

第一部 講演

「人にやさしいまちづくりのこれから ～ユニバーサルデザインのまちづくり～」

講師：長野 博一 氏

国土交通大学 講師

荒川区防災都市づくり部交通対策課(交通計画担当)

荒川区役所長野です。

第 40 回の節目の交流会に話す機会をいただきありがとうございました。

行政に勤めながら研究活動も行っています。そこからわかったことや得られたことをみなさんに情報提供させていただきたいというのが一点、ユニバーサルデザインやバリアフリーといった横文字のものが非常に分かりにくいものであり、なお、意味が重複するところがたくさんあるので、今日はそれらを解説するとともに、これからどういう形を担っていくのがまちづくりの方向性なのかを話したいと思います。

分科会も拝見したいと思います。

ユニバーサルデザインの話をする前に、まずみなさんバリアフリーという言葉をご存知でしょうか？手をあげてください。(会場で多数手が挙がる) 大半の方は分かりますね。

ここにある「心のバリアフリー」とかになるとよく分からなくなってしまいます。町のバリアフリーって何だろうと今日、写真などで紹介します。日本のような昔ながらの町を形成しているところではお互いに助け合うということが結構あります。家内の実家はこの前被災した、東北の気仙沼なのですが、港町ですから向う三軒両隣は親戚という状態です。そういった中で困っているとすぐに助け合う。都心部、横浜市でもそうですが、核家族化が進んでいます。そのあたりで新しく入ってこられた住民の方が、どうコミュニケーションをとって、どうお付き合いをして、また地域にあった付き合いをどうバトンタッチしていくのか、この先悩まれるというケースが出てくるかと思っています。そういったところで必要になってくるのが、この「バリアフリー」とか「ユニバーサルデザイン」の思想なんですね。

では、外国の話をしませんが、実はこのまちづくりとしては、バリアフリー化はあまり進んでいません。では、何をしているのかというと、実は気づいたら助けているということです。「ああ、あんたは足が悪いのかい」と「おいらは顔が悪いんだ・・・」(笑) と自然と助ける。「ああ、あんた顔が悪いけどいい人だね。助かったよ」と、分かれていく。各国へ行きましたが、いろんな場面で目にしている。我が国ですと、(これを)あまり目にしません。そういったところが課題としてあるのではないかな・・・そのあたりをどのように埋めていくのか、すこし今日はみなさんと勉強していければと思います。

また、荒川区での事例も紹介します。

場の提供という話がすでに挨拶で出ていましたが、この場の提供というのが一番重要だと位置づけられています。この場がないとなかなかみなさんと合同で議論することがないですね。

こういう場で思っていることをどどんぶつつけ合って話し合われることが大事だと思います。

本日の内容はこの 4 点です。

- ①バリアフリー(BF)とユニバーサルデザイン(UD)
 - ⇒法体系の整理と基本構想の策定の状況
 - ⇒BF と UD の違い・・・考え方、展開のさせ方
- ②移動・交通<コミュニティバス>
- ④工夫の事例
 - ⇒概略と導入方法、UDとしての対応
 - ⇒基本構想策定の様子と住民参加の様子
 - ⇒国交省東京運輸支局との連携(シンポジウム、バリアフリー教室)
- ③荒川区の事例から

①バリアフリー(BF)とユニバーサルデザイン(UD)

●バリアフリー

道路のバリアとは、段差があるとか歩道が狭いとか側溝のふたの穴が大きいといったことがあります。こういったことを解決していこうという流れの中から「バリアフリー」という言葉が生まれてきました。

鉄道のバリアの例ですが、高速エスカレータがあります。(写真) こういった高速エスカレータは視覚障害の方は非常に利用しにくい。どのタイミングで足を乗せたらよいか分からないということもありますし、高齢者の方は運動機能が低下してくるとエスカレータは非常に危ない。真ん中の写真では奥のほうに柵が見えているかと思えます。転落防止のホームドアです。簡易的なものです。これは田園都市線ですが、この柵は途中で切れています。中途半端に整備をしてしまうと、その分危険性が増すという事例です。右の写真は車両とホームの段差です。これだけの段差があると登れないです。こういった事例がみられます。



