論文の内容の要旨

ベトナム社会におけるバリアフリー
－東アジア三都市の公共交通機関のバリアフリー化と比較して－

The Accessibility for People with Disabilities in the Civil Society of Vietnam：
A Comparison with the Case of Public Transportation in 3 Other Cities of East Asia

上野　俊行

ベトナムにおける障害当事者が社会参加をするための手段として、公共交通機関を重視し、そのバリアフリー化の方法を論じる。身体の障害があるがゆえの移動制約をバリアフリーによって補完することにより、社会参加の可能性が高くなり、障害者本人だけではなく社会全体における生活の質の向上を期待できるからである。本論文を通じて、ベトナム社会におけるバリアフリー化の始まりから現在に至るまでの変遷を見直し、今後進むであろうと考えられるベトナムの公共交通機関のバリアフリーの将来像を描き出すことを試みる。さらに現時点で考えられるベトナムのバリアフリーの将来像に対して、バリアフリー社会へ向かうためには何が必要であるかを考察する。そして、本論文の考察がベトナムのバリアフリー環境の持つ意義を再認識し、障害当事者の社会参加の可能性を向上させるために貢献できることを目的としている。

ベトナムにおける障害者の割合は他の国々と比較して多い。この原因として他国にもある疾病、交通事故による障害事由以外に、1975 年に終結したベトナム戦争による傷痍兵、現在も続く枯葉剤による後遺障害者、戦争後の不発弾処理により障害を負った者の存在などが挙げられる。これらのベトナム固有の障害事由を有しているため、国民全体に対する障害者の割合が他国よりも高く、バリアフリーの環境をより必要としている。それにもかかわらず、ベトナムのバリアフリー化は容易には進展していない。この理由として 1975 年

まで続いたベトナム戦争は国内が戦場であったこと、1978 年にカンボジアに侵攻したことによる西側諸国からの経済制裁を受けたこと、1979 年に中越戦争があったこと、1981 年のソ連崩壊による援助の停止、さらに自然災害がこれらに追い打ちをかけることになり、戦後復興が大きく遅れたことが挙げられる。

現在のベトナムは、ドイモイ政策以降、高度経済成長を続けている。そして、2010 年にはアジア開発銀行より中進国に格上げされている。2003 年よりハノイ市とホーチミン市においてバリアフリーの定点調査を行っている筆者の目にも、ドイモイ以降の経済発展と「貧しい」という用語は相容れない。このため、ベトナムのバリアフリー化が停滞している理由は経済力以外にもあると考えられた。このような意識からベトナム社会を見たならば、中国同様の市場経済を導入した社会主義国家であるため言論統制がなされ、民主主義国家のように国民が意見を発する機会がなかなか実現されない現実がある。概して、福祉先進国におけるバリアフリーなどの社会政策は、市民社会から政府に対してバリアフリーを求める声が上がり、その結果として要求が実現してきた経緯がある。したがって、言論の自由が保障されていない社会主義体制下においてバリアフリーの実現は容易ではないという考えを有する日本のバリアフリー研究者も存在する。そして、洪水のようなバイクの台数が都市のインフラ整備の面で公共交通機関のバリアフリー化を難しくしていることも事実である。

さらに福祉途上地域と言えるアジア全般のバリアフリーは欧米とは異なる。バリアフリーを社会政策の中の一項目として考えた場合、欧米の社会政策は 2 度の世界大戦を経て福祉意識の上昇や権利の概念と共に発展してきたが、アジアの社会政策は国の経済発展と共に 1990 年代以降に徐々に発展してきた。このような背景から、アジアのバリアフリー化がなかなか発展しなかった理由として、以下の 3 点が考えられる。①[政策の優先順位] 政府が国家の経済政策を優先させるため、社会政策が優先されない。さらに社会政策の中でも医療保険、年金と比較して、バリアフリーの優先度が劣る。②[社会からの需要の低さ] 社会におけるバリアフリーは社会の少数である障害当事者のためのものである。このため、バリアフリーは社会にとっての最大多数の最大幸福とはならない。③[行政側からの供給] 政府側も、社会からの需要がない状態では、社会における少数ユーザのためのバリアフリーは費用対効果の面からも供給は起こりがたい。さらに、困っている人に対し皆で助け合う相互扶助の文化も存在する。

このように途上国においては経済開発を優先するため、福祉を前面に押し出した政策は後手になりがちであり、障害者の権利や障害の社会モデルを根拠にした政策は受け入れられがたい。地域独自の社会・文化を理解したうえで、障害者政策が社会全体の利益になるもの、あるいは国家の社会政策が障害者を包摂するものを考えることにより、途上国の政策として受け入れられやすいものへと導くことが賢明である。

