

札幌市議会第二部決算特別委員会記録（第2号）

令和7年（2025年）10月7日（火曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 33名

委員長	中川賢一	副委員長	あおいひろみ
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	村山拓司
委員	三神英彦	委員	山田洋聡
委員	和田勝也	委員	福士勝
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	わたなべ泰行
委員	竹内孝代	委員	池田由美
委員	田中啓介	委員	吉岡弘子
委員	佐藤綾	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		

開会 午後1時

●中川賢一委員長 ただいまから、第二部決算特別委員会を開会いたします。

報告事項であります。三上委員、五十嵐委員、佐々木委員からは遅参する旨、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ができるよう

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6年度札幌市各会計歳入歳出決算認定の件中、関係分ほか、議案6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。

●川田ただひさ委員 私からは、生活道路除排雪における在り方の検討について、お伺いしたいと思います。

札幌市では、試験施工などの取組を行いながら、生活道路除排雪の在り方検討を進めており、今冬は実施地域、規模を広げる形で試験施工をすることで、地域を調整中であると聞いているところであります。

試験施工では、パートナーシップ排雪ではない形で、除雪機械で施工可能な全ての生活道路について、札幌市が除雪と排雪を行うこととしているわけではありますが、地域では、町内会長が札幌市から受けた事前説明の内容が、伝聞により情報が伝わるため、例えば一定程度降雪があった場合に実施する、かき分け除雪の出動基準も変わるのかといった、従来の除雪方法が大きく変わると誤解している住民もいたりするわけでもあります。

今後、生活道路の除排雪の在り方を検討していく上で、試験施工を実施することは非常に重要ですが、実施に当たっては、試験施工に協力する地域が安心して冬を過ごせるように、事前にしっかりと説明を行っているとは思いますが、理解を得ていただきたいと思っています。

そこで質問ですが、今冬の試験施工実施に向け、地域にはどういった内容で、どのような説明を行っているのか、お伺いいたします。

●**茂木雪対策室長** 今冬の試験施工に向けての地域への説明内容と、その方法につきましてお答えいたします。

まず、候補となっております地域への説明内容についてですが、試験施工の目的などを説明した上で、まず一つ目は、新雪除雪の出動基準は、10センチを超える降雪で、これまでとは変更はないということ。それから、排雪作業は、降雪や道路状況に応じて作業を開始する時期を1月中旬に前倒しする場合や、作業回数は1回に限らない場合もあるということ。それから、作業直後の通行幅はパートナーシップ排雪よりもやや狭くなる場合もありますが、路面に残す雪の厚さは10センチメートル程度でこれまでと同様であるということ。それから、パートナーシップ排雪は行わないので、地域の費用負担はないということ。ただし、私道は対象となっていないので、私道に限りパートナーシップ排雪を申請することができるということなどをご説明しております。

次に、説明の方法でありますけれども、地域の除

排雪事情に詳しい連合町内会長や、町内会の会長、単町の会長などが集まる会議でお時間をいただき、質疑応答も行いながらご理解、ご協力をいただけるよう説明を行っているところでございます。

●**川田ただひさ委員** いろいろとご説明しているのは重々承知しているところでございますけれども、やはり、地域においては今までにないことということで、ある意味では期待を込めたり、または、どうなるんだろうかというふうに勝手に解釈したり、いろいろとあるかと思えます。しかしながら、この今回の試験施工というのは、非常に地域にとっても喜ばしいことで、ある意味では、今回こういった取組を行うことで、今後のいろんな様々な課題をどのように解決しながら冬も安心して市民生活が行えることができるか、そういったことをしっかりと考えていく意味でも、私はよい取組であるというふうに考えているところでございます。

次の質問に移りますが、そういう意味において、除排雪を担う建設業界では、人手不足が課題となっているわけでもあります。この状況が続けば、十分な除排雪作業ができなくなり、ひいては冬の市民生活に多大な影響が出るわけでございます。そうならないためには、都市活動を支える幹線道路の除排雪は引き続き道路維持除雪企業体にしっかりと担っていただき、生活道路については可能な限り町内会などの地域に担っていただく取組を進めるべきではないかと考えているところでございます。例えば、住民がボランティアとして除雪や排雪を行った場合に報酬を支払い、いわゆる有償ボランティア制度を設ける、または、空き地を地域の雪置場として提供していただくなども考えられるところでございます。このことは、できる町内会とできない町内会があるわけでもあります。区域内の生活道路の除排雪の一部を町内会が担うということも視野に私は入れていく必要性もあると考えるところでございます。もちろん、一定の要件でありますとか、また様々な補償でありますとか、そういったこともしていかなければなり

ません。また、町内会においても、先ほど言いましたが、できるところ、できないところ、いろんな事情もあるわけでございますから、当然、全てが私はできると思って提言をしているわけではございませんが、しかしながら、今、一番重要なことは、お金の問題も当然、資材の高騰、物価の高騰など、そういったこともあるわけでございますが、やはり人手が不足している、このことが大きな問題となっております。そういう意味においては、地域の方々ももし元気にできると、そして様々な要件がしっかりと整っているということなのであれば、そういった方々にも、いろんな要件をしっかりと定めながらも協働してやるということも必要ではないかと考えているところでもございます。

そこで質問であります、今後の生活道路除排雪の在り方を検討していくに当たっては、地域との協働も含めた検討を議論していくべきと考えるがどのようにお考えか、お伺いいたします。

●**茂木雪対策室長** 地域との協働も含めた検討、議論を進めていくべきということでございます。こちらにつきましてお答えいたします。

除雪事業者へのヒアリング等によりまして、ここ5年から10年程度は現在の除排雪体制が維持できるという見込みであるものの、札幌市も人口減少局面に入っておりますことから、現従事者の半数以上が50歳以上であるということもございまして、20年、30年先は見通せない状況でございます。そこで、将来を見据えた持続可能な雪対策の構築に向けまして、現在、札幌市雪対策審議会におきまして、多角的な視点から検討、議論を進めているところでございます。

その中で、委員のご提案にもありました、地域による除排雪といった協働の取組につきましても、雪との共生に向けた重要なテーマであるというふうに考えます。

一方で、地域の町内会の役員の方の高齢化や、担い手がなかなかいないといったことですか、公道の除排雪を地域で行ってもらおう際の安全性の

確保など、課題もございますことから、地域の皆様のご意見や実情調査等を踏まえながら検討してまいりたいと考えております。

●**川田ただひさ委員** 私も、やはり一番懸念するのは、それぞれ戸建て住宅にお住まいの方へ独自で民間除雪をお願いしているところもあるわけでありまして、毎年ご相談を受けるのは、今年はまだできないからほかを当たってくれという通知が来たということが、ここ3年ぐらいで、いろんな町内会の方からご相談を受けるところでもございます。すなわち、こういった民間除排雪もできなくなった事情の一つには、やはり人手不足でありますとか、もちろん資材の高騰などで仕事をある程度は絞った形でやるであるとか、そういったいろんな事情があるというふうに思っております。事業者の方に聞いても、やはりもうできないから、もう電話をしないでくれというふうに言われたこともありまして、かなり、先ほど10年、15年を見据えてと言っておりますけれども、事態は深刻であって、ある意味では近々な状態となっているわけでございます。やはり、何がしかやるきにも、もう数年前からいろんな形で準備をしていかなければいけないことを考えますと、もう既にそのような事態になっていることを考えれば、やはり今からどのようなことができるか、できないかということ、地域の方としっかりとお話をしながら、もう検討に入っていかなければいけない課題であると私は思っているところでございます。そういう意味において、もちろん先ほどもお話ししましたが、地域の方においてもいろんな事情がございますから、いろんな町内会で全てができるということはないわけでありまして、しかしながら、しっかりと、ふだんのいろんな地域活動をされているところにおいては、自分たちでしっかりとできるんだよということもあるわけでございます。こういった話を町内会でしたときには、いろいろとあるわけでありまして、お金が絡むとちょっと嫌だなであるとか、事故が起きたときの補償はどうなんだろうとか、そういつ

たこともございました。こういった細かな点も含めて、審議会等においてもお話し合いをしながら取り組んでいただきたいと思います。

最後に、今日はちょっと私、眼鏡を忘れて非常に目が大変だったんですが、林委員にお借りしまして何とか質疑を行うことができました。

感謝を込めまして、私の質疑を終わります。

●篠原すみれ委員 私からは、大きく2項目、残地等取得管理費と地域の雪対策への支援について、質問いたします。

まずは大きな1項目め、残地等取得管理費についての2024年度における残地の取得、売払い、そして保有の状況についてです。

2024年第3回定例市議会決算特別委員会において、私は、道路や街路事業用地の取得に伴い生じる残地の保有・活用について、質問いたしました。その際のご答弁では、単独利用が可能な土地については、代替地としての活用や売払いを進めること、また、単独利用が困難な土地については隣接地所有者への働きかけや駐車場などとしての貸付けを検討していくとのことでした。2023年度末時点で札幌市が保有する残地件数は348件とのことでしたが、あれから1年経過し、残地の取扱いがどのように進んでいるのか現状が気になるところです。

そこで質問ですが、2024年度における残地の取得と売払いの状況について、伺います。

また、土地の有効活用としての貸付けはどの程度進んでいるかについても、お聞かせください。

●須藤用地担当部長 道路事業などの残地について、令和6年度、2024年度の残地取得と売払い及び保有状況等について回答いたします。

初めに、令和6年度における残地の取得についてですが、石山・穴の沢通など11件を取得し、取得費用は7,200万円でありました。前年度と比較すると、件数で5件、取得費用で4,700万円の増加となっております。

次に、残地の売払いについては、23件処分し、収入として2億7,200万円でありました。前年度

と比較すると、件数で9件、収入で1億8,700万円の増加となっております。

その結果、保有する残地件数は、令和6年度末で、前年度から12件減の336件となっております。

また、土地の有効活用についてであります。駐車場などとして142件の貸付けを行い、収入としては1,700万円であり、前年度と比較すると、件数で22件、収入で192万円増加となっております。

●篠原すみれ委員 昨年度の取組により取得、売払い、貸付けともに一定の進捗があったことを評価いたします。

次に、残地に関する新たな取組と今後の活用について、伺います。

売払いが進まない残地については積極的に活用していくことが大事であると考えます。ただし、一口に残地といっても、広さは1平方メートルに満たないものから8,000平方メートル近くのものまで幅広く、また、形状についても活用が難しい不整形地が多く存在いたします。所在地についても、地域に偏りがあり、さらに、地目や用途地域も多種多様であることなど、活用には困難さを伴うのが実情です。こうした状況を踏まえれば、残地の活用に向けた取組や仕組みづくりを、一步踏み込んで進める必要があります。例えば、本市の他部署が新規事業を立ち上げたり、既存事業を拡充する際に、必要な土地として残地を選択肢に含められるよう、常に情報を入手できる体制を整えることが必要と考えます。

ところが、事前に確認したところ、現段階では、そのような取組は進められていないとのことでした。市民への周知はもとより、庁内での情報共有や、他部署への積極的な活用の提案もしっかりと取り組んでいただくことが、今後の対応において極めて重要であると認識しております。そのため、市民への広報や庁内へのアピールを一層強化していくべきではないでしょうか。

そこで質問ですが、今後、残地のさらなる活用に向けてどのように取り組んでいくのか、伺いま

す。

●須藤用地担当部長 残地のさらなる活用についてのご質問について回答いたします。

売払いや貸付けについて、昨年度から、現地への看板設置による周知を行ったほか、今年度からは、札幌市のホームページにおいて、市民に対し貸付け可能な土地の情報提供を行っております。さらに、今後は、市役所内部での積極的な活用を促進するために、職員向けホームページを通じて、保有している全ての残地情報を公開し、他部署での利用促進を図ってまいりたいと考えております。

●篠原すみれ委員 市民に向けては、売払いや貸付けに関する情報提供について、現地に設置される看板が最も効果的であることは理解できます。その上でホームページを活用することにより、さらに市民にとって分かりやすく、情報にアクセスしやすい環境になると考えます。また、市役所内部については、保有する全ての残地情報を他部署に公開する新しい取組が進められることを、大変うれしく思います。取得した残地は普通財産となり、効率的に活用するためには、外柵の設置、除草といった管理を適切に行う必要があります、本市に一定の負担を伴います。

昨年の質疑では、財政の観点から、活用されない残地は負の財産であると申し上げました。一方で、残地は、事業にご協力いただいた市民から購入した大切な財産でもあります。したがって、道路事業などに伴う残地の取得や売払いは、市民の理解を得ながら円滑に進めていくことが重要です。また、市の財政健全化の観点からも、有効な活用策を引き続き模索すべきと考えます。加えて、売却可能な土地について、計画的かつ積極的に処分を進めていただくことが求められます。さらに、一見すると活用が難しい土地であっても、地域コミュニティの醸成に資する活用も可能性として考えられるのではないのでしょうか。エネルギー施策など、市民に何らかのメリットがもたらされる新たな運用方法への協力など、前向きに検討されることを強く要望し、次の質問に移ります。

次に、大きな2項目め、地域の雪対策への支援について、質問いたします。

まず、地域の皆様による共助の活動を支える取組の現状についてです。

札幌市の雪対策は、市民や地域の関心が非常に高く、特に、冬の暮らしに密接に関わる生活道路の除排雪については、その在り方への注目が高まっております。安全・安心で持続可能な冬の道路環境を実現するため、生活道路の除排雪に関する検討を2023年度から着手し、2024年度には生活道路除排雪の在り方検討会を開催し議論を行ったところです。

一方で、本市においても、2021年度以降、人口減少局面に移行しており、それに伴い、働き手不足や税収の減少などの問題が避けられない状況です。このような課題を踏まえ、生活道路も含めた道路除排雪の在り方や大雪などの気象条件の変化への対応、除雪事業従事者の確保、育成などの諸課題について議論、検討すべく、今年度から常設の札幌市雪対策審議会が設置されたところです。

近年の極端な気象状況や社会情勢の変化に対応していくため、雪対策審議会においては、雪との共生に向けた市民理解の醸成についても重要な検討課題となっております。

北の大都市で暮らす市民にとって、雪と共生していくことが重要です。加えて、安全・安心な冬の暮らしを守るためには、雪対策における地域の役割、すなわち地域の除排雪における共助の在り方についても、時代の変化に合わせて見直ししていく必要があると考えます。

また、札幌市冬のみちづくりプラン2018では、雪対策における市民力の結集として、市民と行政との協働の推進や、除雪ボランティア活動の取組強化といった施策が掲げられております。

そこで質問ですが、地域の雪対策を推進し、地域の皆様による共助の活動を支える取組の現状について、伺います。

●茂木雪対策室長 地域の雪対策を推進し、地域の皆様による共助の活動を支える取組の現状に

つきましてお答えいたします。

将来にわたり持続可能な雪対策を推進するためにも、地域が行う除雪活動を支援することは大変重要であると認識しております。そのため、町内会や除雪ボランティアを行う団体を対象に、地域の除雪活動に使用する小型除雪機の貸出しを行っており、現在、貸出し用として40台保有しているところでございます。また、そのような団体が小型除雪機を購入するという場合には、上限を50万円といたしまして、購入金額の2分の1までを補助する制度を設けており、令和6年度は、申請があった団体には全て補助を行えているところでございます。さらに、スコップやスノーダンプ、そり等の貸出しを行っているほか、札幌市と町内会等との団体がルールを定めた覚書を交わした上で、地域の公園を雪置場として利用することができるようにしているところでございます。

●篠原すみれ委員 地域の雪対策を支援するために、本市が様々な取組を行っていることが理解できました。

そこで、次の質問ですが、小型除雪機貸出制度や購入補助制度、除雪ボランティア活動への除雪用具の貸出しは具体的にどのような団体からの申請があるのか。また、各団体が地域においてどのような活動を行っているのか、伺います。

●茂木雪対策室長 小型除雪機の貸出し、購入補助、それから除雪ボランティア活動への用具の貸出しを行っている団体と、その活動内容につきましてお答えいたします。

まず、小型除雪機の貸出しにつきましては、大部分が町内会からの申請でございまして、令和6年度は51団体から申請がありまして、抽せんで40団体に貸出しを行ったところでございます。

次に、小型除雪機の前購入補助につきましては、町内会のほか、マンション管理組合や社会福祉法人等からも申込みがあり、令和6年度は12団体に補助を行ったところでございます。

各団体には、雪山で狭くなった生活道路の幅を広げていただいたり、札幌市が除雪対象としてい

ない生活道路ですとか、消火栓周り、ゴミステーション周りなどの除雪にご協力いただいているところでございます。

次に、除雪ボランティア活動への用具の貸出しにつきましては、小学校から大学まで、各学校教育機関、それから町内会、少年野球チームなど、様々な団体や企業から申込みをいただいております。令和6年度は52団体に貸出しを行ったところでございます。

活動内容といたしましては、学校周辺の道路の除雪ですとか、高齢者宅の間口の除雪などの活動をしていただいているところでございます。

●篠原すみれ委員 多くの団体に地域の雪対策にご協力いただき、安全・安心な冬の暮らしを支えていただいていることが理解できました。

次に、今後の取組についてです。

本市も様々な取組で地域を支援していることでしたが、このような取組がなされていることは、地域の皆様に伝わっていないのではないかと思うところです。雪との共生に向けて、地域の雪対策を推進するためには、このような取組を積極的に周知する必要があると考えます。また、雪とともに暮らすことへの理解を地域全体で共有することで、雪対策への関心や協力が深まります。

