

令和 8 年度札幌市雪対策審議会 第 3 回除排雪手法小委員会

会 議 録

日 時：2026 年 6 月 15 日（月）午後 1 時 30 分開会
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（田村事業課長） 定刻となりましたので、ただいまから札幌市雪対策審議会第3回除排雪手法小委員会を開催いたします。

私は、本日の会の進行役を務めさせていただきます建設局雪対策室事業課長の田村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、会議の時間でございますが、13時30分から16時までと少し長めに設定しております。これは、本小委員会が取り扱うテーマが幅広であること、また、ご出席をいただいている皆様に貴重なご意見を多くいただくため、時間に余裕を持って設定しております。

議論の進行により、早く終了することもありますので、ご了承のほどをよろしくお願いいたします。

◎挨拶

○事務局（田村事業課長） まず初めに、事務局であります札幌市を代表し、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 建設局長の小泉でございます。

開催に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、大変お忙しい中をお集まりいただきまして、感謝申し上げます。

前回の第2回の委員会は12月3日ということで、早いもので半年ぐらいい経過したということです。その間、1月の後半から2月の中旬にかけて複数回のまとまった降雪がございました。

1月26日には秋元市長をトップとする札幌市雪害対策本部が立ち上げられまして、直ちにフェーズ3の緊急排雪を実施する判断をし、対応に当たってきたわけですが、幹線道路の渋滞、生活道路での車両のスタックなど、市民の皆様には大変なご苦労をおかけしたなと感じております。

本日は、昨冬の緊急排雪を通じて得られた知見やデータのご報告のほか、前回から引き続き生活道路除排雪の検討と先進技術の活用による除排雪の効率化の二つのテーマについて議論していただきたいと思います。特に生活道路の除排雪につきましては、パートナーシップ排雪制度に関わる地域負担や不公平感が増大しており、また、市民ニーズの変化といった課題にも対応するべく、過年度から検討を重ねてきております。

本日は、各課題への対応の在り方につきまして幅広くご議論をいただきたいと思います。

今回の議論を経て小委員会としての最終報告を雪対策審議会へ提出することになっており、重要な回となっております。今後、人口減少や税収減少が見込まれる中、中長期的に持続可能な除排雪の仕組みをいかに構築するかという点も重要な視点としてご念頭に置きながら議論をいただければ幸いです。

本日も、それぞれのお立場から忌憚のないご意見をいただきますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますけれども、私の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。

◎資料の確認、委員・オブザーバーの紹介

○事務局（田村事業課長） 続きまして、資料の確認をさせていただきます。

本日の会議の次第、座席表、委員・オブザーバー名簿、事務局説明資料をお配りしております。

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、出席委員の紹介をいたします。

本委員会は9名の委員と3名のオブザーバーにより構成されておりまして、本日は12名全員の委員にご出席をいただいております。

また、このたび委員1名が交代となっております。

今回が初めてのご出席となる委員につきましては、私からご紹介させていただきます。

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長の辻委員でございます。

○辻委員 ご紹介をいただきました社会福祉協議会地域福祉課長の辻と申します。

前任の高木委員に代わりまして、この4月に着任しております。よろしくお願いいたします。

○事務局（田村事業課長） そのほかの委員、オブザーバーの皆様及び事務局につきましては、時間の都合上、紹介を省略させていただきますので、配付しております名簿及び座席表をご確認いただけますと幸いです。

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。

2. 議 事

○高野委員長 進行をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

ただいま小泉局長からお話がございましたが、前回の小委員会のときは、この冬において、パートナーシップ排雪ではなく、全市の生活道路の排雪に向けた試験施工をやるということでご了解をいただき、準備されていたところでした。しかし、ご承知のように、1月末から特に札幌市内の都心部を中心に大変多くの降雪があり、非常に大きな問題になり、緊急にお話をされ、パートナーシップ排雪ではなく、市が主体的に除排雪を進められたということです。パートナーシップ排雪に代わる試験施工と全く同じやり方ではなかったと聞いておりますけれども、おおよそ似たようなやり方で全市で施工したということです。

今日は、このような実績を踏まえながら、今度の冬からどういうふうにしていくか、あるいは、長期的にいろいろな問題が顕在化する中でどういうふうに札幌市の除排雪を進めていくかという2本立てで議論するということです。今日の議論をもって親会に上申し、またそこで議論されることになるようです。

冒頭、たつぷりと2時間半を取っていますというご説明がありましたけれども、忌憚なく多方面にわたるご意見を頂戴できればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事の除排雪手法の現状や課題等に関する事務局説明について一括して説明していただいた後にご質疑を進めていきたいと思っております。

事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（大橋計画課長） 本日の説明は、目次のとおり、4点です。

初めに、第2回小委員会の振り返り、次に、令和7年度に実施した緊急排雪のご報告、その後、小委員会の議論テーマである生活道路の除排雪、先進技術や制度等の活用についてご説明し、最後に、本日ご議論をいただきたい内容を整理させていただきます。

まず、第2回小委員会の振り返りについてです。

第2回小委員会では、生活道路の除排雪について、現在の管理水準のほか、試験施工で想定される効果や課題、解決策についてご議論をいただきました。

委員の皆様からは、市民に分かりやすい情報発信が必要、宅配、介護など、生活道路の利用頻度の高い事業者への意見聴取をしてはどうか、既存のパートナーシップ排雪との比較検証が必要などの意見をいただきました。

事務局としましては、皆様からの意見を踏まえながら試験施工を実施して検討を進めようと考えておりましたが、昨冬は、大雪により、パートナーシップ排雪はもとより、試験施工についても中止し、市内全域を緊急排雪で対応いたしました。

緊急排雪については、後ほどご報告させていただきます。

続いて、長期課題としまして、除排雪作業全体の効率化や省力化に向けてご議論をいただきました。

皆様からは、短期でイニシャルコストが上昇したとしても長期的にコストカットとなるのであれば積極的に導入の検討をしていくべき、担い手不足への対応は、機械化だけではなく、取組や考え方といったソフト面で事業者と行政が協働で進めていくべき、高野委員長からは、社会全体でコストカットができるような体制を検討していく必要があるといったご意見をいただきました。

事務局としましては、既に札幌市で取り組んでいる除排雪体制を維持するための各種取組については継続的に実施しながら、雪対策全体のコストカットといった観点からも検討を開始することを考えております。

次に、令和7年度の大雪対応についてです。

こちらは、札幌管区气象台における11月から3月の積雪深の推移を表したグラフです。

赤色の線が令和7年度、青色の線が大雪だった令和3年度、灰色の線が過去5年間の平均値を表しています。

①に記載のとおり、1月25日に24時間で54センチの降雪という1月の観測史上最多の大雪を観測し、市内全域でバスの運休や渋滞が発生しました。札幌市では、バスの運休解消と幹線道路の渋滞解消を最優先に対応しました。

その後、パートナーシップ排雪を利用していない地域への対応も必要となったため、26日には市長をトップとする雪害対策本部が立ち上げられ、28日には大雪時の対応指針に基づくフェーズ3を発動し、緊急排雪を実施する判断を下しました。

2月中旬まで複数回のまとまった降雪に見舞われたことにより、幹線道路の作業をやり直しながら緊急排雪を進めておりましたが、2月下旬からの急速な暖気のおかげもあり、3月7日に緊急排雪を完了しております。

今年は、例年より9日早く、3月28日に積雪がゼロとなりました。

左側は緊急排雪前の幹線道路と生活道路の写真です。

右側の写真は削り出し作業中のものですが、路面の圧雪をしっかりと削り、押し出しているのが分かるかと思います。機械での作業が可能な全ての生活道路を対象とし、作業後には車両の走行に支障のない状態となるよう、スピード重視で作業を行いました。

緊急排雪を行うに当たり、特別措置として様々なことを行いました。

パートナーシップ排雪のように地域の皆様が負担する地域支払額は不要とし、全額を市の負担で実施しました。また、作業量の増加が見込まれたことから、補正予算として約27億円を新たに追加しております。

さらには、北海道開発局様や北海道財務局様、北海道様から、ダンプトラック等のご支援のほか、河川敷地の雪堆積場のかさ上げのご承認、緊急の雪堆積場用地のご提供をいただきました。

スライドの下部にパートナーシップ排雪と緊急排雪の違いについてまとめております。

対象延長は、生活道路全てを対象としておりますので、約3,800キロメートル、予算としては、当初予算の38億円に加えて補正予算として27億円、合計で65億円を見込んでおりました。

緊急排雪の見込みとしては、先ほど説明しましたとおり、2月後半から降雪がなく、暖気が入り込んだことから、補正予算額27億円に対して4割から5割の減額となる見込みです。

続きまして、緊急排雪の実施内容についてです。

緊急排雪における基本的な考え方として、表の左側にありますとおり、交通機能の確保を最優先としました。このほか、作業水準としては交通機能に必要な最低限のものとし、地域により道路状況が異なることから、現場判断、効率性を重視しました。また、各関係機関との連携の強化も行っております。

この方針に向けて表の右側にあります様々な対応を行ったことにより、スライド中段の得られた効果としまして、従来のパートナーシップ排雪のような申請団体ごとの区域にとらわれずに連続的な作業を行うことができ、作業効率が上昇したほか、作業の時間帯などは現場の判断で柔軟な対応を取ることができ、さらに効率的な作業となり、交通機能を早期に改善できたと考えております。また、関係機関とのスムーズな連携があったことで大雪時における対応能力が向上したものと考えています。

