厚生労働大臣が共同して基本方針を策定した。また、この基本方針に基づき、都道府県において、高齢者の居住の安定の確保に関する計画を定めることを支援している。

加齢等による身体機能の低下や障害が生じた場合でも、可能な限り自立かつ安心して在宅生活を営めるようにするためには、住宅設備等のハード面での配慮に加えて、医療・福祉サービスといったソフト面からも生活の支援を行っていくことが重要である。このため、福祉施策との連携を図りつつ、高齢者向けの公共賃貸住宅の整備を積極的に推進している。

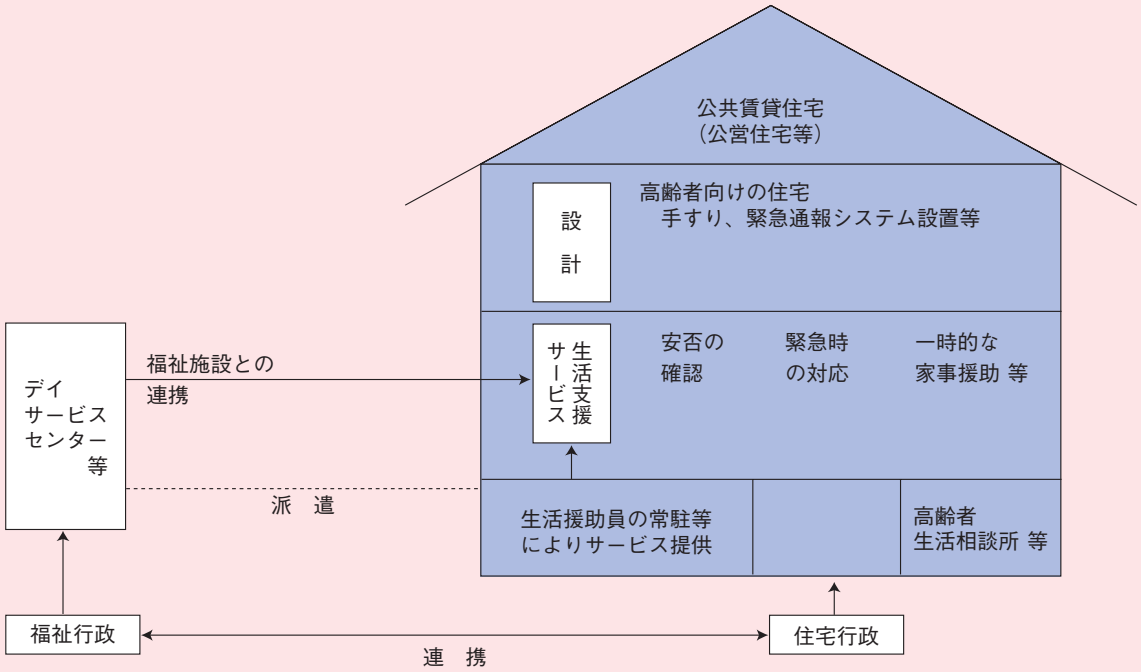
前述のバリアフリー化された公営住宅等の供給とともに、ライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、安否確認、緊急時における連絡等の生活支援サービスの提供を併せて行うシルバーハウジング・プロジェクトを実施している（平成20年度末現在、858団地（22,985戸））。あわせて、民間の土地所有者等が供給する高齢者向け優良賃貸住宅や高齢者専用賃貸住宅等についても、生活援助員の派遣に対し支援を行っている（図２－３－23）。

また、一定の要件を満たし都道府県知事に届け出た高齢者専用賃貸住宅を介護保険法の特定施設として取り扱い、さらに一定の人員基準等を満たした場合には特定施設入居者生活介護の指定を受けられることとして、住宅と福祉の施策の連携を図っている。

（２）ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの総合的推進

バリアフリー施策を効果的かつ総合的に推進するため、平成12年３月、閣議口頭了解により「バリアフリーに関する関係閣僚会議」が設置され、16年６月、同会議は政府が一体となってバリアフリー化に取り組むための指針として「バリアフリー化推進要綱」を決定した。しかしながら、障害の有無、年齢、性別等にかかわ

