

1 除雪連絡協議会について	
質問・意見等	事務局意見・回答
地区除雪連絡協議会の出席率が32%にとどまっています。オンライン参加やアンケート方式など、参加しやすい新たな仕組みの導入検討状況について教えてください。	現時点では出席率を改善するための新たな仕組みは導入しておりませんが、市民の積極的な参画を促すため、今年度のアンケート結果を踏まえた多様な手法による地域協議の活発化に向けて検討していきます。
除雪業務評価への市民参加について「拡充の検討」とありますが、どのような形で市民の評価や意見を制度に取り込む想定なのか具体的に教えてください。	本市の除雪業務成績評定制度は、地区総合除雪維持業務の受託者の技術力向上等を促すため、シーズンを通した履行体制や出勤状況、作業状況など業務の履行状況进行评估し通知しています。評価の中では、地区ごとの改善要望の件数や除雪連絡協議会役員の皆様に地区の状況について評価していただくなど、市民参加による評価を一部導入しております。市民参加の拡大については、雪の降り方や気温等の気象状況により評価が大きく変動し公平な比較が難しいこと、また生活環境や除排雪への理解度により評価が主体的になりやすいことから、評価結果の公平性や客観性の確保に課題があると考えます。 御質問のとおり市民と共有する仕組みについては、例えば、地域住民・除雪企業・行政の三者による合同パトロールにおいて、冬期の危険箇所などについて三者で「冬みちマップ」を作成し、課題や解決に向けた作業の状況についてホームページで公開するなど、協働を進めることが課題解決に繋がっていくといったことを実感してもらうことが重要と考えます。 除雪企業は、業務履行するうえで仕様に沿って作業を行っており、様々な気象状況に対し「改善＝評価」といった方式の導入は難しいと考えますが、課題を共有することで市民・企業・行政の意識向上を図り、3者協働のよりよい除排雪体制の構築につながるような情報共有の仕組みといった点について検討を進めます。
除雪業務評価については、評価結果や改善内容を市民に分かりやすく公開することで、業務の透明性が高まり、行政に対する信頼性の向上につながると考えます。具体的には、まず評価結果について、専門的な指標や内部評価にとどめるのではなく、例えば「対応の速さ」「作業の丁寧さ」「通行のしやすさ」といった市民が実感しやすい項目に整理し、分かりやすい形で公表することが重要です。その際、数値や評価ランクだけでなく、どのような改善が行われたのかを併せて示すことで、評価が単なる点検に終わらず、実際の改善につながっていることを市民に伝えることができます。また、地区ごとの評価結果を地図や一覧等で見える化することにより、自分の住んでいる地域の状況を把握しやすくするとともに、地域間の比較を通じて改善の意識を高める効果も期待されます。加えて、苦情や要望がどのように対応され、どのような改善につながったのかを事例として公開することで、市民との情報共有が一層進むものと考えます。さらに、評価結果に対する市民の意見やフィードバックを受け付ける仕組みを設けることで、双方向のコミュニケーションを確保し、評価制度そのものの質の向上につなげることも重要だと考えます。以上のように、除雪業務評価を「内部管理のための仕組み」から、「市民と共有しながら改善を進める仕組み」へと発展させることが、より良い除雪体制の構築に資すると考えます。	