令和3年度の大雪を踏まえて改正した大雪時の対応指針に基づいて行動ができたため、市民生活への影響を最小限にとどめることができたと考えております。

続いて、緊急排雪の課題についてです。

一つ目は、体制・作業面の課題についてです。

パートナーシップ排雪の実施率がもともと低い地区では、緊急排雪に切り替えた際に追加の排雪作業延長が大きく増加してしまい、人員や機械の確保に苦慮しました。一方で、厚別区、清田区においては、試験施工を予定していたため、当初計画の段階で体制は確保されており、緊急排雪となってもスムーズな移行が可能でした。

また、作業水準についても、緊急排雪とは異なりますが、事前に地域に広く周知を行っていたことから、シーズン後の除雪連絡協議会では町内会からも一定の評価をいただいております。

この結果から言えることは、平時から突発的な気象の変化にも対応し得る体制を検討する必要があるということです。

二つ目は、市民周知に係る課題についてです。

効率を重視した緊急作業であるため、作業工程については非公開としていましたが、作業予定や完了日に関するお問合せを数多くいただきました。一方で、除雪事業者からは、日程調整を省略したことにより効率よく作業ができた、日程を非公開にしたことで民有地からの道路への雪出しが減ったという声もいただいております。

これを踏まえ、適切な内容やタイミングでの情報提供が必要と考えておりますので、除雪事業者の意見も踏まえて慎重に検討してまいります。

続いて、緊急排雪と試験施工の関連性についてです。

予定していた試験施工では、実施する目的、確認すべき事項として三つを挙げておりました。

①の地域負担や不公平感の解消につながるかどうか、②の除排雪作業の効率化につながるかどうか、③のシーズンを通した良好な冬季道路環境の確保ができるかどうかです。

今回の緊急排雪では、①については、地域支払額は不要としましたが、作業スピードを最優先に一定の作業水準を設けずに実施したため、仕上がりに差がありました。②については、実際に作業に当たった除雪事業者の方々へのヒアリングを行っておりますが、日程調整の省略や排雪量の抑制、現場での判断を重視したことで作業の効率化や省力化になったことを確認できております。③については、試験施工で予定していた作業時期の前倒しやピークカットなどによる効果や影響についての確認は取れておりません。そのため、今年度においても試験施工を継続し、①から③について確認検証を行いたいと考えております。

今年度の試験施工の詳細については後ほどご説明いたします。

続きまして、議論テーマ（１）の生活道路の除排雪についてです。

緊急排雪のさなか、2月に50人規模の市民ワークショップを開催し、結果を広報さっぽろ6月号に掲載しました。持続可能な雪対策の方向性について、市民の皆様とともに考えるために開催し、ワークショップを始める前と課題や背景を踏まえて議論した後では参加者の皆様のご意見がどのように変化するかを調査しました。

生活道路の雪対策の方向性は、排雪の水準を抑えて全域へが23%から44%に増えております。雪対策に協力したいという問いに対しても、協力に肯定的が74%から86%に増加し、参加者の皆様の考え方が変わったことが確認できております。

緊急排雪を実施しているさなかであってもこのような結果となったことから、市民の皆様には正確な内容の情報発信が重要と考えております。

こちらは、シーズン終わりに実際に作業に当たった除雪事業者へのヒアリングを行った結果です。

緊急作業であったことから、地域との日程調整を省略して作業に当たりましたが、これにより調整手間が省略されたほか、地域に縛られずに路線として作業を行うことができたため、効率がよくなったとの回答が65%でした。

自由記載から3点ほど抜粋しております。

1点目ですが、今回、緊急排雪という名称で作業に入ったが、地域によって降雪量にばらつきがあり、除雪のみで対応を行った路線もあったことから、名称を緊急除排雪としたほうが誤解を招かないのではないかといったご意見をいただいております。

また、緊急排雪といっても、市内一斉に短期間で作業を終わらせることはできないため、市民の理解促進に向けて広報に力を入れてほしいといった意見のほか、大雪時の対応として、近場に排雪することが望ましいが、ふだんから準備、調整をしておかなければ急に雪堆積場を開設することは難しいといった意見をいただいております。

ここまで様々な課題が見えてきたところですが、改めて、市民、宅配等の民間事業者、除雪事業者と行政の三つの視点で課題を整理しました。

まず、市民における課題としては、町内会加入率の低下もあり、費用負担の有無やパートナーシップ排雪が利用できるかどうかといった不公平感が挙げられています。また、パートナーシップ排雪の地域支払額が物価上昇に伴って高騰してきており、令和3年度から据え置かれた状態となっております。

次に、宅配、訪問介護等の民間事業者の課題としては、生活道路内でスタックしてしまうことによる輸送障害や効率の低下といった課題があります。

最後に、除雪事業者及び行政の課題としては、将来的な担い手不足や財政負担の増加、近年の特異な気象状況から、急な暖気などによるざくざく路面对策といった課題があります。

こういった課題を踏まえると、まず、現行のパートナーシップ排雪の制度上、市民の課題である不公平感を解消するのは困難な状態となっています。

次に、将来的な担い手不足の課題を踏まえると、現場作業の効率化は重要ですが、これに併せて申請団体との日程調整といった事務手続も削減を図っていくことが求められています。

さらに、パートナーシップ排雪では、前年度の利用実績に合わせて除雪事業者が体制を確保することから、利用率の低い地域では急な大雪時への対応に苦慮しています。

以上の課題を踏まえますと、市民や除雪事業者などが生活道路の除排雪に抱える課題は、現行のパートナーシップ排雪制度の枠組みでは解決することが難しいのではないかと考えています。

ここからは、今冬に行う試験施工についてです。

現在は、様々な地域特性や道路状況で検証できるよう、対象地域を調整しています。例えば、雪の量が多い地域、山坂が多い地域、狭い道路が多い地域などで実施できないか、現在、調整を進めているところです。

実施内容については、一つ目の地域負担や不公平感の解消について、前段でも説明しましたが、パートナーシップ排雪のような地域支払額や申請手続は不要で、これまで排雪が行われていなかった地域も含めての作業を予定しております。

二つ目の作業の効率化ですが、町内会のエリアにとらわれず、降雪や道路状況などに応じて現場ごとに効率的な作業ルートや作業時間などを設定します。また、パートナーシップ排雪と比較し、全体の排雪量を抑制しつつ、通行に必要な幅員は確保することとしています。

三つ目のシーズンを通した良好な冬季道路環境の確保に向けては、1月中旬頃から作業を開始し、作業の平準化を図るとともに、道路状況や降雪状況に合わせて作業回数や作業の順序を臨機

応変に対応します。また、早めに排雪作業に入ることによって道路脇に降雪後の雪を置くスペースが生まれますので、ざくざく路面対策にもつながるのではないかと考えております。

排雪期間についても、現行のパートナーシップ排雪の約35日から、試験施工では約50日間へ拡大することを想定しています。

シーズン終了後には、試験施工の地域の皆様や事業者の方々に対し、アンケート調査を行いながら検証を深める予定です。

次に、議論テーマ（2）の活用すべき先進技術や制度等の検討についてです。

第2回雪対策審議会においていただきました他都市の事例について調査し、導入の検討をすべきといった意見への回答です。

積雪寒冷都市として、旭川市さん、岩見沢市さん、青森市さんにおいて取り組んでいる事例を掲載しております。

まず、旭川市さんでは、IoT機器による積雪状況監視・通報システムの構築を行っています。また、岩見沢市さんでは、みちびきを活用した除排雪管理・作業支援システムの実証を行っています。最後に、青森市さんでは、スマートフォンを利用した除排雪車両管理システムの試験導入を行っています。

このように、各都市では様々な取組が進められており、本市としても参考になる部分は非常に多いものと認識しております。

一方で、下表に示すとおり、気象条件については札幌市と同程度の都市も見られますが、除雪延長については札幌市の約5,400キロに対して4割程度にとどまる都市が多くなっております。また、人口密集地区の人口密度についても札幌市の4割から5割程度の都市が多い状況です。

このように都市状況が大きく異なることから、他都市で実施されている取組をそのまま札幌市に適用できるとは一概には言えないものと考えております。

今後も、こうした事例調査を継続しながら、本市への適用可能性や導入した場合の効果、影響などを確認し、検討を進めてまいりたいと考えております。

次に、第2回小委員会で出た活用すべき先進技術と制度などについて、1人乗り作業が可能な除雪機械の導入、除雪作業日報作成支援システムなどの七つについて、期待される効果、コスト、効果発現までの時間を整理しております。

札幌市では、上から3項目については既に導入しております。これ以外に試行した取組を次のページからご紹介いたします。

昨年に試行した取組として、除雪センター運営の見直しに向けた対応についてです。

冬期間に24時間体制で運営している除雪センターでは、市民からの問合せや要望への電話対応を行っておりますが、深夜帯の対応や過度な要求への対応などで従事者の負担となっている状況があります。

そこで、労働環境の改善を目的として、自動音声受付とAIによる内容聞き取りを行う自動応答システムを試験的に西区の二つの除雪センターで導入しました。

実際に利用した除雪事業者からは、過度な要求への対応が減少したことで精神的負担が軽減されたことに加え、夜間の出勤機会が減り、身体的負担の軽減にもつながったとの意見が寄せられております。

また、システム導入による大きな支障は確認されていないことから、令和8年度は、市民への周知を進めながら、対象となる除雪センターの拡大に向けた調整を進めてまいります。

