

その他の意見について

分類		該当ページ	主な意見	札幌市の考え方
道路	幅員が狭い (構造上の問題) 計 12 件	3-4 等	歩道幅が狭い 街路樹、バスベイ (バス停車帯)等により、通行幅が狭い。	<ul style="list-style-type: none"> 重点整備地区内では、冬期の除雪を考慮し原則として有効幅員が 2m以上の歩道、自転車歩行者道を有する道路を生活関連経路として位置づけ、バリアフリー化に取り組んでいきます。 生活関連経路の一部においては、街路樹、バスベイ等によって通行幅が狭くなっている場合もありますが、歩道を拡幅するには、用地買収が必要となり、地権者の協力や多額の費用が必要になりますことから、現状の幅員のなかで、できる限りのバリアフリー化に取り組んでいきます。 また、生活関連経路に指定されていない道路については、道路の改修時に、できる限りのバリアフリー化に取り組んでいきます。
	幅員が狭い (管理上の問題) 計 23 件	3-4 4-5 等	<p>違法駐輪によって、通行幅が狭い。 沿道施設から、駐車している自動車、自転車等が歩道上にはみ出している。 歩道上の看板、旗等によって、通行に支障をきたしている。 地下鉄の駅や商店への駐輪場設置を義務化すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 条例に基づき、長期放置自転車の撤去等は実施しておりますが、違法駐輪を削減するためには、放置禁止区域の指定が有効と考えています。このためには、一定の駐輪場確保が必要となりますことから、用地や財源の確保などの問題がありますが、駐輪場整備に取り組んでいきます。 沿道施設から歩道上にはみ出して駐車している自動車や自転車については、適切に指導するよう努めていきます。 違法看板等の指導、撤去にも努めていきます。 自転車利用の問題については、現在、駐車対策や走行マナー、利用環境等についての考え方を総括した「(仮称)自転車利用総合計画」の検討を進めて

				おります。
冬季対策の 充実 計 7 件	3-4 4-5 等	つるつる路面对 策の強化 雪どけ時の排水 対策の強化 除排雪の強化（多 雪時の排雪、横断歩 道の確保） 多雪時の横断歩 道の確保 個人宅の雪出し に対する指導強化		<ul style="list-style-type: none"> 札幌市では現在、今後の 10 年間における雪対策の指針となる「第 2 次札幌市雪対策基本計画」(平成 21～30 年度)の策定作業を進めており、この中で冬期間における安全性確保の観点から、凍結路面对策などの取り組みを強化していきたいと考えています。 歩道除雪については、作業の有効幅員(概ね 2m)が確保されている道路で実施しており、特に横断歩道部については、車道除雪で寄せた雪が支障とならないよう人力での除雪も実施しているところであり。しかし、予算や体制の面から降雪の都度、排雪することはできないので、道路上に雪をたい積する形で、必要最低限の幅員を確保するような対応をとっていることを、ご理解願います。 道路への雪出し防止については、各戸配布のチラシ、広報さっぽろ、ホームページなどで協力依頼を行うとともに、一部の地域では町内会や道警などと合同でパトロールを実施することとしております。今後もこのような取り組みを通じて市民への啓発活動を行っていきたいと考えております。
維持管理 計 2 件	3-4 等	メンテナンスが大変なものは避けてほしい 整備済み路線の点検、修繕等の実施		<ul style="list-style-type: none"> 施工費や維持管理費に費用がかからないよう、材料は標準の既製品を使用しています。 点検、修繕は定期的に行っています。
勾配・段差 計 8 件	3-4 等	フラットタイプの歩道の縁石は、車椅子利用者の車両乗降に支障となる。 歩道と車道の段差解消 縁石の段差が 2 cm		<ul style="list-style-type: none"> 歩道の縁石は、歩道と車道を分離し、誤って自動車等が歩道に乗り上げるのを防ぎ、歩行者の安全を確保するものであり、ご理解願います。なお、バス停やタクシー乗り場では、凸状態とならないように整備します。 歩道と車道の段差については、車椅子

