

平成23年度

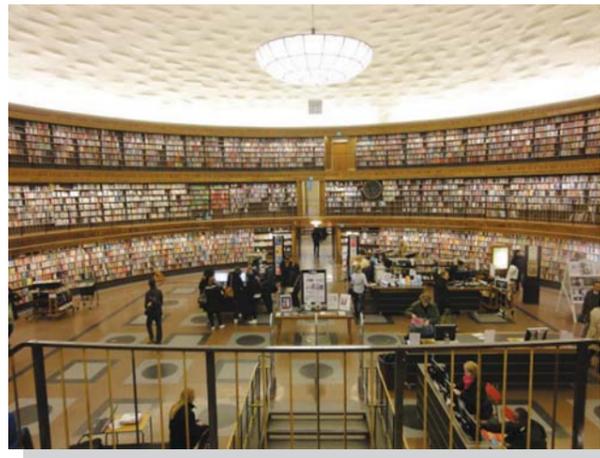
課題テーマ別調査研究報告書

ユニバーサルデザインによるまちづくり

(財)神奈川県市町村振興協会

ユニバーサルデザインによるまちづくり

～スウェーデンとスイスにおけるまちづくりとユニバーサルデザインの関わり～

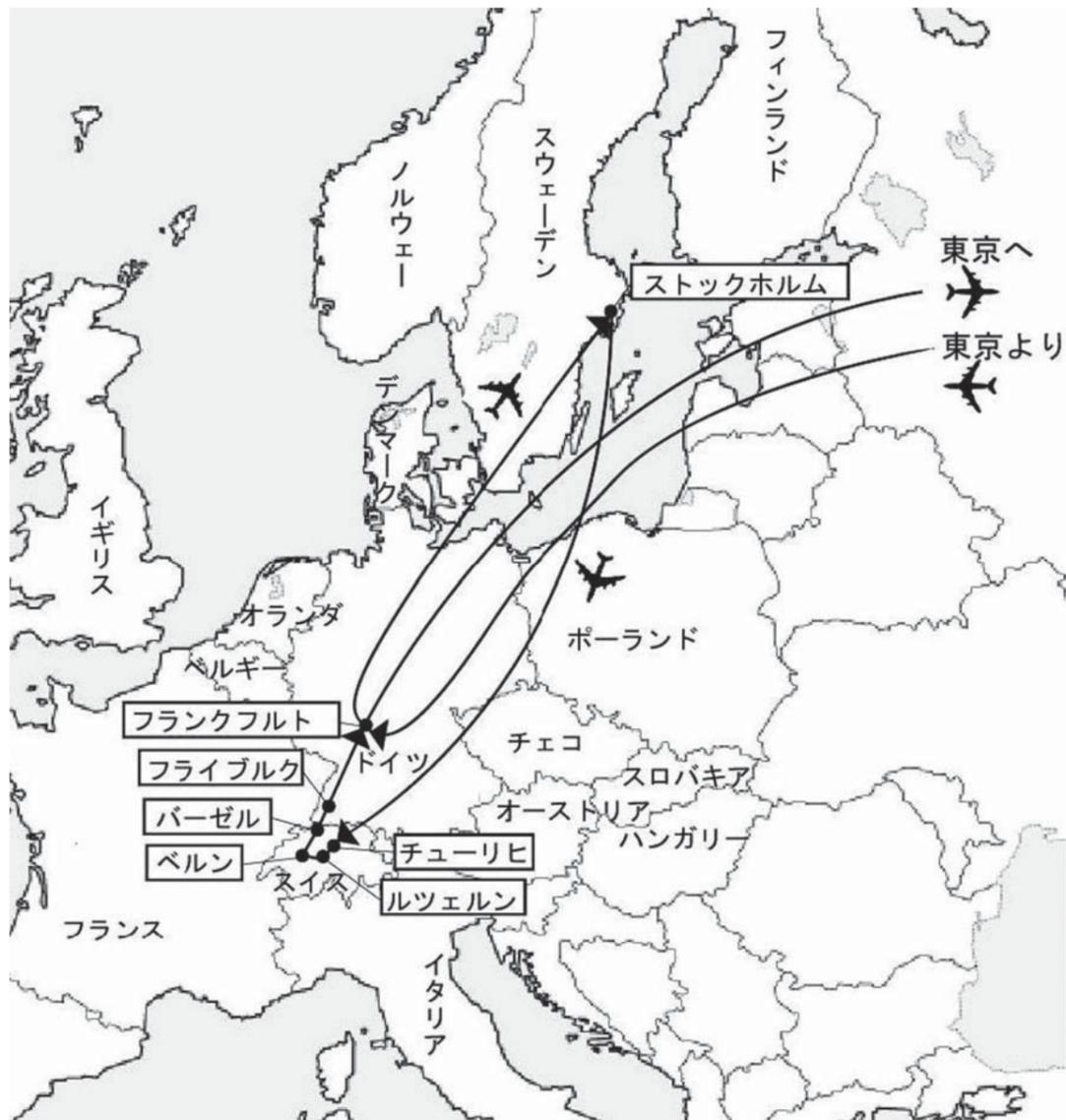


課題テーマ別調査研究 海外調査行程図

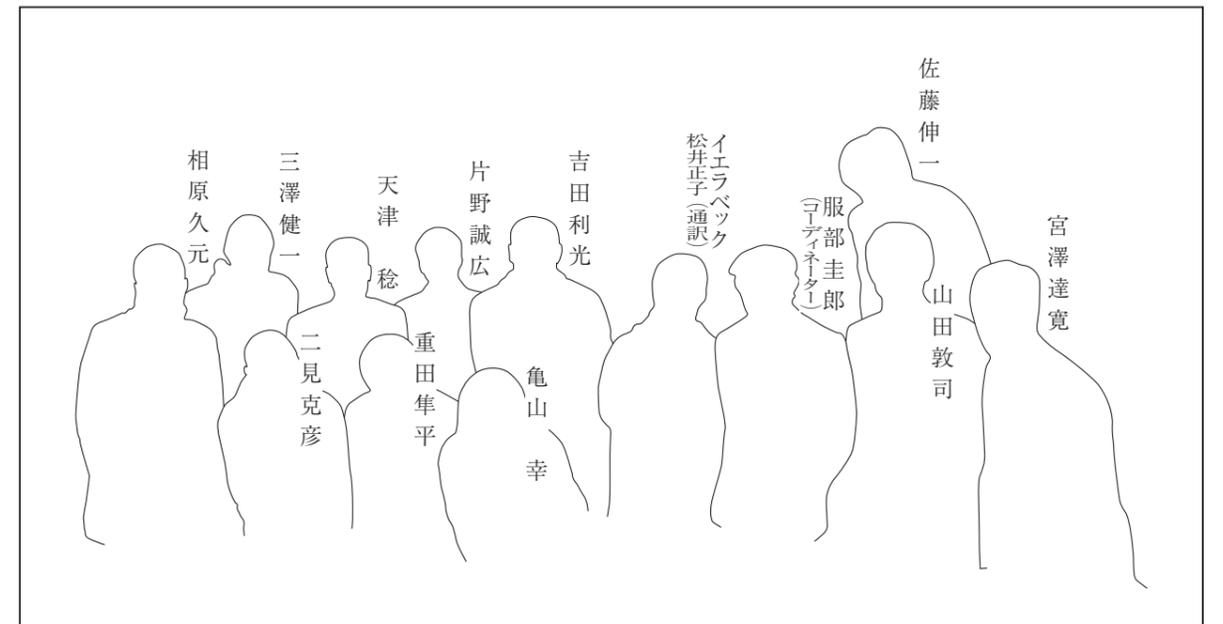
(アサインドテーマコース)

〈ユニバーサルデザインによるまちづくり〉

ストックホルム、バーゼル、チューリヒ、ルツェルン、ベルン



ベルン バラ園にて





はじめに

長引く経済低迷に加え、先般の東日本大震災の影響もある中で、県内の市町村も以前にも増して厳しい行財政運営を強いられています。

そうした一方で、地方分権の進展に伴い、住民福祉の増進、地域活性化、地球環境対策はもとより、大震災を踏まえた防災対策など市町村が果たすべき役割はますます増大しつつあります。

これらの課題に適切に対応していくためには、市町村職員には幅広い視野と柔軟な発想力や積極的な行動力を培うことが重要となっております。

平成16年度からスタートした「課題テーマ別調査研究」（アサインドテーマコース）は、協会が定めたテーマに関心と意欲を持って応募した管理職も含む幅広い職員にコーディネーターの指導のもと、自主的に調査研究を行ってもらう事業です。

このような時こそ、この事業が実践的で創造性豊かな人材育成に役立つものと考えております。

今年度のアサインドテーマコースは、「ユニバーサルデザインによるまちづくり」のテーマで実施されました。

集まった11名の研究員は、事前の準備として熱心に調査研究活動に取り組み、テーマに沿った訪問先や具体的な調査事項を決定し、10月16日から23日までの8日間、海外調査（スウェーデン、スイス）を実施しました。これらの調査研究活動の成果をここに報告書として取りまとめることができました。

おわりに、コーディネーターとして、この課題テーマ別調査研究に御尽力いただきました明治学院大学の服部圭郎先生をはじめ、関係者の方々に心から感謝申し上げますとともに、調査研究の成果と研究員の貴重な体験が、これからの市町村行政推進の中で活かされていくことを心から期待しております。

平成24年2月

財団法人神奈川県市町村振興協会

理事長 服部 信 明

目 次

調査研究報告

調査の意図および総括	1
第1章 スウェーデンのユニバーサルデザイン政策.....	13
I スウェーデンの概要	13
1 スウェーデンについて.....	13
2 首都ストックホルム市について.....	15
II 福祉先進国スウェーデンにみる福祉施策.....	17
1 スtockホルム市の福祉政策.....	17
2 知的障がい者施設における取り組み.....	22
3 民間企業における取り組み.....	28
III スtockホルム市の教育.....	38
1 スtockホルム市の教育政策.....	38
2 スtockホルム市立図書館の現地調査.....	47
第2章 スイスのユニバーサルデザイン政策.....	49
I スイスの概要	49
II スイスのまちづくり	52
1 バーゼル市の都市政策.....	52
2 チューリヒ市の現地調査.....	67
3 ルツェルン市の交通政策.....	77
4 ベルン市の都市政策.....	85
5 ベルン市の交通政策.....	98
おわりに	108
編集後記	112

参考資料

○ 平成23年度課題テーマ別調査研究実施要領	119
○ 国内研究日程	123
○ 海外調査日程	125
○ 研究メンバー表	126

調查研究報告

調査の意図および総括

明治学院大学経済学部教授 服部圭郎

1 調査にあたって（海外調査をすることの意義）

「欧州のユニバーサルデザイン」というテーマで、2011年10月16日から23日まで、神奈川県自治体職員11名＋コーディネーター（筆者）の総勢12名でスウェーデン、スイスを訪問し、調査研究を行った。

従来の海外調査においては、とりあえず先進国を訪れ、先進国の事例をお手本として学ぶという在り方が一般的であったと考えられる。しかし、右肩上がりの成長の時代であればいざ知らず、人口も縮小し始め、経済も成熟化し始めた今、従来の姿勢で海外調査を行っても、あまり多くの成果は得られない。これは、そもそも、現在の日本、そして日本の地方自治体が抱える問題は複雑を極め、その模範解答となるような参考事例が他国にあるようなケースはほとんどないからである。

それでは、なぜ海外調査に行くのであろうか。それは、他国の事例、政策を知ることを通じて、自己の業務を相対化し、それを顧みる機会を得るためであろう。模範解答を安易に得るといふ姿勢ではなく、自ら解答を導き出す、その契機を獲得するために海外調査に行くのである。横のものを単純に縦にするのではなく、自らのフィルターに入れることで、日本の自治体に適用する可能性を分析、検証していく材料を獲得するということだ。海外の諸都市であっても、日本の諸都市と同様の課題を抱え、その対応に悩んでいる。海を隔てても、同じ悩みを抱えるもの同士の対話を通じて、お互い、その問題を解決する糸口が見えてくるかもしれない。そして、それらの対話、交流から獲得された他国の視座で、自己の業務を客観視することで、通常ではなかなか気がつかない課題や、問題の突破口となるようなアイデアを発見する機会を事例研究は提供してくれる。もちろん、そのためには五感をフルに発揮し、その事例と真摯に向き合うことが調査者には求められる。

2 ユニバーサルデザイン

今回のアサインド・コースのテーマは「ユニバーサルデザインによるまちづく

り」である。ユニバーサルデザインのコンセプトは「すべての人が使いやすい」ということである。それは、物的、情報、制度、意識の4つの障壁をクリアして「すべての人が使いやすい」ことを実現させるデザインである。

さて、しかしユニバーサルデザインというテーマは厄介である。それは、先進国であっても、例え理念はしっかりしていても、限定された場所を除けば、それが物理的な空間、日常的な生活空間として全般的に具体化している事例はほとんどないからである。すなわち上記の4つの障壁のうち、情報、制度、意識はクリアできても、物的環境におけるユニバーサルデザインを実現できているところは極めて少ないことである。これは、単にその都市、国を訪れて視覚的にその優れた面を理解することは出来ないということだ。つまり、積極的にその国、自治体のユニバーサルデザインに対する理念、施策内容に関する情報を取得したりしなくては、どこが優れているのか分かりにくいのである。そのため、関係者への取材、関係施設への調査が不可欠になるわけだが、そのためにはアポイントメントを取ることが重要になるからだ。

また、もう一つの問題点としては、「ユニバーサルデザイン」というのは極めて間口が広いテーマであり、それゆえに多くの人々の関心を惹くが、それら多様な人々の問題意識に答えるほど「ユニバーサルデザイン」というコンセプトは万能ではないことが挙げられる。つまり「ユニバーサルデザイン」は、そのユニバーサルという言葉が示唆するほど包括的ではないのである。例えば、省エネルギーや景観デザイン、場合によっては移動における安全面、といったテーマとでもユニバーサルデザインは対立する場合がある。すなわち、ユニバーサルデザインを優先するとエネルギーをより多く消費することになったり、また、歴史的な街なみにおいては、ユニバーサルデザインを優先することで、歴史ある石畳を均してしまい、その趣を失ってしまったりすることが起きえるのである。

このように相対する目的の均衡点をいかにして見出すかということは、ユニバーサルデザインという施策を進めていくうえでの課題であり、そのヒントをヨーロッパの取り組みから学びたいというのが今回の海外調査の一つのポイントとなった。

さらに、ユニバーサルデザインというテーマを厄介にしているのは、その考えがアメリカで生まれているということである。ユニバーサルデザインの一般的な

定義は、「全ての年齢や能力の人々に対し、可能な限り最大限に使いやすい製品や環境のデザイン」（ノースカロライナ大学、ユニバーサルデザイン・センター）というものだ。ユニバーサルデザインという言葉を使い始めたのはアメリカの建築家であり、工業デザイナーのロン・メイスであると言われている。したがって、そもそもユニバーサルデザインというのはアメリカ的な理念である。そして、日本で言われているユニバーサルデザインも、その理念、手法はアメリカ発である。したがって、このユニバーサルデザインを欧州において調査に行くというのは、若干、難しい側面がある。というのは、欧州の各国もユニバーサルデザインというコンセプト自体はアメリカを参考にしているところがあるからだ。すなわち、欧州がオリジナルではないのだ。しかし、より包括的な視点で捉えると、このユニバーサルデザインのコンセプトに少なからずの影響を与えたのは北欧のノーマライゼーションであつたりする。北欧諸国はノーマライゼーション理念を既に1950年代初頭には具体化させていた。そのような欧州の背景を踏まえれば、欧州におけるユニバーサルデザインを調査するにあたっては、アメリカ発信のユニバーサルデザインという概念を、ノーマライゼーションという理念を有する欧州がどのように、それを解釈して受け入れ、そして現在の政策に反映させるようになったのかを探ろうという姿勢が求められるのである。欧州のユニバーサルデザインの試みを知り、その背景を理解することで、同じようにアメリカ的な理念を輸入している日本が、その実現にあたって直面する課題、そしてその課題をどのように克服すればいいのか、そのヒントが得られることが期待された。

3 訪問国

日程の関係もあり、今回は欧州の二カ国を訪問することとした。訪問国の選定は、「ユニバーサルデザイン」の先進国を一カ国と、もう一カ国は先進国とは必ずしもいえないが、それなりに取り組んでいる国ということで、前者としてノーマライゼーションの先進国である北欧のスウェーデン、後者としてスイスを選んだ。スウェーデンの人口は約947万人（2011年10月時点）、スイスの人口は約780万人（2010年12月時点）。神奈川県が約906万人（2010年）であることを考えると、スウェーデンの人口規模はほぼ同じ、そしてスイスより約1.2倍多い。もちろん、面積的にはスウェーデンは約45万km²、スイスは約4.1万km²に対し

て神奈川県は約 0.24 万km²と遙かに小さいが、人口という指標では比較可能な規模である。したがって、これらの国は、海外調査をするうえで、神奈川との比較がやりやすいというメリットがあると期待できた。

① スウェーデン

スウェーデンはストックホルムを中心に調査を行うこととした。ストックホルム市役所の社会行政局、知的障がい者通所施設「Astrakan」、小学校、中学校（ミドル・スクール）、託児所、高校、そしてユニバーサルデザインの製品を設計するミラ・インダストリー社を訪れることにした。我々としては、これらに加え、都市計画課や都市デザイン課を訪れ、このユニバーサルデザイン的な考えが公共空間においてどのように具体化されているかを知りたかったが、その希望は叶わなかった。さらには、現地での通訳との協働体制が必ずしも望ましいものでなかったという厳しい条件下での情報収集を行ったこともあり、出発前に想定した全体像を確実に確かむことは出来なかった。そういった点で必ずしも満足できた調査ではなかったが、それでも、メンバーは自らも積極的に情報を探索するといった姿勢をもって情報の収集を図ったことで、結果、多くの有益な知見が得られたと思われる。

スウェーデンは、前述したユニバーサルデザインの物的、情報、制度、意識という4つの取り組みで整理すると、特に制度、意識といった点において先進的な取り組みが為されている。

スウェーデンでは1980年に社会サービス法が制定されたのだが、その背景となる理念は「どのような人でも価値があり、意義のある人生を約束する」ことであった。さらに1993年に制定された社会福祉法を補完するために、LSS法（一定の機能的な障がいを持つ人々の援助とサービスに関する法律）が制定されたが、これによって、機能的障がいのある人の権利が明記された。

そして、これらの権利を確保するために、スウェーデンでは自治体の担う役割が明確にされており、ユニバーサルデザインと関係性が高い福祉そして教育は市が所管しており、自治体がユニバーサルデザインを具体化するための施策を推進している。

今回は、自治体ではストックホルム市役所を調査したが、それに加えて高等学

校、さらには知的障がい者通所施設などノーマライゼーションの理念を実践する現場をも調査した。現場を視察することで、百の文章よりもはるかに、スウェーデンの福祉政策の質の高さを我々は理解できたと思われる。

スウェーデンは、また、高齢者や障がい者に使い易い機器の開発が積極的に行われ、人間工学(エルゴノミクス)の研究においても先進国である。我々、調査団もエルゴノミクス的なデザインを重視し、開発研究をしている最前線の企業であるミラ・インダストリー社を訪問し、その実態を調査した。スウェーデンでは、あらゆるもののアクセシビリティを国家レベルで一定のガイドラインを設け、そのガイドラインに沿った製品の導入を積極的に行っている。そのため、ミラ・インダストリー社などのデザイン企業は、このガイドラインをクリアすべくデザインの工夫をすることがインセンティブとなっており、その結果、よりユニバーサルデザインの製品が市場に出回るようになっているのだ。スウェーデンのユニバーサルデザインが進んでいる背景には、このようなしっかりとガイドラインを制定するといった制度面での取り組みがある。

高等学校への視察および関係者による説明、さらには小・中学校の現場視察を通じて、直接的ではないが、スウェーデンのユニバーサルデザインの理念の背景を伺い知ることができた。スウェーデンの教育の特色は、公平なる機会の提供、そして学生の個人としての自立である。これは、何も学生だけでなく、障がい者を含めて広く国民にも適用される。これは、そもそもの国家理念に通じるものである。スウェーデンのユニバーサルデザイン政策も、社会福祉国家を掲げる国家理念の影響を強く受けている。スウェーデンでは普遍的な社会保障を基本としているので、社会福祉サービスは誰でも公平に受けることができ、その料金は無料もしくはかなり低く設定されている。結果の公平性ではなく、障がい者も含めて、機会の公平性を自治体として広く提供することを強く意識している。さらには、個人として自立して生きていくことの権利も確保されているのが、スウェーデンにおけるユニバーサルデザインの特色であろう。



ストックホルムの知的障がい者通所施設

② スイス

スイスではまだユニバーサルデザインという包括的な概念を具体化するというレベルには達していなく、その前段階であるバリアフリーの実現という取り組みをしているレベルにあると考えられる。

スイスは、2023年までに交通機関(電車、バス、トラム)、公共施設、一定の建築物、レストラン、トイレ等の利用について、健常者、障がい者に限らず、誰もが自分で安全に円滑に利用できるようにしなければならない法律が制定され、今後10年間でバリアフリー化を推進しようとしている。これは、日本のバリアフリー法に相当する法律であり、そういった点では、スイスが日本よりユニバーサルデザインに関して先進的であるとは言えないが、スイスにおいてユニバーサルデザイン(バリアフリー)を推進するうえでの課題などを調査することで、日本での類似した問題を解消するうえでの知見が得られるのでは、という意識を持って調査に臨むこととした。

スイスにおいてはチューリヒ市、バーゼル市、ベルン市、ルツェルン市を訪れた。これはスイスにおいて人口の大きい順番で1位、3位、4位、5位を訪れた

ということで、3泊という短い滞在期間の割には、要領よくスイスの実態を知ることができたといえるであろう。

とはいえ、調査内容の情報密度に関しては都市ごとに温度差が生じた。これは、スイスは小国ではあるが自治権が強く、それぞれの自治体が独自性をもって施策を進めていることが大きな理由ではあるが、我々が希望する取材先へのアポイントメントが取れたかどうかの違いも大きかった。加えて、取材される側が、我々が期待している回答ができなかったことなどにもよる。そのような中、もっとも充実した情報収集が遂行できたのは、ベルン市およびバーゼル市であった。特にベルン市は市役所の都市計画部、公共交通会社と2箇所において取材が遂行できただけでなく、2泊したことや、その都市規模がそれほど大きくないこともあり、ユニバーサルデザインを始めとした都市政策だけでなく、実際の都市をもしつかりと見聞することができた。

バーゼル市は、滞在時間が短く、チューリヒ空港からバスでバーゼル市役所に直行し、説明を受け、ざっと市内を早足で見学するという行程ではあったが、市役所での説明が我々の期待に答えてくれたこと、バーゼル市というスイス、ドイツ、フランスという3カ国の国境に接する特異な条件を有する都市ということもあって、ユニバーサルデザインという切り口でもハード面より、むしろソフト面でいろいろと有益なる情報を入手することができた。特に、国にまたがって運行するトラムに関しては、駅やサインといった公共的なインフラ、施設をユニバーサルデザイン対応に統一させることの難しさを知ることができた。また、このバーゼル市役所の話から、ユニバーサルデザインに取り組む熱意としては、少なくともバーゼルと市境を共有する自治体だけを比較した場合は、スイス、ドイツ、フランスの順位付けが適当なのではないかとの印象を受けた。バーゼルにおいては、短い時間ではあったが、バスではなく、実際、トラムに試乗し、中央駅におけるトランジット広場が、ユニバーサルデザイン対応になっていること、トラムには必ず、一両、車イス対応の車両が設置されていることなどを体験から知ることができた。ただし、このような車イス対応は自治体によって異なることを、その後のチューリヒ訪問から知ることになる。

バーゼル市より、さらに充実した調査が行えたのは、首都ベルンであった。ベルンでは、首都であるからか、スイスのバリアフリー法の実践も先駆的に取り組

まれている印象をトラム、街中などから察することができた。しかし、旧市街地は世界遺産に指定されていることもあり、ユニバーサルデザイン的な考えと、歴史街区の保全という考えとが対立した場合は、歴史街区の保全が優先されるなど、ベルンゆえの問題なども知ることができた。

一方で問題が最も大きかったのはチューリヒ市であり、チューリヒ市は市役所の職員への取材が叶わなかった。そのため、チューリヒ芸術大学の教員であるユルゲン・クルシュ氏にガイドをお願いして、チューリヒ市最大の都市再開発地区であるチューリヒ・ヴェストを訪問するのみとなった。チューリヒ・ヴェストでは、既存の工業地区に新たな文化的機能、住宅機能を追加する再開発を推進している過程を調査することができたが、今回のテーマであるユニバーサルデザインに関する情報は、あまり得るものが多くなかった。

同じことはルツェルン市にも言えた。ルツェルン市では、ルツェルン交通局が我々の調査に対応してくれたが、交通に関しては大変親身になって説明してくれたが、ユニバーサルデザインに関する情報収集に関しては問題があった。我々に対応してくれた方もあまりその方面では詳しくないようで、その実態を探ることは難しかった。

このようにスイスでの調査は、ユニバーサルデザインという観点からは、先進国としての知見はあまり多く得られなかったが、ユニバーサルデザインと関係の深い交通政策、都市景観政策などとの整合性についての課題、またバーゼルのように広域都市圏が国境をまたぐ都市においてのユニバーサルデザイン関連の各国との調整の難しさを理解することができたと思われる。



ベルンの旧市街地を望む

③ その他

これらの行程以外に加え、2箇所寄り道をした。一つはスイスのインターラーケンであり、もう一つはドイツのフライブルクである。インターラーケンにおいてはスイスという国において厳しい土地利用規制、自然保護を展開する背景にある地球上でも希有な雄大でいて風光明媚なる自然環境を知ることができた。またフライブルクにおいてはドイツを代表する環境都市、特に中心市街地の保全、脱自動車の試み、コンパクト・シティを指向するゆえの中心市街地周縁部の厳しい土地利用規制などを知ることができ、ドイツの都市計画の考え方を垣間見ることができたと思われる。

4 調査を終えて

スウェーデンとスイスという神奈川県とほぼ同じかそれ以下の人口の国を調査して、改めて、その政策の背景にある違い等を考察すると、地方分権、そしてボトムアップという言葉が浮き上がってくる。地方分権に関しては、スウェーデンそしてスイスともに、日本より遙かに進んでいる。

