

第1章 基本構想策定の背景と目的

1-1 背景

1-1-1 札幌市の概況

現在、我が国では、他の先進諸国にも例を見ない急速な高齢化が進んでいます。

札幌市においても同様に、高齢者率は年々上昇を続け、2010年（平成22年）には、市民の5人に1人が65歳以上の高齢者となるものと推計されており、その対策は急務となっています。

また、障がい者が障がいを持たない人と同じように、自分の意志で考え、決定し、社会のあらゆる活動に参加できる共生社会の実現（ノーマライゼーション）も求められています。そのため、障がい者が、自らの能力を発揮し、自己実現できるように支援するための施策などを進める必要があります。

こうした状況を踏まえ、今後は、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくことが求められています。

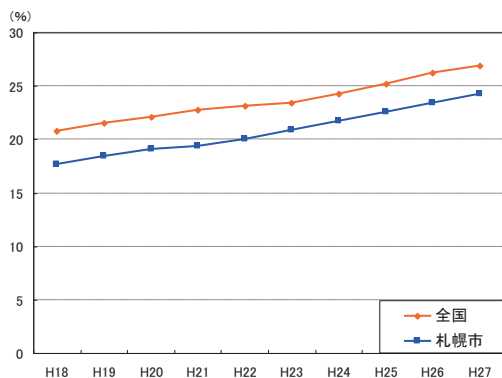


図 1-1 全国と北海道の高齢化の将来推計

資料：札幌市住民基本台帳（H18～20）、札幌市保健福祉部推計（コーホート要因法による、H21～27）、国の高齢化率（総務省推計人口、H18～20）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口」（H21～27）、いずれも各年10月1日現在

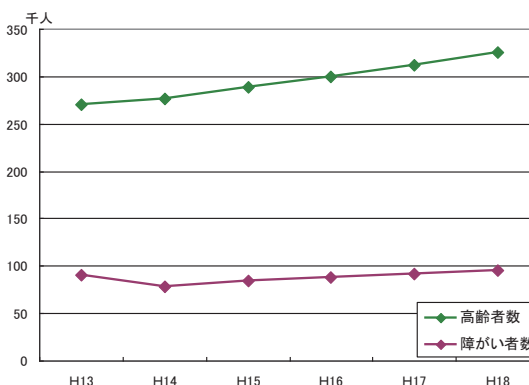


図 1-2 札幌市の高齢者及び障がい者数の推移

資料：札幌市「札幌市統計書」平成19年
※発達障がい者を除く

1-1-2 我が国におけるバリアフリー化の取組み

(1) ハートビル法（平成6年施行、平成14年改正・平成15年施行）

（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）

① 目的

本格的な高齢社会の到来を迎えて、高齢者や身体障がい者等の自立と積極的な社会参加を促すため、不特定かつ多数が利用する建築物において、高齢者や身体障がい者等が円滑に利用できるような整備を促進することを目的としています。

② 概要（図1-3参照）

ハートビル法では、だれもが日常的に利用するような、不特定かつ多数が利用する建築物（特定建築物^{※1}）を建築する際には、バリアフリー対応の「ハートビル」とする責務があると規定されています。

また、最低限のバリアフリー化の基準である「利用円滑化基準」と、望ましいレベルを示す「利用円滑化誘導基準」が定められています^{※2}。利用円滑化誘導基準に適合する建築物の建築主は、所管行政庁の認定を受けることができ、認定を受けた場合、容積率の特例や税制措置などのメリットを受けることができます。

（なお、ハートビル法は、バリアフリー新法の施行に伴い平成18年に廃止されました。）

※1：特定建築物とは

病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店その他の不特定かつ多数の者が利用する建築物

※2：利用円滑化基準、利用円滑化誘導基準とは

ハートビル法における建築物の基準例は以下のとおりです。

基準種別	主な基準
利用円滑化基準 <最低限のレベル>	<ul style="list-style-type: none">・車いす使用者と人とがすれ違える廊下の幅の確保（120cm以上）・車いす使用者のトイレがひとつはある・目の不自由な方も利用しやすいエレベーターがある
利用円滑化誘導基準 <望ましいレベル>	<ul style="list-style-type: none">・車いす使用者同士がすれ違える廊下の幅の確保（180cm以上）・車いす使用者用のトイレが必要な階にある・共用の浴室等も車いす使用者が利用できる

