

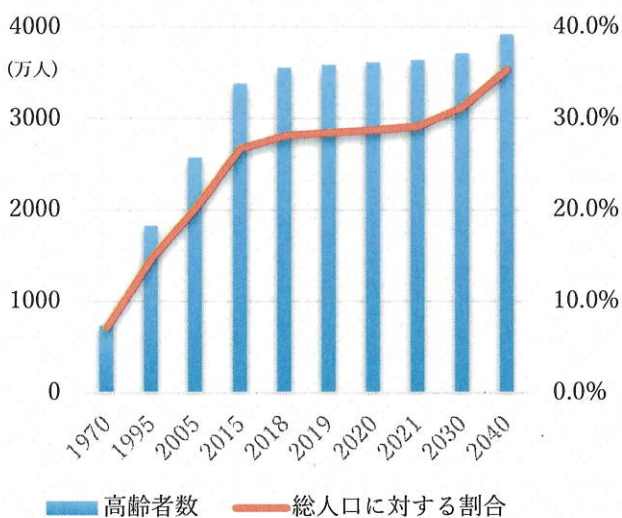
# 「どうぞ」でみちがえる道

## 序論

私たちが「どうぞ」というキーワードから真っ先に連想したものは、「お先にどうぞ」や「思いやりの心」である。本年度はコロナ禍ということもあり、様々な制約の中での東京オリンピック・パラリンピック開催となったが、我が国のオリンピック・パラリンピック招致におけるテーマは「おもてなし」であった。国際的イベントの開催にあたり、文化や環境の異なる不特定多数の人々でも必ず共通認識を持って利用しなければならないものが「道」である。では、現在の我が国の道において、どれだけおもてなしの準備がなされていたのだろうか。利用のしやすさはもちろんのこと、交通事故や様々なトラブルを未然に防ぐためにも、この道のユニバーサルデザイン化は必要不可欠であり、急務なものとなっていたはずだ。

ユニバーサルデザインとは、年齢や性別、身体状況などの個性や違いにかかわらず、誰もが利用しやすいものや環境を整えていくことである。連絡通路で考えれば、スロープが例にあげられる。階段は車いすやベビーカーの利用者、視覚障がい者、聴覚障がい者の上り下りが困難となるため、空間を快適に移動することができるようなスロープの採用が進んでいる。

我が国の一般的な道には、縁石、電柱、グレーチングなどが多く使用されているが、これらの障害となり得るものに対して、障がい者や高齢者はどのように感じているのだろうか。



グラフ1の詳細を示すと、2021年現在、我が国の高齢者数は3,640万人、総人口に対する割合は29.1%である。少子高齢化は今後も加速していき、2040年には高齢者の割合が35.3%にまでなると言われている。そのため、今後は下肢障がい者に配慮した街づくりをしていかなければならない。前述したように、道にある障がいとなり得るものを取り除き、健常者、障がい者や高齢者の誰もが使いやすい道にしていくことで、私たちが本当に住みやすい街になっていくのではないだろうか。

グラフ1 (高齢者(65歳以上)の人口及び割合推移)

そこで、私たちは障がい者や高齢者の心情をより深く理解するために、体験学習を通して研究を進めていくことにした。実際に車いすに乗って移動したり、目隠しをした状態で白杖を頼りに道を歩いてみたりした。すると、私たちの身の回りの道には改善すべき問題が数多くあることに気づいた。

人は生活する上で、幾度となく道を利用する。しかし、車いすや白杖を生活の一部として使用している人たちにとって、我が国の道は通行しやすいとは言いきれない状況である。道にある様々な問題点を確実に改善していき、今後更なるユニバーサルデザイン化に努め、より安心、安全な社会を目指していくべきである。

# 第1章 現状

皆さんは道を通行していて、危険だと感じたことはないだろうか。少なからず、自転車や自動車が自分のすぐ横を通過するような場面は多くの人を経験しているはずだ。逆に自動車の運転手からしても、歩行者や自転車が車道側にはみ出て通行していたら危険だと感じるだろう。これは、道の幅に原因がある。写真1、2は、車幅による道路の環境を比べた写真である。

