

「札幌市バリアフリー基本構想 2022（案）」に対する ご意見の概要と札幌市の考え方

1. 概要

「札幌市バリアフリー基本構想 2022（案）」について、パブリックコメント手続きにより、市民の皆様からご意見を募集したところ、合計 73 件の貴重なご意見をいただきました。

お寄せいただいたご意見と、そのご意見に対する札幌市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見は趣旨を損なわない程度に要約していますのでご了承ください。また、基本構想案が対象としていない内容のご意見は公表しておりません。

（1）意見募集期間

令和4年（2022年）4月18日（月）～令和4年（2022年）5月17日（火）

（2）意見募集方法

郵送、FAX、持参、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム

（3）資料の配布・閲覧場所

- ・札幌市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
- ・札幌市役所本庁舎5階 まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課
- ・各区役所 市民部総務企画課広聴係
- ・各まちづくりセンター
- ・札幌市公式ホームページ

（4）意見募集の周知方法

- ・札幌市公式ホームページ
- ・広報さっぽろ4月号にお知らせを掲載

2. パブリックコメントの内訳

（1）意見提出者数、意見数

意見提出者数：23人

意見数：73件

（2）提出方法内訳

提出方法	郵送	FAX	持参	電子メール	意見フォーム	合計
提出者数	3人	2人	2人	2人	14人	23人

（3）年代別内訳

年齢	～19歳	20代	30代	40代	50代	60代	70歳～	不明	合計
提出者数	0人	1人	0人	8人	7人	4人	2人	1人	23人

市政等資料番号
01-B04-22-1435

(4) 意見内訳

意見内容	件数
1 理念と基本方針について	1 件
2 重点整備地区について	7 件
3 旅客施設の整備について	11 件
4 車両等の整備について	4 件
5 道路・信号機・路外駐車場・都市公園・建築物の整備について	12 件
6 意見聴取について	3 件
7 年間を通じた円滑な移動経路の確保について	9 件
8 ソフト施策によるバリアフリーの充実について	14 件
9 ユニバーサル社会の実現について	2 件
10 冬季オリンピック・パラリンピック招致との連携について	4 件
11 その他の意見	6 件
合 計	73 件

3 意見に基づく変更点

市民の皆様から頂いたご意見をもとに、以下の2項目を修正しました。

意見の概要	変更点
バリアフリースキルとは何のことか分からない。意識を育てる研修をしてほしい。 (意見番号 56)	基本構想案 114 ページに記載の「バリアフリースキル向上」とは、障がいなどのそれぞれの特性に応じて配慮すべきことの理解や介助技術の習得のことであり、記載を「 <u>障がいなどの特性に応じて配慮すべきことの理解や介助技術の習得</u> 」に修正します。 地下鉄職員を対象としたバリアフリー研修において、上記の技術習得・向上に努めており、障がい特性に応じた多様なニーズに対応するための駅業務マニュアルの整備等を行い、心のバリアフリーの周知徹底を図っています。
「体が不自由な人たちに対する差別や偏見など」という文言は、意識の改革を目指せば必要ないのではないかと思います。(意見番号 72)	基本構想案の P119 図 5-1 で心のバリアフリーの具体的な内容として「体が不自由な人たちに対する差別や偏見など目に見えないバリアの解消」を挙げていますが、ご意見を踏まえ、「 <u>障がいの有無、年齢、性別にかかわらず、誰もが相互に人格と個性を尊重する</u> 」を追加し、「 <u>私たちの意識の中にある偏見や無理解といった心のバリアを解消して、自分自身と異なる人の価値を認める</u> 」に修正します。

4 担当

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所5階北側
札幌市まちづくり政策局 総合交通計画部 交通計画課
TEL：011-211-2275

5. 意見の概要と市の考え方

(1) 理念と基本方針について

No.	意見の概要	市の考え方
1	バリアフリー法の条文を明記し、市民に納得のいく解説が必要である。	基本構想案では、第1章に、国のバリアフリー法の経緯や近年の改正概要を記載しています。また、同構想案では、近年のバリアフリー法の改正のポイントの1つである、公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化として、地下鉄職員を対象としたバリアフリー研修による支援技術の向上などを記載しています。更に、公共交通事業者は、バリアフリー法に基づく移動等円滑化取組計画書及び取組報告書を作成し、ホームページで実施結果を公表しています。

(2) 重点整備地区について

No.	意見の概要	市の考え方
2	駅を中心とした地区等をバリアフリー化するという考えを直し、長く住んでいる居住地域でのバリアフリーが重要。当事者が住んでいる地域のまちづくりが求められる。	基本構想案では、駅などを中心とした重点整備地区に加えて、その他の地域においても道路の新設や改修のタイミングに合わせて可能な限りバリアフリー化に取り組むこととしています。 また、同構想案では、バリアフリー化が必要な生活関連経路のうち狭幅員道路や非優先道路で、基準に合致した整備が困難な場合の対応方法を新たに追加し、可能な限りバリアフリー化に取り組むこととしています。
3	住民は地下鉄やバスが通っている地域だけに住んでいるわけではないので重点整備地区を再考してほしい。	同上
4	重点整備地区は、旅客施設等からの徒歩圏を重要としているが、東区は大きな旅客施設がなく、発想を変えるべきではないか。	基本構想案では、駅などを中心に重点整備地区を設定しており、東区では、北13条東、光星、環状通東、元町、新道東、栄町の6地区を選定しています。更に、同構想案では、重点整備地区以外の地域においても道路の新設や改修のタイミングに合わせて可能な限りバリアフリー化に取り組むこととしています。
5	東区の伏古地区をモデル地区として選定し、積極的な整備を希望。	基本構想案では、利用者が多い駅を中心とした地区や地域交流拠点などの公共施設等が集積する地区を対象に重点整備地区を設定し、重点的・一体的なバリアフリー化を進めることとしています。 ご提案の伏古地区は、選定条件に合致しないため重点整備地区に選定しておりませんが、今後は、地区内の道路の新設や改修のタイミングに合わせてバリアフリー化の対応について検討いたします。
6	施設のバリアフリー化が、観光客がメインで居住者のハンディキャップ者が取り残されて進む傾向が心配。	基本構想案では、高齢者、障がい者等すべての施設利用者を対象に、重点整備地区を利用する人が安全で快適に目的地まで到達できるようバリアフリー化を進めることとしています。
7	避難所は各地区1箇所以上となっているがどこにどうやって避難すればいいのかわからない。	札幌市では、避難場所等の情報を市のホームページやスマートフォンの防災アプリ「そなえ」でお知らせしています。 基本構想案では、55か所ある重点整備地区のそれぞれで1箇所以上の避難所にバリアフリー経路を使って避難できるようにしています。

