

下、シルバーハウジング・プロジェクト事業を実施するとともに、公営住宅等においてライフサポートアドバイザー等のサービス提供の拠点となる高齢者生活相談所の整備を促進した（図2-2-13）。

### （オ）高齢者向けの先導的な住まいづくり等への支援

高齢者等居住安定化推進事業により、高齢者等の居住の安定確保に資する住まいづくり・まちづくり等を行う事業の提案を公募し、先導性や普及性等に優れた事業に対して補助を行った。

### （カ）高齢者のニーズに対応した公共賃貸住宅の供給

公営住宅については、高齢者世帯向公営住宅の供給を行った。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

げるとともに、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する入居又は住宅変更における優遇措置を行っている（表2-2-14）。

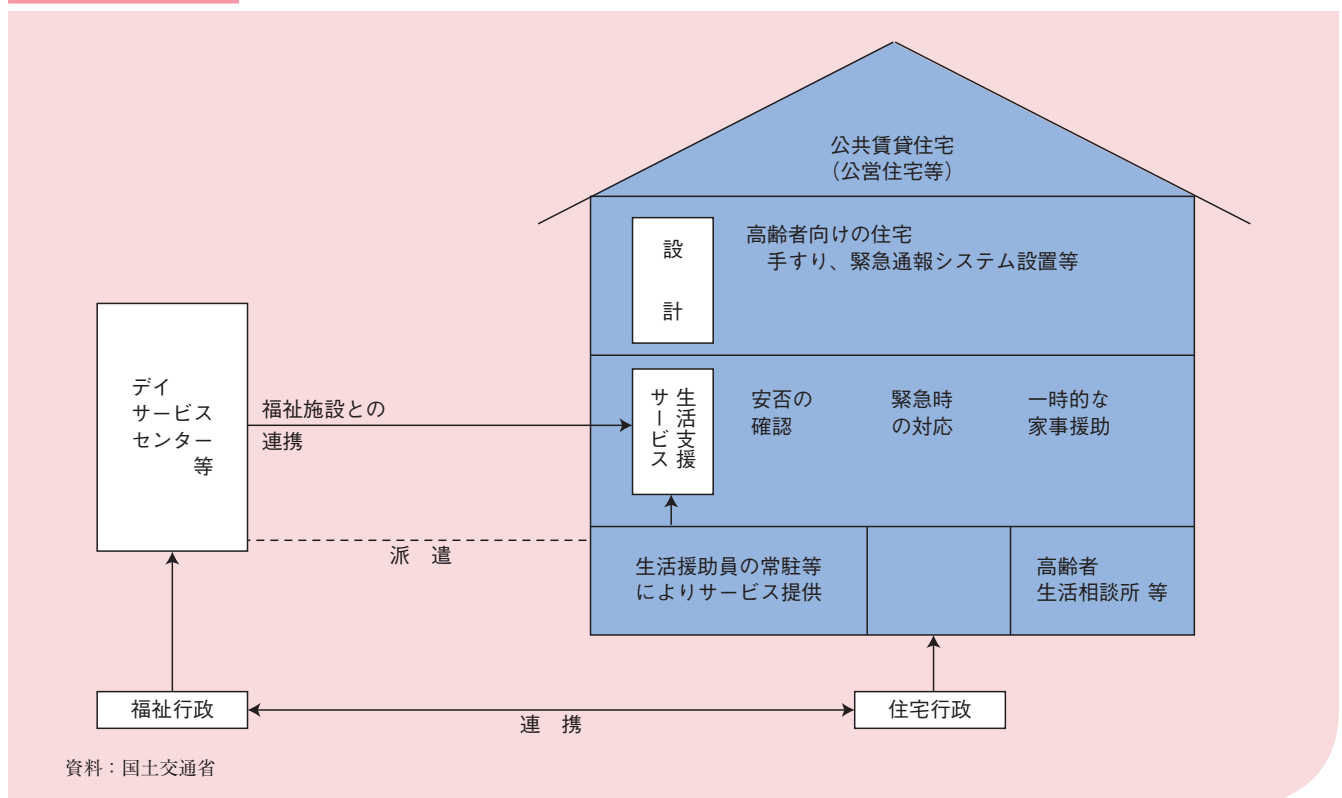
### （キ）高齢者の民間賃貸住宅への入居の円滑化

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、16年6月、同会議は政府が一体となって

図2-2-13 シルバーハウジング・プロジェクトの概念図



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。その後、障害の有無、年齢、性別等にか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、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、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、高齢者に配慮したまちづくりを総合的に推進するため、市町村に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下、「バリアフリー法」という。）に基づく基本構想の作成を働きかけるとともに、バリアフリー環境整備促進事業を実施した。

東日本大震災の被災地において、高齢化の進

表2-2-14 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
24	433	2,010	522 (309)	0	522	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。

行や人口減少等の社会構造変化や環境等に配慮したまちづくりを進めることが不可欠であることから、環境価値、社会的価値、経済的価値を新たに創造し、「誰もが暮らしたいまち」・「誰もが活力あるまち」として復興するため、少子高齢化、環境対応等の分野でのモデル事業の実施を支援した（表2-2-15）。

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実施した。

## 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、バリアフリー法により、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25年6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」、25年6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」、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。

### (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

表2-2-15 平成25年度少子高齢化・環境対応等復興モデル事業費補助金採択案件

番号	自治体名	事業名	補助額 (総事業費)
1	福島県 新地町	環境未来都市の創造に向けた環境・経済・社会の価値を高める「スマート・ハイブリッドタウン」構築事業	22,350 (44,700)
2	福島県 会津若松市	簡単ゆびナビ窓口事業 ～ICTを活用したしんせつ窓口の実現～	18,473 (36,946)
3	宮城県 東松島市	健康維持増進を含む環境共生型生活サービス提供モデル住宅整備事業 ～スマート&スリム 東松島おらいの家プロジェクト～	44,518 (89,079)

※本表はモデル事業費補助採択時点のもの、補助額は総事業費の1/2以内

る（表2-2-16）。

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。

