

わが国の交通のバリアフリーの実相

眞野哲夫*

ノーマライゼーションの視点に立ったバリアフリーの取り組みが、交通の分野でも急速に広がってきた。だが、安全設備が整備されても、視覚障害者が駅ホームから転落する事故が後を絶たないのはなぜか。設備の規格や設置方法の不統一も混乱を拍車をかけている。高齢社会を迎えた今日、誰でも安心して利用できる交通環境を作り上げるには、当事者参加の視点に立ち、設備等ハード面の整備に人的な援助など「心のバリアの除去」の視点を融合させた取り組みが、今後、重要となってくるだろう。

The Conditions of Traffic Barrier-Free for the Disabled in Our Country

Tetsuo MANO*

To make the disabled live comfortably as the sighted do, the attempt of barrier-free (removal of barrier) for the disabled has been rapidly made here and there in the traffic aspect, too. I, however, wonder why accidents — for example, the blind fall from a platform of a station — often happen, in spite of setting up equipment for safety. I am afraid that irregularity of standard of equipment and irregularity of ways of setting up also may cause this kind of accidents. In these days of forthcoming society which has the large population of the old relatively, it becomes more important for the visually-impaired to participate in solving the problem regarding them and important for the sighted to try “mental barrier-free” — the human aid etc. — in addition to setting up equipment for safety, in order to make traffic surroundings which enable everybody to use traffic service safely.

1. はじめに

「バリアフリー・デザイン」は、1974年に国連の建築に関する報告書に登場して以来、世界各国で注目されはじめた。わが国でもまず建築関係者の間に広がり、この10年、建築設備をはじめ交通アクセス、さらに障害者と健常者が共に便利に使えることを目指した日常生活の共用品に至るまで、さまざまな分野で「バリアフリー」という考え方が取り入れられるようになってきた。1996年度から実施に移された「障害者プラン—ノーマライゼーション7ヵ年計画」でも、「バリアフリーを促進するために」を重点施

策の一つに掲げ、「障害者の活動の場を広げ、自由な社会参加が可能となる社会にしていくなため、道路・駅・建築物等生活環境面での物理的な障壁の除去への積極的な取り組み」を強調している。それは、行政施策の上でも「バリアフリー」の思想が大きく位置づけられたことを意味し、また、これまで公的にも民間でも分野ごとに個別に取り組んできた課題を総合的に集約し推進する基盤を作ったという点でも大きな意味を持つといえよう。

だが、この欧米から入って来た「バリアフリー」の考え方は、障害者の視点に立てば、目新しい発想といえるのだろうか。なぜなら、障害者の歴史そのものが、失われた「自由」を取り戻すための「障壁からの解放」の歴史であり、永く血のにじむ努力の歴史でもあったからだ。この四半世紀、特に戦後の50年余は、まさに「バリアフリーの実現を求め続け

* 毎日新聞社「点字毎日」編集次長
Assistant Managing Editor,
The Mainichi Newspapers, The Braille Mainichi
原稿受理 1997年5月6日

てきた歴史」と言ってもよいだろう。そうした視点でとらえると、障害者の願いを国をはじめ行政がようやく積極的に重点施策として取り上げ、健常者の間にも受け入れられるようになってきたということもできる。とは言え障害者を取り巻く交通環境は、まだまだ多くのバリアに取り囲まれているのが実態ではないだろうか。

2. バリアフリー化の背景

現在、さまざまな分野で広がりを見せているバリアフリーの考え方は、障害者をめぐる世界的な流れと併せてとらえる必要があるだろう。そうした流れから発生した必然的なものととらえなければ、単に、建築や交通といった限定された範囲での「改良」や「整備」のレベルにとどめられ、問題を矮小化させてしまう恐れがあらう。

戦後のわが国の障害者福祉の流れは、更生や保護を基本に進められてきたと言えよう。わが国初の障害者福祉法と言える身体障害者福祉法（1950年4月施行）も、その理念は「身体障害者の更生を援助し、その更生のために必要な保護を行い…」(第1条)と規定しているように、知的障害者や重度障害者は枠外に置かれ、「役立つ可能性のある障害者を自立更生(職業復帰)させる」ための更生法であった。1960年代から70年代にかけて、重度障害児を持つ親などを中心とした世論の盛り上がりからリハビリテーション施設や重度障害者のためのコロニー建設が進められたが、施策の基本理念は「収容」と「保護」に置かれていた¹⁾。

一方、諸外国では、スウェーデンやデンマークを中心に、障害者の生活を可能な限り普通の市民の生活に近づけて行くべきだ、としたノーマライゼーションの考え方が広がりを見せていた。イギリスではコミュニティ・ケア(地域福祉)の実践が始まり、アメリカでも公共的な機関での障害者差別を禁止したりリハビリテーション法の改正(1973年)が行われるなど、先進国の障害者福祉の理念は、ノーマライゼーションへと大きく変化していった。その流れが1975年の国連総会で採択された「障害者の権利宣言」であり、ノーマライゼーションの考え方を端的に表した「完全参加と平等」をスローガンにした、1981年の「国際障害者年」と「国連障害者の十年」(1983～92年)に結実した。障害者を健常者と同じ一人の市民としてごく当たり前のニーズを持った存在ととらえ、特別な困難を社会の側が取り除くことによ