そこで質問ですが、地域の雪対策にご協力いただける団体をより増やしていくために今後どのように取組を周知するのか、伺います。

●茂木雪対策室長 ご協力いただける団体を増やしていくためどのように取組を周知していくかというご質問についてお答えいたします。

現在は、札幌市の公式ホームページで各取組をご案内しているほか、小型除雪機貸出しと購入補助につきましては広報さっぽろでもご案内しているところでございます。また、案内チラシを各区役所、まちづくりセンターなどに配架しているところでございます。近年は、情報伝達手段が多様化しておりますことから、今後はSNS等の活用も検討し、取組を積極的に周知してまいりたいと考えております。また、各団体の活動につきまし

ても、様々な機会を捉えてご紹介させていただいているところでありまして、今冬は総務局広報部が制作しているテレビ番組等で活動紹介をすることを検討しているところでございます。

●篠原すみれ委員 様々な取組を地域の皆様が活用できるように、積極的に周知をしていただきたいです。小型除雪機貸出制度は希望する町内会や団体が多いとのことですが、残念ながら、抽せんにより貸出しがかなわなかったという地域の声も聞こえております。現在、貸出し用の小型除雪機を40台保有していると伺いました。台数を増やすと保管場所や維持管理費の増大といった問題が生じることは理解しておりますが、可能な限り地域の希望に応えられるよう、貸出し台数の増強や、加えて、購入補助の拡充を要望いたしまして、私からの質問を終わります。

●竹内孝代委員 私からは、本定例会の我が会派の代表質問に続きまして、気候変動を踏まえた生活道路の除排雪について、特に試験施工について、端的に質問させていただきます。

札幌市が除雪を行う道路の総延長は約5,400キロメートル、世界に類のない豪雪大都市として、本市はあらゆる知見、また研究を駆使して、経験と苦労を重ね、昼夜を分かたず尽力いただく除排雪事業者の方々、また、市民の皆様のご理解の上に、この冬の暮らしが守られているというふうに受け止めております。

これまで、市民の方々、事業者の皆様から寄せられた声を踏まえまして、私も雪対策の議会質問を重ねて約10年になりますが、実感をしていることは、気候変動による影響で、ここ数年は冬の路面管理というものがますます難しくなっているということでもあります。これは、また市民生活にも影響を与える喫緊の課題だということでございます。

一昨年前の予算特別委員会で、私は、急な暖気によるざくざく路面対策が急務となった当時のシーズンの状況を踏まえて、降雪時の除排雪に加えて、平時の路面整生作業の重要性を主張させて

いただきまして、当時の八木室長の答弁より、雪対策室の皆様にはスピード感を持って試験的な取組も実施していただいたことに対して一定の評価をしているところでございます。

この持続可能な雪対策に向けては、今年度、札幌市は、先ほど来、皆様からもお話がありますように、札幌市雪対策審議会というものを設置し、様々な視点から検討が進められ、8月に開催された第1回の除排雪手法小委員会では、事務局から、今冬の試験施工というものは、広範囲に面的に規模を拡大する予定という説明があり、現在、地域選定を進めているというふうにも伺っているところであります。さきの我が会派の代表質問では、気候変動を踏まえた生活道路の除排雪を取り上げ、質問をさせていただきました。市長からは、パートナーシップ排雪によらず、札幌市が、作業工程を町内会のエリアにとらわれない形で調整することで、急な降雪や道路状況の変化に対して臨機な対応が可能か、今シーズン一部の地域で試験施工を行い、検証を進める考えであるとの答弁をいただいたところであります。

そこで、この市長答弁を踏まえての質問であります。今冬的生活道路除排雪の試験施工について、具体的に、どのように地域選定を行い、どのように周知するのか、まず初めにお伺いをいたします。

●茂木雪対策室長 今冬の試験施工に関しまして、どのように地域選定を行い、どのように周知するのかということにつきましてお答えいたします。

まず、地域選定につきましては、今冬の試験施工では、これまで分けて実施していた幹線道路と生活道路の排雪を一部同時期に並行して作業を行うことで、どのぐらい効率化が図れるか、これまでよりも大きな規模感で検証を行いたいと考えております。

そこで、広範囲に、連合町内会以上の面積の単位で地域を対象とし、昨年度パートナーシップ排雪のキャンセルが多かったエリアで、除雪事業者

の体制の面から対応が可能と判断でき、町内会等の理解、協力が得られる地域から、選定を進めているところでございます。

次に、その周知方法につきましてですが、試験施工の対象となる地域には、チラシの回覧に加え、広報さっぽろ12月号にとじ込む、冬の暮らしガイドを活用して周知してまいりたいと考えております。また、対象地域以外の市民の皆様への広報としましては、札幌市公式ホームページのほか、SNSなどを活用しながら情報発信に努めてまいります。

●竹内孝代委員 ありがとうございます。

今、答弁で、実施規模については連合町内会以上の広範囲を想定しているということでありまして、説明会も行っていると思っておりますが、これが実現しますと、より多くの市民の方にこの試験施工というものを知っていただいて、雪対策を自分事として関心を持っていただける、そういう機会になるのではないかなというふうに思いますし、今後、市内全域を想定した場合の、より具体的な検証にもつながっていくのではないかなというふうに思います。新しい除排雪体制に向けての検討を加速していくということにも期待をしていきたいというふうに思っております。

また、今の幹線道路と生活道路の排雪というものを一部同時期に並行して行うというようなことで、効率化を図りたいというような答弁もありましたけども、札幌市の全体像を考えて効率よく作業していくということにつながるのかなというふうに思いますので、例えば除排雪体制面でゆとりができれば、先ほど来、私が申し上げているような気象の変化や、また道路状況の変化、今冬の検証の中で臨機応変な作業もしていただけるんじゃないかと、そういった検証もできるんじゃないかなというふうに期待をしておりますので、よろしく願いいたします。

今冬の、この試験施工というのは、これまでよりも、より踏み込んだものでありますので、検証に必要な、様々な視点から入念な準備が必要だと

思います。

そこで質問ですが、今シーズンはどのような試験施工を行う考えなのか具体的に示していただきたく、お伺いをいたします。

●茂木雪対策室長 今シーズンは具体的にどのような試験施工を行うのかといったご質問につきましてお答えいたします。

これまでの試験施工では、生活道路の除排雪作業のみを対象としておりまして、その作業のやり方ですとか、使用する機械の組合せなどについて、効率的な作業につながる手法を模索してきたところでございます。

今冬につきましては、この対象を、生活道路だけではなく、幹線道路の運搬排雪などとも工程調整を図りながら、作業の時期や路線の作業の順番を雪の降り方に応じて調整し、実施する考えでございます。これによりまして、大雪になった場合の作業の優先順位などを臨機に変更したり、急な暖気に伴うざくざく路面の軽減に素早く対応するなど、シーズンを通した良好な冬季道路環境の確保に向けた検証を進めてまいりたいと考えているところでございます。

さらに、これまでは2月に入ってから実施していた排雪作業の開始時期を1月中旬に前倒しできるように体制を組むことで、作業期間を幅広に設定して、雪の降り方によっては、排雪作業を1回に限らず複数回実施することなども想定しているところでございます。

●竹内孝代委員 ありがとうございます。

今の答弁でありましたように、やはり、生活道路だけでなく、幹線道路を含めた試験施工というものは、様々具体的な内容を示していただきましたけれども、これまで会派として重要テーマとして取り上げてきた、この気候変動を踏まえた雪対策という観点で、しっかりと大雪の場合、また急な暖気と、そういったものに対して取り組んでいただきたいというふうに思っております。

また今、排雪作業、先ほどの質疑でもちらっと出ておりましたけれども、排雪作業は1回に限ら

ないというようなお話もありました。冬のシーズンの後半戦で急な大雪が降るといったこともこれまで経験しておりますので、ぜひとも臨機応変な対応をお願いしたいと思っております。

今、様々お話いただきまして、茂木室長率いる雪対策室の意気込みを感じる答弁だと私は受け止めておりますので、今冬のシーズン、少しでも前向きに進んでいくように願っているところであります。

我が会派は、これまで防災DXというものを推進してきておりまして、今、危機管理局で一生懸命進めております。危機管理局が進めているこの防災DXの中では、雪害への対応というのも今、議論していただいているというふう聞いております。やはり、冬季に大雪、また急な暖気ということで何かあった場合に、しっかりと危機管理局と連携をしながら進めていただくことも大事なところというふうに思いますので、お伝えをしておきます。

また現在、地域への丁寧な説明に職員の方々が日夜奔走されているのではないかなというふうに推察をしております。ぜひとも、今シーズンの試験施工を無事故、安全に進めていただいて、しっかり検証も行って、市民にとっても除排雪事業者にとってもためになる、まさに今求められている、気候変動を踏まえた持続可能な雪対策の構築を求めまして、質問を終わります。

●吉岡弘子委員 私は、つるつる路面の対策について、質問いたします。

すすきのの仲通りで長年飲食店を営んでいる方から、駅前通りの大きな道路は除雪が行われていますが、数多くある仲通りにもビルや店舗があり、そこは除排雪が行き届かず、つるつるやがたがた路面で困っている。夜間行き交うアルコールの入った方や、インバウンドなど観光客が転倒し危険なことから対策を取ってほしいとの声を聞いております。

そこで質問ですが、すすきのの仲通りの除排雪はどのように行われているのか、お聞きします。

また、すすきの地区の地元に対し、砂まき活動はどのように協力依頼をしているのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 2点ご質問があったかと思いますが、まず1点目の、すすきの地区の仲通りの除排雪につきましてお答えいたします。

すすきの地区の仲通りは、日常的に荷さばき等を行う路上駐停車車両がありまして、道路脇に雪をかき分けてしまうと荷さばきに支障を来すということがございまして、新雪除雪などが行えず、踏み固められた路面の圧雪がかなり厚くなってしまっている状況が実際にございます。そのため、基本的には年1回、沿線のビルや店舗などのご協力をいただきまして、作業日程をしっかりと調整した上で、路面の圧雪を削り出して、同時にその雪を排雪するという作業を行っているところでございます。

続きまして、つるつる路面对策ということで、すすきの地区の砂まき活動はどのように協力依頼を行っているのかということにつきましてお答えいたします。

すすきの地区を含む中央区では、地元向けに砂まきの協力を求めるチラシを配布しているほか、商店街連合会を通じまして、各商店街に砂まきの協力を依頼しているところでございます。

●吉岡弘子委員 すすきのの仲通りの除排雪については、路上駐車が多いことから除排雪が難しいということ、一般的な道路除雪方法だけではなく、市がすすきの地域の方々と状況に合わせた対策を年に一度取られているということでしたけれども、さらに検討していただきたいと思っております。

また、砂まきについては、ビルのオーナーがしていると聞いています。仲通り全体で見ると、危険な状況のまま残されている箇所もあるとのこと。ウインターライフ推進協議会の、札幌市消防局によるデータを基にした転倒による年平均救急搬送者数のワースト20地点、1996年から2021年までの平均によりますと、20地点のうち南4西3など、9か所がすすきのエリアです。

そこで質問ですが、外国人を含む観光客への転倒事故対策はどのように取り組んでいるのか、伺います。

●**茂木雪対策室長** 外国人を含む観光客への転倒事故対策につきまして、どのように取り組んでいるのかについてお答えいたします。

外国人を含む観光客への対応といたしまして、現在、冬道での転倒防止につながる啓発活動を行っております民間団体がございまして、そういった団体などと連携して、砂箱の使用や、冬道を歩く際の注意点、そういったものの多言語によるホームページへの掲載、それから多言語のパンフレット、そういったものの配布などに取り組んでいるところでございます。

引き続き、このような取組の強化によりまして、冬道に不慣れな観光客にとりましても、安全・安心な冬の道づくりを推進してまいりたいと考えております。

●**吉岡弘子委員** 民間事業者の周知活動、また、ホームページと多言語のパンフレットを本市として発行しているとのことですが、すすきのの冬道の転倒による救急搬送は飛び抜けて多いですから、対策を強化することが必要ではないでしょうか。冬季間のつるつる路面は、すすきのに限らず全市の問題です。先日のマスコミ報道では、本市の砂箱の設置が増えていて、市としては、今後、担い手が減少する懸念もあり、砂箱を設置してほしいという要望への対応は難しいとありました。

そこで質問ですが、市内には何基の砂箱が設置されているのか。また、今後、地域などから砂箱設置の要望があった場合にどのように対応するのか、伺います。

●**茂木雪対策室長** 砂箱が何基設置されているのかということと、それから今後、地域などから砂箱設置の要望があった場合どのように対応していくのかということにつきましてお答えいたします。

令和6年度シーズンの実績といたしまして、坂

道の車道にまいていただくことを想定したものとしましては2,263基、それから歩道や横断歩道にまいていただくことを想定したものとしましては1,929基、合計4,192基の砂箱を設置したところでございます。将来的に、雪対策における担い手が不足するという懸念はございますけれども、現時点では、まだ砂箱の砂を補充する人員が確保できないという状況ではございません。砂箱の設置につきましては、市民との協働の下、安全・安心な冬季歩行環境を確保する上で重要な施策であると考えております。地域から要望を受けた場合には、砂箱を設置するスペースの有無、それから近隣の砂箱の設置状況などを基に必要性を判断した上で設置してまいりたいと考えております。

●**吉岡弘子委員** 市が必要性を判断した場合には設置することですが、新聞報道を見て設置を我慢したり諦めたりする方がいるのではないのでしょうか。回覧板や広報などで砂箱についての周知をするなどが必要ではないかと思えます。

今年度第1回目の市民意識調査で、生活道路の状況で最も重視すべきものは何ですかの質問に対して、16.6%の方が気温の低下によるつるつる路面对策を挙げています。年代別に見ると、29歳以下が最も多い19.9%、次いで、60歳代18.6%、70歳代18%と続きます。本市の2009年以降の雪道の事故転倒救急搬送概要、12月から3月までによりますと、2009年から2022年までの14年間の平均は年1,049件ですが、2023年には過去最高の1,887件、2024年には2番目に多い1,813件と増加傾向です。

つるつる路面となった小さい交差点でしたけれども、四つんばいで渡る高齢女性がいて手助けをしましたけれども、大変衝撃を受けたことがありました。気候変動によって冬季の気温が上昇し、今までは雪が降っていた時期に雨が降ることが増え、真冬には、雪があまり解けなかった地域で雪が解けたり凍ったりを繰り返しやすくなり、つるつる路面が生じやすくなることも言われています。砂をまいて対処するのは一時的な対策ですから、安全・安心の雪道のために、除雪と合わせた地域

の冬道の状況に見合った対策を取ることを求めて、質問を終わります。

●和田勝也委員 私からは、昨シーズンの雪の降り方を踏まえた生活道路の除排雪について、質問させていただきます。

昨年の冬は1月下旬まで小雪傾向であり、パートナーシップ排雪が始まる2月初めの時期では、路面の圧雪が薄く雪山も小さかったため、パートナーシップ排雪をキャンセルした町内会が多くございました。その後、2月に入るとまとまった降雪があり、積雪も増えましたが、生活道路は幅員が狭く、除雪した雪を堆積するスペースが少ないため、圧雪を削る作業が進まず、厚くなった圧雪は気温上昇によりざくざくになることがありました。私のところにも、パートナーシップ排雪をキャンセルした町内会長から、ざくざくになった路面を何とかすることはできないかと相談が寄せられておりました。

そこでまず質問でございますが、昨冬のパートナーシップ排雪のキャンセル状況と、キャンセルした地域はその後どのような道路状況であったのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 昨冬のパートナーシップ排雪のキャンセルの状況と、その後どのような道路状況であったかにつきましてお答えいたします。

まず、キャンセルの状況についてでございますが、昨冬は全部で1,352件の申請がありましたけれども、そのうち330件がキャンセルということになってございます。キャンセルは、実施予定日の7日前までに連絡をいただくこととなっております。大半はシーズンの前半、2月の中旬から中旬までに実施が予定されていた地域からのものがございます。

次に、キャンセルした地域のその後の道路状況についてでございますが、地域によって雪の降り方が異なりまして、積雪が多くなった北区や手稲区など、一部の地域では急な暖気によるざくざく路面が発生し、一時的に通行しづらい状況となっていたところでございます。

●和田勝也委員 キャンセルが330件に上ったとのことでございますけれども、これは決して特定の地域の話だけではなく、広く市内全域で判断が難しかったシーズンであったと思います。町内会としては、限られた予算の中で少しでも無駄を省こうという思いからキャンセルを選択したわけですが、結果として、その後の降雪で対応に苦慮した地域も少なくありませんでした。この実態を踏まえ、市としても今後、運用の中で、こうした判断が難しい年に柔軟に対応できる仕組みが必要でないかと考えます。1月末の積雪の状況を踏まえますと、シーズン前半にパートナーシップ排雪を予定した町内会がキャンセルを判断されたのも、当時の状況からすれば無理のないことだったと思います。しかし、その後まとまった降雪があり、排雪してほしい状況となっても再申込みは受け付けない決まりとなっているため、頭を悩ませた町内会役員も多かったと聞いております。

そこで質問ですが、キャンセル後の再申込みを受け付けないのはなぜか、お伺いをいたします。

●茂木雪対策室長 キャンセル後の再申込みを受け付けない理由につきましてお答えいたします。

パートナーシップ排雪につきましては、マルチゾーン除雪区域ごとに申請件数や排雪の作業量などを勘案しまして、まず1月中旬にシーズンを通しての日程調整を行います。昨年度の状況を例にご説明いたしますと、その後、1月末までに多くのキャンセルが発生いたしまして、再度日程を調整するということになりましたが、2月中旬になって、またキャンセルした団体から再申込みをしたいというような相談という形になりまして、そういったことが相当数寄せられたところでございます。仮に再申請を受け付けた場合、再度の調整が必要となりますが、その際には、既に決まっていた他の団体の日程にも影響を及ぼしてしまうこととなります。また、作業に必要な人員や機械、ダンプトラックなどを改めて手配することが難しく、雪解けが始まる3月上旬までに排雪作業を終えることができない団体が出る可能性もございま

