

外部空間におけるバリアフリーに関するデザイン論的研究

空港研究部 空港ターミナル研究室 研究官 吉村 晶子

1. はじめに

公共建築空間、特に、駅舎などのターミナル空間におけるバリアフリーの法制度は進んでおり、そのデザイン等も優れたものが多い。一方、建築の内部空間を除く外部空間においては、バリアフリーの必要性は認識されているものの、未だに、試行錯誤的に設計が行われていると思われる例も多い。例えば、大きな高低差のある空間を接続する場合、階段にスロープを設置することとなるが、この場合、例えば、写真 - 1 のように、他の景観・利便性等の機能と齟齬を来すなど、機能上も破綻を来していたり、デザイン的にもレベルが低い状況にあったりする例が見受けられる。



写真 - 1 高低差が大きくても通常と同様に処理すると、まるで柵の展示会のようになってしまう

そこで、本研究では、外部空間におけるバリアフリー・デザインの課題を抽出・体系化するとともに、その解決案を検討することにより、バリアフリー・デザインのあり方について提言することを試みた。また本研究は、将来的には、臨海部におけるバリアフリー・デザインのマニュアルの骨格ともなるものでもある。

けるバリアフリー・デザインのマニュアルの骨格ともなるものでもある。

2. 研究内容

本研究では、主として臨海部の外部空間におけるバリアフリー・デザインの事例を収集し、それらの課題を計画思想レベル、空間構成レベル、ディテールレベルに構造化し、それぞれ対応方策を検討、提言した。以下その内容を記す。

(1) 計画思想レベルの課題とその対応策

ノーマライゼーションの実現

収集した事例にみられた傾向のひとつとして、スロープを過剰に設置したり、階段下部（臨海部においては水際）までスロープを設置したりした例がみられた。これらの事例からは、障害者・高齢者でもまんべんなくどこでも、あるいは、最下部（水際）に最も近い場所まで行けるよう

にしようという計画思想が読みとれる。しかし、実際には、当該空間において最も魅力的な場所を体験することが望まれているのであって、健常者でも殆ど行かないような場所までをも含め、どこでも行けるようにすることが望まれているのではない。

以上は、実は、「ノーマライゼーション」の考え方が、正しく踏まえていないことに原因がある。ノーマライゼーションとは、デンマークのバンク・ミケルセンが提唱した考え方であり、たとえ障害があってもその人を平等な人として受け入れ、それと同時に、その人達の生活条件を普通の生活条件と同じものとするよう努めるという考え方である¹⁾。よって、それぞれの対象空間の特性を熟慮せずに、ノーマライゼーションの実現イコールまんべんなくどこでも行ける等というように短絡的に考えるのは避け、対象空間における一番魅力的な場所を正確に把握すること、つまり緻密な景観分析を行い、正確に対象空間の景観特性を把握することが、ノーマライゼーションの実現のために必要であると言える。

ユニバーサルデザインの実践

ある障害者にとってのバリアを取り除くために設置された施設が、他の者にとっての新たなバリアとなってしまう例も数多くみられた。これは、計画思想が単一目的であるために発生している問題としてとらえることができる。よって、ここでは、ユニバーサルデザインの考え方をとり、また、実現していくことの重要性をあげておく。

ユニバーサルデザインは、アメリカのロン・メイスが提唱した考え方で、改善または特殊化された設計の必要なしに、最大限可能な限り、すべての人々に利用しやすい製品と環境を創造するという考え方である²⁾。つまり、デザインにおいては、個々の特定のバリアを取り除くモグラ叩きの作業に陥るのではなく、バリアフリー・デザインからユニバーサルデザインへと発想を進化させ、誰にとってもバリアが最初から無い環境の創造を目指すことが大切である。とくに、写真 - 1 に掲載したような、高低差の大きい空間等では処理が困難な場合が多く、施設が巨大・長大なものとなりがちであることから、新たなバリアを生まないとい

う方向の注意がより重要になるといえよう。また、そのためには、健常者の視点（景観・利便性等）を取り込み、調整することの重要性が、いまいちど認識されるべきである。さらにはそこでは、いわゆる弱者・健常者の二者だけではとらえきれない、健常弱者（女性、子供、妊婦等）の視点を取り込む努力も払われるべきであろう。

(2) 空間構成レベル課題とその対応策

臨海部では、親水性への配慮ということで、水辺への眺望とアクセスを確保するための階段護岸を設置したが、後から、バリアフリーへの配慮が必要となり、スロープと手すりを設置した例が多くみられるが、結果としてできた空間において手すり等が親水性を阻害し、動線的にも破綻をきたすなど、各機能の調整に混乱が発生する場合が多い。このため、景観・親水性・利便性等とバリアフリーの調整を、空間構成上、デザインでの工夫により解決する必要がある。

