

第 5 期 第 3 回

# 札幌市福祉のまちづくり推進会議

議 事 録

平成 2 1 年 2 月 2 5 日 (水)

札幌市役所本庁舎 1 8 階 第二常任委員会会議室

札幌市保健福祉局保健福祉部高齢福祉課

## 1. 開 会

長谷川高齢福祉課長 定刻でございますので、ただいまから、札幌市福祉のまちづくり推進会議を開催いたします。

本日は、何かとお忙しい中、足元の悪い中、お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

私は、福祉のまちづくり推進会議事務局の長谷川でございます。よろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、皆さんに残念なお知らせをさせていただかなければなりません。

ご承知の方もいらっしゃるかと思いますが、当推進会議の副会長でございます札幌市身体障害者福祉協会の会長の神田直也様は、去る2月3日にご逝去されました。享年満79歳ということでございます。

神田様は、平成11年の第1期福祉のまちづくり推進会議から5期連続で委員を務めていただき、本市のバリアフリーの推進にも大変ご尽力をいただきました。謹んでご冥福をお祈りしたいと思います。

続きまして、保健福祉部長の阿部からごあいさつを申し上げます。

よろしくお願いいたします。

阿部保健福祉部長 保健福祉部長の阿部でございます。

本日は、日中のご多忙のところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

ただいま事務局の方からお話がありましたけれども、当協議会の副会長であられました札幌市身体障害者福祉協会の神田会長様がお亡くなりになりました。

私は、ここに来る前は障がい福祉課におりまして、神田会長とはもう10年以上のおつき合いをさせていただいておりました。神田会長は、平成14年に開催されました第6回DPI世界大会の組織委員会の会長を初め、多くの公職を務められ、バリアフリー化の推進はもとより、札幌市の障がい者施策の推進に多大なご功績がありました。本当に惜しい方を亡くしたということで、残念でなりません。

改めて、この場をおかりして、ご冥福をお祈りいたしたいと思います。

さて、第5期の推進会議は、平成19年9月に始まりまして、札幌市交通バリアフリー基本構想の見直しを検討する第2次札幌市交通バリアフリー基本構想部会と、平成18年に地下鉄の琴似駅で残念な事故が発生したということを受けて、数値化された基準のみではなくて、人の目や感覚で確認していくバリアフリー化を検討する優しさと思いやりのバリアフリー部会におきまして、さまざまなご意見、ご提案をいただいているところでございます。

このうち、新・札幌市バリアフリー基本構想につきまして、市民の皆様の意見を伺うパブリックコメントを実施しておりまして、200件を超えるご意見をいただいております。改めて、バリアフリーに対する関心の高さや基本構想に対する期待を感じているところで

ございます。

委員の皆様方には、活発なご審議をお願いし、基本構想をさらによいものにしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。

長谷川高齢福祉課長 これより、恐縮でございますけれども、着席のまま進行させていただきます。

それでは、委員の皆様方の出席状況につきましてご報告をさせていただきます。

所用のため欠席のご連絡をいただいております方は、大垣委員、田中委員、村木委員、中ノ殿委員の4名でございます。

現在、出席されている委員の数は17名でございますので、福祉のまちづくり推進条例施行規則第14条第3項に基づく会議の定足数である過半数に達していることをご報告させていただきます。

## 2. 議 事

長谷川高齢福祉課長 それでは、本日の議題に入りたいと思います。

その前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。

資料につきましては事前に送付させていただいておりますが、お持ちになっていらっしゃるでしょうか。

大丈夫でしょうか、お持ちでない方はお知らせいただきたいと思います。

それでは、本日の議題に入りたいと思います。

千葉会長、よろしくお願いいたします。

千葉会長 承知いたしました。

それでは、議題に入りたいと思いますが、ただいまご報告がございましたように、大変残念なことでございますが、本会議の副会長でございます神田会長がお亡くなりになりまして、副会長席が空席となったわけでございます。本来であれば、ここで副会長を選出してということになるのでございますけれども、この全体会議は残りあと1回でございますので、もし委員の皆様方のお許しがいただければ、副会長空席という状態ではございますが、このままの形で進ませていただければよろしゅうございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

(「異議なし」と発言する者あり)

千葉会長 ありがとうございます。

神田会長さんは、私がこういう福祉交通の勉強を始めた若いころからのつき合いでございまして、大変長い間ご指導いただいたのでございますけれども、大変残念なことでございまして、驚いている限りでございます。

さて、それでは、議題の中身に入りたいと思いますが、きょうは から 、 と三つでございます。これは、まさに、今回、原案が取りまとめになりました、仮称でございますが、

新・札幌市交通バリアフリー基本構想についての内容のチェックということでございます。これを一生懸命に取りまとめいただいたのはここにいらっしゃる岸部会長さんでございます。

実は、皆様方にもう1点、お諮りをさせていただきたいことがございます。

実は、私は、きょう、急遽この後、恵庭に行かなければいけない急な用事ができました。私がこの場の座長を務めるのが本来でございますけれども、ちょうど岸委員が取りまとめに当たられました内容なので、岸委員にこの後の進行方をお願いさせていただいて、私はまことに申しわけございませんが、おくれてきて中座するというのはとんでもないことでございますけれども、ちょうど区切りがよろしゅうございますので、そんなような段取りにさせていただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

よろしゅうございませうか。お許しがいただければ、そのようにさせていただきたいと思えます。

(「異議なし」と発言する者あり)

千葉会長 ということで、岸委員、何かからかまで全部委員に押しつけることになりましたけれども、何せ北大のホープでございますから、この後、岸委員にお願いして、まことに恐縮でございますが、私はここで中座をさせていただきたいと存じます。

それでは、岸委員、こちらの方でご説明をお願いいたします。

済みませんが、どうぞよろしく願いいたします。

岸委員 それでは、以降の進行を私が務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

お手元の資料は、きょうは部会報告2月25日と書かれているものがあるかと思えますが、それに従って審議を進めていきたいと考えております。

まず最初に、私から全体的な説明を申し上げますと、前回の推進会議のときに、一応、パブリックコメントを出す前の素案を出しまして、それを皆様でお諮りいただいた結果、パブリックコメントに進めていくというふうな形を経ました。その後、昨年ですけれども、パブリックコメントを実施しまして、その意見集約と、あとはその対応をどうするかというふうなことをずっと取りまとめてきました。先日、また改めて検討部会を開きまして、そこで1度議論して、さらにそれを修正した結果がきょうの資料ですけれども、それを改めて皆様の中でお諮りいただきたいというふうに考えております。

まず、全体の構成を簡単に説明したいと思えます。後ほど事務局から詳しく説明がありますけれども、表紙をめくって目次をちょっとごらんください。

きょうは、全部で3章立てになっておりまして、昨年の10月27日月曜日から11月25日までの30日間でパブリックコメントをやりましたが、具体的にどのような形で進められたのかという説明が書かれてございます。

第2章は、パブリックコメントの結果ということで、実際には200件を超える意見が提出されました。それは、この基本構想に対する考え方をこう直した方がいいのではない

かというふうな意見から、具体的にこの場所のこの地区のここがだめだという多岐にわたる意見が出ております。これにつきましては、ジャンルも全部分けておりますので、改めて後ほど事務局からご説明いただければと思います。

第3章は、それに対して、推進会議としてどのような形で対応していくかというふうなことを取りまとめております。これは、基本的にはまだ関係部局との調整もございましたので、今後改めて変わってくることはあるかと思うのですけれども、ここで考えていかなければいけないのは札幌市としてどのように回答するかというところをご注意いただきたいと思います。JRとかバスとかという感じで具体的な事業者に対して意見が述べられているのですけれども、ここでの回答というのは、それを受けた札幌市の対応というところを皆さんにご確認いただければと思います。それとは別に、事業者の対応はどうなっているのかというのは、これはまた改めて議論があるかと思いますが、きょうの内容としましては、そのような形で進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

では、具体的な細かい説明を事務局からお願いいたします。

伴野交通企画係長 皆さん、こんにちは。

札幌市交通企画課の伴野と申します。

私の方から、今回のパブリックコメント等の概要、それから今後の札幌市の対応等につきましてご説明をさせていただきます。

恐縮ですが、着席の上、ご説明させていただきたいと思っております。

先ほど、岸部会長からご案内がありましたとおり、今回の資料は大きく3章に分けて整理してございます。説明につきましては、大きく三つに分けてご説明をさせていただいて、順次、途中、途中でご質問、ご意見をちょうだいしながら進めていければというふうにご考えておりますので、よろしくご協力をお願いいたします。

それでは、早速、第1章のパブリックコメントの実施概要、それから第2章のパブリックコメントの結果ということについて一括してご説明させていただきたいと思っております。

まず、1ページの第1章をごらんいただければと思います。

前回、去年の10月8日の福祉のまちづくり推進会議におきましてご承認をいただきましたパブリックコメントの案につきましては、昨年10月27日の月曜日から11月25日火曜日までの30日間ということで、札幌市では今パブリックコメントという言い方をしておりますが、札幌市の案に対して市民の皆様からご意見、ご要望等をちょうだいするという手続を実施してきたところでございます。

ただ、数名の市民の方から11月25日までの30日間では意見をまとめるのに時間が足りないというようなご意見もちょうだいしてございましたので、実際には12月中旬ぐらいまでご意見をちょうだいしたというところでございます。

つくりましたパブリックコメントの資料関係につきましては、札幌市の本庁舎並びに各区役所、それから、市内にあります各まちづくりセンター等々で配布してございます。これらは、札幌市のパブリックコメントの実施要綱というものがございまして、それにどう

いったところに置くということが定められておりました、そういった札幌市の各施設に置いて、市民の皆さんがご自由にのらんなったり、あるいはお持ち帰りいただいたりということが出来る対応をしたところでございます。

また、今回のバリアフリー基本構想につきましては、私どもとしても、障がいをお持ちの方からも広くご意見をちょうだいしたいということがございましたので、札幌市視覚障害者福祉協会、札幌市身体障害者福祉協会の両協会さん、それから、札幌市の視聴覚障害者情報センターが西18丁目の方でございますが、こちらの方にもそれぞれ資料を置いて情報提供させていただいたところでございます。

パブリックコメントの資料については、かなりボリュームがありましたが、視覚障がい者の方からも幅広くご意見をちょうだいしたいということで、基本構想の点訳版を用意いたしました。実はかなり厚いボリュームになってしまったのですが、そういったものもあわせてご提供させていただいたところでございます。

このほか、札幌市役所のホームページがございますので、こちらの方で、適宜、パブリックコメントの冊子の内容をそのままのらんいただけるようにしてございます。あわせて、現在、視覚障がい者の方でホームページを読み上げるソフトをお使いの方がいらっしゃいますので、そういった読み上げるソフトに対応できるようなページも別途用意して広くご意見をちょうだいしてきております。

そのほか、3ページの方になりますが、あわせて、障がい者団体の皆様のお声がけをいたしまして、私どもの方から、直接、基本構想の内容のご説明にお伺いして意見交換等をさせていただきたいというお話を申し上げましたところ、市内の3団体の皆様からご要望をいただきまして、こちらにお示ししております札幌市視覚障害者福祉協会の皆さん、DPI北海道ブロック会議の皆さん、それから札幌市肢体障害者協会の皆さんと、それぞれ大体20名前後お集まりになっていたかと思いますが、実際に障がいをお持ちの方々と意見交換等をさせていただいたところでございます。

