

# 第1章 ユニバーサルデザイン

この章では、鉄道における情報提供のひとつの指針として、近年その考え方が注目されてきているユニバーサルデザインについて見てみたい。

## 1. ユニバーサルデザインとは

ユニバーサルデザイン (universal design) とは、「すべての人にとって、できる限り利用可能であるように製品、建物、環境を実現する」という考え方で、UDとも呼ばれる。障害、年齢、性別、国籍といった人の違いや特性を超えて、すべての人がより暮らしやすい社会を目指すというこの考え方は、自身がポリオの後遺症によって車いす使用者だったアメリカ合衆国、ノースカロライナ大学のロナルド・メイス教授によって提唱された。特定の人の障壁を取り除く目的で行われるバリアフリーデザインを超える考えとして近年注目されている。

## 2. ユニバーサルデザインとバリアフリーデザインとの違い

バリアフリーという言葉が使われるようになって久しいが、その考え方は、元々あった「障壁」を取り除き、障害をもつ人が使えるようになることを目的としたものである。そのため、健常者とは別の方法または設備を利用することになり、障害者差別を助長してしまう可能性をそなえている。一方、はじめからすべての人が同じように利用できるようデザインするというユニバーサルデザインの、「障壁」ははじめから取り除かれているものとする概念とは大きく異なる。また、個々人の特性に合わせてモノをデザインしていくバリアフリーデザインは、コストが大きくなりがちであり、ユニバーサルデザインのほうが経済妥当性を備えているといえる。

しかし、バリアフリーデザインが重要ではないというのではなく、個人の特性に合わせて後付けでデザインしたほうがよい場合もある。たとえば歩道の点字ブロックなどである。このように、特定の人々のためにものを新しくつくっても、それが他の人々にマイナスになるようなことがない場合にはバリアフリーデザインも有効な手段となり、1つのユニバーサルデザインであるといえる。

### 3.ユニバーサルデザイン7原則

ロナルド・メイス教授と、建築家、工業デザイナー、環境デザイナーなどのグループは、ユニバーサルデザインを実施するに当たって参考になるユニバーサルデザイン7原則を定めた。この原則はモノをデザインする上で明確な指針を与えるものである。ここではユニバーサルデザイン7原則を鉄道に関する情報提供に再定義してみたい。

#### (1)誰にでも公平に利用できること

情報の受け手には、子供、高齢者、男性、女性、障害者、外国人などさまざまな人がいる。したがって誰にでも同じ方法で利用できるように、それが無理であればなるべく多くの人々が公平に利用できるような情報を提供しなければならない。また、差別感や屈辱感を与えるようなものであってはならない。

#### (2)利用する上で柔軟性があること

さまざまな人の好みや能力に合わせた情報提供をする。案内表示ひとつでも、何種類かの高さに設置するなど、選択の幅を広げることが重要である。

#### (3)使い方が単純で理解しやすいこと

利用者に使いやすく、かつわかりやすく、特別な知識や経験がなくても利用できるような情報を提供する。得られる情報が多ければ多いほど良いというのではなく、より重要な情報に絞って情報を伝えるようにする。

#### (4)必要な情報が理解できること

利用者の感覚能力に関係なく、必要な情報が効果的に伝わるようにする。視覚だけでなく、聴覚や触覚にも訴えるような情報提供をする。

#### (5)ちょっとしたミスが思わぬ結果につながらないこと

意図しない行動が危険や思わぬ結果につながらないようにする。誤って情報を解釈してしまっても、それをカバーして正しい方向に導けるような情報提供をしなければならない。

#### (6)身体的負担が少ないこと

利用者が効率よく快適に、なるべく疲れないように情報をデザインする。

案内表示を見るとき視線の高さや、目への負担、音声案内や列車の発車ベルの聞き取りやすさを考慮した情報提供が必要である。

#### (7) 利用に適した大きさとスペースの確保

体格や姿勢、移動能力にかかわらず利用しやすい大きさやスペースが確保されている。例えば、車いす利用者が案内板を見る場合、車いすを停めてじっくり案内板を見るスペースがなければならない。

