

道政検証

— 第32期 —

2026年6月

北海道議会 民主・道民連合議員会

(道政検証プロジェクトチーム)

～ 目 次 ～

<p>I はじめに ————— 2</p> <p>II 諸情勢</p> <p> 1. 国内情勢 ————— 4</p> <p> 2. 道内情勢 ————— 5</p> <p>III 知事の政治姿勢と道政運営 — 6</p> <p>IV 重点課題の検証</p> <p> <自治関連></p> <p> 1. 人口減少 ————— 7</p> <p> 2. 地方財政 ————— 9</p> <p> 3. 地方分権 ————— 10</p> <p> 4. 行財政運営 ————— 11</p> <p> 5. 道職員の人材確保 ——— 12</p> <p> 6. 危機対策 ————— 13</p> <p> 7. 過疎対策 ————— 14</p> <p> 8. 道総研 ————— 15</p> <p> 9. 指定管理制度 ————— 15</p> <p> 10. 北方領土 ————— 16</p> <p> <環境・エネルギー></p> <p> 1. 再エネ・ゼロカーボン北海道 17</p> <p> 2. 泊原発 ————— 17</p> <p> 3. 北本連系 ————— 20</p> <p> 4. SDGs ————— 21</p> <p> 5. 野生鳥獣対策 ————— 21</p> <p> 6. 違法開発問題 ————— 25</p> <p> 7. 知床の自然保護 ————— 25</p> <p> <経済・産業></p> <p> 1. 国際交渉 ————— 25</p> <p> 2. 農業・農村振興 ————— 26</p> <p> 3. 林業振興 ————— 27</p> <p> 4. 水産業振興 ————— 29</p> <p> 5. 第2次産業の振興 ——— 31</p> <p> 6. 雇用 ————— 31</p> <p> 7. 観光施策 ————— 34</p> <p> 8. 産業力強化・産業集積・企業誘致— 36</p> <p> 9. 地場産業・中小企業対策 — 37</p>	<p> 10. 市街地活性化・空き店舗対策— 37</p> <p> 11. 食の安全 ————— 38</p> <p> 12. 物価高騰対策 ————— 38</p> <p> 13. 北海道食品ロス削減推進計画 — 39</p> <p> <福祉・社会保障・生活></p> <p> 1. 子育て支援 ————— 40</p> <p> 2. 少子化対策 ————— 41</p> <p> 3. 医師・看護師、地域偏在解消 — 42</p> <p> 4. 後期高齢者医療 ————— 42</p> <p> 5. 周産期医療対策 ————— 43</p> <p> 6. 子どもの貧困 ————— 43</p> <p> 7. 母子・父子家庭 ————— 44</p> <p> 8. 児童虐待 ————— 45</p> <p> 9. DV ————— 45</p> <p> 10. 障がい者福祉 ————— 46</p> <p> 11. 高齢者福祉 ————— 46</p> <p> 12. 健康増進 ————— 47</p> <p> 13. 新型コロナウイルス感染症対策等— 47</p> <p> <社会資本整備></p> <p> 1. 総合交通体系 ————— 48</p> <p> 2. 北海道新幹線の札幌延伸開業遅延— 48</p> <p> 3. 物流機能強化 ————— 49</p> <p> 4. 国際航空路線の誘致 ——— 50</p> <p> 5. 道路整備 ————— 50</p> <p> 6. 河川・ダム整備 ————— 51</p> <p> 7. 公共事業 ————— 52</p> <p> 8. 港湾 ————— 52</p> <p> 9. 住宅施策 ————— 53</p> <p> 10. 災害対策 ————— 53</p> <p> <教育・人権・文化></p> <p> 1. 教育関係施策 ————— 54</p> <p> 2. 人権 ————— 58</p> <p> 3. スポーツ振興 ————— 59</p> <p> 4. 文化・歴史 ————— 59</p> <p>V 検証の総論 ————— 61</p>
---	--

I はじめに

鈴木直道知事が就任してから7年が経過したが、その間、北海道は少子高齢化や人口減少に歯止めが掛からず、税収減などから道のみならず道内市町村においても財政逼迫が深刻化している。道外へ女性を中心に生産人口が流出し、基幹産業に加えて医療、福祉、介護、交通など幅広い分野で労働力不足が生じ、エネルギー価格や物価の高騰も重なり、広域行政体として迅速かつ効果的な地方政策が急務であるが、道民生活に寄り添った効果的な一手がいまだ示せていない。また、一部の地場企業ではコスト増に加えて賃金単価の上昇も影響し、労働の多様化や流動化のもと人手獲得にも追われ、経営展望に活路が見出せていない。本道発展のためには、直ちに創生総合戦略の実効化を図り、地方の持続可能性を高めつつ、都市と地方の二極化を抑制すべきである。

就任当初、鈴木知事は「攻めの道政」「ピンチをチャンスに」などのスローガンを掲げ本道活性化に取り組んだが、国策追随型の経済・観光政策が並び、目玉政策や予算配分などで本道特性である広大な自然保護対策や食糧基地として重要な一次産業の振興政策に出遅れ感があった。新型コロナウイルス感染症対策では全国に先駆けて独自の緊急事態宣言を発出したが、事前調整や説明不足などによる混乱も生じ、その後の宿泊税導入や泊原発再稼働の合意判断など重要な政策においても、道民への説明や意見聴取などを丁寧に行わず、肝煎り政策の制度設計の詳細が議会承認後に明らかになるなど、政策形成プロセスに課題も多い。

過去を遡ると、官僚出身であった高橋前知事に対し、2018年に道議会民主・道民連合委員会がとりまとめた「高橋道政の検証」では「15年間、何ら功績を残せず、何事も国任せで主体性が無い知事」と厳しく総括した。その後、道政改革の期待の下に誕生した鈴木知事（就任1期目）も国策依存の姿勢は概ね変わらず、「鈴木道政の検証」（2022年）において「地域実態を踏まえた明確なビジョンと戦略性を持って地域づくりの先頭に立つべきであるが、その意識も覚悟も希薄である」と指摘した。パフォーマンスではなく本道発展を牽引するに相応しい気概と信念に満ちた実直な知事の誕生がいまだ待たれる状況にある。

長引く物価高騰などで疲弊する現状の北海道を牽引する知事の姿として、「国の言いなり」とは真逆の、活力と希望溢れる本道の発展と道民の幸福追求を最優先に考え、179自治体との信頼関係を基盤に自らの政治理念への理解を丁寧に仰ぎ行動できる真のリーダーが求められる。地方の疲弊を食い止め、本道全域の持続可能性を高めなければ社会保障や生活への不安がまん延し、道民の暮らしを守る道政とは到底言い難い。知事は、人口減少問題をはじめ医療や福祉の地域間格差、教育環境や地域公共交通の縮小など、本道が直面する生活直結型の政策課題に真正面から取り組み、とりわけ過疎地や生活弱者の暮らしに安心と安全を保障しつつ、誰も置いてけぼりにしない地方政治の在り方や姿勢を自らの言葉で明確に強く発信すべきである。

直近の住基ネットの集計によると、本道人口は前知事時代の16年間で約38万人減少したが、鈴木道政1期目の4年間（2019年～2022年）で約12万人が、2期目の3年強（2023年～2026年3月末）でさらに約19万人が減少した。2024年の合計特殊出生率は全国平均1.15に対し北海道は1.01（都道府県で下位から3番目）である一方、同年10月1日現在における高齢化率（65歳以上）は全国平均29.3%に対し北海道は33.3%であり、少子高齢化に益々拍車がかかっている。人口流動の偏重も深刻で、道内における札幌圏一極集中のみならず、さらに東京など道外・大都市への人口流出も増加傾向にある。

並行して、道財政の硬直化も著しく、2021年度以降、一般会計等の収支不足額は概ね400億円程度（2025年度460億円）で推移し、財政調整基金も目標額50

0億円程度（2025年度末残高408億円）の確保がかなわず、実質公債費比率も早期健全化基準の25%未満（2025年度20.0%）をどうにか維持している状況にある。また、2024年度末の道債残高も約5兆9千億円であり、近年ほぼ横這いで推移している。道が示す「行財政運営の基本方針」によると、特に財政健全化の指標である実質公債費比率は2036年をピークに24.1%まで悪化する見込みであり、当面は全都道府県で最悪の財政水準のもと全庁一丸となって財政健全化に臨んでいかなければならない。

鈴木知事が就任当初から掲げていた「稼ぐ道政」「攻めの道政」はどこへ鳴りを潜めたのか。肝煎りであったはずの「ほっかいどう応援団会議」の名称も最近耳にすることが少なくなった。本来であれば夕張市長時代の経験を生かして、市町村が求める北海道の役割を的確に果たすべきだが、国等と市町村が直接連携するいわゆる「道庁スルー」が抜本的に改善されたのかも疑わしい。例えば知事自ら道内各地を訪問する「なおみちカフェ」がどのようにJR問題など広域課題の解決に生かされているのかも不明であり、単なる政治的パフォーマンスと疑われても仕方がない。鈴木知事の就任以降も、人口減少や財政逼迫が進み、地域活性化も伸び悩み、道政改革も進んでおらず、道への期待や求心力が強まっていないのが現状である。

暮らしに欠かせない医療体制や福祉サービスの確保、JR路線維持など地域公共交通の存続、物価高騰対策、再エネ導入施設の監視や自然保護及び公園整備の充実、2030年ゼロカーボン北海道の達成、安全確保最優先の災害対策や危機管理体制強化など、道民生活に直結する喫緊の課題は山積するが、鈴木知事からは市町村を導く広域行政のリーダーとして、先頭に立って解決に導こうとする意志や積極性がほとんど感じられず、国や地域に責任転嫁する傾向も垣間見られる。ラピダス社など次世代半導体関連産業の道央圏進出及び「北海道Society5.0」関連事業、物価高騰対策やゼロカーボン推進などの看板政策に至っては、いずれも国が推進する政策を踏襲したものであって、鈴木知事の独自カラーが前面に打ち出された施策ではない。あたかも鈴木知事は本道の特性を最大限生かした道政運営に努めていることを逐次アピールするが、国策に便乗しながらそれを自らの成果として誇示しているに過ぎず、パフォーマンス発信で道民を煙に巻こうとしているに過ぎない。その影響で、田舎暮らしや不便さなども包括した「北海道らしい」地域づくり政策からかけ離れた、政府や大企業主導による豊饒な大地や水など資源利用型の政策が突出して進められるようになった。

全盛期（2020年）に84%の支持率を誇った鈴木知事だが、某地方紙が今年4月上旬に行った道民意識調査によると、知事の道政を支持する割合が57%と下降傾向にあることが判明した。知事は看板公約の脱炭素化やデジタル政策を国の計画に反映させたと成果を強調するが、道民は生活環境の改善や暮らしの向上を求めており、市町村が真に要求する地域の難題に誠実に向き合うことが大切である。

一方、地域活性化や福祉の充実を期し、産官学の知恵を結集しつつ道内各地の潜在力を引き出すのが道庁や振興局の使命だが、ICTの導入などスマート道庁を推進しつつも中途退職などで道の職員数が減少し、果たして事務事業量に見合う充足された組織体制になっているか懸念もある。職員の士気や市町村への存在感の低下にも繋がるため、働き方改革の推進や職場環境の改善など、職員に寄り添いやる気を導くリーダーシップを十分に発揮すべきだが、道庁組織や職員を信頼していないのか自ら事業の詳細を把握しないと気が済まず、職員への質問攻めやトップダウン気質もあると耳にする。信頼と受容が無ければ、独善的な組織運営に傾くことを懸念すべきある。

また、これまで快適な避暑地としての北海道も、温暖化の影響により高温干ばつや局所的豪雨、大雪など気候変動が進み、その対策を早急に講じなければならぬが、物価

高や財源不足などにより農業基盤整備や防災施設、空調設備の更新などが計画より遅れる傾向がある。また、緊迫する中近東情勢によりナフサ不足が深刻化し、行政執務はもとより家計や事業経営など広く本道にも影響が直撃している。過去に鈴木知事が常套句としていた「あらゆるピンチをチャンスに」は奏効せず、道民の暮らしはピンチから脱却できず苦悩に苛まれたままである。知事は、自ら公言していた「徹底した道民目線と道民第一の姿勢」が求められていることを今一度噛み締めるべきである。

道議会民主・道民連合議員会は2026年1月、会派に所属する全議員を構成員とした「道政検証プロジェクトチーム」を発足し、6つのワーキンググループにおいて分野ごとに検証作業を進め、この度「鈴木道政の検証～第32期～」を取りまとめた。この検証が、多くの道政課題に関する議論の素材として活用され、道民本位の開かれた道政実現に向け幾ばくかの貢献を果たすことを期待する。

Ⅱ 諸情勢

1. 国内情勢

2023年5月に新型コロナウイルス感染症が「5類」へ移行し、社会経済活動は本格的に再開された。長年続いたデフレ経済から「金利のある世界」への回帰、そして政治資金問題を契機とした統治構造の激変が重なった、戦後日本の大きな転換点として位置づけられる。

2023年末に表面化した自民党派閥の政治資金パーティーを巡る裏金問題は、国民の政治不信を決定的なものとし、2024年にかけて行われた政治資金規正法の改正議論は難航、内閣支持率は過去最低を記録した。結果として、岸田文雄首相は2024年秋の自民党総裁選への出馬を断念し、政権交代にも等しい党内刷新が求められる事態となった。

2024年10月、自民党総裁選を制した石破茂氏が内閣総理大臣に就任後すぐに行われた衆議院解散総選挙では、自公連立与党は「政治とカネ」問題への批判により15年ぶりに過半数を割り込む結果となった。

経済面では、2023年の春闘で3.58%、2024年には5.10%という記録的な賃上げが実現した。さらに可処分所得を直接的に押し上げるため、2024年6月からは定額減税が実施された。2025年に入ると、長らくマイナスが続いていた実質賃金がプラスへと転じた一方、ロシアのウクライナ侵攻の長期化などにより、エネルギーや原材料価格が上昇、物価は高騰し続けた。さらに2026年に入り緊迫化したアメリカ・イスラエルによるイランへの攻撃は、エネルギー供給を中心に経済・政治・社会に甚大な影響を及ぼしている。

そのような中、高市早苗氏が自民党総裁選に3度目の挑戦で勝利し、2025年10月に初の女性首相が誕生した。高市政権は、安倍政権の継承を掲げつつ、積極的な財政出動を伴う成長戦略による「強い経済」の実現や「日本列島強靱化」に向けた取組を加速させた。公明党は「政治とカネ」問題への自民党の対応と、保守色の強い高市政権への懸念から26年続いた連立政権から離脱。その後2026年2月に強引に行った解散総選挙では、自民党単独で解散前の議席を大きく上回る316議席を獲得した。これにより、長期安定政権の基盤が整い、防衛力の抜本的強化や税制改正といった重要課題に対する実行力が確保されることとなった。

社会構造においては、団塊の世代がすべて75歳以上の後期高齢者となった2025年、医療・介護費の増大が国家財政の最大懸念となった。これに対し、政府は「現役世代の負担軽減」を掲げ、一定以上の所得がある高齢者の窓口負担増を断行する一方で、

D Xによる医療効率化や、介護ロボットの導入支援を強化し、持続可能な社会保障制度への組み替えが進められた。

また、育児介護休業法の改正（2025年施行）により、男性の育休取得が一般化、テレワークと出社のハイブリッド勤務が定着しつつある。また、A Iの普及に伴う職業構造の変化に対応するため、政府主導のリスキリング（学び直し）支援が拡充された。2026年現在、労働移動の円滑化が進み、成長産業への人材シフトが緩やかに進行している。労働力不足を補うためのデジタル技術の社会実装と、アジア情勢の緊迫化に伴う供給網の強靱化が、今後の日本の命運を握る重要事項となる。

2. 道内情勢

2023年以降、道内経済における最大のトピックは千歳市へのラピダス社進出だ。次世代半導体の国産化を目指すプロジェクトはまさに国策とも言えるもので、トヨタ自動車やN T T、ソニーなど日本を代表する8社が出資している。これにより千歳市や周辺自治体の地価は高騰し、関連企業の集積による新たな雇用創出も期待されるが、その経済循環をいかに全道へと波及させるのかが大きな課題となる。

新型コロナウイルス感染症が「5類」へ移行し、北海道の観光業もV字回復した。道内宿泊者数は感染症拡大前のピークである2018年度の3,781万人を上回り、2024年には過去最高の4,095万人を記録した。このうち、外国人客は892万人で、前年度に比べて32.5%の増加で過去最高となった。

観光客の回復に加え、2023年からの北海道観光は、アドベンチャー・トラベルの推進、札幌市の再開などによる新たな都市型観光スポットの誕生、また、これまでの周遊型観光から、北海道それぞれの地域独自の文化や豊かな自然環境を深く理解・体験する体験型観光へのシフトが進んでいる。観光客の増加により地域住民の生活環境や交通インフラ、自然環境や農地への毀損が課題となっており、地域住民と観光客双方がストレスなく生活や観光を楽しめるよう、特に移動の面でM a a Sの本格導入が待たれる。

北海道の交通網の要である鉄道においては、2016年の単独維持困難線区発表以降、バス等への転換を経て黄線区については2019年にアクションプランに基づき利用促進・コスト削減の取り組みが行われ、地域とJ Rが一体となって取り組む機運が醸成されたが、新型コロナの影響などにより目標未達となり、事業の抜本的な改善方策の検討には至らなかった。2024年には国からJ R北海道に対し2026年度末までに黄8線区の抜本的な改善策を取りまとめるよう監督命令が出され、「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」を策定、2026年4月には、J R北海道が自治体への負担を求める「上下分離方式」などを軸とした黄線区の存続策をまとめ、道や沿線自治体と協議していきたい旨発表した。

観光客の増加は観光立国をうたう北海道にとっては喜ばしいことだが、外国人を含む道内の総人口は2025年11月末でついに500万人を割り込んだ。2003年以降は、少子高齢化による自然減が大きく総人口を押し下げており、転出超過の状態も続いている。技能実習生など国外からの転入者に限ってみると、その数は大幅に増えており、総人口ベースでの社会減は一定程度抑制されている。全道で人口減少が続く一方、札幌市は依然として転入超過が続いており、次世代産業が活発な一部道央地域では人口を維持、あるいは増加させる二極化が鮮明になっている。

ちなみに北海道の合計特殊出生率は2025年に1.00となり、これは宮城県と並んで東京都の次に低い数字である。札幌市に至っては0.90と、政令20都市の中では20年以上にわたって最下位となっている。

地域の医療提供体制を支える自治体病院について、人口減少による患者減、また物価や人件費の高騰による赤字経営で2024年度には約7割が深刻な経営難となった。室蘭市の市立室蘭総合病院が27年度をめどに閉院する方針を決めたほか、函館赤十字病院も26年度末の閉院を検討するなど、拠点病院の撤退が相次いでいる。機能を代替できる病院が近くにあればまだ良いが、国と道に財政支援要望をする浦河赤十字病院は、仮に周産期医療や小児科がなくなると、地域に若者が定着しにくい状況となりその影響は格段に大きい。

地球のあちこちで気候変動が起こっているが、北海道も例外ではなく、ここ数年の記録的な猛暑により冷涼な北海道というイメージはどこかへ行ってしまった。その結果、農林水産資源への影響が急速に強まっている。

日本最大の食料供給地域である北海道の農作物は、高温による水稻の生育加速や、ジャガイモのでん粉価低下、小豆の小粒化といった品質への影響が顕在化する。果樹においてもりんごの栽培適地が北上、北海道のほぼ全域が適地になると予測されているほか、ワイン用ブドウの生産適地も拡大している。水産業では暖かい海を好む「ブリ」などの暖水性魚介類の漁獲が急増しており、新たな資源としての有効利用が進められている。北海道を代表する秋サケなどの既存資源は、海洋環境の変化により資源量が減少傾向にあり、深刻な影響を受けている。林業においても気温上昇や積雪パターンの変化により、樹種の分布が変化したり、エゾシカの越冬率が高まることで食害が増加したりするなど、森林管理への影響が予測されている。

Ⅲ 知事の政治姿勢と道政運営

鈴木知事の2期目は、「食」と観光、デジタルやエネルギー分野を中心に、半導体関連産業の集積、データセンター立地の促進、再生可能エネルギー関連産業の振興、観光プロモーションの強化など、投資誘致や産業振興を軸とする政策が進められた。しかし、本道存続の重いテーマである医療や介護、地域交通などの重要課題にはあまり目を向けず、道政の成果が道民の生活基盤の課題解決に直接繋がっていないと指摘する声もある。少子高齢化に歯止めが掛からず、医師偏在や介護人材不足など知事が掲げるAIやICT導入促進で補完できない課題も多く、道の物価高支援も一部の道民や企業に留まる実態にある。

本来であれば、道内どこの地域で暮らしても、生活に必要な最低限の行政サービスが平等かつ公平に享受されなければならない。食や観光も重要だが、医療や福祉、子育て、教育、地域交通など命と暮らしを守るサービスが欠如すれば定住者も減り、廃墟や放棄地が増えて地域の荒廃が進むだけである。とりわけ過疎化が著しい地域の産業振興やまちづくりを支え補完する道政運営に力点を置かなければ、ひいては都市部にも疲弊が波及し本道全体の活性化が減退する恐れがある。

そこで、鈴木知事2期目の道政運営を振り返ることとする。まず、2023年に次世代半導体製造工場ラピダスが千歳市に誘致され、総投資規模7兆円の国家プロジェクトが始動した。道も翌年「北海道半導体・デジタル関連産業振興ビジョン」を策定し、経済成長の期待がある一方で、事業の安定性や有機フッ素化合物PFASなどの環境問題、道内全域への経済波及効果など課題も指摘されている。

また、本道の宿泊税導入に関しても、旅館・ホテル業界や道民への事前説明が不十分のうえ、定率制導入自治体との併存や用途の不明確さ、修学旅行等の学校行事のみ適用除外とする課税対象の納得性など課題を抱えたまま実施に至った。

一方、医療分野では、患者数減少に加え物価や人件費の高騰、医療従事者不足など

多くの医療機関で経営状況の悪化が深刻である。公立・公的病院の役割も含め地域医療構想の実効性ある推進や、ニーズに応じた地域包括ケアシステムの連動が求められており、調整役として道の役割は重要であるが、地域福祉や介護体制の維持などと同様に、広域行政トップとしての知事の発意や所見が見えない。地域交通にしても、新幹線開通や路線維持などJR問題に対する知事の関与は日和見的で、バスやタクシー事業に係る運転手不足や燃料価格高騰への継続的支援もない。

泊原発再稼働については、道民への意識調査すら行わず、「安全対策が不十分」との不安の声にも丁寧に対応することなく再稼働を容認した。高レベル放射性廃棄物処分問題は、道の核抜き条例を前提に、概要調査などに賛同しない姿勢を表明しているが、道民生活の永続的な安心と安全に鑑み、今後も揺るぎない姿勢と発信が求められる。

エネルギーや物価の高騰が続くなか、緊迫が続く中近東情勢によりナフサ不足が産業や暮らしに更なる影響を与えている。知事はこれまで「お米・牛乳子育て応援事業」として子育て世帯対象に生活支援策を3年連続で講じたが、その間、支援の対象や手法の検証も行われず恩恵は一部の道民に限られた。また、LPガスなど光熱費支援や交通事業者支援も実施したが、国の交付金に依拠した対象及び期間限定の支援に留まり、さらに広範で持続的な対策が求められている。

