

第2章 札幌市の整備状況と基本構想の見直し

2-1 これまでの施設別整備状況

(1) 旅客施設

札幌市では、国の移動等円滑化に関する基本方針に基づき、1日当たりの平均利用者が3,000人以上である鉄道駅・路面電車停留場・バスターミナルを対象に、バリアフリー化を進めてきました。

札幌市営地下鉄では、平成23年度に46駅全ての地下鉄駅で整備が完了しており、現在は、バリアフリールートの方なる充実に向け、必要性が高い駅を対象にエレベーター等の設置を進めています。

また、JR北海道では、令和2年度末で対象施設22駅のうち20駅で整備が完了しています。

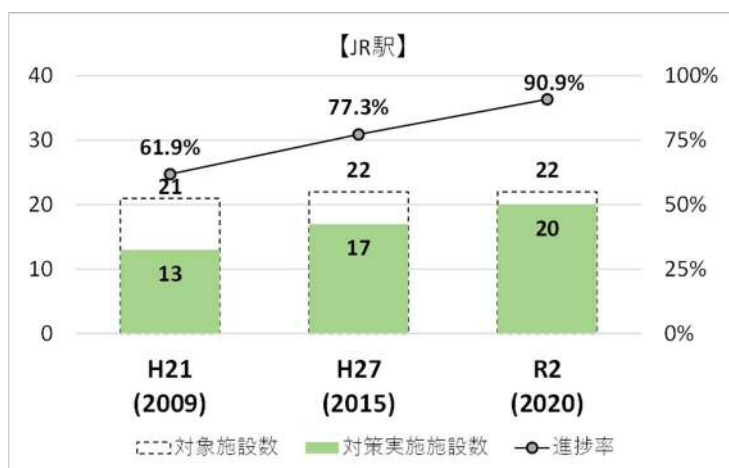
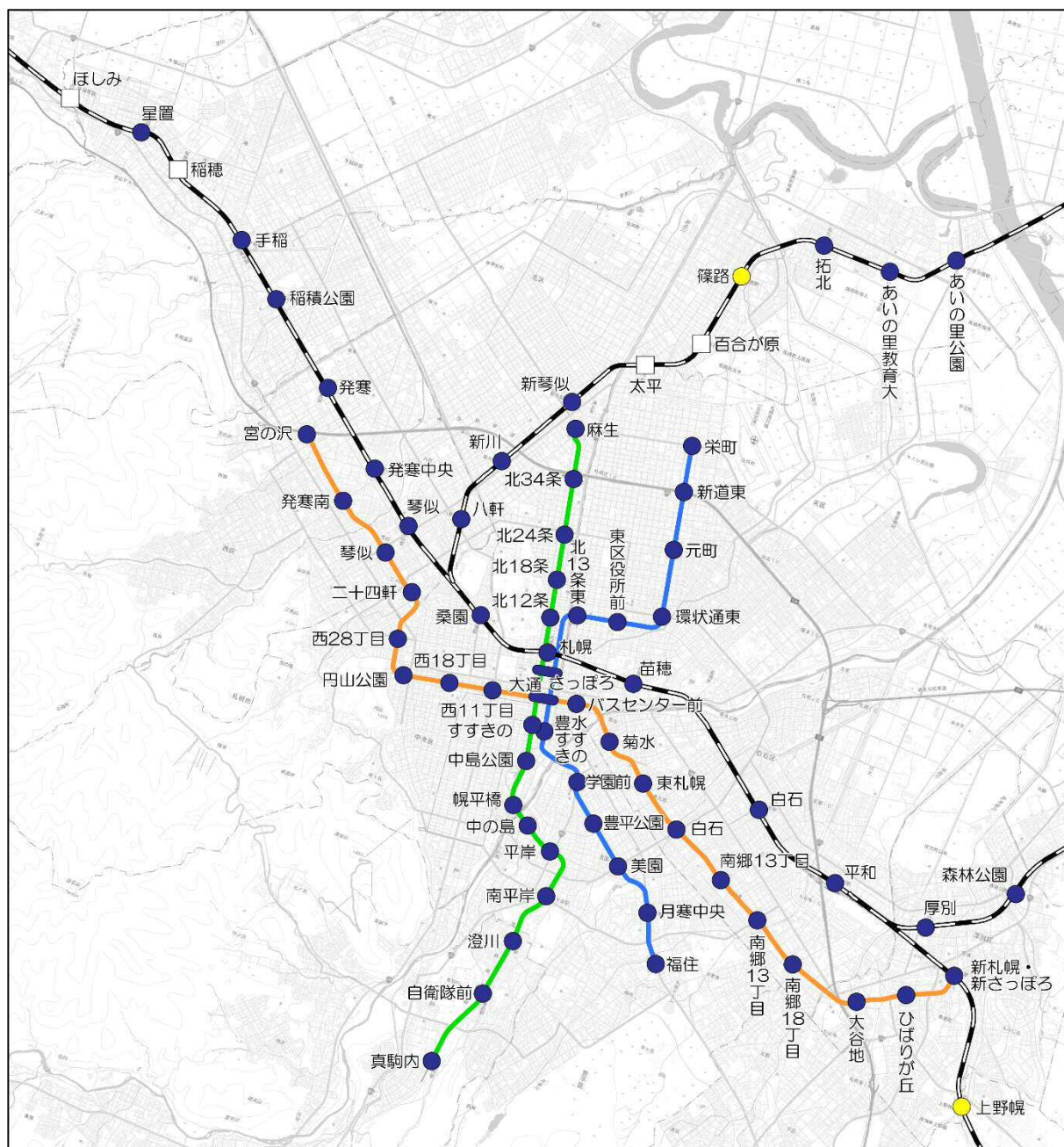


