特集

〔論説〕 これからの都市居住環境の創造

バリア・フリーの思想と課題～福祉のまちづくり

The Philosophy and Problems of Barrier-free

—Welfare Community Development—

Masami HIBINO (Nagasaki Junshin Catholic University)

日比野正己

“Barrier-free” has become a popular concept in daily life, often referred to as the “barrier-free phenomenon”. This paper describes the philosophy and problems of barrier-free. The objective is to create an environment where the disabled or senior citizens can lead comfortable, fulfilling lives. For this purpose, the environment is divided into three elements: living requirements, transportation improvement, and urban development. Each element is examined in detail to identify current problems, improve conditions, and clarify the ideas behind recommended changes. As a result of my research on the transportation problems, the concept of transportation rights was developed. The Bill of Transportation Rights was formulated in 1998. This paper also describes the Ordinance for Creation of a Welfare-Oriented Community enacted in Nagasaki Prefecture. Some major projects are as follows: policy, research, and education for barrier-free and welfare community development.

Keywords: Barrier-free, Welfare Community Development, The Bill of Transportation Rights, The Ordinance for Creation of a Welfare-Oriented Community

バリア・フリー, 福祉のまちづくり, 交通権憲章, 福祉のまちづくり条例

本稿では、「福祉のまちづくり」と「バリア・フリー・デザイン」をライフワークとしてきた筆者の研究成果も含めて「バリア・フリーの思想と課題」を述べる。

1. バリア・フリーと福祉のまちづくり

特集テーマである「これからの都市居住環境の創造」を考える時、21世紀にわが国が直面する「高齢社会」への対策が必須となる。しかも「少子化」も重なり人類未体験の「超高齢社会」の到来となる。じつは、1970年代に始まった「障害者の生活圏拡大」の運動は、それが高齢者も含めたみんなの住み良い「福祉のまちづくり」になることを強調してきたが、当時は「障害者=少数」としてしか

理解されなかった。

しかし、ここ数年、福祉のまちづくりとバリア・フリー・デザイン関係の研究・政策・運動が急速に展開されている。たとえば全国的・学際的な「福祉のまちづくり研究会」(1997)の発足であり、都道府県による「福祉のまちづくり条例」の制定・施行であり、「バリア・フリー現象」である。バリア・フリー現象とは筆者の造語だが、新聞・雑誌・テレビ・著作・行政などにいまやバリア・フリーが多く登場する。ベストセラーの乙武洋匡著『五体不満足』(講談社, 1998)も「心のバリアフリー」がテーマである。

福祉のまちづくりとバリア・フリーとは、じつは両輪の関係にある。そのことは、白書として初

表1 福祉のまちづくりとバリアフリー化の変遷

1969年	・国際シンボルマークの制定 (RI)
1971年	・仙台市で障害者団体, ボランティアグループ, 市民団体等からなる「福祉のまちづくり市民の集い」が発足 (福祉のまちづくり運動の始まり)
1973年	・「身体障害者モデル都市事業」を創設 (厚生省)
1974年	・町田市「建築物に関する福祉環境整備要綱」を制定 (全国で初めての指導要綱) ・国連「障害者生活環境専門家会議」バリアフリーデザインの報告書をまとめる
1977年	・神戸市「市民の福祉を守る条例」を制定 (条例としては全国で初めて)
1979年	・「障害者福祉都市」推進事業を創設 (厚生省)
1981年	—国連障害者年— ・「官庁営繕における身体障害者の利用を考慮した設計指針」を作成 (建設省)
1982年	・「身体障害者の利用を配慮した建築設計標準」を策定 (建設省)
1983年	—「国連・障害者の十年」開始年— ・「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」を策定 (運輸省)
1985年	・「視覚障害者誘導ブロック設置指針」を作成 (建設省)
1986年	・「障害者の住みよいまちづくり」事業創設 (厚生省)
1987年	—「国連・障害者の十年」中間年—
1990年	・「障害をもつアメリカ人法(ADA)」制定 ・「住みよい福祉のまちづくり」事業創設 (厚生省)
1991年	・「福祉の街づくりモデル事業」を創設 (建設省)
1992年	—「国連・障害者の十年」最終年— ・「人に優しい建築物整備促進事業」を創設 (建設省)
1993年	・「障害者対策に関する新長期計画」を策定 (障害者対策推進本部) ・「福祉用具の研究開発及び普及の促進に関する法律」の制定
1994年	・「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」を創設 (厚生省) ・「高齢者、身体障害者が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」の制定 ・「人にやさしいまちづくり事業」を創設 (建設省) ・「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」を策定 (運輸省) ・「みんなが使いやすい空港旅客施設整備指針 (計画ガイドライン)」を策定 (運輸省) ・「生活福祉空間づくり大綱」を策定 (建設省)
1995年	・各都府県で「福祉のまちづくり条例」を制定 [東京都, 京都府, 神奈川県, 大分県, 広島県, 熊本県, 福島県, 埼玉県, 奈良県, 長野県] ・『平成7年版障害者白書』がはじめて「バリアフリー社会をめざして」をテーマにする
1997年	・長崎県福祉のまちづくり条例公布 ・学際的な「福祉のまちづくり研究会」設立
1998年	・福祉のまちづくり研究会第1回全国大会 (東京都) ・『平成10年版障害者白書』が「情報バリアフリー社会」の構築に向けてをテーマにする
1999年	・国際高齢者年 ・福祉のまちづくり研究会第2回全国大会 (神戸市)

