

日本と韓国のユニバーサルデザインに関する政策とその事例の研究¹

はじめに

バリアフリーの概念から始まったユニバーサルデザインは、障がい者や高齢者のためのデザインという概念を超えて、人間の多様な能力を受容するデザインの概念へと発展している。

最近、少子高齢化による高齢者の増加、国際化による外国人の増加など人口構成の多様化している。これに伴う市民の文化的欲求の増加と女性・障がい者など社会的マイノリティーも平等な生活ができるようにしなければならないという社会的合意も形成されている。

このような社会にあわせ、人間の尊厳と平等性を強調したユニバーサルデザインの必要性を認識し、市民がユニバーサルデザイン環境で生活できるよう、政府や自治体レベルで様々な制度的・政策的支援を行っている。学界においても、このような社会的流れや政策的必要性などに合わせた研究が行われてきている。

ユニバーサルデザインに関する日本での研究動向は、建築物を中心にバリアフリーから五感を活用したユニバーサルデザインへの移行基準を提示(田中

¹ 韓国の自治体は17の広域自治体(1特別市、1特別自治市、6広域市、1特別自治道、8道)及び広域自治体に属する226の基礎自治体(自治市、自治郡、自治区)二階で構成されている。ソウル特別市は25の自治区で構成されている、韓国の首都である広域自治体で、本稿では日本の首都である東京と韓国の首都であるソウルを中心に比較研究を行う。

直人、2006)、静岡県など8つの自治体を対象に建築物に適用されるユニバーサルデザインガイドラインの比較分析を実施(宮田直明他、2006)など建築物のユニバーサルデザインを中心とした流れがある。また、ユニバーサルデザインの公共サービスの性格を強調して“モノからコトへ²⁾”というスローガンに従って自治体政策の方向へ提示(波田永実、2002)とか、高齢化社会でユニバーサルデザインの公共サービスとしての役割を強調する(坂手勇次、2013)などソフト面でのユニバーサルデザイン化を研究した流れがある。

韓国でも最近の急速な高齢化社会への進め、女性・障がい者など社会的マイノリティーの積極的な社会活動参加・国際化による外国人の増加などで政府と自治体等では建築物を含むユニバーサルデザイン環境を提供する必要性を認識し、関連政策を実施している。このような政策的な流れにあわせて、韓国よりユニバーサルデザインを早く導入した国、特に日本の事例を紹介した研究が行われている。

韓国での先行研究を見ると、東京都など日本の12の自治体のユニバーサルデザインに関する政策の事例を概略的に紹介(イ ホスン、2006)をはじめとして、日本の特定自治体のユニバーサルデザインに関する政策の事例を詳しく紹介して韓国にも適用できる政策を提言する静岡県と熊本県の事例(ゴ ヨンジュン、2009)、京都市の事例(キム ミンジュ、2019)研究などがある。

このような研究では日本の各自治体の具体的な政策事例を紹介しており、韓国の自治体の立場でユニバーサルデザインの概念を理解するのに役になっ

²⁾ 波田永実(2002)は“モノからコトへ”を“これからの自治体のユニバーサルデザイン政策は、ハード面での整備をいっそう進めることはもちろんだが、人づくり、組織作り、新しい方法も模索などソフトづくりにより大きな重点を置かなければならない。すなわち“モノからコトへ”の転換が必要だ。”と説明している。波田永実(2002)、『自治体政策のユニバーサルデザイン化に向けて』、学陽書房『自治体政策とユニバーサルデザイン』、218p

た。ただし、特定自治体の政策を紹介する内容で日本の政府レベルでの法令や制度、自治体レベルでの具体的政策の事例について総合的な研究が不足する。また、建築物などハード面でのユニバーサルデザインを主な内容としており、日本で最近、重視している“モノからコトへ”の流れに対する紹介が不足である。

本研究では、ユニバーサルデザインに係るこれまでの研究されたことを基に、日本と韓国にユニバーサルデザインが紹介された後の発展流れを見ていき、今後のユニバーサルデザインに関する政策がどのような方向で実施されるべきかなどについて研究する。

まず、第1章では、アメリカでユニバーサルデザインという言葉が誕生する社会的背景を見ていき、アメリカではユニバーサルデザインに関する法令又は制度がどのように発展したかについて検討する。

また、“ユニバーサルデザイン”の定義を類似しているが、ある程度は他の“バリアフリー”という言葉と比較して下げたい。“ユニバーサルデザイン”に関する定義は、今まで研究された学術的な内容と制度や政策を実施する際に使用された実際的な内容を総合してもう一度定義しようとする。

第2章では日本のユニバーサルデザインに関する政策を説明する。ユニバーサルデザインが日本に導入されることになった背景と、政府レベルで法制化又は制度化により実施された政策を説明したい。

一方、日本の自治体レベルでは、どのような政策が実際に実施されているかについても検討したい。日本の首都である東京都の事例を中心に、京都市、熊本県、横浜市のユニバーサルデザインに関する政策を紹介しよう。

ここで紹介する自治体はハード面とソフト面で調和したユニバーサルデザインに関する政策を行っていると考えられ、韓国の自治体と比較できる良い事例となるだろう。

第3章では韓国のユニバーサルデザインに関する政策についての内容である。日本より導入が遅れている韓国ではどのようにユニバーサルデザインが紹介され、政府レベルでの法制定や制度化はどのような流れで行われたかについて説明したい。

なお、日本の自治体を紹介することと同様、韓国の自治体についても、首都であるソウル市を中心に京畿道(ギョンギド)と大田市(デジョンシ)で行われている実際的なユニバーサルデザインに関する政策とその事例を見てみよう。

韓国の自治体では現在もハード面でのユニバーサルデザイン、つまり、バリアフリーを中心にする政策が実施されていることが分かる。

第4章では、日本と韓国におけるユニバーサルデザインに関する政策について、政府レベルで実施された法令や制度との類似、自治体レベルで実施された政策の類似について検討する。

この比較を通じて、日本と韓国は現在ユニバーサルデザインの発展段階がどの程度なのかを分析し、今後はユニバーサルデザインに関する政策がどのように発展することが望ましいかについての代案も一緒に提示したい。結局、自治体においてハード面の整備を超えて、ソフト面での整備も共にする市民のニーズに合ったユニバーサルデザインに関する政策が実現されるよう提案したい。

最後のおわりにでは、本論文の内容を全体的に要約し、今後のユニバーサルデザインに関する政策の進むべき方向性を改めて示すこととする。

また、韓国より先にユニバーサルデザインを導入し発展させた日本の事例を通じて、韓国の自治体でも導入が必要な政策を提示する。

第1章 ユニバーサルデザインの発展流れ

1970年代、アメリカのノースカロライナ州立大学の教授であり建築家であるロナルド・メイス(Ronald L. Mace)がユニバーサルデザインの概念を提唱した。彼は身体が不自由な人だけが利用できるバリアフリーデザインではなく、誰でも利用可能なデザインの必要性を強調した。

言葉の意味だけを考えればバリアフリーとは“特別な”人々だけが感じる障壁を取り除くという意味で使われることができる。他方、ユニバーサルデザイン(Universal Design) は全ての、普遍的な、共通の、ということの意味する“ユニバーサル”と計画、設計、構想を意味する“デザイン”が調和して作られた言葉で、誰にでも難なく適用できる意味であり、場合によっては inclusive design、accessible design、just accessibilityなどと呼ばれることもある。

バリアフリーとユニバーサルデザインに関する学術的な側面から定義された概念を見てみると、“バリアフリー”は“既存のバリアを解消しアクセシビリティを確保すること”で、“ユニバーサルデザイン”は“バリアフリーを発展させ可能なかぎりすべての人の安全で快適なアクセシビリティを確保すること”と定義されるなど、メイス教授が提唱した7つの原則に基づいてユニバーサルデザインの概念を説明することが多い。

一方、政策的な側面から定義された概念を見てみると、“バリアフリー”は“物理的な障壁および、社会的、制度的、心理的なすべての障壁の解消すること”で、“ユニバーサルデザイン”は“施設や製品等については新しいバリアが生じないすることおよび市民の認識や社会のサービスにバリアがないこと”でまとめて使われる³。

³ 日本内閣府(2008)、『バリアフリー、ユニバーサルデザイン政策大綱』、日本内

本稿では、現在のユニバーサルデザインの発展流れを検討し、バリアフリーと差別化されたハード面とソフト面のユニバーサルデザインを持続的に発展させていくべきであるという観点を持って概念を定義したい。

すなわち、“バリアフリー”は“既存のバリアを解消すること”で、“ユニバーサルデザイン”は“既存のバリアを解消すると、新たなバリアが生じないようにするとともに、市民認識などソフト面でのバリアがないようにすること”でまとめて定義する。

ユニバーサルデザインが初めて誕生したアメリカでは2つの流れで制度化が進められた。一つ目は、バリアフリーに関する施設規準を定め、これに対する支援を内容とするハード面での制度化がある。二つ目は、人種が多様な国であるアメリカの人口構造を考慮して、多様な人々の差別を禁止するソフト面での制度化がある。

バリアフリーを実現するための設計基準を設けるべきだという要求が高まることとなり、1961年全米規準協会(ANSI : American National Standards Institute)がA117.1と呼ばれる設計規準を発表した。1968年には『建築の壁法(ABA : Architectural Barriers Act)』が作られたあと、新しいANSIA117.1が1980年に発表された。

1982年には建物・施設がその物理的環境や交通、コミュニケーションの観点からアクセシブルであることを保障するためのMGRAD(アクセシブル設計最低指針要件、Minimum Guidelines and Requirements for Accessible Design)を製作した。1984年に具体的な設計規準であるUFAS(アクセシブル統一連邦基準、Uniform Federal Accessibility Standards)を作った。

一方、ハード面での施設規準を法制化する流れのほか、差別を禁止する内容のソフト面での制度化も進展した。1964年には“人種、皮膚の色、宗教、出身国、性別にもとにした差別を禁止”する『公民権法(Civil Rights Act)』が制定され、1973年には“障害にもとにした差別禁止”が含まれる内容の『リハビリテーション法(Rehabilitation Act)』が制定された。最後に、1990年に『障害をもつアメリカ人法(ADA : Americans with Disabilities Act)』が制定された、差別禁止を民間分野にも拡大することを規定した。

