

平成29年 第4回定例会一般質問（平成29年12月8日）

◆12番北山議員 ちとせの未来を創る会、北山敬太です。

今回、私は後世に、しっかりと継承しなければならない千歳の2つの財産について質問をさせていただきます。

一つは新千歳空港、もう一つは青葉公園です。一市民としての思いも重ねながら、1点ずつ伺ってまいりますので、何とぞ真摯な御答弁をよろしくお願い申し上げます。

大項目1、新千歳空港の利用促進について、中項目の1点目、道内7空港一括民営化に関して、現状での疑問点を端的にお伺いいたします。

まず、1点目として、現在進行している新千歳空港を含む道内7空港一括民営化については、来年度に選定される特定目的会社、いわゆるSPCが、それぞれ管理者の違う空港同士を、一括して2020年度から管理運営することになりますが、各空港管理者及び空港所在自治体の中で、意識共有と合意形成は、既に調っているのでしょうか。

2点目として、現状、千歳市としては、道内7空港一括民営化について、ピンチと捉えているのか、チャンスと捉えているのか、理由も添えてお示してください。

3点目、北海道空港株式会社に対する出資金を引き揚げたことで、これまで長

年築いてきた空ビル運営会社との太いパイプが、一旦途切れることとなりますが、新たに選定されるSPCとの関係性構築と、空港所在自治体としての影響力を維持していくために、どのようなビジョンを持っておられるのでしょうか。

4点目、運営権委託における基本原則では、黒字空港による赤字空港への補填は認めないこととされておりますが、財務諸表上では、毎年度、各空港ごとの決算が明示され、新千歳空港の営業利益は、他の赤字空港の設備更新や運営費には回らないという認識でよろしいのでしょうか。

5点目、今後選定される新運営会社は、公募のときに条件提示した新千歳以外の6空港の利用促進と黒字化に力を入れていくものと考えます。これまでのように、新千歳に特化した資本投資や路線誘致は難しくなると思いますが、どう分析をされているのでしょうか。

次に、中項目の2点目、空港を活用した経済戦略。

今、インバウンドブームに沸く北海道の中で、ひととき目覚ましい発展を続けている自治体が、後志振興局管内のニセコ町です。日本政策投資銀行が一昨年公表した北海道市町村観光ランキングでは、全道110番目という人口規模でありながら、総合得点では、北見市やお隣の苫小牧市を抑え、堂々13位に入っております。

ちなみに、このランキングで、千歳市は8位となっています。

ニセコ町の片山町長は、たくさんの観光客を道外、海外から運んできてくれる新千歳空港は、私たちにとって大きな財産であると常々おっしゃっているそうです。

北海道の統計によると、昨年のニセコ町の外国人宿泊者の延べ人数は20万4,494人で、千歳市は13万13人でした。

しかし、20年前の1997年の同じデータを見ますと、我が千歳市が延べ2万4,643人の宿泊者数であるのに対し、ニセコ町はわずか532人です。千歳市も20年間で5.3倍の伸びを示しましたが、ニセコ町の伸び率は384倍です。

3年後の2020年には、海外大手のリッツ・カールトンがニセコ町でホテルを開業することが決定していますが、片山町長は、北海道新幹線の札幌延伸を契機に、空路、陸路両面からのアクセスを充実させ、名実ともに世界のスキーリゾートを目指すとのことでもあります。

新千歳空港から100キロメートル以上も離れた小さな町が、なぜ、ここまで急速に発展を遂げられたのか。そこには、自治体として、しっかりと戦略を持ち、民間活力、いわゆる外の力を最大限に活用し、行政は、受け入れに当たっての制度設計や基盤整備に特化したことが要因と感じます。

当市も、この姿勢に習うところが大きいものと感じ、お尋ねをいたします。

まず、1点目、千歳市は、これまでも空港所在地という地の利を生かして、企業誘致や観光プロモーションなどを重ねてまいりましたが、空港民営化まで、あと2年余り、北海道新幹線開業まで、あと12年余りというタイムスケジュールの中で、これからの社会情勢や交通インフラ体系の変化に即して、どのように産業振興や観光振興の施策展開を変えて対応されるのか。

既に取り組んでいる事例、既に計画し、次年度以降に取り組むことが決定している事例、決定には至っていないが、構想している事例の3つに分けて例示をお願いいたします。

2点目、地方創生戦略においては、地域資源を掘り起こし、それに磨きをかけ、外部に向けて発信することが必須の3大要素と言われております。

新千歳空港のみならず、一括民営化する残り6空港、また、民営化にならない北海道管理の6空港においても、空港周辺自治体で、これからの生き残りをかけた地域振興策とプロモーションが激化していくだろうと予想されます。

