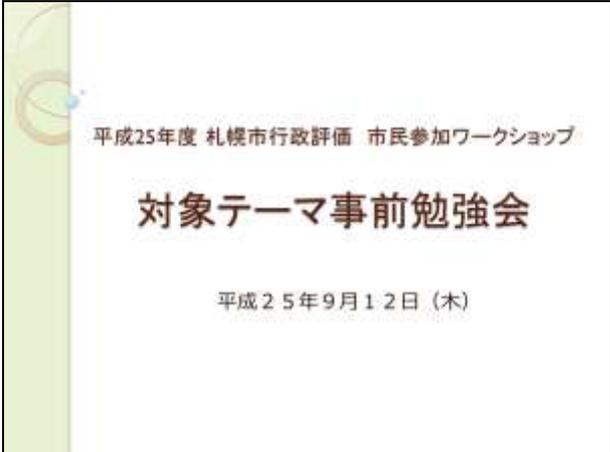


VII. 対象テーマ事前勉強会の記録

1. 対象テーマ事前勉強会での説明内容

対象テーマ事前勉強会において、「行政評価と市民参加の取組の位置づけ」、「『ワークショップ』とは、こんな話し合いの方法」、「今回の『ワークショップ』の進め方」の説明には、以下の資料を配布し、スクリーンで投影してご説明しました。

また、対象とするテーマの説明については、第Ⅷ章（p. 55～）にある資料を用いて、各担当部局から説明を行いました。





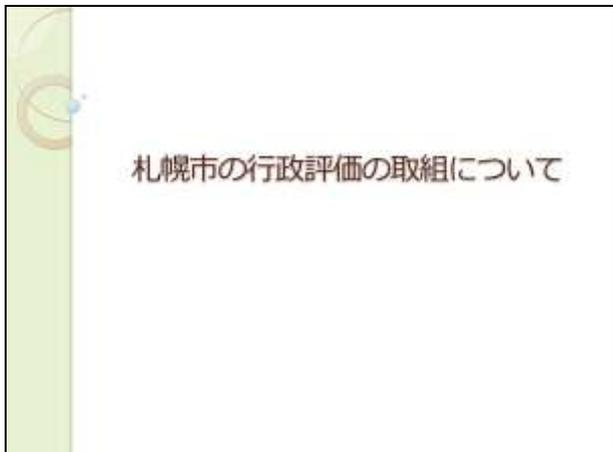
時間	内容
13:30～	開会
13:40～	行政評価の取組について
13:45～	ワークショップの進め方について
13:50～	休憩 (テーマごとに会場が分かれます)
14:00～	対象テーマの説明 テーマ①「公共交通について」 テーマ②「ごみの一生とリサイクルの推進について」
15:05～	質疑
15:25～	お知らせ
15:30	閉会

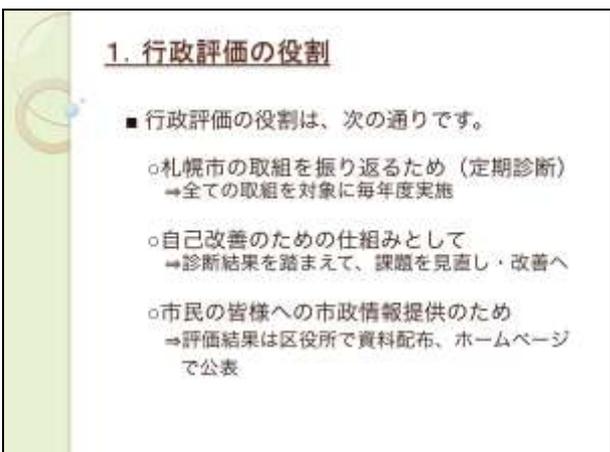
※進行状況により、多少時間が前後する場合がありますのでご了承願います。



時間	内容
19:00～	開会
19:10～	行政評価の取組について
19:15～	ワークショップの進め方について
19:20～	休憩 (テーマごとに会場が分かれます)
19:30～	対象テーマの説明 テーマ①「公共交通について」 テーマ②「ごみの一生とリサイクルの推進について」
20:35～	質疑
20:55～	お知らせ
21:00	閉会

