

2021年8月11日時点

2022

札幌市バリアフリー基本構想（案）

令和4年（2022年）3月（予定）

札幌市

目次

第1章 基本構想の目的	4
1-1 基本構想策定の背景	5
1-1-1 札幌市の概況	5
1-1-2 我が国におけるバリアフリー化の取組	7
1-1-3 札幌市のバリアフリーに関するこれまでの取組.....	15
第2章 札幌市のバリアフリーに関する現状と課題	18
2-1 これまでの施設別整備状況.....	19
2-2 バリアフリー基本構想の見直し	29
2-2-1 バリアフリー基本構想の位置付けと見直しの必要性	29
2-2-2 SDGs とバリアフリー基本構想の関連性	30
2-2-3 見直しのポイント	31
第3章 理念と基本方針	35
3-1 理念.....	36
3-2 基本方針	37
第4章 重点整備地区と整備の進め方	38
4-1 重点整備地区の設定	39
4-2 生活関連施設及び生活関連経路の設定	41
4-3 重点整備地区及び生活関連経路の状況	45
4-4 各施設等の整備の考え方	101
4-4-1 整備の考え方	101
4-4-2 整備に係る留意事項等	109
4-5 ソフト施策によるバリアフリーの充実	111
第5章 バリアフリー化の推進に向けた取組	115
5-1 ユニバーサル社会の実現に向けた取組	116
5-1-1 ユニバーサル社会に向けた取組の方向性	116
5-1-2 ユニバーサルデザインの普及啓発	117
5-2 冬季オリンピック・パラリンピック招致との連携	118
5-3 スパイラルアップ	118

参考資料

参考資料 1 基本構想の見直しに係る検討の流れ	120
参考資料 2 フィールドチェックの実施	121
参考資料 3 バリアフリー状況に関するアンケート調査結果.....	130
参考資料 4 第 11 期福祉のまちづくり推進会議及び札幌市バリアフリー 基本構想検討部会名簿	134
参考資料 5 札幌市バリアフリー基本構想検討部会外部委員名簿	135

第1章 基本構想の目的

1-1 基本構想策定の背景

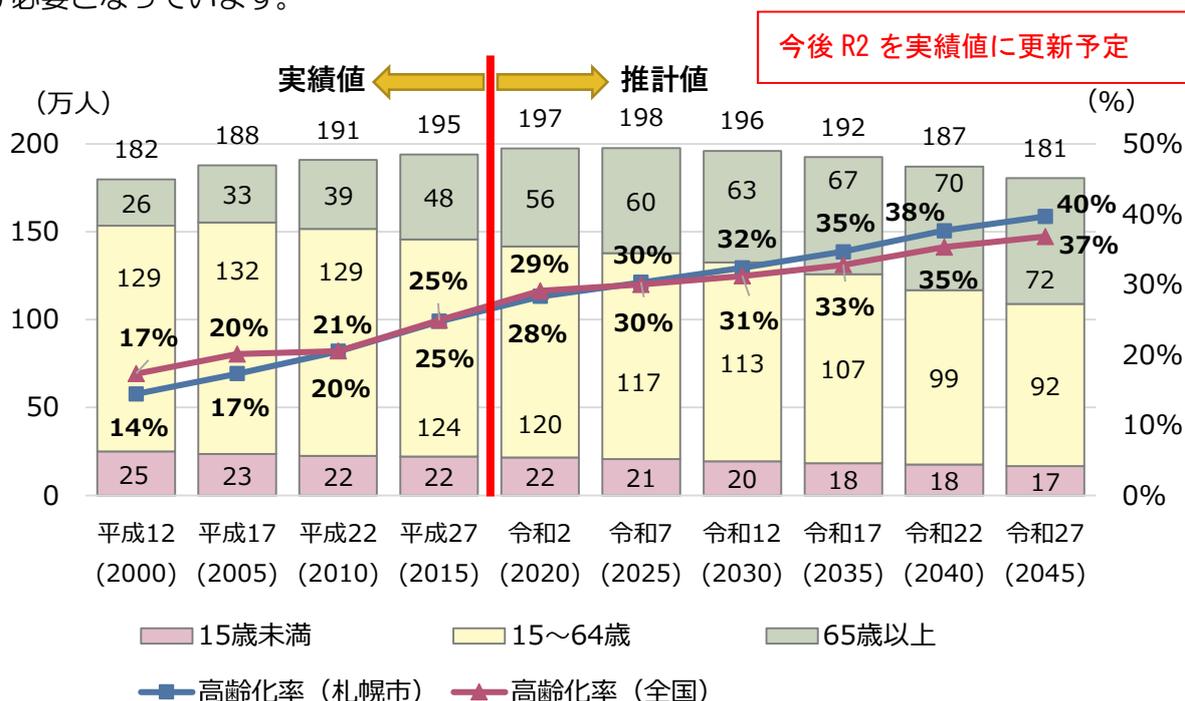
1-1-1 札幌市の概況

現在、我が国では、世界に類を見ない超高齢社会を迎え、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められています。

札幌市では、近い将来、人口が減少傾向に転じることが予測されていますが、65歳以上の高齢者数は増加を続け、令和7年には市民の約3割が高齢者となり、その後は全国平均よりも速いペースで高齢化が推計されています。また、支援・見守りが必要な介護認定者や障がいのある方も増加傾向にあります。

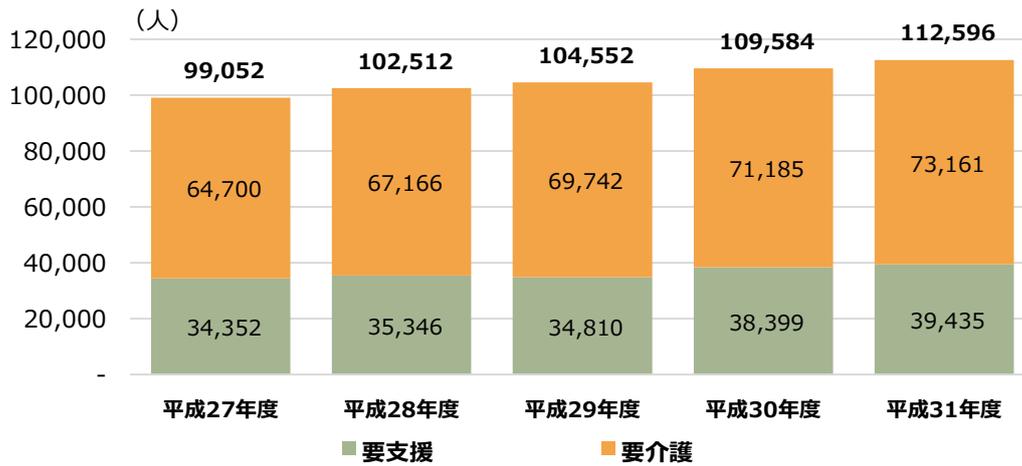
また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした「共生社会」の実現と高齢者・障がい者などを含むすべての人が活躍できる「一億総活躍社会」の実現に向けて平成30年度・令和2年度にバリアフリー法が改正され、バリアフリーを取り巻く状況は近年大きく変化しています。

こうした状況変化を踏まえ、今後は、高齢者や障がい者等の社会参加を促進することはもとより、すべての人が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・維持していくことが必要となっています。



資料：平成27年までは国勢調査の実績値、
令和2年以降は国立社会保障人口問題研究所の推計値

図 1-1 札幌市の人口の推移、全国と札幌市の高齢化率の推移



(資料) 介護保険事業状況報告 (厚生労働省)

図 1-2 札幌市の介護認定者数の推移



(資料) 札幌市統計書

図 1-3 札幌市の障がい手帳所持者の推移

1-1-2 我が国におけるバリアフリー化の取組

(1) バリアフリー法の経緯

高齢者や障がい者などの自立した日常生活及び社会生活の確保に向け、平成6年に建築物のバリアフリー化を進めるための「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物^{※1}の建築の促進に関する法律」（以下「ハートビル法」という。）が、平成12年に鉄道やバスなどの公共交通機関の旅客施設、車両、旅客施設周辺の道路や信号機などのバリアフリー化のための「高齢者、身体障害者等の公共交通を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）が施行されました。

その後、平成17年にバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」が策定され、この考え方を踏まえ、平成18年には総合的・一体的なバリアフリー施策を推進するために「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」とを統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）が施行されました。

また、平成30年11月（一部規定は平成31年4月）には、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機としてバリアフリー化を一層推進するため、バリアフリー法が改正され、理念規定に「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」が明確化されました。

更に、令和3年4月（一部規定は令和2年6月）には、「心のバリアフリー化」に係る施策などソフト対策等を強化するため、公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務化や市町村による「心のバリアフリー」の推進などが明確化されました。

