令和 4年 第1回定例会

千歳市議会会議録

第4日目（令和4年3月10日）

△北山敬太議員の代表質問

○山崎議長 12番、北山議員。

◆12番北山議員 ちとせの未来を創る会、北山です。

通告に従い、代表質問をさせていただきます。

一部、自民党議員会、公明党議員団と重複する項目がございますが、視点を変えてお尋ねしますので、お付き合いをいただきますようお願いいたします。

大項目1、ポストコロナ対策について、中項目1、人口戦略プロジェクトと第7期総合計画への影響について伺います。

新型コロナウイルス感染症、以下、新型コロナと略しますが、我が国に上陸してから丸2年が経過しました。コロナ禍が長期化するにつれ、世界の潮流は、新型コロナ終息後の社会の在り方を指すアフターコロナという概念から、新型コロナの存在を前提として共存を目指していく、ポストコロナの概念に移行しつつあります。

このように新型コロナの影響が長期化することを見据えて、個人も企業も自治体も、これまで対処療法的に新型コロナの波に合わせてきた各種の活動を、ニューノーマルと呼ばれる新しい社会規範で定義し直さなければならない時期に来ているものと感じます。

現在進行している第7期総合計画は、まさにコロナ禍の真っただ中である今年度からスタートし、間もなく2年目に入ろうとしております。山口市長は、厳しい財政事情にありながらも、新年度予算の中に総合計画推進に関する事業も多数計上されております。

その点も踏まえて、まずは、第7期総合計画の一部でもあり、根幹でもある人口戦略プロジェクトについて伺います。

2021年度の実施計画第1期に記載された人口戦略プロジェクトの3つの基本戦略では、1、社会像の拡大、2、自然増の維持、3、交流人口の拡大、関係人口の創出が挙げられています。

人口戦略プロジェクトの中では、基本構想の最終年度である2030年における千歳市の将来人口を10万人と展望し、2022年度までの転入超過数を450人、2025年度までは400人、2030年度まで300人ずつ見込むとのことであります。

しかしながら、現実的な人口の動きを見てみますと、2020年9月の9万8,181人をピークとして、以降、人口は漸減傾向に向かっており、住民基本台帳上の本年3月1日

現在の人口は9万7,519人と、ピークから662人減っております。

この1年半に及ぶ総人口の漸減傾向は、新型コロナの影響による一過性のものとお考えなのか、あるいは、予想よりも早く人口減少局面に向かう兆しと捉えるのか、その判断のポイントも含めて、まず、市長の御見解を伺います。

今回の質問に当たり、私は、いただいた資料から、直近3年間の当市の人口の推移を比較してみました。お手元に配布させていただいた資料を御覧ください。

このデータを見ると、全体では669人、確かに人口は増えておりますが、具体的な内訳を見ると、驚くことに、18歳未満で681人、30代から40代は1,177人も減っています。また、60代も747人減っています。

この結果から想像できることが二つあります。一つは、30代から40代の子育て世代が、コロナ禍での離職、あるいは、土地の高騰や周辺環境への不満から、世帯ごと千歳市から転出しているのではないかということ。もう一つは、ちょうど定年を迎えてリタイアをしたのを機に、千歳市よりももっと住みよい環境で、ついの住みかを探したいと離れていく人が多いのではないかということです。

理由はどうあれ、子育てするなら千歳市と銘打ち、待機児童ゼロを実現するために、毎年多額の保育所費を積み増ししてきた結果がこれでは、不本意です。

そこでまず、この結果をどう分析されるか、市長のお考えをお聞かせください。さらに、この間の年少人口と生産年齢人口の動態とともに、転出者がどのような理由で、どこ

に向かったと考えられるのか、御見解をお尋ねします。

これまでも再三申し上げておりますが、人口10万人という数値にこだわる理由は何でしょうか。少なくとも、この人口バランスで、10万人という数値目標を掲げる意味はないと感じますが、北海道一若い町の名に恥じない人口バランスを今後どう再構築されるのか、現状での方向性をお示しください。

過去の御答弁では、社会情勢などの変化によって、展望人口と大きな差が生じるような見込みになった際には、何年目ということにはこだわらず、人口ビジョンの見直しを検討していくとの姿勢が示されておりますが、現実は、既にそのときを過ぎているのではないでしょうか。重ねて御見解を伺います。

次に、第7期総合計画の実施計画については、3年間を1期として、毎年度、その内容を見直しすると伺っておりますが、2021年度から22年度に移行するに当たって実施計画の見直しを行った点があれば、内容とその理由についてお示しください。

これからの自治体経営には、超少子化、高齢化社会の到来により、新興住宅地と旧市街地との住民バランス、付随する空き家対策や公共施設等の機能維持、介護、医療や子育て環境の整備と、それらに必要な財源の確保という大きな課題がのしかかってきます。

市民は、行政や議会の一方的な思いを忖度はしてくれません。住み続けたい町として何が足りないのか、何を変えていかなければならないのか、この第7期総合計画と

人口戦略プロジェクト達成のために、今必要な努力とは何なのかを改めて伺います。

中項目2、新千歳空港の利用促進。

先般公表された新千歳空港の航空概況によると、2021年の年間旅客数は、国内線で823万4,159人、国際線では、開港以来初めてゼロとなりました。この2021年の数値は、過去最高だった2019年の2,459万4,904人と比較すると、3分の1という低水準であり、過去最低だった一昨年をも下回っています。

昨年の秋以降、回復基調に戻るかと思われていた航空旅客は、オミクロン株の感染急拡大で、再び先行きが見通せなくなっています。道外との往来のほぼ9割を空路に頼っている北海道にとって、この航空需要低迷が長引くことは、深刻な死活問題であります。

取りも直さず、この千歳市にとっても、新千歳空港は、市民の雇用と税収を支える屋台骨であり、バブル崩壊でもリーマンショックでも大きく落ち込むことのなかった航空需要の低迷は、看過できない未曽有の危機と受け止めざるを得ません。

本年1月19日に、北海道エアポートが一括運営する道内7空港所在地と周辺の計10市町の首長らが集まり、コロナ禍における航空、空港の活性化を図るためのミーティングが山口市長の呼びかけで行われました。

2月4日には、道庁に鈴木直道知事を訪問し、空港の利用促進への支援を求める緊急要望を行ったとのことであります。

これまでも、北海道や空港所在自治体との情報交換や、一体的な国への空港関連予算要望等については、山口市長が会長を務める北海道空港協会を通じて実施してきたものと認識しておりますが、今般、首長ミーティングを呼びかけた意図や効果としては、協会として行う取組と具体的にどのような違いがあるのか、その狙いについてお示しください。

次に、千歳市として、新年度予算に新千歳空港応援商品券発行事業など、新規5事業約4億2,000万円を計上し、市民や道外からの空港利用促進を支援するとのことでありますが、これらの事業によってどのような成果を期待しているのか、また、現在は給付が停止しているGoToトラベルキャンペーンとの連動や相乗効果についてはいかにお考えなのか、お聞かせください。

また、北海道内の空港利用を一体的に促進し、北海道エアポートをサポートする観点から、今後、北海道や道内空港所在自治体と共同で利用促進事業を企画する予定はあるのでしょうか。その点についても、今後の展望をお示しください。

現在の航空旅客の低迷については、世界各国で新型コロナの封じ込めに時間を要していること、水際対策としての各国の入国制限が大きな足かせになっていることに加え、今般のウクライナ侵攻の影響により、ロシア上空を通過する北回りルートが閉鎖されたことによる影響も長期化するのではないかと懸念されるところです。

また、国内の航空需要については、経済悪化の影響により、企業が社員の旅費を大

幅に削ったり、ビデオツールなどのオンライン会議へ切り替えたことなどにより、ビジネスユースでの利用が減っていることもマイナス要因です。

このように、航空需要が回復するためには、新型コロナの終息と経済の安定が大前提であるわけですが、裏を返せば、世界全体の航空機運航が低迷している影響で、今後、航空各社の路線網や航空機の利用体系が根本から変化する可能性も含んでいると言えます。航空需要が回復するまでの期間に、今後の流れを的確に予見し、来たる回復期に向けて準備を怠らないことが大切です。

新千歳空港の開港時には、欧米各地と最短距離にあることや、欧米とアジア各地とを結ぶフレイターの中継地点としても最適であることから、国際ハブ空港としての適性が議論されたこともありました。

現在では、4,000メートル級の滑走路を複数本備えていることが国際ハブ空港の条件とされていますので、規模的に実現性は乏しいわけですが、新千歳空港が地理的にも運用面でも国際空港として高いポテンシャルを有していることについて、疑う余地はありません。また、都道府県魅力度ランキングでは、北海道が13年連続で1位を獲得しており、観光地としての優位性はいささかも揺らいでおりません。

現在は、北海道エアポート株式会社が、新千歳を含む道内7空港を一括運営しております。これらの空港と連携し、広い北海道の観光地を空路で結び時短化することで、新千歳空港がセミ国際ハブ空港として機能する余地、新たな観光ニーズの創起を図