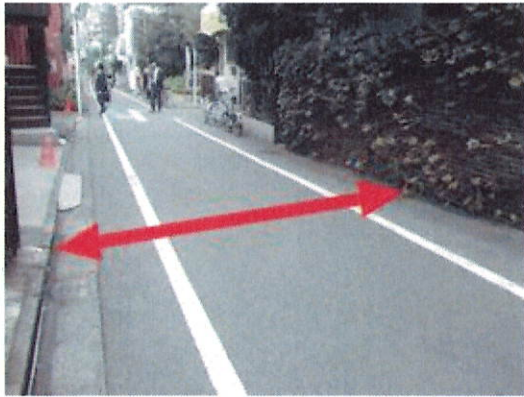


写真1 (一車線道路)

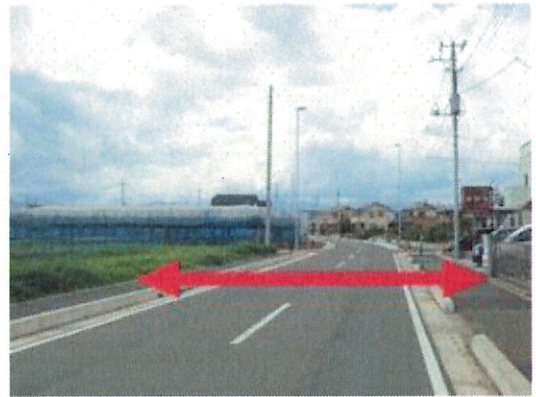


写真2 (二車線道路)

写真1は一車線道路となっており、歩道が設置されていない。日常的に歩行者、自転車や自動車が接近して通行している。また、道路上に止められている自転車を避けて通らなければならない。下肢障がい者は、車いすや杖を利用して移動するため、決して安全な道とは言えない。

写真2は二車線道路となっており、歩道の幅も十分に確保されているため、歩行者、車いす、自転車や自動車それぞれが安心して通行できるようになっている。だが、視覚障がい者はどうだろうか。歩道に点字ブロックが設置されていないため、進行方向や危険な場所を示すものがない。また、信号機、横断歩道が設置されていないため、交通ルールを無視してスピードを出す人や一時停止をしない人も懸念される。このままでは視覚障がい者だけでなく、聴覚障がい者や高齢者も安心して通行することが難しい。



写真3 (わかりづらい点字ブロック)

視覚障がい者のために設置されているはずの点字ブロックにも不便な点がある。写真3の点字ブロックは、歩道と同色、同種類のデザイン性を重視し、周りの環境に溶け込むよう配慮されたものである。しかし、これでは弱視や色弱がある人にとって識別が困難である。また、雨天や積雪時に滑りやすくなるなどの問題点もある。さらに、同じ空間においてJIS化以前の点字ブロックと混在していて、視覚障がい者の誤認を招くことも少なくない。

では、すべての人が安心、安全に通行できるような道にするためには、どのような工夫が必要になってくるのだろうか。

## 第2章 体験

普段私たちが利用している道は、健常者、障がい者や高齢者の通行の仕方にそれぞれ違いがあると思う。現状、健常者の視点では不便に感じることは少ないだろう。しかし、気づかないようで障がい者や高齢者は不便に感じているのではないだろうか。私たちは実際にそれぞれの視点に立つため、車いす、白杖体験を行った。

### (1) 車いす体験

noticed

- ・ 上り下りの傾斜が多い
- ・ 道に段差がある
- ・ 自動販売機や時刻表の位置が高い
- ・ 人通りが気になる
- ・ 手動ドアの開閉が難しい
- ・ 公衆トイレのスペースが狭い
- ・ 線路横断が難しい

concerned

- ・ 上りでは疲れやすく、下りでは速さ調整が難しい
- ・ 少しの段差でも乗り越えづらい
- ・ 限られた商品しか買えない
- ・ 通行に気を使ってしまう
- ・ 一人では開閉が難しく、介助してくれる人が必要
- ・ 多目的トイレでないと利用は難しい
- ・ 線路の溝によって直進できない



写真4 (見にくい高さの時刻表)

