

令和5年（2023年）9月25日（月曜日）

第5号

令和5年第3回北海道議会定例会会議録

第5号

令和5年（2023年）9月25日（月曜日）

議事日程 第5号

9月25日午後1時開議

日程第1、議案第1号ないし第20号及び報告第1

号ないし第6号

(質疑並びに一般質問)

○本日の会議に付した案件

1. 日程第1

出席議員(100人)

議長 100番 富原 亮 君
 副議長 81番 稲村 久男 君
 1番 山崎 真由美 君
 2番 石川 さわ子 君
 3番 小林 千代美 君
 4番 清水 敬弘 君
 5番 板谷 よしひさ 君
 6番 今津 寛史 君
 7番 木下 雅之 君
 8番 黒田 栄継 君
 9番 小林 雄志 君
 10番 高田 真次 君
 11番 武市 尚子 君
 12番 千葉 真裕 君
 13番 角田 一 君
 14番 鶴羽 芳代子 君
 15番 戸田 安彦 君
 16番 早坂 貴敏 君
 17番 藤井 辰吉 君

18番 前田 一男 君
 19番 水間 健太 君
 20番 和田 敬太 君
 21番 鈴木 仁志 君
 22番 田中 勝一 君
 23番 鶴間 秀典 君
 24番 海野 真樹 君
 25番 丸山 はるみ 君
 26番 中村 守 君
 27番 寺島 信寿 君
 28番 水口 典一 君
 29番 川澄 宗之介 君
 30番 木葉 淳 君
 31番 小泉 真志 君
 32番 鈴木 一磨 君
 33番 武田 浩光 君
 34番 淵上 綾子 君
 35番 宮崎 アカネ 君
 36番 山根 まさひろ 君
 37番 植村 真美 君
 38番 佐々木 大介 君
 39番 滝口 直人 君
 40番 林 祐作 君
 41番 檜垣 尚子 君
 42番 宮下 准一 君
 43番 村田 光成 君
 44番 渡邊 靖司 君
 45番 浅野 貴博 君
 46番 安住 太伸 君
 47番 内田 尊之 君
 48番 大越 農子 君

49番	太田 憲之君	85番	高橋 亨君
50番	加藤 貴弘君	86番	平出 陽子君
51番	桐木 茂雄君	87番	花崎 勝君
52番	久保秋 雄太君	88番	三好 雅君
53番	佐藤 禎洋君	89番	村木 中君
54番	清水 拓也君	90番	吉田 祐樹君
55番	千葉 英也君	91番	田中 芳憲君
56番	道見 泰憲君	92番	松浦 宗信君
57番	船橋 賢二君	93番	中司 哲雄君
58番	丸岩 浩二君	94番	藤沢 澄雄君
59番	笠井 龍司君	95番	村田 憲俊君
60番	中野 秀敏君	96番	吉田 正人君
61番	池端 英昭君	97番	喜多 龍一君
62番	菅原 和忠君	98番	伊藤 条一君
63番	中川 浩利君	99番	高橋 文明君
64番	畠山 みのり君		

出席説明員

65番	沖田 清志君	知事	鈴木 直道君
66番	笹田 浩君	副知事	浦本 元人君
67番	白川 祥二君	同	土屋 俊亮君
68番	新沼 透君	同	濱坂 真一君
69番	阿知良 寛美君	総務部長 兼北方領土対策 本部長	山本 倫彦君
70番	田中 英樹君	総務部職員監	谷内 浩史君
71番	中野渡 志穂君	総務部危機管理監	古岡 昇君
72番	真下 紀子君	総合政策部 交通企画監	宇野 稔弘君
73番	荒当 聖吾君	環境生活部長	加納 孝之君
74番	森 成之君	保健福祉部長	道場 満君
75番	赤根 広介君	保健福祉部 感染症対策監	佐賀井 裕一君
76番	佐藤 伸弥君	経済部長	中島 俊明君
77番	池本 柳次君	経済部観光振興監	榎 信彦君
78番	滝口 信喜君	経済部 ゼロカーボン推進監	今井 太志君
79番	松山 丈史君		
80番	市橋 修治君		
82番	梶谷 大志君		
83番	北口 雄幸君		
84番	広田 まゆみ君		

農政部長	水戸部 裕君	学校教育監	山本純史君
農政部長 食の安全推進監	野崎直人君	総務課長	岡内誠君
建設部長	白石俊哉君	議会事務局職員出席者	
財政局長	木村敏康君	事務局長	佐々木 徹君
財政課長	松林直邦君	議事課長	本間 治君
		議事課長補佐	松村伸彦君
教育委員会教育長	倉本博史君	議事係長	小倉拓也君
教育部長 兼教育職員監	北村英則君	議事課主任	古賀勝明君
		同	成田将幸君

午後1時2分開議

○議長富原亮君 これより本日の会議を開きます。

報告をさせます。

〔本間議事課長朗読〕

1. 本日の会議録署名議員は、

丸山 はるみ 議員
中村 守 議員
寺島 信寿 議員

であります。

1. 日程第1、議案第1号ないし第20号及び報告第1号ないし第6号

（質疑並びに一般質問）

○議長富原亮君 日程第1、議案第1号ないし第20号及び報告第1号ないし第6号を議題とし、質疑並びに一般質問を継続いたします。

藤井辰吉君。

○17番藤井辰吉君（登壇・拍手）（発言する者あり）私の後ろから熱い視線を私の後頭部に投げかけ、私の初めての一般質問を見守ってくださっている富原議長と同じ選挙区の函館からはるばるやってまいりました、自民党・道民会議の藤井辰吉と申します。どうぞよろしく願いいたします。（拍手）（発言する者あり）

私の生まれ育ちました函館は、開拓使の歴史というよりは、本州の青森の津軽文化圏と深いつながりがありまして、北海道の中でも若干特殊な風土を持っております。その特殊な地域の課題も吸い上げながら、世界において、この北海道の地位、また、質が向上していくように、しっかりと議会においても役割を果たしてまいりたいために、先輩方から御指導を仰ぎ、また、同僚議員と

手を携えながら、また、道庁の職員の皆様の職務権限の力を借りながら、しっかりと政治家として尽くしてまいりたいと思います。

私は、函館市議会におきまして、12年間、原稿なしで質問に立ってまいりましたが、北海道議会におきましては、原稿をしっかりと使って、いろんなしきたりの中で質問を組み立て、私は、若干やりづらいなと思いつつも、しっかりと、これを試練と思って積み重ねて、政治家として働いてまいりたいと思います。

それでは、質問をさせていただきます。

暑い夏を過ぎまして、これから雪が降る季節を迎える北海道における除雪・排雪作業について伺ってまいります。

除雪、排雪を担う人材の確保についてであります。

積雪寒冷な気候の本道では、冬期間の安全で円滑な道路交通を確保することが、道民生活を守り、経済活動を維持する上で重要な課題となっており、道路の除排雪を担う建設産業に対する期待はますます大きくなっています。

一方、本道の建設産業では、若年者の入職が進まず、他の業種と比べても高齢化が進んでおり、北海道新幹線の札幌延伸に向けた工事が進む中で、さらに次世代半導体の製造拠点の開発も始まるなど、建設関連需要が一層強まることを見込まれることから、道内各地の建設・土木事業者の方々の間では、今後、人手不足が深刻化し、地域の除排雪にも影響することを危惧する声広がっています。

除排雪業務は、天候などの気象条件に労働時間が左右されるといった特性があることから、時間外労働の上限規制対象外とされていると聞いていますが、働き方改革の流れを加速し、若い方々に建設産業で活躍していただくことは、地域の経済社会の担い手として、この産業が重要な役割を引き続き果たしていく上でも重要です。

道は、除排雪作業を担う建設産業の人材確保状況をどのように認識しており、この分野の人材確保に向け、どのように取り組むのか、知事の見解を伺います。

続きまして、除排雪におけるICTの活用について伺います。

除排雪作業は、大型の作業車両等の操作はもとより、除雪作業の現場周辺の安全確認、車両の走行確認等が必要なことから、熟練した運転作業員と助手との2人体制が基本と聞いていますが、建設産業における人手不足の現状や働き方改革の必要性等を考慮すれば、ICTを活用した自動運転や省力化等を通じ、1人でも除雪作業が可能となるようなシステムを確立するなど、従来にはない新たな取組も必要と考えます。

除排雪作業の人手不足対策の観点から、どのようにICTの活用を図っていくのか、道の考え方を伺います。

続きまして、人工石油などの合成燃料について伺います。

人工石油などの合成燃料について、道は、ゼロカーボン北海道の実現に向けた取組を進めていますが、ゼロカーボンを目指すためには、従来の取組に加え、二酸化炭素の排出量を低減するた

めのエネルギー転換や、空気中の二酸化炭素を吸収し、固定化するといった新たな取組も必要と考えます。

発電技術を取っても、水力、風力、太陽光の分野における技術の進歩とともに発電の効率化が図られ、さらには、大規模な設備を要さず、各家庭でも導入できる技術開発も進められており、国でもその普及や生活における浸透を図っています。

北海道でも例外ではなく、再生可能エネルギーへの転換が望ましいとされていますが、道内の各家庭の事情に鑑みれば、個々の家庭でそれらの先進システムがスムーズに導入されるわけでもなく、しかも、本道では、長い冬期間における暖房に化石燃料を用いる家庭が圧倒的に多く、また、地域では、自動車で生活圏内を移動することも必要なため、多くのガソリン消費も避けられません。

経済面においては、原油高のみならず、1年近く続く物価高騰も重なり、経済的負担は大きくなっているところですが、道内の各家庭においては、まだまだ化石燃料に頼らざるを得ないのが現実です。

ゼロカーボンを目指し、エネルギーシフトを繰り返し、二酸化炭素の排出抑制に努めつつも、先進技術の導入に苦慮し、結果として、高い価格水準が続く化石燃料への依存から脱却できず、経済的にも各家庭を圧迫する状況がしばらく続くと考えます。

こうした中、現在、カーボンニュートラル燃料として、バイオマス燃料とともに注目されているものが、人工的な原油とも言われている合成燃料です。

そこでまず、道として、この合成燃料についての認識を伺います。

また、こうした人為的に燃料を生み出す技術、いわゆる人工石油の開発に向けた実証事業を支援する自治体があります。大阪府と大阪市です。

大阪市の発表では、こうした合成燃料が大気中の二酸化炭素を炭素源として生成されることから、化石燃料と異なり、カーボンニュートラルな燃料として期待されるとしています。

暖房や移動のために多くの化石燃料を要する本道では、将来、各家庭の経済的負担軽減も実現できる可能性のある人工石油等の合成燃料の研究開発を推進する必要がある、道としても支援すべきと考えますが、見解を伺います。

次に、就労に困難を抱える方への支援について伺います。

近年、高齢化や人口減少が進み、地域、家庭、職場における支え合いの基盤が弱まっています。そうした中、社会との関わりに不安を感じていたり、他人とのコミュニケーションが取れていないなど、様々な事情で就労に困難を抱える方が多くいると伺っています。

私の地元・函館では、障がいのある方のために、就労継続支援事業所が市と連携して、障がいはないものの、こうした様々な理由から一般就労に困難を抱える方に対し、本人の状況に応じた作業など、いわゆる中間的就労の支援に取り組み、これまでに多数の方の支援を行い、大きな成果を上げています。

こうした取組は、既存の制度対象のはざまに埋もれている方の社会参加につながるだけでな

く、地域の社会資源の活用や、人と人、人と資源が世代や分野を超えてつながることで、一人一人の暮らしと生きがい、地域を共につくっていく、いわゆる地域共生社会の実現にも有効と考えます。

