

ユニバーサルデザインの推進と施策研究会レポート

■ユニバーサルデザイン推進プロジェクト

はじめに

平成十年度の施策研究会では、「ユニバーサルデザインの推進」をテーマのひとつに掲げ、その概念の整理と今後の方向性について検討を行った。

このユニバーサルデザイン推進プロジェクトは、企画局少子・高齢化社会対策課長をプロジェクトリーダーとし、ユニバーサルデザインの推進について、「まちづくり」と「モノ（製品）づくり」のふたつの側面から検討を進めた。また、幅広い視点からの検討を行うため、プロジェクトへは、七局二区から関係の係長クラスがメンバーとして参加した。本報告は、その概要を紹介するものである。

ユニバーサルデザインとは何か

①ユニバーサルデザインの定義
ユニバーサルデザインとは、「どのような人々に対しても適合するデザイン」という意味で、年齢や障害の有無などにかかわらず、できる限り最大限すべての人が利用しやすいように建物や空間、製品をデザインしようという考え方である。

この考え方は、米国の建築家ロナルド・メイス教授（注1）によって一九七〇年代に提唱された。

②ユニバーサルデザインの七原則

ロナルド・メイス教授が所長を務めていた、米国のノースカロライナ州立大学にある「ユニバーサルデザインセンター」では、具体的にどのようなデザインがなされるべきかを考える指針として、ユニバーサルデザインについて、次のとおり七つの原則を提示している。

- 原則1 誰にでも公平に利用できること
- 原則2 使う上での自由度が高いこと
- 原則3 使い方が簡単ですぐわかること
- 原則4 必要な情報がすぐ理解できること
- 原則5 うっかりミスや危険に繋がらないデザインであること
- 原則6 無理な姿勢や強い力を必要とせず楽に使用できること

原則7 アクセスしやすい寸法・空間となっていること

これらの原則は、誰にでも利用しやすいという視点を中心にしている。しかし、実際にデザインをする過程では、利用しやすいのみならず、経済性や技術的条件、文化的要件や環境等関連する諸条件を考慮に入れなければならないことはいうまでもない。そのため、ユニバーサルデザインを実現するためには、誰もが利用しやすいという視点を追求しつつ、関連する諸条件との融合や調和を図るためのデザインナーの努力と工夫が必要となる。

③ユニバーサルデザインとバリアフリー
ユニバーサルデザインと類似

△プロジェクトメンバー・平成十一年四月一日現在▽
プロジェクトリーダー：市川孝史（企画局総務課長）
桑波田一孝（企画局プロジェクト推進室担当係長）
伊藤友道（福祉局福祉のまちづくり課担当係長）
高橋節子（衛生局地域保健課事業推進係長）
今富雄一郎（経済局産業振興課新産業育成係長）
薬師寺えり子（都市計画局企画調査課担当係長）
小林正幸（道路局企画担当係長）
角田正樹（建築局住宅・教育施設課教育施設第一係長）
松山弘子（神奈川区政推進課企画調整係長）
山口彰夫（栄区政推進課企画調整係長）

本稿は、プロジェクトの報告書をもとに当時の事務局であった小口秀明がまとめたものである。

（注1）ロナルド・メイス
一九四一年、米国ニュージャーシー州生まれ。
ノースカロライナ州立大学デザイン学科教授、同大学ユニバーサルデザインセンター所長などを歴任。自ら障害者として、アクセシブルな運動設備、ADA法（障害者もつアメリカ人法の制定にも参加し、米国大統領殊勲賞ほか、建築、工業デザイン分野の受賞多数。一九九八年六月死去。

の概念として、バリアフリー（障壁の除去）という考え方がある。わが国においては、このバリアフリーの方がこれまでは一般的であり、行政としては、建築物や街路のバリアフリー化などを、また、民間企業では、バリアフリー商品の開発・販売などを進めてきている。

ここで、両者の関係を整理すれば、まず、バリアフリーは、障害者や高齢者等にとっての何らかのバリア（障壁）に対して、そのバリアを取り除くことをいう。これに対して、ユニバーサルデザインという考え方は、その対象を特定の人間に限定せず、広くすべての人々を対象とし捉え、初めからバリアがないようにデザインを工夫することによって、誰もが利用しやすい環境を作り出すとする考え方である。

