ベトナム社会におけるバリアフリー 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

| その他のタイトル | その他タイトル
|------------------|------------------
| 著者             | 上野 俊行
| 学位授与年月日   | 2014年2月
| サンプル         | サンプル

URL  http://doi.org/10.15083/00006521
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
目次
ベトナム社会におけるバリアフリー................................................................. i
－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－............................. i
序 章 ........................................................................................................ 1
第 1 節 本論文の目的と背景...................................................................... 1
第 2 節 問題意識.......................................................................................... 3
第 3 節 バリアフリーに関する先行研究 ...................................................... 6
第 4 節 本論文におけるバリアフリーの定義............................................... 9
第 5 節 方法論............................................................................................ 12
第 6 節 フィールドワーク ........................................................................ 15
第 7 節 論文の構成...................................................................................... 16
第 1 章 権利としてのバリアフリー ................................................................. 19
第 1 節 バリアフリーの正当性 ................................................................... 19
第 2 節 北欧の動き －人権重視－............................................................. 21
第 3 節 米国の動き －偏見と差別－........................................................... 24
第 1 項 ANSI －トップダウン型のバリアフリー化の動き－........................ 24
第 2 項 偏見と差別 －ボトムアップ型のバリアフリー化－............................ 27
第 3 項 米国とノーマライゼーション ....................................................... 30
第 4 節 アジアのバリアフリーの動き －国連とその影響－ ......................... 31
第 1 項 国連障害者生活環境専門家会議 ................................................... 31
第 2 項 国際障害者年(International Year of Disabled Persons、1981 年).... 32
第 3 項 国連障害者の十年（1983~1992 年）............................................. 33
第 4 項 アジア太平洋障害者の十年（1993~2002 年）.............................. 33
第 5 項 第二次アジア太平洋障害者の十年（2003~2012 年）.................... 34
第 6 項 障害のある人の権利に関する条約(Convention on the Rights of Persons with Disabilities、2006 年) ......................................................... 35
第 7 項 新アジア太平洋の障害者の十年（2013~2022）............................ 36
第 5 節 小括 ............................................................................................... 37
第 2 章 ベトナムにおけるバリアフリー ......................................................... 41
第 1 節 障害者の概況.................................................................................. 42
第 2 節 ベトナムの障害者にとってのバリアフリー ...................................... 45
第 3 節 政府からのバリアフリー －法における障害者とバリアフリー－ .......... 47
第 1 項 憲法における障害者 ................................................................... 47
第 2 項 障害者に関連する法律 ................................................................ 50
<table>
<thead>
<tr>
<th>章</th>
<th>項</th>
<th>节</th>
<th>インタビュー</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>第3項</td>
<td>パリアフリーの概念</td>
<td>61</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第4項</td>
<td>書籍 Giao thông Tiếp cận (交通バリアフリー)</td>
<td>66</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第4節</td>
<td>事業者が供給するバリアフリー</td>
<td>68</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(1)</td>
<td>都市</td>
<td>68</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(2)</td>
<td>バス</td>
<td>71</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(3)</td>
<td>地下鉄</td>
<td>73</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第5節</td>
<td>障害当事者へのインタビュー</td>
<td>76</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(1)</td>
<td>DP-Hanoiにおけるインタビュー</td>
<td>76</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(2)</td>
<td>DRDにおけるインタビュー</td>
<td>78</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(3)</td>
<td>VNAHにおけるインタビュー</td>
<td>79</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(4)</td>
<td>VFDにおけるインタビュー</td>
<td>80</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(5)</td>
<td>傷病兵のインタビュー</td>
<td>80</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(6)</td>
<td>一般の障害当事者</td>
<td>80</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第6節</td>
<td>小括</td>
<td>81</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第3章</td>
<td>ベトナム市民にとってのバリアフリー</td>
<td>85</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第1節</td>
<td>ベトナム二大都市の公共交通の現状と問題点</td>
<td>85</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第2節</td>
<td>市民の意識調査 -アンケートによる集計から-</td>
<td>86</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(1)</td>
<td>回答者の傾向</td>
<td>86</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(2)</td>
<td>日常生活 -外出について-</td>
<td>91</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(3)</td>
<td>交通手段について</td>
<td>92</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(4)</td>
<td>障害者に対する意識－心のバリアフリーその1－</td>
<td>101</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(5)</td>
<td>障害者と交通－心のバリアフリーその2－</td>
<td>103</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第3節</td>
<td>小括</td>
<td>110</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第4章</td>
<td>他都市のバリアフリー</td>
<td>113</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第1節</td>
<td>北京におけるバリアフリー化－社会主義とバリアフリー－</td>
<td>113</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第1項</td>
<td>政府からのバリアフリー化</td>
<td>113</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第2項</td>
<td>北京のバリアフリー－フィールドワークを通しての検証－</td>
<td>117</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第3項</td>
<td>北京の調査のまとめ</td>
<td>131</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第4項</td>
<td>北京編のまとめ</td>
<td>133</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第2節</td>
<td>バンコクにおけるバリアフリー化－東南アジアにおけるバリアフリーと社会運動－</td>
<td>138</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第1項</td>
<td>政府からのバリアフリー化</td>
<td>139</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第2項</td>
<td>事業者の側からのバリアフリー化に関する調査</td>
<td>141</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第3項</td>
<td>障害当事者の活動</td>
<td>146</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第4項</td>
<td>インタビュー</td>
<td>148</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>第5項</td>
<td>バンコク編の小括</td>
<td>149</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
序 章

