

NO	施策	事業名	質問事項	所管部署回答	所管部署
1	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	駅周辺施設エレベーター等設置事業【大通東4地区優良建築物等整備事業費】	地下鉄東西線バスセンター駅8番出入口が選ばれた理由は何ですか。 また、他の出入口におけるエレベーターの設置状況はどうなっていますか。 さらに、他の地下鉄駅におけるエレベーター設置状況について教えてください。	<p>バリアフリー新法に基づく地下鉄駅でのエレベーター整備により、地下鉄全46駅にて最低1基以上のエレベーターの設置が完了しています。</p> <p>一方で、エレベーターの設置場所によっては、目的地までの移動距離が長くなる場合があるなど、利用しづらい、わかりにくいといった駅もあることが指摘されています。</p> <p>このため、「駅周辺施設地下鉄駅エレベーター等設置事業」において、現状や整備方針を整理し、特に必要性の高い駅については、公共主体又は民間補助によって更なるエレベーターの設置を進めたいと考えています。</p> <p>ただし民間ビル内に設置するエレベーターについては、民間の建替えのタイミングに左右されるため、こういった優先順位の考え方などを参考に、民間事業者からの相談に応じて補助金の可否を判断しています。</p> <p>今回民間事業者から地下鉄接続の相談があったバスセンター前駅8番出入口は、エレベーターを新設して既存出入口を民間ビルに取りこむことで、歩道上に設置されていた既存出入口の撤去や、大型商業施設であるサッポロファクトリーまでのメインのバリアフリー導線の確保などが見込まれました。</p> <p>そのため、エレベーターの設置が駅周辺の利便性向上などに資する取組として、公共貢献度が高いと判断し事業化しました。</p> <p>なお、バスセンター前駅は、従前は大通を挟んで南側に1カ所のみエレベーターが設置されており、全出入口10カ所のうち今回が2カ所目、北側では1カ所目の設置となっております。</p> <p>公共主体としては今年度、琴似駅で東側の病院や福祉施設に向けた移動の負荷軽減のため、2基目のエレベーターの設置に向け、実施設計を行う予定です。</p>	政)都市計画部事業推進課
2	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	駅周辺施設エレベーター等設置事業【大通東4地区優良建築物等整備事業費】	利便性が向上したとありますが、具体的なデータなどがあれば教えてください。	具体的なデータはありませんが、エレベーターが設置されたことによって、バリアフリーの経路が確保され、利便性は向上したと考えています。	政)都市計画部事業推進課
3	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	地区センターバリアフリー化事業	現在、エレベーターが設置されていない地区センターは、24館のうち何館でしょうか。工事の対象センターの優先順位はどのようにつけているのでしょうか。	<p>事業開始時点(平成20年度)で未設置の10館について、順次整備を行っており、平成28年度時点での未設置は3館です。</p> <p>工事の優先順位については、都市局事業である保全工事等に合わせた実施を原則としています。</p>	市)地域振興部区政課
4	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	地区センターバリアフリー化事業	事業評価がBとなっているのはなぜでしょうか。	記載ミスです。前年同様、Aに訂正いたします。	市)地域振興部区政課

NO	施策	事業名	質問事項	所管部署回答	所管部署
5	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	福祉のまちづくり推進事業	活動指標である「バリアフリーチェック実施回数」に関し、どのような方法でチェックしているのでしょうか（事前にチェックリストをつくって配布しているのか、実際に職員が施設に行きチェックしているのか等）。また、1年に複数回実施することの実益も教えてください。	<p>バリアフリーチェックは、一定規模以上(2,000㎡以上)の市有施設を新築・増改築等を行う場合等に、障がい者・高齢者(メンバーについては関係団体からの推薦による)によるチェックを実施し、意見を求める制度です。