

練馬区基本構想審議会 第2回学習会  
(新基本構想についての講演会)  
講演録

平成21年1月7日

練馬区役所本庁舎20階交流会場

講演テーマ：交通計画・バリアフリー計画と基本構想

講師：秋山哲男委員（首都大学東京教授）

■ 秋山委員

1. 交通バリアフリー法とバリアフリー新法

本日のテーマの中に交通計画とバリアフリー計画、二つ書いてありますが、今日は都市交通計画についてはお話ができないかと思います。バリアフリー計画というのは、地区の交通計画という非常にエリアが限られたところでの、デザインを中心とした交通計画の部分と考えていただければと思います。

基本構想という名前は、実は2通りありまして、今回の講演テーマの基本構想は交通バリアフリーを進めるための基本的な計画という意味での基本構想です。そして、私どもが委員として参画しておりますのは、区全体の大きな方向を決める構想という意味での基本構想ですので、それとは異なるものです。

まず、バリアフリーについて、基本の点を少し述べて、その後皆さんがトイレ、あるいは鉄道、公園など、さまざまなものを使うときに、問題発見しやすいように、そういうお話を中心にしたいと思います。

過去にはハートビル法と交通バリアフリー法と、大きく二つありました。ハートビル法というのは1994年に定められた、建築物を中心とするバリアフリーの法律です。もう一つの交通バリアフリー法は、交通機関、公共交通、すなわち、鉄道、バス、タクシー、船舶、旅客線ターミナル、そういったものを中心とする交通に関連するバリアフリーの法律です。

この二つの法律をベースとして新しく2006年にできたものが、バリアフリー新法です。バリアフリー新法の正式な名前は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」ということで、大きなポイントは「移動等の円滑化」でして、英語で言えばバリアフリーです。あるいは、ユニバーサルデザインに近いかと思います。そういう意味では、円滑化というのはバリアフリーという理解をしていただければと思います。

今回の新法の主な特徴の第一点は、対象者を拡大したという点です。1983年に実は原形が出てきていたのですが、そのときは「身体障害者」の旅客施設を変えましょ

ということでした。平成になって、1993年、2回目のガイドラインのときには、高齢者、身体障害者と名前が変わってきています。今は、「高齢者、障害者」ということになっていて、身体障害者限定ではなくて、知的障害、精神障害、発達障害者も入れて新しく衣替えをしました。

第二点は、対象施設が拡大したという点です。今までは、ハートビル法は、建築物が対象で、交通バリアフリー法では、道路、鉄道などの公共交通ターミナル、道路の信号、この3種類が対象だったのですが、それに加えて新たにタクシー、福祉タクシー、路外駐車場、都市公園も入りました。というようなかたちでバリアフリーの範囲が拡大をしたというところが大きなポイントです。

### 1.1 バリアフリー新法

次にバリアフリー新法と基本構想制度がめざすことについてですが、バリアフリー新法というのは、障害者が安心して地域で生活できるために、さまざまなバリアを取り除くというのが大きな目的です。目的の一点目は、個々の施設のバリアフリー化です。個々の施設というのは、公共交通、道路、公園、建築物です。こういったものを移動等の円滑化基準に適合させる義務を設けています。移動等の円滑化基準というのは、法律で定められていて、例えば道路の幅員は障害者が通れるようにしなさいとか、その場合に相互で通行、すれ違えるというのが180センチ必要です。そういうものを移動円滑化基準といいます。段差をなくしなさいというのも移動円滑化基準の中に入っています。そういったものを移動円滑化基準といい、適合義務とは、それに合わせなさいということです。

二点目の目的は、面的・一体的なバリアフリー化です。面的・一体的というのは、個々の道路がバリアフリーにできていても、あるいは一つの鉄道駅舎が使えるようになって、乗った後、鉄道の車両から下車するときにバリアがありますと、鉄道に乗れないわけですね。そういう意味で、基本構想制度では、面的にかつ一体的に整備しましょうというのが目的です。

