

観光におけるユニバーサルデザインの考え方

Tourism Universal Design (Barrier Free Design) for Historical Heritage

秋山哲男*・吉田樹*・三浦春菜**

Tetsuo Akiyama

Itsuki Yoshida

Haruna Miura

摘要

本論文はユニバーサルデザインの基本的な考え方を整理したうえで、今までほとんど整理されて無い観光のユニバーサルデザインに焦点をあてた試論である。まず観光ユニバーサルデザインの考え方をまとめ、次に、観光の基本要素として「観光旅行行動の円滑性」と「観光旅行におけるゆとり」の2つを位置づけた。さらに観光の行動を3段階のステップを前提とした上で、利用者(多様な旅行者:一般の人・高齢者・障がい者・外国人)と供給者(地域・観光事業者・交通事業者・行政など)に分けて、ユニバーサルデザインの課題を整理した。

1. ユニバーサルデザインの基本的な考え方

1.1 バリアフリーデザインとユニバーサルデザインの位置づけ

ユニバーサルデザインの意味は私の中で四度変化している。一度目は、1985年の世田谷の梅ヶ丘で、できるだけ多くの人が使えぬ道づくりを区の人(現在の早稲田の卯月先生)やコンサルタントの人(新居千秋さん)と共同作業で行った時である。このときはバリアフリーもユニバーサルデザインもなく、多くの人がいやすい施設・設備を作ることに終始した。おそらく、卯月盛夫氏(当時世田谷区職員、現早稲田専門学校)はこのときすでにユニバーサルデザインの言葉を使っていた。その意味で自然体のユニバーサルデザインである。二度目は、1995年にボストンのイレーン・オストロフ(アダプティブ・エンバイロメント・センター所長)からユニバーサルデザインの講義を受けてからである。米国のユニバーサルデザインとは何かを、わくわくして建築物や製品を中心としたユニバーサルデザインを学んだ時期である。このときはバリアフリーデザイン(BF)とユニバーサルデザイン(UD)の違いを過度に探し求めた記憶がある。しかし、都市や交通に関するUDの事例は少なく、UDの意味をどの様に考えるか混乱した時期である。人によっては、バリアフリーは悪いことで、ユニバーサルデザインが良いことであるなどと、まともな人が発言する時期でもあった。確かに米国の場合バリアフリーは障がい者に限定し、その結果その中心的な対象である車いす使用者

だけ対応すればよいとして、建築物のトイレと出入り口のスロープさえ整備すればよいと考える状況があった。その当時のUDの必要性は建築物のビルを車いす使用者だけアクセスできる環境ではなく、駅やバス停からそのビルまでの道路のバリアフリーや案内図(図・ピクトグラム)を整備すること、また建築物においてはビルの中にどのような施設(トイレ・エレベーター・会議室など)があるか、位置を示す地図や案内が必要である、といった整備をすることがユニバーサルデザインであると米国では考え始めていた。

三度目は、都市交通のユニバーサルデザインを出版(2001年)するまでである。このときは7~8人で2年間議論し、都市あるいは交通におけるUDを真剣に考えた。事例として米国のUDの基本的な考え方をある程度トレースしながらも、都市や交通を良くするための論理や事例をみんなで考え、探し、作り上げた創作型のUDで、必ずしも米国のUDを忠実に受け止めて提案したものではない。

結論としてUDとBFは確かに違うが、わが国の都市や交通ではそれを区別して設計・計画を取り扱う重要性は少ない。なぜなら、わが国では「福祉のまちづくり」をBFと呼んだに過ぎない。つまり東京都の「福祉のまちづくり」を例にとると、「福祉のまちづくり」にはすでにUDの考え方が入っており「すべての人の利用」を前提とし、「物心両面の実践課程」にはハードとソフトの両輪を駆使して使いやすくする継続的な試みが考え方として入っている。この点から、米国のBFとは言葉が同じでも異なる概念と考えた方がよい。また交通バリアフリー法ができた現在、道路のガイドラインはユニバーサルデザインを唱え、交通ターミナ