写真4のように、車いす利用者の目線からは、バスの時刻表がとても見にくい。また、道路に近づくということは、車道と接近しなくてはならないため、非常に危険を感じる。時刻表だけでなく、白線が消えかかっていると道路と歩道の境界がわからない。そして、歩道のタイルが剥がれている箇所があると、健常者でも転んでしまう。少し目線を落とすだけで、こんなにも感じ方が違うことに驚いた。



写真5 (自動販売機の高さ)

さらに、写真5の様子を見てほしい。自動販売機で買い物をしようとする時に不便さを感じた瞬間である。精一杯手を伸ばしても2段目までしか届かず、限られた商品しか買うことができなかった。ほかにも、路面状況が悪い場所に自動販売機が設置されていると、車いすを止めにくく安定しない。このように、車いす体験をすることによって障がい者や高齢者の感覚を理解し、これらの改善点を考えるきっかけをつくることができた。

## (2) 白杖体験

noticed

- ・グレーチングの網目が大きい(写真6)
- ・踏切に気づきにくい(写真7)
- ・急激な傾斜がある
- ・電柱により進路が妨げられる
- ・歩道がない
- ・信号がない横断歩道に恐怖感がある
- ・エンジン音が小さい自動車に恐怖感がある
- ・側溝に蓋がない(写真8)
- ・点字ブロックが欠損している
- ・ごみや落ち葉が気になる

concerned

- ・網目に白杖が引っかかる
- ・侵入に気づかず溝につまずく
- ・下りの傾斜は前方の状況が把握しにくい
- ・対向者との間隔が狭くなる
- ・すぐ隣を自動車を通るため危険
- ・横断歩道を渡るタイミングがわからない
- ・自動車の接近に気づかない
- ・側溝に落ちそうになってしまう
- ・点字ブロックでつまずいてしまう
- ・ごみや木の枝が障害物になる

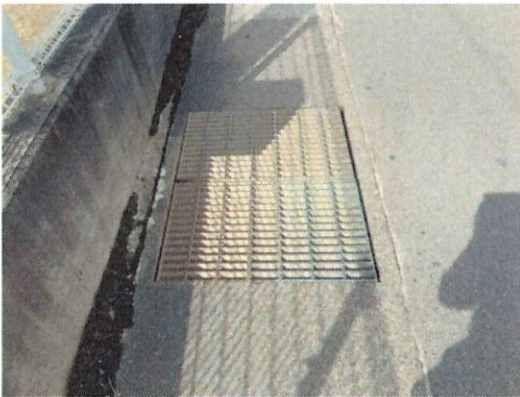


写真6 (グレーチングの写真)

白杖や杖の利用者にとって、見えない、見えにくいという状態で知らない場所を歩く時に生じる怖さのひとつは、急激な地形の変化ではないだろうか。前方の状況が把握できないことに、これほど恐怖を感じるとは思わなかった。

写真6のような網目の大きさのグレーチングでは、白杖が穴に引っ掛かり、転倒してしまう可能性がある。グレーチングの中には、ユニバーサルデザインに配慮された網目の小さい物もあるが、現状の普及率はそれほど高いものではない。健常者においてもヒールが挟まりケガをしたという事故も少なくない。



写真7 (踏切を渡る様子)



写真8 (側溝に落ちそうになる様子)

### 第3章 提唱

# improvement plan

- ・道路の欠損箇所を定期的に修繕(写真9)
- ・歩道、車道を明確に分離
- ・電線の地中化
- ・小さい網目のグレーチングを積極的に採用
- ・すべての踏切、信号機に音響装置を導入
- ・これ以上狭い道を増やさないような都市計画
- ・通行の妨げとなるものの清掃や整理



写真9 (舗装されていない道)

今まで私たちが体験を通して感じたことをもとに、改善案を作成した。しかし、研究を進めていく中で、様々な観点からユニバーサルデザインを考えてきたが、電線の地中化や段差の解消など、物理的な改善案を出していくだけでは限界があることに気づき始めた。物理的なもの以外にも、社会の人々の意識自体を変えていくということが必要なのではないだろうか。