三点目は、新法のユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化です。私はユニバーサルデザインという言葉を超えて、インクルーシブデザインのほうが使いやすいので、使っています。インクルーシブというのは、障害者を社会から排除しない、あるいは高齢者を社会から排除しないということです。

そういう意味で、新法のユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化というのは、バリアフリー化だけをやるのではなくて、全体的にいろいろな人が使えるようにしましょうという意味です。

### 1.2 ユニバーサルデザイン

ユニバーサルデザインには三つ大きなポイントがあります。

#### ①当事者参加

住民参加でやりましょうということです。なぜ住民参加でやるかというと、私は今、羽田空港と千歳空港の設計に携わっています。そこでワークショップといって、朝から晩まで1日エレベーターを見たりとか、2日間缶詰でトイレの原寸の大きさの模型

(モックアップ)をつくり実験で設計が良いかどうかをみんなで検討しています。今まで障害者のトイレはこうやれば良いのだという根拠がなかったのが、毎回、住民参加で議論し、いろいろな人の使い方を知ることによって、設計のやり方がこれはおかしいということに気づくようになりました。そういうところで、当事者参加とか、住民参加というのが、とても大事なのです。住民の意見をいかに取り入れて設計に生かすかというのが、私たちの役割です。羽田では具体的にどういうことをやったかという、例えば、視覚障害のある方、弱視の方、それから全盲の方、そして、聴覚障害者の方4、5人の方をお願いして、さらに車いす利用者、そして、その他の人、そういう中に専門家を必ず入れて、30人ぐらいの体制で四つか五つの班で、エレベーターだったら、エレベーターを1日かけて議論し、記録する。サインも、羽田空港の提案するサインがいいかどうかというようなことを議論し、方針を出します。結果、やはり何が問題かがはっきりします。そういう意味で、当事者参加というのはとても大事なことです。

#### ②スパイラルアップ

これはユニバーサルデザインでなくても、いろいろなところでP D C A、つまり計画(P)、実施(D)、評価(C)、さらに継続して実施(A)の手順で、うまくいったかどうかを評価しさらに継続的にやっていくことがとても大事だというのが、スパイラルアップです。例えば、フランスの交通計画は、5年後に自分たちが立てた計画を評価しなさいというのが法律で決められています。そういうことをやるのが当然なのです。それをスパイラルアップとも言います。

#### ③心のバリアフリーの促進

障害がある人、ない人の中に差別があったり、偏見があったりする、そういうものを変えていかななくてはいけません。そのことをどのように変えるかが心のバリアフリーの促進ということです。具体的には、差別の考え方をいかに取り去っていくか、これは結構重たいお話ですが、なかなか難しいところがあります。

### 1.3 鉄道のバリアフリーの事例

細かく申しあげましたけれども、最初の個々の施設のバリアフリー化を、写真を見ながら、皆さんにご理解していただきたいと思います。鉄道について、皆さんに配付した資料には、全部写真を載せられなかったもので、今お見せする写真をできるだけ見たいと思います。

#### ①階段の段鼻

移動円滑化の個々のデザインをどうするかということで、段鼻をつけている例です。なぜ、段鼻をつけるかというと、ないと階段を踏み外してしまいます。そして、段鼻を同じ色にするとどういう現象が起こるかということ、単なる平坦な場所にしか見えなくなる可能性もあります。こうしたことは、弱視の人にとっては、とても大事です。高齢者の中でも、こういった段鼻がないと、階段の昇降が難しくなります。高齢者の視力の問題は、白内障と緑内障の二つあります。白内障は、眼球の黄濁によって「もの」がぼんやりと見えることがあります。緑内障は眼圧が高くなりその結果周辺が見えなくなったりすることが起こります。見えたり、見えなかったり、見えない部分が

徐々に大きくなってくると思います。そういう意味で、しっかり、手すりを分かるようにするということはとても大事なことです。ほんの少しデザインを心がけるだけで相当対応ができる領域です。