図２－３－23　シルバーハウジング・プロジェクトの概念図



資料：国土交通省

らず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方であるユニバーサルデザインの浸透を踏まえ、20年３月、「バリアフリーに関する関係閣僚会議」において、同要綱を改定し、バリアフリーとともにユニバーサルデザインを併せて推進することを明確化し、取組方針として生活者・利用者の視点に立った施策の展開を明記した「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」を決定した。また、同様の趣旨から、同じく３月、閣議口頭了解の一部改正によって同会議を改組し、「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する関係閣僚会議」を設置した。

ア　高齢者に配慮したまちづくりの総合的推進

高齢者等すべての人が安全・安心に生活し、社会参加できるよう、自宅から交通機関、まちなかまでハード・ソフト両面にわたり連続したバリアフリー環境の整備を推進する必要がある。このため、高齢者に配慮したまちづくりを総合的に推進し、地域全体を面的に整備している（表２－３－24）。

商店街において大きな課題となっている空き店舗の解消・活用と、高齢化社会への対応を図るため、商店街の空き店舗を活用して、高齢者交流拠点としての機能を担うコミュニティ施設等を設置・運営する事業に対して支援している。

また、バリアフリー型カラー舗装等、高齢者等に配慮した商店街整備事業に対しても支援している。

イ　公共交通機関のバリアフリー化、歩行空間の形成、道路交通環境の整備

（ア）バリアフリー新法に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

公共交通機関のバリアフリー化については、平成12年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号。以下「交通バリアフリー法」という。）に基づく取組が行われてきたが、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という。）においても、公共交通事業者等に対して、鉄道駅等の旅客施設の新設、大改良及び車両等の新規導入に際しての移動等円滑化基準への適合を義務付けている。既設の旅客施設・車両等についても移動等円滑化基準に適合することに努めなければならないこととしている。

（イ）ガイドライン等の策定

公共交通機関の旅客施設、車両等について、バリアフリー化の望ましい内容を示し、交通事業者等がバリアフリー化を進める際の目安としてもらうことにより、利用者にとってより望ましい公共交通機関のバリアフリー化が進むことが期待される。旅客施設については、平成13年

表２－３－24　高齢者に配慮したまちづくりの総合的な推進

事業の名称	事業の概要
バリアフリー環境整備促進事業	高齢者に配慮したまちづくりの推進を図り、高齢者の社会参加を促進するため、市街地における高齢者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設の整備、高齢者等の利用に配慮した建築物の整備等を行う。
共生のまちづくり推進	地方公共団体が行う、高齢者、障害者、児童などすべての人が自立していきいきと生活し、人と人との交流が深まる共生型の地域社会を実現するための取組に対し、支援を行う。

資料：国土交通省、総務省

８月に策定された「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」について、バリアフリー新法及び公共交通移動等円滑化基準の施行を契機に必要な見直しを行い、19年７月に「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」を策定し、これに基づきバリアフリー化を実施している。

車両等については、平成12年12月に策定した「旅客船バリアフリー～設計マニュアル～」（19年８月には、必要な見直しを行った「旅客船バリアフリーガイドライン」を策定）、13年３月に策定した「公共交通機関の車両に関するモデルデザイン」（19年７月には、必要な見直しを行った「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」を策定）、15年３月に策定した「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」に基づきそれぞれバリアフリー化を進めている。このうちノンステップバスについては、16年１月に標準仕様ノンステップバスの認定制度を創設した。

さらに、歩行空間について、バリアフリー新法に基づく道路の移動等円滑化基準の具体的な考え方等を解説した「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（平成14年12月策定、20年２月改訂）を踏まえ、バリアフリー化を実施している。

（ウ）公共交通機関のバリアフリー化に対する支援

高齢者の移動等円滑化を図るため、駅・空港等の公共交通ターミナルのエレベーターの設置等の高齢者の利用に配慮した施設の整備、ノンステップバス等の車両の導入などを推進している（表２－３－25）。

表２－３－25　高齢者等のための公共交通機関施設整備等の状況

（１）旅客施設のバリアフリー化の状況（注１）

	１日当たりの平均利用者数5,000人以上の旅客施設数	平成20年度末		１日当たりの平均利用者数5,000人以上かつトイレを設置している旅客施設数	平成20年度末
		段差の解消	視覚障害者誘導用ブロック		障害者用トイレ
鉄軌道駅	2,816	2,007（71.3%）	2,624（93.2%）	2,701	1,792（66.3%）
バスターミナル	43	36（83.7%）	33（76.7%）	31	18（58.1%）
旅客船ターミナル	8	7（87.5%）	6（75.0%）	8	4（50.0%）
航空旅客ターミナル	21	19（90.5%）（100%注2）	21（100.0%）	21	21（100.0%）