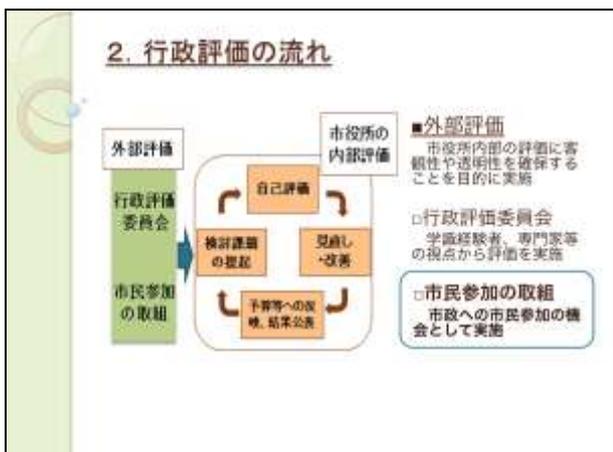
※進行状況により、多少時間が前後する場合がありますのでご了承願います。





1. 行政評価の役割

- 行政評価の役割は、次の通りです。
 - 札幌市の取組を振り返るため（定期診断）
⇒ 全ての取組を対象に毎年度実施
 - 自己改善のための仕組みとして
⇒ 診断結果を踏まえて、課題を見直し・改善へ
 - 市民の皆様への市政情報提供のため
⇒ 評価結果は区役所で資料配布、ホームページで公表



2. 行政評価の流れ

外部評価: 行政評価委員会, 市民参加の取組

市役所の内部評価: 自己評価, 検討課題の提起, 見直し・改善, 予算等への反映・結果公表

外部評価: 市役所外部の評価に客観性や透明性を確保することを目的に実施
行政評価委員会: 学識経験者、専門家等の視点から評価を実施
市民参加の取組: 市政への市民参加の機会として実施

3. 外部評価について

■外部評価の目的

市役所内部の評価に客観性や透明性を確保するため

○行政評価委員会

学識経験者、専門家から構成される委員会において、有効性、効率性等の視点から評価を実施

○市民参加の取組（ワークショップ）

・市民の皆様が札幌市の取組への理解を深めていただくとともに、行政評価（市政）へ直接参加する市民自治の実践の場となります。

・行政評価委員会の評価に市民の皆様のご意見、感覚を取り入れるため

4. 市民参加の取組の流れ



⇒市民参加の取組での意見交換を踏まえ、行政評価委員会として最終的な評価を行い、外部評価報告書にまとめた上で、平成26年2月頃に公表します。

市民参加ワークショップの進め方

■ ワークショップとは

いろいろな立場、考えの人が集まり、お互いの意見に耳を傾けながら、課題や方向性を見出す「参加型の会議」です。



今回の、市民参加ワークショップでは、性別、年齢、居住地のバランスを考慮して無作為抽出で選ばれた市民の皆様の中から、参加をご了解いただいた方々によって、2つのテーマに分かれて話し合います。

9月28日(日) 9:00～12:00

テーマ1: 公共交通について

9月29日(日) 13:30～16:30

テーマ2: ごみの一生とリサイクルの推進について

話し合いは、話しやすい雰囲気や、お一人の発言時間をできるだけ多く取れるように、7～8人のグループに分かれて進めます。各グループには、話し合いの進行やまとめをお手伝いするスタッフを1名配置します。また、話し合いの途中で知りたい事があれば、その場で札幌市の担当者から答えていただけるようにします。