した。こうした状況を踏まえまして、原則として再申込みはできないということとしているところでございます。

●和田勝也委員 現場の体制や日程調整の難しさは理解するところでございます。しかし一方で、町内会の役員の方々からは、どうにかもう一度お願いできないかという切実な声も寄せられておりました。再申込みを受け付けないという原則は、作業効率の面では合理的であっても、結果的に、その判断や責任が地域の町内会役員に重くのしかかっているのが実情でございます。実際、キャンセルの判断をする際には、短時間で全会員の意見をまとめるのは難しく、役員だけで決めざるを得ないケースも多いと聞きます。その後、降雪が増えれば住民からの苦情が集中し、さらに、会計処理や返金対応などの事務も発生いたします。こうした負担が積み重なり、もう次は役員を引き受けられないとの声にもつながっていきます。

そこで質問ですが、このような地域の課題について、札幌市の受け止めと、今後どのように対応していくのか、お伺いいたします。

●茂木雪対策室長 地域の課題の札幌市の受け止めと、今後どのように対応していくのかにつきましてお答えいたします。

委員のお話のとおり、町内会役員の皆様には、キャンセルの判断ですとか、集めた費用のその後の取扱いなどにつきまして、大変なご苦勞をいただいているというふうに認識しているところでございます。これまで地域の皆様と行ってきた雪対策に関する意見交換、そういった場におきましても、同様のご意見を多数いただいているところでございます。

つきましては、引き続き、こうした町内会役員の皆様の負担軽減にもつながるよう、生活道路除排雪の在り方検討をしっかりと進めてまいりたいと考えております。

●和田勝也委員 地域の除排雪を支えてくださっている町内会の役員の方々は、限られた時間と人員の中で判断、会計、苦情対応など、多く

の業務と責任を担っておられます。その負担の大きさから、役員の成り手が年々減少し、地域の運営そのものが危うくなっているという声も少なくありません。この現状は、市全体として向き合うべき深刻な課題だと感じております。生活道路除排雪の在り方検討に当たっては、除排雪の効率化や制度設計の見直しだけでなく、地域の町内会役員が安心して続けられる仕組み、そして、新たな担い手が参加しやすい環境づくりを進めていくことが、制度の持続可能性そのものにつながります。

地域の力があってこそ、札幌の冬の暮らしは守られております。現場で支えてくださっている方々の負担を軽減し、地域が無理なく協働できる仕組みを構築していただくよう申し述べ、質問を終わります。

●水上美華委員 私からは、大きく3点について。

1点目に、舗装工種における実績評価型の発注件数について、2点目に、総合評価落札方式の拡大について、3点目に、早期発注工事における労務単価の取扱いについて、質問いたします。

最初に、1点目の舗装工種における実績評価型の発注件数について、伺います。

建設局では、土木部所管の工事について、業界の技術レベルと意欲の向上を促し、請負工事の品質、優秀な施工体制を確保することを目的として、1981年から優秀施工業者表彰を実施しております。また、これらの目的をより一層促す観点から、受賞業者への入札上のインセンティブとして、総合評価落札方式の一部である実績評価型の型式において、過去5年間の表彰回数に応じた評価項目の加点が設けられております。このため、総合評価落札方式の実績評価型の工事では、優秀施工業者表彰の受賞回数が多いほど入札が有利になるため、企業としても、品質の高い工事ができる施工体制の確保を目指して日々努力しております。

私どもの会派では、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、長年にわたってそうした問題点を指摘し、総合評価落札方式の拡大を求めてきました。

建設局発注工事の総合評価落札方式では、大きく一括審査型、地域貢献型、実績評価型、人材確保・育成型というような型式で発注されており、実績評価型のみが評価項目に優秀施工業者表彰の受賞実績を盛り込んでおります。建設局の2024年度の工事発注実績を確認したところ、総発注本数319件のうち98件、割合にして31%が総合評価落札方式で発注となっていました。また、発注する工事の種別によって、この型式の発注割合に偏りがあり、土木工事では比較的偏りが低いものの、舗装工事では大部分が一括審査型で発注されています。このため、舗装工事の主力の企業からは、優秀施工業者表彰の受賞メリットがないとか、品質確保のための企業努力をしても意味がないなどといったように、表彰制度の目的に逆行するようなネガティブな声も聞かれます。

昨年度、優秀施工業者へ表彰実績が加味される総合評価落札方式の実績評価型の発注については、土木工事の15本に対して舗装工事は1本しか発注されておらず、こういったことが、舗装工事業者の優秀施工業者の受賞メリットがないとの声につながっているものと思います。土木や舗装などの建設業の企業が生き抜いていくためには、厳しい受注競争にさらされながらも、資材と人件費の高騰や人材確保の困難化など、存続の根幹をなすような困難な課題に対応しながら、各社が創意工夫し、公共工事の品質を確保する努力を重ねていると聞いています。優秀施工業者表彰制度については、公共工事の品質確保といった面から、各企業の努力や創意工夫を促すことにつながる制度であり、本市はもとより、市民にとっても有意義な制度と言えます。

私どもの会派では、これまで地域の守り手である建設業の確保の重要性を主張してきておりますが、優秀な企業を継続的に確保していく観点からは、こういった企業の品質確保に対する努力につ

いて、発注者である本市が適切に評価し、受注機会にインセンティブを設けることも重要と考えます。

そこで質問ですが、建設局が所管する総合評価落札方式の工事について、優秀施工業者への表彰制度が加味される実績評価型については、工種による発注件数の格差を是正するため、件数が少ない舗装工種を増やす方向で早急に検討すべきと考えますがいかがか、伺います。

●奥原道路工事担当部長 舗装工種における実績評価型の発注件数についてお答えいたします。

総合評価落札方式につきましては、お話にありましたとおり、大まかに4種類の型式がございます。そのうち、実績評価型につきましては、施工実績や工事成績、表彰実績などを評価項目とする型式となっております。そのため、建設局におきましては、比較的技術力が求められる難易度の高い工事につきまして、実績評価型による発注を行っているところでございます。これまで、舗装工種の工事につきましてはオーバーレイを主とする工事を多く発注しておりますが、市内中小企業の受注機会を確保するため、一括審査型で多く適用しているところでございます。しかし、委員のご指摘のとおり、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ておりますことから、今後につきましては、全体のバランスにも配慮しつつ、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考えております。

●水上美華委員 答弁で、今後はバランスを見ながら受注件数の拡大をするということも検討していただけるというような答弁でございました。せっかくの表彰制度をしっかりと生かしていくために、早急に検討を進めていただくことを求めたいと思います。

次に、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への評価項目に反映する検討の進捗状況について、お伺いいたします。

表彰制度の関係では、今年予算特別委員会において、工事に係る技術者の確保や能力の向上の観点から、北海道開発局や北海道でも導入しているように、優秀な技術者への表彰制度を創設するとともに、その受賞実績を総合評価落札方式の評価項目へ反映することについても検討すべきであるということを取り上げてきました。これに対し、道路工事担当部長からは、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、表彰制度の導入と、総合評価落札方式の評価項目への反映について検討を進めたいとの答弁がありました。

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、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、各発注部局と連携し、スピード感を持って取り組んでいくべきです。この点について、私どもの会派が今年予算特別委員会において建設局長の見解と意気込みを伺ったところ、優秀技術者の表彰制度も含め、建設業の担い手確保に関する取組である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の答弁でありました。

そこで質問ですが、優秀な技術者への表彰制度の創設と、その受賞実績を総合評価落札方式の評価項目に反映することについてどの程度検討が進んでいるのか、お伺いいたします。

●奥原道路工事担当部長 優秀技術者表彰に関する検討状況についてお答えいたします。

まず、他都市の状況についてでございますが、東京都及び政令指定都市の計20自治体に対して調査を行ったところ、技術者を対象とした表彰を実施しているものが10市ございました。このうち、技術者表彰の実績を総合評価落札方式の評価項目として設定しているものは5市ございました。また、業界団体からの意見としましては、職員の意欲の維持・向上につながるですとか、給与等の処遇改善にもつながるなど、前向きな内容が多かった一方で、入札時における加算評価につきまして

は、優秀な技術者の引き抜きにつながるおそれがあるとして、慎重な検討を求める声も一方でございました。このため、引き続き業界団体など関係者と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まいりたいと考えているところでございます。

●水上美華委員 最初の質疑でも触れておりましたが、建設業は、かつてないほど厳しい環境にさらされているため、従業員や取引先に迷惑をかけないうちに会社を畳もうと真剣に悩んでいる経営者も多いと伺っております。そのような状況下であっても、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ことと思いますし、そのような企業を支えているのが優秀な技術者だと言えます。今、答弁の中で、いろいろ他都市も研究していただいて、そして、現場の皆さんの声も伺っているということでございました。そういった企業や技術者のやる気を絶やさないためにも、表彰制度などを生かした有効な対策について早急に進めることを改めて要望いたしまして、次の質問に移ります。

次に、2点目の、総合評価落札方式の拡大について、伺います。

最初の質問は、総合評価落札方式の発注実績及び目標設定についてです。総合評価落札方式の導入経緯について、国のガイドラインを確認いたしますと、公共工事に関しては、従来、価格のみによる競争が中心でありましたが、厳しい財政事情の下、公共投資が減少する中で、その受注をめぐる競争が激化し、著しい低価格による入札が急増するとともに、工事中の事故や粗雑工事の発生、下請業者や労働者へのしわ寄せなどといったように、公共工事の品質低下に関する懸念が顕著となる背景がありました。このような背景を踏まえて、2005年4月に、公共工事の品質確保の促進に関する法律、いわゆる品確法が施行され、公共工事の品質は、経済性に配慮しつつ、価格以外の多様な

要素も考慮し、価格及び品質が総合的に優れた内容の契約を行うことにより確保されなければならないという基本理念の下、総合評価落札方式の適用が、公共工事の品質確保のための主要な取組として位置づけられたことがガイドラインに記載されています。総合評価落札方式の適用によって、公共工事の適正な実施のための必要な技術的能力を有する者が施工することとなり、工事品質の確保や向上が図られるとともに、工事目的物の性能の向上、長寿命化、維持修繕費の縮減、施工不良の未然防止等による総合的なコストの縮減などが図られ、ひいては現在かつ将来の国民に利益がもたらされること、また、技術力競争を行うことが民間企業における技術力向上へのインセンティブとなり、技術と経営に優れた健全な建設業が育成されるほか、価格以外の多様な要素が考慮された競争が行われることで、談合が行われにくい環境が整備されることも期待されるといったこともガイドラインに記載されています。

この品確法の施行により、総合評価落札方式の適用が拡大されており、近年では、北海道開発局などの国土交通省直轄工事のほとんどが総合評価落札方式を適用しているとともに、北海道でも大部分で総合評価落札方式が適用されています。このような背景を踏まえ、本市における総合評価落札方式の発注割合の現状と目標を、この春策定された建設産業活性化プラン2025で確認しますと、札幌市まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン2023に掲げている数字と変更なく、2022年度実績が22%実施で、2027年度目標が25%となっています。

そこで質問ですが、品確法の趣旨や国の導入状況を踏まえると、総合評価落札方式について、2022年度の実績や2027年度の目標は低過ぎると考えますが、建設局としての見解を、お伺いいたします。

●奥原道路工事担当部長 総合評価落札方式での発注実績及び目標設定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では、総合評価落札方式について、2027年度における市全体の発注割合の目標を、お話のとおり25%としておりますが、これは、上位計画である札幌市まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン2023の事業目標を踏まえ設定した値となっております。

なお、建設局所管工事に限って申し上げますと、昨年度の実績では、全市の目標値である25%を上回る31%の割合で総合評価落札方式を発注したところでございます。

今後も、企業の技術力や取組に対する適正な評価の観点から、プランで設定した目標の達成に向け、総合評価落札方式の拡大に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

●水上美華委員 建設局としては、昨年度、目標を上回る割合で発注したという答弁でございましたが、北海道開発局や北海道の適用状況を踏まえると、低いと言わざるを得ません。

本市では、2027年度であっても総合評価落札方式が全体の25%ということは、7割程度は最低価格のみによる一般競争入札ということになります。建設局所管工事の入札結果を見ますと、最低価格による一般競争入札では、何とか受注したい事業者が同時に多数の工事に応札しているケースもあるので、くじの結果によっては、同一業者が同時期に複数の工事を受注するケースも散見されます。こういったケースが多くなると、私が先ほども述べた、総合評価落札方式の導入前のように、粗雑工事や事故の発生のほか、下請業者や労働者へのしわ寄せなどにより公共工事の品質低下を招くことにつながりかねないのではないかと考えます。

総合評価落札方式の拡大については、私ども会派のふじわら議員が、工事契約を所管する財政局に対して、議会で再三にわたり質問・要望を行ってきているものの、なかなか拡大が進んでおりません。

財政局の答弁によりますと、拡大に慎重な理由として、技術力の成績などの上位者だけの受注の偏りにつながることや、事業者へのアンケートで

は拡大に否定的な業者が多いことなどを挙げておりますけれども、受注の偏りを心配するのであれば、最低価格による一般競争入札こそが、くじ運によって受注が偏る可能性を秘めており、品確法の趣旨に全く逆行していると言わざるを得ません。

鶏が先か卵が先かの議論になりますけれども、総合評価落札方式を拡大することは、公共工事を適正に実施するための技術力が高い企業が有利になりますので、各企業が技術力を高めるための企業努力が促されます。また、総合評価落札方式は、地域に貢献している企業や人材育成に努める企業などの評価が高くなる型式もありますので、このような型式を拡大することにより、地域貢献や人材育成に関する企業努力も促されることとなります。

いま一度、国が品確法を制定した目的を踏まえ、将来的な入札方法を検討していくべきであり、本市の建設行政を担う建設局がリーダーシップを発揮して、関係部局と連携し、本市の方向性を示していくべきと考えます。

そこで質問ですが、品確法の趣旨を踏まえ、建設局所管工事の総合評価落札方式について拡大を図るべきと考えますがいかがが、伺います。

●奥原道路工事担当部長 建設局所管工事における総合評価落札方式の拡大についてお答えいたします。

総合評価落札方式は、技術力等を評価する型式のほか、地域貢献や人材育成に努める企業を評価する型式などがあるため、工事品質の向上や担い手確保などにも資するものと考えております。このため、さっぽろ建設産業活性化プランを所管する建設局といたしましては、総合評価落札方式の活用を進めているところでございます。

ただし、委員のお話の中にもありましたが、企業の中には、総合評価落札方式の拡大は受注の偏りにつながるといった否定的な意見もあるのも正直なところでございます。このため、関係する団体とも意見交換を行いながら、総合評価落札方式の拡大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。

●水上美華委員 この総合評価落札方式については、北海道開発局などで、技術的工夫の余地が大きい工事を対象とした技術提案型が採用されておりますが、本市でもこれに相当する計画審査型を設定しているものの、これまでほとんど活用はされておられません。このことについて議会でも指摘しておりますが、公共工事の品質確保につながる有効な型式と思いますので、北海道開発局の事例などを参考にするとともに、財政局や工事発注部局、さらには業界団体が連携しながら検討を進めることを強く求めます。

また冒頭でも少し触れましたが、将来にわたり公共工事の品質を確保していくためには、技術と経営に優れた健全な建設業を育成していく必要があります。特に優れた技術力を有した企業が繁栄していける環境づくりが重要であるため、今回質問した総合評価落札方式の拡大のみならず、契約部局と発注部局が一層緊密に連携し、取引実態に即した柔軟な単価変更や実態に応じた施工歩掛かりの見直しに取り組むとともに、現場条件などの変更に伴う設計変更に対しても、より迅速に対応していただくことを併せて要望して、次の質問に移ります。

最後に3点目の早期発注工事における労務単価の取扱いについて伺います。

最初の質問は、早期発注工事で契約が数日違うだけで、設計変更の取扱いに違いが生じるのかについてです。

早期発注工事については、これまでも業界からの件数増加に関する強い要望を受け、これを反映する形で拡大してきており、技術者の配置や下請業者の選定などが円滑に進められるなど、一定の効果があるため、業界からも評価の声が多く寄せられています。特に本市のように積雪寒冷な大都市では、公共工事を施工できる期間も短いことから、できる限り早く発注されることで、各企業にとって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とともに、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、事故防止の面も含め、業界全体からの評価も高い状況です。

このように、早期発注が拡大されることは大変好ましいことですが、一方で課題も見受けられます。

本市が発注する公共工事では、新年度発注工事に適用する労務単価について、国が例年3月に改定し、公表している公共工事設計労務単価を適用し、発注しているため、3月より前に設計されている早期発注工事については、契約日が3月1日を境にして、労務単価の適用の仕組みが異なっています。

具体的に申し上げますと、3月1日以降に契約される早期発注工事については、受注業者の申出により、発注者と協議を行い、契約後に公表された新年度の労務単価を適用して、全額設計変更が行われるので、新年度の工事と同じ労務単価により工事が施工されます。

これに対して、早期発注工事であっても、3月1日より前に契約される工事については、受注業者の申出により協議を行ったとしても、インフレスライドによる労務単価の変更として取り扱われるため、未施工分の労務単価変更による請負金額が1%を超える場合のみ契約変更が可能であるものの、変更額は1%を超える分だけであり、1%分は受注業者が負担するルールとなっています。このように、早期発注工事における新年度労務単価の適用については、3月1日を境として、契約時期によって1%が受注者負担となるケースと、受注者負担なしに全額適用となるケースが生じています。