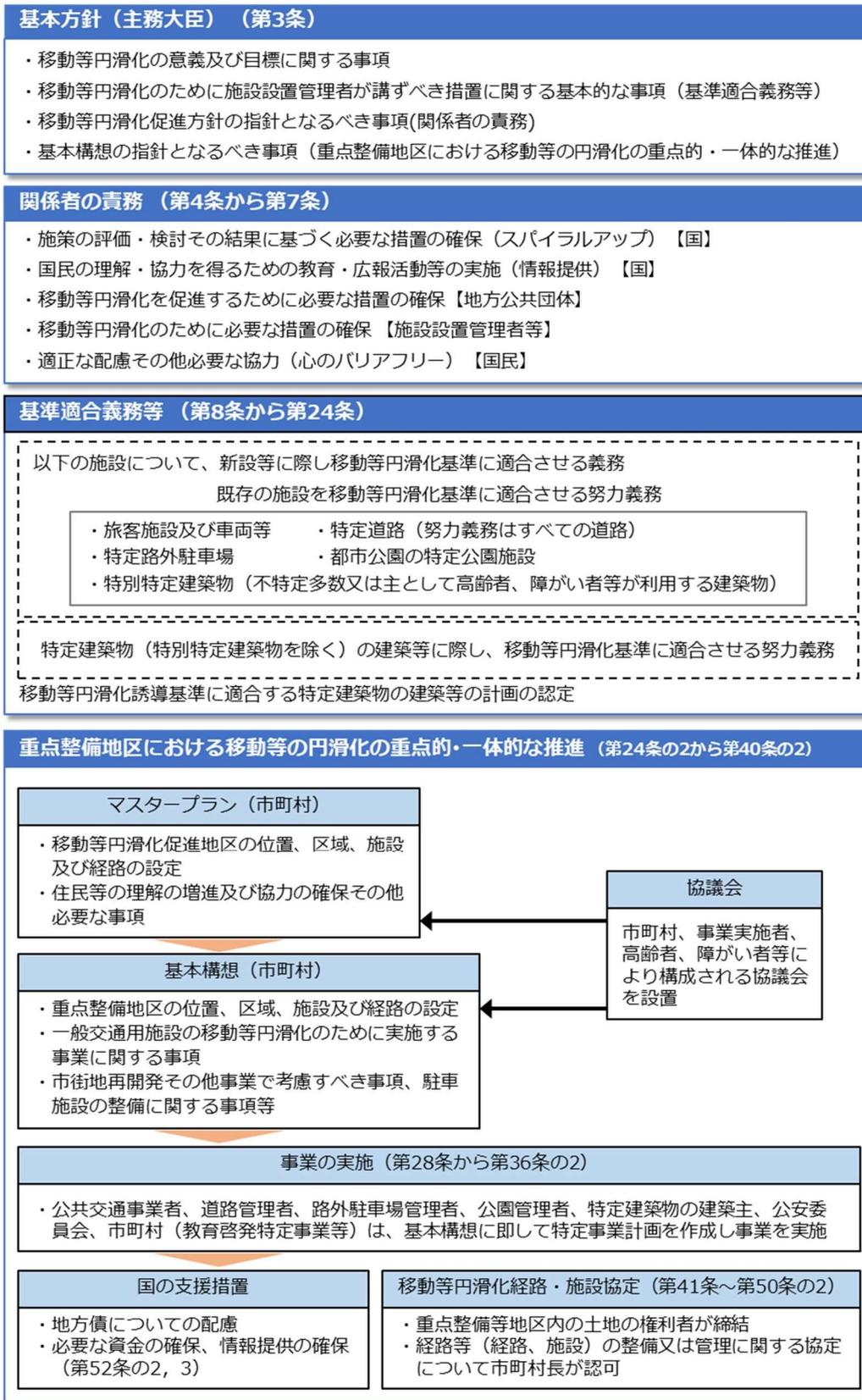
※1：特定建築物とは

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



図 1-4 バリアフリー法の経緯

(2) バリアフリー法の基本的な枠組



移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインを基に整理

(3) バリアフリー法改正概要（平成 30 年、令和 2 年改正分）

バリアフリー法の一部改正に関する法律案（平成30年改正分）

背景・必要性

2020年東京オリンピック・パラリンピック大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、高齢者・障害者等も含んだ**一億総活躍社会の実現**の必要性

課題①：ハード・ソフト両面の課題

- ・事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策の一体的な推進が必要

課題②：地域の実施の課題

- ・市町村による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

課題③：利用し易さの課題

- ・観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要
- ・公共交通機関に加えて、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
- ・バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

【関連する政府決定等】

- ◆ユニバーサルデザイン2020行動計画（H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係官僚会議決定）

法案の概要

①理念規定／国及び国民の責務

- ⇒理念規定を設け、「**共生社会の実現**」、「**社会的障壁の除去**」を明確化
- ⇒「心のバリアフリー」として、**高齢者、障害者等に対する支援**を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

バリアフリー法の一部改正に関する法律案（令和 2 年改正分）

背景・改正の必要性

ユニバーサル社会実現推進法（H30.12公布・施行）やオリパラ東京大会を契機とした**共生社会実現に向けた、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する**

課題①：事業者等における課題

- ・公共交通事業者など施設設置管理者について、ソフト面の対策強化が必要

課題②：国民における課題

- ・市町村、学校教育と連携した「心のバリアフリー」を推進することが必要

法案の概要

①公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

②国民に向けた広報啓発の取組推進

- (1) 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- (2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）

⇒基本構想に記載する事業メニューとして「心のバリアフリー」に関する事項を追加

③バリアフリー基準適合義務の対象拡大 ⇒ 公立小中学校及びバス等の旅客乗降の道路施設

国土交通省 バリアフリー法改正の概要資料を基に作成

図 1-5 バリアフリー法の平成 30 年、令和 2 年改定の概要

(4) 国が定める基本方針（平成 18 年制定、令和 3 年改定）

① 目的

国や地方公共団体、高齢者や障がい者等、施設設置管理者やその他の関係者がお互いに連携協力し移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進していくため、バリアフリー法第3条第1項の規定に基づき、平成 18 年に「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が定められました。

これまでの取組によりバリアフリー化は進展していますが、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、次期目標値の設定等を行い令和 3 年 4 月に改定されています。

② 概要

移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部改正について

※基本構想の策定に関係のある箇所のみ記載

一. 移動等円滑化の意義及び目標

「高齢者、障害者等」に、高齢者及び障害者に加え、妊産婦等が含まれることを明確化

二. 施設設置管理者が講ずべき措置

○移動等円滑化に関する協議への応諾義務

・新たに公共交通事業者等に対して設けられた、移動円滑化に関する協議への応諾義務について、関係者との積極的な連絡調整・建設的な議論の重要性を記載

○適切な役務の提供

・新たに公共交通事業者等に対し遵守義務が設けられた、役務の提供方法に関する基準（ソフト基準）に関連し、公共交通事業者等に求められる措置を記載

○高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進

・新たに施設設置管理者による広報・啓発活動の努力義務が設けられた、優先席・車椅子利用者用駐車場施設等の「高齢者障害者等用施設等」の適正利用について、施設設置管理者に求められる措置を記載

国土交通省 バリアフリー基本方針改正の概要資料を基に作成

図 1-6 国が定める基本方針の改正概要-1

移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部改正について（つづき）

※基本構想の策定に関係のある箇所のみ記載

四. 基本構想の指針

○重点整備地区における移動等円滑化の意義

- ・作成等に関し住民提案を受けた市町村は、積極的な検討を行うべき
- ・市町村がバリアフリーマップ等を作成するにあたっては、高齢者、障害者等が利用可能な施設に加え、経路の情報も盛り込むべきこと及び一元的な情報提供が重要である

○教育啓発特定事業

- ・重点整備地区の移動等円滑化に資する取組であれば、重点整備地区外で行うものや、重点整備地区の住民以外の者を対象とすることが可能である
- ・障害者総合支援法に基づき市町村が実施する地域生活支援事業（理解促進研修・啓発事業）と連携して行うことが可能である
- ・学校と連携して行う教育啓発特定事業については、基本構想策定時に学校と事前に協議するとともに、特定事業計画作成時に学校の意見を十分に聞くことが重要である

○重点整備地区の要件の一部削除

- ・基本構想の対象地区である重点整備地区の要件について以下の要件を削除

⇒地区全体の面積がおおむね400ha未満の地区であること

⇒生活関連施設のうち旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものが所在すること

五. 移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保

○高齢者障害者等用施設等の適正な利用

- ・国民に対し、高齢者、障害者等による高齢者障害者等用施設等の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮を行う責務が課せられたことを受け、高齢者障害者等用施設等の類型ごとに、適正な利用に係る基本的な考え方を提示

○心のバリアフリーの定義及び取組に当たっての留意事項

- ・移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の取組について、ユニバーサルデザイン2020行動計画で示された以下のポイントを踏まえて推進することが重要である

①「障害の社会モデル」を理解する

②不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供を行わないよう徹底する

③多様な他者とのコミュニケーション力を養い、困難や痛みを想像・共感する力を培う

○関係者の基本的な役割

- ・国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民、それぞれの関係者の基本的な役割を記載

六. 移動等円滑化に関する情報提供

- ・移動経路又は移動手段や利用可能施設の選択に当たり、バリアフリーに関する情報の取得が不可欠であるとともに、災害時における安全確保の観点からも情報提供の環境整備が必要
- ・高齢者、障害者等が日常生活でなじみのない施設を利用しようとする際に、事前にハード・ソフト両面のバリアフリー情報を的確に把握できる環境整備が必要。このため、民間のネットワーク等を活用しながら、バリアフリー情報が高齢者、障害者等のもとに、よりわかりやすい形で提供されるよう十分配慮する