2 市民協働について	
質問・意見等	事務局意見・回答
除雪機械の貸出利用が少ないような感じがするがなぜなのか	小型除雪機又は移動式小型融雪機の貸出し利用件数については、ここ数年 0 ～ 5 件が続いており、近年の少雪傾向が影響していると考えられます。
貸出は町内会だけで、個人にはないのか	タイヤショベルとダンプについては「自主的に道路の除排雪を実施する町内会等の市民組織」としており、個人への貸出しは行っておりません。 なお、小型除雪機又は移動式小型融雪機については、個人への貸出しも行っております。
現在市民パトロール30回実施していますけれどパトロールにより地域の除雪についてよくわかりますので市内全域に広げる為にももう少し高く設定した方がいいと思います。	市民委員会や町内会・除雪企業・市の3者による合同パトロールについては、地域や除雪企業の皆様にご協力いただくことで、R6年の12回からR7年は30回へと大幅に強化することができました。更なるパトロール回数の強化につきましては、関係者の皆様との調整も踏まえた上で、今後検討していきます。
雪を除排雪するならダンプ・タイヤセットでの貸出のほうが需要があると思うが	本制度は、片方は支援するので、もう片方は地域で準備するといった地域の道路環境の向上に資する市民協働への支援制度として実施しており、市民協働の趣旨にそぐわないことから、現行は、タイヤショベルとダンプ両方の貸出しは行っておりません。貸出し利用件数につきましては、ここ数年 0 ～ 5 件が続いており、近年の少雪傾向が影響していると考えられます。両方とも貸出したほうがいいのではとのご意見については、除雪連絡協議会などでも頂いているところですが、市民協働の趣旨を踏まえた本制度のあり方について検討します。
年々貸出しが少なくなっているのはどちらか一方の車両手配、運転者の不足等、又は年 2 回の排雪実施の為だと思います。制度の維持を考へているならば両方とも貸出にする方が良いと思います。	
現在間口除雪と福祉ボランティアの除雪と両方ありますが、これを一本化できないか？	どちらの取組についても自力又は家族等によって行うことが困難な世帯を対象としておりますが、間口除雪は市の敷地である一方で、福祉ボランティアについては、敷地所有者が本来対応するべきものに対して、どこまで市が関与し公費を投入すべきかという問題があると考えています。 しかしながら、内容的には類似の事業でもありますことから、現行制度の中で福祉ボランティアの担い手の方に間口除雪も同時にやっていただけないかお願いし、一体的に除雪していただく取組を昨年度から試みているところです。

令和 8 年度第 1 回旭川市雪対策審議会における、委員からの質問・意見への回答

3 冬期の道路管理について	
質問・意見等	事務局意見・回答
1－2 効率的かつ効果的な車道除雪の推進の目標数値の今年度の1.9回とは回数でなく、排雪数量なのか、延長距離なのか	回数については、排雪作業実績を、本市の定めた排雪路線の合計延長（R7年は1,539km）で割り返し、算出しております。
気象状況の変化により、近年は雪解けも早いが本来ならば厳冬期に急な暖気となる場合も多く、会議の中でも報告があったが、より精度の高い気象情報を早い段階で取得し、排雪作業の前倒しが交通障害を未然に防ぐためには必要だと思う。その年の気候にもよると思うが、近年は2月中旬には雪解けが進む傾向であり、除雪作業の頻度も以前とは違っているのでは？除排雪の期間自体が短縮されている傾向にあるならば、期間内における除排雪の頻度を見直すことで、同じ予算内でもより効果的な路面管理を行えるのではないか？	除排雪作業はその年の気象状況に大きく左右されるため、長期的な気象情報を確認しながら、降雪状況に応じた適切な路面管理の実施に向け各種道路の排雪作業の前倒しなど必要な作業を進めているところです。ご意見のとおり、効果的な路面管理を行うために、気候変動を踏まえながら、より効率的・効果的な排雪手法について検討を進めます。
生活道路の排雪を年2回としているが、1回目を12月から始めるのは無理なのか（ダンプ事業者は仕事の予定がたてやすい）	
2 回排雪と適切な路面管理手法の強化については、これからも進めて欲しいと思います。更に市民には、多少不便をかける（道路幅がせまくなる、交差点が高くなる）という広報活動をもっと強くして欲しい。	シーズン 2 回の生活道路排雪と路面管理の強化につきましては、今後も継続を検討します。ザクザク対策によって、道路幅が狭いことや交差点の雪の置き方に関する改善要望は増えてましたが、ザクザク路面に関する改善要望が減少するなど路面管理対策として、非常に効果的だったことから今後も実施継続に向けて検討を進めるとともに、除雪と排雪は同時にできず、一時的な雪の堆積はどうしても生じてしまうことなどについて、市民周知等の強化を図る必要があると考えます。