図 2-1 JR駅のバリアフリー化状況の推移



図 2-2 エレベーターの複数設置の事例（地下鉄琴似駅）



<障がい者対応エレベーターの整備状況>

● 整備済

● 未整備
(平均利用者数3,000人/日以上)

□ 未整備
(整備対象外：平均利用者数3,000人/日未満)

図 2-3 JR・地下鉄駅の障がい者対応エレベーターの整備状況（令和2年度末）

(2) 車両等

車両のバリアフリー化については、更新時期などに合わせ、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者と行政が協力しながら導入を進めてきました。

札幌市内の路線バス車両については、令和2年度末で、総車両台数 964 台のうち、423 台がノンステップバス※¹に更新しています。

また、UD タクシー※²についても、着実に台数が増加しており、令和2年度末で、720 台が導入されています。

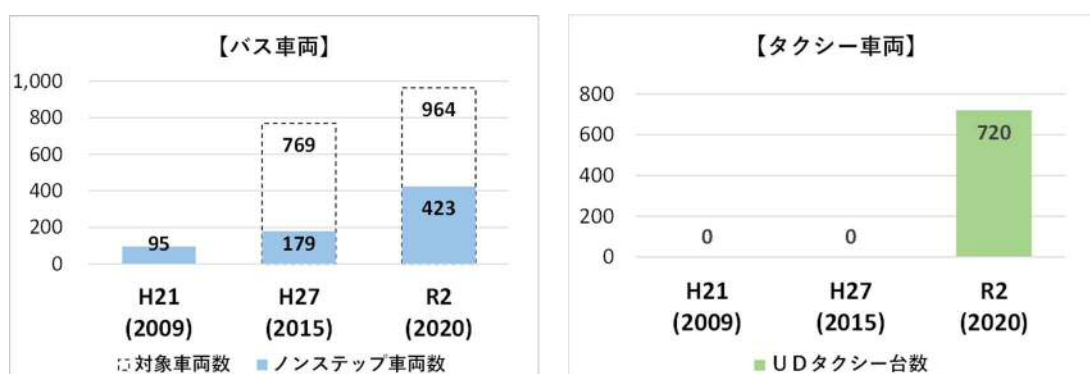


図 2-4 ノンステップバス・UD タクシーの台数推移



(ノンステップバス)



(UDタクシー)

写真出典：北海道中央バス(株)

