

ユニバーサルデザイン

生活意識の高度化・多様化に伴い、様々な場面で「バリア」が見いだされ、対応が求められています。これまでこうした問題は、障害者に対する福祉的なものという扱いでしたが、現在では高齢社会の進展もあり、年齢的なものまで含め、総ての人が使える・使いやすい「ユニバーサルデザイン(以下、UD)」の考え方が鉄道事業にとっても重要になると考えられています。UDとは、図1に示すように、バリアフリー・デザインとアダプティブ・デザイン、そしてトランスゼネレーション・デザインを統合したものだと言われています。交通の分野でも、バリアを感じる対象者について、障害をもつ人たちだけでなく、年齢的なものや外国人さらには妊婦や松葉杖使用などの一時的に移動困難をきたしている場合まで含めて考えた、「移動制約者」というとらえ方が一般化しつつあります。

バリアフリー

駅のバリアフリー(以下、BF)化は、1983年の「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」からはじまり、2000年には「身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」が施行され、スロープやエレベー

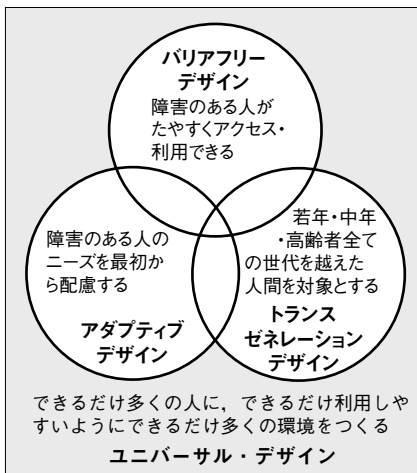


図1 ユニバーサルデザイン

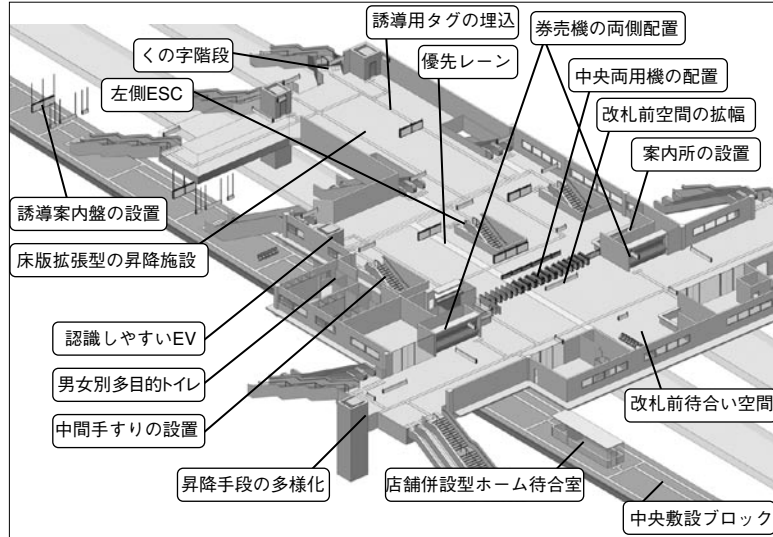


図2 ユニバーサルデザイン駅のモデルプラン

タ(EV)などによる「移動円滑化された経路」の設置や視覚障害者等にとってのバリアの解消などが定められました。この内容は、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン」で詳細に分かるようになっていきます。

このBFは、全く使えない、使うには大きな労力が必要、というものを、とにかく使えるものとする、という位置づけであり、更にUDと言われるようにするにはまだ多くの課題があると思われま

バリアフリーから
ユニバーサルデザインへ

全ての人にとって使いやすいものを、という事がUDですが、UDを実現する際には、ただ一つの形ではなく、容易に選ぶことができる多様な選択肢を用意することによって解決できる場合が多いと言われています。

つまり「どんな体型にもフィットする一着のUD服」ではなく、幾つものサイズの服から自在に選択できるようにする事がUDであり、「どんな体型」のなかには、これまで考慮していなかった様々な要求があると考えることが重要で、そうした様々な要求に、なるべく応えられるように努力することがUDだと言えます。

BFでは、特定の障害への対策のため

には、最低限何がどの位必要か、という定量的な検討が中心となりますが、UDでは具体的な数値というより、方策の組み合わせ方の問題であり、解決するデザインは何通りも考えられます。

鉄道システムは、多くの旅客の集中的な利用という特殊性があって、一般に用いられるデザインをそのまま適用できない場合もあります。また日々列車を運行しているので、全てを根本的に変更することは困難です。更にUDの原則に「高価すぎる方策は、普及しないのでユニバーサルとはなりえない」も加えるべきとも言われるように、大きすぎるコストはUDに反する事にもなるという点も考慮しなければなりません。

こうした事を考慮して、一般的な橋上駅のUD化の例を考えてみました(図2)。図中左上側に床を増設し、階段・EVを設け、昇りESCをハの字両側に設置し、どこで降車してもESCと階段が選択できるようにするなど、様々な要求に応えられる要素を盛り込んだ例としています。

(構造物技術研究部 建築 青木俊幸)

※記事に関するお問い合わせ先
構造物技術研究部(建築)
NTT: 042-573-7267
J R: 053-7267