ハートビル法の仕組み

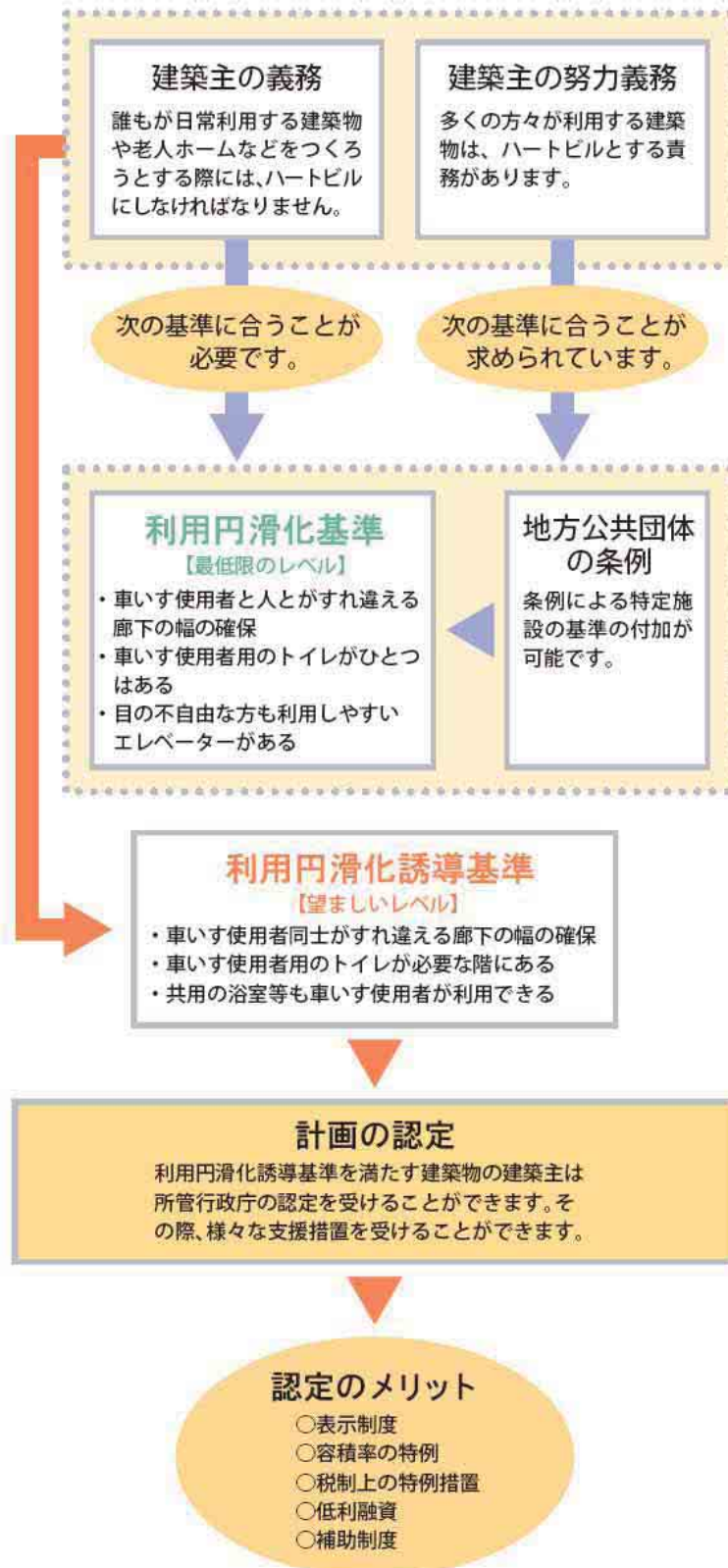


図 1-3 ハートビル法の概要

(2) 交通バリアフリー法（平成 12 年施行）

（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）

① 目的

高齢者や身体障がい者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進により、公共の福祉の増進を図ることを目的としています。

② 概要（図 1-4 参照）

交通バリアフリー法は、公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図るために、駅等の旅客施設を中心とした重点整備地区^{※3}において、市町村が定める基本構想^{※4}に基づいて旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進していくことを規定した法律です。

