

令和7年度札幌市雪対策審議会 第1回除排雪手法小委員会

会 議 録

日 時：2025年8月7日（木）午前10時開会

会 場：ホテルモントレエーデルホフ札幌 12階 ベルクホール

1. 開 会

○事務局（櫛井事業課長） 定刻となりましたので、札幌市雪対策審議会第1回除排雪手法小委員会を開催いたします。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます札幌市建設局雪対策室事業課長の櫛井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

◎挨拶

○事務局（櫛井事業課長） 初めに、事務局であります札幌市を代表しまして、建設局長の小泉よりご挨拶を申し上げます。

○小泉建設局長 お疲れさまでございます。

建設局長をしております小泉と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

第1回除排雪手法小委員会の開会に当たり、私から、一言、ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、お盆前の大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より札幌市の除排雪事業にご理解とご協力をいただいておりますことにも併せてお礼を申し上げます。

先月の2日に第1回札幌市雪対策審議会が開催されました。冒頭、秋元市長から、この審議会の立ち上げに至った経緯として、今後、大幅な人口減少が予測される中、担い手不足や税收減少など、札幌市の置かれている状況を踏まえまして、市民生活に直結する雪対策をどう持続可能な形にしていくかを模索していく必要があると、ご説明をさせていただきました。

本小委員会は、今後、審議会を進めていくに当たりまして、具体的な除排雪作業に関する課題を深掘りし、除排雪手法の在り方について専門的な見地から議論、検討する必要があるという理由から設置をさせていただいたものでございます。

この後、事務局から詳細を説明させていただきますけれども、一言で除排雪といいましても、かき分け除雪、運搬排雪、凍結路面对策など様々な種類がございます。また、必要な資源としましては、除雪機械やその運転手、交通誘導員、運び出した雪の堆積場や融雪施設などがございます。そして、それらを取り巻く環境の変化としまして、少子・高齢化の進展や大雪などの異常気象の増加、さらには市民ニーズの変化などもございます。

このように、議論、検討すべき項目やテーマは多岐にわたりますけれども、まずはこれらの現状、背景、課題を皆様にご確認いただくところから始めさせていただきたいと思っております。

今年の夏は暑い日が続いております。雪のことはつい忘れがちになりますけれども、毎年、例外なく雪は降ってまいりますので、私たちは、雪と共存し、都市活動を営み、生活していかなければなりません。

本日は、皆様のそれぞれのお立場から活発な意見交換をお願いしたいと思っております。
簡単ではございますけれども、会議の開催に当たり、私からのご挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（櫛井事業課長） 続きまして、配付資料の確認をさせていただきたいと思えます。
皆様、お手元にあります資料をご覧ください。

まず、会議の次第、会場図、座席表、委員・オブザーバー名簿、右肩に資料2と書かれて
おります事務局説明資料をお配りさせていただいております。

配付漏れなどがございましたら、挙手にてお知らせください。

続きまして、小委員会委員の皆様の委嘱についてです。

本来であれば、お一方ずつお渡しさせていただくところですが、時間の都合上、あらかじめ
机の上に委嘱状を用意させていただいておりますことをお許しいただければと思います。

2. 委員・オブザーバーの紹介及び委員委嘱

○事務局（櫛井事業課長） 続きまして、委員、オブザーバーの皆様のご紹介をさせていただきます。

本日は、代理出席も含め、12名全員にご出席をいただいております。

お手元の名簿順に高野委員からお名前を読み上げさせていただきますので、その場でご起
立いただきまして、ご一礼をお願いいたします。

北海道大学工学研究院土木工学部教授の高野委員です。なお、高野委員には、第1回札幌
市雪対策審議会にて本小委員会の委員長をお願いし、ご承認をいただいておりますので、ど
うぞよろしくお願いいたします。

札幌市除雪事業協会会長の宮浦委員です。

豊平区東月寒地区町内会連合会会長の有田委員です。

市民委員の森田委員です。

この4名の委員の皆様には、札幌市雪対策審議会の委員としてもご出席いただいております。

続きまして、一般社団法人札幌地区トラック協会総務部次長の林委員です。

札幌地区バス協会主幹の中山委員です。なお、名簿にあります井元委員は本日所用のため
欠席となりますので、代理として同協会より中山様にご出席いただいております。

一般社団法人札幌ハイヤー協会常務理事の伊藤委員です。

社会福祉法人札幌市社会福祉協議会地域福祉部地域福祉課地域福祉係長の小野寺委員です。
なお、高木委員は本日所用のため欠席となりますので、代理として同協議会より小野寺様に
出席をいただいております。

札幌市ボランティア連絡協議会会長の牧野委員です。

以上、9名の委員をご紹介させていただきました。

続きまして、本小委員会では、除雪や排雪の手法という非常に専門的な分野について議論や検討を行います。そこで、客観的・技術的なご助言をいただくため、オブザーバーとして3名の方にご参加いただいておりますので、ご紹介させていただきます。

国立研究開発法人土木研究所寒地土木研究所寒地機械技術チーム上席研究員の富田様です。

北海道開発局札幌開発建設部札幌道路事務所副所長の福井様です。

一般社団法人北海道開発技術センター理事の原様です。

続いて、事務局であります札幌市の職員を紹介いたします。

建設局長の小泉でございます。

雪対策室長の茂木でございます。

同じく雪対策室計画課長の若林でございます。

その他、雪対策審議会の事務局であるまちづくり政策局も出席しております。

それでは、これ以降の議事の進行につきましては高野委員長にお願いしたいと思います。

高野委員長、よろしくお願いいたします。

3. 議 事

○高野委員長 皆さん、おはようございます。

ただいま、小泉局長からお話がございましたように、これまでは建設局が主体となりまして雪対策を進めていただいていたわけですが、担当部局だけでは解決できないこともございまして、関係する全部局の皆さんで雪対策審議会が発足しました。この除雪手法小委員会のほかに、予算規模小委員会というものがもう一つ立ち上がっております。

ご挨拶にもありましたけれども、人口減少、あるいは、それに伴ういろいろな社会環境変化の中で、札幌のように多くの人口が暮らすところに、これほど多くの雪が降り積もる都市はほかにはない中でどう対応していくか、という非常に大きな課題を解決していくということで、こういう組織立てになったところです。

災害対策では自助、共助、公助と言われますけれども、雪対策も全くそのとおりでして、家の周りは自分でやり、大きな幹線道路は行政がやり、その中間的な生活道路はパートナーシップ排雪制度というやり方や歩道用の除雪機の貸出しなどの共助で進めていたわけです。しかし、雪の降り方の変化もあるかもしれませんし、人口構成の高齢者の増大もあります。それから、札幌市の行政のいろいろな変化がある中で、自助、共助、公助のバランスを見直すことも必要になってくると思います。

そういうことを含めて、将来にわたって札幌市の雪対策をどうやっていくか、まずはこの小委員会の中で除排雪のやり方を供給サイドと利用者の皆さんの声を踏まえて考えていくこ

とになるわけです。

札幌市にとって非常に大きな課題ですので、市民の皆さんも大変注目されているところだと思います。どうか自由闊達にご意見を出していただいて、よりよい議論をしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速、進めさせていただきます。

本日の進め方としましては、資料2を事務局にご説明いただいた後、本日は1回目の小委員会ですので、皆様方の自己紹介を含め、資料についてのご質問やご意見でも結構ですし、日頃から雪についてどのような問題意識をお持ちになり、どういうことをやっていかなくてはいいか、自由意見で結構でございますので、お一方ずつご発言を頂戴したいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料の説明をお願いします。

○事務局（若林計画課長） 私から、資料2の第1回除排雪手法小委員会についてご説明させていただきます。

本日の議題の項目は、大きく分けて四つになります。

まずは一通り説明させていただいた後、委員の皆様にご意見交換をしていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