具体的な例を挙げれば、階段しかない鉄道駅舎にエレベーターを設置し、障害者や高齢者が利用しやすい環境を作り出すことがバリアフリーであり、一方、駅舎を建てる際に障害者や高齢者も含め、すべての人が利用しやすいように、あらかじめ階段とともにエレベーターを設置しておく、或いは、段差のな

いエスカレーター（注2）のような汎用性の高いものを設置しておくのが、ユニバーサルデザインである（注3）。

従って、ユニバーサルデザインは、バリアフリーをもう一歩進めた考え方であり、欧米では「インクルセイブ・デザイン」とか「デザイン・フォー・オール」という言い方をすることもある。

また、バリアフリーは、得てして障害のある人への対応として認識される傾向があるため、バリアフリー化された環境が、結果的には障害のない人の使いやすさをも向上させることになっても、障害のない人には使わせないという逆転現象を生み出してしまふ場合がある。或いはそこまで行かなくとも、例えば、バリアフリー化として、エレベーターが設置されていても、通常の動線から外れて設置されているため、どこにあるのかわかりにくいということがある。

そのため、バリアフリーを行う場合でも、誰にも使いやすいというユニバーサルデザインの発想があれば、このような状況を招かずに済むことができる。つまり、ユニバーサルデザインの考え方は、バリアフリーの使

い勝手をよくする発想でもあるといえる（注4）。

まちづくりにおけるユニバーサルデザインの推進

横浜市では誰もが利用しやすいまちづくりをめざして、従来から都市開発や道路整備、公共施設や公営住宅の建設などの分野においてバリアフリー化を進めてきた。それぞれの具体的な

内容については紙面の都合があるため本稿では省略するが、今回のプロジェクトではこうした経過を踏まえつつ、他都市の事例調査を行った上で、今後に向けた誰もが利用しやすい（ユニバーサルデザインの）まちづくりについて方向性を整理した。

① 他都市の取り組み状況

今回の調査では五か所の自治体について実地調査を行った。各地の概要については次のとおりである。

⑦ 大分県／大分県は九州で最初の「福祉のまちづくり条例」を制定するなど、人にやさしい街づくりを先駆的に進めてきている。また、大分国際車いすマラソンを昭和五十六年から開催し、現在では世界三十近くの国

と地域から四百人以上の車いすランナーが参加し、世界最大規模の大会となっているが、こうした大会を支えるために交通機関や道路、宿泊施設等のバリアフリー化が進んでいる。

④ 世田谷区／梅丘地区のふれあいのあるまちづくり。この地区は中学校、養護学校、図書館、警察署、消防署、税務署、公園、病院等いくつもの公共施設が集中しており、多くの市民が行き交う地域となっている。そのため、歩車道の段差が少ない道路・交差点、縁石の上に立てたガードレール、辻広場を利用した扉のない電話ボックスなどによって、誰もが利用しやすい空間を作り出している（写真1）。このほか、ベンチャヤ街路灯、縁石など随所に「瓦」を用いて、安全で快適に楽しみながら散策できる空間を作り出している用賀プロムナード（いらかみち）などがある（写真2）。

⑤ 三鷹市／三鷹駅南口周辺地区は、警察庁と建設省の重点施策であるコミュニティゾーン形成事業のモデル地区指定を受け（全国で三か所）、交通規制の見直しとともに、ハンパの設置（注5）や生活道路の狭窄化など、道路環境の整備を行い、抜け道