#### ②エレベーターの籠の大きさ

需要が多い駅では大型エレベーターをつけないと対応できません。大型エレベーターは国の基準ですと、11人乗りとなっておりますが、11人乗りですと、車いす1～2台入ると本当にきつい状況になります。ですから、一度に5人ぐらい来たり、あるいは電動車いすが多いとエレベーターを何回か待たなければなりません。それで、11人よりも15人にしましょうというのが最近のところですよ。ガイドラインで11人というふうに最初はしてしまったので、これからはもっと大きくしましょうということになっていきます。

エレベーターは、実は中に入りますと、「ドアが閉まります」とか、「ここは5階です」とか音声案内するのですが、外に向かっては余り音声を出しません。だからエレベーターを探している視覚障害者には分からないです。それから、ボタン一つとっても、弱視の人はボタンが光るときは見えますが、光らないと見えない、そういう問題点が、調査をしたら出てきました。

#### ③エレベーター前のスペース

琴似という駅でエレベーターから降りたところで、階段から転落して亡くなった人がいました。そのことによって、基準をしっかりと守ってエレベーターをつくっていただくというのはとても大事なことです。狭いところでエレベーターを設置せざるを得ないことが起こります。その結果、移動できることを優先し安全対策が少ない例がこの駅でした。

#### ④エスカレーターで走る事の危険性

実は最近、下りのエスカレーターで走って降りるのをやめようと思っています。どうして走るのをやめようと思っているかということ、工学的にとっても危険です。もしエスカレーターがその場でストップしたら、私が駆けるようにして降りていたら、エスカレーターから離れ空中に飛んでそのまま遠くのプラットホームに転落し、死亡する確率が結構高くなります。

皆さんも、もしエレベーターを歩く場合には、上りは歩いてせいぜい前に倒れるくらいですが、急停止したときに、下りの場合には完全に飛んでしまいますので、お子さん等ご注意をしたほうがよろしいなというふうに思います。

#### ⑤視覚障害者の音声誘導

視覚障害者をエレベーターに誘導するという基準が、今はまだできていません。そこをこれから、何とかしないといけない。

視覚障害者に対する誘導のガイドラインである音のガイドラインが平成13年にできています。音のガイドラインというのは、皆さん、あちこちで目にしている、あるいは耳にしていると思いますが、「プラットホームに鳥のさえずり」「トイレの男女の区別」「改札口のピンポン」などの音による案内を言います。エスカレーターについては、「上りのエスカレーターです」や「改札口に行きます」とか、そういう音のガイドラインというのをつくりました。スピーカーもそういうところに整備しようと

いうことになっています。スピーカーというのは、音を出すと拡散して、安いのだと、全体に拡散して、ぼんやりとしか聞こえません。ところが、一つの指向性を持ったスピーカーですと、ずばり一定の範囲で聞こえます。しかし、そういうスピーカーは、コストが7倍もするという状況があります。そういう事情でスピーカーをどうするかというのも、コスト的問題の一つです。

#### ⑥多機能トイレ

多機能トイレと呼ばれているトイレにベビーベッドがありますが、実は車いすの人がトイレに真っすぐしか入れない人がいて、ベッドがおりにいると、車いすの人が使えません。ですから、皆さんがもし多機能トイレを使う場合には、こういうベッドを閉じておくとか、そういうことがとても重要です。多機能トイレはいろいろな人が使えるようにはなっていますが、本来は車いす使用者が最優先だろうと私は思っております。一般の人が使用していると本当に必要な車いすの人などがなかなか使えません。それから、人工肛門の人、オストメイトのトイレもありますけれども、その人たちもそこで使わざるを得ないので、オストメイトだったら別のところにつけるケース（例えば多機能トイレで無く一般便房など）があります。

最近、TOTOで開発されたもので、一般便房にピッと出てくるオストメイトの洗浄装置もあります。そういう意味で、トイレのユニバーサルデザイン化ということでは、今までは多機能トイレを多様な人が使えるようにすることをやってきたのですが、最近では、一般便房を多様な人が使えるようにしようということをしています。