第1節 ユニバーサルデザインの誕生

アメリカでは抗生物質や医療ケアの進歩により、第二次世界大戦、ベトナム戦争などで深刻な負傷を負った兵士たちが障害を持つようになったが生存して帰国し、1940年代後半から50年代前半にはポリオが大流行した。これらが社会的な生活をする上で不便のないようにバリアフリーをなくすことが重要なテーマとなり、バリアフリーという言葉が広く使われるようになる⁴。

ここでのバリアフリーは、障害があつたり不自由な身体を持っている人が利用できるように既存の施設を修繕する概念といえる。“特別な”身体を持つ人のための施設という意味であり、周辺と調和するなど美的な要素よりは、障害を持つ人が利用できる機能性だけを考慮したといえる。つまり、バリアフリー施設は機能的には優れているが、周りの人と交わることのできない“特別な”施設だという認識を与え、障害を持たない人は不便を感じさえした。

⁴ 川内美彦(2001)、『ユニバーサルデザイン、バリアフリーへの問いかけ』、学芸出版社、9p

1970年代、このような社会的背景をもとに、アメリカのノースカロライナ州立大学の教授であり建築家であるロナルド・メイス(Ronald L. Mace)がユニバーサルデザインの概念を提唱した。1940年代に流行したポリオで車椅子に乗ったメイス教授は、身体が不自由な人だけが利用できるバリアフリーデザインではなく、誰でも利用可能なデザインの必要性を強調した。

言葉の意味だけを考えればバリアフリーとは“特別な”人々だけが感じる障壁を取り除くという意味で使われることができる。他方、ユニバーサルデザイン(Universal Design) は全ての、普遍的な、共通の、ということの意味する“ユニバーサル”と計画、設計、構想を意味する“デザイン”が調和して作られた用語で、誰にでも難なく適用できる意味であり、場合によっては inclusive design、accessible design、just accessibilityなどと呼ばれることもある。

ロナルド・メイスはバリアフリーではなくユニバーサルデザインを追求すべきだと考え、ユニバーサルデザインをデザインの特別性を排除することにフォーカスを合わせ、ユニバーサルデザインを“建物や設備を、余分なコストがゼロかほんの少力で、すべての人々に魅力的かつ機能的に設計する方法である。このアイディアは、移動に困難がある人々のための製品や設計に付けられている“特別の”というラベルを取り除くためのものである。加えて、現在多く見られるアクセシブル・デザインの企業宣伝的な画一的な見かけを排除するものである”と述べている⁵。

また、メイスはユニバーサルデザインの7つの原則を同時に提示した。7つの原則は以下である。

① 公平な使用(equitable use) : 誰でも使えるように

⁵ 岡本明(2013), ユニバーサルデザイン、電子情報通信学会『知識の森』、S3群—10編—7章、1p

- ② 使用上の融通性(flexibility in use)：使用方法を選択可能に
- ③ 簡単で直感的な使用(simple and intuitive)：複雑ではないため、ユーザーの期待と一致
- ④ 情報利用の容易さ(perceptive information)：必須情報が分かりやすく
- ⑤ エラーに対する包容力(tolerance for error)：失敗しても危険のないように
- ⑥ 少ない物理的努力(low physical effort)：少ない努力で可能に
- ⑦ アクセスと使用のための十分な空間(size and space for approach and use)：アクセスと使いやすい大きさと空間を確保

述べられた定義と原則を見ると、特別の状態にある人のみが利用できるようにする特別性を排除して、コストの最小化を強調した。また、デザインするとき、適用される柔軟な原則を提示してユニバーサルデザインの実用性を強調しようとしたのではないかと考えられる。さらに、7つの原則は、施設や製品などハード面のデザインだけでなく、サービス提供者のサービス側面での原則など、ソフト面にも適用が可能な部分だと考えられる。

メイス教授がユニバーサルデザインを提唱して以来、欧米など経済的に発展した先進国において高齢化社会等に対処するために積極的に導入している。特にヨーロッパでは全ての人を包容するという意味でユニバーサルデザインの代わりに“インクルーシブデザイン(Inclusive Design)”、あるいは皆のためのデザインを直接的に意味する“デザインフォーオール(Design for all)”という言葉を使うこともある⁶。

⁶ ゴ ヨンジュン(2012)、『ユニバーサルデザインの実態分析及び文化的適用方法の研究』、韓国政府 文化体育観光部、19p

第2節 ユニバーサルデザインとバリアフリー

一般的な認識ではバリアフリーは障害が存在し、それをなくすための修繕的な発想から始まり、適応可能な(使用可能な)人と適応不可能な(使用不可能な)人でこの分類を行うが、ユニバーサルデザインは身体機能上の困難の有無にかかわらず、すべての人を一つのグループとみなし、その全体のためのデザインを図ることを目的とする。

デザインの観点から見るとバリアフリーは周辺との調和のとれた面よりも機能的な面にさらにフォーカスを合わせていると見ることができる。例えば、障がい者専用施設の場合、障がい者が機能を利用することには問題がないが、周辺との調和を考慮せず、設置されることがたくさんある。一方、ユニバーサルデザインは機能面でも障がい者など身体が不自由な人たちが利用するのに無理がないだけでなく、周辺との調和も考慮してデザインするものといえる。

ユニバーサルデザインが実際に適用された例は以下である。

図1. ユニバーサルデザインが実際に適用された例



<p>的な“障がい者用トイレ”</p>	<p>れた方など、できるだけ多くの人 利用できるように配慮された“だれ でもトイレ”</p>
---------------------	--

(出典) 障がい用トイレ：

<http://www.city.kiryu.lg.jp/shisetsu/1010817/1011087.html>、

最終閲覧 2021. 1. 2.、

だれでもトイレ：<http://www.city.katsushika.lg.jp/kurashi/1000053/1002248/1002315.html>、 最終閲覧 2021. 1. 2.

〈図1〉の左側の群馬県桐生市の一般的な障がい者用トイレは車椅子に乗った障がい者たちが主に利用できる障がい者用トイレだ。車椅子が入ることができるように空間が広くて、取っ手が設置されていて体が不自由な人々が利用できる。

右側のだれでもトイレ(誰でも利用可能なトイレ)は、一般的な障がい者トイレと似たような空間に赤ちゃん用の椅子とおむつ交換台を一緒に設置して、障がい者だけでなく、子供がいる女性たちも簡単に利用できるようにした。

一般的な障がい者用トイレがバリアフリーデザインだとして、ここからさらに進み、多様な人が利用できるように設計された誰でも利用可能なトイレはユニバーサルデザインが適用された例である。

バリアフリーとユニバーサルデザインの概念をもう検討すると、バリアフリーは従来の施設のほかに“専用”施設を追加で造成しなければならないが、ユニバーサルデザインは既存の施設を誰でも利用できるようにデザインすることである。したがって、重複な設置する必要がないため、コスト的な側面でも有利になることができる。ユニバーサルデザインを提唱したメイス教授も余分のコストがかからない必要となることを強調した。

バリアフリーとユニバーサルデザインに関する学術的な側面から定義され

た概念を見てみると、“バリアフリー”は“既存のバリアを解消しアクセシビリティを確保すること”、“ユニバーサルデザイン”は“バリアフリーを発展させ可能なかぎりすべての人の安全で快適なアクセシビリティを確保すること”と定義されるなど、メイス教授が提唱した7つの原則に基づいてユニバーサルデザインの概念を説明することが多い⁷。

バリアフリーとユニバーサルデザインに関する政策的な側面から定義された概念を見てみると、日本内閣府の“バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱”で定めた、“バリアフリー”は“物理的な障壁および、社会的、制度的、心理的なすべての障壁の解消すること”で、“ユニバーサルデザイン”は“施設や製品等については新しいバリアが生じないすることおよび市民の認識や社会のサービスにバリアがないこと”でまとめて使いる⁸。

本稿では、現在のユニバーサルデザインの発展流れを検討し、バリアフリーと差別化されたハード面とソフト面のユニバーサルデザインを持続的に発展させていくべきであるという観点を持って、バリアフリーとユニバーサルデザインを以下のように使い分けることとする。

“バリアフリー”は“既存のバリアを解消すること”で、“ユニバーサルデザイン”は“既存のバリアを解消するとともに、新たなバリアが生じないようにするとともに、市民認識などソフト面でのバリアがないようにすること”でまとめて使いる。

図2. ユニバーサルデザインとバリアフリーの概念

⁷ 石塚裕子他(2016)、ユニバーサルデザインのまちづくりにおける継続的な市民参加の効果と課題に関する研究、『土木学会論文集D3(土木計画学)』72-5、土木学会、pp I_1155-I_1166

⁸ 日本内閣府(2008)、『バリアフリー、ユニバーサルデザイン政策大綱』、日本内閣府、1p

ユニバーサルデザイン

新しいバリアが生じないこと

市民の認識や社会のサービスにバリアがないこと

バリアフリー

既存のバリアを解消すること

* 筆者作成

第3節 アメリカのユニバーサルデザイン⁹

抗生物質や医療ケアが進歩による、第二次世界大戦、ベトナム戦争などで多くの兵士が深い傷を負いながらも帰国した。アメリカ政府は、彼らが社会で不自由なく生活できる環境づくりが必要であった。

また、1940年代後半から1950年代前半まではポリオが大流行し、交通事故の増加などによって障がい者の数が急激に増加するようになった。彼らが社会で不自由なく生活できるよう、バリアをなくす必要性が高まっている。ここでバリアフリーをなくすことが重要なテーマとして、バリアフリーという言葉が広く使われるようになった。

このような社会的背景の上で、アメリカでは2つの流れで制度化が進められた。

一つ目は、バリアフリーに関する施設規準を定め、これに対する支援を内容とするハード面での制度化がある。

⁹ 川内美彦(2001)、『ユニバーサルデザイン、バリアフリーへの問いかけ』、学芸出版社、7p-21p

二つ目は、人種が多様な国であるアメリカの人口構造を考慮して、多様な人々の差別を禁止するソフト面での制度化がある。

このような差別の禁止は、1990年に『障害をもつアメリカ人法』を制定して、障がい者に対する差別の禁止として拡大し、ユニバーサルデザイン社会を作る上で役割を果たすこととなる。

