

(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。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。

表2-2-14 公営住宅等の高齢者向け住宅供給戸数

年度	高齢者対策向 公営住宅建設戸数	サービス付き高齢者向け 住宅登録戸数	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	—	3,143	571	3,714	34,832
11	2,333	—	4,349 (946)	531	4,880	11,831
12	1,476	—	8,265 (2,317)	212	8,477	4,951
13	1,216	—	10,344 (4,963)	123	10,467	2,822
14	1,203	—	8,959 (4,117)	149	9,108	1,115
15	627	—	7,574 (3,524)	45	7,619	558
16	724	—	5,510 (3,353)	0	5,510	244
17	1,333	—	2,944 (1,662)	0	2,944	60
18	859	—	2,957 (1,294)	0	2,957	18
19	507	—	1,529 (843)	0	1,529	0
20	303	—	1,221 (684)	0	1,221	0
21	537	—	1,286 (612)	0	1,286	0
22	726	—	773 (386)	0	773	0
23	238	—	453 (309)	0	453	0
24	433	31,094	522 (309)	0	522	0
25	430	109,239	471 (368)	0	471	0
26	260	146,544	372 (305)	0	372	0

資料：国土交通省

(注1) サービス付き高齢者向け住宅登録戸数は、各年度末時点における総登録戸数である。

(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。

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。

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」を実現することを目標とする「環境未来都市」構想の推進に向け、「地方創生に向けた『まちづくり』」をテーマに、富山県富山市において、第5回国際フォーラム、米国オレゴン州ポートランド市において、海外での国際フォーラムを開催し、「環境未来都市」構想に基づく各都市の取組状況等を国内外に広く周知した。また、各都市の取組が着実に推進されるよう、有識者によるフォローアップ等の支援を行った。

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、バリアフリー法に基づき、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ている。交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づく交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）においても、バリアフリーをより一層身近なものにすることを目標の1つとして掲げており、これらを踏まえながらバリアフリー化の更なる推進を図っている。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催及びその後に向けて、国土交通省内に設置した「バリアフリーワーキンググループ」において、空港から競技会場等へのアクセスルートの連続的・一体的なバリアフリー化や、心のバリアフリーの全国的展開など、今後重点的に取り組むべき施策について検討し、27年8月にとりまとめた。

(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、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」に基づきそれぞれバリアフリー化を進めている。また、ユニバーサルデザインタクシーについては、24年3月に創設した標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度、ノンス

テップバスについては、27年7月に必要な見直しを行った標準仕様ノンステップバスの認定制度によって更なるバリアフリー化の推進を図っている。

(ウ) 公共交通機関のバリアフリー化に対する支援

高齢者等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等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2-2-15）。

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

移動は就労、余暇等のあらゆる生活活動を支える要素であり、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よう、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な通行を確保するため、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生活道路における速度の抑制及び通過交通の抑制・排除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

表2-2-15 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26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26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	3,497	2,964 (84.8%)	3,268 (93.5%)	3,263	2,675 (82.0%)
バスターミナル	49	41 (83.7%)	40 (81.6%)	41	27 (65.9%)
旅客船ターミナル	15	15 (100%)	10 (66.7%)	13	10 (76.9%)
航空旅客ターミナル	34	29 (85.3%) (100%注2)	34 (100%)	34	34 (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26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	52,203	32,389 (62.0%)
ノンステップバス (適用除外認定車両を除く)	44,874	21,074 (47.0%)
リフト付きバス (適用除外認定車両)	15,105	856 (5.7%)
旅客船	674	217 (32.2%)
航空機	574	543 (94.6%)

(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26年度末 14,415両
(タクシー車両総数 228,325両)

資料：国土交通省

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化等の対策を実施した。

また、生活道路において、区域を設定して最高速度30km/h等の区域規制や路側帯の設置・拡幅、ハンプ設置等を行う「ゾーン30」の整備等、ソフトとハードが連携した歩行者・自転車利用者の交通安全対策を推進した。踏切道の高齢者等対策として鉄道事業者と道路管理者が連携し、踏切の諸元や対策状況、事故発生状況等の客観的データに基づき、「踏切安全通行カルテ」の作成を開始した。踏切道の現状を「見える化」しつつ、平成28年以降の対策方針等を取りまとめ、高齢者等の事故が多い踏切の対策を重点的に推進することとした。

さらに、積雪や凍結に対し、鉄道駅周辺や中心市街地等の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、消融雪施設等のバリアフリーに資する施設整備を実施した。

