

貸住宅について高齢者の生活特性に配慮した設備・仕様の改善を推進するとともに、特に老朽化した公共賃貸住宅については、居住水準の向上を図るため、建替え・改善を計画的に推進している。

(キ) 高齢者のニーズに対応した公共賃貸住宅の供給

公営住宅においては、高齢者世帯を優先入居の対象とする高齢者世帯向公営住宅を供給している。また、地域の実情に応じて、高齢者世帯の入居収入基準を一定額まで引き上げることや入居者選考において優先的に取り扱うことを可能としている。

都市再生機構賃貸住宅においては、高齢者同居世帯等に対して、新規賃貸住宅募集時の当選倍率優遇、既存賃貸住宅募集時の優先申込期間の設定を行うとともに、1階又はエレベーター

停止階への住宅変更を認めるなどの措置を行っている（表2-3-14）。

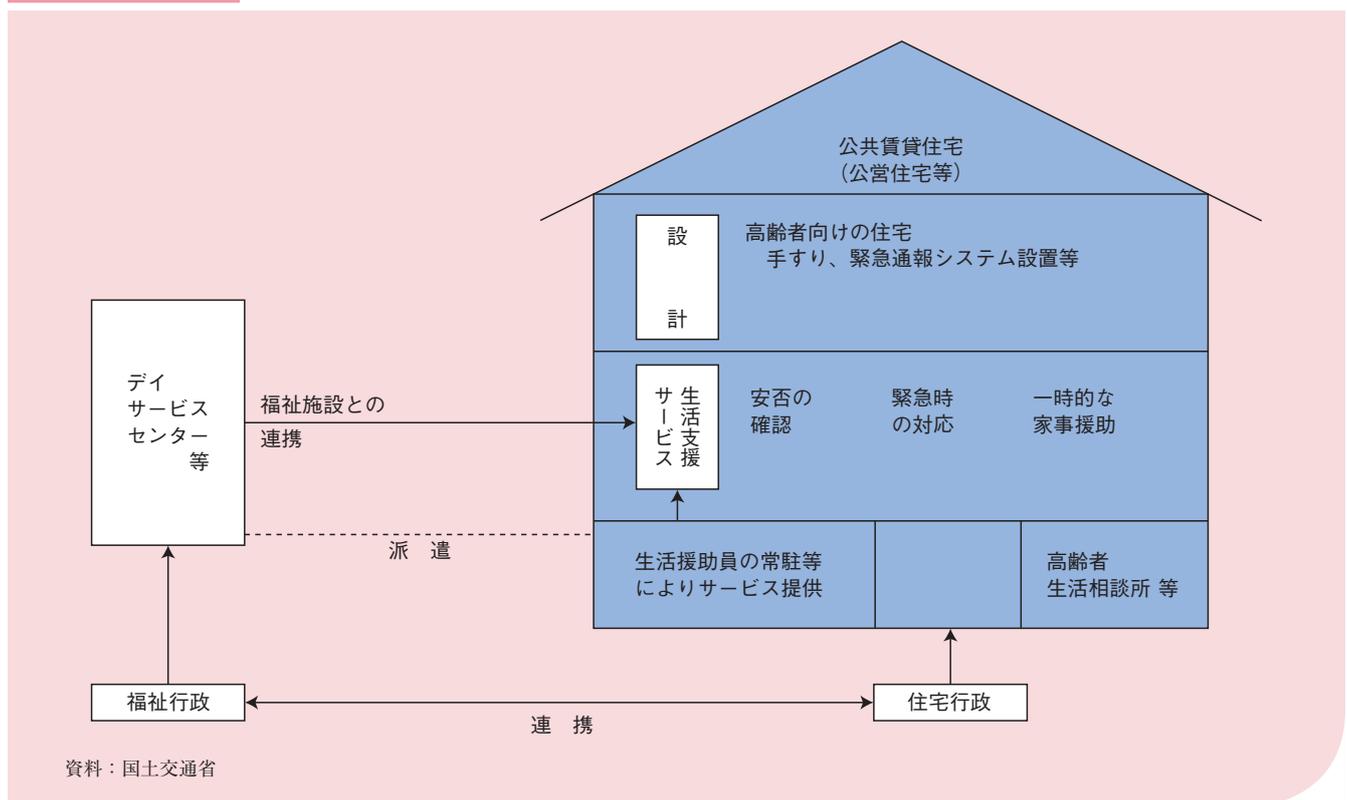
(ク) 高齢者の民間賃貸住宅への入居の円滑化

高齢者等の民間賃貸住宅への円滑な入居を促進するため、地方公共団体や関係事業者、居住支援団体等が組織する居住支援協議会が行う相談・情報提供等に対する支援を行った。

(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、平成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

