



日本におけるバリアフリー化の現状とバリアフリー法の改正

高橋 儀平 Takahashi Gihei 東洋大学工業技術研究所客員研究員

1972年東洋大学卒、博士（工学）。1994年ハートビル法設計標準策定に関わり、以後バリアフリー法関連作業に関わる。内閣官房ユニバーサルデザイン2020評価会議WG参与、新国立競技場ユニバーサルデザインアドバイザーなど。2019年3月まで東洋大学教授。

きっかけはパラリンピック

わが国で初めて開催された1964年の東京パラリンピック競技大会（以下、東京1964大会）は、その後わずか10年弱の間に、わが国の社会にバリアフリー環境の創造をもたらすための幾つかのレガシーを残しました。そのひとつは、「たとえ障害があっても障害のない人と同等にスポーツができる」ことを証明したことです。東京1964大会の前後には首都圏でも公共の体育館を舞台に車いすバスケットのチームが生まれ、活発に活動していました。そこから、体育館や公共施設のバリアフリー化を求める動きが生まれたのですが、実現には至りませんでした。そして、1970年代初頭、仙台から全国に波及するバリアフリーを推進するための「福祉のまちづくり」運動が生まれました。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、東京2020大会）は、どのようなまちづくりレガシーを残すのでしょうか。

諸外国から見ると日本はバリアフリーやユニバーサルデザインが最も進んだ国の1つです。ただ、現状ではまだまだ解決できない多くの課題があります。本稿では、東京2020大会を契機に日本がどう変わろうとしているのか、主としてバリアフリーな都市の施設環境整備にかかる重要な法律であり、2018年5月に改正された改正バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）を中心に、これからの課題を考えます。

東京2020大会が求める都市と社会像

国際パラリンピック委員会（IPC）は、2012年ロンドンオリンピック・パラリンピック大会の1年後の2013年6月、パラリンピック開催に関わる共通ガイドライン*¹（以下、IPCガイド）を公表しました。IPCガイドの冒頭には次のように記されています。「（大会では）すべての人々が、個人の機能的能力に関係なく、同じ体験、同じ水準のサービスを受けられるようにする」「できるだけ初期の段階から開催都市、すべての大会会場、大会の全運営において、アクセシビリティとインクルージョンを遂行する責任を持つ組織を構築することが肝要である」「計画およびサービスが確実にチェックできるようにするために、障害者団体の要望を理解し、協議すること」（IPCガイド抜粋・要約）。

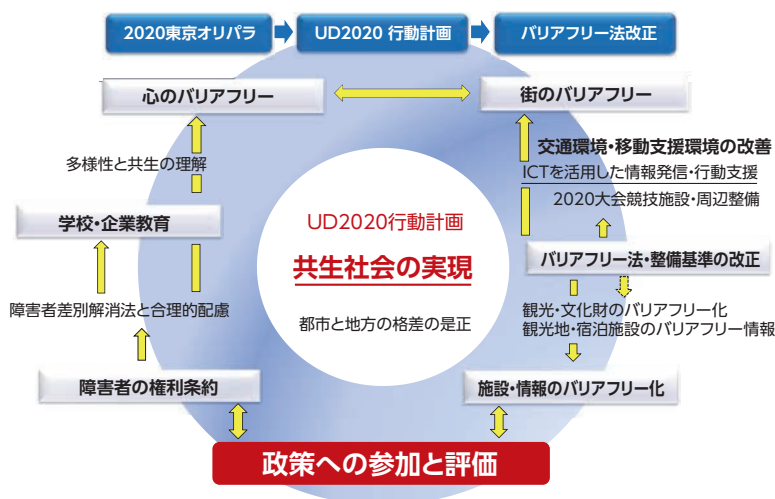
そして、日本政府と東京都は、このIPCガイドを超高齢社会に立ち向かうための都市整備と、共生社会をめざして障害者差別解消法*²を実効していくための基本的な方針として位置づけました。具体的には、IPCガイドが示す①公平性②個人の尊厳③すべての人のアクセシビリティとインクルージョン④参加と評価、という4つの基本方針を大会の実施に関わるさまざまな計画策定に取り込み、施策の主要目標としたのです。そして政府は、障がい者をはじめとする関係団体の参加により、2017年2月にユニバーサルデザイン2020行動計画*³（以下、UD2020）を決定し、東京2020大会に向け

