

第4回札幌市行政評価委員会

会 議 録

日 時：平成25年11月22日（金）午前9時30分開会
場 所：札幌市役所本庁舎 18階 第4常任委員会会議室

1. 開 会

○吉見委員長 それでは、皆さんおそろいですので、平成25年度第4回札幌市行政評価委員会を始めたいと思います。

2. 議 事

○吉見委員長 本日は、議事が3件、その他を合わせて4件になりますが、外部評価報告書をまとめることが課題になろうと思います。

早速入ってまいります。議事の1番目の外部評価報告書の構成（案）についてでございます。

まず、事務局から説明をお願いいたします。

○推進担当係長 おはようございます。細川でございます。

それではまず、資料の確認をさせていただきます。

次第が1枚目でございます。それ以降は、資料1から資料4まででございます。資料1が評価報告書の構成（案）、資料2が総括コメント（案）、資料3が各施策の仮指摘事項の確認の資料、各施策の最終指摘（案）が資料4-1から資料4-3までであります。

そして、参考資料としまして、昨年度の評価報告書の抜粋を添付してございます。

過不足等はございませんか。

続いて、説明をさせていただきます。

まず、報告書の構成（案）でございます。

資料1をご覧ください。

こちらは、今年度の評価委員会報告書の構成（案）についてお示ししたものです。

全体としましては、昨年度と同じ6章の章立てとしておりまして、今年度も、評価委員会の取り組みと市民参加の取り組み、ワークショップを連携して実施いたしましたので、それを1章設けております。

内容としましては、冒頭に、委員長から、報告にあたってのコメントをいただきます。

第1章は、外部評価の概要としての事実関係です。今回の評価の目的、対象、評価の観点としての項目、市民参加の取り組みのこと、評価対象事項の決定理由です。そして、委員会の活動経過を概要としてお載せしたいと考えております。

第2章は、市民参加の取り組みの概要やワークショップにかけた対象テーマの選定、開催の日程、参加者の選考、具体的な実施の方法として各グループで議論したこと、グループごとの市民意見、市民からの提言、最後に、ワークショップに関しての評価委員会としての感想を考えております。

第3章は、総括コメントでございます。これは、今年度の評価全体を通して、委員会としてお感じになられた札幌市に対する総括的なコメントを記載したいと思っております。これは、後ほどご確認いただきたいと思います。

第4章は、各施策の評価でございます。

具体的なイメージは、資料1をもう1枚おめくりいただきまして、2ページ、3ページ目をご覧ください。

今年度も3施策に関しまして評価いたしましたので、施策ごとに、施策の目的や達成目標、予算、決算の金額、関係する事業としてどういう事業があったのかという事実関係を記載しまして、その後、各施策のヒアリングの論点、ヒアリングで受けた印象、ワークショップを実施したものはワークショップを通じて感じたことを載せます。その後、後ほどご確認いただきたいと思いますと思いますが、各施策の指摘事項が連なると考えております。

第5章は、評価委員会の委員構成ということで、委員の皆様方の名簿をお付けします。

最後の第6章は、参考資料といたしまして、どういう指摘をしたのかという今回の評価対象の各施策の局別の事業一覧表を付けます。次に、ワークショップの結果報告書ということで、今、作成しておりますが、ワークショップに関する一連の報告書を最後に添付したいと考えております。

全体の構成としては、このように考えております。

○吉見委員長 枠組みの話ですけれども、二つございます。一つは、資料1の最初のページにありますように、6章立てです。昨年と同様の組み方でありまして、そういうことでよろしいかということです。もう一つは、それぞれの章の構成の仕方です。

この後の議事は、第3章の外部評価総括コメントと第4章の外部評価の中身を検討いただくこととなります。そのうち、第4章のイメージが資料1の2ページ目、3ページ目にあります。加えて、去年の報告書の抜粋が参考資料として付いていますが、文字を入れるとこんな感じになるということでありまして。

昨年度と同じような形態でいかがかという事務局からの提案かと思いますが、これにつきまして、何かご意見はございますでしょうか。

この形でよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、こういう構成で参りたいと思います。

続きまして、議事の2番目の外部評価報告書の総括コメント(案)についてでございます。

今申しましたように、資料1では第3章のところに入ってくるものです。これにつきまして、まず、事務局から説明をお願いいたします。

○推進担当係長 お手元の資料2をご覧ください。

こちらは、今回の委員会評価に当たりまして、個々の指摘事項に共通して見えてきた課題や、ヒアリングを通して皆様を感じられた印象などにつきまして、委員会のコメントとしてまとめたものです。大きく3点を抽出してございます。

まず一つ目は、市民の要望やニーズを受けている現場の状況をきちんと把握し、事業の改善に繋げなさいというコメントです。

この趣旨としましては、今回の評価対象におきましても、例えば、消費者センターの消費生活相談や地下鉄の駅務サービス、あるいは、ごみ処理運搬業務など、いろいろな分野で民間への業務委託等が進んでいる状況を実感したということです。その中には、直接、市民の皆様と接する業務も多くありますが、その現場においては、日々、市民から要望やニーズが寄せられているにもかかわらず、市の担当部局においては、そのような現場の声の把握を主体的に行おうというところがちょっと不十分ではないか、さらに、そういった市民のニーズに応えるべく事業の改善に生かすという姿勢が十分には伝わらなかったという観点からのコメントでございます。

二つ目は、市の取り組みによるサービスを必要としている方が利用できるような周知をなささいというコメントでございます。

こちらにつきましては、特に市民参加のワークショップにおいて感じられた面があるのですが、まず、公共交通におきましては、SAPICAの使い方や利便性について、もっと市民に伝えるべきではないかということや、ごみ、リサイクルの推進に関しましては、ごみの減量や分別の方法、それから、リサイクルの取り組みについて、市民の皆さんにもっとわかりやすく周知することが必要ではないかというご意見も頂戴していたかと思えます。そういったことが周知されないと、せっかくの市の取り組みも、必要とする、もしくは対象とされる市民にしっかりと伝わらず、十分な成果を上げたことにならないという観点からのコメントでございます。

三つ目は、将来的な展開や見通しを明確化しなさいということです。

札幌市では、今後の少子高齢化や人口減少、さらには、財政難を見据えて、戦略ビジョンなど、今後の将来像について検討していますが、個々の事業について見ると、例えば、消費センターやDVの相談体制などを将来どうするのかといったときに、なかなか明確なお答えがない部分があったかと思えます。それから、公共交通に関しましては、ウィズユーザーカードとSAPICAの切り替えの時期がどうなのかといった点も、なかなか明確なお答えができなかったということも踏まえまして、今後の事業の将来的な展望や見通しをきちんと検討しているのであれば、そのめどを示すなどの配慮が必要ではないかといった趣旨のコメントになります。

以上、大きく分けて3点でございます。

私からは以上です。

○吉見委員長 総括コメントですので、多分に抽象的になっているのはやむを得ないのですけれども、3点にまとめて案をつくっていただいております。

ここはもう一つ加えた方がいいのでは、などというところがあればいただいておりますか。

○石川委員 大変いいまとめだと思います。やはり、これが我々の行政評価ということで、さらに部局に伝わってほしいと思うのだけれども、うまく伝わるかどうか、経路的にどうなのかと思います。これは、市長からちゃんと下に伝わってくれるのか、ぜひ伝わってほ

しいなと感じました。

○吉見委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 現段階のところでは、こういう形でよろしいでしょうか。

この後に各項目の指摘が出てまいりますので、それを見直してフィードバックさせる点があれば、そこで議論をいただきたいと思います。

では、総括コメントにつきましては、これでよしとして、先に進めさせていただきます。よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、議事の3番目の最終指摘(案)についてでございます。

きょうは、これが一番中心になるかと思いますが、まず、事務局から、これにつきまして説明をお願いいたします。

○推進担当係長 お手元の資料3をご覧ください。

3部に分かれております。まず一つ目は、日常の身近な暮らしの安心の確保ということで、消費者センター、DVの関係でございます。二つ目が公共交通の関係、三つ目がごみ・リサイクルの関係でございます。

こちらは、前回の委員会で仮指摘事項案ということで皆様方にお示しいたしまして、その後、委員会でご指摘いただいた事項を直しまして、その旨の確認をいただいたものにつきまして、各所管部局に照会し、客観的に検討できない事情はないかということを確認しました。例えば、法令等の定めにより検討できないものがあるかどうかを確認いたしました。

その結果といたしまして、資料3-1、資料3-2、資料3-3の右側の検討の可否でございます。検討可能なものはA、検討ができないものはBと整理いたしました。基本的には、検討できるということでございました。ただ、1点だけ検討できないという項目がありましたので、それについてご説明させていただきます。

資料3-3のごみ、リサイクル関係のナンバー8番です。事業名が生ごみリサイクル・パートナーシップ事業費でございます。仮指摘事項案としては、現在行っている生ごみ減量に向けた取り組みが市民にどの程度浸透しているかを検証し、その結果を踏まえて改善の見直しを検討しなさいというものでございます。これにつきましては、今回は平成24年度事業を対象に指摘することになりますが、平成24年度で事業が終了しており、その後の事業はなく、客観的に見直しを反映させる事業がないために検討できませんという回答がなされたものです。

それ以外の皆様方からいただいた仮指摘事項案は、今後、検討をしてみますということでしたので、こちらはご確認いただければと思います。

私からは、以上でございます。

○吉見委員長 今説明がありましたように、検討の可否を原局に持っていきまして、1件は、もうやめてしまっているの、この先に事業がなく、検討のしようがないために不可との回答が来ましたが、あとは全て検討可ということで来ました。意外にも、みんなやります、検討しますと言っています。

この点については、どのような形で検討されるかは、もちろん評価した後のところでフォローアップしていかなければいけないのですけれども、そのままでいいと思います。

8番目の仮指摘事項案については、我々の報告書から削除することになるかと思いますが、それを除きまして、こういうことでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 では、これでいいということにいたします。

次に、具体的に三つございましたけれども、その施策につきまして、どういう形で最終指摘をしていくかということを検討したいと思います。

資料4は、1件ずついたします。

まず、日常の身近な暮らしの安心の確保から説明をお願いいたします。

○推進担当係長 資料4-1をご覧ください。

日常に身近な暮らしの安心の確保に関して、施策、事業に対する最終指摘案でございます。

資料の構成としましては、まず、指摘ごとに黒の帯で見出しを付けておりまして、その下には指摘をするに至った委員会としての検討認識や課題認識の考え方、あるいは、今後の改善見直しに向けた検討の視点について、前文として掲載しております。

特に、市民参加の取り組みについては、ワークショップの実施があったものにつきましては、市民からいただいたご意見や提案、市民ニーズから読み取れる方向性を踏まえまして、委員会としても共有できる事柄については、具体的に盛り込みながら、指摘を行う形をとっております。