公共交通事業者、道路管理者等の各施設管理者は、市町村が基本構想を定めた際は、基本構想に沿った特定事業計画^{※5}を作成し、施設等のバリアフリー化を行っていく必要があります。

（なお、交通バリアフリー法は、バリアフリー新法の施行に伴い平成 18 年に廃止されました。）

※3：交通バリアフリー法における重点整備地区とは

特定旅客施設（一日当たりの平均的な利用者の人数が 5,000 人以上である旅客施設）との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障がい者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公署施設、福祉施設その他施設の所在地を含む地区

※4：基本構想とは

公共交通事業者、道路管理者等の各施設管理者の協力の下で、旅客施設や道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための基本的な計画

※5：特定事業計画とは

基本構想で定められた重点整備地区内において、各施設管理者が実施する事業の場所、内容、予定期間、その他配慮すべき事項を定めた計画

交通バリアフリー法の基本的な枠組み

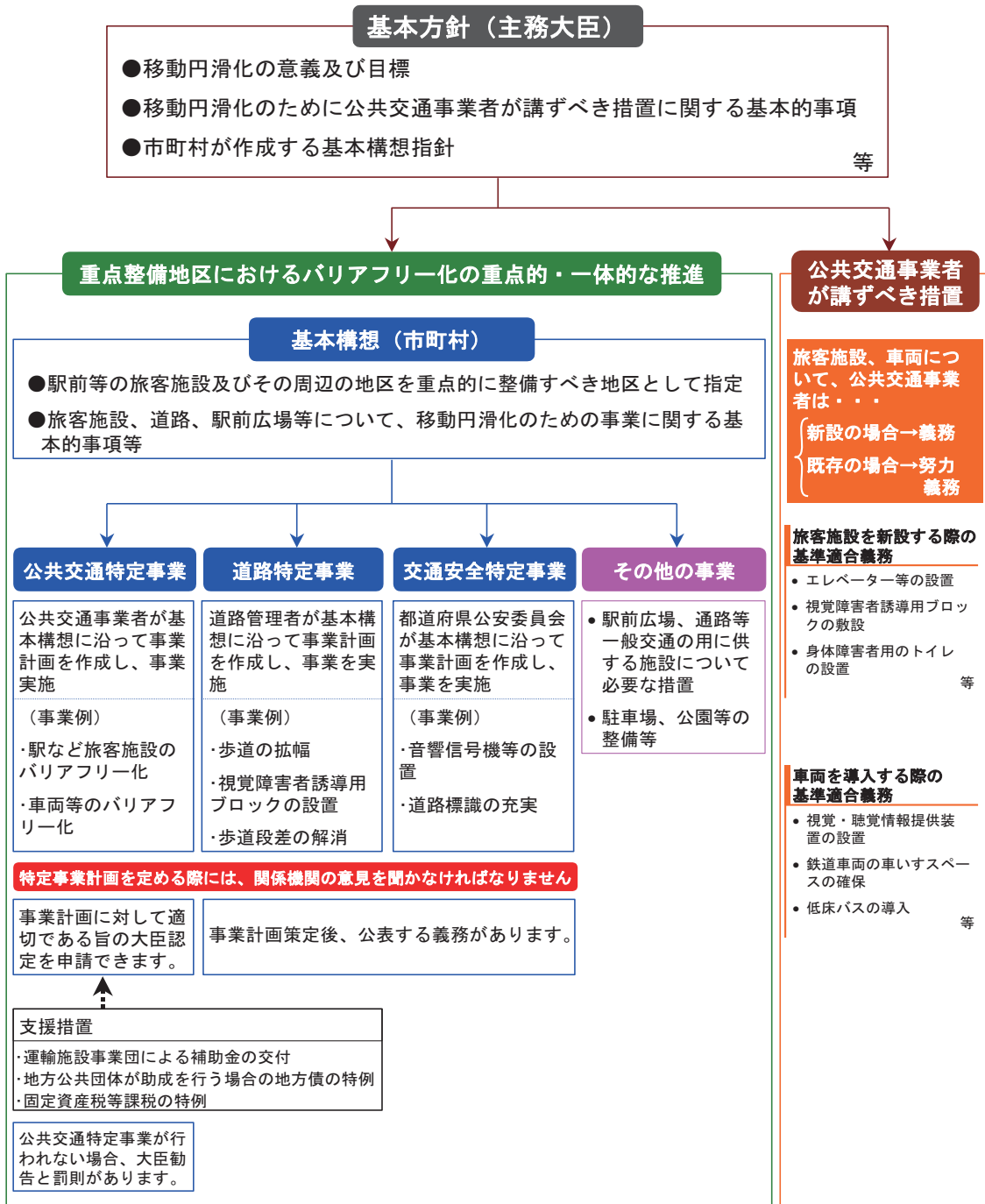


図 1-4 交通バリアフリー法の概要

(3) バリアフリー新法（平成 18 年施行）

（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）

① 目的