私たちの身近にある道を調査していると、「ノーマライゼーションゾーン」という区域があることに気づいた。行政を確認してみると特別支援学校が近くにあるということで、交通事故防止のために設置されたものだった。では、「スクールゾーン」や「シルバーゾーン」など、その他の区域とはどのような区別をしているのだろうか。警察や行政から得た情報を図1にまとめる。

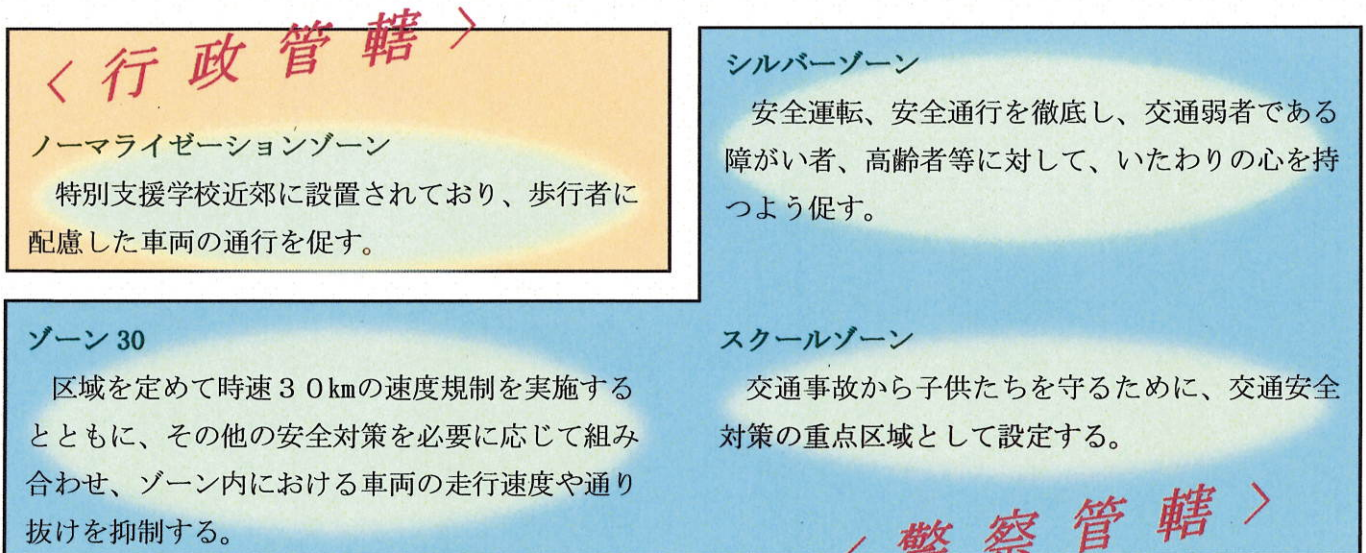


図1 (現在設けられている各区域名)

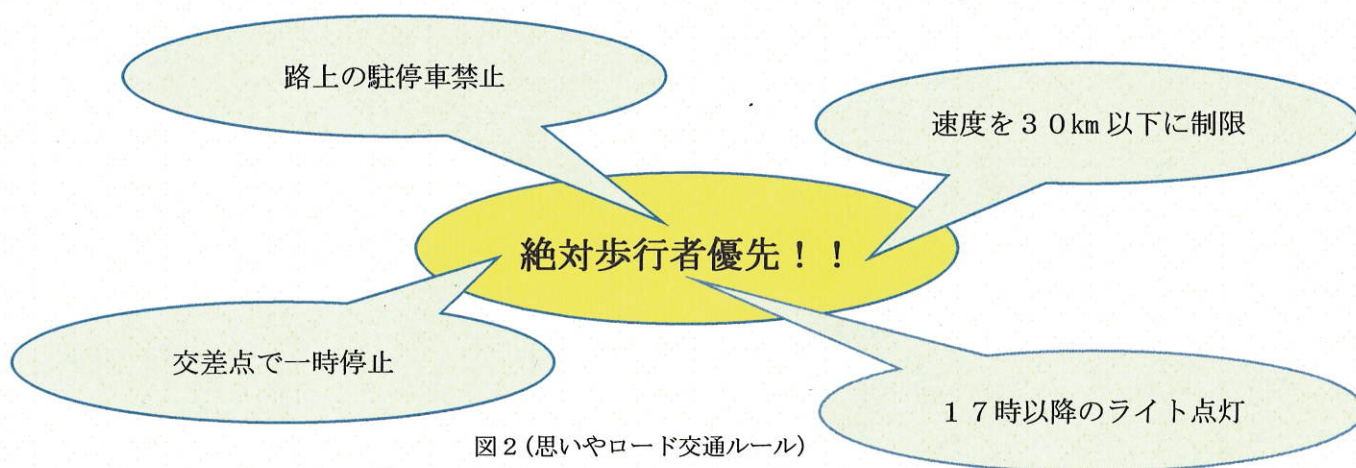
管轄や対象などが異なるだけで、内容がほかと相違ないこれらの区域を示す名称を統一し、社会の中での共通認識を深める意味でも、私たちは誰もが利用しやすく、「どうぞ」の価値観を共感して、互いに思いやりを持つ道『思いやロード』を提唱する。