表1. アメリカのユニバーサルデザインに関する制度の流れ

	制度	内容
1961年	ANSI A117.1	バリアフリーを実現するための設計規準
1964年	『公民権法』	人種、皮膚の色、宗教、出身国、性別にもとにした差別を禁止
1968年	『建築障壁法』	米連邦政府の資金を受けて、建築、改修、リース(レンタル)した建物へのアクセスを改善
1973年	『リハビリテーション法』	『公民権法』の差別を禁止する内容に“障害にもとにした差別禁止”が含まれる
1980年	新ANSI A117.1	1961年のANSI A117.1の内容を具体化
1982年	MGRAD(アクセシブル設計最低指針要件)	『建築障壁法』の要件が満たされ、かつ建物・施設がその物理的環境や交通などの観点からアクセシブルであることを保障する
1984年	UFAS(アクセシブル統一連邦基準)	MGRADをベースに、設計規準を具体化
1990年	『障害をもつアメリカ人法』	差別禁止を民間分野にも拡大することを規定

* 筆者作成

バリアフリーを実現するための設計基準を設けるべきだという要求が高まることとなり、1961年全米規準協会(ANSI : American National Standards Institute)がA117.1と呼ばれる設計規準を発表した。この規準では、バリアフリーではなく、アクセシブル・ユーザブル(Accessible and Usable)という言葉が使われた¹⁰。

1961年のANSI A.117.1を受けて、1968年には『建築障壁法(ABA : Architectural Barriers Act)』が作られて、米連邦政府の資金を受けて、建築・改修・リース(レンタル)した建物へのアクセスを改善する契機となった。

一方、ANSIの規準は、連邦や州などの地方政府が法令や設計規準を導入することで有効性を持つようになるが、1961年に制定されたANSI A117.1は住宅に対する別途の基準がなく、より広い範囲をカバーする統一規準の必要性が高まっていた。これを受けて、具体的に内容を補した新しいANSI A117.1が1980年に発表された。

1982年には1980年の修正されたANSI A117.1と整合させた、『建築障壁法』の要件が満たされ、かつ建物・施設がその物的環境や交通、コミュニケーションの観点からアクセシブルであることを保障するためのMGRAD(アクセシブル設計最低指針要件、Minimum Guidelines and Requirements for Accessible Design)を製作した。連邦政府ではMGRADを基づく、1984年に具体的な設計規準であるUFAS(アクセシブル統一連邦基準、Uniform Federal Accessibility Standards)を作った。

一方、ハード面での施設規準を法制化する流れのほか、差別を禁止する内

¹⁰ アクセシブルはアクセスできるように、ユーザブルは使えるようにという意味である。

容のソフト面での制度化も進展した。ベトナム戦争中の1964年にはアフリカ系アメリカ人を中心とした活発な公民権運動の展開により、“人種、皮膚の色、宗教、出身国、性別にもとにした差別を禁止”する『公民権法(Civil Rights Act)』が制定された。その後、1973年には『公民権法』の差別を禁止する内容に“障害にもとにした差別禁止”が含まれる内容の『リハビリテーション法(Rehabilitation Act)』が制定された。『リハビリテーション法』は連邦政府から資金を受けるすべてのサービス、プログラムに適用された。

民間には適用されなかった法を補し、1990年に制定された『障害をもつアメリカ人法(ADA : Americans with Disabilities Act)』に対し、差別禁止を民間分野にも拡大することを規定した。『障害をもつアメリカ人法』では利用における差別を禁止しており、その理念を実現するための方法として技術的規定を定めており、利用を拒否することは違法となる。

第2章 日本のユニバーサルデザインに関する政策

日本では高齢化は引き続き深刻化すると見込まれることから、1970年から公共施設、交通施設などを中心にバリアフリーデザインの観点から、1994年にバリアフリーを法的に導入し、製品、空間、都市に適用し、ユニバーサルデザインの先導的な役割を果たしている。

2000年11月から『交通バリアフリー法』が施行されており、社会の急速な高齢化に伴う運動能力等身体の機能低下を踏まえ、車椅子など多様な補助機器等についても“バリアフリー”の観点からの整備が進められている。

政府レベルではハートビル法、交通バリアフリー法など法的制度や、バリアフリー、ユニバーサルデザイン推進要綱(内閣府)、交通バリアフリー基本構想(国土交通省)、福祉まちづくり推進指針(市町村のレベルで施行)などの制度がある。

自治体レベルでも政府レベルで作った制度を基づいて様々な政策を実施した。まず、東京都は福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドラインを制定とユニバーサルデザインナビを制作した。

福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドラインではユニバーサルデザインの施設基準を提示して(ハード面)、ユニバーサルデザインナビでは都内ユニバーサルデザインの施設についての情報を提供する(ソフト面)など、ハード面とソフト面の両方からユニバーサルデザインに関する政策を推進している。

また、東京都他の自治体においてもユニバーサルデザインのハード面とソフト面の両方がバランスをとり、併せて地域の特徴とも調和した政策を推進している。

具体的には“心のユニバーサルデザイン”を強調した京都市の“みやこユニバーサルデザイン”政策をはじめとして、“ものづくり、情報・サービスづ

くり、意識づくり”を主な内容とする熊本県の政策の事例、横浜市の“ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)導入促進事業”などがある。

第1節 ユニバーサルデザインの日本への紹介と政府レベルの政策(法令と制度)

ユニバーサルデザインはロナルド・メイスによるユニバーサルデザイン概念の提唱された以来、アメリカ、欧州、日本を中心に発展してきた。

日本では高齢化は引き続き深刻化すると見込まれることから、1970年から公共施設、交通施設などを中心にバリアフリーデザインの観点から、1994年にバリアフリーを法的に導入し、製品、空間、都市に適用し、ユニバーサルデザインの先導的な役割を果たしている。

2000年11月から『交通バリアフリー法』が施行されており、社会の急速な高齢化に伴う運動能力など身体の機能低下を踏まえ、車椅子など補助機器等についても“バリアフリー”の観点からの整備が進められている。

2006年12月から施行された“バリアフリー新法”、高齢者、障がい者等の円滑な移動及び建築物等における快適な利用の確保に関する政策を総合的に推進するための基本方針と、交通施設、建築物等の構造と設備の基準を規定している。

また、各自治体が定めた重点整備地区内において、高齢者、障がい者等の利用当事者が計画段階からの参画をもとに、交通施設、建築物等とこれらの

施設との間の経路について一体的な整備を推進するための措置等を含んでいる。

具体的に政府レベルの政策は以下である。

① ハートビル法

ハートビル法(Heart Building法)は、『高齢者・障がい者等が円滑に利用できる特定建築物の建築促進に関する法律』として1994年に制定され、2006年12月に施行されたバリアフリー新法に統合された。

この法律によると、デパート、ホテル、商店、飲食店等不特定多数の者が利用する建築物の建築主は、建物の出入口、廊下、階段、トイレ等に段差のない出入口と自動ドア、幅広い廊下、スロープ、障がい者用トイレ、駐車場等を設置し、高齢者や障がい者等が安心して利用できるように努めなければならないと規定している。

② 交通バリアフリー法

『高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用する際の移動の円滑化の促進に関する法律』として2000年に制定され、2006年12月に施行されたバリアフリー新法に統合された。

高齢者・障がい者・妊婦等の公共交通機関の利用における移動の利便性及び安全性を高めるため、公共交通事業者により、駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港又は鉄道、バス、旅客船、航空機等のバリアフリー化を推進し、駅等の交通施設を中心とした特定の地域では、市町村や区が作った基本構想に沿ってバリアフリー化を重点的又は一体的に推進することを規定している。

③ 交通バリアフリー基本構想(国土交通省)

交通バリアフリー基本構想では、国が定める基本方針に基づき、交通施設を中心とする地区や高齢者、障がい者等が利用する施設が集まる地区について

て、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する方針(移動等円滑化促進方針)である。また、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想(基本構想)を作成するよう努めるよう定めている。

こうした高齢者、障がい者等の移動等の円滑化促進方針及び基本構想に基づき、施設が集積する地区で面積・一体的なバリアフリー化を推進することによって、誰もが住みやすい環境づくりを進めていくことが期待される。

④ ユニバーサルデザイン政策大綱(国土交通省)

2005年7月に国土交通省が発表した“どこでも、誰でも、自由に、使いやすい”というユニバーサルデザインの概念に基づき、生活環境と連続的な移動環境をハードとソフト両面で実現するための5つの基本概念と10の政策を提示した。

この概念に基づき、2006年に障がい者新法が制定された。また、10の政策の一つとして、人々の意識にある障がい者や高齢者、外国人などに対する差別や偏見、理解の不足、誤解などによる障壁をなくす“心のバリアフリー”を推進することとしている。

⑤ 福祉まちづくり推進指針(市町村のレベルで施行)

自治体における福祉都市を実現するためには、物理的な障壁(ハード面の整備)のみならず、意識の障壁も含めた様々な障壁の解消、すなわち、“ソフト面の整備”も重要な要素である。

そのため、市民など民間と公共が協力してそれぞれの役割を具体的に規定する。各自治体では、“福祉のまちづくり条例”に基づき、このソフト面での整備を含む福祉のまちづくりに関する施策を総合的かつ計画的に推進するための基本指針を策定した。

⑥ バリアフリー新法

『老人・障がい者等の移動円滑化の促進に関する法律』では、ユニバーサルデザイン政策大綱の概念を基に、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、内容を拡大する形で2006年12月に施行された。

具体的に対象者、対象施設の拡大、基本構想をする時の当事者参加の促進を図るための措置、また、心のバリアフリーの促進等のソフト政策の充実等に伴う、より一体的・総合的な障がい者政策を推進することである。

⑦ バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱

2008年3月に開かれた障がい者対策閣僚会議において、バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関する政府の基本方針として決定した。バリアフリー・ユニバーサルデザインの概念を説明し、6つの分野に対する基本方針、目標・達成期間、具体的な政策を掲げている。