初めに、7月2日に開催されました第1回札幌市雪対策審議会の概要についてです。

札幌市は既に人口減少局面に入っておりまして、2020年の197万人から2060年には159万人と、20%近くの人口が減少する見通しとなっております。特に生産年齢人口については121万人から81万人と40万人もの減少見通しになっているなど、社会全体として担い手不足や税収の減少といった問題が避けられない状況となっております。

このような中、冬の市民生活に直結する除排雪・雪対策について様々な観点で検討を行うべく、札幌市雪対策審議会を立ち上げ、検討を始めました。

審議会では、大きく1から4の課題を設定しまして、これらへの対応に当たっては、短期的な視点と長期的な視点で検討することとしております。

スライドの下段に目指す姿とありますが、人口減少や担い手不足など、社会情勢の変化や大雪などの気象の変化に対応し、市民が将来にわたり安心して冬季の生活を送れる持続可能な雪対策の実現に向けて議論や検討を進めていくことになります。

札幌市が毎年行っております市民意識調査の結果についてです。

左側のグラフのとおり、除排雪に関する市民ニーズは非常に高いことが分かります。また、右側のグラフでは、とりわけ生活道路、いわゆる住宅街の道路のご要望が高くなっております。このようなことから、雪対策室では、令和5年度から生活道路除排雪の在り方について検討を始めており、検討会を立ち上げて議論を進めております。

こちらの詳細につきましては、後ほどご説明させていただきます。

続いて、本小委員会の位置づけについてです。

審議会には、本小委員会と予算規模小委員会の二つの小委員会を設置しております。

除排雪手法小委員会では、除排雪の課題を深掘りし、今後の除排雪手法の方向性を検討の上、札幌市雪対策審議会に報告し、審議会にて、小委員会からの報告を踏まえ、雪対策の在り方の方向性を整理していきます。

本小委員会では、先ほどご説明した課題１から課題４のうち、主に課題１と課題２について検討、議論を進めていただきます。

審議会の想定スケジュールについてです。

今年度から検討を開始し、令和８年度に雪対策の基本方針を策定します。基本方針では、当面の除排雪の在り方のみならず、雪対策の長期的な展望として、持続可能な雪対策の方向性をまとめた方針を整理いたします。その翌年の令和９年度には、現行の基本計画である札幌市冬のみちづくりプラン２０１８に代わる新たな雪対策の基本計画の策定を目指します。

続きまして、雪対策の現状と課題についてです。

まずは、雪対策予算に関してご説明させていただきます。

こちらは、令和６年度の雪対策予算を示した円グラフです。青色の部分が除雪に関わる費用、オレンジ色の部分が排雪に関わる費用、そして、グレーの部分はそのほか雪対策関係費となっております。

全体の約２７８億円のうち、青色とオレンジ色を合わせた約８割が除排雪作業に係る費用で占められています。さらには、全体の約５割はオレンジ色の排雪作業に係る費用で占められており、除排雪作業を行うには非常に多くの費用がかかっていることが分かります。

また、雪対策予算は過去１０年間で約９５億円増加しております。その主な要因は、労務費や燃料費といった単価の上昇となっております。

こちらは、過去６年間の予算・決算額の推移のグラフです。除排雪に係る費用は、気象状況によって毎年変化が大きく、降雪量が多いなど、予算が不足した場合には、適宜、補正予算を加え、作業を行っております。皆様の記憶にも新しい令和３年度の大雪時には、大雪対応として約１００億円程度を増額し、対応しております。

続いて、除雪事業者と機械、いわゆる除排雪体制についてです。

まず、除排雪事業者についてです。

左側のグラフは、除雪従事者数の推計値と実測値になります。

平成２９年に行った推計では、３，９４０人程度の従事者が緑色の線のように大きく減ってしまう可能性がありましたが、赤線のとおり、令和４年度に道路維持除雪業務受託者に調査したところ、４，０００人と減っていない状況が確認されております。しかし、右の表のとおり、従事者の約半数は５０歳以上となっておりまして、そのうち約２割程度が６０歳を超えておりますので、将来的には大きな減少が見込まれており、担い手不足は喫緊の課題と

なっております。

札幌市の除排雪業務は主に建設業の方に担っていただいておりますが、左側の折れ線グラフの札幌圏の建設業に関する有効求人倍率のデータを見ますと、令和5年度時点で全体の有効求人倍率が0.9倍程度であるのに対し、建設業では約4倍で、四つの会社が募集をかけても応募者が1人しかいない状況となっております。入職者が非常に少ない状況です。

右側の棒グラフは、除雪従事者の残業時間です。

除排雪作業のピークとなる1月から2月にかけて残業時間が増加しており、2月には半数以上が45時間以上の残業を余儀なくされていて、非常に厳しい労働環境となっております。働き方改革、労働環境の改善は、除雪従事者の負担軽減のほか、担い手確保の観点からも非常に重要な取組となっております。

続いて、除排雪機械についてです。

札幌市では、約1,400台の機械によって除排雪を行っておりますが、そのうちの約1,000台は除雪従事者が管理している車両です。そのうちの約2割は20年以上が経過している車両で、維持管理費用が年々かさんできている状況です。新車を購入しようにも、右下の表にあるとおり、1台当たりの金額が非常に高価であることや、ロータリーのように除排雪作業でしか使用しないことから、除雪従事者が購入しづらいこともあります。

こういった背景もありまして、札幌市が管理し、除雪従事者へ貸与する車両が年々増加してきており、札幌市側においても購入費や車両維持管理費が徐々に増大してきております。

続きまして、現状の除排雪手法についてです。

現在、除排雪を行っている道路は、幹線道路が約2,200キロメートル、生活道路が約3,300キロメートル、合計で約5,460キロメートルです。この約5,460キロメートルという距離は、札幌市から石垣島まで往復できる距離でありまして、いかに除雪延長が長いかをご理解いただけるかと思います。

さらに、市内でも山間部や平野部などで雪の降り方が違うため、このような地域特性に合わせて効率的に除雪作業を行うため、マルチゾーン除雪というやり方をしております。これは、札幌市内を23地区に分割して1区当たり2地区から3地区に細分化し、より地域に即した作業を実施するものです。右側のイラストは中央区の例ですけれども、区を3地区に分けて作業に当たっております。

なお、札幌市で除排雪を行うのは市内の道道と札幌市道で、国道は北海道開発局札幌道路事務所様で作業を行っております。

また、補足となりますが、市全体で管理している道路約5,500キロのうち約86キロは、道幅が狭く、機械で除雪できないなどの物理的な理由によりまして除雪を行っておりません。

続きまして、冬季間を通して目指すべき道路の路面の圧雪厚や通行幅といった道路の環境

の表についてです。

除雪と排雪を組み合わせることで、シーズンを通して目指すべき道路環境を道路種別ごとに設定しております。

次に、現在の除排雪作業についてです。

まず、新雪除雪です。

幹線道路や生活道路の新雪除雪は、出勤の目安として、ほぼ連続した降雪で雪の深さが10センチを超え、通行に支障が発生する場合などに夜間に一斉に行っております。その際には、写真にあるように、幹線道路では複数台の機械が1チームとなって作業しており、生活道路では1台の機械で作業をしております。

16ページにもありましたが、除雪の延長が約5,500キロであり、さらに通勤・通学ラッシュが始まる前に作業を終える必要がありますので、かき分け除雪という手法で行っておりまして、皆様のご自宅の間口や出入口前の部分に除雪後にかき分けられた雪が置かれてしまいます。

