

札幌市行政評価委員会

第2回外部評価ヒアリング

評価対象：施策「2-3 歩いて暮らせるまちづくり」
に関連する6事業
施策「7-2 多様な活動を支える環境に優しい
交通体系の確立」に関連する2事業

会 議 録

日 時：平成28年8月8日（月）午前9時30分開会
場 所：札幌市役所本庁舎 18階第1常任委員会会議室

1. 開 会

○石井委員長 それでは、時間になりましたので、これより札幌市行政評価委員会外部評価ヒアリングを始めます。

2. 議 事

○石井委員長 本日は、施策7-2の多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立と、施策2-3の歩いて暮らせるまちづくりに関連するヒアリングということで、関係する事業所管局の皆さんにいらしていただいております。

私は、委員長の石井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、最初に、本日の配付資料について、事務局から説明をお願いいたします。

○推進担当係長 事務局から説明いたします。

改革推進室の岡田と申します。よろしくお願いいたします。

本日の資料は、資料1としてつけさせていただいておりますが、めくっていただきますと、左側から施策、事業名、質問事項ということで、この部分は行政評価委員からいただいた質問事項であります。その右側に、所管部署から回答を記載しております。

一番右側に所管部署と記載しておりますが、本日は多様な部署にまたがる施策を議論いたしますので、多数の部署の方に来ていただいているところでございます。

資料は以上でございます。

○石井委員長 それでは、議事に入る前に、本日の進行方法についてご説明いたします。

まず、各事業ごとに事業の概要を所管の皆様から二、三分で説明していただきたいと思っております。次に、各委員から事前質問の回答に対する再質問、あるいは、各事業、施策にかかわる新たな質問をさせていただきたいと思っております。委員の皆さんが質問をする際には、事前質問の回答に関するものについては対象となる番号を、それ以外の質問については新しい質問であることを明確にして質問していただければと思います。

それでは、事務局で進行をお願いいたします。

○推進担当係長 一番初めに、資料1のナンバー1とナンバー2の関連です。駅周辺施設エレベーター等設置事業について、まちづくり政策局の事業推進課から概要説明をお願いいたします。

○まちづくり政策局 まちづくり政策局都市計画部事業推進課の山田でございます。

駅周辺施設エレベーター等設置事業の概要を説明させていただきます。

この事業は、超高齢社会を見据えた利便性の向上や、上下移動の負荷を軽減するため、地下鉄駅において、エレベーターやエスカレーターの充実を目指しているものです。実現に向けましては、行政が主体となって整備する方法と、民間事業を活用して整備する方法の二つの方法を想定しております。

一つ目の行政が主体となって整備する方法では、目的地によっては移動の距離が長くなり利用しづらい地下鉄駅に、順次、エレベーターを整備していくことを検討しております。

また、民間事業を活用して整備する方法では、地下鉄駅周辺ビルの更新などに合わせて地下鉄駅にエレベーター等を接続する優良な取り組みに対し、該当する事業費の一部を補助することにより実現を推進していくものでございます。

なお、昨年度実施した大通東4地区の事業は、地下鉄バスセンター前駅に近接する民間ビルの更新に合わせて、優良建築物等整備事業という国土交通省の補助制度を活用し、地下鉄駅接続通路やエレベーターなどの整備に対して補助を行ったものでございます。

概要説明は以上でございます。

○石井委員長 それでは、委員の皆様から質問はございませんか。

今のご説明ですと、行政主体でやられる部分と民間事業の活用というのは、今後も駅で分かれるような感じになるのですか。

○まちづくり政策局 まず、行政主体でやるものにつきましては、現在、計画を策定しているところですが、必要性の高い駅について、優先順位をつけて整備していくこととなります。

それから、民間事業を活用する部分につきましては、民間事業の時期がいつになるかわからないものですから、事業者から駅に近接するビルの建て替えなどを行うので補助制度の活用ができないかなどの相談があった際に、そのエレベーターの設置の有効性などを検証した上で補助するかどうかを考えていきます。

○石井委員長 むしろ、民間事業活用は補助的で、うまく合えばやっていくというスタンスですか。

○まちづくり政策局 札幌市としても、再開発方針の中でも民間事業の活用をうたっており、積極的に民間事業者にもアピールしております。ただ、それは市主導でできるものではないので、民間のスケジュールでそういう動きがあれば、その都度、補助するかどうかを検討してまいります。

○石井委員長 行政主体の優先順位をつけるということであると、非常に優先度の高いところは何カ所ぐらいあるのですか。

○まちづくり政策局 総合交通計画部の三栖と申します。

今、地下鉄駅あるいはJR駅につきましては、バリアフリーの新法ができましたので、順次、事業者の体力なり予算に合わせて行っています。特に地下鉄につきましては、平成23年度までに全ての駅でエレベーターが1カ所ついています。ただ、バリアフリー新法上は、まずは1経路を確保しましょうということでやっていますので、一番最適な位置についているかというところとちょっとクエスチョンマークがつくところがございます。

優先順位をつけるに当たり、今は四つの考え方をしています。一つ目は、上下方向の適切な移動でさらにいい場所がないかどうか、それから、二つ目としては、地下のネットワーク、地下鉄のコンコース等があります。特に、札幌におきましては、冬期に雪もありますから、例えば、長い通路の両端にエレベーター等がつかますと、冬期間は下が歩けるというような利便性もありますので、そういう視点が二つ目です。それから、三つ目につき

ましては、地下鉄とバスターミナルなりバス乗り場を結ぶような経路が適切かどうかという視点を、それから、四つ目としましては、地上ではどうしても道路横断が出てきますが、特に高齢者の方は大きな幅の広い道路は渡りづらい、時間がかかるということもあります。特に大きく四つの視点で、それぞれ地下鉄駅等で2基目のエレベーターをつける視点として、今、検討を進めているところです。

○蟹江副委員長 今のご説明の中で、地下鉄のコンコースの両端につけると中を通路として使うときに長く使えるというメリットがあるとございましたが、地下鉄に乗る人にとって、例えば、車椅子の人が地下鉄に乗るときに改札までの距離が遠いというデメリットになりますけれども、どちらを優先しますか。

○まちづくり政策局 総合的に考えないといけないと思います。地下鉄は、多方面から人が集まりますので、本来であれば全てに一律つけば一番いいのですが、それは人数の視点なのか、あるいは、公共施設や病院等が地下鉄駅のどちらかの方向にあるということも含めて、総合的に少し議論をしなければいけないかなと思います。

○蟹江副委員長 やはり、そのときには動態調査といいますか、人の流れみたいなものをきちんと調査された上で進めておられますか。

○まちづくり政策局 全て調査するとなかなか費用もかかってきますので、市民要望も含め、それから、それぞれニーズ調査をやっているところもございますので、その辺を総合的に評価するという形になるかと思えます。

○蟹江副委員長 今回の対象になっている東西線のバスセンター前駅の8番出入口は、そういう意味で言うと、利用者数が非常に多いということでしょうか。

○まちづくり政策局 実は、その評価につきまして、今、作業をしていますので、まだ、優先順位をつけておりません。今後、対応すべき駅を選ぶ際に、特に東4丁目線はビル開発が起きるといった情報が先行して入りましたので、まずは、一旦その評価をいたしました。そして、今、創成川から東側の地区の人口が伸びている、あるいは、新しいお店がふえています。ファクトリー等の大きな施設もありますので、そういったところを勘案した上で評価をした形になります。

○まちづくり政策局 補足しますが、今回のバスセンター前駅の場合は、大通の南側に1カ所ついていましたので、北側につけることにより、目的地によっては200メートルほど短縮できることと、大通の横断の負担がなくなることもありましたので、有効だと判断しました。

○石井委員長 ほかにございませんか。

○吉田委員 どんどんバリアフリーになってお出かけしやすくなっているの、素晴らしいと思います。例えば、事前にはホームページなどでそれをチェックすることができるのかなと推察するのですが、車椅子の方がまちな出かけた後にどこにエレベーターがあって一番近いのはどこというのは、歩きながらわかるものや表示は何かあるのでしょうか。

○まちづくり政策局 地下鉄のエレベーターにつきましては、交通局がホームページ等で

表示しておりますし、民間レベルでも地図ベースで移動しやすい経路みたいなものは出ているものがありますので、そういう部分で事前に調べていただけます。それから、現地に行きますと、今回は東4丁目がつきましたが、地下を歩いているとこの先にエレベーターがありますよというサイン表示を交通局では順次しております。

○吉田委員 それは、将来的には、事前に何も調べないで行っても、どうすれば自分が楽に行けるかという動線がある程度わかるようなまちになっていくことを目指しているのでしょうか。

○まちづくり政策局 最終的にはそういうふうになれば一番いいと思います。やはり、費用もありますし、維持管理もありますので、我々もソフト的に事前にPRできるような施策も一緒に考えていかなければいけないなと思っています。

○石井委員長 駅は難しいですね。

○吉田委員 結構うろうろして探している人が多いので、何とかならないのかなと常に思うのです。

○石井委員長 ほかにはいかがですか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 それでは、次に進みたいと思います。

○推進担当係長 続きまして、ナンバー3、ナンバー4の地区センターバリアフリー化事業につきまして、市民文化局区政課から説明をお願いいたします。

○市民文化局 市民文化局区政課の山本でございます。

私から、地区センターバリアフリー化事業について概要を説明いたします。

札幌市内には24の地区センターがありますが、福祉のまちづくり条例が施行されました平成10年以前のものにはエレベーターが設置されておりませんので、これらの保全改修工事等にあわせてエレベーター設置を行ってきております。

平成27年度からは、札幌市まちづくり戦略ビジョンのアクションプランの歩いて暮らせるまちづくりの事業に位置づけて継続してきております。

事業の流れといたしましては、初年時に実施設計を行い、次の年に工事を行ってまいりまして、次の施設の実施設計も同年に並行して行っているところであります。今年度は、昨年、実施設計をしました藻岩地区センターの工事、そして、来年度工事予定の星置地区センターの実施設計を行っているところであります。

概要は以上です。

○石井委員長 委員の皆様からご質問はございませんか。

今のご説明ですと、毎年度1カ所ぐらいの整備というご予定ですか。

○市民文化局 そうです。

○石井委員長 今、まだ10カ所ぐらい残っているということは、あと10年ぐらいかかるのですか。

○市民文化局 ご説明が不足しておりました。

現在、残っているのは3カ所です。

○石井委員長 もうやってこられて、あとは3カ所なのですね。

○蟹江副委員長 そもそも、地区センターにエレベーターをつけてバリアフリー化する目的はどういうところにあるのでしょうか。

○市民文化局 地区センターは、区民センターをなかなか利用できない方々のために、各地区24カ所に設置しております。いずれも、いろいろな社会的なハンデをお持ちの方や高齢者が利用しやすい状況をつくるという理念が当初からあります。区民センターには、そういう施設も設置してきておりますので、地区センターも、それに準ずる形で同様な設備を設けるという理念でやってきているところです。

○蟹江副委員長 少なくとも、2階建て以上ということなのですね。

○市民文化局 実際には、全て2階建ての鉄筋コンクリートづくりになっております。一部小学校との併設というところもありますけれども、基本的には地上2階建ての鉄筋コンクリートづくりであります。