第1節 本論文の目的と背景

本論文は、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の公共交通機関を重視し、そのバリアフリー化を論じるものである。障害当事者が社会参加するための方法としては、社会保障の分野における障害者の権利擁護、法整備、障害年金（所得保障）、教育、雇用機会、リハビリテーションなどいくつかの議論が考えられる。これらの中において、筆者は障害当事者の移動手段の確保を第一義の課題と捉え、公共交通機関のバリアフリー化をこの方法として考える。これは、身体の障害がある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、障害当事者の通勤、通学、通院、日常の外出などの社会参加の可能性が高くなり、障害者本人だけでなく社会全体における生活の質（QOL：quality of life）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すことにより、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再認識、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。

本論文のフィールドとしてベトナムを選んだ理由は、同国における障害者の割合が他国々と比較して高いとする統計が多いことにある（表序-1、図序-1）。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年以降ベトナム戦争による傷痍兵、現在も続く戦争による後遺障害、戦争後の安楽死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重要とする。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年以降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に追い打ちをかけることとなり、戦後復興が大きく遅れたことが挙げられる。

ベトナムの都市のバリアフリーの有無に関し、ベトナム人と会話すると、老若男女、障害の有無に関わらず、ほぼ全員から「ベトナムは貧しいが日本のようなバリアフリーは難しい」という返事が得られる。筆者がインタビューを行った行政官僚も同様の回答を

---

1 「クオリティ・オブ・ライフの向上」は、リハビリの目標としてよく聞かれる言葉である。
2 同統計の数値に関しては、世界共通の指標ではないという批判もある。しかし、筆者は統計の一例として引用した。
3 日本国内のバリアフリーの研究会においても、筆者の研究テーマが「ベトナムにおけるバリアフリー」ということで一日本人研究者から驚かれたことがある。日本国内でもなかなか実現できていないバリアフリーについて、ベトナム
<table>
<thead>
<tr>
<th>国名</th>
<th>障害者人口（人）</th>
<th>割合%（資料の発表年）</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>インドネシア</td>
<td>3,063,000</td>
<td>1.4(2009)</td>
</tr>
<tr>
<td>カンボジア</td>
<td>192,538</td>
<td>1.4(1999)</td>
</tr>
<tr>
<td>韓国</td>
<td>2,683,477</td>
<td>5.6(2011)</td>
</tr>
<tr>
<td>シンガポール</td>
<td>100,000</td>
<td>3.0(2012-2016)</td>
</tr>
<tr>
<td>タイ</td>
<td>1,871,860</td>
<td>2.9(2007)</td>
</tr>
<tr>
<td>中国</td>
<td>85,020,000</td>
<td>6.3(2006)</td>
</tr>
<tr>
<td>日本</td>
<td>7,442,000</td>
<td>5.8(2005,2006,2008)</td>
</tr>
<tr>
<td>フィリピン</td>
<td>942,098</td>
<td>1.2(2000)</td>
</tr>
<tr>
<td>ベトナム</td>
<td>6,700,000</td>
<td>7.8(2009)</td>
</tr>
<tr>
<td>香港6</td>
<td>361,300</td>
<td>5.2(2006-2007)</td>
</tr>
<tr>
<td>マカオ3</td>
<td>11,141</td>
<td>2.0(2011)</td>
</tr>
<tr>
<td>マレーシア</td>
<td>359,203</td>
<td>1.3(2011)</td>
</tr>
<tr>
<td>ミャンマー</td>
<td>1,276,000</td>
<td>2.3(2010)</td>
</tr>
<tr>
<td>ラオス</td>
<td>56,727</td>
<td>1.0(2005)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

出所：ESCAP, Disability at a Glance 2012より筆者作成

している。ベトナム戦争中のベトナムを表現した「貧しさを分かち合う社会主義」からの訣別としてのドイモイのはずであったが、この文化は少なくとも社会保障の領域においてはドイモイ開始の1986年から30年近く現在でもベトナム人の心に根ざしているようである[古田 1996:3]。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、2010年にアジア開発銀行よりベトナムは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ける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。

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る。この意識からベトナム社会を見るならば、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、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。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のバリアフ

を対象にすることへの疑問であったと考えられる。

4 シンガポールのデータの出所は"Report(2012-2016)"となっている。
5 日本は、障害別の統計から合計を算出しているため、複数の出所が存在する。
6 香港とマカオのデータは、中国に通常は含まれるのだが、同資料においては個別に扱っている。これは、同地域が中国に返還される前からのアジア・太平洋地区で個別に活動していたことによるものであると考えられる。したがって、同地域を中国に含めて、障害者の割合を算出した場合、数値が上昇する。
7 ESCAP Division Social Development (2012)
リー化を難しくしていることも事実である。これらから、経済力以外の理由もバリアフリーハ化を妨げているようである。近年、ベトナムは社会保険作りが着実に本格化しているという[寺本 2012:171]。ベトナムにおけるバリアフリーをエレベータやスロープといったハード技術からだけでなく、その環境を構築するベトナム社会について社会科学の視座から分析する。

