

令和7年度 第5回千歳市市民評価会議議事録

会 議 名	市民評価会議（第5回）		
日 時	令和7年6月20日（金）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、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 （３）火災予防の推進 （４）公共交通機能の充実 （５）交通結節機能を高める環境整備
会議概要	５施策について、第１回及び第２回市民評価会議におけるヒアリング内容を踏まえ、評価のまとめを行った。 今後の作業としては、本会議において抽出された評価結果を、事務局が報告書（案）として取りまとめ、第７回市民評価会議に諮ることとした。

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

・評価結果「維持」

【委員Ｂ】

国民健康保険については制度自体が「北海道に倣え」となっており、市として独自性を出すことができない。一方で、後期高齢者医療制度に関しては地域性を出せると思うため、主体的な動きをしていかなければいけないのではないか。

【委員Ｃ】

生活習慣病等の重症化予防が医療費制度の肝と考えるため、KDB のようなビッグデータに対し、AI 等をうまく活用できれば、千歳市独自の傾向が見えてくると思うが、実現には時間を要する印象がある。

【アドバイザー】

国の方でも、KDB のようなビッグデータに対し、個人情報をもどの程度守っていくか、という点が整理できていない。細かな個人情報の塊のため、すぐに個人が特定できてしまうところが、データ活用にあたり障壁となる。どこの自治体においても個人情報の保護が課題となっているように見受けられる。

【委員Ｂ】

指標等の数値を見ると、成績優秀であり、改善を要する箇所はみられないのではないか。

【委員Ｃ】

保健指導をするための準備や、指導後の手間などは相当の苦労を要すると思うが、それを保健師が支えている部分もあると思うので、そういった意味でも AI の導入など、負担軽減につながるような効率化を推進していただきたい。

【委員Ｂ】

ヒアリングの際に、目標値及び実績値ともに変化量が乏しく事業推進の費用対効果が分かりにくい、という意見が他の委員からあったが、「国が定めた数値だから」といった回答を受け、市独自の活動が見えてこない指標である印象を受けた。令和 12 年度の保険料水準の統一化によって更に市の動きが分かりにくい指標になると想定されるため、評価指標の見直しが必要に感じる。

【委員 A】

国や道向けに見せる指標と、市民向けに見せる指標を分けて持つことで、市民理解も深まるのでは。

【アドバイザー】

本施策の市民評価会議における方向性は「維持」としている。

各委員からいただいた評価理由・意見・質問シートの内容も踏まえたうえで、方向性を「維持」とした理由をまとめると、

- ・国民健康保険料および後期高齢者医療保険料の収納率向上に向けた取り組みが効果を上げていることが評価できる。
- ・医療費の適正化に向け、特定健康診査の実施率の向上やハイリスク者に対する効果的な特定保健指導を実施していることが評価できる。
- ・業務の平準化（業務フローの明確化・標準化）や、国保データベース（KDB）を用いたデータヘルス計画に基づく計画的な事業においては、随所に改善と工夫した点がみられる。

また、「意見」については、

- ・保険料の収納率の改善に向けた業務や特定健康指導については、担当する職員の負担も多いものと感じる。目標達成に向けては更なる効率化や職員の負担軽減の取り組みを期待したい。
- ・令和 12 年度の統一保険料の導入後は、千歳市独自の施策による効果が見えにくくなると推測される。統一保険料の導入後も千歳市独自の施策展開を期待するとともに、それらの取り組みが正しく評価できる指標を設定する必要がある。
- ・国保データベース（KDB）等のビックデータと AI の活用を進め、医療費の適正化に向けた更なる取り組みと市民への周知活動に期待したい。

【委員 A】

「維持」とすることに関しては、異論はないということによいか。

- 異議なし -

（２）新千歳空港の機能拡充の促進

・評価結果「維持」

【委員 C】

市の LINE 等を通じてイベント開催予定などを見る機会があり、活動しているなという印象があり、今後も色んな世代を巻き込み続けていただきたい。

【委員 B】

施策名が市のランドマークである新千歳空港の機能拡充となっているが、事務事業の予算は中央要望などが主であり、「施策の目指すこと」「指標」「事務事業」の一貫性がなく分かりづらい。