令和 8 年度第 1 回旭川市雪対策審議会における、委員からの質問・意見への回答

3 冬期の道路管理について

質問・意見等	事務局意見・回答
R7年度については、12月下旬にこれまでは考えられないような暖気となり、交通障害の多発を懸念したが、予報を活用した予防的な除排雪が功を奏したと思う。今冬季の成功例を基に、効果的な路面管理対策を期待する。	急な暖気や季節外れの降雨によるザクザク路面発生への対応として、R3年からR5年において路面管理手法を検証し、R7年は初冬期における予防的対策の強化として、12/20～21にかけて気温上昇するという予報が12/12に発表されたことを受け、12月15～19日に市内生活道路の圧雪を取り除く作業を実施しました。結果12月20日に気温が最高7.1℃まで上昇しましたが、ザクザク路面の発生を最小限に抑えることができました。今後についても、様々な気象状況に対する対応方法など検証を進めて取組を継続していくことが必要と考えます。
R6.R7年度の改善要望でザクザク路面の苦情の件数は減少しているが改善要望に、削ることにより道幅・交差点の見通しなどの苦情はどうなっているのか	R7年は予防的対策（暖気発生前に圧雪を削る）を行った結果、ザクザク路面の改善要望数については、R5年4,493件、R6年4,492件に対し、R7年は723件まで大きく減少しました。一方、拡幅除雪の要望はR5年130件、R6年72件に対し、R7年は71件と昨年とほぼ同数でしたが、交差点排雪要望はR5年100件、R6年88件に対し、R7年は151件と増加し、さらに間口処理要望についてもR5年837件、R6年454件に対し、R7年は741件と増加したことから、排雪に関する要望が増えた結果となりました。ザクザク対策は非常に効果的だったことから今後も実施を想定しており、除雪と排雪は同時にできず、一時的な雪の堆積はどうしても生じてしまうことなどについて、市民周知等の強化が必要と考えます。

4 デジタル技術について	
質問・意見等	事務局意見・回答
コスト増加（人件費）、少子高齢化の進展による労働力の低下、経営体力の問題など、どれも公共交通を担う我々と共通の課題である。外国人労働力の活用も、一部の事業者では取組みを始めているが、伴う課題も多く解決策とはなっていない状況。完全自動運転が実用化されるまでにはまだ多くの時間を要すると思うが、技術革新に期待するしか抜本的な解決策は無いと思う。	ご意見のとおり、公共交通機関の抱える課題は、除排雪業務と共通の課題と認識しており、生産人口が減っていく中で、担い手確保と新技術による業務の効率化は常に求められております。本市はこれまで、除雪DXの推進として、GNSSや映像鮮明化装置、積雪センサーやカメラの設置により、業務の効率化や安全性向上に取り組んでまいりました。また、北海道開発局を中心に道路や空港の除雪作業の省力化・自動化プロジェクト「i-Snow（アイスノー）」として、自動運転の実用化に向けた検証が進められています。今後も人的リソースを有効活用しつつ、除雪DXを冬期の安全・安心を支える基盤整備と位置づけ、除排雪業務全般を対象に費用対効果や冬期交通の安定性向上といった効果を踏まえ、技術的課題を整理したものからICTに置き換えていけるよう検討します。
最低賃金が年々見直される中で、人件費の上昇は避けられない問題だと思う。DXの推進を図り、デジタル機器に代われる仕事については人との置換えを進めて行くしかないと思う。	
寒地土研のPRになってしまいますが、「除雪DXの推進」として、寒地土木研究所で無償提供している「除雪機械オペレータ支援アプリ」をご紹介します。 雪の下に隠れているマンホール、橋梁ジョイント等の道路付属物の位置を予め登録しておくことで、除雪車オペレータに音声ガイダンス等で伝えるスマートフォン用のアプリです。 詳細は以下を参照してください。 https://chouseikan.ceri.go.jp/suishin/pdf/2025_pdt36_d.pdf	佐々木委員から提供がありました資料について、別紙参考①にて共有します。