『平成7年版障害者白書 バリアフリー社会をめざして』(総理府編集, 大蔵省印刷局発行, 1995年12月発行)の表1-1-1より作成。平成8年(1996年)からは追加。

めて「バリアフリー社会」をテーマにした『平成7年版 障害者白書』(1997)の「福祉のまちづくりとバリアフリー化の変遷」年表からも分かる。(表1)

2. バリア・フリーの思想

世界初の「建築障壁除去法」が1968年にアメリカで制定され、1974年には国連障害者生活環境専門家会議が『Barrier Free Design』をまとめ、翌年に『国際リハビリテーションニュース』誌が「特集 障壁のない設計」として紹介している。筆者もこの歴史的文献を持っていたが、バリア・フリーに意識的に取り組むのは、1984年に設立した長崎バリア・フリー研究会からである。バリア・フリーの思想を紹介しよう。

(1)筆者は「バリア・フリー」「バリア・フリー・デザイン」のように中点をつけてきた。比喩的にいえば、点で違うことになる。なぜなら、通常の「障壁のないデザイン」と筆者のいうような「あらゆるバリアをデザインでフリーにする」とでは目標がまるで違う。

(2)『平成7年版 障害者白書』の副題は「バリアフリー社会をめざして」であり、物理的、制度的、文化・情報面、意識上という「障害者を取り巻く4つの障壁」を掲げた。21世紀の都市居住環境を考える時、こうした4つの障壁(バリア)を無くすだけでも大切となる。同時に「あらゆるバリアをデザインでフリーにする」と発想すれば、何を「バリア」と問題認識するかで対応も政策も違ってくる。

(3)「フリー」を「～からのフリー」と「～へのフリー」と相補的にとらえれば、バリア・フリー・デザインがめざすものは「福祉のまちづくり」になる。「バリアからのフリー」は「福祉(幸福)へのフリー」と連動しているからだ。しかも「～へのフリー」は無限であり、進化と向上を求めてやまない人間的努力ともいえる。福祉のまちづくりを豊かに構想すれば、バリア・フリーとすべき対象も課題も発見できる。

(4)比喩的にいえば、わが国のバリア・フリー・デザインの現状は「とってつけただけ」のレベルになってきたが、目標は「とってもいいデザイン」(取っ手がなくてもとっても良い)であり、生活や社会や地球環境を豊かにするためにこれからが本番といえよう。

(5)わが国で最近になり強調されだしたユニバーサルデザインは、1990年にアメリカのロン・メイス氏が提唱したもので、定義は「できるかぎり最大限すべての人が利用可能なように製品、建物、空間をデザインすること」である。4つの障壁でいえば、物理的障壁を対象としている。したがって、たとえば「心のバリアフリー」はますます重要課題となるが、「心のユニバーサルデザイン」は概念的には成立しない。

3. 福祉のまちづくりの思想と体系

「これからの都市居住環境の創造」といったとき、超高齢社会への対応をバリア・フリーの思想から考えれば、それは「福祉のまちづくり」となる。そのさい、思想と体系が重要になるだろう。その参考例として、27年間の研究を体系化した筆者の社会福祉学博士論文『福祉のまちづくり研究——障害者・高齢者らの豊かで楽しく美しい生活環境の創造をめざして』(HM研究所, 1997)を披露しよう。(表2)

