

札幌市議会第二部予算特別委員会記録（第2号）

令和8年（2026年）3月2日（月曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 33名

委員長	佐藤綾	副委員長	小須田大拓
委員	三上洋右	委員	五十嵐徳美
委員	佐々木みつこ	委員	飯島弘之
委員	北村光一郎	委員	小竹ともこ
委員	川田ただひさ	委員	村松叶啓
委員	村山拓司	委員	藤田稔人
委員	和田勝也	委員	福士勝
委員	小野正美	委員	しのだ江里子
委員	林清治	委員	たけのうち有美
委員	水上美華	委員	篠原すみれ
委員	定森光	委員	國安政典
委員	好井七海	委員	小口智久
委員	竹内孝代	委員	森山由美子
委員	池田由美	委員	田中啓介
委員	吉岡弘子	委員	荒井勇雄
委員	脇元繁之	委員	米倉みな子
委員	波田大専		

開 議 午後1時

●佐藤 綾委員長 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。中川委員からは村松委員と、山田洋聡委員からは藤田委員と交代する旨、それぞれ届出がありました。

議事に先立ち、審査方法について確認いたします。

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8年度札幌市一般会計予算中関係分ほか、付託議案16件及び札幌市営住宅家賃の見直しに係る請願14件を議題といたします。

最初に、第6款 土木費 第1項 土木総務費、第2項 道路橋りょう費及び議案第22号 札幌市道路占用料条例の一部を改正する条例案について、一括して質疑を行います。

●和田勝也委員 私から、2項目について質問させていただきます。

まず、除排雪経費に係る国庫支出金の確保についてでございます。

さきの代表質問において、我が会派から除排雪

経費に係る国庫支出金の確保について質問を行いました。市長からは、例年、国に報告する除排雪経費の執行見込額が最終的な実績額を下回る状況が続いており、実績に近い算出ができていれば、より多くの国庫支出金が配分された可能性もあることから、今後は算出方法を見直していくとの答弁がございました。

雪寒道路補助は、制度上は最大で3分の2の補助が受けられる仕組みであります。しかし、実際の補助率はおおむね30%前後にとどまっているのが現状であります。つまり、見込額の算定の仕方によっては、本来受けられたはずの国費を十分に確保できていなかった可能性を一定程度認める趣旨の答弁であると受け止めております。本市の厳しい財政状況を踏まえれば、国庫補助金は、与えられるものを受け取るという姿勢ではなく、制度上認められる範囲で最大限確保すべき重要な財源であります。実績が見込額を大きく上回る状況が複数年続いている以上、それは偶然とは言えず、補助金に対する考え方、算出方法に構造的な見直しが必要であったと受け止めざるを得ません。

そこで質問ですが、国庫補助金の確保に当たり、可能な限り最大限確保するという姿勢の下、執行見込額の算定、申請を行ってきたのか、お伺いいたします。

また、国へ報告する執行見込額の算出方法について今後どのように見直しを行っていくのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 国へ報告する執行見込額の算出について、国庫支出金を最大限確保するという姿勢の下、積算を行ってきたのかどうか。また、どのように見直しを行ったのかにつきましてお答えいたします。

除雪費に係る国庫支出金につきましては、これまでも最大限確保するという姿勢であったものの、シーズン中の執行見込みの報告に当たりましては、シーズン後に精査して報告する実績額よりも過大にならないよう見積もっていたところでございま

す。

しかしながら、ここ数年は、委員お話しのとおり、見込額が実績を大きく下回る状況が続いておりますことから、今年度におきましては、過去の実績額を加味し、運搬距離などを実態に近づくように調整して積算するように見直したところであり、適正な執行見込額の報告に努めてまいります。

●和田勝也委員 国庫補助金は、制度上認められる範囲で最大限確保するという明確な意思の下に算定、申請に臨むことが大前提であります。見込額の積算は、単なる事務作業ではなく、財源確保に対する基本姿勢そのものであるという認識を持つべきであると思っております。

これまで最大限確保する姿勢であったとの答弁でございましたけども、結果として、補助率が長年にわたり3割前後にとどまってきた現実を踏まえれば、その姿勢が十分に成果へと結びついてたのかについては冷静な検証が必要であると考えます。算定方法の見直しは当然であります。真に問われているのは、国費を確保するという方針が組織として徹底されていたのかどうかであります。

さきの代表質問では、今冬の災害級の大雪に対し、特別交付税を含め、国の財政措置を最大限活用すべきとの視点から質疑を行いました。雪寒道路補助の確保もその延長線上にある課題であり、市として、これまで以上に主体的かつ積極的に国と向き合うことを強く求めます。

我々、与党自民党としても、国との連携を一層強化し、特別交付税や雪寒道路補助の確保に責任を持って取り組むことを申し添え、次の質問に移ります。

次に、今冬の大雪対応について質問させていただきます。

今冬は、1月25日の記録的な大雪をはじめ、大雪警報3回、暴風雪警報2回が発令されるなど、大変厳しい気象条件が続いた冬でございました。こうした状況を受け、市は令和4年度に見直した

大雪時の対応指針に基づき、パートナーシップ排雪を中止し緊急排雪へ切り替える判断を行いました。緊急排雪は本格的な実施が初めてであり、市民の心配も多く、その進捗が注目をされておりました。当初は2月中の完了を目指しておりましたが、最終的には3月まで作業が及ぶ結果となっております。

そこで質問ですが、今冬は緊急排雪に切り替えましたが、それによって生活道路はどのような状況となったのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 緊急排雪に切り替えたことにより生活道路がどのような状況になったのかについてお答えいたします。

今回、1月25日の記録的な大雪の後、市内の幹線道路の通行幅が一気に狭くなりまして、バスの運休や大規模な渋滞が発生することとなりました。このため、幹線道路の作業の後にパートナーシップ排雪を開始するということになりますが、そうした場合、作業完了が3月中旬以降になるということが見込まれまして、その後にとまとった降雪があった場合にはさらに遅れるということが予想されたところであります。このような状況から、生活道路につきましては緊急排雪に切り替えることとし、スピードを重視した必要最低限の作業で通行環境の確保に努めたところでございます。結果的に、緊急排雪は3月上旬までかかることになりましたが、パートナーシップ排雪を続けていた場合よりは2週間程度早く作業を完了することができるものと考えております。

また、パートナーシップ排雪を申請していない地域も対象としたことから、市内全域の広い範囲で対応することができたものと考えております。

●和田勝也委員 今回の緊急排雪は、令和3年度の大雪を踏まえ、令和4年度に見直した大雪時の対応の一つとして位置づけられているものであります。しかしながら、緊急排雪の内容や範囲について、市民への周知は十分とは言えなかったのではないのでしょうか。また、パートナーシップ

排雪の中止が発表された際、自分たちの地域はどうなるのか、不安や戸惑いが広がっておりました。

そこで質問ですが、緊急排雪の実施に伴い、市民からはどのような意見が寄せられていたのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 緊急排雪の実施に伴い市民からどのような意見が寄せられたのかについてお答えいたします。

緊急排雪に切り替えた当初は、パートナーシップ排雪が中止になったが自分の家の前は排雪しなくなるのか、といったような不安の声がございました。

また、少し進んでいきますと、もっと雪を持って行ってほしい、あるいは、排雪に入ったが雪をたくさん残していった等の意見が寄せられるようになりました。

さらに進んでいきますと、自分の家の前にはいつ排雪が入るのか、もう完了したのかといったような問合せが寄せられるようになったところでございます。

今回、初めて実施した緊急排雪でありましたので、市民の皆様からは様々なご意見をいただいたところでございます。

●和田勝也委員 今回の緊急排雪への切替えは、令和4年度に策定した大雪時の対応指針に基づく判断ですが、今後はその判断が真に的確であったのか、また、指針が実効性を持って機能していたかについて、客観的かつ丁寧な検証を行うべきであると考えております。令和3年度の大雪の教訓を踏まえて策定した以上、単に方針を定めていただけでは不十分であります。発動を想定した事前準備が本当に整っていたのか、切替基準、作業水準、実施体制、さらには市民への周知の在り方で含め、総合的に検証することが不可欠であると考えます。

また、市民から寄せられた様々な声は、緊急排雪の内容や範囲、限界についての情報共有が十分でなかったことを示しているものと受け止めてお

ります。大雪時こそ、行政として何を行い、どこまで対応するのかを明確に示す責任があります。今回の対応を一過性の措置で終わらせることなく、速やかに検証を行い、その結果を次の備えに確実に反映させることを強く求めて、私の質問を終わります。

●水上美華委員 私からは、大きく4点について質問させていただきます。

1点目は、新年度の建設局における総合評価落札方式の発注件数と舗装工種における実績評価型の発注件数について、2点目は、優秀技術者表彰について、3点目は、早期発注工事における新労務単価適用工事の拡大について、4点目は、今冬の雪対策ということで、生活道路の緊急排雪について伺います。

最初に、新年度の建設局における総合評価落札方式の件数と、そのうち、舗装工種における実績評価型の件数について伺います。

私も会派では、工事価格のみによる一般競争入札について、同額でのくじ引が多く、運任せの入札となってしまうため、技術力の優れた企業が疲弊するとともに、公共工事の品質の低下を招くことから、長年にわたってこうした問題を指摘し、総合評価落札方式の拡大を求めてまいりました。

また、総合評価落札方式の実績評価型では、優秀工事表彰の表彰回数に応じて加点がありますが、舗装工種については2024年に1本しか対象工事の発注がなく、舗装工事業者にとって表彰受賞メリットが生かされていない状況でした。

昨年の決算特別委員会における答弁では、工事の品質確保に対する企業の努力を適正に評価し、その受注機会を確保していくことは重要と考えることから、今後については全体のバランスに配慮しつつ、舗装工種における実績評価型の発注件数を増やすことについて検討してまいりたいという答弁がありました。

そこで質問ですが、2026年度の建設局発注の総合評価落札方式の総件数と割合について伺います。

また、その中で、舗装工種における実績評価型の件数についてお伺いいたします。

●奥原道路工事担当部長 総合評価落札方式の総件数と割合、舗装工種における実績評価型の件数についてお答えいたします。

令和8年度に建設局土木部及び10区土木部が発注する工事につきまして、総合評価落札方式による発注件数は99件を予定しており、全体に対する割合は約36%となっております。そのうち、舗装工種における実績評価型については合計で6件を予定しているところでございます。総合評価落札方式は、工事品質の向上や担い手の確保などにも資するものと考えていることから、今後も全体のバランスに配慮しつつ拡大に努めてまいりたいと考えております。

●水上美華委員 ただいまの答弁では、2026年度の総合評価落札方式の割合が約36%ということでした。令和6年度の実績は31%でしたので、かなり上げていただいたのかなと。また、舗装工種における発注件数も、令和6年度の実績は1件でありましたが、今回6件ということで、一定の評価をしております。

答弁の中では、今後も全体のバランスに配慮をしつつ拡大に努めるということでした。今後も件数の拡大をしっかりと進めていただきたいというふうに申し述べておきたいと思います。

2点目の質問に入ります。

工事優秀技術者表彰についてです。建設業は、かつてないほど厳しい環境の中で、札幌市発注の公共工事をはじめ、除雪や災害出動など、地域の守り手として様々な創意工夫と努力を重ね、品質確保に努めている企業も多く、そのような企業が優秀施工業者の表彰を受けていると思います。また、受注した工事について、現場内外の関係者と調整し、品質管理や安全管理などを行って企業を支えているのが優秀な技術者だと言えます。

本市では、総合評価落札方式の評価項目において、工事優秀施工業者の表彰を対象としています。

私どもの会派はこれまで、優秀な技術者への表彰制度の創設及び受賞実績を総合評価落札方式の評価項目に反映する検討を求めてまいりました。昨年の決算特別委員会の答弁では、政令指定都市10都市で技術者表彰を実施しており、そのうち5都市で総合評価落札方式の評価項目としているという答弁がありました。

また、業界団体としては、職員の意欲の維持・向上や処遇改善につながる一方で、優秀な技術者の引き抜きにつながるおそれがあるとの意見もあるので、引き続き業界団体との意見交換を行いつつ、まずは表彰基準の整理などを行い、できるだけ早期に技術者表彰の導入を目指していくということでございました。

そこで質問ですが、技術者表彰の導入に向けた検討状況と導入時期の見通しについて伺います。

●奥原道路工事担当部長 技術者表彰の導入に向けた検討状況と導入時期の見通しについてお答えいたします。

まず、検討状況ですが、建設局以外の工事発注部局でも優秀工事表彰などを実施していることから、それら関係する部局と技術者表彰の導入に向けた調整を進めているところでございます。

また、建設局では、工事以外に設計業務につきましても優秀企業の表彰を実施していることから、工事と併せて技術者表彰の導入を検討しているところでございます。

次に、導入時期についてですが、地域の守り手である建設産業の体制を維持していくため、技術者の確保や育成は喫緊の課題であることから、令和8年度の工事や業務を対象に、技術者に対する表彰制度を導入することを予定しているところでございます。

●水上美華委員 2026年度から導入を検討していただける予定だということでした。今後、しっかりとこの実績を積み上げていただいて、これから2年先、3年先なのかは分かりませんが、この総合評価落札方式の項目にしっかり

と全てのものが反映されていくような形に向けて取組を進めていただきたいというふうに思います。

次に、質問の3点目といたしまして、早期発注工事における新労務単価適用件数の拡大について伺います。

積雪寒冷地である札幌市では、公共工事を施工できる期間が短いことから、できる限り早く発注することにより、各企業にとっては人員の配置や下請を含めた施工体制の確保などがスムーズに進められるメリットがあり、また品質管理や事故防止の面で、フレックス工期と相まって工程管理にもゆとりが持てることから、早期発注は業界においても高い評価を得ています。

本市が発注する公共工事に適用される労務単価につきましては、国が例年3月に改定し公表しており、早期発注工事については国の特例措置により設計変更の対象となりますが、2月までに契約した工事については、一部が設計変更の対象外となるなど、3月1日を境として労務単価の適用の仕組みが異なります。

私どもの会派は昨年の決算特別委員会で、急激な資材高騰と労務単価の上昇といった厳しい状況が続く中で、建設業の皆さんが市民生活や社会インフラを守るために貢献している現状を踏まえて、3月1日以降の契約件数を増やし、受注者の労務単価負担を軽減すべきと質問いたしました。答弁では、円滑な発注や受注機会の確保に支障とならない範囲において、早期発注工事が新年度の労務単価に適用できるよう、発注の時期や件数について配慮していきたいということでした。

そこで質問ですが、2026年度における早期発注工事件数と、そのうち新労務単価適用となる3月1日以降の契約件数について伺います。

●奥原道路工事担当部長 令和8年度における早期発注工事の新労務単価適用についてお答えいたします。

建設局土木部及び10区土木部が発注する工事のうち、令和8年度の早期発注件数は100件を予定

しております。このうち、新労務単価が適用される3月1日以降の契約となるものが79件となっております。例年の場合、契約時期が2月下旬となる案件について、今年度は一、二週間、発注時期を先送りすることで、新労務単価が適用できるよう配慮したものでございます。今後も、工事発注時期の設定に当たっては、できるだけ新労務単価が適用となるよう努めてまいりたいと考えております。

●水上美華委員 契約期間が2月下旬となる案件については一、二週間発注時期を先送りしていただいているということでございました。今、国を挙げて、賃金の上昇ということで取組を進めております。来年度も上がってくるんじゃないかなということが安易に推察できますので、もちろん入札が集中してしまうというようなデメリットもありますけれども、ぜひとも建設業の皆さんの声も伺いながら、しっかりと今後も対応を進めていただきたいと思います。

続きまして4点目に、生活道路の緊急排雪について伺います。

先ほど和田委員からも質問がございました。重なる部分は省略させていただきながら、私からも何点か確認をさせていただきたいと思います。

今冬1月25日の記録的な降雪以降、緊急除排雪実施本部や雪害対策本部が立ち上がり、2021年の大雪を踏まえた大雪時の対応指針に基づき、フェーズ3が初めて判断をされております。緊急排雪は今回が初めてということでありますので、1月末のパートナーシップ排雪の準備をしてきた矢先の切替えであったことを考えますと、現場では大変な苦労があったのではないかと推察いたします。しかしながら、近年の突発的な天候になりやすい気象状況を踏まえ、今後も同様の時期に同様の状況になることは想像に難しくなく、次の緊急的な対応に向けて、さらなる備えが必要であると考えます。

そこで質問ですが、今回初めて行った緊急排雪

ではどのような課題があったのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 生活道路の緊急排雪ではどのような課題があったのかということにつきましてお答えいたします。

緊急排雪は、速やかに通行環境を確保することを目的に、スピードを重視し、一律の水準を設けず作業を実施するものであるため、道路幅や交通量によって、作業後に道路脇に残る雪の量に違いが生じ、そのことについて市民が不公平に感じるというようなことがございました。

生活道路の中でもダンプトラックの走行経路になる路線は、通行幅を広くする必要があり、それ以外の路線と作業後の通行幅に差が生じることなどにつきまして市民にご理解いただくことが課題であると考えております。また、作業日程の周知につきましても課題があると考えておりまして、パートナーシップ排雪のような詳細な周知は難しいものの、今後どのような周知をすることができるのか検討してまいります。

●水上美華委員 作業後の道路状況に差が出てしまったということで、ここの市民周知がなかなか難しかった、必要ではないかという答弁でございました。

今回実施した緊急排雪では、路線による作業状況の差以外にも、地域にも違いがあったのではないかと感じております。例えば、厚別区と清田区は、おおむね2月中に作業を完了しているという状況である一方、ほかの区においては現在も作業中であります。緊急排雪は、これまで排雪をしていない地域も対象としていますから、道路状況などを確認しながらの作業であることも要因なのではないかと考えます。