【アドバイザー】

今回の対象施策全体に言えることだが、市民評価会議においては「市としての取り組み」を

評価したい場であるので、取り組みの方向性や、なぜその指標を用いたかの根拠等をアピールしてもらえれば、市民にもより理解が深まるように思う。

【アドバイザー】

本施策について、市民評価会議における方向性は「維持」としている。

各委員からいただいた評価理由・意見・質問シートの内容も踏まえたうえで、方向性を「維持」とした理由をまとめると、

- ・新千歳空港の国際拠点空港化を目指し、エアポートセールスや海外旅行促進イベントの実施などを積極的に実施していることが評価できる。
- ・国土交通省や北海道エアポート、JR 北海道などの関係機関と密接に連携し、千歳市からの要望活動や陳情を行っていることが評価できる。
- ・千歳市の発展は新千歳空港関連産業に支えられている側面もあり、本施策を展開することの意義とその成果は評価できる。

一方で、「意見」としては、

- ・次世代エアモビリティ調査・普及啓発事業については、未来技術として社会からの注目も高く、新千歳空港の機能拡充につなげる今後の取り組みを期待したい。
- ・新千歳空港の機能拡充に向けては、空港関連会社の従事者の確保や燃料供給の問題、更には通勤を含む二次交通の整備など関連する取り組みが不可欠であり、関係他課・関係機関と連携した事業展開を行う必要がある。
- ・本施策の市民周知には出前講座のみならず、ウェブサイトや SNS を積極的に活用するとともに、要望活動やエアポートセールスの効果をアピールしてほしい。
- ・定められている 4 つの指標は、千歳市および市民の取り組みによって直接的に影響を与えたことの効果を測ることができないものである。適切な指標の設定にむけ、調査・研究を行ってほしい。

【委員 A】

「維持」とすることに関しては、異論はないということによいか。

- 異議なし -

(3) 火災予防の推進

・評価結果「維持」

【委員 B】

出火件数 30 数件（年間）は、数字だけ見ると悪化しているものの、担当課の努力以外の要因もあるのではないかと。「住宅の火災件数は少ない」「事業所の出火は多い」といった内訳は把握していると思うが、通過車の火災等のような外的要因が含まれる現状の指標は、母数が小さい現状の指標においては、数字一つで実績率が大きく変わってしまうため、出火案件一つで結果が大きく左右されないような指標とするべきと感じる。

【委員 A】

出火原因や傾向を踏まえた指標の設定や事業の推進を行うべきである。

【アドバイザー】

本施策について、市民評価会議における方向性は「維持」としている。

各委員からいただいた評価理由・意見・質問シートにおいて、方向性を「維持」とする理由としては、

- ・火災予防については、市民や多様な消防関係団体と連携しながら取り組んでいることが

評価できる。

- ・火災予防等促進に向け、時勢にあった広報活動や普及事業が行われていることが評価できる。
- ・火災は市民生活に密着した課題であり、防火対象物への立ち入り検査や防火・防災イベントなどを精力的に行っていることが評価できる。

一方で、「意見」としては、

- ・LINE や X などのツールを用いた市民へ周知を行っているが、今後はこれらのツールを活用し、より広く市民のニーズをくみ取れるような施策の推進を期待したい。
- ・出火の原因が時代とともに変化している様子が伺える。近年増加しているリチウムイオン電池火災などを踏まえ、市民や学校での更なる啓発活動を行ってほしい。
- ・各消防関係団体の構成人員が少なくなってきたが、市民協働による火災予防の継続に向けた工夫を行ってほしい。
- ・指標に設定されている出火率は、通過車両の火災など外的な要因も含まれるため、出火原因・傾向を踏まえた指標の設定と施策の推進を行うべきである。
- ・指標については、いずれも目標達成率が低い状況にあるが、指標の内容に問題があるものと見受けられ、指標を見直す必要がある。例えば、「出火率」は火災 1 件の影響が大きくなるため、未出火率で表現することが想定される。「住宅用火災警報器の設置率」は、絶対値である新規設置件数で表現すると担当課の業務が指標に反映されやすくなる。指標の見直しについて検討する必要がある