図 2-5 車両のバリアフリー化

※1：ノンステップバスとは

乗降時のステップの高さを 30cm 以下とし、車内段差も少なくした設計により、障がい者や高齢者、小さな子ども連れの方など誰もが乗り降りしやすいバス車両

※2：UD タクシーとは

ユニバーサルデザインタクシーのことで、障がい者や高齢者、小さな子ども連れの方など誰もが乗り降りしやすく、大きな荷物の積み下ろしも容易なタクシー車両

(3) 道路

札幌市内の道路のうち、国道は北海道開発局、道道及び市道は札幌市が管理しています。

各道路管理者は、重点整備地区内の生活関連経路について、優先度が高い地区の主要な生活関連経路から重点的にバリアフリー整備を進めてきました。

令和2年度末で、整備対象延長約 263km のうち、220km でバリアフリー化が完了しています。

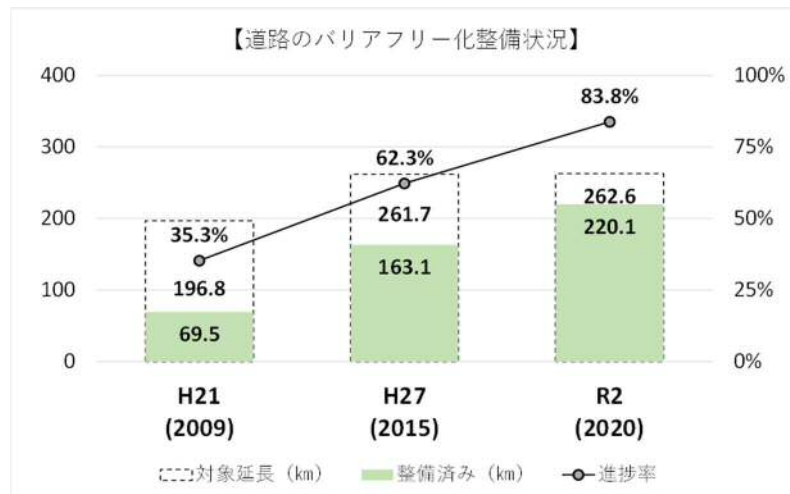


図 2-6 道路のバリアフリー化状況の推移

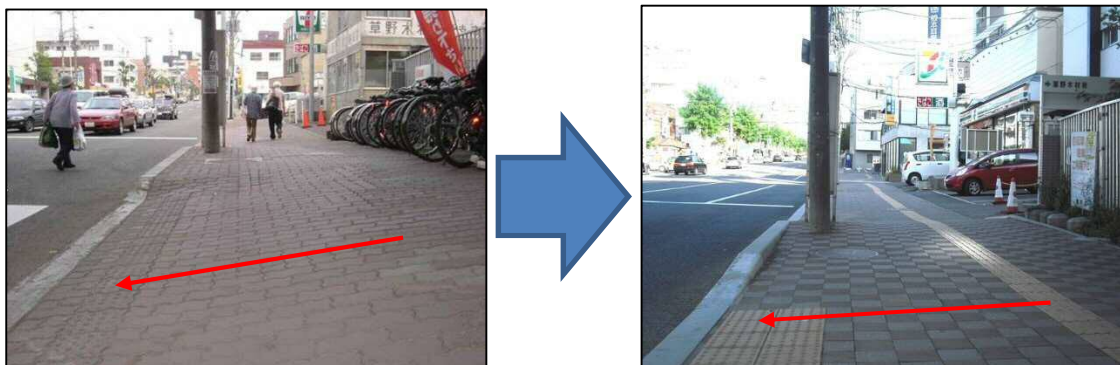


図 2-7 歩道の整備事例

歩道の横断勾配の緩和や、視覚障がい者誘導用ブロックを設置した事例。また、ブロック舗装の場合は車いすの走行に配慮した隙間（目地幅）の小さいブロックを採用することを標準としている。

(4) 信号機等

北海道公安委員会では、道路のバリアフリー化の進捗も考慮しながら、主要な生活関連経路にある信号機のバリアフリー化を優先的に実施してきました（高齢者感应化、視覚障がい者用音響付加装置、歩車分離式信号など）。

信号機については、平成 27 年度に対象の 676 か所全てでバリアフリー化が完了しています。

また、違法駐輪・違法駐車行為防止、交通ルールなどの周知を、関係機関や交通関係団体と連携を図りながら行っています。



歩車分離式信号、音響式歩行者誘導、待ち時間表示

音響により横断可能な青信号を知らせる
また、青信号までの待ち時間が表示される



歩行者支援信号機

目が不自由な方の白杖などに巻かれている反射テープや専用携帯端末等に反応し、所在地や方向、信号機の状態を音声にて案内することが可能



高齢者等感应式信号機

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

図 2-8 信号機の整備事例

(5) 路外駐車場

特定路外駐車場^{※3}の届出の機会に「バリアフリー法」や「札幌市福祉のまちづくり条例」に基づき、バリアフリー化に向けた指導・助言を行っています。札幌市内の特定路外駐車場のうち約 9 割がバリアフリー化済みです。



図 2-9 路外駐車場の整備事例^{※4}

※3：特定路外駐車場

以下の3つの条件全てに該当する駐車場

- 1.道路の路面外に設置される自動車駐車施設で、一般公共の用に供されるもの
- 2.駐車用に供する部分の面積が500m²以上であるもの
- 3.利用について駐車料金を徴するもの

※ただし、道路付属物の駐車場や公園施設である駐車場、建築物及び建築物に付属する駐車場は除く

※4：路外駐車場の整備事例

図2-9の整備事例では、建物の出入口に近い駐車マスを車いす使用者用に指定するとともに、乗降の際にドアを開放するためのスペースをハッチ表示で確保している。

(6) 都市公園

札幌市が所管する都市公園について、新設・再整備などに合わせてバリアフリー化を進めるとともに、施設の適正な維持管理を行っています。

都市公園を対象に、令和2年度末で、トイレのある747公園のうち276公園、園路のある2,725公園のうち2,167公園、駐車場のある69公園のうち43公園でバリアフリー化が完了しています。



