

第 5 期 第 2 回

# 札幌市福祉のまちづくり推進会議

議 事 録

平成 2 0 年 1 0 月 8 日 (水)

WEST 1 9 5 階 講堂

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 定刻を若干過ぎましたが、千葉会長が所用により若干おくれまして、先に進めていただきたいということでございましたので、これから福祉のまちづくり推進会議を開催いたします。

本日は、何かとお忙しいところ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、司会を務めさせていただきます高齢福祉課長の長谷川と申します。推進会議の事務局を務めさせていただいております。

まず、開会に先立ちまして、保健福祉部長の阿部の方からごあいさつを申し上げます。

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、日中のお忙しい中、このように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。

さて、委員の皆様には、これまで、バリアフリー新法に対応いたしました札幌市交通バリアフリー基本構想の見直しを検討いたします第2次札幌市交通バリアフリー基本構想部会、あわせて、琴似駅におきます車いす転落事故を教訓といたしまして、数値化された基準にばかり頼るのではなくて、人の目で確認していくバリアフリーを進めるという観点の優しさと思いやりのバリアフリー部会の委員といたしまして、大変ご熱心な議論をいただいており、この場をおかりして改めてお礼を申し上げたいと思います。

このうち、新・札幌市バリアフリー基本構想につきましては、本日ご審議をいただいた後、市民の皆様の意見を伺うパブリックコメントを行う予定といたしております。また、優しさと思いやりのバリアフリーにつきましては、再来年、平成22年4月からの実施を予定しておりますが、本日はこれまでの経過を含めて報告させていただきたいと存じます。

委員の皆様には、活発なご審議をお願いし、各部会の検討内容をさらによいものにしてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

どうもありがとうございます。

長谷川高齢福祉課長 それでは、ここで事務局の職員をご紹介します。

事務局長を務めますのが、今ほどごあいさつを申し上げました保健福祉部長の阿部でございます。

私は、高齢福祉課長の長谷川と申します。よろしく願いいたします。

続きまして、福祉のまちづくり担当係長の大江でございます。

職員の赤坂でございます。

また、本日は、市民まちづくり局と建設局からも職員が参加させていただいております。

市民まちづくり局総合交通計画部交通企画課長の三井でございます。

交通企画係長の伴野でございます。

職員の成田でございます。

建設局土木部道路計画担当課長の阿部でございます。

交通安全施設係長の茂木でございます。

職員の新村でございます。

事務局は以上です。よろしくお願いいたします。

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。

先ほど、会長からは所用により若干おくれるということでございますが、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、古谷委員、照井委員、酒田委員の4名でございます。このうち、札幌ハイヤー協会の照井委員と北海道バス協会の酒田委員は、これまで委員を務めていただきました館岡委員、村上委員にかわり新委員として出席していただく予定でしたが、都合がつかず本日は欠席をいうことで、皆様によりしくお伝えくださいということございました。

現在、出席されている委員の数は16名ですので、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。

それでは、前回の全体会議から1年を経過しております。委員の方もかわっておりますので、委員の皆様にご自己紹介をお願いしたいと思います。

申しわけありませんが、神田副会長から右回りに自己紹介をお願いしますでしょうか。

神田副会長 身障者協会の神田でございます。このまちづくりにつきましては、第1期からかわりを持たせていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

末廣委員 社会福祉協議会の末廣でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

牧野委員 札幌市のボランティア連絡協議会から参りました牧野です。よろしくお願いいたします。

伊藤委員 公募でこの委員会に入らせていただきました。初めてのことで、私たちは余り役に立つことがないかもしれませんが、これからも1年、頑張ってまいりたいと思います。

伊藤でございます。

岩井委員 公募で来ました岩井です。どうぞよろしく。

佐々木委員 公募で来ました佐々木です。よろしくお願いいたします。

齊藤委員 民生委員の齊藤でございます。よろしくお願いいたします。

今田委員 公募委員の今田です。よろしくお願いいたします。

野宮委員 札幌市手をつなぐ育成会の野宮でございます。

知的障がい児・者の組織団体でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

中ノ殿委員 札幌ホテル旅館協同組合の中ノ殿でございます。きょうは少しおくれて申しわけございません。

佐藤委員 札幌高齢・退職者団体連合の会長をしている佐藤と言います。どうぞよろしくお願いいたします。

山口委員 札幌市老人クラブ連合会の山口でございます。よろしくどうぞ。

浅沼委員 建築士会から来ました浅沼と申します。よろしくお願いいたします。

田中委員 北星学園大学の田中です。よろしくお願いいたします。

岸委員 北海道大学の岸邦宏です。よろしくお願いいたします。

長谷川高齢福祉課長 ありがとうございます。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元にお配りしておりますのは、まず推進会議の委員名簿、バリアフリー基本構想検討部会の中間報告、優しさと思いやりのバリアフリー部会の検討ということで、ちょっと薄いものです。それから、ファイルになりますが、基本構想の案ということで、こちらの方もお配りしております。

お手元のない方はお知らせいただければと思います。

## 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が、千葉会長が見えられるまで、私がかわりに議事を進行させていただきます。

それでは、(仮称)新・札幌市バリアフリー基本構想の見直しについて、岸部会長からご報告をお願いいたします。

岸委員 (仮称)第2次札幌市交通バリアフリー基本構想専門部会が昨年の推進会議の後に立ち上がりまして、その中で私が部会長を担当することになりました。よろしくお願いいたします。

専門部会では、平成19年11月28日に第1回目を開会いたしました。それ以降、ことしの9月24日の第6回専門部会まで、札幌市の検討状況について報告を受けながら、平成15年に策定された札幌市交通バリアフリー基本構想の見直しについて議論を行ってまいりました。平成18年に施行されたバリアフリー新法では、それまでのハートビル法と交通バリアフリー法が統合、拡充されたことから、これに対応してバリアフリー化に積極的に取り組む地域、いわゆる重点整備地区と、この地区内でバリアフリー化を進める道路、私どもでは生活関連経路と言っておりますが、その設定の考え方に時間をかけて議論を進めてまいりました。

専門部会では、北海道開発局、北海道運輸局や北海道警察、さらにはJR北海道など国道や信号機、鉄道施設の管理者にも加わってもらい、それぞれの立場から実情や意見もいただきながら、今後の札幌市の長期的な方向性について取りまとめを行って、今、お手元にあるのが、(仮称)新・札幌市バリアフリー基本構想(案)でございます。