て、通常の(ノーマルな)暮らしを送ることを保障しよう²⁾という考え方は、世界の障害者福祉の理念を大きく変え、わが国の障害者政策の根本的な見直しを迫ったのである。

1993年12月3日に公布された障害者基本法は、こうした考え方に立ち、「障害者の自立と社会、経済、文化などあらゆる分野の活動への参加を促進すること」を目的としており、条文の中には、「障害者基本計画の策定」(第7条の2第1項)や「政府は毎年、国会に障害者のために講じた施策の概況に関する報告書を提出しなければならない」(第9条)などの規定が盛り込まれ、施策の計画的な実施を迫っている。

バリアフリー化への流れも、このノーマライゼーションの潮流の中で、まずとらえる必要があるだろう。

3. 交通バリアフリーをめぐる施策

1996年12月に発表された『障害者のために講じた施策の概況に関する年次報告』(障害者白書・平成7年度版)は、「住みよい環境の基盤づくり」の章で、「移動・交通対策」として次のような施策を挙げている。

「公共交通機関における各種ガイドライン等にもとづく事業者の指導」では、障害者が安全で身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用して移動できるよう、公共交通ターミナルや車両の整備・改良等について各種ガイドラインに基づいて事業者を指導していることを挙げ、

ア) 1983年に策定した『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10年ぶりに見直し、1994年3月に新たに『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。高齢化社会への対応も重要なポイントとしている。

イ) 1993年8月に鉄道駅におけるエレベータ整備指針を策定し整備を進めている。

ウ) 障害者にやさしい車両の整備などを報告している。

また、「高齢者・障害者等の視点に立った連続性のある交通体系の計画的構築」では、高齢者・障害者等の視点に立脚して、移動ニーズを充足することができる最適な交通体系のあり方について平成5年度から3ヵ年かけて横浜市、金沢市をモデル地区として総合的に検討を加え、1996年3月に『高齢者・障害者等のためのモデル交通計画策定報告書』を作

成している。

「道路交通環境の改善」では、①車いす利用者がすれちがえる幅員3m以上の幅の広い歩道等の整備や横断歩道部や交差点部の段差切り下げ、視覚障害者の利用の多い道路や歩道等において、視覚障害者誘導用ブロックを整備、②視覚障害者用信号機や押しボタンを押ししたり、携帯用発信機を設置することにより、歩行者信号の青時間が延長される弱者感応式信号の設置等障害者の利用に配慮した交通安全対策の整備、などを挙げた。

さらに、「障害者に対する運賃・料金割引等」では、身体障害者手帳・療育手帳の公布を受けた障害者の運賃割引、手帳の公布を受けた身障者や介護者が運転する場合の有料道路料金の割引、駐車禁止規制除外措置の実施などを報告している。

「運転取得希望者への配慮」では、身体障害者用車両の持ち込みによる技能試験の実施など身体障害者が運転免許を取得しやすい環境の整備をあげている。ちなみに、運転免許の条件付き付与件数は、1991年度が185,784件（補聴器使用24,175件、身体障害者用車両に限定157,553件、義手または義足の条件4,056件）だったのに対し、1995年度は、207,740件（同、28,412件、175,396件、3,932件）となっている。

以上、障害者の交通バリアフリーをめぐる国の施策の概略を示した。この報告を見る限りでは、障害者にとっての交通バリアは着実に減少していつているという印象を受ける。移動手段も確保されつつあることは確かだろう。

だが、バリアに囲まれている障害者の現状はどのようなのだろうか。視覚障害者の場合を例にとって考察してみたい。

4. 事故死に直結するバリア

バリアフリーは、「情報」と「行動」に大きなハンディのある視覚障害者の交通アクセスに限っても、単に物理的な障壁を解消するという「不自由さの除去」というレベルの問題ではない。今でも多発するプラットフォームからの転落死事故という、尊い犠牲の上に立つ切実な願いと言えよう。

視覚障害者が単独で移動するには、常に危険がつきまわっている。駅のプラットフォームをはじめ、交差点、横断歩道、工事現場…と、視覚障害者はいつ事故にあっても不思議ではない状況に置かれている。

なかには、そうした環境の中で、なぜ一人で歩か

なければならないのかという素朴な疑問を持つ人もいるかもしれない。それは端的に言えば、障害者が自立生活や社会参加をしていく上で一人で歩くことは重要な要素であり、単独で行動できなければそれだけ制約を受けざるを得ない状況につながるからである。わかりやすい例をあげれば、視覚障害者が就職する時、ほとんどの場合、「自力通勤」が条件となっている。これは視覚障害者に限らず多くの障害者に言えることだが、雇用主の大多数は「一人で通勤すること」を就労の条件として要求する。また、一人で行動できなければ、外出は介助者に依頼せざるを得ず、介助者が見つからなければ、自由に外出することが困難になってしまい、社会参加の道は狭まってくる³⁾。

20年ほど前に、『点字毎日』*1では、「歩行の自由を考える」というテーマで年間キャンペーンを展開したことがあった。その一環で、日常、単独で行動している視覚障害者に出席を求めて座談会を開き、視覚障害者の歩行問題について意見を交換してもらった。話題が、この「なぜ、一人で歩くのか」というテーマになった時、出席者の一人が、間髪を入れずに「一人で歩けると夫婦喧嘩ができますからね」と答え、その理由として、「外出の介助を妻に頼っていると、喧嘩をした後はいくら夫婦でも依頼しにくい。一人で単独行動できると、そうした精神的な負担がないから」と付け加えた。当事者ならではの本音に接したような気がしたが、単独で歩く人の多くが強調する自らの世界の広がりにつながる自立への要求が、一市民としての積極的な社会参加の基本にあることを見逃してはならないだろう。