車道のほか、歩道除雪は、雪を置ける場所がある幅員2メートル以上の路線のうち、JRや地下鉄駅周辺の歩行者が多い路線を対象に実施しております。歩道全体で約8,600キロメートルありますが、そのうちの約3,050キロメートルで作業を行っている状況です。

次に、路面整正と拡幅除雪についてです。

これらの作業は、雪が降るたびに行うのではなく、道路状況に応じて実施の判断をしております。

路面整正は、路面の凸凹やわだちを削って平たんにする作業です。硬くなった凸凹を削るので、作業後には硬い氷のような塊が発生するため、作業に入る際は出入口前の部分にはなるべく置かないように配慮しています。

拡幅除雪は、道幅が狭くなってきて除雪後の雪が置けなくなりそうなときに行います。雪山の裾をロータリーでかき取って雪山に積み上げて通行幅を広くし、以降の新雪除雪による雪置き場を確保しております。

次に、排雪作業についてです。

先ほどまでの除雪と違いまして、排雪は、幹線道路や通学路の一部を対象として実施しておりまして、道路の積雪状況に応じて原則年1回行っています。ただし、バス路線については、状況に応じて一、二回程度追加し、作業を強化しております。そのほか、見通しが悪くなっている交差点部分については、状況に応じ、適宜、交差点排雪を行っています。

こちらのピクトグラムを見ると分かるように、排雪は除雪よりも多くの人手と機械が必要な作業です。先ほど、9ページの予算のグラフにもありましたが、雪対策予算の全体の約5割を占めるほど労力がかかっております。

先ほどの幹線道路の排雪は市が行っておりますが、生活道路については、地域の皆様と協働で実施する排雪支援制度を設けております。お申込みをいただいた団体と札幌市がお互いに費用を負担しながら生活道路の排雪を実施しています。

パートナーシップ排雪制度と市民助成トラック制度の二つがあり、多くの団体がパートナーシップ排雪制度を利用されています。

ここまでご説明してきた除雪と排雪の作業を組み合わせながら、冬季の道路環境の確保に努めているところです。

次に、幹線道路と生活道路のシーズンを通した道路環境の変遷のイメージのスライドを用意しました。降雪量や道路環境によって異なりますが、一般的なイメージとして捉えていただければと思います。

まず、幹線道路の例です。

初冬期には、片側3車線が確保できており、新雪除雪や拡幅除雪を行いながら通行幅を確保していきます。厳冬期になりますと、道路脇の雪山は大きくなり、拡幅除雪を行うことがだんだん難しくなりまして、幅も1.5車線から2車線程度しか確保できなくなってきました。そのタイミングで計画排雪を行うことで通行幅を確保し、拡幅除雪ができるように雪山の高さを落とします。その後も除雪作業を行いながら、春を迎える頃には2.5車線から3車線程度になっている想定をしております。

こういった道路環境の変遷をたどるための各除排雪作業の回数と金額を例示しています。除雪については各手法合計で約25億円、排雪については約40億円の費用がかかります。

続いて、生活道路についてです。

幹線道路と同様に新雪除雪や拡幅除雪を組み合わせながら作業を行いまして、厳冬期には、通行幅も狭くなり、圧雪厚も厚くなります。排雪支援制度にお申込みをいただいている団体の地域では、排雪が入るので、幅も広く、圧雪厚も薄くなります。

こういった変遷をたどるための除排雪作業の回数及び費用は、右側にあるとおり、除雪で約21億円、排雪で約47億円が必要となり、パートナーシップ排雪制度等を利用していない地域では圧雪厚が厚い状態のまま春を迎えることとなりますので、課題にもありますが、ザクザク路面の対応が遅れる地域が出る場合もあります。

このスライドは、除雪と排雪の比較です。

幹線道路のケースですが、排雪は除雪に比べて人員が約4倍、費用は約64倍も必要となっています。

また、下段に生活道路と幹線道路における除雪と排雪に必要な標準的な班構成を掲載しております。

除雪では道路幅や規格によって使う機械や台数が増減しますが、排雪では、生活道路、幹線道路関係なく、非常に多くの人員や機械が必要となっていることが分かります。これらの

ことから、将来的な担い手不足の課題解決に向け、特に排雪手法のさらなる効率化が求められています。

排雪は、道路から雪を運び出しますので、雪堆積場や雪処理施設の整備が必要になります。まず、雪をためておく施設として雪堆積場がありますが、市内外に82か所を開設しておりまして、そのうち51か所は公共排雪専用、そして31か所は市民の皆様が無料で運び入れることができる堆積場となっております。

非常に多くのダンプトラックが往来しますので、市中心部では、振動や騒音などの問題があります。また、まとまった広い土地がないため郊外部での開設が多くなっていることによりまして、ダンプトラックの運搬距離が長くなり、排雪作業の効率が低下している要因の一つにもなっています。

また、雪を溶かす施設として雪処理施設も整備しています。融雪槽や地域密着型雪処理施設は、公共排雪の専用施設となります。流雪溝は、道路脇に投雪口を設けて地域の方が雪を投雪する施設として整備したものです。

こういった施設は、維持管理などのランニングコストや改修費が非常に高額になってしまいうことや、整備時には利用があってもその後の利用が少なくなってしまう箇所も多く、課題の一つとなっています。また、雪を溶かすための大きなエネルギーも必要となるため、新たに整備するにはより安価な熱源を用いる必要もあります。

次に、ロードヒーティングについてです。

勾配がきつい道路や歩道橋などに設置しており、非常に重要な施設ではありますが、こちらもランニングコストや改修費が高額になっておりまして、維持管理の面で課題を抱えています。

下段は転倒事故対策についてです。

皆様、冬になると注意して歩いていただいていると思いますが、最近では、冬季間の11月から3月の5か月間につるつる路面で転倒して救急搬送された件数が約1,000件にも上っております。

対策としまして、札幌市による滑り止め剤の散布のほか、市民や企業による砂まきの協力をいただいているところですが、転倒事故防止に向け、日々刻々と変化する路面へのさらなる対策が重要になっています。

ここまで、札幌市の雪対策全体の現状と課題についてご説明しました。

続きまして、本審議会や小委員会に先行する形で令和5年度より検討を開始しております生活道路除排雪の在り方検討についてご説明いたします。

まず、生活道路の除排雪作業の現状についてです。

新雪除雪は、通勤や通学時間帯を避けるため、深夜から早朝にかけて一晩で一斉に行う作業になりますが、作業上の課題やポイントとしまして、左下のイメージ図のとおり、札幌市

では、出入口前に寄せられた雪の処理は市民の皆様にご協力をお願いしているところです。

また、右下の写真はかき分け除雪後の雪処理の様子となりますが、高齢化の進行などから、各ご家庭に寄せられた雪の処理に負担を感じる方は、今後、ますます増加することが予想されています。

続いて、パートナーシップ排雪制度についてです。

パートナーシップ排雪制度は、幹線道路の運搬排雪がおおむね完了した2月頃から約1か月の間で実施しています。

パートナーシップ排雪制度の課題やポイントとして、排雪作業を希望する地域では、地域支払い額の高騰による費用負担の増大や、町内会加入率の低下に伴い、費用負担をしない世帯があるといった不公平感の増大が挙げられます。

また、作業に従事していただいている除雪従事者の課題としましては、先ほどもご説明したとおり、従事者の高齢化や将来的に見込まれている担い手不足といった課題のほか、写真にある除雪機械の老朽化、価格高騰、運搬排雪に使用するダンプトラックや交通誘導員の確保が難しくなっているといった課題があります。

そして、昨今の在宅介護サービスや宅配の普及などによりまして、地域住民以外の方も生活道路を利用する機会が増えるなど、我々行政も、生活道路の役割や冬季の道路環境に対する市民ニーズの変化への対応が求められているところです。