図2-10 都市公園の園路整備の事例

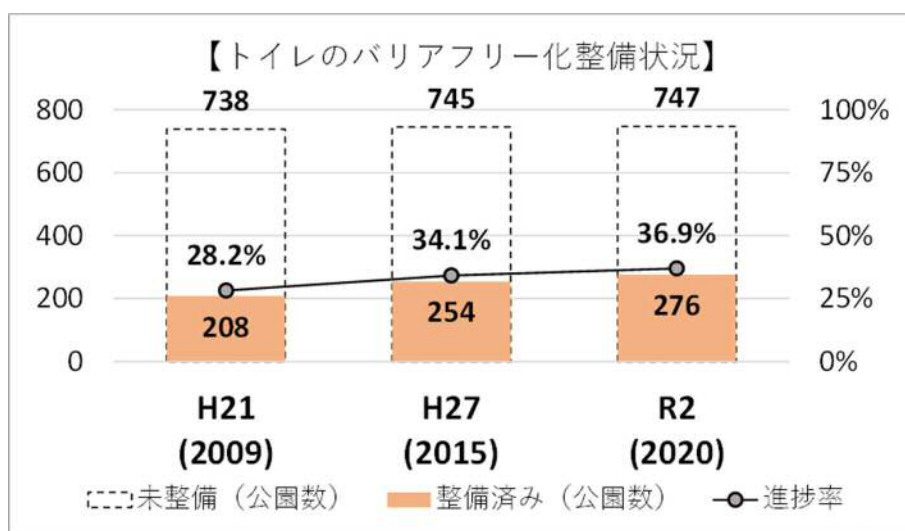


図2-11 トイレの整備状況の推移

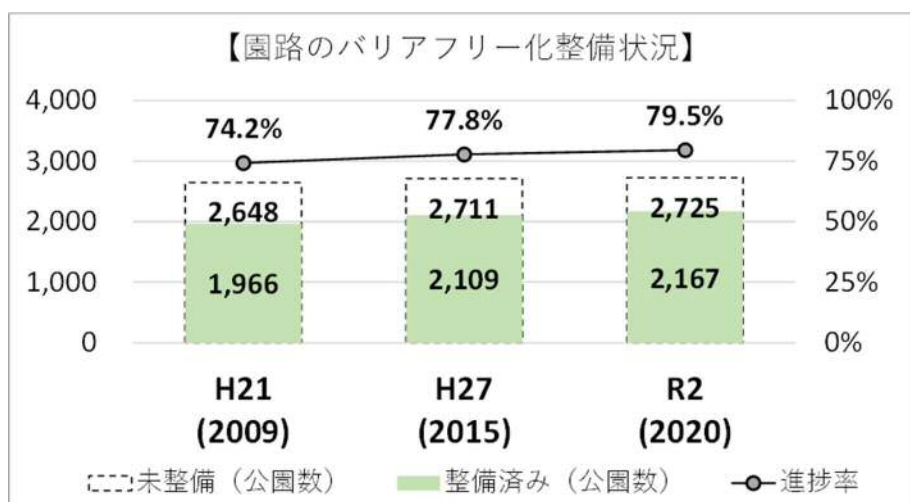


図 2-12 園路の整備状況の推移

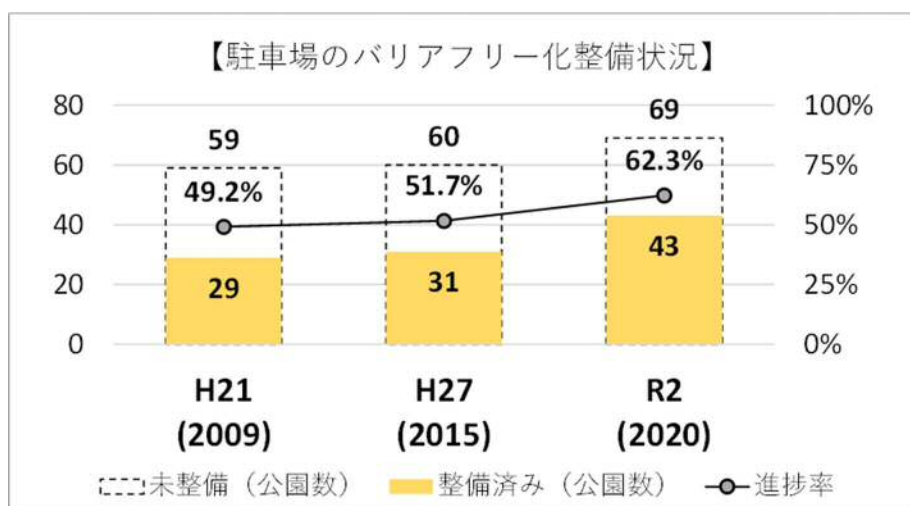


図 2-13 駐車場の整備状況の推移

(7) 建築物

新築・改築や既存施設の改修などに合わせて、札幌市が所有する 2,000 m²以上の特別特定建築物について、バリアフリー整備を進めるとともに施設の適正な維持管理を行っています。

令和2年度末で、重点整備地区内には市有建築物が 59 棟あり、このうち視覚障がい者誘導用ブロックの設置や段差解消などの経路における対策を図った施設は 31 棟、バリアフリー対応型エレベーターを整備した施設は 34 棟、オストメイト対応型トイレを整備した施設は 47 棟となっています。

また、民間建築物では、建築確認申請提出前の届出において「バリアフリー法」や「札幌市福祉のまちづくり条例」に基づき、バリアフリー化に向けた指導・助言を行っています。