</p> <p>チェック実施者には、自らの身体の状態、経験等を踏まえながら、すべての利用者にとって安全で使いやすい施設を目指す観点で、図面等を閲覧、又は直接現地に出向き、バリアフリーに関する意見を出してもらっており、関係部局の職員も参加しております。</p> <p>チェックを行う施設については、年度末に各局に照会をして、回答のあった施設から選定しております。</p> <p>同一施設で2回以上実施する場合は、設計段階での意見がどのように反映されているかを施工段階で確認してもらうことで、より確実にバリアフリーを実現することができます。なお、対象となる施設は、原則全てバリアフリーチェックを行うことにしているため、2か所ある場合は、基本的に2回開催することとなります。</p>	保)障がい保健福祉部障がい福祉課
6	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	福祉のまちづくり推進事業	誰がどのように調査を行うのか、またその調査結果をどのように事業に反映するのか、バリアフリーチェックの手法と活用方法を教えてください。	<p>チェック方法については、【No.5】の回答内容をご参照ください。</p> <p>バリアフリーチェックによって出された障がい者や高齢者の意見を踏まえ、施設所管部局は工事内容等の修正に努めるものとされており、実際の施設整備は、これらの意見を尊重したものとっております。</p> <p>また、過去のバリアフリーチェックの実績について、公式ホームページ上で公開しており、チェックに使用した資料や、参加者から出た意見等を関係部局で情報共有することで、将来の施設整備の取組につなげております。</p>	保)障がい保健福祉部障がい福祉課
7	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	福祉のまちづくり推進事業	ここでいう「バリアフリー」はいわゆる物理的障壁の除去を意味しているのでしょうか。その場合、他の障壁(制度、情報・文化、意識)のフリー化については、どのような方策を実施しているのでしょうか。検討段階のものも含め教えてください。	<p>公共的施設のバリアフリーチェックシステムについては、施設整備を目的に始まったものであることから、ハード面のバリアフリーに重点を置いたものであることは間違いありません。</p> <p>しかし、実際のバリアフリーチェックの場では、例えば、施設内の表示や、点字ブロックの色など、情報等のソフト面のチェックを実施しているケースもあります。</p> <p>この他にも、広くバリアフリーの取組として、当該チェックシステムの他にも「心のバリアフリーガイド」といった市民向け啓発冊子を作成し、周知に取り組んでおります。</p>	保)障がい保健福祉部障がい福祉課
8	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	福祉のまちづくり推進事業	具体的な啓発方法、情報発信方法について教えてください。	<p>啓発冊子を、各区役所等の市有施設で配布したり、公式ホームページを活用した情報発信、出前講座等による啓発の取組を実施しています。</p> <p>こうしたバリアフリーの取組は、市民の意識の醸成がとても重要であると考えており、啓発冊子の内容の見直しと合わせて、より効果的な情報発信方法について、現在検討中です。</p>	保)障がい保健福祉部障がい福祉課
9	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	福祉のまちづくり推進事業	福祉のまちづくりの推進に向け、バリアフリーについて市民への啓発及び情報等の周知を図るとされていますが、具体的にどんなことを啓発し、どのような情報を発信する予定ですか。また、啓発及び情報発信の方法について教えてください。	【No.8】の回答内容をご参照ください。	保)障がい保健福祉部障がい福祉課

NO	施策	事業名	質問事項	所管部署回答	所管部署
10	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	福祉のまちづくり推進事業	施策名が「歩いて暮らせるまちづくり」であるが、成果物が「こころのバリアフリー」とある。市の全体的な福祉に対する戦略を確認したい。	札幌市では、市、事業者及び市民が連携しながら、すべての市民が安心して暮らし、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目指し、「札幌市福祉のまちづくり条例」を制定し、関係する部局において様々な取組を行っているところです。 本事業では、当該条例において設置することとなっている「札幌市福祉のまちづくり推進会議」の運営等に係る経費を計上しています。当該会議では、ハード面・ソフト面の両面からバリアフリーについて調査審議を行い、ハード面の取組としてはバリアフリーチェックなどを行っており、ソフト面の取組としては、多目的トイレなどハードの利用マナーなどを含めて幅広く啓発するために「心のバリアフリーガイド」を作成し、市民周知を図っています。	保)障がい保健福祉部障がい福祉課