だが、視覚障害者が単独で歩くということは、言葉で言うほどなまやさしいものではない。一歩外へ出ると、行動を阻むさまざまなバリアが張りめぐらされている。狭い歩道を疾走して来る自転車や所狭しと置かれた看板などの障害物との接触によるケガは、多くの視覚障害者が日常、頻繁に経験しており、歩く側には常に一種の覚悟が要求されている。ましてや視覚障害者のすべてが白杖の使い方といった十分な歩行訓練を受けることができるほど訓練施設は整っていない現実もある。一人で歩いているからといって歩行技術を身につけているとは限らないのである⁴⁾。

5. 危険と隣り合わせにある行動の自由

さらに、障害者の行動の自由は、大量輸送機関が

* 1 毎日新聞社発行の週刊点字新聞。

Table 1 最近の視覚障害者の主な鉄道事故例（新聞報道による）

| | | | |
|--------------|--------------------------|--------|--|
| 1994. 12. 25 | 近鉄湯の山線・中川原駅 (三重県四日市市) | 全盲女性 | 降車後、点字ブロックに沿って歩行中、発車直後の電車に接触し巻き込まれて転落死 |
| 1995. 1. 11 | 大阪市営地下鉄中央線 深江橋駅 | 全盲男性 | ホームを移動中、警告ブロックから外れ線路に転落し鞅帯を切断するケガ |
| 1995. 10. 21 | 大阪市営地下鉄御堂筋線 天王寺駅 | 全盲男性 | ホームの終端から転落、発車した電車に巻き込まれ重傷 |
| 1995. 11. 8 | J R東海道線小田原駅 | 全盲男性 | 車両連結部に転落、ホームとの間に挟まれ即死 |
| 1996. 2. 10 | J R東海道線篠原駅 (滋賀県近江八幡市) | 全盲男性 | 点字ブロックに沿って移動中に線路に転落、通過電車にはねられ死亡 |
| 1996. 6. 24 | 大阪市営地下鉄谷町線 天王寺駅 | 全盲ろう男性 | 警告用点字ブロックの終端を直進し転落、進入してきた電車にはねられ死亡 |
| 1996. 7. 18 | 阪急豊中駅 (大阪府豊中市) | 視覚障害女性 | ホームから転落、電車にはねられ死亡 |

発達しモータリゼーション化が猛烈な勢いで進んでいる今日、時には死にさえつながる危険と隣り合わせにある。特に、高速運輸網が発達した大都市圏に住む障害者は、鉄道を利用して移動せざるを得ないだけに、安心して歩けるかどうかは生活の基本ともなる深刻な問題である。

ここ数年、視覚障害者の転落事故が各地で多発している。その多くが死につながる痛ましい事故となっている。なかでも、プラットホームは最も危険な場所で、単独歩行をしている視覚障害者人の3人に1人が、ホームからの転落体験を持っていると言われ、筆者が接する範囲でも、数回ものホームからの転落経験を持つ人もまれではない。上り線のアナウンスを下り線と錯覚して電車のいない側のホームを踏み外したり、降車ドアと間違えて電車の連結器部分に落ち込む。時にはそれが死に直結しているのである。

こうした事故はこれまでも発生しており、1970年代にはすでに、東京と大阪で起こった視覚障害者の転落事故をめぐる二つの訴訟*2が争われ、視覚障害者の安全歩行の問題が大きくクローズアップされた。しかしながら、転落事故は後を絶たず、特に、1991年5月17日に東京の京王・井の頭線浜田山駅で起きた転落死亡事故は、死亡したのが元国立リハビリテーションセンター研究所の研究部長（62歳・全盲）で、視覚障害者の歩行問題を研究してきた人だっただけに全国の視覚障害者に大きな衝撃となった。最近でも、プラットホームからの転落事故は、Table 1のように多発しており、視覚障害者の交通アクセスの中で最大の課題となっている。

1995年10月に大阪市営地下鉄御堂筋線天王寺駅で起きた全盲学生の転落事故を契機に、関西の大学に

学ぶ視覚障害学生で組織する「関西スチューデントライブラリー」は、同年12月に大阪市営地下鉄駅ホームの点検調査を実施した。それによると、調査した7路線99駅の約6割の駅で点字ブロックと安全柵の設置が不十分であり、視覚障害者の転落の危険性があったという。駅ホームの電車の進行方向に向かって先頭部か後方部のいずれかで、点字ブロック、転落防止用安全柵もないケースは61駅に上っていた。また、階段や柱があるため、点字ブロックに沿って歩くと壁や乗客にぶつかりやすく、はずみで転落のおそれがあるケースも18駅、点字ブロックが途中でとぎれていた例も19駅でみつかった。

このため、同会では、

- ①ホームに沿って敷設してある点字ブロックの両端の部分をL字型に曲げ終端を明確にして欲しい
 - ②柱・壁に近接するホーム端の点字ブロックは視覚障害者が障害物にぶつかる危険性のないように構造上の配慮を計られたい
 - ③ホーム端の柵は視覚障害者が絶対転落しないようにホームの終端から点字ブロックの終端部を越える地点まで延長して欲しい
- などの要望書を提出している*3。

この調査や転落事故の発生した駅の例でもわかるように、現在、乗降客の多い駅のほとんどで点字ブロックなど視覚障害者誘導設備が敷設されている。運輸省の調べでは、誘導警告ブロックの設置を例にとると、J Rが、1982年度で571駅だったのに対し、1994年度末で4.2倍の2,391駅（全体で4,676駅中の51.1%）、私鉄が598駅から1,715駅（同1,769駅中、96.9%）、営団・公営地下鉄が、256駅から487駅（同