違法森林開発への対策も、広大な自然環境を有する本道特性を憂慮せず、独自条例化など強い姿勢で臨まずに法令規制強化を促すに留まり、その対応も市町村より後手に回った。地域づくり総合交付金の制度運用も含めて、市町村による単独対応が困難な行政課題に対し、道は迅速で柔軟かつ的確に地域の政策を補完する機能と調整の役割をしっかりと果たすことが重要である。

近年、鈴木知事は企業誘致や観光振興、国との関係構築など、自ら前面に立つトップセールス型の政治手法を多用している。しかし、道民の福祉向上を考えた際、パフォーマンスに依存する独断的な政治姿勢ではなく、道庁組織が持つ調整力や政策形成力を最大限に活かし、各部局や総合振興局が信頼と連携をもって効果的に機能し、合意形成のもと地域全体を動かしていくリーダーシップが必要である。

華々しい観光・経済政策の充実強化に留まらず、道民は地域の社会基盤を支える、暮らしに寄り添う堅実な道政サービスを望んでいる。地方の荒廃がこれ以上進まないよう、政策立案の透明性と協働性を高め、本道の将来を見据え長期的視点に立った政策展望や思い入れを強く語ることでできるリーダーが、地域とともに困難な道政の現状を切り拓いていくものと確信する。

個別政策に対する詳細評価は後の項に譲るが、我が会派は、道民の意見に耳を傾け丁寧な説明や議論を尊重し、持続可能性に帰結する重要な政策課題に真っ直ぐ向き合うべく、鈴木知事の政治姿勢が根本的に変わらない限り、現状を看過することなく道民生活に寄り添った道政運営を求めて今後も議会活動などに真摯に取り組んでいく。

IV 重点課題の検証

自治関連

1. 人口減少

<現状>

道では、「北海道人口ビジョン」及び「北海道創生総合戦略」を策定して人口減少対策を進めている。人口ビジョンは2040年以降の北海道の姿を見据え、道の現状と将来の方向性を提示し、人口減少が地域の将来に与える影響を分析したものであり、創生

総合戦略は、人口減少対策に資する地域社会の創生に向けた施策を総合的かつ計画的に推進するため策定し、社会情勢に応じて定期的に改訂しているものである。

道は、計画年次に従い令和7年度（2025年度）から令和11年度（2029年度）までの5年間で推進期間とする「第3期北海道創生総合戦略」を令和7年（2025年）3月に策定したが、その後、国が「地方創生2.0基本構想」を策定し、「若者や女性にも選ばれる地域づくり」などを基本姿勢として掲げ、12月には関連施策を展開するための「地方創生に関する総合戦略」を策定するなど、新たな動きを見せたため、こうした動きに連動し、新たな視点や施策を反映させてより効果的な取組を推進すべく改めて道も戦略を見直し、令和8年（2026年）3月に改訂版を策定した。

併せて国では、令和7年（2025年）6月に国と地域が一体となった「地方創生タスクフォース会議」の設置や、同年11月にAI半導体やGXなど官民連携の戦略的投資を促進するため日本成長戦略本部を設置したほか、こども・子育て政策を含む人口減少対策を総合的に推進する人口戦略本部や、地方から日本を経済成長の軌道に押し上げることを目的とした地域未来戦略本部を設置するなど、地方創生に関連する様々な動きがあり、そうした動きに呼応すべく道としても政策面・財政面でより効果的な取組を展開することとした。

改訂版では、「人口減少のスピードを緩和する観点」と「人口減少社会に適応する観点」の2つの観点を基軸に、「GX政策とAI-DX関連産業政策との一体的展開プロジェクト」「誰もが安心して暮らせるまちづくりプロジェクト」「ひとを育み、受入れ、未来につなぐひとづくりプロジェクト」「可能性を高め、成長するしごとづくりプロジェクト」の4つの重点戦略プロジェクトを設定した。

人口減少は地域の多様な課題に対応し、地域実態を踏まえた施策を効果的に進めていく必要があるにも関わらず、過疎地域対策がおざなりにされてきたため、病院や学校、交通機能の減退が顕著な地域もある。特に札幌圏から遠い地方は都市機能の地域活用が困難であり、このままでは道内二極化が一層進んでしまう懸念がある。

近年、地域づくり総合交付金事業をはじめとする「地域政策推進事業」の拡充により、市町村連携や地域総合戦略の推進を図っているが、地域創生ミーティングや協働政策検討会を通じた地域課題の吸収、地域振興派遣及び地域創生出張サポートによる人材支援の活性化等、地域に密着した振興局機能を十分活かすため人的・財政的に配分を強化することも検討する必要がある。

<PTの見解>

社会のグローバル化に伴い労働の在り方が変容し、終身雇用制度が見直されつつある今、人口の流動性が高まり、地方を中心に人手不足が深刻化し、地方の人口流出が加速度的に進むことが懸念される。魅力ある地域づくりと将来の安心を担保する行政支援により、未来に亘り住み続けられる社会基盤の強化に努めることが先決である。

本道の基幹産業である一次産業は、地域での将来不安や担い手育成等の構造的な課題を抱え、後継者不足による個別産業の衰退という悪循環に陥っている。人口減少を食い止める施策の効果高めるとともに本道の産業発展の道筋を描き、道内自治体が安定的に税収を確保できる術を示さなければならない。

道内への移住・定住を促進するためのイベントやプロモーション活動、情報発信等も重要であるが、市町村間においては近隣同士であっても主要産業や文化、人口、まちの歴史、市町村間の関係性などにより、PR手法や振興分野が全く異なり、とりわけ観光振興や子育て支援、福祉政策などは市町村裁量に依拠するところも大きい。道として人口減少対策の広域戦略を具体的に見据えて、戦略の形骸化を招かないためにも地域の合

意形成など慎重かつ計画的に進めることが重要である。

国は中心市と近隣市町村が連携・協力することにより圏域全体として必要な生活機能を確保する定住自立圏構想を推進しているが、必ずしも道が示す振興局拠点の地域政策（地域づくり連携会議等）とは一致しておらず、分野によっては屋上屋の懸念もある。市町村負担の軽減を図り、より効率的で効果的な移住・定住対策が進むよう配慮が必要と考える。

2. 地方財政

<現状>

自治体が実施している事務事業の多くは、介護等の対人社会サービスをはじめ、生活保護や義務教育など、国の法令に根拠を持っているものばかりである。そのため、国はこれらを自治体が滞りなく遂行できるよう、地方自治体の歳入歳出総額の見込額に応じた地方財政計画に基づき、国庫補助負担金や地方債、地方税等の積み上げによる財源を保障する必要がある。この地方財政計画上の歳出と歳入のギャップを埋め合わせる手段として、地方交付税の役割は大きい。

地方交付税の総額と、地方交付税の原資が全く別のメカニズムによって決定されている点が大きな課題である。総額の決定は地方財政計画で積み上げられるが、地方交付税の原資は国税（所得税、法人税、酒税、消費税）の一定割合と地方法人税の全額と法律で決められているため、必要な総額と地方交付税の法定率分は符合せず、原資の方が不足することが多い。

人口減少や北海道の強靱化など本道が直面する喫緊の課題に関連する国の施策の推進や制度の創設・改正、北海道開発予算等に関連する重点事項について、全国知事会等を通じて国等に対し機動的・効果的な提案・要望を行っている。

また、道ではこれまで、公共施設やインフラの老朽化が課題となる中、必要な社会資本整備を着実に進めるための方針である「新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」（平成29年度以降概ね10年間の方針、令和5年3月改訂）に基づき、関連事業を積み上げてきた。道有施設の老朽化対策の基本的な方針である「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）」（平成27年6月策定、平成31年3月及び令和4年3月に一部改定）についても、メンテナンスサイクル整備やトータルコストの縮減・平準化など計画の充実化を図るため、令和7年3月に次期インフラ長寿命化計画を改めて策定した。その一方で、財源不足による整備計画の先送りや、多様な経営形態としてPFIやPPP手法の導入検討など財政対策に苦慮している面もある。

道路や河川などの整備に関し、地方公共団体にとって比較的自由度が高く創意工夫を生かせる「社会資本整備総合交付金」や、地域の防災・減災及び安全対策に特化した「防災・安全交付金」がこれまで重要な財源として活用されてきたが、道では今後も本整備計画に基づき、地域活力の創出や安全な水の確保、市街地整備、住宅支援など政策目標実現に向けて、基幹的な社会資本整備からソフト事業まで総合的かつ一体的な整備を進めていくとしている。

<PTの見解>

現行税制で地方交付税の不足分を埋めるには法定率の引き上げが効果的だが、租税負担率が低く増税に対する抵抗感等も鑑みると、限られた税財源の配分変更で対応するしかなく、その一つの策として、地方交付税の不足額を国と地方の双方が折半で負担する方法が常態化していた。そのため、地方交付税の原資不足ゆえに地方債である「臨時財政対策債」等の発行も余儀なくされていた。

また、国の三位一体改革の中で、地方財政計画の規模を圧縮し、地方交付税を削減する動きが生じた結果、地方交付税の財源保障機能が自治体の国に対する依存度を高め、モラルハザードを生じさせているとの指摘がある。さらには、財政健全化目標の実現に向け先進的な自治体が達成した経費水準の内容を地方交付税の単位費用の積算に反映させるというトップランナー方式の導入をはじめ、マイナンバーカードの交付率の反映など、地方交付税の在り方そのものを崩しかねない算定方法の見直しが行われた。

日本の生活保障の要である家族コミュニティが衰退し、雇用が劣化しつつある今、これを支える自治体の福祉的役割は益々重要となっているが、国の債務が累積し、財政再建が政策課題として本格化する中で国は今後も地方財政計画の規模圧縮を企図する懸念がある。

こうした中、地方一般財源の充実・確保が重要となるが、地方が必要とする地方交付税の総額に対し、地方交付税の原資となる税収が噛み合っていないうえ、現在の税財源システムでは自治体側の直接的関与も許されていない。地方単独事業といえども国の法令に義務付けられているものがほとんどを占める以上、国と地方で将来の公共サービスの在り方や税財源配分等についてしっかり議論することが必要であり、当然鈴木知事としても道政の維持存続のため国への意見・提言を強めていくべきである。

3. 地方分権

<現状>

政府は2025年6月13日「地方創生2.0基本構想」を閣議決定した。AI・デジタル普及等を通じて都市と地方を相互に繋ぎ、人口減少が進む中においても経済成長し、社会を機能させる適応策を講じつつ、地方を元気にする政策を進めるとしている。

特に2022年から「デジタル田園都市国家構想」のもと、デジタル活用による地方創生の加速化や深化の取組が進み、オンライン申請やキャッシュレス決済をはじめ交通・医療・教育・防災など様々な分野でデジタル化が導入されている。

道は2025年3月に「北海道人口ビジョン」の改訂とともに、2025年度から2029年度までの5年間を推進期間とする「第3期北海道創生総合戦略」を策定した。しかし、同年6月「地方創生2.0基本構想」閣議決定や「まち・ひと・しごと創生総合戦略」策定の動きを受けて、国の関連事業化や予算化に呼応するため、2026年3月に道は第3期創生総合戦略を見直した。国策に追随する地方創生では本道特性を基調とすべき戦略の主意性や信頼性に疑念が生じ、国家戦略の役割の一翼に埋没する懸念もある。

道では、ふるさと納税やクラウドファンディングによる民間資金等の活用で地域課題解決や地場活性化に取り組んでいるが、近年の物価高騰や人件費上昇への対応を図りつつ、人口減少や高齢化に伴う財政出動の社会的要求に応える使命もあり、厳しい道財政運営において緊縮政策だけでなく、観光やデジタル産業など道の主体性を活かした政策を今後も打ち出していく必要がある。

道から市町村への事務・権限移譲については、毎年度、特例条例の改正による権限の条項の精査や法令の改正・追加、市町村からの追加要請等を反映した見直しを行い、「事務・権限移譲リスト」として市町村へ提示しているが、2025年現在、道が所掌する約5,000件の事務・権限のうち約3,100権限が市町村への移譲対象である。

全道域で人口減少が進む中、道では地域が多様な行政サービスを持続的に提供するため広域連携事業の方向性を示す「広域連携前進プラン」に基づき、道と市町村及び市町村間の連携による取組を各地域で実践するとともに、「広域連携推進検討会議」により状況の検証や見直しを図ることとしている。

北海道地域振興条例に基づき、道では各振興局を拠点とした地域づくりを推進し、国の広域連携制度の活用が困難な地域での広域連携の取組について、地域づくり総合交付金の活用により支援するほか、新規共同化事業に対して道職員を派遣する等、地域実情に応じた対策を講じている。ただし、道職員の欠員補充や、地域づくり総合交付金本来の使途目的に準じた活用となっているか等、今後も注視していく必要がある。

道では、分権型社会の推進に向け、道州制特区推進法に基づく国からの権限委譲等を先行的・モデル的に推進するとともに、地域特性を活かした活性化実現に向けて、支障となる規制等を緩和する構造改革特区制度等の活用を促進するとしている。しかし、国や政府は地方分権の掛け声は上げるものの、旧民主党政権時に掲げられた道州制構想は鳴りを潜め、内閣府も積極的な発信はしていない。

<PTの見解>

定住自立圏や地方創生交付金等で国による市町村との直接連携が強化される中、道の権益事業が減少し、道職員削減やモチベーション低下に繋がり市町村との関係が希薄化する事態も生んでいる。いわゆる「道庁スルー」を回避すべく、国に対して都道府県の権限と役割を主張し、地方の人口減少に伴う広域行政の重要性を訴えることが大切である。

2024年7月策定の「北海道総合計画」では、地域づくりの拠点である振興局の機能強化や地域の意向を踏まえた権限移譲等の取組が明示されており、「地域の特性や優位性、豊かな地域資源の活用や多様な主体との連携・協働を進める」とあるが、各地域では町内会コミュニティや集落等の身近な生活単位から、住民協働組織、地域包括支援生活圏、防災・災害避難区域体制、保健医療福祉圏、定住自立圏、振興局所管地域、市町村間連携地域など、行政区分が重層構造のため、分権基盤が非常に複雑化している。道は積極的に論点整理や団体間調整等に関与すべきである。

医療や交通、上下水道インフラなど地域の持続可能性に関わる課題が多く、地域の自主性・自立性を尊重するとして地域任せにすることなく、道の責務として広域行政や地方分権のあるべき方向性をしっかり明示していくことが重要である。

4. 行財政運営

<現状>

令和8年3月策定の「行財政運営の基本方針」において、令和8年度から12年度の5年間は行財政基盤の強化を図るため、行政運営では「業務の柔軟なアップデート」「職員サポートの充実」「人材や資産の効果的マネジメント」を3つの柱に、財政運営では「収支不足額の縮小」「財政調整基金残高の確保」「実質公債費比率の改善」を目標に設定し、道全体の組織力の向上に繋げるとしている。

しかし、実態は働き方の多様化や雇用意識の変化が進み、道職員の採用希望者数の減少や中途退職者の増加に歯止めが掛からず、財政に特化してみても、令和9年度以降も500～600億円前後の収支不足が予想され、財政調整基金も計画的な残高確保がかなわず、実質公債費比率も今後20%以上を推移していく見込みであり、健全財政には程遠い状況にある。

<PTの見解>

知事はかつて夕張市長を務め、就任した2011年以降、2007年に財政破綻した市の財政再建に追われた。2019年の知事就任後、財政立て直しの手腕が期待された

が、2020年以降はコロナ対策に追われ、収束後は菅内閣の退陣など政府とのパイプも薄まり、近年は次期知事選を見据えてか、穏健的で保身的な道政運営へと変わりつつある。

我が会派は、これまで道議会において、財政健全化の実効性について質してきたが、硬直化する財政体質の抜本的改善には至っていない。道債残高は2024年度末で約5兆8千億円あり、その後8年は5兆円超えが続く見込みである。また、財政健全化の指標となる実質公債費比率は、令和7年度20.0%で全都道府県の中で最も高く、過去の景気対策や公共事業の借金返済などが続くことで、2036年度には、過去最悪だった2011年度と同じ24.1%に達する見込みである。持続可能な道財政構造の確立に向け、今後も全庁一体となって適確で健全な収支に努めることが重要であり、全庁的に財政健全化の認識強化・啓発に励むべきである。

デジタル化や働き方改革など職場環境の整備を一層進めて、多様化するニーズに即応するスマート道庁の推進に拍車を掛け、職員間の技術継承やフォローアップ、人権やハラスメント、男女差別撤廃などにも配慮し、ライフワークバランス確保の視点で引き続き職場環境の改善や処遇改善、適正な人員配置等に取り組む必要がある。

看板政策である「DX」や「ゼロカーボン」、食と観光に関する政策などは、組織横断的にオール道庁で取り組み、縦割り行政の弊害を排除し、庁内連携の強化や政策的な運営を円滑に進め、道民に分かりやすい施策を展開することが重要と考える。定住自立圏や地方創生交付金等で国による市町村との直接連携が強化される中、道の権益事業が減少し、道職員削減やモチベーション低下に繋がり市町村との関係が希薄化する事態も生んでいる。いわゆる「道庁スルー」を回避すべく、国に対して都道府県の権限と役割を主張し、地方の人口減少に伴う広域行政の重要性を訴えることが大切である。

5. 道職員の人材確保

<現状>

道では、職員数適正化計画により長年にわたり新規採用者数が抑制された影響で、特に30代の中堅層が薄く、20代の若手と高齢層が多いいびつな年齢構成となっている。この状況を是正するため、採用試験にC区分（民間企業等で職務経験5年以上）を設けて対策を進めてきたが改善されていない。

また、依然として道の自己都合退職者における30歳未満職員の割合は、都道府県の平均と比較しても高い状況が続いており、若年層の早期離職に歯止めがかかっていない。さらに、道職員の初任給は他都府県と比較して最低レベルにあることや、広域な行政区域を有していることによる転居を伴う人事異動もあり、特に全国的に人材確保競争が激化している「土木・建築」をはじめとする採用区分者や、保健師・獣医師などの選考職の確保にも苦勞している。

2025年採用試験（2026年度採用分）からは、C区分の経験不問試験や年齢も22歳まで引き下げるなど対策を講じてきた。

<PTの見解>

今後は、地元採用や採用試験の見直しなどを含め、更には初任給の大幅な改善などを実施し、魅力ある道職員をアピールし20代の若手職員の確保と離職対策を図ることが必要である。また、働きやすい職場環境への改善を進めるなど、30歳未満職員の自己都合退職者を減少させる対策も講じる必要がある。

6. 危機対策

6-1 災害

<現状>

2011年に発生した東日本大震災や2018年に北海道で発生した胆振東部地震では、土砂災害や家屋倒壊等の被害や道内全域で大規模停電や断水等が生じ、道民の暮らしや地域産業に大きな影響を及ぼした。

2025年7月にはカムチャツカ半島付近を震源とする地震が発生し、本道の太平洋沿岸に津波警報が発令されたが、多くの道民が指定避難所と指定緊急危険所の違いが解らず、一時的に指定緊急避難所へ避難したものの長時間の避難となり、対応する職員や、水・食料等の物資も不足した。さらに、車での一斉移動は渋滞を発生させ、人の避難をはじめ物資の搬送も困難となった。

また、同年12月の青森県東方沖地震では、北海道の太平洋沿岸に津波警報が発令され、地震翌日には、後発地震注意情報が運用開始後初めて発表された。

2025年7月のカムチャツカ半島震源や同年12月の青森県東方沖地震の対応について振り返りを行っているが、防災計画の改定時期である2026年に向けた議論を進めるに留まっている。

<PTの見解>

地震や津波はいつ発生するのかわからないことから、国の動向を待つことなく早急に道独自のマニュアルを策定し、振興局と市町村とで連携した訓練を実施すべきである。

また、2026年2月に防災計画の修正を行ったが、カムチャツカ半島震源の地震から約半年後の修正であり、スピード感がなく、地震や津波に対する危機意識が低いと言わざるを得ない。

6-2 重要犯罪

<現状>

2025年上半期の北海道内の刑法犯認知件数は10,967件（前年比1,064件増）と増加傾向にあり、窃盗犯や特殊詐欺が大幅に増えている。特に警察官を名乗る「ニセ警察」による詐欺が多発しており、被害額も前年を大きく上回る危機的状況になっている。

また、SNS型投資・ロマンス詐欺事件発生件数も大幅に増加し、2026年は昨年比で18件増の28件、被害金額も昨年比で約2億円増の約3億6千5百万円となっている。

<PTの見解>

特殊詐欺が大幅に増えている現状を踏まえ、チラシ配布やホームページでの啓発のみならず、テレビやラジオのCM等、あらゆる媒体を通じて被害にあわないために、実際に起きた犯罪の実態を広く周知する必要がある。

6-3 食の安全

<現状>

日本の食品の安全性は高い水準にあるが、約6割を輸入に依存する食料供給構造の中、輸入食品の安全性確保が重要な課題であり、消費者は「有害微生物による食中毒」「健康食品」「残留農薬」「放射性物質」に高い不安を抱えており、細菌・ウイルスによる食

中毒が依然として主なリスクとなっている。

近年は、気候変動の進行による農産物の生産可能地域の変化や異常気象による大規模な不作等、さらには、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うサプライチェーン（供給網）の混乱や、ロシアによるウクライナ侵略等による食料安全保障リスクの増大、家きん飼養農場で発生が続いた高病原性鳥インフルエンザによる卵の供給不安などから、食料の安定確保に関する消費者の関心が高まっているほか、食品への異物混入や農薬等の残留など、食の安全・安心を脅かす事案は依然として発生している。

道ではこれまで、4次にわたり北海道食の安全・安心基本計画を策定し、各般の施策に取り組んできた。また、食品ロスの削減は、「食育に対する理解促進」、「温室効果ガス排出抑制によるSDGsの達成」や「我が国の食料安全保障の確保」につながる重要な取組の観点から、令和7年3月「北海道食品ロス削減推進条例」が制定した。

<PTの見解>

世界の食料情勢の変化による食料安全保障上のリスクの増大や世界の食料需給については、世界的な人口増加や新興国の経済成長等により食料需要の増加が見込まれる中、地球温暖化等の気候変動の進行による農産物の生産可能地域の変化や異常気象による大規模な不作等が食料供給に影響を及ぼす可能性があり、中長期的に逼迫が懸念される。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うサプライチェーン（供給網）の混乱に加え、ロシアによるウクライナ侵略等による農産物や生産資材の価格高騰や安定供給への懸念など、我が国の食料をめぐる国内外の状況は刻々と変化しており、遺伝子組換え食品表示制度の厳格化など食料安全保障上のリスクが増大していると考えられる。

7. 過疎対策

<現状>

過疎地域については、昭和45年に最初の過疎法である「過疎地域対策緊急措置法」が10年の時限立法として制定されて以来、これまで4次にわたり、いわゆる「過疎法」が制定され、各種対策が講じられてきたが、令和3年（2021年）4月1日に第5次となる「過疎地域持続的発展の支援に関する特別措置法」（いわゆる「新過疎法」）が施行され、期限は10年間である。

道として、これまで「北海道過疎地域自立促進方針」及び「北海道過疎地域自立促進計画」を策定し、その方針や計画に基づき市町村の過疎対策や総合戦略支援のために、振興局の体制や権限の強化、予算の充実を図り、総合振興局への専任職員の配置や本庁に支援チームを設置するなど取り組んできた。

直近では、道において「北海道過疎地域持続的発展方針（令和8年度～令和12年度）」が令和7年（2025年）12月に、「北海道過疎地域持続的発展計画」（令和8年度～令和12年度）が令和8年（2026年）3月に策定された。過疎地域での持続的発展に資する対策の大綱を示しつつ、市町村が過疎計画を定める際の方針や考え方、道が協力して講じる措置の計画化等が定められている。