る余地は大いにあるものと感じます。

この際、北海道に任せるのではなく、千歳市が先頭に立って空港所在市町村を取りまとめ、国への働きかけを強めるとともに、点ではなく面での需要創起を狙うべきと考えますが、市長の御見解を伺います。

次に、新千歳空港の利用促進に向けた、長い目での取組についてお伺いします。

昨年の10月26日には、民間航空再開70周年記念事業として、市民を対象に遊覧飛行が実施されました。1,000名以上の応募の中から、抽せんで選ばれた40組が搭乗したとのことです。

今では、周年事業でもなければなかなか実施されない遊覧飛行ですが、私が子供の頃は、市内の小中学校に順番で声がかかり、児童生徒が遊覧飛行に招待されるという行事が恒例で、私も2度ほど登場した記憶がございます。当時は、まだ旅行や出張の足として飛行機を使うということはぜいたくな時代でしたが、飛行機に搭乗する機会があったことで、千歳市に住む子供たちにとっては、比較的身近な乗り物として認知をされていたように思います。

4年後の2026年に、新千歳空港は開港100周年を迎えます。現在は、コロナ禍の影響で、経験したことのない危機に直面している新千歳空港ですが、4年後には、コロナ禍の悪影響からも脱し、再び多くの国際旅客が行き交う活気ある姿を取り戻していてほしいと心から願うところです。そのためにも、飛行機を身近な乗り物と感じ、飛

行機での移動を楽しむ市民をさらに増やしていくことが肝要と考えます。

そこで提案をいたしますが、かつてのように継続的に遊覧飛行を企画することは難しいとしても、空港や飛行機を市民が身近に感じることのできる取組は、ほかにもあると思われます。

例えば、社会見学などの授業の一環として、小中学生に空港内の施設見学や空港関連業務の職業体験をさせる、あるいは、市民向けに、空港内のお店でスタンプラリー形式の買物をすると航空券が当たるなどの催しを行うことで、飛行機には搭乗せずとも、多くの市民が年に一度は空港に足を運ぶような習慣づけを狙い、空港開港100周年を市民全体で祝うというムードを盛り上げておくことは大切ではないでしょうか。

空港開港100周年に向けた祝賀ムードの醸成について、市長の御所見を伺います。

中項目3、物価上昇による市民生活への影響。

コロナ禍にあって、もう一つ大きな懸念が、昨今の消費者物価の高騰です。灯油やガソリンなど、燃料費の高騰が冬場の家計を圧迫しているだけではなく、コロナ禍による国際流通の鈍化やウッドショックと言われる輸入木材の不足、半導体や食料品の供給不足も相まって、国内の建設業や製造業、流通業などに多大な影響が出ているほか、食料品の値上がりラッシュも、我々庶民の生活に深刻な影響を及ぼしております。

さらに、ロシアによるウクライナ侵攻の影響から、世界的な世情不安と物流の停滞を

招く中で、我々の生活に欠かせない食費や光熱費などの経常的な支出がこの先もさらに上昇し続けるのではないかとの心配もあります。

ただでさえコロナ禍で疲弊し、物価と連動した賃金上昇が見込めない今の日本社会にあって、公租公課の負担が増し、生活必需品の物価までが持続的に上昇していく前提においては、レジャーの増加や新たな消費行動につながらないことは疑いようもありません。

また、光熱費や燃料費の高騰は、マイカーに依存する地方、冬期間暖房を必要とする北国の暮らしに、より多くの影響が及びます。

山口市長は、これからの国内の経済動向並びに諸物価高騰の現実をどのように捉えていらっしゃるでしょうか。また、今後の市政運営や市民生活に与える影響と市ができる対応について、御見解をお聞かせください。

中項目4、抜本的な事業の見直し。

先日、アメリカの文化人類学者であるデビッド・グレーバー教授が執筆したブルシット・ジョブという本を読みました。邦題ではクソどうでもいい仕事の理論と訳されておりますが、本の内容を簡単に紹介します。

1930年に、著名な経済学者のケインズは、技術の進歩によって、100年後の2030年には、週15時間だけ働く時代になると予測し、実際に技術の進化によって、ケインズの時代に存在していた仕事の半分以上は、既にロボットに奪われて、なくなりまし

た。しかし、労働時間が短縮するどころか、特に役所は管理職といった部分で事務職が大量に増え、新たな仕事をつくって雇用を増やすため、現在もどんどんブルシット・ジョブが膨張し続けている。逆に、真に必要不可欠な仕事に従事している労働者ほど安い賃金で働かされており、これは世界的傾向であるとのことです。

実際に、コロナ禍に見舞われてから、日本における働き方の意識も大きく変わりました。既にコロナの蔓延前から終身雇用や年功序列といった日本的な就業形態は崩れつつありましたが、直接的には生産性のない通勤時間を廃してリモートワークをしてみると、ワークライフバランスを意識するような事象がたくさん見えてきたというようなお話を耳にします。

もちろん、直接顔を突き合わせて仕事をすることで生まれるメリットもあるわけですが、ポストコロナ時代の働き方を考えた場合、結果を生まないブルシット・ジョブを徹底的に廃し、労働時間の短縮とともに、生産性の高い、効率的な事業の選別を精査すべき時代に来ていると実感せずにはいられません。

コロナ禍で莫大な新規公債を増発し、社会保障を背負う若年層も激減していく中で、人と時間と金という限られた資本を、最大限、必要不可欠なところに注入していくべきです。2040年の時点で発展を続けている自治体は、創造性と柔軟性に富み、ニューノーマルにいち早く適合できた市町村のみになるだろうと予測します。

これまで議会で、事あるごとに成果指標の導入を訴え続けているのも、数字はうそを

つかないからであり、行政のブルシット・ジョブを徹底的に排除する必要があると考えるからです。若い世代の市民が評価するのは、あくまでも結果そのものであり、共感を呼ぶのは、言い訳をせずに困難に挑戦し続ける行政の姿勢であることは間違いありません。

これからの重い行政課題を克服していくためにも、ぜひ庁内に検討会議を立ち上げ、費用対効果の薄い業務、しがらみや惰性で漫然と予算化されているような事業が眠っていないか、徹底的に洗い出すという作業を行っていただきたいと思います。

建前論に終始する古い価値観に染まった世代では実現できないことだと思いますので、ぜひ、10代から30代くらいの若い市民や市職員を中心に組織化し、子育て世代による市民会議やアンケートの実施により、自分たちが住み続けたい町の機能として何が必要か、合理的かつ本質的な意見をまとめ、総合計画や個別計画にも積極的に反映すべきと思いますが、市長の御所見を伺います。

大項目2、SDGs、持続可能な開発目標の推進について、中項目1、ゼロカーボンシティに向けた取組。

この冬、千歳市の降雪量は観測史上最高を記録し、市民生活にも甚大な被害と影響を及ぼしました。気温や海水温が上がると、大気中の水蒸気の量が増えるため、今回の大雪も、温暖化の影響が否定できないと言われております。昨年の夏も、30度を超える真夏日が連続するなど、明らかに北海道らしい冷涼な気候が失われつつあり、

このような気象の変化が恒常化すれば、北海道の農業や漁業の行く末にも深刻な影響が及ぶものと懸念されます。

今、私たちに課せられたSDGsの17の取組の中で、気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる目標13の意義は、他の目標の実現をも左右し、この地球に生息する全ての動植物の生命を守る挑戦と言っても過言ではありません。

先般、2月7日に、山口市長は、ゼロカーボンシティを表明されました。ゼロカーボンシティとは、2050年までにCO2、二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を公表した都道府県または市町村のことを指し、千歳市は、道内の市町村としては32番目の宣言となります。

私に意見を寄せてくださった30代の市民は、自らも市民活動の中で環境問題に取り組む中、仲間たちとともに、山口市長にゼロカーボンシティ表明に向けた要望書を提出しようと考えていた矢先、機を同じくして市長自らが表明をされたことに対して、非常に感激した、これからの市の取組に大いに期待すると語る一方、いかなる手順でゼロカーボンシティを達成しようとしているのか、その道筋が見えない。私たち市民に対しても、どのようなアクションを期待しているのか、具体的に手順を示してほしいとの要望も述べておられます。

現在の環境対策のトレンドは、温室効果ガスの排出を極力抑えようとする低炭素化から、そもそもの排出量自体をゼロにしようとする脱炭素化、つまりゼロカーボンへと

移行しつつあります。

千歳市がゼロカーボンシティ実現に着手するに当たり、自らの立ち位置をしっかりと把握し、まず、8年後の2030年に向けてしっかりと目標を定めること。目指しますというような曖昧なニュアンスではなく、必ず達成するという強い意識を、市民と共有することが重要と考えます。

そこで、具体的な姿勢と考え方についてお尋ねいたします。

温室効果ガスには、二酸化炭素のほかにも、メタン、一酸化二窒素、代替フロン類などがあると言われております。さきに山口市長がゼロカーボンシティを表明された際のプレスリリースを見ますと、地域における温室効果ガスの排出量削減目標を、同じ2030年度に、2013年度比で46%と記載されております。