道として、就労に困難を抱える方への支援に当たって、地域の社会資源の活用についてどのように認識しており、また、今後どのように取り組むのか、伺います。

以上で、私の若干の後悔と反省を含めまして、一般質問を終わります。（拍手）（発言する者あり）

○議長富原亮君 知事鈴木直道君。

○知事鈴木直道君（登壇）藤井議員の質問にお答えいたします。

最初に、除雪体制の確保などについてであります。本道の除雪事業を担う建設業は、就業者の高齢化や若年者の入職が進まないなど、人材の確保が厳しい状況にあり、こうした状況が続くと、冬期の安全な道路交通の確保という本道において欠くことのできない建設業の役割を十分に果たせなくなることが懸念されますことから、除雪を担う人材の確保や育成が重要な課題であると認識しております。

このため、道では、適切な労務単価の設定による賃金水準の確保に努めているほか、若手オペレーターのスキルアップを図るため、事業者に対し、除雪技術者講習会への積極的な参加を働きかけるなど、除雪オペレーターの確保育成に取り組んでいるところであります。

道としては、引き続き、人材の確保育成の取組を進め、安定的な除雪体制の確保を図り、道民の皆様の安全で安心な暮らしが守られるよう取り組んでまいります。

次に、人工石油などの合成燃料についてであります。大気中の二酸化炭素を原料に生成される人工石油については、本年1月、大阪府、大阪市、大阪商工会議所で構成するチームが行政施設を実証フィールドとして事業者を提供し、実証実験が行われたものと承知をしております。

本道においては、苫小牧エリアにおいて先進的CCS事業の検討が開始され、将来的には、回収したCO₂や再生可能エネルギー由来の水素を活用した合成燃料の製造が期待されておりますことから、道としては、国や地元関係者などと連携し、道内における合成燃料をはじめとした脱炭素燃料のサプライチェーンの構築などを積極的に進めてまいります。

なお、その他の御質問につきましては、担当の部長から答弁をさせていただきます。

以上でございます。

○議長富原亮君 建設部長白石俊哉君。

○建設部長白石俊哉君（登壇）除排雪作業におけるICTの活用についてであります。冬期における道民の皆様の安全で安心な暮らしが守られるよう、適時適切に道路除雪を行うためには、人材の確保はもとより、ICTを活用した作業の省力化などによる安定的な除雪体制の確保が重要と認識しています。

このため、道では、一部の除雪機械に周囲確認用のモニターを装着し、オペレーター1名で作業を行えるよう試行的な取組を進めておりますほか、産学官民が連携し、除雪業務の省力化に取

り組む場であります i - S n o w に参画し、投雪作業の自動化など、I C T を活用した新技術等について情報共有を図っているところでございます。

道といたしましては、安定的な除雪体制の確保に向け、こうした取組を進めるとともに、関係機関と一層連携するなどして、冬期の安全な道路交通の確保に取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 経済部ゼロカーボン推進監今井太志君。

○経済部ゼロカーボン推進監今井太志君（登壇）合成燃料に関する認識についてでございますが、国のエネルギー基本計画では、再生可能エネルギー由来等の水素と二酸化炭素を組み合わせることでカーボンニュートラルとみなし得る合成燃料は、既存のインフラや設備を利用することが可能であるため、脱炭素化に向けた投資コストを抑制することができますとともに、電力以外のエネルギー供給源の多様性を確保することで、エネルギーの安定供給に資するとされております。

積雪寒冷地で広域なため、家庭・運輸部門での温室効果ガスの排出割合が高い本道におきましても、脱炭素化につながる合成燃料の活用は、ゼロカーボン北海道を実現する上で有効な手段であると認識しております。

○議長富原亮君 保健福祉部長道場満君。

○保健福祉部長道場満君（登壇）就労に困難を抱える方への支援についてでございますが、既存の制度では就労につなげることが難しい方に対しましては、市町村において高齢や障がいなどの属性を問わずに支援に取り組んでいく必要があります。既存の福祉サービス事業所等がノウハウや設備を生かし、業務に支障のない範囲で本来の支援対象以外の方を受け入れるなどの取組は、地域の限りある社会資源を最大限活用する観点から有効と考えております。

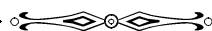
このため、道では、市町村において、福祉サービス事業所等の理解を得て、地域全体で既存の資源を生かした多様な就労支援などの体制づくりが進むよう、先進事例の紹介や関係機関との調整を行う人材の育成、さらには、アドバイザーの派遣などの支援を行っているところであり、今後も、こうした取組を進めながら、就労に困難を抱える方への支援が広がるよう取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 藤井辰吉君の質問は終了いたしました。

議事進行の都合により、このまま暫時休憩いたします。

午後1時21分休憩



午後1時23分開議

○議長富原亮君 休憩前に引き続き、会議を開きます。

休憩前の議事を継続いたします。

荒当聖吾君。

○73番荒当聖吾君（登壇・拍手）（発言する者あり）通告に従いまして、以下、知事及び教育長に伺ってまいります。

まず、酪農経営についてであります。

道内の酪農家の戸数は、20年前の平成15年は約9200戸でありましたが、令和5年では約5400戸と、半数近くにまで減少しております。そのため、1戸当たりの乳牛の飼養頭数は、この20年間で94頭から157頭と1.6倍に増加をしており、規模拡大が進んでいることが分かります。

ウクライナ侵攻を契機とした今般の飼料や資材価格の高騰は、酪農家の経営を直撃し、厳しい経営環境が継続している状況にあるものと承知をしております。

地域において、酪農には、生乳や飼料の運搬、搬送、酪農ヘルパー、乳業工場などといった関連会社も多く、地域経済を維持していくためにも、酪農家の戸数は何としても維持をしていかななくてはならないものと考えます。

本道の基幹産業である酪農を守っていくためには、生産基盤の整備や牛乳・乳製品の需要の拡大の取組を一層推進していく必要があるものと考えます。

今後の道の対応について伺います。

次に、米粉の普及促進についてであります。

道内の水稲作付面積は、昭和40年代の26万ヘクタールをピークに年々減少し、直近では半分以下の10万ヘクタールを下回っているものと承知しており、水稲作付面積が減少している最大の要因は、米の国内消費の減少であるものと考えます。

一方で、この間、北海道米の食味は大幅に向上し、質、量ともに国内随一の米どころとなったところではありますが、今後、米の生産を維持していくためには、米粉の需要拡大が有効な策の一つと考えます。

輸入小麦の代替などにより食料自給率の向上に貢献できるとともに、米粉は、小麦粉より油の吸収率が低いため、天ぷらや空揚げに使用するとヘルシーだとも言われております。

さらに、米粉は、グルテンフリー食品でもあり、小麦アレルギーの方にとっては、小麦粉に代わる食材でもあります。

私としても、道民の健康増進の一助となるということで、ぜひ積極的に普及を促進していきたいと考えております。

また、国においては、今年の8月に、米粉の普及を図るため、テレビCMを放映するなど、米粉に興味を持っている方も増えてきているのではないかと期待しております。

加えて、私が日頃より訴えておりますパック御飯についても、今後、必ず世界中で流通をさせるつもりでもあり、その際に、生産調整などで水田圃場がない、米の生産量が追いつかないなどといったことは、全くあってはならないことと考えます。

米の一大産地である北海道の知事として、米粉の消費拡大に向けた課題をどのように認識され、今後、その普及に向け、どのように取り組んでいかれるのか、所見を伺います。

次に、半導体関連産業の振興に向けた人材育成・確保についてであります。

千歳市においてラピダス社が進める次世代半導体製造拠点の起工式が9月1日に執り行われ、製造拠点の整備が本格的に動き出したところであります。

このたびのラピダス社の立地を契機として、道内に半導体関連産業を集積させ、その振興を図っていくためには、継続的に人材を育成確保していくことが重要であると考えます。

また、今月9日には、道内の4高専が半導体に伴う高度理系人材育成の方針を発表したほか、報道によれば、北海道大学において10月に半導体人材の育成や研究などを一元的に統括する総合窓口を設置するなど、道内において半導体人材の育成に関する新たな動きが見られているものと承知をしております。

また、私の元同僚でもあります複数の工業高校の学校長に伺ったところ、トップエンジニアのみならず、工業高校で学んだ半導体人材も幾らでも欲しいと言われていたと伺ったところであります。

こうした状況も踏まえ、道では、今後、これら大学や高専などとの連携を含め、どのように半導体人材の育成確保に取り組んでいかれるのか、伺います。

次に、ゼロカーボン北海道の推進に向けた家庭での取組についてであります。

道では、現在、新たに設置した100億円規模のゼロカーボン北海道推進基金を活用し、2030年度の温室効果ガスの排出量について、2013年度比で48%削減するという当面の目標に向けて、様々な事業に取り組まれているものと承知をしております。

例えば、知事は、令和5年第1回定例会における私の質問に対し、再生可能エネルギーや道産木材を活用した北方型住宅Z E R Oのモデル団地を私の地元であります南幌町に展開すると答弁されました。

このような団地の新設や、再生可能エネルギーや蓄電池施設の充実などの取組を推進することは大変有効であると考えます。

一方で、この目標の達成に向けては、各分野ごとの対策、施策を示した上で、計画的に取り組むこととしており、それぞれの分野で削減目標が設定をされております。

その中でも、家庭部門における温室効果ガス排出量の削減目標は47%となっておりますが、道民一人一人が家庭でどのような取組をすれば実現可能なのか、依然として判然としていないものと考えます。

道として、具体的な支援策や方向性を示すべきと考えますが、知事の所見を伺います。

次に、電気自動車の普及促進についてであります。

道では、これまで、電気自動車の普及促進のため、様々な施策を講じており、例えば、道で使用する公用車について、電気自動車やプラグインハイブリッド車などといった次世代自動車に順次切り替えていく方針であり、昨年度の檜山振興局に加え、本年度は四つの振興局に電気自動車と太陽光発電つきの充電設備を整備することとしているものと承知しております。

一方、道の事務事業のみならず、一般の道民や事業者の方々に対しても、ガソリン車やディーゼル車から電気自動車などの次世代自動車に切り替えていくよう促していくことも必要な施策で

あるものと考えます。

国の支援に加え、道内では、札幌市や函館市などにおいても、電気自動車などの購入に対する補助制度を設けて、その普及促進が進められているところと承知をしております。

都市間の長距離移動や寒冷期の課題は指摘をされているところではありますが、都市部の短距離移動では、年間を通じて電気自動車の活用も十分に可能であり、ぜひ推進していくべきと考えます。

道においても、電気自動車などの普及促進に向けて、さらなる取組を進めていくべきと考えますが、普及促進に向けた全国の自治体の実施状況も踏まえ、今後どのように取り組んでいかれるのか、伺います。

また、充電インフラの整備についても、今後どのように取り組んでいかれるのか、併せて伺います。

次に、建設産業における人材育成・確保についてであります。

胆振東部地震が起こった当日、現場を訪れた私が見たものは、自衛隊、警察、消防の皆様よりも先に、危険を顧みず、いち早く崩れた土砂を除去し、救助のための通り道をつくっていらした建設業者の皆様でありました。それ以降、私は、災害対応のためにも、全ての市町で元気な建設業者の皆様が存在する必要性を訴えてまいりました。

さて、道内では、今日、民間事業者を中心とした大型の再開発事業などが続く中、高齢化や後継者不足を背景に、建設産業の労働者不足が重要な課題であるものと考えております。

特に、建設業は、全産業に比べ年間の労働時間数が長く、令和6年4月から適用される時間外労働の上限規制への対応がさらなる負担となることが懸念をされております。

そこで伺います。

まず、災害対応などにも大きな役割を果たしております建設産業の人材の育成や確保について、どのように取り組んでいかれるのか、伺います。

また、民間事業者では、今日、不足する技術人材の育成確保を図るため、例えば、将来負担することとなる奨学金の返済に対し、その一部を支給することや、資格取得のための支援策など、積極的な取組を展開されております。