(1) のハートビル法では目的地となる建築物を、(2) の交通バリアフリー法では公共交通機関およびこれを利用した目的地までの移動経路をそれぞれ対象としており、そのバリアフリー化の対象範囲は限定されていました。

このため、移動における連続的なバリアフリー化を促進するとともに、高齢者、障がい者（身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む全ての障がい者）、妊婦、けが人などの移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開することを目的としています。

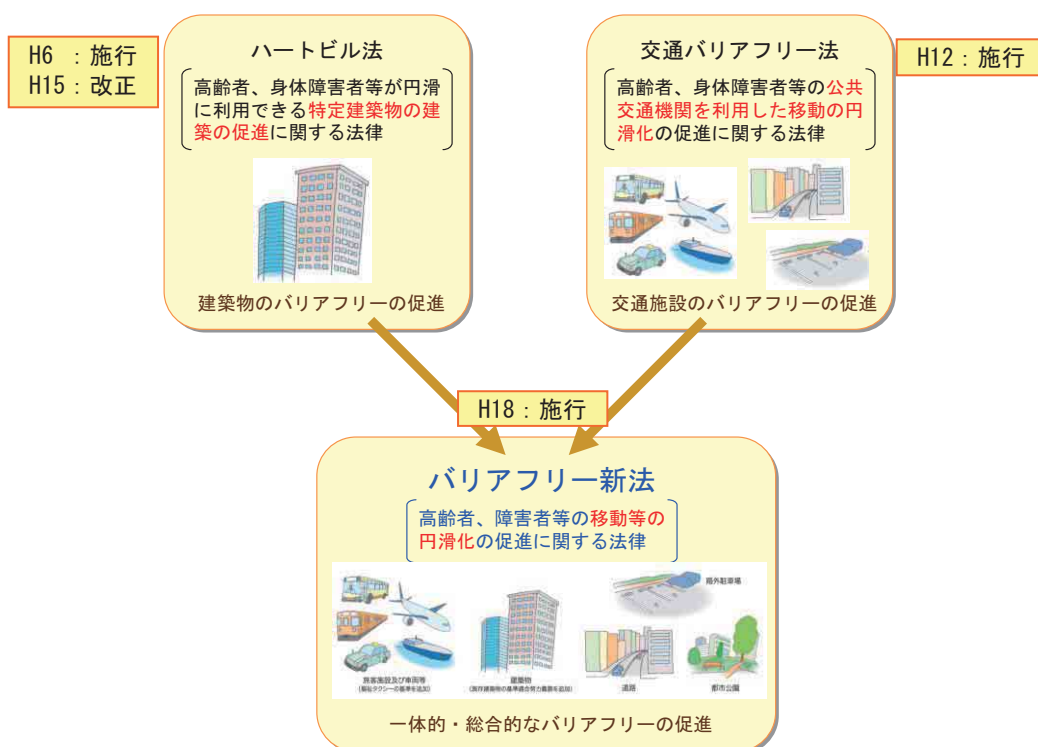


図 1-5 バリアフリー新法の位置づけ

② 概要（図 1-6 参照）

バリアフリー新法は、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進するとともに、駅を中心とした地区や、高齢者、障がい者などが利用する施設が集まった地区において、重点的かつ一体的な、ソフト施策も含めたバリアフリー化を推進するものです。

バリアフリー新法では、高齢者、障がい者等の円滑な移動、および建築物等の施設の円滑な利用に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣（国家公安委員会委員長、

総務大臣、国土交通大臣)による基本方針、ならびに旅客施設、道路、建築物等の構造および設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障がい者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めています。