令和8年（2026年）5月現在、本道において新過疎法に基づき152市町村が過疎地域市町村として公示され、1町1区域が経過措置の適用となっている。

<PTの見解>

デジタル改革等の国の方策は、請け負う都市企業が予算を回収する結果に繋がり、真の過疎対策としての成果が乏しい懸念がある。地方創生同様、政府が経済成長を軸に路

線を敷き、地方を従わせる手法から抜本的に政治システムを改める必要がある。地方が固有の資源を生かし、自由に施策を実践できる仕組みに過疎対策の本質が見えるものとする。そのためには、過疎地にも自立するためのバックアップが必要である。豊かな景観を守り、食料や水資源、木材、自然エネルギーを供給する農山漁村の将来について、地方は住民との対話を深めつつ議論を主導し、地方振興の在り方を、特色ある地域現場に見合うものへと転じていくことが重要である。

人口減少社会にあっても、過疎地域における集落機能を引き続き維持するだけでなく、中長期的な展望で持続可能性や地域活性化を高めることが重要であり、人口減少に対する抜本的な取組はもとより、生活に必要な施設等の維持のための財政支援等が必要である。U・Iターンを受け入れる環境整備において、地域産業の振興や日常生活支援機能を常時一定確保しておかなければならないが、住む場所が無い等、インフラ整備も制度的充実も財源不足等を理由に不十分な実態も多く、魅力ある地域づくりの促進や受け入れ体制の強化が求められる。

8. 道総研

<現状>

道立試験研究機関の独立行政法人化については、2007年12月の道議会第4回定例会で「産業振興に向けて、地域や企業からの試験研究機関への期待は大きく、行革の観点のみでの検討であっては、将来に大きな禍根を残すことが懸念される。試験研究機関の見直しは、試験研究が着実に成果を挙げ、それが道民の財産となっていくとの観点で検討すべきである」との附帯意見が確認されている。

2010年4月に独立行政法人となった道総研の財政運営は、約8割が道からの運営費交付金で賄われているが、効率化係数により毎年交付金が削減されており、依然厳しい状況となっている。

<PTの見解>

道総研の定款では「農業、水産業、林業、工業、食品産業、環境、地質及び建築の各分野に関する試験、研究、調査、普及、技術開発、技術支援等を行い、もって道民生活の向上及び道内産業の振興に寄与する」ことが目的とされている。

設立者である道として、独立行政法人化に向けた附帯意見の趣旨を踏まえ、試験・研究の廃止や衰退を招かないよう、十分な予算を確保するとともに効率化係数の撤廃についても検討すべきである。

9. 指定管理制度

<現状>

平成15年の公の施設の管理、民間事業者の参入が可能となる地方自治法の改正を契機として、平成18年度から北海道が設置する公の施設の管理について、多様化する住民サービスに効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理に民間ノウハウを活用し、住民サービスの向上と経費の削減を図ることを目的に、指定管理者制度を導入し指定管理者による施設の管理運営が行われている。

令和4年10月に、総合相談窓口の設置、選定スケジュールの前倒しや公募期間・準備期間の延長など選定手続きに関する見直し、自主企画事業の弾力的運用など制度の活性化に関する見直し、指定管理者との意見交換会の実施などの実効性の確保を含め指定管理者制度の見直しを行い、令和6年7月に施設の維持運営に係るコストの変動を負担

金に反映できるよう指定管理負担金の積算方法の見直しを行っている。

<PTの見解>

令和9年度に39施設のうち32施設が一斉更新を迎える中、指定管理を取り巻く環境変化を踏まえ、指定期間の設定要件の明確化や、非公募要件に公共サービスの質の維持・向上と人材不足への対応として、非公募要件に専門的な知識やスキルを持つ人材を安定的に確保できる観点を追加するなど幅広い対策が求められる。さらに、施設の安定運営の観点から、自主企画事業において広告事業を可能とするなど裁量を拡大することや、サービス水準向上の観点から道の評価への対応状況を公表するなどして、さらなる透明性を確保することなど、持続的で安定的な施設運営に向けた見直しとともに、利用者の満足度評価を強化し、サービス水準の向上や運営の適正化に向けた取組が重要である。

10. 北方領土

<現状>

北方四島が旧ソ連に占拠されてから80年が経過した。旧ソ連の侵攻とともに故郷を追われた元島民の現在生存者は5千人を切り、平均年齢は90歳を超え、元島民に残された時間は限られ、もはや待ったなしの状態にある。

ロシアのウクライナ侵攻以来、ロシアは北方領土を含む平和条約交渉の継続を拒否し、四島交流等事業の合意効力停止を発表したほか、ロシア最高検察庁が北方領土問題対策協会・千島歯舞諸島居住者連盟・北方領土復帰期成同盟を「好ましからざる団体」に指定するなど、日本とロシアの関係は一層厳しい状況に陥り問題解決のための扉は固く閉ざされている。

この状況のなか北海道は、四島交流別途の事業として、船舶「えとぴりか」による北海道本島側からの「洋上慰霊」の実施のほか、国内における北方領土問題への関心や理解を広げることを目的に、船舶「えとぴりか」の活用やテレビ・インターネットなど各種媒体を通じた全国民への広報活動の強化、根室管内の北方領土返還要求運動などを正しく理解し学ぶ6施設の改修など、政府に対して北方領土問題を風化させない取組の強化を求める姿勢に終始してきた。

四島交流別途の事業として、船舶「えとぴりか」による「洋上慰霊」の継続実施、北方領土問題に対する関心や理解を広げることを目的とした全国の港で年間6回の「えとぴりか」の船内を自由に観覧等することのできる一般公開の実施、2月7日の北方領土の日を中心に各種意識高揚イベントの開催やテレビ・インターネットなど各種媒体を通じた広報活動のほか北方領土を学ぶ一部施設の改修費用が予算化されている。

<PTの見解>

領土問題は、国家間の外交的問題とは言え、行政機能を管掌する自治体の長として、国頼みの構えから世論喚起の先頭に立ち全力を尽くす熱意を示すことが必要であり、「北方四島の帰属の問題を解決し、平和条約を締結する」との方針のもと、政府に対してロシア側に四島交流等事業の再開を含めた外交交渉の強化を積極的に求めるべきである。

また、国内では北方領土問題への関心低下も指摘されるなか、官民が一丸となり返還実現に向け、幅広い国民世論を結集していくことが重要であるとともに、元島民の思いや体験、島の歴史や領土問題を次の世代へ語り継ぐ取り組みへの支援のほか、元島民の

高齢化が進むなか洋上慰霊が困難な元島民に対する空からの慰霊の実施を急ぐべきであるとする。

環境・エネルギー

1. 再エネ・ゼロカーボン北海道

<現状>

CO₂排出削減のため、水素や水素利用機器などの導入を促進し、ゼロカーボン北海道を目指すとしている。北海道水素イノベーション推進協議会を開催し、パネル展の実施や水素普及啓発を実施している。

北海道における再生可能エネルギーの導入の加速化及び省エネルギーの推進など脱炭素に資する事業の財源として、ゼロカーボン北海道推進基金を効果的に活用するとし、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指し、ゼロカーボン北海道推進条例を推進し、ゼロカーボン北海道を担う産業の振興を図っている。

<PTの見解>

温室効果ガスの削減には、市町村、事業者、道民による幅広い連携・協力が不可欠であり、知事の強いリーダーシップが求められる。新エネ・再エネの導入を着実に推進するとともに、電力の地産地消に資する取り組みを強化し、分散型エネルギー供給やマイクログリッド化など地域への安定的な電力供給の確保により、電力事業者が地域に根付くだけでなく、企業や工場の進出を促し、新しい産業を産み出す糧となるなど、地域雇用の創出や産業振興に結び付ける政策が重要である。

一方、再生可能エネルギー事業は自然環境の破壊に繋がることもあり、環境への影響が少なく、地域住民の理解と協力を前提とした再生可能エネルギー事業の推進が重要である。法令違反に対しては厳正かつ毅然と対応し、独自の規制強化に取り組む必要がある。

2. 泊原発

2-1 安全性

<現状>

泊原発3号機に対する規制委員会の安全審査は、津波対策の防潮堤の建設などを条件として、2025年4月に事実上の合格である審査書案が了承され、同年7月30日に正式合格とすることを決定した。しかしながら、規制委の審査は基本的な審査が終了しただけで、今後は新基準に関わる安全対策施工計画など数件の審査が残っている。

また、活断層や火山流についての新知見について、北電は自社に都合の悪い内容の新知見を規制委に提供せず、規制委も十分に審査をしていない。2022年、運転差止請求によって札幌地裁は、防潮堤の基礎部分が不安定であり液状化現象が発生する可能性があるとして指摘した。岩盤等のしっかりとした基礎の上に新たな防潮堤を建設し、それが完成するまで稼働を差し止めるという判決を出し、現在、控訴審で審理が続いている。

北電は原発敷地内の専用港では津波によって輸送船が防潮堤を破壊する事態を規制委から指摘され、敷地外に新港を新設する方針を打ち出したが、新港等の建設を再稼働後にしている。規制委も港が敷地外に移ることを理由として、審査から新港関連の安全確認を外した。

泊原発の避難路も含めた安全対策は、その計画さえも未だに示されず、インフラ整備

のスケジュールも明らかではない。未完成の避難道や避難施設等が整備できなければ、安全は担保できないし、未だに積丹半島や倶知安など後志地方には26カ所の避難困難な孤立集落がある。

浜岡原発の再稼働に向けた審査をめぐる中部電力の不正行為について、規制委の再稼働への審査は「白紙」になる見通しとなっている。

<PTの見解>

北海道防災会議の責任者である自覚もなく、避難計画が未整備なままにもかかわらず、この間の議会議論では「事故が起きた際の責任はエネルギー政策を推進する政府と運転・管理を行う北電にある」としながら、同意判断をしたという自らの判断には責任を持たないという知事の姿勢は、北海道の首長として不適格である。

また、菅元総理の「しっかりとした避難計画がなければ原発を稼働させることはない」という発言に基づき、知事自身が「しっかりとした避難計画である」と判断させなければならない。さらに、電力会社の不正行為を見破ることのできない規制委の実態が明らかになった今、知事としてどのように道民の生命・安全を守っていくのかを明確にさせなければならない。

2-2 再稼働

<現状>

道主催の泊発電所の再稼働に関する住民説明会は、エネルギー庁と北電にすべてを任せ、約500人の参加しかなかった。参加者の多くが反対意見を述べたにもかかわらず、道は道民の意向を把握したとして、道内6か所目の住民説明会が終了した翌日には、自民党会派にのみ副知事を通じて「再稼働容認」の考えを伝えた。

民主をはじめ道議会三会派による「泊原発の再稼働に係る慎重な判断を求める申し入れ」に対して、知事は議会開会中にもかかわらず副知事に対応させる一方、道議会2026年第4回定例会の代表格質問において、自民党会派からの質問に答える形で「再稼働容認」に言及した。一般質問終了翌日には、知事はアリのバイ的な泊原発視察、岩宇4首長との意見交換を実施したが、UPZ圏内の首長との面談はなく、文書で意見を求めるに過ぎなかった。

最終的に知事は、予算特別委員会知事総括質疑の中で泊原発3号機再稼働について「同意」を表明し、議会終了翌週には赤沢経産大臣と会談し、泊原発3号機の再稼働に同意する旨を伝えた。

知事は泊原発再稼働の同意の一つの根拠として「電気需要が今後増える見通し」をあげ、その根拠をOCCTO（電力広域的運営推進機関）の推計に依拠している。しかし、本道は人口が減少し電気需要は減少傾向にあり、「原発は過渡的エネルギー」と位置づけている「北海道省エネルギー・新エネルギー促進計画」により、省電力家電や高断熱住宅等が計画以上に取り入れられ、今後も洋上風力発電によって、膨大な電力が生み出される見込みである。

「北電の電気料金値下げ」も根拠にあげているが、北電はこの間、家庭向けの電気料金を13年に7.3%、14年に15.33%、23年には23.22%と3回の値上げをしており、その合計は約1.5倍になる。この値上げの大きな要因として、2023年度から2024年度までの泊原発の安全対策工事費は約3100億円、維持管理の7600億円があげられる。

<PTの見解>

2026年北海道議会第4回定例会における知事答弁では、「原発の再稼働は当面取り得る現実的な選択肢である」との認識を繰り返すにとどまり、道民の意思を確認する具体的な方策を明らかにしなかった。原発再稼働の安全性、万が一の事故時における万全な避難体制、明確な経済優位性、脱原発に向けた将来ビジョン、道民全体の意思確認などの課題が山積したまま再稼働に同意した知事の姿勢は、極めて問題である。

「北海道省エネルギー・新エネルギー促進条例」は、原子力発電について、放射性廃棄物の処理及び処分方法が確立していない等の理由から、過渡的なエネルギーであるとの認識に立ち、本道のエネルギー政策の根幹をなすものである。しかし、知事は「過渡的エネルギー」と条例で明記されているにも関わらず、いつまで（どのような段階に至るまで）原発をエネルギー源として活用するのかに触れることなく、再稼働の同意判断をした。再生可能エネルギーを最大限活用した、本道の将来的なエネルギービジョンを示さないままの知事判断は、条例軽視に繋がり容認できるものではない。

再稼働に係る道民意向調査も事前に実施せず、また、知事が再稼働の理由のひとつにあげた、家庭向けで11%程度、自由料金全体では約7%程度の電気料金引下げについても、原料・資材の不足や高騰も伴い、不透明な状況にある。

知事は「道民の生命と生活を守る」先頭に立つべき立場であり、その重い責任の所在を自ら明確にした上で、山積する課題に対する議論をさらに深め、北海道のエネルギー政策について、道民参加のもと慎重かつ透明性の高い検討を行うべきである。

2-3 高レベル放射性廃棄物

<現状>

寿都町は2020年10月9日、最終処分場の選定に向けた文献調査の応募書類を原子力発電環境整備機構（NUMO）に提出し、同日、神恵内村も調査受け入れを正式に表明。知事は、文献調査後の概要調査については「『放射性廃棄物は受け入れがたい』という条例があり、現時点では概要調査を受け入れない」と明言する。

2023年8月、寿都町周辺の地下30km付近に「低周波地震」が確認される。2023年9月、長崎県対馬市長が「文献調査」の受け入れを拒否し、能登半島地震を契機に、NUMOが公表している「放射性廃棄物最終処分場の科学的適正マップ」の信頼性が大きく揺らぐ。

2024年2月、NUMOが「文献調査」報告書原案をまとめるものの、経産省主催の「第2回地層処分技術作業部会」において報告書の不備（地質的に問題が多く、そのことが報告に記されていない）を指摘される。また、政府の地震調査研究推進本部も当該地は不適地としている。2024年5月に佐賀県玄海町が、2026年5月に東京都小笠原村の南鳥島が文献調査を受け入れた。2024年11月、文献調査報告書が寿都町、神恵内村、北海道に提出され、その後、全道20ヶ所で住民説明会が開催される。質問が1800件を超えたことから、縦覧期間を1カ月、報告書に対する意見の受付期間も1カ月半延長する。

2025年6月、寿都町東部にある「磯谷溶岩」の火山活動の中心点について提出した論文が、日本地質学会に受理され、新しい知見（査読付き論文）として認められる。磯谷溶岩が分布する範囲の南側にある山頂（436m）周辺が、火口からの噴出物で形成された火砕丘と確認され、新知見によれば、これは第四紀火山（258万年前から火山活動が続いていると言われる）であり、周辺15km以内が核廃棄物最終処分場不適地となることから、寿都町の大半が不適地となる。NUMOは新知見とは認めるものの、火山の中心が特定されていないとし、文献調査報告書に反映しないと主張した。

報告書の縦覧、住民説明会、パブコメなどで出された意見をまとめNUMOが道に送

付し、現在（2026年5月段階）においては、NUMOが「見解書」を作成している。

<PTの見解>

「特定放射性廃棄物の持ち込みは、慎重に対処すべきであり、受け入れがたい」という道条例の遵守と、知事が道民に発してきた「仮に概要調査に移行しようとした場合には、現時点で反対の意見を述べる考え」ということを現実のものとするために、今後とも基本的な方針に従って活動すべきである。

2-4 幌延深地層研究計画

<現状>

幌延深地層研究センターでは、北海道および幌延町により受け入れられた、「令和2年度以降の幌延深地層研究計画」で示した研究課題である、実際の地質環境における「人工バリアの適用性確認」「処分概念オプションの実証」「地殻変動に対する堆積岩の緩衝能力の検証」について、令和2年度以降、第3期および第4期中長期目標期間を目途に取り組むこととした。その上で、国内外の技術動向を踏まえて、地層処分の技術基盤の整備の完了が確認できれば、埋め戻しを行うことを具体的工程として示している。

第4期中長期計画（令和4年4月1日～令和11年3月31日）では、幌延深地層研究計画について、「令和2年度以降の幌延深地層研究計画」で示した3つの研究課題を進めること、「研究の実施に当たっては、稚内層深部（深度500m：令和8年1月完成）に坑道を展開して研究に取り組むとともに、さらなる国内外の連携を進め、研究開発成果の最大化を図る」こととしている。

令和2年度以降の幌延深地層研究計画では、これまでと同様に、放射性廃棄物を持ち込むことや使用することなく、また最終処分場とはしないことを約束した「幌延町における深地層の研究に関する協定書」の遵守を大前提に、安全を最優先として研究を進めることとなっており、道としても、毎年度、公開の下で確認会議を複数回開催し、機構が研究期間の延長を想定していないことを確認している。

<PTの見解>

道は今年5月、「仮に再延長の協議があった場合、現在は認める考えはない」と従来方針を改めて示している。研究期間が終了した後の再延長はおこなわず、協定に基づき速やかに埋め戻しを行うことを、強く求めるべきである。

3. 北本連系

<現状>

現在、90万kwの「北本連携設備期間送電網」があり、27年度末には30万kwが増強される予定。さらに、北海道と本州を結ぶ海底直流送電（日本海ルート、200万kw）は、国の「GX実現に向けた基本方針」において、2030年度を目指して整備を進めている。

<PTの見解>

北本連系は、北海道と本州を結ぶ送電線であり、本道の電力需給調整と再生可能エネルギー導入拡大、大規模停電時のバックアップ確保等の役割がある。

一方で本道の再生可能エネルギーのポテンシャルは高く、新たな海底送電線を整備して首都圏へ送電するほどの容量があるのであれば、あえて本道でリスクを負い、原発を稼働させる必要はない。このままでは、主に首都圏に電力を供給している東京電力柏

崎刈羽原発と同じ構図になると指摘せざるを得ない。本道で生み出した再生可能エネルギーによる電力を他の地域に送電するのではなく、マイクログリッド等の推進による分散型エネルギーシステムを強力に推進すべきである。

4. SDGs

<現状>

平成30年(2018年)6月、北海道は地域における自律的好循環の形成などに先進的に取り組む自治体として、国から「SDGs未来都市」に認定され、「SDGs未来都市計画」を策定。策定したSDGs未来都市計画に基づき、その達成に向けた取組を実施し、内閣府に対し定期的に取組状況を報告し「自治体SDGs推進評価・調査検討会」における確認を受けている。

<PTの見解>

深刻な人口減少・少子高齢化が進み、札幌圏への一極集中、地方の医療・教育・公共交通などの維持が困難となっている。一次産業の衰退と担い手不足も進行し食料供給基地としての役割維持に懸念が残る。再生可能エネルギーの地域合意やヒグマなど野生動物との共存問題、気候変動による影響などの環境問題や原発をはじめとするエネルギー問題に対し、正面からの真摯な議論が行われているとは言い難い。

SDGsの本質的課題である「広大な地域×人口減少×産業構造」の組み合わせ、つまり、人が減る、インフラ整備が難しくなる、産業の担い手がなくなる、という負の連鎖をどう断ち切るかが課題であるが、その方向性は見出せていない。

5. 野生鳥獣対策

5-1 ヒグマ対策

<現状>

道は、「ヒグマによる人身被害の防止、人里への出没の抑制及び農業被害の軽減」並びに「ヒグマ地域個体群の存続」を図ることを目的に、2017年に「北海道ヒグマ管理計画」を策定した。その生息状況について、全道のヒグマの推定生息数は、2022年は12,200頭(90%信用区間6,300頭~21,300頭)と推定され、個体数は増加傾向にあると考えられる。また、人身被害については、被害者の活動別データの残る1962年から2024年3月末までの間に177人がヒグマによる人身被害を受けている。活動別にみると、最も多いのがヒグマの狩猟や許可捕獲の際に逆襲に遭ったもので、次いで山菜採りやキノコ狩りの際に発生したものである。一方、農業被害について、農業被害額は1960年代後半から現在にかけて増加傾向が続いており、2022年度には、被害額2億7,100万円に達した。最も被害額が多いのはデントコーン、次いでビートである。捕獲数について、年間捕獲数は、1950年代に大きく変動した後、1960年代の約500~600頭、1970~80年代の約400~500頭、そして1990年代の約200~300頭へと段階的に減少した。しかし、それ以降は増加傾向が続いており、近年は800~900頭で推移し、2021年度には1,000頭を超えた。その後の課題等に基づき必要な改訂を加えた「北海道ヒグマ管理計画(第2期)」を策定したが、人とヒグマとのあつれきが高まっている現状を踏まえ、新たに具体的なあつれき低減のための施策を実施するために、計画期間中の2024年に計画の一部を改定した。

<PTの見解>

今後のヒグマ対策では、人命と生活を守る、ヒグマとの共存という原点に立ち、より抜本的で持続可能な取組が求められる。まず、国の責任において科学的データに基づく個体数管理を確立し、市町村境を越えた広域的な管理体制を構築する必要がある。緊急銃猟制度についても、明確な運用基準と現場の安全確保を前提に、実効性ある制度として定着させることが重要である。道総研に対する予算の拡充を行い、対策を強化する必要がある。

あわせて、捕獲や警戒活動を担う人材の確保・育成や身分の保証は喫緊の課題である。猟友会員の高齢化が進む中、若手人材の参入促進、報酬・保険制度の充実、装備の安全対策強化など、現場を支える支援が不可欠だ。また、里山環境の再生や誘引物管理の徹底など、人とヒグマが接触しにくい環境づくりを中長期的に進める必要がある。

地域の努力だけに依存せず、国・北海道・市町村が役割の明確化と、連携を強化する総合対策こそが、北海道におけるヒグマ問題解決への道筋である。今後行われるガバメントハンターや危険個体への対応など、国の取組を待つことなく、道独自ででき得る積極的な対応が必要と考える。

5-2 エゾシカ対策

<現状>

エゾシカは明治初期の大雪と乱獲で激減したが、その後の保護政策や環境変化により生息数と分布域を拡大し、昭和末期以降は道東を中心に農林業被害が急増、平成8年度には50億円を超える深刻な社会問題となった。道は平成6年度から阿寒周辺でメスジカ猟を解禁したが効果は限定的で、生態系への影響も顕在化した。このため平成12年に「エゾシカ保護管理計画」を策定し、捕獲強化を推進。平成29年度には捕獲数を12.8万頭まで回復させ、指定管理鳥獣捕獲等事業も全道展開した。しかし平成30年の誤射事故を受けて銃猟規制が行われ、以降は捕獲数が11万頭程度に減少。農林業被害も40億円前後で高止まりしており、目標達成にはさらなる捕獲増が必要とされる。