先ほどのニセコ町の事例を見ますと、域外や海外の人々を町のプロデューサーとして受け入れ、新たな発想や民間の資本投資によって、3大要素を見事に克服しています。全国の自治体で初の自治基本条例となるニセコ町まちづくり基本条例を策定して、住民との情報共有や住民参加型のまちづくりを制度化し、NPO法人主体で地域意見をまとめるという、徹底したアウトソーシングでスピ

ーディーなまちづくりを展開しています。

当市の場合、このような長期的、具体的戦略が極めて乏しいと感じるところですが、今後、空港所在地という地の利を最大限に生かした自治体セールスを行っていく観点から、このような民間投資や外部の知恵の活用を積極的に図っていく考えはないのか、お伺いいたします。

3点目、新千歳空港周辺の経済発展を視野に入れたとき、地元としても、積極的に空港の利用促進を考えるべきであり、他の交通インフラとのジョイントや、近隣、周辺自治体の持つ資源も最大限に活用することが必要と考えるところですが、周辺自治体との連携や情報共有について、市としての取り組みや考えがあるのか、お示してください。

中項目の3点目、交流空白地域との連携強化。

去る9月30日、私は、沖縄県那覇市で開かれた交流と連携フォーラム2017に参加をいたしました。

この会議は、主に、沖縄、九州地方の団体や、空路でつながりのある全国の空港周辺自治体関係者、企業関係者などが多数集結した中で、戦略的な空港間の交流と連携をテーマとして、昨今、台頭著しいLCCなどの安価な交通機関を活用し、全国各地と、多様な交通ネットワークを介してつながることを目的として開かれたものです。

私も、このフォーラムの中で、新千歳空港の将来展望と連携空白地域との交流促進を主題としたプレゼンテーションをさせていただいたところ、参加者から予想外に大きな御賛同をいただきました。

新千歳空港の乗降客数が、平成27年に初めて2,000万人を突破し、特に国際線は前年比22%増と大きく躍進をしております。

国内線は、現在、1日当たり200便弱が就航しておりますが、行き先と便数を見ると、乗降客数の約半数を占める羽田線を除けば、1日当たり10便以上のフライトがある路線は、成田21便、大阪伊丹11便、関空16便、中部18便、仙台16便に限られています。

また、エリア別の道内への観光入り込み客数を見ますと、東北が2%、北陸信越が1%、中部5%、中国1%、四国1%、九州3%、沖縄ゼロ%のとおり、関東、関西以外の多くのエリアが交流空白地域となっています。

本州からの旅行客が、北海道や沖縄を敬遠する大きな理由として、費用負担、滞在日数、時間ロスが挙げられますが、これまで直行便で結ばれていない交流空白地域についても、格安航空会社であるLCCを使って、成田や中部、関空を経由すれば、比較的安価に往復が可能であり、新たな観光需要を創出できる可能性があります。

これまで、ポートセールスは、おおむね空港管理主体や都道府県を中心として

行われてきたものと思いますが、今回の空港民営化を契機に、地元自治体として、積極的に路線拡充や乗降客数の維持に努める姿勢を打ち出すことは、新たな運営主体であるSPCに対するイニシアチブを確保する上でも、極めて重要な要素と考えます。

このように、これまで直行便がなく、疎遠だった地方自治体同士が互いにタッグを組み、双方向で利用促進や路線誘致を図っていくことは、大変、大きな意義があると考えますが、市として積極的に取り組む意思はあるでしょうか。

中項目の4点目、新千歳空港に対する市長の政治姿勢。

新千歳空港の歴史は、91年前の大正15年に先人が切り開いた1本の着陸場から端を発していることは、千歳市民には周知の事実であり、今、年間2,000万人を超える乗降客数を数えるまでに発展した姿は、まさしく先人がもたらしてくれた恩恵のたまもであります。

さきの中項目3点の中で、るる、お尋ねをいたしましたように、今、新千歳空港を取り巻く環境が大きく変わっていく中で、空港の開港から91年後を生きる私たちが、単なる語り部になるだけではいけないと強く感じるところです。

さらに空港の価値を高め、変わらぬ宝として存続していくために必要なこと、汗を流さなければならないことは何だと思われるでしょうか。山口市長の御所見を伺います。

大項目2点目、青葉公園周辺一帯の活用について、中項目の1点目、市長の認識をお尋ねします。

現在、美々公園と並んで総合公園に位置づけられる青葉公園は、昭和27年にその名がつく以前は、神社山として当時の町民から親しまれていたとおり、千歳神社の境内から支笏湖にまでつながる102.3ヘクタールもの広大な自然林に囲まれた、千歳市民にとっては、まことに思い入れの深い公園であり、恒久に引き継ぐべき、かけがえのない財産であると認識します。