(オ) 道路交通環境の整備

高齢者等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の対策を実施した。

高速道路の逆走対策として、発生頻度の高いインターチェンジ、サービスエリア・パーキングエリアにおいて、ラバーポールや矢印路面標示の設置といった物理的・視覚的な抑止対策を実施した。さらに平成27年11月には、32年までに高速道路での逆走事故をゼロにすることを目指し、これまでの道路側での対策に加え、自

動車メーカー等民間と連携した効果的な対策について検討していくことを公表した。この方針を踏まえ、27年12月に有識者委員会を、28年1月に官民連携会議をそれぞれ設置し、検討を開始した。

(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、高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、自然に快くサポートできるよう、高齢者、障害者等の介助体験・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。

高齢者や障害者等も含め、誰もがストレス無く自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、ICTを活用した歩行者移動支援施策を推進している。平成26年6月より「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」（委員長：坂村健東京大学大学院教授）において普及促進に必要な事項を検討し、27年4月に提言がとりまとめられた。提言では、オープンデータの推進等、民間等の様々な主体によりサービスが展開されるための環境整備の重要性が指摘され、これを踏まえ、7月に「歩行者移動支援サービスに関するデータサイト」を開設し、9月に地方公共団体向けのオープンデータを活用した歩行者移動支援サービスの取組に関するガイドラインを公表した。

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2-2-16、図2-2-17)。

窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、バリアフリー法に基づく建築物移動等円滑化誘導基準に規定された整備水準の確保などにより、高齢者等をはじめすべての人が、安全に、安心して、円滑かつ快適に利用できる施設を目指した整備を推進している。

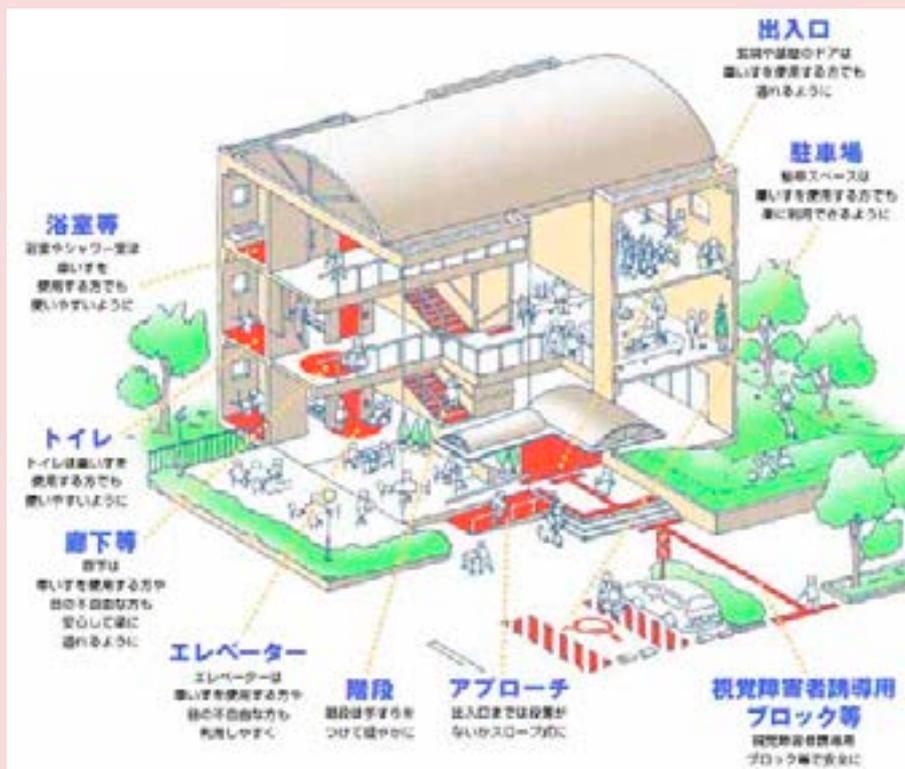
社会資本整備総合交付金等の活用によって、誰もが安全で安心して利用できる都市公園の整備を推進している。また、都市公園については、バリアフリー法に基づく基準等により、主要な園路の段差の解消、車いすでも利用可能な駐車場やトイレの設置など、公園施設のバリアフリー化を推進している。

(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

近年、交通事故における致死率の高い高齢者の人口の増加が、交通事故死者数を減りにくくさせる要因の一つとなっており、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個別指導、④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、⑤高齢運転者対策等の交通安全対策を

図2-2-16 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