

令和7年第1回 北海道議会定例会〔一般質問〕開催状況

開催年月日 令和7年3月6日(木)

質問者 民主・道民連合 広田 まゆみ 議員

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>一 国際交流、自治体外交の在り方について</b>  <b>(一) 北方領土返還要求運動について</b>  <b>1 グランドデザイン策定における道の役割について</b>            先日5年ぶりに、北方領土対策特別委員会として、隣接地域の啓発施設などを訪問しまして、標津町の北方領土館をはじめ、隣接地域の啓発施設は老朽化していました。            この度、1市4町の要請に基づき、骨太方針においても、「北方領土隣接地域の振興を更に地域一体で進める取組等を推進する」ことが明記され、内閣府として、啓発施設のあり方はもとより、地域振興も含めた地域一体となった啓発促進策の調査研究を行うものと承知をしています。            これを待つまでもなく、隣接地域の第9期振興計画には、アドベンチャートラベルの推進やアイヌ文化関連施設の活用など多岐にわたる振興策が列記されていますが、広域自治体の道として、骨太方針に新たに加えられた「地域一体」の意味をどのように受け止め、グランドデザイン策定においてどのような役割を果たすべきと考えるか伺います。</p> <p><b>2 返還要求運動の新たな視点について</b>            隣接地域は、鮭の聖地として、日本遺産、そして知床自然遺産に選定された地域です。山から海まで続く貴重な地質や自然資源、水産資源の宝庫であると言われていました。過去、ビザなし交流においては、共通性、類似性がある四島とも連携した自然資源、水産資源や、先住民の文化資源などについても調査が蓄積されていましたが、現在はそれも途絶えてしまっています。            領土返還が実現しないことは、元島民や関係者だけではなく、隣接地域及び北海道の将来世代の可能性が損なわれているという認識を共有することが必要ではないかと考えますが、返還要求運動の新たな視点について、知事の所見を伺います。</p>	<p><b>(総務部長兼北方領土対策本部長)</b>            北方領土隣接地域グランドデザインについてでございますが、根室管内1市4町では、昨年6月、北方対策担当大臣に対しまして、啓発施設の整備推進はもとより、地域振興等も含めた隣接地域グランドデザインの策定を要望し、国の骨太の方針におきまして「隣接地域の振興を更に地域一体で進める取組等を推進する」とされたところでございます。            また、内閣府では、令和7年度予算案に地域一体となった啓発促進策についての調査研究を新たに盛り込みまして、地元自治体等と緊密に連携・協力し、有識者の知見もいただきながら、北方領土問題に関する効果的な啓発の在り方を検討する予定であると承知しております。            道といたしましては、隣接地域が返還に向けた役割を果たしていくためには、地域の特色を生かしながら、地域が一体となって取り組むことが重要と考えておりまして、国における検討が北方領土問題の理解促進はもとより、地域振興にも資する啓発促進策となりますよう、国をはじめ、根室管内1市4町や関係団体と連携しながら、取り組んでまいります。</p> <p><b>(知 事)</b>            北方領土返還要求運動の取組についてであります。北方領土の一日も早い返還実現に向け、粘り強く返還要求運動を進めていくためには、若い世代をはじめとする幅広い年代の多くの方々に領土問題に対する関心を高め、運動に参加していただくことが重要であります。            このため、道では、これまで、8月の強調月間や2月7日の「北方領土の日」を中心とした特別啓発期間に、関係団体等の方々と連携し、語り部による講演など幅広い啓発活動を集中的に展開するほか、北方領土サポーターなどの若い世代の方々の運動参加を促進する取組などを実施してきたところでございます。            内閣府では、来年度、隣接地域の振興にも資する地域一体となった啓発促進策について調査研究を実施することとしていることから、道としても、国の検討状況を踏まえながら、国や関係市町と連携して、北方領土問題に対する啓発促進に取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>3 隣接地域の振興について</b></p> <p>第9期振興計画をより強化して、知床世界自然遺産の豊かな自然環境を保全するために、脱炭素化や、再生可能エネルギーの活用などについてより重点的に取り組んでいく必要があります。</p> <p>ロシア側が、軍備含め四島への投資を厚くしている中で、北海道においては、例えば、隣接地域へのGX投資を厚くするなど、国境線が画定していないことによって不利益を被っている隣接地域の振興対策の強化を中央政府の責務として強く求めていくべきと考えますが、知事の所見を伺います。</p> <p><b>(二) 平和を目指す自治体連合などへの参画について</b></p> <p>昨今、地球温暖化対策や、公正な貿易、そして、平和を求めた都市、地域による連携の動きが広がっています。この間の道の国際交流は、友好親善、経済交流を基本としてきました。私としては、新たな北方領土返還要求運動推進の観点からも、ロシア側が軍備も含めた四島への実効支配を強めてきたことに対して、むしろ、北海道としては、不戦や平和の意思をより強く発信すべきと考えます。</p> <p>例えば、北東アジア地域自治体連合は、日本、中国、韓国、ロシア、朝鮮民主主義人民共和国、モンゴルの北東アジア6ヵ国82自治体で構成され、互恵・平等の精神に基づき、地域の共同発展と世界平和への寄与を目的として、富山県などが中心に創設された国際機構です。日本海側を中心に11の県が加盟し、沖縄県など3つの県がオブザーバ参加しています。</p> <p>私としては、こうした国際機構に、道としても、まずは参画するなどして、世界平和への貢献の意思を北海道としても、より明確に打ち出すべきと考えますが、見解を伺います。議会を訪問されたロシア総領事が地域交流について独自の見解を述べられたこともふまえ、これまでの友好親善の取組をより深化させ、道独自の自治体外交にも踏み出すことが重要だと考えますが、知事の見解を伺います。