ちなみに、自治体レベルで条例として制度化された事例は、東京都の『誰でも暮らしやすい福祉のまちづくり条例』がある。

2004年4月に制定された東京都の誰でも住みやすい福祉まちづくり条例では、福祉のまちづくりのため、ユニバーサルデザインに基づき、高齢者や障がい者を含むすべての人が安全で、安心して、快適に暮らす、または訪れることができるまちづくりを推進することを目的とする。

東京都は、市民と民間の参加と協力の上に、福祉のまちづくりに関する基本的かつ総合的な施策を策定し、実施する責任を持ってある。福祉のまちづくりに関する施策には、事業者及び都民の意見を反映させるための措置を講じなければならない、福祉のまちづくりの推進に支援及び協力を行うよう努めなければならないことを規定している。

東京都民は、福祉のまちづくりについて理解し、都の関連施策に協調するよう努めなければならない、高齢者や障がい者を含めたすべての人が施設、物品及びサービスを円滑に利用することを妨げないようにしなければならない

と規定している。

このほか、施設管理事業者は、高齢者や障がい者を含めたすべての人が管理する施設を円滑に利用できるよう、情報の適時提供などの義務も規定し、東京都におけるユニバーサルデザインまちづくりのための民間と公共の責任を定めている。

第2節 自治体レベルの政策(東京都)

東京都は、ユニバーサルデザインの施設基準を示したガイドラインの導入(ハード面)、都内ユニバーサルデザインの施設についての情報を提供するユニバーサルデザインナビ(ソフト面)の構築など、ハード面とソフト面の両方からユニバーサルデザインに関する政策を推進している。

具体的には以下である。

① 福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン

東京都のガイドラインでは、ユニバーサルデザインを“年齢、性別、国籍、個人の能力に関わらず、最初からできるだけ多くの人が利用できるよう、利用者や人間を中心に考え、快適な環境をデザインすること”と定義している。

東京都はユニバーサルデザインを基本とするまちづくりを行い、人を中心にまちづくりを進め、“より安全に”、“より安心に”、“より快適に”福祉まちづくりを推進することを明らかにしている。

また、ガイドラインの目的をユニバーサルデザインの考え方を基本とした福祉まちづくりの一役を担うよう、建築物や公共交通を整備する際の“基準”を示した。

ユニバーサルデザインはより使いやすいデザインを求めていく過程であることから、ここで示す“目安”は固定的な概念ではないと規定している。

ユニバーサルデザインの基準としては、公平、簡単、安全、機能、快適の5つを示している。5つの基準から、3~4の細部目標を具体的に設定し、一般市民が理解しやすいようにした。

各基準の目標は以下である。

a. 公平(誰でも同じ) : 高齢者、障がい者、子ども、外国人などの多様なニーズが一目で分かるのか、基本的に誰でも同じ動線を利用するように経路が設定されているのか(特別な経路を設定しないように)、誰でも差別感、疎外感を感じずに利用できるのか、いくつかの利用手段があって利用者が選択することができるのか。

b. 簡単(たやすく) : 人の自然な移動に配慮して、分かりやすく配置され、経路が設定されているか、施設・設備の利用方法が簡単で分かりやすくなっているか、情報を必要な場所で快適な方法で入手できるか、情報を重要な順に分かりやすく提供してもらえるか。

c. 安全(危険なく) : 誰に対しても危険な物、場所がないように配慮したのか、設備・器具などが安全に操作されて利用できるのか、ミスしても危険がないように配慮したのか。

d. 機能(使い勝手が良く) : どのような体格、身体機能を持った人でも利用しやすいように空間及び大きさが備わっているか、ボタンなど操作設備の配置が自然な姿勢、動作で利用できるように配慮したのか、設備・器具などが少ない力と自然な動作で利用できるように配慮したのか。

e. 快適(気持ち良く) : 誰にでも快適で心地よい感情を持てるよう素材・色などに配慮したのか、施設全体及び周辺との調和に配慮した魅力的なデザインなのか、生活の豊かさが感じられる質感のデザインなのか、誰も疎外感を感じずに心地よく利用できるのか。

また、5つの基準を客観的に評価できるよう、3点尺度の評価表を併せて提

供し、施設のユニバーサルデザインの導入可否を容易に評価できるようにしている。

評価表とともに、官公庁、公共体育センターなど実際の施設を評価した例を写真とともに示し、ユニバーサルデザインについてわかりやすくしている。

② ユニバーサルデザインナビ

東京都のユニバーサルデザインナビは、利用者に都内のユニバーサルデザイン施設の設置状況を提供するサービスであり、2015年10月から公益財団法人東京都保健福祉財団が運営している¹¹。

対象施設としては、交通施設(鉄道、バス、タクシー、レンタカー、駐車、飛行機、船)、官公庁などの公共施設や、ショッピングセンター、デパート、劇場などの商業施設についてユニバーサルデザイン施設の設置状況などの情報を提供している。

障がい者、子供連れの女性などが利用できるユニバーサルデザイン施設情報を提供しており、利用者が便利に検索できるように地図で検索、施設の種類に応じた検索などが可能で、障がい者トイレ、授乳室など個別のユニバーサルデザイン施設に対する検索も可能である。

図3. 東京都のユニバーサルデザインナビのメニュー画面

¹¹ 東京都新宿区に所在する同財団は、1973年4月に財団法人東京都社会福祉振興財団として設立され、2012年に公益財団法人東京都保健福祉財団に変更、設立目的は①福祉、保健、医療人材の育成、②利用者の福祉サービスの選択支援、③保健福祉システムの適正な運営および支援である。

文字の大きさ: 標準 大 背景色: 白 黒 青 ルビ振り・読み上げ Foreign language G 언어 선택

 **とうきょう** Tokyo Universal Design Navigator
ユニバーサルデザインナビ

ツイート LINE スマートフォン

English 中文(简体) 中文(繁體) 한글

【注目情報】 [スマホアプリや区市町村のバリアフリーマップ情報を「総合案内」に加えました。](#)

▼ [バリアフリーマップとは](#)

▼ [このサイトについて](#)

こだわり条件検索 目次で探す Q

交通手段別

鉄道・車  飛行機・船 
鉄道会社・バスなど 空港・航空会社・港など

場所別

地図で探す  区市町村名で探す 

総合案内

- ◆ [トイレ情報](#)
- ◆ [バリアフリーマップ情報](#)
- ◆ [子育てUD情報](#)
- ◆ [観光等総合情報](#)
- ◆ [公共サービス \(区市町村\)](#)
- ◆ [公共サービス \(区市町村以外\)](#)

(出典) <http://www.udnavi.tokyo/>、最終閲覧 2021.1.2.

また、利用者の様々な身体の状態に合わせてウェブへのアクセスを改善し

た。文字の大きさと背景色の選択、外国語の翻訳サービス(英語、中国語(繁体字、簡体字)、韓国語)などを提供しており、多様な人々がサイトに簡単にアクセスできる。

表2. 東京デザインナビのメニュー詳細

<p>1. 交通手段情報</p>	<p>① 鉄道、車</p> <ul style="list-style-type: none"> - 鉄道の場合、各駅にユニバーサルデザイン施設、駅案内図、施設一覧 (食堂、コンビニなどの商業施設も含む)、対応可能言語などを案内 - 障がい者が利用できるタクシーについての情報提供など <p>② 空港、港</p> <ul style="list-style-type: none"> - 各空港、港別ユニバーサルデザイン施設、施設案内図、対応可能言語などの案内
<p>2. 位置情報</p>	<p>① 地図で検索</p> <ul style="list-style-type: none"> - 官公庁、ショッピングモール、百貨店、地下街、図書館、水族館、動物園、博物館、レジャー施設、劇場、スポーツ施設、宿泊施設、公園、植物園、神社、空港、港などを地図で検索可能 - 検索した各施設に設置されているユニバーサルデザイン適用施設、フロアマップ、対応可能言語など総合的な情報を提供する。 <p>② 行政区域名で検索</p> <ul style="list-style-type: none"> - 地図だけでなく、行政区域名を通じて同じ情報を検索できるよ

	うにする
3. 場所別情報	① 購入施設：ショッピングモール、百貨店など ② 遊ぶ所、学ぶ所、宿泊施設、動物園、図書館など ③ 憩いの場：公園、神社など ➡ それぞれの場所にユニバーサルデザイン施設情報等を提供
4. 総合案内	① トイレ、子育てユニバーサルデザイン、観光情報提供 ② 障がい者マップ情報提供 - 各地域の障がい者トイレの場所や駅または商業施設などのバリアフリー化状況に関する情報を提供(スマートフォンアプリケーションも提供) ③ 都内官公庁のユニバーサルデザインに関する情報提供

* 筆者作成

第3節 自治体レベルの政策(他の自治体)

東京都他の自治体においてもユニバーサルデザインのハード面とソフト面の両方がバランスをとり、併せて地域的特色とも調和した政策を推進している。

具体的には“心のユニバーサルデザイン”を強調した京都市の“みやこユニバーサルデザイン”政策をはじめとして、“ものづくり、情報・サービスづくり、意識づくり”を主な内容とする熊本県の政策の事例、横浜市の“ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)導入促進事業”などがある。

① 京都市の“みやこユニバーサルデザイン”政策¹²

京都市は、伝統的な観光地域で地下鉄が多くない都市の特徴の上、都市の限界を観光資源として利用する逆転発想政策が目立つ。

また、“みんなに優しいサービス宣言”政策、“心のユニバーサルデザイン”などは、市民一人ひとりがユニバーサルデザインを認識し、日常生活でもユニバーサルデザイン行動をするよう呼びかけており、単に障害物のないバリアフリー都市を超えて、真のユニバーサルデザイン都市への取り組みを進めている。

“みやこユニバーサルデザイン”の4つの各分野は以下である。

a. みんなに親切なサービス宣言政策

みんなに親切なサービス宣言は、高齢者や障がい者、こども連れの客及び外国人が安心して店舗を訪れることができるよう、店舗の改善に努めていることを、客に知らせるための制度である。