11	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	民間施設改善資金貸付事業	「福祉のまちづくり条例の施設整備基準適合率」とは、何についての何の割合なのでしょう。民間の公共的施設全てに対する基準適合施設の割合でしょうか。	福祉のまちづくり条例では、公共的施設の施設整備等をする場合には、当該条例で定めている整備基準を遵守するよう求めており、一定規模以上の公共的施設など対象となる施設の新築、増改築等の工事を行う場合は、市に対して事前協議をするよう規定しています。 「基準適合率」は、この事前協議を実施した施設のうち、整備基準をすべて満たした施設がどの程度あったかを表しています。	保)障がい保健福祉部障がい福祉課
12	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	安全・安心な道路環境の整備事業	交通事故発生件数を3割抑制するとされていますが、3割という数字の根拠ないし設定理由は何ですか。測定に際しての基準値は何ですか。	国土交通省で策定した社会資本整備重点計画の中で、対策が実施された箇所において死傷事故件数をH26年度比で約3割抑止することとされており、それに準じて設定しております。	建)土木進部道路課
13	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	安全・安心な道路環境の整備事業	事業目的で、交通事故発生件数を「3割」抑制、歩道バリアフリー化の整備率を平成31年度末時点で「77%」とするとされていますが、これらの数字の根拠は何でしょうか。	国土交通省で策定した社会資本整備重点計画の中で、対策が実施された箇所において死傷事故件数をH26年度比で約3割抑止することとされており、それに準じて設定しております。 また、歩道バリアフリー化の整備率については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(H23国土交通省)で示されている、「[H32年度までに主要な経路の整備完了]を本市の目標としており、その達成のために、その他の経路の整備も合わせてH31年度末時点の整備率を77%として設定しております。	建)土木進部道路課
14	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	地域の拠点としての学校図書館活用事業	大人と子ども、大人同士の交流の場を広げるとありますが、具体的な交流実績及び開放図書館の効果について教えてください。また、開放図書館の利用実績、特に大人の利用実績を教えてください。	各開放図書館では、読み聞かせや紙芝居等を利用した子ども向け行事や、館内装飾の工作会や講演会などの大人向け行事が実施されています(平成27年度の行事の実施回数は4,639回(1校あたり42回))。 また、全市で4,537名のボランティアが図書の貸出・返却、蔵書・館内整備など各開放図書館の基本的な業務を担っており、これらの活動を通じて、大人と子ども、大人同士の交流が日常的に行われています。 開放図書館の効果としては、子ども及び大人の読書活動を盛んにするとともに、学校図書館を拠点として、学校・家庭・地域が連携し、大人と子ども、大人相互の交流の場が広がり、地域の教育力の向上に寄与していることが挙げられます。 【開放図書館の利用実績】 来館者数 全111校で年間610,591名。 このうち、児童生徒は535,784名、大人等は74,807名(27年度実績)。	教)生涯学習部生涯学習推進課

NO	施策	事業名	質問事項	所管部署回答	所管部署
