

仙田 満 (放送大学教授・環境デザイン研究所長)

三星 昭宏 (近畿大学理工学部社会環境工学科教授)

園田眞理子 (明治大学理工学部建築学科准教授)

武川 恵子 (同会・前総合政策局安心生活政策課長)

**武川** 本日は、お忙しいところをご出席いただきましてありがとうございます。

今回の座談会は、「多様な主体に配慮したユニバーサルデザインの生活空間づくりについて」というテーマで、皆様からご意見を頂戴できればと考えております。

まず、このテーマの前提として、平成18年12月に施行しました「バリアフリー新法」ですが、この法律が施行されてから1年半が経過しまして、法を運用する市町村などにおいても新法の考え方が少しずつ浸透してきたのではないかと考えております。新法の評価や今後の課題をどのように考えていらっしゃるかお話を伺えればと思います。

### バリアフリー新法の評価と課題は?

**仙田** 今日のテーマは全体的には「ユニバーサルデザイン」ということで、さまざまな障害を持った方だけでなく、お年寄りや、私の専門で

ある子どもたちなど、現在の環境デザインのテーマの1つである「多様性」と同様、すなわち多様な方々が社会参画できる、あるいは快適に生活することを可能とする法的な裏付けとしてバリアフリー新法が有効に効いてきているのではないかと思います。

この間もアメリカで、100年前にできたレッドソックスの球場を見てきたのですが、アメリカでさえもバリアフリーという問題についてまだまだパーフェクトではないとあります。

日本でも古いスポーツ施設などでは多くの方が容易に参加できる形になっていません。今後は、古い建物、あるいは古い環境をどのように早く修正していくかということが大きな問題ではないかと思えます。それには、民間と公的なもの双方の知恵と資金の活用という問題も解決していかなければいけないのではないかと考えています。

**三星** 新法は画期的です。交通バリアフリー法のときも画期的でしたが、簡単にはいかない、すなわち非常に困難なものがいっぱい入っていることが、一段と画期的なのです。

1つは、これまでの公共性の強い駅舎や道路に加えて、民間の建築物などが法律の対象となり、一体的になったことです。そして、既存の建築物をどう改善するかという点が困難なのです。

富田林市の例ですが、某大型スーパー

の抜本的改善が基本構想に入りました。実際には大手の大型店舗はみんなバリアフリー化に取り組んでいるのですが、このように公的なテンプルを囲んで話し合っただけで改善計画を作ったのは初めてです。

もう1つは、ある地方公共団体の条例改正をお手伝いしているのですが、小規模の民間建築物の改善を店主の良心でやるだけではなくて、バリアフリー新法に基づく基本構想を活用し、システムとしてやることを検討しています。全国でそこまで手をつけているところはほとんどありません。

建築指導部局が、従来からの規制行政、指導行政から、計画行政をやるということになると、頭の切り換えが必要になります。ここ2、3年の私の仕事は、その仕組みを作って、前例を出して「こうやってやるのだ」というのを見せていくことかと思っています。

**園田** 通称ハートビル法ができて、その後、交通バリアフリー法ができて、その今回のバリアフリー新法ということ、点と線をつなげば面的なエリアが整備されるということになりました。そもそも、利用者の立場からすれば、ここは誰が管理しているかとか、これは誰の建物かということを意識しないで生活しているわけですね。そういう意味で建物とそれを繋ぐ交通の部分の併せて整備していきましようということ、今回のバリアフリー新法の一番画期的な点です、そこは

の抜本的改善が基本構想に入りました。実際には大手の大型店舗はみんなバリアフリー化に取り組んでいるのですが、このように公的なテンプルを囲んで話し合っただけで改善計画を作ったのは初めてです。



放送大学教授・環境デザイン研究所長  
仙田 満

1964年東京工業大学建築学科卒業。菊竹清訓建築設計事務所、環境デザイン研究所所長、琉球大学教授、名古屋工業大学教授、東京工業大学教授などを経て現職。日本建築学会会長、日本建築家協会会長、日本学術会議会員、子ども環境学会会長などを歴任。