スウェーデンには290のコミューン（市）が存在しているが、1991年の地方自治法の改正で、全ての市や県が自由に行政組織をつくり運営を行えるようになっている。国は基本的に市・県に対して強制力を有していない。地方自治体の歳入の7割は地方税であり、特にユニバーサルデザインと関係の深い教育、福祉はコミューンの業務として位置づけられている。今回、スウェーデンのコミューンは首都であるストックホルムだけを調査対象としたために、自治体によるユニバーサルデザインへの取り組みへの違いなどまで理解が及ばなかったが、自治裁量が大きい分、自治体による温度差も大きいと考察される。

スイスも強い分権制を採っており、統一的な中央集権の政治を排している。スイスにある20のカントン（州）と6の半カントン（半州）はそれぞれ独自に憲法を持っており、多くの分野で主権を行使し、強い地域主義を主張している。このような背景を理解しないと、バーゼル市、チューリヒ市、ベルン市、ルツェルン市の施策に違いがあることを見落としてしまう。連邦政府のユニバーサルデザインに対する政策を首都であるベルン市と、ベルンから比較的近く、国境都市であるバーゼル市が強く意識していたのに対して、ルツェルン市ではそのような印象を受けなかったのは、単に我々の取材に対応してくれた職員の意識以上の違いがあると思われる。

そして、その地方分権と関係しているのが積極的な市民参加である。ストックホルム市では、インターネットを活用して市民に対し情報公開、情報提供を行い、不服を申し立てしやすい体制づくりを行い、行政サービスを向上させるよう努めている。一方、スイス国民はイニシアチブにより連邦憲法の改正を発議することができ、国民投票（住民投票）により連邦議会の議決事項を審議することができる。州・市町村の決定も直接民主制が採られており、様々な法案に対する住民投票が行われている。このように市民の声が行政に反映しやすいのは、地方分権が進んでいるからであり、そのような大枠のフレームワークの違いを理解して、日本の状況と比較検証することが必要であろう。

神奈川県はスイスをも上回り、スウェーデンとほぼ同等の人口規模を有しているのだが、その構成自治体の自治裁量権は両国の自治体に比べると少ない。よく住民参加が欧米では進んでいる、という指摘を聞くが、その背景には地方分権がしっかりと確立し、地方自治と住民の生活感覚が繋がっていることが挙げられる

と推察される。

これらに関しては、地方自治体が自ら変革できることではないかもしれないが、ユニバーサルデザインという点からだけでなく、日本という国が今後、しっかりと検討しなくてはならない課題であると考察される。右肩上がり成長した時代が過ぎ、成熟化国家となった今、地方自治はこれまで以上に、しっかりと住民目線での行政を遂行していくことが求められるのではないだろうか。特に、ユニバーサルデザインという住民のニーズと密着した施策を展開していくうえでは、その自治体ごとのニーズに対応したオーダーメイドの施策を実施できる体制づくりが必要であるとの印象を受けた。自治体職員ではなく、無責任に客観視できる立場にいる私は、それが今回の調査において改めて大いに気になった点であった。

今回の研究参加者は、多様なバックグラウンドを有する人達から構成された。その結果、ユニバーサルデザインというテーマを共有したが、その切り口は多様なものとなった。それゆえに、散漫な研究成果が得られるリスクもあったが、今回の研究では、参加メンバーそれぞれが有する切り口から、しっかりと研究対象を掘り下げてくれたことによって、広範囲に及ぶ視点から、スウェーデンとスイスにおけるユニバーサルデザインの実像が多角的に描写することができた。具体的には教育、図書館、都市景観、交通、都市再開発などの多彩なる専門的な視座を有するメンバーが、ユニバーサルデザインを捉えようとしたことで、ユニバーサルデザインの可能性そして課題も多彩なる側面から浮き彫りになった。それは、結果としてユニバーサルデザインの理解を深めるような学習成果をチームにもたらすことになったと思われる。これは、ひとえに参加者の熱心な姿勢と、貴重な機会を十二分に活用しようとする熱意の賜物であると考えられる。そして、それは、この充実した報告書に見事に反映されていると思う。日々の多忙なる業務の中、このような立派な報告書をまとめられた各メンバーに敬意を表したい。

そして、今後は、この研究の成果を幅広く、周知し、そして神奈川県で発揮していただければと思う。そうすれば、この研究は参加者だけでなく、自治体の他の職員、さらには県民にも広く資することになるからである。この文章の最初に記したように、21世紀における海外研究の成果は、参加した自治体職員が自己の業務を客観視することで、通常ではなかなか気がつかない課題や、問題の突破口となるようなアイデアを発見することである。そして、その研修によ

ってレベルアップした職員達が、それぞれの自治体において、新たな県民の生活を豊かにしてくれるような行政を行ってくれることで、この海外研究も大いなる成果を生み出すこととなるであろう。スウェーデンとスイスで得た知見、そして彼の地での経験を礎として、近い将来、神奈川県が「ユニバーサルデザインの先進県」と呼ばれる日が来るような期待を抱かせてくれる有意義な海外研究を行えたのではないかと考えている。

末筆になるが、心許ないコーディネーターを支えてくれた団員の皆様、そして事務局を務められた神奈川県市町村振興協会の高橋さんに御礼申し上げます。

【参考文献等】

森田安一編，1989，『世界各国史 スイス・ベネルクス史』 山川出版社

川内義彦，2001，『ユニバーサルデザイン』 学芸出版社

秋山哲男編，2001，『都市交通のユニバーサルデザイン』 学芸出版社

湯元建治・佐藤吉宗，2010，『スウェーデン・パラドックス』 日本経済新聞出版社

第1章 スウェーデンのユニバーサルデザイン政策

I スウェーデンの概要

1 スウェーデンについて



Kingdom of Sweden

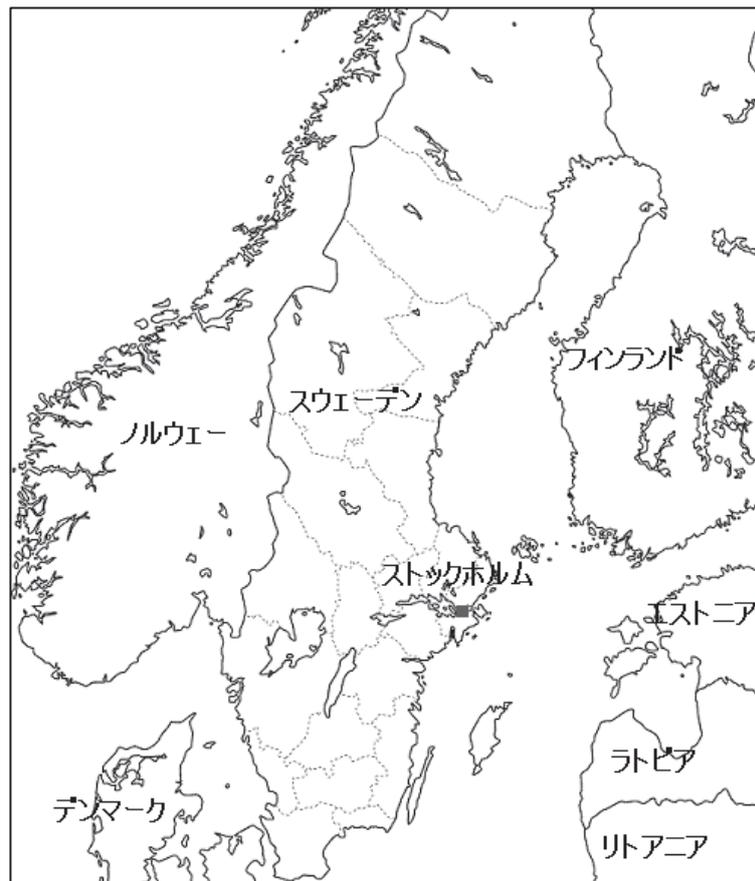
スウェーデンは、バルト海の南、フィンランドとノルウェーの間に位置する総面積 45 万 km²（日本に北海道を足したくらいの大きさ）、人口約 947 万人（2011 年 10 月時点）の国である。通貨はスウェーデンクローネ（1 スウェーデンクローネ＝約 11 円）が使用されている。

首都はスウェーデンの南東部、ボスニア湾に接するストックホルム

（Stockholm）であり、その他に主要都市としてヨーテボリ（Göteborg）、マルメ（Malmö）などがある。

北欧の国々はその福祉政策、教育政策で知られているが、その中でもスウェーデンは特に多くの分野で実績を残している国である。

日本においては、福祉は社会的弱者を救うためのものという認識が一般



的であるが、スウェーデン及び北欧諸国においては、福祉は住宅政策・教育政策・男女共同参画社会政策など、幅広い分野を福祉の一環とみなし、これらの包括的な政策によりすべての市民の格差をなくしていくことを目標とするものである。

これは「包括的福祉」と呼ばれる。

また、スウェーデンの教育は「すべての者の学校」をキーワードとしている。これは、国民の約30%が近年急激に増加している移民であることや、スウェーデンの思想のベースとされている「ノーマライゼーション（普遍化）」の理念を踏まえ、移民、高齢者、障がい者などあらゆる人々が同様の教育を受ける機会を持つべきであるという考え方によるものである。また、学校教育だけでなく生涯学習の制度も充実している。

これらの福祉や教育の政策は、高負担の税金により実施されており、「高福祉・高負担」の社会と呼ばれている。所得がある人の場合、収入額に関わらずそのうちの約30%が地方税として徴収され、所得が一定額よりも高くなると超過分に対してさらに国税を納税する義務が発生する。また、食品や本など生活や文化に関わる一部のものを除き、25%の消費税（食品等は12%）が課税される。

この「高福祉・高負担」の社会を実現するためには、行政に対する市民の信頼と理解が欠かせない。それを支えているのが、行政の明確な説明責任の提示とその実施プロセスの透明化であり、また市民の高い参政意識であるといえる。2009年7月に行われた国の総選挙の投票率が、84.6%という数字からもそれがうかがえる。

スウェーデンは従来大衆運動の盛んな国であり、またオンブズマンの発祥の地である。国会オンブズマン（Riksdagens Ombudsmän）をはじめとし、高齢者オンブズマン、障がい者オンブズマンなど様々な分野においてオンブズマン制度が設けられ、市民の「個人の権利」を守るために行政の監視、監督を行っている。

2 首都ストックホルム市について



Stockholm

今回われわれが訪れたストックホルム市は、人口約 85 万人、面積 188km² (2011 年 10 月時点) の、バルト海に浮かぶ 14 の島々で形成された北欧のヴェネツィアとも呼ばれる美しい都市であり、市の面積の 30% は運河で、公園や緑地帯も 30% を占めている。

この歴史は、13 世紀の半ばにスタンツホルメン島に砦が築かれたことに始まる。このとき島の周りに丸太の柵が張り巡らされていたため、スウ



ガムラスタンからの景色

ェーデン語で「丸太の小島」を意味するストックホルムと呼ばれるようになった。現在ではこのスタンツホルメン島はガムラスタン (Gamla Stan : 旧市街の意味) と呼ばれており、ストックホルム市の中心地として今なお美しい中世の街なみが保存されている。

1520 年に当時の王クリスチャン 2 世が、大広場で「ストックホルムの血浴」と呼ばれる独立派の処刑を行った。これをきっかけにストックホルムで市民運動が始まり、スウェーデンの盛んな大衆運動の始まりとなった。

また、ストックホルム市はヨーロッパで初の環境都市の認定を受けた都市でもある。水の水質向上を図るとともに、ごみのリサイクルが徹底され、リサイクル率は 95% に達している。公共交通機関の燃料も再生可能エネルギーに移行するこ

とを目標としており、現在市内を走るバスの約半分がバイオ燃料を使用している。



ガムラスタン中心地にある大広場



ガムラスタンの風景

【参考文献等】

村井誠人，2009，『スウェーデンを知るための60章』 明石書店

岡澤憲芙，2009，『スウェーデンの政治』 東京大学出版会

自治体国際化協会，2004，『スウェーデンの地方自治』 自治体国際化協会

伊藤和良，2000，『スウェーデンの分権社会』 新評論

ストックホルム市役所ホームページ <http://www.stockholm.se>

スウェーデン大使館ホームページ <http://www.swedenabroad.com/>

スウェーデン投資庁ホームページ <http://www.investsweden.se/japan/>

II 福祉先進国スウェーデンにみる福祉施策

1 ストックホルム市の福祉政策

- ◆ 訪問日 平成 23 年 10 月 17 日 (月) 9 時から 11 時
- ◆ 訪問先 ストックホルム市役所
- ◆ 対応者 社会行政局監督部門 エバ・カーリン・サンドベリー氏
(Ms. Eva Carin Sadrerg)

(1) 調査の目的

日本では少子高齢化が進行し、平成 17 年には人口減少局面に突入した。国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後、一層少子高齢化が進行し、本格的な人口減少社会になる見通しとなっている。そうした状況の中で高齢者施策や障がい者福祉施策、児童福祉施策等の関心も高まり、その充実を図るため様々な改革が行われている。

障がい者施策では、応益負担を原則とする現行の障害者自立支援法を廃止し、制度の谷間のない支援の提供、個々のニーズに基づいた地域生活支援体系の整備等を内容とする障害者総合福祉法（仮称）の制定に向けた検討が行われている。このような制度の転換期において、福祉先進国として知られるスウェーデンの障がい者施策の取り組み、行政サービスの現状を調査し、今後の障がい者福祉施策の充実を図るための参考としたい。

(2) ストックホルム市の概要

ストックホルム市はスウェーデンの首都であり、スウェーデン最大の都市である。政治体制は一院制で市議会の定員は 101 議席、4 年ごとに総選挙が行われ、その下に約 4 万人の職員が従事している。ストックホルム市は市議会を中心として財政、交通、建築、学校等



ストックホルム市庁舎

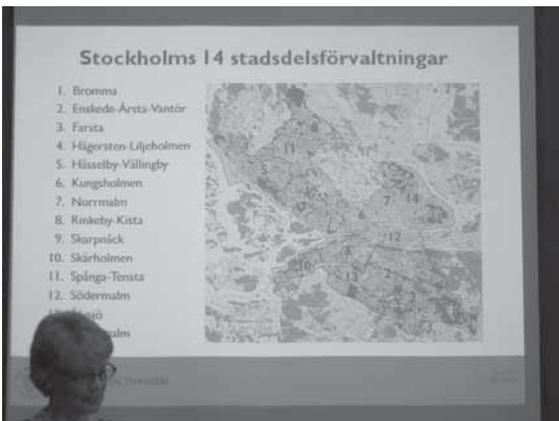
の部局があり、その中の一つに社会行政局 (Socialroteln) の部局もある。

ストックホルム市は14の行政区 (Statz) に分かれており、財政や政策決定は市で行うが、日々の行政サービスは各行政区ごとに地域に応じて行われている。また、どの行政区に住んでいても住民に

は同様の行政サービスを受ける権利があり、誰もが等しく行政サービスを利用できるよう調査 (Research & Development) に基づいた行政運営を行っている。たとえば、市から各行政区に配分される予算は、その行政区の人口、高齢者割合、障がい者割合等の調査によって配分されている。



ノーベル賞の晩餐会が開催される市庁舎大ホール



14の行政区があるストックホルム市



説明を行うサンドベリー氏

スウェーデンでは自治体の担う役割が明確にされており、医療福祉、公共交通は県が所管し、その他の行政サービスは市が所管している。

ストックホルム市の主な歳出、歳入を見てみると77.6%が税金、2.7%不動産収入、17%は自治体が株式を持つ企業からの収入となる。また、歳出のうち43%が教育関連、18%が家庭福祉、16.6%が老人福祉となっており、自治体運営の柱は教育と福祉である。

ストックホルム市では市議会で定めた政策に基づく行政サービスについて、市民に対して行政サービスの「品質保証 (Quality guarantee)」のコンセンサスがあり、市民が行政サービスに対して満足しない場合は行政裁判が行わ

れることもある。市はインターネットを活用して市民に対し情報公開、情報提供を行い、不服を申し立てしやすい体制づくりを行っており、この申し立てが行政サービスを向上させている。

(3) 社会サービス法とLSS法

1980年に制定された社会サービス法は高齢、障がい、児童等の社会福祉の分野すべてを対象とする、スウェーデンにおける社会福祉に関する包括的な法律である。その理念は、「どのような人でも価値があり、意義のある人生を約束する」とされている。この法律は権利法で、社会福祉サービスが必要な人がサービスを利用することはその人の権利であり、自治体はサービス提供しなければならない。

一例をあげると、施設に入所している慢性疾患の高齢者が身体状態の悪化に伴い、自力でトイレに行くことができなくなってしまった。入所している施設の職員がトイレへ行くことへの適切な支援がなされていないということであった。ここで問題なるのは単に職員が適切な支援を行っていないということではなく、その人の「価値ある人生を送る」という権利が侵害されたことにある。

LSS法(一定の機能的な障がいを有する人々の援助とサービスに関する法律)は1993年に制定された社会福祉法を補完する法律である。この法律では機能的障がいのある人には特別なニーズがあることが示され、そのニーズは「援護」されるものではなく、その人の権利として達成されるものとして、サービスに係る概念が明記されている。

具体的な福祉サービスの利用については、市の査定員がその人に必要なサービスやサービスの支給量について査定を行い決定する。ここで認定されたサービス利用については利用者の権利であり、利用料等はいかからない。査定員について、スウェーデンでは大学の福祉関係の学科を卒業し



説明を受ける研究員

たことが、経験値、裏付けとして認められるため、特に査定員の資格などはなく、経験を重視して選出されている。そのため、査定員は看護師などの経験者が多い。

(4) スウェーデンにおける障がい者の暮らし

日本では多くの障がい者が成人後も親元で生活する 경우가多く、親亡き後の問題が深刻化している。スウェーデンでは18歳になると親元から独立することが一般的であり、それは障がいを持っている場合でも例外ではなく、多くの障がい者は18歳になると地域のアパートやグループホームに移り住み福祉サービスを利用しながら生活している。親元から独立するにあたり、経済的な自立は欠かせないものである。スウェーデンの障がい年金額は一月当たり7,500スウェーデンクローネである。一人で生活するにはこの金額では難しいようにも思われるが、年金以外にも住宅に係る手当等が支給されるとともに、その人の障がいの程度によって必要なサービス（自動車の改造、訪問介護等）については、前述したように査定員によって認められたサービスは無料になるため、基本的部分を年金によって保障し、その他必要なサービスは無料で提供される。

また、女性の就職率が高く、子どもが障がいを持っていても母親は仕事を持っていることが一般的である。そのため、障がいを持った子どもの親のために、子どもを一般の家庭に預けるショートステイ制度があり、受け入れ先の家庭を調査する認定員も存在する。

(5) 調査を終えて

スウェーデンは「福祉先進国家」と知られていると同時に、「高福祉・高負担」の国としても知られている。国民の負担は大きいですが、普遍的な社会保障を基本としているので、社会福祉サービスは誰でも公平に受けることができ、その料金は無料もしくはかなり低く設定されている。

たとえば、教育については幼稚園から大学まで無償で提供され、福祉制度も児童福祉から高齢者福祉までその人の状況に応じた社会福祉サービスの提供を受けることができる。また、地方税の一部は自分で葬式をあげることができない人のための費用に充てられており、スウェーデンの墓地はそのほとんどが公共墓地であることから、まさにスウェーデンの社会福祉サービスの提供は「ゆりかごから

墓場まで」と言えるのではないだろうか。

もちろん、スウェーデンと日本では歴史的、文化的背景、社会福祉に対する国民の考え方等も異なるので、スウェーデンの取り組みが日本の福祉施策において全ての面で参考になるとは言えない。しかし、日本においても少子高齢化が進むなかで福祉への関心がますます高まっていくことが予想される中で、ストックホルム市の福祉施策の取り組みは非常に参考となるものであった。



スウェーデン王宮の前で研究員と

2 知的障がい者施設における取り組み

- ◆ 訪問日 平成 23 年 10 月 17 日 (月) 13 時から 15 時
- ◆ 訪問地 知的障がい者通所施設「Astrakan」
- ◆ 対応者 作業リーダー マリー・ファニオーディス氏 (Ms. Marie Faniadis)

(1) 調査の目的

日本の障がい者施設では施設の不足と地域偏在といった問題があり、限られた社会資源の中でその人に合ったサービス提供ができない現状がある。「学校卒業後の行き場のない不安」「病院退院後の行き場のない不安」を抱えている当事者も多いのではないだろうか。また、通所にかかる送迎手段も当事者にとっては大きな問題である。現在の障がい福祉サービスでは定期的な通所についてのサービス利用が認められていないため、送迎がある施設を選択せざるを得ない当事者も多い。

障がい者の施設を取り巻く環境は厳しいものがあり、障がい者への理解不足から障がい者施設の建設に際して住民や地域社会から反対され、計画が頓挫する「施設コンフリクト」や、慢性的な障がい者施設の人材不足、虐待などによる施設利用者への人権侵害等、障がい者施設は様々な問題を抱えている。

そういった中でスウェーデンにおいてはどのように障がい者施設が地域に受け入れられ運営しているのか、また、その施設において、障がい者がどのようにその人らしい生き方をしているのかを調査し、障がい者施設における課題解決の参考とするため訪問した。

(2) 知的障がい者通所施設「Astrakan」について

今回訪問した「Astrakan」は成人した知的障がい者が日中に通所する施設で、

「障がいのある人でも健常者と同様に意義のある人生を送る」ということを使命として運営している。施設職員は 19 名で専門職としては工芸の専門家やタクティ



知的障がい者施設
「Astrakan」

ールマッサージの施術者などがいる。その他の職員は数名の利用者を受け持ち、ケアプランニングや理学療法士との調整を行っている。

この施設は2年前まではストックホルム市が直接運営をしていたが、現在は、ストックホルム市の委託を受け「カレーマ」という民間企業が3年契約で運営しており、施設の品質（クオリティ）が維持されていれば、3年間の



車いすの方も
利用しやすい送迎車

契約延長となる。報酬は施設利用者の障がい程度に応じて支払われている。「カレーマ」はスウェーデンでも大手の福祉企業であるが、利益追従だけではなく品質（クオリティ）の保持にも力を入れており、車いすの方のために施設に天井リフトを設置する等、施設に対する投資も積極的に図っている。

施設の利用者は20歳から73歳まで41名の利用者が在籍しており、月曜日から金曜日までの9時から15時に通所している。利用者の多くは施設と同地区で生活しており、大半の人は移送サービスを利用して通所しているが、何人かは訓練を通して公共交通機関を利用して通所できるようになった利用者もいる。この施設では利用者はその人の障がいのレベルに応じて5つのグループに分かれている。

～5つのグループ～

①	サービス グループ	比較的軽度の障がいも持っている方が属するグループ。施設職員の簡単なサポートをしたり、施設の上の階が行政区のオフィスであることから、そこで書類を運んだり、食器を洗ったり、ゴミを分別したりと簡単な仕事をしている。
②	快適(comfort) グループ	比較的年齢の高い障がいを持っている方が属するグループ。新聞を読んだり、図書室に行ったり、パズルをしたりといった活動をしており、孤立しないよう活動を行っている。

③	散歩グループ	中程度の障がいを持っている方が属するグループ。肉体的な運動が必要な方が属しており、毎日2回散歩をしたり、屋内作業を行ったりしている。施設ではリハビリ的な要素も取り入れた活動を施設スタッフのサポートのもと実施している。
④	感覚グループ	重度の障がいを持っている方が属するグループ。このグループではアロマキャンドルなどを利用し匂いを嗅いだり、マッサージを受ける等の五感に刺激を与えるための活動を行っている。
⑤	後天的障がいのグループ	事故などにより後天的に障がいを受傷した方が属するグループ。クロスワードパズルをしたり、新聞や本を読む活動を行っている。このグループのみ、訪問時は別の建物にて活動を行っていた。

(3) 施設見学から

施設に入ると北欧らしい温かみのある色使いがされており、日本の施設のような無機質な印象をまったく受けなかったことが印象的である。

また、トイレや施設内の各作業部屋に車いすに対応した天井リフトが設置されている等、施設内の設備が大変充実していることに驚かされた。ファニーオーディス氏にその点について質問すると、「この施設が特別優れているわけではなく、一般的な施設である。」とのことであった。



車いすの方が利用する
天井リフト



利用しやすいトイレ

施設内では利用者のために至る所で様々な工夫がなされていた。たとえば、施設内の各部屋はどのような作業をする部屋であるかを絵で表示している。また、色も使い分けており、赤は使用中、緑は空き室と利用者が分かりやすいように表示している。



絵や写真で表示される
スケジュール表

利用者のスケジュール表についても、曜日ごとに色分けし、写真や作業を絵で表したものを組み合わせて作ることで、曜日が理解できない利用者でも視覚的に認識しやすいように作成されていた。

訪問時に2名の利用者がアトリエで作業を行っていたが、ただ単に用意された

作業を行うのではなく、利用者が主体的に自分のやりたいことを決定できるよう、職員がある程度のバリエーションを最初に教え、それを利用者が決定して行うという形で作業を行っていた。

スウェーデンには国立の福祉用具研究所があり、福祉用具の開発でも先進的な国である。日常生活において、介護が必要な場合であっても、福祉用具を利用することによって障がい者自身が自力で行うことができる。そのことが障がい者自身にとっても自己達成感につながっている。施設でも様々な福祉用具を使用していたが、そのためには、利用者にとってどのような状況がハンディキャップを生じさせているのかを支援者は知っておく必要がある。また、施設内には比較的自立度の高い利用者のために、日常生活訓練のための台所が設置されていたり、図書室も設置されていた。図書室の本は市立図書館の蔵書で、同じ内容の本でも文字が少なく、写真が多い等、利用者誰もが利用できるようなレベルに応じて色分けされていた。



施設で使用されている
様々な福祉用具



施設内の図書館

(4) スウェーデンにおける障がい者施設の歴史と日本の現状

1800年代において、スウェーデンにおいても知的障がいのある人はひっそりと生活していたが、産業化と一般教育の発展とともに知的障がい者の新しい見方が始まった。当初、知的障がい者はケアによって治療すると考えられ、知的障がい者は社会から保護される必要があると考えられていたが、新しい時代に入り、遺伝について関心が広まると社会の考え方は次第に変化していき、大きな施設が不便な場所に作られ、知的障がい者の多くがそこに収容され、社会から隔離された。

