

バリアはどこにある？

冬季パラリンピック アルペンスキー 金メダリスト／日本パラリンピアンズ協会 副会長

大日方邦子

都市のバリアフリー化をいかに進めるか。
求められるのは、想像力を駆使して、
健常者と障害を持つ人の壁など、さまざまな「壁」を破ることだ、と、
パラリンピック金メダリストの大日方邦子氏は語る。

特集 オリンピック

相手の身になる

——「2020東京オリンピック・パラリンピック」の開催に向けて、東京のバリアフリー化が大きなテーマとなっています。バリアフリー都市の構築に向けたポイントについて教えてください。

大日方 「壁を破る」ことが、重要なポイントの一つではないでしょうか。一般的にバリアフリーというと、障害のない人を想定してつくられたインフラをベースとして、障害のある人にも使いやすいように改良する。あるいは、日本人が利用することを前提としてつくられたインフラをベースとして、外国人にも使いやすいように改良する、という発想になりがちです。しかし、2020年に向けて求められるのは、もう一歩進んだスタンスだと思います。

つまり、健常者と障害を持つ人の壁、日本人と外国人の壁を破らなくてはいけない。内と外、此岸と彼岸を区別する発想を転換し、まちづくりのあり方を、これまでとは違った視点から見直すことを考えるべきです。例えば、ユニバーサルデザインの発想を取り入れて、文化や言語、国籍、性別にかかわらず、誰にとっても使いやすく、快適なまちづくりを構想する。これにより、都市のダイバーシティをより一層高める。さまざまな壁を破ることが、東京の持つ多様な魅力を最大限に発揮することにつながると思います。

——自分とは異なる特徴を持つ人々を受け入れるのは、容易ではないといわれます。大日方 人間は、どうしても既存の概念に縛られてしまいやすいものです。経験の積み重ねが足枷となって、自らの考え方がスタンダードだ、ほかの可能性はあり得ないと、ついつい考えがちです。固定概念を取り去るためには、自らの心の壁を破らなくてはいけない。まずは、頭を柔らかくして、当たり前だと思っていることを疑ってみてほしいですね。

例えば、健常者と障害を持つ人の区別一つとっても、それほど自明ではありません。私は、障害とは「不便を感じることを、行動しにくいと感じること」だと考えています。このように考えると、例えば、メガネを忘れたメガネユーザーや妊婦さん、足腰に痛みを感じるお年寄りなど、健常者が障害を感じることはたくさんあるはず

です。両者は、決定的な壁によって仕切られているわけではないのです。時と場合によって、線を引き直しながら、バリアフリー化のあり方を考えることが大切だと思います。

——自らも障害を持つ可能性があることを考えたたり、外国の都市を初めて訪れる場合など、いろいろな視点から、まちのあり方を見つめ直す必要がありますね。

大日方 オリンピック・パラリンピック開催中は、国籍はもちろん、宗教、文化的背景の全く違う人々が大勢、東京を訪れるはず。私たちが普段「当たり前」だと思っていることが通用しないケースが増えるでしょうし、違和感を持たれる方も少なくないでしょう。彼らに喜んでもらえるサービスをいかに提供するか。

大切なのは、想像力です。自分とは全く違う人たちが何を思い、何を欲しているのか。どうすれば喜んでもらえるのかを相手の身になって考える力です。どれだけイメージションを広げられるかがカギを握っていると思います。もっとも、想像力を発揮するには、「心のゆとり」が必要です。20年に向けて、景気回復が加速すれば、忙しくなる人は、ますます増えるでしょう。だからこそ、周囲の人々に関心を持ち、ほんのちよつとの配慮をするゆとりが必要なんです。

東京を「ふるさと」に

——オリンピック・パラリンピックを観戦するために東京を初めて訪れる外国人観光客は少なくないと思います。彼らを迎え入れるにあたって、どのような工夫が求められますか。

大日方 印象に残っているのは、10年の冬季大会開催地、カナダ・バンクーバーです。まちのつくりがコンパクトで、自分がいま、どこにいて、どの方向に進めば何があるかを直感的に把握できる。このわかりやすさが安心感や快適さにつながり、落ち着いて競技に臨むことができると感じます。まちの全体構造がわかれば、方向感覚を持ちやすくなる分、車の運転も快適になりますよ。