ワークショップの流れ（予定）



2. 対象テーマ事前勉強会での質疑の概要

対象テーマ事前勉強会での主な質疑の概要は以下のとおりです。

◆ 人口減少社会の到来、少子高齢化の進展等を見据えた、市民の足としての公共交通のあり方について

参加者からの質問	札幌市の回答
<p>自動車から公共交通への利用転換ということに関連し、小学校では公共交通を適度に利用することを学ぶ授業を行っているようだが、指導内容と、子ども達の反応を知りたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 我々が直接、授業を担当しているわけではなく、学校の普段の授業（社会科、総合学習）の中で、公共交通に関する内容を取り入れてもらっている。学年により内容は違う。 ・ 例えば5年生社会科の情報の単元で「えきバスnavi」を取り入れてもらい、自動車を使わず公共交通で行く方法を学んだり、6年生では税金と市のサービスの関わりの中で公共交通を考えるなどしている。 ・ 子どもたちの反応としては、今度外出する際は、公共交通を使ってみようようにしたいとの話もいただいている。
<p>市役所職員が月1回公共交通を利用しようという取組があったと思うが、今はどうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市職員のみを対象としたものではなく、毎月5日と20日は、普段マイカーを使用している人にもできる限り自動車を控え公共交通を利用してもらおうキャンペーン「さわやかノーカーデー」を行っている。
<p>サピカがバスや路面電車に導入されたが、サピカの運営元が札幌市であれば利用者、乗り継ぎ情報などを活用し、路線の検討などに効果的に使用しては。使用していないならサピカを使用する意味が無いのでは。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ サピカは、事業主体として、札幌市とバス会社3社で「札幌ICカード協議会」を設立しているものの、実際のカード発行権者は札幌総合情報センター（株）であり、そこが運営をしている。 ・ そのため、札幌市はサピカの利用データを所有していない。
<p>路面電車活用計画 16 ページの利用者負担のあり方について、「他の交通機関の運賃水準を考えると15%程度の見直しを検討する必要がある」と記載されているが、値上げを前提として今後見直すということか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今は赤字なので、黒字転換するためには、利用者の15%の負担が必要と示している。金額については最終的にそのときの収支の見通しを精査して再度検討する。

<p>サピカはどこまで浸透しどの範囲までカバーしているのか。民間提携などの将来の展望や実情を知りたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・6月に路面電車とバスでの利用ができるようになったが、定期券はまだ利用できない。発行枚数は8月末現在でサピカは42万枚。地下鉄での利用は20数%から32~33%に増えた。定期で使えるともっと増えていくのではないか。
<p>1 ページ目で、少子高齢化でバスと路面電車の利用が減っているとあるが、少子高齢化が原因とすると地下鉄にその傾向がないというのはどういうことか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・最近都心部の人口が増え、郊外部の人口が減っている一方で、都心部や地下鉄駅周辺で人口が増えているため、地下鉄での移動が減っていないのではないか。 ・市電は2万人ほどに利用してもらっているが、今後はループ化などの工夫をして利用が増えると考え。バスは郊外部での利用が減っている。
<p>2 ページのグラフについて、昭和62年でバスの利用が大きく下がっている。この時代背景はあるのか。その時期に郊外型の店舗施設が増えて来たなどが原因か？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用が増えて来たということもあるかと思うが、店舗などのデータは直接持っていない。 ・昭和63年から東豊線が開通し、平成6年には豊水すすきのから福住まで開通した。地下鉄はその翌年度に利用数が増え、バスが少し減っている。
<p>利用者数のカウントは、乗り継ぎの場合はどうなるのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・両方カウントされるため、バスと地下鉄の乗り継ぎの場合は、バスが1、地下鉄が1となる。
<p>利用者が減っていることについて、原因の分析をどのようにしているのか？また、どのような対策をしているのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・原因の一つとして、自動車が増えていることや、郊外にお住まいの方が近場に車で買い物に行くなどの生活スタイルの変化があげられる。 ・対策としては、なかなか決め手がない中で、ウィズユーカードなど、様々な使いやすい工夫を継続的に行っている。また、公共交通を利用する意識の醸成が大切と考えている。
<p>なぜ、市電の利用者が減っているのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和48年以降、沿線の大学や高校が移転したことが減少の大きな理由である。年々微減の状況であったが、ここ1~2年は沿線のマンションの建設により若干増えてきている。冬場は一部の電停で乗客が乗り切れない状況になっており、定員の多い車両が必要になっている。また、存続が決まった時点で、老朽化した車両の更新が必要になったため、今後を見据えてバリアフリーの新型車両を導入するに至った。
<p>パークアンドライド駐車場の利用率、利用料を教えてください</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には月極となっており、料金設定は事業主体により異なるが、例えば一般の駐車料金が1万円であれば、パークアンドライドの場合は8千円といったような感じの料金設定となっている。