図：序-1 東アジア各国の人口における障害者の割合

出所：ESCAP, Disability at a Glance 2012 より筆者作成

第2節 問題意識

福祉先進国において、バリアフリーなどの社会政策は、民主主義の下で市民社会から政府に対して要求を行い、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化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いる。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や権利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。

李蓮花[2011]によると、台湾と韓国の事例として、社会政策である医療保険と年金が発展した要因は政治的要因（民主化）と経済的要因（工業化）が挙げられている。この二つの要因に鑑みて、アジアにおいてバリアフリーが発展しなかった上記の3つの理由の①は経済的要因であり、理由の②と③は政治的要因であるため、社会政策の一つであるバリアフリーにも両要因は関連していると考えられる。しかしながら、共産党独裁体制の中国は言論統制下にあり、民主化されていない。それにもかかわらず、2008年の北京オリンピック・パラリンピックにおいてバリアフリーが実現している。このため、中国において急激に進展したバリアフリー化について、一般的なアジアの社会政策研究の文脈では説明できない。筆者は、バリアフリーには民主化と工業化以外の要因がさらにあると考えた。

一方、修士論文における筆者の問題意識は、北京においてバリアフリーが急速に発展できた理由についてであった。改革開放前の中国は、国民の権利という意識はまだ高くなく、バリアフリーに対する権利についても同様である。また、失業問題を基本的に抱えていないとされる社会主義社会では、その問題を解決するための制度、社会保障制度は存在せず、あったのは賃金を補完する生活保障制度であったといううことになろう[田多2004:15]。これに加えては、市場経済を導入する前の社会主義体制においては労働に応じた所得分配[関2006:38]であったが、市場主義経済を導入したことにより社会保障による所得再分配システムの整備を必要とすることになる。このような背景から、1980年代後半から労働保険制度の改革あるいは社会保障制度改革が行われ始めた[田多2004:17]。このことは、改革開放中の政策の一環として計画的に行われたものではなく、社会保障改革を必要とする社会環境に国内が変化したと考えられる8。このような中国社会が変化する最中、1982年、現行の憲法45条に「国家と社會は視覚・聴覚・言語障害その他の身体障害をもつ公民の労働・生活と教育を援助し処置する（国家和社会帮助安排盲、聋、哑和其他有残疾的公民的劳动、生活和教育）」という明文規定を置いたことにより、バリアフリーを含めた障害者関連の施策が次々となされた。さらに、2001年7月13日に北京オリンピック・パラリンピックの開催が決定された。このような経緯があり、政府がバリアフリーを急速に実現することを考えると、政府に対して社会からバリアフリーの需要がない状態でバリアフリーが実現したと言える。したがって、中国のバリアフリーの特徴は政府により主導されるトップダウン型であり、北京においてバリアフリーが急速に進展した理由は外的要因である2008年北京オリンピック・パラリンピックである、と結論付けた。そして8

8 田多は「市場経済化は、当然従来からの労働保険制度を中心とした生活保障制度に改革を迫ることになった」と述べ、一方、鄭功成は、社会保障改革を1970年代以来の世界の流れとして捉えており、「市場経済改革を行わなくても中国の社会保障の改革は必要であった」と述べている[鄭2007:41]。

9 中華人民共和国憲法 http://www.gov.cn/gongbao/content/2004/content_62714.htm（2013年11月27日閲覧）。

4
て、このような社会の環境においては、市民社会10にバリアフリー意識が定着したとは言い難い。

筆者の新たな疑問は、仮に北京においてパラリンピックが開催されなかったならば、急速なバリアフリーは実現できたか否かである。日本11において、バリアフリーが社会に定着するまでに、市民社会は政府に対してバリアフリーを必要とする声を高め、これに対して政府は法整備などの対応を行った。建築物のバリアフリーに関する法律である「ハートビル法」12（1996年）、公共交通のバリアフリーに関する法律である「交通パリアフリー法」13（2000年）、「ハートビル法」と「交通パリアフリー法」を統合させた法律である「バリアフリー新法」14（2006年）が施行されるまでの間、長年にわたり議論がなされており、現在もバリアフリーの法律の改正や障害者差別解消法に向けて議論が続いている。これとは反対に、市民社会においてバリアフリーを求める声が上がらずに、政府もバリアフリー化を急速に推進する動機がなかった場合、市民社会においてバリアフリーに対する意識はどうにか変化するのか。この問題意識から、博士論文においては中国の社会体制に近いベトナムを事例研究の対象とした。ベトナムにおいては、ベトナム戦争を経たため戦争による傷病兵も多く生活している。さらに枯葉剤の被災による障害当事者も多くいるため、ベトナム国内における障害当事者の数から考えてバリアフリーは中国以上に必要なものである。当然のことながら、国際環境も変化しているため、社会主義体制というだけでベトナムと中国を同様に扱うことは反論が考えられるが、歴史的に中国の影響を大きく受けた文化、社会主義体制、市場経済などの共通点を有する国家は他にないことも事実である。

現在のベトナムはドイモイ以降に経済発展を遂げている一方で、社会問題として貧困問題、社会格差問題、地方格差問題のように優先すべき課題が存在するため、障害当事者を目的としたバリアフリーの実現は経済的にも容易ではない。このような社会環境におけるバリアフリー化の過程を研究することにより、ベトナムにおけるバリアフリー化を妨げる政治的要因と経済的要因以外のさらなる要因について研究を行うことができる。同時に、修士論文の中国の事例研究において生まれた疑問を本論文で副次的に解決することも考えている。