宣言ポリシーに参加する店舗には京都市で発行するサービス宣言マークと宣言書を店舗内に目立つところに配置してくれる。

b. 障害物のない生活環境づくり

京都は長い歴史により、文化遺産・史跡などが都市全域に多く分布しており、道が狭く、流動人口に比べて地下鉄の路線が少ないため、市内バスを中心に交通網が構成されている。

文化遺跡地の多い観光地の特性上、外部から訪れる観光客の増加により、

¹² キム ミンジュ(2019)、『日本京都市ユニバーサルデザイン政策に関する考察』、東北アジア文化学会『東北アジア文化研究』、Vol. 58 215p-228p

交通渋滞はますます深刻化しており、“歩く街京都”というスローガンで都市再整備を始めた。

また、“歩く街”京都の政策のひとつとして、5ヶ国語(日本語、英語、中国語(簡体、繁体)、韓国語)の地図を作成し、観光案内表示板や報道、道路を改善した。

訪日外国人観光客が4千万人、外国人観光客消費額の8兆円をことを目標に、日本観光庁が推進している“ビジット・ジャパン”キャンペーンの一として、各地域では空港やバスターミナルなどの交通施設の整備を行っている¹³。

京都市もこれに合わせ、観光地のトイレのリニューアルやバリアフリー化や観光客のための街頭ゴミ箱の改善事業を実施している。民間が運営するトイレの場合でも、一定の要件を満たすならば観光のトイレとして認証し、維持および管理費や施設の整備費などを支援している。

c. ユニバーサル映画上映

ユニバーサル映画の上映は、外国語を知らない人が字幕と自国語吹き替えの手助けを受けて外国映画を楽しむように、日本映画に日本語字幕と場面別の状況を説明する音声案内を提供することである。すなわち、目および耳が不自由者や高齢者を含めた皆と一緒に映画を楽しめるようにするバリアフリー上映である。

d. 心のユニバーサルデザイン

1948年、国連総会で採択された世界人権宣言(Universal Declaration of Human Rights)で、長い間保護対象だった障がい者の基本的人権尊重を規定された。1950年代、デンマークではノーマライゼーションが提唱された。

ノーマライゼーションは“社会で生きている一人として障害のない人の生

¹³ 日本政府観光局(2020)、2018-2020年度 訪日プロモーション全体方針

活と同様に提供されることは障がい者の権利である。障がい者はできるだけ同じ環境で生きていかなければならず、そのような状況を実現するための生活環境の改善が必要だ”という理念である。

このように、誰もが快適かつ便利に利用できる施設を整備するためには、ハード面だけを整備するのではなく、ソフト面も一緒に対応する必要がある。助けを必要とする利用者にまず話しかけ、助けることこそ本当の意味での“人にやさしいまちづくり”の第一歩と言える。

心のユニバーサルデザインは、市民一人ひとりが相手の立場に立って配慮する行動を取るよう勧めており、市民の皆の心が集まってユニバーサルデザインが作られるという理念で施行している。

② 熊本県のユニバーサルデザイン政策事例¹⁴

熊本県はユニバーサルデザインについて、“まちづくり”、“ものづくり”、“情報・サービスづくり”、“意識づくり”の4つの政策分野を設定して推進した。

“ものづくり”では、ユニバーサルデザイン製品の開発や販路の拡大により、社会的マイノリティーが容易に利用できる製品を作るだけでなく、地域経済の発展にも資する効果をあげた。

また、“意識づくり”の一つとして推進された“ユニバーサルデザインふれあいの広場”では、地域住民に直接見て、使用しながらユニバーサルデザインをよりわかりやすくすることで、認識改善を高めた。

“熊本ユニバーサルデザイン賞”においても、専門家のみならず、一般県民にも審査に参加させ、ユニバーサルデザインが日常の中で市民の近に認識

¹⁴ ゴ ヨンジュン(2009)、『日本自治体のユニバーサルデザイン推進政策及び適用事例に対する研究』、韓国デザイン学会『デザイン学研究』通巻第81号、217p-230p

されるよう役割を果たしている。具体的に実施する政策は以下である。

a. ものづくり

熊本県で取り組んでいるものづくりに関する取組は様々であるが、代表としてはユニバーサルデザイン製品の開発および販路の拡大支援、ユニバーサルデザイン製品の技術相談および指導がある。

製品の開発や販路拡大支援は、熊本県所属の産業技術センターが企業等とともに共同製品の開発を行ったり、民間独自で製品開発を行った場合に費用の一部を補助したり、展示会出品経費の支援などを行っている。

技術相談と指導は産官学の専門家で構成される委員会で、指導を希望する企業にユニバーサルデザインの観点で商品の改善に関するアドバイスを提供する事業である。

b. 情報・サービスづくり

熊本県のホームページは、多言語サービスを支援しており、日本語のほか、英語・韓国語・中国語で提供しており、熊本県のユニバーサルデザインの推進状況を紹介する別のホームページがメインページにリンクされており、誰でも簡単に関連情報にアクセスできるようになっている。

c. 意識づくり

様々な地域住民にユニバーサルデザインの概念を普及教育するため、“ユニバーサルデザイン全国大会”を開催し、体験施設である“ユニバーサルデザインふれあいの広場”を整備し、県職員のユニバーサルデザインの実践のため、“熊本電源プロジェクト”を実施した。

また、県内の優秀ユニバーサルデザインの事例を表彰する“熊本ユニバーサルデザイン賞”を開催している。これはユニバーサルデザインの概念が適用された製品を県民が直接見て、触って、使ってみて、優れた事項を選抜して表彰する制度で、専門家の審査と一般県民による審査を併せて実施し、ユ

ーザー参加的ユニバーサルデザインの実現を目指している。

③ 横浜市ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)導入促進事業

横浜市は市民が快適な地域生活をできる交通環境の造成に向けて障がい者や高齢者、こども連れて保護者が安心して公共交通を利用できる環境を整備することを目標にしている。

このため、ドアツードアの唯一の公共交通のタクシーの障壁を解消することにより、障がい者・高齢者など移動が難しい階層の外部活動を支援するため、国土交通省と民間事業者が2011年に共同開発したユニバーサルデザインタクシーの導入を推進した。

ユニバーサルデザインのタクシーは略称でUDタクシーともし、“すべての人が利用できるタクシー”を目標に導入したタクシーである。車椅子に乗ったままに乗車できるグレンデと乗降しやすい昇降口、昇降用手すりがついて、車椅子利用者だけでなく、足腰が弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー利用者などを含めてみんなが使いやすいデザインが適用されたタクシーで、運賃は、一般タクシーと同じである。

図4. ユニバーサルデザインタクシー



(出典) 左 - http://www.miyazono.jp/taxi/ud_taxi.html、最終閲覧 2021.1.2.

右 - http://www.kawasakitaxi.co.jp/UD_taxi.html、最終閲覧 2021.1.2.

ユニバーサルデザインタクシーの導入促進に向けて横浜市を営業区域とするタクシー事業者がユニバーサルドライバー教育を履修後UDタクシーを購入する場合、タクシー本体の購入費の一部を補助し、補助の上限額は12万円とする。(具体的な補助金額は、当該年に市長が決定)

神奈川県タクシー協会に加入した横浜市内のタクシー事業者が保有した約4,900台の10%(490台)をUDタクシーに転換する短期目標に設定しており、2019年基準で349機の導入を目標にしている。

また、タクシー乗務員の対客サービスの質の向上のため利用者とのコミュニケーション、車椅子の処理や昇降時の使用方法等について、(社)神奈川県タクシー協会が実施する研修で、研修を修了した後にUDタクシーの購入費用補助金を受けることができる。

横浜市では、市内タクシーの10%をUDタクシーに切り替えるために補助金の支給、タクシーの乗務員教育、専用待機車線の設置などの事業を推進している。

UDタクシーは一般タクシーと同じ運賃で、一般利用者也利用するのに不便はなく、UDタクシー運営者としても営業中に一般利用者と車椅子利用者など

を対象として営業機会拡大の効果が得られる。

市の立場では、障害者専用の交通手段を運営する際、収益性の悪化による持続的な予算投入の恐れがなく、タクシー購入補助金の支給のみにより、公共交通手段を利用しにくい階層の交通手段を拡大する効果が得られ、予算を減らすができる。

第3章 韓国のユニバーサルデザインに関する政策

韓国には2000年代ユニバーサルデザインの概念が導入されて以来2008年に制定された『障がい者差別禁止および権利救済などに関する法律』（障がい者差別禁止法）などで、制度化を推進するなど、積極的にユニバーサルデザインを導入しようとしている。

具体的に政府レベルの政策は1997年に制定した『障害者・老人・妊婦等の利便増進の保障に関する法律』をはじめとして、2005年に『障がい者・老人・妊婦等の利便増進保障に関する法律』、2008年に『障がい者差別禁止法』、“障害のない生活環境認証制度(Barrier Free認証制)”などの制度がある。

韓国の自治体が実施する政策の事例をみると、ソウル市のユニバーサルデザイン統合ガイドライン、京畿道(ギョンギド)のユニバーサルデザインガイドライン、大田市(デジョンシ)ユニバーサルデザインマニュアルなどの事例がある。

まだ韓国では“ガイドライン”や“マニュアル”などによる施設の設置にあたってユニバーサルデザインの適用基準、すなわちハード面でのユニバーサルデザインを提示する政策が多く含まれている。

第1節 ユニバーサルデザインの韓国への紹介と政府レベルの政策(法令と制度)

韓国の高齢化の速度は、世界で類を見ないほど速い。アメリカの人口統計局(US Census Bureau)は、2007年度に65歳以上の人口比率が7%を超え、“高齢化社会”に進入することが予想されると見通した。一方、高齢者、女性、障がい者などマイノリティーの経済活動の参加率は増え続けているが、彼らが便利に利用できるようにユニバーサルデザインが適用された施設の供給は

不足している状況である。

このような社会に対処するため、高齢者、障がい者、女性、子ども等の社会的マイノリティーと多様な人々のニーズを反映し、配慮するユニバーサルデザインの導入・活用が求められる状況である。

この状況で韓国には2000年代ユニバーサルデザインの概念が導入されて以来2008年に制定された『障がい者差別禁止および権利救済などに関する法律』(障がい者差別禁止法)などで、制度化を推進するなど、積極的にユニバーサルデザインを導入しようとしている。