4 デジタル技術について	
質問・意見等	事務局意見・回答
「GNSS端末を除雪車両に搭載し、除雪車両の運行経路の公開を実施」とありますが、公開することで市民からの苦情・問合せ等は減ったのでしょうか？ また、運行経路を後から確認し、分析することで、より効果的な運行経路の策定等に繋げた事例等はあるのでしょうか？	R 4 年から運行経路の公開を行っていますが、苦情・問合せ等はその年の降雪量や気温など気象状況に大きく左右されるため、件数が減少したと言える明確なデータはありません。降雪時にはホームページのアクセス数が増加するなど市民の関心に即した情報提供を行えているほか、作業状況が容易に確認できることから、要望対応等の効率化につながっています。また、過去 3 か年の所得データをもとに、今年度、除排雪の作業効率（速度）など積算の見直しを実施しています。
GNSSにより作業状況の把握や評価が行われているとのことですが、取得データをどのように改善（配車・出動判断・人員配置）に活用しているのか具体例があれば教えてください。	
GNSS等の導入は進んでいるため、作業記録の蓄積を活用し「最適な除雪ルート・出動判断の高度化」をさらに発展させるべきと考えます。	G N S S の導入により、除雪車両の走行軌跡や稼働時間のデータは蓄積されいることから、今年度は、除雪の速度や排雪の効率を分析し実態にあった積算手法の見直しを進めております。引き続き、蓄積されたデータの効率的な除雪ルートや適正な除排雪体制の構築への活用について検討します。 また、出動判断の高度化については、積雪センサー・カメラの設置により、郊外路線の状況を遠隔で確認が可能となったところですが、蓄積されたデータをもとにAIが出動判断を自動で行うなど、更なる省力化に向けて検討します。

5 雪堆積場について	
質問・意見等	事務局意見・回答
雪堆積場の偏在は土地利用問題と密接に関係しているため、空き地活用や都市構造と連動した雪処理施設配置の視点を導入することが重要と考えます。	本市の雪堆積場は主に河川敷や公共遊休地を使用しており、現状新たな雪堆積場を河川敷地以外で確保することや新たな雪処理施設を配置するには、ご意見のとおり空き地活用や都市構造と連動した視点も必要となりますが、土地の取得費用のほか周辺環境に配慮した対策も必要であり、その整備には多額の費用が必要となり財源の確保が課題と認識しております。
雪処理量は確保されている一方で、配置の偏りが課題とされています。地区別の不足状況や、今後優先的に整備すべきエリアの整理状況について具体的に教えてください。	効率的な排雪作業を行うため、地区内での雪処理を基本に雪堆積量の確保に努めています。市内全体での総量としては確保できていますが、東光など一部の地区では、地区排雪量に対し地区内での雪処理能力が不足しており、近接地区の雪堆積場を使用するなど市内全域で調整しながら対応しています。
雪堆積場の通年契約とあるが民活堆積場も通年契約となり、一年分の支払い契約になっているのか	民活提案型雪堆積場につきましては、管理と解体の業務をそれぞれ契約していますが、通年契約となる契約はございません。 （雪堆積場解体業務の一部については、総合除雪維持業務内に含まれており、通年契約となっております）