このため、我が党では、これまで、まず、こうした民間事業者の取組について調査を行い、実態を把握した上で、加点評価の対象に含めるなど、必要な支援策を講じるべきと申し上げてまいりました。

このような中、道においては、この間、道内建設業における実態調査を実施されていると承知しておりますが、これらの調査結果はどうなっており、この結果を踏まえ、今後、人材育成・確保について具体的にどのように取り組んでいかれるのか、併せて伺います。

次に、成年後見制度についてであります。

認知症や障がいのある方など、判断能力が十分ではない方について、生命や身体、財産などの権利を擁護することは大変重要な課題であり、今後、認知症の方の増加が見込まれている中、成

年後見制度の利用促進に当たっては、担い手の確保が重要であると考えます。

特に、弁護士や司法書士、社会福祉士といった専門職後見人の偏在が大きい北海道においては、それぞれの地元で活躍されている市民後見人の養成が不可欠であり、また、地域住民が地域住民を支えるといった地域共生社会の実現の観点からも重要であります。

一方で、私の地元の市町からは、市民後見人を養成するため、研修は行ったものの、裁判所などに後見人候補を推薦する中核機関がなかなか機能し切れず、実際に後見人の選定にまでは結びついていないとの声も伺っておりまして、このような状況においては、研修を受講して市民後見人となられた方の意欲までも失われてしまうことが懸念されております。

道として、市民後見人の意義を広く周知し、その育成や活用に対し支援をするなど、権利擁護体制の充実に向けてどのように取り組んでいかれるのか、所見を伺います。

次に、障がい者の採用についてであります。

今年度の道知事部局における障がい者の雇用率は、法定雇用率が2.6%に対し、2.84%となっております。また、この法定雇用率は、令和6年度から2.8%に引き上げられるものと承知をしております。

障がいのある方の採用に当たっては、当然の話ではありますが、ダイバーシティやインクルーシブな社会、ノーマライゼーションなどという前に、全ての方がその能力に応じて社会に参加し、労働にいそしむことは全く当然のことでありまして、道においても、単に法定雇用率を上回ればよいというものではなく、採用された障がいを持たれるお一人お一人の方々全てがその能力に応じて生き生きと働くことを実現できるための環境を整備することが重要だと考えます。

道は、民間企業の障がい者雇用にも先駆けて、障がいを持つ方々が働きやすい職場環境づくりに率先して取り組むべきであります。法定雇用率の確保はもとより、全ての道職員一人一人が障がい者について理解を深め、なお一層の受入れ環境の整備に向けて取り組むべきと考えます。

道は、こうした職場環境づくりについて、どのように認識をされ、今後どのように取り組まれるのか、伺います。

次に、教育問題であります。

道教委では、特別支援学校において、自主的な登下校が困難である知的障がいや肢体不自由を有する児童生徒の安心、安全な通学手段を確保するため、スクールバスを運行しているものと承知しております。

このような中、全国的にも運転手の不足などでバスの減便が相次いでおり、2030年度には3万6000人の運転手が不足するという試算が公益社団法人日本バス協会によりまとめられるなど、今後も運転手の不足が増える見通しであります。

このような状況を踏まえますと、今後、道立特別支援学校のスクールバス運行にも大きな影響が出てくる懸念をされます。

実際、特別支援学校ではありませんが、都市部の大規模校では、バスとバスの運転手の確保が容易ではなく、複数のバス会社が一つの学校の行事に参入している状況があるとも伺っておりま

す。

こうした厳しい状況の中においても、確実に運転手を確保し、安心、安全なスクールバスの運行に努めるべきと考えますが、教育長の所見を伺います。

次に、通学支援に向けた取組についてであります。

広域かつ積雪寒冷地である本道におきましては、知的障がいや肢体不自由を有する児童生徒の通学は、より困難な状況にありますことから、児童生徒の個々の障がいの特性などを踏まえ、きめ細やかな対応が必要になるものと考えます。

また、保護者からは、特に、冬期間において最寄りのバス停までの遠距離の送迎に大変苦慮しているとの声を伺っているところでもあります。

こうした保護者の方などの要望なども十分に踏まえ、今後、入学時や年度替わりの際に、事前にバス利用の有無や希望する乗降場所などを取りまとめるなどし、バス路線の延長やスクールバスの増便などにフレキシブルに取り組むべきと考えますが、教育長の所見を伺います。

以上で私の質問を終わります。（拍手）（発言する者あり）

○議長富原亮君 知事鈴木直道君。

○知事鈴木直道君（登壇） 荒当議員の質問にお答えいたします。

最初に、酪農振興についてであります。飼料価格の高騰や生乳の生産抑制、個体販売価格の下落など、本道の酪農経営が厳しい状況にある中、酪農家の方々が安心して生産できる環境を整えることが重要であります。

こうした中、国は、酪農経営を支援するため、緊急対策を実施するとともに、道においても、飼料価格の高騰対策や生産基盤の確保に向けた支援など、生産者負担の軽減に取り組んできたところでもあります。

道としては、今後とも、関係機関や団体と連携しながら、計画的な草地の整備改良や排水対策などの基盤整備、優良品種の普及による自給飼料の生産性の向上、スマート農業技術を活用した省力化や放牧酪農の推進、さらには、TMRセンターなど営農支援組織の整備による労働負担の軽減を図るとともに、道産チーズをはじめとした牛乳・乳製品の国内消費の拡大や輸出の促進など、生産と消費の両面からの取組を総合的に展開し、酪農家の方々が将来にわたり意欲を持って営農を続けられるよう取り組んでまいります。

次に、ゼロカーボン北海道の推進に関し、家庭の脱炭素化についてであります。本道は、道民1人当たりの温室効果ガス排出量が全国平均の約1.3倍となっており、また、冬期の暖房といった地域特性から、家庭からの排出割合が約4分の1を占めているなど、各家庭における脱炭素の取組が重要であります。

このため、道では、ゼロカーボンチャレンジとして、家庭で取り組んでいただきたい省エネ行動について、マイボトルの使用や節電といった具体の行動例とその削減効果をお知らせするとともに、本年7月からは、アプリを活用して家庭からの排出量の可視化を進めております。

また、市町村と連携し、高い省エネ性能と再エネを取り入れた北方型住宅Z E R Oの新築や、

住宅の改修に合わせた太陽光パネルと蓄電池の設置などへの支援に取り組んでおります。

今後とも、道民の皆様、脱炭素に向けた意識の醸成を図り、行動変容につなげていただけるよう、各般の施策を推進してまいります。

最後に、道における障がい者の雇用についてであります。障がいの有無にかかわらず、個性を尊重し合いながら共生する社会の実現は何より重要であり、道は、率先して障がい者雇用を推進する立場にあるものと認識しています。

このため、道では、北海道職員に係る障がい者活躍推進計画に基づき、障がいのある方を対象とした採用選考を毎年度実施するとともに、身体障がい者用トイレや玄関スロープの計画的な設置といった職務環境の整備、さらには、障害者職業生活相談員を配置した相談窓口の設置などの支援体制づくりに取り組んでいるところであります。

また、こうした取組に加え、今年度から、新たに、障がいのある職員への理解を一層深めるためのケアマネジメント研修についても実施しているところであります。

道としては、障がいのある職員をはじめ、職場の意見も聞きながら、今後とも、職員の理解促進や環境整備などに努め、職員が障がいの特性に応じながらその能力を発揮し、働き続けることができる環境づくりに取り組んでまいります。

なお、その他の御質問につきましては、担当の部長から答弁をさせていただきます。

以上でございます。

○議長富原亮君 農政部食の安全推進監野崎直人君。

○農政部食の安全推進監野崎直人君（登壇）米粉の需要拡大についてであります。主食用米の需要が減少する中、水稻の作付面積を確保していくためには、新たな用途として期待される米粉の利用拡大などを進めていくことが重要でございます。

こうした中、近年、米粉は、調理やお菓子づくりなどで使われる機会が増えており、さらなる需要の拡大を図るためには、製造コストの低減や、消費者や実需者の方々に対し、その魅力や使い方などを知ってもらい、家庭料理や商品への利用につなげていくことが課題と認識をしております。

このため、道といたしましては、国の事業を活用し、製粉施設などの整備を推進するとともに、関係団体と連携をし、料理教室や講演会を通じて、グルテンフリーであり、もちもちとした食感といった米粉の特徴や、料理・加工方法を広くPRするなど、米粉の需要拡大に積極的に取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 経済部長中島俊明君。

○経済部長中島俊明君（登壇）半導体人材の育成等についてであります。このたびのラピダス社の立地を最大限生かし、半導体の製造、研究、人材育成等が一体となった複合拠点の実現を図り、本道全体の経済活性化につなげていくためには、半導体関連産業を担う人材の育成や確保が重要と認識しております。

このため、道では、国が設立いたしました北海道半導体人材育成等推進協議会を核として、道内の大学や高専をはじめ、行政や教育機関、経済団体、企業など幅広い関係機関と連携し、道立高校やMONOテクでの出前講座や、若年層の半導体への理解を促すコンテンツの活用などにより、半導体関連産業を担う人材の育成に取り組めますほか、道内の大学や高専が行います半導体人材の育成強化の取組状況や卒業生の就職動向などを丁寧に把握しながら、必要に応じ、マッチングなどの取組により人材の確保に努めるなど、適切に対応してまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 経済部ゼロカーボン推進監今井太志君。

○経済部ゼロカーボン推進監今井太志君（登壇）電気自動車の普及についてでございますが、道内の自動車からの温室効果ガス排出量は、令和3年度において約905万トンでございますが、この排出量の抑制につながる電気自動車の導入状況は、平成27年の約1000台から令和4年には約2200台と増加はしておりますものの、普及率は約0.1%となっております。

道では、電気自動車等への理解向上を図るため、公用車に電気自動車等の導入を進め、この車を活用して道民の皆様に体験いただくイベントを開催しますとともに、国や市町村における支援制度をお知らせしております。

また、広域な移動を伴う本道におきまして、充電器の整備は重要であり、北海道開発局など国の機関で構成するワーキングチームに道も参画し、国の支援メニューや他の自治体での取組状況といった情報を提供し、市町村や事業者などの取組を促しており、引き続き、国や市町村、事業者との連携を一層密にし、電気自動車の普及拡大に取り組んでまいります。

○議長富原亮君 建設部長白石俊哉君。

○建設部長白石俊哉君（登壇）建設産業の担い手確保・育成についてであります。本道の建設産業は、就業者の高齢化や若年者の入職が進まないなど、人材確保が厳しい状況にありますことから、道では、本年3月に建設産業ミライ振興プランHOKKAIDOを策定し、週休2日の導入促進などによる建設現場の働き方改革、ICTに精通した技術者育成への支援などによる生産性の向上、高校生との意見交換や就業体験などによる魅力の発信といった担い手の確保育成に向けた取組を重点的に推進しているところでございます。

また、昨年、建設業団体に加盟する672社を対象に実施したアンケート調査では、新入社員の奨学金返済支援に取り組んでいると回答した企業が32社あったところであり、この調査結果を踏まえ、今年度から、総合評価落札方式による入札におきまして、奨学金の返済支援を行う企業を加点評価の対象としたところでございます。

道といたしましては、引き続き、こうした取組を進めるとともに、関係団体や教育機関などと連携を図りながら、建設産業の担い手の確保育成に取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 保健福祉部長道場満君。

○保健福祉部長道場満君（登壇）成年後見制度についてでございますが、この制度は、認知症等

により判断能力が十分ではない方の契約や財産管理などの生活を支える制度であり、こうした方々が地域で安心して生活を続けられるよう、弁護士等の専門職に加えまして、地域住民が権利擁護の担い手となる市民後見人の役割は重要と考えております。