しかし、1970年代になると知的障がい者が社会に受け入れられる権利について深く議論されるようになり 1990年代になっても社会と知的障がい者の統合(インテグレーション)について議論は続き、多くの知的障がい者が郊外の施設から地域のグループホームまたはアパートに移り住むことになり、大規模施設の閉鎖につながった。

今日、スウェーデンの知的障がいのあるほとんどの人が自分たちに必要な様々なサポートを受けながら、地域に住み、仕事や活動を行い、社会に包摂され暮らしている。

日本においても、障がい者の施設から地域への移行は大きな課題であり、地域生活に移行する障がい者の増加が見込まれている。こうした障がいのある人々が地域で生活するためには、グループホーム等の生活の場の拡充はもちろん、既存の障がい福祉サービスの利用、日常的金銭管理など生活支援ニーズへの対応、後見人制度の普及、地域住民の理解の促進など幅広い地域の受け皿づくりが不可欠である。

(5) 調査を終えて

平成18年4月に日本において施行された「障害者自立支援法」は「だれもが地域で安心して暮らせる社会の実現」を目指すこととしており、「障がいのあるなしに関わらず、相互に支えあいながら自立した生活を送るための支援」が求められている。しかし、日本においては実際に地域で自立して生活できていると感じている当事者、支援者は少ないのではないだろうか。

ファニオーディス氏の施設での取り組みを聞き、利用者の笑顔を見ていると、そのための様々なヒントがここにはあるのではないかと感じた。



ファニオーデイス氏から説明を受ける研究員

【参考文献等】

- E・リンストローム、B ヴェンベリア、田代幹康（訳）、C・ロボス（訳）
『スウェーデン発・知的障がいのある人の生活支援ハンドブック』
社会福祉法人全国社会福祉協議会ホームページ <http://www.shakyo.or.jp>
ストックホルム市役所ホームページ <http://www.stockholm.se>

3 民間企業における取り組み

- ◆ 訪問日 平成 23 年 10 月 18 日 (火) 14 時から 16 時
- ◆ 訪問先 ミラ インダストリー社 (Myra Industriell Design AB)
- ◆ 対応者 ヨハン・ダルベリー氏 (Mr. Johan Dahlberg)
スティナ・ジュリン氏 (Ms. Stina Juhlin)

(1) 調査の目的

スウェーデンは、第二次世界大戦に参戦しなかったため、1960 年代から一足早く高齢化社会に入り、国を挙げて高齢者、障がい者が自立した生活が送れるような社会を目指した。そのため高齢者や障がい者に使い易い機器の開発が積極的に行われ、1969 年には国立障害研究所が設立され、人間が可能な限り自然な動きや状態で使えるようにものや環境を設計し、実際のデザインに活かす人間工学(エルゴノミクス)に基づいた研究が始まった。

今回、ストックホルム市内で、エルゴノミクス的なデザインを重視し、開発研究をされている最前線の企業を訪問し、エルゴノミクスを探求することがユニバーサルデザインの基本コンセプトである「できるだけ多くの人が利用可能であるようなデザインにすること」につながることや先進国であるスウェーデンのユニバーサルデザイン施策を実際の現場を通じて理解していきたい。

(2) 企業紹介

訪問した企業名は、「ミラ インダストリー社 (Myra Industriell Design AB)」といい、従業員は、現在 7 名が所属し、日々ここで研究開発している。そのほか 3 名が別のプロジェクトに参加しているため、このオフィスに勤務はしていない。

環境的な問題やバリアフリーなどの研究もしているが、特に人間工学的(エ



創始者であるダルベリー氏 (右側)

ルゴノミック) なデザインに関する研究開発を中心に行っている。

さらには、同様な研究開発をしている企業とも連携を取りながら事業を進めたりもしている。

企業名の「ミラ」とは、「蟻<あり>」のことで、名前の由来は、1976年にデザインコンペがあり、その入賞していただいた賞状に蟻の模様が描かれていたことから名付けたと説明していたのが、創設者であり代表でもあるダルベリー氏。1976年にデザイン学校を卒業後もう一人のパートナーであるペーター氏とともにデザインを手掛けている。



ミラ インダストリー社ホームページ
ホームページ内にも「蟻<あり>」がたびたび登場

蟻というのは自分の体重の16倍ものモノを持てるというすごい働きもの。ダルベリー氏は、働きものである蟻にあやかって、自分も社会の中で蟻のように働きたいという思いで、企業名に決定したそうである。この企業で取り扱う製品の幅は広く、医療機器から日常生活に欠かせない製品、複雑なものからシンプルなものまでかなりバリエーションに富んでいる。製品自体へのデザインの追求と人間がその製品・機械をどうやって自然に使うことができるかというエルゴノミックな観点からの追求とに分かれる。

ダルベリー氏は、1993年頃から後者の考えのもと業務を今日まで進めている。まず、訪問して最初に見たのは、オフィス内にある作業場である。写真撮影は控えて欲しいということで、作業場の現場の雰囲気写真を写真によって紹介することができないが、小さな作業場には加工用機械やデザインを実際の形状にするための数種類の素材が所狭しとあった。社員が自らの手で製品デザインもするそうだが、ほとんどが隣にあるオフィスのパソコンでデザインし、そのデータを直接送信して素材を加工し、確認作業の繰り返しを続けている。

狭いスペースだが、この企業にとってイメージと現実とを結び付けるための非常に重要な場となっている。

2000年代に入ってから、年間4件ペースで開発を行い、いろいろな業界の仕事をすることによって、いろいろな素材の勉強にもなっている。

スウェーデンで有名な陶器メーカーであったグスタヴスベリ社 (Gustavsberg) の便器もこの会社でデザインしていた。

また、技術的に高度な製品としては、障がい者の方で瞬きしかできない重度な方のために目の動きでパソコンを操作できるモニターなどがある。

モニターを見ただけでキーボードが出てきて、弱視の方にもモニターの内容が浮かび上がって大きくなるので、利用しやすくなっている。



目の動きで操作できるモニター

(3) 開発におけるコンセプト

製品としては、いろいろ生み出しているが、その生み出す方法としては、一貫したコンセプトによって創り出されている。

① ユーザースタディの研究

現場でユーザーが何を必要としているのかを現場から確認する。ユーザーのニーズから始まり、徹底的な分析調査をする。

② スケッチによる課題・問題の洗い出し

まず、スケッチした時点でどういう課題・問題があるか改善すべき点がすぐに浮かび上がってくる。それは、エンドユーザーが何を必要としているかのニーズを原点としていることから、机上の空論ではなく、現実に根ざしたデザインがされているため、次のステップを早めていくことになる。そして、企業内にある作業場でスケッチに基づき試作品を製作してみるという工程になる。ここまでで製品自体の大枠が完成する。

③ 機能の検討及びユーザーテスト

試作品が完成した時点で、その製品に付与できる機能を検討する。色合い、外見の問題、素材的な問題などは、エンドユーザーになる人たちをこのオフィスに呼んでテストしてもらい意見を聞きながら、細部に渡って検討して決定し、商品化するためにブラッシュアップしていく。この時点で三次元的（立体的）に問題がないこともチェックする。

④ 最終モデル

デザイン的な試作が完成した後、今度はこの試作品を製作側のスタッフに引き継がれる。現場のスタッフは試作品を実際に製作できるか、もしくは素材などをチェックする。そして、最終的な試作品を依頼主と連携し、最終調整をする。

ユーザーのニーズを原点とする一貫したコンセプトによって、以上のようなプロセスに基づき製作される。

(4) スウェーデンのユニバーサルデザイン施策と具体的事例

① スウェーデンのユニバーサルデザイン施策

スウェーデンでは、あらゆるもののアクセシビリティ（近接性）を国家レベルで一定のガイドラインを設け、そのガイドラインに沿った製品の導入を積極的に行っている。

このガイドラインは、公的機関である「ハンディサム（HANDISAM）」が策定し、公表されていて、内容として、あらゆるものに対し、たとえば、図書館やプール、映画館のアクセシビリティから店の出入口、電化製品、バス停など社会のあらゆるもののアクセシビリティが示されている。

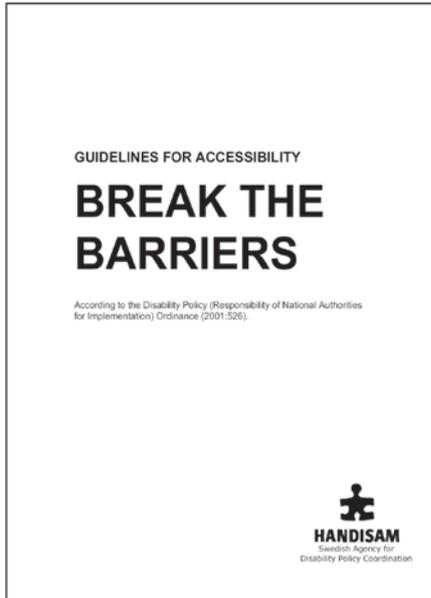
このハンディサムという機関は、比較的新しく、以前は「補助道具研究所」という組織がこの機関の前身としてあった。

以前の中身は、全て文字で記述され、内容も「しなければいけない」という義務的な表記で、それが新たなデザインの支障となっ



ハンディサムの HP

ていた。現在は製品全体の指示はなく、必要とする機能のみの説明になったことで、デザインしやすくなっている。



ガイドラインの更新は、5年から10年を目安に更新し、更新するにあたっては、障がい者団体や福祉団体などの活動や要望によって基準が策定されている。

ハンディサムは、あくまでもガイドラインを策定し、公表する機関であって、ガイドラインに適合しているかどうかの審査などは行っていない。適合しているかは導入する組織が自主的に行うことになる。そのため現時点では、認証についての制度化はされていないが、最近、制度についての議論がされはじめている。

ガイドラインの表紙

② ガイドラインに沿った取り組み事例

ミラ インダストリー社で以前依頼のあった具体的な事例を紹介する。

電器製品メーカーからコーヒーサーバーの改良の依頼があった。以前からその企業のコーヒーサーバーは使い勝手が悪いと噂で聞いていた。もちろんコーヒーサーバーもこのハンディサムのガイドラインに基準が記述されている。ハンディサムのガイドラインは、国全体でのガイドラインなので、公共団体が率先してアクセシビリティのよい製品を積極的に購入しなくてはならない。そのため、公共団体が購入する際にはこのガイドラインに沿っているかが条件になってくる。

しかし、相談を持ち込まれたサーバーは、当初10個のガイドライン中5つしかクリアしていなかった。

ボタンの高さ、注ぎ口、誤選択防止、注文確認など抽出された課題をそれぞれクリアし、最後に試作機をホテルに持ち



説明を受ける研究員

込み、お客様に使ってもらって最終確認をした。この機械のケースの場合、調査の段階ですべての課題を抽出し、非常に容易で2日間で作業を完了した。

コーヒーサーバーは、スウェーデン国内の病院や公的機関の待合室などに多く設置されており、購入に際しては、ハンディサムのガイドラインに沿った製品が最優先で購入候補とされている。

そのため、ガイドラインに沿った製品は、多少他の製品に比べて高価でも優位性を得ることができる。

(5) プロジェクト事例

① トイレプロジェクト

ハンディサムの基準にまでは未達成だが、機能的な解決を目的としたプロジェクト「トイレプロジェクト」を進めている。現在、このプロジェクトは進行中で、問題・課題を抽出している段階である。

自立道具を備え、機能が低下している障がい者や高齢者の方で肘を付くだけで水が流れる機能も備えている。

また、陶器製で壊れやすい便器を輸送上でのパッケージもエルゴノミデザインになるよう研究している。

そして、このトイレプロジェクトの柱としては、既成概念にとらわれない開発、省スペース化、多機能の3つを柱として研究開発を進めている。

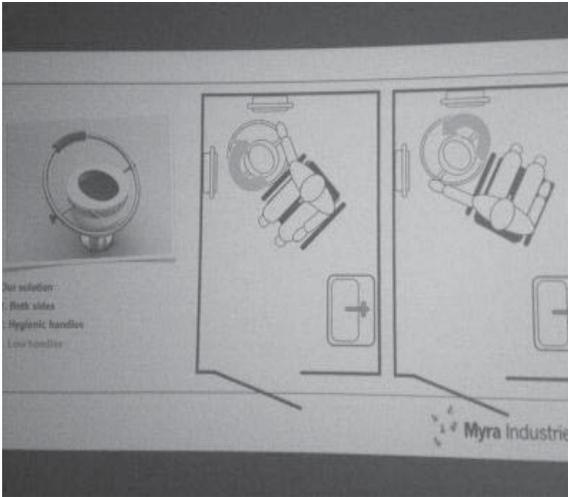
現在の便器は、介助しにくい形状で便座の蓋も手で上げ下げするのは不衛生、さらには既成品である両サイドにある肘掛けも車いすの方にも高さが高く不便である。

一方で、ユニバーサルデザインの観点から障がい者だけでなく、健常者も機能的に使用できるものでなくてはならない。

この開発研究に際しては、障がい者団体の方を招いて使う上での意見を参考に検討した結果、回転式を採用した。



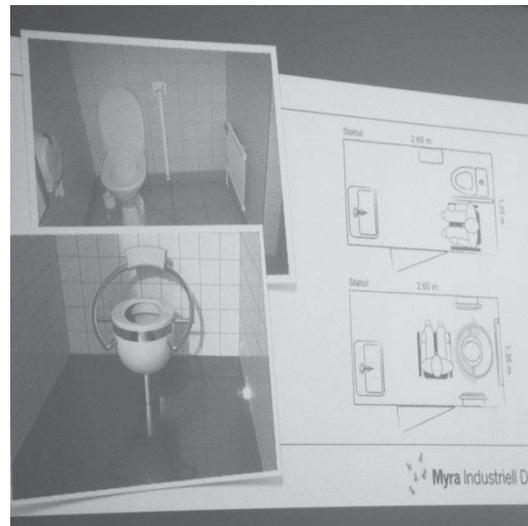
試作便器の一例



様々な検討を重ねる

回転することによって、どの角度からでも座ることが可能になり、省スペース化、利便性をクリアすると同時に肘掛けも低い位置に改良したことによって、便器と車いすから一層スムーズに移動できるようになった。まだまだ改善する点が多く、たとえば、便座を直接手で触れなければいけないことや便器と車いすとの間のスペースが生ずること、利き手の対応なども未解決である。

このような今抱えている課題を解決することができれば、この便器が設置している通常のトイレを障がい者の方も利用できるようになり、あえて障がい者用トイレの必要性がなくなる。現在は、解決すべきパーツごとに検討しているため、それを合わせて製品化した場合の価格は非常に高価になってしまっているが、このトイレがユニバーサルデザインで誰でも使えるようになれば、大量生産が見込め、価格も大幅に下げられることも可能である。



従来器との検討

② マッケ社 (MAQUET) 製の高性能麻酔機

ミラ インダストリー社は、医療機器メーカーのマッケ社の依頼により、手術の際の睡眠導入的な機能もあわせもつ高性能麻酔機の開発プロジェクトも行っている。この機器を開発するにあたっては、医療用具という極めて特殊な機器であることから、実際にスイス、アメリカ、日本などいろいろな国の様々な病院の

手術に立ち合わせていただき、この種の機械を観察し、手術の際にどのように必要なか流れを追って、問題・課題を抽出した。併せてこの種の機器は、市場にたくさん出回っているなので、どのような機能を持っているかを全部チェックした。

まず、最初に主な機能を備えた機器を試作し、その機器を実際にドクターやナースの方に協力を得て、試してもらった。

たとえば、モニター画面は縦並びがよいか横並びがよいか、麻酔ガスのタンクがどの場所にあったほうがよいか、サービステーブルをどの位置に設置したほうがよいかなど様々なことをチェックしてもらった。

さらには、操作ボタンをどの位置にしたほうがよいか、モニターしてもらう際にどこにボタンがあったほうがよいかなどすべてチェックし、様々な場面を想定した使い勝手もチェックしてもらった。その結果を踏まえて、さらに2つのデザインの機器を試作した。そして、大枠での状態で、今度はこの機器を製作担当者によって、部品の大きさや該当する部品が量産可能かなどチェックしてもらった。



最終的には、依頼主であるマッケ社がワークショップを行い、延べ10カ国の方に参加してもらって、それぞれの国の使い方などを反映させた。最初にスウェーデンとアメリカ向けを想定したプロトタイプは、この小さなオフィス内にある作業場で製作した。現在も、技術的に完成したわけではなく、引き続き研究開発は進めていたが、ここまでの開発に2年の歳月を費やした。

最初に完全な形でのプロトタイプを作るのではなく、このような形でデザインし、進めていくと、相当速く現場へフィードバックができ、結果として速く製品化ができる。

(6) 調査を終えて

日本において、以前からユニバーサルデザインの考え方は、議論されているが、現時点では国土交通省が所管としている部分の障がい者や高齢者の円滑に行動できるよう「ハートビル法」や「交通バリアフリー法」などのもと、施設的なバリアフリーの観点から足踏み状態の感が否めない。

今回、ユニバーサルデザインを意識した製品を開発しているミラ インダストリー社を訪問し、製品開発におけるポリシーやプロセスなど伺うことによって、ユニバーサルデザインの導入を促すための公的機関であるハンディサム存在、さらには公共交通機関・施設だけでなく、社会にある様々なものに対するユニバーサルデザインのガイドラインが存在することが分かり、スウェーデンが、ユニ



日本の風呂敷を手にして記念撮影

バーサルデザイン先進国と言われる取り組みを垣間見ることができた。

日本が、今後さらにユニバーサルデザインを導入していく上では、スウェーデンのようにユニバーサルデザインを促進させることに特化した業務を行う公的機関の強い主導によって推進していかなければバリアフリーからユニバーサルデザインへのステップアップは難しいのではないかと思う。さらには疲弊しつつある日本のものづくりにユニバーサルデザイン的な要素を積極的に取り入れることによって、商品に付加価値が付き、魅力的な商品開発によって日本のものづくりの新たな展開も期待できるのではないかと感じた。

最後に、企業秘密の多いオフィスを快く訪問させていただいたミラ インダストリー社の方々、当日丁寧な対応をしていただいたダルベリー氏とジュリン氏に感謝する。



オフィスにて

【参考文献等】

ミラ インダストリー社ホームページ <http://www.myradesign.se/>

ハンディサムホームページ <http://www.handisam.se/>

マッケ社ホームページ <http://www.maquet.com/>

III ストックホルム市の教育

1 ストックホルム市の教育政策

(1) 調査の目的

スウェーデンと言えば「福祉大国」として世界に名をはせ、スウェーデン・モデルという社会保障制度を築き、人々の暮らしを社会全体が支えていくというイメージがある。それ自体は、今なお色あせることなく国民・国家一体となって国づくりの根幹になっていると思われる。今回、教育分野に焦点をあてたのは、次の理由による。

- ・教育は第2の社会保障と言われるくらい「福祉政策」と密接につながる分野である。福祉と教育にどのような政策を掲げているのか調査することで目指す社会像が見えてくる。
- ・国づくりは人づくりに始まる。国の方針は「教育政策」に反映されやすい。
- ・教育現場の実態は社会の縮図。現場の実態を訪問することで何を重視した社会なのかが見えてくる。
- ・日本が様々な教育課題に直面しているように、スウェーデンも日本と共通の、あるいは日本とは異なる教育課題があるだろう。そうした課題にどう対応しているのか、教育に託す、教育にかける願いや思いを知る。

国は異なっても、その国の将来を担う子どもたちの育成を大切に思う心は変わらないだろう。異なるとすれば、それは「価値観」であり、その「価値観」が生み出す教育のシステムや教育活動に特色が表れるに違いない。こうした観点から教育政策の現状や教育現場の訪問をすることで、物や形だけでは表れないユニバーサルデザインの考え方を生かした国づくりや人づくりの方策を研修し、人々の暮らしやまちづくりにどのようにつながっているのかを研究したいと考えた。

なお、北欧各国の諸政策でのユニバーサルデザインの考え方は、理念的にはさらに一歩進んだ「ノーマライゼーション」という考え方に吸収されているようで、人々の認識の中では「ノーマライゼーション」という言葉で一般化されているとのことである。

(2) 調査内容

公式の調査訪問先のシェルトル高等学校は、ストックホルム市郊外にある公立高校である。この高校の一室でストックホルム市教育委員会所属カゲスタム氏（当該校の校長を兼務）から学校紹介を交え、ストックホルムの高校教育制度を中心にレクチャーを受けた。



学校紹介のーコマ

今回、先方との調整がつかず、義務教育分野の訪問取材・訪問調査がなかなかできなかった。スウェーデンの教育の理念や思想を紐解くには、調査対象として日本と比較しやすい義務教育分野であること、教育現場（教職員や児童生徒）との交流や対話機会をもつことを切望していただけに大変悔やまれる。この項では、高等教育制度の一面からしかスウェーデンの教育像を調査していないことを予めお伝えしておく。



公立小中学校は分散型校舎

① 公立小中学校施設訪問

服部教授のコーディネートで現地在住の佐藤氏の案内でストックホルム市内の



小学校校舎の玄関



小学校中学年の教室

公立小中学校施設を外回りから眺させていただく機会を得た。

子どもたちが下校後の教室と学童保育の室内を見学した。学校に隣接する学童保育と、学校校舎内の一角にある学童保育の2種類を見学した。保育料は公費負担であること、夜は9時まで保育していること、どちらの施設も広い空間面積と安心安全な環境のもとで、のびのびと放課後の生活をしていることが伺えた。夕方5時近くの訪問であったが、父親が迎えに来ている姿にも出くわし、子育てに対する父母の姿勢や役割分担の一端を垣間見たような気がした。



校舎内のゆとりの空間



学童保育専用ルーム



教室前の廊下



校舎からの学童入口



給食はバイキング式

② シェルトル高等学校訪問

- ◆ 訪問日 平成23年10月18日(火) 9時から11時
- ◆ 訪問先 シェルトル(Karrntorps)高等学校
- ◆ 対応者 ストックホルム市教育委員会所属カゲスタム氏
(Mr. Lennart Kagestam)

カゲスタム氏よりスウェーデンの高等教育を中心に教育制度の概要の説明を受けた。前日のストックホルム市役所社会行政局サンドベリー氏の説明にもあったが、市全体で「国際的なまちづくりをしていこう」というコンセプトが掲げられているとのこと。なかでも、品質保証 (quality guarantee) を重視しているとの話があった。高等教育もその品質保証という大きな期待が寄せられていることが感じられた。説明の中でもインパクトを持って伝わってきたのは、次のようなことである。



高校校舎は吹き抜けで開放的

- 高等学校がそれぞれ何を専門的に学べる学校であるのか特色を打ち出しており、専門コース的教育というサービスを提供するということ。
- 生徒は高校での教科書代・給食費を含め学費そのものは全くの無償であり負担はないに等しいことを考えれば、経済的な格差が教育格差に結びつく日本の教育の実情とは大きな違いである。
- 生徒一人当たり 5 万クローネの学校運営助成金が市から学校に支給される。生徒の確保は学校運営に大変重要で、学校の特色及びその実績が問われる。ちなみに該当校は 1,200 名の生徒に 120 名の職員（内 80 名教員）を有する高校であった。
- 高校入試はなく、基本的には義務教育最終段階の中学校時代に各生徒が日頃の成績や生活の中で獲得してきた素点をもとに、希望する学校及びその素点で入学できる学校との折り合いを生徒と保護者が判断し選択するシステムである。
- 産学一体の考え方が定着しており、高校及びその先にある大学で本人が何を専門的に学んできたか、ということでおのずと就職先や仕事内容が決まってくるというシステムである。

●履修科目に関しては、スウェーデン国語、英語、体育、地理、歴史、選択外国語、選択科目（体育、美術、倫理、史学）などがあるようだが、各自が選べる履修コースの存在によって、履修する科目は、大きく変わっ



高校生の息抜きのための空間

てくる。履修するコースは、経済学、自然科学、芸能、情報・サービス、保健医療など、多岐にわたっている。高校がすでに専門学校同等といってもよい。このあたりは、進学を希望し学校選択する権利が生徒・保護者側に保障されていると言える。と同時に、カゲスタム氏の解説には「自己責任」という言葉も付け加えられていた。自らの学びを選択する権利と自己責任、徹底した個人主義。その中でユニバーサルデザインもしくはノーマライゼーションの理念は、果たしてどの程度教育政策に反映されているのだろうか。



高校1年「化学」の授業

イオン反応で式にまとめる場面であったが、実験ではなくて板書で化学式の説明をしていた。化学実験はどこでやったのだろうか。実学志向であるとの話を聞いていたが、少なくともこの講義ではそのような印象を受けなかった。日本の方が、意外と実験観察をしっかりやっているのではないだろうか。「実感」を

伴う理科教育が重視されている日本では少なくとも講義室で化学の授業はないだ

ろう。所属クラスを持たない個々の生徒が集まって講義を聴く、大学スタイルである。民族衣装の生徒もおり、移民等も受け入れ多様化している現場であることが推察される。

最近では地域差による教育レベルの差が大きくなっている点が懸念されるとのことであった。この背景には、移民者の流入があるようだ。言語と文化の違いから、外国人生徒が多い地域は当然学業の成績もスウェーデン人の多い地域より低くなる。学校間格差が発生しているのだ。実際、どのような教育問題に直面しているのか、現場教職員の生の声や保護者の声を直に聞きたいものである。

(3) スウェーデンの教育制度

スウェーデンの教育制度について、調査では詳細な説明、解説はなかったが、全体像は次のようになっている。

- 義務教育は7歳から15歳までの9年間。日本の小中学校という分け方ではなく、1～3年が低学年、4～6年は中学年、7～9年は高学年と呼ばれる。現在、6歳児か



低学年用の校舎

- ら義務教育が始められるよう社会実験中。完全週休2日制。給食を含めもちろん無償。
- 子どもたち個々が勉強道具を持ち込む必要はなく、基本的には手ぶらで通学。
- 12月末の2週間程度のクリスマス休暇はじめ、6月初めから8月までの10週間程度の夏休み休暇。新学年への進級はこの8月期に行われる。その他、年間数日存在する祝祭日などを含めると授業日は日本より少ない日数。休暇に「宿題」というものは無い。
- 高校進学率は約98%。学費の家計負担は限りなく「ゼロ」に近い。公的負担により教育の機会均等が保障されている。