6 除雪企業に対する支援について	
質問・意見等	事務局意見・回答
「除雪業務と道路維持業務の一部を統合」とあり、通年での契約としています が、今後、複数年契約の実施等は考えているでしょうか？	複数年契約については、企業負担の軽減や経営の見通しが成り立つ安定した業 務量を確保することで、除雪事業に多くの企業が参入できる環境を整える取組 として導入を検討していますが、除雪企業が懸念している「企業の途中撤退」 「経費率の低下」「単価の変動」などの課題があることから、導入の検討を継 続しているところです。
オペレータ確保のため、運転免許の取得支援を行っていますが、新たに除雪作業 に従事するオペレータのための訓練・講習等は考えているでしょうか？	熟練オペレータの除雪技術の継承として、初冬期に若手オペレータを対象とし て、毎年熟練オペレータが技術指導を行う訓練除雪（R 5 年まではオペレータ 講習会）を実施しています。
オペレーターの年齢40歳未満の割合に関して、前年度を上回り目標を達成できた 理由は？バス業界も同様の問題を抱えており、若年層の運転手採用に大変苦労し ている、大幅な処遇改善等をされた結果なのか？主たる理由を知りたい。	除雪オペレータの若年層入職や定着のため、運転免許の取得支援を継続して実 施しているほか、業務従事者に対する表彰制度の拡充、技術の継承を目的とし た訓練除雪の実施に加え、除雪 D X の推進による働きやすい環境整備を進めて おり、こうした取組が若年層オペレータの確保につながったと考えられます が、少子高齢化が進む中、将来を見据えた場合には予断を許さない状況である と考えます。
オペレーター表彰について、表彰状以外の贈り物はあるのか	表彰状以外は贈呈しておりません。

6 除雪企業に対する支援について

質問・意見等	事務局意見・回答
若年オペレータ割合は18％から22％に改善しているものの、担い手不足は引き続き課題とされています。現在の免許取得支援やPRに加え、通年雇用や賃金水準の見直しなど、雇用の安定性に踏み込んだ対策の検討状況について教えてください。	雇用形態については、通年・複数年雇用にメリットがある人がいる一方、季節雇用者についても一定数いることから、企業によって対策方法は様々であると考えられます。本市としては、業務の品質確保と技能労働者の適切な賃金水準確保の観点から、毎年、除雪業務受託企業に対し、社員への給料、季節雇用者への賃金、下請企業への適正な代金の支払い等について、適正な労務賃金となるよう要請しているところです。また、年間を通じた安定的な雇用や経営基盤の強化につなげるため、春の雪堆積場の解体業務の一部や草刈り業務などを除雪業務に加え通年の業務として発注しているほか、令和2年度から除雪業務の実績を加点要素とする「地域貢献型特別簡易型総合評価一般競争入札」による土木工事の発注を実施しています。
除雪の担い手不足は構造的課題であり、土木業務の一部ではなく「地域インフラ人材政策」として、通年雇用や処遇改善を含めた総合的対策として位置づける必要があると考えます。	除雪の担い手のみならず、インフラの老朽化と人手不足は、建設産業における大きな課題となっております。国土交通省では、効率的かつ持続可能な維持管理を行うための取組として「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を推進しているところです。本市においてもこうした動向を注視しながら、建設業協会などの関係機関と連携し、将来を見据えた建設業の担い手確保対策を進める必要があると考えます。

令和 8 年度第 1 回旭川市雪対策審議会における、委員からの質問・意見への回答

7 暴風雪や豪雪への備えについて

質問・意見等	事務局意見・回答
災害時の応援体制の確保について、札幌市で行っている段階的対応のフェーズ制は取り入れないのか	現行の「旭川市雪害対策要綱」においては、豪雪時に優先的に除雪する緊急除雪路線を定めるとともに、大雪又は暴風雪警報が長期間断続的に発令され、通常の除雪体制でも完了することができないと判断される場合などにおいて、関係機関へ協力を要請することとしております。これまで、国や道と実施している道路除雪連携会議において、札幌市や帯広市で発生した大雪の状況や応援体制について情報を共有し、有事の際の協力体制について確認をしてきました。
会議の場でも意見させて頂いたが、昨年の札幌市の大雪程度を想定したガイドラインの策定や、道路管理者の枠を超えた協力体制について具体的な議論を進める必要があると思う。	近年の道内における豪雪被害状況を踏まえ、雪害時に円滑に対応できるよう段階的な行動計画について改めて関係機関と協議を行い、取りまとめていく必要があると考えています。
会議の中でも話題として上がっていましたが、大雪時に運搬排雪の応援を受ける場合、各地からロータリ除雪車、ダンプトラック等が集結することが考えられます。予め、集結場所やオペレータの休憩場所・宿泊場所等については、想定しておく方が良いかと思います。	