詳細については、事務局から説明していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

伴野交通企画課長 札幌市交通企画課の伴野と申します。

細かい内容については、私の方からご説明させていただきたいと思います。

私どもの方から事前にお配りをさせていただいておりますお手元のファイルをごらんいただければと思います。

ちょっとボリュームがありまして、説明に若干の時間を要しますので、着席にてご説明をさせていただきます。よろしくお願いいいたします。

委員の皆様には、概要については事前に検討状況の中間報告等でお知らせをさせていただいているところでございますが、本日は、こちらの方のファイルの方でこれまでの検討状況等も含めてご説明させていただきたいと思っております。ただ、何分、ボリュームがございますので、全部を説明するのは時間的な問題からもちょうと難しゅうございますので、私の方で要点を選びながらご説明をさせていただきます。

委員の皆様には、各ページの下に1 - 1とか2 - 1とか3 - 1とそれぞれページを振ってございますので、私の方でご案内させていただきながらご説明をさせていただきますので、よろしくお願いいいたします。

それでは、早速、表紙をおめくりいただいて、目次をごらんいただきたいと思っております。

今回の新・札幌市バリアフリー基本構想は、大きく4章で構成してございます。

第1章につきましては、これまでの国のバリアフリー化の取り組みとか、札幌市のバリアフリー化の取り組み、それから、先ほど岸部会長の方からお話ございましたが、平成15年に策定されました札幌市交通バリアフリー基本構想の見直しが必要になりました背景等についてご説明をさせていただいております。

第2章については、専門部会で時間をかけてご議論いただいた部分でございますが、今後の札幌市のバリアフリー化をすべき地域、あるいは道路といったものをどういうふうにか考たらいいかという考え方についてご説明をさせていただいております。

それから、第3章につきましては、いわゆる道路以外の、例えば駅の施設とか車両の関係、あるいは信号機、駐車場等々、新しいバリアフリー新法の中で対象となりましたその他の施設の整備の考え方について方向性を示させていただいております。

第4章につきましては、今後のバリアフリー化の実現に向けたソフト面での連携等も含めて、取り組みの方向性について記載させていただいております。

まず、第1章について簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

ページで言いますと、1 - 34をごらんください。

1 - 34の下の方に図があろうかと思っておりますが、こちらが、これまでの国と札幌市の取り組みを体系的に整理したものでございます。黄色い枠で囲まれているものが国の取り組み、水色の枠で囲まれているものが札幌市の取り組みでございます。

バリアフリー化の取り組みに関しましては、平成6年に国のハートビル法が制定されて、建築物のバリアフリー化に関する取り組みがスタートしてございます。これに対応いたしまして、札幌市では、平成10年に福祉のまちづくり条例、さらには施設の整備マニュアルということで、建築物についてのバリアフリー化に対する札幌市の取り組みをスタートさせてございます。その後、平成12年に、道路あるいは公共交通の施設等に関するバリアフリー化の法律として交通バリアフリー法が制定されてございます。これにあわせて、札幌市では、平成15年に交通バリアフリー基本構想を制定したところでございま

す。

しかしながら、平成18年に国の方でハートビル法と交通バリアフリー法を統合、拡充するという事でバリアフリー新法が制定されました。これに伴いまして対象範囲等が拡充されまして、現状の交通バリアフリー基本構想では十分な対応ができないということがございまして、この見直しが必要と判断をいたしまして、昨年来、専門部会でさまざまな議論をさせていただいたところでございます。

札幌市が平成15年につくりました交通バリアフリー基本構想について、若干触れさせていただきたいと思っております。

資料を若干戻っていただきまして、1-14をごらんください。

図面が若干小さくて恐縮でございますが、こちらに都心地区、副都心地区、麻生地区と書いた図面が3枚載っているかと思っております。

平成15年に札幌市が策定いたしました交通バリアフリー基本構想では、この三つの地区、都心地区、副都心というのはいわゆる地下鉄、JR新札幌駅の周辺地区でございますが、これと麻生地区を合わせた3地区を札幌市がバリアフリー化に重点的に取り組むべき地域という地域の指定をしております。

この中で、この1-14の図の上のところに、米印で、6、主要な施設とはと書いていますが、この地区内で外出の動機や外出の機会にかかわる施設、いわゆる不特定多数の皆さんが利用するであろう施設ということで、括弧書きの方に挙げております商業施設、官公署教育施設等々のうち一定基準のものについて、ここまで行く道を重点的にバリアフリー化をしようということで実際にその道路を決めたということでございます。1-14に赤く示されている道路があると思っておりますが、こういったところを重点的にバリアフリー化に取り組んでいこうということで、これまで取り組みを進めてきております。

したがって、この三つの地区につきましては、今、これらの道路の整備がおおむね8割から9割は完了しつつあります。先ほど申し上げましたとおり、バリアフリー新法が新たにできまして、こういった施設の対象範囲等が拡充されたこともございますので、今後、この3地区のバリアフリー化にめどが立った後、具体的にどういうところをバリアフリー化に取り組んでいくのだというようなことを専門部会の中でご議論いただいたところでございます。

その辺の具体的にこういったところをどうするかというのは第2章になりますので、今度は2章の方でご説明させていただきたいと思っております。

2章に入りまして、2-5ページをごらんください。

こちらの方に、専門部会の方で議論していただくときに私どもの方でお示した図がございます。重点整備地区を絞り込むためにどのような施設を核として検討するかということでございます。

平成15年に基本構想を策定した段階では、皆さんが集まる核になる施設として、JR駅とか地下鉄駅を中心にエリアを検討した結果、先ほど申し上げた三つの地区を重点的に

整備すべき地区ということで決定した経緯がございます。したがって、今回の検討の中でも、やはり一定程度の利用が見込まれる駅を中心にバリアフリー化に重点的に取り組むべきではないかということで、まず駅を中心にしてエリアを考えるようにしようということになりました。

ただ、一方、新しいバリアフリー新法では、駅を中心にしなくてもバリアフリー化に重点的に取り組む地域を設定することが可能になりましたので、これに合わせて、駅を中心としなくても札幌市として重点的に取り組むべき地区があるのではないかと、その隣の2 - 6ページになります。