意見交換させていただいた内容は、3ページの下の方、古谷委員がお持ちの資料では5ページになるかと思いますが、こちらの方にそれぞれの団体からいただいた意見についておおよその概要をおまとめしてございます。

こちらの内容については、後ほど一般の市民の方からいただいたご意見も含めまして、こういったご意見があったということでご報告させていただきたいと思っております。それぞれの障がい者団体の方から、団体の方でまとめてご意見をいただいたり、あるいはそれぞれの団体に所属の皆さんが個人でということでもいただいたりしておりますが、いずれにしても、説明会で出されたような各団体からの意見は、その後、パブリックコメントの文書というふうな形でおおむね札幌市の方にちょうだいしたという格好でございます。

以上がパブリックコメントの大まかな概要でございます。

続きまして、具体的にどのようなご意見をちょうだいしているかについては、第2章、6ページの方、古谷委員がお持ちの資料では10ページをのらんいただければと思っております。

こちらの方に、パブリックコメントの結果、まずは総数のご案内をさせていただいておりますが、今回の基本構想案に対しては、個人の方で15名、それから、身障者団体等から3団体、合計226件のご意見をちょうだいいたしております。

意見提出の方法は、郵送、持参、あるいはファクスとか電子メールのいずれでもお受けをしておりますが、郵送、持参していただいた方が10件、ファクス、電子メールがそれぞれ4件というような状況でございました。

いただいたご意見については、2-2、提出された意見の概要というところで、大枠こういうジャンルにこういったご意見をいただいたという整理をさせていただいております。

今回、我々の方としては、基本構想に対して幅広くご意見をちょうだいするというところでパブリックコメントを実施したわけですが、市民の皆さんには、バリアフリーに関するさまざまなご意見、ご要望が多いということで、結果としては、ちょうだいした226件のご意見のうち、基本構想そのものに対するご意見は12件であったというのが現状でございます。それ以外のご意見については、先ほど、岸部会長からもお話がございましたが、例えば、この道路のこの場所が悪いとか、あるいは、この施設のこういった場所が悪いといったように、個別の場所の特定も含めて、かなり個別のそれぞれの施設に対するご意見とかご要望をちょうだいしたところでございます。

それぞれの施設ごとのご意見といたしましては、道路に関するものが70件でございます。そのほか、駅の旅客施設に関する部分が53件、それから、横断歩道に関する部分が1件、信号機に関する部分が9件、駐車場に関する部分が3件、一般の民間施設も含む建築物に対するご意見が37件、そのほか施設全般に関するご意見として5件、市民及び障がい者の皆様に関する情報提供についてのご意見が13件、それから、料金制度等の新たな仕組みの導入に対するご意見が6件、それから、計画策定あるいは実際の整備に関してのご意見が10件、その他、今回のパブリックコメントの方法も含め、その他の意見として7件といったような割合でご意見をちょうだいいたしました。

具体的に、こういったご意見をちょうだいしたかにつきましては、8ページ以降に、古谷委員の資料で言うと16ページ以降ぐらいになると思いますが、それぞれ項目別に主な代表的なご意見をご紹介させていただいております。

まず、基本構想に関するご意見は、トータルで12件ちょうだいしておりますが、これは基本構想そのものに関するご意見でございますので、こちらについては、後ほど1件ごとご紹介の上、札幌市の対応についてご紹介をさせていただきたいと考えてございます。

それから、道路に関するご意見につきましては、まず、幅員が狭いということについてご意見をたくさんちょうだいしております。まずは、道路の管理に問題があつて幅員が狭くなっていると。具体的には、地下鉄の駅周辺等に違法に駐車された自転車等で歩く場所がなくなっているとか、あるいは、沿道の施設の駐車場等から車が道路側にはみ出してとまっているとか、あるいは、道路上に旗とかのぼりがあつて歩くところが安全に確保されていないといったような、いわゆる札幌市の管理上の問題があるのではないかと

たご意見を23件いただいております。

それから、道路そのものの幅員が狭いとか、一定の幅員はあるけれども、ところどころに植樹帯がありまして、街路樹のところだけ歩道が狭くなっていますので、そういったところに問題があるのではないかと。あるいは、バスがとまるところで歩道が一部狭くなっている、歩道を切りかえてバスが横づけできるような構造になっているところがありますので、こういった構造の問題等を含めて狭くなっているというご意見が12件あったところでございます。

そのほか、歩道、車道の段差に関する改善のご要望が8件、そのほか、冬季の問題、つるつる路面对策等の冬季交通対策の充実に関する部分で7件いただいております。

それから、視覚障がい者用誘導ブロックについても6件のご意見をいただいております。

そのほか、自転車の走行空間に関するご意見、あるいは舗装といったその他の道路施設に関するご意見を4件、それから道路の利用に関するマナーとか維持管理等についてもそれぞれご意見をちょうだいしております。

これらについても、札幌市は今後こういった対応を考えているかということについては後ほどご紹介をさせていただきたいというふうに考えてございます。

続きまして、旅客施設に関してのご意見でございますが、こちらは、11ページ、古谷委員の資料では19ページになるかと思いますが、(3)旅客施設に関するご意見ということでございます。

こちらにつきましては、まず一番多かったご意見については、障がい者の方が利用に当たってさまざまな交通機関に関して制限があるということで、そういったことについての廃止とか改善並びにそれぞれの各交通機関の職員の人の対応に問題があるといったようなご意見を含めて19件いただいております。

そのほか、駅構内の施設に関するご意見として17件、それから、車両のバリアフリー化に関するご意見として6件、それから、駅構内のホームドア、今、地下鉄東西線の一部の駅に設置しておりますけれども、こういったものの整備についてのご意見を3件いただいております。

そのほか、バス停に関するご意見、あるいは路面電車のバリアフリー化に関するご意見、それから、公共交通機関利用に関するマナーの問題に対するご意見等をちょうだいしたところでございます。

続きまして、横断歩道、信号機、それから駐車場等に関するご意見でございます。資料では12ページ、古谷委員がお持ちの資料では21ページの方になるかと思っております。

こちらについては、横断歩道について1件、信号機について9件、それから駐車場について3件のご意見をちょうだいしております。これらの内容についても、後ほどご説明したいと思いますので、細かい内容についてはこの場では割愛をさせていただきます。

そのほか、建築物は、一般の札幌市以外の民間建築物に関するご意見も含んでございます。こちらについては、13ページ、古谷委員がお持ちの資料では22ページになるか



と思いますが、建築物及び施設全般に関するご意見ということでちょうだいしております。

この中で、意見として最も多かったものはトイレに関するご意見でございます。トイレの施設の問題点、あるいは、こういったトイレを整備してほしいといったような幅広いご意見をトータルで16件いただいております。

そのほか、その他観光施設とかレジャー施設といったものに対するバリアフリー化に関して8件、それから、建物の勾配、段差の改善に関するご意見が6件、それから、ホテルのバリアフリー化に関して6件ほどご意見をちょうだいしております。

そのほか、学校のバリアフリー化、あるいは、各建築物内の施設、構造等についての問題点に対するご意見を5件ほどいただいたところでございます。

それから、14ページ、古谷委員お持ちの資料では23ページから24ページにかけてになるかと思っております。

その他のご意見ですが、大きくは情報提供ということで、一つは、札幌市が一般の市民の皆さんに対して障がい者に対する理解をもう少し深めるような取り組みをしてほしいといったご意見と、もう一方は、障がい者の方そのものものに札幌市の方からもう少し手厚い情報提供をしてほしいというご意見など、合わせて13件ほどいただいております。

それから、新たな仕組みの導入ということで、障がい者の方の交通費の割引運賃の適用とか、あるいは施設の不備等に関する苦情問題等を解決する機関を設定してほしいといったようなことを含め、今までにない新たな仕組み、体制をつくってほしいといったご意見を6件ほどいただいております。

それから、計画策定、整備の進め方ということで、計画策定に当たってこういった形で計画がつくられているのかといったこととか、あるいは、障がいをお持ちの方がその計画に直接参画する機会を確保してほしいといったような、今後のバリアフリー化の進め方なども含めて10件のご意見をいただいたところでございます。

そのほか、今回行ったパブリックコメントのやり方そのものもちょっとおかしいとか問題があるといったご意見も含めて、7件のご意見をちょうだいしたところでございます。

いただいた意見の大まかな概要については以上でございます。

岸委員 ありがとうございます。

では、今のご説明に対してご質問があればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

主にどのようにやったかということと、あとはどのような意見が出されたかというふうなご説明でした。

岩井委員 ちょっとお尋ねしますが、私は初めてなのでわからないのですが、こういうことは市の方で今まで何回かやっているのですか。しばらくぶりという言葉はちょっと変ですが、これはしばらくぶりなのですか。

伴野交通企画係長 先ほどちょっと申し上げましたが、今、札幌市の方ではパブリックコメントの実施要綱というのがございまして、こういった全市にかかわる大きな計画等を

つくるときには、パブリックコメントという形で市民の皆さんに必要な資料を区役所とか本庁とか札幌市のホームページなどで提供して幅広くご意見をちょうだいするというのが一般的な取り組みにはなっております。

ただ、札幌市の方でパブリックコメントをやるときには、広報さっぽろにパブリックコメントをやりますというご案内等もしているのですが、どうしても広報さっぽろの紙面の関係もありまして、余り大きな記事にならないのです。バリアフリー基本構想は、ことしになってから多分3件目か4件目のパブリックコメントだったと思いますが、ほかのパブリックコメントは、市民の皆さんのご意見は大体10件から、20件、30件ぐらいです。今回のように3けたのご意見をいただいているというのは、最近では余り事例がないというような状況でございます。

岩井委員 ありがとうございます。

岸委員 バリアフリーに関するパブリックコメントというのは、多分、久しぶりなのでしょうね。

伴野交通企画係長 前回の基本構想は15年の策定ですので、実際に盛んに検討作業をやっていたのは14年ぐらいの時期でございました。そのときも、同じように市民の皆さんにご参加いただいて、去年の8月に専門部会の皆さんにフィールドチェックということで外を歩いて実際にチェック等をしていただきましたが、ああいう取り組みはやっていました。そういう意味では、前回の取り組みは14年でございますので、バリアフリー自体ももう6年ぶりぐらいという格好です。

岸委員 あくまでも、こういう構想を立てるときに、市としての方針をつくりたいというときにはパブリックコメントをやるという話です。ただ、これとは別に、バリアフリーに関する問題とか意見とか苦情というのは随時受け付けています。それは、この基本構想にも書かれていて、いつでも受け付けていて、それにはちゃんと随時対応しますよという流れになっています。

岩井委員 わかりました。

岸委員 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

古谷委員 このパブリックコメントの実施期間についてですけれども、短いという意見が結構あると思うのですが、どういう形でこの日にちを設定したのですか。1カ月、30日と。

