあります。

さらに、外国人材の受入れの支援につきましても、じょうてつバスにおいて、実際に海外からの留学生を受け入れて、運転手になるための育成を始めているところでございます。

今後の見通しにつきましては、いずれの取組とも順調に進捗していることから、引き続き各取組を着実に実施し、バスネットワークの維持に努めてまいりたいというふうに考えております。

●ふじわら広昭委員 要望申し上げて、質問を終わりたいと思います。

先ほども申しあげましたけれども、やはりバスの職場で働く皆さんが組織をしております労働組合なども、全国の会議などで、いろいろな意見交換をしているとのことでもありますけれども、その中で、先ほど答弁もいただきましたけれども、札幌の取組については、全国のこうしたバスで働く仲間の皆さんからも高く評価をされているという声が、私どもに寄せられているところであります。

そういう意味では、一つ目の要望として、生活交通確保対策パッケージなどの効果を見極めつつ、市内バス路線の中長期的な在り方について、この制度がしっかりと存続をさせていくというようなことについて、各バス会社とも意見交換をし、必要な対策について、検討を求めておきたいと思っております。

二つ目は、現在は運転手の不足が課題となっておりますが、整備士の不足も深刻です。整備士の不足により、今後、バス運行ができないおそれも懸念されます。運転手ばかりでなく、今後、整備士のようなバス運行に欠かせない人材に対する支援

も求めておきたいと思います。

最後、3点目は、中長期的な視点で、市内バス会社の整備工場の維持管理を統合することなどの検討を求めることを強く求めて、質問を終わります。

●わたなべ泰行委員 私からは、地下鉄真駒内駅前地区のまちづくりについて、2点質問をさせていただきます。

初めに、A街区整備の公募条件に関する検討状況について質問をいたします。

令和5年11月に、真駒内駅前地区まちづくり計画が定められました。

その後、この計画に基づいて、今年の2月の都市計画審議会では、用途地域や平岸通などの都市計画の変更の進められました。

計画では、土地利用をするエリアを大きく、A、B、C街区に分けて、その中でも現在、A街区から整備が進められているところでございます。

このA街区は真駒内駅に最も近くて、駅前の顔となるべき場所でもあり、商業・交流機能等の複合的な整備が期待をされる街区ですし、地域住民の生活利便性の向上はもとより、南区全体の活性化にも資する、大変重要なプロジェクトであると受け止めております。

先月から駅前の北海道警察官舎の解体工事が始まりました。また、真駒内桜山小学校の場所では、南区で2校目となる義務教育学校真駒内学園の開校に向けて、現在着々と工事が進められておりまして、令和8年度末には、真駒内中学校も閉校する予定だと聞いているところでございます。

この北海道警察官舎と、その西側に位置する真駒内中学校を含む街区が、まちづくり計画において、A街区と位置づけられております。

まちづくりの具体的な動きが、地域住民や真駒内駅を利用される方々の目に見える形で現れてきましたので、地域の皆様もいよいよ本格的に駅前の開発が動いていくんだというふうに注目をされているところであると思います。

このA街区の整備については、令和8年度に予定をされております、公募型プロポーザルで選ばれた民間事業者が、令和14年度の開業を目指して開発すると承知をしておりますが、民間事業者から質の高い提案を引き出ししていくためには、公募条件をどのように設定するかが肝要であると考えます。

そこで質問ですが、現時点におけるA街区整備の公募条件に関する検討状況について、伺います。

●小林都市計画部長 A街区整備の公募条件に関する検討状況について、お答えいたします。

真駒内駅前地区のまちづくりの中心的な役割を担うA街区につきましては、南区民の豊かな生活を支える都市機能の集積のため、よりよい開発の誘導を目指して、公募条件を検討しているところでございます。

導入する機能につきましては、にぎわいの核となる商業系の機能や、地域コミュニティの形成に資する機能などの、多様な機能が複合した開発計画が提案されるように定める方向で検討をしているところでございます。

また、公共貢献といたしましては、民間施設内にバス待合スペースを設けることや、天候に左右されずに移動できる街区間連絡動線を設けること、周辺環境などへの配慮事項としては、真駒内地域らしい自然との調和や、駅前にふさわしい景観形成などについて、定めることを考えているところでございます。

●わたなべ泰行委員 ただいま答弁で、よりよい開発の誘導を目指しての公募条件を検討している。内容としては、やはりにぎわいの核となる、創出していく商業系の機能等ございましたけれども、公共貢献、ここにつきましては、バスの待合スペースや街区間の連絡動線ですね。

大事なことなんですけど、昨今、ご案内のとおり、建築のコストが大変高騰しており、このままなかなか下がるという予測も立てられず残念ですけども、さらに上がっていくのではないかなと、

こういうふうに予測がされる状況だと思います。こういった中なので、民間事業者に求めていきま
す、公共的な施設整備がよりよい施設になってほ
しいんですけども、一方で、増えれば増えるほ
ど、民間事業として、これは本当に成立可否が懸
念をされる場所だとも思いますので、より丁寧
な検証が必要だと思っておりますので、よろしく
お願いいたします。

次に2点目ですね、地元の企業等の意見を取り
入れた公募型プロポーザルの実施について、質問
をさせていただきます。

先ほど要望させていただきました、公共貢献の
より丁寧な検証と同時に、やはりよりよい開発を
誘導していくためには、地元の住民、また企業の
意見を聞いていく、そして取り上げていくことが
非常に重要なことだと、私は考えております。

まちづくり計画では、商業機能の導入、そして
交流広場等によるにぎわいや交流の創出と書かれ
ておりますけれども、商業施設の構成によって
は、A街区整備の効果に大きく影響が出ると考え
ております。

やはり、持続可能なにぎわいをつくっていくた
めには、まちづくり計画にある、にぎわいや交流
の創出というキーワードのみで開発を誘導するの
ではなく、この計画からさらにプラスアルファと
なっていく要素が必要だと考えております。

都市計画審議会でも議論になりました、南区ら
しき、真駒内らしきということを考えたときに、
真駒内は地下鉄の最終駅ですから、例えば観光の
ゲート機能、これを入れることで、地域らしき
が出るかと思えます。

この真駒内の先には、まず定山溪温泉がござい
ます。そして、その先にはニセコ方面にも向かえ
ますので、かなりいろんなことができる可能性が
あると思えます。

真駒内駅前観光客の滞留場所、そして快適に
待つことのできる待合空間、こういったことをど
のように充実させていくのか、今後この観光関係
者の意見を聞く場が必要だと考えております。

そこで質問ですが、地元の住民の方や企業の意
見を取り入れて、公募型プロポーザルを実施でき
るとよいと考えておりますが、いかがか伺いま
す。

●**小林都市計画部長** 地元の企業の意見を取り
入れた、公募型プロポーザルの実施について、お
答えいたします。

委員ご指摘のとおり、民間事業としての実現性
を丁寧に検証していくこととともに、地域住民や
観光事業者などの企業の意見を取り入れていくこ
とは、大変重要なことだと認識しております。

そこで、公募型プロポーザルの手続に先立っ
て、事業実現性の確認と地域住民等からの意見の
反映のためのプロセスを導入したいと考えている
ところでございます。

具体的には、A街区の開発に意欲のあるディベ
ロッパーなどを事業化検討協力者という形で募集
いたしまして、この事業化検討協力者と札幌市が
連携して、公共的な施設整備の実現性を検証する
とともに、地域のまちづくり団体や観光事業者、
交通事業者などの意見について、開発計画に反映
できるかどうかを検討することを想定しているこ
ろでございます。

こうしたプロセスを経た上で、札幌市として公
募条件を定めまして、令和8年度に公募型プロ
ポーザルの手続を行う予定でございます。

●**わたなべ泰行委員** ただいま答弁で、事業化
検討協力者というディベロッパーなどを募集し
て、公共的な施設整備の実現性、地域でまちづく
りに取り組まれている団体・観光事業者から意見
を伺って、開発計画に反映できるかどうかを検討
し、今後プロポーザルを実施していくとの答弁で
ございました。

この新たな取組の事業化検討協力者、私はこの
ことに対して思うところがございまして、今、真
駒内の駅前地域の開発、これは当初、地域の方、
そして関わる事業団体者の方からアンケートを
取ったりとか、意見を聞いていく、こういったこ
とでもよりよいものになりたいので、多くの意見を

取り入れていきたいんだ、また多様な方たちの意見を広く取り入れて、本当にすばらしい駅前開発になっていただきたい、こういう思いがございまして、これまで以上にアンケートを多く取っていただいたり、またこういう計画をどういう方向性にしていくかという協議をするときにも、若い方たちにこういう協議会に参加をしていただいたり、またこの協議をやっている内容、これを広く地域の方、また興味・関心のある方たちにも知っていただきたい、見える化をしていただきたいということで、南区全域の町内会に回覧板を回付させていただいたり、集合住宅にも全戸配布するなど、こういった努力をしてまいりました。

その結果、こういった皆様の多くの意見が、寄せられた声が本当に反映された、よりよい計画になったんだなというふうに私は感じているところでございますが、しかし、このよりよい計画をストレートに、プロポーザルを公募するときに、この計画の条件のまま行くというのも、今、本当に激動の時代ですし、やはりこの時代のニーズを、流れを敏感にキャッチをして、そして専門性の高い知見もさらに取り入れて、皆様が本当に努力されて作られたよりよい計画、これをさらに磨きをかけて、さらにレベルアップして、本当に南区の皆様の期待にお応えできるような駅前開発になっていただきたいと思っておりますし、またこれは南区だけの話ではないと思っております。

先ほど来、申し上げました今の時代の流れを敏感にキャッチして、専門性の高い知見で、皆様の考えていただいた計画に磨きをかけていく、これは今後の札幌市のまちづくりの計画においても、民間の力を活用していく、ご協力をさらにいただいでいく、こういった新しいモデルケースにもなっていくのではないかなと、私は考えているところでございます。

最後に、要望を申し上げさせていただきます。この公募型プロポーザルにおける審査体制についての要望でございます。

この真駒内駅前には観光だけではなくて、南区の

住民が利用する生活の中心となる地区です。特に高齢化が進んでいるため、バリアフリーの観点も大事ですし、文化や芸術に関わる施設が多いことでもありますので、福祉や文化芸術の観点、そして明るい未来づくりのためにも、子育て世代を支援する観点など、審査できることが重要だと考えております。

また、真駒内駅前は、南区にとって重要な交通結節点であり、昨今のバスの減便問題なども踏まえて、将来の輸送手段の変化を見据えた駅前にしていく視点も大切だと考えております。

以上のおおりの、多角的な観点から、開発事業者を選定する必要があると考えますので、特に観光、福祉、芸術文化、子育て、交通などに精通している方も含めた審査体制を構築していただくことを求めまして、私の質問を終わります。

●松原淳二委員長　ここで、およそ60分間委員会を休憩いたします。

休　憩　午前11時54分

再　開　午後　1時

●藤田稔人副委員長　委員会を再開します。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

●小形香織委員　私は都心部の路上における公共交通のスムーズな移動環境について、質問したいと思います。

都心部の路上の公共交通ですから、つまり路面電車だとか、路線バスなどを、いかにスムーズに移動させるかということが大事だと思っておりますが、もちろん公共交通を充実させるということを基本にしながら、しかし、都心部の場合はとりわけ自動車の流入を抑制するというのをしなければ、なかなかスムーズに移動できないというふうに私は考えております。

そのため、今年3月に開かれました予算特別委員会の場で、私は移動の脱炭素化の観点から、自動車流入の抑制というのが、どの程度進んでいるのかという視点で取り上げましたけれども、数値

としてはっきり分かるものではありませんでした。

最初に伺います。前回、私が予算特別委員会で質問した、都心部での自動車流入量の推移について、答弁では、環状通の内側9か所の定期的な交通量調査の結果、30年前に比べ、2割程度減っているというふうに答えておられます。これは環状通の内側ということで、決して都心部ではありませんけれども、しかし2割程度減っているとおっしゃっている要因というのは、どのようなところにあるとお考えなのか、伺いたいと思います。

●松本総合交通計画部長 都心に近い交通量調査地点9か所の交通量が2割減少した要因について、お答えいたします。

交通量が減少した要因については、複数あるものと考えられますが、例えば高齢化の進展による外出率の低下という社会的な背景のほか、環状通など、都心への自動車交通を分散させる道路の整備など、様々な施策による効果が一定程度あったものと推察されます。