すごく評価されるのではないかと思います。

ところで、80年代以降、自治法上の「福祉のまちづくり条例」が制定され、現状ではほぼ全都道府県で、また、市町村でも同様の条例を持つ所が増えていきます。この福祉のまちづくり条例ができた頃、もちろんハートビル法も交通バリアフリー法もないし、介護保険法もなければ障害者自立支援法、発達障害者支援法もありませんでした。つまり、それらを全部地方自治の中で「どうやって取り組むか」と悩んだ分、福祉のまちづくり条例には哲学が入っていたわけです。

しかし、今、このバリアフリー新法が非常に画期的であったが故に、各自自治体の福祉のまちづくり条例の問い直しが必要になってきています。私が関わっている条例見直しの中でも、「どういう魂を入れようか」という難しい課題に直面して

います。

**仙田** 1998年に韓国のソウルで「環境デザイン国際会議」が開かれたのですが、そのときに1つの柱として「ユニバーサルデザイン」がありました。

それまでの「まちづくり」と「ユニバーサルデザイン」の視点の違いは、「多様性」「関係性」、あるいは「参加性」というところではないかと思うのです。このあたりの問題が80年代から90年代にかけて出てきました。さらには、2000年代になって「持続可能性」という、「最終的にあらゆるまちづくりを地球環境というグローバルな視点で見なければいけない」という視点になってきているのではないかと思われ

ます。そういう意味で国土交通省の法律、バリアフリー新法もそうですし、景観法もそうですが、文化とか景観のような、今までどちらかと言うと非常に特殊だと捉えられていたところまで法的に捉えていこうという大きな流れは、今後、日本全体の環境デザイン的な質をパワーアップしていく方向になるのではないかと思います。

**三星** 仙田先生のお話に付け加えて、まちづくりでも、総合的に進めるといことはまだ全然できていません。まだこれからなのです。

いろいろな検討をするときには必ず「環境」も目的関数の中に入れて、環境面で最善、バリアフリーで最善、安心・安全で最善、そういういろいろなものを総

合するという点ではこれからですね。

**仙田** 道路とか交通施設、もちろん建築公園、私の専門から言えばおもちゃとかドアノブとか調理器具とかの製品までユニバーサルなデザインの思想でずつと貫いていかないと、そういうユニバーサルな環境になっていかないわけです。そういう意味で、縦割りでなく横串の部分が必要なのではないかと思えます。

**高齢者、障害者への配慮は？**

**武川** 多様性というお話が出ました。もちろん人も多様なわけですが、今まで高齢者、障害者を法律の主なターゲットとして施策が進められてきました。まず、

高齢者、障害者に対して、今後どのような対策が求められるのか、ご意見をお聞かせいただきたいと思えます。

**園田** 実は、高齢者、障害者と小さいお子さんに共通するところがあるのですが、何だと思われませんか。

答えは「地域に密着して生活している」ということなのです。高齢者は、元気に運転されている方は別ですが、車の運転がおっくうになって、自転車になり、それから徒歩になる。小さいお子さんはいくらがんばっても移動手段は自転車がせいぜいです。障害者も移動ということに関していろいろな面でハンディキャップがある。そういう意味で非常に地域密着的な生活をしているのが共通する特徴だ

と思うのです。

そうすると、法律の枠組みの方は、バリアフリー新法もありますし、居住の面でも住生活基本法、住宅セーフティネット法など、だいぶ整備されてきたのですが、これからは地域々々の高齢者、障害者、小さいお子さんをもっているお母さん、そういう方たちが実感できる生活空間の質の充実が大きな課題だと思うのです。

人口は減り始めていますし、これからは、まちをどうやって適正な規模にしていくのか、地域にはこれまで作ってきた既存の駅舎もあれば道路や建物もあるわけで、そういうものをどうやって活かしていくのかも課題です。

