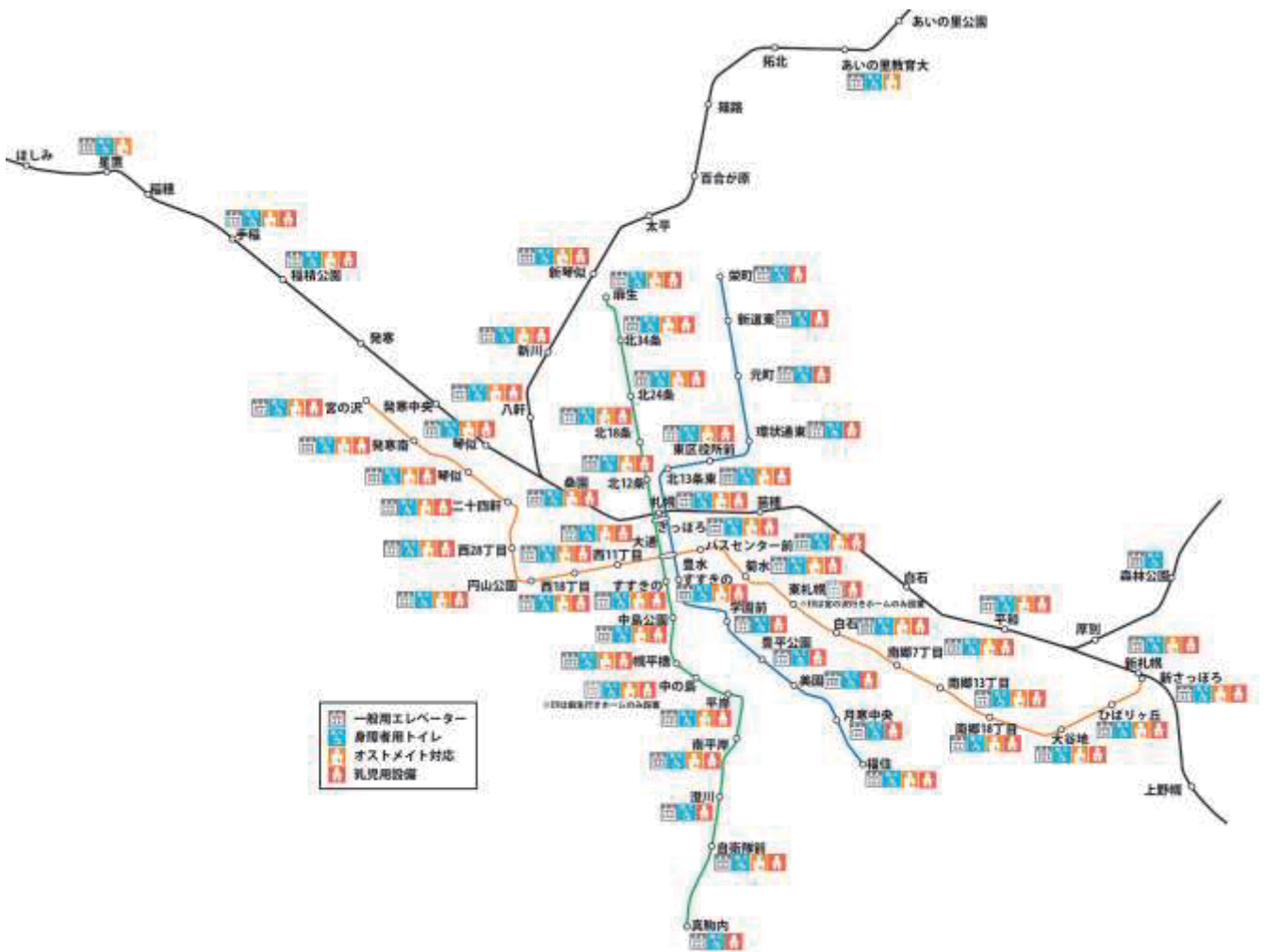


d. 札幌市内のJR・地下鉄駅におけるバリアフリー化の状況

市内の重点整備地区以外も含めたJR・地下鉄駅におけるバリアフリー化状況（1階部分～ホームまでのエレベーター整備、多機能トイレ整備）は以下のとおりです。

札幌市営地下鉄については、平成22年度までに、中の島駅と東札幌駅の一部を除く、全ての駅について、エレベーターの設置が完了する予定です。

JR北海道では、現在まで札幌市域内において、12駅に改札口からホームへ至る経路にエレベーターが設置されており、平成20年度はJR新札幌駅にエレベーター設置を予定しています。



資料：らくらくおでかけネット、札幌市交通局およびJR北海道ホームページ

図 1-21 JR・地下鉄駅におけるバリアフリー化状況（平成21年3月現在）

表 1-5 JRにおけるバリアフリー整備状況（平成 21 年 3 月現在）

路線名	駅名	一般用 エレベーター	身障者用 トイレ	オストメイト 対応	乳児用設備
JR	ほしみ				
	星置	○	○	○	
	稲穂				
	手稲	○	○	○	○
	稲積公園	○	○	○	○
	発寒				
	発寒中央				
	琴似	○	○	○	○
	桑園	○	○	○	○
	札幌	○	○	○	○
	苗穂				
	白石				
	厚別				
	森林公園	○	○		
	平和	○	○	○	○
	新札幌	○	○	○	○
	上野幌				
	八軒	○	○	○	○
	新川	○	○	○	○
	新琴似	○	○	○	○
	太平				
	百合が原				
	篠路				
	拓北				
	あいの里教育大	○	○	○	
	あいの里公園				

