

第3回

持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会

議 事 録

日時：令和6年11月20日（水）午前9時30分開会

場所：ORE札幌ビル8階会議室5

1 開会の挨拶

○事務局（若林事業調整担当課長）

定刻となりましたので、ただいまより「第3回持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会」を開催いたします。

あらためまして、雪対策室事業調整担当課長の若林でございます。本日はよろしく願いたします。

まず初めに、事務局を代表いたしまして、建設局長の荻田より、ご挨拶申し上げます。

○事務局（荻田建設局長）

建設局長の荻田でございます。

委員の皆様におかれましては、朝早くからお集まりいただきありがとうございます。

札幌市を代表して、一言ご挨拶をいたします。

昨日の朝から、雪が降りまして、札幌市内でも10cm弱の降雪があり、今でも歩道などがツルツルな状況でございます。

私どもとしては、冬本番を迎えつつあるということで、身の引き締まる思いでございます。

今年の6月に開始した本検討会ですが、いよいよ今回が3回目の開催となります。

既にご案内の通り、本検討会は今年度中に4回開催し、第4回検討会で取りまとめを行うことを考えておりますので、今回の第3回検討会は、非常に重要な議論の場になると考えているところでございます。

本日の検討会では、第2回検討会でご意見いただいた内容の振り返りから始まり、出入り口前の雪処理負担の低減に関して、これまでの検討会でいただいたアイディアの内容を踏まえた取組を紹介させていただきます。

その後はシーズンを通した冬期道路環境に関することや、除排雪作業の手法検証、第2回検討会で野田委員からご提案いただいた手法を踏まえた、今年度の試験施工の取組などについてご紹介させていただきたいと思っております。

委員の皆様におかれましては、これまでと同様、幅広い見地から、忌憚のないご意見やアドバイスをいただければと考えておりますので、よろしく願いたします。

以上、簡単でございますが、開会にあたりまして、私からの挨拶とさせていただきます。

本日はよろしく願いたします。

2 資料確認ほか

○事務局（若林事業調整担当課長）

それではまず初めに、お手元にお配りしている資料の確認をいたします。

まず、本日の会議の次第でございます。資料1から資料3として、座席表、委員名簿、事務局説明用の資料を置いてございます。

配布漏れなどございましたら、お届けいたしますので、挙手をお願いします。

次に、出席委員数をご報告いたします。

本検討会は9名の委員により構成されておりますが、本日は、高木委員、山口委員、高橋委員は所用のため欠席となる旨の連絡をいただいております。

本日は高木委員の代理として、社会福祉法人札幌市社会福祉協議会より、小野寺様にご出席いただいております。

また、白井委員については途中退席をされる旨の申し出をいただいております。

それでは、議事に移りたいと思います。ここからは、高野座長に議事進行をお願いしたいと思っております。高野座長よろしくお願ひいたします。

3 議事

○高野座長

皆さんおはようございます。

それでは早速議事を進めてまいりたいと思います。

お手元の議事次第を見ていただきますと、生活道路の除排雪等に関する事務局説明がございますので、まずは事務局より、資料3を一括して説明していただいた後、意見交換をさせていただきたいと思っております。

それでは説明をよろしくお願ひいたします。

○事務局（神事業調整担当係長）

雪対策室事業調整担当課の神です。

私から、お手元の資料3に沿ってご説明いたします。

本日は、大きく5つの項目についてご説明いたします。

一つ目に、9月に開催いたしました、第2回検討会の振り返りと主な意見内容について、二つ目に、市民の皆様から毎年多くの要望が寄せられる、出入口前の雪処理負担の低減に向けた取組について、三つ目に、ザクザク路面の対応など、シーズンを通じた生活道路の冬期道路環境について、四つ目に、除排雪作業の手法検証として、パートナーシップ排雪の実施状況や作業手法に関するケーススタディの結果についてご説明いたします。

そして最後に、本日意見交換やご議論いただきたい内容についてご説明いたします。

まず、前回の振り返りと主な意見内容についてご説明いたします。

第2回検討会では、生活道路の冬期道路環境の現状と課題をテーマとして、一つ目に、生活道路の除排雪で特に力を入れてほしい部分ということで、今年度、札幌市が実施した市民意識調査の結果をご説明いたしました。

調査の結果、雪山の高さや、交差点の見通し、凸凹・ザクザク路面の対応を重視する意見が多い結果となり、委員の皆様からは、例えば比較的民間排雪の多い地域では、自宅の前ではなく、交差点部分の雪山を排雪してほしいなど、地域によって除排雪をしてもらいたい箇所のニーズが異なるのではないかと、といったご意見をいただきました。

次に、かき分け除雪後に市民の皆様にご協力をお願いしている、出入口前の雪処理負担軽減に向けた取組では、昨年度まで一部地域で行っていた、圧雪除雪による試行内容とその結果のほ

か、社会福祉協議会様の福祉除雪制度や、東海大学札幌ボランティアプロジェクト様の除雪ボランティア活動事例などについてご紹介させていただきました。

こちらのテーマでは、各種ボランティア人員についても、担い手不足に悩まされているといった課題を共有させていただいたところです。

また、ザクザク路面の軽減に向けた今冬の実施として、暖気に先回りした路面整正については、例年悪路になる箇所を重点的に対策するのが効果的ではないかといったご意見をいただいたところです。

次に、除排雪作業の効率化と試験施工に関するテーマでは、将来的な除雪従事者の減少に備えた、作業の効率化・省力化の実施として、令和5年度に実施した、除排雪の試験施工の結果などについてご説明をさせていただきました。

昨冬の試験施工は、作業状況のイメージとイラストにお示しするとおり、生活道路の路面の雪をタイヤショベルで削り出す路線と、削り出された雪をダンプトラックに積込む路線に区分けする除排雪の作業手法となりますが、こちらは、パートナーシップ排雪と比較し、一部地域で作業日数が短縮されるなどの結果が確認されたところです。

一方で、作業にあたった従事者の皆様からは、作業上の改善点などの意見も寄せられたことから、更なる作業の効率化に向け、今冬も数地区で試験施工を実施することとしています。

また、委員の皆様からは、通常は歩道除雪に使用している、小形ロータリ除雪車を排雪作業に活用してみてはどうか、といった作業手法に関するご提案や、将来的な除雪従事者の体制面や作業の費用面から、現実的にどのような手法が考えられるのか、といったご意見をいただいたところです。