</p>	<p><b>(総務部長兼北方領土対策本部長)</b></p> <p>北方領土隣接地域の振興についてでございますが、北方領土隣接地域は、領土問題が未解決であることにより、望ましい地域社会としての発展が阻害されているという特殊な事情の下に置かれておりますことから、この地域が返還要求運動の拠点としての役割を果たしていくことができますよう、必要な地域振興対策を講じることが重要と認識しております。</p> <p>このため、道では、第9期振興計画に基づきまして、基幹産業である水産業、農業の振興や観光の振興、教育施設等の整備などの継続した取組のほか、新たにゼロカーボンやデジタル化を推進する取組など、各般の施策を推進しているところでございます。</p> <p>道といたしましては、引き続き、隣接地域の振興対策の充実・強化を国に求めますとともに、根室管内1市4町や関係団体とも十分協議を重ねながら、第9期振興計画に基づきまして、隣接地域の着実な振興が図られるよう取り組んでまいります。</p> <p><b>(グローバル戦略推進監)</b></p> <p>海外との交流についてであります。道では、「北海道グローバル戦略」の展開方向の一つに、世界と北海道をつなぐ環境づくりを掲げ、国際平和と安全の維持などを目指す国連活動の広報や、環境や教育、人権等をテーマとして海外で開催される青少年フォーラムへの高校生の派遣など、世界的な課題への理解促進や人材育成に取り組んでいるところでございます。</p> <p>また、国際情勢が複雑化する中、国家間に難しい課題がある状況におきましても、草の根レベルでの交流を積み重ねることは、文化や言葉の違いを乗り越え、相互の理解を深めていく上で重要であり、道としては、引き続き、こうした考え方も踏まえながら、道内外の自治体との連携を図りつつ、姉妹友好提携地域をはじめ、様々な国や地域との間で、文化やスポーツなどを通じた地域間の交流を推進してまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>二 温暖化対策について</b></p> <p><b>(一) 温暖化対策の目的について</b></p> <p>次に温暖化対策について伺います。</p> <p>燃油高騰対策などに対応して、化石燃料の値上がり分を補助する政策も継続されています。当面はいたしかたないかもしれませんが、温暖化対策との整合性がありません。環境省の調査によると、我が国のエネルギー原料の輸入額は2021年度の1年間で14兆円にのぼりました。また、2018年度の市町村別のエネルギー代の域内外収支を産業関連表によって算出したところ、約9割の市町村で域外への支出が上回っています。</p> <p>人口減少などの課題山積の北海道ですが、苦しい家計や会社経営の中で、電気料金や暖房代を払うたびに、域外に流出していたお金を地域に循環させることで、産業、暮らし、交通など、さまざまな地域課題の解決を促進していくことが、地域における温暖化対策の大きな目的であることを、改めて、道民のみなさんとしっかり共有する必要があると思います。</p> <p>温暖化対策の目的と方向性について、知事の認識を伺います。</p> <p><b>(二) 啓発を超えた民生・運輸部門の温暖化対策の強化について</b></p> <p>次に、啓発を超えた民生・運輸部門の温暖化対策の強化について伺います。北海道の温暖化対策で排出量の最も多い分野が、いわゆる民生部門と運輸部門です。にも関わらず、この間の民生・運輸部門における温暖化対策は、いわゆる啓発にとどまっています。そこから脱却しなければいけません。</p> <p>私は、民生部門における独立型の太陽光発電や小型蓄電池の開発普及、木質バイオマスの暖房などの導入補助や、また、運輸部門においては、特に、公共交通の脱炭素化などにも、例えば台数など明確な目標を掲げて、積極的に支援すべきと考えます。この地域脱炭素と域内循環を進める研究開発や、中小企業の支援もより強化すべきです。</p> <p>道として、民生部門、運輸部門の温暖化対策の現状と課題をどのように認識し、今後、どのように脱炭素を加速するのか、ゼロカーボン基金の活用なども含めた具体的なとりくみについて伺います。</p>	<p><b>(ゼロカーボン推進監)</b></p> <p>本道の温暖化対策についてでございますが、近年、道内においても、温暖化による気候変動の影響が顕在化し、幅広い分野への影響が懸念されますことから、道では、2050年におけます温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指し、地域の脱炭素化と経済の活性化の同時達成、道民や事業者などとのゼロカーボンに向けた認識共有や意識の醸成、そして、再生可能エネルギーや森林など本道の豊かな地域資源の最大源の活用などを取組の基本的な考え方として、各般の対策を進めているところでございます。</p> <p>道といたしましては、温暖化対策につきましては、世界的な気候変動問題への貢献のみならず、地域の活性化や道内経済、産業、雇用への好循環につなげる視点に立ち、家庭や事業者、そして地域の脱炭素を進めていくことが重要と認識しており、引き続き、道民の皆様や事業者、市町村の方々と認識を共有し、一体となって、経済と環境、社会が調和しながら成長を続けるゼロカーボン北海道の実現に取り組んでまいります。</p> <p><b>(ゼロカーボン推進監)</b></p> <p>家庭・運輸部門の脱炭素化に向けた取組でございますが、本道におけます家庭部門、運輸部門の二酸化炭素排出量は、省エネの進展や自動車の燃費改善等により、ともに削減が進んでおりますが、一方で、積雪寒冷な気候から暖房用の灯油等の使用量が多いことや、広域分散型の地域特性から自動車への依存度が高いことなどから、排出割合は依然として全国より高く、これらに対する脱炭素化の取組が重要であります。</p> <p>このため、道では「ゼロカーボン北海道推進基金」を活用し、家庭部門、運輸部門の脱炭素化に向けた、住宅への再エネ設備の導入支援や地域交通におけます次世代自動車の導入に向けた検証などに加えまして、中小事業者等の脱炭素型ビジネススタイルへの転換の促進や、地域の新エネ導入の調査・計画への支援などに取り組んできたところでございます。</p> <p>道といたしましては、引き続き、基金を活用し、道民の皆様や事業者、市町村等の取組を積極的に支援し、また、その成果・効果を広く発信しながら、家庭や運輸をはじめとした様々な分野の脱炭素化を加速し、2050年の温室効果ガス排出量実質ゼロに向けて取り組んでまいります。</p>
<p><b>三 産業用ヘンプ活用検討の再開について</b></p> <p>(欠)</p>	