No.	意見の概要	市の考え方
8	重点整備地区の対象を1日当たりの平均利用数が3,000人以上としているが、利用人数で選ぶのではなくしてほしい。ＪＲほしみ駅にエレベーターの設置を希望。	基本構想案では、重点整備地区の対象を、1日当たりの乗降者数が3,000人以上の駅などを中心とする地区としています。これは、国の移動等円滑化の基本方針でバリアフリー化の対象としている駅と周辺地区を一体的にバリアフリー化するという考えに基づいています。 これに加えて、同案では、重点整備地区以外の整備にもバリアフリーの視点を持つことが重要であり、道路等の新設や改修のタイミングに合わせて可能な限りバリアフリー化に取り組むことを記載しており、ご意見のＪＲほしみ駅についても施設の改修などのタイミングに合わせて対応が可能かどうか検討してまいります。

(3) 旅客施設の整備について

No.	意見の概要	市の考え方
9	地下鉄新道東駅のエレベーターとエスカレーターは改札口までの距離がとても長く、急勾配の坂で車いすで下がるのは危険なので対策を求める。	ご要望の箇所の勾配は、国のバリアフリーの基準値を満たしており、一定間隔ごとに踊り場を設けたり勾配区間の識別のために平坦部分と床面に色の差をつけたりするなど円滑な移動に配慮した構造となっておりますので、ご理解ください。 また、車椅子等の移動が困難な場合は、駅係員による介助をいたしますので、お気兼ねなくお申し付けください。
10	車いすユーザーであり、地下鉄の車両とホームの隙間に自動の可動スロープの設置を希望。	札幌市交通局では、平成24年度から28年度までの間に、お客様の転落防止のため、列車とホームの隙間が一定以上空いている乗降口のホーム縁端部への転落防止ゴムを設置しています。 また、車いす等を利用するお客様が単独で列車乗降しやすくするため、車両とホームの段差及び隙間の縮小についてどのような手法が採用可能か検討いたします。
11	タッチレス改札の導入の検討を希望。	国内の先進的な研究事例として、スマートフォンを活用したタッチレス改札の導入検討が進められていると聞いておりますが、札幌市内の公共交通では、導入検討の事例はありません。
12	我が家には車いすユーザーがおり、札幌の地下鉄のおもてなしは最高に良いと感じ、親切な対応に今後も期待している。	現在、札幌市交通局では、車いすのお客様への乗降介助をはじめとした駅職員へのバリアフリー研修などの取組を行っており、引き続き、障がいのある方にも安全・安心に公共交通をご利用いただけるよう努めてまいります。
13	新幹線駅もできるので、エレベーターは、車椅子が2台、介助者が2名入れる様にしてほしい。案内表示はわかりやすいものにしてほしい。トイレにはベッドが欲しい。	国が示すバリアフリー施設の整備基準では、主要な経路にエレベーターを新たに設置する場合は、幅を160センチメートル以上、奥行きを150センチメートル以上とすることが望ましいとされております。この寸法は、車いすが転回する場合を想定したものです。 また、札幌駅など複数の交通が乗り入れる交通結節点の整備では、すべての方にとって乗換経路やバリアフリー施設の情報がわかり易い案内表示となるよう検討いたします。 札幌市交通局では、地下鉄駅旅客用トイレ改良計画を作成し、トイレの施設の改良に努めています。大人も利用できるベッド（ユニバーサルシート）は、地下鉄大通駅や真駒内駅などで導入実績があり、引き続きバリアフリートイレ内にスペースのある駅で設置を検討します。