私自身、子供のころは、炊事遠足や小体連の大会で訪れたり、プロ野球の2軍戦やプロレスを観戦した楽しい思い出があります。当時の青葉公園は、陸上競技場のところまでしかなく、今の図書館の位置に円形の野外劇場、なかよし広場のあたりに弓道場や相撲場があったと記憶しています。

8月の末日に、私は、数人の市民の皆さんと青葉公園から林東公園にかけ、散策する機会を得ました。

以前、早朝に神社の参拝やジョギングで訪れた際には、散歩をしながら、ごみを拾う市民の姿などもあり、現在も市民に深く愛され、利用されている公園だと感じていましたが、この日も、なかよし広場で遊ぶ幼児のほほ笑ましい姿がありました。

公園内を散策してみますと、巨木を紹介するプレートの設置など、利用者の利

便を考えた工夫がなされている一方、休息用の木製ベンチは、多くが薄汚れていたり、表面がコケむしており、とても座る気にはなれない状況でした。

また、園路の一部では、車両の通行したわだちで路面がぬかるんでいたり、木製階段の一部が欠損しているなど、高齢者や幼児には危険と感じられる箇所もありました。

また、ふるさとポケットが会場を移してから、大きな文化的行事が行われなくなったように感じますが、本来、スポーツの拠点としてだけでなく、図書館で借りた本をうららかな日差しの下で読んだり、音楽を奏でたりするにも、ふさわしい場所であると思います。

これまでの議会質問においても、青葉公園あるいは隣接する林東公園の整備や利用促進については、例年、いずれかの議員が必ず議題として取り上げており、それだけ市民にも関心が高い課題であることは間違いありません。

青葉公園には、樹齢数百年の巨木や希少な動植物も数多く生息しており、大自然の一部を切り開いた類いまれなる都市公園として、歴史においても、規模においても、完全に一線を画す存在であり、また、神社に連なる神聖な鎮守の森でもあることから、他の公園と同格に扱うのではなく、まちづくりや都市計画レベルで議論すべきものと考えるところです。

青葉公園一体について、千歳市にとっての存在意義とともに、山口市長は、ど

のように深い思い入れをお持ちなのか、御認識をお伺いたします。

中項目の2点目、マスタープラン策定の必要性。

1点目、青葉公園の歴史をさかのぼりますと、昭和28年に総合公園としての都市計画決定を受け、2年後の昭和30年ころから野球場のほか、陸上競技場、テニスコート、野外演芸場、プールなどの整備が進められたと市史に記載があります。

昭和52年に入って、青葉公園のマスタープラン策定に取りかかり、伊藤組が所有していた隣接地45ヘクタールを加え、現有の面積になるわけですが、当時は、公民館、総合スポーツセンター、水泳プール周辺を出会いゾーン、神社周辺から野外音楽場周辺をお祭りゾーン、森林地区を逍遙、いわゆる散策ゾーン、野球場、陸上競技場などのスポーツゾーンの4つに分類し、中には、小動物園、森林博物館、食堂や休憩場も設けるとの計画で、昭和54年から整備に入ったとのことです。

しかしながら、昭和58年ころの計画図では、ゾーニングが、A、B、Cの3つのブロックになり、今のなかよし広場のあたりに、ゲートボール、ミニゴルフ、テーブルゲームなど、多目的に利用できるローンゲーム場、一番奥の芝生広場の付近には、マウンテンバイク等の自転車競技ができるサイクルサーキット等の計画が描かれ、小動物園や森林博物館の記載はなくなっております。

また、結果的には、これらのローンゲーム場やサイクルサーキットも計画から消えたわけですが、昭和52年当時のマスタープランどおりに整備されず、紆余曲折を経て、現状の施設整備に落ちついた経緯には、どのような理由があったのでしょうか。

次に、隣接する林東公園と青葉公園との位置づけですが、まず、林東公園の現状については、平成11年度に整備が完了して以降、自然との同化が進み、市民が近寄りやすい鬱蒼とした雰囲気になっていることは、さきの定例会で宮原議員が指摘されたとおり、私も全く同感です。

同様に、青葉公園の冒険広場から、おはよう橋に抜ける左側の人工樹林帯についても、間伐が行われていないために、十分に成育できない樹木が密集し、中には立ち枯れしている木々も散見され、日中でも日が差さない陰鬱とした空気感を醸し出しております。

私たちが園路を散策した際にも、幹が腐りかけた木を発見し、同行者が手で押してみましたところ、5メートル以上もある木が、あっという間に根本から倒れました。状況によっては、事故につながりかねない危険な状況にあると感じたところです。