図面が漫画チックな絵で恐縮ではございますが、こちらは、札幌市の第4次長期総合計画と申しまして、2020年に向けて札幌市がどういうまちづくりをしていくかという方針を示したものでございます。この中で、地域中心核というものがございまして、2 - 6ページの上に説明書きをつけさせていただいておりますが、地域の日常生活を支える拠点として位置づけられる地区ということで、そこに上げている篠路、北24条、琴似、白石等々、清田まで、この各地区をまちづくりに積極的に取り組む地区ということで指定しております。したがって、こういった地区も積極的にバリアフリー化は取り組んでいくべきであろうということで、これらの地区についても重点的に取り組む地区にしてはどうかということになった次第でございます。

さらに、今の基本構想では、不特定多数の方の利用が見込まれる施設を選び、そこまでの道をバリアフリー化するとなっておりますので、この地区の中でその対象施設をどうするかということについてご議論いただきました。

そこで、2 - 7をごらんいただきたいと思います。表の2 - 2、生活関連経路で結節する生活関連施設という一覧表をこちらに出しております。この一覧表のうち、青い文字で書いている施設については、平成15年に策定をいたしました交通バリアフリー基本構想の考え方を引き継いで、引き続きこういった施設は重要な施設として位置づけようとしてございます。そのほか、新たに加わった施設がございまして、これらの施設については、新しいバリアフリー新法の中でバリアフリー化をすべきということで、新たに義務づけをされた施設でございます。法律上、バリアフリー化の義務がある施設でございますので、当然、こうした施設についてもそこへつながるまでの道路はバリアフリー化すべきであろうということでございます。

このバリアフリー化すべき道のことを、バリアフリー新法では生活関連経路という言い方をしております。それが隣の2 - 8にございまして、この生活関連経路をどういうふうに設定するかということも専門部会の中でご議論いただきまして、駅を中心におおむね500メートル、半径500メートルの範囲にある施設へ行くまでの道路についてはバリアフリー化すべき道路にしようということをもまず基本的な考え方といたしました。

ただ、一方で、教育施設とか医療施設、文化施設、あるいは官公署等々の公共施設等については、必ずしもすべての駅にこういった施設がそろっているということではござい

せん。そこで、こういった施設については、もう少し遠い範囲まで、具体的には駅から1キロぐらいまではバリアフリー化すべきではないかと議論させていただいたところでございます。

こういった議論をもとに、実際に重点的にバリアフリー化すべき地区をどこにしようか検討しまして、札幌市内にある地下鉄、JR駅の中でこういったところを重点的に取り組むべきかということですが、まず一つは、1日の乗降客数を基準にしましょうということにいたしました。これについては、バリアフリー新法の中で、1日の利用客が5,000人以上の駅については平成22年までバリアフリー化すべきという規定がございますので、これを参考に駅の抽出を行った結果が2-10ページに表を挙げさせていただいております。

先ほど申し上げましたとおり、札幌市がまちづくりに積極的に取り組んでいる地域中心核、さらには、今申し上げた1日の乗降客が5,000人以上を超える駅を抱えている地区を中心に重点整備地区を設定すると、2-10ページにあるような地下鉄駅周辺地区、あるいは地域中心核と指定されている地域が合計53地区設定されました。

その53地区について、先ほど私が申し上げたバリアフリー化すべき道路、生活関連経路を実際にどれぐらいの延長になるかということをおもの方で具体的に調べましたところ、2-12をごらんいただくと上の方にグラフと数字をあわせて掲載しているものがあると思いますが、総延長で約221キロという延長になりました。このうち、既にバリアフリー化されているものが64キロほどございまして、これからやらなければならない部分が157キロほどございました。このうち、国道については北海道開発局が事業に取り組んでおりますので、札幌市は国道以外のいわゆる道道とか市道と言われる部分をやっていくこととなりますが、これが約143キロほどあるということとなります。

ただ、札幌市の現状で申しますと、今、大体1年におおむね6キロから7キロぐらい道路のバリアフリー化をやっておりますので、先ほど申し上げた143キロのバリアフリー化をやることになると、おおむね20年というかなり長い時間を要することとなります。したがって、もう少し市民の皆さんがイメージしやすいように、もう少しこの143キロの優先順位がわかるような形で皆さんにお示しできないかということで、2-12に四角く囲んであるところがございまして、新たな基準を設けて少し優先順位をつけさせていただいたところでございます。

一つは、各駅から公共施設につながる道路については、やはり市民の皆さんが数多く利用されますので、これは優先的に整備すべき道路ということで、主要な生活関連経路という位置づけにさせていただいております。あわせて、既に民間の施設も含めてバリアフリー化が完了している施設については、当然、そこへ行けば障がい者の方も含めてバリアフリーな状況で施設をご利用できますから、こういった施設へつながる道路も急いでバリアフリー化すべきだろうということで、主要な生活関連経路という位置づけにしてはどうかと。そして、この二つの基準に当てはまらない道路については、その他の生活関連経路と

ということで少し長期的な取り組みをしていってはどうかという基準を設けた次第でございます。

その結果ですが、2 - 13をごらんいただきたいと思います。

この上にまた同じような表がございますが、再度、こういった基準で調べ直しをいたしましたところ、未整備の道路が大体78キロ、このうち国道を除く札幌市管理の道路が72キロほどになりましたので、年間6キロから7キロの整備ペースでいくとおおむね10年くらいとなります。したがって、おおむね10年くらいに優先的に取り組む道路と、それ以降にもう少し時間をかけて取り組む道路ということで、少し皆様にわかりやすい情報の提供をできるのではないかとすることにした次第であります。

それでは、先ほど私が申し上げた53地区では、具体的にどういう地域でどういう道路をやるのかというものを2 - 14ページ以降にお示ししております。2 - 15以降、2 - 66ページまで図面がついていると思いますが、これが、私が今ご説明した考え方に基づいて、札幌市として、今回、市民の皆さんに情報提供しようとしている、今後、札幌市がバリアフリー化に重点的に取り組むべき地域と、その中で重点的にバリアフリー化に取り組むべき道路をお示したものでございます。

2章については、以上でございます。

続きまして、3章の方をご説明させていただきます。

3 - 1をごらんいただきたいと思います。バリアフリー新法の中では、市町村、札幌で言うと当然札幌市となるのですが、札幌市がこういった基本構想を策定する場合には、重点整備地区における整備の方針を示すことが、法律上、求められております。このバリアフリー新法で対象となる施設は、先ほど私がご説明しております道路はもちろんその対象として入りますが、それ以外にも、例えば駅等の旅客施設、あるいは電車とかバスの車両関係、さらには信号機、路外駐車場、それから公園、建築物までがバリアフリー新法の対象の範囲でございます。したがって、これらの施設のバリアフリー化についても、この基本構想の中で今後どういう整備を進めていくかということをはっきりと示さなければなりませんので、そちらの部分について3章でまとめております。