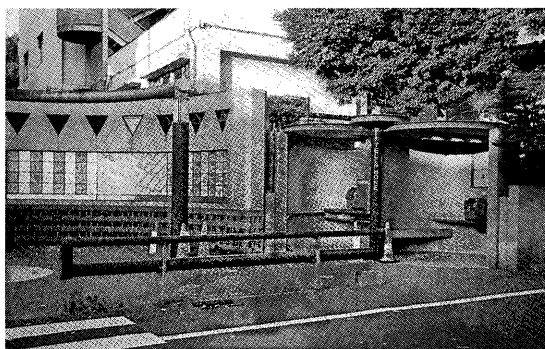
（注2）段差のないエスカレーター
一部のメーカーでは、上下移動のために段差のない（ゴムベルト方式の）エスカレーターを開発しており、東京都の江戸東京博物館や長崎県のクラバ園などで導入している。このほか、本市でも導入を進めている「インステップバス」なども汎用性が高く、ユニバーサルデザインの製品といえる。

（注3）ユニバーサルデザインの具体的な手法としては、①多くの人やニーズに対応するためより多くの選択肢を用意しておく、②多くの人やニーズに共通するベースを用意し、個別の要求への対応はオプションを用意する、③多くの人やニーズを包含する汎用性の高いデザインを提供する、の三つが考えられる。

（注4）ユニバーサルデザイン推進に向けた主な動きとしては、①高齢社会における製品、生活環境等のユニバーサルデザインに関する研究（科学技術庁）②ユニバーサルデザイン賞の創設（通産省）③すべての人にやさしいまちづくり事業（自治省）④ユニバーサルデザイン公開シンポジウムの開催（横浜市）などがある。

（注5）ハンパ
道路に凸部を設けて低速走行を促すもの。車両はスピードを出しすぎて通過すると不快な衝撃を受ける。

写真一 世田谷区梅丘地区



車両の排除と居住者の安全性の向上を図っている。

エ武蔵野市〜武蔵野市では、間隔の短いバス停と普通の路線バスが入れないような狭い道路でも走ることのできる小型の車両を導入した「ムーバス」というコミュニティバスを運行しており、現在、吉祥寺駅を起点に二路線がある。

オ台東区〜台東区では、既存の交通手段が利用できない障害者や高齢者に対して、リフト付きのバスやタクシー等を活用した交通システムとして「スペシャル・トランスポート・サービス」を実施しており、ドア・ツー・ドアの移動や施設送迎等を行っている。

② 今後の方向性

⑦ 街づくり

街づくりの視点でこれまでの取り組みを振り返ると、建築物、公共交通機関等について、個々の対応が多かった。そのため、例えば、市民利用施設や鉄道駅舎の中を高水準で整備しても、施設から駅までの間の動線が確保されていないといった問題が生じている面がある。従って、今後は個別施設の整備だけでなく、面的な整備基準の設定とそ

れに基づく面的な整備が望まれると考える。「点から面へ」。このことが街づくりにおけるユニバーサルデザインの推進のひとつと考える。

⑧ 道路

誰もが利用しやすい道路づくりのあり方について、他都市の状況を参考にしながらプロジェクトメンバーで議論を重ね、次のとおり方向性を提案した。

- *体系的な都市計画道路の整備（道路ネットワークづくり）
- *歩車道分離のあり方の再検討
- *通過交通減少のための対応
- *駅や駅前広場など交通結節点の整備

*わかりやすいサイン、ポケットパーク、休憩設備（ベンチ・トイレ）等の整備

⑨ 公共施設

現在、市民利用施設の整備基準となつている「福祉のまちづくり条例（施行規則）」は、施行者が福祉的観点から最低限守るべき基準で、この基準に沿った設計及び施工を行うことにより、一定水準の整備が確保できる。

その上で、もう一歩進めた誰もが利用しやすい公共施設の整備を図るためには、設計の段階から、敷地の状況や施設の特徴、

利用対象層の把握や類似施設の内容などの諸条件について十分な検討を重ね、また、利用者となる人々からの意見聴取を行いながら、きめ細かな対応や工夫を重ねていくことが必要である。

⑩ 交通

交通環境の整備については、三つの視点からの方向性を提案した。

- *関係施設、車両の充実〜引き続き鉄道駅舎へのエレベーター
- *エスカレーターの設置、ノンステップバスの導入などを推進する。

*都心部交通機関の充実〜多くの来街者がある都心臨海部などについては、ノンステップのコミュニティバスを導入し、誰もが利用でき、また、小回りの利く交通ネットワークを構築する。