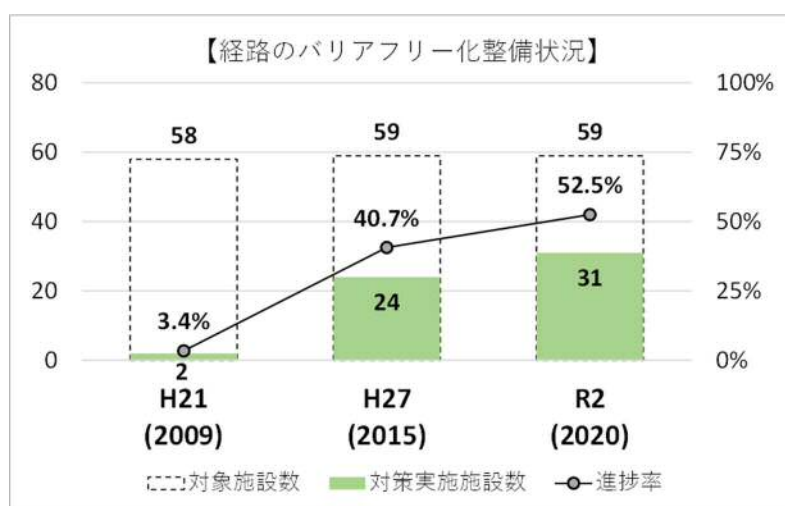


図 2-14 重点整備地区内の市有建築物の経路のバリアフリー化状況の推移

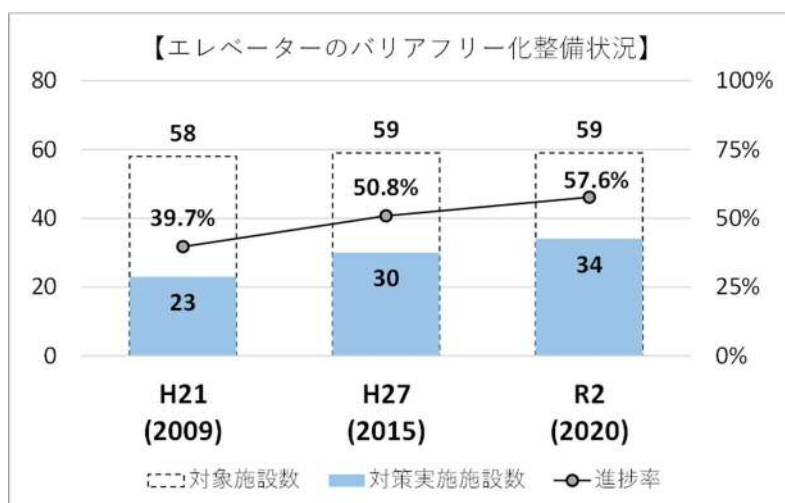


図 2-15 重点整備地区内の市有建築物のエレベーターのバリアフリー化状況の推移

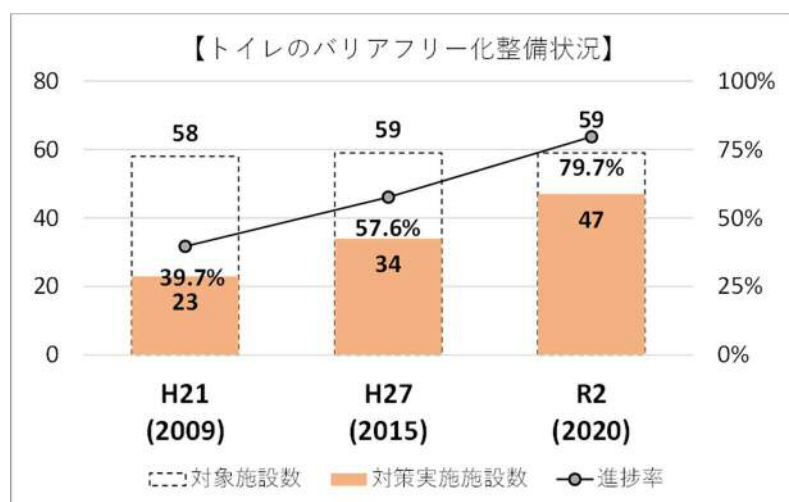


図 2-16 重点整備地区内の市有建築物のトイレのバリアフリー化状況の推移



(視覚障がい者誘導用ブロック)



(オストメイト対応型トイレ)

図 2-17 建築物の整備事例

札幌市が平成 30 年度に行った建築物のバリアフリー状況に関するアンケート調査では、医療施設や官公庁施設等に比べて、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、飲食店でバリアフリー化が進んでいないと答えた割合が多い状況です。

これらの店舗施設の大半を占める小規模店舗のバリアフリー化については、令和 3 年 3 月に国土交通省が「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を改正し考え方や留意点の充実、優良事例の追加を図ったほか、店舗事業者・従業員向けのパンフレットで、出入口の段差解消、扉幅の確保、可動席の設置等の設計方法やソフト面の工夫等を示し、取組の促進に努めています。パンフレット等の活用により、小規模店舗においても、店舗の規模区分や店舗形態、業種ごとの店舗の用途に応じてハードとソフトの両面から効果的なバリアフリー対応の検討が進むことが期待されます。

