

IAUD Newsletter 第7号 (2008年10月号) 目次

1. 特集：生活者の視点で考える (3)
 ～つくり手の想いとユーザーコミュニケーション～ 1
2. 日産自動車の UD の取り組み
 ～夢のあるイノベーションでユニバーサルデザイン社会を創造～ 9
3. Case study: 衣の UD プロジェクト 12
4. 世界の UD 動向：台湾ユニバーサルデザイン関連イベント・レポートほか
 14

特集：生活者の視点で考える(3)

～つくり手の想いとユーザーコミュニケーション～

(2008年7月号特集「福祉の常識・非常識」に対する会員企業からのコメント)



本誌No. 4(2008年7月号)の特集「生活者の視点で考える(1)」～福祉の常識・非常識～では福祉の現場の生の声をお伝えしました。それに対して製品やサービスを提供する側、つくり手側はどのように考え対応してゆくのか。本誌No. 4でご紹介した柏朋会では7月の例会に引き続き、9月21日に開かれた例会ではIAUD会員企業からも数名が加わり、ユニバーサルデザインについて話し合いが深められました。

今回の特集では、そこで交わされた話し合いの要点をご紹介します。また、そこで出されたご意見や課題・疑問点に対して、関連する業種の企業にご協力をお願いし、7月号の特集に対するコメントを含めて、つくり手としての想いなどをお聞きしました。そのなかから本誌での公表をご承諾いただいた内容について原文のまま掲載させていただきます。

このように作り手の想いをしっかり伝えてゆくことは大変重要なことで、積極的にそのような場を設け、使い手と作り手がコミュニケーションしていくことがIAUDの基本スタンスである「生活者との対話」のひとつのきっかけとなれば良いと考えています。(編集部)

●ユニヴァーサルデザインについて皆さんの意見を聞かせてください PART2

< 柏朋会 9月例会の概要 >

7月例会に引き続き、今回は IAUD の企業会員からの参加者も加わり、ユニヴァーサルデザインについて話し合いが行われました。

- ・ 日 時 : 2008 年 9 月 21 日 13 : 00 ~
- ・ 場 所 : 代官山ヒルサイドテラス
- ・ IAUD 参加者 : 成川匡文副理事長
川原啓嗣専務理事 (柏朋会会員)
布垣直昭理事 (トヨタ自動車(株))
日野自動車(株) 高橋正憲デザイン部長
日立製作所 デザイン本部 久保田太栄氏
川原久美子事務局長



ユーザーと製品開発者による直接の意見交換の場となり、大変多くの発言が交わされました。以下、柏朋会例会通信より一部を引用しご紹介します。(カッコ内は IAUD からの参加者の方々のコメントです。)

- ・小田急線はホームまでエレベーターで行けるが、JR はなぜできないのか理由を知りたい。
(川原：優先順位の問題では。新路線や新駅では可能だが、既に作った物を変えるのは難しい為、なかなかやりきれていないのでは。 成川：JR の知人に伝えてみる。)
- ・ユーザーからの要望は多様なので全てを聞く事はできない。最大公約数で考える必要があり、どこかで妥協しないと何もできない。ユーザーは重箱の隅をつつくような事を言うべきではないし、自らも努力する必要がある。リハビリなどで自ら回復を目指さなければならないが、あまり完璧な物を作ると努力しなくなってしまう。ユーザーと開発者の意見交換も大切で、皆がその様な場に行くべき。また、物理的側面だけでなく心が問題。「命令されたから」ではなく、「お手伝いしましょう」という心が大切。
- ・テレビ CM の字幕化について。東京電力の CM には以前から手話通訳が付いている。テレビは現在、手話通訳から字幕に移行しつつあるが、聞こえない人の中には、手話で情報を得る人と文字で情報を得る人の両方がいる事を理解して欲しい。全員が文字で情報を得ている訳ではない。



(久保田：番組の字幕化はかなり進んでいるが、現在手話は進んでいない。手話アニメーションソフトもあるが、リアルタイム翻訳は難しい。 成川：字幕があるから手話は要らないとは思っていないので、もし社内にそう思っている人がいたら違うと伝えたい。皆で楽しく生きていこうという気持ちでないと、押し付けでは良い物はできないので、それを IAUD 会員皆でやっていきたい。皆さんから無理難題を出されると開発が進む。デッドボールをぶつけて欲しい。)

- ・新しく病院を開くと点字ブロックを設置しなければならない。ブロックの凹凸で高齢者が転ぶ事もあり、車いすで通ると振動が大きい。黄色という色も含め、何とかならないか。
(川原：点字ブロックは日本の発明。黄色は弱視者への配慮。点字ブロックに頼っている人も

いる。色々な利害が衝突している難しい例で、ウェイ・ファインディングの考えも取入れながら皆が知恵を出し合って、考えていく必要がある。)

- ・視覚障害と言っても、全盲や弱視など程度も様々。点字ブロックの黄色という色には学問的な理由もある。見えない人は、杖で触れて高さの違う物がないと分からない。使う人は少ないかも知れないが、それがあつたら自由に生活できるようになる人がいる。数の問題ではない。



- ・車いすで1人で外出するのはちょっとした冒険。駅員さんの案内で駅の間を移動したりする。何でも1人でできるようになると、そのような事がなくなってしまうのでは。先日デパートで、「施設は古いですが、不便があつたら私達がお手伝いします。」と言われたコンシェルジュの対応が素晴らしかった。

(川原：企業は、ホテルのホスピタリティーを積極的に学んでいる。その「おもてなしの心」が大切。)

- ・車いす用トイレの自動ドアについて。誰か(健常者)がトイレを出る時に、「閉」のボタンを押してさっさと出てしまうと、中に誰もいないのにずっと使用中になってしまう。押し間違えないようなボタンにする、人を感知するセンサーを付けるなど改善ができないか。

(川原：ガイドラインや基準も考え直さねばならない。IAUD会員に伝える。 成川：作っている側がその点に気付いていない。作る側が知れば、解決できると思う。)

