

令和 7 年度 千歳市市民評価会議議事録

会 議 名	市民評価会議（第 1 回）		
日 時	令和 7 年 6 月 4 日（水）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 6 名、アドバイザー 1 名、説明者 7 名、事務局 3 名		

評価対象 施 策	（ 1 ）国民健康保険・後期高齢者医療制度の適正な事業運営、国民年金制度の普及 （ 2 ）新千歳空港の機能拡充の促進
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

（ 1 ）国民健康保険・後期高齢者医療制度の適正な事業運営、国民年金制度の普及 ヒアリング 【委員 B】 千歳市は高齢化率も低く、医療費支出も他市に比べ低いと思われるが、当市の収支等の現状について示していただきたい。 【説明者】 平成 30 年から保険制度が大きく変わっており、市が徴収した保険料を北海道に納付し、医療機関には北海道から医療費が支払われる仕組みとなっている。また、北海道の保険運営は国の補助金、各市町村からの保険料で運営されている。このため、市としての収支状況というものはないが、滞納等による不足分は基金から支出している状況となっている。なお、千歳市の医療費は全道でも平均的な位置になっている。 【委員 G】 保険料の年金天引きは義務なのか。 【説明者】 義務ではない。 【委員 G】 生活保護受給者は保険料を納めなくてよいのか。 【説明者】 減免制度がある。 【委員 D】 保険料は国が定めるものか。 【説明者】 北海道から道内各市町村の事業費納付金（負担金）が示され、その額を参考にして市民が納付する保険料を算出している。令和 12 年度からは道内全ての自治体で同一保険料となる。 【委員 D】 保険料が上がるにつれて納付できない人が増えるのではないのか。 【説明者】 そうならないよう努力している。 【委員 F】

指標 2 の目標値が令和 6 年度から 8 年度にかけて変わっていないのはどのような理由か。

【説明者】

後期高齢者医療保険の収納率は、現在のところ高い水準にあるので、今後もここを維持するという意味である。今後の状況によっては変更する可能性もある。

【委員 F】

事中評価から事後評価で、評価結果の貢献度が b から a に変わっている事務事業が 4 件あるが、それぞれどのような理由か。

【説明者】

4 件とも令和 12 年度からの制度改正に際し、事務事業の重要度が変わったためである。

【委員 F】

国民健康保険運営協議会費を見ると、年度によって予算額に大きな変動があるがどのような理由か。

【説明者】

この会議は外部委員を招いて通常年 2 回程度開催しているが、重要な議題がある場合は 2 回以上開催することがあるためである。なお、令和 5 年度は 3 回、6 年度は 2 回開催された。

【委員 E】

施策として国民健康保険・後期高齢者医療制度と国民年金制度が一つとなっているが、どのような関連があって一つとなっているのか。

【説明者】

どちらも助け合いの施策という点では、一つにまとまってもおかしくはないものとする。また、社会保障制度に関する施策として、国の関与が大きく、市独自で行えることが限定的という点でも似通っている。

【委員 E】

特定健診受診率が上がっているが、指導を受けた方の効果の検証は行っているのか。

【説明者】

正確な統計等は取っていないが、メタボの減少率は 18.7%(令和 5 年度:40 人、令和 4 年度:48 人)となっている。

【委員 A】

事務の平準化とは、保険徴収業務のことを指しているのか。

【説明者】

統一的な収納・滞納事務手続きを行い、事務負担の軽減を図るものである。

【委員 A】

データヘルス計画とは、千歳市独自のものなのか。

【説明者】

国からの指示で作成したものであり、他の健康保険組合でも計画作成を行っている。作成には国保データベースを活用している。

【委員 A】

ブック型受診券や、体の中で起こっていることを伝える取組は千歳市独自のものなのか。効果は出ているのか。

【説明者】

北海道国民健康保険団体連合会がモデル事業として実施しており、千歳市のほかにも実施している自治体がある。体の中で起こっていることを伝える取組については、個人の感覚ではあるが、以前は「運動しなさい」や「お酒をやめなさい」などの方法論だけを示してきたが、「体の中でこんなことが起きているから、こんな対策が必要です」と伝えることで、話が通じやすくなった印象であり指導にも役立っている。また、保健師も学習が必要となり、成長に繋がっている。