* 2 上野訴訟（東京）と大原訴訟（大阪）。

* 3 同市交通局は要望を受け安全柵の整備を実施。

487駅中、100%)となっており、各、公共輸送機関がこうした設備整備を積極的に進めていることが分かる。公営地下鉄においては実に全駅で整備されているのである⁵⁾(Table 2)。問題は、こうした交通アクセスの整備が進む中でなぜ、危険性が軽減されていないかという点である。

6. 規格の不統一と利用者不在の整備

では、そうした駅でなぜ、転落事故があいつぐのだろうか。それには、そもそも点字ブロックとは何かから考える必要がある。

点字ブロックは、視覚障害者が安全に歩けるようにとの願いから1965年に岡岡で開発された。当初は、点状の突起のあるいわゆる点ブロックだけだったが、敷設した際に方向性を持たせる必要から、線状の突起を持つ誘導用の線ブロックが開発され、従来の点状突起のものは危険を表示する警告ブロックとして用いられるようになってきた。だが、問題は、福祉のまちづくりが広がるにつれて、各地で同様のものが次々と開発され、色や形、材質など規格が不統一のまま急速に普及したことである。

それに加え敷設方法に統一性を欠いていることが大きな問題として指摘されている。敷設方法については、1983年に運輸省が『公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設設備ガイドライン』を策定したのを皮きりに、1985年には、建設省が『視覚障害者誘導用ブロック設置指針について』を調達。さらに運輸省は1994年に、『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

Table 2 高齢者・障害者等のための公共交通機関施設整備等の状況

| | 1982年度末 | 1994年度末 | 整備率 | 対 |
|-----------------|------------------|-------------------|--------------|--------------|
| | | | | 1982年度比 |
| 1. 報道関係 | | | | |
| (1)JR (国鉄) | | | 総駅数(4676) | |
| ・エレベーターの設置 | 41駅 | 121駅 | 2.6% | 3.0 |
| ・エスカレーターの設置 | 73 | 202 | 4.3 | 2.8 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 120 | 997 | 21.3 | 8.3 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 571 | 2,391 | 51.1 | 4.2 |
| ・改札口の拡幅 | 232 | 1,699 | 36.3 | 7.3 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 384 | 1,625 | 34.8 | 4.2 |
| (2)私鉄 (大手15社) | | | (1769) | |
| ・エレベーターの設置 | 23 | 132 | 7.5 | 5.7 |
| ・エスカレーターの設置 | 75 | 340 | 19.2 | 4.5 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 164 | 1,415 | 80.0 | 8.6 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 598 | 1,715 | 96.9 | 2.9 |
| ・改札口の拡幅 | 813 | 1,551 | 87.7 | 1.9 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 1,049 | 1,343 | 75.9 | 1.3 |
| (3)営団・公営地下鉄 | | | (487) | |
| ・エレベーターの設置 | 18 | 144 | 29.6 | 8.0 |
| ・エスカレーターの設置 | 230 | 400 | 82.1 | 1.7 |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 112 | 347 | 71.3 | 3.1 |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | 256 | 487 | 100.0 | 1.9 |
| ・改札口の拡幅 | 320 | 486 | 99.8 | 1.5 |
| ・自動券売機に点字テープ貼付 | 151 | 458 | 94.0 | 3.0 |
| 2. 自動車関係 | | | | |
| ・低床・広ドアバスの導入 | 25,671両 | 44,536両 | | 1.7 |
| ・リフト付バスの導入 | — | 730 | | — |
| (うち路線バス) | — | (141) | | — |
| ・スロープ付超低床式バスの導入 | — | 150 | | — |
| ・リフト付タクシーの導入 | — | 576 | | — |
| ・寝台タクシーの導入 | — | 273 | | — |
| 3. 旅客船ターミナル関係 | | | 総ターミナル数(381) | |
| ・エレベーターの設置 | — | 41ターミナル | 22.7% | — |
| ・エスカレーターの設置 | — | 22 | 12.2 | — |
| ・身体障害者用トイレの設置 | — | 145 | 38.1 | — |
| ・誘導・警告ブロックの設置 | — | 66 | 17.3 | — |
| 4. 空港旅客ターミナル関係 | | | 総ターミナル数(80) | |
| ・エレベーターの設置 | 21ターミナル (40機) | 45ターミナル (243機) | 93.8% | 2.1 (5.1) |
| ・エスカレーターの設置 | — | 39 (399機) | 81.3 | — (—) |
| ・身体障害者用トイレの設置 | 30 (86カ所) | 66 (365カ所) | 82.5 | 2.2 (4.2) |
| ・空港に車いすの配置 | 71 (300台) | 78 (768台) | 97.5 | 1.1 (2.6) |

注1) 1982年度末 (1983年3月)は、「国連・障害者の十年」初年にあたる

2) 私鉄の1982年度末の数値は大手14社、1994年度末の数値は大手15社の集計。

3) 自動車関係の1994年度末の数値は1994年度末現在。但し、リフト付路線バスは1995年5月1日現在。スロープ付超低床バスは1995年3月1日現在。

4) 旅客船ターミナル関係の1994年度末の数値は1995年7月1日現在。

5) 旅客船ターミナルおよび空港旅客ターミナルにおけるエレベーター、エスカレーターの整備率は総ターミナル数を各々、181、48(2階建以上のターミナル数)として算出。

資料) 運輸省調べ。

定、整備を進めているが、道路上の敷設方法、公共交通機関の敷設方法、建築物内の敷設方法と、運輸省、建設省、各自治体と所管の違いによってもガイドラインが異なっているほか、同じ公共交通機関においても、駅によって、構造に併せて異なる敷設方法を用いたり、敷設してあっても警告用の点ブロックを誘導に用いるなど不備が見られ、事故につ

