

札幌市議会第二部予算特別委員会記録
令和7年（2025年）3月3日（月曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 32名（欠は欠席者）

委員長	かんの太一	副委員長	松井隆文
委員	高橋克明	委員	こんどう和雄
委員	細川正人	委員	よこやま峰子
委員	北村光一郎	委員	小竹ともこ
委員	伴良隆	委員	川田ただひさ
委員	藤田稔人	委員	小須田大拓
委員	山田一郎	委員	福士勝
委員	村上ゆうこ	委員	中村たけし
委員	あおいひろみ	委員	水上美華
委員	森基誉則	委員	篠原すみれ
委員	福田浩太郎	委員	丸山秀樹
委員	好井七海	委員	わたなべ泰行
委員	前川隆史	委員	小形香織
欠委員	池田由美	委員	長屋いずみ
委員	佐藤綾	委員	荒井勇雄
委員	丸岡守幸	委員	山口かずさ
委員	脇元繁之		

開議 午後1時

●かんの太一委員長 ただいまから、第二部予算特別委員会を開会いたします。

報告事項であります。池田委員からは本日から3月19日まで欠席する旨、また、森山委員からは前川委員と交代する旨、それぞれ届出がございました。

議事に先立ち、審査方法について確認をいたします。

質疑者、討論者及び答弁者は起立して発言すること、答弁を行う部長及び課長は冒頭に職及び氏名を名のってから発言すること、なお、同一委員への答弁が続く場合は最初だけでよいことといたします。また、質疑及び答弁は簡潔を旨とし、前置きなどは極力省き、内容の重複等も避けなが

ら、定められた審査日程のとおり進めることのできるようご協力をお願いいたします。

それでは、議事に入ります。

議案第1号 令和7年度札幌市一般会計予算中関係分ほか、付託議案13件を議題といたします。

質疑に先立ちまして、建設局長から発言をしたい旨の申出がございますので、これを認めます。

●荻田建設局長 このたびは、発言の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

既に報道等でなされているところではございますが、2月26日の水曜日に、清田区の真栄3条2丁目の道道真駒内御料札幌線におきまして、道路の陥没が発生いたしました。発生から2日後の、2月28日には仮の復旧をいたしまして、通行規制を解除したところではございますが、その間、市民の皆様には大変ご不便、またご心配をおかけし

たところでございます。

今後は、しっかりと原因を調査いたしまして、これからの対応等を、市民並びに議員の皆様にも適宜お知らせしてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

●**かんの太一委員長** ご説明ありがとうございます。

それでは、質疑を行います。

最初に、第6款 土木費 第1項 土木総務費及び第2項 道路橋りょう費について、一括して質疑を行います。

●**山田一郎委員** では、私からは、今冬の除排雪作業と道路状況について、そして、手稲前田地区における自転車通行空間の整備についての2点、伺います。

札幌市では、昨年末に北区や東区でまとまった降雪があり、北区では、降り始めからの降雪量が40センチを超える積雪となりました。しかし、年明け以降は極端な小雪傾向で推移し、新雪除雪も出動回数が少なく、排雪量も例年に比べて少ない状況だったと思われます。

道路の雪が少なく、私も運転しやすい状況であった一方、雪まつりの雪は大丈夫なのかという、新年会などで町内会の皆様から、私もお意見をいただいたところでもあります。

ところが、1月下旬から2月初旬にかけては全市的にまとまった降雪があり、地域によっては4日間で80センチ程度の降雪が観測され、短期間で一気に積雪量が増加いたしました。今冬は、前半は記録的な小雪、後半は皆様口を合わせて帳尻合わせというようにどか雪があり、極端な気象に振り回されるシーズンとなりました。

そこで最初の質問ですが、今冬における札幌市の除排雪作業はどのように行われて、道路状況はどうなっているのか、お伺いいたします。

●**茂木雪対策室長** 今冬の除排雪作業と道路状況についてお答えいたします。

昨年末には、北区におきまして、大雪時のフェーズ1の判断基準であります積雪50センチを超える

状況となりましたことから、急遽体制を整えまして、一部の路線において、年内に前倒しで排雪作業を行ったところでございます。

それ以降、1月下旬までは極端な小雪傾向が続きまして、例年に比べて道路の通行幅も広く、円滑な道路交通が長い期間確保されていたと認識しております。また、パートナーシップ排雪を申請したものの、実施を取りやめるという町内会が多くいらっしゃいました。その後であります、1月下旬と2月中旬にまとまった降雪があったため、道路の通行幅が狭くなったという状況がありましたが、生活道路のパートナーシップ排雪作業と並行しながら、幹線道路におきましても適宜、拡幅除雪や交差点排雪を実施することで、円滑な交通の確保に努めてきたところでございます。

●**山田一郎委員** 北区では、前倒しの排雪を前半はやっていましたが、どちらにしても小雪傾向で、それまではよかったと。その中で、パートナーシップ排雪のキャンセルが出ているとのことでありました。シーズン前半の小雪を受けてキャンセルの判断をした町内会が、これは多いと思います。

しかしながら、その後、1月下旬や2月中旬のまとまった降雪により、地域によっては、一度キャンセルしたものの、現在の道路状況に苦慮しており、排雪を希望している町内会もあると聞いております。

そこで質問ですが、パートナーシップ排雪をキャンセルした地域において、どのような対応を取っているのか、伺います。

●**茂木雪対策室長** パートナーシップ排雪をキャンセルした地域への対応につきましてお答えいたします。

今年度のパートナーシップ排雪の申請団体は1,352件でございました。そのうち、2月下旬時点でキャンセルが300件程度出ているという状況でございます。そのうち、降雪が少ない地域では支障はないと思いますが、シーズン後半に降雪が多かった北区や手稲区などからは、道路状況に苦

慮しているといった声も一部寄せられているところでございます。

キャンセル後の再申請につきましては、他の申請団体の排雪日程に影響を及ぼしてしまうということもありまして、原則受け付けていないところでございますが、今冬の特殊な気象を加味しまして、除雪事業者の体制が確保でき、かつスケジュールが町内会側の都合と合致した場合に限り、再申請を受け付けているところでございます。

なお、パートナーシップ排雪をキャンセルした地域も含めまして、排雪を実施していない生活道路におきまして、できるだけ道路の通行に支障が生じないように、路面整正によるざくざく路面の解消や、拡幅除雪による通行幅の確保に努めているところでございます。

●山田一郎委員 1,352件中300件のキャンセルということで、かなり大きなキャンセルが出たのではないかなと思います。このパートナーシップ排雪の再申請、希望しましたが、調整がつかずに断念した町内会は一定数あると考えられます。今ご説明がありましたとおり、制度上の規定などがあると思いますが、町内会は先の気象が読めない中での判断に迫られ、やむなくキャンセルを実施している状況でございます。そういった町内会は、道路環境に苦慮していることが考えられるために、必要に応じてスポット的な排雪を実施するなど、丁寧な対応をしていただきたいと思います。

また、暖冬の影響で、雪質ですとか降雪パターン、これが平年と異なり、これが、除排雪作業や市民生活に大きな影響を与えていると考えております。例えば、今回、雪の量が少なくても気温が高いために、雪の水分量がすごい多くなってしまって、すごい重い雪で、除雪作業が通常以上に大変になったという声を、私も、市民の皆様から話を聞きました。気候変動に伴う雪質ですとか雪量、この変動は、今後ますます顕著になる可能性もあります。従来の除排雪体制では、対応は難し

くなると考えられます。今後は、今までの除排雪体制とともに、降雪パターンに応じた対応の見直しであったり、重たい雪を排雪することが難しい、やはり雪が重たくなってくると、特に高齢者の方はかなり大変だと伺っておりますので、そういった世帯へのサポートなど、新しい備えが必要であると感じておりますので、適切な除排雪の在り方について、具体的な検討と対策の強化、これをお願いして次の質問に移ります。

次は、手稲前田地区における自転車通行空間の整備について質問いたします。自転車通行空間の整備については、令和元年度より都心部において矢羽根型路面表示の整備が進められ、令和6年度には、いよいよ郊外駅周辺においても整備が進められることになりました。このような中、手稲区前田連合町内会より、我が会派の和田勝也委員にたくさんの相談が寄せられ、前田地区における自転車通行空間の整備に関して、市長宛て要望書を提出したと伺っております。

前田地区においては、北海道科学大学などの自転車利用が多い学校が複数立地しており、令和5年4月の北海道科学大学高等学校の併設開校により、さらに自転車利用者が増加しており、歩行者との接触事故等が懸念されております。

このような状況を踏まえ、前田地区における自転車通行空間の整備をできるだけ早期に実施し、自転車利用者だけでなく、歩行者にとっても安全・安心な通行環境を確保すべきと考えています。

そこで質問ですが、前田地区における自転車通行空間の整備に向けて、これまでどのように取り組んできたのか伺います。

●藍原総務部長 前田地区における自転車通行空間整備に向けたこれまでの取組についてのご質問でございます。

前田地区におきましては、地区内での自転車利用等の実態を把握するため、手稲駅周辺などにおいて、令和5年10月と令和6年5月の2回、自転車及び歩行者の交通量調査を実施したところでご

ざいます。また、地区内の幹線道路などにおいて、道路の幅員や車線数、交通規制の状況などについて現地調査を行うとともに、手稲警察署とも協議、調整を進めてまいりました。

これらの調査結果などを基に、本年2月に前田連合町内会と検討を行いまして、今後の整備についての協議が整ったところでございます。

●山田一郎委員 前田地区における矢羽根型路面表示について、前田連合町内会と今後の整備についての協議が整ったとのことでありました。郊外駅周辺における矢羽根型路面表示の整備に当たっては、自転車や歩行者が集中する地下鉄駅及びJR駅の中心からおおむね500メートルの範囲にある幹線道路を対象としていると聞いております。

しかし、多くの学生が自転車で通学している北海道科学大学をはじめとする周辺の学校は、この対象範囲を超えて立地していることから、自転車利用の実態を踏まえて、より広範囲に整備路線を設定する必要があると考えております。

そこで質問ですが、前田地区における矢羽根型路面表示の整備路線について、どのように考えているか、伺います。

●藍原総務部長 整備路線についてのご質問でございます。

前田地区における整備路線の選定に当たりましては、地元町内会との協議を踏まえ、自転車交通量が多い手稲駅と北海道科学大学などの学校を結ぶ幹線道路約7キロメートルを整備路線として設定したところでございます。

この整備路線のうち、令和7年度は、自転車利用者が最も多い北海道科学大学前の稲山通約1.5キロメートルにおきまして、矢羽根路面表示の整備を行う予定であり、それ以外の整備路線についても、順次整備を進めてまいります。

●山田一郎委員 前田地区における矢羽根型路面表示の整備については、手稲駅と学校を結ぶ幹線道路を整備路線に設定し、まずは令和7年度に、北海道科学大学前の稲山通から整備を行う予

定であるとのことでありました。それ以外の路線についても早期に整備を進めてほしいところではありますが、この矢羽根型路面表示は、耐久性や視認性を確保するために特別な材料を使用しており、整備費用が高額になると聞いております。

今後、前田地区のみならず全市的に矢羽根型路面表示の整備を推進していくためには、この整備コスト削減の取組が非常に重要であると考えます。

そこで質問ですが、矢羽根型路面表示の整備コスト削減について、どのように取り組んでいくのか、伺います。

●藍原総務部長 矢羽根型路面表示の整備コスト削減に向けた取組についてのご質問でございます。

矢羽根型路面表示の整備に当たりましては、委員ご指摘のとおり、整備コストの削減が大きな課題であります。そのため、矢羽根型路面表示の設置間隔を広げることをはじめ、安価な使用材料や効率的な施工方法などについて、他都市の整備事例なども参考にしながら整備コストの削減に取り組んでまいりたいと考えているところであります。

なお、令和7年度に整備をいたします稲山通におきまして、試験的に、矢羽根型路面表示の設置間隔を、現在の10メートルから例えば50メートルに広げた上で、その間を青色の線で明示する整備などを検討しておりまして、北海道科学大学の協力の下、その整備効果などを検証してまいります。

●山田一郎委員 令和7年度に稲山通において整備されることがあり、地域の願いが早期実現に向けて進んでいくことは大変喜ばしいことだと思います。また、この北海道科学大学周辺における整備コスト削減の取組が、できるだけ多くの地区へ拡大していくことを期待しております。

今後も引き続き、地域の声に耳を傾け、北海道科学大学とも連携を図りながら、自転車利用者や歩行者にとって安全・安心な通行環境を確保するた

め、矢羽根型路面表示の整備を推進していくことを要望し、質問を終わります。

●篠原すみれ委員 私からは、建設産業の担い手確保・育成に係る助成制度について質問いたします。

まずは、インターンシップ受入れの助成制度についてです。建設産業は、社会インフラの整備や維持はもとより、除排雪、災害対応など、地域の守り手として重要な存在です。しかしながら、札幌圏の建設関連職種の有効求人倍率は、2016年から3倍を超え、2022年からは4倍を超える状況が続いており、慢性的な担い手不足は喫緊の課題です。

このような情勢に対応すべく、札幌市は2015年に建設産業を支援する各種助成制度を創設し、社会的な役割を担う建設産業を支える一つの制度となっております。インターンシップの受入れや除雪オペレーターの免許取得、ICT導入など、六つのメニューがあり、手続は簡便なものとなっております。そして、その利用件数は増加していると聞いております。中でも、人材確保・育成に係る助成に、インターンシップ受入れ企業に対するものがありますが、主に学生が実際に働く現場や、そこで働く人を知ること、建設産業をより身近に感じられ、その結果、入職につながるという効果が期待されるものです。実際、受入れをした企業から、参加した学生がそのまま入職したという報告を聞いており、一定の効果があると感じているところです。

一方、工業高校の学生数が減少傾向にある現状を鑑みて、普通科の学生や転職を考えている方など、インターンシップに参加する対象者が広がるような取組も重要と考えます。また、現在策定中のさっぽろ建設産業活性化プラン2025（案）において、インターンシップの受入れ拡大に向けた助成制度を拡充するという記載がございます。

そこで質問ですが、新たな担い手確保に向けたインターンシップ受入れの助成制度について、どのような見直しを行う考えか、伺います。

●小林土木部長 インターンシップ受入れの助成制度の見直しについて、お答えいたします。

さっぽろ建設産業活性化プラン2025（案）では、普通科の学生など、多様な人材の確保に向けた取組を進めることとしており、そのためにも、インターンシップ受入れが拡大するよう支援していく必要があると認識をしております。

高校生が参加する職業体験イベントでのアンケート結果によりますと、希望した業種の企業に1日職場体験できるイベントへの参加希望も多かったという状況でございます。

そこで、来年度から、普通科の学生も気軽に参加できるオープンカンパニーといった、これまでは助成の対象としていなかった1日だけの受入れも助成対象として拡充することで準備を進めているところです。

なお、1日だけの開催にも支援することで、学生以外にも、転職を考えている方などが参加しやすくなり、新たな担い手の確保につながるものと考えております。

●篠原すみれ委員 助成制度について、インターンシップの受入れ日数の対象を拡充することでした。

ご答弁にもございましたが、1日だけの開催も追加することで、普通科の学生や転職を考えている方も気軽に参加できるというメリットがあるということでした。

そして、加えて、企業にとっても、日にちが短く取り組みやすいというメリットがあるとも考えます。どのような生活スタイルであっても参加しやすい環境をつくることは重要であるため、この見直しが実効性のあるものとなるようお願い、次の質問に移ります。

続いて、インターンシップの利用拡大の取組について質問いたします。

普通科の学生は、ふだんの生活で建設産業に関わる機会が少なく、つながりも持ちづらいため、助成対象を拡大するだけではなく、参加人数の増加の対策には不十分ではないかという懸念がござい

ます。学生の参加を増やすために、学生への業界PRのほか、インターンシップに参加を希望する学生と企業とをつなぐ支援、いわゆるマッチングをする支援も必要と考えます。

そこで質問ですが、より多くの学生にインターンシップに参加してもらうためにどのような取組を考えているのか、伺います。

●小林土木部長 インターンシップの利用拡大に向けた取組についてお答えいたします。

市内の建設企業は、これまでも、工業高校などの専門学科の学校とつながりを持ち、インターンシップ受入れを行うなど対応しているところですが、普通科の学校については、ほとんどつながりがない状況と聞いております。そのため、教育機関と連携をし、建設企業がインターンシップを行っていることを、市内の普通科の高校に広く周知を行うほか、インターンシップへの参加に積極的な高校に本市が直接アプローチを行うことが効果的と考えております。

そこで、来年度から、様々な業種がある建設産業に興味を持った学生が、希望する業種の企業とつながることができるよう、本市が企業と学校、双方の間を取り持つ支援を行うことで準備を進めております。

●篠原すみれ委員 学生と企業とをマッチング支援していくとのことご答弁でした。

より多くの学生に本制度のことを周知していただき、利用していただくためには、教育機関との連携も重要です。マッチング支援という新しい取組は、単なる枠組みだけにとどまらない新しい視点であり、企業と入職者の新しい出会いが広がることに期待しまして、最後の質問に移ります。

これまで触れてきたとおり、新たな担い手確保のための取組は非常に重要です。ただし、それと同時に、入職した後の担い手育成に対する支援も必要であると考えます。

建設業と一口に言っても、土木や建築、電気など、29業種ございまして、工事内容は様々です。それぞれの分野において、専門的な知識や技

術が必要であることに加えて、免許や資格の有無は、請け負える業務や入札参加資格申請の可否など、営業にたくさんの影響がございます。また、就業者が資格や免許を取得し、できる仕事の幅が広がることは、就業者自身の評価やエンゲージメント向上につながり、離職防止にも効果があると考えます。

ただし、企業からは、就業者の育成に関して、免許や資格の取得にかかる費用面での負担が多いことから、行政の支援を求める意見も多く伺っております。

2024年第4回定例市議会の建設委員会では、建設産業で活躍するために必要な資格や免許取得への支援方法を検討しているとのことご答弁があったところです。

そこで質問ですが、就業者の育成や活躍に資する免許・資格取得に対して、どのような支援方法を検討しているか伺います。

●小林土木部長 就業者の育成や活躍に資する免許・資格取得への支援についてお答えいたします。

今後、普通科の学生など、新たな人材の入職を進め、入職後も活躍していただくためには、免許や資格の取得が必要と考えております。また、本市が発注する工事や業務等においては、工事等を適正に施行し管理するために、施工管理技士や技術士といった国家資格等を有する技術者の配置を求めています。

加えて、近年増加している入札不調は、これらの技術者が不足し現場に配置できないことも要因の一つと認識をしております。そのため、本市が発注する工事や業務などの受注実績のある企業を対象に、国家資格などの取得に要する受験料のほか、登録料や講座などの受講料の一部を助成する制度を来年度から新設することで準備を進めております。

今後も、新たな人材の確保とともに、入職者の育成や活躍につながる支援をしてまいりたいと考えております。

●篠原すみれ委員 免許・資格取得に要する費用に対する助成制度の新設を進めているとのこと、伺っていても、とても企業にとって大きなメリットがあるのではないかと感じているところです。

インターンシップの受入れや、免許・資格取得への助成制度は、新たな人材の確保・育成のために、企業にとって必要な支援であり、行政だからこそできる取組と考えます。また、建設産業の担い手不足を解消するための対策は、助成制度以外でも、労働環境の改善や生産性向上の取組なども不可欠です。加えて、情勢に合わせた対策が求められます。業界と一体となり、持続可能な建設産業の体制確保に向けた取組を着実に進めていただくことを要望しまして、私からの質問を終わります。

●丸山秀樹委員 私からは、路面下空洞調査についてと山本通拡幅整備事業についての2項目、質問をさせていただきます。

最初は、道路陥没の原因となる舗装路面下の空洞対策についてからお伺いをさせていただきます。

冒頭、荻田局長のほうからお話でしたが、2月26日に、清田区真栄の道道真駒内御料札幌線で発生した道路の陥没につきましては、幸いにも人的被害はなかったものの、マスコミでも大きく報道をされましたことから、改めて、道路の陥没に対する市民の関心の高さがうかがわれたところでございました。

札幌市では、陥没発生直後から、北海道開発局等の協力も得ながら掘削調査を行ったところ、今回の陥没を引き起こした空洞部では、地下埋設管や水道の漏水といったものではなく、直接的な原因は不明とのことでした。

一方で、通行規制の長期化による市民生活への影響を考慮し、今後、短期間で同様の陥没が発生する可能性が低いということを確認した上で、道路の復旧作業を開始し、2月28日の夕方、仮復旧し、現場の通行規制が解除されたところでござい