*首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学専攻
〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1 (9号館)
e-mail aki-tetsuo@comp.metro-u.ac.jp

**首都大学東京大学院都市科学研究科
〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1 (9号館)

ルのガイドラインもほとんどユニバーサルデザインを追求している。この点からわが国のUDは、路面電車の進化したものがLRTであるのと同様に、BFが進化したものとしてUDを捕らえることが自然であると筆者は考える。つまり日本のユニバーサルデザインはバリアフリーデザインが進化したものと考えてよい。進化とは路面電車がLRT（ライト・レイル・トランジット）に変わったり、高床バスが⇒リフト付⇒ノンステップバスに変わったりすることを言う。

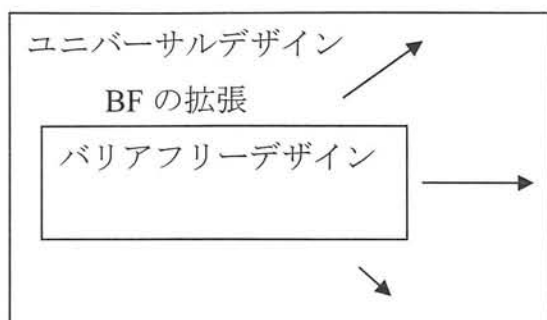


図1 バリアフリーデザイン拡張のユニバーサルデザイン

四度目は観光を考えるユニバーサルデザインである。この場合、都市や交通で考えていたユニバーサルデザインを超える概念で捉えなおさなければならないことを改めて感じている。その理由は、事前の情報や観光商品を新たに加える必要があるとともに、歴史的遺産・自然地形のアクセスをどのように整理するかを新たに考えなければならない。

これについては、今までのユニバーサルデザインは広域移動（地域間移動）や観光地内の移動、宿泊、魅力ある地域を楽しむなどの考え方はなく、むしろ新たに考え直さなければならない^{1) 2) 3) 4)}。

草薙氏(享年57歳、2007年5月没す)が考えていた観光のユニバーサルデザインの定義は、「年齢(Age)・性別(Sexuality)、言語(Language)、国籍(Nationality)、能力(Ability)のいかにかわらず、すべての人が同質で同等の旅の楽しみを享受できるツーリズム」としている。

1.2 ユニバーサルデザインの考え方

UDのコンセプトはすべての人が使いやすいこと。しかも、①公平であること、②自由度が高いこと、③単純であること、④分かりやすいこと、⑤安全であること、⑥余計な体力を使わないこと、⑦使いやすい適正な空間と大きさの確保、など7つの原則がある。(表1) UDの7つの原則を都市空間の観点から分類すると、1)機会平等(①)、2)使いやすさ(②③④⑤⑥)、

3)都市空間(⑦)の3つに要約できる。これらの概念は今までの都市計画・交通計画の概念の中には少なく、利用者の観点からの設計論、計画論と言い換えることもできる。しかし、この7つのコンセプトはあまりにも原則的で、交通政策や交通計画には、もう少し具体的かつ明確な計画論が必要であり、観光地においてさらに観光計画と一体化した計画が必要であることは間違いない。

表1 ユニバーサルデザインの7つの原則^{4) 5)}

原則	内容
①公平な利用(公平性)	さまざまな能力に人が手にすることができ、利用できること。
②使用における柔軟性(自由度)	個々の選択や能力の幅広さに適応できること。
③単純で直感的な使用(単純性)	利用者の経験や知識、言語能力、注意の集中度に関係なく、使用方法が理解しやすいこと(使い方が簡単ですぐ分かること)。
④明瞭な情報(分かりやすさ)	周囲の状況や知覚能力に関係なく、必要な情報が利用者に効果的に伝達されること。(必要な情報がすぐに理解できること。不必要なものを省きシンプルで、直感で分かるデザインであること)。
⑤間違いに対する寛容(安全性)	偶発的また思わぬ動作により誤りや危険を最小限にすること。(デザインが原因の事故をなくすこと。うっかりミスや危険につながらないデザインであること)。
⑥少ない身体的負担(省体力)	最小の疲労で、効率的かつ快適に使用できること。(無理な姿勢をとることなく、余計な力を使わずに少ない力でも楽に使用できること)。
⑦接近や使用のためにサイズとスペース(スペースの確保)	身体寸法や姿勢、モビリティに関係なく、接近や、到達、操作、使用のために、適切な大きさと広さが提供されること(アクセスしやすいスペースの広さと十分なサイズの大きさを確保すること)。