令和8年度第1回旭川市雪対策審議会における、委員からの質問・意見への回答

8 市民からの要望対応について

質問・意見等	事務局意見・回答
「除排雪に関する市民アンケートにて、全体的に一定の優先要望があることが結果として出ているほか、気象状況にかかわらず除排雪にかかる改善要望件数が一定数以上あり、多岐にわたる多数の雪対策要望に、それぞれ対応が求められている」と書かれているのですが、市で具体的に困っていることが推察しにくいです。アンケート結果などからは、市民ニーズが集約できず、雪対策の優先順位をつけにくい状況ということでしょうか？[第1回審議会資料2-1p5]	アンケート結果に関わらず、昨年度は、ザクザク路面对策により比較的落ち着いたシーズンであった中の市民からの改善要望は5千件を超えるなどその対応に苦慮しております。これまではザクザク対応への要望が非常に多かったことから、昨年度はザクザク対応を強化しましたが、今度はその処理した雪の置き方に対する要望が増えるなど、気象状況等にかかわらず毎年多岐にわたる一定数の要望に対し、対応が求められています。
現状の地域除雪活動は、行政からの協力依頼に基づく形が中心となっており、市民の主体的な関与を十分に引き出せていない状況にあると考えます。こうした中で、今後は地域ごとに優先順位や具体的なルールを一定程度決定できる仕組みへと転換していくことが重要ではないでしょうか。具体的には、生活道路の除排雪において、通学路や高齢者世帯周辺などの優先順位について、町内会や市民委員会単位で事前に整理し、その結果を市の実施計画に反映する仕組みを構築することが有効と考えます。また、従来の大規模な会議中心の意見集約では参加が難しい層も多いため、町内会ブロック単位などのより小規模な単位での合意形成を制度化することにより、実質的な参加率の向上が期待されます。さらに、オンラインフォームやSNSなどを活用した要望提出や優先順位確認の仕組みを導入することで、「会議に参加しなければ意見を反映できない」という構造を見直し、多様な住民の参加を促進することが必要です。加えて、雪押し場の利用方法や雪出しのルールなどについて地域ごとの合意を明確化し、共有していくことで、苦情の発生抑制や円滑な除排雪につながるものと考えます。あわせて、地域協働の取組が進んでいる地区に対しては、排雪の優先順位や支援制度の活用などで一定のインセンティブを設けることも、主体的な関与を促す上で有効と考えます。これらの取組については、まずモデル地区で試行し、効果を検証した上で段階的に全市へ展開していくことが現実的ではないでしょうか。以上のように、行政主導による一方向的な協力要請から、地域が主体的に関与し意思決定に参画する仕組みへと転換することが、持続可能な除雪体制の構築に資すると考えます。	市民が主体となり地域除雪活動を推進することは、本市が進める持続可能な除排雪体制の構築に向けて重要な取組と考えます。 3者合同パトロールで共有してきた要注意箇所への除排雪作業時の配慮や地域の雪押場の確保による地域道路環境の向上など、地域協働が推進されることによる効果を積極的に発信することで市民の自発的な雪対策への参加を促すことにつながると考えます。加えて地域除雪活動の推進を図るため、取組を進めている地域に対する支援制度の充実について検討が必要と考えます。 一方、市内には千を超える町内会がある中、多様なご意見に対する地域・企業・市の合意形成の図り方のほか、排雪は幹線道路や学校周辺を優先する必要がある、雪堆積場の兼ね合いなど作業効率も考慮しながら計画的に限られた体制の中で対応する必要があるため、優先順位の導入には課題があると考えます。
令和7年度の改善要望は「過去5年の改善要望件数」の推移(グラフ)によると約5,322件という総数となっていますが、要望の内訳（例えば、除雪遅れ、雪山の高さ、雪捨て場不足など）の割合や、発生地域別、道路種別別といった詳細分析データは載っていません。要望の内訳とその割合、要望はどの地区に偏っているのか、要望は幹線・生活道路で差があるのか、分析結果をどう見ているのか、要望をどのように政策に反映し用途考えているのか教えてください。	要望の内訳資料については、別紙参考②のとおりとなります。発生地域で分類すると、北星地区が825件と最も多く、春光地区が347件と最も少ない結果となります。道路種別ごとの集計は行っておりません。要望結果の反映事例については、R6年まではザクザクの改善要望件数が最も多かったことから、R7年はザクザク対策を重点的にを行い、要望件数を例年より大幅に減らすことができました。