特に既存のものは、別の見方をすれば貴重な財産・資源ですから、そういうものを地域の生活を高めていくために上手につなぎ合わせていく。セーフティネットのネットとは、網目が細かいほど、その密度が高ければ高いほど丈夫で安全なものになるわけです。

ですから、そういう地域資源を上手につなぎ合わせて身近な環境のクオリティを上げていくことが、ユニバーサルデザインの目指す方向ではないかと思えます。

**仙田** その中でポイントは、点と点をつなぐネットワークが極めて重要ということだと思います。それは何かと言うと結局は道なのです。

しかもその道が安全で安心して歩ける、あるいは走れる、マラソンができるとか、車いすでも乳母車でも押して通れる、そういう道、歩行のネットワークがバリアフリーの基本だと思うのです。かろうじて段差はだんだんなくなってきましたが、そういう点が日本の公共空間の非常に大きな課題であり、誰もが歩ける道をもつと十分に整備していくことが、健康という点でも非常に重要ではないかなと思います。

**三星** ご承知のように「パーソナルリッパ調査」というのがありますね。10年に1回行うこの調査の3回分のデータで最大の特徴は何かといいますと、もちろん「公共交通が衰退した」「車が増えた」「飛行機が増えてきた」などいろいろあるのですが、データを見て大変なことだと思った最大の点は「歩かなくなった」ということです。「徒歩トリップ」は全国で激



近畿大学理工学部  
社会環境工学科教授

みほし  
三星  
あきひろ  
昭宏

1968年名古屋大学卒業、名古屋大学大学院修了。阪急伊丹駅整備検討委員長、神戸メリケン埠頭中突堤の船客ターミナルと駅前広場整備検討委員長、国土交通省ユニバーサルデザイン懇談会委員などを歴任。

減しています。

人類が生まれて20万年、最近の30年で「歩く」ということが基本的になくなってきた。これは大変なことです。ですから、「健康まちづくり」というのは何を差し置いても最大の問題だと思えます。

**仙田** これは日本学術会議でも議論しているのですが、小さな子どもから歩かなくなっています。

**園田** 子どもが外に出られないということなのか、あるいは出ないのか、ここを見極める必要があります。

**仙田** 両方でしょね。ともかく運動量が小さいときから少なくなっている。

今、日本の子ども全体の公園の利用が下がっています。これは1つには大人の犯罪によってお母さん方が子どもたちを公園に出さないということももちろんありますが、子どものときの運動不足の習慣が大人に続くのです。

### 子どもにとってよりよい生活空間とは？

**武川** 話が子どもの健康や遊びのことに移ってきましたので、その観点でお話をさせていただきます。今後、子どもの遊び、子どもの安全ということから、国土交通省の施策としてやれることはいろいろあると思いますが、そのあたりはどのようなお考えになりますか。

**園田** みんなが歩けるようにすると一石二鳥、三鳥です。ある住宅地の例ですが、

リタイアした男性が大勢いて、最近、皆さん、生きがいのある生活が見つかったと。1つは、「てくてくパトロール」です。みんなが散歩がてら歩いてまちのパトロールをするのです。犬と一緒に歩く「わんわんパトロール」もあります。1年続けた結果、空巢や不審者などが目に見えて減ったそうです。子どもたちも安心して外で遊べます。

もう1つは公園の作り方です。まちにうまく溶け込み、「見守り」や「安全」にも配慮した遊びやすいデザインをもう1回本気で考えてみなければなりません。実際、欧米では、犯罪を抑止するための環境デザインとしての公園づくりが行われています。

さらに、先ほど「貴重な財産・資源がある」と言ったことに関係しますが、これからの時代はメンテナンスとマネジメントだと思えます。公園の遊具のメンテナンスや、子どもの見守りなども「続ける」「継続する」ことが、すごく重要ですね。

日本、あるいは国土交通省は、プロダクトとその技術はすばらしいのですが、それをどう上手に長く使っていくかが課題です。それがひいてはサステイナビリティなどにつながっていくというあたりは、逆におもしろいのではないかと思っています。