No.	意見の概要	市の考え方
14	LEDのフルカラー表示は、以前のオレンジと黒の2色表示に比べて見えづらいので、用途に合わせて使い分けを希望。車両等も同様。	現在地下鉄車両や駅構内で導入を進めているLEDのフルカラー表示は、カラーユニバーサルデザイン認証の案内表示を採用しています。これは、色覚異常のお客様へ配慮した色の組み合わせを用いたり輝度コントラストを確保するものですのでご理解ください。
15	JR新札幌駅と地下鉄新さっぽろ駅の乗り換え経路がわかりにくく、大きな看板や、わかりやすい経路の矢印などの工夫が必要だと思う。ベビーカーで「ちあふる・あつべつ」に行く時、最寄りの6番出口は階段で不便であり、トイレも反対側にあるので改善を求める。	地下鉄新さっぽろ駅周辺の施設の案内の改善については、今後予定している駅前広場の整備やエレベーターの新設工事などに合わせて案内の充実を図るよう各施設管理者と検討いたします。また、地下鉄新さっぽろ駅のちあふる方面のバリアフリーの改修は予定していないため、ベビーカー利用者を考慮した案内方法の改善について、関係者に伝えます。
16	地下鉄のホームの案内放送設備を男女別の音声案内にするのは何故か。	東豊線のホームでは、福住行の1番ホームを女性の声、栄町行の2番ホームを男性の声のアナウンスとしています。これは、音声の違いで行き先を聞き分けることができるため、視覚に障がいのある人だけでなく全ての人にとって有効なユニバーサルデザインの考え方に基づく案内方法です。今後は、南北線、東西線も同様に改修する予定であり、ホームページ等で周知いたします。
17	地下鉄新さっぽろ駅のホームと改札間にエレベーターが1箇所しかなく、車いすユーザーやベビーカーに不便であるため、反対側の改札にもエレベーターの設置を希望。車いすが通れる改札が1箇所だとラッシュ時に混み合うので、幅が広い改札を増やしてほしい。	札幌市営地下鉄では、全ての地下鉄駅にエレベーターを設置し移動円滑化経路を確保しており、現在は2つ目の移動円滑化経路を確保する計画を進めているところです。その一環として、地下鉄新さっぽろ駅では、令和4年度より、青少年科学館近くの1番出入口付近への新たなエレベーター設置に向けた設計を行っております。ご意見をいただいた改札階へのエレベーターや幅の広い改札の増設につきましても、施設の利用状況やバリアフリールートの設定状況を考慮し、対応の可能性について検討いたします。
18	大通駅やさっぽろ駅の乗り換えの床面誘導表示をきちんと表示し、漢字には振り仮名をつけるべき。エスカレーターが途中から階段になるところがあるのはなぜか。工事の日程や時間等をきちんと知らせてください。	大通駅とさっぽろ駅では、路線ごとに色分けした床面のライン誘導等により、乗換案内を行っています。また、標識等の表示面には限りがあることから、振り仮名表示対応は困難ですが、ローマ字表記や駅ナンバリングなどを併記し、分かりやすい情報提供に努めています。昭和63年以前に建設した駅では、当時の全国的な基準に則り、踊り場までのエスカレーターを設置している場合がありますが、その後は、国の指針変更等を受け、地上部までエスカレーターを設置しています。エレベーター及びエスカレーターの更新工事を行う際には、広報さっぽろや交通局ホームページへの掲出、駅構内・車内へのポスター掲出により事前周知を行っておりますが、引き続き分かりやすい情報提供に努めてまいります。

No.	意見の概要	市の考え方
19	障がい者が地下鉄に乗車する時、駅に乗車の連絡をしなければならなかったり、バスに乗るのが不便であり、健常者が障がい者をサポートする態勢を急いでほしい。市民が地下鉄やバス、市電に障がい者と乗車するのが当たり前の日常になってほしい。	札幌市交通局では、車いす利用者等の地下鉄乗降の介助に渡し板を使用しておりますが、その際、安全な乗り降りのための機器操作等が必要なことから、駅職員が対応することとしておりますのでご理解ください。 また、車いす等をご利用のお客様が単独で列車乗降しやすくするため、車両とホームの段差及び隙間の縮小についてどのような手法が採用可能か検討いたします。 また、心のバリアフリーガイドの配付や市民・企業向け研修などを通じて障がい者への理解の促進や配慮方法の周知に努めてまいります。

(4) 車両等の整備について

No.	意見の概要	市の考え方
20	車いすでバスの予約なしの乗下車ができるように希望。	バス事業者は、事前に連絡をいただき、バリアフリー車両を配車して、混雑時に確実に乗車できるように対応しています。各バス事業者により、対応方法が異なりますので、ホームページ等でご確認のうえご利用ください。 また、車いす対応のバスには「車いすマーク」の表示があり、札幌市周辺公共交通案内ホームページ「さっぽろえきバスNavi」のバス接近情報機能で、車いす対応バスかどうかの確認が可能ですのでご活用ください。
21	ノンステップバスを予約なしで乗れたらうれしい。会社間で統一したルールを作してほしい。UD（ユニバーサルデザイン）タクシーは、すべての車椅子で乗りやすいとはいえ、乗降の際のセッティングに対する乗務員の知識や技術がバラバラである。 横から乗るタイプは、大きい電動車椅子が旋回できず、後ろから乗る介護タクシーのほうが使いやすいと思う。	ノンステップバスの利用について、バス事業者は、事前に連絡をいただき、バリアフリー車両を配車して、混雑時に確実に乗車できるように対応しています。各バス事業者により、対応方法が異なりますので、ホームページ等でご確認のうえご利用ください。また、車いす対応のバスには「車いすマーク」の表示があり、札幌市周辺公共交通案内ホームページ「さっぽろえきバスNavi」のバス接近情報機能で、車いす対応バスかどうかの確認が可能ですのでご活用ください。 UDタクシーについて、札幌市では、補助金制度を設けてUDタクシーの導入を進めるとともに、タクシー事業者には、ユニバーサルドライバー研修等を受講した乗務員を配置することを条件としております。 また、国土交通省が定める標準仕様のUDタクシーでは、前向きに転回し固定することとされていますが、車いすのサイズ・重量により乗車できない場合があります。
22	ステップのついたバスの導入を望む。UDタクシーも利用したい。	令和2年度末には、市内の路線バスのうち約4割でノンステップバスを導入しています。また、UDタクシーも着実に台数が増加しています。今後も、車両導入補助などを行い、バス事業者・タクシー事業者と行政が協力しながら取り組んでまいります。
23	北海道の都市間バスは先頭座席が荷物置き場に設定されており、優先席にはなっておらず、他県では優先席があることと比べて安心感が得られないので改善してほしい。	都市間バスの優先席の設置状況や利用方法はバス事業者や運行路線により異なりますので、各バス事業者にご確認のうえご利用ください。