伴野交通企画係長 これは、札幌市のパブリックコメントの実施要綱で、一応、30日が標準期間ということで設定されております。私どもの方では、それで今回もそれを踏襲する形で30日と当初は設定させていただいたということでございます。

ただ、実は、私どもの方にも、今見ているけれども、ちょっと締め切りまでには時間が足りなくてまとめ切れないといったようなご意見を何件かちょうだいしておりました。そういったご意見については、それぞれの方とお話させていただいて、あと何日ぐらいあれ

ばご意見としていただけるかお伺いした上で、結果として12月中旬までご意見はちょうだいしていたというような状況でございます。

古谷委員 それはわかるのですけれども、要するに30日の実施期間の根拠みたいなものはあるのですか。

伴野交通企画係長 こういった基本構想策定のための期間として、札幌市の方で標準と定めたということでございます。パブリックコメント自体の取り組みも、まだ初めて4年くらいになります。その三、四年前に最初に定めたときに、なぜ標準が30日かということになると、30日が40日でない理由というのは、多分、当時もなかったのだと思います。いわゆる一般的に1カ月あればというパブリックコメントを所管している部局の判断だったと思います。そういうことで、今のところは、札幌市の方ではパブリックコメントそのものは30日で作るという標準の期間になっているものですから、今回、我々もそれを踏襲したという感じでございます。

伊藤委員 先ほどの意見の中で、その他7件ありました実施期間の延長、パブリックコメントにつきまして、何かこれがおかしいというような意見があったということでしたが、それはどういうことなのでしょうか。

伴野交通企画係長 後ほど一括でご説明しようと思っておりましたが、先にその部分だけご案内させていただきたいと思えます。

資料の方で言いますと、44ページをごらんください。古谷委員がお持ちの資料では93ページから94ページにかけてということになるかと思えます。

パブリックコメントの方法としては、パブリックコメントの期間が短過ぎるということのご意見をいただいております。ただ、これは、結局、短過ぎるというご意見としてちょうだいできましたので、短過ぎたので意見が出せなかったということではなく、今後こういうことをやる時にはもうちょっと期間を長くとるべきだというご指摘だというふうに我々は受けとめておりますが、そういう意見がございました。

それから、基本構想の内容をどこで知ることができるのか、その辺の情報提供が不十分だったのではないかというようなご意見がございました。それから、音声による基本構想が策定されていないのは問題だったのではないかといったようなご意見がございました。

基本構想の内容をどこで知れるかということについては、先ほどご紹介いたしましたとおり、本庁舎、区役所、まちづくりセンターのほか、札幌市の身体障害者福祉協会、視覚障害者福祉協会の方にもご協力いただいて情報提供をさせていただいたのですが、一方で、ご意見としては、身体障害者福祉協会等に参加されていない障がいをお持ちの方も相当数いらっしゃるということで、ここの福祉協会だけでなく、もう少し幅広い周知の方法があったのではないかといったようなご意見ではなかったかなと考えています。

今回、DPI北海道ブロック会議の方等、今回ご案内した障がい者団体以外の方とも意見交換の場を私どもの方で設けさせていただいておりますので、基本構想策定後の情報提供については、そういったほかの障がい者団体の方も含めて幅広くご案内できればという

ふうにご考えてございます。

それから、音声による基本構想の問題につきましては、先ほどご紹介いたしましたとおり、札幌市のホームページ上では音声の読み上げソフトに対応したページを用意してございましたけれども、障がいのある方すべてがコンピューターを使っているということでは当然ないかと思えます。そういった環境にない方で音声情報を必要とされている方もいらっしゃるかと思いますので、どういった方法で音声案内ができるかということについては、基本構想策定後の情報提供の中で引き続き私どもの方で検討していきたいというふうにご考えてございます。

岸委員 ありがとうございます。

齊藤委員 問題をもとに戻すような形になるのですけれども、札幌市のパブリックコメントに対する条例というものがあるわけですね。これには、30日ぐらいというふうになつてあるのですね。

伴野交通企画係長 はい。

齊藤委員 それで、今回の問題だけでなく、いろいろなパブリックコメントがあるのかと思うのですが、そのパブリックコメントに対するいろいろなご意見がある中で、特に今回の問題は期間が短いだろうというお話ですけれども、ほかのパブリックコメントをたくさんなさっているときの例ではどうですか。そういう声があったかないか、ご存じですか。

伴野交通企画係長 実は、今回、我々がパブリックコメントを実施するに当たって、我々の所属の部局でそうしょっちゅうパブリックコメントをやっているわけではございませんので、過去にやった事例と比較するのがなかなか難しいものですから、直近にやった部局がどういう状況であったか確認したときに、私が見た中でやはり気になったのは、市民の皆さんからご意見をいただいているという割には、十数件というようなところとか、二十数件というようなご意見のいただき方ではございました。ですから、市民の皆さんから幅広くご意見をちょうだいしているという割には、正直、第一印象としてちょっと数は少ないかなということがございました。

私としては、こういう基本構想の策定というのは、そう頻繁にやっているわけではございませんし、札幌市も15年に策定して以来の取り組みということでございますので、できるだけ当事者の方のご意見を幅広くちょうだいしたいという思いがございました。それで、先ほどちょっとご紹介いたしましたが、障害者協会の方に我々の方で直接お伺いして、こういう取り組みがあって、パブリックコメントをしますので、これについて障がい者の皆さんへの情報提供なり、ちょっとボリューム的にもかなり厚い冊子でございましたから、中身についても説明も我々が直接お伺いしてやることも可能なので、その辺についてご協力をちょうだいしたいということでやったところでございます。

我々の方も、直接、自分の部局でやっているパブリックコメントの事例から把握するのは簡単ですが、ほかの部局のものは、基本構想の内容そのものも分野が違ったりということもございましてなかなか単純に比較できないということもあります。今回、私の方では、

過去二、三回のパブリックコメントの状況を見ながら、問題と思われるといいますか、私  
が感じたところを少しでも改善できればと思ひまして、そういったことでお声かけをしな  
がらやらせていただいたところでございます。

岸委員 パブリックコメントの議論を始めてしまうと、では、やり方が悪いからこの意  
見をチャラにしますかという話になるのだったらもう少し議論する必要があると思ひます  
が、出てきた意見をこの後どうするかということがもし有効なのであれば、パブリックコ  
メントのやり方は今後の課題でもあるのかなと思ひますし、一応、手続としてはやる前に  
部会でも推進会議でも1カ月間でやりますと言っているのですよ。

齊藤委員 長い短いの問題ではなくて……。

岸委員 だから、もしも短いというのであれば、それはそのときに議論すべきだったの  
だろうなというのは私の中での反省としてあります。

ただ、一応、1カ月というのは札幌市の中での決まりということで、それを変える、変  
えないというのは、別途、言っていくべき話なのかなと思うのです。ここでは、いかがで  
すか、意味のないパブリックコメントだから意見そのものも無効だというふうになります  
か。

酒田委員 実は、今、札幌市のパブリックコメントに限定したお答えをしていますけれ  
ども、インターネットで国の法律に関してもパブリックコメントを求めています。それ  
を見ますと、こういう分厚い法律関係でもほぼ大体1カ月です。それは何を意味しているか  
といいますと、パブリックコメントが短過ぎたらなかなか周知されないのですよ。なか  
なかに皆さんに知れ渡らないのです。また、長ければ長いで事務そのものが進まないという問  
題、あるいは、間延びしてしまつてタイミングをずらすという問題があるのです。

ですから、皆さん、インターネットでごらんになったらわかると思ひますけれども、別  
に札幌市だけでなく、道もいろいろなパブリックコメントを求めています、国も求めて  
います。大体、基準的には1カ月です。ですから、決して札幌市のパブリックコメントが  
短いとか長いとかという問題ではないと思ひます。

牧野委員 もし、また提案するのであれば別な機会に提案して、次を進めていいのでは  
ないかと思ひます。（「議事進行」と発言する者あり）

岸委員 まとめ方としては、札幌市としてはいろいろなところに向いて、個別に説明  
に上がっているということで、やるべきことはやっていると思ひたいと思ひていま  
す。

パブリックコメント1カ月という議論は、もし次にこういう機会があったとするならば、  
そのときにまた改めて1カ月でいいかというときに、例えば2カ月にしようかとかとい  
うのは、別途そのときの議論と。

齊藤委員 しかし、パブリックコメントの期間が短いか長いかという問題になつてい  
るからこういう疑問が出てきたのでしょう。

岸委員 それは、そういう意味ですか。

齊藤委員 期間が短過ぎるという意見が出てきたのでしょうかから……。

岸委員 それに関しては、一応、延長するなどの対応はしたわけですね。

齊藤委員 だから、私が尋ねたかったことは、30日をめどにした条例か何かの根拠あってお決めになったのでしょうか。

岸委員 それはそうだと思います。

齊藤委員 それが短いだからどうしようという問題で、今のご意見で私が聞きたかったのはそこなのです。ただ、条例としてきつく縛られているのですかということを知りたかったのです。

伴野交通企画係長 規則の中で、原則としてということですので、例えば30日を40日にするとか50日にするのも、それは札幌市の規則違反ということにはなりません。

齊藤委員 裁量権はないのですか。

伴野交通企画係長 それは、私どもの方にあります。

齊藤委員 一つは、それを聞きたかったのです。

わかりました。

岸委員 そういうことで、次に進めさせていただきますが、多分、こっちの方が本当の議論になると思います。

第3章の説明をお願いいたします。

伴野交通企画係長 それでは、第3章、15ページ、古谷委員がお持ちの資料では25ページからなるかと思えます。

今回、パブリックコメントで出されたご意見に対する対応をどうしようかということでございます。

これについては、まず、先ほど主な項目のところでご説明いたしましたが、基本構想に関するご意見については12件いただいております。これは、まさに、今回のバリアフリー基本構想の根幹にかかわる部分でございますので、1件1件ご説明の上、札幌市がどう対応をするかということをご案内したいと思えます。

それから、その他、各種施設のご意見について、逆に言うところのこちらの意見の方が圧倒的に多くて、200件以上いただいております。これは、ある意味、バリアフリーの基本構想に直接反映できないご意見ということになるのですが、かといって、このご意見はすべて今回の基本構想では反映できませんというのが札幌市の対応となってしまいますと、これは余りにも冷たい対応といいですか、せっかく市民の皆さんからちょうだいしたご意見に対して、札幌市は十分こたえていないということになるかと思えますので、これは、一たん区切りをつけた後に、改めてその他のご意見に対する札幌市の考え方というようなことでご紹介をさせていただきたいと思えます。

まず、パブリックコメントに関するご意見と、それへの対応でございます。

これについては、今回、札幌市の方としても、いただいたご意見についてはいわゆる札幌市の基本構想に反映させるべきものというふうに判断をいたしまして、基本構想そのも

のを修正するという部分のご意見がございました。それから、必要性については札幌市としても十分認識できる事柄ではあるのですが、現地の調査等をしないと今の段階ではちょっと判断できないということで、来年度、ことしの雪解け4月以降に現地を調査した上で必要な修正を加えるというふうにした部分がございます。それから、その他、ご意見としてはちょうだいしているのですが、後ほど理由をご説明いたしますが、さまざまな理由があって今回の基本構想の修正には至らないという判断を札幌市がしたものと、大きく分けて三つの判断をしてございます。

