

ユニバーサルデザイン 政策大綱について

国土交通省総合政策局政策課

国土交通省では、21世紀の社会を支える社会資本・交通の整備について、「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を踏まえた国土交通行政を推進するため、昨年10月から省内に「ユニバーサルデザイン政策推進本部」を設置し、施策の総点検を実施するとともに、内外の有識者との討議等を行い、『ユニバーサルデザイン政策大綱』をとりまとめ、この7月11日に公表しました。本稿ではその概要を紹介させていただきます。

1. ユニバーサルデザイン政策大綱 策定の背景

わが国の社会は大きな変動期に直面しています。急速な高齢化と少子化が同時進行し、かつて経験したことのない人口減少社会を迎えようとしています。こうした社会では、高齢者がさまざまな生き方を主体的に選択することができるよう配慮した自立支援の施策等が進められています。女性も男性も互いにその個性と能力を十分に発揮できる男女共同参画社会の実現に向けた取り組みが進められています。障害者が自己選択と自己決定のもとに社会のあらゆる活動に参加、参画する共生社会の実現が求められており、障害者が自らの能力を発揮し、自己実現できるよう支援するための諸施策等が進められています。さらに、国際化

が進む中、ビジネス、観光などさまざまな領域で外国人のわが国社会との関わりが深まっています。

このように、21世紀に入った今日、一人ひとりがその個性と能力を発揮し、自由に参画し、自己実現を図っていけるような社会づくりに向けて、取り組むべき時代に直面しています。

2. これまでの取り組みと課題

これまで、わが国のまちや交通は、健全な人々を主な利用者として整備が進められてきましたが、高齢社会の到来が明らかになり、また、障害者の社会参画への要請の高まりなどに伴い、建築物、道路、公共交通など、それぞれの領域で、高齢者や身体障害者等を対象とするバリアフリー化の取り組みが始められてきました。平成6年には、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（以下、「ハートビル法」という）が、平成12年には、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（以下、「交通バリアフリー法」という）が制定され、また、社会資本整備や交通政策においては、目標を設定し計画的にバリアフリー化を推進してきました。

しかし、「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を踏まえ、国土交通省の取り組みを見直した場合、その対応は十分ではありません。高齢者や身体障害者等をバリアフリー化の対象とし、知的障害者、精神障害者、外国人、子ども、子ども連れ等多様な利用者を想定していません。施設ごとに独立してバリアフリー化に取り組まれているために、各施設間の接続部等で連続性が確保されていなかったり、旅客施設を中心とした生活圏の一部のみにバリアフリー化の取り組みが留まっています。ハード面（施設整備）での施設のバリアフリー化に重点がおかれ、ハード整備とソフト整備を総合的にとらえて支援する仕組みはなっておらず、情報提供の取り組みや心のバリアフリーも不十分です。新築については義務付け等によりバリアフリー化が進められ、また、大部分を占める既存施設についても一定の進捗は見られるものの、全体として取り組みは十分ではありません。

さらに、こうしたバリアフリー化の課題だけでなく、公共交通においては、異なる事業者間の接続や情報提供について必ずしも十分な対応がなされていない、公共交通サービスの新たな展開に対し従来の政策の枠組みのみでは必ずしも有効な受け皿が足り得ていない等の課題があります。まちづくりでは、中心市街地の衰退や住宅地の遠隔化など、生活者が必要とするサービスの確保が困難であったり、災害に脆弱な状況が現れています。

また、施策を進めるに当たって、さまざまな観点から段階的かつ継続的に取り組みを進めるプロセスは必ずしも確立されてはいません。

3. 基本的考え方と具体的施策

こうした課題を受け、国土交通省では、「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を踏まえ、今後、身



図 1 ユニバーサルデザイン政策大綱の概要

体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限りすべての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、政策を推進していくこととし、以下のような「5つの考え方」と、各主体によるこれまでの取り組みをさらに深化させる「10の施策」を展開していくこととしました(図 1)。

4. 利用者の目線に立った参加型社会の構築

ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策の最大の特徴は、供給者側ではなく利用者側の立場に立った参加型の施策を進めること、およびさまざまな施策を評価を通じて持続的、段階的に取り組んでいくこと(スパイラルアップ)を進めていくことです。このため、施策の第1の柱は、行