これは、日本政府が2050年温室効果ガス実質ゼロとして、2030年温室効果ガス46%削減、さらに50%の高みを目指すことを宣言したことに合わせたものと理解しますが、この資料では、2013年度の地域での二酸化炭素総排出量を130.3万トン、2018年度の総排出量は129.6万トン、5年間の削減実績は7,000トンで、全体の0.5%と記されています。

5年間で7,000トンしか削減できなかった排出量を、残り8年で計60万トンも削減するという目標設定は、素人目には到底無謀としか感じられないわけですが、ゼロカーボンシティを表明した裏には、実現可能と判断したそれなりの論拠があるものと思

われます。まず、この目標値を設定した理由と、達成できると判断した論拠についてお示しください。

また、温室効果ガスの大幅な削減を目指すことは、ともすれば企業の生産活動や市民の経済行動と相反する関係にもなります。市経済の根幹でもある自衛隊や航空産業の活動量とも反比例するわけですが、そのバランスの取り方について見解をお聞かせください。

次に、ゼロカーボンシティに向けたスケジュールと具体的な方策、併せて推進体制についてお伺いします。

2030年度は、くしくも第3次千歳市環境基本計画の最終年度に当たります。昨日の御答弁では、2022年度において再生可能エネルギーの活用調査を行うとのことですが、現時点で千歳市内で利用されている再生可能エネルギーの種別及び推計量を分かる範囲で御教示ください。

次に、ゼロカーボンシティ表明に合わせて、市内全域の温室効果ガスの排出抑制等を推進するための総合的な個別計画である地方公共団体実行計画区域施策編を2023年度中に策定するとともに、第3次千歳市環境基本計画についても見直すとのことであります。

現状の第3次千歳市環境基本計画においては、温室効果ガス削減に向けた具体的な成果指標は定められておりませんが、地方公共団体実行計画の中では、単年度ご

との進捗状況を確認するための明確な成果指標を定める必要があるものと考えます。その際、環境基本計画の指標も成果指標に見直すお考えなのか、ゼロカーボンシティに向けたアクションとの整合性の取り方についてお聞かせください。

さらに、ゼロカーボンシティ推進と個別計画の進捗管理を行うに当たり、庁内での新たな部署の新設や委員会、市民会議などの設置は検討されているのでしょうか、効果的な推進体制の構築についてもお考えをお示しください。

ゼロカーボンシティの実現に向けては、温室効果ガスの排出量削減だけでは達成が難しいことから、カーボンオフセットとの組合せでネットゼロを目指すことになるものと推察いたします。

2023年度中に地方公共団体実行計画を策定してからのアクションになると、先ほど申し上げた2030年までに60万トンという膨大な削減ノルマを、実質6年、年当たり10万トン減のペースで実行しなければならないものと考えます。

現時点で、排出量の削減とオフセットのバランス、手段、排出部門ごとの基本的なノルマの割り振りは、どのようにお考えでしょうか。

また、総排出量のうち約2割を占める家庭部門からの排出量抑制を図るに当たり、市民に実行を促し、その成果を把握するためには、環境モニターのような制度を設けて、各家庭から出る温室効果ガスの排出量、削減量の見える化を図っていくこと、模範的な実践者に対して何らかのインセンティブを与えていくような取組も必要ではな

いかと感じます。市民に実践的なアクションを促すためのアイデアがあればお聞かせください。

次に、既にゼロカーボンシティ宣言を行った先進自治体においては、地域の特性を生かした再生エネルギーの地産地消化、太陽光等の再エネ発電システムを設置する市民への助成、公共施設への再生可能エネルギーの率先導入、徒歩や自転車の利用促進による健康長寿のまちづくりなど、独自の施策を講じる自治体も増えていますが、千歳市ならではの特徴的な取組として考えておられること、モデルとしたい他の自治体の事業などがあれば御教示願います。

中項目2、食品ロスの軽減に移ります。

SDGsの目標12に、持続可能な生産消費形態を確保するがあります。ここで課題とされているのが、食品ロスの軽減です。食品ロスとは、まだ食べることができるのに廃棄される食品を指し、生産、貯蔵、加工、製造、流通の、いわゆるフードサプライの過程で生ずるフードロスと、小売、外食産業、家庭から発生する残滓、フードウェイストの総称です。

現在、地球上に生活する77億人のうち、途上国を中心に8億人以上、約9人に1人が十分な量の食べ物を口にできず、栄養不足や飢餓に苦しんでいます。

食料自給率が37%しかなく、多くの食べ物を海外からの輸入に頼っている日本が大量の食品ロスを生み出しているという矛盾した現状からも、早急に解決しなければ

ならない課題であることは言うまでもありません。

私自身、生家が農業であった母親から、1粒の米には7人の神様がいるから残してはいけないと幼少時にしつけられ、いまだに食事を残せない習慣が身についています。

このように、物を大切にし、食べ物を粗末にしない、もったいないの精神は、日本人の美徳の一つでありましたが、1970年代以降、経済的に発展して、外食産業が栄え、食品の輸入が増えたことなどから、好き嫌いが増加して、栄養バランスが偏った適当な食事で済ませてしまうなど、健全な食生活に影響が出始めたといわれています。

先日、千歳市内でフードバンクを運営している代表の方からお話を伺いました。団体に食品を提供してくれているコストコは、アメリカ資本ですが、地域や福祉への貢献が自社の成熟度やステータスにつながるとの社訓があるため、店舗建設の段階から周辺の福祉養護施設などに食材の受入れを打診していたそうです。

これに対し、この代表者自らが千歳市内のスーパーやコンビニなどに赴いた際は、まだ本社がその機運じゃないから、何か事故が起きたら誰が責任を取るのかと、けんもほろろの門前払いだったそうです。このように、食品のロス削減に対する日本の企業の関心と当事者意識は、まだまだ低いと言わざるを得ません。

SDGsのターゲットでは、2030年までに、小売消費レベルにおける世界全体の1人当たりの食料の廃棄を半減させ、収穫後損失などの生産サプライチェーンにおける食料の損失を減少させるという目標が盛り込まれております。

そこで、市の対応と進捗についてお尋ねいたします。

一昨年、第4回定例会の一般質問で、当会派の松隈議員が食品ロスの削減について質問した際、今後の具体的な取組として、全国の好事例等を参考にしながら、千歳市食育推進計画庁内検討会議などにおいて協議をしていくとの御答弁がありましたが、その後の進捗についてお尋ねいたします。

現在、取組が進められている第3次食育推進基本計画の中で、食品ロス削減のために何らかの行動をしている人の割合を2023年までに80%以上にするとの指標を掲げていますが、現状での進捗状況と取組の成果を御教示ください。

同じく食品ロス削減のための実践状況調査を見ますと、特に中学生と高校生で極端に低い数値が出ておりますが、学校教育の中では食品ロスの削減についてどのような指導が行われているでしょうか。また、学校給食の残滓料についての推移をお示しください。

生ごみをできるだけ少なくするということは、焼却エネルギーの削減に有効ですが、市民のアンケート調査結果を見ても、電動生ごみ処理機やコンポストの導入は、食品ロスの削減に一定の効果が期待できると思われます。これら助成対象となっている電動生ごみ処理機やコンポスト容器の普及状況、現状での普及啓発内容についてお尋ねします。

食品ロスを減らすためには、外食時などに食べ切れない量を頼まないこと、食べ残

しはなるべく持ち帰るようにすること、賞味期限への過度なこだわりをやめることが大事です。

先ほど御紹介したフードバンクの代表者は、私たちが直接お店や工場に出向いても、まともに相手をしてもらえない、行政が仲介役となって、千歳市内でのルールづくりや食品を提供し合えるコミュニティーができることを期待しているとおっしゃっています。ほかにも、こども食堂の運営などで食材確保に苦心している市民ボランティアもおります。

このような市民活動の一助として、市のもう一歩踏み込んだ関与を期待するところですが、食品ロス削減に向けてどのような対応が可能か、御所見を伺います。

中項目3、ジェンダー平等社会の推進。

SDGsの取組の中で、日本が諸外国から大きく遅れていると指摘されている項目の一つに、ジェンダーギャップの解消が挙げられます。

世界経済フォーラムWEFが、2021年3月に公表した各国における男女格差を測るジェンダーギャップ指数は、経済、政治、教育、健康の4つの分野のデータから作成され、2021年の日本の総合スコアは、156か国中120位と、先進国の中で最低レベル、アジア諸国の中でも極めて低い結果となっています。

このレポートでは、日本は、政治分野において女性の参加割合が低いこと、また、経済分野においても、管理職の女性の割合が14.7%と低く、一方、パートタイム職に就

いている女性の割合は男性のほぼ2倍であり、女性の平均所得は、男性より43.7%も低くなっていると指摘されています。

男女共同参画社会基本法の柱である5つの基本理念では、男女共同参画社会の形成に関し、国、地方公共団体、国民が、その責務を果たす上での基本的な考え方を明確にすることとなっており、千歳市もこの法の趣旨に沿って、現在の第3次ちとせ男女共同参画推進プランを策定し、取り組まれているものと理解します。