こり得ない。

- 教育のほぼ100%に近い公的負担を、皆が支えているという高い自覚が根底にある。誰もが、教育・福祉の面で安心できる社会を築くためにお互いに相応の負担をし合うという骨太の精神が貫かれている。

(4) 調査を終えて

日本の一般的な高校生の場合、毎日の生活の中心は「学校生活」になるのではないか。アルバイトに精を出す生徒もいるだろう。大変な量の幅広い教科学習や教科外の活動、朝から夕刻まで隙間なく組み込まれるカリキュラムと学級・学校生活、そして人間関係づくり。

日本のそうした学校中心文化が、スウェーデンの高校生的一端を見聞きしていると、生活全体に対する高校生活の比重が「学校中心の生活」という印象にはならないのである。印象論で語っては、はなはだ危ういと思いつつも、その建物空間や空気、生徒の表情や雰囲気を見聞訪問して皮膚感覚で体感した実感もまんざらではないとも思う。先に述べたとおり、日本のように自分の選択というより一般教養的に広く浅く（全く興味のないようなことも）一応勉強しなければならない、という高校制度ではない。そのためか訪問校生徒達は、吹き抜けの開放的な空間や精神的にくつろげる居場所を有する校舎の中で、ゆったりと、なおかつ落ち着いて勉強しているという印象であった。決して着飾ったり派手さや奇抜さを表に出す雰囲気はなく、等身大の自分を自由な趣で表現して過ごしている感じを受ける。ハーモニカ型の、どちらかというとも無機質で冷たいコンクリートの壁に区切られた日本の校舎の感覚が染みついているからだろうか。

カリキュラムや一日の日課等を調査できなかったのが定かではないが、ゆとりを持たせ、生徒個々の意欲を活かしながら勉学に励める環境をつくっているといった感じであった。

強制ではなく、あくまでも自分の意志に基づく学習。ランチタイム（食堂での給食）を含めて全てが公費で保障されている教育環境。そこから逸脱する子や不良的行為をする子は全く皆無ではないそうだが、そうした生徒にも懲罰的指導ではなく「自覚」促進で「自ら気づく時まで待つ」という方針で臨むとのこと。自覚と自己責任を徹底させる姿勢がここにも見られた。

ちなみに、大学も無償。各自が勉強のための融資を受け、自分で生活費を稼ぎ、自立して、生活と勉強を両立させる、というのが一般的。夕刻に立ち寄ったストックホルム市立図書館の中では、自主学習のため熱心に図書を求める市民各層に出会ったが、学ぼうとするエネルギーの大きさをそこでも感じ取ることができた。



高校玄関前ピロティにて

【参考文献等】

二文字理明、伊藤正純、2002『スウェーデンにみる個性重視社会』 桜井書店

2 ストックホルム市立図書館の現地調査

ストックホルム市立図書館の設計は建築家グンナール・アスプルンドによるものであり、世界的にも評価の高い図書館建築として知られている。

まちの中心地に設置されているため、周りにはファーストフード店などもあり賑やかである。図書館の入口はゆるやかな階段になっており、階段を上ったところにゲートがある。ゲートはそれほど幅のない回転ドアだったが、右側に車いすのピクトグラムと共に、右に入口があるということが表示されていた。



図書館の外観



階段横の館名表示

入ったところは三方向に入口が分かれており、右手がカフェ、左手が児童コーナーになっている。正面の階段を上ると一般の閲覧室が広がっている。ここはストックホルム市立図書館の特徴であるドーム状の高い天井と周りをぐるりと書架に囲まれた閲覧室である。「本の精霊に捧げられた図書館」と評されるとおりで、しばし息を呑んで見とれてしまう雰囲気があった。天井に採光窓が取り付けられており、冬季が長いスウェーデンの気候にあった設計となっている。



ドーム状の閲覧室

3段になっている書架は、階段を上って上の層に行く形になっている。たとえば、車いすの方などはどのようにしているのか聞いてみたところ、書架の後ろに設置されているエレベーターを利用することもできるし、もちろん職員が希望の本を取りに行くこともするとのことだった。また、館内の至る所にカウンターが設置されており、座っている職員に利用者が質問する様子がよく見受けられた。このカウンターには聴覚障がい者用の案内表示（耳マーク）が設置されている。

訪問時は夕方であったが、幅広い年齢層の市民に活用されている図書館の姿を垣間見ることができた。



円筒形の3段書架



聴覚障がい者用の案内表示（耳マーク）



多くの市民に活用されている

第2章 スイスのユニバーサルデザイン政策

I スイスの概要



Swiss Confederation

スイスは、ドイツ、フランス、オーストリア、リヒテンシュタイン、イタリアに囲まれた総面積4.1万km²（九州くらいの大きさ）、人口約780万人（2010年12月時点）の国である。通貨はスイスフラン（1スイスフラン＝約85円）が使用されている。

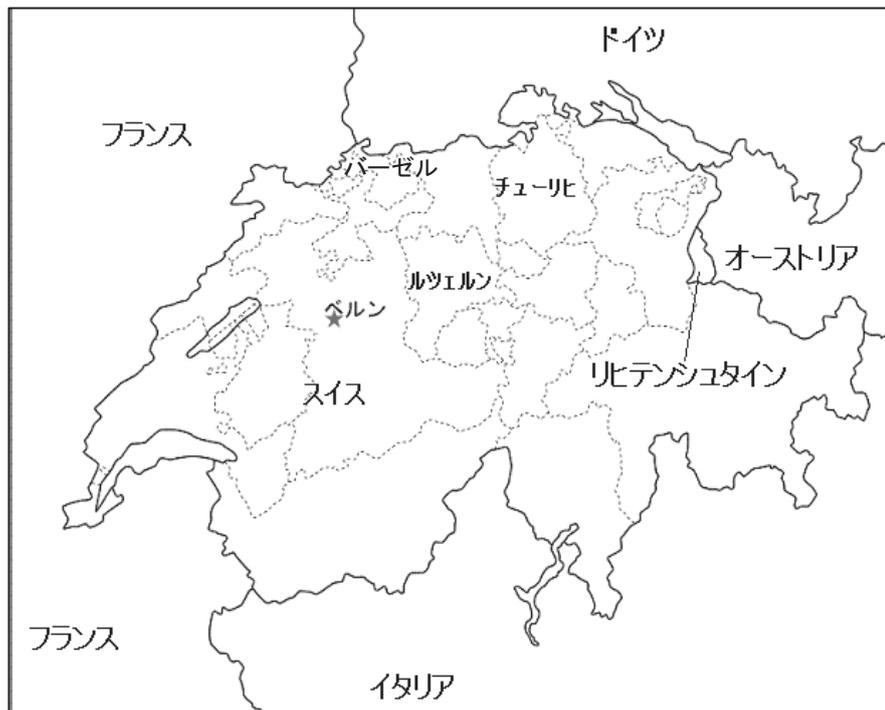
首都はベルン（Bern）であり、その他の主要都市としてチューリヒ（Zurich）、ジュネーブ（Geneva）などがある。

主要な産業には、農業、美しい自然や街なみを生かした観光、時計産業や機械

産業、金融などがある。また最近ではIT産業も重要な産業の一つとなってきている。

四方を他国に囲まれているという地理的特性から、国内で話される言語は数多く、公用語はドイツ語、フランス語、イタリア語、ロマンシュ語の4つであるが、国民の多くは英語も話す。

言語の例からも分かるように、5つの国と接しているという特性を理解するこ



とはスイスを理解する上で重要な点である。スイスのそれぞれの地域が隣接する国と言語、文化、宗教を共有しており、さらにこれら3つの境界線は一致しない。たとえば、国境を境にドイツ語、フランス語という別の言語を話す住民たちが、同じ並びの家に住み同じ祭りを祝う、という風景はよく見られる。また、昼はスイスにあるオフィスで働き、夜はフランスの家に帰るなどの国境を越えた昼夜間人口の移動も普通のことである。隣接する国の違いにより、各地域によって文化もまた様々に違っている。この地域による違いを行政に反映させるために、スイスもスウェーデン同様に地方分権が進んでいる国である。スイスの地方自治体は26の州（20の州と6の半州）と約2,700ある市町村（ゲマインデ）の二層制となっている。このうち市町村は合併の傾向にあり、その数は減少している。

同じ国内でありながら、州・市町村によってその制度が異なることがスイスの地方自治の大きな特徴である。たとえば、市町村においては議会を置く三機関制（tripartisme）を採るところと、議会の存在しない二機関制（bipartisme）を採るところが存在する。議会を置かない市町村においては、市民は市町村民集会を通じて政治的権利を行使している。それぞれの地方自治体の権限もその州（市町村）において異なり、たとえば、立法行為を行う市町村と行わない市町村が存在する。これらの違いは州法により定められているものである。

また、スイスの政治のもう一つの特徴として、直接・半直接民主制を採っていることが挙げられる。国民はイニシアチブにより連邦憲法の改正を発議することができ、またレファレンダムにより連邦議会の議決事項を審議することができる。州・市町村の決定も直接民主制が採られており、様々な法案に対する国民投票（住民投票）が行われている。

スイスは山間部が多く、国土面積に対して居住可能地域が少ないため人口密度は高い。また、国民の約3分の2が都市部に住む都市密集型社会であり、山間部の過疎化は大きな課題となっている。しかし、移動のための手段としての交通はよく整備されており、古くから国民の足として発達してきた。山間部などの僻地へも、登山鉄道や、郵便を配達するためのバスに利用客を乗せたことが発祥のポストバスなど、様々な交通手段が発達している。

また、スイスでは自家用車を持たず、インターネットで予約すれば、駅周辺で必要なときに車を借りられるカーシェアリングが公共交通手段の一つとして定着

してきている。カーシェアリングの考え方や仕組みはもともとスイスが発祥といわれている。スイスでは、1970年代に大量の車両が都心に流入した結果、商店街などの荒廃が進んだことから、行政主導で大規模な車両の流入規制



駅周辺のカーシェアリング

(トランジットモール) が実施され、トラムやバスなどの公共交通機関が充実し市民の足が確保された。一方、住民らは都心に車がない為に、郊外に共同で車を所有しはじめた。これがカーシェアリングの始まりとなった。この頃からスイス国内には小さなカーシェアリングの組織がいくつもできあがり、その後 M&A が行われ 3 つの会社に統合された。さらに 1997 年には 3 つの会社を統合し、スイス最大手のカーシェアリング会社モビリティ社を設立した。現在の会員数は 8 万人を超えている (日本での 2010 年 2 月時点の会員数は 1 ~ 2 万人程度)。現在、スイス国営鉄道との相互乗り入れを行うレールリンク社を設立するなどスイスは国家主導でカーシェアリングと公共交通の利用促進を計っている。

なおスイスにおいては、公共交通や公共施設等におけるアクセシビリティに関する法律により、2023 年までに交通機関(電車、バス、トラム)、公共施設、一定の建築物、レストラン、トイレ等の利用について、健常者、障がい者に限らず、誰もが自分で安全に円滑に利用できるような法律が制定され、向こう 10 年間で、推進を図っていく。

【参考文献等】

自治体国際化協会, 2006, 『スイスの地方自治』 自治体国際化協会

スイス統計局 <http://www.bfs.admin.ch/>

スイス外務省 <http://www.eda.admin.ch/>

Swissworld.org <http://www.swissworld.org/jp/>

II スイスのまちづくり

1 バーゼル市の都市政策



Basel

(1) バーゼル・シュタット州バーゼル (Basel) 市の概要

① 位置、地勢、人口等

バーゼル (独: B a s e l / 仏: B â l e) は、スイスのバーゼル・シュタット州 (半州) の州都であり市でもある。スイスの北西部に位置し、市内にはライン川が北部から市街地中央に流れ込み、さらに市街地から市内東部へ通り抜けている。



色彩豊かな屋根瓦、2つの塔をもち街のシンボリック的存在となっている。

市域の周囲をドイツとフランスに囲まれ、3国の国境が接する地点にあり、国際的な都市でもある。また、大型船舶が通航できるライン川最上流の港を持つ地点である。

スイス国内においては、チューリヒ、ジュネーブに次ぎ、スイス第3の都市であり、人口は約17万人 (2011年10月時点)、面積は22.75km²である。



市街地中央を流れるライン川

ドイツ語圏に属するが、フランスに隣接しているためフランス語使用者も多い。

近隣の都市としては、約80km東にチューリヒ、約50km北にドイツのフライブルク、約30km北西にフランスのミュールーズ、約65km南にベルンが位置している。

② 歴史、文化、背景等

スイス最古の大学（バーゼル大学、1460年設立）がつくられた中世の時代から学芸や文化の中心地として発展してきた。市民によって建てられたヨーロッパ初の美術館をはじめ、漫画博物館、紙の博物館など個性的なミュージアムがある。美しい旧市街に代表されるように、歴史的な側面が印象的なまちであるが、ジャック・ヘルツォーク&ピエール・ド・ムーロンやマリオ・ボッタ、ディナー&ディナーなど世界で活躍する近代建築家の作品を見ることができる。日本の建築家である安藤忠雄氏が手掛けた建築もあるという。

また、現代美術のギャラリーやプロジェクトが多いのも特徴の一つである。ドイツ、フランスと国境を接しており、国際的な都市でもあり、有名な宝飾時計見本市「バーゼルフエア」などの展示会、メッセや国際会議が多く開催されている。

スイス北西部に位置する地方都市ではあるが、隣接するドイツ、フランスの影響を受け、また芸術への関心が高い独特の文化を生み出してきたまちといわれている。

③ 市の交通概要

ア 鉄道

バーゼルには、スイス国鉄(SBB: Schweizerische Bundesbahnen) のバーゼル中央駅があり、橋上駅舎となっており自由通路を設けている。中央駅からはスイス国内だけでなく、フランス、ドイツ、イタリア及びオーストリアなどの列車が発着している。



バーゼル中央駅南側
駅舎の下には大きな駐輪場が設けられている



自由通路の往来
手荷物取扱い窓口、売店、食堂といった施設のほかショッピング施設がある

駅構内ホームに他国の列車が並ぶ姿は、まさに国境にあるというバーゼル市中央駅の存在感を示す。



他国の列車が並ぶ姿
手前からスイス、ドイツ、フランスの
列車が並ぶ姿



プラットフォームから、欧州各地への
特急が発着する

さらに、中央駅の自由通路を渡り、西側のモールを抜けるとフランス国鉄（SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français）専用のホームに接続されている。



バーゼル中央駅北側
駅前にはトラム乗り場となっている



西側のモール
売店、食堂などが並ぶ



フランス国鉄入口
国境をまたぐ際に何の手続きもない



ホーム内の国境
(手前がスイス、奥がフランス)

また、旧市街からライン川を渡った北側には、ドイツ国鉄(DB:Deutsche Bundesbahn)が運営するバーゼル・バディッシャー駅(Basel Badischer Bahnhof)がある。スイスからドイツへ向かうローカル列車やドイツからスイスへ向かう長距離列車は、バーゼル中央駅を発着している。



夜のドイツ鉄道駅の外観



ドイツ鉄道駅舎内
駅構内は簡易な売店のみ

イ 空港

市内から約10km、約15分程のところに、「バーゼル・ミュールーズ・フライブルク空港」がある。フランス、ドイツと国境を接するバーゼルの国際空港は、場所としては隣接するフランス国領土のミュールーズにあり、バーゼルから高速道路で接続している。ドイツのフライブルクにも近いので「バーゼル・ミュールーズ・フライブルク空港」と呼ばれている。スイス、フランスの2国で協定を結んで共同運営している国際空港である。

国内からは、チューリヒ、ジュネーブ国際空港を利用されるのが一般的に多い。

ウ 高速道路

スイスでは、高速道路に料金所を設けていなかった。現地通訳の説明では、高速道路を利用する際には、毎年1月末日までに40スイスフランでビニエッテ(Vignette)というステッカーを購入し車両に貼付しておく必要がある。一度購入すると一年間は何回でも高速道路を使用することができる。それ以前には、高速道路は無料であったが、フランス、ドイツ、イタリア方面からの通過交通量が増加し、市民の税金で整備した道路を無料で利用させることに国民の不平、不満が生じ、国民投票(住民投票)によって現在の形態が採られている。

エ トラム（路面電車）

バーゼル中央駅前に、旧市街、市街地近郊へのトラムが充実し、市民の足として利用されている。トラム乗り場は比較的段差がなく、低床型トラムを多く導入しており、バリアフリー化されていることが分かる。



バーゼル中央駅北側のトラム乗り場



券売機

クレジットカードまたは硬貨利用で、紙幣の利用ができないのが不便。バーゼル市内は1ゾーン（3.2CHF）

(2) バーゼル市の都市政策について

《バーゼル市都市計画部局ヒアリング》

- ◆ 訪問日 平成23年10月19日（水） 15時から17時
- ◆ 訪問先 バーゼル市役所
- ◆ 対応者 都市計画企画部長マーティン・サンドナー氏(Dr. Martin Sandtner)
都市計画デザイン担当マルティナ・ミュンヒ氏(Ms. Martina Munch)

① 調査の目的



調査時の様子(会議室にて)

欧州スイスバーゼル市における地方自治の決定権限等の背景を見聞しながら、都市計画、公共交通、住民協働、国や文化の違いといった広い視点から、「ユニバーサルデザインによるまちづくり」について調査する。

② 都市政策に関する国(連邦)及び地方自治体(県(州)・市町村)の決定権限と役割分担

ア 連邦制度(連邦共和制)

スイスの連邦制度は、連邦共和制で大統領と二院制の連邦議会(上院・下院)、

連邦政府が置かれている。連邦は、26の州（20の州と6の半州）からなる。バーゼル市は、バーゼル・シュタット州（半州）に属するとともに、バーゼル州の州都でもある。このため基本的には、一州と同等の権限を有する特異な市の一つとして捉えておく必要がある。

イ 連邦・州間の権限等

連邦は統一的な規律が必要な任務を行い、州はその権限の範囲内において任務の遂行を決定する補完性の原則に沿って、連邦の権限を憲法で規定しそれ以外を州の権限としている。日本の地方自治制度の原則と類似しているようであるが、連邦は可能な限り州に権限を委ねるという原則を持ち、そのほとんどを連邦法で規定し州に委任している。また、連邦は州の監督権を持つが、可能な限り活動の自由を残し、各州の特質を勘案することとしている。

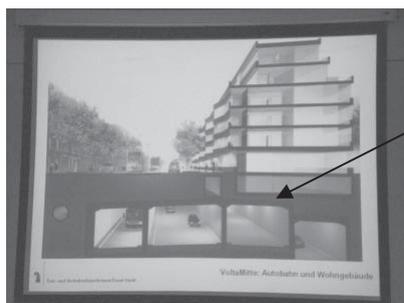
バーゼル市の都市計画局での聴取では、都市計画、公共事業、建築物規制、歴史的建造物保存、景観に関する事項は、市に権限が任されていることが伺えた。

③ 高速道路整備の現状

現在、バーゼル市内には、スイス国内だけでなくフランス及びドイツ方面にも高速道路が通じている。以前は、隣接のフランス国境まで高速道路が走っており、スイス国境側の入るところで終点していた。1960年代にフランス高速道路をバーゼル市内に通す建設計画を策定し、2年前に開通した。バーゼル市の東側には隣接するドイツから南下してきた高速道路が1970年代から南北に走っている。

その結果、両国からバーゼル市内を通過する交通量が増加し、渋滞を生じさせる問題、排気ガス問題等が生じていた。このため、バーゼル市の再開発地区の住宅地区では、このフランスの高速道路とドイツから来ている高速道路を結ぶ地下トンネルを整備することとした。

地上部の道路はトラムを走らせ、自動車の走行を制限している。歩行者、自転車、公共交通を第一優先とした都市空間を創っている。



高速道路を地下トンネルで整備し、上部道路はトラムを走らせる構想

ライン川右岸沿いに自転車道を整備し、フランスとの交流ができるよう整備



地上部の道路はトラムを走らせ、自動車の走行を制限している。歩行者、自転車、公共交通を第一優先とした都市空間を創っている。

④ 現状の都市政策上の課題や問題点について

ア 隣接国(フランス、ドイツ)との調整



ドイツ、フランスとの国境
中央に流れるライン川で大きく北と南に分
けられている。

バーゼル市は、ドイツとフランスとの国境に接する中心都市であることから、都市計画、公共交通施策等を遂行するには、国家間調整に時間を要するという課題がある。バーゼル市は、市域面積が約 37 km²と小さく、現在、市域人口が約 19 万人となっている。

数年前の人口統計調査からも人口が急増していることがわかる。

近年、旧市街からライン川を渡った北側のスイス領土内に存するドイツ所有地(ドイツ国鉄貨物車庫跡地)に都市開発を進めており、企業誘致とともに、高層住宅を建設していることが、人口増加の一因の一つとなっている。市内には、就業人口が約 16 万人おり、その内の約 4 分の 1 が、毎日、国境を越えて通勤しているという。



ドイツ国鉄貨物車庫跡地の都市開発
ショッピングセンターを誘致し、1500 人の
住居を整備し、職住近接の都市開発を行う。

スイスでの就業スタイルは、職住近接の生活様式を基本としている。国境を越えて通勤する就業者は、隣接国よりもスイスの方が、税金が安いというメリットもあるようである。したがって、様々なことについて広域的観点からの行政の諸計画を策定する必要がある。

イ 国家間調整の先導

都市計画、公共交通施策等の諸課題について政策決定していく上で、スイスは、

直接民主主義による地方分権化が進んでおり、州(=バーゼル市)が判断基準の決定権を持っているが、フランスでは、中央集権のためストラスブルグが中央政府の決定、指示を受けねばならない。ドイツは、中央集権と地方分権の中間位であり、決定プロセスが不透明な部分があるという。

国家間調整においては、法律や制度が異なる中で、統一化した開発整備を推進していくための協力が必要となり、負担金のあり方についての調整や協定の締結が必要となっている。このため、バーゼル市がかなりのイニシアチブをとって誘導していくことが求められている。

⑤ 歴史的街なみの保全と新市街地のまちづくり

ア 歴史的建築物等の保全と新開発の規制



従来の街なみを保全するが石畳の表面を削り歩行空間を改善している。

旧市街等の歴史的建築物等を保全するため、地区の魅力ある都市景観や環境づくりの視点に都市デザインの観点を取り入れている。改修等をする際には、単に歴史的建築物等をそのまま保全するのではなく、その歴史的建築物等を取り巻く時代の背景や事象等を探り、伝統を重んじる一方で新しい考えをもって取り組んでいる。

また、市では、新開発地区を整備する際には、「①住みやすさ、②緑地(森)空間の確保、③安全性、④公共交通の利用しやすさ、⑤車は極力地下を通し大通りのみとする。」とし、歩行者、自転車、公共交通を優先することとしている。

		
<p>従前は、トラムと車が並走</p>		<p>整備後は、車は地下を通し、上空は緑地、歩行空間を創出しトラムを走らせる。</p>
		
<p>従前は、車優先の道路、両サイドに駐車スペース</p>		<p>整備後は、車道から車を除外し、緑地、歩行車優先の空間を創出</p>

イ 持続可能性と品質の保持



赤砂岩ゴシック様式の市庁舎
大きな時計塔、壁面の鮮やかなフレスコ画や金メッキした飾りが美しい。

歴史的建築物等の保全と新しいものを取り入れる開発整備の考え方は、概ね五分五分の割合で考えている。一例として歴史的建築物等を保全するために、教会や100年以上の住宅建築物などは外装だけでなく建築物の内装まで制限をかけている。

また、外装だけ規制して内装の変更は認めているものもある。

市内では約4分の1を保護地区として指定し、約4分の3は再開発を認めているが、居住用、店舗、公共施設等の使用目的によって建築制限をかけている。



このようなまちづくりを進めるうえで、一番大切にしていることは、持続可能性であり品質の保持である。このため、国内外の建築、景観、色彩等の専門家からなる外部委員によるチェックをするシステムを採っている。

14～15世紀建築、ゴシック様式の聖堂前

ウ 住民の意思決定プロセス

再開発等に伴い道路を地下に通し、歩行者、公共交通を優先させる基盤整備には当然ながらコストがかかる。どれだけの市民の税金が投入されるかを事前に公表し、賛否を問う。日本では、主権を持った国民(住民)から選ばれた代表から構成される議会を中心とした議会制民主主義を採っている。一方、スイスでは、住民参加の手法として直接民主制を採っており、国民投票(住民投票)の結果を踏まえて最終的な意思決定を行う。

⑥ まちづくり政策と交通政策との連携

ア 公共交通とトランジットモール

前述してきたとおり、バーゼル市では、自動車交通をできるだけ制限し、公共交通を優先するなどして、ユニバーサルデザインに配慮した都市づくりを行っている。

中心市街地では、一般の自動車交通を排除し、街なかのいたるスペースに駐輪場が設けられており、トラムを優先し、多くの歩行者が行き交う姿があり、商店街など賑わいのある市街地の空間を創り出している。



街なかの駐輪場

街なかの通りや広場に一般車両の進入を原則として禁止し、簡易な駐輪場を広場に設けている



トランジットモール

自動車交通を排除し、トラムを優先し、歩行者が行き交う姿

イ カーシェアリングの利用

通勤手段として交通分担率を聞いたところ、割合は定かではないが、公共交通機関の利用が非常に高く、市民の約2分の1が自家用車を持っていない。自家用車を持たず、カーシェアリングをする人がスイスでは増加しているという。

説明をしていただいたサンドナー氏も奥さんと4人の子どもがいるが自家用車を持っていないという。



駅周辺のカーシェアリング

スイス国内にカーシェアリングの協同組合の「モビリティ(Mobility)」というものがあり、インターネットで予約すれば、駅周辺で必要なときに車を借りられるカーシェアリングが公共交通手段の一つとして定着してきている。