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>四 時給 1500 円時代の対応について</b></p> <p><b>(一) 現状認識とさらなる高付加価値化の取組の必要性について</b></p> <p>次に、時給 1500 円時代の対応について伺います。</p> <p>中央政府は、昨年 11 月 22 日、物価高対策などを柱とする総合経済対策を閣議決定しました。石破首相は、「コストカット型の経済から脱却し、高付加価値創出型へ移行をめざす」と強調しました。効率、コストカットよりも、価値を求める姿勢を明らかにしています。それに先立ち、10 月には、日本商工会議所の小林会頭は、最低賃金の全国平均 1500 円の引き上げに関し、「支払い能力以上の最低賃金が設定された場合、中には、支えなくて人を手放し、事業が続けられずに、倒産する事態が起きかねない。支払い能力を増やすためには、生産性の向上や、地方交付金をはじめとした政治の支援が必要だ。政府、地方行政、地元の商工会議所が連帯して話し合いながら進めていく必要がある」と話されました。</p> <p>一方、経済同友会の新浪代表幹事は、「賃金は上がらないと駄目で、それを払えない経営者は失格である」「払える企業に働く人が移動する」との厳しい見解を示されました。もうすでに、大企業を中心に、続々と、大卒の初任給が 30 万円となり、最低賃金 1500 円時代は、はじまっており、これは、もうすでに起こっている未来、変えられない未来です</p> <p>今後、5 年程度で、人件費が、1.3 倍から 1.5 倍になり、それが事業者の標準になると想定され、中小企業が多く、現時点でも人手不足が課題の北海道にとっては、かなり厳しい現実が待っています。</p> <p>知事及び政策立案を担う道庁組織として、最低賃金 1500 円時代の到来をどのように受け止めているのか伺うとともに、これまで以上に、高付加価値化の取組を強化すべきと考えますが、今後の対応について伺います。</p> <p><b>(二) 公正な価格転嫁の必要性について</b></p> <p>次に、公正な価格転嫁の必要性について伺います。</p> <p>物価が上がることによって、暮らしが圧迫されていることは事実ですが、総務省の統計などから試算すると、2020 年から 2 年間で、物価は 8 %、最低賃金は 17% 上昇しています。この上昇額を価格に転嫁できた事業者はわずかではないのでしょうか。公正な価格転嫁ができなければ、賃金を上げるための原資はなく、政府・日銀のいう「物価と賃金の好循環」は破綻します。厳しい道のりではありますが、北海道に住む私たちが当たり前と思っていた価格が本当に適正なのか、見直す時が来ていると、私は思います。</p> <p>時給 1500 円時代を生き延びるために、高付加価値化の取組を強化することは、先に伺いましたが、まず、その前に、価格転嫁を適正に行うことがすべての業界団体、関係団体とも連携しながら必要になるのではないのでしょうか。北海道における物価や賃金の上昇などを、道としてどのように把握しているのか伺うとともに、公正な価格転嫁がなされていたと認識しているのか、また、その必要性の認識について所見を伺います。</p>	<p><b>(知 事)</b></p> <p>高付加価値化の取組の必要性についてであります。賃金の大幅な上昇は、多くの働く方々の生活の向上や消費の拡大に寄与する一方、人手不足や原材料価格の高騰など、厳しい状況にある道内の中小・小規模事業者の方々の経営に影響を与えることが懸念されます。</p> <p>このため、道では、中小・小規模事業者の方々にに対し、既存分野の生産性や収益性の向上はもとより、高い付加価値を生み出す新分野や成長分野への進出などを後押しをしてきたところであります。</p> <p>道としては、引き続き、伴走型の経営相談のほか、新商品開発や販路拡大、人材育成など、きめ細かな支援に努めるとともに、国の施策動向も踏まえ、食や観光、エネルギー、デジタルなど、本道の特徴を活かした産業において、高付加価値分野への参入や取引拡大を支援するなど、商品やサービスの価値の向上につながる取組を支援してまいります。</p> <p><b>(経済部長)</b></p> <p>価格転嫁についてでございますが、道では、道内の物価や賃金の状況について、国や道独自の調査により継続的に把握をしております。</p> <p>その中で、国等の各種統計では、道内の消費者物価指数が 43 か月連続で前年を上回る中、実質賃金は 5 か月連続でマイナスとなっており、また、道の「企業経営者意識調査」では、「価格転嫁が進んでいる」企業は 5 割を超えているものの、「必要だが全くできていない」企業が 2 割近く存在し、価格転嫁が十分に進んでいないものと認識をしております。</p> <p>中小・小規模事業者が持続的・構造的な賃上げを行うためには、労務費を含むコスト上昇分の適正な価格転嫁が必要であり、道といたしましては、今後も、本庁及び振興局の経営相談窓口における下請取引相談のほか、国などと連携し、下請取引の適正化などに取り組む「パートナーシップ構築宣言」の更なる普及、下請法の周知や価格交渉の優良事例の紹介などを通じ、引き続き、適正な価格転嫁の促進に努めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>五 観光振興のための新税の在り方について</b></p> <p>新たに導入される宿泊税の詳細について、まだ議論がされている段階であることは承知をしています。しかし、私としては、現在、交通政策のなかで検討されている北海道運輸連合などが実現する前提ではありますが、入域税のような形での制度設計が望ましいのではないかと提案を重ねてきたつもりです。</p> <p>道として、入域税を選択しなかった理由や、克服すべき課題について伺います。</p> <p>また、観光立国を標榜する北海道において、観光客のみなさんに選ばれ続けるサービスを提供できるよう取り組むこと、また、観光客の来道によって、持続可能な地域経営や、自然資源の保全と活用など、地域にもしっかりお金が循環する観光振興施策が実現できるよう、休むことなく、入域税など新たな税など資金の確保の在り方を検討すべきと考えますが、所見を伺います。</p>	<p><b>(観光振興監)</b></p> <p>観光振興のための財源確保の考え方についてでございますが、道では、北海道観光審議会などの議論を踏まえながら観光振興を目的とした財源確保に向け検討を進めてきたところであり、入域行為や交通機関の利用などの手法と比較を行いながら、旅行における行為と日常生活における行為との区別、納税者となる方々の把握のしやすさ、さらには、受益に見合った負担の適否など、さまざまな要素を考慮した結果、相対的に観光行為との相関性が高い宿泊行為への課税が望ましいものと判断したところでございます。</p> <p>道といたしましては、移動利便性の向上などをはじめ、旅行者の皆様や地域に幅広く効果が及び、宿泊税をご負担いただく皆様の満足度や納得感を高められる施策となるよう、検討を進めてまいります。</p> <p>また、道宿泊税は施行後5年ごとに、施策の推進状況や社会経済情勢の推移等を勘案することとしており、条例施行後の状況なども見極めながら、必要な検討を行ってまいります。</p>