建物の事例ですが、誘導ブロックがマットで隠れてしまっているもの。階段部分に模様(タイル)がついていて視覚障害の人には(階段の段差部分が見分けにくく)分からないとの意見が出た事例です。水飲み(場)とか券売機や銀行のATMは光が反射して見えにくいか、車椅子での高さでは確認しにくいとか。たくさんバリアがあるのですが、問題が多いのはトイレです。多機能トイレというのですが古くは「東京都が誰でもトイレ」といったものです。その前はもともと「車椅子専用トイレ」だったのです。それは、東京オリンピックの時に車椅子専用トイレを作ろうということだったので。1960年代に動きがあったのです。これがだんだんと誰でも使えるようにしていこうという動きになってきました。というのは内部障害のある方もおられるのでそういった方もどこで利用できるのかと・場所がなくて困っている状況があったのです。長野オリンピックが1998年ですが、その辺を境に多機能トイレといった名前が変わってきました。おむつ替えシートなどが出てきたのが2005年あたりになります。



このおむつ替えシートというのがだいたいドアのすぐそばにあります。そのためこのシートが出しっぱなしになっていると中に入れられないという事例がたくさん上がっている。いろんな人が使えるというのはいいことなのですが、機能が集約されてどこに行けばいいかと分かりやすくなったのですが、利用ということを考えると、実際ここを使いたい人がその場面で使いにくい状況になっているといった課題も実は生まれてきてしまった。そうとはいうものの、まず

「数を増やさなくては」ということで動きがあったのです。ようやく日本という国でもこの「利用の仕方」という考え方について議論ができるようになってきた。進んできたのかな。整備水準も上がってきたのだとも言えます。

バリアフリーに関しては法律があります。バリアフリー法です。旧ハートビル法といって建物に関する法律があります。この法律と交通バリアフリー法(道路と鉄道)とを合わせて一つの法律にしたものです。平成18年です。前年の平成17年に国土交通省からユニバーサルデザインに関する指針が出されました。これに合わせるように法律を変えたということですね。

この法律の中では市区町村がバリアフリー基本構想をつくってよいですとなっています。横浜市でもこのバリアフリー基本構想は大きく取り組んでいると思います。この基本構想をつくと重点的に整備するエリアを定めます。このエリアが何か所もあると大変なのですが、それだけ整備も進められるというメリットもあります。ただこのハード整備というのは進んでいきますが、今度はそれを使う側の人たちと一緒に新たなバリアを解消していこうとか、そのような社会を作っていこうとか、そういった動きになかなか市民の参加が得られないというのが全国の事例として挙がってきています。そこを何とかしていかなくてはいけないと、動き始めたというのがあります。

法律はいろいろあって、また新しい法律もできていますが、この中でユニバーサルデザインを進めてくださいねとあります。このユニバーサルデザインを進めていくためには「心のバリアフリー」を進めていかないとなかなか実現しないとと言われるようになりました。

この二本立てで進めていくとなった時に、ではどうすればよいかというのが課題として挙がってきました。今まで具体的にそこまで考えてこなかったのです。住民参加でさらに継続していこうとなりましたが、どこの自治体でも成功していないのが現状です。なぜかという、「飽きてしまう」のです。毎年毎年新しい視点を設けて行かなくてはならないのです。それこそが工夫なのです。住民のみなさんが新たな視点で取り組めるようなメニューを用意しておくことが求められていると早めに理解しなくてはならない。これが課題だと思います。

基本構想の目的とは行政と事業者と住民とが一緒に進めていかなくてはならないものになっています。リーダー



役には行政がならなくてはなりません、そこに住民参加の場を設けて知る機会などを作ります。考える機会、話し合う場をつくることでようやく問題を顕在化できる。東京都23区の図ですが色のついているところが基本構想をつくったところです。品川区と文京区が今取り組もうというところ。渋谷区はやらなくても良いかな・と。それだけ駅周辺に集積している都市構造が行政よりかは民間のディベロッパーが主導で進めているエリアが多数あるところで、東急だとか三井が入っていて整備をどんどん進めているし、利用者の意見を行政ではなく事業者がすでにやっつけてしまっているのですね。行政としては改めて設けるよりかは民間に任せたいほうが良いのかな・というスタンスだと思います。でもまあないよりはあったほうがよいかなとは思いますが。