次に、生活道路の冬季道路環境の現状についてです。

まず、右上にお示しする円グラフをご覧ください。

生活道路約3,800キロメートルのうち、パートナーシップ排雪制度などによって排雪が行われている道路は全体の約7割の2,600キロとなりまして、残りの約3割の1,200キロでは排雪が行われていない状況です。

なお、こちらの生活道路約3,800キロメートルという延長は、除雪対象の5,460キロから幹線道路などの市が排雪作業を行っている道路延長を除いた値となります。

また、冬季道路環境のイメージ図にお示しするとおり、2月上旬頃になりますと、日々の降雪により、路面の厚さも増加し、通行幅も狭くなってくる状況となります。

青線で囲われた排雪ありの7割の地域のうち、左側の2月中旬に排雪する町内会などでは、2月中旬頃にパートナーシップ排雪が実施され、その後の道路環境にも大きな問題はない状況となっております。一方、真ん中の3月上旬に排雪する町内会などでは、排雪ありの地域でも、2月下旬頃の暖気でザクザク路面が発生した後、しばらくたってから排雪が行われる地域もあります。

また、赤枠で囲まれた排雪なしの3割の地域の排雪しない町内会などでは、道路脇に除雪した雪を置くスペースも少なく、道路状況の悪い期間が長く続いてしまう地域もあります。

このように、排雪の有無や作業時期によりまして路面の雪の厚さや通行幅などの地域差が

大きく、近年は、2月上旬、中旬に急な暖気でザクザク路面が発生する場合があります。

そのほか、同じ道路でつながっていて隣接する地域であっても、申請をいただいた町内会単位での排雪工程や日程調整を行わざるを得ない状況であり、作業上も非効率な部分があります。

こうした道路環境の現状や社会情勢の変化、地域、行政、事業者のそれぞれが抱える課題への対応に向け、札幌市では、令和5年度より生活道路除排雪の在り方検討に着手したところでございまして、パートナーシップ排雪などの排雪支援制度によらず、生活道路全線を対象として除排雪作業を実施する場合、現実的にどのような作業が可能なのか検討を行っております。

また、生活道路除排雪の試験施工を実施しまして、車のスタック発生などにつながるザクザク路面の軽減など、シーズンを通した冬季道路環境の確保や、さらに除雪作業を効率化することができないか、検討の基礎資料を収集しているところです。

また、昨年度は、持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会を開催しまして、11月の事務局説明では、仮に除雪対象の生活道路約3,800キロメートルを全て市が排雪する場合に想定される手法の一例について、ケーススタディー形式で説明を行いました。

左側の表は現在実施しているパートナーシップ排雪についてです。

地域から申請のあった2,600キロメートルを対象としておりまして、これは生活道路全体の約7割に当たります。この作業に必要な期間はおおむね35日間で、事業費は、行政35億円、地域負担10億円の合計45億円となっております。排雪作業がピーク時に従事する最大作業班数は1日当たり110班が稼働しています。

これに対しまして、右側の表のケース1では、排雪支援制度を利用していない残りの3割の道路も含め、除雪対象となっている全ての生活道路3,800キロメートルをパートナーシップ排雪と同等の条件で作業した場合を示しており、事業費は68億円と現在の1.5倍、1日当たりの最大作業班数は165班を要する結果となりました。

この結果では、仮に事業費を増額した場合でも大幅な体制増強が難しいと考えられることから、作業班数の不足により、ケース1でお示しする対応は非常に困難な状況となっております。

これに対し、ケース2の作業手法は、将来的に除雪従事者などが減少した場合にも対応できるように、右側の棒グラフで示すイメージのとおり、作業開始時間を1月中旬に前倒しすることなどによって作業日数を50日間確保し、期間を平準化する手法となります。また、全ての道路に対応するため、排雪量を現在のパートナーシップ排雪よりも抑制するものです。

シミュレーションの結果、このケースでは、作業ピーク時の最大作業班数が減少した場合にも、90班程度の作業班数を確保できれば対応できる可能性を確認したところです。

なお、排雪作業に係る事業費は35億円プラスアルファとしていますが、その年の降雪量

や抑制する排雪量などによって大きく変動することが予想されるため、今後の試験施工結果などを踏まえた十分な精査が必要となります。

続いて、現在、札幌市が検討している冬季道路環境についてです。

こちらは、先ほどお示したケース2の作業手法のイメージになります。

まず、作業対象を全線とする場合、パートナーシップ排雪のように町内会単位などに区切った作業にこだわる必要がなくなり、路線といった道路単位での作業も可能となります。

四角枠のところになりますが、排雪作業の開始時期を1月中旬にする路線の場合、例えば、第1回目の排雪作業を実施した後、降雪量が多い場合や路面状況が悪化した場合など、その後の降雪状況などによりシーズン終盤に2回目の排雪作業も想定しています。一方、真ん中の降雪量が少なく路面状況も良好に保たれる場合などには、2回目の作業を見送る場合や、右端のように2月の中旬に1回排雪する場合なども想定しています。

このような降雪や道路状況などに応じた作業によりまして、ザクザク路面の軽減といったシーズンを通した冬季道路環境の確保につなげられないか、検証を進めているところです。

続いて、これらの作業手法の検証に向けた今年度の試験施工の概要についてです。

試験施工は、パートナーシップ排雪制度のような地域支払い額はいただかずに行います。作業開始時期の前倒しや作業期間の平準化は右側のイメージ図のとおりとなりますが、排雪量の少ない初冬期に作業した箇所などでは作業回数は1回に限らない場合も想定し、3月上旬の初春期などに2回目の作業も想定しているところです。

また、写真は昨年度の試験施工現場の状況になりますが、排雪作業により路面や道路脇の雪山の一部を排雪し、除雪作業時の雪置き場を確保することで、その後のザクザク路面の軽減につなげる考えです。

今冬の試験施工では、シーズンを通した生活道路の除排雪作業と幹線道路の運搬排雪などの作業工程や作業人員の調整を行いながら、広範囲に面的に規模を広げて実施する予定となっております。

試験施行により、ザクザク路面の軽減など、シーズンを通した冬季道路環境の確保、作業延長の増加や将来的な担い手不足に備えた除排雪作業の効率化、地域の費用負担や不公平感の解消などにつながる結果や評価が得られるか、確認を行います。

このように、生活道路の除排雪手法については、本審議会や小委員会に先行する形で様々な検討を進めているところですが、今後の検討スケジュールとして、令和8年度をめどとしている雪対策の基本方針の策定に合わせ、パートナーシップ排雪制度等も含む生活道路除排雪の在り方の方向性を整理したいと考えております。

また、令和9年度以降には、令和8年度に整理した方向性を踏まえて生活道路の除排雪手法を決定する予定で進めておりますが、除排雪手法を大きく見直す場合には、地域や除雪従事者の準備、調整などに一定の期間が必要と考えているところです。

最後に、本日ご議論いただきたい内容についてです。

ここまで、除排雪の基本事項や課題、現在検討を進めております生活道路除排雪の在り方検討など、1から3についてご説明させていただきました。

総括として、それぞれの課題、要点をまとめています。

今回は初回でもありますので、本日ご議論いただきたい内容として事務局から提案しますのは、札幌市の除排雪、冬のシーズンを通した道路環境、通行幅、路面の状況に期待することです。

これまで事務局からご説明させていただいた内容等を踏まえつつ、皆様のそれぞれのお立場から、どのように感じ、どのようにお思いになっているのか、意見交換をさせていただきたいと思います。