1.3 観光行動とユニバーサルデザイン

観光行動は、交通計画での人の行動を捉える需要予測が極めて大きな役割を果たすと考えられる。従来の観光はこの需要予測がもっとも弱く、宿泊、空港、旅客船など出入りが明快な行動は捕らえられても、イベントや日帰りの観光客、観光とそうでない行動の区別がしにくい行動がある。例えば質の良い物品の買い物、

おいしいレストランにわざわざ東京から札幌まで行く事は観光と考えられるが、隣の町のおいしいお煎餅屋さんなどは観光として数えるかどうかははっきりしていない、などこれら予測はあまり考えてこなかった。需要を予測する意味は、来街する人に対してどの程度の道路・交通・宿泊施設を用意するか、あるいは食材・土産などをどの程度の量を用意するかなどの準備のためにも大切である。

こうした需要の予測から維持・管理までは以下の6つの段階がある。①需要予測：調査・分析・予測モデルの構築、②計画・設計：需要に基づいた計画を立てることや、交通施設の設計をおこなう、③計画案の代替案の評価：計画した案の何を選択するか評価する段階、④事業化・運営に着手：計画で妥当だと認められた計画案を実際に事業を行う、あるいは運営する段階、⑤計画や運行の事後評価：すでに実施した計画が適正だったか事後の評価を行い、今後の再整備計画などに役立てる、⑥維持・管理、といった手順を追うことが必要である。

11. 観光のユニバーサルデザイン

2.1 観光とは何か？

観光とは何か？中国の易経の定義によれば「観国之光」である。つまり「国（その土地）の光（優れている事象）を観る」ことである。また、観光は英語の tourism という言葉もあり、ツーリズムとは興行・出稼ぎ以外の商用旅行を含めた観光のこと。円を書く道具を意味するラテン語 (tornus) を語源とし、周遊を意味するツアー (tour) に行動、状態、主義などを表す接尾辞イズム (-ism) の付いた言葉である。観光とレクリエーションは、観光＝宿泊を伴う、レクリエーション＝宿泊を伴わない、などもあるが、現代でこうした定義自体も、再考する必要がある。なぜなら、特に大都市圏では短時間観光（数時間の見学、午前中だけ、午後だけ、夕方から夜にかけて）や日帰り観光が少なからず見られるが、統計的に極めて捕らえにくい。例えば溝尾氏によれば浅草のサンバカーニバル参加者が主催者発表では35万人であったが、実際にカウントしたら7万人であった。つまり、正確に数えないで、昨年の数などを参考に推定することからこうした違いが起ってくる。

以下に観光の定義を概略述べておく⁶⁾。

①井上萬壽蔵

人が日常生活圏を離れ、再び戻る予定で、レクリエ

ーションを求めて移動すること。

②日本の観光の定義

日本の観光の定義（観光政策審議会 1969年）はレジャーを個人の自由時間、あるいはその時間における余暇利用の行為と定義。レジャーの中にレクリエーションとそうでないものがありレクリエーションをレジャーの中で鑑賞・知識・体験・活動・休養・参加・精神の鼓舞等、生活の変化を求める人間の基本的欲求を充足する行為としている。

その後の観光政策審議会（答申第39号、1995年6月2日）の「今後の観光政策の基本的な方向について」では、観光の定義を「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行う様々な活動であって、触れ合い、学び、遊ぶということを目的とするもの」とし、「時間」、「場所・空間」、「目的」の3つの面から規定し、余暇時間を強調した。その5年後には、「21世紀初頭における観光振興方策について」（答申第45号、2000年12月1日）の観光の定義は、「単なる余暇活動の一環としてのみ捉えられるものではなく、より広く捉えるべきである。」として、余暇時間に限定した考え方を修正している⁷⁾。