バリアフリー新法の基本的な枠組み



※赤字がハートビル法・交通バリアフリー法からの拡充部分

図 1-6 バリアフリー新法の概要

③ 新法による変更点

ハートビル法および交通バリアフリー法と、これらを統合・発展させたバリアフリー新法を比較すると、以下のような変更点があります。

- ・対象者の拡充：

身体障がい者のみならず、知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む、全ての障がい者が対象になりました。

- ・対象施設の拡充：

これまでの建築物、公共交通機関及び道路に、路外駐車場・都市公園・福祉タクシーを追加しました。また、既存建築物についても基準適合努力義務を追加しました。

- ・基本構想制度の拡充：

バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを、旅客施設を含まない地域にまで拡充させました。

- ・基本構想策定の際の当事者参加：

基本構想を策定する際に、高齢者、障がい者などの当事者参加を促すために、協議会制度を法律に位置付けしました。また、住民などからの基本構想の作成提案制度が創設されました。

- ・ソフト施策の充実：

関係者が協力してバリアフリー施策の持続的・段階的な発展を目指す「スパイラルアップ」の考え方を導入しました。また、国民一人ひとりが高齢者や障がい者などが感じている困難を自らの問題として認識する「心のバリアフリー」を促進します。

1-1-3 札幌市のこれまでの取組み

(1) 札幌市福祉のまちづくり条例（平成10年 制定）

① 目的

全ての人々が安心して快適に暮らし、自分の意志で自由に行動し、あらゆる活動に参加できるまちづくりのため、障がいのある人や、高齢者などが普通に生活するうえで、制約となっている障壁（バリア）を取り除き、「全ての人々の参加による、全ての人々のための平等な社会」を目指していくことを目的に制定しました。