次に、下の四角の中で、委員会としての最終的な指摘内容を記載しております。

昨年度もこの形をとっておりますが、こういう前文を書くことによりまして、指摘に至った経緯や委員会の考え方、それから、ワークショップの考え方がより市民にわかりやすいという趣旨から、こういう構成をとってございます。

それでは、順次、説明させていただきます。

まず、市民生活の関係でございます。

指摘数としましては、全部で10項目ございます。

まず一つ目は、消費者センターに関して、業務の意義、役割の明確化についてでございます。

まず、検討に至る経緯ですが、ヒアリングを通じまして、札幌市の消費者センターと北海道の消費生活センターにおきましては、法令上の役割が違いますが、それぞれが消費者

行政を推進していることがわかりました。ただし、北海道におきましては、広域的な行政として消費生活相談業務を行っていますが、その相談場所が札幌市の消費者センターと近接する市内にありますから、利用者である札幌市民にとりましては、その二つの役割や意義がなかなか明確ではないのではないかという委員のご意見があったかと思えます。

その点を踏まえまして、今後も、札幌市が基礎自治体として消費者相談窓口を直接開くということであれば、その役割や意義、さらには、市民が受けるメリットをきちんと示す必要があり、そのためには、札幌市としての独自の取り組みを進めるべきではないかというご意見でした。

以上を踏まえ、指摘としましては、消費者センターにつきまして、基礎自治体である札幌市が当該業務を実施する意義、役割を明確にして、札幌市の特徴的な取り組みを進めることという指摘でございます。

2番目も消費者センターの関係でございます。

先ほど申し上げたとおり、札幌市と北海道がそれぞれ役割を分担しながら消費者行政をしていることがわかりました。ただし、基礎自治体としての身近な相談窓口としての札幌市と広域的な北海道がもっと協力し合うことで、消費者行政全体のサービスアップとか、より効率的な行政ということも考えられるのではないかという観点です。そのためには、北海道の中における札幌市の役割ということを十分鑑みた上で役割分担や協力を図ることが必要ではないかというものです。

指摘の内容としましては、消費者センターにつきまして、サービスの向上や効率化の観点から、道立消費生活センターとの役割分担や連携ができる業務も検討の上、必要な連携を行いなさいという指摘でございます。

続いて、3番目も消費者センターにおける相談等への対応状況についてでございます。

消費者センターにおけるヒアリングの中で、社会状況に対応した相談事例の変化や相談の状況、相談時間がどうなっているかということヒアリングされたかと思えます。しかしながら、相談の種類や相談件数等のデータについては確認できても、相談業務を市役所外部に委託していることもあって、個々の相談の相談時間とか、その実態といった基礎的な話や現場の状況などがなかなか把握できなかったということがあったかと思えます。こういったものは、今後、この相談体制をどうしていくかという際に基本的に必要になるということを踏まえた指摘でございます。

指摘の内容といたしましては、相談体制の充足度が測れるよう、相談時間を記録するなど、相談等への対応状況を把握する仕組みを検討しなさいというものでございます。

4番目も消費者センターに関するものでございます。

消費者センターにおける市民への相談においては、外部の業務委託により実施していることがわかりました。消費生活相談というのは、市民の生命、身体に直結するという緊急性はそれほど高くないと思われませんが、経済的な問題、悩みであっても、心理的、精神的に相談者を追い詰めると深刻化していくことは十分考えられます。また、高齢化の進展や

インターネットの進展などの変化もあって、消費者の相談の事案がより複雑化、高度化しているのではないかということもあったかと思えます。そういったものには、市民の不安解消のために迅速かつ確に対応する必要があるのではないかということで、そのために相談の職員のスキルはどうかということ、各種研修等を行っていることがヒアリング等でわかりました。市民への相談水準を担保するという観点からは、スキルアップの確認が必要ではないか、もっと明確化すべきではないかといった観点の指摘でございます。

指摘内容といたしまして、相談業務を委託しており、委託先業務の水準が市民サービスの水準に直結することから、委託先職員のスキルアップを確認する仕組みを導入しなさいというものでございます。

5番目は、消費者に関する市民への啓発についてでございます。

消費者問題は、誰もが直面する可能性があります。それから、年々複雑化、高度化する状況もあります。そのためには、消費者センターの相談窓口を設けるほかに、やはり啓発が必要で、センターでも努めているということがわかりました。その中でも、未来を担う子どもたちへの教育というのは、将来の消費者問題の未然防止という観点からも有効であり、今後、積極的にやるべきではないかという観点からの指摘でございます。

指摘内容としましては、消費者としての子どもたちへの教育は、将来の消費者問題の未然防止の観点からも有効と考えられることから、関係機関と連携して効果的な展開を図りなさいというものでございます。

6番目は、消費者被害防止ネットワーク事業に関してでございます。

この事業に関しては、今後の高齢化に対応すべく、全国的に見ても先進的な事例としてやっていますということがヒアリングでわかったかと思えます。今後ますますの高齢化の進展を考えますと、高齢者のみならず、広く市民の方に周知することで、より利用しやすくなるのではないかという観点からの指摘でございます。

消費者被害の防止のネットワーク事業につきまして、今後、高齢者比率の上昇が見込まれる中、高齢者の潜在的な相談ニーズの高まりが予想され、その中において、広く市民向けの周知を評価するなど、当該制度をより利用しやすくなるような取り組みを進めなさいという指摘でございます。

7番目も、消費者被害防止ネットワーク事業に関するものでございます。

この事業につきましては、札幌市が積極的にやっているということでございます。しかしながら、その担い手である消費生活推進員の役割や体制についての今後の見通しがどうかということなどはなかなか明確ではなかったかと思えます。その観点からの指摘です。

当該事業における消費生活推進員の役割や人員規模に関する今後の方向性について、時期を含めて示しなさいというものでございます。

8番目は、DVの関係でございます。

DV相談につきましては、現状の相談事例の変化や相談に要する時間はどうかということヒアリングされたかと思えます。しかしながら、相談の種別や件数等のデータに

については確認できましたが、やはり、DVということで、被害防止、個人情報保護の観点から秘匿すべき情報があるということ、それから、DVに関する相談業務を外部に委託しているという観点から、具体的な所要時間や実態がなかなか把握できなかったという観点があったかと思います。具体的にどうなのかということは、今後の相談のあり方を検討する上で不可欠ではないかという考え方を持っておられたかと思います。そして、相談体制の有効性、効率性を図るとともに、行政としての説明責任、業務の透明性の確保も必要ではないかというご意見があったかと思います。その適正な業務執行を担保するためのチェック体制が必要ではないかという観点での指摘でございます。

指摘内容としましては、当該事業の効果を検証する上で必要となるデータを収集、記録し、事業の有効性、効率性の向上を図ることと、あわせて、業務のチェック体制のあり方について検討し、その結果を示しなさいという指摘でございます。

9番目は、DV防止の関係でございます。

DVの普及啓発といたしまして、映画館でのPRや、全国的なPR時期に合わせてテレビ塔のライトアップなどの周知、啓発をしていることがわかりました。しかしながら、事業効果はどうかというところは十分把握できなかったということがあろうかと思います。この普及啓発につきましては、さまざまな手法、媒体が考えられます。それから、費用対効果の面もありますので、そこをしっかりと検証した上で、より効果的な手法を改善することが必要ではないかといった観点の指摘でございます。

指摘内容としましては、さまざまな普及啓発の手法がある中で、どの手法が効果的、効率的かを検証し、その結果に応じた見直しを行いなさいという指摘でございます。

10番目もDV相談の関係でございます。

DV相談に関しましては、相談件数の増加とともに、内容の高度化、複雑化があるのではないかとことです。市民生活の安全・安心の確保という市の役割から見ても、迅速に対応することが必要ではないかということです。そうはいつでも、市の財政状況を考えますと、その相談体制が単に拡大すればいいということではなく、市内部の連携や既存の相談体制の活用による効率化を検討すべきではないかということです。特に、DVに関しましては、各区役所の母子・婦人相談の窓口においてもDV相談を扱っておりますので、より一層の活用、連携が必要ではないかという観点での指摘でございます。

相談内容の高度化、複雑化や相談件数の増加等に対応するため、区役所における母子・婦人相談業務を初め、市外部の関係機関等との連携協力を進めるとともに、相談業務の効率化を検討しなさいという指摘でございます。

○吉見委員長 ありがとうございました。

日常の身近な暮らしの安心の確保での指摘事項は10点です。これが我々評価委員会の指摘の中心です。その意味では、これ以上は詳しくなりません。もっと具体性を増すことやそのほかにご指摘がありましたら、この段階でいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○太田委員 感想になるのですが、消費者センターと男女共同参画課のやっている相談業務の問題点は大きく二つあり、一つは二重行政ではないかということで、そこを明確にしてほしいということです。また、相談業務は委託しているので、具体的なところがわかっていないのです。管理として、啓蒙、啓発、あとは管理者としてスキルアップを相談員にお願いするということはあるのですけれども、柱は二つだと思っています。その二つの問題点が見えて、そこから出ている問題点なのです。ですから、両方とも大きな二つの問題があるのが伝わっていればよいかと感じます。

○吉見委員 ありがとうございます。

一つ目は、消費者センターに関しては、指摘事項1と2に関係するのでしょうか。

○太田委員 4番と8番が全く同じ問題で、委託してやるという構造的な問題点があるのです。両方とも同じ問題です。高齢者対策や効率的に見直すことも管理者だから現場がわかっていないので、同じ指摘が並んでいる気がしなくもないです。ですから、同じ問題点だということが伝わればいいかと思います。

○吉見委員長 DVと消費者センターは別ですから、二つを書いておいて、太田委員が言われるように、我々が見た大事な柱としての指摘事項なので、この部分でどちらもあるという意味で立てておくのがいいのではないかと思います。

また、先ほどありました総括コメントに書きましたね。そこでの書きぶりをもう少し変えるという考え方があられるかもしれません。

○太田委員 今回のヒアリングで、委託業務で相談などを行っているところの問題点がわかったので、大変勉強にはなりました。しかし、構造的に出てくる問題が同じものであるならば、お宅のセクションだけではないということがわかるまで伝わるとすごくいいと思います。これは、感想に近いものです。

○吉見委員長 ありがとうございます。

総括コメントのところで、今、太田委員が言われたように、複数のいろいろな場面で見られたということがうまく伝わるといいですね。

○太田委員 書き方としては難しいと思うので、こういう風にしてほしいということが具体的にはないのですが、感想としてお話しいたしました。

○吉見委員長 今、私が思いついたのは、むしろここではなく、総括コメントのところです。総括だから、ほかにもあったのだろうということがわからなくはないです。複数の部局等において、現場の状況をうまく把握できていない、委託の状況についての問題点が見られたという趣旨のことがうまく入ってくるといいのかもしれないですね。