一方、食肉処理頭数や利活用率は上昇しており、地域産業への貢献も進んでいる。今後は捕獲増に対応し、利活用の一層の拡大が求められている。

<PTの見解>

鈴木道政2期目では、農林業被害の増加や交通事故の多発という深刻な状況を受け、令和6年1月から令和8年12月までの3年間を「緊急対策期間」と位置づけ、捕獲強化と有効活用の両面で対策を拡充している。この点は、課題を放置せず一定の危機感をもって対応しようとする姿勢として評価できる。また、「指定管理鳥獣捕獲等事業」「捕獲困難地対策」「越冬期集中捕獲」「ジビエ利用拡大や肉品質向上・流通拡大事業」など、既存事業を積み上げる形で施策を展開していることも理解できる。

しかし我が会派としては、「緊急対策」にふさわしい実効性や踏み込みが十分であったのかについて大きな疑問が残る。「何をどこまで改善するのか」など数値目標や期限を伴う成果指標が道民に分かりやすく示されおらず、それらが被害軽減にどの程度結びついたのか検証しにくい状況となっている。

さらに、捕獲事業の拡充が図られる一方で、担い手の確保・育成・処遇改善は十分とは言えない。ハンターの高齢化が進む中、若年層の参入促進や継続的な育成策は弱く、捕獲困難地対策を拡充しても現場の人手不足は深刻である。危険性の高い業務に見合った報酬や安全対策も十分とは言えず、捕獲体制の持続性への視点が不足している。個体

数管理の要であるメス捕獲の強化について、交付金の上乗せ措置など一定の工夫は見られるものの地域間で取組にばらつきがあり、現場の理解や合意形成も十分とは言い難い。

ジビエ利用拡大や肉品質向上、流通拡大の取組も進められているが、処理施設の不足や老朽化、捕獲から処理・流通までのコスト負担、需要の偏在などの課題がある。その結果、捕獲個体が十分に活用されず廃棄されるケースもあり、構造的課題の解消には至っていない。

本来、エゾシカ対策は農業・林業・交通安全対策と一体で進めるべきであるが、防護柵等との役割分担や優先順位、道路管理者・警察との連携、市町村任せとなっている部分の多さなど、分野横断的な統合政策としての視点はなお弱い。明確な目標設定、担い手を支える仕組み、捕獲と有効活用の実効性向上、分野横断的な政策連携の強化などが不可欠であり、引き続き厳しくかつ建設的に指摘していく必要がある。

5-3 海獣対策

<現状>

トド対策について、道では、国（水産庁）が定めるトド管理方針に基づき、被害状況を踏まえた捕獲（駆除）事業を実施し、国・関係機関と連携し、捕獲実施体制の整備や現場調整を担ってきた。あわせて、トドによる漁具・漁獲物被害の実態把握や調査研究を継続的に実施し、これらは、保護管理と被害防止の両立を前提とした取組として進められてきた。

また、アザラシ・オットセイ対策では、2000年代以降、アザラシ・オットセイによる沿岸漁業への被害が顕在化し、被害発生地域を中心に、追い払い対策、混獲防止対策、被害状況に応じた捕獲対応を実施している。国・研究機関等と連携し、生息状況や被害実態に関する調査を継続し、主として被害が発生した地域ごとに対応する形での対策が講じられてきた。

そうした海獣による被害防止技術や漁業者支援について、2010年代以降、トド・アザラシ等による被害拡大を受け、「防除資材の導入支援」「漁具改良や被害軽減技術の導入支援」「実証試験・技術検証」などを段階的に実施するなど、漁業者や漁協と連携し、現場で活用可能な対策の普及を図ってきた。これらの取組は、国の制度・管理方針を前提とし、被害軽減を主目的とした中長期にわたる継続的対応（概ね2000年代～2023年）として進められてきた。

<PTの見解>

最大の課題は、被害をどの程度まで抑えるのかという明確な目標が示されていないことである。「被害額の減少目標」「被害件数の抑制水準」「特に被害が深刻な海域への重点対応」などが明確でないため、取組の成果を検証しにくい状況が続いている。

トド等の管理は国の制度に基づくとはいえ、道として独自に踏み込む姿勢や全道的な戦略の提示、国への継続的かつ具体的な提案が十分とは言えない。結果として、現場の漁業者は「声を上げても状況が変わらない」という無力感を抱いているという実態がある。被害防止対策は講じられているものの、防除資材・漁具改良にかかる費用負担や被害対応に伴う労力・時間的負担、精神的な疲弊に対する支援は十分とは言い難い。特に、小規模漁業者や沿岸漁業者ほど影響を強く受けているという視点が政策に十分反映されていない。

トド・アザラシ・オットセイなど海獣対策は、海洋生態系の保全、国際的な保護の枠組み、地域漁業の存続という複数の要素が絡む課題である。しかし、これらをどう両立させるのかという道としての整理・説明が不足している。結果として、漁業者・道民・

関係者の間で、政策の方向性が十分に共有されていない。我が会派は、道としての主体性・戦略性・実効性がなお不足しているとの立場から、今後は、明確な成果目標の設定、国任せにしない道のリーダーシップ、漁業者の負担軽減を軸に据えた支援、生態系管理と漁業の両立に向けた丁寧な説明と合意形成を強く求めていく。

5-4 アライグマ対策

<現状>

北海道では、北米原産のアライグマが、1970年代後半の飼育個体の逃亡を契機に野外へ定着し、その後も拡大を続け、現在は島嶼部など一部を除きほぼ全道で生息が確認されている。農業被害は1993年度に初めて報告されて以降増加を続け、2021年度には約1億5千万円に達した。加えて、在来生態系への影響や人獣共通感染症の伝播も懸念されている。対策の最終目標は野外からの完全排除だが、分布拡大に歯止めがかからず、捕獲数も十分とは言えない。

技術マニュアルは整備されているものの、市町村からは「生息数や必要捕獲数が分からない」との声が多く、明確な目標設定の困難さが課題となっている。一方で被害や生息数の減少に成功した事例もあるが、情報共有は十分でない。こうした状況を踏まえ、道と北海道総合研究機構は、市町村が効果的・効率的に捕獲を進められるよう、目標設定や課題改善までを含めた総合的な支援プログラムを作成した。

<PTの見解>

鈴木道政2期目においては、「アライグマ捕獲技術向上事業」「アライグマ捕獲プログラム展開事業」など、技術面・人材面・広域連携に着目した取組が進められている。これらは、従来の市町村単独対応の限界を踏まえた取組として理解できるが、「根絶」を掲げながら、現実的な工程と到達点が示されていない。「どの地域で」「いつまでに」「どの水準まで捕獲を進めるのか」といった段階的な工程表や到達目標が道として明確に示されておらず、結果として、市町村は「何を目指して、どこまでやればよいのか」を十分に共有できていない状況にある。また、防除研修会や技術向上事業は行われているものの、人材育成が単発的な取組にとどまり、現場の持続力につながっていないという課題がある。

一方、新たな捕獲技術の検証が、現場実装まで十分に結びついておらず、結果の共有や技術の定着も不十分である。研究・検証段階から、実際の捕獲成果へとつなげる仕組みが弱く、広域連携は始まったが、主導性と横断調整が不十分であり、依然として、「参加市町村が限定的」「市町村間の温度差や体制差が大きい」「道が調整役として十分な主導性を発揮できていない」といった課題が見られる。

アライグマは市町村境界を容易に越えて移動する以上、本来は道がより強く関与し、全道的な戦略として展開すべき課題である。農業被害・生態系保全との一体的な位置づけが弱く、アライグマ対策は、「農作物被害対策」「生態系・希少種保全」「生活環境被害対策」と密接に関わるにもかかわらず、個別事業の積み上げにとどまり、総合的な政策としての打ち出しが弱い。

我が会派は、「明確な工程と成果目標の提示」「捕獲人材を支える持続的な仕組み」「技術検証から現場実装への確実な移行」「道が主導する全道的・広域的な戦略」などとともに、現場対策の要となる市町村の取組への体制的・財政的支援と併せて、具体的に指摘し、改善を求めていく。

6. 違法開発問題

<現状>

道内各地において、林地開発許可制度などの規制を回避し、あるいは無許可のまま進められる、違法もしくは不適切な開発行為が行われる中、道は国に対し、実効性のある規制の強化などについて要望したほか、広報誌やホームページで必要な手続き等を広く周知、違法な開発等の通報窓口を設置するなど、早期の指導を図り、悪質性の高い事案に対し、勧告を経ずに監督処分を行うなどの改正を行った。また、違法な開発行為は許さないとの認識のもと、知事がメッセージを発出した。

<PTの見解>

こうした開発行為によって、森林の公益的機能の低下・土砂災害リスクの増大・水資源や生態系への影響などが心配される。現場で開発が進行してから初めて行政が把握する状況であっても、原状回復命令が出されても履行されないことや、事業者は事実上の撤退や解散をし、責任追及も困難になるなどの懸念がある。

しかし、現行の開発許可制度及び監視・指導体制では、抑止力・実効性が十分ではないことから、違法開発を未然に防ぐための早期把握・監視体制の強化・罰則や原状回復の実効性確保に対する対応が必要であるが、道の対応は不十分である。

道独自の条例制定や水資源条例の厳格化、対象地域の拡大、自然保護規制の強化など幅広く検討すべきであるが、知事の政治姿勢が見えない。本道の生活環境や自然環境を率先して守る姿勢をより明確に示し環境保全の取組を一層強化すべきである。

7. 知床の自然保護（携帯基地局問題）

<現状>

北海道は、知床世界自然遺産地域科学委員会及び知床世界自然遺産地域連絡会議に参画し、環境省・林野庁・斜里町・羅臼町・関係団体及び学識経験者などと連携して知床世界自然遺産の保全及び適正な利用に関する施策を推進。

総務省などの関係機関は令和6年10月11日に知床岬の基地局に限り、電源の太陽光パネルの敷設計画などに対し、自然保護計画や斜里町から見直しを求める声が上がり、計画の中止を決定。代替として、衛星通信サービス「スターリンク」の実証が始まっている。

<PTの見解>

世界遺産でもある知床半島の自然環境を守り、観光資源としても活用していくことが重要である。現在、衛星通信サービス「スターリンク」の実証が始まっていることから、その結果を注視する必要があるが、同時に環境に配慮した方法での事業者・観光客に対する安全性の確保に向けた方策を、引き続き模索する必要がある。

経済・産業

1. 国際交渉

<現状>

特定の国に偏らない、国際情勢のリスクに対応した輸出を促進するため、韓国・豪州市場への輸出に関する講座、展示商談会、海外バイヤーの招へい、米国や欧州におけるトップセールスに加え、北海道の食の輸出をさらに成長させるため、「輸出事業に取り

組む人材育成」に軸足を置いた道産食品「輸出塾」を実施した。また、グローバル戦略の観点で、貧困や紛争、感染症、環境問題、政情不安など多くの課題解決に寄与しつつ、安心して安全な国際交流や観光振興の環境を整備するとともに、特に世界規模で森林火災や台風、津波、地震など災害が多発しており、国際協調や支援に努めてきた。また、我が国はかつて、国際協力の被援助国であり、戦後荒廃した日本に世界中から支援や援助物資が届けられ、目覚ましい復興に繋がった歴史を踏まえ、国際協調や相互支援、多文化共生社会の形成などを基軸としながら、国際競争力やリスクマネジメント力の向上など、平和的で効果的なマーケティングの普及に尽力している。

<PTの見解>

東京電力福島第一原発に係る処理水の海洋放出を受け、2023年から中国による日本産水産物の輸入停止措置が続き、昨年約2年ぶりに再開されたものの、国会答弁を巡り同年11月に再び輸入禁止となるなど、不安定な状況が続いている。影響を受ける全ての関係者への影響が最小限にとどまるよう、輸出先の拡大やプロモーションの強化などの対策を講じる必要がある。

また、米国の関税見直しや中国との摩擦など、国際的サプライチェーンが不安定なため、本道においても円安による物価高騰などへの対応力の強化が求められる。また、多くの産業分野において深刻化する人手不足に対し、サービス提供や供給体制の維持・強化、外国人労働者の生活環境整備など、AIやICTでは補完しきれない課題にも向き合う必要がある。北方領土問題などの早期解決を図る上でも、親善的な国際交渉による国交回復が重要である。

2. 農業・農村振興

<現状>

直近の農業・農村振興推進計画（第6期）やこれまでの検証においても、担い手の減少や高齢化、慢性的な労働力不足に加え国際貿易交渉における協定発効などの影響による輸入農畜産物の台頭や食文化の多様化、コロナ禍での需要減退など、本道の生産現場を取り巻く情勢は厳しき増すばかりである。その様な渦中で知事は我が会派の質疑に対して、「食料安全保障」、「道の役割の高まり」、「担い手確保」、「基盤整備」、「再生産可能な所得確保」などといった対策方向性の表明を整えるだけで、肝心の政策の優先順位、期限、数量目標、地域別戦略、道独自の決断が薄く、持続可能な本道農業における危機対策への切り込みが極めて弱いと言わざるを得ない状況にある。

道庁農政部が3月末に策定した新たな第7期の「推進計画」は本年度から2030年度までの5年間の計画期間として、10年後の「めざす姿」を「日本の食を力強く支える豊かな農業・農村」と定め、数値目標で「国産供給熱量に占める北海道のシェア」を23%から30%、「農業・農村に関心を持っている道民の割合」を79%から90%へ引き上げるとし、毎年度のKPIを検証し、PDCAで見直すことなどを明記した。しかし、大きな理念と数値を掲げる一方で、同計画の本文には、耕地面積が1990年の121万haから2024年には114万haへ減少、基幹的農業従事者は6万5,200人まで減少すると見込み、農業所得は横ばいと記載する。目標だけは高いが、足元の生産基盤は脆弱な状況のままである。

<PTの見解>

新たな第7期の「北海道農業・農村振興推進計画」でも、農業経営体の減少、担い手

の減少と高齢化、所得の横ばい、遊休農地の増加といった厳しい問題の具体の解決策は見出せていない。

コメ政策について、「需要に応じた生産」と言いながら、本道としての主産地形成ビジョンや価格安定策、戦略備蓄の考え方は依然として打ち出しが弱く、国の制度に対応する認識はあっても、本道の明確な戦略がない問題点がある。「農業農村基盤整備（道営パワーアップ事業）」については、整備事業の必要性を認めつつも、事業の継続など政治判断の遅れにより基盤整備が求められている時期に計画化や施工ができず、早期に決断や手法などを同時に示すべきである。

「付加価値化」について、新商品の開発や地域資源の活用などを示唆する一方で、農家の所得増に直結する制度設計の施策展開が甘く、農業所得を増やし、再生産可能な経営に変えることが「本道ブランド」を確立するものとする。

また、「J-クレジット」にあっては、R5年度実績3,000t-CO₂に対して、2030年度目標が100,000t-CO₂と約33倍であり、相当な普及集約や認証支援がなければ実現は困難である。目標が高いほど具体性が問われるのに、その部分の打ち出しは弱く、農家経営の新たな柱を担うような実装戦略には程遠いと言わざるを得ない。

生産現場から求められているのは、農業理念の列挙ではなく、本道として米の「主産地形成」をどう守っていくか、基盤整備事業をどのように断行するのか、付加価値を所得増にどう結びつけるのか、環境価値をどのような手法で農業収益に結びつけていくのかを具体の期限や工程、予算確保と責任主体を伴って示すことである。これまでの知事答弁では、本道農業の危機を認識しているように見えて、生産現場が抱える危機の深さに見合うかたちの具体の施策が乏しい。

また、道が各振興局とともに地域JAと連携し、資金・実務両面でのサポート体制の充実に主体的に関与していくべきであり、営農指導を担うJAと農業改良普及センターの体制整備などの強化で、スマート農業や多様な農業者のニーズにも対応していくべきである。知事には、それらを総合的な農業の基本政策として、何を守り、何を伸ばして地域の多様な業態別の経営体を立て直し、農業所得と農村持続性を回復させる具体の施策を期限と数値を持って示していくのか、強く求められている。

3. 林業振興

3-1 森林資源活用

<現状>

道は北海道にふさわしい豊かな生態系を育む森林を守り、育て、将来の世代に引き継ぎ、百年先を見据えた森林づくりを進めるため「北海道森林づくり条例」を2002年に制定した。その着実な推進を図るべく10年間を計画期間とする「北海道森林づくり基本計画」を策定し、ゼロカーボン北海道の実現のため、活力ある森林づくり、広葉樹資源の育成・有効活用、道産トドマツ材の安定供給体制の強化、森林づくりを担う人材育成、スマート林業の推進、「HOKKAIDO WOOD」のブランド化の浸透による道産木材の需要拡大、木育マイスターや企業による木など7つの重点的取り組みをあげている。

公益的機能に配慮した伐採と確実な植林支援のため、道と市町村が連携し「豊かな森づくり推進事業」を2021年から実施。年間約5,800haの植林が進み、主伐面積に対する植林面積は約9割と、全国の3割を大きく上回る水準を達成している。しかし、事業対象外の植林実績は計画の約6割に留まっており、放置された伐採跡地対策も含め課題は残っている。

温室効果ガス排出削減目標の達成や災害防止を目的に森林整備等に必要な地方財源の確保のため、2024年、森林環境税の徴収、森林環境譲与税が2019年に創設され配分基準も見直された。森林環境税は一人年額1,000円が賦課徴収されるが、既に同様の税を課税している自治体もあり、二重課税の懸念がある。また森林環境譲与税の基準について森林面積の少ない都市部では私有林、人工林面積按分の少ないものの、2024年に見直しされている自治体間の配分バランスに課題が残る。なおR6年の道内市町村の譲与税額の執行率は増加しており83%となっている。

昨今、新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延を契機にアメリカや中国では新築住宅の購入が加速したものの現在、国内では木材不足と資材価格の高騰が課題となり、道産材活用や原木の安定供給対策が喫緊の課題となっている。

木質バイオマスは温暖化対策や資源の有効活用などPIT対象地方の雇用創出等のメリットがある反面、初期費用や燃料調達コスト、発電効率に課題もある。「ゼロカーボン北海道」実現に向け、温暖化対策を推進するためにも国と連携して木質バイオマス導入支援やエネルギー利用拡大に今後とも取り組む事が必要である。

<PTの見解>

山地災害の抑止や水源涵養など森林の持つ多面的機能を発揮しながら、森林資源の循環利用を進めるためには、林内路網の整備、造林や間伐などを計画的に実施することが必要であり、スマート林業制度を活用した植林作業での省力化、必要な事業予算の確保など森林所有者が意欲的に取り組む環境づくりが大切である。

道内の人工林はカラマツ、トドマツ共に利用期を迎えており、今後、伐採とともに計画的な植林が必要であり、道立森づくり専門学院での担い手育成はもとより、通年化対策を講じ、林業と他職種との組み合わせをも検討し担い手確保に取り組むべきである。

木育マイスターや企業・NPO等民間団体が進める木育活動は自然への親しみ、森林や環境問題への理解を育み、意識啓発を図ることが肝要であり、子育て世代とその子どもを対象とした木育活動を進めることも必要である。

国内林業は労働力不足や市場価格の不安定、国産材と輸入材の性能の相違、国産材の供給量の増加が困難であるなど構造的課題を抱えている。道としても道産材活用を含め、原木の安定供給や木材の加工・流通の整備強化が必要である。新たな需要の創出や木質バイオマスの普及は本道林業・木材産業の振興に大きく寄与するものであり、林地未利用材を始め木質バイオマス利用による森林資源の循環利用や安定的な供給体制の構築、新利用技術の取組の促進、産学官連携や木育事業を通じて広く木材利用の意識が高まることが重要である。

森林環境譲与税については、各自治体の実情に応じ、地域の特色を生かしつつ森林整備事業に活用するよう必要な助言をし、執行率向上を図るべきである。

補助有効利用したスマート林業の進展による省力化、効率化を進めるとともに、外国人による不法な森林伐採や開発には、関係部署と連携して厳しく対処すべきである。

3-2 道立北の森づくり専門学院

<現状>

道内の林業従事者は、慢性的な人手不足にあり、現在約4000人と30年前から見ると半減している。

道では本道の多様な森林での実習や、フィンランドから導入の先進的教育プログラムを持つ学院の魅力を、SNS等でPRを展開し定員の確保を図っている。また、卒業生の就業に向け、市町村や森林組合で構成する地域の担い手確保推進地域と連携を図り、

現場ニーズを踏まえた実践的カリキュラムによる教育やインターンシップを行うなど実践的な森林・木材産業を担う人材教育・確保を進めている。2021年第1期生32名が卒業して以降、毎年高い就業率となっている。

<PTの見解>

開校直後こそ定員を満たしていたものの、23年度以降は定員を割り続けている現状である。全国一豊かな森林を有する本道では、森林整備に加え、木材産業の競争力強化に力を入れており、そのためには人材の育成は欠かせない。

北森カレッジにおいては、世代を超えた木育の展開とも連動し常に時代を先取りする教育プログラムを展開と充実を図り、就業先の経営力向上を確実にすべきである。今後より多くの人材確保のために国や道、業界が一体となり就業、雇用環境の構築を図るべきだ。併せて、次世代を担う若者に、林業に従事する意義や北森カレッジの魅力を更にPRすることが必要である。

4. 水産業振興

4-1 海業の振興

<現状>

海や漁村の地域資源の価値や魅力を活用することを目的に、水産庁は令和4年度～8年度、全国概ね500件の新たな海業等の取組実施に向け、様々な支援をしている中、本道では令和6年度末時点で8地区が選ばれている。

水産庁の海業支援パッケージについて、道は海業振興総合支援窓口を設置している。海業は漁業者・漁協による新たな取組であり、古平町では、町と漁協を中心とした「古平町海業協議会」を設置し、海業振興の協議・検討を進めており、今後、古平漁港内の施設を改修して整備した一時滞在施設を活用し、教育学習や観光プログラムの推進、地元水産物を使った新たな地域製品の開発、販売等に取り組む事を進めている。

<PTの見解>

意欲的な漁村に対し、模範的な取組事例を基に事業を推進することは否定しないものの、事業推進にあたり施設整備やあるいは事業推進のエンジン役となる人的資源が乏しい地域が多くあり、海業による漁村活性化はまだ道半ばである。取組む意欲がある地域と漁協を交えた協議の場から、一体どのような海業を目指しまち全体が一つとなるため、道はコーディネーターとして積極的に取組まなければならない。

4-2 ブルーカーボン事業

<現状>

北海道水産業・漁村振興推進計画（第5期）において、水産分野におけるゼロカーボン北海道への貢献と位置づけられた。道は、令和4年に北海道ブルーカーボン推進協議会を設置し、北海道におけるCO2吸収量の評価、道内各地の取組促進、情報発信と普及啓発など協議事項としており、藻場や干潟の保全・創造と、クレジット活用の取組を進めている。

ゼロカーボン北海道推進計画（第2次）では、2030年以降2050年までの段階的な削減率を示しているが、ブルーカーボンがどの程度貢献するのか藻場の整備等が進んでいないなど課題が積み残されており、ブルーカーボンクレジットにおいても、クレジット取引進展に向けた取組を進めている。

<PTの見解>

令和7年度における道内のクレジット認証件数はR4年1件、R5年7件、R6年10件と増加しているが、譲渡先が極めて少なく、ブルーカーボンクレジットの取組自体への影響が懸念される。藻場の整備拡大とともに、脱炭素社会の構築に向けた取組の一環として、ブルーカーボンクレジットを広く周知する取組が重要であるとともに、海洋変化にも対応した藻場の積極的な整備が必要である。