【委員 B】

事務事業評価表について、本施策に限らず、多くの事業で貢献度と効率性が高く設定されている。結果として総合評価が高く、施策の評価としても「順調」であると評価される仕組みとなっており、事業の評価部分についてはほとんど機能していないように感じる。このため、指標及び担当課の見解記入欄を踏まえ評価しているが、「その自己評価に至った経緯・分析」が見解欄に記載されていないと、事務事業については正しく評価ができない。総合評価を良く見せるために、意図的に貢献度・効率性を操作している可能性もある。

【委員 A】

貢献度及び効率性のいずれにしても、評価を一つ下げるだけで、総合結果に大きく影響する点も懸念点である。効率性においては、最高評価である「1」を選んでいった場合、定義によると「コスト削減の余地がなく、業務プロセスの簡素化・改善ができない」と自己判断していることになっているが、本当に業務プロセス改善ができない状況なのかも疑わしい。多くの事務事業において貢献度「A」、効率性「1」がデフォルトとなってしまうため、担当課が事務事業評価の主旨を理解しきれていないのではないかと。貢献度等の点数は「A～D」で評される総合結果に影響すると思うが、総合評価が悪い場合にペナルティはあるのか。

【事務局】

総合評価が「C」以下の施策は、評価会議に諮り、取り組み状況の確認及び見直しを実施している。第 7 期総合計画の期間中において評価の定義を大きく変えることは、経年比較ができなくなる等の影響が大きいため本計画期間中は難しいが、評価方法の見直しについて検討する。また、事務事業評価の主旨の理解を目的として、庁内教育の手法についても検討する。

【委員 A】

「維持」とすることに関しては、異論はないということでよい。

- 異議なし -

(4) 公共交通機能の充実

・評価結果「維持」

【委員 A】

向陽台に住んでいる若い学生等がアルバイトをした帰りに終電がなくなってしまう等、地区や世代によってニーズが異なり、個々の対応が難しいように感じる。公共交通は多くの市民が利用する可能性があり、他方では人員不足等により事業者が苦境に立たされている面もあるため、「拡充」した方が良いのではないかという思いもある。前回のアセスでの本施策の評価はどういったものであったか。

【アドバイザー】

平成 25 年に実施しており、今の「拡充」と同義の「拡大」との評価であった。公共バス路線の確保をどうしていくのかを模索すること、地域公共交通利用促進事業はタスクフォースを組むべき、等の意見があった。公共交通機能の充実という点では共通するが、当時は循環型バスを運行しており、取り組みの方向性が異なるため、一概に同じ評価を行うことはできない。

【委員 B】

向陽台路線に関して、学生は定期を購入する際に学校から補助が出ていたはずだが、ある時点で購入補助がなくなったことにより、ベースとして売り上げが減少したのではないか。それに加え、処遇改善の法改正などの影響により、事業者の採算が取れず、減便や撤退に追い込まれていると推測している。担当課もそのあたりを把握の上で、向陽台地区に自動運転や AI オンデマンド交通を導入したのではないか。

【委員 A】

目標は「利便性の向上」であり、自動運転や AI オンデマンドなど新たな変化にも取り組んでいる。今実施していること以外に、新たに何かを求める必要はあるか。

【委員 B】

事業者が破綻しないような機能は十分に果たせていると思う。特定のニーズに尖らせて予算を重点的につける必要があるかという点、議論が十分になされておらず、行政的には判断がつかないのでは。

【委員 A】

拡充に向け期待するとともに、工夫しながら現状の事業に取り組むこととし、「維持」が妥当かと思う。

【アドバイザー】

本施策について、市民評価会議における方向性は「維持」としている。

各委員からいただいた評価理由・意見・質問シートにおいて、方向性を「維持」とする理由としては、

- ・市民の声を反映したタイムリーな運行を目指している点や運行事業者の経営健全性の維持に向けた支援を着実に進められていることが評価できる。
- ・将来の公共交通機能や更なる人材不足などの問題を見据え、自動運転バス・AI オンデマンド交通の実証実験など、国や民間企業と連携して取り組んでいることが評価できる。

一方で、「意見」としては、

- ・公共交通を担う人材の不足は社会問題化していることから、関係部署、関係団体と連携し、自動運転バス・AI オンデマンド交通の早期実現や、公共交通に関わる旅客運送事業従事者の処遇改善等を視野に入れ、引き続き公共交通機能の拡充に努めていただきたい。
- ・バス路線確保対策補助事業においては、更なる利便性の向上に向け、キャッシュレス化や、ダイナミックプライシングの導入などに積極的に取り組む事業者への補助を出すような新たな工夫を検討してほしい。