図2-3-13 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

かわ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、平成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。

商店街振興組合等が行う商店街活性化の取組のうち、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を設置・運営する事業等への支援を行っている。

表2-3-14 公営住宅等の高齢者向け住宅建設戸数

年度	老人世帯向 公営住宅建設戸数	地域優良賃貸住宅 (高齢者型)管理開始戸数	都市再生機構賃貸住宅の優遇措置戸数			住宅金融支援機構の 割増貸付け戸数
			賃貸	分譲	計	
平成10年度	2,057	305	3,143	571	3,714	34,832
11	2,333	3,974	4,349 (946)	531	4,880	11,831
12	1,476	65	8,265 (2,317)	212	8,477	4,951
13	1,216	5,392	10,344 (4,963)	123	10,467	2,822
14	1,203	4,751	8,959 (4,117)	149	9,108	1,115
15	627	4,204	7,574 (3,524)	45	7,619	558
16	724	4,380	5,510 (3,353)	0	5,510	244
17	1,333	4,362	2,944 (1,662)	0	2,944	60
18	859	3,370	2,957 (1,294)	0	2,957	18
19	507	3,160	1,529 (843)	0	1,529	0
20	303	2,981	1,221 (684)	0	1,221	0
21	537	1,955	1,286 (612)	0	1,286	0
22	747	1,722	773 (386)	0	773	0
23	238	2,182	453 (309)	0	453	0

資料：国土交通省

(注1) 地域優良賃貸住宅（高齢者型）管理開始戸数は高齢者向け優良賃貸住宅の管理開始戸数を含む。

(注2) 都市再生機構賃貸住宅の優遇措置戸数には、障害者及び障害者を含む世帯に対する優遇措置戸数を含む（空家募集分を含む）。

(注3) 優遇措置の内容としては、当選率を一般の20倍としている（平成20年8月までは10倍）。

(注4) ()内は高齢者向け優良賃貸住宅戸数であり内数である。

(注5) 住宅金融支援機構の割増（平成10年に制度改正）貸付け戸数は、マイホーム新築における高齢者同居世帯に対する割増貸付け戸数である。この制度は平成17年度をもって廃止されたが、平成17年度中に申込みを受け付けた貸付け戸数を平成18年度以降に表示した。

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18年12月に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）により、公共交通事業者等に対して、鉄道駅等の旅客施設の新設若しくは大規模な改良又は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義務、既設の旅客施設・車両等に対する適合努力義務を定めるとともに、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成32年度末までの整備目標を定め、バリアフリー化の推進を図っている。

(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、ガイドライン等でバリアフリー化整備の望ましい在り方を示し、公共交通事業者等がこれを目安として整備することにより、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19年7月に必要な見直しを行った「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」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19年8月に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」、平成19年7月に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」、平成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、平

成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。

(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2-3-15）。

このための推進方策として、鉄道駅等旅客ターミナルのバリアフリー化、ノンステップバス、福祉タクシーの導入等に対する支援措置を実施している。

(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、全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た。

高齢歩行者等の安全を確保するため、①幅の広い歩道等の整備、②歩道の段差・傾斜・勾配の改善、③道路の無電柱化、④立体横断施設へのエレベーターや傾斜路の設置、⑤歩行者用案内標識の設置、⑥歩行者等を優先する道路構造の整備、⑦自転車道等の設置による歩行者と自転車交通の分離、⑧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、⑨バリアフリー対応型信号機の整備、⑩歩車分離式信号の運用、⑪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、⑫信号灯器のLED（発光ダイオード）化を実施した。

また、生活道路において最高速度30km/hの区域規制や路側帯の設置・拡幅等を行う「ゾーン30」の整備を推進した。

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どころにおいて、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た。

（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、生活道路における交通規制の見直し、付加車線の整備、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、高齢運転者等専用駐車区間の整備等、道路交通環境の整備を実施している。

（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・擬似体験等を内容とする「バリアフリー教室」の開催や目の不自由な方への声かけや列車内での利用者のマナー向上を図る「ひと声マナー」キャンペーンといった啓発活動等ソフト面での取組を推進している。