ます。

札幌市においては、今回の陥没による影響を最小限にとどめるために全力で取り組まれたことと思いますが、やはり、原因が特定されていないということについては、不安を感じる道路利用者もいることと思います。

そこで質問ですが、今回の陥没の原因の特定と、それまでの間の道路の安全確保をどのように行っていくのか、お伺いをいたします。

●竹本維持担当部長 今回の陥没では、市民の皆様をはじめ、多くの方々にご不便とご心配をおかけしております。今後も、関係部局が一丸となって対応に当たってまいりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

それでは、私から、ただいまのご質問にお答えいたします。

委員からお話があったとおり、空洞部分の掘削調査では、空洞の範囲内に陥没の原因となるものは確認されなかったところでございます。

掘削調査の結果につきまして、関係機関と検討を行った結果、今後、短期間で同様の陥没が発生する可能性が低いと考えられることや、現地の積雪状況、掘削部分の露出による2次災害のリスクなどを考慮すると、掘削調査を継続するよりも、他の手法による原因究明が望ましいと判断し、掘削部分の仮復旧を行ったところでございます。

現在、空洞が発生した原因は特定されておませんが、今後、原因特定に向けて、有識者等による検討委員会を早急に立ち上げ、具体的な調査手法等の検討を行う予定であり、委員の選定などを進めているところでございます。

また、原因特定までの安全確保につきましては、当面の間、毎日、午前と午後、各1回、徒歩による目視点検を実施するほか、2週間に1回、地中レーダーによる空洞調査を実施し、地上と地下の両面から、現場周辺の状況を重点的に監視いたしまして、異常の早期発見に努めてまいります。

●丸山秀樹委員 今回の件につきましては、さ

きに、埼玉県八潮市におきまして大きな事案があったということもございまして、メディアでも大きく取り上げられたことから、やはり市民の関心も高く、我が会派に対しても多くの問合せがございました。

つきましては、様々なツールを用いて迅速な、そしてまた、正確な市民への情報発信も、とても重要であるというように考えておりますので、このことはしっかり指摘もさせていただきたいというふうに思います。

次に、路面下空洞調査について、お伺いをさせていただきます。

我が会派は、かねてより、災害時における救援活動や物資輸送に重要な役割を果たす緊急輸送道路について、舗装路面下の空洞の発生状況を計画的に調査すべきであるということを訴えさせていただいております。

札幌市では、緊急輸送道路等を対象とした計画的な路面下空洞調査を平成27年度から開始をし、令和6年度で10年が経過をしたところでございます。この間、調査路線における空洞の発生状況など、非常に膨大なデータを取得してきているものと思われます。毎年の調査で確認をされた危険な空洞を復旧するだけではなく、これまで蓄積してきたデータを分析し、より有効な取組につなげていくことが、緊急輸送道路等における防災減災対策のより一層の推進には欠かせないものと考えます。

そこで質問ですが、これまでの空洞調査の実施状況と今後の取組について、お伺いをいたします。

●**竹本維持担当部長** これまでの空洞調査の実施状況と今後の取組についてお答えいたします。

札幌市では、平成27年度からの10年間で、延べ3,108キロメートルの空洞調査を実施してきたところでございます。調査で確認した空洞は、ほとんどがごく小規模なものではございますが、累計で1,200か所を超える空洞について復旧措置を行っております。

これまでは、平成25年度の緊急輸送道路全線の空洞調査で確認された空洞の数に応じて、3年、5年、10年の調査頻度を設定して調査を実施しております。

令和5年度からは、これまでに蓄積してきた調査記録を基に、路線や地域的な空洞の発生傾向や、経年的な空洞の大きさの変化について分析を行っております。その結果を基に、単純な空洞の数だけではなく、将来的な陥没発生リスクを加味して、調査の範囲や頻度の見直しを図った上で、令和7年度以降の空洞調査計画を策定したところでございます。

今後は、当該計画に基づき空洞調査を実施いたしまして、緊急輸送道路等における防災減災対策のより一層の推進に努めてまいりたいと考えております。

●**丸山秀樹委員** 既に3,000キロを超える調査をこれまでも行ってきたと、そしてまた、令和5年度からはそうした傾向の分析をしっかり進めていくというようなお話もございました。

全国で、この道路陥没の発生数が毎年増加する中、例えばですけれども、神奈川県藤沢市では、定期的な道路陥没調査を通じて、調査会社と東京大学、そして市が連携をして、陥没につながる4項目の要因、これを分けて評価できる仕組みというのを開発したというふうに伺っております。

具体的に、その4項目とは、表層の地質が砂質土であること。そして、二つ目として、地下水が地表から3メートル以内に流れているということ。三つ目に、下水道管の形式が古く合流式のものの、札幌市も非常に合流式が多いかと思っておりますけれども。四つ目として、汚水を下水道に流す下水取付け管が一定のエリア内に密集していると。こうした項目に当てはまる地域を可視化して、地図で示し、多く当てはまるほど陥没の可能性が高まるという陥没ポテンシャルマップというものを作成し、優先度として役立てているというように伺っております。

札幌市におきましても、今後の取組の中で、こうした取組を計画の中に生かしていただき、より実効性のある空洞対策につなげていただくことを期待するところでございます。

次に、路面下空洞調査の入札方式について、お伺いをいたします。

路面下空洞調査は、地表から目視できない空洞を地中レーダーにより探査するものであり、調査結果の妥当性を発注者が直接確認することが難しい業務でございます。このため、調査業務の発注に当たっては、価格による競争だけではなく、入札参加者の技術力を的確に評価し、より高度な技術力を持つ事業者と契約をすることで、調査精度の向上を図っていくことが重要であると考えます。

このことについては、以前にも我が会派から、他都市における総合評価やプロポーザル方式の入札事例を紹介した上で、札幌市においても技術評価を行う入札方式の導入の検討を要望させていただいたところであります。

そこで質問ですが、札幌市の空洞調査における技術面を評価した入札方式の検討状況について、お伺いをいたします。

●**竹本維持担当部長** 空洞調査における技術面を評価した入札方式の検討状況についてお答えいたします。

札幌市では、平成28年度から総合評価落札方式を採用し、価格と技術力の双方を総合的に評価した上で受託者の選定を行っているところでございます。また、プロポーザル方式につきましては、他都市の事例を参考に導入の可否を検討しておりますが、入札手続に時間を要することや入札参加者の費用負担が大きいことなど、整理が必要な課題もございますので、引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

●**丸山秀樹委員** 引き続き検討を進めていくというお話でもございました。

最後に、この件について、要望をさせていただきたいというふうに思います。

まず、札幌市の管理路線であります真駒内御料札幌線の一部で発生した道路陥没につきまして、有識者からは、厚別川が近いことから地下水の影響で埋め戻しの砂が流れたのではとの意見があったほか、事業者からは、季節変動による地下水の上下変動で地盤が下がってしまったのではないかと、さらには近隣で土木工事が行われていた影響も考えたほうがよいのではとの意見が寄せられているところでございます。また、胆振東部地震以降、地盤に変化が起きているのではなど、様々懸念される話も伺っているところでございます。

今回の清田区の緊急調査では、陥没底面の確認と土層断面の確認が行われましたが、掘削深が3.9メートルともなれば、土留施工などの調査を安全に行うことも留意が必要かというふうに考えます。今回は、壁面が自立していたので崩れることはなかったというふうに伺っておりますけれども、緊急とはいえ、調査では、安全に十分留意して行っていただくことを求めたいと思います。

今後も、札幌市内の地下公共インフラも更新時期を迎え、これからも市内各地で埋め戻しが行われ、地下構造のバランスに全く影響がないとは言えないものと思われます。特に、過去の道路生成、地下インフラの埋め戻し等は、その時々々の施工方法によって行われており、使用した材料、資材も変わってきていることから、路面空洞調査については今後も持続的に、より高い精度で進めていただくことを求めまして、次の質問に移らせていただきます。

次に、厚別区の山本通の拡幅整備事業について質問をさせていただきます。

山本通はJR厚別駅の西側に位置し、JR函館線とJR千歳線と交差する南北の道路でございます。この山本通の周辺には、大谷地流通業務地区や厚別山本公園があり、平日は物流、休日はレジャーの目的で、自動車交通にとって重要な道路となっております。また、同じく周辺には中学校や高校があり、歩行者や自動車の通行が多く、地

域の方にとっても重要な道路でございます。私も以前、この地域に事務所を構えていたこともあり、地域の方から多くの声をいただいているところであります。この山本通は、自動車交通で、朝、夕に頻繁に渋滞が起きていること、また、地域の方にとっては、J R函館線をまたぐ山本跨線橋に、幅員が2.5メートルの歩道が片側にしか設置がされていないということも課題であると認識しております。特に、歩道や路肩が狭いため、通行する自動車との距離が近く、擦れ違い時には危険を感じるがあること、また、雨天時には自動車通行による歩道への泥はねなども起きており、安全で快適な通行空間が十分に確保されているとは言い難い状況でございます。

こうした課題があることから、山本通が拡幅されることは地域の長年の悲願になっていると言っても過言ではありません。

そこで質問ですが、山本通拡幅整備事業について、現在の進捗状況についてお伺いをいたします。

●**小林土木部長** 山本通拡幅整備事業の現在の進捗状況についてお答えをいたします。

本事業は、2車線の区間1,620メートルを4車線に拡幅するものであり、北13条北郷通から南側へ山本跨線橋を渡って厚別東橋までの延長1,080メートルのいわゆる跨線橋工区と、北13条北郷通から北側へ厚別通までの延長540メートルの山本川工区の、二つの工区に分けて工事を実施しております。このうち、山本川工区につきましては、これまで地域の皆様のご協力を得ながら着実に工事を進めてきたところで、雪解け後のこの春には4車線としての供用の開始を予定しており、円滑な通行環境が確保されることとなります。

一方の跨線橋工区につきましては、交通が集中する跨線橋を通行止めにして拡幅事業を行うことはできないことから、現在の橋の隣に新橋を整備した後に、現在の橋を架け替えて道路を拡幅するものでございます。令和4年度から工事に着手しており、令和7年度は、J R函館線より北側の上

部工など、引き続き新橋を施工いたしまして、二つの橋を合わせた4車線化は令和15年度を目指しているところでございます。

●**丸山秀樹委員** ただいまの答弁で、北13条北郷通から厚別通までのこの区間につきましては、雪解け後に車道が4車線に拡幅される状況であるということで、渋滞の緩和につながることを期待したいというふうに思います。

一方で、山本跨線橋を通行止めにすることなく拡幅工事を進めるために、橋を一つ新しく造るだけではなくて、現在の橋を架け替えるなど、複雑な工程になるということから、工期が約10年以上にわたるということでもございました。地域の方にとりましては、現在の山本跨線橋を利用する度に感じる歩きづらさに加えて、長い間、工事が続くことにより、工事による影響は少なからずあるものと考えます。このことから、跨線橋工区についても、できるだけ早期に工事が完了することが望まれるところであります。

また、山本跨線橋については、地域の歩行者のほかに、通学などの自転車利用者に加え、物流やレジャーの自動車利用者など、様々な利用者がおり、工事期間中にそれぞれの関心の視点が異なることを踏まえて、長期間にわたって生じる通行への影響について説明を行っていく必要がある、このように考えます。

そこで質問ですが、山本通のこの跨線橋工区について、地域の方や利用者に対する説明方法について、お伺いをいたします。

●**小林土木部長** 跨線橋工区における地域の皆様や利用者に対する説明方法についてお答えをいたします。

山本跨線橋は、地域の方だけではなく、自動車や自転車などで渡る方など様々な方に利用されている重要な道路であり、利用者ごとの視点に立ち、工事の各段階に応じて利用者に合わせて説明を行う必要があると認識しております。

このため、地域の方に対しては、跨線橋の利用方法の変更のほか、跨線橋の側道と、それに交差

する周辺道路の通行止めの情報などについて、工事手順の区切りとなるタイミングなど、都度、機会を捉えて説明を行ってまいります。また、自動車や自転車で跨線橋を渡る方に対しても、交通切替えによる影響などについて、現地にお知らせ看板を設置するほか、広報媒体や関係者団体を通じた案内など、様々な手法を用いて広く周知を行っていきたいと考えてございます。

以上のように、地域の方に加えまして、自動車や自転車で跨線橋を渡る方々に十分な説明や周知を行いながら、着実に工事を進めてまいりたいと考えております。

●丸山秀樹委員 最後に要望させていただきます。ただいま答弁がありましたように、この山本跨線橋の工事期間の周知については、地域に対する丁寧な周知と、そこを利用する利用者に対する情報発信、それぞれの方法が、やはり行われる必要があるものと思います。

地域への説明と理解に併せて、特になんですけども、厚別高校があるかと思うんですけども、ここはやはり自転車で通う生徒などがたくさんいらっしゃると思います。このJR函館線を挟んで遠回りをしていただくことにも今後なろうかと思っておりますので、学校側にも丁寧な説明を行っていく必要があるものと思います。複雑な工事は今後さらに10年以上かかるということでしたが、この通りの交通量の多さからいっても、工事をするにも大変なことというふうに思いますけれども、ぜひとも1年でも早く工事完了していただくことを求めて、私の質問を終わります。

●長屋いずみ委員 私からは、除雪体制に関し4点質問をさせていただきます。

世界の主要都市の中でも、1年間の累計降雪量が5メートルにもおよび、人口196万人を超える札幌市にとって、冬季の道路維持管理に対しては非常に高いニーズがあります。昨年度の市民意識調査でも、力を入れてほしい政策は除雪が15年連続1位であったことに表れていると思います。

除雪は、グレーダーやロータリーなど、主に除

雪機械によって施工されており、市民生活に与える影響は大きく、そのため、除雪機械はいつでも、その機能を十分に発揮できることが求められております。

そこで質問ですが、札幌市の除排雪体制に係る除雪関連車両についての状況を伺います。また、除雪機械の更新について、事業者からの要望ですとか意見など、把握されていれば併せて伺います。

●茂木雪対策室長 除雪関連車両の状況、それから、除雪機械の更新についての事業者からの要望、意見につきましてお答えいたします。

札幌市の除排雪体制におきましては、札幌市が保有して除雪事業者に貸与している機械の台数は430台でございます。

除雪事業者が確保している機械、これは約1,000台ぐらいということで、全体で約1,400台の除雪機械で作業を行っているという状況でございます。

除雪事業者が保有している除雪機械の動向につきましては、令和4年度に道路維持除雪業務を受注した196社を対象に、経過年数や、この先3年後、5年後にも機械を確保していけるかということなどについて、アンケート調査を行ったところでございます。

経過年数につきましては、特に大型ロータリーの老朽化が顕著でございまして、全体で160台ある機械のうち、一般的な機械の耐用年数15年程度を10年以上経過した台数が約半数の70台となっております。また、除雪事業者からは、買換えを考えたいが、昨今の物価高騰などにより、機械の値段も大幅な上昇が続いておりまして、なかなか更新が難しく、このままですと、除雪事業から撤退ということも考えなければならないというようなご意見もあったところでございます。

老朽化した機械は、故障の頻度が高くなる傾向にありまして、補修費もかさんでくるということでございますので、維持、それから保有を続けていくことがだんだん難しくなりますが、除排雪体

制を維持していくためには、現状の台数を今後も確保していく必要があるというふうに考えております。

●**長屋いずみ委員** 事業者保有の機械は、老朽化、もしくは老朽化リスクが非常に高い状況ということが分かりました。適時に点検や修理を行っていたとしても、処理能力、作業スピードが非常に遅くなってしまうのではないのでしょうか。

そこで、次の質問ですけれども、除雪機械の老朽化が原因と思われる作業中の故障などの状況について、把握しておりましたら伺いたいと思います。

●**茂木雪対策室長** 除雪機械の老朽化が原因と思われる作業中の故障の状況につきましてお答えいたします。

老朽化が原因と思われる作業中の故障としましては、例えばグレーダーの電気系統が故障してエンジンが止まってしまうと。その結果、作業の継続が困難になるといったような事例が1シーズンに数件発生しているところでございまして、その際には、ほかで作業している機械をやりくりするなどによりまして、可能な限りの対応を行っているというところでございます。

なお、除雪事業者が保有する機械に深刻な故障が発生して使用できなくなってしまうと、十分な除雪体制が確保できなくなってしまう。そうした場合に備えて、札幌市が機種ごとに故障時緊急貸与機械を用意してございまして、修理に必要な期間、その機械を貸し出して対応しているところでございます。

●**長屋いずみ委員** 故障時の緊急車両も用意して対応しているということでした。

先ほど、次の質問をしようと思いましたが、先ほどご答弁されておりましたので、約400台の所有除雪関連車両、先ほど、車両の更新基準は約15年と話されておりましたので、一般的な更新の目安として15年、こういった中で本市は、貸出し機械、更新基準内が多いと思いますけれども、民間事業者への売払い、この機械は更新基準を過ぎた

ものが多いと思います。そういった車両も本市の除排雪体制を担っているわけです。建設機械の部品の安定供給については、多くのメーカーがおよそ10年から15年程度としておりました。ですから、使用年数が長期化した車両の部品調達には時間を要し、修理期間も長期化することが想定されます。

先ほど、エンジンが止まった、こういったことが数件発生しているというご答弁もありました。即日の修理が可能であれば、除雪作業への影響を最小限に抑えることはできますけれども、修理期間が長期になれば、本市の予備車両の確保などに対応するにしても、機械不足による作業の遅延、停滞、これは市民の生活にも非常に大きな影響を及ぼすと懸念いたします。

また、点検や修理が発生することも多くなって、売払いを受けた事業者、車両維持費がかかっていきます。更新するとなれば、除雪車両価格は以前の購入価格の1.5倍から2倍、グレーダーや大型ロータリーだと2,000万から4,000万円ですから、安定した企業経営でなければ、機械の更新もできないと思います。

そこで、本市は毎年計画的に、本市の保有する除雪車両を更新しておりますけれども、本市所有の除排雪車両の台数を増やすことを検討すべきと思いますけれども、いかがか伺います。

●**茂木雪対策室長** 本市所有の除雪機械の台数を増やすことを検討すべきということのご質問かと思えます。

除雪機械の中でも、グレーダーですとか大型ロータリーですとか、除雪作業以外にはなかなか汎用性が低く、除雪事業者での更新が難しい機種につきましては、市保有機械を増やして対応しているところでございます。

今後につきましても、除雪事業者への聞き取りですとかアンケート調査によりまして状況を把握しまして、更新することが難しいなどの理由によりまして札幌市保有機械の対応要望があった場合には、台数を増やして対応してまいりたいということ

を考えていきたいと思います。

今後も除雪事業者の意向を踏まえながら、安定的な除雪体制の確保を行えるよう努めてまいりたいと考えております。

●長屋いずみ委員 聞き取りをしながらということでしたけれども、何よりも冬期間の市民生活を守るため、ここを重視していただきたいと思います。

更新台数を増やすこと、本市の努力が必要だと申し述べて、質疑を終わります。

●藤田稔人委員 私からは、すすきの地区における放置自転車対策について質問させていただきます。

札幌市の都心部においては、これまで駐輪場の整備と放置禁止区域の指定を段階的に進めてきており、放置自転車の状況が大きく改善されてきております。放置禁止区域については、南北は北9条線から国道36号まで、東西は創成川通から西8丁目線まで指定されており、大型の地下駐輪場などの整備と併せて放置自転車対策に取り組んでいているところです。

一方、国道36号より南側のすすきの地区においては、駐輪場は路上駐輪場しか整備されておらず、また、放置禁止区域に指定されていないため、路上に多くの自転車が放置されている状況と認識しております。

すすきの地区は、札幌観光の中心となる繁華街で、札幌の顔とも言うべき地域であり、市民はもちろんのこと、多くの観光客の方々が訪れており、歩道上のたくさんの放置自転車が通行の妨げになっていることは、非常に大きな課題であると考えております。

そこで質問ですが、すすきの地区における駐輪状況がどのようになっているのか、お伺いいたします。

●藍原総務部長 すすきの地区における駐輪状況についてのご質問でございます。

札幌市では例年、自転車の利用が多い夏場に、地下鉄、J R 駅周辺や都心部の駐輪状況を調査し

ておりまして、すすきの地区に関しましては、南北は国道36号から南6条線まで、東西は創成川通から西6丁目線までの区域において、午前、午後、夜間と、三つの時間帯で調査を行っております。昨年の8月から9月にかけて実施した調査結果では、午前約540台、午後約860台、夜間は約1,400台の駐輪台数となっております。夜間になるにつれ駐輪台数が増える傾向がございます。すすきの地区におきましては、9か所333台分の路上駐輪場を設置しておりますが、夜間においては駐輪場内を除き1,000台を超える自転車が歩道上に止まっている状況でございます。