ながりかねないケースもある。そうした問題が利用者の側から指摘されて久しい今も、解決したとは言いがたい状況にある (Fig.1)。

東京の福祉ウォッチングの会 (春田文夫会長) が実施した転落事故のあった駅での調査でも、さまざまな形で、駅の構造と点字ブロックの敷設方法に対しての問題点が指摘されている。同会では事故が起きた時に、その駅に点字ブロックが敷設されていたかどうかという点のみが強調され、問題を矮小化する傾向に警告を発している。駅設備の構造上の問題や点字ブロックの敷設のあり方、さらには駅職員の対応といったソフト面から問題をとらえる視点の重要性を指摘している⁶⁾。

そしてまた、多くの視覚障害者が、さまざまな問題を抱えているゆえに、点字ブロックに対して、「一人歩きをする視覚障害者が一定の場所に行くのに役だったり、ホームから転落するのを防止するのに役だっているが、決して万全なものではないことを十分認識しておくことが大切であり、単に一人歩きの際の安全を確保する補助手段の一つに過ぎない」⁷⁾と指摘する。もちろん、こうした設備がすべてとは言えないが、こうした指摘は、広く普及したというものの、規格や敷設方法一つとってもなかなか前進を見ないまま多発する、転落事故に対する視覚障害者の側からの厳しい批判と言えよう。

7. 新たに作られる交通バリア

1996年春、JR東日本のタッチパネル式券売機が問題となった。画面表示に従って操作するタッチパネル式券売機は、視覚から情報が得られない視覚障害者にとって使用が不可能で、単独で行動する場合、切符の購入はお手上げとなる。多数の視覚障害者から寄せられた抗議に、同社は視覚障害者も利用できる新型の券売機を急ぎょ開発し、首都圏を中心に順次設置したが、この問題は、視覚障害者のみにとどまらず、障害者や高齢者など交通弱者と呼ばれるマイノリティの交通バリアの実態の断面を端的に表している。科学技術の発達は、交通弱者と呼ばれる人たちの交通バリアを取り除いてきた反面、新たなバリアを生み出す危険性を持っているのである。

先に述べた点字ブロックにしても、視覚障害者の安全歩行に大きな役割を果たしてきた反面、規格や敷設方法の不統一が、設備の不備を招き、点字ブロックの持つ本来の目的が達成されていない状況をも生み出し、利用者にとって新たな混乱をもたらし



①プラットホーム端末の位置表示と思われるが、誘導路と間違えた視覚障害者が柱によって方向感覚を失う可能性が高い。



②これも誘導路と間違えると、途切れているため方向を見失うか、正面の案内板にぶつかる。



③構造上、狭いプラットホームに点字ブロックが敷設されており、転落や電車との接触の危険度が高い。

Fig.1 駅ホームの点字ブロックの不備は事故につながりかねない (関西学生・ライブラリー提供)

Table 3 視覚障害者用信号機等の設置状況

| | 1993年度 | 1994年度 | 1995年度 |
|-----------|--------|--------|--------|
| 視覚障害者用信号機 | 7,491 | 7,818 | 8,436 |
| 弱者感应信号機 | 712 | 954 | 1,634 |

注) 単位: 基、各年度末現在。

資料) 警察庁調べ。

かねない。

これは、盲人用の信号機についても同様のことが言える。視覚障害者用信号機は平成7年度末で全国で8,436機設置されており、前年度より600機増えている（Table 3）。この信号機にしても、①各地で音の種類が不統一、②周辺への騒音対策で音量や稼働時間帯が限定されている、などの問題は完全に解決されたわけではない。現在でも、「通リゃんせ」や「故郷の空」などの童謡の流れる形式、「カッコウ」と「ピヨピヨ」の鳥の鳴き声の組み合わせ、さらにはポール状の上部に触ると振動し音も出る盲人用触知式信号機と呼ばれるものなど、点字ブロックほどではないものの不統一な状況がある。また、触知式信号機など押しボタン式のもの、その存在を知らない限り利用が困難であり、音響式信号機も稼働時間帯が限定されていることから、周辺に居住して使い慣れていることが利用する上での前提となっている⁸⁾。

盲人用の各種信号機は、危険性の高い交差点の横断など、視覚障害者の安全歩行を確保する上で、大きな役割を果たしており、社会参加を促進する上で

も重要な役割を果たしているのは間違いない。こうした状況では、せっかく整備されてきた安全設備が、点字ブロックと同様、利用者にとって新たな混乱を生み出しかねない。

8. 設備が整備されれば万全か

わが国の障害者が利用しやすいまちづくりは、『身体障害者福祉モデル都市』（1973～75年度・53市）、『障害者福祉都市』（1986～89年度・人口10万人以上、156市区）、『障害者の住みよい街づくり事業』（1986～89年度、人口5万人以上、76市区）、『住みよい福祉の街づくり事業』（1990年度～、人口3万人以上）と順次整備が進められてきている。また、地方自治体レベルでも、福祉のまちづくり整備指針・要綱は47都道府県・12政令指定都市で石川県を除き策定し終えており、条例化は、制定済みが25自治体、作業中が16自治体となっているほか、16自治体で検討を進めるなど大きな広がりを見せている。だが、国の事業に対しては、短期間の事業で年間予算は少ない。バリアフリー・デザインの具体的な内容が示されて