令和8年度第1回旭川市雪対策審議会における、委員からの質問・意見への回答

9 他都市との除排雪体制の比較について

質問・意見等	事務局意見・回答
次期計画の検討にあたっては、札幌市や富山市、青森市など他の豪雪都市における除排雪体制について、仕組みや制度、財源構造、民間委託のあり方、住民負担の仕組み等を体系的に比較・分析し、本市に適したモデルの検討に活かしていくことが重要であると考えます。これについては、他都市との比較は本市の実情と条件が異なるため必ずしも必要ではないとの考え方もありますが、本資料で示されているとおり、本市は、・除排雪費用の増加（p.2～3）・除雪事業者の経営体力の低下や担い手の高齢化（p.4）・気象状況の変化への対応（p.5）・市民ニーズの多様化（p.6）・少子高齢化と地域担い手不足（p.7）といった、他の豪雪都市とも共通する構造的課題を抱えています。このような共通課題に対し、各都市がどのような制度設計や運用上の工夫（民間委託の方法、財源確保、市民負担の仕組み、DXの活用等）により対応しているのかを比較することは、①本市施策の位置づけ（強み・弱み）の把握、②制度オプションの拡充、③限られた財源・人材の中での効率的手法の検討といった観点から、有意義であると考えます。つきましては、豪雪都市における除排雪体制について、仕組みや制度、財源構造、民間委託のあり方、住民負担の仕組み等を整理した比較資料や分析結果があれば、ご提示ください。また、現時点で体系的な比較資料がない場合には、今後の計画策定過程において、こうした他都市比較を実施する予定があるかについても、あわせてお示しください。	別紙資料4「道内各都市への照会結果」にて、道内各都市の雪対策に関する取り組みの調査結果をまとめているので、後ほど説明します。
会議の中で、生活道路の除排雪について旭川は札幌より恵まれているというような話もあったが、近隣市町村（東川、東神楽、当麻、鷹栖など）は総じて旭川よりも除排雪が行き届いているように感じる。自治体の規模によって除排雪の満足度に違いが出るのは当然であり、そんな議論をするより市民に対して除排雪に関わる人たちの苦労や大変さをもっと明快に訴えるべきかと思う。	本市と近隣市町村（東川、東神楽、当麻、鷹栖など）の除排雪出動基準は同程度（降雪10～15cmで除雪、現場状況に応じて排雪）となっており、冬期の道路管理基準に大きな差はありませんが、本市と比べると近隣市町村は管理延長が短く、速やかな除雪対応が出来ており、排雪が行き届いているといった声につながっていると考えます。本市では、広報誌やホームページにおいて、本市の除排雪の状況を含めた雪対策に関する情報を伝える取組を進めておりますが、ご意見のとおり、除排雪に関する厳しさについて理解を深める情報発信について検討します。

