

## 第2章 重点整備地区と生活関連経路

## 2-1 重点整備地区におけるバリアフリー化の基本方針

### 2-1-1 基本方針

バリアフリー新法の中では、基本構想の中で重点整備地区<sup>※1</sup>におけるバリアフリー化整備基本方針を定めることとしています。

本基本構想では、重点整備地区の整備方針を以下のように決めました。

#### 【連続した歩行者ネットワークを形成】

- ・生活関連施設<sup>※2</sup>（旅客施設、官公署等の公共施設、医療施設、福祉施設等）相互を結節する生活関連経路<sup>※3</sup>は、最低1つ以上のバリアフリー化された経路を確保し、連続した歩行者ネットワークを形成することにより、その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にします。

#### 【生活関連施設および車両のバリアフリー化を推進】

- ・生活関連施設内、都市公園、路外駐車場において、高齢者、障がい者等施設利用者のバリアフリー化を段階的に図っていくこととします。

#### 【市民、施設管理者、行政の協働】

- ・今後重点整備地区において、各施設管理者が施設等のハード面におけるバリアフリー整備を行うこととなります。しかし、各施設管理者が提供するサービスだけでは真のバリアフリー化された地域を形成することは困難です。市民・企業・行政が施設利用者の立場に立ち、地域全体のバリアフリー化における役割を認識して、連携し協働する必要があります。
- ・このことから、『心のバリアフリー』に関する啓発活動や教育活動の実施を推進し、ハード面ばかりでなくソフト面からもバリアフリー化された地域を目指すこととします。

#### ※1：重点整備地区とは

バリアフリー化に関する事業を重点的、一体的に実施することを目指すために指定した地区

## ※2：生活関連施設とは

バリアフリー新法において、“生活関連施設”とは、「高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設」と定められています。

また、生活関連施設のうち、多数の人が利用する施設は“特定建築物”と定められており、さらに、特定建築物のうち、主として高齢者、障がい者等が利用する特定建築物、不特定多数の人が利用する特定建築物、さらに、不特定多数の人が利用する官公署は“特別特定建築物”と定められています。

特別特定建築物のうち、2,000m<sup>2</sup>以上の施設については、改築、新築時にバリアフリーの基準への適合が義務づけられています。

### 生活関連施設 ✓ 高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設

#### 特定建築物（多数の人が利用する施設）

##### 特別特定建築物

###### ■主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物

- ✓ 教育施設（盲学校、聾学校、養護学校）
- ✓ 福祉厚生施設（老人福祉センター、障害者福祉センター、老人ホーム、福祉ホームなど）

###### ■不特定多数の人が利用する特定建築物

- ✓ 医療施設（病院、診療所）
- ✓ 娯楽施設（劇場、映画館など）
- ✓ 集会場、公会堂、展示場
- ✓ 商業施設（物品販売、飲食、サービス業）
- ✓ 宿泊施設（ホテル、旅館など）
- ✓ 運動施設（体育館、プールなど）
- ✓ 文化施設（博物館、美術館など）
- ✓ 公衆浴場
- ✓ 旅客施設（鉄道駅、空港ターミナルなど）
- ✓ 駐車場（一般有料駐車場など）
- ✓ 公衆便所
- ✓ 公共用歩廊（地下街など）

###### ■不特定多数の人が利用する官公署

- ✓ 市役所、区役所、保健所、  
税務署など

一定規模（2,000m<sup>2</sup>）以上で建築する場合、**基準適合を義務づけ**（既存施設は努力義務）

###### ■特定多数の人が利用する建築物

- ✓ 教育施設（上記以外の学校）
- ✓ 福祉厚生施設（児童福祉センター等上記以外の福祉施設）
- ✓ 共同住宅（マンション、下宿など）
- ✓ 事務所
- ✓ 工場
- ✓ 習い事の施設（自動車学校、学習塾など）

図 2-1 生活関連施設の区分

## ※3：生活関連経路とは

生活関連施設間を結ぶ経路（道路）

## 2-1-2 バリアフリー化の目標年次

バリアフリー新法の施行にあわせ、国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、施設ごとのバリアフリー化の目標値が示されています。

本基本構想は、この基本方針に配慮しながらも、札幌市におけるバリアフリー化の長期的な方向性を示すものとするため、バリアフリー化の現状を踏まえながら、重点的に整備を進めるべき地区の範囲と、施設ごとの整備方針を定めていますが、目標値が明記されていない施設も含まれています。（詳細は第3章参照）

