

令和7年12月2日

富良野市議会議長 渋谷正文様

経済建設委員長 石上孝雄

都市事例調査報告書

令和7年第3回定例会において、都市事例調査の許可を得た所管にかかわる事務について、下記のとおり事例調査を実施したのでその結果を報告します。

記

1. 調査地 北見市
2. 日程 10月29日～10月30日 2日間
3. 参加者 石上孝雄・松下寿美枝
宮田均・関野常勝
本間敏行
4. 調査事項 道路の維持管理計画と道路交通における安全対策について
5. 調査内容 別紙のとおり

＝別紙＝

－北見市－

◎概 要

北見市は、北海道の東部に位置し、平成 18 年 3 月 5 日に端野町、常呂町、留辺蘂町と合併し、現在の北見市となっている。令和 7 年 10 月 31 日現在の人口は 108,523 人、61,225 世帯、面積は 1,427.41 km²となっており、美しい農村景観と丘陵地が広がり、自然環境が豊かなまちである。近年は、将来像を「ひと・まち・自然きらめくオホーツク中核都市－安心な活力都市 北見－」とし、オホーツク圏域の中核都市を目指したまちづくりを進めている。

◎ハンプ常設化の経過について

北見市では、三輪小学校の通学路における車両通行が非常に多く、速度の取り締まり強化を地域から要望してきたが、改善に至らない状況が続いていたため、令和 2 年に地域連合町内会よりゾーン 30 の要望書が提出され、令和 3 年 11 月にゾーン 30 として指定されている。当初は、車速抑制に一定の効果を感じていたものの、運転者の慣れなどを要因に速度超過車両が増え始めたため、令和 5 年に可搬型ハンプを設置した。

しかし、冬期間における可搬型ハンプ上での車両挙動が予測できないことから、降雪前に撤去しており、通年での車速抑制には至っていなかった。可搬型ハンプの撤去後、地域連合町内会よりハンプの継続的設置要望があったことや、寒地土木所との常設化ハンプ設置に向けた協議を経て、令和 5 年 12 月よりアスファルトにハンプ同様の傾斜部を施工し、冬期間における車速抑制効果と除雪機械によるハンプの損傷具合を検証した。

◎ハンプ常設化の効果検証と評価について

ハンプ常設化の実証実験は、令和 5 年 12 月から令和 6 年 3 月まで行われ、冬期間においても車速抑制効果を大いに確認できており、冬期路面が積雪時、湿潤時ともに車速抑制効果が見られた。北見市では、除雪車の出動目安を「積雪 10 cm 以上かつ除雪が必要と判断されるとき」としており、実証期間における除雪車の出動回数は 7 回であった。融雪後のハンプ損傷度検証では、傾斜の頂部にくし歯の接触痕が見られたものの、接触痕はいずれも浅く、S 字の傾斜に影響がなかったことから補修は不要と判断され、現在も残置されている。

その後、除雪従事者に聞き取りアンケートを行い、ハンプの除雪に不安を感じる従事者がほとんどいなかったことや、ハンプ設置前と比較しても除雪に要する時間差がなかったことが確認された。また、可搬型ハンプの設置・撤去費が約 40 万円、常設化ハンプの設置費が約 200 万円となっており、設置・撤去を繰り返していくよりも、常設化することが費用対効果にも繋がることから、北見市では、現在 2 基目の設置を進めている。

◎大型カルバート等長寿命化修繕計画について

北見市では、シェッド、アンダーパス、大型カルバートの老朽化に限られた財源で計画的及び効率的に対応することを目的に「北見市大型カルバート等長寿命化修繕計画」を策定している。シェッド1基、アンダーパス2基、大型カルバート5基の計8基を対象としており、予防保全段階が1基、早期措置段階が7基という判定で区分されている。従来の事後保全的な管理から予防保全型の管理へ転換を図ることで、寿命を延ばし、修繕等に係る維持管理費用を縮減している。

◎考察

北見市は、通学路における安全対策を通年的に取り組むため、ハンプの常設化を行っており、常設化に伴っては、除雪による損傷が課題とされていたものの、実証実験によって損傷は軽微と判断されたことで現在は2基目の設置を進めている。設置の背景には地域住民からの要望が大きく、地域ニーズに即した実証はとても良い取組だと感じた。

本市においても、東小学校前の麻町5条2路線において可搬型ハンプを設置しているが、冬期間は取り外していることから通年での車速抑制には至っていないため、常設化ハンプ設置の検討を進めるべきだと考える。

また、「北見市大型カルバート等長寿命化修繕計画」のように従来の事後保全的な管理から予防保全型の管理へ転換を図ることは、維持管理費用の縮減に繋がっていくことから、本市においても計画の策定を進めるべきだと考える。