

## E . 高齢者が生き生きと暮らせる環境の実現

### 1 . 現状と問題意識

( 1 ) 我が国の高齢化率 ( 65 歳以上人口の比率 ) は、平成 12 年 ( 2000 年 ) 時点で 17%、平成 27 年 ( 2015 年 ) には 26% と 4 人に 1 人が高齢者になると見込まれ、世界的にも急激な高齢化が進展している。高齢者のいる世帯の率 ( 平成 12 年で 33% ) は、平成 27 年には 41% に達すると見込まれ、このうち高齢者のみの世帯が約半分、全体の 22% を占めると見込まれる。これに伴い、生産力の低下、社会保障費の増大等の社会経済に与える影響が大きいとともに、住宅その他の土地利用に係る需要構造にも大きな変化が見込まれる。

( 2 ) 高齢化の状況は地域・区域によって大きな偏りがあり、一般的に、大都市圏よりも地方圏のほうが高齢化が著しい。特に中山間地域や都市近郊に散在する集落と地方都市の中心市街地においては、若年層の転出に伴い高齢化率が高く、中心市街地の衰退は中心部での居住人口の減少と高齢化が要因の一つと考えられる。

大都市圏や地方中心都市では、都市近郊に高度経済成長期及びその後に開発されたニュータウンにおいて、公共公益施設や利便施設等の老朽化・陳腐化と、居住者の年齢構成が偏っていることから若年層の転出による高齢化が急速に進む、いわゆる「オールドタウン化」現象が進展しつつある地域もある。

( 3 ) 保健福祉分野においては、可能な限り住み慣れた家で暮らすことを目指し、介護保険制度を前提とした在宅福祉と社会参加の推進等を基本として、「ゴールドプラン」(平成元年度～)、「新・ゴールドプラン」(平成 6～11 年度)、「ゴールドプラン 2 1」(平成 12～16 年度)等に基づき、高齢者福祉施設の整備が急速に進められ、全国的には相当程度の充足状況となりつつある。

住宅分野においては、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」(平成 13 年)等に基づく高齢者向けの賃貸住宅の供給促進や、公営住宅等における高齢者の優先的な入居等、高齢者の居住の安定に向けた各種施策が進められている。

( 4 ) 建築物や交通施設等における高齢者等の利用への配慮については、「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」(交通バリアフリー法・平成 12 年)等に基づく公共交通機関や交通結節点等のバリアフリー化が急速に進められているとともに、「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」(ハートビル法・平成 6 年)の平成 14 年改正により、不特定多数の者等が利用する建築物にお

けるバリアフリー化が義務付けられた。

これらを踏まえ、幹線道路や公共交通機関あるいは公共公益的な建築物の物理的なバリアフリー化が進められつつあるが、さらに、児童や健常者を含めた全ての人にとって使いやすく快適な環境の整備が求められており、このような整備概念であるユニバーサルデザインの本格的な導入は始まったばかりである。

- ( 5 ) これまでの都市計画や都市整備は、経済成長・人口増加・モータリゼーションの進展等を背景として、行動力のある若い核家族の増加を前提に、平日は通勤・通学、週末は余暇という画一的なライフスタイルを想定して行われてきた傾向が強い。その結果、多くの都市では、居住地と商業・業務地が分離され、居住地から行政拠点、医療福祉施設、商業施設等の日常生活に欠くことのできない各種施設へのアクセスが自家用自動車交通に相当程度依存した都市構造となっており、この傾向は、地方圏の都市と、大都市圏等のニュータウンにおいて顕著である。また、高齢者の余暇活動に対するニーズに即した文化教養施設や公園・緑地等の適切な配置や整備も不十分な場合が多い。

このような状況は、地域コミュニティ(地縁関係に基づいた相互扶助関係等)の希薄化等の社会状況変化とも相まって、高齢者にとっての日常生活や各種活動における利便性を阻害している。