このため、道では、市民後見人の意義を道民の皆様によく周知するほか、市町村が実施する養成研修への助成を行うとともに、それぞれの地域で、行政や社会福祉協議会、法律や福祉の専門職などとの連携の下、利用者の状況に応じた市民後見人候補者の家庭裁判所への推薦や、選任後の活動へのバックアップなどを行う中核機関の設置促進に向けまして、市町村に対し、必要性等の理解を深める研修会の開催や、アドバイザーの派遣などの支援を行っているところであり、今後とも、こうした取組を着実に進めながら、権利擁護体制の充実に努めてまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 教育長倉本博史君。

○教育長倉本博史君（登壇）荒当議員の御質問にお答えをいたします。

まず、特別支援学校におけるスクールバスについてであります。道立特別支援学校では、現在、19校で68台のスクールバスが登下校のため毎日運行しており、障がいのある児童生徒たちの通学手段になっております。

こうした中、業界団体の試算によりますと、今後、バスの運転手不足が加速する見通しとされており、特別支援学校におけるスクールバスの運行への影響も懸念されるところであります。

道教委では、特別支援学校のスクールバス運行委託契約において、令和2年度までは単年度契約としておりましたが、令和3年度からはほぼ全ての学校で3年間の長期契約へと移行したところであり、こうした取組を通じてスクールバスの安定的な運行を図るとともに、今後も、地域におけるバス事業者の状況等を注視しながら、児童生徒の通学手段と安全、安心を確保してまいります。

次に、スクールバスの運行体制についてであります。特別支援学校のスクールバス運行ルートは、各学校において、乗車する児童生徒の人数や居住地、地域の交通事情や乗降場所の確保、さらには、障がいのある児童生徒が乗車可能な時間などを十分考慮するとともに、可能な限り保護者の方々の御意見を伺った上で、運行ルートを決定しておりますが、全ての御家庭の最寄り地点に停車することは困難であることから、一定程度の人数が乗車可能となる乗降場所を設定しており、このため、保護者の方が乗降場所まで送迎されています。

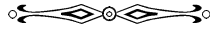
こうした中、本年度は、安定的なスクールバス運行体制の維持に向け、道教委において全校の現地調査を実施し、現状把握や課題の整理を行っているところであり、今後も、新たに入学する児童生徒を含め、スクールバスの利用者の実情や、児童生徒や保護者の皆様の御負担などに十分に配慮しながら、可能な限りニーズに沿ったスクールバスの運行に努めてまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 荒当聖吾君の質問は終了いたしました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

午後1時59分休憩



午後2時22分開議

○議長富原亮君 休憩前に引き続き、会議を開きます。

休憩前の議事を継続いたします。

小林雄志君。

○9番小林雄志君（登壇・拍手）（発言する者あり）自民党・道民会議、日高7町選出の小林雄志と申します。

馬産地・日高の馬が牧場を駆け回るように地域をしっかりと駆け回り、そして、こしがあり、味わい深い日高昆布のように粘り強く地域の課題を解決してまいることを誓いまして、質問に入らせていただきます。（拍手）（発言する者あり）

まずは、日高山脈一帯の国立公園化についての質問でございます。

まず、国立公園化に向けて、これまでの経緯、本年6月13日、環境省より、日高山脈襟裳国定公園及びその周辺地域について、令和6年中に国立公園への指定に向けて手続を進めると発表されました。

私の知る限り、平成22年、つまり13年前に、これら地域が、国立公園の新規指定または国定公園拡張の候補地に選定され、その後、調査を行った結果、国立公園としての資質を有するとのことで、令和2年2月に国立公園として新規指定する基本方針を作成した後、関係者との調整が始められました。そんな中、そもそもは令和3年度中に指定される見込みだったと伺っております。

現状では、当初の指定より2年以上遅れてではありますが、国立公園化に向けて一定のめどが立ったことに対しては安堵感を覚える反面、この時期だからこそ、改めて振り返るべきことがあるように思います。

そこで、どうして当初予定より大幅に遅れたのか、そして、その理由と併せて、その課題を克服するために道はどのように動いてきたのかについて、お伺いいたします。

続いて、国立公園化になるメリットと保護と利用の両立に向けての取組について、現状の日高山脈襟裳国定公園は、総面積10万3447ヘクタールと、日本最大の国定公園です。

このたび国立公園に指定されるに当たっては、これまでの国定公園地域に加えて、新たな地域も加わり、海も山もある、日本最大の面積、かつ、令和最大の国立公園になると伺っております。

自然公園法において、国定公園は、国の環境省が区域を指定し、道が管理する自然公園であるわけですが、国定公園から国立公園へと変わると、一体何がどう変わるのか、国立公園になるメリットは何であるのかをお聞かせ願いたいと思います。

また、令和3年3月、環境省は自然公園法を改正いたしました。改正されたその自然公園法の趣旨は、国立公園等において、地方公共団体や関係事業者等の地域の主体的な取組を促す仕組み

を新たに設け、保護に加えて利用面での施策を強化することで保護と利用の好循環を実現し、地域の活性化にも寄与していくため、必要な措置を講じるという点です。この改正自然公園法が施行されて初めて指定される見込みの国立公園が、我々が日高山脈一帯なのです。

国立公園としての名称はまだ決まっていますが、予定される公園の範囲としては、日高振興局管内並びに十勝総合振興局管内の1市11町1村の地域に及ぶとされています。

そのうち、日高振興局管内は、鉄道もなく、公共交通インフラが脆弱であり、管外、道外、国外から訪れるには、一部区間はバス、しかしながら、専らは自家用車に頼らざるを得ない地域です。つまり、国立公園を訪れ、周遊するための交通手段の選択肢がないというデメリットを抱えています。

また、北海道唯一の山脈——日高山脈を構成する山としては、最高峰2052メートルの幌尻岳、そして、ペテガリ岳、神威岳、楽古岳などがあります。それぞれ登頂するその道のりは険しいところが多いです。

環境省帯広自然保護官事務所、いわゆるレンジャーの山北育実自然保護官がおっしゃるところでは、日高山脈は、登山道なども大変厳しいところが多く、誰でも簡単に楽しめるところは少なく、工夫が必要だと、そんな話を地域のセミナーなどでお話ししていらっしゃいます。

もちろん、アポイ岳などは比較的手軽に登ることができますが、日高山脈においては、そんな山はほんの一部のように、登山が大好きな私も感じております。

つまり、保護と利用の好循環という点で新たに指定される国立公園を見た場合、ただ国立公園という冠だけがたっただけでは、よりたくさんの人やお金がこの地に来ることは少ない、つまり、利用活動は随分弱いのではないかと感じます。となると、この調子では、利用の増進によって生じた利益などで行う保護活動もままならないのではないのでしょうか。

保護と利用の好循環のため、我々地域住民もより一層の工夫、努力をしなければなりません。一方、道としては、これをどう感じ、どう関わっていかうと考えているのか、具体的な話をお伺いしたいと思います。

続きまして、ホッカイドウ競馬の門別競馬場の基幹施設の整備についてです。

門別競馬場の更新整備計画の内容といきさつについて、本年度より、ホッカイドウ競馬の門別競馬場の厩舎や業務施設など基幹施設の再編整備が始まると伺っております。

老朽化した施設の再編整備だとは聞いていますが、そもそも再編整備を決めたいきさつと具体的な計画内容についてお教えてください。

また、再編整備の概算額と財源、事業主体についてでございます。

今回の再編整備は、5年間をかけて行う大規模なもので、かなり多額の費用が必要だと聞いております。

そこで、今回、各整備に必要とする整備費の概算額、そして、その財源についてもお教えてください。

また、今回の再編工事の事業主体は一般社団法人北海道軽種馬振興公社、そして、その理事長

は門別競馬場の位置する日高管内日高町の町長が務めていると伺っておりますが、道と公社との関係についても教えてください。

あわせて、今回の再編整備計画に、道としてはどのような形で携わっていらっしゃるのかも伺いたします。

さて、門別競馬場の成り立ちは、四半世紀ほど前の平成9年に、それまで門別軽種馬トレーニングセンターとして、調教施設等として使用していた馬場などを約22億円かけて改修し、開場したものと聞いております。

その後、インターネット利用などで手軽に勝馬投票券、いわゆる馬券が購入できるようになり、令和に入り、新型コロナ感染拡大の中、それまで売上面で苦しんでいた地方競馬界にも明るい兆しが見えてまいりました。

門別競馬場も、例えば、令和元年度は売上げが約330億円だったものが、その後3年連続で過去最高を更新し、令和4年度の売上げでは527億円を超えています。何と6割のアップです。15年前の平成20年度の売上げでは113億円ほどですから、何と4.6倍もの驚くべき、かつ、うれしい売上率のアップです。

そして、ここに至るまで、つまり前身のトレーニングセンターから売上げが低迷していた時期を経て、今日までこの門別競馬場を支えてきたのは、直接、競走馬や競馬場の事業に関係する軽種馬産業に従事してきた人々、そして、何よりも馬券を買って馬の競走を御覧いただいて楽しんでくださった多くの競馬ファンです。

そして、それと同時に、縁の下の力持ち的なことも多く、目立たないことも多いですが、競馬場の位置する日高管内や胆振管内の地域の方々のお支えは本当に大きいものだったと実感しております。

門別競馬場を盛り上げようと、今までも、事あるごとに、地域でビール会を開催したり、観戦ツアーをされたりしています。あるいは、馬主になって地域の馬やその牧場を支えたり、いつ何ときでも対応できる体制で競馬場の整備をされたりと、御尽力されているのを伺っております。

このように、力強く門別競馬場をずっと支えてきたのは、日本の軽種馬のうち、97%の頭数を誇る最大の産地である日高や胆振の人々だと、地域の皆様自身が自負するところでございます。今後、施設が新しくなっても、その気持ちは当然変わらないどころか、ますます地域の誇りだという気持ちを皆様が持っていかれることでしょう。

そこで、これからの日高・胆振地域の皆様とホッカイドウ競馬の在り方について、道からのメッセージ、知事からのメッセージがあれば、伺いたします。

最後に、津波・大洪水時の災害非常時緊急避難・補給経路の確保についてでございます。

我が国で今後30年間のうちに発生すると予想されている大地震のうち、本道にとりわけ被害や影響を及ぼすと言われるのが日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震でございます。その際には、道内の多くの地域で20メートルを超える津波が発生すると予想されています。

こうした大規模災害の発生に備え、人命の保護が最大限図られるとともに、社会の重要な機能

が致命的な障害を受けずに維持されるよう、平成25年、国土強靱化基本法がつくられました。

そして、今年にはこの法律が改正され、国では、国土強靱化を推進する基本的な方針の新たな5本の柱に、孤立集落の発生を防ぐ代替路の整備などを示しており、一方で、私は、道においても、道民の生命と財産を守ることが最大かつ最初にすべき使命だと考えております。

そこで、間違いなく来る、これから来る大規模災害に対する適切な対応をすべく、以下の質問をしたいと思います。

まず、国道235号線の災害時の代替道路の整備についてです。

日高管内西部から中部を海岸線に沿って走る幹線道とも言うべき道路は、山側を走る高規格道路の日高自動車道と海沿いを走る国道235号線がございます。

現在、日高自動車道は日高町厚賀まで開通していますが、それから先の新冠町から浦河町方面に向かう大きな道は、海側を走る国道235号線だけです。

今回、この国道235号線のうち、主に新ひだか町三石地域、具体的に申し上げるならば、新ひだか町三石西端から浦河町荻伏までの部分にスポットを当ててお話しします。

海沿いに住むあるいは仕事をしている地域住民はふだんから、また、旅行者や商用で訪れる人たちはもちろん、救急車など緊急車両のほとんどは、この国道235号線を走ります。理由は至極明快です。道幅が広いのです。夜間であっても、冬の凍結や積雪の期間であっても、比較的走りやすいからです。

