

札幌のバリアフリーの取り組み

安全で快適なまちづくり



大通の名所、テレビ塔のふもとにあるエレベーター乗り場。車いすでも介助なしで公園～地下街～地下鉄駅も行き来できる。

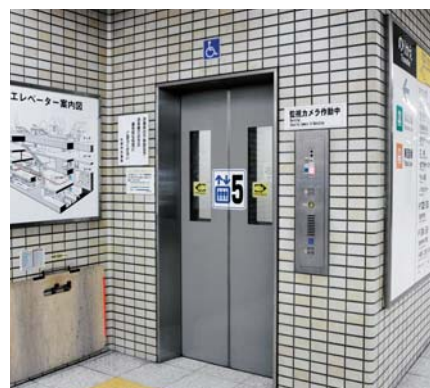
国土交通省のバリアフリー政策に基づいた整備が今、各地で着々と形になってきている。なかでも独自の「札幌市福祉のまちづくり条例」をもとに早くからバリアフリー化を進めてきた札幌市を訪ねた。

駅構内の設備は あらゆる人に配慮

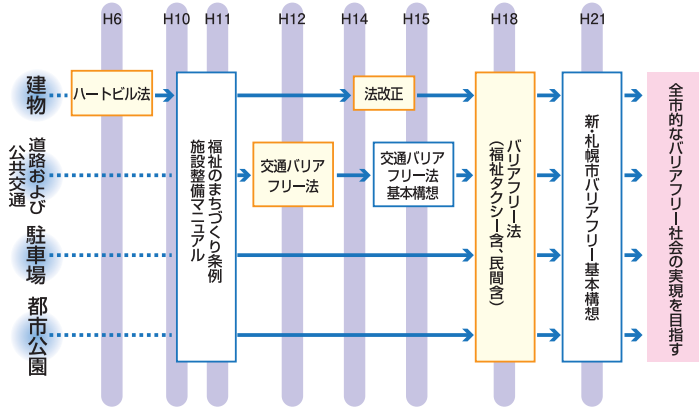
札幌市の地下鉄は、バリアフリー化への取り組みが先駆けて進められてきたと聞いた。

どんな設備が整えられているのか。札幌一の繁華街があり、一日の乗客数7万超を数える、札幌市営地下鉄・大通駅に行ってみた。

地下鉄南北線の駅が誕生したのは昭和46年。その後東西線・東豊線が開通し、今は3つの路線がこの駅で交わる。次々と路線が増えただけに、構



地下鉄構内のエレベーターは各所にある。スイッチ類は低い位置からも使いやすい。



札幌市のバリアフリー基本構想とは？

国土交通省は、建物のバリアフリー化を進める「ハートビル法」(平成6年)と、道路・公共交通に関わる「交通バリアフリー法」(平成12年)の対象をより拡大した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」を平成18年に施行。札幌市では、ハートビル法施行の段階から独自のまちづくり条例を定め、現在はバリアフリー法に基づいた基本構想をもとに、全市をカバーするバリアフリー化に取り組んでいる。

※バリアフリー基本構想…市町村が移動等円滑化に係る事業を、重点的かつ一体的に推進するため作成した構想。

内は複雑だ。初めてだと乗り換えに迷うかもしれない。

そこで、構内主要部の床には、視覚障がい者のための誘導点字ブロックと並行して、路線ごとに色を変えたラインも引かれ、きめ細かい案内がされている。

車いすやベビーカーを使う人、エスカレーター・階段がづらい人にエレベーターは必須だ。この駅では、どの路線からもエレベーターを使って乗り換えたり、地下街や地上に出たりすることができ。もちろんエレベーターには3面に手すりがあり、左右には車いす用のスイッチパネル。スイッチ類にはすべて点字を併記したユニバーサルデザインだ。

トイレやホーム、車両の設備にも配慮

改札口周辺にも数々の配慮が見られる。券売機は車いす利用者でも操



下部に車いすの方が切符を購入する際、ひざなどが当たらないよう配慮されたユニバーサル券売機。低いタッチパネルは小さな子どもも手が届く。

作できるタッチパネルを低い位置につ

け、英語表記の切り替えも可能。視覚障がい者用の数字キーもついている。点字併記の駅構内図や運賃早見表が設置され、迷わず目的地へ行けるような配慮がなされていた。通常幅の改札と並ぶワイド改札機は、車いすでらくらく通れる広さ。自動改札機の地下鉄駅では、以前は車いす利用者はインターホンで駅員を呼ぶしかなかったが、今では皆、スムーズな通過が可能だ。大きな荷物を持った人にも、広い改札はありがたい。

トイレはどうだろう。構内には車いす対応トイレが3カ所にある。近くと音声案内が流れる。入口には



上/車いす対応トイレは、近くと音声での案内も。左/内部は介助者とも入ることも考えてカーテン付き。オストメイト対応設備もある。



点字の案内板。中はゆつたりと広く、オストメイト(人工肛門・人工膀胱を持つ人)対応設備も完備している。さて、電車に乗ってみよう。エレベーターで下りた東西線ホームには、転落事故を防止する可動式ホーム柵。車いすマークがついた乗り口で待っていれば、到着した車両には車いすスペースがある。また、女性・子ども・身体障がい者とその介護者優先の車両が平日の始発から9時まで運行している。

他の駅はどうだろうか。南北線で1駅乗れば、1日8万5000人が利用するさっぽろ駅。ここでもバリアフリー対応は大通駅同様。東豊線との乗り換え通路は、段差のない長いスロープになっている。