●藤田稔人委員 すすきの地区では、夜につれて駐輪台数が増える傾向にあり、夜間では約1,000台の放置自転車が歩道上に止められているということでした。

これだけの自転車が路上に止められている状況では、安全・安心な通行空間の確保が難しく、また、乱雑に置かれた自転車によって街の景観を損ねてしまっていると考えております。誘導整理も行っていると思いますが、全ての自転車を整理しているとは言い難く、大きな課題であると考えております。

一方、1,000台もの放置自転車を解消するには大規模な駐輪場の整備が必要であります。すすきののような都心部で必要な用地を確保することは難しく、課題解決には、かなりの時間を要すると考えております。

そこで質問ですが、すすきの地区の放置自転車対策について、これまでの取組状況はどのようになっているのか、お伺いさせていただきます。

●藍原総務部長 すすきの地区における放置自転車対策、これまでの取組状況についてのご質問でございます。

すすきの地区では、これまで路上駐輪場の整備を進めてきたほか、誘導整理員を配置し、自転車利用者への指導啓発、誘導整理に努めてきたところであります。しかしながら、委員ご指摘のとおり、全ての自転車を誘導整理することは困難であ

りまして、多くの自転車が歩道上に止められている現状を踏まえ、札幌市をはじめ、すすきの観光協会や町内会などの地元の関係者、警察などの関係機関で構成をいたしますクリーン薄野活性化連絡協議会におきまして、今年度、新たに駐輪対策プロジェクトを設置し、これまでに2回ほど対応策について議論を行ってきたところでございます。

今後は、これまでの議論を踏まえ、放置自転車対策の解消に向け、できることから順次取り組んでいくとともに、引き続き、プロジェクト会議において効果的な対策を検討してまいります。

●藤田稔人委員 今年度、クリーン薄野活性化連絡協議会の中で駐輪対策プロジェクトを新たに立ち上げ、放置自転車解消に向けて取り組んでいるとのことでした。

地元関係者と意見を交わしながら駐輪対策を進めていくプロセスは、非常に重要な視点でありますし、ぜひ地元からもご協力を仰ぎながら、引き続きプロジェクト会議を通じて検討を進めていただきたいと思います。また、できることから順次取り組んでいくということですが、すすきの地区の中においても駐輪状況に傾向が見られると思いますので、優先度などを十分検討し、整備を進めていただきたいと思います。

そこで質問ですが、具体的にどのような対策に取り組んでいくつもりなのか、お伺いさせていただきます。

●藍原総務部長 すすきの地区における放置自転車対策、具体的な取組内容についてでございますが、プロジェクト会議での議論を踏まえ、まずは、すすきの顔とも言える札幌駅前通を対象に、国道36号から南6条線の区間において対策を行う予定であります。

当該区間には、現在67台分の駐輪場を設置しておりますが、約290台の自転車が歩道上に止まっている状況でございます。そのため、現在の駐輪台数に見合う路上駐輪場を新たに整備することとし、その上で、放置禁止区域の指定を行いたいと

いうふうに考えております。さらに、当該区間の既存の駐輪場を含め、新たに設置する駐輪場には利用者が自転車をきれいに並べることができるよう、自転車ラックの導入について検討を行っているところであります。

また、適正な駐輪場の利用を促すため、すすきの地区で働く方々や、地下鉄利用者などに対する啓発活動につきましても、力を入れて取り組んでまいります。

これらの取組につきましては、令和7年度の実施に向けて検討を進めており、実施後の状況等も検証した上で、当該プロジェクトにおいて、さらなる効果的な取組を検討してまいります。

●藤田稔人委員 繰り返しになりますが、すすきの地区は札幌観光の中心といえる地区であり、特に駅前通は非常に多くの人々が往来している場所でありますので、できるところから早急に対策に取り組んでいただきたいと思います。

放置禁止区域の指定も行う予定とのことですので、啓発活動なども引き続き併せて行いながら、放置自転車を抑制し、ゆくゆくは大型駐輪場の整備も視野に入れて取り組んでいただきたいと思いますと考えております。

また、すすきの地区においては、放置自転車を解消するだけではなく、例えば、花や緑化活動等によっておもてなしをして、訪れる観光客の満足度をさらに高めるような取組も必要であると考えております。客引きや、たばこのポイ捨てなど、たくさんの課題を抱えておりますが、まずは放置自転車の問題を解決することから始めて、すすきの地区のイメージアップを図るよう、積極的に取り組んでいただきたいと思います。

●水上美華委員 私からは、本市内にあります街路灯のLED化及び老朽化対応について質問いたします。

委員長、質問に入ります前に、質問の内容で、個人や町内会が保有する私設街路灯についてなのですが、音で聞くと、市が管理している街路灯と混同される場合がありますので、あえて私

設街路灯ということで表現させていただきますので、よろしくお願いいたします。

初めに、街路灯のLED化について伺います。おとし11月の水銀に関する水俣条約第5回締約国会議で、2027年末までに、蛍光灯の製造、輸出入を廃止することが決定しました。これにより、LED照明の計画的な更新が必要となっているところであります。

街路灯に関しましては、光熱費の削減が見込めるLED灯のニーズが高まっている影響で、LED以前の主流でありましたナトリウムランプが需要の減少により製造が終了となると聞いており、LED化の推進は迅速に進めていかなければならない施策となっております。

これまでの取組として、現状の街路灯のLED化は、老朽化したナトリウム灯などの更新に合わせて着実に進められていると認識しております。しかし、本市の管理する街路灯は約15万基ありまして、今述べたような社会課題を踏まえると、よりスピード感を持った対応が必要ではないかと考えます。

特に、市内に約2万8,000基ほどあると言われております自立式の単独柱のLED化は、これまで建て替えによる更新時に合わせて対応しておりますけれども、建て替えが年約200から300本程度というふうに伺っておりまして、このままのペースで間に合うのかというような不安も感じているところでございます。

そこで質問ですが、本市で管理する街路灯は、現状どの程度LED化されているのか。また、今後LED化をより推進していくために、どのように対応していくのかお伺いいたします。

●**竹本維持担当部長** 札幌市で管理する街路灯の現状と、今後のLED化についてお答えいたします。

本市では、約15万基の街路灯を管理しておりますが、そのうち約10万5,000基が既にLED化されております。LED化率は約7割となっているところでございます。

その内訳としては、LED化が比較的容易な電柱への共架式が約9割であるのに対して、自立式の単独柱は約2割であり、LED化が低い状況でございます。これまでの単独柱のLED化は、委員ご認識のとおり、老朽化した街路灯の建て替え時に行ってまいりました。今年度からは、柱部分のみの補強補修という、建て替えより安価な老朽化対策も進めており、それに併せて灯具をLEDに交換するといった、これまで行っていなかった手法にも着手し、LED化のさらなる推進を目指しているところであります。

●**水上美華委員** 本市の現状は理解いたしました。また、今後は単独柱のほうも新たに、補強補修ですか、これによる老朽化対策に併せてLED化も進めていくということでございますので、きっとスピード感がかなり上がってくるものと期待をするところであります。

一方で、町内会や商店街、さらには個人が管理しております私設街路灯についても同様に、LED化の推進が必要なのは明らかであり、老朽化対策も待たなしの状況と認識をしております。

そこで、私ども会派といたしましては、2022年第1回定例市議会の予算特別委員会で、この私設街路灯の、特にこの単独柱の老朽化対策について質問をさせていただきました。その中で、町内会等が管理するこの街路灯について実態調査を実施したというような答弁がありまして、今後の対応は検討していくというところでございました。

私ども会派といたしましては、この実態調査を踏まえて、老朽化に伴う早急な対応が必要になる街路灯については、撤去等の対策費等々含めて、しっかりと検討をしていただきたいということを求めてきたところでございます。

そこで質問ですが、調査の結果、私設街路灯のどのような実態が把握できたのか、その結果を受けて、課題解決に向けて、これまで本市としてどのように取り組んできたのか伺います。

●**竹本維持担当部長** 私設街路灯の実態調査の結果と、その後の取組についてお答えいたしま

す。

実態調査の結果、単独柱を所有している団体のうち、約4割で点検や状況確認が行われていないこと、約8割の団体では、設置時期を把握していないことなどが判明したところでございます。

また、本調査における町内会等からの回答を集計したところ、私設の単独柱の数は、少なくとも900基はあることを把握しております。これらの結果を受け、札幌市では、町内会等に対し、老朽化した街路灯に対する注意喚起の文書を送付したところであり、それに加えて、2023年7月には撤去費用への補助制度を新設し、老朽化した街路灯の撤去を促進する取組を進めているところであります。

また、私設街路灯への補助制度の活用促進のため、まちづくりセンターへのポスター掲示など、各種広報を定期的に実施しております。これらの取組により、LED化された私設街路灯は札幌市に引き継がれており、その数は着実に減少しております。

●水上美華委員 実態調査の結果を踏まえて、この注意喚起が進められていること、また、この私設街路灯への撤去費も含めて補助制度を強化してきているということは、実態調査が適切に生かされているものと理解いたしますし、一定の評価をしたいと思います。

しかし、アンケート調査のほう、私も詳しく中身を見させていただきました。ご答弁にもありましたけれども、おおよそ、全部で664団体のうち、回答があったのが576団体ということでございまして、まず、88団体はまだ回答がないと。さらには、単独柱の点検等々をしていないところが4割あり、また設置年数が分かっていない団体が8割というところでございまして、いささか、やはり不安を感じるところであります。私設街路灯とはいえ、道路の安心・安全に寄与するという役割は、やはり本市が管理している街路灯と同様であり、適切に維持管理が行われる必要があると思います。実態調査後に注意喚起が行われており、

補助制度についても周知が行われているということではありますが、老朽化した街路灯が取り残されることがないようにすることが何よりも重要であり、より一層の支援が必要ではないかと思えます。

そこで質問ですが、今後の私設街路灯の老朽化対策への支援についてどのように取り組んでいくのか、伺います。

●竹本維持担当部長 私設街路灯の老朽化対策への支援に関わる今後の取組についてお答えいたします。

老朽化した街路灯が取り残されることがないようにするためにも、設置、撤去等に関する各種補助制度が十分に活用されることが重要であります。本市の補助制度の内容は、他の政令市と比べても遜色ないものと認識しておりますが、制度創設から一定の年数が経過しているものもあり、昨今の社会情勢や町内会運営の実情等を踏まえ、柔軟に見直す必要があると考えております。私設街路灯のLED化、老朽化対策は喫緊の課題であると認識しており、スピード感を持って進めていくためにも、今後はより積極的に制度を活用していただけるよう、支援拡充の可能性も含めて検討を進めてまいります。

●水上美華委員 補助の活用を上げていくということで、支援の拡充、また柔軟な見直しも考えていきたいということでございました。

ほかの自治体ではありますけれども、報道等々で見ていると、倒壊した街路灯の破損が原因でけがをしたというようなことも、これまでも何件も発生してまいりました。そして、市が保有している、私設で保有している、そこは区別なくいきますけれども、街路灯の倒壊というのが本市でも過去にありまして、たまたま夜中に発生しているということで、今までけが人がないということで、大事がなかったというところでありますけれども、やっぱり老朽化している街路灯の把握というものは、やはり市民にしてみましたら、市で建てているものなのか、私設なものなのか分からないも

のですから、そこはしっかりと注視をしていただきたいと思います。令和3年度末現在で、札幌市が把握している私設の街路灯、おおよそ9,000基というふうに伺っていたんですけれども、今回このアンケート、共架灯と単独柱、全部合わせてですけれども、アンケートで返ってきたのは6,000基、おおよそ、ここでも3,000基ぐらいの差が出ております。

最後、要望になりますけれども、どうか正確な、まずはこの実態の把握、そして効率的な対応策の検討、これを確実に進めていただくことを求めまして、私の質問を終わります。

●前川隆史委員 私からは、持続可能な除排雪について伺いたいと思います。

さきの代表質問では、持続可能な雪対策の実現に向けて、今後、常設の札幌市雪対策審議会を設置して、様々な観点に基づく多角的な議論や検討を進めると、こういったご答弁があったところでございます。

札幌市の雪対策が今後も持続可能であるためには、引き続き安定的に除排雪が行われていくことが必要不可欠でございますが、少子高齢化の影響もございまして、様々な業種、業界も人手不足が深刻な状況となってきておりまして、除雪事業におきましても、除雪機械のオペレーターをはじめ、作業員の高齢化などが大きな課題となってきてございます。このまま高齢の作業員が引退をして若者が入ってこない状況が続けば、札幌市の除雪作業が成り立たなくなってしまうとの懸念の声が多く聞かれております。人手不足がかなりのスピードで、様々な分野に目に見える形で現れてきております。現に、市内の民間路線バスにおいては、運転手不足により、バス路線の廃止や減便が行われてございます。しかし、除雪事業においては、人が足りないからといって、除雪する路線を減らすというわけにはいかないわけでございます。

そこでまず伺いますが、今後の除雪事業の担い手の動向について、どのように認識をしているの

か、まず伺いたいと思います。

●茂木雪対策室長 除雪事業の担い手の動向に関する認識についてお答えいたします。

直近の2022年度に実施した道路維持除雪業務受託者を対象としたアンケート調査におきまして、除雪機械のオペレーターにつきましては、その年齢構成が、30代以下が約2割程度であるのに対し、50歳以上が半数以上を占めているといった状況となっております。

また、新規入職者に関しましては、除雪事業の主な担い手である建設業につきまして、2023年度の札幌圏での有効求人倍率は約4倍と、慢性的に人材が不足している状況となっております。現状としましては、除雪事業者にご尽力いただきながら、高齢のオペレーターの方が引退せずに関わり続けてくださっていることや、時間外労働等により作業を行っていただくことで、除雪体制を何とか維持できているところではありますが、数年後には必要な作業員が確保できなくなるということが懸念されるところであります。

そこで、現在、除雪機械の1人乗り化ですとか提出書類の電子化といった、ICTの活用等による作業の省力化・効率化、それから、労働環境の改善を進めるとともに、小学生を対象とした雪体験授業や、高校生を対象とした職業体験イベントの実施等による除雪事業の魅力向上に取り組んでいるところであります。

●前川隆史委員 ありがとうございます。数年後には必要な作業員が確保できなくなる、そんなことが想定されるおそれがあると、そういったお話でございました。

担い手不足の対策として、AIをはじめとする近年の技術革新は目覚ましいものがございますが、国の研究機関等では、除雪機械の操作を補助するシステムですとか自動運転の研究も行われているようでございますが、現状では、山間部の道路で使用可能になったという程度の段階で、建物や歩行者が多い市街地で使えるようになるには、まだまだ先のように感じるところでございます。

一方で、現在進められている生活道路除排雪の在り方検討において、市内の約7割の生活道路で行われているパートナーシップ排雪に代えて、残り3割も含めて札幌市が排雪を行うことを検討していく、そういう上ではさらなる体制の強化が必要になってくとも考えられるわけでございます。

そこで伺いますが、少し先の将来に向け、担い手不足への対策として、生活道路除排雪について、現状の体制の見直しを検討する必要があると考えますが、いかがかお伺いしたいと思います。

●**茂木雪対策室長** 担い手不足の対策としまして、生活道路除排雪について、現状の体制の見直しを検討する必要があるのではないかとこのご質問でございます。

現在行っている生活道路除排雪の試験施工につきましては、これまで排雪の作業には使用していなかった、歩道の除雪に使う小型ロータリーの活用などによりまして、将来的に作業員が2割程度減ったとしても施工可能な手法であるかといったことなどについて検証を行っているところであります。

今後は、これらの検証結果も踏まえまして、体制の見直しも含め、来年度設置予定の札幌市雪対策審議会において、引き続き持続可能な除排雪体制の在り方について検討してまいります。

●**前川隆史委員** ありがとうございます。

作業員が2割減でも、除排雪体制を回せるかどうか、そういったことも含めながら、新しい審議会ですっかり検討していきたい、こんなお話でございました。

これまで、除排雪はひたすら現状の中で努力するという取組でございましたが、除排雪作業をもっと省力化しても社会が回るような、大きくほかの分野にわたっての検討ですとか見直し、発想の転換が必要になってくるかと思えます。

例えば、雪への対応力をさらに高めたインフラの在り方ですとか、そもそも除雪作業が最小限で済むような住宅の普及ですとか、そうした住宅整

備に対する助成金制度の設立など、今までのライフスタイルのリニューアルを進めていく、こんなことも必要なんじゃないかというふうに思っております。

札幌市民約190万人の冬の生活を支える雪対策は関心の高い施策の一つであり、今後、パートナーシップ排雪の見直しですとか審議会での議論などを進めるに当たっては、市民の理解を得ながらも、除排雪体制の再構築にも進んで取り組まなければならないと思います。本当に、これまでにない大きな転換期を迎えているというふうに思っております。

そこで最後に、これまで大変長きにわたり札幌市の雪対策にご尽力いただきました荻田建設局長に伺いたいのですが、その前に簡単に、この春、退官と伺っておりますので、私のほうから荻田建設局長の経歴について若干触れさせていただきますが、昭和62年に札幌市役所に入庁しまして、若い頃は主に道路整備事業や交通対策にも従事されてこられたと伺っております。その後、平成17年に雪対策室に配属となりまして、札幌市民が最も関心の高い除排雪事業の最前線で奮闘されました。特に、平成23年に、除雪業務に道路維持業務を含める夏冬一体化の取組を全国展開もされております。さらには、新たな雪対策の基本計画として、安心・安全で持続可能な冬の道路環境の実現を目指すべき将来として設定した、札幌市冬のみちづくりプラン2018の策定をリードするなど、札幌の除排雪行政のど真ん中でご活躍されてこられました。

このように、札幌市の除排雪行政の化身とも言っても過言ではない荻田建設局長に、最後に、札幌市の雪対策についての思いをお聞かせいただき、私の質問を終わりたいと思います。

●**荻田建設局長** 過分なお褒めの言葉をいただきまして、大変恐縮するとともに、大変光栄に思っているところでございます。

札幌市の雪対策に関する私の思いということでございます。今、前川委員のほうからもいろいろ

ろ、雪対策、今後の課題とかとありましたが、今、特に注目されております生活道路の除排雪、これに関して、私の思いというか考えをちょっと述べさせていただきたいと思います。

私は、今ご紹介いただきましたとおり、20年前の平成17年に、雪対策室に配属となりました。その後、幸いにも、現行の冬のみちづくりプラン2018と、実を言うと、その一つ前の10年前のプラン、この2回にわたり、10か年計画の計画策定に携わったところでございます。

思い返しますと、この2回のプランにつきましては、策定時から将来的な担い手不足というのが大きな課題となっております。ただ、この20年間につきましては、既にご案内のとおり、除雪に関わる建設業界の方々が、撤退した企業、あるいは人手を何とか穴埋めするなどしまして、業界全体で、何とかこの体制を維持していただいております。ただ、一方で、その次の10年、あるいはその20年先もこれが可能かと考えると、非常に私自身は危機感を抱いているところでございます。

また、パートナーシップ排雪につきましても様々な課題がございます。例えば今シーズンも、地域の支払額につきましては、地元の負担の軽減をするということを目的に、令和3年度の金額、具体的に言いますと、キロ当たり51万6,400円、これを据え置いているところでございます。それでも、もう既に各委員の方々ご案内のとおり、地元では、この町内会加入率の低下などから、それすらも捻出が難しくなっているという声を伺っているところでございます。

そこで、体制面ですとか、あるいは地域の負担などに将来的な懸念がある中、現行のパートナーシップ排雪制度は果たして持続可能なのか、これに代わる手法を検討すべきではないかという議論に札幌市内では至ったところでございます。

こうした背景を基に、昨年11月に生活道路除雪排雪の在り方検討会がございますが、こちらにおきまして、排雪量を抑制しつつ、札幌市が現在

パートナーシップ排雪を行っていない残りの3割も含めまして、全ての生活道路を排雪する案、これをケーススタディの一つとしてご提示させていただいたところでございます。これにつきましては、あくまでも案の段階でございますので、これから、来年度設置予定の札幌市雪対策審議会などにおきまして、様々な観点からご議論いただくことになろうかと思っております。もちろん、この議会の中でもご議論いただくことになろうかと思っております。私どもといたしましては、今後の体制ですとか、あるいは施工性などを勘案しまして、これなら持続可能な取組として進めていけるのではないかという思いを持ちまして、この案をご提案させていただいているところでございます。