一方、コンパクトな大会をコンセプトに掲げる東京オリンピック・パラリンピックでは、競技会場のほとんどが半径8km以内に配置される予定です。ただ、都心で8kmというと、それなりの移動時間がかかる距離ですよ。それに、いったん地下鉄に乗ったが最後、方向感覚を失ってしまう人は少なくないでしょう。まち全体のイメージを描けるように、わかりやすい路線図や案内標識をつくる。情報提供のあり方に知恵を絞る必要がありますね。

——ハードはもとより、ソフトの充実を図る必要がありますね。

大日方 「おもてなし」といったフレーズのもと、まちの雰囲気は一変するはず。例えば、英語圏以外の国の人々にも十分に理解してもらえるように、多言語によるアナウンスを行う。聴覚障害を持つ方にもメッセージを伝えられるように、文字情報を活用するなど、伝え方を工夫しなくてはいい。

それから、何らかのトラブルが発生したときや、インフラ整備が行き届いていない場所では、市民の力を借りることも大切ですね。エレベーターが設置されていない駅でも、周囲の人

を氣遣う文化が醸成されていけば、高齢者も安心して階段を移動できますよね。トラブルの多くは、人に余裕があれば、案外、減らすことができるものなんです。必ずしも、ハードが整っていないからバリアフルというわけではないんですね。

——競技場をはじめとする関連施設のバリアフリー化を進めることも大切ですね。

大日方 そうですね。ロンドン大会のメインスタジアムを訪れて、びっくりしたことがあります。ペビーカーや車を預けるスペースが非常に充実しているに加え、個人々のニーズに合わせる準備がされていました。一律の基準に従ってバリアフリー施設を整備するのではなく、趣味や嗜好の異なる人々をいかに楽しませるかという観点から座席配置などに工夫が凝らされていたんですね。

例えば、観劇や映画鑑賞と同じで、スポーツもカップルや家族で観戦する方が多いですね。こうした方々のニーズに応えるために、車いすユーザーが恋人や家族と一緒に観戦できるように観客席が工夫されている。それから、足が不自由な人のなかにも、ゆっくりであれば歩ける人がいます。こうした人の中には、できるだけグラウンドに近い場所で観戦したいと希望する人もいます。バリアフリー化といっても、単に設備を充実させれば良いというわけではなく、運営スタッフの現場対応力などソフト面の整備も必要です。

——大会を成功に導くためには、東京都民はもとより、国民全体の参加が欠かせないと思います。

首都高への期待

——オリンピック・パラリンピックの成功に向けて、首都高が果たすべき役割について、お考えを聞かせてください。

大日方 私は毎朝、首都高を利用して通勤しています。それでも、首都高の運転に難しさを感じることはあるんですね。例えば、交通量が多く、流れに入るのは容易ではありませんし、出口が右車線に設置されている箇所も少なくない。また、見通しのきかない急カーブもある。東名高速道路や関越自動車道を運転するのとはわけが違いますよね。いろんな国の道路を走ってきましたが、首都高は、世界で5本の指に入る難関道路といっているでしょう。

実は、スポーツの世界では、チーム関係者や各競技の協会役員が自らハンドルを握って、競技会場やトレーニング施設に向かうことが少なくないんです。また、五輪開催中は、外国人観光客がレンタカーを借りて、首都高を利用するケースも増えるでしょう。こうした方々には、首都高を安全かつ快適に利用してもらおうかは大きな課題といえますね。

首都高には、「男性とプロドライバー向けの道」といったイメージがあります。調べてみれば、まだまだバリアフルなんです。よりバリアフリーな高速道路の実現に向けて、できることはたくさんあると思います。

大日方 そうですね。できるだけ多くの人々を「巻き込む」ことが大切です。一部の人たちだけが盛り上がりつつあるだけでは、オリンピック・パラリンピックを成功に導くのは難しい。自分たちで「つくる」大会だという意識を、できるだけ多くの方々に共有してもらおう仕掛けづくりが重要になりますね。

