

札幌市議会第二部決算特別委員会記録（第2号）

令和6年（2024年）10月4日（金曜日）

●議題 付託案件の審査

●出席委員 33名

委員長	丸岡守幸	副委員長	小須田大拓
委員	高橋克朋	委員	こんどう和雄
委員	細川正人	委員	よこやま峰子
委員	北村光一郎	委員	小竹ともこ
委員	伴良隆	委員	川田ただひさ
委員	松井隆文	委員	藤田稔人
委員	山田一郎	委員	福士勝
委員	村上ゆうこ	委員	中村たけし
委員	かんの太一	委員	あおいひろみ
委員	水上美華	委員	森基誉則
委員	篠原すみれ	委員	福田浩太郎
委員	丸山秀樹	委員	わたなべ泰行
委員	小口智久	委員	森山由美子
委員	小形香織	委員	田中啓介
委員	長屋いずみ	委員	佐藤綾
委員	荒井勇雄	委員	山口かずさ
委員	脇元繁之		

開議 午後1時

●丸岡守幸委員長 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。好井委員からはわたなべ委員と交代する旨、届出がありました。

議事に先立ち、審査方法について確認いたします。

質疑者、討論者及び答弁者は起立して発言すること、答弁を行う部長及び課長は冒頭に職及び氏名を名のってから発言すること、なお、同一委員への答弁が続く場合は最初だけでよいこととします。また、質疑及び答弁は簡潔を旨とし、前置きなどは極力省き、内容の重複等も避けながら、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5年度札幌市各会計歳入歳出決算認定の件中関係分ほか、付託議案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。

●藤田稔人委員 私からは、生活道路の除排雪について、そして、横断歩道橋のネーミングライツについて、大きく2点質問させていただきます。

これまで、我が会派は、生活道路の除排雪の在り方検討における地域と行政の役割分担について議論を重ねてきたところです。

そこで、1点目、生活道路の排雪について、2点目、かき分け除雪後の市民の雪処理負担への対

応について、二つ質問をさせていただきます。

現在、パートナーシップ排雪などの排雪支援制度は、生活道路全体の約7割で利用されておりますが、残りの3割は制度を利用していない状況にあります。

パートナーシップ排雪制度の問題点としては幾つかございますけれども、まず、町内会の負担が大変大きい、二つ目、町内会加入率の低い町内会では排雪を実施できない、三つ目、排雪に入る町内会と入らない町内会の差が大変大きい、四つ目、同じ町内会の中でも、町内会に加入している世帯は費用を負担するが、加入していない世帯は費用を負担しないなど、数多く挙げられるかと思っております。

町内会の負担軽減や地域住民の不公平感の払拭に取り組まなければならないと認識しております。

ちなみに、私の住む白石区では、地下鉄駅の真上にある町内会で、ビルやマンションが多く、町内会加入率が低く、パートナーシップ排雪を実施しない傾向が強く、地下鉄駅周辺で人も車も交通量が多いのに、駅前から一本裏の生活道路に入ると全く排雪がされていないという状況にあったりもします。

また、住宅街にある生活道路に囲まれた病院もございまして、その町内会がパートナーシップ排雪を実施していないので、緊急車両の通行の妨げになっているというような事例もございます。

さて、9月13日に開催されました第2回持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会において、札幌市から、パートナーシップ排雪制度は制度化から30年が経過し現状に合わなくなっている部分もある、仮にそれに代わるやり方としてどういったものが考えられるのか、検討して、次回、提案したいとの説明がございました。

また、さきの代表質問では、市が全ての生活道路を排雪することも含め、限りある予算、機材や人材の中でどのような作業が可能なのか、引き続き試験的な取組や市民議論を行ってまいるとの答

弁もございました。

代表質問の最後には、検討を進める上で、残りの3割を札幌市が全部負担するという形にすれば作業の質が落ちかねないと思いますので、もし全ての排雪を札幌市が行うとなったときに市民の皆さんに混乱を招く可能性がありますので、十分に丁寧に説明をしていただきたいと要望させていただいたところです。

限りある人材や機材などを理由に、冬期の生活環境や道路環境の質が極端に低下してしまうようでは、市民の理解を得られないと思われ、市が全ての生活道路を排雪することに向けた検討については、市民が十分に納得する形で進めていただきたいと考えております。

そこで、質問ですが、札幌市が全ての生活道路の排雪をすることを含め、今後どのように検討を進めていくのか、お伺いさせていただきます。

●茂木雪対策室長 札幌市が全ての生活道路を排雪することを含め、今後どのように検討を進めていくのかということにつきましてお答えいたします。

仮に、現在、排雪支援制度を利用していない残り3割の地域を加え、全ての生活道路でパートナーシップ排雪と同様の作業を行うとした場合、作業の効率化や除排雪体制の強化に向けた検討が必要となります。

そこで、これまでも作業の効率化に向けて試験的な取組を行ってきたところではありますが、今シーズンは、より効率化が図れるよう、各地区で対象エリアを広げて作業を実施するほか、地域ごとに様々な除雪機械を組み合わせる作業を試すなど、どのような可能性があるのか、検証を進めてまいりたいと考えております。

今後は、試験施工地域での作業の様子や道路状況の移り変わりを写真や映像などによりまして市民に対し分かりやすく情報発信しながら、生活道路の除排雪の在り方について、市民議論を深めてまいりたいと考えております。

●藤田稔人委員 生活道路の排雪については、

町内会の負担軽減と地域住民の不公平感の払拭という観点から検討を進め、市民に混乱を招くことのないよう丁寧に説明し、市民が十分に納得する形で進めていただきたいと考えております。

また、ただいまの答弁の中で、除排雪業者の作業の効率化、そして、作業体制の強化ということもございましたけれども、今、答弁があったとおり、札幌市が全ての生活道路の排雪を実施するというものでありましたら、除排雪業者の負担も増える可能性がございますので、事業者をはじめ、関係団体からしっかりとご意見を聞いていただきたいと考えております。

次に、生活道路のかき分け除雪後の市民の雪処理負担への対応について質問いたします。

札幌市の新雪除雪は、一晩で5,400キロにも及び、市民の通勤・通学の時間帯までに作業を終わらせる必要があるため、深夜から早朝にかけて一斉に道路脇に雪を寄せる、かき分け除雪を行っています。そのため、市の除雪作業後に宅地の出入口前に寄せられた雪の処理は市民の皆様が行っているところです。

さきに開催された第2回在り方検討会では、市民から寄せられる苦情や要望の中で、かき分け除雪後の雪処理に関するものが毎年上位を占めているとの説明がございました。

今後、市民の高齢化の進行などから、雪処理を負担に感じる方や、自力で処理することが困難な方はますます増加することが予想され、そうした方々の負担軽減に向けた取組が重要になってくると考えております。

検討会では、札幌市から、今後、自力で除雪作業が困難な世帯を対象に活動している学生ボランティア団体の取組に着目し、雪処理の検討を進めるものとの説明もございました。

そこで、質問ですが、かき分け除雪後の出入口前の雪処理負担への対応に向けて、ボランティアとの連携についてどのように考えているのか、お伺いさせていただきます。

●茂木雪対策室長 出入口前の雪処理の負担へ

の対応に向けたボランティアとの連携についてお答えいたします。

かき分け除雪後の雪処理につきましては、雪対策における市民と行政の協働の取組としまして市民にご協力をお願いしてきたところでありますが、高齢化の進行もあり、出入口前の雪処理が困難な世帯も増えておりますことから、そのような方々への支援が必要であると認識しております。

現在、自力で雪処理作業が困難な方の中には福祉除雪事業をご利用いただいている方もいるところがございますが、作業を行う地域協力員の担い手確保や様々な除排雪ニーズへの対応が課題になっているところであります。

そこで、今後は、かき分け除雪後の出入口前の雪処理負担の軽減に向けた一つの取組としまして、学生や企業による様々な除雪ボランティアの活動とどのような連携が可能か、在り方検討会での意見も踏まえながら、調査検討を進めてまいりたいと考えております。

●藤田稔人委員 学生や企業のボランティアと連携していくということでもございましたので、ぜひ、若い世代を活用しながら、こういったボランティアの体制も整備していただきたいと考えております。

その反面、ただいまの答弁にもございましたとおり、福祉除雪などにおいてもボランティアの不足ということがございますので、各種除雪ボランティア団体は担い手不足の課題を抱えている現状もございます。活動を広めていくためには、有償ボランティアなどによる対応も検討が必要かと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

次に、大きな2項目め、横断歩道橋ネーミングライツについて質問させていただきます。

現在、全国の自治体では、公的施設の維持管理の資金を調達することなどを目的にネーミングライツを導入する例が増えてきており、自治体の歳入確保策として定着してきた感があります。

札幌市では、今年度から、交通局において、市電の停留場や地下鉄の駅名にネーミングライツを

導入しております。公共施設でも、これまでに、札幌市民ホールがカナモトホール、札幌市中央区体育館が北ガスアリーナ札幌46としてネーミングライツが導入されており、最近では、札幌ドームが8月から大和ハウスプレミストドームとしてネーミングライツが導入されたところであります。

全国的なネーミングライツの導入例を見ますと、その多くがスポーツ施設、文化施設、社会教育施設を対象としています。近年、大都市を中心に、横断歩道橋にネーミングライツを導入し、一定の収入を得ていると聞いております。

横断歩道橋ネーミングライツについては、昨今の物価高で道路施設の維持管理が高騰している中、その維持管理費を調達する手段の一つとして、札幌市においても横断歩道橋を有効活用していくべきではないかと考えております。

そこで、質問ですが、これまでどのような調査研究を進めてきたのか、その結果、札幌市で横断歩道橋ネーミングライツを今後導入するお考えがあるのかどうか、また、そのお考えがあるのであれば、いつ頃の導入を予定されるのか、お伺いさせていただきます。

●**藍原総務部長** 横断歩道橋に対するネーミングライツの導入予定に関するご質問でございますが、これまでに先行都市へのヒアリング調査や現地調査を行いまして、導入に当たっての課題や財政的効果などにつきまして調査研究を行ってきたところであります。

調査研究の結果、政令指定都市の半数以上の都市で横断歩道橋に対するネーミングライツを導入し、一定の収入を得ていること、また、名前を掲出する企業にとりましても、社会貢献による企業イメージの向上といった効果があるなど、横断歩道橋ネーミングライツは自治体と企業の双方にメリットのある事業と考えております。

また、国道を管理する北海道開発局や交通行政を管轄する北海道警察等の関係機関と協議をした結果、導入に際しまして特段の支障はないことか

ら、札幌市におきましても令和7年度中に横断歩道橋ネーミングライツを導入していきたいと考えているところでございます。

●**藤田稔人委員** 自治体と企業の双方にメリットがあるということで、令和7年度からの導入ということでございますので、ぜひ積極的に進めていただきたいと考えております。

それでは、ネーミングライツを導入した場合、どのような横断歩道橋が導入の対象になるのでしょうか。

例えばでございますが、白石区の南郷通に架かる菊水歩道橋は、日本で一番古い円形歩道橋とされており、ドラマや小説の舞台としても登場したことがございますし、白石と言えば円形歩道橋と皆様が連想するぐらい名物ともなっております。

このような需要や広告効果が高いと考えられる横断歩道橋を中心にネーミングライツを導入することが効果的と考えておりますが、どのような横断歩道橋を対象としようとしているのか、そのお考えをお伺いいたします。

●**藍原総務部長** ネーミングライツの対象とする横断歩道橋についてのご質問でございます。

札幌市内にある横断歩道橋37橋のうち、まずは需要が見込める都心部の横断歩道橋を対象に、この中から、信号機や道路標識に及ぼす影響のほか、改修工事の時期等も考慮した上で対象となる横断歩道橋を選定してまいりたいと考えております。

委員がご指摘の菊水横断歩道橋も含め、今後しっかりと検討してまいります。

●**藤田稔人委員** 需要が見込める都心部の横断歩道橋と併せて菊水横断歩道橋ということで、ぜひともご対応をよろしくお伺いいたします。

先ほどの答弁にもございましたとおり、横断歩道橋ネーミングライツは、企業にとって社会貢献の場となり、市にとっても一定の収入が得られるなど、自治体と企業の双方にとってメリットがある事業であることから、恐らく多くの企業が興味を持つものと考えております。

そこで、質問ですが、令和7年度から横断歩道橋ネーミングライツを導入するに当たり、契約者や契約金額はどのような方法で決定するのか、お伺いさせていただきます。

●**藍原総務部長** 横断歩道橋ネーミングライツの契約者や契約金額の決定方法についてのご質問ですが、事業者の決定に当たりましては、公募により行うことを予定しておりまして、応募者の中で最高額を提示した方と契約したいと考えております。

公募に当たりましては、横断歩道橋ごとに最低契約額を設定する予定ですが、この最低契約額につきましては、横断歩道橋ネーミングライツを導入しております他都市の状況を参考にするとともに、市場調査なども行いまして、横断歩道橋の所在地に応じた適切な金額を設定してまいります。

●**藤田稔人委員** 他都市では、建物内のホールや教室、エレベーターやゲートなど、公共施設の個別の設備にもネーミングライツを設定し、民間企業がネーミングライツに参入しやすくしている事例がございます。

公共施設の維持管理費が高まる中、ネーミングライツの対象を拡大することにより、少しでも札幌市の収入を増やすとともに、民間企業が社会貢献に参画する機会を増やすことも重要であると考えております。

道路には、横断歩道橋以外にも様々な施設や設備がございますので、そうしたものを有効活用するよう、今後も継続して調査研究していただきたいと考えております。

●**篠原すみれ委員** 私からは、残地等取得管理費及び放置自転車対策推進費の大きく2項目について質問いたします。

まず、大きな1項目、道路事業などの残地の取得と売払いについてです。

道路や街路などの新設、拡幅事業を行う際、事業用地の取得に土地所有者の協力をいただくわけですが、残った土地、いわゆる残地は、面積の減

少や形状によって価値が著しく下がったり、その場所での生活の継続が困難となったり、様々な問題が発生することがあります。

残地は、一定の基準を満たせば、補償費を払ったり、札幌市が残地を取得したりする方法があると聞いており、残地の取得は、事業に協力する土地所有者の生活再建を支え、事業用地の円滑な取得を目的とした必要不可欠な事業です。

あらかじめ、用地担当部に残地の取得基準について確認したところ、事業用地の取得によって生じた残地は、従来利用していた目的で使うことが著しく困難であり、かつ、取得しないことが土地所有者の生活再建上支障となると認められるときとのことでした。

一方で、残地の売払いに目を向けると、札幌市が取得した残地は、本市や市民にとって必ずしも必要があるものとは言えないのも現状です。

そこで、質問ですが、2023年度は、残地についてどの程度取得しているのか。その一方で、どの程度の残地を売払いにしたのか。2023年度の残地取得と売払いの状況について伺います。

さらに、その結果、どのような残地をどの程度保有しているのか、残地の保有状況について伺います。

●**島谷用地担当部長** 私から、2023年度、令和5年度の残地取得等売払い及び保有状況についてご答弁申し上げます。

最初に、取得と売払いについての状況であります。

令和5年度につきましては、石山・藤野通など、街路事業の事業用地を取得する際に生じます残地につきまして、件数にして6件、面積にして合わせて671平方メートルを取得し、2,500万円ほどを支出したところでございます。

一方、売払いといたしましては、4件、面積にして合わせて319平方メートルを売払い処分させていただきまして、8,500万円を収入したところでございます。

続きまして、残地の保有状況についてであります。

す。

先ほどの取得処分の結果、令和5年度末現在の数字になりますが、全体として件数348件、面積にして7万4,980平方メートルの土地を保有しているところがございます。そのうちの件数150件、全体の割合にして4割程度の土地につきましては、一定程度の面積があり、単独利用が可能な土地でございますことから、事業の代替地として利用するほか、順次、売払いを進めているところでございます。