そこで質問ですが、このような違いはなぜ生じているのか。また、この違いをどのように受け止めているのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 地域による緊急排雪の完了時期の違いはなぜ生じるのか、また、どのように

受け止めているのかにつきましてお答えいたします。

地域による完了時期の違いは、降雪量などの気象による違いのほか、坂道が多いですとか、狭い道路が多いなどの地域特性やパートナーシップ排雪の利用件数に応じて備えられている体制の違いなどの影響によるものと考えております。

今回は、初めての緊急排雪であり、急遽移行したものであるため、十分な体制の確保が難しかったことから、こうした違いが生じたことはやむを得ないと考えております。

今後に向けましては、このような違いを平準化できるよう、シーズン終了後、事業者へのアンケートや除雪事業協会との意見交換なども踏まえて検討してまいります。

●水上美華委員 今回の緊急排雪は、必要最低限の通行を確保するための作業ということで、また、様々な状況がある中で、残る雪の量に違いが生じていたということでございました。地域からは、道路状況や雪の残り方を見て、自宅前の道路に緊急排雪が入ったのか分からないというような問合せも、実は私ども会派に入ってきているところですが、先ほど、作業日程の周知がなかなか難しかったというようなお話がありましたが、作業後の確認はどのように行っているのかというところも確認したいと思います。

そこで質問ですが、地域が作業の完了を確認したい場合、どのような手段があるのか、伺いたいと思います。

●茂木雪対策室長 地域が作業の完了を確認したい場合、どのような手段があるのかということにつきましてお答えいたします。

緊急排雪は、作業後に残る雪の量に違いが生じるとともに、その後の降雪状況によりましては、再度、通行環境が悪化してしまうというような場合もありまして、委員のご指摘のとおり、作業が完了したのかどうか分かりにくい状況もあったものと思われまふ。路線ごとの詳細な状況の確認に

つきましては、現場の作業を所管しております各区の土木センター、または除雪センターが対応しております。なお、一旦作業が完了している路線につきましても、気象状況や道路状況によりましては、必要に応じて通行幅を広げたり、交差点の見通しを確保するなどの作業を実施してまいります。

●水上美華委員 各区の土木センター、除雪センターのほうにそれぞれ確認しないと分からないということだというふうに思います。

今回、緊急排雪を実施されたことに一定の評価をしております。本当に今回、大変な大雪の中でこの判断に至ったことに関しましては、市民の皆さんからもよく頑張っていたいただいたというような声もいただいているところです。ただ、やはりいつものパートナーシップ排雪と違って、残る雪の量等を含めて、市民の方々も混乱があったのではないかと思います。初めてやられて、そして、色々な課題等も今確認させていただきました。今冬のこの除排雪が終わった後に、しっかりと検討していただいて、次、またこのような状況になったときに、市民の方に分かりやすく、そして不安がないような状況を少しでも進めていただきたいということを申し述べまして、私の質問を終わります。

●好井七海委員 私からも、持続可能な雪対策の実現に向けた地域内雪処理の推進について、まず、今冬の大雪対応における雪堆積場の対応について、重複しないように伺いたいと思います。

1月25日の大雪により、道路の通行幅が一気に狭くなり、バスの運休や幹線道路の渋滞が発生したことを受け、札幌市はバス路線の通行幅確保の作業と幹線道路の渋滞を解消するため、拡幅除雪や運搬排雪を行いました。

また、生活道路については、パートナーシップ排雪をやめて、そして緊急排雪を実施しております。その後も暴風雪や大雪警報もありましたが、北海道開発局や北海道から除雪機器や排雪ダンプ

の支援を得ながら、除雪事業者による懸命な作業が進められました。運搬排雪をスピーディーに進めるためには、排雪ダンプが作業現場に戻ってくるサイクルをいかに早めるかが重要ですが、除雪事業者からは、排雪ダンプが雪堆積場からなかなか戻ってこないとの声が我が会派にも多く寄せられました。広大な敷地が必要となる雪堆積場は、年々郊外化が進んでおり、市内中心部にまとまった土地がないことや、振動や騒音対策などを踏まえると、郊外に設置されるのは仕方がないことではありますが、特に今回のような大雪時には、排雪作業をスムーズに進めるために、より近い場所で受け入れられる雪堆積場が求められるところがあります。

そこで質問ですが、今冬の大雪対応において、排雪作業効率化のため、雪堆積場についてどのような対応をしているのか、お伺いいたします。

●**茂木雪対策室長** 今冬の大雪対応において、排雪作業の効率化のため、雪堆積場についてどのような対応をしているのかにつきましてお答えいたします。

令和3年度に経験した大雪を踏まえ、対策を強化した大雪時の対応指針に基づきまして、河川管理者から許可を得て、豊平川などの河川敷地にある雪堆積場の堆積高さのかさ上げによる増強を実施いたしました。

また、今回の特例的な対応として、札幌市の所有地に加え、国や北海道の河川敷地や未利用地などを新たにお借りし、雪堆積場の緊急開設を11か所行ったところでございます。

市街地に近い雪堆積場がシーズンの早い時期に満杯になると、排雪ダンプはより遠い堆積場へ行く必要がありますが、雪堆積場を緊急開設したことによりまして、より近い場所への運搬が可能になり、排雪作業の効率化に大きく寄与しているところ です。

●**好井七海委員** 今回の雪堆積場の緊急開設等により、排雪作業の効率化を図ってこられたとい

うことは理解いたしました。

続いて、地域内の雪処理についてお伺いいたします。

現在、持続可能な雪対策を検討する札幌市雪対策審議会でも、人口減少に伴う担い手不足や将来的な税収減少が見込まれる中、作業の効率化に向けた議論が進められているところでありますが、降った雪をかき分ける除雪作業と比べて、より多くの人員、機械と予算が必要となる排雪作業を効率的に実施することは非常に重要であります。積もった雪を多くの費用や労力をかけて遠方へ運搬するのではなく、なるべく地域内で処理し、排雪作業を効率化するという観点も重要で、この視点は市の排雪だけではなく、地域が行う雪処理にも通じることであり、今回のような大雪時にも非常に効果的であると考えます。

これまでも、我が会派では、地域内雪処理を進めるべく、雪捨て場の確保を目的とする地区計画や、個人敷地を雪捨て場として利用する際の税控除といった制度の検討、未利用地や公共用地の利用拡大などの取組を進めるべきと訴えてまいりました。

例えば、空き地などの民有地への雪入れについては、春先の隣接地への冷害や雪解け後のごみ処理などの理由により、所有者からの理解も得られないなど課題が多く、取組が進んでいないと聞いております。そのような中、札幌市は公共用地などの活用を進めてきておりますが、持続可能な雪対策や、今後も想定される大雪への対応も踏まえると、市はより危機感を持って、さらなる取組の拡充を図っていくべきと考えます。

そこで質問ですが、大雪にも強く、将来にわたり札幌市の持続可能な雪対策を実現するため、地域内雪処理に関する今後の取組についてどのように考えていくのか、お伺いいたします。

●**茂木雪対策室長** 地域内雪処理に関する今後の取組についてお答えいたします。

委員がお話しのとおり、これまで札幌市冬のみ

ちづくりプラン2018に基づきまして、公園を地域の雪捨て場として活用することや、雨水貯留池などを運搬排雪の置場として活用することなどの取組を進めてきたところではありますが、さらに排雪作業を効率化していくためには、既存の公共用地の活用だけでは限界があるため、新たな視点での検討が必要と認識しております。

今後は、人口減少、高齢化に伴い、土地の利用形態が変化していくことも想定されますことから、発生が見込まれる未利用地を利用しやすくなるような仕組みづくりやまちづくりなどについて、雪対策審議会において議論を進めてまいります。

●好井七海委員 今後、発生が見込まれる未利用地を利用しやすくなるような仕組みづくりなどについて、今後、札幌市雪対策審議会において議論していくとのことでありました。ぜひとも活発な議論を進めていただきたいと思います。

最後に、大雪時における民間排雪への対応について伺いたいします。

民間排雪については、札幌市は民間排雪の雪を受け入れる雪堆積場を開設しているところですが、今回の大雪の影響により、民間排雪を行う事業者からも近場の堆積場が満杯になったことにより、遠方へ搬出せざるを得なくなった、排雪作業が大変だったとの声がありました。大雪時においては、民間排雪事業者についても救済策を講じる必要があると考えます。

そこで質問ですが、大雪時における民間排雪事業者の運搬距離の低減に向け、近隣の公共専用雪堆積場などを利用できるようにすべきだと考えますが、いかがか伺いたいします。

●茂木雪対策室長 大雪時には民間排雪事業者も公共専用雪堆積場を利用できるようにというご質問かと思います。

お話のありました民間排雪の運搬距離低減といったご要望につきましては、札幌市にも多く寄せられているところでございます。

一方で、市民生活や社会経済活動への影響を低

減するため、まずは道路の排雪作業を早急に進めることが非常に重要であります。つきましては、今冬の大雪への対応を検証した上で、シーズン当初からの雪堆積場の配分も含め、今後、総合的に検討してまいります。

●好井七海委員 今後はさらに雪堆積場や地域内の雪捨て場の重要性が高まってまいります。札幌市の冬の暮らしを守る雪対策を持続可能なものにするため、これまでの固定観念にとらわれることなく、柔軟な発想を持ち、あらゆる方策について、市として検討を進めていただくことを要望いたしまして、私からの質問を終わります。

●吉岡弘子委員 私は、生活道路とバスターミナルの除排雪について質問します。

初めに、生活道路の除排雪について質問いたします。

生活道路の除排雪は、住民の暮らしに直結し、介護サービスや宅配など福祉や経済への影響が、除排雪の状況によって左右されることにもなることから、重要です。1月24日から25日にかけての記録的な大雪と、その後の断続的な降雪により、バスやJRなどの公共交通は大幅に路線の運休がありましたが、今冬の幹線道路は大雪が降る前から排雪が進み、例年よりスピード感を持って行われてきたと感じています。

一方で、大雪の日以外にも、生活道路から幹線道路へ出ることができない地域も少なくありませんでした。2月から生活道路にフェーズ3の排雪が入り、幅員も広くなり、路面の雪もなくなり、市民からも喜ばれました。

しかし、排雪がされていない中通りに入ると、路面の雪が厚い状態が残されており、2月21日、22日に気温が緩み、一気に状況が悪化し、生活道路では車が埋まり、動けなくなることが相次ぎました。こうしたざくざく路面に対して、本市は気象予報を参考にして路面整正をしてきましたが、対応が難しいところです。生活道路の新雪除雪の際、路面は30センチの雪の厚さで残すこととなっ

ています。これが路面悪化に至る大きな課題であると感じております。

そこでお聞きますが、気候変動により雪の降り方が変わり、大雪が断続的に起こり、その後、気温上昇により路面が悪化することが起こる、そうした気象であるという前提で、生活道路についても新雪除雪時に路面の雪の厚さを薄くすべきと考えますが、いかがか伺います。

●茂木雪対策室長 生活道路についても、新雪除雪時に路面の雪の厚さを薄くするべきというご質問についてお答えいたします。

新雪除雪は、ほぼ連続した降雪で雪の深さが10センチメートルを超え、交通に支障が生じる見込みのときに実施しております。このため、10センチに満たない降雪や新雪除雪が入った後に降り積もってしまった雪、こういったものが踏み固められることによりまして、シーズン中盤以降はどうしても路面の雪の厚さは厚くなっていきます。特に気温が低い厳冬期には、路面の圧雪は硬い氷の板状となっていることから、新雪除雪と同時に削って薄くするには、幹線道路で使っているような大型の機械で施工する必要がある、限られた機械台数や時間の中で施工することは困難でございます。

●吉岡弘子委員 長期気象予報で暖気になることが前もって予測できるとき、ざくざく道路になるのを防ぐための道路の圧雪を削ってのかき分け除雪では追いついていない状況があります。これからも気象変動の下で厳冬期に気温が上がるのが考えられますので、雪山が大きくなるため、通行できる道路が狭くなるという現状であります。そういう状況の中で、その対策も一緒に路面の雪の厚さを薄くする検討をすべきだと思います。

そこで、生活道路の排雪について伺います。

今年は、1月の大雪を受けて、フェーズ3の緊急排雪を実施し、2月末までに終了の予定でしたが、遅れて3月までかかるということですが、大変な中で作業されている皆さんに感謝申し上げた

いと思います。この排雪作業の遅れの要因の一つとして、気温の上昇でざくざく路面となり、その作業が必要となったためと伺っております。繰り返しますが、道路の除雪基準、主要幹線道路は3センチ、幹線道路は5センチ、補助幹線道路は25センチです。生活道路の路面の雪の厚さは30センチですから、大雪でなくても気温が上昇したら、路面が悪化し、車が埋まったり、大変歩きにくくなるということが起きています。厳冬期でもプラス気温となり、路面が悪化することを考えると、生活道路についての排雪の対応を、大雪時だけでなく、通常の対応として必要だと考えます。

2月19日の我が党の代表質問で、今回の大雪を踏まえ、シーズンの早い段階から生活道路についても排雪に取り組むべきとお聞きしたところ、市民ニーズも踏まえ、少しでも早く生活道路の排雪に着手できるよう検討してまいるという答弁がありましたが、これは、大雪時だけでなく、通常時、平年並みの降雪時における対応としても検討されるという認識でよいのか伺います。

●茂木雪対策室長 少しでも早く生活道路の排雪に着手できるよう検討するということにつきましては、大雪時だけではなく、平年並みの降雪時における対応としても検討されるのかというご質問かと思います。

平年並みの降雪シーズンにおける生活道路排雪作業の前倒しにつきましても、昨年までに実施しました生活道路除排雪の試験施工や雪対策審議会での議論等を踏まえながら、現在検討を進めているところでございます。

●吉岡弘子委員 路面の厚い雪が、気温が緩むと困る状況ですから、排雪の前倒しを検討されるということで、あわせて、大雪時だけではなく、通常からの生活道路の圧雪と早い段階からの排雪についても一緒に検討することが必要であると申し上げます。

次に、バスターミナル付近の除排雪についてお聞きます。

札幌市内には、地下鉄駅に接続するターミナルが14か所、発着場が7か所、待合所が3か所の合計24か所あります。バスターミナルは、自動車ターミナル法に基づき、2台以上が同時に乗降可能な専用の拠点施設というもので、札幌では高速バスなどが発着する大きめの施設です。

一方、発着場というのは、路線バスの乗降場所や休憩場所のある施設ですが、市民はどちらもバスターミナルと認識しています。

建設局雪対策室の今冬の主な取組には、バスの円滑な運行の確保に向け、市内のバス路線の交通量、バス便数、道路幅員などを勘案し、除排雪を強化するとあり、バス専用レーン、バス優先レーンなどについての記載がありますが、バスターミナル等の付近の除排雪についての記載は特にはありません。

そこで質問ですが、バスターミナルや発着場などの出入口については、どのように除排雪をすることとしているのかお聞きします。

●**茂木雪対策室長** バスターミナルや発着場の出入口等につきまして、どのような除排雪をすることとしているのかについてお答えいたします。

バスターミナルや発着場の出入口のところに当たる道路がバス専用レーンですとか優先レーンになっている場合には、排雪強化路線としまして排雪回数を増やして、安全、円滑な環境確保に努めているところでございます。

また、専用レーン等になっていない道路の場合につきましても、雪山が非常に高いですとか、あるいは道路幅が狭い等の場合には、状況に応じて交差点排雪や拡幅除雪等により対応することとしております。

●**吉岡弘子委員** 私は清田区に住んでいて、大谷地駅のバスターミナルを利用することが多いのですが、大谷地は都市間高速バスや新千歳空港行きバスなども止まる大規模なバスターミナルで、出入口は見通しもよく、常ときれいに除排雪されています。

一方で、発着場という位置づけのターミナルは、地下鉄とバスの乗降客の通行も多く、車も多いところではありますが、出入口に雪山が高く積まれ、歩行者も車も見えにくく、バスがバス通りに入るまでに通る道が凸凹で路面状況が悪い、バスも出にくいなどが見られます。発着場という小規模のバスターミナルであっても、出入口の除排雪については、安全確保のために配慮していただきたい。また、そういう位置づけもしていただくよう申し上げて、質問を終わります。

●**藤田稔人委員** 私からは、雪堆積場、雪置き場についてと放置自転車対策について、大きく2点質問させていただきます。

先ほど、好井委員からもご質問がございましたけれども、好井委員は大変優しいので、私はもう少し厳しく問いただしていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

まず、雪堆積場、雪置き場についてです。

札幌市の雪対策において、最重要課題は排雪であり、排雪の遅れにより市民生活が停滞するのみならず、本市の財政を大変圧迫している現状は周知の事実でございます。

昨年から議論を重ねている雪対策審議会においても資料が提示されておりますが、道内主要都市と比較して、人口1人当たりの雪対策予算では、札幌市は他都市よりも低くなっておりますが、道路延長当たりの排雪費用は格段に高くなっております。これは、他都市に比べて雪堆積場が遠く、ダンプトラックの運搬距離が長く、そして時間もかかってしまうことが要因ではないかと考えられます。都市化の進んでいる地域ほどこの傾向が強く、札幌市内の都心部や地下鉄沿線など、殊に顕著であります。

令和3年度の大雪の際にも、雪堆積場の確保に苦勞し、北海道開発局と協議して豊平川河川敷に雪堆積場を増強した経緯があり、それは先日の中川議員の代表質問のとおりでございます。