このまとめをするときの考え方でございますが、若干ページを戻っていただいて、2 - 3ページをごらんいただきたいと思います。

こちら表2 - 1に、国のバリアフリー化の目標という表を挙げさせていただいております。

実は、こちらの表につきましては、平成18年の国のバリアフリー新法の施行に合わせて国が移動等円滑化の促進に関する基本方針というものをまとめております。その中で、鉄軌道、バス、船舶、航空とありますが、それぞれについて、ここに掲げてある施設を何年までにどれくらいの目標までバリアフリー化すべきという数値目標が掲げられております。今回、札幌市では、当然、国の数値目標を踏まえながら札幌市としての基本的な考え方を整理するというところで検討はスタートしておりますが、例えば、信号だと北海道警察

が管理されていたり、駅の施設はJRが管理されていまして、それぞれ各施設管理者がバリアフリー化の整備計画をお持ちでございますので、必ずしも国の目標どおりいけない施設もあるということをご専門部会の方でお話しいただきました。

そういったことも含めて、現状のバリアフリー化の状況も踏まえながら札幌市の基本的な考え方を示すということで、3-1に点線の囲みで示してございますが、これ以降のページの章立てにつきましては、基本的に、最初に国の考え方がございまして、それを踏まえつつ、札幌市の現状をかんがみまして、札幌市の基本方針としてこうしていこうと、そして、その中で、当面、札幌市の中でどういう取り組みをしていくのだという札幌市の推進方策ということで、これ以降、大きく三つに分けて各施設の整備の考え方を整理させていただきます。

3-2の方には、まず、旅客施設、駅、バスターミナル等についての基本的な考え方を示しております。

国の基本的な考え方は、先ほども若干ご紹介いたしましたが、1日の利用者数が5,000人以上ある旅客施設については、平成22年までに原則としてすべてバリアフリー化することです。ただ、専門部会の中で、JR北海道の方から札幌市内の今のJR等々のバリアフリー化の状況等もお伺いしますと、22年までに完全にすべての駅をバリアフリー化することは現状ではちょっとお約束できないということでした。そこで、札幌市の基本方針については、22年までにバリアフリー化を実施することを目標としますということで、若干、トーンを下げさせていただいております。地下鉄は私ども札幌市交通局の管理でございますが、今、それぞれがバリアフリー化の検討をしておりますので、今後、検討を進めて、当面は、最大限、予算措置できる範囲でバリアフリー化を進めていくということにしております。

それから、3-3の方には、車両の関係について同じような考え方を示しております。

車両についても、基本的には、ここに書いてございますが、今の札幌市内のバス、あるいは鉄道車両のバリアフリー化の状況からいうと、国の目標値はかなりハードルが高いのが実情でございます。したがって、札幌市の当面の推進方策のところにあります、当面は、車両の更新、古くなった車両を入れかえるときにどんどんバリアフリー化した車両にして、こうした車両をふやしていきましょうということにしております。

3-4は道路の部分でございますが、この辺は先ほど触れさせていただきましたので、ここでのご紹介は割愛させていただきまして、3-7の信号機等の取り組みでございます。

信号機についても、北海道警察の方でバリアフリー化の取り組みをいただいておりますが、基本的には、先ほどご説明した札幌市なり、あるいは、国道であれば開発局が同じようにバリアフリー化をされますので、こういった道路のバリアフリー化に合わせて道警の方で順次バリアフリー化された信号機の対応等をしていただくとことになってございます。

あわせて、専門部会の中では、例えば、歩道上に違法に駐輪され、歩行者の歩くところ

が非常に狭くなっていて車いすがすれ違えないような状況になっているとか、あるいは、歩道に乗り上げるような形で違法駐車されて、十分な歩道幅員がとれていていないなど、道路の管理がきちんとされていないのではないかというご指摘もいただいております。そこで、そうした違法駐輪とか違法駐車に対する啓発等についてもあわせて実施していくというような当面の推進方策にさせていただきます。

それから、3 - 8は路外駐車場です。路外というのは道路の外にある駐車場ということです。今、一部、道路の中にパーキングチケットでとまれる駐車場もありますので、そういうものと分けるためにあえて路外と書いていますが、いわゆる一般的な駐車場とお考えいただきたいと思います。

これについては、一定の要件を満たす駐車場は札幌市が届け出を受けるという制度に今なっておりますので、こういった制度の中で、駐車場事業者の方から札幌市に届け出があった際に、障がい者の駐車スペースを確保するといったことなど、随時、バリアフリー化について協力を要請しながら取り組みを進めていくことにしていきたいと考えてございます。

それから、3 - 9には公園の部分の取り組みも掲載させていただきます。これも、国の方の考え方として、当面、公園の中の園路と駐車場とトイレの三つを、積極的にバリアフリー化すべきという位置づけをしておりますので、札幌市も、まずはこの三つのバリアフリー化に重点的に取り組んでいくという整理をさせていただきます。

最後に、3 - 10の建築物でございます。

建築物については、国の整備目標はかなりハードルが高いのですが、当然、札幌市の建築物もありますけれども、圧倒的に民間の建築物が多いところでございます。ただ、従来から、札幌市の福祉のまちづくり条例に基づいて、一定の要件を満たす建築物については、民間のオーナーの方のご協力も得ながらバリアフリー化に取り組んできておりますので、当面、その取り組みは継続していきます。また一方で、札幌市が所有する不特定多数の利用者が見込まれる建築物については、やはり札幌市として少しでも国の目標に近づけられるように取り組み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。

次に、4章は、今後の取り組みについての考え方をお示ししております。

4 - 1に、スパイラルアップという言葉があると思います。初めてお聞きになる方もいらっしゃるかと思いますが、これも、バリアフリー新法の中で新たに組み込むべきことということで位置づけられたものでございます。計画をつくったら、つくりっ放しということではなくて、つくった計画を適宜、きちんと点検管理しながら、必要な見直しをして、よりよいものにする取り組みをするというものでございます。当然、札幌市としても、今回、計画をつくりっ放しということではございませんので、こういった取り組みについては着実にやっていきたいということをお示しを4 - 1で述べさせていただきます。