本日、意見交換をしていただくに当たり、第2回以降の本小委員会の議論のイメージをご用意しました。

本審議会や小委員会では、人口減少という難題に対し、例えば、10年程度の短期や20年、30年先を見据えた長期スパンでの議論や検討を行っていきます。次回以降、将来的に除排雪体制である除雪従事者や除雪機械がどうなるのか、雪対策予算はどうなるのか、短期、長期のそれぞれの期間において想定されるケースを事務局側から例示させていただき、それぞれのケースにおいて幹線道路や生活道路などの除排雪作業がどうなるのか、課題解決に向けた方策、冬季の通行幅と路面はどうなるのか、どうあるべきかなどについてご議論していただくことを予定しております。

それでは、一つ前のスライドに戻らせていただきます。

なお、報道関係者の皆様の撮影はここまでとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

事務局からの説明は以上になります。

○高野委員長 札幌市の除排雪のやり方、あるいは、その周辺環境について分かりやすくご説明を頂戴いたしました。

これから、お一方ずつご意見を頂戴していきますが、今の説明の中でご質問があれば、まずそれをお聞きしてからご意見を頂戴したいと思います。

資料についてご疑問の点等はございませんか。

○有田委員 資料の25ページの各堆雪場の位置を示している図についてです。

丸印がありまして、薄いブルーの円の中に星印があるのですが、丸印と星印の違いは何でしょうか。

○事務局（櫛井事業課長） 水色の丸印が雪堆積場で、星印は下水の処理水などを使って雪を溶かしている融雪施設になっております。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○富田オブザーバー 資料の32ページについてです。

現状のパートナーシップの排雪制度とケース2が比較されていまして、排雪量という欄に現状は標準断面、ケース2は抑制とふわっとした書き方がされています。札幌市のホームページでもっと具体的な断面が書いてあった記憶もあるのですが、そこはどういう考えでしょうか。

○事務局（若林計画課長） まず、左側の現状のパートナーシップ排雪制度の標準断面ですが、例えば、8メートル道路ですと6メートルとなります。そして、ケース2は、4.5メートル程度に抑制して試算したものになります。

○富田オブザーバー 今後また検討するという段階との理解でいいですか。

○事務局（若林計画課長） 4.5メートルで決まったものではなく、今後また検討していくことになります。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○高野委員長 それでは、お一方ずつご意見を頂戴してまいります。

委員名簿の上のほうは審議会委員の方、その下がこの小委員会に加わられた方、最後にオブザーバーとなっておりますので、この順番で宮浦委員からご意見を頂戴してまいりたいと思います。お願いします。

○宮浦委員 札幌市除雪事業協会の宮浦です。

まず、我々は、札幌市の道路の除雪と排雪といった作業を担っている約200社の業者で構成されている会です。今日は、今後についてお話をさせていただきます。

担い手、若手や人口減少についてはどの業種においても同じことが言えると思うのですが、我々の業界の認識としては、5年後、10年後も現状を維持できるものと自負しておりますので、そのことを改めてご報告いたします。

ただ、先ほどの資料にありましたように、50歳以上の従事者もたくさんいらっしゃいますので、20年後、30年後は見通せない現状であるのは確かです。

今、除雪の業者という立場でここに座らせていただいているのですが、集まっている200の業者は、基本的には建設業であることをお知りおきいただきたいと思います。夏場は主に札幌市のインフラ整備や維持をしている業者ですので、除雪に対する予算が増えれば除雪事業を担っていけるのではないかという一般的な意見はあると思うのですが、夏場の仕事があって、会社がしっかり経営できて、担い手をしっかり雇って、そこで除雪のオペレーターを担っていくことができます。ですから、夏場の工事も含めてしっかりと仕事を確保していただき、その中で年間を通して除雪も担っていくということをお知りおきいただきたいと思います。

今後とも、よろしくお願いいたします。

○高野委員長 続いて、有田委員、お願いいたします。

○有田委員 有田でございます。

地域の者としての意見を申し上げます。

除雪の大きな曲がり角を迎え、いろいろな形で除雪手法が変わっていく中で、それをどうやって市民や住民が理解し、協力体制をつくっていったらいいのかが課題だと思っております。まず、知ってもらい、理解してもらって協力体制をみんなで取っていくという段階だと思います。

36ページのご議論いただきたい内容の中に「市民ニーズ」という言葉が出てくるのですが、少し違和感があるのです。それよりも、これから除雪は一体どういうふうに変っていくのだろうか、我々にはどんな影響があるのだろうか、生活道路をどうやって確保してもらえるのだろうかといったいろいろな不安があると思うのです。そういうことに対し、データなり、実証実験なり、いろいろな形で知っていただく機会をつくり、緊急車両、宅配、デイサービスも通行できるのだねと、情報をきちっと提供して安心してもらえる作業があって初めて、市民にそれなら協力しようという気持ちが醸成されると思います。

この委員会から発信される情報は非常に大事ですし、順番はとても大事だと思いますので、この委員会でいろいろな知恵を拝借しながら、地域としてどのように理解を広げていく努力ができるのかということを学ばせていただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

○高野委員長 市民に安心感を与えることをして、形をつくってから情報提供をするということだと思います。

続いて、森田委員、お願いいたします。

○森田委員 市民委員の森田です。

私は、市民の代表なんて大上段に構えないで、一市民として疑問の点をこれから議論していきたいと思っています。

除排雪体制の維持は市民の関心があります。特に、雪堆積場は、今、郊外型になっております。何年か前、豊平川は1級河川でありますので、国との協議の中でそこを使用することになったと聞きました。お答えは次回で結構でございますが、現状、どのように国と協議しているのか、進捗状況も含めて分かる範囲で次回にお示しいただきたいと思います。そのことを参考にして、また議論を深めていきたいと思っています。

また、雪処理施設も市民の関心事であります。市内には、下水処理施設が設置されておまして、これを利用した施設があります。新川融雪槽、アクセスサップロの地域密着型雪処理場など、いろいろあります。

何を言いたいかというと、下水処理施設を有効に活用した施設をこれから開発し、新しい技術も取り入れていけば、かなり除排雪の軽減につながっていくのではないかとということで

す。次回でいいのですけれども、現況の下水処理施設に関するポイントをお示しいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

私はあと3年で80歳になりますので、足の衰えもありまして、毎日1万歩を歩くようにしております。今日も自宅から歩いてきました。

つるつる路面で転倒を防ぐために設置する砂まき用の砂袋を保管する砂箱の話が昨日の道新の記事にありました。市民として、高齢者、障がいのある方、体の不自由な方だけでなく、札幌市は国際観光都市を標榜しておりまして、急激にインバウンドが増えており、冬の雪道は外国人の方も大変苦勞なさっていますので、安全・安心も兼ねまして、中身についてどうするかはこれから議論しますけれども、そのこともこれから大事な視点になってくると考えております。

そして、パートナーシップ排雪制度については深くまで掘り下げませんけれども、この制度が始まったのが平成4年と書いてありまして、その前の平成2年と3年の2年間で試験的に実施したと聞いております。そこで市民の方の評判がよかったのです。仕上がりが大変きれいですばらしいということで、平成2年、3年の2年間の試行の後、平成4年に正式に発足し、今年で33年目であります。

いろいろな状況が変わったので、パートナーシップ排雪制度が結構大きな課題となると思いますが、専門家の先生方のご意見も伺いながら、しっかりと議論してまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

最後に、ザクザク路面の対応についてです。

どうしても足元は危ないので、このことについても大変重要な項目だと思います。車社会になりまして、軽自動車が大変多くなりました。これは、一般道路というよりも生活道路ですので、安全・安心も兼ねまして、そういうこともしっかりこれから議論していきたいと思っています。

そして、最後に、流雪溝についてです。

藻岩下と新琴似などにございます。この施設に関しては、整備するには、様々な条件があることを聞いております。また、この事業は国の補助事業の対象となっておりますので、近々の年でよろしいのですが、補助率が何%なのか、また、金額がお分かりになればお示ししていただきたいと思います。