次に、雪堆積場の運用見直しの検討についてです。

現在、市内には81か所の雪堆積場があり、このうちの31か所を一般受入れも可能な雪堆積場として無料開放しております。

今後、担い手不足が進行する中においても現在の除排雪水準を可能な限り維持していくために

は、排雪作業の効率化が重要な課題となります。そのため、一般受入れ雪堆積場の運用についても公共排雪の受入れを優先するなど、より効果的な運用方法を検討していく必要があると考えております。

例えば、市内中心部に近い雪堆積場について、一定期間は公共排雪を優先して受け入れるといった運用が考えられます。排雪が集中する時期に限り公共排雪を優先することで、排雪ダンプトラックの回転率向上や運搬距離の短縮が期待されます。

一方で、民間の排雪事業者や個人で排雪を行う方々にとっては一時的に運搬距離が増加するなどの影響も考えられ、要望書の提出もあったことから、運用の見直しに当たっては十分な配慮が必要であると認識しております。

こちらは、本日、新たに紹介した二つの取組や検討事項も含め、改めて活用すべき先進技術や制度について整理した表となります。

ここまで様々な紹介をしてきましたが、取組の効果が現れるまでの期間や検討の期間はそれぞれ異なります。短期的には、既に取り組んでいる事柄については継続しつつ、現在、国や北海道などで導入されている技術について札幌市へ適用できないかを検証していきたいと考えております。また、長期的には、雪対策全体として効率化、省力化に向けた各種取組の横断的連携などに向けて検討を進めていく必要があると考えております。

前のページで説明しました導入を進めている各種システムもそれぞれ個別の業務効率化にとどまっています。今後、担い手不足が進む中で除排雪水準を維持していくためには、こうしたデータや各種システムを連携、統合し、除排雪作業全体の効率化を図ることも重要であると考えております。

最後に、生活道路除排雪の手法見直しと除雪費の見込みについてです。

これまで小委員会で議論をいただいてきた生活道路除排雪の手法見直しや先進技術等の活用の取組については、導入段階では一時的に除雪費の増加が見込まれています。しかし、中長期的には、今後、導入していく先進技術の効果が現れるなどして除雪費が減少するよう、様々な取組を進めていきます。

本日、意見交換や議論をいただきたい内容について整理いたします。

議論は大きく二つのテーマに分かれております。

1点目は、短期課題である生活道路除排雪の在り方についてです。

市民や除雪事業者などが生活道路の除排雪に抱える課題を踏まえ、対応の方向性についてご意見をいただきたいと考えております。また、現行のパートナーシップ排雪の枠組みで対応できる事項と見直しが必要な事項についてもご議論をお願いいたします。

2点目は、長期課題である先進技術や制度等の活用についてです。

導入コストや効果を踏まえた技術活用の方向性、国や北海道で導入されている技術の適用可能性、さらには、雪対策全体の効率化に向けた各種取組の連携の在り方などについてご意見をいただきたいと考えております。

なお、本日の議論は最終的な結論を決定する場ではなく、本小委員会でいただいた意見を整理した上で雪対策審議会へ報告し、今後の議論につなげていくものです。

委員の皆様には、専門的な知見やそれぞれのお立場から忌憚のないご意見をいただければ幸いです。

今後のスケジュールですが、まず、今年度において、親会となる雪対策審議会にて雪対策の基本方針を策定します。ここでは生活道路除排雪の在り方の方向性について整理される予定となっています。そして、来年度以降、雪対策審議会で示された方向性を受けて除排雪手法を決定する予定です。

手法を大きく見直すことが決定した場合であっても、周知や除雪事業者の体制確保といった調整には時間を要すると考えております。

なお、29ページには、参考資料として除排雪手法小委員会から雪対策審議会へ報告した中間報告資料を添付しております。

中間報告では、これまでの議論を踏まえ、短期課題である生活道路除排雪の在り方と短期から長期にわたる除排雪作業の効率化、省力化の方向性について整理しております。

また、資料の赤色の線の部分にあるとおり、幹線道路につきましては、市民生活や都市活動を支える重要な道路として引き続き優先的に対応していくべきとの考え方を整理しております。

事務局からの説明は以上です。

なお、報道関係の皆様による撮影につきましてはここまでとさせていただきます。

○高野委員長 資料3は大きく17ページまでと18ページからに分かれております。17ページまでは生活道路の排雪について、18ページ以降については将来を含めた先進技術や制度についてです。

親会では、我々の除雪手法の議論を受けて長期的な費用をどう削減していくかがテーマになっておりますので、我々もそれに対して応えるということで後半の議論がございます。

17ページまでと18ページ以降を分けてご質疑をお願いしたいと考えております。

最初は、先ほどからもお話がございました昨冬の緊急排雪を含めた状況を踏まえて今後の生活道路の排雪をいかにしていくかということについて議論を進めてまいりたいと思います。

先ほどの資料にもございましたけれども、昨年の緊急排雪で、一部、ギャップといいますか、準備が間に合わないところがあった、逆に除排雪を効率的にできた、あるいは、緊急支援でトラックやダンプの調達等があったという話もございました。

その辺について、議論を始める冒頭に宮浦委員から補足説明をいただきたいと思います。

○宮浦委員 昨年の緊急排雪の状況についてです。

我々業者としては、緊急体制ということで、各業者が各マルチで迅速に対応し、動いてまいりました。それが奏功したことと、本当に雪解けが早かったこともあり、もう少し時間がかかる予定だったのですが、作業が思ったより早く終わりましたので、市民生活という面では寄与できたと考えております。ただ、緊急排雪で業者の我々が稼働するということは、人も物も機械も動くので売上げは上がるのですけれども、雪解けがあまりにも早くて思ったほどにはなりません。緊急排雪とあおって急いでやった割には、業者的には売上げが上がりなかった冬だったと思っております。

また、緊急排雪として動き出したものの、終わるまでは1か月以上もかかっているということもあり、町内の方たちに緊急排雪はいつ来るのだというご指摘を受ける場面もありましたので、今後は緊急という表現が合っていたのかどうかも踏まえた議論が必要なのかなと思います。

以上が今冬の事業者の状況でありました。

○高野委員長 ありがとうございます。

さて、15ページの下のところには、いろいろな課題を踏まえると現行のパートナーシップ排雪では全てを解決するのは難しいのではないかということが書いてありまして、その次からは今年の冬の試験施工の概要について述べられております。

前半部分について、どこからでも結構ですので、ご質問やご意見をお願いします。

○有田委員 事務局からのご説明、委員長のお話、宮浦委員のお話がありましたけれども、地域の者として、このたびの降雪により、地域もいろいろなことを学んだと思います。

パートナーシップ排雪を廃止して緊急排雪に切り替わりまして、町内会の負担もなしに、効率的にということで、実質的に全市にわたっての抑制断面の実証実験を経験したということもあります。

急に変わったことでしたので、町内会で一番言われていたことは、急に情報が途切れてしまったので、うちの地域にはいつ来るのだ、いつやってくれるのだ、そんな意見があったということが資料の中にも書かれていました。

地域への情報提供は難しいところがありますし、今回は緊急ということでそうした余裕はなかったと思いますけれども、次の体制を整えるに当たっては、地域への情報提供の在り方ということが一つ大きいと思っています。

パートナーシップ排雪はずっと課題になっていますが、町内会としてのメリット、それから、何といても除雪の効率化を図れるという大きなメリットが双方にございます。また、パートナーシップ排雪の廃止に伴うデメリットや心配な面も一通り検討されていました。特に抑制断面につきましては、新しい除雪体制の構築の中で、市民に対してこれはこういう事情でという広報をしたことはとても大事なポイントだと思っています。

今回、実質的な実証実験を経験し、町内会としても費用負担ゼロのシーズンを経験したわけです。これから実証実験を行うとは思いますが、それも併せてパートナーシップ排雪からの切替えを考えていいのではないかと地域として思っています。

まさに今日は、新しい除排雪体制構築へ向けて動き出すという委員会かと思っています。パートナーシップ排雪を廃止して効率化を高めるという作業は第1弾として必要かと思っています。また、行政の準備、町内会の準備、業者の準備も大体1年ぐらいでできると思うのですが、2,600キロメートルから3,800キロメートルと1,000キロ以上増えるという問題があります。本来、除雪体制の負担を抑制するための議論ということで始まったわけですが、1,000キロ増えるという矛盾した課題を一気に抱えるわけです。

ですから、除雪体制の構築ということで、また違った目標設定をし、業者にも十分な準備期間を持たせながら、市民の理解を深める作業も伴いながら、パートナーシップ排雪の廃止の目標設定をしていただきたいです。

それから、全体の除雪体制の構築の年度の目標設定をずらし、第1弾ではパートナーシップ排雪を廃止して効率化を図り、第2弾では事業者に準備をしてもらいながら全体の公平性を図る作業を時間をかけて進めていただきたいです。

あわせて、新しい除雪体制に対して不安がありますので、雪対策審議会につきましても、特に市民への理解をどうやって広めるか、抑制断面をどうやって理解してもらうか、それはパートナーシップ排雪ではなく新しい除排雪体制全体の問題なので、どうやって市民に理解してもらうかをいろいろな形で検討し、周知活動を並行してやっていくべきだと思います。