それぞれの意見と、その対応については、資料の16ページの表の3-1、基本構想案に関する意見と対応、古谷委員がお持ちの資料で言いますと28ページ以降になろうかと思えます。

こちらの方で、これは1件1件少し細かくご説明させていただきたいと思えます。

まず、生活関連経路です。これは、久しぶりの議論でございますので、ちょっと復習の意味を込めてご説明をさせていただきますが、これはバリアフリー化すべき道路という意味でございます。前回の基本構想のパブリックコメント案の策定の段階でもご説明をいたしました。今後、札幌市がバリアフリー化すべき道路としてどういうところを指定するかというもので、今後、札幌市がバリアフリー化すべきというふうに判断している道路が生活関連経路と言われる道路でございます。

これについてのご意見として、まず、最寄りのバス停を生活関連経路に含めてほしい、こうした意見を2件ちょうだいいたしました。

これについては、今回のバリアフリー基本構想では、拠点となる駅とか区役所からそれぞれの医療施設とか福祉施設までの経路をバリアフリー化すべき生活関連経路という位置づけをさせていただきますが、必ずしも地下鉄、JRだけではなくて、例えばバスを利用して病院とか福祉施設を利用されている方も相当数いらっしゃるということで、その施設の最寄りのバス停から病院とか老人保健施設等の入り口までについてもあわせてバリアフリー化の対応をしてほしいといったご意見でございます。

札幌市としても、バスについても同じく公共交通機関でございますし、当然そういったものを利用して移動される高齢者の方、あるいは障がい者の方等が相当いることは想定されております。ただ、バス停というのは、必ずしも未来永劫その場所にあるというわけではなくて位置が動いたりするものですから、今回の基本構想の図面の中に、直接、バス停の位置まで落としていくというのはなかなか現実的ではないということがございます。そこで、札幌市の方では、バリアフリー化の工事に入るときに、きちんとバス停の位置を調査した上で、最寄りのバス停まで整備するように努めていきたいということで、基本構想としては、後ほどご説明いたしますが、バス停を新たな生活関連経路の対象施設として加えることで対応していきたいというふうに考えてございます。

それから、避難所に指定されている学校までの経路を生活関連経路にしてほしいというご意見が2件ございました。

今回のバリアフリー基本構想の案の段階では、学校施設についてはいわゆる聾学校とか盲学校といったところがバリアフリー化すべき道路として指定する施設の対象ということになってございました。ただ、現実的には、市内の小・中学校の大部分が災害時の避難所に指定されているという実態がございます。このため、災害時に障がいのある方が避難することを考えると、学校の周りにある程度バリアフリー化された道路がないと、障がいをお持ちの方が災害時に避難するときに非常に問題があるといったようなご意見でございました。

これについても、札幌市としては、小学校、中学校が災害時の避難所という観点から言うと、やはり一定のバリアフリー化は必要だろうという判断いたしましたので、これについても生活関連経路に追加で指定をしておきたいというふうに考えてございます。

ただ、この追加の指定に当たっては、現地の道路の状況、今、歩道が何メートルあるかといったことを現地で調査しなければなりません。この調査の結果を待って、順次、追加するということで、来年度、ことしの雪解け以降になりますけれども、重点整備地区内の学校周辺の道路の現地調査をした上で、生活関連経路の指定の条件を満たすものについては追加で指定をしていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、資料の17ページでございます。古谷委員がお持ちの資料ですと、29ページから30ページになると思います。

これは、個別の場所でございます。道立近代美術館、住所で言うと北1条西17丁目でございます。それから、三岸好太郎美術館というのが知事公館の敷地内、北2条西15丁目でございますが、この辺がいわゆる生活関連経路の指定を受けていない、この辺が指定されると散策路的に歩くルートが確保できるので、ここの部分を新たに生活関連経路に追加して指定してほしいといったご意見がございました。

これは、それぞれ駅から道立近代美術館並びに三岸好太郎美術館まで行くルートについては生活関連経路に指定されておりまして、道路で言いますと北3条通の一部の追加指定をすることで、この散策機能が確保できるようになります。都心において貴重な散策等ができる空間であるということがございますので、これについてはご意見を反映させていただくような格好で、北3条線等で、一部、生活関連経路の追加指定という形で今回は対応させていただきたいと考えてございます。

それから、各個別施設について、そこへ行く経路のバリアフリー化をしてほしいというご意見を4件ほどいただいております。

一つは、みかほ整肢園、住所で言いますと東区北17条東5丁目でございます。こちらの施設へ行くまでの経路は、実は、一部、1丁間ほどですけれども、今の重点整備地区のエリアの外に、北側に位置している施設という関係で現在ここが生活関連経路で結ばれていないということがございます。北側に1ブロック重点整備地区を拡大することで、みかほ整肢園への生活関連経路が確保できることになりますので、今回、こちらについては重点整備地区を北側へ1ブロック拡大の上、生活関連経路に追加指定して対応したいという



ふうに考えてございます。

それから、ひまわり整肢園は豊平区平岸5条15丁目にございますが、こちらについても生活関連経路にしてほしいというご意見をちょうだいしてございます。

ただ、実は、これは、現在の基本構想で既に澄川駅からの生活関連経路ということで指定済みでございますので、多分、ご意見をいただいた方の勘違いだったのではないかと思います。既に生活関連経路として指定済みでございますので、基本構想の修正をせずにご意見をいただいた方のご要望は満足できているというふうに考えてございます。

それから、西区発寒11条6丁目に北翔養護学校という養護学校がございます。こちらについても、ここへ行くまでの道路をバリアフリー化してほしいといったご意見をちょうだいしております。

これは、現在の重点整備地区の指定のエリアから言うと、今のエリアは大体駅からおおむね500メートルのエリアを重点整備地区に指定するとしてございますが、そのエリアの外側に位置している養護学校でございます。札幌市では、当面、今回指定した駅から500メートルのエリアの中を優先的にバリアフリー化に取り組んでいきたいということもございまして、実は、私どもの方で施設の方にも直接ご連絡をとって確認させていただいたところ、施設利用者の方は圧倒的にお車で通っていらっしゃるということもお伺いいたしました。そういったことで、札幌市としては、駅から500メートル範囲を重点的にバリアフリー化する方を優先して、今後、バリアフリー化の状況を見ながら追って検討させていただきたいということで、今回の基本構想の修正はせずに対応させていただきたいと考えているところでございます。

それから、JR白石駅のそばにあけぼの荘という救護施設がございます。住所で言いますと白石区平和通4丁目南になりますが、こちらについても生活関連経路として指定してほしいといったご意見がございました。

この救護施設という施設ですが、生活保護法の中で位置づけられている施設でございます。障がいをお持ちの方、あるいは生活にお困りの方等、いわゆる日常生活を営むことが困難な要保護者を入所させて生活扶助を行うことを目的とする施設というのが生活保護法の中に規定されてございまして、市内にあけぼの荘を含めて3カ所の施設がございます。

あけぼの荘については、施設定員が100名ということで、障がいをお持ちの方、あるいは、最近はホームレス等の方も含めて、いわゆる生活に困窮されている方を保護されている施設ということになってございます。そういったことで、一定程度以上、いわゆる相当数の身体及び精神に障がいをお持ちの方が利用されている施設ということが確認できました。また、このあけぼの荘については、JR白石駅を中心とする重点整備地区内にもありますことから、今回、このあけぼの荘までのルートについては、新たな生活関連経路として追加の指定をしたいというふうに考えているところでございます。

なお、先ほど申し上げましたとおり、実は、市内にもう2カ所、こういった救護施設がございます。東苗穂と川北ということですが、ほかの2カ所についてはいずれも現在の重

点整備地区に入ってごいませんので、今回はこのあけぼの荘のルートまでを追加指定することにさせていただきたいというふうに考えてございます。

それから、地下鉄大谷地駅の交通局側の出入り口周辺はエレベーター出入り口があるため整備が必要ではないかというご意見をいただいております。

これは、地下鉄は交通局が管理してございますので、交通局の方と現地の特定等もしたところ、土地勘がある方はご存じかと思いますが、大谷地駅のそばに北洋銀行がございまして、その横にエレベーターの乗り場があります。実は、その前から交差点のところまで行くとバリアフリー化された道路があるのですけれども、その交差点までのわずかな区間がバリアフリー化されていないので、動線としての確保が不十分だといったご意見というふうに判断されます。そこで、これについては、交差点までのわずかな区間でございまして、今後の私どもの維持修繕の範囲の中でバリアフリー化が対応可能と考えられますので、今後の維持修繕の段階でバリアフリー化の対応を図っていきたいというふうに考えているところでございます。

今までご紹介したのが、ご意見に対して、一部、対応できないところもあるのですが、おおむね対応できるだろうというところでございます。残りのご意見については、なかなか対応が難しいところでございます。

資料で言うと18ページになります。古谷委員がお持ちの資料ですと、32ページから35ページぐらいになるかと思います。

まず、北郷から平和通に行く経路をバリアフリー化してほしいというご意見がございました。

今、北郷から平和通方面の地区については、鉄道で南北に分断されているという地域の特徴があって、線路を越えて移動するのがなかなか難しいと判断されます。現在、JR白石駅の橋上化の工事と、それから駅周辺の交通広場等の整備をしております。その中で一たんエレベーター等については設置がされる予定になってございます。当面は、札幌市としては、駅周辺のバリアフリー化を進めるということで対応した上で今後のバリアフリー化の検討をしていかなければならない地域だろうというふうに考えてございますが、今のところ、北郷地区の方に駅からバリアフリー化した道路で迎えに行くといいますが、目的となる施設、例えば病院とか老人保健福祉施設の立地がまだ十分進んでいないこともあって、生活関連経路のいわゆる密度というか、本数が少なくなっているような状況でございまして、今後、地域内の施設の立地状況に応じて、順次、生活関連経路の追加指定等について検討していきたいというふうに考えてございます。現状では、まだそういった施設が立地していないということで、迎えに行く対象施設がないため、今のところ生活関連経路としての追加指定すべき道路がないということでございますので、当面はこの部分についての対応は困難ではないかというふうに考えているところでございます。

それから、ミニ大通をバリアフリー化してほしいというご要望がございました。

ミニ大通というのは、北4条の通りになります。住所で言いますと、西11丁目から西

17丁目、知事公館の1ブロック北側ぐらいまで、まさに大通の幅員を小さくしたみたいな形で、真ん中に、ちょっと公園までいかないのですが、歩行者の方が歩ける幅広のスペースがある通りで、通称ミニ大通と言われている通りです。こちらについては、現在の重点整備地区が、その1本南側の北3条通までということで、重点整備地区の外側に位置してございます。そういった観点から言いますと、今のところ、ミニ大通そのものをバリアフリー化するのはなかなか困難な状況にございますので、今回、基本構想の修正はしないで対応したいというふうに考えてございます。

ただ、北4条自体も、整備してから相当数たっておりまして、近い将来、改修等の時期を迎えることとなりますので、こういった改修等のタイミングに合わせて、バリアフリーの基準に対応させるようなことについては努めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