- ( 6 ) 高齢者のうち医療福祉施設で生活している者は約 1 割に過ぎず、福祉行政においても在宅を前提とした施策展開が図られていることから、高齢者の多様な居住ニーズへの適切な対応が求められる。

その際、高齢者の居住については、単身居住、夫婦のみでの居住、二世帯・三世帯等の多世代での同居、さらにはグループ居住等における血縁関係のない共同居住など多様な居住形態が想定され、それぞれの経済状況や嗜好に応じて、自由な選択が可能となることが求められている。

高齢者の居住地の選択については、一般的には、住み慣れた家や地域に住み続けたいというニーズが高い。一方で、家屋、庭等の手入れや戸締りの煩雑さ、積雪地での雪下ろし、傾斜地での日常歩行等を負担と感ずる場合や、徒歩圏内では日常的な買い物が不便な場合等には、郊外の戸建住宅から駅周辺や中心市街地等の利便性の高い地域のマンション等への転居ニーズも高まりつつある。この場合、従前家屋等の資産の円滑な処分や活用が課題となっている。

- ( 7 ) 身体的な機能低下に伴い、高齢者の家庭内事故死(浴槽での溺死、階段からの転落等)の件数は交通事故死の件数に匹敵すること、火災による死者数の約

半分を高齢者が占めること、在宅での介護や生活支援サービスのニーズが増えること等を踏まえ、急病・家庭内事故等に対する救助や介護サービス等のアクセスの確保、地震や火災等の災害時の避難と救助、さらには空き巣や強盗等への対策等、防災や防犯を含めた安全で安心な生活環境の確保が求められている。

特に、防災上危険な密集市街地については、一般的に高齢者の比率が高いことから、その安全性確保のために早急な整備が求められている。

- ( 8 ) 従来は「高齢者 = 弱者」という視点での取り組みが中心であったが、65 歳以上男性の約 4 割が就業を希望するなど、高齢者（特に 75 歳までの前期高齢者）の就労や社会参加に対する意欲は高く、現実に就労やボランティア活動等に従事している者も多い。また、後期高齢者（75 歳以上）を含めて、可能な限り自立した生活を望む傾向が強い。

高齢者の就労や社会参加・交流は、当然のニーズとして満たされるべきであり、社会の活力維持の観点からも重要であること、高齢者の余暇活動等における消費は社会経済的にも好影響を与えること等も踏まえ、弱者対策という視点を超えて、高齢者が社会の一員として「生きがい」と「自尊心」を満たしつつ暮らせる環境の実現が求められている。

- ( 9 ) 徒歩圏を中心とした日常生活圏における社会参加と交流の機会確保、あるいは防災や防犯に対応した安全で安心な環境確保の観点から、高齢者が地域の中で孤立することなく、地域住民の一員として日常的に地域と関わるのが重要であり、このため、地域コミュニティの維持・充実が求められている。

また、高齢者は一般的に、資産はあっても収入が少ないために新たな資金借入が困難なこと、入院等の将来への不安から所有資産の処分や資金借入には消極的であることなどから、密集市街地の老朽化した住宅や建替えの望まれる古いマンション等に居住し続けている場合があり、安全性・防災性の確保のための市街地整備やマンション建替等にあたって、地域コミュニティの維持や将来への不安感の解消に配慮した適切な対応が求められている。

- ( 10 ) 高齢者がその生活全般において快適に暮らせる環境の実現のためには、高齢者の居住の問題、医療福祉の問題、社会参加の問題、これらとかわる施設立地や移動の問題等、総合的な施策展開が必要である。このため、都市計画・都市整備行政、建築住宅行政、医療福祉行政等の多様な行政分野におけるハード・ソフト両面の各種施策の連携と統合が重要である。