地域として、いろいろな方に説明しながら、勉強しながら感じていることは、抑制断面が除雪のマイナーチェンジではないかという印象を持たれています。また、報道でも、除雪縮小に対してどう思いますかとの問いに反対が67%とありましたが、除雪を縮小しますと言って賛成する人がいるわけがないし、除雪に不満がありますかと聞けば不満があると言うに決まっているのです。そうでなく、市民も一緒にこれからの持続可能な除排雪体制を考えていくときだと思います。

抑制断面で少しずつ雪を残していくという話ですけれども、予算全体を考えると半分以上が排雪費用であるということです。それから、同じ幅でも排雪では除雪の67倍から80倍のコストがかかるのだということは、市民の皆さんに必ず知ってほしい情報だと思います。市民がみんなで協力し、少しずつ我慢することによって、排雪の費用、人員、機械、何よりも堆雪場の負担、土地の負担も軽くなるということで、市民の理解と協力がコスト削減、除排雪の負担削減につながるという説明を地道にやりながら抑制断面の理解を進めてほしいと思っています。

では、その後、どのような除雪の仕方になるのか、平準化ということで、早い時期に排雪した場合はこういった手当をする、それから、拡幅除雪や路面整正も組み合わせて交通環境の安全と生活道路に支障を来さないような体制を取るといったことで安心してもらい、理解してもらい、市民もルールを守ってくださいということも必要かと思っています。

いつ来るのだと聞く一番の理由は、除雪が来るなら雪出しをしようということです。結果的には全体の排雪量が増えてしまうということが現実にあります。向かい側が無人であれば押し付け

て、道路が多少曲がってもというところもあります。また、公園や空き地に勝手に捨てたりする人もいますけれども、市民が長年やっているところもありますので、柔軟性を持ちつつ、ルールを守りましょうといった点も市民への周知の重要なポイントかと思います。

そんなことも加味しながら、まずはパートナーシップ排雪の廃止、切替えをし、第2段階として全生活道路の排雪体制づくりをしてください。一遍にできるわけがないし、実証実験を待ってからパートナーシップ排雪をどうするか決めましょうということですが、地域でも、いつから始めるのだ、うちの町内会は予算を立てようがないのだという声が非常に聞かれます。

ですから、スケジュールを設定し、例えば、少なくとも平成9年にパートナーシップ排雪から切り替えることを目標に今から行政でも準備しますよ、町内会でも準備してください、業者も準備しましょうということで、そして、その後に長い準備ということの2段階でご検討いただきたいと思っております。

○高野委員長 原則はパートナーシップ排雪ではなく全市的に排雪をするという方向に向けて、市民理解が情報提供等を含めて重要であるということや、その他もろもろの大変広範なご意見を頂戴しました。

ほかにいかがでしょうか。

○森田委員 決して市民代表だと大上段に構えるつもりはありませんけれども、雪対応、雪対策はエンドレスなのです。ですから、市民も、行政も、地域も、それぞれが公共的価値というものを改めて考えるべきです。市民は何をやるべきかを考え、行政は全体的なバランスを考えてできる限り公平性のあるシステムにし、業者の方にもご努力をいただくのです。新聞に出ていますけれども、堆雪場を広く開けていけば全体的な除雪の話もよくなっていくということもあります。

今、有田委員からもパートナーシップ排雪のお話がありましたけれども、私もパートナーシップ排雪はだんだん無理が出てきたなと感じております。

これは私の周りだけかもしれませんが、おかげさまで友達があちこちにいまして、お世辞を言うわけではないけれども、今年の除排雪は市民に大変好評です。これは間違いないと思います。全体的には分かりませんが、私が聞く範囲では、文句というか、今までのような話はないように感じます。

また、ご案内のとおり、30日までの市民調査がありますね。この結果が出て、いずれは雪対策の親会議でその結果を見ながらこれからの対策を取っていくと思います。

何を言いたいかというと、これからお金も削っていかねばいけませんし、人も減っていきます。ですから、市の役割、市民の役割、地域の役割、そして、相対的に全員で公共的価値をしっかりと認識し、市民も、行政におんぶにだっこではなく、自分たちでやらねばいけないということです。

後ほど除雪センターの話をしてしまいますけれども、今月号の広報さっぽろでは、大分自分たちの意識がついて、何をしなければいけない、やりたいというパーセンテージがかなり増えてきました。そういうところを惹起し、公共的価値を市民もしっかりとわきまえて認識していくという価値観が大事かと思っています。

技術的な面などはおのずから行政が考え、業者の皆様が考え、時には市民も考え、公共的価値をどれだけみんなで担っていくかだと思います。改めて、この会議は本当にいい機会だなと市民の一人として感じています。

後ほど、いろいろな手法や除雪センターのことを申し上げますけれども、そういう意識を持っていかなければいけない時期かなと思いました。

○高野委員長 パートナーからの脱却というお話がそれぞれございました。

バス、トラック、タクシーでは、今年の抑制断面があって、降った直後は大変な状況だったと思います。特にタクシーは、パートナーシップ排雪をやっていないところはなかったので、いつもより違ったと感じられていますでしょうか。

○林委員 今回、予定されていた試験施工ではなかったですが、結果的にそれと近いような形で行われ、それなりのデータが得られたのだと思います。

その中で、長期的なコストをどう削減していくか、持続可能な札幌市の除排雪をどう考えていくかという中において、生活道路の排雪の幅を狭くして路面の状態をよくしていくやり方については、一時の大雪以外はうまく回っていたのではないかと思います。これについては、基本的には賛成の立場でございます。ただ、想定を超えた大雪の度合いによっては、除雪が間に合わず、数日間は大変な路面状態でスタックもそれなりにあったという話を聞いております。

ピークに合わせて除排雪の体制を整えるのは無理な話ですが、同じ想定範囲、もしくは、想定をこれから変えていくのかもしれないですが、その中において、そこを少しでも効率よくできないかと考えています。例えば、今年でいいますと、3日から4日よくなかった状態が一日でも短くできるよう、細かいところも見ていきながら見直せるところは見直していただきたいなと思います。

また、私どもトラック協会は排雪を運搬する立場でもあるのですが、従来の排雪では、1月は幹線道路で排雪ダンプが動き、2月からパートナーシップ排雪で動きます。1月の幹線道路は割と夜間作業が多いと思います。パートナーシップ排雪は昼間の作業が多かったけれども、今回の緊急排雪もそうでしたし、今後のパートナーシップ排雪をなくした新しい体制でも夜間従事が一部に出てくるように聞いております。

そうしたときに、決して夜間作業に反対ではないのですが、ダンプの運転手も機械のオペレーターと同じで高齢化がとて進んでおります。夜間勤務は日中勤務に比べて身体的にも負担があり、健康を起因とする事故や判断能力の低下からくるヒューマンエラーによる事故のリスクも高まってくると思いますので、そういったところも考慮しながら除排雪の運用を考えていただきたいと思いました。

1点確認ですが、パートナーシップ排雪とは別にダンプ車両を借り上げられる市民助成という制度があるかと思うのですが、仮にパートナーシップ排雪をなくしたときに市民助成の仕組みを残すものなのかどうか、いま一度、はっきり聞いておきたいと思います。

○高野委員長 事務局からいかがですか。

○事務局（田村事業課長） 生活道路の排雪支援制度には大きく二つがございます。小委員会の中でも大きく議論している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です。

パートナーシップ排雪制度は、町内会と札幌市が費用を負担して生活道路の排雪を実施する制度であり、雪の積込みやダンプトラック、交通誘導といった全ての作業を除雪事業者が行うのに対して、市民助成トラック制度は、札幌市から町内会に無償でダンプトラックを貸し出し、雪の積込みと交通誘導は町内会が行う制度です。

これら二つの制度がございますが、パートナーシップ排雪制度を取りやめることになれば、市民助成トラック制度も同様の対応になると考えております。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○井元委員 今年の大雪は非常に大変で、バスは数日間の運休措置を取らざるを得ませんでした。緊急排雪が行われましたが、場所によって進捗度合いが違い、早く開くところもあれば、そうではないところもありました。

国道や片側2車線のような幹線道路ばかりではなく、意外と住宅街の中もバスが通っています。バスが運休になると、通学、通勤で利用されている方に非常にご不便をおかけしますので、このような大雪があったときの順位づけとして、バス路線を早めにかけてくれるような方向で計画をしていただければと思います。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○伊藤委員 大雪の関係は、タクシー事業者では乗務員が出勤できなかったことや車庫から出庫できないこともあり、タクシーの稼働自体がうまく回っていかなかったところがあります。ま

た、動いているときにも、お客さんの目的地まで行きたいということで生活道路に入ったのだけれども、スタックして動けないということが何件か私の耳にも入ってきました。仕方ないことなのですけれども、それが実態です。

また、除雪の関係でお願いしたいのは、雪が降って除雪をするときには、先ほどトラック協会の方も言っていたのですが、幅が狭くてもいいから取りあえずスピーディーにエリアを広くやってもらったほうがありがたいです。路面の雪の厚さも薄くしてもらおうとスタックしづらいので、それをお願いしたいと思います。

それから、排雪の関係ですが、将来的に担い手不足になり、人がいなくて除雪をやってくれる業者がだんだん減っていくのだと思います。では、どうすればいいのだ、事業者が一番やりやすい方法は何なのだと考えると、大雪のときにやってもらったようにパートナーシップ排雪ではなく行政が中心となったやり方が一番効率よくやりやすいとなれば、そちらに向かって何をすべきなのかです。

先ほど市民の方の意見もいろいろとありましたけれども、理解を得るためにどういうものを使ってどのような言葉で伝えていくのが一番いいのかを考えるのが一番スムーズなのかなと私は感じました。