② 概要（図1-7 参照）

札幌市福祉のまちづくり条例は以下のような構成になっています。

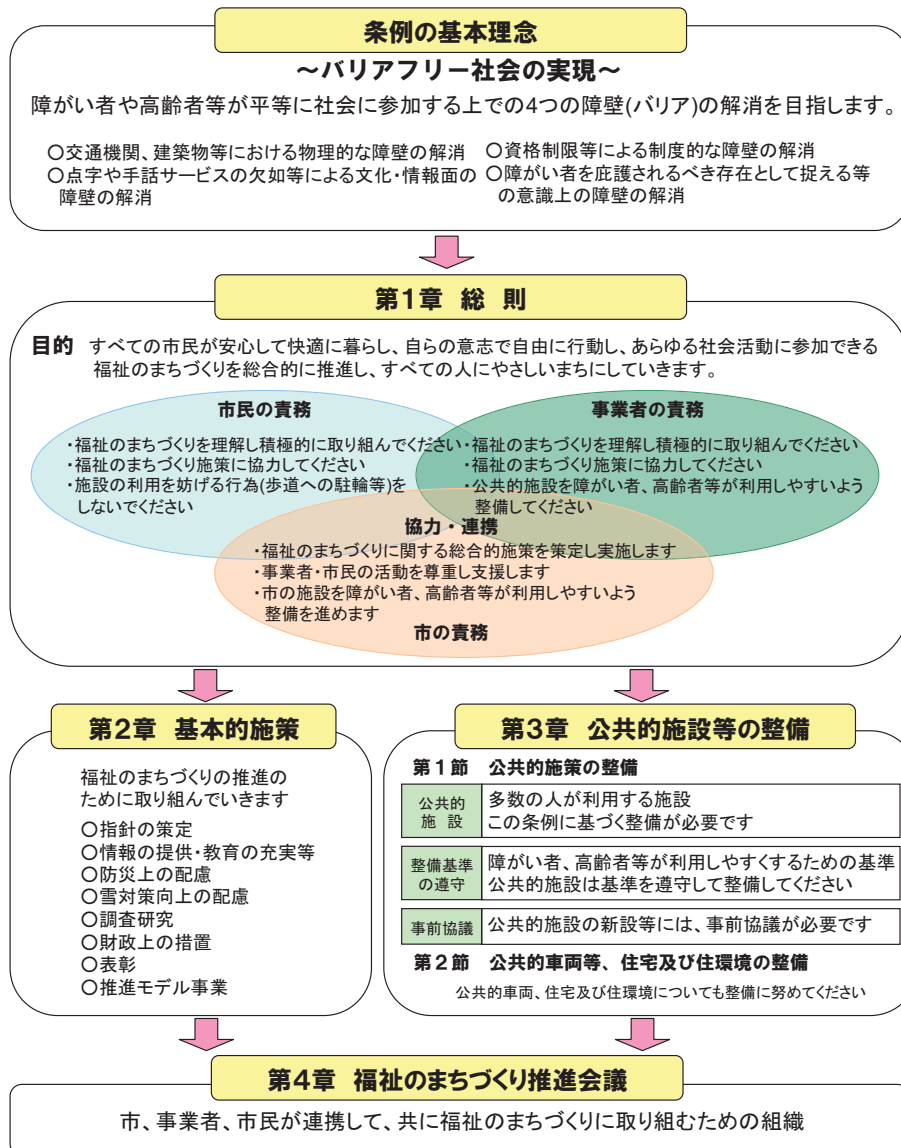


図 1-7 札幌市福祉のまちづくり条例

(2) 条例に基づく取り組み

① 施設整備マニュアル（平成 11 年作成）

施設整備マニュアルは、札幌市福祉のまちづくり条例で定めた整備基準等を理解しやすいように解説したものです。

このマニュアルが、今後の建物等の整備、改修計画の設計の際の手引きとして、事業者、設計者に活用され、誰もが住みやすいまちづくりが促進されることを目指しています。



図 1-8 施設整備マニュアル

② 福祉のまちづくり推進指針（平成 12 年作成）

札幌市福祉のまちづくり条例第 7 条に基づき、ソフト面の整備を含めた福祉のまちづくりに関する施策を総合的かつ計画的に推進していくための基本指針として策定したものです。

今後、この指針に基づき、だれもが安全、安心に暮らすことができるよう、福祉のまちづくりが一層進展することを期待しています。

(参考 : <http://www.city.sapporo.jp/fukushi/machizukuri/shishin/shishin.html>)



図 1-9 福祉のまちづくり推進指針

③ 札幌市福祉のまちづくり条例 施設整備事例集（平成 14 年 制定）

条例の定める公共的施設の整備について、整備にあたっての考え方や手続きの概要を示しているものです。

整備項目ごとに整備基準をイラストを使って解説するとともに、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ています。

（参考：<http://www.city.sapporo.jp/fukushi/setsubi/jireisyu/annai.html>）



図 1-10 施設整備事例集

④ みんなのしあわせ（昭和 57 年発行）

「みんなのしあわせ」は福祉読本です。昭和 56 年の国際障がい者年を契機として、小学校高学年を対象に、障がいのある人々に対する正しい理解や思いやりの心を育てるために昭和 57 年度から毎年発行しています。

この福祉読本を通じて、障がい者や高齢者についての正しい認識と理解が深まることを期待しています。



図 1-11 みんなのしあわせ(福祉読本)

