

浜松市

全国の市町村で初めて ユニバーサルデザイン室を設置

ユニバーサルデザイン行動計画を策定中

浜松市は今年4月、市長の肝いりで、基礎自治体としてはじめて行政組織内にユニバーサルデザイン室を設置した。都市計画課に置かれた同室は、全庁的な調整機関としての役割を担い、担当課と協力しながら具体的な事業を推進する。また全庁あげて総合的、効果的にユニバーサルデザインに取り組むために、市長を本部長とする推進本部が設けられている。

2000年度から2年間で、主としてユニバーサルデザインの理念に基づいた施策を推進するための行動計画を策定する。

行動計画の柱は「情報・啓発」、「教育」、「サービスマ参加」、「公共施設」、「まちの空間」の5つである。それぞれのテーマについてワーキンググループが設けられており、原案づくりが行われている。まとめられた原案は市民参加のユニバーサルデザイン協議会に諮られる。

ユニバーサルデザインの視点による公共施設などの調査が並行して進められており、調査結果は行動計画の基礎資料となる。進行中の事業については、できるかぎりユニバーサルデザインを取り入れていく構えだ。市民



「アクトシティ」からみた土地区画整理事業の全景

やエスカレーターも所要所に配置されている。

これらの整備計画はユニバーサルデザインと関係なく策定されたが、結果としてユニバーサルデザインが実現されているといえる。区画整理事務所では、完成間近のこの事業にも、さらなるユニバーサルデザインの味付けをしようとしている。

歩きやすいまちづくりで 中心市街地の活性化

消費者が中心市街地の個店よりも、広大な駐車場を備えた郊外の大型店舗を選ぶ傾向が年々強まっているのは、他の自治体と同じだ。



点字ブロックの位置は車イス利用者のじゃまにならないように配慮されている

中心市街地は歩行者・自転車のための専用道路が不足しており、移動しにくい。視覚障害者や車イス利用者にとっては、道路の段差や誘導ブロックの不連続性などが大きなバリアになる。

同市は1999年、中心市街地活性化重点プロジェクトで「歩きやすいまちづくり計画」を策定した。この計画は、回遊性の高い歩行者ネットワークの形成と、誰にでもやさしい歩行環境の確保(ユニバーサルデザインへの対応)を目的としている。

詳細なアクションプログラムが立てられており、地下道に代わる横断歩道の設置やバスターミナル周辺へのエレベーターの設置などが計画されている。現在、J-R浜松駅から駅前のバスターミナルへは、エスカレーターもしくは階段を利用しなければならないが、エスカレーターにリフトが設置されているもの、これでは車イス利用者などはスムーズに移動できない。

バスターミナル周辺のエレベーターの設置については、駅前広場整備に合わせて設置する予定である。



車歩道の段差を少なくしたことで、広々とした都市空間を演出

への普及啓発、職員研修についても積極的に実施する。浜松市は1999年から建設省の「都市のユニバーサルデザイン検討委員会」に委員を派遣しており、同市の取り組みは「都市のユニバーサルデザイン計画」のモデルケースとなるのではと期待されている。

幅員15mの歩道に挟まれて10mの車道が走る

J-R浜松駅から徒歩10分の地に2000年4月、開学の精神にユニバーサルデザインを盛り込んだ静岡文化芸術大学が開校した。

同校は市が進める「東地区土地区画整理事業第一地区25・9ha、第二地区27・2ha」第二地区に建つ。同地区は諸事情により、戦前の道路構成がそのまま残り、都心地区としての発展が阻害されてきた。新たな都心拠点の形成をめざして、公共団体施工による土地区画整理事業が着手されたのは1987年のことである。

教育文化ゾーン、官公庁ゾーンを地区の核として整備が進められており、大学は教育文化ゾーンに建つ。それまでバラバラだった国や県の建物は官公庁施設街区にまとめられた。

道路については歩車道分離がきめ細かく行われている。鉄道駅舎の東側に建つ高層ビル「アクトシティ」から静岡文化芸術大学までの道路の歩道幅はなんと15mだ。15mの歩道をはさんで10mの車道が走るわけで、まさに歩行者にやさしい広々とした歩道である。車道と歩道の段差は視覚障害者、肢体障害者の双方に配慮してセミフラット構造だ。すべての道路には誘導ブロックが敷設され、公共建築物の誘導ブロックと結ばれており、例えば、浜松市地域情報センターの場合、視覚障害者が受付に辿り着くのはむずかしくない。エレベーター

