

# 第1章 バリアフリー基本構想の策定にあたって

## 1-1 背景と目的

我が国では、他の先進国に例を見ないほど急速に高齢化が進行しており、国立社会保障・人口問題研究所による推計値（平成18年12月）では、平成25年に高齢化率が25%を上回り、国民の4人に1人が65歳以上となることが予測されています。その後も高齢者は増加することが予測されており、健全で活力ある社会形成のためには、高齢者の自立と社会参加が不可欠となっています。

また、障害のある人が障害のない人と同等に社会活動へ参加しながら生活できるノーマライゼーションの理念が浸透するとともに、全ての人が快適に暮らすことができるよう、生活空間などをデザインするユニバーサルデザインの推進が強く求められるようになってきています。

このような社会的背景の下、平成17年に「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、「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理念を実現するために、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフト両面から継続的に整備・改善していくことが示されました。しかしながら、それまでに制定されたハートビル法（平成6年）と、交通バリアフリー法（平成12年）では、建物と移動環境との連続的なバリアフリー化が図られないことや、ソフト面での対応が不十分である等の問題がありました。

そのため、平成18年12月にハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が施行されました。

このバリアフリー新法により、公共交通機関、建築物、都市公園、路外駐車場、歩行空間のバリアフリー化を、重点的かつ一体的に推進するとともに、高齢者や身体障害者のみでなく、その他の障害のある人や妊産婦、けが人など、より多くの人々の都市内の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進するための体制が整えられました。

日進市においても、高齢化率は全国平均を下回るものの、他都市と同様に増加傾向にあります。また、日進市の主要な交通拠点の1つである米野木駅周辺において、現在日進米野木駅前特定土地区画整理事業が進められ、新たな生活拠点となることが想定されます。

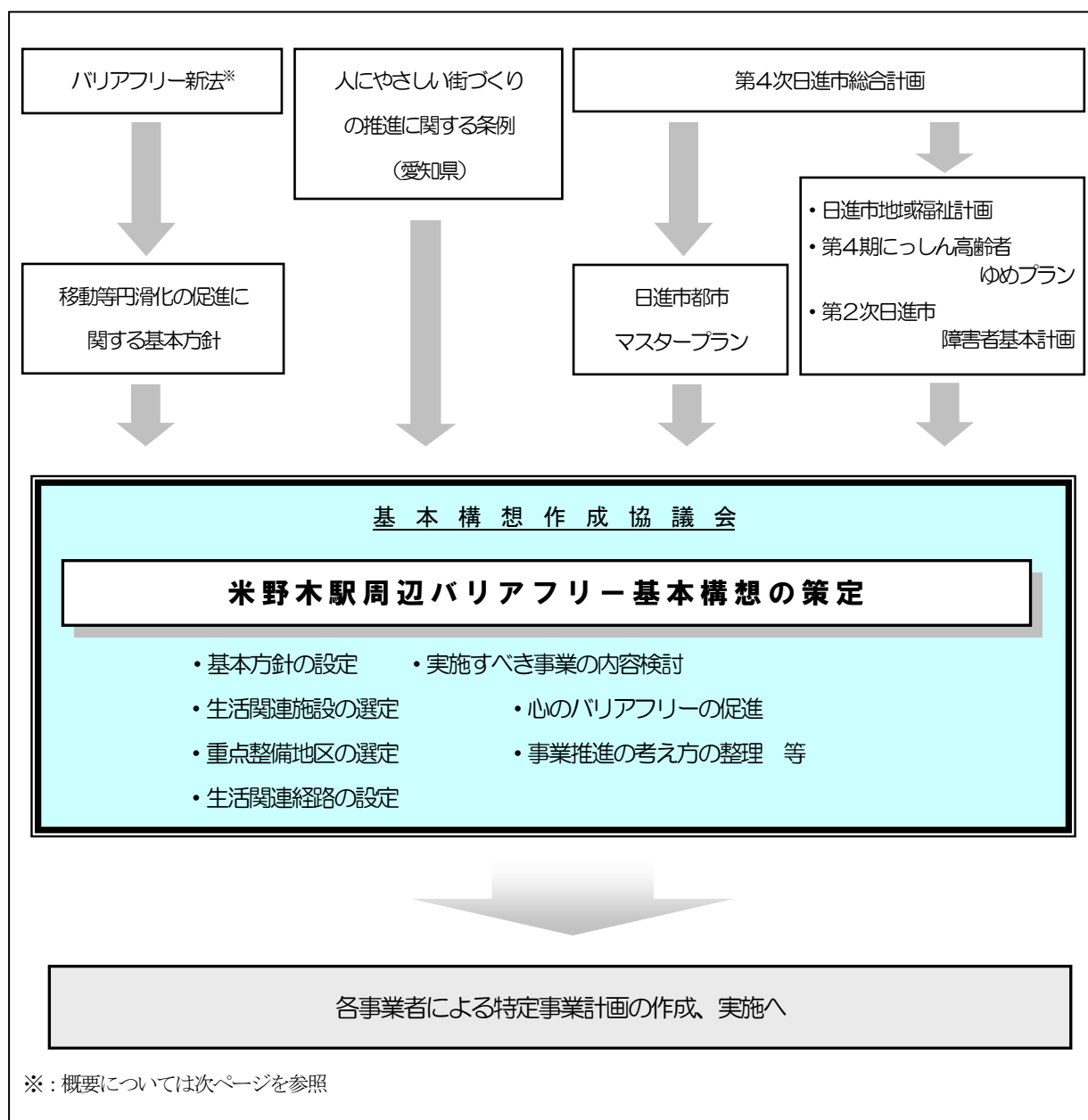
活力ある日進市を今後も維持していくために、米野木駅周辺の都市機能を拡充するとともに、誰もが安心して生活できる移動環境を整備することは、重要な課題となっております。