そのほか、件数にして198件、全体の6割程度の土地につきましては、いわゆる狭小地や不整形地など、単独では利用が困難な土地でございます。売払いが難しく進まない状況となっております。

●篠原すみれ委員 保有している残地のうち約4割は単独利用が可能であり、代替地として利用するほか、順次、売払いを進めているとのことでした。

その他の約6割については、土地の面積や形状など、様々な制約があり、なかなか売払いにつながらないことは理解いたしました。

次に、今後の残地の活用についてです。

市内で保有する残地348件のうち、2023年度の売払いが4件でした。件数だけを見ると少な過ぎるのではないかと感じます。厳しい本市の財政状況を踏まえると、積極的に処分を進めるべきだと考えます。

また、単独利用が困難な土地については売払いが難しいとのことですが、ただ保有するのではなく、何らかの活用を考えていくべきではないでしょうか。

そこで、質問ですが、今後の残地の売払いを含めた活用についてどのように取り組んでいくお考えか、伺います。

●島谷用地担当部長 今後の残地の売払いを含めました活用についてご答弁申し上げます。

保有しております残地につきましては、事業の代替地として今後も活用していきますほか、売払

いに向けまして、測量ですとか地下埋設物調査などの準備を着実に進め、毎年度の確実な売却につながるよう、計画的に取り組んでまいりたいと考えております。

また、単独利用が困難な狭小地や不整形地につきましては、隣接する土地所有者の方にご購入いただきますよう働きかけを継続的に行ってまいります。

その上で、売払いが進まない残地につきましても、例えば、駐車場ですとか資材置き場などといったしまして、事業者や個人の方へ貸付けを行うなど、有効活用に努めてまいります。

あわせまして、これらの取組を通じ、安定的な収入を確保してまいりたいというふうに考えてございます。

●篠原すみれ委員 様々な取組について答弁がございました。

土地の所有者の協力なくしては事業用地の取得はできません。道路や街路事業への協力者など、用地の提供によって生活再建が困難となる方への対応は、特に慎重かつ丁寧に行っていただきたいです。

一方、本市の財政状況という観点で言うと、活用されていない残地を保有し続けるのは負の財産とも言えます。計画的な売払いや有効活用を積極的に行っていただきたいです。

事業用地に係る残地の取得、売払いは、事業の円滑な推進はもちろん、事業に協力した市民の生活再建を支え、本市のよりよいまちづくり、住みやすい環境づくりに資する事業です。

近隣の住民や市民の理解を得ながら着実に事業を進めていただくことを要望いたしまして、この質問を終わります。

続きまして、大きな2項目めの質問、放置自転車対策について質問いたします。

まずは、大通地区における放置自転車対策と効果についてです。

札幌市の都心部においては、これまで段階的に駐輪場の整備と放置禁止区域の指定を進め、積極

的に放置自転車対策に取り組まれてきました。

2022年4月には、西2丁目線地下駐輪場の整備に合わせ、東西は創成川通から札幌駅前通周辺まで、南北は大通公園から国道36号までを放置禁止区域に指定されています。

また、2023年6月には、南2西3地下駐輪場の整備に合わせて、札幌駅前通よりもさらに西側の西7丁目線までを放置禁止区域に指定するなど、ここ数年、大通地区の対策に取り組まれております。

放置禁止区域に指定する前の大通地区は、たくさんさんの放置自転車が歩道を塞ぎ、通行の妨げになっていることが課題となっておりました。しかし、放置禁止区域に指定し、放置自転車を即時撤去することになったことで、市民や観光客が快適に歩道を通行できるようになり、まちの景観も大きく改善したように見受けられます。

そこで、質問ですが、大通地区における駐輪場の整備と放置禁止区域の指定によって、放置自転車が具体的にどのように変化したのか、伺います。

●**藍原総務部長** 大通地区における放置自転車対策と、その結果、放置自転車がどのように変化したのかとのご質問でございます。

大通地区におきましては、2022年4月の西2丁目線地下駐輪場の供用開始に合わせて、その周辺を新たに放置禁止区域に指定したことによりまして、この区域における放置自転車は、指定前に1,083台であったものが、指定後は73台と大きく減少いたしました。

また、2023年6月には、南2西3地下駐輪場の供用開始に合わせて、放置禁止区域を札幌駅前通よりもさらに西側へ拡大したことにより、この区域における放置自転車は、指定前に793台であったものが、指定後は57台と大きく減少しております。

いずれの区域におきましても、放置禁止区域を指定したことにより、放置自転車が大きく減少し、安全で快適に通行できる歩行空間を確保する

ことができたと考えております。

●**篠原すみれ委員** 大通地区においては、駐輪場の整備と放置禁止区域の拡大によって放置自転車の台数も大きく減少し、快適な歩行空間が確保されるなど、大きな効果が出ていることが分かりました。

しかしながら、放置自転車がなくなったわけではないため、自転車を利用する人の意識を高めていただくなど、引き続き、都心部の放置自転車対策に取り組んでいただきたいと思います。

今伺いしたのは都心部における取組でしたが、次に、放置自転車の撤去や返還、処分の状況について質問いたします。

都心部以外の地下鉄やJRの駅周辺においても、放置が著しく駐輪場整備が可能となった箇所から整備と放置禁止区域の指定を進め、現在、市内で29か所の放置禁止区域が指定されております。

自転車の撤去については、放置禁止区域における即時撤去のほかにも、路上への3日以上での放置、有料駐輪場への不正駐輪、駐輪場内での長期放置に対する撤去も行われております。

事前に確認したところ、1年間の撤去台数は、2019年以前は、全市で年間1万6,000台から1万7,000台程度であったが、2020年以降は1万台前後で推移しているとのことでした。

これまで、駐輪場が不足している地域で駐輪場整備を進め、駐輪マナーの周知啓発や撤去の取組を強化してきたことにより、放置自転車の台数とともに撤去台数が大きく減少したとのことであり、とてもいい傾向だと思います。

大きく減少したものの、それでもなお年間1万台を超える数の自転車が撤去されているのが現状です。

利用者本人への返還がおおむね4割程度で、残りは処分されていると聞いております。

そこで、質問ですが、撤去した自転車のうち、返還に至らなかった自転車をどのように処分されているのか、伺います。

●**藍原総務部長** 撤去した放置自転車の返還や処分の状況についてのご質問でございます。

撤去した自転車につきましては、委員がご指摘のとおり、4割程度が利用者本人への返還や盗難自転車の警察への引き渡しとなっております。引き取り手のない6割の自転車のうち、状態の悪い自転車につきましては廃棄処分をせざるを得ない状況でございますが、活用が可能なものにつきましては、入札による売却のほか、留学生支援団体等への譲渡などを行っており、これが全体の約2割を占めているところであります。

今後も、撤去した自転車が有効に活用されるように努めてまいります。

●**篠原すみれ委員** 撤去自転車の処分状況について理解いたしました。

年間1万台の自転車を撤去するのには費用がかかります。その上、大量の自転車の保管や売却や譲渡などの活用に至らなかった自転車を処分するための費用など、様々な経費がかかっているのが現状と思います。

撤去自転車については、引き続き有効活用を図っていただきたいです。

また、これまでの取組の成果として、放置自転車や撤去自転車が減少してきているとのことでしたが、いまだに年間1万台の自転車が撤去されております。駅周辺を見ても、まだまだ放置自転車が多い地域がございます。

そこで、最後の質問ですが、今後も放置自転車対策に取り組んでいく必要があると思いますが、どのように進めていくのか、伺います。

●**藍原総務部長** 今後の放置自転車対策についてのご質問でございます。

これまで駐輪需要の多い都心部やそれ以外の地下鉄、JR駅周辺におきまして公共駐輪場の整備を進めてまいりましたが、依然として駐輪容量が不足し、放置自転車が多い地区がございます。しかしながら、地下鉄等の駅周辺におきましては、新たに駐輪場を整備する用地を確保することが容易ではないことから、まちづくり等の計画に合わ

せて整備をするほか、既存の駐輪場を2階建てにするなどの工夫によりまして容量の拡充を図るなど、様々な手法により駐輪場の容量を確保してまいりたいと考えております。

また、放置自転車の多い地区におきましては、重点的に撤去を行っていくとともに、駐輪場の利用を促すための啓発活動にもより一層力を入れて取り組んでいくことで、今後も放置自転車の抑制に努めてまいります。

●**篠原すみれ委員** 駐輪場の整備などのハード面、そして、撤去の重点化や啓発活動のソフト面の両輪でしっかり進めていくとのことでした。

都心部を中心に放置禁止区域の整備と撤去の取組を強化されてきたことにより大きな効果が現れ、歩道の環境はこの四、五年で大きく改善され、歩行者が歩きやすくなるなど、望ましい状況になっていると感じます。

一方、放置自転車対策については、災害時に避難や緊急車両の通行など、平時のみならず、有事の際の安全性の確保という重要な目的もあり、加えて良好な景観を形成するためのまちづくりの一環でもあります。

そのためにも、放置禁止区域を指定した箇所についての周知啓発を続け、放置自転車の抑制に対する市民一人一人の意識を高めることが肝要です。

今後、都心部のみならず、それ以外の地下鉄等の駅周辺においても、需要に応じて駐輪場の整備を行い、撤去や啓発活動など、放置自転車対策を効果的に進めていただくことを要望し、私からの全ての質問を終わります。

●**小口智久委員** 私からは、自転車通行空間の整備について、LINEを活用した道路損傷などの通報システムについて、建設現場におけるICTの活用の三つについて、順次、質問をさせていただきます。

まず、自転車通行空間の整備についてです。

都心部では、自転車の車道通行率が矢羽根型路面表示の整備が進んだことにより、整備前の約

10%から約40%に向上するなど、一定の整備効果が表れております。

今年度には、都心部に追加して郊外駅周辺でも自転車通行空間に関する整備計画を策定予定とのことであり、現在、鋭意作業中であることは承知しております。

本年の第1回定例会代表質問において、我が会派の熊谷議員が、今後の郊外における自転車通行空間の整備について質問をしておりますが、札幌市からは、地下鉄駅等の駅周辺地区を対象として、利用者の多い地区から効果的・効率的に整備を進めるとの答弁でした。

また、整備に当たって、矢羽根型路面表示の施工方法や使用材料の見直しなど、整備コストの縮減化の検討を行うとともに、自転車が通行しやすいよう道路空間の再配分による路肩幅員の確保に向けた検討を行うとの答弁でした。

この矢羽根型路面表示の整備は、自転車の通行環境を整えていく上で有効な施策であります。駅周辺における自転車の車道通行率が向上することにより、自転車と歩行者の安全・安心な通行環境を確保していくことが重要であると考えます。

そこで、質問ですが、郊外駅周辺において矢羽根型路面表示の整備を具体的にどのように進めていく考えか、伺います。

●**藍原総務部長** 郊外駅周辺における矢羽根型路面表示の整備の進め方についてのご質問でございます。

郊外におきましては、公共交通機関へ乗り継ぐ自転車利用者が多いことから、札幌市内の地下鉄及びJRの全ての駅を整備対象地区といたしまして、自転車の乗入れ台数や駅の乗車人員、自転車関連の事故件数、地域のニーズ、こういったことを総合的に評価いたしまして、優先順位を定め、整備を行っていきいたいというふうに考えております。

また、整備に当たりましては、歩行者や自転車が集中する駅の中心からおおむね半径500メートルの範囲の幹線道路を対象路線としまして、順

次、整備を行い、よりよい通行環境の実現を目指してまいります。

●**小口智久委員** 今、答弁いただきましたけれども、郊外駅周辺における矢羽根型路面表示の整備については、市内全駅の周辺地区を整備対象地区として、自転車の乗入れ台数や駅乗車人員、地域ニーズなどを総合的に評価して、優先順位を定め、整備を進めるということでした。

また、駅からおおむね半径500メートルの範囲における幹線道路を対象路線として、順次、整備を進めていくということでした。

都心部及び郊外駅周辺地区における矢羽根型路面表示の整備については、歩行者や自転車の安全性、快適性の向上の観点から、地域ごと、路線ごとの交通状況や道路状況等を踏まえて、道路空間の再配分や整備コストの縮減化などの取組と併せて実施することにより、自転車の利用促進など、様々な整備効果が期待されます。

沿道に家屋等が立ち並ぶ市街地では、道路拡幅ではなく、道路空間の再配分、いわゆる既存道路内で空間を捻出するといった工夫により、必要な路肩の幅員を確保し、自転車の通行空間を整備することも重要な取組であると認識しております。

さらに、限られた予算の中で整備コストの縮減化を図ることは、多くの路線の整備を加速させることにつながり、効果的・効率的に施策を展開させるためにも必要な視点であると考えます。

そこで、質問ですが、道路空間の再配分や矢羽根型路面表示の整備コストの縮減化の取組について、今後、具体的にどのように進めていくのか、伺います。

●**藍原総務部長** 道路空間の再配分や整備コストの縮減化の具体的な取組についてのご質問でございます。

初めに、道路空間の再配分につきましては、自動車の交通量に応じて、例えば、車線の幅を縮小することなどによりまして自転車が安全に通行するために必要な路肩幅員を確保していくといったことを考えております。

今後は、道路空間の再配分による整備の可能性を判断するため、交通量調査を行い、その結果に基づき対象路線を選定した上で、警察などの関係機関と協議を進めてまいります。

また、矢羽根型路面表示の整備コストの縮減化につきましては、現在10メートルの設置間隔を広くするといったことや、安価な使用材料や施工方法についての検討を行っておりまして、さらには、他都市の事例なども参考にしながら、整備コストの縮減化に取り組んでまいります。

●小口智久委員 交通量の調査をしながら道路幅の再配分を考えるということと、矢羽根の10メートル間隔をまた広げるとか、材料を安価なものに、また、先進事例、施工事例もいろいろと調査していくという答弁でございました。

矢羽根型路面表示が整備される地区の増加により、今後、郊外駅周辺においても徐々に自転車の車道通行率が向上していくことを期待しております。

また、この取組が市内全域で展開され、自転車利用者のルール、マナーの向上とともに、ドライバーや自転車の車道通行の認識など、全ての道路利用者にとって安全で快適な空間となるよう、今後も継続して自転車通行空間の整備を推進していくことを要望して、次の質問に移ります。

続きまして、LINEを活用した道路損傷などの通報システムについて質問いたします。

札幌市では、本年5月27日から、道路損傷を発見した際に、写真と位置情報を各区の土木センターに送信できるよう、札幌市公式LINEに機能を追加して運用を開始しておりますが、市民の方が現場の状況を分かりやすく、タイムリーに情報提供できるため、市民の安心・安全につながる大変効果的な取組であると考えております。

これまで、通報手段が主に電話になっておりましたが、道路損傷を発見した際、どのように状況を伝えようかというのと通報をためらう市民もいたかもしれませんが、LINEという身近なアプリの採用により、撮影した画像を送るだけという

ように通報しやすくなり、さらに24時間通報が可能となった点も非常に大きいと評価しております。

行政側も日々、道路をパトロールし、損傷箇所の把握に努めておりますが、それを全て発見することは極めて困難であると思われます。市民の皆様が得た情報を道路の維持管理に生かすことができる、とても前向きな取組と考えます。

そこで、質問ですが、LINEによる道路損傷通報システムを導入した目的と運用状況について、件数を含めて教えていただきたいと思います。

●藍原総務部長 LINEを活用した通報システムの導入目的と運用開始後の状況についてのご質問でございます。

初めに、導入目的についてであります。札幌市では、日々道路パトロールを行い、道路損傷箇所の把握、補修に努めているところでありますが、委員がご指摘のとおり、パトロールで全ての損傷箇所を把握することは困難な状況でございます。そのため、市民の皆様から情報提供を受ける手段を増やすことで、これまで以上に損傷箇所を把握し、適正な道路の維持管理につなげることを目的としております。