そこで質問ですが、早期発注工事では、契約日が数日間違うだけで、なぜこのような設計変更の取扱いに違いが生じているのかお伺いいたします。

●奥原道路工事担当部長 契約日の違いによる設計変更の取扱いについてお答えいたします。

国においては、技能労働者の適正な賃金水準の確保のための特例措置として、3月1日以降に契

約を締結する工事については、新労務単価に基づく請負代金額に変更することとしております。

一方で、3月1日より前に既に契約を締結している工事については、いわゆるスライド条項を適用することとしております。本市におきましても、新労務単価の早期適用については、国と同様に取扱いすることとしていることから、契約締結日より請負代金額の変更方法の取扱いが異なることとなっております。

●水上美華委員 労務単価の適用については、国の基準に倣っているため、3月1日を境として取扱いが変わるという答弁でございました。

国の基準であれば、札幌市独自で取扱いを変えることが難しいことは理解しております。しかし、このような早期発注工事については、実際に施工する時期が4月1日以降で同じような時期であるにもかかわらず、工事金額に1%の差が出ることであり、例えば1億円の工事であれば、数日間の契約日の違いで、受注業者が100万円多く負担することになります。このため、建設業界からは、ただでさえ労務単価の上昇や急激な物価高騰などから、思うように利益を上げられない状況が続いており、たとえ1%であっても切実な問題だとの声が多く寄せられております。

先ほども申し上げましたとおり、本市では、地域の守り手である建設業の厳しい環境を踏まえ、業界の声に耳を傾け、様々な改善に取り組んでおり、その一環として、早期発注工事を拡大してきたことに関しては業界から高く評価されています。しかしながら、こういった業界からの声を反映した改善策である早期発注工事の拡大については、実際の施工時期である新年度の労務単価を適用することにより、各企業にとってより有効となりますので、さらに早期発注工事が3月1日以降の契約となるよう配慮し発注するなど、改善を図るべきと考えます。

そこで質問ですが、早期発注工事は可能な限り新年度の労務単価を適用できるよう取り組むべきと考えますが、いかがかお伺いいたします。

●奥原道路工事担当部長 新年度の労務単価の適用についてお答えいたします。

早期発注工事につきましては、人材の確保と適正な配置、円滑な施工、資材の確保などの面で効果が期待できることから拡大してきているところでございます。この早期発注工事を新年度の労務単価に適用できるようにするためには、3月1日以降の契約となるよう、発注時期をやや遅らせるなどの必要がございますが、一時期に入札が集中することになり、積算業務がふくそうするなど、受注者に過度な負担をかけるおそれがございます。そのため、円滑な発注や受注機会の確保に支障とまらない範囲において、早期発注工事に新年度の労務単価を適用できるよう、発注の時期や件数について配慮してまいりたいと考えております。

●水上美華委員 受注時期の配慮ですね。ぜひできる限り1本でも多くの入札についてしっかり検討していただきたいと思います。

最後に要望となりますが、建設業は労働時間の本格的な規制以降、人材不足がより一層深刻化するとともに、急激な物価高騰と労務単価の上昇といった厳しい状況が続いており、各企業の経営環境が大きく悪化しております。日常的な除雪や災害時の復旧などで活躍する建設業は、地域の守り手として、市民生活や社会経済活動を支える重要な存在であるため、経営環境の悪化で倒産や廃業が続くといった事態を招かないよう、今回指摘した労務単価をはじめとした実態に即した単価の適用など、より一層の積算の改善を、スピード感を持って対応することを求めて、私の質問を全て終了いたします。

●小口智久委員 私からは小規模現場におけるICT活用工事、First Step SAPPORO型について質問いたします。

建設業はインフラ整備や維持管理など、市民生活の安全・安心に欠かせない業種ですが、他産業と比べ人材不足がひときわ深刻化しているため、担い手の減少を補い、建設現場の生産性を向上することは喫緊の課題と考えます。

こうした中、札幌市は本年3月、地域の守り手である建設業の体制を維持するため、さっぽろ建設産業活性化プラン2025を策定し、生産性の向上を目的に、市の発注工事でICT活用を拡大することとしております。

国土交通省が推進するi-Constructionの取組であるICT活用の工事については、札幌市でも平成29年度から段階的に対象の工事を拡大するなど導入を進めておりますが、スケールメリットを生かせる大規模工事の実施が中心で、中小企業が主体となる小規模現場での導入が進んでいないことが課題と認識しております。

令和6年3定の決算特別委員会及び4定の建設委員会において、これらの課題について質問したところ、作業スペースが狭い市街地での小規模工事におけるICT普及を目的に、簡易なICT測量機器の活用を重点を置いた新たなモデル、First Step SAPPORO型を令和7年度から運用を開始するとの答弁がございました。

また、このFirst Step SAPPORO型は建設局及び10区が発注する道路工事のうち、発注件数が多い生活道路整備工事と、切削オーバーレイ工事を対象とし、受注者がICT施工を実施するかどうかを選択する受注者希望型として発注するとのことでした。運用開始した新モデル、ICT測量を重点とした取組を足がかりに、今後多くの現場でICT施工が実施され、ICTに取り組む企業が大きく増えることを期待するとともに、実際に現場で適用した結果と評価をぜひ伺いしたいと思います。

そこで質問ですが、令和7年度から運用を開始したFirst Step SAPPORO型の実施状況及び実施した企業の反応について伺います。

●奥原道路工事担当部長 First Step SAPPORO型の実施状況及び企業の反応についてお答えいたします。

令和7年度の実施状況ですが、生活道路整備工事については、道路幅員が比較的広い工事を中心

に42件を対象工事として発注し、そのうち23件が受注者希望としてICTを活用した工事が実施されております。また、切削オーバーレイ工事については、30件を対象工事として発注し、そのうち26件でICTを活用した工事が実施されております。合計では49件となっており、昨年度の従来型のICT施工実績19件と比較すると約2.6倍と大幅に増加しており、これまで未経験だった企業の多くが、今回の新モデルFirst Step SAPPORO型の運用を機に、ICT施工に取り組んでいる状況となっております。

次に、企業の反応についてでございますが、実施した企業からは簡易な機材が指定されていることから取り組みやすい、また、現場の測量作業において省力化、負担軽減が実施できた、さらに、これを機にICT測量機器を購入したといった意見があり、前向きな評価を得ているものと考えているところでございます。

●小口智久委員 First Step SAPPORO型の運用開始でICT活用の実施件数が大幅に増加し、実施した企業からも高評価を得ているということでございます。

これまでICT施工の経験がなかった企業がICT測量を足がかりに新たにチャレンジをするきっかけとなるなど、中小企業への普及という意味からもすばらしい取組と考えます。

しかしながら、ICT施工は測量ばかりでなく、設計、施工、管理、納品という五つのプロセスがあり、測量の次のステップとして、これまでの2次元設計図面を3次元データ化する必要があるなど、施工方法が従来と異なるということから、ICTに苦手意識を持っている企業、技術者がおり、自社で実施せず、ICT施工の一部、例えば、今言った3次元設計データ作成または全てを専門業者へ外注する事例も多いと伺っております。状況によっては作業工程の一部を外注することが効率化につながる場合もあると思われませんが、ICT施工に関しては元請企業の現場技術者が一定程度関与し、そのノウハウを蓄積し、工程や現場条件

の変更自ら対応できるようにならなければ導入メリットを感じることはできないと思われま。このためICT施工、この五つのプロセスを外注せず、自社による実施をできるだけ行っていくことを促していく必要があると考えます。

そこで質問ですが、First Step SAPPORO型において、導入メリットを実感できるようにするために、今後どのように取り組むのか伺います。

●奥原道路工事担当部長 First Step SAPPORO型の導入メリットを実感できるようにするため、今後どのように取り組んでいくのかについてお答えいたします。

委員ご指摘のとおり、ICT施工を外注してしまうと、受注企業における人材育成が進まないほか、外注業者の都合によって計測や設計作業の待ち時間が発生するなど、ICT施工のメリットの一つである工期短縮が実現できないといった問題もございます。加えて、外注費用を理由に導入を断念するなど、ICTの普及に当たっての障害となり得るものと考えております。そのため、今後は元請企業に対して、ICTに関する作業の自社による実施、いわゆる内製化を促すことが重要な課題と考えております。

特にICT施工に必要な3次元設計データ作成については、苦手意識を持つ現場技術者が多いことから、対象工事を受注した企業に対して技術的な支援を行うなど、ICT施工の内製化を後押しする取組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。

●小口智久委員 導入メリットが実感できるように、ということではICT施工の内製化を促す取組を検討していくということでございます。

First Step SAPPORO型の運用開始初年度ということで、各企業も手探りでICT施工に取り組んでいる状況と思われま。発注者として実施件数の拡大と併せて、内製化の推進についても努めていただきたいと思います。

国交省は、2040年度までに建設現場の省人化を

少なくとも3割、生産性を1.5倍向上させることを目指すi-Construction2.0を昨年策定し、その一環としてICT施工の原則化を進めるなど、生産性向上の取組を加速しております。

一方、小規模工事の発注が多い地方自治体は、ICT施工の普及が全国的にも低迷しておりますが、First Step SAPPORO型は、こうした課題を解決できる可能性が大いにありと期待しております。ICTの普及には、First Step SAPPORO型の実施率を高めていく必要があります。さらに、実施に至らなかった要因や、より効果的な手法などについて検証する必要があると考えます。このたびは、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すが、別工種へ展開していくこともICT普及に向けた有効な手段と考えます。

そこで質問ですが、今後札幌市におけるICT施工の普及を拡大していくため、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施工の普及拡大に向けた取組についてお答えいたします。

First Step SAPPORO型の対象工事を受注した全企業を対象に、ICT導入効果や発注者に期待する支援策などについて、アンケートを工事の竣工時に実施することとしております。その結果を分析し、より使いやすいモデルとなるように、実施要領等を見直すほか、各種研修や解説動画による情報発信を通じて、ICT施工の実施率を向上させたいというふうに考えております。

また、今年度、First Step SAPPORO型は、生活道路整備工事と切削オーバーレイ工事を対象としておりますが、類似する作業を含む他工事への展開も検討しているところでございます。運用開始2年目となる令和8年度には、運用改善や他工事への拡大など、ICT施工の普及に向けた取組を積極的に行ってまいりたいと考えております。

●小口智久委員 実施企業へのアンケート調査を行いICT施工の普及拡大に向けた運用改善、また他工事への拡大などを検討していくということでした。

建設現場の生産性向上は、新しい技術を効果的に活用した施工や、業務のデジタル化などに業界全体で取り組み、作業の省力化・効率化を図ることが重要と考えます。

私も先日、建設コンサルタントに赴きまして、ICT測量機、3D設計データ活用について体験してまいりました。自動追尾型のトータルステーションは、プリズムつきのポール、スキーのストックみたいなものですが、それを持って測定点に移動して、端末をワンクリックするだけでX、Y、Zの座標が記録されるということで、非常に簡単ということでございます。また3D設計については、CADソフト、PCの設計設備、環境設備は必要でありますけれども、作ってしまえば、例えば、水処理のための土の傾斜の方向を図面上で見える化できるので、土量の最小化、施工の省力化ができるということで、また、実施前に不具合も調査ができて大変便利でございます。また、出来形、完成品についてもVRやスマホで疑似空間、仮想空間として見ることができると、出来形管理や納品時の検定の際も、発注者、施工者ともに効率化・省力化できます。

この便利なICT施工について、札幌市はFirst Step SAPPORO型の施行マニュアル、ICTに特化したマニュアルを電子化し、非常に分かりやすく私も拝見させていただきました。また、ICT施工のYouTube動画、これも配信していたので全部見させていただきました。そのように周知を行い、地道な普及活動に取り組んでおります。今後も引き続き、各企業のニーズに沿った効果的なICT活用について検討を行い、ICT施工の普及推進に向けた施工を進め、First Step SAPPORO型が他の自治体をリードしていくことを求めて、私の質問を終わります。

●田中啓介委員 私からは、歩道などに設置されている視覚障がい者誘導用ブロック、いわゆる点字ブロックの整備について質問をさせていただきます。

本市は、誰もが円滑に移動することができる環境整備の一つとして、道路のバリアフリー化整備を行っており、その道路のバリアフリー化整備としての点字ブロックは、歩道や鉄道駅、公共施設だけではなくて、商業施設の出入口近くなど、広く設置が進んでおり、視覚障がいの方が安全に移動でき、また日々の暮らしを支援するための重要な設備であります。

2022年6月、札幌市バリアフリー基本構想が改定され、バリアフリー化を図る重点整備地区が追加されて、札幌市として点字ブロックを整備する計画は、今289キロメートルで、そのうち現在229キロ、約80%整備されていると聞いております。

この基本構想では、いつまでになどの目標は明記されておりませんが、少しでも早く整備を進めていくこと、これが重要だというふうに思います。

しかし、近年、建設資材の高騰、建設業界の人手不足などで、公共工事の入札不調などが起きており、本市の整備計画どおりに今後進んでいくのか懸念がございます。

そこでまず、札幌市が年間どんな計画で視覚障がい者誘導用ブロックの整備を進めているのか、その計画どおり進めていく上で課題はどんなものがあるのか、また、その課題に対してどんな対応をして、視覚障がい者誘導用ブロック整備の推進に取り組んでいくのか伺います。

●木村土木部長 年間どれぐらいの整備距離なのか、また、そういったところに対する課題というようなご質問だったかと思えます。

歩道のバリアフリー整備につきましては、年間約6キロの整備を継続的に進めているところでございます。委員ご指摘のとおり、近年の資材価格、人件費の高騰、人手不足、さらには働き方改革に伴う工事期間の長期化などの影響に加えまして、都心部においては工事の困難さといったものもご

ざいまして、今後の事業進捗に遅れが生じないかという懸念をされているところでございます。

こうした状況も踏まえまして、必要な予算の確保とともに工事の早期発注による適正工期の確保、また、他工事との連携による効率的な整備というものを行って、着実に市内道路の歩道バリアフリー化を進めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

●田中啓介委員 年間約6キロのペースで進めていこうということであれば、残り60キロなので約10年弱で全て計画しているものは十分に整備されるということなんだと思うんですけども、一方で、今指摘があったことで、いろいろな課題の部分で、それが十分にいくのかという懸念の中で、早期発注だったりとか、ほかの工事と一緒にという工夫なんかもして、何とかそこは進めていきたいというのが札幌市のお考えで、進めていこうとしているところだというふうに思います。そこは本当にその工夫を含めてしっかりと、10年に到達しないで、できるだけ前倒しして、それが全て整備できていくように求めておきたいと思えます。一方で、今、約8割整備されている既設の点字ブロックなんですが、経年劣化で破損、また凹凸がなくなってしまう歩道や交差点、これが少なくありません。そのことによって視覚障がいの方を混乱させてしまい、また安全に通行できなくなってしまう。札幌市としては、これまでこういう破損や凹凸がなくなっているという部分に対しては、道路パトロールのほかにも、視覚に障がいのある方から寄せられている意見、視覚障がい者団体などから意見を聞いて補修などを行っているというふうに聞いております。

そこで伺います。視覚障がい者や、また、当事者団体からの意見や要望を踏まえて、適切に点字ブロックの保守、こちらができていくのか。また、適切にできていないということであれば、どんな課題があるのか、併せて伺います。

●齊藤維持担当部長 視覚障がい者誘導用ブロックの補修の状況につきましてお答えいたしま

す。

視覚障がい者誘導用ブロックにつきましては、生活関連経路の整備済み延長が毎年着実に伸びておりまして、ブロックの敷設枚数も年々増加しているところでございます。その一方で、経年劣化でございましてか車両の出入りに伴う破損などにより補修が必要な箇所が増え続けておりまして、一部で破損している状況が見受けられるところでございます。

これまで道路パトロールによる破損箇所の発見のほか、視覚に障がいのある方などから寄せられたご意見を参考にして補修を行っていたところでございますが、今後も引き続き重要度の高い経路など、優先すべき箇所を決めて、効果的な補修に努めてまいりたいと考えております。

●田中啓介委員 既設の点字ブロックを破損また劣化したままにしておくことが、視覚障がいのある方だけではなくて、その上を歩く高齢者や子どもがつかずいて転倒する危険もあります。バリアフリー化の整備の推進に合わせて、この整備した既設の点字ブロックについても、破損、また、劣化を放置しないで早急に補修していくこと、こちらは本当に重要になってまいります。

バリアフリー化として整備している視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がいのある方にとっては安全で歩行するためにはなくてはならない整備である一方で、例えば、車椅子利用者からは、ブロックに車輪が取られてうまく進めないや、歩行補助車を使用している高齢者から、車輪が引っかかって前に進めないことがあるなどの声が寄せられております。誰もが円滑に移動することができる環境整備を進めている札幌市として、視覚障がい当事者だけではなくて、車椅子利用者、高齢者など、それぞれの立場の当事者と学識経験者を交えた実地調査や意見交換をする場を設けて、バリアフリー化として点字ブロックはどんな設置方法がいいのかなどを検討して、整備を進めていくことが大切だというふうに思います。

他都市では、視覚障がい者と車椅子利用者など

と一緒に実地調査した上で、例えば、横断歩道に面した交差点の点字ブロックの設置に当たって、その点字ブロックを連続して設置するのではなくて、車椅子の車輪が通る部分だけそのブロックを設置しない、いわゆる切り欠き配置というそうですが、ちょっと写真があったらそれを見せると一番分かると思うんですが、ちょっとこういう言葉で説明させてください。この切り欠き配置というもの、あるいは区画の分離などの取組をしている自治体があります。

そこで伺います。視覚障がいの方はもちろん、車椅子利用者など、誰もが円滑に移動できるように点字ブロックの設置方法や、また検討手法について、本市としてどのように考えているのか伺います。

●木村土木部長 視覚障がい者誘導用ブロックの設置方法等についてのご質問かと思えます。

視覚障がい者誘導用ブロックの新たな設置手法の検討に際しては、視覚障がい者の方のみならず、車椅子利用者を含む多様な障がい当事者の意見を丁寧に向うことが重要というふうに認識しております。