4-3 栽培・増養殖事業

<現状>

道は、放流したアキサケの生き残りを高めるため、増殖施設の整備やふ化放流事業実施マニュアルの改訂を支援したほか、遊泳力等が向上する油脂（DHA）を添加した餌料の給餌、適期放流のための沿岸水温モニタリングを実施した。また、新たな養殖技術の開発としてサクラマスを対象とした海面養殖やエゾバフンウニを対象とした陸上養殖の実証試験を実施した。

種苗生産をはじめ中間育成、種苗放流などの技術について、各地区の水産技術普及指導所が地域に応じた普及指導を行っている。また持続可能なサケ増殖事業検討会を初開催するなど、アキサケの資源回復・安定化を図る効果的な取組が検討されている。

<PTの見解>

アキサケの資源の減少について、稚魚放流期の河川・沿岸域の環境やアキサケ来遊期における沿岸域の高水温の影響が示されているものの、海洋環境変化に対する効果的な対策は見出せていない。このことは、来遊数の減少に伴う親魚の捕獲にも影響が出ることから、国の水研機構とも強く連携した資源確保の取組を促進する必要がある。また海域ごとの魚種についても、栽培漁業の技術革新が重要であり、安易なTAC管理の指定は、漁業経営を益々厳しくするため漁業の衰退を招かないよう、慎重に判断すべきである。

4-4 漁業経営体の育成と人材確保について

<現状>

令和5年3月、北海道水産業・漁村振興推進計画（第5期）」を策定し、「海洋環境の変化等に対応した漁業生産の早期回復と新たな生産体制の構築」、「持続可能で魅力ある漁業経営体の育成と人材確保」、「消費者ニーズに合った道産水産物の供給力強化」、「水産業を核とした漁村の活性化」、「水産技術の向上と道民理解の促進」の五つを基本的な方針として掲げ、各種の施策を総合的かつ計画的に推進していくことにより、変化に対応した水産業の体質強化と漁村の活力向上に向けて取り組んでいくとしている。

国や道は、漁業収入安定対策として、漁業共済・積立ぷらすの仕組みを活用し、漁業者による資源管理の取組に対する補助として、収入額が減少した場合に減収補填を行っているが、資源管理協定または漁場改善計画への参加や漁業共済への実質加入を条件としている。また人材育成について、就業フェアや水産高校での漁業ガイダンス、漁業に必要な免許・資格の取得に加えて、経営スキルやICTの習得・学び直し等を支援している。

<PTの見解>

漁業者の直接的な経営安定化に資する施策は進んでおらず、現在の収入安定策である

漁業共済・積立ぶらすだけで漁業者の安心やこれから漁業に就こうとする動機になるかは疑問が残る。また、水産高校などで漁業を知る機会を増やしているものの、卒業生の進路に大きな変化は現時点で見られない。魅力的な漁業とするためには、漁業所得と労力的な課題を解消する必要があり、ICT等活用したスマート漁業の推進や、海業も含めた儲かる漁業の進展を図る必要がある。

5. 第2次産業の振興

<現状>

ものづくり産業をはじめとした企業の誘致を推進し、令和5年2月に次世代半導体製造拠点が立地を決定、同年11月にはアジア最大級のデータセンターの立地が決定するなど、GX・デジタル関連産業の立地が進展するとともに、次世代半導体製造拠点の立地を契機とした関連産業の企業立地も見られる。

更なる誘致に向け、市町村と連携しながら道外でのセミナー開催や企業訪問など、さまざまな機会を通じて、全国随一の再エネポテンシャルや首都圏等との同時被災リスクの低さといった本道の優位性をPRするなどの取組を実施している。

<PTの見解>

同業者、異業種企業、大学等の教育機関、研究機関、地域間の交流・連携を強化し、道内のものづくり産業の更なる強化が必要である。

GX関連産業の立地効果を全道へ波及させるため、立地を希望する企業のニーズや意向を丁寧かつ十分に把握し、経済部のみならず、各部局が持つチャンネルを総動員して、ラピダスの立地やGX特区の指定といった、この好機を取り逃がすことなく取り組むことが必要である。GX関連産業の立地促進に向けては、本道は、各地に再エネポテンシャルが存在しており、GX金融・資産運用特区指定の効果を全道に波及させるためには、税制優遇といったインセンティブだけではなく、地域に企業を誘致する取組を効果的に進めていくことが重要である。

PFASSに係る道の対応について、この次世代半導体プロジェクトの持続的な成功に向けては、事業目的の達成のみならず、地域との共生の観点から、周辺環境にも十分に配慮しながら操業していくことが重要であり、このためには、河川環境などに影響がないよう取組を進めるとともに、道民の皆様に対し、丁寧な情報発信に努めることが必要である。

6. 雇用

6-1 新規採用・就業促進・就業相談

<現状>

経済団体等に対し、引き続き新規学卒者の募集機会を求め、採用活動と職場定着についての要請を北海道労働局、北海道教育委員会と連携して実施した。また、異業種に転職する離職者を受け入れる人手不足企業に対する雇用奨励事業なども実施した。

ジョブカフェ北海道において、カウンセリングやオンラインを活用した企業説明会、セミナーや各地域の企業訪問を実施し、高卒者の就業支援については、学校訪問や就職面接等を実施。また学卒未就職者については座学と給付金付き職場体験研修会を実施するとともに合同企業説明会や道内企業が行うインターンシップへの参加誘導を実施した。

あわせて、オンラインでの相談対応による体制を強化し、国と連携して、経済・業界

団体や派遣元事業主に非正規労働者等の雇用維持の配慮や雇用調整助成金などの活用を要請し、更に余儀なく離職された方々の再就職に向けた相談体制の拡充、WEB活用による企業説明会を地域単位で開催した。

<PTの见解>

近年、求職者数が増加し、就職率が高くなっている状況があり、高校・大学卒業者の就職率が改善傾向にあることは、これまでの施策の成果として評価できる。一方で、就職後の早期離職やミスマッチといった課題は依然として残されており、若者が安心して働き続けられる環境づくりが重要である。また、職を求めて離道する傾向も変わらず、道外への人材流出防止策が必要である。

産業界や教育機関との連携を一層深め、若者を中心とした就職前後のリスクリングや学び直しの機会を充実させるとともに、デジタル化や業務効率化を踏まえたオフィス改革を進め、働く環境そのものの質を高めていく必要がある。

テレワークや柔軟な勤務形態、キャリアの見通しが持てる人事制度など、若者世代の価値観に合った働き方改革を推進することが、職場定着と意欲向上につながる。加えて、地域産業を支える中間層の労働者に対しても、職業人生の節目におけるリスクリング支援や、役割・スキルに応じた処遇改善、管理職手前層へのマネジメント力向上支援など、キャリアの停滞を防ぐ施策が重要である。若者と中間層の双方が将来像を描ける職場環境を整えることが、組織全体の生産性向上と人材の定着につながる。

こうした取組を通じて、キャリア形成支援や就職後のフォローアップ体制の充実を図り、世代を超えた人材の活躍促進と地域産業の持続的な発展に資する実効性ある施策を引き続き検討すべきであると考えます。事業者が採用意欲を失わないよう対策を講ずるべきであり、過去に実施した地域の若者雇用の創出にかかる地域若年者雇用奨励事業のような支援策も検討すべきである。

また、国の制度も積極的に利用するなど就業支援に取り組み、労働人口が不足している現代において、有効求人倍率が高い業種とのマッチングを更に重点化して取り組むことが必要である。

6-2 在住外国人への対応

<現状>

人材不足は深刻で、今後新たな外国人材受け入れ制度の「育成就労」と既存の「特定技能」で最大123万人（全国）を受け入れる政府案が示されている中、道は、外国人材の受け入れを促進するとともに、外国人技能実習制度に地域の実業が反映されるよう国への働きかけを行い、外国人材の受け入れを促進するとしている。道内5地域で企業向けセミナーや合同企業面談会等を行い、外国人材の採用を促進した。（就職者実績【良質な雇用】13人）

ベトナム、インドを訪問し、現地高等教育機関とのネットワーク構築や、現地IT企業との交流会を実施し、道内企業との交流機会を創出した。国際的な人材の育成に向けて技術研修員の受け入れや留学生の受け入れ・定着の促進をすることで、海外交流拡大の促進に取り組んできた。

現在、道内に2025年で約18,000人の技能実習生が居住しており、水産加工や農業分野での技能実習生の受け入れが年々増加している。国別では、ベトナムが最多で4,300人、タイ、インドネシア、ミャンマーと続く。道としても健康相談に関する通訳サポート等多言語による多言語発信を実施したり、外国人相談センターを設置し

相談業務を実施したりした。外国人サポートセンターによる個々の事情に応じた支援や、地域に暮らす外国人の方々の必要なサポートを行う移動相談会を実施した。

また、日本語教育の体制づくりを行い、日本語学習モデル事業を実施している。

<PTの見解>

「良質な雇用」に限らず、農業、水産加工業、製造業、宿泊・飲食業、福祉分野など、外国人労働力なくして北海道の産業が成り立たなくなっている。外国人実習生の増加は必然的なものではあるが、これ迄指摘されてきた「使い捨ての安上がりの労働力」との認識ではなく、職場への定着をめざし、職場環境の整備やコミュニケーション・文化・日本語能力取得を進めるべきである。

一方、排外的な外国人政策を進める国の方針により、外国人が日本で生活するうえでの保護政策が縮小される恐れがあり、地域で暮らす外国人との相互理解と共生社会を作ることが一層必要とされる。特に職場での人間関係は課題であり、企業は法令順守を求められるとともに、日本人としては秩序ある共生社会の実現を目指すべきである。

日本、北海道が外国人労働者にとって選ばれる国、地域になるため、待遇改善や環境整備により一層対策を図る必要がある。

6-3 ワーク・ライフ・バランス

<現状>

2019年から始まった「北海道働き方改革推進企業認定制度」による認定企業は年々増え続け、現在は700社を上回る。これにより育児休業や介護休業を取得しやすい職場環境や各種ハラスメント対策、柔軟な働き方などを推進する意識醸成をはかっている。

また、長時間労働の是正等の助言・指導を行う専門家派遣や産業医育成に取り組むほか、国と連携したセミナー等を実施、男性の育休取得率向上のためハンドブック作成にも取り組んでいる。

道庁内では「北海道職員のワークライフバランスの推進に関する指針」に基づき「道職員ワークスタイル事例集」を作成、HPでも公開している。また全職員へのスマートフォン配備によるテレワークやモバイルワークの定着、子育て部分休暇の創設などより働きやすい環境を目指している。

<PTの見解>

男性道職員の育児休業取得率は2023年度に初めて5割を突破し、国の掲げる目標の「2025年までに50%」を既に超えているが、本来の目的のためには取得日数にも注目する必要がある。道職員に限らず育児や介護による離職の防止、ライフステージに合わせた多様な働き方が今後のスタンダードとなるよう、より現実に即した育児休業の取得の進展は雇用の確保にもつながることを認識し、とりわけ男性による育児休暇取得のためには「働き方改革」の推進を進め、かつ代替労働力の確保など実効ある具体的取組が必要である。

6-4 男女平等参画・両立支援

<現状>

道は、この間、「女性のための異業種交流セミナー」や「女性活躍推進セミナー」、地方から女性の活躍を発信する取り組みなどを展開。北海道立女性プラザを運営し、学習機会の提供、相談事業を実施するとともに、市町村や団体等が行う講演会等の開催を支

援してきた。

女性のライフステージに応じた相談等を実施するほか、専門相談窓口とも連携して必要な情報を提供し、両立支援を推進するとともに、各種ワークショップ、セミナー、男性の家事参画促進セミナーを開催した。また、北海道内市町村の女性の参画マップを製作しHPに公表した。

<PTの見解>

情報提供やセミナーを開催しても、施策に活かされなければ意味がない。性別役割分担意識によるアンコンシャス・バイアスも、真に平等で公平な男女ともに生きやすい社会を作る阻害要因になっている。男性の育児休業取得率の向上などをきっかけとして、男女問わず「働き方改革」「男女平等参画」の具現化がポイントになる。

ジェンダー平等の実現に向け、道職員の管理職員の割合もまだまだ男性優位が続く道として、積極的に取り組むことが求められている。そのためにも男女平等参画計画が未策定である市町村に対し、すべての施策の根底にはジェンダー平等であることが重要と定着させるためにも、計画策定の働きかけを行うことが肝要である。計画に掲げられた施策の目標に達するよう、引き続き、取組を強化することが必要である。

6-5 高齢者、障がい者雇用

<現状>

各地域でセミナー等を開催し、地域活躍支援コーディネーターを配置し、地域活躍支援コーディネーターがセミナー受講者等を中心に希望する地域活動への橋渡しや、コーディネーター派遣による地場産業と障がいのある方との一般就労のマッチング支援を実施した。インターネット上では、企業等が発注する仕事と障害福祉サービス事業所のマッチングの場を設けるとともに、専門コーディネーターによる受発注のコーディネートを実施した。

高齢者雇用対策では、人口減少期にあたり経済社会を維持するのに重要な施策であり、高齢者雇用制度の導入、生きがい就労支援など、高齢者雇用安定法により助成金やサービスの提供がされている。また障がい者雇用にも職場実習や助成金支援、そして職場生活相談員選任制度や応援者の要請講座が開催されている。

<PTの見解>

道、道教委の障がい者採用自体が採用予定者数を下回っており、採用選考をどのような基準にするのか、工夫が必要である。企業としては障がい者雇用認証制度のメリットが感じられていない。障がい者の実雇用率は全国を上回っているとはいえ、多くの企業が法定雇用率を達成していない現状を克服する努力をすべきであり、法定雇用率を達成していない企業への公共事業発注をしないなど、障がい者雇用の姿勢を明確にすべきである。障がい者にとって就労可能性が高い新たな就労の場の創出や平均工賃の引き上げを実現し、地域での自立を促すべきである。

人材不足が顕著である今、人材育成の充実・強化に向け、民間任せとすることなく、道として必要な支援に積極的に取り組むことが必要である。高齢者の活躍を促すには、保健福祉部との連携が必要であり、一人一人が元気に活躍できる環境づくりに取り組むべきである。

7. 観光施策

7-1 観光施策（宿泊税・オーバーツーリズム）

<現状>

2026年4月より観光振興の財源確保を目的に宿泊税を導入し、宿泊税を充当して取り組む施策として、観光の高付加価値化、観光サービス・インフラの充実・強化、危機対応力の強化について取り組みの方向性を示している。

北海道アドベンチャーツーリズムにより、高付加価値および、少人数による体験活動などを通して、インバウンドの取り込みを進めている。

顕在化しているオーバーツーリズム対策について、北海道観光のくにつくり行動計画において、過度の混雑やルール・マナーへの多言語での対応をすすめているが、インバウンド対策については不十分で、民泊等における騒音、除雪や無断駐車など、生活空間でのトラブルが続いている。

宿泊税に関しては納税者の受益につながるよう、使途目的の具体化に取り組んでいる。また徴収事業者への周知徹底、インバウンドを含めた観光客へのデジタルサイネージ等を活用したPRに努めている。

<PTの見解>

宿泊税の開始後、道は使途に関する透明性の確保、徴収事務の負担軽減を求めていく必要がある。具体的には、使途を可視化して旅行者の納得感と事業者の事務負担を最小限に抑える仕組み作りが不可欠である。また、先行自治体及び導入予定自治体との使途の棲み分けについても継続した議論を行うこと、また導入予定のない自治体もある中、地域間で不公平感のない運用を求め、北海道全体の観光振興に資する取組とする必要がある。

道民理解と協力の上で、北海道観光が持続可能な産業として発展するためにはオーバーツーリズムの課題解消が大前提である。各観光地におけるオーバーツーリズムの課題について洗い出し、宿泊税の活用も検討しながら、各地域の課題解決に向けた取組を加速する必要がある。

7-2 公共交通対策

<現状>

北海道における公共交通は運転手不足や運行経費の増加により、路線の縮小傾向が続いている。JRにおいても黄線区の存続を含め、厳しい状況である。国と連動した運行経費補助や道外において運転手確保の取組など行っているが、厳しい状況は変わらない。また、JRについても車両貸し出しや観光プロモーションも行っているが、根本的な解決にはつながらず、JRの経営改善計画の報告を待つのみで、積極的に地域の公共交通を守る姿勢がみられない。

北海道交通政策総合指針重点戦略を改訂し、シームレス交通の推進、地域交通ネットワークの形成を5か年計画で推進している。特にモビリティデータを活用し、交通空白地域の解消に向け、地域の実情に合わせたライドシェアやデマンド交通導入などに取り組むこととしている。

<PTの見解>

地域交通の要であるバス事業者は運転手不足に歯止めがかからない状況にある。運行補助等ではなく、雇用確保につながる補助の検討を進めるべきである。JR黄線区問題については、沿線自治体とのコミュニケーション不足により、一体感を持った議論が進

んでいない。道民の生活の足を守る観点から、J Rの経営改善計画を待つのではなく、積極的に路線の在り方について議論をすすめていくべきである。

7-3 統合型リゾート（I R）

<現状>

「統合型リゾート（I R）に関する基本的な考え方」の改定に向けて、北海道らしいI Rのコンセプトを固めるべく、経済効果やギャンブル依存症、事業の継続性への懸念、そして大規模開発による自然への影響など、有識者懇談会による各方面から意見をもらうなど、メリット・デメリット両面について考え方をまとめている。

今後はターゲットとする顧客層を明確にしつつ、北海道の特性を活かしたI Rの更なる具体化といった「基本的な概念」や、カジノ施設の健全な収益の活用など「I R事業のあり方」について検討を深めている。

<PTの見解>

2019年に鈴木知事が申請を断念した当時の理由である、環境への配慮と道民の反対世論は、現在も変わらず残っている。それに加えてオーバーツーリズムへの懸念や、建設資材・人件費の高騰、人手不足の深刻化、更には札幌弁護士会会長が「北海道へのカジノ誘致に改めて反対する声明」を出すなど、これまで以上にハードルが高くなっている。

国の公募は2027年5月から11月までだが、それまでに候補地の選定をし、事業計画や事業者の選定、資金調達、道民の合意、議会の同意などを全て完了させる必要がある。もとより諸手をあげて賛成するものではないが、到底間に合うとも思えない。

8. 産業力強化・産業集積・企業誘致

<現状>

次世代半導体の製造と複合拠点の実現に向け、関連産業の振興やデジタル人材拠点の形成を推進している。また、宇宙産業などの投資呼び込みやスタートアップの促進により、本道の発展をけん引する産業の振興を図っており、これら関連産業の集積は道央圏を中心に進みつつある。今後は、市町村との連携のもとで関連ビジネスへの参入をさらに促進し、AIを活用した地域課題の解決を図っていく。

一方、環境面においては「2050年までの温室効果ガス排出量実質ゼロ」を目指し、ゼロカーボン北海道推進条例に基づき環境と経済の好循環に向けた取組を進めている。本道が有する豊富な再生可能エネルギーの活用を加速させ、関連産業の振興を図るが、その推進にあたっては、多様な電源構成による電力需要の安定化、適切な環境保全対策の実施、そして道民への丁寧な説明に努めることが重要である。

<PTの見解>

次世代半導体の製造拠点の集積においては、道内における人材不足や道央圏への人材集中、周辺地域における交通・生活インフラの整備、PFASをはじめとした環境面の課題も懸念される。道としてその果たすべき役割を十分に認識し、速やかに措置を講ずる必要がある。「北海道半導体・デジタル関連産業振興ビジョン」に基づき、全道各地への波及効果を着実に広げる必要がある。

温室効果ガスの削減には、市町村、事業者、道民による幅広い連携・協力が不可欠であり、知事の強いリーダーシップが求められる。取り組みを着実に推進するとともに、

電力の地産地消に資する取組を強化し、地域雇用の創出や産業振興を図ることが必要である。

再生可能エネルギー事業は自然環境の破壊につながることもあり、地域住民の理解と協力などの参画を前提とした再生可能エネルギーの推進に取り組むことが必要。一方、法令違反に対しては厳正かつ毅然と対応し、独自の規制強化に取り組む必要がある。

9. 地場産業・中小企業対策

<現状>

中小・小規模事業者の中核的支援機関である（公財）北海道中小企業総合支援センターが実施する各種事業に助成し、同センターにおいて、新たな事業展開に積極的な中小・小規模事業者を対象として、ビジネスマッチングなどによる新商品・技術開発の支援や、道内外で開催される展示会への出店による販路開拓を支援している。

令和6年度、（公財）北海道中小企業総合支援センターにおいて実施したビジネスマッチング支援事業により、道内5地域で35社が参加し、新商品への支援を実施した。商談会等開催事業により、道内外の商談会に2回、延べ175社が参加し、受発注拡大を支援した。また、地域経済を支える地場中小は、資材高騰や物価上昇などの煽りを大きく受けるとともに、労働人口の減少により労働力不足に悩んでいる実態にある。

<PTの見解>

起業者の資金調達や、起業に必要な専門知識及び経営ノウハウ取得の支援等を実施するなど、一層の取組の推進を図る必要がある。加えて、円安の進行によりインバウンド需要が拡大する中、観光・食・サービスなど地域特性を生かした分野における起業を後押しし、外需を的確に取り込むための支援を強化すべきである。

産業・雇用の中核的な役割を担う地域の中小企業を育て、地域資源を生かした事業への投資を促進し、事業継続、生産性向上、新事業の創出、始業承継などへの支援の拡充を総合的に行うべきである。あわせて、世界情勢の不安定化に伴い海外市場への依存リスクが高まる中、内需、とりわけ地域内消費を喚起する取組を通じて、持続可能な地域経済の基盤強化を図る必要がある。

多様で意欲的な人材による創業や新たな事業分野への進出促進のため、創業の各ステージに応じた相談対応や経営指導、地域課題に取り組む新事業の立ち上げに対する支援や円滑な資金の供給が重要であり、実効性のある取組を検討する必要がある。特に、インバウンド需要の取り込みや国内消費の拡充につながる商品・サービス開発、デジタル技術の活用による付加価値向上などを支援対象として明確化し、実効性を高める視点が求められる。

10. 市街地活性化・空き店舗対策

<現状>

市街地活性化は市町村のまちづくりにおいて重要な課題である。人口減少とともに道内各地でシャッター通りが多く、中心市街地活性化に向けた取組に対する総合的な支援の継続・強化、空き店舗解消等の促進に向けた制度改正や財政支援措置を含む総合的な対策や賑わい創出等の取組に対する支援の強化について、市町村などとともに国に対し要望している。

また、道では、空き店舗の活用を図るため、市町村の支援制度や物件に関する情報をホームページで発信するとともに、専門家派遣など国の支援制度の活用促進を図るほか、

空き店舗を活用して新たに起業する事業者に対する支援を実施している。

流動的ではあるが、道の商店街実態調査によって、商店街の営業店舗率が88.5%（令和4年度）から88.8%（令和6年度）に微増していることが判明した。

<PTの見解>

営業店舗率が微増していることは一定の改善と受け止められるものの、権利関係の複雑化や賃貸借条件、相続未整理など法的要素が活用の障壁となり、空き店舗の根本的な解消には至っていない状況である。

商店街組合への加盟率低下や担い手不足により、商店街としての合意形成や取組推進力が弱まっていることも課題である。空き店舗を単なる商業スペースとして捉えるのではなく、地域住民の交流拠点、子育て支援や高齢者福祉、文化・観光振興など多様な機能を担う場として柔軟に活用する視点が重要である。