市では、青葉公園の整備は既に完了しており、また、希少動植物の保護や自然環境保全の立場から、人工樹林についても樹木の伐採は原則行わないとの見解

ですが、適切な間引き行わないことで、逆に育つべき樹木が育たず、このような状況を招いているようにも感じます。

私も、自然豊かな青葉公園や林東公園については、なるべく手を加えずに保全すべきものと考えますが、やはり市民が利用する公園である以上、ただ自然のままに放置するのではなく、公園利用者の安全と環境保全との両立を図るべきだと感じます。

そこで、2点目の質問ですが、公園整備完了から20年近くが経過し、刻一刻と公園内の自然環境が変わっていく中で、手をつけるべき部分と、あるがままに委ねる部分と、専門家や多様な市民も交えながら協議し、青葉公園や林東公園のランドデザインを早急に見直すことが望ましい時期に来ているものと感じますが、御所見をお伺いいたします。

3点目として、現在、国では、社会の成熟化、市民の価値観の多様化、都市インフラの一定の整備等を背景とし、緑とオープンスペースが持つ多機能性を最大限に引き出すため、積極的に都市公園法を改正し、現在では、保育所や社会福祉施設の設置も可能とする規制緩和や公共管理制度、いわゆるPark-PFIによって民間資本導入を積極的に促し、カフェやレストラン等の営業収益を公園整備に活用するなどの取り組みも可能になっているとお聞きします。

市では、現在のところ、青葉公園や林東公園に関する新たな整備計画はなく、

今後についても、公園整備計画全体の中で時期をうかがうとの立場を表明されておりますが、青葉公園を訪れる市民には、他の公園とは異なるニーズがあるものと考えますことから、前回のマスタープラン策定から40年が経過する今、当時は断念した収益施設等の整備を含む新たなマスタープラン策定の可能性について、今後検討する余地があるのか否か、現状での認識をお伺いします。

以上で、私の壇上からの質問を終わります。

○古川議長 10分間休憩いたします。

(午後2時11分休憩)

(午後2時20分再開)

○古川議長 再開いたします。

◎山口市長 ちとせの未来を創る会、北山議員の一般質問にお答えいたします。

初めに、新千歳空港の利用促進について、7空港一括民営化についてお答えいたします。

初めに、空港管理者と所在自治体との意識共有と合意形成が図られているかですが、新千歳空港を初めとする道内7空港の民間委託に関する検討は、昨年5月から、国などの空港管理者と本市を含む所在自治体で構成いたします北海道における空港経営改革に関する協議会が設置され、今日まで、協議会と幹

事会で延べ14回開催しており、本年1月から5月まで、7空港においてシンポジウムの開催、7月には基本スキームを策定し、マーケットサウンディングの実施を終えており、現在、実施方針の策定に向けた検討、協議を行っているところであります。

また、国管理空港である新千歳、稚内、釧路、函館の4空港の所在自治体5市が協議し、私が座長である国管理4空港懇談会も設置しており、昨年8月には、国からの要請を受け、北海道案のベースとなる道内空港の民間委託に関する国管理4空港懇談会提言書を取りまとめ、内閣官房長官を初め、国土交通副大臣、北海道知事などに提言するなど、現在も緊密な連携を図っております。

さらに、本年6月には、私が道内7空港の所在自治体首長に呼びかけをし、内閣官房長官及び国土交通大臣と面談し、北海道の空港経営改革に関する取り組み状況や自治体の連携などを報告しております。

これらのことから、空港管理者と所在自治体との意思形成などについては、十分に図られていると考えております。

次に、道内7空港一括民間委託に対する捉え方とその理由であります。空港の民間委託に当たっては、民間の知恵と資本の活用による効果を最大限生かし、インバウンドの大幅な増加などによる交流人口の増加と、北海道の観光や産業の振興による北海道経済の活性化を目指すべきと、このように考えております。

北海道全体でインバウンドなどの航空利用者が大幅に増加した場合、北海道の空の玄関口である新千歳空港は、これまで以上に利用者が増加し、発展するものであり、道内空港の民間委託は、将来にわたり、本市は無論、北海道経済が飛躍的な発展を遂げる大きなチャンスであると、このように捉えております。

次に、SPCとの関係構築と市の影響力ではありますが、現在、空港民間委託に関する実施方針の策定に向けて協議中ではありますが、本年7月に示された基本スキームでは、空港所在地域の地域共生事業については、新たな運営権者の募集に応募した者のうち、第1次審査を通過した者に関しては、所在自治体との意見交換を踏まえ、第2次審査で地域共生事業などを提案し、提案内容が競われることとなっております。

最終的に優先交渉権者として選定された者がSPC、いわゆる特別目的会社を設立し、基本協定を結ぶこととなり、優先交渉権者が提案した地域共生事業は、契約上、実施義務を負い、遵守されなければ、契約解除となります。