●小形香織委員 推察がなされるということであって、これをして2割減ったんだという明確な施策があったというよりは、様々な社会の変化の中でできてきたというぐらいのことだということで、結局2割程度減ったよというところも、どういう取組で減ったのかというのが、よく分からないかなと思うんですね。

ましてや都心部については、増えたかどうかという数値もありませんし、要因もよく分からないということでありました。

しかし、2030年までを期間とした本市の総合交通計画では、都心部について、都心への unnecessary 自動車流入の抑制、公民連携による荷さばき車両や観光バスの駐車対策の推進により、都心部の交通を円滑化させるんだという方向性が書かれています。

現状の抑制策というのがあるかどうかよく分からないし、それがあったとして、功を奏しているかどうかというのも数値としてはよく分かっていないという状況の中で、これから本市は新たな

交通システム実験というのを実施して、いろいろと実験の中で調べていくということで、先日資料が示されました。

この実験の中で、デマンドアプリの使い勝手ということのほかにも、具体的にどのようなデータを得ようとしているのか、伺いたいと思います。

●飯田公共交通担当部長 新たな公共交通システムの社会実験における取得データについての質問にお答えいたします。

新たな公共交通システムの実験におきましては、連節車両やデマンド車両の走行に関する情報や、FCVの給水素や航続距離など、それぞれの目的に応じたデータを収集する考えでございます。

●小形香織委員 走行に関するデータを取りたいというのは、恐らく、ここからここまで移動するのに何分かかったのかと、何キロを何分で移動できたのかというようなことを測って、スムーズに行けているかどうかということをやっているということだと思いますけれども、実験は今年度とそれから来年度に行うということでありまして、本格的に、もしこの実験の先へ進むとすれば、2030年に本格的な走行をしたいというお話がありました。

今やっているのは、やろうとしているのは実験でありますけれども、2030年には再開発などで新たな建物が完成してくるわけですね。例えば、北5西1・西2の地区、あるいは新幹線の東改札口、それから都心アクセス道路など、本市が直接関係するものもありますし、それから大通西4丁目などの民間による再開発なども、2030年頃に完成させるという予定であります。

こうしたものが都心部につくられてきた場合に、そこの施設などを中心にして、利用者などが自動車で流入する、都心に流入するという状態を呼び、スムーズな走行ができないということも起こるのではないかと私は思っています。

先ほど取り上げた私の質疑の中で、再開発などで設置される駐車場の総台数についてもお聞きを

したんですけれども、それも結局、附置義務駐車台数の緩和制度を設けて、公共交通の利用促進を図っているけれども、現状どのくらい増えるのかという具体的な数値は持ち合わせていないというお答えであったんですね。

附置義務緩和制度というのは、駐車場がないから公共交通を利用しようと、それを促そうとする施策であるというふうにお聞きしましたけれども、公共交通を利用しようと考えるきっかけとなるのか、あるいは駐車場が足りなくて周辺の一般駐車場が常に満杯になり、その順番待ちで並ぶ車を生む、つまり渋滞の要因になるのかというふうに、どっちになるのかというのはよく分からないと思うんですね。

それで、もう一つ伺いたいですけれども、渋滞の要因になりやすいもう一つとして、まちの中の荷さばきがあると思います。この対策について、お聞きしたいと思います。

かつて、路面電車をループ化し、駅前通に市電を走らせるということをやろうとした際には、タクシープールの場所を、南北に伸びる道路から東西に伸びる道路へ移動させるなどしましたし、荷さばきについても簡素化したいと、あるいは集約化できないかという実験がされたということを私は記憶しております。

現在、荷さばきによる渋滞を避けるための取組というのはどんなものがあるのか、伺いたと思います。

●二宮都心まちづくり推進室長 都心部の荷さばきによる渋滞を避けるための取組についてお答えいたします。

まず、一定規模を超える建築物に対しては、札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例に基づき、荷さばきのための駐車施設の附置を義務づけております。

また、昨年度、大通地区の中通りにおいて、一般車の駐車抑制や物流センターの活用等による荷さばきの効率化に向けた社会実験を実施しました。

実験結果としまして、荷さばき車両の駐車台数や、駐車時間を削減する効果が確認できたことから、取組の継続に向けて、沿道地権者等との協議を進めております。

●小形香織委員 今、社会実験をやっている、台数の削減ができるという効果があったというお答えであったと思うんですけれども、これは具体的にどのような段階で削減できるようなものへ取組を本格的に進めていこうとお考えなのか、今のご答弁のもう少し先を見据えているのはどこら辺なのか、お伺いしたいんですけれども、ご答弁をお願いします。

●二宮都心まちづくり推進室長 今後の荷さばきを緩和するための取組の進め方についてお答えいたします。

荷さばき車両の削減につきましては、札幌市だけではなく、沿道等の地権者ですとか、荷さばきに携わる事業者の方の協力が不可欠となります。

そういったこともありまして、今、いつから開始するというお答えは、明確にはできませんけれども、でき得る限りスムーズに進めていきたいと考えております。

●小形香織委員 これは進めていただきたいことと、それから、後で構いませんので、台数を削減できる効果があったとおっしゃいましたので、具体的にどの程度の削減効果があったのか、後ほど資料を頂きたいと思えます。

そして、大きいところは駐車場の附置義務条例もあるということが今のご答弁の中にありましたけれども、それは私が最初に言ったように、結局、大きい駐車場は本来あるべき台数よりも少なく駐車してもいいですよというのが都心部のエリアの附置義務の考え方なので、それで渋滞が避けられるのかどうかというのは、私は両方あり得るだろうと思っています。

それで結局、路上の公共交通の定時運行にどれだけ効果があるのかという点では、今やっている段階は社会実験でもありますし、それからこれは荷さばきの話でありまして、駐車場のことは、

さっき言ったようなことが起こっているわけですね。

例えば、観光バスもそうですけども、資料を頂きましたけれど、本市には観光バスの駐車場として、大通東2丁目、それから南8条西2丁目、ここに観光バスの駐車場がありました。そこに稼働率はどうなっているかとお聞きしましたら、64%から76%程度だという資料を頂きました。

この駐車場については、バス協会に案内をしたり、それから指導員が巡回したりして、観光バス駐車場を利用するように促しているというご説明もいただきました。

しかし、現状、私は中央区民ですから、しょっちゅう、まちの中を移動しています。大通公園の周辺などは、例えば西12丁目の教育文化会館がある辺りから、この市役所の前の西1丁目のテレビ塔の下、あるいは東1丁目の北電の前の大通のあの辺まで、大型の観光バスはひっきりなしに駐停車している姿というのを、季節問わず、よく見かけるわけなんです。

だから、取組をされているというふうに説明を受けましたけれども、本当にそれが有効に使われているのか、ある意味、64%から76%ですから、まだまだ本来使えるはずなのに、使われていないのではないかと、あるいは足りないのではないかとということも感じているところです。

大通公園でイベントが開催されれば、その開催時期だけではなくて、準備や片づけなどで、大通の西向き、東向き、両方向の道路は常に1車線が、駐停車の車両があるという状態であります。

また、駅の周辺などは、デパートなど大型店への駐車場待ちで、特に休日などは行列ができていて、1車線が走行できない状態になっております。そして、多くの大型観光バスが、観光客の乗降、あるいは、一時的にしても待機して路上に止まる、そのことで車線を塞ぐということがよくあるんだと。つまり、渋滞の要因となる要素というのは、現状では解消されていないというふうに私は感じております。

それで、都心部の現在の公共交通、それから、これから導入しようとしている新たな公共交通システム、これらがスムーズに移動するべきだと思いますけれども、その移動が阻害される可能性がないのか。阻害されないように手だてを打つ必要があると考えますけれどもいかがお考えか、伺います。

●飯田公共交通担当部長 新たな公共交通システムのスムーズな移動が阻害される可能性についてのご質問だったかと思えます。

都心部における自動車交通の状況は、今後の開発動向や社会経済状況など、様々な影響を受けるものでありますが、新たな公共交通システムの実験等を通じまして、自動車交通の影響等を把握し、適切に検討し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 社会状況の影響を常に受けるって、それはそうなんです。だからこそ、総合交通の計画の中で、できるだけ流入させないようにしようという計画を立てているんじゃないですか。いろんな社会状況がある中でも、都心部はできるだけ歩行者が安心・安全に移動できること、それから環境都市にふさわしいまちにしていく、そのための積極的な施策が必要なんだというふうに私は思っています。

一番分かりやすいのは、例えば軌道のある路面電車ですよ。これは、軌道内には基本的に一般車両は入れませんから、おのずとスムーズな定時運行ができるわけなんです。道路とか駐車場というのは、整備をして一時は少し渋滞が解消されることになっても、結局その分利用が増えて渋滞を生むという、いたちごっこになっていく可能性もあるわけなんです。

ですから、将来的には歩行者と、それから公共交通が専用で移動できるようなエリアということが必要になるのではないかとということも視野に入れながら、現状の施策を点検していただいて、検証もしていただいて、もう少し効果のある施策というものを具体的につくっていただきたいという

ことを求めまして、質問を終わりたいと思います。

●**坂元みちたか委員** 私からは、札幌駅前通地下広場、通称チ・カ・ホを利用して行われるパネル展など、市民からの意見発信について、市民の多種多様な意見は保障されるべきとの立場で質問をいたします。

先般、新聞などでも報道されていましたが、チ・カ・ホを利用したパネル展で意見の対立があり、展示会場にいわゆる反対派が押しかけ、現場整理に警察が出動する事案がありました。

200万人を擁する札幌市民の意見、考えというのは多種多様なものであり、特にこういった意見発信をする催しの場合、そもそも開催の理由が、少数派からの意見発信であったり、対立した意見があるからこそその意見発信であったり、既存の常識と違う考えであるからこそその情報発信であったりするわけです。

あくまで例え話ではありますが、再生エネルギーである太陽光発電は環境に優しくすばらしい、そういう考え方もあれば、太陽光発電は野山を伐採し環境に悪影響を及ぼすからやめるべき、こういう考え方もあるわけです。

そこで、質問ですが、多文化共生を掲げる札幌市としては、発信される内容について、これはいい、これは駄目などと判断して利用申請を不承認とすべきではないと考えますがいかがか、お伺いいたします。

●**二宮都心まちづくり推進室長** 札幌駅前通地下広場の利用申請に対する判断についてお答えいたします。

札幌駅前通地下広場は、地方自治法に基づく公の施設であり、全ての市民に開かれた公共施設として、関係法令や条例等に基づき管理しております。

公の施設の利用申請に当たっては、地方自治法第244条において、正当な理由がない限り、住民が公の施設を利用することを拒んではならないと定められており、申請された事項が明らかに条例

等に抵触していると認められない限り、利用を承認することが原則であると認識しております。

●**坂元みちたか委員** ご答弁ありがとうございます。

市民の多種多様な意見が担保できるようなご答弁をいただきましたこと、感謝申し上げます。

今回、改めましてチ・カ・ホの利用規約を読みましたところ、規約にある、利用に当たっての利用制限の規定、これはおおむね常識に沿ったものと理解をいたしました。

ただ、少々気になりましたのは、規約の中の注意事項の項目であります。会場警備が不十分な場合や、道路区域の通行を妨げるような事態が発生した場合などは、強制的に利用を中止していただくことがあります、とあります。

チ・カ・ホは本来道路でありますから、道路の往来を妨げるような状態になってはならない。これは当然ですし、警察官が出動して現場整理をしなければならぬ状況というのは、決して望ましいものとは言えないと思います。

そこで、二つ目の質問でありますけれども、混乱を避けるためには、主催者側だけではなく、来場者側にも一定の制約をかける規約が必要と考えます。往来の妨げになる場合、催しの開催に差し障りのある場合は、来場者も排除される可能性があるのだ、そういう根拠になる規約が必要だと考えるのですがいかがか、お伺いいたします。

●**二宮都心まちづくり推進室長** 札幌駅前通地下広場の来場者に対する利用規約の必要性についてお答えいたします。

地下広場のある札幌駅前通地下歩行空間は、日常的に多くの市民が通行する公共施設であります。そのため、催しの実施に際しては、通行を妨げたり安全を脅かすような行為がないよう、主催者に、安全管理や来場者の整理・避難誘導をお願いしております。