ユニバーサルデザイン行動計画策定のためのワーキンググループ

情報・啓発	ユニバーサルデザインの考え方の必要性を広め、市民とユニバーサルデザインの意識を共有するにはどうすればよいのか。意識啓発(職員、市民)、情報提供、UD化支援マニュアルづくり(補助金制度等)等
教育	ユニバーサルデザインの心を育てるために、教育の中へどのように取り入れていくのか。幼児教育、義務教育、生涯教育、高校・大学等教育、人材育成、家庭におけるUD等
サービス・社会参加	市民が思いやりの心を持ち、快適な暮らしができるためにはどうすればよいのか。心のユニバーサルデザイン(サービス)、共用品、行政サービス
公共施設	すべての人が利用しやすい公共施設にするにはどうすればよいのか。学校・幼稚園・保育園、市庁舎(サインを含む)、公民館、図書館等
まちの空間	すべての人が安心して行動できる快適空間にするにはどうすればよいのか。サイン、河川・湖・海・港、公園、道路、タウンモビリティ等

東第一土地区画整理事業・東1号線地下横断施設におけるユニバーサルデザインへの配慮

- スロープの勾配3%(一部8%)………基準8%
- 階段の勾配30%………基準50%
- 床面・階段面の仕上げは、滑りにくいジェット&ポリッシュ仕上げ
- スロープ、階段の両側に手すりの設置
- 非常用プザー付きエレベーター
- 防犯カメラの設置(連絡通路、エレベーター回り)
- 誘導用ブロックの設置

来街・回遊システムづくり

都心に来やすいシステムづくり	オムニバスタウン計画推進事業の展開 アクセス道路の整備 駐車場の利活用と料金の適正化 PTPS(公共車両優先システム)の導入
都心内の動きやすいシステムづくり	鍛冶町通りのゆとりモール化 トランジットモールの整備 パークアンドバスライドの導入 循環バスの導入

「浜松市中心市街地活性化計画」から



北脇保之 浜松市長

きたわき やすゆき●1952年、静岡県浜松市生まれ。1974年、東京大学法学部卒業、同年、自治省入省。1995年、自治省退官。1996年、衆議院議員当選、1999年、議員辞職。同年、浜松市長当選

技術と文化の世界都市をユニバーサルデザインでつくる

首長インタビュー

浜松市は今年4月、全国の市町村に先駆けてユニバーサルデザイン室を設置しましたが、その理由をお聞かせください。

北脇——市民1人ひとりが活動しやすいまちをつくるためには、ユニバーサルデザインの考え方でやるのがふさわしいと思ったからです。今年度からの2年間で「ユニバーサルデザイン行動計画」を策定し、具体的な事業は2002年度から5年間で進める予定です。現在、若手職員で構成される5つのワーキンググループ(啓発・情報、教育、サービス・社会参加、公共施設、まちの空間)で原案を作成中です。

ユニバーサルデザイン室が全庁的な情報が集まる企画部ではなく、都市計画部に置かれたわけは何ですか。

北脇——企画部に置くことで、抽象的で上滑りな取り組みになるのではとの懸念から、具体的な事業を推進する部に置くことに決めました。福祉関係に置くと、バリアフリーやノーマライゼーションなどの流れの中で、ユニバーサルデザインが福祉の問題と受け止められてしまう恐れがあります。そこで、より実効性のあるユニバーサルデザイン室になるように都市計画部に設置することにしました。

市民団体の動きはいかがですか。

北脇——昨年、市民団体が主催して福祉のまちづくりのシンポジウムが行われ、その際、具体的な改善点が書かれた提言書をいただきました。福祉文化会館のトイレが車イスでは使いにくい、市役所の車イス駐車スペースは雨が降ると濡れてしまうなどの内容でした。これらについてはすでに改善に着手しています。

このような提言を真摯に受け止めて、行政と市民が同じ目線で意見交換を進めていきたい。当事者だから、わかることがある。市民が蓄積した経験や知識を、行政のほうでも大事にしていくべきです。すべての施策を行政が立案していくのではなく、早い段階から市民とのさまざまな交流を通じて、市民起点の施策を立案していきたいと思えます。

NPOとのかかわりについても、行政の事業の一部をすぐにアウトソーシングしていくというのではなく、このような交流からはじめていきたい。

ご自身が、まちで発見されたバリアも多いのでは。

北脇——たまに自転車でもちを走るのですが、道路の段差がバリアになっていることを実感します。車歩道の段差をセミフラット(2cmほど)にするだけで、ずいぶん走りやすくなる。車イスの人はいっそうバリアと感じるわけですから、早急に改善していかなければなりません。

障害の有無に関係なく、誰もが活動しやすいまちの基本は、A地点からB地点へスムーズに行くことができることです。

都心部に、地上レベルの横断歩道を廃止して、地下道を造りましたが、階段の昇降をしなければならないので歩きにくいというのが、おしなべての市民の評価です。これを受けて、昨年度、市の中心市街地活性化委員会がアクションプログラムの中で横断歩道の復活を提唱しました。横断歩道の設置を決めるのは県警になるので、県