表 1-6 地下鉄におけるバリアフリー整備状況（平成 21 年 3 月現在）

路線名	駅名	一般用 エレベーター	身障者用 トイレ	オストメイト 対応	乳児用設備
地下鉄 南北線	麻生	○	○	○	○
	北 34 条	○	○	○	○
	北 24 条	○	○	○	○
	北 18 条	○	○	○	○
	北 12 条	○	○	○	○
	さっぽろ	○	○	○	○
	大通	○	○	○	○
	すすきの	○	○	○	○
	中島公園	○	○	○	○
	幌平橋	○	○	○	○
	中の島	▲（麻生行）	○	○	○
	平岸	○	○	○	○
	南平岸	○	○	○	○
	澄川	○	○	○	○
	自衛隊前	○	○	○	○
真駒内	○	○	○	○	
地下鉄 東西線	宮の沢	○	○	○	○
	発寒南	○	○	○	○
	琴似	○	○	○	○
	二十四軒	○	○	○	○
	西 28 丁目	○	○	○	○
	円山公園	○	○	○	○
	西 18 丁目	○	○	○	○
	西 11 丁目	○	○	○	○
	大通	○	○	○	○
	バスセンター前	○	○	○	○
	菊水	○	○	○	○
	東札幌	▲（宮の沢行）			○
	白石	○	○	○	○
	南郷 7 丁目	○	○	○	○
	南郷 13 丁目	○	○	○	○
南郷 18 丁目	○	○	○	○	
大谷地	○	○	○	○	
ひばりが丘	○	○	○	○	
新さっぽろ	○	○	○	○	
地下鉄 東豊線	栄町	○	○		○
	新道東	○	○		○
	元町	○	○		○
	環状通東	○	○		○
	東区役所前	○	○	○	○
	北 13 条東	○	○	○	○
	さっぽろ	○	○	○	○
	大通	○	○	○	○
	豊水すすきの	○	○		○
	学園前	○	○		○
	豊平公園	○	○		○
	美園	○	○		○
	月寒中央	○	○		○
福住	○	○	○	○	

## 2) 道路の取り組み

札幌市内の道路は、国道については北海道開発局、道道および市道については札幌市が道路管理者となっています。重点整備地区内の特定道路について原則として平成 22 年までにバリアフリー化を図るように、両者が協力して整備を進めています。

### a. 都心地区

創成川通（国道 5 号、主要市道真駒内篠路線）、札幌駅前通（国道 36 号、主要道道札幌停車場線）では、それぞれアンダーパス連続化、地下歩行空間整備が進められており、これにあわせたバリアフリー化を検討しています。このほかの路線は、平成 20 年度までにほぼバリアフリー化が完了する予定です。

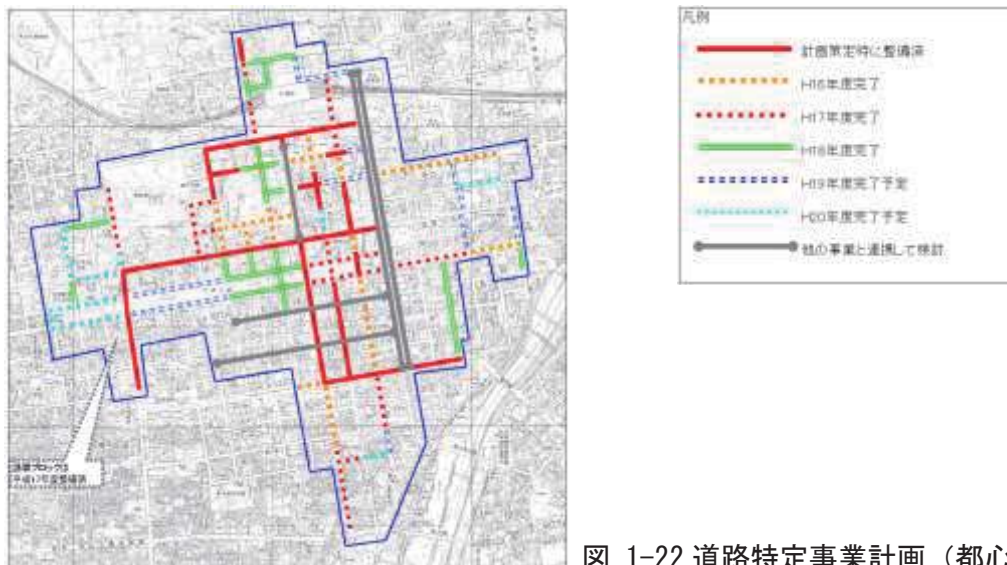


図 1-22 道路特定事業計画（都心地区）

### b. 副都心地区

国道 12 号において、電線共同溝事業と同時並行でバリアフリー化工事を行っており、平成 20 年度までには、これを含むほとんどの道路についてバリアフリー化が完了する予定です。