次に、運用開始後の状況であります。本年5月27日の運用開始後、8月末までに累計で431件の通報があり、そのうち273件について、補修等の対応を行ったところであります。

LINE通報では、画像や位置情報についても送信することが可能でありまして、従来の電話やメールに比べより手軽に通報することができるため、多くの市民の皆様から情報が寄せられたところであります。

これらの通報に対しまして、適切に補修対応することで、安全に通行できる道路環境の確保に寄与できたと考えているところであります。

●小口智久委員 通報を受けて適切に対応するというので、非常に有意義だったんじゃないかと思います。

そういう中で、市民目線の新たな気づき、または見落としやすい点など、参考になったこと、損傷の多い時期、また多い地域もあったのではないかと思いますので、その辺も今後解析をしていただければと思います。

ところで、この通報件数については431件、対応件数は273件とのことでしたので、数字だけを見ますと通報件数の全てに対応できていないように思われます。通報を受けても対応できないことがあるのか、あればその理由を教えてくださいと思います。また、通報した方はその理由を知り得るのか、併せてお答えいただきたいと思います。

●**藍原総務部長** 通報があっても対応できない場合があるのか、また、対応できない場合、通報者がその理由を知り得るのかとのご質問でございます。

初めに、通報があっても札幌市が対応できない場合でございますが、道路の損傷箇所が民有地や国道区域といった場合などでございます。

次に、対応できない理由を通報者が知り得るのかということですが、現在、その理由についてはお知らせをしておりません。この点につきましては、今後の運用状況や同様のシステムを導入しております国や他都市の状況も参考にしながら、どのような対応ができるのか、調査研究をしてまいります。

●**小口智久委員** 通報を受けても札幌市が対応できない理由、それは、民有地、国有地などということですか。

また、今、通報した方が、未対応の場合、その理由を知り得ることができない状況にあるということですが、今後、他都市事例等を参考にしながら改善していただければと思います。

通報したときになぜ対応してくれないのかということは、市への不信感にもつながったり、声が上がらなくなったり、そういうような懸念もございますので、今の答弁にあったように、この運用状況を見ながら、他都市の状況も参考に、

ひとも、より使いやすく、理解していただきやすくなるよう改善を要望して、最後の質問に移ります。

建設現場におけるICTの活用について質問いたします。

地域の守り手である建設業は依然として人材不足が慢性化しており、即効性のある対策はほとんどなく、大変厳しい状況が続いております。

将来にわたって建設業の体制を維持していく打開策の一つとして、建設現場における生産性向上が重要と考え、我が会派では、さきの代表質問において、ICTを活用した生産性向上について取り上げてまいりました。

ICTの活用により生産性の向上が期待できるのはもちろん、現場経験が少ない方でも作業が容易になるため、結果として多様な人材の活躍につながるものと考えております。

また、近年の課題として、建設現場では、新規に採用した人材の指導や教育に以前のように時間をかけることができず、育成に苦労しているとも伺っております。

ICT技術を用いることで、出来形の見える化や工事中の現場状況、例えば、掘削工事中での土質の変化、埋設物や地下水に当たったときなどを3次元の映像で可視化することで、知識や経験が少ない方でも現場で起こることを簡単にイメージできるようになり、直面する問題に対する心構えや事前に上司に指導を受けることができるなど、心理的なおそれがなく現場に立ち向かえるようになるというメリットがあり、現在の人材育成には、このようなICTを使った手法が有効ではないかと考えております。

そのためにも、工事図面の3次元化や設計データの利活用など、BIM/CIMの導入を積極的に進めていくべきと思われますが、現状としては、2次元図面を用いた従来の施工方法が一般的となっております。

今後、建設現場で3次元化を進めるには、まず、国土交通省が導入を推奨しているICT活用

工事の普及と拡大が必要と考えますが、札幌市発注工事においては、大規模現場での活用事例がほとんどであり、全体として導入が進んでいないとお聞きしております。

本年の予算特別委員会におきまして、ＩＣＴ活用の普及の取組に関して、国や北海道が採用しているＩＣＴ施工プロセスの一部のみを行う簡易型モデルについて私が質問したところ、市としても採用を検討する旨の回答があり、今年度から実施していると伺っております。

そこで、質問ですが、令和６年度におけるＩＣＴ活用工事の実施状況及びＩＣＴ活用の普及に向けた市の取組について伺います。

●**浜岸道路工事担当部長** 令和６年度におけるＩＣＴ活用工事の実施状況及び普及に向けた取組についてお答えいたします。

ＩＣＴ活用工事として発注した工事の実施状況につきましては、昨年度と同様の５０件の発注に対し、現時点で委員がご指摘の簡易型モデルも含めまして２７件実施しているところでございます。

しかしながら、このうち中小企業が施工する小規模工事につきましては、生活道路整備工事１０件に対して実施件数が４件と少ない状況になってございます。

こうしたことから、普及に向けた市の取組といたしましては、建設局として、ＩＣＴホームページを開設し情報発信するとともに、サポート窓口を設置し、制度の説明や現場導入時の技術相談を実施しているところでございます。

加えまして、今年度から企業向けのＩＣＴ研修を開始しており、未経験者にＩＣＴ機材を体験してもらう初級編と、工事現場でのＩＣＴ施工を想定した実践的な中級編を開催するなど、主に施工経験がない企業を対象とした支援を行っているところでございます。

●**小口智久委員** ＩＣＴ活用工事に関しては、もう２か年連続で５０件発注しておりますけれども、実施状況としては、大規模工事を中心に、小規模工事では導入がまだ進んでいないという旨の

回答でございました。

また、市として建設現場へのＩＣＴ施工普及に向けまして、ホームページで情報発信、企業へのサポート、技術者を支援する研修開催など、それは初級から中級と、そういうようなことを様々工夫しながら、企業がＩＣＴ施工を取り組める環境整備に努めているということが分かりました。特に、ＩＣＴ機器を実際に使用していただき、ＩＣＴに対する抵抗感や疑問を解消していくという意味で、この研修というものは非常に効果があるものと考えます。

このように、企業へのサポートや研修を行うに当たり、関係者から様々な意見や課題を伺うこともあるかと思います。ＩＣＴを現場で有効に活用してもらうための課題がどこにあるのか、企業の意見なども踏まえ分析した上で対策を講じていく必要があると考えます。

そこで、質問ですが、企業からどのような意見が寄せられているのか、また、ＩＣＴ導入に当たっての課題は何か、伺います。

●**浜岸道路工事担当部長** 各企業の意見及びＩＣＴ導入に当たっての課題についてお答えいたします。

各企業からの意見としては、特に、中小企業でＩＣＴ施工の導入が進んでおらず、ＩＣＴの導入を何から取り組むべきか分からない、導入による効果が分かりづらいなどの意見が多くございました。

ＩＣＴ導入に当たっての課題としては、生活道路のような市街地整備における工事において作業スペースが狭く、また、施行に必要な３次元座標データが送受信しづらいなど、ＩＣＴ建設機械による施工が難しいことが挙げられます。

ＩＣＴ機材としては、このほか、市街地によって飛行制限があるドローンや、広い現場を一度に計測することができるが、データ処理に時間がかかるレーザースキャナーなど、複数の選択肢があり、企業において現場に適した機材が分かりづらい状況になっていることも課題と考えておりま

す。

●小口智久委員 ICTの工事というのは、測量、ICT対応建機での施工、また、データ納品など、幾つかのプロセスで構成されていくのですが、今の答弁によりますと、ICTの導入の方法、また、その効果が分かりづらい、理解しにくいという心理的な課題があるということ、また、札幌市が数多く発注している市街地部での工事については、狭いという部分も非常にありますので、ICT機械の導入が難しい、また、他のICT建機についても現場条件に合ったものを選択することが難しいということでした。

今後、業界全体にICTを普及していくためには、これらの課題の解決は必須であると思います。

また、ICT施工については、各企業とも手探りの状況であり、市は発注者として積極的に普及に向けて支援を行うべきと考えます。

そこで、質問ですが、さらなるICT推進に向け、ICT導入に当たっての課題に対し、市として今後どのように取り組んでいくのか、伺います。

●浜岸道路工事担当部長 今後のICT推進に向けた取組についてお答えいたします。

ICTの経験がない企業に対しては、どのような場面でどんな技術が使えるのか分かりやすく示すことが必要であり、また、省人化や時間短縮など、技術者が現場でメリットを実感できる作業に導入を促すことが重要と考えているところでございます。

そのため、当面、ICT建設機械での施工にこだわらず、まずは、誰もが操作しやすい簡易なICT測量機材を中心に活用することが有効と考えてございます。

現在、その効果を検証しているところであり、今後は、その結果を踏まえまして、企業が使いやすい新たなICT活用工事のモデルを取りまとめ、次年度工事からの適用に向け検討してまいりたいと考えてございます。

●小口智久委員 今後に向けてということでしたが、大変難しいことだと思いますけれども、技術を示していったり、メリットを示す等、様々な努力をしながら、そしてまた、新たな取組としてのICTのモデルを検討しているということでしたので、しっかりとお願いしたいと思います。

また、本年からは、時間外労働の規制が始まるなど、建設現場の生産性向上はますます重要となっております。建設現場における働き方改革や生産性の向上の取組に関し、現在、市が検討中の次期さっぽろ建設産業活性化プランに盛り込むなど、様々な施策を組み合わせながら、ICTを活用した人材育成に一步踏み込んで推進していただきたいと思います。

インフラ整備や防災意識など、建設業界に寄せる期待がますます高まる中、札幌のまちの未来を担っていただける方を一人でも多く育成できるよう札幌市に要望して、私からの全ての質問を終わります。

●長屋いずみ委員 私からは、生活道路の除排雪について、1点質問いたします。

我が党は、生活道路のパートナーシップ排雪制度について、町内会からの費用負担はもう限界という実態や声を紹介しながら、本市の責任で地域住民の負担の軽減を繰り返し求めてまいりました。

高齢化が進行し、物価の高騰や設計労務単価の上昇などにより町内会の負担額が引き上がると同時に、デイサービスや宅配利用が増加し、生活道路の徹底した除排雪へのニーズは一層高まっております。

先日の本会議においても、生活道路への対応も含め、行政の役割をどのように考えているのかとの問いに、副市長は、パートナーシップ排雪制度の様々な課題があるとし、行政が担うべき役割を見直す必要に触れ、札幌市が全ての生活道路を排雪することも含めとご答弁されるに至りました。

そこで、質問いたします。

全ての生活道路を排雪することに言及されましたが、それは本市が地域負担を軽減あるいはゼロにするということを在り方検討会の中で考えているということなのか、お伺いいたします。

●**茂木雪対策室長** 持続可能な生活道路除排雪の在り方検討会の中で、パートナーシップ排雪の地域負担を軽減あるいはゼロにすることを考えているのかというご質問かと思えます。

物価の高騰などによりまして、費用負担の増加は在り方検討会の中でも課題の一つとして共有されているところでございます。

パートナーシップ排雪は、制度化から30年以上が経過しておりまして、在宅介護サービスや宅配の増加などに伴い、生活道路における市民ニーズも変化してきております。そのため、札幌市が全ての生活道路を排雪することも含め、限りある予算、機材や人材の中で、今後どのような作業が可能なのか、検討を進めているところであります。

したがいまして、地域負担の在り方につきましては、そういった検討の進捗に伴いまして議論されていくものであると考えております。

●**長屋いずみ委員** 議論の進捗によってということでしたけれども、地域負担をゼロにする、こういった方向で進めていただきたいと思います。各区、二、三地域で試行した実証実験では、かき分け除雪を排雪除雪にしたり、作業後の道路幅を狭くして排雪する雪の量を抑制してみたり、道路幅を広めにする代わりに圧雪を多くしたりと試行が続けられましたけれども、市民からは危険だから何とかしてほしいということです。市民は生活道路にも雪を残さない除排雪を願っております。市民負担をなくして、冬場の生活道路の環境をよくしてほしい、この市民の願いに答えていただきたいと申し述べて、質問を終わります。

●**荒井勇雄委員** 質問に入ります前に述べさせていただきます。

先ほど、藤田委員が質問されておりました横断歩道橋のネーミングライツにつきましては、我が会派の波田議員が、以前、この場で提案させてい

ただいたことが記憶に新しいところでございます。これにつきまして、早速取り組んでいただけるということで理事者に感謝をぜひとも強く申し上げると前我が会派会長の脇元議員より厳命いただきましたので、この場で強く申し上げさせていただきます。（発言する者あり）

それでは、私の質問テーマでございますが、本日は、除雪におけるDXの活性化とその取組について質疑をさせていただきたいと思えます。

本年6月12日、6月13日にアクセスサッポロで開催されました北海道土木・建築未来技術展2024、建設DXの展示会において、私自身、会場に足を運び、説明を受けてまいりました。20年から30年の熟練除雪技術者のオペレーターの技術をそのままAI技術に落とし込み、経験の浅いオペレーターが乗車して監視を行い、自動運転3のレベルで除雪が行えるということでございました。

この技術革新は、昨今課題になっている建設業の担い手不足の解消や技術の継承に大きく寄与していくものと私は大変期待をしております。

そこで、質問ですが、除雪業者の担い手不足の解消や除排雪作業に関する技術を継承するためにどのような取組を行っているのか、お伺いいたします。

●**茂木雪対策室長** 除排雪における担い手不足の解消、それから、技術継承に向けた取組についてお答えいたします。

札幌市では、担い手不足の解消につながる取組といたしまして、助手を同乗させる代わりにバックカメラやセンサーなどの安全補助装置をつけた1人乗り可能な除雪機械の導入を進めているところでございます。また、稼働している1,400台のうち約800台にGPS端末を設置して走行軌跡などのデータを取得し、日報の作成自動化に活用するなどの省力化にも取り組んでいるところでございます。

一方で、技術の継承につきましては、現時点では熟練のオペレーターが若手のオペレーターに直接指導するというのが基本となっておりますこと

から、除雪事業協会と連携し、実技研修会の開催などに取り組んでいるところでございます。

今後は、様々な機会を捉えまして、担い手不足の解消、除排雪作業の技術継承におきまして、委員がお話のようなD Xについて検討してまいりたいと考えております。

●荒井勇雄委員 先ほども触れましたが、建設D Xの展示ではレベル3ですが、自動運転による除雪作業の紹介もございました。

また、滝川市のベンチャー企業と共同開発をした東京都の企業が、小型無人自動除雪機の開発を行ったと、先日の北海道新聞、9月12日の経済面、朝刊の11ページに掲載がありました。今後、実証実験を繰り返し2026年の販売を予定しており、商品化されれば全国で初めてということでございます。

この除雪機に関しては、遠隔操作を行えるいわゆるラジコンのような電波式で、公道ではまだ使えませんが、一部の店舗の駐車場や倉庫の周辺など、夜間に車や人がいなくなる場所で使うことを想定しているようですが、確実に自動運転の技術革新が進んでいるものと考えております。

これまで、議会において、除雪予算を増やしていただきたいという数多くの質疑が出てまいりましたが、なかなか確保することが難しい状況ではないかと考えております。

そこで、質問であります、除雪対策として、行政も除雪におけるD Xに必要な予算を確保し、抜本的な対策に取り組むべきと我が会派は強く考えますが、本市のお考えをお伺いします。

●茂木雪対策室長 除雪におけるD Xについてお答えいたします。

これまで、除排雪における先進技術の活用につきましては、北海道開発局が事務局となり、札幌市をはじめ、北海道やNEXCO東日本、北海道大学、そして、除雪事業者など、産学官民で進めている除雪現場の省力化による生産性、安全性の向上に関する取組、i - S n o wと呼んでおりますけれども、この取組におきまして、技術交流や