バリアフリーの意味は、大きく「障害を取り除いていく」「障壁を取り除く」今目の前にある**困難な状況をなくす**ということになります。

対象となるひとは障がい者だけではなく、高齢者や妊産婦、けが人 外国人の方が対象になります。

移動時に制約を受ける方が対象となります

バリアの内容として4つあります。「物理的なバリア」、「制度的なバリア」、「情報のバリア」、そして「意識のバリア」です。

制度のバリアというのは、資格が取れないとか、車椅子の方は一般の企業に入れないとか制度的なバリアです。盲導犬と一緒に入れないとかを指します。情報のバリアというのは情報が手に入らないひがおられます。聴覚障がいのかたは情報が音だけで出されても入手できません。その場合分かりやすい情報を正しくだされているかということ、まだまだ情報のバリアは町の中にあります。一番難しいのがこの意識のバリアなのです。28年度に施行される「障害者差別解消法」という法律があります。これは差別を無くすことを目的に25年度に制定されました。未だに差別というものがあるように思います。無関心であったり、心のバリアがあったり、さまざまな複合的なバリアがあることでかなり根強いものがあるようです。しかしここを何とかしていかないと、ユニバーサルデザインという「だれもが使いやすい」という考えに発展していかないのです。まずこの意識をあげて行こうという取組が必要だと思います。

●ユニバーサルデザインの考え方

「すべての人に使いやすい」ここを目指すことです。これは特別なデザインではなく、また特殊な考え方でもありません。まちづくりだけでなく、社会づくりにも使っていかななくてはなりませんと言われてます。

バリアフリーが今ある障壁を取り除くという考え方に対して、ユニバーサルデザインは、最初からその障壁を作らないものをデザインしていこうという考え方です。

ですので、ある程度ユニバーサルデザインを進めていくと、ある時点で使えなくなる人が出てきたりします・これがこれはある意味障壁が生まれてしまったということです。その時はバリアフリーということとその障壁を除去しなくてはなりません。でないとユニバーサルデザインを維持できないですね。ですから「終わりが来ない」ということです。ただし工夫次第でいくらかでも進化できます。また考え方によってなんでもユニバーサルデザインになります。したがって明確な答えというのは実はありません。みなさんが創っていくものだと思います。

ユニバーサルデザインの考え方については、国内に国際ユニヴァーサルデザイン協議会があり、実は青葉区に事務局があります。寛仁親王殿下が総裁をされていました。この殿下がいわれたことですが「100%の障害者もいませんし、100%の健常者もいません。だれもが何かしらを抱えているのですから、助け合いましょう」と。ユニバーサルデザインの考え方は、もともとロナルド・メイス先生という方が、アメリカの建築設計デザイナーの方ですが、7原則を言われました。

- ①公平性、②柔軟性、③簡易性、④明確性、⑤安全性、⑥持続性、⑦空間性

当たり前のことですが、どうやって実現するかは悩みますよね。どんなものでも皆さんが使いやすくすればユニバーサルデザインとなります。地域の問題を解決するのにこのユニバーサルデザインの考え方を入れて進めて行こうとしています。

公平性というのは ・ ・ (説明省略)



岡山県ではユニバーサルデザイン推進室があって、子ども用のパンフレットを作成しています。なんでもユニバーサルデザインになります。日常的に目にしているものでだれでもが使えるようなものはユニバーサルデザインと考えてよいです。みなさんが使っている中で使いにくい人が出たときにそれを使いやすいものに障壁を取り除こうとバリアフリー化してあげるとユニバーサルデザインに戻るのです。この繰り返していくことがこれを作っていくことになります。

ユニバーサルデザインは基本的にものを作る段階のところにあります。バリアフリーというのは障壁を取り除く状態、行為だったりします。求められるものは、バリアフリーでは「基準」が決まっています。たとえば段差は何センチだとか、勾配が何パーセントでなくてはならないとかがあります。がユニバーサルデザインにはそういったものはありません。UDというのは望ましいほうに工夫をして改善していこうという考えです。ですのでUDは工夫することが求められます。

事例では、たとえば公共交通であればエレベータを同じところに2基3基つけます。鉄道駅だとめったにないですね。多分1か所についているぐらいです。2か所つけることでみなさんの利便性が上がる。使い勝手が良くなる—これがユニバーサルデザインです。

右下のはユニバーサルデザインタクシーというもので、東京で導入されています。まだまだ知っている人も少なく、また使い勝手も良くないのでユニバーサルデザインではないのではないかとされています。(笑)