また、札幌市では、令和3年度に「札幌市民間公共的施設バリアフリー補助事業」として、小規模店舗等のバリアフリー整備のための改修費用の一部を補助する制度を創設しています。

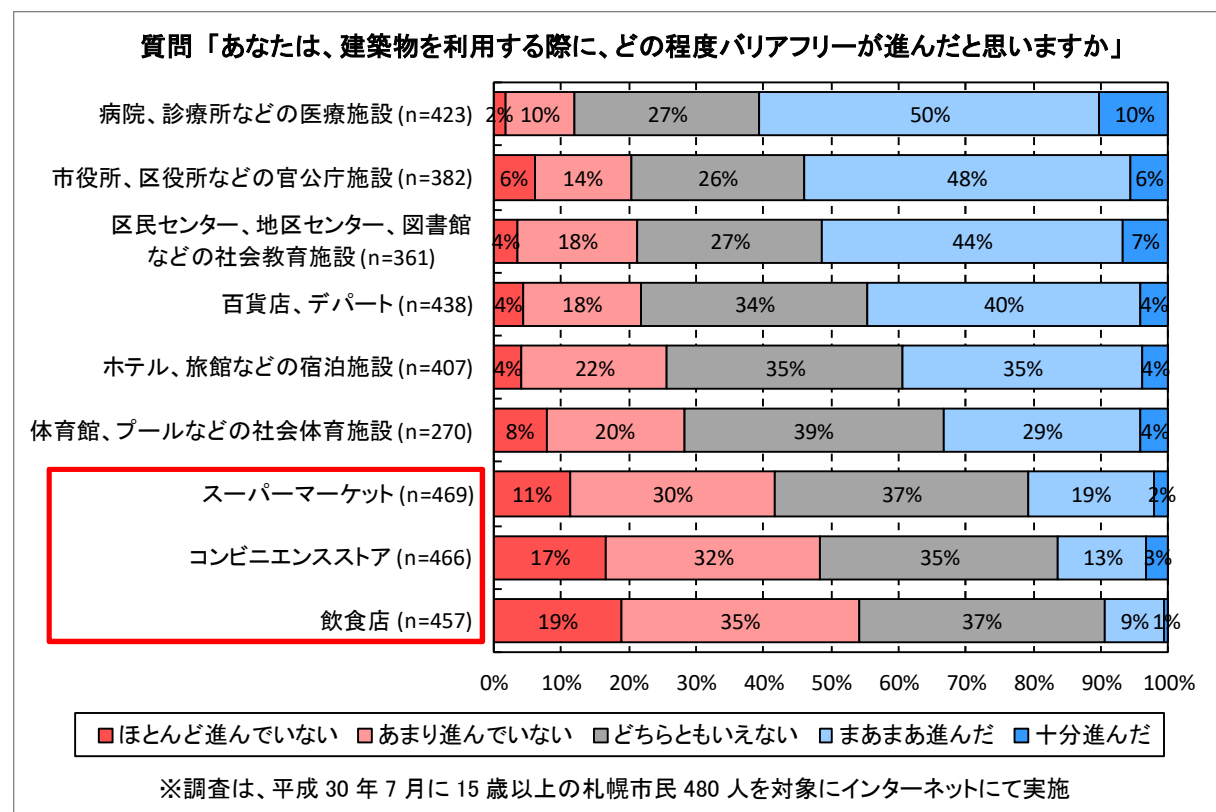


図 2-18 札幌市内の建築物のバリアフリーについてのアンケート結果

また、我が国では、高齢や障がい等の有無にかかわらず、誰もが気兼ねなく参加できる旅行「ユニバーサルツーリズム」の普及促進を目指し、環境の整備が進められています。ユニバーサルツーリズムの主な対象となる高齢者や障がいのある方の割合は、国内総人口の3割以上を占めており、家族や友人などと旅行に出かけることを考えると、その対象はさらに拡大します。

また、平成25年6月に制定された「障害者差別解消法」が令和3年5月に改正され、障がいのある方にとって日常生活や社会生活を送る上での社会的障壁の除去について必要かつ合理的な配慮が事業者にも義務付けられるなど、障がいのある方の社会参加への対応が社会全般に求められています。

こうしたことから、国内のみならず国外からの観光客を迎える上で、宿泊施設のバリアフリー化を促進し、高齢の方や障がいのある方の受入環境を整備することが求められます。

2-2 札幌市バリアフリー基本構想の見直し

2-2-1 基本構想に明示する事項

基本構想に明示すべき事項については、バリアフリー法（第25条等）において以下のとおり規定されています。

1. 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針
2. 重点整備地区の位置及び区域
3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
4. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項
5. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
6. その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項等
7. 基本構想の評価に関する事項（スパイラルアップに向けた継続した取組）

特定事業とは、バリアフリー法第2条で定める6つの主としてハード整備に関する事業（公共交通・道路・路外駐車場・都市公園・建築物・交通安全 特定事業）と、令和2年5月のバリアフリー法改正により創設されたソフト対策に関する事業（教育啓発特定事業）のことを指します。