情報共有を行うなど、各方面からの情報収集を進めてきたところでございます。

ここでは、高速道路でありますけれども、2023年度より運用開始されておりますロータリー除雪車の自動化などの情報共有も行われているところでございます。

今後も引き続き、北海道開発局などの関係機関と連携するとともに、民間企業の技術革新も注視しながら、自動運転なども含めた先進技術の除排雪作業への活用について検討してまいります。

●荒井勇雄委員 最後に、実体験を踏まえまして要望を申し上げて、質問を終わらせていただきたいと思います。

10月1日、10月2日に札幌コンベンションセンターで行われました第3回北海道主催のドローンサミットのNTT東日本のブースにおきまして、実際にGPSを利用し、除雪機が除雪した道と除雪が行われていない道をデジタルの地図上に明確にすみ分けし、作業が済んだ道に関しましては、そのまま自動的にエクセルにデータが送られ、作業報告が上がる仕組みとなっております。

作業報告の煩雑さから除雪事業者から適切に報告が上がっていない事例も確認されており、こちらの技術に関しましては、作業効率を上げる上でも技術的に大変なる革新だと私は感じました。

実際に実証実験も済んでおり、青森市では導入されているということでしたので、ぜひ他都市の例を踏まえまして、札幌市も情報収集をより進め、札幌市の除雪におけるD Xの活性化によりスピード感をもって取り組んでいただきたいと思います。我が会派の質問を終わらせていただきます。

●山田一郎委員 私からは、道路施設の長寿化に係る取組の進捗状況についてと道路の補修の実施状況について、2点質問いたします。

まずは、橋梁やトンネルなどの道路施設の長寿命化について質問いたします。

道路施設は、道路と一体となって交通網を構成し、市民の日常生活や経済活動を支える重要な存

在であります。

札幌市の道路施設は、1972年の札幌冬季オリンピック開催を契機に集中的に整備が行われており、その老朽化が着実に進んでいる状況でございます。例えば、橋梁では、建設から50年以上経過した橋梁の割合が、2020年には全体の1割、115橋であります。20年後の2040年には半数を超える約6割、726橋まで増加すると伺っております。

こうした状況の中で、将来にわたって市民の安全・安心で快適な暮らしを支えていくためには、道路施設の計画的かつ効果的なメンテナンスを実行し、長寿命化を図っていくことが重要と考えます。

札幌市では、平成22年に策定した札幌市道路維持管理基本方針に基づき、橋梁やトンネルなど、施設の種類ごとに個別施設計画を策定し、5年に一度の定期点検により健全性を把握するとともに、予防保全型の維持管理による施設の長寿命化に取り組んでいると承知しております。

そこで、質問ですが、札幌市における道路施設の長寿命化に係る取組の進捗状況を伺います。

●**小林土木部長** 道路施設の長寿命化の取組の進捗状況についてお答えいたします。

まず、橋梁では、令和元年度から令和5年度までの定期点検で補修が必要とされた橋梁80橋のうち31橋の補修が完了し、残りの49橋についても令和9年度までに補修を終える見込みであります。

また、橋梁以外の施設では、トンネルやアンダーパスの補修工事が今年度で一通り完了する予定であり、横断歩道橋や門型標識など、その他の施設についても、計画に基づき必要な補修を実施しているところでございます。

●**山田一郎委員** 今、道路施設の長寿命化の進捗状況を伺いました。取組については着実に進んでいるようでありまして、今後も計画どおりに進むことを期待しております。

道路施設の長寿命化の取組は、平成24年に発生した中央自動車道笹子トンネルの天井板崩落事故

を契機に、橋梁やトンネル等の重要構造物に係る5年に一度の定期点検の義務化や健全度の診断区分の設定といった関係法令の整備が行われ、平成26年度から本格的な取組が始まったもので、以降、全国的に道路施設の点検や補修工事が行われているところであります。

しかし、その現場に目を向けると、供用中の道路での作業となることや、高所または閉鎖空間など特殊な環境下での作業が必要となるなど、施工上の制約や条件が多く、担い手であるコンサルタントや建設業者にとって、採算面や従事者の確保などの負担が大きいと聞いております。

将来にわたり道路施設の長寿命化の取組を持続していくためには、現場の安全性や作業効率を高める手法を積極的に導入し、現場の担い手の負担軽減を図っていくことが欠かせないと考えます。

そこで、質問ですが、道路施設の点検や補修工事に係る現場の安全確保や作業効率の改善にどのように取り組んでいくのか、伺います。

●**小林土木部長** 道路施設の点検や補修工事の際の安全確保、効率化についてのご質問でございました。

委員がご指摘のとおり、点検や補修工事の安全確保や効率化は非常に大きな課題であると認識しており、札幌市としても課題の解決に取り組んでいるところでございます。

その一例として、今年度は、山岳部の橋梁で人が近接して行ってきた目視による点検にドローンを導入し、高所での人力作業をなくすことで、安全性と効率性を高める工夫をしているところでございます。

また、工事では、横断歩道橋の補修におきまして、鉄製の補修材料に代えまして紫外線で硬化するFRPシートを採用し、現場での材料加工や溶接等にかかる手間を削減するなど、作業効率の改善を図っているところでございます。

今後も、国や他の自治体における事例も参考にしながら、こうした新技術を積極的に導入し、現場作業の安全性向上と効率化に努めてまいりたい

と考えております。

●**山田一郎委員** 今の答弁を聞きまして、今後の点検、補修工事の効率化が進むことを期待しますし、さっき荒井委員も話しましたが、ドローンを用いた点検というのも今後の人手不足などを補完していける方法の一つだと感じておりますので、今後も積極的に採用することを検討してほしいと思います。

先ほども触れましたが、平成26年度から始まった5年に一度の定期点検は、令和5年度で2巡目を終えたところであり、この2巡目点検の結果を踏まえて、今後も適切な補修を実施し、施設の長寿命化を図っていくことと思います。

その一方で、先ほどの答弁にあったとおり、トンネルやアンダーパスについては、今年度で一通り補修工事が完了するとのことであり、今後は大規模な補修が必要な施設が減ることが予想されます。

また、今後の取組においては、現場作業の安全性向上や担い手の負担軽減など、現場環境の改善を図る方策も併せて検討していくことが必要と考えております。

そこで、質問ですが、道路施設の長寿命化に係る取組を今後どのように進めていくのか、伺います。

●**小林土木部長** 長寿命化の取組の今後の進め方についてお答えいたします。

現在、2巡目点検の結果を踏まえ、橋梁やトンネルなどの個別施設計画の改定を予定しているところでございます。

計画改定に当たりましては、必要な補修を確実に実施できるよう、コスト縮減と事業費の平準化を図りながら、最も効果的な事業計画となるよう努めてまいります。

なお、トンネル、横断歩道橋、アンダーパス、門型標識の4施設は、大規模補修ではなく、局所的な補修が中心となっていく見込みです。

このことから、これらの4施設につきましては、個々の計画を統合した新たな計画を今年度中

に策定し、補修工法や工事の実施時期に関する考え方を見直す予定です。

今後も引き続き、事業の進捗管理の効率化を図りながら、道路施設の長寿命化を着実に進めてまいりたいと考えております。

●**山田一郎委員** 新たな計画を立てるという形でございまして、橋梁、トンネル、アンダーパスなどの道路施設においては、緊急性の高いものから補修を行って、橋梁は令和9年度、トンネル、アンダーパスは今年度で一旦補修が完了する予定ということでございますので、この長寿命化に関しては計画どおり進めていただくようお願いいたします。

次に、道路の補修の実施状況について伺います。

市民生活に直結する道路においては、約5,600キロメートルもの長い延長を管理しており、効率的に補修を進めていくことが重要であると考えております。

また、近年、融雪期の舗装にポットホールと呼ばれる穴ぼこが発生し、テレビや新聞などで取り上げられることも多く、市民の道路補修への関心は非常に高くなっていると感じております。

そこで、最初の質問ですが、札幌市で管理している道路補修の実施状況について伺います。

●**小林土木部長** 札幌市で管理している道路の補修の実施状況についてお答えいたします。

札幌市が管理する道路は、目視による日常的なパトロールに加え、交通量の多い幹線・補助幹線道路、約1,400キロメートルにおいては、専用の車両を用いて3年で1巡する定期点検も行っており、これらの点検結果を基に道路の補修を行っております。

軽微な補修については日々実施をし、全体的な補修が必要となった路線は、損傷の程度などから優先順位をつけてオーバーレイを行うこととし、事業の平準化を図りながら計画的に行っております。

中でも、幹線・補助幹線道路のオーバーレイに

つきましては、昨年度までの整備ペースでは、将来、ひび割れで管理基準値を超えてしまう路線が大幅に増えることが予測されたことから、今年度の予算を昨年度に比べて倍増し、将来にわたって路面状況を良好に保つようオーバーレイの施工量を増やしているところでございます。

●山田一郎委員 札幌市で管理している道路補修の実施状況について、幹線・補助幹線道路のオーバーレイの予算を増額したということで、路面の状況は改善することを期待しております。

しかしながら、地域住民にとって日々の安全・安心な生活を送る上では、幹線・補助幹線道路と同様に生活道路も重要であると考えております。

最近では、私のところにも地域から生活道路の舗装、補修を求める声も多く寄せられており、生活道路は路面管理が十分とは言えないのではないかと感じております。

そこで、質問ですが、生活道路の補修については今後どのように考えているのか、伺います。

●小林土木部長 今後の生活道路の補修についてお答えいたします。

近年は、市内の道路全般で融雪時期のポットホールが多く発生し、路面状況が悪化してきていることから、苦情や要望も年々増加しているところ です。

これらの状況から、ポットホールの補修につきましては、交通量の多い幹線・補助幹線道路を優先してきたところであり、その補修に多くの予算を費やしてきたところでございます。

今年度から、オーバーレイの施工例を増やしたことで、幹線・補助幹線道路の路面状況が改善され、これらに費やしていた経費を生活道路の補修に充てることにより、生活道路の補修を強化していきたいと考えております。

●山田一郎委員 生活道路の補修に関する答弁でありました。

幹線・補助幹線道路の路面状況が改善されることによって、それに費やしている経費を生活道路の補修に充てる、生活道路の補強、補修を強化す

るということでしたが、その効果が発現されるまでは数年程度の期間を要すると思われます。

舗装のポットホールを補修する費用は年間約18億円で、近年は横ばいと伺っておりますが、労務費や材料費が年々上昇しており、補修量の減少が懸念されております。

また、年々、ポットホールに関する苦情や要望が増えていていると伺いましたが、それが原因による車両損傷の対応が増えていくことも懸念しております。

そこで、質問ですが、このような状況を踏まえて、道路の補修費を今後どのように確保しようと考えているのか、伺います。

●小林土木部長 今後の道路の補修費の確保についてお答えいたします。

道路補修のうち、最も費用がかさんでいるのがポットホールの補修であります。国の有識者会議によりますと、ポットホールが発生する原因は地球温暖化による影響と考えられており、今後も増えていくことが見込まれております。

そのような中、積雪寒冷地における舗装、補修に関する新たな財源を確保するために、札幌市では、今年7月の開発予算要望におきまして、国土交通省をはじめ、関係省庁に対し、舗装、補修、損傷に対応するための制度の創設や財政支援の充実強化を要望してきたところでございます。

さらに、今後、北海道や他都市と共同で国への支援を求めることも検討しており、引き続き必要な予算の確保に努めてまいりたいと考えております。

●山田一郎委員 いろいろとやっていただいているのですが、結局のところ、この生活道路の補修というのは、土木センターが限られた予算でやりくりをしているのが現状であり、今回、オーバーレイの予算が増額とありましたが、オーバーレイも、今、一番上の層の補修でございますので、いずれは下の層も駄目になっていき、その場合は、結局、全面的に補修することになることも予想さ

れますし、積雪寒冷地である本市では、ポットホールについては、先ほどの答弁もありましたが、必ず常についてくる問題だと考えております。

今回の決算の議案の中でも、ポットホールかは分かりませんが、タイヤに穴が開いて、損害賠償請求で札幌市が賠償金を支払っているような状況もありました。建設局と財政局が計画的に対応して、土木センターがしっかりと生活道路の修繕をできるように、財源の確保とともに計画を立てて進めていただくようお願いして、私からの質問を終わります。

●中村たけし委員 私からは、工事の余裕期間制度、いわゆるフレックス方式について質問いたします。

工事の余裕期間制度、フレックス方式とは、工事を発注する際、通常の工期に余裕期間を設けて、あらかじめ全体工期を設定して、受注者が全体工期の範囲内で工事の始期と終期を決めて契約締結する制度になります。建設産業の働き方改革につながるものとして、国や多くの自治体で、今、導入されております。

特に、北海道は積雪寒冷地でありまして、本州と比べて実質的な工事期間が短いことから、フレックス方式の適用が効果的になるため、北海道開発局や北海道では、既に適用可能な工事を全て対象として本格的に導入しております。

札幌市においても、フレックス方式を試行的に導入開始した2018年、平成30年から既に6年が経過している状況になっております。しかしながら、昨年度、2023年度の実施状況を確認いたしますと、市発注工事全体の912件のうち試行が233件で、実施率が25%という低い状況に今あります。

このため、これまでも我が会派では、議会の質疑を通してこのフレックス方式のさらなる拡大というものを求めてまいりました。

そこで、質問ですけれども、建設局が所管する土木工事におけるフレックス方式の試行状況について、まず伺います。

●浜岸道路工事担当部長 建設局所管の土木工事における余裕期間制度、いわゆるフレックス方式の試行状況についてお答えいたします。

建設局及び区が発注する土木工事については、平成30年度から試行発注を開始し、昨年度、令和5年度は、発注工事294件のうち142件、割合で言いますと48%の工事をフレックス方式の対象として発注したところでございます。

また、今年度、令和6年度は、現時点で発注工事319件のうち148件、割合で言うところと46%の工事をフレックス方式の対象として発注しております。

●中村たけし委員 建設局所管の土木工事におけるフレックス方式の試行は、令和5年度では48%、令和6年度、今の段階では46%ということで、先ほど申し上げた全工事では25%という数字からは高い数字になっておりますけれども、それぞれ48%、46%ということで、半分にも達していない状況にあることが分かりました。

このフレックス方式については、さっぽろ建設産業活性化プランにおいて、八つ設定されております取組目標の2番目に、建設産業の働き方改革の推進と、施策の一つに掲げられているわけであります。

このプランにおける記載内容を見ますと、工事の余裕期間制度、フレックス方式は、円滑な工事体制の整備や働き方改革の推進につながるなど、受注者にとってメリットがあるため、適用可能な工事については対象件数の拡大を目指しますというふうに設定されております。

そこで、質問しますけれども、さっぽろ建設産業活性化プランを所管する建設局として、これまでの試行結果を受け、フレックス方式をどのように評価しているのか、伺います。

●浜岸道路工事担当部長 フレックス方式の建設局における評価についてお答えいたします。

フレックス方式につきましては、受注者が柔軟な工期を設定することで、人材や機材を効率的に活用でき、年間を通じた安定的な工事実施による経営安定化や技能者の処遇改善といった様々な効

果をもたらすことから、業界から一定の評価をいただいているところであります。

加えまして、余裕期間については、技術者の選任が求められておらず、入札時には技術者確保が不要となり、入札不調・不落の抑制といった効果が期待できることから、受注者、発注者の双方にメリットのある制度であると認識しているところでございます。

●中村たけし委員　ただいま、さっぽろ建設産業活性化プランを所管する建設局として、このフレックス方式は、受発注者双方にメリットが多くて一定の評価をしているという答弁がありました。