警本部に要望書を提出しています。私は横断歩道と地下道の併用がよいと思うのですが、警察はどちらか1つでよいという発想です。

歩きやすいまちにするそれらの手だては、中心市街地の活性化にもつながりますね。

北脇——当然です。できるだけ多くの人が自由に行動できるまちなら、そこからにぎわいが生まれます。ドーナツ化現象に終止符を打つことができる可能性もある。木陰で一休みできる場所、休憩できる場所をもっと増やしていく必要があるでしょう。

トランジットモールの実験も全国に先駆けて実施しました。この実験には賛否両論がありましたが、それが目指しているところ、方向性は間違いではないと思います。しかし、もう1度実験をやるとなると、都市の整備が進んでいることと、地域住民・事業者が理解してくれることなどの条件が満たされていなければなりません。

海外ではトランジットモールや路面電車の導入などにより、中心市街地を活性化させた事例がありますか。

北脇——浜松市では、低床バスをオムニバスと呼んで、積極的に導入しています。オムニバスも広い意味ではユニバーサルデザインではないでしょうか。

浜松市はブラジル国籍の市民が1万人を超えていますが、外国人市民へのサービスを、今後どのように進めていられるおつもりですか。

北脇——ここ10年来、日本語で作成する資料をポルトガル語でも作成していますし、市役所の総合窓口や国際室にはポルトガル語ができる職員を配置しています。

サインについては、早急にサイン整備検討委員会を設置する予定なので、その中で外国語のサインについても見直していきたい。

市ではオールドカマー、ニューカマーを含めた常設の外国人市民会議を立ち上げています。当市でも、ゴミの出し方や生活時間帯の問題でトラブルはある。自治会の役員に、外国人市民会議の場で日常生活のルールなどを話してもらっています。

行政サービスのユニバーサルデザイン化については、どのように進めていられるおつもりですか。

北脇——公共システムが不便なことはよくあります。それはシステム自体が利用者本意でつくられてこなかったからです。当市では日曜日にも各種証明書の交付を行っています。住民に不便を強いる社会システムは、ユニバーサルデザインのワーキンググループでも見直していきたい。

浜松は都市ビジョンに"技術と文化の世界都市"を掲げています。私のもつ世界都市のイメージは、安土桃山時代の堺や、現在のニューヨーク。人種や国籍に関係なく、生活を楽しむことができ、さまざまな活動の舞台にすることができるまちです。ユニバーサルデザインを通じて、そのようなまちにしていきたいと思えます。

浜松はユニバーサルデザインの先進モデル都市

開学の精神にユニバーサルデザインを掲げた静岡文化芸術大学が浜松市の中心部に2000年4月産声を上げた。高名な歴史学者でもある木村尚三郎学長に「ユニバーサルデザインと浜松」についてお話をうかがった。

静岡文化芸術大学がある浜松市の地域性はどのようなものですか。

木村——浜松は世界的な企業が拠点を設ける技術と文化のまちで、進取の精神に富む地域です。

うちの大学はデザイン学部と文化政策学部からなるのですが、地元の企業も行政もデザイン系や文化政策のわかる人材を求めており、企業や行政との関係は濃密です。

カリキュラムにはインターンシップ制を取り入れており、学生は企業のデザイン部門や行政の文化政策部門で一定期間学びます。このように大学が孤立してあるのではなく、地域に開かれていることが今後ますます重要になってくるでしょう。

21世紀は先が見えない。誰もが閉塞感や不安感を抱えています。このような時代にあつては、さまざまな人やセクターがもつてくるすべての能力をフルに発揮して、次の時代をつくりつていかなければなりません。

そこで、ユニバーサルデザインの考え方が意味をもつわけですね。

木村——ユニバーサルデザインはこれまでの

社会福祉の概念を根底から覆し、新しい時代のキーコンセプトになりえる可能性を秘めています。

これまで英国や北欧が社会福祉の先進国といわれてきましたが、実際のところどうなのでしょう。北欧では、緊急時でもないのに救急ボタンを押す高齢者が少なくない。救急隊が駆けつけてみると、「家族も友達も会いに来てくれない」といって愚痴をいう。それだけ、孤独感が強いのです。

ラテン系の国は英国や北欧に比べて社会福祉が遅れていると見られていますが、もともと農業社会なので共助の精神がある。そのような社会では、社会福祉をことさらに叫ぶ必要がなかった。視覚障害者は音感が優れているので音楽家に向いている。知的障害者の中には美しい詩をつくる人がいる。1人ひとりが持ち味を発揮し、共に助け合いながら生きるという社会が構成されてきたわけです。