そして、大雪時の対策として、雪堆積場を確保

することが重要であります。排雪の作業効率を向上させるためには、雪堆積場を排雪現場からできるだけ近く、いかに多く確保することができるかということが何より肝要でございます。

今般、緊急排雪に使用できる雪堆積場として、北海道財務局より国有地4か所を無償提供いただいておりますが、このような近い雪堆積場の確保が重要であり、札幌市内中心部を横断する豊平川河川敷の雪堆積場の増強は喫緊の課題でございます。

そこで質問ですが、令和3年度に比べて豊平川河川敷の雪堆積場はどのくらい増えているのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 令和3年度に比べて、豊平川河川敷の雪堆積場がどのくらい増えているのかにつきましてお答えいたします。

令和3年度の大雪の際、都心部に近い雪堆積場がすぐに満杯となり、その後の排雪作業に支障を来したことを踏まえまして、河川管理者との協議の結果、令和3年度は9か所だったところ、令和7年度には5か所増の14か所となっているところでございます。

なお、令和3年度の最大搬入量は134万立方メートルでありましたが、箇所数の増や堆積高さのかさ上げなどによりまして、現在は2倍を超える311万立方メートルに増強することができたところでございます。

●藤田稔人委員 豊平川河川敷の雪堆積場に、令和3年度に比べて今年度は2倍以上の雪を搬入しているということでしたが、かつて最盛期はまだ雪を入れていたと思いますので、ぜひ北海道開発局とさらなる協議を重ねていただきたいと思っております。

また、増設された堆積場における受入れ環境の整備など、排雪事業者からも要望をいただいておりますので、ぜひそういったこともご検討いただきたいと考えております。

次に、公園及び学校敷地への雪入れについて質

問させていただきます。今冬は大雪によって、緊急車両が通行できなくなったり、ごみ収集車やトラックがスタックしたりする状況が見受けられ、白石区の特に関南地区は雪堆積場が遠いため、緊急排雪作業にも苦勞していると聞いているところでございます。

市民からのご意見で多いのは、学校周辺のスクールゾーンの安全確保であります。学校敷地に除雪機械、もしくはダンプトラックによる雪入れを効果的に行うことができれば、道路環境の改善が期待できると思います。

令和4年に取りまとめられました大雪時の対策では、雪堆積場等の増強の中で、公園及び学校敷地への雪入れを行うこととなっておりますが、今冬、我々が思っているほどそのような光景を見ることはあまり多くないと思っております。

そこで質問ですが、公園及び学校敷地をどの程度雪置き場として活用しているのか。また、今後はこれまで以上に活用すべきと考えておりますが、ご見解をお伺いいたします。

●茂木雪対策室長 公園及び学校敷地をどの程度公共排雪の雪置き場として活用しているのかということにつきまして、また、今後はこれまで以上に活用すべきというご質問につきましてお答えいたします。

令和7年度、公園につきましては前田森林公園など3か所、学校敷地につきましては8校に雪の搬入実績がございます。

今後の活用についてであります。公園及び学校敷地を活用することは、雪堆積スペースの確保や通学路等の道路環境改善に資するものであると認識しております。しかしながら、両施設ともに地域からの理解を得た上での活用が条件となっておりまして、特に学校敷地は春先の行事に合わせて雪を処理しなければならないことなど、制限が多いことが課題となっております。つきましては、今後、地域や学校とメリット・デメリットを踏まえながら協議を進め、さらなる活用が図れる

よう調整してまいりたいと考えております。

●藤田稔人委員　公園が3か所、学校敷地が8校というのは、数字だけを聞くと大変少ないというのが率直な感想でございます。公園においても、雪解け後、そして夏になってもそれほど活用されていない土地もあると思いますし、学校敷地はグラウンドのほかに、最近ではプール跡地など、雪堆積スペースはまだまだあると思っておりますので、みどりの管理担当部や教育委員会とさらに協議を進めていただきたく思っております。

さて、この三、四十年ですっかり変わってしまったと感じることの一つは、明確なデータはございませんが、市民の除雪に対する意識であると思っております。戸建て住宅の前は自分で雪かきをするのが至極当然のことでしたが、高齢化の進展とともに、それも大変な重労働になってきていると思っております。雪かきをしたくないから集合住宅に住み替える方々も多く、集合住宅の周辺は最低限の除雪しかされていないことも多く見受けられます。その要因は、単に高齢化というだけではなく、札幌市の姿勢にもあると思っております。

札幌市による公園内雪置き場のルールとお願いという文書を見ますと、原則として公園に雪を捨てることはできないことから始まり、市民に除雪の協力をお願いするような文章とは到底思えません。公園に雪を入れる場合、町内会と覚書を交わさなければならないという態度では、市民は身の回りの除雪にも協力してくれないのではないかと思います。

また、ささいなことを言えば、公園には周囲を囲む柵や石などが多く、手作業で公園に雪を入れる場合、それも不要であり、最低限にすべきであると感じております。

そこで質問ですが、除排雪における市民との協働といった視点から、公園への雪入れを促進させるような取組が必要と考えますが、いかがかお伺いいたします。

●茂木雪対策室長　公園への雪入れを促進させるような取組が必要と考えるのがいかにかということにつきましてお答えいたします。

除排雪における市民との協働を進めるに当たりましては、市民が気持ちよく除雪に取り組む環境づくりが重要と認識しております。そのためには、身近な公園に気軽に雪を入れることができるようにすることも一定の効果があると考えているところでございます。

一方で、公園への雪入れはルールを守っていただくことで成立するものでありまして、覚書を交わすことも公園を管理する上ではやむを得ないものであると考えます。

今後は、除雪連絡協議会やスクールゾーン実行委員会などの様々な機会を捉えて、この制度の周知促進を図るとともに、市民が気軽に除雪に取り組むことができる環境づくりについて、検討してまいります。

●藤田稔人委員　公園への雪入れで覚書を交わすということは公園管理上やむを得ないというご答弁でございましたけれども、先ほども申し上げましたとおり、公園に雪を捨てることはできません、から始まる文書でございますので、それが前面に出ていると、やはり市民に協力を依頼するというようには思えませんので、ぜひとも大幅な見直しをしていただきたく思っております。

最後に、雪堆積場と雪置き場についてまとめさせていただきますが、雪堆積場のさらなる確保については、排雪現場からより近い場所で対応できるよう豊平川河川敷を中心に今後も増強に努めていただきたく考えております。

また、本日は取り上げませんでしたでしたが、本市における下水熱を活用した融雪は、今後さらに活用の余地がありますので、現在整備を進めている東部水再生プラザのほか、地域密着型雪処理施設の整備など、より積極的に取り組んでいただきたいと考えております。

本日は、河川敷、公園、学校施設などへの雪入

れを取り上げさせていただきましたが、雪入れをお願いしたとしても、どこも嫌だというのは当たり前のことでございますので、今後、関係機関と良好な関係性を築きながら、粘り強く交渉していただきたく考えております。それが冬でも安全・安心に市民生活を送れることにも直結いたしますし、事業者の負担軽減や本市財政負担の軽減にもつながりますので、ぜひともご対応をさらに求めたいと思っております。

続きまして、放置自転車対策について質問させていただきます。

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、放置自転車の状況が大きく改善されてきており、さらに、現在は薄野地区においても、地元関係者と対策に取り組んでいるということでございます。

一方、郊外駅においても、通勤や通学などで公共交通機関に乗り継ぐ多くの方々が駐輪場を利用しておりますが、駐輪台数が不足しているところもあるため、歩道上に駐輪されていることで通行の妨げになっている状況が見受けられます。

私の地元であります地下鉄南郷7丁目駅や南郷13丁目駅などにおいても、駐輪場内に自転車があふれて通路が塞がれている状況や、歩道に自転車をはみ出しているような状況が見かけられ、安全・安心な歩行環境を確保するためには、駐輪台数を確保した上で、周辺を放置禁止区域に指定する対策が必要と考えております。

そこで質問ですが、現在整備が進められている南郷13丁目駅駐輪場について、その整備状況がどうなっているのか。また、駅周辺の放置禁止区域指定についてどのように考えているのか、お伺いいたします。

●**藍原総務部長** 南郷13丁目駅駐輪場の整備状況と駅周辺の放置禁止区域指定についてのご質問でございます。

南郷13丁目駅の駐輪場につきましては、駐輪台数が最大320台のところ530台程度の乗り入れがあ

りまして、200台ほど駐輪台数が不足している状況にありますことから、現在、2段式のサイクルラック等を設置する整備を進めているところであります。これにより、駐輪台数が230台増の最大550台となり、乗り入れに見合う台数を確保することから、一定の周知期間を設けた上で、令和8年の夏頃をめどに駅周辺を放置禁止区域に指定したいと考えております。

●**藤田稔人委員** 南郷13丁目駅で乗り入れに見合う台数を確保し、令和8年夏頃をめどに放置禁止区域に指定する予定であるということでございますので、ぜひ着実に進めていただきたいと思いますと思っております。

ほかの郊外駅の駐輪場においても、駐輪台数が不足し放置自転車対策が必要な状況が見受けられるため、引き続き検討を進めていただきたいと思いますと思っております。

先ほどは南郷7丁目駅と言いましたが、そのほかに白石区内で言いますと、東札幌駅の周辺でも放置自転車が歩道通行の障害となっており、事故も発生しておりますことから、早急なご対応を検討していただきたいと思いますと思っております。

また、冒頭でも触れましたが、薄野地区においては、札幌市と地元関係者で構成される駐輪対策プロジェクトにおいて、放置自転車対策について検討を進めていると伺っており、私も大変注視しているところでございます。

昨年の予算特別委員会でも質問させていただきましたが、薄野地区については、まずは札幌駅前通を対象に路上駐輪場の整備と放置禁止区域の指定を検討しているとの答弁でございました。

そこで質問ですが、薄野地区、特に札幌駅前通の放置自転車対策について、現在の取組状況がどうなっているのか。また、今後どのように進めていくのか、お伺いいたします。

●**藍原総務部長** 薄野地区における札幌駅前通の放置自転車対策についてのご質問でございます。札幌駅前通においては300台程度の放置自転車

があったことから、この300台の自転車を収容できるよう、路上駐輪場整備の検討を進めてまいりました。検討の結果、駅前通のみでは放置自転車の全てを収容できる駐輪場を設置することは難しいことから、周辺地域を含めて整備することといたしまして、まずは着手可能な箇所として、令和7年9月に南6条線に180台分の整備を行ったところであります。しかしながら、依然として駐輪台数が不足している状況にあることから、令和8年度に駅前通において駐輪場の拡充整備を行い、乗り入れに見合う台数を確保した上で、令和8年の秋頃をめどに駅前通を放置禁止区域に指定したいと考えております。

また、駐輪場の整備後には、自転車利用者に対する駐輪場の利用を促す啓発活動にも積極的に取り組み、安全で快適な歩行空間の確保に努めてまいります。

●**藤田稔人委員** 薄野地区は、市民の方々や観光客など多くの人々が集まります。その中でも駅前通は非常にたくさんの人々が往来している場所ですので、令和8年度に整備できるよう着実に取組を進めていただきたいと考えております。

令和7年第3回定例市議会の決算特別委員会においても、当会派から関連して幾つか質問させていただいておりますが、薄野地区における客引き、路上喫煙によるたばこのポイ捨て、放置自転車の問題は、薄野地区としての大きな課題でございますので、この3点をセットで対応していただきたいと考えております。

あわせて、花や緑化活動などの取組も活用しながら、薄野地区全体のイメージアップに努めていただきたいと考えております。

札幌駅前通を放置禁止区域に指定する取組は、市民や観光客など、誰もが安心して薄野を楽しむことができる、そして魅力ある薄野の実現に向けて大きな一歩となるのではないかと期待しておりますので、改めて令和8年度に着実に実施していただくようお願い申し上げます。

●**篠原すみれ委員** 私からは、大きく2項目、街路灯の維持管理やLED化についてと、私設街路灯の維持管理について質問いたします。

まず、1項目め、街路灯の維持管理やLED化についての1点目、街路灯の点検や腐食対策についてです。

街路灯は、夜間の道路の安心・安全や防犯に寄与する重要な道路インフラであります。近年、老朽化による倒壊事故が全国各地で発生しております。そのため、橋梁やトンネル、下水道管などと同様に、適切な維持管理がこれまで以上に求められていると認識しております。

つい4日ほど前には、朝の情報番組で特集が組まれておりました。街路灯が倒壊する映像が複数報道され、その安全性に対する不安を強く感じたところです。本市が管理する単独柱の街路灯は約3万灯です。過去に我が会派の質疑でも取り上げているとおり、実際に市内においても、舗装より下の部分の柱の腐食により、街路灯が倒壊するという事案が複数確認されております。街路灯が倒壊する原因の一つとして、犬のふん尿などによる腐食が挙げられておりますが、外見上では異常が見られず、内部の腐食に気づけないケースがあると聞いております。限られた予算の中で、街路灯の老朽化対策を進めるに当たって、事故を未然に防ぐためには、効率的かつ精度の高い安全点検が極めて重要であると考えます。

そこで質問ですが、このような倒壊事例があることを踏まえて、本市ではどのように安全点検を実施しているのか、また、腐食状況を見逃さないためにどのような対策を取っているのか、伺います。

●**齊藤維持担当部長** 札幌市の街路灯の安全点検内容及び腐食状況を見逃さないための対策につきましてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、外部からの目視では気づかない内部腐食の事例があることは認識しております。過去の倒壊事例を踏まえまして、点検実

施時にファイバースコープによる支柱内部撮影を導入しております。さらに、柱の根元の腐食は倒壊につながる危険性が高いことから、目視で軽微な腐食を確認した段階で、柱の肉厚を測定し、腐食の進行具合を確認しております。

また、近年、目視では確認できない柱の腐食を検知する非破壊検査の技術開発が進んでおりまして、より効率的な腐食状況の把握のため、国や他都市の事例を参考に、導入に向けた検討を進めているところでございます。

●篠原すみれ委員 柱の根元の点検については、従来の技術に加えて、新たな検知技術の導入も検討しているとのことでした。

目視では把握できない内部腐食への対応を着実に進めて、安全対策の強化に取り組まれるよう求めます。

次に、街路灯の補強補修工法についてです。

街路灯の柱の根元に対する老朽化対策として、本市では2024年度から全面的な建て替えよりも、低コストで実施できる補強補修工法を導入しており、今年度で2年目を迎えております。この工法により、1灯当たりの更新コストが縮減されることで、老朽化対策を実施できる灯数の増加が見込まれ、それにより適切な維持管理を推進できるものと理解しております。

そこで質問ですが、全面的な建て替えによる老朽化対策と比較して、柱の補強補修工法はどの程度の更新コストの縮減効果が見込まれるのか、伺います。あわせて、これらの更新手法の選定基準についても伺います。

●齊藤維持担当部長 街路灯の建て替えと比べた補強補修工法導入によるコスト縮減効果及び更新手法の選定基準についてお答えいたします。

街路灯単独柱全体を建て替え、更新した場合と、柱の根元に補強補修工法を導入し更新した場合のコスト縮減効果は、2025年度の実績で比較しますと、約25%の削減率となっております。

また、更新手法の選定基準につきましては、点

検結果に応じて全体的に老朽化が進行しているものは建て替え、柱本体がまだ健全なものは根元の補強補修工法を選定することを基本としていただいております。

倒壊事故を未然に防ぐため、引き続き適切な工法を選定し、老朽化対策を着実に進めてまいります。

●篠原すみれ委員 約25%のコスト削減というのは、財政面においても一定の効果が期待できる数字であると受け止めております。

次に、街路灯のLED化についてです。

国土交通省が道路法改正に伴い、2025年10月に策定した道路脱炭素化基本方針では、道路照明のLED化がライフサイクル全体の低炭素化に資する重要施策として位置づけられています。これを受け、国が管理する道路においては、2030年までにLED化率を100%、地方自治体は80%という目標値が掲げられているところです。

加えて、水銀使用製品である蛍光灯は、2026年1月より順次製造と輸出入が規制されているため、LED照明の計画的な更新が必要となっております。

こうした中、本市が管理する約15万灯の街路灯のLED化は、2024年度末時点で約74%まで進捗していると承知しております。本市は、グリーントランスフォーメーションを強力に推進する立場であることから、街路灯のLED化はスピード感を持って着実に実施していかなければならない施策であると考えます。

一方、持続可能な財政運営の観点からは、計画性を持って進めていくこと、新しい技術を積極的に取り入れていくことが必要であると認識しております。

そこで質問ですが、脱炭素化を推進する社会情勢に対応していくために、本市として今後、どのように街路灯のLED化に取り組んでいくのか、伺います。

●齊藤維持担当部長 本市としての今後の街路

灯LED化の取組についてお答えいたします。

本市では、特にLED化率の低い単独柱の街路灯について、先ほど述べました補強補修工法と併せて、上部の照明部分をLEDに取り替える手法を2024年度から取り入れております。

さらに、今年度からは、比較的設置年次が新しい単独柱につきましては、ランプのみを交換してLEDに更新する新しい技術を導入しており、より少ないコストでスピード感を持ってLED化が図れるよう取り組んでいるところでございます。