それでは次に、フレックス方式の本格実施について質問いたします。

先ほどの答弁にもありましたけれども、このフレックス方式には早期発注工事への対応に関する大きな利点があるということでございます。

ここ数年、早期発注工事の件数が増加する中で、昨年度末に竣工する工事と早期発注工事の工期が重複するというケースが増えてきております。

そこで、この制度を適用することで同一技術者等を両方の工事に配置することが可能となるため、事業者からは、人材の確保や適正な配置、円滑な施工などの面で非常に効果が大きいということで、事業者からも大きな評価をいただいている制度であります。

また、降雪シーズン前についても、現場施工の閑散期であることを考慮して、余裕期間の対象を拡大してほしいという声も多くいただいております。

今後も、従事者不足の深刻化や機材確保の困難化など、建設産業を取り巻く環境はより一層厳しさが増すことが想定されておりますので、フレックス方式の拡大等の効果的な取組については、積極的に実施していくということが求められているのだと思います。

そこで、質問ですけれども、工期に余裕を設け

たフレックス方式について、全ての工事を対象として本格実施すべきだと考えますがいかがか、伺います。

●浜岸道路工事担当部長　フレックス方式の本格実施についてお答えいたします。

建設局においては、これまでも、除雪体制や工程、施工品質など、現場条件を考慮し、工期設定に余裕のある工事を対象として、発注件数の拡大に努めてきたところでございます。一方で、余裕期間範囲のさらなる拡大について、業界団体からの要望もあり、運用の見直しを検討しているところでもございます。

今後も引き続き、早期発注工事や降雪シーズン前の閑散期を念頭に、可能な工事については、全てフレックス方式を適用できるよう、さらなる取組拡大に努めてまいりたいと考えてございます。

●中村たけし委員　さらなる拡大を検討していくということで、進めていただきたいというふうに思います。

思うのですけれども、国土交通省のほうでは、もう既に、平成28年、2016年に、余裕期間制度の活用についてということで、さらなる活用に向けて進めてほしいという通知の文書が出ているわけなのです。2016年にですよ。それで、こういう状況だということでありますから、さらなる拡大を進めていくという答弁がありましたから、進めていただきたいということでありますけれども、発注工事においてフレックス方式を一件でも多く適用していただくことを求めて、質問を終わります。

●こんどう和雄委員　私から質問させていただくのは、地下鉄平岸駅周辺における放置自転車対策であります。

先ほど、篠原委員からのご質問、ご苦労さまでございました。

やはり、札幌市10区の大きな課題であるということはよく認識しておりましたが、私は、今、お話を聞いて、放置しておくのは絶対いけないということを強く感じまして、冷静にお話をさせてい

ただきたいと思っております。

札幌市は、昨年12月、札幌市自転車活用推進計画を策定しました。基本方針の一つに、総合的な駐輪対策の推進を掲げ、公共駐輪場の整備や放置自転車対策などを進めていくこととしております。

自転車は、皆さんもご存じのとおり、本当にいつでも乗りやすく、安価な自転車も手に入る状況でありますので、身近な乗り物として多くの市民の皆様に利用されて、通勤や通学、買物などの日常生活、身近な交通手段としての役割に加えて、スポーツ、レジャーの日常生活における、あるいは、自転車が観光、そして、災害時の活用など、様々な用途で利用されております。

特筆すべきことは、新型コロナウイルス感染症拡大のときに、人との接触を低減する移動手段として自転車が大変利用されたということは記憶に新しいのではないかと思います。

しかしながら、私から問題提起したいことは、自転車を利用される方がルールやマナーをしっかりと守ることが常識として求められているにもかかわらず、歩道上に自転車を駐輪させることによって歩行者の通行の妨げとなっている状況を、連日、私は見かけております。歩道は歩行者が主役でないといけなのです。それが残念ながら、自転車が主役のような錯覚を覚える毎日でございます。

分かりやすく言うと、これは放置自転車だということでもあります。目の不自由な方のためにある点字タイルの上に自転車を置いているという方もいらっしゃるって、大変胸が痛みます。

私は、市議会、あるいは市内中心部に行くときの交通手段は、自動車に乗らず、公共交通である地下鉄平岸駅からここに来ております。大変快適に通勤しておりますが、平岸駅周辺は歩道上に多くの自転車が駐輪されておりまして、特に、大手スーパーがあります地下鉄の1番出口、それから、向かいのバス待合室がある2番出入口の付近の歩道上に、4月から10月の今日まで、定期的に

台数を数えて日記につけておりますが、100台近くが常時駐輪されていることが分かりました。

そこで、最初の質問です。

平岸駅周辺における自転車の駐輪状況はどうなっているのか、お伺いいたします。

●藍原総務部長　初めに、平岸駅周辺における自転車の駐輪状況についてのご質問でございます。

札幌市におきましては、例年、自転車の利用が多い夏場に市内の全ての地下鉄、JR駅周辺の駐輪状況を調査しておりまして、令和5年度の調査結果では、平岸駅周辺の駐輪台数は428台でございました。この428台のうち、平岸駅周辺に設置しております2か所の公共駐輪場への駐輪台数は219台でありまして、残りの209台につきましては、駅周辺の歩道上に止められているといった状況であります。

●こんどう和雄委員　次に、平岸駅駐輪場の整備について質問いたします。

ただいまのご答弁で、平岸駅周辺全体の放置自転車は約200台を超えるということで、多くの自転車が駐輪されていることが分かりました。

この放置自転車の整理に、私もいつも頭が下がるのですが、平岸駅の自転車整理は、雨のときも、風のときも、積雪のときは来られませんが、寒いときもシルバー人材センターの方が交代で整理をしております。大変ありがたいことで頭が下がりますが、放置自転車が少しは通行される方の妨げにならないようにご配慮いただいているあかしなのかなと思っております。

私としては、路上駐輪によって地域の安全・安心の歩行環境の確保に支障が出ていることは、平岸地域のよき代弁者として長年の課題でありまして、以前から駐輪場の整備を強く要望してまいりました。しかしながら、土地の値段も大変高いということで、新たな駐輪場整備のための用地がなかなか見つからないというのが現状です。私自身も、傍観者だけではなく、生まれ育った平岸地区の住みよいまちづくりのために、積極的に地主を

回って、諦めないで候補地を探していたところですが、大変困難な状況が続いております。

こうした中で、建設局自転車対策担当課より、既存の平岸駅2番出入口南側にある駐輪場を拡充するという大変ありがたいお話がありました。私としても、既存の駐輪場を有効に活用していくことが重要な視点ではないかと思えます。

そこで、質問いたします。

平岸駅駐輪場をどのように整備する予定なのか、伺いたいします。

●藍原総務部長 平岸駐輪場の整備に関するご質問でございます。

平岸駅の駐輪場につきましては、既存の平面の駐輪場を2階建てに改築することによりまして、駐輪容量を現在の約170台から300台へと130台程度拡充する予定でございます。

現在、実施設計を行っているところであります。令和7年度に改築工事を行いまして、令和8年度には供用を開始したいと考えているところであります。

●こんどう和雄委員 大変積極的なご回答、ご答弁をいただきまして、ありがとうございます。

新しい工事が必要だと思いますが、次に、これに関連しますので、放置禁止区域の指定について質問させていただきます。

既存の駐輪場を2階建てに改築する計画がありますというご答弁がありました。新たに130台程度の拡充をする予定とのご答弁であります。これによって、約300台が平岸駅周辺の放置自転車の解消につながってくるのではないかと考えております。この工事において平岸駅周辺の放置自転車が駐輪場に収容されることになれば、長年の地域の大きな課題であります周辺の路上駐輪がめでたく解決されるのは大変喜ばしいことでございます。

駐輪場が拡充される際に一番大事なことは、自転車を利用していただくことに対して、これから話ですが、せっかく駐輪場を増設するわけですから、必ず駐輪場に格納していただくことで放置

自転車の解決につなげていきたいということで、啓発活動をぜひとも強くお願いしてまいりたいと思っております。

あわせて、自転車利用者にルールを守っていただくよう、平岸駅周辺を放置禁止区域にぜひご指定をいただき、放置自転車を即時撤去していくことが求められておりますので、これによって歩道上がまさしくきれいになりまして、文字どおり安全・安心に歩行できる住みよい環境が実現されることは間違いないと確信しております。

地域の方の声として、平岸地区にお住まいの方が、令和元年8月に私宛てに、地下鉄平岸駅周辺、特に南口歩道上の駐輪禁止措置についてという要望書をいただき、こんどう事務所に代表されて持ってこられました。特に、歩行者にとって非常に危険な状況がこと細かく記されております。春先の雪解け時期に、放置自転車のため、歩道上の除雪が不十分で、1人の方がようやく通行できる状態で、その狭い道路が凍結しているために、高齢の女性が転倒して腕を骨折した事故をその方が目撃されたという大変痛ましいお話がありました。

さらに、その方から、ベビーカーを押している方、車椅子の方など、身に危険を感じて歩いている方が大勢いらっしゃるというお話がございまして、こんどう、しっかりしろという激励を受けている次第でございます。

そこで、最後の質問でございます。

このたびの駐輪場の改築に併せて、周辺を放置禁止区域に指定すべきと考えますがいかがか、伺いたいします。

●藍原総務部長 平岸駅周辺における放置禁止区域の指定についてのご質問でございます。

自転車の利用者に駐輪場を利用してもらい、路上駐輪をなくしていくためには、放置禁止区域の指定が有効でありまして、その指定に当たりましては、駅周辺に乗り入れる自転車の台数に見合う駐輪場を確保する必要があります。

平岸駅周辺につきましては、駐輪場の改築等に

よりまして、現在の乗り入れ台数を満たす駐輪容量をおおむね確保できることから、駅周辺の駐輪状況もしっかりと見極めた上で放置禁止区域の指定について検討を進めてまいります。

●**こんどう和雄委員** 最後に、要望をして終わります。

繰り返しになりますが、平岸駅周辺は放置自転車が大変著しくあります。駐輪場整備のために新たな用地が見つからないなど、長年の大きな課題であったということは申し上げるまでもありません。それで、現在予定している駐輪場の改築により駐輪容量を大幅に拡充することと併せて、放置禁止区域の指定も検討を進めるというご答弁をいただきました。課題解決に向けての大きな前進であると大変期待しております。

本件は、建設局自転車対策課の英断によりまして、私が6年をかけて行動してきたことがめでたく目標達成に近づいたという今日は記念すべき日ではないかと思っております。ありがとうございます。これにつきましては、高く評価をさせていただきますと思います。

もう一つは、平岸地区の隣の中の島、南平岸地域は、駐輪禁止区域ということで、南平岸は既に平成27年5月末に完成しておりまして、いつ地下鉄で訪れても駅を降りたらすがすがしい気持ちになる次第です。平岸地区がこのようにさま変わりすることを大変感謝する次第でございます。

引き続き、啓発活動を行いながら、放置禁止区域の指定を行い、安全・安心な歩行環境を実現していただくことを要望して、質問を終わります。

●**脇元繁之委員** 私からは、雪対策について、大きく2点お伺いしたいと思います。

まず、1点目は、昨シーズンの除排雪作業を踏まえた雪対策についてであります。

令和5年度の雪対策に係る決算数字を拝見いたしますと、道路除雪費をはじめとする雪対策関係費の総額は約276億円で、令和4年度の269億円を上回る数値となっております。

人件費や燃料費が上昇を続けていることが主な

理由であろうと思いますが、そんな中でも、きめ細かい対応を目指して、市民の暮らしと経済活動の維持に対応しようとしている札幌市と除排雪作業に従事する皆さんの不断の努力には、改めて敬意と感謝を申し上げたいと思います。

昨シーズンを振り返ってみますと、前半は極端に雪の量が少なく、年明けの1月中旬あたりから断続的にまとまった積雪に見舞われました。そのため、道路のマンホール部分に大きな段差ができたり、生活道路も車が交差できないほどの雪の山であったほか、私どもの南区では、例年なら小学校の冬休みが終了する前に済んでいなければならないはずの通学路の排雪もままならない状況でありました。

このような事例は、南区だけではなく、札幌市内の全ての小学校の15%ほどに及んだと聞いております。

あわせて、この降雪の影響で道幅が極端に狭くなり、1月中旬以降、路線バスの全面運休や減便と迂回による一部運休が相次ぐなどして、長期間にわたり市民生活に支障を来したことも記憶に新しいところであります。

また、パートナーシップ排雪が進められた2月には、記録的な暖気が押し寄せてきて、全市的に道路面がざくざく状態となり、そうした中で2月下旬にも大雪に見舞われたため、排雪作業に大きな影響が出たとも伺っております。

除排雪作業に従事する方々のご苦勞は絶えなかったことと想像しますが、このように平年と比べても極端な気象状況が今後も続く可能性は否定できません。

そこで、お伺いします。

昨シーズンの雪の降り方やバスの運休といった事態を踏まえ、今シーズンの除排雪にどのように取り組もうとされているのか、もし改善点があるのであれば、その点も含めてお聞かせください。

●**茂木雪対策室長** 昨シーズンを踏まえて、今シーズンの除排雪にどのように取り組むのかというご質問かと思います。

昨シーズンは、雪の降り始めが遅かったということもありまして、通学路や幹線道路の排雪開始時期がずれ込み、その後の生活道路の作業にまで影響する結果となったところでございます。

加えまして、断続的にまとまった降雪が多かったことによりまして、急激に道幅が狭くなり、一部のバス路線において運休が発生することとなりました。

そこで、今シーズンにおきましては、少雪の傾向であった場合でも、その後の降雪に備え、早めに排雪を開始することを検討したいと考えております。

また、昨シーズンは、1日の降雪量が20センチを超えるまとまった降雪の日が多く、さらには、2月に10度を超える気温を3日も記録したということがございまして、生活道路が一部、一斉にざくざくになるということがあり、先ほど委員からもお話がありましたように、解消までに時間を要すこととなったところでございます。

そこで、今シーズンは、生活道路において、急な暖気によるざくざくの影響を最小限にとどめるため、日頃から圧雪厚を薄くするよう工夫してまいりたいと考えております。

近年は、極端な気象条件が増えてきておりますことから、昨シーズンのような特異な気象状況であっても市民生活に与える影響が最小限となるよう、臨機な作業に努めてまいりたいと考えております。

●脇元繁之委員 いただいた資料によりまして、昨シーズンは1月16日から1月31日までの間に、札幌市内では、運休路線と一部運休路線を含め、延べ68路線に影響があったようであります。

よって、今シーズンは、少雪傾向であった場合でも、その後の降雪に備え、早めに排雪を開始することを検討していただけると、また、生活道路においては、急な暖気によるざくざくの影響を最小限にとどめるため、日頃から圧雪厚を薄くするよう工夫したい、昨シーズンのような特異な気象状況でも、市民生活への影響が最小限になるよ

う、臨機な作業に努めるということでありました。予測できない自然との闘いですが、ぜひ、市民生活にできるだけ支障のないように期待しているところであります。

続きまして、除排雪作業の効率化と省力化についてお伺いいたします。

先ほど、小口委員も取り上げておりましたが、今年の予算議会の場合でも、除排雪作業の担い手不足の対応として、ICTなどの先進技術を活用した取組についてお尋ねしたところであります。

除雪事業者が保有する除雪機械について、1人乗り化できる安全補助装置、バックカメラなどの設置を促したり、除雪作業日報作成支援システムの構築によって、車両運転日報を電子化するなどの取組を進めているとのことでした。

今後、懸念される担い手不足への対応は喫緊の課題でありますから、このような除排雪作業の効率化や省力化、労働環境の改善に向けた取組を進めることは大変重要であると認識しているところであります。