ウ 自動車利用の抑制

バーゼル市では、第一に歩行者、第二に自転車、第三に公共交通の利用を優先しており、2020年までに自動車の走行距離を10%削減する長期目標を設定しているという。

⑦ ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりの取組みと課題

ア バリアフリー化の推進

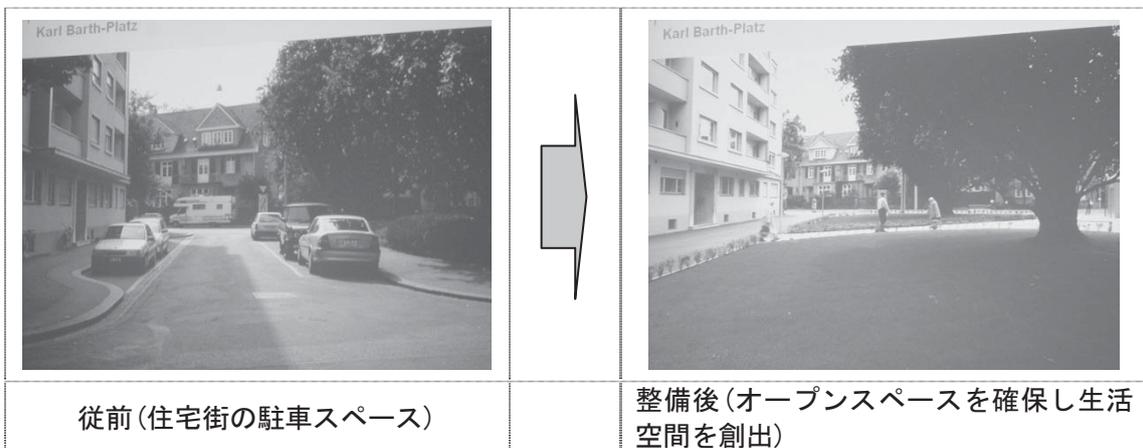
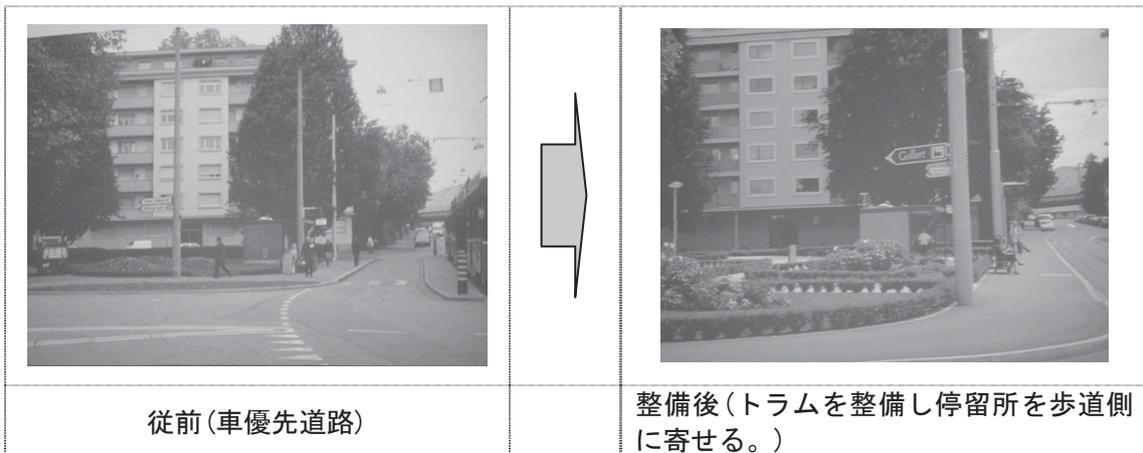


車いす利用者による実証の様子

バーゼル市におけるユニバーサルデザインに配慮したまちづくりへの取り組みは、スイス国内のアクセシビリティに関する法律に基づき推進を図っていくことになっており、向こう 10 年間で、バリアフリー化の推進を図っていくという。

訪問時には、ゴツゴツした石畳の表面を削り、障がい者等の歩行を改善した事例や、

島型のトラム停留所を歩道側に寄せるバリアフリー化の事例、住宅街に接する車道を完全に緑地(オープンスペース)へとした事例等の紹介があった。



イ ユニバーサルデザインの取組み課題

前述したとおり、スイスでは2023年までに公共交通機関等を始めとした公共的施設に関しては、バリアフリー化を推進し整備するとしているが、フランス、ドイツに相互乗入している電車やトラム等において、スイス側がバリアフリー化しても、フランス、ドイツの交通機関等が、同時にバリアフリー化が進むという保証はない。これは、3国にまたがる都市バーゼル市の大きな課題と考えられる。

(3) その他主な質疑事項等

質問事項	回 答
<p>・歴史的建築物等保存地区の建築制限等ある中で暮らしている市民の反応はどのようなの？</p>	<p>・バスタブやトイレの水洗化は可能。階段や床は、木の利用のままとするなど厳しい制限がある。市民は、こうした中で暮らすことが好きで、一種のステータスと考えている人が多い。</p>
<p>・国民投票(住民投票)の結果の取扱い、反応はどのようなの？</p>	<p>・投票結果の賛否過半数で決する。様々なことに国民投票(住民投票)を行うことがスイスのやり方である。</p>
<p>・建築物の色彩について、どのような制限をかけているの？</p>	 <p>・昔からの建築物の色を使う。色彩等の専門家からなる外部委員に認められること。 ・市庁舎は、1500年代に建造され、1800年代年にかけて施されオレンジ色の赤砂岩を使用している街のシンボルの存在となっている。</p>
<p>・建築物等保存していく上で継続するポイントは何なの？</p>	 <p>・単に古いものを残すのではなく、建築した時代の特徴を反映すること。サステイナブル(持続可能性)を追及している。</p>
<p>・視覚障がい者等への点字ブロックは、駅、空港には見られたが、街なかに少ないように思った。歩道の段差改善はあまり見られないが、バリアフリー化を進めていないの？</p>	 <p>・視覚障がい者には、トラムの乗降位置を覚えてもらう。盲目というよりは、識別しにくい方が多いため、植栽等の緑で地物等を判別しやすくしている。 ・歩道幅員は広くし歩きやすいようにしている。基本的には、トラムへ乗るため道路から段差を設けてある。</p>
<p>・トラムの停車場は、どのくらいの間隔で整備しているの？</p>	<p>・300～400m程度で設置している。</p>

(4) 調査を終えて

まちづくりを推進するうえで、他都市にある良いものやベストプラクティスを単にそのまま取り入れても、市民が誇りに思える地域の伝統、文化、歴史等を踏まえたまちづくりにつながらないと感じた。歴史的建築物等の古いものを単に保全し残すのではなく、建築した時代の背景、特徴を反映し、さらに新たなものとして進化させ引き継いでいることが、日本が忘れてきた都市計画なのかも知れないと感じた。

Swiss Confederation Basel

また、欧州では、街なかを歩人が行き交う中を、トロリーバス、トラムといった公共交通が並走している。外観すると極めて危険に思えたが、欧州には自己責任という意識があるのか、街と人と公共交通が融合している。仮に日本で同様にトランジットモールを設けた場合には、商店街や街なかの車の通行を抑制し、歩行空間を優先するまちづくりを推進する場合には、恐らく様々な問題が浮き彫りとなる。

欧州と日本の都市では、その都市構造、合意形成、歴史的背景等の条件など様々な点で異なっており、単に欧州の導入事例を模倣したものでは、成功しないと感じた。本調査では、都市計画、公共交通、福祉政策、住民協働、国や文化の違いなどといった広い視点から、成熟型社会に対応した「ユニバーサルデザインによるまちづくり」について学ぶことができ、今後の都市政策、都市づくりに生かしたい。



バーゼル市役所会議室にて

【参考文献等】

スイス政府観光局 HP <http://www.myswiss.jp/jp.cfm/home/>

2 チューリヒ市の現地調査



(1) チューリヒ市の概要

チューリヒ（独：Zürich：ツューリヒ [tsý·riç]、英：仏：：ズーリック、ズュリク、伊：Zurigo：ズリーゴ）は、スイス連邦チューリヒ州の州都である。

ヨーロッパ有数の世界都市で、北側にチューリヒ湖があり、標高は約400m。市内にはリマート川が流れている。また、スイス最大の都市で

もあり、金融・経済・商業・文化の中心地である。人口は約39万人（2011年10月時点）、面積は91.88km²である。

治安・教育水準・各種インフラ等バランスよく整っていて、なかでも金融ではひととき有名であり、数多くの金融機関・投資ファンド・投資家が存在している。国際サッカー連盟（FIFA）を初めとし、多くの国際機関・国際団体の本部も存在し、ドイツ語圏に属する。



チューリヒの街なみ

(2) チューリヒ市再開発（チューリヒヴェスト）現地調査

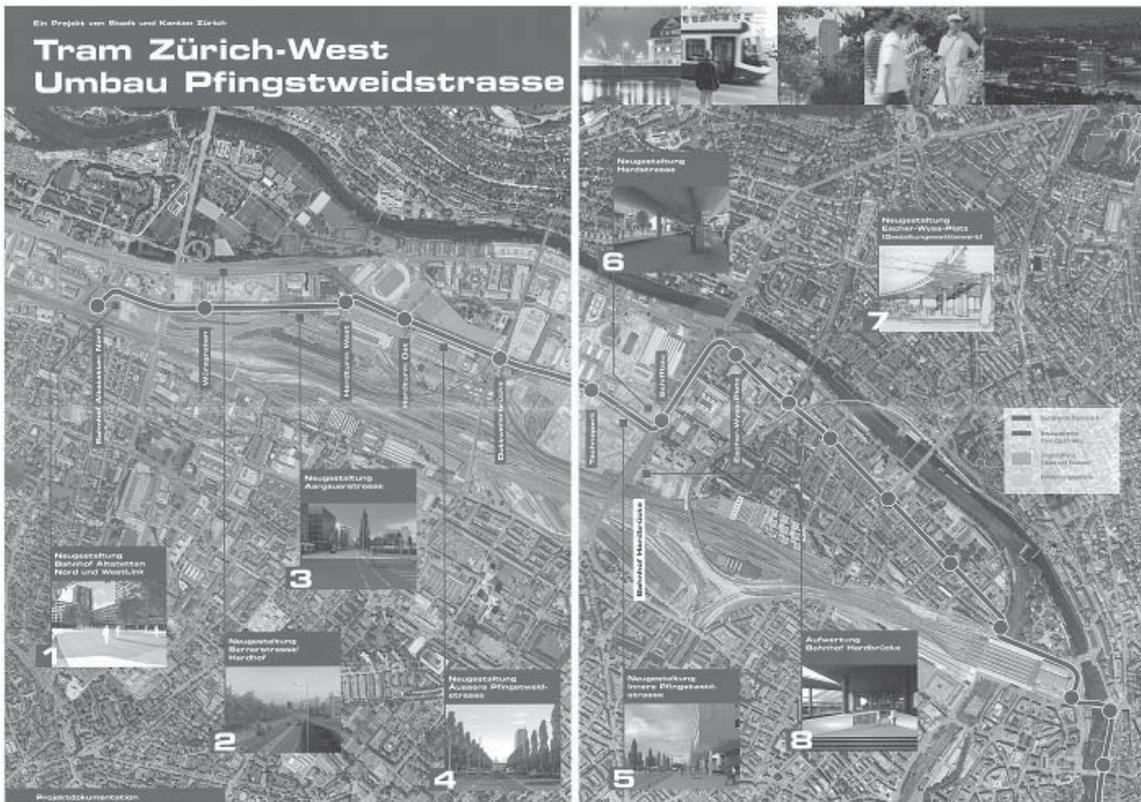
- ◆ 日時 平成23年10月20日(木)
9時から12時
- ◆ 調査先 チューリヒヴェスト
- ◆ 対応者 チューリヒ芸術大学
クルシュ先生

（アーバンデザイン・芸術系の先生）



中央がクルシュ先生

コーディネーターの服部先生のご紹介により、チューリヒ芸術大学のクルシュ先生の案内で、チューリヒヴェスト再開発・旧市街地の現地調査を行った。クルシュ先生によると、「チューリヒの再開発で一番興味深いところ」と言う説明である。ホテルで再開発地区の地図を頂き、簡単な打ち合わせの後、いざ出発。



再開発地区の地図

地図中に駅の表示があるところがトラムの新規路線

① 高層ビル

再開発地区に行く前に 80 年代スイスで最初の高層ビルの外観を調査。下の階は老人ホームで、上階には一般の人（若者）も住んでいるマンションになっていて、老人から若者までが同じ空間（建物）を利用し生活している。側の広場には、新



80 年代最初の高層ビルとピースモニュメント

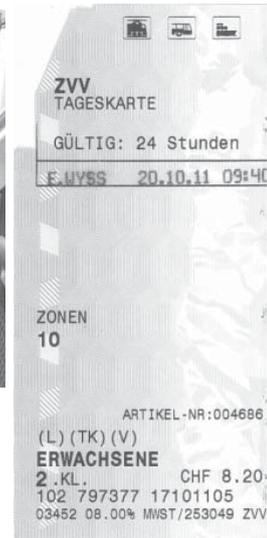
しい空間を造っている「コソボのアーティストが作成したモニュメント、ピース（パチンコ）ブランコ」が造られていたが、現在は工事中であった。

② 市内移動

チューリヒ市内を移動するにあたって、バスの乗り入れ等（車の交通規制）があるので、トラム&トロリーバスの日乗車券を購入し移動することになった。（トラム&トロリーバス一日乗車券は 8.20 スイスフラン、である。）



券売機



乗車券

乗車券といっても日本のように乗車区間の料金切符を購入する仕組みではなく、また、駅及び乗車時に改札等も無い。乗車券は使用内容に応じて券売機で購入し、乗車時間が印刷されそれから使用時間の開始になる。

券売機はコインまたはクレジットカードだけに対応しており、紙幣は使えない。これは少々不便に感じた。

個々の車両には車掌等同乗していなく、乗車券の検札も受けなかった。たまに、乗車券の検札が来て確認するらしく、無賃乗車で見つかりと罰金が高い「確か 4,000 スイスフラン？」との事である。

いよいよ、2連結のトロリーバスに乗り建設途上の再開発地区の街なみ調査へ、「15 人が一度に乗り、私は何処で降りるかも分からず、金魚のフン状態、バスの中を見て回ることもできず。降車駅は伝達ゲーム」ただ、前方車両の真ん中ドア付近には、障がい者（車いす）用の低床部があったことは確認できた。



トロリーバス

③ トラム駅（停車場）



トラムの駅



トラムの情報表示板

情報表示板には行き先・待ち時間・障がい者対応であるか表示がある

トラム駅の情報表示板には到着予測時間と合わせて、車いす対応の車両かどうか表示がされている。車いす対応の車両でない場合は車いすのマークが表示されていない。

これだけを見ると、いかにもユニバーサルデザインのサインとを感じる。しかし、今回の調査で訪れた、バーゼル市・ベルン市のトラムは全車両が車いす対応の車両を採用しているため、トラム駅の情報表示板には車いすマークの表示がなかった。その点、チューリヒのトラムについては、全車両が低床車両の活用や障がい者が直接車いすで乗降できる車両ではないため、まだ発展途上と言える。

今回乗った車両はたまたま旧車両で、ステップ等が階段の車両で、トラム駅とトラム車両との段差もあった。



トラムの車両



トラムの乗車口



スイス国鉄の駅入口



建設途中のトラム路線

再開発地区では、トラムの路線を新規に延長し、その地区の公共交通としてのインフラ整備も行われていて、充実が図られる見通しである。

④ 街区の道路

道路については、幹線道路と市街地に入る路地には必ず市松模様のハンプ（道路の段差が約 10 cm）が設けられている。そのため自動車が居住街区に入るには、必ず減速し進入することになる。

居住街区内の車両の制限速度は 30km/h となっている。

また、幹線道路脇の歩道は歩行者・車いす使用者に配慮した構造で、縦断勾配の変化が少ない構造で施工されていた。

居住街区に入る交差点構造は、歩行者・車いす使用者・車両運転者（視覚によりハンプを把握）にとってユニバーサルデザインの交差点構造となっている。ただ、幹線道路の主要交差点以外は視覚障がい者（視覚弱者）に対する点字ブロックがない。

また、幹線道路は車道・自転車通行帯・歩道と区分されている。車道と歩道との段差（縁石）は約 10 cm であり、ガードレール等の防護柵はない。



市松模様のハンプ・交通標識

日本の歩車道
縁石（20 cm）の
段差より低い構
造となっている。



視覚障がい者用点字ブロックのある交差点



歩道・自転車通行帯・車道

⑤ カーシェアリング

市街地での車の使用を制限するためにカーシェアリングシステム（車を所有せず必要な時間だけ車を借りるシステム。車は鉄道駅周辺の駐車場に置かれておりそれを利用するシステム）の活用が行われている。これは、スイス全域で行われているシステムでもあり、モビリティという組合が組織され運用されておりチューリヒでもよく見られた。



モビリティの車

⑥ 鉄道橋周辺

鉄道脇を通る歩道の階段には、センサー式のライトが設置されており、歩行者を感知すると足元を順次照らす工夫が施されていた。

でも残念ながら、車いす等使用者の昇降設備は見当たらなかった。



鉄道脇の歩道



歩道に通じる階段

古い時代に造られた石造りの鉄道橋の下は店舗(レストラン等)となっており、空間の有効利用が図られている。日本の新橋駅の店舗風景のようであった。



鉄道橋下のレストラン



鉄道橋下の店舗

鉄道橋を挟んで、居住区域(集合住宅)と旧工場跡地に分かれている。旧工場跡地の再開発区域には清掃工場があり、この区域が工場跡地であったことを感じさせる。(清掃工場は現状の場所で継続稼働予定)



鉄道橋脇の集合住宅



清掃工場

また、この地区が現在、開発途上の再開発地区であることが実感できる光景がある。コンテナハウスの店舗と建設が完了しているガラス張りのビルが同じ空間に混在している。



コンテナ店舗とガラス張りのビル
右側がチューリヒで一番高いプライムタワービル

⑦ 新市街地の再開発（工場跡地）

リマート川沿いにあった工場跡地では「職・住一体としたまちづくり」が行われている。

外観を新しい建物の様に見せかけた建物で、遠くから見ると近代的な建物に見える。近くまで行くとびっくりする。



外観は近代的な建物



外は新、レンガは旧

既存にあった旧工場の建物を活用し、その外側を補強し、ガラス板の化粧を施した建物である。1階は店舗・上階は住居（マンション）地下は駐車場として再整備されていた。



建物1階内部



そのままの柱

（天井のクレーンもそのままこれもおアートなのか？）とても不思議な空間である。



1階店舗



地下駐車場

今度は逆に、外観は旧工場そのままの古ぼけた建物である。（どの時代の建築物かは不明）中に入ると、レストランや劇場・小ホールとして活用できるようにリフォームされている。



外観は旧工場

中の柱等も昔の建物をそのまま活用し露出した構造となっていた。

また、この工場跡地が造船所であったとを示す、スクリューのモニュメントが設置されていた。これら全てがアートなのだと感じる。



内部のホール



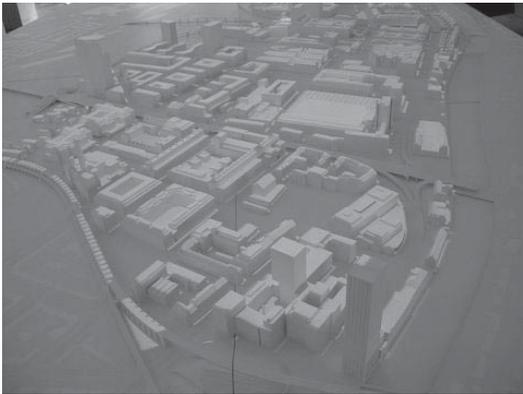
レストラン



モニュメント

⑧ 再開発展示場

再開発地区の展示場（案内施設）では、この地区の完成予想模型に、再開発地区の整備前からの写真を順次重ね表現し、完成予想後までを透写により表現していた。これは掲載されていた歴史年表にもあるように、チューリヒ市の歴史を重視し、過去からの街なみを生かした整備計画を表現していると感じた。



再開発地区の模型



チューリヒの歴史を掲載

⑨ 調査を終えて

再開発地区においては「ユニバーサルデザイン」を重視した公共交通機関の整備やその案内表示、また、歩行者・車いす使用者等に考慮したまちづくりの施工が行われている個所はあったが、全てにおいて「ユニバーサルデザインのまちづくり」で整備が行われているとは言えなかった。

また、旧市街地においては、「ユニバーサルデザイン」を重視するというより、景観保全を重視したまちづくりとなっていた。たとえば、道路は全て石畳が敷きつめられている状況で、昔からの景観を維持している。車いすやベビーカーで訪れるには、優しい構造ではない。また、視覚障がい者にとっ



チューリヒ旧市街地の石畳

ても分かり辛い。これは、スイスの旧市街地に共通する点でもある。そう考えると決して「ユニバーサルデザイン」を重視したまちづくりの構造とは思えないが、自動車の進入を排除等することにより、その他の方法による「ユニバーサルデザインのまちづくり」が行われているとも考えられる。

今回はチューリヒ市の都市計画部局を訪問することができなかったが、クルシユ先生の案内で、チューリヒヴェスト再開発地区の現地調査ができたことは、スイスにおけるチューリヒ市・バーゼル市・ベルン市の「ユニバーサルデザインのまちづくり」についての比較対照ができ、大変参考になり良かった。ただ、少々



心残りは、チューリヒの旧市街地の調査時間がなくなってしまいあまり見られなかったことが残念であった。

チューリヒ旧市街地にて

【参考文献等】

チューリヒ市ホームページ <http://www.stadt-zuerich.ch>

3 ルツェルン市の交通政策



Luzern

(1) ルツェルン市の概要

フィーアヴァルトシュテッテ湖がロイス川へと流れ始める場所に広がるルツェルン市は、面積 37.40 km²、人口約 8 万人（2011 年 10 月時点）。ルツェルン州の州都であり、長い歴史がそのままのように中世の面影を残している。州全体には酪農地帯が広がっている



カペル橋

が、都市の主幹産業は観光業で、ルギ山、ピラトゥス山などアルプス観光の拠点としてもよく知られている。また、旧市街地には 17 世紀の旧市役所、ルツェルンのシンボルである全長 200m におよぶ屋根付きの木造橋「カペル橋」、イエズス教会などの見どころがある。



旧市役所

ルツェルンは、まちのたたずまいや周囲の自然を愛して、多くの芸術家がここを訪れインスピレーションを得ていった。ドイツの思想家フリードリッヒ・W・ニーチェ、アメリカ現代文学の旗手マーク・トウェイン、イギリスのロマン派の詩人ジョージ・G・バイロンなどである。なかでももっとも有名なのはドイツの作曲家リヒャ

ルト・ワーグナー、7年間をこの土地で暮らし名曲の数々を生み出している。住んだ家は現在、ワーグナー博物館となり多くの観光客が訪れる名所となっている。毎年8、9月に開催される世界的にも名高い国際音楽祭、ルツェルン音楽祭の創設には、ワーグナーも携わっており、このルツェルン音楽祭は、市立美術館のコンサートホールがメイン会場となっている。

(2) ルツェルン市の交通政策

《ルツェルン交通局ヒアリング》

- ◆ 訪問日 平成23年10月20日（木）14時から16時
- ◆ 訪問先 ルツェルン交通局
- ◆ 対応者 ルツェルン交通局取締役 ヨセフ・ベクセラール氏
(Mr. Josef Wechler)

① 調査の目的

ルツェルン市の交通政策におけるユニバーサルデザインに関する現状の認識・評価や将来のニーズを調査するとともに、公共交通システムの課題や導入のあり方などについての検討するものである。

まず会社案内のDVDを視聴し、その後コントロールセンター及び車庫の見学を行った。

② 会社概要

ルツェルン市の交通機関は、ランドマークとなるルツェルン駅前をターミナルとして日本では絶滅寸前のトロリーバス



市街を走るトロリーバス

(道路上に張られた架線から取った電気を動力として走るバス)が市内を縦横に走っており、市民の気軽な足となっていた。

年間 4,000 万人が利用、その走行距離は 600 万 km にも達し、これは地球を 150 周走行する距離に匹敵する。また、国鉄が事故や災害などで運行不能になった場合には代替えバスとして利用されることもある。ルツェルン交通局では 400 人の職員が働き、すでに ISO9001（品質マネジメントシステム）、ISO14001（環境マネジメントシステム）、OHSAS18001（労働安全衛生マネジメントシステム）の国際規格の認証を取得し、環境対策などに力を入れている。

20 世紀当初は馬車輸送であったが、その後トラムへと移行し 1963 年には交通事情が変わり車社会への転換に伴って国民投票（住民投票）によりトラムは廃止され、現在のトロリーバスへと移行してきた。一方、現在のモータリゼーションの発達が交通事情や環境の悪化を招いたことを考えれば、車を減らす手段としてトラムも有効ではないかとの考えもある。こうした中スイスの都市の多くもそうだが、バス移動はルツェルンの顔となっているという。



バス車体に描かれた広告（背面）



運営については、株式会社方式で行われ、100%がルツェルン市の保有となりその委託を受けている。また、ルツェルン市だけでなく郊外の市や町村が共同で補助金を負担している。

収入のおよそ 60%が乗車券等の営業収入で、残りの 40%が補助金で賄われており、経営状況は比較的健全な内容である。車体における広告料も大きな財源の一つで、所有する 130 台のバスのうち 10%までは広告を表示してよいことになっており、どのような広告を表示するかは会社の判断に委ねられている。また他

の都市のようにバス1台に対しての広告の面積比率制限はないようである。

そして、赤字路線等を廃止するかどうかについては、市を含む協会で判断することで、会社は関与していない。また、車種をトロリーバスにするかディーゼル車にするかの判断は協会で検討され、市議会、県議会を経て決定される。この場合多額の費用(トロリーバス1台は1億3,000万円)がかかる場合には税金の使途ということで国民投票(住民投票)にかけられることになる。

乗車券は280か所の自動販売機と40か所の窓口で販売されている。自動販売機については、我々には紙幣やクレジットカードが使用できないのが不便であったが、特に市民からの苦情はないとのことであった。また、市民からの施設や車両に関しての意見要望については、年間2回発行する新聞で住民意識を確認してサービス向上・充実に役立っているということであった。

会社は次の理念で運営されている。

- パブリックなサービスを提供
- お客さまのニーズに応え、品質を確保
- 地下資源を使わない環境にやさしく乗りやすいバスを提供
- 働く従業員の安全・健康を守ること

③ コントロールセンター

建物4階に設置されたコントロールセンターは、意外にもあっさりとした部屋であったが3つの大型の液晶モニターにより朝4時から夜中まで通常1名、ラッシュ時には3名の職員体制で走行中のすべてのバスの状況がGPSを利用してモニター表示され把握している。表示内容は、バスの



バスの状況を映し出すモニターの前で

番号、接続かどうかの種類、運転手の名前、現在位置、定時運行されているかな

どに各所での状況が映し出され、走行状況が把握できる。遅れ具合によっては表示の色が緑→黄→赤へと変化するなどバスがどこにいるか、順調に走行しているのかが一目でわかる。