今後は、市町村との連携を一層強化するとともに、法的課題の整理・調整に対する支援や、商店街組合に依存しない形での活用促進策も含め、支援制度の柔軟な運用を通じて、地域の実情に即した空き店舗対策をより幅広く検討すべきである。

11. 食の安全

<現状>

直近の「北海道食の安全・安心基本計画（第5次）」においても、高病原性鳥インフルエンザについては道の「基本スタンス」として、道内でもカラス陽性の増加や、52万羽規模の大規模養鶏場を含む発生があり、主な防疫対策として、家畜保健衛生所による立入検査や飼養衛生管理基準の遵守確認・指導を中心に、鳥インフルエンザの発生予防及びまん延防止の継続と家畜防疫体制の「整備」、感染症の発生動向の「把握（モニタリング等）」を主要対策として掲げている。

高病原性鳥インフルエンザは秋と春に多く、渡り鳥がウイルスを運ぶことで感染が広がるとされているが、今回の鳥インフルで、春に道内養鶏場で感染が確認されるのは、過去10年で最も早い時期となった。道の担当者は「雪解けが早かった影響ではないか」と分析しており、渡り鳥の飛来や小動物の活動が前倒しとなり、ウイルスが広まった可能性があるとして、殺処分を実施している。

<PTの見解>

鳥インフルエンザへの対応では、「分割管理」は推奨でなく「実効性」の担保が肝要である。国は完全分離を前提に制度化する以上、要件や監査、訓練などを含めた支援制度が必要であり、対策の「複線化」（侵入阻止、被害局所化、供給影響最小化）を含めた「実効性」を担保するべきである。

ワクチン効果検証の明確化が必要と考える。国はワクチンの導入検討を開始しているため、本道は、目的・監視設計・適用範囲・流通影響・費用対効果の検証計画が必要である。

12. 物価高騰対策

<現状>

エネルギー価格や物価の高騰が収束を見通せず、道民生活や地域経済への影響が長期化している。例えば飲食料品の値上げ品目数が年間2万品目を超える実態にあるなど物価上昇の勢いが止まらず、最近では石油やナフサの不足感がまん延し、資材不足や価格高

騰に拍車が掛かっている。また厳冬期は、暖房や給湯における灯油・ガス・電気などの需要の高まりがさらに家計を圧迫し、生活困窮世帯に対する生活支援も不十分であった。我が会派は、道に対し広範に手厚く支援が行き届くよう幾度も要請してきたが、子育て世帯への「お米・牛乳券支援」が3年間繰り返されるなど、同じ支援が同じ対象者に繰り返される偏重傾向にあった。

また、道の「お米・牛乳子育て応援事業」において、初回実施時には約9,400件の誤送信トラブル、システム不具合、発送遅延が発生し、物価高騰対策として最も重要な「即応性」を欠いた。また、郵送申請の煩雑さ、電子申請の分かりにくさ、そして牛乳贈答券が道内使用限定200円券という利便性の低さなどについても、道民から多数の不満が寄せられた。

道は、国の「重点支援地方交付金」を活用し、新たに『道民生活応援ポイント給付事業』として、総額168億円を事業提案した。全世帯を対象とした点は、一定の評価ができるものの、支援「給付額」の考え方や「実施時期」のあり方などを含め、様々な検証課題が残されている。

<PTの見解>

我が会派は、これまで再三にわたり、長引く物価高により道民生活が傷んでいることを指摘し、道内経済の立て直しには更なる対策が不可欠である旨を繰り返し質した。国の重点支援地方交付金を含めた経済対策や補正予算の動向を踏まえつつ、過去の対策事業の活用状況と効果の検証結果などに基づき、国の経済対策とすみ分けした道独自の支援策の打ち出しを知事に求めたが、十分な検証も行われぬまま支援事業の反復が目立った。

また、道は、3回のお米券・牛乳券事業において、「子育て世帯の負担軽減」と同時に「道産品の消費拡大」などを目的に掲げた。そのため、所得の「再分配」を目的とした生活困窮者の支援より、「需要喚起策」としての産業政策の比重が実質的に高くなったと考える。この制度設計が妥当とするならば、道として、なぜ低所得・高齢・単身を支援対象としなかったのか、丁寧に説明できなければならないと考える。また、札幌市の「臨時給付金」など道内自治体でも、非課税世帯給付など低所得に焦点を当てた制度検討はあり、引き続き、制度設計の段階から決めつけた論議ではなく道民目線を重視した政策立案が求められている。

国の予算措置に応じて慌てて支援メニューを検討するのではなく、日常普段に地域の実情や道民の声を的確に把握するとともに、これまでの対策の効果をしっかり検証し、その結果を踏まえて適時・適宜に対策を講じることが重要である。

13. 北海道食品ロス削減推進計画（令和3年～令和12年）

<現状>

本道は、わが国最大の食料供給基地である一方、食品関連事業系ロスが全体の約3分の2を占め、全国平均（事業系約半分）を大きく上回る。背景に、食品製造業の集積（原材料が豊富、大量生産型）、広域流通に伴う長距離輸送、規格外品の返品慣行、外食及び観光需要の変動などがあり、男女・世代別の行動変容格差といった課題も顕在化している。

道では、「食品ロス削減推進計画」で令和12年度までに食品ロスの発生量を平成29年度比で20%削減する目標の達成に向け、消費者、食品製造業や食品関連事業者に対して取組推進を行ってきた。また、2025年3月、議員条例となる「北海道食品ロス削減推進条例」を制定した。道は、本条例を踏まえ、食品ロスの削減につながる「料

理体験会」や「メニューの開発」などを消費者向けに行い、食品関連事業者の方々に対し、外食時の「食べきり運動」の強化、納品・消費期限の「商習慣」を見直すセミナー開催などを含め関係者と連携し米飯類をはじめ、食品ロス削減の取組を推進してきた経過にある。

<PTの見解>

本道の「食品ロス問題」は、単なる「もったいない運動」ではないと考える。それは、産業構造の問題や環境政策、生活困窮対策、ひいては、わが国の食料安全保障にも直結する重要政策である。そのため、我が会派として、知事や関係所管部に対して、事業系ロス重点戦略への転換、未着手事業者の踏み込んだ措置、フードバンク物流支援の本格化など、数値目標と検証の厳格化を強く求めてきた。引き続き、食品ロス削減はSDGs目標達成のみならず、物価高騰対策、環境対策、福祉対策とも連携できる政策課題であることから、数値目標や事業者へのインセンティブなどを明確に示し、主体的に、本道の食品ロス削減対策を進めていくべきと考える。

福祉・社会保障・生活

1. 子育て支援

1-1 待機児童解消

<現状>

道は待機児童解消に向け、国の受け皿整備（保育所・認定こども園・小規模保育等）を活用しつつ、市町村と定員調整を進めている。保育士不足には、道の巡回コンサルや研修で職場環境改善・定着を支援。潜在保育士には再就職コーディネーター相談や就職準備金・保育料等の貸付で復職を後押しした。0～2歳児は小規模保育など多様な形態で確保し、処遇改善は国の処遇改善等加算が柱で、道は研修要件等の運用周知を行っている。

<PTの見解>

保育士不足の根本原因は低賃金と過重な労働環境にあり、道独自の処遇改善や配置基準の引き上げを求めてきた。これに対し、道の取組は、処遇改善加算の取得促進や貸付制度、潜在保育士のマッチング支援など国の制度活用や周知が中心で、恒常的な賃金底上げ策には踏み込めていない。また、0～2歳児の配置基準改善や、子育て支援員の業務実態に見合った処遇整理も具体化しておらず、現場負担の軽減には不十分である。

さらに、待機児童対策と人材確保を一体で進める工程やKPIが示されておらず、施策全体が部分的・対症療法にとどまっている点が課題である。

1-2 子育て環境

<現状>

「北海道こども計画」を軸に、少子化対策や子どもの貧困、困難を抱える家庭への支援を横断的に進めている。子育て支援では、情報提供や相談体制の整備、親子LINEによる相談導線を確保した。児童虐待対策では「児童相談所虐待対応ダイヤル189（いちはやく）」の周知や啓発を行い、子どもの貧困対策では、相談、教育、居場所、就労、医療費助成などを組み合わせて支援している。

にんしんSOSによる若年妊娠相談、ヤングケアラー支援、ひとり親家庭の就業・

資金支援、困難を抱える女性への相談・自立支援、里親支援やこども食堂を含む居場所づくりを官民連携で進め、市町村施策を後押ししている。

<PTの見解>

子ども食堂・無料塾等の居場所を恒常財源で支える仕組みが弱く、生活困窮世帯の学習／生活支援も地域差・到達（アウトリーチ）・成果指標が見えにくい。また、ひとり親の夜間・休日オンライン相談や、子どもの意見反映の手续と反映結果のフィードバック、第三者的な権利救済機関（オンブズマン等）の整備が必要である。

ヤングケアラーについては代替ケア等の実装、虐待対応は対応人員が、一時保護では里親の受け皿拡充が不足している。相談機関の職員の正規化が必要である。

にんしんSOSは周知と継続支援の接続、ファストトラックは対象拡大とKPI、リトルベビーハンドブックは配布徹底と退院後支援連携が課題である。

総じて周知・検討止まりが多く、予算・工程・責任主体を伴う実装が弱い。取組に市町村格差があり全道で均質化が必要である。

1-3 男性の育児休業

<現状>

全国では男性育児休業取得率が上昇し、令和6年度は40.5%となった。道内も道の評価調書によればR2年5.9%→R3年10.2%→R4年19.2%と伸びている。道は企業向けに社労士等の無料講師派遣や、申込者の勤務先へ制度・助成金情報を匿名で送る「夫婦で育児応援サービス」を実施し、経済団体とも連携して機運醸成を図っている。道庁も行動計画と「パパの子育て応援ハンドブック」で取得を促進し、道内企業は両立支援等助成金や労働局・支援センター相談も活用が可能となっている。

<PTの見解>

道庁内では男性育休の取得促進策（面談、チェックシート等）はあるものの、2週間以上の育児休業取得を奨励するのであれば、2週間で達成扱いにせず、面談・チェックシート等で長期取得を後押しすべきである。道内企業向けはセミナー、周知、先進事例発信など気運醸成に偏り、代替要員確保や取得日数の底上げに直結する助成・認証連動等、インセンティブを伴う実効策が見えない。また、男性育休が「休暇化」して配偶者の負担増につながるとの声も踏まえ、取得率だけでなく、家事育児分担や配偶者の負担軽減に実際に寄与しているか、家庭側への聞き取りを含む調査が必要である。

2. 少子化対策

<現状>

道は「北海道人口ビジョン（2024改訂）」と「第3期北海道創生総合戦略（2025～2029）」を軸に、札幌市と共同プログラムで自然減・社会減対策と縮小社会への適応を一体推進してきた。少子化対策は北海道こども計画／子ども未来づくり計画で結婚～妊娠・出産～子育てを整理し、市町村の結婚支援の可視化、妊産婦の健診・出産に伴う交通費助成への補助、企業協定やユースプランナーでの若者参画を実施した。子どもの居場所支援と寄付連携の見える化、UIJターン移住支援金等、地域課題解決型起業支援、若者定着の広域連携、コンパクト+公共交通再編も進める。

<PTの見解>

道の政策はすでに子どもがいる人を対象としたものがほとんどであり、二人目以降の

こどもを検討しているカップルには有効であるが、一人目を促す政策には全くなならない。政府はアンケート調査で結婚やライフスタイルに関する価値観の多様化が少子化の原因と認識しているが、その更なる原因は結局のところ若年層の低所得である。希望特殊出生率は1.9であり、本来必要な政策は結婚や出産の希望がかなうよう若年層の時間とお金を十分に確保することや、地方での若年女性の生きづらさの解消であり、ここに対しては実効性のある政策がほとんどなく、根本的な政策転換が必要である。

3. 医師・看護師、地域偏在解消

<現状>

北海道医師確保計画は第1期の2020～2023年度に始まり、現在、2024～2026年度の第2期計画途中である。第1期計画を経て、国から示された「医師確保計画策定ガイドライン」を参考に第2期計画を策定し、北海道全体の医師確保と、第二次医療圏間における医師の偏在是正を目指し取り組んでいる。医師確保計画の実施、達成を積み重ね、1計画期間ごとに、医師少数区域に属する二次医療圏がこれを脱することを繰り返し、医師の地域偏在の是正は2036年度までに達成することを目標としている。

北海道の看護職員は、これまで増加傾向にあったが、2023年の調査で初めて減少に転じている。人口10万人対看護職員数を見ると、本道の看護職員数は全国平均を上回っているものの、二次医療圏別では全国平均を下回る地域があり、看護職員の地域偏在も顕著になってきている。

療養の場が多様化し、地域包括ケアが推進される中で、在宅や介護領域での看護職員の需要が高まっているほか、新興感染症に備えた特定行為研修修了者、専門看護師や認定看護師などの専門性の高い看護師の養成確保が求められている。

<PTの見解>

国の偏在指標によれば、北海道は医師中間都道府県であり医師少数都道府県ではない。しかし、全道21の二次医療圏別で見たならば、医師多数区域2、医師中間区域8、医師少数区域11とほぼ半数が医師少数区域である。医育大学による地域枠はこれまで順調に道内医師の増加に貢献してきたが、最近では違約金を返還してでも道内勤務義務を逃れる例が散見されている。医師確保と偏在是正の施策が、国の政策の域を出ていない以上、北海道の状況改善は望めるべくもない。そうした観点から見れば、鈴木知事の失政と言わざるを得ない。

看護職員においては、特に南檜山、日高、宗谷、根室が少数区域となっている。そうした少数区域に対し、関係機関と連携し対策に取り組んでいるが、少子化の中、学生人口が減少していることも大きな問題である。にもかかわらず、江差高等看護学院のパワハラ事案は大変残念な事件であった。知事は道としてパワハラを認定したにもかかわらず、学生の自死に対する因果関係と賠償責任について認めなかった。このことによる江差高等看護学院の学生数減少は、看護職員減少地域の解消に逆行していると言わざるを得ない。したがって、鈴木道政において評価できる点はない。

4. 後期高齢者医療

<現状>

後期高齢者医療制度は、2025年に団塊の世代が全て75歳以上となる、いわゆる「2025年問題」を迎え、大きな転換点にある。特に北海道は全国平均以上の速さで高齢化が進行し、なおかつ入院日数が長いために、1人当たりの医療費が非常に高い。2

025年問題は通過点であり、2040年には団塊ジュニア世代が65歳以上となるため、高齢化率がピークに達する。そのため、今後も持続可能性を求めて負担のあり方や保険料率の引き上げ論議が続くと見られる。

北海道後期高齢者医療広域連合が後期高齢者医療制度を担っており、さらに北海道として後期高齢者医療財政安定化基金を積み増しているが、基金が本来の想定以上のペースで取り崩される懸念がある。

<PTの見解>

一定所得者の窓口負担の引き上げや高額療養費制度の自己負担限度額の引き上げは、社会保険料を負担している現役世代の不満を軽減する効果はあるものの、こうした被保険者の負担増が必要な医療の妨げとなるようでは本末転倒である。特に、北海道は入院率が高いことや平均入院日数が長く、医療費が他の地域と比べて高い。また道内でも医療の質や医療費に地域差があるのが現状であり、まずは、国の責任においてしっかりと持続可能な後期高齢者医療制度のあり方を示すべきである。また、低所得高齢者の多い北海道の現状に鑑み、十分な国からの交付金を確保すべきである。

5. 周産期医療対策

<現状>

2026年2月厚生労働省発表の人口動態統計速報値によると、北海道の出生数は842人減の22,663人で過去最少を記録し、19年連続で減少した。現在、出生場所については99%以上が「病院・診療所」であるが、その要因には、晩婚化が進む中で出産年齢が上昇傾向にあることや、低出生体重児が増加していることなどがある。一方で、道内においては、産婦人科医師の不足等により、分娩を取り扱う「病院・診療所」は減少しており、地域によっては、正常分娩を行う産科医療を確保することが困難な状況となっている。

<PTの見解>

国の政策の一環として、限られた医療資源（医師・設備）を有効活用するため、総合周産期母子医療センターを中心とした集約化が進められているが、広域分散型の北海道では不十分であり、過疎地域からは出産が困難なことを理由に若年層の流出が止まらず、過疎化に拍車をかけることとなる。

こども家庭庁は妊婦に対する遠方の分娩施設への交通費及び宿泊費支援事業を行っているが、地域ごとの支援格差や自己負担が生じる場合も起きている。こうした問題点を道が積極的に課題解消に向けて取り組むべきである。

昨今の病院経営難の問題も深刻であり、分娩施設に対する道独自の取組も進めるべきである。道は、周産期母子医療センターに対する運営費の助成や医育大学における産婦人科医師等の養成に係る取組に助成しているが、産婦人科医師・助産師の都市部への偏在など、周産期医療体制の減少・偏在解消には至らず、後退している部分もある。

重症・重篤な小児救急患者の受け入れ体制については、広域な本道の地域性を考えれば、小児専門医療機関との連携強化や小児二次救急医療体制の質的な充実を図っていく必要があり、道独自の取組が進められるべきである。

6. 子どもの貧困

<現状>

日本の子どもの貧困率は、「国民生活基礎調査」によると2021年に11.5%と

なり、2018年の14.0%より減少したものの、依然、多くの子どもが平均的な所得の半分以下の世帯で暮らす現状にあり、その家族も含めた支援が必要とされている。

現在、道の子どもの貧困対策については、こども基本法や北海道こども基本条例の制定を踏まえ、2025年3月策定の「北海道こども計画」に位置付けられ、5年間の計画期間中で施策が進められている。その内容は「相談支援」、「教育支援」、「生活支援」、「保護者に対する就労支援」、「経済的支援」からなり、この5つの柱に沿って各種の取組が進められている。また、直近では、物価高騰対策として、子育て世帯にお米・牛乳券を配布するなどの対策が実施された。

<PTの見解>

本道の子どもの貧困の状況が、全国の中でも厳しい水準にあることを十分に踏まえる必要がある。こうした中、子どもの貧困対策の推進に当たっては、親の妊娠・出産期から子どもの社会的自立に至るまで、成長段階に応じた切れ目のない支援を一体的に講じていくことが重要である。

また、生活保護世帯やひとり親家庭の子ども、児童養護施設等に入所している子どもなど、特に支援の必要性や緊急度が高い層に対しては、優先的かつ総合的な支援を展開すべきである。

さらに、個人情報保護の観点から、当事者からの申請や相談がなければ支援につながりにくいケースもあることを踏まえ、関係機関の連携強化やアウトリーチ施策の充実などにより、支援を必要とする子どもを確実に把握し、必要な支援へとつなげる取組が求められる。加えて、ヤングケアラーに代表されるように、子どもが家庭内の事情により過度な負担を抱える状況も見られることから、子どもの貧困を保護者のみの責任と捉えるのではなく、社会全体で支える視点に立った施策の推進が不可欠である。

7. 母子・父子家庭（ひとり親世帯）

<現状>

ひとり親世帯の就業率は緩やかに伸びているが、世帯収入をみると経済的に厳しい現状にある。道では、母子家庭、父子家庭、寡婦（ひとり親世帯）の経済的自立を助け、扶養している児童の福祉を増進させることを目的とする貸付金はあるものの、道が単発で対策している支援は、物価高騰が急速に進む現状で世帯単位であり、多子世帯に不公平感が残る。

<PTの見解>

ひとり親世帯の就業率の伸びは、柔軟な子どもの預け方に関する取組などの構築が進んできた成果といえる。一方で、経済的には依然として厳しい状況にあり、各種支援策も貸付金が中心であることから、返済の見通しが立たない家庭にとっては利用を躊躇せざるを得ない実態がある。

また、経済的理由による進学 of 断念など、厳しい状況に置かれている子どもが多い背景には、非正規雇用で働く保護者が多いことや、まだまだ子育て環境が未整備である現実がある。こうした状況を踏まえた対策はもちろん、世帯単位での支援にとどまらず、子ども一人ひとりに着目した直接的な支援策を早急に講じる必要がある。

あくまでも貸付金であり、返済の見通しが立たない状況下の家庭では躊躇されている。経済状況で進学を諦めるなど、道内には厳しい状況に置かれている子どもの比率が全国より多いのは、非正規で働く保護者が多いことに起因しており、不安定な環境下での子育てには早急な政策での対策が必要である。

8. 児童虐待

<現状>

児童相談所の体制強化として、法令等に基づく児童福祉司等の適切な配置や、研修の充実等による職員の資質向上、児童相談所と警察との間で虐待事案の情報共有の徹底、医師や弁護士等との緊密な連携など、児童相談所に求められている医療的機能及び法的機能の強化等を行っている。

市町村においては、市町村職員を対象とした研修の実施、全ての妊産婦や子育て世帯を対象に切れ目なく相談や支援を行うこども家庭センターの設置促進、要保護児童対策地域協議会を中心に、関係機関による見守り強化や児童相談所と市町村の連携による家庭訪問等を強化している。また、児童虐待の未然防止や早期発見・早期対応のため、児童相談所虐待対応ダイヤル「189（いちはやく）」の周知や、11月にオレンジリボン・児童虐待防止推進キャンペーンなどの啓発活動を実施している。

<PTの見解>

児童虐待相談対応件数は、毎年増加が続いているなど、児童虐待防止対策の拡充が強く求められており、児童相談所の機能強化を図るための職員増員や、職員に対して難しい事例にも対応できるような研修の充実が必要である。

また、子どもの権利擁護に関し、知事は救済機関の設置について全国調査の結果等を踏まえて議論するなど消極的であるが、すでに設置している札幌市では実相談件数が毎年1000件を超え、毎年救済申立も数件あることを鑑み、道として早期に子ども救済機関（第三者機関）の設置を求める必要がある。

9. DV

<現状>

2024年4月に「困難な問題を抱える女性への支援に関する法律（女性支援新法）」が施行され、従来の「婦人相談所」から「女性相談支援センター」へと名称が変更された。売春防止法を根拠とした「保護・更生」から、「女性の人権尊重」や「男女平等」の視点に立ち、DV、性暴力、生活困難、精神疾患など多様化・複雑化した課題に寄り添う包括的な機関へと刷新された。

2023年の大手芸能事務所の性加害問題が社会的に広がり、性暴力被害者支援センター北海道「SACRACH（さくらこ）」の運営主体である「ゆいネット北海道」では、男性も性被害に遭うという事実に向き合い、ジェンダーバイアスを打破することが強く発信された。また近年ではこども・若者の性被害防止に向けた啓発活動が強化されている。

<PTの見解>

相談の連携がうまく機能しておらず、より専門的な相談をするはずのところを受けたアドバイスでは解決できず、逆に相談の入口となるべき窓口で相談者が回ってきて、さらに解決に結びつかず、その結果、諦めてしまう例があると聞いている。メールの相談は一步前進ではあるが、セカンドオピニオン窓口など、相談者を諦めさせない制度の構築が望まれる。社会全体での理解を深めるとともに、男性や性的マイノリティの被害者についても対応の必要性について関係機関などと共有すべきである。

10. 障がい者福祉

<現状>

2023年以降の北海道における障がい福祉政策は、関係法令に基づき「第6期・第7期北海道障がい福祉計画」および「北海道障がい者基本計画」を柱に、市町村と連携し推進されている。

国の制度改正や報酬改定を踏まえ、サービス基盤の整備が進められてきた。居宅介護、生活介護、就労継続支援、共同生活援助、障害児通所支援などの利用者は増加傾向にあり、事業所数や定員も拡充している。特に重度対応型グループホームや医療的ケア児支援体制の整備、地域生活支援拠点の機能強化が進められた。就労分野では、一般就労移行支援、農福連携、企業への雇用支援、工賃向上計画の推進が図られている。発達障がい支援や精神障がいにも対応した地域包括ケア体制の構築、ピアサポート体制整備も進展した。