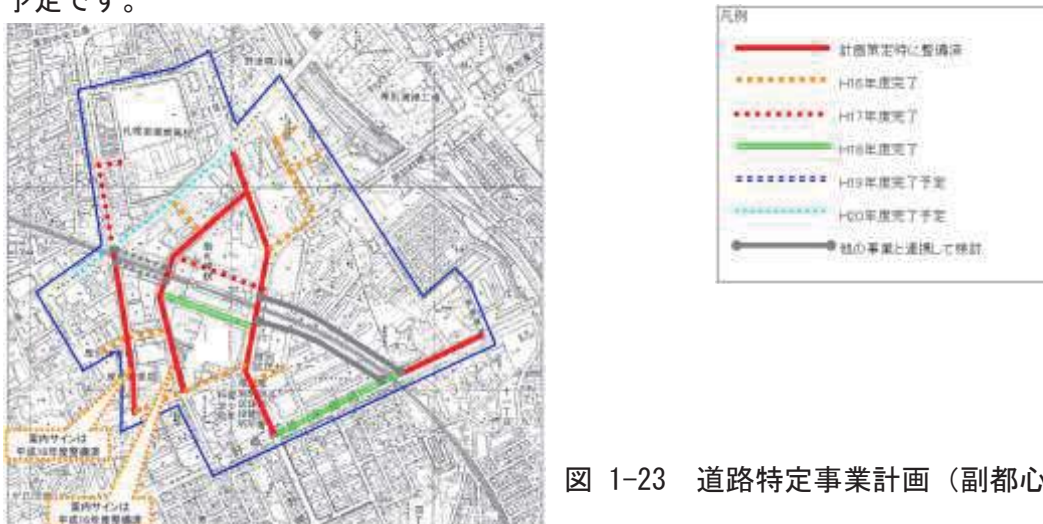


図 1-23 道路特定事業計画（副都心地区）

c. 麻生地区

多くの路線で工事に着手しており、平成 20 年度までに、地区内のほとんどの路線においてバリアフリー化が完了する予定です。

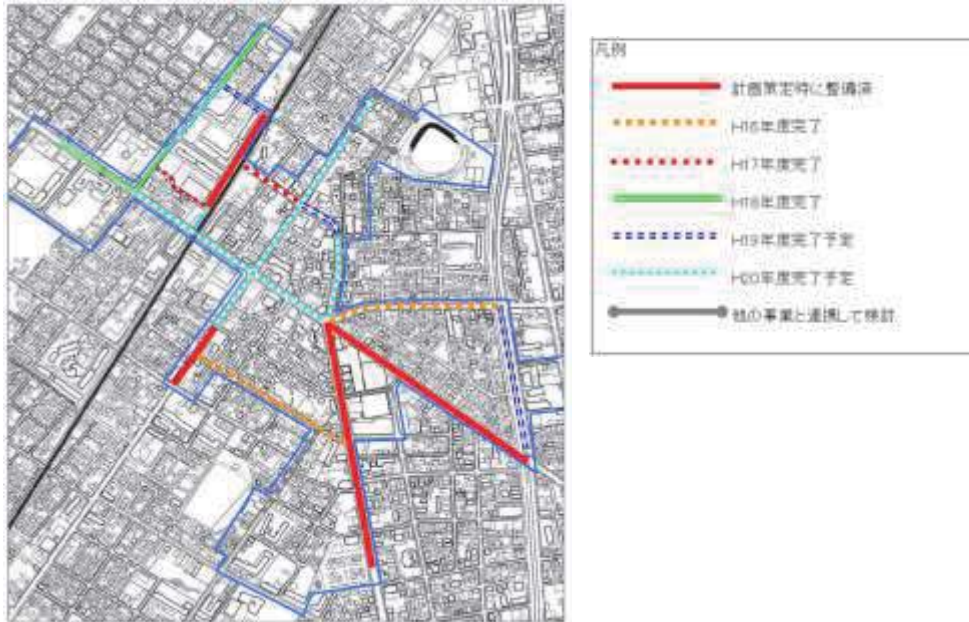


図 1-24 道路特定事業計画（麻生地区）



図 1-25 歩道のバリアフリー化（麻生地区 西 5 丁目樽川通）



#### d. 重点整備地区以外における道路のバリアフリー化の取り組み

札幌市では、平成12年4月に「歩道施工ガイドライン<sup>※7</sup>」を策定し、重点整備地区以外の地域においても、道道および市道の歩道の新設、改修時には、このガイドラインに基づき随時バリアフリー化を図っています。

また、北海道開発局では、国道の電線類地中化工事等に合わせて重点整備地区以外の地域についても歩道のバリアフリー化を図っています。

#### ※7：歩道施工ガイドライン

歩道施工ガイドラインは、「札幌市福祉のまちづくり条例」の施行に際し、道路の設計・整備に携わる者がバリアフリーに関する基準等を十分に理解し、設計・整備にあたることを目的に作成しました。