しかしながら、海岸沿いを走るこの区間のほとんどは、せいぜい海拔5メートルから10メートルほどなのです。となると、20メートルを超える津波が想定されている日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震など、大規模な地震が来るまでもなく、小さな津波や高潮、河川の氾濫などでも、たちまち水没してしまう危険性がかなり高いように思います。

そこで、三石地域やそれより東に住む人々の生命と財産を守るため、この国道よりも海拔の高い内陸側に災害非常時緊急避難道路が必要だと実感いたします。

現状、この区間には、国道より内側を走る道道静内浦河線があります。ふだんでも、この地域の人々の生活や仕事に一年を通してこの道は使われています。私もその道を使う人の一人です。

海岸沿いの国道が災害非常時や交通事故発生などで不通となった場合、あるいは、危険が予見されるときには、この道道を使えば、新ひだか町静内と浦河町間がつながり、人々や物資の移動、緊急車両の通過も可能となります。

平成16年から28年の間の古いデータではございますが、実際に、大規模災害時でなくとも、交通事故により1度、津波警報により1度、落石、土砂崩れにより3度、越波により2度、路面冠水により3度、国道235号線が通行止めとなり、この内側の道が代替ルートとして利用されました。このことから、この道は、国道が利用できないときの災害非常時緊急避難・補給道路になると私は考えております。

しかしながら、現状、この道路は、道幅が狭く、災害非常時に救急車両などが通行するには支障があることなどから、道路の幅を広げるなど、早急に整備していただければ、地域の皆様の安

心、安全をより保つことができ、地域の願いもかなうのではないかと考えます。

そこで、道としてどのような考えで取り組もうとされているのか、お伺いいたします。

最後に、大規模災害時の孤立地域への対策についてです。

我が日高管内には、大津波ならずとも、数千人が孤立する陸の孤島になる地域があります。それは、えりもです。

日高管内浦河町からえりも岬の内側を通り、十勝管内浦幌町を結ぶ国道336号線は、その大部分がやはり海岸線を走っています。そのうち、日高管内様似町冬島からえりも町を通り、十勝管内広尾町音調津の区間をクローズアップしてお話いたします。

異常気象時の通行規制ということで、様似町冬島から様似町旭間の8.0キロメートル区間は、連続雨量100ミリメートルで、えりも町目黒から広尾町音調津間の11.6キロメートルは、連続雨量150ミリメートルで通行規制、つまり通行止めとなります。

そのため、令和4年度までの5年間に通行規制を受けたのは、冬島から旭間で7回、目黒から音調津間で32回でした。これを時間に換算いたしますと、延べではありますが、500時間以上、まさに500時間以上、つまり、5年間に20日間以上、通行止めとなるわけです。

加えて、近年の大規模災害といえば、平成23年3月の東日本大震災時です。このときには、やはり、国道の当該区域を含む、実に日高東部の浦河町、様似町、えりも町、そして十勝管内広尾町の93.4キロメートルにも及ぶ区間が通行止めとなりました。

この地域をイメージしてもらうために申し上げるならば、えりも岬をとがった二等辺三角形の頂点として、それぞれの長辺を35キロメートル延ばした広大な三角形部分、これが、大規模災害ならずとも、ふだんのちょっとした雨、雪、越波、交通事故の発生などで、陸の孤島となってしまうのです。

ちなみに、当該地域には約4500人が住み、働き、また、春夏秋冬を問わず、えりも岬などには多数の旅行者も訪れます。

高規格道路の日高道が様似町、えりも町に延伸される計画は、現状ございません。また、新たな道路インフラの整備をすとなれば、資金的なものの大きな負担もあるでしょう。

大規模災害が発生すれば、国道は通れない、港は津波で破壊され、空からヘリが入ってこようとも、風の町、えりもです。ヘリも簡単には寄せつけられません。となると、震災、津波など、災害直後からある程度インフラが復旧されるまで、これら地域への出入りは大変難しいのではないかと、私はそう実感しています。

そのため、この地域の住民の命を守るためには、地元期成会が要望する代替道路の整備、例えば、既存の林道などを整備して災害非常時の緊急ルートとして使用するなど、様々な対策を取ることができるのではないかと考えております。

そこで、海溝型地震により甚大な被害が想定される中、道としては、この地域がいつ何どき陸の孤島とならぬよう、今後どのような対策を取るべきと考えていらっしゃるか、お伺いいたします。

以上にて私の質問は終了いたします。

恐らく、天国から前道議の金岩武吉に御覧になっていただいたと思います。しっかり質問させていただきました。

以上でございます。（拍手）（発言する者あり）

○議長富原亮君 知事鈴木直道君。

○知事鈴木直道君（登壇）小林雄志議員の質問にお答えいたします。

最初に、日高山脈一帯の国立公園化に関し、保護と利用に向けた取組についてであります。国立公園化により、管理主体が道から国に替わり、国立公園管理の専門職であるレンジャーが配置され、一層の自然環境の保全が図られるとともに、国の直轄事業による施設整備も期待をされるほか、自然公園としてのブランド力が強化され、アドベンチャーツーリズムをはじめとした魅力的な利活用の推進や周辺の観光拠点との連携、国主導による国内外へのプロモーションなどにより、観光客の誘客も期待されるところであります。

道としては、こうしたメリットを最大限に生かし、自然を保護しつつ活用することで、地域資源としての価値向上と地域の活性化につなげていくことが重要と考えており、アポイ岳登山口園地など、既存の道有施設の適切な維持管理や改修など、受入れ環境の整備を進めていくとともに、国が設置を予定している協議会などを通じ、関係団体と連携しながら利活用を促進するなど、地域の魅力向上や活性化が実現されるよう取り組んでまいります。

次に、今後の競馬運営についてであります。ホッカイドウ競馬は、長年の赤字経営を経て、日高管内をはじめ、多くの皆様の御支援、御協力の下、収支構造の安定と経営の体質強化に向け、不断の経営改善に取り組み、平成25年度以降、単年度収支の黒字が続いているところであります。

道としては、競馬事業が将来にわたって安定的に運営できるよう、第3期北海道競馬推進プランに基づき、魅力あるレースの提供やファンサービスの向上による発売額の拡大に加え、老朽化した厩舎などの施設整備を重点的に取り組むこととしており、全国で唯一の産地競馬として、今後とも、関係者と一体となって、地域の雇用や経済の発展に寄与するとともに、ファンの皆様により一層愛されるホッカイドウ競馬を目指してまいります。

最後に、災害時における孤立地域への対応についてであります。国が行った全国調査によると、道内においても、日高管内のえりも町や様似町など、災害時に孤立する可能性がある地域が想定をされておりますが、道の地域防災計画においては、万が一、孤立状態が発生した場合に備え、物資輸送や救助活動などの応急対策を円滑かつ確実に実施するため、緊急輸送道路を指定するとともに、ヘリコプターや船舶等の活用について定めているほか、孤立地域を想定した防災訓練などにも取り組んでいるところであります。

また、海溝型地震に関する国の防災対策推進基本計画では、自助や共助、公助の取組を組み合わせた孤立可能性の高い地域への対応として、多様な通信手段や非常用電源の確保、食料などの生活物資等の備蓄を促進するなど、孤立に強い集落づくりを進めることとされております。

道としては、こうした国の計画も参考としながら、今後とも、市町村や北海道開発局、道警察、自衛隊等の防災関係機関と連携し、実践的な防災訓練を実施するなど、地域防災力の充実強化に取り組んでまいります。

なお、その他の御質問につきましては、担当の部長から答弁をさせていただきます。

以上でございます。

○議長富原亮君 環境生活部長加納孝之君。

○環境生活部長加納孝之君（登壇）日高山脈一帯の国立公園化に関し、これまでの道の対応などについてであります。令和2年に国が日高山脈襟裳国定公園の国立公園化の方針を決定した時点では、指定の予定時期は令和4年3月とされておりましたが、国、市町村など、関係行政機関や土地所有者の方々との調整に時間を要したことから、予定より遅れていたところであります。

本年6月、地元からの早期指定の要望も踏まえ、国から調整が整った市町村から令和6年中の指定に向け手続を進める方針が示され、地元での調整が進められた結果、7月に、全ての市町村から、公園内での行為規制などを定める地域区分の指定も含め、国立公園化に同意する方針が国に示され、現在、国立公園化に必要な手続が進められているところであります。

道では、その間、市町村などから課題や要望などをお聞きするとともに、調整に時間を要している地域を直接訪問いたしまして、地元の意向が公園計画に反映されるよう、国に働きかけを行ってきたところであります。

以上でございます。

○議長富原亮君 農政部長水戸部裕君。

○農政部長水戸部裕君（登壇）初めに、ホッカイドウ競馬の門別競馬場の再編整備についてであります。門別競馬場は、昭和57年に開設した競走馬のトレーニングセンターを改修し、平成9年から競馬場として運営をしておりますが、当初の施設整備から40年以上が経過しておりますことから、建物の老朽化が進むとともに、来場者スペースが狭いことに加え、敷地内に厩舎や住居、業務施設が混在するなど、競馬運営面からも様々な課題があるものと認識してございます。

このため、道では、一昨年3月に策定をした第3期北海道競馬推進プランに基づき、再編整備を行うこととし、多くの競馬ファンが楽しめるよう、来場者スペースの拡張に加え、騎手や調教師など関係者にとって住みやすく、働きやすい職場環境の下、安全で効率的な競馬が実施できるよう、今年度から、老朽化した厩舎の移転整備に着手し、順次、業務施設や住居などの整備を計画的に進めながら、ホッカイドウ競馬が将来に向けて安定的に運営できるよう努めてまいります。

次に、ホッカイドウ競馬の実施体制などについてであります。道では、競馬のノウハウを有し、産地の首長や農協の組合長などで構成しております北海道軽種馬振興公社に対し、競馬法に基づく国の承認の下、ホッカイドウ競馬の実施に関する事務を委託し、効率的な競馬の開催に努めているところでございます。

このたびの再編整備は、道が策定した第3期北海道競馬推進プランに基づき、同公社が事業主

体となって本年度から令和9年度までに順次実施することとしており、その整備費用につきましては、競馬事業の益金の一部を積み立てた競馬基金による充当を基本とし、具体的な金額と方法につきましては、競馬事業の経営状況などを踏まえ、毎年度、予算編成の過程で検討することとしてございます。

以上でございます。

○議長富原亮君 建設部長白石俊哉君。

○建設部長白石俊哉君（登壇）災害に強い道路ネットワークの整備についてであります。近年、道内におきましては、豪雨などによる自然災害が頻発・激甚化しているほか、日本海溝・千島海溝沿いで巨大地震の発生が懸念されるなど、大規模自然災害のリスクを抱える中、災害から道民の命や暮らしを守り、社会経済活動への影響を最小限にとどめるため、災害に強い道路ネットワークの整備は極めて重要と認識しております。

このため、道では、大規模地震時などにおいても円滑かつ確実な緊急輸送などが可能となるよう、代替ルートの整備や橋梁の耐震化など、国土強靱化の取組を推進するとともに、高規格道路の整備促進について国などに強く働きかけているところでございます。

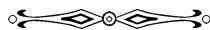
日高管内におきましても、現在、整備が進められている日高自動車道のさらなる整備促進について、関係自治体など一体となって要望するとともに、国道235号に並行する道道静内浦河線についても、整備に向け、地域との調整を進めてまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 小林雄志君の質問は終了いたしました。