以上から、経済発展の途上国（以下、途上国とする）におけるバリアフリーに対して筆者が有する問題意識は以下の通りである。途上国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る。このような地域に対して、障害者の権利や障害の社会モデル（後述）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、障害者に対する政策が社会全体の利益になるものであるか、あるいは

10 中国語では「公民社会」と表記するが、本文論においては「市民社会」とする。
11 大分県の「太陽の家」は1965年に開所したリハビリテーション施設であるが、1964年の東京オリンピックの後の「パラリンピックが創始者である中村裕に設立の決意を与えた」という[小林・白川 1989:25]。
12 正式名称は、「高齢者、身体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」。
13 正式名称は、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」。
14 正式名称は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」。
国家の政策が障害者を包括するものであるか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。

第3節 バリアフリーに関する先行研究

バリアフリーは社会保障の中でも非常に限定されたもので、社会保障の文脈で論じられることはなく、主に建築工学の分野において物理的なバリアフリーとして論じられる。このことは、バリアフリーをスロープやエレベータなどのハードだけの一過性の問題として捉える傾向がある。国連障害者権利条約の第9条のバリアフリーの環境を物理的に作ることが決められているだけで、移動権を含めてこの方法などの内容にまで踏み込んだ議論がなされていない。また、ベトナムにおけるバリアフリーは途中段階であるため、バリアフリーに関する先行研究は、カオ・チン・ヒェン（Cao Trong Hiền）編のGiao thông Tiếp cận（交通バリアフリー）15以外は存在していない。ただし、同書は概説書であり、先進国をモデルにしてベトナム社会のバリアの現状を述べるにとどまる。またTom RickertのMobility for All16の影響を受けていていると言われている。

日本国内におけるバリアフリーの先行研究は、高橋儀平の『高齢者・障害当事者に配慮の建築設計マニュアル―「福祉のまちづくり」実現に向けて』があり、中国でも翻訳されて出版されている。しかししながら、建築学の視座による建築物のバリアフリーの技術的な内容にとどまり、公共交通機関のバリアフリーへの言及はなされていない。

秋山哲男編『都市交通のユニバーサルデザイン―移動しやすいまちづくり』は、都市交通工学の視座より都市全体をバリアフリー化させる構想である。都市全体をバリアフリーの対象としたモビリティ（移動性）を重視する点において、秋山の考えを筆者も共有する。秋山の考えは、ドア・トゥ・ドアである欧米の先進福祉の考えと先端技術の車両を日本の都市に導入することである。具体的には、STサービス（スペシャル・トランスポート・サービス：特別輸送サービス）という欧米ですでに実践されている公共移送サービスやコミュニティ交通のことで、秋山は公共交通を利用できない障害当事者のモビリティの手段として提言をしている（写真・序・1、序・2）。コミュニティ交通は、低密に居住しているような場所では、無理に公共交通のサービスを行っても、運用経費が増じて料金収入では賄えず、多額の税金がつぎ込まれることになるという考えから、小型車両などへの相乗りする形態の方が、公共バスを走らせるよりも採算が合うという考えに基づく（秋山 2001:62）。STサービスとコミュニティ交通は日本の過疎地域では十分に議論できる内容である。しかしながら、日本国内でもなかなか実現できていない手段を、バリアフリーの概念が後発地域である東アジアの都市において、障害者のために準備するには財力の意味で容易ではないと考えられる。また、交通渋滞を引き起こす車両の台数が問題となっているベトナムにおい

15 直訳すると「交通アクセス」となるが、日本語に対応させた。
16 日本語訳版は『モビリティフォーオール 世界各地のアクセスブルな交通機関』。
て、ST サービスのような車両をさらに走らせることは有効性があるとは考えにくい。

米国の ST サービスの写真

写真 序-1 米国 Charlotte Area Transit System の ST サービス車両
写真 序-2 ボストンの地下鉄事業者が委託している ST サービス（[秋山 2001:61]より抜粋）

川内美彦の『ユニバーサル・デザインバリアフリーへの問いかけ』と『ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる一ブタラルアップを実現するために』は、バリアフリーからユニバーサルデザインへ発展させる内容について書かれている。ユニバーサルデザインの発案者であるロナルド・メイヒェ、川内の家族によるインタビューを通して独自の資料収集を行っている。また米国の障害者関連の法律の歴史的背景については、ADA（Americans with Disabilities Act of 1990：障害をもつアメリカ国民法）の視点か発表される先行研究が日本国内では主流であるが、川内の内容はバリアフリーの視点から書かれている数少ない先行研究である。しかしながら、日本以外のアジアへの言及はなされていない。

古瀬敏の『バリアフリーの時代』では、日本国内のバリアフリーのハードの技術変化についての紹介がなされている。UNESCAP（United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific：国連アジア太平洋経済社会委員会、以下 ESCAP18）のバリアフリープロジェクト（北京の住宅地、バンコクの商業施設、ニューデリーの官公庁）についても言及されているが、事実確認にとどまり、このプロジェクトが始まった経緯などについて言及はなされていない。

またベトナムのバリアフリーに言及したものは伊藤彰人の「ベトナムのバリアフリー環境事例」と「東南アジアの発展途上国の鉄道駅における日本型バリアフリー基準の適応要件に関する研究：鉄道駅におけるベトナムと日本のバリアフリー」といった日本福祉のまちづくり学会における報告が存在する。ベトナムにおける最新のバリアフリー事情を知る上で参考になるが、ハードが中心となり、ソフトへの言及はあまりされていない。