Table 4 都道府県・指定都市における福祉のまちづくりに関する施策の策定状況一覧

| 都道府県・指定都市名 | 福祉のまちづくり整備指針・要綱 | 策定年月 | 福祉のまちづくり条例 | | |
|------------|--|---------|------------|-----|-----|
| | | | 制定済 | 作業中 | 検討中 |
| 北海道 | 北海道福祉環境整備要綱―だれもが住みよい福祉のまちづくり指針― | H 7. 3 | | ○ | |
| 青森県 | 青森県福祉のまちづくり整備方針―みんなで作るやさしい街― | H 6. 3 | | | ○ |
| 岩手県 | 岩手県障害者の住みよい街づくり指針 | H 1. 3 | ○ | | |
| 宮城県 | 誰もが住みよいふれあいのまちづくり推進指針 | H 7. 3 | | ○ | |
| 秋田県 | 秋田県における障害者居住環境整備指針 | H 3. 3 | | | ○ |
| 山形県 | 山形県福祉のまちづくり整備指針 | H 7. 3 | | | ○ |
| 福島県 | 福島県やさしいまちづくり整備指針 | H 4. 11 | ○ | | |
| 茨城県 | 人にやさしいまちづくり整備指針―高齢者や障害者に配慮した街づくりを目指して― | H 5. 3 | ○ | | |
| 栃木県 | 福祉のまちづくり指針（住みつけたい地域社会をめざして） | H 8. 3 | | | ○ |
| 群馬県 | 群馬県福祉のまちづくり整備指針―やさしさで すみあう まちづくり― | H 6. 3 | | | ○ |
| 埼玉県 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 千葉県 | 千葉県障害者の住みよい街づくり推進指針 | S 63. 7 | ○ | | |
| 東京都 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 神奈川県 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 新潟県 | 新潟県における福祉のまちづくり整備指針 | H 3. 3 | ○ | | |
| 富山県 | 富山県住みよい福祉のまちづくり整備指針 | H 5. 2 | | ○ | |
| 石川県 | | | | ○ | |
| 福井県 | 福祉環境整備指針―やさしいまちづくりをめざして― | H 5. 3 | | ○ | |
| 山梨県 | 山梨県幸住のまちづくり推進指針 | H 6. 3 | ○ | | |
| 長野県 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 岐阜県 | 岐阜県福祉のまちづくり指針 | H 7. 6 | | | ○ |
| 静岡県 | 障害者や高齢者にやさしい街づくりのための施設整備マニュアル | H 4. 3 | ○ | | |
| 愛知県 | 愛知県人にやさしい街づくり整備指針 | H 6. 3 | ○ | | |
| 三重県 | 三重県だれもが住みよい福祉のまちづくり推進要綱・要領 | H 6. 4 | | | ○ |
| 滋賀県 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 京都府 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 大阪府 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 兵庫県 | 〔条例の制定に伴い、廃止〕 | | ○ | | |
| 奈良県 | 奈良県福祉環境整備指針 | H 8. 4 | ○ | | |
| 和歌山県 | 障害者等の住みよい生活環境整備指針 | S 61. 4 | | ○ | |

おらず実際の設計に結びつかないという問題も専門家の間から指摘されている⁹⁾。また、地方自治体のバリアフリーを目指した環境整備指針にしても、全国的な統一は計られていないのが現状だ。それぞれの自治体レベルで整備が進められており、こうした問題への取り組みにも自治体によってかなりの温度差がある。指針そのものに罰則規定がないことから、条例化して建築確認申請と連動させて強制力を持たせる形を取り入れた東京都・大阪府・兵庫県などがある半面、整備が進んでいない自治体もある (Table 4)。こうした障害者を取り巻くバリアの濃淡の地域差が、危険度の違いにもつながっていると見えよう。

1994年9月には「高齢者・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)も施行され、百貨店・ホテルなど民間の不特定多数が利用する建築物を建築する際、高齢者や身障者が利用しやすいように配慮するよう建築主に努力を求め、基準を定めている。ただ、同法は建築基準法のように罰則規定はなく、①駅など建築

物でないものは含まれない。②2,000㎡以下の小規模のものは対象に含まれていない。③ハートビル法、建築基準法に基づく条例、福祉のまちづくり条例、が併存し、それぞれの規制がバラバラで調整が困難、といった問題点も指摘されている¹⁰⁾。

こうした施策と施策を結び、線から面としてとらえ、総合的なまちづくりの視点を確立し法整備を進めなければ、点字ブロックの例をひくまでもなく、不統一から来る利用する際の混乱と危険にもつながるだろう。

9. 誰のためのバリアフリーか

これまで視覚障害者用設備を中心に交通バリアについて述べてきたが、点字ブロックの問題でも管轄が違えば、誘導ブロックが途中でとぎれたままになっていたり、はがれても放置されたままといった状況を見る時、何のための環境整備か疑問に思うことがしばしばある。触知式信号機の項でも触れたが、点字案内版や誘導設備にしても、その存在を利用者が知らなければ、設置の意味はないと言っても言い