本日の検討会では、今冬の試験施工に関する内容などについてもご説明させていただきたいと思っております。

ここまで、前回の振り返りとなりますが、次に、出入口前の雪処理負担の低減に向けた取組についてご説明いたします。

こちらは、生活道路の除排雪に関する意見募集の結果となります。

札幌市では、広報さっぽろの9月号にて、生活道路の除排雪の現状や課題を特集し、市民の皆様から自由意見を募集いたしました。

その結果、回答者数は195件、総意見数は225件と除排雪に関する多数のご意見が寄せられたところです。

主なご意見として、多かったものから順番に、かき分け除雪後の雪処理負担に関する内容が68件と最も多く、市のかき分け除雪後に置かれた雪の量が不均等といった除雪作業に関するものや、かき分け除雪後に雪処理する作業が大変、雪を置かないでほしいといった雪処理の負担感に関する意見が多い結果となりました。

その他、除排雪の作業水準の見直しや作業頻度の増強、ザクザク路面の発生などによる通行支障や除雪の対応、パートナーシップ排雪の費用負担や不公平感など排雪支援制度に関する意見、市民意識調査でも要望の多かった、交差点などの雪山の排雪要望、道路の雪を処理するための流雪溝や雪を融かすロードヒーティング設備の新設など、様々なご意見があったところですが、回答者の約1/3から、かき分け除雪後の雪処理に関するご意見が寄せられたところです。

このように市民から要望の多い、出入口前の雪処理負担の低減については、高齢化の進行などから、支援やボランティアを必要とする方の増加が今後も見込まれるところですが、札幌市では、雪処理負担の低減に向けた取組として、今冬、東海大学札幌ボランティアプロジェクト様の活動内容に着目させていただくこととしています。

活動内容といたしましては、除雪作業に苦勞している高齢者世帯などから事前に希望を募り、道路から玄関前などに溜まった雪の除雪作業を実施するものとなりますが、昨年度は大学周辺の12世帯で作業を実施しています。

また、スコップやスノーダンプによる人力作業は重労働となりますので、学生メンバー15名が、作業日ごとにローテーションする形をとっている状況です。

本日欠席の高橋委員から、活動における作業上の課題について、事前にご意見を伺ったところ、学校の定期試験や長期休暇に伴う帰省などにより、活動日が限定され、残念ながら作業希望日に添えない場合がある。道路から玄関前までの一本道の作業に加えて、庭先の除雪依頼なども多くあり、一軒あたりの作業時間がどうしても長くなってしまふなどの意見がありました。

そこで、その対策として、今冬は作業範囲を明確化し、少しでも多くの世帯を回れるよう、作業の効率化を目指す考えで、現在、学生メンバー内で作業ルールの調整を進めているところです。

また、道路部分の雪処理が発生する場合には、出入口前に大きくなった雪山を、覚書を結んだ近所の公園内の雪置き場などに運び入れ、雪山を処理することで、その後の、市民の雪処理負担の低減にもつなげたい、とのご意見をいただいております。

事務局では、今冬こちらの取組結果や効果などを確認し、検証を進める考えでいます。

次に、シーズンを通した生活道路の冬期道路環境についてご説明いたします。

札幌市では、冬のみちづくりプラン2018などの雪対策の基本計画にて、目標とする、除雪水準・管理水準を設定しています。

生活道路では、路面の雪の厚さを示す、圧雪厚を30cm以内としており、幅員は車1台と歩行者1人がすれ違い可能な、1車線プラス歩行空間以上を目安としています。

また、生活道路の除排雪の作業スケジュールとして、現状は、12月頃からの新雪除雪と1月頃からの路面整正・拡幅除雪の作業の組み合わせにより、目標とする除雪水準・管理水準を確保しているところです。

次に、パートナーシップ排雪の有無による冬期道路環境についてご説明いたします。

パートナーシップ排雪などの排雪支援制度は生活道路全体約3,800kmのうち、約7割の地域で利用されているところですが、スケジュール表にお示しするとおり、パートナーシップ排雪は、おおよそ2月のひと月で作業を実施しています。

こちらのイメージ図は、2月上旬の生活道路の状況をお示したものです。

雪の降り方にもよりますが、この時期になると、A町内会・B町内会、どちらの地域でも、通行幅が狭く・路面の雪も厚く、雪山も高い状況となります。

その後、例えば2月の中旬に暖気が入った場合、パートナーシップ排雪制度を利用していない・または排雪作業を実施する前のA町内会では、ザクザク路面が発生する状況となります。

一方、暖気前にパートナーシップ排雪を終えたB町内会では、路面の雪の厚さも薄く、道路環境が保たれた状況となっています。

このように、地域ごとのパートナーシップ排雪の有無に、気象なども影響することで、生活道路の冬期道路環境には差が生じている実態があります。

そこで、こうした路面状況への対応に向けて、検討事項の一つ目として、今冬は路面整正によるザクザク路面の対応に取り組んでいくこととしています。

こちらは、路面の雪の厚さを薄くする整正作業を、気象予報などを踏まえて予防保全的に実施するもので、日頃から路面の圧雪厚を薄くすることで、ザクザク路面による影響を軽減する作業となります。

また、検討事項の二つ目として、シーズンを通した冬期道路環境の確保に向けて、表にあるとおり除雪と排雪、それぞれの効果や影響を補う形で、道路状況に応じた「除雪作業による路面管理」と「排雪作業による雪置き場の確保」の組み合わせによる効果的で効率的な作業について、検討を進めることとしています。

次に、除排雪作業の手法検証として、まず、パートナーシップ排雪の実施状況についてご説明いたします。

こちらは、パートナーシップ排雪の実施延長や件数などをお示しした表となります。

令和5年度は町内会等の地域から1,299件の申請があり、実施延長は、2,607km となっています。

また、パートナーシップ排雪は、道路幅員によって地域の費用負担の有無が異なりますが、水色でお示しする道路幅10m未満の道路は、地域と市の双方が費用を受け持つ道路となり、黄色でお示しする道路幅10m以上の道路は、市が費用負担を受け持つ道路として分けられます。

延長の内訳は、それぞれ道路幅10m未満が2,113km、10m以上が494km となっています。

次に、パートナーシップ排雪にかかる費用の内訳として、表は令和5年度の事業費実績をお示ししたものとなります。

①10m未満の道路については、市と地域が双方で費用を受け持ちますので、市負担額は27億円、地域負担額は10億円、合計37億円となります。

10m以上の道路は、市が費用を受け持つので、市負担額のみ8億円となっています。

事業費の合計額は表の右側②合計のとおり、市負担額は35億円、地域負担額は10億円の合計45億円となります。

また、この結果をグラフにお示ししますと、①の10m未満道路では、費用負担の割合は市7割：地域3割、②の合計額では、現状として、費用負担の割合は市8割：地域2割といった状況になっています。

このような現状を踏まえて、パートナーシップ排雪による作業手法や、昨冬行った試験施工の結果などから、仮に除雪対象の生活道路3,800kmを、行政による費用負担として実施する場合、想定される作業手法についてケーススタディ形式でご説明させていただきます。

