

研究の現場からひとこと！

保井研究員

「研究のツボ??」

「この4月に『市政研究所』ってところに派遣になってん。」
行政関係以外の知人に新しい職場のことを話すと、しばしば「白衣着てるの?」とか「実験してるの?」とか聞かれます。

「白衣は着てないし、化学実験もしてへんで~!」と返すと、次の質問は「じゃあ、市政の研究ってなに?」。

そうか、市政を研究するというイメージがわからないのか...

自分は分かっているけど、まわりは分かっていない。ありがちです。研究所の研究もそのあたりのツボを突いていくものであれば、おもしろい研究になるよな~と考えている今日この頃です。

白岩研究員

「市民意識調査にドタバタ」

地域コミュニティに対する市民意識調査を実施しました。無作為に2,500名を選んで協力をお願いしたんですが、問い合わせが殺到。「本当に市が関わっているんですか」、「なぜ私が選ばれたんですか」。個人情報に関わる様々な事件を受けて不安が広がっているようです。

「是非市政に生かしてくださいね」、「地域にはこんな問題があるんですよ」と応援や現場の声をいただくこともありました。一方で「税金の無駄遣いだ」との声も。市民の皆さんの参加の有無により大いなる投資にもなれば、大変な無駄遣いにもなりますよね。市政はみんなで作るもの。改めてそう感じました。



伊丹研究員

「研究の評価は必要か」

評価・ひょうか・ヒョウカ...。評価が旬である。

今年、大学時代から取り組んでいた研究に対して、ある財団から「研究選奨」をいただいた。学術の世界から一定の評価がされて初めて「ここまでの研究は大きくは間違っていなかった」と思った。歓喜というより安堵であり、次のステップに

進む推進力である。一方、この研究所の研究は、大学の研究とは違い、行政には同意を得、市民には評価を得るものである。セミナーなどの場で市民の方々から評価をいただき、次のステップへの糧とする。

研究の評価についてはいろいろな考え方があがるが、少なくとも、研究の道筋を確認するような「評価」は必要ではないだろうか。

ここ数年よく見聞きすることば「バリアフリー」。このことばから、皆さんは何を思い浮かべますか？「段差のない道」「スロープ」「手すり」…。「高齢者や障害者のためでしょ。私にはあまりピンとこないな」という人もいるかも知れません。

でも、そんなあなたもスーツケースのような重い荷物を持っているときに「どうしてここにはエレベーターがないの?!」と思ったことはありませんか？

そんな「気付き」がバリアフリーへの第一歩、そしてみんなにやさしいまちづくりへの入り口ではないでしょうか。

今回の特集では、行政側から、また市民側から「バリアフリー」に関わる皆さんの声を通して、安心・安全なまちづくりの課題を探っていきたいと思います。

バリアフリーとユニバーサルデザインの違い

バリアフリーとは

「バリアフリー」ということばは、障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去していくという意味で、1974年の国連障害者生活環境専門家会議の報告書「バリアフリーデザイン」によって一般的に知られるようになりました。

もともとは建築用語として登場しましたが、その後より広い意味で用いられるようになり、現在では「平成7年版 障害者白書」で述べられた4つのバリアを指しています。

< 4つのバリア >

物理的なバリア	歩道の段差、路上の障害物、電車・バスの乗降口の段差など歩行や移動の妨げになるもの。
制度的なバリア	能力以前の段階で入学や就職などの機会が均等に与えられないこと。
文化・情報面でのバリア	点字標記がない、音声のみの案内など、視覚障害者や聴覚障害者にとって十分な情報が得られないこと。また、難しいことばや表現での案内など。
意識上のバリア	障害者に対する偏見・差別

< 参考 >

「バリアフリー」は英語の barrier（バリア = 障害）+ free（フリー = ない）からできていますが、これは和製英語で、英語圏では accessibility（アクセシビリティ = 近づけること、利用できること、入手できること）と言います。

ユニバーサルデザインとは

「バリアフリー」と並んでよく使われることばに「ユニバーサルデザイン」がありますが、これは1990年代に建築家で工業デザイナーでもあったロナルド・メイス氏が中心となって唱えたもので、「すべての人にとって、できる限り利用可能であるように、製品、建物、環境をデザインすることであり、デザイン変更や特別仕様のデザインが必要なものであってはならない」という考え方です。