満ち足りている人が満ち足りていない人に何かしてあげる。これまでの福祉はこうした慈善の色彩が強かったのですが、しかし今はボランティア活動をすることによって、自分自身も幸福感を得ているという意識をもつ人が増えてきている。ユニバーサルデザインの

考え方の底流には、このように自助と公助の隙間を埋める共助の精神が流れていると思えます。また共助の精神なくして、ユニバーサルデザインの社会は実現できません。

社会システム全体をユニバーサルデザインにするうえで、手始めにやらなければならないことは何ですか。

木村——われわれの大学には全身が映る大きな鏡が45枚設置されています。その理由は、自分自身を鏡に映し出すことで、自身の長所や短所を見つめ直ししてほしいからです。誰にでも長所や短所があり、それが個性でもある。誰もが障害をもっているといってもよい。

ある企業が障害のある人を積極的に雇用しているというところで社会貢献賞を受賞したというニュースを聞きました。この企業は、彼らを慈善の対象としてではなく、戦力として考えています。いっほう障害のある人のほとんどは、社会の構成員としての役割を果たすことに喜びを見いだしている。しかし、現実には、障害のある人の雇用はさほど増えていません。

ヒトは動物の一種であり、動物は「動物」と書く。移動の自由は、根元的な権利



木村尚三郎

静岡文化芸術大学学長

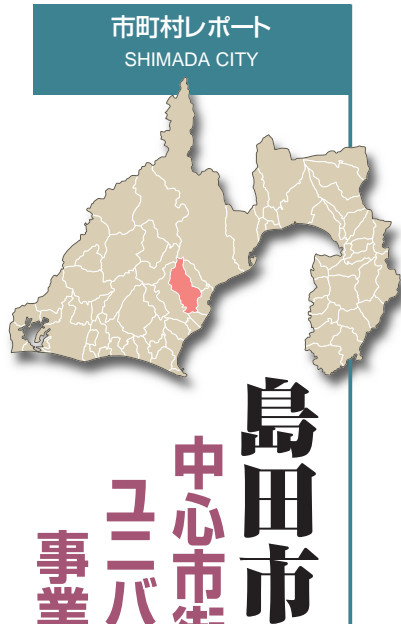
きむら しょうさぶろう●1930年東京生まれ。1953年東京大学西洋史学科卒業。1990年まで東京大学教養学部教授。専門はヨーロッパ史、現代文明論。東京大学名誉教授。多数の官庁の審議会会長や委員長を兼務し、幅広い領域で活躍。『西欧文明の原像』『都市文明の源流』『美しい農の時代』等、著書多数。2000年から現職

ともいえるでしょう。しかし現実の社会やまちは、その権利を保障するようにはできていないので、通勤や通学に苦勞する人がいる。施設についても同様です。

市はユニバーサルデザインのまちづくりを推進していく方向ですから、まちの施設は少しずつ改善されていくことでしょう。大学としても、ユニバーサルデザインの研究・教育機関としての役割を果たすとともに、行政や企業とさらなる協働関係を築き、地域社会の一員としてユニバーサルデザインの地域社会づくりに貢献できればと思います。



静岡文化芸術大学



島田市

中心市街地

ユニバーサルデザイン

事業計画を策定

区画整理事業をユニバーサルデザインで行う

島田市の中心市街地は、商業施設の郊外進出、商業活動の低下、居住人口の減少・高齢化などにより空洞化が進み、本来の中心市街地としての都市機能、商業機能の役割が失われている。メインストリートである旧東海道沿いの商店の半数はシャッターを閉ざし、往時のにぎわいはない。

市は1984年、土地区画整理事業(約20・6ha)に着手、対象地域は「中心市街地活性化基本計画」の対象地域に含まれている。約半分の地区についてはすでに整備が完了しており、これから整備するのはおおむね商業ゾーンに当たる地区である。

このような状況下で1999年、市はユニバーサルデザインをまちづくりの基本コンセプトとして位置づけ、「ユニバーサルデザインのまちづくり計画策定委員会」を創設し、有識者、住民、事業者、行政関係者などによる議論が重ねられてきた。

障害のある人とそのボランティア、区画整理対象地域の住民、子どもなどを対象としたアンケート調査も実施され、住民からの問題指摘や提案を踏まえて、20

備が終了した「和風のまち」を結んでいる。

本通り御飯屋線(旧東海道)でユニバーサルデザインに配慮した点は、トップライトの他にフットライトを配置して夜間見えにくい場所を明確にして安全性を高める、高さの異なるベンチ(子ども用、大人用)や車イス使用者と語り合えるスペースを確保したベンチを設ける、路面との輝度比を考慮したグレー色に合う色合いの点字ブロックを敷設する、沿道商店のエントランスを道路レベルに合わせるように指導するなどである。