新たな基本構想を受けて、今後（仮称）「札幌市バリアフリー特定事業計画」が各施設管理者の協力のもとに策定されます。その際に、施設ごとの事業内容（実施箇所、整備目標年次等）を明らかにするとともに、この計画の進捗状況の管理を行っていくことで、着実にバリアフリー化を図っていくことを目指します。

表 2-1 国のバリアフリー化の目標

（現状と目標の数字は施設ごとに設定されたバリアフリー化に係る基準の達成割合を示す）

・		現状	基本方針の目標
		(平成18年度末)	(平成22年／2010年)
	旅客施設(鉄軌道駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル)(※4)	63.1%(※5)	100%
鉄軌道	鉄軌道駅(※4)	62.8%(※5)	100%
	鉄軌道車両	20.0%	約50%
バス	バスターミナル(※4)	76.2%(※5)	100%
	乗合バス(ノンステップバス)	17.7%	約30%
船舶	旅客船ターミナル(※4)	88.9%(※5)	100%
	旅客船	11.5%	約50%
航空	航空旅客ターミナル(※4)	65.2%(※5)	100%
	航空機	54.4%	約65%
タクシー	福祉タクシー	9,651台	約18,000台
道路	主要な旅客施設周辺などにおける主な道路	44.0%	約100%
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物(※6)	37%(H17)	約50%
都市公園	移動等円滑化園路	約42%	約45%
	駐車場	約32%	約35%
	便所	約25%	約30%
路外駐車場		28.0%	約40%

資料：国土交通省北海道運輸局札幌運輸支局提供

- ※4 利用客数 5,000 人/日以上のもの
- ※5 段差が解消されているものの割合
- ※6 バリアフリー新法に基づく特別特定建築物

## 2-2 重点整備地区と生活関連経路の位置及び範囲

### 2-2-1 法が定める要件

バリアフリー新法では、重点整備地区の範囲の設定について以下のように定められています。

#### 第二条 二十一

重点整備地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

- イ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
- ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。
- ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

これまでの交通バリアフリー法では高齢者、障がい者が利用する施設と旅客施設との間の経路におけるバリアフリー化を優先するとしていました。一方、バリアフリー新法では上記に加え、旅客施設から徒歩圏外にある目的施設間相互の経路を重点整備地区に設定することが可能となりました。