つまり、「バリアフリー」が今ある「バリア(障害)」を取り除いていくというのに対して、ユニバーサルデザインは障害の有無、年齢、性別、国籍などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用しやすいようにものや都市、環境をデザインしていくという考え方です。この考えをベースとして、ロナルド・メイス氏を中心に建築家や技術者、工業デザイナーが集まって、「ユニバーサルデザインの7つの原則」をまとめました。

ユニバーサルデザインの7つの原則

- だれにでも公平に使用できること
- 使う上での自由度が高いこと
- 使い方が簡単にすぐ分かること
- 必要な情報がすぐに理解できること
- 使い方を間違えても危険につながらないこと
- 無理な姿勢でなく、少ない力でも楽に使用できること
- 近づいて使えるような大きさ・空間となっていること

<身近にあるユニバーサルデザイン>



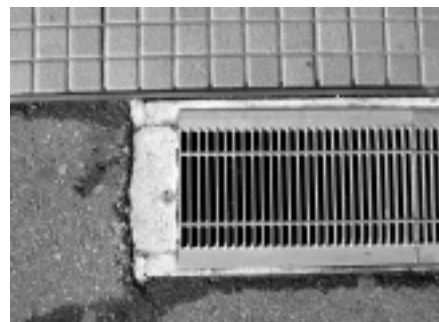
例1) レバーハンドル式の水道栓

従来のひねるタイプに比べ、少ない力で、簡単に操作ができます。

例2) 網目の細かい側溝のふた

靴のかかとや車いす、ベビーカーのタイヤがはまり込みにくいように、網目が細かくなっています。

また、すき間に物(鍵や小銭など)も落ちにくくなっています。



例3) だれにでも分かりやすい表示

(駅の券売機のボタン)

文字ではなく簡単な絵を使うことで、誰にでも一目で分かりやすい表示になっています。

その他、ノンステップバス、シャンプー容器側面の凹凸(触るだけでリンスと区別できる)なども身近な例として挙げられます。

豊中市の交通バリアフリー事業

多様な手法で継続的に行う市民プログラム

豊中市のバリアフリー事業の特長は、下図のように、基本構想策定から事業の実施まで、継続的に市民の参画を積極的に行っていることです。特に、ユニークな取り組みとして挙げられるのは、「チェックシステム」(詳細は下参照)です。

また、検討委員会を全体委員会と地区委員会に区分し、重点整備地区ごとに委員会やワークショップを行うなど、地区ごとの構想策定を進めているのも特色です。

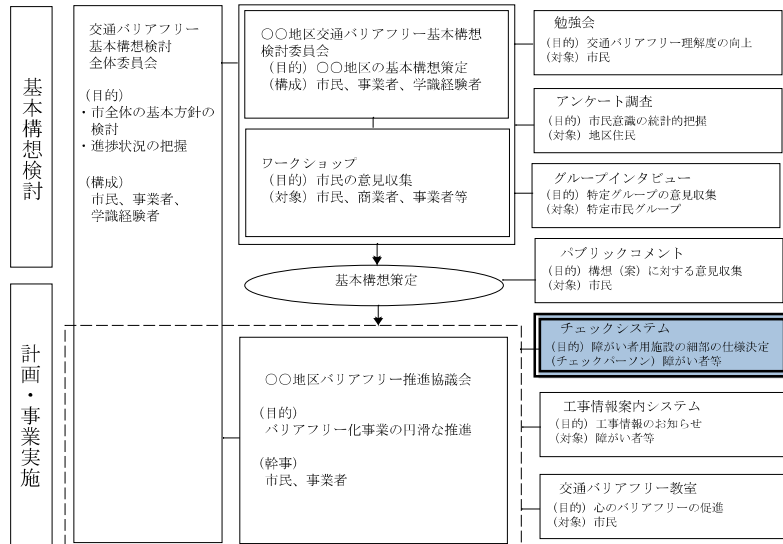


図1 交通バリアフリーにおける豊中市の市民参画プログラム
(参照 『参加型 福祉の交通まちづくり』2005年 学芸出版社)

チェックシステムとは

豊中市がバリアフリー事業を実施する際、国が定めたガイドラインなどの基準に基づいて設計、工事をしますが、これらの基準に従うだけでは実際に使ってみると、使いづらいことがあります。