まず、パートナーシップ排雪による手法について、ご説明いたします。

表の中央、「現状」と書かれた部分をご覧ください。

パートナーシップ排雪は、排雪を望む地域から申請のあった2,600kmを対象延長として実施しており、これは生活道路全体の約7割にあたります。

作業期間は、おおむね35日間、排雪量は、パートナーシップ排雪の標準断面相当、事業費は、行政35億円と地域負担10億円の合計45億円で実施しています。

また、この作業に従事する、市内10区合計の最大作業班数といたしましては、1日あたり110班が稼働している状況です。

こちらを基に、表の右側、ケース1として、排雪支援制度を利用していない、残りの3割の地域も含め、仮に除雪対象の全ての生活道路3,800kmを対象とし、作業期間35日間で、パートナーシップ排雪の標準断面と同等の排雪作業を1回実施する場合事業費は68億円と1.5倍になり、1日あたりの最大作業班数は165班という結果が算出されました。

仮に事業費を45億円から68億円に増額した場合でも、現行体制では作業班数が足りず、1.5倍もの大幅な体制の増強は難しいことから、ケース1でお示しする対応は困難な結果となっています。

そこで、作業手法のケーススタディのケース2として、こちらは令和5年度に実施した、削り出し路線と積込路線に分けた試験施工による作業手法をもとに、現在、2月の約ひと月で行っている生活道路の排雪作業を、下段の赤枠で囲っている部分のように、排雪開始時期を1月中旬頃に前倒しすることなどにより、作業期間を「平準化」した場合を想定したものとなります。

上段の棒グラフは、現状のパートナーシップ排雪の作業班体制のイメージをお示ししたものととなりますが、現在は、対象延長2,600kmを2月のひと月に集中して、一度にまとめて排雪作業を実施している状況です。

この作業体制を、例えば、開始時期を1月中旬に前倒しや、3月上・中旬頃まで全体期間を延長することにより、作業班数をピークカットすることで、下段の「平準化のイメージ」のように、対象延長を3,800kmに拡大した場合でも、道路状況に応じて作業を実施することが出来ないか、検証した結果についてご説明いたします。

こちらは、作業手法のケース2として、先ほどの作業期間の平準化と、令和5年度に実施した試験施工の作業効率を用いた、手法検証の結果となります。

計算条件といたしまして、ケース1と同様に延長は、除雪対象の生活道路約3,800kmを対象として、作業期間は50日間、持続可能な除排雪体制ということで、現行体制の110班から、将来的に2割程度の減少を想定し、90班を想定値に設定して検証をいたしました。

その結果、ケース2では、パートナーシップ排雪の標準断面と比較し、排雪量を抑制する場合の事業費は35億円という結果となりました。

こちらのプラス α 分は、想定排雪量によって事業費が変動することを意味しておりますが、最大作業班数といたしましては、減少を想定した90班に収まる計算結果となりました。

こちらの結果ですが、表の右側、今後の検証課題のとおり、幹線道路の除排雪作業などの工程や、各区地区毎の除排雪体制の調整が必要な状況ではありますが、赤枠の囲みのとおり、令和5年度試験施工による作業手法の場合、50日間といシーズンを通した期間で、排雪作業を1

回ではなく、半分ずつの量で2回に分けて行うなど、道路状況に応じた作業の可能性が計算結果として確認されたところです。

札幌市では、更なる作業の効率化に向けて、今冬も生活道路除排雪の試験施工を実施し、検証を深度化する考えですが、赤字注意書きのとおり、こちらの事業費などは現時点の想定値であり、今後の除排雪手法として決定したものではございませんので、ご留意願います。

こちらは、今冬、令和6年度に3区4地域で実施する、生活道路除排雪の試験施工となります。

試験施工を行う地域は表のとおり、白石区1地域、西区2地域、手稲区1地域の計3区4地域でのみ実施し、それ以外の地域では実施いたしません。

今冬試験施工の検証のポイントといたしましては、様々な除雪機械の活用や、先ほどご説明いたしました、排雪作業時期の前倒しのほか、昨冬実施した試験施工と比較し、1地域あたりの試験施工範囲を広げた場合に得られる作業効率などのスケールメリットの確認を掲げています。

昨シーズンと同様に削り出し作業では、タイヤショベルを使用しますが、積込作業では、地域毎に、写真にあるバックホウや大形ロータリのほか、前回検討会にて野田委員からご提案を頂きました、歩道除雪用の小形ロータリ除雪車の活用なども実施し、先ほどご説明いたしました、ケース2の排雪量や事業費、作業班数について検証することとしています。

こちらは、生活道路除排雪の作業スケジュールとなりますが、上段の現状は、年内の新雪除雪に始まり、年明けからは、路面整正や拡幅除雪のほか、幹線道路や通学路の運搬排雪が始まり、2月頃からオレンジ色で示すパートナーシップ排雪へ作業体制が移行する状況です。

下段は、今後の生活道路除排雪の検討事項を記載した作業スケジュールとなりますが、今冬の試験施工などを通じて、オレンジ色の線で示すとおり、作業期間を延長した場合の排雪手法について引き続き検討を進め、幹線道路の運搬排雪と一部作業班が重複する部分もあることから、検討のポイントとして、今後は、生活道路だけでなく幹線道路の運搬排雪などとの工程調整や、限りある予算や機材、そして人材の中で可能な作業について検討を進めることとしています。

最後に、本日、第3回検討会で、意見交換やご議論いただきたい内容について、ご説明いたします。

本日、意見交換のテーマとして、一つ目に、前回検討会の振り返りとして、各種除雪ボランティア活動の取組や、パートナーシップ排雪などにおける「地域・行政・事業者」の現状と課題について、二つ目に、シーズンを通じた冬期道路環境の確保について、三つ目に、除排雪作業の手法検証について、大きく3つの項目を設けさせていただきましたので、本日も幅広く意見交換、ご議論いただきたいと思っております。

事務局からの資料説明は以上となります。

○高野座長

それではこの説明を受けまして、意見交換、議論を進めてまいります。今日ご欠席の山口委員からご意見をいただいているので、紹介させていただきます。

一つ目は、「パートナーシップ排雪の地域支払額について、人件費の高騰などで行政の費用負担が増加しているのですが、地域の実情としては、費用負担感や不公平感などの意見もあることから、これ以上の増額は限界があるのではないか」というご意見でございます。

二つ目は、「行政が行う排雪作業による雪置き場の確保について、近隣の公園を雪置き場として利活用することを検討してみたいか」というご意見でございます。

「意見交換や議論いただきたい内容」に挙げられている3項目、それぞれについてまずご質問やご意見をいただければと思いますし、資料についての疑問点などについてもご質問いただければと思います。

○有田委員

除排雪作業手法について、ケース1と2を提示されましたが、これはいずれにしても、全面的に行政側で費用負担したうえで効率化を図るということで、町内会の費用負担は無くなるということを意味するのでしょうか。