			<p>であっても車道部の勾配によっては、大きく感じられる。</p> <p>歩道から車道への傾斜を解消</p> <p>歩道橋やこ線橋へエレベーター設置</p> <p>スパイクタイヤからスタッドレスタイヤへ以降する際に車道の勾配が4%以上の道路は急勾配とみなされ、ロードヒーティングを施工したことを考えると、車椅子での縦断勾配が最大5%というのに対応が必要ではないか。</p>	<p>使用者が困難なく通行でき、視覚障がい者が歩車道境界部を容易に察知できるよう、道路の移動等円滑化整備ガイドラインでは段差 2 cmを標準としておりますが、車道との勾配の関係については、施工時に配慮していきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道の横断勾配は、平坦性及び排水性の両方を考慮し、2%を標準として整備しています。 歩道橋やこ線橋については、バリアフリー化されていないことにより、利用者が大きな迂回を強いられている場合には、経路の利用状況や重要度を考慮し、地域住民や北海道公安委員会等と協議のうえ、横断歩道の設置（横断歩道橋の廃止）や既存施設へのエレベーターやスロープの設置を検討します。 縦断勾配は地形の状況や沿線建物の出入口等に左右されることが多くありますが、極力、きつくならないよう配慮します。
視覚障がい者誘導用ブロック	3-4等	<p>弱視の人に配慮し黄色で統一してほしい。</p> <p>高齢者は、足をひきずるように歩くので、突起を無くしてほしい。</p> <p>全ての道路で行われるべき。</p> <p>破損したブロックの修繕</p> <p>マンホール部へのブロック敷設</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路の移動等円滑化整備ガイドラインの基準に従って黄色に統一し、識別が明確に出来るよう配慮します。 視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者の移動等円滑化を図るためのものであり、この規格につきましてはJISで定められており、全国統一となっておりますので、ご理解願います。 札幌市が管理する全ての道路をバリアフリー化し、視覚障がい者用誘導ブロックを敷設することが理想ですが、財政面の問題もあり、時間を要しますことから、生活関連経路から、優先的に整備を実施していきたいと考えています。 	
計6件				

				<ul style="list-style-type: none"> ・ また、生活関連経路以外の歩道につきましても、改修の場合などには、札幌市歩道施工ガイドラインに基づきブロックを敷設するよう努めています。 ・ 破損したブロックについては、通常の道路管理の一環として、維持補修いたします。 ・ マンホールについては、施工時にマンホールの管理者と協議を行ってまいります。
その他の施設 計 4 件	3-4 等	<p>新たに歩道を整備する場合には、透水性舗装の導入を検討してほしい。</p> <p>高齢社会に向けての施策として、休憩施設は大切な整備要件であると考えます。</p> <p>夜間の安全な通行の確保（街路灯、反射材の整備）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 維持管理や財政上の問題もありますことから、整備について段階的に検討してまいりたいと考えています。 	
自転車の走行空間 計 4 件		<p>自転車の歩道上の通行を規制（福員の狭い区間、バリアフリー化された道路）</p> <p>歩道と自転車道を分離してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用の問題については、現在、駐車対策や走行マナー、利用環境等についての考え方を総括した「（仮称）自転車利用総合計画」の検討を進めております。 	
マナー 計 4 件	4-5 等	<p>歩道上に自転車レーンの表示があっても、道路交通法の規定を守って、自転車利用している市民が少ない。</p> <p>札幌市幹部職員や福祉の職員が道路交通法に違反し</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通行可となっている歩道の啓発路面シールの設置を拡大し、歩行者優先をアピールしてまいります。 ・ 自転車利用のルールについて、庁内広報も含め、市民への啓発活動に取り組んでまいります。 	