国土交通省 バリアフリー基本方針改正の概要資料を基に作成

図 1-7 国が定める基本方針の改正概要-2

(5) バリアフリー基本構想において定める主な事項

バリアフリー法第 25 条の規定に基づき、次の事項についてバリアフリー基本構想に定める必要があります。

- 重点整備地区の位置及び区域について
- 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について
- 移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項について

① 関連規定における重点整備地区などの定義

バリアフリー基本構想において位置付ける「重点整備地区」「生活関連施設」「生活関連経路」については、「バリアフリー法」及び「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、以下のように定義されています。

ア 重点整備地区

(ア) バリアフリー法

第2条第24号

- イ 生活関連施設の所在地を含み、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を構成する一般交通用施設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。

(イ) 移動等円滑化の促進に関する基本方針

四-2-(1) 重点整備地区の要件

- ① 「生活関連施設の所在地を含み、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。」 一略一 生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、原則として、生活関連施設がおむね三以上所在し、一以下略一
- ②、③要件抜粋 重点的かつ一体的に移動等円滑化のための事業を実施する必要がある地区
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

イ 生活関連施設及び生活関連経路

(ア) バリアフリー法

第2条第23号

- イ 生活関連施設（高齢者、障がい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。）—以下略—
- 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。）—以下略—

(イ) 移動等円滑化の促進に関する基本方針

四-2-(1) 重点整備地区の要件

- ① —略— 生活関連施設に該当する施設としては、相当数の高齢者、障がい者が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されるが、具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である。 —以下略—
- ② 「生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設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。」 —以下略—

ウ 特定事業

(ア) バリアフリー法

第2条25号 特定事業 公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業及び教育啓発特定事業をいう。

(イ) 移動等円滑化の促進に関する基本方針

四-4-(1) 特定事業

特定事業としては、公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業及び教育啓発特定事業があり、各々の事業の特性を踏まえ、必要となる事業について基本構想に記載するものとする。—以下略—

【参考：重点整備地区、生活関連施設及び生活関連経路のイメージ】

- ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・マスタープランにおいて、その他の記載事項として記載可能だった「心のバリアフリー」に関する事項を計画に明記することを求めることとし、移動等円滑化に係るソフト面での取組を推進
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体的な事業について位置づけることは不要)
- ・定期的な評価・見直しの努力義務

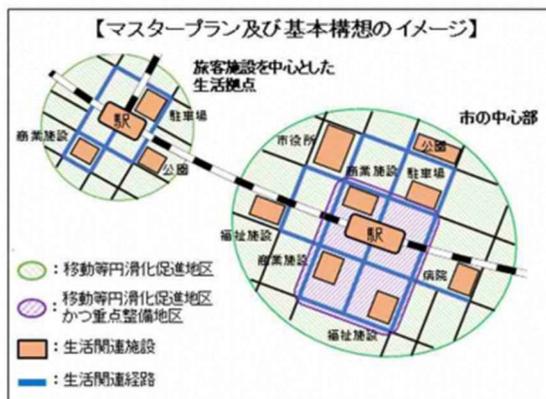


図 1-8 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進
(移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン R2 改正法の概要)



図 1-9 基本構想のイメージ図
(移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン p.4-5)

1-1-3 札幌市のバリアフリーに関するこれまでの取組

(1) 札幌市福祉のまちづくり条例(平成10年制定・平成17年改正)

障がいのある人や、高齢者等が安心して快適に生活するうえで、制約となっている障壁(バリア)を取り除き、「誰もが等しく様々な分野における社会活動に参加することができる福祉のまちづくり」を目指していくことを目的に制定しました。

1) 施設整備マニュアルの作成

「施設整備マニュアル」は、事業者や設計者などが公共的施設を整備・設計する際の手引きとして、札幌市福祉のまちづくり条例の定める整備基準等を解説したものです。同マニュアルの活用により、すべての人にやさしいまちづくりが促進されることを目指しています。

2) 心のバリアフリーガイドの作成

「心のバリアフリーガイド」は、多くの方に心のバリアフリーを知っていただき、市民の誰もがお互いの人格を尊重し、一緒に支え合う「共生社会」が実現するよう、福祉のまちづくり推進会議が編集したものです。

いろいろな障がいの特性や困りごと、配慮の方法等を解説しています。

3) 福祉教育などの推進

小学4年生向け福祉読本「心のバリアフリーガイド わかりやすい版」や、中学3年生向け福祉読本「心のバリアフリーガイド 中学生用」を配布し、授業等で活用することにより、心のバリアフリーに対する理解を推進しています。

4) 出前講座の実施

出前講座などを通じて、高齢者、障がい者等に対する理解推進を図るとともに、バリアフリー施策に関する情報提供を実施しています。

5) 優しさと思いやりのバリアフリーに関する取組

数値化されたバリアフリー基準のみに頼るのではなく、優しさと思いやりの視点に立ち、人の目や感覚を活用した施設のバリアフリー整備を進めます。

具体的には、市有施設の整備の際に高齢者や障がい者等の意見を取り入れる「公共的施設のバリアフリーチェックシステム」と、市民などが危険施設などを発見した際の通報窓口の設置や改善・周知を行う「危険施設等通報システム」の2つのシス

テムを運用しています。

6) 福祉のまちづくりに関する情報提供

パンフレット（さっぽろバリアフリー情報）の配布や、ホームページへのバリアフリータウンマップや表示板交付施設の掲載など、障がい者等が利用しやすい施設の情報を提供しています。

7) 駅員・社員・職員・乗務員の適切な対応

駅員・社員・職員・乗務員などに対し、定期的にバリアフリー講習会や体験教習などの教育訓練を行い、適切な対応や必要な介助を実施しています。

(2) 札幌市バリアフリー基本構想(平成 15 年策定・平成 27 年最新見直し)

1) 札幌市交通バリアフリー基本構想（平成 15 年策定）

平成 12 年の交通バリアフリー法の施行に伴い、平成 15 年に「札幌市交通バリアフリー基本構想」を策定しました。

この基本構想では、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おり、“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。

2) 新・札幌市バリアフリー基本構想（平成 21 年策定）

「新・札幌市バリアフリー基本構想」は、平成 18 年施行のバリアフリー法及び札幌市の上位計画と整合を図りながら策定しました。

重点整備地区を札幌市交通バリアフリー基本計画の 3 地区を含めた 53 地区に拡充したほか、バリアフリー化の対象施設の拡大を図り、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としました。

3) 新・札幌市バリアフリー基本構想（平成 23 年第 1 回見直し）

平成 21 年の基本構想策定時に実施したパブリックコメントの意見を参考に、生活関連施設のひとつとして避難所を追加する見直しを行いました。

4) 新・札幌市バリアフリー基本構想（平成 27 年第 2 回見直し）

「新・札幌市バリアフリー基本構想」の策定から 6 年が経過し、バリアフリーを取り巻く状況の変化を踏まえ、見直しを行いました。

生活関連経路のバリアフリー整備を進めるうえでの課題に対応し、「更新」「適正化」「充実」の3つの視点から生活関連経路を見直したほか、平成23年の国の基本方針の改定に合わせて、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。

バリアフリー法等		札幌市バリアフリー基本構想	
H12	交通バリアフリー法	➤ H15	札幌市交通バリアフリー基本構想
H18	バリアフリー法 バリアフリー法に基づく基本方針	➤ H21	新・札幌市バリアフリー基本構想
		H23	新・札幌市バリアフリー基本構想 (第1回見直し)
H23	基本方針の改定	➤ H27	新・札幌市バリアフリー基本構想 (第2回見直し)

図 1-10 バリアフリー法等と札幌市バリアフリー基本構想

(3) 札幌市バリアフリー特定事業計画

「バリアフリー基本構想」の実現に向けて、道路管理者や公安委員会などの施設設置管理者などが作成する、基本構想に沿った事業計画を「特定事業計画」といいます。

重点的かつ一体的なバリアフリー化を促進するためには、各事業が必要に応じて緊密に連携する必要があることから、札幌市では、各事業者が作成した特定事業計画を取りまとめ、「札幌市バリアフリー特定事業計画」として集約しています。

また、特定事業計画は、毎年進捗状況の確認と計画の見直しを行なうこととしており、着実なバリアフリーの推進を図っています。



図 1-11 札幌市バリアフリー特定事業計画のイメージ

第2章

札幌市のバリアフリーに関する現状と課題

2-1 これまでの施設別整備状況

(1) 旅客施設

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数が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変更の充実に向け、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、令和元年度末で対象施設22駅のうち20駅で整備が完了しています。