一方で、来場者など、第三者によって混乱が生じ、施設全体の安全管理や通行に支障が出る場合には、必要に応じて、地下広場の指定管理者が整

理・誘導を行うほか、警察とも連携し、秩序の維持を図っているところでございます。

市としましては、これまでの運用状況を鑑み、委員ご指摘のような来場者に対する規約は、現時点では必ずしも必須ではないと考えているものの、今後の利用状況も踏まえ、市民の皆様が安心して地下広場をご利用いただける対応について、今後も指定管理者と協議を重ねていく考えでございます。

●坂元みちたか委員　ご答弁ありがとうございます。

札幌市は言うまでもなく、多文化共生という大きな目標を掲げているわけであります。これは、本当に言うは易し、行うは難しであります。これからの、いろいろな意見の衝突というのは起こることが十分に考えられるところであります。

その際に、部局におかれましては、まず意見の発信から押さえてしまうということがないように、まず意見の発信はしていただく。そして、それを受け止めて、我々市民はどうしていいかというのを考えていく必要があると思います。

ですので、部局におかれましては、まず最初の意見発信から押さえてしまうことがないようにとすることを要望いたしまして、私の質疑を終了させていただきます。

ありがとうございました。

●山田一郎委員　私からは、パーソントリップ調査についてと丘珠空港の滑走路延伸に係る計画検討について、伺います。

まずはパーソントリップ調査について伺います。

本年度、19年ぶりに実施される道央都市圏パーソントリップ調査は、今後のまちづくりや公共交通の在り方を検討する上で極めて重要な調査であります。今回は、札幌市内で約5世帯に1世帯が調査対象となっていることから、もしかすると、ここにいらっしゃる委員の皆様のご家庭にも調査票が届いているのではないかと思います。

残念ながらといいますか、私自身は対象ではあ

りませんでしたが、私の事務所の職員が対象となりまして、実際の調査票というのを見せてもらったんですけれども、本当にこれ、記載内容を拝見いたしますと、居住地、また出発時刻、目的地、移動手段、かなり細かく記載する項目が多くて、その職員は手書きで出すということもあったので、思った以上に書くのが大変で、手書きで提出するのは少し骨が折れるというような話もされておりました。

こうした内容を見ると、調査に協力いただく市民の皆様への負担感、これも一定程度あるのではないかと思います。さらに、今回は国勢調査、これと同時期に行われていることから、混乱を招くおそれがあること、また、悪質な詐欺などへの警戒心が高まっている社会情勢を踏まえると、市民の方々に安心して回答いただくために、この調査の趣旨ですとか重要性、これを分かりやすく伝えて認知度を高めていく取組が極めて重要であると考えます。

これまでも様々な取組、これを行っていると思いますが、まず、回収率を高めるために具体的などのような取組を実施しているのか、伺います。

●松本総合交通計画部長　回収率を高めるための具体的な取組についてお答えいたします。

本調査の回収率を高めるために、北海道及び関係市町村と連携して、広報誌やラジオ、SNSなどによる周知に加え、チ・カ・ホでのPRイベントなど、様々な媒体や手法による広報活動に取り組んできたところです。

こうした取組により、本調査が行政によるものであることを明確に伝え、認知拡大と信頼性向上を図ることで回収率を高めていく考えでございます。

現在も、調査の信頼性に関することをはじめ、多くの問合せをいただいております、専用のサポートセンターを設けて対応するなど、市民の疑問や不安を解消するための丁寧な対応を通じて、調査の周知に努めているところでございます。

●山田一郎委員　ありがとうございます。

専用のサポートセンターなどを通じて、丁寧な対応を通じて、調査の周知に努めるというような答弁でございました。

もちろん、この調査、回答をもらうのはもちろん大事なんですけども、一方で、この調査というのはあくまでも手段でありまして、最も重要なのが、得られたデータをどのように分析して政策形成へつなげていくかという点でございます。

特に今回は19年ぶりの実施であり、人口減少や高齢化、また働き方の変化など、社会構造が大きく変化する中で行われる調査になります。そのため、単に交通手段の利用状況を把握するだけでなく、人々の生活圏や行動特性の変化をどのように捉えるかが極めて重要であると考えます。

このパーソントリップ調査の重要性を踏まえまして、令和7年第2回定例市議会において、私から調査結果をどのように活用するのかと質問したところ、札幌市からは、将来の移動需要を予測し、様々な交通施策の基礎資料として活用するとの答弁がございました。

ただ、社会状況が目まぐるしく変化する中で将来の推計を行うことは非常に難しい命題であり、だからこそ、先を見据えてデータを的確に整理・分析し、将来の政策検討につなげていくことが重要であると考えます。

そこで、質問ですが、本調査で得られたデータを今後どのように整理・分析するのか、具体的なプロセスについて伺います。

●松本総合交通計画部長 得られたデータを整理・分析する具体的なプロセスについてお答えいたします。

本調査は、どのような人がどこへ、何を使って何のために移動したかを把握する調査でありまして、個人の属性や交通手段、移動目的などを一体的に捉えることができる重要な調査と認識しております。

大規模かつ質問項目も多岐にわたるため、まずは回答内容の確認作業や集計作業に注力し、自動車交通量の将来推計や、公共交通機関の利用割合

の算出などの分析に向けて、データベースの構築を進めてまいります。

整理されたデータを基に、居住動向やライフスタイルの変遷を踏まえた外出率や移動手段の変化を捉え、その要因を考察した上で、市民の移動実態や将来的な需要を分析していく予定でございます。

●山田一郎委員 ありがとうございます。

今の答弁でも、記入内容の確認とか集計、終わった後に、またデータベースの構築、その後に外出率などの変化を分析していくというような形で、今後の交通施策の基礎資料としての活用という形でございました。

分析の精度を高めるためには、先ほども話したように、多くの市民の皆様のご協力、これが重要でございます。確かなデータを得ることが重要であります。引き続き、調査の成功に向けて取り組んでいただきたいと思います。

そして、このような市民の移動実態の把握と並行して、本市を訪れる観光客などの来訪者の動きについても、交通やまちづくりを考える上で欠かすことのできない要素であると考えます。

札幌市の調査によると、令和6年度の来札観光客数は約1,530万人と、コロナ禍前の2019年度とほぼ同水準まで回復しております。

近年では、全国的にオーバーツーリズムへの懸念が高まっており、本市においても、観光と交通を一体的に捉えた持続可能な都市づくり、これが求められていると考えます。

こうした状況を踏まえ、今後の交通施策を検討する上では、市民の移動だけではなく、観光客の移動実態をどのように把握していくのかが重要な課題であると考えます。

そこで、質問ですが、観光客の移動をどのように把握するのか、伺います。

●松本総合交通計画部長 観光客の移動実態の把握についてお答えいたします。

本調査は、道央圏にお住まいの方の移動や活動を把握することが基本である一方、委員ご指摘の

とおり、観光都市である本市では、国内外からの来訪者の移動実態を把握し、交通施策をはじめオーバーツーリズム対策など、幅広い施策検討に生かすことが重要と認識しております。

そのため、令和8年度には、観光客の動きに着目した補足的な調査を検討しております。主要な観光地や交通拠点において、訪問先や移動手段などの聞き取り調査の実施を考えております。こうした調査で得られた結果を、今年度を実施している調査結果と組み合わせ、観光地間を周遊する移動手段や地域住民の移動需要との重複などを把握することで、今後の分析や施策の検討に活用していく考えてございます。

●山田一郎委員 令和8年度に、観光客の動きに着目した補足的な調査、これを検討しているところでありました。

観光都市としての札幌の魅力、これを高めていくためには、観光施策と交通施策、これを個別に進めるのではなくて、来訪者の動きや回遊性を踏まえた一体的な都市戦略として位置づけることが重要であると考えます。

また、今後予定されておりました観光客の行動調査、これは単なる補足的な調査としてではなく、市民と観光客、双方の移動実態を総合的に分析することで、都市全体の交通需要の最適化につなげる視点が求められると考えます。

今回のパーソントリップ調査が単なるデータ収集で終わることなく、実行性のある政策形成と持続可能なまちづくりに資する取組となるよう、今後の分析活用を強く求めて、次の質問に移ります。

次に、丘珠空港の滑走路延伸に係る計画検討について、伺います。

札幌市では、令和4年度に丘珠空港の将来像を策定し、滑走路延伸の2030年供用開始をはじめとした空港機能の強化に向け、北海道や地元経済界と一体となって国への要望を重ねてまいりました。

そして、令和7年度の国土交通省予算におい

て、滑走路延伸に関する調査費として2億6,000万円が計上され、国が主体となって事業化に向けた調査検討が進められております。

また、先日の国土交通省の発表では、広く住民の皆さんの意見を取り入れるために、パブリック・インボルブメント、いわゆるP Iの手法を用いて計画検討に着手することが示されました。

さらに、昨日であります、国は北海道・札幌市とともに、丘珠空港P I推進協議会を設立し、実施計画の検討や情報発信、意見の把握などを行うことが報道されております。あわせて、学識者などで構成する丘珠空港P I評価委員会も設置し、計画検討の透明性や公平性を確保することとあります。これにより、滑走路延伸の事業化に向けた動きがいよいよ具体化し、また、加速していくものと考えますが、滑走路延伸の2030年供用開始を目指す上では、P I活動を円滑に進め、より早期に整備計画をまとめる必要があると考えます。

我が会派は、かねてより滑走路延伸の早期事業化の重要性を主張してきており、今年の第2回定例市議会代表質問においても、国の調査検討という新たな段階に対して、より早期事業化に資するよう国への姿勢の変化が求められると指摘しており、市長からは、より密接な国との協力体制を築き、北海道や航空会社等の関係機関との連携や、市民との情報共有などが円滑に進められるよう積極的に役割を果たしていくと答弁があったところであります。

そこで、質問ですが、今まさに着手した段階だと思いますが、P I活動の実施に向けて札幌市はどのような姿勢で役割を果たしていく考えか、伺います。

●小澤空港活用推進室長 P I活動の実施に向けた札幌市の姿勢についてでございますけれども、札幌市では、丘珠空港の将来像の実現にしまして、滑走路延伸の2030年供用開始を目標に、北海道や地元経済界と密接に連携し、国への要望主体として取り組んできたところでございます。

一方、今後のP I活動におきましては、国が実施主体となることも踏まえまして、札幌市がP I推進協議会に参画し、地域住民などと密接に関わっている地元自治体として、幅広い情報提供や意見集約などが円滑に行われるよう積極的に調整役を担っていく考えでございます。

●山田一郎委員 P I推進協議会に参加して、積極的に関わっていくということでございます。

滑走路延伸の早期事業化、これを実現するためには、丘珠空港周辺の地域住民をはじめとする市民の事業計画に対する理解と協力、これが必要不可欠と考えます。

札幌市は、丘珠空港の将来像策定までの過程において、地域住民をはじめとする市民に対し、滑走路延伸などの空港機能強化について、丁寧に説明や意見交換を行ってきており、今回のP I活動についても同様の姿勢が求められると思います。

そこで質問ですが、今回のP I活動において、札幌市は国と連携して、地域住民をはじめとする市民の参画を幅広く促していくべきと考えますがどのように取り組んでいく考えか、伺います。

●小澤空港活用推進室長 P I活動において市民参画を促すための取組についてでございますが、P I活動の実施に当たりましては、国からの情報発信だけではなく、札幌市の広報媒体などでもできる限り活用し、空港周辺の地域をはじめとした、市民への丁寧な情報提供に努めたいと考えております。

また、幅広い方々が参画できるよう、国や北海道としっかり連携し、意見の提出方法や集約期間の設定にも十分配慮するなど、市民などの意見が反映されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

●山田一郎委員 ありがとうございます。

丘珠空港の機能強化というのは、札幌経済の活性化や防災・医療機能の強化、さらには北海道全体の航空ネットワーク拡充にも資する極めて重要なプロジェクトであると考えます。

もちろん、国が主体でありますし、国との連携を密に進めることというのは当然ではありますが、やはり地元自治体である札幌市が中心的な役割を担うことになると思います。

札幌市は、いろいろと答弁でもありましたが、これまでも、最も地域に近い立場として、住民や関係団体と丁寧な意見交換を重ねてきており、その経験と信頼関係を最大限に生かした対応が求められると思います。