○行政改革担当課長 総括のほうでは、窓口にいらっしゃる方々の状況をうまく捉えられていないのではないかとこの観点が強くと書いてあるのです。しかし、それだけではなく、委託に当たっている職員がどのように動いているかということも含めてよく見て、やりとりをする、事業をうまくやっていくようにすべきということを総括の1番目に入れたいと思います。それは、消費者センターにはDVも入っており、さらっと書いておきますけれ

ども、もう少し浮き彫りになるような書き方をしてみたいと思います。

○吉見委員長 そうしましょう。対応した方がいいような気がしますね。

ほかに何かご指摘がございましたら、お願いいたします。

小さいことですが、5ページの9番です。DV防止についての普及啓発として映画館を活用したりとありますが、これは意味がわかりません。映画でも流しているのかという感じがするのです。要するに、これはコマーシャルですね。ですから、映画館においてPR映像を放映するなどですね。広告を流すなど、もう少し具体化してもらった方がいいと思います。これだと、映画館で何をやっているのかとなると思います。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 特にご意見がなければ、次の交通に進みますけれども、よろしゅうございますか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 それでは、次の施策の交通に参りたいと思います。

それでは、資料4-2の説明をお願いいたします。

○推進担当係長 資料4-2をご覧ください。

指摘案は、11項目ございます。

こちらは、市民参加のワークショップも兼ねておりましたので、それもあわせて書いております。ご確認をお願いします。

まず、1番目は、SAPICAに関するものでございます。

札幌市では、コスト面や行政利用の促進等の観点から、SAPICAの普及を推進しているということがわかったということです。ただし、そのような市の考え方が市民に十分浸透しているとは言い切れないと感じたということです。また、ウィズユーカードの切り替え、廃止の時期をいまだに明示できずにいること、ウィズユーカードのプレミアム相当分をそのままにして販売を継続しながらSAPICA利用を推進していることに疑問を感じたということです。SAPICAの利用効果に関して、SAPICAへの切り替えがおくれればおくれるほど、その効果が出なくなることも懸念されたということです。

ワークショップにおきまして、こういった利便性の高いSAPICAをもっと周知、普及させないということや、使い方、利点、ポイントについてもわかりやすく紹介すべきという提案もなされました。

以上を踏まえた指摘でございます。

SAPICA導入の市の考え方のPRに引き続き努めるとともに、ウィズユーカードの廃止時期など、今後の事業スケジュールについても時間的な余裕を持って市民に周知なさいという指摘でございます。

2番目もSAPICAに関してです。

SAPICAのようなICカードを地域の交通機関で普及しておりまして、相互利用が

可能になってきている中、S A P I C Aについては、いまだそこまでは行っておりません。しかし、利用者にとっては、より利便性が高く、相互利用が必要ではないかということです。その中で、関係機関と協議しているということがございましたが、早期に協議、調整をする必要があるのではないかという観点の指摘でございます。

指摘内容としましては、S A P I C Aが早期に相互利用できるよう、関係機関と協議を進めなさいということでございます。

次に、3番目は、バスに関してです。

まず、バスの状況につきましては、現在、市域をくまなくカバーしておりまして、市民の身近な地域の足としての役割があり、必要性については引き続き大きな意義があると感じました。ワークショップにおきましても、バスをもっと利用しやすくすべきだという観点から、路線図や案内表示をもっとわかりやすくすべきだ、あるいは、待ち時間をお知らせする仕組みを導入するなど、具体的な提案がなされたところでございます。あるいは、利用者のニーズに合わせた路線や停留所の設置をすべきだというご意見もいただきました。ただし、バスの利便性の向上の取り組みにつきましては、札幌市が直接実施しておりませんので、バス事業者による取り組みが必要でございます。そのためには、市が主体的に事業者に働きかけるべきだという観点からの指摘です。

指摘内容としましては、誰もが利用しやすいバス事業とするためにわかりやすい路線図などの案内表示、バスの運行状況を表示するシステムなど、バスの利便性を向上させる取り組みについて、市が主体的にバス事業者と協議を進めて検討を促しなさいというものでございます。

4番目は、将来的なバス路線の確保でございます。

今後の超高齢社会を見据えますと、バス路線が果たしている役割をどのように確保していくかが市民の暮らしの安全・安心という観点から必要ではないかということです。現状では、バス路線の変更、廃止については、交通事業者の判断によることとしておりますが、市としては、そのことが市民生活に多大な影響を与えることがないように、既存のバス路線の維持にとらわれず、多様な手法の検討をすべきだというご意見があったかと思えます。あるいは、ワークショップにおきましても、郊外のバス路線を維持するためのコミュニティバスやデマンド運行という具体的な提言もなされたところでございます。

それらを踏まえた指摘としましては、将来的なバス路線の確保については、既存のバス路線の維持にとらわれず、例えばコミュニティバスやデマンドバスなど、多様な手法を含めて検討しなさいというものでございます。

5番目は、路面電車に関してです。

札幌市においては、現在、路面電車のループ化や延伸、新型車両の導入などの検討や取り組みを進めていることはわかりました。ただし、費用的にもかなり過大なものでございますから、運営方法や車両、設備の更新の手法の検討に当たっては、中長期的な健全運営という観点から、民間活力の導入や、より効率的、効果的な手法の検討など、多角的に検

討すべきだという観点からの指摘です。

指摘内容としましては、路面電車の運営方法や車両設備更新の手法について、現行の手法にとらわれずに多角的な検討を進めなさいということでございます。

6番目は、ハード、ソフト両面での効率的、効果的なバリアフリーについてでございます。

これまで、地下鉄駅やJR駅施設のバリアフリー化を進めてきており、あるいは、バス、路面電車においても低床車両の導入を進めていることがヒアリングからわかりました。また、ワークショップにおいても、そういったハード面のバリアフリー化だけではなく、運転手や駅員など交通事業者のサービス面、ソフト面でのバリアフリー、つまり、利用者にとって使いやすくなるような対応などが今後はより必要ではないかという提案がなされたところです。

今後の高齢化の進展を見据えますと、ハード面でのバリアフリーのほか、利便性向上のためのソフト面でのバリアフリー化が必要ではないかということです。その際には、より効率的、効果的な手法を考える必要があるのではないかとといったものでございます。

指摘の内容につきましては、超高齢社会において、より一層のバリアフリー化が求められる中、利用者への対応などのサービス面を含め、効率的、効果的なバリアフリー化について検討しなさいとするものでございます。

7番目は、路面電車に関してでございます。

路面電車のループ化についてヒアリングを行いました。その中では、交通面では、路面電車の沿線や都心部へのアクセスの向上、ラッシュの緩和などのメリットがあり、新型低床車両の導入や停留所の再整備による利便性の向上、あるいは、まちの魅力として、にぎわい創出といった期待ができることがわかりました。

このようなまちづくりの成果を期待するのであれば、ただ単に交通事業、都心のまちづくり事業にとどまることなく、札幌市のさまざまな計画や取り組みと連携や連動をもっと図り、相乗効果をより上げるべきだという観点での指摘です。

指摘内容としましては、路面電車のループ化がまちづくりにより大きな成果をもたらすよう、他事業との連携を進め、今後の市の取り組みに役立てるとともに、事業の効果に関する市民への情報発信に努めなさいとするものです。

8番目は、パークアンドライドに関してです。

パークアンドライドに関しましては、その設置箇所について、利用状況に差があり、まだまだ利用可能な場所がまだあることがわかりました。この取り組みは、都心部への自家用車の流入抑制という面で効果がある点を踏まえると、今後も、より一層の利用促進が必要ではないかという観点からの指摘です。

指摘内容としては、都心部への自家用車の流入抑制や公共交通の利用促進といった当該事業の目的を踏まえて、パークアンドライド駐車場利用者の利便性向上の取り組みを進めて、活用促進を図りなさいというものでございます。

9番目は、自家用車の乗り入れ抑制でございます。

公共交通の利用状況を見ますと、特にバス等の利用が減少傾向にあることが分かりました。そのため、将来的に、今のような公共交通網の維持が難しくなるのではないかとということが懸念されます。今後の高齢化社会においても、公共交通を確保していくためには、公共交通の利用促進が必要です。その一つとして、自家用車の利用を公共交通に転換するということがあります。このことは、CO₂排出削減の面から、環境負荷の軽減になりますし、まちづくりの面からも、都心部での渋滞緩和などの面で自家用車の都心部への乗り入れ抑制は効果的であるということです。

ワークショップにおきましても、市内の混雑解消や公共交通をもっと使いなさいという観点から、都心部への自家用車の乗り入れを抑制する提案がございました。

以上を踏まえた指摘でございますが、公共交通の利用促進の観点から、都心部への自家用車の乗り入れを抑制する取り組みについて検討しなさいとするものです。

10番目は、市営交通へのさらなる民間活力導入の検討をしなさいというものでございます。

市営交通におきましては、平成16年にバス事業の民間委託を進め、あるいは、地下鉄事業等において駅務業務の民間委託化を進めていることがわかりました。今後、人口減少、高齢化の中で、公共交通の利用者が減ることが懸念される中で、市営交通事業を安定的に運営していくためには、より一層の効率化が必要であり、その中では、民間活力の導入を検討する必要があるのではないかとという観点での指摘です。

指摘内容としましては、将来的に持続可能な市営交通のあり方の観点から、さらなる民間活力導入の可能性について検討しなさいとするものでございます。

11番目は、子どもたちへの公共交通の利用の啓発活動に関してです。

公共交通の役割や必要性につきましても、市民の皆様一人一人が自分の身近な問題として意識して行動していただくことが重要です。ワークショップにおいても、このままだと公共交通の維持が難しくなるという危機感や状況を市民の皆さんが当事者意識を持って考える機会が必要ではないかという提案がございました。特に、次代を担う子どもたちに対して、公共交通の役割、意義について啓発していくことは重要です。それが今後の公共交通を支える市民意識の醸成に繋がるという点からの指摘です。

指摘内容としましては、公共交通の利用促進に向けた啓発活動として、子どもたちから公共交通の役割や必要性を実感できるよう、学校など関係機関との連携を進めなさいというものです。

次に、補足ですが、4ページの8のパークアンドライドに関してです。

前回の委員会の中で、委員からパークアンドライドの利用状況を見て、地下鉄駅までバス利用者からの転換が多いということでした。そもそもの目的はどうか確認してほしいということがあったかと思えます。