○蟹江副委員長 地区センターにおいて、住民票をとるといような行政サービスを受ける部分と、それ以外のいろいろな活動に使う部分があるのではないかと思います。多分、行政サービスを受けるところは1階にあるのではないかと思います。2階に上がるということは、そういうこと以外の何らかの活動をするときに、車椅子の方、あるいは、階段を上るのが大変な高齢者のためにという考え方でよろしいでしょうか。

○市民文化局 結論はそういうことになります。

いろいろな証明の交付など行政サービスを受けるのは、基本的にはまちづくりセンターになります。そこ併設されているところはそうなのです。

○蟹江副委員長 そうではないところもあるのですか。

○市民文化局 ないほうが多いです。基本的には、区民センターで体育施設を利用したり、あるいは、部屋を借りてサークル活動をしますが、その地域バージョンというイメージです。したがって、2階に部屋があって、そこで何か活動をするときに移動が大変ですから、エレベーターがあったほうがスムーズに移動できるということになります。

○蟹江副委員長 わかる範囲で結構ですが、実際の利用実態はどういう状況でしょうか。

○市民文化局 いろいろな講座があります。それから、将棋や囲碁といったようなもの、あるいは、地域の方々が集まる行事、体育施設で体を使って汗を流すといった利用をされている貸し館の場です。

○蟹江副委員長 車椅子を使われている方、あるいは、高齢の方たちの利用も多いということですね。

○市民文化局 そうですね。地域にかなり根差しておりますので、頻繁に利用される方々もたくさんいます。

○蟹江副委員長 わかりました。

○上岡委員 地区センターで、エレベーター以外にバリアフリーという観点から何か今後

克服すべき課題というのはおありでしょうか。

○市民文化局 現状では、大きな施設整備を伴うものは考えておりません。それは、地域のご要望などに応じて、手すりを設置したり段差を解消するといった小規模のものは臨機応変にこれまでもやってまいりましたし、今後もやってまいりたいと考えております。

○上岡委員 そういうご要望は頻繁に出てくるものですか。

○市民文化局 頻繁というほどではないですが、予算に折り合う中でご要望とすり合わせながら今までもやってきております。

○蟹江副委員長 障がい者や車椅子用トイレなんかは全館に設置されているのですか。

○市民文化局 先ほど申し上げた平成10年以降の福祉的観点で設備を整えてきたところにはありますが、それ以前のは構造上の課題があつて至っておりません。

○蟹江副委員長 それは、今後どうなさるかという計画はありますか。

○市民文化局 構造上の問題がありますので、どこまでできるかということは考えていかなければならない課題だとは認識しています。

○蟹江副委員長 やはり、部屋を一つつくらなければいけないということですか。それはなかなか難しいですね。

○市民文化局 実際にそういう施工を伴いますと、理論上、部屋をどこか潰さなければならなくなりますが、それは利用されている方の不便を招きますので、その折り合いで難しい調整が必要になります。

○蟹江副委員長 具体的に要望などが上がってきていないのですか。

○市民文化局 今のところ、おっしゃられたような要望は受けておりません。

○石井委員長 逆に言うと、障がい者の利用はそれほど多くないということですか。

○市民文化局 高齢で体の自由がなかなかきかない方の利用実態はあります。障がいの方の利用実態は、数字的には捉えておりませんのでわかりませんが、ご要望としてはないというのが現状です。

○石川委員 今回は歩いて暮らせるまちづくりの話から入っているのですが、地区センターの位置づけがよくわからないと今後の議論が進められないのです。この24館というのが人口に比べてどういう認識なのか、それは多いとか少ないとか他政令都市では人口に対してどのぐらい設置しているものなのか、あるいは、そういうものに対してどういう位置づけを与えて、どういう対応をなされているのか、もし資料としてあるならきょうの回答ではなくてもいいですからご準備いただければと思います。

○市民文化局 簡単に概要だけご説明しますと、区民センターは大体人口20万人に1カ所設置するというような考えです。実際は、区に1カ所になっております。それで補完できない地域がありますので、地区センターは大体4万人から6万人ぐらいの人口エリアに1カ所設置するというので24館を整備してきております。

○石川委員 これは、今後の増減のイメージがあるのでしょうか。

○市民文化局 人口増というものが見通せない中で、今後ふやしていくという考え方を今

は持っておりません。

○石井委員長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 それでは、どうもありがとうございます。

○推進担当係長 続きまして、保健福祉部門です。

質問としてはかなりボリュームがありますが、ナンバー5からナンバー10の福祉のまちづくり推進事業、ナンバー11の民間施設改善資金貸付事業ということで、これはどちらも保健福祉局障がい福祉課企画調査担当課から説明をお願いいたします。

○保健福祉局 保健福祉局障がい福祉課でございます。よろしくをお願いいたします。

私から、初めに、福祉のまちづくり推進事業の概要について説明させていただきます。

この事業では、事業評価調書にも記載をさせていただきましたが、3点ございます。1点目として、福祉のまちづくりの推進に向けバリアフリーについて市民への啓発及び情報等の周知、2点目として、公共的施設のバリアフリーチェックの実施、3点目として、福祉のまちづくり推進会議の開催、以上の3点を行っているところであります。

まず、1点目のバリアフリーについて、市民への啓発、情報の周知についてでございます。

事前に質問で回答を申し上げましたとおり、さきに委員の皆さんに配付させていただいております心のバリアフリーガイドという啓発冊子を各区役所等の市有施設で配付したり、ホームページを活用した情報発信、また、出前講座等を行っているところでございます。バリアフリーについての取り組みは、ハード面の整備のみでなく、市民の意識の醸成がとても重要であるというふうにご考えてございます。そのため、現在、この心のバリアフリーガイドの内容の見直しとあわせまして、より効果的な情報発信方法について、この後、説明いたしますけれども、福祉のまちづくり推進会議の心のバリアフリー部会で意見等を出していただきながら検討を進めているところでございます。

続きまして、2番目の公共的施設のバリアフリーチェックについて説明させていただきます。

事前質問でも記載させていただきましたが、バリアフリーチェックは、一定規模以上の市有施設の新築等を行う場合に、条例で規定された基準にとどまらず、障がい者、高齢者が実際に目や感覚によるチェックを実施し、意見をいただくという制度でございます。チェックの実施者には、みずからの体の状況、経験等を踏まえながら、全ての利用者にとって安全で使いやすい施設を目指す観点で、図書等の閲覧または実際に現地に出向きましてバリアフリーに関する意見を頂戴しているところでございます。

なお、いただいた意見につきましては、施設所管部局が当該計画に反映させるよう努めるということとされております。

最後に、3番目の福祉のまちづくり推進会議について説明させていただきます。

平成12年に、障がい者や高齢者等、誰もが平等に社会参加でき、安心して快適に暮ら

せるまちづくりを目指すために、札幌市福祉のまちづくり条例、いわゆる福まち条例を制定したところでございます。福祉のまちづくり推進会議は、この福まち条例第29条に基づく札幌市の附属機関として、福祉のまちづくりの推進に関する重要事項を調査審議するために設立されたものでございます。委員の定数は30名以内ということで、現在は第9期の活動をしておりますが、委員の任期は平成27年9月から29年8月まで、構成は、学識経験を有する者、事業者、民間諸団体の代表者、公募委員で構成されております。

今期は、二つの部会を設置しております。バリアフリーのハード面を審議いたします優しさと思いやりのバリアフリー部会、ソフト面を審議いたします心のバリアフリー部会の二つが立ち上がったところでございます。具体的には、優しさと思いやりのバリアフリー部会では、公共的施設のバリアフリーチェックシステムの検証、そして、心のバリアフリー部会では、啓発冊子の検証やマナーの問題について検討を行ってございます。

続きまして、民間施設改善資金貸付事業の概要について説明させていただきます。

この事業は、福まち条例第12条に、市は福祉のまちづくりを推進するために必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとするという規定がございますが、この規定を具体化した事業の一つでございます。具体的には、民間が行います公共的施設の新築等の工事が条例の趣旨に沿ったバリアフリー対応をする場合に当該施工主に対して金融機関による低利子融資を実施してございます。

この事業の予算は、金融機関に対する預託金と利子相当分の金融機関に対する補助金の二つから構成されております。1件当たりの融資限度額は2,000万円、返済期間10年以内などと決まっておりますが、詳細につきましては、先に配付させていただいております金融融資制度のご案内のほうに記載をしておりますので、そちらをごらんいただければと思います。

私からの説明は以上でございます。

○石井委員長 委員の皆さんからご質問等はございませんか。

○上岡委員 ナンバー8の質問に関係するのですが、先ほども情報発信が非常に重要だというようなお話がありました。その中の方法の一つとして、出前講座などによる啓発の取り組みも実施されているということだったのですが、この出前講座というのはどこからオーダーが来たものに対して受けて行っているのか、それとも、例えば、教育委員会などと共同して札幌市内の各小学校、中学校などに定期的に行くような取り組みとして計画されているのでしょうか。

○保健福祉局 基本的には前者で、要望に基づいて、こちらから出向くという形になっております。依頼者は、主に町内会関係や業界の方、障がい者団体の方もいらっしゃいます。平成27年度実績で8回です。

○上岡委員 今後、こちらから出前講座をやりますよと積極的に働きかけをするようなご予定がございませんか。

○保健福祉局 出前講座をやっていますという全体的なPRは、広報課を中心にやってお

ります。その中のメニューとしてこのバリアフリーというものを取り上げております。

○石井委員長 今のご説明だと、公共的な施設のチェックをやられているということですが、これは、民間施設に対して特別なアクションはやっていないのですか。

○保健福祉局 バリアフリーチェックは、市有施設が対象でございます。流れを言いますと、私どもから各部局に、翌年度に一定規模以上の建物を整備する場合は、バリアフリーチェックを行いますので、届け出をしてくださいということで届け出をいただきまして、しかるべき時期にチェックされる方、具体的には身体障害者協会と高齢者団体である札老連からご推薦をいただきまして、その方と一緒に私どもと事業所管部局の3者が一緒になって実際にチェックするというような流れとなっております。

○石井委員長 民間施設というのは、一切蚊帳の外で、もう少し啓発的にこうしたほうがいい、ああしたほうがいいということも特別やられていないということですか。

○保健福祉局 当然、福まち条例の整備基準は、民間施設も対象でございますので、2番目に説明しました融資制度というのは、完全に民間施設に対する制度になっております。私どもは、啓発、普及、PRにつきましてやってきたつもりではありますが、そこはまだまだ課題の一つとしてできることはあるというふうに認識しておりますので、今後、検討していきたいと思っております。

○石井委員長 例えば、すぐできているところを公表するとか、やり方はチェックだけではないと思うのです。とにかく、今のところは、民間施設を対象に特別なことはやっていないということですね。

○保健福祉局 条例の整備基準を全て満たしたところには、バリアフリーのマークを発行しております。

○石井委員長 マークを出しているのですね。わかりました。

ほかにいかがですか。

○蟹江副委員長 バリアフリーというと何となくイメージはわくのですが、私の住んでいる近くでも具体的に歩道のバリアフリー化が行われたのです。ただ、何がどうかわったのかよくわからないというのが実感で、こういうパンフレットを見せていただいて、例えば、歩道の勾配を緩やかにしたことがやっとわかったのです。ただ、それによって、今度は縁石が少し盛り上がり歩きにくくなっているのではないかと思いますし、どう変わったのが利用者にとってわかりにくいところがあるような気がするのです。そういうところは、こう変わりましたという説明はきちんとされているのか、工事をやっていたけれども、どこがどう変わったのかという声は出てきていないのでしょうか。