そこで、お伺いいたします。

こうしたICTなど、先進技術を活用した除排雪作業の効率化や省力化の進捗状況と、今後の取組についてお聞かせいただければと思います。

●茂木雪対策室長 ICTを活用した作業の効率化などの進捗状況と今後の取組についてお答えいたします。

まず、1人乗り可能な除雪機械につきまして、市が保有する機械への導入はおおむね完了し、除雪事業者が保有する機械では11台が導入されているところでございます。

今後は、除雪事業者と協議を行いながら、さらなる導入を進めてまいりたいと考えております。

また、提出書類の電子化につきましては、現在各除雪機械の走行距離などを報告する車両運転日報の自動作成や走行軌跡の表示が可能になっているところでございます。

今後は、行った作業の種別や作業量を報告する作業日報の作成機能などを開発、実装することに

より、さらなる利便性の向上を図ってまいりたいと考えております。

これらの取組に加えまして、日進月歩の勢いで進化する民間や研究機関における技術開発の動向を注視しながら、先進技術の活用による作業の効率化について、引き続き検討してまいります。

●**脇元繁之委員** 答弁によりますと、除雪事業者と協議を行い、ICTのさらなる導入を進めていくということであります。また、電子化については、車両運転日報の作成や走行軌跡表示が可能となっており、作業日報の作成機能などの開発により、さらなる利便性向上を図るということでありました。

今後も、作業員をはじめとする現業に勤める従事者の負担軽減のために、効率のよい雪対策事業に取り組んでいただきますよう、よろしくお願い致します。

最後に、問題提起としての要望をさせていただきたいと思います。

位置情報テクノロジーの世界的事業者であるオランダのトムトムという企業があります。こちらが2023年3月に世界の交通状況の年次レポート、トムトムトラフィックインデックス2023を発表しております。それによりますと、世界で最も渋滞が激しい都市は、10キロの走行に平均36分以上が必要なイギリスのロンドンだったそうです。

ただ、日本も渋滞が非常に多いということで、実は、札幌は世界で4位なのです。札幌市が4位、名古屋が9位、東京が22位ということでありました。日本の都市部における交通渋滞の常態化も明らかとなっているところではありますが、札幌市が世界4位、日本国内では東京や名古屋を抑えて1位ということに驚いているところであります。これは、冬期間の道路状況が大きく影響を受けていることは想像が容易であります。

市民の暮らし、仕事はもちろんですが、これからの札幌のまちづくりとして、現在、運転手不足により危機的な状況にある公共交通の課題解決の対策として期待される自動運転技術の早期導入

や、今後、札幌をはじめとする北海道の発展の起爆剤となるであろう北海道・札幌「GX金融・資産運用特区」事業を円滑に進めていく上で、道都札幌の雪対策については、これまで以上の取組が必要と考えております。

市民意識調査でも一番の関心事である雪対策は、理事者側にとっても重要な取組であり、課題解決に向けては苦労が絶えないと思いますが、私自身の議員活動の中でも、雪対策は重要課題の一つであります。市民の暮らし、仕事、経済の維持、発展のために、微力ではありますが、力を尽くしてまいりますので、理事者におかれましても、より一層の取組を要望して、私からの質問を終わります。

●**丸岡守幸委員長** 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、およそ20分間、委員会を休憩いたします。

休 憩 午後3時4分

再 開 午後3時25分

●**小須田大拓副委員長** 委員会を再開いたします。

次に、第6項 公園緑化費のうち建設局関係分の質疑を行います。

●**森 基誉則委員** 私からは、森林施策の進捗について伺います。

質問の前に、今回、「しゅうりん」という単語を幾度か使用するのですが、札幌市が所有する森林と個人や企業が所有する森林で、それぞれ市有林と私有林と使い分けさせていただきます。ご承知おきください。

初めに、2019年に始まった森林環境譲与税と森林経営管理制度について伺います。

森林環境譲与税は、森林整備及び森林整備を促進する施策に活用するものとして、森林環境税を国民1人当たり1,000円徴収し、国から自治体に譲与される財源です。2024年度からの税徴収に先

立ち、2019年度から市町村及び都道府県に譲与が開始されています。

また、森林経営管理制度は、間伐等の適切な経営管理ができない私有林に対し、市町村にその経営管理を委託できる新たな仕組みとして創設されました。二酸化炭素の吸収や土砂災害の防止など、森林の多面的機能を発揮するためには、これらの制度の活用が重要であり、我が会派は、本市の森林環境譲与税の活用状況と森林経営管理制度の取組状況について注視してきました。

2023年第1回定例市議会予算特別委員会において、それらの進捗について尋ねました。引き続き進捗について伺っていきます。

まず、森林環境譲与税です。

本市における2023年度の活用として、市有林整備や公共建築物における道産木材の使用を中心に活用するとの答弁がありました。森林環境譲与税は、先ほども述べたとおり、今年度から徴収が開始され、市民の関心も高まり、より効果的な活用が求められています。加えて、これまでに活用できなかった譲与税約1億9,000万円をまちづくり推進基金に積み立てており、この基金の活用も重要と考えます。

そこで、最初の質問です。

森林環境譲与税に関する2023年度の活用状況と2024年度の活用の見通しについて伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 森林環境譲与税の活用についてお答えいたします。

森林環境譲与税は、市町村におきまして間伐材の森林の整備に関する施策と人材育成や担い手の確保、木材利用の促進や普及啓発等の森林の整備の促進に関する施策に充てることとされております。

まず最初に、本市における2023年度の森林環境譲与税の活用状況でございますが、白旗山都市環境林等の市有林整備や動物愛護管理センター、あいまるさつばろの構造材に道産木材を利用するなど、当該年度の譲与額を全額活用しております。

次に、2024年度の活用の見通しですが、引き続

き市有林整備を進めることに加えまして、中央区複合庁舎建て替えや定山溪義務教育学校の新築に活用する予定となっております。

これらの事業の執行によりまして、今年度の譲与税額3億1,000万円に加えまして、これまで基金に積み立ててきた譲与税1億9,000万円を全て活用しまして、2024年度の活用額は合計約5億円となる予定でございます。

今後も引き続き、関係部局と連携しながら、効果的な活用を進めてまいりたいと思います。

●森 基誉則委員 昨年度の状況と今年度の活用見通しに関して、承知しました。

私もあいまるさつばろに行かせてもらいましたが、木材が美しいですし、木の香りも印象に残っております。

それでは次に、森林経営管理制度の取組状況について伺います。

2023年第1回定例市議会予算特別委員会において、2022年度における当該制度の取組状況を尋ねたところ、私有林の所有者から市に森林整備を委託することを告示する経営管理権集積計画の作成などについて、予定どおり進めるには至らなかったとの答弁がありました。

森林経営管理制度は、森林整備不足の私有林が社会全体に有益な機能を発揮させるために重要な取組であることから、札幌市は積極的にこれを担う必要があると考えます。

そこで、二つ目の質問です。

森林経営管理制度に関する現在の取組状況について伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 森林経営管理制度の取組状況についてお答えします。

森林経営管理制度は、森林整備不足の私有林の公益的機能を発揮させることを目的としまして、市がこれに積極的に関与する制度でございます。

当該制度の現在の取組状況についてでございますが、私有林の所有者から市に森林整備を委託することを告示する経営管理権集積計画を作成するなど、現地確認を合計で84筆行ったところでござ

います。

本市は森林経営管理制度の対象となる私有林が多く、所有者確認等に時間を要しますが、引き続き、より一層の事務の効率化の検討や職員の専門知識の習得に努めまして、森林経営管理制度を効果的に進めてまいりたいと思います。

●森 基營則委員 森林経営管理制度の取組については、時間のかかる取組であることも承知していますので、さらなる工夫を重ねながら、この取組をより一層進めることを期待します。

最後に、札幌市森づくり基本方針について伺います。

2019年度の森林経営管理法施行、さらに森林環境譲与税の譲与が開始され、本市においても森林整備や木材利用などの取組を計画的に進めていく必要があることから、その基本的な考えを定めた札幌市森づくり基本方針を策定することとしています。

本市には豊かな天然林が広がる一方で、市内の人工林約3,900ヘクタールのうち、手入れ不足は8割を超え、森林行政における最大の課題の一つであることから、この人工林の望ましい姿を示す必要があると考えます。

そこで、質問です。

札幌市森づくり基本方針において人工林の将来像についてどのように考えているか、併せて、札幌市森づくり基本方針の策定状況と今後の予定について伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 札幌市森づくり基本方針についてお答えいたします。

今後策定予定の札幌市森づくり基本方針における人工林の将来像につきましては、今後100年を見据えた二つの将来像を掲げております。

一つ目は、山地災害防止機能や水源涵養機能など、公益的機能を発揮させていく天然林へ移行段階の人工林の形成を目指すものであります。

二つ目は、公益的機能に加えまして、林業の基本でございます、伐って、使って、植えて、育てると、いう森林整備が適切に行われ、二酸化炭素

の吸収や炭素の固定に大きく貢献することができ、健全な人工林の形成を目指すものでございます。

次に、札幌市森づくり基本方針の策定状況と今後の予定についてでございますが、これまでに有識者等から意見を聞きながら素案をまとめたところでありまして、今後は、庁内議論、議会の説明、そしてパブリックコメントを経まして、2024年度中の策定を目指しております。

●森 基營則委員 やはり、100年単位で物事を考えていくのはかなり大変だと思います。

今日は森林施策の進捗について質疑をしてきましたが、我が会派は、これまで、本市の森林経営管理制度、森林環境譲与税の使用状況について、議会ごとに質疑を行ってまいりました。様々な状況変化などにより遅れていた札幌市森づくり基本方針の策定は、大きな進展を迎えました。森林の適正管理、育成が環境へ与える効果は大きく、そのことは、政府が森林環境譲与税徴収前に譲与税として自治体に交付し、森林管理を急いで進めていることを見ても分かることです。

私も議員になったこの1年で森林行政に興味を持ちまして、学ぶことで理解が進んでまいりました。札幌市の森林行政に関しては、歴史も浅く、専門職も少ない状況です。これから将来を見据えて職員育成を行い、継続的な森林行政とすることが必要になります。

札幌市森づくり基本方針策定が本市森林行政の飛躍の契機となることを期待して、質問を終わります。

●わたなべ泰行委員 私からは、藻南公園の再整備について伺います。

私は、藻南公園の再整備につきまして、令和5年第3回定例市議会決算特別委員会において、現在の藻南公園における課題認識や課題解決に向けた再整備の方向性について質問をさせていただきました。

答弁として、高橋みどりの推進部長より、藻南公園の課題認識として、公園施設全体の老朽化や

駐車場の不足、バリアフリーへの未対応といったことのほか、公園管理事務所の狭さ、また、場所の分かりづらさ、そして、樹木の成長や繁茂に伴う視認性の低下といったことを挙げていただきました。

また、これらの課題解決に向けた再整備の大きな方向性としまして、これまでの機能を引き続き行っていくことを基本としつつも、さらに、公園全体の利便性や魅力の向上が図られるように検討していく、さらに具体的話としまして、老朽化施設の改修に際し、バリアフリーや遊具の安全基準といった現行の各種基準に適合させていくことや、駐車場を拡充すること、公園管理事務所については、移設を含めた建て替えに加えて、パークセンターとしての機能強化についての検討を行うことなどの答弁をいただきました。

前回の答弁からちょうど1年が経過しました。先月には、地域住民や公園利用者の方々に、藻南公園の再整備に関わる基本的な方向性が示され、今後、再整備事業に着手していくことがお知らせされたところでございます。

そこで、質問ですが、藻南公園の再整備について、どのような基本計画の内容となったのかを伺います。

●高橋みどりの推進部長 藻南公園の再整備の基本計画についてお答えいたします。

藻南公園につきましては、1年前の答弁以降、課題解決に向けた検討を重ね、今年の8月に基本計画を策定したところでございます。具体的には、老朽化のほか、主要な道路から外れた場所にあることや狭さが課題となっていた公園管理事務所を藻南橋西側の公園のメインエントランスエリアに移設し、利用者の休憩や交流の場等を備えたパークセンターとして建て替えを行うこととしております。

遊具広場につきましては、利用者の使いやすさを踏まえ、再配置や機能強化を図るとともに、管理事務所等の移設により生み出される新たな空間を活用し、芝生広場の拡張等も行うこととしてお

ります。そのほか、駐車台数の増設、主要な園路のバリアフリー化、老朽化した施設の更新、既存樹木の適切な間引き等を行うことを盛り込んでおります。

●わたなべ泰行委員 ただいま答弁で、駐車場の台数など、1年前の答弁から比べますと再整備の内容がより具体化されてきたということが分かりました。

特に、公園管理事務所の建て替え先としてを公園のメインエントランスエリアを選んでいく、ある意味公園の顔になる、こういったことにさせていくというのは私も適切だと思います。

また、芝生広場も拡張されるというのは、藻南公園の特徴をさらに強調づける大変よい計画だと思います。

パークセンターにつきましては、公園利用者の休憩、そしてまた交流の場も兼ね備えた施設ということで、私としては、例えば、月寒公園や円山公園にあるような施設を想像するところがございますし、期待もするところがございますが、その具体的な中身が気になるところでございます。

そこで、質問ですが、建て替えを行うパークセンターの具体的な施設の内容について伺います。

●高橋みどりの推進部長 パークセンターの具体的な施設内容についてお答えいたします。

パークセンターには、一般的な公園管理事務所の機能に加えて、利用者の休憩や交流の場となる多目的室や物販スペース、トイレ、授乳室等を配置することとしております。

また、乳幼児や障がい者、高齢者等による多くの利用が見込まれることから、トイレについてはユニバーサルデザイン化を行うこととしております。

このほか、料金の支払い等を目的として一時的に事務室の受付を利用される方や、障がい者等の利便性や安全性を確保するため、こうした方々が優先利用できる駐車場をパークセンターの横に併設する予定でございます。

●わたなべ泰行委員 ただいまの答弁で、具体

的な施設の内容、現在の考え方を伺わせていただきました。

特に、ただいまの答弁で、子育て世代、障がいのある方、そして高齢者の方、こういった方たちにも配慮されていると思いますし、我が会派でも共生社会の実現ということは一貫して述べさせていただいておりますけれども、こういった考えも取り入れられてきたのかなというところで評価いたします。

最後に、もう一点、伺わせていただきます。

先ほどの最初の答弁の中で、遊具広場については、利用者の使いやすさを踏まえて再配置や機能強化を図るとの内容が示されました。

私は、昨年の決算特別委員会におきまして、藻南公園の再整備のときにはインクルーシブな遊具広場の導入について検討していただくよう要望をさせていただきました。また、今年の第1回定例市議会予算特別委員会の場でも、我が会派の好井委員から、農試公園に整備されたインクルーシブな遊具広場のことを取り上げた際にも藻南公園のことにも触れていただき、インクルーシブな遊具広場がさらに市内へ波及していくことを要望させていただいたところでございます。

そこで、最後の質問ですが、藻南公園へのインクルーシブな遊具広場の導入について、その後の検討状況を伺います。

●高橋みどりの推進部長 インクルーシブな遊具広場の導入についてお答えいたします。

農試公園のインクルーシブな遊具広場につきましては、障がいのある、なしにかかわらず、非常に多くの方に利用されているところでございます。

そこで、障がいのある子どもたちの公園利用がこれまで以上に進むよう、藻南公園におきましてもインクルーシブな遊具広場を整備することといたしました。

整備地につきましては、先ほど答弁しました優先駐車場の横にこれを配置することとしました。

これは、昨年度に行いました農試公園での障が

い者団体等への聞き取り調査の中で、遊具広場の近くに駐車場やトイレ、休憩スペースを希望する意見があったことを踏まえたものでございます。

具体的な整備内容につきましては、よりインクルーシブな遊具広場の機能が発揮されるよう、遊具の選定やその配置等について、引き続き検討してまいりたいと考えております。

●わたなべ泰行委員 ただいまの答弁で、この藻南公園の再整備のときには、インクルーシブな遊具広場を整備する、導入する、こういった答弁でございました。また、配置につきましても、具体的に優先駐車場の横に配置するという事で、これも我が会派で求めてまいりました農試公園の利用状況の調査も取り入れていただいたところでございます。

