

## 令和6年度 千歳市市民評価会議議事録

会議名	市民評価会議（第2回）		
日時	令和6年6月24日（月）14:00～17:00	場所	市役所本庁舎2階庁議室
出席者	市民評価委員 7名、アドバイザー 1名、説明者 6名、事務局 3名		

評価対象 施策	(1) 道路の整備・管理 (2) 地域と連携した除雪・排雪
会議概要	2施策について、施策評価表に基づき事業担当課が説明を行った後、評価委員が事業担当課にヒアリングを実施し、評価及び評価結果に対する議論を行った。

### ヒアリング・評価内容

<p><b>(1) 道路の整備・管理</b></p> <p>① ヒアリング</p> <p><b>【委員A】</b> 令和12年度の事業達成に向けて、指標では約8割以上の目標達成率となっているが、今後、半導体関連産業や事業者の立地により、新たな市道の整備計画の策定や変更が想定されるが、これに伴う事業評価の影響について、現状の認識はどうか。</p> <p><b>【説明者】</b> 本施策における市道の整備計画は、既存道路の老朽化対策が主な対象であることから、ラピダス社立地に伴う本施策の事業評価への影響はないものと考えている。 なお、次世代半導体関連産業や事業者の立地により、今後想定される新たな市道の整備計画の策定や変更に関しては、他の施策である「65 次世代半導体関連産業の拠点化に向けたまちづくりの推進」において取組が進められていくものである。</p> <p><b>【委員A】</b> 道路付属施設として街路灯が約4,400基所有していると認識しているが、LED化の進捗率と完了時期について伺いたい。 また、水俣条約やRoSH指令により保守物品の生産の制約を受けていると思われるが、該当するものは何基あるのか伺いたい。</p> <p><b>【説明者】</b> 令和6年4月現在、街路灯は4,812灯、基数にして4,421基を所有している。 LED化の整備の方法としては、支柱ごと老朽化している場合は、全体的な更新とあわせてLEDに更新する方法と、電灯部分だけをLEDに更新する2通りの方法で進めている。 令和5年度までに1,717灯が整備されており、残りは3,100灯ほどである。 今後も積極的にLED化を図っていくが、令和13年度までに完了できるように計画的に、かつ、予算の範囲内でその年に可能な灯数のLED化を進めていくこととしている。 水俣条約やRoSH指令に該当するものは、令和5年度現在で2,389灯、約2,200基であり、優先順位を決めながら順次整備を進めていく。</p> <p><b>【委員A】</b> 中心市街地地区における街路灯の所有者は、千歳市商店街振興組合連合会（市商連）となっており、特定の商工者の負担により維持管理されている。 運営に関わる費用の一部（電気使用量相当額）を市が助成しているものの、市商連の組合員数</p>
--

の減少に伴い、維持困難な状況になることが想定され、施設の撤去、若しくは、法人の解散という状況が想定されるが、市の見解を伺いたい。

**【説明者】**

現状は市商連の所有・管理となっており、電気料金については市に申請してもらい、市が払っている状況である。

また、ランプの球が切れたり、修理が必要な場合などは、所有者が修理することが基本となっている。

市商連として、今後、街路灯を維持していくことが困難であるため、過日、市で引き取ってくれないかとの要望があったとも聞いており、商店街の街路灯については、今後、市商連とよく協議していく。

**【委員A】**

市道ではないが、真町泉沢大通や国道 36 号における通勤・退勤時間に慢性的な渋滞が発生していると認識しているが、現状における市の見解と対応について伺いたい。

**【説明者】**

市としても、朝夕の混雑は認識しており、市民からも要望をいただいている。

対策としては、令和 3 年度までに本町交番から錦町 4 丁目の道路の拡幅と 4 車線化の道路改良を行っている。

全て対応済みとは言えないが、錦町 4 丁目以降の拡幅なども進めており、国や北海道、公安などの他機関と協力しながら対応を進めていきたいと考えている。

**【委員B】**

取組の方向の 2 つ目に「定期的な点検」とあるが、何年に 1 回行うなどの基準はあるのか。

**【説明者】**

基本的には、5 年に 1 回を目安に行っている。平成 20 年代に発生した笹子トンネル崩落事故以降、橋梁やトンネルなどの大型の道路施設が 5 年に 1 度の法定点検となった。街路灯や道路標識は法定点検の対象となっていないが、千歳市においては、5 年に 1 度点検している。