**仙田** 国土交通省で5年ごとに全国的に「公園利用実態調査」というのをやっているのですが、

るのですが、公園の利用率、特にかつて児童公園といわれた街区公園の利用率がもの見事に下がっています。その原因はいろいろありますが、全体の安全性の担保という問題と、もう1つは、子どもたち自身、子どもたちのコミュニティ、集団そのものが変質してきていることにあります。

実は公園や広場での遊び方ですが、遊び方そのものが伝承されなくなっていて、いわゆる外遊びの方法というものがどんどん貧困化しています。

ヨーロッパでは1900年代の初めから「プレイリーダー」的な仕組みが、主に青年たちによって行われていたのですが、日本でもかつてはあり、その当時は公園課というハードの部局の中にソフトの部分が入っていました。その人たちが「児童遊戯係」といって子どもたちを遊ばせるというのを仕事にしていたのです。

これから日本の公園行政もハードだけではなくて、ソフトをどう作っていくかというマネジメントの問題をより考えていかなければいけないのではないかと思います。

**武川** マネジメントにも、きちんと地域の方がかわってやっていくということが一番重要ということですね。

**仙田** 例えば、公園の一角にコーヒーストップがあれば、そこにはいつも誰かがいてコーヒーを飲みながら見守ってくれているので、安全が担保でき安心して皆さん

明治大学理工学部  
建築学科准教授

そのだまりこ  
園田眞理子



1979年千葉大学工学部建築学科卒業、1993年千葉大学大学院自然科学研究科博士課程修了。(株)市浦都市開発建築コンサルタンツ、(財)日本建築センター建築技術研究所を経て1997年より現職。

が使えらるか。官民がもう少し共同した形でまちづくりができるような形があるといいのですが。

**園田** 公衆トイレも、みんなが見ているところにあるとすごく使いやすいのですが、今、公園の車いす用のトイレはカギがかけられていて「ご利用のときにはお電話をしてください」という例がすごく多いのです。ただ車いす用トイレを作るだけでは、ネガティブな面もいろいろ出てきてしまいます。

**三星** 確かに、これからの課題は、成熟した市民社会を作っていくかといけなということなのです。例えば、公園のトイレの管理なども、現場に行きますとカギをかけるだけの理由がしつかりあって、実は、それは住民に原因があったりするのです。

行政側が住民のことを考えながらやらなければならないというだけではすまな

いのです。その施策が次に市民、国民に返ってくることを理解して、我が国の市民社会はもうワングレード成熟しなければいけないのです。そうしないと公共物が機能しません。

**園田** 先ほど仙田先生がコーヒーショップとおっしゃいましたが、みんなが見ている方向に入口を設けるとか、交番と背中あわせに設けるとか、ハードでできることもたくさんあるのです。

**仙田** こうやればすべてうまくいくという方法はあまりないのですが、地域や場所ごとに知恵を出せばうまくいける方法があると思います。

横浜の山下公園のレストハウスの例ですが、市がそこに併設されたトイレの維持管理に苦慮していました。レストハウスの売店の運営を受けたコンビニエンスストア、これは子育て支援のコーナーを設けてとても評判がよいのですが、これがトイレなどをすべて一体化して管理するという形をとりまして、今では、とてもよい管理運営がされています。

**三星** もう1つ、「今後の我が国のまちづくり課題」の中の最大級の問題だと思うのは、子どもの通園、通学問題です。公共交通が崩壊しつつある中で、車での送り迎えが必要となってきました。これは世界的な問題で、イギリスでは我が国よりさらに深刻なのですが、子どもの送り迎えに社会の手がとられてしまっているのです。

これに対しては、例えば、地域の既存輸送サービスをうまく有効活用することも考えられると思います。これは当然、子どもだけではなくて、お年寄りにも障害者にも使えるようにするのですが、そういう地域をつくっていかねなければいけないと思います。

### 住民参加でつくる生活空間

**武川** 「成熟した市民社会」という言葉がキーワードとして出たと思いますが、リアフリー新法の中でも、「当事者参画」ということが重要とされているわけですから、まさに「まちをつくるのは住民や当事者である」という考え方が位置付けられたと思うのですが、そのあたりはいかがですか。