17 http://charmeck.org/city/charlotte/cats/paratransit/Pages/Default.aspx（2013年11月21日閲覧）
18 通称はエスキャップである。
バリアフリーの当事者であるベトナムの障害者に視点を移したならば、ベトナム国内においても障害当事者に関する先行研究はまだ少なく、博士論文と修士論文で若干見られる程度である。これらの内で、グエン・ティ・バオ（Nguyễn Thị Bảo）の博士論文である『現在のベトナムにおける障害者の権利に関する法律の改善（HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ QUYỀN CỦA NGƯỜI KHÍNH TẬT Ó VIỆT NAM HIỆN NAY）』は、ベトナムの法制度と国外の障害者に関する権利の法律と比較しながら、自国の障害者の権利について論じている。2008年のものであるが、ベトナムにおける障害当事者を扱った数少ない論文の一つであると言える。しかしながら、バリアフリーへの言及はなされていない。ベトナムにおける障害者当事者に関するものは、ベトナムの労働・傷病兵・社会福祉省による障害者政策を扱う調査報告が主である。また、日本国内におけるベトナムの障害当事者に関する先行研究の多くは枯葉剤の被害者である障害者というアプローチが主である。

枯葉剤に限定せずに、障害者一般を扱うものとして黒田学の『ベトナムの障害者と発達障害－障害者と福祉・教育の実態調査を通じて』と『胎動するベトナムの教育と福祉』が挙げられる。教育学からのアプローチであり、ベトナムの障害者関連の法律にも言及され、ベトナムの障害者研究として先がけとなりました研究と言える。しかしながら、障害児教育が同研究の中心であるため、バリアフリーまで言及はなされていない。

寺本実編『現代ベトナムの国家と社会』の『ドイモイ下ベトナムの障害者の生活における国家と社会』では、地方都市に住む障害者たちを対象にインタビューを行い、障害者の生活状況を分析した事例研究である。一般障害扶助制度に関し、枯葉剤後遺障害を含めた戦争による被害の因果関係を国家が認定するか否かでいかに異なるかを明らかにしている。地方の障害者を論じる先行研究は存在しないため、貴重な内容である。ただし、本論文の対象となる都市部の障害者に対する言及まではなされていない。

他には中西由紀子の『アジアの障害者』が挙げられるが、アジア20カ国の障害者の現状、障害関連施策（法律・制度）、障害当事者団体の活動、障害者のくらしなどについての統計や資料が主であり、ベトナムについても同様であるため、ベトナムの状況について多くは論じられていない。

バリアフリーに関する先行研究は建築学、工学の視座による技術的なものが主なものであり、ベトナムに言及するものは研究発表報告に限られる。技術的な先行研究は、バリアフリーが社会にとって必要なものとして認識されている先進国において、バリアフリーのハードを所与の社会条件にいかに適合させるかを論じる内容と言える。しかしながら、途上国においては、バリアフリーを必要とする認識がまだ十分には確立していないため、途上国に先進国のでバリアフリーのハードを直接導入することは、所与の社会条件とはアンバランスな結果となる視点が見落とされている。このため、途上国のバリアフリーを論じるためには、バリアフリーを必要とする社会環境についても論じることが必要である。一方、ベトナムの障害当事者に関する先行研究は法整備に関するアプローチが主である。また、近年のベトナムの政府機関の報告書は、ベトナム国民全体の状況を知る上で、国内の障害
者の現状把握を目的としている。しかしながら、障害当事者が生活する場である社会環境にまでは言及されていない。バリアフリーに関する法整備もなされているが、建築物に対するルールであり、都市全体としてバリアフリーの社会環境を作り上げるためにどのようにすべきかという点までは踏み込まれていない。

本論文は、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ものである。障害当事者が生活する場である社会環境にまで言及されていない。バリアフリーに関する法整備もなされているが、建築物に対するルールであり、都市全体としてバリアフリーの社会環境を作り上げるためにどのようにすべきかという点までは踏み込まれていない。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。バリアフリーを論じるあたり、地域研究的視点を学際的に交えたものとしている。このような先行研究は、管見の限り存在しない。

第4節 本論文におけるバリアフリーの定義

バリアフリーとはバリア（障壁）をフリー（除去）にすることである。ここで、このバリアとは何かを考える前に、バリアフリーを利用する主体である障害当事者はどのような存在であるかを明確にする。

「障害がある」という表現にはいくつかの理解が考えられる。一つ目として「あの人には障害がある」というように、ある個人の身体的能力が欠損あるいは損傷していることを意味し、この場合の障害を表す語としてインペアメント（impairment）が相当する。二つ目として「あそこに障害がある」というように、日常生活における障害（物）や障壁など物理的なものを意味し、この場合の障害を表す語としてディスアビリティ（disability）が相当する。三つ目として、障害を社会的不利として捉える。この場合の語としてハンディキャップ19（handicap）を使うこともある。日本国内において、障害者差別禁止法が一部の地方公共団体の条例制定されていることもあり、近年社会的不利について議論されることも多い。本節に限り、障害の意味の混乱を避けるため、3種類の障害の意味を3つのカタカナで表記する。