さらに、北海道障がい者条例に基づく差別解消や合理的配慮の周知、虐待防止研修、防災対策、ICT活用も進められている。給付費は増加傾向にあり、利用者増等による自然増が財政運営に影響を与えている一方で、人材不足や地域偏在、重度化・高齢化への対応などの課題も顕在化している。

<PTの見解>

北海道障がい者条例の理念を実効性ある政策へと発展させ、制度の狭間に置かれた当事者の声に基づく施策を進めることが重要である。公共発注を通じた障がい者就労支援の拡充や地域づくり委員会の機能強化などにより、差別や生きづらさの解消に道が主体的に取り組むべきである。65歳問題（介護保険優先原則）や、全国で争われた障害者自立支援法違憲訴訟、障害福祉年金と児童扶養手当の併給を禁じる規定についての訴訟など、司法判断で明らかになった課題にも向き合い、誰もが尊厳をもって地域で暮らせる北海道の実現をめざすべきである。

11. 高齢者福祉

<現状>

2023年以降の北海道における高齢者福祉政策は、2024年度開始の第9期北海道高齢者保健福祉計画・介護保険事業支援計画に基づき推進されている。同計画は2040年頃の高齢者人口のピークを見据え、地域包括ケアシステムの深化を柱に、医療・介護・生活支援・住まいの一体的提供体制の整備を進めるものである。あわせて、介護予防や健康寿命延伸の取組も重視している。

介護人材不足への対応としては、ICTや介護ロボット導入支援、業務改善支援などを通じた生産性向上策が展開されている。また、外国人材の受入れや人材育成の取組も進められている。

2023年度には北海道ケアラー支援推進計画が策定され、家族介護者等への相談支援体制整備や普及啓発が強化された。さらに、特別養護老人ホーム等の計画的整備方針が示され、基盤整備も進行中である。施策の進行状況については検討協議会等で評価・検証が行われている。

<PTの見解>

北海道では第9期高齢者保健福祉計画に基づき、地域包括ケアの推進や介護人材対策などが進められているが、認知症施策の充実や介護人材の確保、訪問介護の基盤維持など現場の課題は依然大きい。また、委託事業における過請求問題など公金管理への信頼

回復も重要な課題である。

認知症基本法の理念を踏まえた当事者中心の施策推進、介護人材の処遇改善と地域介護基盤の維持、行政の透明性確保を通じ、誰もが住み慣れた地域で尊厳をもって暮らせる高齢社会の実現をめざすべきである。

1 2. 健康増進

<現状>

道民の平均寿命は、生活環境の改善や医学の進歩などを背景に、年々伸びており、令和2年の平均寿命は、男性80.98歳、女性87.44歳と、男女とも全国平均とほぼ同水準となっている。また、道民の健康と生活習慣の現状では、本道の令和4年の死亡者総数は74,437人となっている。生活習慣病に関連する主な死亡原因別にみると、第1位は悪性新生物で20,343人、第2位は心疾患で10,548人、第4位が脳血管疾患で5,010人となっており、この3疾患で死亡者総数の48.2%を占めている。

こうした状況の中、道は健康増進法に基づき、北海道健康増進計画「すこやか北海道21」を2024年3月に策定した。特にがんに関して、北海道では全体のおよそ3割が死因の第1位となっている。全国平均に比べ死亡率が高いことが課題とされているが、医療技術の進歩などにより、病を患った方がこれまでの生活を続けながら治療を継続し、住み慣れた地域で過ごすことができるようにもなってきている。「北海道がん対策推進条例」に基づき、がんに負けることのない社会の実現に向けた取組を推進し、条例に基づき「がんの予防」「がん医療の充実」「がんと共生（患者支援）」の3本柱で総合的な対策を進めている。

<PTの見解>

2024年3月に策定された「すこやか北海道21」は計画期間が12年間と長く、中間評価も6年後の2029年となっていることから、3年経過の2026年に中間評価に向けた評価を実施し、実態に合った計画に見直す作業が必要と考える。

がん対策の遅れの背景には、全国トップクラスの高い喫煙率や生活習慣の乱れ、そしてがん検診の受診率の低さがあり、広大な土地ゆえに地域間で医療アクセスや受診率に格差が生じており、早期発見・早期治療の体制づくりや、全道的な予防意識の底上げが急務である。

1 3. 新型コロナウイルス感染症対策等

<現状>

2020年に北海道で初めて新型コロナウイルス感染症の感染が確認された後、議会の様々な機会を通じてコロナ対策に対して追及をしてきた。また、国及び知事へのコロナ関連の要請も十数回に及んだ。「社会経済活動」と「感染拡大予防」の両立には、地域の実情に合ったきめ細やかな対応が欠かせないことから、全国一律の判断基準では限界があり、各地方自治体に権限・裁量を付与するとともに、これに伴う財源の委譲を進めるよう国に求めることを追及してきた。

2022年以降は感染者数が減少し、2023年5月には5類感染症へと移行した。ポストコロナを見据えた取組として、北海道はDXやGXを軸に新たな事業を展開しているが、病院経営はコロナ関連の補助金や特例診療報酬が削減・終了したことにより経営悪化に陥り、特に公立病院は深刻な状況にあるが、道として明確な方針がない。

<PTの見解>

新型コロナウイルスが5類感染症へ移行した以降は対策本部も解散し、「新北海道スタイル」も終了したが、今後再び何らかの感染症が流行した場合に、しっかりと対策を講じるための備えは必要である。

DXやGXを軸に新たな事業で経済活動を展開していることは評価できるが、ポストコロナの対応の遅さや道独自の対策がないことが課題である。また、コロナ禍以降は道内の病院経営が悪化しており、特に深刻な状況となっている公立病院に対しては、早急に道独自の対策を講じるべきである。

社会資本整備

1. 総合交通体系

<現状>

北海道の交通政策は、北海道新幹線の札幌開業を見据え、北海道交通政策総合指針として2018～2030年度までを計画期間として策定され、2018～2020年度、2021～2025年度を重点期間として取り組んできた。現在、2030年度までの最終の重点戦略策定に向け、北海道交通審議会では取組が進められている。

道は令和7年6月、今期重点戦略の点検・評価結果を公表した。6つの重点戦略に示される60の主な取組ごとに道が実施した103の事業等について自己評価を実施し、59の取組指標に基づく点検を実施した。事業の進捗では約9割が順調と評価し、取組指標については13指標で目標達成としている。これら重点戦略の点検・評価結果を踏まえ、次期重点戦略が策定される。

<PTの見解>

北海道新幹線の札幌開業までの取組期間として策定された北海道交通総合戦略であるが、札幌開業が2038年度以降になることが予想され、未だ開業時期が明示できない状況にある。新幹線の開業に伴ってJR北海道から経営分離されることとなる並行在来線である、山線、海線の取り扱いも、経営分離時期が当初よりも8年以上も先となることが予想され、先行きに対する見通しも難しくなり、慎重な判断が求められる。特に海線の長万部～函館間は重要な貨物ルートで、本道の農産物を本州に運ぶ重要な輸送ルートであり、維持することは合意されているが、残し維持するための方策も前例のない方法を検討しなければならず、北海道として主導的な取組が求められている。

次期の重点戦略の策定に向けた現在の重点戦略の点検・自己の評価結果では、順調とも受け止められる表現ではあるが、これまでも指摘されているように、交通政策の要ともいえるドライバー不足は深刻で、路線バスではドライバーの確保が困難で、路線の廃止や撤退、便数の大幅削減など道民・利用者の生活にも影響を及ぼしている。交通空白を生じさせないために、新幹線札幌延伸延期の時間等を活用し、本道経済の動向等を鑑み、交通網の維持に向けた再議論が必要であると指摘する。また自治体が新たな交通の確立に向け、デマンド交通やライドシェアなどを取り入れるなどの動きに寄り添い、各市町村と連携し取組を進めることが重要である。

2. 北海道新幹線の札幌延伸開業遅延

<現状>

北海道新幹線（新函館・札幌間）については、建設主体である鉄道運輸機構によって

2030年度末開業を目指して、2012年6月の着工以来、建設工事が進められてきた。しかし、工程の大部分を占めるトンネル工事において、トンネル発生土受入地確保の難航、巨大岩塊の出現、地質不良などによって工事が遅れ、令和6年5月には2030年度末完成・開業の目標達成が困難であることが明らかとなった。これらを受けて、令和7年12月に北海道新幹線有識者会議は、2038年度末頃の完成・開業を前提とした事業費の精査を行い、近年の工事資材の価格等の上昇、地質不良等への対応とこれによる工期の長期化等の要因により、最大1.2兆円の事業費の増加が見込まれることが国土交通省に報告された。

<PTの見解>

新幹線の札幌延伸の遅れによって、並行在来線の取り扱いの議論が停滞している。山線ではバス転換の方向性が示されているものの、ドライバー不足の影響が心配されるとともに、海線では、沿線自治体にとってレールを残して維持するために莫大な費用が必要となり、バス転換を選択する可能性もある。その場合、関係者間で貨物ルート確保の方向性は確認されているものの、維持するための費用負担の課題があり、貨物ルートの維持は北海道だけの問題ではなく、国として貨物ルート確保する責任があることから、今後の議論展開が注目される。北海道として主導的に議論を求めなければならない。

3. 物流機能強化

<現状>

北海道は、人口減少やドライバー不足、いわゆる物流の「2024年問題」への対応として、持続可能な物流体制の構築に向けた取組を進めている。

その一環として、北海道、北海道運輸局及びヤマト運輸が連携し、上川総合振興局管内東川町において、公共施設を活用した地域輸送拠点の形成に関する実証実験を令和5年10月から11月に実施した。

本実証実験では、町内の公共施設を宅配便の一時保管及び非対面受け渡し可能な「地域輸送拠点」として活用し、営業所と配達地域を往復していた従来の配送体制を見直し、中間地点での荷物引き渡しを行う仕組みを構築した。その結果、ラストワンマイル輸送において、ドライバーの労働時間が月間約15時間（約7%）削減されるとともに、CO2排出量が最大37%削減されるなど、労働環境の改善と環境負荷の低減の両面で効果が確認された。また、全体としても労働時間及びCO2排出量の削減効果が認められ、地方における物流効率化に資する有効な手法であることが示された。

一方で、積雪期における運用体制の確立や、複数事業者による共同利用を見据えた施設利用ルールの整備、幹線輸送との最適な接続地点の設定などが課題として明らかとなっている。

<PTの見解>

本道における物流対策については、これまで公共交通や道内に本社を置くトラック事業者への支援が中心となっており、軽バンによる個人宅配事業者など、ラストワンマイルを担う層への支援は十分に行き届いていないのが実態である。また、国が推進するモーダルシフトについても、現場においてはトラック輸送から鉄道や内航海運への転換は限定的であり、十分に進展しているとは言い難い状況にある。

こうした中、国の交通政策審議会物流部会モーダルシフト推進・標準化分科会においては、従来の鉄道・内航海運への転換にとどまらず、陸・海・空の多様な輸送モードを組み合わせる「新モーダルシフト」の方向性が示されている。

しかしながら、こうした取組を実効性あるものとするためには、単なる方針提示にとどまらず、国による十分な財政支援と制度設計を伴い、事業者が実際に転換できる環境を整備することが不可欠である。現状のままでは、ドライバー不足の進行により物流の停滞が一層進み、結果として物流機能の強化どころか、地域経済への影響を含めた機能低下を招きかねない。

したがって、国においては新モダリティの具体化とあわせ、支援策の拡充を通じて確実な輸送転換を促進するとともに、道としても多様な事業者を包含した支援のあり方を再構築する必要がある。

4. 国際航空路線の誘致

<現状>

現在、本道における国際路線は、その9割以上が新千歳空港に集中しており、道としては、道内7空港への分散化を図る必要がある。

国際線の旅客構成は、韓国・台湾・中国などの東アジア地域が全体の約7割前後を占めており、これに東南アジアが続く構造となっている。こうした中、大韓航空はアジアナ航空との統合を進めており、2026年末を目途に新体制へ移行する方針が示されている。統合後もフルサービスキャリアとしての機能を維持しつつ、LCCの再編を行う方向性が示されている。また、同社関係者からは、釧路空港や女満別空港へのチャーター便運航についても、今後の可能性として言及がなされている。

<PTの見解>

道としては、国際路線の新千歳空港への集中を踏まえ、道内7空港への分散化を進めようとしている。また、大韓航空においても、道東へのチャーター便運航に関心が示されているが、路線の持続にはアウトバウンド需要の確保が不可欠である。

しかし、本道のパスポート保有率は2024年で10.3%と全国33位にとどまっており、海外渡航需要は低調である。実際、新千歳空港では外国人入国者数が日本人出国者数の約1.6倍となるなど、他の主要空港と比べてもインバウンド偏重の構造が顕著となっている。

こうした中、ベトナムやカナダ向けのチャーター便の動きも見られるが、今後はインバウンド誘致に加え、道民の海外渡航促進などアウトバウンド需要の喚起にも一層取り組む必要がある。

5. 道路整備

<現状>

北海道の道路実延長（供用延長）は約90,775kmであり、このうち、高規格道路を含む道内における国道の延長は約6,816km、道道の延長は約11,923km、市町村道の延長は約71,249kmとなっており、北海道開発局が、高規格幹線道路の一部と一般国道の新設、改築、維持、災害復旧などを管理している。

高規格幹線道路は、北海道の物流や観光にとって非常に重要であるが、北海道全体では、他の地域と比べて高規格幹線道路の総延長に対する未着手の割合が高く、ネットワークの脆弱性が指摘されている。このため、現在も整備が進められているが、特に道東道は、災害時や事故時における人流・物流の確保で重要な役割を果たすため、NEXCO東日本が4車線化事業を進行中である。

北海道の道路整備は、インフラの老朽化、自然災害への対応、人口減少といった課題に直面しており、特に、冬期間の豪雪や暴風雪など、厳しい気象条件への対策も不可欠

であり、これらの課題に対し、北海道では「ほっかいどう道路整備プログラム」を策定し、2018年度から2027年度までの10年間で、幹線道路ネットワークの形成、道路施設の老朽化対策、災害に強い交通環境の整備、安全・安心な道路交通の確保を重点的に進めている。

<PTの見解>

本道の道路整備、とりわけ高規格幹線道路や緊急輸送道路の整備・機能強化については、北海道単独の取組には限界があることから、国土交通省および北海道開発局との緊密な連携の下、国の責任と役割を明確にした上で、計画的かつ着実に推進されるべきであると考えます。

特に、広域分散型の本道において、高規格幹線道路における未着手区間の解消や、4車線化事業については、物流・観光の基盤強化のみならず、災害時の代替路確保の観点からも、国直轄事業としての重点的な整備促進を国に強く求める必要がある。

また、老朽化対策や防災・減災、国土強靱化に係る取組については、国の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等の枠組みを最大限活用しつつ、地方の実情を踏まえた事業採択や配分となるよう、国と道が一体となった協議・調整体制の強化が不可欠である。加えて、厳しい気象条件や広域分散型の道路ネットワークを有する北海道の特性を踏まえ、除雪体制の維持・強化や冬期交通確保に係る経費についても、国による恒常的かつ安定的な財政支援制度の構築を求めるべきである。

こうした国との連携強化を通じ、単なる事業量の確保にとどまらず、将来世代に持続可能な道路インフラを引き継ぐ観点から、整備と維持管理を一体的に捉えた施策展開が図られるよう取組を進めることが重要である。

6. 河川・ダム整備

<現状>

北海道では地球温暖化に伴う気候変動の影響で増加している水害・土砂災害に対応するため、河川・ダム整備の「流域治水」への転換を進めている。気候変動の影響により、2040年頃には降雨量が1.15倍に増加すると予測されており、これまでの対策を見直し、河川の流域全体であらゆる関係者が協働して持続可能な治水対策を行う「流域治水」に力を入れている。

道内のダムは、洪水調節、かんがい、発電など様々な目的で国内外の機関によって建設され、2015年に策定された「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、「北海道ダム長寿命化計画」を推進している。

<PTの見解>

全国的に豪雨災害が激甚化・頻発化しており、本道においても、気候変動による降雨量の増加や、大規模地震の発生リスクなどを踏まえると、河川整備に加え、ダムや遊水地など洪水調節施設の果たす役割は一層重要になっている。

こうした状況を踏まえ、河川管理者のみならず、市町村や農業施設の管理者など、流域に関わる多様な主体が連携し、流域全体で水害の防止・軽減を図る「流域治水」の取組を着実に進めていくことが重要であると考えます。そのため、流域治水プロジェクトに基づき、堤防整備や河道掘削といった河川整備を計画的に進めるとともに、リアルタイムな河川水位情報の提供や、市町村と連携した水害対応タイムラインの作成など、ハード・ソフト一体となった対策を推進していく必要がある。

併せて、国が策定した国土強靱化に関する計画や予算措置を有効に活用しながら、道

民の安全・安心な暮らしの確保につながる実効性の高い治水対策が講じられることが重要である。

7. 公共事業

<現状>

公共事業に関しては、「北海道総合計画」に基づく「新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」において、必要性・優先性の高い施策・事業に振り向けるという「選択と集中」の観点をより一層明確にし、本道の産業活動や安全・安心を支え、暮らしをより豊かにする社会資本整備が推進されるとともに、政策評価とも連動した国費予算要望や道予算への反映となった。

北海道強靱化計画（国土強靱化地域計画）の実効性を高め、防災・減災、国土強靱化の取組を切れ目なく推進するため、「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づき、資材価格・人件費高騰等を踏まえ、新たな目標の達成に必要な予算を安定的・継続的に確保するとともに、計画に位置付けた取組を着実に推進し、将来にわたる道民の安全・安心の確保や本道の社会経済の持続的な成長はもとより、北海道がその強みを活かしたバックアップ機能を発揮し、国全体の強靱化に積極的に貢献していくことが求められている。

<PTの見解>

高度経済成長期に整備された道路、橋梁、上下水道などの公共インフラの老朽化が深刻化する中、安全性・信頼性の確保、災害時の脆弱性改善、突発的事故の防止に向けた計画的な更新・補修・統廃合の必要性を踏まえ、長寿命化や国土強靱化の観点から実効性ある対策を検討する必要がある。

気候変動に伴い台風や豪雨の激甚化が進む中、将来の自然災害リスクにも対応すべきであり、国に対して、インフラの維持管理・更新に向けた抜本的な対策の強化とともに、全国的な調査・支援体制の整備などについて要請が必須である。

ライフラインとしての使命を果たし、道民の暮らしを支えていくための北海道新広域道路交通ビジョン・計画の推進や、老朽化した道路、河川、海岸などの維持管理や長寿命化対策、本道の積雪寒冷という特殊性を踏まえた除排雪への対応などが非常に重要である。

8. 港湾

<現状>

本道は本州と海で分断されており、陸路や空路と同様に、国際貿易や貨客輸送手段として海路はとても重要である。安全で安心な航路保持において港湾整備は屋台骨であるが、経年変化やニーズに応じた整備を進めていくことが重要である。船舶の大型化に対応した岸壁や荷役機械など港湾機能の整備促進をはじめ、大型クルーズ船に対応した岸壁等受入体制、北極海航路における港湾の活用増進、道産品等の輸出拡大など港湾の機能強化がしっかり図られるべきだが、景気変動や物価高騰、資材不足などで整備の遅れも懸念され、十分な財政支援等も施されている状況にはない。また、自然災害が頻発する今日において、地震や津波、火災など災害・防災対策をしっかり進めていくことも重要である。

<PTの見解>

周辺全てを海に囲まれている本道において、物流等の海上輸送手段としての港湾整備は必要不可欠である。また、近年急増するインバウンドの中でも、クルーズ船寄港誘致や受け入れ体制強化といった観光面での、更なる機能強化が求められる。

道としても、港湾が重要な位置づけにあるとの認識で、着実な整備が進められているといえるが、昨今のカーボンニュートラルを意識した港湾整備・運営と、災害時に備えた耐震岸壁の整備を始めとして、もっとスピード感をもって取り組むべきである。

9. 住宅施策

<現状>

北海道は、これまで「北海道住生活基本計画」に基づき、安全で安心な住まいづくり、公営住宅を中心とした住宅セーフティネット対策の整備、空き家対策などに取り組んできた。しかし、人口減少並びに少子高齢化の進行の影響などにより、過疎集落の増加や住宅産業や地域コミュニティの衰退と同時に、市場には流通しない空き家の増加といった「構造的な課題」が問題となっている。

また、近年、地震及び豪雨豪雪などの自然災害は頻発化・激甚化しており、「道営住宅の安全性」は抽象的な理念ではなく、命に直結する現実の課題となっている。

<PTの見解>

道営住宅の対策に目を向けると、道の理念や方向性などが十分に具現化されているとは言い難く、とりわけ、耐震化が未完了で旧耐震基準のまま残されている住宅の存在、更地時の税制上（固定資産税増）の在り方検討、設備や構造に深刻な老朽化が進んでいる住宅への対策などが不十分である。

そのため、周辺空き家が増加する一方で、地域資源として有効活用されていない実態があり、災害時における安全性の確保のみならず、平時の生活の質、地域の持続可能性の面からも喫緊の取組が必要である。

特に、災害等の緊急時開放はもとより、核家族化に伴う一人世帯や外国人など居住要件を広げつつ、ちょっと暮らし（お試し移住）や団体・事業者による事務所への活用など、空家の有効活用を検討し推進することも重要である。また、財政的な課題はあるが、防火や防犯上、不要住宅の計画的な解体撤去も必要である。

10. 災害対策

<現状>

北海道は地震・豪雨・豪雪・寒冷などといった厳しい自然条件が複合的に重なる、全国でも極めて災害リスクの高い地域である。そのため、道はこれまで、「北海道総合行政情報ネットワーク」における防災回線の機能維持、ICT部門の業務継続計画の推進、データセンターの活用、情報システムの標準化・共通化などに取り組み、災害時における情報基盤の確保を進めてきた。

<PTの見解>

異常気象による災害が多発しており、迅速な対応が求められている。道と市町村が連携し、道民の安全・安心を守るための取組は不十分である。被災箇所原形復旧のみでは再度災害の防止が不十分であり、場合によっては、災害を受けていない箇所を含む一連区間の拡幅や浚渫、嵩上げなどのさらなる機能の強化を図るべきである。

災害を未然に防ぐためには、日常の維持管理工事が重要で、特に、河川における流木の伐採や浚渫など、計画的に整備を進めるべき。広域自治体である本道が主体的に発信

する災害意識の醸成と地域防災力の底上げに資する専門的な担い手人材を確保すべき。また、人的災害を最小化するためには、日常的な避難訓練とタイムラインを活用した被害の想定を図るべきである。

想定される日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震では、より実効性ある具体の備えを進め、住民の避難の徹底と災害を防ぐためのインフラ整備を急ぎ、厳冬期に発生する「巨大地震・複合災害」への具体の対策を急ぐべきである。気候変動の影響により突発的に発生する山林火災などにおける現場対応力もさらに強化すべきである。