現在事業中の歩道設置・改修工事については、原則として本ガイドラインに基づき実施されています。

(参考：<http://www.city.sapporo.jp/kensetsu/hodo-seko/>)



図 1-26 歩道施工ガイドライン

歩道施工ガイドラインで示されている主な基準は、以下のとおりです。

#### 【有効幅員】

歩道の有効幅員は2m以上とします。

有効幅員とは歩道等の幅員のうち、電柱や植樹帯等の部分を除いた幅員を指します。

#### 【横断勾配】

道路、歩道等の幅方向（進行方向に対し垂直）の勾配のことをいい、車いす使用者の走行、高齢者に配慮して可能な限り小さくするため、2%以下とします。

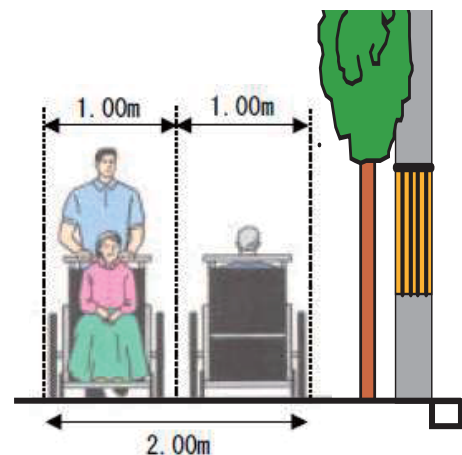


図 1-27 有効幅員

### 【縁石高さ】

歩道等の縁石の高さは、車道との明確な分離を図るとともに、車両の車道外への逸脱防止、降雨時において、車道の雨水が沿道民地へ流入することの防止を図る必要性から、歩道等に対して15cmを標準とします（車道幅員6.0m以上）。

ただし、車道幅員が6.0m未満の場合は10cm、歩道幅員が4.5m以上でかつ4車線以上の道路は20cmとします。

また、一般道路において、交通安全対策上等必要な理由が明確な場合についても20cmまで高く出来ます。なお、トンネルについては25cmを標準とします。

### 【縦断勾配】

歩行者の進行方向に生じている勾配のことをいいます。

車いす使用者の通行、脚力の弱った高齢者等に配慮して、可能な限り小さくする必要があります。5%以下とします。

### 【横断歩道部等の縁石段差】

横断歩道部など歩行者が通行する部分にある段差は2cm標準とします。

視覚障がい者用誘導ブロックや縁石形状、突起等で視覚障がい者の識別性を確保すること等の条件が満たされれば、2cm未満の段差を整備することも可能となります。

### 【視覚障がい者誘導用ブロック】

視覚障がい者が多く利用する道路には、視覚障がい者の利便性の向上かつ安全性を確保するために、歩道幅員等に応じて視覚障がい者誘導用ブロックを適切に設置します。歩道の巻き込み部、横断歩道に接する部分、立体横断施設及び地下歩道の昇降口等で必要な部分に視覚障がい者誘導用ブロックを設置します。

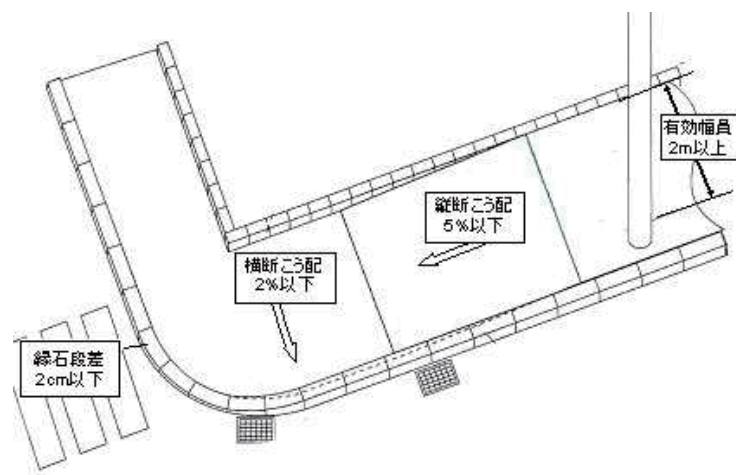


図 1-28 歩道のバリアフリー化のイメージ

### 3) 信号機・標識等（交通安全施設）に関する取り組み

北海道公安委員会（北海道警察）では、重点整備地区内の信号機の新設、改良（高齢者感応化、視覚障がい者用音響付加装置、歩車分離式信号等）、標識の改良等を実施しています。