そもそも、パークアンドライドは、都心部への自家用車の直接の流入抑制、公共交通の

促進を目的にしております。平成8年から実施しているのですが、平成9年のアンケートの時点で実態がどうか調べたところ、地下鉄駅までのパークアンドライド利用者がそれまで何を使っていましたかと聞いたところ、バスを使っていた方が多かった状況がその当時からありました。所管局としましては、それが課題だという認識を持っており、本来的には、なるべくならバス利用者からの転換ではなく、今まで車で直接都心へ行っていた方が地下鉄駅まで車で来て、あとは地下鉄に乗ることを意図していたのですが、現在も、その点は課題だということでございました。

○吉見委員長 委員の皆様から何かございますでしょうか。

○林委員 確認です。

7の路面電車ループ化に関する取り組みについての最初の2行です。沿線施設や都心部へのアクセス時間の短縮、朝夕ラッシュ時の混雑緩和がループ化の効果であるというところは全く問題ないと思いますが、新型低床車両の導入や停留所の再整備による利便性の向上は、ループ化の効果で間違いないのでしょうか。例えば、契機としてとかループ化に際してということなのかどうかです。

○推進担当係長 ループ化に合わせて停留所を少し拡大したりということですね。あわせてやるという意味ですね。

○林委員 そこは、もう少し正確な記載の方がよろしいと思いました。

○吉見委員長 この事業に合わせて行われたとするといいいのかもしれませんが。

ほかにいかがでございましょうか。

○石川委員 2の相互利用の話です。

これは、確認というか、調べてこようと思って忘れていたことですが、ここで聞かないとわからなくなってしまうので、基本的なことからお聞きします。

SAPICAは、チャージして、その分の金額がたまるのでしょうか。何を言っているかということ、SAPICAをチャージしたときにプレミアムが発生すると。相互乗り入れということは、ほかのところでも使えるようになるわけですから、SAPICAでチャージはするのだけれども、JRでずっと使い続ける人がいたときに、負担がどちらに行くのか。これは調べればわかるのかと思ったのです。

○吉見委員長 市には来ません。1万円のチャージで1万円分しか乗れません。

○石川委員 含む1割というのはどこに行くのですか。

○吉見委員長 市営交通を使ったときにポイントが別に発生します。例えば、市営交通に乗ると10円分のポイントがついてきます。そのポイントは、貯まっていって、市営交通を使うときに200円分のポイントがたまっていれば、そこから引かれるのです。ですから、JRでは引かれません。

○石川委員 JRでは、あくまでも使った分しかないのですね。

○吉見委員長 最初にチャージした金額の分からしか引かれませんが。ポイントが貯まっても、それはJRでは使えないのです。

○石川委員 ですから、今までの割引と同じ部分は市営交通でしか使えないのですね。

○吉見委員長 あれは、バスでは使えるのですでしたか。

○推進課長 バスでも使えます。

○吉川委員長 乗り継ぎで使えるようなバス会社ではポイントも使えるのです。

○石川委員 それは、今までもあった話ですね。ウィズユーカードだけでバスしか乗らないような人がいたときのプレミアムはバスで使えるのですね。

○吉見委員長 たしか、そういう仕組みになっていると思います。

○石川委員 次に、1番です。

これは、私がよく言っていた話だと思いますが、課題と指摘がどうかということ、言葉として違うのは、時間的な余裕を持って市民に周知することというのは、いずれ早く廃止しなければならないのだから、計画をしっかりと立てろということをメッセージとして入れた表現なのではないでしょうか。多分、委員会の議論だけで真っすぐ行けば、2本立てになることはコスト削減にマイナス効果がある。しかし、市民に負担を強いる話を言い出せず、ペンディングしている結果、マイナス効果を与えているということです。

ですから、話の落としどころをどこに持っていくかだと思います。指摘の表現です。廃止してくださいと委員会としては言っていないような気がするのですが、詰めれば、そういうことにつながったと思うのです。ですから、市民には言い出せず、ウィズカードがずっと残ってしまっているのが二重になってしまっているのです。そこだけを見れば、最初に決めたのだから粛々とやるべきで、そこまで言うべきだという議論にはなっていないと思っています。我々としても、こう考えたのだから、こう指摘しろという確固たるものがないのだと思うのです。ですから、我々の迷いが指摘内容の書きぶりにもつながったところがあると思います。ただ、ここをこう直せとまでは僕も言い切れません。

これは、時間的な余裕を持って市民に周知することというメッセージはどのようなところにあるのですか。

○推進担当係長 直接的にすぐに廃止しなさいとまでは言及しておりませんが、いずれ切り替えるでしょうということ踏まえて、それを速やかにやりなさいというぐらゐのニュアンスです。切り替えるのであれば、急にではなく、市民にいつやるということのアナウンスした中でやりなさいという話があったかだと思います。そういった意味での指摘です。

○石川委員 これは、ほかの方のお話も聞いてみたいと思います。

○吉見委員長 いかがでしょうか。

趣旨は、今の係長の説明や石川委員の指摘のとおりです。今すぐにやめなさいとまでは言っていない。この中でもそういう議論はしていません。では、どうするのかということに関しては、原局ではポリシーをお持ちになっておらず、そのうちになくなっていくでしょうというイメージでした。それはどうですかということです。効果があると言っているけれども、効果をちゃんと出すためには、ウィズユーカードとの二重カード状態はある種のポリシーを持ってどこかでやめることを考えていただかなければいけないのではない

かということですね。今すぐにやめなさいというまでの指摘ではありません。それを今後はどういう風にするかということを考えて市民に示しなさいという表現になったわけです。

例えば、指摘内容で、廃止時期など、今後の事業スケジュールについても時間的な余裕を持って市民に周知するということにその話が入っているのですが、どうでしょうか。

もしご意見があればお願いいたします。

そのニュアンスが伝わればそれでいいのかということだと思います。

○石川委員 書きぶりとしては、こういうことかと思うのですがけれども、改めて僕の考えを最後に述べれば、これは、導入に向けて、一つのメリットがあつたら削ってでも廃止を進めた方がいいという施策であるのであれば、痛みとメリットをある程度提示した上で、しょうがないという判断を市民に仰ぐべきだけれども、今のやり方では、ICカードがいいですということを出しているだけです。しかし、痛みの部分を出すと、批判もあるから、あえて手を触れないということで、そちらの部分だけを先送りしているという運営の仕方はよくないということで、根底の部分に根が深いので、そこに立ち入るつもりはないですけれども、そういう説明責任は、数字の出し方も含めて、余りよくないと思います。ただ、それぞれに問題もあるので、最終的には廃止もイメージして、こういう書き方だとは思っていました。

○吉見委員長 前の市の考え方で、市民に十分に浸透しているとは言い切れないと感じたという部分ですね。

○石川委員 ここは、両論があつて、市の考え方としては、お金の面だけではなく、多目的に使うという意図があることも伝わっていないのです。あとは、多分、ここでSAPICAを導入することによって、5%分は将来はという雰囲気は施策を見ればわかるのだけれども、IC化を進めるに当たって、5%がなくなります。しかし、改札で数秒早くなるし、将来的にはメリットがあるので入れますと言い切って導入していないのです。そういう物の進め方は本来ではないと感じるところがあります。

○吉見委員長 指摘内容のPRという言い方をもうちょっと変えてみる方法はあるでしょうか。PRだけではなくて、石川委員の言い方では市民に対する説明ですね。

○山崎副委員長 私もだんだんわかってきました。今回、石川委員のご指摘を聞いていたら、二つのことがあるのです。PRをしなさい、説明責任を果たしなさいということと、もう一つは、中身の部分で、石川委員のご指摘されたように、SAPICAとウィズユーカードの併存状況についての将来的な解決をちゃんとしなさいということです。この二つが一緒に合わさって書いてあるのでわかりにくいのです。

ですから、もし石川委員のご指摘を生かすのであれば、そこを分けて、PRや周知はしなさい、他方でウィズユーカードとSAPICAの併存状況を一定の時期までに検討しなさいという書きぶりになると、そこが明確になるのではないかと思います。

○吉見委員長 具体的にはどうしますか。

四角で囲まれている指摘内容のところの書きぶりですね。

○山崎副委員長 四角のところの2文にするのです。

○吉見委員長 今までは2文にしたことがなく、全部1文でやっているのです。別に2文にしてはいけないというルールが特にあるわけではないので、いいのですけれどもね。

○山崎副委員長 かえって拡散してしまいますか。

○吉見委員長 1文にするにしても、何々ともにとつなげていく方法はあるのです。これも「ともに」でつながっているのです。ただ、後ろも「周知」になってしまっているのですね。ウィズユーザーカードとSAPICAが二重と。これは廃止時期とは言ってはいけないのですか。

○山崎副委員長 今後のあり方について明確な方向性を示すこととする、ということですね。

○吉見委員長 それが一つですね。そして、SAPICA導入についての市の考え方をPRする、情報開示する、市民に対してPRに引き続き努めるとともに、ウィズユーザーカードとSAPICAのあり方について、廃止時期という方が明確ですけれども、ウィズユーザーカードの廃止時期と今後の事業スケジュールについて明示することですね。

○山崎副委員長 あるいは、一定の結論を明らかにすることですね。ちょっと慣れていない表現ですけれどもね。

○吉見委員長 後ろも「周知」になってしまっていますから、そこは「周知」ではなくて、もっと明確にしないで、結論を出さないという表現にした方がいいということですね。

これは、表現ぶりをどうするかはまだ安定していませんけれども、どうでしょうか。

○推進担当係長 また改めてお示しします。

○吉見委員長 わかりました。

ほかにいかがでしょうか。

○石川委員 8番のパークアンドライドは、私の質問から調べていただいた内容だと思います。追加質問の答えから考えると、この答えではないと思います。そもそもどうだったのかということですね。率直なところでいけば、課題はあるのだけれども、抜本的に改善せず今日に至って、いざ指摘をすればまだ活用が可能なところもあるので、一層の利用促進に向けた取り組みという前向きなメッセージに直ってくると、違和感はあるのです。

多分、前回の委員会の議論では、そういう部分が増えたけれども、最終的な流入は抑えられたという効果があるかもしれないということでした。周辺ではそういうことが起こってしまったけれども、都心だけを見れば流入は削減できたということがひょっとしたらあったかもしれないということです。そうであれば、パークアンドライドもいいのかという想像だけで前回の委員会は終わったかと思うのです。しかし、今のお話を聞くと、かなり早い段階からこの問題が認識されたということです。さらに、でも、という深掘りがないのです。我々の期待はあったのですが、中には余り入っていないということです。かつ、今日に至っているというのはどうかと思います。