それから、整備地区から少し離れた病院、福祉施設、文化施設などへの経路もバリアフリー化してほしいというご意見がございました。

これは、いわゆる重点整備地区、今回は駅からおおむね500メートルの範囲で設定しておりますので、そこからちょっと離れたところにある病院とか福祉施設というのは、実は生活関連経路に指定されないこととなります。ただ、少し離れたというのが、果たしてどこまで離れたのかというところの数値基準を設定するのが難しいということで、札幌市としてはどうしても一定の基準でどこかで切らなければならないということがございます。今回は、半径500メートル、あるいは1キロ四方といった形でエリアを設定させていただいておりますので、この少し離れたというのはなかなか対応できないということでご理解をいただければというふうに考えてございます。

それから、拓北養護学校周辺の駅、スーパー等をバリアフリーにしてほしいというご意見がございました。

これは、JR拓北駅周辺地区のことに関するご意見かと思われませんが、JR拓北駅周辺については、今回の重点整備地区のエリアには入ってございません。1日当たりの乗降客5,000人未満ということがございますので、JR北海道さんにも今のところエレベーター設置等の計画がないということもございます。今回の重点整備地区の考え方からいってもちょっと重点整備地区には指定できない地域でございますので、今回の基本構想の中で、ご要望にあるような拓北養護学校周辺の駅、スーパー等の部分についての生活関連経路の指定等の対応は難しいというふうに考えてございます。

ただ、平成19年の乗降客のデータを見ますと、1日当たり4,500人以上の乗降がある駅ではございます。したがって、今のところ、国の整備目標は5,000人以上ということで、JRさんとか、札幌市の交通局もそうですが、各交通事業者に5,000人以上の駅は22年までにバリアフリー化するという目標が設定されておりまして、22年までにその目標が達成されれば、将来的には5,000人と言っていたのが4,000人とか3,000人とか次の段階に進む可能性があります。そうすれば、拓北駅にエレベ

ーターがついたりしてバリアフリー化されることも当然出てくるかと思われますので、この地区周辺の生活関連経路の指定についてはそういったタイミングで考えていきたいと考えているところでございます。

こういった対応をした結果、具体的に基本構想の修正をどこでどうするかというのが、3 - 2、基本構想の修正案というところにお示ししております。

資料で言うと、19ページの一番下のところになります。古谷委員の資料ですと、39ページの下の方になろうかと思えます。

今回、先ほど申し上げましたバス停を追加することにいたしましたので、こちらの旅客施設の一番下を書いてございますが、上記で上げた生活関連施設の最寄りのバス停を新たに基本構想の中に1行追加して、バス停への対応について図っていきたいというふうに考えているところでございます。

またあわせて、生活関連経路設定の考え方のところでございますが、20ページの上段ぐらいに対象となる生活関連施設という項目がございます。古谷委員がお持ちの資料ですと、42ページになろうかと思えます。

ここに、新たに(3)ということで、生活関連施設の最寄りのバス停留所についても生活関連経路で結びますと、あわせて、ここの項目を追加して、それぞれの施設のバス停までのバリアフリー化についても配慮するというところで対応していきたいというところでございます。

なお、あと、先ほども私の方で申し上げました各周辺施設の生活関連経路の追加指定については、21ページ以降の方に、修正前、修正後と、ちょっと申しわけないのですが、この地図は古谷委員の資料には添付させていただいておりませんが、赤枠で囲んだ中に新しく追加指定したところがあるようにさせていただいているところでございますので、こちらをごらんいただければと思います。

これらが、パブリックコメントをもとに、札幌市の方で基本構想の修正をしたい、並びに、こういった理由で修正ができないということは今後公表していきたいというところでございます。

さらに、パブリックコメントで直接ご意見をちょうだいしておりませんが、これまでのご意見等を反映させて、札幌市の方で、一部、基本構想を直させていただきたいと判断した項目がございます。

資料で言うと、26ページの方をごらんいただきたいと思います。古谷委員がお持ちの資料ですと、44ページの方になります。

一つは、これまでの議論の中で私ども事務局の方で指摘を受けたところでございます。JR苗穂駅の周辺地区で一部空白地帯になっているところがあるので、札幌厚生病院がある南側のブロックでございますけれども、ここの部分を追加で重点整備地区に入れてはどうかというご意見があったところでございます。

こちらについては、ご意見をいただいたときに、私の方はJR苗穂駅中心に500メー

トルで重点整備地区を設定しているの、残念ながらこの部分は入りませんというご説明をさせていただきましたが、今、札幌市の方で、地域の皆さんと、このJR苗穂駅を少し都心側の方に動かして、民間の方々と再開発して苗穂のまちづくりをやるという検討が具体的に進んでございます。そういったことを踏まえると、駅の位置が300メートルほど都心側にずれますので、そうなるここの空白地帯も重点整備地区に入ることになります。そこで、将来のそういったまちづくりの方向性を踏まえて、今回、ここの白抜きで抜けていたところは重点整備地区に追加したいと考えてございます。

これに伴いまして、隣の都心地区と、それから苗穂の追加する地区について、生活関連経路の一部の追加指定もしていきたいというふうに考えてございます。

それから、もう1点、実は、私どもの施設整備に関する考え方を記載した部分がございまして、その部分で、ちょっと表現がわかりづらいとありますが、誤解を招く部分がありましたので、これについても、今回、あわせて訂正させていただきたいと思っております。

資料26ページの重点整備地区以外に関する施設整備という項目をごらんいただきたいと思っております。古谷委員がお持ちの資料ですと、44ページから45ページにまたがって記載していると思っております。ここの後段の、「このうち」以降でございます。

もともとは、ここの部分については、重点整備地区以外においても改修等のタイミングに合わせて、適宜、バリアフリーの対応をしていきますということを示したものでございます。このうち、道路については横断歩道橋などがバリアフリー化されていないことにより、大きな迂回を強いられている場合等については、経路の利用状況や重要度等を考慮し、エレベーターの設置や平面交差への転換等の方策について検討しますということで以前は記載させていただいております。

ただ、例えば横断歩道橋を廃止するということになると、実際には、今、横断歩道橋を利用されている地域の皆さんの合意とか、あるいは、もともと交通安全上の問題もあって横断歩道橋がついているところでもありますから、その横断歩道橋を撤去して、いわゆる平面といいますか、道路上に新たに横断歩道のマーキングをして、交通安全上の問題がないかといったようなことについては、当然、これは北海道警察本部、公安委員会の方とも協議をしなければ、札幌市だけの判断ではなかなか実施できないということがございます。そこで、そういったことも含めて、今回はこういった内容の掲載に変更させていただきたいということでございます。

ちょっと長くなりましたが、基本構想の本体に関していただいたご意見と、それに対する私ども札幌市の対応についての考え方は以上のとおりでございます。

岸委員 ありがとうございます。

今のご説明に対して、ご質問、ご意見等がございましたらお願いいたします。

いかがでしょうか。

お願いいたします。

今田委員 基本構想関係の意見は12件ということですが、今、詳しいご説明があった

のは10件だったと思うのですけれども、あと二つというのは。

伴野交通企画係長 最初の二つのご意見については、それぞれお2方といいますか、複数でいただいたご意見でございます。と が二重カウントになりますので、意見の種類としては10件ということでございます。

岸委員 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

古谷委員 いわゆる路面電車の電停の件についてそういう話はなかったのですか。

伴野交通企画係長 電停の件については、後ほどその他の意見のところでご紹介しようというふうに考えてございます。

岸委員 では、また後ほどお願いいたします。

そのほかいかがでしょうか。

バス停までを考慮してほしいとか、あとは避難所に指定されている学校までの経路というのは、これはまさしくそのとおりでございます。こういう意見が出されたということは、私どもにとってもありがたかった話かなというふうに考えております。

あとは、途中で事務局から説明がありましたが、地域住民とか北海道公安委員会などと協議の上というところは、部会でも何回か議論になりましたけれども、結局、バリアフリー化することによって逆に危なくなる場面もあるのではないかなというふうな議論もあります。その辺は、もちろん安全第一ですので、それを踏まえながらということもここでは意味が込められているというふうに考えていただければと思います。

それでは、この出された意見に対しては、このような形で対応させて、基本構想に対して反映するところは反映するという形で進めさせていただきます。

続きまして、その他の意見ということでご説明をお願いいたします。

伴野交通企画係長 それでは、その他の意見、資料で言いますと29ページ、3-3、古谷委員がお持ちの資料で言いますと46ページからになるかと思えます。

今回、200件以上のご意見をいただいた中で、基本構想本体にかかわるようなご意見は12件ということで、それ以外はその他の各種施設に対する整備のご要望のご意見であったり、あるいは、住所を具体的に示して、こここここのことというようなご意見も実は私どもの方ではいただいております。

ただ、それをいただいて、では、基本構想が具体的にどこか直るかということになりますと、それは、どちらかという、ちょうどいい私ども札幌市が、今後、道路を整備したり、さまざまな施設を整備する段階で、当然、貴重なご意見として受けとめなければならないのですが、かといって、それが、直接、今回の基本構想の、例えば先ほどのようにどこかの文章が直るかということになると、なかなかそこまでは至りません。ただ、先ほど私がお説明した内容で、ちょうどいいご意見では基本構想は直りませんみたいなことになってしまうと、せっかく市民の皆さんからちょうどいいご意見がむだになってしまいますので、直接、基本構想に反映させないご意見についても、札幌市としての考え方等

はきちんとお答えさせていただくべきであろうと考え、それらについてはその他の意見ということで今回整理をさせていただいております。

200件以上のご意見をおおむねの項目にまとめて整理したものでございますが、それでもかなりのボリュームがございますので、要点を追いながらご紹介をさせていただきたいと思っております。こちらについても若干説明が長くなってしまいますが、ご了承いただきたいと思っております。

まず、道路については、先ほどご紹介いたしましたとおり、施設ごとでは70件ということで一番多くご意見をいただいたところでございます。

まず、道路が狭い、構造上の問題で狭い、歩道がそもそも狭いとか、植樹帯があったりとか、バスの停留所があって狭くなっているといったようなご意見等が合計12件ございました。

これについては、重点整備地区のご議論をさせていただいたときに、バリアフリー化すべき生活関連経路の指定の考え方といたしましては、冬季の除雪等を考慮して原則として有効幅員2メートル以上ということでご説明をさせていただいたかと思っておりますが、今、札幌市としてはこういったことでバリアフリー化に取り組んでいきたい。

ただ一方、生活関連経路の部分的な箇所においては、ご指摘にあるような形で、街路樹あるいはバスの停留所なんかがあって通行幅が狭くなっているところも確かにございます。ただ、これを解消するということになりましたと、歩道を拡幅することが必要になってまいりまして、沿道の用地買収等が必要になってまいります。地権者の方のご協力とか、あるいは費用的な問題等もありまして、すべてそういった対応をするのがなかなか難しいということもございますので、現状の幅員の中でできる限りのバリアフリー化に取り組んでいきたいというような札幌市の考え方をご説明させていただきたいというふうに考えてございます。