			<p>た乗り方をしている。</p> <p>自転車利用に対する指導の強化</p> <p>利用のマナーが良い地区もあることから調査をしてほしい。</p>	
旅客施設	利用についての制約等 計 19 件	3-2 3-3 4-3 等	<p>障がい者が公共交通機関（JR、路線バス）を利用するにあたって、事前申し出を求められたり、乗車を拒否されたりすることがある。</p> <p>バリアフリー化されていない駅舎や、バリアフリー化されていない車両（高速バス、長距離バス等）であっても利用できるよう配慮してほしい。</p> <p>航空機の利用にあたっての制約（診断書提出、福祉機器等の使用制限、高額な料金負担）の改善</p> <p>福祉タクシーを深夜等においても自由に利用できるようにしてほしい。</p> <p>交通関係職員の障がい者に対する指導、研修の強化と教育の具体的な施策について定めてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR、路線バスの利用については、車いすで利用の際には、列車とホームとの間で段差があるため、駅係員の補助が必要になり、事前申し出をお願いしている実態があり、現時点では、やむを得ない部分もあるかと考えられますが、いただいた意見は、公共交通事業者にお伝えし、今後の施設整備や施設利用の改善検討に活用するよう要請いたします。 ・ 航空機利用に対する制約の改善につきましては、いただいた意見を航空会社にお伝えし、その改善に向け、検討していただくよう、要請いたします。 ・ すでに公共交通事業者においては、職場内でバリアフリー講習が行われているところですが、乗車位置を含め、いただいた意見を、今後の研修等において活用していただくよう、要請いたします。

			<p>乗車位置は第一に車いす使用乗客の意向を尊重すること、車いす利用者がリクエストしない時は、下車した場所がエレベーターに近い場所を説明し選択を求めること。</p> <p>バリアフリー装置の使い方を知らない職員がいる。</p>	
	<p>駅構内のバリアフリー化（ホーム柵整備）</p> <p>計 3 件</p>	<p>3-2 等</p>	<p>ホーム柵を設置してほしい。</p> <p>内容のわからないものが、壁にはつてある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下鉄駅の設置は、東西線：平成 21 年 3 月、南北線：平成 24 年度中、東豊線：平成 29 年度中の予定です。 ・ ホーム柵には、注意事項、乗車位置番号、専用席、車いすスペースをシールにより表示しています。 ・ JR 駅では、車両構造、列車編成、停止位置等が異なるため、困難な状況にあります。なお、ホームからの転落防止対策として、国土交通省通達「プラットホームからの転落事故に対する安全対策」に基づき、14 駅において非常停止押しボタン及びホームに上がるためのステップを設置いたしました。また、ホームと車両の隙間からの落下事故防止対策として、札幌駅ホームのカーブがかかっているに部分において、ホーム端部点滅灯を設置いたしました。さらに、ホーム新設または改良時、バリアフリー化等に併せて、ホーム縁端警告ブロックの整備を進めています。

<p>駅構内のバリアフリー化（その他の施設）</p> <p>計 17 件</p>	<p>3-2 等</p>	<p>公共交通機関のバリアフリー化が不十分なため、利用が制限されてしまう。</p> <p>整備内容にエスカレーターを希望する。</p> <p>駅施設内の改善、充実を要望する（エレベーター、床面の素材、券売機、照明、柱等の障害物、触地図、階段の段鼻、事故発生時の施設内放送、手すり、無線送受信音声装置）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関のバリアフリー化には、多額の費用が必要となりますことから、全ての施設の整備完了までに時間を要するところではありますが、いただいた意見は、公共交通事業者にお伝えし、今後の施設整備の検討に活用するよう要請いたします。 ・ エスカレーター整備につきましては、移動円滑化基準では、段差解消の方法として、スロープまたはエレベーターの設置を基本と考えておりますことから、当面はこれらの方法で整備を進めてまいりたいと考えております。 ・ 駅施設内の改善に関するご意見は、今後の整備の参考にさせていただくとともに、維持補修の範囲で対応が可能か検討していただくよう要請します。
<p>車両</p> <p>計 6 件</p>	<p>3-3 等</p>	<p>地下鉄における車いすスペースは、各車両に設置し、フリースペース方式とすること。</p> <p>新規に導入するバスは、ノンステップバス車両としてほしい。</p> <p>優先席を充実させてほしい</p> <p>ハンドル式車いすやストレッチャー型車いすなどの乗車も想定して車両や停留所の設計を行うこと。</p> <p>路線バスで、下車の時に鳴らすブザーの位置を改善してほしい。</p> <p>タクシーのバリ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両のバリアフリー化については、公共交通事業者において、国土交通省が定めた「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」等に基づき、実施されています。 ・ 車両のバリアフリー化については、多額の費用が必要となりますことから、車両更新の際に、バリアフリー化を行っているのが現状です。 ・ いただいた意見は、公共交通事業者にお伝えし、今後の車両開発に活用していただきたいと考えております。 ・ タクシーのバリアフリー化については、国土交通省から、全国での数値目標が示されておりますことから、札幌市においては、この目標値が達成できるよう、ハイヤー協会に要請してまいります。