ただ、私としましては、長く雪対策室に関わった者として、現役時代にこれらの課題、これを解消できなかったということに、極めてじくじたる思いがございます。後輩の皆さんに、こちらの後ろにいる後輩の皆さんに、これからの雪対策を託してまいりたいというふう考えているところでございます。

少し長くなりましたが、議会の皆様におかれましては、引き続きのお力添えをよろしくお願いいたします。

●伴 良隆委員 大変、前川委員の過分なる質問の後でやりにくいのですが、すみません、私は不法占用物件対策について、前川委員の後にやらせていただきます。

実は、昨年の秋でございますけれども、記憶によれば、私のほうに市民の方から厳しいお声が届きまして、ここからそんなに離れていないところの道路上に、非常に大きなというのでしょうか、建物がありまして、それはいわゆる不適切、不法の占有ではないかといったお話があったものですから、現地に見に行きましたら、そうだなということで、その場で、担当する土木センターのほうに問合せをさせていただきました。しかし、あまり私どもとしては釈然としないような、そんなような気分がいたして、すぐ藍原部長に、こういった

案件があるので興味を持っていただきたいというふうにお伝えをしたところでございます。

当該の場所でございますけれども、あえて特定はしませんが、歩道上に建物の一部がはみ出して歩道を塞いでいて、明らかに道路占用だと、不法の占用だというふうに思います。

そこで質問であります。道路を管理する札幌市として、この状況を把握されているのかどうか、また、把握しているのであれば、この建物の所有者に対しましては、これまでどのような指導を行ってきたのか。そして、今後どのように対処していくのか確認をしたいと思います。

●藍原総務部長 道路の不法占用への対応に関するご質問でございます。

委員ご指摘の建物による道路の不法占用にしまして、札幌市といたしましては、平成31年2月に市民からホームページ上にお問合せがあり、把握をしたところであります。このお問合せを受け、速やかに関係部局において建物の所有者に対し指導を行いましたが、不法占用状態の解消には至らず、その後につきましては、令和2年度から令和4年度の間は、新型コロナウイルス感染症の影響もありまして、継続した指導を中断しておりました。令和5年度からは、おおむね月1回の頻度で定期的に指導を行っておりますが、現時点においても不法占用状態は解消されておられません。

現在、建物の所有者からは、自ら除却するとの誓約書の提出を受けておりますが、万が一この誓約書の内容が守られない場合は、除却命令を行い、それでもこの命令に従わない場合につきましては、行政代執行を見据えて対応する予定であります。

●伴 良隆委員 どうもありがとうございます。行政代執行もあり得るといったことをご示唆いただきました。

ちょっと厳しくお伝えしたいと思いますが、平成31年に当該のこの通報があって、動いていただいたところでありますけれども、それ以降、令和5年まで、私、お伝えして入手しました

けれども、経緯、経過が出てこなかったですね。特に記録が残っていないということで、対応されたかされていないか、これは記録がないので何とも言えませんけれども、少なくとも、あれから多くの年月がかかっていると。

一方で、行政代執行までのフローというのは、非常に緻密にフローがあります。これは、お相手さんの動産、不動産に関わることでですから、なかなか手をつけようにも手をつけづらいというか、なれないというか、そういったことなので、着実に踏んでいかないといけない。でも、そのフローの感覚は、まさかこの4、5年までかけてくださいなんていうのはどこにも書いていないわけでございます。

後ほど申しますけれども、微細なものから細かいところまで目に届くかどうか、厳しく言うかどうかはまた別物だと思いますけれども、やはり、これだけ市民の目にさらされて、素人から見ても明らかにおかしいなというのが、やっぱり行政が認識しているのにもかかわらず、行政代執行まで至るかどうかも含めてですけども、これだけ時間がかかっていると。対応ぶりも記録に残っていないというのは、これは大きな問題だと私は思います。ここは厳しく指摘をさせていただきます。

そこで、今度は全体に目を向けてまいりたいと思います。私のほうでお問合せをさせていただいて、様々なものの不法占有、不適切な占有というのが各10区でどれぐらいあるかという問合せをさせていただきましたところ、残念ながら、把握されているようなところとされていないところというのが、差異が大きく見受けられます。それが本当の実態なのかどうかは私には分かりません。ただ、本当にこのままでいいのかなという、非常に疑問が残っております。先ほどの指摘と一緒にございまして。

そこで、市内で相当数、この不法占用というものがあるんじゃないかなというふうに思うときに、その大中小はいろいろありますけれども、どんな状況か確認したいと思います。

札幌市が把握している市内全域の不法占用物件の種類や件数、さらには指導によって是正につながった件数を伺いたいと思います。また、この中に、先ほどの事案のように、歩道の機能を著しく阻害しているような事案が含まれているのかどうかを確認します。

●**藍原総務部長** 市内全域におけます道路の不法占用物件の状況についてのご質問でございます。

初めに、不法占用物件の種類と件数についてですが、令和2年度から現在までの累計件数では、家屋や倉庫などの建物類が41件、立て看板やのぼりなどが264件、ビルに設置されている看板などが99件となっております。

このうち是正されたものは、建物類が26件、立て看板やのぼりが206件、ビルに設置されている看板が75件ですが、依然として不法占用が是正されていないものもあるため、引き続き指導を継続してまいります。

次に、道路の機能を著しく阻害するような不法占用についてですが、現時点で1件把握しております。委員ご指摘の事案と同様、歩道上に建物が飛び出しているものであり、除却に向けた指導を継続しているところであります。不法占用物件に関しましては、札幌市全体として把握し切れていないものが相当数あると考えており、また、各区で把握している件数にも大きな差があることから、まずは不法占用の実態を把握していくことが必要であると考えているところであります。

●**伴 良隆委員** まずはどうもありがとうございます。

実際に市民の通報があった件で、ちゃんと動いていないのではないかというのが私の第1問目でした。ここは指摘をさせていただいた。

問題は、今後どうやって動くかということもあるんですけど、どうやって主体的に把握をしていくかという、今の藍原部長の答弁を担保するには、札幌市の職員として、外部委託も含めて本当

にできるのかどうかという、ここを確認したかったわけであります。

私も事務分掌、市の職員の事務分掌を見させていただいて、細かいことは申しませんが、それぞれ事務分掌の中に、もう既に入っていますね。不法占用物件の是正指導、把握も含めて、ちゃんと書かれています。それから、不法占用物件の除却に関する取扱い要領も事細かに書いてあります。先ほどの代執行も含めてですね。そして、これは委託も含めてですけど、道路管理パトロール、よく道路を走っていますけども、そういうところにおいても、道路の不法占用及び不法使用の監視調査というものがきちんと業務の中に入っています。

その他、すぐそばですけど、看板が落ちてきて、重症、重体というふうな事案が当時あったことについても質問させていただきましたけれども、こういったところのチェックにおいても、すべからずそうではないですけども、いろいろな広告物も含めた占用物件というのでもチェックをされているというふうに聞いております。そこで、そういったことで、網の目のように、やろうと思ったらできることがあると思うんです。あとは、どこまでやるかという部分がすごく大事なことで、限られた人数で、全てをやるというのはなかなか難しいし、あまり、微に入り細に入り、あれはこうだというふうなことを言うのも、なかなか人の生活というものはありますから、商いもあると思うので、この辺は皆さん方の把握とともに、動き方にもよるのかなというふうにも思っております。ただ、やはり、明らかにこれはというふうな部分、それから、注意してもなかなか是正に至らないもの。こういったものは、やはり市民も見えていますから、じゃあ、あそこがいいんだったらいいじゃないかというふうなことになっても困りますし、やはり通報もあったり、きちんと目に見えて分かるものがあれば、そこはきちんと、まず、お相手の不動産、動産でありますので、何とかご協力をといったところから、やっぱりなかなか

正がされないのであれば、やっぱり短期的にもどんどんとそのランクを上げて、きちんとした対応をしていただきたいわけであります。

そこで質問になりますけど、今後、道路の不法占用への対応について一体どのように進めていくのか、伺います。

●**藍原総務部長** 道路の不法占用への対応について、今後どのように進めていくのかとのご質問でございます。

現在、委員ご指摘のとおり、不法占用につきましては、道路パトロールや市民からの通報などにより把握をしているところでありますが、今後につきましては、道路パトロールによる調査を強化することに加え、例年、看板を中心に実施しております道路占用の物件調査におきまして、例えば建物など道路への影響が大きいものを調査対象に加えることなどについても検討をしてみたいと思います。また、各区土木センター職員をはじめ、道路占用を担当する職員を対象に研修を実施するなど、職員の知識の向上を図りまして不法占用への対応力を高めてまいりたいというふうに考えております。

これらの取組を通じまして、不法占用の状況をしっかりと把握し、是正に取り組み、その中でも、特に道路に大きな影響を及ぼすものにつきましては、時機を逸することなく厳正な姿勢で臨んでまいります。

●**伴 良隆委員** 藍原部長、ありがとうございます。厳正なということが、行政ですから、そこは、厳しいところは厳しくといったことは必要なのかなというふうにも思っております。

これは、私が問合せをさせていただいたのは昨年の秋でございます。その後、南区のほうで、ちょっと案件が違いますけれども、不法、不適切な土地利用とかというふうなことが話題になって、代表質問もされていましたが、程度の問題なんだという人もいますけれども、これをどう扱っていくかということは非常に大切なことなのかなというふうに思っています。なので、やはり

ルールがあるので、それに準じて、先ほどのように大中小、いろんなものがありますけれども、やっぱり大、まず大をしっかり抑えていく。そして、そこに対して適切に、丁寧に、そして迅速に対応していくといったことが、札幌市の市政として表れてくるというふうに思います。そうすると、中とか小とかの部分も、自ら市民がどうするかというふうなことに繋がっていきますので、そんな全てを把握するのは大変だという話じゃなくて、まず、私の手元にしっかりとした10区のグラフを、きちんとこういう件数があるんですというふうなグラフが出てくるようなことにさせていただくことが、その証左になるのかなというふうに思っております。

指摘するのは簡単です。どうやってやっていただくかも、これも大変なことなので、今日はこの辺にいたしますけれども、ぜひ、藍原部長、厳正なというお話、ここを各10区の担当者の方々、また、民間のほうでの、その委託する方々にもご協力をいただいて、そして結果的には、そういったことで不法占有をされているような方々にも、是正にご協力いただけるような、そういった循環をしっかりと作っていただきたいと、このことをお願いしたいと思います。

●**中村たけし委員** 私のほうからは、大きく二つのテーマ、札幌市における道路工事、道路のオーバーレイ工事について。もう一つが、優良技術者への表彰制度について。大きく二つ伺いをいたします。

まず一つ目、オーバーレイ工事の実績と使用材料の検討について、伺います。

札幌市が管理する道路は、約5,600キロメートルです。これは、札幌から沖縄の石垣島をUターンして帰ってくる距離ということで、長い距離を管理しているということになります。

そのうち、片側2車線以上の幹線道路が約575キロメートルで、補助幹線道路が約840キロメートルということになっております。

札幌市は、今年度から幹線道路と補助幹線道路

を合わせて、オーバーレイ工事の予算を年間約40億円に倍増して、計画的に修繕を進めることとしております。

そこで、まず質問ですが、今年度のオーバーレイ工事の実施延長について伺いをします。

●**竹本維持担当部長** 今年度のオーバーレイ工事の実施延長についてお答えいたします。

まず、幹線道路のオーバーレイ工事の実施延長は約19キロメートルであり、補助幹線道路の実施延長は約22キロメートルでございました。これらを合計すると、約41キロメートルのオーバーレイ工事を実施しており、昨年度実績の約27キロメートルから14キロメートルほど増加したところでございます。

●**中村たけし委員** 今年度のオーバーレイ工事の実施延長が41キロ、前年度の27キロから41キロに伸びましたという答弁でございました。

今年度は、前年度から実施延長が増えたという答弁だったんですけど、年間で計画しているオーバーレイ工事の延長は、この40億円の倍増すると、約50キロになるんじゃないかというふうに伺っております。この計画延長に実施延長が届いていないということでもあります。41キロですから。このままの状況では、幹線道路と補助幹線道路の舗装の状態がさらに悪化していくのではないかなというふうに懸念がされるところでございします。

そこで質問ですが、このオーバーレイ工事の計画延長と実施延長が乖離している理由について伺います。

●**竹本維持担当部長** オーバーレイ工事の計画延長と実施延長の乖離の理由についてお答えいたします。

今年度のオーバーレイ工事は、交通量が多く修繕の優先度が高い幹線道路の割合が多くなっておりまして、夜間施工や多くの交通誘導警備員の配置が必要となるなど、標準的な路線に比べて工事費用が高くなる傾向となりまして、計画延長と実

施延長に差異が生じたものでございます。

今後も物価上昇が見込まれることから、現地調査の結果と設計内容を精査し、また発注ロットを工夫するなど、経済的で効果的な発注計画に努め、計画と実施の乖離をなるべく抑えつつ、より一層、優先度を見極めながら事業を進め、安全安心な通行環境の維持を図ってまいりたいと考えております。

●**中村たけし委員** 交通量が多いところを優先して、警備員の確保など、難しい状況があったという答弁がありましたけれど、しっかり進めていただきたいというふうに思っております。

札幌市が舗装修繕計画に基づいてオーバーレイ工事を着実に進めていくということは、期待することでありまして、その一方で、舗装修繕サイクルを安定化させるためには、オーバーレイ工事の施工に際して、劣化しにくい舗装材を使用して、舗装の延命化を図る取組が不可欠であるというふうに考えております。

我が会派では、2024年、昨年、第4回定例市議会の代表質問で、舗装の延命化には再生50%アスファルトを使用するべきだというふうに質問をいたしました。答弁では、昨年3月に改定された国の技術基準において、再生骨材の配合率が高いほど劣化しやすいという見解が示されて、幹線道路の試験舗装区間においても、再生50%アスファルトと比べて、再生100%、全部再生のアスファルト材を使うと劣化が確認されたために、2025年度以降、交通量の多い幹線道路では、再生50%の使用を基本として、道路の耐久性と品質の維持に努めるという答弁がありました。

その一方で、補助幹線道路は再生100%のアスファルトの使用を継続するとしていたわけでありまして、今後、今以上に劣化が進行するということが懸念をされるために、早期に、この補助幹線道路で交通量の多いところについては、再生50%アスファルトに変更するということが望ましいのではないかなというふうに考えております。

そこで質問ですが、補助幹線道路も再生

50%アスファルトに切り替える検討を、新年度、来年度から始めるべきだと考えておりますけれど、どのように考えているのか、お伺いをいたします。

●**竹本維持担当部長** 補助幹線道路における再生50%アスファルトの使用についてお答えいたします。

2020年度には、再生100%と再生50%を比較する試験舗装を実施しておりますが、補助幹線においては現在特段の劣化が見られていないこと、また、リサイクルの観点等から、現時点では再生100%の使用が適切だと考えております。

一方で、国の技術基準によると、再生骨材配合率の高い再生100%アスファルトの数年後の劣化も懸念されるところでございます。

したがって、2025年度から、国の研究機関などにも相談しながら品質の確認を行い、補助幹線道路の再生アスファルトの使用材料について調査・検討してまいりたいと考えております。

●**中村たけし委員** 2025年、来年度から品質の確認をして検討していきたいという答弁でありました。

今の時期は、除雪などもあって生活道路が中心ですけれど、幹線道路でもかなり道路が傷んでいる状況があります。こういったところのオーバーレイをしっかりと、交通量の特によく多いところは夏場においてもオーバーレイが剥がれてぼろぼろになるというところがありますので、そのところをしっかりと補助幹線道路においても見ていただいて、アスファルト材については、自然環境の観点から、いわゆるエコの観点からは100%のアスファルト材を使うということを理解しないわけじゃありませんけれど、やはり50%を使って長もちさせるということも必要になってきますので、その兼ね合いについてはしっかりと検討していただきたいというふうに思います。

次の質問ですけれど、次は、優良技術者への表彰制度についてお伺いします。最初は、優良技術者の表彰制度について、個人への表彰制度という

ものについてですね。

北海道開発局では、2005年度の品確法、品質確保法の施行を受けて、総合評価落札方式の適用拡大を進めておりまして、2007年度以降は、ほぼ全ての工事で総合評価落札方式の適用をしております。また、同時に、工事の品質の確保と向上に主眼を置いて、優良な受注企業や技術者の表彰制度を設けることによって、企業や技術者の能力や技術力の向上などを図りまして、結果的に、品質の高い工事を確実に施工できる企業を選定するとともに育成していくということを目的として取り組んでいるということを聞いております。

一方で、札幌市においては、現在のところ、優良な受注企業への表彰制度のみ設けておりまして、総合評価落札方式の一部の方式で評価項目に設定しているということはあるかもしれませんが、優良な技術者、技術者個人への表彰制度というものは設けておりませんので、技術者の能力や技術力の向上などといった面では不十分ではないかなというふうに思うところがあります。

こういった違いもあることから、主に札幌市の工事を受注している建設事業者の皆さんから、技術者確保が年々困難化しておりまして、ベテラン技術者の意欲を確保することのほか、若手技術者の能力の向上や転職を防ぐということについて苦勞しているという声を耳にします。このような状況を防ぐためには、北海道開発局や北海道のように、優良な技術者個人への表彰制度も有効であるというふうに聞きます。特に、高齢化の進行が顕著な建設業にとっては、ベテラン技術者の皆さんの意欲を保ってできるだけ長く勤めてもらうとともに、ベテランから技術力を学んだ若手技術者の流出を防ぐということは、本当に喫緊の課題であるというふうに思います。

そこで質問ですけれど、工事に係る技術者の確保や能力の向上の観点から、札幌市においても優良な技術者を対象とした表彰制度を導入すべきと考えますが、いかがかお伺いします。

●**浜岸道路工事担当部長** 優良な技術者を対象

とした表彰制度の導入についてお答えいたします。

建設局土木部におきましては、建設業界の技術レベルと意欲の向上を促し、請負工事の品質と優良な施工体制を確保することを目的に、1981年から、本庁土木部と各区土木部で発注した工事を対象として、優秀施工業者の表彰を行ってきたところでございます。

また、近年は、市民の安全・安心な生活の守り手である建設産業の体制維持が課題となっていることから、今後、従事者に対する適正な評価や処遇改善など、担い手確保に向けた取組が重要であると考えているところでございます。

ご質問のありました優良な技術者を対象とした表彰制度につきましては、技術者の意欲を高め、各企業が担い手を確保する上で有効な方策の一つとなり得ると考えられることから、まずは同様の表彰制度を持つ他都市の状況や建設業界の意向も把握し、導入した場合の事業効果などについて検討してまいりたいと考えているところでございます。

●中村たけし委員 優良な技術者を対象として、同様の表彰制度を持つ他都市の状況などを鑑みて検討していきたいという答弁がありました。

二つ目の質問に行きますけれど、今度は、受賞実績を総合評価落札方式の評価項目に加えていくのはどうかということの質問に入りたいと思います。

建設業については、除雪や災害復旧などを通して地域の守り手であるというふうに多くの皆さんは感じております。供用性であったり、安全性の高い社会資本を継続的に確保していくためにも、この建設業の皆さんは欠かせない存在であります。

札幌市では、2020年にさっぽろ建設産業活性化プランを策定しまして、建設業の魅力発信や働き方改革、生産性向上などに取り組んでおりまして、業界からも一定の評価を受けていると聞いております。

しかしながら、さらなる人口減少や急激な物価高の影響などもありまして、より効果的な改善を求めることが多いこともあり、2期目の計画となるさっぽろ建設産業活性化プラン2025の策定に向けて、今、取り組んでいるわけでありますけれど、建設業界としては、より有効な取組について、できるだけ速やかに実施していくことを望んでいるというふうに思います。特に、技術者の確保といった喫緊の課題に対応していくためには非常に重要度が高いというふうに言えます。そういった対応として、例えば、優良技術者表彰を、先ほど質問したように新設をして、その受賞実績を総合評価落札方式の評価項目に加えることによって、優秀な技術者にとっては、これまで以上にその会社から高い評価が得られますので、会社にとっても必要性が高まるというふうに思います。意欲の確保のほか、技術者皆さんが、その表彰を受けようということで、能力の向上につながっていくというふうにも考えます。

そこで質問ですけれど、今後は開発局や北海道のように、優良技術者表彰の受賞実績を総合評価落札方式の評価項目にも反映するよう検討していくべきだと考えますけれど、いかがかお伺いします。