（注１）バリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）に基づく公共交通移動等円滑化基準に適合するものの数字。なお、１日当たりの平均利用者数が5,000人以上であり高低差５メートル以上の鉄軌道駅において、エレベーターが１基以上設置されている駅の割合は84.2%、エスカレーターが１基以上設置されている駅の割合は73.7%となっている。
（注２）航空旅客ターミナルについては、障害者等が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置はすでに平成13年３月末までに100%達成されている。

（２）車両等のバリアフリー化の状況

	車両等の総数	平成20年度末 移動等円滑化基準に適合している車両等
鉄軌道車両	52,225	21,570（41.3%）
低床バス	59,973	25,038（41.7%）
うちノンステップバス		13,822（23.0%）
旅客船	906	149（16.4%）
航空機	507	326（64.3%）

（注１）「移動等円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。

（３）福祉タクシーの導入状況
平成20年度末　10,742両
（タクシー車両総数　271,327両）

資料：国土交通省

鉄道駅、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおけるエレベーター等バリアフリー施設の整備については、補助等を行うとともに、鉄道駅におけるエレベーターの設置について、税制上の特例措置を講じている。

また、ノンステップバス等の車両の導入に対しては補助及び日本政策金融公庫による融資、低床型路面電車の車両の導入に対しては補助を行うとともに、ノンステップバス、リフト付バス、低床型路面電車、公共交通移動等円滑化基準に適合する客席数60席以上の航空機の導入について、税制上の特例措置を講じている。

そのほか、狭軌の路面電車の超低床を実現するため、低床型路面電車（LRT）の狭軌超低床化に関する技術開発を支援している。

（エ）歩行空間の形成

移動はあらゆる生活活動に伴い発生する要素であり、また、就労、余暇を支える要素である。したがって、その障壁を取り除き、すべての人が安全に安心して暮らせる道路交通環境づくりを行うことが重要な課題となっており、信号機、歩道等の交通安全施設等の整備を推進している。

高齢歩行者等の安全を確保するため、①幅の広い歩道の整備、②歩道の段差解消・勾配の改善、③上下移動の負担を軽減するためのスロープや昇降装置付きの立体横断施設の設置、④歩行者用案内標識の設置、⑤歩行者等を優先する道路構造の整備、⑥歩行者や自動車から分離された自転車走行空間の整備、⑦生活道路における通過交通の進入及び速度の抑制並びに幹線道路における交通流の円滑化を図るための信号機、道路標識、道路構造等の重点的整備、⑧バリアフリー対応型信号機の整備、⑨歩車分離式信号の運用、⑩携帯端末を用いて安全な通行に必要な情報提供及び信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備、⑪信号灯器のLED（発光ダイオード）化等を実施している。

また、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして、路側帯の拡幅による歩行者通行環境の整備、車道の中央線抹消による車両の走行速度の抑制対策を実施している。

さらに、積雪や凍結に対し、鉄道駅周辺や中心市街地等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要なところにおいて、歩道除雪の充実、消融雪施設等の冬期バリアフリー対策を実施している。

（オ）道路交通環境の整備

高齢者が安心して自動車を運転し外出できるよう、ゆとりある道路構造の確保や視環境の向上、疲労運転の防止等を図るため、生活道路における交通規制の見直し、付加車線「ゆずりあい車線」の整備、道路照明の増設、道路標識の高輝度化・大型化、道路標示の高輝度化、信号灯器のLED化、「道の駅」等の簡易パーキングエリアの整備等、道路交通環境の整備を実施している。

また、身体機能の低下が運転に影響を与えるおそれのある高齢運転者等による駐車を支援するため、道路標識により指定されている場所では、高齢者等が運転し、都道府県公安委員会が交付した専用場所駐車標章を掲示した普通自動車に限り、駐車又は停車をすることができることとする高齢運転者等専用駐車区間制度の新設等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」（平成21年法律第21号）が平成21年４月に成立し、同制度は22年４月に施行されることとなった。

（カ）バリアフリーのためのソフト面の取組

国民一人一人がバリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、だれもが高齢者等に対し、自然に快くサポートできるよう、高齢者等の介助体験・疑似体験等を内容とする「バリアフリー教室」の開催等ソフト面での取組を推進している。