また、P Iの手法であります。かつて北九州空港でも実施されましたが、北九州空港は海上空港でありまして、騒音の影響が比較的少なかったのに対し、丘珠空港は市街地に位置する都市型空港であります。したがって、周辺住民の生活環境や安全の配慮をより一層重視して、住民の理解と納得を得ながら丁寧に取り組むことが何より重要であると考えます。

札幌市においては、地域に最も近い行政としての強みを発揮して、国や北海道、関係機関と連携を図りながら、市民との信頼関係を大切にしつつ、丘珠空港の将来像の実現に向けて、着実に取り組まれることを強く求めて、私の質問を終わります。

●前川隆史委員 私からは、今、山田委員からもありました、丘珠空港ビルの収益力向上について、そしてパーソントリップ調査について、北海道新幹線について、3項目、伺いたいと思います。

まずは、札幌丘珠空港ビル株式会社の収益力向上について、伺いたいと思います。

今定例会の代表質問におきまして、我が会派の熊谷議員から、丘珠空港ターミナルビル拡張を見据えて、建設主体となる札幌丘珠空港ビル株式会社が多額の建設費を返済しながら将来にわたって安定的な運営を行っていくためには、運営主体となる同社の収益力の向上が必要ではないかと、そういった立場で質問させていただきました。

その際に、市長から、同社の収益力向上は不可

欠であって、他空港の事例もしっかり参考にしながら、物販だとか広告などをはじめとした収益力のさらなる向上について札幌丘珠空港ビル株式会社と連携して取り組むと、こういった答弁があったところでございます。

本日は、そのやり取りを踏まえて、ターミナルビル拡張後の収益力の向上について質問いたします。最初の質問でございますが、先般の代表質問に対し市長が答弁された他空港の事例としてはどのような取組を承知しているのか、伺いたいと思います。

●小澤空港活用推進室長 収益力を高めるための他空港の取組についてでございますが、収益力を高める取組といたしまして、地元特産品や空港限定商品の販売、人気飲食店の誘致など、その空港でしか体験できないコンテンツを充実させることで、集客力や消費単価を向上させる取組が多く見られたところでございます。

また、空港は、ビジネスや観光など、様々な目的で多くの方が立ち寄る場所であることから、広告を掲出する場所として評価が高く、ロビーでの大型看板や柱巻き広告、デジタルサイネージの積極的な導入により収益の増加につなげている事例も見られた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。

今、例として様々挙げられました、地域の魅力を最大限引き出して、空港限定といった観点だとか、そういったところで付加価値をしっかりと高めながら、利用者が快適で楽しめる空間、そんなことを創出していくだとか、いろいろなコンテンツをやっているというようなお話がございました。空港がただの通過点ということだけではなくて、しっかりと目的地となるような魅力あふれる取組を各地でやっているようでございます。

次に、経営の安定化に資するターミナルビルの在り方について、伺います。

ターミナルビルの拡張については、現在、丘珠空港ビル株式会社において基本計画を検討中でございます。今後、基本設計・実施設計と段階が進

んでいくものと思われま

んでいくものと思われま

んでいくものと思われま

んでいくものと思われま

んでいくものと思われま

んでいくものと思われま

んでいくものと思われま

んでいくものと思われま

な目標であるかと思いますが、一方で、やはり今、財政局からもだんだん、札幌市の財政状況も厳しいというお話も伺っておりますので、あらゆる公共の施設で稼ぐという視点をしっかり持っていただくと。その意味では、今後いろいろな設計に進んでいく段階になっていくと思いますが、そういった部分で稼ぐのかという視点がないと、その設計にも、後になってから、こうしておけばこういったスペースが造れたなどか、こうしておけばこういう稼げる場所が設置できたなどか、そういったことにならないように、先々を考えて、全国の空港の事例なんかもしっかり、あるいは、また海外の事例なんかも参考にして、今から準備をしていただくことを求めて、まずはこの質問を終わりたいと思います。

続きまして、道央都市圏パーソントリップ調査について伺います。

別に山田委員と連携しているわけじゃないんですが、最近、同じ質問が随分続くなと思っておりますが、現在、本市を取り巻く社会情勢は、物価高騰や担い手不足、様々な喫緊の課題に直面しております。市政運営は選択と集中、最近はもう口を開くたびに選択と集中、この話が出てくるわけでございますけれども、なかなか厳しい状況にあります。

こうした中で、将来のまちづくりを見据えて、客観的なデータに基づいて、都市の現状を正確に見つめ直すことで、札幌市が将来進むべき道を明確に見定めていく必要がございます。

そうした考えもあって、パーソントリップ調査、次回の調査の際には非常に重要なデータ収集の機会になる、そういった思いで昨年、令和6年3定の決特で、我が会派より訴えさせていただいたところでございます。

人々の移動の実態を把握する、パーソントリップ調査の実施に向けた質問をさせていただいて、そういった問題提起をしたところです。

その際、札幌市からは、北海道と連携して調査方法などの検討を進めていること、また、一般的

な調査の適期である秋頃の調査実施に向けて調整を進めていった、そんな答弁がありました。

パーソントリップ調査の成果は、都市計画や交通政策を検討する上で、国勢調査と同様に極めて重要な基礎資料になります。調査を実施する圏域の課題解決に向けた独自の質問項目を設定できることが強みでもございます。

そこで、まず伺いますが、パーソントリップ調査で圏域の課題を把握するために、どのようなことを意識した質問内容としたのか、伺いたいと思います。

●松本総合交通計画部長 パーソントリップ調査の質問内容についてお答えいたします。

本調査では、交通に限らず、まちづくりや防災などの幅広い施策の検討に必要なデータを取得するため、道央圏の交通課題などを多角的に捉えられる質問事項を設定することが重要と認識しております。

具体的には、IT化の進展に伴うテレワークやネットショッピングなどの普及実態や、シェアサイクル、カーシェアリングといった新たな移動手段の利用状況など、社会的背景を反映させた質問としております。

加えて、日常的な買物先までの交通手段の選択理由、まちなかを魅力的にするための交通施策、災害時における行動変容など、市民の皆様の移動に関する意識を詳細に把握する質問を設けているところでございます。

●前川隆史委員 社会情勢をしっかりと確に把握し、反映させて、多岐にわたる視点からも質問を設定しているとのことでございます。

19年ぶりに行われる調査であるからこそ、前回のパーソントリップ調査の内容にとらわれ過ぎることなく、時代に即した新たな視点で検討を進めていただくよう求めたいと思います。

この調査結果から、住民の移動特性を把握して、様々な交通課題に向き合うための基礎的な資料が整理されることと理解しておりますが、我が会派としては、災害時における移動手段の確保な

ど、通常時とは異なる状況下での備えや対策をどのように講じるかが特に重要なんじゃないかと、このように考えております。

こうした中で、積雪寒冷地という本市の特性に鑑みると、近年の大雪の影響による渋滞の発生ですとか交通機関の運休など、冬の日常生活を取り巻く交通課題をいかに克服するかは非常に重要なテーマになるというふうに思います。

季節を問わず、市民が安心・安全に出かけられる移動環境を確保するという観点から、冬季における移動実態を把握して、それを実効性のある施策検討に生かすことが、市政運営にとって必要であると考えます。

冬の暮らしに目を向けた取組こそが、都市型スノーリゾートシティとしての魅力的なまちづくりも今、進めておりますし、次世代に引き継いでいくためにも欠かせないと、このように考えます。

そこで、伺いますが、北海道特有の冬の移動をどのように把握するのか、伺いたいと思います。

●松本総合交通計画部長 冬の移動実態の把握についてお答えいたします。

積雪寒冷地である北海道においては、冬の移動実態を正確に把握し、今後の交通施策の検討に生かすことが重要であると認識しております。

そのため、今回の調査では、自宅からの出発時刻の変化や交通手段の変更など、冬の交通行動に関する実態や意識を尋ねる質問により、冬季特有の移動特性を捉えていく考えでございます。

加えて、秋と冬の交通行動の違いをビッグデータなどの情報を活用して比較することで、冬の移動実態をより詳細に把握することを目指してまいります。

●前川隆史委員 ビッグデータなどを活用して、秋と冬の交通実態の違いだとか、そういったことをしっかり調査すると、そんなお話でございました。様々な多角的な分析を行うという、そういった思いかと思えます。ぜひとも、実効性のある施策立案につながることを期待するものでございます。

冒頭で述べましたように、市民生活の日常を取り巻く社会課題は広範にわたっておりまして、複雑に絡み合っていますことから、札幌市の公共交通ネットワークの検討は、これまで以上に困難を極めているというふうに思われます。

しかし、超高齢社会を迎えて、自動車利用が難しくなっている市民が増加しているからこそ、持続可能な公共交通ネットワークを構築することは非常に重要でございます。世の中が急速なスピードで変化する今日において、拙速に結論を出すべきではないことは十分に理解できるものの、パーソントリップ調査の結果を活用して、どのようにこれからの課題に向き合うかが極めて重要でございます。

そこで、伺いますが、持続可能な公共交通ネットワークを検討するためにどのように調査データを分析していくのか、考えを伺います。

●松本総合交通計画部長 調査データの分析についてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、社会情勢が目まぐるしく変化する中で、将来の交通の全体像を正確に見通すことは非常に困難でありまして、多様なデータを駆使しながら、様々な可能性を視野に入れた検討が重要と認識しております。

今回のパーソントリップ調査では、公共交通ネットワークの検討に向けて、現在の利用実態のみならず、利用しない理由や、利用に際しての困り事などを把握し、潜在的な需要を分析する予定でございます。

さらに調査回答者の性別・年齢といった属性や、居住エリア、移動目的などと組み合わせることで、多岐にわたる分析を行い、その結果を基に関係機関と連携し、検討を深めてまいります。

●前川隆史委員 ありがとうございます。

潜在的な需要もしっかり把握していきたいと、このようなお話もございました。

ともあれ、非常に重要な調査でございますので、しっかりやっただきまして、新交通の話も今いろいろ出ていますし、また、とにかく暮らしの

現場における、やっぱり市民の移動手段が揺らいできている、このように思っている方がたくさん市民の中でいらっしゃると思います。運転手不足や経費増などにより年々交通ダイヤがしぼんできている、こういった思いを抱いている市民の方も多数いらっしゃると思います。高齢化もございまずるので、しっかりこの調査を基に、札幌市が持続可能な交通体系をしっかりと維持できるように、進むべき道をしっかりと指し示していただけるよう、取り組んでいただきたいと思います。

最後に、北海道新幹線について、伺います。

今年3月14日に国の有識者会議が、現時点でおおむね2038年度末頃の完成・開業を見込み、工程への影響が大きい、さらなるリスクが生じた場合には、さらに数年単位で遅れる可能性がある、こんな報告書を取りまとめて、衝撃が走ったところでございます。

開業が大幅に遅れるということになり、大変残念な思いをしております。開業時期に関連して、6月の総合交通調査特別委員会では新幹線推進室から札幌市内の工事状況等について説明がありまして、札幌トンネルの札幌工区、札幌市街地のシールド工法で掘り進めている現場であります。現地の地質状況等により掘削速度が低下している、こんなお話でございました。

また、当該工区では、8月26日に泥土等が地上へ漏出する事象が発生し一時掘削を停止、9月2日に掘削を再開したとの報道発表が事業主体の機構のほうからあったところでもございます。

6月の特別委員会において、我が会派から、一日も早い開業を目指していただきたいが、周辺住民に配慮し、工事が安全・円滑に行われるよう万全を期していただきたいと要望しておりました。

今回の泥土等の漏出量は、約1から2立方メートルで、すぐに回収できたとのことですが、今後も同様な事象が発生するのではないかと不安でありまして、今後の札幌工区の工事進捗の遅れにつながるのではないかと懸念もしております。

そこで、伺いますが、泥土等漏出の今後の対応及び札幌工区の工事進捗について、併せて伺いたいと思います。

●上野新幹線推進室長　泥土等漏出の今後の対応及び札幌工区の工事進捗の2点についてお答えいたします。

まず1点目でございますが、8月に発生いたしました泥土等の地上漏出の事象につきましては、市民の皆様の新幹線工事への信頼を失いかねないものでありまして、より一層の配慮と安全対策が必要と認識しております。