ユニバーサル社会に向けて、高齢者や障がい者を始め、誰もが積極的に活動できるバリアフ

表2-3-15 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 3,000人以上の旅客施設数	平成23年度末		1日当たりの平均利用者数 3,000人以上かつトイレを 設置している旅客施設数	平成23年度末 障害者用トイレ
		段差の解消	視覚障害者 誘導用ブロック		
鉄軌道駅	3,442	2,788 (81.0%)	3,197 (92.9%)	3,223	2,515 (78.0%)
バスターミナル	51	41 (80.4%)	42 (82.4%)	40	25 (62.5%)
旅客船ターミナル	15	13 (86.7%)	9 (60.0%)	14	10 (71.4%)
航空旅客ターミナル	28	25 (89.3%) (100%注2)	27 (96.4%)	28	28 (100.0%)

（注1）バリアフリー法（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。

（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23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	52,715	27,854 (52.8%)
ノンステップバス (適用除外認定車両を除く)	46,025	17,661 (38.4%)
リフト付きバス (適用除外認定車両)	13,075	438 (3.3%)
旅客船	727	150 (20.6%)
航空機	509	438 (86.1%)

（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23年度末 13,099両
(タクシー車両総数 246,322両)

資料：国土交通省

リー環境の構築をソフト施策の面から推進することが重要であり、そのため外部有識者を含めた勉強会を通じて、バリアフリー経路案内及びハザードマップとの連携等にも活用できるICT（情報通信技術）による歩行者移動支援を推進した。また、地方公共団体等がサービス導入の検討を行うためのガイドライン案の作成を行った。

ウ 建築物・公共施設等の改善

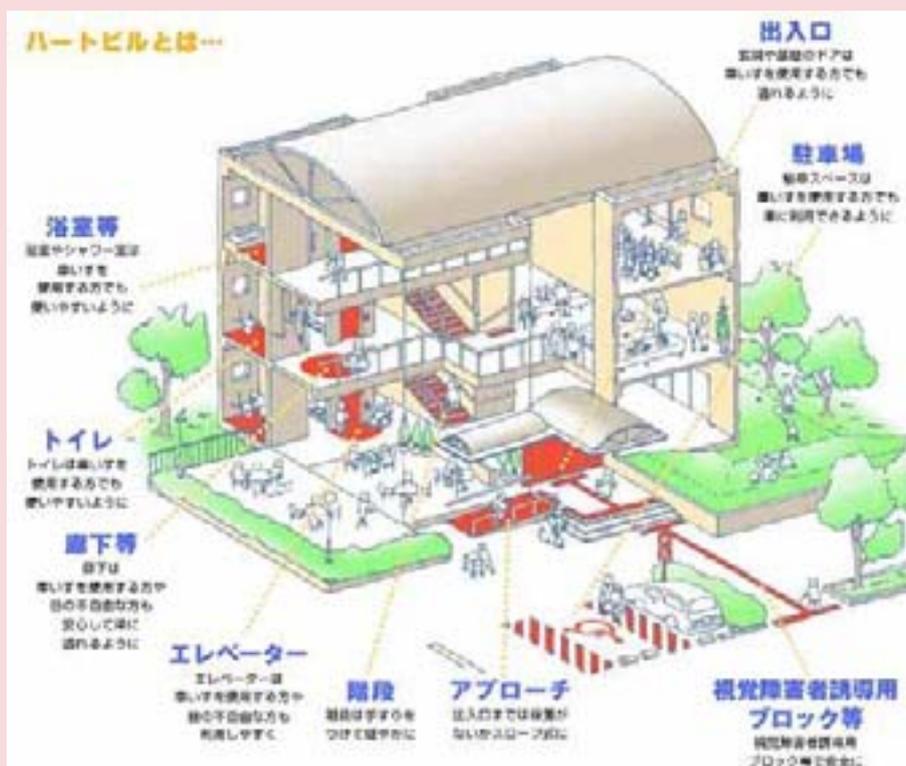
バリアフリー法に基づき、高齢者等が円滑に移動等できる建築物の建築を促進するため、不特定多数の者又は主に高齢者等が利用する建築物の一定の新築・増改築・用途変更の際に建築主に基準への適合義務を課すことにより、建築物のバリアフリー化を推進している（図2-3-16）。