バリアと障害当事者の関係であるが、川島は、細く狭い階段を上った先にあるレストランの例を用いて、車椅子利用者が車椅子から降りても入店できない状況を説明している[松井ほか2011:291]。筆者は、地下鉄駅の事例に置き換えて、川島の例を本論文に応用させてみる。日常的に車椅子を使用するインペアメントを有する人が、地下鉄に乗ろうとした際に地下鉄駅に階段だけしかなく、エレベータもなかったとする。この環境は、インペアメ
ディスアビリティを有する人にとって、階段というディスアビリティが存在する状況である。さらに、ディスアビリティが原因で、地下鉄に乗車できないというハンディキャップを負わせられることになる。この場合、ハンディキャップになる理由は、地下鉄を使えば目的地まで簡単に移動できるはずであるが、地下鉄という移動手段が強制的に消去され、別の手段（自走やタクシー）を選択せざるを得なくなるからである。一方、インペアメントを有さずに対し車椅子を必要としない人の場合、階段を利用して目的地に到達できるため、階段はディスアビリティではない、ハンディキャップを負うことはなくなる。また、たとえ聴覚にインペアメントを有していても、階段を利用できるならば、これらの人々にとって階段はディスアビリティとはなりえない。このように考えたならば、インペアメントとディスアビリティの相互作用により、ハンディキャップを負わされるという結果になる[Kawashima 2012:83]。本論文におけるバリアとはこのディスアビリティのことであり、障害者はインペアメントを有する個体のことを指す。このようにハンディキャップをインペアメントとディスアビリティとの相互作用として捉える知見が社会モデルであり、一方、インペアメントのみとして捉える知見が医学モデル（個人モデル）である。医学モデルにおいて、障壁を乗り越える（バリアフリー）には、個体のインペアメントをリハビリによって回復させる必要がある、と考えられていた。このモデルによると、回復しないインペアメントを有する個人は社会に参加することが難しいことを意味する。

これに対し、社会モデルは、障害者が存在する先進国での障害当事者には広く浸透した知見である。しかしながら、タイのようなバリアフリーの途上国においては、一般的な障害当事者でさえ社会モデルを明確に理解しているわけではない[千葉 2011:40]。ハンディキャップは、個人のインペアメントに属するものという知見が主流であり、この風潮はベトナムでも同様であると考えられる。いずれの場合であっても、インペアメントを有する個人とバリアは密接な関係にあり、本論文におけるバリアフリーとはディスアビリティを取り除くことでハンディキャップを軽減することも射程に入っている。

日本において、バリアフリーという用語に対する平成17年度の国民の認知度は93.8%である。しかしながら、今日の米国ではあまり使用されておらず、マイナスのイメージが持ちこまれているという[川内 2007:7；2001:41]。日本で一般に使われているバリアフリーの対象範囲が広がるため、単にバリアフリーというだけでは対象が不明確になることもある。そこで、筆者は本論文でハードのバリアフリーを論じるにあたり、「車椅子の利用者を含めて移動可能である状態」と定義する。これは、移動の障害を有する場合、車椅子が最も汎用的なツール（tool、器具）であり、車椅子を含めた移動が可能な状態を指す概念を用いることを意味する。

20 筆者のインタビューにおいて、とあるベトナム人の障害者リーダーは医学モデルと社会モデルを理解していなかった。
22 筆者自身も、米国で車椅子に乗ったまま利用できたタクシーの会社から受取った名刺には、Wheelchair-accessible taxiと書かれてあった。
子で移動できる状態であるならば他の人々が移動困難になることは少ないという理由からである。

なお、米国でバリアフリーの用語が使われていない理由を考察すると以下のことが考えられる。米国における最初（1961年）のバリアフリーのガイドラインである ANSI A117.1（第1章参照）は世界最初のバリアフリーのガイドラインである（中国残疾人聯合会2002:786）24。同書の表紙の題名には「American National Standard Specifications for Making Buildings and Facilities Accessible to, and Usable by, the Physically Handicapped」（身体的障害を有する人がアクセスでき、利用できる建物と施設をつくるための米国国家標準仕様）とあり、同書においてもアクセシブルが使用され、バリアフリーという言葉は使用されていない。

また、1980年にANSI A117.1が大改訂され、この改訂作業の中心人物であるエド・スタインフェルドの私的見解25によると「バリアフリーは、その当時は今日のユニバーサルデザインのように、非常に限られた人たちのみがそれを理解している言葉だった」とある[川内2001:11]。そして、2004年に川内が行ったインタビューに対し、米国のリハビリ・プログラムに大きな功績を残したティモシー・ニューゼントは「いろいろなバリアがあるが、バリアフリーといったときには、それが何を指しているのかがわからず、建物の物理的環境を指しているとは連想できない」と答えている[川内2007:90-91]。これらから、米国において、バリアフリーの概念としてアクセシブルを本来使用しており、バリアフリーという用語は対象が曖昧になるため普及していなかった可能性もある27。