しかしながら、国や都道府県、また、多くの自治体が同様の取組を20年以上にわたって続けていながら、さきに述べたような国際評価にあるのが今の日本社会におけるジェンダー平等の実態です。

そこで、より具体的に、職場や家庭などで、多くの市民がジェンダー平等を意識できるような社会の在り方についてお尋ねいたします。

まず、2017年度から取り組まれている第3次ちとせ男女共同参画推進プランにおける各年度の取組を見ますと、6月の男女共同参画推進週間に合わせた街頭啓発、市役所市民ロビーでのパネル展、講師を迎えての各種セミナーの開催、小学6年生を対象とした男女共同参画標語コンクールなどが実施されております。

確かに、学校教育の中ではジェンダー平等の考え方が広く浸透してきているのではないかと感じる一方、まだまだ根強く残る男女の固定的役割分担意識はなかなか解消できていないように感じます。

以前、市が主催する男女共同参画セミナーの会場をのぞいたことがありますが、参加者のほとんどが女性だったという印象があります。

内閣府男女共同参画局のホームページを見ますと、男性にとっての男女共同参画というページがあり、そこには様々な自治体で実践されている男性向けの取組が掲載されています。この中には、家事や育児といった実践的なものだけではなく、地域交流や趣味、仲間づくり、セルフマネジメントといった、休日や退職後における男性同士の交流の場づくりから意識変化を狙うものがあります。

当市でも、特に中高年男性にターゲットを絞ったこのような企画を設け、男女共同参画意識の醸成を側面から促すことは非常に効果があるものと感じるところですが、御所見を伺います。

我々もふだん意識することなく使っていますが、ジェンダーとは、男性、女性の肉体的な差を表すものではなく、社会や文化の中にある意識的な性差を指します。ジェンダーフリーとは、男女の差別をなくすことであり、ジェンダーレスとは、男女の区別をなくすことを意味します。固定観念や先入観で生み出されるジェンダーの壁をなくし、多様性が認められる社会を創造すべきという考えは、もはや世界の共通認識であります。

ジェンダーレス社会へ向け、LGBTQなどの性的少数者のカップルを公的に認める、パートナーシップ制度を導入する自治体が急速に増えています。この制度は、２０１５年に東京都の渋谷区と世田谷区で導入され、現在では、全国で１５０を超える自治体

が宣誓し、人口カバー率は5割近くに達しています。

道内では、札幌市が既に導入済みで、江別市が今年度中に導入の予定、さらに、函館市、帯広市、北見市が導入に向けての検討を進めていると伺っております。

現在、日本では、パートナーシップ制度自体に法的効力がないことから、婚姻によって得られる税の配偶者控除や健康保険の被扶養者になるなどの権利はありませんが、制度を利用することで、公営住宅に家族として同居できたり、病院や介護施設などでも家族として面会が可能になるなど、安心感を持って社会生活を送る基盤になる制度と考えられます。

国際的な流れから見ても、社会的要請の機運は高まる一方と考えますし、世界と結ばれる空港を抱える千歳市がジェンダーレス社会であるべきことは必然です。ゼロカーボンシティ表明同様、道内他市に先駆けて、一刻も早い導入を期待するところですが、ぜひ前向きな御答弁をお願いいたします。

次に、男性の育児に関する休暇の促進について伺います。

育児・介護休業法の改正により、本年4月以降、制度の個別周知や育休の周知・意向確認、出生時育児休業制度の創設、育児休業取得率の公表義務化など、新しい制度が段階的に施行されます。

これまでも、子供が1歳になる前日までの間、男性も育児休業を取得でき、男性の育休取得率は、2019年度の7.48%からかなり増加はしているものの、国際的には

まだまだ低い水準となっています。

今回の法改正によって、柔軟な育休取得が可能となることで、男性の育休取得が日本でも当たり前と認知され、子育てに対する理解が促進されることを期待するものです。

千歳市は、市内における男性の育児に関する休暇取得率向上を目指し、市が率先垂範する目的で、2017年年頭に山口市長がイクボス宣言をされ、3月に千歳市職員の子育て支援に関する行動計画を策定し、男性市職員の育児に関する休暇取得を積極的に奨励されてきました。

そこで、これまでの取組の成果、今後の展望について幾つかお尋ねをします。

まず、2017年度以降、育児に関する休暇を取得した男性職員の数と平均取得日数の推移をお示しください。

次に、育児に関する休暇の取得については、職場での理解とサポートが欠かせないわけですが、円滑な育児に関する休暇取得を促すため、どのような啓発活動を行ってきたのか、また、取得者の休暇に伴う業務の分担やスムーズな引継ぎ、他の職員の負担軽減を図るために、どのようなサポートを行ってきたのか、お示しください。

次に、今回の法改正に当たって、労使双方の合意を得るための労働組合との交渉などは行われたのでしょうか。対応に向けたプロセスはどのように進めてこられたのか、お尋ねをいたします。

さらに、今回の法改正では、子供が生まれてから8週間以内に最大4週間の休みを取得できる男性版産休が新設となりますが、地方公務員に同様の権利を附帯するためには、別途、条例に規定しなければならないと聞いております。

山口市長が率先して男性の育児参加を促してきたこれまでの趣旨からも、速やかな対応を期待するところですが、導入の意欲についてお尋ねいたします。

法改正により、育児休業、出生時育児休業に関する研修の実施が義務づけられるとのことですが、具体的にどのようなプロセスで行われるのか、また、育児休業の取得を阻害しないための管理職等に対する教育は徹底されているのかについても御教示ください。

中項目4、市民、事業者に対する啓発。

SDGsの各目標を達成するには、単に国の指針をトレースするだけではなく、地方自治体として能動的なアクションを起こしていく必要があります。

そこで、市民や事業者に当事者意識を持たせ、具体的な行動に移してもらうためには、どのように施策を推進していくのかについてお伺いをいたします。

これまでも、総合計画や各種の個別計画を推進する中で、条例等に基づき、実践者としての市民、事業者、市に対する責務を定めてまいりました。

しかしながら、市民や事業者に対する責務については、行政とごく一部の代表者による協議で決定され、責務者である当人は、自覚がないままに過ぎてきたというのが

実情ではないでしょうか。

また、過去から再三申し上げているように、これら過去の計画に対する目標が成果指標で定められていないがゆえに、取組の成果が数値として把握できず、的確なPDCAサイクルが構築できなかったことも反省材料と感じます。

このSDGsの取組は、世界のあらゆる不平等を是正し、自然環境や私たちの生活環境を未来永劫適切に守り抜くことが目的とされ、誰一人部外者はおりません。そのためには、市民と事業者に対して、このSDGsの正しい目的と意義を伝え、ごみの分別や排出日を守るようなイメージで習慣化していただく必要があると感じます。このような知識と行動をいかなる手段で市民や事業者に促していくのか、市長の決意をお示しください。

さらに、SDGs17項目の達成度については、それぞれの個別計画の中で進捗が示されるものと推測いたしますが、現在示されている部分では、全体の到達度を表す指標がありません。SDGs17項目のそれぞれの進捗を把握するためには、SDGsに特化した個別計画が必要と考えますが、作成の必要性についてはどうお考えでしょうか。

この項目の最後に、次世代モビリティーの普及についてお尋ねします。

SDGs推進の上でも、環境性能に優れた自動車の普及は、大変重要な施策の一つとなっています。

欧州のEU域内では、2035年までに内燃機関であるガソリン車とディーゼル車の

販売は禁止されることになり、日本でも、昨年１月の通常国会の中で、当時の菅首相が、２０３５年までに、新車販売で電動車１００％を実現すると表明したことにより、俄然現実味が増してきた感があります。

環境に優しい次世代モビリティーとしては、大きく、燃料電池自動車FCV、電気自動車EV、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車HV、プラグインハイブリッド自動車PHV、クリーンディーゼル自動車の６つに分類されますが、このうち日本国内で電動車両とみなされるのは、最も普及が進んでいるハイブリッド車をはじめ、電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車の４つとなります。

当市も、クリーンエネルギー自動車導入事業費として、新年度予算で電気自動車の購入と附帯充電設備を整備すると聞いております。

将来的には、現在大多数を占めている内燃機関の自動車の多くが、電気自動車に置き換わっていくのではないかとのイメージがあり、市の電気自動車導入から得られる様々な知見が、今後、市民や事業者に共有されていくものと期待するところです。

一方、電気自動車が動力源とするバッテリーは、寒さに弱く、満充電までには時間がかかることから、北海道などの寒冷地には適さないのではないかとの指摘もあります。

２月２１日には、暴風雪の影響で、北斗市の函館江差自動車道で、最大１８０台以上の車両が立ち往生しました。当市でも、２００８年２月の暴風雪で、５０台以上の車両が陸上自衛隊により救出された記憶が鮮明によみがえります。