○吉見委員長 先ほどのバスとの関係でいくと、パークアンドライド駐車場事業のところ

に盛り込むのは難しい面もあり、ここを改善しても多分だめですね。つまり、問題はバスのほうにあって、車で行くのとバスで行くのと駅に行くのはどちらが便利ですかというときに、明らかに車の方が便利です。つまり、バスが不便過ぎるのです。本数がなく、高いのです。ですから、パークアンドライド駐車場を使うよりもバスで行った方が安い、便利だということであれば、みんなバスを使うのです。駐車場ができて車を使ってしまうというのは、単純にそれだけのことなのです。ですから、ここを幾ら改善しても、ちっとも改善しません。バス側のほうを改善しなければならないので、ここで指摘をするのはつらいかと思います。それを突き詰めて、パークアンドライド駐車場の事業でやると、やめろということにつながる可能性があるわけです。なくしてしまえば、みんなバスで来るでしょう、というのは本末転倒で、本来の事業の話ではないです。

同じようなことを公共交通のところを書くとする、バスのほうに盛り込む方法があるかと思います。例えば、バスの利便性の向上や路線の確保が3と4のところにありますけれども、きれいに切り分けず、パークアンドライド駐車場の利用状況を考えると、事業との連携を図ってバスの利便性を高めるようにしなさいということに結局はなると思うのです。

○石川委員 若干過激ですが、本来の趣旨が流入抑制にあるのだとすれば、やめてもいいというぐらいの感覚です。ですから、僕が答えとして期待するのは、総体的な流入効果があったという層は一定あるけれども、トータルで見れば流入は減っているのだというものがあればいいのです。やりとりだけでしたから、数字も増えている部分もあると言葉でしか聞いていないのです。そういう層はあるけれども、これを考えれば、実際はかなり流入していますという押さえがあるかもしれません。ただ、もらっている答えが今のやりとりの答えで、実際はバスがほとんどなのですということだけだとすれば、そもそも存続する意味があるのかというところから話が始まってくると思います。

○吉見委員長 それはおっしゃるとおりです。

バスからの移転がほとんどでしたか。

○石川委員 そうも言っていないです。例えば、もともと乗り入れていた人が半分だとすると、残り半分の人にはバスに乗っていた人ということになります。

○吉見委員長 つまり、半分の人には都心に車で直接乗り入れずに、近くに地下鉄のパークアンドライド駐車場にとめて、地下鉄を使っていることになるのです。

○石川委員 数字の効果は全然わかりませんし、数字的根拠はないのですけれども、半分だとしたら、相殺されてしまって一緒ぐらいで、やる意味は余りないのです。乗り入れる人が半分減ったけれども、使う人が倍になり、50%ずつだとします。そのパーセントが正しいかどうかは全然わかりませんが、僕の印象としては、今までバスに乗っていた人が半分を超えているのは流入効果としてはマイナスの影響なのかと思うのです。車を使う効果をふやした影響なのかもしれないという印象が半分を超えた時点ですごくあったのです。しかし、そんなことはないということでした。

例えば、もう少し少ない水準であれば、7割の人が自家用車を使うのをやめたということであれば別です。数字だけでいけば、44%の人が流入をやめたかもしれないけれども、56%の人が車を使うようになったとすれば、かえって自家用車を使う率は増えたかもしれません。ところが、使うといっても最寄りの駅までですから、総体の路線を考えれば確かに減っているのだという数字の示しがあれば効果があるとは思うのです。しかし、単純に56%と聞けば、44人はやめたかもしれないけれども、56人増えたとなり、ハンドルを握っている人は増えたかもしれないですね。

○吉見委員長　ここは、本来のパークアンドライド駐車場の意義は、今、石川委員が言われたように、ハンドルを握る人を減らすという意味ではなくて、都心に入ってくる車を減らすということです。今の話でいくと、バスで通っていた人が半分いて、車で直接乗り入れた人が半分いたとして、今までバスで行っていた人の半分が車に乗りかえてパークアンドライド駐車場に行くとすると、25人ですね。そして、今まで車で都心に行っていた人たちもパークアンドライドを利用したとすると、50人分が移るのです。パークアンドライドを使っているのは75人となります。これは導入前からすると、車のハンドルを握っている人は25人増えているのだけれども、効果があったと見るのです。なぜならば、都心に乗り入れた人は50人減っているからです。

だから、ハンドルを持つ人の数が増えたかどうかということではなくて、都心に入ってくる人が減ったかどうかで見るのだと思うのです。ただし、今の25人は、もともとはバスに乗っていた25人がハンドルを持つほうに増えてしまったので、これはいいのかと言われると、そうではないのです。やはり、そういう方々にはバスを使っていた良かったという話です。その方々にバスを使っていたかためには、バス側の問題として何とかしていただかないと、今の25人はバスより車の方が家からは便利だと思ってしまった人となるわけです。

ただ、先ほど来、お話があるように、今、私はアバウトに概計を言いましたけれども、何人、何人という話は、本当に何人だったのかということとはよくわからないのです。そのところが難しいのです。

○石川委員　繰り返しになります。そういうデータがないので、何となく数字のやりとりだけを聞けば、56人増えたけれども、総延長距離であれば効果があったかもしれないということです。そういうことを考えると、パークアンドライド構想があり、導入のときの計画があり、実際に施策をしたのです。当然、施策をしたわけだから、検証もしているでしょう。その経緯はどうだったのでしょうかという質問を前回したわけです。そうすると、冒頭に僕が言ったことと同じで、その問題点は既に昔から考えていたという答えが来ると、こういうものにはならないかと思ったのです。

例えば、56%と出てしまいましたけれども、総延長距離でいけば、都心に乗り入れる率が減ったということがあれば、逆に進めましょうという話になってくると思ったのです。ですから、そういう答えが欲しかったということもあったのです。

これはこれとして置いておいて、追加質問というか、納得感を得ないままに5というの
もあれですからね。僕の印象としてはそうなのです。それなりに予算を投入してやった施
策であれば、検証は常にしているものだろうと思うのです。ですから、一つの数字として
56%と出るかもしれないけれども、総合的なものとしては、よくなっていると考えてい
るという判断が常にあるから、今まで続いているという理解なのです。

例えば、この問題は、10年前からわかっていたけれども、動いた以上、停めるのも大
変なので今日に至り、効果が余りないとも思っているという話になってくれば、そもそも
この事業はどうなのかという話になってくるわけです。

○吉見委員長 これは、どんなデータが上がっていましたか。

○推進担当係長 あくまでも目的は都心部へ車を流入させないということです。少なくと
も、最寄り駅に車で来てても都心には入ってこないということに関しては目的を果たしてい
るという認識です。それが主目的で、おっしゃるように、バスからの最寄り駅への転換の
人がどうしても出てきてしまうので、それについては昔から課題だということです。それ
については、委員長がおっしゃったように、バスのアクセスの関係や利便性の比較の関係
でバスから車に転換している状況があるので、バスの利便性をどうよくするかが、バスか
ら自家用車への転換の課題だという認識は持っていました。根本的には、都心部への車の
流入の歯止めになっていますので、そういった意味でパークアンドライドは効果があるた
めに進めているということは変わっておりません。

○吉見委員長 ただ、今回は言わなかったですが、しばしば言われたのは、パークアンド
ライドでライドせず、パークだけしている車が結構あるのです。つまり、安い駐車場とし
て利用していて、近隣の住民が住んでいるところに、ほかの民間駐車場を借りるより安い
からこちらを借りてしまうのです。そうすると、駐車場として使われているだけで、公共
交通は使わないのです。それは目的とは全く違うのです。そういう月決めの車がたくさん
占めてしまって、本来、パークアンドライドとして使おうとする車が満車で入れないの
です。しかし、一体何のために使うのですかということについては、なかなかチェックでき
ないのです。

例えば、定期券を見せろといっても、定期券でパークアンドライド駐車場を必ずしも使
うわけではないです。では、ウイズユーカードを見せてくださいと言われても、それは誰
でも見せます。

結局、近隣の駐車場の代替利用ということの方が問題です。しかし、高く設定すると、
パークアンドライドは失敗するのです。やはり、安く使っていただかないと誰も使いませ
ん。基本的には、乗り継いでも安いという感覚のところ設定しなければいけない部分があ
って、難しいのです。

あえていえば、札幌市の難しいところは、地下鉄の路線が郊外に余り伸びていないので、
パークアンドライド駐車場をつくっても都心に近いのです。これが思い切り郊外だとかな
りいいのです。ですから、ここでとめて乗り換えるのならば行ってしまえというぐらい距

離なのです。

これは、あくまで市営交通との関連で市は展開してきましたけれども、もっと郊外の展開の方が施策としては効果があるのです。しかし、それは余りやっておらず、あくまでも市営交通との乗り継ぎという観点で整備してきたところがあります。今回は言わなかったのですが、パークアンドライド駐車場事業をまちづくりの観点で考えると、ほかのいろいろな指摘はあり得るのです。しかし、今の事業の中で今回はまとめたところがあるのです。

私が知っている限り、どれぐらいがパークアンドライドの月決め利用者なのかはうまく把握できなかつたのではないのでしょうか。データをとっても、正確なところはよくわからないのです。乗り継いで使っていますかと聞かれたら使っていますと皆さんは言うのです。証拠はというと、ウィズユーカードを見せたりして、確認はできるのです。家の駐車場がわりに使っていますと答える人は余りいらっしやらないのです。

○推進担当係長 全てかどうかはわかりませんが、パークアンドライドの申し込みのときに勤務先がどこかなど、確認している記憶があります。ですから、どういう利用でもいいということにはなっていないです。

○吉見委員長 一応はそうなっているのです。でも、実態は把握できないのです。

○推進担当係長 ただ、確認はしているかと思います。

○吉見委員長 自分はそうやって通勤しているけれども、実は奥さんの車が停まっているということはわかりません。周りにマンションが結構あるパークアンドライド駐車場が多いのです。そうすると、マンションの駐車場がいっぱいだから、そこを使おうということなど、いろいろとあるので、難しいのです。もうちょっと遠くだといいのです。

そこは、今の札幌の状況に対する愚痴っぽくなりましたので、置いておきまして、今のものをよくできる方法はないのかということですが、極端に言えば、個人的な意見になりますけれども、近隣の方がとめる駐車場になってしまってもいいかと思うのです。もっと大規模にちゃんをつくればね。しかし、規模も割と中途半端に展開しているところもあるので、いつ行っても幾らでもあいていますぐらいの自由に使えるレベルの需要に合わせた駐車場の整備が行われれば問題ないと思いますが、そうはなっていないです。

そういうことで言うと、後で言おうかと思ったのですが、8については、より一層の利用促進に向けた取り組み云々というところをもうちょっと具体化できないかという気がします。一つは、情報の提供です。パークアンドライド駐車場に関する情報の提供ということで、情報提供をもう少しうまくしてもらいたいということです。また、利用状況に差があり云々というところと関係します。そして、一層の利用促進に向けた取り組みでは、パークアンドライド駐車場の設置場所や公共交通のアクセスの向上ということでもう少し具体化できないかと思っております。ここでは、「など」と書いてもらおうといいかもしれませんね。