『福祉のまちづくり研究』の原型は1974年の東海四県車いす市民交流集会で公表した「まちづくりの思想」であり、①まちづくりとは障害者の人間としての諸権利を総合的に保障すること、②障害者を“鏡”にして改善することが“みんなの住みよいまちづくり”につながる、③差別や偏見を無くすための社会の改善、という視点である。

「福祉のまちづくりとは、すべての人、とりわけ障害者・高齢者らの豊かで楽しく美しい生活環境の創造」と定義できるが、その生活環境は住環境・交通環境・都市環境という3つに分けることができる。なぜなら、人間の生活行動から生活環

表2 「福祉のまちづくり研究」の構成

第1部 障害者・高齢者らの住環境 第1編 障害者・高齢者らの住環境問題 第1章 原爆による重度障害者の住宅問題 第1節 被爆障害者の住宅問題 第2節 住宅変遷と32年間の寝たきり生活 第3節 車いす向け住宅の必要性和問題 第2章 交通事故による重度障害者の住宅問題 第1節 リハビリテーションの成果 第2節 生活復帰を担む改造前の住宅 第3節 改造方針と課題 第3章 高齢者らの住宅内事故の実態と問題 第1節 高齢者の住宅問題 第2節 多発する住宅内事故の実態 第3節 住宅診断と住宅改造条例	第2部 障害者・高齢者らの交通環境 第1編 障害者・高齢者らの交通環境問題 第1章 障害者の外出実態と問題 第1節 調査の概要 第2節 外出実態と問題 第3節 まとめ 第2章 交通貧困階層と公共交通 第1節 階層別の鉄道利用実態 第2節 交通貧困階層問題 第3節 離島の交通問題 第3章 交通公害 第1節 3大交通公害 第2節 交通公害の特徴 第3節 交通公害対策	第3部 障害者・高齢者らの都市環境 第1編 障害者・高齢者らの都市環境問題 第1章 都市環境整備の実態と問題 第1節 身体障害者福祉モデル都市 第2節 都市環境整備の現状と問題点 第3節 全国的な改善状況と課題 第2章 福祉のまちづくり診断 第1節 福祉のまちづくりの総合的推進 第2節 福祉のまちづくり診断 第3節 福祉のまちづくり行政の課題 第3章 都市災害と災害弱者 第1節 名古屋の都市高速道路問題 第2節 阪神・淡路島大震災の教訓 第3節 長崎豪雨災害秘話
第2編 住環境改善と自立生活 第1章 家族居住のための住環境改善 第1節 重度障害者の自立生活 第2節 介助可能な店舗併設住宅 第3節 高齢者を配慮した住宅 第2章 集合居住のための住環境改善 第1節 車いす向け公営住宅 第2節 土の会 生活訓練所 第3節 志立・五島親孝行園構想 第3章 余暇生活のための住環境づくり 第1節 ギャラリーのある多目的ハウス 第2節 沖縄・土の宿 第3節 長崎でこいランド	第2編 交通環境改善と生活圏拡大 第1章 障害者の外出環境改善 第1節 外出保障への提言 第2節 電動式車いす使用と生活圏拡大 第3節 福祉情報のためのガイドブック 第2章 公共交通政策の充実 第1節 将来性豊かな路面電車 第2節 長崎県営バス再生の展望 第3節 諫早市の交通計画 第3章 楽しみとしての交通文化 第1節 ハンディ・ツアーズ 第2節 長崎旅博・車いす応援団の記録 第3節 道路文化の創造	第2編 都市環境改善と豊かな生活 第1章 福祉のまちづくり計画 第1節 福祉部門の歴史的検討 第2節 福祉政策の体系化とその提案 第3節 福祉のまちづくり計画 第2章 福祉のまちづくりの総合的推進事業 第1節 長崎県やさしさのまちづくり整備指針 第2節 福祉のまちづくり推進協議会 第3節 福祉のまちづくり条例 第3章 花と温泉と祈りのまちづくり 第1節 花と温泉と祈りのまちづくりコンセプト 第2節 コンセプトの開花 第3節 バリア・フリー概念の発展
第3編 バリア・フリー・デザインの思想 第1章 デザインする側の問題 第1節 一本の線が障壁をつくる 第2節 傾いた鏡への疑問 第3節 車いすから見た世界 第2章 国際障害者年が提起したもの 第1節 バリア・フリー・デザインの意味 第2節 国際障害者年から学びたいこと 第3節 ヒューマンズムの設計思想 第3章 バリア・フリー・デザインの魅力 第1節 「バリア・フリー」の流行 第2節 長崎バリア・フリー研究会 第3節 バリア・フリー・デザイン論	第3編 交通権の思想 第1章 交通権訴訟 第1節 「国鉄ローカル線は生きている」の波紋 第2節 和歌山線格差運賃返還請求訴訟 第3節 交通権訴訟と鉄道まつり 第2章 交通権思想の源流 第1節 交通権思想の源流——湯川理論 第2節 障害者の外出要求とまちづくり運動 第3節 国際的潮流 第3章 現代交通論と交通権学会 第1節 交通権の理論化 第2節 「現代の公共交通とは何か」 第3節 交通権学会の発足	第3編 まちづくりの思想 第1章 原論「まちづくりの思想」 第1節 まちづくりの主な動き 第2節 まちづくりの3つの視点 第3節 まちづくり運動の進め方 第2章 障害者とまちづくり運動 第1節 「まちづくり」の概念 第2節 まちづくりの視点と課題 第3節 まちづくり運動の原則と課題 第3章 普遍的価値の創造