<p>利用者が減少し赤字が続く中で、新型車両の導入など、市電を推進することに疑問を感じている。市民が必要としているという意見は、どのようにあげられてきたのか、経緯を教えてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ オリンピックの後に地下鉄の整備により路線を大幅に縮小したが、平成 17 年に市民の意向や要望をいただき、市電の存続を決定した。その後、平成 18 年に市電の活用のための「札幌を元気にする路面電車の検討会議」で 1 年の議論を経て、市電をまちづくりに活用していくという提言を頂いた。平成 22 年に「札幌市路面電車活用骨子」を策定し、経営基盤の強化やまちづくりの活用のため、都心、創成川以東、桑園地区を延伸検討地区に設定した。その情報は、フォーラムや全区でパネル展を開催して公開し、意向の把握を進めるとともに、「路面電車の活用を考える市民の会」を開催して延伸の実施やルートについて、市民の皆さんの意見を頂いた。これらをふまえて、平成 23 年度から、「第 3 次札幌市まちづくり計画」において、経営の健全化を見据えて、ループ化の実現と低床車両の導入を位置づけ、「札幌市路面電車活用計画」の中にとりまとめ、平成 24 年にパブリックコメントで意見を頂いた。
<p>高齢化社会に向けて、バリアフリー化やエレベーターの設置はされているのか</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下鉄駅にはエレベーターを設置している。 ・ 市電では、現状は低床車両でも乗降個所に 20cm の段差がある。ループ化による新規の電停では車両の差を 5 センチ程度にする予定であり、既設線の電停についても、段差をなくすために電停の高さを高くし、スロープをつけるなど、順次改修していきたいと考えている。
<p>サピカは札幌独自の形式により JR や他都市では利用できないが、今後の見通しはどうなっているのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 6 月からバスと市電でサピカが利用可能になっており、他社のカードも利用できるようになった。今後は道央圏の JR でもサピカを使えるよう、JR 北海道と協議していきたい。
<p>バス路線の民営事業者に対して、市は財政的な補助をしているのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 赤字路線に対して補助をしており、年間総額は昨年で約 6 億 5 千万円となっている。
<p>ワークショップは、行政評価とは違うと考えてよいのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「行政評価委員会」がテーマを設定し、そのテーマに関してワークショップで市民が意見交換を行い、その結果をふまえて、「行政評価委員会」が評価をしていくことになる。

◆ ごみの一生とリサイクルの推進について

参加者からの質問	札幌市の回答
<p>平成 23 年度のごみ処理費 239 億円に対して、処理したごみの量は何トンになるのか？分かりやすく説明してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5 ページ「6 家庭ごみの排出量の推移」の表は平成 24 年度のデータだが、こちらに事業系のごみを含んだ量が全体の処理の量となる。 ・ 23 年度のごみ処理量は、事業系のごみも含め 61 万トン。 ・ 239 億円の中には、事業系のごみも含まれている。5 ページ「5 ごみ処理コスト」の「自己搬入」と記されている部分が事業系のごみのコストとなっている。 ・ わかりやすい資料を用意したい。
<p>3 ページ(4)の手数料の使い道について、ボランティア袋の製造も含まれているのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ボランティア袋の製造も、約 5 億円のなかに含まれている。
<p>新しいマンションにはごみステーションの設置が義務づけられているが、古いマンションはどうするのか？ マンション住民がルールを守らないことで、近隣の戸建て住宅の住民が迷惑をしている。どうにか出来ないのか？罰則規定も必要なのではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年 4 月に施行した「ごみステーションの設置及び清潔保持等に関する要綱」のなかで、既存共同住宅でも、継続的な不適正排出等により近隣住民と良好な関係を保持できなくなった場合は、敷地内を原則としてごみステーションを設置するよう謳っている。 ・ ルールを守らない住民には「さっぽろごみパト隊（ステーションパトロール員）」が指導にあたっている。マンションのオーナーや管理会社にも指導を行っているが、改善までに時間がかかることも多いのが現状である。 ・ 罰則は札幌市の条例では設けていない。
<p>ごみステーションの前に住んでいるが、マナーを守らない住民への対応と清掃と除雪で長年大変な思いをしている。戸建て住宅ごとにネットをかぶせて個別収集できないのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 戸別収集の場合、排出者の責任が明確になるというメリットもあるが、学識経験者を入れた調査研究委員会でも約 62 億円の追加経費が必要との試算結果が出ている。また、札幌市では 62～63%の世帯が共同住宅に住んでいるため、戸別収集の恩恵にあずかれない方が多くなる。
<p>3 ページのごみステーション問題の改善について、4 年かけてなぜ毎年 1 億円も費用がかかるのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ごみステーションは増える一方であり、ルールを守らないステーションも多いため、ごみパト隊が出動して対応している。 ・ また、ごみステーションを維持するためのネット、サークル、箱形ステーションなどの資材を設置するための助成金として毎年数千万円を執行しており、金額の中にはこれらの経費が含まれている。