情報の提供ということでは、確かに利用状況に差がありますが、安いところはあります。あれは委託先が違うのですね。そうすると、ホームページで一括で出てこなくて、ばらば

らになっていると思いますが、違いましたか。

○推進担当係長 運営主体は別々になっております。

○吉見委員長 振興公社のものもありますね。そこが委託を受けている部分については、そこにまとめて出てくるのです。自衛隊前と二十四軒では違うところがやっているのではないですか。そうすると、自分のところは出てくるのですが、一遍に比較できないのです。

そういう意味では、情報提供のところはまだ少し課題があると思います。月決めでやられるところについては順番待ち状態のところが発生していて、順番待ちの中身は、先ほど言いましたように、いろいろと問題がある可能性があるのですけれども、考えようによっては、そこを飛び越えて、お金はかかりますけれども、順番待ちを解消できるぐらいに十分な整備をするという考え方もあります。

そこまで具体化しませんが、設置場所あるいはアクセスの向上について少し書き込むことで具現化できるという意味です。より一層の利用促進に向けた取り組みだと、非常にぼやっとしますからね。

ほかに何かございますか。

○石川委員 今の話は9番との兼ね合いもあると思いますが、乗り入れ制限です。

この間、公共交通の利用促進の分が多いと思ったので、先ほど言った数字の出方には違和感がありました。都心部への流入抑制が主眼だという話になれば確かにそうだと思います。しかし、9番を徹底するなら、8番は割と充実していかなければいけない話になってくるかと思うのです。9番だけを言っても、結局、何をどうするかという話になり、8番もあるからということで、ある意味では整理していかなければならないところもあるのです。

9番は、前回の委員会でも話したとおり、入れられて、しかも答えも対応しますとしておりまして、どのぐらい本気でやってもらえるかなというところは期待が半分です。

僕も徹底した自家用車派なので、乗り入れることに対しての罪悪感は正直に言って薄いのです。ごみはたくさん出したら余計な経費がかかるのでみんなも結構思いますし、数字として1人何グラムと出きますね。これを何グラムにするなど、指標としては比較的わかりやすいのです。しかし、これは指標として捉えづらいところがあると思うのです。先ほどの8番の話にもつながるのは、8番をやったことによってこの率が何%減ったとか、渋滞率が何%に落ちたとか、CO₂の何かがというものがあれば、すごく納得感があり、8番と9番が繋がって読めるのです。しかし、そこは数値的に出せないから難しいのだろうと思います。

9番も、言ったところで、何ををもって検証できるかということも難しいかもしれません。求めるところは非常に高く、難しいのですが、こういうところも含めれば、どういうことで検証していったらいいかということも考えなければならぬかもしれません。ただ、指摘としては、まずはここをボールとして投げるといったことだと思います。

○吉見委員長 検証はやろうと思ったらできると思うのです。車の数を数えればいいので

す。それはデータが取れますし、現に取っているのではないかと思います。ただ、うまくいっているかという点、札幌は全国の中でも余りうまくいっていない都市の代表格ですね。碁盤の目の構造であるということがあるので、裏を返すと、思い切ってやると、こういう街でもできるのです。代替道路が横にあるから、1本や2本を止めても走るのです。ですから、そんなに不便はないのです。しかし、全部の道路に車を通そうとするものですから、こんなことになってしまうのです。ですから、9番を書くことによって、石川委員が言われるように、将来に検証したときに何をしたのかということになると、そこまでは書き込んでいませんけれども、強い方法から弱い方法まで、やり方はいっぱいあるのです。それをはい、はいと言いながら、今まではほとんど何もしていないのです。パークアンドライドはまさにその一つかもしれません。どういうものが出るのかと思います。

例えば、警察と話し合っ、何本かの道路を乗り入れ禁止にしてしまうということもできます。それをしたところで、札幌の都市構造では不便はありません。あるいは、日本ではほとんど例はありませんが、ロンドンでやっているような課金です。都心に入ってくる車に対して課金する方法もあります。あるいは、もう少しやわらかい方法で警察が協力できるものは右折、左折禁止の対応です。入ったら、とにかく曲がれないようにするのです。それだけでも、効果は結構出てくるのです。これは物理的障害を設けるとは思いますので、日本の警察は嫌がりますね。

いろいろな方法がありますが、実を言うと、市が関係部局と交渉しながら都市計画、ポリシーを持って頑張らないとできません。こういう風にしたことによって考えられることは幾らでもあるのですけれども、そういうところまで腰を上げられるかどうかということです。ただ、期待できるかどうかはわかりません。

石川委員の言われるように、書いてもその後どれぐらいの施策が行われて、どういう効果が出たかという検証は短期間ではなかなか難しいのですけれども、長い目で見て、これがきっかけとなって、少しでも腰が上がってくるのであればいいことなのだと思います。

○石川委員 本筋からずれた議論にはなるのですが、結局、市場原理みたいなものもあるのです。なぜ都心に車で乗り入れるかという点、乗り入れる以上は停めなければならないので、駐車場という問題が常にあるのです。そうすると、駐車料金が高く、長く停めなければならないという環境であれば、自制するのです。何で乗り入れるかという点、そんなに高くないのです。そうすれば、公共交通より安くとめられるケースも出てしまったりするので、かえって経済的な面から車で行ってしまう選択も出てしまうのです。

なぜそうなっているかという点、全体的な本気度がやっぱり足りないからです。

○山崎副委員長 車に優しい都市ですね。

○吉見委員長 海外の例だと、駐車場料金の決定のほとんど行政が行うのです。民間に任せませんからね。都心のこのエリア、このエリアは、どの駐車場も値段が同じなのです。駐車場ごとにロングタームかショートタームかが決められていて、ロングタームの駐車場は安いのですけれども、短い時間で出してしまうたら逆に高くなるのです。1日、2日と

める分には物すごく安いのです。ショートタームのところは1時間当たりや30分当たりになるけれども、長期でとめてしまうと物すごく高くなるのです。その機能を分けて、この駐車場はロングターム、ここはショートタームとして、料金は基本的にエリアごとに同じです。それは、日本でいえば市が決めます。一種の許認可料金になっていて、都市計画に合わせて決めてしまうのです。ですから、どこが一番安いだろうかと一生懸命値段を計算しながらはやりませんし、先ほど言ったように、公共交通との兼ね合いでいけば、公共交通に比べて割安になる施策はとらないです。

アメリカは違いまして、どちらかというところ、日本に近い形ですが、ヨーロッパはそんな感じですね。どこの駐車場にとめてもシティー・カウンスルと下に書いてあるところが多かったですね。映画館など、一部では別かもしれませんね。

○石川委員　そういう環境でこういうことだけを求めるのは酷かなというところがありますね。

○吉見委員長　日本の場合は、そうはなかなかないのです。

○石川委員　ただ、総論としては、こういうことで、ぜひ。

○吉見委員長　そういうことをやるとして条例をつくってしまうとなると、議会がひっくり返るような議論になるでしょうね。

9番に関して一言です。

今のことに関連しますが、字句の問題です。「自家用車の乗り入れ抑制の取組について」というタイトルがありますけれども、これは「都心部への乗り入れ」と入れてしまってもまずいのですか。内容的には都心部の中ですね。

そして、4行目から5行目にかけてですが、「そのための取組の一つとして、自動車利用の公共交通利用への転換を促すことがある」ではだめでしょうか。ここは日本語がうまく通じないと思ったのです。「自動車利用を公共交通利用に転換を促す」という日本語で大丈夫ですか。「てにをは」の問題ですが、「自動車利用を公共交通利用に転換を」と「を」が重なるのです。「自動車利用を転換を促す」はおかしいかと思ったのです。「自動車利用の公共交通利用への転換を促す」の方がいいような気がします。

それから、ほかになれば、細かい点を幾つか申します。

1番の1行目のところです。「磁気カードに比べてコストがかからないことや」とあるのですけれども、コストでいいですか。例えば、維持コストやランニングコストという言葉を入れなくても大丈夫ですか。それだと少し絞り過ぎですか。ここでは導入コストはかかるのは明らかです。

○行政改革担当課長　そうですね。

○吉見委員長　意味的にはそういうことだと思うのです。表現として、維持コストかランニングコストにするかです。

それから、5番と7番です。路面電車ループ化はもう大丈夫ですか。ループ化するのは路線であって、路面電車はループにならないです。路面電車路線のループ化ですね。これ

はほかのところにもいっぱいあるのです。

そして、6番です。バリアフリーの話があり、2段落目に「また、市民参加の取組においても」とあり、「交通事業者の従事者による、誰もが利用しやすいような対応などのサービス面でのバリアフリー化が必要であるとの提案がなされた。」とあります。これは、駅員や運転手などのバリアフリーであり、もっと親切にしろという意味ですか。

○推進担当係長 市民への対応面です。

○吉見委員長 サービスが悪いということですね。

○推進担当係長 より親切にという意味です。

○吉見委員長 サービス面でのバリアフリー化というのは、何を言っているのかがよくわからないと思ったのです。そういう意味であれば、ハードとソフトの両面でとまとめたのですけれども、ハードはわかりやすいのですが、ソフトの面がこれですね。サービス面でのバリアフリーですか、何かうまい表現はないかと思ったのです。意味合いとしては、バリアフリーに関して従事者のより一層の対応改善が必要ということですか。

これだけを読むと、サービス面でのバリアフリー化は意味がよくわからないのです。ソフトの面でのバリアフリーというのはここだけです。要するに、ソフトのバリアフリー化とは何なのだろうということになってしまうのです。

○推進担当係長 サービスの向上でもよろしいのですか。

○吉見委員長 結構だと思います。

ただ、6番はバリアフリーでまとめてあるので、サービスの向上ということは、要するに、バリアフリーに関連して、駅員などのサービスを向上させろという意味ですね。

○行政改革担当課長 具体例を挙げて、わかるように書き直します。

○吉見委員長 私もはっきり覚えていないのですけれども、市民参加のところでは何があったのでしょうか。

○推進担当係長 高齢者が増える中、公共交通に乗ったことがない人にとっては不安なので、わからないときに運転手さんや駅員さんが親切に教えてくれるなど、そういう面での気配りや優しい対応などが求められる。そういう意見があったのです。

○吉見委員長 そこのところがわかると思います。

実は、地下鉄などで車椅子の方がおられると板を渡しますね。あれは、本当はだめなのです。バリアフリーというのは、車椅子の方が人の助けを持たずにちゃんと乗り降りができる体制であって、あれはバリアがありますと言っているのと同じですからね。駅員を一々呼んで、板を渡してもらうような公共交通はバリアがあるのです。ですから、板を渡さなければいけないのであればハードがまずいのです。そこだと理解されてしまっても困ると思うのです。つまり、もっとサービスしろ、車椅子をちゃんと押してやれということだと理解されてしまっても困るのです。