- ( 11 ) 以上をまとめると、高齢者が生き生きと暮らせる環境を実現するためには、

各地域における高齢化の状況・見通し等を踏まえて、以下の視点からまちづくりの基本的方向について改めて検討する必要がある。

各種施設立地を含めた都市構造全体のあり方について、高齢社会を意識した抜本的な見直しが行われているか。

高齢社会に対応した都市構造の検討に当たって、

ア) 高齢化率や各種施設の立地状況等に関する地域や区域ごとの特性に適切に対応しているか。

イ) 自家用自動車交通に依存しすぎていないかなど、高齢者の属性に沿った利便性を確保しているか。

ウ) 利便性ととも、安全で安心な暮らしや社会参加を可能とするコミュニティのあり方を考慮しているか。

公共・公益施設の整備に当たって、

ア) 高齢者のニーズに即した配置や計画内容となっているか。

イ) バリアフリー化を積極的・計画的に促進しているか。また、全ての人に使いやすいユニバーサルデザインの導入を図っているか。

都市計画制度の運営や都市整備に当たって、高齢者の意欲と活力を積極的に活かしているか。

計画、事業実施、管理運営等のすべての施策が、建築住宅行政、医療福祉行政等の関連行政分野との実効性のある連携と整合を取っているか。

## 2. 対応策の基本的な考え方

### (1) 高齢社会において目指すべき都市構造の確立

高齢者が生き生きと暮らせる環境の実現には、自家用自動車交通に依存した活動的な若年核家族の増加を前提としたこれまでの都市構造とは異なる新たな都市像の確立と、その実現が求められており、一般的には、高齢者の身体的特性を踏まえた生活利便性の確保の観点から、日常的な購買活動や医療・福祉サービス等が住居からの徒歩圏内において享受できるような都市構造の実現を目指すことが望ましい。ただし、既成市街地の人口密度が相当程度低い場合や、都市近郊に住宅や集落が散在している場合等には、日常的な各種サービスの徒歩圏内での享受には限界があることから、安全で効率的な道路網の整備や公共交通の充実等を含めた総合的な対応が求められる。

この場合、各都市の都市構造や高齢化の状況と特性等に応じて、高齢者を含めた全ての人にとっての暮らしやすさを念頭に置きつつ、例えば以下のような方向を目指すことが考えられる。

各種施設の効率的な立地や行政サービスの効率性、さらに地球環境問題へ

の対応等の観点から、都心部において、郊外からの転居者を含めた居住人口を回復し増加させるとともに、各種施設が不足する場合にはその立地を促進し、コンパクトな都市構造を目指すこと。

住み慣れた家や地域に住み続けたいというニーズへの対応や地域コミュニティの維持の観点から、既成市街地内の低層住宅地や郊外のニュータウン等において、多世帯居住を含めた多様な居住と各種施設の立地を促進することにより、徒歩圏単位である程度完結的な日常生活圏を構成する市街地構造を目指すこと。

安全・安心の観点から、密集市街地等の防災性能を高めるとともに、地域コミュニティの充実を可能とするため、多世代居住を含め、若者から高齢者まで多様な世代の多様な居住ニーズに対応した市街地像を目指すこと。

日常生活に必要な各種施設へのアクセスや、余暇、娯楽等に伴う広域的な移動について、高齢者にとっても安全で効率的な道路網の構築と、公共交通による適切な移動が可能となるような交通体系を備えた都市構造を目指すこと。

## (2) マスタープランにおける位置付けと地域や区域ごとの特性への対応

上記のような都市構造の実現や都市整備を進めるためには、医療福祉行政、建築住宅行政等の関連行政分野における「ゴールドプラン21」や「住宅マスタープラン」等と整合のとれた将来都市像等について、都市計画区域マスタープラン（都市計画法第6条の2の規定に基づく都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）において基本的な考え方を明示するとともに、市町村マスタープラン（都市計画法第18条の2の規定に基づく市町村の都市計画の基本方針）においては、以下の点に留意しつつ、より具体的な将来都市像等を明示することが望ましい。

総合的で実効性のある将来都市像や各種施策を示すために、高齢社会への対応を一般的な配慮事項として位置付けるのみではなく、具体的な都市像や各種施策の展開方針について明示すること。