- ・企業は意見を聞きたいと言っているが、開発中に実際に使わせてみたりしているのか。もっと多くの人の意見を聞いて欲しい。

(川原：要望はどんどん出して欲しい。IAUDのサロンが八丁堀にあり、意見ボックスもあるので活用して欲しい。また、サイト上から伝えてくれても良い。IAUDはワークショップもやっており、48時間デザインマラソンという、今何が困っているのかを聞くコンペのようなものも開催している。今後もそのような機会を増やしていきたい。 成川：ユーザーの声がもっと集まるような仕組みに、アクセスし易く、分かり易くしたいと思っているので、是非活用して頂きたい)



- ・(高橋：全国には約6万台の路線バスがある。そのうち低床が約2万台、その内ノンステップは約1万台。路線バスは大手4社合計で年間2000台位の生産で、採算としては厳しいが、公共の足を守る使命として努力している。また、そのバスを買うバス会社の苦労もある。ユーザーには不便や苦労もかけているが、メーカーが作り続ける努力をしている事も知っておいて欲しい。)

- ・(布垣：時代の変化で消費者の選択の重視点が変わってきた。高齢化が進み、車の乗り降りのしやすさ等が多くの人にとって身近な問題となってきた。これを追い風ととらえて開発が進めていければ良いと思っている。)

この他にもさまざまな視点で話し合いが進みましたが、ユーザーとつくり手がしっかりコミュニケーションをすることの大切さを感じるとともに、つくり手側が開発に込めた想いを使い手にもっとしっかり伝える努力をする責任があることを再認識しました。

●7月号特集「福祉の常識・非常識」に対する会員企業からのコメントなど

7月号の特集に対するご意見・ご感想を会員各社にお聞きしました。また、柏朋会9月例会に参加された方を含め、テーマに関連する企業の方にコメントと本誌への掲載をお願いしたところ、現時点で3社から、つくり手としての想いなどをいただきましたのでご紹介します。

<その1>

バスの作り手の想い <バスの将来像>

日野自動車株式会社
デザイン部長 高橋 正憲

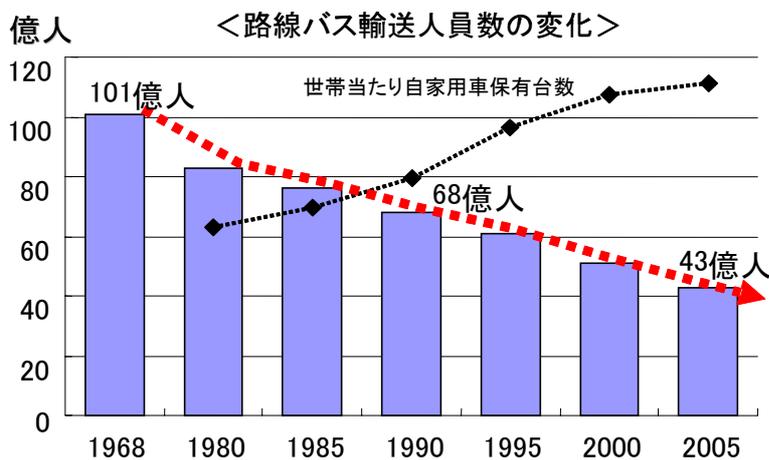
■はじめに

IAUD Newsletter 7月号の特集「生活者の視点で考える(1)」を拝見しました。柏朋会例会で交わされたご意見には、バスの開発に携わるデザイナーとして大変厳しいご意見も沢山有りましたが、「生の声」からは山ほどの今後の課題を頂戴出来た事を感謝しております。バスに関わるご意見に対してバスの作り手として現状を少しでもご理解頂ければと思ひ寄稿させていただきます。

■路線バスの現状

昨今の原油価格高騰で鉄道を始めとする公共交通機関が見直されて来ていますが、車社会の発展で路線バスの輸送人員数はピーク時 1968年:101億人に対して2005年:43億人と約30年で約半分にも満たない状況となっています。

バス運行会社各社は企業努力で色々なサービスを展開し、利用者確保に苦勞されていますが、利用者減少が止まらず厳しい状況が続いていると聞いています。



バリアフリー法が施行され、新しいノンステップ標準仕様のバスが大都市中心に増えて来ていますが、フロアの高いバスもまだまだ多く見掛けられます。

バリアフリー化が比較的進んでいる都バスの現状でも、ノンステップバスは約1500台の保有に対して約1100台、採用率は73%で、年間約100台ずつ代替されるとしても、完全に入れ替わるまでにまだ4年も掛かる状況です。全国平均で見ると、H18年の国土交通省統計資料で乗合バス全国保有台数:58735台に対して、低床バス:19434台 33.1%(内 ノンステップバス:10389台 17.7%)リフト付きバス:743台 1.3% であり、まだ完全なバリアフリー化には遠い状況です。

高齢化社会の急進を背景に、公共交通機関の完全バリアフリー化は、より多くの人々が安心・安全そして快適に移動出来る社会の実現には不可欠です。我々バスの開発に携わる人間も限られた台数条件(大型車メーカー4社合計で年間2000~2500台程度と少ない)中で、いかに良いモノをいかに安く提供出来ないかと知恵を絞って考えていますが、まだまだ不十分です。「色々なお客様全て」に快適な移動を提供出来るバスを作り切れていないのが現状です。お使い頂く地域特性への対応やコスト制約等、まだまだ乗り越えるべき課題が目の前に山崩ら下がっています。順次改善を考えたいと計画しておりますがまだ行き届かないのが現状です。