こういうことも市民としてしっかり議論し、札幌の皆さんと安全・安心で持続可能な除排雪の手法をしっかり勉強させていただきたいと思います。

○高野委員長 1点目のご質問は、豊平川の堆雪場の現状についてですね。

続いて、林委員、お願いいたします。

○林委員 札幌地区トラック協会の林です。

私どもの協会は、トラック運送事業を行う事業者を会員とした業界団体でございます。本

委員の参加の立場としましては、主に道路利用者としてだと思っておりますので、そちらを中心に意見をさせていただきます。一方で、排雪ダンプの関係も私どもの会員にはおりますので、一部においてはそういった立場からもお話をさせていただくことがあるかと思っております。

今、私どもの業界では、先ほどの宮浦委員からのお話と同じように、労働力不足を深刻な課題としております。皆さんも新聞やニュース報道等で聞いていらっしゃるかと思うのですが、2024年問題は、昨年の4月に始まった時間外労働時間の上限規制によって輸送能力が減少し、ひいては皆様のところに希望する時間、タイミングで荷物が届かなくなるおそれがあるという問題です。あれから1年半ほどがたちまして、一部では既にそういったことが表面化しております。

そのような中において、雪の対策に関しましては、冬道はただでさえ速度を落とすので、運ぶ時間がかかってしまい、その分、労働時間が延びてしまう傾向がありますけれども、雪道の状態において渋滞が発生したり、生活道路においてはザクザク路面でスタックしてしまったりすると、さらに時間がかかってしまいます。

労働力不足問題のところでお話ししましたけれども、労働時間が抑制されている中で冬道の状況において労働時間が延びてしまうということは、業界においてもとてもゆゆしき事態ですし、輸送を利用されている方々への影響も出てきます。

今後、そういった観点からもこの会議においてご意見等をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○高野委員長 続いて、中山委員、お願いいたします。

○中山委員 札幌地区バス協会の中山と申します。

札幌地区バス協会は札幌市を中心とした札幌運輸支局管内の乗合バス、貸切バスの事業者が加盟している団体です。

バス業界といたしましても、トラックと同じく労働力不足が重要な問題となっております。近年、ニュースでも減便や廃止等でお騒がせしているような状況です。

先ほど事務局から説明がありました令和3年度の大雪の際もバスが運休等をしてしまいましたし、札幌市の地域の足を担うバス業界としても、排雪の問題は非常に重要な問題だと思っております。

議論の課題の中に大雪や異常気象への対応もございますが、札幌市の夏は昔に比べて大分暑くなっておりますし、冬の気象も変わっております。そういったことを踏まえてバス路線をはじめとした生活路線の排雪の問題につきまして議論に参加させていただき、問題解決していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○高野委員長 続いて、伊藤委員、お願いいたします。

○伊藤委員 札幌ハイヤー協会の伊藤です。

私は、南区の奥に住んでいまして、個人的に除排雪に対しては大変感謝しております。本

当にありがとうございます。

今まで話を聞いていて、いろいろな課題があると認識させていただきました。砂箱の件もそうですけれども、一つ一つを解決していかないと、インバウンドの来道も減少し、札幌に住んでいる方も不便に感じて札幌を離れていき、人口の社会減にもつながる重要な課題の一つと認識させていただきました。

先ほどの資料の中に市民のニーズとしては生活道路が一番優先だというアンケートがありましたが、輸送業としては、主要幹線道路、幹線道路という動脈の人流、物流を止めない除雪方法が一番にあると考えております。

降雪による渋滞が発生し滞留が起こりますので、走行車線を確保することにより車がスムーズに走行することが必要です。コンビニ・スーパーにも食料品が入ってこないような事態にもなりますので、その点の重要性もあることをご理解いただきたいと思います。

また、タクシーを利用する方が、タクシーがなかなか来ない、タクシーが足りないのではないかとされますけれども、実際には空車があるのに渋滞で動けないという状況になっていますので、主要幹線道路や幹線道路の除雪を重要と思っております。

生活道路も当然大切であります。妊婦の方や歩行の不自由な方を乗せてぎくぎく路面に入り、スタックしましたら、お客さんには降りてもらい、そこから先は目的場所まで歩いていただくことになってしまいます。資料にもぎくぎく路面をなくすとありましたけれども、それを進めていかなければならないと思います。せめて救急車などの緊急車両が通行できる路面であれば問題ないと思いますし、それを基準に考えております。

短いですが、私からは以上でございます。

これからもよろしくお願いいたします。

○高野委員長 続いて、小野寺委員、お願いいたします。

○小野寺委員 札幌市社会福祉協議会の小野寺と申します。

社会福祉協議会は、地域の皆さんや福祉関係者、行政の皆さんと一緒に地域の福祉をどのように進めていくかを協議している団体です。その活動の一環で、地域の支え合いを進めるということで福祉除雪という事業をやっておりまして、今回、委員として参加をさせていただいております。

福祉除雪事業について簡単に申し上げますと、高齢や障がいがある一軒家にお住まいの方で家の前の除雪ができない方の支援をさせていただくという事業です。除雪をするタイミングについては、生活道路の新雪除雪が行われた日の正午までです。肝腎なのはやっていただく方ですけれども、地域の住民の方や地元の企業の方、団体の方にあくまでもボランティアの形でやっていただいております。

現状としては、令和6年度は全市で5,700件に利用していただいていたのですが、それに対し、企業の方も含めて3,700人の協力員の方にご協力をいただいております。

す。お1人の方に数件を持っていたりしておりますので、担い手の不足はここでも生じております。

特に、令和3年度の大雪を受け、翌年の令和4年度の利用者が大きく増えましたので、その分の協力員の方を確保しなければいけないということもあり、今、広報に力を入れています。協力員の募集をいろいろな方法を使ってやっているところです。

現状、高齢者の方が多いです。協力員の方も65歳以上の方が8割を占めている状況ですので、若い方を確保していきたいということがありまして、小・中学生の児童生徒にチラシをまいたり、大学にかけ合ったり、現役世代の働いていらっしゃる方にも通勤の途中などに見ていただけるように地下鉄に広告を出したり、工夫はさせていただいているのですが、そんなにも増えている状況ではありません。

今後、雪も高齢者の方もどんどん増えていきますので、利用者も増えていくだろうと予想しています。札幌市から補助を受けてやっている事業ですが、札幌市と協議しながら事業内容を決めておりますので、昨年度、札幌市に社会福祉審議会の分科会を開いていただいていた見直しをしているところです。利用要件を狭めたり、協力員の方が活動を継続していただけるように、今、活動費として1シーズン2万1,000円をお渡ししているのですが、その金額がずっと変わっていないので、そこを増額することも検討を進めているところです。

また、地域の現状として、協力員の方のお話や、我々が地域の住民の方と関わる中でお話があるのは、パートナーシップ排雪制度については、町内会によってやる所とやらない所があったりして不公平感があるということです。協力員が除雪をしても、だんだん雪かきした雪を堆積する場所がなくなってくるのです。

パートナーシップ排雪制度をやっている所と、雪がなくなるので、基本的には敷地内に置いていただくのですが、敷地内では限界があるときは家の前に置いていただくこともあります。パートナーシップ排雪制度がないと置く場所がなくて困ってしまい、利用者の方に個人的に排雪業者をお願いしてもらうこともあるのですが、高齢者の方は経済的な負担もあってそれがすぐにできないこともあったりします。

今後、パートナーシップ排雪制度等の作業幅が狭くなったりしてくると、協力員の方も活動しにくくなったりするのかなという懸念もありますので、今後の動向を見ていきたいですし、我々としてもこの委員会で意見していけたらと思っております。