それから、道路の管理の仕方が悪くて狭くなっていると。先ほどご紹介いたしましたように、違法駐輪とか、のぼりとか、旗とか、沿道の施設にある駐車場から歩道に自動車、自転車がはみ出しているといったご意見をいただいております。

大きな問題としては、やはり、自転車の歩道上の違法な駐輪という問題がございますが、札幌市の方も条例に基づいて長期放置自転車の撤去等については順次実施しております。ただ、抜本的に違法駐輪を削減するということになると、違法に駐輪されている自転車をすぐ撤去できるようにならないと、なかなか実効性が上がりません。それをやるために、札幌市の方では、放置禁止区域の指定をした上で、その放置禁止区域内では即時撤去ということを実施しております。しかし一方で、放置禁止区域を指定するためには、周辺に一定量以上の駐輪場がないとなかなか放置禁止区域の指定ができないような状況にございます。駐輪場の整備については、用地の問題、あるいは財源の問題等もございまして、なかなか一遍にというわけにはいかなくて、これについては、徐々にという形になるかと思っておりますが、札幌市として引き続き駐輪場整備に取り組んでいきたいというふうに考えてい

るところでございます。

ただ、沿道の民間施設の駐車場から歩道上にはみ出している自動車とか自転車については、民間施設側の問題もございますので、札幌市の方で適切に指導等をするように努めていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、冬季の道路に対するご意見が7件ございました。

これは、つるつる路面对策をもっと強化してほしいとか、あるいは、除排雪の強化をしてほしい、さらには、個人宅の敷地内の雪を道路上に雪出しするので、こういうことに対しての指導を強化してほしいといったようなご意見までちょうだいいたしました。

雪対策については、現在、札幌市で、平成21年から30年まで、今後10年間の雪対策の指針となる第2次札幌市雪対策基本計画の策定作業を現在進めております。この中で、つるつる路面对策を含めた、いわゆる凍結路面对策の取り組みも強化していきたいと考えておりますので、この計画に基づいて今後も引き続き取り組みをしていきたいと考えてございます。

それから、除排雪の強化については、札幌市では雪に対する市民要望は常に第1位という状況でさまざまなご要望をいただいているところでございますけれども、予算とか体制の問題がありまして、雪が降るたびに排雪する、どこかに持っていくというのはなかなか難しく、どうしても道路の端の方に寄せていただくざるを得ないところがございます。この辺については、市民の皆さんにもご理解をいただきたいというふうに考えているところでございます。

一方、道路への雪出しにつきましては、広報さっぽろとかホームページ等で市民の皆さんへの協力依頼を行うとともに、一部の地域では町内会、道警さんなどと合同パトロールみたいなものを行っているところもございますので、そういったことも含めて、今後、いわゆる雪出しに関するマナーの啓発については引き続き努めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

それから、道路の維持管理に関するご意見が2件ほどございまして、いわゆるメンテナンス、維持管理にお金がかかるような材料は使うべきではないといったご意見とか、あるいは、せっかくつくった道路も管理が十分されていないので、点検なり、壊れているところの修繕をしっかりとすべきであるといったご意見をちょうだいしております。

維持費にお金がかからないものというのは、当然、札幌市としても今後考えていかなければならない課題でございますので、使う材料については、基本的には標準品、既製品を活用していきたいと考えておりますし、点検、修繕も、極力、定期的に実施してまいりたいというふうに考えているところでございます。

それから、勾配、段差に関するご意見も8件ほどちょうだいしております。

この中でいただいたご意見としては、フラットタイプの歩道の縁石ということですが、これは、これまでのご議論の中で若干ご説明させていただいているところではございますが、現在、歩道と車道の段差を確保しながら、なおかつ、歩道と車道の平坦性も確保したい



という相反するところがございまして、歩道と車道の面は平らになっているのですが、縁石だけが道路のところで飛び出ているような形で作っているという道路が実はバリアフリー化対応の道路で、今、少しずつふえてきているところことございまして。ただ、これは、車道なり歩道の勾配を改善すると同時に、車道側から歩道側に車が進入してくるのも防止するという二つの目的を兼ね合わせるために考え出された方法なのですが、実は、このやり方は一方で車いすを利用されている方が車両に乗りおりする際の支障になっているというご意見をちょうだいしてございます。

それから、歩道と車道の段差そのものがまだまだ多いということで、これは早く解消してほしいといったようなご意見とか、あるいは、歩道橋とか跨線橋、鉄道を横断するオーバーストと呼ばれる道路にエレベーターを設置してほしいといったご意見もちょうだいしてございます。

まず、フラットタイプの歩道の縁石での対応については、基本的には、先ほど私が申し上げましたとおり、車道と歩道を分離して自動車が誤って歩道上に入ってくることさないようにということで一定の段差を設けているものでございまして、こちらについてはご理解をいただきたいというふうにご覧いただいております。ただ、バス停とかタクシー乗り場といったようなところは、そういった段差がないように今後努めてまいりたいというふうにご覧いただいております。

それから、歩道橋とか跨線橋へのエレベーターの設置でございますが、こちらについては、先ほど基本構想の修正のところでも若干ご説明いたしました。経路の利用状況とか重要度を考慮した上で、地域住民の皆さんとか公安委員会等々と交通安全面での協議をした上で、今後、既存施設へのエレベーターやスロープの設置等について検討していきたいと考えているところでございまして。

続きまして、視覚障がい者用誘導ブロックについてのご意見でございます。

これは、まず、黄色で統一してほしいというご意見がございました。実際、視覚障がい者用のブロックは、札幌市の道路上でも過去に整備したものは黄色ではないものもあつたりして、かねてから視覚障がい者の皆さんにご指摘をいただいている内容でございます。

一方、今回、高齢者の方からは、高齢者の方は足を引かずするようにして歩くということからいうと、突起があるとそこに引っかかってしまうので、突起をなくしてほしいといったご意見もいただいております。

それから、視覚障がい者用ブロックについては、生活道路に至るまですべての道路で設置してほしいといったご意見もちょうだいしたところでございまして。

視覚障がい者用誘導ブロックについては、実は、以前、ブロックに関する統一した基準がなく、いろいろな形状のブロックがついていたという実態もあつて、十分統一されていなかった実態がございまして。現在は規格についてJISが定められており、それに基づいて設置しておりますので、色を黄色とするのはもちろんですが、逆に言いますと、ある程度、突起があるものについてもご理解をいただきたいと考えているところでございまして。

それから、生活道路まですべての道路のバリアフリー化をしてほしいというのは、これは、当然、札幌市としても理想としてはそういうところを目指すべきではあるのですが、財政面等の問題もあって一遍にやるのはなかなか難しく、ある程度の時間をかけながら整備をしていかなければならないということがございます。そこで、今回お示ししております重点整備地区なり、生活関連経路というところから優先的に整備していきたいというふうに考えているところでございます。

それから、その他の施設として、例えば、歩道を整備する際に、透水性舗装と言ったり排水性舗装と言ったりするのですが、雨が降ったりしたときに雨水が舗装の中にしみ込んで下の方に抜けていくような、通常の今までのアスファルト舗装というのは、アスファルトの上を水が走って低い方に流れていって、まず落ちて流れていくという形態ですが、そうではなくて浸透式になっている舗装でございます。この方が、いわゆる凍結等の問題をクリアできるし、水たまりになることもないということもあって、こういったものを導入してほしいといったご意見がございました。

それから、今後の高齢化社会に向けて、道路上に休憩施設をつくってほしいというようにご意見をちょうだいしております。

それから、夜間の安全な通行の確保ということで、街路灯とか反射材を整備、充実してほしいといったご意見がございました。

これらについては、札幌市としても必要性についてはいずれも十分認識できる場所ではあるのですが、新たな施設をつくと、それだけ維持管理をする施設がふえるということもございますし、つくるための財源上の問題もございますので、整備については段階的に検討していきたいと。まず、一たんは今の道路の段差を解消するというのを重点的に取り組む中で、その次の段階ということに向けて検討していきたいというふうに考えているところでございます。

それから、自転車の走行に関するご意見が4件ほどございました。

あつたご意見といたしましては、まず、歩道上を自転車が猛スピードで通行して非常に危険なので歩道上の通行を規制してほしい、いわゆる歩道上を走らないようにしてほしいといったご意見です。それから、歩道と自転車道をきっちり分けてほしいと。今は歩道上を自転車と歩行者が混在しているような状況でございますので、それを分けてほしいといったようなご意見がございました。

こちらについては、現在、札幌市の方で、自転車に関する駐車の問題、あるいは走行に関する問題等々を含めて、（仮称）自転車利用総合計画ということで将来の自転車のあり方をどうしようかという検討に着手したところでございます。したがって、これらの中で一定程度整理をしていながら、自転車の問題の解決を図っていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、道路の利用のマナーに関するご意見がございました。

これについては、歩道上に自転車レーンの表示があっても道交法の規定を守っている市

民が少ないとか、市の幹部職員だとか福祉関係に勤めている職員が守っていないというようなご意見もいただいたところでございます。それから、実際には逆に利用のマナーがいい地区もあるので、そういうところでどういうことをやっているのか調査して、ほかの地区に生かしてはどうかといったようなご意見もいただいたところでございます。

自転車のルール、マナーの問題については、庁内の職員はもとより、市民の皆さんへの適切な乗り方等の啓発活動に従来からも取り組んでいるところでございますが、今後とも引き続き取り組みを進めていきたいというふうに考えてございます。

利用のマナーがよい地区については、実は意見の中では具体的にどこの地区というようなお指摘もいただいております。現在、私どもの方でその地区はどうしてかということ調査中ですので、何か特定の要因があれば今後のマナーの向上に生かしてまいりたいというふうに考えております。

それから、旅客施設に関するご意見でございますが、こちらについては、相当数いただいたご意見が、いわゆる利用についての制約等についてのご意見でございます。

これは、私も障がい者団体の皆さんと意見交換した中でいろいろご意見を聞いて初めて聞くお話も多かったのですが、障がい者の方がJRとか路線バスを利用する際には、事前に申し出をしないと乗車を拒否されるといったようなことになっているそうです。それから、飛行機については、相当数、利用に関する制限があるといったようなご意見もちょうだいしているところでございます。

これらについては、JRさん、路線バスさん、航空機についても、それぞれ施設管理者がいらっしゃいますので、札幌市がどうする、こうすうというのはこの場でなかなかお答えすることができません。ただ、いずれにしましても、市民の皆さんから非常に多くのご意見をいただいておりますので、これらについては札幌市の方から各施設の管理者の皆さんへお伝えして、今後の施設整備あるいは改善について検討の際に活用していただけるように要請していきたいというふうに考えているところでございます。

同じように、駅施設については、ホームさくをつけてほしいとか、駅施設内のエスカレーターの関係とか、床面の素材とか、券売機とか、触地図の問題とか、階段のお話とか、かなり細かくさまざまなご意見をいただいております。また、車両、バス停等についても相当ご意見をいただいておりますが、いずれも札幌市の施設にかかわらないところがかなりの部分を占めてございますので、これらについては、各施設の管理者の皆さんに今回いただいたご意見を札幌市の方からお伝えした上で、施設整備の改善に活用していただきたいというふうに考えてございます。

