

トイレの多様性：いま・昔

古瀬 敏（静岡文化芸術大学名誉教授）

多様な利用者がいて、トイレに求める要件が異なってくる。

どういう要件が許容範囲をこえてしまうのか。不特定多数の利用者に対応しなければならぬと昔から考えられていたのはどこのトイレだろうか。デパートや劇場か、高速道路のサービスエリアだろうか。デパートはひいきの上客に嫌われてはならないので、昔からトイレは清潔でよくできていた。見落とされていたのは階段の上り下りに苦勞する高齢の客。以前のデパートのトイレは階段の踊り場に設けられていた。

高速道路のトイレ。かつては、業務で移動している男性ドライバーのために、女性用が少なく設定されていた。しかし、時代が変わると、高速道路を疾走する観光バスが増え、その乗客は女性が多数派。ただでさえ時間がよけいにかかると言われているのに数が少ないから長蛇の列となり、ときには男子トイレを（数の力で？）占有する場面も。

こうしたミスマッチの根本原因は、建築計画学の大御所たちの大昔の利用実態の調査が更新されていなかったため。あまりに地味すぎる研究内容なので、誰もやらなかったのだ。データが更新されなければ、設計者たちは古いデータに基づいて設計する。

現実との乖離をなんとかしようとして動き出したのは2000年代になってからで、中日本高速道路が検討会を立ち上げた。

相前後して、車いす対応以外のトイレの必要性が浮上してきた。

1994年に成立した「ハートビル法」は、建築物のアクセシビリティを「高齢者と障害者」を見据えて向上させることを目指したが、義務的要件ではなかったため、一部を除いては歩みがのろかった。

しかし2000年に成立した「交通バリアフリー法」は、公共交通機関に関しては、新設が義務となったので、いちおう着実に、と言っていいだろうか、対応が増えていった。

そこで、車いす対応以外のさまざまな要件をどうやって満たすか、が課題となった。筆者の記憶が正しければ、2004年ころには総務省と国土交通省との間の通路脇にてんこ盛りの多機能トイレが設置された。必要そうな機能を全部つけてみた、といったふうのもので、まあデモ用のトイレだったと言えよう。しかし、これでは数が必要、という要求に応える思想は盛り込まれていない。

利用者の性別を問わないトイレの設置については、国によって、場面によって異なる側面がある。絶対数が不足する場合、ユニセックストイレ（男女共用トイレ）を適宜設置しておくというやり方がある。

ニューヨークのグッゲンハイム美術館では、経路の途中にそれが設置されている。欧州での小さな事務所（たとえば国際標準に携わっている組織のフロア）などでは、トイレがユニセックスであるのはふつうだ。

米国では車いす利用者の社会進出は CIL 運動から始まっているので、自立を前面に打ち出しており、基本は自分でトイレに行くことを暗黙の前提としていて、日本と異なって異性介護は当初は想定されていなかった。

ゆえに、ユニセックストイレの発想は遅れたと思う。

余談だが、2000 年前後に介護関係の業界紙の女性編集者とやりとりしていたころ、外では絶対に洋式便座は使わない、誰かわからない人が使った便座に座るのは金輪際ごめん、と言いつつ放ったのにはびっくりした。

体力が弱った高齢者は和式便器ではしゃがんだら、もはや立ち上がれないという状況に至るのは確実だからだ。まあ、歳を取ったら宗旨替えをするのは避けられないだろうから、どうぞご自由に、というのが私の返事だったけれど。

そういえば、2000 年代半ばごろに東京ガスのガスの科学館の設計にユニバーサルデザインの視点からの助言を求められた際、「トイレは 1 つの便房だけは和式にしておきます、それでないで困る人がほんの少しだけいるようなので」と言われたことがある。

羽田や成田空港などのトイレで、「便座に足を乗せて使わないで、便座には座ってください」という注意書きがあったが、まったく使ったことがない人が来日するようになったからか、と妙に納得した。