(5) 道路・信号機・路外駐車場・都市公園・建築物の整備について

No.	意見の概要	市の考え方
24	車道から歩道に乗り上げる時の段差は歩行者には問題ないが、車いすユーザーには乗り上げや降りるときの衝撃や負担が大きい。歩道を自転車が通ると歩行者や車いすと混沌として危なく感じる。広島の駅前では、サイクリングコースが整備されており、歩道が広く、車いすでも安全に移動することが出来た。	歩道バリアフリー整備における横断歩道と縁石の高低差については、車椅子を利用する方の通行が可能で、視覚に障がいのある方が車道と歩道の区別を認識できる2cmに設定しています。また、経年変化により段差が大きくなっている箇所については、日常的な点検により維持補修に努めておりますが、段差が大きく通行に支障がある場合がございます。道路を維持管理する各区の土木センター等で対応を検討いたします。 また、道路交通法では、自転車は車道の左側を通行することが原則であり、札幌市では、車道の左側に矢羽型路面表示を設置して自転車に秩序ある通行を促し、歩行者、自転車及び自動車の安全な通行環境の確保に取り組むとともに、自転車の通行ルール遵守の啓発活動を推進しています。
25	横断歩道の段差解消を希望。	同上
26	道路は、北欧で見られる歩道、駐車帯、自転車通行帯、車両通行帯と並べるのはどうか。積雪時は、一時的な堆雪エリアとして利用可能だと思う。	近年の道路整備の技術基準では、車いす使用者等様々な歩行者や自転車のための通行空間ネットワークとしての連続性、安全性を確保することのほか、地形、土地利用の状況及び除雪、融雪方法等を勘案して堆雪幅を確保できるように計画するものとされており、ご意見は今後の検討の参考といたします。
27	中の島地区と路面電車沿線地区を連絡する環状通を生活関連経路の対象とすべき。	ご意見の区間の道路は、豊平川の堤防に接続する登坂箇所にあり、歩道がなく、バリアフリー基準に適合した歩道を整備することが困難なため、生活関連経路に位置付けていません。今後は、交通状況や構造上の課題等を勘案し、通行環境の改善の可能性を検討いたします。
28	歩道の勾配は、高齢者や車いすユーザー、乳母車、シルバーカーなどにとって危険であり、既存部分の勾配の緩和を希望。 歩道内のごみステーション、電柱等の工作物、隣接する敷地からの植栽の越境などは、特に視覚障がい者、車いすユーザーなどには危険。	歩道バリアフリー整備では、歩道の勾配緩和を行い、通行に必要な幅員の確保のため、必要に応じて電柱の移設等を行っています。また、道路に隣接する敷地からの植栽などの越境物は、所有者に撤去するよう指導をしています。
29	中の島地区と路面電車沿線地区を結ぶ白石藻岩通と環状通を生活関連経路として位置づけることを希望。	ご要望の箇所のうち白石藻岩通は、重点整備地区に含めないことから生活関連経路に位置付けていません。また、環状通は、豊平川の堤防に接続する登坂箇所にあり、歩道がなく、バリアフリー基準に適合した歩道を整備することが困難なため、生活関連経路に位置付けていません。今後は、交通状況や構造上の課題等を勘案し、通行環境の改善の可能性を検討いたします。
30	歩車分離式の信号機は、接触事故軽減には大変良い方法だと思うが、赤信号で留まる時間が多くなり、信号のサイクルを研究する必要があると思う。	信号機は、北海道警察が設置や設定・調整を行っています。歩車分離式信号機のサイクルは、設置されている交差点の車や歩行者の交通状況等を総合的に勘案し設定しています。また、交通状況の変化等により、サイクルの見直しが必要な場合は、その都度調整を図っています。

No.	意見の概要	市の考え方
31	高齢者等感応式信号機の時間を長くしてほしい。バリアフリー化済みの路外駐車場がどこにあるのか分からない。	信号機は、北海道警察が設置や設定・調整を行っています。高齢者等感応式信号機の時間は、専用の白色押ボタン函のボタンを押すか、携帯用発信器を使用することで、歩行者青信号を通常より長くすることが可能です。信号機のサイクルは、設置場所の車や歩行者の交通状況等を総合的に勘案し設定しており、歩行者青信号を長くするご要望がある場合は、対応が可能か個別に検討いたします。 また、市内の時間貸駐車場では約9割がバリアフリー化に対応しています。商業施設等に附属する駐車場がバリアフリー化に対応しているかどうかは、札幌市のホームページ上の「バリアフリータウンマップ」で確認することができます。
32	伏古たんぽぽ公園に車いすトイレの設置を希望。	公園のトイレは、利用状況に応じて配置などを見直しながら、再整備や施設改修に合わせてバリアフリー化を進めていますが、当該公園のトイレは現時点で改修等の対象とはしておりません。
33	公園には、車いすが入っていけないところにベンチが設置されていることがある。平坦なところにベンチを増やし、介助者はベンチで休み、隣に車椅子を置けるスペースが欲しい。特に月寒公園に作ってほしい。	月寒公園は平成30年まで改修をしており、現在のところ再改修の予定はありませんが、今後行う公園の設計では、いただいたご意見を踏まえ、車いす利用者やその介助者のニーズも考慮した検討を行います。
34	バリアフリーの公園には、バリアフリーのトイレを整備すべきである。	札幌市は、再整備や施設改修に合わせて公園のバリアフリー化を実施することとしております。トイレについても、利用状況に応じて配置などを見直しながら、バリアフリー化を進めており、特に利用者が多い大規模公園では優先的に対応を進めることとしております。
35	障がい者が自らの車の運転をして移動する人が増えており、民間の建築物でもバリアフリー整備を促すよう、設計者に対する意識啓発があると良いと思う。	札幌市では、平成18年に福祉のまちづくり施設整備マニュアルを作成しています。マニュアルでは、福祉のまちづくり条例が定める民間施設を含む公共的施設の整備の考え方や手続きの概要を示すとともに、高齢者や障がい者がより容易に一人で行動ができ、また介助の労力がより小さくなるよう工夫や検討を行い、施設整備に反映できるよう、整備基準を超えてさらに整備が望まれる事項についても掲載し、事業者・設計者の積極的な活用を求めています。 また、令和3年には国土交通省より新たな建築設計基準が示されたことを受けて、本市としても建築物のより一層のバリアフリー化に向けて整備基準の検討を進めていく考えです。