札幌市といたしましては、鉄道・運輸機構に對しまして、過去に発生しました同様の事象の検証結果も踏まえまして、迅速な原因究明と必要な対策を講じ、万全を期して安全に工事を進めることを求めたところでございます。

鉄道・運輸機構の見解といたしましては、事前に把握し切れなかった周辺のボーリング調査の跡が原因と推定しております。そのため、今後に向けた未然防止の対策といたしましては、新幹線ルート上のボーリング跡や井戸など、いわゆる漏出リスク箇所の採掘調査を行いまして、掘削の際に、万が一、漏出する事象が発生した場合に備え、速やかに対応できる体制を強化したところでございます。

次に、2点目の札幌工区の工事進捗でございますけれども、昨年10月以降に発生しておりました札幌工区の掘削の遅れにつきましては、粘性土がシールド機の Cutterビットへ付着したことが原因でございまして、高圧洗浄等の対策を行いながら掘削を進めたところでございます。

鉄道・運輸機構からは、現在の地質状況は徐々に改善傾向ということで、掘削の速度も日進3メートルから約10メートルと向上いたしまして、当初想定しておりました日進約15メートルの約6割まで回復していると聞いております。

また、現在の掘削の進捗率といたしましては、10月1日現在で、札幌工区の総延長約8.4キロメートルに對しまして、掘削延長約2.4キロメー

トルと、約29%の進捗となっております。

●前川隆史委員 ありがとうございます。

大分、掘削速度も回復してきていると、このような話でございました。

今年の1定の予算特別委員会で、機運醸成について質問しました。その際は、北海道新幹線の開業時期について、札幌延伸でどの程度遅れるのか不透明な状況であり、新幹線推進室長からは、開業直後から札幌延伸の効果が発揮されるためには、市民の皆様の関心を継続させるとともに、より機運を高めていくための取組が重要であると、こんな答弁がございました。

そこで、伺います。

開業が大幅に遅れる見込みとなった現状でございますけれども、機運醸成は継続して行うのか、伺います。

●上野新幹線推進室長 機運醸成を継続する必要性についてお答えいたします。

開業時期が大幅に遅れる見込みとなった現状においては、新幹線の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と認識しております。

そのためには、市民の皆様に対しまして、新幹線の開業効果やメリットに加えまして、工事の進捗状況を伝えて、札幌延伸に向けて、継続して機運を醸成してまいりたいと思っております。

●前川隆史委員 引き続き継続していくという答弁でございました。私もぜひやっていただきたいと、このように思います。

令和7年1定の予特の際に、市民の中には新幹線に乗ったことのない方がたくさんいて、町内会等のイベントなどに行って、おじいちゃん、おばあちゃんとかが生きている間に新幹線が来るのかいと、よく聞かれるなんていうお話もしながら、やっぱり新幹線に乗ったことのない方がたくさんいらして、そんな期待感もたくさんあるよとお話しましたと思います。

それで、イベント等に併せて新幹線車両で使われているシートなどを設置して、体感できるよう

な取組とか、新幹線に乗ったような気持ちになれるような、わくわくするような取組をやったらかどうか、このような提案もさせていただきました。

そこで、伺いますが、令和7年度はどのような取組を行っているのか、伺います。

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

令和7年度は、これまで、7月の環境広場さっぽろなどのイベントにおきましてPRブースを出展したほか、複数のイベント会場におけるグッズの配布や、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活動を行っているところでございます。

また、9月には、多数のSNSフォロワーがおりますフリーアナウンサーの大家彩香さんに、東京駅から新函館北斗駅まで、最上級の車両でありますグランクラスに乗車体験をしてもらいまして、10月には感想などをSNSに投稿していただいたほか、テレビ番組でもその様子について放送する予定となっております。

さらに、年明け1月下旬になりますが、大和ハウスプレミストドームで開催のジャパンモビリティショー札幌2026でもPRブースを出展いたします。そのブースにおきましては、鉄道・運輸機構と連携いたしまして、実際のグランクラスのシートを設置いたしまして、子どもを含む来場者に体験してもらうことを予定しておりまして、年間を通じて切れ目なく様々な取組による機運醸成に努めているところでございます。

●前川隆史委員 大分長くなって、皆さんも疲れてきているので、最後の質問でございますが、北海道新幹線開業10周年記念イベントが行われると伺っております。

途中の文章を省きまして、早速伺いますが、北海道新幹線札幌延伸の機運醸成のために、こうしたイベントをやるということなので、この記念イベントのような場でも積極的に札幌延伸のPRをしていくことが有効だと思いますけれどもいかがか、お伺いいたします。

●**上野新幹線推進室長** 北海道新幹線の開業10周年記念イベントに係る取組についてお答えいたします。

記念イベントの時期、それから開催場所などの概要は、まだ未定でございますけれども、機運醸成を図るために、イベントの開催時に札幌市も共にPRしていくということが有効と考えております。

札幌市といたしましては、記念イベントにも積極的に関与いたしまして、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することを検討してまいりたいと考えております。

●**前川隆史委員** 延伸時期が延びて、何となく気持ちも、何かいろんな期待感も間延びしている雰囲気でございますけれども、めげずに、時間をたくさんいただいたというふうに捉えて、より、また開業に向けての戦略をしっかりと立てていただきながら、また市民の皆様の方にも響くような取組を期待して、質問を終わります。

●**太田秀子委員** 私からは、代替交通と地域交通について、そしてもう一つ、もみじ台地域のまちづくりについて、質問いたします。

初めに、代替交通と地域交通についてです。札幌市地域公共交通計画には、都心部での新たな公共交通システムと、路線バスに代わる交通手段としての代替交通、地域住民が主体となって運営する地域交通があります。

まず最初に、代替交通について伺います。札幌市ではバス運転手不足による減便が進んでおり、昨年度においては678便が、今年度においても4月のダイヤ改正で310便が減便されています。

また、路線廃止についても、今年4月のダイヤ改正において14路線が廃止され、そのうち空沼線、栄町篠路線の2路線、札幌市において代替交通を導入しております。

これほど減便・廃止によって地域からバス路線がなくなって困っているという声が多く寄せられる中で、代替交通が2路線でいいのかと、私は思

うところでは。

代替交通は、国交省の交通空白解消緊急対策事業が採択されたもので、補助金を受けて運営をします。

ここで、伺いますが、現時点で国交省の交通空白解消緊急対策事業の対象となる代替交通が新たに発生する予定はあるのか、伺います。

●**飯田公共交通担当部長** 代替交通の新たな対象地域というご質問だったかと思えます。

本年4月に、市内2か所におきまして代替交通を導入した以降につきましては、現時点までに、新たに導入すべき地域は発生しておりません。

●**太田秀子委員** バス路線がなくなって、その代替交通の基準からも外れると、つまり代替交通もない地域で困っている市民はとて多くて、御存じかと思えますけれども、市民にとっては交通空白地域なんですけれども、本市は、2定の代表質問に続いて代替交通導入の対象となる地域はないという答弁でありました。

代替交通を導入する場合の要件の一つに、廃止バス停から存続路線のバス停まで半径500メートル以上離れていることという基準があります。2定の代表質問で、基準の見直しを検討する必要性について質問をしたところ、廃止バス停からの距離基準については、運輸に関する研究機関の調査結果を踏まえて設定したんだと、こういうご答弁でありました。

ここで伺いますが、この代替交通導入に関する距離基準500メートル以上というものですけれども、直線で、半径で判断していただけますけれども、札幌市で基準を定めたものなのかどうか、伺います。

●**飯田公共交通担当部長** 代替交通導入における距離基準の設定についてのご質問にお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、距離要件につきましては、運輸に関する研究機関の調査結果を踏まえて札幌市が設定しておりまして、廃止バス停から近隣のバス停までの直線距離で判断するという考え

方についても札幌市が定めたものであります。

●太田秀子委員 基準の500メートルというのは、地図上で真っすぐ半径を測ります。今、直線の距離だということも札幌が決めたということでありましたけれども、地図上で真っすぐ半径を測って500メートルとするんですけど、道路というのは、どれも真っすぐにあるというものではありませんから、バス停に行くまでに、ぐるっと遠回りするとか、くねくねと曲がりながら行くとか、500メートルより多く歩かなければ着かないんですね。500メートルどころか、1キロから1.5キロ歩くという地域もあります。冬になれば、この距離を歩くことは、なお厳しくなります。

そこで伺いますが、札幌市として、代替交通の基準外の事例に何らかの対応をする用意はあるのか、伺います。

●飯田公共交通担当部長 代替交通の導入要件を満たさない事例への対応というご質問だったかと思えます。

代替交通の導入対象とならない事例に対しましては、地域住民が主体となり、日常生活の移動に係る利便性向上を図る取組を支援するため、地域交通支援制度というものを設けております。

●太田秀子委員 地域交通については、この後質問いたしますので次に行きますが、日常生活における移動というのは生活の中で非常に重要な役割を果たしています。仕事や学校、買物、受診、レジャーなどもありますけれども、様々な目的で、日々、皆さん移動しています。経済のあらゆる面にも影響を与える重要な要素です。バスがなくなり移動ができないということは、生活者としての重大な問題です。

ですから私は、公共交通として、行政が主体である代替交通・デマンド交通、これらこそ計画的に増やしていくべきだと思います。

そこで、伺いますが、代替交通を充実させていくというお考えはないのか、伺います。

●飯田公共交通担当部長 代替交通を充実させていく考えについてお答えいたします。

先ほどもご答弁申し上げたとおり、代替交通導入の可否の判断基準は、運輸に関する研究機関の調査結果などを踏まえて設定したものであります。今後も、この基準の下、国の補助制度等を活用しながら面的な公共交通ネットワークを維持してまいりたいというふうに考えております。

●太田秀子委員 先ほども、私、2定のときにも言ったとお話ししましたが、この基準があってやっていくということであれば、これ以上の代替交通は増えませんので、その基準を見直してもらいたいということを重ねて言っているわけです。

国から、交通空白解消対象事業の本市令和7年度の補助金額が示されました。空沼線と栄町篠路線を合わせて約2,800万円交付の決定をしたものです。最初に申し上げましたが、昨年と今年4月のダイヤ改正までで1,000を超える減便・廃止が行われました。それより遡って調べますと、2018年から2022年の4年間で1,408便がダイヤの改正などによって減便になっているんです。

あわせて、来年4月からもう既に、東区や北区、白石区で減便・廃止があるという情報が寄せられています。まだまだ増えていくのではないかと心配するところです。この事態を重く受け止めていただきたいと思えます。多くの市民の生活に支障が出ているのですから、代替交通が2路線しかないという状況を改善すべきです。引き続き、これについては今後も質問していきたいと思えます。

次に、地域交通、厚別ふれあい循環バスについて、伺います。

地域交通は、住民が主体となり、行政や運行事業者がサポートをし、三者で協議をする仕組みです。厚別ふれあい循環バスは、近隣の6町内会が組織をつくり、今年4月からスタートをしました。今年度は、実証運行期間のために、運賃収入で賄えない運行欠損は本市が全額補填を行いますけれども、3か月ごとに実績を調査して、収支率50%を達成できなければ継続可否を検討するとい

うふうになっています。

ここで、伺いますが、実証運行中の厚別ふれあい循環バスの上半期の実績はどのような結果だったのか、伺います。

●**飯田公共交通担当部長** 厚別ふれあい循環バスの上半期の運行結果についてのご質問にお答えいたします。

第1四半期につきましては、目標収支率の40%を達成しておりましたが、第2四半期につきましては、目標収支率の50%を若干下回る状況でありました。

●**太田秀子委員** それでも、初めてスタートして40%、50%弱ということですが、すごく奮闘されているんだと思います。伺いますけれど、上半期の実績を踏まえて、下半期はどのような対応を考えているのかを伺います。

●**飯田公共交通担当部長** 厚別ふれあい循環バスの下半期の運行に対する支援についてでございます。

目標達成に向けた地域の取組としましては、札幌市もサポートを行っておりまして、10月1日には始発と終発時刻をそれぞれ30分拡大するダイヤ改正が実施されたところでございます。そのほかにも、費用削減の検討や協賛金獲得に向けた取組も行われております。今後も地域及び運行事業者と連携しながら、運行継続に向けた支援を実施してまいり所存でございます。