道路については、幹線道路は 5 年、生活道路は 3 年に 1 度、職員が道路を回って点検を行っていたが、昨年度から道路の点検方法を見直し、現在は、乗り心地など道路の平坦性の指標を計測できる機械を道路の維持管理を委託している事業者のパトロールカーに設置し、当該指標を用いた点検を実施しており、点検自体は 3 年や 5 年よりも短いスパンで行えるようにしている。

**【委員B】**

点検は専門の方に委託しているのか、また、その結果を受けて、市で工事発注の要否を判断しているのか。

**【説明者】**

幹線道路・生活道路のパトロールはすべて事業者に委託している。

道路の修繕については、修繕計画を策定し、劣化している順に修繕を行えるよう計画立てて進めている。

古い道路については、路盤厚など、現在の基準を満たしていないものもあり、その状態の住み分けをしながら修繕を進めている。

**【委員B】**

工事の検査体制は、市も立ち会って行っているのか。

**【説明者】**

国などの基準に基づいて工事を発注しているため、写真や工事立ち合いなど実施しているほか、完了検査も行っている。

**【委員C】**

路面調査を平成 29 年度行っているとの説明であったが、その後は行っていないのか。

**【説明者】**

幹線・補助幹線道路は令和元年度、生活道路は令和2年度に実施している。

計画は10年間のものであるが、中間見直しを実施しているため、5年ごとに計画立てし、計測機械を用いて実施している。

【委員C】

農道は市では管理しないのか。

【説明者】

市道である農道は、市で管理している。

【委員C】

交通量の調査はどこでこのセクションで行っているのか。

【説明者】

調査の目的によって担当が異なるが、当課では、修繕が必要な市道がどの程度使われているのかを確認するために交通量の調査を行うことはある。

【委員D】

指標の達成率が100%ではないが、4施策の分析及び評価がAとなっているのはなぜか。

【事務局】

各指標の目標達成率、各事務事業の評価結果によって、A・B・C・Dが自動で算出されるようになっている。

【委員D】

令和12年度の目標達成見込みに対して、達成度が高くなっているが、先行的・戦略的に事業を実施してきたということか。

【説明者】

人件費や材料費の高騰などにより、事業費の確保は困難となってきているが、なるべく従来の工法よりも安くなる工法を採用して工事を実施するなどの工夫をしている。

このほか、国等の補助金を積極的に活用するなど、財源の確保に努めている。

【委員D】

指標の優先順位を決めるにあたってのポリシーやプロセスはあるのか。

【説明者】

特段、ルールを決めているものではないが、より広範囲で市民に影響のあるものの優先順位を上になっている。

【委員E】

JR千歳駅から各公共施設への歩道のバリアフリー化とは具体的にはどのような内容なのか。

【説明者】

歩道の整備がメインとなっている。

過去に整備したインターロッキングを通常の舗装にしたり、車道から歩道への乗り入れ部分の段差を低くしたりしたほか、歩道の傾斜を可能な限り水平に近づける、排水性舗装を施す、点字ブロックを設置するなどしている。

【委員E】

整備の対象となる場所は千歳駅前周辺だけなのか。

【説明者】

千歳駅を中心として、市役所周辺や駅前から国道36号に抜ける国道337号、公園通などのエリアが中心となっており、これらのエリアは今後3年程度で整備が終了する見込みであり、それ以降の計画については、検討を進めているところである。