(6) 意見聴取について

No.	意見の概要	市の考え方
36	「公共的施設のバリアフリーチェックシステム」と「危険施設等通報システム」があることをはじめて知りました。	札幌市では、平成22年度より「バリアフリーチェックシステム」と「危険施設通報システム」を導入しています。これらの取組は、すべての市民が安心して快適に暮らし、自らの意思で自由に行動し、あらゆる社会活動に参加できる福祉のまちづくりを推進していく上で重要であり、今後も継続するとともに普及啓発に努めてまいります。

No.	意見の概要	市の考え方
37	障がい者の声をもとにエレベーターやオストメイト式トイレを作ってはどうか。ソフト面の使いづらさもあるので、病院、診療所だけをバリアフリー化するのではなく、身近に障がいを持っている人と共生して住まい方の考えを取り入れるべき。	札幌市では、バリアフリーの取組に障がい者の意見を取り入れるため、札幌市福祉のまちづくり推進会議の委員として、障がい者団体の代表者に参加いただくとともに、大型の公共施設等の設計段階に行う「公共的施設のバリアフリーチェックシステム」のチェック実施者に、障がいのある方を選任しています。 また、基本構想案では、バリアフリー経路選定の対象施設として病院や診療所だけでなく、文化施設や福祉施設、都市公園などを対象としており、今回の改定案では大規模な立体駐車場、観光施設、公立小中学校などに対象を拡大しています。
38	危険施設通報システムは周知不足であり、もっと活用し、より良いまちづくりにつなげてほしい。	多くの方が利用する建築物等は、障がいのある方や高齢の方などにとっても安全で使いやすい施設となるよう、法令・条例でバリアフリーに関する整備基準を定めていますが、基準を満たす施設であっても、危険な箇所が見つかった場合に未然に改修等の検討ができるよう「危険施設通報システム」を設けております。 いただいた御意見を踏まえ、さらなる普及啓発及び活用手法を検討してまいります。

(7) 年間を通じた円滑な移動経路の確保について

No.	意見の概要	市の考え方
39	バス停には屋根が無く、除排雪がされていなく、滑りやすく、滑り止め砂も活用されていないため、乗降に大変不便で利用できない。	バスの乗降位置の除雪は、各バス事業者が実施しているほか、札幌市の除雪作業の際にも、寄せられる雪が可能な限り少なくなるよう配慮をしています。 また、転倒事故防止のため、人通りの多い交差点を中心に砂箱を設置し、札幌市・市民・企業の協働による砂まき活動に取り組んでいるところであり、今後も活動協力について市民・企業への周知に力を入れてまいりますのでご理解ください。
40	歩道は降雪時には障がい当事者には利用されていない。点字ブロックもほとんどが雪に埋もれている。	札幌市の歩道の除雪は、除雪機械での作業が可能な有効幅員2メートル以上ある歩道を対象として、深夜から通勤・通学時前までの時間帯に行っております。作業後の路面は歩行に支障のない状況を確認することとしておりますが、4か月程度で約5メートルの降雪がある札幌において、限られた作業時間で点字ブロックの突起を露出することは難しいと考えておりますのでご理解ください。
41	視覚障がい者にとって点字ブロックは必要不可欠であり、除雪について考えてほしい。	同上
42	雪道のバリアフリー化を希望。	札幌市では、深夜から通勤・通学時前までの時間帯で、小型ロータリー等の機械により車道と歩道の境に雪を積み上げる方法で歩道除雪を行っています。作業後の路面は歩行に支障のない状況を確認することとしておりますが、4か月程度で約5メートルの降雪がある札幌において、限られた作業時間で夏季に準じた雪道のバリアフリー環境を確保することは難しいと考えておりますのでご理解ください。