●浜岸道路工事担当部長 技術者表彰の実績を、総合評価落札方式における評価項目に反映させることについてお答えいたします。

総合評価落札方式は、入札価格だけではなく、企業の実績、技術力などを総合的に評価して、落札者を決定する方式となっております。評価項目につきましては、各型式に応じて、企業、配置予定技術者、地域貢献等の三つの評価分類があり、工事の表彰実績については、企業の評価項目の一つとなっているところでございます。また、配置予定技術者の評価では、従事経験や、従事した工事の成績点といった評価項目があり、現行でも技術者の能力を評価できる制度にはなっておりますが、技術者表彰の実績を評価項目に追加した場合、技術者の能力やモチベーションのさらなる

向上につながるものと考えているところでございます。

したがいまして、今後、各業界団体との意見交換を行うとともに、国や他都市の制度や動向を調査し、関係部局とも協議するなどして、先ほど答弁いたしました、技術者を対象とした表彰制度の導入と併せ検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

●中村たけし委員 業界団体の皆さんとしっかり意見交換していただきたいと思います。それで、技術者表彰の実績を評価項目に追加すると技術者の能力やモチベーションがさらに向上するということを私は考えておりますので、ぜひやっていただきたいというふうに思います。

先ほども述べましたとおり、建設業については、除雪や災害復旧などを通じた地域の守り手であるとともに、供用性と安全性の高い社会資本を継続的に確保していくためにも欠かせない存在であるというふうに、言わずもがなでありますけれど、考えます。

2期目の計画となるさっぽろ建設産業活性化プラン2025を策定して推進していく上では、業界の皆さんの声にしっかり耳を傾けて、より有効な取組に適切に進めていただきたいというふうに思っております。

今回、優良技術者への表彰制度を取り上げましたけれども、急激な資材高騰や人材不足など、建設業界を取り巻く環境が厳しさを増す中で、地域の守り手である建設業を将来にわたりどのように支えていくのかというのは札幌市においても非常に重要な問題であるというふうに考えております。

そこで、最後に荻田局長にお伺いをいたします。私は、除雪や災害出動など、地域の守り手である建設業を支えていくためには、さっぽろ建設産業活性化プランを所管する建設局がリーダーシップを取って、建設局をはじめ、下水道河川局、水道局の各発注部局と、課題や必要性、有効性などといったものを共有しながら、しっかりと連携し、スピード感を持って取り組んでいく必要

があると考えているところでありますけれども、荻田局長の見解と意気込みをお伺いしたいと思います。

●荻田建設局長 地域の守り手であります建設業を支えていくために、私ども建設局がリーダーシップを取って取り組むべきというご指摘に対して、私の見解と意気込みについてお答えをさせていただきたいと思います。

建設業を取り巻く環境につきましては、先ほど来よりお話がありまして、日々大きく変化しておりまして、担い手の確保でありますとか、あるいは安定的な企業経営、これを行っていくことが難しい状況が続いておりますことから、業界の体制維持に向けた取組の推進は待ったなしであるというふうに考えているところでございます。

このため、市内部の関係部局との連携が必要な取組、これにつきましては、さっぽろ建設産業活性化プランを所管いたします建設局が中心となりまして今後も取組を推進していく、その責務があるというふうに考えているところでございます。

また、プランの理念に基づきまして、今後も市と業界が両輪となって取組を進める必要がありますことから、引き続き、建設局が主導としまして、定期的な意見交換でありますとか情報共有の場を設けていくこととしているところでございます。

このように、私ども建設局といたしましては、先ほど部長からご答弁させていただきました優良技術者の表彰制度の検討、こちらも含めまして、建設業の担い手確保に対する取組でありますとか企業への支援について積極的に取り組み、持続可能な建設業の体制確保に努めてまいりたいと考えているところでございます。

●福田浩太郎委員 私からは、建設産業の担い手確保に向けた効果的な情報発信について、お尋ねをしたいというふうに思います。

初めに、対象者に合わせた効果的な情報発信についてであります。

建設産業は、地域の守り手として重要な存在で

ありますけれども、今ほどもありましたように、入職者の減少などにより、就業者の不足や高齢化が進行しており、将来の体制維持が課題となっております。

そのため、札幌市では、建設産業の担い手確保に向け、働き方改革や労働環境の改善を進めるとともに、建設産業の魅力を伝える各種現場見学会や体験イベントなどの取組を実施してきたところであります。また、現在策定中のさっぽろ建設産業活性化プラン2025においても、今後の方向性として、建設業の魅力の発信を位置づけ、業界のPRや他機関と連携した広報の実施に取り組むこととしております。

将来にわたる担い手確保に向けては、就職時期を迎える高校生や大学生だけでなく、小学生や中学生、その保護者など、幅広い世代に建設産業のやりがいや達成感などの魅力を伝えていくことが重要であり、そのためには、様々な機会を捉えて、積極的に情報発信を行っていくべきであります。

しかし、情報を受け取る生徒や保護者については、世代によって知りたい情報が異なるので、ターゲットに合わせた情報を的確に選択し、効果的な情報発信を行っていくことが重要と考えるところでございます。

そこで質問ですが、建設業の魅力発信に当たってどのような情報発信を行ってきたのか、お尋ねをいたします。

●**小林土木部長** 建設業の魅力を伝えるための情報発信についてご質問いただきました。

担い手確保に向けた建設産業の情報発信につきましては、一律の内容ではなく、対象者の興味や世代に合わせた情報提供が重要と認識をしております。そのため、令和6年に開設したさっぽろ建設産業活性化推進協議会のホームページ、「さっぽろけんせつガイド」では、塗り絵やゲームで楽しく学べるキッズページや、建設の仕事を漫画で触れることができる中学生向けのページ、そして、働き方の実情を知ることができる高校生、大

学生向けのページといったように、年代に合わせた情報を掲載しております。

また、実際の作業を体験することで建設産業の仕事を身近に感じられる中学生の職業体験授業を、令和5年度から札幌商工会議所と連携をして実施をしており、令和6年度は5校、約700名が参加し、令和7年度は10校、1,000名を目標に拡大をしていく考えであります。

今後も幅広い学生が情報を取得しやすいよう、定期的に動画やコンテンツの更新を行うほか、体験イベントなどにおいて把握した学生のニーズに合わせて情報を追加していく考えであります。

●**福田浩太郎委員** 新たな担い手の発掘に向けて、各年代に合わせた各種のPRを行っているということでありまして、また、今後、工夫をして取組を拡大していくということ、承知をいたしました。若いうちから建設産業に触れていただくということ、大変重要でありますので、着実に実施をしていただきたいというふうに思います。

次に、SNSの活用について質問をさせていただきたいというふうに思います。

私がよく知る手稲区の普通学科の高校では、建設産業に入職する生徒さんがほとんどいない状況でありまして、進路の先生にその理由などを聞きますと、原因として、建設産業に関する情報が高校生に届いていないということでもございました。先ほどの質疑で、やるということも聞いておりますけれども、情報について私はちょっと質問したいというふうに思うんですけれども、先ほどご答弁にあったホームページによる情報発信については、私も見させていただきましたが、たくさんの情報を伝えられる一方で、生徒さんが自らアクセスしなければ情報を得られない、届けられない方法でありまして、建設産業を知らない学生に情報を伝えるためには、意識せず情報が目に入るプッシュ型の情報発信が必要と考えるところでございます。

また、今、若い世代はSNSを活用したスマートフォンによる情報取得が基本となっており、効

果的な広報を行っていく上では、うまくSNSを活用することが重要だと考えるところでございます。

そこでお聞きをいたしますが、より効果的なPRを行うため、今後SNSをどのように活用していくのか、お伺いいたします。

●小林土木部長 効果的なPRに向けたSNSの活用についてお答えをいたします。

情報を伝える広報ツールの一つとして、SNSは若い世代に対して特に有効と認識をしております。建設産業への興味や協議会ホームページへの誘導を促すため、プッシュ型の広報が行えるインスタグラム、X、YouTubeといった複数のSNSで、道路工事の現場で働く従事者や、それをバックオフィスで支える就業者の姿を動画広告として今月中にも配信する予定でございます。

SNSは、種類によって利用者の属性や閲覧用途が異なることから、今回実施する動画広告に合わせて協議会ホームページの閲覧数などの動向を把握するほか、アンケートを実施し、どのSNSでどのような情報を発信するのが有効か検証したいと考えております。

今後とも、検証結果を踏まえた効果的な情報発信により、幅広い世代からの担い手確保につなげていきたいと考えてございます。

●福田浩太郎委員 ありがとうございます。今、ご答弁にありましたけれども、動画広告として、インスタグラムやX、YouTubeで発信をしていくということで、SNSの活用に取り組んでいくということ、よい取組であるというふうに思います。お答えにもありましたけれども、効果的な情報発信を行うためには、世代に合わせた広報ツールや情報の選択が重要であるため、しっかりと効果分析を行いながら取り組んでいただきたいというふうに、私からも申し上げます。

また、建設産業には様々な業種がありますので、また、それぞれに異なる魅力がありますので、今後は道路工事だけでなく、設計、建築、設備、電気工事など、幅広い業種の動画配信も行っ

ていただきたいというふうにお願いを申し上げます。

最後に、担い手の確保は社会全体の大きな課題となっております。地域の守り手として重要な役割を果たす建設産業の担い手確保に向けては、今後も、行政として可能な取組を積極的に実施していただきたいということを要望して、質問を終わります。

●脇元繁之委員 私からも、雪対策に関して何点かお伺いしたいと思います。

まず最初に、パートナーシップ排雪についてであります。パートナーシップ排雪については、町内会の負担が増えつつあったり、町内会加入者と非加入者がいる中で、負担の不公平感があるといったことで、全額、市費負担への移行を含めて見直し中とのことであります。

私も、以前よりパートナーシップ排雪に係る町内会の費用負担をゼロにして、全額を札幌市の負担で生活道路の排雪を行うべきと議会でも訴えてまいりました。したがって、今回の札幌市の取組と方向性については大いに賛同しているところであります。

また、あわせて、例えば今回、この大きな理由の一つとして、1月は少ない雪だったこともありまして、町内会パートナーシップ排雪の申込みをしなかったり、また、再申込みを検討したり、非常に悩まれたという実態がございます。それにあわせて、作業の日程の遅れだとか、ごみ出し時間などの周知、また、排雪作業の技術的なよしあしなど、様々な、パートナーシップ、除雪も含めてなんですけど、こういったことの問題が町内会にあります。これは、町内会負担があるからこそ、様々な不平や不満、これらが町内会員からも噴出する側面があって、町内会役員の皆様には、そんなご苦労もあるということであるわけでありす。

そういった意味でも、パートナーシップの町内会負担ゼロということには、大いに意義のあるものであると思うのですが、ただ一方で、全額市

費負担での実施となりますと、財政負担を抑えるために、道幅の狭い市道、こちらは対象外になるのではないかと、また、排雪幅が極端に狭くなったり、圧雪の高さが今まで以上に厚くなり、ざくざく路面で地域の人たちがご苦労することになるのではないかとといった懸念も寄せられているところでもあります。こうした地域の声は、当然のことながら、行政にも届いているのではないかと考えているところでもあります。

そこでお伺いをいたします。パートナーシップ排雪については、現在、これからの在り方を決める上で、市内各所で実証実験が行われている段階ですが、こうした地域の声を雪対策室ではどう受け止められておられるのか、お聞かせください。

●茂木雪対策室長 パートナーシップ排雪制度の見直し検討に関する地域の声をどう受け止めているのかについてお答えいたします。

現在、札幌市では、限られた人材、機材の中で、仮にパートナーシップ排雪と異なる形で生活道路の排雪を行うとした場合どのような作業が可能か、試験施工を行い、検討を進めているところでございます。委員のお話にありましたような、幅員の狭い市道の作業内容についてですとか、それから通行幅のお話、路面状況などに関するそういった地域の声につきましては、札幌市にも寄せられているところでありまして、生活道路除排雪の在り方を検討していく上で重要な課題というふうに認識しております。

今後は、こうした声を踏まえながら、作業内容などについて、地域と意見交換を行うとともに、来年度設置予定の札幌市雪対策審議会等におきましても、市民議論を丁寧に行いながら検討を進めていく考えでございます。

●脇元繁之委員 ありがとうございます。今お話いただいたとおり、市民議論を丁寧に行いながら検討を進めるということでありました。

このパートナーシップの全額費用負担ゼロの今のお話は、懸念というのは、結局、今お話したとおり、いろいろな、道の幅が狭くなるだとか、

圧雪が高くなるようだとか、そういうところに不満や心配があるということであって、町内会としては、費用負担ゼロは、もう大歓迎なわけでありますから、ぜひ、こういうところもしっかりと検討していただいて、市民のこの思いを、要望をぜひ聞いていただいて、よりよい排雪事業を行っていただきたいなと、そんなふうに思います。

続きまして、除排雪作業に係るカスタマーハラスメント対策についてお伺いします。冬期間は、除雪センターに、市民や企業などから苦情や要望が寄せられることも多々ありまして、その内容が長時間に及んだりすると業務に支障を来することがあるほか、対応する職員が心理的にも参ってしまう、いわゆるカスタマーハラスメントの問題がかねてより指摘されているところでもあります。

このため、建設局では、札幌市が策定した全庁的なカスタマーハラスメント対策の基本方針を受けて、昨年11月に、除雪センター向けの道路維持除雪業務におけるカスタマーハラスメント対策マニュアルを定めたと同いました。その内容を拝見いたしますと、市民などから寄せられる要望や意見に対して、まずは事実関係や要求内容によく耳を傾け、できるだけ寄り添った対応を心がけることを基本に、組織として対応すること、毅然と対応すること、状況によっては発言の内容を録音することなどを定めております。

そこで、今冬は、極端な少ない雪の傾向が続いたという後に、断続的に降雪に見舞われるという状況でありましたが、そうした中でカスタハラに及ぶような案件はなかったのかどうか、お伺いしたいと思います。

●茂木雪対策室長 今冬、カスタマーハラスメントに及ぶような案件はなかったのかといったことについてお答えいたします。

札幌市では、今冬から除雪センター職員の負担軽減を図るため、カスタマーハラスメント対策マニュアルを策定し、併せて研修を行うことによりまして、労働環境の改善に取り組んでいるところでございます。まだシーズンの途中でございます

ので、評価もしっかり行えるという段階ではございませんけども、長時間にわたり対応を強いられるなど、カスタマーハラスメントに当たる事例は散見されているところでございまして、そうしたケースにつきましては、マニュアルに従いまして、他の市民への対応の支障になってしまうのですとか、そういったことをしっかりと説明させていただいて、そういう中で適切に対応が行われているのではないかとこのように考えているところでございます。

今後、シーズンが終わりました段階で、除雪センター職員を対象にアンケートを行いまして、電話や現場での立会い時など、それぞれの場面に応じまして、その対応の仕方等につきまして、具体的にマニュアルに記載していくなど、必要な見直しを今後、行ってまいりたい、改善に努めてまいりたいと考えております。

●脇元繁之委員 ありがとうございます。先ほど触れたように、建設局で定めたカスタマーハラスメント対策マニュアルでは、市民などから寄せられる要望や意見に対して、まずは事実関係や要求内容によく耳を傾け、できるだけ寄り添った対応を心がけることを基本とするというところであります。

ただ、このマニュアルの中でこのようには書かれているんですが、中には、やはり、市民の苦情というか意見ですね、また除雪センターとの見解が違ふこともよくあることなんですね。

例えば、今回、私、南区の市民の方からお話をいただいた中で、生活道路の歩道、これは登校の児童や高齢者などが利用しているんですが、その方が日頃、歩道除雪や砂撒きをやってくれているんですね。そんな中で、除雪車が歩道に雪を積み上げてしまった。そうすることで、児童だとか高齢者の方が車道を歩く羽目になってしまったということで、除雪センターの職員に来ていただいて、そのことをちょっとお話させていただいた。その方も、除雪センターの方、非常に親切に対応してくれたということだったんですけど、た

だ、その中に、雪は歩道に積み上げるしかない、そのうち溶けるからというような意見だったり、また、もし歩行者と車との接触事故が起きたとしても、それは運転者の責任だからというような、そういうお話もされたそうです。非常に丁寧で建設的な話の中にこういうことがあったら、やはり、先ほど言ったそのマニュアルの中の事実関係や要求内容によく耳を傾け、できるだけ寄り添った対応に心がけるというところの部分で、ちょっと、もしかしたらずれがあるのじゃないかなと。それがまた、お互いに言葉のやり取りの中でエスカレートすることになりかねないなというふうに思った次第であります。ぜひ、こういったところもあるということを考えていただきながら、今後、そのマニュアルだけではなくて、やっぱり作業されている、仕事されている除雪センターの方とも密にそのコミュニケーションを取りながら改善をしていただきたいなと、よりよいものにしていただきたいなと、そんなふうに思うわけであります。

ちょうど1年前の予算特別委員会でもちょっとお話をさせてもらいました。このカスタマーハラスメント対策について、もう一つ質問させていただきます。その後の建設委員会でも議論させていただきましたが、冬みちプラン2018実行プログラムの中では、市民対応の効率化に向けた検討項目として、24時間体制で行っている除雪センターの電話対応を、ICTを活用した電話対応記録の一元管理を見据えた上で、段階的にコールセンターへ移行を検討するとしております。ですが、検討課題としてはいるものの、私としては延々と進んでいないように感じているところであります。

そこでお伺いをいたします。令和7年度予算の持続可能な雪対策推進費13億円の中に、コールセンター調査費として295万5,000円が計上されているとのことですが、その調査の内容はどのようなものであるか、教えてください。

●茂木雪対策室長 コールセンター調査の内容についてということまでのご質問かと思っておりますので

お答えいたします。

電話対応につきましては、比較的問合せの少ない夜間における電話対応の体制の集約につきまして、現在、検討を進めているところでございます。今年度、一部の区におきまして、複数ある除雪センターにおける12月と3月の夜間の電話対応を1か所に集約しまして、他の除雪センターの受持ちエリアの問合せや苦情を受けた際に、必要に応じて該当する除雪センターへ正確にそれを引き継ぐことができるかどうかというような、試験的な取組を行ったところでございます。令和7年度につきましては、今年度行いましたこのような検証結果も踏まえまして、電話対応業務の効率化へ向け、除雪センター職員へのアンケート調査ですとか、コールセンターへの委託可能性の調査などを行ってまいりまして、負担軽減や今後の担い手不足の解消を図ってまいりたいと考えているところでございます。

●脇元繁之委員 ありがとうございます。今のお話の内容ですと、まだまだコールセンターまでの道のりは長いのかなと思いつつ、予定では、2018年の雪みちプランの中では、もうコールセンターができていなければいけないというような時期に来ているんじゃないかなと。ただ、そこで、動きとしてあまりにも鈍いので、確かに、除雪センターによっては、このコールセンター化をためらっているところもあるとも聞いています。ただ、私の聞いている中では、ぜひコールセンターを進めてもらいたいという除雪センターもあります。なので、ぜひこの実証実験として、例えば一部分でもこのコールセンター化をすとか、そういうことで、まずはやってみるということにしたい。また、地域によって、我々も、たしか南区なんですけども、南区は除雪センターが二つあります。二つあるんですけど、その地域によってどっちなのかが分からないこともあるんですね。そういった場合に、今、一元化をするということもお話でありますけれども、ぜひそういうところも含めて検討していただいて、速やかに、

このコールセンター化できることであれば、これは本当に、除雪センターの職員さん、すごい負担になっているというふうに僕は話を聞いています。ぜひ、もう少し早く、スピーディーに前に進めてもらいたいなと、そんなふうをお願いをさせていただきます。

次の質問に入りたいと思います。除排雪事業に係る人手不足対策についてであります。最後になりますけれども、この除雪業界における作業員の効率化と慢性的な人手不足に対応するため、市では、除雪車の1人乗り化やICTを活用した業務の軽減化など、様々な対策を練って、この問題の解消に努めておられるところです。将来にわたって除排雪作業に係る人材を育成し、確保していくには、例えば、小中学生に除雪車などの重機の操作方法をゲーム感覚で楽しんでもらったり、実際に運転操作を体験してもらうとかして、除排雪作業は大変だけど、こんなに楽しい作業でもあるんだという経験を積んでもらうことも大切だと思います。よく三つ子の魂百までと言いますが、そういった子どもの頃の楽しい体験が、除雪事業への従事につながる場合もあると思うからであります。

そこで質問です。学校の協力なども得て、子どもたちにそんな体験をしてもらう機会をどんどん作り出していくことが必要だと考えますが、現状どのような取組をされているのか教えてください。