今後も、計画的にLED化を推進することで、本市の気候変動対策行動計画に掲げる目標達成に貢献してまいりたいと考えております。

●篠原すみれ委員 本年度から導入しているランプの部分のみを交換して、LED化を図る新技術についても大いに期待するところです。

次に、大きな2項目め、私設街路灯の維持管理について質問いたします。

1点目は、私設街路灯の適切な維持管理についてです。

初めに、本質問における私設街路灯とは、個人または町内会などが設置、所有している街路灯を指すことを申し添えます。

さて、本市では、私設街路灯を所有する町内会などの負担を軽減するため、市で管理する道路を対象に、一定の条件を満たす私設街路灯を引き継ぐ取組を進めております。もともと個人や町内会などが設置、所有しているという特性から、はっきりとした数を市が把握することは難しいものです。そのような中でも、アンケート調査や電気料金の補助制度の利用などの実績からある程度数を把握しており、撤去された街路灯なども含めると、市道にある私設街路灯は着実に減少しているものと捉えております。

事前に確認したところ、直近3年では年平均300灯の私設街路灯が本市へ引き継がれており、本市が把握している市内の私設街路灯の総数は2021年では9,219灯であったところ、2024年には

6,559灯とのことでした。市道にある私設街路灯については、本市が引き継いで管理することで町内会などの負担が軽減されます。あわせて、管理体制の安定化が図られ、夜間の道路環境の継続的な維持につながるものと考えます。

一方、本市で管理していない道路、いわゆる私道の上にあるものについては引継ぎの対象外となっております。2022年、本市が初めて実施した私設街路灯の実態に関する町内会等へのアンケート調査では、回答のあった団体が把握している私道にあるものは約2,400灯に上ることが分かりました。このことから、私道においても、多くの街路灯が町内会などによって管理されている実態が明らかとなっております。

そこで最初の質問ですが、夜間の道路の安心・安全な環境を確保する上で重要な役割を担う私設街路灯について、適切な維持管理の観点から、本市としてどのような方針で取り組んでいるのか、伺います。

●齊藤維持担当部長 私設街路灯の適切な維持管理のための本市の方針についてお答えいたします。

本市が管理する道路上にある私設街路灯につきましては、委員ご指摘のとおり、基準を定めて本市への引継ぎを実施しておりまして、将来的には全て引継ぎを受けることを目指しております。

一方で、私道上にある私設街路灯に関しましては、引継ぎを受けることができないため今後も維持管理に関する各種補助制度により、適切な維持管理が図られるよう支援してまいります。

●篠原すみれ委員 私道の上に設置されているものについては、本市による引継ぎはできないものの、今後も各種補助制度を通じて支援を受けられるとのことでした。

補助制度の活用が進むよう注意喚起も含めた丁寧な周知啓発を継続していただくことが重要と考えます。

次に、私設街路灯の実態把握についてです。

昨年の予算特別委員会でのやり取りの中で、先ほど申し上げた町内会などへのアンケート調査では、調査票を送付した町内会など664団体のうち、88団体からはアンケートの回答が得られていないことが分かりました。回答がない団体については、維持管理の状況が十分に把握できないおそれに加えて、自分たちが維持管理をしなければならない立場にあるという意識があまり高くない可能性もあります。このアンケート結果は、2022年8月に取りまとめられたもので、それから約3年半たちました。

そこで質問ですが、実態調査のためのアンケートの回答が得られていない88団体に対して、その後、どのようにアプローチを行っていたのか、伺います。

●齊藤維持担当部長 実態把握アンケート未回答の団体へのその後のアプローチについてお答えいたします。

アンケートの回答がなかった団体に対しましては、2022年度にアンケートの集計結果及び街路灯の損傷事例や異常を確認した場合の対応方法などを記載した注意喚起の文書を送付しております。

●篠原すみれ委員 注意喚起文を送付して維持管理を促したとのことでした。

しかし、担い手不足や高齢化の進展を踏まえると、周知の実効性について検証が必要とも考えます。また、無回答の背景も丁寧把握した上で、必要に応じた働きかけや支援の在り方について改めて検討していただくことを求めます。

次の質問は、私設街路灯に対する行政のアプローチについてです。

私設街路灯は、本市で管理している街路灯ではないため、倒壊した場合の責任は所有している団体が負うことになります。一方で、設置されている場所が市道であれ、私道であれ、道路という公共性を有する空間の安全に寄与していることに鑑みれば、倒壊事故の防止については、行政側の主体的な関与と継続的なフォロー体制の構築が不可

欠であると考えます。

そのような観点からすると、いまだ実態調査ができていない団体が88あるという状況は大きな課題と言わざるを得ません。加えて、実態が把握できている団体であっても、約4割の団体が定期的な点検を実施していないという回答となっており、十分な維持管理が実施されているとは言えない状況です。

以上のことから、私設街路灯を管理する団体に対する補助制度の活用推進や老朽化した街路灯の更新、適切な維持管理の徹底はこれまで以上に重要であると考えます。

そこで質問ですが、今後、どのようなアプローチで補助制度の活用を推進し、老朽化した私設街路灯の更新や適切な維持管理につなげていくのか、伺います。

●齊藤維持担当部長 老朽化した街路灯の更新や適切な維持管理につなげるための札幌市としての今後のアプローチについてお答えいたします。

ご指摘のとおり、私設街路灯の維持管理についてはいまだ課題があり、全ての団体が維持管理の重要性を認識し適切に実施できるよう、本市として継続的に取り組む必要があると考えております。

2026年度からは、私設街路灯の更新をより一層促すため、設置費補助制度の限度額を引き上げる予定であり、この制度改正を周知するタイミングを捉えまして、札幌市街路灯組合連合会と連携して、各団体に各種補助制度の活用を働きかけていきたいと考えております。

具体的には、設置費補助に加えまして、老朽化した街路灯の撤去費への補助、維持管理にかかる費用に対する補助など、各種制度内容や利用条件について、より理解が進むよう広報してまいります。あわせて、補助制度の窓口であります各区の土木センターが維持管理に関する各種相談にも対応していることについて、改めて周知を図っていききたいと考えております。

●篠原すみれ委員 このたび予算案として計上

された私設街路灯の設置費補助制度限度額の引上げは、地域の重要な道路インフラを支える上で大変意義深く、評価いたします。

今回、街路灯について大きく2項目に分けて質問いたしました。

1項目めは、市が設置、所有、管理している街路灯、2項目めは、個人や町内会などが設置、所有、管理している街路灯です。

街路灯は、本市のホームページにもあるとおり、夜間の交通安全や美しい町並みを保ち、犯罪の防止など安全な夜の市民生活を守る役割を担う存在であり、安全のみならず、景観の維持という観点からも重要な都市基盤であります。ところが、街路灯は日常の中で強く意識されることは少なく、点滅や故障などの異変があつて初めて気づかれることも多い存在です。ましてや、内部腐食といった見えない劣化に市民の関心は向きにくいのが実情です。

一方で、日頃、適切に維持管理を続けてくださっている町内会などの皆様には、そのご尽力に敬意を表するものであります。その上で、担い手不足や高齢化が進む中、維持管理が取り残される街路灯が生じることをないよう、自治体としての支援と伴走体制を一層強化していただくことを求めて、私からの質問を終わります。

●竹内孝代委員 私からは、自転車通行空間の整備について質問いたします。

歩行者の安全・安心と自転車の通行環境を整えていくという観点から、これまで我が会派では、自転車通行空間の整備について質疑を重ね、その進捗を注視してきたところであります。そうした中、札幌市の都心部では整備が進み、いわゆる矢羽根型路面表示の設置が進んでいると承知しています。

令和6年第1回定例市議会において、我が会派の代表質問で熊谷議員から、一定程度都心部での整備が進んでいることから、今後の郊外における自転車通行空間の整備について伺い、天野副市長

からは、地下鉄駅等の周辺の地区を対象とし、利用者の多い地区から効果的・効率的に進めていく。また、整備に当たっては、矢羽根型路面表示の施工方法や使用材料の見直しなどコスト縮減の検討を行うほか、自転車が通行しやすいよう、道路空間の再配分による路肩の幅員の確保についても検討していくという答弁をいただいたところであります。

その後、矢羽根型路面表示につきましては、令和6年度から郊外駅周辺において、その整備が始まったところでありますが、思うようになかなか進んでいないというふうに感じております。その大きな要因として考えられますのは、矢羽根型路面表示というのは、基本的に手作業であるということ、また、整備にかかる費用がまだまだ高額であるということが挙げられます。コストに配慮した取組を進めることで、計画以上に整備をすることが可能ではないかというふうに我が会派は考えております。

令和6年10月の決算特別委員会において、我が会派から整備コスト縮減に向けた取組について質問させていただきました。建設局からは、矢羽根型路面表示の設置間隔を広くすることなどについて検討していくという答弁があったところであります。

そこで質問ですが、整備コスト縮減に向けた今年度の取組状況について伺います。

●藍原総務部長 矢羽根型路面表示の整備コスト縮減に向けた今年度の取組状況についてのご質問でございます。

整備コストの縮減に向け、令和7年度は、矢羽根型路面表示の設置間隔をこれまでの10メートルから50メートルに広げ、その間に10メートルの間隔で青い補助線を設置する手法を試験的に実施いたしました。

具体的な整備路線といたしましては、手稲区の稲山通と北区の西5丁目・樽川通の2路線において合計2.4キロメートルを整備し、この手法によ

り、従来と比較いたしまして4割程度整備費を縮減することができたところであります。

●竹内孝代委員 令和7年度は、初めて試験的に整備コストを縮減した手法を実施されたということであります。

整備コスト縮減については、自転車通行空間の整備を推進していく上では大変効果的な取組であるというふうに思いますし、また、コストを抑えることでより多くの地域で整備が加速するというふうにも思いますので、ぜひ今後の実現に向けて検討を続けていただきたいと思います。

ただ、一方で、答弁にありましたように、矢羽根型路面表示の設置間隔を10メートルから50メートルに広げ、その間に青い補助線を設置されたということではありますが、やはりこれまでの10メートル間隔の整備と比較して、視認性の低下というのは否めないのではないかと少し心配しております。したがって、この間隔を広げたことによる影響、また、課題というものを特定して、必要があれば改善を講じることも重要ではないかなというふうに思っております。

そこで次の質問ですが、今回のこの試験実施を踏まえて、今後、整備コスト縮減に向けてはどのように取り組んでいかれるのか、伺います。

●藍原総務部長 試験実施を踏まえて、今後どのように取り組んでいくのかとのご質問でございます。

整備コストの縮減に向けた取組を進めるため、まずは間隔を広げて実施した手法について、整備効果を検証いたします。検証に当たりましては、間隔を広げたことによる視認性や安全性などについて、自転車利用者と自動車運転手の双方を対象にアンケート調査を実施するほか、自転車利用者が矢羽根型路面表示に沿って走行する割合を調査し、整備路線における自転車通行の実態を把握いたします。その上で、これらの調査結果を基に評価を行い、改善を図りながら条件の異なる様々な路線においてもこの手法を取り入れ、整備コスト

縮減の取組を進めてまいります。

●竹内孝代委員 効果について、また、安全性についてしっかり検証していくためにも、アンケート調査であるとか、皆さんのお声を聞きながらしっかりとこの結果検証をしていくということでありました。これについては理解いたします。

郊外駅周辺の整備というのは、まだまだ始まったばかりでありますけれども、この整備路線では、路上駐車によって自転車の車道通行を妨げる状況というのも散見されております。

また、新たに設置したエリアでは、矢羽根型路面表示を見たことがないということから、意味や役割が分からないといった方も多いのではないかと推察しています。

また、4月1日からは、16歳以上の自転車の運転者を対象とした交通反則通告制度、いわゆる青切符が導入されることとなります。報道等によりますと、交通事故に直結する危険な運転行為等でない限り、直ちに検挙されるということはないようでありますけれども、矢羽根型路面表示の認知度向上というのは、自転車の正しい通行を促すことにもつながりますので、こうした機会を捉えてしっかりと関係機関などと連携した啓発活動が必要ではないかと思っております。

そこで質問ですが、矢羽根型路面表示の認知度向上をぜひ図っていただきたいと思います。どのように取り組んでいかれるのか、伺います。

●藍原総務部長 矢羽根型路面表示の認知度向上を図る取組についてのご質問でございます。

矢羽根型路面表示については現在、札幌市のホームページへの掲載や、チラシやパンフレットによる啓発を行っているほか、北海道開発局と共同で制作したチラシを運転免許更新時に配付し、運転手への周知に取り組んでいるところです。

また、今年度、令和7年度は、自転車を利用する子どもや学生に向けた分かりやすいチラシを作成しているところでありまして、今後はこのチラシを活用し、地域や学校、関係機関などとも協力

して、様々な場面で矢羽根型路面表示の周知・啓発活動に取り組んでまいります。

●**竹内孝代委員** 矢羽根型路面表示について取り上げてまいりましたが、今後も計画的な整備を行っていくということと併せて、幅広い世代の皆様方に認知されるよう、色々と分かりやすいチラシの準備もされているということでもありますので、積極的に啓発、また、周知活動を実施していただきたいというふうに思っております。

今回、自転車マナーについても取り上げましたが、昨年、市民文化局でも同様の内容を質問させていただきました。法が変わっていく、そういうときに合わせて、しっかりと市民の皆様が理解できるような、そうした場をほかの関係部局とも連携していただいて、必要な情報を発信していただきたいと求めます。

また、整備コスト縮減の手法につきましても、迅速かつ的確な効果というものが大事かと思いますので、ぜひとも検証していただいて、早期に本格運用に移行していただきたいというふうをお願いをいたします。この取組がしっかり推進されて、歩行者も含め全ての道路利用者にとって安全・安心な通行空間として整備されていくということを要望して、私からの質問を終わります。

●**村松叶啓委員** 私からは、北区北部の重要プロジェクトであります、ＪＲ札沼線篠路駅付近連続立体交差事業、いわゆる鉄道高架事業について質問させていただきます。

この事業は、篠路地区の長年の課題である踏切による慢性的な交通渋滞や、線路によって隔てられた東西市街地の分断を解消するものであります。地区の交通課題への対応といたしまして、当初、昭和40年には、幹線道路である横新道が鉄道の上を越える形で都市計画決定されておりましたが、特に平成になって以降、地域が主体となって、まちづくりを含めた様々な観点からの議論が積み重ねられてまいりました。その結果、平成25年度には、篠路駅周辺地区まちづくり実施計画が策定さ

れ、地域が抱える課題を解消し、拠点としての役割をより機能させていくために、鉄道高架と土地区画整理による一体的なまちづくりの実現を目指していくという方針が示されました。その後、都市計画変更を経て事業化に至った本事業は、長い年月をかけてようやく動き出した地域の悲願とも言える極めて重要なものであります。

そこで改めてとなりますが、このＪＲ札沼線篠路駅付近における鉄道高架事業に期待される効果について、札幌市の認識を伺います。

●**木村土木部長** ＪＲ札沼線篠路駅付近における鉄道高架事業に期待される効果についてお答え申し上げます。

篠路地区におきましては、鉄道を高架化することとは、委員にご指摘いただきましたとおり、地域が抱える長年の課題を解決し、様々な効果があるものと認識しております。

具体的には、複数の踏切を除却するとともに、ＪＲと交差する横新道を４車線で整備することによりまして、渋滞の解消や歩行者の安全性向上といった効果が期待されると考えております。

また、篠路駅周辺におきまして、新たに高架下を通ることができるようになり、東西市街地の連携強化や歩行者ネットワークの充実化、交通結節点としての機能の強化といったものも期待されます。さらには、篠路駅周辺の土地区画整理や道路整備と一体的に進めることによりまして、地域交流拠点にふさわしい機能や魅力の向上に寄与するものと考えております。

●**村松叶啓委員** 本事業の効果についてお示しいただき、また、将来の篠路地区にとって大変重要なものであることを再確認できました。

さて、鉄道高架事業の現在の進捗状況につきましては、令和２年度に事業認可を取得して以降、現地では目に見える形での本格的な工事に至っておりません。

一方で、駅東側の土地区画整理事業が着実に進み、町並みが変わりつつある中で、地域の方々か

らは、いよいよ次は鉄道高架工事が始まるという、本格的な工事着手を待ち望む期待の声が高まっております。

そこで質問をいたしますが、当該事業に関するこれまでの取組状況について伺います。

●木村土木部長 鉄道高架事業に関するこれまでの取組状況についてお答え申し上げます。

本事業につきましては、これまで鉄道高架の工事中の列車運行を確保するための仮の線路、いわゆる仮線の整備に向けて、用地買収や支障物件の移転を行うとともに、高架に関する設計を行ってきたところでございます。

なお、用地買収につきましては、昨年末までに仮線の整備に必要な全ての土地の取得が完了しているというところでございます。

●村松叶啓委員 昨年末までに仮線の整備に必要な全ての用地買収が完了したとのことで、ようやく工事着手が現実的なものとなり、地域の方も改めて完成への期待が高まっていくものと考えております。

本事業は、現時点では本格的な工事に向け、ＪＲ北海道とスケジュールに関する協議調整を鋭意進めている段階であると認識しておりますが、少しでも早く具体的なスケジュールを示すことが地域の方々にとって重要と考えます。資材価格の高騰など、事業を取り巻く環境は一段と厳しさを増しておりますが、１日でも早い工事への着手が望まれます。

そこで質問ですが、鉄道高架事業の工事着手の具体的な時期と事業完了までの見通しについて伺います。

●木村土木部長 鉄道高架事業の工事着手の具体的な時期と事業完了までの見通しについてお答え申し上げます。

現在、ＪＲ北海道と事業の具体的なスケジュールにつきまして検討しているところでございます。令和８年度には、国や北海道とも事業計画に関する協議調整を行った上で、令和９年度の工事着手