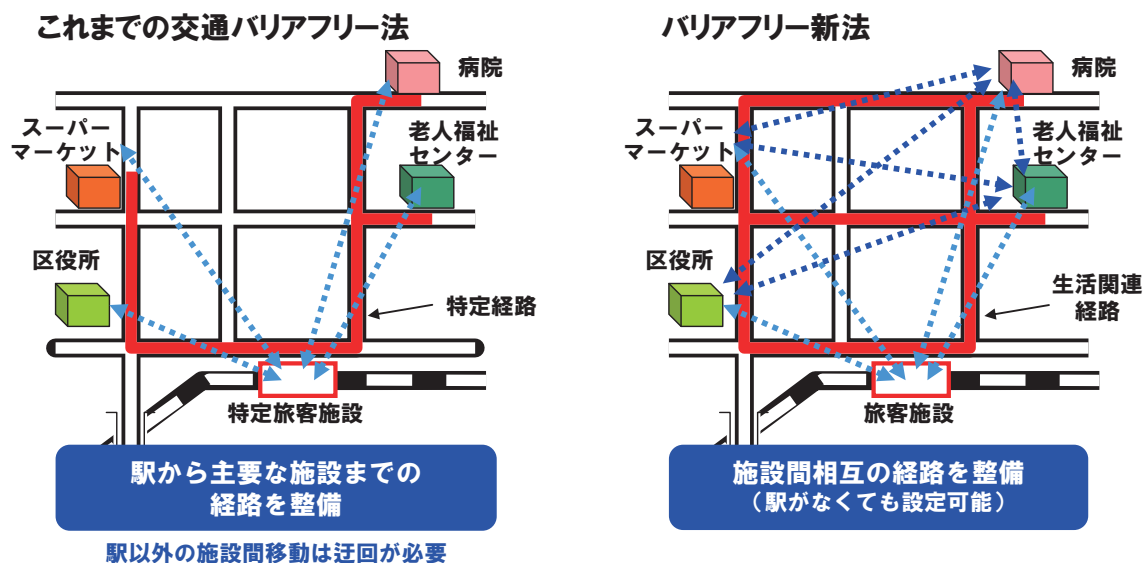


図 2-2 これまでの交通バリアフリー法とバリアフリー新法における整備すべき経路の考え方

## 2-2-2 札幌市における重点整備地区設定の考え方

### (1) 重点整備地区検討の基本的な考え方

バリアフリー新法では特定旅客施設がなくとも生活関連施設を含む地区であれば重点整備地区に設定することができます。

しかし、札幌市内には生活関連施設が市街地全体に広がっていることから、効率的にバリアフリー化を進めるために、鉄道駅や地域の核となる拠点（広域交流拠点<sup>※7</sup>、地域中心核<sup>※8</sup>等）を中心とした地区を対象に、生活関連施設の立地状況を踏まえて、重点整備地区候補を検討することが必要と考えました。

また、重点整備地区の範囲は、核となる生活関連施設からの徒歩圏として概ね半径500mあるいは1km四方の範囲を基本とし、道路、河川、行政界で地区界を定めるとします。

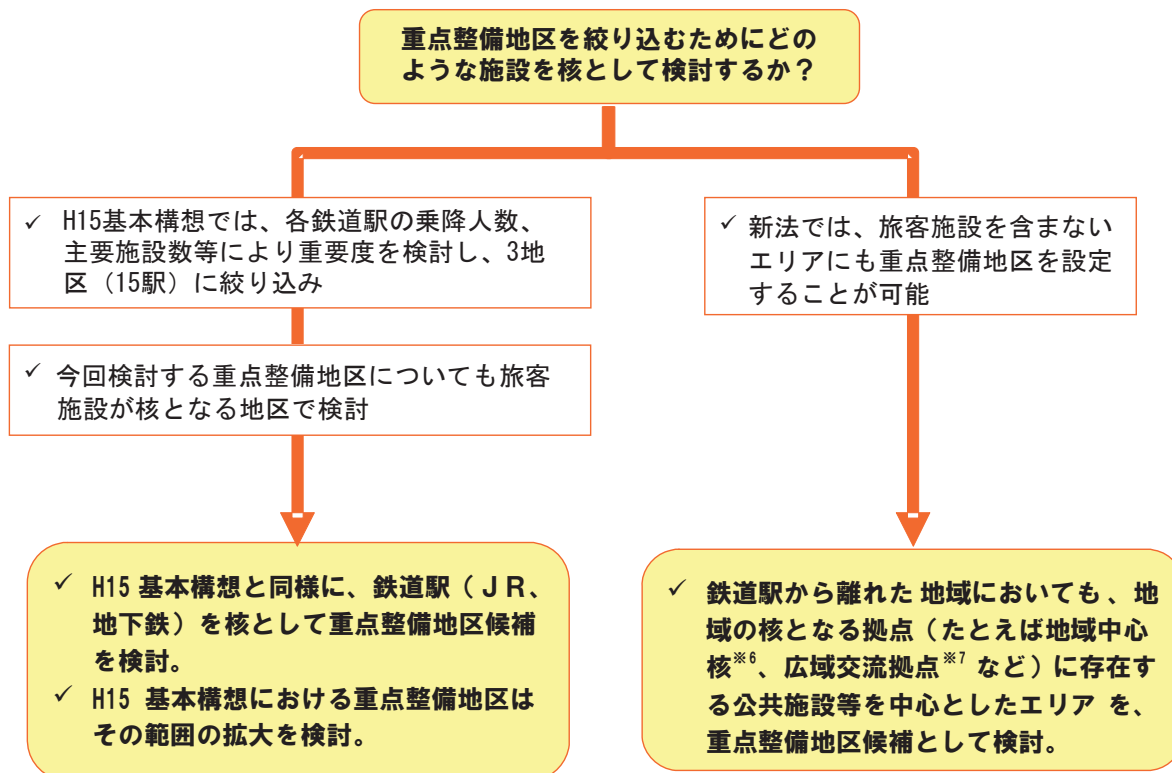


図 2-3 重点整備地区案の検討フロー

### ※7：広域交流拠点とは

広域交流拠点とは、第4次札幌市長期総合計画（平成12年策定）において、札幌市内だけではなく、石狩市、江別市、北広島市などの隣接都市も含め、多くの人々の日常生活を支える機能が集積する拠点として位置づけられた地区のことを指し、麻生・新琴似、厚別副都心、手稲の各地区が位置づけられています。