まだ韓国に紹介されて間もないユニバーサルデザインの適切な適用と発展のためには、先進国の事例と試行錯誤に対する十分な考察が必要である。特に、韓国より先に高齢社会に入り、文化的、地域的に類似が多い日本の事例を研究することの必要性が高まる。

具体的に政府レベルの政策は以下である。

① 障がい者・高齢者・妊婦等の利便増進保障に関する法律

『障害者・老人・妊婦等の利便増進の保障に関する法律』は1997年に制定し、施行令と施行規則は1998年に制定された。

社会的マイノリティーに対して“移動制約階層”の概念を取り入れ、障がい者、高齢者、妊婦など日常的な交通機関の利用に少しでも不便をきたしているすべての人々を含む概念が含まれている。

② 交通弱者の移動利便増進法

『障がい者・老人・妊婦等の利便増進保障に関する法律』の移動に関する問題をより積極的に改善するための法として2005年に制定された。

『交通弱者の移動利便増進法』が2006年1月に施行されたことを受け、交通分野の利便施設設置対象と施設設置をする時について内容が強化された。各種旅客施設の交通手段、道路などに無障害化事業を体系的かつ義務的に推進

できる根拠を設けた。

③ 障がい者差別禁止及び権利救済等に関する法律

『障がい者差別禁止法』と呼ばれるこの法は、全ての生活領域において障害を理由とする差別を禁止し、障害を理由とする差別を受けた者の権益を効果的に救済することにより、障がい者の完全な社会参加と平等権の実現を通じて人間としての尊厳と価値を実現することを目標として制定されたもので、2008年4月11日に施行された。

この法で禁止する差別の理由となる障害は、身体的精神的傷又は機能の喪失が長期間にわたって個人の日常又は社会的生活にある程度制約をもたらす状態をいう。この法に規定した差別の類型には、正当な理由なしに制限・排除・分離・拒否して不利に対する“直接差別”があり、形式的に公正な基準を適用したとしても障害を考慮しない基準を適用して障がい者に不利な結果を生じさせる“間接差別”がある。

また、正当な理由なく便宜施設や障害を考慮したサービスの提供を拒むいわゆる“正当な便宜提供拒否による差別”があり、障がい者に対する制限・排除・分離・拒否など不利な処遇を示したり、助長する広報を行ったり、そのような広告を許可・助長する“広報による差別”がある。

一方、障害を理由に雇用、教育、サービスの提供及び利用などで差別を受けた障がい者やその事実を知っている人または団体は韓国政府人権委員会に陳情でき、人権委員会は寄せられた陳情内容を調査し、差別に認められる場合、当事者間の合意や調整などの救済措置を勧告することができる。

障がい者に対する差別禁止領域の一つとして、“施設への接近及び利用、移動及び交通手段、情報接近及び意思疎通に対する差別禁止”によると、障がい者の施設への接近及び利用を禁止・拒否してはならず、施設のオーナーや管理者は障がい者の施設物接近・移動に必要な正当な便宜を提供しなければな

らない。

移動及び交通手段に関しては、“障がい者のバス、地下鉄、旅客施設などの利用を制限拒否してはならず、交通事業者は障害者が交通手段を安全かつ便利に利用できるよう、正当な便宜を提供しなければならない”と規定している。

また、公共機関などが生産・配布するウェブサイトや刊行物などに対する障がい者の接近性を保障しなければならない。特に、行事を主管・主催する場合、障がい者の要請があれば、手話通訳などの便宜支援が必要で、放送業者は閉鎖字幕、手話放送、画面解説などの障がい者の視聴便宜サービスを提供しなければならない。

文化・芸術・体育活動に関して“障がい者の文化・芸術・体育活動への参加に必要な施設の整備、備え付け用品などの便宜を提供しなければならない”と規定するなど、障がい者に対する差別をなくすために具体的な方法を法で提示している。

④ 障害のない生活環境認証制度(Barrier Free認証制)の推進

障がい者等の社会的弱者の差別のない移動権の保障に対する要求に応じ、『障がい者、高齢者、妊産婦等の利便増進保障に関する法律』が制定されて以来、“障害のない生活環境認証制”は2007年4月に建設交通部で告示により、2008年7月15日から本格的に施行されている。

単純移動利便施設の設置よりも、交通手段・施設へのアクセスや移動障壁のないバリアフリー環境づくりが重要であり、法令で定めた最低基準による利便施設の設置・管理は、障がい者等の社会的マイノリティーの移動利便の保障には根本的に限界がある。

障がい者等の社会的マイノリティーの移動権保障の社会の関心を喚起し、社会的マイノリティーの根本的な便益増進を目的としている。これまでの車

を中心の交通手段・施設の設置から、人間中心の交通環境づくりを誘導し、移動利便施設の単純設置よりは全体的な移動動線の確保が重要であることを引き続き提起するため、障害物のない生活環境認証制度を実施した。

第2節 自治体レベルの政策(ソウル市)

ソウル市のユニバーサルデザイン統合ガイドラインの目的は性別、年齢、国籍、障害の有無にかかわらず、すべての市民が安全かつ便利に利用できる環境を設計することで規定された。ガイドラインの対象施設は街路、公園、広場、公共建築物である。

ソウル市ユニバーサルデザイン統合ガイドラインの基本アイディアは、従来の社会的・物理的障壁を取り除き、そのような障壁が新しく作られることを防止することによって、“すべての市民が安全かつ便利に暮らせる都市環境づくり”をすることで、具体的に多様な利用者のニーズが反映されるユニバーサルデザイン、法令で定めた最低ではなく、市民の暮らしを最大化するユニバーサルデザイン、持続的に実践するユニバーサルデザインの実現ガイドラインにより実現しようとした。

ソウル市の公共環境を利用する“より多くの利用者のニーズに応え、公平な参加と享受が提供されるべきだ”というユニバーサルデザイン概念に基づき、企画者、建築家、デザイナー、管理者などのクリエイティブな解決案を検討し、実現できるよう推奨することを目的として統合ガイドラインを制作した。

範囲は公共空間、公共建築物に求められる実用的かつ統合されたガイドラインを提供する。具体的には、街路、公園、広場、公共建築物の3部門7領域、29の細部項目に設定した。

第3節 自治体レベルの政策(他の自治体)

ソウル市他の地方自治体のユニバーサルデザイン政策には、“ガイドライン”や“マニュアル”などによる施設の設置にあたってユニバーサルデザインの適用基準、すなわち、ハード面でのユニバーサルデザインを提示する政策が多く含まれている。ここではガイドラインとマニュアルをそれぞれ導入した京畿道(ギョンギド)と大田市(デジョンシ)の事例を紹介する。

① 京畿道(ギョンギド)のユニバーサルデザインガイドライン

2011年2月、京畿道は様々な地域と人々で構成された京畿道の特性を考慮し、個性を尊重し合い、調和する心と調和した配慮の実践が融合し、“みんなで調和する京畿道”を作るため、ユニバーサルデザインガイドラインを開発した。

京畿道のユニバーサルデザインガイドラインは、“京畿道公共デザイン基本計画及びデザインガイドライン”と相互連携し、様々なユーザーを配慮の観点から京畿道公共デザイン事業を推進するための実行体系の役割を担っている。また、京畿道内の31市郡の公共デザイン事業などに対して使用者中心の現況診断及び方向設定を行うための指針を提供することもある。

② 大田市(デジョンシ)ユニバーサルデザインマニュアル

マニュアルの左側は韓国政府の保健福祉家族部と国土海洋部の関係法令として基準を提示し、マニュアルの右側は勧告事項と理解を助けるためのイメージを提供し、法令と基準を一目で見ることができるようにした。

“障害物のない生活環境認証制度施行指針”が盛り込まれており、生活環境認証の際にも参考としており、建築物・道路・公園・公共交通施設の4部門に分けて関連指針を提供した。

製品や環境デザインの設計段階から障害者要素を除去する概念を重視しており、障がい者や高齢者だけのための便宜施設の設置を目的とせず、皆のための生活環境を実現することを目的としている。

第4章 今後のユニバーサルデザインに関する政策

日本と韓国のユニバーサルデザインに関する政策を見てみると、日韓共に政府レベルでは、バリアフリーまたはユニバーサルデザインの概念を法令で定義し、施設または公共交通機関が備えるべき最小限の基準を設定している。

自治体レベルでは日韓共に“ガイドライン”や“マニュアル”の形でバリアフリーまたはユニバーサルデザインの施設基準を示しているが、日本ではガイドラインの対象施設に民間施設も含めているが、韓国では主に公共施設だけを対象とするなど詳細な内容においては違いが見られる。

さらに、日本の自治体ではハード面とソフト面での政策も数多く実施されているが、韓国ではいまだにソフト面でのユニバーサルデザインを導入する政策には消極的であると考えられる。

このように日本と韓国の政策を検討してみると、3段階に区分したユニバーサルデザインの流れに沿って、日本の場合、バリアフリーまたはユニバーサルデザイン施設基準に対する政府レベルでの法令整備(第1段階)、自治体レベルでのガイドライン作りのみならず(第2段階)、認識改善など、ソフト面でのユニバーサルデザインに対する様々な政策(第3段階)が既に実施されており、第3段階に該当すると考えられる。

一方、韓国の場合、バリアフリー施設基準に係る法令の整備は概ね行われたと言えるが(第1段階)、自治体の政策はハード面でのユニバーサルデザインについてのガイドラインまたはマニュアルの製作など(第2段階)にとどまっており、第2段階に該当すると考えられる。

今後は、少子高齢化に伴う高齢者の増加、国際化に伴う外国人の増加のみならず、障がい者や女性等の経済活動への参加の増加などにより、これらが社会で不自由なく生活できる環境を作るとは引き続き必要であろう。

そのためには、ハード面での施設整備のみならず、社会構成員にユニバーサルデザインの考え方を持たせるソフト面でのユニバーサルデザインも積極的に推進すべきである。

特に、韓国の自治体でもソフト面の整備を支援するための政策を設計する必要がある。まず、政府レベルではまだ法令で定まっていないユニバーサルデザインの概念を定義し、自治体である程度一定の要件のユニバーサルデザインに関する政策を実施できるように推進した。基準や指針を配布する必要がある。