おび通りとの景観の一体性を保つために植栽、建築物、施設などは、「和風のまち」であるおび通りのイメージを踏襲する。ここで問題なのは、おび通り整備計画はユニバーサルデザイン整備計画策定以前に計画されたために、商店のエントランスが道路レベルよりもかなり高くなっていることなどである。そのため、おび通りの整備については、ユニバーサルデザインの視点でできるかぎり調整改善していく方向だ。

中心市街地に自転車・歩行者専用道を作ることで、回遊性を高めてにぎわいを醸成しようという試みは大いなる実験でもあるし、環境負荷に配慮したエコシティ計画という側面ももつ。

新たな都市軸が生まれ、そこに人々が集う。島田市の取り組みは、ユニバーサルデザインがどの程度まちの活性化に役立つかの試金石である。

00年3月、「島田市中心市街地ユニバーサルデザイン事業計画」がまとめられた。

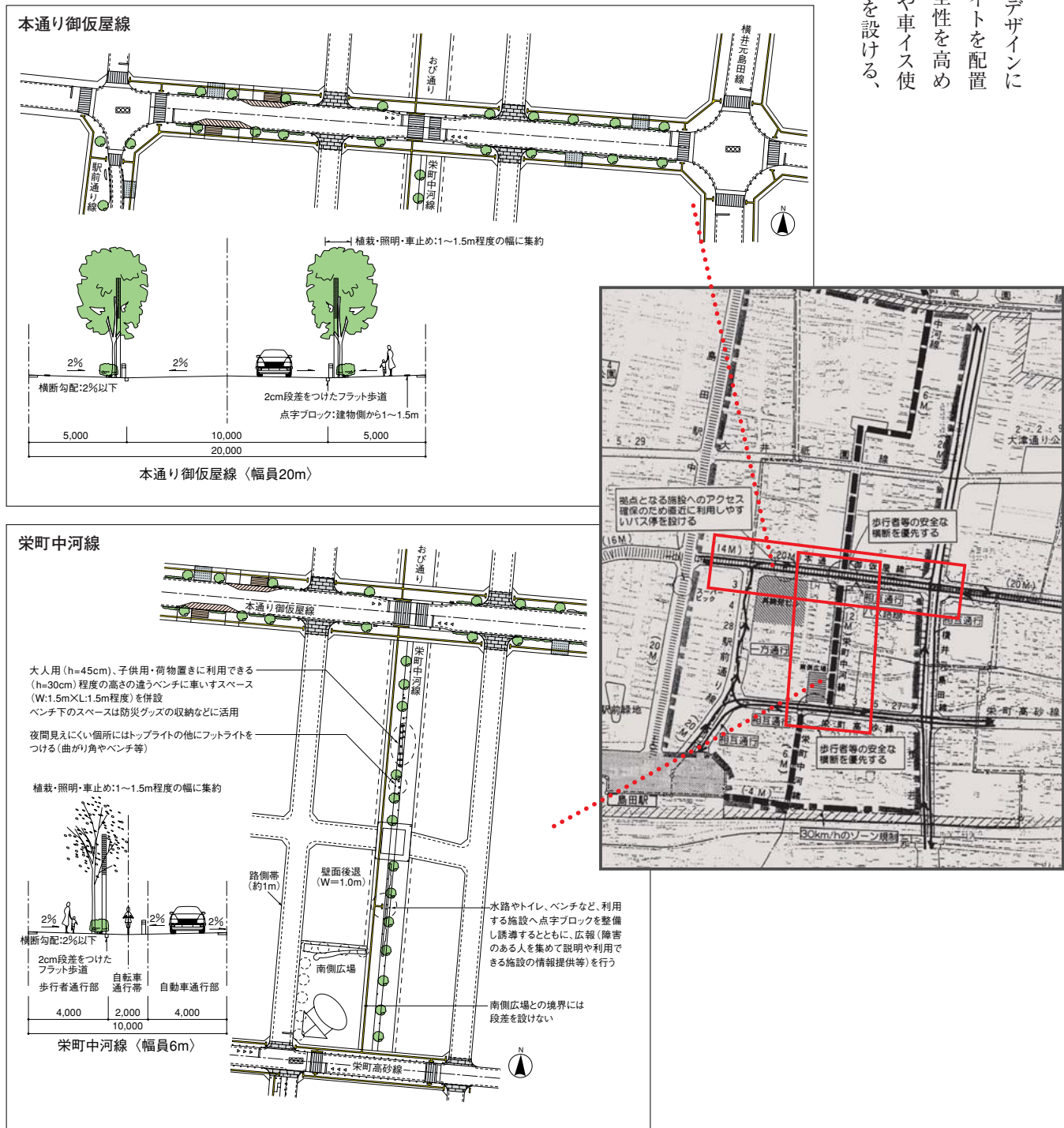
この計画の対象地域も、中心市街地活性化基本計画の対象地域と同じである。整備完了地区については既存施設の改善計画が立てられ、工事未着手の地区については、より高いユニバーサルデザインの実現をめざして整備計画が策定された。ユニバーサルデザインのまちづくりの具体的なプランとしては全国初の試みである。