No.	意見の概要	市の考え方
43	冬期のバリアフリー化は、行政だけを頼るのではなく、地域住民が助け合う仕組みも必要で、除雪機械等の貸し出しに加え、ボランティア団体の活動費の補助の検討を希望。	札幌市の雪対策における市民と行政の協働の取組では、除雪ボランティアに参加したい企業・団体のコーディネートや福祉除雪事業の担い手の確保、小型除雪機や除雪用具の貸出、小型除雪機の購入費用の一部補助などを行っており、今後も有効な支援について検討を進めます。
44	大雪の場合、バス通りや幹線道路を率先して除雪し、住民協力で幹線道路までの移動空間を確保して、車両利用の自粛を求める等の柔軟な運用と、住民協力体制を構築するのが良いと考える。	大雪時には、バス路線や緊急輸送道路などの重要な路線の除排雪作業を優先するとともに、車による不要不急の外出を控えるよう市民に協力を求めるほか、除雪の情報や公共交通機関の運休、通行止めなどの道路情報を提供し、大雪による混乱などを最小限に抑えることとしています。
45	冬期の除雪作業は除雪業者だけでは対応が困難だと思う。地域住民との連携が必要と感じる。	札幌市の雪対策における市民と行政の協働の取組では、除排雪作業の支障となる路上駐車や雪出しをしないなど、ご協力いただきたいことの周知を実施しているほか、除雪ボランティアに参加したい企業・団体のコーディネートや福祉除雪事業の担い手の確保、小型除雪機や除雪用具の貸出、小型除雪機の購入費用の一部補助などを行っており、今後も有効な支援について検討を進めます。
46	冬の生活道路の除雪が間に合わず、福祉車両が家の前まで来れないことがあった。マンホールの段差に福祉車両が突っ込み、けがをしたこともあった。障がい者が通所するための福祉車両が玄関前まで入れるような除雪体制をお願いしたい。	生活道路の除雪では、除雪水準の確保に向けて、計画的な除雪に努めておりますが、大雪時には、バス路線や緊急輸送道路などの重要な路線の除排雪作業を優先するため、生活道路の除雪が遅れることがあります。そのようなケースでは、大雪による混乱などを最小限に抑えるため、適宜、除雪の作業情報を市民に提供することとしています。また、積雪時のマンホール周辺では、下水道管内の熱で段差が生じることがあるため、断熱材の付いたマンホール蓋を設置し、段差発生抑制に取り組んでいます。
47	ロードヒーティングや除雪の仕方段差ができている。	歩道のロードヒーティングの多くは、地先の建物などの所有者が設置し維持管理をしています。建物前の歩道のロードヒーティング前後で段差ができ、通行の障害となる場合は、歩行者の安全を確保する観点から、札幌市が必要に応じて段差を解消することとしています。今後もロードヒーティング所有者のご協力をいただきながら、歩行環境の改善に努めてまいりますので、ご理解・ご協力ください。

(8) ソフト施策によるバリアフリーの充実について

No.	意見の概要	市の考え方
48	視覚障がい者の方が困っているのに声かけをするには、どうしたら良いか知っていることが重要で、学校教育に障がい者のサポート方法を教える啓発活動を取り入れることを希望。	本市では、市民と企業向けに心のバリアフリー研修を実施しており、令和3年度には合計294名が受講し、日常生活や企業の業務における心のバリアフリーの実践に向けて、障がいに応じた困りごとや配慮の手法を学びました。今後も、研修等を通じた実践的な心のバリアフリーの普及啓発に努めます。 学校における心のバリアフリーの普及啓発の取組では、生活の中にある様々なバリアに気付くことができるよう視覚障がい等の体験教室を行うほか出前授業の活用など各学校の実態に応じた学習活動を進めています。また、小学4年生と中学3年生向けに様々な障がいに関する特性や適切な配慮等を記載した福祉読本を配布するなど、あらゆる差別や偏見をなくし、互いの個性や多様性を認め合う「人間尊重の教育」を推進しています。
49	心のバリアフリーの研修会ではマニュアルを学ぶだけではなく、我がこととして気づきや意識が変わる工夫を取り入れていくことが大切で、特に子ども達の教育には不可欠と考える。	同上
50	経路の情報の提供は、視覚障がい者や車椅子ユーザーを考慮したルート案内を希望。床誘導サインやアプリなどで、安心して目的地に行ける情報を希望。	令和4年度より、都心の地下ネットワークを対象にバリアフリー案内の情報提供の調査を実施する予定であり、これをもとに全ての人に効果的な情報提供の手法の検討を進めます。
51	障がい者用駐車場やバリアフリースイールの適正利用について、ここしか使えない人がいること、なぜあるのかの意味を知ってもらうことも重要。	札幌市では、事業者が駐車場を設置する場合の申請手続きの際に、障がい者等用駐車場の設置に合わせてリーフレットを配布し、本当に必要な方が利用できるよう取組をお願いしています。平成27年度に34の商業施設を対象に行ったアンケートでは、半数以上で場内放送やガードマンの巡回、ポスター・看板設置などの取組を行っています。 また、バリアフリースイールの適正利用の推進として、施設にステッカーを配付し広報周知に努めています。ステッカーには、バリアフリースイールを使えないと困る人がいることや設備の使用目的などをイラストを使って記載し、理解の促進に努めています。
52	公共通路では、歩行者は、車両と同様に左側通行のルールを浸透させ、交差する人々のストレスを軽減させると共に、左側通行が困難な方には手を差し伸べられるような社会を目指すことが賢明だと考える。	公共通路では、施設の状況に応じた通行が必要です。このため、地下鉄コンコースなどで特に出合い頭の衝突等が危惧される箇所では、床面表示で注意を喚起するなどの対策を行っており、こうした対策が有効であると考えています。
53	どんなに重たい障がいがあっても障がい者は社会参加したいと考えている。小さな手助けがあったら外に出れる方も多くいるので、健常者の方々に協力していただきたい。	札幌市では、心のバリアフリーの市民・企業向け研修や出前講座などの各種講座の実施、ガイドブックの配付などを行い、障がいの特性や必要とする配慮などについて学び、行動をおこすことに取り組んでいます。今後も、全ての人にとって住みやすく、お互いの価値を認め、支え合っていく共生社会を目指し、心のバリアフリーの普及啓発に努めます。
54	バリアフリー、健常者、障がい者という言葉がなくなり、支え合って生きる目的を持続するよう、取組に期待している。	同上