議事進行の都合により、このまま暫時休憩いたします。

午後2時55分休憩



午後2時57分開議

○議長富原亮君 休憩前に引き続き、会議を開きます。

休憩前の議事を継続いたします。

木葉淳君。

○30番木葉淳君（登壇・拍手）（発言する者あり）通告に従い、知事並びに教育長に順次質問をさせていただきます。

まず初めに、新型コロナウイルス感染症対策について伺います。

3年に及ぶ新型コロナウイルス感染症への対応は、私たちの生活を一変させました。

未知のウイルスに対し、薬もワクチンもなく、ただただおびえ、外出を自粛。買物は家族の代表1名が入店。地域のありとあらゆる行事はなくなり、人と人とのつながりは失われました。陽性者はニュースとなり、SNSでは、人権侵害とも思われる誹謗中傷、非難の的となることもありました。

また、当初は、熱があっても4日たたないと病院に行けない、無症状でも入院、感染者が全く

いない地域でさえも一律の行動制限など、腑に落ちない対応が求められたこともありました。

人と人が集まることが、外出をすることが諸悪の根源のように言われ、飲食業や観光業などから働き手は離れざるを得なくなりました。

医療機関で働く方は、命を守る貴い職務を遂行しているにもかかわらず、家族が差別のような扱いを受けることもありました。

現在、道は、新たな感染症危機への備えとして、幅広い見地から意見を聴取するとして、有識者会議を設置しました。かねてから、我が会派から検証の必要性について訴えておりましたので、ようやく動き出したと、そのように考えております。

そこで、この検証作業が次の新たな感染症対策への実効性のある取組となるよう、以下、数点伺います。

まず、子ども、若者への対応についてです。

子ども、若者は、コロナの大きな影響を受けました。軽症者が多く、元気なのに行動制限、臨時休校やオンライン授業、思うように教育を受けられなかったわけです。

進学とともに一人暮らしをスタートさせたいけれども、進学先が休校となり、一人ぼつんと部屋の中。楽器の演奏を学びたいと進学したけれども、自宅でのオンライン授業、短大の2年間はほぼオンライン授業、学費を稼ごうにもアルバイト先も休業、実習やインターンの経験もできないまま就職。有識者会議の中でも、学校の一斉臨時休業はやむを得なかったが、コミュニケーション能力が欠如した世代ができてしまったことは、未来に対する大きな損失をつくってしまったとの発言がありました。

検証に当たっては、こうした経験をした子ども、若者の声を聞く機会を設けるべきと考えますが、知事の所見を伺います。

次に、多様な声の意見反映について伺います。

非正規の就業をされている方、女性の声は、どのように聞くのかということです。

コロナにより職場が休みになることで、収入面で大きな影響を受けたのは非正規職員の方々です。加えて、独り親家庭の場合は、学校休校等でその影響もさらに大きくなっていました。

コロナ対策として、道、国は、労働者に対して様々な支援を行ってきました。その額が十分であったかどうかは別として、団体等に所属をしていないがために声が届かず、支援の対象から漏れたり、遅れたりした方々がいます。

例えば、運転代行業の方々への支援については、他の運送業の方々に比べ、十分ではなかったと私は考えます。検証に当たっては、こうした支援の対象となっていない労働者の声を丁寧に聞き、次の感染症に備えるべきではないでしょうか。

また、有識者会議の構成員で女性は僅か1名。様々な事情があるかもしれませんが、男性が10人に対し、女性が1人、大きく違います。それぞれ団体の代表であることは理解できますが、バランスを考慮すべきではないでしょうか。

加えて、専業で家事をされている方など、団体に属していない業界の方々の声をどのように聞

くのか、伺います。

次に、北海道コロナ通知システムについてです。

感染対策として、道は、北海道コロナ通知システムを導入しました。国でもシステムを導入していましたが、道のシステムは、多くの施設の入り口で読み取り用QRコードとして目にしました。

道は、これまでの議会答弁において、一定の効果があつた、今後については専門家の方々の御意見も伺いながらとしましたが、現状、有識者会議の中でシステムに関する具体的な意見はありません。

知事は、新たな感染症対策として、北海道コロナ通知システムについてどう検証を行い、新たなデジタルツールの活用をどのように考えているのか、伺います。

次に、新たな感染症への対応について伺います。

道内で初めて感染が確認された2020年1月28日から5類移行前の本年5月7日までに、新規の陽性者は136万3137人と全国で9番目に多く、亡くなられた方は4610人と全国で3番目に多くなっています。幾度も感染拡大と収束を繰り返しながら、医療の逼迫を招きました。

こうした教訓を踏まえれば、広域分散型の地域性を持ち、医療資源が偏在する本道において次の感染症が発生した際、様々な事情から自宅等で療養せざるを得なくなった場合等にも、必要な医療が受けられる体制を整備する必要があります。知事の考えを伺います。

次に、「ココdemoお試しテレワーク！！」について伺います。

コロナ禍、道は、この間、道職員に対し、1人1台携帯電話を支給し、働く場所を問わないテレワークを推奨してきました。今定例会では、新たに「ココdemoお試しテレワーク！！」に取り組み、宿泊施設の個室等における在宅勤務までその対象を広げました。

こうした取組をはじめ、今後、さらにテレワーク環境を充実させることで、働き方改革の大幅な進展、それに伴い、入庁希望者も増加すると考えます。今後の方針について伺います。

次に、公共交通の活用について伺います。

コロナで行動制限がされる中、公共交通の利用率は大きく落ち込みました。

コロナ前の2019年に比べ、コロナ禍であった2021年のJR北海道の輸送人員はマイナス28.2%。こうした状況に対し、道は、沿線自治体と連携した利用促進の取組をはじめ、観光列車の取得や、ぐるっと北海道など公共交通利用促進キャンペーンによる需要喚起等の支援を行いました。

そこで知事に伺います。

鈴木知事、この間も知事は地方訪問などで全道を移動していますが、こうしたときこそ知事自らがJRを積極的に利用することで、公共交通の利用促進に向けたアピールをするべきではないでしょうか。知事の公共交通利用促進に対する考えを伺います。

次に、鳥獣被害対策について伺います。

初めに、ヒグマ対策です。

山間地がない私の地元・江別市でも、先月下旬以降、ヒグマの目撃情報が続いています。前回、4年前は78年ぶりのヒグマ目撃となり、大きなニュースとなりましたが、今回は、近隣市町村でも目撃が相次ぎ、前回ほど大きく報道はされていません。

足跡が確認された付近の野幌総合運動公園は、先月、インターハイが、そして、今月にはアジア大会に出場するトビウオジャパンの練習が行われるなど、日頃から多くの方が訪れており、早急な対策が必要です。

道は、振興局ごとに設置しているヒグマ対策連絡協議会を通じ、具体的な対策や市町村の枠を超えた体制などについて助言、地域におけるヒグマ対策の円滑な推進に努めると、これまで答弁をしていますが、札幌市、江別市、北広島市の3市にまたがる野幌森林公園周辺での出没に対し、道のリーダーシップを求める強い声があります。これまでの対応と今後の取組について伺います。

次に、アライグマです。

1993年、道内で初めて農業被害が報告されて以降、年々増加し、直近のデータでは1年に約2万5000頭も捕獲され、道内164市町村でその姿が確認されるほどとなっています。急速な生息域の拡大です。

私の地元でも、スイートコーンなど、多くの農業被害が出ており、2021年度の全道の被害額は約1億4900万円と過去最高を記録しています。

現状、アライグマの捕獲については、3月から6月を春期捕獲推進期間とし、市町村に呼びかけを行っています。

また、本年3月、道は、北海道アライグマ捕獲プログラムを策定し、アライグマ対策の最終目標である、野外からの排除に取り組んでいます。ですが、鳥獣被害対策は一つの市町村で行っても効果はありません。アライグマにとっては、市町村の認識はなく、移動をしています。広域自治体の道として積極的な取組を求める声があります。

そこで、対策協議会や研修会等の開催を含め、道のこれまでの取組と今後の対策を伺います。

次に、観光振興について、まずは、アドベンチャートラベルについて伺います。

先日、アドベンチャートラベル・ワールドサミットがリアル開催されました。

アドベンチャートラベルの導入に伴い、新たなガイド制度の動きも進み、7月18日からはアドベンチャートラベルガイドの認定の申請も始まり、新たに11人が認定を受けました。

こうした中、やはり、観光は、何より安全が保障されていなければいけません。事故があったときの責任がガイド一人に向かうようなことはあってはなりません。

道として、本道のアドベンチャートラベルの安心・安全対策に対する取組を伺います。

あわせて、そもそも道民に対するアドベンチャートラベルの周知が不足し、アドベンチャートラベルとは何か、どのようにすれば参加できるのか、そういった疑問の声を今なお伺います。道民への周知について伺います。

次に、観光船の安全対策について伺います。

今月、運輸安全委員会から、旅客船「KAZUI（カズワン）」沈没事故に対する事故調査報告書が示されました。その中で、今後の再発防止策として、旅客が直接海水に触れない救命設備の開発等が掲示されました。当時の海水温が4度ということを考えれば、当然の報告と思います。

こうした海難事故は、水面温度が高い時期にも起こり得ます。

また、昨年起きた知床での観光船事故で、いまだ6名の方が行方不明となっています。そこで、例えば、万が一、事故に遭った場合でも、直ちに救出に向かえるよう、観光船等で救命胴衣を着用する場合には、GPSの装着を義務化することが有効と考えますが、所見を伺います。

次に、農泊についてです。

本年3月に閣議決定した観光立国推進基本計画では、地方誘客促進等をキーワードとして、農泊の推進に係る目標として、農泊地域での年間延べ宿泊者数を2025年度までに700万人泊とすることにより、農山漁村の活性化と所得向上を目指すことが掲げられています。

この目標達成に向けては、本道が進めるアドベンチャートラベルとの一層の連携が重要と考えますが、今後の道の取組方針を伺います。

次に、障がい者雇用についてです。

初めに、知事部局での障がい者雇用の取組と現状について伺います。

北海道では、障がい者雇用の促進に向け、北海道職員に係る障がい者活躍推進計画を策定し、障がい者の活躍の場、就労の場の拡大等に向けた取組を行っています。

昨年の中第4回定例会予算特別委員会において、私から、今後の障がい者雇用に向けた方針及び取組について伺い、道からは、障がい者雇用の一層の推進に取り組むとの答弁がありました。

働く意欲のある重度障がいを抱える方も含め、多様な働き方に取り組むなど、道が民間企業に率先して障がい者雇用を進めていくべきです。

直近の知事部局における障がい者実雇用率は、目標の2.6%を上回る2.84%となっておりますが、この数値はさらに上げていかなければならないと考えます。

計画の推進に向けた新たな取組、今後の方針について、知事に伺います。

次に、教育庁における障がい者雇用の取組と現状についてです。

教育庁においても、北海道教育委員会障がい者活躍推進計画を策定し、障がい者雇用の促進に向け、正規職員の採用や道立学校に非常勤職員として環境整備員を配置するなど、取組を行っていますが、直近の教育庁における障がい者雇用率は、目標の2.5%をやや下回る2.46%です。

教育庁は、今後の障がい者実雇用率を確実に上げ、目標を達成する必要があると考えますが、現状の課題認識と今後の取組方針について伺います。

次に、大雪対策です。

初めに、通行止めに対する情報発信について伺います。

本年1月25日から26日にかけて、石狩圏は暴風雪に襲われ、国道、道道が通行止めとなりました。

当別町では、SNSで、車での移動や外出自粛を呼びかけ、町民は無事でしたが、町外からのドライバーや外国人観光客の車、計26台が町道へ迂回したことにより、相次いで立ち往生となりました。

災害時の情報発信は、何より重要ですし、誰もが受け取りやすい発信が必要です。

道の暴風雪時のこれまでの情報発信と今後の対応について伺います。

次に、災害級の降雪時の対応についてです。

この夏、道内は、連日、記憶にないほどの猛暑に見舞われました。こうした中、地元の方々からは、2年前のことが思い出されると伺います。

2年前も猛暑が続き、その冬、記憶にないほどの大雪が数度にわたり石狩圏を襲いました。度重なる豪雪により、JRや路線バス等、公共交通機関は長期の運休、私も議会への出勤を自家用車で行うことを余儀なくされました。