○保健福祉局 私のほうには直接届いていないのですが、例えば、歩道の工事をする場合などは、その町内会を中心に、ここをこういうふうに変えますよという周知をした上で行っています。ただ、住民の方がどの程度認識されているかは、私も現時点ではどうなのかなと思うところもありますので、今後の検討材料にさせていただきたいと思っております。

○蟹江副委員長 今のお話ですが、私もたまたまそのときに町内会にかかわっていたので、

やりますよというのは聞いたのです。終わってみて、どこがどう変わったのか、歩道の広さが変わったわけでもなく、もともとあった点字ブロックもそのまま変わったわけでもなく、よくわからなかったのです。工事をやっている間は非常に不便な思いしますので、税金の無駄遣いではないかという声も出てくるのではないかと思うのです。ですから、せっかく目的意識を持ってきちんとやられているのであれば、そこを事後的にでも、こういうふうになりました、よくなっているはずですということがわかるような広報を何かされたほうがいいのではないかという気がいたします。

○石井委員長 ほかにはいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 それでは、これで終わります。

○推進担当係長 続きまして、ナンバー12、ナンバー13の建設部門の安全・安心な道路環境の整備事業ということで、建設局土木部道路課から説明をお願いいたします。

○建設局 建設局土木部道路課です。

私から、安全・安心な道路環境の整備事業ということで説明をさせていただきます。

大きく二つの事業の取り組みを行っております。一つは、今の話にもありましたが、歩道のバリアフリー化、もう一つは、事故危険箇所の対策で、この二つを進めております。

まず、歩道のバリアフリー化です。

歩道のバリアフリー化は、全ての人が安心、快適に生活し、積極的に社会活動に参加できる社会の実現に向けて、道路環境面では歩道によるバリアを解消していくことが重要だと考えております。

平成12年に交通バリアフリー法が施行されたことを受け、平成15年に札幌市交通バリアフリー基本構想が策定されております。その中で、都心、副都心、麻生の3カ所を重点整備地区に指定して整備を進めてきました。

その後、法改正により、平成21年3月には、新・札幌市バリアフリー基本構想を策定し、重点整備地区を3カ所から53地区まで拡大し、その中で優先的に整備すべき生活関連経路を指定しており、それをベースに歩道のバリアフリー化を進めております。

その後、さらに一部路線の追加または見直し等々を行い、今の最新のものは平成27年3月の改定版であります。そんなペースで今後も事業を進めていきたいと考えております。

主な整備内容といたしましては、歩道の勾配の緩和と段差の解消です。もう一つ、視覚障がい者誘導用ブロックの設置、最後に、路面を平たんにする改良を進めています。

続きまして、事故危険箇所の対策でございます。

我が国全体では、毎年4,000人以上の交通事故死者がいるということで、これらの事故の多くは幹線道路で発生しております。死傷事故約63万件のうち5割、死亡事故約4,000件のうち7割が幹線道路における事故で占められております。死傷事故は、特定の箇所に集中して発生する傾向があるということで、警察庁、国交省で限られた予算で効果的、効率的に事故対策を行おうということで、事故発生割合の高い区間を事故危険箇

所に指定しております。札幌市内では、平成15年に48カ所、平成21年に11カ所、平成25年に8カ所、合計67カ所の指定を受けています。このうち、平成26年度末で54カ所を対策しており、残り13カ所について対策を進めていくということです。

内容といたしましては、事故の内容を分析した上で右折車線を設置する、または、右折誘導を設置する、交差点を全体的にコンパクト化する、道路照明を設置するなどの対策を行っているということでございます。

以上でございます。

○石井委員長 ご質問等をお願いいたします。

事故危険箇所の改良による改善効果みたいなことは、ある程度おわかりになっているのですか。

○建設局 平成21年度までに対策を行った箇所につきまして、その後4年間の事故の件数等々を調べてみました。そのうち、全体の数としては目標の3割をクリアしているのですが、各交差点の箇所では3割を達成しているものもあれば、3割を達成していないような箇所もあるという結果になっています。

○石井委員長 個別にばらつきがあるということですね。

○建設局 効果がすごく出ているところと出にくいところがあり、ばらつきがあります。

○石井委員長 文字どおり固有の問題が多いのですか。

○建設局 それもあります。

それから、対策効果とは別の部分で事故が出てしまったところもありますので、それはまた今後、事故内容を分析して追加対策を行いたい箇所もあります。例えば、飲酒運転の事故などどうしようもない部分もありますので、そういうことを取り除いた中で対策ができるものは追加でやっていきたいと思えます。

○石井委員長 わかりました。

歩道のバリアフリー化は、先ほど蟹江副委員長からも普通の人の感覚ではよくわからないという話があったのですが、必要とする方にとってはそれなりの効果が上がっているのですね。

○建設局 整備内容に関しましては、団体の方に現地にてチェックしてもらって、こういうふうにしたほうがいいのかという意見をもらいながら整備を進めております。一般の方はなかなか気づきにくい部分もひょっとしたらあるのかもしれませんが、それはパンフレット、ホームページ等々で紹介をしておりますけれども、まだ、浸透は薄いのかもしれません。

○石井委員長 一般の人もちろん知っていたほうが良いわけですが、どこまでわかる必要性があるかですね。

○建設局 整備内容をチェックしてもらったり、終わった後に見てもらおうような対応は行っております。

○石井委員長 当事者に対する周知ができる仕組みはある程度あるのですか。

○建設局 協会を通じてできるかと思います。

○吉田委員 先ほどのエレベーターの設置やバリアフリー、歩道の整備に関連性が何かあるのでしょうか。例えば、ここが行われるのなら、そこにつながる動線を優先的に整備しようということがあるのか、もしくは、全く別にそこはそことしてやっていらっしゃるのですか。

○建設局 一応、この基本構想は、いろいろな主要施設やバリアフリー化されている施設を意識しながら経路が設定されておりますので、そういう意味で優先的に整備する経路と、その後に回す経路というふうに優先づけをしながらやっております。

○吉田委員 それは、大きな視点でやっていらっしゃるということですね。

○建設局 はい。

○石井委員長 ほかにいかがでしょうか。

○石川委員 このパンフレットには先ほど説明があった重点整備地区53地区とありまして、多分、ここを中心に整備されているのかなと思いましたが。この53地区の増減の考え方をお伺いしたいと思います。

それから、これは思いつきですが、北海道は冬に雪がありまして、何かのときに点字ブロックと雪の関係を指摘していた人がいたのですが、そこに対するお考えも教えてもらえればと思います。

○建設局 重点整備地区の53地区は、地下鉄駅、JR駅等々を中心としたエリアを整備しています。それから、札幌市の戦略ビジョンで、地域交流拠点を17カ所設定しているのですが、それも重点整備地区に入れておりまして、それで53地区になります。そのうち、今、整備率が六十数%ですから、年間10キロメートルぐらいを目標に整備しても、あと七、八年はかかるような状況です。我々実動部隊としては、まず、今の段階で重点整備地区を広げるよりは、今の地区内の整備を進めたいというのがメインです。

もう一つ、冬につきましては、一応、歩道除雪が入れる有効幅員2メートルというふうにちょっと幅広な歩道をベースに経路を設定しております。歩道のロータリー等々で除雪をしてしまうと、逆に点字ブロックを壊したりという痛しかゆしの部分がありまして、冬場というのは、点字ブロックを出すまでの除雪レベルは難しいと思います。

今、基本構想等々で出ているのは、つるつる路面等は解消したほうがいいのではないということで、路線を選びながらですが、各区の土木センターでは砂まき対策で冬場の歩道の安全を図っているような状況です。

○石井委員長 ほかによろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 それでは、どうもありがとうございました。

○推進担当係長 続きまして、ナンバー14からナンバー17になります。

地域の拠点としての学校図書館活用事業ということで、教育委員会の生涯学習推進課から説明をお願いいたします。

○教育委員会 教育委員会生涯学習推進課長の大場と申します。よろしくお願いたします。

この地域の拠点としての学校図書館活用事業ですが、昭和53年度から学校図書館を学校教育の場としてだけではなく、地域における身近な施設として開放しております。この事業は、地域住民の読書活動を盛んにし、大人と子ども、大人同士の交流の場を広げ、青少年の健全育成と地域教育力の向上に役立てることを目的としております。

運営につきましては、各学校のPTAへの委託事業としまして、PTA、学校、地域の代表者から組織される運営委員会により行っております。

事業内容としましては、開放司書を中心とした地域ボランティアが図書の貸し出し、返却業務、図書館内の環境整備、図書の選定や装備等の図書館としての基本的な業務のほか、読み聞かせや行事、研修会、広報活動などを実施しております。活動の中には、全校一斉の読み聞かせや読書週間、図書館祭りなどの行事や授業へのゲストティーチャーとしての参加など、学校と連携を取りながら行っているものもございます。また、児童会館や幼稚園、福祉施設などで読み聞かせを行うなど、活動の場を地域へ広げている学校もございます。

今後も、この活動の広がりを生かしまして、地域と学校が支え合う仕組みづくりの核となる取り組みとして開放図書館の充実を図ってまいりたいというふうに考えております。

以上です。

○石井委員長 委員の皆さんからご質問はございませんか。

この開放図書館の利用実績で、児童生徒が54万人ぐらいに対して大人が7万5,000人ぐらいという数字ですが、この大人の方は父母が大部分でしょうか。

○教育委員会 運営自体がPTAが主体になっていますので、やはり父母の方が多いという実態になっております。

○石井委員長 さらに利用の輪を広げるのは難しい面があるというか、現状はなかなか進んでいないということなのでしょうか。

○教育委員会 実際に地域の方に対しての広報はきちんと行っておりますけれども、学校施設になかなか自由に入出入りできない場面があります。玄関の施錠などいろいろな面で一歩踏み入れにくい状況もあるのかなと思っておりますが、子どもを学校に通わせているPTA、もしかしたら卒業したということであれば、若干なりとも敷居が低くなって借りやすくなる状況が出てきているかと思っております。

○蟹江副委員長 学校の図書館ですから、蔵書の種類もある程度制約があると思いますが、こういうものが大人の利用が伸びない理由になっていませんか。

○教育委員会 基本的には学校図書館ですから、児童生徒向けの図書がほとんどでございます。ただ、当然、一般向けに開放していますので、一般向けの蔵書も用意している状況ではあります。全ての分野がそろっている状況ではないのですが、今はやっているものについては、なるべく入れて貸し出しを促すことをやっております。

○蟹江副委員長 それは、こういう本が欲しいという要望などを受け付けているということも含めてですか。

○教育委員会 そうですね。

○蟹江副委員長 子ども用の図書と大人に使ってもらうことを意図した図書の予算的にはどうなのですか。

○教育委員会 基本的には、うちの事業で整備する本としては、一般向けにも用意するのですが、子どもの要望もあつたりするものですから、そういうものも織り交ぜながら整備している状況です。

○蟹江副委員長 特にあらかじめ予算を配分していることではなくて、全体の中でという考え方ですか。

○教育委員会 この事業は、基本的に開放司書が必ず週3回3時間いるという条件のもとで、有償ボランティアでやってもらっています。それから、図書を整備するお金と、館内を装飾するお金もございますので、そういうお金を全て含めて委託料として出しているわけです。その図書整備費の中のやりくりで一般向け、子ども向けを学校、学校で考えて整備している状況でございます。