これまで本市では障がいのある方々との現地での立会、また実証実験を通じて得られました意見を踏まえまして、視覚障がい者誘導用ブロックの設置など、歩道のバリアフリー整備に取り組んできたところでございます。

先ほど委員からございました切り欠きの部分ですけど、私もその事例については認識しております。今後、他都市の事例なども参考にしながら、障がい者団体、関係部局との連携を図り、引き続き良好な歩行空間の整備に努めてまいりたいというふうに考えております。

●田中啓介委員 ぜひ他都市の事例も参考に、視覚障がい者をはじめ、車椅子利用者や高齢者などと一緒に実地調査、保健福祉局が中心になって毎年のように行っているというふうに聞いておりますし、そのフィールドチェックに建設局の道路に関連の職員の方も一緒に参加していると

ということも聞いておりますので、この点字ブロックを中心にしたフィールドチェックというのも行っていたきたいなど。その際には、本当にそれぞれの視点に立った目線での意見を交わして、どういうやり方がいいかということを考えて検討していただきたいというふうに思います。

そしてもう一つ、今、技術の進歩によって、凹凸がないんですが、床の質感や感触、たたいたときの音が違うということで、点字ブロックと同じ役割で視覚障がい者の歩行誘導ができる、誘導路というものが開発されております。ただ、耐久性等の課題があって、屋外の歩道にはまだ整備できないというふうに聞いているんですけども、室内での使用が実際にされておまして、全国の公的施設、病院、商業施設など1,000か所以上に設置をされております。建設局所管の屋内ということであると、地下歩行空間、チ・カ・ホの通路がございます。これは所管が違う施設との協議、連携や道路法の課題など、まだありますけども、視覚障がいの方をはじめ、車椅子使用者や高齢者など、全ての方が安全で自由に移動できる環境整備のために検討を始めるべきと申し上げて質問を終わります。

●山田洋聡委員 私からは市道認定について伺います。

早速でございますが、市道認定に係る申請に必要な要件、それと認定された路線、その整備の関係性について伺います。

●藍原総務部長 市道の認定の要件と道路整備の関係性といったご質問でございます。

市道として認定するための主な要件といたしましては、地域の生活道路として一般の通行に利用がされていること、道路用地が札幌市に寄附されること、道路用地と民有地の境界が明確であること、道路の幅員が最低でも4メートル以上を確保できることなどがございます。これらの要件を満たしているかにつきましては、地域に精通し、道路の整備や維持管理を行っている各区の土木センターとも現地調査などを行い、認定できるか判断

しているところでございます。

なお、認定後の整備に際しましては、各区において路面の状況や住宅の密集度などの地域特性、地域からの要望などを踏まえた上で、優先順位をつけて計画的に整備を進めております。

●山田洋聡委員 ありがとうございます。この道路認定要件に合致したものを各土木センターが行っているというところで、さらに追加してお伺いしたいんですが、土木センターから上がってきたものが、総務部道路認定課において認定しなかったことがあったかどうかと、実際に認定に当たりまして、その先のメンテナンス費用、これを考慮された上での認定行為に至っているかどうか、この2点について伺います。

●藍原総務部長 認定の申請が上がってきたものについて、認定しないとしたものがあったのかという部分と、整備との関連性といいますか、認定と整備はどのように考えているのかというところかと思えます。

まず、土木センターに申請があったものについては、正式に申請がなされる前に、その条件でありますとか現地での調査を行いまして、申請できるかどうか、認定ができるかどうかという事前に確認しているものですから、申請が上がってきてから却下したといったものは、まずはございません。

次に、市道認定の進め方といったことになろうかと思えます。そういったご質問であったかと思えます。

市道と認定をいたしまして、札幌市が維持管理をすることは土地所有者や地域住民の負担を減らすことになり、また沿線の状況にもよりますけれども、冬期間、道路除雪をするなど、安心して通行できる道路環境の確保につながることから、市民生活を支えるために大変重要であると考えております。

市道の認定の要件につきましては、これまでも見直しを行ってきたところでありますが、今後も人口減少や財政構造といった社会状況の変化等を

踏まえ、必要に応じて見直しを行っていききたいというふうに思っております。

一方で、認定された道路の整備というのは、現地調査をし、設計や工事に係る予算を確保した上で進めておりますことから、認定と整備の時期は一致するわけではございません。今後も地域の要望に応じていくために、市道の認定は必要であると考えておりますので、先ほど申し上げましたけれども、今後の社会状況の変化を見据えながら、必要に応じて、認定の要件を見直してまいりたいというふうに考えております。

●**山田洋聡委員** 今の質問の意図は、その認定をするに当たりまして、この先かかる費用、メンテナンス費用、これをしっかり積算して、この先何年間にわたりどういう費用がかかるのか、それをしっかり考慮した上で認定ということがなされているかどうかです。申請の要件を満たされたものが来たからそのまま通していますというのは理解しました。その認定するに当たり、メンテナンス費用は今後当然かかってくるわけですから、それをちゃんとどのぐらいかかるかということを考えて、認定の業務を行っているかどうかについてです。

●**藍原総務部長** 認定に当たりまして、その後の維持管理に要する費用、そういったものを考慮した上で認定しているかといった趣旨のご質問ということでよろしいでしょうか。

市道として整備、維持管理を行っていくためには、まず議会での審議を経て、市道として認定をいただく必要がございます。その上で、認定を受けた上で、現地調査をし、設計や工事に係る予算の確保、そして整備と順に進んでまいりますので、認定と整備の時期が一致するわけではございませんので、認定をする段階で整備に要する費用がどうかというような部分をあらかじめ積算なりしている、考慮しているというわけではございません。

●**山田洋聡委員** ありがとうございます。認定とその先の道路整備に関わる予算等というのは、一旦は考慮せずに進めているということでありま

した。

今回の定例会におきましても、新たに認定する路線12路線、変更する路線11路線、廃止する路線2路線ということで、定例会ごとに市道認定に関しては議案が上がってきているというふうに認識しているところでございますが、今やり取りをさせてもらっているとおり、その先のお金というのは当然かかってくる。今、札幌市の置かれている状況におきましては、新MICE施設ですとか、これから公共マネジメント、施設マネジメント、こちらにかかる維持費・改修費など、なかなか財政状況が潤沢とは言えない状況ということでもありますので、全く考慮せずに、だんだんメンテナンス費用が膨らんでいくというこの構造自体は少し違和感を覚えるというところでございます。

この市道認定、これは既にそこで生活されている市民の方にとってすごく重要なことであるのも十分認識しておりますし、中にはその地権者、所有者の確認が取れずに、何らかの相続を経て、なかなか確認が取れない中で、たくさんの方が生活されていますけど市道認定に至っていないですとか、そういう地域があることも注視しておりますので、この市道認定業務は重要であるということには十分に理解しているところでありますが、実際に認定を受けてから整備されるまで10年ぐらい時間がかかってしまっているみたいなケースも実際に確認が取れているわけでありまして、それこそがしっかりと予算を見ながら順次、10年も間が空かないように、逆に市民からすると不平不満の材料になりかねないと思いますし、しっかりそういうところを考慮することが必要ではないかというふうに思っております。

ここでこの先どうやっていくのかとお伺いしようと思っていたのですが、今は十分であるという認識ではなく、課題感を持っていて、これからしっかり検討する必要があるというお答えが先ほどの答弁にございましたので、それをもちまして、しっかり今後も予算との兼ね合いが重要であるというふうに述べさせていただきまして質問を終わ

ります。

●**しのだ江里子委員** 私からは大きく2点です。薄野地区における駐輪対策についてと、アドトラック対策について質問させていただきます。

まず、薄野地区における駐輪対策です。私も薄野地区における防犯対策や困難を抱える若者支援などについて注視してきました。その中で、薄野地区では多くの放置自転車が歩道上に止められているため、市民や観光客の通行の妨げになっている状況が見受けられます。

今年、第1回定例市議会の予算特別委員会においても答弁がありましたが、薄野地区における駐輪対策については、地元関係者等で構成されるクリーン薄野活性化連絡協議会の駐輪対策プロジェクトにおいて検討を進めており、まずは駅前通りを対象に、路上駐輪場の整備と一部区間の放置禁止区域指定を検討するとのことでした。

つい8月末の報道などでも、薄野地区の駐輪対策について取り上げられており、私も駐輪対策は進めていくべきと考えておりますが、一方で、日頃、仕事上で自転車を利用する人からは、放置禁止区域の指定になって自転車を止めることができなくなるのではといった不安の声も聞かれています。薄野地区においては、飲食店などで働く従業員の自転車利用が多いと思われ、特に、夜遅くまで働く人たちは、自転車で通勤せざるを得ない場合も多く見られます。

そこでまず質問ですが、今後、駅前通りが放置禁止区域に指定された場合、薄野地区で働く方々の自転車の乗り入れに影響を与えることがないのか伺います。

●**藍原総務部長** 放置禁止区域の指定によって、薄野地区で働く方々の自動車の乗り入れに影響がないのかとの質問でございます。

薄野地区の駐輪対策につきましては、自転車の乗り入れを抑制するのではなく、路上に無秩序に止められている自転車を駐輪場に止めていただくことで、歩道の安全な通行空間を確保することを目的としております。現在、駅前通りにおきまし

ては300台程度の放置自転車がおり、この300台の自転車を収容できるように南6条線の一部に路上駐輪場を設置しましたほか、駅前通りへの駐輪場の増設の検討を進めているところであります。

放置禁止区域の指定につきましては、薄野地区で働く方々の自転車の乗り入れに影響を与えないよう駐輪場の整備を進め、駐輪容量が確保できた段階で検討してまいります。

●**しのだ江里子委員** 駐輪対策として、まずは駐輪台数に見合う駐輪場の整備を行うこと、そして、放置禁止区域の指定については容量が確保できた段階で検討するということが確認できまして安心いたしました。

既に南6条通りの駅前通りを挟んで東西2か所に、柵によりまず駐輪場が新たに設置されておりまして、かなりの自転車が駐輪しております。他都市の駐輪状況と異なり、薄野地区におきましては、昼間人口よりも夜間人口が圧倒的に多く、降雪期を除けば、必然的に夜間の駐輪が多くなります。薄野地区で働く方々が通勤などで自転車を利用する際に困ることがないように対応を行っていただきたいと思っております。

一方で、このような整備や対策の内容が自転車利用者にとしっかりと周知されることが重要であると考えます。薄野地区で働く従業員など、特に若い世代の方々は、札幌市の広報誌ですとか、新聞などに触れる機会が少なく、情報を得ることが難しいことも考えられます。

そこで質問ですが、放置禁止区域の指定など、薄野地区の駐輪対策について自転車利用者への周知はどのように行う予定なのか伺います。

●**藍原総務部長** 自転車利用者への周知をどのように行う予定なのかとのご質問でございます。

薄野地区で働く従業員の方々に対しましては、これまでもビルやテナントのオーナーを通じ駐輪場の利用を促すチラシを配布したほか、放置自転車を駐輪場の位置を記した啓発札を取り付け、駐輪場への案内等を行ってきたところであります。今後につきましても、放置禁止区域の指定や駐輪

マナーの啓発につきまして、これまでの取組に加え、街頭で利用者に直接働きかけを行うことや、特に若い世代に対しましては、LINEやXなどのSNSを活用した情報発信を行い、多くの方々に情報を届けられますよう取り組んでまいります。

●しのだ江里子委員 街頭で利用者に直接働きかけることですか、特に若い世代に関してはLINEですかXを利用して情報発信していただけるということで、若い多くの方たちに情報を届けられるように取り組んでいただけるというご答弁でした。

薄野地区におきましては、自転車利用者の目につきやすい街頭ビジョンなどもありますので、そこでのアナウンスなど、様々なツールを利用していただき、幅広い世代に情報が周知されるような啓発活動を検討していただきたいと思います。

今、南4条西3丁目、4丁目の駅前通りの歩道には、駐輪禁止の赤いコーンが並んでいるという状況なんです、これは大変ざめですが、そばにラック整備がされた駐輪場ができれば、放置自転車は駐輪場に置かれるようになると思います。しっかり予算をつけていただきまして、来春早々には計画にある今の倍の駐輪場整備が実現することを期待いたします。今後もクリーン薄野活性化連絡協議会の駐輪対策プロジェクトなど、地元関係者などと連携して駐輪対策及び啓発活動を行っていただき、薄野地区の環境がよくなり、イメージアップが図られるように要望してこの質問は終わります。

次に、アドトラック対策についてです。荷台部分などに広告を掲示・設置して公道を走行しながら宣伝活動を行う車両、いわゆるアドトラックについて伺います。

法律や条例では、広告宣伝車と呼ばれており、トラックの荷台に大きな広告パネルやLEDディスプレイを搭載しているものが最も一般的で、車体全体を広告でラッピングしたバスですとか、乗用車なども含まれる場合があります。アドトラックは、繁華街や駅前など、人通りの多い場所を走

行することで動く屋外広告として多くの人目に触れさせることを目的としており、その多くが大きな文字や鮮やかなデザインを車に施し、夜間には照明やLEDを点滅し、また、大音量の音楽やナレーションをスピーカーで流しているものもありました。

近年、トラック荷台の大型スクリーンに高収入をうたう風俗関係の求人広告を表示し、札幌市の中心部、札幌駅前北口から南口、大通、薄野、中島公園周辺において、このアドトラックが低速で繰り返し走行する姿を多く目にするようになりました。昼夜を問わず繁華街を走行し、その派手なラッピングや照明、音量は、多くの市民や国内外からの観光客にとって決して心地のよいものではありません。また、派手なアドトラックの走行は、ほかの運転手の視界妨害や注意力の散漫を引き起こす危険性などが憂慮されております。

そこで質問ですが、札幌市においてもこのようなアドトラックが走行している現状に対し、市民からどのような声が寄せられ、札幌市としてどのように受け止めているのか。また、アドトラックの広告や音楽を屋外広告物条例で規制することができないのか、まず伺います。

●藍原総務部長 風俗関連のアドトラックに対する市民の声や札幌市としての受け止め、そして屋外広告物条例による規制についてのご質問でございます。

風俗関連のアドトラックにつきましては、大都市を中心に全国的な問題となっております。本市におきましても、市民から不快感や嫌悪感を訴える声や規制を求める声が寄せられております。その数は年々増加しておりまして、本市におきましても何らかの対策が必要であると考えております。

一方で、例えばホストクラブなどの風俗関連の広告であったとしても、広告の具体的な内容に踏み込んで規制をすることは、憲法が保障する表現の自由との兼ね合いから、極めて慎重な判断が必要となり、また音楽につきましては、屋外広告物

法の規制の対象とはなっていないことから、法律の規制の範囲内で定めている屋外広告物条例では規制することができないのが現状でございます。

●**しのだ江里子委員** 広告内容を規制することについては、憲法が保障する表現の自由との兼ね合いから極めて慎重な判断を要するという、そしてまた音楽についても、屋外広告物法の規制対象とはなっていないということでありました。表現の自由の保障からは規制が極めて難しいということは理解いたしますが、このアドトラックの問題は、特に風俗関連のアドトラックにつきましても札幌市だけが抱えるものではなく、全国の主要都市で課題となっております。

東京都では良好な景観の維持や交通環境への配慮から、2024年6月から都内ナンバーに加え、都内を走行する都外ナンバーのアドトラックについても、屋外広告物条例の許可対象とし、さらにアドトラック事業者に対しては、東京都への許可申請に先立ち、公益社団法人東京屋外広告協会へデザインの自主審査を求める仕組みを導入しています。

また、福岡市では、ほぼ1年をかけて実態調査を行っており、4月から4か月実施の調査結果を9月初めに明らかにしておりますが、この調査結果では、延べ202台が確認され、このうち風俗関係の広告は97%と聞いております。そして、福岡市では良好な景観の形成、公衆に対する危害の防止、そして市民や国内外からの観光客にとっての快適な環境を守るための規制強化に向けて動き出しているところです。

質問ですが、札幌市ではこれまでアドトラック対策としてどのような検討を行ってきたのか伺います。

●**藍原総務部長** アドトラック対策としてこれまでどのような検討を行ってきたのかとのお質問でございます。

本市では、これまで東京都が導入した仕組みを検証するとともに、他の政令市の状況を調査し、それらを基に対応策を検討してきたところであり

ます。

また、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律、いわゆる風営法など、屋外広告物法令以外の法令による規制の可能性について、警察などとも意見交換を行ってまいりましたが、現時点では具体的な対応策を見いだせていない状況でございます。

●**しのだ江里子委員** 札幌市は、東京ですとかほかの地域との意見交換を行っていただき、調査研究もしていただいています。そして、また、警察とも意見交換をしていただいています。現時点で具体的な手法を見いだせていないという状況であるというご答弁でした。

昨年より、首都圏の4都県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県と5政令市、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市では首脳会議の合意に基づき、6回にわたりアドトラックの屋外広告物規制の在り方についての検討を行っています。

検討の結果、アドトラックの規制に当たっては、屋外広告物条例や制度に事業者等の理解が十分ではないことから、連携して広報の取組を行い、併せてアドトラックで使用されている灯火装置に係る道路運送車両の保安基準の遵守に関する普及啓発については、国に要望を行っております。これは首都圏だけの問題ではなく、繁華街を抱える大都市に共通する課題であり、都市の有効な景観形成や公共に対する危害を防止するためには、他都市とも連携し、国への働きかけも必要と考えます。

先ほども提示しましたように、福岡市でも東京都屋外広告物条例の改正を参考にしながら規制強化の検討を始めていると聞いております。札幌市においても、市民の安心・安全、そして国際観光都市としての景観を守るため、実効性のある対策を進めていくべきと考えます。