しかし、道路は、除排雪が追いつかない上に、日常、公共交通機関を利用しての通勤者が自家用車で通勤したこともあり、札幌市内へ向かう道は各所で大渋滞が発生しました。排雪用のダンブカーも目的地になかなかどり着けない事態となりました。

災害級の降雪時は、例えば、企業や出勤時に公共交通機関を利用しているの方々に対し、出勤抑制を強く呼びかける必要があるのではないのでしょうか。2年前の教訓を生かした今後の取組について伺います。

最後に、ラピダス進出に伴う課題について伺います。

我が会派の代表質問や先週行われました一般質問においても、次世代半導体産業の道内進出に伴う課題について伺いました。

半導体製造には洗浄用に大量の水を使用、水を使うということは、どこかに排水をすることになります。現状、排水については千歳市で処理され、その後、千歳川へ排水されるとのことですが、排水に含まれるPFASは、水や油をはじき、熱にも強く、化学的に安定しているなどの物質の総称で、1万種以上あると言われています。

その安全性については、確定的な知見はまだありません。つまり、安全か危険か、まだ分からない物質です。安全か危険か分からない物質が排水に含まれるということは、下流に位置し、水を利用する流域に住む住民に大きな不安が生じます。

江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、南幌町、長沼町の4市2町には、約35万人が暮らし、そして農業も盛んです。また、河口には漁業の盛んな石狩市があります。

そこで3点伺います。

まず、排水についてです。

現在、取水については、有識者会議を開催し、10月に決定すると思われませんが、一方で、排水についてはどのように進めていくのでしょうか。

次に、排水に関する市町村への説明についてです。

流域自治体への説明はどのように行われるのでしょうか。流域自治体の11市10町1村とはネッ

トワークを構成していますが、これまでどのような議論や情報提供が行われてきたのでしょうか。あわせて、住民への説明をどのように行うか、伺います。

最後に、住民の安心、安全に対する知事の決意について伺います。

仮に千歳川に排水ということになれば、先ほども申し上げましたが、約35万人が居住をしています。住民の安全確保に向けた知事の決意を伺います。

以上、再質問を留保し、私の質問を終わります。（拍手）（発言する者あり）

○議長富原亮君 知事鈴木直道君。

○知事鈴木直道君（登壇）木葉議員の質問にお答えいたします。

最初に、コロナ対策に関し、まず、子どもたちへの影響などについてであります。道では、これまで、中高生を対象にアンケート調査を行ってきたほか、コロナ禍における不安や未来をテーマに、子どもたちの意見交換の場を設け、新型コロナウイルス感染症に関する情報提供の充実や、経済的に困窮した方々への支援などについて提言を受けたところであります。

また、現在、北海道感染症対策有識者会議で、学校における一斉臨時休業や感染対策など、学校教育活動に関して御議論いただいているほか、アンケート調査を通じて、小中学校の校長会やPTA連合会といった教育分野の団体などからも幅広く御意見を伺っております。

引き続き、こうした御意見等を丁寧に分析し、新型コロナが子どもや若者たちに与えた影響も考慮しながら検証作業を進めることにより、新たな感染症危機への備えにしっかり取り組んでまいります。

次に、新興感染症等への対応についてであります。今年度、道が策定する感染症予防計画には、国の基本指針等に基づき、新型コロナウイルス感染症への対応を踏まえつつ、新興感染症等の発生・蔓延時における取組として、自宅療養者等に対し、往診や電話診療、オンライン診療や訪問看護などにより、適切な医療が提供できるよう、医療体制の確保についても盛り込むこととしております。

このため、道としては、計画策定に当たり、医療機関や関係団体などで構成する北海道感染症対策連携協議会や、新型コロナへの対応を検証している北海道感染症対策有識者会議の御意見も伺いながら、新興感染症等の感染状況に応じ、在宅医療も含めた医療提供体制が平時から確保できるよう、しっかり検討を進めてまいります。

次に、公共交通の利用促進についてであります。道では、日常的にマイカー通勤等をしている方々に鉄道やバスなどの利用を働きかけるノーカーデーといった取組を進めるとともに、鉄道活性化協議会を通じて、子ども鉄道乗車体験やサイクルトレインのモニター運行など、公共交通の利用促進に向けて、沿線自治体と連携して取り組んでまいりました。

先般、私自身、道東へ地域訪問した際、釧網線に乗車し、鉄道の魅力を感じるとともに、地域の特性に応じた利用促進などの取組を継続していくことの重要性を強く認識したところであり、引き続き、本道の鉄道が有する魅力や重要性などを発信し、さらなる需要喚起を図るとともに、地域の関係者と一体となって、知恵と工夫を凝らした様々な取組を展開しながら、公共交通の利

用促進を図ってまいります。

次に、道における障がい者の雇用についてであります。道では、北海道職員に係る障がい者活躍推進計画に基づき、障がいのある職員が長期間にわたり意欲と能力を発揮できるよう、これまで、勤務環境の整備や相談窓口の設置のほか、テレワークや時差出勤といった柔軟な働き方の推進、会計年度任用職員としての採用など、障がいの程度や特性に応じた支援体制の充実や環境整備に取り組んでいるところであります。

また、今年度からは、新たに、障がいのある職員への理解を深め、受入れに必要な知識等を身につけるためのケアマネジメント研修を実施しているほか、道の採用ポータルサイトで障がいのある職員の活躍事例を発信し、受験者の確保に向けた取組も進めているところであります。

道としては、今後とも、障がい者を対象とした採用試験を計画的に実施していくことはもとより、こうした取組を通じた職場環境の整備や職員の理解促進などに努めながら、障がい者雇用の一層の推進に取り組んでまいります。

次に、雪害時の対応についてであります。昨年2月に発生した札幌圏の大雪の教訓等を踏まえ、道や関係機関では、同年6月に、雪害対策に反映すべき様々な対応策などを盛り込んだ報告書を取りまとめたところであります。

これらを踏まえ、各交通事業者は代替輸送手段の確保、また、各道路管理者は除排雪の優先確保路線の設定を行うなど、輸送障害対策等の強化に取り組んでいるところであります。

さらに、報告書では、大雪時において、道や市町村、経済団体から、公共交通利用者の方々に対して、テレワークの実施やマイカー通勤の自粛など、移動自粛の呼びかけを行うこととしているところであり、道としては、この冬においても荒天が予想される場合や雪害が見込まれる場合には、雪害対策連絡部を招集し、地域全体で連携して対応することで被害や影響の最小化に努め、道民の皆様への安全、安心な冬の暮らしの確保と社会経済活動の維持が図られるよう取り組んでまいります。

最後に、ラピダス社の進出に伴う環境影響についてであります。ラピダス社からは、本年5月に開催されたプロジェクト説明会で、PFASのうち、PFOSとPFOAについては、既に半導体の製造材料からは全廃されており、工場に持ち込むことはないとの説明があったところであります。

現在、国では、その他のPFASを含め、総合的な対応策の検討を進めており、道としては、その検討状況などについて、引き続き、道民の皆様に対し広く情報提供を行い、理解促進に努めるとともに、各種環境関連法令に基づく指導などを通じ、良好な水環境の保全に向けて、千歳市とも連携しながら、環境対策が適切に実施されるよう対応してまいります。

その他の御質問につきましては、担当の部長から答弁をさせていただきます。

以上でございます。

○議長富原亮君 保健福祉部感染症対策監佐賀井祐一君。

○保健福祉部感染症対策監佐賀井祐一君（登壇）新型コロナウイルス感染症対策に関し、新型コ

ロナによる影響を受けた方々の意見等についてでございますが、3年以上の長きにわたり、新型コロナウイルスにより、生活困窮者や若者、独り親世帯の方々などの生活は大きく影響を受けたことから、道では、各種給付金による経済的支援や就労支援などといった生活の下支えに努めてきたところでございます。

現在、医療、介護や教育、経済、労働などの分野から成る北海道感染症対策有識者会議におきまして、こうした道の対応について検証を進めている中、新たな感染症危機が生じ、社会経済活動が停滞した場合には、その影響を大きく受ける生活困窮者の方々に対する速やかな支援を国に要望すべきなどといった御意見をいただいているところでございます。

また、アンケート調査を通じ、事業者や生活困窮者などへの支援策について、道民の皆様や市町村、団体の方々からも幅広く御意見を伺っているところでございまして、こうした調査結果をきめ細かく分析するなどしながら、しっかりと検証を進めてまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 経済部長中島俊明君。

○経済部長中島俊明君（登壇）初めに、コロナ通知システムについてであります。本システムは、令和2年5月の運用開始以降、登録事業者数は約6万件、累計利用者数も約50万件に上り、道民の行動変容を促すなどの感染防止対策として一定の効果があつたものと認識しております。

道では、積極的疫学調査の対象が医療機関や高齢者施設等に重点化されたことから、国の全数届出の見直しをきっかけとして、令和4年9月25日をもって本システムを廃止いたしました。運用の経過等につきまして、北海道感染症対策有識者会議において検証を進めているところであり、その検証結果を、デジタルツールを含めた今後の効果的、効率的な情報活用に生かしてまいります。

次に、ラピダス進出に伴う課題に関し、市町村等への説明についてであります。道では、ラピダス社と市町村等の円滑な情報共有を図るため、千歳市や周辺21市町村を構成員とする市町村ネットワークを本年7月に設置し、市町村からのラピダス社等への提案や、工場建設に係る状況、さらには、道の取組等の情報提供を行ってきたところでございます。

工場からの排水につきまして、ラピダス社からは、法令で定める基準値を満たすよう、自社で処理を行った上で下水処理場に接続するとの考え方を示されておりますが、千歳市の検討状況を踏まえ、市町村ネットワークも活用しながら、千歳市やラピダス社と連携し、地域の皆様に必要な情報提供が行われるよう努めてまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 総務部職員監谷内浩史君。

○総務部職員監谷内浩史君（登壇）道職員のテレワークの推進についてであります。道では、これまで、モバイルパソコンや公用スマートフォンを活用いたしましたテレワーク環境の整備のほか、「テレワークデイズ」の実施や実践事例集の配付、普及啓発のためのセミナーなどを通じ、全庁的なテレワークの活用促進に取り組んできたところであります。

また、今年度は、実施場所の拡大に向け、セキュリティー環境が整った旅行先のホテルや親族の住宅等での試行的な実施にも取り組んでおり、今後、職員のニーズや課題などを検証することとしております。

こうした中、今般、人事院では、在宅勤務等手当の新設について勧告するとともに、テレワーク時の勤務管理や健康管理等に関するガイドラインを本年中に策定することとしたところであります。

道といたしましては、こうした国の動向も注視しながら、テレワークの一層の定着に向けた取組を進め、職員が働きやすい魅力ある職場づくりにつなげてまいります。

○議長富原亮君 環境生活部長加納孝之君。

○環境生活部長加納孝之君（登壇）鳥獣被害対策に関し、まず、ヒグマ対策についてであります。8月中旬以降、札幌市、江別市、北広島市の境界付近にある野幌森林公園の周辺に、ヒグマの目撃が相次いだことから、道では、3市、協議の上、8月18日、公園とその周辺を対象にヒグマ注意報を発出し、地域住民に注意を呼びかけたところであります。

また、8月24日と30日には、道が、3市の猟友会、北海道博物館、さらには、ヒグマ専門人材バンクの専門家を招集し、対応を協議した結果、出没している個体は、人を恐れない問題個体として確認した上で、捕獲に向けて取り組むこととしたところであります。

道といたしましては、引き続き、住民の皆様への安全、安心な暮らしを守ることを第一に、注意喚起を行いながら、問題個体の捕獲に向けて、関係機関と十分連携を図り、取り組んでまいります。