例えば、一般便房のドアは、70センチしかないで車いすの人が入れないのですが、90センチにすると入れます。ドアから便座の間の距離を、長く110センチとると、車いす使用者が使えます。そういう一般便房を少し配慮するだけで、手動車いすの人だったら十分使えることが最近分かってきました。従って、そういう設計をこれからやりましょうということなのです。

#### ⑦車いす使用者の券売機足下のクリアランス

これは車いす使用者の人が券を買えるようにするために、券売機の下をあけている図です。実は車いす使用者にとって、一番大切なのは、券売機で切符を買うときに足が前に出ますので、その、クリアランスをしっかりと確保しておかないと近づけません。

#### ⑧聴覚障害者の会話のための筆談具

聴覚障害者に対して、筆談というものがあります。手話ができなくても、書いてお話をすること、筆談によって、かなりしっかりした会話ができます。こういうことがガイドラインに載っております。

#### ⑨ホームドア

プラットホームにホームドアができています。ホームドアが安全なので、ここに視覚障害者の誘導ブロックが敷設されていますが、これが必要か否かをこれから私どもが検証しないとイケません。新しい技術が進歩すると、新しい制度をどう考えたらいいかという問題が必ず出てきます。その一つは、こういうホームドアのあるべき姿、そこに視覚障害者の誘導ブロックをどのように敷設したら良いかを考える必要性があります。

## 1.4 道路のバリアフリーの事例

### ①世界最古の歩道

2月ぐらいに私は大学から休暇をいただいて、イタリアに行って、そのときにポンペイの遺跡を訪ねてみました。何で訪ねたかという、この写真を1枚撮りたかったからです。これは道路の原形です。車道があって、歩道があって、これ、飛び石みたいになっていますが、馬車がこういったところを通ります。この原形がなぜこういう形になっているかという、この高さが30センチぐらいあります。雨が降ったりすると、ここのところはすべて水でいっぱいになります。つまり、水路のかわりに道路はつくられています。

パリだって、5階からフォールって行って糞尿が落ちてくるわけで、ジャンバルジャンが逃げたあの下水道というのは、そんなに歴史は長くないわけですから、そういう意味で、こういう形で道路も下水処理の機能も担っていたわけです。

### ②高齢者は自宅付近の事故が多い

これが、右側の歩道、そして、ここの車道に出てくるときの設計が道路では大きなポイントになってきます。これは交通事故の例ですけれども、生活道路、自宅から50メートル以内で、半数の人が事故に遭っていますというデータです。高齢者は6割ぐらいが50メートル以内ぐらいで事故に遭っています。それから、死亡している歩行者の2分の1ぐらいは高齢者です。さまざまなハンディが高齢者にはあります。それで、駅からその周辺にさまざまな施設がありますが、それを結ぶ計画を立てましょうというのがバリアフリーの基本構想のねらいのひとつです。

### ③バリアフリーの特定経路の道路

鉄道駅では、車いす使用者も、ほかの障害者も通行できるルートを1ルート以上、つくりましょうというルールがあります。道路は特定経路（新法では生活関連経路）がこれに相当します。この生活関連経路を決めるのも交通バリアフリー新法の重要な計画の一つです。

### ④道路の幅員と人間の空間認知

歩道幅員を確保することについて、なぜ歩道が1.5メートルになったかというのは、一人の人が歩く幅員をクリアランス(余裕幅:相手と接触しないための空間)を加えて、75センチとしています。本当に75センチ必要かという、50センチ程度で済みますが、それを下回ると人と人がすれ違うときに、避けるために横になって前に進みます。実は、人間は不思議なもので、私の肩幅は40センチぐらいで、この40センチの1.16倍を切ると、つまり50センチを切ると、こうやって横になって前に進む避ける行為を自然にやります。それは我々が空間認知を直接しているからです。またぐとか、あるいはくぐるというのも、自分の股下の1.07倍より高い場合、股下の長さが70センチの人が大体75センチ(1.07倍)、バーの高さが80センチだと潜ります。70センチだと跨ぎます。そういうふうに人間というのは空間認知を持っています。