政の各分野で施策の構想から実施までの各段階で利用者や住民・NPO等の参加を得て意見を反映する取り組みを進めていくとともに、第2の柱として、施設整備等の事業やソフト施策の実施による成果に対し、評価を行い、その評価結果を以後の事業や施策の立案・実施に反映していく仕組づくりを位置付けています。

これまでも、例えば、中部国際空港のターミナルビルの整備に当たっては、計画段階から身体障害者や学識経験者などをメンバーとした研究会を設置し、利用者自らが空港づくりに参画して、整備の方針や内容、配慮すべき事項等について、ハードとソフトの両面から検討を行いました。また、荒川では、福祉部局との連携や、「荒川市民会議」といった市民参加型の川づくりを進めてきました。

今後は、こういった取り組みを広げていきたいと考えており、例えば、羽田空港の国際線旅客ターミナルについては、PFIで整備する予定ですが、整備・運営事業者を募集する際にユニバーサルデザインを取り入れた提案を求め、整備に反映させるとともに、供用開始後も、モニタリング、顧客満足度調査などにより、ターミナルの運営に反映させていく参加型の取り組みを展開していきたいと考えています。

5. バリアフリー施策の総合化

バリアフリー化の推進は、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた政策展開の中でも最も重要な施策であり、今後とも、その総合的な取り組みを充実、強化していく必要があります。その際、障害者の自立と社会参加の一層の促進という最近の障害者施策の動向も踏まえ、多様な対象者を視野に入れつつ取り組んでいくことが重要です。また、利用者の視点に立ち、一連の行動に対応した連続的なバリアフリー化が重要です。

このため、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築するとともに、関係者の連携による一体的・連続的なバリアフリー化の促進を図るため、施設管理者間の管理に関する協定やバリアフリー化施設の設営・管理を行う法人の整備に関する仕組みを構築します(図2)。

また、交通機関や公共施設、公共空間等について、できる限り対象を拡充する必要があります。



図2 一体的・総合的なバリアフリー施策の推進

このため、旅客施設や車両、住宅等について、より一層のバリアフリー化を促進するとともに、各種の基準・ガイドラインについて、利用者数5,000人未満の旅客施設を対象とした整備のあり方に関するガイドラインの策定など、多様な者の参加を得て、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた見直し等を行います。

さらに、ハード面だけでなく、人的な対応の充実や利用者に対する適切な情報提供など、ソフト・ハード一体となった総合的なバリアフリー施策を推進する必要があります。このため、利用者・学生・事業者など多様な人材育成を図るとともに、人々の意識啓発などを図る「心のバリアフリー」の推進などを推進します。

6. だれもが安全で円滑に利用できる公共交通

だれもが自由かつ安全に移動できる環境づくりに向け、公共交通が果たす役割は大きいものがありますが、公共交通機関の乗継ぎを含めた移動全体を円滑かつ利便性の高いものとする「シームレス化」の実現が十分図られていないといった課題があります。このため、だれもが公共交通機関を円滑に利用できるよう、交通事業者等と公共交通の利用促進に資する活動を実施する地域住民の団体等の協働による利便性向上に向けた取り組みの促進、交通結節点における公共交通の利用に関する利便性向上等の措置、異なるモード、異なる交通事業者間による乗継円滑化措置、公共交通の利用に関する情報提供等の推進等の取り組みを進めます。

7. だれもが安全で暮らしやすいまちづくり

まちは、人々の生活の基本となる場所であり、まちづくりに当たっては、多様な人々にとって暮らしやすいまちづくりに配慮することが大切です。

このため、歩いて暮らせるまちづくりに向けて、関連施策を総合的、計画的に展開するとともに、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた政策課題対応型都市計画運用指針を策定します。

また、歩道の段差の改善、無電柱化、駐輪スペースの確保等による安全で快適な歩行空間の整備を旅客施設や多くの人々が利用する建築物等のバリアフリー化と一体的・総合的に進めることにより、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりを推進します。