<p><b>六 交通政策について</b></p> <p><b>(一) シームレス交通などについて</b></p> <p>北海道交通政策総合指針重点戦略などにに基づき、具体的な取組として、M a a Sなどキャッシュレス化も含めたシームレス化の実証実験は、令和元年度から、十勝をはじめ、それぞれの地域、エリアごとで行われていると承知しておりますが、アプリなどの使用機材もそれぞれであることに私は不安を感じています。</p> <p>将来的に、北海道あるいは、管内ごとの入域税の導入も想定した上での技術検討などが、今の段階から行われるべきと考えますが、道として、全道各地のM a a Sの実証事業をどのように把握し、今後、どのように、M a a S等シームレス交通の全道展開を図っていく考えか伺います。</p>	<p><b>(交通企画監)</b></p> <p>M a a Sの取組などについてでございますが、道ではこれまで、利便性が高くストレスなく移動することが出来る公共交通の実現に向けまして、交通事業者等と連携しながら、十勝地域や道南地域をモデルといたしまして、交通事業者や観光施設等の連携による共通チケットの販売や地域の周遊を促進する観光M a a Sの実証事業などといった取組を進めてきたところでございます。</p> <p>M a a Sの実装に向けましては、先行事例を共有しつつ、市町村や交通事業者など地域の関係者が、利用目的やエリアなど地域の実情に応じた取組を進めながら、利便性の向上や持続性の確保を図ることが重要と考えておりまして、引き続き、地域の関係者における認識の共有を図りますとともに多様な主体と連携し、広域でのM a a Sの展開も見据えたシームレス交通の実現に向けた様々な検討を進めてまいりる考えでございます。</p>
<p><b>(二) バス事業について</b></p> <p><b>1 キャッシュレス化について</b></p> <p>運転手不足など、大変厳しい状況にあるバス事業であります。ここでは、新たな対応が求められている課題への支援に絞って伺います。</p> <p>M a a Sなどシームレス化を進める意味でも、道内の乗合バス事業者におけるキャッシュレスの対応は必須であると考えますが、現在の導入状況を道として、どのように把握をしているのか伺うとともに、広域自治体の道として、どのように支援していく考えか伺います。</p>	<p><b>(交通企画監)</b></p> <p>バスのキャッシュレス化についてであります。道内のバス事業者におきましては、利便性向上に向けて、クレジットカードやQRコードなどを用いた決済方式の導入が都市部を中心に進められているものと承知してございます。こうした中、バス事業者からは、キャッシュレス決済は利用者の利便性を高めつつ、乗務員の負担軽減にも資することが期待されるとの声がある一方で、端末装置の導入などに係る費用負担が課題といった声も伺っているところでございます。</p> <p>道といたしましては、利便性の高い地域交通の確保に向けましては、こうした実情を踏まえつつ、キャッシュレス決済の導入に向けた事業者負担の軽減などを図っていく必要がありますことから、引き続き、国に対し、支援制度の充実・強化などを働きかけてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>2 脱炭素化の取組支援について</b></p> <p>2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略に対応するため、日本バス協会では、2030年度末でEVバス1万台の導入を目標としていると承知をしています。</p> <p>北海道におけるEVバス導入の状況を道として、どのように把握しているのか、また、導入目標など、今後に向けた取組について伺います。</p> <p><b>3 貸切バス事業者への支援について</b></p> <p>次に、貸切バス事業者への支援について伺います。</p> <p>昨今は、貸切事業者が、地域公共交通の代替としても活用されるケースも多くなってきました。コロナ禍の影響などで、バスの台数不足も課題となっている一方で、規制緩和以降、新規参入が増えていると聞きます。</p> <p>参入後の安全性の確保のための審査は、バス事業者自らの自助努力によって設置された適正化センターなどにおいて行われています。現状では、乗合バス事業者は、地域公共交通の担い手として、支援の対象になっていますが、貸切事業者には、支援の枠組みはありません。</p> <p>例えば、EV化などへの支援など、観光立国北海道としての価値を高める努力をする貸切バス事業者に対する支援制度の創設も検討されるべきと考えますが、これまでの取組を伺うとともに、今後の対応について伺います。</p>	<p><b>(交通企画監)</b></p> <p>EVバスについてでございますが、EVバスの導入は、ゼロカーボン北海道の実現に寄与するとともに、利用者における快適性の確保や環境意識の醸成が期待される一方で、高額な車両価格などが課題とされているものと承知しております。</p> <p>こうした中、道では、昨年10月、環境負荷の低減等に資するEVバスの普及促進に向けて、札幌から斜里町や富良野市を巡る実証運行を実施し、長距離運行時の課題や各充電施設の設置状況などを確認しますとともに、体験乗車の機会を設けたところ、バス運転手や利用者からは、静粛性や操作性で高い評価が得られました一方、車両の保守体制の確立や安定運行に資する充電施設の確保が課題といった意見などが得られたところでございます。</p> <p>道といたしましては、今後の本格導入に向けましては、こうした課題の対応に向けた整理が必要でありますことから、国や市町村、交通事業者などと課題認識を共有し対応に向けた議論を進めるなど地域交通における環境負荷の低減に向けて取り組んでまいります。