**三星** この10年間のリアフリー法のおかげで、従来は散発的にしかなかった参加・参画がシステムとして認知されました。数の問題からいくと、今までは、車いすの方、視覚障害の方、合わせて3人ぐらいの方に参加いただくことが多かったのですが、いや、それでも参加いただいているのは結構なのですが、これからの10年では、参加者数の桁を増やしていきたいのです。行政の人が朝から晩まで参加者全員に電話するなんてことは無理なので、今度は障害者の方が自分たちで参加するシステムを作ることが大事です。行政側に頼まれて何かするのはなくて、

参画というのはそういうことですから。それを条例の中で、つまり、各地で公的な施設の整備をする際には、参加・参画を義務化してもいいのではないかと考えているのです。そのあたりが次の課題になってくるのではないかと思います。

**仙田** 要するに住民同士でより議論がされるならばいいのですが、多くは行政側に対するクレームとか要望で、住民が全体として議論する形が少ない場合が非常に多いのです。例えばこの間、噴水で遊ぶ子どもの声が大いという件がありました。そういうところについても本来的にはもう少し住民同士で話し合い、このまちをどうするかということを考えていかねなければいけないし、こういう部分を何とか切り崩すシステムを作っていくような参画・参加型のまちづくりをぜひ進めていかなければいけないと思います。

**園田** 住民の皆さんは最初は要求型なのです。しかし、私が基本構想をお手伝いしているところの例では、「そうは言っても要求することを全部やってもらうと膨大な税金がかかりますよね」というような言い方をしていくと、皆さん「おっ」と立ち止まるのです。「皆さんが少しずつがんばればすぐできることと、皆さんが行政とちよっと手を携えることができることと、相当年月をかけて、しっかりと予算をとってやらないとできないことと、そういう判断基準をつけて考えませんか」と言うと、皆さん考えてくださるのです。

それが先ほど三星先生がおっしゃった「市民の成熟」ということだと思うのです。

もう1つは、まちづくりでは、実はいろいろな地域でいろいろな別の計画が動いていたりするのです。例えば、営々と区画整理事業をやっているところとリアフリー新法の基本構想のエリアがかぶることもありますが、事業としては分かれていても場所は同じというわけです。

そうすると行政も、市民に対して事業の動きなどの情報をいろいろと出してくれたほうが、市民も、立ち止まって考えたり、これを重ね合わせたらもっと他にいい答えが出るのではないかなどと考えたりするのはないかと思えます。参加する市民を信頼して、少し考える機会の提供などをキメ細かくやっていくと、参加ということが生きてくると思います。

**三星** この課題を達成するためには、予



前総合政策局  
安心生活政策課長

武川

恵子

東京大学教養学部教養学科卒業後、1981年総理府入府。内閣府官房政策評価官、日本学術会議企画課長、国土交通省総合政策局交通消費者行政課長を経て、2007年7月より総合政策局安心生活政策課長。2008年7月より内閣府大臣官房審議官。

算の確保などいろいろな言いですが、本当に必要なものは「時間」です。計画、設計段階から市民が参画して一緒にやるのです。福祉施設や病院では最初から参加した例がありますが、そういうことには時間がかかるのです。

**仙田** 私も今、参加型でやらなければいけないという案件に関わっています。新しくモノを作るという場合にはわりと

まくいきますが、まちを少しずつ変えながらより住みやすいものを作るときには、全体の協働の意識を変えながら、参加・参画のシステムとしてどういうやり方としなければいけないかということテーマとして考えています。この間、元ホノルル市長のジェレミー・ハリスさんと話をしたのですが、全米の建築家協会から表彰されたぐらいホノルル市を非常に住みやすいまちに変えたのです、サステイナビリティシティに。