15	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	地域の拠点としての学校図書館活用事業	図書館開放実施校が増える見込みはあるのでしょうか。また、増やすための工夫などはしているのでしょうか。	<p>本事業の実施校(以下、「開放校」という。)はこれまで、年2～4校のペースで増加してきています。</p> <p>このため、「札幌市まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン2015」では、平成31年度までに121校での実施を目標に掲げており(26年度比13校増)、29～31年度は年2校増を予定しています。</p> <p>開放校を増やすための取組としては、学校訪問のほか、新規開設に向けた説明会、研修会を実施しています。</p>	教)生涯学習部生涯学習推進課
16	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	地域の拠点としての学校図書館活用事業	この取り組みはどのような方法で市民に周知しているのか教えてください。ニーズや利用状況に応じて取り組み内容や周知方法を変化(進化)させているのでしょうか。	<p>各開放校では、月1回のペースで広報紙を作成し、各家庭に配布するとともに、町内会への回覧、まちづくりセンターへの配架などにより、地域住民に開放図書館の活動を周知しています。</p> <p>また、各開放校のPTA総会などの機会を利用し、PTA会員に活動状況の報告を行っています。</p> <p>このほか、教育委員会では、広報さっぽろや市のホームページに開放校の一覧を掲載し、利用の呼びかけ及びボランティアの募集を行っており、各開放校の玄関には、「札幌市学校図書館開放指定校」と記載された看板を掲げています。</p> <p>近年、地域コミュニティの希薄化が指摘されていることから、札幌市教育振興基本計画において、社会全体で子どもを支えていくため、地域に開かれた学校づくりや、地域の教育力を生かした学校環境づくりを進め、地域と学校の双方向の結び付きを強めていくこととしています。</p> <p>また、市民アンケートでも、世代を超えて住民が集い、交流できる場づくりへの支援が求められているところです。</p> <p>こうした背景を踏まえ、開放図書館の地域利用を促進するため、現在、開放校2校で、開館日(時間)や一般蔵書数の拡大に加え、地域住民を対象とした生涯学習に係る講座や児童・生徒が地域住民と関わりを持つことのできる行事等を開催する取組をモデル的に行っています。</p>	教)生涯学習部生涯学習推進課
17	2-3 歩いて暮らせるまちづくり	地域の拠点としての学校図書館活用事業	開放図書館は、地域の拠点としての役割を担っているのか(少なくとも学校関係者以外の利用について、ハードルが高いと理解している)。	<p>教育委員会では、札幌市教育振興基本計画における施策の重要項目として「地域に開かれた学校」を掲げており、学校は地域に開かれ、地域は学校を支えるという協力関係を構築することとしています。また、こうした活動を通じて、地域全体で子どもを育てる環境を醸成し、子どものコミュニケーション力や地域への愛着の心を育み、地域づくりの担い手を育成していくこととしています。</p> <p>本事業は、この施策を進める取組として実施しているもので、現在、各開放図書館では、ボランティアによる各種活動が活発に行われ、読書を通じて、子どもと地域の読書活動の推進及び相互交流が図られていることから、地域の拠点としての一翼を担っているものと認識しています。</p> <p>一方、開放図書館の利用は、開放校の児童生徒及びその保護者が中心となっていることから、地域住民の利用を促進するため、現在、開放校2校で、地域住民を対象とした行事に併せて開放図書館を開館する等の取組をモデル的に実施しています。今後、この取組の評価・検証を通じて、地域の拠点としての開放図書館の在り方について、検討することとしています。</p>	教)生涯学習部生涯学習推進課

NO	施策	事業名	質問事項	所管部署回答	所管部署
18	7-2 多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立	自転車マナー向上対策事業	具体的な実施方法は、現地での呼びかけだけです。それで十分な効果があるとの判断ですか。何か別の方法も合わせて考えていますか。考えている場合、具体的にどのようなことですか。	具体的な啓発方法は、啓発員が2人1組となり、押し歩きを呼び掛ける幟をもって、押し歩きを呼びかけた他、啓発ティッシュ及び啓発冊子を配布しました。また、駅前通の地下街上屋部分に押し歩きを呼び掛ける壁面広告を掲載したほか、押し歩きを呼び掛ける街頭放送も実施しました。キャンペーン初日には出発式を実施し、報道機関による報道がなされたほか、札幌市広報番組「ウォッチングさっぽろ」で紹介し、マスメディアを通じた発信も実施しました。今年度からは、啓発員がいない時間帯や曜日などにも市民の方に広く自転車の「押し歩き」を呼び掛けるため、歩道上に路面表示シールを貼付しております。	市)地域振興部区政課