●茂木雪対策室長 子どもたちに向けた除雪事業のPRというご質問なのかなというふうに思います。

札幌市では、子どもたちに、雪に親しんでもらい、生活に欠かすことのできない除雪の仕事、こういったものの魅力を知ってもらうために、様々な取組を行っているところでございます。

具体的には、小学生を対象とした雪学習プロジェクトとしまして、教育委員会と連携しまして、除雪を含む雪をテーマにした学習教材を作成して、総合学習の授業に活用しているところでござ

ざいます。さらに、雪体験授業といたしまして、雪に関する副読本を活用した授業を行うとともに、実際の除雪機械の試乗体験も行っているほか、冬の暮らしや雪について、子どもたち自身が調べ、発表する、雪と暮らすおはなし発表会を開催しているところでございます。また、実体験を通して除雪の仕事を身近に感じていただくことを目的に、職業体験イベントであるミニさっぽろにおきまして、ラジコンですとかVRですとか、そういったものによりまして、除雪機械に実際に乗って作業しているような、そういう作業体験を行っていただいているところでございます。

今後も様々な学習機会やイベントなどを活用しまして、除雪の仕事の魅力を積極的にアピールする取組を継続してまいりたいと考えております。

●**脇元繁之委員** ありがとうございます。やはり、札幌市の言う持続可能な除排雪事業ということを見ると、やはり子どもの頃からいろいろな、この冬の生活の中で、我々の暮らし、除排雪のことに少しでも触れてもらったり、そして、それを楽しくやってもらえるような取組、特に、このラジコンやVRによる除雪作業体験だとか、こういうのは、すごく子どもたちは喜ぶと思います。また、例えば、本当にこれは思い切った形で、札幌市や北海道も一緒になって、国の何か助成金か、補助金か何かを使って、ゲームか何かを作って、eスポーツのような形の大会をしながら、こういったものを進めていくことで、いわゆる持続可能な除排雪ができるんじゃないかなと、そんなふうに思います。

我々札幌市民は、1年間のうち3分の1、4か月間、雪とこうして付き合っていかなければなりません。そのためには、しっかりとした、やはり小まめな除排雪も必要ですし、やはり作業員の皆さんの様々な働く中での条件、また状況を改善していかなければならないと思います。

雪対策室の皆さん、そして建設局の皆さんには、これからもより一層頑張ってくださいながら、我々も一緒になって、この冬の除排雪の円滑

な取組を進めていきたいと思いますので、これからもよろしくお願いします。

●**かんの太一委員長** 以上で、第1項 土木総務費等の質疑を終了いたします。

ここで、およそ20分間、委員会を休憩いたします。

休 憩 午後3時34分

再 開 午後3時55分

●**松井隆文副委員長** 委員会を再開いたします。

次に、第6項 公園緑化費のうち、建設局関係分について質疑を行います。

●**森 基誉則委員** 私からは大きく一つ、森林環境譲与税と森林経営管理制度の進捗について伺います。

まず、この森林環境譲与税ですけれども、森林整備及び森林整備を促進する施策に活用するものとして、森林環境税を国民1人当たり1,000円徴収し、国から自治体に譲与される財源です。2024年度からの税徴収に先立ち、2019年度から市町村及び都道府県に譲与が開始されました。

他方、森林経営管理制度は、間伐等の適切な経営管理ができない私有林に対し、市町村に、その経営管理を委託できる新たな仕組みとして、同じく2019年度に創設されたものです。

先月策定された札幌市森づくり基本方針で、森林の将来像として掲げた、保全された天然林及び健全な人工林を実現するためには、これらの制度の活用が重要であると、我が会派は本市の取組状況を注視してきました。

去年の第3回定例市議会決算特別委員会で、取組の進捗について尋ねたところ、森林環境譲与税における2024年度の見通しは、中央区複合庁舎建て替えの活用等により、当年度の譲与額に加え、これまで基金に積み立ててきた譲与税を全て活用できるとの答弁がありました。また、森林経営管理制度における2023年度の実績は、私有林の所有

者から市に森林整備を委託することを告示する経営管理権集積計画を策定するなど、現地確認を合計84筆行ったとのことでした。

そこで最初の質問です。森林環境譲与税における2025年度の予算案の内訳について、あわせて、森林経営管理制度における2024年度の実績について伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 森林環境譲与税における2025年度の予算案の内訳、それと、森林経営管理制度における2024年度の実績についてお答えいたします。

森林環境譲与税における2025年度の予算案の内訳につきましては、譲与額は約3億5,000万円でありまして、事業額は約2億3,000万円で、基金への積立ては約1億2,000万円で計上しております。事業額の内訳としましては、森林整備が約1億1,000万円、木材利用が約1億円、普及啓発や担い手対策、市の体制確保といったことが約1,000万円となっております。

次に、森林経営管理制度における2024年度の実績につきましては、新たな経営管理権集積計画の策定に向け、有識者への意見を伺う等の準備を進めておりまして、2025年度での策定を目指す考えでございます。

また、経営管理権集積計画を2021年度に策定しました小別沢地区、そして2023年度に策定しました小金湯地区、この2地区につきましては、森林整備やその調査を実施しております。

●森 基誉則委員 まずは現状の確認をさせていただきます。ありがとうございます。

3億5,000万円ということで、森林環境譲与税については、一番の目的である森林整備はもちろんですが、これまで活用額が大きくなかった普及啓発や担い手対策、市の体制確保、さらなる積極的な活用を今後検討していくべきだと考えています。森林経営管理制度については、市内には間伐遅れの私有林が多くあり、森林の公益的機能が低下している状況であることから、毎年着実に経営管理権集積計画を策定し、森林の公益的機

能を発揮させていくことが重要と考えます。

札幌市の森林整備や、木材利用の基本的な考えを示した札幌市森づくり基本方針が策定されたことも踏まえ、森林施策の取組について、より一層強化していかなければなりません。

そこで質問です。森林施策の取組についてどのように進めていく考えなのか、伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 森林施策の取組についてお答えいたします。

森林施策の取組に当たりましては、これまで北海道などからの技術支援を受けながら知見を高めまして、方針策定や事業構築などを進めてきたところでございます。今後は、例えば経営管理権集積計画を新たに策定するために必要な事業計画、森林調査、そして所有者の意向確認から交渉までを包括的に外部委託するなどして、さらなる事務の効率化にも努めまして、森林施策の取組を一層進めてまいりたいと考えております。

●森 基誉則委員 去年の決特に引き続き、森林環境譲与税及び森林経営管理制度、それぞれの進捗、さらには、森づくり基本方針に関して聞かせていただきました。

去年の質問時、要望という形で、私のほうから森づくり基本方針策定が札幌市の森林行政の飛躍の契機になることを期待すると声を大にして言わせてもらいましたが、それから半年、その大きな期待はいささかも変化しておりません。

ようやく先月、札幌市森づくり基本方針策定にまで至ったわけですから、今後は、今日は財政局の菊地課長も来てくれておりますけれども、財政局ともしっかりと連携を深めまして、地域林政アドバイザー制度の活用など、マンパワーの拡充と質の向上も積極的に図っていただきたいと思います。引き続き、我が会派としては、長期的になると思いますが、本市の森林行政を、危機感を持って注視していきます。

●福田浩太郎委員 ただいまも森林政策全般について質疑がございましたけれども、私からは木材利用について、森委員に倣ってテンポよく質問

させていただきたいというふうに思います。

我が会派では、令和6年第2回並びに第3回定例会代表質問において、木材の地域内循環や木育について取り上げてまいりました。

市からの答弁を通じて、木材の地域内循環が進む結果、森林整備が進み、また、二酸化炭素を吸収した木材が建築物等に使用され、炭素固定につながることを改めて確認をしたところでございます。

そして、先月2月には、森林整備や木材利用に関する本市の基本的な考えを示す札幌市森づくり基本方針が策定をされましたが、これによって、今後、建築物の道産木材の利用や木育など、木材利用に関する新たな取組が進んでいくと期待しております。また、これまで進めてきた市有施設の道産木材の利用について、着実に進めていく必要がございます。

我が会派では、令和6年第4回定例会建設委員会において、令和5年度までにおける森林環境譲与税を活用して、道産木材を利用して行ってきた市有施設の実績について質問をいたしました。答弁では、33の施設で道産木材が利用されたと報告があり、その中でも、さとらんどの木製遊具など、市民への普及啓発につながった事例があることが分かりました。このように、市民の目に触れる施設や主要な部材などに道産木材を活用することで、市民への普及啓発につなげていくことは重要と考えるところでございます。

そこで質問ですが、令和6年度の道産木材の普及啓発につながる具体的な活用事例について、お伺いいたします。

●鈴木みどりの管理担当部長 令和6年度の道産木材の普及啓発につながる活用事例についてお答えいたします。

令和6年度につきましても、学校など、様々な施設で道産木材が活用されておりまして、そのうち普及啓発につながる事例といたしましては、中央区複合庁舎と義務教育学校定山溪学園が挙げられます。

中央区複合庁舎につきましては、床や壁、カウンターなどに道産木材が活用され、手続などを目的に訪れる多くの来訪者の目に触れることから、普及啓発につながるものと考えます。

定山溪学園につきましては、道産木材の中でも白旗山都市環境林から生産された市産材が柱などの構造材に活用されております。学校生活を通じまして、子どもたちが直接見て触れることにより、木育の効果が生まれるものと考えます。また、学校敷地内には郷土博物館も併せて建設されたことから、地元の方をはじめ、多くの市民の方に、市産材を含む道産木材について知っていただく機会になるものと期待しております。

●福田浩太郎委員 中央区複合庁舎をはじめ、令和6年度も普及啓発につながっていく道産木材の活用事例があることが分かりました。

また、義務教育学校定山溪学園については、白旗山都市環境林産の市産材、すなわち、白旗山産材が使われたとのことでございます。この白旗山産材につきましては、昨年12月にオープンしたエア・ウォーター北海道株式会社の施設、エア・ウォーターの森についても、1階の構造材に活用をされているところでございます。この二つの事例から、白旗山産材は大型建築物にも利用できる品質であることが実証されたと言えると思います。

また、白旗山都市環境林はまとまった人工林を有するため、一定の木材量を生産できる点も着目すべきであります。木材の地域内循環を進めるために、白旗山都市環境林からの木材生産は、量、質、双方の視点から重要であると考えます。

そこで質問ですが、白旗山都市環境林において、木材の生産量や品質の確保についてどのように取り組んでいくのか、お伺いいたします。

●鈴木みどりの管理担当部長 白旗山における木材の生産量や品質確保についてお答えいたします。

白旗山都市環境林では現在、年間約6,000立方メートルの木材を生産しておりまして、市産材の

供給の点で重要な位置づけであると考えております。生産量の確保につきましては、木を一斉に切って木材を大量に生産するのではなく、将来にわたり、毎年安定した量の木材を生産できるよう、持続可能な計画を立てます。

また、品質の確保につきましては、太く真っすぐな木を育てるため、適切な時期に適切な間伐を行うなどしまして、量、質ともに確保した木材生産に取り組んでまいりたいと考えております。

●**福田浩太郎委員** 白旗山都市環境林において、木材の生産量、年6,000立米ということでございます。また、安定的な計画を立てるということでございました。また、品質については、しっかりとした間伐を行うということで、量、質を確保する取組が進められていることを承知いたしました。こういった供給面の対策のほか、公共施設への活用、市民への普及啓発など、道産木材の利用促進については様々な取組を進めていく必要がございます。

その中でも、最後に、民間建築物における道産木材の利用促進についても伺いたします。民間建築物は、建築される数や1棟当たりの使用する木材の量が多いことから、木材産業全体が活性化するためには民間建築物における道産木材の利用促進が重要であると考えます。

例えば、今取り組んでいる公共建築物における道産木材の利用促進の流れを、店舗や事務所、ビルなど、非住宅の民間建築物の利用促進の取組に生かすことはできないでしょうか。都心のビルをはじめ、非住宅建築物の建て替えが進む今こそ、取組を開始する好機であると感じるところでございます。札幌市森づくり基本計画に基づく本格的な取組については、これから検討していくというふうに思いますが、まずはできることから進めるべきと考えます。

そこで最後にお尋ねをいたします。民間の非住宅建築物における道産木材の利用促進についてどのように取り組んでいくのか、伺いたします。

●**鈴木みどりの管理担当部長** 民間の非住宅建築物における道産木材の利用促進についてお答えいたします。

民間の非住宅建築物における利用を促進するために、まずできることといたしましては、公共建築物における活用事例を、市民だけではなく建築業界などへ積極的にPRすることが挙げられます。

これまでも、研修会での事例発表や業界雑誌への寄稿などを行ってきたところでありまして、こういった取組を今後も継続したいと考えております。さらに、道産木材を使用した建築物を広く周知する目的で、北海道が進める、HOKKAIDO WOOD BUILDINGという制度への登録も始める予定でございます。このほか、白旗山産材が建築物に使用された事例について広報するなど、民間の非住宅建築物における道産木材の利用促進につながる取組について検討してまいりたいと考えております。

●**福田浩太郎委員** しっかりとしたPR、そして、北海道が取り組むHOKKAIDO WOOD BUILDINGについても協力をしていくということで、非住宅建築物について、まずは利用促進に努めていくということで理解をいたしました。

先ほど、最後のほうにもありましたけれども、民間建築物における道産木材の利用促進、重要であるというふうに私どもは思っておりますので、住宅についても、よい商品が提供できるように、例えば札幌ブランドの構築なども民間事業者と協議をして検討してはどうかと考えるところでございます。

また、加えて、普及啓発は重要でございます。北区では、生まれてきてくれた子どもたちに感謝の思いを届けようと、木のおもちゃをプレゼントする事業を行っていますし、また、みどりの推進部としても、地域産木材を使い、小学校の図工の授業に用いる木工用の教材を制作し、提供をしております。こうした将来に向けた普及啓発によ

り、地域材への理解を深め、利用を促進し、地域木材製品の開発の後押しをしていただくことも求めたいというふうに思います。

結果、札幌市における炭素固定につながるということを踏まえ、今後も様々な取組を進めていただくことを求めて、質問を終わります。

●小形香織委員 私からは、白旗山の皆伐による森林整備手法と環境の保全について質問したいと思います。

昨年12月6日の建設委員会で、本市の森づくり基本方針案、これを審議した際、白旗山の皆伐についての質疑もございました。ここは、もともと大正時代から木材生産のために針葉樹を植えて、育てて、皆伐を実施してきた森林だということで、人工林の約4割が、1990年以降は一度も整備を行っていない、間伐遅れの状態であると。そして、この人工林では、間伐や、木を全て切って収穫する皆伐などの森林整備を進めていく必要があるということで、この建設委員会の中でご説明がありました。同時に、白旗山は都市環境林でありまして、地元の人をはじめ、多くの市民がこの白旗山を散歩したり、あるいは軽いハイキングなどをして、樹木や、虫だとか、鳥だとか、そういうものと親しみ、自然を観察できる触れ合いの場所ともなっております。健全な人工林にしようという、その目的や必要性というのは私もよく分かりますけれども、一斉にエリアを切ってしまう、この皆伐という手法に驚く市民が多いということも、また私はよく理解できるんです。実は私、中央区に住んでおりますけれども、地域を回りました、この白旗山の皆伐のことが新聞報道されたのを読んだ方々から、地元区民から、数件の意見や、何で全部切ってしまったんだというような疑問もお聞きしているものですから、このたび、質問させていただきたいと思っておりました。

この白旗山というのは、2022年ぐらいから試験的に伐採整備を始めたというふうに聞いておりますけれども、皆伐というのは、いつ、どの程度の面積で行ってきたのか、皆伐という森林整備手法

に対する本市の考え方も含めて、まず、その皆伐について伺いたいと思います。

●鈴木みどりの管理担当部長 白旗山の皆伐の実績、それから、皆伐に対する考え方をお答えいたします。

まず、皆伐の実績といたしましては、白旗山都市環境林が約1,000ヘクタールありますので、そのうちの、2022年度に2ヘクタール、それから、2023年度に10ヘクタール、そして、今年度の2024年度に17ヘクタールを実施しております。皆伐という森林整備手法につきましては、木材生産を行う林業において一般的でありまして、札幌市としては、担い手不足が深刻な林業界において、効率的に、かつ安全に施業できる手法として重要であると考えているところでございます。

●小形香織委員 2ヘクタール、10ヘクタール、17ヘクタールと、3年間でそれぐらいずつやってきたということでありました。

大きな面積を一度に全部切るというのが皆伐という手法でありますけれども、森林が整備されていく過程の一つとしては大事なところなのかもしれないけれども、同時に、一斉に伐採してしまうということに関連して、そうすれば、私は生態系に対しても影響があるのではないかと考えますけれども、皆伐をすることによる生態系への影響についてどうお考えか、伺いたいと思います。

●鈴木みどりの管理担当部長 皆伐による生態系の影響についてお答えいたします。

札幌市におきましては、生物多様性などの森林の公益的機能を確保するため、北海道が森林施業の標準的な方法を定める石狩空知地域森林計画、これに即して1か所当たりの皆伐規模を20ヘクタール以下と定めております。

さらには、皆伐であっても、全ての木を切らず、少しの木を残すことで、鳥や虫の生息地を維持する保持林業という手法を全国でも先駆けて取り入れているところでございます。

また、皆伐は人工林を対象として行うものであり、既存の天然林や河畔林等は保全しておりま

して、生態系への影響に配慮していると考えております。

●小形香織委員 森林整備計画というものが北海道の標準であって、それに即してやっているということでありました。

同時に、私も森林整備計画を見ましたが、この整備計画の中の二つ目に、森林の整備に関する事項というのがありまして、アからイから、いろいろ書いてあり、その後、その他必要な事項というところで、アからカまで書いてございますけれども、その中のオという項には、特色ある森林景観や野生生物の生息・生育環境の保存に配慮した伐採を行うこととします。特に、クマゲラ、シマフクロウ及びクマタカ等の希少鳥類等について、営巣木が確認された場合、その営巣木の位置や営巣期間等に配慮しということが書かれてございます。

報道によりまして、あるいはそのこの団体のホームページを見ますと、昨年11月18日に、野鳥の愛好団体のところから、白旗山の伐採に関して、本市に要望が出されたというふうに報道がございました。

その中で、白旗山周辺には希少鳥類であるクマゲラが生息していることが、この野鳥の愛好団体の調査で確認されているということが語られておりました。そういうことで言いますと、当然、この森林整備計画に基づいて必要な配慮というのをしていかなければならないと思いますけれども、本市は、このたびの2022年から始めた皆伐の前に、希少鳥類など、配慮すべき生物が生息しているのかどうかという調査を実施されたのかどうか、伺いたいと思います。

●鈴木みどりの管理担当部長 皆伐前における希少鳥類など、配慮すべき生物の調査ということについてお答えいたします。

白旗山都市環境林におきまして、希少鳥類であるクマゲラが生息していることについては、札幌市が野鳥愛好団体に委託した業務におきまして、白旗山都市環境林内で、観察結果について報

告をいただいているところでありますが、これまで皆伐地において、施業の際に営巣木は確認されておられません。なお、希少鳥類につきまして、営巣木が確認された場合には、その営巣木の位置や営巣期間等に配慮して、整備を進めていきます。

●小形香織委員 つまり、調査はされたのだというふうに理解してよろしいでしょうか。

●鈴木みどりの管理担当部長 野鳥の会とか愛好会がしたようなしっかりとした調査まではしておりませんが、我々の職員などが現場に行ったときに、目視の調査はやっております。

●小形香織委員 目視あるいは野鳥愛好団体の観察などによってということなのだと思います。

私、まず林野庁北海道森林管理局が出していますクマゲラ生息森林の取扱い方針、これを2006年に出していますけれども、この中には、営巣木はもちろん保護しなさいということが書いてありますけれども、そのほか干渉区域ではこうしなさいとか、こういうことがいろいろ書いてあって、クマゲラというのは、行動範囲がいろいろ、もちろん鳥ですからいろいろありますけれども、おおむね営巣木から1,000メートルぐらいの範囲というのは主として採餌区域となるほか、営巣候補地でもあることから、区域内の森林施業に当たっては、営巣木保護区域及び干渉区域に準じて営巣候補及び採餌木の補助に努めなさいよということが書かれていたわけなんです。

今の部長のご答弁は、クマゲラの営巣木は確認できなかったということでありまして、それはつまり、巣のある木は確認できなかったというだけでありまして、クマゲラはすんでいるわけですよ。それは、その野鳥愛好団体もそのことをおっしゃっているわけですね。ですから、やはり詳細な専門的な調査というのをきちんとすべきでありますし、これだけクマゲラのことを林野庁が取扱い方針まで書いて出しているということは、どういうことなのかと言いますと、今クマゲラは生態系の重要な位置にある、つまり、比較的少ない生物量ながら、生態系への大きな影響を与える生