■路線バス開発事例

日野自動車では、2006年から新小型ノンステップバス“日野ポンチョ”を発売し、コミュニティーバス等でお使い頂いております。きめ細かな公共交通サービス実現を目標として、車椅子のお客様も健常者も同じ入口から乗車して出口から出られる路線バスが出来ないかと考え、小さいながらもユニークなレイアウトで広い床と通路を設けたコンセプトモデル“ポンチョL”を東京モーターショーに出展、会場で体験頂いた多くのお客様から早期発売のご要望を沢山頂きました。福祉機器展や多くの自治体へ持ち込み多くの方のご意見を伺いながら、いかに早く安く作れないかと考え、「地域の笑顔を増やしたい」とのデザイナーの想いを凝縮しながら生産車両の部品を出来る限り活かしてデザイン開発を進めました。少し背が高く丸っこくて愛嬌のあるバスを見掛ける方も増えて来ていると思いますので可愛がって下さい。この“日野ポンチョ”の開発には多くの方々のご協力を頂きました。試作車両を近隣のご高齢者にご評価頂き「無理をしてないですか?」「本当に使い易いですか?」との問い掛けと観察から多くの事を学び改善を進めて来ました。デザイナー自身が高齢者評価に直接参画しデザインに反映する事も出来ました。しかし“IAUD 2006 in 京都”に出来たての“日野ポンチョ”を持ち込んで多くの方にご利用頂きましたが、『楽しいバスが出来ましたね。』との褒めの言葉と共に、車椅子の固定方法やスロープ板収納等について多くのご指摘を頂き、私達の不勉強さが身に沁み、お客様がご利用になる現場には我々が学ばなければならない事がまだ数多く有る事を再認識致しました。

■2004年東京モーターショー出品車 ポンチョL



■量産型 日野ポンチョ

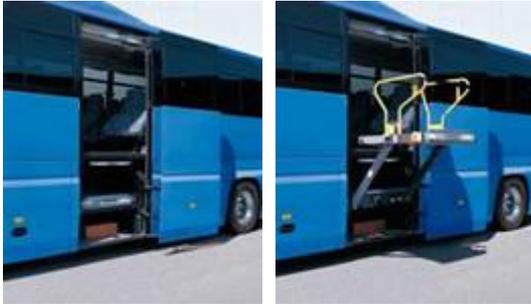
HINO
Poncho



車椅子のお客様も健常者も入り口から乗車し出口から降車出来る路線バスをユニークなレイアウトで具現化した。7Mの全長(ロング仕様)だが大型の路線バス並みのフラットなフロアを生み出した。

■観光バスの現状

観光バスのバリアフリー化については、ご指摘の通り一部の限られた観光バスを除き、空港リムジンバス等では車椅子対応車両が普及していない状況です。技術的には車椅子昇降リフター装備車両の開発も既に完了しており、一部の貸し切り観光バス事業者様でお使い頂いております。但し、普及に関しては乗降リフター装着費用・車椅子乗車スペース確保と営業採算性との乖離が大きな壁になっていると思われまます。東京都内の観光バス運行業者全体で10社程度の保有で、利用者も限られている現状です。



■より良いバス作りに向けて

色々なお客様全てが快適に移動出来るバスを生み出すには我々はまだまだ不勉強です。バスに関して皆様の色々なご意見や日頃感じているご不便、アイデアをお持ちでしたらどんどん発信して下さい。我々も『このバス良いねえ。』と言って頂ける車創りに向けて努力致します。

柏朋会例会でのご意見の中に路線バスを利用するに当たり「肩身が狭い・・・。」と表現されていた問題については、インフラ整備が進んでも解決出来ない問題を抱えていると感じる所もあります。デザインで抑制出来る方法を考える必要があるかもしれません。新しい課題として取り上げてみます。

<その2>

「生活者の視点で考える(1)」～福祉の常識・非常識～へのコメント

東急車輛製造株式会社
車両事業部 設計企画部 横川浩大
(製品開発・CR)

車両とホームの段差・スキマについて

【段差について】

従来、満車時において車両がたわんだ状態でも逆段差（ホームが車両床面より上）が認められていませんでしたが、実験・検証の結果、逆段差20mmが許容されることになりました。その後、車両の低床化が進んだことにより以前に比べると段差が小さくなっています。また、車両出入口の端（クツズリ部）を床面より下方に若干傾斜させることで段差を小さくしている例もあります。

【スキマについて】

建築限界と車両限界の関係（ホーム等の建築物と車両が干渉しないようにする為のクリアランス）や曲線ホームと車両の曲がり方の関係などにより、車両とホームのスキマをゼロにすることはできないため、ステップなどによってこのスキマを解消しなければなりません。ミニ新幹線や試験車両などでは車両側から出るステップも存在しますが、在来線においては遅延の原因となる要素（万一の故障に伴う復旧作業など）を増やしたくないなどの理由により浸透していないのが現状です。

■ 車いす利用者への対応について

対応については鉄道事業者の範疇なので上手くいえませんが、「不慣れ」も原因のひとつではないでしょうか。多くの鉄道事業者では駅員にサービス介助士の資格を取得させることでサービスの向上に努めており、また、介助士の数も増えていると聞きます。心のバリアフリー化が必要と感じます。

<その3>

「生活者の視点で考える(1)」～福祉の常識・非常識～ を拝見して

日産ディーゼル工業株式会

車両開発プロダクトデザイン担当 佐藤恵吉

IAUD Newsletter を拝見しましたところ、実に様々な意見が載っていることが判りました。参加者の発言の内容を私自身が咀嚼した上で所感を述べるためには、意見をいくつかに分けるのが良いと感じました。

- (1) 建物や設備に対する不便な点の指摘、または、期待との乖離
- (2) 交通機関の車両構造に対する不便な点の指摘、または、期待との乖離
- (3) 交通機関の社員の言動に対しての不満
- (4) 他の乗客など周囲の人々に対しての不満

(1)に関しては、専門家ではないので詳しくは判りませんが、駅のエレベーターなどは、徐々にではありますが、設置基準に従って着実に改善されていると感じています。事業者さんの報告書からも読み取ることができます。

ただし「予算」や「期間」の制限は当然あるでしょうから、需要の多さなどに応じて、優先順位を付けて改善されているのだと想像します。未だ改善できていないところは、引き続き要望を出して行くのが良いと思いました。

(2)に関しては、業務の関係で(1)よりも多少は深く理解できます。第一に、まともな価格で買えるモノとして、世の中に提供できる生産量を確保するためには、重要度が高く、需要の多いところから満たすのが自然な選択です。