○事務局（若林事業調整担当課長）

地域負担について説明させていただきます。

今回説明した内容につきましては、3,800kmの生活道路を、排雪支援制度を利用している・していない関係なく、全て札幌市で作業した場合、どのような状況になるかを検証したもので、事業費には地域支払額は含まれておりません。

○有田委員

はい。ありがとうございます。

○原委員

スライド19ページのケース2について、R5試験施工の手法で検証しており、排雪量をパートナーシップ排雪標準断面よりも抑制すると記載があります。

そこで、排雪断面の抑制具合がどの程度なのかということについて教えていただけますか。

○事務局（若林事業調整担当課長）

スライド14ページに、パートナーシップ排雪標準断面を掲載しており、幅員8m道路の場合は通行幅6mとしていますが、ケース2については、幅員8m道路の場合は通行幅4.5m程度で計算しています。

○事務局（茂木雪対策室長）

1点追加でお話させていただくと、通行幅を4.5m程度にするということもあるのですが、それとあわせて、スライド19ページでご説明させていただいたように、雪の降り方によっては、1回ではなくて、2回から、場合によっては3回に分けて排雪することも合わせて考えていきます。

今までのパートナーシップ排雪だと、作業はシーズンに1回しか入らないため、ここが大きな違いになると考えています。

○原委員

2回に分けるという説明は、確保する通行幅員は狭くても、雪の降り方によっては同じ路線を2回排雪するという意味なのですね。

○高野座長

ケース1、ケース2の二つのケースを事務局より説明していただきましたが、ケース1は生活道路の除雪対象路線を、全てパートナーシップ排雪標準断面で作業するというものになり、これを実施しようとした場合、費用は68億円、作業班は165班となり、費用、作業班ともに現在のパートナーシップ排雪の1.5倍が必要となってしまいます。

それに対して、ケース2では、排雪量を抑制して通行幅を4.5mにする、排雪作業を複数回に分けるといった工夫をすることで、現状45億円程度を要している生活道路の排雪費用を、35億円プラス α に抑制し、なおかつピーク時の作業班を2割程度減らすことができるという提案でした。

ケース1、ケース2の妥当性については、これから行う試験施工などが影響することから、今検証するのは無理があると思いますので、ケース1、2について、事務局説明を聞いた感想を、除雪に関する専門家の立場でお聞かせください。

○宮浦委員

ケース2で冬期道路環境が確保できるのであれば、それが理想的だと我々も重々承知しており、予算などの関係で幅員を4.5mに抑制しなければならないということも理解もいたします。

前回の検討会で野田委員から提案いただいた、小形ロータリを用いた手法を用いれば幅員4.5mでの積込作業は不可能ではないと思いますが、排雪作業の際、多くの場合は大形ロータリと大型ダンプトラックという、大型車が2台並走して作業を行うということを考えると、幅員4.5mでは作業性に問題が出てくるかもしれないと思いました。

ただ、全ての道路を幅広くできるかということ、予算面、体制面の課題もあると思うので、検証を行う必要があると考えています。

先ほど原委員からご指摘があったとおり、シーズンに2回排雪作業を行う場合、シーズン序盤の作業と終盤の作業との間にはタイムラグがあるため、2回目に作業を行う際は、1回目に作業したところが雪で埋まってしまっていることも考えられます。

2回目の作業を行うことを踏まえると、1回目の作業で幅員4.5mに拘ると、作業に入っても排雪する雪が少なく、効率が良くない作業となってしまう可能性があると思います。

そのため、幅員4.5mには拘らず、うまく排雪量を抑制しながら、効率を落とさず作業することが我々の課題かと考えています。

○高野座長

ありがとうございます。
野田委員お願いします。

○野田委員

前回の検討会で、普段我々が民間排雪で採用している、小形ロータリを用いた手法を一部取り入れてはどうかと提案しましたが、この提案は、除排雪作業自体を平準化することが一つの目的です。

パートナーシップ排雪では、どうしても事前に決定している作業日程を守らなければならず、作業の平準化が難しいという課題があります。

ケース2では、ピーク時の排雪班数を110班から90班まで削減できるという試算結果が出ました。

私としては、幅広い期間の中で作業の平準化を進めることを検討すべきと強く考えていたので、本手法が有効な手段となれば良いと思います。

○高野座長

パートナーシップ排雪は、町内会などとの間で、作業日を決めたうえで作業を行います。除雪事業者にとっては、作業日の融通が利かないことから、他の作業との取り合いが難しい面があります。

その点、本日提案いただいた手法だと、幅広い期間の中で、他の作業と日程を調整できることはメリットの一つですね。

一方、確保する幅員を6mから4.5mにすると、歩道側の雪山については、幅広く残ることも考えられるので、置き雪問題（かき分け除雪後の雪処理の課題）とは、微妙な関係があるかと思えます。

札幌市に寄せられる雪関係の苦情については、置き雪に関するものが多く、排雪作業によって確保する幅員が4.5mになると、ますます置き雪問題が大きくなる可能性があると思うのですが、宮浦委員はどのように考えますか。

○宮浦委員

仰る通りかと思えます。

町内会の費用負担が無いということであれば、ある程度理解をしていただけたらと思うのですが、事業者、地域ともに、排雪した感が無いと感じる可能性もあるので、排雪量の抑制は大事だと思うのですが、あまり4.5mに拘らず、もう少し排雪した感を出した方が良いと考えます。

○白井委員

作業手法のケーススタディに話題が集中していますが、私が気になるのはケース2の事業費です。

事業費の35億円プラス α の α はどの程度の振れ幅なのかと思えます。

α を左右する要素、例えば雪の降り方や道路状況などによっては、排雪作業を2回ないし3回に増やす場合など、様々なケースがあると思うので、この α は曲者の数字だと思います。10億円かもしれないし、20億円かもしれません。

結果的に、確保する幅員を4.5mに縮小しても、全体の事業費はそれほど変わらなかったという可能性があるのではないかと思います。

そのため、 α に関する事務局説明について理解は出来ますが、半信半疑で聞いているというのが実態です。

○高野座長

ありがとうございます。

ケース2の事業費の説明で α という言葉が出てきており、この α については、様々な手法、サービスレベルなどの中で変化するという事務局説明がありましたが、事務局から補足の説明はありますか。

○事務局（茂木雪対策室長）

できることであれば、現状行政が費用負担している35億円の中で排雪作業ができないかという思いもあるのですが、今までとは異なる手法になりますので、検証をしてみないと評価を得られないところがあると思います。

例えば、先ほど宮浦委員が仰ったように、どの程度の作業をすれば、排雪した感が得られるのかを見出す中で、プラス α が必要になる可能性があるかと思ったため、加えさせていただきました。

○高野座長

わかりました。

先ほど有田委員から質問があったように、ケース1、ケース2では、今まで地域で支出していた地域支払額が無くなる代わりに、ケース2だと、排雪によって確保する幅員を4.5mに抑制することになるので、置き雪の問題（かき分け除雪後の雪処理の課題）は今以上に大きくなる可能性があると思います。