高齢者や障害者等の移動制約者が必要に応じ移動に関する情報を入手し、快適・安心かつ安全に移動して積極的に活動できるバリアフリー環境をソフト施策の面からも構築するために、ユビキタス技術等を活用したモビリティサポートサービスの普及・展開を図っている。

ウ　建築物・公共施設等の改善

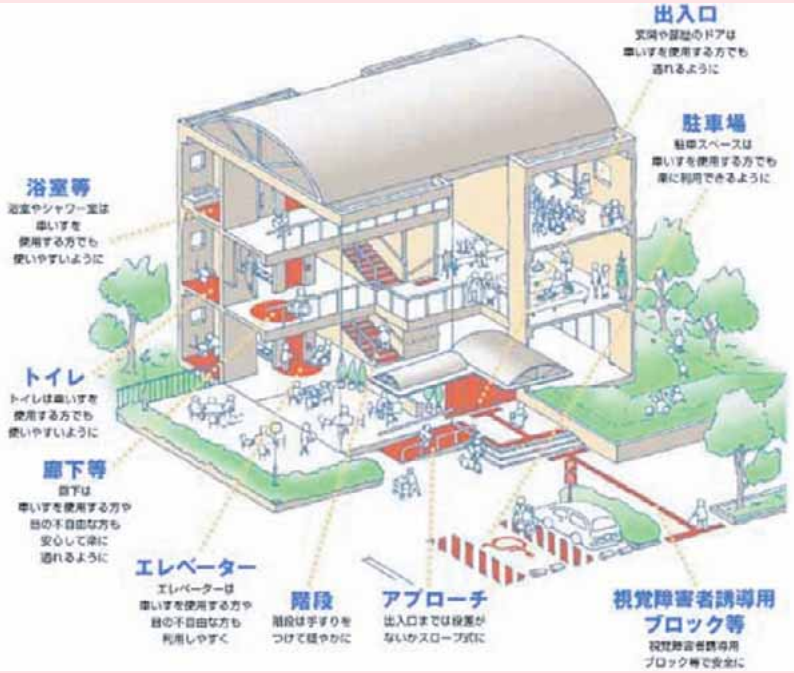
バリアフリー新法に基づき、高齢者等が円滑に移動等できる建築物の建築を促進するため、不特定多数の者又は主に高齢者等が利用する建築物の一定の新築・増改築・用途変更の際に建築主に基準への適合義務を課すことにより、建築物のバリアフリー化を推進している（図２－３－26）。

また、優良な建築計画については所管行政庁が認定をすることができ、これにより認定を受けた一定の建築物については、補助制度、税制上の特例等の支援措置を講じ、整備の促進を図っている（図２－３－27）。

さらに、ユニバーサルデザイン等の観点から配慮が望ましい事項の紹介（乳幼児連れの人への対応、災害時の避難安全確保の在り方、便所におけるオストメイト（人工肛門保持者等）対応の在り方、ホテル客室内のきめ細やかな対応の在り方等）や優れたバリアフリー対応建築物の具体例の紹介を加えた建築設計標準の普及を推進している。

窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、高齢者等すべての人が円滑かつ快適に施設を利用できるよう、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推

図２－３－26　バリアフリー化された建築物のイメージ



資料：国土交通省

進している。また、既存施設について、自動ドア、エレベーター等の改修を積極的に実施している。

都市公園については、バリアフリー新法に基づき、高齢者や障害者を含むすべての人々が快適に活動できるよう、主要な園路の段差の解消、車いすでも利用可能な駐車場やトイレの設置など、公園施設のバリアフリー化を推進している。また、平成21年度に創設された「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業」の活用によって、高齢者をはじめ誰もが安全で安心して利用できる都市公園の整備が進められている。

エ　福祉施策との連携

高齢者に配慮したまちづくりを一層効果的に推進していくため、福祉施策との連携を図りつつ、施策を展開している。

大規模な公共賃貸住宅の建て替えに際して、社会福祉施設等の併設を原則化するとともに、公的賃貸住宅の整備と併せて高齢者の生活を支援する施設を整備する場合に、国が直接支援しているほか、公共賃貸住宅団地等を地域の福祉拠点として再整備する事業に取り組んでいる。