</p> <p><b>(観光振興監)</b></p> <p>バス事業に関し、貸切バス事業者への支援についてでございますが、道では、コロナ禍の令和2年度と3年度に教育旅行支援事業として、貸切バスを利用する教育旅行の道内での実施や誘致に向け、感染症対策として、ソーシャルディスタンスを確保するため、通常、1クラス1台で利用するバスを2台に増やすといった事業を実施し、道内外の多くの学校にご利用いただくなど、これまで、バス事業者をはじめとする観光関連産業の活性化に取り組んできたところでございます。</p> <p>道といたしましては、貸切バスが、裾野が広い観光を支えていく上で欠くことができない交通であるとの認識の下、貸切バスを利用する高付加価値な旅行商品の造成など、地域が主体的に行う取組を支援することにより、持続可能な観光地づくりを進めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>七 NPOと協働連携の再構築について</b>  <b>(一) NPOと協働した北海道協働推進基本指針の見直しと実践について</b>  <b>1 道立市民活動促進センターについて</b>  次に、NPOとの協働連携の再構築について伺います。  道立市民活動促進センターの指定管理が、NPO法人北海道NPOサポートセンターに決定し、4月から新たな事業が展開するものと期待しています。私としては、この機会に、NPOなど民間公益団体との協働連携の仕組みを、北海道協働推進基本指針の見直しとあわせて、再構築すべきと考えるところです。  また、今議会でも、防災をはじめ、様々な課題が議論されていますが、「市民と行政との協働による地域社会づくり」を実現するための道の取組として、市民ファシリテータの養成事業を、まさに、NPOと協働して進めることを提案します。  市民ファシリテータとは、北海道のこれまでの行政主導のまちづくりから、市民の意思に基づく市民主体のまちづくりへと変えていくために、プロの進行役や、まちづくりの専門家ではなく、地域に暮らす人たちが、まちの話合いの場にファシリテーションの視点を持って参加したり、様々な課題解決のために、自分事として、自ら話し合いの場をつくっていく人のことです。地域の課題解決のためにも、全道各地で市民ファシリテータの取組による市民主体の対話によるまちづくりを目指すことを、市町村とも連携協働しながら進めることが、広域自治体である道の役割であると私は考えます。  道として、道立市民活動促進センターのこれまでの成果と課題をどのように認識しているのか何うとともに、NPO法施行後、既に約30年近くが経過した今、市民ファシリテータ養成の取組の必要性についての認識とあわせ、新たに求められるセンターの役割について伺います。</p> <p><b>2 基本指針の見直しなどについて</b>  協働推進基本指針は、行政基本条例に定められた「市民と行政との協働による地域社会づくり」を進めていくための具体的な手立てを示し、この指針に基づき、協働を進めるための仕組みづくりと具体的な取組の推進に努めるために、平成15年に策定されました。  現在、道においては、官民連携局のもとで、企業等との連携が進められ、連携協定の数など、量的には、成果があがっているものと承知をしていますが、私としては、NPOなど民間公益団体との連携協働が薄いのではないかと、指摘を重ねてきたところです。  現在のNPOなど非営利組織、公益団体との連携協定の必要性の認識や、実績や現状について何うとともに、今後、どのように連携を強化していく考えか、所管のあり方も含めて、知事の認識を伺います。  また、最後の見直しが、平成18年である協働推進基本指針を抜本的に見直す必要があると考えますが、この基本指針の持つ意義についての認識と、見直しの必要性についての見解を伺います。</p>	<p><b>(環境生活部長)</b>  道立市民活動促進センターについてでございますが、センターは、市民活動の総合的な推進拠点として、これまで、市民活動に関する情報の発信をはじめ、NPOの法人運営に関する指導やセミナー等を行ってきており、利用者アンケートにおきまして、8割が支援内容に満足と回答いただき、一定の評価をいただいています一方、コロナ禍で減少した利用者の回復に向けた取組に加えまして、地域が抱える課題の解決に向け、多様な主体の議論を促す人材の育成が重要と認識してございます。  道といたしましては、今後、新たな指定管理者からの提案も反映しながら、まちづくりなどの協議の場において必要となる、課題把握の手法や対話スキルを学ぶ講座を開催いたしますとともに、交流機会の提供や、相談対応等の取組を一層進めるなど、多様なニーズや社会情勢の変化に対応し、誰もが利用しやすい市民活動の推進拠点づくりに努めてまいります。</p> <p><b>(総合政策部長兼地域振興監)</b>  NPO法人などとの協働の取組についてであります。北海道協働推進基本指針は、北海道行政基本条例における道政運営の基本理念の一つである「道民との協働による地域社会づくり」について、その積極的な推進と環境整備に向けた具体的な手立てを示すために策定されたものであり、道民の皆様と行政が相互理解と信頼の下に、目的を共有し、連携・協力しながら、持続可能な地域社会の実現に取り組んでいくことは、大変重要であります。  このため、道では、民間の知恵やノウハウを活用しつつ、幅広い行政分野において協働の取組が展開されるよう、企業に限らず、NPOをはじめとする団体などの方々とも、孤独・孤立対策への協力や障がいのある方のテレワーク就業体験など、協定締結も含めた様々な取組を進めてきたところであります。  道といたしましては、今後とも、行政基本条例に定める基本理念の下、本指針に基づき、官民連携推進局が関係部局と連携・調整を図りながら、多様な主体と目的を共有し、公共的な課題解決を図っていく協働の取組を着実に進めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>八 こどもの外遊び環境の保障について</b></p> <p>次に、こどもの遊び環境保障について伺います。</p> <p>私としては、北海道のこども政策の目玉として、北海道の強みを発する子育て環境を道内外にアピールするためにも、森のようちえんや、自然保育の認証や支援制度について検討すべきと提言を重ねてきたところですが、検討状況を伺います。</p> <p>また、こども計画のこどもの居場所に関して、経済格差を埋めるこども食堂や、学習支援などについて言及がありますが、こどもの遊び環境、私は特に、自然の中で五感の発達を促すことができる外遊び環境の保障が重要だと考えますが、併せて検討状況を伺います。</p> <p>少なくとも、プレイパークなどの実態調査などをこの機会に行うべきと考えますが、見解をうかがいます。</p>	<p><b>(子ども応援社会推進監)</b></p> <p>自然環境を活かした子どもの居場所等についてでございますが、自然との触れあいは、子どもが豊かな感性を育む上で大切な機会の一つであると考えており、道内の保育所等では、地域特性を活かし、様々な特色ある取組が実践されていることから、道といたしましては、今後とも、そうした事例の共有等を進めてまいります。</p> <p>また、子どもの居場所に関し、「こども計画案」において、子どもの豊かな育ちを支えるために、農林業体験などの多様な体験の場の提供や、公園・遊び場の整備等の取組を盛り込んだほか、来年度、子どもの居場所の実態調査を予定しており、こうした調査結果等を市町村や関係団体と共有しながら、本道の子どもたちが、自然の中での遊びの機会等を通じて健やかに成長できるよう取り組んでまいります。</p>