このような暴風雪災害が起きたときに、バッテリーが上がって自走できなくなった数十台規模の車を救出するとなると、莫大な時間と経費がかかるものと推察されます。

そこで、この機会に、電気自動車だけではなく、ぜひ、燃料電池車やプラグインハイブリッド車など、他の電動車両も公用車として導入していただき、それぞれの性能差や燃費、冬季運転の安全性などについて、幅広く市民、事業者にデータを公表していただきたいと希望しますが、市の対応についてお尋ねをいたします。

以上で、檀上からの代表質問とさせていただきます。

○山崎議長　10分間休憩いたします。

（午後4時21分休憩）

（午後4時31分再開）

○山崎議長　再開いたします。

あらかじめ、時間を延長いたします。

◎山口市長　ちとせの未来を創る会、北山議員の代表質問にお答えいたします。

初めに、ポストコロナ対策について、人口戦略プロジェクトと第7期総合計画への影響がないかでありますが、初めに、総人口の推移について申し上げます。

本市の住民基本台帳の人口は、令和3年10月1日時点で9万7,766人と、1年間で356人減少いたしましたが、令和2年度に実施された国勢調査においては、人口

増加率が全道で一番高くなるなど、5年間では人口増加が続いており、令和3年度の人口減少については、新型コロナウイルス感染症の影響によるものであると、このように考えています。

これまでの本市の人口増加の要因の一つである新千歳空港については、活況の回復までに一定の時間を要することが予測されますことから、今後の終息期を見据え、引き続き人口動態を注視してまいります。

次に、年代別人口の推移についてでありますが、本市の社会動態は、コロナ禍前は順調に推移しておりましたが、自然動態は、高齢化等により死亡数が増加している一方、出生数が減少傾向にあることから、令和2年からマイナスで推移しております。

18歳未満の人口につきましては、出生数の減少が要因となっていると考えており、また、30代、40代については、団塊ジュニア世代が50代に、60代については、団塊世代が70代にそれぞれに移ったことによるものと、このように分析をしております。

年少人口と生産人口の人口の動態につきましては、直近3年間の人口動態は669人の増加となっており、年齢3区分別での内訳では、ゼロ歳から14歳までの年少人口は565人の減少、15歳から64歳までの生産年齢人口は、市内高等教育機関への進学や立地企業への就職など、町の活力の中心的な役割が期待される18歳から19歳、23歳から28歳の若い世代等の増加により181人の増加、65歳以上の老年人口は1,053人の増加となっております。

また、転出先及びその理由でありますが、総務省の住民基本台帳人口移動報告によると、転出先については、転出元と同様に、札幌市、恵庭市、東京都、苫小牧市の順に多くなっており、その転出理由については確認することはできません。

次に、将来人口を10万人とする理由でありますが、町の活力、発展の原動力は人であるという考えから、町のさらなる高みを目指すため、人口ビジョンにおける展望を踏まえ、第7期総合計画の将来人口を10万人に設定しており、10万人を目指して、市民や企業の皆様と一緒になって行動することで、市民の皆様が幸せを実感し、この町に住んでよかったと思える町を実現することが最も重要であり、そのことがさらなる町の発展につながっていくものと考えております。

全道一若い町につきましては、令和2年の国勢調査におきましても、本市の平均年齢は全道で最も低い結果となり、引き続き全道一若い町は、本市の特性となっております。

今後の持続的なまちづくりを考える上で、若い世代の定着は大きな課題でありありますことから、雇用や子育て環境の充実などに引き続き取り組むとともに、若さによる成長性や空港が所在する空の町、働く場や学ぶ場が多いなどの本市の特性を広く発信することにより、これらの世代の方に選ばれる町、魅力的なまちづくりを推進してまいります。

また、人口ビジョンの見直しについてでありますが、現在、人口動態や新型コロナウ

イルス感染状況等を注視しているところであり、現時点において、見直しについては考えておりません。

次に、実施計画の見直しについてでありますが、第7期総合計画における実施計画は、基本構想を実現するための施策や事業等を示した3か年の計画であり、行政評価結果などを踏まえ、毎年見直しを行うこととしております。

令和4年度から令和6年度までの3か年を期間とする令和4年度実施計画第2期に関し、施策やその指標については、本年度は第7期総合計画がスタートした年であり、現時点では見直しをする予定はありませんが、主な事業については、施策における優先順位の高い事業、優先課題推進枠として重点的に取り組む事業、人口増加に特に効果のある事業を掲載することとして、見直しを予定しております。

なお、優先課題推進枠については、社会状況の変化等によるその時々の課題に迅速かつ的確に対応するため、毎年度決定することとしており、令和4年度は、令和3年度に引き続き、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策と経済活動の充実に関する事業、10万人のまちづくりを目指すための人口増加策を優先課題として、重点的に取り組むこととしております。

今後、実施計画における施策や指標の見直しにつきましては、社会状況や市民ニーズの変化、事業の進捗などを踏まえ、適切に判断してまいります。

次に、住み続けたい町となるための取組についてでありますが、少子高齢化社会や

コロナ禍という危機に直面している現状において、本市が住み続けたい町として選ばれるためには、社会状況や市民ニーズの変化を的確に捉え、町の活力を維持するための施策に効果的に取り組む必要があります。

このためには、子育て環境や住環境、雇用、観光資源などの魅力をこれまで以上に磨き上げることに加え、それらの魅力を発信し、多くの方に認識してもらい、千歳の町に住んでよかったと誇りを持っていただくことが重要であり、同時に、コロナ禍であっても、人口増加に向けた各種取組を止めることなく継続していく必要があると考えております。

現在、実施計画の一部として位置づけしている人口戦略プロジェクトにおいて、人口増加を図る施策を効果的、集中的に展開し、千歳ファンを増やし、住みよさを実感でき、誇りを持てる町を目指しているところであります。

今後は、高齢化の進行などにより、扶助費の増加が見込まれておりますが、引き続き持続可能な財政運営を念頭に置きつつ、社会情勢の変化に対応しながら、町の活力のために必要な人口増加策を着実に進めることにより、第7期総合計画における将来都市像の実現を目指してまいります。

次は、新千歳空港の利用促進についてお答えいたします。

初めに、首長ミーティングの狙いや北海道空港協会の取組との違いについて御説明いたします。

北海道空港協会は、北海道と道内13空港所在の15自治体の通常会議、航空会社5社と空港運営会社1社の賛助会員で組織され、道内空港の整備とその管理の改善を促進し、交通の発展や産業の振興に寄与することなどを目的としており、主に道内各空港の整備促進に関する要望運動の実施や事務担当者会議を通じて各会員から提起された諸課題の協議や情報交換などを行っております。

一方、道内7空港所在自治体による首長ミーティングは、北海道エアポート株式会社HAPが、新型コロナウイルス感染症の拡大により航空需要が落ち込んだ影響を受け、大変厳しい経営状況が続いておりますことから、HAPが一括運営する道内7空港所在の10市町の首長に呼びかけ、航空需要の回復に向けて、感染状況を見極めつつ、各地域において連携して航空、空港の利用促進策に取り組むために緊急的に集まったものであり、参集の対象や目的が異なるものであります。

次に、新年度の空港利用促進事業の事業効果やGoTo事業との連携や相乗効果についてお答えいたしますが、市では、令和4年度に空港利用促進事業として、空港応援キャンペーンやちとせそら割を実施することとしております。

空港応援キャンペーンは、全国で緊急事態宣言やまん延防止等重点措置などが発令され、航空旅客が落ち込む状況にあっても、感染状況を見極めつつ、非航空利用者も含めた新千歳空港の利用者を増やし、空港内商業施設の消費拡大を促進しようとするものであります。

また、ちとせそら割は、航空機の利用を促進するための助成のほか、市内や空港における消費活動を促進する事業であり、空港ビル利用と航空機利用の両輪で需要を喚起することにより、新千歳空港の活況や市内経済の活性化を図るとともに、これらの取組が、航空・空港関係の事業者を側面から支援することにもつながるものと考えております。

また、首長ミーティング後に北海道への緊急要望をした際、知事からは、需要の早期回復を図っていくことは、北海道経済の活性化にとって大変重要であり、時期を逸することなく、オール北海道で連携して取組を進めていきたいとの回答があったとともに、戦略的なプロモーションを行い、国のGoToトラベルやぐるっと北海道、どうみん割の連動による相乗効果を生み出し、国内外の観光需要を呼び込んでいくとともに、観光を支える空港の活性化にも取り組んでいくと、このように聞いております。

市といたしましては、こうした国や北海道の動向を注視しながら、関係機関や関係団体等と連携や情報共有を行い、効果的に事業を進めていきたいと考えており、こうした取組が動機づけとなり、一人でも多くの空港利用促進が図られることを期待しているところであります。