No.	意見の概要	市の考え方
55	心のバリアフリーのバッチを身につけた人を見ることがなく、教育啓発といえるのか疑問に感じる。メディアを使って講習会を行ってみてはどうか。	心のバリアフリー推進マークを活用したバッチは、心のバリアフリー研修の受講者に配布しており、取組を継続してまいります。今後も、心のバリアフリー推進マークを活用した効果的な普及啓発手法を検討してまいります。
56	バリアフリースキルとは何のことか分からない。意識を育てる研修をしてほしい。	基本構想案114ページに記載の「バリアフリースキル向上」とは、障がいなどのそれぞれの特性に応じて配慮すべきことの理解や介助技術の習得のことであり、記載を「障がいなどの特性に応じて配慮すべきことの理解や介助技術の習得」に修正します。 地下鉄職員を対象としたバリアフリー研修において、上記の技術習得・向上に努めており、障がい特性に応じた多様なニーズに対応するための駅業務マニュアルの整備等を行い、心のバリアフリーの周知徹底を図っています。
57	JR北海道には、通勤時のラッシュ時などに対応してもらえない状況があるため、介助が必要な障がい者へのより柔軟な対応をお願いしたい。	駅係員による介助は、駅や時間帯により希望に添えない場合がありますが、お手伝いが必要な場合は、事前に増員手配をするなどできる限り柔軟に対応しています。また、直前の希望には係員の手配がつかないことがあるため、計画段階で相談するようにご協力をお願いしています。
58	障がい者、高齢者が安心して外出できるための着替えやおむつ替えができるようトイレに大人用のユニバーサルシートを設置し、周知するマップ作成してほしい。 一般の方が使用して本当に必要な人たちが長時間待たされることもあるので、工夫もお願いしたい。	大人用のユニバーサルシートについては、市有施設や民間公共施設等における設置の拡大に向けて、望ましい整備基準として福祉のまちづくり条例に基づく整備マニュアルに盛り込むことを検討します。 また、札幌市内の商業施設や官公庁等における大人のユニバーサルシートの設置の有無等をホームページの地図上で確認することが出来る「バリアフリータウンマップ」のほか、「さっぽろバリアフリー情報」の冊子も作成しております。 いただいたご意見を踏まえ、本来必要とする方のトイレの利用に支障のないよう、心のバリアフリーの普及啓発を通して、配慮についても理解を促してまいります。
59	選挙会場の学校にスロープが無く介助者を呼ばなければならないため、会場にはスロープを事前に取り付けておいてほしい。	常設スロープのない学校を投票所として使用する場合は、仮設スロープを設置し段差を解消していますが、段差が大きく仮設スロープを設置しても急勾配になるなどの場合は、安全に入場していただくため、仮設スロープではなく、投票事務従事者を呼び出すブザーを設置して介助をしています。
60	障がい者への理解や、様々な病気や障がいから一般の人たちとは違って見える人がいることの理解、多様な人たちが暮らしているユニバーサル社会への啓発に繋がる学校教育に取り組んでほしい。	本市では小学4年生と中学3年生向けに様々な障がいに関する特性や適切な配慮等を記載した福祉読本「心のバリアフリーガイドわかりやすい版」を配布し、互いの多様性を認め合う人間尊重の教育を推進しております。 今後も引き続き、共生社会の実現を目指し、学校教育も含めた普及啓発を行ってまいります。

No.	意見の概要	市の考え方
61	誰一人取り残さずに暮らしが幸福で、笑顔溢れる札幌のまちになるためには、道徳的な感情や個人の特性にとらわれることなく、支え合う思いやりと合わせて福祉に対する意識を育てることが大切だと考える。多様性を認め合い支え合う、行けるが広がるまちづくりが市民としてできると素晴らしいと想像しており、オリパラを機会に成熟できればとも思っている。	本基本構想案では、「お互いに思いやり支え合う『行ける』が広がるまちづくり」を理念として、生活関連施設等のバリアフリー化の推進や連続した歩行空間ネットワークの形成、心のバリアフリーの推進、共生社会の実現に向けた市民・施設管理者・行政の協働により、ハード・ソフトの両面からバリアフリーの取組を推進することとしており、オリンピック・パラリンピックの招致を契機として、これらの取組を加速させていきたいと考えています。

(9) ユニバーサル社会の実現について

No.	意見の概要	市の考え方
62	色のガイドラインに加え書体のユニバーサルデザインを盛り込み、特別特定建築物や市有施設の案内サインにUD（ユニバーサルデザイン）書体を使用することや指針を作る検討を希望。	国土交通省では、令和3年3月に建築設計標準を策定しており、今後の市有建築物の整備は、これを標準として行うことになります。同標準では、使用する書体を指定していませんが、認知しやすい書体を用い、大きめの文字や図記号等を併用することが望ましいとされています。
63	多言語化は、視認性等を考慮し、日本語と英語併記での表示として文字を大きくし、各母国語の案内は、パンフレットで補うことでおもてなしは担保できると思う。	札幌市交通局では、「地下鉄駅案内サインマニュアル」を作成し、統一した案内サインの設置に努めています。サインマニュアルでは、日本語、英語、韓国語、中国語（簡体字、繁体字）の5言語表記を基本としており、視認性に配慮した書体の使用やピクトグラムなどの統一などにより見やすさにも工夫することとしております。