ホノルル市は、新しいまちではないのですが、将来的にどういうまちにしたい



かということ、まちを20地区に分けて、建築家と、市民、役所がとにかく絵を描くという作業をしたのだそうです。そういう中で、それに投資したいとか、お店を開きたいという民間の企業も参加してという形で進んでいって、非常に成果が上がったということを書いていました。やはり何かみんなわかりあえるというシステムが必要ですね。

**園田** それがとても重要だと思います。みんなが「こんなまちになるのか」というのが見えてくるということがすごく重要です。そういう意味では建築家や都市計画家の人たちはみんなの頭の中にあるイメージを具現化できる能力を持っているので、模型を作ったり絵を描いたり、夢が共有化できればみんながんばりますよね。

**三星** フランスのストラスブールはLR T（路面電車）が有名ですが、向こうの方が笑いながら言うのは、「日本から来ると写真だけ撮ってあわてて帰っていきませんが、日本には写真がないのですか」と。彼らが言いたいのは、そのプロセスを見に来てほしいということなのです。あのユニバーサルデザインは何年もかけているのですよ。まず情報公開、議論の途中を全部さらして、途中でまたイメージを模型づくりしながら関係者に出したりしています。

粘り強くやらないといけないのです。通常だったら「ここで終わりだな」と思

った例を2つ申し上げます。泉北高速鉄道のとある駅のことです。ここには今エレベーターがありますが、普通に考えたからエレベーターの設置は到底無理だったのですが、粘り強い障害者の方がおられたのです。4カ月粘って粘って、この問題をクリアしてしまいました。

その最後にひねりだした解決策は、今となつては平凡ですが、スルー型のエレベーター（22ページ参照）でした。当時としてはほとんど最初のものでした。困難だったのは下に店舗とかいろいろなものがあったことなのですが、下にピットスペースがいらない、いわゆる「置くだけエレベーター」だったため、入れることができたのです。あれは時間をかけた参画の中でできた産物です。1カ月や2カ月では解決できなかったと思います。もう1つは、阪急のとある駅のことなのですが、ここには線路に下りるスロープがついているのです。僕らが習った鉄道工学では、危ないからそんなものを作ってはいけないとされています。しかし、それを作ったのです。車いすの方が「煙がきたら私はどうすればいいのですか」と、災害時にホームに一人取り残されず避難ができるようにと、粘り強く訴え続けました。「それは無理ですよ」という本音みたいところが腹にありました。しかし、思いついたら簡単なことが1つあったのです。スロープをつけておいて、火が出てきたら車いすが入っていく。そ

こにはふだんは門がついていますがカギはかけておかない。そのことは車いすの市民の方全員に知らされている。万が一時きは、かまわないからそこを車いすで下りてくださいと。

これは普通ではできませんでしたね。やはり市民参加・参画というのはものすごく大きな役割を果たします。

**武川** そういう例を皆さんに知っていただとと勇気がわいてくるのではないのでしょうか。

#### 子ども連れ・妊産婦の方への配慮は？

**武川** サステイナブルという面では、日本の少子化は大きな問題なのですが、小さいお子さん連れの方や妊婦の方について、今後どのような施策が必要か、ご意見があれば伺いたいと思います。

**園田** 「妊婦、子連れの方はどうでしょうか」「高齢者の方はどうでしょうか」「障害者の方はどうでしょうか」などといった質問ですが、実は、根底で通じる部分があります。例えば、ケキ屋さんと道路の間にごい段差があると、お母さんは赤ちゃんの乳母車を道に置いたままにできないのでケキが買えない。これは、高齢者や障害者の方も同じです。

トイレも同じです。バギーに赤ちゃんを乗せたお母さんは赤ちゃんを外においてトイレに入るわけにはいきませんが、車いす用のトイレだと一緒に入れる。



「これは〇〇の方のためです」というのは、言われるほうも面はゆい感じがありますが、デザインという点で見ると共通する部分を上手に見つけ出して、そこを仙田先生のようなすごい建築家の方にポジティブにデザインしていただくと、ものすごく良くなっていくのではないかと思うのです。