その上で、自治体においては、これまで進めてきた施設のバリアフリー化（ハード面での整備）に加えて、ソフト面でのユニバーサルデザインに関する政策を開発することが必要となろう。

第1節 日韓のユニバーサルデザインに関する政策の類似

日韓共に政府レベルでは、バリアフリーまたはユニバーサルデザインの概念を法令で定義し、施設または公共交通機関が備えるべき最小限の基準を設定している。

日本では、初期には建築物や公共交通機関へのバリアフリーを目的とした法令制定が行われ、2000年以降はユニバーサルデザインに対する概念も“指針”や“政策要綱”などの形で制度化されている。

一方、韓国では、初期に障害者や高齢者など身体の不自由な人の移動権を保障するため、公共交通機関におけるバリアフリーを目的とした法令を中心に整備し、建築物に対するバリアフリーは2008年に『差別禁止法』の制定により本格的に導入された。この法では障がい者のための施設整備を目的としており、全面的なユニバーサルデザインを導入したとみるには限界がある。

表3. 日韓のユニバーサルデザインに関する法令及び制度沿革

	日本	韓国
1994年 6月	『ハートビル法』	
1998年 4月		『障害者・老人・妊婦等の利便増進の保障に関する法律』
2000年 11月	『交通バリアフリー法』	
2005年 3月	交通バリアフリー 基本構想	
2005年 7月	ユニバーサルデザイン政策大綱	
2006年 1月		『交通弱者の移動利便増進法』
2006年 3月	福祉のまちづくり推進指針	
2006年 12月	『バリアフリー新法』	
2007年 3月		
2008年 3月	バリアフリー、ユニバーサルデザイン政策大綱	
2008年 4月		『障害者差別禁止及び権利救済等に関する法律』
2008年 7月		障害のない生活環境認証制度 (Barrier Free認証制) の推進

* 筆者作成

自治体レベルでは日韓共に“ガイドライン”や“マニュアル”の形でバリアフリーまたはユニバーサルデザインの施設基準を示しているが、日本ではガイドラインの対象施設に民間施設も含めているが、韓国では主に公共施設だけを対象とするなど詳細な内容においては違いが見られる。

例えば、日本と韓国の代表的な都市である東京とソウルが共通して推進しているガイドラインの比較を通じて両国の政策の違いを知ることができる。

東京都ユニバーサルデザインガイドラインの対象施設は、民間施設である百貨店、食堂等を含め、民間施設においてもユニバーサルデザインが導入されるよう配慮されている。また、ユニバーサルデザインについて数値等の厳格な基準を示すよりも、ユニバーサルデザインの目標を達成できるガイドラインのみを示しており、ユニバーサルデザインを導入しようとする立場からは、与えられた状況に応じた基準を満たすことができる裁量の範囲を広くしている。また、評価表をあわせて示すことで、施設別にユニバーサルデザインを導入したかどうかを客観的に容易に評価できるようにし、活用度を高めた。

具体的に東京都とソウル市のガイドラインを詳細に比較すると以下である。

表4. 東京都とソウル市のガイドライン比較

	東京都	ソウル市
名称	福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン	ユニバーサルデザイン統合ガイドライン
制定時期	2006. 1. (平成18年)	2017. 1. (平成29年)
主管部署	福祉保健局	文化局

対象施設	官公庁、公立スッポナー、大規模複合施設、レストラン、デパート、公園、地下鉄駅など	道路(インド含む)、公園、広場、公共建築物
罰則規定	無し	無し
特徴	公共施設だけでなく民間施設も適用可能 地下鉄駅など公共交通施設に関するガイドラインを別途提示 評価基準を示し、設置された施設物がユニバーサルデザインを適宜適用したのかどうかを判断できるようにすること(評価サンプルも併せて提示) 評価基準(5つ):①公平②簡単③安全④機能⑤快適	公共施設の基本コンセプト、サイズ、色などユニバーサルデザインの適用基準を非常に具体的に提示

(出典) 東京都の福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン

(2006)及びソウル市のユニバーサルデザイン統合ガイドライン(2017)より筆者作成

さらに、日本の自治体ではハード面でのユニバーサルデザインともいえる施設基準を提示するだけでなく、情報提供、認識改善などソフト面での政策も数多く実施されているが、韓国ではいまだにソフト面でのユニバーサルデザインを導入する政策には消極的であると考えられる。

第2節 ユニバーサルデザインに関する政策の流れ

日本と韓国における政府レベルと自治体レベルでの政策の流れを総合的に

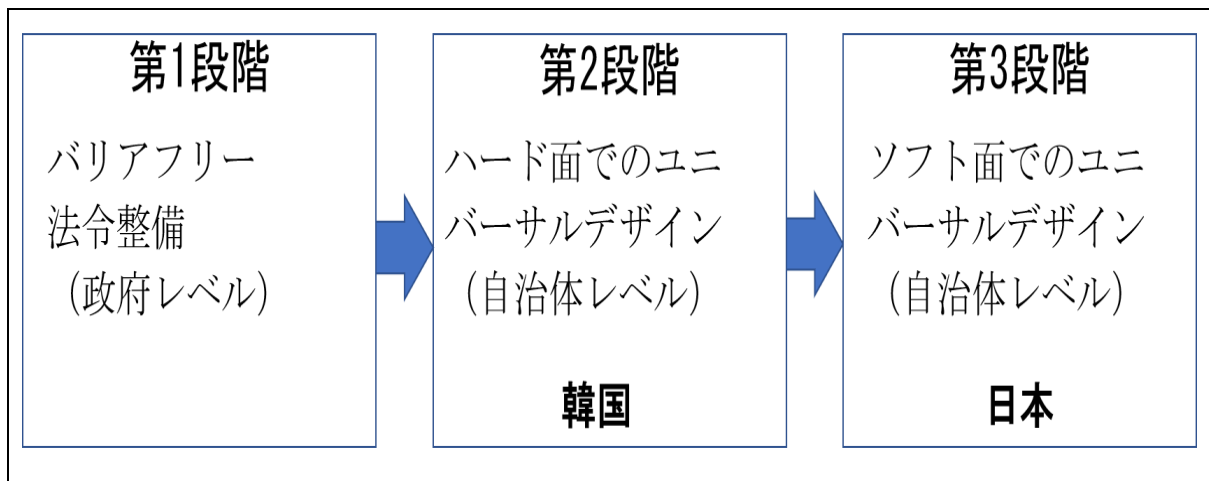
みると、ユニバーサルデザインに関する政策は3段階で構成されていると言える。

第1段階はバリアフリー又はハード面でのユニバーサルデザインに関する法令整備(政府レベル)、第2段階はバリアフリー又はハード面でのユニバーサルデザインについてのガイドライン(又はマニュアル)の策定(自治体レベル)、第3段階は情報提供、認識改善等のソフト面でのユニバーサルデザイン(自治体レベル)政策の実施といえる。

日本と韓国におけるユニバーサルデザインに関する政策は、どの段階に該当するのか検討してみると、日本の場合、バリアフリーまたはユニバーサルデザイン施設基準に対する政府レベルでの法令整備、自治体レベルでのガイドライン作りのみならず、認識改善など、ソフト面でのユニバーサルデザインに対する様々な政策が既に実施されており、第3段階に該当すると考えられる。

一方、韓国の場合、バリアフリー施設基準に係る法令の整備は概ね行われたと言えるが、自治体の政策はハード面でのユニバーサルデザインについてのガイドラインまたはマニュアルの製作などにとどまっており、第2段階に該当すると考えられる。

図5. 日本と韓国のユニバーサルデザインに関する政策の流れ



* 筆者作成

第3節 今後のユニバーサルデザイン

今後は、少子高齢化に伴う高齢者の増加、国際化に伴う外国人の増加のみならず、障がい者や女性等の経済活動への参加の増加などにより、これらが社会で不自由なく生活できる環境を作ることは引き続き必要であろう。

つまり、ユニバーサルデザインを最初に提唱したロナルド・メイス教授によると、誰でも使用できる“特別ではなく、追加費用もかからない”ユニバーサルデザイン化された社会に対するニーズはさらに高まるであろう。

また、高齢者、障がい者などが社会で生活する際に施設にバリアがないことも重要であるが、彼らが出会う人々ともバリアー(差別)なく交わることができるときに、彼らのニーズが満足されるだろう。

そのためには、ハード面での施設整備のみならず、社会構成員にユニバーサルデザインの考え方を持たせるソフト面でのユニバーサルデザインも積極的に推進すべきである。

ユニバーサルデザインが導入されて以来、政府レベルでの制度の整備、自治体レベルでの政策実施によりバリアフリー化は多くの進展を遂げた。

日本の自治体では近年、バリアフリー、すなわちハード面での整備のみな

らず、ユニバーサルデザインを実現し、運営する者に集中するソフト面での整備を支援する政策を積極的に実施している。

一方、韓国の自治体でもソフト面の整備を支援するための政策を設計する必要がある。まず、政府レベルではまだ法令で定まっていないユニバーサルデザインの概念を定義し、自治体である程度一定の要件のユニバーサルデザインに関する政策を実施できるように推進します。基準や指針を配布する必要がある。

その上で、自治体においては、これまで進めてきた施設のバリアフリー化（ハード面での整備）に加えて、ソフト面でのユニバーサルデザインに関する政策を開発することが必要となろう。

おわりに

本研究では、ユニバーサルデザインが初めて誕生したアメリカにおけるバリアフリー、ユニバーサルデザインに関する制度の流れを探り、1970年代にメイス教授が提唱した概念等を参考に、ハード面での障壁を取り除くことに重点を置いたバリアフリーと比較して、ハード面のみならず、認識改善、情報提供等のソフト面での障壁を取り除くことも重要にしたユニバーサルデザインの概念を定義した。