③世界観光機関（WTO）の観光の定義

訪問の主要な目的が、訪問国内で報酬を得るための活動を行うこと以外の者で、1泊以上12ヶ月を超えない期間、居住国以外の国で通常的生活環境を離れて旅行する人。さらに、人が日常生活圏を離れ、再び戻る予定で、レクリエーションを求めて移動することとしている。また、WTOのツーリストの定義は、24時間以上、そして最長1年以内の期間、居住地を離れて再び居住地に戻る人と定義している。旅行目的にはレクリエーション、ホリデイ、スポーツ、ビジネス、会合、会議、研究、友人：親戚訪問、保養、宗教、伝道をあげている⁹⁾。

以上のことから、観光の定義が少しずつ変化し、拡大の方向にあり、また、時間・空間・観光対象なども時代の変化に左右される可能性がある。その点で、観光は弾力的で総合的な対応が不可欠な領域である。

2.2 観光ユニバーサルデザインの基本要素

観光からみたユニバーサルデザインは、「観光における観光行動の円滑性」と「旅行におけるゆとり」として表2にまとめた。

(1)「観光行動の円滑性」

ユニバーサルデザインの7原則で不足する基本要素を旅行行動に当てはめると、①多様性、②簡潔性、③旅の連続性、④旅の持つ情動性、⑤価格の合理性、な

どが新たに加わる。これらの要素は旅をしやすくする要素と考えられる。この円滑性は、受け入れ側において多用な人、例えば障がい者・高齢者・外国人などに対してでも対応することだが、いくつかの都市で対応しているに過ぎない。例えば、障害者に対しては高山市や伊勢のNPOなどが積極的な取り組みをしている。

表2 観光のユニバーサルデザイン基本要素

観光のユニバーサルデザインの基本要素		内容
観光行動の円滑性	①多様性	いろいろな旅の楽しみを味わえる：Diversity
	②簡潔性	分かりやすい情報整備を行う：Simplicity, Easy
	③旅の連続性	途中で途切れない旅ができる：Seamless
	④旅の持つ情動性	旅の感動・印象の醸成：Emotion, Impression
	⑤価格合理性	旅の商品価格と商品内容の一致（Cost Performance）
観光におけるゆとり	⑥空間的余裕の確保	車いす・杖の備える：Wide space
	⑦時間的余裕の確保	ゆっくりした時間の流れを得ること：Slow tourism
	⑧心を豊かにする旅（五感を刺激する）	見る、聴く、触れる、味わう、匂うなど感性や美的感覚などの五感による楽しみ：Five senses, Sensitive

注) 草薙の提案を筆者が参考に再構成した

(2)「観光におけるゆとり」

忙しい生活から離れてゆとり(スローライフ、ゆっくり滞在し疲れを取りリフレッシュする)を重視することは観光の基本的な要素である。そのためには、⑥空間的余裕の確保、⑦時間的余裕の確保、⑧心を豊かにする旅（五感を刺激する）、などの「ゆとり」要素が不可欠である。また、次々に観光地を廻るブーメラン型の観光から滞在型・体験型・文化や歴史などの勉強型にシフトすることもゆとり観光の方向である。