○高野委員長 続いて、牧野委員、お願いいたします。

○牧野委員 私は、札幌市のボランティア連絡協議会で、10区の会長の皆さんといろいろな意見を交わしながら、ボランティアの皆さんと協力して行事を行っております。

皆さんのお話を聞いた後ではありますけれども、私は町内会長の経験もあります。森田委員のご意見もありましたが、私も、随分早くから下水道の利用で何とかできないものだろうかと考えていましたが、過去に町内会の取組として、地域で共同利用できる流雪槽を個人の敷

地に設置して、利用者から料金を徴収し、雪処理をしたことがありました。

施設を維持していくためには、結構メンテナンスが必要なので、すごくお金がかかるのです。やってみたのですけれども、そうしているうちに高齢化になりまして、五、六軒でやっていた方々が1軒減り、2軒減り、それを何十万円というお金を町内で負担して撤去したことがありました。

パートナーシップ排雪制度にしても、幹線道路をという話も出ていますけれども、生活道路が一番大事だと思うのです。雪は一回降ったら終わりではないので、何回か降りますし、パートナーシップ排雪制度をもしこのまま続けるのであれば、どのぐらい町内会に負担があるのだろうかと思います。

今日、初めて参加させていただきまして、今までの皆さんのお話の中で、建築関係、トラック、建設関係の方はいろいろとご苦労なさったし、同じような苦情がたくさんあったのではないかと考えております。ロードヒーティングなど、北海道ならではの雪対策を何とかいい方向に向けられて、この委員会がプラスになるといいなと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○高野委員長 私から付け加えます。

先ほど、3,800キロメートルの排雪を今の断面より抑制してやりますという話がありましたが、これは、去年議論したのですけれども、町内会の負担なしで基本は全部札幌市でやるという前提のお話だったのです。

○牧野委員 市で検討中の方法が、将来的にどんな形で行政と地域が関わっていくのか、見えないものがあるので、地域としては不安がある。パートナーシップ排雪制度で少しでも町内の負担を低くしてもらったほうが生活道路全体を担っていけるという、考えもあるのではないかと思います。

地域は支出が無くなり、みんな市でやって欲しいという意見が多いのかもしれないですけれども、現状としては見えていない部分がたくさんありますので、これからも今までの意見を踏まえながら話をしていけたらいいなと考えております。

○高野委員長 非常に重要な点だと思います。

続いて、富田オブザーバー、お願いいたします。

○富田オブザーバー 富田でございます。

私の所属する寒地土木研究所の寒地機械技術チームは除雪に関する研究等をしておりますので、その知見を生かしていろいろなアドバイスができればと考えております。

また、私は行政経験もすごく長く、お隣にいらっしゃる福井さんと同じ札幌道路事務所勤務の経験がございますし、八雲道路事務所勤務の経験もございます。それから、国土交通本省での勤務経験もございまして、全国の除雪機械の配備計画や予算の担当もしていましたので、そういう経験も活かせるのではと考えております。

加えて、私は、札幌の中で豪雪地域と言われている篠路に20年ぐらい住んでおります。特に冬期の生活においては、除雪の業者の方々には感謝しかありません。町内会でもパートナーシップ排雪制度の話題は当然出ております。というのも、町内会予算の6割ぐらいがパートナーシップ排雪制度費用に充てられるという実態があるからです。今後、パートナーシップ排雪制度が無くなり、町内会の負担がゼロという前提で町内会予算の組み立てを考え始めているという先走った話もあります。そういう一市民の立場も踏まえてお話しできればと思います。

今回の議論テーマの道路環境（通行幅と路面の状態）についてですが、先程、資料P.31に関連して質問し回答いただいたとおり、4.5メートルに絞るというやり方は、一つの許容点としてはいいところかと思います。

また、もしできればという要望が一つあります。それは、雪質による除雪方法の変更みたいなものがないかというものです。新雪は、ふかふかして軽いので、かき分け除雪で家の前に雪山が残されても大きな負担ではないときもあるのですが、ザクザクの重い雪山を置かれるととても負担が増える実感があります。ですので、少々時間がかかって費用もかさむかもしれないけれども、市民が家の前の除雪するときに負担となる雪質のときは除雪業者側で手を入れて負担を軽減するみたいなことができないものかと考えています。もちろん、簡単ではないことと承知しておりますけれども、雪が重くて、市民による除雪作業が大変な雪質においては、なるべく家の前に雪を残さない手厚い作業ができれば市民の負担も軽減されて、除雪施策に対する納得が得られるのかなと思っております。

○高野委員長 続いて、福井オブザーバー、お願いいたします。

○福井オブザーバー 札幌開発建設部札幌道路事務所の福井です。国道管理者ということで、今回、オブザーバーとして参加させていただいております。

我々の事務所は月寒に本庁舎がございまして、当別町にも分庁舎があります。札幌市を含む9つの自治体と9つの国道約300キロを管理している事務所です。

先ほど、札幌市の若林課長に説明していただいたとおり、我々も抱えている課題は一緒です。我々開発局の冬の取組のポイントとして、昨今の働き方改革や担い手不足による除雪体制の確保や、近年の異常気象に伴う大雪や暴風雪時の対応、道路利用者への情報提供の充実等の三つを挙げて、図っているところでございます。

私は、この4月に今の部署に配属になりまして、実は札幌管内は初勤務となります。

ただ、他の地域をいろいろ回っておりますので、その辺も含めて、私の経験等をお伝えし、一方で皆様のご意見をいろいろと参考とさせていただいて、皆様が安全・安心に国道を利用していただけるように努めてまいりたいと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

○高野委員長 では、最後に、原オブザーバー、お願いいたします。

○原オブザーバー 北海道開発技術センターの原です。

僕は、パートナーシップ排雪制度の制度設計に関わっておりまして、非常に古くから札幌市の雪対策に関わっております。自分の会社でも雪や雪害対策の計画、調査、政策提言などをしておりまして、去年は生活道路除排雪の在り方検討会議の委員会のメンバーでした。

これは、なかなか答えが出づらいというか、難しいテーマでございます。5ページの資料を見ても分かるとおり、札幌市は除排雪に対するニーズがずっと高いのです。中間に物価高が1位になることが1回か2回あるのですけれども、それ以外はほとんど除排雪です。

今回の資料を見ていて面白いと思うのは、令和3年度と4年度で一気に10%ぐらい上がっているということです。これは、令和3年度のときの大雪のせいなのですが、でも、その後、安定して80%を超えているのはなぜなのでしょう。その後はそんなに雪が多くなかったような気もするので、個人的には興味深いなと思って見ています。

行政的にも、市民の要望に応じて除排雪のレベルを上げるため、札幌市の雪対策の総合計画は10年ごとにつくられてきて、その都度、何らかの形でレベルアップが図られてきていると思います。しかし、担い手や人口の減少、予算の問題の中でそういうニーズに応えることが難しい時代になったのも事実なので、そういう時代において、市民意識調査の結果がこうだから除排雪レベルを上げるということにはならないことをきちんと伝えていくことも大事かと思っています。

もう一つは、除雪という中でも、特に今回はザクザク路面という言葉が出ていますが、その大きな問題は補助幹線と生活道路だと思います。

このところは、お金の問題もあるので、そう簡単にはいかないかもしれませんが、技術的なものとお金の関係をどうするかはあると思いますが、路面に残す圧雪厚が補助幹線と生活道路それぞれ、25センチと30センチのところは考えたほうがいいのかもしいと思います。

昔はかなり寒い状態がずっと続いていたので、圧雪路面で固い状態を維持できましたが、今は、冬といっても雨が降ったり、突然暖かくなったり、結局、30センチの圧雪路面がザクザクになってしまってスタックするという状態だと思います。ですから、今の管理レベルでの圧雪厚は一考に値すると思っています。