定義された概念に基づき、日本と韓国のユニバーサルデザインに関する政策とその事例との比較分析を行った。

まず、両国の政府レベルでの法・指針等の制度を比較分析したが、ユニバーサルデザインを先行的に導入した日本が韓国よりも早く制度化を実現した。法制化された主な内容をみると、バリアフリー面での施設規準を定めたり、自治体でユニバーサルデザインに関する政策を実施できる法的根拠を提供するものであった。

自治体では、このような法的根拠に基づいて様々なユニバーサルデザインに関する政策を実施した。日韓共にガイドラインやマニュアルの形でユニバーサルデザイン施設規準を定めるハード面でのユニバーサルデザイン政策は実施されていたが、認識改善等ソフト面でのユニバーサルデザイン政策は近年、日本の自治体で活発に進められていた。

このように日韓ユニバーサルデザインに関する政策を参考に、ユニバーサルデザイン発展の流れを3段階に区分し、現在、韓国においてはバリアフリーの法令制度化(第1段階)、自治体レベルで実施するハード面でのユニバーサルデザインに関する政策(第2段階)を実施する第2段階である。

一方、日本においては第2段階に加えて、自治体レベルで実施するソフト面でのユニバーサルデザインに関する政策(第3段階)を実施する第3段階にあた

るとの結論がなされている。

まだガイドラインやマニュアルなどを通じて、ハード面でのユニバーサルデザインに関する政策にフォーカスを合わせて実施している韓国の自治体においても、ソフト面を強調した政策が実施される必要がある。

ユニバーサルデザイン施設の設置のみならず、人の役割も強調されるソフト面でのユニバーサルデザインへと進むためには、社会構成員がユニバーサルデザインの概念を理解し、正確な情報を把握していることが重要である。

まだユニバーサルデザインの認識が不足している韓国の場合、まずは正確な情報提供のための政策としてユニバーサルデザインに関する情報を総合的に提供できるウェブサイトを開発することを提言する。本論文で紹介した東京都の“東京都ユニバーサルデザインナビ”の事例を参考に、以下のような政策を提言する。

このウェブサイトは、自治体のユニバーサルデザイン施設に関する総合的な情報を市民に提供し、施設を効率的に活用できるようにすることを主な目的としている。また、ユニバーサルデザインに関する施設を市民が利用するに当たり不便な点や改善が必要なことやアイデアを自由に提示できるようにし、今後、市民を中心にユニバーサルデザインに関する政策が発展するようになる。

ウェブサイトの主な特徴は以下である。

① ユニバーサルデザイン施設に対する情報提供

交通施設(駅、バス、駐車、飛行機、船)、官公庁など該当自治体が障がい者、高齢者、子ども連れの女性などが利用できるユニバーサルデザイン施設情報を提供する。

各施設に設置されたユニバーサルデザイン施設だけでなく、障がい者用トイレ、スロープなど特定のユニバーサルデザイン施設が設置された施設も検

索できるようにし、利用者の検索利便性を高める。

② ユニバーサルデザインルート(route)提供

各施設でユニバーサルデザイン施設が利用できるおすすめルートを提示する。

例えば、車椅子の障がい者がある駅を利用する場合、エレベーターが設置された出入口からホームまで利用できるスロープが設置されるか、エレベーターが設置されたルートを提示する。

さらに、A駅からB駅まで利用する場合、A駅の入口からB駅の出口までユニバーサルデザイン施設が利用できるおすすめルートを提示し、ユニバーサルデザインの効率的な活用を誘導する。

③ ウェブサイトについてのアクセス改善

利用者の様々な身体的状態に合わせてウェブアクセスを改善する。文字の大きさの調節、目の不自由な人のための読み聞かせサービス、外国語翻訳サービス(英語、中国語(繁体字、簡体字)、日本語)などを提供し、多様な人がサイトに簡単にアクセスできる。

④ 市民の意見を受けるために掲示板開設

ユニバーサルデザイン施設を利用する際の市民の不便さ、ユニバーサルデザイン施設の設置が必要な場所など、施設に対する意見だけでなく、ユニバーサルデザイン政策に対するアイデアを、ユニバーサルデザイン施設の設置が必要になるようにする。

市民の意見を反映したユニバーサルデザインに関する政策に参考するとともに、市民参加を誘導することで関心を目的としている。

⑤ ユニバーサルデザイン認識改善プログラム(講義、イベントなど)

ユニバーサルデザインの紹介や発展の流れなどを紹介し、ユニバーサルデザインが必要な理由などについて市民が関心を持つ講義やプログラムなどを

制作して掲示する。

併せて、ユニバーサルデザインに関するイベント等も実施し、ユニバーサルデザインについては、市民も興味を持ってほしい。

⑥ データの全面公開

このウェブサイトに掲載する各種データはオープンデータとして誰もが自由に使えるように公開し、様々な経路で情報を拡散させる。

ここで提示したウェブサイトではなく、スマートフォンのアプリなど他の手段を通じてでもユニバーサルデザインに関する情報が的確に適時に提供されるような様々な政策も検討されるだろう。なお、韓国の自治体においても、これらの政策により日本と同様にソフト面でのユニバーサルデザイン(第3段階)へと発展することを期待する。

今後社会では少子高齢化、グローバル化等により、高齢者、外国人の増加など市民が多様化し、人間の尊厳性と平等性を強調する社会のニーズにより、多様な市民が差別なく公共施設を利用しようとする欲求が増大している中で、実質的なユニバーサルデザインの実現は行政の重要な課題といえる。

このような社会的ニーズを満たすためには、単に物理的障壁を取り除くユニバーサルデザインでは限界がある。政策の効果性を高めるために、自治体ではまず地域の特徴に合った政策の設計が必要だ。また、建築物等の障壁をなくすバリアフリー化を超えて、市民一人ひとりがユニバーサルデザインの認識を持ち、互いに配慮するようにする人を対象とする政策も導入する必要がある。

参考文献

阿倍昭博他(2004)、『住民参加に基づくユニバーサルデザイン活動支援システム実証実験』、『財団法人情報処理学会研究報告』2004-IS-88(6)、財団法人情報処理学会、35p-42p

石塚裕子他(2016)、『ユニバーサルデザインのまちづくりにおける継続的な市民参加の効果と課題に関する研究』、『土木学会論文集D3(土木計画学)』72-5、土木学会、I_1155p-I_1166p

岡本明(2013)、ユニバーサルデザイン、電子情報通信学会『知識の森』、S3群-10編-7章、1p-13p

川内美彦(2001)、『ユニバーサルデザイン、バリアフリーへの問いかけ』、学芸出版社

川崎和男(2000)、『日本独自のユニバーサルデザインのあり方』、情報の科学と技術5巻3号、118p-123p

齊藤充弘他(2006)、市町村におけるユニバーサルデザインの現状と課題について、『(社)日本都市計画学会都市計画論文集』No. 41-3、(社)日本都市計画学会、349p-354p

坂手勇次(2013)、『高齢化社会における公共サービスのユニバーサルデザイン』、日本デザイン学会『BULLETIN OF JSSD』Vol. 59 No. 6、79p-84p

高橋儀平(2019)、『福祉のまちづくりその思想と展開』、彰国社

田中直人(2006)、『建築分野におけるユニバーサルデザインの試み』、日本デザイン学会『SPECIAL ISSUE OF JSSD』、Vol. 13 No. 4、24p-27p

樗木武(2004)、『ユニバーサルデザインのまちづくり：みんなに優しいまちを目指して』、森北出版

波田永実(2002)、『自治体政策のユニバーサルデザイン化に向けて』、学陽書房『自治体政策とユニバーサルデザイン』、175p-220p

東京都(2006)、『福祉のまちづくりをすすめるためのユニバーサルデザインガイドライン』、東京都福祉保健局

東京都(2011)、『東京都カラーユニバーサルデザインガイドライン』、東京都福祉保健局

NIKKEI DESIGN(2004)、『ユニバーサルデザイン事例集100』、日経BP

日本内閣府(2008)、『バリアフリー、ユニバーサルデザイン政策大綱』、日本内閣府

船橋邦子他(2002)、『自治体政策とユニバーサルデザイン—住民満足度最大化をめざして』、学陽書房

三樹弘之(2004)、ユニバーサルデザインの取組み、『沖テクニカルレビュー』第199号Vol. 71 No. 3、沖電気工業株式会社、38p-41p

宮田直明他(2007)、『ユニバーサルデザイン建築ガイドラインの策定及び実践状況の自治体間比較』、日本建築学会、『日本建築学会計画系論文集』第612号、7p-14p

盛山正仁(2011)、『バリアフリーからユニバーサル社会へ』、創英社

Mace, Ronald L. (1985), “UNIVERSAL DESIGN Barrier Free Environment For Everyone” *DESIGNERS WEST*, vol. 33, no. 1, 147p-152p

ギョンギド(2020)、『ギョンギド公共デザインのデザインガイドライン』、ギョンギド都市住宅局

ゴ ヨンジュン(2009)、日本自治体のユニバーサルデザイン推進政策及び適用事例に対する研究、韓国デザイン学会『デザイン学研究』通巻第81号、217p-230p

ゴ ヨンジュン他(2012)、『ユニバーサルデザインの実態分析及び文化的適用方法研究』、韓国政府 文化体育観光部

カク ボンチョル(2015)、ユニバーサルデザイン拡散のためのガイドライ

ン改善案、『韓国エンターテインメント産業学会論文誌』9(4)、韓国エンターテインメント産業学会、61p-71p

キム ミンジュ(2019)、『日本京都市ユニバーサルデザイン政策に関する考察』、『東北アジア文化研究』Vol. 58、東北アジア文化学会、215p-228p

キム ボエ(2014)、ユニバーサルデザイン国外研究動向分析、『韓国室内デザイン学会学術発表大会論文集』、韓国室内デザイン学会、189p-190p

デジョン市(2008)、『ユニバーサルデザインマニュアル』、デジョン市
ソウル市(2017)、『ユニバーサルデザイン統合ガイドライン』、ソウル市文化局

イ ヒョンボク(2010)、『ユニバーサルデザインの先導都市化のための政策研究』、大田市発展研究院政策研究報告書

イ ホスン(2006)、『日本自治体のユニバーサルデザイン政策事例研究』、『デザイン学研究』通巻第63号、韓国デザイン学会、27p-38p