回遊性を高めるために 自転車・歩行者専用道を整備

整備計画では事業施行中地区(工事未着手)において、詳細な計画が図示され、併せてユニバーサルデザインに配慮した点があげられている。

歩道はフラットで、歩車道境界部の段差は2cm、ベンチ等の休憩施設は70×80m間隔、車止め(ボラード)は2m程度の間隔で設置、点字ブロックに連続性をもたせるなどが、道路整備の共通項である。

工事未着手の道路のなかで、栄町中河線だけが自転車・歩行者専用道である。この道路は幅員12m、6m、4mの区間から構成され、JR島田駅とおび通り(整

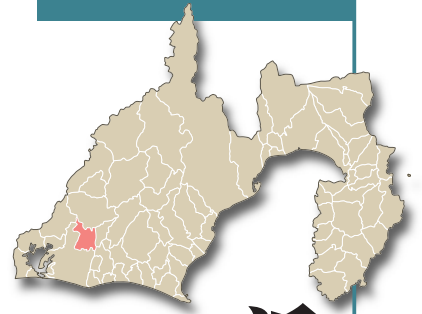


「ユニバーサルデザインのまちづくり」 住民アンケート調査結果

- 誰もが気軽にまちに出て1人で歩ける魅力的なまちづくりの必要性
- 公共施設、駅、店舗など個別施設へのユニバーサルデザインの導入(バリアフリーでの整備済み施設であってもユニバーサルデザインによる整備の実施)
- ユニバーサルデザイン空間の連続性の確保とトイレなど便益施設の適切な配置
- 車イス利用者にも視覚障害者にも利用しやすい歩道の構造、点字ブロックの敷設
- 利用者への利用可能施設などの情報提供の充実
- 当面工事が続く対象地区における工事中の対策の必要性
- ユニバーサルデザインによるまちづくりの住民意識の啓発と住民の意見の反映

区画整理施行中(工事未着手)地区の整備計画

交通計画	道路等整備計画	公共交通機関の施設等の整備計画
<p>整備方針を実現するために、歩行者、自動車、自転車、公共交通機関の動線の考え方を以下のように設定。歩行者地区内を回遊し沿道店舗を利用しやすいように、歩行者の安全性と歩きやすさに重点を置いた計画とする。ユニバーサルデザインによる整備の実施</p> <p>●自転車 自転車専用ルートは設けず、自由に地区内を往来できるようにする。ただし、横断歩道など歩行者との交錯が予想される箇所は、分離を基本とする</p> <p>●自動車 地区内に計画・整備される駐車場への適切な整備を図る。地区内は歩行者の安全を確保するため、30km/hゾーン規制を行う。歩行者の回遊ルート上で車道を横断する箇所では歩行者の安全な横断を優先させるように速度抑制策を図る</p>	<p>最初から段差の少ない構造を採用し、地区内の回遊がしやすく、歩くのが苦にならないような道路構造とする。また歩行者が往来しやすく、横断時の車からの安全を確保するため、自動車の速度を抑制するように配慮する整備内容</p> <p>●横断歩道 マウントアップ高の低い形状の使用、フラット歩道</p> <p>●点字ブロック 連続的な敷設と識別しやすい工夫/主要箇所には夜間も見やすい工夫をする/歩車道境界部の工夫(交差点部、その他に分けて安全性と通行のしやすさを考慮した構造)/弱者応答式信号(音響式、押しボタン式信号の採用)/路面は滑りにくい表面仕上げ/歩行者の通行部分は排水性、透水性舗装/凹凸の少ないブロック舗装</p>	<p>現状のバス路線を生かし、乗換時の利用状況を向上させるよう、バス停環境を改善する。交通の結節点である島田駅については、乗り換えの利便性向上のため、エレベーターの設置など駅舎の改善が望まれる</p> <p>●バス停環境の整備 本通御飯屋線(島田三丁目)のバス停上屋やベンチを設置し、寒にバスを待てる環境を整備。再開発ビルの一部を公開空地とし、あまり空間を配置。島田駅中河線(島田駅二丁目)のバス停スーパービックの4階の交流核施設(しまだ学習センター)へはさまざまな人のアクセスがあるため、入口近くにバス停を設ける</p> <p>●島田駅について 駅前広場の勾配を緩やかにするなど、利用者が使いやすいように整備計画を策定し、順次整備を行う。駅舎は階段しかない。島田市の玄関口として、誰でも苦勞することなく利用できるような改善していく必要があり、今後の課題である</p>