19	7-2 多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立	自転車マナー向上対策事業	自転車マナーの向上に関し、押し歩きキャンペーン以外に検討した事業はありますか。ある場合に、なぜ押し歩きキャンペーンの採用となったのか経緯や理由等を教えてください。	自転車押し歩きキャンペーン以外には、平成26年度に完成した「さっぽろバーチャル自転車教室」という、ゲーム感覚で市民がいつでも気軽に自転車のルール・マナーを学ぶことが出来るサイトを本市HPに開設しております。押し歩きキャンペーンの採用に至った経緯ですが、多くの歩行者と自転車利用者で混雑する駅前通で自転車の押し歩きを呼び掛けることで、多くの市民が押し歩きを「見る」「行う」ことで、キャンペーン周知効果が高いと考えられたこと、また、札幌市の象徴的な通りの駅前通で実施することで、市民へ押し歩きの大切さを訴え、市内全域に押し歩きの取組を広げたいと考えたためです。実際に平成24・25年度に南1条～南4条までの札幌駅前通において、自転車押し歩きを呼び掛ける社会実験を行った結果、歩行者の94.9%、自転車利用者の82.5%が押し歩きの取組に肯定的な意見を持っており、市民理解が高い取組となっています。	市)地域振興部区政課
20	7-2 多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立	自転車マナー向上対策事業	キャンペーン期間が終了した後の継続的な啓発・周知活動は何を行う予定でしょうか。また、評価はどのように行う予定でしょうか。	キャンペーンの終了時期は現時点では未定ですが、市民の安全利用意識の変遷を見ながら、啓発員による呼びかけを終了し、街頭放送と路面表示シールにより啓発活動を実施するなど、啓発レベルを変化していく必要があると考えています。評価については、アンケートによる市民の意識調査の実施と、駅前通における押し歩きの比率のビデオ調査などを実施し、継続的に調査・評価していきたいと考えています。	市)地域振興部区政課
21	7-2 多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立	歩行者と自転車の共存する空間の創出事業	「放置」の定義を教えてください。「放置」と「駐輪」は区別されていますか。同様に「放置禁止」と「駐輪禁止」を区別していますか。放置自転車の撤去費用の負担はどのようになっていますか。持ち主に請求しているのですか、それとも市側が負担しているのですか。	「放置」とは、札幌市自転車等の放置の防止に関する条例 第2条(7)において、「自転車等が自転車等駐車場以外の公共の場所に置かれ、かつ、当該自転車等の利用者等が当該自転車等から離れているため、直ちに当該自転車等を移動する事が出来ない状態にあること」と定義されています。一方、「駐輪」につきましては、法令及び条例上の定義はありませんが、「自転車等をとめておくこと」と、一般的にも広く用いられている言葉と考えております。自転車の放置が禁止されている公共の場所(道路等)においては、「長時間停めていなければ放置ではない」と捉えている自転車利用者の方々もいらっしゃることから、「ここは自転車を置ける場所ではありません」とお知らせする意味で「駐輪禁止」と掲示している場合がございます。この部分に関しましては、利用者の皆さんがわかりやすく理解して頂けるよう、状況に応じた対応を心がけているところです。放置自転車の撤去費用につきましては、自転車利用者の皆様に自転車を返還する際、撤去に要した費用として自転車1台につき2,000円、原動機付自転車1台につき4,000円をご負担頂いております。しかしながら、撤去した自転車の全てが返還されてはいないことから、引取りのなかった自転車にかかる撤去費用につきましては札幌市が負担しております。	建)総務部道路管理課
22	7-2 多様な活動を支える環境に優しい交通体系の確立	歩行者と自転車の共存する空間の創出事業	駐輪場の地図などを配布しているのでしょうか。	駐輪場マップを作成し、区役所の広聴係や市役所の市政刊行物コーナーで配布しています。また、札幌市のホームページ上で随時お知らせしております。	建)総務部道路管理課