また、その実施状況は、本市も加入しております新千歳空港利用者利便向上協議会にSPCも参加し、毎年報告されることから、状況を確認することも可能となっております。

空港の民間委託に関しては、長期にわたりSPCが空港運営を担うこととなり、空港運営は周辺地域住民の理解が必要であることから、SPCと地元自治体

との連携は大変重要であると考えております。

市といたしましては、新たなSPCの空港運営になりましても連携を図りながら、空港の発展に取り組んでまいります。

次に、他空港への赤字補填につながらないかでありますが、現在策定中である実施方針において示されることとなりますが、新千歳空港の黒字をもって他空港の赤字補填をしないという考えのもと、検討を進めているところであります。

このため、道内の民間委託対象7空港では、国、北海道、旭川市、帯広市の4管理者があり、SPCは、4管理者それぞれと契約を締結することとなりますが、地方管理空港においては、収支の赤字が見込まれており、投資などに関しては、管理者が負担することも検討しているところであります。

次に、新千歳空港への投資や路線誘致に関する分析についてであります。空港の民間委託については、基本的に、空港の安全運用のために必要な維持や投資に関しては、新たな運営権者の対応であり、その実施状況は、管理者のモニタリングを受けることとなります。

また、本年7月に示された基本スキームやIP、いわゆるインフォメーション・パッケージで、国が民間委託の期間中、必要と想定する投資などを示しており、新たな運営権者となる者は、その実施義務を負うものであります。

今後、新たな運営権者として空港運営に参画する者は、投資に対して提案を行

い、この提案内容を競い合うこととなりますことから、制度上、必要な投資に加え、民間の知恵による、さらなる投資も期待できるものと、このように考えております。

路線誘致につきましては、空港の民間委託とは、滑走路などの空港基本施設である航空系事業と、ターミナルビルなどの空港機能施設である非航空事業の経営一体化の推進、いわゆる上下一体化の上、運営権を設定し、譲渡するものであります。

その効果として、非航空系事業の収益を活用し、着陸料の引き下げが可能となるインセンティブによって、路線誘致能力が向上し、路線数を増加させ、訪問客数の増加、さらに地域経済の活性化という好循環を目指すものであります。

また、空港民間委託における新たな運営権者の選定では、空港活性化に関する計画についての提案も審査されますが、路線数の目標につきましても、重要な審査要素となるものであります。

次に、空港を活用した経済戦略についてお答えいたします。

初めに、産業振興や観光振興の施策展開については、空港の民間委託に関しては、平成32年度から新たな運営権者による空港運営開始を目指し、現在、協議、検討を進めているところであります。

産業施策における企業誘致活動につきましては、これまで、新千歳空港に代表

される利便性の高い交通アクセスを、本市のすぐれた立地環境の一つとして、広くPRしてきたところであります。

特に、新千歳空港は、北海道内や日本各地、さらには世界各地の都市を結ぶ拠点空港であることから、企業が本市への進出を検討していただく際の大きなポイントになっているものと考えており、今後も、企業への訪問活動やホームページでの情報発信、産業展示会への出展などを通じて、新千歳空港が所在する本市の立地環境を積極的にPRしてまいります。

観光施策におきましては、現在、新千歳空港の発着枠の拡大や直行便の就航など、航空路線の動向を踏まえながら、外国人観光客を中心に誘客の促進を図っているところであり、これまで、台湾や香港、シンガポール、タイ、マレーシアなど、ボリューム層であるアジア圏において、トップセールスなどの海外プロモーションを展開してきておりますほか、ホームページの充実やSNSなどを活用した情報発信を行い、千歳観光の魅力を広くPRしているところであります。

また、公共交通機関を利用して、宿泊先や観光施設間などを移動する外国人を中心とした観光客の利便性の向上を図るため、千歳駅周辺や支笏湖地区におけるWi-Fi環境や観光案内看板の整備に取り組んでいるところであります。

現在、外国人観光客へのアンケート方式による動態調査やニーズ調査を実施し、これらの調査結果を踏まえ、平成30年度に無料公共Wi-Fi、平成31

年度に観光案内看板を整備する計画としております。今後も、引き続き空港所在地としての地の利を生かしながら、新千歳空港の利用者をターゲットとした、市内の回遊性の向上と滞在時間の延長を図るための取り組みを実施してまいります。

次に、民間投資や外部の知恵の積極的な活用を図るべきとのお話ですが、企業誘致活動につきましては、現在、市を初め、商工会議所や民間事業者などが構成員となる企業誘致推進協議会で、毎年、企業誘致に関する事業計画を作成し、この計画に基づき、構成団体と協働しながら、各種展示会やセミナーへの出展を行ってきているところであります。