ただ、先ほどちょっと古谷委員からお話ございましたが、路面電車についてもご意見をいただいております。路面電車については、市営交通でございますので、札幌市の所管になります。路面電車のバリアフリー化が進んでいないということで計3件のご意見をいただいております。

路面電車については、整備してから相当年数がたって老朽化している施設でございます。

ので、今後、大幅な改良、いわゆる軌道の更新等も含めて、路面電車については大きな更新時期を迎えるタイミングになっております。札幌市としては、そういった大幅な改良などの時期をとらえて、バリアフリー化 例え、今の停留所から横断歩道まで離れている場所があったり、あるいは、電停の待機場所の幅が十分とれてなかったりというようなところもございます。今、一部、道路の拡幅整備をやっているようなところもございますので、軌道があるところで道路拡幅がなされれば、路面電車の電停の待合所の幅ももう少し広くすることもできるタイミングが出てまいりますので、そういった大幅な改良時のタイミングをとらえてバリアフリー化に取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

それから、37ページ、古谷委員がお持ちの資料では72ページぐらいになりますが、横断歩道とか信号機に関するご意見も、横断歩道で1件、信号機で9件それぞれちょうだいいたしました。

横断歩道、信号機のいずれも北海道警察本部さんの所管になりまして、札幌市が直接どうこうするという判断ができる施設ではございませんが、今回いただいた意見はお伝えした上で、今後の施設整備の参考といいますか、活用していただきたいというふうに考えてございます。

なお、お聞きしたところ、音響式信号機に関する改善の要望を9件ほどいただいておりますが、一部の要望については、道警さんの方でも視覚障がい者団体の皆さんから同様の指摘を受けて、既に改善に向けた検討が進んでいる項目も含まれているということでございますけれども、引き続き、今回いただいたご意見についても検討していただきたいというお願いをしてみたいと考えてございます。

それから、駐車場に関するご意見を3件いただいております。

こちら、それぞれの駐車場については民間の施設ということもありまして、法律、条例に定められた範囲内での指導等については札幌市の方でもできるのですが、それを上回る部分についての規制なり指導はなかなかできないというところがございます。そのため、当面は、条例とか法律に基づく範囲内のご協力を仰ぎながらバリアフリー化をしていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、建築物についても、建築物の段差、勾配に関する件、ホテル内のバリアフリー化に関する件、それから学校、トイレに関するご意見をちょうだいしております。

段差、勾配に関するご意見等についても、これはほとんど民間施設に対するご意見等でしたので、札幌市で、直接、今の段階でお示しするのはなかなかできないところです。しかし、冒頭ご説明がありましたけれども、現在、もう一つの部会の方で、数値化されたバリアフリー基準に頼るのではなくて、障がいのある方や高齢の方の力をかりて、人の目や感覚で確認していくバリアフリー基準等の検討を進めているところでございますので、こちらの検討の成果をこの基本構想に追って追加するような形で、ここの取り組みを何とか進めていければというふうに考えているところでございます。

それから、建築物の中で、先ほど学校週辺のバリアフリー化というご意見をご紹介させていただきましたが、学校そのもののバリアフリー化ということもご意見としてちょうだいしてございます。

学校のバリアフリー化については、新築、増築、改築などのときには今の条例、法律に基づいて一定のバリアフリー化がされるのですが、既存の学校についてはなかなか一遍にというわけにはいかないところがございます。今のところ、障がいをお持ちの児童生徒さんが通学している学校から優先的にバリアフリー化を行っているような状況でございます。

それから、トイレに関するご意見も非常に多くいただきました。これも、この場で紹介していると、時間が幾らあっても足りないくらいたくさんのご意見をちょうだいしております。

これも、皆さんそれぞれ障がいの程度とか種類が違っていて、非常にさまざまなご意見をいただいております。これについては、これまでも、各施設管理者で機会をとらえてそれぞれ障がい者団体の皆さんと意見交換させていただきながら整備しているという事例もあるのですが、その取り組みが不十分だった面もあるのかなという部分もありますので、今後の施設整備の中で、引き続き障がいをお持ちの方の声を聞いて、最大公約数的な対応にならざるを得ないところもあろうかと思っておりますけれども、できる限りの対応をしていきたいと考えているところでございます。

そのほか、情報提供に関するご意見もいただいております。

資料で言うと41ページ、古谷委員がお持ちの資料で言いますと82ページくらいになります。

これも、実は、障がいをお持ちの方に対する情報提供の充実ということで、例えば、バリアフリーに関する情報をホームページ等できちんと紹介してほしいとか、視覚障がい者に対する情報提供の充実、音声案内の充実みたいなご意見をちょうだいしております。

札幌市の方でも、地下鉄とか主な公共施設など、車いす利用者等の位置については、バリアフリーガイドとか、福祉のまちづくりの方のホームページ上でお知らせしておりますので、そちらをご活用いただくということをお願いしたいということがございます。あわせて、民間施設等については、それぞれの施設管理者の皆さんに積極的に情報発信をお願いしなければならない部分もございますので、今後とも、障がいをお持ちの方に対する一般の市民の皆さんの理解を深めるような取り組みの中でこういったことが進んでいけばというふうに考えているところでございます。

それから、新たな仕組みの導入ということで、42ページ、古谷委員がお持ちの資料では85ページになります。

これは、実はかなり踏み込んだ新たな仕組みの導入ということでございまして、運賃の割引のお話といったことをご意見としてちょうだいしたところでございます。

ただ、これまでさんざん説明して、またオウム返しで恐縮ですが、なかなか札幌市の財源的な問題等もあって、現行のバリアフリー化の取り組みを進めることの財源を確保する

ことでも相当努力していかなければならないのが現状でございます。今の中で新たな仕組みを導入するということには、ちょっとすぐには踏み込めない状況になっているということでございますので、その辺についてはご理解をいただきたいというふうに考えてございます。

それから、計画策定及び整備の進め方ということで、資料で言うと43ページ、古谷委員お持ちの資料では89ページになりますが、形骸化した委員会や部会を経る手続は問題が多くて、障がい者に機能する内容になっていないのではないかというようなご意見もいただいています。

我々は、今回の福祉のまちづくり推進会議につきましては、広く学識経験者の皆さんとか障がいをお持ちの方の立場、あるいは、市民の公募でご参加いただいている方もいらっしゃると思いますので、そうした形骸化した委員会に当たるというふうには考えてございませんが、先ほどご説明させていただいたとおり、極力、障がい者団体の皆さん等との意見交換もしながら、当事者の皆さんのご意見を幅広く聞く取り組みを今後とも進めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

それから、44ページの方でございます。古谷委員お持ちの資料で言いますと、91ページから92ページになりますが、共同参画ということに関してのご意見を一定程度ちょうだいしました。

いわゆる計画段階から障がい者当事者の参画が必要だということ、あるいは、バリアフリーの状況を確認あるいは改善するという場合には、障がい者当事者がそこに加わっていないとだめだといったようなご意見、あるいは、工事の事前調査をする段階に障がいをお持ちの方が加わって指摘できるような仕組みが欲しいといったご意見をちょうだいしております。

これらについては、今後、札幌市あるいはその他の各交通事業管理者等の施設整備の段階で、こういったご意見を参考にさせていただいて、こういった形で皆さんのご意見をちょうだいするのか、幅広くご意見を聞く方法となり得るのかどうかというのは、引き続き検討してまいりたいと考えてございます。先ほど申し上げましたが、人の目や感覚で確認していくバリアフリーと、もう一つの部会で進めている成果も踏まえて、こういった共同参画ということについても取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

その他、パブリックコメントについてのご意見をいただいておりますが、こちらについては先ほどご紹介いたしましたので、省略させていただきます。

ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

岸委員 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見のある方はお願いいたします。

いかがでしょうか。

どうぞ。

牧野委員 それでは、歩道やなんかは、今までは結構傾斜がありますが、ああいうのも

少しずつ平らになっていくということですか。

伴野交通企画係長 はい。

牧野委員 それから、いろいろなバリアフリーの点ですけれども、ほとんど夏期間ですね。冬期間の分についてはどうするか。今、財政の問題で除排雪もできないというお話をいただきましたが、バリアフリーということで夏期間のことだけを考えているのか、それともできるだけ除排雪もして改善していくのか。まだ決定ではないですけれども、今、市ではお金がないからということで歩道もできなくなるような検討の文章が来ていますので、私はそういう冬場についてちょっと確認したかったのです。

それから、トイレも、高さが不自由だということ。みんな高さがそれぞれ違うらしいのですが、そういう話があれば改善する機会にでも統一してほしいと思います。私たちはどういうふうに違うのかちょっとわからないのですが、高さが違うという話も聞きましたので、そういうことも改善してほしいなと、ちょっと二、三、気がついたことです。

岸委員 いかがでしょうか。

茂木交通安全施設係長 道路整備の方を担当しております土木部道路課の交通安全施設係長の茂木と申します。

冬場の件ですけれども、歩道の部分は、夏と同じように常に舗装路面を出して維持管理するのは技術的にも予算的にも非常に難しいです。可能性としては、ロードヒーティングを全部つけるという方法もあるかもしれませんが、非常にコストもかかりまして、これからの財政上、それは非常に難しいということ。です。

やはり、冬の間はある程度歩道の上に雪が乗った状態で過ごさなければならないという中で、今回の基本構想では、生活関連経路として重要だと位置づけた道路については、維持管理のレベルをより上げて、滑りにくいように滑りどめの材料を強化して散布するといったように、できる範囲のグレードアップの対応をとっていくことを考えております。なかなか夏と同じという状況にはできませんけれども、できる限りの維持管理をするということで担当部局の方と話をしているところでございます。

伴野交通規格係長 あと、トイレの問題ですが、私も障がい者の団体3団体の皆さんとの意見交換会すべてに出させていただいて、直接ご意見もお伺いしました。実は、ご指摘があったように、どこへ行ってもつくり方がばらばらで構造も違いまして、例えば、視覚障がい者の方の立場で言うと、中に入って全部触らないと何がどこにあるかもわからないので、全部統一してほしいというご意見もちょうだいしました。ただ一方では、障がいの程度や種類は皆さんそれぞれ違うので、全部同じ形のトイレだと使いづらくてしょうがない、だから、いろいろなタイプのトイレがあると障がい者の皆さんが自分で選んで使えるので、全部同じにせず、いろいろなものをつくって障がい者の方が選べるようにしてほしいというご意見もいただいています。

いろいろなタイプというのは、どういうのがいいのですかとお聞きすると、もう本当にいろいろなお話があります。確かに切実な問題でございますので、いろいろなご意見をち

ようだいできたのですが、一方では、そのご意見をいただいて、今後、札幌市なり、各施設管理者さんと打ち合わせをさせていただくのに、では、こういう形でつくったらいいのではないかというイメージをできなかつたぐらいたくさんのご意見をちょうだいしました。ですから、この辺は、我々自体も障がい者の皆さんの方とお話し合いをもう少しきちんとやっていかなければならないということもあります。障がい者団体のDP I北海道ブロックの議長さんとお話をしたときだと思えますけれども、実際に障がい者団体の皆さんでお話をしても、トイレについては話し出すときりがないくらいだということなのです。逆に言うと、先ほど私もちょっとお話ししましたが、最大公約数的なものが果たしてどういうものになるのかというのは、障がい者の皆さん方自身ももうちょっとお話し合いをいただいて、また、そこにJRなり札幌市の交通局が行って一緒に話をさせていただくとか、聞くとか、そういうことで少し時間をかけてやらないとこの答えを見出すのはなかなか大変かなというのが正直な感想としてございます。