地域が費用負担しなくて良いというメリットや、この置き雪の問題などについてはいかがでしょうか。

○有田委員

パートナーシップ排雪について、ケース1とケース2についてご説明いただき、宮浦委員からは、ケース2で冬期道路環境を確保できれば理想的だとお話をいただきました。

私としては現実的にはケース2の手法でないと、これからの除排雪は立ちいかないと理解しました。

これまで、パートナーシップ排雪における地域の一番の悩みは、地域支払額をどのようにして徴収するかということでした。

地域支払額が年々増加傾向にあり、町内会費の大きな部分を占めてきていることへの対応に苦慮していたため、ケース2の場合でも、地域負担が無くなるということは非常に大きなことだと考えます。

令和4年度から実施している、パートナーシップ排雪における地域支払額の据え置きが、「札幌市未来へつなぐ町内会ささえあい条例」（以下、「町内会条例」と言う。）における、町内会支援の一つになっていると考えており、今後、地域の費用負担が無くなるようなことがあれば、地域の費用負担感、不公平感が一気に解消されるため、町内会条例の支援策として、町内会の方たちにアピールできる大きな材料になるかと思えます。

ケース2では、作業時期の平準化、排雪幅の抑制といった、既存手法からの変更点やデメリットがありますが、地域負担が無くなるという大きなメリットと秤にかけることになり、緊急車両や高齢者が通行できるような通路の確保がされていれば、札幌市の除排雪が大きな曲がり角を迎えていることを市民に丁寧に説明することで理解が得られるのではないかと思います。

将来的な除雪従事者の減少、除排雪作業に係るコスト上昇、さらには急な暖気や大雪などに対応するための現実的な方法として、例えば除雪連絡協議会や連合町内会連絡協議会の場で、しっかり市民に広報していく活動が大事だと思います。

そのようなことから、事務局より説明があったケース2については、地域としても大きなメリットになり、また、町内会支援に繋がる大きなチャンスだと感じました。

置き雪の課題については、地域として取り組まなければならない課題かと思えますが、ボランティアや福祉除雪関係だけではとてもカバーしきれません。

例えば町内会の費用負担が無くなった場合、浮いた費用を、間口処理の助け合いに活用していただくような呼びかけができれば良いですね。

除排雪は、もはや土木だけの問題ではなく、福祉、地域活動の分野も関係していると考えています。

間口処理に取り組むにあたっては、町内会内や生活弱者に対する助け合いに関する体制作りが重要と考えており、市民自治推進室、市民部とも課題を共有しながら、課題解決に向けて努力することが必要ではないかと思っています。

○白井委員

置き雪の課題について、ボランティアや福祉除雪の方々ではカバーしきれないという意見がありました。札幌市民がもっと雪かきに自ら積極的に取り組むような空気を作っていくことも重要と考えています。

ボランティアを募って、組織的に作業することも良いと思うのですが、例えば、近所で困っていたら手伝うなど、除雪作業を楽しんで行ったり、隣近所の人たちとの関係を良くするために自分たちが進んで取り組んだりするような機運を作ることが必要ではないでしょうか。

建設局としてハード面については様々なことができると思うのですが、ソフト面の、人々の雪に対する意識改革のようなことに取り組むことはできないだろうかと思えます。

例えば、前回検討会で議論になった、健康のための雪かき体操を人々に広めるとか、あるいは、子供たちも雪かきを楽しむようなムーブメントづくりです。日本ハムファイターズがきつ

ねダンスでブレイクしたように、雪かきダンスのようなものを広め、雪かきを楽しみにするような展開ができるのではないかと考えています。

現在の除雪費の、もししたら100分の1程度の費用で、人々が雪かきに楽しく取り組めるような動きを生み出すことができるかもしれません。

そのようなことが今求められていると思います。

問題についてどのように対応しようというよりは、もう一步視点を変えた、先に進めるような施策を実現できないかな、と考えています。

○小野寺委員

ケース2について、これまでのパートナーシップ排雪では、おおむね2月中の期間で作業していたので、シーズン序盤では、作業したところに、後から雪が降り、作業前の条件に戻ってしまうことや、シーズン終盤では、雪解けが進んでから作業に入ることから、あまり排雪作業を行う意味が無かったということがあったため、期間を長く取るということは、とても良いことかと思っています。

また、有田委員が仰っている通り、地域の負担が無くなるということも非常に大きな意味があるかと思っています。

雪の降り方などによっては複数回作業することについて、パートナーシップ排雪だと1シーズンに1回の作業だったため、地域との調整が1回で済んでいましたが、1シーズンに複数回作業する場合は、調整の数も増えることになるので、業者の負担が増すかと思っています。

また道路状況によって、作業回数の判断をしたいと思います。作業回数の違いによる不公平感が出る可能性もあるため、配慮が必要になるかと感じました。

ボランティアにつきましては、前回検討会で、福祉除雪の協力員募集のチラシを市内小中学校の全校生徒に配布したと話しましたが、その結果として、300人程度に登録フォームからご応募いただきました。

ただ、福祉除雪の性質上、4ヶ月間のシーズンを通して、年末年始祝日関係なく活動していただく必要があるため、年末年始には帰省されるご家庭もあることから、活動に繋がらなかった事例はありましたが、それだけ皆さんが興味を持っているということかと思っています。

コメント欄には、子供が除雪好きだからやってみたい、地域に貢献したいというような、熱いご意見も寄せられており、このような思いを持つお子さんや若い世代もいることがわかりましたので、その思いをいかに活動に繋げていくかということが、これからの課題だと思っています。

学校にも聞きとりをしたところ、やはりシーズンを通して、かつ不定期の活動は難しいため、いつ活動するか決まっている方が、協力しやすいというご意見をいただきましたので、福祉除雪とは別のボランティアについて、これから検討していきたいと考えております。

○高野座長

小中学校の生徒にボランティアを募集した結果、希望者が300人集まったのですね。

実際の活動に関する調整はどのようにしているのですか。

○小野寺委員

実際の調整は、各区の社会福祉協議会が行っており、一人ひとりに連絡を取っていただいて、基本的には近くの世帯を担当していただくことになっていて、「この世帯はどうですか」と交渉させていただきます。

これまでは、年末年始や土日の作業が難しい方はお断りしていましたが、今年度からは、試行的にスポット協力員という形で、通常の協力員が急用で作業できなくなってしまった場合に代理で活動していただくという形態もありますので、それをご案内するといった対応をしています。

○高野座長

期間、保険、費用などについてはどのような仕組みですか。

○小野寺委員

期間については、12月1日から3月20日までの期間で、札幌市の新雪除雪が入り、家の前に雪がかき分けられた日に作業していただくので、年間15回程度出動していただきます。