例えば、クルマの構造体は、事故の際に乗員の命を守る強度部材なので、命を守るという最上位の目的があり、乗車する全員にとっての需要であります。

第二に、だからと言って乗降アクセスなどの人の動きを妨げても良い訳では無いと思います。年々厳しくなる安全などの要件も満たしながら、より「ユニバーサルな造りの車両」を、「購入可能な価格」で提供して行くためには、技術の進歩が必要です。ここは正にメーカーが努力して行く領域です。

ポイントは、進化のスピードだと思います。これを決定付ける要素の一つが、製造メーカーの方針なので、ここに影響を及ぼせるよう、効果的に意見をアピールして行く必要があるのではないのでしょうか。この「効果的に」が、大切だと思いました。

メーカーも人の集まりですので、個々人の思考プロセスがモノ造りに影響します。その人たちが「やってみよう」と思うことが、結果につながって行きます。

ところが、人にやる気を出させるというのは、福祉であるかどうかに関わらず、人の性質を捕らえた一般論だと思います。具体的には、良くない部分は、良くないとして、判りやすくきちんと伝えること、同時に、良いところもきちんと認めるというアプローチが効果的ではないのでしょうか。

(3)は、組織運営の問題なのであまりコメントはできないのですが、社員教育は、どの企業でも永遠の課題ではないかと思いました。弊社でも行動規範を制定し、改善に取り組んでいます。(4)も、簡単に正

解が見つかる問題ではないと思います。現象に対するコメントは、差し控えます。

最後に、私個人として考えさせられたことを述べて締めくくります。

日本の文化は、とても奥の深いコンテクストリッチな文化だと思っています。茶道を例に挙げます。茶事の場合で、閉まっている茶道口の外で亭主が座って待っています。亭主は、お客様が室内を移動するときの衣擦れの音で「器物の拝見」などお客様の行為が終わったことを察知し、茶道口を開けて茶室に入ります。これは、コンテクストリッチを最も象徴する作法の一つだと思っています。

しかし、時にはこれがマイナスに働くことがあるとも感じます。大きな音を聞いて、何か他の意味を考えてしまうとか、言わなくても判るだろう、ということ平気で他人に押し付けてしまうことです。

ユニバーサルデザインの進化・発展には、生活者と造り手のコミュニケーションが欠かせないと思っています。そして、コミュニケーションは、受け手が理解できる時にのみ成立するようです。双方が正確に理解し合うところから、全てが始まるのではないのでしょうか。

最近、他国の方と一緒に仕事をする機会が増えていますが、日本という国は、その礼儀正しさや、きめの細かい思考、配慮の行き届いたモノ造りで、今現在でも世界の中で尊敬をされていることが良く判ります。

その良い点をますます活かすことは大切なことです。私自身で言えば、お客様の声をきめ細かに取り上げて、製品の改善に一層取り組むということです。

以上、拙いコメントで失礼をいたしました。

以上、文体なども含めて少しでも開発者の想いが生に伝わるよう、いただいた原文のまま掲載させていただきました。テーマによっては答えにくい内容もあったと思われませんが、誠意をもってご回答いただきました会員企業の皆さまには敬意を表し、改めて心より感謝いたします。

日産自動車のUDの取り組み

～ 夢のあるイノベーションでユニバーサルデザイン社会を創造 ～

日産自動車株式会社 デザイン本部
渡辺 悦啓 2008年10月

日産は、誰にでも安全で便利なクルマ社会の実現に向けて、多様化するお客さまのクルマへの要求や、運転時の心理的な影響を研究しながら、「魅力的で安全、かつ快適なクルマづくり」に取り組んでいます。そして人間中心のデザイン・設計思想に基づき、「日産ならではの特徴を持つクルマづくり」を目指した開発を、部門を越えたタスクチームによって推進しています。

<FRIENDLY INNOVATION>

私たちのクルマづくりの中心は「人」です。だから、どんなに革新的な技術でも、人にとって直感的に使いこなせることが第一だと考えます。そして、いつの時代でも、いちばんワクワクできるクルマをつくっていきたいと思います。私たちは、まったく新しい視点で、まだ見ぬクルマをイメージし、実現に向けてアイデアを生み出し続けます。技術の力でかたちにしていきます。クルマが進化するほど人に近づき、カーライフの楽しさをますます広げていく事を目指し、日産が取り組んでいるコンセプト/デザイン/技術開発についてご紹介致します。



初代 PIVO (2005 TokyoMotorShow)



PIVO2 (2007 TokyoMotorShow)

<日産のコンセプトカー開発：PIVO 2>

たとえば「PIVO 2」は、こうした取り組みにより実現した、お客さまにとってフレンドリーな先進技術を凝縮したコンセプトカーです。初代「PIVO」で高い評価を頂いた先進技術、「キャビン回転によるバック運転不要」という機能に加え、「PIVO 2」では縦列駐車がとても簡単にできる機能「横方向走行」を追加することで、これ以上考えられないほど操作性の良いクルマとなっています。また、よりフレンドリーなクルマのあり方として、表情や会話からドライバーの状態を推定して話しかける「ロボティックエージェント」の採用により、人がペットに感じるような「愛着感」をクルマに与えました。電動車両だからできる、機能と心理の両面から捉えた新しいカーライフの提案です。

現代のクルマにとって、サステナビリティを実現していくのは大きなテーマです。環境に配慮した技術を生かし、その技術により初めて実現できる新しいクルマの魅力を創造し、お客さまにとって分かりやすい形で表現する — こうした取り組みの積み重ねによって、多くのお客さまに価値を提供できると私たちは考えます。

＜ロボティック・インターフェース＞

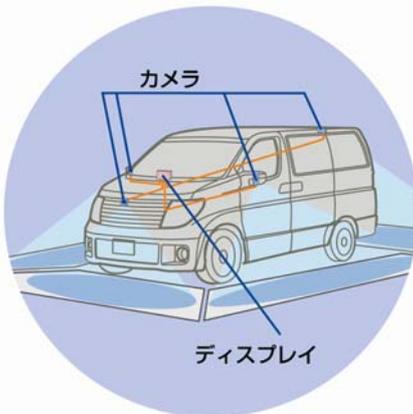
ダッシュボードに顔をのぞかせる「ロボティック・エージェント」が顔画像を認識し、ドライバーの状態を推定します。操作に必要な情報だけでなく、状況にあわせた元気づけの言葉や和ませる語りかけを行い、ドライバーを幸せな気持ちにしてくれる、まさにパートナーのような存在です。