一方、バリアフリーの用語に対して、日本は米国と正反対の方向で発展している。日本においては、バリア（障壁）として、平成7年版障害者白書の中で「物理的障壁」、「制度的障壁」、「文化・情報面での障壁」、「意識面での障壁」を、障害者を取り巻く4つの障壁として指摘し、バリアの対象を具体化して曖昧さを回避している[総理府1995:4-12]。このこと23ここで「少ない」と表現する理由は、視覚障害者の利用を考慮することである。バリアを除くことで車椅子は通過できるが、視覚障害者がバリアフリーと呼ぶためには、障壁を除去しないときに点字や点字ブロックなどのツールが必要であったり、階段があった方が便利とされるからである。しかしながら、ここでこの議論を深めることは、車椅子のスロープの角度などバリアフリーの最低限の条件とする「障壁の除去」の意味から遠のくため、本論文に適さない。

24 同ページにおいて、1930年代にスウェーデンとデンマークにおいてバリアフリーの施設があったことを言及しているが、具体的には示されていない。

25 川内への私信の内容である。

26 このような言語文化の違いは、同じバリアフリー関係の語句の中にもう一例存在する。スロープという用語はバリアフリー化のツールとして最も知られている用語の一つであるが、米国においてはランプ（ramp）が用いられる。ランプは1961年版ANSI A117.1の中で「An exterior ramp, as distinguished from a “walk”, would be considered an appendage to a building leading to a level above or below existing ground level. (“通路”と区別される外部のスロープは建築物に付属し、地表面に上方向あるいは下方向に導くものと考えられる）（ANSI A117.1[1961:6]）と定義づけられる。筆者の友人である米国人の語感によると、英語におけるスロープとランプの違いは、前者は自然界のもの（日本語では「坂」に相当する）であり、後者が人工的なもの（日本語ではスロープ）だそうである。日本においては、ランプは高速道路の出入口に使うからで、使用例が少ない。ベトナムにおいてはランプに相当するベトナム語は一般にはまだ存在していないが、lê đê đâ xe（駐車するための橋）'lê đê lên via hè（歩道に上がる通路）という表現をしている。また、ANSI A117.1[1961:7]において、walkに関しては言及していない。

27 今日では、障害者権利条約など世界的な潮流で「アクセシブル」とカタカナで表記することが多くなっている。しかしながら、日本においては、バリアフリーの方が用語として定着しているため、「アクセシブル、日本で言うバリアフリー」という表現をする研究者もいる。

28
とは、障害者の社会参加が進むにつれて物理的障壁以外のバリアが認識された結果だと考えられる。「意識面の障壁」は障害者に対する理解が不足していることから起きる偏見のことであり、「心のバリア」29という表現もされる。

また、障害者白書が指摘するバリアフリー以外にも、社会においては日常生活の物品に対してもバリアフリーの概念を有していることも考えられる。そして、ユニバーサルデザインという概念も日本国内で普及している29。バリアフリーの設計は障害者を対象にしてデザインするために障害者専用のものになりがちであることに対し、ユニバーサルデザインとは対象者を障害者の他に、高齢者、妊婦、子供から一般人にも拡大した普遍的なデザインを意味する。このデザインの概念は、米国のロナルド・メイスにより提唱された[川内2007:8]。大きな相違点は、バリアフリーは障害者に特有してデザインするため普遍性を有しているとは言えないので、特別注文となりコスト高となりがちである。一方、ユニバーサルデザインは普及性を有しているので、商務ベースに乗りやすく、大量生産によるコストダウンも可能である。さらに、英国よりインクルーシブデザインという概念もある（塩谷31）。英国規格協会（The British Standards Institute）の定義によると、「"The design of mainstream products and/or services that are accessible to, and usable by, as many people as reasonably possible ... without the need for special adaptation or specialised design."（流通している製品あるいはサービスに対し特別な変更や仕様を行わなくても、できるだけ多くの人々がアクセス可能であるデザイン）」である。障害当事者も含めて誰もが利用できるという理念はユニバーサルデザインと共通である。両デザインに対して逆発の発想をするならば、障害当事者も含めて利用しやすい一般的なデザイン形態であるのだから、障害当事者が利用できない形態はユニバーサルデザインともインクルーシブデザインとも呼ぶことはできない。

以上から、本論文のバリアフリーの調査は、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」のデザイン（設計）を有しているか否かを対象にする。

第5節 方法論

ベトナムのバリアフリーに関する先行研究が存在しないため、筆者のフィールドワーク、市民からのアンケート、関係者のインタビューによる一次資料の収集が中心となる。

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

29 徳田は、「障害理解」という用語を学術的に使用することを勧めている[徳田 2005:10]。
31 誰にとっても使いやすいことをを目指すという点では、ユニバーサルデザインと同じだが、最初からすべての人に想定することの難さを克服するため、ただ一人の個人に徹底的に向き合うことからデザインを始めめる点が特徴的である。京都大学フィールド情報学研究会編—インクルーシブデザイン—概説よりhttp://www.ai.soc.i.kyoto-u.ac.jp/field/chapter7.html#2013年11月21日閲覧)。
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最終的には形成されると考えられる。そして、これらの三者に市民が影響を与えることで社会（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と考えられる。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）であるかで形態も変わりうる。このことから、本論文において筆者は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）、心のバリアフリー（市民の観点）の4つの観点より論じる。

具体的的には、ベトナムにおける障害者関連の法律とバリアフリーの法律の制定過程に関わる文献資料を涉猟し、バリアフリーに関わる行政関係者へのインタビューを試みる。次にバリアフリーのハードを供給する事業者が政府の法律にどのように対応しているかをインタビューする。さらに、バリアフリーのハードとソフトの具合を筆者の車椅子により検証する。これにより、事業者がどのようにバリアフリーを提供しているか、障害当事者がどのように利用しているかを知ることができる。そして、筆者が行ったアンケート調査により、事業者と障害当事者の三者のバリアフリーの関係に対し市民がどのように考えているかを論じる。これにより、市民の心のバリアフリーという見えない意識を導き出すことを試みる。