説明をいただいたベクセラ一氏

から無線連絡で指示をすることになる。なお、このシステムはスイス全土で採用されているとのことであった。

また、バスなどの品質管理が大切であることから、定期的な整備が行われており、それはコンピュータで管理されている。

さらに、次発との発車間隔の表示や、停留所へのスピーカー放送もここで行うという。また、トラブル等には直接職員の派遣はできないが、ここ

④ 車庫の見学

バスの運転手への注意喚起の蛍光イエローのベストを着用し車庫へ移動、大型の洗車機2台が車庫の中に置かれており、さすが雪国であることが実感された。雪道で汚れる冬季には、毎日の洗車が欠かせないということであった。大きな車庫には夕方のラッシュに向かうであろうバスが整然と並べられていた。



整然と待機するバス群

また、車庫内には自社での整備工場もあり、特別な部品以外については整備を行うとのこと、調査時には1台のバスの全てのいすが取り払われ、内装までもが剥がされている更新工事中らしき車両もあった。

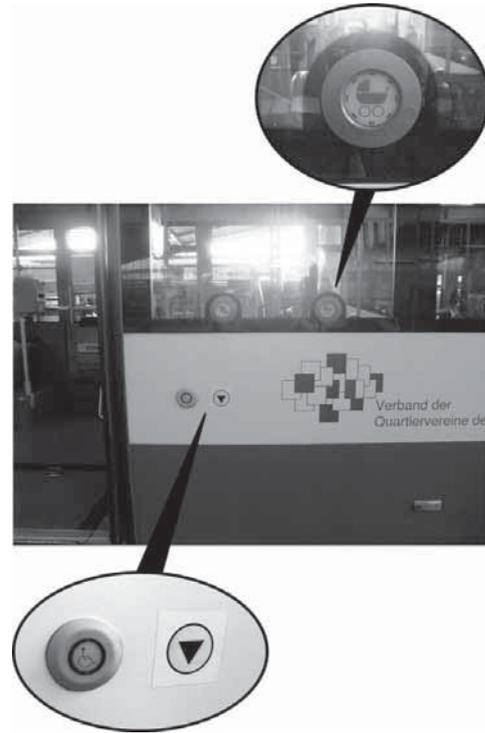
⑤ ユニバーサルデザイン考察

路線は全部で 30 ルートあり、既にすべてのバスが低床化されており車いすが使用できる。バス側面には一般者用、ベビーカー利用者用、車いす利用者用のそれぞれ独立したボタンが用意されており、一般用は開扉から 4 秒後に自動で閉まるが、それ以外は安全のため運転手の確認、操作でなければドアが閉まらない仕組みになっている。

ただし、車いすでの利用に際しては、自動でセットされるスロープなどではないために、車いす利用者一人で乗り降りできるというものではなく、運転手が一度降車してスロープを引き出すことで車いすでの乗り降りが可能になる。この辺に関しては現在の優れたバスやトラムなどに比べれば、少し配慮が見られず見劣りのするところであった。



手動で引出される車いす用のスロープ



ベビーカー用ボタン(上)と車いす用のボタン(下)

アクセシビリティに関する法律により、2023 年までに交通機関についても、健常者、障がい者に限らず、誰もが自分で安全に円滑に利用できるような法律が制定されたが、バスには運転手が乗車しており、その運転手がスロープを上げ下げすればよいのだからそれでよいと考えているとのことであった。

今年度からはディーゼルとモーターとのハイブリッド車が導入され、高出力と低燃費を両立し、一層環境面にも配慮している。これは新聞にも大きく報道され市民の注目を浴びている。



導入されているハイブリッドバス

○フリーガン対策

ヨーロッパ各国においてもそう
だとは思いますが、スイスもご多分にも
れずサッカーに熱狂する若者が多
いとのことで、特に地元のサッカー
チームが負けた時などでは、暴徒化
したフリーガンから運転手に危害
が及ばぬよう防護板を用意してあ
るのには、ちょっと驚かされた。



フリーガン対策の防護板

(3) 調査を終えて

車は、国民の身近な移動手段として、また、経済流通を支える動脈として、現代社会には無くてはならない存在となっている。しかしながら、一方では交通渋滞や地球温暖化などへの対応も大きな課題となってきている。

車社会を見直すといっても、現実問題としてすぐに対応できるものでもないのだが、ルツェルン市はもとよりスイスの都市では、住民一人ひとりが交通問題を自らの問題として、まちの交通政策や環境づくりに関与している。

近年、身近な交通手段であるバスの低床化やリフト付きのバスが導入されつつあるが、真に必要な公共交通を見極め、ルツェルン市の事例をもとに環境負荷の問題も含め、まちの交通・福祉・環境などユニバーサルデザインの視点から住民の意見を取入れ、公共交通の利便性の向上に取り組んでいく必要があると痛感した。

また、時間が取れず駆け足での行程であったため、ゆっくり市内の交通状況調査や街なみを歩いてみたり、トロリーバスへの試乗は叶わなかったが、是非もう一度訪れてみたいと思う都市であった。



ルツェルン交通局車庫前にて

4 ベルン市の都市政策



Bern

(1) ベルン市の概要

① ベルン旧市街

ベルンは、湾曲するアーレ川に囲まれた土地をいかして 1191 年 ツェーリングゲン公ベルヒトルト 5 世によって造られたまちが始まりである。13 世紀から自由都市となりさらに発展していった美しい旧市街は、1983 年に「ベルン旧市街」の名でユネスコの世界文化遺産に登録された。

大聖堂や 13 世紀の城門につくられた時計塔、彫像が美しい泉(水飲み場)が点在する街なみを残す一方、スイス連邦の首都として便利な近代都市の機能も兼ね備えている。

質の高い美術館や博物館も多く、ヨーロッパ最長ともいわれる石造りのアーケードや地下のケラー(貯蔵庫)など個性的な店が集まるショッピング天国でもあり、広場では定期的に市場も開かれている。また、公園や庭園が多く自然豊かなベルンでは、四季折々に異なる雰囲気を楽しむことができるのも魅力である。



ベルン旧市街の全景

手前の橋は、旧市街東側に架かるニーデック橋



アーレ川と旧市街(左側)

ニーデック橋から見たアーレ川の眺め

② 都市の概要



スイス連邦議会議事堂

議事堂前の広場には州の数と同じ 26 の噴水が時間になると吹き上がり、憩いの場となっている。

ベルンは、スイス連邦の首都で、ベルン州の州都でもある。人口約 13 万人（2011 年 10 月時点）、面積 51.60km²、標高 542m のところに位置する。主たる産業は金融業、商業で、チューリヒ、バーゼル、ジュネーブに次ぐ 4 番目の規模の都市である。まちの語源は熊（ベアレン）に由来し、市の紋章にもなっている。スイス連邦議会議事堂の所在

地であるほか、万国郵便連合などの国際機関も置かれ、ドイツ語圏に属する。

ベルンは、国土の中央からやや西寄り、ベルネーゼ・アルプスの 20km 北方に位置する。市の周囲は、氷河期の氷河によって形成され、アーレ川が形作る半島の小高い丘が市の発祥地であるが、19 世紀以降は、多くの橋が建設され、市域は川を越えて拡大した。市域は平坦ではなく、かなりの高低差があり、市の面積の 20.2% は農業用地、33.5% は森林である。

近隣の都市として、約 80km 南西にローザンヌ、95km 北東にチューリヒ、65 km 北にバーゼルが位置している。

旧市街地の西側に位置するベルン中央駅は、ベルン地区の S バーン（都市内・都市近郊鉄道）のターミナルでもあり、スイス有数の規模を誇り、国際列車も多く発着する。



ベルン中央駅前広場

トラムやバスの発着場として集中再整備され、市民の足として利便性が向上した。

また、市街地では一定の車両進入禁止措置が広範囲になされ、商業空間は、公共交通である低床式のトラムとバス

（トロリーバスも運行している）、そして歩行者だけのトランジットモールとなっており、多くの市民や観光客で賑わっている。

ベルン空港は郊外にあり、国内の都市及びパリ・オルリー空港、ミュンヘン国際空港などからのフライトがある。

③ ベルンの歴史と街なみ

ベルンは、フライブルクなど南ドイツからスイスにかけての歴史ある都市を多く建設したことで知られるツェーリングゲン家によって築かれ、創設当時は神聖ローマ帝国の一部であった。

三方を自然の防壁となるアーレ川に囲まれた丘の上に建てられ、残る一方には城壁、堀、時計塔などが築かれた都市で、戦略的な都市計画の原理によってこの場所に建設されている。

1218年にベルヒルト5世が亡くなった後は、ローマ皇帝フレデリック2世によって帝国自由都市となり、1353年にはスイス連邦に加盟した。

幾度の征服を重ねて領土を広げたが、フランス革命が起こると、1798年にフランス軍に占領され、ほとんどの領域を失った。1831年、まちはベルン州の州都となり、1848年にはスイス連邦の首都となった。

ベルンのまちは15世紀初頭の大火を経て石造りに生まれ変わり、特徴的な屋根の眺めや全長6kmに及ぶアーケード、見事な石畳と彫像など、統一された家々が並ぶ印象的な街なみが、現在もほぼそのままの姿で残され、何世紀も変わらぬまちの雰囲気や今に伝えている。



山の手から見たベルンの旧市街
中央奥に見えるのが、高さ100mを誇るベルン大聖堂ですが、現在改修中です。



旧市街の街なみ
赤煉瓦色の屋根と小屋裏の窓が印象的であり、窓辺の花は建物ごとに統一されている。



クラム通りの噴水と時計等
アインシュタインの特殊相対性理論は、ここクラム通り49番地で生まれた。

(2) ベルン市の都市政策

《ベルン市都市計画部局ヒアリング》

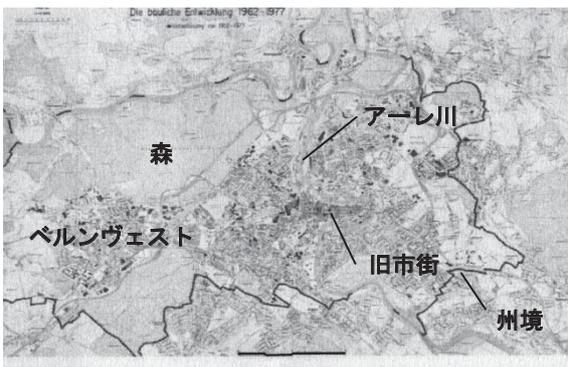
- ◆ 訪問日 平成 23 年 10 月 21 日（金）10 時から 12 時
- ◆ 訪問先 ベルン市役所
- ◆ 対応者 都市計画部次長 サビーネ・グレッシュ氏 (Ms. Sabine Gresch)

① 調査の目的

世界文化遺産を持つスイスベルン市における、歴史的環境を背景にしたまちづくりと現代都市におけるまちづくりの両面からの取り組み、また、その調和を図るための取り組みをとおしてユニバーサルデザインについて検証する。



1800 年から 1850 年ごろのベルン



1962 年から 1977 年ごろのベルン

② 市街地の変遷

ベルン市が設立されたのは、今から 800 年前、アーレ川で半島形に囲まれた部分（膝と呼ばれている）から始まった。

その後、西側に広がっていくのと同様に川の外側にも広がっていった。

1960 年代に入ると、ベルンヴェスト側が大きくなり、1977 年には現在に近い形になった。

スイスでは森林を保全することが厳しく守られており、制約のある中、どこに都市を拡張していくかが課題となっている。

③ 歴史的景観保全とユニバーサルデザイン

ベルン市の旧市街はユネスコの世界文化遺産になっているため、市の規制で旧市街を保護するということが規定されており、旧市街周辺で建物を建てる際には、旧市街のシルエットに絶対に影響を与えてはいけないというように決まっている。

当然、旧市街の中も、必ずまちの保護基準に沿ったものでなくてはならないというコントロールが行われている。

ベルンの街なみの特徴である1階部分のアーケード（ラウベンと呼ばれている）においても、窓枠の位置は動かさない、イスやテーブルをおくにも基準に沿っている必要があるなど、厳しい規制がなされている。



旧市街周辺の街なみ



長さ6kmにも及ぶアーケード（ラウベン）



アーケードの中



地下のケラー（貯蔵庫）

現在、ケラーは、ワインセラーやレストラン、雑貨店などとして活用されている。思いのほか広いのにはびっくりしました。

現在のようなアーケードの形態は、800年前に2階部分を通路上に張り出す代わりに、公共空間として使わせるという、まちと住民の協定によって決められたもので、お互いの compromise（歩み寄り）であったそう。

所有関係上は、アーケード部分も含め個人の所有（ほとんどが元々ベルン生まれの名家の人達だそうです）だが、その空間

は公共が無償で借り上げ管理しているという形態である。

60年代、70年代には考え方がかなり革新的になって、内装は変えてもいいことになり、多くの建物で改装がなされたが、今現在は、外装のみならず内装についても変えることは禁止されている。

このように景観保全が優先されると、生活者は不便を感じているだろうと考えるが、旧市街に居住している方は、いわゆるファミリー層ではなく、一人暮らしや夫婦だけといった、ここに住むことはシックでカッコがよいけれども、便利ではないということを承知して住んでいる。快適さは二の次で住んでいる人たちであるということであった。ちなみに、家賃は3部屋、2LDKぐらいで月25万円と、

かなり高いものとなっているが、入居希望者が順番待ちの状態であるとのこと。

これは、住まわれる方のステータスであって、不便さよりも歴史的空間に在ることを楽しんでいる、一つのライフスタイルとして望んで住んでいるということであろう。こういった昔ながらの住まい・環境は、日本にも多く存在しており、戦略的にその活用を図っていく施策は十分成り立つだろう。

ベルン市がこのような歴史的景観を保全してこれた理由については、第一に、旧市街に対する規制が非常に厳しいということ、第二に、外観をきれいに維持していくなど、持ち主の負担が大きい、そこには市からの援助があるということだった。

道路部分の敷石は、トラムが走行する影響ですぐガタガタし、修正には非常にコストがかかるが、コンクリートやアスファルトに変えず、昔ながらの敷石で直すというように、住む人も行政も細部までこだわってまちを保全している様子が伺え、ベルン市民の受け継がれてきた歴史資産に対する思いの強さを感じられた。

では、旧市街におけるユニバーサルデザインに対する考え方はどうなっているかであるが、スイスでは、2年前から障がい者の方々も健常者と同じ状態になっていなければならないという法律ができ、法に準じて改善していく必要が生じた。しかし、旧市街においては、世界遺産ということが一番大事であるとユネスコからも言われており、まちの保存が優先されている。

ただし、絶対にできないということではなく、段差の解消など可能なところは配慮しているということであった。



ゴミ袋もおしゃれです
日本に比べてかなり高いので、減量効果に一役かっているようです。



障がい者用駐車スペース
敷石に直接描いちゃうの！？他に方法はなかったのでしょうか？



駅前広場のガラスの大屋根
旧市街との調和が図られたデザインなのか？受け止め方はそれぞれ…

ベルンの旧市街の中でも、駅前広場だけはその風景が違っている。そこには、ガラス張りの大屋根で構成された斬新なデザインの建造物が存在する。

このような建造物を設置したのは、ユニバーサルデザインにつながると考えて再整備したもので、大きな屋根の下に全ての乗り物を入れ、今までバラバラだった乗換えをスムーズにし、段差をできるだけ少なくし、利便性の向上と障がい者への対応を考えた施設にすることだったという。ちなみに、ベルン市では13万人の人口に対し13万箇所の職場があるということであり、近郊を合わせると30万人といわれている圏域から多くの人が公共交通を利用して働きに来ている。



朝市の様子

広場では定期的に市が開かれ、多くの人でにぎわっていました。



駅構内にある遺構

ベルン中央駅の構内には、かつて城壁であった遺構の一部が残され展示されていた。

ベルンの旧市街の街づくりにおいては、アーレ川に囲まれた従来の形を留めるため、基本的な部分ではユネスコの世界文化遺産である街なみの景観保全が優先されるが、決して全てを置き去りにしているというわけではないようで、駅前広場機能の再整備など、市民の生活の利便性や環境の向上等を図るため必要と考える施策はきっちりと位置付け実行するなど、まちづくり政策にもメリハリの利いた姿勢が伺えた。

○旧市街の建物がオリーブ色なのは何故？

この色は、使っている石の色、砂岩の地肌の色です。

このまちを創る際、旧市街の東のところで採れる石を使用したそうで、1800年代までそこから採石していたとのこと。

○河川（アーレ川）の保全はどうしているの？

アーレ川に関しては、川と周辺、空間を保護するという規制に基づいて保全を行っており、渓谷を構成しているアーレ川の旧市街側は一切変えてはいけないという規制があるそうです。

④ 都市と環境

ベルンは非常に緑に恵まれているところであり、都市計画上も緑のあるところそのまま残して土地利用を行うように計画されており、住宅等が密集している地域でも近接して緑が配置されるよう、常に、緑と住宅、まちのつながりが考慮されている。

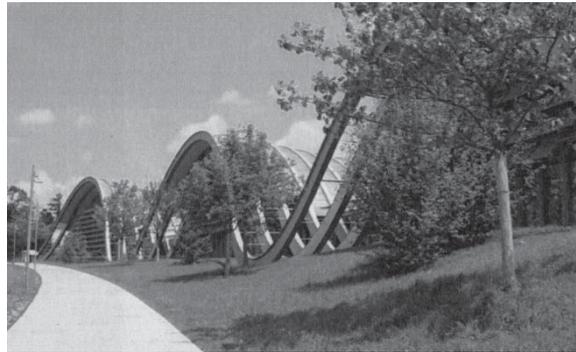
スイス連邦政府の法律では、自然を保護・維持することという規制があり、これに基づいて各市町村がさらに厳しい規制・管理を行っている。

スイスの最大の特徴は、ゲマインデ（※1）という市町村単位の組織が、最終的な規制をどうするか決める権利を持っているところである。いわゆる基本となる規則の部分は政府が定めるが、規制の部分は市町村が決めている。

たとえば、ベルン市では、木を守る保護規制を定めており、直径 30cm 以上の木は勝手に伐ってはいけないというように決められている。そして、隣の家の樹木で日陰になり困っている場合は、裁判で伐って良いかどうか決めることになる。それ程、緑の環境を大切にするという意識がスイスにはある。

緑のないまちは潤いに欠ける、きれいでない、建物にも緑の化粧をしてあげる必要があると言っていた人がいた。まち中の緑は陽射しを和らげ、エコ的にも効果がある。殺風景なまち中の顔に花や緑で表情を持たせる取り組みは、今後のまちづくりにおいて主要な視点となってくると感じた。

※1 ゲマインデ 共同体。ひとつの地域に住む住民の集団で、自分たちの暮らしに結びつく広い範囲の自治権を持っている。



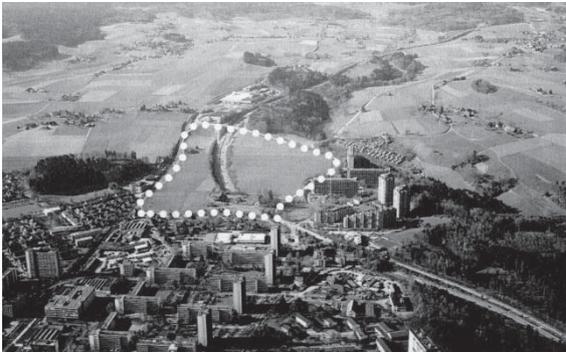
パウルクレー美術館
緑の中にモダンな人工的なものをうまく融合させている。(レンゾ・ピアノ設計)



旧市街北側の土地利用計画図
住宅地・工業地帯等を示すとともに、森のある部分、緑として残す部分が示されている。

⑤ 新市街地の開発とユニバーサルデザイン

．．． ベルン西部のブリュンネン地区を例に



ブリュンネン地区

丸印で囲まれたところが当該地区で、手前が 60 年代に流行った高層建築群。

ブリュンネン地区は、ベルン西部に位置する地区であり、ここではユニバーサルデザインを考慮し、できるだけスムーズに市街地に入れるようにということがデザインの基本になっている。

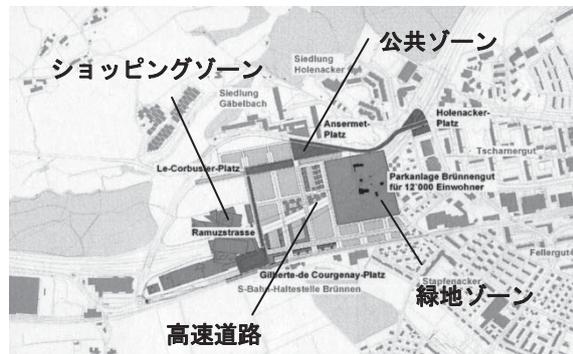
地区の手前には 60 年代に流行った高層建築群があるが、担当者の言葉を借りれば、非常に見た目の悪い用途だ

けが優先された建物であり、罪のある建物ということになる。

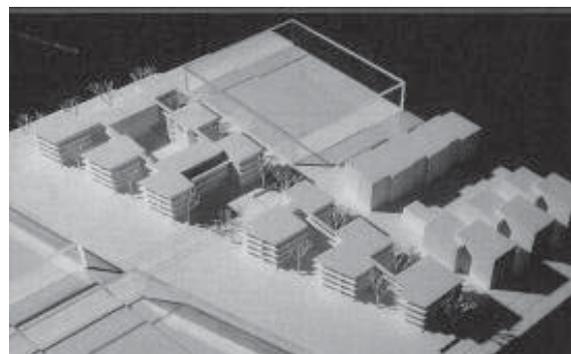
スイスでは、シュタットスイスという言い方をしているが、スイスのきれいなイメージを導入するということが考慮され、新しい都市計画のデザインがなされており、イメージの悪い建物は壊し、もっと審美的に美しい建物を建てようという傾向になっている。

ブリュンネン地区の都市デザインは、20 年ほど前から考えられていた案であるが、特徴は、市街地の真ん中のところに高速道路がトンネル状に位置付けられ、上部の活用が図られているところで、緑の公園ゾーン、住宅ゾーン、ショッピングゾーンとともに、公共が自由な土地利用ができるゾーンといったように考えられている。

また、一区画ごとに建築家にデザイン募集を行い、採用された建築家が実施のデザインと建設を担っているということで、14ha 超の敷地に建つ西側の大型ショッピングモールはダニエル・リベスキンド（最近では、世界貿易センター跡地再建コンペに当選）という



ブリュンネンの都市計画デザイン



一区画ごとの提案デザイン例

デザイナーが手がけ、3年前にオープンしている。

こういった新たな新市街地の開発に当たってのユニバーサルデザインへの対応は、こちらではそういった言葉は使われていないが、連邦政府からサステイナブルな（持続性のある）開発というのが規制として出されており、26州全部をカバーしている。これに基づいて各州が政府の出された規制にあったものを州律として規制している。このため、規制の内容は州ごとに異なるが、国の規制の上で立って、州律はさらに厳しいものになっているということである。

なお、都市景観の保全に関しては、都市の景観をコントロール、チェックする都市景観委員会というものが設けられている。

⑥ 市民参画

新たなまちづくりを決定していくプロセスの中で、市民とは非常に密なコンタクトが取られている。

まちのどの部分（まちの一角を形成する区域）でも、地域の委員会（各党派の人たちと商業関係者により構成）というものが組織されており、この委員会と市が密接な関係を持って、会議や説明会を開き、その後に国民投票



住民投票

訪問当日、ベルン市役所で実際に行われていた住民投票の様子です。

（住民投票）にかけるという形を採っている。

前述した、ブリュンネン地区を例にとると、実は70年代にはこの計画はできず、図で示した下の部分も計画に入った広さであったが、当時は、まちの拡大とともに人口が増加し、緑が少なくなるなどの理由で、住民投票では反対された。その後検討し直し、80年代に現在の部分だけで再度住民投票にかけ賛同を得たものである。

しかし、これで着工できるわけではなく、次は予算について、このぐらいかかる税金を投入して良いかどうかを投票で決め、ようやく建築できることになる。

このように、住民とは常に密接な関係を持って街づくりが進められており、まさしく地域主体の街づくりといった形が見てとれる。

⑦ まちづくりと公共交通

ヨーロッパの場合 70 年代に車社会に変わってきて、連邦議会議事堂の前にも高速道路を作ろうという考えまで出たほどであったという。

しかし、20 年ほど前になると、風向きがすっかり変わり、車ではなく公共のものを利用し、環境を大事にしなければという考え方が出てきた。

80 年代はほとんどの者が車を利用していたが、今では自転車利用が増え、ベルン中央駅のところには駐輪場が新しく拡張され、自転車で来て電車に乗っていくという感じになってきた。

ただし、自転車で通える範囲は狭いので、実際の自転車通勤者は少なく、公共交通が 60%、自家用車が 40% ぐらいの利用率である。

まちづくりにおいても、公共交通政策は大変大切なポイントになっており、都市の拡大の際には、トラムのラインをどのように引くかも併せて検討し、都心部との利便性の向上を常に念頭においているということであった。

○最近話題の電車やバスの広告の規制はどうなっているの？

景観上、また青少年育成上、日本でも話題になっている電車やバスの広告について聞いてみました。

ルツェルン交通局では全車両の 10% に広告表示を認めています。

ベルン交通局では、トラムについては 48 台中 7 台に広告を表示しており、イメージを提出してもらい許可を出しています。窓面については面積の 10% 以内に規制しています。表示内容はできるだけさりげないもので、見た目の良いものとし、非常に厳しく取り扱っているとのことでした。

都市によって次のように違いがある



ルツェルンのバス広告



ベルンのトラム広告

(3) 調査を終えて

ヒアリングの最後に、「バーゼルやチューリヒと違うところは？」と、(少し意地悪な質問かもしれませんが) 聞いてみた。

「ランドスケープ(景観)を守る。そして、緑を大事にして、その品質を高く保ち続けるというのがベルンの特徴です。」との回答をいただいた。そしてまた、「市長が同じ気持ちになるように仕事をしています。影響を与えています。」と、大変自信を持って答えられていたのが印象的であった。

スイスの国は、今回訪問したスウェーデンなどもそうだが、非常に地方分権が進んでおり、何事も市民の同意を得てまちづくりを進めている。行政サイドの立場からすると、少しじれったい感もあるが、持続可能なまちづくりを進める上では、大切な視点なのだとあらためて思った。