【アドバイザー】

国保データベースのデータを他部署から求められることはあるか。また、他部署と連携した取組はあるか。

【説明者】

データを分析したものを関係部署と共有することがある。

【アドバイザー】

国保データベースは健診・医療・介護の情報が一体的に把握できるため、例えば、認知症の方の介護保険申請や服薬管理を支援するなど、データの活用でハイリスクアプローチができるだろう。

評価

【アドバイザー】

委員の皆様の意見を整理すると、

- ・指標が収納率となっているが、社会情勢によって収納率は変わってしまう。
- ・「目指すこと（医療費の適正化、保険料の確保等）」を意識したプレゼン、全体のビジョンの説明が欲しい。
- ・指標の改善、指導の成果など市民に分かりやすく伝える工夫が必要である。
- ・もっとデータを活用してほしい。
- ・年金の方の話が全く聞かれなかった。
- ・令和12年度には、更に千歳市としての取組が見えなくなるのではないか。
- ・健診率の高さは評価できる。
- ・メタボの減少率18.7%は評価できる一方、なぜ減少したかの分析も必要に感じる。
- ・健診の時間を早めているなど、市民の立場に立った対応をしている。

など、様々なご意見をいただいたが、市民評価会議の評価として、今後の方向性については「維持」が妥当と考える。

【委員A】

「維持」としてよろしいか。

- 異議なし -

（２）新千歳空港の機能拡充の促進

ヒアリング

【委員B】

施策としてどのような点で市民サービスの維持向上に寄与しているのか。

【説明者】

空港の発展は、交通の充実をはじめ、雇用創出や移住促進など、まちの成長や発展に大きく寄与するものと考えている。また、空港が所在することで、航空機燃料譲与税、固定資産税などの収入もある。

【委員B】

市民に対し、どのような形で施策の理解に努めているのか。

【説明者】

「新千歳空港の発展と歴史」と題し出前講座を行っており、これまで千歳高星大学・大学院や学校、市内企業の社員研修等で講座を行っている。令和6年度は10回程度開催した。また、9月20日の「空の日」のイベントにあわせてパネル展示などを行っている。

【委員 E】

次世代エアモビリティ調査・普及啓発事業費は市民生活にどのような好影響を与えるのか？

【説明者】

直接的には地域交通、災害時の搬送などに役立ち、間接的には空港の高付加価値化が図られ、観光振興などに繋がると考えている。

【委員 E】

事業を推進することでタクシーやバスの利用が減るなどデメリットもあるのではないかと。市民生活への好影響というイメージがつきにくい。

【説明者】

市民の利用も想定されるが、まずは海外の富裕層の利用が主となると考えている。一昨年度、空港に整備されたビジネスジェット専用施設は、海外の富裕層にかなり人気と聞いている。このように、空港の価値や魅力が向上することで観光振興などにつながり、結果として市民サービスの向上につながるものと考えている。効果としては中長期的な話となる。

【委員 F】

空港開港 100 年記念関連事業はこの施策に結びついているのか。

【説明者】

別の施策となっている。

【委員 D】

指標として路線数を設定しているが、千歳市が路線の決定権をもっているのか。

【説明者】

北海道エアポート株式会社の事業計画において、路線のないエリアへの拡充などを目指している。同社の事業計画では、路線数や乗降客数の目標値が設定されており、これを基に指標を設定している。

【委員 D】

指標 4 の深夜早朝便対応の公共交通機関運行率とは、どのような指標か。

【説明者】

深夜早朝便に対応する公共交通機関の有無を見ているものであり、空港の利便性を計るための指標である。24 時間運用の利点を生かした利用拡大や路線拡大を図るため、空港からの二次交通の充実は重要な要素と考えている。

【委員 D】

新千歳空港整備事業は、国が行う事業ということか。市が関わっているのか。

【説明者】

空港の管理者は国であるため、整備は国が行っており、市は地元市として整備費の一部を負担している。地元市として国との協議は行っている。

【委員 D】

次世代エアモビリティの前段として、ドローンの利活用について調査・活用等を行っているのか。

【説明者】

当課としては特に対応していないが、危機管理課などで検討しているかもしれない。

【委員 G】

指標 4 の深夜早朝便対応の公共交通機関運行率の実績が 100%となっているが、どのような計算によるものか。

【説明者】

夜 10 時から朝 7 時の発着便に対する、公共交通機関の有無を見ているものである。現在は、深夜早朝時間帯の全ての発着便において、公共交通機関が確保されている状況である。