今の話はよくわかるのです。案内や情報提供などをもっと対応してくださいという意味はよくわかります。ですから、具体的にするとき、うまく配慮していただけないかと思い

ます。

それから、7番目です。先ほどの路線の話は別として、2段落目のこのようなまちづくりの成果を期待するのであれば云々の後の「札幌市のさまざまな計画や取り組みと連携・連動することで」とあり、さまざまな計画や取り組みとの連携・連動というのはもう少し具体的にならないかと思っています。例えば、札幌市のさまざまな計画の部分で都心近隣地域の計画やまちづくり計画など、そういう風なところまで広げられませんか。

これは、都心のまちづくり事業の話ですが、それに留まることなく、都心近隣地域のまちづくり計画などという意味ですね。まちづくりに関係することはそうだと思うのです。

私からはこれだけです。

ほかにはいかがでしょうか。

○太田委員 最終指摘6のバリアフリーは、3段落目の2行目の「その際には、人・モノ・カネといった限られた財源」とありますが、これは人を財源と言ってしまっているのかと思いました。

○吉見委員長 財源ではなく資源ですね。

○太田委員 「人・モノ・カネ」という言葉を使っていかどうかも含めて検討いただければと思いました。

○吉見委員長 「人・モノ・カネ」を入れなくて、「限られた資源」でも十分わかりますね。

○推進担当係長 とります。

○吉見委員長 ほかにいかがでしょうか。

○林委員 今の6に関連してです。

バリアフリーを論じるときに、指摘内容で「超高齢化社会において、より一層のバリアフリー化が求められる中」自体は全く問題がないと思いますが、バリアフリーを言った場合には、障がい者ももちろん欠かせない要素と一般的に受け取られるのではないかと考えると、超高齢化社会に限られるような内容でいいのかと気になりました。

○吉見委員長 最後のところは、「超高齢社会において」と書き込んでいますから、ここですね。

○林委員 そうですね。6全体について、超高齢化社会を見据えての効率的、効果的な何々とするのはいいと思うのですが、バリアフリーという言葉を使うというか、その概念をベースにするのであれば、高齢化だけに絞るかのようになってしまうのは、ちょっと問題があるかもしれないと思います。

○推進担当係長 今後、誰もが使いやすくなるようなとか、具体的にはユニバーサルのことですね。

○林委員 そうですね。その方がよりいいという気がします。

○吉見委員長 それはそうですね。超高齢化社会と書かず、現代社会でもいいですね。例えば、一番簡単に直す方法としては、現代社会において、より一層のバリアフリー化が求

められるでもいいのではないのでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 よろしければ、最後のごみに移りたいと思います。

最初に、資料4-3の説明をお願いいたします。

○推進担当係長 資料4-3をご覧ください。

ごみ、リサイクルの関係です。

指摘の1番目は、ごみ減量に向けた啓発の関係です。札幌市では、ごみの減量、リサイクルの推進などを目的に、平成21年度から新ごみルールを導入しております。その結果、廃棄ごみ量の減少などの成果が出ていることがわかりました。しかしながら、その後、年数がたつに従って、リサイクルの分別協力率の低下など、ごみ減量の効果を今後持続していくための取り組みが必要ではないかという状況が垣間見えました。

ワークショップにおいても、札幌市がごみ減量に向けた情報や取り組みについて市民に発信して働きかけていくことが必要ではないか。それから、そのような取り組みを通じて、市民がごみ減量に関する当事者意識を持たなければだめではないかという提案がなされました。

以上を踏まえまして、指摘としては、ごみの具体的な分別方法やごみ減量に関する情報を市民にわかりやすく周知するなど、市民がごみ減量の取り組みを継続しやすいよう、より効果的な普及啓発を行いなさいという指摘です。

2番目は、リサイクルプラザ・リユースプラザに関するものでございます。

ヒアリングにおいては、リサイクルプラザなどの施設では、町内会や学校等が団体で利用していますということと、施設の職員が区民センターや学校などに出向いて行って普及啓発の講座を実施していることがわかりました。市民参加の取り組みにおいても、ごみ減量に関連する情報発信やさらなるリサイクル、リユース促進のアイデア、リペアということをもっと進めるべきだというご提案をいただきました。

このようなリサイクルプラザといった施設は、ごみやリサイクルに関する啓発の施設ということもありますが、場所的には、都心部から離れていることもあって、より幅広い市民に来ていただいて啓発していくために、今後の利用者層として個人の来館者などの新たな掘り起こし、若年層への働きかけが必要ではないかという観点からの指摘です。

指摘としましては、リサイクルプラザ、リユースプラザそれぞれの利用実態を検証の上、利用者層の拡大の観点から、新規来館者や若年層の利用者数等の目標値を設定して、利用促進に向けた取り組みを検討しなさいというものでございます。

続いて、3番目のアラエール号についてでございます。

市民向けに貸し出している環境に優しい食器洗浄車アラエール号の貸し出し実績が落ちていることがわかりました。その理由は、貸し出し手続が煩雑である部分があるのではないかとわかりました。今後、アラエール号がどう使われていくのかという実態

を検証した上で、今後の必要性を考えるべきだという観点での指摘です。

指摘内容としましては、アラエール号の利用実態を検証の上、事業の必要性について検討しなさいというものでございます。

4番目は、集団資源回収についてです。

集団資源回収は、町内会などの団体に奨励金を交付することによって、市民が自主的に資源回収をする意欲を高めて、具体的には古紙の回収を促しているものでございます。しかしながら、今後も集団資源回収を安定的に継続していくためには、そういった意欲を持続させながら、市民が過度に奨励金に依存しないようなことを考えていくべきではないかという観点での指摘です。

指摘としましては、過度に奨励金に依存しない将来的な集団資源回収のあり方について検討しなさいというものでございます。

続いて、5番目の生ごみ減量の取り組みについてでございます。

札幌市では、生ごみ減量の取り組みとして、キャンペーンの実施や水切りの取り組みを呼び掛けたり、生ごみ分別の実証実験を行ったり、また新しい水切り器の開発、堆肥化の支援という様々なメニューを用意していることがわかりました。しかしながら、ワークショップにおいては、生ごみ水切りによるごみ減量の効果がよく伝わっていないとか、生ごみを減らすためにはどういったことがいいのかということで、エコクッキングの推進や堆肥化をもっとわかりやすくすべきだといった提案がなされました。そういった生ごみ減量の取り組みについては、その効果をわかりやすく伝える必要があるのではないかと感じられたところです。

今後、ごみ減量を進めていくためには、燃やせるごみに占める割合が最も大きい生ごみ減量が大きな課題であります。そのためには、いろいろな取り組みをしていることはわかったところでありますが、今後も市民に理解していただき取り組んでもらうためには、その成果を検証し、より効果的な取り組みへ改善する必要があるという観点での指摘です。

指摘としましては、現在行っている生ごみ減量に向けた取り組みがどの程度市民に浸透しているか検証し、その結果を踏まえて、より効果的な取り組みとするための改善・見直しを検討することということで、ここに下線を付けております。これは、前回の仮指摘になかったのですが、今回の前文を追加した上で、より具体的にということを追加した文言でございます。

そして、6番目の定山溪地区の生ごみ堆肥化事業に関してです。

この事業に関しては、国の補助のもと、生ごみ堆肥化施設を定山溪地区に置いて、地域内で堆肥化を進めております。評価した平成24年度の事業につきましては、花壇の説明板の設置を行っていたことがわかりました。この事業は、そもそも生ごみ堆肥化についてどれぐらいの意義があるのかに疑問がありましたので、その意義や必要性を検証した上で、今後、この事業が必要かどうかを検討しなさいという観点での指摘です。

指摘内容としましては、この事業の必要性について検証し、事業の廃止を含めて事業内

容の見直しをなさйтеというものです。

続いて、7番目の家庭ごみ手数料の収納事務の関係でございます。

この収納事務につきましては、委託により、主に店舗に対して家庭用指定ごみ袋や大型ごみシールの販売を委託しております。その納品形態においては、委託料率を設定して、手数料として収納事務委託料を払っております。今回、有料化して4年を経過した現在、この指定ごみ袋を扱う店舗数が2,000店を超えたことがヒアリングにおいてわかりました。こういった現状では、店舗数が一定規模に達していることを踏まえ、今後は、これに係る事務手数料等の間接コストを効率化して費用の縮減を図る必要があるのではないかとこの観点での指摘です。

指摘内容としましては、間接コストである家庭ごみ処理手数料の収納事務委託の効率化、費用の縮減について検討なさйтеとするものです。

8番目の家庭ごみ有料化の意義についてです。

家庭ごみ有料化の目的は、ごみの収集費用を賄うものではなくて、ごみの減量とリサイクルの推進にあるという考え方がわかりました。ただし、この考え方が市民にご理解いただけないと、有料化の費用負担さえすれば、ごみをどんどん出してもいいということにもなりかねないということもあるので、有料化した本来の目的について広く市民に周知し、理解していただくことが必要であるという観点での指摘です。

指摘としては、有料化の意義がごみの減量、リサイクルの推進にあるという市の考え方について、市民理解が広がるよう、今後も継続的なPRに取り組むことということです。以前の仮指摘の中では、「第1に」「次に」と入っていたのですが、所管に確認しましたら、特に、1、2ということはなく、有料化の意義は、ごみの減量化とリサイクルの推進を両方進めるということでありましたので、「第1に」「次に」は落としております。

次の9番目の家庭ごみ収集運搬業務と委託業務の入札の関係でございます。

この業務につきましては、現在、法令に基づいて、担い手たる業者は随意契約に基づいて実施していることがわかりました。ヒアリングの中で、競争入札をしているところがありますかと聞きましたら、そういったところでは収集において粗雑な履行が目立つなど問題もあるということでしたが、適正な履行を担保しつつ、競争入札を入れることも可能ではないか、そのことによって、より効率的、効果的な業務遂行が可能ではないかということからの検討を促す指摘です。

指摘としましては、将来的な競争入札制度の導入について検討し、その方向性を示しなさいというものです。

そして、10番目は、家庭ごみ収集運搬業務の民間事業者への委託についてです。

収集運搬業務の民間事業者への委託割合は、車両台数比でいいますと、市の直営が3割、民間事業者が約7割という状況がわかりました。この業務に関しては、市の直営でも民間事業者の委託によっても業務内容に変わりがないことを踏まえると、安定的で確実な履行を担保しつつ、経済性、効率性の面から、民間事業者の委託割合の拡大ということは考え