あわせて、4 - 2もバリアフリー新法で新たに規定されたものでございますが、札幌市が基本構想を策定した後、市民の皆さんから、基本構想のここを直してほしいといった

わゆる改定に関する市民の提案制度というものが新しくできることになりました。したがって、札幌市の方で基本構想を策定した後、市民の皆さんから提案があったときにどういふふうで処理をするか、その基本的な考え方を示させていただいております。

かなり細かい図になっておりますが、基本的な考え方といたしましては、札幌市が市民提案を受けた後、それに基づいて基本構想を見直す、あるいは見直さないという判断をそのたびごとにしまして、当然、提案された方にお知らせをいたします。あわせて、その結果については、こちらの福祉のまちづくり推進会議の方にも、市民の皆さんからこうした提案があって、札幌市はそれに対してこういう判断をして、こういう回答をしたということを定期的にご報告させていただき、皆さんからご意見を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、4 - 3 ページ以降でございます。

これは、今後のバリアフリー推進に向けてですが、私が今までご説明した内容は主に施設の整備、ハード面での整備の取り組みでございます。当然、真のバリアフリー化となりますと、ソフト面での施策の推進も必要不可欠になりますので、そういった取り組みの必要性について述べさせていただいております。この辺については、実は若干ボリュームの薄いところですが、現在進められております優しさと思いやりのバリアフリー検討部会での議論の成果も踏まえ、将来的には、先ほど申し上げた計画の見直し、スパイラルアップの中で充実を図っていきたいと考えているところでございます。

基本構想としては、以上でございます。

参考資料として若干載せさせていただいているのは、こちらの専門部会の皆さんが実際に現地を歩いて状況を把握したいというご要望がございまして、8月5日に現地調査を行いました。こちらについては、身障者協会と視覚障害者協会のそれぞれ協会からご協力いただける方が何名かご参加いただきました。場所としては、まず地下鉄南北線北24条駅周辺ですが、こちらは特に重点整備地区に指定されているところではございませんので、バリアフリー化が余り進んでいないところです。それから、都心の中はある程度バリアフリー対応が終わってございますので、そういったところも両方ごらんいただきまして皆さんからご意見をいただきました。

ご意見については、参考資料の5ページ以降に書いてございますが、実は非常にたくさんのご意見をいただきました。札幌市がバリアフリー化したつもりでいると言うと語弊があると思いますが、札幌市がバリアフリー化したことになっている道路でも実は問題があるというようなことも含めてご指摘いただいたところでございます。これらについては、バリアフリーの基本構想を策定した後、今度は、具体的に1年、2年、3年後以内にどういった道路をどういふふうで整備するのだという計画を、引き続き平成21年に検討する予定をしておりますので、その際に、例えば個別の道路あるいは信号等の整備をするときの参考として活用させていただきたいと考えてございますので、この基本構想の参考資料ということで最後の方にまとめさせていただいております。

最後に、今後の予定でございますが、先ほど事務局の方からも若干ご説明をいたしました。こちらの基本構想は、本日、皆様のご意見をいただいて、事務局の方で必要な修正等を加えた後、パブリックコメントということで、市民の皆様から広くご意見を募集する手順をとる予定でございます。今の予定では、順調にいきますと今月下旬ぐらいから1カ月、30日間、市民の皆様から自由にご意見をいただく期間を設けたいと思います。

この間に合わせまして、身障者協会の皆さん、視覚障害者協会の皆さんには、別途、私どもの方から情報提供させていただいてそれぞれご意見をいただきたいと思います。そういったご意見をいただいて、そのご意見に基づいて、さらに基本構想の見直し、修正等を行いまして、来年、年が明けまして来年3月までには新しい基本構想ということで取りまとめたいと考えているところでございます。

ちょっと説明が長くなってしまいましたが、基本構想については以上でございます。

千葉会長 では、議事を進めさせていただきます。

遅参いたしましたして、申しわけございません。会場を勘違いしておりまして、本庁舎に行ってしまった。

それでは、早速、議事を進めさせていただきますが、今の岸部会長、事務局のご説明に対して何かご質問、その他はございますでしょうか。

大体よろしゅうございますか。方向性、内容等もこんなようなところで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 特になければ、次に、優しさと思いやりのバリアフリー部会の検討内容についてのご説明をいただきたいと思いますが、大垣部会長が欠席でございますので、事務局の方からじかにご説明をいただきたいと思います。

大江さん、よろしく願います。

大江福祉のまちづくり担当係長 事務局の大江です。

大垣部会長から、所用により欠席して申しわけないとお伝えくださいということです。さらに、部会が検討している数値化されないバリアフリーについては、大切な問題であるけれども、非常に難しい点もあって、今後、時間をかけて検討していきたい、きょうの中間報告については、部会の方向性を示すものということでご理解をいただきたいという伝言を受けております。

それでは、優しさと思いやりのバリアフリー部会でのこれまでの検討についてです。

札幌市では、バリアフリー法などの法律及び札幌市福祉のまちづくり条例などに基づいて市内のバリアフリー化を進めてきています。しかし、平成18年12月に、法律の基準に適合している地下鉄琴似駅、エレベーター横の階段において、電動車いすを利用している方が亡くなるという痛ましい転落事故がありました。今後、同様の事故の発生を防止するために、新たなバリアフリーの基準として、数値化されたバリアフリー基準のみに頼るのではなく、障がいのある方や高齢の方の力をかりて人の目で確認していくバリアフリー

の基準を検討しているところです。これについては、平成22年度の運用を目指しています。

この問題につきましては、事故から1年を経過した昨年12月ですけれども、安全・安心なお出かけを考えるシンポジウムというものを開催しました。170名ほどの市民の方の参画をいただきましたが、参加した方のうち24名の方から意見シートにより意見をいただいたということで、改めてこういう問題に対する関心の高さを感じたところであります。

優しさと思いやりの部会については、ほかに3回ほど部会を開催しておりまして、ワークショップ形式での検討なり課題の抽出をいろいろやっております。ただ、この問題については、バリアフリーの考え方自体がもともと数値化されたものを守ることによってバリアフリーを進めていこうという考え方なものですから、それ以外のものを考えるのは非常に難しく、部会でも非常に苦労しているところではあります。