*¹ http://www.jsad.or.jp/paralympic/what/pdf/ipc_accessibility_guide_ja2.pdf

*² 正式名称は「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」。障害を理由とする差別の解消を推進することを目的として制定された。

*³ https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo2020_suishin_honbu/ud2020kkkaigi/pdf/2020_keikaku.pdf

図 ユニバーサルデザイン 2020 行動計画



(筆者作成)

実効に移しました (図)。

UD2020 は、2017 年時点で認識されていた課題をもとに策定された計画ではありませんが、わが国のバリアフリー環境が東京 2020 大会を開催するにふさわしいものになるか、その実効性が問われています。

UD2020 でとりわけ注目したいのは、国連障害者の権利条約を踏襲し、バリアが社会環境に存在することを認識したうえで、ハード (ユニバーサルデザインの街づくり) とソフト (後述する心のバリアフリー) の連携による共生社会の実現を明確にうたったことです。特に、その実効プロセスを検証する評価会議を障がい者参加のもとで位置づけたことはわが国のバリアフリー施策の中でも画期的な政策転換といえます。

バリアフリー化を推進する バリアフリー法の改正

バリアフリー法が成立したのは国連障害者の権利条約が発効された 2006 年 12 月のこと。ユニバーサルデザインを標榜し、建築物と移動・交通機関を一体的かつ連続的に整備するとうたうものでした。しかし、10 数年経ってもさまざまな課題が指摘されていました。例えば公共交通機関における障がい者の安全かつ円滑な移動の実現が遅れていること、バリアフリー法の目玉であった都市環境を一体的段階的に整

備するバリアフリー基本構想の大幅な停滞、公共施設や建築物におけるバリアフリー情報の開示、宿泊施設のバリアフリー化の遅れなどが、障がい者等から度々改善の指摘を受けていたのです。そうしたなかで、バリアフリー法の改正は UD2020 の議論の中でも繰り返し取り上げられ、東京 2020 大会を 2 年後に控えた 2018 年 5 月、バリアフリー法が改正されました。

改正に至った理由としては、東京 2020 大会の開催、急激な高齢化社会の推移、インバウンドの急増、障害者

差別解消法の施行など、生活環境のバリアフリーを取り巻く社会的状況が大きく変化したことや、東京 2020 大会への IPC からの対策要請も少なくなかったことが挙げられます。

特に公共交通機関のバリアフリー整備は、すべての人にとっての日常生活や社会生活の基盤であり、これまでのハード中心のバリアフリー化に加え、従業員教育などソフト面の取り組みを進めることが強く求められました。改正バリアフリー法では、交通事業者の責務として、バリアフリーに関するハード・ソフト計画の作成と公表が求められています。交通機関に関するバリアフリーの法令の制定は 2000 年にさかのぼりますが、これが現在の法改正につながっています (表)。

表 交通バリアフリー法制定以降の主な動き

| | |
|-------|---|
| 2000年 | 交通バリアフリー法の制定 |
| 2001年 | 高齢者住まい法の制定(良質な民間住宅のストック活用、サービス付き高齢者住宅) |
| 2002年 | ハートビル法の改正(2,000㎡以上は義務化、委任条例の制定が可能に、特別支援学校等を対象へ) |
| 2004年 | 学校施設のバリアフリー化推進指針策定 |
| 2005年 | 国交省ユニバーサルデザイン政策大綱閣議決定(バリアフリー法の成立を促す根拠となる) |
| 2006年 | バリアフリー法(オストメイト、客室整備の義務化)、障害者の自立支援法制定 |
| 2007年 | 学校教育法改正：特別支援/個別支援教育へ |
| 2010年 | J R山手線すべての駅でホームドアの設置開始 |
| 2011年 | バリアフリー基本方針改訂(1日の乗降客3,000人以上の駅のバリアフリー化) |