次に、北海道や道内空港所在自治体と共同で企画する利用促進事業の予定があるかでありますが、現在、道内7空港所在自治体の新年度に予定をしている利用促進事業の取りまとめを行っているところであり、今後、HAPや北海道、関係自治体とこれ

らの情報を共有するとともに、共同で企画する事業や各地域が行う事業の連携について、協議や検討を進めていくこととしているところであります。

次に、道内空港間を結んだ面での需要喚起の取組ができないかでありますが、北海道は、平成30年3月に北海道航空ネットワークビジョンを策定し、道内航空ネットワークの目指す姿について、道央、道南、道北、道東の4つのエリアを航空路線で結び、快適に移動することができる利便性の高い道内路線を展開することとし、施策展開として、道内空港を一つと見立てた大北海道空港、マルチゲートウェイエアポートの推進を掲げて取組を進めることとしております。

令和2年から開始した道内7空港一括民間委託においては、HAPが新千歳空港も含めた道内7空港の運営事業全体についてのマスタープランを作成し、運営事業期間中、マスタープランに記載された内容に従い、空港運営事業を実施することとしております。

このため、新千歳空港を含む道内7空港の事業戦略については、HAPがマスタープランの実現に向けて空港運営事業の中で取り組むものでありますが、HAPの空港運営に係る情報共有や意見交換の場である北海道内7空港の一体的運営に関する協議会や新千歳空港の運営に関する協議会など、様々な場面において、HAPや北海道、関係自治体や関係団体などと意見交換を行いながら、連携して、航空ネットワークの充実や広域観光の振興などについて取り組んでいるところであり、引き続きその実現

に向けて取り組んでまいります。

次に、空港開港100年に向けた祝賀ムードの醸成についてであります。

市民が空港を訪れ、身近に感じ、愛着を持つことは、空の町として大切なことだと考えています。

昨年、新千歳空港国際線ターミナルにおいて新型コロナワクチンの大規模接種を行い、HAPや航空会社などの協力により市民のワクチン接種を円滑に進められたことは、多くの市民にとって空港を身近に感じる良い機会となったと、このように受け止めております。

令和4年度に行う空港応援キャンペーンは、同様に、多くの市民が空港を訪れて、身近に感じ、愛着を持って応援していただきたいということも、事業の期待するところであります。

また、空港開港100年に向けた機運の醸成については、昨年9月に設置した千歳市空港開港100年記念事業準備委員会において、様々な取組について検討しているところであり、令和5年度から7年度で、機運醸成のためのプレ事業、令和8年度に、空港開港100年記念事業として、段階的に事業を進めていきたいと考えているところであります。

市といたしましては、引き続き市民が訪れたい空港となる魅力づくりや空港開港100年に向けた機運の醸成について、HAPや航空会社、関係団体等と一体となって取

り組んでまいります。

次は、物価上昇による市民生活への影響についてお答えいたします。

初めに、国内の経済動向と物価高騰の捉えについてでありますが、２月１７日に内閣府が発表した月例経済報告によりますと、国内経済については、オミクロン株の感染拡大で、外食や宿泊などのサービス関連の消費が落ち込んでいるなどとして、景気は持ち直しの動きが続いているものの、新型コロナウイルス感染症による厳しい状況が残る中で、一部に弱さが見られるとし、景気判断を5か月ぶりに引き下げており、市内経済についても、同様の傾向があるものと捉えております。

市内における物価動向につきましては、令和4年2月の時点で、野菜や鮮魚、調味料などの一部品目について物価上昇が見られるほか、LPガスについては変動はないものの、灯油やガソリン、軽油などの家庭用燃料については、前年同月比で２０％以上の上昇となっています。

また、２月２４日からロシアによるウクライナ侵攻が始まったことを受け、一部報道では、燃料価格や小麦等の消費者物価についても大きく影響を受ける可能性があるとされており、これまでの原油価格の高騰などの影響もあり、今後の市民生活への影響を懸念しているところであります。

消費者物価は、気象条件や世界経済の動向など、様々な要因で影響を受けるものでありますことから、市では、引き続き市民の日常生活の安定に向け、消費生活モニ

ターによる生活必需品の価格調査を実施し、物価動向の把握に努めてまいります。

次に、今後の市政運営や市民生活に与える影響と市の対応についてお答えいたしますが、今般、国は、緊急の原油高対策として、ガソリンなどの価格抑制のため、補助金の上限額を引き上げることや、漁業や農業、タクシー事業者への追加支援などに取り組むものとしておりますことから、市といたしましては、国における対策の効果や今後の動向、また、市内経済や市民生活への影響を引き続き注視してまいります。

次に、抜本的な事業の見直しについて言及がありましたが、現在、市では、第7期総合計画で掲げた施策や事務事業について、行政評価システムによる担当課の自己評価や2次評価委員会による内部評価に加え、市民評価会議による外部評価などの結果を踏まえ、毎年、事業の見直しを行っております。

また、事業採択の可否については、施策に対する貢献度や効率性、優先順位などを予算編成前に評価しており、この評価結果に加え、社会状況や市民ニーズ、補助金等の財源などを総合的に判断して決定しており、御発言の、しがらみや惰性で漫然と予算化されている事業があるという根拠のない指摘は当たらないものと考えています。

次に、若い市民や市職員を中心とした組織化や子育て世代へのアンケートによる各種計画への意見反映についてでありますが、市では、これまでも、政策課題等への解決手法の検討に当たり、若手職員を中心とした特別編成チーム、タスクフォースを必要に応じて立ち上げ、企画立案してきたほか、令和4年度の予算編成におけるウイズ

コロナ、アフターコロナを見据えた取組の検討に当たっては、若い世代を含む全職員に対し意見を募り、未来を見据えたまちづくりを進めるため、将来を担う子供たちから、新型コロナ終息後にやってみたい夢を募集する事業のほか、コロナ禍でも安心して学習できるよう、市内小中学校や保育施設等に抗ウイルスコーティングを実施する事業を予算化するなど、幅広い世代の意見を取り入れながら、施策の推進に取り組んできました。

また、みんなで進める千歳のまちづくり条例に基づき、これまで総合計画や個別計画の策定または変更する際には、市民会議等を立ち上げ、幅広い世代の市民から活発な意見をいただいております。

さらに、これまで5年に一度としていた市民まちづくりアンケートにつきましては、市民ニーズの変化を的確に捉え、迅速に施策や事業に反映、展開することを目的に、令和3年度以降は、市民意識調査として毎年実施することとしたほか、平成30年度には、子ども・子育てに関する実態とニーズを把握するため、小学校就学前の子供及び小学生の保護者を対象としたアンケートを実施し、令和2年度を始期とする千歳市子ども・子育て支援事業計画を策定するなど、幅広い世代からの多彩な意見を伺いながら、各種計画の策定を行ってきたところであります。

引き続き、多様化、複雑化する市民ニーズに対応し、効率的で質の高い行政運営と市民サービスの向上に努めてまいります。

次は、SDGsについてであります。

初めに、ゼロカーボンシティに向けた取組として、目標設定の理由や達成の判断についてでありますが、地球温暖化の原因とされる気候変動への対応は、国際社会が共有する喫緊の課題であり、主要国をはじめ、我が国においても、温室効果ガスの削減目標を掲げ、この取組の重要性を広く訴えているところであります。

本市におきましても、国際社会の一員としてこの課題に対応していくため、国と目標を共有し、削減に取り組む意思を市民や事業者に示していく必要があることから、ゼロカーボンシティの表明を行ったところであります。

2050年カーボンニュートラルを目指すためには、脱炭素社会への構造転換に順応し、市民の行動変容を促していくなど、容易なことではありませんが、市民、事業者、市が一体となってこの大きな課題に取り組んでいくため、この取組の重要性を知っていただき、行動につなげていくことや部門ごとの削減目標の設定による取組の加速化のほか、今後の電源構成やその時々の技術革新と相まって、目標に近づいていくものと、このように考えています。

次に、市経済とのバランスについてでありますが、温室効果ガスの削減と経済との関係につきましては、企業においては、温暖化への対応を経済成長の制約とする時代から、脱炭素に取り組むことは企業の将来性を評価する尺度となるなど、従来の発想を転換し、積極的に対応を行わなければならない状況となってきております。

このことから、国においては、産業構造や社会経済の変革をもたらし、次なる大きな成長につなげていくグリーン成長戦略を策定し、推進を行っているところであり、本市におきましても、企業の脱炭素化の取組を後押しする役割を担い、市の経済活動と環境の好循環を生み出し、地域の活性化につなげていく必要があるものと考えております。

次に、市内で利用されている再生可能エネルギーの種別や推計量についてお答えいたします。

環境省が直近で公表している令和元年度の本市における再生可能エネルギーの固定価格買取制度による情報によりますと、太陽光による発電量は8万4,068メガワットアワー、バイオマスによる発電量は200メガワットアワーとなっております。

次に、環境基本計画の見直しについてでありますが、第3次千歳市環境基本計画は、令和3年度から10年間の行動期間としておりますが、ゼロカーボンシティの実現に向け、令和5年度に策定を予定しております地方公共団体実行計画との整合を図るため、指標を含め見直しを行うこととしております。