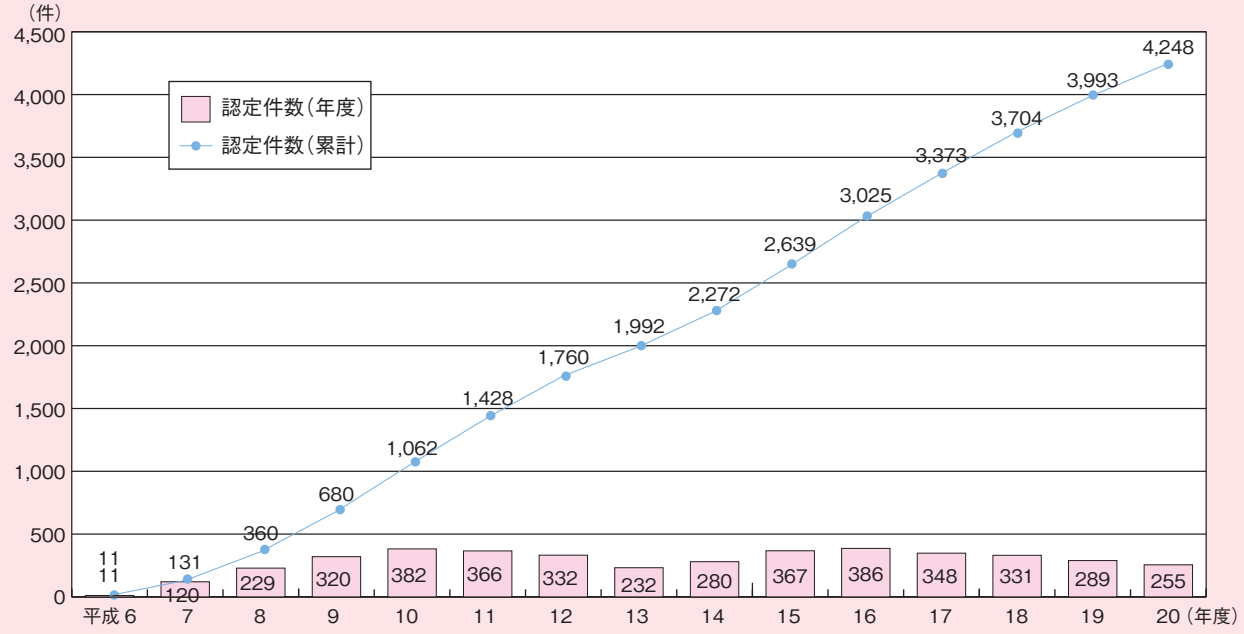
また、高齢者等が利用する社会福祉施設を中心市街地等の利用しやすい場所に適正に配置するため、市街地再開発事業等において社会福祉施設等を一体的に整備する場合、補助の上乗せを行っている。

オ　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー施策の推進

高齢者、障害者のみならず可能な限りすべての人を対象として想定し、「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基づき、今後の社会資本整備、交通分野における取組方針を「ユニバーサルデザイン政策大綱」として平成17年７月に公表している。今後、本大綱に基づき、すべての人々が安心して生活できるよう、公共施設等のバリアフリー環境の整備を一層推進していくこととしている。

その一環として、「交通バリアフリー法」と

図２－３－27　バリアフリー新法に基づく認定実績



資料：国土交通省

「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成６年法律第44号。以下「ハートビル法」という。）を統合・拡充した「バリアフリー新法」が平成18年６月に成立し、同年12月に施行された。

同法では、〔１〕主務大臣による「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成18年国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第１号）の策定（表２－３－28）。

〔２〕対象施設等の新設時等におけるバリアフリー義務化及び既設施設についてのバリアフリー努力義務化（バリアフリー化を求める対象施設に一定の路外駐車場、都市公園を追加、車両等に福祉タクシーを追加）、〔３〕市町村が作成する基本構想に位置づける重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進（基本構想の作成対象エリアを拡大、特定事業の範囲として新たに建築物、路外駐車場、都市公園を法定化、バリアフリー化された経路を整備・管理する場合の協定制度を創設）、〔４〕基本構想の作成に係る協議会制度及び住民等による作成提案制度の創設等が規定されており、同法に基づき、公共施設等のバリアフリー環境の整備を推進している。

バリアフリー新法に基づく基本構想については、１日の利用者数が5,000人以上である旅客施設が所在する市町村のうち、68％（515市町村中、350市町村）が作成ないしは作成を予定しており（平成21年３月末日現在）、これまでに260市町村（基本構想数は345）において作成

表２－３－28　バリアフリー新法基本方針における目標設定

1　旅客施設
2010年までに、１日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の原則としてすべての鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、
（１）段差の解消
（２）視覚障害者誘導用ブロックの整備
（３）障害者用トイレの設置
等のバリアフリー化を実施する。