次に、アライグマ対策についてであります。道では、これまで、アライグマの根絶に向けて、市町村や農業団体などと連携しながら春の一斉捕獲を推進するとともに、振興局ごとに捕獲技術研修会や被害対策協議会を開催し、人材育成や先進的な取組事例の情報共有など、様々な対策に取り組んできたほか、本年3月には、地域での効果的、効率的な捕獲を支援するためのアライグマ捕獲プログラムを策定したところであります。

広範囲を移動するアライグマに対しては、複数の市町村の連携体制の構築が重要でありますことから、道としては、今年度、市町村職員などを対象に、捕獲プログラムに基づく具体的な捕獲の進め方などを習得いただく講習会を開催するほか、プログラムを広域的に展開するためのモデル事業といたしまして、市町村や関係機関で構成する協議会を設置し、専門家による捕獲技術の指導や近隣市町村が連携した捕獲の実践などを行うこととしており、今後は、モデル事業の成果を踏まえ、より効果的で効率的な捕獲手法を全道に展開し、アライグマ対策のさらなる強化に取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 経済部観光振興監槇信彦君。

○経済部観光振興監槇信彦君（登壇）観光振興に関し、アドベンチャートラベルについてであります。観光、中でも自然に親しむアドベンチャートラベルは、旅行者の安全確保を含めた要求

レベルの高い顧客への対応が求められることから、道では、今年7月に運用を開始いたしました北海道アドベンチャートラベルガイド認定制度の下で、救急救命を含めた安全管理に関する研修等を通じ、国際的にも評価されるガイドの育成を図るなど、安全対策の充実に努めております。

また、観光振興機構と連携し、アドベンチャートラベルのポータルサイトにおいて、その魅力を伝える映像やコースを紹介するとともに、広報紙「ほっかいどう」や地域情報誌の活用、メディアとタイアップした情報番組などを通じ、道民の皆様への周知を図ってきたところであり、今後、ポータルサイトで認定ガイドや旅行商品を紹介するなど、アドベンチャートラベルの一層の普及に取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 総合政策部交通企画監宇野稔弘君。

○総合政策部交通企画監宇野稔弘君（登壇）観光船の安全対策についてでございますが、昨年4月に発生した知床遊覧船の海難事故を受け、国では、有識者や関係団体で構成します知床遊覧船事故対策検討委員会におきまして、昨年12月に、旅客船の総合的な安全対策といたしまして、船舶の安全基準や運航事業者の安全管理体制などの構築、さらには、国の監査、処分の強化など66項目から成る改善策を取りまとめたところでございます。

この中では、救難信号や位置情報を衛星等に発信する携帯型発信器の設置とともに、知床沖など、低水温の海域において船が浸水、沈没した場合には、乗客などが海水に触れずに避難することが必要であるとの考えの下、落水せずに乗り降りが可能な改良型救命いかだなどの設置の義務づけが提言されたところであり、国では、乗客の避難を確認した上で、携帯型発信器を用いて位置情報を発信することが有効であるとし、来年4月からの義務化を予定しております。

道といたしましては、二度とこのような悲惨な事故が起こることがないように、これらの安全対策が確実に実行されることが何よりも重要と考えており、引き続き、旅客船の安全運航の確保について、国の対応を注視しながら、必要な対応を行ってまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 農政部長水戸部裕君。

○農政部長水戸部裕君（登壇）観光振興に関し、農泊の推進についてであります。農泊は、農村と都市住民との交流を通じて、農業に対する理解の促進や、受入れに伴う地域経済への貢献など、農村地域の活性化を図る上で重要な取組であり、道では、その推進に向け、アクティビティ、自然、異文化体験を組み合わせた旅行形態であるアドベンチャートラベルと連携し、豊かな自然と食、農業体験などといった農村ならではの魅力をコンテンツとして利用していく必要があると考えてございます。

このため、こうしたコンテンツがアドベンチャートラベルの体験メニューとして広く活用されるよう、SNSによる情報発信に加え、農泊に取り組む協議会に対する道内外の優良事例の紹介、地域の新たなコンテンツの発掘や体験メニューの開発に向けた研修会の開催など、農泊のより一層の推進に向けた取組を進め、農村地域の活性化に努めてまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 総務部危機管理監古岡昇君。

○総務部危機管理監古岡昇君（登壇）雪害時の情報発信についてでございますが、道では、関係機関とともに取りまとめた報告書を踏まえ、昨年の冬から、道民の皆様や観光客の方々が、気象情報や道路交通情報、交通機関の運行状況などに関する各機関の情報提供サイト等をワンストップで閲覧できるリンク集を作成したところでございます。また、荒天が予想される場合等においては、その活用を繰り返しSNSで発信するなど、周知の強化を図っているところでございます。

また、雪害対策連絡部の活動強化の一環として、本年1月に石狩振興局管内で発生した暴風雪による車両の立ち往生事案を含め、昨年の冬に発生した雪害につきまして、対応が終了した都度、北海道開発局、NEXCO東日本などの道路管理者や関係市町の実務者などと振り返りを実施しており、情報発信の取組についても意見交換を行っているところでございます。

道といたしましては、今後とも、関係機関や市町村と連携をし、各機関が担う役割を共有しながら、事前の訓練や事後の振り返りを積み重ねるなど、情報発信を含めた雪害対策の充実強化に努めてまいります。

○議長富原亮君 建設部長白石俊哉君。

○建設部長白石俊哉君（登壇）ラピダス進出に伴う課題に関し、工場からの排水についてでございますが、2025年の試作ライン稼働時には、1日当たり4000立方メートルの排水量が見込まれ、千歳市の既存の下水処理場で処理する計画となっているところでございます。

2027年の量産開始時には、これを上回る排水量が見込まれますことから、下水道施設における整備計画の見直しについて、現在、市が主体となって検討を進めております。

道といたしましては、必要となる処理場や下水管の規模などについて、市と協議を行っているところであり、引き続き、国との調整や技術的な助言などを行ってまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 教育長倉本博史君。

○教育長倉本博史君（登壇）木葉議員の御質問にお答えをいたします。

障がいのある方の雇用などについてでございますが、障がいのあるなしにかかわらず、誰もがその能力と適性に応じた雇用の場に就き、自立した生活を送ることができる社会の実現は重要であり、教育現場において児童生徒の身近に障がいのある教職員がいることは、共生社会に関する自己の考えを広げ深めるなどの教育的意義も期待されるところです。

道教委では、これまで、実習助手や非常勤職員への採用、教員や事務職員の採用における特別選考の実施などに取り組んできておりますが、雇用の大部分を占める教員については、小学校において一人の教員が大半の教科を担当していることなどの業務の特性や、教職課程で学ぶ障がいのある学生数が少ないことなどから、採用が進んでいないことが課題となっております。

このため、今後とも、採用職種の拡大を検討するとともに、障がい者活躍推進計画に基づき、障がいのある方が働きやすい職場環境づくりに努めるほか、教員などへの志望意欲を喚起するた

め、道内各地で活躍する障がいのある職員からのメッセージを紹介するなどして、雇用の促進に取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 木葉淳君。

○30番木葉淳君（登壇・拍手）（発言する者あり）ただいま答弁をいただきましたが、再質問をいたします。

まず、新型コロナウイルス感染症対策の検証についてですが、知事からは、2020年12月に中高生を対象としたアンケートや、21年7月に中高生と意見交換を行ったとの答弁がありましたが、このアンケートや意見交換は、検証に向けたアンケート、意見交換ではありません。コロナが5類になる前のもので、それをもって、検証に向けた子ども、若者の声とはならないのではないのでしょうか。

また、検証に向けて、現在、有識者会議の中で学校教育活動について議論いただいている、小中学校校長会やPTA連合会といった教育分野の団体から意見を伺っているとの答弁でしたが、それは、大人のフィルターを通した子どもの声です。コロナ禍でかけがえのない青春時代を過ごした子ども自身の率直な声を聞くことが重要ではないのでしょうか。

感染が全国に拡大する中、子どもたちは、元気なのに学校に通うことができなくなり、勉強のみならず、目標としていた大会やコンクールの中止、濃厚接触者となるから大会を出場辞退など、多くの出来事が子どもたちに起きました。

若者については、1年以上前から晴れ着の予約をしていた成人式がなくなってしまったり、結婚披露宴を何度も何度も延期し、そもそも仲間との出会いや交流の機会を失った若者もいます。

先日、ある大学生と話す機会がありました。中学校の卒業式は、保護者や在校生のいない中での卒業式。入学した高校は、海外で修学旅行を行うとのことで、語学の勉強ができると思っていた。ところが、コロナで行き先が国内になり、そして、それも中止。海外での修学旅行用に積み立てた費用での道内での修学旅行。将来への目標を失いかけて、やり場のない気持ちの矛先に、やりきれない気持ちに陥った当事者の声を聞き、検証に生かしていくことが次の感染症に備えることにつながるのではないのでしょうか。

なおみちカフェのように膝詰めで、知事自身が子ども、若者と向き合い、その思いを聞く場面があってもよいのではないのでしょうか。

さらに広げていけば、独り親家庭の保護者の方々や、先ほども申し上げましたが、有識者会議の構成員、女性が1人しかいません。こうした方々と話す場を持つべきだと考えますが、知事の所見を伺います。

次に、アドベンチャートラベルの安全、安心について先ほど伺いましたが、アドベンチャートラベルの安心、安全をガイドのみに託するのは難しいのではないかという趣旨の質問でした。その中で、ガイドは研修を受けているから大丈夫という答えでは、はい、そうですねと、私はなかなか言えません。

アドベンチャーtravelには、北海道の雄大な自然を生かしたトレッキング、サイクリング、グライダーなど、様々な活動があります。北海道の大自然は、時に私たちに大きな感動を与えてくれます。その一方で、時には、私たちに牙をむき、経験のない恐怖を感じさせることもあります。

先日も、自転車でのツーリング大会で大きな事故がありました。トレッキング、グライダー、マリンスポーツ、これらの事故の話も記憶に残っています。

ガイドは研修を受けているから大丈夫。ガイドの一人にアドベンチャーtravelの安心、安全を任せてよいのでしょうか。道は、研修を行い、認定するだけで大丈夫なのでしょうか。

安心、安全の担保に向けた道の取組について、知事に伺います。

以上、再々質問を留保し、私の質問を終わります。（拍手）（発言する者あり）

○議長富原亮君 知事。

○知事鈴木直道君（登壇）木葉議員の再質問にお答えいたします。

最初に、新型コロナウイルス感染症による影響を受けた方々の意見などについてであります。道では、これまで、中高生との意見交換の実施をはじめ、有識者会議において、子どもたちや生活困窮者、独り親世帯の方々への影響や支援策などについて御意見を伺ってきたところであります。

また、アンケート調査などにより、道民の皆様や市町村に加え、教育や福祉の分野、女性活躍を推進している団体などからも幅広く御意見をいただいております。

今後とも、様々な機会を通じて、子どもや若者たち、女性など、新型コロナによる影響を受けた多様な方々の声を伺いながら、次の感染症危機への備えなどに生かしてまいります。

次に、アドベンチャーtravelの安全対策についてであります。道としては、今年度より運用を開始したガイド制度の下で、安全管理に精通したガイドの育成を進めていくほか、ツアーを催行する旅行会社には、旅行者の安全面に十分配慮した旅行商品の企画、販売に加え、ツアー参加者に事前の情報提供や注意喚起を行った上で、旅行者にそれぞれのスキルに応じた難易度のツアー選択を促すよう求めるなど、安全、安心の確保に必要な取組を進めてまいります。

以上でございます。

○議長富原亮君 木葉淳君の質問は終了いたしました。

以上をもって本日の日程は終了いたしました。

9月26日の議事日程は当日御通知いたします。

本日は、これをもって散会いたします。

午後3時54分散会