			アフリー化の数値目標を設置すること。	
バス停 計 3 件			乗車数の多いバス停は上屋のあるベンチの設置を希望する。 バス停の位置確認や時刻表が見やすいものか、音声案内にしてほしい バス停の除雪の徹底	<ul style="list-style-type: none"> 札幌市内では、乗降客が多く、歩道の構造上、問題がないバス停につきましては、事業者が上屋の整備を進めているところでありますことから、いただいた意見は、事業者にお伝えし、今後の整備に活用していただけるようお願いいたします。
路面電車 計 3 件			路面電車のバリアフリー化が進んでいない。	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道に隣接していない停留場やその他の停留場については、将来、軌道の大幅な改良などハリアフリー対策を実施するようなタイミングが出てきた際に、停留場の位置を変えて横断歩道に隣接させることを考えています。 現在は該当停留場の安全対策として、停留場を通過する一般車両に対して、「乗降中」の文字と「人」が歩く姿が表示される電光掲示による「V 標識板」を設置し注意喚起を行っております。お客さまに対しましては、停留場の開口部に車道を横断する際に注意を促す看板を設置しております。また、降車される際には、車内アナウンスによる注意喚起の呼びかけを行っているところであります。
マナー 計 2 件	4-5 等		内部障がい者や難病患者が優先席を利用できるよう配慮すること。 エレベーターを使う健常者が多く、利用できない。	<ul style="list-style-type: none"> 利用マナーの向上に対する取り組みは、これまでも、公共交通事業者において行われているところでありますが、いただいた意見をお伝えし、さらなる充実を要請してまいります。 札幌市としても、さまざまな機会を通じ、障がい者に対する理解促進に今後とも努めてまいります。

横断歩道	横断歩道 1件		横断歩道の白線が雨天時は滑りやすく、転倒や怪我の危険性が高いので滑りづらい素材に改善してほしい。	・ 北海道警察では、平成19年から塗布している横断歩道の白線について、全道的に「ホタテ貝殻」を加え、従来よりは滑りづらい対策を行ってきております。
信号機	信号機 計9件	3-7 等	音響式信号機の改善（音量が小さい、歩行者支援装置の適切な管理、無線放送装置のついた音響式信号機の増設、歩車分離信号の交差点では方向を見失う） 押しボタン式信号機の改善（ボタンが押せない、どこにあるかわからない）	・ 信号機を設置、管理している北海道警察においては、これまでも視覚障がい者団体の皆さんからの要望を受け、できるものから整備に努めており、さらに、今後の対応検討項目が含まれていると聞いていますが、いただいた意見をお伝えし、改善の検討を要請してまいります。
駐車場	施設 計2件	3-8 等	路外の障がい者用駐車スペースには屋根を設置する。 料金支払機器を障がい者であっても利用可能なように改善する。	・ 現在の法律、条例では対応が難しいことから、当面は、障がい者用駐車スペースの確保など、法律、条例に基づく施設の整備について、駐車場事業者の協力を求めていると考えております。
	利用方法 1件	3-8 等	障がい者用駐車スペースに、当該駐車場を必要としないものが駐車しないようにする。	・ さまざまな機会を通じ、障がい者に対する理解促進に今後も努めてまいります。
建築物	段差・勾配 計6件	3-10 等	建築物全体がバリアフリーの適合施設であっても、入居しているテナント内に段差が多く、利用できない。	・ 現在、数値化されたバリアフリー基準に頼るのではなく、障がいのある方や高齢の方の力を借りて、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おりますので、この結果を踏まえ、取り組んでまいりたいと考えています。