- ・減便の影響は、大学生のアルバイト機会にも影響を及ぼすなど、経済的にも影響が生じてくる。将来の人口増や経済状況を見据えた施策の展開を行ってほしい。
- ・市民、特に子どもたちがバスに乗る経験を高めるため、バスに乗る機会の創出などを検討してもらいたい。
- ・指標にある「路線バス利用者数」は、運転手不足の影響で減便を余儀なくされるような状況下においては達成が難しくなることが想定されるため見直しについて検討してほしい。例えば、バスの運用効率（利用者／バス本数）もしくは回転効率（バス運行数／バス保有台数）などとするにより、事業者の努力を含めた取り組みが評価できるものとする。

【委員 A】

「維持」とすることに関しては、異論はないということによいか。

- 異議なし -

（５）交通結節機能を高める環境整備

・評価結果「維持」

【委員 C】

バスからバスへの結節機能が非常に悪いと感じる。例えば、勇舞の方から千歳駅に行き、そこから図書館に行きたいとなると非常にわかりづらい。小学生に自分たちで行ってきて、と言えるような結節具合ではない。

【委員 G】

乗り換えが行えるのはターミナルだけか。

【委員 C】

ターミナルや千歳駅のほか、市役所前もいろいろな路線が交差するので乗り換え地点の一つと捉えられる。

【委員 B】

札幌のように 1 時間に何本も走っているわけでない。目的地に行くのに車だと 10 分程度なのに、公共交通だと 30 分以上かかったりするのは、地方路線の悩みかと思う。

【委員 G】

昔運行していた循環型バスがよかったという声も多い。高齢者は乗り間違えても循環して元の場所に戻ってこれて、運賃も安価で便利という声を聞いている。

【委員 C】

採算性の問題と思われる。乗降客は千歳駅やリ八大前が多く、それを考慮すると路線化した方がよい。

【委員 G】

インバウンドが増え、レンタカーに乗れない外国人は足もなく、循環型バスの要望が増えていくという声も聞く。

【委員 A】

観光客が路線バスを使うというケースは多いものか。

【委員 B】

観光客は裕福な層が多いイメージであり、移動手段としてはタクシーや観光バスを使うのではない。札幌に行く場合等は使用される可能性はある。バックパッカーは歩いてサーモンパーク等に向かっている光景もよく見られる。

【委員 A】

観光客への対応よりは、限られたリソースを市民に充ててもらえれば良い。

【アドバイザー】

本施策について、市民評価会議における方向性は「維持」としている。

各委員からいただいた評価理由・意見・質問シートにおいて、方向性を「維持」とする理由としては、

- ・千歳駅前広場再整備事業により、バス専用道路の廃止や歩道の改修が行われ、利便性と安全性が高まったことは評価できる。
- ・千歳駅前広場再整備事業は、JR 北海道や市民と協働した取り組みを行っていることが評価できる。

一方で、「意見」としては、

- ・千歳市は、半導体関連産業の集積により人口の増が想定されていることもあり、JR 千歳駅を中心とした二次交通との結節が高度化していくことが想定される。引き続き結節機能を高める施策展開を期待したい。
- ・南千歳駅前は今後利用客が増加することが見込まれているものの整備が遅れているように感じる。千歳駅に続き、駅前の整備事業を検討してほしい。
- ・本施策は千歳市民のニーズと観光やビジネスで駅を利用する市民以外のニーズの両方に対応する必要があるが、駅を利用する人や市民の意見や評価を反映する指標を設定する必要がある。
- ・指標として設定されている「千歳駅の鉄道乗車人数」と「路線バスの乗降者数」については、結果として高い達成率を実現しているが、施策を構成する各事業の直接的な関連性が見えにくいため、見直しについて検討してほしい。
- ・本施策については、市内のバス路線や空港機能と密接な関係があるため、他施策や関係他課との連携を強化した施策の展開をしてほしい。

【委員 A】

「維持」とすることに関しては、異論はないということによいか。

- 異議なし -