子供から大人まで、思いやりや助け合いといった、人の気持ちに働きかける「こころのUD」が大切だと考えています。



＜アラウンドビューモニター＞

狭い場所での駐車、難しい縦列駐車、そんなときの不安を少なくする為、ドライバーにとって見えにくい部分をカメラでサポートします。4個の高解像度カメラの映像を、クルマの上から見たかのような映像に変換、ディスプレイに表示します。より安心できる縦列駐車や車庫入れを実現します。



＜日産のHMI（ヒューマン・マシン・インターフェース）開発＞

私たちは、より安全で快適なインテリア空間をお客さまに提供する上で必要不可欠である「優れた使いやすさ」を実現する為、社内の様々な専門分野の知識/スキルの結集による取り組みとして、部門を越えたタスクチームを編成し、表示系/操作系機器の開発を推進しています。

このタスクチームは、各部門の役割を実践することにとどまらず、常に相互に影響し合い「見やすい表示系」、「使いやすい操作系」の実現に向けて、中心的役割を担っています。

BEST-HMI (Human Machine Interface) を実現するために、表示系は高く（遠くに）、操作系は手元に配することで空間性を損なうことなく、より見やすく、使いやすく、わかりやすいHMIの実現を目指しています。

高級セダン「フーガ」「スカイライン」、そして新型の「ティアナ」「ムラーノ」等に搭載されている車載機器のHMIで実現したインテリアのレイアウトやデザインの考え方は、計画的に日産車に適用され、インテリアデザイン全体の方向性を示すとともに「日産らしさ」も訴求することができたと思っています。



新型ティアナ



新型ムラーノ

私たちはUDを使いやすいという機能向上として扱うだけではなく、日産独自の新しい魅力づくりの要件としてとらえることが出来ると考えています。

さらなるIT (Information Technology) やITS (Intelligent Transport Systems) の機能向上に伴う新機能の増大や高齢社会の到来などの状況を踏まえて、さらに「使いやすい」、「わかりやすい」HMIを開発していきたいと思えます。

そのために私たちは人間の認知、視覚などの基本特性研究を推進し、ヒューマンセントリックなデザイン・エンジニアリングを推し進め、快適で心地よい魅力的なインテリアを提案し続けていきたいと思えます。

日産は、これからも斬新な発想で価値の高い商品を開発し、楽しいカーライフを創造していきたいと思えます。

以上

Case study: 衣のUDプロジェクト

衣服のユニヴァーサルデザイン

衣のUDプロジェクト主査

スリーエムヘルスケア株式会社 一色 香月

〈衣のUDプロジェクトについて〉

「衣のUDプロジェクト」は生活に不可欠な「衣・食・住」のなかで「衣」をターゲットとしたプロジェクトとして2006年に発足しました。研究開発企画部会の中では5番目に発足したプロジェクトとなります。「ユニヴァーサルデザイン」という万人に受け入れられることを目的としたデザインと「ファッション」という個性や流行を重視したものと一見相反する概念を融合させることをテーマに活動を続けています。

現在ユニバーサルファッション協会 (UNIFA) を中心に約20名のメンバーで構成されています。当初は仕事の終了後の限られた時間の中で活動していたため、出席者が少なく中々活発な活動が出来なかったのですが、少しずつ多方面の会員が増え前進しております。

〈プロジェクトのコンセプト〉

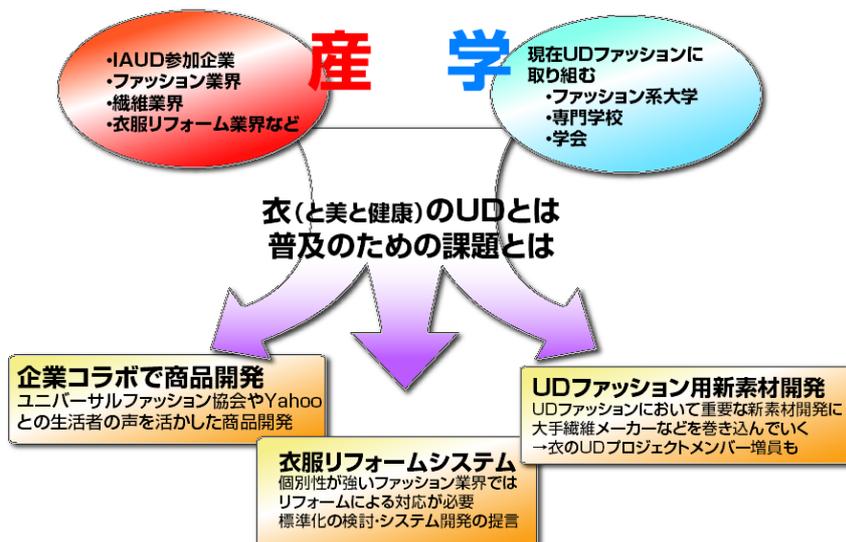
メンバーの方々の経験値としてUDをつけたファッションは特定な人が着る服であるというイメージが定着しそれが阻害要因となって一般への普及が困難となっております。また、UDの衣服を作る場合、実際は機能のみが中心となりがちでファッション性が犠牲になっているのが現状といえます。

ユニヴァーサルデザインの「衣」は一般の人が着衣して着心地がよい衣服の延長で考える必要があり、ファッション性においても同様と考えています。特定の方々においても、機能性とはより、色やデザインなどファッションを楽しむ権利があると思います。

〈プロジェクトの取り組み〉

学術機関等との協力が不可欠であるとの課題を基に「産・学の協働」をテーマに活動をすすめています。このテーマを進めることにより「衣」のユニヴァーサルデザインにおける問題点や普及のための課題などを収集し、問題解決のため次のプログラムに取り組んでいく予定です。