保険について、社会福祉協議会側でボランティア活動保険に加入しています。

費用については、シーズンを通して活動いただいた場合、事後になりますが、1世帯あたり21,000円を活動費としてお渡ししています。

また、スポット協力員については、作業1回あたり1,500円を活動費としてお渡ししています。

○高野座長

小学生は学年に制限はありますか。

○小野寺委員

小学生については年齢層が広いので、保護者の方と一緒に活動することを条件にしていますが、中学生は単独でも申し込みいただけます。

ただ、お金が絡むので、保護者の方の同意をいただくなどの処理があります。

○高野座長

ありがとうございました。

事務局説明資料に、東海大学のボランティア除雪の例が出ていましたが、小中学生については、様々な工夫のうえで広報すれば、まだまだボランティアに協力していただける方がいるかもしれませんね。

また、間口の雪に関して、野田委員は、会社として民間排雪を請け負っていると思いますが、もし、今回事務局より提案された新しい生活道路除排雪に移行する場合、民間排雪については、今後、民間排雪の依頼が増えることを想定して、体制を強化する余力はあるのでしょうか。

○野田委員

逆に仕事が無くなってしまいかもしれないです。

今年、地域の方々から、個別路線の排雪を委託したいという問い合わせを何件かいただいています。

除雪事業協会のホームページに掲載されている登録業者を見て、その中から我々の会社に問い合わせをいただいたケースが多いのですが、時期的に除雪シーズンが近くなってからの依頼であったため、体制的に厳しく、お断りするケースもありました。

このように、現在は、地域から個別の路線を排雪してほしいという要望は出てきているのですが、作業時期の平準化により、行政による生活道路排雪が出来るようになった場合は、このような問い合わせも無くなっていくかもしれないと感じます。

そのため、私としては複雑なところではあるのですが、それぞれの負担を考えたときに、作業時期の平準化により行政・地域の費用負担が減るという将来があっても良いかもしれないと思いました。

○高野座長

排雪要望をいただくのはパートナーシップ排雪を行う路線ですか。

○野田委員

パートナーシップ排雪を行っていない短い路線です。

狭小の道路の中には、市の除雪が入れない路線があり、そのような路線で要望をいただくことが多いですが、今回提案があったケース2では、市の除雪が入れない路線が含まれるのかということは気になります。

少し話は変わり、先ほど臼井委員が、市民の除雪に関する機運を高めると仰っていましたが、これからは会社としても従業員の人材確保ということで、会社をどうアピールするかということが重要と考えており、TikTokやInstagram、YouTubeなどのショート動画は、若者が接することが多く、受けがいいと思っています。

最近行われた選挙でも、若者の機運が高まると、政治を動かすような動きが出てくるということもあるので、臼井委員が仰っていた、雪かきダンスなども含めて、若者に除雪の楽しさをアピールするようなものを札幌市から発信していければ良いと思いました。

このような発信をすることで、除雪事業者なども含めて、除雪に関する機運が高まっていけば面白くなるな、と臼井委員の話を聞きながら思いました。

○高野座長

ありがとうございます。

北大に在籍していた須田先生などは、除雪に関する肉体的な効能に関する本を出版しており、運動として、プラス面で除排雪を捉えるという考え方はあると思います。

また、除雪とコミュニティの関係については、札幌ではあまり聞かないかもしれませんが、地方だと話を聞くことがあります。

原委員はいかがでしょう。

○原委員

今の札幌市は、環境、読書、雪という学校教育の柱が3本あり、雪に関しては雪対策室が非常に努力して、小学校3年生から4年生の社会科の教科の中で、必ず除雪をテーマにして授業が行われています。

このような取組を行っているのは札幌市だけだと思います。

全市的に行われているということは素晴らしいことなので、時間はかかりますが、雪授業を今後も10年、20年と学校教育の一環で続けられれば、もっと除雪に対する市民の考え方が変わってくるかと思っています。

また、去年と一昨年は、YouTubeに、札幌市が除雪に関するCMを出していたと思います。

このような取組は、雪対策室だけではなかなかできないと思うので、少し驚きました。

生活道路の雪問題は、雪対策室以外の、例えば広報やスポーツ関係の部署と横断的に連携していくことで、コミュニティ活動に繋がっていく可能性があるかと思っています。

話は変わりますが、ケース2では、幹線道路の運搬排雪と生活道路の排雪を全て札幌市が行うことで、機材や人材の効率化や、地域の費用負担ゼロが実現できると説明がありました。

費用面については税金で負担することになるわけですから、それはそれで良いとは思いますが。

ただ、先ほど宮浦委員が仰ったように、作業水準として、幅員を狭くし、作業回数を増やし、作業期間を長くとするとのことでしたが、排雪が必要とされている時期は集中していることは事実です。

そのため、仮にケース2で運用を開始した場合、スムーズに運用できない状況が多々現れる可能性は当然あるので、このようなことを含めて地域住民にしっかりと理解していただく必要があると思います。

市が日程をコントロールするということになると、地域の方からの作業日程要望は聞けなくなるため、このことに関する地域住民への情報提供と、理解は重要かと思っています。

また、ケース2の事業費では35億円プラス α という書き方になっていますが、私としては、35億円にこだわる必要はないのではないかと思います。

先ほど宮浦委員が仰ったように、パートナーシップ排雪と比較し、やった感があまりにも地域住民に伝わらないと、結果的に苦情が増える可能性もあると思います。

そのため、例えば費用を35億円ではなく、45億円にするような、追加の案があっても良いと思います。

現状の行政負担である35億円に拘るというよりは、多少費用が増えても全体の除雪体制自体がトータルとしてうまく機能するというのであれば、そのようなケースも考えられるのではないかと感じました。

○高野座長

ありがとうございました。

原委員のご意見の中で、住民理解という話がありましたが、生活道路の除排雪について、今後は全て行政が行うことになったと理解されてしまうと非常に良くないと思います。

仮にケース2が実施された場合も、間口除雪の課題は残るわけですし、さらに、パートナーシップ排雪よりも排雪幅が狭くなるので、もっと幅を確保したい場合は、それぞれの住民が、自分たちで作業する、業者に委託するなど、様々な形で努力することが必要になると思います。

そのため、住民への説明の仕方や、コミュニケーションの方法が非常に重要だと思いますが、有田委員はいかがですか。

○有田委員

原委員や高野座長が仰るように、住民、特に町内会長への説明、情報共有が要になると思います。

地域からの雪に関する苦情は町内会長に寄せられることが多いため、もし、ケース2が実施された場合、町内会員から町内会長に「地域の費用負担が無くなったのは良いが、道路状況が以前と比較して良くない」というような苦情が予想されます。