を目指しているという段階でございます。

また、事業完了までにはおおむね１０年程度を見込んでいただいております。引き続き、事業協力者であるＪＲ北海道と緊密に連携を図りながら、着実に事業を推進してまいります。

●村松叶啓委員 篠路駅周辺におきましては、鉄道高架事業や周辺道路整備、東口土地区画整理事業などのハード整備が進められておりますが、これと歩調を合わせるようにソフト面におきましても、地域主体のまちづくり活動への支援が行われております。

令和６年度には、新たなまちづくり団体が設立されるなど、地域の活動は広がりを見せており、まちの姿は確実に変わり始めていると私は感じております。本事業は、こうした地域の主体的な取組を確かな形に結びつける基盤であり、篠路地区が長年抱えてきた東西分断や交通課題を解消するとともに、地域交流拠点としての機能を高めていく上で極めて重要な事業でございます。

これまで札幌市は、用地取得や関係機関との調整などに大変ご苦労をいただき、また、そうした中で様々な課題を乗り越えながら、この事業が進められてきたことについては一定の理解をするものであります。しかしながら、当初想定しておりましたスケジュールから遅れが生じていることも、また事実でございます。令和９年度の工事着手を目指すという答弁がございましたが、今後は、これ以上の遅延を生じさせることのないよう、市として責任を持ち、関係機関との連携の下、適切な進捗管理を行いながら着実に事業を前進させることを強く求めます。

また、完成までおおむね１０年を要するというところでございましたので、極力早期の完成を目指していただきたいと思います。そのような長期事業であるからこそ、節目ごとの丁寧な説明と、また、情報共有を怠ることなく、地域との信頼関係をより一層深めながら事業を推進していただきたいということを申し上げまして、質問を終わります。

す。

●佐藤 綾委員長　ここで、およそ20分間、委員会を休憩いたします。なお、再開時刻は3時5分といたします。

休　憩　午後2時42分

再　開　午後3時05分

●小須田大拓副委員長　委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

●小口智久委員　私からは、札幌市が独自に行っている都市型土木工事におけるICT普及の取組、いわゆるFirst Step SAPPORO型について伺います。

First Step SAPPORO型は、建設現場の生産性向上を目的とするICT施工の導入促進策です。これは、自動追尾型のトータルステーションなど、使用する機材を指定し、現場内の測量作業に重点を置くことで、都市部の小規模な工事でもICT施工が実施できるよう取り組みやすく考えられた型式でございます。ICT施工の経験、また、普及が遅れている中小企業をターゲットに、心理的なハードルを下げられるこの取組は、札幌市独自のアイデアであります。これは、ほかの自治体の参考になるものとして、昨年12月、国土交通省の令和7年度インフラDX大賞の優秀賞に選定されました。令和7年度から運用されたFirst Step SAPPORO型により、多くの企業がICT活用工事に取り組んだ結果、都市型土木工事は、前年比の3倍と飛躍的に増加しました。今回のインフラDX大賞受賞により、さらに業界全体のi-Constructionが加速し、現場の生産性向上が図られるのではないかと、これまで長期にわたりICT施工を推進してきた我が会派としても大いに期待しております。

今年度から本格運用が開始されたFirst

Step SAPPORO型は、生活道路整備工事と切削オーバーレイ工事の2工種を対象としておりましたが、運用初年度ということもあり、それぞれ実施した企業から様々な意見が寄せられていると思います。今後もICT活用の実施率を向上させ、また、生産性の向上を図っていくためには、企業からの現場の声を分析し、必要に応じて制度の見直しや改善をしていくことが重要であります。私が令和7年第3回定例市議会の決算特別委員会において、さらなる普及拡大に向けた取組について質問したところ、First Step SAPPORO型の対象工事を受注した全企業を対象に、ICTの導入効果や発注者に期待する支援策などについてアンケートを実施し、運用改善や他工事への拡大を検討するとの答弁でした。

そこで質問ですが、ICT活用を実施した企業のアンケートではどのような意見や要望があったのか、伺います。

●奥原道路工事担当部長　ICT活用工事を実施した企業へのアンケート結果についてお答えいたします。

ICT活用を実施した工事に従事した技術者のうち、8割を超える方々から、今後積極的に取り組みたいとの回答をいただいているところでございます。

また、ICT活用の具体的なメリットとして、建設現場で位置、高さ等を示す木ぐい、いわゆる丁張りの設置作業においては、人員、時間が削減され、作業が効率化されたといった意見を特に多くいただいております。

切削オーバーレイ工事につきましては、施工前に舗装を削る厚さを車道の路面に直接書き込む作業が不要となり、負担が軽減されたとの意見がある一方で、ICTを活用した切削作業には専門の建設機械が必要となるため経費がかかるといった意見もあったところでございます。

そのほか、ICTの普及に向けた要望として、技術者の確保、育成を目的とした研修の実施を挙

げた企業が多かったところでございます。

●小口智久委員 企業のアンケート結果では、ICTの活用に取り組んだ企業からおおむね前向きな意見が得られたということで、新たな課題としては切削オーバーレイ、また、要望としては研修等が必要だということが明らかになったということでございます。

First Step SAPPORO型は、初心者が取り組みやすく、実際の工事現場でICT導入の効果が確認され、技術者の実感として時間の短縮、負担軽減につながっているということは大きく評価ができます。

また、現場条件や作業内容によって、当初想定していなかった課題が発生するのは当然のことであり、こうした現場のニーズを踏まえて、今後どのように見直しや拡大を図っていくかが重要と考えます。運用開始から2年目となる次年度に向けては、アンケートで出された大切な現場の声を活用し、より効果的で取り組みやすい型式となるよう、また、様々な場面でICTが活用できるよう、必要な見直しや他工事への展開を検討すべきと考えます。

そこで質問ですが、First Step SAPPORO型について、アンケートで企業から出された意見や要望を踏まえ、次年度はどのように取り組んでいくのか、伺います。

●奥原道路工事担当部長 アンケートの意見や要望を踏まえた次年度の取組についてお答えいたします。

まず、丁張りの設置作業で効率化が図られたとの意見が多かったことを踏まえまして、丁張り設置を多く行う歩道バリアフリー工事を新たにFirst Step SAPPORO型の対象として拡大してまいります。

また、切削オーバーレイ工事につきましては、切削作業でのICT活用について負担を感じる声もあったことから、より取り組みやすい内容となるよう改善することを考えております。具体的に

は、タブレットの画面上で、現地の映像に設計データを重ね合わせて表示できるAR技術の活用をFirst Step SAPPORO型の対象として追加することとしております。さらに、多くの企業が技術者の確保、育成を目的とした研修の実施を要望していることから、今年度に引き続き、現場が本格稼働する前の4月に事業者向け研修を開催するなど、サポート体制の充実を図ってまいりたいと考えております。

●小口智久委員 企業のアンケート結果を受けて、歩道バリアフリー工事をFirst Step SAPPORO型の対象に追加し、切削オーバーレイ工事についてはAR技術の活用、これはスマートフォン、タブレットなどの現実のカメラの風景にデジタル情報を重ね合わせると、そのような仮想の情報を表示して、より見えやすく、分かりやすくするという技術を追加して、企業への支援策としての研修も実施するというところでございました。

これらの取組は、First Step SAPPORO型がより多くの企業に活用されるために有効と思われ、今後も期待しております。

また、次のフェーズとなりますけれども、ICTの活用は、元請企業の現場技術者が測量ばかりではなく、設計、施工、管理、納品の五つのプロセスに一定程度関与して、そのノウハウを蓄積し、工程や現場条件の変更に自ら対応し、応用できなければ、ICTの導入メリットを実感することはできません。

そのため、ICTに関する作業を外注するのではなく、自社による実施、いわゆる内製化を促すことが重要と考えます。令和7年第3回定例市議会の決算特別委員会において、ICT活用の内製化を後押しする取組について質問したところ、3次元設計データ作成について苦手意識を持つ技術者が多く見られることから、技術的な支援について検討するとの答弁がありました。

そこで質問ですが、ICT活用の内製化を促進

するため、今後どのような取組を行うのか、伺います。

●奥原道路工事担当部長 ICT活用の内製化促進に向けた取組についてお答えいたします。

令和7年度に発注したFirst Step SAPPORO型の工事では、多くの現場でICTの活用は行われましたが、3次元設計データの作成を外注する事例も見られたところでございます。3次元設計データは、ICT活用の基礎となるものであり、この作業を内製化することが本当の意味でのICTの普及につながるものと考えております。そのため、内製化の促進策として、現在発注している生活道路整備工事のうち、10件を内製化チャレンジのモデル工事としており、その受注企業に対して、3月中旬に3次元設計データの作成に特化した講習を行うこととしております。本講習は、受注企業の技術者に対して、3次元設計ソフトの操作方法やデータ活用について個別指導を行うものであり、ICT活用を技術面でサポートすることに加え、企業の人材育成を支援することでICT活用の内製化を促進してまいりたいと考えております。

●小口智久委員 モデル工事を選定して、内製化の促進に向けて講習を予定していると。これは講習つき工事のようなイメージかと思います。First Step SAPPORO型の対象の拡大や制度の見直し、内製化の促進といった各取組により中小企業でのICT活用の普及が加速することを期待しております。

国土交通省では、i-Construction 2.0として、ICT普及に向けた取組の進化や高度化がされており、工事現場でのICT活用の原則化が進んでおります。建設現場の生産性向上は、さっぽろ建設産業活性化プラン2025の柱として位置づけられており、ここ数年間はICT活用の本格導入と普及に向けた重要なフェーズであることを踏まえ、今後もICTの導入メリットが実感できるような環境整備、そして、取り組む企

業がさらに増加するよう、施工マニュアルの整備やICT研修を行うなど、重点的な支援をしていただくよう要望して、質問を終わります。

●脇元繁之委員 私からは、現在実施されている緊急排雪への対応と、令和8年度の雪対策予算、そして将来の札幌のまちづくりにおいて雪対策事業がどうあるべきかという観点から質問したいと思います。

質問に入る前に、この冬、大変なご苦勞をされている雪対策室の皆さん、真冬の過酷な現場で汗を流しておられる各土木センター、除雪センター、そして作業員の皆様に対し、心からの敬意と感謝を申し上げます。本当にありがとうございます。

それでは、順次伺ってまいります。

まずは、緊急排雪についてです。そして、この緊急排雪が、くしくも現在検討されている町内会、自治会の費用負担を伴うパートナーシップ排雪から、札幌市が全額負担する公共排雪への移行に向けた実質的な実証実験と捉えた場合の札幌市の考えをお聞きしたいと思います。

札幌市はこの冬、記録的な大雪に見舞われました。この大雪時に発令される最も緊急性の高い段階である雪対策フェーズ3を発令しました。この発令によって、通常のパートナーシップ排雪を取りやめ、市内全域で生活道路の全額市費負担による緊急排雪を決断されました。

そこで、記録的な大雪における対応を踏まえ、続けて2点お伺いしたいと思います。

まずは、市民への情報提供と事前周知の課題についてであります。

2月初めから緊急排雪に入るとのことでしたが、いざ始まると、地域からは、いつ入るのか情報が全く入らないという切実な声が多く寄せられました。また、緊急排雪がこんなに遅れるのであれば、あらかじめ実施時期が見通せる従来のパートナーシップ排雪のほうがよかったという声までありました。今回の緊急排雪は異例のことですから、様々な事情はあったかと思いますが、市民への情

報提供や事前周知に関して寄せられたこのような声をどう受け止めておられるのか。また、課題があったとするならば、これをどう改善していこうとされているのか、お伺いします。

次に、パートナーシップ排雪の全額市費負担への移行時期についてであります。

本年1月14日に開催された雪対策審議会の中では、パートナーシップ排雪について、いつ頃から札幌市が全額負担する、いわゆる公共排雪に変わるのか、めどが示されておられません。予定でもいいので示していただけると地域としても動きやすいとの意見が出され、これに対して市は、令和8年度中に基本方針を策定して、その中で生活道路除排雪の方向性も整理する予定であると答えております。そうした中で今回、緊急排雪が行われたわけではありますが、曲がりなりにも、市域全体にわたり一斉に市費負担による排雪作業を行うことが可能だったという実績を踏まえると、パートナーシップ排雪から全額市費負担の公共排雪への移行時期が多少なりとも前倒しとなる可能性があると考えてよいのか。それとも、市民への事前周知や作業方法等の課題を踏まえれば、公共排雪への移行時期は先になる可能性ありということなのか、現時点での見通しなり、スケジュール感を改めてお示しいただければと思います。

●茂木雪対策室長 まず、生活道路の緊急排雪に寄せられた市民の声と受け止め、それから、どう改善していくのかにつきましてお答えいたします。

まず、工程に関しまして、緊急排雪はパートナーシップ排雪のように町内会単位での作業とならないため、地域ごとの具体的な作業日時を事前にお知らせすることは難しく、作業が入る直前でのお知らせという形にならざるを得ないということがございました。

次に、作業手法に関しましては、マスコミやSNS、ホームページなどによりまして情報発信をしているほか、町内会を通じて、できるだけ地域

住民の皆様にも周知させていただきましたが、情報が十分に行き渡っていない部分もあると考えております。緊急排雪は今回が初めての実施でございまして、様々な課題が見えておりますことから、今後の改善に向け、今冬の作業結果や寄せられた地域からの声などの検証を綿密に行いまして、市民、地域への情報発信の仕方等につきまして検討してまいります。

続きまして、パートナーシップ排雪から公共排雪への移行ということのご質問かと思えます。

今回の緊急排雪は、平年並みの降雪条件下における今後の生活道路除排雪の在り方を検討する上で、多少なりとも有益な、例えば除雪事業者からの声ですとか、作業結果に関するデータ等が得られるのではないかと考えておりますが、現時点の考えとしては、今冬の緊急排雪で得られるデータ等に加え、令和8年度も試験施工を実施しながら生活道路除排雪の在り方を検討していく予定でございます。

●脇元繁之委員 まず一つ目のご答弁は、地域ごとの具体的な作業日時を事前に知らせるのが難しかったというところでありました。

確かに作業員の皆さんにおかれては初めてだということもあったとは思いますが、ただもう一点、先ほどの和田委員の答弁の中で、やはりスピード感を重視するということで、最小限の雪を持っていくという取組をするということであったと思います。そういった上では、やはり市民の理解というものは非常に大事なのではないかなと思うのです。例えば、パートナーシップなどの排雪作業のときには、家の中の庭の雪をどうしても道路に捨てたくなってしまう。雪出しだったり、例えば車の路上駐車など、そういったところも非常に除排雪に時間をかけたり、労力が非常に大きくなったりするということもあって、そういうところも市民理解をしっかりと促すような取組をしながら、そして市民の皆さんも、そこを理解してもらった上で、特に今回のような緊急排雪は行っていくべ

きだと思ひます。その上で、ある程度の事前周知というのは、やはり路上駐車も含めてやらなければならないというふうに思っているところでありまふので、そういったところは行政と市民理解をしっかりとバランスよく取りながらやっていただきたいと思ひわけでありまふ。

また、このパートナーシップの公共排雪の捉え方で、今回の緊急排雪で様々なデータが得られたと思ひます。その上で、令和8年度も試験施工を実施するということでありまふ。実はパートナーシップ排雪から全額市費負担となる公共排雪への移行時期をお尋ねしたのは、この冬にパートナーシップ排雪を予定していた町内会では、やはり町内会の負担分をあらかじめ予算づけしている。また、町内会、各世帯から排雪費用を別に頂いているという町内会がたくさんあるんですね。今回の市による緊急排雪の実施によって、その予算づけした分をどう措置するべきなのかということに頭を悩ませている事態が、町内会の中で生じているとのことでありまふ。実は私も町内会の役員をやっていますけれども、ちょうど昨日、町内会の役員会がありまして、この予算をどうしようかということ議論したところだす。金額が金額だすから、パートナーシップ排雪から公共排雪に移行するということであれば、いつの冬からになるのか、その実施時期を少なからずとも1年以上前には公表していただくようお願いして、次に入りたいと思ひます。

次に、雪対策に係る新年度予算と将来の札幌のまちづくりにおいて、雪対策事業がどうあるべきかという観点から、除排雪現場の持続可能性や人材確保についてお尋ねしたいと思ひます。

新年度の雪対策関係予算は286億1,000万円だす。内訳を見ると、道路除雪費が3.6%減となる一方で、雪対策関係費が19.6%増となっておりまして、融雪施設の整備や機械購入など、限られた予算の中で市民生活や経済活動を維持していく上での苦心の跡をうかがい知ることができまふ。

しかしながら、除排雪現場の将来の持続可能性に関しては、正直申し上げまして、厳しい認識を持たざるを得まふ。雪対策室として認識している最大の問題、課題は何かという視点を私なりに考えてみまふと、それは、除排雪現場における人材の確保ということだと思ひますが、人材不足の大きな要因については除排雪という仕事そのものが、その過酷さやリスクに対してあまりにも割に合わない仕事になっているからではないかと考えているところでありまふ。深夜作業であるがゆえの不規則勤務や事故のリスクに対し、現在の労務単価や待機手当は、果たしてほかの産業との獲得競争に勝てる水準になっているのでしょうか。

そこでお伺ひいたします。

この特殊性に見合わない処遇こそが人材不足の根本原因ではないかと思ひますが、市としての見解をお聞かせください。

●茂木雪対策室長 特殊性に見合わない処遇が人材不足の原因ではないかということにつきましてお答えいたします。

除雪業務の委託料の積算では、国が毎年実施する賃金に関する実態調査の結果に基づき策定する、公共工事設計労務単価を適用しております。

また、待機補償につきましても、当初設計額のうち、労務費に相当する額の100%を補償することとしており、札幌市といたしましては、適正な労務単価、あるいは待機補償であると考えております。