○高野委員長 パートナーシップ排雪の次のステップという話がありました。

パートナーシップ排雪の生みの親の一人でもある原オブザーバーはいかがですか。

○原オブザーバー 今年は大雪だったということで、急遽、図らずもこれからやろうとしている生活道路の排雪を全て市でやるという経験ができました。その結果は非常に重要なので、細かく整理していただきたいと思います。

6 ページの絵を見ていただいても分かるように、赤色のグラフが今年の降り方でグレーが5年平均ということで、1月の初めぐらいから5年平均をずっと上回り始め、1月25日をはじめとして何回かどきどきと降りました。先ほど宮浦委員も言っておりましたが、2月ぐらいから急激に解けてしまい、そのおかげである意味助かった感じだったかなと思います。青色のラインの令和3年はそれからさらにまた降って、5年平均値をかなりオーバーし、雪解けも遅かったということです。

今回、緊急排雪にかかった費用を8ページに出していただいていますけれども、サービスレベルはばらばらにしても、生活道路を全部排雪した中で65億円がかかったということです。パートナーシップ排雪の場合は全部はやっていませんけれども、48億円ぐらいでした。これから見ると、1キロ当たりで単純に割ると、パートナーシップ排雪制度は185万円ぐらいで、今回の緊急排雪は171万円ぐらいと十四、五万円安くなっておりますので、単位当たりの延長にすると費用を安くできたのか、よく調べていただきたいと思います。

それから、既に出ておりますが、パートナーシップ排雪自体をやり続ける云々が問題というよりは、皆さんからお話から出ているとおり、担い手がいらない、費用がどんどん上がっていくという全体的な問題の中で、地域コミュニティーのまとまりの問題も含めて今の状態ではやれないというところに問題がありますので、今、もし市で生活道路の排雪、運搬を全部やるという意味決定ができれば、それは一つの方法だと思います。

あとは、先ほどからも出ていますとおり、コミュニケーションというところです。この後の議論にも出てくると思いますし、13ページにも出ていますけれども、こういうふうに市民ワークショップなどをやると確かに状況をきちっと理解していただき、それはやっぱりそうだねとなるのです。実際に、私もアンケート調査をやっていますが、札幌市で1年間に4回ぐらいやっている市政世論調査では、毎年、1位は除雪なわけです。ただ、よくやっていると思う、もうちょっとやってほしいみたいな漠然とした聞き方で、こうやってこれだけお金がかかりますよ、水準を上げたらこれぐらいの労力がかかりますよという前提を置いた聞き方ではありません。

何年か前にやった市政世論調査の中で、よくやっている事項とこれからもっとやってもらいた

い事項を比べると除雪は第1象限に入っていて、よくやっているが、もっとやってほしいというところに入っていたのです。ですから、新しい体制に持っていくときにはコミュニケーションのところを本当にきちっとやらなければ駄目だと思っています。

47人のワークショップでしたが、札幌市の全員にこのワークショップをやるわけにもいかないので、コミュニケーションの仕方を戦略的に組んでいく必要性がかなりあるのではないかと感じています。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○牧野委員 今回は、急遽、パートナーシップ排雪ではなく、緊急排雪でやってくださりましたが、何月何日にパートナーシップ排雪を行いますよと回覧を回した後に、ニュースなどで市が緊急排雪をやるという情報が入ったものですから、今ここに載っているように、いつやるのですか、どうするのですかという苦情は来ていました。でも、生活道路にもスムーズに入ってもらえたことについては本当に感謝いたします。

幹線道路、生活道路は皆さんの活動によって違ってきていると思うのですけれども、幹線道路から少し離れた生活道路でも、何かあったときの消防車、救急車のほか、高齢者の福祉の関係で出入りできるような道幅にしてくだされば苦情は少なくなるのではないかと考えております。

また、これから先、市民が何をお手伝いすればいいのか、みんなでこういうことをしてもらえるといい、こういうことに参加してほしいという議論をしていただければ、市民の皆さんも参加しやすいのではないかと、協力しやすいのではないかと考えておりますので、よろしくお願いします。

○高野委員長 パートナーシップ排雪をやめますよと言った途端に市民と行政のパートナーシップ自体をやめますということにならないよう、今度はどういうふうに関係をつくっていくかが重要だというお話ですね。

○牧野委員 市民もそうですし、町内会はどんなふうに協力していったらいいのか、皆さんで話し合いをして土台をつくっていただければいいのではないかと思います。

大ざっぱに協力と言っても、何をしたらいいのか、何がプラスになるのかということまで考えてもらわないと難しい面が出てきますし、議題が大きくなって幅が広がっても困るので、短くして簡単に参加できるような方法を考えていただければと思います。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○富田オブザーバー いろいろなご意見がありますが、私はパートナーシップ排雪をなくして今回のやり方でいいという立場です。

今年の冬の大雪を振り返ると、私は自宅から栄町の駅までの約3.5キロを通常はバスで通勤していますが、あの大雪のとき、バスは運休していました。妻は普段車で通勤しているので、駅まで送ってもらうことにしたのですが、通常10分くらいで到着のところ、ひどい渋滞のため、家を出て3時間ぐらいたってもまだ道半ばという状態でした。そこで、車から降り、駅まで走ったことをすごく覚えています。

言いたいことは、その後、数日で道路が本当にきれいになったことです。あれほどの大雪だったのに、数日でここまで復旧するというのは、僕は除雪関係の仕事もしていましたけれども、誇らしいです。除雪に携わっている行政の方もそうですし、業者の方もそうですけれども、本当にすばらしいなと思いました。簡単にやっているようですけれども、数日で元に戻ったので、札幌は本当にすごいなと思った記憶があります。

先ほどから出ている緊急排雪は、スピード重視で道路ネットワークを確保できるという意味合いからも非常に有効なやり方の一つかと考えております。

今回、試験施工ではなく、本施工のようになったと思うのですけれども、今年の試験施工をされる時にポイントだと思っているのは、今まで行ってきたやり方と違う施工方法を行うことで得た知見をしっかりと把握し、他の除雪業者や作業担当者に共有できるようにしてほしいことで

す。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○辻委員 私は、この4月に地域福祉課長に着任しました。昨年度までは、同じ社会福祉協議会ですけれども、除雪とあまり関係のない部署にいたものですから、昨年度の緊急排雪云々よりも令和3年度の大雪と比較しながら聞いていました。

生活道路の除雪がしっかりとされないと、当然、ほとんどの市民が困るのですが、特に本会で実施している福祉除雪の場合、一軒家にお住まいで、1人では困難、あるいは、世帯の全員をもっても困難という方が利用対象になりますので、今後、どういう除雪になるか分かりませんが、道路が開通しても家から出られなければ、実際に住んでいらっしゃる方、特に福祉課題を抱えた方はそこが非常に大きな問題なのかなと思っています。

参考までに、福祉除雪の仕様は、ご自宅の玄関から生活道路に至る敷地内の通路の確保と、生活道路の除雪において間口に残る雪を除雪する仕様となっております。

敷地内ですので、札幌市の公的な財源によって実施するというものではありませんし、除雪は供給側や社会経済活動の様々なサービスを提供する側からの視点がどうしても優先してしまいますが、今は相当な福祉課題があっても在宅で過ごす、在宅で住み慣れた地域で様々な福祉サービスや医療サービスを利用しながら生活するという地域福祉の視点から生活道路をどう排雪したらいいのかを議論していただけたらと思います。

令和3年度は、本当にとんでもなく雪が多く、福祉除雪の敷地内通路の拡幅仕様である80センチの幅を開けることすら困難だったと記憶していたものですから、後半の議論では、そういった観点からも機会があれば発言をさせていただければと思っています。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○福井オブザーバー 私も、令和7年度に初めて道央圏に勤務し始めて、パートナーシップ排雪とは異なりますが、国道の排雪の方法も異なる点多々ございました。

まず、車線を確保するために拡幅除雪をしたり、雪堤高がたまって一気に排雪せず、頭だけでもカットしたり、いろいろと対策をさせていただきました。

また、ダンプトラックの手配がつかなかったということで、我々の事務所も札幌市も一緒だったと思いますが、各地方から支援に来ていただき、開発局より札幌市のお手伝いをさせていただいたところ です。

さらに、今年の2月に札幌市と連携して国道231号のスクラム除雪をさせていただきました。市道から雪を国道に出して国道の雪と一緒に排雪を行いました。札幌市と私どものスケジュールが合致するところがなかなかなかったのですが、そのような協力もさせていただいたところ です。

○高野委員長 皆さんから一言ずつご発言をいただいたところ、パートナーシップ排雪から次のステップである全市的な生活道路の排雪に向かうべきだというご意見だと思います。

そのときに、お聞きしたいことがあります。

排雪する側の体制として、昨冬の場合はダンプを借りたり、一部、不足のところがあったという話がありました。すぐさま来年度からということにはならないでしょうけれども、全市的に排雪するということになったときの準備や、今は人、物、お金などいろいろな資源が不足していると思うのですが、それを含めて全市的な排雪に向けた課題は何かあるのでしょうか。

○宮浦委員 札幌とも協力しながら試行を始めたばかりですけれども、一つの課題としては、今、高野委員長がおっしゃったように、23マルチに分かれて各企業体が動いていまして、5社から15社ぐらいの企業体で組んでいるのですが、企業体によって余力があるところとないところがあります。