そこで質問ですが、アドトラックの問題に対し、札幌市として今後どのように取り組んでいくのか伺います。

●**藍原総務部長** アドトラック問題に対し札幌市とし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。

繰り返しとなりますが、法令による規制は極めて慎重な判断が必要となることから、まずは、アドトラック事業者に対しまして、札幌市に寄せられた市民の声を伝えるなどして、少しでも市民感情に配慮した広告となるよう働きかけを行ってまいります。

また、より効果的な対応策について、同じ問題を抱える他の政令市とも十分に情報交換を行うなど、引き続き検討を行ってまいります。

●**しのだ江里子委員** 要望です。札幌市はGX特区を目指しています。札幌のGX特区を目指すポテンシャルの高さは、都市と自然が調和した世界でも類を見ない魅力的な都市とあります。世界中からGXに関する資金や人材、情報を集積しようとする都市の姿として、不特定多数の人が見ることに配慮したデザインであるとは思えない風俗関連のアドトラックなどが昼夜問わず走行する札幌が、果たして魅力的な都市にふさわしいのかと考えるととても残念ですし、むなしく思います。市民も観光客も大人も子どもも安心してまち歩きができる札幌都心に向けて、ともに取り組んでいきましょうということで終わります。

●**中川賢一委員長** ここでおおよそ20分間、委員会を休憩いたします。なお、再開時刻は3時35分といたします。

休 憩 午後3時13分

再 開 午後3時35分

●**あおいひろみ副委員長** 委員会を再開します。休憩前に引き続き質疑を行います。

●**三神英彦委員** 私からは、建設技能者の処遇改善に向けた取組、建設キャリアアップシステム、略してCCUSですね。これについての質問をさせていただきます。

札幌市のほうでは5年ものの計画、さっぼろ建設産業活性化プラン2025というのを策定し、これが5年ですから29年までという話になっていて、

今日の前半でも本当に札幌がよくなるためにいろんな計画を立てるとするのは建設局をはじめ、本市になるんですけど、でもそれを実際やるのは民間企業じゃないですか。なので、いろんな入札の機会、プロポーザルの機会だとかを通していろんな会社さんにやってもらう。どれだけ本市の計画に忠実にやってもらうかという話と、一方で、その民間の企業さんたちがどれだけ気持ちいい環境の中でやってもらうかということを考えるということですね。それが先ほどのプラン2025のほうで官民一体となって取り組みますということで、もういろんなことが網羅されているという状態になっているんですけど、一方で、国、具体的には国土交通省ですね。この建設キャリアアップシステム、CCUSというのが、過去5年間でこの仕組みの登録を推進していましたと。ある程度集まったので令和6年から令和8年までの利用拡大期間ということで、これは何かというと、技能者を適正に評価するシステム、それを実際には見える化ですよ。いろんな会社間も見られるし、そういう行政だとか省庁だとか見える形にする。それによって何かすごくいいことがこれからいっぱいありますという話だと思うんです。

最初の質問ですけど、技能者の処遇改善に向けてこのCCUSで期待される効果について、まずお伺いします。

●**木村土木部長** 建設キャリアアップシステム、CCUSで期待される効果についてお答えいたします。

CCUSは建設技能者が自身の技能レベルのステップアップに向けた見通しを持つことにつながるものでございまして、処遇改善に向けても有効な取組であるというふうに認識しております。

このシステムの仕組みといたしまして、建設技能者の資格や就業履歴、それを業界横断的に登録・蓄積し、その情報を活用するというものになっております。

CCUS導入により期待される効果でございますが、技能者が自身の技能や経験を客観的に証明

できること、どの現場でも適正な評価と処遇を受けられるということが出来るものというふうに考えております。なお、事業者につきましては、技能者の就業状況を把握しやすくなるほか、現場管理、労務管理の効率化といった効果も期待されるというふうに考えております。

●三神英彦委員 どうもありがとうございます。

そういった効果で当然、例えば、どの会社が、どのようなキャリアの人を抱えているかだったりだとか、入札だとかプロポーザルの際にどんなチーム編成で出してくるのかだとかというものも分かった状態という話になるので、多分入札だとかプロポーザルだとかがランクが上がるのかなというふうに思う一方で、なかなかそこでいい点を出せない人というのもこの後出てくるんだろうなというふうな話になると、市役所のほうは誰一人取り残さないとかよくおっしゃいますので、そこら辺も配慮しなきゃいけないということですね。

実際に国土交通省は、これをやることによって、多分マイナンバーとかと同じようなことが起こっていて、過渡期において、多分これをやっているところとやっていないところが出ているときに一番問題が起こって、それが実際にはほぼ全部の企業だったりという形で普及が進めば、これはかなりいろんな環境改善に多分つながっていくんだろうなというふうに思います。

質問ですが、建設局のこの発注工事において、このCCUSの活用状況についてお伺いします。

●木村土木部長 建設局発注工事におけますCCUSの活用状況についてお答えをいたします。

技能者の処遇改善を図るために、建設局では令和6年度から土木A1を対象にCCUS活用工事を試行的に2件発注したところでございます。

令和7年度につきましては対象を拡大いたしまして、土木のA1と土木のA2、また舗装のA、その工事の全てを活用工事として発注したところでございます。なお活用工事については、受注企業が対象工事の現場でCCUSの取組を実施した

場合に、工事成績の加点を行うということにしております。

今後につきましても、業界の対応状況、そちらを見ながら段階的に対象を拡大し、さらなる普及促進に努めてまいりたいというふうに考えております。

●三神英彦委員 どうもありがとうございます。

すごくいい仕組みである可能性が高い一方で、進め方によっては各行政間の競争も招きかねないかなというふうに思うんです。そういったところをしっかりと予算を省庁から取ってくるということは今まで以上に考えていくということが実は大事で、それがあって、より優位にこの関係する業者さんというのを札幌に呼び込むということが可能になるのかなというのと、いろんな業者さんから話を聞くと、やっぱり冬だけヘビーになっていく、厚くなっていくというのを、一方で経営のサイドから見ると、1年間通じてやっているほうが会社としては経営としてはいいわけです。冬だけ重くなったら、冬だけ働いてくれる人を雇うのかという問題にもなりかねないと思いますので、そういう会社さんの標準化も考えながら、さらにもっと環境をよくしていくように一緒にやっていきましょう。よろしく願いいたします。

●脇元繁之委員 私からは持続可能な雪対策の実現と、パートナーシップ排雪の見直しについて質問させていただきます。

札幌市では、本年度より札幌市雪対策審議会を新たに設置して、生活道路だけでなく、幹線道路も含めた持続可能な除排雪体制の在り方について議論・検討を進めているところであります。そこで、私からは住民生活に最も密着した生活道路におけるパートナーシップ排雪についてお伺いしたいと思います。

現在、札幌市内の生活道路約3,800キロのうち約7割に当たる2,600キロで、地域と行政が費用を分担するパートナーシップ排雪が実施されております。しかし近年、地域における費用負担額の増大や町内会加入率の低下に伴う不公平感が指摘

されているところでもあります。

この課題に対応するために札幌市は、令和5年度から生活道路除排雪の在り方検討に着手、令和6年度の持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会を経て、本年度から審議会へと議論の場を移したと承知しております。

この雪対策審議会に設けられた除排雪手法小委員会では、生活道路3,800キロの排雪を全額市費で行う場合のシミュレーションとして二つのケースが示されました。

一つ目のケースは、現行のパートナーシップ排雪と同様に、35日間で標準断面、8メートル道路で6メートルの幅で排雪を行うとした場合、それでは事業費は現在の45億円。内訳としましては、行政負担35億円プラス地域負担が10億円から、1.5倍の68億円に膨らみ、作業班も不足するという試算でありました。

もう一つのケースは、作業日数を50日間程度に増やし、8メートル道路の場合の排雪幅を4.5メートルほどに抑制することで、事業費は35億円プラスアルファに収まり、そのための作業班も確保することが可能という試算でありました。

そこでお伺いいたします。この二つ目のケースでは、行政負担額をパートナーシップ排雪の場合とほぼ同額の35億円に設定しておりますが、作業日数が増えるにもかかわらず、なぜこの額に収まるとお考えでしょうか。まずその算定根拠を教えてくださいたいと思います。

●**茂木雪対策室長** ケーススタディーの事業費の算定根拠といったご質問につきましてお答えいたします。

令和6年度の在り方検討会などでお示いたしましたケーススタディーの事業費につきましては、将来的に除雪事業者が減少していった場合にも対応できるように、パートナーシップ排雪と比べまして、全体の排雪量を6割程度まで抑制した場合を想定して算出したものでございます。なお、降雪量などの変動による事業費のプラスアルファが想定されることも併せてお示しさせていただいた

ところでもあります。現時点ではあくまでも想定の実業費でございますので、今後、札幌市雪対策審議会での議論や試験施工を行いながら、精度を高めるべく、引き続き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** ありがとうございます。事業費の算定根拠をお示しいただきました。

除排雪手法小委員会の場でも、市は排雪幅の抑制は決定事項ではなく、今後における試験施工の結果などを踏まえて設定していくとの見解を示しております。現在は試験施工しながら、雪対策審議会での検討を重ねるということでありましたけれども、それはそれで理解はできるんですが、市民や町内会の間からは、今後生活道路の排雪が全額市費負担で行われることとなった場合、地域負担がなくなるのは助かるという反面、今の水準の排雪幅を維持するのは困難になるのではないかと、そんな不安の声も聞かれているところでもあります。特に今の答弁では、パートナーシップ排雪と比べ、全体の排雪量を6割程度まで抑制した場合を想定しているということでした。将来的に除雪従事者が減少した場合にも対応できるようということで、行政として最悪の場合も想定しながら検討を進めていくというのも理解はできるんですが、これではやはり市民の不安が増すばかりであります。

そこでお伺いいたします。市の財政状況の厳しさや除排雪業界における将来的な担い手不足が予想される中で、持続可能な雪対策を実現していくためには、今後、生活道路の排雪幅は今より抑制的なものにならざるを得ないのか、市のお考えをお聞かせください。

●**茂木雪対策室長** 生活道路の排雪を全額市費負担といいますか、札幌市のほうでやっていくという場合の排雪量の抑制ということにつきましてお答えいたします。

生活道路の全延長3,800キロメートルの排雪を行う場合、これにつきましては財政面からも、体制面からも排雪量の抑制というのは必要であるというふうに考えております。今後は試験施工で

しっかり検証を行いながら、雪対策審議会での議論も踏まえ、持続可能な生活道路除排雪の在り方について検討を進めてまいります。

●脇元繁之委員 ありがとうございます。やはり今後の状況によっては、排雪量の抑制は必要だという考えであります。試験施工を行いながら、この審議会での議論も踏まえ、検討を進めるということでありました。

このご答弁をいただいたことを踏まえて、今後の除排雪対策について2点ほど申し上げておきたいことがございます。

まず一つ目は、地域の実情への配慮ということであります。私は昨年から毎月、南区の各地域に出向いて、タウンミーティングを開催して、市民の方々と意見交換を行っております。ご承知のように、南区は人口減少が続いている上に、高齢化率も高く、どの地域でも除排雪問題への関心は非常に高い状況にあります。これは今後の生活道路の除排雪がどうなるのかという不安の裏返しであるとも感じております。

私は以前より、生活道路の排雪費用の町内会負担をゼロにするパートナーシップ制度の廃止を訴えてきております。しかしながら、制度の廃止に伴って、冬の市民生活に大きな支障を来すことは本意ではありません。今回はその不安要素となる点について質問をさせていただいた次第であります。

中でも、パートナーシップ排雪が全額市費負担となることへの期待がある一方で、道路の幅員の狭いところは対象外になるのではないかとか、地下鉄シェルター部分の特例的な排雪はどうなるのかといった具体的な不安の声も耳にしているところであります。

これまで議会の場でも申し上げてきたとおり、生活道路の排雪をパートナーシップによらず実施するとしても、地域には様々な事情があります。今後予定している雪対策の基本方針の策定に向けては、どうか地域の声をしっかり受け止めて、可能な限りそれを反映したものとなっていくよう、

改めて強くお願いしておきます。

除排雪手法小委員会で、ある委員から、パートナーシップ排雪制度がなくなるからお金を出さなくていいと言った途端に、行政でやられたものかと思うものと全然違うものだったということもあるので、新しい制度設計をするときは十分に安心感を持ってもらうような説明や、それに至るプロセスをきちんとつくっていかなくてはいけないというご意見がありました。これは制度設計において最も重要となる考え方で、私も全く同じ意見であります。

また、もう一つ申し上げておきたいのは、新雪除雪の対象外となる市道除雪への支援についてであります。

令和5年の決算特別委員会において、私のほうから新雪除雪の対象とならない幅員が狭いなどの市道の除雪について、何かしらの補助を考えるべきではないかと質問をさせていただきました。その際、幅員が狭い市道については、雪の置場がないなど、まとまった降雪のたびに、一般的な大きさの機械で除雪を行うことが困難な場合、町内会などの要望に基づき、現地の状況を確認した上で、路面を削る路面整正除雪をシーズン数回実施することにより対応している。また、パートナーシップ排雪などの排雪支援制度も対象としている。したがって、札幌市の作業を超えるような支援までは考えていない。これまでと同様、札幌市で対応できる作業を実施してまいりたいとのご答弁をいただいております。この答弁をいただいてからちょうど2年が経過しました。こうした路面整正除雪や排雪支援制度に関する情報発信を町内会や対象地域などへ本市として積極的になされておりますでしょうか。私の周囲では、そうした支援制度の存在について認識しているという声をほとんど聞くことがありません。センターに連絡してということでは、ただの苦情処理だけで、十分な周知となるものではありません。市民の方々が、幅員の狭い道路におけるこれらの支援制度、路面整正除雪やパートナーシップ排雪などの存在を確

実に知ることができるよう、町内会組織や広報誌、市ホームページなどを十分に活用した具体的な周知計画や手法を改めて示していただくよう求めまして、私からの質問を終わります。

●あおいひろみ副委員長 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53分

再 開 午後3時55分

●あおいひろみ副委員長 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。

●たけのうち有美委員 私からは札幌市におけるグリーンインフラの取組と、都心部での緑化について伺います。

まず、グリーンインフラの取組について伺います。

グリーンインフラは、自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方で、その取組は雨水貯留・浸透施設による浸水対策や自然景観を生かした地域振興など、多岐にわたります。本市では、第4次札幌市みどりの基本計画、2023年10月に策定した札幌市都心のみどりづくり方針においても、基本方針の民間開発等との連携による魅力的な緑の空間の創出として、グリーンインフラ施設の導入に向けた仕組みづくりの検討を掲げています。これを受けて、本市では、雨水の貯留・浸透・浄化機能を備えた緑化工法である雨水浸透緑化をグリーンインフラの一つとして位置づけ、都市公園などにおいて導入が進められているところと認識しています。

我が会派では、2023年第3回定例会代表質問及び2024年第1回定例会予算特別委員会において、札幌市におけるグリーンインフラの取組状況や、都心部への導入に向けた今後の方向性について質

問してきました。札幌市からは、都心部への施設導入を目指して、大通公園での雨水浸透緑化の試験や、再開発の機会を捉えた官民連携による取組を進めていくとの答弁がありました。グリーンインフラの取組は、防災・減災、持続可能な社会づくりのための重要な取組と認識していますが、植える植物の種類や植栽基盤といった技術的な課題に加え、国や札幌市の制度についての周知も足りていないのではないかと感じています。

そこで質問ですが、これまでの官民連携によるグリーンインフラの取組実績と、課題解決に向けてどのような取組を行っているのか伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 グリーンインフラの取組についてお答えいたします。

官民連携による取組につきましては、2024年度に民間事業者が整備し、札幌市へ無償譲渡された札幌駅東公園において、雨水浸透型花壇などのグリーンインフラを導入いたしました。導入に当たりましては、国の補助制度であるグリーンインフラ活用型都市構築支援事業を活用した施設整備を行ったほか、官民連携による維持管理を実施しております。

技術的な課題につきましては、北海道大学と連携し、グリーンインフラに適した植物調査を実施しており、標準的な植栽基盤を含めた雨水浸透緑化の導入マニュアル等の作成に向け、検討を進めております。

制度の周知につきましては、雨水浸透緑化に関する取組を紹介するダイレクトメールを約600社の民間企業に送付し、個別の相談にもつながっております。加えて、滋賀大学と連携し、民間企業を対象としたグリーンインフラに関する意識調査を実施することで、より効果的な周知活動を行ってまいります。

●たけのうち有美委員 グリーンインフラについて、官民連携による都心部への施設導入や導入課題の解決に向けた取組が行われているとのことでした。

昨年整備された札幌駅東公園は、国費のグリー

ンインフラ活用型都市構築支援事業を活用したもののですが、5年ぶりによく1件整備されたという状況です。今後も民間事業者への周知をしっかりと行っていただき、導入の推進を図っていただくとともに、雨水浸透緑化にとどまらず、戦略的な緑・水の活用による豊かな生活空間の形成、投資や人材を呼び込む都市空間の形成、豊かな自然環境、景観の保全、生態系ネットワークの形成なども含めて、引き続きグリーンインフラの導入に向けた取組を進めていただきたいと思います。

次に、都心部での緑化に向けた取組について伺います。

札幌都心部は、北海道新幹線延伸や、1972年の札幌冬季オリンピック開催を契機として整備された建物の建て替え機運が高まるなど、土地利用の更新が活発化しており、都心の魅力やブランド力の向上に寄与する緑空間のより一層の充実が必要と考えます。