そのため、除雪連絡協議会などの場で、町内会長を中心に情報共有していくことが非常に重要だと考えています。

加えて一般市民の除雪文化を変えていくことも重要と考えます。

先ほど原委員から雪の授業を行っているとのことでしたが、それが今の中学生のボランティアや、地域住民同士の助け合いに繋がっていると思っており、全体の方向性は間違っていないと感じています。

さらにお互いが情報共有しながら、除排雪という一つの課題に向かって解決の努力をしていければ良いかと思っております。

○高野座長

ありがとうございます。

先ほど野田委員のお話の中で、3,800kmは現在除雪をしている市道の生活道路延長ということだと思いますが、それ以外にも、私道や、未除雪の市道沿線にお住まいの方などとも思います。

3,800km以外の、私道や、未除雪の市道の道路延長がどの程度かは把握していますか。

○茂木室長

今すぐ数字は出てきませんが、3,800kmの中には、札幌市で認定してる狭い道路は、大体入っています。ただ、現在は私道もパートナーシップ排雪の対象にはなっておりますが、現状、私道でどの程度パートナーシップ排雪制度が利用されているか、はっきりとは押さえていないです。

○高野座長

私道でなおかつパートナーシップ排雪を行っているところもあるということですね。

わかりました。

○事務局（荻田建設局長）

建設局長の荻田です。

一点目、原委員、野田委員からお話がありましたが、例えば人材を確保するための取組として、建設局では、高野座長にご協力いただき、「さっぽろ建設産業活性化プラン」を策定しています。

宮浦委員が会長を務める除雪事業協会を含め、市内19の建設系の団体の方々にご協力いただきながら取組を進めていますが、その中で、冬だけに限らず、夏場の人材確保が非常に重要だというお話をいただいていますので、雪の関係に限らず、中身の検討を深めていきたいと考えております。

二点目、本日提案させていただいたケーススタディのケース1、ケース2について賛否両論のご意見をいただきました。

この提案の前段の知識について、委員の皆様は既にご存知だと思いますが、改めてご説明させていただきます。

スライド9ページをご覧くださいと思いますが、札幌市として最低限確保しなければならないと考えている生活道路の幅員を、1車線かつ歩行空間以上と定めていまして、右側の図に図示されていますが、大体3.2m程度となります。

幅員4.5mという数字が目立っていますが、少なくともパートナーシップ排雪が入る前、最低限確保しなければいけない幅が3.2mです。

スライド20ページをご覧くださいと、大形ロータリの写真がございいますが、この大形ロータリとダンプトラックを用いて効率よく排雪できる幅が大体6mであり、今まで主にこの排雪機械を使用してパートナーシップ排雪を行ってきました。

左側には小形ロータリの写真がありますが、この機械を用いることにより、大形ロータリのように、幅員6mになるまで排雪しなくても、例えば4.5mの排雪幅で、札幌市が最低限確保したいと考える3.2m以上を確保する作業ができるのではないかと考え、提案させていただきました。

あくまで4.5mで決定したということではなく、スライド20ページに記載がある通り、今年度、市内4地区で行う試験施工のために、まずは基準を決めなければならないということで、4.5mと設定しております。

今シーズン、幅員4.5mで試験施工した際、地域の方々が移動、生活する上で、どのような支障があるか、あるいは作業する上でどのような課題が出るかということを含めると、35億プラス α は、排雪量や作業の効率性などによって金額が変わってくると考えています。

今回事務局として、他条件で試算したケースもあったのですが、本日お示しすると話が混乱するなどの懸念がありましたので、今回は基本的なケースについてお示しさせていただきました。

検討にあまり時間をかけすぎてもいけないのですが、やはりこのようなケーススタディになった経緯もあるため、有田委員からお話をいただいたように、慎重に地域の方々に説明する必要があると思っています。

作業時期についても、本市と業者間である程度調整させていただくことをご理解いただく必要があるのですが、それに関しても、特に地域の方々に説明していくことは重要と考えています。

私からは以上です。

○高野座長

今年度行う3地区4地域での試験施工の結果をもって、35億プラスαの金額や、110班から90班といった体制面について、ある程度見込みをつけられるという認識で良いでしょうか。

○事務局（荻田建設局長）

見込みをつけたいと考えています。

○高野座長

わかりました。

今年度の試験施工である程度見込みをつけたいという説明がありましたが、除雪事業に携わるお二方はいかがですか。

○宮浦委員

やってみないと分からない話なので、できる限りのことは最大限協力したいと思います。

当然検討を進める中で、除雪事業者側の課題も出てくると思いますので、十分に市役所と協議をしていかなければならないと考えています。

当然行政側の予算、計画ありきだけでは進められないこともあります。

我々の作業性、予算の問題もありますので、試験施工などを進めながら、しっかりと議論していかなければいけないと思っています。

○野田委員

西区の一部地域の除排雪については、私どもが担当しておりまして、試験施工に協力したいという気持ちがあったため、試験施工地域の一部を担当させていただくことにしました。

今回提案いただいたケースに限らず、より効率的であったり、あるいは費用を抑えられる方法について、自分たちでも考えながら作業を進めたいと思っており、臨機応変に作業を行った結果が、どのようになるかに注目したいです。

基本的には札幌市から指示いただいた内容での試験施工となりますが、自分たちでも、より良い手法が無いか考え、努力しながら作業したいと考えています。

○高野座長

貴重な4地域の試験施工ということなので、もちろん市側からの様々な観察、検討事項も大事ですが、その他に、実際に作業している方からの提案など、何か意見を寄せられる仕組みを作っていただいて、行政と事業者間の意見交換が充分にできるような形が取れると、より有効的な取組になるのではないかと思います。

○原委員

スライド21ページなのですが、今回提案いただいた手法で、生活道路排雪の時期を35日から50日間に平準化した場合、現状は幹線道路の排雪を1月、パートナーシップ排雪を2月に行うため、作業時期の棲み分けが出来ていると思いますが、生活道路排雪の作業期間を伸ばすことによって、幹線道路と生活道路の排雪という二つの作業が同時期にラップすることになります。こちらについても、今、お考えがあれば伺いたいと思います。

○高野座長

幹線道路と生活道路の排雪時期がラップするというお話についての感想を、宮浦委員お願いします。

○宮浦委員

正直に言いますと、非常に難しい問題にはなってくると思います。

ただ、業界内の細かい話だと、幹線道路の排雪とパートナーシップ排雪の両方を行っている業者が大半ですが、パートナーシップ排雪だけ行っている業者もおりますので、作業時期がラップしていることについては、試行錯誤することで対応可能かもしれないです。

しかし、ダンプトラック台数を確保できるのかという問題もあると思います。

現在、ダンプトラックは1月、2月に、まずは幹線道路排雪に従事し、幹線道路が終わるころにパートナーシップ排雪に従事することが多いため、現況では、ダンプトラックの稼働時期はラップしていません。