○蟹江副委員長 図書館に関しては、区や地区センターに併設されていますし、どちらかという、一般向けの図書の貸し出しができる場所があると思います。それと学校の開放図書はどういう関係を念頭に置かれて考えているのでしょうか。

○教育委員会 基本的には、皆さんご存じの図書館と言われているのは、図書館法に基づいて知の拠点として整備されているものです。学校図書館は、学校図書館法というまた違う法律に基づいて整備されているのです。それで、そもそも学校は社会教育法で社会教育のために利用に供するように努めなければならないですとか、学校図書館も一般市民に利用させることができるという法律がある中で、こういう取り組みができています。

役割分担としては、基本的な知を深めるときには整備されている公共の図書館に行ってくださいと思います。我々は基本的に教育現場でありますので、読書を通じて子どもと大人、大人同士の交流を通じた地域交流、教育力の向上というものを目指してやっており、若干趣旨が異なっております。

○蟹江副委員長 わかりました。

○吉田委員 今の副委員長のお話とかぶると思いますが、私も、ナンバー16でお答えいただいているように、きっと今は図書館も電子書籍化が進んだり、割と皆さんが身近に図書を選べる環境になっている中では、学校図書の本を貸し出すという意味合いが薄れていくのかなと推察いたします。その意味で、今おっしゃったような地域住民のコミュニティーみたいところが望まれているというのは理解できるのですが、一方で、ちえりあや地区センター、区民センターでいろいろな講座を行っている中で、そこと共存なのかすみ分けなのかわからないですが、将来的にはどういう役割を担っていくのか。もしくは、今やらなければならないということによってやっつけられて、将来的にはそっち側に統合され

ていって、最終的にはここはまたちょっと違う形になっていくのか、その展望というものをお聞かせいただけますでしょうか。

○教育委員会 学校図書館ですから、学校に整備されています。学校というのは、子どもが通える範囲、校区がございますけれども、要は身近な施設として学校が位置づけられている状況です。そういう中で、ちえりあや区民センターは貸室もあるのですが、それとは別に学校を主体に地域の施設の一つとして活動していくというのが、今後、重要になっていく考え方なのかなと思います。そこで、図書を整備する、もっと活動するというよりは、身近にある、地域の人たちが集まれる、触れ合えるような場という視点で学校施設を捉えていくというのが大事なことかなと思っております。

○吉田委員 ご質問ではなく意見になってしまうかもしれませんが、学校は安全を一番に守らなければいけない、もしかすると外部の人に余り来てほしくないというのがお母さん、お父さんの本音かもしれません。そういう意味では、今、おっしゃったようにより狭いコミュニティーを考えるのであれば、より広いPRというよりは、それこそPTAの人にもっと有効に活用していただく、PTAは地域住民ですから、そういう狭いコミュニティーの中の大切な場所、より狭い位置づけのやり方もあると思うのです。広く集める必要が余り感じられないので、その学校に通っているPTAあるいはOBに特化したコミュニティーづくりなんていう札幌市ならではの方向性もあるのではないかと思います。これは意見ですが、やはり、安全を確保してもらいたいというのが根底にあると思うのです。

○石井委員長 また、関連する話になると思いますが、全体の市有施設の見直しの中で言うと、特に小学校施設をコミュニティーの中心的位置づけをして、むしろ、将来的にはコミュニティー機能もその中に入れていく、今出た安全ということ担保することは前提として、コミュニティーの人たちがいろいろな意味で集まってくる施設という利用の方向が打ち出されていると思います。やはり、そこにどうあわせるかということと言うと、学校側で図書館というものをもう少し身近な施設にして気軽に立ち寄れる施設にするかは、コミュニティーをどう開いていくかということの試金石だと思うのです。そのためには、予算的なこともついてこなければ困るのかもしれませんが、むしろここ数年間で必要になってくる一方で、新しい学校をつくる時にはそういう取り組みを既に始めておられますから、既存校も新設というタイミングを経ずそういう展開がいずれ出てくると思うのです。これも意見ですが、ぜひ意識していただくと、むしろ全体の公共施設の見直しとマッチする流れになるのではないかと思います。

○石川委員 私も、一言だけ申し上げます。

私は、利害関係者かもしれないのですが、実はこの3月までPTA会長をやっていた関係でこの運営委員会の代表もやっていたので、当事者としての見方もすごくあるのですが、それはおいておいて、やはり、ほかの委員からもたくさん出たように、地域の拠点としての位置づけが非常に難しいというのが2年間やった感想です。正直、図書館にほとんど立ち入ることがなく、敷居が高いというのは感じていたわけです。その中で、これを

地域の拠点として位置づけるのは、いろいろなところでハードルがあると感じています。これは、引き続きみんなで考えていきたいという感想でございます。

○石井委員長 よろしいですか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 それでは、これで終わります。

○推進担当係長 施策の歩いて暮らせるまちづくりについては終了しまして、続きまして、施策7-2の多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立ということで、自転車関係の2部署に来ていただいています。

まずは、ナンバー18からナンバー20について、市民文化局区政課交通安全担当課から説明をお願いいたします。

○市民文化局 交通安全担当課長の村越と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

自転車マナー向上対策事業の概要について説明させていただきます。

近年のエコブーム、健康ブームなどによる自転車の利用者の増加に伴いまして、特に自転車の歩道通行に関するルール、マナーの問題が都市部を中心に顕著となりました。また、ルール、マナーだけでなく、歩道上での自転車と歩行者との接触事故などの発生も懸念されているという状況でございます。道路交通法では、自転車は軽車両ということで、原則、車道を通行することになっておりますが、実際には多くの自転車が歩道を通行している実態でございます。そこで、多くの人が集まる大通の駅前通で、自転車の利用者に対しまして、街頭で直接押し歩きを呼びかけることにより、歩行者の安全性を向上することで都市部の魅力を向上させることを狙いに実施している事業でございます。

私からの説明は以上です。

○石井委員長 委員の皆さんからご質問等はございませんか。

夏の間は割と自転車を使うほうで、基本的に車道を走ることもしっかりわかっているのですが、とてもではないけれども、走れない実態もあるわけです。むしろ、車があちこちにとまわっていて、相当車線の中に入らないと自転車が走れないのです。そもそも、そういう対策は全然やっていないかと思えますし、歩道で歩けという意味自体はわかりますが、問題の解決にならないと思うのです。

高松市では、歩道の中に自転車車線を区分してつくりました。そこまでやったら少し危なくない状況ができていたりするのです。とにかく監視していきろと言われてたときはおりると思いますが、多分、根本的な問題解決になっていないですね、どうなのでしょう。

○市民文化局 全くご指摘のとおりでございます。

ハード面の整備につきましては、自転車総合利用計画というものを策定しております。

○石井委員長 たしか北1条に車線がありましたね。

○市民文化局 そうです。

予算面も含めまして、長期的な対策として札幌市で整備を進めているところでございま

すが、大通地区は非常に歩行者が多くて自転車も多いという実態に沿って、対症療法というわけではございませんが、ハード面の整備に時間がかかりますので、とりあえず、まずは事故が起きないようにしたいと考えております。

○石井委員長 でも、そこで、なぜ車のほうに行かないのですか。要するに、自転車がちゃんと車道を走れる環境をつくれれば問題ないと思います。

○市民文化局 そちらの整備には時間がかかるのです。ただ、その間に事故が起きたら困りますし、走行空間が十分整備されていないということで自転車が歩道上に上がりたがる実態があります。道路交通法でも、歩道上を走行できる場合があります。ただ、現在、この施策を実施している区間につきましては、常時、人で混雑していますので、そのような中で自転車が走行すると非常に危険ということで、このソフト対策を先行して実施しているという現状でございます。

○石井委員長 ハード対策は時間がかかるということは、準備はしているのですか。

○市民文化局 所管部門が別になりますので、私から踏み込んだ回答はできないのです。

○石井委員長 多分、所管が違うだろうと思って伺っているのです。

これは別の話ですが、僕は、率直に言いまして、自転車にかかわる札幌市の対策が全体的にまずいと思っています。全て自転車にしわを寄せて、路駐もどう考えてもちゃんとした駐輪場が物理的に整備されていないのに、邪魔だからどけますということをやっつけておられますよね。

○市民文化局 駐輪場につきましては、次の項目になると思います。ただ、駐輪場に関しましては、放置の規制をかける前に公共駐輪場を整備している前提があると認識しております。

○石井委員長 でも、あの路駐している自転車が全部入れようと思っても収容し切れないというのは、計算したらすぐわかることではないですか。だから、キャパがないのにできていることにしているようにしかならないから、いかにもバランスが悪いと思います。

○市民文化局 放置駐輪の問題は次の部署になります。

走行空間に関しましては、実態として整備ができていないことは認識しておりますが、整備が整うまでの間、対症療法という形でソフト対策として啓発という方法を現在はとっております。

○石井委員長 私は、啓発効果が余りないのではないかと申し上げましたが、啓発効果は出ているのですか。

○市民文化局 先ほどご指摘のとおり、確かに呼びかけをしているときにはおりてくれますが、啓発をやっていないときには自転車に乗っている人もいるという実態がございます。ただ、全くやらないとなると野放しになってしまいますので、やはり啓発を続けることが意味のあることなのかなと認識しております。

○蟹江副委員長 やらないよりいいというのは確かにそうですけれども、費用対効果といえますか、効果は直感的に考えてもはっきり言って気休めみたいなもので、やらないより

はいいよねという、悪い言葉で言えばアリバイづくりみたいにとられても仕方がないかなと思います。

それに、南1条から南4条までの駅前通だけですが、ほかにもいっぱいあるのです。私たちが使っているところでも、非常に危険な自転車と歩行者の共存関係があちこちにあります。例えば、キャンペーンをやっている期間にそこを通った人が、危ないねと気づいてどこかほかのところでも押して歩いてくれればいいのしょうけれども、ずっと押して歩かなければいけないということにもなりかねないわけです。そうすると、それは、歩道の上をどう走るかということではなくて、自転車が本来走るところをどう走るのかを考えないことには根本的な解決にはならないような気がするのですが、そこら辺がよく議論された上でこのキャンペーンをされているのかどうか、どういういきさつでこういうキャンペーンをやろうとなったのか、そこを教えていただけないかと思います。

○市民文化局 基本的には、走行環境がしっかりと整備されて、自転車も車も人も分離して安全に走行できるのが理想です。先ほど申し上げたとおり、予算と時間がかかる、ただ、それを待っていては事故が発生するということです。ソフト対策ですから、結局、呼びかけるのにあわせて自転車のルールの手冊なども配りまして、その啓発で響いてくれる人がいればいいなと思っております。全員にきくとは思っていません。

○蟹江副委員長 それを政策と言っているのですかというのが非常に疑問なのです。

○市民文化局 やはり、啓発は、人の気持ち、心に対して働きかけるものですから、そこを否定すると何も意味がなくなってしまうのです。

○蟹江副委員長 おっしゃることの趣旨はよくわかりますし、そこら辺が限界なのだろうなというのはわかるのです。

○市民文化局 私は、行政の施策としては否定しなくていいと思うのです。ですから、行政の任意の活動として人々の心に訴える、啓発できいてくれる人がいればいいと思います。きかない人がいれば、後は法律があって強制力を持っている警察などの権力機関が違反行為に対して取り締まりをするというすみ分けがあるので、行政としては人々に対して働きかけをする、呼びかけるのです。