次に、推進体制についてでありますが、庁内の推進に当たっては、施策連携や方向性の確認、情報共有が大変重要であるものと考えており、このたびの表明に際しましては、課長職で構成する横断的な連携会議を設けて協議を進めてきたところであります。

令和4年度におきましては、市民環境部に担当主査の配置を予定しているところであり、実効性を担保していくため、新たに横断的な推進体制を構築するとともに、市民や事業者等の意見を聞く機会を設けるなど、2050年カーボンニュートラルに向けた取組を進めてまいります。

次に、部門ごとの排出量の削減などについてでありますが、国の地球温暖化対策計画においては、2030年度の温室効果ガス排出量を2013年度比で46%の削減目標としており、その削減内訳は、産業部門38%、業務その他部門51%、家庭部門66%、運輸部門35%、エネルギー転換部門47%となっております。

本市におきましては、令和4年度に予定している再生可能エネルギー活用調査の結果を踏まえ、令和5年度に地方公共団体実行計画区域施策編を策定することとしており、その計画において、各部門ごとの削減目標や森林などによる温室効果ガス吸収量とのバランスなどを示してまいります。

次に、市民に行動を促す取組についてでありますが、家庭における実効性のある取組を促すためには、脱炭素に取り組む必要性や意義を伝えていくほか、支援制度の情報提供、節電、エコドライブなど、行動による温室効果ガス削減量を数値で例示するなどの見える化が有効であると考えておりますが、効果的な取組について、今後よく検討してまいります。

次に、本市の特徴的な取組が参考となる自治体はあるかでありますが、本市におき

ましては、公共施設における太陽光発電設備の設置や令和6年度から稼働を予定している道央廃棄物処理組合の新焼却施設におけるごみの焼却熱を利用した発電システムの運用のほか、支笏湖地域における脱炭素化を推進するため、ゼロカーボンパークの登録を目指しているところであります。

道内においては、家畜ふん尿を活用したバイオマスや臨海地域での風力など、それぞれの地域特性を活用した取組が行われていると承知しておりますが、本市におきましては、令和4年度に予定している再生可能エネルギー活用調査の結果を踏まえ、令和5年度に策定予定の地方公共団体実行計画において、本市の特性や資源などを活用した、温室効果ガスの削減につながる取組を示してまいります。

次は、食品ロスの軽減についてお答えいたします。

初めに、千歳市食育推進計画庁内検討会議などによる協議の状況についてでありますが、北海道の食品ロス削減推進計画等を踏まえ、食品ロスに関する理解の促進を図るため、食べ残しや食品廃棄等の食品ロスの削減に向けた取組などを行う環境分野のほか、地域食材の活用や千産千消の推進に向けた取組などを行う農業分野、食に関する正しい知識と望ましい食習慣を身につけ、生活習慣病の発生や重症化を予防し、健全な食生活の実現に向けた取組などを行う保健分野など、多岐にわたることから、現段階においては、庁内の関係部署により、それぞれの分野において普及啓発や各種事業を進めるとととともに、評価や見直し、新たな取組の検討を行っている

ところであります。

今後、食の環境や安全に配慮した食生活の推進に関する取組について、令和5年度の食育推進計画策定時に、庁内の関係各課で構成する庁内検討会議にて協議することとしております。

次に、食品ロス削減に向けた取組の進捗状況と成果についてでありますが、これまで、食育パネル展では、食品ロスに関連したリーフレットの配布による市民周知を行っているほか、家庭ごみ減量に関する情報発信、電動生ごみ処理機やコンポスト等の購入費助成などの取組を行っております。

令和2年度については、本計画の基本目標の一つ、食の環境や安全に配慮した食生活の推進に位置づけた7事業のうち、実施またはおおむね実施と評価した事業が6事業、新型コロナの影響により一部イベントを中止したため、一部実施と評価した事業は1事業となっております。

また、食の環境や安全に配慮した食生活の推進に対する市民意識の向上を成果として測るため、国の目標値に合わせて、食品ロス削減のために何らかの行動をしている人の割合を設定しており、平成30年度に実施した市民アンケート調査結果においては、食品ロス削減のため、残さない、作り過ぎない、冷凍保存しているなど、行動していると回答した方は64%となっております。

次回のアンケート調査については、次期食育推進計画策定に向けた基礎資料とする

ため、令和4年度の実施を予定しており、このアンケートの結果から、食品ロスも含め、食育に関する現状や市民意識などを把握し、今後の目指すべき方向性やライフステージごとの具体的な取組に反映してまいります。

次に、電動生ごみ処理機やコンポストの助成状況でありますが、本市では、家庭から排出される生ごみの堆肥化の推進と市民のごみ減量意識の向上のため、平成20年度から、電動生ごみ処理機やコンポストを、市内の販売店で購入される市民を対象に購入費の助成を行っており、電動生ごみ処理機については、購入金額の2分の1、かつ上限を2万円とし、コンポストについては、購入金額の2分の1、かつ上限を3,000円としております。

3年間の助成実績としては、電動生ごみ処理機が、令和元年度12台、令和2年度18台、令和3年度16台となっており、コンポストについては、令和元年度38台、令和2年度38台、令和3年度34台で、平成20年度からの累計台数としては、電動生ごみ処理機が352台、コントコンポストが820台となっております。

次に、本助成事業の市民への周知啓発についてでありますが、毎年、年度当初に、ホームページやSNS、広報ちとせ、生活情報紙に助成内容や申請方法を掲載しているほか、電動生ごみ処理機やコンポストの販売店に申請用紙を設置するなどにより、市民周知を図っているところであります。

助成後のアンケート調査では、利用者の半数以上の方が、食品の買い過ぎや食事

の作り過ぎに注意するようになったと回答していることから、ごみ減量意識の向上や食品ロスの削減にも一定の効果があるものと考えており、今後も電動生ごみ処理機やコンポストの普及啓発に努めてまいります。

次に、食品ロス削減に向けて市としてどのような対応が可能かでありますが、食品ロスの削減につきましては、令和元年10月に施行された食品ロスの削減の推進に関する法律に基づき、令和2年3月に閣議決定された食品ロスの削減の推進に関する基本的な方針の下、国や地方公共団体、消費者、事業者等の多様な主体が連携し、食品ロスの削減について理解と関心を深め、それぞれの立場から取り組むことを促進するとされております。

このため、北海道では、令和3年3月に、北海道食品ロス削減推進計画を策定し、基本方針の一つに、未利用食品等を有効活用する取組の推進を掲げています。

この取組の柱として、フードバンク活動など、未利用食品等を有効に活用する団体に対する食品関連事業者や消費者などの理解の促進、フードバンク活動など、未利用食品等を有効に活用する団体との連携の強化を図るとしております。

現在、北海道では、この推進計画に基づき、食品関連事業者等からフードバンクへの商品持込みについて相談があった際には、当該事業者の近隣のフードバンクを紹介しているほか、道が主催する食品ロス削減セミナーにおいてフードバンク活動をPRするなど、食品ロスに関する理解の促進を図っております。

本市におきましても、令和4年度に実施を予定している消費者まつりにおいて、まずは食品ロスを発生させない取組の啓発活動を行うとともに、食品ロスが発生する場合には、未利用食品等の有効活用として、協賛・出展企業に対し、市内のフードバンクを紹介するなどの取組を行ってまいります。

このほかの食品ロスの軽減については、教育委員会から答弁があります。

次は、ジェンダー平等社会の推進についてお答えいたします。

初めに、中高年男性にターゲットを絞った交流の場づくりができないかでありますが、我が国では、少子高齢化が進み、生産年齢人口が減少するなど、社会構造が変化していく中で、持続可能な活力ある地域づくりを進めていくためには、男性、女性が性別にかかわらず、一人一人の人権が尊重され、個性と能力に応じて誰もが活躍できる男女共同参画社会の実現が大変重要な課題であると認識しています。

このため、市では、平成29年度から令和8年度までの10年間を計画期間とした第3次ちとせ男女共同参画推進プランを策定し、男女があらゆる分野で活躍できる社会の実現を目指すために5つの基本方針を定め、男女共同参画社会の実現に向けた各種施策に取り組んでいるところであります。

このプランでは、家事、育児等の多くを女性が担っている実態を踏まえ、性別に関わりなく、誰もが豊かな人生を送るためには、特に、男性が仕事中心のライフスタイルを見直し、家庭生活に参加していくことが求められていることから、基本方針の一つで

ある、男女が共に支え合う家庭づくりの中で、男性の家庭生活への参画の推進を重点施策として、男女共同参画への男性の意識啓発に努めております。

市では、これまで、父親としての自覚意識をさらに向上させるための取組として、男性の子育て講座を実施したほか、男女が共に生き生きと暮らし、生涯を通じ心身共に健康であるための各種健康づくり教室や千歳学出前講座による健康教育、健康相談などを実施しております。