●**太田秀子委員** 住民組織の皆さんが、チラシを配りながら、ふれあい循環バスの利用を呼びかけるなどの努力をされていることは報道もされておりますけれども、SAPICAですとか敬老バスなどのICカードは利用できませんし、やはり乗車料金も高いですから、通勤や通学の定期代などもやはり家計に厳しいものですから、バスを運営する側も利用する側も、いずれもとても困っているんだと考えます。最初の地域交通である厚別ふれあい循環バスが安定して継続できる形にならないければ、今後導入しようという地域は生まれないと思います。そうなれば、本市の地域公共交通

計画も見直しを余儀なくされます。

ここで、伺いますが、札幌市地域公共交通計画では地域交通を導入しようとする地域の支援を掲げており、他の地域へ広げていく考えもあると思いますが、札幌市としてどのように取り組んでいくお考えなのかを伺います。

●**飯田公共交通担当部長** 地域交通支援制度の他地域への展開というご質問だったかと思いません。

地域交通支援制度につきましては、地域住民が主体となり、新たな移動手段を確保する取組に対して、札幌市が技術面と財政面で支援する仕組みでございます。

厚別ふれあい循環バスにつきましては、このような地域の動きに対し、札幌市として初めて支援を行った事例でございます。

他地域への展開につきましては、この事例を適宜周知するとともに、地域の自発的な動きを捉え、適切に支援してまいりたいというふう考えております。

●**太田秀子委員** 2定のときの代表質問でも、地域交通への財政支援の強化などを求めた質問に対して、利用促進や協賛金獲得などの取組への支援を継続していきたいとの答弁でした。今も、市が技術ですとか資金とかの支援をしているということでした。

資金の支援もしているということなんですけれども、やっぱり主体が地域の方ですから、札幌市の支援というのは先ほど言ったとおり、今年は100%ですけど、来年から本格になっていくと50%までしか見ないということになっていて、地域の方の一番の大変さはお金だと思うんです。運営費なんだと思うんですよね。地域は乗って支えてほしいと呼びかけて、下半期に向けては様々なダイヤ改正ですとかを行うと聞いているところでございますけれども、地域交通というのは、札幌市地域公共交通計画、本市の計画の一つの柱です。公共サービスにふさわしい財政支援の強化を求めます。

来年度の本格運行に向けて、この財政支援についても、地域組織の皆さんのご意見もしっかり聞いていただいて取り組んでいただきたいということを申し上げます。

私は、10月6日の総合交通政策調査特別委員会で、札幌市地域公共交通計画の一つである新たな公共交通システムの検討状況の中間報告について説明を受けました。洗練されたデザインの燃料電池車両、FCVの導入で、都心で様々な移動需要に対応するというものです。連節型FCVでの実験などについて私は質問しました。

そして、今日はほかの計画のうちの、ほかの二つ、代替交通と地域交通について伺いました。都心の交通と生活路線の交通、あまりにも違うと感じるんです。お金のかけ方も違うのではないかと率直に思います。職員の皆さんの労力はもう伺っていますから、どちらも十分にその労力を注いでいただいていることは承知しているんですけども、運転手不足による路線バスの減便や廃止の進行が加速して、既存の公共交通ネットワークの維持が困難となっていると。この文言は、都心でやる新たな公共交通システムの説明にもあるくらいなんです。この都心と郊外の交通格差、片や、代替交通もない、地元が交通手段を生み出す以外にないという本市の交通計画は、やはり一部の市民の我慢の上に成り立っているのではないかと、そう感じたところです。計画は住民のもの、こういう考えで常に計画を見直して、交通不便地域を早くなくしていただきたいと求めます。

続いて、最後に、もみじ台地域のまちづくりについて、質問をします。

もみじ台地域は約50年前に札幌市が開発した住宅団地ですが、人口減少などの進行で地域コミュニティの担い手不足などの課題があり、2022年7月には、地域の自治会等で構成されるもみじ台まちづくり会議により、もみじ台まちづくりビジョンが策定されました。

この背景を受けて札幌市は、地域住民が世代を超えて共に暮らし続けられる環境を目指し、2024

年3月、もみじ台地域まちづくり指針を策定し、今年6月には、もみじ台地域土地利用再編方針検討会議が発足。もみじ台まちづくり会議からも、地域の方にも委員として参加をしていただいて、今、議論をしているところです。

土地利用再編のイメージは、地域内エリアの特性も考慮して、活力・共生、にぎわい・交流、安心・快適な居住の三つに区分されています。目標ごとの取組の方向性では、多様な住まい方の実践、それと実現、子どもと子育て世代の支援、教育環境の充実などが掲げられていて、将来、もみじ台地域で若い世代の住民が増えると、そう思われます。

本市では、過去に急速な宅地開発が行われた結果、小学校のマンモス化や、通学時間に生活道路の中を通勤する車の抜け道になると、そういう問題が生じた地域がありました。このような事例を繰り返さないようにしなければならないと考えます。

そこで、伺いますが、跡地を活用して新たな宅地開発が行われ、若い世代の住民が入ってきた際、教育環境など、住民の暮らしに支障が出ないようにする必要があると思いますが、お考えを伺います。

●小林都市計画部長 若い世代の増加を見据えたまちづくりということについてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、土地利用再編を進める上では、教育環境や交通環境など、住民の暮らしに支障が出ないように進める必要があると認識しております。

今回の土地利用再編は、道路網などのインフラが整備されている地区において、段階的に市営住宅の建て替えや跡地の活用を行うものでありますが、流入する世帯数や家族構成などの推計や、跡地開発の動向把握などを行い、まちの変化に注意しながら土地利用再編を進めてまいりたいと考えております。

●太田秀子委員 第2回の土地利用再編方針検

討会議の資料を見ますと、第1から第5期に分けて、新しい市営住宅を建設し、移転し、古い市営住宅を解体し、空いた土地の再整備を行いながら開発を進めて、最終の市営住宅の移転終了は令和33年、2051年と計画されていました。

令和8年から25年ほどかけて進めていくんですけれども、段階的に長い時間をかけて進むからこそ人口の流入見込みというのは難しいはずなんです。

先ほど、道路網などが整備されているところの開発なんだというお話がありましたけれども、私がこういう心配があるよと言ったのは、インフラが未整備の土地開発でした。けれども、札苗緑小学校などは東雁来ですけど、人が増えて、子どもが増えたので、一つ小学校を建てた。建てた途端にもうマンモス校と。その後ずっとマンモス校ということが起こっているわけです。

ですから、開発が終了したときに、住民にとってそのような課題が山積していたということのないように、適宜、やはり開発を検証しながら進めたいと思っています。

2023年12月から2024年1月までパブリックコメントを、2024年11月には地域アンケート調査を行っています。アンケートの自由記載欄には、もみじ台地域に求められる施設・機能に関しては、近隣での買物の利便性を求める声というのが多かったです。

市営住宅もみじ台団地は、現在ですけど、まちづくり対象のもみじ台地域内のほぼ中心、真ん中辺りを縦に縦断して建っています。移住して新たな市営住宅となる地域は、このエリアの地域を見ても、地域全体の割と端のほうに集約されるというイメージなんです。

私は、市営住宅の建物自体は新しくなっても、地域を中心から離れることで生活利便性はよくなるのではないかと、そういう心配をしているところです。

そこで、伺います。

市営住宅の建て替えに合わせて、生活利便性

の確保や市営住宅の年齢構成の偏りなどもありますけれども、これらについてどのように改善していくお考えなのかを伺います。

●**小林都市計画部長** 市営住宅の集約後の生活利便性の確保等についてお答えいたします。

生活利便性の確保につきましては、市営住宅の建て替えにより創出される跡地を地域内の幹線道路沿いに確保し、商業など新たな機能の導入を進めていくことにより、地域全体として高めてまいりたいと考えております。

また、市営住宅の年代構成の偏りの改善につきましては、住み替えに合わせて、子育て世代などの入居を促す取組などにつきまして、関係部局と連携して検討してまいりたいと考えております。

●**太田秀子委員** 高齢化率がそもそも高い地域ですけど、市営住宅はもっと高く、その方たちが移動しますので、住み替えるときに子育て世帯なども入っていくことで本当にいいコミュニティがつけれるんじゃないかなと今伺っていました。

跡地利用で若い世代の流入も図るといこともおっしゃっていました。跡地を幹線道路沿いにし、商業施設なども建てて、にぎわいをつくるという答弁だったかと思いますが、跡地活用で若い世代の流入を図りながら、まち全体でリニューアルを図るといこととありますと、跡地というのは、市営住宅が移転して、その余剰地となったところのことですし、そこに若い世代が来るだろうと。市住にお住まいの方の多くが高齢者ですけど、その方たちに移転してもらった跡地、余剰地で利便性が向上したり、若い世代が流入することが当然起こりますし、そのための若い方たちに寄ってもらいたいというためのまちづくりの計画でもありますけれど、市住の住民が移転していった先が、この間までいたところよりも不便になったねというものでは駄目だと思うんですよね。移転してきてきれいになったし、便利になったなと思えるまちづくりであってほしいと思うんです。建物が新しいということでお茶を濁すようなことはしないでほしいなと思っているんで

すけど、全体としてのリニューアルを図るまちづくりが、やはり一部の住民にとっては、ちょっと遠くになっちゃって不便だなということのないようにしてもらいたいと思うんですね。

交通機能についても、アンケートやパブリックコメントでは意見が挙がっていました。もみじ台地域は広いので、運転が難しい高齢者や、車を持たない若者などが住みやすい環境を整える。おおむねバス路線の充実や交通アクセスの検討などが多かったです。

公共交通はまちづくりの要であり、住民生活に直結します。まちの開発が進むにつれて人の流れが変わり、既存のバス路線やバス停に影響が出るのではないかと予想します。開発計画と交通計画の連携は不可欠であり、市の主体的な情報共有と調整が求められます。

そこで、伺いますが、交通事業者と将来を見据えてどのように連携を図っていくお考えか、伺います。

●小林都市計画部長 交通事業者と将来どのような連携を図っていくかということについてお答えいたします。

交通利便性を確保することは、もみじ台地域のまちづくりにとって重要な視点だというふうに認識しております。

今後、跡地に立地する施設の用途ですとか住宅地の規模などの開発計画を交通事業者と共有しまして、開発の進捗に合わせて必要な協議を行ってまいりたいと考えております。

●太田秀子委員 続いて、伺います。

開発経過におけるコミュニティ形成について、質問します。

新しいまちの価値は、やはりハード面だけではなくて、そこに暮らす人々のコミュニケーションによって大きく左右されるものです。開発が完了してからコミュニティづくりを始めるのでは遅くて、開発の初期からの継続的な働きかけが重要だと私は考えます。

そこで、伺いますが、長期にわたる開発におい

て、コミュニティの活性化を図るためにどのように取り組んでいくお考えなのかを伺います。

●小林都市計画部長 開発過程におけるコミュニティ形成についてお答えいたします。

もみじ台地域は既に高齢化等によるコミュニティの衰退が課題となっており、開発の計画段階からコミュニティの形成に取り組んでいく必要があると認識しております。

そのため、今年9月と10月に、商店街の空きスペースを活用し、コミュニティの場を再構築していくための社会実験として、カフェや休息スペースを設置し地域住民の交流を促すなどの取組を行いまして、この取組を通じて、自治会や地元事業者のネットワークづくりも行ったところでございます。

今後もうこうした取組を行いながら、土地利用再編事業と並行してコミュニティの活性化に取り組んでまいりたいと考えております。

●太田秀子委員 コミュニティというのは本来、自由に目的がなく生まれるものなんですけれども、経済的メリットとか、その材料を提供するだけでは、長く暮らしていく地域としてのコミュニティの価値は低くなってしまわないかと思っておりましたけれども、今お話を伺いますと、商店街などで社会実験を行って交流を促して、それを地元のネットワークづくりにつなげていきたいというお話でしたから、少し安心したところです。このような取組を既に行っていることで、その先にもっと自由なコミュニケーションが発展していくといいなというふうに思っていました。

あと、答弁にもこれまで幾つかありましたけれども、資料も見ましたけれども、もみじ台地域のまちづくりは、集約・建て替えで生まれる跡地を活用した生活利便機能の導入というところが大きく打ち出されているんです。跡地提供のため、市住は移転し、学校は統廃合し、市住は、50ヘクタールある市有の札幌市の土地から31.5ヘクタール減らして、3校が統廃合される学校は、7ヘク