さらに、住宅の耐震化の促進、公共施設や住宅における犯罪防止に配慮した環境設計など、高齢者、障害者、子ども等にも配慮した安全・安心のまちづくりを推進します。

8. 技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

観光などの非日常的な行動や、今後増加が見込まれる外国人など、人々の多様な活動への対応が求められる一方、ITの進展などに伴い、さまざまなニーズに応えるための取り組みが進められてきています。このため、観光など非日常的な行動をも対象とした施策展開や外国人の受入環境の整備等、さまざまな人・活動に応じた柔軟な対応を進めます。また、ユビキタス・ネットワーク技術、GIS等の活用により、高齢者・障害者の自律移動支援や訪日外国人観光客等へ情報提供等を行います(図3)。

9. 先導的取り組みの総合的展開(リーディング・プロジェクト/エリア)

以上のような取り組みについて、国土交通省を挙げて普及に資する先導事例を育成するため、地域の実情などに応じて発生している問題の特徴を踏まえて、エリアごとまたはプロジェクトごとに行われる効率的、先導的な取り組みに対し効果的な支援を行うことを通じて、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策のさらなる高度化を図

ICT等々のわが国最先端のユビキタス・ネットワーク技術を活用し、「いつでも、どこでも、だれでも」が必要な情報にアクセスすることができる「場所情報システム」を、高齢者や障害者の自律移動支援や訪日外国人観光客等への観光情報の提供などを行う、すべての人にやさしい新たな社会インフラとして、全国各地への展開を目指す。

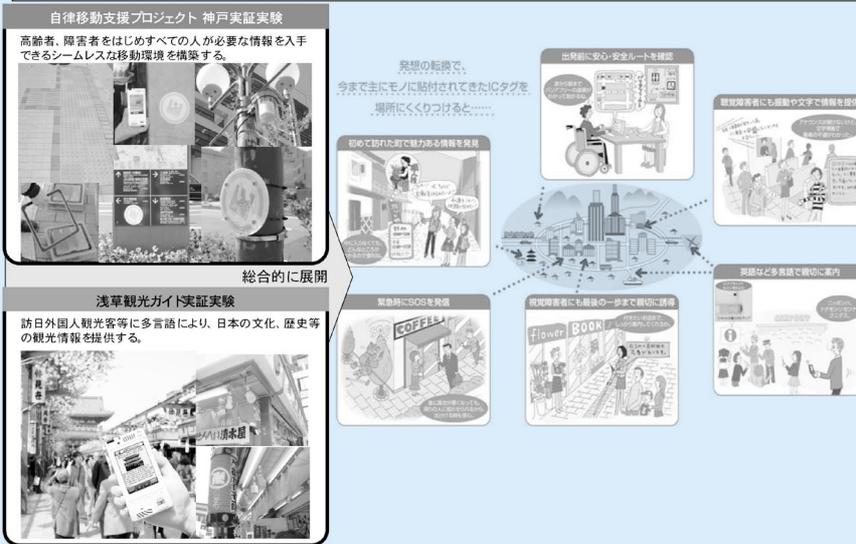


図 3 IT等の新技術の活用

るとともに、その成果を広く全国に普及させていきます。このため、例えば、ニュータウンを先導的なユニバーサルデザインの考え方を踏まえた都市として再生に取り組みます(図 4)。

に具体的なものにしていくべく取り組みを進めていくこととしています。特にハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度の構築については平成18年の通常国会に法案を提出する方向で検討を進めることとしています。また、各施策・事業の進捗状況等について来年度以降フォローアップを行っていくこととし、具体的な取り組みを進めることとしています。

10. さいごに

今後、概算要求等に向け、これらの施策をさら

例 ニュータウンを先導的なユニバーサルデザインの考え方を踏まえた都市として再生するイメージ

多摩ニュータウンや千里ニュータウンのような開発から30~40年が経過した計画開発住宅市街地において、老朽化・陳腐化の進む既存の地区施設等のストックの更新、住宅や高齢者向け施設の整備にとどまらず、高齢者、障害者、子供などあらゆる人がまちのあらゆるところに容易にアクセスできる先導的なユニバーサルデザインの考え方を踏まえた都市を実現する。その地域の管理・運営をする主体を地域のメンバーにより確立する。



図 4 先導的取り組みの総合的展開(リーディング・プロジェクト,リーディング・エリア)