物種だと、キーストーン種であるということから、このクマゲラが生息している場合には、よく、こういう取扱いを下さいよということが書かれているわけです。

確かに、森林整備計画にあるような、20ヘクタールを超えないような皆伐をするという点で、先ほどご説明があったように、ある程度のエリアを少しずつやっておられたんだろうというふうには思うんですけども、やはりクマゲラが生息しているという、あるいは姿が見られたんだという場合は、環境に対する十分な配慮が必要なわけで、やはりこれだけ細かく規定しているということは、つまりクマゲラの生態系に影響があるから規定をしているのではないかと思うときに、本市のこのたびの皆伐に対する影響ということに、少し認識がちょっと甘かったところがあったのではないかというふうに思っております。

今後も、白旗山の人工林として整備すべきエリアということで、冒頭にも申し上げましたが、皆伐し、植樹をし、間伐しながら樹木に太陽光が当たるように育て、また木材に、林業に適した大きさになったら皆伐するという、こういうやり方を繰り返していくんだというふうにおっしゃっておりますけれども、やはり、このような希少鳥類が生息している、あるいは大きな幹の木があるという場合には、やはり守るべき、配慮すべきことがあるのではないかというふうに私は思うんですけども、この点は、今後何か対処方針をお持ちなのかどうか伺いたいと思います。

●鈴木みどりの管理担当部長 守るべき樹木などの対処方針、そういったものがあるかというご質問でございます。

まず、白旗山全体を通して、人工林とか、ほかにも天然林とか河畔林等がございます、天然林や河畔林につきましては、まずは、保全するということになっていきますので、希少鳥類の生息に必要な樹木は残りますし、天然林のほうというのは、大きい木、大径木も残されるということで、一定程度の鳥類のほうの保全に貢献する

のではないかなというふうに思います。

それから、人工林、実際に皆伐するところになりますけども、こちらのほうにつきましては、先ほども少し申しましたように、保持林業を進めるということで、比較的太い木を中心に残していくような取組になろうかと思っておりますので、希少鳥類を含む生物多様性に配慮していくことになろうかと思っております。なお、営巣木というのは、鳥に関しましては、例えば4月、5月、6月というふうに、一定期間決まっておりますので、その木だけでなく、その周りにも皆伐すると影響を及ぼしますので、そういった時期を外すなど、そういった取組も考えておりますので、これからの取組に取り入れていきたいというふうに考えております。

●小形香織委員 白旗山の歴史的な経緯を踏まえれば、確かに林業を始めようということで、ここに人工的に植えられて、植樹から伐採を繰り返すというやり方で進めてきたということでありますから、私、1990年以降、手が入っていなかった、健全にしなければならないという白旗山を、これから森林整備していくということそのものは必要なことだというふうに思っております。しかし、その皆伐というやり方については、やはり時期もいろいろ考える必要もありますし、生物多様性をどう守っていくかという点では少し難があるような感じもしております。先ほども申し上げましたが、とりわけ、その希少鳥類と言われている希少種のものがあるかないかというのは、皆伐を始める前にきちんとした調査をしていただきたいし、その結果、何か影響がありそうなきには、先ほどのような、時期をずらす、あるいはエリアを変えるなどをしていただきたいと思いますと思っております。

また、一斉に木がなくなってしまうので、市民はやはり結構ショックを受けてその姿を見るわけですから、やはりそのことに対しては、既に始められておりますけれども、看板の設置などは進めていただくと同時に、この木を切ることがど

ういうことにつながっていくのか、単に林業として必要だというだけではなくて、森そのものが、きちんと健全な森になっていくために必要なのだということも含めた啓発というのか、そういうものが必要だろうというふうに思っております。

それから、もう一つ思っていることは、林業で、一般的、効率的な手法が皆伐なんだというふうにおっしゃいましたけれども、確かに効率的かもしれませんが、同時に皆伐はしないやり方、林業もあります。自伐型林業、自分で切ることができる分だけを切って、そして森林を整備しながら林業をされていくという、こういう自伐型林業を育成していく、普及していくということなども中心的に広めていただいて、できるだけ、皆伐を避けるような森林整備をしていただく努力をお願いいたしまして、質問を終わりたいと思います。

●伴 良隆委員 私は2点、大通公園に隣接する歩道について、それから、街路樹について伺ってまいります。

大通公園に関しましては、私も何度か質問させていただいています。この大通公園のちょうど両端、両脇、ここに、人が1人分が通れる歩道があり、あれは一応道路なんですよ。ここが、残念ながら利活用されていないといいましょうか、現状は、当初は自転車、そして今は自動二輪車ということで使われているような状況だということでした。

大通公園に関しましては、当初から、本当にイベント会場になっているんじゃないかというふうな危惧もあったり、緑が大切にされていないような状況、インバウンドの方々も含めて、本当に大通公園はこのままでいいのかということで、今回、代表質問も自民党からさせていただいておりますけれども、本当に素晴らしいご答弁をいただいたところで、副市長ありがとうございます。

やはり公園は公園ならではの緑というものの、憩いがありますので、このものに対して周りが調和をしていくという、この順序をしっかり遵守し

ていただきたいという意味では、素晴らしいご答弁いただいたなというふうに思っております。

そういう中に、この両端が、この道路、歩道がこんな状況であるのはということで、当初から私は懸念を持っておりましたけれども、質問させていただいて、令和4年4月には放置自転車の禁止区域の指定をしていただいて、周辺の駐輪場のほうに誘導をしていただいたところでした。

ただ、残すところ、自動二輪車が残ってしまって、この是正を2年ほど前に、今日お越しの佐藤交通施設担当課長にお願いをしまして、彼も部下と一緒に暑い中、本当に市民への対応、ご苦労いただきましたけれども、一生懸命やっていたということでございます。今日は小林総合交通計画部長も、ご出席ありがとうございます。

それで、大通公園につきまして、この道路の両端をどうしていくかということをして令和6年の予算特別委員会で伺いました。十分に利活用されていないという課題、これについては大通公園と一体的に検討していくことが重要であるということで、有識者による第3回検討会でも取り上げるといったご答弁いただいて、全6回開催されて、今年の1月に最終回が開催されたということで聞いております。

そこで質問であります、大通公園・中島公園のあり方検討会において、公園に隣接する歩道部分について、有識者からどのようなご発言があったのか。また、議論を踏まえて、成果では、歩道部分はどのように整理していくのかということになったのか伺います。

●高橋みどりの推進部長 有識者会議における検討結果についてお答えいたします。

委員からもありましたとおり、大通公園・中島公園のあり方検討会は、令和5年度から6年度にかけて計6回開催し、今年1月に成果の取りまとめを行ったところでございます。

このうち、当該歩道部分に関しましては、第3回の検討会において、沿道と連携したみどりの

軸の強化というテーマの中で議論を行いました。

各委員からは、ここを道路歩道と認識している人は少ないのではないか、公園が道路空間に対して裏を向けている状態は好ましくない、歩道部分だけでなく、道路空間全体のことを考えるべきなどの意見をいただきました。

これら意見を踏まえまして、このたび取りまとめました大通公園のあり方では、公園に隣接した2メートル歩道部分は、良好な通行空間を確保した上で、周辺街区との一体感を醸成するしつらえを検討すると位置づけたところでございます。

●伴 良隆委員 検討会では、そういった認識であるということでした。

先ほど藤田委員が、放置自転車の件をご質問されましたけれども、あくまで大通公園はどうあるべきかという視点です。両脇は、これは道路であります。そして、そこに放置自転車、これは自転車と、そして、自動二輪車ということで、これはそれぞれセクションが分かれてしまう、これは仕方がないんですけども、今のご答弁のとおり、この道路の部分、大通公園との一体も含めてどうあるべきかといったことを緑部門の高橋部長からご答弁いただいたところでございます。

では、今度は、今日出席要請をさせていただいた小林部長に伺ってまいります。

先ほど申したように、佐藤課長ほか皆さん、本当に暑い中、市民とも少し、なかなか会話も難しい中で、警察の方に対しても真摯な姿勢を見せていただいたというふうに思っております。

両脇の道路が、皆さんご承知の上でしょうが、ああいう状態と言いますけれども、ああいう状態でいると、止めるほうからすると、知らなかったというところから、どうせ使っていないんだからいいじゃないとか、そんなような声も聞こえそうでございます。なので、ああいう造りをしていこうが悪いとまでは言われる筋合いもないんですけども、やはりそういう状況にあるというふうなことをどう是正していくかと、ここをしっかりと市がやらないと、なかなか北海道警察も動か

ないというふうに僕は思ったので、当初、私も一緒に行きましたけども、その辺のところを我々が姿勢を示していくというふうなことが大事なのかなというふうに思っております。

そこで、振り返りまして、令和6年、予算特別委員会の答弁では、引き続き警察とも連携しながら、啓発等の取組を拡大しつつ、さらなる対策も検討していくと、こういったことでございましたので、伺いたいと思います。

大通公園に隣接する歩道部分における自動二輪車の駐車について、改めてこれまでの対応とその結果及び今後の対応について伺います。

●小林まちづくり政策局総合交通計画部長 私から、自動二輪車の駐車対策についてご回答いたします。

大通公園に隣接した歩道における自動二輪車の駐車対策については、令和4年度より注意喚起の看板設置や、駐車車両への貼り紙設置、中央警察署と連携した街頭啓発活動などを実施してきたところでございます。

今年度は、対策の範囲を西1丁目から西7丁目までの7丁間に拡大し、自動二輪車の利用が増え始める4月から6月にかけて、6回にわたる街頭啓発活動を実施し、延べ66台の駐車車両への貼り紙設置を行ったところでございます。

これまでの取組においては、街頭啓発活動の時間帯は駐車がほとんど見られないなどの一定の効果があつたものの、日常的に駐車が続いている車両も一定数見受けられることから、さらなる対策が必要と考えているところでございます。

このため、来年度は西2丁目、3丁目の歩道の両端へ車止め柵を設置し、自動二輪車の進入を難しくする対策や、一部歩道をアスファルトで舗装し、歩道と認識しやすくする取組などを行い、良好な通行空間を確保し、今後の検討につなげてまいりたいと考えております。

●伴 良隆委員 だんだんにソフトな対策から、今、ハードな部分まで入ってきました。柵を設けて自動二輪が入りにくくするとか、人の動き

を対象にするという意味でありまして、また見栄えとしても、アスファルト舗装といったことも行っていくということでお話になりました。

こういった取組を地道にやっていく中で、先ほどありましたけど、この自動二輪車、いたちごっこもありますけども、毎回止めるような方々に対しましては、今度はレベルを上げていかなきゃいけないというふうなことも予想がされるとでございます。

いずれにしても、本当に地道に取り組んでいただいていること、迅速にということでやっていただきましたけれども、本当に心から感謝しております。

そういったことは本当に大通公園ありきの部分でもございますので、すみませんけれども、引き続きご協力いただきたいんですが、大通公園の話に元に戻したいというふうに思います。

今後のこの大通公園、先ほど、最初に副市長のご答弁のお話もさせていただきましたけれども、大通公園、この両脇の道路一体となって、その空間として整備をされていくと、利活用されていくと、この緑の空間、憩いの空間として、しっかりと使っていただきたいというふうに思いますけれども、これは道路部門にも了解を得て質問をさせていただいておりますので、改めて高橋部長に伺いますが、大通公園のあり方を策定した後、大通公園と隣接する歩道部分については、今後はどうに検討を進めていくのか伺います。

●高橋みどりの推進部長 今後の進め方についてお答えいたします。

次年度からは、この策定したあり方、これを踏まえまして、具体的な施設の配置や規模などについて検討を進めていく予定でございます。

この中で、当該歩道部分につきましては、公園と一体的な施設計画を考えておりまして、これにより、将来にわたっても、自動二輪車や自転車が放置駐車されない場所となることを目指していく考えでございます。

具体的には、歩行者が往来しやすい路面の整

備や、歩道に面したベンチの設置などにより、公園と沿道をつなぐ魅力ある歩行空間となるように検討をしてみたいと考えております。

●伴 良隆委員 本当に、引き続き、大通公園のために、ぜひこの両脇の道路、各セクションごとにご協力をいただきながら、また警察機関のご理解もいただきながら、皆さん方のお力で、何とか大通公園のあり方、これを未来に、これは副市長の答弁ですが、未来に引き継いでいただきたいというふうに思います。

それでは街路樹についての質問に移りたいと思います。

街路樹、少なくとも私は、市民からのクレーム、いろんなお声に関しましては、肌感覚ですけども、雪関係、これは冬期ですけども、ふだんは、荻田局長にご協力いただきましたけど、生活道路の関係ですね、これも予算を増やしていただきました。そして、この街路樹が、物すごく今、耳に届いています。いろんなクレームなり、どうしたらいいかというご相談なりです。もちろん、緑を大切にという声もありますけれども。

それで、私、令和5年の決算特別委員会で取り上げさせていただいて、何とかしてほしいというのは、それは土木センターとか、やっていますけども、これは根本的に解決を図っていかないと、もうずっとこれ、市議会議員の皆さん方もそうですし、市役所も大変だなというふうに思ったものですから、これは計画をしっかりとつくるなり、見直してほしいというふうな話をさせていただきました。

札幌市街路樹基本方針、これ見直しますとといったご答弁を、目の前にいる鈴木部長にご答弁をいただいたところでございます。

ただ、先ほどの大通公園の緑の話も申し上げましたけれども、この緑、札幌市の緑、市民意識調査にも緑が好きだということが札幌らしさだというふうなこともありますので、その辺の誤解のないように確認をしていきたいというふうに思いますけれども、札幌市における都市の緑というこ

とについては、そもそもどういう概念をお持ちなのか、この辺のところ、まず最初に確認したいと思います。

●鈴木みどりの管理担当部長 都市の緑についてということでお答えいたします。

札幌市は、令和2年に策定しました第4次札幌市みどりの基本計画で、基本理念を持続可能なグリーンシティさっぽろとしまして、みどりを知り・守り・つくり・活かし、新たな価値を生み出し、まちの魅力を高めることを目指しております。

また、みどりの都市の将来像につきましては、五感を通じて感じられるみどりが保全・創出され、都市の魅力を高めていると掲げまして、そのための目標を公園などのみどりで都市の安全・安心を高め、うるおいや賑わいを創出していくこととして、みどりを守り育てることとしております。

大通公園や中島公園などの大規模公園や地域の身近な公園のほか、イチョウ並木で有名な北3条通などの街路樹といった都市の緑につきましては、大切な市民の財産であると認識しておりまして、次世代へしっかりと継承すべきものと考えております。

●伴 良隆委員 今、鈴木部長からご答弁いただいたことは、これがあくまでみどりの基本計画の中での大上段の話だと思うんですよ。ところが、生活者の目線になると、目の前にある木というのが、落ち葉はひどいとか、虫が出るとか、しまいには小鳥がうるさいという話になっていくわけです。

これが生活者の目線になっていて、要は、当時幼木だったものが、早期に成熟するような木を植えていただいたということはあったんですけども、これが大きくなって、いわゆる生活に悪さをするようになっていったと。これも切ない話ですけど、木を一生懸命育ててみたら、その人からもう要らないと言われる、切れと言われるのもかわいそうだなと本当に思いますけれども、ただ、

やっぱり生活って大事ですから、今、お話あったように、都市の緑といったことに関しまして、今のご答弁のとおり、私もそういうふうに思います。

ところが、先ほどのように様々な市民の声、木を切ってくれとか、落ち葉を何とかせいという話、そういったお話が非常に多い中でございます。やはり街路樹の撤去ということは、これはやむを得ない部分にございます。

そこで、質問ですが、街路樹を撤去すること、これ自体は、みどりの基本計画と矛盾はないのか確認いたします。

●鈴木みどりの管理担当部長 街路樹を撤去することが、みどりの基本計画と矛盾がないかということでございますが、街路樹が老齢化し、危険な場合や通行の支障になる場合などには、市民の安全性、それから機能性を確保するために、街路樹の撤去を行っております。

したがって、快適な生活環境を形成するために、必要に応じて街路樹を撤去することは、みどりの基本計画に沿った取組であり、今後も街路樹が適切に管理され、安全、安心な都市になることを目指してまいりたいと思います。

●伴 良隆委員 市民から問合せがあったときに、私もなるべく切らないような選択をお願いしております。

がっちりした剪定なんかもございます、ほとんど丸裸みたいな状況で、かわいそうだなと思うんですけども、切られるよりはまだいいかなと。ただ、非常に狭い歩道に根を生やして、太くなってとなると、それこそ本当にノンバリアフリーというふうなことになりますので、この辺のところは、やはり生活者のためにやらないといけない剪定なり、それから、切るといったことも選択肢にあるのかなというふうに思います。

それでは伺いますけれども、矛盾は必ずしもしていないといったご答弁でありますけれども、街路樹の種類の変更や、狭い道路の街路樹の撤去について、この取組の検証結果について伺いたい

と思います。

●鈴木みどりの管理担当部長　取組の検証結果についてお答えします。札幌市では、街路樹の種類の変更や、狭い歩道の街路樹の撤去といった街路樹の改善、これを、これまで年間約30路線で実施しまして、昨年度末時点で、約260路線において取組を進めてきたところでございます。

そこで、取組を検証するために、昨年7月に、無作為抽出した18歳以上の市民1,500名を対象にアンケートを実施し、510名の方から回答がございました。

その結果、8割以上の方から、街路樹の改善は望ましい取組であるとの回答をいただいております。

また、街路樹を維持管理している業者にもアンケートを実施しておりまして、同様に望ましい取組であると評価を得ているところでございます。

このように、街路樹の改善は高い評価を得ている取組であることから、この取組を一層推進する必要があると考えております。

●伴　良隆委員　木の種類ということも、当初は工夫していただいたものの、先ほどのような弊害というんでしょうか、そういったものも出てきている中で、様々な、早期に成長するような、ニセアカシアなどの、そういったものなんかも含めて検証をしていただいたところでございます。

一定程度、大方評価を得ているといったことがございます。

確かに、緑というのは非常に大切でありますけれども、生活を脅かしてまでそれをということにはならないので、あとは、どうやって維持管理をしていくかという部分になろうかというふうに思います。

ただ、これはきれいごとではございませんので、じゃあ、どういうふうに土木センターにお願いしていくかということにはなるんですけども、全てができないというのは、まず人手の問題もございます。木を切っていただける業者の方々の問

題もあるし、それを賄うためのお金の問題もございます。ですから、これは言ってみれば、先ほど雪の話にもありましたけれども、木を切る人がいないのにとということもあるし、お金がないのにとということもあるかもしれません。

しかし、鈴木部長が今おっしゃっていただいた、検証したからには、順繰りにきちんとやっていただかなければいけない。

ただ、僕はある程度、やっぱり量を増やしていくということはお金をつけて、そして人を雇っていただいて、この計画ができたときには、長い目で経営計画も練ってもらって、業者さんが、そして、きちんと順繰りに木をしっかりと切るものは切っていく。あるいは植え替えて、ゆっくりと育つような木を育てていただくと、そういったこと。この循環をしていくためには、やはり基本の予算だけでは足りないというふうに思っております。

これは無駄な投資ではございません。生活は既に困っている方もいます。そういう意味では、何でも切ればいいというわけじゃないんですが、この取組を、やっぱりスピード感を持って計画を進めていただくには、計画をしっかりとつくって、そして、そこに基本の予算だけじゃなくて、予算がついて、そして、それが土木センターのほうに回っていきながら、私たちが受けるクレームに対しても早期に対応ができると、こういう好循環が出てくるということで、納税者は理解するというふうに思っております。今日は菊地財政課長もいらっしゃっていますので、これは費用便益が非常に高いというふうに考えております。

皆さん方、議員の方々の事務所にかかってくる人件費も含めて、これは本当に費用便益が高いというふうに思っております。それはちょっと言い過ぎかもしれませんが、生活者の方々も困っている方もいますし、あとは木の切り方なんだというふうに思います。どのように緑を大切に生きていくか。切り方も、非常に今は技術も発展していますので、その辺をどのようにしていくか

というふうなことのハウツーに移っていくのかなというふうに思います。

そこで、やっぱり私たちは議会でございますので、何とかせいというふうなことは乱暴ですので、まさにバイブルとも言える基本方針をどう見直していくかということを最後に確認をしていきたいと思います。

そこで伺いますが、見直しを進めている札幌市の街路樹基本方針における将来像や具体的な取組など、特に街路樹の改善については、どのように考えているのか、伺いたいというふうに思います。併せて、今後のこの計画の策定といったことをはっきりと、要点についても伺いたいというふうに思います。