現在、中高年男性における交流の場については、必要に応じて、各種団体や地域コミュニティーの中でおのおの企画、実践されているものと考えており、市では、中高年男性に特化した交流の場づくりについては行っておりませんが、今後は、男性にとっての男女共同参画推進に向け、千歳学出前講座をはじめ、市が実施するイベント等において、中高年男性がターゲットとなるものについて、ホームページ等で周知を図ってまいります。

次は、パートナーシップ制度の導入についてお答えいたします。

昨今、生まれながらの性別の在り方が見直され、世界中で性別にとらわれない同性間の結婚や結婚と同様の権利を求める動きが活発化してきております。

また、国の人権擁護機関では、性的指向や性自認を理由とする偏見や差別をなくそうを啓発活動の重点項目として掲げ、啓発冊子の配布等の活動を実施しているほか、面談や電話等による人権相談を行っております。

パートナーシップ制度につきましては、LGBTQなどの性的少数者の2人がお互いを人生のパートナーとして日常生活において相互に協力し合うことを約束した関係であることを自治体が公的に認める制度であります。

本市といたしましても、現在、市に設置している、市民協働による男女共同参画社会の実現を図ることを目的として、教育や福祉、労働団体の関係者等で構成するちとせ男女平等推進会議で意見交換するなど、パートナーシップ制度について調査研究してまいります。

次に、男性職員の育児に関する休暇の取得状況の推移についてお答えいたします。

初めに、男性職員の育児休業の取得者数と平均取得日数についてでありますが、平成29年度は取得者はなく、平成30年度は、取得者2名、平均取得日数は247日、令和元年度は、取得者1名、取得日数は19日、昨年度は取得者がなく、今年度については、現在までに4名が取得し、平均取得日数は97日となっております。

また、来年度の予定として、既に3名が育児休業の取得を計画している状況にあり、徐々に制度の活用が広まっているものと考えております。

また、配偶者の出産時に男性職員が2日の範囲内で休暇を取得できる配偶者出産休暇の取得状況については、平成29年度24名、平成30年度22名、令和元年度33名、昨年度は22名、今年度については現在までに23名が取得し、過去5年間の平均取得率は83.8%、平均取得日数は1.9日となっております。

このほか、育児のため5日の範囲内で休暇を取得できる育児参加休暇については、平成29年度23名、平成30年度13名、令和元年度21名、昨年度は23名、今年度については現在までに22名が取得し、過去5年間の平均取得率は68.9%、平均取得日数は4日となっております。

次に、育児に関する休暇を円滑に取得するための啓発活動についてでありますが、職員向けに育児に関する休暇や制度をまとめた子育て支援ハンドブックを作成し、全職員に周知しているほか、平成29年1月から、育児に関する休暇を計画的に取得することができるよう、育児参加計画書の運用を行っており、子供が生まれる予定の職員から提出のあった育児参加計画書の内容に基づき、所属長が面談を行い、積極的な制度利用を促すとともに、所属内の業務分担を整えるなど、職員の子育てを職場全体で支援する取組を積極的に進めております。

また、啓発活動の一環として、育児休業を取得した男性職員が実体験を発表する場を設けるなど、性別に関わることなく、育児に参加しやすい職場風土の形成に努めているところであります。

また、職員が育児休業を取得する場合には、他の職員への負担が増えることないよう、任期付職員や会計年度任用職員の任用を行っており、職員が不安なく育児休業を取得できる環境整備を行っております。

次に、職員労働組合との協議があったかでありますが、民間の事業者に適用される

育児・介護休業法の改正や、人事院が行った国家公務員の育児休業等の法律改正の意見の申出等を踏まえ、国に遅れることなく、国と同様に改善を行うよう、職員労働組合との協議を行っており、本市といたしましても、国の対応を踏まえ、適切に対応してきたところであります。

今後におきましても、よりよい職場環境の構築に向け、職員労働組合と適切に協議してまいります。

次に、男性の育児休業取得促進のための制度改正についてでありますが、令和4年2月1日に閣議決定された地方公務員の育児休業等に関する法律等の改正案では、民間の事業所に適用される育児・介護休業法の改正内容と同様に、子の出生後8週間以内に取得できる育児休業の取得回数制限の緩和が盛り込まれており、本市といたしましても、法律の改正状況を踏まえ、関係する条例、規則の改正について、遅滞なく適切に対応を行ってまいります。

次に、育児に関する研修の実施についてでありますが、育児に関する休暇や休業の取得に関しましては、新規採用職員研修や職制段階に応じた様々な研修等において理解を深めているほか、私をはじめ管理職が宣言したイクボス宣言の理念に沿って、管理職を対象としたイクボス研修を毎年実施し、育児休業の取得など、ワークライフバランスの重要性を理解するとともに、自ら率先して行動する取組を進めているところであります。

また、令和2年7月に千歳市職員のハラスメント防止等に関する要綱にマタニティハラスメントに関する項目を追加し、育児に関する休暇を申し出た職員に不利益が生じないよう、全職員に周知したところであります。

今後につきましても、職員の仕事と家庭生活の両立を支援し、職員の子育てに関し、職場全体で支援する環境づくりに向け、必要な研修の実施に取り組んでまいります。

次に、市民、事業者に対する啓発についてでありますが、SDGsは、かけがえのない地球環境を守り、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた17の開発目標として、平成27年に国連が採択したものであり、2030年までの達成に向けて各国が取り組んでおり、我が国においても、国や自治体、企業等においてSDGsに基づく取組が進められています。

市民、事業者に対しSDGsの知識を伝え、行動を促すことにつきましては、令和元年5月に、様々な市民サービスを維持していくため、財政運営をはじめとした持続可能性を重要な視点として捉え、SDGs推進に取り組む市の姿勢を明確にしたところであります。

本市が実施している取組の多くは、SDGsの理念と方向性が共通するものであることから、市が取り組む各施策の推進がSDGsの達成に貢献するものとしており、SDGs推進に向けた市の考え方はホームページ等で発信しています。

また、第7期総合計画では、SDGsとの関連性を示した概要版を全戸に配布したほ

か、各個別計画では、アイコンを表示するなど、SDGsの周知に取り組んできました。引き続き、様々な機会を通じ、SDGsの概念を周知してまいります。

次に、SDGsに関する個別計画の策定の必要性がないかでありますが、SDGsは、全世界共通の目標として、経済、社会、環境の諸課題を総合的に解決するものとなっており、市においては、SDGsの視点に基づき、各施策や事業を進め、総合計画や各個別計画に設定した指標等により進捗を管理することで、SDGsの達成に貢献できるものと考えておりますので、SDGsに関する個別計画の策定については考えておりません。

次に、次世代モビリティーの普及についてお答えいたします。

次世代自動車と呼ばれる、電気、燃料電池、プラグインハイブリッドなど特徴的な技術を搭載した車は、温室効果ガスの削減に効果があることから、市では、令和4年度に電気自動車の導入を予定しているところであり、脱炭素社会の到来に合わせ、市民や事業者への意識変容を促していくこととしております。

以降の導入につきましては、社会動向のほか、技術革新、エネルギー供給インフラの設置状況などを勘案した上で、適切に次世代自動車への切替えを行っていく必要があると考えており、運行上で得られた効果や使い勝手、災害等における電力供給などの情報につきましても、示してまいりたいと考えております。

私からは、以上であります。

◎佐々木教育長　ちとせの未来を創る会、北山議員の代表質問にお答えいたします。

食品ロスの軽減についてであります。

初めに、学校教育における食品ロスの削減に関する指導についてでありますが、各小中学校においては、食に関する指導の目標として、小学校低学年から、好き嫌いをせずに食べること、食べることの大切さを理解することなどを設定しております。

小学校では、学級担任や栄養教諭により、学級活動の時間や各教科等において、食に関する指導を1年生から実施し、健康で健全な食生活に関する知識などを身につける教育を実践しております。

また、中学校では、1年生の家庭科の授業において、持続可能な食生活をテーマに、食生活を取り巻く問題を把握し、食品の廃棄や自身の食生活を工夫することなどを学んでおります。

次に、学校給食の残滓量の推移についてでありますが、学校から給食センターが回収して処理した量で比較いたしますと、平成28年度の年間処理量は6万2,010キログラム、喫食者1人当たりでは約7.1キログラムであるのに対し、令和2年度では6万1,350キログラム、喫食者1人当たり約7.2キログラムとなっており、大きな変化は見られない状況であります。

教育委員会としましては、学級担任や栄養教諭による毎日の給食指導をはじめ、食育を通して、児童生徒が栄養の大切さを知り、食に対して理解を深めることが給食の

食べ残しを減らしていくことにつながるものと考えておりますので、今後も、栄養教諭を中心に、学校と連携しながら、食育の充実に努めてまいります。

私からは、以上であります。

○山崎議長　暫時休憩いたします。

（午後5時22分休憩）

（午後5時22分再開）

○山崎議長　再開いたします。

これで、北山議員の代表質問を終わります。