【アドバイザー】

市民協働による事業展開の可能性はあるのか。

【説明者】

バリアフリー基本構想の策定にあたっては、各種団体の意見を取り入れながら策定した経過が

ある。

また、道路整備に関しては、学校周辺の通学路などは学校側の要望によって、歩道の幅を調整することもある。

**【説明者】**

維持管理については、公式LINEで損傷報告を受け付けており、市民にもPRしているところである。

内容としては、道路の穴や街路灯の不点灯、樹木の不具合などであり、夏場だと20～30件程度の報告がある。

**② 評価**

**【委員E】**

経費がかかるということと言われていたが、その状態で「維持」ということで良いのか。

**【アドバイザー】**

経費がかかるとの話があった一方で、工法を工夫するなど、削減への取組みも行っている。

**【委員B】**

令和12年度達成見込は「◎」となっているが、確実に進めていただきたい。

昭和40年から50年頃に整備した道路が同時期に老朽化してしまうと修繕するのは困難であり、計画的に進めないと追いつかなくなってしまう。

**【委員F】**

経費が多くかかる事業であり、かつ、長期にわたっていく事業である。

ベースは今あるものを直すというものであり、「拡充」というところまではいかないのではと考える。

**【委員D】**

量的な部分を増やすことは難しいと思われることから、質的な部分をしっかりとやってもらいたい。

**【委員G】**

粛々と進めていただく事業なのだと思う。

公式LINEの損傷報告を導入したことは評価でき、今後活用したいと思う。

**【委員D】**

評価結果は「維持」としてよろしいか。

－異議なし－

**(2) 地域と連携した除雪・排雪**

**① ヒアリング**

**【委員A】**

近年、雪堆積場が2月の前半には収容量が限界を超え、閉鎖されている箇所が見られる。

住宅地の整備により堆積場需要が増大することが予想されるが、今後の用地確保や運用についての方針を伺いたい。

**【説明者】**

記録的な大雪となった令和3年度シーズンは、令和4年2月10日に流通業務団地、3月3日に都雪堆積場がシーズン途中で閉鎖となったことから、流通業務団地における借用部分の拡大や都雪堆積場の整備により、雪の堆積が可能な面積を拡大したほか、個人や町内会等を対象とした「地域雪堆積場」を4か所に設置した。

流通業務団地については、活発な企業活動により市有地を売却し、令和6年度シーズン以降は雪堆積場として利用できない見込みであることから、市街地近傍に新たな雪堆積場を確保する必要があると考えているが、まとまった広さが必要なことや、騒音・振動等による周辺環境への影

響なども考慮する必要があることから、今のところ、適地が見つかっていないのが実情である。

**【委員A】**

2024年4月に労働基準法が改正され、指標に用いられている従事者数に影響があると思われるが、現段階の見解を伺いたい。

**【説明者】**

道路交通の確保等人名または公益を保護するための除雪作業及び「降雪前の見守り業務」、「凍結防止剤散布業務」などの除雪作業に必要不可欠な業務は、労働基準法第33条第1項「災害その他避けることのできない事由」に該当するため、受託者が労働基準監督署長に許可申請等を行うことにより、時間外労働の上限規制は一部適用とならない。

したがって、2024年4月以降の従事者数については、影響はないものとする。

**【委員A】**

パートナーシップ排雪事業について、行政と地域住民が協働し、生活環境の向上に努めることは重要なことであるとする。

利用している団体数と実施件数について伺うとともに、今後、協働による取り組みや事業費抑制につながるよう、どのような方向性を考えているのか伺いたい。

**【説明者】**

令和5年度の利用状況について、「小型除雪機の1週間単位の定期貸出し」は、登録が9団体で、利用は9団体、「小型除雪機の1日単位の貸出し」は、登録が6団体で、利用は6団体、「排雪ダンプ（4t運転手付き）貸出し」は、登録が6団体で、利用は5団体となっている。

いずれも過年度と比べても例年並みの利用状況であるが、高齢化が進み、そもそも町内会が自ら除雪を実施することが難しくなっている状況がある。

市から除雪機等を借りても、ダンプに積載するのに時間がかかるため、運用しにくいことから、より良い制度設計がないのかとの要望もいただいております、検討しているところである。

除雪連絡会議や地域懇談会でも意見が出ており、ダンプに積み込む機械も貸してくれないかとの話もあるが、これだと無料で生活道路の除排雪を行うという構図ができてしまい、市の負担が増えてしまうことから、現状では難しいものと考えている。

毎年横ばいの利用状況であるが、良い制度を取込んでもっと使っていただくと生活環境も良くなると思うので、他の自治体の取組みなども参考にしながら、良い支援策がないか検討していきたいと考えている。

**【委員G】**

LINEとYouTubeを通じて周知しているとの話があり、市民のマナーを上げていくことは重要であるとするが、市民周知を行った結果、肌感覚としては効果があったと考えているのか。

また、今後は道外からの移住者が増えることから想定されるが、移住者のマナーを高めるための取組みはあるのか。

**【説明者】**

閲覧数に比して、どれぐらいの理解が得られたかというのを判断するのは難しい。

肌感覚としては、まだ工夫が必要であると感じており、今シーズンも新しい動画の作成を検討している。

道路への雪出しや路上駐車などのマナー促進については、現状では、市民カレンダーの号外や町内会の回覧板などで周知しているが、これらに加えて、広報ちとせの特集記事への掲載などを通じて、引き続き周知していく。

**【委員F】**

指標のほとんどが100%を超えているが、この施策は、千歳市民まちづくりアンケートにおいては、重要度は高いが満足度は低いという結果となっている。市民の満足度を高めることは簡単ではないと思うが、市民から評価される指標を設定することはできないか。