そこで、諸機能をうまく調整し、デザイン的にも優れている事例を分析したところ、空間構成上の要因（デザイン原理）を抽出することができた。

図 - 1 左に示すように、通常は、階段に対し、後からスロープを付けることとなる。これは、既存の設計にバリアフリー対応を追加する場合のみならず、通常的设计においても、陥りやすい発想である。一方、うまく調整が図られているデザインは、このような発想ではなく、スロープが入る空間を階段の空間をずらすという発想で作り上げていることが分かった（図 - 1 右）

さらに、そのずらし方として、図 - 2 の例のように4つのパターンを抽出することができた。各々の事例は、この4つのパターンおよびその応用として、そのデザイン原理

を説明することができる（図 - 3 に例）

(3) ディテールレベルの課題とその対応策

例えば景観に配慮し、インターロッキングやボードウォークなどを利用した場合、隙間に車輪やハイヒールがはまる可能性がある。このような問題は、空間構成というより、寸法、材質、形状や色等のディテールに関する課題である。すなわち、ディテールレベルにおいても、処理のしかた如何で、様々なバリアが発生する可能性がある。

しかしまた逆に、バリアフリーを実現するためには、素材や寸法、形状などのディテールレベルの工夫の可能性がおおいにある。その際には、局所的な対処に始終せず、最終的に目指したいノーマライゼーション、ユニバーサルデザインの計画思想の実現を常に念頭に置き、その箇所の空間構成上の位置づけもよく考慮し、総合的な判断をすることが重要である。本研究では、そのようなディテールの工夫がなされた事例を収集し、デザイン集成として示した。

3. 今後の展望

本研究で行った計画思想に関する議論、デザイン原理の解明、ディテールに関する工夫をもとに、本研究で骨格を示した港湾・海岸空間におけるユニバーサルデザイン・マニュアルが、より実践的なマニュアルとしてまとめられることが望まれる。

注：

- 1) この考え方を盛り込んだデンマークの1959年法は、世界で初めてこの言葉を用いた法律として有名である。
- 2) この考え方の定義として、ロン・メイスらは1997年に「ユニバーサルデザインの7原則」を発表している。

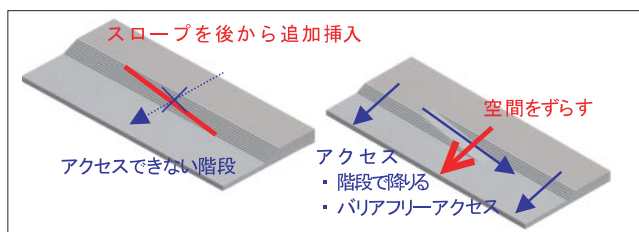


図 - 1 左：後から追加する発想 右：空間をずらす発想

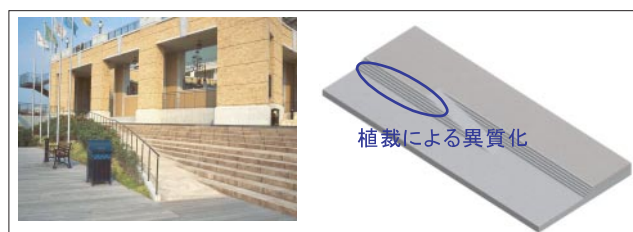


図 - 3 事例およびそのデザイン原理の説明例

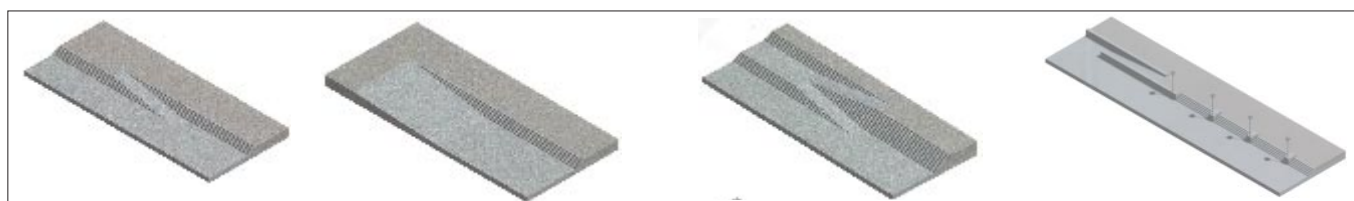


図 - 2 空間のずらし方の4つのパターン