*市民利用施設における移動システムの充実〜台東区などで取り入れているスペシャル・トランスポート・サービスを、利用度の高い公共施設と鉄道駅間などに導入し、障害者や高齢者も含めた市民の移動性を高める。

モノ（製品）づくりにおけるユニバーサルデザインの推進
（民間企業調査の結果から）

① 民間企業アンケート調査等の実施

モノ（製品）づくりについては、民間企業が主役になることから、今回のプロジェクトでは、実際に製品を作っている民間企業に対して、ユニバーサルデザインについての取り組み状況をテーマとした企業百社へのアンケート調査等を行った（うち回答二十四社）。

② 調査結果の概要

⑦ 各社のデザインコンセプト

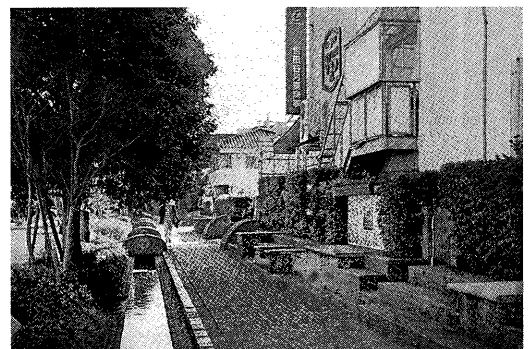
各企業の独自性や独創性を出したものが多かったが、各社共通する目標は「使いやすさ」であり、ユニバーサルデザインを特に意識している企業も二十四社中十社（四二％）あった。

⑧ 取り組み開始時期

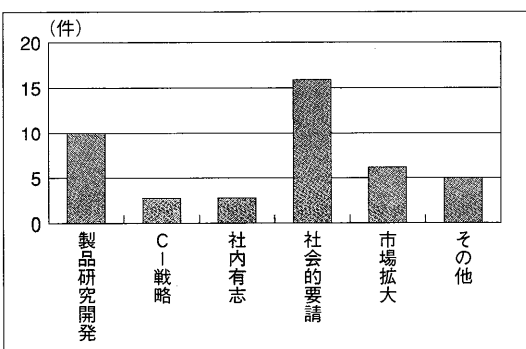
各社が現行のデザインコンセプトに取り組み始めたのは、一九九〇年代前半が多い。また、そのデザインコンセプトもバリエーションからユニバーサルデザインへと変遷を辿ってきており、これらを考慮すると言葉の普及とは別に、実際にはもっと早い時期から各社独自に「使いやすい」製品づくりには取り組んできている模様である。

⑨ 取り組みのきっかけ

写真一 世田谷区用賀プロムナード



図一 取り組みを始めた理由



*製品研究開発とは、「使いやすい」の追求をした結果、ユニバーサルデザインへたどり着いたという意味

取り組みを始めた理由としては、「社会的要請」を挙げている企業が多い(図1)。高齢化社会への急速な移行を前提として、「高齢者や障害者を含め、誰にでも使いやすくする」という意味での社会的要請と受け止めているようである。

また、企業の中には、ユニバーサルデザインをC.I.に掲げているところや、市場拡大になると考えているところもある。

①コスト

ユニバーサルデザイン普及のための課題にコストの問題がある。今回の調査では通常の製品とユニバーサルデザインの製品との価格差について質問したが、その結果、価格差は〇〜五〇%増しまでと多様な状況が示された(図2)。

モノづくりにおけるユニバーサルデザインのコストは、二極分化しているようで、個々の小さな部品などの使い勝手を改良し、ユニバーサル化する場合はコストも〇〜五%の範囲で収まるが、誰もが使えるようにするために、機能や性能をアップさせる場合には最高五〇%程度のコスト増もありうるということであった。従って、コスト面を考慮してどこまで製品のユニバー

サル化を推進するのか、各社ごとに選択を迫られる課題が存在しているといえる。

②行政に期待すること・役割

ユニバーサルデザインを普及するために行政に望むこととしては、「税制上の優遇措置」を求める回答が多かったが、「その他」として、ユニバーサルデザインに関する広報などの普及・啓発を求める意見も見受けられた(図3)。