## 思いやロードの理念

周囲に目を配り、声を掛け合いながら、互いを思いやることを第一に考える道である。自転車や自動車、人の様子に気づき、「どうぞ」の声掛けや「ありがとう」の感謝の言葉、危険を察知し「あぶない」という注意の呼びかけをする。また、お互いの気持ちを考えて譲り合い、そして誰もが通行しやすい道を維持していく。

目指す姿として、障がい者や高齢者でも、健常者と変わりなく安心して通行することができ、歩行者、自転車や自動車、皆が気持ちよく通行できる道である。

路上駐車やスピード違反、車の運転者が歩行者や自転車に配慮できていないという事実から、本来、未然に防ぐことができる交通事故は後を絶たない。こうした事実は、たくさんの人に迷惑や被害を与えてしまう。これらをなくすために思いやロードでは、図2のような交通ルールの厳守を徹底する。



主な施行場所として、狭いと認識され一定の交通量が認められる一車線程度の道に始まり、各学校や養護・介護施設周辺、人が集まる公園付近などから徐々に広めていきたい。最終的には全国各地に『思いやロード』の設置を積極的に推奨する。

通行する人の意識だけでなく、物理的な問題点も解決する。電柱が通行の妨げになってしまう問題は、ただ「無くせばよい」と思ってしまうが、電線は人々の生活に欠かせない電気を供給するものであり、そう簡単に除去することはできない。そこで、私たちは電柱を地中に埋めることにした。これは、現在京都府京都市が「無電柱化」として推進している事業だ。景観の保全、安全で快適な道を確保するため、思いやロードにも積極的に取り入れる。

思いやロード推進委員会を立ち上げ、制定、管理を組織的に管轄する。警察や地方公共団体、町内会、教育委員会、PTAなどから委員を集み構成する。

(この推進委員会が代表管轄となる。)

## 結論

私たちは、障がい者や高齢者の心情をより深く理解するために研究を始めた。研究を重ねていくうちに身の回りの道には改善すべき問題が数多くあることに気づいた。例えば、障がい者への配慮のために設置されたはずの点字ブロックが欠損していることにより、逆につまずいてしまう。道端にごみが落ちているだけで通行の妨げになり、環境面へも悪影響を及ぼしてしまう。このような道の様子を見て、私たちは今まで見ていなかった部分を発見することができた。そこで、改めて健常者だけでなく障がい者や高齢者が通行しやすい道をつくるべきだと思った。

インクルーシブ社会（＝すべての人が、当たり前存在し生活することができる社会）の浸透によって、多くのものがユニバーサルデザインに配慮され、生まれ変わりつつある。各施設や商品など、様々なものにユニバーサルデザインが取り入れられているが、それらの取り組みは足並みがそろっていない、言わば『点』であるように感じる。まだまだ考えるべきことは十二分にあるはずだ。