られるのではないかといった観点での指摘です。

指摘としましては、将来的な収集運搬業務の委託割合の拡大に向けて検討し、その方向性を示しなさいとするものです。

最後の11番目のリサイクル推進の関係でございます。

現状のごみ分別方法は、リサイクルの種別に応じて細分化しております。その中では、分別ルールの正確な理解が必要とされております。ワークショップにおいても、この分別がなかなか難しいということもございまして、特に、容器包装プラスチックなどにおいては、似たような物であっても法令の適用かどうかということで分別が異なることもあって、分別が難しいという市民のご意見があることがわかりました。あるいは、今はリサイクルをやっていない衣類などについても他都市でやっていることもあるので、もっとリサイクルしやすいような方法を考えるべきというご提案もいただきました。今後のリサイクルの推進については、市民理解の状況やその取り組みの状況をちゃんと確認した上で、より効果的な取り組みをしていきなさいという観点での指摘です。

指摘としましては、分別協力率が低下している項目について、分別方法や周知方法が適切か検証するなど、リサイクル推進の取り組みについて、必要に応じて見直しを行いなさいというものでございます。

私からは以上です。

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様からご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○林委員 (案) 1の2行目の冒頭に出てくるごみ分別協力率という言葉ですが、この1で2カ所と、11で1カ所出てきているかと思いますが、これは用語として定着しているものでなければ、協力よりは実施という言葉の方がより適切なのではないかと思っております。やはり、市民も当事者なので、協力というとなんか第三者的な意味合いに聞こえてしまいかねないと前から感じておりました。一般用語として、分別にご協力くださいというのを間違いと言うつもりはないですけれども、やはり、当事者意識を持つことが求められるというところから考えると、個人的には当事者性を意味する言葉の方がいいかと思っております。

ごみ分別協力率という用語を行政の中で使うと決まっているのであれば無理には申しませんが、もし変更が可能であれば、ご検討いただきたいと思っております。

○吉見委員長 これはどうなのですか。

○推進担当係長 ワークショップでも分別協力率と書いていたかと思うのです。行政としてはこの言い方をしています。ただ、なじみがない用語には注釈を付けようかと思っておりましたので、林委員のお話を踏まえて、直接ここに書き込むか、下に書くかはありますが、注釈を付けるなどの対応はしたいと思っております。

○行政改革担当課長 あるいは、何とか協力率ではなくて、何かを実施している方の割合に言い直すなど、ちょっと考えます。

○吉見委員長 そこは、検討をお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

○石川委員 7、9、10が一括しての話ですが、前回の委員会では、個別の検討はそれほどしなかったと思いました。今、改めて議事録を読み直していたのですがけれども、僕の感覚では、9や10のような感じで、委託割合を増やした方がいいとか、競争入札制度はぜひ導入すべきだとか、7の事務委託費用は別枠で確認したいのですが、執行面の話に結構具体的に触れたのだなと思いました。ただ、議論としてそこまで言っていたかなという印象があります。悪いことではないからいいかなと思っていますが、委員会の総意を念のため確認させてもらいたいと思います。これは前回も出ているのではないかという話になれば、何で前回に言わなかったのだと言われるかもしれません。

○吉見委員長 これは、いかがでしょうか。

○太田委員 私も同じ感想を持っていて、9と10に関して、議論を進めた記憶と、さらに、実行可能なかどうかという制度的な問題がありますので、そこまで踏み込んで指摘できるものなのかどうかを心配しました。

○吉見委員長 一番最後の部分については、指摘しても可能であると思います。現に、所管からも、できませんという答えは返ってきていないわけですし、可能だと思います。しかし、我々の方でするかどうかという話は、また別の問題です。

どの程度細かくやったかということは別として、7や10については、どこかで少し話していた記憶は私にもあります。

7については、黄色の袋ですね。これが一体どれぐらい使われているのですかということで、コンビニで売られているわけですがけれども、結構な手数料を払っているのです、やり方はもうちょっと何かあるのかもしれないという話をしていたと思います。

10についても、大分前ですがけれども、どのくらい委託しているのですか、走り回っている車のうち、市の職員が実際にしているのですか、していないのですかという話があって、市の職員が結構いますよ、あるいは、バスの運転手から転換した方もいますということです。しかし、退職者がだんだん増えていくに従って減っていくという話ですね。そうすると、多分、民間などへの委託がより増えていくのでしょうかという話はしていたと思います。

基本的には、そもそもそういう方向性が少し見えていることでもあるので、ここをこういう風に指摘しても、受け取る側としては、そうだなということだと思いのです。来年すぐに全部民間に渡してしまえとなると、現に雇っている職員がありますから、配置転換は難しいです云々の議論が出てくる可能性はあります。しかし、「将来的な」と書いてあると、将来的にはそうなるということだと思えます。言われた側は、今までのことを粛々と進めていってもこうなるでしょうねということだと思えます。

9の競争入札はどうでしたか。

○太田委員 どうやって決めているのかを聞いたことはあったような気がします。

○吉見委員長　そうですね。ヒアリングだったと思います。

○太田委員　競争入札にした方がいいというような議論はなかった気がします。

○吉見委員長　私もはっきり記憶していません。ヒアリングのときにどういう風に言ったかですね。

○石川委員　論点だけ先に出すと、7もコストがかかるので、それを安くした方がいいという総論的な話は出ていたと思います。僕も記憶が不確かですが、議論が金額的に大きくて、そこにスポットを当てないとだめだという流れだったと思っています。ただ、印象としては、ここまで具体科目まで行かなかった気もしていました。しかし、深掘りをしていけば総論的な話よりも、ここはもう少し光を当てなければだめだという結論に至ったことについての抵抗感はないですけれども、こういう話だったかなと思います。それなら、9、10は全部同じということですが、これがだめということではなく、具体的に減らせといっても抽象的だから、収納事務というところにスポットを当てますかという判断は問題ないと思うのです。

僕が別のところに気が行って、議論に集中していなかったかどうか、記憶が不確かですけれども、ここまで言っていたかなと思うのです。

○吉見委員長　この項目を独立して立てるかどうかはあります。抽象的に相手にお任せみたいな感じになりがちなので、具体的に指摘できるものは具体的に指摘していいかという気がします。ただ、7で難しいところは、そのコストを削減することによって、利便性が減ってしまうことが大きくあると、それはまた問題です。

やはり、これは随分かかっているねということだったと思います。

つまり、ここでこういう形で残しましょうというように決めれば残せますし、削りましょうということであれば削ってしまうこともあると思います。私は、むしろ、9は、競争入札と具体化していますが、今は随契ですから競争入札を考えろというのは、行政評価委員会としては割とわかりやすい理論の立て方で指摘をすることになります。所管がそれを受け入れられるということであれば、受け入れていただくというのは一つの考え方かと思うのです。

これは、どうしましょうか。

○太田委員　9は、今後、競争になる予定があるのでしょうか。時流的にはそうなる可能性が高いと思うので、予定があるのであれば、わざわざ指摘する必要もないだろうと思います。ただ、ここにも書かれてありますように、民間からすると、コストが下げられるだけの話ですから、全てがよいという話でもないのです、大変繊細な指摘になってしまうかとは思っています。

○行政改革担当課長　まず、今の9番については、ヒアリングのときのやりとりで担当の課長から、今は競争入札ではないということでした。そこに書いてあるとおり、安全性も考えなければいけないし、他都市でも必ずしもばっと開いてうまくいっているわけでもないような気配もあると認知しながらも、絶対にこれではがちがちでやっていくとまでは言い

切れないというニュアンスの回答をしていたと思うのです。考えには入っているのですというようなニュアンスがあったかと思います。

7番については、今、私も手元を見ていたのですけれども、余り明確なご発言はなくて、もしかしたら事務局の先走りだったかもしれません。原局と話しているときに、お答えし得るというような、要するに、これはちょっと答えられませんという反応がないのは、例えば手数料率という意味では、手数料の設定は小売店との交渉ごとになるのです。それぞれ一つずつのお店と契約しているパターンと、チェーン店のように本部契約して配送センターにどんとごみ袋を持ち込んでおしまいというパターンがあります。やはり、我々にとっては、個別に配送するよりは、大きいところに持ち込んだ方が経費的に安いです。それで手数料率に差を付けています。

例えば、今、2,000店でごみ袋を扱っていますけれども、これが1,500店でいいのではないか、1,000店でいいのではないかという指摘であれば、原局は、それはちょっと市民が買いにくい状況になってしまうという返事だと思います。そうではない意味での工夫の余地を迫りいただければ、多分、答えは出てくると思っています。

7対3の民間委託については、ヒアリングのときのやりとりでも、そのまま続けるのかと山崎副委員長から聞いていただいて、そこまでは行っていませんという返事でした。委員長も言うておりましたが、今すぐにではないにしても、考え方を整理しながら徐々にということではないですかという考えが原局にあって、回答が出てくるのではないかと事務局は思っています。

○吉見委員長 さて、どうでしょうか。

○山崎副委員長 しなさいというわけではないので、聞くだけ聞きましょうか。

○吉見委員長 ここは、確かに「検討し」ですからね。

特にご意見がないようであれば、残しておきましょうか。

かなり具体的に踏み入っている話ですから、逆に言うと、指摘としては明確だと思います。余り抽象的にやるよりも答えることができるのであれば残しておきたいと思います。こだわっているわけではありません。

よろしければ、このまま残しておこうと思いますが、よろしいですか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 では、そのようにいたします。ありがとうございました。

ほかにご指摘がなければ、この項目も終わりますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 ありがとうございます。

それでは、一応、最終指摘案の検討も終わりましたので、議事はこの三つで終わったことになろうかと思います。

3. その他

○吉見委員長 その他でございますけれども、委員の皆様から何かございますか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 事務局からございますか。

○推進担当係長 今回の議論を踏まえまして、次回は、報告書全体ということで案を作成させていただきます。ご用意できましたら、また、委員会の前に皆様方にお送りいたしますので、お目通しください。

次回の委員会は、12月16日の夕方6時半からということで、事前にご案内していたかと思うのですが、会場は同じフロアの第2常任委員会会議室となりますので、ご留意ください。

報告書の最終的な手交式は、ご案内しておりますとおり、来年1月24日金曜日10時からということでご案内しておりますが、ご出席はいかがですか。その辺を確認させていただければと思います。

○吉見委員長 現時点ではいかがでしょうか。これは、市長の予定もございますので、余り動かせませんが、大丈夫でしょうか。時間は30分程度かと思います。

よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○吉見委員長 では、それもよろしくお願ひします。

次回は12月16日の夕方でございます。手交式は30分程度ですので、次回が事実上の最終回となろうかと思ひます。よろしくお願ひします。

4. 閉 会

○吉見委員長 では、今日の行政評価委員会をこれで終了いたします。

ありがとうございました。

以 上