- ◆ ユニヴァーサルデザインにも応用できる新素材の検討
- ◆ 各企業のUD素材を活用したコラボレーションによる商品開発
- ◆ 衣類の廃棄などに対する環境を考えたリフォームの標準化やシステム開発の検討



〈活動例〉

熊本大学 教育学部 雙田先生の講演

運動機能に障害がある人に対し、衣服の脱着動作にかかる身体的負担について心拍変動スペクトル解析を用いることにより生理学的に評価する方法について講演して頂きました。心拍変動スペクトル解析は自律神経である交感神経と副交感神経活動を分別定量化することが可能と考えられています。



雙田先生の研究テーマ

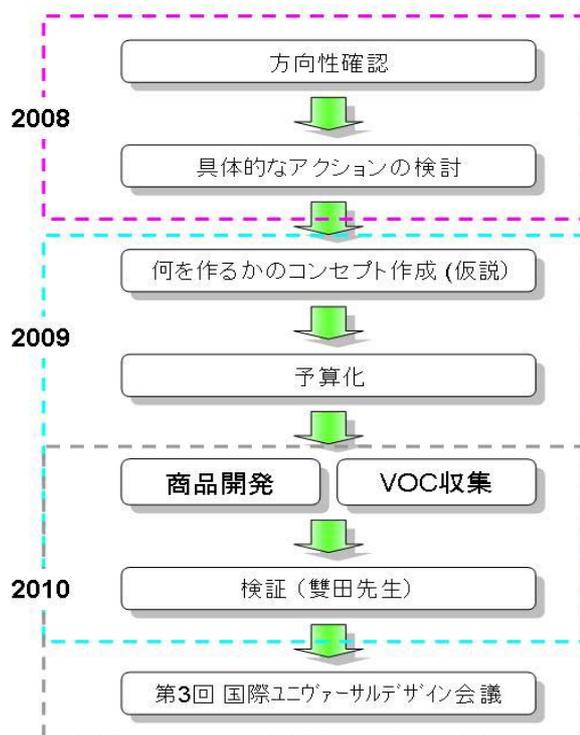
- ・「運動機能に障害がある人の着脱動作の分析と既製服の修正方法の検討」
- ・「心拍スペクトル解析を用いた着衣動作における身体的・精神的負担の評価
～脳性マヒによる運動障害がある人の事例～」

「衣」のUDプロジェクトとして開発した衣服などの客観的なデータとして活用できる非常に興味のある研究であると考え今後も交流を続けていきたいと思えます。

〈今後のロードマップ〉

「衣」のUDプロジェクトとしては、2010年に予定されております、第3回国際ユニヴァーサルデザイン会議を一つのゴールと位置付けて、図のようなロードマップ（案）を検討中です。

単に商品を作ると言う事ではなく、具体的にサンプルを作成することで実際の検証や生活者の声を集めることが出来ます。また、雙田先生にご協力いただき客観的なデータ収集を行うことにて、「衣」のユニヴァーサルデザインの製品や概念、知見をまとめ発表できればと考えています。



〈まとめ〉

「衣」のUDプロジェクトは非常に難しいテーマですが、衣服は生活の中で最も長く人に接する物の一つです。体に障害をもつ人にとって脱着を含めた着心地の良い衣服を作ることは、一般の人に対しても着心地の良いものだと思えます。さらにデザインや色・柄などファッション性が加われば人生も楽しくなると信じております。

「衣」のUDプロジェクトを共に推進していただくメンバーを募集しております。特に素材メーカー様のご協力をお願いいたします。

以上

世界の UD 動向

■台湾ユニヴァーサルデザイン関連イベント・レポート

IAUD 情報交流センター（富士通デザイン(株)） 蔦谷邦夫

台湾で開催された「台湾デザイン博覧会 2008」に出展者として参加してきました。活況を呈した博覧会の概要とその雰囲気をお伝えします。

また、会期中に台北市郊外にある今回の博覧会の執行を担当した台湾デザインセンターを訪問しました。同センターの概要とそこで開催されたシンポジウムなど台湾の最新動向についてご紹介します。



●台湾デザイン博覧会 2008（台湾設計博覧会 2008）

6回目となる今回は10月4日から19日の16日間、台湾南部の台南市郊外で開催されました。主催は台湾經濟部製造局と台南県政府。会期後の主催者の発表によると今回の来場者は37万9千人と、アジアでも最大級のデザインの総合イベントです。会場は若い熱気にあふれ、予想以上に一般市民のデザインに対する関心の高さが感じられるイベントでした



会場となったショウリウ文化園區は日本の明治製糖が1906年に台湾で最初に作った工場をリノベートしたもので、現在、芸術活動や文化の発信地として大変注目されているサイトです。歴史的建造物を活かした緑にあふれる会場は、多くの人工的なイベント会場とはまた趣を異にし、幅広い分野のデザインを展示するステージとして温かな雰囲気をかもしだしていました。

博覧会場は13のパビリオンと仮設テント、イベントステージで構成され、連日デザイナーを目指す学生や、社会人、家族連れなど年代的にも幅広い来場者が訪れていました。日本からはUDの最新事例や取り組み紹介の展示と、親子を対象とするUD体験教室が開催されました。

○開会式

初日午後開催された開会式にはデザイン関係者だけでなく台湾の国家主席馬総統を筆頭に政府・自治体からも多くの代表者が参列。また、さまざまなデザインコンペの授賞式も同時に行われましたが、プロのデザイナーを対象とした賞では馬総統が受賞者に直接賞状とトロフィーを手渡すなど、日本ではあまり見かけないシーンが印象的で、国をあげたイベントであり、国策としてデザインを支援していることが強く感じられました。



○日本ユニバーサルデザイン体験館

日本の企業や自治体など 28 社・団体が参加、UD の先進事例や取り組みが紹介されました。食器や文房具などの日用品から家電製品、住宅機器、食品パッケージ、農機具まで広範な製品が展示され、自治体の取り組みや、カラーUD、インターネットのアクセシビリティ改善など、UD 活動が幅広い視点で紹介されていました。