2022年の札幌圏の豪雪では、道、国、札幌市の連携が不十分で、被害を被ったのは道民である。連携強化に向けたさらなる対策が求められている。

教育・人権・文化

1. 教育関係施策

1-1 インクルーシブ教育

<現状>

道教委は、障がいのある子どもと障がいのない子どもがともに学ぶ共生社会の形成に向けた、インクルーシブ教育システムの理念の下、全ての子どもたちが、障がいの有無にかかわらず、多様な個性を互いに認め合い支え合いながら、ともに学んでいくことができる環境を醸成し、誰もが生き生きと活躍できる社会が実現するよう、特別支援教育を推進している。

インクルーシブ教育システムの推進に向けては、通常の学級、通級指導教室、特別支援学級、特別支援学校といった一人一人の教育的ニーズに応じることができる多様な学びの場を整備することが重要であり、文科省委託事業を活用し、本道の広域性を踏まえた巡回指導を活用した通級指導教室の設置拡充に取り組むなど、各種事業を実施している。

教職員の専門性向上については、特別支援学級担当教員や特別支援教育コーディネーターなどを対象とした研修会の実施のほか、初任段階教員や中堅教諭等を対象とした研修に特別支援教育に関する内容を位置付けるなど、全ての教職員の専門性向上に取り組んでおり、どの学びの場においても一人一人の教育的ニーズに応じた指導が行われる体制の整備に努めている。

障がいのある子どもの就学については、全ての関係者の就学に関する制度・仕組み等に関する理解促進に向け、保護者を対象とした説明会の実施やパンフレットの配付、市町村教育委員会の担当者や、市町村の教育支援委員会の構成員である医師等を対象とした研修会の実施などに取り組んでいる。

<PTの見解>

最大の課題は、インクルーシブ教育を掲げながらも、現実には障がいの有無による「分離別学」がむしろ進んでいるのではないかという点である。通常学級・特別支援学級・特別支援学校という多様な学びの場の整備は重要であるが、それが結果として「分けることが前提」となる構造を強化していないかという検証が不十分である。合理的配慮を尽くした上で共に学ぶ努力よりも、「困難があるなら分ける」という判断が優先されていないかが問われる。また、依然として学力学習状況調査や高校入学者選抜などに象徴される「点数中心・学力偏重」の教育観が強く、学校運営全体が学力競争を前提に組み立てられている。こうした構造のもとでは、多様な子どもが同じ場で学ぶことよりも、

効率性や成果指標が優先され、結果として排除や分離を助長しかねない。さらに、「障がいがある子どもは別の場で学ぶのが当然」という意識が、社会や教育現場に広がっている懸念もある。インクルーシブ教育は単なる制度整備ではなく、価値観の転換を伴う社会改革であるが、その本質的議論が十分とは言えない。

したがって、現在の取組が真に「共に学ぶ教育」へと転換しているのかを厳しく検証すべきと考える。分離の固定化を是とせず、合理的配慮の徹底、学校現場への人的・財政的支援の強化、評価制度の見直しを含めた抜本的な政策転換による、真の共生社会の実現が必要である。

1-2 いじめ・不登校・自殺・ヤングケアラー

<現状>

(1) いじめ

いじめは、子どもたちの命や心を深く傷つける深刻な問題であり、いじめの芽はどの児童生徒にも生じ得るということを十分に認識するとともに、いじめを決して許さず、被害児童生徒を徹底して守り通すという断固たる決意で、全力を尽くすことが必要である。道教委としては、児童生徒がいじめに苦しんだり、悩んだりすることなく、安全・安心に充実した学校生活を送ることができるよう、令和5年3月に改定した「北海道いじめ防止基本方針」や令和5年4月に策定した「北海道いじめの防止等に向けた取組プラン」を踏まえ、「いじめ見逃しゼロ」の徹底や、児童生徒が被害を訴えやすく、保護者が相談しやすい仕組みづくり、さらには、適切なアセスメントに基づく被害・加害児童生徒への対応など、いじめの未然防止、早期発見・早期対応に取り組んできたとしている。

(2) 不登校

本道の不登校児童生徒数が高止まりの状況であることは、安心して学ぶことのできる環境が確保されていないといえるものであり、可能な限り早急に対応することが必要である。道教委としては、学習指導と生徒指導との関連を意識しながら、児童生徒一人一人が自己存在感を感じられるようにすることや、児童生徒の自己選択や自己決定を促すことといった生徒指導の実践上の視点を生かすことにより、教育活動の充実を図り、「学校を『みんなが安心して学べる』場所にする」ことの実現に向けて取り組んできた。

(3) 自殺

道内の児童生徒の自殺が後を絶たないことは、極めて憂慮すべき状況である。道教委は、自殺予防教育などにより、児童生徒自身が心の危機に気付き、身近な信頼できる大人に相談する力を培うとともに、児童生徒が安心してSOSを出すことのできる環境整備を一層進める必要があると考えている。自殺予防プログラムや、SOSの出し方とその受け止め方に関する指導資料を作成し、積極的に活用するよう、学校に働きかけるとともに、24時間受付の電話・メールのほかSNSも活用した相談窓口の整備を図り、児童生徒個々の状況に応じた対応を行ってきた。

(4) ヤングケアラー支援

ヤングケアラーの支援に当たり、学校においては、ヤングケアラーを早期に発見し、本人や家族の状況や意思を把握した上で、適切な支援につなげていくことが重要である。児童生徒や教職員のヤングケアラーに関する理解の促進、スクールカウンセラーやスクールソーシャルワーカーと連携した学校の教育相談体制の充実、児童生徒の多様な相談機会の確保、福祉・介護・医療等の関係機関との連携などが必要である。

道では2022年に子どものみならず家族の介護や世話をを行うすべてのケアラーを対象とする「北海道ケアラー支援条例」を施行した。また同じ年、北海道ヤングケアラ

ーサポート相談センター（ヤンサポ）も開設され、家族の介護や世話を日常的に担う子どもや若者、またはその家族を対象に、電話やSNS、来所などで専門の相談員がサポートを行っている。

道教委は、児童生徒への周知を図るため、毎年、児童生徒向けリーフレットを作成し配付するとともに、教職員の理解促進のため、道教委が作成した研修動画「校内研修パッケージ」を活用し、計画的に校内研修を実施するよう促している。また、多様な相談窓口として、北海道子ども相談支援センター（24時間受付の電話相談・メール相談）の設置やSNSを活用した相談事業（ほっかいどうこどもライン相談）、児童生徒1人1台端末を利用した相談窓口活用事業（おなやみポスト）を実施するとともに、関係機関との連携に向けて、学校や保健福祉の担当者を対象とした「ヤングケアラー支援に係る連絡協議会」を開催してきている。

<PTの見解>

(1) いじめ

重大事態の検証過程の透明性、再発防止策の実効性、教員の多忙化による初期対応の遅れが課題であり、数値目標よりも、子どもが安心できる環境が実質的に改善する必要がある。

(2) 不登校

不登校増加の背景にある過度な競争や評価中心主義の見直しが不十分である。オンライン支援は補完策であり、学校そのものが安心できる場に変わらなければ本質的解決にならない。

(3) 自殺

相談体制整備にとどまらず、追い込まれない学校づくりが必要である。教職員の余裕確保やスクールカウンセラー常勤化など体制強化が不可欠である。

(4) ヤングケアラー

啓発中心から実効的支援への転換が課題である。福祉サービスの拡充、人員配置強化、家庭の経済的支援まで踏み込む必要がある。

1-3 自己肯定感の醸成

<現状>

学校教育においては、児童生徒が自分の特徴に気付き、よい所を伸ばし、自己肯定感を持ちながら、日々の学校生活を送ることができるよう、特別活動や道徳科を柱とし、教育活動全体を通して指導することが重要である。そのため、道教委では、小・中学校教育課程改善の手引等の指導資料の作成や、道内の学校における好事例の周知等により、特別活動における学習活動の充実を図ってきたほか、道徳科においても、「よりよい生き方を実践する力を育む道徳教育の推進事業」を実施し、各管内の中核となって道徳教育を推進する小・中学校等教諭を対象とした、道徳教育の授業改善に資する研究協議会の開催、著名人による講話等を行う「子どもの心に響く道徳教育推進事業」の実施などにより、道徳科における学習活動の充実を図るなど、各学校における児童生徒の自己肯定感の育成に資する取組を行なっている。

<PTの見解>

最大の課題は、自己肯定感を「教科や事業で育成するもの」として扱っている点にある。道徳科の充実や講話の実施は意義があるものの、それだけで子どもの自己肯定感が向上するとは言い難い。いじめ、不登校、自殺が高止まりしている現実には、学校が「安

心して自分でいられる場」になっていない可能性を示している。依然として学力テストや入試を軸とする評価構造が強く、比較・競争・序列化の文化が学校現場に根強く残っている中で、子どもが「ありのままの自分でよい」と実感できる環境が十分に整っているとは言えない。また、教員の多忙化が進む中で、子ども一人一人と丁寧に関わる時間的・人的余裕が確保されているのかも問われるべきである。自己肯定感の関係性の中で育まれるものであり、制度や資料配付だけでは醸成されない。

そもそも学校教育とは、過度な点数主義・序列主義の見直し、失敗を許容する学習文化への転換、子どもの自己決定権の尊重、少人数学級や専門スタッフ配置による関係性の質の向上、といった構造改革を伴うものでなければならないと考える。

自己肯定感を高めることが今の本道教育に極めて重要と考えるが、現在の取組が「事業の実施」をする事にとどまっていないか、子どもの実感としての安心感・自己肯定感が本当に高まっているのかという成果の視点から、引き続き厳しく、かつ建設的に正していく必要がある。

1-4 教育課程の過密化解消

<現状>

道教委は各学校の教育課程について、教育基本法及び学校教育法その他の法令並びに学習指導要領に従うことや、地域の実情や児童生徒の姿を踏まえ、目指す子ども像や学校で育まれる資質・能力等を教育課程において明確にし、保護者、地域住民等と共有するなど、家庭や地域社会との連携・協働を推進していくことなどが重要としている。

そのため道教委では、児童生徒の実態を踏まえるとともに、各学校の指導体制に見合った授業時数を設定すること、学校行事の教育的価値を検討し教育上真に必要なものを精選したり、行事間の関連や統合を図ったりするなど、学校行事の精選・重点化を行うことなど、各学校が教育課程を編成する上で留意すべき点について、毎年度、市町村教育委員会及び各学校に対して通知し、学校訪問等において指導助言するなど、適切に教育課程が編成・実施されるよう取り組んでいる。

<PTの見解>

最大の課題は、「通知や助言」にとどまり、構造的な過密状態が実質的に改善されていない点にある。現場では、学習指導要領の内容増加、全国学力調査対応、ICT活用推進、キャリア教育・主権者教育・防災教育等の新規施策、いじめ、不登校、自殺対策などの追加的対応が重層的に求められている。結果として、削減よりも「上乘せ」が続き、教育課程の実質的なスリム化には至っていない。また、「行事の精選」は学校任せになっており、地域・保護者との関係の中で削減が困難な実態もある。現場に責任を委ねるだけでは、過密化の本質的解消にならない。さらに、教育課程の過密化は教職員の長時間労働と直結しているが、人的配置の抜本的拡充や少人数学級のさらなる推進といった構造的対策は十分とは言えない。

したがって、教育内容の大胆な焦点化、学力テスト中心の評価構造の見直し、教職員定数の抜本的改善、「やめる施策」を明確にする政策決断などがなければ、真の過密化解消には至らないと考える。

子どもにとっても教職員にとっても「余裕」と「対話の時間」を確保できる学校への転換がなければ、いじめ・不登校・自己肯定感の低下といった諸課題の根本解決にはつながらないという視点から、引き続き実効性を厳しく検証していく必要がある。

2. 人権

2-1 人権施策

<現状>

SNSの普及など新たな社会的課題の急速な変化に対応するため、数度にわたる北海道人権施策推進懇談会を経たのち、2026年「北海道人権施策推進基本方針」の第3次改訂を行った。インターネットによる人権侵害を、特定の分野だけではなくすべての分野に共通するものと位置付けている。また「第2次北海道アイヌ政策推進方策」も改訂され、SNS上の差別的な投稿や誹謗中傷対策が盛り込まれている。

障害者差別解消法の改正に伴い「合理的配慮」の提供が義務化されたことについて周知している。また、地域における相談、解決の窓口として北海道障がい者条例に基づく「地域づくり委員会」の役割がさらに重要視されている。障害者差別解消法道民フォーラムは毎年開催された。また、議員提案としては全国初の「北海道カスタマーハラスメント防止条例」が2025年4月1日より施行された。

<PTの見解>

北海道人権施策推進基本方針を掲げる以上、全庁内で人権問題への理解はもちろん、学習会を行うなど、常に意識を高めていくべきである。人権施策推進のための予算を確保、また専門に取り扱う担当を設置することが望ましい。

アンコンシャス・バイアスに基づくマイクロアグレッションなど、発言した本人には悪意の自覚がなくても、受け手にとってはそれが繰り返されることで深い疎外感やストレスが生じる。行政機関自ら発することのないよう、自覚をもって広報や周知、学習会などを通じて、地道にかつ継続的に人権に関する取組を進めることが必要である。

2-2 パートナーシップ制度

<現状>

北海道は性の多様性についての理解促進に向け、フォーラムの開催や市町村と連携した啓発活動を実施している。しかし、パートナーシップ制度の導入については、基礎的な行政事務を担う市町村において議論や検討が進められていくことが望ましいとの姿勢である。

<PTの見解>

4年前の取組状況からほとんど変化がなく、北海道はパートナーシップ制度についての議論に正面から向き合おうとしていない。道内外の多くの自治体ではさらに次々と導入が進んでおり、導入を求める請願が環境生活委員会にも提出されている状況にある。

知事の「基礎的な行政事務を担う市町村において議論や検討が進められていくことが望ましいものと考えている」との答弁から見えるように、知事は北海道自らがパートナーシップ制度を導入するには極めて後ろ向きな姿勢にある。社会全体で多様な生き方を認め合う機運を高めるため、また他の自治体と連動するためにも、早期に導入すべきである。

2-3 ジェンダー平等

<現状>

第3次北海道男女平等参画基本計画の策定（2018.10～）がなされ、北海道男女平等参画計画に掲げる目標においては一定程度の改善がみられる。

<PTの見解>

道内各市町村の男女平等参画・女性に関する条例制定率は令和7年4月現在で11.2%（20市町村）であり、非常に低い水準にある。計画策定率は74.9%（134市町村）とようやく7割を超えたが、全国的平均には届かない。道はこれまで市町村への計画策定の働きかけをしているが、なかなか改善されない。地域事情や根強いアンコンシャス・バイアスがまだまだあるものと思われる。

道の男性育休取得率の目標は令和6年度10%となっているが、実際には65.9%と、全国的に見ても高い水準となった。今となっては随分と消極的な目標設定であり、当時の“やる気”が偲ばれる。ただ、育休を取って実際に育児に携わることが重要であり、この指標からは計り知れない。

男女の賃金格差解消や、道庁における女性管理職比率向上については北海道男女平等参画基本計画の指標項目に入っておらず、具体的な数値目標を示すべきである。

3. スポーツ振興

<現状>

北海道では、スポーツを取り巻く環境や社会状況が大きく変動していく中であって、「スポーツの持つ力」を最大限活用し、「北海道の潜在力」を発揮しながら、スポーツの推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、令和5年度から5か年を計画期間とする「第3期北海道スポーツ推進計画」を策定した。

<PTの見解>

北海道の類まれなる気候や自然環境などの優位性を生かし、あらゆる競技の合宿など、年間を通して恒常的な交流人口の拡大を図り、社会的効果や経済効果に大きく寄与する施策を積極的に展開すべきである。そのためには、本道のスポーツを通じた地域活性化を図るため、ソフト面はもとより老朽化するハード面の計画的な修繕や改修等の取組を積極的に進める必要がある。

また、各競技において指導者不足の状況となっていることから、指導者の育成を進めることも重要である。

道では、その差は改善傾向にあるものの、小・中学生の体力合計点が全国を下回っており、体力・運動機能の向上に取り組むべきである。また、北海道の児童生徒は全国と比べ毎日朝食を食べる割合が低く、2025年度学校保健統計調査結果によると、発育状態は良いが肥満児の割合が高い状況もあることから、スポーツ振興と食育を推進する中で、改善に取り組むことも肝要である。

4. 文化・歴史

<現状>

(1) 北海道博物館

2015年にリニューアル・改称した北海道博物館は10年目の節目を前に、国の補助事業などを活用して、人気の高い総合展示第3テーマ「三等客車」をリニューアルした。また、国の博物館法改正の基準をクリアし、2026年3月4日付けで「登録博物館」として正式に登録されたことにより、北海道の中核的博物館としての役割を果たす。

「北海道のお葬式」「吉田初三郎が描いた北海道」など従来の歴史研究にとどまらず、北海道の風土や近代の生活文化に深く切り込んだ企画展が開催されている。

(2) 北海道・北東北の縄文遺跡群

2025年11月に遺跡群の保全・活用に向けた関連事業の全体計画をまとめ、来訪

者数を2024年度実績の8万1千人から、2030年度には11万人を目指すとした。計画では2025年度にリニューアルオープンした北海道赤れんが庁舎での常設展示や修学旅行の誘致、大学などと連携した人材育成に取り組むとしている。

(3) 民族共生象徴空間「ウポポイ」

2025年7月12日に開業5周年を迎え、記念式典が盛大に執り行われた。政府目標であった年間来場者数100万人には届かないものの、コロナ禍を乗り越え2023年9月に100万人、2025年8月の5周年式典の時点で累計150万人以上が来場したことを公表した。

アイヌ民族の方々には文化継承や雇用の創出などポジティブな受け止めがある一方、ウポポイの展示や演出に関しては当事者や研究者から複雑な思いを持たれていることもある。

(4) 北海道立近代美術館とその周辺

1977年の開館から50年近く経ち、課題となっていた施設の老朽化について検討の結果、現在の建物を活用した「改修+増築」によるリノベーションを行う方針が2025年3月に決定された。また、隣接する知事公館の敷地と一体化させた、北海道の新たな文化・芸術拠点とするべく「知事公館・近代美術館エリア活用構想」を策定した。

<PTの見解>

北海道博物館・縄文遺跡群・ウポポイが発信する文化・歴史がこれから先も続くように、ひらめきと工夫でより充実した事業を行うべきである。また、民間企業や市町村等と連携して、道民への誘客促進に取り組むことや、児童生徒に興味・関心を持ってもらえるよう、更に次世代育成事業に取り組むことが求められる。

道立近代美術館については、リノベーションによって“道民のリビング”となるような居心地の良さや親しみやすさを追求し、北海道の文化・芸術の発信拠点として、魅力的な美術館の誕生を期待する。

V 検証の総論

鈴木直道知事は、2023年4月に約169万票を獲得して2期目に入った。鈴木知事に対して道民が受けるイメージは1期目から変わらず、決して悪いものではないであろう。2026年4月に行った道民意識調査では支持率57%と6割を切ったものの、依然高水準だが、積極的に支持する(大変良い)割合は前回より15ポイント低下、また40代、50代の不支持率がいずれも11ポイント上昇しており、働く世代の評価が厳しくなりつつある。

世間ではラピダス社など次世代産業の誘致やトップセールスでの実行力が評価されているようだが、道民に示されてしかるべきこれから先の北海道のビジョンが、知事の言葉からは見えない。鈴木知事1期目の検証でも書かれたように、財政再建団体である夕張市での経験をもって北海道の明るい未来を創造してほしいという期待はあれども、首長としての気概はどこへ行ってしまったのか。

鈴木道政の2期目は「エネルギー」「デジタル」「食」という3つのテーマを掲げて始まった。北海道は国が掲げる2040年再エネ比率目標(40~50%)に対し、道内電源比率は2023年度ですでに40.5%に達している。総量としては圧倒的に足りているが、蓄電池や送電線などインフラ整備が追いつくかどうか。しかし、国内でこれだけ優位に立っている再生可能エネルギーに対し、「ポテンシャルを活かし」などと通り一遍の発言はするものの、なかなか勢いが伝わってこない。北海道は2024年6月にはGXの「国家戦略特区」、札幌市とともに「GX金融・資産運用特区」(現・「GX/AI金融・資産運用特区」)に指定されたが、それをどう活かしていくのか。そうした再エネのポテンシャルを説いていながら、知事は2025年12月には泊原子力発電所の再稼働に同意をした。しかし、知事の同意理由の説明は、「原子力規制委員会の新基準適合」「地元自治体の理解」「経済団体からの強い要請」「北電による電気料金値下げの方針」など、客観的な条件の積み上げが中心であった。せめて「私は北海道の未来のためにこうすべきだと信じる」というような、政治家個人としての情熱や信念が知りたかった。

知事は次世代半導体の国産化という国家プロジェクトを千歳市に誘致、昨年度末には「北海道半導体・デジタル産業振興ビジョン」を改定するなど、北海道の全産業のDXや経済発展を目指している。千歳市にはすでに40社を超える半導体関連企業が進出、さらに80社以上の企業が道内への進出を検討しているとのことである。2025年5月に設立された北海道バレービジョン協議会には北海道を代表するインフラや交通の大手企業が参加し、活気があふれるようだが、地域住民にとっては地価高騰や建設ラッシュなどの急激な変化をどう捉えているのか。

食に関しては道産食品の輸出拡大とブランド価値の向上、一次産業のスマート化などに取り組んではいるものの、ラピダス社の工場稼働に伴うPFASの環境への影響や、一次産業に携わる人口の減少は課題となっている。特に農業人口は6万人を割り込み、その4割あまりが65歳以上となっている。

鈴木知事が掲げた「エネルギー」「デジタル」「食」というテーマは、「北海道の豊富な再エネでデータセンターや半導体工場を動かし、一次産業のスマート化や食の輸出力を高める」という、3つのテーマが相互に連動する形を目指しているようにも見える。しかし、華やかに見える経済産業の裏には新たな課題が生まれ、育ちつつある。誘致したこれら巨大プロジェクトをいかに地域経済の隅々にまで波及させられるのか、道民の安全・安心を保てるのか知事の実効性が問われる。

北海道の知事には、道民の賛否が分かれるような決定や困難な局面であっても、自らの意思を持って施策を進める覚悟や、一部の利益や圧力に屈せず、真に地域社会の利益を優先する姿勢を、私たちは求める。さらに言えば、目先の課題解決だけでなく、数十年先を見据えたまちづくりのビジョンを提示し、牽引して行く力が欲しい。

道民の生命と暮らしを守り抜く覚悟をもって、この北海道にどのような未来を描くのか、鈴木知事にはその強い意志が感じられない。ともすると、北海道の優位性を活かさず、むしろ国のやり方に準ずるあまりそれを活かそうともしていないのではないか。

4年前、我々は鈴木道政1期目の総括として「鈴木知事にこれ以上の道政運営を任せることはできない」と締めくくった。以降、我々会派としても道政の様々な課題について指摘や提案をしてきたが、鈴木知事の道政運営は残念ながら全くもって変わらなかった。我々会派の4年前の判断は、現在、より強固なものとなっている。

第32期 道政検証プロジェクトチーム

PT総括：畠山政審会長 PT総括代行：鈴木（一）政審筆頭副会長

<政策課題別ワーキンググループの構成>

政策課題	会 長	副会長	事務局長	副事務局長
自治関連	稲村	笹田	鈴木一	武田・鈴木・田中
環境・エネルギー	高橋	畠山	小泉	木葉・小林・岡田
経済・産業	市橋	池端	川澄	山根・小林・清水
福祉・社会保障・生活	広田	松山	湧上	宮崎・武田・田中
社会資本整備	沖田	菅原	山根	宮崎・清水・鈴木仁
教育・人権・文化	平出	中川	木葉	川澄・小泉・岡田