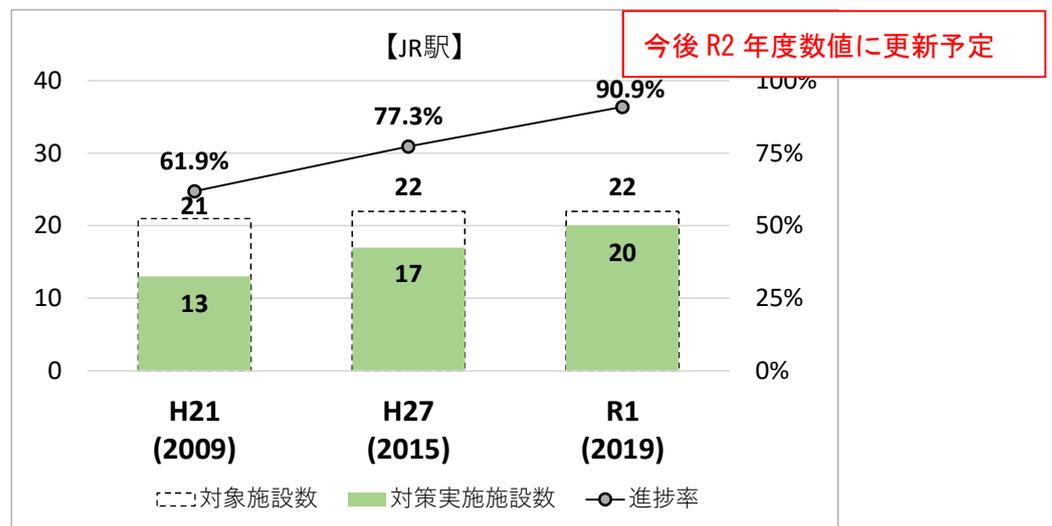
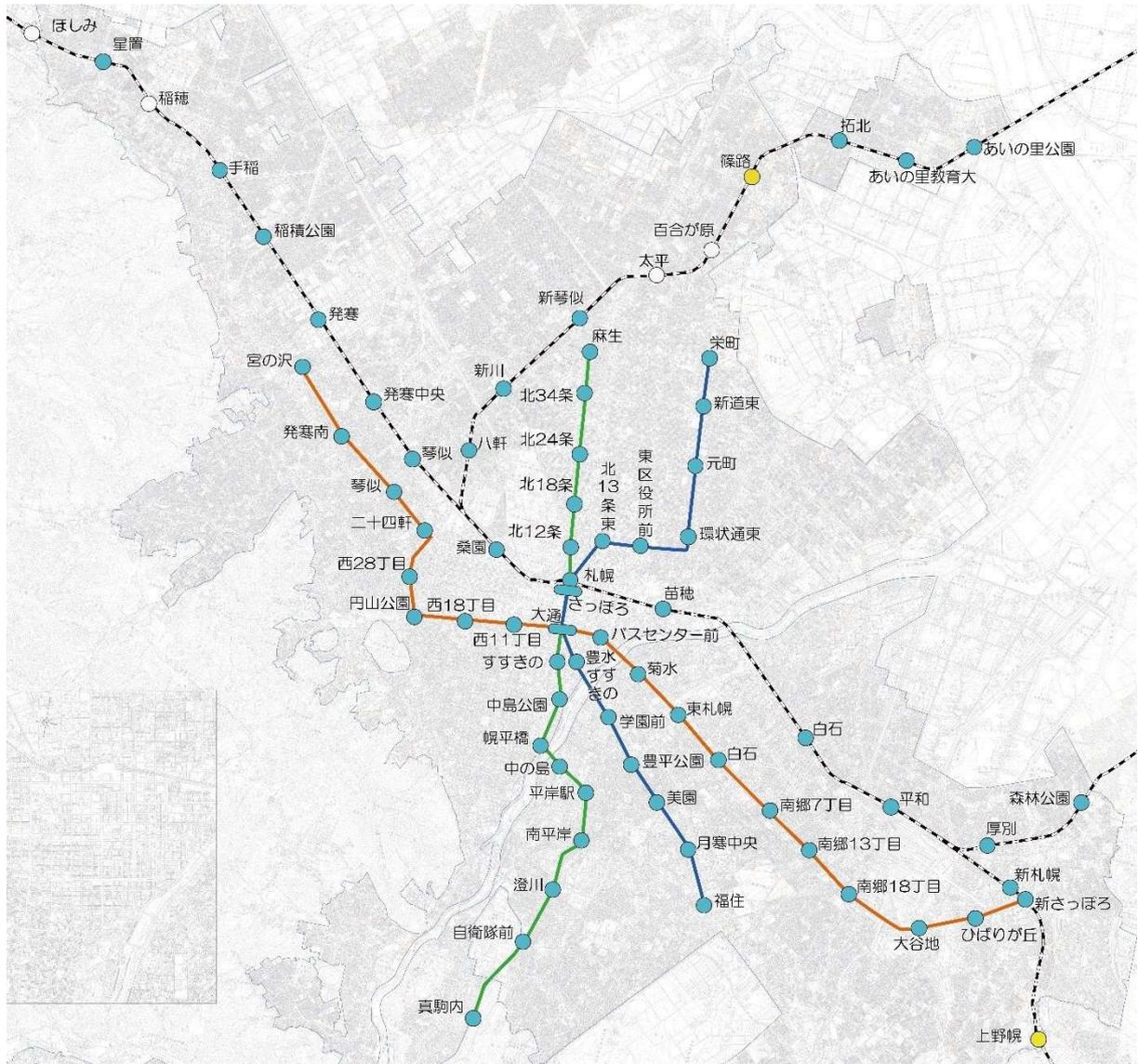


図 2-1 JR 駅のバリアフリー化状況の推移



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
(令和元年度実績で利用者数3,000人/日以上)
- 未整備
(整備対象外: 令和元年度実績で利用者数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、令和元年度末で、総車両台数 947 台のうち、403 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、令和元年度末で、594 台が導入されています。