<p>道路への空き缶等の不法投棄が多く、ごみ有料化以降さらに量が増えた。ボランティアで回収しているが、それらを分別する方法がない。回収後、分別はされているのだろうか。</p> <p>不法投棄の監視方法があれば教えてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌市では「ボランティア袋」を用意している。区や清掃事務所、まちセンに申請すると提供できる。 ・「ボランティア袋」を用いて回収したものは、内訳によって燃やせる日か燃やせない日にごみステーションに出してもらっている。 ・汚れの付着などから、リサイクルに適さないものが多いので、回収後の分別は行っていない。 ・不法投棄については、清掃事務所に相談いただくほか、業者による悪質な行為である場合は市の不法投棄対策担当課に連絡してほしい。
<p>環境月間に市民が集めたごみや、道ばたに投げられたごみなど、不法投棄ごみの割合はどれくらいあるのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・5ページにある廃棄ごみの中の「地域清掃ごみ」の量(5千トン)に含まれている。なお、これには公園や道路、河川などで地域住民等が行う清掃活動から出されるごみも入っている。
<p>コンビニでごみを分別して回収しているが捨てる人はいい加減。現実的にはリサイクルされていないのではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コンビニは市の収集ではないため、事業所が業者に委託収集し清掃工場に持ち込んでいる。清掃工場はそれを受け入れるが分別はしない。
<p>不法投棄防止の工夫が記載されていない。そのような工夫も必要では。公園のごみ箱をなくしたが、ごみ箱がないから投げるという面もある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ごみを有料化する時から不法投棄が増加するのではないかという懸念の声があり、スリムシティさっぽろ計画の中にも、不法投棄の対策やルールを守らない不適切な排出について、地域と連携をして取り組むことを盛り込んだ。その方針に基づき、現在、清掃事務所のごみパト隊が地域のクリーンさっぽろ推進員などと一緒に不適切な排出がされないような対策を講じているところ。
<p>ごみパト隊とはいつ出動しているのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内7つの清掃事務所にあわせて90人がおり、8時から16時半まで活動している。今年からは7～9月までの3ヶ月間、希望の町内会を対象に、ごみステーションで早朝啓発などを行うなどの活動も始めている。
<p>5ページのごみ処理コスト(1)は1トン当たりの処理原価が示されているが、ごみ種別の原価をみると、家庭ごみ全体の原価はもっと高くなるのではないか。各ごみ処理原価と、家庭ごみ全体の処理原価との関係はどうなっているのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・燃やせるごみから枝葉草までが、家庭ごみの種別の経費を表している。そのうち大型ごみから枝葉草まではリサイクルにかかる経費となる。 ・家庭ごみ全体の処理原価は、全体の平均値である。 ・燃やせるごみの処理原価が、一番コストが低く、量はとても多い。このため家庭ごみ全体の処理原価を押し下げている。

<p>家庭ごみという定義だが、収集車で集める物全部か</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・家庭ごみは、ごみステーションから収集車で集めるもの全て。事業系ごみは別の収集車が回収している。 ・5 ページ(1)に記載している「自己搬入（廃棄ごみ）」は事業系ごみということ。個人で持ち込むものも少し入っているがほとんどない状況。
<p>新聞・雑誌・段ボールの回収をやめた理由を教えてください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新聞・雑誌・段ボールの回収を平成 23 年に取りやめた。雑がみが思った以上に集まり、特にかさばる段ボールなどの主要古紙があふれ、(雑がみ選別センターでの) 処理能力を超えた。 ・段ボールや雑誌はもともと有用な資源であり、各家庭からの排出の時点で分別した方が効率がよいこと、既に地域で集団資源回収をしている所が多くあったことなどから、市での回収を取りやめた。
<p>ごみ収集サービスがあることは、家庭を持っている人たちは皆知っているが、若い人がごみ出しルールを知らない。教育やお願いをするパンフレットの配布はできないのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・若い人に向けては、大学入学式の際にごみのパンフレットを配っている。 ・また、若い人に限ってではないが、ごみ出しルールを守ってもらうため、ごみステーションにごみの分別を表示したり、ごみパト隊が地域にパンフレットを配布したりするほか、ルール違反の排出ごみを清掃事務所に持ち帰って名前が出てきたらその方に連絡し指導することなども行っている。