札幌市の基本構想では、道路特定事業と交通安全特定事業は重点整備地区を対象とし、その他の特定事業は全市的な整備の進め方の考えを示しています。また、特定事業に該当しない取組がある場合は、その他の事業として記載しています。

基本構想で特定事業を定めた場合、事業を実施する者は、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務があり、事業の実施にあたっては、法律や各種基準、札幌市の上位計画等と調和・連携を図るとともに、社会状況の変化なども反映していくこととします。

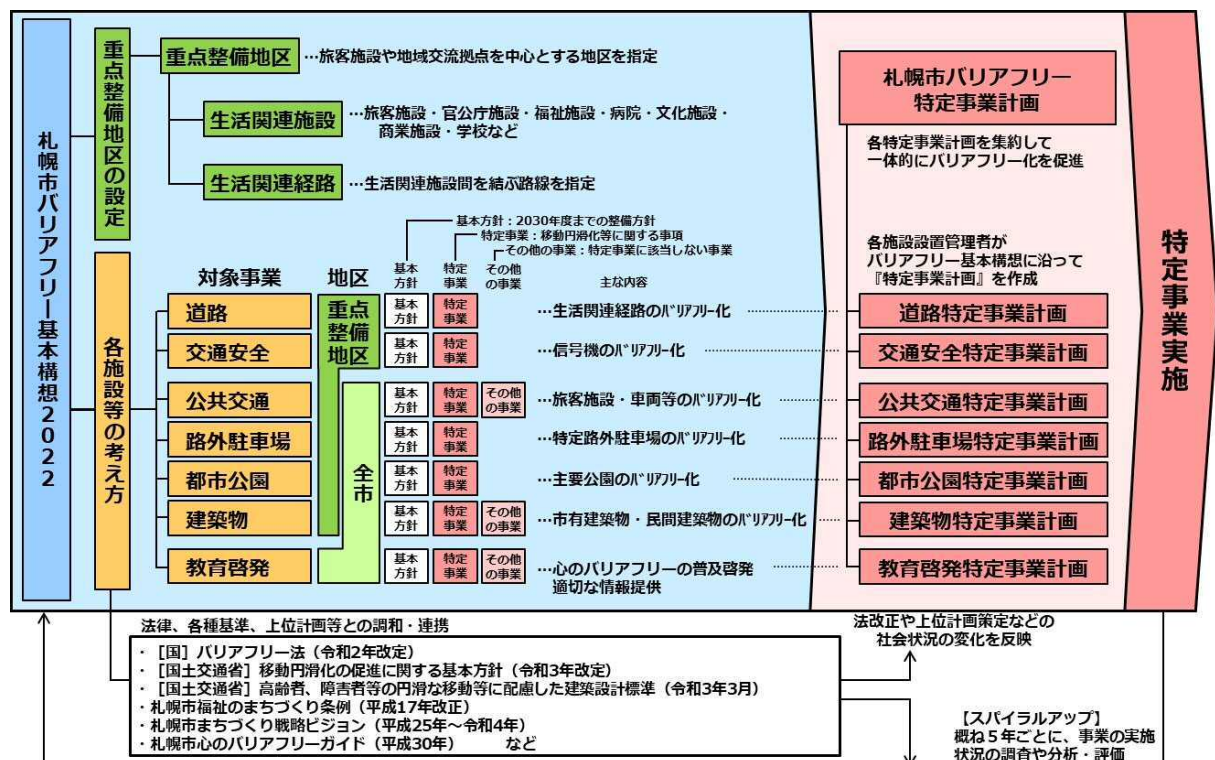


図 2-19 バリアフリー基本構想と特定事業計画

2-2-2 見直しのポイント

(1) 重点整備地区の更新・追加

1) 旧基本構想^{※5}53 地区の内容の更新

旅客施設（一日平均利用者数 5,000 人以上）や地域交流拠点^{※6}を中心とした地区を対象に旧基本構想で設定した 53 地区について、生活関連施設の立地状況により、必要に応じて範囲の見直しを行いました。

このうち、「苗穂地区」では駅の移転や周辺の再開発事業等を考慮し、新たに駅北側の区域を追加拡大しています。

※5：旧基本構想

平成 27 年に見直しを行った「新・札幌市バリアフリー基本構想」を「旧基本構想」と表現。

※6：地域交流拠点

交通結節点である主要な地下鉄・JR 駅の周辺で、都市基盤の整備状況や機能集積の現況・動向などから、地域の生活を支える主要な拠点としての役割を担う地域のほか、区役所を中心に生活利便機能が集積するなどして区の拠点としての役割を担う地域。

2) 重点整備地区の追加

国の基本方針における旅客施設のバリアフリー化の目標の対象が一日平均利用者数 3,000 人以上の施設であることや、立地適正化計画（平成 28 年 3 月）^{※7}や地域の特性から面的な整備が必要と考えられる地区などを踏まえ、新たに「八軒地区」「路面電車沿線地区」を追加しました。