### （工）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高齢者等の道路横断時の安全を確保する機能を付加した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見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備、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、区域を設定して最高速度30km/hの区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を行う「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

表2-2-16 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24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24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	3,457	2,829 (81.8%)	3,229 (93.4%)	3,236	2,561 (79.1%)
バスターミナル	52	43 (82.7%)	44 (84.6%)	41	26 (63.4%)
旅客船ターミナル	16	14 (87.5%)	9 (56.3%)	14	10 (71.4%)
航空旅客ターミナル	33	28 (84.8%)	32 (97.0%)	33	33 (100.0%)
		(100%注2)			

（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24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	52,669	29,385 (55.8%)
ノンステップバス (適用除外認定車両を除く)	45,495	18,672 (41.0%)
リフト付きバス (適用除外認定車両)	13,499	485 (3.6%)
旅客船	706	173 (24.5%)
航空機	537	479 (89.2%)

（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24年度末 13,856両  
(タクシー車両総数 243,247両)

資料：国土交通省



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た。

#### (カ) バリアフリーのためのソフト面の取組

国民一人ひとり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、誰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、高齢者や障害者を始め、誰もが積極的に活動できるバリアフ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る。そのため外部有識者等の意見の活用や現地での実証実験によりICT（情報通信技術）を活用した歩行者移動支援を推進した。特に平成25年度は、歩行者移動支援サービスのベースとなる歩行空間ネットワークデータを安価で整備するための簡易計測手法の検討などの技術開発や地方公共団体等が導入を検討できるガイドラインの作成を行った。

#### ウ 建築物・公共施設等の改善

バリアフリー法に基づき、建築物のバリアフ

リー化を引き続き推進するとともに、同法に基づく認定を受けた優良な建築物（認定特定建築物）のうち一定のものの整備に対して支援措置を講じることにより、高齢者・障害者等が円滑に移動等できる建築物の整備を促進している（図2-2-17、図2-2-18）。

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進している。

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。また、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、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。

### (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25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交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象とした家庭訪問による個別指導、④シルバリーリーダー（高齢者交通安全指導員）を対