そういう中で、シンポジウムでいただいた意見なり部会での意見をいろいろまとめまして、現在、今後進んでいく基本的な考えとしてはどういうものがあるだろうかというところでまとめたのが以下に書いてあるものであります。

現在の状況からどういうことを考えられるのだろうかということに関しては、少子高齢化が進行する中で、安心・安全に生活するために配慮する人は今後さらに多くなるだろうということが考えられること、人の個性や能力というのは一人一人異なっているものであり、また、年齢や環境の変化によって変化していくということ、これらを把握できるのではないかということです。さらに、整備だけではなくて、周りの人の配慮によって危険を防ぐこともできるのではないか。実際、琴似駅の事故においては、同じエレベーターに3人ほどの市民の方が乗っていたのに事故を防止することができなかったということもありまして、周りの人のちょっとした配慮で危険を防止できる可能性もあります。そういうことで、だれもが、支援を必要とする人の自立した生活を確保することの重要性を理解し、自然に支え合うことができるように心のバリアフリーを推進する、このようなことも必要ではないかということです。

具体的なバリアフリーの進め方としてはどういうことがあるのだろうかということについては、4番目の年齢や障がいの有無にかかわらず、社会生活に参加しやすい環境を整備すること、高齢者、障がいのある方、妊婦や子ども連れの人などが生活する上で障害、バリアとなるものをつくらない、除去する、さらに危険箇所を見つけた場合は広く周知するとともに対策を講ずる、部会の中ではこのようなことが基本的なものとして押さえられるのではないかとこのところまで来ております。

そこで、今後どういうものに取り組んでいこうかということに関しては、先ほどの中にも出ていましたけれども、二つあるだろうと、一つはバリアをつくらないこと、もう一つはバリアを取り除くということです。

バリアをつくらないということについては、これまでやってきたことですが、一

つは、やはり数値的な基準を守ることによってバリアをつくらないということは避けて通れない、必ず必要なことなので、一つの柱としては福祉のまちづくり条例をさらに守っていくということです。バリアフリーを守っていったら、新しい建物ができたときにバリアをつくらないのだと。実際問題、例えば、外の出口は90センチ必要ですとか、スロープについてはこれくらいの角度にしてください、エレベーターはこれくらいの大きさが必要だという整備基準をつくっておりますが、この適合率が、平成17年度は18%、平成18年度は21%、平成19年度は44%と、だんだん上がってきております。

この一つの理由として考えられるのは、バリアフリーに対する理解が深まったということとは当然あると思います。例えば、お店を開店するとき、またはマンション、共同住宅などを販売する場合においても、バリアフリーということの一つの売りにする、バリアフリーに配慮している建物ですよということによって皆さんに安心を与えたい、または、マンションが売れることもあると聞いております。さらに、最近では、金融機関の方が福祉のまちづくり条例とか法律に適合するような物権でなければ融資しないという動きもあるというふうに聞いております。そういうことが相まって福祉のまちづくりの整備基準の適合率がだんだん上がってきていますので、さらに適合率を上げることによってバリアを最初からつuturaない方向にしていきたいなというふうに考えています。

さらに、もう一つのバリアをつくらないものとしては、高齢者、障がい者などの意見を生かすということです。これについては、現在、障がい者サポーター制度でも、設計段階から高齢者、障がい者の方の意見を生かせないだろうかという形での要望も出ております。先ほどお話ししたように、施設のバリアフリーというのは条例とか整備基準、または各種のガイドラインに基づいて実施しているけれども、基準には合っているのに、高齢者の方や障がいのある方が使いづらい場合もあります。さらに、基準にない細部の仕様を決める場合については、高齢者や障がい者の意見を生かすことができないだろうか。

これについては、今、全くやっていないというわけではなく、実際は既に個々に行われています。例えば、先ほど説明がありましたが、大通重点地区の歩道を改良する場合は、きょう、会長がいらっしゃいますけれども、身障者協会の会員の方に見ていただいて、点字ブロックのつけ方はどうか、スロープの傾斜についてはどうかと具体的にお話を聞いています。また、山口斎場を建設するときには、神田会長も設計の段階から携わったというお話を伺っていますが、控室は最初は畳の部屋であったけれども、高齢者の方や足の不自由な方はちょっと座りづらいということで、いすも使える和洋折衷に改良したというお話もあります。そういうように、今はばらばらに行われているものを一つのルールのもとにやることはできないかということや今後検討していきたいということで、バリアをつくらない取り組みについてはこのようなことを考えていきたいと思っております。

バリアを取り除くということについては、先ほどの福祉のまちづくり条例のつくり自体が、既に建っているものについては整備基準に適合するように努めるという努力義務になっているのです。そこで、実際の問題としてはなかなか難しい問題があるのですが、啓発

も含めて、条例の整備基準を適用することによって、現在建っている建物についてもバリアフリーを進められないかという方法について考えていきたいと思います。

もう一つは、危険を取り除くということで、危険箇所を発見したときにどういう対策ができるのかということです。これについては、今回の部会自体が琴似駅での転落事故をもとに始まっている形ですから、かなりいろいろなご意見をいただきました。例えば、通報場所をどうするか、意見の集約方法をどうするか、判断基準をどうするか、どうして周知していこうかということもあるのですけれども、これについては、今後、部会の中でもう少し具体的に話し合っていこうということになっています。

優しさと思いやりの部会については、ちょうど1年後くらいになると思いますが、来年10月くらいをめどに市民の方の意見を伺うパブリックコメントを実施して、平成22年度の実施を目指すという方向になっております。

部会の中間報告については以上です。

千葉会長 ただいまご説明のような進捗状況でございます。

ご説明に対して、何かご意見なりご確認なりはございませんでしょうか。自由にご発言をいただきたいと存じます。

委員の皆様になれば、私の方からちょっと質問をさせていただきます。

方向性としては大体よろしいのかなと思いますが、例えば、バリアを取り除くというところがございます。整備基準適合への努力義務という、それから、危険箇所を取り除くということがございまして、危険箇所を発見した場合に、通報の窓口と集約方法と判断機関がございまして、今、いろいろなところに気がついて意見を出そうという場合に電子化を利用する、つまりEメールその他を利用してということは非常に一般的なことではないのかなと思うのです。その場合に、集約方法としてのEメールは大変結構だと思いますが、一方で、通報窓口がEメールの受け付けというか、サイトを準備するのだと理解していいのですか。そのあたりはいかがでしょうか。