それから、先ほどから資料でいっぱい見ているとおり、基本的には、作業水準を上げなくても除雪費は上がっていきます。要するに、人件費や機械もみんな高くなっているし、燃料も高くなっているから、除雪は同じでも除雪費だけは毎年絶対に右肩上がりになるのがここ最近の傾向だと思います。

その中で除雪費を抑えるということになると、今回、資料では除雪方法ごとの機械と人員配置がありますが、例えば、人員や機械を少なくしてもできるような機械や技術開発的な見通しが重要になってくると思うのです。ですから、技術開発的な見通しを今後の検討の中で

調べていただけたらと思っています。

それから、最後にこれから10年ぐらいの短期と30年から50年の中期のイメージがありますが、僕は、50年から100年ぐらいのことも考えていただいたほうがいいと思っています。

といいますのも、人口が減少局面に入っている中で、郊外では空き家が出てきたりして都市計画全体の札幌市の土地利用を見直していかなければならない可能性が高くなってきます。そうなったときに、道路管理延長を今よりも少なくし、それから、住区や街区を雪を運び出す排雪をしなくてもよいような形に変更していただいた住宅やビルの方に一定のインセンティブを与えたらいいと思います。排雪費だけでも除雪総額の半分のわけですから、その量が10%、20%減っていきだけで雪対策予算にかなり効いてくるわけです。そういった意味では、そういうような住区、街区をきちんと考えて札幌市全体をコンパクトにしていくことも一方で考えていかなければならないと思います。

これは、審議会のほうで、除雪ということだけではなく、札幌市全体のことを考えていただけたらいいなと思いますので、そういったことも長期的には考えていただきたいと思います。

最後に、お願いします。

多分、そういうふうにご考慮されると思うのですが、今回は1回目ということで議論していただきたい点を網羅的に出されていますけれども、毎回網羅的なテーマで議論しては収束しないので、小委員会の中で今回議論するところの一つ、二つに絞って議論するような形で進めていただければなと個人的には感じました。

○高野委員長 ありがとうございます。

一わたり、皆さん方にお話を頂戴いたしました。

まだ少し時間がありますので、この後も追加的にご意見をお願いしたいと思います。

私の感想を申し上げます。

まず一つ目は、林委員からお話がありました生活道路の重要性についてです。

今、人手不足の中で、宅配便なしでは生活が成り立たないような状況になってきています。宅配便だけではなく、物流全部ですけれども、特に生活道路を使って家までお届けいただくものです。何回も不在だったら何回も行かなければいけないということで、置き配なども出てきています。特にお歳暮シーズンを見ますと、宅配業者の方がまちなかにいっぱいおられて、2024年度の働き方改革の規制の中で、多分、夏より相当の配達時間が長引いているのではないかと思います。

そういう意味において、最低限、スタックせずにスムーズに走れるような生活道路にしておかないと、上水、下水が詰まってしまった状態になってしまう感じがします。これは、バスも同じですけれども、今まで以上に、生活道路を車で通ることの必要性、重要性、また、

それが働き方の改革や人手不足の中で非常に厳しくなっているなど強く感じました。

もう一つは、町内会の方や市民の皆さんにどう安心感を持ってこれからの将来を考えていただくかです。

有田委員と牧野委員からお話がありましたけれども、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よ、といった途端に行政のほうでやられたものと思うものと全然違うものだったということもありますので、新しい制度設計をするときには十分に安心感を持ってもらえるような説明や、それに至るまでのプロセスをきちんとつくっていかなくてはいけないと感じたところです。

もう一つは、長期という視点についてです。

宮浦委員から、5年から10年ぐらいは、建設業関連の人手は何とかなるかもしれないけれども、それ以上は予測がつかないという話があったり、小野寺委員から、福祉除雪について今も大変ご苦労されているという話がありました。

この中ではあまり取り上げられていませんけれども、福祉除雪は非常に重要なものであり、サポートを必要としている人にとってはなくてはならないことです。それが20年先ということになると、現状でさえ65歳以上が50%の状況ですので、どういう制度設計をするのかなと思います。

それから、原さんから、スケールの大きい長期的な課題のお話がありました。札幌もだんだん本州並みの暑さになってきました。冬は本州並みではないでしょうけれども、雪の降り方も変わってきて、雨が降ったり、今までとは違う雪の質で北陸に近い雪になってくるかもしれない状況の中でどう考えていくのか、あるいは、そういうものを解決するためには、技術的に機械ややり方で解決することを考えていかなければいけないという話がありました。

もっと長期で言うと、コンパクトシティといいますが、多分、一戸建てはやめてみんな高いビルに住むのでしょうか。極論ですけれども、道路は少ししかなくてみんなが上に上下移動だけするというまちづくりも含めて考えなくてはいけないというお話でした。長期的な視点では、そういう発想もあり、可能性もあるというご示唆をいただいたということだと思います。

私が皆さん方の話を聞いていて感じたところを申し上げましたが、いかがでしょうか。

○森田委員 今、原さんのお話を聞いて、パートナーシップ排雪制度は大変大事なことだと思います。私は、札幌のまちを縮小するのではなく、雪の問題に関しても、処理方法にしても、10区ありますから、できる限り平等に、そしてバランスよくしてほしいのです。北区のほうでは雪が多いところもありますが、そのことを基本に考えていくことが全体を考える上で大事だと思います。

そういう発想の中で、行政の言い方をしたらスパンの問題ですけれども、おっしゃるとおり、目の前のことも大事だけれども、長期的なことをしっかり考えていかなければいけない

と思います。

私は、令和８年度の基本方針は大変大事なものだと思っています。相対的にどういう方向に雪の処理方法やパートナーシップ排雪制度もしっかり見詰めながら議論していくことが大事だなと皆さんのお話を聞いて改めて感じました。

○高野委員長 ほかにいかがですか。

（「なし」と発言する者あり）

○高野委員長 それでは、全体を通して何かございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○高野委員長 それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

○事務局（櫛井事業課長） 高野委員長、ありがとうございました。

皆様、長時間にわたり、活発なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

閉会に当たりまして、建設局雪対策室長の茂木よりご挨拶を申し上げます。

○茂木雪対策室長 本日は、長時間にわたるご議論を誠にありがとうございました。

今回は第１回目ということで、事務局の説明が長くなってしまって皆さんのご意見を聞く時間があまり取れなかったかなと思っています。２回目以降につきましては、さらに具体的な議論を進めていただくように、我々もしっかり準備を進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

先ほどもご説明させていただきましたが、雪対策につきましては１０年ごとに計画を立てておりまして、今、冬のみちづくりプランという２０１８年につくったものが２０２７年までとなっておりますので、まさに次の１０か年計画をつくっていかねばならない状況です。

それに当たりましては、本日説明させていただきました様々な課題があるということで、今までの計画の焼き直しではなく、大きく変えていかねばならない部分もあると思っておりますので、皆様のお知恵をお借りしながら検討を精力的に進めてまいりたいと考えているところです。

今後とも、よろしくお願いします。

簡単ではございますが、お礼の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

○事務局（櫛井事業課長） 最後に、事務局より連絡事項がございます。

次回の第２回除排雪手法小委員会は、年内の開催を予定しておりますが、改めまして事務局から日程調整のご連絡をさせていただきたいと思っておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

また、本会議の配付資料や会議録につきましては、後日、札幌市のホームページに掲載したいと考えております。会議録につきましては、事前に委員の皆様にご確認をお願いしたい

と思っております。その際は、別途、ご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

4. 閉 会

○事務局（櫛井事業課長） それでは、以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。

長時間にわたり、ありがとうございました。

以 上