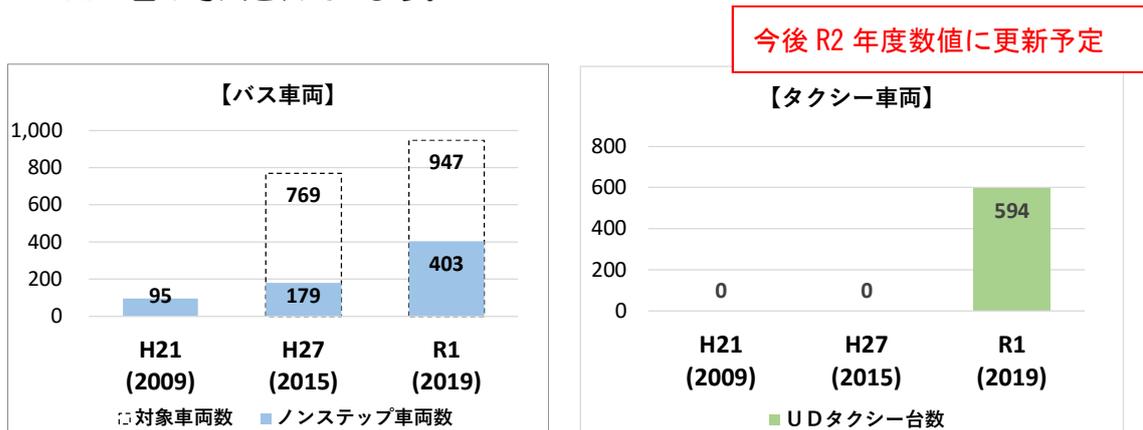


図 2-4 ノンステップバス・UD タクシーの台数推移



(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

札幌市内の道路は、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。

令和元年度末で、整備対象延長約 263km のうち、211km でバリアフリー化が完了しました。

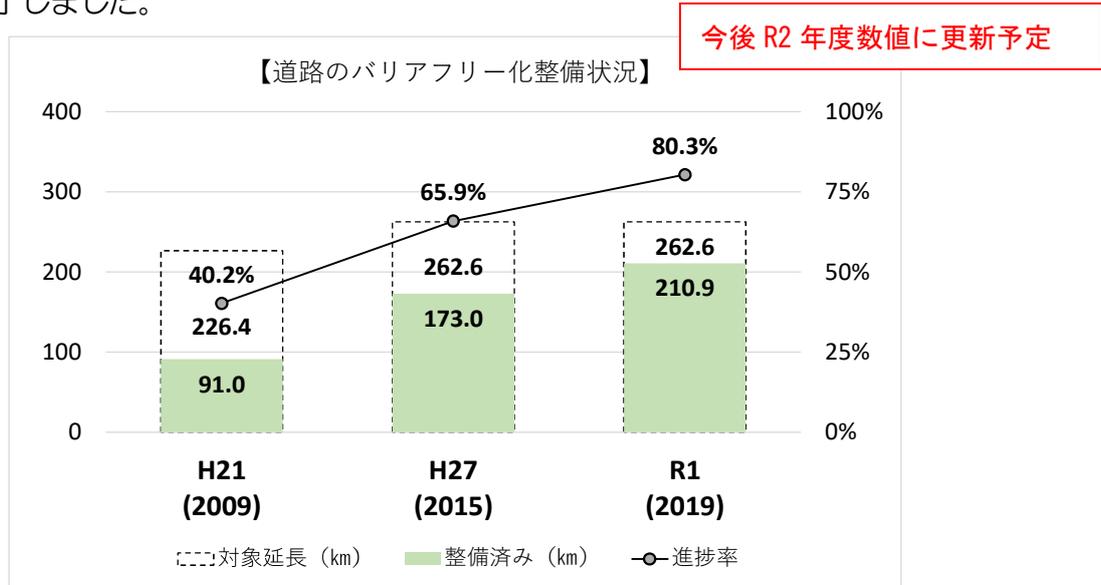


図 2-6 道路のバリアフリー化状況の推移

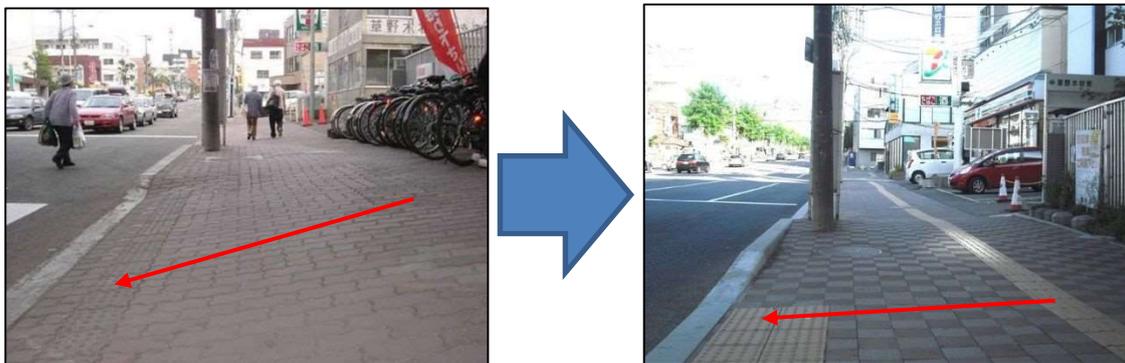


図 2-7 歩道の整備事例

(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（高齢者感応化、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



高齢者等感応式信号機

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^{※3}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

道路の路面外に設置される、一般公共の用に供される500㎡以上の有料駐車場

※4：路外駐車場の整備事例

図 2-8 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、令和元年度末で、トイレのある747か所のうち269か所、園路のある2,724か所のうち2,160か所、駐車場のある69か所のうち42か所でバリアフリー化が完了しています。



図 2-1 都市公園の整備事例

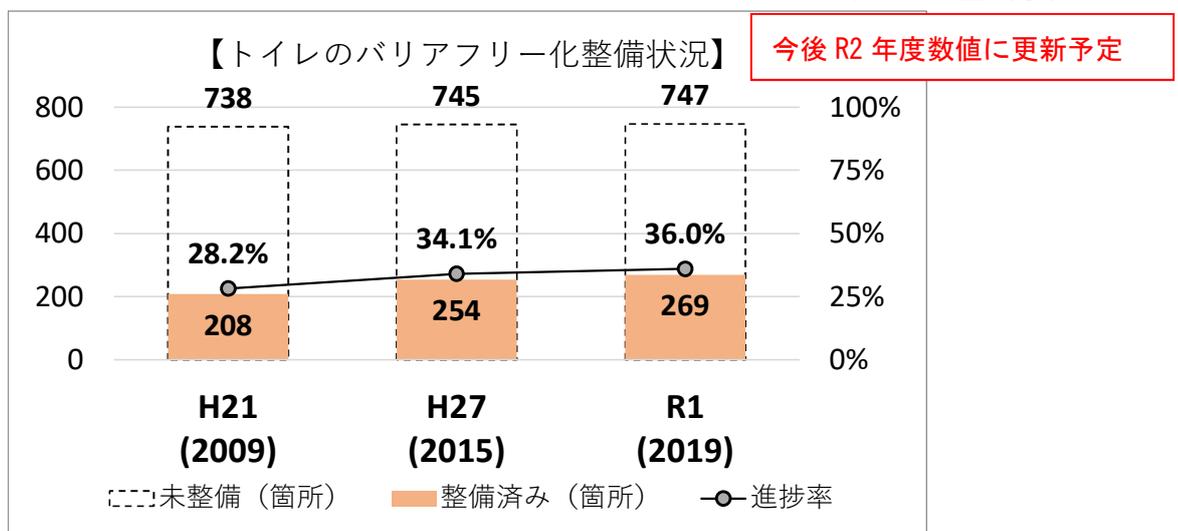


図 2-2 トイレの整備状況の推移

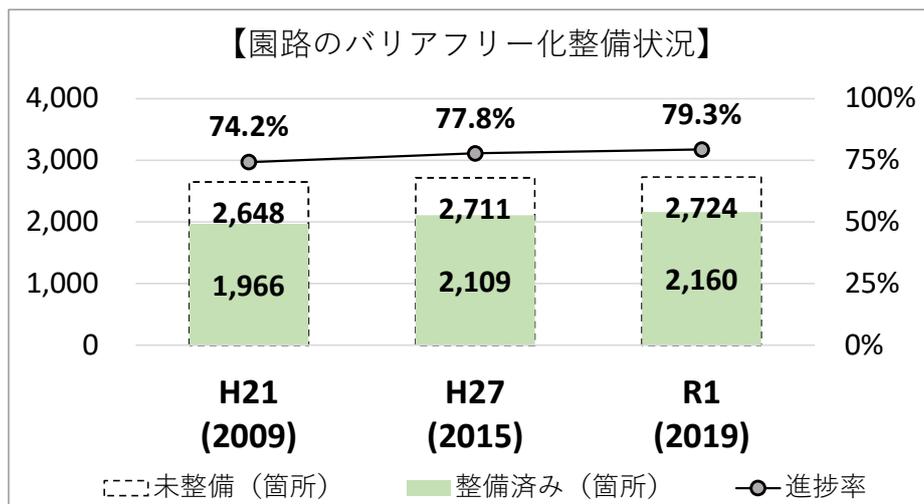


図 2-3 園路の整備状況の推移

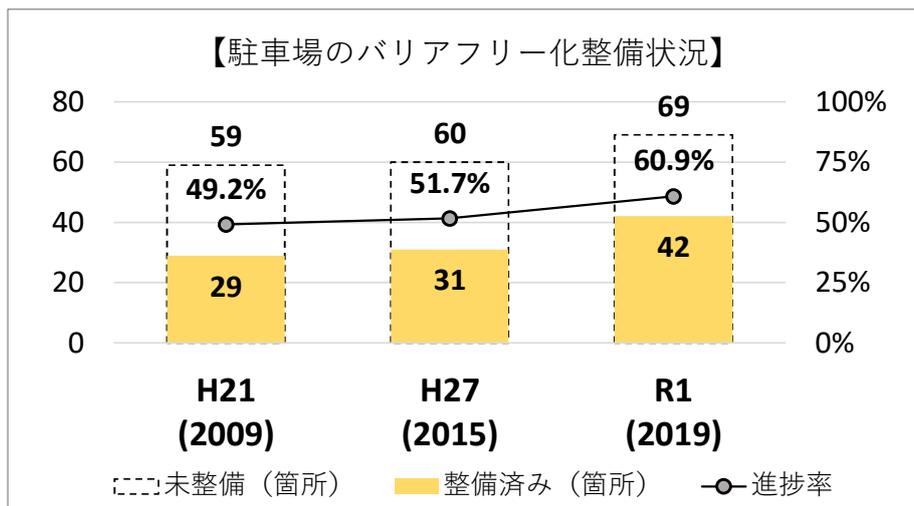


図 2-4 駐車場の整備状況の推移

(7) 建築物

市有建築物は、新築・改築や既存施設の改修などに合わせて、2,000㎡以上の特別特定建築物の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。

令和元年度末で、重点整備地区内の市有建築物では59棟が対象となり、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29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45棟となっています。