大江福祉のまちづくり担当係長 これについては、部会としての最終的な考え方はまだ具体的にまとまっておりませんが、今、千葉会長の方からお話があったように、いかに窓口を広げるかというような検討は今行っています。ただ、こういうものについては窓口は設けたけれども、なかなか意見を言いづらくて、設置だけで終わってしまう可能性があるもので、意見を吸い上げるにはどうすればいいのか考える必要があるというようなご指摘もいただいております。どのような窓口を設置して、どのような集約方法とするのか、そうした具体的なものについては、今後、部会で検討することになっております。

千葉会長 わかりました。

そのほか、副会長、いかがでございますか。よろしゅうございますか。

神田副会長 札幌の福祉のまちづくりというのは、国から言われて随分進んでいると思います。本当にその点は感謝申し上げたい。

特に、多目的トイレはおかげさまで日本一になりまして、オストミーの仲間たちが一緒

に使用できるようになりました。

ちょっとお伺いしたいのですが、道路の拡幅について、途中までやってそこで中断している部分があります。もともとお金の問題がございしますが、将来的には予定どおり進められるのでしょうかけれども、そういうところがありますね。例えば、19条通は、西の方の拡幅は終わっているが、東の方は拡幅が終わっていません。行啓通、南14条通も、拡幅が決まっているけれども、全然手をつけていない。こういうものが将来的にどうなるのか。特に、南14条通は視覚障がい者が盲導犬の生活歩行訓練に使わせてもらっていますから、お尋ねをしておきたいと思います。

それから、ご存じのように道交法が変わりましたが、高齢者や子どもたちの歩道における自転車走行は既にいろいろ危険性が出てきています。もちろん警察の関係もありましようけれども、そういう面については、道交法に基づいてお役所の立場からももっとPRしてください。

それから、路上の駐車許可につきましては、ご存じのように、今、国の方と警察庁と等級に従って制限が加えられていまして、警察庁の関係で地方で随分やっているところですよ。おかげさまで、札幌の場合は、行政はもちろん、皆さん方のご理解、ご協力もあり、中央の私たちの団体の方からも、札幌を見本としてと言うとおかしいですが、全部、情報収集に来ています。それから、国土交通省からも特に元気のいい札幌にアンケートが来ています。こんなことで、お礼かたがた、お話を申し上げたい。

特に、前にもお話し申し上げたと思いますけれども、建築の中で、住宅の下に駐車場を設けている場合、車いすの仲間たちがどうしても車道に出なければなりません。そういうものを、行政のお立場からも国土交通省にもっともって言っていただきたいと思います。

日ごろのご理解、ご協力に感謝を申し上げながら、その点について、ちょっとお話し申し上げました。

千葉会長 どうもありがとうございます。

交通に関してでございますが、岸部会長、何かコメントはございますか。今、歩道での自転車通行の秩序化とか、いろいろなことが議論になっていますね。

岸委員 多分、今言われたことについては、バリアフリー基本構想(案)の方にはちりばめられながら書かれているのかなというふうに私は解釈しております。その辺も含めながら、悪いところがあったら申し出て、それに対してスパイラルアップのプロセスにのって、ここで議論していくということもこれからは必要になってくるかなと思います。

せっかく当てていただいたので、私からちょっと意見を申し上げたいのですが、優しさと思いやりのバリアフリー部会という名前が、テーマとしては非常に漠然としていて、何を議論したらいいのか、多分、これは非常に難しかったのかなとお察しします。その中、あえて申し上げたいのは、心のバリアフリーということを基本的な考え方の4番でうたっていて、これは、こちらの部会の一番の目玉になるのかなと思うのです。しかし、今後の取り組みの柱の中ではそれが全然見えてこないのが、私の中ではどうなっているのかなと

思いました。これはぜひ議論していただきたいなと思います。

これにつきましては、私が部会長をやっている方の部会でも議論をしながら、例えば新・札幌市バリアフリー基本構想（案）の第4章の4 - 5ページで、ソフト面からの推進という形で啓発活動、情報提供、教育活動というふうなことをうたっております。この辺は、実はお互いの部会でかかわり合ってくる問題だと思いますので、これは、ぜひそちらの部会でも議論していただきながら、よりよいものにまとめていく必要があると思います。

千葉会長 ただいま岸委員からご発言がございました。私も全くそのとおりではないかと思えます。ですから、この中で二つの部会と一緒に議論する意味もそこにあるのだらうと思うわけです。

どうぞ。

齊藤委員 今、岸委員がおっしゃったソフト面のメンタルな主観は第4章の最後にあります。これは、前回もお話が出ましたが、地域住民、施設利用者への啓発活動と、そして、最後に取り組んでいくことが必要ですとだけしか書いていないです。ハード面については、私もこの会議に出させていただいて少しは理解したかなと思うのですが、今、いわゆるメンタルな面については、どなたが所管して、どういう形でというのは具体的なことが何かおありかなと。

もう一つ、さっきちょっと聞きそびれたのですが、2 - 3の表2 - 1に国のバリアフリー化の目標というのがございます。その中で、目標値が100%で平成18年度末というふうにお書きになっていて、何%、何%と書いてあるのですが、基本的に何がスケールなのか、何が原点なのか。例えば、金額であるか、あるいは延長であるか、面積であるか、個数であるか、そういうようなことがこの統計だけでは私にはちょっとわかりにくいのです。

国のことですからそこまで説明しろというのは無理かもしれませんが、札幌市として22年度とかいろいろな年度末の目標をお定めになるわけでしょうから、そのときに何がスケールなのだということを教えていただければと思います。

以上でございます。

千葉会長 今のところは、まさに部会の中でも少し議論をした部分ではなかったかと思いますが、事務局の方からちょっとご説明をお願いします。

伴野交通企画係長 2 - 3ページにある国のバリアフリー化の目標の現状の数値等については、専門部会の方はご記憶がある方もいらっしゃるかもしれませんが、北海道運輸局から国のバリアフリー化の取り組み状況の資料をご提供いただきまして、それをもとに今の国の状況として書かせていただいているものでございます。

札幌市が今後やるときに実際にどういった基準でやるかという齊藤委員のご指摘でございますが、先ほど後半の最後の方でご説明をいたしましたとおり、今後特定事業計画というものをつくる予定になっております。実は、今の基本構想でも特定事業計画をつくっております、先ほどは説明を割愛させていただいておりましたので、1 - 19をちょっと