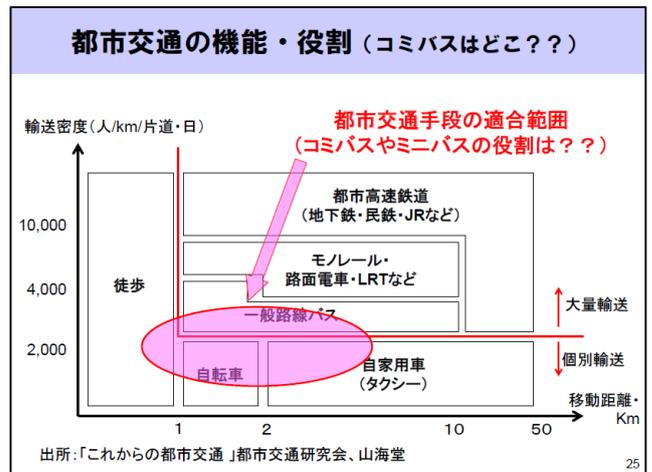
東京オリンピックパラリンピックに向けて認知度を上げて行こうという動きになっています。もうすこし時間がいただけるとこの横浜にも順次導入されてくると思います。

もともとバリアフリーもユニバーサルデザインも人が外出をする、移動するという行為に基づいたところで発生してきた考え方です。移動や交通に着目していかなくてはなりません、コミュニティバスというのがあります。自治体で運営したり事業者が運営したりいろいろありますが、ユニバーサルデザインとしてかなり有益に活用できるものだと思います。コミュニティバスを聞かれた方はどれぐらいおられますか？(挙手) 半数ぐらいですね。

②移動・交通<コミュニティバス> (概略と導入方法、UDとしての対応)

このバスの話の前に交通の機能について少し話します。人間が外出をする際にとる交通行動はいくつかの手段に分かれます。

まず 徒歩、自転車、自分の車、モノレール・路面電車、鉄道、バスがあります。 個別の輸送のほかには大量輸送とは、みなさんと相乗りするもの、乗り合いでお金出して行くもの。大量になればなるほど公共性が求められます。したがって公共交通と言われています。このコミュニティバスがこの図でどのあたりに入ってくるかというと、ちょうどこのあたりになってくるのです。ふつうバスというのはある場所から乗って目的地まで来ます。結構な時間乗ります。コミュニティバスというのはある一定の地区をぐるぐる回るものです。荒川区でも11月1日に新路線を開業したばかりなんです。住民の要望だけでなく、地元の人の参



加型で検討していく中で路線の再編成などの議論を進めようやく路線の再編成に至ったところ。この中で住民の方利用者の方の意見は「路線バスを求めている」「地元で使えるものを」という意見が中心でした。23区でコミュニティバスを走らせているのはこれだけあるのです。(19区が導入) 大都市ですが結構やっています。それだけ求められるものなんです。まだやっていないのは目黒区、豊島区、江戸川区。今後品川区がやる動きがあります。これは、バリアフリーとかユニバーサルデザインとかを考えるうえで有効活用ができると思います。

導入するためには、バス運行のための許認可をとる必要があります。運行できる仕組みが必要なのです。横浜市では交通局がバス運行をしています。が東京都では自治体がバス事業者に委託をしたり、自分たちで自主運行するためには、バス事業者に委託をするのではなく、バス事業者が運行するように依頼したりします。その方式はいろいろあります。それでほとんどの自治体ではこのコミュニティバスは失敗しています。たくさん乗客は乗るのですがバス事業者としては収益が上がらない。そうすると運行できない。そうすると赤字部分を自治体が補てんする必要が出て来



ます。そうするとバスの運行エリアの人は満足ですが、それ以外のエリアの住民からは不満が出てきます。赤字補てんに税金を何故使うのか・・・という考え方になります。これを解消することが必要になります。100円バスをどの自治体も走らせたいのですが、100円でやれるわけがないです。100円だと乗りたいという人がいますが、1回2回は乗られますが目的と合致しない、または飽きてしまう。通勤通学では乗らないです。路線バスに近い形状で車椅子利用者が利用しやすい、高齢者が出かけたい時間帯に便を増やす、通勤通学時間帯に本数が多いとか、その地域に合うやり方で考えると自治体ごとにカラーが出てきます。

荒川区の場合この赤字補てんは行っていません。ではなぜうまくいっているかという、もともと市街地が密集しているところで地元は高齢者が多いところ。そういう人たちが徒歩や自転車だった人たちがバスに乗りたいと思った。それでニーズが増えていきました。隣の台東区では観光バリアフリーとやっていますが、かなり赤字補てんをしています。また文京区ではまた違ってたりします。やり方で成功不成功があります。荒

川区は成功している事例として取り上げられています。ただバスネットワークという考え方は希薄なところが多いです。路線バスとコミュニティバスとはそれぞれ役割が別にありますし、そこをうまくしていけないと回っていきません。