また、民間建築物についても、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。

今後 R2 年度数値に更新予定

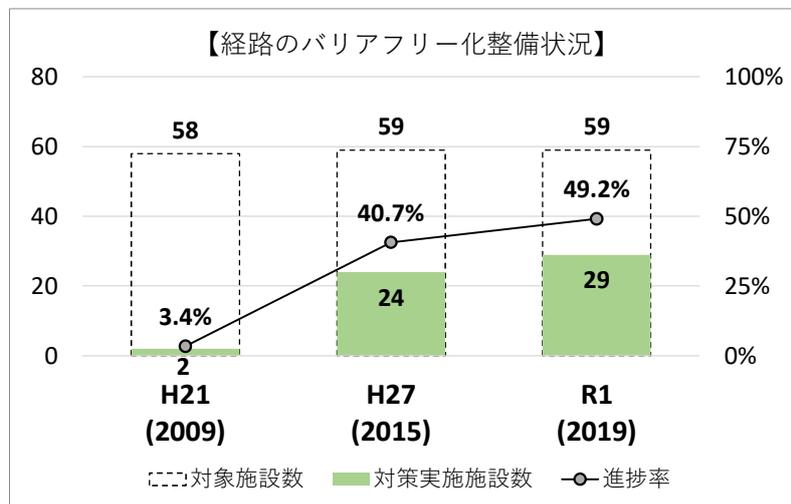


図 2-5 市有建築物の経路のバリアフリー化状況の推移

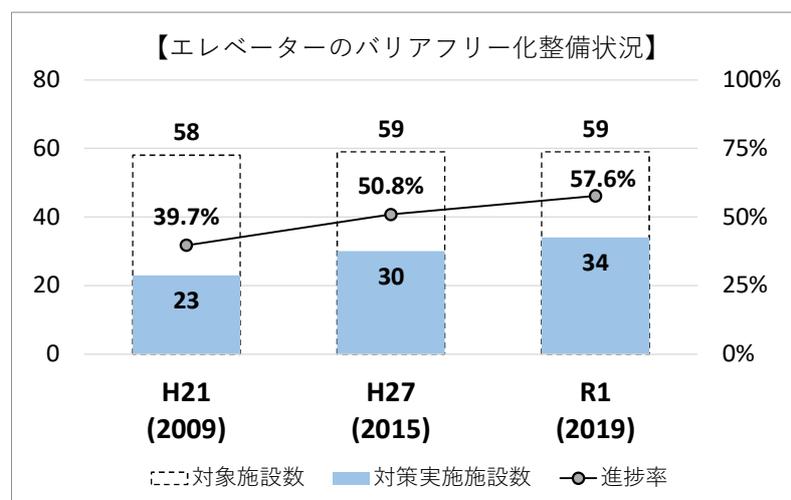


図 2-6 市有建築物のエレベーターのバリアフリー化状況の推移

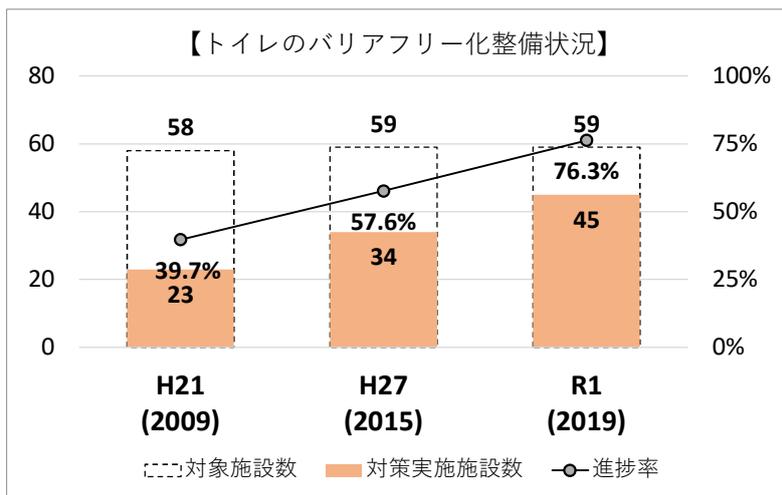


図 2-7 市有建築物のトイレのバリアフリー化状況の推移



(視覚障がい者誘導用ブロック)



(オストメイト対応型多目的トイレ)

図 2-8 建築物の整備事例

2-2 バリアフリー基本構想の見直し

2-2-1 バリアフリー基本構想の位置付けと見直しの必要性

バリアフリー基本構想とは、施設が集積する地区における重点的・一体的なバリアフリー化を推進することをねらいとして、自治体が策定するものです。

札幌市では、平成 21 年に「新・札幌市バリアフリー基本構想」を策定し、基本構想の上位計画となる「まちづくり戦略ビジョン（平成 25 年策定）」や「札幌市総合交通計画（平成 24 年策定、令和 2 年改定）」を策定する際においても、バリアフリーの考え方を取り込むなど、まちづくりと一体となってバリアフリー化を図ることとしています。

また、国においては、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会の実現等のため、平成 30 年及び令和 2 年にバリアフリー法が改正されるなど、前回の基本構想見直しから 7 年が経過し、バリアフリーを取り巻く状況にも変化が生じています。

札幌市では、こうした状況の変化に対応するため、基本構想の見直しを行うこととしました。

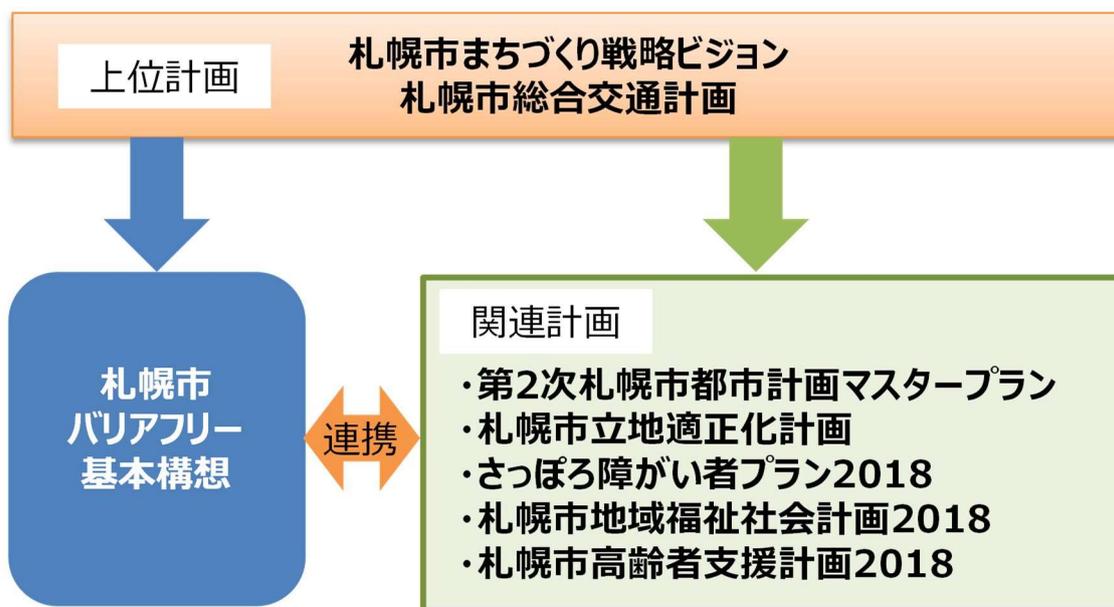


図 2-9 札幌市バリアフリー基本構想の位置付け

2-2-2 SDGs とバリアフリー基本構想の関連性

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals/SDGs）は、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された、平成 28 年から令和 12 年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための 17 のゴール（目標）と 169 のターゲット（取組・手段）から構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。SDGs は先進国も含めたすべての主体が取り組む普遍的なものであり、日本においても積極的に取り組んでいます。

札幌市は平成 30 年に内閣府から「SDGs 未来都市」として選定されており、バリアフリー基本構想では、17 の目標のうち「3 すべての人に健康と福祉を」「10 人や国の不平等をなくそう」「11 住み続けられるまちづくりを」が特に重要な視点となります。



2-2-3 見直しのポイント

(1) 重点整備地区の追加・拡大

1) 旧基本構想（※）の重点整備地区の基本的な考え方

旅客施設（一日平均利用者数 5,000 人以上）や地域交流拠点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設定

※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」と表現しています。

2) 重点整備地区の追加及び拡大

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）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」「路面電車電停地区」を追加し、「苗穂地区」を拡大して北口地区を含めることとしました。

また、その他の地区においても、生活関連施設の立地状況により、必要に応じて重点整備地区の見直しを行っています。

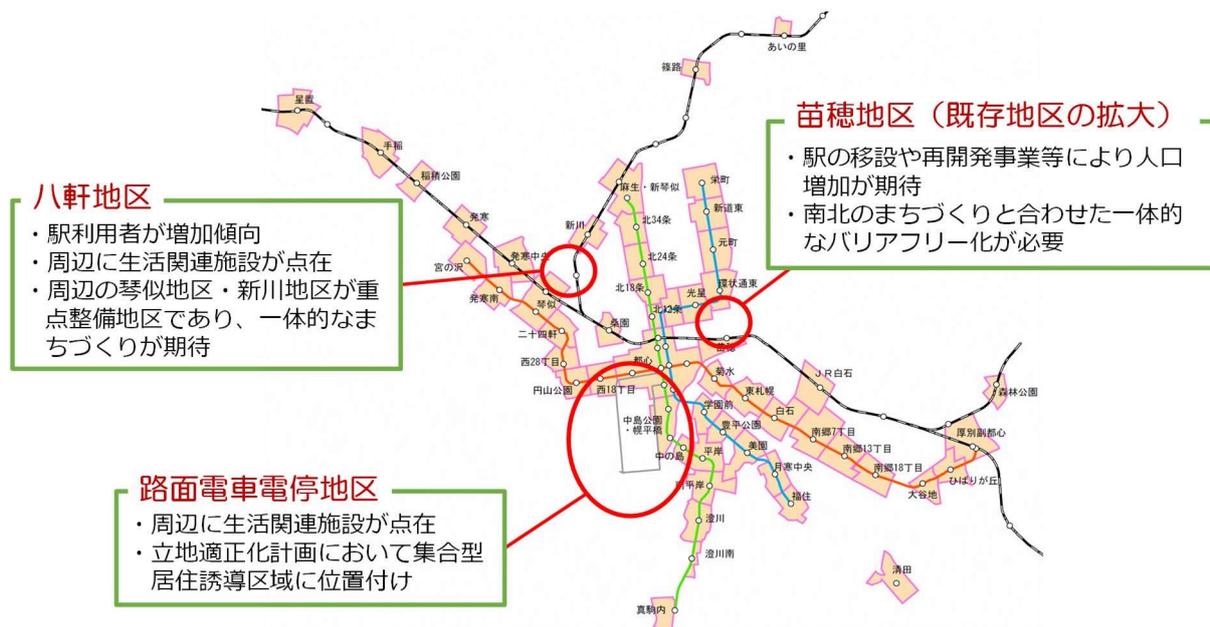


図 2-10 重点整備地区として追加・拡大を行う主な地区

(2) 生活関連施設の更新・対象範囲の拡大・新たな対象の追加

1) 旧基本構想の生活関連施設の基本的な考え方

バリアフリー法で定められている特別特定建築物を基本として設定

⇒教育施設、医療施設、娯楽施設、文化施設、商業施設、郵便局、宿泊施設、官公署、福祉施設、運動施設、都市公園、避難所、旅客施設が対象

2) 生活関連施設の新たな対象追加・拡大

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などの情勢変化を踏まえ、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」「スーパーマーケット^{※5}」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行動計画 2020 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行動計画 2020 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、生活関連施設に追加することとしました。