<p><b>九 こども参画と総合教育大綱などについて</b></p> <p><b>(一) 総合教育大綱などにおける道立高校の位置づけの不足について</b></p> <p><b>1 道立高校存続に向けての知事の認識について</b></p> <p>最後に、総合教育大綱などについて伺います。</p> <p>数年前から、中央政府において、地方創生のために、地域づくりの核となるような「高等学校の機能強化」が唱えられるようになりました。</p> <p>一方、地方の人口減少の著しい広域分散型の北海道においては、中学校卒業者の減少などに伴い、令和4年4月現在の数字ですが、すでに55市町村に高校が設置されており、96市町村では、1校のみの設置、うち58校は第1学年1学級規模となるなど、従来どおりの中学卒業生数を念頭に考えた考え方は、高等学校の配置自体が危ぶまれる状況になっています。しかし、そうした状況について、総合教育大綱には、まったく記載がないように私は受け止めています。</p> <p>道立高校をこれ以上減らすわけにはいかない、そんな思いで文教委員会でも議論をしてきたところですが、道立高校の存在意義をどのように認識しているのか、道立高校存続に向けて、どのように取り組むべきかと考えるのか、総合教育会議の座長である知事に伺います。</p> <p><b>2 人材育成のための知事の課題認識について</b></p> <p>次に、人材育成のための知事の課題認識について伺います。もちろん、教育行政の独立は担保されるべきですが、文教委員会で視察にうかがったいくつかの県で、例えば、国際バカロレア、読書活動推進のための司書教諭の配置、また、ICT教育などにおいても、県知事の強いリーダーシップが、その財源も含めて、現場を支えていることが印象的でした。</p> <p>知事は、総合教育大綱の「はじめに」のところで、「北海道に生まれ育ち、学んだ子どもたちが、どこにいてもふるさとへの思いを抱き続け、自ら成長し、新しい時代の北海</p>	<p><b>(総務部長兼北方領土対策本部長)</b></p> <p>地域における道立高校の役割などについてでございますが、高校は、学びと成長を保障する場であるとともに地域の将来を担う意欲を育むための役割も担っておりまして、道立高校の統廃合は、地域の活力維持やまちづくりに少なからず影響を与えるものと考えられますことから、地方創生の観点も踏まえた高校のあり方につきまして検討を進めていくことが重要でございます。</p> <p>道ではこれまで、振興局が道立高校と連携・協働して高校生が地域活性化に向けた提案を行う取組など、地域への貢献意識を実感できる特色ある事業を展開しておりまして、今年度改定いたします総合教育大綱案におきましても、生徒の学習ニーズに対応できる高校づくりや地域創生の観点に立った教育機能の維持など、高校の特色化・魅力化を推進することとしていただいております。</p> <p>道といたしましては、今後とも、地元の方々や道教委と連携しながら、地学協働の取組などを通じまして、地域に根ざした魅力ある高校づくりに取り組んでまいります。</p> <p><b>(知 事)</b></p> <p>総合教育大綱に関し、人材の育成についてであります。が、世界規模で大きな変革の時代を迎える中、道では、全国を上回るスピードで進む人口減少、少子高齢化により、地域の暮らしや経済を支える担い手不足が大きな課題となっており、本道の持続的な発展を支える人づくりが求められています。</p> <p>また、本道の未来を担う子どもたちは、こうした変化を乗り越えて、新たな発想と行動力で夢や課題に挑戦し、たくましく生き抜いていく力を身に付けていくことが重要です。</p>



質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>道創生の担い手として活躍することができるよう、オール北海道で全力で取り組んでまいります」とメッセージを寄せていらっしゃいます。まさに、そのとおりだと思います。私としては、そのために、特に、学齢前からの外遊び環境の保障、そして、道が主体的に責任を持てる道立高校の存続と、その魅力化を重要だと考え、提案をさせていただいています。</p> <p>知事としては、具体的に、北海道の未来の人財育成のために、何が必要と考えていらっしゃるか、知事の課題認識を伺うとともに解決のためにどう取り組むのか伺います。</p> <p><b>(二) こども参画の目玉としての道立高校のスクール・ミッションの再検討について</b></p> <p>最後に、こども基本法を踏まえた道立高校のスクール・ミッションの再検討について知事、教育長に伺います。</p> <p>令和3年1月、中央教育審議会の答申を受けて、各高校の存在意義、社会的役割の明確化、スクール・ミッションの再定義の方向性が示され、すぐ、9月には、各道立高校でそのミッションが再定義されています。文教委員会での議論では、高校生の意見を反映するプロセスなども配慮されたとは伺っていますが、私は、北海道におけるこども参画のひとつの目玉の取組として、スクール・ミッションの再々定義を、知事、教育長も主体的に参画する中で、道立学校の未来のために高校生と一緒に改めて取り組むべきと考えますが所見を伺います。</p>	<p>そのため、「こどもまんなか」の考えのもと、「学び」と「育ち」両方の政策の緊密な連携を図りながら、子どもや若者の皆様の健やかな成長を社会全体で後押しする必要があることから、道としては、そうした方針を今年度改定する総合教育大綱案に盛り込んだところであり、今後とも、道教委と一層連携して、こどもまんなかという方向性を踏まえ、大綱に掲げる教育施策の充実を図り、本道の未来を担う人材の育成に取り組んでまいります。