

## 4-2-8 徒歩

### (1) 歩道バリアフリー化

札幌市において、高齢者率は年々上昇を続け、平成 42 年には、市民の 3 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<sup>14</sup>）も求められています。

このことから、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必要となっています。

こうした中、平成 18 年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が施行され、この法律に基づき、平成 21 年 3 月に「新・札幌市バリアフリー基本構想」を策定し、53 地区が重点整備地区<sup>15</sup>として設定されました。

この基本構想では、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、継続的に進めるための取り組みが記されており、そのうち、歩道については、対象となる地区の中で、連続してバリアフリー化された歩行者ネットワークを形成し、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することを基本方針としています。

今後については、歩道バリアフリー化整備を積極的、効率的に促進するため、基本構想で定める優先度が高い地区の主要な歩道から重点的に整備を行うとともに、年間を通じて適切な維持管理を実施していきます。

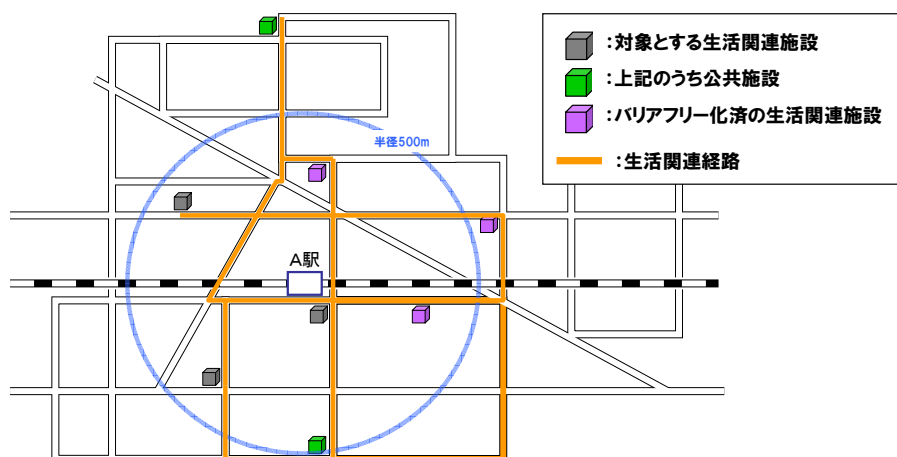


図 4-35 生活関連経路<sup>16</sup>のイメージ図

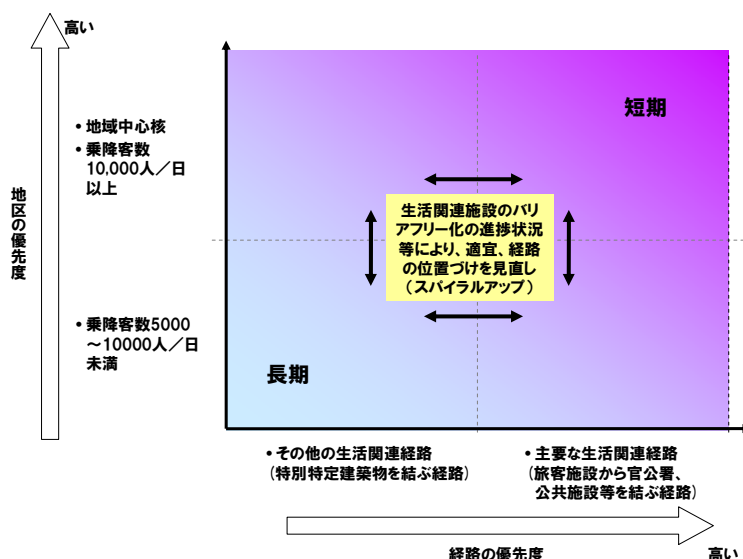
<sup>14</sup> 1960 年代に北欧諸国から始まった社会福祉をめぐる社会理念の一つ。障害者と健常者とは、お互いが特別に区別されることなく、社会生活を共にするのが正常なことであり、本来の望ましい姿であるとする考え方。