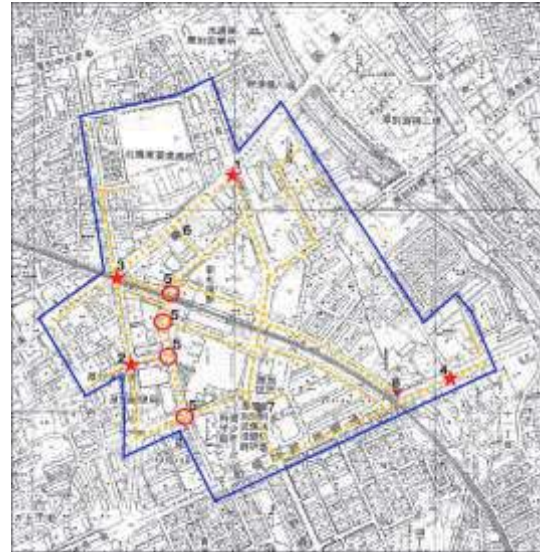
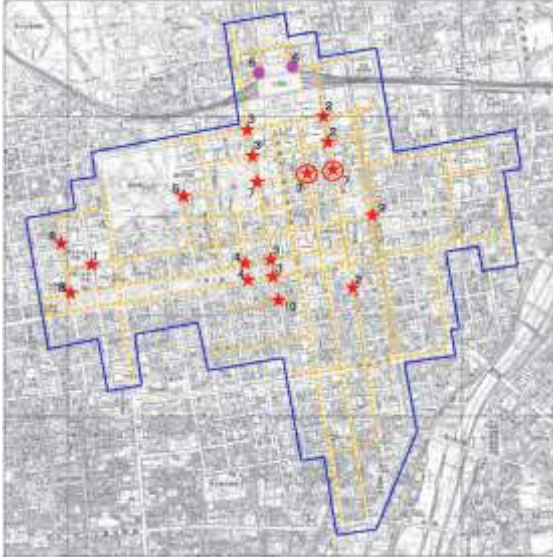


図 1-29 交通安全特定事業計画（都心地区）

図 1-30 交通安全特定事業計画（副都心地区）



凡例	
●	信号機新設(押しボタン式)
■	信号機改良(高齢者等感応化)
★	信号機改良(視覚障がい者用音響付加装置)
○	信号機改良(歩車分離)
▼	路側標識の大型化
◆	路側標識の高輝度化

図 1-31 交通安全特定事業計画（麻生地区）



#### a. 都心地区

都心地区は、信号機改良（視覚障がい者用音響付加装置）を中心に、主要道道宮の沢北1条線（北1条・宮の沢通）など10路線で計画され、平成22年度までに計画していた全ての事業が完了する予定です。

#### b. 副都心地区

副都心地区は、信号機改良（視覚障がい者用音響付加装置）を中心に、国道12号（札幌・江別通）など5路線で計画され、平成16年度までに完了しています。

#### c. 麻生地区

麻生地区は、信号機改良（視覚障がい者用音響付加装置）を中心に、道道琴似停車場新琴似線（琴似・栄町通）など5路線で計画され、平成19年度までに完了しています。

このほか、これら3地区においては、平成22年度までに標識の高輝度化等を行う予定です。



図 1-32 歩車分離式信号機（スクランブル交差点の例）

## (5) その他の施設のバリアフリー化

札幌市の平成 15 年に策定した札幌市交通バリアフリー基本構想では、その対象範囲を、旅客施設、道路、信号機等としています。その他の施設についてもバリアフリー化の取り組みが進められています。

### ① 車両の取り組み

北海道内の路線バス車両のうち、低床バス（ワンステップバス）※<sup>8</sup>、ノンステップバス※<sup>9</sup>の導入状況は、平成 18 年度末において総車両数に対して低床バス 19%、ノンステップバス 6%となっています。このうち札幌市内は、低床バス 20%、ノンステップバス 4%となっており、着実に台数が増加しています。

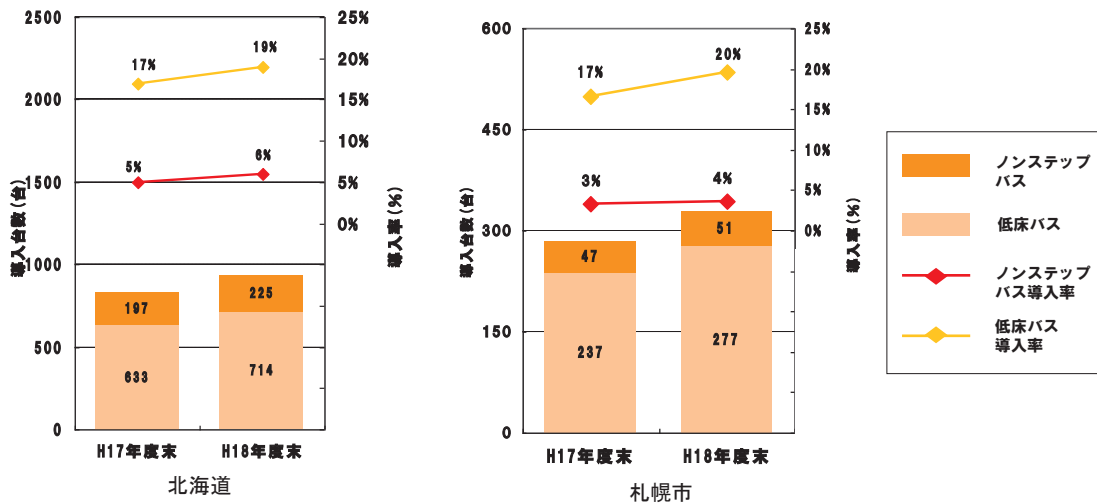


図 1-33 バス車両のバリアフリー化



図 1-34 低床バス（ワンステップ）の例

※<sup>8</sup>：低床バス（ワンステップバス）とは

地面と床面との段差が低いバス

※<sup>9</sup>：ノンステップバスとは

段差のない床面構造を持つバス

## ② 建築物の取り組み

ハートビル法における建築物の利用円滑化基準（1-1-2（1）参照）への適合は平成14年までは任意でしたが、平成15年以降は、法改正により適合が義務づけられました。