| 都道府県・指定都市名 | 福祉のまちづくり整備指針・要綱 | 策定年月 | 福祉のまちづくり条例 | | |
|------------|---|----------|------------|-----|-----|
| | | | 制定済 | 作業中 | 検討中 |
| 鳥取県 | 鳥取ふれあいのまちづくり整備指針 | H 2. 3 | | ○ | |
| 島根県 | 福祉環境整備指針-住みよいまちづくりをめざして- | H 2. 3 | | | ○ |
| 岡山県 | 高齢者等の社会参加を容易にするための配慮指針 | S 56. 8 | | | ○ |
| 広島県 | [条例の制定に伴い、廃止] | | ○ | | |
| 山口県 | 山口県福祉のまちづくり環境整備指針 | H 7. 3 | | ○ | |
| 徳島県 | 徳島県障害者等社会環境改善整備指針 | H 2. 3 | ○ | | |
| 香川県 | 障害者・高齢者のための施設整備指針-わかかわ みんなでやさしいまちづくり- | H 4. 3 | ○ | | |
| 愛媛県 | 人にやさしいまちづくり指針 | H 5. 3 | ○ | | |
| 高知県 | 高知県やさしい街整備指針 | H 5. 3 | | ○ | |
| 福岡県 | 福岡県福祉環境整備指針-障害者等の住みよい街づくりをめざして- | H 1. 10 | | ○ | |
| 佐賀県 | ひとにやさしいまちづくり整備指針 | H 4. 3 | | | ○ |
| 長崎県 | 長崎県やさしさのまちづくり整備指針 | H 3. 3 | | ○ | |
| 熊本県 | くまもと・やさしいまちづくり建築物整備ガイドライン | H 5. 12 | ○ | | |
| 大分県 | 障害者も健常者も共に利用しやすい生活環境整備指針 | S 57. 3 | ○ | | |
| 宮崎県 | ふくしのまちづくりハンドブック-高齢者・身体障害者の活動し易い環境整備を目指して- | S 63. 3 | | | ○ |
| 鹿児島県 | 身体障害者環境整備指針 | H 5. 3 | | | ○ |
| 沖縄県 | 福祉のまちづくり推進指針 | S 54. 3 | | ○ | |
| 札幌市 | 札幌市福祉の街づくり環境整備要綱 | S 56. 1 | | ○ | |
| 仙台市 | 仙台市福祉の街づくり環境整備指針 | S 60. 10 | ○ | | |
| 千葉市 | 千葉市福祉の街づくり公共施設整備基準 | H 6. 4 | | | ○ |
| 横浜市 | 横浜市福祉都市環境づくり推進指針 | S 52. 4 | | ○ | |
| 川崎市 | 川崎市福祉のまちづくり環境整備要綱 | H 5. 4 | | ○ | |
| 名古屋市 | 福祉都市環境整備指針 | H 3. 11 | | | ○ |
| 京都市 | 京都市ひとにやさしいまちづくり要綱 | H 7. 4 | | | ○ |
| 大阪市 | 大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱 | H 5. 4 | | | ○ |
| 神戸市 | 神戸市民の福祉をまもる条例に規定する都市施設の整備に関する規則 | S 53. 11 | ○ | | |
| 広島市 | 広島市公共施設福祉環境整備要綱 | H 7. 8 | | | |
| 北九州市 | 北九州市福祉都市環境整備要綱 | S 56. 1 | | | ○ |
| 福岡市 | 「福岡型福祉社会」のための環境づくり指針 | H 4. 4 | | ○ | |

注) 福祉のまちづくり条例欄中の「検討中」とは、制定するか否かを検討している段階を示す。

資料) 総理府調べ。平成8年4月現在。

過ぎではないだろう。

視覚障害者をめぐる問題は、障害者を取り巻く交通バリアの一例だが、他にも車いす使用者が単独で利用するには到底利用できない傾斜のスロープなどを見るたびに、厳しい言い方をすれば、設置する側の自己満足、もしくは、社会に向けたアピールに終わっているのではないかとさえ思え、高齢者等も含めた福祉の理念、「ノーマライゼーション」が、まだまだ定着していない現実を垣間見るような気がしてならない。

障害者を取り巻く環境のバリアフリー化は、設備面等、ハード面の整備だけでは、実現しないことは言うまでもない。専用の設備を整えたからこと足れりという発想では、誰でも安心して利用できるまちづくりという視点からほど遠いだろう。ハード面の整備も、さまざまな整備指針が並立している現状を見ると、今後、新たに開発され、整備が進むバリアフリー化を促進する機器についても、これまでと同様の混乱が生じることは目に見えている。

鉄道会社が開発を進めている視覚障害者用の単独歩行用誘導システムの体験会に参加した視覚障害者の一人は、「多くのメーカーが独自に機器を開発した結果を極論すれば、視覚障害者が一人でいざ外出となれば、まず、超音波メガネをかけ、首からは改札口や券売機の方向を知るためのペンダント型のスイッチを下げ、鞆には電車の座席を探せる音声発信機、ポケットには、音響式信号機用の感應式スイッチ、手には誘導用マットから信号を受け取る振動式杖…、考えただけでも外出なんかもうだめだ。さらに、地域によってバラバラの基準で開発に取り組む現状では、そのつど補助機器を持ち替えなければならず、現地では一人歩きできないことになり、そのための精神的、経済的負担を思うと、『盲人をやっつけられない』錯覚に陥りそうだ*4と点字毎日に投書してきた。この投書には、「極論」と言い切れない、利用者から見た利用者不在のバリアフリーの現実が込められているのではないだろうか。

10. トータルな視点でバリアフリーを

バリアフリーは、機械機器・建築・都市環境などにおける物理的バリアと、人間の意識や態度の中の心理的バリア、社会の制度や各種プログラムの中の社会的バリアがあると言われる¹¹⁾。そのいずれのバリアも平行して除去していく努力がバリアフリー社

会の実現には不可欠だろう。ましてや高齢社会に突入した今日、バリアフリーの生活環境は、限られたマイノリティだけの問題ではない。いつ誰が疾病や事故で障害者になるかわからないのである。障害者や高齢者が利用しやすい環境は、誰にとっても利用しやすく住みやすいバリアフリーの生活環境であるという視点が最も重要だろう。