### ※8：地域中心核とは

地域中心核とは、第4次札幌市長期総合計画（平成12年策定）において、区やそれに準じた地域の日常生活を支える拠点として位置づけられた地区のことを指し、篠路、北24条、琴似、白石、澄川、大谷地、栄町、月寒、宮の沢、光星、平岸、真駒内、清田の各地区が位置づけられています。



図 2-4 札幌市の都市構造のイメージ

（出典：第4次札幌市長期総合計画）

## (2) 対象とする生活関連施設

札幌市においては、数多くの施設が市街地全体に広く存在していることから、重点整備地区内のバリアフリー化にあたっては、生活関連施設の重要度を考慮し、重点整備地区内の生活関連経路を検討することが望ましいと考えます。

そこで、生活関連経路で結節すべき生活関連施設を以下のように選定しました。

- 1) 平成 15 年に策定した基本構想において、特定経路設定のため考慮した主要な施設については、引き続き生活関連経路で結節すべき施設に位置づけます。
- 2) バリアフリー新法で定められている特別特定建築物のうち「バリアフリー化基準への適合が義務化されている施設」および避難所を対象とする生活関連施設に位置づけます。

表 2-2 生活関連経路で結節する生活関連施設

分類	生活関連経路で結節する生活関連施設	考え方
教育施設	・盲学校、ろう学校、養護学校	○左欄のうち青字の施設は平成 15 年策定の基本構想において考慮した施設であり、引き続き生活関連経路で結節する施設に位置づけました。
医療施設	・病院 (2,000m <sup>2</sup> 以上)	
娯楽施設	・劇場、観覧場、映画館又は演芸場 (2,000m <sup>2</sup> 以上)	○平成 15 年策定の基本構想で考慮した施設のうち、高等学校、大学、専修学校、自動車学校は、高齢者・障がい者の利用が少なく特定多数の人が利用する建築物であることから、他の施設よりも重要度が低いと考え対象から外しました。
文化施設	・コミュニティーセンター ・地区センター ・その他の集会施設 (札幌市民ホール、さっぽろ芸術文化の館、教育文化会館)	
	・図書館 (中央図書館、地区図書館) ・美術館、博物館、郷土館、記念館	
商業施設 商店街	・商業施設 (2,000m <sup>2</sup> 以上) ・商店街 ※飲食店、銀行等のサービス業を営む店舗を含む	○医療施設、娯楽施設、宿泊施設、商業施設、老人ホーム・福祉ホームの多くは民間により管理されていることから、バリアフリー化基準への適合が義務化されている床面積 2,000m <sup>2</sup> 以上を対象としました。
郵便局	・郵便局	
宿泊施設	・宿泊施設 (2,000m <sup>2</sup> 以上)	○避難所は、収容人数や他の生活関連施設の立地状況などを踏まえ、各地区 1 箇所以上を対象とし、平成 23 年 12 月に追加しました。
官公署施設	・市役所、区役所、保健所 ・税務署、道税事務所 ・警察署 ・ハローワーク ・年金事務所	
福祉施設	・札幌市老人福祉センター ・札幌市視聴覚障がい者情報センター ・札幌市身体障がい者福祉センター ・北海道障害者職業センター ・老人ホーム、福祉ホーム等 (2,000m <sup>2</sup> 以上)	
運動施設	・市立体育館 ・競技場、野球場、プール、都市公園 (総合公園、運動公園)	
旅客施設	・乗降客数 5,000 人/日以上 of 鉄道駅 (地下鉄、JR) および鉄道駅に近接するバスターミナル ・上記で挙げた生活関連施設の最寄りのバス停	
避難所	・収容避難場所	



### 2-2-3 生活関連経路設定の考え方

2-2-2の考え方に基づき選定した重点整備地区内の生活関連施設を結ぶ生活関連経路は、以下の方針に基づき選定しました。

#### <対象とする生活関連施設>

- 1) 2-2-2で対象とした生活関連施設間を生活関連経路として結びます。
- 2) 2-2-2で対象とならない生活関連経路のうち、すでにバリアフリー化済みの医療施設、娯楽施設、商業施設、宿泊施設、都市公園についても、生活関連経路で結びます。
- 3) 生活関連施設の最寄りのバス停留所についても生活関連経路で結びます。

#### <範囲>

- 1) 核となる旅客施設等を中心とした半径500m以内の生活関連施設を結びます。
- 2) ただし、施設の立地状況により、旅客施設からの経路延長が1kmまでの範囲にある教育施設、医療施設、文化施設、官公署、行政機関が運営する福祉施設、運動施設についても結びます。
- 3) 平成15年に策定した基本構想における重点整備地区は、その範囲の拡大を検討しつつ、新たな経路の指定について検討を行います。