</p> <p><b>(総務部長兼北方領土対策本部長)</b></p> <p>道立高校のスクール・ミッションについてでございますが、スクール・ミッションは、高校の設置者が、生徒の状況や学校の歴史や伝統、現在の社会や地域の実情などを踏まえまして、各学校の存在意義や、期待される社会的役割等を定めるものであり、道教委では、令和3年度に地元の市町村や産業界などの関係者と連携するとともに、生徒の意見を反映するプロセスを取り入れながら、道立高校のスクール・ミッションを定めているものと承知しております。</p> <p>道では、今年度改定する総合教育大綱案に、子どもを権利の主体として認識し、その意見を取り入れながら、「こどもまんなか」の考えの下で、子どもの健やかな成長を社会全体で後押しすることを盛り込んだところでございます。こうした大綱の基本理念を踏まえ、道教委・道立高校におきましても、引き続き、生徒の意見も踏まえながら、教育活動の改善・充実を図っていくことが重要と考えているところでございます。</p> <p><b>(教育長)</b></p> <p>道立高校のスクール・ミッションについてでございますが、道教委では、令和3年度に、各高校の存在意義や目指すべき学校像を明確化するため、学校が立地する自治体等の関係者と連携し、在籍する生徒の状況や学校の歴史、地域の実情等を踏まえ、高校の役割についての再定義を行ったところであり、この過程におきまして、生徒の意見を反映するプロセスを設けていたところでございます。</p> <p>スクール・ミッションの見直しを行うに当たりましては、生徒の意見を反映させることが重要であり、学校評議員やPTA役員等からの意見聴取など、多様な意見を踏まえながら検討いたしますとともに、スクール・ミッションの検討案等を生徒や教職員、その他の学校内外の関係者に対して分かりやすく示し、生徒自身が、身に付けたい資質・能力を主体的に考える機会やアンケートを通じて意見表明する機会を設けるなど、「こどもまんなか」の考え方に立って、取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>【指 摘】－返還要求運動の新たな視点について</b></p> <p>2月に5年ぶりに訪問した隣接地域では、元島民のみなさんから、えとぴりかで知事が対話の時間を取られたことに感謝の声がありました。同時に、元島民の皆様の平均年齢が80代を超えつつある今、2世3世方々からは、元島民の親や祖父母がいなくなったら何を抛り所に、この厳しい状況の中で運動を継続していくのか、活動費用の補償なども含め切実な不安が寄せられました。</p> <p>知事からお答えはありませんでしたが、私はこれまでの運動を継承しつつ、元島民の皆さんの思いに寄り添うことを大前提としつつ、世界遺産、日本遺産のある隣接地域そしてそれに繋がる四島の自然環境の価値を、将来世代にしっかり残すことを返還要求運動の新たな視点として加えるべきではないかと思えます。</p> <p>世界遺産条約では、2つ以上の国が主権又は管轄権を主張している領域内に存在する物件の登録は、紛争当事国の権利に影響を及ぼすものではないという条文があります。2005年に知床が世界遺産に登録されるにあたり、国際自然保護連合がまとめた評価書によると、知床の近隣の諸島に環境や生態系に類似性が見られること、関係国が遺産保護推進に合意できれば、世界平和公園として発展可能であるとの言及がありました。国会議論などを調べますと、当時の外務省は否定的なようでしたが、北方四島に関連してのNUMOや経産省の許しがたい発言はロシアメディアにも取り上げられ、返還要求運動のマイナスになりました。北海道の自治体外交として平和や四島の自然環境を大事にしている。そのメッセージを発信することで、そのマイナスを具体的に払拭する必要があると思えます。</p> <p>また、元島民2世の皆さんが中心になって、現島民の方と重ねて来た共住のワークショップなどの事例や北方領土をテーマにした高校生弁論大会における高校生の意見などを踏まえれば、私としては平和と環境を次世代のために守っていく象徴としての返還要求運動を新たな視点として検討すべきであることを指摘とさせていただきます。</p>	

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>【指 摘】</b></p> <p>いくつかの質問に関し、複合的になりますが、指摘をさせていただきます。</p> <p>先ほど申し上げましたように、隣接地域及び4島の自然環境の保全を明確にした上で、地域一帯となった隣接地域の地域振興の在り方について指摘をさせていただきます。</p> <p>交通企画監から御答弁のあったEVバス等を活用した公共交通や貸切バス、そうした交通の脱化石燃料についてインフラ整備を含めた実証実験等も隣接地域をはじめとして道内各地に拡大すべきであると指摘をいたします。</p> <p>併せてゼロカーボンとしても公共交通のバス化石燃料化に目標を設定し、各部と連携してより具体的な取組を目指すよう指摘をしておきます。</p> <p>世界自然遺産を有する地域や、ヨーロッパのいわゆる高級リゾート地では化石燃料の車の乗り入れを禁止し、再生可能エネルギー由来のバスが認証された観光ガイドの車でなければ入ることが出来ないようにしている地域は数多くあります。そのことによって野生生物の欠測などの影響も軽減し、オーバーツーリズムやマナー違反によるトラブルも防ぐことができます。それが高付加価値化に繋がります。CO2に削減をするだけでなく、それと併せて地域に恵みや価値をもたらす温暖化対策のモデルとしても取組の強化を指摘します。</p> <p>時給1500円時代の対応にも関連しますが、高付加価値を求めるためには規制強化や設備投資も必要です。その対価はしっかりお客様からいただく仕組み作りや価格転嫁、価格決定を考える意識改革が求められています。これまで北海道は安売りしすぎていました。例えば千円のランチを100人のお客様に提供するのと、1万円のランチを10人のお客様に提供するのは、売り上げでは一緒ですが、お客様へ提供する価値や、働く人や原材料に掛けるお金は変わります。時給1500円時代を生き抜くための高付加価値化、その意識改革の先頭にまず道庁が知事が立つ必要があると考えます。</p> <p>宿泊税の延長ではなく、観光振興のための新たな税を想定した上でのMaaS等シームレス交通の各地の実証実験の情報把握やランドデザインづくりに道がよりこれまで以上に主体的に参画するよう強く求めます。</p> <p>また鉄道を存続するためにも交通としてのバス事業は重要になります。次世代を見据えたバス事業の新たな支援の枠組みについても乗合、貸切の別なく検討するよう指摘するとともに、その際、バス事業者の法例遵守についても道としても運輸局や業界団体と連携してこれまで以上に強く取り組むよう指摘をしておきます。</p>	