藻南公園は、札幌市としては2番目のインクルーシブの遊具広場になると思いますので、よりインクルーシブな機能が発揮できるようなことを検討することを私からも改めてお願いしたいと思います。

インクルーシブな考え方に基づく公園整備につきましては、我が会派として令和3年第2回定例市議会で初めて取り上げさせていただいて、これを皮切りに会派全体で取り組んでまいりました。こういったことは共生社会の実現に向けた取組の一つなのだという思いで取り組んでまいりましたけれども、札幌市がこのように検討や取組を進めていてくれることを高く評価させていただきます。

最後に、要望です。

1年前の決算特別委員会でも、また、さきの代表質問のときも申し上げましたけれども、南区は、札幌市の中でも人口減少、そして、高齢化が最も進んでいる区でございます。今後、地域を活性化させていくためには、交流人口を増やしていくことが重要と私は考えております。そういった意味におきまして、藻南公園は、南区における交流人口を増やしてにぎわいを創出していく場として大きなポテンシャルを有していると考えており

ます。まさに今回の再整備は、その契機になるものとして期待をしているとされているところでございます。

藻南公園では、毎年夏にはもいわ夏まつりが開催されており、この祭りに約1万人の来場者が訪れます。札幌地区でも最大規模を誇ると言われているお祭りでございます。再整備後に、こうしたイベントがより開催されて、さらなる交流人口の増加、地域の活性化につなげていくことができればと私自身も尽力をしております。

私自身のみならず、地域の方々や、藻南公園を利用されている方々も、今回の再整備には大いに期待をしていると思います。このような期待をしっかりと背負っていただきながら、これまで以上に広く愛される藻南公園になるように再整備を進めていただくことを要望して、私の質問を終わります。

●佐藤 綾委員 私は、街区公園のトイレに関わり、幾つか質問させていただきます。

まちづくり戦略ビジョン、みどりの基本計画を上位計画として、2020年3月に札幌市公園整備方針、2021年3月には札幌市公園施設長寿命化計画が策定されており、これらの計画に基づいて公園の整備がされております。先ほどの藻南公園についてもその中の一つだということです。

街区公園については、機能を分担して選択と集中をさせる、機能再編を行わず老朽化に伴う施設更新等を実施するということなのですけれども、街区公園のトイレについては、基本的に廃止し、トイレの設置は行わないこととされております。街区公園のトイレは、2,708ある街区公園の20.5%に設置されており、495棟ありました。

トイレの利用の多い水遊びのできる遊水路がある公園20か所はトイレを存続させる方針であり、それを除く475棟は廃止が前提となりました。

地域住民との話し合いやトイレのニーズが高いかなどを考慮して、廃止するかを決定するというチャートに基づいてトイレの存廃の決定がされているとお聞きしております。

そこで、質問いたしますが、2020年の方針策定以降の街区公園のトイレの配置数と整備された数をそれぞれお聞きいたします。また、遊水路はないけれども、ニーズや地域との協議によりトイレが整備された、または、設備の更新はされないが、存続されたところは幾つあるのか、伺います。

●高橋みどりの推進部長 街区公園のトイレについて、公園整備方針策定以降の廃止数と整備数についてお答えいたします。

公園再整備の機会を捉えた街区公園のトイレの廃止の検討につきましては、2021年度、令和3年度にその取組を開始したところであり、これまでに廃止した数は全部で8棟、更新整備した数は3棟となっております。

また、更新した3棟のうち、水路等がある以外の地域の利用状況等を踏まえて更新したものが1棟ございます。

そのほか、当初は廃止を検討していたものの、地域との協議結果を踏まえて、最終的に更新をしないで存続とした公園トイレが1か所ございます。

●佐藤 綾委員 今、8か所と伺いましたけれども、これは昨年度までにもう終わったところということでいいのでしょうか。そうしますと、今年は5か所の予定ですので、合わせてもう既に13か所が廃止ということになります。

そして、地域との協議により存続または整備がされたということもあるということです。住民との協議やニーズの把握についてお聞きします。

老朽化により更新されることとなる公園の整備について、調査については、夏場に平日と休日各2日ずつ、夏休み中と夏休み以外に計8日間、6時から17時ということでしたけれども、利用状況を調査すること、また、地域住民とのご相談やチラシなどでの案内、保育園や幼稚園、学校へ子どもの利用を踏まえて相談をする、また、町内会と相談して意見交換の日程を決めるなどしていると

お聞きしております。

そこで、質問いたしますが、具体的に地域での意見交換はどのようにされているのか、伺います。また、どのくらいの住民が参加されているのか、伺います。

●高橋みどりの推進部長 地域との意見交換についてお答えいたします。

地域との意見交換は、トイレの廃止のみを目的としたものではなくて、公園再整備の一環として行っておりまして、意見交換会の開催に当たりましては、周辺住民へのアンケート調査や周辺施設へのヒアリング、トイレに関しては、利用者数調査を行い、そうした結果も共有しながら意見交換を行っております。

なお、参加者数につきましては、公園によって異なりますが、平均すると10人程度となっております。

●佐藤 綾委員 今、相談されていることについてお聞きしましたけれども、公園の遊具の相談も、機能更新ということですので、その中の一つとしてトイレもあるということなのですけれども、先ほどお聞きしました地域との協議によって存続とか整備が決まったところもあるということなのですけれども、その地域では具体的にどんな要望があつてこうなったのかとか、どんなやり取りがあつたのかとか、時間がかかったということはありませんでしょうか、その辺をお聞きたいと思います。

●高橋みどりの推進部長 地域との協議で存続させた件が1件ございますけれども、地域に入つた中で、原則としては、ご説明した上で、やはり地域の個別の事情としてここは必要なのだという強いお声を頂戴する中で、我々もそれを受け止めた上で判断して、ここは廃止しないで存置しようとするということで協議が調った案件でございます。

●佐藤 綾委員 存続と整備、更新された公園を私は調べましたけれども、やっぱり地域の中で中心的な役割で、お祭りなんかもされていて、大

変親しまれている公園なのですね。だから、そういう声も強かったのかなというふうにも思いますし、大事にしなければいけないことなのではないかというふうに思っています。

また、公園整備についての地域との協議の際には、災害のことも検討することが必要ではないかと思っておりますのでお聞きしたいと思っておりますが、災害時の公園施設の利用としてブラックアウトにより水が出なかったところや地震で水道管がずれたなど、水飲み場やトイレの需要が多かったと、当時の本市議会の中でも、公園の機能の発揮という面での質疑がありました。

私の住む白石区でも、市営住宅で水が出なくなり、公園から水を運んだと住民の方からお聞きしましたし、避難所となっていた美しが丘緑小学校は断水して、隣接する近隣公園の水をトイレにも使用したと。また、美しが丘小学校も、隣の街区公園ですけれども、ここから水を運搬したとお聞きしております。ご近所にお住まいの方も利用したということでした。

2018年の決算特別委員会で、我が党が災害時を考慮した公園トイレの存廃の考え方について質問したところ、廃止を前提に検討していく必要があると考えており、その上で、現在検討中の具体的な存廃の判断基準の策定に当たりましては、災害時の利用についても判断要素の一つとして本当に必要なものについては検討していきたいと考えている、最終的には住民意見を踏まえた判断としていきたいと考えているというご答弁でした。

そこで、お聞きいたしますが、住民との意見交換やニーズ調査の際、胆振東部地震のときの公園の水の利用やトイレの利用状況などもお聞きしているのか、伺います。

また、トイレの廃止がされた場合に、災害時にどのトイレや水場が利用できるか、そうしたことも含めて検討することが災害時の備えとして必要かと思っておりますが、実際に存廃の検討時にはどう位置づけされているのか、伺います。

●高橋みどりの推進部長 災害時のトイレの機

能に関して、位置づけやその意見把握等についてお答えいたします。

災害時の公園の機能につきましては、市内の全ての公園が避難所に位置づけられているということも踏まえまして、地域の意見をしっかりと聞き取りながら考えていくべきものと認識しております。

意見交換会におきましても、災害時の観点も含めまして、広く市民の意見を取り入れながら考えております。

さきの能登の地震など、いろいろなことで注目されておりますので、もちろん、これからの案件についても、そういう災害の視点からの意見というのは重く受け止めて意見交換をしていきたいと思っております。

●佐藤 綾委員 胆振東部地震で経験しましたが、本当に能登のような地震も起きかねないと思いますので、そういうことが現実起きるのだということをしっかりと踏まえた協議の状況というか、ちゃんと情報提供しての検討となるようにしていただきたいというふうに思っています。

また、地域で、マンションによっては、地下貯水槽からポンプで圧送する給水方式の場合は停電で出なくなる、また、水道管、下水も、今の上下水道はそうなのですが、ずれて水が出なくなるとか、流されないという可能性もありますので、地域の住宅がどういう状況なのかということも大事ではないかと思っておりますので、そういう適性を見ての判断も必要かというふうに思っています。

そして、ほぼ全ての街区公園のトイレの廃止が前提ですので、年間10か所くらいの整備件数を考えているということですが、今年の予定を入れますと、この3年で13件廃止となって、1か所は設備を更新して、1か所は更新しないままで残すということになっておりますが、このペースだと1割を超えるくらいしか残らないというふうにもなります。老朽化により整備される公園について、配置バランスも考慮し、地域住民との話合い

で最終判断とされていますが、廃止というのが前提であるために、費用の削減や、また、使う人がいない、少ないというふうに言われると、本来考慮すべき近隣住民以外での利用はどれくらいあるのか、また、タクシーの運転手が使うということも言われていますけれども、そういうことですか、また、なくなると災害時に困らないかなどの検討が薄れてしまうのではないかと、また、維持費削減ということが強調される余りに行き過ぎた廃止にならないか、それを懸念しております。

札幌市公園整備方針には、方針の成果を検証する必要があると、方針の成果検証について記されております。必要に応じてとされておりますが、いつ頃の想定でおられるのか、伺います。

●高橋みどりの推進部長 整備方針の成果検証についてお答えいたします。

まず、街区公園のトイレの廃止につきましては、2022年度に最初の撤去を行ったところでありまして、これまでの一件一件廃止したところ、それから、委員のご指摘のとおり、存続したところ、更新したところ、それぞれ一件一件の取組を通じまして、課題の把握や検証などを行ってきております。

それから、公園整備方針につきましては、その上位計画であります2029年度までの計画となっているみどりの基本計画の次期改定に合わせて、街区公園のトイレについても検証を行ってまいりたいと考えております。

●佐藤 綾委員 整備には期間もかかりますので、検証するのは一定の整備がされた頃になると思うのですが、廃止が前提となっている街区公園について、ほぼ廃止ということになると課題も出てくるのではないかと感じております。

策定計画から4年目ですので、経費の削減のことではなくて、廃止後の苦情や困り事はないのかということなども含めて、みどりの基本計画の策定時に併せてということでしたので、もう二、三年後になるのでしょうか、それくらいで検証が始

まるかと思いますが、ぜひ、その後の公園整備事業の検討や住民との協議で活用できるようにしていただくように申し上げまして、私の質問を終わります。

●藤田稔人委員 私からは、モエレ沼公園陸上競技場の芝生の改修についてお伺いさせていただきます。

先日の代表質問にて、我が会派は、Ｊリーグ開幕前キャンプの誘致について質問し、秋元市長から、札幌市としては、競技場における市民利用の影響も考慮しつつ、合宿受入れに向け、関心を持つチームとの協議を積極的に進めるとのご答弁がございました。

また、今年から、日本クラブユースサッカー選手権Ｕ１５大会の全国大会が札幌近郊での開催となるなど、北海道、札幌の夏でも冷涼で湿気がなく、サッカーに適した気候が求められております。

Ｊリーグ開幕前キャンプは、一度来ていただきましたら、恐らく毎年来ていただけるだろうと思いますし、日本クラブユースサッカー選手権の全国大会は、全国持ち回りではなく、札幌固定開催ということになっておりますので、このようなサッカーの各種大会、合宿が来るということは、千載一遇の大変重要な機会であると考えております。

しかしながら、札幌のサッカー関係者からは、もともと芝生のサッカー場が慢性的に不足していると言われており、Ｊリーグ開幕前キャンプや全国大会でも使用できるサッカー場が限られており、札幌だけでは賄い切れないというのが現状でございます。

このような中で、本来ならば活用したいと思うのですが、整備不良等により活用されていないグラウンドがあり、それがモエレ沼公園陸上競技場、前田森林公園サッカー場、もみじ台緑地陸上競技場、そして、豊平川緑地サッカー場でございます。

これらの公園緑地のグラウンドについては、令

和４年度予算特別委員会において、再整備の機会や施設の大規模改修の機会などを捉え、天然芝と人工芝のどちらを採用するか判断していきたいと考えているとご答弁をいただいております。

サッカー関係者からすると、一刻も早く芝生の整備をしていただきたいというのが本音でございます。

いずれの公園緑地のグラウンドも、大変残念ながら、整備不良等によりサッカーの公式戦ではほとんど使用されていない現状でございます。

そこで、質問ですが、これらの公園緑地のグラウンドの稼働率がどのような状況になっているのかと併せて、市内公園及び白旗山競技場のグラウンドの稼働率がどのような状況になっているのか、お伺いさせていただきます。

●鈴木みどりの管理担当部長 ご指摘の公園緑地と併せまして、市内公園、そして、白旗山競技場のグラウンドの令和５年度の稼働率についてお答えいたします。

ご指摘の公園緑地の稼働率につきましては、天然芝のモエレ沼公園が２９％、土のグラウンドである前田森林公園が３６％、同じく土のグラウンドであるもみじ台緑地が４９％で、同じく土のグラウンドの豊平川緑地が２８％となっております。

これらのほかの公園の稼働率につきましては、人工芝である屯田西公園が８５％、そして、東雁来公園が９８％でありまして、また、天然芝の白旗山競技場は６４％となっております。

●藤田稔人委員 東雁来や白旗山などに比べて、モエレ沼公園などのグラウンドは大変稼働率が低いということでした。

人工芝のグラウンドは大変稼働率が高く、そして、白旗山競技場でございますが、こちらは天然芝ですので、恐らく、毎日毎日使うということではなくて、何日か期間を空けながら整備もしなければならぬということで、そこは稼働率が若干下がってしまうのはやむを得ないとは思っております。

そういったことに比べまして、今回、天然芝の

モエレ沼公園が稼働率29%ということでございますので、こちらは恐らく、サッカーだけではなく、陸上などの利用もあるということを考慮しても、大変低い数字となっていると考えております。

さきに述べましたとおり、札幌には芝生のフィールドが慢性的に不足しておりまして、こういったグラウンドもきれいに整備していただければ、我々サッカー関係者としてはぜひとも活用させていただきたいと考えております。

特に、モエレ沼公園のグラウンドが整備されしたら、市民利用はもちろんのこと、Ｊリーグ開幕前キャンプや全国大会にはもってこいのロケーションであると考えております。こうした機会は、監督やコーチ、選手をはじめとするチーム関係者だけではなく、サポーターやメディアなどもお越しいただける機会でございますので、サッカー観戦と併せて観光することができるなど、大変魅力的になると思います。

そこで、質問ですが、モエレ沼公園陸上競技場の芝生の状態をどのように認識しているのか、また、サッカー関係者は芝生の改修を心から期待しておりますが、改修のお考えについてお伺いさせていただきます。

●鈴木みどりの管理担当部長 モエレ沼公園陸上競技場の芝生の状態の認識、そして、芝生の改修についてお答えいたします。

現在、モエレ沼公園の陸上競技場の芝生の状態につきましては、一部に枯れが見られたり、水はけが悪く水たまりになりやすい場所などが見られて、プレーしづらい状況にあると認識しております。そのため、張り芝、砂入れ等の日常メンテナンスを行っているところでございます。