【北海道（赤レンガ庁舎）】



【札幌市時計台】

④ 公立小中学校

バリアフリー法の改正により公立小中学校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。

⑤ スーパーマーケット

商業施設のうちスーパーマーケットについては、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、旅客施設からの経路延長の対象範囲を、旧基本構想の 500m から 1km 程度までに拡大しました。

※5：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。

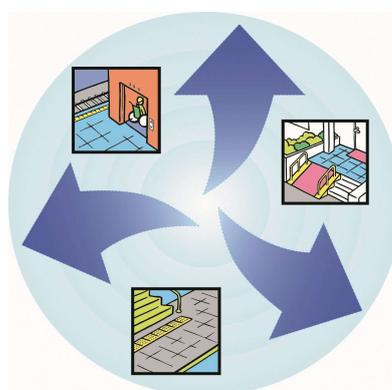
(3) 生活関連経路の更新

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）に合わせて、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。

第3章 理念と基本方針

3-1 理念

本基本構想では、バリアフリー化に向けた基本的な方向性を示すため、以下のとおり理念を定めました。

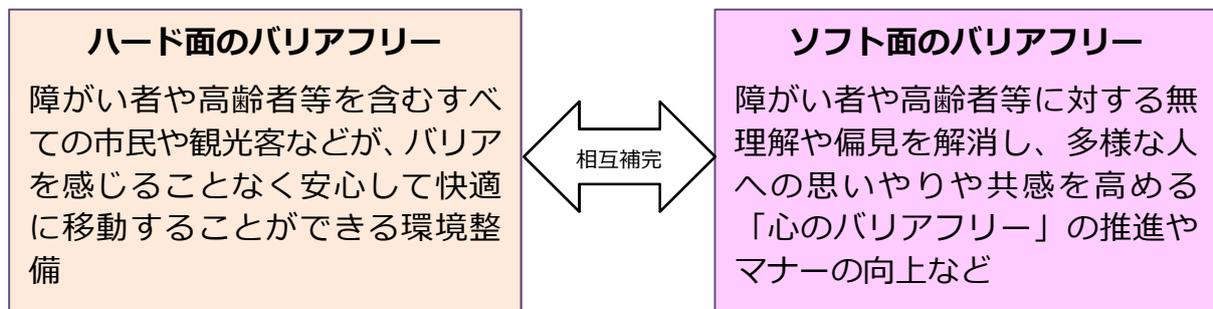
バリアフリー基本構想の理念

お互いに思いやり支えあう
「行ける」が広がるまちづくり

バリアフリー社会を実現するためにはハード・ソフト両面の取組が必要です。特に、積雪寒冷地である札幌で冬季のバリアフリーを実現するためには、ソフト面のバリアフリーがより必要です。

私たちは誰もが交通手段選択の自由、交通に関する情報へのアクセス権などを含めて、移動に関する権利を持っていますが、人や状況、障がいの種別などにより困っているポイントは様々です。まずはこのことを知り、誰もが当事者意識を持つことがバリアフリー社会の実現のための一歩となります。

新たなバリアフリー基本構想では、誰もがお互いに思いやり支えあう未来のまちを目指し、これを理念としてバリアフリーの取組を推進します。



3-2 基本方針

札幌市のまちづくりの計画体系において、最上位に位置づけられる「札幌市まちづくり戦略ビジョン」では、全ての市民が社会に参加できる地域づくりを目指し、多くの市民が訪れる駅周辺などで歩いて暮らせるまちづくりの推進を掲げています。

基本構想では、理念を踏まえて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として、重点整備地区^{※1}の移動等円滑化の基本方針を以下のように定めます。

※1：重点整備地区

移動等円滑化の事業を重点的かつ一体的に実施することを目指すために指定した地区

基本方針1.

生活関連施設等のバリアフリー化の推進・連続した歩行空間ネットワークの形成

- ①生活関連施設及び車両において、着実な取組の推進により、高齢者、障がい者等、全ての施設利用者を対象としたバリアフリー化を段階的に図ります。
- ②生活関連施設相互を結ぶ生活関連経路は、1つ以上のバリアフリー化された経路を確保し、連続した歩行空間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。
- ③地区のあるべきネットワーク全体の観点から、人通りが多いなどバリアフリー化の必要性が高い道路を生活関連経路に位置付けることにより、さらなる歩行空間ネットワークの充実化を図ります。

基本方針2. 心のバリアフリーの推進

- ①無理解や偏見を解消し、多様な人への思いやりや共感を高める「心のバリアフリー」に関する普及啓発の更なる推進により、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します。

基本方針3. 共生社会の実現に向けた市民・施設管理者・行政の協働

- ①障がいの有無に関わらず誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現を目指し、各施設管理者が施設などのハード面におけるバリアフリー整備を行うだけでなく、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、緊密に連携し協働します。

第4章 重点整備地区と整備の進め方

4-1 重点整備地区の設定

札幌市バリアフリー基本構想では、以下の考え方にに基づき55の重点整備地区を設定しました。

【重点整備地区の設定の考え方】

- ①旧基本構想で設定された53地区（地域交流拠点^{※1}や1日あたり乗降客数5,000人以上のJR・地下鉄駅を設定）は引き続き重点整備地区に設定
- ②1日あたりの乗降客数が3,000人以上の駅で、旧基本構想では重点整備地区に位置付けられていない地区や、地域特性や立地適正化計画等のまちづくり計画との整合を勘案し、『八軒地区（新規追加）』、『路面電車電停地区（新規追加）』、『苗穂地区（既存地区の拡大）』を設定。