タールあったものが4.5ヘクタール減らします。ですから、余剰値は36ヘクタールほど生まれるんですね。それらをつくって、集約・建て替えて生まれる跡地を活用して利便性を導入するということなんですけれども、だから、移転がなければ成り立たないという計画でした。

跡地の利便性がよくなるのと同時に、移転した人たちがバスに乗って大型商業施設で買物してくださいよということではなくて、移転した人たちもそこで住み続けられるための生活基盤をしっかりと整える計画にさせていただきたいと思います。

●川田ただひさ委員 私からも、もみじ台地域のまちづくりについて、お伺いいたします。

市営住宅の再整備や跡地の活用についてどのような意見が出たのか、まずはこの点について、お伺いいたします。

もみじ台地域は、昭和40年代から50年代に開発され、市内最大規模となる約5,500戸の市営住宅が集中する住宅団地です。しかし、開発から半世紀が経過した今、地域の人口は半減し、高齢化が著しく、市内で最も高い水準になるなど、地域の活力の維持に深刻な課題を抱えています。

こうした課題に対応するため、札幌市は、令和6年3月にもみじ台地域まちづくり指針を策定し、市営住宅の集約・建て替え、義務教育学校の設置、そして、これらの再編により創出される跡地の活用を通じて、多様な世代の流入を促し、誰もが安心して住み続けられるまちづくりを目指してそういう方針を出したところでもございます。

現在は、この指針の実現に向けた具体的なロードマップとなる土地利用再編方針の策定に向け検討会議が設置され、検討されているわけでございます。

これまでの検討会議では、札幌市から地区の中心部をセンターゾーンとして、市営住宅の再編による跡地を活用して、商業や教育機能などの導入などによる機能強化を図ること、厚別東通など幹線道路沿いは、画一的な市営住宅から、多様な住宅や施設などが並ぶまち並みを形成するよう刷新

するといった再編コンセプトが示されたところでもございます。

また、市営住宅の再整備については、高層化などにより集約し、団地内のプレイロットや、あとは住居と住居の間の駐車場の隙間、再編する小学校の跡地、公園といった土地を活用し、もみじ台地域内での玉突きで行う建て替え計画案が示されたところでもございます。

そこで、質問であります。土地利用再編方針の検討会議では、市営住宅の再整備跡地活用についてどのような意見が出たのか、お伺いいたします。

●小林都市計画部長 市営住宅の再整備や跡地の活用についてどのような意見が出たのかというご質問にお答えいたします。

検討会議はこれまでに2回行ってございまして、市営住宅の再整備に関しては、札幌市から、自治会が分断しないようまとまった移転先を確保すること、移転は1回とし入居者の負担を極力軽減することといった方針案をご説明し、妥当であるというご意見をいただいたところでもございます。

跡地の活用につきましては、11月に予定している3回目の検討会議のテーマとする予定ですが、これまでの会議では、子育て世代や単身者などのニーズに合わせた多様な住まいの創出、質の高い教育や子育てに関する施設の導入などの意見をいただいているところでもございます。

また、新札幌に近いエリアは、地域の顔としてまちの再生をアピールするため、できるだけ早期に跡地を活用すべきであるという意見もいただいたところでもございます。

●川田ただひさ委員 先ほど来、いろいろ質疑もございましたが、25年かけてということでもございますけれども、やはり私としては、土地利用再編を加速させることが必要だと思っております。

その視点からお伺いいたしますが、市営住宅の再整備を、入居者のご負担を極力低減しながら進めるといふ方針について、検討会議で先ほどお話しされましたが、妥当であるご意見がいただけ

たということでございます。引き続き検討を進めながら、地域には丁寧かつしっかりと説明をしていただくことをお願い申し上げます。

一方で、もみじ台地域のまちづくりは、市営住宅の建て替えを進めるだけでなく、建て替え・集約化によって創出される跡地の活用をし、地域の活力と魅力を向上させることが重要なところでございます。

現在の社会経済情勢を考慮しますと、先行きの見通しを立てるのは困難であると思っておりますが、市内で有効活用できる広い土地が生まれることは、新しい経済活動が生まれるチャンスでもあります。札幌市の発展のために、私は非常に重要な場所というふうに、ずっと位置づけているところでもございます。

そのため、市営住宅の建て替え事業が長期になる中で、地域の新たな活力を生み出すためには、より早く建て替え事業が終わる形が必要なところでもございます。

そのため、この建て替え事業が長期にわたる中で、どのようにして早く終わらせるかということが重要であって、跡地を活用して経済効果を生み出すために、市役所庁内における検討も、私は加速していく必要があると思っております。

今現在の高齢化率は、もみじ台全体ではもう50%を超えたところではございます。やはり、いろんな情勢がある中においても取り組んでいかなければならないですし、またそれを早期にやっていく必要があると私は思っているところでございます。

そこで、質問でございますが、もみじ台地域の土地利用再編を加速させるためどのようなことを考えているのか、お伺いいたします。

●**小林都市計画部長** 土地利用再編を加速するための取組についてお答えいたします。

今回の市営住宅再整備などの土地利用再編は非常に大規模な事業であることから、現時点では、委員がおっしゃっているとおり、約25年の長期にわたるものと見込まれております。

しかしながら、私どもとしましても、委員ご指摘のとおり、土地利用再編を速やかに進め、可能な限り事業期間を短縮したいと考えておりました。PFIを導入するなど、民間のノウハウを最大限活用して事業を加速する手法につきまして、関係部局と連携して検討を今しているところでございます。

●**川田ただひさ委員** やはり、これから世の中がどんなふうに進むかというのは、いつの時代であっても分からないわけでございます。

私も以前、新札幌周辺の市営住宅のときにも質疑いたしました。一時は先行きが見えないので検討します。安倍内閣になって、また変わりましたよねとお話ししたら、資材が高騰しているのもまた検討しますという話だったときを思い出すわけでございます。

すなわち、いつの時代であってもいろんな浮き沈みがある中において、やはり、このもみじ台そのものをまたさらに新しくしていくんだという決意と、そして、もちろんここを新しくしていくだけでなく、札幌市全体の経済のことも考えていく必要性もあると思っております。

そういう意味において、民間需要調査の結果の受け止めと、民間投資を呼び込むための規制緩和について、お伺いしたいと思います。

土地利用再編について、先ほどお話がありましたが、PFIなどの活用を検討し、民間のノウハウを最大限に活かしていくという答弁だったと思っておりますが、早く土地利用再編が進むよう庁内の検討も加速していただきたい、そのように、またさらに私はお願いするところでございます。

民間活力を生かし、この大規模な開発を成功させるためには、民間企業が事業に参画し、投資する判断ができる環境を行政が主体的に整えることが、開発を誘導する上で重要であると思っております。

昨年度、市が実施した民間需要調査では、広大な跡地が創出されることに魅力を感じるといった意見があり、新札幌駅周辺との差別化を図った商

業施設の立地について可能性を感じるといった意見や、民間開発を進めるためには都市計画のルールの見直しも必要といった意見があったと聞いております。

もみじ台地域の再生の取組が、民間開発の需要を強力に喚起し、札幌市の経済活動を刺激することができるよう、もみじ台地域の特徴にもなっている広い宅地面積で分譲された住宅地を生かしつつ、大胆な規制緩和も視野に入れた開発誘導策を検討すべきと考えます。

そこで、質問ですが、民間需要調査の結果をどのように再編コンセプトに反映させているのか、また、民間の活力を活用し良好な誘導をするためには都市計画の見直しも必要と考えるが現時点でどのようなことが考えられているのか、お伺いたします。

●**小林都市計画部長** 民間需要調査の結果の受け止めと、民間投資を呼び込むための規制緩和についてお答えいたします。

昨年度実施しました民間需要調査では、土地利用再編で生まれる大規模な跡地に対して魅力を感じるという民間事業者の参入意欲を確認できたところでございます。

この結果を踏まえまして、現在の土地利用計画案では、地域の中心部や幹線道路沿いなどにまとまった跡地を創出するよう、再編コンセプトに反映させているところでございます。

また、都市計画の見直しにつきましては、市営住宅を集約し、建て替えるエリアの高さ制限を見直すことや、跡地とするエリアの用途規制を見直すことなどについて、地域の住環境や札幌市全体の土地利用の考え方を踏まえながら検討しているところでございます。

●**川田ただひさ委員** いろいろと民間の方々の知恵を拝借しながら、もちろん札幌市がかつて計画をして事業を行った場所でございますから、札幌市が主体を持ちながらも民間の方々の活力を生かした形で、ぜひとも今後も検討し、より有効な形で進めたいと思っております。

もみじ台地域のまちづくりの重要性を私はいつも感じているところでもございます。

今でも私は覚えておりますが、小学校のときに、いきなり白い山に建物ができた市営住宅、私は本当に驚いたところでございます。昭和50年代前半だったと思いますが、そういう意味において、またこれが新しく再編をしていくということは、次の世代にもつながるという意味においても、ここをいかにして札幌市全体の経済の活性化をする場所とするか、このことは、私にとってもとても重要であると思っておりますし、これはただ単に厚別だけの問題ではないと思っております。

土地利用再編は、ぜひとも加速していただきたいと思いますが、それでも長期にわたって続く取組になるのは間違いないでしょう。ただ、25年というのをもっと短くすることは、私は必要だとは思っております。

もみじ台地域の持続的なまちづくりを実現するためには、民間開発を強力に誘導していくことが不可欠であります。検討会議で、札幌市が日本のニュータウン再生をリードする取組となる可能性があると説明をしていたようでございますが、もみじ台のまちづくりを進めていくためには、札幌市から民間に積極的に働きかけて、民間事業者との対話や勉強会を重ねていくことが重要でございます。

また、もみじ台地域は、団地開発当初から、バス交通など、新札幌との交通ネットワークを念頭に計画されております。さきに再開発が行われ、商業施設や医療機関、札幌学院大学のキャンパスが設置された新札幌との連携を考慮して、私は進めていく必要があると考えております。

現在、新札幌駅周辺や北広島市のボールパークといった周辺地域の開発が急速に進展しておりますので、もみじ台地域のポテンシャルを最大限に引き出すためには、こうした近隣動向も踏まえた戦略的な対応が必要と考えますので、民間企業や庁内の関係部署としっかりと連携して、広い視点でのまちづくりを検討していただきたいと思っております。

おります。

私としては、住むだけの場所ではなく、やはり働く場所としても位置づけるべきであると考えております。そのことによって、多くの方々が行き交い、多世代間で、それこそ交流ができる、活気のあるまちになると私は思っております。

そういうことがあれば、先ほど来、議論がございましたが、交通網も確保できる、やはりそういった場所にもなるのではないのでしょうか。

最後に、私はこの重要だと思っている視点から、天野副市長にご質問をさせていただきます。

もみじ台地域の土地利用再編により、民間投資を呼び込むことで、もみじ台地域だけでなく、札幌市全体の経済活性化につながると認識しております。歴史的経緯から考えても、私は札幌市の一大事業になると考えております。その認識を踏まえ、もみじ台地域のまちづくりについて、副市長としては、または札幌市全体としても考えていただきたいわけですが、どのように考えているのか、今後についてお伺いしたいと思っております。

●天野副市長 もみじ台地域のまちづくりについてどのように考えているのかということについてお答えをさせていただきます。

もみじ台地域のまちづくりは、単に老朽化した市営住宅を再整備するだけではなく、再整備によって生み出された跡地を最大限に活用し、未来を見据えたまちへと再編する、そういった、札幌市における重要な取組の一つであるというふうに認識をしているところでございます。

委員ご指摘のとおり、この大規模な再編事業においては、民間活力を最大限に引き出し進めることが重要だというふうに認識しております。そして、この取組を通じて札幌市全体の経済活性化にもつなげていくという可能性も感じているところでございます。

また、単なる経済効果の発現だけではなく、若い世代の流入を促すとともに、地域の生活サービスの充実も図りながら、あらゆる世代が暮らしや

すい、持続可能な住宅地としての再編を目指していきたい、そのように考えているところでございます。

もみじ台のまちづくりを成功させるため、庁内一丸となって、また関係機関や民間企業、そして地域の皆様と連携し、スピード感を持って事業を推進してまいりる所存でございます。