ユニバーサルデザインとして考えると、坂道とか丘がある市街地では車両によって対応していくしかない。外国人や町に来てくれた方には観光目的で、特に港区では、バスの中に英語や中国語の表記があったりします。多言語による情報を提供することで観光ユニバーサルデザインとなります。子育てバリアフリーでは、子ども連れや妊婦さんが外出しやすくなる。このように移動制約がある方たちは、交通手段が選択できなくて就労できなかったという状況にも、バスが通ることで通勤時に使える、そして就労できるということ

コミュニティバスによるUD展望

マッチする状況

- ・坂道や丘など⇒連続的な整備が無理な場合、車両による対応
- ・外国人や来街者に対して観光バリアフリー⇒港区や台東区
- ・子育てバリアフリー⇒子ども連れや妊婦さんの外出支援
- ・移動制約者の就労支援⇒通勤時の交通手段として
- ・その他

課題は何か

- ・公共交通とまちづくりの連動性が足りていない
- ・他の利用客の心のバリアフリーに対する意識の向上
- ・行政とバス事業者の意識共有を図れるか

で支援にもつながっていきます。ですのでユニバーサルデザインに最適なものです(=コミュニティバス)ユニバーサルデザインの現場でも、まだまだ課題がありますが5年10年とかけて議論するなかで新しい課題がでてくるだろうと思います。

③荒川区の事例から(基本構想策定と住民参加)

荒川区では重点整備地区エリアを4か所設置しています。人口20万人という小さな自治体です。小さいながらも住民の力を得て、先進的なこともできるのです。

市街地の形状で赤くなっているのは狭い道路のところ。車両が入りません、救急車も無理な地域です。危ない状況であり、火が出たらおしまいな地域です。ここではもう住民の力がなくてできないのです。荒川区のバリアフリー基本構想では、心のバリアフリーとユニバーサルデザインをセットで考えて行こうと、これを柱にしました。心のバリアフリーって知っているかと聞いたところ、知らない人が半分以上。知らないひともちょっと気にしてみるよと言ってもらえたのが良かったです。

何をすればよいのかという正しい情報を与えてあげればよいのですし、難しいことではないことを理解してもらえるように場を提供していくことが必要だと思いました。それをやっていくと自助共助につながっていきますよとアンケートなどを進めてやってきました。感心ごとを聞いてみると心のバリアフリーには教育が重要ですよとか自転車を何とかしなくてはいけない、とか・・・マナーがわるいのですね。事故にあったらどうするのですか？なんて聞いても本望ですよというような・・・なかなか普及啓発がすすまないのですが。また手助けが必要だということもあり、これはまさしくユニバーサルデザインにつながる考えですよ。バリアフリー基本構想の中では必ず住民は参加しているのです。アンケート・ヒアリングもしますし、まち歩きでは参加してもらいます。計画づくりではパブリックコメントも行います。そのあともモニタリングをしなくてはなりませんみなさんの参加があります。住民参加の必要性については議論しなくてはなりません。福祉のまちづくりの分野では、バリアフリーやユニバーサルデザインを考

えるうえで、障害者どうしそれぞれ自分の障害と相手の障害を正しく理解し合うことが必要になるだろうということと、障害の違いだけでなく、



内部障害のある人の意識についても一緒に学んでいこうといった気づきが必要だということです。地元を見たときに、自分たちの問題をとらえきれないところがあるのですが、そこを自分たちの問題として行かないといけないですよ。とそこを何とか向上していかないと町の中での合意が得られない。積極的に参加をしてもらうためには、楽しんでもらうことが必要になります。途中で飽きられない工夫が必要になります。です。で毎回同じテーマでやるのではなく、まず「知る」「その場で考える」、「情報を共有」して、「それぞれのところに持ち帰って」、「また新たな課題を見つけて」、「もってきてもらう」といったように納得して進めていくのです。そのためにはこんな体制が必要になってきます。いろいろな部会がありますが、特に子育ての方が強いです。「自分がママになった時に歩いていて邪魔だ」と言われたとか、車椅子の方も「狭いところにいたら邪魔だ」と言われたとか、部会の中で意見を言い合うのです。終わると仲良くなっています。そういうコーディネート力が必要になってきます。行政だけでなく専門のコンサルタントにも参加してもらい一緒に考えていくことが必要です。