境をみれば、その基本が住環境であり、つぎに住宅から各種の都市施設へのアクセスとして交通環境があり、さらには総体としての都市環境があるからである。あるいは、自立を可能とする住環境であり、生活圏拡大としての交通環境であり、豊かな生活としての都市環境ともいえる。

そのさい、3つの環境を問題・改善・思想に分けて体系化すると論理が明快になる。なぜなら、問題の解明にとどまらず、その改善と解決策を提示し、さらには普遍化作業として思想に凝縮させ

る。その思想がまた、問題をリアルに把握・解明し、解決策を構想させるからである。

『福祉のまちづくり研究』では結晶のような論理構成にするため「3の論理」を重視して3部・3編・3章から構成し、しかも比較・対照が可能なように構成し展開した。たとえば住環境改善であれば家族居住対集合居住であり、その2つを余暇生活と対比している。家族居住のための住環境改善を重度障害者の自立と介助とに対比させ、交通では外出対公共交通利用であり、都市環境では

表3 交通権憲章(1998年版)の内容

第1条	平等性の原則：人は、だれでも平等に交通権を有し、交通権を保障される。
第2条	安全性の確保：人は、交通事故や交通公害から保護されて安全・安心に歩行・交通することができ、災害時には緊急・安全に避難し救助される。
第3条	利便性の確保：人は、連続性と経済性に優れた交通サービスを快適・低廉・便利に利用することができる。
第4条	文化性の確保：人は、散策・サイクリング・旅行などを楽しみ、交通によって得られる芸術鑑賞・文化活動・スポーツなど豊かな機会を享受できる。
第5条	環境保全の尊重：国民は、資源を浪費せずに地球環境と共生できる交通システムを積極的に創造する。
第6条	整合性の尊重：国民は、陸・海・空で調和のとれ、しかも住宅・産業施設・公共施設・都市・国土計画と整合性のある公共交通中心の交通システムを積極的に創造する。
第7条	国際性の尊重：国民は、日本の歴史と風土に根ざした交通システムの創造と交通権の行使によって、世界の平和と福祉と繁栄に積極的に貢献する。
第8条	行政の責務：政府・地方自治体は、交通に関する情報提供と政策決定への国民の参画をつうじて、利害調整に配慮しながら国民の交通権を最大限に発展させる責務を負う。
第9条	交通事業者の責務：交通およびそれに関連する事業体とその従事者は、安全・快適な労働環境を実現し、その業務をつうじて国民の交通権を最大限に保障し発展させる責務を負う。
第10条	国民の責務：国民は、交通権を享受するために国民の交通権を最大限に実現し、擁護・発展させる責務を負う。
第11条	交通基本法の制定：国民は、交通権憲章にもとづく「交通基本法」(仮称)の制定を国に要求し、その実現に努力する。

1970年代対1990年代である。

しかも、全体を見れば、高齢者の住宅内事故(第1部)、交通公害(第2部)、都市災害(第3部)のように類似性のあるテーマを対象としている。同じことは、余暇生活のための住環境づくり(第1部)、楽しみとしての交通文化(第2部)、花と温泉と祈りのまちづくり(第3部)のように楽しさ・豊かさといった「福祉文化」を展開している。対比・対照の繰り返しによって福祉のまちづくりの多様で豊かな実相を描いてみた。

