

I. 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想の策定の目的

1. 策定の目的

我が国の人口減少は、今後、少子高齢化の進行に加え、老年人口さえも減少していく人口構造の変化を伴いながら加速度的に進むとされ、本市における人口も平成25年をピークに減少傾向が続き、後期高齢者の人口割合の増加が見込まれるなど、高齢化は増々進行していく傾向にあります。また、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められています。このような中で、移動等円滑化の促進は、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことのできる社会の実現のため大きな意義をもっています。

これまで本市では、平成15年3月に「鹿児島市交通バリアフリー基本構想（～平成22年12月）」、平成24年3月に「鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（～令和3年3月）」（以下、「前構想」という。）を策定し、3つの重点整備地区「中央地区」、「鴨池地区」、「谷山地区」において、駅や停留場等の旅客施設におけるエレベーターの設置や勾配の解消、低床車両の導入、道路への視覚障害者誘導用ブロックの設置や段差の解消、音響式信号機の設置などについて、国・県・市道の道路管理者や公安委員会、公共交通事業者等と一体となって取り組んできました。

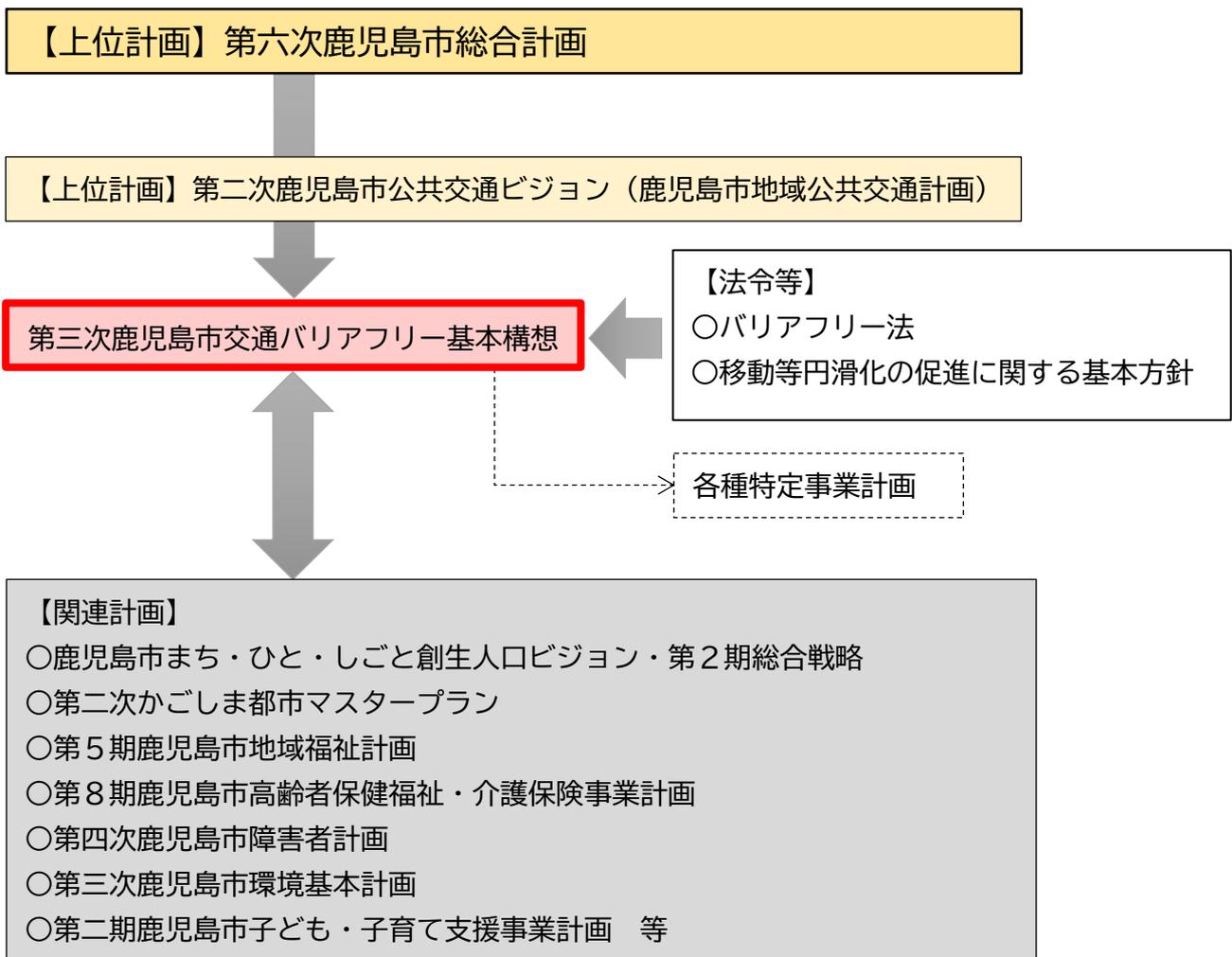
この間、国においては、東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の開催を契機として、平成30年及び令和2年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー法」という。）が改正され、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化した基本理念や、基本構想の定期的な評価等の努力義務化、さらに「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策の取組強化等が定められました。

これら社会情勢の変化や国における対応等を踏まえ、道路管理者や公共交通事業者など関係機関が一体となって、本市における道路や公共交通機関などハード面のバリアフリー化を引き続き進めるとともに、「心のバリアフリー」を推進するためのソフト施策の取組強化に向けて、「第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想」（以下、「本構想」という。）を策定します。