2,600キロから3,800キロへ、全体で1,200キロが増えるのですけれども、各マルチによって増えたキロ数とそこに関わっている業者数でどこまで賄い切れるか、まだ判断し切

れない部分がある中で、今、各エリアで試行をしている段階だと感じております。そこをやり切れない限りは、札幌がゴーサインを出されてもすぐに準じられるわけではないのも致し方ない現実かと思えますし、そこはまだ判断している最中なのかと思えます。当然、我々もそれに対する体制を整えたいと思っているのですけれども、実際にやってみなければ分からないのです。

確かに、今年のような大雪で急遽こういう形でやれたのは一つの成果ではあるのですけれども、今年やれたからできるのではないと言われるのはなかなか難しいところです。表現が悪いのですが、今年は緊急という名の下で、少しでも前へということを踏まえて尻をたたかれて何とかできたということなので、これが毎年できるのかというと、現場では勘弁してくれという声が上がっているのもまた事実です。

今年に関しては緊急的に何とか頑張ってやりましたし、それも成果ではあるのですけれども、これを常態的にできる体制までは整っていないのが事実です。そこを踏まえると、徐々に判断しながらやっていくというのが一つかなと思っております。

付け加えて、いろいろな話の中での一意見ですけれども、本来、一晩降り続いても次の日の朝には開通するという名目で我々は動いていますけれども、今冬の大雪のように、最近の異常気象によってまれに見る大雪が降ると一晩では賄い切れないところがあります。それでも、2晩か3晩あれば通行可能にすることは我々の企業体でできると自負しておりますが、排雪となると、先ほどおっしゃったように、ダンプトラックの問題や雪堆積場の問題があって時間がかかりますので、そこは市民の協力を得ながらやっていかなければいけないと思っています。

また、雪については、大雪が降っても行政と我々事業者で努力すれば何とかなると思われがちですが、今回は災害級の大雪なのです。大雪となると、何日かたてば開通するだろう、どうして早くやってくれないのだと思われがちですが、これが台風や地震などの災害となれば全てが何日もストップします。当然、今の倍の体制を整えることができればもう少し早くできると思いますけれども、市民の皆さんが大雪も災害だと認識し、現状の体制で排雪するとなると時間がかかるということを認識していただければと思います。

○高野委員長 パートナーシップ排雪からの脱却について、先ほど有田委員と森田委員からいろいろなお話がありました。

一つは、お金を取ってパートナーシップ排雪をやってきた中で、試験施工をするところはお金を取らないけれども、それ以外はお金を取っていたとか、今年は取らなかったとか、お金を取る取らないということと、先ほど言ったように、いつからパートナーシップ排雪をやめるのか、あるいはいつやるのか、町内会の運営の中でいろいろ大変なことも起きてくるのではないかと思います。

もう一つですが、前から有田委員がおっしゃっているように、パートナーシップ排雪によって町内会との強い結びつきがあった面もあるのです。それがなくなってしまった場合、先ほど牧野委員からパートナーシップ排雪をやめても市民との協働は続けなければ駄目だというご提案もあったのですけれども、町内会の運営や町内会活動という意味合いでお感じになることがあればお話しいただければと思います。

○有田委員 今、委員長からご案内がありましたけれども、確かに、力のある町内会と力がなくてパートナーシップ排雪でかろうじてつながっている町内会があります。

その先、町内会の中でより建設的なほうに向かうことはできるのかという課題はありますけれども、これ以降は雪対策室との方とともに、土木の分野で解決する話ではないですが、次のステップとして、町内会への対応として、次のことを考えながらの予算立ての期間、それから、地域の助け合いの準備期間も含め、1年ぐらいの期間があれば大きな支障はないかと思います。むしろ、これを前向きな機会と捉えて、いろいろな取組をする一つの機会だよという発信を地域でしていければと思っています。

○森田委員 パートナーシップ排雪を全て否定しているわけではありません。意識を変えていか

ないと、有田委員がおっしゃったように、このままだとどんどん地域格差や不公平が出てくるのではないかと私は恐れています。しかし、皆さんはそれぞれの町内会で知恵を出すと思います。それなりに状況が変われば、人間は踏ん張ります。行政も全てを投げないで、仮にやめたときには、別な形での協力の方法を皆さんに教授することも必要だと思います。

今、残念ながら、人口がどんどん減って過疎化しております。さらに、業者の人手不足もございます。では、どこで補うのか。

札幌市役所にお金のなる木は生えていません。私たちは、みんなが税金を出して、それを有効に活用し、無駄にせず、協力するところはみんなで協力するという公共的な価値を惹起していかないといけないのです。永遠におんぶにだっこでは、行政も成り立たないし、地域としても成り立たなくなっていくます。

では、何をすればいいのか。

今、パートナーシップ排雪という課題がありますので、いろいろなことを考えていくいい機会だと思います。決して100%駄目だ、やめなさいというわけではなく、雪という雪国の一番大変な対策を市民みんなで真剣に考えていけばいい知恵も出てきます。私は、そういうことを市民のみんなで考えるいい機会だと思っていろいろなことをお話ししました。

私は、皆さんがいい知恵を出していい方向に行くと思いますし、そういう市民の皆さんであっていただけたらと思っています。

○高野委員長 先ほど、原オブザーバーから、資料の8ページのところについて発言がありました。

もう一つの小委員会は費用を削減する委員会です。そことの関係でいうと、下のパートナーシップ排雪は平年並みで48億円、今期は大雪が降って65億円で、補正が27億円あるけれども、4割から5割減の見込みと書いてあり、半分の13億円が減ることになると52億円となります。大雪が降っても52億円で、なおかつ、平年並みの48億円より1,200キロも多くやっているとする、緊急排雪のように抑制したほうがかなり安くなるということを言おうとしているのですか。

全市的にやったとしても、抑制すればそんなに高くはならないよという言い方で親会に上申することになりますか。事務局のお考えはどうか。

○事務局（田村事業課長） 緊急排雪とパートナーシップ排雪の令和7年度予算は、65億円と48億円ですが、緊急排雪では補正予算を全てを使っているわけではなく、補正予算額から4割から5割の見込みです。

この要因には気象の関係がございます。特に2月21日頃から気温が9度ぐらいまで上がったため、それにより、雪のかさが大きく減ったということがあります。

また、通常であれば、3月においても除雪や路面整正といった作業を行いますけれども、そういった作業が殆どありませんでした。

今回の緊急排雪では体制的に十分でない中で作業を行っている除雪事業者もありました。パートナーシップ排雪を8割から9割で実施しているエリアであれば体制的に緊急排雪の対応は可能と考えていますが、例えば3割から4割しか実施していないエリアであれば、スピード重視という視点で普段は使わない機械で作業を行った結果、割高な作業をせざるを得なくなったエリアもありました。排雪作業を抑制で実施したことだけで補正予算額から4割から5割の見込みとなったわけではなく、気象の影響が大きかったと考えております。

○原オブザーバー 本当に重要なところだと思います。

今回の65億円は、結構いい線をいっているのかなという気がします。先ほどのグラフを見ても、平年値より多い部分と2月からぐっと減って平年値より下がった部分の面積を見ていると、後半がちょっと多いのですけれども、いい感じの比率なので、平年値の状態で生活道路を全部排雪したらこれぐらいの金額になるのではないかなという感じがしました。

もちろん、除雪費を安くしていかなければならないのは分かりますけれども、やらなければならない部分はやらなければならないので、これぐらいはかかるのだということはきちっと言っていた方がいいと思います。

○事務局（櫛井雪対策室長） 先ほどの説明に補足です。

この冬は、資料にあるとおり、雪堆積場の拡大や河川敷のかさ上げが特例で認められたことで排雪の運搬距離の縮減につながっています。それにより、排雪の効率化にも寄与してあまりお金をかけずに作業を進められたところもございます。

○原オブザーバー 延長当たりの金額が下がっているの、そういったことが寄与しているのだらうと思っているのですけれども、そういうことを含めてもこれぐらいはかかるのではないかという気がします。

○高野委員長 全体的な話としては、パートナーシップ排雪から一步踏み出すということです。

この前の冬の試験施工をやめて全市的に緊急にやりますというのは非常に重要な意思決定だったと思うのですけれども、また異常気象が続くことが考えられると思いますし、次の冬もどんな冬になるかは分かりません。全然雪が降らないかもしれませんし、今年以上に集中的に降る可能性もありますが、そういうときに臨機にどうやって対応していくかがすごく重要だと思うのです。

そういう意味では、もちろん、各マルチのエリアごとのマネジメントもあるでしょうけれども、市全体としてのマネジメントもあって、雪の降り方や解け方に応じていろいろな対応を取ることがすごく重要だと思います。

今年の冬は、全体的、部分的なマネジメント機能が非常に重要だったと思います。それを含めて、パートナーシップ排雪からの脱却のほか、将来に向けた除排雪体制を考えていただければいいなと思っていたので、そのことにも触れていただければと思います。

たくさん時間をいただいていたので、余裕しゃくしゃくで議論していたのですけれども、後半に移りたいと思います。

生活道路についてほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○高野委員長 それでは次に、18ページ以降についてです。

長期的な課題についていろいろな説明がありました。特に、最後にも出てくる雪堆積場を緊急に認めていただいたことのほか、民間と公共の堆積場の使い方なども含めてご意見をいただきたいと思います。

何かございませんか。

○原オブザーバー 幾つかあります。

まず、雪堆積場についてです。

今回、81か所の雪堆積場のうち、31か所で一般受入れも可能として無料開放しているということですが、民間事業者等からは雪堆積場を見直してほしいという要望もあるらしいのです。