ごらんいただきたいと思います。

今の札幌市交通バリアフリー基本構想を策定したのが15年で、それに合わせまして1年おくれで特定事業計画をつくってございます。このときの交通バリアフリー基本構想は、公共交通関係、駅や道路、信号だけが対象範囲になってございまして、それぞれ具体的に何年にどこをやるということをこの特定事業計画の中で整理してございます。

具体的な内容は、1 - 20以降をごらんいただきたいと思います。

例えば、1 - 20をごらんいただきますと、駅施設のバリアフリー化を掲載してございます。JR札幌駅ですと、エレベーターを5基つくるとか、多機能トイレを3カ所つくるとか、具体的にどこの駅に何を何カ所つくと。また、その横に、実施予定期間とございまして、おおむね何年までにやるということも書いております。

今回の基本構想策定後も、来年度に同様の特定事業計画を策定することになってございます。そういった意味では、何をスケールにというお話がございましたが、今後、具体的にどこの場所は、いつ、どんなことをやるという札幌市の計画を明らかにしていきたいと思っております。そして、実際にこれができた、できていないという確認をさせていただきながら、状況の管理といいますか、計画の達成状況について各年度末にご報告等もさせていただきたいと考えている次第です。

阿部保健福祉部長 心のバリアフリーについてお尋ねがありまして、それが福祉のまちを進めていく上で本当の根っこにある部分だということは、まさにそのとおりだと思います。

それでは、実際にどういうことが具体的に行われているのかと申しますと、建物とか道路のように具体的に数値化してお示しすることが非常にしにくい分野ですので、実際に札幌市として今やっている具体例を一つ、二つご紹介したいと思います。

当然、我々大人、成人者の場合は、それぞれお一人お一人の気持ちというか、心の問題だと思います。実際に、昭和30年代とか20年代のようにおじいちゃん、おばあちゃんと一緒に孫が暮らしている世帯状況ではないということで、なかなか小さなお子さんがお年寄りと接する機会が少ない。それから、障がいのある方々と触れ合う場面もなかなかありません。そこで、例えば、教育委員会でしたら、学級単位で障がい者の方の施設を訪問する、あるいは、障がいのある方に教室においでいただいてお話を伺うとか、実際にそういうようなこともやっております。また、保育園で養護老人ホームを訪問するとか、できるだけ若いうちから実際に触れ合ってもらって、そんなような環境づくりに特に力を入れております。

それから、私どもの側としては、札幌市に非常にたくさんの町内会がございまして、町内会ごとに福祉のまち推進センターというものが設けられております。そして、例えば、ひとり暮らしの高齢者あるいは障がい者の方を訪問していただく、見守りをしていただくようにこれまでもお願いをしてきました。それをもっとより充実強化するような形ができないかということで、各地区の民生委員にもお願いをしたりしていろいろ進めているとこ

るです。

具体的に何かしたから、すぐそれが効果を生むというような事柄ではないと思っておりますけれども、今後もできるだけそういう地道な努力を重ねて、若い方、お年を召された方も含めて、札幌市民の一人一人がほかの人に対して思いやり、優しさのある接し方ができるまちにしていきたいと思って進めているところでございます。

余り具体的なお答えになっていませけれども、今、そういう状況でございますので、ご理解いただきたいと思います。

千葉会長 どうもありがとうございます。

今のお話のとおりであろうかと思えます。

あわせて、これは部会でも議論になりましたけれども、国のバリアフリー化の目標というのは、このままではちょっとわかりにくいかなということも確かだろうと思えます。そのわかりにくさの理由というのは、さっき齊藤委員もおっしゃいましたけれども、何をメルクマールとして、指標として何%と見るのだろうということ。それについては、すべて出所がどこかに明記されていれば、そこにさかのぼってチェックしたり、見たり、そんなこともできるのかなとちょっと思いました。

齊藤委員、その辺の取りまとめは事務局と私どもにご一任をいただいて、また検討させていただくようなことでどうかと思えます。

そのほか、何かご意見はございますか。

どうぞ。

末廣委員 バリアフリー部会の関係で、今後の取り組みの柱として、で高齢者や障がいのある方などの意見を生かしながらバリアをつくらないまちづくりにということでした。その関係で言いますと、危険箇所を取り除く、発見した場合云々ということだったのですけれども、これを見ますと、全部、判断機関は役所だけになっております。これはこれでよろしいですけれども、やはり、琴似の問題も含めて私どもが8月5日に見て回りましたら、確かに地下鉄にはさわる地図はありましたが、音声とかなんかという基本が全くなかったものがありました。そういう危険箇所の通報があった場合、その判断というのは、役所もさることながら、やはり高齢者あるいは障がいのある方の意見というか、そういう機関が二つあってもいいのかなと。ぜひそういうことも考えていくべきではないかというふうに思いましたので、今後の検討の中で慎重に意見交換をしていただければ大変ありがたいなと思えます。

以上でございます。

千葉会長 どうもありがとうございます。

さっき、どこかで、必要に応じてこの部会その他を開いてというような考え方も示されましたけれども、そんなふうに積極的に運用していくということかなと思えます。

ほかにはございますか。

(「なし」と発言する者あり)

千葉会長 それでは、きょうのご議論は大体これぐらいにさせていただきます。

そういたしますと、新・札幌市バリアフリー基本構想（案）となっていますが、これは案を外すということによろしいのですか。きょうはそこまでの議論ではなくていいのですか。

伴野交通企画係長 この後、市民の皆さんのパブリックコメントがありますので、パブリックコメントのときもあくまで案ということでお諮りしたいと思っております。先ほど千葉会長からもお話がございましたけれども、これまでいただいたご意見をもとに、我々事務局の方で岸部会長ともお話をさせていただいた上で、必要な修正を加えたものでパブリックコメントを行う予定でございます。最終的な資料については、委員の皆様にもパブリックコメントと全く同じ資料をお送りさせていただきますので、ご意見があれば、当然、そのパブリックコメントで改めてお聞きすることも可能でございますので、よろしく願いたいと思います。

千葉会長 わかりました。

それでは、市民の方々にごらんいただくのに十分な内容の案ができたということで、きょうはそういう結論で締めたいと思います。

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 それでは、その他とございますので、事務局の方に、進行方をお返ししたいと思います。

長谷川高齢福祉課長 その他は特にないようでございます。

### 3. 閉 会

長谷川高齢福祉課長 それでは、以上で終わりにしたいと思います。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上