なお、除排雪作業は深夜の不規則な勤務や屋外での作業など、とても大変な仕事であると認識しておりますので、ICTを活用した効率化など、労働環境の改善となる取組について、引き続き検討してまいりまふ。

●脇元繁之委員 国の労務単価を適用しているとのことでした。待機補償は労務費の100%を補償しているので、札幌市は適正な労務単価や待機補償と考えているということでありましたが、適用されている労務単価や待機補償そのものが、果

たして現場にとって本当に適正と言えるのか、これが疑問なんです。もし仮に、それらが十分な水準にあるならば、将来において、これほど深刻な人材不足を危惧することはないと思っております。少し厳しいことを申し上げるようですが、現実には人材が不足し、将来的な事業継続にまで暗雲が立ち込めている以上、現状の基準は不十分であり、適正ではないと認めざるを得ません。

今、大きな社会問題となっております、バス運転手不足による路線の廃止や減便は決して対岸の火事ではありません。冬の暮らしに不可欠な除排雪事業において、同様の事態を招くことは、市民生活を守る立場として絶対に許されないことです。

新年度は仕方ないとしても、今後の検討課題として、割に合う仕事として誇りを持って現場に立てる環境を整えること、人手不足の解消と人材育成、そして持続可能な事業継続への取組に対し、実効性のある大胆な予算措置を私は強く要望させていただきます。

最後に、今後の雪対策の展望についてお尋ねいたします。

今、お話ししたとおり、私は雪対策については、これまで以上の手厚い予算措置を講ずるべきと考えております。

さきの衆議院選挙において、候補者のSNSの中ではありますが、片山財務大臣が、スーパー除雪特区の実現を約束されました。私自身、これは本市の雪対策を抜本的に強化する上で極めて大きなチャンスと捉えております。積算基準の抜本的見直しや労務単価の特例的な引上げをはじめ、ダンプカーの確保や新たな融雪槽の整備、札幌市中心部の豊平川河川敷地を活用した雪堆積場の確保、さらにはICT導入を加速させるための大胆な規制緩和や予算措置などを国に対し強く求める好機と捉えているからです。

そこでお伺いいたします。

これは特区政策とは別にしても、今後の雪対策

に必要なものと認識すべきものですので、札幌市としてのお考えを伺います。

●茂木雪対策室長 スーパー除雪特区に関する考え方についてお答えいたします。

札幌市雪対策審議会におきましても議論されておりますとおり、今後、人口減少に伴う担い手不足や税收減などが見込まれる中、将来に向けて持続可能な雪対策を実現するとともに、今冬のような大雪などの異常気象にも適切に対応し、冬の市民生活をしっかり守っていく必要があると考えております。そのためには、この特区の動向にかかわらず、委員がお話しの河川敷地を含む雪堆積場の確保、あるいはICT導入や自動運転、AIなど、あまたの先進技術分野の利活用を加速させることが不可欠であると認識しております。

●脇元繁之委員 答弁からも雪対策室として様々な課題があるというふうな認識を伺うことができました。

ここからは、要望と意見、そして提案をさせていただきたいと思います。

札幌市の市民アンケートにおいて、雪対策は毎年7割から8割の方が力を入れてほしい事業として挙げる、まさに断トツの最優先課題であることは皆さんご承知のとおりだと思います。この圧倒的な市民の負託に対し、私たちはどう応えるべきか。刻一刻と変化する自然の驚異に立ち向かい、いかにして市民の切実な願いを形にするか。政治の力が問われるインフラ事業において、行政と議会が果たすべき役割と責任は極めて重いものがあります。

先ほどもお話ししたとおり、私は雪対策については、これまで以上に手厚い予算措置を講ずるべきだと考えております。冬期間の交通網の寸断や物流の停滞、市民の外出控え、さらには観光客の満足度低下などが札幌市の経済活動に多大なマイナス影響を及ぼしていると考えているからです。

しかし、それが地方自治体のみでの対応に限界があるならば、市民生活と本市の発展のために国

の支援と協力を勝ち取る術を講じるべきではないでしょうか。それを実現すべく、実効性のある財政支援を国に要望していくためには、この経済的損失の試算こそが不可欠な前提条件になると考えます。

雪で困っているから助けてほしいというような情緒的な訴えにとどまるのではなく、これだけの経済損失を防ぐために、この投資が必要なんだ、そんな論理的な根拠を大学等の研究機関とも連携して、まずは早急に講じていくべきだと考えます。

今年1月の雪対策審議会では、まちづくり政策局から交通速度の変化による分析が示されました。除排雪後の速度回復などが確認できましたが、路面悪化に伴う具体的な損失額にまでは踏み込んでおりません。札幌市側は、正確な把握は困難としておりますが、視点を変えれば活用できるデータの収集はさほど難しいものではないはずです。例えば、宅配便の配送効率や、本市が行っているごみ収集の実施状況について、無雪期と積雪期の比較分析を行ってはいかがでしょうか。宅配便やごみ収集車、これらは1年を通してほぼ同じルート、同じエリアで業務を行っております。雪道における配送遅延や燃料費、人件費の増大、生活道路での作業停滞による社会的コストなど、これらを分析すれば、簡易的であっても積雪期と無雪期の差を数字で示すことは可能なはずです。審議会で公表された500億円の経済波及効果というプラス面もさることながら、マイナス面を定量化し、その実態を数値で示すことが予算増額に向けた説得力のある根拠となると考えるわけであります。まちづくり政策局と建設局を所管される天野副市長におかれましては、国への強力なアクションを見据え、物流、生活実態データを活用した経済的損失の試算を具体的に検討していただくよう強く要望して、私の質問を終わります。

●小須田大拓副委員長 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、理事者交代のため、委員会を暫時休憩

いたします。

休 憩 午後3時37分

再 開 午後3時38分

●小須田大拓副委員長 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の質疑を行います。

●林 清治委員 私からは、大通公園の整備に向けた検討について、幾つか質問していきたいと思います。

最初に、大通公園アドバイザリーボードにおける議論の状況についてお聞きしたいと思います。

大通公園は、札幌で生まれ育った市民にとって自分の成長と時代ごとにいろんな思い出がある場所だと思います。私もそうですが、子どもの頃には、雪まつりでは初めて親や家族じゃなく友達と一緒に都心部まで出てくる、そうした経験も積んでおります。そして、大人になってからは、夏のビアガーデンだったり、冬のホワイトイルミネーション、そうした形の中でも様々な時代ごとに思い出があります。そして、最近市民になった皆さんからも、やはり大通公園はイベントなども含めて楽しいイメージがあるということも聞いておりますし、出張、仕事または観光で札幌に来られる方々も、そうしたイベント、またはこの都心部の緑の豊かさという部分について、札幌にすごく関心を持ってもらうための一つの大きなきっかけになっているというふうに思っております。

そういう札幌にとって重要な財産、施設である大通公園も、今、1994年に完了しましたリフレッシュ事業から30年経過して、施設の老朽化、または周辺ビルの建て替えなど、都心のまちづくりと連携しながら、将来に向けた検討が重要となっております。

我が会派は、本市を象徴する大通公園という財産をいかに次世代へ引き継いでいくか、これまで

も強い関心を持ち、意見提言を行ってきたところ
であります。そんな中、2023年から2年にわたり、
6回開催されてきたあり方検討会において、昨年
度策定されました大通公園のあり方では、コンセ
プトなどは定まりましたが、具体的な空間の整備
内容や施設配置などは今後の基本計画での検討と
されているところであります。基本計画の策定に
向けて、今年度実施している大通公園アドバイザー
リーボードは、学識経験者らを交えて議論を行っ
ていると聞いております。

そこで最初の質問ですが、大通公園アドバイザ
リーボードの設置目的やその議論がどのように行
われているのか、お伺いしたいと思います。

●**浜岸みどりの推進部長** 大通公園アドバイザ
リーボードの設置目的と議論の状況についてお答
えいたします。

大通公園アドバイザリーボードは、大通公園の
あり方で定めた将来像から具体的な施設配置やデ
ザインを反映させた基本計画を策定するため、
様々な専門的立場の方から助言を得ることを目的
に設置したものでございます。

会議はこれまで2回開催しまして、公園の歴史
的価値を維持しながら、多様な利用者が心地よく
過ごせる空間を創出すべく、施設の配置や機能更
新の在り方などについて議論が行われているとこ
ろでございます。

有識者からは、現在のみどりの軸は継承しつつ、
樹種や、今後の成長を考慮した植栽計画、季節を
問わず1年を通して楽しめるような整備の考え方
などについて助言もいただいているところでござ
います。

●**林 清治委員** 答弁では、有識者を交えた専
門的な知識などを生かした議論が進められている
ということでありました。

そうした中で、大通公園のあり方で掲げられて
いる理念を実現するためには、市民の共感という
のも不可欠であるというふうに考えております。
計画段階から多様な市民の声を取り入れるプロセ

スが重要であり、そうした中、市は昨年9月に大
通公園西3丁目でオープンハウスを実施し、大通
公園の歴史を紹介するパネル展示や大通公園のこ
れからについて、シール投票や聞き取りを行った
と聞いております。

そこで次の質問ですけれども、そのオープンハ
ウスではどのような意見が寄せられたのか、その
内容と市の受け止めについてお伺いしたいと思います。

●**浜岸みどりの推進部長** オープンハウスで寄
せられた意見と市の受け止めについてお答えいた
します。

オープンハウスでは、2日間で延べ500名を超
える市民の方や観光客に参加いただきまして、将
来の公園に対する期待や公園での過ごし方につい
て多くの声をいただいたところでございます。

具体的には、花や芝生の充実を期待する声や季
節ごとのイベントを楽しみたいという声、木陰や
一人で過ごせる場所など、利用者の様々な目的に
合わせた過ごし方を求める声が寄せられたところ
でございます。こうした多様な意見は、昨年度策
定いたしました大通公園のあり方に掲げる、誰も
が思い思いに過ごせるみどりの空間というテーマ
を裏づけるものと認識しているところでございま
す。

●**林 清治委員** 答弁では、多様な意見が寄せ
られたということでありました。

2日間で500名。当然、大通公園西3丁目なの
で、観光客の方などいろいろな方々が寄っていつ
たのかというふうに思いますけれども、500名
の方がシールによる回答、そのほかにも自由意見
を付箋に自分で書いていただく、そうした自由意見
というのかなり寄せられたと聞いております。
そうした部分に、やはり関心の高さがあるのかと
いうふうに思います。これらの意見を参考にとど
めず、実際の施設設計や空間デザインに確実に反
映させることが、今後、市民に愛される公園づく
りには不可欠だというふうに思っております。

今、答弁にあったように、検討項目は分野別、項目としても大変な量になるのかなと思います。植栽、花、花壇だったり、また、木陰を歩きたいなどというような様々な意見がございます。確かに炎天下だと公園の真ん中はちょっと日が当たって暑い状況ですけれども、木陰に入ると涼しく歩けるということもあるので、そういうのもやはり期待されているんでしょう。

そうした色々な声に応え、受け止めながら、大通公園の整備に向けて、現在進行中の大通西4南地区第一種市街地再開発事業の公共貢献の一環として、大通公園西4丁目を先に整備していくということが、今、検討されていると聞いております。これは、大通南側の再開発事業に合わせて、再開発ビルと大通公園の一体的な再開発をしていくということを先行していくと。そういう中で、お金の部分でもかなり出していただけるということをお願いしております。

西4丁目というのは、駅前通と交差する都心の顔であり、多くの市民や観光客が訪れる場所だからこそ、企業の話だけではなく、市民の声が目に見える形で具現化されることも重要だと考えています。

そうした中で、先行して整備を行う西4丁目について、オープンハウスなどで寄せられた意見を踏まえ、どのような空間整備を目指していくのか、お伺いしたいと思います。

●浜岸みどりの推進部長 西4丁目の整備について、市民意見を踏まえ、どのような整備を目指すのかということについてお答えいたします。

オープンハウスでは、多くの人が集まる西3丁目、西4丁目を対象に、噴水や休憩施設に期待することについても聞き取りを行ったところでございます。

その結果、ライトアップが楽しめる噴水や公園の雰囲気や壊さず、いつでも気軽に立ち寄れる休憩施設を求める声が多く寄せられたところでございます。これを受けまして、西4丁目では、当該

街区を象徴する噴水については、夜も見て楽しめる機能を、休憩施設については、樹木の下でもくつろげる場所を設けるなど、滞留環境の向上を検討しているところでございます。

今後は、市民や有識者からの意見を踏まえまして、令和8年度に基本計画を策定し、大通公園がこれからも市民に愛される空間となることを目指しまして、西4丁目の整備に取り組んでまいりたいと考えております。

●林 清治委員 令和8年度、しっかりその基本計画をつくっていくということになると思うのですが、今後、あと2回アドバイザリーボードがあるというふうに聞いております。その中で、しっかりこの基本計画案をまとめて、今後、議会報告、パブリックコメントなども実施していくという中で、今年中にこの基本計画を策定するというふうに聞いているところであります。

先ほど来触れているとおり、札幌の歴史の中で、時代ごとに色々な価値を持っていた大通公園。市民の愛着も高く、札幌市への来訪者からの関心も高い大通公園でありますので、将来、どのように考えていくのか大変重要になってくるかなと思います。

そして、何よりもこの先行地域である西4丁目の再開発、整備が、これからほかの丁目、ほかの街区にも大きく反映していくのかなというふうに思います。当然、西4丁目の事業を見ながら、ほかの丁目でも、沿線のビルや地域の方々から公園と周辺のまちづくりを一緒にやっていこうという声が上がってくるのではないかと思います。そうした中で、より多く、札幌市の将来にわたって大通公園が輝いていけるような、そうした整備事業をしっかりとやっていただければありがたいということを申し上げて、質問を終わります。

●竹内孝代委員 私からは、公園のスケートボードエリアについてと、札幌市豊平川さけ科学館の活用についての2項目について質問いたします。

初めに、厚別山本公園と手稲稲積公園のスケー

トボードエリアについて伺います。

これまで、私は、スケートボードに熱心に取り組んでいる若者からご相談をいただいたことをきっかけに、市内の民間施設をはじめ、他都市の先進事例の視察、また、団体関係者をはじめ、選手との交流など、政策調査を重ねる中で、議会場でこのスケートボードができる環境整備に向けて、繰り返し取り上げてまいりました。

スケートボードやBMXなどのアクションスポーツは、子どもや若者をはじめ、競技人口が増加していますが、市内ではそのスポーツができる場所は限られております。加えて、やむを得ず道路や小さな公園等を利用する方々に対して、周辺の住民からは騒音や危険性があるとの困り事の声も受けているという課題もありました。

競技をされる側の声、また、安全面の懸念を示す側の声も踏まえまして、令和4年第1回定例市議会の代表質問で公園におけるスケートボードの環境整備を求めさせていただきまして、札幌市からは検討する旨の答弁をいただいて以来、まずは稲積公園での試行的な取組に着手され、その年の第3回定例市議会の代表質問でも取り上げ、そのときの答弁では、都心エリアも含めた引き続きの検討と併せて、厚別山本公園でスケートボードエリアの整備を進めるとの方針も示していただき、この3年間、その整備、完成を期待していたところであります。

そして、今年度4月、待望のスケートボードができる新たな施設として、まずは厚別山本公園のアクションスポーツ広場、そして、手稲稲積公園のスケボー・バスケットボールエリアの供用が開始されたところであります。

そこで質問ですが、それぞれの施設の利用実績、そして利用者の声及び指定管理者の受け止めについて伺います。

●**浜岸みどりの推進部長** 厚別山本公園と手稲稲積公園のスケートボード場の利用実績と利用者の声、指定管理者の受け止めについてお答えいた

します。

厚別山本公園、手稲稲積公園のそれぞれの施設における利用実績は、1日当たり最大100名以上、平均で約30名の利用者数となっております。若い世代の利用者が大半を占めまして、親子連れの姿も多く見られたところでございます。両施設とも、これまで事故等の報告はなく、利用者からは非常に好評をいただいております。セクションにバリエーションがあり楽しかった、無料のよい施設ができてありがたいので、もっと利用時間を長くしてほしいといった声が多く寄せられたところでございます。この声を受けまして、指定管理者としても、今後、利用者の増加が見込まれる中、利用時間の延長について課題の一つとして受け止めているところでございます。

●**竹内孝代委員** 浜岸部長とも長くこの件に取り組ませていただきまして、いろいろご尽力いただいたことを感謝申し上げます。

これまで、私自身も現地の様子をそれぞれ視察させていただいてきましたけれども、やはりすごく伸び伸びと楽しまっている多くの方々の姿を拝見して、本当に整備していただいた効果を実感しております。その中で、今の答弁でもありましたけれども、もうちょっと長く滑らせてほしいといった利用者の声を私も直接伺ってきたところであります。

そこで質問ですけれども、全体として高評価を得つつも、寄せられている利用時間の延長等の要望に対して、市として今後どのように対応されていくのか、伺います。

●**浜岸みどりの推進部長** 利用者からの利用時間の要望への対応についてお答えいたします。

今年度の運営状況を振り返りますと、懸念されていた大きな事故やトラブルもなく、利用者の皆様がルールやマナーを遵守し、安全に利用していただいたと考えてございます。

また、手稲稲積公園につきましては、8月中旬までは利用時間を19時までとしており、現在のと

ころ特段の問題もなく運用されている状況でございます。こうした状況を踏まえまして、両公園について、来年度は試行的に利用期間や利用時間の延長を実施してまいりたいというふうに考えております。