そのためには、設備等ハード面と制度面の整備と平行して、安心して設備が利用できるような人的援助、さらには偏見・差別という根源的なものも含めた「心のバリアの除去」への努力が重要ではないだろうか。視覚障害者の転落事故のケースでも、駅ホームでの人的な介助や周囲の乗客の声掛けがあったなら、事故は未然に防げたかもしれない。そうした意味では、人的な援助は機械や設備よりも優先されるべき課題だと思うのである。逆説的に言うならば、むしろ、機械・設備のハード面の整備には限界があるという視点に立って設備面を整備する視点が大切ではあるまいか。

もし、点字ブロックをはじめ、ハード面の整備が、一般市民に「設備が整っているから障害者は自由に行動できるはずだ」という意識につながっているとすれば、現状のバリアフリー化への整備は新たな心のバリアを生み出しているということもできるのである。周囲の援助を呼び起こすバリアフリーの試み—例えば、駅ホームで視覚障害者を見掛けた時には援助を呼び掛ける掲示を整備プランの中に組み入れる等—といった「ハードとソフトの融合したバリアフリーの取り組み」が、今後の大きな課題だと思うのである。

さらに、もう一つ重要なことは、「当事者参加の視点」である。視覚障害者がこの四半世紀、歩んで来た道程は、「情報」と「行動」という失われた自由の回復を求め続けてきた歴史と言ってもよいだろう。行動の障害は、雇用面をはじめとした社会参加を阻む大きな要因となっていた。それだけに行動の前提となる交通バリアからの解放は、行動障害者全体の切実な願いであり、社会参加の核とも言うべき課題である。

ただ、その流れを見る時、単独で歩く視覚障害者の声がなぜ反映されていないのだろうか。ことあるごとに疑問の声が出る点字ブロックの敷設方法を挙げるまでもなく、概して障害者の周辺にいる行政担当者や開発者主導で開発と整備が進められてきた。前述の投書ではないが、開発者がよかれと思って開

*4 『点字毎日』1995年7月9日号「論壇」。

発し整備した設備も、利用者の使いやすさにつながっていない場合が多々あるのである。

国連は1989年に『障害者の機会平等化に関するマニュアル』を発表し、その中で「障害者は地域社会の一般的問題、特に障害を持った人に関する問題に関してあらゆるレベルでの政策決定に参加するべきである」と各国政府に勧告している。さらに1993年の国連総会では『障害者の機会平等化に関する基準規則』を採択、「当事者主体の原則」が大きな流れとなっている。そうした意味でも、現状のバリアフリー化への動きの中に、利用する肝心の当事者の声が十分反映していると言えるだろうか。

当事者不在のまま、バリアフリーが技術面重視で急速に整備された時、「バリアフリー」の名の下に「福祉の整備が進んでいる」という問題のすり替えにつながる懸念を持つのは筆者だけであろうか。すでに、環境デザイン上の問題から点字ブロックの幅や色を巡って、建築デザインに合わせようとする施工主側と利用者の視覚障害者の意見が対立するケースも各地で出て来ており、さらに今後において、一般市民との新たな軋轢や調整という問題も起こりうる。どこまでハード面を整備し、どう人的・社会的バリアフリーの取り組みと統合していくか、幅広いコンセンサスを得ながら将来ビジョンを作り上げる必要があるだろう。

バリアフリーの持つ障害者の自立への精神面の解放という意味は大きい。バリアフリーの取り組みは障害者自身、そして健常者にも「心のバリアフリー」を呼び起こす取り組みと思えるだけに、ますますバリアフリーの重要性を痛感するのである。

[追記]

点字ブロックの問題では、その後、規格統一に向けた大きな動きが出ている。通産省工業技術院は、この秋から「視覚障害者誘導用ブロックに関する標準基盤研究」の一環で規格統一に向けた研究実験に乗り出す。研究実験は通産省製品評価技術センター（東京都渋谷区）に2千㎡の実験場を設け、今秋と来春の2回に分け、市販のものを中心に21種類の点字ブロックの認知テストを実施する。8月中旬には『点字毎日』などを通じて単独歩行している視覚障害者、合計60～70人を公募。各ブロックの認知度とともに現状と将来についての聞き取り調査も行う計画だという。2年後には分析結果を「テクニカル・レポート」として公表、認識しやすい標準パターンを絞る考えだ。利用者の声をどう反映するかに掛かっている

が、将来のJIS化に向けその成果が大いに期待できる。その一方で、8月14日には、横浜市の相模鉄道二俣川駅で、白杖使用の弱視の51歳の主婦がホームから転落して重傷を負い、同24日に死亡するという痛ましい事故が、また起きている。

参考文献

- 1) 楠敏雄『わかりやすい！障害者基本法』解放出版社、P. 8、1995年
- 2) 同上、P. 17
- 3) 慎英弘『視覚障害者に接するヒント』解放出版社、P. 55、1997年
- 4) 同上、P. 57
- 5) 『平成7年度障害者のために講じた施策の概況に関する年次報告（障害者白書）』1996年
- 6) 福祉ウォッチングの会『視覚障害者のホーム転落事故調査』1996年
- 7) 前掲書3）、P. 82
- 8) 前掲書3）、P. 93
- 9) 野村みどり編『バリア・フリーの生活環境論』医歯薬出版、P. 11、1994年
- 10) 白石真澄『バリアフリーのまちづくり』日本経済新聞社、P. 52、1995年
- 11) 野村みどり『バリアフリー』慶應通信、P. 2、1995年