そこで、より安全で利用しやすい施設・設備にするために、障害者の方にチェックをしてもらい、細かい仕様などを調整するシステムです。

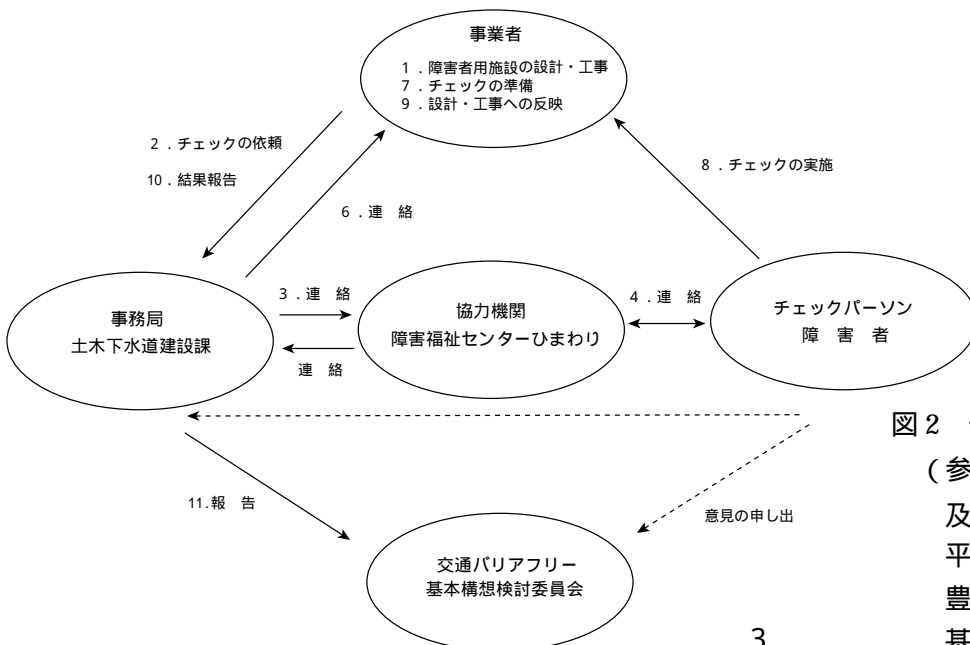


図2 チェックシステムの進め方
(参照 『バリアフリーチェック及び工事案内システム』平成16年10月 豊中市交通バリアフリー基本検討委員会資料)

チェックシステムに関わって

豊中市土木下水道部土木下水道建設課主査 鈴江雄一

私達が施設の設計をする時には、まず決められた基準がないかどうかを確認します。その基準を守ることで、全国どこに行っても同じ標準的なものが出来上がり、これにより障害者のみならず、利用するすべての人たちにとって、使いやすいものになっているのです。

しかし、これら基準が細部まですべてに決まっているのではなく“各事業者によって判断を委ねられている緩やかな部分”もあるため、この“すき間”が原因で障害者が悩み苦しんでいることを、どれだけの設計者が理解されていることでしょうか？

豊中市では、この“すき間”をいかにして埋めることができるか、施設が変わればその数も限りなく存在するので、一つひとつについて広域で通用するような細かな基準を作ることとは現実的ではないし・・・。



緑地公園駅の点字ブロックチェックの様子

それなら市内に住んでいる、いつもよく利用している障害者に、その“すき間”について使い勝手の良い“寸法”を直接尋ねてみようか、というところからスタートしました。

まず、市内の障害者団体にバリアフリーチェックをしてもらえる人を紹介してもらい、チェックパーソンになってもらいました。しかし、その方たちが、市内すべての場所を把握しているわけではありませんし、それぞれよく知っている地区や施設があったりするので、そういう場合は、他の方々にアドバイザーとして柔軟に参加してもらって進めています。

このシステムの良い所は、事業者に対して決して無理強いせず、“何かわからない所や聞いてみたいことがあれば、どうぞお気軽に～”というスタンスなので、当初チェックは市の事業メニューばかりでしたが、最近では鉄道事業者から、“新型券売機への更新を考えているのでチェックを受けたい”という声もあり、大変ありがたく思っています。

バリアフリーチェックの際に一番困ったことは、全盲の視覚障害者に対して、地図の空間情報を説明する時、図上を指で誘導したり、手のひらに指でコチョコチョ書いたりして、意思の疎通を図ろうとしましたが、くすぐったがられるだけで、なかなかこちらの伝えたい内容を理解してもらうことができませんでした。