札幌市では、札幌市緑の保全と創出に関する条例により、敷地面積等が1,000平方メートル以上の開発行為を行う場合は、一定の緑化を行うことを義務づけており、民有地における緑豊かな空間の創出を行っています。しかしながら、都心部の緑化は義務緑化だけではなく、さらなる質の高い緑空間の確保をするため、札幌市では、民有地での緑化に対し、その費用の一部を助成するさっぽろ都心みどりのまちづくり助成制度を実施しています。同制度は2013年度から運用され、市のホームページやパンフレット等による啓発活動が展開されていますが、制度の利用率向上に向け、事業者ニーズの把握、情報提供の徹底など、より効果的な取組が重要であると考えます。

そこで質問ですが、2024年度の助成制度の活用実績と2025年度の見込み及び今後の都心部での緑化の取組について伺います。

●石橋みどりの管理担当部長 都心部での緑化に向けた取組についてお答えいたします。

助成制度における2024年度の活用実績につつま

しては、道路に面したビルの外構緑化など2件の申請があり、交付金額は606万円で、予算額に対する執行率は25%でございました。

2025年度の活用につきましては、室内の壁面緑化など5件の申請があり、交付金額は2,455万円で、予算額に対する執行率は100%となる見込みでございます。

今後の都心部での緑化につきましては、民間事業者とのさらなる連携が必要であり、義務づけ以上の緑化を進めるためには、事業者の自主的な活動を促す本助成制度は重要な役割を果たしていると考えておりますことから、より一層の活用促進に向け、効果的なPRに努めてまいりたいと考えております。

あわせて、札幌駅南口などに設置しておりますフラワーコンテナといった、おもてなし緑化に加え、観光にも資する新たな取組も検討しながら、さらなる都心部の緑化を進めてまいります。

●たけのうち有美委員 助成制度について、2025年度の実績は既に100%、5件の見込みとのことでした。今後も、今回は100%ということでもありますけれども、これが続いていくようにPRをしっかりと頑張っていただきたいというふうに思います。

民有地の緑化、民間事業者との連携はもちろん重要だというふうに認識していますけれども、全国では庁舎の緑化を進めている自治体も多く、特に福岡市は民間建築物の先導となるような緑化を目的とした緑化事業を進めているということをお聞きしております。福岡市役所本庁舎が都心の森に生まれ変わるということが書かれてありました。こうした緑化は、ヒートアイランド現象の緩和のみならず、人々の心を癒やすというような効果もあって大変重要な取組であるというふうに認識しています。今後は他都市の事例を参考にしながら、緑あふれる札幌、緑あふれるまちを目指して札幌市の市有施設、そして庁舎などの緑化についても進めていただくことを求めて、私の質問を終わります。

●**國安政典委員** 私からは木材利用の促進について、木材の地域内循環と普及啓発について質問いたします。

まず1問目は、市産材を活用した木育の取組についてであります。

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について度々議会で質問してまいりました。

脱炭素社会の実現、これにはCO₂の排出を削減するだけでなく、CO₂を地球上に固定化し、大気中に放出しないようにする、炭素固定化Carbon Capture and Storage、CCSとかCCUSなどとも言われる概念、これがとても重要であるということで進めてまいりました。

木は光合成によりまして大気中の二酸化炭素を吸収し、樹木の中に炭素を蓄えることで温室効果による地球温暖化を抑制します。木材の利用は建築物の木造化や木質化を推進し、建築時の炭素排出量を削減するだけでなく、木材が持つ炭素固定作用も生かすことができます。カーボンニュートラル実現に欠かせない有効な手段となる、そういう思いからこれまで何度も取り上げてきたのであります。

少し振り返らせていただきますけれども、令和5年の第1回定例会代表質問、私が脱炭素社会に向けた木質バイオマスの積極的な活用について質問をいたしました。札幌市では建設廃材や道路、公園などから発生する剪定枝を市の再資源化施設でチップなどに加工し、市内の熱供給の燃料として利用している。木質バイオマスは原料があれば安定したエネルギー供給が可能となることから、木質バイオマスの活用が脱炭素社会実現の鍵になると言わせていただきまして、ゼロカーボンシティを目指す札幌市として、長期的な目標を持って計画的に取り組んでいくべきと考え、より積極的な木質バイオマスの活用を訴えさせていただきました。札幌市からは安定したエネルギー供給が

可能な木質バイオマスを活用していくことは有効な手法の一つであると認識し、今後は他自治体や民間事業者と連携を図り、脱炭素社会に向けた取組を進めていくとの答弁がございました。

昨年の第2回定例会、我が会派の竹内議員の代表質問におきまして、市有林である白旗山都市環境林等から排出される市産材に注目し、市内の木材を地域内で循環させる取組を進めるべきと訴えさせていただきました。このときの札幌市からの答弁は、身近な公共施設に市産材を用いるほか、他都市の事例も参考にしながら、効果的な取組について検討していくとの天野副市長の答弁をいただきました。

さらに、昨年の第3回定例市議会の我が会派の代表質問で、木材の循環の推進と木育について、わたなべ議員から質問しました。一部の小学校の授業で、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、木に触れながら森林について学べる取組を行っている、今後、木材の循環のさらなる推進のため、引き続き木育活動に取り組むとの答弁をいただいたところであります。

木材が持続可能な再生循環資源として環境保護や炭素固定に貢献し、さらには経済的にも重要な役割を果たしていると考えます。また、森林、木材の役割を子どもたちに伝えることは大変重要なことであり、札幌市の取組を注視してまいりました。森林資源の循環である、伐って、使って、植えて、育てるというサイクルを市民に理解してもらうことは重要であると思います。特に、木材の地域内循環や木育に代表される子どもへの普及啓発は、未来を担う子どもたちにとって非常に重要であると考えます。

そこで質問ではありますが、市産材を活用した木育の取組の状況について伺います。

●**石橋みどりの管理担当部長** 市産材を活用した木育の取組状況についてお答えいたします。

市産材を活用した木育の取組につきましては、木材の地域内循環や普及啓発を目的として、令和

5年度から一部の小学校で試行的に実施しております。具体的には、小学4年生の図工の授業で使う木工キットを市産材で製作し、札幌市の木を札幌市内で使うことの大切さを子どもたちに伝えております。アンケート結果では、子どもたちの半数以上が地域材を使うことの大切さを理解できたと回答しておりまして、普及啓発の効果の高さを実感しているところでございます。

また今年度は、林野庁が木工キットを題材として作成した森林整備の大切さを伝える普及啓発の動画を授業で紹介する予定もあり、さらなる効果の高まりを期待しております。

引き続き木工キットを活用した市産材による木育を検討してまいりたいと考えております。

●**國安政典委員** 木工キットにつきましては、非常に重要な、そしてまた有効なというか、意義のあることだと思いますので、より一層、今進めると言っていたかもしれませんが、進めていただきたいというふうに思います。

さて、木材の地域内循環をさらに進めるためには、公共建築物における木材の利用に関する考え方が重要であると思います。今年の第1回定例会予算特別委員会で、これは我が会派のわたなべ委員の質問に対して、市からは、令和6年度に義務教育学校定山溪学園や中央区役所で道産木材が多く利用され、特に、定山溪学園については、市産材が柱などの構造材に使われたという答弁がありました。私も会派で実際に行って見てまいりましたが、木材が有効に活用され、ぬくもりのあるとてもすばらしい施設でありました。地域内循環、そしてその普及啓発としてとてもいい在り方であると思っております。

一方で、全市的に見ますと、あまり木材が利用されていない事例も多いのではないかととも思うところであります。冒頭に申し上げました、今年の第2回定例会の代表質問で、市内における木材の循環を進めていくために、身近な公共施設に市産材を用いる旨の答弁が副市長からあったわけでありまして。札幌市として、市産材も含めた公共建築

物への木材利用の考え方を改めて整理した上で、木材の地域内循環を積極的に、そして、効果的に進めていくべきではないかと思っております。

そこで質問ですが、公共建築物における木材利用を促進するために、今後どのように取り組むのか市の考えを伺います。

●**石橋みどりの管理担当部長** 公共建築物における木材の利用促進についてお答えいたします。

札幌市では、平成25年に公共建築物を対象とした木材利用を促進する方針を定めておりまして、整備に当たりましては、可能な限り道産木材を使うこととしております。

また、平成31年に森林整備や木材利用等を促進する新たな財源として、森林環境譲与税が創設されるなど、道産木材のさらなる活用が求められております。

一方、市産材につきましては、令和4年に白旗山都市環境林での木材生産を40年ぶりに再開したほか、公共施設で活用された事例があるものの、ごく一部に限られている状況でございます。このため市産材の活用も含め、公共建築物における木材利用をより一層促進できるよう、環境部局と連携しながら方針の改定を検討していきたいと考えております。

●**國安政典委員** ぜひ、方針の改定に当たりましては、市産材の有効活用、このことをしっかりと盛り込んで位置づけていただきたいというふうに思います。

今日は木材利用の促進についてこれまでの質疑を振り返りながら質問させていただきました。

一昨年1定、昨年2定、3定の代表質問、そして今年の予算特別委員会などでも挙げさせていただきました。そしてまた今日、今回。このように何度も取り上げてまいりましたのは、市産材の有効活用も含めた木材の利用がまだまだ進んでいないのではないかととも思うからであります。議会では結構前向きな答弁をいただいているわけですが、なかなか進んでいない。定山溪学園や中央区役所についても、決して市が主導して木材

利用を進めたというふうには言い難いわけであり
ます。しかし、様々な現場ではこういったところ
からも、木材利用が進められているということだ
と思います。

ここで、市の取組ですばらしい木育の取組があ
りましたので、ちょっとご紹介させていただきます
。それは、北区が昨年から取り組む事業なので
すが、KITAKU SMILE TOYS a
c t. 木々-KI*KI-という、4か月健診を
受診したお子さんに木のおもちゃをプレゼントす
るというもので、「ようこそ北区に。」と、北区
に生まれてきてくれた子どもたちに感謝の思いを
届けようという北区独自の取組であります。令和
6年4月から始まりまして、今年の1月にさらに
リニューアルして進められております。ここで使
われている木は道産材、おもちゃを作るのは市内
の障がい福祉事業所ということになっております。
このようにいろいろな分野が複合的に関わって成
り立っている事業であります。中心に進めている
のは、残念ながら緑の活用を進める建設局では
ありません。子育て支援を進める子ども未来局で
もない。福祉事業所を所管する保健福祉局でもな
い。区だからこそできたというふうに言えるのか
もしれません。

こういった今日のこの木の、木材の利用という
広報啓発系の事業というのは、財政のほうからも
削減されがちなことだろうと思いますけれども、
長期的な視点に立ったとき、とても大事なことだ
というふうに言わせていただき、しっかりと進め
ていただきたいと思っております。

そしてまた、木材の利用促進を方針に打ち立て
るだけでは自然には広がっていかないものだと
いうふうにも思います。緑の活用を進める建設局が
中心となりながらも、部局横断的に取り組まなけ
ればならないのではないかというふうに思うので
す。そのためにはどのように取り組めばいいのか。
横断的な組織をつくるべきとまでは言いませんけ
れども、その辺をどのように進めたらいいのか、
そこから考えていただいた上で進めていただかな

ければ、前へ進めていくことはできないというふ
うに思いますので、よろしくお願ひしたいと思
います。

議会で答弁したことは、当然のことながら実行
していただきたい。いつまでということはおっ
しゃっておりませんので、これから実現するもの
と信じております。しっかりと取り組んでいただ
きますことを期待いたしまして、私の質問を終わ
ります。

●佐藤 綾委員 私からは、今年の4月にオー
プンいたしました厚別山本公園のアクションス
ポーツエリアに関わり質問いたします。

私は2021年の決算特別委員会でスポーツ局に、
2022年の予算特別委員会で建設局に、それぞれス
ケートボードの振興とスケートボード場の整備に
ついて質問してまいりました。市民の団体や個人、
そして子どもたちからも、身近にスケートボー
ドのできる場所をつくってほしいと要望が出てい
ること、札幌市にはスケートボードを楽しめる場
所が少ないことから、新たにつくる公園や大規模
公園の整備機会を捉えて、スケートボードがで
きるよう設置を求めてきたものです。そして、今
年の春から厚別山本公園と手稲積公園にスケ
ートボードなどアクションスポーツができる公共
スペースができ、利用できるようになりました。豊
平川緑地の幌平橋スケートボードエリアも期間
限定で開設していましたが、今年も設置されて
います。2022年の質問のときには、気兼ねなく
スケートボードが楽しめる公園について、五天
山公園1か所だと答弁されましたけれども、
建設局でもいろいろ検討いただきまして、現在
は4か所と増えています。これには子どもたち
も喜んでおり、市民からも声が寄せられてお
ります。

そこで質問いたしますけれども、4月20日
から厚別山本公園のアクションスポーツ広場、
エリアが供用開始されました。そこで、
アクションスポーツ広場の利用状況について
お伺いいたします。

●浜岸みどりの推進部長 厚別山本公園の
アクションスポーツ施設の利用状況についてお
答えい

しゃっていたということでした。3歳くらいの子から50代くらいの方まで幅広く楽しんでいまして、小学生で親子で楽しむという方もたくさんいました。利用時間帯について聞くと、夏は暑いので、照り返しも厳しいですし、全く日陰がありませんので、夕方から滑りたいけれども、4時半までだと早いと。また、放課後に親も仕事が終わって1時間くらいでも滑りたいけれども、そういうことができるとうれしいと。また、すごく混んでいるので時間を延ばしてほしい、そういう声もありました。本来、市内のほかの公園と同様に、なるべく利用できるようにすべきではないかと思っております。スケートボードなどアクションスポーツをする子どもたちは、保護者が送迎できる休みの日などは、自宅から遠い公園にも行っています。ほかの公園は19時まで滑ることができる知っているわけです。厚別山本公園だけ早い、せっかく家の近くにできたのに、自転車でも行けるのに終わる時間が早過ぎる、放課後に滑る時間がないという声をお聞きました。ぜひ利用時間を延ばしていただきたいと思うんですね。安全性のことから検討を進めなきゃいけないということでしたけれども、こうした利用者からの利用時間を延長してほしいとの要望、声がありますけれども、今後どのように対応される予定かお伺いいたします。

●**浜岸みどりの推進部長** 今後の対応についてお答えいたします。

現在、アクションスポーツ広場の利用実態や利用者の声の把握に努めているところでございます。それらを踏まえながら、今後の利用時間につきましては、安全管理の面などを考慮し、指定管理者と協議してまいりたいと考えてございます。

●**佐藤 綾委員** 指定管理期間の間でも相談で実現することはできるかと思えます。4時半にアクションスポーツエリアAが閉まった後も、遊具のところでは小さい子どもたちがたくさんいて楽しんでいました。そういう時間に終わってしまうことを大変残念に感じました。

厚別山本公園は、セクションがほかよりも充実

していて面白いから遠くからも来ているという声もお聞きました。せっかく大変いい施設を造っていただいて喜ばれておりますので、ぜひ利用時間を延ばしていただくよう重ねて申し上げまして、私の質問を終わります。

●**和田勝也委員** 私からは中島公園のさらなる魅力アップと、新MICE施設との相乗効果について質問させていただきます。

新MICE施設の整備を契機として、人の流れやにぎわいを呼び込み、歴史と文化を持つ中島公園と連動し、お互いの魅力を高め合い、相乗効果を生み出し、都市の新たな価値を生み出していくべきという視点からお伺いをいたします。

まず、中島公園のさらなる魅力アップについてです。中島公園は、明治4年に整備され、150年以上にわたり札幌のまちの歩みとともに歴史を重ねてきました。四季折々の表情に加え、お祭りやイベントを通じて世代を超えて多くの市民が集い、K i t a r a や豊平館、天文台など、文化と自然が調和する中島公園は、今も昔も札幌を象徴する憩いの場として愛され続けております。

この公園の魅力をさらに向上させるため、札幌市は有識者会議である大通公園・中島公園あり方検討会で議論を行い、昨年度、中島公園未来への魅力継承プランを策定いたしました。プランの策定に当たり、市は昨年度、公園内の施設や周辺事業者と連携した実証実験としてイベントを実施したほか、公園の課題や改善策等を協議する連絡会を開催いたしました。実証実験の中では、ガイドツアー、ミニコンサート、ワークショップなどを行っておりますが、これは単なるイベントではなく、園内施設、周辺事業者をどうつなげるかの試みであります。その際に、来園者を対象に行ったアンケート調査では、インスタグラムで情報を得たい、カフェや休憩施設が欲しいといった声が出ておりました。

そこで質問ですが、昨年度の実証実験で見えてきた情報発信の在り方や施設機能ニーズを踏まえて、今後どのように取り組んでいくのかお伺い

たします。

●**浜岸みどりの推進部長** 中島公園の実証実験で把握したニーズを踏まえた今後の取組についてお答えいたします。

中島公園において昨年度実施したアンケート調査では、イベント情報の把握方法として、委員ご指摘のとおり、SNSの中でInstagramが最も高い結果となっております。これを踏まえまして今年度の実証実験の一つとして、中島公園公式Instagramを開設し、公園の美しい景観を生かした情報発信のほか、各施設のイベント開催についても一括して情報提供を始めたところでございます。

一方、カフェや休憩所などの施設機能につきましては、アンケート調査でそのニーズを把握したところでありますが、今後の実証実験を通じまして、公園利用者の声を聞きながら、さらに検討を深め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** 次に、実証実験の継続による連携協働の仕組み化についてです。

今年度の実証実験では、天文台での星空観察会や公園内を巡る謎解きなど、新しいイベントも行うと聞いております。この実証実験の取組は公園の魅力アップにとどまらず、園内施設、周辺事業者と一緒に動く仕組みをつくるチャンスであり、令和5年から6年にかけて行った有識者会議においても、連携・協働を図るべきとの指摘が上がったところでございます。

そこで質問ですが、今後も実証実験を継続し、園内施設や周辺事業者の連携を仕組みとして根づかせていくことが重要と考えますが、市としてどのように考えているのかお伺いをいたします。