また、苦情なども多いと思うが、集約などはしているのか。

**【説明者】**

指標を追加するということについては、これまでも検討してきたところであるが、除雪作業はその年の降雪状況で異なってくるので、指標としてはそぐわないと感じている。

苦情や要望の件数については、GPS除雪情報システムを公開したこともあり、「いつ除雪が入るのか」といった簡易的な苦情は減っているところである。

GPS除雪情報システムについては、良いという意見もありながら、走行軌跡など、精度に欠ける部分もあるので、システム業者と調整していきたいと考えている。

また、どのようなルートで除雪車が運行するのかというタイムリーな予定を知りたいという声もあるが、その予定にあわせて雪出しをするなど、悪用されることも懸念されるため、現状では改善を予定していない。

**【委員B】**

「吹雪等による視程障害の軽減にデジタル技術を活用」と説明されていたが、具体的に何かを導入するというような考えはあるのか。

**【説明者】**

「吹雪等による」という部分とはニュアンスは異なるが、GPS除雪情報システムの中で、マンホール等の危険な箇所は把握できるようにはなっている。

今後、「吹雪等による視程障害の軽減」という部分に関しては、吹き溜まり等をリアルタイムで把握することは困難であるが、GPS除雪情報システム等で活用して対応できるかを検討していきたい。

**【委員D】**

雪は季節変動も激しく、どこに主眼を置くのか難しい事業ではあるが、市として、今後の気象状況や積雪量等はどのように見ているのか。

**【説明者】**

近年は、エルニーニョ現象が複数年続いており、冬期間の暖冬傾向のほか、南西の風に乗って湿った雪が降りやすいという気象庁の情報があり、こういった情報をこまめに確認するようにしている。

シーズンの初めや中盤以降は気温が高い状況にあり、温暖化による気温の上昇が冬にも影響を与えているとみている。

令和3年度は、特に暖冬ということではなかったが、札幌方面から吹く北北西の風で大雪になった。

雪雲の入り方が年によって異なることから、その時期になってみないと読めない部分もある。

これらのこともあり、除雪作業がどこまでできたら成果が出たと評価できるのかも難しい事業である。

**【委員D】**

指標4「スタッドレスタイヤ対策整備箇所数」と、優先順位5番目の事務事業「スタッドレスタイヤ対策事業費」は関連があると思うが、当該事業の効率性が「4」で、方向性が「改善」となっているのはなぜか。

**【説明者】**

これまでスタッドレス対策として特殊な舗装を行ってきたが、近年はタイヤや自動車の性能が向上していることから、特殊舗装の必要性も含めて検討を進めたいと考えている。

**【説明者】**

平成2年度にスパイクタイヤが廃止されて以降、スタッドレスタイヤが普及し、平成10年前後くらいまでに、スタッドレスタイヤ対策としてゴム舗装や溝切舗装などの特殊な舗装を行ってきたところである。

それから約25年以上が経過し、タイヤや自動車の性能が向上したことにより、特殊舗装が劣化している状況にあっても、滑っていないような場所も見受けられるので、そのような場所には特

殊舗装はいらないのではないかという見方もあり、見直しを考えているところである。

**【委員E】**

除雪機械台数と従事者数は、例えば、道路の距離に対して何台や何人といった基準はあるのか。

**【説明者】**

除雪機械については、現状維持として120台としている。このうち、市が所有するのは32台、委託事業者が所有するのは88台となっており、委託事業者の台数は現状これ以上増やすことは難しいので、これ以上減らさないように維持していくという指標としている。

また、従事者数については、機種によってオペレーターの人数が異なるため、機械の種別ごとに必要人数を割り出し、その合計が200人となっている。

**【委員E】**

市としては、現状の所有台数と従事者数でよいと考えているのか。

**【説明者】**

除雪事業は、委託により適切に実施しているものであるが、委託業者においても機械の整備・維持に費用がかかっているほか、担い手不足など様々な問題が生じつつある状況であり、本指標は、そういった状況においても現状を維持していくというものである。

なお、今後は、市街地や工業団地の造成により、市道の除雪延長も増えることから、検討が必要であると考えている。

② 評価

**【委員D】**

令和4年度決算は6.1億、令和5年度決算が7.6億となっているのに対して、令和6年度予算が5.3億となっているのはなぜか。

**【事務局】**

除排雪事業費については、毎年の降雪状況によって経費が変わるため、基本的に例年、補正予算によって対応することから、決算額と予算額に差が出るものである。

**【委員A】**

労働基準法の改正によって、例えば、従事者が他の業種に流れるなど、働く人の動きが変わることも想定されるので、動向を注視した方がよい。

**【委員D】**

デジタル技術の活用による市民への見える化は、今後も進めてほしい。

評価結果は、「維持」としてよろしいか。

－異議なし－