⑤ 札幌市バリアフリータウンマップ（札幌市ホームページ）

車いす使用者用トイレが設置されており、原則として通路等に段差がないか、スロープ等により段差が解消されている施設を札幌市役所のホームページにおいて紹介しています。

地図や、用途、施設名で検索することができます。

（参考：http://www1.city.sapporo.jp/fukushi/index.html）

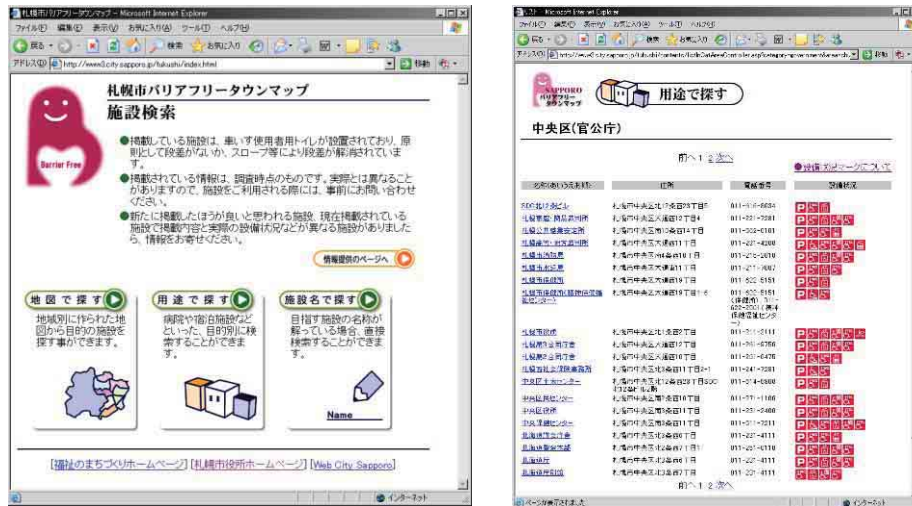


図 1-12 札幌市バリアフリータウンマップ

(3) 札幌市交通バリアフリー基本構想（平成 15 年策定）

① 目的

札幌市では、全ての人が安心・快適に生活し、積極的に社会活動に参加できるまちづくりを目指し、札幌市福祉のまちづくり条例に基づき、様々な公共施設のバリアフリー化を進めてきました。

この基本構想は、平成 15 年の交通バリアフリー法の施行に伴い、公共交通を中心としたバリアフリー化をさらに促進することを目的としています。

② 概要（図 1-13 参照）

基本構想の策定にあたっては、学識経験者、交通事業者、高齢者団体、身体障がい者団体等で構成される「札幌市交通バリアフリー基本構想策定協議会」において意見をいただきながら検討を行いました。

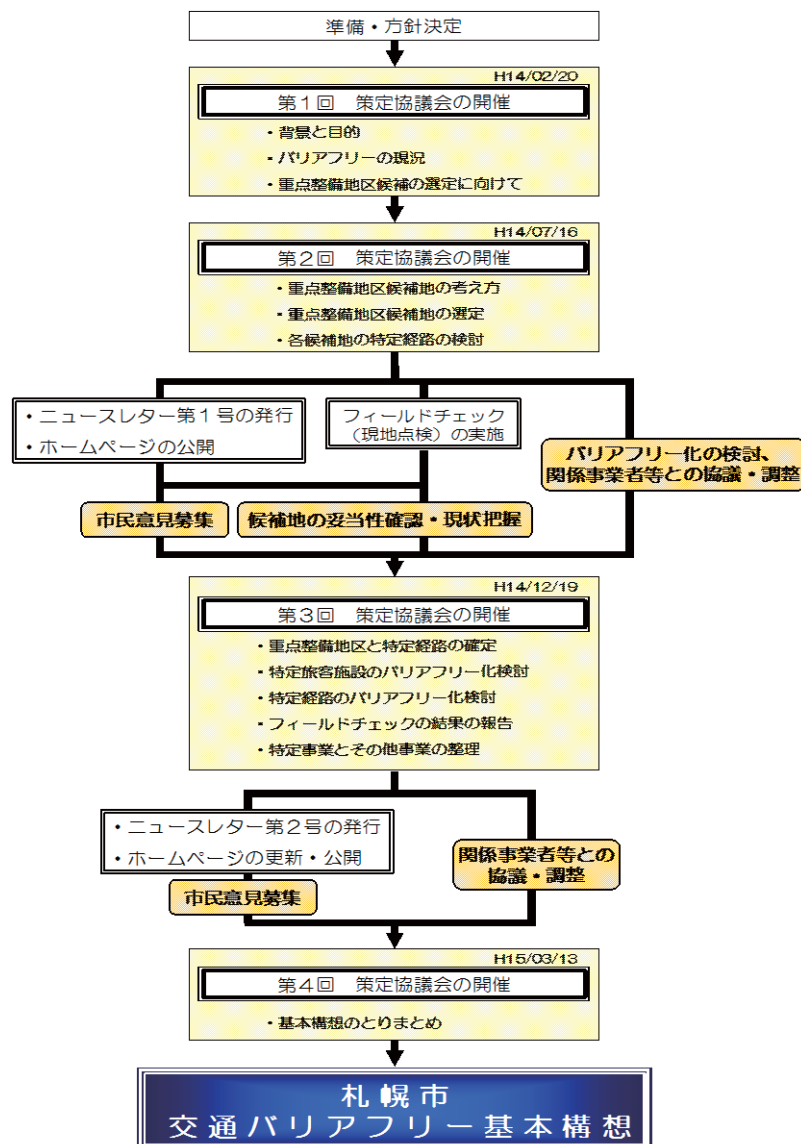


図 1-13 基本構想策定までの流れ

1) 重点整備地区の選定

札幌市内のJRおよび地下鉄の72駅（重複除く）から、乗降客数、駅周辺の主要な施設※6数等により重点整備地区候補地を選定し、策定協議会の審議等を踏まえ“都心地区”“副都心地区”“麻生地区”の3地区を重点整備地区としました。