浜北市

大型複合施設を核にした 中心市街地の再開発計画

まちの核となる複合施設を建設

浜北市は静岡県西部の中核都市である浜松市の衛星都市だ。浜松市とは遠州鉄道により約20分で結ばれている。

同市の中心市街地は遠州鉄道の浜北駅前地区であるが、同地区はスプロール化により商業地盤の沈下が著しく、人口約9万の自治体の中心市街地がもつにぎわいはない。

再開発事業の核として位置づけられたのは、大型複合施設の建設である。パブルの崩壊により、当初進出予定であったホテルテナントが撤退表明をするなど、社会経済情勢の変化により計画変更を余儀なくされたが、公益施設を主とする建築物とすることで1998年に着工した。

建物の1階と2階は図書館、情報プラザなどの公益施設と個店からなる。3階は多目的ホール、会議室、メディアルームからなる生涯学習のためのフロア。4〜7階は分譲住宅だ。地下は180台を収容する有料駐車場。

建設に当たっては、実際に施設を利用する各種団体、サークルなど、幅広い市民から意見・要望を聞き、それを計画に反映させた。建物の名称には市民の公募により、「なゆた浜北」を採用。「なゆた」とは、無限大を意味する数の単位である。「緑」、「ふれあい」、「やさしさ」、「生

涯学習」をテーマに計画された「なゆた浜北」は2001年にオープンする。

男子トイレにもベビーキープを設置

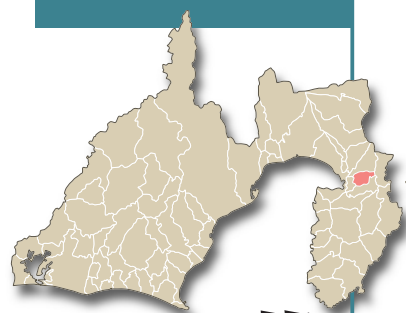
「なゆた浜北」を中心とする再開発事業地区全体に、静岡県が推進するユニバーサルデザインの考え方が盛り込まれている。具体的な設備の採用に当たっては、市民へのヒアリングの結果が最大限に尊重された。

すべての男トイレ、女トイレにそれぞれベビーキープの設置、男女別々の多目的トイレの設置、車イス用ではなく多目的トイレとしての使用を促すサイン計画、シースルー仕様のエレベーターの設置などは、市民の意見を採用了したものである。また扉のレバーハンドルは、衣服の袖口が引っかからない形状になるように独自に開発された。透水性のある舗装材が使われた広場は全面フラットなので、車イスの人も含めて自由に移動できる。

商業施設は飲食を主体とした20店舗程度の構成とされ、物販を中心とした郊外の大規模店舗との差別化が図られた。地域のランドマークである「なゆた浜北」は、ユニバーサルデザインが中心市街地の活性化にどのような役割を果たすことができるかの試金石でもある。

浜北駅前地区再開発事業におけるユニバーサルデザイン

公共施設に関するユニバーサルデザイン道路、敷地境界の官民境界の段差をなくす	施設建築物のユニバーサルデザイン	
<p>道路、敷地境界の官民境界の段差をなくす・歩道はセミフラット構造で、段差を少なくし使いやすくする・経年変化の少なく、滑りにくい材料の平板ブロック仕上げ・誘導ブロックを貼り、動線を明確化・道路歩道と敷地内外構を一体化させ、段差のないゆったりとした歩行空間の確保・駅前広場の空間は、歩車道境界をプランターボックスで区切り、駅前広場の使用形態に合わせて移動できるように柔軟性をもたせる・排水溝蓋は、ハイヒールなどの落ちない、細めタイプのグレージングと景観に合わせた化粧蓋を使用・段差1/12以下のゆるいスロープ処理</p>	<p>●トイレ すべての男子トイレ、女子トイレにそれぞれベビーキープを設置・女子トイレにこども用小便器を設置・男女別々の多目的トイレ(車イス利用可能、ベビーシート)を各トイレ・スペースに設置・小便器の自動水栓・小便器に手すりを設置・手洗いを自動水栓・車イス用ではなく、多目的トイレとしての使用を促すサイン計画・トイレブースドアの錠を2カ所設置(こどもといっしょに入ってもこどもが開けられないように上部に1カ所錠を設置)・大便器は、スツール式を主(腰掛け便器)とし、各1カ所は和便器を設けるが、洗浄レバーは壁付きで高い位置に設置(立ち上がりからでも操作がしやすいように)</p>	<p>●その他 建物への入口はすべて自動ドアとし、1300mm以上の幅を確保・建物へのアプローチ、建物内はすべて段差なし・階段の手すりは2段手すり・アーケードなどは、車イスが容易にすれ違えるように1800mm以上の幅とする・扉の幅は850mm以上とし、ハンドルはすべてレバーまたは棒状とし、衣服の引っかかりがない形状で、身長の高い人にも使いやすいように高さは900mmとする・電話台の高さを2段形状・水飲み器は車イスの人でも利用できる形状・カウンター関係は高さ700mm、奥行き450mm・ホール、会議室に車イス用の観覧スペースを確保・夜間受付インターホンに車イスでも使いやすい高さに設定・屋内廊下の幅は、すべて1400mm以上とし、車イスの移動に配慮・一般の水栓類もすべてシングルレバーとする</p>
	<p>●エレベーター 車イス対応のエレベーターを3基設置・車イス対応エレベーターのうち1基をシースルー仕様とし、音声対応、点字表示・エスカレーターを5基設置</p>	<p>●住宅 内部廊下幅を990mm(通常850mm)と広く設定・浴室、便所、洗面室に手すりを設置・足元灯を設置・外部廊下に手すりを設置</p>
	<p>●駐車場 180台の駐車スペースのうち、6台分を車イス用として確保(通常は1台確保)・車路の幅員は5m(通常は3.5m)・駐車スペースを色分けし、大きな表示で駐車場所の確認を容易にする</p>	