旧市街を巡る観光用の馬車

また、今回の訪問では、歴史的環境を背景にしたまちづくりを一つの視点として望んだが、話を聞く中で、古い建築物を永く維持していくためには、仕事の場、生活の場などとして活用していくことが合理的で、そのためには、使用される方が、建物の歴史的価値を認識し、誇りを持って使い続けていくという意識を持ってもらうことが大切であると感じた。

スイスでは、ユニバーサルデザインという言葉は使わず、サステイナブル、持続可能なまちづくりをベースとしており、ユニバーサルデザインの一つの特徴でもある、長く使い続けられるといったことと共に、環境の保全に重点が置かれている。

スイスを始めとしたヨーロッパの国々では、歴史環境の中うまく共生をし、受け継がれてきた価値ある歴史資産を大切に活用・継承していくということが、地域主権の下、自然に、当然のごとく行われてきており、ユニバーサルデザインの本質もこのあたりにあるのではないかと思った。

日本における歴史的環境を背景にしたまちづくりにおいても、バリアという観点からは多くの課題が存在しているものと思うが、長い歴史の中で現在まで残さ

れてきたということは、地域の風土、環境に合った建物であることはもちろん、技術的な面でも歴史的価値が高いものであり、再活用、再生していく環境整備を通して、地域の資産として、また、伝統技術の資産としても、その保全を図り、次世代に継承していきたいものである。

ベルン市の訪問では、新市街地の整備については聞き取りだけで、現地を訪れる時間が取れず、ユニバーサルデザインへの具体的な対応状況が把握できなかったのは残念だが、非常に明瞭なまちづくりへの取り組み姿勢を知ることができ、なかなか刺激的な時間であった。



市庁舎正面



ベルンの名の由来となったクマ



260年前に建てられたベルン市庁舎の庭園にて（アーレ川を望む）

【参考文献等】

スイス観光局ホームページ <http://www.myswiss.jp/jp.cfm/home/>

5 ベルン市の交通政策

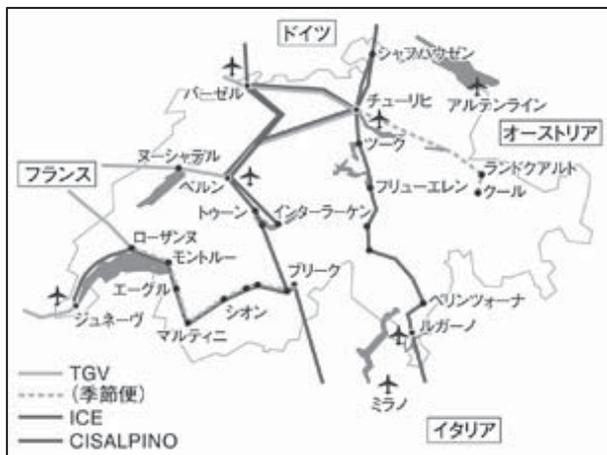
《ベルン公共交通会社ヒアリング》

- ◆ 訪問日 平成 23 年 10 月 20 日(金) 15 時から 17 時
- ◆ 訪問先 ベルン公共交通会社
- ◆ 対応者 ロルフ・マイアー氏 (Mr. Rolf Meyer)

(1) 調査の目的

交通のユニバーサルデザインとは、交通施設のバリアフリーデザインにおいて、駅舎やホーム、車両での垂直移動、乗降などを確保することや、交通のシームレス化として、空間的・時間的・料金の不連続を解消することであり、これらで対応不可能なことを人的対応で補うことである。

今回、ヨーロッパにおけるユニバーサルデザインによるまちづくりとしてスイスを選択したのは、人口 1 人当たり年間鉄道利用距離、鉄道利用率が日本同様に高いこと、ヨーロッパ諸国のなかでは、正確な時間、快適なサービスによって鉄道が運行されていることで有名であることから、交通施設のバリアフリーデザインについて日本と比較を行うには適した条件であること。また、スイスは地理的に、ドイツ、フランス、イタリア、オーストリア、リヒテンシュタインに囲まれた内陸に位置し、各地方の地理的・歴史的な理由から使用言語が分かれているため、ドイツ語、フランス語、イタリア語、ロマンシュ語の 4 つを公用語と定めていることから交通のシームレス化について先進的な取り組みを行っていると考え調査を行った。



各国の高速特急列車網



説明を受ける研究員

(2) ベルンの公共交通の概要

ベルンはジュネーブ、チューリヒを結ぶ大幹線の途中駅であるとともに、シンプロントンネルをとおしてイタリアとを結ぶ南北幹線の基幹駅であり、そして多くの国鉄、私鉄路線が集まる大ターミナルである。ベ



ベルン中央駅 上空より

ルン中央駅は市街地中心部にあってベルン市内の交通拠点である。駅舎は地上1階、地下3階の構造で、駅には街なかの商店より営業時間が長く週末でも営業している商店街が入っている。ベルンの条例による商店の営業時間規制がスイス国鉄の土地には適用されないことを利用したものである。

都心部の公共交通を担っているのは、ベルン公共交通会社である。ベルンの都市人口は、スイスの首都といってもわずか13万人、近郊を含めても31万人程度にすぎない。この31万人の住民が、ベルン公共交通会社の運行範囲に居住している。



トラムとバス

ベルン中央駅には、毎日9万人が通勤でやってくる。トラムとバス、トロリーバスは同じ車道で運行され、共同の停留所が多く見られる。ベルン公共交通会社のネットワークは、5本のトラム路線、3本のトロリーバス路線、15本のバス路線からなり、それら路線の多くは歴史的価値のある旧市街地（ユネスコ世界遺産）に直接乗り入れている。公共交通機関の人気は高く、ベルンのトラムとバスはほとんどの信号機で優先的に青信号に変えることができる。ベルン公共交通会社の総費用に占める運賃収入の割合は68.4%であり、これはヨーロッパの他の都市に比べると極めて高い数値であることはいうまでもない。

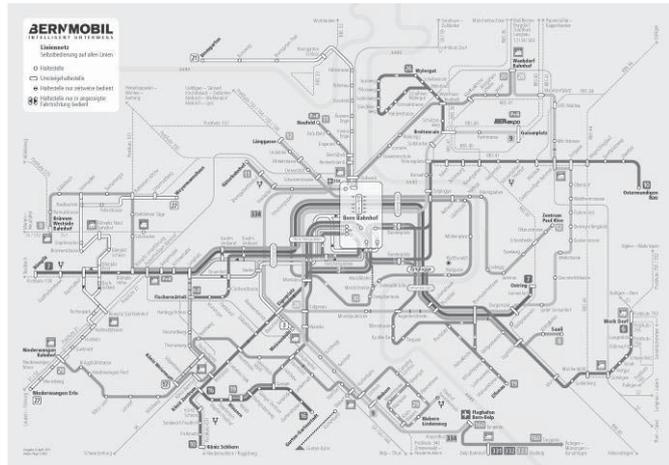


1925年のベルン駅

① ベルン公共交通会社

ベルンの公共交通の歴史は古く、1890年にトラムが走り始めている。他の国と同様にモータリゼーションの発展とともに車社会の道を進んできたが、一般的に公共交通機関の再投資は、1970年代半ばに始まった。トラムの軌間は、スイスの鉄道によく見られる1,000mm、いわゆるメーターゲージで、その路線距離は39.6km

である。そのどれもが、ベルン中央駅の駅前より発着している。ベルン公共交通会社は以前ベルン市の管轄にあったが、10年前より独立採算制の民間会社になった。運行する全ての車両は鮮やかな赤色に統一されており、きれいな色として評判がよいとのことである。



運行路線図

ア 運行範囲

運行路線の概要

	トラム	トロリーバス	バス	合計
ライン数	5	3	15	23
延長	39.6km	11.7km	108.5km	159.8km
乗客数	32.8百万人	21.8百万人	39.1百万人	93.7百万人
停留所数				310
サイクル	6分	2~8分	3~10分	

イ 運行時間

トラムのダイヤについては、日本とは考え方が違う。日中は6分間隔にダイヤを設定している。これは、人々が出かけるときに時刻表を見なくてもよいという間隔が6分以下であり、6分以上になると時刻の障害になるため、6分で設定しているとのことである。このダイヤを設定したことで、利用者の移動が容易になったそうである。このダイヤは、中心市街地では6分間隔としているが、中心市街地から離れた場所では、利用者が少なくなるために、1時間に2本のダイヤとしている。このダイヤは決まった時間となっており覚えやすいものになっているとのことである。このように人々が出かけるときに時刻表を見るという障害を取り除くことが、ユニバーサルデザインにつながるとのことであった。

Montag-Freitag inkl. Ferien	
5 _s	48 58
6 _s	08 _s 18 25 _A 31 37 43 _s 49 55 _A
7 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 _s 43 49 55 _A
8 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 43 49 55 _A
9 _s	01 07 13 19 25 _A 31 37 43 49 55 _s
10 _s	01 07 13 19 25 _A 31 37 43 49 55 _A
11 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 _s 43 49 55 _s
12 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 _s 43 49 55 _A
13 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 43 49 55 _s
14 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 _s 43 49 55 _A
15 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 _s 43 49 55 _s
16 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 _s 43 49 55 _A
17 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 31 37 43 49 55 _s
18 _s	01 07 _s 13 19 25 _A 32 39 _s 47 49 _s 54 _A
19 _s	03 _s 13 17 _s 23 _A 33 43 47 _s 53
20 _s	03 _s 13 23 33 _s 43 53
21 _s	03 _s 13 23 33 _s 48
22 _s	03 _s 18 33 _s 48
23 _s	03 _s 18 33 _s 48
0 _s	08 22 _s 37 _s 52 _s

トラムの時刻表

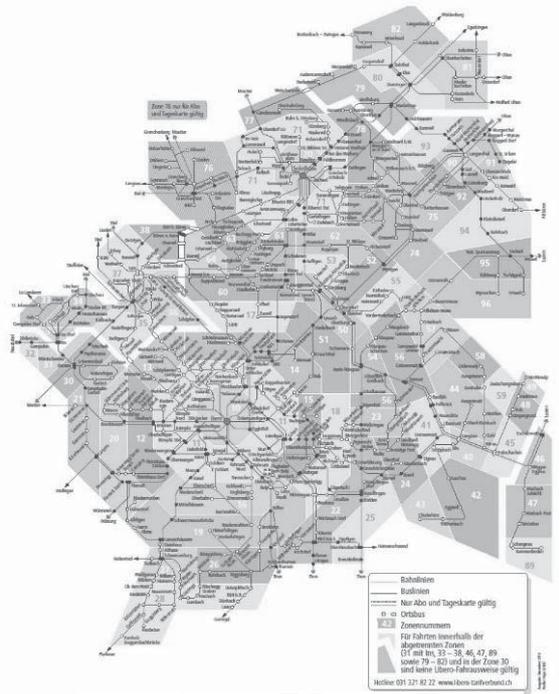


週末に運行される蒸気機関トラム

ウ 料金政策

トラムやバスに乗る度に切符を購入しなければならない必要性は、人々を公共交通の利用から遠ざける一つの障害となっている。日本では、非接触型 IC カードにより、1 枚のカードで各公共交通機関の料金を支払うシステムが普及しているが、スイスでは特定の都市または大都市圏全域において公共交通機関の全ての機関に有効な共通定期券を提供することでこの障害を解消している。このような運賃構造は、今ではスイスのみならずヨーロッパの国々で一般的に応用されているが、こうした革新的な運賃政策の先駆者は、バーゼル市が 1984 年に導入したものである。バーゼル市では導入後、乗客数の増加、市の境界を横断する自動車交通量の減少がみられたという。

バーゼル市では、20 年前に共通定期券、6 年前に一回購入券を現在の運賃体系に改定した。運賃の各公共交通機関への分配は、乗客が切符を購入したときの記録と、2 年に一度実施されるアンケートによって行っている。スイスでは、国内の全ての乗り物（飛行機を除く）が一年間乗り放題の定期券がある。これとは別に切符購入時に運賃が半額になる定期券もある。乗り放題定期券は国内で約 40 万人、運賃半額定期券は国内で約 200 万人が利用している。年間乗り放題定期券は成人の 1 等利用で 5,150 フラン、2 等利用で 3,300 フランである。スイスらしいのは、小型犬の年間乗り放題定期券というものもあり 700 フランとなっている。この他、家族用、カップル用という料金設定がある。半額定期券は、1 年間半額は 165 フラン、2 年間半額は 300 フラン、3 年間半額は 400 フランになる。また、切符の購入に不安のある高齢者は、高齢者割引制度などもあるため、乗り放題定期券を多く所有している。このほかには、障がい者割引、視覚障がい者無料制度がある。



ベルンの運賃ゾーン図

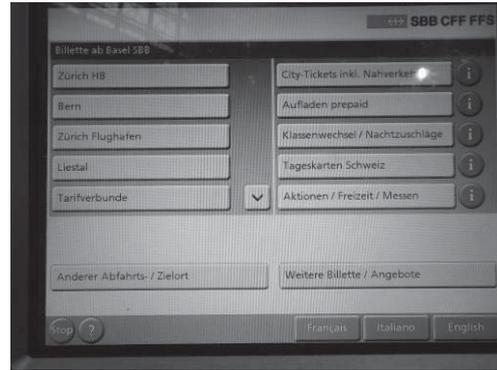
Zonen	Gültig	Erwachsene 1/2		Ermässigt 1/2	
		2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
Kurzstrecke	30 Min.	2.20	—	2.00	—
1-2	1 Std.	4.00	6.60	2.70	4.60
3	2 Std.	6.00	10.00	3.30	5.60
4	2 Std.	8.00	13.20	4.00	6.60
5	2 Std.	10.00	16.60	5.00	8.40
6	2 Std.	12.00	19.80	6.00	10.00
7	2 Std.	14.00	23.20	7.00	11.60
8	3 Std.	16.00	26.40	8.00	13.20
9	3 Std.	18.00	29.80	9.00	15.00
10	3 Std.	20.00	33.00	10.00	16.60
11	3 Std.	22.00	36.40	11.00	18.20
Ab 12	3 Std.	24.00	39.60	12.00	19.80

一回購入券の運賃

② インフラ整備

ア 券売機

スイス国内では車いすの人が自分で切符を買い、移動できる環境を整備しなくてはならないというアクセシビリティに関する法律に基づき、券売機については、各都市で最新のものに更新が進んでいる。これはユニバーサルデザインに対応したもので、



国内共通の券売機の画面

2023年までに国内の全ての券売機を対応させる事になっている。

券売機の仕様は以下のとおりである。

- ・画面はスイス国内の全ての公共交通機関にて共通形式
- ・タッチスクリーン式で車いすの人が届く高さ
- ・画面の左上のボタンを押すと弱視者対応画面
- ・4ヶ国語対応（ドイツ語、フランス語、イタリア語、英語）

	チューリヒ	バーゼル	ベルン	スイス国鉄
券売機				

スイス国内の公共交通機関別券売機

実際に切符を購入してみたが、切符の購入には、紙幣が使用できず、硬貨のみである。クレジットカードは利用できるが、使用可能なクレジットカード会社は、公共交通機関によって違いがあり、このあたりは将来的な課題である。



旧市街の券売機で切符を買う人

イ 情報表示板

ユニバーサルデザインにおける情報提供においては公共交通機関を利用する際に、乗車前と乗車中に正確な情報を得ることが重要である。中心市街地の停留所では、ひとつの停留所に様々な系統のトラムとバスが通っているが、必ず情報表示板が設置されており、一番上にあるものが次に来る系統のものだと容易に理解できる。ただこの表示は全てがドイツ語の表記のみで、券売機のように多言語に対応しているものではなかった。

経路検索は、日本でもインターネットや携帯電話を使ったサービスが存在するが、スイスでは、電車とバス、トラムを組み合わせた検索ができるようである。このサービスはベルン公共交通会社とスイス連邦国鉄が共同で行っているそうである。また、トラム、バス内では、次の駅の情報と乗り継ぎの情報も提供している。現在は乗り継ぎの時刻表のみを提供しているが、将来は遅延情報も提供するそうである。

ユニバーサルデザインの観点では障がい者を考慮して画面だけではなく音声による情報提供を行っていた。文字盤も弱視の人に対応しているものであった。



トラムの行先表示



バスの行先表示



車内情報表示板



停留所

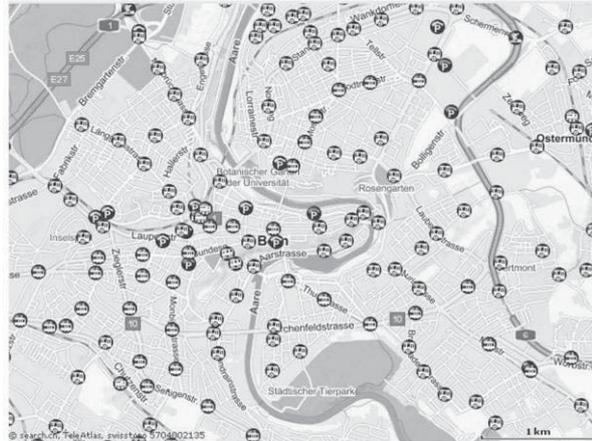
	チューリヒ	バーゼル	ベルン
情報 表示板			

スイス国内の情報表示板

※チューリヒだけが低床式未対応の車両が走っているため、情報表示板に車いすマーク（低床式対応を示すもの）が表示される。

ウ 停留所

市内の公共交通は全て最大 400m 歩けば駅があるように停留所を設置している。これは高齢化社会の国はどこも同じであるが、高齢者なるべく歩かずに駅に行くことを考えているとのことである。また、郊外に住んでいる人が、バスやトラムに乗ってベルン中央駅を経由して他の



中心市街地のトラムとバスの停留所

場所へ行くことも考慮して、ベルン中央駅では国鉄駅に隣接してトラムの駅を設置している。このように旅のチェーン（家を出てから目的地までがうまくつながること）がうまく行けば人々は公共交通を利用するが、一箇所でもうまくいかないと人々は自動車を利用することになるという考えが根底にあるとのことである。

停留所における段差の対応については、低床式車両でも地面と 35 cm の段差があるため既存路線と新規路線とを分けて整備していた。全ての車両において、2 番目の扉が低床式対応となっており、既存路線では運転手が車両についている板をはずしてスロープを設置することで車椅子の乗降に対応している。また新規路線においては、鉄道駅同様に停留所を高くすることで車両との段差をなくしている。



新規路線の停留所

停留所における点字ブロックは、停車する車両の 1 番目の扉のところに設置されている。視覚障がい者は、1 番目の扉で運転手と直接話すことで乗降に対する障害を少なくするようにしている。

停留所の幅は車いすが回転できる奥行きを確保するよう整備している。



バスが停車したところ

エ 車両

車両内部には、車いす専用のスペースがあり、2番目の扉が低床式対応となっている。この扉の反対側は必ず壁になっており、乗車時に危険のない安全な構造になっていた。



トラムの中の車いす専用スペース

ここまで、チューリヒ、バーゼル、ベルンのトラムの車両を見てきたが、チューリヒ以外は全ての車両が低床式に対応していることがわかった。新型車両についてはどの都市も低床式となっているが、旧型車両については、チューリヒでは対応しておらず、バーゼル、ベルンでは、中間車両に低床式の車両を連結して対応している。バーゼルは多くの旧型車両を見ることができたが、ベルンにおいては、ほとんどが新型の車両に変わっていた。これは、トラム車両の更新時期を一斉にむかえ、車両を低床式にすることができたため、スイスの他都市より低床式車両の導入が進んでいる。一台の車両の寿命は30年から35年で、ベルンは当時この車両を導入したが、車両の更新時期が一緒のチューリヒは低床式を導入しなかったようである。当時チューリヒではなぜ低床式トラムを導入しなかったかということ、新しいものはそれが実証されないと認められないという風習がチューリヒにはあったようである。

都市	チューリヒ	バーゼル	ベルン
新型車両			
	低床式車両	低床式車両	低床式車両
旧型車両			
	低床式未対応	中間車が低床式	中間車が低床式

スイス国内の公共交通機関 新旧車両
 ※ベルンのバス 128 台とトロリーバスは全て低床式に対応している。

(3) 整備上の課題

ア 基準適合の考え方

スイスでは、バリアフリーの基準を決めるときに、障がい者の組織団体と相談して基準を決めている。身近な問題においても障がい者の専門家の意見を聞き解決をしていくとのことである。鉄道、トラム、バスの車両を導入する際は、このような専門家の意見を聞いてから導入を決めるそうである。ここで決定



中心街の一般的な停留所

した仕様を国の専門機関が最終判断を行うそうである。また、バリアフリーを検証する機関があり、この機関から指摘されると、運営会社は対応しなくてはならない。対応を怠ると裁判にかけられることもあるそうである。例をあげると、国鉄が新車を導入するときに専門家に認められた車両であったが、障がい者の利用に適していないということで裁判にかけられたというケースもあったそうである。

イ 世界遺産とバリアフリー

ベルンはユネスコ世界遺産に指定されている旧市街にもトラム、バスが乗り入れている。停留所は一部整備を行っているところもあったが、基本的には道路と停留所が同じ高さで、低床式の車両が走っていても段差が生じている。また、世界遺産に指定されているために、様々な問題



旧市街のバリアフリーに対応した停留所

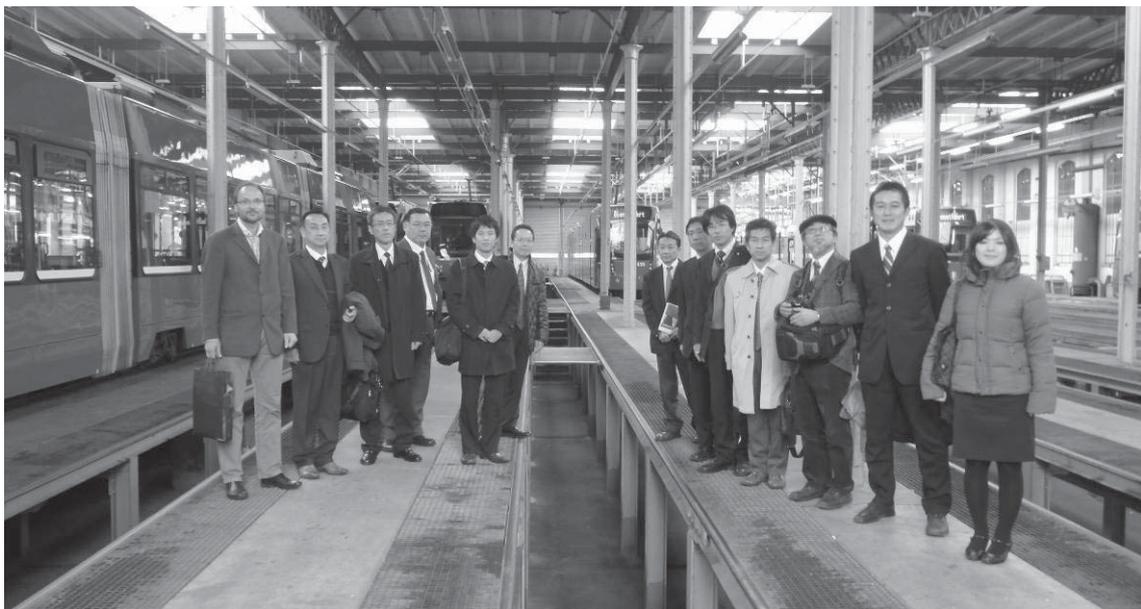
があり、なかなか整備が進まないそうである。4敷石を走るのは非常に乗り心地が悪く、敷石が重さに耐えられず割れやすく、10年ごとに更新しなくてはならない。さらに、敷石を取り替えるときは旧市街地が中心のボトルネックとなる場所にあることから、バスでの代替運転とタイヤを全て組み替えることで乗客に不便を強いることになることが課題であり、バリアフリーより世界遺産が優先になってしまうとのことである。

(4) 調査を終えて

今回、ベルン公共交通会社の訪問を行ったが、トラム、バスを運営する立場としての意見を聞くことができた。日本のように国が決めたものを各公共交通運営会社が実行するのではなく、各公共交通運営会社がユニバーサルデザインに対し積極的に取り組んでおり、専門家の意見を聞いてから国の機関が判断するといったボトムアップの仕組みがあることがわかった。

日本においても、超高齢化社会を迎えるにあたり、低床式トラムの導入を検討している地区がみられるが、駅舎や停留所、車両などのハード面は、比較的容易に導入できると思えるが、シームレス化として、空間的・時間的・料金の不連続を解消するソフト面については、スイスの事例が参考になることがわかった。

日本の鉄道は時間通りに「正確」に運行していることで有名であるが、世界一の時計を生んだスイス人の職人気質がそうなのか、スイスの交通システムは「精密」という言葉が当てはまるものであった。



ベルン公共交通会社車両基地内にて

【参考文献等】

ベルン州ホームページ <http://www.be.ch>

ベルン市ホームページ <http://www.bern.ch>

ベルン公共交通会社ホームページ <http://www.bernmobil.ch>

おわりに

リーダー 平塚市 宮澤 達寛

1 日本を見つめ直して

わが国においても「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称バリアフリー新法）の制定もあり、障がい者や高齢者が自立して暮らせる生活環境が急速に整備されつつある。垂直移動に必要なエレベーター、エスカレーター、「みんなのトイレ」などは一時期よりたいへん多くの駅や公共施設で見られるようになった。かつて地下への階段の上り下りを繰り返す、足腰鍛えながらバスを乗り換えていた平塚駅は、北口バスターミナルをバリアフリー化し、駅前の風景が変わった。老若男女を問わず、すべからく一般の人々が待ち望んでいたものだ。

公共交通機関、中でもバスは進化が著しい。平塚市は総合交通計画を策定した平成22年度、5台のノンステップバス導入支援として計665万円を補助した。この結果、神奈川中央交通平塚営業所が保有する乗り合いバス150両のうち、14両が大型ノンステップバス、110両がワンステップバスとなっている。バスの低床化は着実に普及してきている。こうした社会変化は、高齢者や障がいのある特定の方々への移動の円滑化の促進を図る目的ではあろうが、その方々の利便性が高まることはそのまま一般市民の利便性の高まりに直結している。公共施設や公共交通機関だけでなく、「みんなが使いやすい、みんなに優しい」という視点がまさしくユニバーサルデザインなのである。