| | |
|-------|---|
| 2013年 | 障害者差別解消法制定(2016年4月施行) IPC(国際パラリンピック委員会)ガイド策定 東京2020大会開催決定 |
| 2014年 | 国連障害者の権利条約批准 |
| 2017年 | ユニバーサルデザイン2020行動計画、東京 2020アクセシビリティ・ガイドライン策定 |
| 2018年 | バリアフリー法改正 基本方針、旅客施設、車両等のガイドライン改正 |
| 2019年 | 建築設計標準「ホテル・旅館」追補版策定 新国立競技場完成(11月) |
| 2020年 | 東京オリンピック・パラリンピック開催 |

とりわけ2013年は障害者差別解消法の制定、東京2020大会の開催決定と大きな案件が集中し、近年におけるバリアフリー関連制度の変革にとっては大きなターニングポイントになったといえます。

改正バリアフリー法のポイント

改正バリアフリー法の特徴は、第一に国連障害者の権利条約に基づく理念規定、社会的障壁の除去、共生社会の実現を明記したことです。これは従来のバリアフリー法にはまったくない新たな規定であり、障害の概念が医療モデルから社会モデルに転換したことを意味します。第二に高齢者、障がい者等に対する交通事業者(従業員、社員)の心のバリアフリー教育の強化であり、ハード、ソフトの両面における、バリアフリー達成状況と計画の公表が義務づけられたことです。第三に、市町村がバリアフリーの方針を定めるマスタープラン制度の創設とバリアフリー基本構想^{*4}の策定強化、第四に市町村における建築物や道路、公園等のバリアフリーマップ等によるバリアフリー情報の開示です。そして第五に障がい者等の参画によるバリアフリー事業評価会議等の設置です。

このうち、第三のマスタープラン制度は、1,741市区町村のうち17%の自治体(2017年時点)にしか策定されていないバリアフリー基本構想の推進方策として登場しました。

バリアフリー基本構想の策定こそが、地域社会がバリアフリー問題を明確に認識するメルクマールではないでしょうか。これまでのバリアフリー基本構想の着手課題は、障害当事者の参

加問題というよりも、市町村が行う各事業者との交渉や事業予算の確保にあるとみています。そこでマスタープラン制度では、バリアフリー基本構想に着手する前段階として、一定の区域を定めてバリアフリーの促進を図ります。区域内では、旅客施設や道路など最低限必要な公共的施設を建設する際には届け出をしなければなりません。次に機が熟してきた段階でバリアフリー基本構想の立案をめざすのです。マスタープラン制度は都市計画事業で言えば計画決定であり、バリアフリー基本構想は事業化を目的とした事業決定です。法改正によりマスタープランの計画策定費が国の予算による支援の対象となりましたが、国は本来であれば当面のゴールであるバリアフリー基本構想策定費への支援に踏み切るべきではないでしょうか。

次に国土交通省のバリアフリー事業評価制度が新たに制度化されましたが、内閣官房が主宰するUD2020の評価会議とは異なり、地域レベル(地方運輸、整備局レベルで分科会の設定が行われる)での事業評価が可能であることに大きな期待が寄せられています。先に示したUD2020でも都市と地方との格差の是正が強くうたわれています。生活レベルのバリアフリー検証にまで持ち込むことが共生社会の実現につながっていくのです。

おわりに

バリアフリー化にとって重要なのは障害の有無に関係なく、建物内外、あるいは交通機関、生活シーンのすべてにおいて移動や利用がシームレスにつながっているということです。つまり生活や移動が途切れないということです。国はバリアフリー法の改正でハードとソフトの連携を強く打ち出しました。その責務は施設管理者、設計者、行政にあります。新築、改築にかかわらず物的環境により利用者が区別され差別されることがない都市、生活環境づくりを、私たちは改めて問う必要があるのではないのでしょうか。

*4 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html