高齢者の居住実態や高齢化の状況、日常サービス提供施設の立地状況、公共交通の状況等に応じて、都市内を複数の地域に分類・区分し、各地域ごとに、目標像や各種施策の展開方針を示すこと。

## (3) 多様な居住ニーズに対応した市街地の実現

高齢社会における多様な居住ニーズに対応しつつ、多様な世代が集まって暮らすことを可能とするためには、住宅施策等との連携の下に、地域特性と将来都市像に応じて、次のような方策を講じることが考えられる。

徒歩圏内で日常サービスを十分に享受できるような利便性の高い都心部等において、高齢者向け住宅の供給促進とともに、単身者向けや多世代居住向け等、高齢者を含めた多様な住宅立地を誘導すること。

オールドタウン化しつつある郊外ニュータウン、地方都市の中心市街地、大都市圏の既成市街地内の低層住宅地等において、親の住宅への子供世帯の同居や子供世帯の住宅への親の同居等による多世代同居が可能な居住スペースの確保を可能とすること。

防災上課題のある密集市街地等においては、一般的には高齢者が多いことを踏まえて、高齢者等の居住の安定に配慮しつつ、避難路・避難地となる道路や公園等の整備と、住宅等の個別建替えや共同化等を通じた建築物の耐火性能の向上を一体的に推進すること。

#### (4) 生活利便性の高い市街地の実現

高齢者の日常生活の利便性と医療・福祉サービスの適切な享受等を確保するためには、商業振興施策、医療福祉施策、公共交通施策等との連携の下に、地域の特性と将来都市像に応じて、以下のような方策を講じることが考えられる。

郊外のニュータウン等における急激なオールドタウン化に対して、日常サービスを提供する各種施設の徒歩圏内での立地を可能とすること。

多様な就労施設や、日常的余暇活動、ボランティア活動、コミュニティ活動等の拠点施設について、都心部はもちろん郊外ニュータウン等においても、可能な限り居住地の徒歩圏内での立地を可能とすること。

日常サービス施設、就労施設、各種活動拠点施設等への円滑なアクセスを確保するため、公共交通のネットワークを整備すること。

また、高齢者を含めた全ての人が緑豊かで安全・快適な質の高い生活環境を享受するためには、日常的な健康運動、文化教養活動、世代間交流の場となる公園・緑地や文化教養施設を計画的に配置・整備するとともに、その有効活用を図ることが望ましい。

#### (5) 快適な交通環境の確保

日常生活や社会参加・交流等を物理的にも心理的にも円滑に行うためには、都市内外における快適な交通環境が不可欠であることから、交通政策等との連携の下に、地域の特性に応じて、以下のような方策を講じることが望ましい。

商店街、各種活動拠点や医療福祉施設の周辺等の高齢者の日常的な利用頻度の高い地域において、バリアフリー化の推進とユニバーサルデザインの導入により快適な交通環境を形成するとともに、地域の高齢者の足となるような軽易な公共交通（コミュニティバス等）の充実と、円滑な乗換を可能とす

る交通結節点の整備を推進すること。

レジャー施設や観光地等の本格的な余暇活動を行う場所についても、他地域からの来訪者を含め、高齢者の利用や来訪を想定した施設整備やまちづくりを推進すること。

交通事故による死者数の4割が高齢者であることを踏まえ、自動車を運転する高齢者が今後増加すること、特に高齢者にとっては音も無く近づく自転車が快適で安全な歩行を妨げる脅威であること等に留意するなど、高齢者の視点からの交通安全対策を推進すること。

#### (6) まちづくりにおける高齢者の参加促進

高齢者は、居住地域で過ごす時間が比較的長いこと、多様な分野での経験や知識の蓄積があること等を踏まえ、高齢者のまちづくりに対する真のニーズを的確に把握・反映するとともに、高齢者のアイデアの適切な反映や活用を図るため、まちづくり活動へ的高齢者の参加は不可欠であり、以下の点に留意しつつ、その積極的な促進を図ることが望ましい。