<sup>15</sup> 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、地域の核となる拠点や乗降客数 5,000 人/日以上 JR・地下鉄駅を中心とした地区。

<sup>16</sup> 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）相互間の経路。

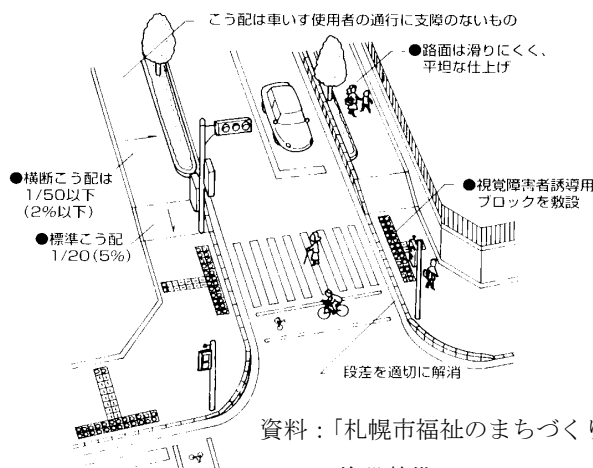
表 4-3 歩道バリアフリー化の整備内容

優先度	整備項目	整備内容
優先的に整備する項目	段差・勾配	段差の解消や、勾配の改善
	舗装	舗装面や目地についての改善
	視覚障がい者誘導用ブロック	わかりやすい適切な配置
	その他道路付帯施設	雨水ますなど道路付帯施設について、歩行の支障とならないよう移設、改善
	除雪	歩道除雪やつるつる路面对策の実施
	違法駐車対策	歩道除雪や歩行の支障となる違法駐車への指導、啓発
	違法駐輪対策	歩行の支障となる違法駐輪に対する指導、及びマナーの啓発、撤去、必要に応じた駐輪場の整備
段階的に整備する項目	案内標識	設置場所や案内内容などの検討
	照明	照度が低い場所について設置を検討
	休憩施設	ベンチ等を必要に応じて設置する方向で検討