【委員 G】

観光客の増加により、空港で働く人が JR に乗れないという状況もあると聞いている。これについては、どのような対応がなされるものか。

【説明者】

これまで国等に対し、鉄道アクセスの強化を要望している。また、交通政策課でも交通事業者等に対して要望を行っているため、その中で改善等を要望していくような対応になると思う。ただし、最終的には交通事業者の判断となる。

【委員 G】

国内線で飛んでいない路線、弱い路線はどこか。国内線は 31 路線を目指しており、目標まであと 1 路線だが、具体的な候補はあるのか。

【説明者】

コロナ禍で運休した四国方面の路線が再開していない状況がある。また、全体的に東日本に比べ、西日本の就航路線・便数が少ない。

【委員 G】

国際線は令和 8 年度までに 32 路線を目指しているが、具体的な候補はあるのか。

【説明者】

東南アジアのほか、ラピダス社の立地により欧米路線の需要も生じてくると考えている。飛行時間や時差なども考慮し、就航路線の拡大を目指している。

【委員 G】

観光客を引き込むような取組は行っていないのか。

【説明者】

北海道や北海道エアポート株式会社と連携し実施している。また、道内 7 空港及び地元自治体と連携した誘客イベント等を実施している。

【委員 A】

空港があることで、市民の雇用が大きく支えられていると思うが、市として更なる雇用創出に向けて行っていることはあるか。

【説明者】

空港関係事業者・機関で人材確保等に係るワーキンググループを設置しており、市も参加している。その取組として合同説明会や職場見学会などを行っている。また、空港の仕事に特化しているものではないが、企業振興課、商業労働課と連携し、高校生向けに企業見学ツアーや企業紹介などを行っており、その中で空港内の仕事の紹介もしている。

【委員 A】

指標として路線数を設定しているが、どちらかといえば他力本願な指標となっている。市として、より具体的な取組で指標にできそうなものはないのか。

【説明者】

道内 7 空港及び地元自治体と連携した事業は、誘客にも繋がっていると考えており、市としての具体的な取組に挙げられる。

【委員 A】

指標として、市の頑張りが分かるようなものを評価対象としたほうがいい。今回伺った出前講座や連携事業など、設定できそうなものはある。

【委員 A】

次世代エアモビリティ調査・普及啓発事業費は、令和 6 年度予算が 71 万円に対し、決算が 18 万円となっている。この事業は具体的にはどのようなことをしているのか。

【説明者】

昨年度は、セミナー開催に加えて、JAL との連携協定の一環として、同社が実施する空飛ぶクルマの実証飛行の視察を予定していたが、実証が見送られたため視察分の予算を執行しなかった。

【委員 A】

自動運転も二次交通に有効だと思うが、この施策にはあたらないのか。

【説明者】

自動運転の実証は交通政策課の担当になっている。

【委員 A】

今後、国に対してどのような要望活動をしていくのか。

【説明者】

高まる航空需要を取りこぼさないよう、施設整備や運用等、空港の機能強化をしっかりと国で検討していただく必要があると考えている。また、人材や航空燃料の不足など、受入環境に課題が生じているため、人材確保や燃料供給に係る取組を推進してほしいと要望していく。

評価

【アドバイザー】

委員の皆様の意見を整理すると、

- ・市としての主体的な取組をアピールすべきである。
- ・市民に対する利益と空港事業者や乗客の利益が循環するようになるとよい。
- ・効果が分かりにくい面はあるが、市として空港をアピールし売り込むことは重要である。
- ・誘客・航空関連事業者のニーズを取りこぼさないためにも、今後も要望活動等を行っていく必要がある。

など、様々なご意見をいただいたが、市民評価会議の評価として、「縮小」は考えにくく、今後の方向性については、右肩上がり続けるという意味で「維持」が妥当と考える。

【委員 A】

「維持」としてよろしいか。

- 異議なし -