高齢者のみならず、若年層や子育て層を含め、地域住民全体の主体的な参加を目指すこと。

計画段階のみならず、市街地整備や施設整備等のまちづくりの実施段階、施設の日常管理等、多様な場面での参加を目指すこと。

### 3. 都市計画手法の活用方法

#### (1) 総合的で実効性あるマスタープラン

目指すべき都市構造の明示

ア) 各都市の都市構造や交通体系の現状、人口や高齢化の状況と将来予測、各種施設の立地状況と整備計画等を踏まえて、例えば、都市構造のコンパクト化を図るのか、現状の市街地の広がりを維持しつつ快適な生活環境の実現を図るのかなど、基本的な都市構造や交通体系、都市整備の方針を明確にし、マスタープラン(「都市計画区域マスタープラン」及び「市町村マスタープラン」をいう。)において示すことが望ましい。

イ) 安全・安心で快適な市街地の形成、日常移動や広域移動の円滑化等の観点からの都市構造のあり方や市街地整備・施設整備の方針についても、マスタープラン(主に「市町村マスタープラン」)において明示することが望ましい。その際、緑豊かで質の高い市街地の形成のため、市町村が定める「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」(都市緑地保全法第2条の2)との整合を図りつつ、公園・緑地の整備保全方針を明

示することが望ましい。

- ウ) マスタープランの策定に当たっては、関係行政分野の各種計画等の前提として、関連分野におけるハード・ソフト両面の多様な施策についての総合的な計画として、例えば「高齢社会対応総合計画」のようなものを別途策定して、そのうち都市計画的な観点から取り組むべき内容をマスタープランに位置付けることも考えられる。

#### 地域特性への対応

- ア) マスタープラン（主に「市町村マスタープラン」）においては、目指すべき将来像を踏まえて、高齢化の進展状況と将来予測、日常生活に必要な各種施設の立地状況等に応じて、都市内をいくつかの地域に区分し、各地域ごとの都市計画手法や関連施策の展開方針を明示することが望ましい。
- イ) 高齢化の状況等に応じた地域の区分としては、例えば、
- ・ 地方都市等においては、中心市街地等と都市外縁部の住宅地の2区分
  - ・ 大都市圏等においては、都心・都心周辺部・近郊の駅前等、都市外縁部の住宅地、郊外ニュータウンの3区分
- 等が考えられる。
- ウ) 各種施設の立地状況等に応じた地域の区分としては、例えば、徒歩圏内で日常サービスの享受が可能な地域（主に都心部等）と、徒歩圏内での日常サービス享受が困難な地域（主に郊外部）等の区分が考えられる。また、都市近郊に住宅や集落が散在するような場合には、徒歩圏内での日常サービスの享受が特に困難な地域として、そのような区分を加えることも考えられる。
- エ) 具体的な地域の区分は、上記のイ)とウ)の区分の組み合わせにより、行うことが考えられる。

### (2) 多様な居住ニーズに対応した市街地の実現

#### 利便性の高い都心部等での多様な住宅の確保

都心部等の利便性の高い地域において、住宅施策との連携の下に、高齢者向け住宅を含めた多様な住宅供給の誘導・促進を目指す場合には、例えば次のような方策が考えられる。

- ア) 土地利用の現状及び動向、道路等の公共施設の現状及び見通し等に応じ、例えば、用途別容積型地区計画、高層住居誘導地区等の活用による住宅に係る容積率を緩和すること。さらに、住宅以外の土地利用の需要と公共施設の状況等によっては、地区計画等により市街地環境を確保しつつ



指定容積率を見直す（緩和する）こと。

- イ）都心部や駅周辺等においてはまとまった用地が少ないため、高齢者向け住宅を含めた多様な住宅の計画的な整備が困難な場合が多いことから、地域の状況に応じて、市街地再開発事業等の実施に当たって多様な住宅の導入を図ること。