これらの展示会等には、企業の投資担当者などが多く来場されており、本市の立地環境等のPRにとっては大きな効果が得られ、また、企業誘致交渉の契機を生み出すものとなっております。今後も、構成団体である民間事業者等と検討を進めながら、一体的かつ積極的なPR活動を展開してまいります。

また、観光施策では、現在、観光連盟や市内観光事業者と連携して、海外プロモーションを実施しており、現地の旅行会社やバイヤーなどに対し、千歳の観光を取り入れた商品開発や販売促進について依頼をしているほか、現地の日本政府観光局、JNTOや旅行会社から、市場動向などについて継続的にアドバイスをいただき、施策に反映しているところであります。

空港の民間委託において、新たな運営権者と所在自治体との連携事業も想定されているところであります。

このため、今後、庁内関係部局による戦略会議を設置し、空港の民間委託も見据えた具体的戦略などについて検討してまいります。

次に、周辺自治体との連携や情報共有についてであります。企業誘致活動におきましては、周辺自治体との連携によるPR活動を進めるとともに、北海道内の自治体が共同して展示会等に出展するなど、活動の効果を高めているほか、年に数回、道央圏自治体の企業誘致担当者が集まり、情報交換を行っているところであります。今後も、関係自治体との連携を図る一方、本市におきましては、新千歳空港を初めとする交通インフラや、道央圏における労働力確保の優位性などの立地環境を強くPRするなど、積極的な取り組みを行ってまいります。

観光施策においては、訪日外国人観光客によるFIT化が急速に拡大している状況を踏まえ、レンタカーを利用する外国人観光客を対象に、安心ドライブの推奨と地域の観光資源への誘導を図るため、本年6月に、周辺自治体の恵庭市、北広島市及び石狩振興局で、千歳・恵庭・北広島広域観光推進協議会を設立したところであります。

現在、この協議会において、ドライブルートの構築や、モニターツアー、体験プログラムのほか、ウェブ構築などの取り組みを進めているところであります。

が、協議会には、新千歳空港周辺のレンタカー会社12社で構成する新千歳空港レンタカー協議会も、部会メンバーとして参加していただいているところであり、外国人観光客に対する安全ドライブの啓発活動のほか、観光名所のPRなども市と連携して実施しております。今後も、周辺自治体を初め、交通事業者や観光事業者などと連携しながら、圏域内の観光資源を最大限に活用し、観光客の誘客を図るとともに、交流人口の拡大につながるさまざまな施策を展開してまいります。

市といたしましては、新千歳空港の所在地という強みを生かしながら、さらなる経済の発展を目指し、今後とも、積極的に取り組んでまいります。

次に、交流空白地域との連携強化の、直行便がない空港所在自治体との連携による利用促進と路線誘致の積極的な取り組みができないかではありますが、新千歳空港の発展にとって、利用促進や路線誘致は、直行便の就航にかかわらず、大変重要であると考えております。

しかし、一方で、これまでも各自治体を中心に、路線の利用促進や誘致活動を行っておりますが、路線を誘致しても、一定の搭乗率を維持できなければ、撤退を余儀なくされるという大変難しい課題もあると、このように認識をしております。

民間委託後は、民間委託のメリットである路線誘致能力も生かし、SPCや他

の自治体との連携を図り、利用者のニーズをつかむなど、よく研究し、誘致を進めてまいります。

次に、今後の新千歳空港の発展に対する私の考えであります。我が国も人口減少社会を迎え、将来的な国内航空需要の縮小が懸念される状況下において、今後も、北海道はもとより、千歳市が発展を続けるためには、インバウンドの取り込みによる経済活動の拡大は大変重要であると考えております。

また、観光立国の実現は、政府の成長戦略の柱であり、K P Iに、インバウンドの目標、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という高みの目標が掲げられておりますが、首都圏などのゴールデンルートにおける受け入れが飽和状態である中、北海道の空の玄関口である新千歳空港に対する発展の期待は大変高いものと、このように認識をしております。

特に、北海道に多くの来道者を取り込み、活性化するためには、現状、来道者の8割以上が利用し、ハブ空港として機能している新千歳空港を活用した航空ネットワークの基軸となるような機能拡充が大変重要であり、有効であると考えております。

空港とともに発展してきた本市といたしましては、単に空港が所在するということだけではなく、空港開港100年に向け、市民が作り上げたという誇りが持てる空港となるよう、市民の皆様とともに取り組んでまいります。

次は、青葉公園の活用についてお答えをいたします。

初めに、青葉公園の現状に対する認識であります。本市は、豊かな緑が多く、恵まれた自然環境を有しておりますが、その中でも青葉公園は、市街地の中央部に位置し、多くの自然林が現存している公園であり、市民の森的機能を持ち、市民参加や、競技としてのスポーツの場や憩いの場、コミュニケーションの場として、平日、休日を問わず、さまざまな年齢層の多くの方々に利用されている、拠点となる総合公園であり、市民の貴重な財産であると、このように認識しております。