馬総統が開会式の後、日本館に立ち寄り 2005 年の愛知万博でも人気を博したトヨタ自動車の i-unit (アイユニット) に試乗する様子が新聞などで報道され、i-unit のコーナーは記念写真を撮る親子連れなどで常に人だかりができていました。会場において UD の理解度や浸透度という点ではまだまだこれからという印象を受けましたが、全体的には大変好評で、説明を熱心に聞いたり写真を撮ったりする若い人の姿が目立ちました。



○UD体験教室

親子でクイズや工作などを楽しみながら、人間の多様性の理解やさまざまな気づきを得、UD の土台となるマインドを自然に身につけてもらおうというイベント。内容は子供とのやり取りのなかで色の好みが人により異なることを気づかせたり、音当てるクイズ、色つきメガネで色紙のパターンを切り抜いたり、箱の中で手探りで粘土細工をしたりとバラエティに富んだもので、五感をフルに活用し小さな子供でも飽きさせない構成となっていました。



擬似的につくり出したバリアを感じつつ、代替できる感覚をフルに活かそうとすることで、人間の多様性に気づくだけでなく、同時に人間が持っている能力や機能の素晴らしさを体感してもらおうとするもので、わが子をハラハラしながら見守る両親と、無心に取り組む子供たちの姿が印象的でした。

○多彩なパビリオン

デザインの総合イベントということで、展示されている内容は多彩で、プロダクトデザインだけでなく、グラフィックデザインやパッケージデザイン、伝統的なクラフトまで非常に幅広い分野にわたっていました。環境に配慮した自然素材を使用した家具など時代性が強く感じられる作品や、台湾のアイデンティティを感じさせる先住民の民具などが印象に残りました。また、会場ではデザイングッズの即売などもあり、ビジネスチャンスとしての場も提供されていました。



●台湾デザインセンター

台北市郊外の、多くの先端企業が入居する南港ソフトウェアパークのビル群の一角にあり、産業界と密接に関わりを持ちながら活動を展開しています。

オフィスに入るとまず目に入るのがさまざまな分野のデザインされた商品のディスプレイ。ガラスで仕切られた展示ゾーンにはデザインコンペの受賞作品や実際の商品がゆったりとディスプレイされていました。センターにはこのほか、さまざまな素材や色見本が集められたライブラリー、人間工学的な検証ができるラボ、ユーザーテストや高齢者・妊婦の疑似体験ができるUDスタジオなど充実した環境が整っており、登録すれば企業のデザイナーや開発担当者が自由に使用することができます。



●アジアUDネットワーク (AUDN) 設立記念シンポジウム

台湾デザインセンターのホールで10月6日、UDシンポジウムが開催されました。このシンポジウムは台湾デザインセンターが提唱した「アジアUDネットワーク」(AUDN) 設立を記念して開催されたもので、台湾、日本と韓国、シンガポール、フィリピンの5カ国の代表者が参加して行われました。AUDNには現在、中国、インド、タイ、インドネシア、マレーシアを加えた10カ国のデザインセンターや大学などの研究機関が参加を表明しています。



午前中は、台湾デザイン博・日本館の出展者のなかから、企業の実践事例としてトヨタ自動車、東洋インク、ヤンマーの3社と自治体の取り組みとして静岡県代表からそれぞれ活動紹介がありました。午後からはAUDNの設立趣旨説明とアジア各国のUD動向として韓国、シンガポール台湾からそれぞれ発表されました。その後、フィリピンの代表や日本からのメンバーも加わり、パネルディスカッションが行われ、言葉や文化、生活習慣、あるいは社会情勢の違いなどによりそれぞれの国の異なる状況や課題について質問や議論が交わされました。

アジアの10カ国が参加、情報交換・共有をはじめ互いに協力し合い課題解決に向けた取り組みをしていこうとするAUDNへの期待と可能性が感じられるシンポジウムでした。



●所感

今回のイベントへの参加あるいは台湾訪問全体を通じて、強く印象に残ったことは国をあげてデザインをサポートし精力的な取り組みが行われているという点です。また、アジア諸国もUDを社会的な問題の解決策の一つとしてとらえ、真剣な取り組みを行っているということでした。

世界でも最も高齢化が進んでいる日本は、UDへの取り組みでも総合的に見れば先頭集団を走っているといわれますが、産官学それぞれのなかでまだまだ大きな温度差があります。

そんな状況のなかで、日本への大きな期待や果たすべき役割の重要性をひしひしと感じ、今後のIAUDの方向性として活動の場を、アジアしいては世界の国際的な場へ広げてゆくために、具体的な行動を起こす時期にきているのではないかと感じました。

以上

●しずおかユニバーサルデザイン国際シンポジウム 参加者募集中!!!

静岡県では、平成11年にUDに取り組み始めてから、今年で10年という節目の年を迎えるにあたり、静岡文化芸術大学と共催で、『暮らしのリ・デザイン』をテーマに「しずおかユニバーサルデザイン国際シンポジウム」を開催します。

少子高齢化が急速に進展する中、豊かで、快適な明日のために、私たちはどのように「暮らしをリ・デザイン」していくべきか、各分野の第一線で活躍する専門家の方々と共に考えます。

- ・開催日 平成20年11月13日(木)～14日(金)
- ・会場 静岡文化芸術大学(静岡県浜松市)
- ・参加料 無料
- ・主催 静岡県、静岡文化芸術大学
- ・後援 国際ユニヴァーサルデザイン協議会

<プログラム>

◆11月13日(木)

- 10:30～ 開会
- 10:40～11:40 基調講演 「誰のためのデザインか」
大宅映子氏(評論家)
- 11:45～12:25 事例発表 「視認性、可読性に優れたデジタルフォントの開発」
竹塚直久氏(株式会社リムコーポレーション代表取締役)
- 13:10～14:50 パネルトーク「暮らしを快適にするデザイン・力」
コーディネーター ・古瀬 敏氏(静岡文化芸術大学教授)
パネリスト ・吉村 等氏(スズキ株式会社)
・田中眞二氏(積水ハウス株式会社)
・奥田直磯氏(富山ライトレール株式会社)
- 15:00～17:00 記念講演 「ユニバーサルデザインの到達点と今後」
レスリー・ヤング氏(メイスユニバーサルデザイン研究所)
UD対談 レスリー・ヤング氏
河原林桂一郎氏(静岡文化芸術大学デザイン学部長)
- 18:00～ 交流会(会費5,000円)