以上情報をデザインする際の指針となる7つの原則を見てきたが、最も大切なことは、利用者には様々な状況、環境にある人がいるということを理解することである。誰一人に対してもマイナスとなることなく、なるべく多くの人の利便性を向上させるためには、様々な人の意見を聞き、人々の考えや嗜好を知らなければならない。情報提供者が良かれと思って情報をデザインしたとしても、利用者にとって使いにくいようなものであっては意味がない。

情報のユニバーサルデザインの実現のために必要なことは、まず情報提供者側と利用者側が対話することで、利用者が求めていることを明確にし、それをもとに、なるべく多くの人々が安心して、安全に、平等に利用できるように情報をデザインすることである。

### 4. 鉄道における情報のユニバーサルデザインの事例

#### (1) 異なる鉄道会社間の案内表示の共通化

地下鉄は都心での重要な交通手段となっており、営団地下鉄と都営地下鉄の2つの運営母体がある。2社間には共通の駅や地下通路でつながっている駅がたくさんあることから、別々に出入口案内を出すよりも、共通化したほうが利用者にわかりやすい。そこで、営団、都営の全駅で出入口案内が統一され、利用者が混乱しないように改善された。

#### (2) ラインカラー

ラインカラーとは直訳すれば「路線の色」だが、一般には列車の車体の色と案内表示で使う色を一致させることにより、利用者にわかりやすくすることをいう。例えば、JRでは中央快速線はオレンジ、常磐線は緑、京浜東北線は水色、山手線は黄緑、中央総武緩行線は黄色をシンボルにして、案内表示でも同じ色で案内している。これは、利用者にとっては直感的でわかりや

すく、日本語のわからない外国人や土地勘のない人々でも利用しやすい。

#### (3) LED(電光表示板)による案内表示

JR 線や私鉄の一部の車両には LED がドアの上に標準装備されており、停車駅や乗り換えの案内、現在位置などの情報を日本語と英語で表示している。これは、聴覚障害者や日本語が聞き取りにくい外国人の人々にとって、列車内における重要な情報源となっている。

#### (4) 路線と駅の番号付け

海外では路線や駅を番号で区分するのが一般的である。日本の地下鉄と同じような路線網、運行形態をもつ韓国のソウルでは、現在 4 つの地下鉄の運営母体があるが、基本的に共通のサイン、案内表示を用いており、運賃も共通である。しかし、ハングル文字による案内は外国人にはどうしてもわかりづらいため、路線と駅に番号を付けている。路線は 1 号線、2 号線などと呼ばれており、駅についても 1 号線の駅は起点の駅から 110、111、112 の順に番号が付けられる。このような案内ならば、ハングルの読めない人でもわかりやすく、非常に便利である。日本でも、営団と都営で路線名をアルファベットで、駅を番号で表すことが決定された。

### 5. 鉄道における情報のユニバーサルデザインの今後

以上の例のように、鉄道における情報提供にもユニバーサルデザインが生かされてきている。しかし、まだ改善の余地がある。鉄道会社によってまちまちで多種多様なものがある種別などはその典型である。

ユニバーサルデザインを鉄道における情報提供に取り入れることによって、誰にでもわかりやすい情報を提供できれば、多くの利用者の利便性を向上させることができ、誰にとってもマイナスとならないのであれば、より経済的効率性を高めることができる。また、現在急速に進行している高齢化の流れに対しても非常に有用な考えであろう。多くの利用者が安心してかつ安全に列車に乗れるようになるための指針として、多くの鉄道会社がユニバーサルデザインを採用し、実際にそれに即した情報を提供することは非常に意味のあることであり、今後その重要性が高まってくるだろう。