#### 郊外ニュータウン等での多世代居住の実現

大都市等の郊外ニュータウンや地方都市の外縁部等において、住宅施策との連携の下に、現状の市街地の広がりを持続しつつ多世代居住の実現を目指す場合には、例えば次のような方策が考えられる。

- ア）多世代居住が可能な居住スペースを確保する観点から、敷地規模や公共施設の状況等に応じて、指定建ぺい率及び指定容積率の見直し（緩和）を行うこと。この場合、良好な居住環境の維持保全を図る観点から、併せて、用途地域における最低敷地面積規制の導入、高度地区による建築物の最高高さの制限、地区計画による最低敷地面積、壁面の位置、建築物の最高高さの制限等の各種形態規制等を導入すること。
- イ）一団地の住宅施設の都市計画が指定されている区域において、多世代居住やまちづくりとの連携を可能とするための建替え等が求められる場合には、地域の状況に応じて、地区計画の活用等により良好な居住環境を確保した上で、一団地の住宅施設に関する都市計画の廃止・縮小等を行うこと。

#### 密集市街地等における計画的な市街地の整備

- ア）密集市街地等の既成市街地において、高齢者を含めた全ての人にとって安全・安心な市街地を形成するため、各種制度の活用により、道路等の公共施設の整備、宅地の整備あるいは建築物の建替等を実施・誘導することが望ましい。
- イ）その際、密集市街地等には一般的には高齢者が多いことを踏まえ、住み慣れた地域での居住継続やコミュニティの維持等の観点から、居住者が住み続けられる整備手法として、その立地特性に応じ、防災街区整備事業や比較的小規模なものを含めた市街地再開発事業、土地区画整理事業等の実施や、防災街区整備地区計画等の地区計画等の導入が望ましい。

### （３）生活利便性の高い市街地の実現等

#### 各種施設の立地の誘導

地域の状況に応じて、住宅施策、商業振興施策、医療福祉施策等との連携

の下に、日常生活に必要な店舗、医療福祉施設等の各種施設の徒歩圏内での立地を可能とするためには、例えば次のような方策が考えられる。

- ア) 市街地環境の確保に留意しつつ、用途地域の見直し、特別用途地区の設定、地区計画が定められている場合の計画内容の見直し等により、各種生活関連施設の立地が可能となるように用途制限を緩和すること。
- イ) 市街地再開発事業の実施や既成市街地内での工場跡地等の土地利用転換に当たって、各種生活関連施設等の導入を図ること。
- ウ) 一団地の住宅施設の都市計画を廃止・縮小する際に定める地区計画等における用途制限について、各種生活関連施設の立地を誘導するための工夫を行うこと。

#### 高齢者に配慮した公園等の整備

高齢社会における多様なニーズに対応し、以下の点に留意しつつ、徒歩等による日常的な利用を想定した身近な住区基幹公園や緑道等の計画的な配置・整備を図ることが望ましい。

- ア) 高齢者等の健康の維持増進の場として必要な健康運動施設の整備を行うとともに、福祉施設等との一体的な整備等を図ること。
- イ) バリアフリー化やユニバーサルデザインの導入とともに、高齢者等のくつろぎやコミュニティの形成、文化教養活動や世代間交流等の拠点となる施設の整備を図ること。

#### 高齢社会に対応するための土地の高度利用

次のような場合には、公共施設の状況、開発計画の内容等に応じて、市街地再開発事業等の土地の高度利用を図る事業の実施のほか、高度利用地区、再開発等促進区を定める地区計画等の活用により、良好な市街地環境を維持保全しつつ容積率を緩和することが考えられる。