福祉のまちづくりの成果を継承し発展させるには、こうした歴史的・体系的作業が重要であり、『福祉のまちづくり研究』はひとつの試みである。同じように「超高齢社会における都市居住環境の体系化」がこれからの重要な学問課題であり政策課題となる。

4. 交通権憲章と交通基本法

「これからの都市居住環境の創造」をバリア・フリーの思想から考えれば、『福祉のまちづくり研究』で示したように交通環境も重要となる。もともと1970年代に「福祉のまちづくり」運動が始まったとき、その要求は「私も外へ出たい」であり、「外出権」「移動権」といった表現がされた。しかし、交通とは人間的な表現であり文化ともいえる。たとえば、猫は外出し移動するが、交通するとはいわない。あるいはバスにリフトをつけるのはベターであっても、バリア・フリー・デザインのノンステップ・バス、さらには超低床電車こそベストである。

それは「まちづくりの思想」で提起した「あるべき姿から考える」ことである。1970年から取り組んだ「京都市の市電をまもる」研究と運動をもとに書いた「将来性豊かな路面電車の魅力」(『科学

朝日』誌、1981年4月号)の結びは、「21世紀には、さらに高性能な路面電車が長崎のまちを走り回っているだろう。おそらく、京都市にも、そして他の都市でも、魅力的な路面電車が再生しているだろう。」と書いておいた。1997年に熊本市に全国初の超低床電車が登場し、これからは「電車の新時代」となる。

2000年1月の国会に運輸省は「交通バリアフリー法案」を提出する予定だが、都心のターミナルなど交通環境の整備が進むだろう。そのさい「交通権の思想」が重要となる。「交通権」とは筆者が1983年に提唱した思想であり、1998年にはわが国初の「交通権憲章」(交通権学会)として策定された。その各条を紹介しておこう。(表3)

交通権憲章を普及するために1999年の学会記念に『交通権憲章～21世紀の豊かな交通への提言』(交通権学会編、編集代表は筆者、日本経済評論社)が発行された。その第3部「交通権の世界的動向」で紹介したように、視野を世界に広げれば、世界で初めて「交通権」を社会権の一つとして明記したフランスの国内交通基本法(1982)にとどまらず、アメリカの「障害をもつアメリカ人法(ADA)」(1990)があり、さらに日本の交通権思想がきっかけとなって誕生した韓国の「社団法人緑色交通運動」(1993)など、交通権の潮流がはっきりと分かる。わが国の「交通バリアフリー法案」も同じ潮流といえよう。

超高齢社会に対応できる「都市居住環境の創造」とは、交通権にもとづく都市交通環境(つまりバリア・フリー・デザイン交通環境)の創造と密接にリンクしている。それは最近のタウンモビリティと関連させれば、たとえば「バリア・フリー・マーケット」、つまり「バリア・フリー」と「フリー・マーケット」を融合した新しい商店街のコンセプトに発展させることができる。都市居住の魅力とは「動きやすさ」「にぎわい」「まじわり」などであるからだ。

5. 福祉のまちづくり条例と地域特性

さらに「これからの都市居住環境の創造」をバリア・フリーの思想から考えれば、交通に限らず、「福祉のまちづくり法」の制定が重要となる。それは、筆者が「まちづくりの思想」(1974)で提起した「統一的基準づくり」であり、1994年には「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(ハートビル法)になり、その後、各都道府県では「福祉のまちづくり条例」を制定している。

事例として長崎県をとりあげてみよう。1996年に「福祉のまちづくり推進室」が設置され、「長崎県福祉のまちづくり推進協議会」(会長・筆者)が発足した。1997年に「長崎県福祉のまちづくり条例」が制定され、『長崎県福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル』(監修は筆者、1997)、『福祉のまちづくり事例集』(長崎バリア・フリー研究会編著、1999)が発行された。(なお、推進室は1999年から新設の社会福祉課に統合)

「これからの都市居住環境の創造」(福祉のまちづくり)を進めていくさい、日本には豊かな四季があり地形・風土が多様であるため、地域ごとに都市居住環境整備の対象となる「バリア」が違う。いわば普遍性と特殊性の問題である。長崎県のマニュアルでいえば、実現したいイメージを独自のイラストで表現し、長崎県の地形的特性にも配慮した。「しま～本土間」(乗船アプローチの工夫)と「斜面市街地の住環境」である。(図1)