次に、マスタープラン策定の必要性についてであります。初めに、現状の施設整備になった経緯について申し上げます。

現在の公園面積である102.3ヘクタールに拡張整備するため、昭和53年に青葉公園整備計画を策定し、拡張区域に陸上競技場やアーチェリー場などを設置することとしておりましたが、昭和57年に計画の見直しを行い、青葉公園基本計画を策定し、その際に、硬式野球場や中央広場を設置することとしております。

その後、昭和61年に再度、この基本計画の改定を行っており、これが現在の施設整備のもととなっております。これまでの計画において、一部の施設に変更はありますが、設置場所については、おおむね変わっていないことを確認してお

ります。

次に、青葉公園、林東公園の計画の見直しではありますが、これまでの青葉公園の整備計画につきましては、一貫して、自然林や多様な動植物などを保全しながら、運動施設や広場、園路などの整備を行っていることや、平成12年には第2種自然環境保全地区に指定したこと、さらには平成18年に、ピクニック広場に新たな駐車場を整備するため、自然環境の調査を行ったところ、人工林であったカラマツ林の区域は、植林後、人の手が加えられず、相当の年月を経て、動植物にとって貴重な生息環境が形成されていたことから、駐車場の整備を中止した経緯があり、その後は、大規模な自然木の伐採を伴う施設整備は行っておりません。

このようなことから、現在は、運動施設や広場などについて老朽施設の更新を行うこととしており、また、園路については、豊かな自然を身近で安全に感じられるよう、最小限の樹木の剪定や枯損木の伐採など、利用者の安全や自然に配慮した管理を行っているところであります。

この基本的な考え方に変わりがないことから、現在のところ、青葉公園の計画の見直しについては考えておりません。

次に、林東公園についてではありますが、林東公園は、平成7年度から平成11年度にかけて整備した都市緑地であり、整備に当たりましては、地域や関係団体

の意見を伺い、青葉公園と同様に、現況の自然を残すことを基本として施設整備を行っております。

整備後、約20年が経過し、施設の老朽化が進んでおりますことから、整備を検討してまいりますが、樹林地や水辺などについては、希少な植物や鳥類などが確認されており、自然保護の観点からも、この静かなたたずまいを残すことをコンセプトとして、慎重に対応しなければならないと考えておりますことから、地域や関係機関、専門家などの意見を伺いながら対応してまいります。

次に、民間資本を導入した新たなマスタープランの策定についてであります。青葉公園におけるマスタープラン等の策定については、先ほど説明しましたとおり、現在のところ考えておりませんが、都市公園における民間活力の導入については、本年6月に都市公園法が施行され、飲食店等の施設の設置が可能となる公募設置管理制度が創設されましたことから、今後は、本市の都市公園に導入可能かどうか、調査研究してまいります。

以上であります。

○古川議長 暫時休憩します。

(午後2時43分休憩)

(午後2時43分再開)

○古川議長 再開いたします。

◆12番北山議員 御答弁、ありがとうございました。

私のほうから、まず、新千歳空港の関連で2点、それから、青葉公園の関連で1点、再質問させていただきます。

まず、先ほど、周辺自治体との連携、情報共有についての取り組みや考えがあるかというところの御答弁の中で、現在、恵庭市、北広島市など、石狩振興局管内の自治体で構成する広域観光推進協議会において連携を図っているというお話がございました。

地域連携ということであれば、空港周辺は、当然、石狩振興局管内だけじゃなくて、お隣の苫小牧ですとか胆振方面、それから、先ほど例として挙げた同じ国立公園から、ずっと連なる洞爺とかニセコの地域といったところも、当然、連携先としては考えられると思うのですが、今、ここの石狩の振興局管内に限定している理由について、おわかりになれば、教えていただきたいと思います。

◎小田観光スポーツ部長 お答えいたします。

今回、周辺自治体といたしましての千歳・恵庭・北広島広域観光推進協議会ですけども、この3市で取り組んでいる理由でございますが、この事業につきましては、北海道観光振興機構からの補助金をいただきまして、平成32年までの年間500万円程度の補助金をいただきながら、インバウンド対応の観光ルート

の創出事業という事業項目の一環として行っているものでございます。

そもそも、この目的は、今現在、インバウンドが札幌を中心に、道央圏に偏重しているといったこともございまして、道といたしましては、札幌までの流れを道北方面まで流したいといった、そのような意向があるというふうになってございまして、私どもといたしましては、千歳、恵庭、北広島は、その道央圏につながる一つの大きなルートと認識しておりますし、また空港所在地である千歳市におきましても、その空港におりた観光客を道央、道東方面に誘客する一つの役割があるものと、このように認識しております。