今後の改修につきましては、維持管理しやすい芝生、そして、その工法等を含めまして、できるだけ早く検討を進めてまいりたいと考えております。

●藤田稔人委員 できるだけ早くというご答弁でございましたので、ぜひとも早急な対応を求め

させていただきます。

モエレ沼公園の陸上競技場については、市民利用はもちろんのこと、Ｊリーグ開幕前キャンプや全国大会での活用も念頭にハイレベルなクオリティの芝生を整備し、数年後にまた整備不良とは決してならないよう維持管理していただき、そして、願わくば、令和８年のＪリーグ秋春制移行までに仕上げていただきたいと考えておりますので、ぜひともよろしくお願いいたします。

あわせて、前田森林公園サッカー場、もみじ台緑地陸上競技場、豊平川緑地サッカー場も、稼働率が高まるよう早急な改修を望んでおりますし、モエレ沼公園の次は、ぜひとも前田森林公園も何とか整備していただきたいと考えておりますので、ご対応をぜひともよろしくお願いいたします。

●丸山秀樹委員 私からは、厚別山本公園について質問をさせていただきます。

我が会派は、平成26年から造成工事が進められております厚別区初の総合公園、厚別山本公園の整備について、これまで議会で度々取り上げてまいりました。

公園全体の完成にはまだ時間を要するものの、整備を終えた箇所から、順次、供用が開始されており、令和元年度にパークゴルフ場及び駐車場が、続いて令和３年度に遊具広場がオープンしております。公園が郊外に位置しており、ごみ埋立て処分場跡地という高台にあるために道路から見えないという状況で、アクセスとしては決していいとは言えません。また、コロナ禍の影響で、公園の魅力を十分に発信できなかったという部分もあると思われ、公園の存在が市民にどれだけ認知されているのか、また、どのくらい利用されているのかが気になるところであります。

そこで、質問ですが、厚別山本公園の現在の利用状況についてお伺いいたします。

●高橋みどりの推進部長 厚別山本公園の現在の利用状況についてお答えいたします。

公園の正確な利用者数は調査しておりませんけ

れども、供用開始から5年が経過いたしまして、利用者数は増加傾向にあるものと把握しております。

特に、市内最大級の規模を誇ります遊具広場が非常に人気を博しており、天気の良い休日には約160台の駐車場が満車になるなど、多くの市民に利用されているところでございます。

なお、令和7年度からは、新たな駐車場、約220台分を含む中央エントランスエリアがオープンしますので、混雑が解消されるものと見込んでおります。

●丸山秀樹委員 遊具広場の魅力につきましては、SNSとかユーチューブでも数多くアップされているようでございまして、答弁にもありましたように、市内最大規模の遊具広場の森をイメージした大型複合遊具が多くの人に利用されているようでございます。

また、今、答弁にありましたように、駐車場問題についても、令和7年には解決の見通しがあり、安心するところでございます。

令和5年1定の予算特別委員会での質問でも取り上げさせていただきましたが、令和7年から新たにオープンする中央エントランス広場内には、スケートボードやBMX等ができるアクションスポーツ広場も含まれております。

今年のパリオリンピックではスケートボードの種目で日本人が金メダルを獲得するなど、アクションスポーツの人気の高まっている一方で、市内には練習できる場所が少なく、厚別山本公園に寄せられる期待は大きいものと考えます。

大切なのは、整備後の運用方法であり、インストラクターによる体験教室などを開催するなど、アクションスポーツ広場をより多くの人に利用してもらえるような取組が必要であると考えます。

そこで、質問ですが、アクションスポーツ広場の利用促進に関する取組について、どのようにお考えになっているのか、お伺いいたします。

●高橋みどりの推進部長 アクションスポーツ広場の利用促進についてお答えいたします。

アクションスポーツ広場につきましては、主に初心者から中級者向けの整備内容としており、子どもから大人まで幅広い利用者層を想定しております。

委員がご指摘のとおり、より多くの人に利用していただくためには、供用後の利用促進に関する取組が重要と認識しております。

今後、公園の指定管理者や関係団体などとも連携しまして、利用に当たってのルールやマナーの周知や、用具の貸出し、体験教室の開催等、これらを検討していきたいと考えております。

●丸山秀樹委員 利用マナーの啓発では、これまでも滝野公園や五天山公園等にも利用に当たっての禁止事項やお願い事項の周知に実例があり、指定管理者やアクションスポーツ等の関連団体とも連携していただいて、利用者の誰もが気持ちよく利用できるようにしていただくとともに、体験教室のほか、オープニングも含めて、様々なイベント開催も、SNSなども有効に活用し、企画実行していただくことを要望したいと思います。

来年のアクションスポーツ広場のオープンに大きな期待を寄せるものです。

厚別山本公園は、中央エントランスを境に北エリアと南エリアの二つに分かれております。北エリアの整備内容は、先ほどのアクションスポーツ広場のほか、既に供用が開始されておりますパークゴルフ場や遊具広場であり、令和6年度で工事が完了する予定であるということでございます。一方、南エリアについては、令和7年度から工事に着手する計画となっており、その整備内容に対する期待も膨らむところであります。

既にさきの答弁でも多くの市民に利用されている厚別山本公園のようでございますが、総合公園としてさらなる魅力が加わることで、より多くの人が厚別区を訪れるきっかけになるのではないのでしょうか。

そこで、質問ですが、南エリアの整備内容についてお伺いいたします。

●高橋みどりの推進部長 南エリアの整備内容

についてお答えいたします。

南エリアの主な整備内容としては、森の遊び場とサイクルコースの二つを予定しています。

森の遊び場は、既存の樹林や草地の中に遊具等の遊びの要素を設けた空間であり、サイクルコースは、起伏を設けたコース上の園路を自転車に乗って走り、楽しむものでございます。

また、市民ニーズが高い施設として、炊事広場の整備も検討しておりますが、厚別山本公園は、ごみ埋立て処分場跡地であるということも踏まえて、有識者にその点も相談しながら検討しているところでございます。

●丸山秀樹委員 整備内容は、今お話がありましたように、森の遊び場やサイクルコース、そして、新たにバーベキューなどができるような炊事広場の整備なども検討しているということで、南エリアの完成は非常に楽しみだということが分かりました。

その一方で、メタンガス等の可燃性のガスの存在が懸念材料であるということは確かであろうと思われ、炊事広場については、やはり安全を第一に考えていただく必要があるものと思います。

ガスの発生状況につきましては、丁寧な調査を継続していただいて、有識者の意見を聞きながら、火気使用の可否を慎重に判断していただくことを要望させていただきたいと思います。

現在、厚別山本公園のアクセスは山本通のみですが、今後10年くらいをめどに、もみじ台通と山本通が接続され、厚別山本公園の裏側のもみじ台通側からも入場が可能になるものと思います。さらに、厚別山本公園周辺には、厚別高校や二つの大きな社会福祉法人が近隣にございますので、そうした周辺施設との連携などで魅力アップにつなげていただきたい、このように思うところです。

今日は天野副市長もおいでになっておられます。私は、公園の魅力の維持・向上には周辺環境が重要な役割を果たすものと考えます。これは長期展望になるかもしれませんが、厚別山本公園周辺にレジャーのオプションとなるような、例え

ば、サッポロさとらんど周辺にサツラクやロイズがあるように、周辺でも楽しめ、相乗効果をもたらすような周辺環境の充実、整備を検討していただく必要があるのではないかと考えています。

ぜひとも、地域に喜ばれるような周辺整備についてもご検討いただくことを求めて、私の質問を終わります。

●小形香織委員 私は、9月26日の代表質問で、樹冠で覆われる都心部、市街地づくりについて質問をさせていただきました。

樹冠というのは、背の高い樹木が枝を広げ、そして、葉を茂らせて横に広がっていく状態ということを指して言っております。今日は、都心部の緑づくり推進について、より強化していただきたいという立場から、三つ質問したいのと、最後には天野副市長にもお答えいただきたいと思っております。

2020年3月に策定したみどりの基本計画では、施策の方向性の6番目として、都心の緑の増加と価値の向上が掲げられ、昨年10月には、それに基づいて都心のみどりづくり方針が策定されております。

みどりの基本計画でも、市が毎年実施している市民意識調査では、多くの市民が札幌を好きな理由として、緑が多く自然が豊かという点を挙げていますが、都心における緑被率は高いとは言えない状況と記されておりますように、私も、都心部の緑は豊かとは言い難い現状だと感じております。

そのような中で、本市は、緑化を推進するために緑保全創出地域制度というものを取り入れております。

そこでまず、この制度はどのような考え方で設計されているのか、制度の概要等をお示しく下さい。

●鈴木みどりの管理担当部長 緑保全創出地域制度の制定経緯やその考え方、そして、制度の概要についてお答えいたします。

本市は、都市化の進展に伴いまして、緑の減少

が問題となっていたことから、市、市民、事業者が一体となりまして、緑豊かな都市環境を創出することを目的に2001年に条例を制定いたしました。これに基づきまして委員がお話の緑保全創出地域制度を創設しております。

当制度は、市内全域を対象に、1,000平方メートル以上の敷地で建築物の建築や宅地の造成などの土地を利用する際には、事業者に対しまして一定の緑化を義務づけているところでございます。

●小形香織委員 ただいまのご答弁では、1,000平米以上の敷地で一定の緑化を確保してもらいたいという目的でつくっておられるということでありました。

2022年5月に第2回定例会で我が党の代表質問をしまして、そのときにも都心部の緑についてお聞きしました。

当時、副市長は、都心部においては、植栽の種類やボリュームなども勘案した緑化率を用い、市街地再開発事業においては、標準的な基準値の3割増しの値を採択基準としていると答弁されております。

そして、まちづくり政策局が担当する市街地再整備事業では、今、鈴木部長がご答弁いただいた緑保全創出地域制度を標準とした場合の3割増しでやっていくのだということをご答弁されたというふうに理解しております。

既に再開発が行われました北3条東11丁目のJR苗穂駅の周辺のエリアだとか、駅前通のにぎわいの軸と言っているところに面した幾つかの再開発だとか、市役所からすぐ近くの創世スクエアだとか、これらを見てみますと、3割増しという割には、緑が豊かに茂っているとは非常に言いがたい状況だというふうに感じております。

夏の暑い日に信号待ちのときに日陰に入りたいと思っても、その樹木が細くて、枝の広がりもなく、葉も少なく、陰がほとんどできていないと思います。

札幌の都心部は、みどりの基本計画でも緑化重点地区となっております。再開発事業関連はまち

づくり政策局が所管することといたしましても、緑豊かで魅力あふれるまち札幌の形成をリードするのは、みどりの推進部、みどりの管理担当部の役割だと思っております。

ですから、次の質問をしたいと思うのですが、新築、改築の際に緑化を義務づけて緑のエリアを確保してもらうというだけではなくて、そのボリュームなどを増やしていく、こういうことが大事だと思うのですが、緑保全創出地域制度はどのような仕組みで緑の量やボリュームを増やそうとされているのか、その内容について伺います。

●鈴木みどりの管理担当部長 緑保全創出地域制度の仕組みの内容についてお答えいたします。

当該制度は、事業者が行う緑化面積の算出に当たりまして、歩道沿いなど、人の目につきやすいエリアへの植樹や樹冠の大きい高木の植樹を優遇することで、より大きな緑を形成する仕組みでございます。このような仕組みを通じまして、ボリュームある緑空間の創出を誘導しているところでございます。

●小形香織委員 高木を誘導していきたいという考え方で設計されているということでありました。高さ2メートル以上、4メートル未満だと面積は5平米として緑地を換算しますとか、6メートル以上、10メートル未満の樹木の場合は換算面積は10平米にしますとか、そういうふうにして緑地を換算して、高い木のほうが緑地となる面積の換算を広げていくという考え方だと思うのです。

しかし、高さも大事なのですが、幹周と言うのですか、要するに幹の太さですね。こういうものも測っていく必要があるのではないかと思います。

それから、針葉樹の場合は、どうしても一枚の葉っぱの面積が非常に小さいですから、例えば、ナラだとかブナだとかの広葉樹を推奨していくということを視点として持っていくことが大事なのではないかと思っております。

さきの代表質問では、緑化重点地区における樹

冠の育成についてお聞きしたところ、高い樹木も含めた多様な緑を活用していくことが望ましい、そして、緑創出を誘導していくというふうにご答弁されました。

とりわけ、都心部では、緑がどれだけ豊かになるか、樹冠で覆っていくという視点を、建てる設計のときのみならず、その後の樹木の育成状態も視野に持つ必要があると考えますがいかがか、お考えを伺いたいと思います。

●鈴木みどりの管理担当部長 制度に基づきました植栽後の樹木の維持管理といったことかと思えます。

本市では、緑保全創出地域によりまして、植栽された樹木が将来にわたり健全に生育できるように、適切な樹種の選定、育成空間の確保、そして、維持管理上の配慮、こういったものにつきましても事業者へ助言しているところでございます。

また、都心におきましては、事業者が緑保全創出地域制度により義務づけられた緑化に加えましてさらに緑化を行う場合には、その費用の3分の2を助成するさっぽろ都心みどりのまちづくり助成といった制度も運用しているところでございます。

なお、当該制度は、事業者に対しまして植栽完了後5年間は樹木等の育成及び管理に努めることとしているものでございます。

●小形香織委員 できるだけ配慮してくださいというお願いをしながら、さらに補助の制度もありますというお知らせもしておられるということでありました。

樹冠で覆う仕組みをつくるためには、一つは、今お答えいただいた緑保全創出地域制度、この内容をもう少し樹冠で覆うという中身にしていくために見直していく必要があるのではないかと考えておりますし、また、再開発事業における緑の創出というのは、単に緑保全創出地域制度の3割増しというだけではなくて、どういう樹種を選定するのか、あるいは、樹木が育っていくためには、

やはり、根っこ、土が大事ですから、そういう土の深さとか広さをどう確保してもらうのか、あるいは、植えた後にどういうふう to 樹木が生育しているか、こういうチェックなどが必要だと思っております。

このことは、建設局だけではなくて、まちづくり政策局にも一緒に考えていただきたいと思っていることなので、最後に、天野副市長にお聞きしたいと思います。

天野副市長は、代表質問に対して、樹冠被覆率も都市の緑化状態を図る様々な数値の一つとして、今後、活用してまいりたいというふうにご答弁されました。緑保全創出地域制度は2001年のものですので、もっと緑豊かになるように、例えば、評価基準などの見直しを検討していくとか、それらの3割増しを採択しているという再開発事業で緑のボリュームをさらに創出できないものとか、その土の確保だとか、再開発を行った後の樹木が育成されている状態、あるいは樹冠に覆われるような都心部になっているかどうかという管理の手法だとか、少し具体的な手だてについて副市長にご采配いただくことを検討していただけないかと思っておりますけれども、いかがお考えでしょうか。

●天野副市長 札幌市では、これまで、緑化保全創出地域制度、あるいは再開発時における補助制度などを活用いたしまして、都心部を中心とした緑あふれるまちづくりについて促進をしてきているところでございます。

これまで、2001年から緑保全創出地域制度を運用してきているわけですが、その運用状況ですとか維持管理面も踏まえながら、これまで行ってきた助言、さらには見直す必要があるかなどについて、今後、検討してまいりたいというふうを考えております。

●小形香織委員 本市はこれから、ウォーカブルなまちをつくらうというふうにされておりますし、それから、何といたっても、温暖化現象が進んでおりまして、ヒートアイランド現象に対する対

策というものが非常に急がれると思っております。ですから、樹木を必要なグリーンインフラとして豊かに育てていくということをぜひ推進していただきたいということを求めまして、私の質問を終わります。

●丸岡守幸委員長　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。

今回の委員会ですが、10月11日金曜日午後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32分