#### <道路の選択条件>

- 1) 生活関連経路として位置づける道路は、冬期の除雪を考慮し原則として有効幅員が2m以上の歩道、自転車歩行者道を有する道路区間等とします。
- 2) 現状で有効幅員2m未満であっても、都市計画において歩道幅員が2m以上の道路は選択対象とします。

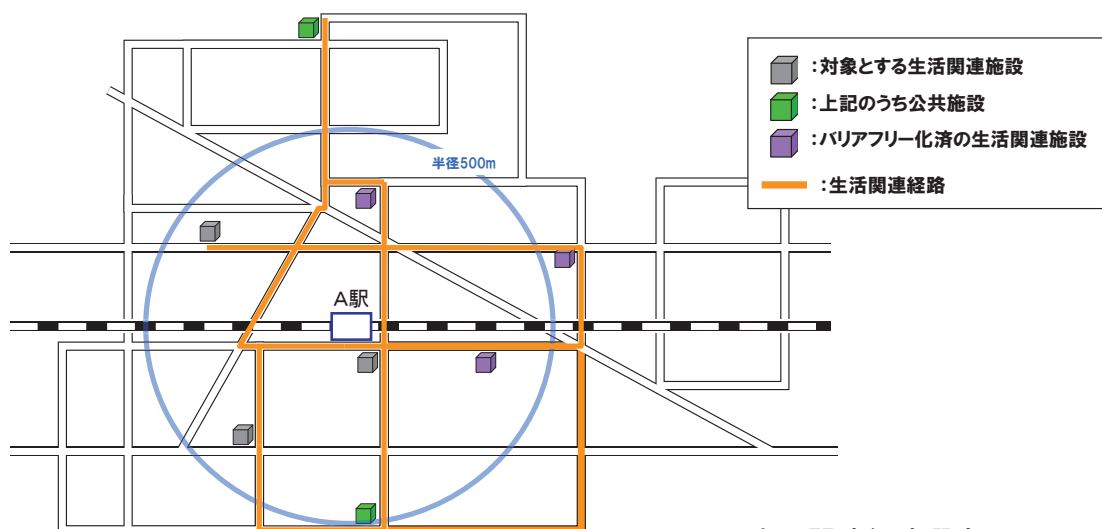


図 2-5 生活関連経路選定のイメージ

## 2-2-4 重点整備地区及び生活関連経路の設定

### (1) 重点整備地区

以上を踏まえ、重点整備地区を検討した結果は以下のとおりです。

#### ① 広域交流拠点、地域中心核

広域交流拠点および地域中心核は、2-2-2 で示した以下の 16 地区であり、これらの地区は全て重点整備地区としました。

麻生・新琴似、厚別副都心、手稲、北 24 条、篠路、光星、栄町、白石、大谷地、平岸、月寒、清田、澄川、真駒内、琴似、宮の沢

#### ② 旅客施設

現在の重点整備地区内（都心、副都心、麻生）の乗降客数の合計は、札幌市内全ての駅の乗降客数の約 50%を占めています。

これまでの交通バリアフリー法では、乗降客数 5,000 人/日以上旅客施設にはバリアフリー化の努力義務が課せられており、これに該当する駅の乗降客数を合計すると市内全ての駅の乗降客数の約 98%を占めています。

以上を踏まえ、新たな基本構想においては、全市的な移動の円滑化を効果的に図っていくため、乗降客数 5,000 人/日以上 JR・地下鉄駅を中心とし重点整備地区を設定することとしました。

路線名	乗降客数 5,000 人/日以上
地下鉄南北線 (16 駅)	全駅（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、平岸、南平岸、澄川、自衛隊前、真駒内）
地下鉄東西線 (19 駅)	全駅（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、白石、南郷 7 丁目、南郷 13 丁目、南郷 18 丁目、大谷地、ひばりヶ丘、新さっぽろ）
地下鉄東豊線 (14 駅)	全駅（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）
JR 線 (16 駅)	星置、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、新札幌、新川、新琴似、あいの里教育大
合計 60 駅	※ JR 札幌駅と地下鉄さっぽろ駅、地下鉄大通駅、JR 新札幌駅と地下鉄新さっぽろ駅はそれぞれ 1 駅とした駅数