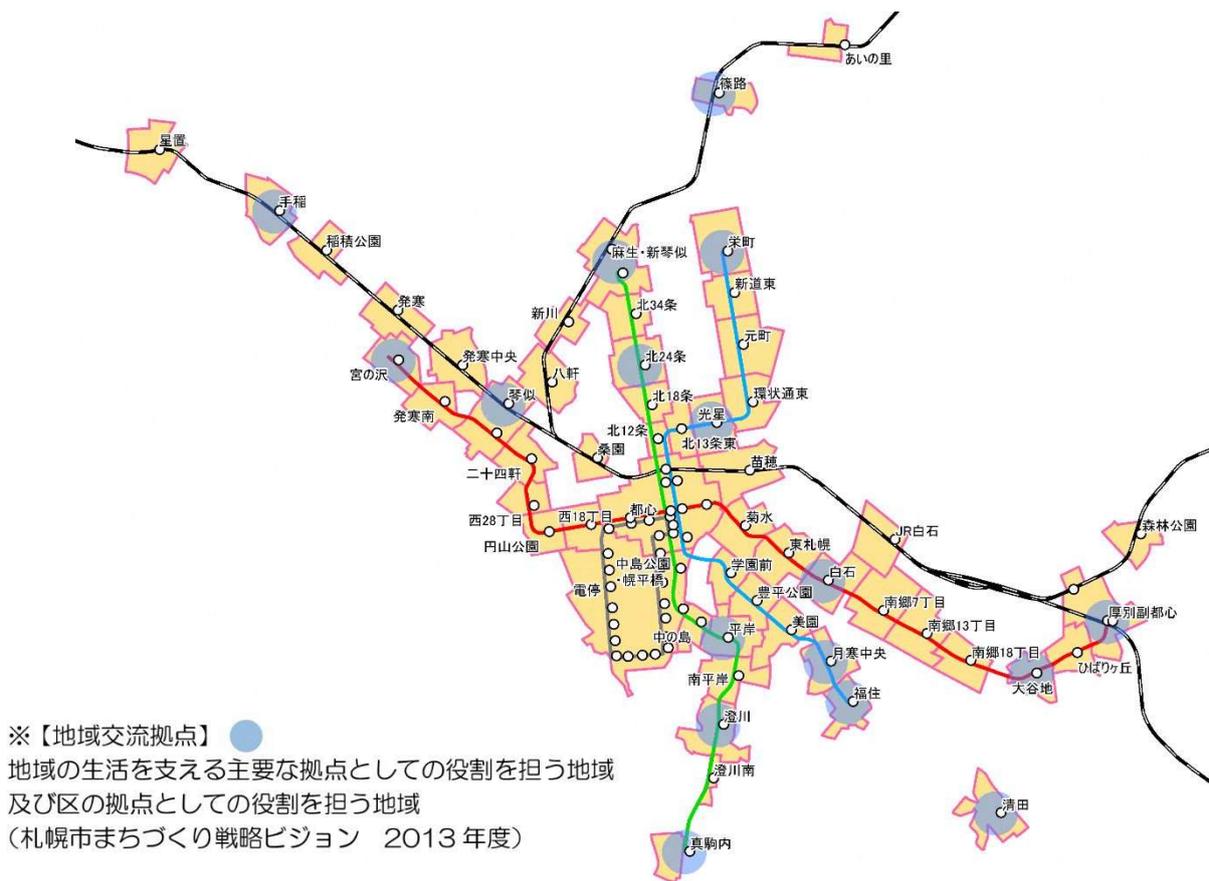


図 4-1 重点整備地区全体図

表 4-2 重点整備地区及び地区内の旅客施設一覧

主な所在地	重点整備地区	路線名		旅客施設	STEP1		STEP2
					地域 交流拠点	乗降客数 5000人/日以上	乗降客数 3000 人/日 以上や地域特性等
中央区	都心	地下鉄	南北線	さっぽろ		○	
				大通		○	
				すすきの		○	
				西 11 丁目		○	
			東西線	大通		○	
				バスセンター前		○	
				さっぽろ		○	
			東豊線	大通		○	
				豊水すすきの		○	
			JR	函館線	札幌		○
	JR	函館線	桑園		○		
	JR	函館線	苗穂		○	○(既存地区拡大)	
	地下鉄	東西線	西 18 丁目		○		
	地下鉄	東西線	円山公園		○		
地下鉄	東西線	西 28 丁目		○			
地下鉄	南北線	中島公園		○			
市電	市電	幌平橋		○			
市電	市電	市電			○		
北区	JR	札沼線	新川		○		
			北 12 条		○		
			北 18 条		○		
			北 24 条	○	○		
	地下鉄	南北線	北 34 条		○		
			麻生	○	○		
	JR	札沼線	新琴似	○	○		
	JR	札沼線	篠路	○	○		
JR	札沼線	あいの里教育大		○			
東区	地下鉄	東豊線	北 13 条東		○		
	地下鉄	東豊線	東区役所前	○	○		
	地下鉄	東豊線	環状通東		○		
	地下鉄	東豊線	元町		○		
	地下鉄	東豊線	新道東		○		
	地下鉄	東豊線	栄町	○	○		
白石区	地下鉄	東西線	菊水		○		
	地下鉄	東西線	東札幌		○		
	地下鉄	東西線	白石	○	○		
	JR	函館線	白石		○		
	地下鉄	東西線	南郷 7 丁目		○		
	地下鉄	東西線	南郷 13 丁目		○		
厚別区	地下鉄	東西線	南郷 18 丁目		○		
	地下鉄	東西線	大谷地	○	○		
	地下鉄	東西線	ひばりが丘		○		
	地下鉄	東西線	新さっぽろ	○	○		
	JR	千歳線	新札幌	○	○		
豊平区	JR	函館線	厚別		○		
	JR	函館線	森林公園		○		
	地下鉄	東豊線	学園前		○		
	地下鉄	東豊線	豊平公園		○		
	地下鉄	南北線	中の島		○		
	地下鉄	南北線	平岸	○	○		
	地下鉄	南北線	南平岸		○		
	地下鉄	東豊線	美園		○		
清田区	地下鉄	東豊線	月寒中央	○	○		
	地下鉄	東豊線	福住	○	○		
南区	地下鉄	東西線	清田	○	○		
	地下鉄	南北線	澄川	○	○		
	地下鉄	南北線	自衛隊前		○		
西区	地下鉄	南北線	真駒内	○	○		
	地下鉄	東西線	二十四軒		○		
	地下鉄	東西線	琴似	○	○		
	JR	函館線	琴似		○		
	JR	函館線	発寒中央		○		
	JR	函館線	発寒		○		
	地下鉄	東西線	発寒南		○		
手稲区	地下鉄	東西線	宮の沢	○	○		
	JR	札沼線	八軒			○	
	JR	函館線	稲積公園		○		
	JR	函館線	手稲	○	○		
JR	函館線	星置		○			

(乗客数は、令和元年度時点)

4-2 生活関連施設及び生活関連経路の設定

生活関連施設とは、第1章に記載のとおり高齢者や障がい者等が日常生活において利用する施設をいいますが、札幌市街地全体に広く存在していることから、本構想では、重点地区内のバリアフリー法で定める特別特定建築物を基本として表4-2のとおり設定しています。

設定に当たっては、重点整備地区の中心となる旅客施設等から半径500m程度までを対象とし、一部の施設については、高齢者・障がい者等の利用頻度や用途を考慮し、旅客施設等から経路延長1km程度まで対象を拡大しています。

また、生活関連施設を含む各施設の整備の考え方は、4-4に記載しています。

※2：特別特定建築物とは

多数の人が利用する施設として定められる“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」及び「多数の人が利用する特定建築物」に該当し政令で定めるもの

“特別特定建築物”のうち、2,000㎡以上の施設については、建築等を行う際にバリアフリーの基準への適合が義務づけられている

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

- 特別支援学校
- 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

- 市役所、区役所、保健所、税務署など
- 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

■多数の人が利用する特定建築物

- 公立小中学校など

一定規模(2,000㎡)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 4-3 特別特定建築物と特定建築物の区分

表 4-2 生活関連施設の設定

分類	生活関連施設	対象範囲*	補 足
教育施設	・特別支援学校	1km	○平成 27 年策定の基本構想において位置付けた施設は引き続き生活関連施設に設定 ○都市公園は、重点整備地区内の整備の充実を図るため、公園の種類による役割を考慮し、総合公園、運動公園、特殊公園を対象に設定 ○旅客施設は、1日当たりの平均的な乗降客数 3,000 人以上の施設を対象に設定 ○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 か所以上設定 ○バリアフリー表示板交付施設は、旅客施設等より経路延長 1km 程度の範囲までを生活関連施設として設定
	・公立小中学校	500m	
医療施設	・病院 (2,000m ² 以上)	1km	
娯楽施設	・劇場、観覧場、映画館又は演芸場 (2,000m ² 以上)	500m	
文化施設	・コミュニティーセンター ・地区センター ・まちづくりセンター ・その他の集会施設 (札幌市民ホール、教育文化会館など) ・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	1km	
	・観光施設 (上記に該当する施設以外)	500m	
商業施設 商店街	・スーパーマーケット (2,000 m ² 以上)	1km	
	・上記以外の商業施設 (2,000m ² 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)	500m	
郵便局	・郵便局	500m	
宿泊施設	・宿泊施設 (2,000m ² 以上)	500m	
官公署	・市役所、区役所、保健所 ・税務署、道税事務所、市税事務所 ・警察署 ・ハローワーク ・年金事務所 ・区保育・子育て支援センター等	1km	
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 ² 以上)	行政機関が運営するもの： 1km 上記以外： 500m	
運動施設 都市公園	・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、特殊公園)	1km	
避難所	・指定避難所	500m	
旅客施設	・乗降客数 3,000 人/日以上以上の鉄道駅 (地下鉄、JR)、路面電車停留場、鉄道駅に近接するバスターミナル	1km	
	・上記で挙げた生活関連施設の最寄りのバス停留場	500m	
駐車場	・単独で立体自走または地下自走の届出 路外駐車場 (おおむね 100 台以上)	500m	



【表示板のマーク】

※対象範囲「500m」は、地区の中心となる旅客施設等から半径 500m 程度までを対象とし、「1km」は、地区の中心となる旅客施設等から経路延長 1km 程度までを対象とする。

前項で設定した生活関連施設を踏まえ、生活関連経路は、以下の考え方にに基づき設定します。

1. 生活関連経路の設定の考え方

① 生活関連施設間を結ぶ路線を生活関連経路に設定します。

加えて、歩行空間ネットワークのさらなる充実を目的として、

・『住宅地などから駅などの旅客施設へアクセスする道路』

② ・『隣接する重点整備地区の間を結ぶ幹線道路』

のうち、令和2年度時点の歩行者12時間交通量が、概ね500人以上の道路を生活関連経路として設定します。

2. 生活関連経路の種別

生活関連施設のうち対象範囲を「1km」とした施設に接続する経路は「主要な生

① 活関連経路」、対象範囲を「500m」とした施設に接続する経路は「その他の生活関連経路」とします。

② 上記1②で設定した経路は「その他の生活関連経路」とします。

※経路の整備水準を区別するものではありません。

3. 生活関連経路の選択条件

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などとします。

② また、現状の有効幅員が2m未満であっても、都市計画において歩道幅員を2m以上に整備する計画の道路は選択対象とします。



図 4-4 生活関連施設及び経路の設定イメージ

以上の考え方に基づき、4-1の重点整備地区内において生活関連経路を設定した結果、前回から約63km（※1）増え、総延長は約325km（※1）となりました。このうち、令和2年度末現在での整備済み区間の延長は、約227km（※2）となっています。

※1 延長精査中

※2 今後 R3 年度末延長に更新予定