これは、来年4月以降、特定事業計画の検討が始まりますので、少し障がい者団体の皆さんのお力をかりながら、その中で何らかの方策を考えていければというふうに考えてございます。

牧野委員 もう1点、歩道のタイルですが、今、環境美化整備という形でやっていますね。私たちの地域でも10年も前にそういう形でやりましたが、車いすを押すにしても乗っている方はかたかた鳴りますし、タイルとタイルのねじがとれてしまうと本当につまずく原因にもなるのです。今現在も、やはりそういう工事しておりますが、できれば、そういうケアをしてほしいというふうには思います。きれいだなということでやっていっちゃうのだとは思いますが、できればそういうケアもお願いしたいなと思います。

以上です。

岸委員 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

末廣委員、お願いします。

末廣委員 36ページの路面電車ですけれども、計3件は、停留所が云々とかなんかではなくて、路面電車自体が、うちのおふくろも88歳ですが、路面電車はもう乗れないと言うのです。とん、とんなんです。だから、今、JRも古い赤い電車は両サイドでやっぱりとん、とんなのです。今の3ドアあたりから地下鉄並みになっています。ただ、地下鉄も、以前お話ししたように、こうなっていて、地下鉄の出入り口で上がっていますね。そのたびに、駅員の人が板を持って、次の駅に連絡というふうなことをやっています。

乗る場所がいいのですけれども、そういう場合の停留所の手直しというか、ドアに斜めになって自分で行けるような部分での対応ならいいのですけれども、ここで言う路面電車というのは、あくまでも路面電車のバリアフリー化というか、低床化という話ではないのかなと私は思ったのです。これはこれでいいのですけれどもね。

伴野交通企画係長 いただいたご意見は、この前にコメントがあって、横断歩道から停



留所の間が離れていて、その間、道路の上を行かなければいけないから非常に危ないというご意見があったので、ちょっとそういうところを意識した回答になっております。いわゆる電車そのもののバリアフリー化は、当然、札幌市の方も課題として認識しているところ です。

末廣委員 交通計画としては、低床化はやりたいよね。

伴野交通企画係長 今の路面電車は、もう相当に老朽化しておりまして、今後、更新の時期を迎えます。更新の段階では、当然、路面電車の車両そのものが低床化の車両ということになると思います。それに合わせて、当然、今の路面電車の電停もバリアフリー化していかなければならないということがあります。

ただ、路面電車の車両は、今30両近くありますけれども、一遍に全部低床化になるわけではなくて、徐々に入れかわっていきますから、当然、何年間は低床車両と普通の車両がまじって走りますので、両方の車両に対応できるようにして、なおかつ、バリアフリー化していかなければならないというところがあります。その辺は、実際に導入される低床化車両の仕様といたしますか、具体的にどんな車両が入るのかというのが決まってきた段階で、札幌市の方で電停含めたバリアフリー化についての検討をしていきたいというふうに考えております。

末廣委員 ありがとうございます。

岸委員 では、古谷委員、お願いします。

古谷委員 我々視覚障がい者にとっては、歩道、道路上の障害物というのは、非常に危険なものなのです。自転車はもちろんそうですけれども、看板なんかもその一つです。撤去の指導というのは、以前にもされていたと思うのですが、どのような形で具体的にされていたかとか、これからどのような形にするか、もし具体的なものがあったらお聞かせください。

ただ、指導、指導と言っても、結局、ずっと今まで余り変わっていないわけですよ。

伴野交通企画係長 一つは、札幌市にきちんと道路占用の手続をとって置いてあるものと、占用の手続をとらないで置いてあるものが当然あると思います。占用の手続をとったものも、占用の書類に出してあるように正規な形で置いてあるかという問題もあります。そういったものも含めて、区の方で管理をしておりますが、基本的に、不法占用ということで届け出を出さないで勝手に置いているとか、あるいは、届け出をしたとおりに置いていないことが確認できれば、それはその都度、市の職員がその店舗なりオーナーに指導して下げるなり何なりというのはしております。逆に言うと、いなくなった後、また出しているという事例もきっとあるのだと思います。市の職員の数にも限りがあって、すべてのところを常時見張っていることもなかなかできないのが実情なのです。

札幌市としても、これはできる範囲でとしか今の段階ではお答えのしようがないのだと思います。極力、適切な管理ができるように、今までもやっているつもりですし、今後ともやっていきたいということですが、今の段階ではそういうお答えしかできないので、

その辺でご理解をいただければというような状況です。

岸委員 私個人の感想を言いますと、市役所の職員だけでは絶対に対応は無理です。やはり、この辺は市民との協働というか、お互いにそういう仕組みづくりを今後検討していくことが必要なのかなと私は思います。

伴野交通企画係長 一部、例えば、電柱の違法ビラみたいなものは、今、地域の皆さんの方と協力して、地域の皆さんにはがしていただいているということもあることはあります。将来的にそういう取り組みが発展するような形で、今、岸委員からお話があったような形で地域の皆さんのご協力が得られるような体制が組めれば、もう少し有効な手だてになるかと思えます。

自転車の問題にしてもそうですが、私も、実際にバリアフリーの業務に携わるようになって初めて、自転車がちょっとでもはみ出ているとか、看板とか段差がまさに障がい者の方にとってバリアになっていることを認識したところなのです。そういうところは、市民の皆さんに十分理解されていない部分が当然あるのだらうと思えますので、その辺の啓発みたいなこともきちんとしながら、指導なり、規制するものはきちんと規制する、地域の方のご協力をいただくものはいただく、その前提として、障がいのある方のことを皆さんにご理解していただくように総合的にやっていかなければならないのだらうと思えます。

今後、障がいのある方の皆さんなり、高齢の皆さんのお力をかりて、数値にあらわれないようなところの点検をするような取り組みも、今、もう一つの部会の方で検討されていますので、そういったことも含めて、トータルの中で取り組んでいければというふうに考えているところです。

岸委員 時計台の4時の鐘が鳴ってしまいまして、時間が過ぎてしまっているようです。どうぞ。

古谷委員 時間がないので、最後に一つだけですが、最後の共同参画の部分です。障がい者当事者の参画の必要性ということについてどの程度考えているのか。私は絶対的な必要条件だと考えています。

伴野交通企画係長 基本的には、障がいなり高齢の方のご意見を聞くということは必要な取り組みと考えていますが、実際的にどういう形でお伺いするのか、例えば、どういう規模のものだったらお伺いするのかとかということは、来年以降、引き続き我々の方で検討していきたいというふうに思っています。

あと、その辺は、実際に障がい者団体の皆さんともご相談して、皆さんの参加できる、ご協力いただける範囲がどれくらいなのかということも当然あるかと思えます。今回いただいたパブリックコメントの中には、障害者福祉協会に加入している方の加入率みたいなものがそれほど高くないので、福祉協会みたいなところに意見を聞くだけがすべてではないのではないかと思います。では、果たしてどういう形でお伺いすればその辺をもう少し幅広くお聞きできるのか、この辺は我々も全然答えを持

ち合わせていないところです。

いずれにしても、こういった体制がいいのかというのは来年以降も引き続き検討してまいりたいと思います。また、古谷委員にも視覚障害者福祉協会の方を通じてご相談することもあろうかと思しますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

岸委員 よろしいですか。

時間が過ぎておりますが、あと1点だけお受けしたいと思ひますけれども、ございましてらいかですか。

では、今田委員、お願ひします。

今田委員 先ほどお話があったフラットタイプの歩道の縁石の問題ですが、歩道が平らになっているとそこを歩く分にはすごく楽で助かるのですが、本当に車からおりて歩道に上がりたときに車いすの方でどうしても移れないという方がいらっしゃいます。このお返事では、バス停とかタクシー乗り場は平らにしますということですがけれども、そういうところは自家用車をとめられないのですよ。

伴野交通企画係長 ですから、その辺は前回の専門部会の中でもちょっと議論があったのですが、段差をつけているというのは車道側から歩道側に誤って車が入ってこないようにというそもそもの目的がございしますので、いわゆる交通安全上の配慮とバリアフリー上の配慮の兼ね合いをどの辺でするかというのが多分問題として大きく出てくると思ひます。

ですから、一たん、今回の中では、バス停とかタクシー乗り場ではつけないようにということで考え方として記載させていただいていますが、それ以外のところについては、公安委員会さんと北海道警察本部さんのご意見も聞かないと、札幌市だけの判断であちこちをやめるといふ判断もなかなかできないのです。それについては、今後、公安委員会さんの意見をお聞きしながら、果たしてやることができるのかも含めて調整していきたいといふふうを考えています。

今田委員 生活関連経路での整備が全部これになってしまうと、本当にどこまで行っても車からおりられないという人ができてしまった場合に、どうしたらいいのかなといふことがあるのです。例えば、どこかに障がい者向けの乗降場所があつて、ここは大丈夫ですといふところをつくりますよといふ基準ができてくればいいのかなと思ひます。

茂木交通安全施設係長 基本的には、歩道は、今、よくある形の車道よりも歩道が高いものです。縁石がぼこっと出る形ではなくて、歩道がちょっと1段高いところにあるといふマウンドアップタイプという形です。一般的にはそれで整備していくというのが札幌市では標準です。これからも、このバリアフリーの道路もそれを標準でやっていくといふのは変わりありません。

ただ、交差点のところで、車道におりていくときには、どうしてもなだらかにおろしていくためには、縁石がちょっと飛び出た形で車道と高さを合わせていかなければならないといふ部分があります。あとは、民地側の建物の高さに合わせたときに、縁石と民地の高さとの関係で、どうしても縁石がちょっと出なければならぬ部分が出てきます。そうい

うところだけはそういった整理になってしまいますが、基本的にはマウンドアップタイプで整理したいと思っております、ずっと出入りできないというところはつくらないように整備したいと考えております。

岸委員 ありがとうございます。

それでは、まだまだ議論は続くかと思えますけれども、時間ですのでこの辺で閉めたいと思います。

事務局では、随時、個別に受け付けてくださると思えますので、きょう言えなかった部分とか、後ほど見て気づいた部分は、個別に事務局の方にお申し出いただければと思います。

きょうの議論は、パブリックコメントに対してどういう回答をするかというふうなところを見ていただいたのですけれども、反映できるものは反映するというもののほかに、ここはやはりこうすべきではないかというふうな意見交換もできたと思えます。それは、また今後の検討のときに生かしていくという形でまとめさせていただきたいと思えます。

それでは、事務局にお返しいたします。

### 3. 閉 会

長谷川高齢福祉課長 事務局からの連絡事項は特にございません。

本日の議事はすべて終了いたしましたので、会議を終了いたします。

どうもありがとうございました。

閉 会