高齢者はその空間認知を、昔とった杵柄で歩くので、事故を起こす人もいます。特に、高齢者よりは中年が多いですね。50代くらいの方が大きな事故を起こすのは空間認知と昔とった杵柄のずれで生ずる事が多いですね。

さて、75センチという人間の幅、それから車いす使用者の幅は1メートル、こうい

う基準をもとにつくられたのが道路です。日本の昔の道路は1.5メートルが歩道幅員となっています。ですから、最低歩道幅員、1.5メートルが今あちこちにたくさんあります。でも、国の基準は2メートルとしています。2メートルに、全部日本が変わるには、多分あと数百年程度は必要です。

#### ⑤江戸時代の道づくり

実は私の住む目黒区にも、江戸時代に整備した道がいまだに残っています。江戸時代の道というのは、測定すると分かりますが、1.8メートルとか、2.7メートルとか、3.6メートルという、人間の尺度でつくられているんです。6尺が1.8メートルですから、大体、3.6メートルの道路とか、2.7メートルの道路はあちこちに見られます。東京の中心部に行くともまだあります。目黒でもあります。私の家の前は3.65メートルです。だから、幅員4メートルにするには35センチ出さないといけない。その幅員は出してはあるんだけど、なかなか役所は工事しないから、まだ使っていません。このような状況が日本の道路です。

#### ⑥江戸の交通手段

道路の成り立ちと交通手段のことを説明しますと、江戸時代の道路の機能はほとんどが歩行空間でした。歩行者しかいなかったのです。馬車もなかった。駕籠は、武士と女性と子どもが利用でき町人の健常な人は利用できませんでした。江戸時代の交通手段は女性や子どもに配慮した心のバリアフリーがあったようです。宵越しの金を持たない大店の人たちは駕籠に乗れないようになっていました。そういうのが江戸時代です。

#### ⑦江戸の道

江戸時代というのは、赤坂見附とか、四ツ谷見附とか、そういう見附というのが36カ所あった。そこでは、外から敵が入れないようにしていた。なおかつ街路のさまざまなところに木戸が1,000カ所あった。江戸はそういう形で守られていた。江戸は半径5.5キロに130万人が住んでいた。そして、江戸というのは、その木戸を一個一個とっていくことによって、都市を開いていったのですが、その木戸があった時代は夜7時頃から閉じて、早朝まで木戸はふさがっていたわけです。だから、隣の街区に行けなかったわけです。ネズミ小僧が屋根伝いに行ったのは、木戸があったからじゃないかと、そういう状態が江戸の都市だったのです。（秋山のジョウクです）

#### ⑧パリの道日本の道

ところが、パリの都市はそうじゃなかった。敵が攻めにくくするために分かりにくい道がごちゃごちゃあったけれども、江戸のような木戸はありませんでした。パリは一気にズドンと幹線道路を貫いて、ブールバール（幹線道路）をつくった。そして、フランス革命を鎮圧する道具になってしまった。そういうふうには、フランスの場合は、幹線道路をつくることによって、都市を開いていったのですが、江戸の都市は木戸を取り、赤坂見附とか、四ツ谷見附を通れるようにしたことによって都市を開いていく。パリはハードを整備したが日本はしなかった。この差が、日本は歩行文明の延長から自動車文明にいきなり変わったから、なかなか難しい状況になっている。ところが、フランスとか欧州は馬車文明から自動車文明に変わっていったので、そのインフラの差が極めて大きいです。そういうことを前提として日本の歩行空間があるのだとい

うことを、つまり、もうちょっと別の言い方をすると、自動車に歩行空間が全部奪われてしまった。そして、これから先は自動車から公共交通や歩行者、自転車に公共空間を取り返さないといけない時代になった。そういうところが今だろうと思います。