III. 観光の主体から見たユニバーサルデザイン

3.1 旅行者と受け入れ側の手順

観光におけるユニバーサルデザインの主なものは①旅行者に対するものと、②観光を受け入れる側の2つ

に分けられる。

(1)旅行者のステップ

旅行者の行動の手順は図2に示した3段階が考えられる。

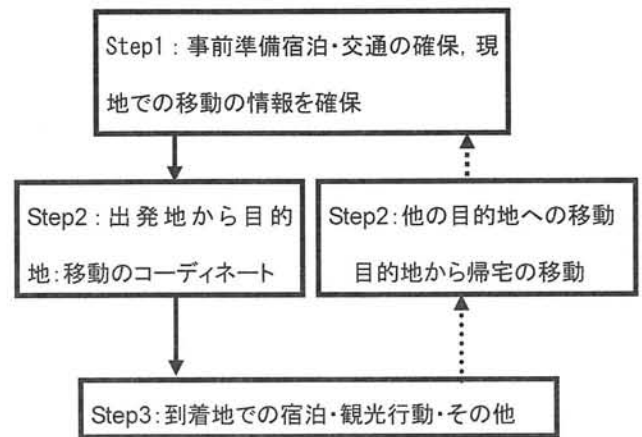


図2 旅行者の行動の手順

Step1 事前準備：

何処に観光に行くかを意思決定し、さらに観光地へ行く前までの準備を行う段階である。

Step2 移動：

出発地から目的地、あるいは、目的地から帰宅地など出発地・目的地間の交通の行程であり、観光の一部をなすものである。

Step3 着地観光

到着地、現地での宿泊・観光・その他の行動を行うことで、観光の中核をなす行動領域である。一般に着地観光（destination tourism）などと呼ばれ宿泊・観光地を探索する段階である。

(2)観光受け入れ側のステップ

旅行者を受け入れる側とは、地域の行政、観光事業者、交通事業者などである。これに対して旅行者の3段階と類似した体制が必要である。受け入れは別の言い方をすると観光商品、ユニバーサルサービス、観光ビジネスなどがこれに該当する。

これからは今あるものを単に見せるだけでなく、人々が見やすく・来やすい環境を作るために観光地域の宿泊施設・観光資源・歩行空間・情報・多様なサービスなどを総合的にマネジメントすることが求められる。

3.2 旅行者の従前準備段階（Step1）

(1)情報：現地の事前情報入手の容易性

観光地の様々なバリアがどの程度か、現地までの所

要時間時間や費用は一般の人に比べて障がい者・高齢者などはどの程度余分に掛かるのかを適切に情報提供し、自ら作る観光計画に役立てるステップである。この場合、インターネットではホームページ作成において視覚障がい者が読める音声環境の整備、外国人がわかる多言語標表示、車いす使用者が利用できるトイレや宿泊施設、観光地の移動環境などの的確なバリアなどの情報が必要である。

(2) 観光商品

① 多様な商品の選択可能性

観光商品の選択の可能性を大きくすることである。つまり障がい者・高齢者だけの特別な商品を作らず、一般の人が選択する商品を障がい者・高齢者も選択可能にすることである。また観光商品が外国人にも選択可能にすることである。例えばロンドン交通では外国人が現金で支払うと初乗り料金が4ポンド(1000円)であるものをオイスターカードを利用すれば300円台で利用できる。しかし外国人が購入する場合にはかなり難しい。オイスターカードを入手するためにはロンドン市内数箇所と空港など限定した場所で申し込まないと入手できない。また、日本の冬の東京一札幌の航空券は一流ホテルを2泊+往復航空券が4万円にみたない。(札幌往復4~6万円ホテルを入れると10万円程度)これも、10日以上以前にインターネットによる購入などで可能となが、外国人が購入できるかどうか難しい。さらに障がい者・高齢者が一般の旅行商品を購入してもバリアフリー対応にはなっていないことが多い。

② 料金の同等性

数年前冬の北海道の旅(富良野・旭川周辺)と題して、車いす使用者の旅行実験を社団法人北海道開発技術センター(DEC)が行った。その結果、一般の健常者が2泊3日で6~7万円で済むところ車いす使用者は20万円程度かかっていた。それは既存の公共交通機関を使えないことでSTサービス(スペシャルトランスポートサービス:高齢者・障がい者専用の交通手段、例えばリフト付車両)を利用せざるを得ないことによる。

米国のADA(障がいを持つアメリカ国民法、1990年)では一般の公共交通の利用に困難を伴う障がい者は公共交通の2倍を超えてはならないと規定し、過度な運賃負担の軽減に努めている。これは日常生活のことだが、観光旅行についても同じことが考えられる。

3.3 広域移動: 観光地の移動・観光地間の移動(Step2)