※6：主要な施設とは

その地区への外出動機や外出機会に関わる施設（商業施設、官公署施設、教育施設、公園・体育館等、医療施設、福祉施設、文化施設、集会施設のうち、一定基準以上のものを対象）

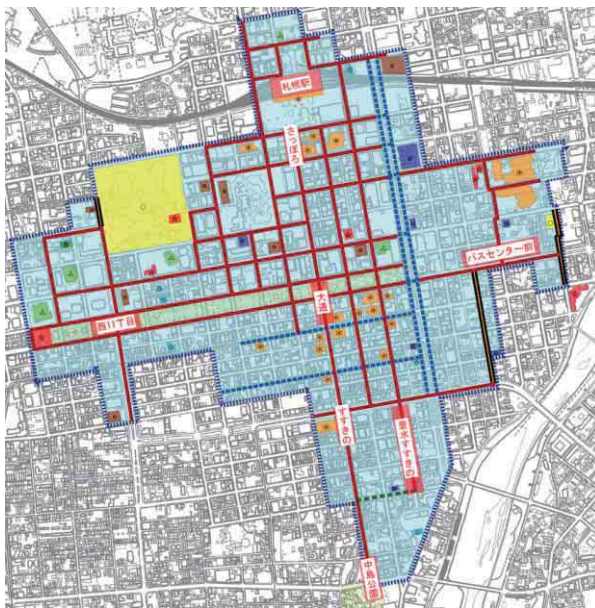


図 1-14 都心地区

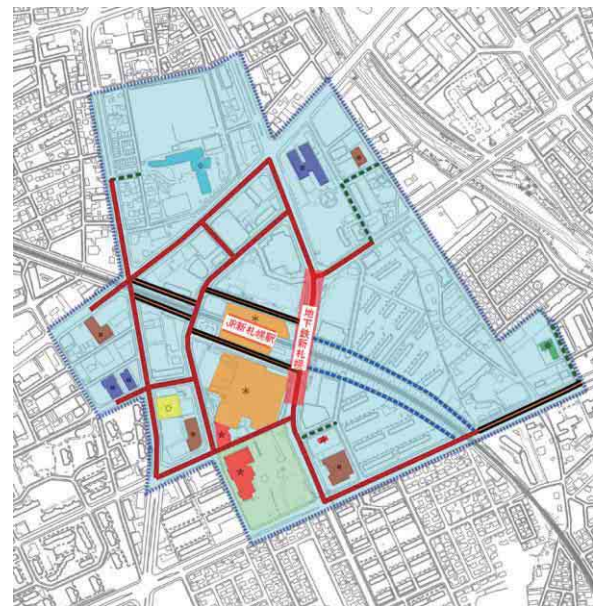


図 1-15 副都心地区

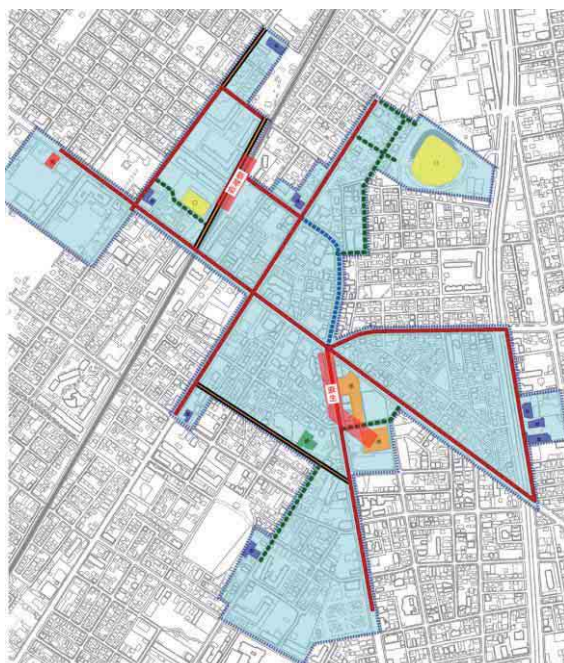


図 1-16 麻生地区