義務化に伴い、基準に適合する建築物件数は、適合が任意であった平成14年までは年平均5件程度でしたが、法令適合が義務化された平成15年以降は年平均で30件以上となっています。

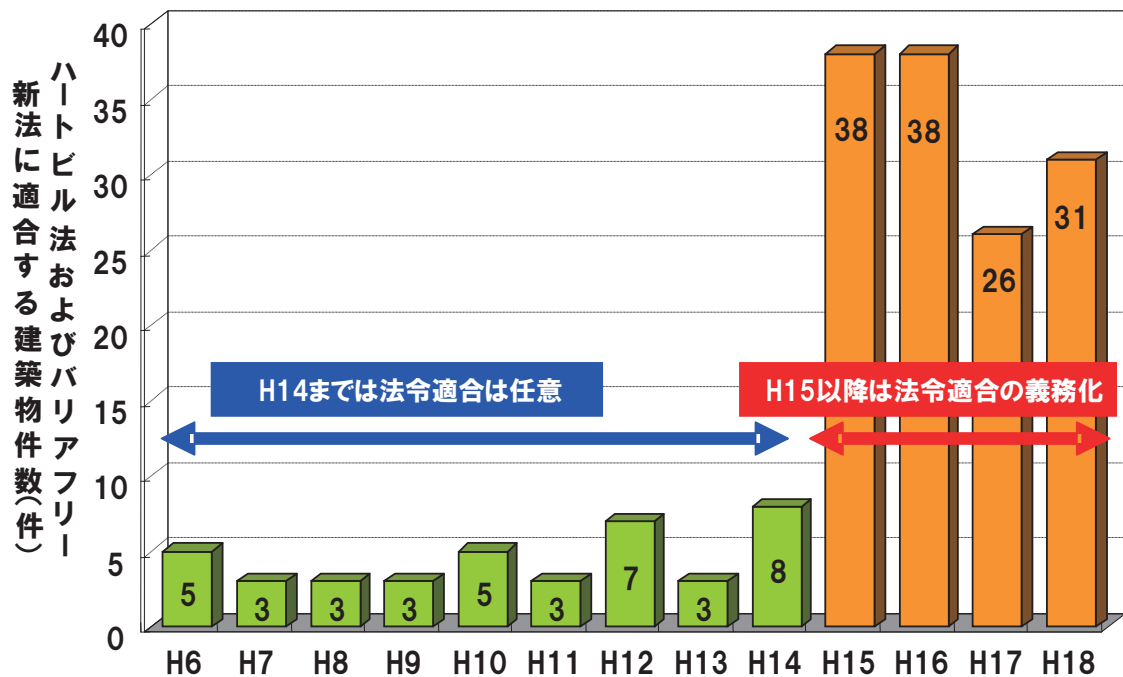


図 1-35 ハートビル法およびバリアフリー新法に適合する建築物件数の推移

## 1-2 新たな基本構想策定について

### 1-2-1 新たな基本構想策定の必要性

これまで、ハートビル法、交通バリアフリー法の施行といった国のバリアフリー化に対する取り組みと並行して、札幌市では、「札幌市福祉のまちづくり条例」の施行と、これに基づく施設整備マニュアル、歩道施工ガイドライン等の策定、さらには「札幌市交通バリアフリー基本構想」を策定し、バリアフリー環境の整備に取り組んできました。

この結果、重点整備地区内のバリアフリー化は完了しつつあり、今後は、バリアフリー新法の施行を踏まえ、市内の生活・移動環境のバリアフリー化に向けて、重点整備地区の拡充など継続的な取り組みを行っていくことが求められていることから、「札幌市交通バリアフリー基本構想」を発展的に見直し、新たな基本構想の策定を行うことが急務となりました。