文部科学省の「スポーツ立国戦略」の中でも述べられているとおり、スポーツには「する」「みる」「支える」など、多様な関わり方があります。指摘するまでもなく、オリンピック・パラリンピックは選手だけのものではありません。例えば、英会話を練習して、外国人観光客を案内する。商売をされている方は、関連イベントを企画して、大会を盛り上げる。2020東京大会を自分のこととして語る人が増えれば増えるほど、成功の可能性は高まるのではないのでしょうか。皆がさまざまなかたちで、つくりあげていく大会だと思おうのです。

——オリンピック・パラリンピックの開催は、東京に住む人々にどのような影響を与えるでしょうか。

大日方 東京は、「ふるさと感」を持ちづらい都市だと思っています。現に、地方出身者の中には、自分の生まれ育った場所を「ふるさと」だと考える人が少なくありませんよね。でも、だからこそ、東京でオリンピック・パラリンピックを開催する意義はきわめて大きいと思うんです。ご年配の方々や会話をしていると、「私は、1964年の東京五輪のときには〇〇していた」とおっしゃる人が少なくありません。皆さん、同時代人の共通体験として、自分の人生の

——首都高には、どのような改善策を期待しますか。

大日方 例えば、世界中の誰がみてもわかりやすい道路標識をつくる。多言語対応のカーナビなど、ITS（高度道路情報システム）技術をフルに活用する。カーナビを通して発信する情報についても、誰が聞いても誤解することのないよう、メッセージを正確に伝達するための工夫をする。まちの明かりの光度調整など、より快適に運転できる環境を整える。首都直下地震など、大規模災害発生時の対応の仕方について、事前に広報する——。こうした取り組みは、7年もあれば十分できるのではないのでしょうか。

改善を進めるにあたっては、外国人など、首都高に慣れていない方を集めて、実際に運転を体験してもらい、改善が必要なポイントを割り出すための実証試験を行うことも考えられます。また、整備の経過を地域住民の方々にはわかりやすく伝え、理解を得ることも必要でしょう。さまざまな立場の人々と接する機会を数多く設け、コミュニケーションをとりながらインフラのさらなる充実を図ることが大切なんです。それから、啓発活動も重要だと思います。

——具体的にはどういうことでしょうか。

大日方 例えば、適度な車間距離を取ることが、ブレーキングによる速度低下を防ぎ、結果として渋滞の緩和につながることをPRする。ドライバー一人ひとりがゆとりを持って運転するこ



特集 オリンピック

とが、より快適な交通インフラを実現し、自らの利得になることを認識してもらうことが大切ではないでしょうか。

余裕があれば、首都高ほど楽しい道路はないと思います。カーブを回るたびに、都市の違った風景が開けてくる。浜崎橋ジャンクションのカーブ出口から見えるレインボーブリッジの全景、それから、芝公園出入口付近から見える、林立するビルの子き間にそびえる東京タワー。何度見ても、うれしくなりますよね。こうした都市景観は、日本の誇りです。東京を初めて訪れる外国人観光客はびっくりするでしょう。

2020年に向けて、東京のまちづくりをどのように進めるか。東京が提案する都市の未来像は、先進国にとっても、新興国にとってもモデルとなるはずです。オリンピック・パラリンピックを奇貨として、「また来たい」と思っていただけ、スマートかつ魅力ある成熟都市をつくる。この目標に向けて、首都高に期待される役割は大きいですね。



おびなたくにこ / 1972年生まれ。3歳のときに交通事故で右足を切断、左足を負傷。高校2年生でチェアスキーを始める。94年のリレハンメル大会から2010年バンクーバー大会まで5大会連続で冬季パラリンピックに出場。アルペンスキー競技で計10個のメダル（金2個、銀3個、銅5個）を獲得。1996年中央大学法学部卒業後、NHKに入局し、学校教育番組などのディレクターを務める。2007年株式会社電通パブリックリレーションズ入社。10年より同社シニアコンサルタント。

photo by Minoru Saito