そこで同じ轍（てつ）は踏むまいと、平面図では限界がある箇所では、簡単な立体模型を作り、車道、歩道、建物など立体的に触ってもらうようにすることで、無事にチェックを受けることができました。

このように視覚障害者とのコミュニケーションツールとしては、立体模型が必要となる場合もありますが、チェック後の“ありがとう”の一言を励みに、少しでも“すき間”を減らせたらと思っています。



立体模型を使ってチェックを行っているところ

豊中市民でバリアフリーに詳しく、そして車イスで世界中を旅している 木島英登（ひでとう）さんにお話をうかがいました。

<木島 英登（きじま ひでとう）さんプロフィール>

1973年大阪生まれ。豊中市在住。

高校3年時、ラグビー部の練習中に脊椎を損傷し、下半身不随となる。

1年間のリハビリの後、高校に復学、その後神戸大学に進む。

卒業後、(株)電通に入社し、7年間マーケティング部で活躍。

在社中、1年間カリフォルニア大学バークレーへ留学。

現在は、独立して「木島英登バリアフリー研究所」の代表として活躍中。

これまで、約60カ国を訪問した、「車イスの旅人」でもある。

著書に『空飛ぶ車イス』（2001年 IMS 出版）、『恋する車イス』

（2005年 徳間書店）がある。



■ 経験と体験を活かしてアドバイス

—具体的に、どのようなお仕事をされているのですか？

—「例えば、建物のバリアフリー化のアドバイスをしたり、バリアフリー商品開発のプロジェクトに加わったりといったことです。そういったハード面だけでなく、ソフト面でのアドバイスもしています。社員研修などで『障害のあるお客さんにどう対処すればよいか』といったお話をするといいことですね。また、講演会で私の旅の体験談をお話したり、連載記事などの執筆活動をしたりもしています。」

■ 「豊中は良いまち、好きなまちです」

—豊中市のバリアフリー事情についてどう思われますか。

—「豊中は良いまちですよ。豊中には色々な地域があって、色々な人が暮らしている。その『多様性』が障害者を特別視しないで、日常に溶け込んだ形で自然に受け入れやすい環境を作っていると思います。」

「また、豊中市内の学校では『統合教育』、つまり障害のある子どもを養護学校や養護学級ではなくて、みんなと同じ教室で勉強させることに積極的です。こういう市町村は意外と少ないんですよ。」

「豊中市内を走っている電車は阪急電車ですが、阪急電鉄は早くからバリアフリー化に力を入れているので、駅などの施設や駅前も整備されているところが多いですね。」

「豊中市内の交通手段は車に偏っているのではなく、電車やバスなどの公共交通機関が発達しているのも良い効果を生んでいると思います。他人と接することなく移動できる車と違い、電車やバスでは自然と色々な人と接する機会がありますから。」

「それに、豊中のまちには、最近数は減ってきているけど、まだ工場もあるし、千里中央のような商業地もある。つまり、『職』と『住』の場が混在しています。それに空港もあって、人の出入りや人の流れもありますよね。それも人との出会いや接触を増やすことに貢献していると思います。」

■ もっと「費用対効果」を考えるべき

ー今のバリアフリーやユニバーサルデザインのあり方についてどう思われますか？

ー「最近『バリアフリー』と並んで『ユニバーサルデザイン』という言葉もよく使われますが、完璧なユニバーサルデザイン、つまり万人に適したものを作ることは不可能です。例えば、手すりにしても、色々な背の高さの人がいる訳だから、1本じゃなくて何本もつけないと、全ての人に合わせたとは言えない。でも、現実には無理だし、そんなことをしていたら、あれもこれもとなつて、かえって使いにくくなってしまいますよね。もっとシンプルにできるはずだし、するべきだと思います。」

「それに、使う側が慣れていくということも必要だと思います。使い慣れれば、それがユニバーサルデザインとなっていくんじゃないでしょうか。」

「作る側は、使う人からのクレームを恐れて、あれもこれもとなるんでしょうけど、もっと費用対効果を考える必要があると思います。例えば、1万円かかるサービスを今まで10回実施していたとして、経費を抑えるために8回に減らす。それが今のやり方ですが、じゃあ費用を1回8千円に抑えて、回数はそのまま10回にできないのか。悲しいかな、この選択肢は考えられていないのが現状です。」