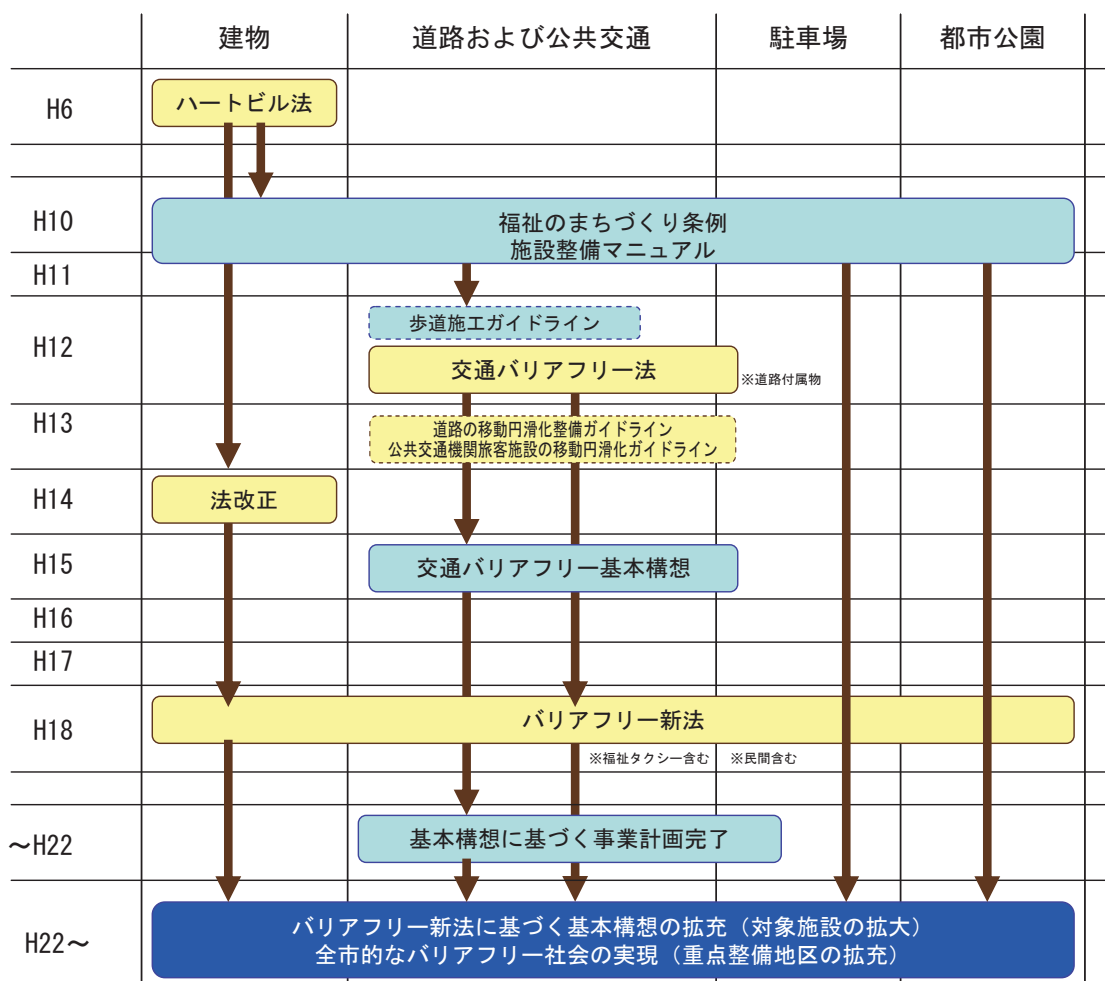


図 1-36 新たな基本構想策定の背景



## 1-2-2 策定の目的

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す。

## 1-2-3 新たな基本構想の位置づけ

新たな基本構想は、平成15年に策定した札幌市交通バリアフリー基本構想を踏まえるとともに、バリアフリー新法、および札幌市の上位計画と整合を図りながら、駅などの旅客施設、建築物、道路、車両、信号機等の施設のバリアフリー化を重点的、一体的、継続的に進めていくための方針と、事業実施に向けた基本的な考え方を定めるものです。