広域移動とは、自宅から目的地など観光地まで移動、観光地から他の観光地への移動、観光地からの帰宅などがある。

観光地の選定において、観光地の魅力度、アクセス条件やコストによって大きく左右される。観光地の選択としてプラスの要素として働くのが観光地の魅力度(行きたいと思う程度)がある。アクセス条件やコストは、総所要時間と総費用、つまり宿泊を必要とするか、移動時間がどの程度かかるか、費用はどの程度かかるか、予定する公共交通利用とレンタカー利用の場合、時間・費用に見合った利便性が得られるか、などのコスト・時間に規定される。

この段階は、予定する時間と費用を前提としながら観光地の行きたい箇所との総合的検討のうえに選択をする。この点からも適切かつ具体的な情報が最も必要な段階である。

3.4 観光地の対応(Step3)

(1) 観光資源の保存と活用

観光資源のアクセス環境向上において特に細心の注意を払わなくてはならないのは歴史的建造物や自然地形などの形状や状態に大きな歴史的・文化的価値、自然や環境的価値などを置く場合である。

この場合、第一は、歴史や自然などの価値にどの程度の評価を与えるかである。この場合、歴史的建造物などは歴史に精通している人の評価と建造物の専門家による評価が必要である。第二は、歴史や自然について、一般観光客に何処までアクセスを許容するかである。これは歴史や自然の活用の部分を評価し、入場可能な空間的領域や開放すべき時間を決めることである。第三は車いす使用者を中心とするアクセス確保の問題である。特にこのアクセス確保においてはわが国の経験は少なく、浅草の浅草寺のように、エレベーターを浅草寺のデザインに合わせてうまく導入した例と、長野の善光寺のように大きなスロープをデザインとは無関係につけたものがある。これは歴史的な建造物として相応しい整備かどうか評価が分かれるところである。これらは歴史的建造物のバリアフリー整備が明確な指針が無く行われていることを意味する。

1) パリのルーブル博物館のエレベーター

ユニバーサルデザインの事例として、ルーブル博物館のエレベーターは、回り階段とその中心の円筒状のエレベーターのハーモニーがデザイン的に特に優れている。

2) 英国のクイーンズハウス

例えば英国のイングリッシュ・ヘリテイジ（英国の歴史的遺産）などの経験はこれからである。大塚毅彦氏によると、英国の対応はバリアフリーの内容を決めるに当たって、クイーンズハウス（ロンドン・グリニ



写真1 ルーブル美術館のエレベーター

（ジッ付近）では、建築のアクセスの専門家、歴史の専門家、障害当事者の三者を交えてどのようなバリアフリーの対策にするかを議論して決める方策が採られている。

その結果、外見は全く変わらず召使の部屋だった地下から入りエレベーターで1, 2, 3階に移動する解決策がとられた。ここで特質すべき点は障がい当事者も建設的な意見を述べていることである。

以上の点から観光資源の一般的な保存と活用はもとより、障がい者・高齢者のアクセス計画を策定する仕組みが今後不可欠となる。



写真2 英国クイーンズハウスのバリアフリー
(2)観光地のアクセス環境向上

観光地のアクセス環境向上においてはバリアフリー環境を整備することと、一般の人・障がい者・外国人にも分かりやすい図記号・標示・地図（以後「サイン」と呼ぶ）を整備することが大切である。多くの都市を見てもサイン環境はかなり不十分である。いくつか筆者が経験した事例を挙げておく。

①ローカルアクセス環境

海外や日本で始めて行く都市などの交通手段の利用の仕方が分からず、利用までに余計な時間を費やしたことは少なくない。場合により手がかりがつかめず利用を断念するケースがバスやパラトランジット（バンコクのペチャ・トクトク）で特に多い。その場合、路線と料金が大きな問題である。