#### ⑨コミュニティゾーン

コミュニティゾーンとは1995年ころ歩行者を自動車の危険から守るために開発された、地域の自動車交通を面的に規制(速度を落とさせるなど)し、かつ歩行者の安全化のデバイス(装置)を同時に整備し、地域の歩行者の安全を目指しているものです。三鷹市下連雀ではコミュニティゾーン実施によって交通事故が半分に、自動車の速度もかなり遅くなったことが報告されています。これは英国の交通静穏化(トラフィック・カーミング)などを真似をした政策です。

歩道については、障害者や車いす使用者が通れるようにしようということで、例えば、電線類などを取り払うとか、いろんなことをやっています。これは、自動車通行空間を狭めて、そして、ボラードという杭を置いて自動車を駐車しにくく、かつ通行しにくくし、歩行者が安全に通りやすくすることを目指しています。この手法を、道路の再配分といい、歩行者に道路を割り当てる量を増やしていくことです。歩行者に割り当てる量を増やすということはそれ自体もバリアフリーになります。

#### ⑩ハンプ

それから、これは私が提案して整備していただいたのがハンプです。たまたまイギリスの大学の構内を車で走っていたら、道路上の車道にこぶ(ハンプ)があってそこで60キロぐらいの速度で越えようとしたら、バウンドして、車が宙に浮いてしまいました。ドスンと落ちて、その後オイルが車からたらたらこぼれていったという経験を私はしました。そのハンプを歩行者に応用しようということで、車道と歩道を同じ高さにしようということをここで提案をしました。

#### ⑪歩道の幅員を広げる試み

そして、同時に歩道の幅員が狭いので、街渠ブロックとガードパイプと電柱を同じところに入れました。実は、道路から50センチを離さないと、そういう構造物をつくっちゃいけないという建築限界での規制により一般的にはできないのです。

でもここはどっちみち都市計画道路だけれども、大量の車が当分通らないからやりましょうということで、建築限界の読みかえでつくったものです。こういうことを1985年ごろやったのが世田谷でした。

そして、この電柱などの障害と、きつい車道に向けた勾配によって、車いすの学生に走行させたら車道に転倒して、危うく自動車に轢かれそうになりましたが運よく難を逃れました。ここは勾配が急で車道に向いている問題箇所でした。そういうところを歩道と車道を同じ高さにし、平坦に移動できるようにしました。これが梅ヶ丘の中学校の前のスムーズ横断歩道です。

#### ⑫歩道の平坦性確保

勾配の平坦性、車の出入りのところに段差をつくらずに、一番外側の車道に近いところを削ります。それから、これが個人の住宅だと、実は基準では1%ですが、3%あると車いすは車道側に流されてしまいますので、押す側も大変だし、結構危ない状況になります。そういうところを改善するには、民地がちょっと高い場合に5センチ程

度の高さを歩道の10センチ程度の距離ですっと落として歩道全体をできるだけ平坦にしましょうとか、あるいは車道のそのものを上げましょうとか、そういう技術的なテクニックができます。

多くの大きな交差点で、歩道のところは平坦であるはずなのに、勾配がついています。これは施工する技術者がだめなのか、役所の土木の職員が余りガイドラインを分かってないのか。民地があると、民地と合わせないといけないから、スロープになってしまったりとか、その辺の応用問題を考える力が必要です。

勾配があって、その先は平坦にしましょうというのは、基準の考え方ですが、基準さえ守れてないところが、結構あります。

#### ⑬段差切り下げ後の残存段差

細かい技術基準ですが、段差切り下げ後の段差は2センチというのがありました。ここを1センチにして街渠ブロックの勾配を10%にしましょうということにしました。なぜそうしたかという、2000年の調査のときに、「視覚障害者は勾配によって交差点であることがわかるということ」がある程度確認できました。段差2センチを踏むのは結構難しいことです。そういう意味で、勾配を直前につけるが、1センチにする。1センチだとバギーだとか、車いすの人だとかが、通行しやすいからそうしようということなのです。