このうち、「路面電車沿線地区」は、1 日あたり約 2.4 万人が乗車する路面電車の路線のループ化や低床車両の導入が進み、人や環境に優しい輸送機関として都心周辺部での利便性の高い生活を支えていることに加え、沿線の観光施設へのアクセス手段として重要な役割を担っている点を評価するとともに、沿線地域に生活関連施設が点在することなどを踏まえ、重点整備地区に指定しました。

※7：立地適正化計画

今後の人口減少下において、市街地区分に応じた人口密度の適正化や、公共交通を基軸とした各種都市機能の適切な配置を図るための計画。立地適正化計画では、公共交通利便性が高いエリアを「集合型居住誘導区域」と位置付け、集合型の居住機能及び都市機能の集積を図ることとしている。



図 2-20 重点整備地区の更新・追加を行う主な地区

(2) 生活関連施設の更新・新たな対象の追加・拡大

1) 生活関連施設の追加

バリアフリーに関係する国の動向及び札幌市の関連計画や、障がい者団体等を対象としたアンケート結果を踏まえ、生活関連施設の対象として、以下のとおり「区保育・子育て支援センター」「大規模な立体駐車場」「観光施設」「公立小中学校」を追加しました。

① 区保育・子育て支援センター（ちあふる）

札幌市立地適正化計画では、都市機能誘導区域の誘導施設（多くの市民が利用する公共施設）として「区保育・子育て支援センター」を位置付けています。この他の誘導施設は、既に生活関連施設に位置付けられており、関連計画との整合を図るため、生活関連施設として追加することとしました。

② 大規模な立体駐車場

ユニバーサルデザイン 2020 行動計画では、障がい者の自家用車による移動を考慮したバリアフリー化された駐車場の必要性が示されています。また、高齢者及び障がい者、ベビーカー使用者を対象にアンケートを取った際、日常的に「車による移動」をしている人が多いという結果が得られています。

本基本構想においては、大規模な立体駐車場（おおむね 100 台以上）を生活関連施設として追加し、土地利用の入れ替わりの多い小規模な駐車場や青空駐車場は除いています。

③ 観光施設

ユニバーサルデザイン 2020 行動計画では、観光先進国を実現するためのバリアフリーやユニバーサルデザインの必要性が示されています。

札幌市は、年間 1,600 万人（平成 30 年度）の観光客が来訪する全国有数の観光都市であり、観光客への対応が重要と考えていることから、札幌市観光マップに掲載されている観光施設等を生活関連施設に追加することとしました。



【サッポロビール園・サッポロビール博物館】



【札幌市時計台】

④ 公立小中学校等

バリアフリー法の改正により公立小中学校等が特別特定建築物となったため、改正の趣旨を踏まえ、生活関連施設に追加することとしました。

2) 生活関連施設の拡大

旧基本構想では商業施設の対象範囲を地区の中心となる旅客施設等から半径 500m としていましたが、このうちスーパーマーケット※8 については、特に生活に密着した施設であり、高齢者及び障がい者、ベビーカー使用者を対象としたアンケートにおいても利用頻度が高いという結果が得られていることから、対象範囲を経路延長 1km 程度までに拡大しました。

なお、中心となる旅客施設等からの対象範囲の考え方について、詳細は 4-2 に記載しています。

※8：スーパーマーケット

本基本構想では、2,000 m²以上の主に食料品を取り扱う小売店を対象としている。

3) 生活関連施設の更新

既に生活関連施設に位置付けていた施設についても、前回の基本構想の見直し以降に新設・廃止等されているものを反映するため、現在の状況に更新しました。

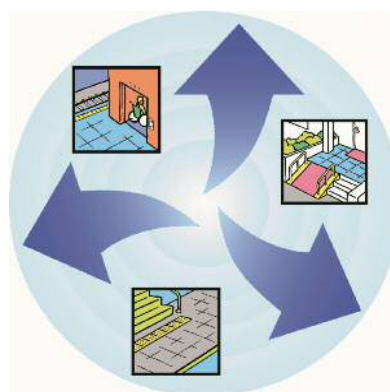
(3) 生活関連経路の更新

重点整備地区の追加・拡大及び生活関連施設の更新・対象範囲の拡大・新たな対象の追加により生活関連経路を更新しました。

(4) 整備目標及び推進方策の見直し

国の基本方針の改定（令和３年）を踏まえ、各事業者の目標の変更や対象の拡充などを検討しました。

バリアフリー化の着実な推進に向けて、事業ごとに、バリアフリー化の推進方策を見直しました。



(5) ソフト施策の強化

施設（ハード面）が整備されていたとしても、周囲の配慮や理解、適切な情報提供などのソフト面が欠けているとバリアは解消できません。また、既存施設の改修には物理的な課題により時間を要する場合があります、ハード面を補う意味でも、心のバリアフリー等、ソフト面からのバリアフリーは重要です。

令和２年の法改正においても、心のバリアフリーに係る施策などソフト施策の強化が盛り込まれており、これを踏まえ、ソフト施策の強化に取り組むこととしました。