ホテル 計 6 件	3-10 等	<p>客室数に対して一定の割合で、バリアフリールームと多目的トイレの設置を義務化する。</p> <p>バリアフリールームの使用にあたって、通常の部屋と比較して過度な負担を求めない。</p> <p>客室の見取り図、入口のドア幅などを当該ホテルの情報として、パンフレットやホームページに掲載する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 札幌市福祉のまちづくり条例では、ホテル、旅館など床面積が 3000 m²以上に設ける客室のうち 1 以上は車いす使用者が円滑に利用できるような十分な空間が確保され、ファクシミリ、点字付き電話機その他聴覚障害者及び視覚障害者が円滑に利用できるような配慮した設備を設けることとしております。 料金や情報提供につきましては、施設管理者の判断となりますが、札幌市としては、さまざまな機会を通じ、障がい者に対する理解促進に今後も努めてまいります。
学校 1 件	3-10 等	<p>学校は、地域開放や避難所として利用されることから、バリアフリー化の対象とする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 学校のバリアフリー化については、新・増・改築及び大規模な改修の際に実施しております。また、障がいをもった児童や生徒が通学する際にも、バリアフリー化を行っております。今後も引き続きバリアフリー化を進めてまいります。
トイレ 計 16 件	3-10 等	<p>多目的トイレの改善要望（形状を統一、多様なタイプを設置、札幌式トイレの設置と普及を再考、ハンドル式電動車等を考慮した設計、大きいベッドの設置、音声案内、盲導犬等への配慮）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 多目的トイレの整備については、ガイドライン等の基準に基づき、整備を行ってきたところでありますが、さまざまなご意見をいただきましたことから、スペースや財源の問題もありますが、今後も、障がい者の皆様のご意見をお聞きしながら、検討を進めてまいります。

	<p>その他の施設</p> <p>計 8 件</p>	<p>3-10 等</p>	<p>観光、レジャー施設等、バリアフリーが不十分で利用できないところが多い。</p> <p>映画館やコンサート会場では、ときどき、とても見づらい場所に車いす席がある。</p> <p>各種施設の整備要望（地下街への出入口増、車いすでも入りやすいドアの普及、現金自動支払機の改善、アーケード整備）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、不特定多数の利用する施設を設ける場合については、札幌市福祉のまちづくり条例によって、外部出入口幅は 90 cm、内部の幅は 80 cm、トイレを設ける場合には、そのうち 1 以上は車いす使用者用トイレを設けることとしています。 ・ これらにつきましては、民間の施設管理者における取り組みに関するものでありますが、札幌市としては、さまざまな機会を通じ、障がい者に対する理解促進に今後も努めてまいります。
<p>施設全般</p>	<p>構造等</p> <p>計 5 件</p>	<p>3-2 3-10 等</p>	<p>建築物や駅舎内、公共歩廊等への垂直移動手段については、エレベーターまたはスロープを原則とし、昇降機や車いす対応エスカレーターは例外とする。</p> <p>ハンドル式電動車等の利用を想定し、エレベーターの使用を大型とすることが必要である。</p> <p>エレベーターは建築物や駅の閉鎖時間を除き、常時利用できるようにする。</p> <p>構築物と色はバリアフリーにとって重要である。</p> <p>中途障害や弱視者対策を考える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動円滑化基準では、段差解消の方法として、スロープまたはエレベーターの設置を基本と考えておりますことから、当面はこれらの方法で整備を進めてまいりたいと考えております。 ・ 施設整備にあたっては、移動円滑化基準や福祉のまちづくり条例などの基準に基づいておりますが、いただいたご意見は、今後の施設整備にあたって参考とさせていただきたいと考えております。

