

小樽市ロードヒーティング長寿命化計画（素案）に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等（案）

- |   |                    |     |
|---|--------------------|-----|
| 1 | 意見等の提出者数           | 2人  |
| 2 | 意見等の件数             | 10件 |
| 3 | 上記2のうち計画等の案を修正した件数 | 2件  |
| 4 | 意見等の概要及び市の考え方      |     |

No.	意見の概要	意見に対する考え
1	「小樽市雪対策基本計画」においてロードヒーティングについては試行的に部分的な停止を行っているとの記述があり、単価が高額であるロードヒーティングを他の除雪方法に切り替えていく意思が示されている。この試行に対する評価すなわち今後のロードヒーティングのあり方を議論せず、長寿命化させる計画をなぜ今策定する必要があるのか？	本計画の目的は、計画的な設備の更新を実施することにより、冬期間の安全な通行の確保及び老朽化した設備の延命化を図ることであり、市内ロードヒーティング設備の9割が設置後15年を超えている状況では、設備の延命化による冬期間の安全な通行確保は喫緊の課題であることから、本計画の策定は必要であると考えております。
2	ロードヒーティング設備を増設するような計画も議論されていない。「小樽市公共施設等総合管理計画」の個別施設計画として本計画が位置付けられているが、ロードヒーティングに関する本質の議論から逃げているように感じる。	本計画は「小樽市公共施設等総合管理計画」を上位計画とする個別施設計画としての位置付けであり、既存設備の延命化を目的としていることから、本計画策定に当たって、ロードヒーティング設備の増設に関する議論はしておりません。
3	【本文P2 図2-1 小樽市ロードヒーティング長寿命化計画の位置付け】 位置付けにおける計画間の矢印の意味が不明である。上位計画に従うとか、関連計画と整合性を取るなどを示すべき。	御意見を踏まえて、図中の「小樽市公共施設等総合管理計画」囲み内に「上位計画」の追記及び関連計画である「小樽市雪対策基本計画」を結ぶ矢印に「連携・整合」を追記するよう素案を修正します。
4	【本文P5 表3-5 ロードヒーティング使用料金】 小樽市雪対策基本計画において、ロードヒーティング設備は計画的な維持・更新と合わせてコスト縮減に取り組む必要があると示されている。よって別表の計画に対してロードヒーティングの運転経費が令和10年度まで削減されたのかを示し、本計画を検証・評価する必要がある。表3-5相当の様式にて令和10年度までのロードヒーティング運転経費を示して欲しい。	令和10年度までのロードヒーティング運転経費を予測することは、電気料金やガス使用料金の変動及び気象条件等によるロードヒーティングの運転状況の変化が想定されるため、現時点では非常に困難でありお示しすることはできません。 しかしながら、一定期間経過後に、本計画の検証・評価を実施することは大変重要と考えており、いただいた御意見による手法も、検証・評価する際には参考とさせていただきます。
5	【本文P15 5 PDCAサイクルの推進】 Doは定期点検、保守点検、更新ではない。ロードヒーティングの運転（稼働）そのものである。点検はM（モニタリング）であり、更新は改善（Action）と考えるべき。	本計画におけるPDCAサイクルは、計画の改善が目的でありロードヒーティング設備の更新はその手段であることから、「ロードヒーティング長寿命化計画の策定」をPlan（計画）に、「更新の実施」は「ロードヒーティング設備更新の実施」へと修正した上でDo（実行）に、「ロードヒーティング長寿命化計画の見直し」をAction（改善）としています。 「定期点検、保守点検の実施」に関しましては御意見にございませとおりCheck（評価）の項目とするよう素案を修正します。
6	【別表 ロードヒーティング設備更新箇所一覧表】 小樽市雪対策基本計画の期間（令和2年度から10年度まで）外となる令和11年度以降に更新すると記載される部位は、計画上どのような効力を有するののか？	雪対策基本計画では、取り組みの方向性を持続可能な雪対策の推進とし、具体的な取り組みの一つとしてロードヒーティング設備の計画的な維持・更新を掲げております。 本計画は、前述の方向性に沿って令和4年度から13年度までの更新計画を策定するものであり、雪対策基本計画の計画期間外となる令和11年度から13年度までの更新計画についても本計画と雪対策基本計画との連携及び整合性は保たれているものと考えております。
7	【本文P7 4-(3) 計画の方針】 本計画の方針では早期に損傷を発見することになっているが、定期点検の5年に1回では点検なし期間が長くて、損傷の早期発見が難しいように感じました。定期点検の頻度はこれで十分目的を達成できるのか？	5年に1回の定期点検のほか日常的に行う道路パトロールによってもロードヒーティング設備の確認を行いますので、設備の状態は適切に把握できるものと考えております。

8	<p><b>【本文P12 表4-11 健全度の区分】</b></p> <p>更新の方針では、最も健全性が低く最も損傷が大きいⅣでも3年以内に更新とあるが、3年では遅く、早期措置とは言えないように感じた。健全度の分類はこの4段階で十分なのか？</p>	<p>健全度がⅢ及びⅣと判定されたロードヒーティング設備は、速やかに更新することが必要と考えております。しかしながら、これら全ての設備更新を短期間で実施することは現実的には困難であり、事業量の平準化も図る必要があることから、健全度Ⅳの設備では3年以内、Ⅲの設備では10年以内と一定の期間を設けて更新することとしています。</p> <p>また、ロードヒーティング設備の計画的な更新までに故障等が生じる場合も想定されることから、速やかな修繕による対応も考えられます。この対応につきましては本計画に記載の有無にかかわらず必要となりますので、健全度の分類は、計画的な更新を対象としている4段階とすることが適当であり、素案のままいたします。</p>
9	<p><b>【本文P14 4-(9)-1) 更新内容】</b></p> <p>更新を前提としていますが、廃止という選択肢はないのか？更新費用とその後のライフサイクルコストの合計より、ロードヒーティング設備を廃止し代替案に変換した場合の方が安価で、費用対効果が良い可能性はないのか？</p>	<p>ロードヒーティング設備の廃止は、経済性のほか安全面や維持管理のし易さも含めて判断する必要があります。</p> <p>また、急坂路の冬期路面対策には、急変する天候や気温に速やかに対応することが必要であり、ロードヒーティング設備に代わる路面対策の選定についても路線の特性に応じて総合的に判断する必要があります。</p>
10	<p><b>【本文P14 4-(9)-1) 更新内容】</b></p> <p>更新は電気方式を基本としていますが、他の熱源方式との比較基準が利便性に偏っており、公平な判断ではないように感じた。それぞれの長所と短所を総合的に見ないと、例えば、更新・保守・メンテナンスのコストや運転経費がかさんでしまい、稼働率を落とした節約運転をすることになって、必要な安全性を確保できなくなるといったことにならないのか？</p>	<p>ロードヒーティング設備の熱源方式は、経済性のほか安全面や設備の維持管理のし易さも含めて判断する必要があり、設備の更新時には、他の熱源と比較して、安定した融雪能力が得られ、安全面や設備の維持管理のし易さで優位となる電気方式により更新することとしております。</p>