●**浜岸みどりの推進部長** 実証実験の継続による連携協働の仕組み化ということについてお答えいたします。

昨年度の実証実験の中で、園内施設や周辺事業者が一堂に会する連絡会を開催しまして、参加者からは連携・協働を図る上で、顔の見える関係を

築くことが重要であり、継続を要望するという声が多く上がったところでした。

本市としてもこのような取組は重要と認識しておりますことから、今年度も連絡会を継続し、11月1日、2日には、園内施設等に関わるイベントを開催するとともに、既にInstagramなどを通じた情報発信も始めたところでございます。

今後も連携・協働体制の構築を図る取組を続けることによりまして、関係者間の連携強化や中島公園のさらなる魅力の向上に努め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** 次に、新MICE施設との連動についてです。

先月、新MICE施設整備基本方針が公表され、整備場所として中島公園の隣接地である現在のパークホテルの敷地内が示されたところでございます。新MICE施設の整備は、人の流れを呼び込み、中島公園の歴史や文化を一層輝かせる絶好の機会と捉えております。

そこで質問ですが、中島公園においても公園の価値を高めるために、新MICE施設との連動について、今後どのように取り組んでいくのかお伺いいたします。

●**浜岸みどりの推進部長** 新MICE施設との連動についてお答えいたします。

令和3年度に策定されました中島公園駅周辺地区まちづくり基本構想では、公園の北側を含む中島公園駅周辺を重点再整備エリアとしてMICE・ホテル施設と調和した魅力的な空間を創出することとしております。これを踏まえまして、令和7年3月に策定した中島公園未来への魅力継承プランにおきましても、公園周辺のまちづくりや開発プロジェクトと歩調を合わせながら、エリア全体に相乗効果を創出していくこととしたところでございます。

中島公園は市民の憩いの場であることはもちろん、国内外から多くの観光客を引きつける札幌を象徴する公園でもありますことから、まずは新MICE施設に隣接する北入口広場について、関係

部局と連携しながら公園の顔にふさわしいしつらえを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 さきの代表質問で我が会派からの新MICE施設の質問について、市長からは中島公園駅周辺の立地特性を生かし、地域全体の経済効果の最大化を図り、札幌市の持続的な成長を目指したいとの答弁がございました。単に施設が隣接するだけでなく、公園とMICEをどう結びつけ、エリア全体として相乗効果を生み出していくのかという視点がとても重要です。来訪者が自然に公園に足を運べる動線づくりや文化施設、周辺事業者との連携など、まち全体で魅力を高める取組を進め、中島公園と新MICE施設が一体となって、札幌の新たな顔となるよう積極的な推進を求め、質問を終わります。

●林 清治委員 私からは森林環境譲与税に関する2024年度の決算及び2025年度の執行見込みと、今後の森林・林業施策の進捗について質問していきたいというふうに思います。

最初に森林環境譲与税についてです。

我が会派では、森林環境譲与税の活用が市内の林業の中で重要なものだと認識しており、これまでも議会で度々取り上げてきたところでもあります。

若干経過について確認しますが、森林環境譲与税、もともとは2019年4月に施行された森林経営管理法並びに森林環境税及び森林環境譲与税に関する法律に基づき交付されている目的税であります。森林経営管理法では、林業経営の効率化及び森林管理の適正化の一体的な促進を図るために、森林管理制度を創設しました。その中では、森林所有者の責務として、所有する森林を適時に伐採、造林及び保育を実施し、経営管理を行うことが明確化されたところでもあります。自治体はその区域内に存在する私有林、これは民間所有の人工林を指しますが、経営管理が円滑に行われるように、法律に基づく措置、その他の対策を講じるよう努めることとされております。これら

の法律策定・施行に合わせて、我が会派は札幌市の取組強化を求めてきたところでもあります。

森林環境譲与税は森林の整備及びその促進に充てる新たな財源として、2019年度より国から市町村及び都道府県に毎年譲与されているものであり、今現在国民1人当たり年間1,000円を徴収していることから、効果的かつ積極的に活用する必要があると思っております。

しかし、現実、多くの自治体では森林・林業を担当する専門職員がおらず、どのように施策に充ててよいのか分からない等の理由から、この森林環境譲与税を活用し切れず、基金に積み立てていることが全国的に問題にもなったところでもあります。

そして本市においても、2023年度末時点で約2億円をまちづくり推進基金に積み立てていたところでもあります。このため、昨年の第3回定例市議会決算特別委員会で森林環境譲与税の執行見込みについて質問したところ、2024年度の活用予定額は約5億円であり、基金に積み立てた譲与税を全て活用する予定であるとの答弁があったところでもあります。

そこで改めて質問しますが、森林環境譲与税に関する2024年度の決算及び2025年度の執行見込みについて伺いたいと思います。

●石橋みどりの管理担当部長 森林環境譲与税に関する2024年度の決算及び2025年度の執行見込みについてお答えいたします。

まず、2024年度ですが、国からの譲与額約3億円に加えて、まちづくり推進基金に積み立てておりました約1億9,000万円を全て活用し、合計で約4億9,000万円を執行しております。内訳につきましては、義務教育学校定山溪学園等の建築工事における木材利用が約3億9,000万円、白旗山都市環境林等の森林整備が約9,000万円、普及啓発等は約1,000万円となっております。

次に、2025年度ですが、国からの譲与額が約3億3,000万円で、このうち約2億1,000万円を木材利用や森林整備等に活用し、残りの約1億2,000

万円につきましては今後の事業に活用するために、基金に積み立てる見込みとなっております。

●林 清治委員 積み立てられた譲与額は、2024年で一旦全部使い切ったということで、今年度2025年度に再度基金に1億2,000万円を積み立てるということでした。

この森林環境譲与税の用途については、公共建築物における木材利用の占める割合が大きく、将来的な大型事業を想定して基金に積み立てるといふことも当然、必要になってくるのかなというふうに思います。

先ほど國安委員の質疑にあったとおり、若干大型事業が続くと、その辺で使い切ってしまう、そうした傾向も出てくるのかなと思いますが、できれば地域内活用のためには、譲与税だけに頼らず、もっと幅広く、地域内活用というのも市が音頭を取って進めていただければありがたいなというふうに思っているところでもあります。この後、森林整備や普及啓発というものも質疑させていただきましたけども、この森林環境譲与税を効果的に執行するというのをこれからは最大限生かしていただければありがたいなというふうに思うところであります。

次に、この森林環境譲与税の代表的な用途である森林経営管理制度について質問していきます。

本制度は、手入れ不足の私有林、これを森林所有者に代わって行政が整備し、土砂災害の防止や水源涵養、木材生産といった森林が有する多面的機能を発揮させるものであります。

しかし、森林の調査や森林所有者との協議等、多くの労力が必要となることが課題となり、全国的にもこの取組があまり進んでいない状況だといふふうに聞いております。

今年の第1回定例市議会予算特別委員会で、本市の取組について質問したところ、2025年度は森林所有者が市に森林整備を委託することを定める経営管理権集積計画の新規策定を目指し、外部委託も活用しながら進めていくとの答弁がありまして、進捗が期待されるところであります。そこで

質問ですが、森林経営管理制度に係る取組状況について伺いたいと思います。

●石橋みどりの管理担当部長 森林経営管理制度に係る取組状況についてお答えいたします。

市内には手入れ不足の可能性のある私有林が約6,400筆あり、2024年度までに84筆の森林で現地調査や経営管理権集積計画策定等を完了したところでございます。

今年度は、調査対象森林の絞り込みや資料作成等外部に委託し、効率化を図りながら取り組んでいるところでございます。

先月の9月5日には国、北海道、札幌市森林組合の協力を得て、地番の数で65筆、面積約20ヘクタールを対象に森林整備の必要性を判断する現地調査を実施いたしました。現地調査の結果、このうち5筆、約5ヘクタールが整備の必要ありと判断されまして、現在、所有者との経営管理権集積計画の策定に向けて準備を進めているところでございます。

●林 清治委員 外部の協力も得ながら、集積計画の策定を目指しているということでした。

市への集積計画の検討中の森林が5筆増えたということ、また、聞いている話では整備不要としてこの経過観察をする森林が累計で138筆まで増えたということも聞いているところであります。今後、取組の進め方、ちょっと目指すところが定まってきたのかなと。やはり、その計画をしっかりとつくって整備しなければいけないところと、経過観察、まだ手を入れなくていいところ、その区分けをしっかりとやっていく、そのことが今大事なのかなというふうに思っております。

本当に、この手入れ不足の可能性のある私有林というのも、まだまだ市内に約6,000以上のものがあるということですので、現在の進捗スピードではとても十分とは言えない現状だといふふうに思います。今年の2月には本市の森林施策に関する基本的な考えを示す札幌市森づくり基本方針も策定されたことから、森林経営管理制度

のより一層の推進に加え、ICT化等を活用したスマート林業の推進、森林整備に対する市民理解の促進等、様々な取組を進めていく必要が今あるのかなというふうに思います。

こうした中で、全国的にも森林・林業を担当する専門の自治体職員は少なく、札幌市でも現在は林業職の採用がないということでございます。知識・技術をどのように確保していくのかという体制の問題があるということではないかと思っております。このことはもう以前から指摘しながら、様々、関係職員の研修という部分も求めてきたところでありますし、今、林野庁では、森林・林業の知識や経験を有する技術者が市町村への指導・助言を行う地域林政アドバイザー制度を創設していることから、全国的にこの活用事例も増えて成果が上がっているというふうに聞いているところであります。

そこで最後の質問ですが、森林林業の施策をより一層進めるため、地域林政アドバイザー制度を活用すべきと考えますが、本市の考え方をお聞きしたいと思います。

●石橋みどりの管理担当部長 地域林政アドバイザー制度の活用についてお答えいたします。

委員のご指摘のとおり、森林・林業に関する専門的な知識・技術の確保は非常に重要でございます。地域林政アドバイザー制度の活用は効果的な手段の一つであると認識しております。

道内では、24の自治体でこの制度が活用されておまして、経営管理制度の推進や職員の育成等の面で効果が得られていると聞いております。

また、北海道では地域林政アドバイザーとなり得る候補者の名簿を作成中とのことで、早ければ今月中にも各市町村に情報提供がされる予定となっております。

引き続き、情報収集を行いまして、札幌市としても地域林政アドバイザー制度の活用に向けて検討を進めてまいります。

●林 清治委員 今答弁の中でも専門職、地域林政アドバイザーの活用を検討していきたいとい

うお話がありました。

我が会派も、2022年から林業の専門家である地域林政アドバイザーの活用、そうした専門家の知識を借りようということもずっと提言してきたところでございますが、ようやくそういう形の中で動きが出てきたということは評価していきたいなと。この後、しっかりとそうしたものを活用しながら、林業政策、森林管理制度が進んでいくこと、このことを大きく期待していきたいなというふうに思います。

この森林管理の委託契約締結というのは、本当に大変な作業なんですね。所有者との面談、整備計画づくり、そして、委託契約締結、多くの人が関わって作業工程も複雑であり、専門性が求められる取組になります。本当に、このことは専門家の知識を得ながらも大変な苦労がかかる、そうした作業でございますので、しっかりと取り組んでいただければありがたいと思うし、札幌市森づくり基本方針の策定が大きく遅れていたということもあり、この取組が大分、3年程度遅れているのかなというふうに思いますので、この後しっかりと取り組んでいただきたい。当初係長1名、係員4名で取り組んでいたものが、今現状、係長が2名、係員が5名、そして会計年度職員2名という9名体制になったということでございます。そして、その中に、来年度は、その地域林政アドバイザーを1人加えていこうということで、今やっただけにしているということでございますので、しっかりとこの後、そういう体制を組み、関係業務としての地域木材を利用拡大し、そして市内民間所有の人工林の整備計画づくり、このことが大きく進んでいくこと、そして、本市の森林管理行政が前進する取組となることを求めて質問を終わりたいと思います。

●池田由美委員 私からは、街路樹の維持管理に関し質問をさせていただきます。

世界的な猛暑や豪雨などの災害が起こっており、気候危機への対策が待たなしの状況となっております。

本市においても、昨年に続き、猛暑が続いた今年、市民からは、どこまでいっても木陰がないなどの声が多く寄せられ、街路樹の大切さが改めて浮き彫りになりました。

最初に街路樹本数の推移について質問をいたします。

街路樹本数の推移の資料を見ますと、令和元年から令和6年までの6年間で毎年3,000本以上の伐採が行われております。伐採の理由として、危険木や枯れてしまった枯死木などが考えられるところですが、どのような理由での伐採撤去が多いのか伺います。

また、補植本数が5,535本であり、伐採した樹木の28%、半分にも満たない状況ではありますが、どのような理由があるのか伺いたいと思います。

●石橋みどりの管理担当部長 街路樹の伐採理由と、補植状況についてお答えいたします。

伐採撤去の主な理由につきましては、立ち枯れた樹木や事故木、街路樹診断により危険木と診断されたもの、巡視点検で発見された倒木の危険性のあるものとなっております。

また、伐採撤去後の街路樹の補植につきましては、歩道幅員や道路交通の安全性、樹木同士の適正な間隔、照明灯や消火栓等の施設への影響などを踏まえて行っておりまして、伐採撤去本数より補植本数が減る結果となっております。

●池田由美委員 危険木や枯死木の伐採が多いということでありました。そして、狭小路線下の歩道などでの街路樹の伐採、こういうことなども理由として、補植の件数が少なくなっているのだという答弁でありました。

街路樹を基本計画では、幅員が3メートル以上3.5メートル未満の歩道における街路樹の取扱いについては、各区の土木部公園緑化係と協議の上、決定をしていくというふうになっております。

ここで質問いたしますけれども、街路樹の伐採撤去をしていく際には、本市はどのように地域住民との合意を得るための話し合いをして進めているのか伺いたいと思います。

●石橋みどりの管理担当部長 街路樹伐採に当たっての地域住民との合意についてお答えいたします。

まず、危険木等につきましては、市民の安全確保を最優先に伐採撤去を行っております。幅の狭い歩道や道路の改修整備に伴う伐採撤去におきましては、町内会等、地域の方々に丁寧に説明した上で伐採撤去を行っております。また、伐採を予定している街路樹にその理由や時期を明示して、通行する市民に対しましても周知を行っているところでございます。

●池田由美委員 丁寧に進めているというご答弁でありました。

私も伐採した樹木のところで、あの看板を見て次には植え替えるんだなということが分かるような、そういった看板も見たこともありますので、そうしたことで、広く市民に、住民に知らせていくという努力があるんだなということを承知しているところです。

しかし、説明会の開催や情報が、やはり届かないところも多くあることから、情報を知らない住民から街路樹や公園の木が伐採されてから、どうして切ったのか、なぜ、新たな樹木が植樹されないのかなどの疑問が出されているのではないかと思います。通学路の樹木であれば、車の事故から子どもを守る役割があったのに、夏の暑い時期は木陰ができて気持ちよかったのに、あそこまで育った木を切るなんて、と住民の残念な声を聞いております。そうした声を聞くときに知らなかったことが無関心なのではなく、双方向で話し合える説明会の必要性を感じているところです。

また、街路樹が歩道の除排雪の妨げになる、または公園の機能、落ち葉への対応など、樹木の伐採を通して、地域の課題も見えてきているところです。そして、落ち葉の苦情や伐採した樹木のことでの苦情などが届き、対応に当たる市職員の皆さんのご苦勞も多いところだというふうに感じているところです。

街路樹基本方針では、幅員3.5メートル以下の

歩道の街路樹については、伐採する方法もありますが、本市は地域住民から残してほしいとの意見があれば残すことも検討していくというふうにしています。私は伐採するか、またはしないかの前に説明会の中で、樹木の役割、またはCO2削減の効果を学び合うことを位置づけていくことが大事ではないのかと考えているところです。

札幌市みどりの基本計画には、基本理念として、「みどりを知り・守り・つくり・活かし、新たな価値を生み出し、まちの魅力を高めよう」、その実現には市民、事業者、行政など様々な主体がみんな協力し合い、連携して取り組んでいくことが書かれております。地域の説明会が伐採するようになってからの説明ではなく、日頃からの取組が必要ではないのかと考えるところです。

これこそが、地域の連携にもつながるものではないかと考えます。

ここで質問いたしますが、多くの住民は地域の街路樹、公園の樹木に関心を持っております。市民が主体的に地域の緑づくりに関わってもらうための、そうした説明会としていくことが重要と考えますが、認識を伺いたいと思います。

●石橋みどりの管理担当部長 街路樹を通した緑への関わりということにつきましてお答えいたします。

札幌市といたしましても、このような機会をきっかけといたしまして、地域住民が集い、緑について学ぶことは重要だと認識してございます。

●池田由美委員 緑に関心を持つこと、そういった取組、学ぶことが大事だという、今のご答弁でありました。

危険木または枯死木、そういったものへの伐採については、誰もが納得するのではないのかなというふうに思いますけれども、やはり狭小の歩道での街路樹の伐採、これについては、やはり市民の様々な住民の声があるんだなということをこの間、改めて感じているところです。

地域との連携があれば、伐採に至るほど樹木が傷む前に対応して残すことができるんじゃないか、

また、伐採することになっても、住民の納得は得られやすいのではないかと思うところです。やはり樹木を切るという判断はじっくり検討していくことが必要だというふうに考えます。住民が意見を出し合い、住民が生活する上で欠かすことのできない樹木の役割や効果などを共有し、地域の街路樹の検討に住民の意見が今後も豊かに反映されるように進めていただきたいということを求めまして質問を終わります。

●中川賢一委員長 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、10月9日木曜日午後1時から、病院局並びに保健福祉局関係のうち、総務部、障がい保健福祉部及び保険医療部、国民年金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56分