一方、循環観光バス、鉄道、トラムなどは初めての都市でも比較的わかりやすく利用しやすい。

また、車いす使用者がタクシーで移動する事が可能



写真3 長崎グラバー邸のローカルアクセス

な都市は、ロンドン、マンチェスター、バーミンガム、サンフランシスコなどであり、スロープつき流しのタクシーが整備されているが、日本の都市はほぼ全滅に近い。

3) 長崎グラバー邸の斜行エレベーター

坂道のまちの対応で斜光エレベーターにより地域の人のモビリティと観光地のアクセスの両面を確保したものがグラバー邸のエレベーターである。

②案内・情報システムの構築

観光地の歩行支援と図記号・標示・地図、ハンディな地図などの案内情報システムの構築が観光まちづくりの重要な要件である。観光地内での移動支援としての現地マップやサインなどによって、目的地へアクセスしやすい環境にすることである。筆者が経験した問題事例をいくつか紹介する。

- ・ 現在地がかかれてない地図（トリノ市）：このために自分の居場所を発見するのに、付近を歩いてから再び地図を見たりして、確認に30分かかってしまった。
- ・ 地図が進行方向と逆（パリ市）：サインの専門家さえ間違えるほどであった。このために地下鉄駅の方と逆の方向に歩いてしまった。打合せにやや遅れた。
- ・ サイン・地図が無いために迷う（ミラノ市）：地下鉄をあがって街に出たときに自分が何処にいるのか全く見当がつかず反対方向に歩いてしまった。

4) 金沢市の地図

金沢市の案内図は多言語標示、日本語、英語、韓国語、中国語などを標示し、多くの外国人を意識して案内図を作成している。おそらく、欧米の案内より優れていると考えられる。米国・欧州とも日本語の案内図は皆無で、多言語表示もあまり見ることはできないのが現状である。



写真4 金沢市の案内図

観光地内での移動と様々な施設等のアクセス環境向上、ローカルな図記号・標示・地図、ハンディな地図(観光地内での移動支援としての現地マップやサインなどによって目的地へのアクセス環境向上を行う。

(3) 観光のサービス

観光地における案内・見物・宿泊・お土産の購入・次の観光地への情報提供などのサービスにより旅行者の満足度を高める対応である。

IV. おわりに

観光のユニバーサルデザインについて考え方を整理してみたが、ユニバーサルデザインの対象は幅広くすべてを取り扱えなかった。例えばユニバーサルサービ

ス、宿泊施設などの建築物、道路・鉄道駅などのデザインの詳細などである。さらに観光地の地域・地区の観光計画も今後の課題として残されている。

またユニバーサルデザインと深く関連している交通バリアフリー新法は日常生活の施設を中心に対象(具体的には道路、公共交通施設・車両、建築物、公園、駐車場など)としているために、必ずしも観光地や観光行動に適した法律やガイドラインになっていない。今後は、非日常の観光地や観光行動にどのように拡大して行くかが課題である。

参考文献

- 1) 三星昭宏・秋山哲男 1999. ユニバーサルデザイン総論. 交通工学, 34(2)
- 2) 秋山哲男・渡辺進一郎・安澤徹也 1999. ユニバーサルデザインの達成方法とその事例. 交通工学, 34(2)
- 3) 秋山哲男・寺島薫 2000. 都市のユニバーサルデザイン. 都市問題研究, 52(5)
- 4) 国土交通省監修・秋山哲男・北川博巳・都築正・寺島薫・松原淳・松原悟郎・山田稔編著 2001. 「都市交通のユニバーサルデザイン」. 学芸出版社
- 5) 川内義彦 2001. 「ユニバーサルデザインへの問いかけ」. 学芸出版社
- 6) 溝尾良隆 2003. 「観光学基本と実践」. 古今書院
- 7) 国土交通省 1994. 「今後の観光政策の基本的な方向について」 諮問第35号,
<http://www.mlit.go.jp/singikai/unyusingikai/kankosin/kankosin39.html> (アクセス日 2007.12)
- 8) 国土交通省 1999. 「21世紀初頭における観光振興方策について」 諮問43号,
https://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha00/koho00/tosin/kansi/index_.html (アクセス日 2007.12)
- 9) <http://www.unwto.org/aboutwto/his/en/his.php?op=5> (アクセス日 2007.12)