●鈴木みどりの管理担当部長 街路樹基本方針における将来像や具体的な取組、それから、今後の予定についてお答えいたします。

現在、見直しを進めております札幌市街路樹基本方針では、将来像として、健やかでまちと調和した魅力ある街路樹づくりを掲げ、具体的な取組を示すとともに、計画期間である今後10年間の達成目標を定める予定でございます。

具体的な取組として、街路樹の改善につきましては、達成目標を年間35路線、10年間で350路線とし、計画的に取組を推進するよう考えております。

今後の予定としては、令和7年夏頃の方針改定を目指しておりまして、市民ニーズを捉え、寄り添いながら取組を推進し、良好な住環境づくりに努めてまいりたいと考えております。

●伴 良隆委員 最初にご答弁いただいた都市の緑、そして、緑豊かな住環境といった流れでございます。これは、やはり暮らしやすさだというふうに私は思っております。

先ほどの大通公園の緑も含めてでございますけれども、決して経済ありきではなくて、生活者、そして市民ファーストで進めていただきたいという中において、魅力アップ剪定も含めてでありますけれども、ふさわしい緑の都市ということ、

そして郊外の住宅地も含めて、守っていただきたいというふうに思います。

●篠原すみれ委員 私からは、札幌市豊平川さけ科学館について伺います。

まず、さけ科学館の現在の活動状況についてです。

当館は、サケの回帰事業を通じて、生物や自然環境の保全に関する知識の普及啓発を行い、自然の豊かな都市環境の形成に寄与することを目的として、1984年、南区に開設されました。

きっかけは、カムバックサーモン運動という市民運動で、それは、戦後の高度成長期による水質悪化により、サケの回帰が途絶えていたことに対するものでした。その運動は、テレビCMでもタイアップされるなど、社会現象とも呼べるほどで、市民の力で、本市の環境を復活させた意義のあるものと言えます。

施設は決して大きくない規模ですが、サケを中心に、札幌の自然環境と豊平川の生態系について深く学べる工夫がなされております。

運営については、2024年第4回定例市議会において、指定管理者は引き続き、公益財団法人札幌市公園緑化協会に決定したところです。

さらには、最近の大きな動きとして、2024年3月に、さけ科学館がさっぽろの動物園ステップアップ制度における準認定施設登録の第1号となりました。これは札幌市動物園条例に基づいて、生物多様性の保全や動物福祉の向上に取り組む市内の施設を認定し、広報の協力や助言などの支援を行う制度です。2023年4月から開始された制度で、現時点では準認定施設はさけ科学館のみであり、さらに上のランクと言える認定動物園や優良認定動物園に認定された施設はまだございません。

また、東白石小学校では、子どもたちに命や自然環境を大切にする心を育んでもらおうと、さけ科学館の協力の下で、児童がサケの稚魚を飼育し、豊平川に放流するという体験学習を毎年行っており、これまで40回以上実施しております。

このように、施設での展示以外にも様々な活動を行っているという話を聞いております。

そこで質問ですが、さけ科学館の現在の活動状況について伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 さけ科学館の現在の活動状況についてお答えいたします。

サケの稚魚の放流は、開館から継続して行っておりますが、現在は人工的にふ化させた個体よりも、野生のサケのほうが遺伝的に強いことから、野生のサケの保全活動に重きを置いております。

サケの保全活動としましては、産卵環境の改善や、放流魚のモニタリング調査などを行っております。

また、市内の河川において、長年、淡水魚や水生生物に関する調査研究を行っており、蓄積した成果や知見を行政機関や研究機関に提供しているところでございます。

教育活動としましては、館内での展示、解説のほか、体験放流や卵を取り出す採卵実習、市内の河川でのサケの観察会などを行っております。

このほか、カワシンジュガイなどの希少種の保全や、ウチダザリガニなどの特定外来生物の駆除など、サケに限らず、生物多様性の保全につながる活動も行っているところでございます。

●篠原すみれ委員 施設での展示以外にも、専門性の高い様々な活動をされていることが分かりました。引き続き、サケをはじめとした生物多様性の保全などの活動に期待しております。

次に、さけ科学館の入館者数について質問いたします。

さけ科学館の入館者数については、開設当初は14万人程度、現在は5万人程度と伺いました。

イベント時の利用者アンケート調査では、毎年高評価を得ているとのことですので、入館者数の減少の要因は、さけ科学館の存在やよさが、広く市民に知られていないことも一つと考えられます。

札幌出身であっても、さけ科学館のことを知

らない、名前は知っているけど行ったことはないという方が周りに多く、認知度は低い印象です。

私は昨年、子どもと一緒に当館に行きました。想像以上に専門的な雰囲気施設でしたが、気軽に生態系や自然環境の大切さを学ぶことができる素晴らしい場所であると感じました。

入館料は無料、駐車場も曜日や時期によっては無料であるにもかかわらず、これだけ市民に知られていないのは、施設のよさが市民に伝わっていないということであり、非常に残念な思いを抱きました。加えて、現在の施設やサービスが、果たして今の時代や市民のニーズに合っているものなのか気になりました。

そこで質問ですが、入館者数の減少に対する考えについて伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 入館者数の減少に対する考えについてお答えいたします。

さけ科学館では、入館者数には反映されないものの、河川での観察会や体験実習、小学校から大学までの出前授業、行政機関、民間団体によるイベントへの協力依頼は増加しております。

また、水生生物の調査研究を行っている施設は、市内にはほかにないため、大学や行政機関からの問合せへの対応や、共同研究等も実施している状況でございます。

しかしながら、開設から40年が経過し、当時のカムバックサーモン運動を知らない市民が増え、さけ科学館を訪れる機会が減少していることなどが、入館者数減少の一因になっているものと考えます。

さけ科学館は、これまで校外学習の場として活用されておりまして、今後も多くの小中学生に来館していただくため、札幌市の小学校、中学校の校長会において、さけ科学館で行っている教育活動の広報を行ったところでございます。

●篠原すみれ委員 ただいまのご答弁で、私たちに直接伝わらないところでもたくさんの需要があることが分かりました。

それらは直接、入館者数に反映されるもので

はないですけれども、実際、入館者数の減少が施設の魅力や、そして、市民の評価を表すものではないということも理解しましたが、一方で、認知度の低さは、施設の広報活動やPR不足も影響していると考えます。

施設には、Xのアカウントがあり、まめに情報発信がなされていますが、ホームページや案内のリーフレットについては、せっかく多くの新しい情報が掲載されているものの、見やすさに物足りなさを感じます。

利用料金が無料で、指定管理費と自主事業収入で運営しているため、広報にかけられる費用は限られてしまうかもしれませんが、施設のよさをしっかりとアピールさせる取組を行っていただきたいです。

札幌市内には、サンピアザ水族館や、一昨年オープンしたばかりのAOAOという水生生物を展示している施設があります。また、水生生物というジャンルにとらわれなくとも、本市が運営する様々な施設で、さけ科学館と同じように無料で楽しめる、例えば、札幌市民防災センターや札幌市水道記念館、札幌市交通資料館など、たくさんございます。それぞれ、施設の規模や特色は全く違いますが、だからこそ、このような施設と連携したイベントを行ったり、別の施設に足を伸ばしたくなるような仕掛けを施したりするのも、有効なPRの手段となるのではないのでしょうか。

そして何よりも、都市河川で野生のサケが世代をつないで回帰し、産卵することは、世界的に誇れる札幌の自然であるという唯一無二の特徴を積極的にPRすることが重要です。

その一方で、さけ科学館に求められる役割は、開設当初に比べて多様化しているとも考えられます。

そこで質問ですが、さけ科学館の今後の展望について伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 さけ科学館の今後の展望についてお答えいたします。

さけ科学館を取り巻く環境は、生物多様性の

保全や環境共生の重要性、それから、動物福祉への配慮、放流事業に対する知見など、開設時とは大きく変化しております。

開設から40年が経過し、現在の施設やサービスが、今の時代や市民のニーズに合っているものかという点も含め、位置づけや役割、機能などのさけ科学館の在り方について、関係機関などと十分協議の上、検討を進めてまいりたいと考えております。

併せて、現在のさけ科学館の認知度を高めるため、委員ご指摘の他の施設との連携したイベント、こういったことなども検討してまいりたいと考えております。

●篠原すみれ委員 開設時と状況が変わっており、今後の在り方を検討していく必要があるとのご答弁でした。

建物の老朽化に対する見直しだけではなく、今後の在り方について、しっかりと検討していただきたいです。

近年、私たちの生活の中でも、生物多様性や環境共生、動物福祉といった考え方がますます重要になってきております。

第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンに掲げる基本目標の17、身近なみどりを守り、育て、自然と共に暮らすまちや、昨年3月に策定された生物多様性さっぽろビジョンに掲げる、北の生き物と人が輝くまちさっぽろを具現化するために、さけ科学館が不可欠な施設であることは間違いありません。

また、サケをはじめとした淡水魚や水生生物に関する調査研究の成果や知見を、行政機関や研究機関等に提供しているとのことで、その専門的な見地による多方面への貢献度はすばらしいものと思います。

ほか、2013年10月に立ち上がった生物多様性さっぽろ活動拠点ネットワークの19の施設の一つであり、市内の環境関連施設との協働の取組も行っております。

先ほど、認知度が低いのではと言及した一方

でございますが、開設40周年を記念したことで、近頃、メディアで取り上げられているというふうに、そして、市民の方から頑張っている施設だねという声も私のところに届いております。

今後も引き続き、さけ科学館に注目していきたいと考えております。よりよい施設となるための検討を着実に、確実に進めていただくことを求めて、私からの質問を終わります。

●脇元繁之委員 最後ですので、森委員にならって、滑舌よくいきたいと思います。

私からは大通公園の在り方と、地域と創る公園再整備事業の大きく2点にわたって質問をさせていただきたいと思います。

まず最初に、大通公園の在り方について伺いたいします。

今年のさっぽろ雪まつり会場には、外国人観光客など約232万人が来場し、そのうちのメイン会場である大通公園には、177万人が押し寄せたと伺っております。

今年1月の有識者による大通公園を議論する検討会では、今後の大通公園のあり方が示されまして、その中で、大通公園でのイベントの種類や期間、それに、使用範囲が増えたことによって、市民が日常利用できる期間や施設、エリアの制限が広がって、市民からは、イベントで占有されている印象があるとか、イベント時には人が多くなり歩けない、休めないといった意見が出されていることが紹介されておりました。

そこで、まず最初に、大通公園において、どのようなイベントが開催されて、どのぐらいの期間、占有されているのかお伺いいたします。

●鈴木みどりの管理担当部長 大通公園におけるイベントの開催状況についてお答えいたします。

まず、大通公園でどのようなイベントが開催されているかにつきましては、大小様々なイベントが開催されており、その中でも、札幌市が主催または共催となっている大規模なイベントとしては、さっぽろ夏まつり、さっぽろ雪まつり、それ

からオータムフェストなど、1年間で11のイベントが開催されております。

次に、占有されている期間につきましては、先ほど述べた大規模イベントが開催されている丁目では、イベント開催のための設営、それから撤去、これを含めた占有期間が令和6年度で285日間となっております。

●脇元繁之委員 何と、このイベント、1年間のうち285日ということで、約8割がイベントで占有されているということでありました。

大通公園は都心部にあって、交通至便なところでもありますから、イベント主催者にとっては集客しやすいという側面もあると思いますが、大通公園、ちょっと疲れ切っているんじゃないかと率直に思うわけであります。

かなりの使用の負担があるんじゃないかなとも考えられるんですが、そこで、2点目としてお伺いしたいのですが、公園使用を許可するに当たり、イベント主催者に対して、どのような注意事項を付しているのかお聞かせください。

●鈴木みどりの管理担当部長 イベント主催者への注意事項についてお答えいたします。

公園施設に過度な負担を与えたり、市民利用に支障を及ぼしたりしないよう、毎年12月に、翌年度の大規模イベントに係る連絡調整会議を開催しまして、主催者に対して文書及び口頭で注意事項の周知を行っているところでございます。

具体的には、原則として芝生及び樹林帯への占有物の設置や、資材の仮置き等は認めないこと。そして、消防署、警察署などの関係各所と十分に協議し、指示及び指導に従うこと。それから、撤去後に園路や芝、ベンチ等の公園施設に破損、汚損が見られた際は、主催者に原状復旧してもらう場合があること。このほかにもいろいろありますが、こういった注意事項を付しているところでございます。

また、それぞれのイベントの申請時には、設置物等の詳細な図面を提出させまして、芝生エリアに設置物がないことを確認したり、イベント開

催期間中には現地を確認するなどして、注意事項を遵守してもらうよう徹底しているところでございます。

●脇元繁之委員 公園の使用許可に当たって、主催者に対して細かい注意事項を伝達して、公園施設に過度な負担を与えたり、市民利用の支障を及ぼしたりしないよう配慮している点については理解をいたしました。

そこで次に、これまで有識者による議論が行われてきた大通公園のあり方検討についてお伺いしたいと思います。

このたび、取りまとめた成果の中には、芝生や花壇に一層親しむことのできる環境を創出するとか、樹木や芝生からなるみどりの軸を形成すると銘打っておりまして、ここに、大通公園を緑豊かな空間にすべきとの強い思いがにじんでいくことと思います。

そのような中、別の箇所では、イベントが盛んに行われている西5、6、7丁目において、芝生と舗装のバランス再編を検討して、イベントを開催しやすい空間を実現するとしております。

ただ、これでは舗装面積が増えたり、イベントで、今より多くの方が公園に押し寄せることによって、貴重な緑地に負荷がかかってしまうのではないかとも思うわけです。

そこでお伺いいたしますが、今後の大通公園の在り方検討に当たっては、イベント開催を理由に芝生の面積を減らすことがないようにすべきと思いますが、いかがかお考えをお聞かせください。

●高橋みどりの推進部長 大通公園のイベントと芝生との関係についてお答えいたします。

今回取りまとめました大通公園のあり方では、都心のオアシス機能を果たす樹木、芝生、水景空間を継承するとともに、一部の場所では、市民に親しまれているイベントを開催しやすい空間を実現するとしたところでございます。

今後の大通公園の施設計画におきましては、公園全体での緑の量を保ちつつ、イベントがしや

すい空間に配慮しながら、芝生ゾーンや舗装部の再配置を図り、緑豊かな公園の実現に向けて検討を進めてまいりたいと考えております。

●脇元繁之委員 芝生を管理していくことが大変だということはよく分かりますが、芝生は子どもからご高齢の方々まで、そこに座ったり、寝そべったりすることによって、緑を体感し、気持ち癒される都心のオアシスでもありますから、今以上に芝生部分を減らしたり、芝生に負荷をかけることのないようお願いをしておきます。

もう一つ、芝生と並んで、大通公園の緑の量を保っているのは樹木です。大通公園周辺では、明治生命ビルや道銀ビルなど、建物の老朽化に伴う更新が進んでおりますが、大通公園そのものも、平成の再整備に向けて、木が中ぐらいだったり、高い木だったものが大きく育っている状況にある一方で、一部に、かなり年数を刻んだ老木や腐食化しつつある樹木も見受けられるとのこと

です。大通公園における緑の空間の維持、向上に当たっては、芝生とともに樹木をどう育て、管理していくかが重要な要素であります。

ご承知のように、緑を確保するといっても、いきなり大きな木を植えることはできませんし、一度伐採して、改めて植栽しても、大きくなるまでに何十年もかかるわけであります。

そこで質問ですが、大きく育った樹木を残すために、どのような維持管理をされているのか。また、このたび策定する大通公園のあり方を踏まえて、今後、公園の樹木をよりよくしていくためにどう取り組んでいくのか、併せてお伺いいたします。

●高橋みどりの推進部長 大通公園での老木等対策についてお答えいたします。

平成の再整備から約30年が経過した現在、樹木の維持管理については、大きく育った樹木を健全な状態で残すために、腐朽の有無の目視確認などの日常管理や、成長した部分の枝打ち、剪定など必要に応じて行っております。

大通公園のあり方では、コンセプトの一つに、過去と未来を重ね合わせることを位置づけ、緑豊かな憩いの空間を継承することを位置づけることとしております。

この考え方に沿って、樹木を大きく健全に育てるために、適切な間隔を確保するなど、これまで以上に質の高い緑の空間を創出してまいりたいと考えております。

●**脇元繁之委員** 大通公園、私は全国に誇れるイベント空間でもあり、緑地空間でもあり、市民にとってのオアシス空間でもあると思っております。

近く、大通公園のあり方について、検討会を経た最終の考え方が示されるとのことですので、その内容を楽しみにしつつ、次の質問に移りたいと思います。

質問の大きな2点目は、地域と創る公園再整備事業についてであります。

札幌市内には規模の大小はあれ、約2,700か所の公園があつて、これは政令市の中で最も多いとのこと、こうした多くの公園の存在が、私たちの市民生活と深く結びついているといっても過言ではありません。

そこで、新年度予算を拝見いたしますと、地域と創る公園再整備費として16億8,800万円が計上されております。

その中身としては、17地域、32公園の工事と10地域、14公園の設計が予定されているとのことであります。

この地域と創る公園再整備事業ですが、行政側の考えだけではなく、地域住民の要望や意見を踏まえての事業ということで、公園を身近に感じてもらい、楽しく使ってもらふ意味でも大変重要な事業だと思うところであります。

一方で、本事業は平成23年から始まって10年以上続いており、地域と創るという言葉の意味を考えたときに、時代の変化に伴って、地域ニーズを把握する方法も工夫していく必要があるのではないかと思うわけであります。

そこで、お尋ねします。

公園の再整備を進めるに当たって、より多くの地域ニーズを把握するために、どのような取組や工夫をされているのか、お聞かせください。

●**高橋みどりの推進部長** 地域ニーズを把握する方法についてお答えいたします。

地域と創る公園再整備事業では、家から歩いていけるような身近な公園を対象にしております、地域住民へのアンケート調査や意見交換会を実施してきております。

加えて、実際に公園を利用することが多い子どもたちのニーズを把握するため、小学校でのアンケート調査や、幼稚園等へのヒアリングを実施する場合もございます。

最近では、スマートフォンなどで簡単に回答できるよう、公園に看板を設置して、QRコードを用いたウェブアンケートも実施しており、若い年齢層も含めて多くの意見を集められるように工夫しているところでございます。

●**脇元繁之委員** 地域ニーズを把握するために、様々な取組を行っていることを理解させていただきました。

先ほどの答弁では、子どもたちのニーズを把握するために、小学校へのアンケート調査等を実施しているとのことでした。

公園という空間は子どもたちにとっては、伸び伸びと体を動かして遊べる大切な場所ですし、公園整備に当たって、自分たちの意見が反映されたとしたら、公園への愛着がより深まるだけではなくて、社会教育的にもよい経験になるのではないかと思います。

そこで最後の質問ですが、子どもたちの意見が、実際にどのような形で公園整備に反映されているのかお尋ねします。

●**高橋みどりの推進部長** 子どもたちの意見の反映についてお答えいたします。

子どもたちからの意見には様々な内容がありますが、主に遊具などの遊びに関するものが多いところです。

このため、アンケート調査では、あったらいいなと思うような遊具の内容を聞き取り、人気が高かったものを中心に設置するよう努めております。

また遊具以外では、自由に遊べる広場や、そり遊びができる築山が欲しいという意見も受けて、これらを設置することもございます。

今後も、公園の主な利用者が子どもたちであるということを踏まえながら、地域ニーズを公園整備に反映できるよう努めてまいりたいと考えております。

●協元繁之委員 ぜひ、これからも、やはり子どもたちが利用するということでありますから、この子どもたちの声をしっかり受け止めながら、地域のニーズを、公園整備に反映できるよう努めていっていただきたいと思います。

大通公園のあり方、そして地域と一体となった公園再整備について、多くの項目にわたってお聞きしたところ、丁寧なご答弁をいただき、ありがとうございました。

多くの方々が緑あふれる公園で、気持ちの安らぎを覚え、イベントを楽しみ、そしてまた、子どもたちも楽しく遊び回ることができるよう、公園の再整備と維持管理に努めていただくことを切に要望して、私からの質問を終わります。

●かんの太一委員長 以上で、第6項、公園緑化費のうち、建設局関係分の質疑を終了いたします。

以上で本日の質疑を終了いたします。

次回の委員会ですが、3月5日水曜日、午後1時から、下水道河川局及び水道局関係の質疑を行いますので、定刻までにご参集ください。

本日はこれをもちまして散会いたします。

散 会 午後5時21分