○蟹江副委員長 働きかけの仕方が正しいのかどうかというところがありますよね。

○石井委員長 例えば、どうしても駅前通が問題だったら、駅前通に自転車が走りやすい環境をおつくりになるとか、もちろん調整は難しいことはわかりますが、普通は物理的なことを行うと思います。やはり、啓発で解決する問題ではないことをまずは啓発だとおっしゃるのはおかしいというか、趣旨が違うと思います。

○市民文化局 ハード面の整備や自転車を走行させる場所などについては検討を進めております。

○石井委員長 本当に進めているのですか。

○市民文化局 はい。

○石井委員長 どういう検討をされているのですか。

○建設局 建設局の自転車対策担当課長の高桑です。

自転車通行空間の関係ですが、自転車が通行する位置は、車道の左側を通行してくださいという形になっております。その中で、自転車の通行を現道の区域の中で新たに確保しようとする、用地がさらに必要になってくるとか相当時間がかかるものですから、先ほどちらとおっしゃいました北1条に矢羽根型の路面標示で、ここは自転車が通行する位置ですよと促しております。あれは道交法の法定外のマークになりますが、そこを自転車通行空間として明示することを検討しているところでございます。全ての道路にやればいいのかもしれませんが、それを行うにも経費がかかるものですから、より有効的、効果的な路線を選定して、今後も取り組んでいきたいと思っております。

○蟹江副委員長 難しい問題ですね。

○石井委員長 全体バランスから言うと、おっしゃるとおりすごく難しいのはわからないわけではないのです。被害妄想なのかもしれませんが、自転車利用者にしわ寄せが行っている、率直に言うとそういうふうを感じる場所があるので、少し嫌な言い方をしてしまいました。

○吉田委員 もし今おっしゃったように、札幌市としてこういう努力もしていて、最終的にこういうところを目指していますというものをきちんと提示した上で、ただ、今は間に合わない、こういう啓発をするからみんなも協力しようねというふうにビジョンが示された上の啓発活動なら、もしかしたら今のようなお話にはならないで済むのかなと思ったのです。

例えば、さっき歩道のバリアフリー化のお話がありましたが、歩道を一回バリアフリー化で工事をしてしまったら、その後はきっと直せなくなっていくのだらうと思います。その歩道と自転車の関係性というものは、部局を超えて札幌市のビジョンとして話し合われているのだらうか、その辺が私たちには見えないのです。でも、きっと大きな視点で考えられているのだらうと思うのです。自転車、車、人のみんなが共存しなければいけないビジョンがちゃんと示されないと、ここの部分だけやってどうなるのだらうと思ってしまうし、各部局で精いっぱいのことをやられているにもかかわらず、市民がそれを理解していないことになるのかなと思います。やはり、札幌市として、将来はこうだということを示すべきではないかと感じます。

○石川委員 頭の整理のために教えてほしいと思います。

僕の理解では、軽車両だから車道を走らなければだめで、道路の横を走るのはそもそもイレギュラーな、あいているところだから走っているぐらいの認識でした。だから、何となく車道もあれば、歩道もあれば、今までは余りうるさいことを言わなかったけれども、最近はおつかって困るからちゃんと法律どおりやりましょうということになったと。僕が認識している法律どおりは車道を走ることですが、そうですよね。

○石井委員長 そうです。

○石川委員 そうだとしたら、昔の道路交通法のまま整備されない中で、そこだけを取り

上げても厳しいだろうなというのが僕の認識です。ですから、車道をゆっくり走る自転車を認めるようにしないと法律どおりの運用はできないとっていて、これはどっちが正しいのかなとずっと考えているのです。

さっきの質問になぞらえますが、青い線はあそこの線と歩道の間を走ってくださいという意味でのサインなのでしょうか。先ほど道路交通法にないサインだと言っていました、長期的にあそこは自転車が走る位置だと決めたという意味なのか、そこだけ教えてもらっていいですか。

○石井委員長 でも、車が走ったらだめだという意味ではないはずですよ。

○建設局 道路交通法に基づいてマークを表示しているものではないのです。おっしゃるとおり自転車は軽車両に位置づけられまして、道交法上、車道の左側に沿って通行してくださいというルールになっていますので、それを促すようなマークとして、あのブルー色の矢羽根型の路面標示があるのです。

○石川委員 左側というのは、白線からさらに左側は、もともと自転車の走行区域という意味ですか。

○建設局 白線と歩道の間ではないです。

○石川委員 もともと車線を走れという意味ですよ。

○建設局 そうです。

○石川委員 あの青いところを走れという話ではないですね。僕は、あの青いところは、白線と歩道の間についているという認識だったのです。

○建設局 白線と歩道の間が広い路線においては、そういったところもありますが、狭い路線においては、その白線より車道側、センター側に明示しているところもございます。

○石川委員 あそこが広くなればとめる車もふえるわけです。僕は、車も乗るし、自転車も乗るので、なかなか難しいと感じているのです。それは、道路交通法を抜本的に見直さないといけないのでしょうか。

○石井委員長 どっちにしても、問題になるのは都心部なのです。だから、都心部の交通をどう考えるべきかで、どちらかというところ、一般的には自家用車としての4輪車よりは自転車のほうがましでしょうと、世の中の的にはそういう位置づけがあるのではないかと思うのですが、札幌市の対応は必ずしもそういう方向が全然見えないなと個人的に思っているのです。

○石川委員 徹底的にやるなら、駐車している車をどけるほうが早いのです。解決としてはそれが一番よくて、あそこを走っていいかどうかは別としても、駐車している車がなければ自転車はどんどん走ります。あそこに車があるから歩道を走ってしまう自転車が多いと思うのです。

○蟹江副委員長 ただ、歩道を走ってもいいところはあるのです。標識があつて走ることを認められているところはあるのですが、そこで走ったらいけないよというキャンペーンをやっているわけではないのですか。

○市民文化局 それは違います。

○蟹江副委員長 走れないところを走っているものをとめているのですか。

○市民文化局 結局、人通りが多いので、事実上は自転車は走れないのです。

○蟹江副委員長 走ったらいけないところなのですね。

○市民文化局 はい。

○蟹江副委員長 では、走っていいところはどうですか、危険なところもあるのではないのですか。私がふだん通勤しているところは走っていいところですが、ただ、走っていいというのは権利ではないと思うのです。歩道というのは、自転車がメインで人が隅っこを細々よけていくようなものではないですね。

○市民文化局 歩道上は、あくまでも歩行者が優先ですから、自転車が走ってよいとされている場合であっても、歩行者の通行を妨害してはならないのです。このキャンペーンで呼びかけたり配っている冊子の中には、そういったことも書いてありますので、局所的な施策もあるのですけれども、不特定多数の人が訪れる場所ですから、冊子をもらって見てくれた人が、自分たちの住んでいる地域でも本来のルールを守っていただければいいかなという期待はあります。

○蟹江副委員長 それはおっしゃるとおりで、よくわかるのですが、共存しているところの実態把握と、そこでの状況改善についての施策はあるのかどうか、これはどうですか。

○市民文化局 一応、これも啓発にはなるのですが、ここのキャンペーン以外にも、毎月第1・第3金曜日を自転車安全日ということで、北海道警察など関係機関と連携しまして、スーパーの駐輪場、地下鉄の駐輪場など自転車が来るところで、ティッシュを配ったりルールの冊子を配ったり啓発活動を草の根的にやっています。

○蟹江副委員長 実際に自転車が歩道を走ってもいいところを走っている現場で、この走り方はルール違反ですよ、マナーが悪いですよということはやっていないのですか。

○市民文化局 啓発の場所によります。山鼻の視覚障がい者の学校のバス停から学校までの経路は、目の不自由な生徒が通う場所ですから、そこで啓発を行いました。警察の協力を受けて走行してくる自転車にとまってもらって、ここはこういう場所ですから気をつけてくださいということで啓発をしました。それから、年に何回か、警察の協力を得られているときには、啓発しつつ、警察が取り締まりをすることもあります。去年もやっております。

○蟹江副委員長 その効果はどのようなのですか。やはり、なかなかわかってもらえないというのが実態でしょうか。

○市民文化局 そうですね。

○石井委員長 ですから、車道を走ればいいのです。自転車は、もともと歩道を走るわけではないと思うのですが、そっちが何も解決されていないのです。

○市民文化局 この啓発で、根本的なものが解決できるとか、これでいいというふうに認識しているわけではなく、やはり、ハード面の整備と警察の取り締まりも大きいのかなと

思います。

○上岡委員 札幌市の中で、健康ブームなどで自転車利用者がふえているという個人の理由があるとは思いますが、それではなくて、札幌市として環境に優しい交通体系の確立という施策の中で、今後は自転車利用者をよりふやしていきたいのだというような方向性はお持ちなのでしょうか。自転車の規制のような方向性に向かいがちな中で、ただ、自転車という施策は、先ほど委員長からありましたように、環境に優しいというと4輪車よりも自転車というところがあるのかなと思ったので、その大きな流れとしてはどうなのかなと思ったのですが、何か検討されていることがあればお願いします。

○まちづくり政策局 総合交通計画部の三栖と申します。

いろいろと議論があったとおり、自転車は位置づけが非常に難しく、自転車については、総合交通計画の中でも公共交通を補完するという位置づけにしております。ですから、バスや一般乗用と並列よりちょっと下がった見方をせざるを得ない状況になっています。特に自転車については、冬期間はバスなりに転換する交通モードになっていますので、年間を通じて自転車施策を推し進めるのは、気象上なかなか難しいという状態です。それから、夏でも、当然、雨が降るとバスに転換しますので、交通モードとしてはなかなか確立しづらいのです。ただ、ニーズとしましては、先ほどの健康ブーム云々がありますので、駐輪対策も含めて、総合的な自転車対策を考えております。対策というと、何か課題があつての対策ですから、悪いものにするつもりはないのですが、現状としては駐輪の問題と自転車の走行で、特に走行については、都心部で事故の問題や、先ほどおっしゃっていましたが、歩道上での歩行者との交錯がありますので、我々はまずは歩行者を守るという視点が今時点では大事だなと思っています。

今、ソフト施策とハード施策の2本柱で動いているのですが、ソフト施策の一番の課題は自転車に乗られている方の軽車両になったり歩行者になったりといった気持ちの切りかえでございます。車道上は車両になって走ってもらえばいいのですけれども、危ないときは法律上も歩道に乗れますので、乗ったときに歩行者の意識になってもらってゆっくり走ってもらう意識を向上してくればいいのですが、やはり歩行者よりも早く行きたいから自転車に乗られているので、歩道上でも早く行きたいという意識が相当高いと思うのです。まず、自転車に乗られているときの意識を、歩道に上がったときは自転車が走れる歩道も走れない歩道も歩行者になり切って乗ってくださいというのが啓発だと思います。

もう一つは、車道で走れる空間をより広くつくっていきこうということで、先ほどの北1条、少し前は西区でも一つ路線がありました。それから、昨年に西5丁目線でブルーレーンということで、本来、車道を走るべき空間を明示して、自転車はここを走るのだよと走りやすくするものとあわせて、車道を走るという啓発も含めて非常に意味があると思っています。

ただ、部分的なものですから、今の建設局の自転車対策で全体のネットワークの議論を進めております。先ほどおっしゃられましたが、社会実験をやったときに、車をどこせば

いいというのが自転車が走行する空間をつくるのに一番簡単な方法でした。一つは、一般乗用の駐停車があるのと、特に都心部については非常に荷さばきが車道の左側にあります。今、地元の方々とは、荷さばきを1台でも2台でも減らせないかと作業はしております。ただ、来年からすぐ荷さばきがなくなりますよという状況にもなりませんし、荷さばきの場所もビルが建てかわって駐車場をつくってもらなど時間軸が非常に長いので、その辺は並行しています。