最後のページにも書いてありますとおり、都市活動や経済活動への影響等を踏まえ、幹線道路はこれまでどおり優先して作業を行うべきということも含め、ここに書いてあるとおり、雪堆積場は公共排雪の受入れを優先するというのは基本的なスタンスとして持っておくべきだと思います。

ただ、先ほど辻委員からもあったとおり、住宅周りの雪の問題や障がい者の方々などの問題もあります。そういったところは、現状は個人でお金を払って排雪してもらうなど、そういったところに頼らざるを得ない状況もあるとのことですが、その辺の状況はあまりよく分かっていないです。そういったものが民間排雪事業者として雪堆積場に持ってこられることもあるのかもしれない。

都市全体の機能を考えるとあくまでも公共排雪を優先してやっていくのが基本ですが、これが

ら新しい生活道路排雪となるとそういった住宅回りのところもクローズアップされてくるような気がするので、きっちと調査をし、どう対応していったらいいかを今後検討していったらいいと思います。

もう一点は、生活道路排雪とは全く別の問題ですが、異常降雪時の対応についてです。

今年のように、1日、2日ぐらいするとかなりよくなるという話もありましたが、コロナ禍のときのように取りあえず会社に来るなとか、市としての制度をつくったほうがいいと思います。

大雪が発令されたときは2日間、3日間は在宅勤務優先でお願いしますとして、例えば、札幌市内の企業が半分でも参加してくれれば、それだけでもある程度緩やかに過ぎ去ることができると思うので、そういうことも含めた制度設計をぜひ考えていただきたいと思います。

そうすれば、過剰にそのための設備をする必要もない気がしますので、そういうことを検討していただきたいと思います。

○高野委員長 最後の緊急事態宣言的な話は親会でも出てきたような気がするのですけれども、もう一つの小委員会でも議論になっているのですか。

○事務局（櫛井雪対策室長） もう一つの小委員会というのは、予算規模小委員会ですね。

そちらではなっておらず、親会での話になっていくと思っています。

○高野委員長 ぜひ、よろしくお願ひしたいと思います。

雪堆積場について、例えば、民間の排雪者に対しての有料化も検討していただいているのでしょうけれども、お金を取る行為に非常にお金がかかるということで、そこには至っていないということだと思います。除雪で事業をやっておられる方は、幾らになるかによってもまた違うのでしょうけれども、有料になると大分違うのでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

○森田委員 除雪センターは、苦情や電話を24時間で受けていますよね。パトロールと市民対応に関して、今の状況では24時間で受け付けている状況ですか。

○事務局（田村事業課長） 除雪センターは、市内23か所に設置しており、市民からの電話対応を24時間体制で行っております。

その他の業務としては、森田委員からお話がありましたパトロールのほか、除雪作業の出動判断や排雪作業の計画なども行っております。

○森田委員 何を言いたいかというと、職員の方の負担が大きいということです。

私もいろいろな話を聞くのですけれども、できる限り職員の方の負担を軽減しないといけないと思います。これから、だんだん高齢化して人も不足し、機械化するのはいいのだけれども、今いる職員の方の負担を軽減することも市として考えてほしいです。

私は、24時間対応する必要はないと思っています。できる限り、職員の方の職務を少しでも減らし、日中にしっかりとやれるようにしてほしいです。市民の一人として、除雪センターの運営についていろいろな話を聞くので、職員の方の負担を軽減する努力を行政の皆さんにお願いしたいと思います。

これは要望です。

○高野委員長 先ほど、福井オブザーバーから、スクラム除雪ということで、札幌市と国が協働し、札幌市の雪を国が持っていったというお話がありました。そういう方向性はいろいろな意味で効率性が高まることにつながると思います。

先ほど、なかなか調整が難しいとおっしゃっていましたが、今後の可能性はどうかのですか。市と国の役割分担の違いということだと思うのですけれども、今後の展望としてはいかがですか。

○福井オブザーバー 要望があれば、我々も検討することは出てくるかと思っています。

先ほど言いましたとおり、我々はダンプの確保の観点から排雪するタイミングを二、三週間前には決めるので、その辺が合致すれば、今後、連携して行っていくことは可能なのかなと思います。

す。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○森田委員 辻委員にお伺いします。

社協の福祉除雪制度がございますが、市民の人は知らないと思うので、具体的に教えていただければ大変ありがたいです。

○辻委員 福祉除雪制度の仕組みについて回答いたします。

福祉除雪事業につきましては、社会福祉協議会が実施主体となって実施しているものになります。昨年度までは、一軒家にお住まいで70歳以上の方で構成されている世帯、もしくは、障害手帳など、様々なスケールで自力除雪が困難だと認められる方のみで構成されている世帯の方に対して除雪を行っております。もう一つ、500メートル以内に子ども等の除雪を支援する方がいないことも一つの条件としておりました。

どんな除雪をするかですが、自力での除雪が困難な方ですから、生活道路に新雪除雪が入ったときに家の前に残った雪を拡幅することはできませんので、間口を1.5メートルの幅で拡幅し、さらに、間口から玄関までの通路を80センチの幅とし、車椅子の方もきちんと外に出られるようにしています。

新雪除雪が入ったときの除雪になりますので、年間で多くて十五、六回から20回ぐらいです。雪の降り方によってその年度の活動回数に振れ幅が出てきます。

もう一つの大きなポイントは誰が除雪をするかですが、利用者の近隣の方のほか、災害防止協力会に入っている企業、あるいは、災害防止協力会に入っていない個別の事業者、また、地域によっては社会福祉施設の利用者や様々な学校の方々が除雪をすることになります。

まさに市民参加による福祉活動という側面と企業による社会貢献という側面によって初めて除雪がなされることとなりますので、地域福祉活動という意味でも非常に大きいと思っております。

もう一つ付け加えますと、実は、令和8年度のシーズンから除雪世帯の要件が変わります。これまでは70歳以上という年齢要件が一つの大きな要件でした。70歳以上の方だけで構成されている世帯で、要介護1、あるいは、要支援であって福祉サービスを利用しているといった介護保険における要介護認定やサービスの利用を一つのスケールに入れ、単に70歳以上だからということでは利用ができなくなる仕組みに変わります。

利用者が年々増えていく一方、それに伴って協力員である地域の方や企業、個人の方といった協力員の確保にも限りがあります。さらに、市民は普通に生活しているわけですから、ご利用者の方のそばの方でしたら、家の前に除雪車が入れば今日は稼働日だということでお伺えるのですが、企業の従業員の方ですと、会社に出社してから利用者のところへ行くと、自分の家では降っていなかったけれども、ここでは降っているのだなというように、除雪をいつしたらいいのかが分かり得ないということがあります。しかも、基本的にはワンシーズンを担当することが一つの条件になりますので、非常に負担が重たいということも鑑みますと、必要のある方を社会的、客観的なスケールで判断しなければいけないということがございます。

費用について申し上げますと、ワンシーズンで市民税非課税世帯の方は5,000円、課税世帯の方は1万円をいただいております。生活保護世帯の方は無料となります。

また、協力員につきましても、ワンシーズンで1世帯につき2万1,000円、もし2世帯を担当していれば2万1,000円掛ける2人分をお支払いしておりました。

令和8年度、今シーズンからは制度改正を行いまして、協力員のスコップ代などの実費弁償的な費用になりますので、2万1,000円を2万3,000円に2,000円引き上げます。少しでも負担する部分を少なくして差し上げたいということで、費用的な面も変更いたしました。

利用料につきましては、変わることはございません。

そういった事業となります。

○森田委員 ありがとうございます。ぜひ頑張ってください。

○高野委員長 24ページに戻りますと、取組や検討事項の整理とあります。また、19ページには、旭川市、岩見沢市、青森市の事例がありまして、特に青森は除排雪車両管理システムをつくっているという話です。

宮浦委員、こういうものも含め、ここに書かれていないようなことでこういうことがあれば効率化が進むなど、何かあればお願いします。

○宮浦委員 他都市のものを比べてみて、なるほどなと思う部分もあるのですが、都市の規模感が違いますので、札幌市には当てはまらないのかなというのが我々企業の率直な感想です。

今、こういう委員会に出てさらにいいものを目指していますけれども、現状としては、札幌市のやり方がベターということで進んでいますので、その先に進める特効薬的なものはすぐに出てこないのが現状でして、そこはなかなか難しいですし、それに伴い、予算等もかかってきますので、すぐにとはならないのは致し方ないと思っています。

ただ、先ほどの話に戻りますけれども、パートナーシップ排雪から脱却した全市の生活道路の排雪を町内会との調整をせずにどんどん先に進め、効率よく進められたのも一つの結果ですので、そういうところから一つずつやっていかなければいけないと思っております。

○高野委員長 青森市の除排雪管理システムは、詳しくは分かりませんが、ダンプと重機の空き状況がすぐに分かるような仕組みのような気がするので、そういうものを国と協調してつくっていただくと調達するときに非常に自由度が上がると思います。

ほかにございませんか。

○牧野委員 みんなと一緒に相談するという事は難しいかもしれないですし、難しい面はあるかもしれないですが、雪捨て場にしても、きっとそれぞれの持ち場所があると思うので、小さいことですが、市と道と国とがいろいろと相談しながら、少しずつでもスムーズにできるように、よろしく願いいたします。