とりわけ長崎市に特徴的な斜面市街地(旧市街地の70%)では若者人口の流出と高齢化が急速に進み、リハビリをはじめ医療・福祉・生活・防災など「斜面居住」にともなうバリアが複合的・重層的に存在する。そのため1997年に市民的・学際的な「長崎斜面研究会」(会長は栗原正紀・十善会病院脳神経外科部長)が発足し、精力的に調査・研究・提言活動をしている。ハード面では、たとえば階段昇降可能な電動車いすや斜面型モノレールなど

図1 斜面市街地の参考イラスト

の交通研究と開発，さらには公的介護保険制度の発足に伴う介護対象外となる高齢者らの移送サービス問題，ソフト面では斜面居住者と支援者らの交流もかねた花見や秋まつりなどのイベント，「長崎坂道発信」の毎月発行，シンポジウムの開催，他都市の斜面地との交流など，多岐にわたる。

長崎市に限らず，都市の斜面居住地はバリアが複合・重層しているため，「これからの都市居住環境の創造」を考える時，重要なテーマとなる。同時にバリア・フリーの思想からすれば，斜面居住問題は新たな観光資源にもなりうる。長崎市の観光は低調だが，長崎原爆による平和観光とともに，斜面居住地観光は「超高齢社会」にふさわしいし

修学旅行の対象にもなるだろう。バリアの複合する斜面地で生き活きと生活する高齢者らの姿は，中学生や高校生らにとって「生きた福祉観光」になるし，移送サービスなどのユニークなボランティア体験もできる。それは，斜面地で生活する人々の楽しみにもなるだろう。旅人を温かく「おもてなし」できる都市居住環境の創造も，これからの課題である。

6. バリア・フリーの集大成と課題

今後の課題を政策面，研究面，教育面で指摘しておこう。

政策課題でいえば，『福祉のまちづくり研究』で

提示した体系性と総合性、つまり縦割り行政から総合的なネットワーク型のシステムが必要になる。宮城県や石川県が知事の方針によって福祉とバリア・フリーを県政の目標にしているが、これからは「福祉のまちづくり」の実現度が問われる時代なのである。あるいは「公共的施設整備におけるバリアフリーコーディネート」を制度化しようとする自治体もでてきた。

研究課題でいえば、先駆的知的遺産の継承と発展が大切となる。たとえば、交通権思想の先覚者であり、21世紀の都市と交通を見事に描いた湯川利和・奈良女子大学名誉教授（1998年に逝去）の工学博士論文（1973）を中心にした『都市構造の自動車化に関する研究—脱マイカー都市の構想と提案（仮）』（HM 研究所、2000年3月予定）や、『ヨーロッパ車いすひとり旅』（日本放送出版協会、1973）で知られる重度筋ジストロフィー症の石坂直行氏の『福祉のまちづくり著作集（仮）』の編集・発行である。先駆者研究を強調するのは、数十年前の論文や実践が今日の問題を見事に予見し、しかもその解決策を提言しているからである。さらに21世紀の最重要テーマとなる痴呆高齢者問題に対応できる都市居住環境（たとえばグループホームのネットワーク）を創造していくことも課題となる。すでに筆者は先進国オーストラリアの『痴呆・虚弱高齢者のグループホーム関連マニュアル集大成』（HM 研究所、1999）を初公開した。バリア・フリー

の思想を形にしていくためには、研究課題はいくらでもある。

教育課題でいえば、「まちづくりの思想」で提起した「まちづくりは人づくり」である。豊かな「超高齢社会」を想像できる人材こそが、豊かな「超高齢社会」を創造していく。それは筆者の概念で言えば「福祉デザイナー」の養成であり、1998年から長崎純心大学現代福祉学科と大学院で開始している。

最後に筆者の体系化作業でいえば、『福祉のまちづくり研究』『交通権憲章』に続いて『図解 バリア・フリー百科』（TBSブリタニカ）を1999年の国際高齢者年記念として編集した。第1部はバリア・フリー現象学（福祉・医療・情報・看護などの融合）、第2部はバリア・フリー・デザイン術（住まい・交通・まちづくりの自由自在のマニュアル）、第3部はバリア・フリー発想法（HM教授法と福祉文化作品）、そして『Barrier Free Design』（1974）などの歴史的文献からなり、わが国初の「バリア・フリー学」といえよう。さらに『福祉のまちづくり全書』『バリア・フリー・デザイン全書』などが筆者の課題である。21世紀の豊かで楽しく美しい「バリア・フリー・ワールド」の創造を夢見ながら。

註：『福祉のまちづくり研究』など筆者関係の著作は HM 研究所へ（FAX 095-837-1717）。