先ほども言いましたように、今、走りやすい道路をネットワークで組めないかという議論もしています。結果としてどこにいけるかはまだ結論が出ていませんが、一応、そういうハード的な施策とソフト的な施策、それから、駐輪対策を含めて行っております。ただ、即座に効果が出せる施策なり回答というのがなかなか難しいものですから、すごく時間がかかっているところです。

○石井委員長 極端に言うと、どこかでゾーニングをして、自転車も車も入ってもらったら困る、相当抑制的にしか入れないということが本当はどこかで必要になっているのかもしれない。ここでとやかく言う話ではないのはもちろんわかっていますが、現実には、都心部ということで、場所が限られていると言えば限られているわけです。今伺ったいろいろな対策はよくわかりました。

よろしいですか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 それでは、次に移りたいと思います。

○推進担当係長 最後になります。

ナンバー21とナンバー22です。今、議論等が出ていた部分もありましたが、歩行者と自転車の共存する空間の創出事業ということで、建設局の道路管理課から説明をお願いします。

○建設局 改めまして、建設局自転車対策担当課長の高桑です。よろしくお願いします。

私から、歩行者と自転車の共存する空間の創出事業について、概要を説明させていただきます。

自転車は、ご承知のとおり、利便性や経済性にすぐれ、環境にも優しいということもございまして、多くの市民がさまざまな目的で利用されております。その一方で、現状では歩道等に放置自転車が多数あり、歩行者の安全な通行に支障を来しているほか、景観を損ね、地域のイメージダウンにつながるといったこと、あるいは、災害時の救急活動を阻害するといった課題が顕在化しているところでございます。

当該事業につきましては、自転車の乗り入れが多い地域として、都心部や郊外駅周辺における放置自転車をなくす取り組みを行って、安全・安心な歩行空間を確保することを目的に進めているところでございます。こうした放置自転車をなくす取り組みといたしまして、駐輪場が不足している地域の駐輪場整備を初め、駐輪場周辺に誘導整理員を配置して、駐輪マナーの指導啓発を行うとともに、自転車の放置禁止区域等において、放置された自

転車の撤去などを行っております。

昨年度、平成27年度の実績といたしましては、都心部の駐輪自転車の整理のほか、駐輪マナーを啓発する札、ステッカーを約3万台の放置自転車に張りつけ、自転車利用者のマナー向上を図るとともに、放置禁止区域における放置自転車6,386台を撤去しているところでございます。

このほか、駐輪場整備においては、都心部で民間の青空駐車場の上に整備した南2西4五番街駐輪場が完成したほか、北1西1地区等の再開発事業に合わせた駐輪場の整備も進めたところでございます。

また、郊外駅周辺の駐輪場整備では、地下鉄東西線の西28丁目駅、南北線の南平岸駅、同じく北34条駅において、それぞれ新たな駐輪場を確保したところでございます。

説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

○石井委員長 委員の皆さんから質問はございませんか。

○蟹江副委員長 ナンバー21の質問は私がしたと思いますが、回答は非常に明解でよくわかるのです。ただ、こういう認識を一般の人たちが持っているかどうか、要するに、駐輪場ではないところに置けば全部放置だから、自分はそこにとめているのだよというのは通用しないのですね。

○建設局 そうですね。

○蟹江副委員長 例えば、高校生や大学生がそういうふうにいるかどうかですね。

○建設局 放置というのは、放置される時間の大小にかかわらず、すぐさま自転車を移動できない状態というふうに法令等で規定されております。ただ、実際は、多くの自転車利用者には、ちょっとくらいだったらいいだろうという意識があるのかなと感じております。

○蟹江副委員長 原則的に言えば、駐輪場以外に自転車をとめられないということですね。

○建設局 そうです。

○蟹江副委員長 そうしますと、放置自転車をなくすためには駐輪場をつくるしかないということになってしまいますか。ただ、便利なところがないとそこには置いてくれませんよね。

○建設局 今、駐輪場をつくって放置自転車をなくすという取り組みを行っておりますし、先ほど説明しましたが、その地域での駐輪需要に見合う施設を確保できたところから放置禁止区域ということで、自転車を一切放置できない、もし仮に放置すると即時撤去されますというような区域設定を進めてきているところでございます。

○蟹江副委員長 これは、どういう基準で駐輪場の場所を決めていらっしゃるのか、教えていただけませんか。

○建設局 やはり、駐輪需要が高い場所です。例えば、郊外駅周辺は非常に駐輪需要が高いです。そういったところには、地下鉄駅、JR駅周辺に駐輪場を確保するよう努めているところです。ただ、駅周辺は土地利用が高度化されておりますので、なかなか適地が確保しづらい状況がございます。また、都心部においても、大幅に駐輪場が不足している状

況ですから、現在、駐輪場の整備を進めているところでございます。

○蟹江副委員長 JR札幌駅だと高架下のところですね。私は、大学に行くのに西口を通ると西の改札口から高架に沿って出口のところの歩道が占拠されていたり、南口は余り自転車が放置されないのかもしれませんが、北口だと狭い歩道のところに放置されています。やはり、あそこにとめるのは便利だからだと思うのです。ここに置けば電車に乗りやすいという場所が確保できないと、結局、離れたところに駐輪場をつくっても、そこにとめる人はとめるのでしょうけれども、イタチごっこになるのではないかと思います。

○石井委員長 札幌駅前には、比較的便利なところに何か所かあるので、まだ、あるほうだと思います。

○蟹江副委員長 それでも、あふれるのですね。

○石井委員長 僕は、駅にとめるときは駐輪場を使っていますが、どこに駐輪場があるかわからない駐輪禁止区域もあるので、そういうところではわかっても置くところがないということが率直に言うと私も週に何回かあります。自転車を持って建物の中に入れるのなら問題はないのですが、そうはならないのです。置く場所がわかっているときは必ず置くようにしていますが、それでも都心部は全然対応できていないから、禁止区域はいっぱいあるけれども、今おっしゃったように合理的にちゃんと駐車能力を確保したからやっているというご説明は私の実感とは全然違うので、どうかなと思います。お金のかかる話ですから、無制限につくれるものではないことももちろんわかっていますが、1キロメートル先にあるのも含めてそうおっしゃるのだったら、利用パターンからいって厳しいです。

○蟹江副委員長 私は、都心部では自転車を使いませんので、むしろ迷惑をしている側なのです。それにしても、やはり自転車を使う人がちゃんとルールどおりとめられる場所に駐輪場をつくらないと、結局、全部放置になってしまいますよね。ある意味、逆転の発想といえますか、割り切りといえますか、そういう対策をとらないとこの問題は解決しないのではないかと、迷惑をこうむっているほうでもそう思うのですから、なかなか難しいところがあると思います。便利なところがいいに決まっていますし、利用が多いところというのもわかるのですが、その中でもさっきの啓発ではないですけども、自転車を利用する側の真理があると思ひまして、そういうところも考えた上で施策を展開されているのかどうか気になるのです。幾ら用意しましたといっても、そんなところでは使えないというところだと、意識の高い人は使うかもしれませんが、放置する人は意識が高くないから放置するのではないかとと思うので、うまく効果が出ないのかなと思いますけれども、その辺はいかがですか。

○建設局 都心部と郊外駅では事情が違いますし、都心部においては、ご指摘のとおり、大通地区も含めて都心部全体は駐輪場が不足している状況の中で、我々は、今、公共駐輪場をつくる整備を進めているところでございます。

郊外駅も、基本的に駅の改札から200メートル以内であれば、自転車利用者はおおむね使われるという報告があります。それに沿って、我々も適地を探しているところでござ

いまして、500メートルとかそんな離れたところに用意できるから放置禁止区域をかけているということではなくて、おおむね200メートル圏内で駐輪場を確保できたところにかけてきているところでございますので、ご理解をいただきたいと思ひます。

○石井委員長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 一応、個別の話はこれで終わりました。

積み残し、もしくは、全体を通してご質問等が何かございますでしょうか。

○蟹江副委員長 バリアフリーの件です。

比較的、都心部は電柱の撤去が進んでいると思ひますが、歩道を平らにするだけではなくて電柱みたいな障害物がバリアになっているところも結構あるかと思ひますが、こういうものについてはどうですか、電柱など歩道の障害物は市でできることではないのでしょうか。

○建設局 私どもで、無電柱化の事業等々も進めておりますが、すごくお金がかかりますし、各地下埋設物の管理者にご協力を得なければだめな部分もあります。今、環状通の内側の都心部分をメインに進めておりまして、郊外ではやる予定がありません。

○蟹江副委員長 主要なところでは考えてやっておられるのですね。

○建設局 都心部では、無電柱化が進んできている状況です。

○蟹江副委員長 わかりました。

○石井委員長 よろしいですか。

(「なし」と発言する者あり)

○石井委員長 それでは、これでヒアリングを終わらせていただきます。

所管局の皆様、長時間どうもお疲れさまでした。

ありがとうございました。

[所管部局は退室]

○石井委員長 次は、議事(2)委員による意見交換とありますが、その前に座席の変更等を行いたいと思ひます。

それでは、改めて、きょうのヒアリングを踏まえて最終的な評価に向けて気になった点、課題と感じたこと、現段階での率直な感想などについて、意見交換をしたいと思ひます。極力、意思統一を図って認識を共通化したいと思ひます。

石川委員からいかがでしょうか。

○石川委員 このバリアフリーというのは、なかなか難しく、当事者にならないと意識はぐっと下がります。例えば、地下鉄のエレベーター化なんかも、子どもが小さいときはちょうど設置しているころだったので、この駅には設置しているとか、していないとか家族中が随分気にしていましたが、今はとんと気にもなりません。これは、ある程度、設置

基準を粛々と頑張っ達成していきましょうというぐらいでしょうか。

バリアフリーに限って言えば以上です。

○石井委員長 全体で言うと、もうかなり進めていて、あとちょっとしか残っていないというステージなのでしょうかね。

○吉田委員 ちゃんとお知らせをしてほしいと思うのです。調べていく人はよほどの人で、私はベビーカーを押してどこを行ったらいいかと随分うろうろした記憶があります。行ったときにこういうルートで行けばちゃんとエレベーターがあって、バリアフリーだということがもっと示されていくべきではないでしょうか。せっかくつくったものを生かしますし、利便性ももっと向上するような気がするのです。全体的に周知の仕方がよくないと思います。

○蟹江副委員長 やることに意味があるという感じですか。

○吉田委員 やってしまったら終わってしまうのですが、その後なのだと思います。

○石井委員長 一般的な周知の努力はされていると思いますが、毎年議論しているけれども、なかなか伝わらないという問題がありますね。

○吉田委員 プロの意見を入れたり、あるいは、実際に全部バーチャル体験を試してみたりとか、一歩踏み込んだ周知方法を考えていくと今までやってきたことが生かされるのかなと思います。

○石井委員長 障がい者の方々には伝えているとおっしゃっていましたが、逆に、もう少しそのレンジを広げて、例えば、小さい子どもがいる人、後期高齢者の方とか、もう少しターゲットを具体的に絞られて周知する形だったら、それは伝えようがあることになるのでしょうか。誰に伝えるかをもう少し特化しないと、漫然と伝えるということだと余り伝わらないですね。