葦山町

役場職員が車イス体験 葦山ハートフルタウン計画が スタート

「ユニバーサルデザイン推進事業」を予算化

葦山町は伊豆半島に位置する農業と観光の町である。同町は今年度、「ユニバーサルデザイン推進事業」を予算化した。事業期間は2000年度～2005年度で、2000年度の予算は300万円。

事の発端は、1996年に中伊豆青年会議所が主催した「やさしさのあるまちづくりシンポジウム」に出席した渡辺解太郎町長（当時は助役）が話の内容に感銘を受けたことである。以後、町行政はそれまで以上に、バリアのないまちづくりをめざして、さまざまな施策を打ち出していく。

民間では1997年に、伊豆半島全体をエリアとする「バリアフリー伊豆研究会」（戸谷知恵子会長）が、中伊豆青年会議所のシンポジウムをきっかけとして発足。会員は活発な活動をしており、自身が経営する商業施設をバリアフリー化する人も多数現れている。そのような土壌の中で、町は県が推進する「ユニバーサルデザイン」を事業名として採用した。

今年度の主な事業内容は、事業計画の作成、町職員研修、町民への普及啓発、「葦山はあとふる21」の立ち上

げである。

「葦山はあとふる21」は行政と市民が一体となった団
体で、11月に発足した。その活動目的は「すべての人
（For all）にやさしいハートフルなまちづくりをめざし、住
民の希望を現実化する一端を担う」（設立趣意書）こと
である。運営方法は分科会システムを取り、会員個々の
特性や資質、取り組みたい課題や対応により、会員は
ノーマリゼーション、ホスピタリティー、ユニバーサルデザイ
ンの3分科会のいずれかに参加する。11月には、町主催
で行われた「葦山ハートフルフォーラム」にて、町民に会
の設立を広くアピールした。

障害をもつ人の疑似体験で まちのバリアをウオッチング

町では「ハートフルタウン計画」の一
環として職員を対象とした研修会
を重ねており、7月には庁内の全部
署から25人が参加して、キャップハン
デ体験が行われた。キャップハンデと
は車イスに乗ったり、アイマスクをし
たりすることで、障害をもつ人の疑



町職員が行ったキャップハンデ研修



駅舎などの交通機関を重点的に検証

ハートフルタウン計画アンケート調査 から出された主な意見

- 町民へのキャップハンデ体験の普及
- 公共施設における障害のある人の雇用促進
- 教育のバリアフリー
- 庭園にトイレの設置
- ボランティア組織の養成・強化（点字・手話）
- 窓口対応の改善
- 町発行の諸通知書の書面等変更
- ハード整備における町独自の整備基準の作成
- 基本構想の作成と長期ビジョンに立った計画の作成
- 防災面から見た対応策の作成
- 施設内サインの充実
- 工事中の安全管理の徹底

似体験をすることである。このような体験なしに想像
や理論だけでは、まちのバリアは的確に発見できない。
フィールドワークを経て、職員の意識は大きく変化して
いく。住民への普及啓発のためにも、職員の意識改革は
欠かせない。「町をハートフルタウンにしてゆくために、あ
なたの担当部署が率先して対応できる事柄や、今後取
り組むべきだと考える事柄を具体的に記してください」と
いう参加者へのアンケートに対して、別表のような意
見が寄せられた。「葦山ハートフルタウン計画」はまだ開
始されたばかりである。