情報提供	障がい者に対する情報提供の充実 計 9 件		<p>バリアフリーに関する情報をホームページ、時刻表、案内図、パンフレット等で公開する。</p> <p>観光案内サインの改善</p> <p>視覚障がい者に対する情報提供の充実</p> <p>音声案内の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関等における情報提供につきましては、今後の施設整備において参考にさせていただきますとともに、民間施設に対しては、さまざまな機会を通じ、障がい者に対する理解促進に今後も努めてまいります。 なお、地下鉄や主な公共施設など車いす使用者用トイレの設置については、バリアフリーガイドや福祉のまちづくりホームページでお知らせしていますので、ご活用願います。
	市民に対する情報提供の充実 計 4 件	4-5 等	<p>バリアフリー新法と基本構想の内容、目的、意義、効果について、広報誌、テレビ、新聞、雑誌、集会等で周知して市民及び関係機関に広報、周知し理解を広げること。</p> <p>地下鉄駅に設置されているウォークスルー式エレベーターは、ユニバーサルデザインであることを知らない方には不評である。</p> <p>心臓ペースメーカー使用者に対する配慮について周知してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新たな基本構想が策定された後には、その内容等を説明したパンフレット等を作成するとともに、市役所のホームページ等を活用して、市民への周知に努めていきたいと考えております。 また、設備等の認知や配慮については、市民・設備の設置者に対しまして、周知を検討していきます。

新たな仕組みの導入	料金 計 2 件	<p>公共交通機関とタクシーの乗継割引制度を導入する。</p> <p>身体障がい者と知的障がい者は手帳を提示して交通費の割引が受けられるが、精神障がい者にも割引を実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、身体障がい者手帳または療育手帳をお持ちのお客様に対して割引を行っておりますが、国の制度上、交通事業者に対する補助がなく、他交通機関との乗り継ぎ等による更なる割引や、対象の拡充については、難しい状況にあると考えています。 ・ 公共交通事業者は、収支の改善等に取り組んでいるところでありますので、札幌市としては、駅施設の改善や車両購入に対しての補助を行い、バリアフリー化を支援していきたいと考えています。
	制度 計 2 件	<p>S T S（スペシャル・トランスポート・サービス）を公共交通として確立し、充実を図る。</p> <p>乗車、搭乗、利用拒否や施設の不備等に関する苦情処理及び問題の解決を図るための機関を設置する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関は利用が低迷しており、新たな形態へ拡大していくことは難しい状況でありますことから、既存施設のバリアフリー化を進めていきたいと考えています。 ・ 公共交通事業者の施設の実態や、経営状況が異なること、さらには、バリアフリー化に対する認識も深いことから、現状では、各事業者ごとに対応していただくべきものと考えております。
	規制 1 件	<p>バリアフリー法を含む障がい者に対する関係法令に処罰規定が無く、行政の不作為や個々のモラルの低下になっている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌市では、バリアフリー化についての取り組みは重要であると位置づけておりますが、財政的な問題等もありますことから、段階的に取り組んでいきたいと考えております。 ・ 市民に対しては、さまざまな機会を通じ、障がい者に対する理解促進に今後も努めてまいります。
	自転車 2 件	<p>品質や性能が満たない安価な自転車は、使用者、歩行者にとっても危険であり、歩道走行を禁止する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の性能や安全性は、価格だけでは判断できず、維持管理の状況や利用方法によっても異なることから、札幌市がこうした規制を行うことは困難と考えています。