- ア) 高齢者向け住宅の供給や老朽化した公的住宅の建替えとそれに伴う福祉施設の併設等の具体的な優良プロジェクトが予定されており、その円滑な実施による高齢者の居住の安定を図る場合。
- イ) 既存の医療福祉施設等の円滑な建替えや増築等を可能とし、都市構造の将来像や地域のニーズに対応した医療福祉サービス水準の確保・充実を図るべき場合。
- ウ) 老朽化したマンションについて権利者等による円滑な建替えを可能とするため必要がある場合。

### (4) 快適な交通環境の確保

#### 各種施設周辺等での交通環境の改善

- ア) 日常サービス施設や医療福祉施設周辺などの高齢者の日常的な利用頻度が高い地域や観光資源周辺等で高齢者を含めた来訪者が多い地域では、都市計画道路等の歩道の整備・充実、鉄道駅等の交通結節点における安全で利便性の高い歩行者動線の整備等を重点的に進めることが望ましい。
- イ) 住宅地、中心市街地等における高齢者等の移動の円滑化を図る観点から、交通施策との連携により、高齢者等の日常的な足となる軽易な公共交通（コミュニティバス等）の導入を図ることが考えられる。
- ウ) 交通結節点における安全で利便性の高い歩行者動線の整備に当たっては、例えば都市計画施設の立体的区域決定により、高齢者等の移動経路を短縮することが考えられる。
- エ) 交通結節点、各種施設や観光資源の周辺等での高齢者の利用頻度が高い地域において、歩行環境の一層の充実を図る観点から、例えば、地区計画の導入により沿道建築物のセットバックによる歩道状空地の確保を図ることが考えられる。

#### 高齢者を含めた全ての人を意識した交通安全対策の推進

- ア) 歩行者が比較的多い公共施設の周辺や商店街等において、既存道路の歩行者専用化やランジットモールの整備等による歩行者動線の確保、すれ違い等を考慮した歩道幅員の確保等を推進し、歩行者交通と自動車交通との分離を図ることが望ましい。
- イ) 交通結節点において、立体横断施設、人工地盤（ペDESTリアンデッキ）等を整備する場合、安全性の確保のためにはそれらの施設が有効に活用されることが必要であることから、高齢者等の利用者の視点に立ったエスカレーター、エレベーター等の整備により、それらの施設の有効活用を図ることが望ましい。
- ウ) 高齢者の自動車の運転が増加することを踏まえ、高齢者を含めた全ての人にとって安全で効率的な道路網の確立を目指すことが望ましい。

#### (5) まちづくりにおける高齢者の参加促進

##### 高齢者を含めた主体的な参加の促進

- ア) 地区計画等による地域のまちづくりの推進に当たって、高齢者を含めた全ての住民のニーズを的確に把握・反映するとともに、地域の歴史・文化・自然等に関して高齢者が有する知見を十分に活用することができるよう、その積極的な参加を促進することが望ましい。

- イ) 地区計画の策定や都市計画提案等に向けた高齢者を含む住民等による検討に対して、具体的な計画段階に先立つ構想段階から、アドバイザー・コンサルタント等の派遣、活動費助成等により支援を行うとともに、相談窓口を設置することが望ましい。
- ウ) 都市計画やまちづくりに関する情報提供や具体的な計画案の公表に当たって、要点を絞った表現、イメージ図・模型・完成予想図等の視覚的な表現の多用、外来語の使用抑制等、高齢者等にも理解しやすい資料とすることが望ましい。

#### 計画・実施・管理の各段階における参加の促進

- ア) 既存ストックの有効活用や賑わいの確保等の観点から、従来、公共が担っていた道路、公園、街路樹等の身近な公共施設の管理運営に、高齢者を含む住民が主体的に参加することにより、コミュニティ活性化にも寄与する協力体制を確立することが考えられる。
- イ) 住民等による管理を促進するためには、技術的に容易で、かつ管理意欲も湧くような環境が必要であることから、施設の構想・計画段階から、例えば協働によるワークショップ等において住民の意見を聞き、その意向を反映することや、整備段階において住民自らによる植樹等を行うことなどが考えられる。

(以上)