#### ⑭弱視者対応ブロック

これは軌道を上げるという写真です。弱視の人が通行するときに、こういった黒い路面を誘導ブロックの両側に入れることにより視認性が確保できます。空港の羽田の第2ターミナルですけれども、相変わらず視認性が得られない誘導ブロックの敷設を行っています。

#### ⑮点字

それから、点字を読む角度、高さを配慮しないといけません。点字で読むときに、点字の盤の角度を誤ると点字を読むときに手を無理に曲げることになります。でも、点字を読める人は1割ぐらいしかいません。トイレの前に点字があっても、大体人間って3分待てないので、3分以内で読めないとトイレに間に合わなくなるので、トイレの前に点字は要らなくて、それより音声を整備することが重要です。

#### ⑯視覚障害者の直進の歩行確保

研究室では視覚障害者がどのぐらい真っすぐ歩けるかとか、実験をやりました。個人差があることが分かりました。内容は視覚障害者が横断歩道のところに立ったら、どのぐらい真っすぐ歩けるかというのを実験しました。その場合の新しい混合ブロックの実験(点状ブロック+一本の線上ブロック)を行ったら、混合ブロックの効果があるということが分かりました。混合ブロックというのは、視覚障害者が直進方向にたった場合、進行方向に直角にいれた横に線が入っているブロックを手がかりに、道路を横断することを想定して直進する実験を行いました。それはそれに直角に進めば交差点の向こう側に渡れるという、そういう印をつくったんです。それを学内で実験した結果、それが有効だということが分かりました。

#### ⑰弱視者配慮の誘導ブロック

実は、従来の誘導ブロックに加えて、横に黒いストライプ(縦線)を入れた弱視対

応のブロック、劣化した汚いブロック、これを評価しました。なぜこういうことをやったかという、よく建築家とかデザイナーには、視覚障害者誘導用ブロックが邪魔だ、あんなものがあるからおれたちのデザインが悪くなる、ということをいう人が結構いるんですね。それが本当かどうかを確認するために、実は実験を実施しました。その結果がこれです。弱視者配慮ブロックは、輝度比が高くて、輝度比というのは路面と誘導ブロックの反射する比率や明度差が大きいということなんです。こちらは総合的な評価ですけれども、評価は意外に高いんですよ。だから、評価が高くて輝度が得られているという結果です。ところが、汚い劣化したブロック、これは景観の評価も低くて、輝度もとれていない。だから、メンテナンスを一生懸命やってくださいという結論が、修士論文で得られました。

#### ⑱住民が協力して得られた空間

住民参加で解決できることです。店舗をえぐったような、こういう空間がある。こういうことでもバリアフリーは進みます。これは先ほどの梅ヶ丘ですけれども、ブロックをつくる時に、当時の90センチの基準をつくるのではなく、お母さん方がPTAに来たときに、話しながら傘を差しても並んで歩ける空間をつくろうというので、これをつくったのです。そうしたら、10年、20年たってもそこは、中学生によく使われる空間になった。つまり、これがユニバーサルデザインなのです。ユニバーサルデザインというのは、多様な人が使えるというような、そういうことを目指したものです。

## 2. 総括

最後に、基本構想の効果について、国土交通省がやったアンケートですが、バリアフリーが進んだというのは8割ぐらいです。鉄道駅は8割進んだが、道路は5割、それで予算確保がしやすくなったというのが5割ぐらいです。駅周辺の一定のエリアを計画的にバリアフリーにすることができたというのは5割ぐらい。それから、高齢者、障害者のニーズが反映できたというのも5割弱ですね。そういう意味で、バリアフリーの効果がようやく見えるようになってきたという結果です。

本日の講演は交通バリアフリーが中心でしたが、観光バリアフリーにも取り組んでいます。

フランスの歴史的地区であるボルドーとストラスブールが世界遺産になることができた理由として、ボルドーの場合、古い建築を残していること、都心部がとてもきれいでごみもあまりないこと、都心から郊外に向けた公共交通としてライトレール（ライトレールトランジットLight Rail Transit (LRT)（高速路面電車とも呼ばれている新型の公共交通システム）がとてもきれいに整備され、美しく街がつくられていることが挙げられます。このようなことに総力として地域の人に取り組まないと、世界遺産になることはできないのです。ボルドーの都心部には歩行者モールがたくさんあり、当時ワインを輸出していた河川（ガロンヌ川）もきれいに保存されています。様々な建築物もきれいに保存しています。都市というのは総合力でつくらないといけないと感じました。