ところが、幹線道路と生活道路の排雪作業時期がラップしてくると、作業の手はあっても、ダンプトラックの確保が難しくなってくる可能性があると思います。

ただ、先ほど有田委員が仰ったように、生活道路の排雪時期を平準化して、早めに排雪を開始することを踏まえると、幹線道路、生活道路ともに少ない台数で、早い時期から排雪作業を継続的に続けられれば、不可能ではないとは思いますが、先ほども申し上げた通り、やってみなければ分からない部分もありますし、少し厳しい部分があるということも現状です。

○野田委員

パートナーシップ排雪は昼間作業が基本になりますが、新雪除雪の出動があると、新雪除雪は夜間作業となるため、昼夜昼夜と、作業が連続してしまう現状があります。

昼間の排雪は非常に車の交通量や駐車車両が多いことから効率が悪く、パートナーシップ排雪から行政主体の排雪に移行する場合、夜間作業が中心になれば、作業員の負担が減り、働き方改革に繋がると思っています。

ただ、夜間に生活道路の中で重機が動き回ることになるので、騒音に関する市民の声が寄せられるのではないかと懸念はあります。

また、先ほどお話があったダンプトラックの問題に関して、幹線道路の排雪を行う際、ダンプトラックが足りないこともあります。逆に多すぎて余ってしまうこともあり、そのようなときに、ダンプトラックを生活道路の排雪に回すことで効率は上げられるかもしれないと思います。

○高野座長

今回提案いただいた生活道路の排雪について、夜間作業だとありがたいという意見がありましたが、市として作業時間についてはどうお考えでしょうか。

○事務局（茂木雪対策室長）

今のところ、作業時間について決めてはいませんが、野田委員が仰ったように、夜間作業は騒音の問題が懸念される一方で、昼間作業は非常に効率が悪いです。

そのため、これから行う試験施工の中で、様々な検証が必要と考えています。

○宮浦委員

幹線排雪は夜間作業ですが、通学路排雪ということで、既に一部の生活道路も夜間に排雪しています。

しかし、夜中に通学路排雪として、生活道路の排雪作業をしている中で、騒音等で我々が苦情をいただいた事例はほぼ無いです。

仮に生活道路3,800kmについて、仮に市が主導で排雪することになり、地域との調整をしなくて良いとなれば、夜間作業も考えられるのではないのでしょうか。

○有田委員

夜間作業による騒音の懸念という話が出てきたと思いますが、これについても、住民への説明が十分にされていれば、理解も進んでくるかと思います。

私の場合は、夜に除排雪作業の音がしたら、作業してくれていることに対する感謝の気持ちが出てきます。

○高野座長

ありがとうございます。

大体ご意見が出たかもしれませんが、次回検討会は試験施工などが終わってからの開催になるかと思うので、本日ご意見が出ていた、 α がどうなるかということについても、大体見込みがついてくるかと思っています。

次回検討会まで期間が空くかと思いますが、全体を通して、皆様から何かご意見はありますか。

次回の検討会では、今年度の試験施工を踏まえて、これからの生活道路除排雪をどう考えていくかという方向性を打ち出すことになると思いますので、非常に楽しみに今年の試験施工を待ちたいと思います。

今までは、生活道路はパートナーシップ排雪で、住民と行政が折半して排雪を行っていくという方針でしたが、ここからかなり大きく舵を切って、排雪量は今より少し落ちるかもしれないが、行政が行うという一例を示していただきました。

その場合も、決して生活道路の除排雪全てを行政が行うということではなくて、行政が対応しきれない間口除雪という大きな課題などについては、引き続き残っていくと思います。

小野寺委員からも、小中学校の方にボランティアを呼びかけたら300の方が応募されたというお話もありましたし、東海大学でもボランティア除雪をやっている方もいます。

また、福祉的なものだけではなく、場合によっては業者に委託して間口除雪の課題を解決したり、あるいは住民の皆さんが自ら、「健康にも良いから、楽しく除雪しよう」と思えるような機運を盛り上げるということもご意見として出されました。

こういったものとの合わせ技の中で、生活道路の除排雪全体を考えていくことになると思います。

そこで一番重要なのは、有田委員が仰っていました、住民や町内会長に対して、これからの方針転換に関する目的、考え方、手法について、懇切丁寧に説明し、しっかりと理解していただくことだと思っています。

他に何か皆さんの方から、付け加えたいこと、あるいは新しいアイデアなどはございませんか。

それでは進行をお返ししたいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局（若林事業調整担当課長）

皆様長時間にわたり活発なご議論ありがとうございました。検討会の閉会にあたりまして雪対策室長の茂木より挨拶申し上げます。

○事務局（茂木雪対策室長）

本日は大変長時間にわたりまして、活発なご議論をいただきありがとうございました。

前回に引き続き、間口に残る雪処理の話と、排雪関係の話という二大テーマについてご議論いただいたと思っております。ありがとうございます。

間口の雪処理につきましては、引き続き小、中学生も含めたボランティアや、それにプラスして、市民が積極的に楽しく除雪していただけるような機運作り、意識改革について、建設局もですが、札幌市全庁的に取り組んでいけるよう考えております。

今冬、東海大学や福祉除雪の新たな取組が行われるということですので、その状況について、第4回検討会でお話ができればと思っております。

また、排雪の関係につきまして、第1回、第2回検討会で、皆様からいただいたご意見などを踏まえ、将来に向けた、公平で持続可能な生活道路除排雪の在り方について、一つの案を、ケーススタディとして、札幌市からお示しさせていただいたところでございます。

今後は、本日皆様にご意見いただいたように、試験施工や市民議論をしっかりとしながら、皆様が、「これなら」と言っていたいただけるような合意点を見いだしていかなければならないと考えているところでございます。

また、札幌市では生活道路除排雪だけではなく、生活道路と幹線道路の除排雪作業時期の取り合いなど、雪対策全体についても考える必要があることから、幹線道路も含めた、生活道路だけではない雪対策のあり方について、予算の在り方も含めて検討を始めております。

今日の議論の中でも、排雪作業に係る財源、プラス α の部分も含めて検討していく必要があるとのご意見をいただいたことから、今後、予算部門など、庁内の関係部局とも連携しながら、雪対策全体についても、市民議論していかなければならないと思っております。

次回は第4回ということで最後の検討会となりますが、先ほど説明いたしました試験施工の実施状況などを踏まえながら、これまでの議論を総括していただき、その後の取組に繋がってきたいと考えております。

簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

○事務局（若林事業調整担当課長）

今回の検討会の議事録につきましては、後日札幌市のホームページで掲載させていただきますが、前回と同様、委員の皆様にはご自分の発言部分についてご確認をお願いしたいと思います。

また、次回の検討会につきましては、改めて事務局からご連絡をさせていただきますので、引き続きよろしく願いいたします。

皆様、本日も長時間にわたり活発なご議論いただきまして誠にありがとうございました。

以上をもちまして本日の検討会を閉会させていただきます。