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>【再質問】－基本指針の見直しなどについて</b></p> <p>北海道協働推進基本指針は、平成15年に、行政基本条例に掲げられた「市民と行政との協働による地域社会づくり」を進めていくための具体的な手立てを示すものとして、策定されました。この指針に基づくと、地域社会づくりにおける協働とは、市民と行政が、相互の理解と信頼の下に、目的を共有し、積極的に連携することによって地域の公共的な課題解決にあたらうとする考え方です。</p> <p>協働のパートナーとして、道民ひとりひとりが、自主的、自発的に地域に課題解決に携わるカギ括弧がつけられて、「市民」として、「助け合い、支えあう地域社会」を築く主体として位置付けられています。拡がりを見せる協働の取組は、この指針が策定された当時から、福祉、環境、教育、まちづくりといったさまざまな分野で広がりを見せており、地域の課題やニーズの把握の段階から、政策の立案、計画の策定、さらには、事業の実施や、施設の管理運営といった行政プロセスのすべての段階において取り組んでいくことができるとされていました。</p> <p>残念ながら、現在の官民連携局が推進する企業等との協働は、この行政基本条例に基づいて策定された協働推進基本指針が提唱している「協働」とは、似て非なるものか、あるいは、その一部ではないかと考えます。</p> <p>知事は、この指針をお読みになったことがあるでしょうか。指針に貫かれているのは、自主・自立の地域社会づくりをめざした「自治」の概念であり、自立した「市民」としての道民の一人ひとりの存在なのですが、それが今の官民連携の中では、すっぱり抜け落ちていくか、見えなくなっています。改めて、知事にとって、「協働」とは何か伺います。</p> <p>また、道政運営を進める上で、協働のパートナーとして、道民の一人ひとりや、市民活動団体やNPOの役割をどのように認識しているのか伺うとともに、これまでの協働推進の取組の中で、道とNPOの連携の実績や現状や課題について、ご答弁が無かったように思いますので、改めて伺います。</p> <p>また、総合政策部長の答弁では、指針の見直しや所管の今後のあり方についても、触れられていませんでした。であるならば、協働の推進指針には、計画や事業の立案段階からの協働が、行政に求められているのですが、現在の道政運営において、それが仕組みとして確立しているとお考えか伺います。</p> <p>あわせて、就任当初から、道民の声を聴くことを大事に掲げてこられた知事として、計画や事業の立案段階からの協働を推進することの必要性についての認識と、必要と考えるのであれば、どのように取り組む考えか伺います。</p>	<p><b>（知 事）</b></p> <p>道における協働の取組についてではありますが、多様化する地域課題を解決し、地域の活性化とともに、心豊かに安心して暮らすことのできる地域社会を築いていくためには、企業やNPOをはじめとする団体の方々と行政が適切な役割分担の下、課題の把握にはじまり、計画や事業の立案から実施に至るそれぞれのプロセスにおいて、協働の取組を進めていくことが重要であります。</p> <p>このため、道では、企業・団体の皆様と官民交流サロンでの交流などを通じ、課題解決に向けた対話を深めながら、各々の強みを活かした事業構築を進めており、現在直面する地域課題の一つである部活動の地域移行につきましても、NPOと連携してセミナー開催に取り組むなど、様々な協働の取組を実施しています。</p> <p>また、各地域で活動する小規模なNPOなどの団体の方々とも、より多くの協働の機会を得るため、地域おこし協力隊の方々や市町村との連携などにより、こうした団体の皆様とのつながりを確保しつつ、今後とも、企業・団体など多様な主体とともに、地域に根ざした協働の取組を進めてまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>【指 摘】－基本指針の見直しなどについて</b></p> <p>今後に期待し、指摘とさせていただきます。</p> <p>知事にとって、協働とは何かについて、お答えがありませんでした。東京都庁から夕張市職員にいらして、市長、そして北海道知事になられた鈴木知事として、住民自治や市民自治、そして協働とは何なのか、ぜひ向き合って考えていただきたいというふうに思います。</p> <p>また、協働推進基本指針によると、協働により期待される効果として、生活の質と心の豊かさの向上、市民活動の拡大と地域の活性化、政策の質の向上と道政改革の促進があげられています。</p> <p>現在の官民連携の取組から見えるものは、例えばふるさと納税の額が増えたことや、企業との包括連携協定の数などは見えますが、それであれば、今掲げた3つの効果のうちの1つ目、生活の質と心の豊かさの向上についてはカバーしているというふうに思いますが、はたして今の官民連携の取組でそれが体现されているのでしょうか。</p> <p>ご答弁によりますと、地域課題の1つである部活動の地域移行などにNPOと連携したとの事例があるようですが、それが表に見えてきません。そうした地域の多様な主体をつなぐ道庁及び職員がいるのであれば、その姿も見える化していくべきです。</p> <p>見直しや所管のあり方について、ご答弁がありませんでしたから、この協働の推進指針の中には、協働を進めるための方策づくりとして、まず協働のための職員の意識改革に取り組むこと、さらに協働を進めるための仕組みとして、地域課題解決に向けた地域活性化プラットフォームなどそういう組織を道庁職員自らがそれを作っていく努力をすること、さらに協働評価の推進ということで様々な協働による取組を評価して、次の取組に活かすということもこの指針に明記をされているわけです。</p> <p>この所管とか見直しについて、ご答弁が無かったということは、総合政策部として、責任を持って、この指針を推進していくことだというふうに期待をしまして、改めまして、この協働の推進の指針について、私は忘れられていたと思うんですね。そこをぜひもう一度改めてしっかり取り戻していただきたいというふうに指摘を申し上げまして、質問を終わります。</p>	