また、実際に苫小牧、安平という胆振方面についての誘客につきましては、それぞれの自治体が、胆振管内で核となる団体をつくっておきまして、そちらはそちらで、それぞれの方面へ誘客すると、このような構造になっておりまして、事業が別建てということになっておりますことから、我々といたしましては、石狩振興局管内の3市でもってやっているといったこととでございます。

以上です。

◆12番北山議員 次に、中項目の4点目、新千歳空港に対する市長の政治姿勢の部分で、先ほどお答えがございました。

将来のインバウンドを含めた観光需要の大幅な増加を目指して、新千歳空港の航空ネットワーク網の機能拡充を図ることが重要であるというお答えがござ

いました。この部分について、現状認識で結構なのですが、例えば具体的なアイデア等、今お持ちの部分があれば、お示しをいただきたいと思いますが、ございますでしょうか。

◎千葉企画部長 お答えいたします。

現在、北海道内全体のインバウンドの集客、それからコースにつきましては、個別具体的には、まだ各自治体間で検討されたものはございません。

ただ、今回の道内7空港の一括民営化に際しまして、それぞれ、今、連携ができておりますので、まず、その自治体の中で、それぞれ、空港が所在する自治体のあるべき姿、観光の優秀な資源のPRをしながら、各SPC候補者に訴えているところでございます。その中で、これから、優先権者、SPCになり得る企業が、それらを踏まえまして連携するような形が出てくるというふうに期待をしているところです。

現在、個別的な動きはございません。

◆12番北山議員 わかりました。

それでは、最後の質問になりますが、青葉公園のほうのマスタープラン策定の必要性の先ほどの御答弁の中で、これまでの施設整備に至った経過について御説明があった中で、当初、昭和53年からマスタープランがスタートして、昭和57年と昭和61年の2度、計画の改定があって現状に至ったという御説明が

あったのですが、その2度にわたって計画が見直された理由ですね。いわゆる、お金の部分というか、整備費の部分の絡みなのか、あるいは利用者の要望といたしますか、市民要望でそういうふうになったのか、内部検討で見直しを図ったのか、そこら辺が、どういうことでそうなったのかというところが、非常に聞きたい部分の核心だったのですけれども、その辺の理由については、今となっては、わからないということでしょうか。

もし、何かその辺がわかるものがあれば、教えていただきたいと思いますが。

◎鈴木建設部長 お答え申し上げます。

青葉公園につきましては、市長からも御答弁させていただきましたとおり、昭和53年、57年、61年というふうに見直しが行われてきておりまして、この図面を確認いたしましたら、当初、木の生え方ですとか地形とかで施設の配置は、おおむね決まっていたということになっています。それで、その都度の見直しにおきましては、その位置は、おおむね変わっておりませんで、そこに設置する施設が変わってきているということでございました。

それで、なぜ変更になったかという詳細まで、ちょっと調べてみたのですが、なかなかちょっと把握はできておりませんが、恐らく、その時々を経済情勢とか市民ニーズ等も含めまして、都度、必要なものを整備するという方針で見直しが行われたのではないかなというふうにございます。

以上でございます。

◆12番北山議員　そこは理解させていただきました。

それで、今後の部分につきましては、今のところは、具体の整備計画等を持っておられないということは、先ほども御答弁いただいたわけですが、当然のことながら、いつかの段階で青葉公園がなくなるということを想定しているわけではなくて、今後も、長く引き続いて、公園が市民にとって利用される場所に当然なるというふうに考えれば、いつかはわかりませんが、将来、また抜本的に公園の内部を見直さなければならない時期が、当然来るというふうに思います。

その際に、今、申し上げたように、どういう経過で、やはり、その市民が使いやすい、望ましい公園になっていくべきなのか。

これが、例えば、本当に各住宅街の中にある街区公園のようなものであれば、ある程度、画一化したもので、遊具なんかも行政主体で整備するというのは理解できるのでありますが、やはり、これだけ大きな、そして、市民全体が利用しているし、関心の高い公園については、その歴史の部分も含めて、見直しにおきましても、検討した経過等をきちんと伝え続けるというか、記録として残していただきたいなと感ずるところなのでありますが、最後に、そこだけ、もし、お答えいただければというふうに思います。

◎鈴木建設部長 お答え申し上げます。

現状は、自然環境の保全ということを中心に、現存施設の改修等を行っているところですが、もし仮に、リニューアル等の必要性がある場合には、その辺の市民ニーズ等をよく把握しながら進めなきゃならないと思っていますけども、現状におきましては、あくまでも、施設の改修を中心に行っているところでございます。

以上でございます。

○古川議長 これで、北山議員の一般質問を終わります。