

街づくりとアクセシビリティ (前号の続き)
(トイレ)

トイレの表記もピクトグラムで表示されている。下記の写真のように車いす使用者、男性、女性、赤ちゃん連れの女性などと利用者別のトイレであり個別に対応している。

車いす用トイレに関してはどこも手すりを設置しただけの至ってシンプルなものである。日本のトイレは、近年ユニバーサルデザイン化しており、その利用者も車いす、妊婦、高齢者、子ども連れの親子などに拡大し、従来の車いす用トイレのなかには赤ちゃんのおむつ替え、人工肛門の洗浄場が設置され所狭しとなっている。一つしかない車いす用トイレを皆で使おうという平均の原理が主流となっている状況がある。

しかし、デンマークでは全利用者を一つのトイレで対応するのではなく、あくまでも利用者の必要に応じ、用途に分けて設置されている。



左：ピクトグラムで利用者を表示。右：赤ちゃん連れの女性用と男性トイレの表記。

(エレベーター)

施設内のエレベーターは、トイレと同様に利用者を限定している。人々が多く集まるショッピングセンターやデパートでは車いす使用者とベビーカーがその利用者にピクトグラムで表示がなされている。

日本では、誰もがエレベーターを利用するが、デンマークでは一般は主にエスカレーターを利用し、ベビーカーや車いす使用者がエレベーターを利用するようである。



エレベーター利用者の表示



エレベーター内

(鉄道)

コペンハーゲン空港駅から中央駅までの区間、鉄道を利用した。エレベーターを利用して駅構内・プラットホームにたどり着く。面白いことに、駅構内にはどこにも改札口がみあたらない。人々は目的地までの切符を購入し、至る所に設置してある打刻機械を通すことになっている。監視されているわけではなく、利用者はみな自己申告である。時々、不正乗車に対して抜き打ちで取締りを行い、発覚した際は多額のペナルティが科せられる。

駅構内は歴史的建造物であり、レトロ調である。しかし、エレベーターが設置されており、車いす当事者には特に問題はない。電車車両にはそれぞれピクトグラムで乗車対象者が表示されている。車いす、ベビーカーの利用者用専用車両が作られている。電車とホームとの間隔が気になったが、いざ乗車となるとその隙間を埋める板が自動で電車から出てくる仕組みとなっている。日本では、駅員が簡易スロープを到着時間にあわせて持つてくるのが通常となっているが、デンマーク式は驚きである。乗車の際は駅員が手伝ってくれるためスムーズに利用できる。



上：乗車対象者をピクトグラムで表示。

右上：ホームと電車の間隔を埋める自動板。

右：車いす、ベビーカー、自転車専用車両の表示。

(バス)

バスは低床型車両が普及している。通常は前のドアより乗車するが、車いす、ベビーカーは中央のドアより乗車する。バス中央部はベビーカーや車いす用にスペースが設けられている。乗車の際、路面とバス床までの高差があるが乗車のときにバス横にあるボタンを押すとより低床になるようになっている。しかし、車いすユーザー単独では少し難しく、他の乗客に力を貸してもらう必要がある。バス代は、セブンイレブンで購入したクリップカードという回数券 (140 クロネ) を利用したが、1 区間内で 160 円である。バスも鉄道と同様に乗車後バス内に設置されているチェック機械で切符を打刻する。

まとめ

デンマークのバリアフリーに関する統括機関として、1997年に設立されたアクセシビリティセンターがある。コペンハーゲン市とオーフス市の2カ所に事務所を持ち、建築分野、補助具、情報・コミュニケーションなど日常生活のあらゆる部分におけるバリアフリーに関する調査、研究、相談、指導を行っている。

街づくりに関する法的な根拠は、2000年に制定された「障害者・高齢者が利用できる建築物に関する法律」、翌、2001年に改正された「住宅法」などを根拠としている。デンマークはヨーロッパ諸国と連動しており、EUの規制で2006年にバス、電車などの交通・輸送機関におけるバリアフリー化が義務付けられている。

歴史的建造物が多いデンマークでは、バリアフリー化を推進するうえで様々な課題を抱えているが、現在もバリアフリーの街づくりが進められている。