○吉田委員 その場所にあることが効果的かと思うのは、さっき石川委員もおっしゃったけれども、自分とは余りかわりがないと思っている人たちが日々目にしていくと、ああ、そうか、札幌ってそういうまちなのだなということが具体的に目に入るということですね。そういうことができないものなのでしょうか。

間もなく電車が来ますと表示される電光表示板がありますが、あれはもっと利用できるのではないかと思います。前の駅を二つ前の駅を発車しましたという表示も確かに役に立つのですが、それ以外にももしかしたら何番出口から行けばエレベーターがありますとか、今ある周知方法を利用するだけでももっと伝えられると思います。東京から始まったこの出口から行けば乗り継ぎが便利ですという表示には、もしかしたらエレベーターの周知があるかもしれませんね。

○蟹江副委員長 あります。

○吉田委員 今ある周知方法をちょっと見直すだけで、もっと暮らしやすく、歩きやすくなると思います。

○蟹江副委員長 札幌の地下鉄にも柱に張ってありますが、そこにエレベーターの位置と

かありますね。

○吉田委員 あると思いますが、ああいうものをもう少しわかりやすくしてほしいのです。小さいので、みんなすごく近寄って見えていますよね。

○推進課長 大通駅はすごく難しいのです。エレベーターの一番下から地上まで一気にいけなくて、乗り継がないといけないところがたくさんありますね。

○吉田委員 それに乗るためにすごく歩かないといけないという本末転倒なことが起こっているような気がしますので、もう少しわかりやすい誘導を考えたらいいのではないのでしょうか。そんなに難しくないと思います。

○石井委員長 上岡委員、お願いします。

○上岡委員 バリアフリーに関しては、広報ももちろんですが、担当者のお話の中で、市民の心のバリアについて、フリー化させていくところが大事なのだとありました。質問もさせていただきましたが、仮にそこを重点的と考えるのであれば、出前講座ではもう少し積極的に考えていっていいのかなと感じたところです。何となく受け身かなと思いました。それこそ、小さいお子さんなどに対して、札幌市はこういうまちづくりをしているのだよということを働きかけることも、一つ意味があるのかなと思います。

○石井委員長 まず、バリアフリーに限って議論をしましょうか。

○吉田委員 これは、本当は全部一つではないかというのがずっと気になっています。多分、私たちが選んだ視点はそこだったと思うのです。結局、きょうお伺いしたときに一つのビジョンが見えにくいなと思いました。結局、歩いて暮らせるためには、自転車も障がいを持った方も高齢者も子育ての人たちも、みんなが安心して便利に歩けなければいけないのだけれども、全部別々の部署でそれが語られているので、結局、札幌市の歩いて暮らせるまちはどんなものというものが提示されないのです。枠を超えて語り合う機会をつくってくださいという提言ができないものかなと思いました。今はそのための段階ですから、みんな頑張ってよと言われたら市民はもっと納得できるのではないかなと思いました。

難しいとは思っているのです。毎年同じようなことになってしまうのですが、もっと枠を超えて大きなビジョンを語りませんかとなっても、結局できていないのだと思うのです。でも、それはやるべきではないかなと思います。

○蟹江副委員長 ビジョンが先にあってほしいのです。ビジョンがあって、そのためには何が要るのかということで、施策が考えられないということなのです。

○石川委員 これは、それぞれに毎回言い続けていくしかないのではないですか。

○石井委員長 日本の政策は、個別があって、後で計画をつくって、それに位置づけていくので、たまたまやっているものが少ないと理念は高いが、つなぐとすごく薄いものができ上がるのです。本当は、逆から行くべきで、計画づくり自体はだんだんそういう方向になってきていると思うのですが、それでもやはり各部署が個別施策を持ってそこで考えていることが大きいのだと思います。

○吉田委員 今すぐにあるものを全部合わせてみるだけでも、割とちゃんとできるのでは

ないかと思えます。市電のループ化がされ、歩道のバリアフリー化は進み、エレベーターもついているわけですよと言っているのを別々のものとして周知させようとしています、一つにあらわすだけで、札幌は結構頑張っているよね、今の課題は何かといたら、自転車の問題がある、そこから個別に持っていったほうがわかりやすいと思うのです。今だと別々の冊子を私たちが照らし合わせていかなければいけない状況になっているのではないかと思えます。大きなビジョンを描くには時間がかかると思うので、今、札幌が持っている資源や、やっている施策をまちづくりという視点で集められないものなのではないでしょうか。

○石井委員長 だから、集めて計画をつくったから集まっているわけです。

○吉田委員 それがなかなか見えないのです。

○石井委員長 集まっているけれども、体系化がされていないという問題をおっしゃっているのだと思えます。

○改革推進室長 一般市民の方々にはなかなかごらんになっていただく機会はないと思いますが、我々は、20年前、30年前の5年計画づくりより、そういう視点で短期計画をつくっているつもりなのです。ただ、中身を見ていくと、個別施策の個別事業の固まりでしかないので、ご専門の方々に見ていただくと、根本は20年前と同じではないかとなるのかもしれませんが。づくりは、かなり苦勞してきているつもりです。昔の5年計画は、各部署の事業が将来的にどうなっていくのだろう、これはどういうテーマで成り立っているのだろう、連関しているのだろうというのがわかりづらいつくりだったのです。

○吉田委員 では、見せ方の問題かもしれませんね。

○改革推進室長 それもあると思えます。

○石井委員長 ポリシーの問題なのです。何を变えるべきかというところが明確なところは明確な計画づくりがされているし、施策もそれに対応しているけれども、これは歩いて暮らせるまちづくりと言っていますが、さっき議論をしていたような都心部の交通のどこに問題があって、どう変えたいかと思ったら、今のところは自転車邪魔だから自転車がいなくなればいい、はっきり言うとそういう政策体系でしかないということです。それでいいのかというのが議論としてあって、僕は追い出すのだったら自動車でしょうと言いましたが、我々がそこまで意見として言うのかどうかというのは、もう少し考えるしかないのです。何が足りないかという議論の整理が時として現実感がないと施策体系がなかなか体系として見えない、多分、そういうことだと思うのです。そこは、そういうふうに整理して理解し、何かという議論をしていけばいいのではないかと思うのです。

だから、実際は、場所によって都心部の問題とその他の地域で3通りぐらいに分かれるのだと思えます。地下鉄駅周辺ともっと遠い地域の3段階ぐらいで、歩いて暮らせるまちづくりのイメージが当然違ってきて、何が実現されるべきかというのも多分違うのです。

○吉田委員 今回は都心に特化されていましたね。

○石井委員長 やってもやっても何も解決しないではないかという意味で、都心の話が問題としていろいろと出たというか、自転車が象徴的な話ですが、何をやってもうじゃうじ

や出てきて、結局、ほとんど変わっていないのです。多分、都心部の自転車は象徴的で、実際は自転車だけたたいているから変わらないということだと思います。もっとたたいて、自転車の乗り入れ規制までやったら変わるかもしれないのですが、それに意味があるのだったらそういうことまで考えるという話も一つのやり方かもしれないですね。今のままの延長上では、多分、駅前通は自転車があり過ぎて歩く空間もないみたいな現実が確かにあります。

○吉田委員 結局、バリアフリーではなくなっていくですね。

○石井委員長 現況として、歩くということと言うと、一番の問題になっているのは自転車であることは事実です。だけど、どう解決するかというところで、多分、たたいても、たたいてもモグラたたきだから、解決はしていないということです。

○吉田委員 今、企業側は、社員の自転車を社内に入れ込むということを結構やっています。うちの会社も社員は自転車で来ますが、社内に置きます。そういう企業の協力みたいなものをもっと呼びかけていくという手はあるのかもしれないです。結局、都心に来る人は働いている人たちですから、勤務先に対して何かそういう義務づけをしていく手はあるかもしれません。

企業側への働きかけは何かやっていますか、特にないのですか。スーパーとかにはつくってもらえるようにやっているのでしょうかけれども、割とビルのエレベーターに自転車を乗せて上がって行って社内に置くという人がふえてきています。

○蟹江副委員長 駅周辺というと、やはりそこから電車に乗っていく人ですね。

○吉田委員 置いていく人もいますよね。

○蟹江副委員長 そうですね。

郊外の駅は、通勤のためですから、ある程度整備されているのでしょうかけれども、やはり札幌駅は特殊なところもありますが、屋根のある雨の当たらないような歩道にびっしりとまっていますね。

○吉田委員 ちょっと離れてもとめられないのです。うちは北口からちょっと離れたところに会社があるのですが、やはりどこにもとめられないです。そうすると、社内に持ってくるしかないのです。

○蟹江副委員長 歩道が広いからいけないというのもあるのです。だったら、もうそこを駐輪場にしてしまって、ここはとめていいですから、きちんととめてくださいというほうがいいのではないかと思います。とめられないところにとまっていると思うから歩くほうも頭に来るのです。そこが駐輪場で、整然と並んでいけば通行の邪魔にもならないと思いますが、今は不法状態ですから、二重、三重にとまりまして、そうすると、もう歩くところがなくなるのです。そこをさらに自転車が両方向で通行するわけですから、歩く人はよけるしかありません。そういうものが自転車に対する敵がい心を引き起こしているのではないかと感じるのです。

駅前はとめられますか、北口広場の駐輪場は満車ではないのですか。

○石井委員長 僕は駐輪場にとめるようにしていますが、満車だったことは1回もないですし、仮に満車でも隅っこに置いてくれるので、その範囲を超えたことはありません。ですから、全然知られていないのだと思います。

○蟹江副委員長 値段が高いのでしょうか。

○石井委員長 1回100円です。持っていかれるリスクを考えたら、それは高くないのです。でも、やはり、周知されていないのでしょうか。ありますよとちゃんと書いてあるのですが、大部分の人は使っていないです。

○上岡委員 今後の課題になってくるのでしょうかけれども、札幌市のホームページとスマホをどういうふうに連動させるかはこれからというお話がありました。ナンバー22にもかかわってくると思うのですが、特に駐輪場の地図などについては、出かけた先で検索することになっていくのかなと思うので、出先で自分のいる位置と一番近い駐輪場をどうやって知ることができるか、本当はあき状況までわかれば一番いいのかなと思います。

○吉田委員 今、駐車場はそうなっていますよね。

自転車屋さんとの連携はしているのでしょうか。自転車を買うときに必ず札幌市のルールとかが書かれたお知らせがあるとか、冊子をつくっているのだったらそこで配るとか、結局、どこかで自転車を買ったりメンテナンスをしていますよね、そういうところとの連携はしているのでしょうか。

○石井委員長 北大は、あんなに広いから自転車対策を毎年一生懸命やっていて、所在不明というシールをつくって認定して、要するに所有者が1週間たっても紙を破らなかったら所有者不在となって全部持っていくのです。それを再利用して6,000円ぐらいで売っています。

所有者がいるという概念ではなくて、ここに置いたら撤去されてリサイクル業者に持っていきますなど、本当にやるのだったら徹底して対峙するようなことをやると。要は、毎日、キャパに合うだけの台数を場所を移動して運んでいるというのが今の対策ですから、当たる確率がどれぐらいかというのは多分みんなわかっている、めったに当たらないということが定着してしまったので、これも全くきいていないということになってしまったのです。だから、イタチごっこにもならないとしたら、本当に邪魔なところは徹底して撤去対策をやるみたいな話があってもいいのかもしれない。僕は、それが全部悪いと言うのではなくて、今の運用のような全く解決しないようなやり方は余り意味がないと思うのです。リサイクル業者に上げますまではできないのかもしれませんが、そういうことを周知したら意識が変わりますよね。