2　車両等
2010年までに、以下のバリアフリー化を実施する。

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約52,000	約26,000（約50％）
乗合バス車両	約60,000	2015年までに原則として低床化された車両に代替（うちノンステップバス）約18,000（約30％）
タクシー車両	（約18,000台の福祉タクシーを導入）	
旅　客　船	約1,000	約500（約50％）
航　空　機	約530	約340（約65％）

3　道路
2010年までに、原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成するすべての道路について、バリアフリー化を実施する。

4　都市公園
2010年までに、以下のバリアフリー化を実施する。
（１）園路及び広場　園路及び広場の設置された都市公園のうち、約45％
（２）　駐車場　駐車場の設置された都市公園のうち、約35％
（３）　便所　便所の設置された都市公園のうち、約30％

5　路外駐車場
2010年までに、特定路外駐車場の約40％についてバリアフリー化を実施する。

6　建築物
2010年までに、2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストックの約50％についてバリアフリー化を実施する。

7　信号機等
2010年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等のバリアフリー化を原則としてすべての重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において実施する。

資料：国家公安委員会、総務省、国土交通省

されたものを受理した（22年３月末日現在）。

（３）交通安全の確保と犯罪、災害等からの保護

ア　交通安全の確保

「第８次交通安全基本計画」（平成18年３月中央交通安全対策会議決定。計画期間：18～22年度）、「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」（平成15年３月交通対策本部決定）に基づき、①人優先の安全・安心な歩行空間の整備、②参加・体験・実践型の交通安全教育（世代間交流事業等）、③シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）を対象とした交通安全教育、④高齢運転者対策等の交通安全対策を推進した。

なお、高齢者の交通安全対策として、地域交通安全活動推進委員の活動に「高齢者、障害者その他その通行に支障のある者の通行の安全を確保するための方法について住民の理解を深めるための運動の推進」を追加する「道路交通法の一部を改正する法律」（平成21年法律第21号）が施行されたことに伴い、同委員により警察と連携した高齢者の安全確保のための活動が積極的に実施された。

また、高齢運転者対策として、運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者については、運転免許証の更新期間が満了する日前６月以内に、講習予備検査（認知機能検査）を受けなければならないこととする「道路交通法の一部を改正する法律」（平成19年法律第90号）が平成21年６月に施行され、講習予備検査の結果に基づいた高齢者講習の充実も図られた。

イ　犯罪、人権侵害、悪質商法等からの保護

高齢者が犯罪や事故に遭わないよう、交番、駐在所の警察官を中心に、巡回連絡等を通じて高齢者宅を訪問し、困りごとや要望、意見等を把握するとともに、必要に応じて関係機関や親族への連絡を行うほか、認知症等によってはいかいする高齢者を発見、保護する体制づくりを関係機関等と協力して推進している。

また、高齢者の被害が多い、いわゆるオレオレ詐欺を始めとする振り込め詐欺・恐喝については、振り込め詐欺グループの検挙はもとより、「犯罪による収益の移転防止に関する法律」（平成19年法律第22号）、「携帯音声通信事業者による契約者等の本人確認等及び携帯音声通信役務の不正な利用の防止に関する法律」（平成17年法律第31号）等のあらゆる法令を活用するなどして、その取締活動を強化するとともに、高齢者等の被害者層に焦点を絞った広報啓発活動や、金融機関等の関係機関・団体と連携したATM設置場所における声掛け等の官民一体となった予防活動を推進している。さらに、高齢者を対象とする悪質商法等の取締りを推進するとともに、悪質商法等からの被害防止に関する広報・啓発、防犯教室の開催及び悪質商法等に関する相談活動を行っている。

「高齢者虐待の防止、高齢者の養護者に対する支援等に関する法律」（平成17年法律第124号）に基づき、平成20年度における市町村及び都道府県の対応状況等について取りまとめた「高齢者虐待防止法に基づく対応状況等に関する調査結果」を公表し、当該調査結果等を踏まえ、法の適切かつ円滑な運営を確保するための留意事項等を都道府県等に改めて周知した。

また、介護保険制度改正により、平成18年４月以降、各市町村に設置された「地域包括支援センター」において、支援を必要とする高齢者の実態把握や虐待への対応など、高齢者の権利擁護や総合相談の業務を円滑に行うため、地域包括支援センター職員に対する研修等を行って