●川田ただひさ委員 スピード感を持って進めてまいりますということで、力強いお話をいただいたところでもございます。

先日、財政局のほうからも、来年度の予算編成について一律何%かカットしますよということで、それぞれのお話もございました。

しかしながら、これは、札幌市をまたさらに新しく、力強くしていく投資であるというふうに私は考えているところでございます。

先ほどもお話しいたしました、ただ単に、例えば東京や、また関西圏の民間企業と文章だけでやり取りをするだけでなく、直接やはり行って、様々なお話をし、またはイベントなども通じまして、このもみじ台の再編が札幌市全体の経済の発展につながるんだということも、直接アピールする、そういった予算でありますとか、または人事、それから体制の整備なども、私は今後必要だというふうに考えていることでもございます。そのことによって、さらに加速されると思っております。

また、何回もお話ししますが、今までは住むだけの場所という位置づけがあったかと思えます。近くにはテクノパークもあるわけですが、やはりある程度、もちろん環境でありますとか、または住環境も考慮しながらも、働く場所としても位置づけることによって、やはり私は活気のある場所になると考えております。

この跡地利用については、そういった経済的な視点から考えていただきたい、そのようなことを思っているところでもございます。

また、新札幌の駅前開発のお話もいたしました。ボールパークの話もしましたが、もう一つ重

要なこととしては、ラピダスの千歳市への進出も
ございます。やはり、ラピダスの進出は、周辺に
おいて今、大きな効果をもたらしているわけでござ
いますが、そういう意味においては、札幌市に
おいて、厚別のみみじ台が一番ラピダスの周辺の
場所と近いところでもございます。

こういったことも視野に入れた形で、この跡地
利用を考え、そして、老若男女の方が安心して、
また活気のあるまちづくりに私はさせていただき
たいと思っているところでもございます。

また明後日、デジ田の話もいたします。今、も
みじ台においては、高齢者の方のいろんなデジタ
ルを通じた形での動向というのも調査しておりま
す。

こういったことも生かしながら、いかにして活
気のあるもみじ台をつくっていくか、それはただ
単に厚別だけの話ではなく、札幌市を牽引する場
所になるというふうに私は信じているところでも
ございます。

今後、そういった視点でいろいろとまたお伺
いすることもあるかと思しますので、またそのと
きにはよろしくお願ひ申し上げます。

●森山由美子委員 私からは、創成東地区のま
ちづくりについて、質問をいたします。

創成東地区は札幌の都心の重要なエリアの一つ
に挙げられ、我が会派でも、これまで繰り返し質
疑を行う中で、この地区のまちづくりを後押しし
てきた結果、現在も東4丁目通の整備が進んでい
るほか、北海道新幹線延伸に伴う札幌駅東改札口
の整備や、その機を捉えた北5条東1丁目地区で
の地区計画の決定など、多くのプロジェクトが進
行しており、この地区への期待は持続しているも
のと感じております。

そのような中、先日我が会派で創成東地区の
方々からお話を伺った際に、これからの未来につ
ながる事業に期待する声があった一方で、どう
いった事業なのか正確で詳しい情報が入ってこ
ない、それぞれの事業の関係性が分からない、水
素エネルギーを活用した連節バスの運行案があるが

狙いが理解できないなど、不安や懸念の声も聞か
れたところです。

このような不安や懸念の声は、地域の方々との
対話が不足していることが要因とも考えられると
ころです。

そこで、質問ですが、まちづくりを進める上
で、地域の方々との対話の必要性をどのように認
識し、今後、市として具体的にどのように取り組
んでいくのか伺います。

●二宮都心まちづくり推進室長 創成東地区の
まちづくりにおける地域の方々との対話について
お答えいたします。

まちづくりを進めていく際には、地域の方々の
声を丁寧にお聞きし、その理解と参画の下に様々
な取組が推進されることが重要と認識しておりま
す。

これまで、創成東地区のビジョン策定に向けた
ワークショップやフォーラム、北5条東1丁目
地区に関する説明会といった地域との対話の場を
設けてきたところでございます。

今後は、委員のご指摘を踏まえ、創成東地区や
新幹線札幌駅東改札口周辺のエリアマネジメント
団体とも連携し、地域のビジョン等の周知を進め
ながら、地域の方々のニーズや懸念事項などを丁
寧にお聞きしてまいりたいと考えております。

●森山由美子委員 市としても、地域の方々の
理解の重要性を認識し、今後はエリアマネジメン
ト団体とも連携をし、ニーズや懸念事項などを聞
いていくのご答弁でございました。

ぜひ、地域の方々が理解をし、我が地域の発展
に協力していただけるよう取り組んでいただきた
いと思います。

冒頭申し上げたことに加え、創成東地区では、
水素ステーションに関連する事業や、将来へ向け
たものとして、新たな公共交通システムの検討な
ども進められておりますが、これらの事業は札幌
の都心全体の開発とも密接に連動しており、その
整備効果を最大化するためには、札幌都心全体の
まちづくりのランドデザインの中で、創成東地

区のまちづくりを連動させ、相乗効果を生み出していく必要があると考えます。

そこで、質問ですが、今後、札幌の都心全体のまちづくりと創成東地区のまちづくりをどのように連動させ推進していくのか、その考えを伺います。

●二宮都心まちづくり推進室長 都心全体のまちづくりと創成東地区のまちづくりとの連動についてお答えいたします。

本市では、これまでも都心まちづくり計画に基づき、都心のまちづくりを推進し、現在、第3次となる都心まちづくり計画の策定を進めております。

都心の中でも、エリアによって土地利用の状況や地域資源などの特性が異なることから、新たな計画では、その特性に応じたまちづくりの考え方を示すことを検討しております。

例えば、創成東地区の北部は職・住・遊が一体となり、先進的なエネルギー利用と創造性豊かな質の高いライフスタイルを実現する地区として考えております。

これらを踏まえ、エリアマネジメント団体と都心全体の方向性や地域特性に応じた考え方を共有し、地域のビジョンと連動させ、大通をはじめとする主要な通りを基軸としつつ、周辺地域と交通やエネルギーなどの連携を図りながら官民一体の取組を推進してまいりたいと考えております。

●森山由美子委員 現在見直しを進めている都心まちづくり計画において、地域の特性に応じたまちづくりを進める上での考え方を示し、エリアマネジメント団体と共有をし、官民一体の取組を推進するとの答弁でございました。

札幌市においては、新たに策定をする都心まちづくり計画を広く周知し、先進的なまちづくりをさらに推進してもらいたいと思います。

また、創成東地区の方々と広く対話を進めるとともに、そういった対話の機会に参加できなかった方々への情報提供や意見聴取も丁寧に進め、地域の方々の意見が反映されるまちづくりを推進す

ることを併せて要望しまして、私からの質問を終わります。

●丸岡守幸委員 本日のトリでございます。私からは、都心における社会実験について、伺います。

札幌市では、平成28年に策定した第2次都心まちづくり計画に基づき、これまで都心部の魅力と価値の向上を図るため、札幌駅前通地区や大通地区などを中心に、地域特性に応じた様々なまちづくりの取組を官民連携の下で進めてきているものと認識しております。

札幌市によるエリアマネジメントの支援や、都心まちづくりプラットフォーム公共的空間活用会議により、公共的空間が積極的に活用され、にぎわいにつながる取組が数多く見られるようになったと実感しております。

先日、都心部で行われた社会実験にも私は参加させていただきました。9月7日には、北1条西3丁目の中通りでとけまち再開拓という社会実験が実施され、歩道空間と車道の一部を活用し、通りの魅力やカルチャーを発信するブースであったり、行き交う方々が立ち止まり、交流できる滞留空間づくり、コーヒーのワークショップ、キッチンカーの出店など、非常に魅力的な空間が形成されておりました。

また、9月13日には大通公園の西2丁目でプレイスメイキングチャレンジ2025という社会実験が実施され、アート作品の展示やストリートピアノ、小さなお子さんが楽しめるブースやキッチンカーの出店があり、高校生も含めた学生さんを中心に運営され、多くの笑顔があふれる空間となっております。

いずれの社会実験も札幌市が支援したものであり、今後もこういった取組が継続されることが望ましいというふうに考えております。

そこで、質問でございますが、先月9月7日に北1条西3丁目の中通りで実施されたとけまち再開拓について、その目的や来場者の反応についていかがか、伺います。

●二宮都心まちづくり推進室長 北1条西3丁目の中通りで実施した社会実験とけまち再開拓の目的や来場者の反応についてお答えいたします。

この取組は、まちづくりを担う人材の育成、中通りの魅力向上による奥行きのあるまちづくりの実現を目指し、札幌駅前通沿道の地権者や札幌市で構成する札幌駅前通地区まちづくりプラットフォーム検討会議が実施したものであります。

その企画や運営は、人材育成プログラムに参加したスクール生が中心となり、地域の方々と連携して行われました。参加された方からは、居心地がよかったというご意見や、また、地域の方々からは、こういった取組が今後も続いてほしいといったご意見があったところがございます。

●丸岡守幸委員 ありがとうございます。

ストリートデザインスクールの学生さんたちや地域の方々の熱心な取組、そして、通りを歩く家族連れの皆さんの笑顔がとても印象的でした。

続きまして、先月9月13日に大通公園で実施されましたプレイスメイキングチャレンジ2025につきましても、その目的や来場者の反応についていかがか、伺います。

●二宮都心まちづくり推進室長 大通公園で実施した社会実験、プレイスメイキングチャレンジ2025の目的や来場者の反応についてお答えいたします。

この取組は、大通公園の新しい日常的な使い方を公園利用者に提案し検証するため、公共的空間の活用を実践する民間組織である一般社団法人S APPORO PLACEMAKING LAB Oと本市との共催で実施したものであります。その企画や運営は高校生が中心となっており、当日は1,600名ほどの来場がありました。

アンケートでは、約9割の方から社会実験に満足したとの回答があり、高校生が実施したブースについても、参加しやすいとの声があったところがございます。

●丸岡守幸委員 今いただきましたご答弁か

ら、いずれの社会実験につきましても、学生さんや民間事業者さんの皆さんと共同で取り組まれて、1,600名の来場もあったということで、非常に好評であることが分かり、私にもぎわい創出や地域活性化の観点で非常に素晴らしい取組であるというふうに思います。

これらの社会実験は、国が進めるウォークブル施策、すなわち、居心地がよく歩きたくなるまちづくりに資するものであり、今後、都心部において一層求められるものと認識しております。

人の健康増進に寄与する歩きたくなるまちづくりは、我が会派の会派名にもある健康と関連することから大変注目をしており、現在、札幌市で検討を進めている（仮称）第3次都心まちづくり計画の中でも専門部会を設置し、重要なテーマの一つとして挙げられていると伺っております。

そこで、質問でございますが、（仮称）第3次都心まちづくり計画において、歩きたくなるまちづくりをどのように位置づけ推進していくお考えなのか、伺います。

●二宮都心まちづくり推進室長 （仮称）第3次都心まちづくり計画における歩きたくなるまちづくりについてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、歩きたくなるまちづくりの推進は、札幌市が抱える様々な都市課題の解決に寄与する重要かつ必須の施策であると認識しております。

現在検討を進めている都心まちづくり計画においても、冬でも、誰でも、まち巡りが楽しい都心として、主要な目標の一つに位置づける予定でございます。

その目標の実現に向けまして、札幌の都心ならではの魅力的なストリートの形成と、都心に必要な交通手段の確保や荷さばき環境の維持・向上といった機能的な交通環境の構築に取り組むとともに、これら二つを戦略的なマネジメントにより推進していく考えであります。

●丸岡守幸委員 ありがとうございます。

歩きたくなるまちづくりは、（仮称）第3次都

心まちづくり計画におきまして主要な目標と位置づけ、そしてしっかり推進していくというようなご答弁をいただきました。

最後に、先月開催された社会実験のようなすばらしい取組に対し、今後も札幌市として積極的に支援をして、人々の健康増進や健康寿命延伸に寄与する歩きたくなるまちづくりを官民で連携して推進してもらえることを要望いたしまして、質問を終わります。

●松原淳二委員長　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、10月17日金曜日午前10時から、危機管理局、総務局及びデジタル戦略推進局関係の質疑を行いますので、定刻までにご参集ください。

本日は、これもちまして散会いたします。

散　会　午後3時5分