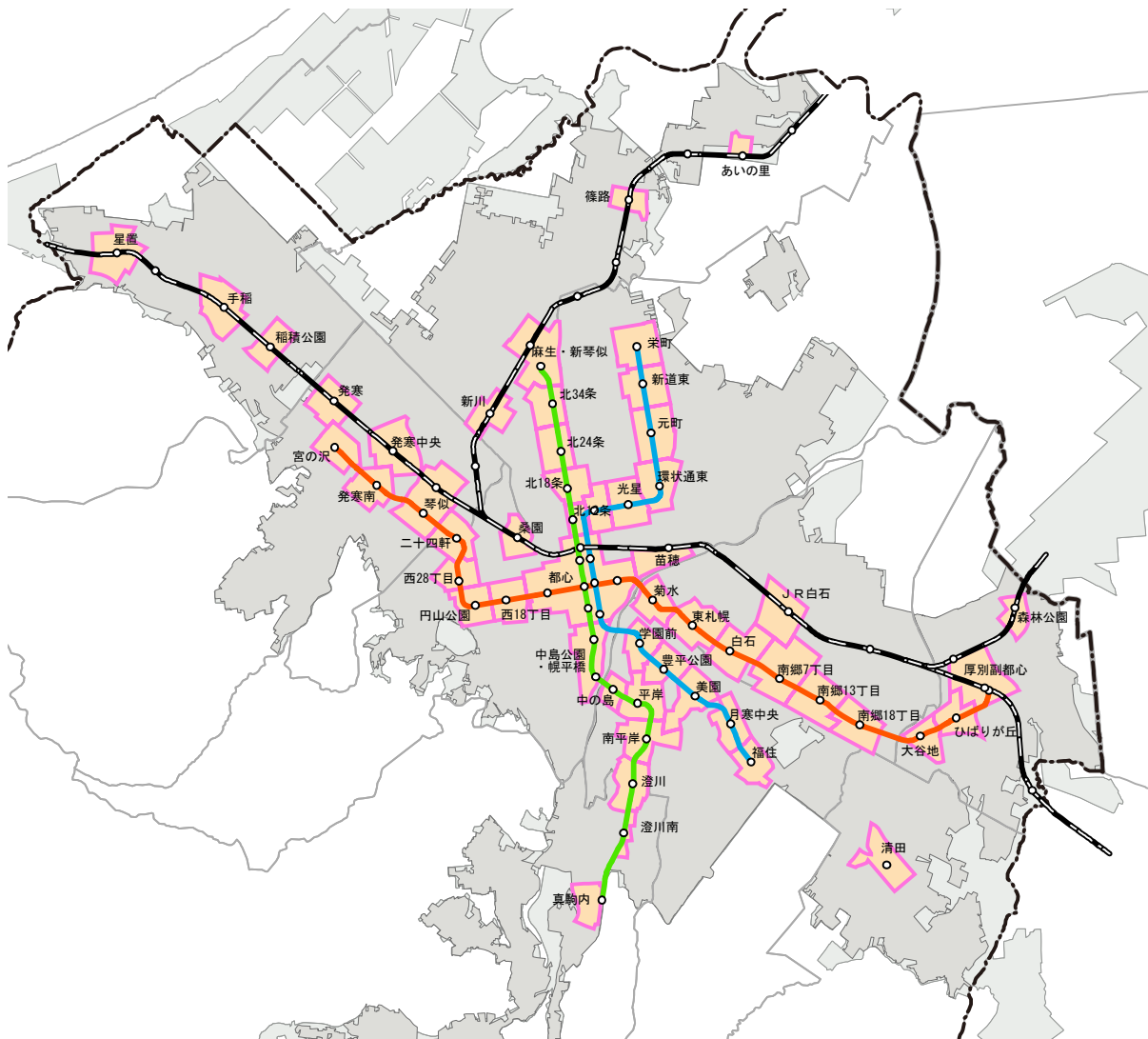
資料：新・札幌市バリアフリー基本構想（平成 20 年度）

図 4-36 整備優先度のイメージ



資料：「札幌市福祉のまちづくり条例  
施設整備マニュアル」

図 4-37 交差点整備のイメージ図



資料：新・札幌市バリアフリー基本構想（平成20年度）

図4-38 バリアフリー重点整備地区（53地区）



歩道バリアフリー化整備のイメージ

## (2) 地下空間

積雪寒冷地である札幌の都心部では、新たな活動や交流を生み出し都心全体のまちづくりを先導する交流拠点間を地上・地下の多様性に富んだ空間によってネットワーク化することで、人々の安全で快適な回遊を支え、にぎわいある街並みを実現していくことが求められています。

札幌駅周辺地区では、昭和 27 年に札幌駅南口広場に地下街が完成したことを始めとし、昭和 53 年には札幌駅バスターミナルの開業とともに新たな地下街が整備され、平成 10 年には札幌駅北口地下歩道、平成 11 年には札幌駅南口の再開発に伴い地下街を統合し“アピア”が誕生するなど、まちづくりの進展にあわせて地下歩行空間ネットワークの拡充が図られてきました。

大通・すすきの地区では、昭和 46 年に地下鉄南北線の整備にあわせて地下街ポールタウンやオーロラタウンが、さらには地下鉄東西線、東豊線のコンコースが整備されており、特に地下鉄大通駅とすすきの駅を結ぶポールタウンは、1日あたり約 6.8 万人（平日・平成 23 年 7 月現在）の人々が往来しており、札幌都心部の基軸となっています。