計画策定及び整備の進め方	手続き、実施体制など 計 5 件	4-1 等	<p>形骸化した委員会や部会を経る手続きは問題が多く、障がい者に機能する内容にはならない。</p> <p>保健福祉局と事業を実施する建設局との協議がない。</p> <p>事業前後の費用対効果の検証が行われていない。</p> <p>啓発活動や情報提供と教育活動について、札幌市の人材の有無、人的限界があるほか、十分な権限がない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想の策定にあたっては、学識経験者や、障がい者団体、さらには市民からの公募委員で構成された「札幌市福祉のまちづくり推進会議」で意見いただくとともに、パブリックコメントや障がい者団体との意見交換なども実施してきたところであります。 現在、数値化されたバリアフリー基準に頼るのではなく、障がいのある方や高齢の方の力を借りて、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おりますので、この結果を踏まえ、取り組んでまいりたいと考えています。 費用対効果の検証方法は、今後、検討を進めるとともに、庁内の連携を図りながら、障がい者に対する理解促進に今後も努めてまいります。
	基本的な視点 1 件		<p>基本構想は、以下の項目を基本的な視点とする。</p> <p>単一の施設や拠点の整備としてではなく、その地域を包括し、札幌市全体を作り上げる広がり当事者、市民参画の中で進める。</p> <p>超高齢化社会を迎えても活力あるまちづくりを推進できる「未来への投資」として進める。</p> <p>国際会議、観光都市として国内外に誇れるまちを作るための事業として進める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新たな基本構想は、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区の拡充とバリアフリー化の対象施設の拡大を図り、重点的かつ一体的に、ハード、ソフトの両面から市民の生活環境のバリアフリー化を着実に推進することを目的に策定するものであり、本基本構想に基づく取り組みが進むことで、ご意見にある視点も考慮されるものと考えています。

	協働・参画 計 4 件	4-1 等	<p>計画段階から障がい当事者の参画が必要</p> <p>バリアフリー状況を確認し、改善することが必要であり、その際には障がい当事者を加える。</p> <p>工事の事前調査時に指摘できる仕組みがほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、特定事業計画を策定する際の検討事項とさせていただきたいと考えております。 ・ 現在、数値化されたバリアフリー基準に頼るのではなく、障がいのある方や高齢の方の力を借りて、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おりますので、この結果を踏まえ、取り組んでまいりたいと考えています。
その他	税負担 1 件		<p>バリアがたくさんあり、温泉に行っても障害者は入れなくても、入湯税だけは取られるのは納得できない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 入湯税は、「鉱泉浴場における入湯に対し、入湯客に課する」ことになっておりますので、実際に温泉に入浴していないことが明らかである場合には課税されません。
	パブリックコメントの方法 計 4 件		<p>パブリックコメントの期間（30 日間）が短すぎる。</p> <p>基本構想の内容をどこで知ることができるのか、わからない。</p> <p>音声による基本構想が策定されていないことは問題である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ パブリックコメント期間が短く、意見募集終了後に提出したいと希望された市民の方には、12 月中旬まで期限を延期して対応したところです。 ・ 基本構想については、市役所本庁舎、区役所、まちづくりセンターのほか、札幌市身体障害者福祉協会、札幌市視覚障害者福祉協会にご協力いただき、配布をお願いしたところですが、配布場所の拡大や周知方法の充実については検討いたします。 ・ 札幌市のホームページでは、読み上げソフトに対応できるよう配慮したところではありますが、今後は、音声による基本構想の作成についても検討します。

	<p>自転車利用の促進</p> <p>1 件</p>	<p>環境問題を考えたとき、近距離の交通手段としては、自動車より自転車利用を進める政策をとるべき。</p> <p>観光都市札幌を通過地点にしないため、サイクリングロードを利用して、観光客にモエレ沼公園や芸術の森に行ってもらおう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用の問題については、現在、駐車対策や走行マナー、利用環境等についての考え方を総括した「(仮称)自転車利用総合計画」の検討を進めております。
--	----------------------------	--	---