道には、「ゾーン30」「スクールゾーン」「シルバーゾーン」などの策がとられている。研究をしていると、私たちは「ノーマライゼーションゾーン」という道を発見した。警察や行政に詳細を問い合わせたが、管轄がわかれていることや、内容の重複はあるがそれぞれ独自の取り組みであることから、満足いく回答を得ることができなかった。現在、様々なゾーンやルールが制定される中でそれらの意図を深く理解している人は少ないだろう。私たちは、ゾーンの種類が多く管轄が違うそれぞれの道を共通理解のもと、ひとつの道に統一することによって、さらに人々の理解を深めようと考えた。私たちは本研究を通して「思いやロード」を提唱した。

「思いやロード」とは、周囲に目を配り、声を掛け合いながら、相手を思いやることを第一に考える道である。施行することで、障がい者や高齢者でも、健常者と変わりなく安心して通行することができ、歩行者、自転車や自動車、皆が気持ちよく利用することができる。また、親しみをもち、わかりやすい標識にすることによって、幅広い年代の人々や障がい者が理解を深め、より一層の効果を得ることができると考える。

「思いやロード」の取り組みは、『点』でなく、インクルーシブ社会の発展を皆で考え続ける『線』でなければならない。「思いやロード」の定着により、「どうぞ」や「ありがとう」の気持ちを自然体で表現できる環境を築くことによって、我が国の道はみちがえることになるだろう。

### 参考 URL

総務省統計局

<https://www.stat.go.jp>

国土交通省

<https://www.mlit.go.jp>

警察庁

<https://www.npa.go.jp>

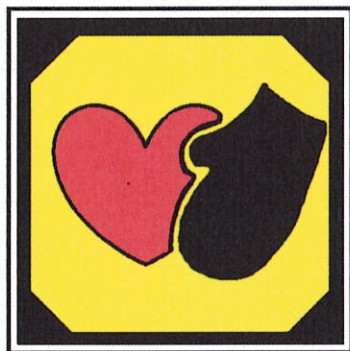
## 思いやロードのサイン

世界の道路には、無数の種類の標識があり、ユーモア溢れるものも数多く採用されている。我が国には100種類以上の道路標識が存在しているが、運転免許を取得した人であっても、そのすべての標識の意味を完全に理解している人は少数であろう。日常でなにげなく見ているサイン（標識や看板）は、ひとつひとつ意味があるものであり、だれが見てもわかりやすく、見やすいものでなければならない。それは、サインが伝えたい意味の重要度が上がるほど、その必要性は比例していく。この考えは最終的にユニバーサルデザインが掲げる真意である「年齢や性別、身体状況などの個性や違いにかかわらず、誰もが利用しやすいものや環境を整えていくこと」につながってくるのではないだろうか。

私たちは3種類のサインを考案した。サイン1は思いやりを連想させるハートマークや「どうぞ」の声を掛けている様子を描くことにより、この看板を見ることですぐにここが『思いやロード』だと気付けるようなものにした。サイン2、3は色を強調することによって重要度が伝わるようにした。サイン2は警告色である黄と赤を採用することで重要度を認識しやすくした。昼夜問わず車の中からでも見えやすく、かつ弱視の人でも色を認識しやすいものにした。サイン3は「指ハート」で思いやりを表現することによって、若者から高齢者まで親しみやすく理解しやすいものにした。指ハートやピンクを採用することで、警告という固いイメージを払拭させた。「30」は速度を30kmに制限し、歩行者の安全を守り、この道を通行するすべての人が安心して利用できることを目的とした。



サイン1



サイン2



サイン3

これらのサインは、狭い道に設置する場合、電柱のように場所をとってしまう可能性がある。そのため、最終的には撤去しなければならないと考える。しかし、これらのサインをなくすためには、その道を通るすべての人が「この先 思いやり ご協力ください。」と表さなくても、当たり前のように気遣いができるということが求められる。「思いやり」という抽象的なものを、人に伝わる形で自分なりに表し、「してあげる」という上からの目線ではなく、すべての人が同じ目線に立って「協力し合う」という意識が必要不可欠である。そして、いつしか『思いやロード』が当たり前となり、たくさんの人から「もうこのサインは必要ないのではないか」と言われ、次第にサインが減っていくことを期待したい。