●竹内孝代委員 利用者の方々の声に応えるためにも、利用時間の延長を試行的に実施したいということでありました。その前向きな取組を評価させていただきます。

このスケートボード広場については、多くの市民に利用されている実績、また、ルールを守って安全に運営されていると、事故がなかったということもありました。この二つの実態というものを確認させていただきました。供用開始からまだワンシーズンではありますけれども、当初懸念されていた様々な課題については、適切な管理を行えば安全な利用が可能であるといった一定の手応えというものは得られたものと捉えています。

そこで質問ですが、こうした多くの市民に親しまれ、安全に利用されている状況を踏まえて、市内におけるスケートボード広場を今後ぜひ拡充していただきたいと思っておりますが、市としてはどのように考えているか、伺います。

●浜岸みどりの推進部長 今後のスケートボード場の拡充についてお答えいたします。

スケートボード広場につきましては、供用を開始してからまだ1年しか経過しておりませんので、まずはその運用状況を継続して見極めることが重要であると考えております。

先ほど答弁いたしました利用時間のほか、施設規模の妥当性や民間施設との役割分担など、検討すべき課題が多岐にわたるものと認識しております。

今後は、公園に設置されたスケートボード広場に求められる役割や現場の状況を的確に把握いたしまして、関係部局と連携しながら、本市における将来的な拡充の必要性を含めた施設の在り方について検討してまいりたいと考えております。

●竹内孝代委員 いろいろ言葉を選びながら答えていただいたのではないかとというふうに受け止めております。まだ1年しかたっていないこと、また、本当に必要なかどうか、民間施設との関係性等、様々理解しております。

私は、山本公園の視察によく伺いますが、そのときに利用者の方々とお話をする機会もたくさんあります。そうしたときに、区外から車で通っていらっしゃる、また、毎日来ているんですという親子連れの方もいらっしゃいました。先ほど、多いときは100人使われているというお話もありました。今後は、スポーツ局などの関係部局ともぜひ連携していただきながら、こうした伸び伸びと子どもや若者が楽しめるような環境をぜひとも札幌市の公園で整備していただきたいと思っております。例えば、公園の再整備をするタイミングなどで、こうしたスケートボードエリアを作れないかというような検討をぜひしていただいて、さらなる拡充をいただけたらと思っております。

次に、札幌市豊平川さけ科学館のさらなる活用について質問させていただきます。

真駒内公園内に所在しておりますさけ科学館は、1984年の開設以降、カムバックサーモン運動の精神を引き継いで、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施設として、長年にわたって市民に親しまれてまいりました。館内では、サケ科の魚類や自然環境に関する展示を行っているとともに、サケの生態や札幌におけるサケの保全活動の歴史を伝える出前授業などもされておりますし、さらには、体験放流や採卵の実習を通じて、次世代への水辺環境の普及啓発といったものにも大変重要な役割を担っているというふうに認識しております。

また、市内河川での調査研究によって蓄積されたデータというものを行政機関または研究機関に提供されているなど、学術的な面でも重要な施設であるというふうに認識しています。このようにさけ科学館の学習の場としての貢献はとても大き

なものでありますけれども、今後は公共施設の更新需要が本格化してまいります。そうした中で、このさけ科学館が持続可能な施設となっていくためには、学習の場にとどまらず、道外や国外からの観光客の方々も引きつけるような魅力を高めていく必要があるのではないかと我が会派では考えております。

そこで質問ですが、観光の目的で来館される方はどのくらいいらっしゃるのか、伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 さけ科学館の観光目的での来館者についてお答えいたします。

観光目的の来館者数ということでは集計しておりませんが、指定管理者からは、観光目的の方は少なく、来館者の多くが札幌市内にお住まいの方、特にお子様の学習のために来館されるファミリー層が多くを占めている印象と聞いております。

●竹内孝代委員 現在の利用者は、大体が近くにお住まいの方々、市内にお住まいの方々と、観光客という方は少ないのではないかといったことであります。

この大都市の河川で野生のサケが自然産卵を繰り返すことができるといった環境は、札幌市ならではの財産であります。さけ科学館は、その環境づくりに大きく貢献してきた施設でもあります。近年では、サケの野性味を最大限に高めることを目指した札幌ワイルドサーモンプロジェクトの事務局になるなど、その活動の場を広げていらっしゃいます。

私は、こうしたすばらしい歴史と実績を持つさけ科学館は、学習施設にとどまらず、先ほど申し上げましたように、国内外から観光客を引きつけるようなポテンシャルも実は十分に秘めているのではないかと考えています。

しかし、実際にさけ科学館を訪問した方からは、学習施設としての展示内容というのは大変充実しているものの、観光施設としては少し物足りなさを感じるとの声も耳にしているところであります。

そのため、単に老朽化した施設を維持管理するだけではなくて、学習機能という土台の上に、訪れた方々に感動を与えるようなストーリー性を持たせ、魅力的な観光資源へと磨き上げていく必要があるのではないかと考えております。まさに今、施設の更新を見据えて、これからのさけ科学館にどのような機能が必要か改めて見詰め直す時期にも差ししかっております。そのための第一歩として、もっとこんな使い方ができたらいいですか、こんな機能があったらいいといった未来志向の声を、まずは身近な利用者の方々から聞くことが大切かと思います。地元の需要を把握し、地域が誇れる施設へと進化させることが、結果として観光客をも引きつける観光資源につながるのではないかと考えております。

そこで質問ですが、市民や観光客から愛され、誇りに思ってもらえるような施設となるように、市として今後、どのように利用者などの声を集めていかれるお考えか、伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 今後、どのように利用者などの声を集めていくかについてお答えいたします。

さけ科学館の今後を考える上では、現在求められている機能や、今後求められる役割などを十分に把握することに加えまして、観光振興や地域の魅力向上に資する視点を持つことも重要だと考えております。

具体的には、これまでの来館者に対するアンケートに加え、今後は、来館者やイベント参加者から将来に向けた期待などの意見を集めてまいりたいと考えております。

さらに、年間約40件程度実施しております出前授業など、様々な機会を通じまして、市民の声を拾い上げるとともに、観光関連団体等への聞き取りも行うなど、幅広く声を集めてまいりたいと考えております。

●竹内孝代委員 観光振興、また、地域に資するような、そうした将来、未来型のご意見を聞いて

ていきたいということでありました。

アンケートを実施されていくということもありましたけれども、今までさけ科学館を訪れたことがないような方にも来館していただけるようなアイデア、また、一度来た方も何度も訪れたくなるようなご意見の収集もできるような、聞き方の内容もすごく大事かというふうに思っておりますので、アンケートの聞き方について、ご検討いただきたいと思います。

また、観光関連団体の聞き取りもされるという答弁をいただきました。恐らく色々な意見があるかと思っております。我が会派もいろいろなご意見をいただいているところであります。なかなか対応が難しいといった要望、また、色々な提案もあるかもしれませんけれども、ぜひとも大切に聞いていただいて、その声を反映していただいて、魅力あるさけ科学館となっていくように要望いたしまして、全ての質問を終わります。

●田中啓介委員 札幌市には、大通公園などの特殊公園や総合運動公園、街区公園、また、緑地など、様々な形態の公園がありますが、このたび私からは、市民にとって身近な公園である街区公園の維持管理などに関して質問させていただきます。

公園は、緑に覆われた空間、市民がくつろいだり体を動かしたりすることができる、さらには、同じ地域に住んでいる人との会話、交流のきっかけとなるコミュニケーションの場などを提供する、その地域住民の住環境形成において重要な役割のある施設であります。

札幌市の街区公園は、現在2,409か所あり、札幌市は公園の維持管理業務、除草作業、いわゆる草刈りなどを業者、町内会などへ委託しております。

まず、業者への業務委託についてですが、札幌市が発注する公共工事や庁舎等の清掃、警備業務の委託は、低落札幌価格による労働者賃金へのしわ寄せ等の弊害を防ぐこと、また、品質の確保や施

工の安全性を向上させていくため、最低制限価格制度を導入しております。

同じ札幌市が発注する公園の維持管理業務においても、最低制限価格制度を導入することが公園としての品質の確保のほか、業務従事者の労働環境を守るという観点からも必要だと思いますが、札幌市は公園等の総合維持管理業務には最低制限価格制度を導入していないと承知しております。

そこでまず、札幌市がこの公園維持管理業務委託について、最低制限価格制度を導入していない理由について伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 公園維持管理業務委託で最低制限価格を導入していない理由についてお答えいたします。

最低制限価格の導入につきましては、低価格入札による公共工事や業務の品質低下、下請へのしわ寄せ等を防ぎ、契約の適切な履行と安全確保等を目的としております。

公園の維持管理業務につきましては、入札結果から、現状、低価格入札にはなっておらず、業界団体等からも最低制限価格導入を求める声は届いておりません。

また、現在、本市が定める最低制限価格制度適用の対象とはなっていないことから、公園の維持管理業務には、最低制限価格を導入しておりません。

●田中啓介委員 現在はそういう声が届いていないため導入していないということではありますが、この公園の維持管理の業務を受けている業者、大体が造園業を営んでいる業界だと思いますが、この造園業の業界においても、今、高齢化、若手不足など、人手不足が深刻な業界と言われてきており、その課題への対策として、給与の引上げなどの労働環境の改善が言われております。

札幌市は、今、声がないから今までどおり最低制限価格制度は導入しないというような判断だと思いますが、将来的においても、今後必要だというふうになってくると思うのです。そういう中で、

横浜市、名古屋市、堺市などは公園維持管理業務の委託について、人の確保、人材育成などの観点からも最低制限価格制度が必要だとして導入を進めておりますので、将来的な観点でお伺いいたしますが、公園維持管理業務に従事されている方々の労働環境、また、公園としての質の今後の維持・向上のためにも、最低制限価格制度の導入は検討されないのか、伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 公園維持管理業務委託への最低制限価格の導入の検討についてお答えいたします。

先ほどお答え申し上げましたとおり、今のところ公園の維持管理業務に最低制限価格を導入する状況にはないと考えておりますが、導入しております他都市の動向を注視してまいりたいと考えております。

●田中啓介委員 将来的な公園としての質の確保、公園を維持管理する業務に従事している方々の人材確保、育成のためにも、労働環境を向上させていく、そういう意味でも公園維持管理業務の委託に最低制限価格制度を導入することを検討していくことが今後必要になってくるのではないかと申し上げておきます。

次に、1967年度に札幌市が地域コミュニティを醸成し、地域の公園愛護活動を推進することを目的に、街区公園の町内会等への業務委託制度を創設しております。

公園の清掃などの管理を委託するに当たって、町内会への基本委託料については、2005年度に改定しております。今、物価高騰が続いている中、公園の維持管理をする上で必要な草刈り機など、道具の価格も値上がりしていますが、町内会などにそれらの経済的な負担が増えていかなないようにしていくことが大切だと思うのです。

そこで伺います。

基本委託料が2005年度の改定から20年経過しておりますが、現在どのようになっているのか。物価高騰など、社会経済情勢に応じた委託料になっ

ているのか、伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 街区公園の町内会委託の委託料についてお答えいたします。

現行の町内会委託の委託料につきましては、2005年度の改定後、2014年度からは社会情勢に対応できる算定方法に変更しておりまして、毎年の物価や賃金上昇分を反映している状況でございます。

今後も社会情勢の変化に応じた柔軟な対応をしてまいりたいと考えております。

●田中啓介委員 2014年度から委託料に関しては、社会情勢に応じて対応しているということではありますが、街区公園2,409か所のうち、町内会などに委託している割合、かつては6割ほどありましたが、今年度2025年度に関しては、42.9%になっております。町内会などへの委託率が減少していることは今に始まったことではなくて、10年以上前から起きております。札幌市は、町内会への委託率を向上させる対策として、委託業務の、草刈り、清掃、巡視のうち、一番負担が重いと聞いている草刈りを除いた、ごみ拾いなどの清掃と巡視の2項目のみの委託を可能としており、また、先ほどの答弁の中にもありました委託料に関しても、社会情勢に応じて対応しているということではありますが、それでもなお、委託率が減少しているのが10年以上続いております。

そこで伺います。

減少傾向への対策を行ってもなお委託率が減り続けていることについての札幌市の認識と、また、どんな課題があるとお考えなのか、伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 町内会の委託率減少に対する認識と課題についてお答えいたします。

町内会委託制度は、市民の方の公園への愛着を育み、また、地域コミュニティを醸成し、市民の方と行政が一体となって、美しく安全に公園を管理することを目的としております。

委託率の低下につきましては、急激な高齢化や

人口減少に伴う町内会の担い手不足や、昨今の町内会加入率の減少に起因するものと認識しております。委託率の低下によりまして、地域コミュニティ醸成等の機会が減少することが懸念されますが、今後も町内会委託制度を希望する皆様には、無理のない範囲で作業を行っていただきたいと考えております。

●田中啓介委員 今、答弁で急激な高齢化と言いましたが、10年以上前からずっと続いているということがデータ等でも示されていると思うのです。

委託の業務の部分でやれる範囲にしてきているということでありましたが、それでもなお、減少が続いている別な要因というのが、やはりあるのではないかなと思っています。その一つ、やはり公園を利用する、また、公園に関心を持つ方々に、もっと公園そのもの、自分の身近な公園に関心を持ってもらうということがすごく大事ではないかと思っています。

一般社団法人みんなの公園愛護会による公園ボランティア実態調査2025の結果でも、町内会など地域住民が行う草刈りなどの公園管理をする上での課題として、参加者の高齢化、担い手不足、これが95.7%と最も多いです。次いで、新たな参加者の獲得がなかなかできないというのが75.3%で、実際に参加しているという方々のモチベーションを維持するのが難しいというのも44.8%と、これがトップスリーになっている。やはり、業務そのものもそうですけれども、利用していただける、また、利用したいと思う人をどうやって増やしていくのかということが大事だと思うのです。

街区公園の多くは設置から30年以上経過しておりまして、老朽化している中で、札幌市としては、順次その街区公園の更新、再整備を行っていて、更新、再整備をするに当たって、札幌市としては、意見募集などをその公園周辺の住民、こちらは町内会に加入しているなどに関係なく、純粋にその周辺に住んでいる住民や、また、幼稚園、保育園、

学校などにも広くお知らせをして、共に意見募集などをしていると聞いております。その公園を利用している方々へ聞き取り調査していくことと併せて、公園を利用しない方々、特に利用したいと思っているんだけども利用していないという方々の意向を把握していくことが大切だと思うのです。これは、他都市の調査の例ですけれども、実際に公園を利用しないということの設定だけではなくて、なぜ利用しないのかということも併せて聞き、その中で、座る場所がないとか、使いたい遊具がない、遊具が壊れている、雑草が多い、また、ルールが多いというような回答もあったと。このような利用したいけど利用しない方々の声をしっかりと把握して、公園の在り方をどうしたらいいか、多様な方々が参加して、対等に話し合う機会を設けて、公園の整備に取り組んでいくことが重要ではないか。また、そういうことが、自分の意見が身近な公園の整備に反映されていくことによって、利用する方々が増えていくなど、よりよい公園につながっていくんだと思うのです。

そこで伺います。

街区公園を利用している方を増やすために、札幌市として、今後どのような対策、取組が必要と考え、検討されているのか、伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 街区公園の取組に関しましてお答えいたします。

これまでも地域に身近な存在である街区公園の再整備の機会を捉えて、地域住民の意見を取り入れながら、公園づくりに取り組んでいるところでございます。

委員ご指摘のように、具体的には意見交換会ですとか、アンケート調査、公園利用者への聞き取り等を実施するほか、必要に応じまして、近隣の小学校や保育園等でも聞き取りを行うなど、地域住民や子どもの意見を収集、反映しながら整備内容の検討を進めております。

今後も、地域のニーズを取り入れまして、公園の利活用の促進を図るとともに、地域に親しまれ

る公園づくりに努めてまいりたいと考えております。

●**田中啓介委員** 再整備に当たっては、広く周辺の意見、それも単純に住民だけではなくて、幼稚園や学校にも意見募集をして、その意見を取り入れていくということでありました。

多くの意見を聞く、取り入れるというときに、札幌市の都合を考え、丁寧な説明をしているという、一方的に押しつけるようなやり方であるとか、または、一部の人の声だけを反映するのではなくて、しっかりとその意見を交換できる場、ときには対等に話し合いができる場を、また、広くその公園が色々な世代の人、また、多様な人が利用できるよう、利活用なども併せて、ルールも柔軟なものにしていくことを、そういう話し合いの場を設けて公園を生きたものにしていただきたいと思います。

代表的なもので、例えば公園ではいけないことで、ボール遊びがあると思います。利活用を増やしていくために、単純にボール遊びは駄目というふうにするのではなくて、例えば、他都市でそういう話し合いの場の中で、ネットを張るとか、遊ぶ時間を決めるとか、スポンジボールだったら大丈夫だとか、いろんなことをその話し合いの場でルールを決めるということもやっているそうなので、そういった他都市の事例、手法を札幌市としても今後の街区公園の再整備に取り入れることを検討していただくよう求めて、質問を終わります。

●**和田勝也委員** 私からは、丘珠空港緑地の緑地機能の維持・向上について質問させていただきます。

丘珠空港につきましては、令和7年度から国が主体となり、滑走路延長をはじめとした機能強化の検討が進められているところでございます。その丘珠空港の周囲には、平成16年の滑走路延長に合わせて整備された丘珠空港緑地が立地しており、本緑地は、航空機騒音や風雪の緩衝帯としての役割を担うとともに、市民の日常的な憩いの場とし