バリアフリーとユニバーサルデザイン、2つの概念を比べると、前者はかなり日本では一般的に浸透しつつあるが、後者はまだまだ認識度が低いといえよう。障がい者にとって障壁（バリア）となるものを取り除く（フリー）という発想のバリアフリー、それは目につきやすい段差や不都合さを何とか手立てを講じて取り払おうというものであるのに対し、ユニバーサルデザインは、企画設計の段階から全ての人にとって使いやすいものにしていこうという発想である。日本では、施設整備のバリアフリー化という面では、欧州の国々に勝るとも劣らない進展状況と言っていいだろう。だが、駅を利用する人々の動線からかけ離れた場所に肝心のエレベーターが設置され、車いすの方がそこにたどり着くまでに多くの労力を要して辟易としてしまうということも稀ではないようだ。

決してバリアフリー面では遅れているとは感じない日本だが、ユニバーサルデザインという理念は、まだまだ広まっていく余地を残していると言える。また、スウェーデンではユニバーサルデザインという言葉より、さらに広い「ノーマライゼーション」という言葉が理念とともに一般的となっているようだ。

2 考え方と視点

今回の研修で実感できたことのひとつは、個人の尊厳、個人の権利の尊重・重視、といったものだろうか。徐々に国民の意識は負担軽減の方に変化しつつある「高負担・高福祉」のスウェーデンであるとはいえ、日本に比べればはるかに公的社会保障水準が高い国であるが、その「高負担」のもとには「個人の権利や尊厳を守り得る品質の保障」という国民の考え方がある。移動手段や施設を誰もが利用しやすいように障壁がないというレベルから、さらに一步進んで、人間らしい暮らしと社会参加の権利を保障しようということだ。障がい者政策の一環を研修しようと訪れた知的障がい者通所施設では、日常生活における動作性や適応性を高めるリハビリテーションが展開され、生活の質をいかに高めるか、自立に近づけるかに主眼がおかれていた。

「自立した生活」を個人が営めるように最大限の環境や条件を整備していこうとする考え方は、アクセシビリティ（近接性）の確保という面にも見られた。報告書の随所にそうした記述があるが、端的に表現すれば、“「まち」は全ての人のための公共空間なのだ”と国民全体が意識しているということである。

- まちなかへ向かおうとする車やまちなかを通過しようとする車に通行税を負荷するストックホルム。朝夕の交通渋滞の緩和や大気の浄化、環境改善に効果をあげている。
- スイス各都市では公共交通網が整備され、コンパクトな都市の中を縦横に公共交通が機能していた。車をもたずに目的地へアクセスできる環境を整備。
- 自転車の利用しやすさを重視し徹底的に車と分離する施策がとられていたり、街なかへの車の進入をシャットアウトしたりする施策をとる市も。市民の健康増進志向も加わり、自転車レーンの整備や駐輪対策、車のシェア化が進む。
- 旧市街があれば、その歴史と伝統、文化を保持しながら、開発との折り合いを付け、「まち」のアイデンティティを損なうことなく暮らそうとする市民。

こうした事例を見聞きしてきたが、公共空間である「まち」づくりを誰の視点で見つめ考えているのか、という大きなテーマを突き付けられたように思うのである。

3 思想が風景をつくる

「どのような考え方でまちづくりをすすめていくか」「何を大事にしてまちづくりをするのか」ということの答えは、ユニバーサルデザインという視点に立つことで見えてくる。今回訪問した国、各都市の制度やライフスタイルはそれぞれに特徴があった。それらをそのままわが国にあてはめようとしても、無理なものもあればうまくいかないものも多いだろう。歴史も社会制度も、国民性も価値観も根本的に異なる部分があるのだから、当たり前である。

だが、日々の生活や生き方に直結する「まちづくり」を考えると

き、目に見える設備や環境の違いだけを見比べて考えるのではなく、“そのまちの風景や雰囲気在那里で暮らす人々のどのような思想や価値観に基づいてつくられているのか”を考えることが重要であろう。その価値観のひとつがユニバーサルデザインであり、障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が可能な限り最大限に利用しやすい生活用品や生活環境をデザインしていこうとする考え方だ。

決してバリアフリーの考え方が古くて遅れている、という単純な結論を導き出したいのではない。バリアフリーの理念も、障がいのある人だけでなく、全ての人の社会参加を困難にしている物理的、社会的、制度的、心理的な全てのバリア



歴史と調和する公共交通（フライブルクにて）

を取り除くという意味合いに発展してきている。ユニバーサルデザインの目指す目標と共通だと言えよう。ただ、両者の間には手法や発想、意識に違いがある。

- 障がい者や高齢者を別途特別な配慮を要する人々として専用の設備や環境を整備していこうとする。特別扱いは平等目線、対等な扱いではないから引け目を感じてしまう場合も。最も厚い壁「心のバリア」を生みかねない。
- 整備していない所へはアクセスできない。行動範囲や条件が限定的になる。
- 意思、言葉が通じない、どう行動していいか分からない、そんな不自由さだってバリアだ。誰もが、目には見えない、人には言えない不都合さを抱えていると思った方がいい。
- 今は健常でも、いついかなる時にハンディを持つか分からないし、誰もが加齢とともに身体機能の低下には遭遇する。

特定の人々を対象にした特別な施設や設備を用意することではなく、誰もが同じ空間、同じ状況のもとで自らの意思に基づく活動できるという発想がユニバーサルデザインなのだ。私たちは、さらに、もっと広い包括的概念、ノーマライゼーションやインクルージョンの視点が欧州諸国にはあることを学んだ。いわば、日常を生きる「全ての人のためのデザイン」という言葉になろう。

少子高齢化の進行、働く女性や障がい者の増加、諸外国の方々の存在等、日本の社会も様々な人々が参画し、社会のあり様が問われている。人々が、建物や道路、交通手段、移動手段、あるいは施設設備やサービスを利用しようとするとき、さらには、日常の自立した生活を営もうとするときなど、社会生活における様々な機会、場面で、利用者本位のデザインを考えていくことが益々重要な視点となるだろう。私たちは、このことをまちづくりの基本理念に据え、それぞれの自治体での施策に反映させていきたいと思う。



未来のこどもたちのために…

編集後記

相模原市 亀山 幸

調査直前まで行きたかったところに断られ、新たな訪問先を探し……という作業の繰り返しでしたが、終わってみるとそれも研究を進める中でのひとつの経るべき過程だったのかと思えます。自分で旅行に行っても絶対に会うことができないような人たちに会い、訪問できないような場所を訪れることができました。見るものすべてに驚き、感動、というのが今回参加しての素直な感想です。

ヨーロッパの人々の気質でしょうか、訪問先の方々はみなさんまっすぐなまなざし、はっきりした口調でにこやかに対応してくださり、どの方からも感じたのは仕事に対する熱い思いでした。管理職や、建築、都市計画などの最前線で女性が働く姿もとても印象に残っています。

メンバーの中では一番年下でしたが、名ばかりサブリーダーを拝命してしまい、ずっとおろおろうろうろしていたような……。温かくサポートしてくださったリーダーをはじめメンバーのみなさま、そして服部先生には本当に感謝しております。この場を借りてあらためてお礼申し上げたいと思います。ありがとうございました！

平塚市 宮澤 達寛

マザー・テレサは「愛」の反対語を「無関心」と言いました。この言葉を借りるなら、どんなにハード面で建物のバリアを除去し、設計段階からより多くの人に使い勝手のよい環境を整備しても、その空間と時間をたまたま共有し利用する人々の意識や言動が、「無関心」に支配されているのならユニバーサルデザインは絵に描いた餅になってしまうということでしょう。目に見えるバリアばかりではなく、目に見えないつらさ、痛み、不都合、不合理に直面しながら生きる人々がいますし、今は直面していなくとも今後直面することもあり得ます。人は誰もが、広く他者と同様かつ対等に、自分の力で自立した社会生活と自己実現を図っていきたいと願っていますし、そうした権利を有しています。この当たり前の願いと権利にもっと関心をもつことが求められているのだと感じます。社会に漂う無関心というバリアこそ最も厚き壁なのだと思います。その壁を少しでも薄くできるよう、微力ですが尽くして参ります。

藤沢市 三澤 健一

2011年に起きた東日本大震災は日本に甚大な被害をもたらしました。震災直後に起きたガソリンスタンドへの車の行列を見ると、現在の日本がいかに自動車に依存した社会であるかということに改めて認識させられました。

そのような中、ユニバーサルデザインのまちづくりというテーマで、スウェーデンとスイスを訪問しました。ユニバーサルデザインの施設や製品は、日本の方が優れていた部分もありました。しかし、ユニバーサルデザインのまちづくりは、地方自治体がローカルスタンダードを形成し、持続可能なまちづくりをコントロールしているシステムが、日本より優れておりました。

日本でも高齢化、グローバル化の中で地域の経済と生活を維持して行くためには、明確なローカルスタンダードの形成に取り組む必要があると感じました。

また、自動車への依存を克服し、都市郊外化・スプロール化を抑制し、市街地のスケールを小さく保ち、歩いてゆける範囲を生活圏とする住みやすいまちづくりを進めることがユニバーサルデザインのまちづくりに繋がることがわかりました。今回の調査で感じたことを今後のまちづくりに役立てたいと思います。

小田原市 片野 誠広

今回の課題テーマ別調査研究に参加し、貴重な経験を積ませていただき感謝申し上げます。多少、忙しい行程になってしまいましたが、良き仲間に出会え、おいしいワインも堪能でき、異文化に触れ合う充実した日々が過ごせたと思っています。

今回のユニバーサルデザインというテーマは、職務がらある程度の知識は持っていたのですが、実際にその場の空間に立ち、見聞きした経験は、体感することの大切さをあらためて実感したものでした。出発前は、多少の不安もあったのですが、行って見て得るものは非常に大きいものです。今後も多くの方に経験していただければと思っています。

最後に、事務局を始め、ご指導いただいた服部先生、そして私をフォローしてくれた心やさしきメンバーの皆様に心からお礼申し上げます。ありがとうございました。

茅ヶ崎市 重田 隼平

今回、「ユニバーサルデザインによるまちづくり」というテーマでスウェーデン、スイスへの調査・訪問に参加させていただきました。スウェーデン、スイスの各都市の訪問を通じて、国による言語や歴史、文化等の違いはあっても、誰もが社会参加できる社会の実現が「ユニバーサルデザインのまちづくり」の共通の目標となっており、その実現のために各都市がその都市の実情に合わせた様々な取り組みを行っていることを学びました。各都市の取り組みは、共通の目標を持つ私たちの今後の「まちづくり」を考えていくうえで非常に参考になるものでした。

また、今回の研究会では行政職員として様々な経験を持っているメンバーが「福祉」、「教育」、「都市計画」、「公共交通」等、各々の視点で調査を実施できたことが有意義な調査・訪問につながったと感じています。

最後になりますが、服部先生を始め、一緒に訪問したメンバーの皆さん、そして事前の研究会から様々サポートをしていただいた振興協会の高橋さんに心から感謝申し上げます。

秦野市 佐藤 伸一

昨年3月11日、大津波が襲った大震災。震災の復旧復興の最中で実施された市町村振興協会の海外調査研究の機会を、有意義なものとしなければならないという気持ちで参加させていただきました。

教育、福祉、景観、都市づくり、生涯学習、住民協働といった様々な分野に携わる自治体職員、コーディネーターの服部先生、事務局の高橋様といった素晴らしい方々にお世話になり心から感謝いたします。

ユニバーサルデザインという間口の広い厄介なテーマで、欧州の取組みの一端をベンチマーキングしても、決してそれが有効な先進事例であるという答えを導き出すことは難しい。しかし、一つ理解したことは、「無いものねだりではなく、あるもの探しをすること。」その価値を認識し進化・継承することで、市民が誇れるまちづくりに繋がる。各々の思いや見方で調査研究することで、様々な行政施策を進めるうえでの課題やヒントを得ることができたことは、とても有意義なものでした。欧州の一端を見聞きしたこと、感じたことを早く職場に情報提供し、形式知とすることで、多くの職員の皆様の仕事のヒントに役立てば幸いです。

海老名市 山田 敦司

国内先進事例の調査研究をすることは、今までありましたが、今回のような海外事例研究は、果たして自分にとってどこまで成果があるのか半信半疑でした。

しかしながら、日頃、県内自治体で様々な業務携わっている職員の方々による構成メンバーだったため、国内研究を重ねるごとに今回のテーマである「ユニバーサルデザインによるまちづくり」を教育、福祉、産業、都市計画などという様々な見地から掘り下げることができ、その研究をもとに8日間の現地調査ができたことは、調査を終えた今では自分自身の引き出しをまた一つ増やすことが出来たのではないかと実感しています。

このような思いにさせていただいたのも、服部先生や事務局の高橋さんをはじめとするこの研修に参加されたメンバーの方々のお人柄だと感謝いたします。

これからも、短い期間ではありましたが、同じ釜のメシを食った仲間（大げさかな？）として真の交流が続けさせていただければと思っています。これからもよろしく願いいたします。

南足柄市 天津 稔

今回の海外調査研究で訪問した「スウェーデン・スイス・ドイツ」は私にとって初めて訪問する国で、実際に見た旧市街地の歴史風土を生かして整備を行っている「まちなみ」や、古い施設を有効利用して新しい空間を創造する「まちづくり」の調査ができたことは、大変良かったと思います。この貴重な体験は、今後の「まちづくり」を行うにあたっての参考にしていきたいと思っています。ただ、事前に決めた公式訪問先の日程がびっしりだったため、現地で街並み等を自由に見る時間があまりとれず、早朝か夜の時間を利用しての散策となり、夜のまちなみの写真が多く「これ何処のまちだっけ？」と思う写真もありました。

訪問先の事前調査からこの調査報告書作成までは「あっ」と言う間に過ぎて行ったように思います。色々大変でしたが本当に楽しい経験ができました。

最後になりますが、みなさんと、会議後に十分交流を深める事ができたことは私にとって最高の時間でしたし、これからも交流をさせていただければと思います。みなさん本当にお世話になりありがとうございました。（お疲れ様でした。）

中井町 相原 久元

スウェーデンのストックホルムは、街がモノクロでどこか暗い。ずっと曇り空、ときおり雨やひょうが降る天候だったからだとは思いますが、残念ながら北欧の国から思い浮かべる美しい景観を最後まで見ることはできなかった。食事は事前調査どおり。塩ふりかけ生野菜、トナカイの肉かと思うほどの硬い肉、ウルトラ濃いコーヒー。多くの日本人の口には合いません。たぶん。

バーゼル、チューリヒ、ルツェルン、ベルン、訪問したスイスの4都市は、どこも一言でいうと街なみが美しい。長いと2時間以上のバス移動だったが、車中から美しい山々を見ているだけで飽きることがない景観も素晴らしい。少量生産でなかなか国外にでないというワインも美味しい。是非、もう一度行ってみたいと思わせてくれた美しい国だった。

「スウェーデン、スイスの旅日記」は、調査研究の成果ではありません。しかし、他市町の職員との方の交流や調査研究で実際に視て、聴いて、触って、味わって、嗅ぐことによって、庁内やインターネットでは味わうことができない刺激をたくさん受けることができたのは大きな成果でした。ありがとうございました。

大井町 二見 克彦

今回、初めて海外での課題テーマ別調査研究に参加させていただき、調査研究以外で感じたことを少し紹介します。

とにかく美しい自然の中に、歴史的な建築物が建ち並ぶ街並みが素晴らしく、頭でイメージしていた以上にその風景に感動したこと。

通訳の方や各訪問先で対応された方は女性が多く、男女の権利が平等の国だけあって、特に女性の自立が目立ったこと。

食べ物においては、日本の「うまみ」というものは感じられず、強い塩味、濃いコーヒー、甘いケーキなど、とにかく、味が極端なこと。(糖尿や高血圧の方はご注意ください。ただ、ジャガイモはやけにおいしかったです。)そして、どの訪問先においても丁寧な対応をしていただき、人の温かみを感じたこと・・・など。

現地に出向き自らの五感で感じてくることの必要性を改めて感じたとともに、日本という国を客観的に見る大変有意義な機会となりました。

事務局をはじめ、ご一緒させていただいたメンバーの皆さん、いろいろお世話になりありがとうございました。感謝します。

松田町 吉田 利光

初めての海外ということもあって、少し緊張した研修でありましたが事故や盗難にも遭わず無事戻ってきました。行く前に周りからパスポートや財布は肌身離さず持ち歩け！などと脅されていましたが、思ったよりも治安もしっかりして人間不信に陥らず安心しました。

スウェーデンは天候に恵まれなかったこともあり、モノトーンのような景色の記憶しかありませんが、陽光輝く季節にもう一度訪ねたら表情も一変し、素晴らしい街なみが表すのではないかと思いますので、ぜひもう一度訪ねてみたいです。

次に訪問したスイスの山なみを見ていると、大陸の大きさ、奥行きのに驚いたこと、また、今回訪れた街なみのどこもが日本の江戸時代には既にできていたのかと思うと、文化の違いと歴史の古さに感銘したものです。また、それを不便に感じながらも守り続け、誇りに思う人たちの情熱、努力に敬意を表したいものです。反面、トラムや駅での並び方などを見ていると、整然と並ぶ日本人の性格も捨てたもんじゃないなあ…と思ったりもしました。

貴重な研修、体験、感動ができたことを感謝します、ありがとうございました。

參考資料

平成23年度 課題テーマ別調査研究実施要領

(目的)

第1条 本格的な地方分権時代を迎え、地方自治体はますます自立と独自性が求められ、行政の様々な分野での変革を迫られている。

そこで、県内各自治体から、課題テーマに高い関心と強い意欲を持っている職員を研究員として募り、これから求められる政策課題について海外での調査を含む調査研究により、地方分権時代に対応した具体的施策の提言を求める。

(対象職員)

第2条 対象職員（以下「研究メンバー」という。）は神奈川県内市町村の職員で、次の各コースの当該各号に該当する者とする。

インディペンデントテーマコース（自主研究方式）

- (1) 課長補佐級（相当職を含む。）以下の職にあり、心身ともに健康な職員
- (2) 課題テーマに関連する職務に現在従事しているか、課題テーマの調査研究に取り組む意欲のある職員
- (3) 上記(1)(2)に該当し、(別紙1)の課題テーマ別に市町村長から推薦を受けた職員

アサインドテーマコース（コーディネーター指導方式）

- (1) 課題テーマに関連する職務に現在従事しているか、課題テーマの調査研究に取り組む意欲のある職員
- (2) 心身ともに健康で、市町村長から推薦を受けた職員（職務の級は問わない。）

(募集人数)

第3条 インディペンデントテーマコースにあつては2コースとし、募集する研究メンバーは、1コース10名程度とする。

アサインドテーマコースにあつては1コースとし、原則として1市町村から1名とする。
なお、各コースとも応募者数が8名以下の場合は、事業を中止することもある。

(調査研究方法等)

第4条

- (1) 調査研究期間は平成23年度中とし、インディペンデントテーマコースにあつては、概ね18日間程度、アサインドテーマコースにあつては概ね16日間程度の研究会を開催し、両コースとも、うち8日間は海外での調査研究に充てるものとする。
- (2) 具体的な調査研究方法及び日程は、(別紙2)の「調査研究の方法及び研究会の開催計画(予定)」のとおりとする。

(3) 国内での調査研究には海外調査の準備として次の事項を含むものとする。

インディペンデントテーマコース

- ① 具体的な調査研究方法の決定
- ② 調査訪問先及び調査項目の決定
- ③ 課題テーマに係る事前研究及び資料の収集
- ④ 調査研究結果(研究報告書)作成の方向及び役割分担

アサインドテーマコース

- ① 課題テーマに係る事前研究及び資料の収集
- ② 調査研究結果(研究報告書)作成の方向及び役割分担

(4) 研究会(インディペンデントテーマコースに限る。)において、調査研究に当たり必要があるときは振興協会と協議し、当該課題の専門家を講師として依頼することができるものとする。

(調査研究結果のとりまとめと研究報告書の作成)

第5条 研究メンバーは、コースごとに調査研究結果を取りまとめ、研究報告書を作成する。研究報告書は振興協会が全市町村長に送付する。

(経費の負担)

第6条 調査研究に係る直接経費は協会の規程等に基づき全額(支度料・日当は除く。)協会が負担する。

附 則

この要領は、平成23年4月1日から適用する。

(別紙1)

平成23年度課題テーマ

1 インディペンデントテーマコース

テーマ1： ワークライフバランスの取組み

調査訪問国 アメリカ又はヨーロッパ2カ国以内

テーマ2： 地域交通対策の取組み

調査訪問国 アメリカ又はヨーロッパ2カ国以内

2 アサインドテーマコース

テーマ： ユニバーサルデザインによるまちづくり

コーディネーター： 明治学院大学 経済学部
教授 服部 圭郎氏

調査訪問国 ヨーロッパ

インディペンデントテーマコース

1 調査研究の方法

- (1) 集合研究会として、主として振興協会会議室にてコース別に月1回程度行う。
なお、必要に応じ、上記以外に説明会・打合せ等を開催することがある。
- (2) その他の調査研究
 - ① 通信による研究会（電子会議室、E-mail、FAX等）を常時メンバーで行う。
 - ② 自己研究
 - ③ 情報・資料収集（インターネット、図書、新聞、雑誌など）
 - ④ 研究のまとめ（各自）
- (3) 海外調査研究
上記(1)(2)の研究に加え、海外での先進的事例等の調査研究を行う。

2 研究会の開催計画(予定)

- | | |
|--------------|---------------|
| (1) 合同説明会 | 5月下旬から6月上旬 |
| (2) 事前・事後研究会 | 6月から2月(10回程度) |
| (3) 海外調査 | 10月中(8日間) |

アサインドテーマコース

1 調査研究の方

- (1) 集合研究会として、振興協会で指定したコーディネーター等の講義・助言・指導の下に調査研究を行う。
- (2) その他の調査研究
 - ① 通信による研究会（電子会議室、E-mail、FAX等）をコーディネーター及びメンバーで行う。
 - ② 自己研究
 - ③ 情報・資料収集（インターネット、図書、新聞、雑誌など）
 - ④ 研究のまとめ（各自）
- (3) 海外調査研究
上記(1)(2)の研究に加え、海外で調査研究を行う。

2 研究会の開催計画(予定)

- (1) 研究会の説明会及び研究会（講義）を5月下旬から6月上旬に1回行う。
- (2) コーディネーターからの講義・助言・指導を6月から10月に4回程度行う。
- (3) 海外調査として、10月中に国外で8日間の調査を行う。
- (4) 海外調査の訪問先等についてはコーディネーターと調整し協会で決定する。
- (5) その他の研究会として、帰国後に3回程度行う。

○ 国内研究日程

説明会及び第1回研究会

平成23年6月7日（火）

- ・オリエンテーション
- ・調査研究の進め方について
- ・研究会（講演）
「海外事例調査の方法論について」
明治学院大学 経済学部 教授 服部 圭郎氏

研究会

第2回

平成23年6月28日（火）

- ・海外調査訪問国の検討

第3回

平成23年7月12日（火）

- ・海外調査訪問国の決定
- ・海外調査訪問先の決定

第4回

平成23年8月29日（月）

- ・海外調査訪問先における調査項目の検討
- ・海外調査先における担当者について

第5回

平成23年9月20日（火）

- ・海外調査訪問先における調査項目の検討

第6回

平成23年10月3日（月）

- ・海外調査日程及び調査項目等の最終確認

海外調査

平成23年10月16日（日）から10月23日（日）

- ・別紙「海外調査日程」

第7回

平成23年11月2日（水）

- ・研究報告書の骨子の検討
- ・研究報告書の構成及び役割分担

第8回

平成23年11月16日（水）

- ・研究報告書の内容の協議

第9回

平成23年12月19日（月）

- ・研究報告書の取りまとめ

第10回

平成24年1月13日（金）

- ・研究報告書の取りまとめ

第11回

平成24年2月14日（火）

- ・研究報告書の最終取りまとめ

○ 海外調査日程

第1日目 10月16日(日)

成田発 12:15 (JL-407便)

フランクフルト着 17:20

フランクフルト発 19:50 (SK-674便)

ストックホルム着 21:50

ストックホルム泊

第2日目 10月17日(月)

(午前)「ストックホルム市役所社会局」訪問調査

(午後)「知的障がい者通所施設 Astrakan」訪問調査

ストックホルム泊

第3日目 10月18日(火)

(午前)「シェルトル高等学校」訪問調査

(午後)「ミラ インダストリー社」訪問調査

「ストックホルム市立図書館」現地調査

ストックホルム泊

第4日目 10月19日(水)

(午前) 専用車・空路にてチューリヒへ移動

(午後)「バーゼル市役所都市計画部局」訪問調査

チューリヒ泊

第5日目 10月20日(木)

(午前)「チューリヒ市再開発地域」現地調査

(午後)「ルツェルン交通局」訪問調査

ベルン泊

第6日目 10月21日(金)

(午前)「ベルン市役所都市計画部局」訪問調査

(午後)「ベルン公共交通会社」訪問調査

ベルン泊

第7日目 10月22日(土)

(午前) 列車にてフライブルクへ移動

フライブルク市内公共施設調査

(午後) フランクフルト発 21:05 (JL-408便)

機内泊

第8日目 10月23日(日)

成田着 15:25

「ユニバーサルデザインによるまちづくり」研究メンバー表
(アサインドテーマコース)

市 町 村 名	氏 名	所 属 ・ 職 名
平 塚 市	リーダー 宮 澤 達 寛	教育総務部 教育総務課 課長代理
相 模 原 市	サブリーダー 亀 山 幸	生涯学習部 橋本図書館 主事
茅 ヶ 崎 市	サブリーダー 重 田 隼 平	保健福祉部 障害福祉課 主任
藤 沢 市	三 澤 健 一	まちづくり推進部 村岡地区整備事務所 主査
小 田 原 市	片 野 誠 広	都市部 都市計画課 副課長
秦 野 市	佐 藤 伸 一	政策部 新東名周辺整備担当 担当主幹
海 老 名 市	山 田 敦 司	経済環境部 商工課 主査
南 足 柄 市	天 津 稔	都市経済部 都市計画課 課長補佐
中 井 町	相 原 久 元	総務課 専任主幹
大 井 町	二 見 克 彦	税務課 課長
松 田 町	吉 田 利 光	税務住民課 課長
コーディネーター	服 部 圭 郎	明治学院大学 経済学部 教授