③まとめ

モノ(製品)づくりの分野では、各企業は従来から「使いやすいモノ」をめざして製品開発を行い、市場に受け入れられ売れることを追求してきたといえる。そうした中で、高齢化社会の進展等による、顧客ニーズの変化に対応するための手がかりとして、企業はユニバーサルデザインやバリアフリーといった概念を徐々に導入し始めてきている。

今後、企業としてはコスト面での制約を視野に入れつつ、製品開発の際に顧客ニーズに対応した「使いやすいモノ」づくりについて引き続き取り組んでいくこととなるが、一方、横浜市の役割としては、「普及・啓

発の推進」、「ユーザー情報の企業への提供」、「企業への研究・開発支援」などが考えられよう。

こうした取り組みを通して、ユーザー(市民)自身が使いやすい製品を判断する力を育て、何が本場に使いやすいかを企業にフィードバックして、ユーザー(市民)と企業と行政とが一体となって、さらに使いやすいモノ(製品)づくりを追求していくことが大切と考える。

ユニバーサルデザイン推進のために

今回のプロジェクトでは、市長にも多忙な時間を割いていたが、二回の意見交換を行いながら、ユニバーサルデザインの方角性を描いた。

総括的には、①ユニバーサルデザインの推進とは、まちづくりやモノづくりに携わる人間が、誰もが利用しやすい環境をめざし、或いは少しでもそのこと

に近づくように、弛まない努力と工夫を重ねていくこと、②誰もが利用しやすい環境を作り出すためには、一定の基準や手法をただ鵜呑みにして実行するのではなく、提示されている状況や条件を十分把握し、きめ細

かく手法を検討して取り組んでいくこと、③金銭的に多大な投資を行えば可能となることでも、実際にはその投資ができない場合も多く、その際に必要となるのは人間の英知であること、の三点をまとめとした。

とはいえ、検討時間の制約等もあり、今回のプロジェクトでは十分詰めきれなかった課題もある。一方、横浜市では、平成九年三月に「横浜市福祉のまちづくり条例」を制定して、人間的豊かな福祉都市の実現をめざし、新たな第一歩を踏み出している。

そのため、今後は、今回のプロジェクトの成果をもとにしなが、各部署の日常の仕事の中で、誰もが利用しやすいまちづくりやモノづくりに向けた議論や検討をさらに深め、市民が安心して暮らし、いきいきと活動できる都市「よこはま」の実現を図っていくことが大切である。

ユニバーサルデザイン推進プロジェクト事務局・現教育委員会事務局企画課担当係長 小口秀明

図-2 デザインを取り入れたことによる価格差

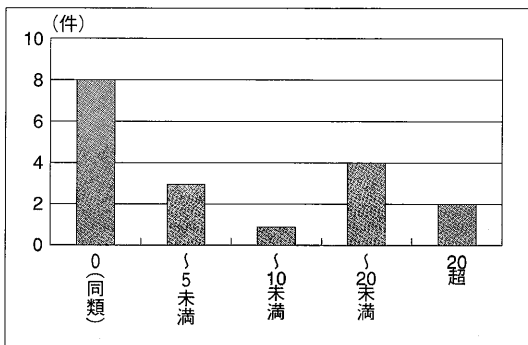
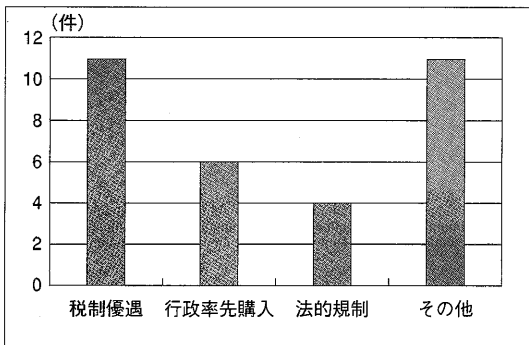


図-3 普及に向けた行政への期待



△参考文献
 「ユニバーサルデザインとはなにか」 古瀬敏編著 (都市文化社)
 「デザインの未来」 古瀬敏編著 (都市文化社)