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、助成制度等の支援措置を講じ、整備の促進を図っている（図2-3-17）。

また、「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」により、災害時の避難安全確保の在り方やホテル客室内のきめ細やかな対応の在り方等、高齢者に配慮した設計の考え方や優良な設計事例等について、主として建築主や設計者等に周知することでバリアフリー対応を促進しているところであるが、さらに、平成24年7月に同設計標準を改訂し、多機能トイレの機能分散に係る記述や設計事例集の充実も図っている。

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

図2-3-16 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

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進している。

都市公園については、バリアフリー法に基づく基準等により、高齢者や障害者を含むすべての人々が快適に利用できるよう、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、社会資本整備総合交付金等の活用によって、誰もが安全で安心して利用できる都市公園の整備を推進している。

(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

平成24年中の交通事故死者数のうち、高齢者の占める割合は半数以上となっており、今後、高齢化が更に進むことを踏まえると、高齢者の交通安全対策は重点的に取り組むべき課題

である。

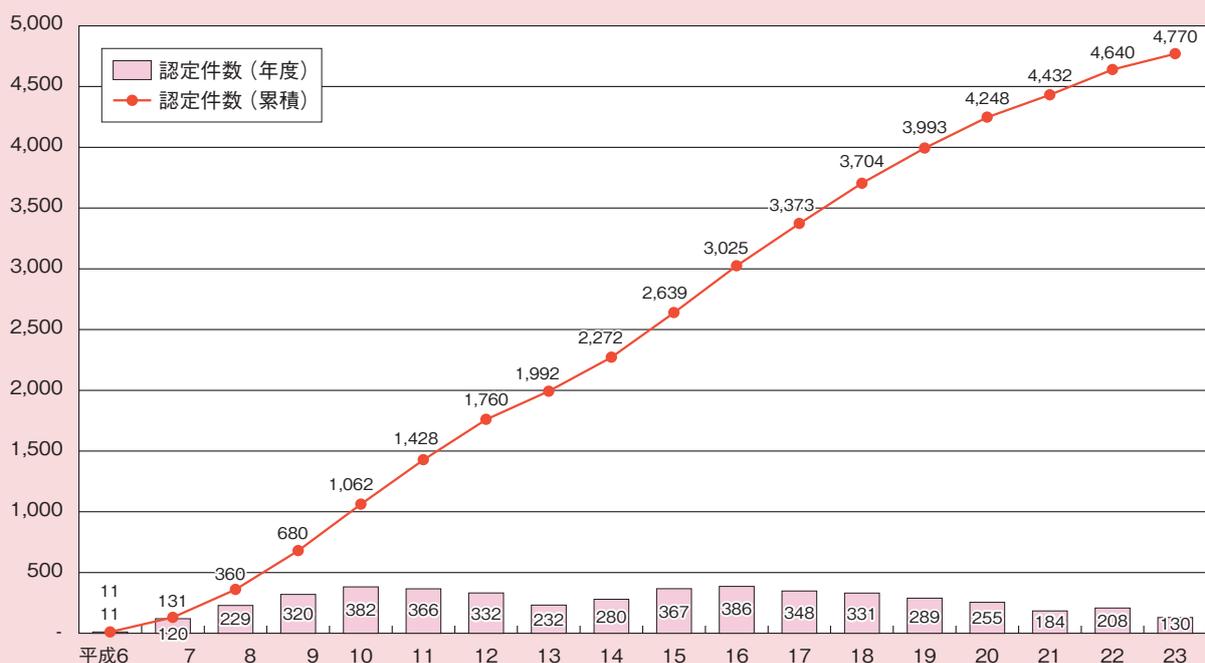
高齢者にとって、安全で安心な交通社会の形成を図るため、平成23年3月に中央交通安全対策会議で決定した「第9次交通安全基本計画」（計画期間：平成23～27年度）等に基づき、①生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備、②参加・体験・実践型の交通安全教育、③シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）を対象とした交通安全教育、④高齢運転者対策等の交通安全対策を実施した。

さらに、歩行中及び自転車乗車中の交通事故死者に占める高齢者の割合が高いことを踏まえ、高齢者、歩行者、自転車事故の削減に向けて、歩行者、自転車事故が多発する交差点等での対策の重点化や、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間の整備を図った。

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、

図2-3-17 バリアフリー法に基づく認定実績



資料：国土交通省