そのため、日進市は、米野木駅を中心とした地域において、新たな生活拠点としてのまちづくりを進めるため、米野木駅前周辺バリアフリー基本構想（以下、「当基本構想」とする。）を策定し、一体的かつ総合的なバリアフリー化を図っていきます。

## 1-2 バリアフリー基本構想の位置づけ

当基本構想は、バリアフリー新法及びこれに関連する法令や、第4次日進市総合計画、日進市都市マスタープラン、日進市地域福祉計画等の上位計画に基づき作成するものです。

当基本構想に基づくバリアフリーに関する事業等に対し、各関係機関が具体的な事業計画を作成し、関係機関が連携し市民の理解や協力を得ながら、安全かつ円滑に移動できるまちづくりを効果的に進めていきます。



### ■米野木駅周辺バリアフリー基本構想の位置づけ

## 1-3 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

### (バリアフリー新法)の概要

バリアフリー新法は、バリアフリーに関する施策を総合的に推進するために、その基本方針や、旅客施設、建築物等の各基準、高齢者、障害のある人等の計画段階からの参加を得ながら整備を推進するための措置等を定めたものです。ポイントとして以下の項目が挙げられます。

### バリアフリー新法のポイント

#### ○障害のある全ての人を対象に

- ・ハートビル法・交通バリアフリー法ともに、法の名称に「高齢者、身体障害者等」とありましたが、バリアフリー新法では「身体障害者等」ではなく「障害者等」となり、障害のある全ての人を対象となることを明確にしています。

#### ○生活空間におけるバリアフリー化を推進

- ・高齢者や障害のある人などの日常的な利用に対応するために、バリアフリー化基準に適合するように求められる施設が、これまでの公共交通機関、道路、建築物だけでなく、路外駐車場、都市公園まで広がりました。
- ・鉄道車両やバス車両と同様に、タクシーに対しても基準に適合するように求めています。
- ・新設の施設のみではなく、既存施設についても基準適合への努力義務が課されています。

#### ○駅がない地域でも重点整備地区として指定が可能

- ・これまでの重点整備地区の指定が可能な地区は、1日あたりの利用客数が5,000人以上の旅客施設周辺に限定されていましたが、利用客数が5,000人に満たない場合や、旅客施設がない場合においても重点整備地区を指定し、基本構想が策定できるようになりました。
- ・特定事業として位置づけることが可能な分野が、公共交通機関、道路、信号機等に加え、建築物、路外駐車場、都市公園、これらを連絡する経路まで広がりました。

#### ○当事者参画で使用者の視点を反映

- ・住民や当事者の意見を反映させるとともに、関係者間の調整を円滑化するため、協議会の法定化やパブリックコメント制度の活用等の措置を求めています。
- ・利害関係者や高齢者、障害のある人等の利用者、地域住民が基本構想の内容を具体的に提案することができる提案制度が新設されました。

#### ○「スパイラルアップ」と「心のバリアフリー」

##### スパイラルアップ

- ・国による継続的・段階的な制度等の検証・改善を進めるとともに、地方公共団体にも、これに準じた取組みに努めるよう求めています。

##### 心のバリアフリーの促進

- ・バリアフリー化に関する国民の理解と協力についての教育活動や、広報活動等を通じた取組みを国の責務とし、地方公共団体にも、これに準じた取組みに努めるよう求めています。
- ・国民に対しても、心のバリアフリーに努めることを責務としています。