また、パトロールをして、どういう雪の状態かを見るのは大事だと思うのですが、天気の良い日でも夜に回っている場合もあります。別な用事で動いているのかもしれないですが、経費の削減や従業員の方の労働時間短縮にもなると思いますので、作業の必要性といったことも把握していただければと思います。

○高野委員長 重要な指摘だったと思います。

24ページの表を見ながらつらつら思うのは、先ほど、林委員から、高齢化が進む中で夜中作業が結構厳しいという話があったのですが、札幌市でも、除雪事業者向けのビデオといいですか、お父さんが除雪事業者で家で何かをやっているビデオを見たことがありまして、担い手育成に関する取組もやっておられるので、ぜひ、雪対策審議会に除雪事業者の担い手育成の努力も上げていただきたいということです。

この表の中にそのまま入るかどうかは別として、極めて重要だったと思いますし、いいビデオをつくっておられたりするので、今後も、そういうものを展開していただく中で、ぜひ雪対策審議会にもそういう状況を伝えていただきたいと思っております。

ほかにいかがでしょうか。

○富田オブザーバー 24ページの新技術については、多分、札幌市もよく検討され、自分たちの現場に合うものを導入されているので、それは評価に値すると思います。今後も、新しいものがどんどん出てくるので、常にアンテナを高くして検討を続けることが非常に大切だと思います。

また、先ほどの緊急事態宣言のような話は、非常に難しいかもしれないけれども、検討に値するかと思います。朝になって車が動き出すと、除雪作業の効率がとても悪くなってしましますが、何らかの宣言を出すことによって交通量が抑制できればそれなりに効率的な施工ができるか

もしもありませんので、検討すべきだと思います。

今思い出されますのは、去年の第1回小委員会の原オブザーバーの発言です。

（第1回手法小委員会からの抜粋「最後にこれから10年ぐらいの短期と30年から50年の中長期のイメージが 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。」）

我々は考え方を変えることも大切だというお話で、非常に心に残っています。例えば、まちづくり自体を除雪というものをコアにして考えることも必要ではないかと思います。運搬排雪の運搬先を、札幌市が中心部に市有地として持つとか、道路はもっと幅広いものを標準として、夏は自転車用、冬は雪体積スペースとすることで、降雪による交通への影響を低減できるようにするなど、100年後、200年後を目指して新しい札幌市オリジナルのまちづくりを考えていただければいいのではないかと思います。

○高野委員長 次世代というか、次の世代に向けたまちづくりとの連携は極めて重要だと思います。

雪対策審議会の中でどういうふうに扱っていくかは宿題としてご検討いただければと思います。

○富田オブザーバー 少し飛躍しておりますね。

○高野委員長 飛躍ではなく、非常に重要な視点だったと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○森田委員 AI除雪の青写真といいますか、今、現実には計画していることがあればお示しいただけますか。

○事務局（大橋計画課長） AI除雪については様々な機関で研究されていますが、まだ実用化の段階ではなく、中には夢の段階のものもあると思います。

○森田委員 外国のモンリオールやカンザスシティなどを勉強なさっていると思います。AIについては、僕らは昭和の人間だから詳しいことはよく分からないけれども、これからの人手不足や作業の効率化などにはかなり貢献できると思いますし、我々の勉強にもなると思います。

そういう資料も参考にしたいので、時を見て出していただければと思います。よろしく願いいたします。

○高野委員長 ほかにいかがですか。

○福井オブザーバー 27ページの長期課題の活用すべき先進技術や制度等の検討についてのポチの二つ目の国や道で導入されている技術の札幌市への適用の可能性についてです。

今、札幌市でも除雪の省力化や効率化ということで、2人が必要なところを1名のオペレーションでということで、除雪トラック、ロータリーの機械の導入をされているかと思います。

我々北海道開発局としてもその導入を令和4年度から始めて、今、全道で13台がございます。また、令和7年度に全道で初めて札幌道路事務所に自動の小型除雪車の機械が1台導入されました。それに伴い、熟練のオペレーターがやっていた歩道除雪を若手のオペレーターでもできるシステムを去年から導入しまして、小型除雪車の貸与について、札幌市と北海道開発局で検討されているようです。

今年度、実際に我々の小型除雪車を札幌市にお貸しすることができるかどうかは分かりませんが、活用すべき技術を調整していることをこの場でお知らせしたいと思います。

○高野委員長 ほかにいかがでしょうか。

○有田委員 24ページの表では、作業効率など、業者の工夫が一覧であるわけですが、

AIやデータを活用したデジタル化の中で、市民にどうやって知らせていくかが意外と大事なのかと思います。

先ほど申し上げたように、いつ来るかが分かれば雪出しをしてしまうといった面もあるのですが、札幌市の除雪が一体どういう状況なのかが分かるシステムがあってもいいのではないのでしょうか。市民一人一人がアクセスできる環境整備も必要かと思います。

これは、理解も進みますし、市民にとっても行政にとっても、市民に情報をどうやって伝えていくかは大事なことかと思っております。

○高野委員長 除排雪に関する情報共有の仕組みですね。出し過ぎると問題があったり、出さなくても問題があったりということで、非常に難しいところだと思いますけれども、非常に重要な指摘だと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○原オブザーバー 22ページの除雪センターの自動音声受付のAIについてです。

令和7年度で効果がすごくはっきり見えたような感じで書かれていて、令和8年度は対象範囲の拡大に向けて調整ということですが、拡大のイメージを教えてください。

○事務局（大橋計画課長） 今年度は、全地区への導入を目指して調整しているところです。西区につきましては、昨年度も実績がありますので、時間を広げることで調整をしているところです。

いずれにしても、市民の皆さんへ広報して導入をすることになるかと思います。

○原オブザーバー 日曜日や年末年始は終日やっているということから言えば、将来的には全部これでやれるのではないかという感じもありますね。

○事務局（大橋計画課長） アンケートなどを取って評判がよければ広がっていくものと思われます。

○原オブザーバー そうすると、除雪センターの負担がかなり減るのではないかなという気がするのですが、ぜひ効果があるならどんどん広げていってほしいなと思いました。

○高野委員長 これはハラスメントの対策にもなりますね。

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 本日の小委員会を区切りとしまして、こちらの審議状況を親会に伝え、雪対策審議会で最終的な結論を出すということです。審議は継続的に続くのでしようけれども、取りあえずの結論を出すということだそうです。

親会に報告する内容につきましては、大変恐縮ですが、事務局を中心にまとめていただき、私にご一任いただきたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○高野委員長 どういうふうに雪対策審議会に上申するかについては、メール等になりますけれども、確認させていただきたいと思います。

長時間にわたりまして、本当にありがとうございました。

以上をもちまして議事を終了させていただき、進行をお返ししたいと思います。

○事務局（田村事業課長） 皆様、長時間にわたりまして、活発なご議論をありがとうございました。

委員会の閉会に当たりまして、建設局雪対策室長の櫛井よりご挨拶を申し上げます。

○櫛井雪対策室長 雪対策室長の櫛井でございます。

皆様、長時間にわたり、大変ありがとうございました。

閉会に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

本日は、お忙しい中、第3回除排雪手法小委員会にご参加をいただきまして、誠にありがとうございました。

小委員会冒頭の局長の挨拶にもありましたとおり、雪対策審議会への最終報告への取りまとめに向け、生活道路除排雪の在り方や先進技術の活用による効率化の方向性について、今後の人口減少や税収減少を見据えた中長期的な持続可能性の視点も踏まえながら活発なご議論をいただいたところです。

本日ご発言いただいた内容を振り返りますと、やはり、昨年度の大雪に関していろいろなご意見をいただいたところです。

昨年度は、北海道開発局や北海道に応援、支援をいただきまして、何とか作業を終わらせることができました。そして、2月後半の暖気も作業を円滑に進められた要因なのかなと思っております。市内全域でやれたとはいえ、一定条件がそろっていた作業でしたので、今年度も試験施工にしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

そういった中、大雪になった際は災害と捉えて皆さんにPRしたほうがいいのではないかなというお話もございました。

令和8年1月25日の大雪のときには、昼間も断続的にまとまった雪が降ったことで、そのときに外出していた車両が昼間にスタックしてしまい、そのまま夜を迎えて札幌市の除雪車両の支障になって作業ができない路線もあったと伺っております。

そういったところに対しては、委員の皆さんからもご意見をいただきましたけれども、市民への周知がいろいろな面で大切だと思っております。そして、実際に市民がその周知を自分の行動にどう移していけばいいのかをもう少し分かりやすく説明していく必要があると考えたところです。

そして、今後、パートナーシップ排雪を見直していくときには段階的に移行していく必要があるのではないかなというご意見もいただいたところです。

最後のスライドで説明させていただいたとおり、本小委員会での報告が最終結論ではなく、親会である雪対策審議会へ報告し、さらなる議論を経た上で答申を取りまとめでいただく見込みとなっており、それを受けて雪対策の基本方針を策定する予定となっています。

委員、オブザーバーの皆様におかれましては、本日は、お忙しい中、多大なるご尽力を賜りましたことにこの場をお借りして厚く御礼を申し上げます。本当にありがとうございました。

以上、簡単ではございますが、閉会の挨拶とさせていただきます。

本日は、誠にありがとうございました。

○事務局（田村事業課長） 最後に、事務局より連絡事項がございます。

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いたします。ただし、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いますので、その際は、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

3. 閉 会

○事務局（田村事業課長） 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、ご議論をいただき、誠にありがとうございました。

以 上