「もうひとつ費用ということに関して言えば、その多くは税金から出ている、僕たち障害者は税金の負担も少ないんです。つまり恩恵を受けている立場にある訳ですから、なかなか言いたいことを言えないということもある。つまり、今のバリアフリーのあり方は、作り手から利用者への一方通行なんです。」

■ 「歩み寄り」が大切

ーこれからのバリアフリーやユニバーサルデザインの課題は何だと思いますか。

ー「まず、障害のある人たち自身の意識改革が必要だと思います。『障害者』と一言と言っても障害にも色々な種類やレベルがあります。でも、障害者の当人たちが自分の権利をそれぞれ主張するだけで、自分と違った障害のある人との相互理解が少ないし、そういう横のつながりをまとめる機関もありません。それに、自分たちを自分たち自身で『障害者』という特別な枠に押し込めるのも良くない。」

「僕が真のバリアフリーに必要なと思うのは、『マイノリティー』という考え方です。ここでいう『マイノリティー』とは、障害者だけじゃなくて、妊婦さん、骨折をしている人、外国人といった、何かで困っている人全体のことです。日本ではこういう考え方はまだ進んでいないですけど、これが定着すれば、障害が『背の高い人・低い人』『大柄な人・細い人』という個性のレベルになっていくと思います。」

「まず、障害のある人たち自身が『違い』を認めて、歩み寄っていくことが必要ではないでしょうか。相手に心を開いてもらうには、まず自分が心を開くことですよね。」

木島さん講演会のお知らせ

「国際障害者年を機に『障害』者の自立と完全参加をめざす豊中市民会議」の25周年記念イベントとして、木島さんが豊中市で講演を行います。

タイトル：空飛ぶ車イス ～どこにだって行ってやる車いす世界旅～

日時：平成17年(2005)12月10日(土) 14:00～16:30

会場：豊中市立障害福祉センター ひまわり

(豊中市稲津町1-1-20 電話06-6866-1011)

参加費：無料

お申込み・お問合せ：福祉作業所「ゆうかりの家」 電話06-6852-1859(鈴木)

これまで

豊中市政研究所セミナー

「地域を支える『人』と『場』」を開催しました。

9月20日に開催されたこのセミナーでは、当研究所研究員の研究報告、また、地域の財産である人と施設を地域活動にどう活かすべきかについて、様々な分野の活動家の皆さんとのパネルディスカッションを行いました。

第回まちづくり講・交・考

「地方分権と行政改革 - 自治体の『腕前』が試される地域づくり」を開催しました。

9月26日、講師に当研究所理事で関西学院大学経済学部教授の林宜嗣（よしつく）さんを迎え、地方分権や自治体の財政課題について市民の皆さんと考える機会を持ちました。

ワークショップ

「まちへの思いをつなぐ - 市民感覚の把握と活用 - 」を開催しました。

10月29日、「市民の健康増進」というテーマについて市民の皆さんに意見を出し合ってもらい、それらをつなぐことで多角的に問題を捉える方法を考えました。

11月26日（土）シンポジウム

「地域づくりに新たな風を！ - コミュニティと若者の地域参加 - 」を開催します。

時間は13：30～16：00、豊中市立中央公民館集会場にて開催します。

講師に特定非営利活動法人 北摂子ども文化協会理事長の立石美佐子さんを迎え、「若い世代の地域参加を促す方法」、「地域や社会の若者の受け入れ方」について考えます。

12月9日（金）第2回まちづくり講・交・考「地域を変える市民の力」を開催します。

時間は18：30～20：30、すてっぷホールにて開催します。

前埼玉県志木市長で、NPO法人地方自立政策研究所理事長の穂坂邦夫さんを迎え、改革派市長がどのように市民と協働を進めてきたかについてお話を伺い、まちづくりにおける市民の役割を考えます。

これから

上記イベントの詳細、参加お申込みについては、当研究所ホームページをご覧ください。下記までお問合せ下さい。

編集後記

この記事を書き始めてから、まちを歩くときに、小さな段差や、階段しかない建物などに目が行くようになりました。それと同時に、特に何も意識せずにずっと歩けるところ、立ち止まって考えなくてもどちらに行けばよいのか分かる表示などもたくさんあることにも改めて気付かされました。これまで何気なく歩いていた道や、何気なく使っていたものに色々な工夫がされていること、でもその工夫が主張するのではなく、自然にそっと私たちを助けてくれている。人との触れ合いや助け合いもそんな風に自然にさりげなくありがたいものだと思います。（タツミ）