◆11月14日(金)

- 9:00～11:00 分科会 【Aコース】(定員50人・先着)
「ユニバーサルデザインとモノづくり」
ヤマハ株式会社、ヤマハリビングテック株式会社の取組
【Bコース】(定員50人・先着)
「静岡県のユニバーサルデザイン施策の概要」
「静岡文化芸術大学・学内施設の視察」
- 11:00～15:00 視察調査(定員50人・先着)
・静岡県小笠山総合運動公園・エコパ、ヤマハ発動機株式会社・本社工場

◆詳細およびお申し込みは以下のホームページをご覧ください。

<http://www.pref.shizuoka.jp/ud/udsymposium>

■お問い合わせ

静岡県 県民部 ユニバーサルデザイン企画監
〒420-8601 静岡市葵区追手町9-6
TEL 054-221-3153 FAX 054-221-2827
E-mail: ud@pref.shizuoka.lg.jp

●IDEA センター（ニューヨーク州立大学バッファロー校） E-ニュースレター2008年夏・秋号

リハビリテーション工学研究所による利用しやすい公共交通に関する研究(RERC-APT)がアワード授与

RERC-APT への新規5年助成については、IDEA センターが中心的役割を担っています。RERC-APTは、カーネギーメロン大学ロボット研究所(RI)と IDEA センター、および国内のデザイン、コンピューターサイエンス、工学、交通、障害者団体代表者と協力関係にあり、国立障害&リハビリテーション研究所(NIDRR)が資金提供しています。RERC-APTは、Aaron Steinfeld (RI)およびEdward Steinfeld (IDEA)両氏の指導により障害者が求める最優先の交通ニーズに応えるため、実現可能な技術やユニヴァーサルデザインを生かし効果的で持続可能なプロセスを開発していきます。

グローバル・ユニヴァーサルデザイン委員会(GUDC)が活動中

IDEA センターは、RERC-UD・建築環境交付金から助成を受け、シラキュース大学Burton Blatt 研究所と共同でNPO グローバル・ユニヴァーサルデザイン委員会(GUDC)を設立し、建物や製品へのUDの基準を開発します。GUDCの任務はUD理念の導入を加速させることです。人間の能力・嗜好領域のデザインは、法令順守の域を越えどのような集団でも個人でも不利とならない使いやすいグッドデザインのヴィジョンへと進まなければなりません。

2008年5月のシラキュース(ニューヨーク州)での最初のミーティングが成功してから、自主的合意に基づき商業ビルのUD基準を発展させる努力がなされています。

UDとヴィジタビリティについての新しい著作

Ed Steinfeld氏とBeth Tauke氏は最近、二ヶ国語のオンライン雑誌uiGarden.netに記事を發表しました。

IDEA センターはまた、AARP 研究レポート「増加するホームアクセス:ヴィジタビリティについてのデザイン」を發表しました。Jordana Maisel (IDEA センター)、Eleanor Smith (Concrete Change)とEd Steinfeld (IDEA センター)3者の共著です。AARP 公共政策委員会が後援し配信しています。

e-ニュースレターのその他の記事について

- 新しい社会人教育プログラム
- 最新の会議発表
- ニューヨーク州ハドソン川沿いの手ごろな価格の新しい住宅団地
- 建築環境調査研究からの予備的結果

e-ニュースレターの続きは、以下に掲載されています。

<http://www.udeworld.com/emailmarketer/link.php?M=9090&N=36&L=24&F=H>

【編集後記】

○Newsletter もだいぶ軌道にのってきました。

毎回スタッフ全力投球で取り組んでいます。

おそらくオリンピックソフトボールの上野投手のような感じです。

特集の取材から始まって各種記事の取りまとめ、編集、アップとぎりぎりの状態ですが、仕上がった Newsletter を見ると達成感を感じます。

が、読者の皆さんからの忌憚のないご意見、是非お願いします。

お待ちしております。(M. N)

○これまでは読者としてこのメディアを見てきたのですが、今号から本格的に編集に加わることになり、その大変さを身にしみて感じています。

これまで携わられたスタッフの皆さんの苦勞に改めて頭が下がる思いです。原稿にご協力いただいた皆さんのおかげで、予定の締切りにギリギリ間に合いましたが、これまでの号と比較すると若干ボリューム不足で、企画や制作プロセスにおいても今後課題を残しました。しかし、いろいろと大変なことが多い分、同時にやりがいも感じています。

情報交流センターもやっとスタートしたばかりで、今後、その役割を充分果たすには、まだまだ力不足で行き届かないところも多く、会員の皆さんの期待に応えられるようになるには、もう少し時間がかかりそうです。

まずは会員の皆さんとしっかりコミュニケーションし、本誌を IAUD の会員の皆さんのメディアとして育てていくことが当面の使命だと思っていますので、温かい目でご支援くださるよう、よろしくお願い致します。(葛谷)

IAUD Newsletter では、誌面を会員の皆さまの UD に関わる情報交換の場と位置づけています。ぜひ、会員企業の UD 商品開発事例や PJ/WG の活動成果事例等の情報をお寄せください。また、国内外の UD 関連イベント、シンポジウム等の開催情報もお知らせください。ご連絡は、news@iaud.netへ直接、メールをお送りいただくか、事務局あるいは情報交流センターまでお問い合わせいただいても結構です。

無断転載禁止

IAUD Newsletter No.7

2008年10月31日発行

国際ユニヴァーサルデザイン協議会

事務局 : 225-0003 横浜市青葉区新石川 2-13-18-110

電話: 045-901-8420 FAX: 045-901-8417

e-mail: info@iaud.net

情報交流センター: 104-0032 東京都中央区八丁堀 2-25-9

(IAUD サロン)

トヨタ八丁堀ビル 4階

電話: 03-5541-5846 FAX: 03-5541-5847

e-mail: salon@iaud.net