バリアフリーは、エレベータやスロープを設置することで解決するハードの問題として捉えられがちである。筆者は、社会におけるバリアフリー環境をハードのように一過性の

ものとは考えていない。これは、バリアフリー環境に対する根本的な解決となっていないからである。ベトナムにおいて、バリアフリー化する必要性とバリアフリー化することで社会がどのように変わるのかを本研究の射程としている。このため、ベトナムの地域文化を念頭に置いて、ベトナム社会にとって適合しうるバリアフリー環境の構築にアプローチする。

地域研究を念頭に置いたバリアフリーの先行研究は管見の限り存在していないため、研究方法は筆者自身の車椅子のフィールドワークによる一次資料の収集が中心となる。都市のバリアフリーの判断基準をユニバーサル／インクルーシブ・デザインの理念の最低限の条件である「車椅子の利用者を含めて移動可能である状態」であるか否かである。都市全体を客体と考え、自己の車椅子で走行し、都市におけるバリアフリーの公共交通機関（地下鉄･バス）の移動の軌跡（動線）からバリアフリーの連続性を判断することを主目的として調査を行う。公共交通機関のバリアフリーは公共性が高いだけではなく、障害を有する者にとって移動の手段が確保されることになり、日常生活空間が拡大することを意味する。また公共交通機関のバリアフリーは障害当事者に限らず、高齢者・子供・妊婦・ベビーカーを含めた包括的な利益となるため、公共の福祉に増進すると考えるからである。

さらに、先進国におけるバリアフリー化のプロセスを考えたならば、バリアフリーを強制できる立場の「政府（行政、立法、司法)」、バリアフリーを供給する社会の中の「事業者」、バリアフリーを需要する社会の中の「障害当事者」の三者の関係でバリアフリーが形成されると考えられる。そして、これらの三者に市民社会が影響を与えることにより社会（事業者、障害当事者、市民）のバリアフリーの形態のバランスが変化する。さらに、バリアフリーを主導する主体が国家（トップダウン）であるか社会（ボトムアップ）であるかにより形態も変わりうる。このことから、筆者は、ベトナムのバリアフリーに対して、法制度（政府の観点)、バリアフリーのハード（事業者の観点)、バリアフリーのソフト（事業者の観点)、心のバリアフリー（市民の観点）の 4 つの観点からもベトナムのバリアフリーの現状と問題点を論じる。

またベトナムのバリアフリーの将来性も考察する。この方法として、筆者は東アジアの 9 地域 19 都市を実地走行し、ベトナムの特徴を有している北京（社会主義国家の首都)、バンコク（社会運動によりバリアフリー化を実現した東南アジアの都市)、台北（バイク社会の都市）の 3 都市を比較の対象として特に選んだ。先進国を選ばなかった理由は、欧米とアジアとのバリアフリー比較は経済力と文化の差異が大きいことが目立ち、比較の焦点が曖昧になるためである。

本論文ではまず、バリアフリーにおける関係当事者である政府、事業者、障害当事者の三者と市民社会の関係をバリアフリーの需要と供給、正当性から考え、途上国におけるバリアフリー化の問題点を提起する。そして、途上国ではバリアフリーが難しい原因を、北欧と米国の事例から考える。さらに、ベトナムを含めたアジアにバリアフリーをもたらした国際機関の流れを見る。

次に、ベトナムのバリアフリーの法制度（政府の観点)、バリアフリーのハード（事業者の観点)、バリアフリーのソフト（事業者の観点）から、バリアフリー化のプロセスにおける政府、事業者、障害当事者の三者の関係に着目する。方法として、筆者のフィールドワークとインタビューを通じて、ベトナムにおいてバリアフリーを妨げる要因を探る。この結果、ベトナムのバイクの渋滞が一つの要因であると考えられた。

また、ベトナムの障害者が社会参加をするためには、バリアフリーに影響力を有する市民社会の存在は大きい。ベトナムの市民社会は障害者に対する意識（心のバリアフリー）を知るためにアンケート調査を行った。

ベトナムの主要二都市のバリアフリー化を考えるにあたり、他の都市（北京、バンコク、台北）の事例研究を行う。これらの都市はベトナムの特徴を有し、かつバリアフリーである都市交通を有するので、これらの都市のバリアフリー化の経緯からベトナムのバリアフリーの将来性を考える。

最後に、ベトナムにおいてバリアフリーを形成する政府、事業者、障害当事者のそれぞれの課題を挙げ、公共交通のバリアフリーがベトナム社会にとってどのように有益であるかを論じる。そして、ベトナムにとってのバリアフリーの意義を考える。