10 財源確保の取組について

質問・意見等	事務局意見・回答
除排雪費が労務単価や燃料費の上昇により増加していると示されていますが、今後も現行のサービス水準を維持していくために、どのような中長期的な財源確保策を想定されているのか、ご教示ください。 特に、 ・国費・道費のさらなる活用や制度拡充の可能性 ・起債（除雪関連施設や機械更新）等の活用方針 ・受益者負担の導入・拡大に関する考え方 ・業務の効率化（DX・委託手法見直し等）によるコスト抑制策 などについて、現時点での検討状況や方向性があれば、あわせてお示しください。	・国費については、幹線道路の除排雪に加え、除雪車両の購入、R H の更新等に活用をしておりますが、生活道路の除排雪への適用範囲の拡大や配当率が低いため十分な予算配当について、国の関係省庁へ要望活動を行ってます。道費の活用は制度上ありません。 ・起債については、R H の更新や除雪車両の修繕に対し、緊急自然災害防止対策事業債や公共施設等適正管理推進事業債を活用しています。 ・本市では除排雪作業にかかる費用は、市民生活や経済活動に欠かせないサービスとして全て公費負担としています。現時点では、受益者負担の原則に基づく検討は進めておりませんが、市民ニーズや除排雪費用の増加、社会情勢の変化などを踏まえ、将来的な必要性等については慎重に見極めていく必要があると考えています。 ・コスト抑制については、労務単価が毎年上昇するなど難しい課題ですが、これまで積雪センサー設置や除雪センター統合により人件費の削減を進めてきたところです。引続き、業務の効率化・省力化につながる除雪 D X の推進によりコスト抑制の検討をします。 ・また、ふるさと納税を活用した「旭川市雪対策基金」を設置し、誰もが安全安心で冬を過ごせるよう除排雪作業の経費や、安定した道路除排雪体制、住民との協働による地域除雪活動など、雪対策を推進するための様々な事業の経費として使用しています。

10 財源確保の取組について	
質問・意見等	事務局意見・回答
除雪DXの推進について、労働人口が減少していく中で、一時的なコストは掛かると思うが推進して行くべきと思う。防犯的な要素も担うことで、補助金の活用はできないか？	現在はパトロール業務に時間を要する郊外地にIoT機器（積雪センサー及びカメラ）を設置していますが、今後は市街地にも導入するなど、雪見パトロールの効率化・省力化を推進していきます。国の補助金については、デジタル技術を活用して地方の社会課題解決や住民サービスの向上を目指す地方公共団体の取り組みを支援する国の交付金制度（「新しい地方経済・生活環境創生交付金」）をG N S Sの全地区導入時及び積雪状況監視・通報システム構築に活用しています。

11 その他	
質問・意見等	事務局意見・回答
本アクションプログラムは、旭川市雪対策基本計画の進捗管理を主たる目的とするものであり、単なる市民向けのPR資料とは性質が異なります。 提出された報告書においては、社会情勢の変化等に伴い計画通りに進捗していない事業についても、その実態が取り繕うことなく客観的に記述されており、評価に値するものと考えます。 雪対策基本計画の次期見直しにおいて、各年度のアクションプログラム報告書は不可欠な検証エビデンスとなります。ぜひ現在の誠実なスタンスを維持していただき、次年度以降も同様の視点で報告書を作成いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。	アクションプログラムについては、基本計画に対する「実行計画」であり、基本計画の各施策を推進するため取組の目標を設定するものです。
資料には、降雪量が記載されていますが、「シーズン降雪量」ということでしょうか？[第 1 回審議会資料2-1p2,4,5]	資料につきましては、シーズン降雪量（11月10日～3月31日）の数字となっています。今後の資料には、シーズン降雪量である旨、明記いたします。
資料の人口推計値は、引用元しか記載されておらず、掲載されている5つのパターン推計のうち、どれを引用した旨を明瞭に記載すべきと思います。[第 1 回審議会資料2-1p6]	今回引用したパターンは、パターン①（出生率・社会移動率が直近 5 年平均のまま継続すると仮定したもの）を選択し、資料を作成しています。今後資料については、引用先の詳細について、可能な限り記載します。
資料の所得支援は「取得支援」ではないか？[第 1 回審議会資料2-1p8]	取得支援が正しいので訂正します。