ホームでは、点字ブロックの上立っている乗降客に注意する駅員の姿を見た。ハード面を支えるのは、こうしたきめ細かな目配りだ。車いすや白杖を使う人たちが皆、補助者なしですぐ移動していく様子を見るにつけ、バリアフリー化の取り組みに重要なことは困っている人への理解を深めることなのだ。改めて感じさせられた。

面的な展開で進めるバリアフリー整備

札幌市が進めるバリアフリー化の基となるのは、平成10年に制定した



授乳室

今年5月から市民の要望で、大通駅の改札内に3年間の試行設置を始めた「ミルポ」。赤ちゃんの授乳やオムツ替えの時に地下鉄利用者なら自由に使える。



エスカレーターの壁には、乗る際の注意点などを視覚で分かりやすく伝えるイラストを掲示。

イラスト



札幌市市民まちづくり局
総合交通計画部交通計画課
交通施設担当課長
伊藤隆道さん



ポスター

平日の始発から9時までは「女性と子どもの安心車両」を運行。女性、小学生以下の子ども、身体障がい者とその介護者を優先する車両。

「札幌市福祉のまちづくり条例」だ。「ハートビル法は建物が対象でしたが、我々は、市内全域に統一した基準が必要と考えました。それで現在のバリアフリー法にある対象をすべて網羅した条例を制定したわけです」と、札幌市市民まちづくり局の伊藤隆道交通施設担当課長は話す。

交通バリアフリー法の施行後は「交通バリアフリー基本構想」を制定し、札幌都心、副都心、麻生の3地区を重点地区に。さらにバリアフリー法を受けて、「新・札幌市バリアフリー基本構想」を定めた。

「3地区の整備はほぼ終わり、今は新たに53地区を重点整備地区として取り組み始めたところ。今年3月に改正された国の基本方針では、優先的に整備する旅客施設が1日の利用者数3千人以上になったので、整備する駅も62駅になりました」

もちろん取り組みは駅だけではなく。文化施設・病院・商業施設・宿泊施設など多数の人が利用する建物や、道路、駐車場、公園など、一定規模以上のものなら街のほとんどの施設が対象だ。

「既存の民間施設は、すぐにバリアフリー対応するのが難しい場合もあります。まずは駅や生活道路を整備して建物などの点と点をつなぎ、重点整備地区全体を、面でカバーしていく計画です」



上/さっぽろ駅のスロープ。車いすを停止できる平らな部分もある。左/今年3月に「札幌駅前通地下歩行空間」も完成。さっぽろ駅と大通駅を結ぶ、広場の機能を持つバリアフリー通路。

市内の商業施設などは徐々に整備が進んでいる。一方、人が助け合えばすむこともたくさんあるだろう。札幌市のケースは一例だ。こうした設備と心のバリアフリー化が一体となれば、きつと誰にとつても住みよい町ができていくはずだ。

札幌・元町北小学校でのバリアフリー教室 みんなで体験する“心のバリアフリー”



アイマスクをつけ、白杖を持って階段を下りる。皆、最初の一步を踏み出すのが怖い。

バリアフリー社会を実現するには、設備などのハードとともに、人と人が理解し支え合う“心のバリアフリー”が重要だ。国土交通省では、全国で障がい者や高齢者の気持ちを理解するための「バリアフリー教室」を展開している。北海道運輸局が、札幌市の元町北小学校で行った教室を訪ねた。

この日、バリアフリー教室に参加したのは130人の6年生。午前11時前から昼をはさんで午後3時まで続くフルコースだ。講師はNPO法人「手と手」のメンバーの方々。手と手は、雪まつりボランティアからスタートして、今はさまざまな形で障がい者・高齢者の方々の支援をしているNPO法人だ。

オリエンテーションの後、車いす利用者による講話。ふだんの生活や町で困ること、そして車いすでも自分でなんでもできることなどを話すうち、子どもたちは興味津々な様子に。続いて盲導犬の登場。アイマスクをつけて犬と歩く体験には希望者も続出する。

午後は手話講話。“バリア”とは何かという話を聞き、童謡の歌詞の手話を習う。音楽に合わせて無言のまま「夕焼け小焼け」を表現し終える頃には、皆、少し大人びた表情だ。

最後は視覚障がい者疑似体験に挑戦。目が見えない人にとって、いかに耳からの情報が大切かを教わってから、アイマスクをつけて白杖を持ち、ペアを組んだ生徒の誘導で校内を歩く。最初はとまどいがちな子どもも、見えないまま歩く怖さを実感していく。誘導担当も「段差があるよ」「階段だよ」と自然に適切な声かけができるようになっていく。

同校の渡辺校長は「こうして肌で感じる事が子どもたちにとって大きな力になる。非常によい機会でした」と話す。子どもたちからは「これからは困っている人を見たら声をかけたい」「障がいのある人の大変さがよくわかった」などの感想も。

成人対象の教室も各地で開催されている。自分では気づきにくい心のバリアを取り去るために、誰もが一度は体験してみたい。



視覚障がい者疑似体験では、目が不自由な人を補助するには、その場の状況に応じた声かけが必要なこともわかってくる。



障がいを持つ人にとって何が“バリア”になっているか。講師の言葉に真剣に耳を傾ける。



手話で歌う「夕焼け小焼け」。手の動き一つひとつの由来がわかれば覚えやすい。