

[0] [2] の法則

ユニバーサル・デザイン周辺の点描～その五

石 田 享 平*

ときとして不可思議な偶然に驚かされることがあります。しかし、その不可思議が偶然の繰り返しにのその源が場合には、反復的な偶然が当事者にとっての常態と化してしまい、意識されることなく認識の狭間に埋もれてしまうこともあります。筆者がそのような不可思議に気付かされたのは、車いすに依存する生活を始めて間もない頃の、あるスーパーマーケットでのことでした。当時、外出する先は活動環境の整っている限られた施設のみで、具体には障害者用駐車スペースと車椅子で利用可能なトイレが備えられている施設でしたが、そのスーパーには専用駐車スペースが2台分ある上にそれが屋内であったことから、しばしば利用させて頂いておりました。そして、何度かそこに通ううちに不思議な現象を意識することとなりました。即ち、障害者用駐車スペースの利用状況が、駐車場全体の混み方とはいささか異なった様相であるように感じたのです。違和感の端緒は駐車場が全体的に混んでいるのに障害者用のスペースが空いていたり、またその逆のケースがあったりしたことです。次いで、周辺の駐車状況とは関わりなく、専用駐車スペースにある自動車の台数が0か2台のことがほとんどであることに気付きました。たとえば0台の状態では筆者が同スペースに駐車したときには、用事を足して帰る頃には同スペースの駐車台数は2台になっていたのです。その利用状況を手細に調査したわけではないのですが、およそそのような利用状況であったように振り返ります。

その後、行動範囲が広がり、色々な施設にて障害者用駐車スペースを利用し、または利用できなかった経験を基にこの偶然の理由について考えた結果、それは不可思議でもなければ偶然でもないと思うようになりました。一般に障害者用駐車スペースは利便性の良い場所に設けられる一方、必ずしもその利用度が高くないことから、駐車場利用者にとっては使いたい誘惑に駆られる場所です。しかし、利用者の大部分はその場所が特別に用意された場所と知っておりますので、通常は心理的な抵抗が働きそこを利用しません。しかし、誰かが2台分のスペースの一方を利用している場合には、誰か他の健常者が使っているのではないかと推測が働き、先に述べた精神的なバリアが低くなっ

たのではないかと考えると先の不思議が理解できます。以上はあくまでも筆者の印象と、推測から導いた仮説です。従って、誤解、思い違いの可能性も否定しませんが、障害者用駐車スペースを利用した経験を振り返りますとき、まんざら的是はずれとも思えません。

ユニバーサル・デザイン(以下U.D.と記す)は環境と製品とに係る設計原則ですが、その目指す先には社会を構成する誰もが統合的に生きられる社会の実現が見据えられていることは先に説明しました¹⁾。また、筆者は土木技術者であると同時に車椅子に依存する者として、これまでU.D.に関して環境設計の切り口から私見を述べてきました。しかし、上述の例は環境整備がいわゆるハードの設計問題にとどまらず、そこを利用する人々の利用方法または意識にまで踏み込むことの必要性を教えているように考えます。欧米では障害者専用の駐車スペースを設け、それを明示しさえすれば一般スペースの混雑状況に関わらずこれが尊重される旨聞いたことがあります。他方、本邦においては障害者用スペースを設け、障害者用の国際シンボルマークを掲げるだけでは障害者の利用機会の平等を計ったとは言いがたい状況が起こります。従って、ただ単に障害者用駐車スペースを設置するのではなく、設計時に予定した駐車サービスが適切に提供できるか否かに配慮することが重要なのです。そこで、かかる視点から筆者がこれまで利用した駐車場について振り返ってみました。

千歳空港の駐車場では毎回荷物を携えていることと、また雨に降られたり、積雪期の利用もあったことなどから、専用スペースを使えないときは難儀したものです。同空港の駐車場にはAとB合わせて20台分近くの障害者専用スペースが用意されております。その数については十分と思うのですが、つい最近まで3回に2回程の割合でそのすべてが先客に使用されておりました。もちろん、何度かに一度は満車もあり得べきこととは考えるのですが、設計で予定されている利用を前提とするなら満車の頻度が多すぎるように思いました。恐らくは多くの荷物を抱えた方々が、空港ビルに近く、便利な場所にある障害者用スペースを利用しているのではないかと考えます。つまり、20近くの駐車スパー