これが部会の様子です。

ルールをもって進めています。「否定しない 傾聴する 理解する」をやってもらうのですが、この否定をしないというのを守ってくれないですね。(笑) 傾聴というの、人の話なんか聞いてくれないですね。会を進めるとでもだんだんと慣れてきます。話も聞くようになりますし、否定もしなくなります。不思議なものです。学んでいただくと、ああ自分は悪かったなと反省していただくと非常にありがたいですが、こういったことで何年も続けていくとだんだん慣れていきます。飽きると同時に慣れるということですね。飽きるという方向ではなく、慣れる方向にどんどんいくと良いことが起きてきます。パンフレットを住民の方たちが自分で作って自分たちで配布するというところにまでなったのですが、今までの障害者のかたたちでは考えられないことです。言うだけ言ってあとは(行政が)やってという人たちだったのですが、言うだけではだめでやらなくてはと変わったのは大きな成果だと思います。それも10年かけてやっとたどりついたのです。配布の仕方も自分たちで考えています。自由に交流していく中で配布する場所を決めようといくつか候補に挙げたのですが、イベントでも配布しています(写真) 21年度から新しい構想をつくっていくのですが、これは5年間かけてつくっていくものですが、どんどん変わっていきます。最後には役所がちょっと手伝ってもらえれば自分達でできるよとなる。これはすごく大きいです。地元の自治会長や町内会長さんと車椅子利用者とが仲良くなっていっしょに町を点検したり、勝手にやってきてくれたりと。そうすると毎回あちこち直せということにもなりますが、それはそれでありがたいことで課題がたくさん見つかってうれしいと思います。住民が独自に活動することは非常に大切なことで、皆さん区民会議の方もおそらくそういう位置づけなのだと思います。どんどん市と相談できるようにいろいろなことをやってみてはどうかと思います。



シンポジウムをやったのですが、宇都宮大学の森先生に海外の子育てバリアフリーの事例について報告してもらいました。そのあと、国土交通省の東京運輸支局の方と一っしょにバリアフリー教室というのを駅前で行いました。人通りの多いところで国土交通省も初めてだったので、緊張されたようです。ここで障害者の方たちが自分で作ったパンフレットを配布していただきました。最初、パンフをなかなかもらってもらえなくて、心が折れそうになったようです。若い女性はもらってもらえるのに年配の男性はもらってくれない。一緒になって配布をしてたくさん配ったのですが、またやりたいと。信頼関係をつくるには、行政と市民が直接やってもよいのですが、専門家や有識者をいれたりコンサルタントを入れたりするほうがいろいろなことが複合的になってい

い状態を作れると思います。住民の意見を吸い上げるときにこっちの意見と別の意見とといった時にコンサルにうまく入ってもらって、優先順位をつけて吸い上げを行うということを行います。住民も専門家や有識者に直接意見を聞くということを行ったほうがよいと思います。文句をいうだけでなく進めることが必要です。地元の活動というのも大切にしたいです。

④工夫の事例(ハード・ツール・配布物、等)

北海道札幌です。バス停留所は台形の形をしています。通常、車を横付けると隙間があくのですが、うまく整備をすると(斜めにカットする)バスはそのまま正着できるのです。そうすると間が狭くて乗り降りしやすくなります。ちょっとした工夫です。こうなればユニバーサルデザインですよ。

これは「コミュニケーションボード」というものですがこれを窓口にくる外国人の方に見せて対応する(4か国語対応)これを使うことで



コミュニケーションを図ります。これだけで何にこまっているのかが分かります。荒川区では外国人が多いのでこれは非常に活用できています。もう一つガイドブックがあります。京都市作成のものですが、心のバリアフリーガイドブックというものですが（都市計画局歩くまち京都推進室

<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>）すごく良いです。そこでもらえますので有効活用してください。自治体で競いあって作るのが良いと思います。

静岡市のHPにバリアフリーマップもあります。これは施設を管理している人が自分で更新できるようなシステムになっています。<http://ud-shizuoka.jp/ubpla/> <http://ud-shizuoka.jp/>

ユニバーサルデザインは何も目に見える形だけでなく、取り組む中でみなさんが使えるようになればユニバーサルデザインになります。そこを実現していくためには心のバリアフリーを忘れずに取り組んでください。それがなくなるとなかなかユニバーサルデザインのまちづくりにはなってきません。

みなさんと協力して話し合っこれがいいんじゃないかと決めて行けば良いのです。ユニバーサルデザインの理念や思想について家族で話し合ったり、地元の会合で話し合ったりと共有していただいて盛り上げていただくことを期待しています。