て多くの方々に利用されている重要な都市空間であると認識しております。

一方で、今後想定されている滑走路の延長や空港用地の拡張に伴い、丘珠空港緑地の面積が減少する可能性が示されており、地域住民からも緑地環境への影響を懸念する声があるところでございます。

札幌市においては、昨年3月に策定した札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想において、空港を核としたまちづくりを進める上で、丘珠空港緑地の緑地機能の維持・向上を必要な取組として位置づけております。

しかしながら、単に面積を代替するという考え方だけではなく、現在の丘珠空港緑地が有している騒音や風雪への緩衝機能、さらには市民利用の場としてのレクリエーション機能が将来にわたりのような水準で確保されていくのが重要であると考えます。

そこで質問ですが、緑地面積の減少が想定されている中で、緑地機能の維持・向上を図ることについての現在の市の考えをお伺いいたします。

●**浜岸みどりの推進部長** 丘珠空港緑地の緑地機能の維持・向上についてお答えいたします。

丘珠空港緑地は、空港周辺的生活環境を保全することを目的として整備された都市緑地でありまして、滑走路の延長等が見込まれる中でも必要不可欠な施設であると認識しているところでございます。

現在、国が示す計画案では、緑地面積の減少が想定されており、その整備に当たっては、代替用地を確保するとともに、航空機の地上騒音や風、雪の影響を和らげるための緩衝機能の維持が必要だと考えているところでございます。

また、市民が日常的に利用する園路や遊具、休憩施設などのレクリエーション施設につきましても、現状の利用形態に支障を来さないよう機能の維持を図ることが重要と考えております。加えて、緑地機能の維持だけではなく、市民の日常的な憩

いの場として、より一層活用されますよう周辺施設との連携も視野に入れ、緑地の利便性向上やにぎわい創出についても併せて検討していきたいと考えております。

●和田勝也委員 緑地機能の維持のみならず利便性向上やにぎわい創出についても検討していくとのことでした。

そのような中、令和8年度予算には、丘珠空港緑地の基本計画策定に関わる経費が計上されております。一般的に公園の基本計画は、施設配置やゾーニング、景観形成、環境保全、さらには維持管理の方向性を定めるものであり、今後の整備内容を大きく左右する重要な計画であると認識しております。今後、丘珠空港周辺では、空港機能の強化と併せたまちづくりが進められていくことになりますが、その中においては、空港整備と緑地との共存を図りながら、市民にとって魅力ある空間としていく視点が不可欠であります。

都市型空港に隣接する立地特性を生かし、空港利用者のみならず、地域住民や来訪者が交流できる空間としての活用も期待されるところであります。

そこで質問ですが、丘珠空港周辺のまちづくりとの整合を図りながら、緑地の基本計画の策定についてどのように検討を進めていくのか、お伺いいたします。

●浜岸みどりの推進部長 丘珠空港緑地に関する基本計画の今後の検討の進め方についてお答えいたします。

本緑地につきましては、国が行っている滑走路延長の検討内容を踏まえまして、緑地への影響範囲を今年度から整理しているところでございます。

また、今後求められる機能を把握するため、地元町内会などの地域関係者に、緑地の活用状況や今後の活用方法などについてもヒアリング調査を実施しております。

これらの結果を踏まえまして、緑地を活用したにぎわいの創出や緑地整備が周辺地域の活性化に

寄与できる計画となるよう関係部局とも検討内容を共有しつつ、引き続き国や地域と連携を図りながら検討してまいりたいと考えているところでございます。

●和田勝也委員 丘珠空港周辺につきましては、今後、空港機能の強化を契機として、産業立地や交流機能の集積など、さらなる開発と地域の発展が大いに期待されている地域であります。そのような将来を見据えたとき、丘珠空港緑地につきましては、市民利用や環境への配慮を図りながらも、今後進められる空港周辺のまちづくりと十分に調和し、地域全体の発展に寄与する存在として整備していくことが重要であると考えます。

今後の空港整備や周辺開発の動きとも歩調を合わせながら、緑地の価値を高め、地域の魅力向上につながる空間としていく視点が求められます。建設局におかれましては、将来の丘珠空港周辺の発展を見据え、都市の成長と緑地機能の両立を図る取組を着実に進められることを求め、私の質問を終わります。

●國安政典委員 私からは、森林におけるCSR活動と木育の推進について質問させていただきます。

まず初めに、森林におけるCSR活動を支援する取組の状況についてお伺いいたします。

我が会派では、脱炭素社会の実現に向けた木質バイオマスの積極的な活用や、本市における木材の地域内循環と木育の視点を取り入れることの必要性などについて、度々議会で取り上げてまいりました。

木育とは、北海道が発祥の言葉でありまして、子どもをはじめとする全ての人が木と触れ合い、木に学び、木と生きる、こういう取組のことです。幼い頃から木を身近に使っていくことを通じて、人と木や森との関わりを主体的に考えられる豊かな心を育むことを願い、平成17年3月に、北海道による木育推進プロジェクトチームによって取りまとめられたものであります。木に触

れたり、木を使った工作のほか、その地域で産出された木のおもちゃを出産祝い品として贈り、子どもやその家族に木に親しんでもらうウッドスタートなど、様々な取組が行われております。

森林や木材に関する普及啓発は、子どもだけではなく、大人も含む全ての人が対象であることをまず念頭に置かなければなりません。

令和6年の第3回定例市議会代表質問で、木材の循環の推進と木育について質問し、持続可能な林業の本質である伐って、使って、植えて、育てるという森林資源の循環の取組を進めるため、木育に代表される子どもへの普及啓発を行うなど、市民の理解を得る取組が重要であることを訴えさせていただきました。

札幌市からは、市内で産出された木材、いわゆる市産材で製作した木工キットを活用した木育に取り組むほか、植樹や草刈りなどの森林におけるCSR活動を支援する取組を検討していきたいとの答弁がございました。

近年、SDGsやゼロカーボンシティ宣言等を背景として、社会を構成する一員である企業や団体も責任を持って行動することが求められており、森林の保全活動に関心を持つ企業が増えているようにも感じるところであります。脱炭素社会を実現するためには、行政と企業等が一体となって取り組むことが必要不可欠であり、CSR活動を通して、大人やその家族が森林や林業に関わり、理解を深めてもらうことは重要だと考えます。

そこで質問ですが、森林におけるCSR活動の支援について、市の取組状況を伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 CSR活動を支援する取組の状況についてお答えいたします。

CSR活動を希望する企業や団体に対しましては、主に白旗山都市環境林を活動の場として提供しまして、市と一緒に森づくりに取り組むことを提案しております。

札幌市の支援といたしましては、各企業等の活動目的に応じて、植樹する場所の検討や下草刈り

等の育樹に関するアドバイス、活動の企画・運営をサポートしてくれる講師の紹介等を行っております。

また、継続的に取り組む企業等に対しましては、植樹した場所に愛称をつけることや、CSR活動をPRする看板の設置を認めるなど、活動意欲や企業イメージの向上に資する支援も実施しております。

●國安政典委員 森林におけるCSR活動を支援するために、市が保有する白旗山都市環境林をフィールドとして提供して、植樹や育樹に取り組んでいるということでした。

私の考える森林資源の地域内循環及び木育を進める上では、白旗山都市環境林の存在が非常に重要だと考えております。

白旗山都市環境林は、面積が約1,000ヘクタールと広大で、かつ、まとまった人工林を有する市内有数の木材生産地であります。また、都心からも近く、ふれあいセンターや木工館、散策路など、森林や木材に気軽に触れられる施設が整備されており、このような恵まれた環境の森林を有する自治体は、政令指定都市の中で札幌市だけあります。

令和7年の第3回定例市議会決算特別委員会で、市産材を活用した木育の取組について質問したところですが、白旗山都市環境林を活用した木育の取組、こういう視点も大切であると思えますし、森林や林業、木材利用の景色が1か所に集まっている白旗山都市環境林を活用することで、より効果的に札幌市ならではの木育を進められるのではないかと思います。

そこで質問ですが、白旗山都市環境林を活用した木育の推進について、どのような取組を進めていくのか、伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 白旗山都市環境林を活用した木育の推進についてお答えいたします。

これまでも白旗山都市環境林で産出された木材

を利用した木工キットによる木育に取り組んできたところでございます。

令和8年度は、白旗山都市環境林を活用した新たな木育の取組といたしまして、北海道の道民ひとり1本植樹・育樹運動と連携しまして、森林資源の循環について学べるツアーの開催に向けて、検討を進めているところでございます。

具体的には、植樹や育樹の活動に加えまして、木工キットを使った工作など、伐って、使って、植えて、育てるという一連の流れを市民に体験してもらう予定でございます。

今後も、白旗山都市環境林を拠点としまして、国や北海道などの関係機関と連携を図りながら木育を推進してまいりたいと考えております。

●**國安政典委員** 北海道とも連携して、市産材を絡めた新たな普及啓発の取組を検討していくということでありました。

白旗山都市環境林で植樹と木工を一緒に体験できるイベントというのは、非常に魅力的であると思いますし、参加者に楽しんでもらえるよう、ぜひ頑張っていたきたいと思います。

もっと先になるかとは思いますが、私が思い描いているイメージは、白旗山から出る市産材を札幌ウッドとか、白旗山ウッドでもいいですけども、特別な質の高い木が出るわけではないので、ブランド化というのはちょっと大げさかもしれませんが、いずれにしても市で生まれたこの木を使って、それを伐って、植えて云々というものもあるんですけども、今、札幌市内の福祉施設、障がい福祉施設等、就労継続支援B型などで木工を行っている事業所が幾つもございます。例えば、そこにつなげることで、林福連携ということになります。そして、そこで、北区で実施しているような子どものファーストイ事業のように、3か月健診などのときに初めてのおもちゃとして木製のおもちゃをプレゼントする。この森林と福祉、そして子育て、これを複合的に絡めた、そしてまた、それをこの地域の財産、市産材で回していくとい

うところを目指していくべきだと思っております。後半の部分は十分飛躍してしまっているのが数年かかるかもしれませんが、じっくり取り組んでいきたいと思っておりますので、できれば覚えておいていただければうれしいなと思います。

また、昨年の決算特別委員会でも質問させていただきましたが、木材利用の方針の改定につきましても、しっかり取り組んでいただいて、市産材の活用ということもしっかりうたっていただきたい。行政と企業、そしてまた市民等、今申し上げましたとおり、複合的に絡み合って、この脱炭素社会を推進してまいりたいと考えておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。

●**波田大専委員** 私からは、公園での花火について質問させていただきます。

家族連れや子どもたち、友人同士などが公園で花火を楽しむ様子は、夏の風物詩でもあり、私自身も子どもの頃に近所の公園で家族と花火を楽しんだ思い出があります。

一方で、現状としては、札幌市内全ての公園で花火をすることは原則禁止されているものと認識しております。子育て世代や若い世代を中心に、市民の方々からは花火を楽しめる場所が身近にない、どこで花火をすればよいのかとの切実な声が私のところには寄せられております。

そこで質問ですが、市内の公園での花火が禁止された経緯と、禁止されている理由について伺いたいします。

●**石橋みどりの管理担当部長** 公園での花火が禁止された経緯と禁止されている理由についてお答えいたします。

現在、確認できる記録が残っていないため、詳細な経緯は不明でございますが、本市におきましては、花火を含めた公園内での火気使用を原則として認めておりません。

ただし、昭和54年8月から、市民からの要望や公園利用の多様化を受けまして、町内会が主催し、責任者を定め、防火上の措置を取るものにつつま

しては、花火の実施を認める運用を開始しております。花火を含めた火気使用を原則として禁止としている理由につきましては、芝生、遊具等の公園施設の損傷、ごみの放置、事故や臭い、煙、騒音等の発生を防止するためでございます。

●波田大専委員 詳細な経緯は不明であるものの、様々な問題の発生を防止するために花火を含めた公園内での火気使用が原則禁止されているということでございました。

かなり昔の段階からこのような公園の利用ルール自体は変わっていないということでありますので、そうであるとすれば、恐らく昔は今よりも社会全体が寛容で、公園で花火をすることも、その多くが事実上黙認されていたのではないかと拝察するところです。

また、仮に現在でも、公園での花火が一部黙認されている、言わばやったもの勝ちというような現状があるとすれば、やはり真面目にルールを守って花火を自粛している市民の方からすると、極めて理不尽な現状であると受け止めております。ご答弁にありましたとおり、町内会が主催する行事では公園での花火が認められるとのことではありますが、やはり個々の市民が身近な場所で日常的に気軽に花火を楽しめる状況にはないわけであります。

では、どこで花火ができるのかという点では、豊平川河川敷の一部エリアでは花火が認められておりますが、現地には看板などの表示もなく、どこが花火可能エリアなのかも分かりにくい現状にあり、そもそも多くの市民にとって、わざわざ河川敷まで足を運ぶこと自体が非常に大変で不便なわけであります。このような花火に関する現状の利用ルールに対して、不満を抱く市民の方も多いのではないかと拝察するところです。

そこで質問ですが、公園で花火ができないことや花火ができる場所が豊平川河川敷に限定されている現状について、札幌市や公園の指定管理者に対して、市民からどのような声が寄せられている

のか、お伺いいたします。

●石橋みどりの管理担当部長 公園での花火に関する市民からの声についてお答えいたします。

市内の公園での花火に関しまして、音がうるさい、ごみが散らかっているなどの苦情をいただくことはございますが、花火ができないことについて、ご意見やご要望が寄せられることはほとんどない状況でございます。

なお、公園で花火をしてよいか市民からお問合せをいただいた場合につきましては、町内会行事以外の場合には原則禁止であることを説明いたしまして、ご理解をいただいている状況でございます。

●波田大専委員 花火ができないことについて、意見や要望が寄せられることはほとんどないとのことございました。

一方で、ご答弁の中にありました、公園で花火をしてよいのかという市民からの問合せについては、札幌市のホームページにもよくあるご質問として掲載されておりますが、まさにこのよくあるご質問そのものが、公園で花火をしたいという市民の潜在的なニーズであるとも捉えられるわけがあります。このような市民の声なき声を丁寧に拾い上げて、必要な利用ルールの見直しを進めていく姿勢も極めて重要ではないかと考えます。

全国他都市の状況を見てみますと、特にここ数年で大きな変化と動きが出てきており、身近な場所で手持ち花火を楽しみたいという子育て世代からの要望を受けて、マンション暮らしが多い都市部を中心に、公園の利用ルールを緩和する自治体が増えつつあります。

例えば、子育て世帯の転入が多い茨城県つくば市では、7月から9月の午後6時から8時半に限定して、昨年からは公園での手持ち花火を解禁しております。東京都大田区では、昨年からは試行事業として、区内540か所の公園のうち、53か所で手持ち花火を解禁するなど、一部の公園だけでも試験的にまずはやってみるという姿勢も見受けられ

ます。

全国の政令市20市のうち、札幌市と同じく公園での花火を禁止しているのは7市であります、その一方で、手持ち花火に限って、あるいは夜の9時までなどと時間を限定するなどして、公園での花火を認めているのは11市あり、さらに一部の公園に限って、手持ち花火を認めているところが2市あります。道内では、小樽市と函館市などが公園での手持ち花火を許可しており、札幌市内に住む大学生からは、札幌は花火ができる場所がないので、小樽まで花火をしに行ったとの声もお伺いするところですよ。

そこで質問ですが、札幌市内の公園においても、他の多くの政令市のように夜の9時までなどと時間を限定し、手持ち花火に限って許可をするなど、条件付で公園での花火を許可することで、多くの市民がより気軽に花火を楽しむことができるようにしてはどうかと考えますが、お考えをお伺いいたします。

●石橋みどりの管理担当部長 他の政令市での状況を踏まえた今後の対応についてお答え申し上げます。

利用時間や花火の種類を限定したといたしましても、施設の損傷や臭い、煙、ごみの放置などの発生が懸念されるため、引き続き町内会が条件を満たした場合に実施を認める考えでございます。しかしながら、手持ち花火に限定するなどの条件付で、公園内での花火の実施を認めている都市もあることから、そういった他都市の動向を注視してまいりたいと考えてございます。

●波田大専委員 施設の損傷や臭い、煙、ごみの放置などの発生が懸念されるため、現状の公園利用ルールを緩和するお考えはないという趣旨のご答弁かと思います。

しかし一方で、これらの懸念は、どの都市でも共通して抱えている懸念であり、札幌市だけが固有に抱えている懸念ではないわけでありまして。多くの他都市では、様々な問題発生の懸念と向き合

いながら、公園利用ルールの緩和に前向きに取り組んでいる中、例えば花火をしたがる子どもたちから、どうしてほかのまちでは公園で花火ができるのに、札幌では公園で花火をしてはいけないのという問いかけがあったときに、少なくとも私は正面からまともに答えることができないわけでありまして。

多くの人に子どもの頃、花火をやった楽しい思い出があり、夏に花火を楽しむ光景は、言わば私たち日本人の心の原風景と言っても過言ではありません。確かに様々な問題発生が懸念されることは理解いたしますが、一方で、その懸念だけが先行することによって、日本のよき文化や子どもたちの楽しみ、経験、思い出の機会が奪われることは、後からは取り返しがつかない大きな損失であります。ぜひ、他都市の動向を注視していただきながら、公園利用のルール緩和に向けて、まずは試行的な取組からでも早急に取り組んでいただきますよう強く要望して質問を終わります。

●佐藤 綾委員長 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4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、これもちまして散会いたします。

散 会 午後4時49分