**仙田** 私も基本的には同じ考えで「特別な」というところを考えることはあまりありません。

先ほどのスロープのお話ですが、私もスロープがすごく好きなのです。小さいところでも階段よりスロープ。なぜかと言うと歩きやすい、あるいは駆けやすい、また、ジョギングしながらでも移動できるといふ、そういう空間のほうがさまざまな移動空間としていいと思います。

そういう点で、お店でも段が1段あるだけであらゆる意味でそれがバリアになる。私の研究では、お店の前に段が3段あると目的がないとお客さんはほとんど入りません。フラフラッと入るには段があつてはいけないのです。

ですから、段はある意味では商業的な利益に反比例する、段が高くなればなるほど拒否的になると、よく商業施設の人によっています。それは他のさまざまなところでも同じことです。

**三星** 高齢化と全く同じランクで、これからの子育て支援というのはあらゆる施策の中に入れていかなければいけないと思います。

子育てだけ単独で展開してもコスト的にも質的にもいいものが得られません。それから、市民の協力も、子育てする人だけの問題になってくると、子どもがいなくても多いのだから他人事になってしまいません。

そのために、人間発達の中で子育ても高齢者も全部一緒に入れて、要するに人間中心で発想する必要があります。そのあたりが行政の仕組みとしても、さらに1つ知恵が欲しいですね。

**仙田** 先ほど「歩きやすさ」と言いましたが、もう1つ重要なのは「休みやすさ」だと思います。小さな赤ちゃんを抱いているお母さんもお年寄りも、どちらかと言くと休むところがないのです。疲れたからちよつと腰掛けるといった空間がもつともつと必要だし、それがあつたことによつて見守る人が増えるという効果もあると思うのです。

また、そういうものを公だけでなくとも、例えばビルの前にも道に沿つてちよつと腰掛けられるようなベンチが、民

間のビルなりあるいは商業施設にあるような作り方をもつともつと奨励したいと思います。

**三星** 民間の知恵だけで大した金をかけずにやれるスペースだつてかなりあると思うのです。銀行などは、たいてい周りに植え込みを持っています。あの植え込みをちよつと配慮していただくと非常に見事な休息のためのスペースになることがあります。また、道路管理者のほうでも、いわゆるベンチから、ベンチ以前のお尻を乗せるだけのバーをいろいろなところに作つていくのかも考えられますし、これはみんなで取り組んでいくことが大事ですね。

**武川** いろいろお話をお伺いしましたが、今後の「ユニバーサルデザインの生活空間づくり」ということで、まとめのお話を一言ずつお伺いできればと思います。

**三星** 「国から地方圏まで生活者の目線を」、これはけっこう大事なのです。地方圏というのは生活者の目線のはずなのです。国の顔色をうかがつてはだめです。

**園田** 自分たちに合つたスケール感での生活空間を大切にすることです。先ほどはホノルルが20地区に分けられたという話でしたが、実は日本のまちもそういうふうにして見てみると、いっぱいおもしろいことができそうです。地域資源もいろいろあると思いますので、それをどううまくつないでいくかということをつ

フト、ハードの両面で見直してみる。国土交通省としてはそういうことを励ましたり応援するなど、「こんなやり方もありますよ」ということを広く知らしめる。それに力をつけた住民もがんばつて、日本発の写真を持ってストラスプールに行けるように。そういうことにつながると思います。

**仙田** 基本的にはユニバーサルデザインなり、あるいはバリアフリーの本質は人の心で、「慈しむ」という気持ちです。150年前の日本は「子どもの樂園だつた」と、その当時、外国の人が日本に来て評価していたように、子どもたちや弱者に対する「慈しむ」気持ちがありました。しかし現代では利己的な方向に流れているのは非常に残念です。そういう意味では、心の問題をぜひ国土交通省でももっと考えていただくといいのではないかと思います。景観は「美しさをめぐる心」であり、観光にしても「もてなしの心」が基本ですからね。

**武川** きょうは、有意義なお話をいただきました。本当にありがとうございました。

この座談会は平成20年5月29日に実施されたものです。