スのすべてとは言わずとも、それらのいくつかが当初予定されていない利用者に占拠された結果、サービスの提供を予定された人々が余所へ押し出されているように考えました。同施設は計画上は「バリア・フリー(以下B.F.と記す)設計」なのかも知れませんが、利用実態からはB.F.もどき施設でしかなかったように考えます。ただし、空港管理者の名誉のために付言しますと、最近になり同スペースの利用者に対して駐車禁止地域指定除外車の証²⁾の提示を求め、そのない車両には警告文を示すようになりました。その効果と思われませんが、ここ2回は所定の場所を利用できた上、それ以外にも若干の余裕が認められました。監視の目の届かない駐車場においては、本事例のようにソフトによる連携が有効と考えます。

この課題に対して施設レイアウトの工夫で効果を上げている事例について、道央高速道路の砂川S.S.の駐車スペースに見ました。同S.S.には巨大な駐車場が拡がり、その奥にガソリンスタンド、レストハウス、公衆トイレなどが駐車場に面して並んでおります。そして、車両が走行、駐車する区域とS.S.利用区域との間の緩衝地帯として歩行専用の空間が設けられております。ここまではどこにでもあるS.S.の配置と変わるところはありません。しかし、障害者用駐車スペースが歩行空間に食い込むように配置してある点が異なっております。通常は大きな駐車場の一角、利用施設に最も近い場所に標識やマーキングで障害者用スペースが区画されております。そのような場所では、混んでいれば多くの駐車車両に紛れて、また空いていればどこに駐車しても良からうとばかりに占拠されることが多いようです。しかし、砂川S.S.では一般の場所から明確に分離され多くの人が行き交う場所に配置してあるため、健常な方が同スペースに車を乗り付けて乗降するのには心理抵抗が大きいようです。筆者は何度か同S.S.を利用しましたが、先客がいたのは一度だけで、その先客は車椅子に依存する老人でした。U.D.では統合が重要な要素ではありますが、本邦にあっては敢えて分離することが選択肢となるケースもありそうです。

誘導員を含めて人目の届く場所では、予定されたサービスが提供され易いように感じます。北大病院とかで27はストレスを感じることなく利用できる数少ない施設であり、たとえ満車で利用できなかったにしても、納得できる点がこれらの利点です。しかし、次の事例は意見の分かれるところかも知れません。札幌市中心部のある公共の駐車場には障害者専用スペースが用意されており、進入ゲート部にボタンを押すと誘導員がそこに案内してくれる旨の説明を受けました。事前

情報からはほぼ完璧なシステムが構築できているように考え、期待感を持って利用することとしました。筆者が利用した日は入り口に列ができ20分ほどの待ち時間でしたが、ゲートに至り所定のボタン押して係員に案内を請いましたところ、満車だからどこか空いているところへ駐車するように指示されたのです。筆者は移動制約者であり、専用スペースを利用させていただきたい旨述べ、改めて要請しましたところ、誰か分からないが既に駐車しており、いつ戻るか分からないのではないかという理由でした。事前説明で述べられているシステムと、実際のサービスとの間には大きな隔たりがあったのです。満車で順番待ちの列ができる状況にあっては、来るか来ないか分からない障害者のためにスペースを空けておくより、そのスペースを有効に活用する方が利用者に対する柔軟かつ親切な対応と考えたのでしょうか。しかし、そのような運営をするのなら、そのように告知していただければ、かかる事態を想定して行列を認識した段階で異なる選択も考えられるのです。さて、皆様が誘導員の立場であったとしたら、どちらの運用を選択されますでしょうか。

ここでは駐車場の事例を引き合いに出しましたが、社会を構成する人々の対応如何により環境設計の考え方を変えるべき例は他にもあるように考えます。欧州では車いす使用者やプッシュチェアを押す人がバス停にいれば、バスの乗客が乗車を手伝う国もあると聞いております。そのような国々と、障害者に関わることに躊躇を覚える人の多い国とでは自ずと設備や環境の設計において留意すべき条件は異なります。これは国の違いばかりではなく、地域、施設、利用者数その他、そのおかれる環境を適正に認識することから、U.D.に基づく設計は始められるように考えます。

参 考 資 料

¹⁾ ユニバーサル・デザインの原則：石田享平，北海道開発土木研究所月報，4月号

²⁾ 駐車禁止地域指定除外車の証：障害を持つ人が使用する車両に対し駐車禁止の除外となることを示す証



石田 享平*

北海道開発土木研究所
環境水工部長