(10) 冬季オリンピック・パラリンピック招致との連携について

No.	意見の概要	市の考え方
64	障がい者にとって身体を冷やさないことはとても重要なことであり、雪遊びの経験をより多くの障がい児にも体験する機会を増やし、パラリンピックの選手にあこがれる子ども達が、実際に冬季の競技に出場し、ハンデだった雪を好きになってもらえれば札幌の冬が一段と魅力あるものになると確信している。暖かなユニバーサルデザインの防寒着開発を望んでおり、札幌市による財政支援があればと思う。	「2030北海道・札幌オリンピック・パラリンピック冬季競技大会概要（案）」では、大会によってもたらされるレガシーの一例として、障がい者スポーツへの取組促進や雪を楽しむ文化やライフスタイルの普及を掲げており、札幌では初めてとなるパラリンピックの招致を契機として、全ての人にやさしいまちを創っていききたいと考えています。 また、札幌市では、札幌圏域の市町村の経済活性化を図ることを目的として、中小企業等が行う福祉・介護分野などにおける新商品・新技術開発の取組を財政的に支援するなど、ものづくりに携わる中小企業の皆様に支援しています。
65	冬季オリンピック・パラリンピック招致と合わせてバリアフリー整備を提案することは不謹慎であり、競技会場周辺の道路の除雪が最優先され、生活道路の除雪は後回しにされ则认为る。	「2030北海道・札幌オリンピック・パラリンピック冬季競技大会概要（案）」では、大会によってもたらされるレガシーの一例としてインフラのバリアフリー化促進を掲げており、札幌では初めてとなるパラリンピックの招致を契機として、まちのユニバーサルデザイン化など、全ての人にやさしいまちづくりを加速していききたいと考えています。 また、除雪作業は本市の作業基準に基づき実施いたします。
66	冬季オリンピックとの連携をしなくてもバリアフリー化を進める事が必要。	基本構想案は、本市の2030年度までの各施設等のバリアフリー整備に関する方針や取組を示しており、東京オリンピック・パラリンピックの実施事例などから、冬季オリンピック・パラリンピック招致との連携により取組の加速が期待できることを記載したものです。

No.	意見の概要	市の考え方
67	札幌を平和とD&I（Diversity&Inclusion・多様性を認め、受け入れて活かすこと）の溢れるファッション文化のあるサステナブルな未来都市にするとともに、札幌を元気にする仕掛けやイベントやショーなどをオリパラのスポーツとともに文化事業として市民とともにできればと願っている。	「2030北海道・札幌オリンピック・パラリンピック冬季競技大会概要（案）」では、大会によってもたらされるレガシーの一例として、食や芸術等札幌ならではの文化プログラムを募集し、世界に発信することで、全ての人にやさしい共生社会の実現を目指すこととしており、いただいたご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。

(11) その他の意見

No.	意見の概要	市の考え方
68	建築物に対する各種バリアフリー化への助成制度の政府のPRが不足している。	札幌市が令和4年度に実施している「札幌市民間公共施設バリアフリー補助事業」では、ホームページや広報物への掲載、パンフレットの配付などで取組をお知らせしています。また、政府の取組については、国土交通省の「バリアフリー関連補助金」のホームページなどで助成制度の紹介をしています。
69	精神3級にも福祉乗車証を発行してほしい。障がいを持っている者も行動をして社会参加をしたい。	札幌市の障がい者交通費助成制度は、一定以上の障がいのある方に対し、助成を行っております。重度障がい（身体1,2級、療育A、精神1,2級）のある方については、福祉乗車証、タクシー券（最大39,000円/年）、ガソリン券（最大30,000円/年）の中から一つを選択出来る内容とし、中度（身体3,4級、療育B、精神3級）の方については、記名サピカへの助成チャージ（最大48,000円/年）、タクシー券（最大13,000円/年）、ガソリン券（10,000円/年）の中から一つを選択出来る内容となっていますが、札幌市の財政状況から助成内容の拡大は難しい状況ですのでご理解ください。 また、札幌市では、障がい者等通所交通費助成制度を設け、通所施設に通っている方の交通費の一部を助成しています。
70	特定事業計画の進捗管理の仕方がよくわからない。	バリアフリー化の対象となっている各施設管理者は、いつ、どの施設を整備するかをまとめた特定事業計画を作成することとしています。これを毎年度更新し、札幌市のホームページにまとめて公表して進捗管理を行っています。
71	障がい者対応のエレベーターを増やしてほしい。JR北海道による精神障がい者の電車賃の割引の実現を望んでいる。	基本構想案では、エレベーター等の設置による地下鉄駅のバリアフリールートの更なる充実や、JR駅の段差解消の検討について記載しています。また、電車賃の割引についてのご意見は、本基本構想が対象とする移動等円滑化に関する意見ではないため、参考意見とさせていただきます。

No.	意見の概要	市の考え方
72	「体が不自由な人たちに対する差別や偏見など」という文言は、意識の改革を目指せば必要ないのではないかと思う。	基本構想案のP119図5-1で心のバリアフリーの具体的な内容として「体が不自由な人たちに対する差別や偏見など目に見えないバリアの解消」を挙げていますが、ご意見を踏まえ、「障がいの有無、年齢、性別にかかわらず、誰もが相互に人格と個性を尊重する」を追加し、「私たちの意識の中にある偏見や無理解といった心のバリアを解消して、自分自身と異なる人の価値を認める」に修正します。
73	歩道の自転車走行が目立ち危険を感じている。自転車は車道走行も危険なので、緩衝地帯を設けて歩道走行を禁止できないか。自転車利用者のマナー教育の強化が必要と感じる。地下鉄駅の駐輪場スペースの拡大と、有料駐車場の設置による、盗難防止と周辺の無断駐輪防止の必要があり、敷地確保が難しければ、地下駐輪場を作れないか。	道路交通法では自転車は車道の左側を通行することが原則であり、札幌市では、車道の左側に矢羽型路面表示を設置して自転車に秩序ある通行を促し、歩行者、自転車及び自動車の安全な通行環境の確保に取り組むとともに、自転車の通行ルール遵守の啓発活動を推進しています。 放置自転車の対策としては、駐輪場の足りない場所に必要な台数の駐輪場を整備し、周辺を自転車等放置禁止区域に指定して、即時撤去を行っています。駐輪場の整備に適した土地の確保が難しい場所では、既存駐輪場を2階建てにするなどの様々な手法により対応しています。 自転車の盗難防止対策としては、2か所に鍵をかけるツーロックを呼びかけており、警察と連携した注意喚起を行っています。

上記の意見のほか、本基本構想案が対象としていない内容の意見が3件ありました。

(以上)