2. 位置付け

本構想は、本市の交通政策の指針である「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」の基本方針「安心安全で、人と環境にやさしい快適な交通環境の整備」を推進するための計画です。また、「第六次鹿児島市総合計画」の基本目標「質の高い暮らしを支える 快適なまち【都市・交通 政策】」の実現に向けた個別計画です。

本構想の位置付け

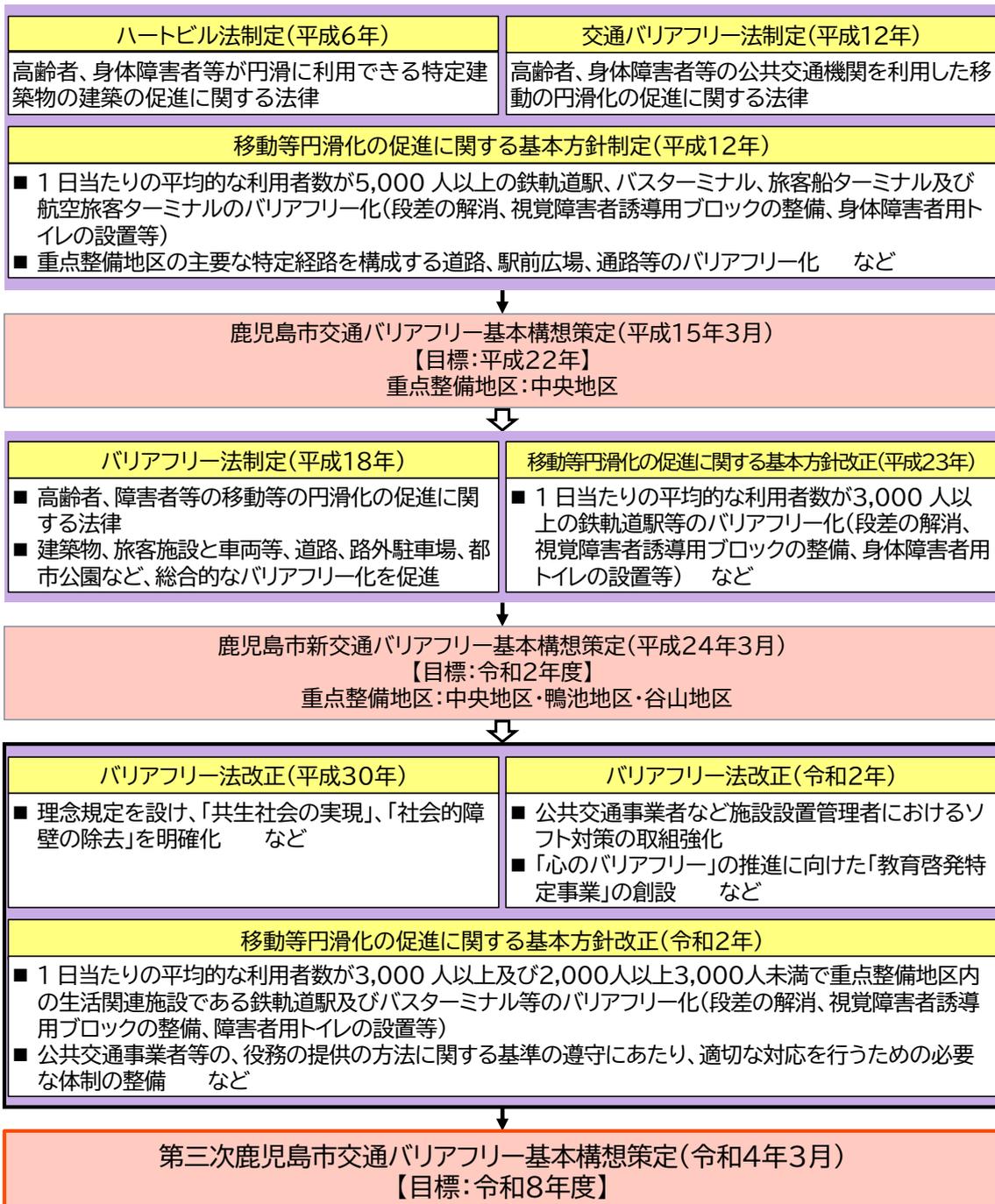


3. 本市の交通バリアフリー基本構想策定の経過

本市の交通バリアフリー基本構想は、下の図に示すように、バリアフリー法や移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下、「基本方針」という。）等の内容を踏まえて、これまで策定してきました。

本構想は、令和2年のバリアフリー法の改正（「心のバリアフリー」の推進に向けた「教育啓発特定事業」の創設等）や、基本方針の改正（1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上3,000人未満の鉄軌道駅のバリアフリー化等）を踏まえて策定します。

本市の交通バリアフリー基本構想策定の経過



4. SDGsとの関連

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015（平成27）年9月の国連サミットで採択された2030（令和12）年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための17のゴールと169のターゲットから構成されています。

SDGs 17のゴール



本構想においても、特に関連性の高いSDGsのゴールの達成に向け、安心・安全な移動環境の整備を推進していきます。

本構想と特に関連性の高いゴール

	<p>10 人や国の不平等をなくそう 各国内及び各国間の不平等を是正する</p>
	<p>11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>
	<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>