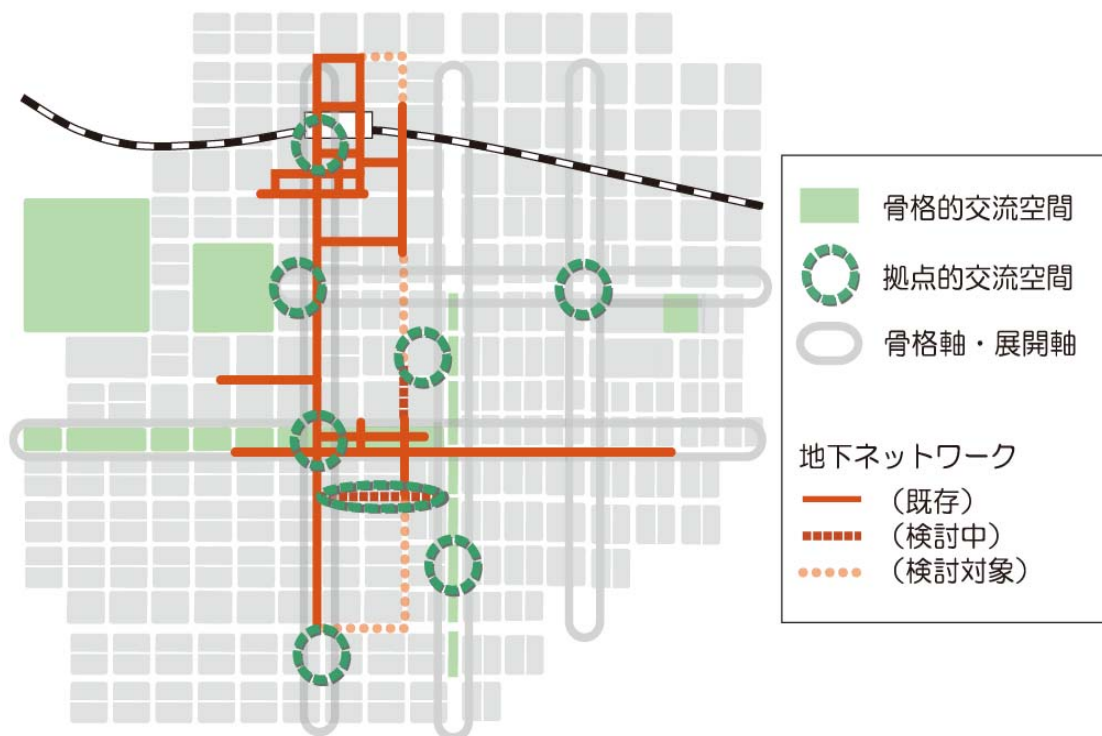
平成 23 年 3 月には、両地区を結ぶ札幌駅前通地下歩行空間が開通し、季節や天候に左右されず、誰もが安全・快適に移動できるバリアフリーな歩行空間が完成したことで、両地区間の利便性が格段に向上し、沿道ビルの建て替えが促進されるなど、都心のまちづくりに大きな効果をもたらしています。

また、この地下歩行空間は、地下歩道の機能に加えて、両側に賑わいの空間を備えており、沿道ビルとの地下接続空間とあわせて、人々が憩い楽しめる広場としても大いに活用されています。近年では、地下鉄コンコースでコンサートや「500m美術館」が開催されるなど、既存スペースを多様な活動に有効活用していく取組みも活発化しています。

このように、地下歩行空間ネットワークは、それぞれ位置づけや管理者が異なるなかで、まちづくりの機運を捉えながら拡充されてきたものであり、今後も、既存地下空間の活用や、民間開発と一体となって地下広場空間の拡充を図ることで、回遊ネットワークを強化し、非常に価値の高い空間として有効活用を図り、地上・地下が一体となったにぎわいを創出していくことが必要です。



札幌駅前通地下歩行空間



資料 さっぽろ都心まちづくり戦略（平成22年度）

図4-39 交流空間と地下空間のネットワーク