総合力で都市をつくるためには、些細なことから、例えば、ごみをなくす、あるい

は自動車をできるだけ使わないなど、自分の生活を新しく変えていくことからスタートしなければなりません。

利他的利益とは、自分以外の人利益を得ることであり、簡単に言うと、バリアフリーにすることによって、車いすの人や視覚障害者が歩きやすくなり、外出しやすくなることなどが挙げられます。都市をつくり、良くするためには、自分の利益だけではなく、この利他的利益に対して、どこまで自分が考えるかがとても重要なことだと思っています。皆さんがもし何か自分でできることがないかと迷っていたら、利他的利益が上がることを実行していただければ、たぶん都市は良くなります。急ぐから車を使う、ごみ収集が行ってしまったから、駅前のごみ箱に入れてしまおうなど、自分の利益だけを追いかけると、社会は崩壊していくプロセスになります。社会が良くなっていくプロセスをつくるために、何をしたら良いのか考え、取り組んでいくと、練馬の街もよくなると思います。

たとえ、良い基本構想をつくっても、そうしたことを目標に、各個人が良い方向の生活を志向しないと、良い方向の都市はできないと思います。皆さんには是非、利他的利益を頭に置いて行動していただくことをお願いしたいと思います。

以上で、私の今日のお話を終わりにさせていただきたいと思います。（拍手）

#### <質疑>

##### ■参加者

駅・バス停への誘導ブロックはどのくらいの距離から設置するのでしょうか。

##### ■秋山委員

はっきりした考えはガイドラインには出されていません。バス停、駅から障害者・高齢者がよく使う施設まで誘導ブロックをつけましょう、ということは言われています。バリアフリーの基本構想では駅を含んだ1km四方程度は、最低限設置するよう言われています。特定経路、今は生活関連経路と言っていますが、それに指定した道路は全部ブロックをつけましょうということになっています。このため、1km以内と考えると良いです。それ以外は、視覚障害者の学校がある場合などはもう少し長く、というところが基本的な考え方です。

##### ■参加者

東京都の構想にはそこまではっきり書いていないです。

##### ■秋山委員

書いていませんが、読み込むと何となく分かるようになっていきます。

##### ■参加者

視覚障害者の方をエスカレーターに誘導すべきか、いつも悩むのですがどうなのでしょう。

##### ■秋山委員

自立して移動できるように音声をつけることが基本的なことです。このため、危ないと感じた場合は、本人に申告したうえで、お手伝いの方が良いと思われたいです。視覚障害者だから危ないと、すぐ手を出すのは良くなく、「もし必要でしたらお手伝いしますが」と相手に了解を得ることが心のバリアフリーでもあります。

■参加者

バリアフリーを、高齢者と障害者だけでなく、例えば子どもたちの視点に当てはめると、街路の植樹や看板などが、見通しが悪く危険と聞きましたが、どう考えるのでしょうか。

近くの畑で土が出ないように二段ブロックを作っているところに、高齢者が座って水を飲んでいますが。道路には、歩くだけでなく、立ち止まったり、そこで休んだりする場所が必要なのではないでしょうか。その点について、お考えを聞かせていただけますか。

■秋山委員

子どもについては、子育てに関する委員会をつくって勉強会を始めたところですが、ちょっとしたことが問題であることが、まだ整理されていない段階です。

道路には、交通の機能、アクセスの機能のほかに、コミュニティの機能があり、道路で休んだり、お祭りをしたり、立ち話をしたりすることが含まれます。先ほどの自動車に奪われすぎた歩道をもう少し人間に近いところに再配分しましょう、ということには、こうした意味も含めています。