この基本構想に基づき、施設管理者はそれぞれ新たな特定事業計画を策定し、相互が連携しながら計画的にバリアフリー化に取り組むこととなります。

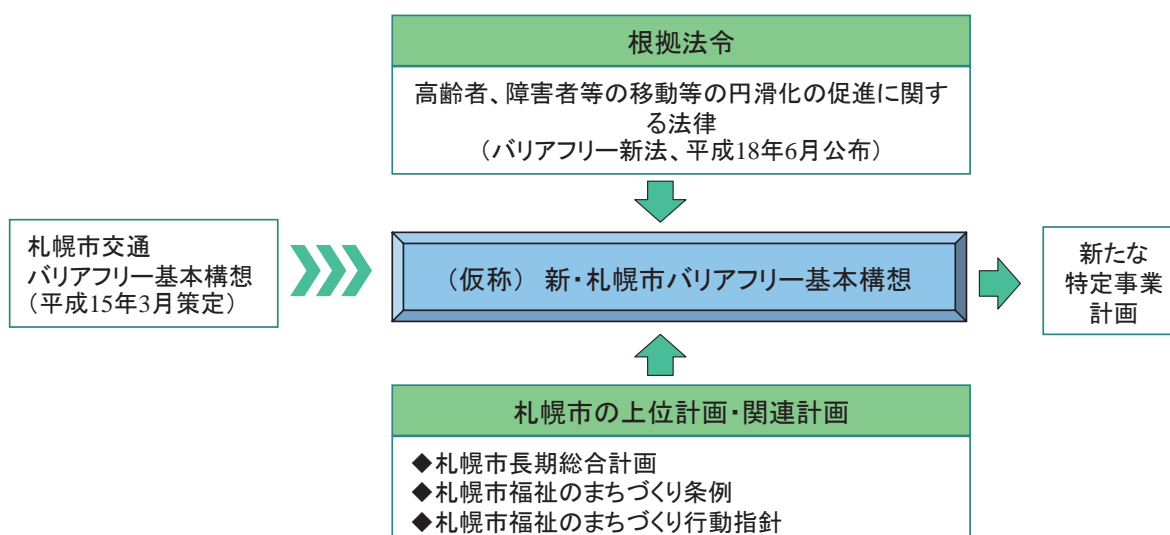


図 1-47 新たな基本構想の位置づけ

## 1-2-4 新たな基本構想策定までの流れ

新たな基本構想策定にあたっては、福祉のまちづくり条例において、福祉のまちづくりの推進に関する重要事項を調査・審議するための機関として設けられている「福祉のまちづくり推進会議」の専門部会として、「(仮称)第2次札幌市交通バリアフリー基本構想検討部会」を設置し、平成19年度から平成20年度の2カ年にかけて、以下の流れで検討を進めました。

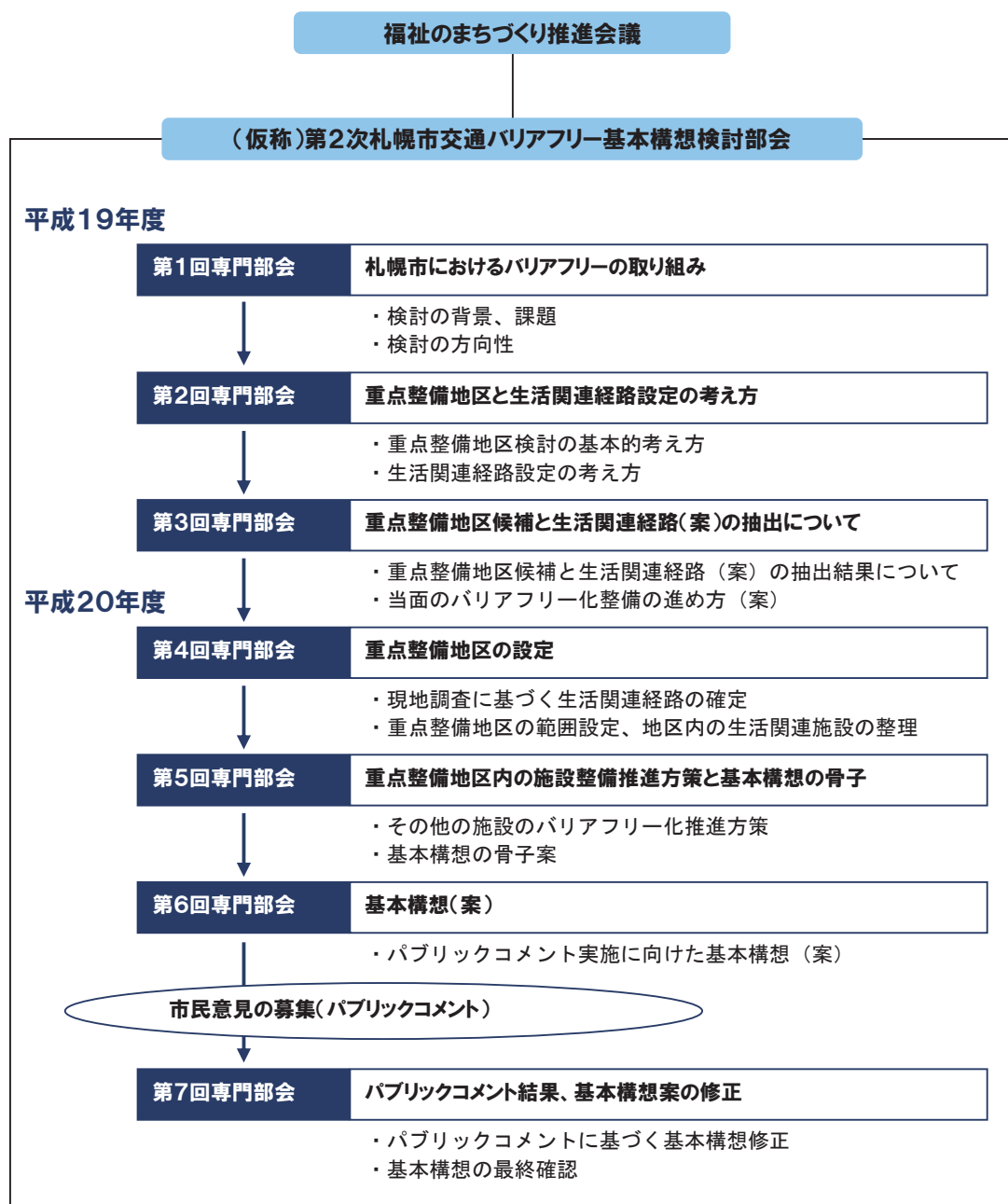


図 1-38 新たな基本構想策定までの流れ