○石川委員 自転車の話だけをすると、ポロクルというものがありますが、あれは札幌市なのか、民間なのか、官なのか知りませんが、エコだから自転車を使えという推進策だと思っています。僕はよく使わせてもらっていますが、都心の移動はああいうものをつくったら便利だねということなのか、落としどころがわからないのです。僕の最初の感想は、札幌市が応援していずれそういうことに切りかえていくのかなと思っていたのですが、札

幌市はあれを応援しているのですか、とても採算が取れていると思えないのです。

○推進課長 応援はしています。あれは、ドーコンが始めて、その後、NPO法人ポロクルが事業を引き継いでいるはずです。

○石川委員 今後、出口がどうなっていくのか。さっき言ったビジョンではないけれども、とにかく車は乗り入れない、そのかわり、こういうことをある程度整備する、だから、都心の中は自転車で移動するということを半官半民みたいな感じで、一つのメッセージとして受けとめていたのですが、その後の展開がないし、今の話では乗り入れ規制をするつもりは余りないですし、自転車にしわ寄せをする感じで、正直、つながりが見えないのですが、その辺はどうなのでしょう。

○行政改革担当課長 行政としては、公共施設をポロクルの駐輪場としてお貸しするというような協力をしている立場です。

○石川委員 協力をするという事は、いずれそういう出口がいいのではないかと考えているという印象なのです。だとしたら、車は乗るなというメッセージがあるのではないかと思うのです。

○改革推進室長 前回の会議では、車を都心に乗り入れたいわけではないが、積極的な乗り入れ抑制という施策は打ち出していないというような一見わかりづらい言い方でありました。そこは、担当部局のつらさだと思います。

○石井委員長 でも、自転車を追い出したっていいのですが、何かをやらないと解決しない問題だという実態かもしれないのに何もやらない。何かを追い出さないと都心の歩いて暮らせるまちができないとしたら、何を追い出すかという話は、車も自転車も追い出すのか、どちらかを狙い撃ちするのか、人を追い出すというのは政策としては成り立たない話だと思うので、根本的にはそういう解決策しかなくて、そこに踏み込む政策をやっていないから何も変わらないという構造に近いと思うのです。少しずつよくなっている部分はもちろんあるのかもしれませんが、その意味では大きな話かもしれません。でも、一般的に都心に車をどんどん乗り入れてくださいというのは、どこの都市だってそんなことは言わないですよ。逆の方向だとしても、どこまでやるかで随分色が違うということなのです。でも、言わなくていい状況だから言わないのではなくて、言わないと間に合わないけれども、コンセンサスがないから言わないという状況ですね。もう少し考えなければなりません。話としてはそういうところまで踏み込んだ意見を言うようなことがあるのかもしれませんが。

個々の施策は、皆さんそれなりに一生懸命おやりになっているのです。

ほかにはいかがでしょうか。

○石川委員 学校図書館は、当事者だという話もしたのですが、僕は、正直、歩いて暮らせるまちづくりの一環とする本気度は全然ないと思うのです。これも、歩いて暮らせるまちづくりになるかなと思って拾ってきたぐらいの話で、そもそも学校に本気度が全然ないのです。これは歩いて暮らせるまちづくりとは別の世界で動くのだよというぐらいの気持

ちがあるような事業だと思うのです。やるのなら、本当に拠点として使うようなことをもう少し前向きに考えていかなければだめだと思います。

○石井委員長 拠点として使うという話はもう打ち出しているのです。

○吉田委員 札幌市の方針に小学校を拠点にするとありましたね。

○石川委員 でも、運営側に本気度が全くないのです。

○推進課長 その辺は、石井委員長にいろいろお手伝いをいただいて、そういうものはつくってあるのです。

○石井委員長 もともとの総合計画でも、そういう位置づけをして、公共施設の活用でもそういう位置づけをしていますが、現実にはそれに行っていないということなので、どうやったらそう行けるか、方向としてはもうそこまでなっているのです。ただ、現実にもうこのようにコミュニティーの拠点として使われている実態は多分ないですが、それを使うようなきっかけをむしろ図書館事業で与えることができなかつたら、いつまでたっても意識も変わらないし、公共施設のあり方も変えられないのです。そっちで変えないと施設の維持も厳しいという話になっているのです。

○石川委員 少なくとも、入るのにインターホンを鳴らして、誰ですかと聞かれるわけです。地域の者ですと言ったら少し待つわけですし、図書館に大人が座るような場所はないのです。あれをどうやって使っているかという、親が借りたいような本を置いてあるから、子どもが借りてきて家で読むのです。

○石井委員長 多分、そうだと思って言っているのですが、それを変えなければ変わらないということなのです。

○推進課長 新しく建てかえたところや新設校は違うレイアウトになっています。

○石川委員 僕も全然出入りしていなかったけれども、うちの学校にはミニ児童会館もあったから、あそこはもう少しフリーアクセスがあるのかなと思いつつも、図書館は図書館でまたPTAとも違うのです。さっき言ったとおり、司書がいるから、そこはそこでまた別の世界になっているところがあるのです。

○石井委員長 その意識を変えて、大人が座れる席を設けて、大人が日常的に読む何かを入れてもらう、具体的にはそこまで最低限のことを整えなかつたら、いつまでたっても変わらず、かけ声だけです。だから、この件については、むしろそういうことをやるべきだという話があると僕は思います。全体方針ありきではないですけども、そっちの方向性を明確に打ち出して何もできていないという現況です。

○吉田委員 さっき申し上げたのはそれなのですが、まず、広くではなくて、石川委員のようなPTAをしっかり取り込めばいいのだと思います。PTAの人たちはいつも学校に行っているわけです。PTAの人たちに、この図書館をどうしていったらいいと思うと考えてもらってもいいだろうし、PTAすら利用しないものを地域みんなが利用するわけがないような気がするのです。

○石井委員長 だから、貸し出し、配架、返却というのは、図書がなくてもそういうサー

ビスをやろうと思ったらできるわけです。だから、新聞5紙ぐらい毎日にとって、見られますよというのと、司書は仕事がふえて嫌だと言うかもしれませんが、図書は電話でも借りられます、返せますなど、拠点にするためにはそういう機能を広げてやってもらうという話だってあるのかもしれませんが。どこまで広げるべきかというのはありますが、少なくとも使えるメリットを与えなかったら絶対変わらないのです。今のところほとんどないと思いますから、それは、具体的なことを考えろと言ってみてもいいと僕は思うのです。むしろ、象徴的な事業で、公共施設のあり方を変えるための一つの布石になる話なのです。

学校の一般開放は、児童生徒の安全みたいな話があって難しいのですが、それでも、随分と温度差があって、本州なんかだったらそもそも一切お断りというところが圧倒的に多いと思うのです。北海道は、その意味で言うと、ちゃんと柵がない学校もあったり、むしろオープンな環境であることが余り問題になってこなかったのが、受け入れる気質を持っていると思うのです。改めて安全を考えなければいけないのですが、できるのだったら距離で言ったら10分、15分で来られる場所にあるわけですから、小学校はうまく使えるわけです。

ほかにはいかがですか。

都心交通の話は、どうするかというところがあると思うので、もう少し皆さんにお考えいただきたいと思います。

○蟹江副委員長 歩いて暮らすということはどういうことをイメージしたらいいのか、よくわからないところがあります。

例えば、交通体系でそれを整備して、移動が便利になるという意味での歩いて暮らせるという意味なのか、もっと近い範囲でいろいろなことを満たせますというか、歩ける範囲の中で何かをやることを目指しているのか。

○吉田委員 小学校などはそっち側の考え方ですね。

○石井委員長 コミュニティーの部分での最低限のサービスの充足みたいな話と、都心部とかは少し意味が違うのかもしれないですね。

○上岡委員 ナンバー12、ナンバー13の安全・安心な道路環境の整備事業などは、本当に安全に移動できるようにというところに主眼が置かれていますよね。

○吉田委員 定義づけと、それをはっきりビジョンとしてあらわしているという大前提がないから、きっとすごく難しいのではないですか。

○石井委員長 計画にはそこまで書いてあったように思います。

○改革推進室長 定義はあります。

○石井委員長 さすがに何もないわけではなくて、場所に分けてどういうことを目指すかというのは、そもそも書いてあったはずなので、それをもう一回参照しましょう。

○蟹江副委員長 ただ、自転車の話は、実は歩いて暮らせるまちづくりではないですね。

○改革推進室長 多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立です。

○蟹江副委員長 別の事業ですから、都心の交通とは別で、歩いて暮らせるまちづくりは、

地区センターなどコミュニティーの話になるのでしょうか。

○石川委員 僕がさっき言ったのも、歩いて暮らせるということに乗っかるものが何かないか、そういえば学校図書館もあるねと感じるということです。僕の印象としては、学校図書館は、もともとは小学校の図書館で十分だったのに、人が少なくなってもったいないということが強くなってきたから地域に開放したのではないか、そういう流れで開放してきた感じがすごくあります。もともともうこういうことを実現しようと思って学校図書館があったという印象は余りないのです。

○推進課長 もともとはそうだったのかもしれませんが。昔の学校図書館は、本当に学校の中のためだけのものだったと思いますが、今は学校側というか、教育委員会側もそこをうまく活用しないといけないということがあって、石川委員が言われていたような活動になっています。一方では、札幌市としても、小学校エリアの中である程度の生活が成り立つようにしようというときに、学校というのは重要な要素の一つであるという流れもあるし、今まで以上に地域との関連性を高めていきたいと思います。全てこれからということだと思います。

○石井委員長 これからです。

○石川委員 今までの発想で行ってしまいますが、それぞれが意識を変えていかなければならないですね。

○石井委員長 どういう視点で整理していくか、まだ、十分ではないところがあると思うのですが、それぞれ少しお考えいただいて、次回以降にもう少しきちんと整理していければと思います。思っていたより難しい部分も入っているかと思いますが、余り拙速に結論を出さず、もう少し考えてみる部分もあるかと思いますが、お願いできればと思います。

時間も参りましたので、これで終わりたいと思います。

○推進担当係長 委員会としての次回は、9月中旬か下旬の第3回委員会で、仮指摘事項ということで、今、ご議論をいただいたものを私たちからたたき台として提示させていただきます。そこで方向性が違うというものを修正していただければと思っております。

ワークショップについては、先日、出欠をとらせていただいて、1回目は石井委員長、蟹江副委員長、石川委員が出られるかなというお話があったと思います。2回目は、吉田委員が難しいかもしれないということと、石川委員も未定でございました。

○石川委員 多分、大丈夫だと思います。

○推進担当係長 また、近づきましたら、何らかの方法で出欠を確認させていただきたいと思いますが、一旦はそのような人数ということで把握させていただいているところです。

○石井委員長 次回の日程はいつごろ決めますか。

○推進担当係長 第3回委員会は、これが終わりましたら決めます。

○石井委員長 では、ワークショップへの対応ができる委員はよろしく願います。

次回委員会から、本格的に意見を整理していく過程になりますので、よろしく願います。

ます。

3. 閉 会

○石井委員長 それでは、きょうはこれで終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

以 上