バリアフリーの法律と比較すると、バリアフリーのハード、バリアフリーのソフト、心のバリアフリーの用語の説明を要する。2008年3月28日、内閣府の共生社会政策のバリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱において、今後の取組方針として「ハード・ソフトからハートへ」という項目が存在する。この中には、「ハード・ソフトの取組の充実に加えて、国民誰もが、支援を必要とする方々の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深め、自然に支え合うことができる『心のバリアフリー』を推進することにあたり、初めて共生社会が実現されると考えられる」とある。本論文では障害者の移動問題を考えているため、バリアフリーのハードとはアクセスビリティを可能にするツールであるエレベータ、スロープの他に、階段昇降機などの介助機器を指す。さらにバリアフリー化するために何らかの手段が講じられているか否かの対象となる。これは「何らかの手段を講じたということはバリアフリー化する意識が存在した」と判断できるからである。この場合、急なスロープなどの実用性の有無は別問題となる。

日本のバリアフリーのソフトの定義は職員からの応対や情報提供などであるが、本論文の場合はバリアフリーのハードを扱う職員の技術を含む。たとえば、階段が存在し、階
段走行機などの介助機械を必要とする場合、スロープの設置の仕方や階段昇降機を操作するためには事業者側の職員が介在する。この人物が有する知識と技術を含めてバリアフリーのソフトと考える。バリアフリー化をする介助機器があれば、職員がその操作をできるのは当然と思われるだろうが、これは先進国的な発想とも言える。バリアフリーに対する知識がない状態に新しい技術（機械）が入ってきた場合、事業者側的人物がその操作を知らない・できないということはありうる。また手間がかかりるので使いたくないなどの反応を過去の調査においても得ている。

次に問題となるのは心のバリアフリーとは何かである。2008年のバリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱から考えると、心のバリアフリーとは「理解を深め、自然に支え合うことができるようにする」ことであることからバリアを取り除こうとする市民の心と言える。ここで考えられなければならないのは、この目に見えない市民の心をどのように捉えるかである。単純に考えるならば、「心」という意味で市民のやさしさを一般には捉えられる。また、「理解を深める」という点に着目したならば、四つのバリアのうちの一つである意識のバリアに対応する形で、障害者理解も捉えることもできる。さらに、「支え合う」という点に着目したならば、傍観者でいるだけではなく、実際に手を貸すようにも考えられ、物理的に介助するという積極的な行動も捉えることができる。心のバリアフリーとは明確ではない表現でもあり、どれも間違いないと考えるならば、これらのすべてが心のバリアフリーではないだろうか。市民が障害者を障害に対して理解する（ⅰ理解）ことにより、市民が障害者を受けいれる（ⅱ受容）ことができるならば障害者に対して手助けをすることができる。これにより、障害者は社会参加が可能となり、障害者は非障害者と社会を共有（ⅲ共有）することになる。このように社会の共有が拡大する経過で市民社会は障害者を包含することになり、障害者は社会の一員として、一般市民と共生（ⅳ共生）することになる。したがって、内閣府のバリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱からさらに踏み込み、本論文における心のバリアフリーをⅰ理解、ⅱ受容、ⅲ共有、ⅳ共生の視点で見る。

最後に問題となるのは、バリアフリーのソフトと心のバリアフリーに対し人間が介在するため、この二つのバリアフリーの観点には共通する部分が現れ、判断が難しくなる可能性がある。この点について、バリアフリーのソフトは事業者が供給するものであり、心のバリアフリーは市民から発せられるものであると考える。事業者側の人物が手間を理由に介助機器の使用を拒んだり、あるいはタクシーの運転手が車椅子を理由に乗車を拒否したりした場合、業務上のことであるためバリアフリーのソフトの問題である。仮にタクシーの運転手が車椅子を折りたためることを知らなかった場合であっても、やはりバリアフリーのソフトの問題ということになる。
第6節 フィールドワーク

バリアフリーに対する4つの観点からの調査をベトナムで行ったが、筆者はベトナムに対する分析だけではバリアフリーの深化の程度を明確にできないと考えた。日本国内のバリアフリーの先行研究においては、日本のバリアフリーを論じる際に、欧米の福祉先進国と日本を比較して、日本の遅れている技術を指摘する手法が多い。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、本論文ではベトナムと東アジア35の都市と比較する。北欧の高福祉国と表現したり、国連が地域ごとに5つのブロックに分類してアジア太平洋地域とするように、福祉に対する考えに地域文化の影響を考えないわけにはいかないからである。また地域文化における慣習は、障害者やバリアフリーに対する地域住民の考え方に関与を与えることもこの理由である。

このような理由から、ベトナムの都市との比較において東アジアの都市鉄道を有する都市を中心に選んで調査を行った。これは、ハノイ市とホーチミン市において地下鉄が開通することが予定されているためである。地下鉄の開通は交通インフラの整備に大なる影響を与えるため、ベトナムの二大都市の今後の大きな変化が想定されるからである。この意識から、筆者は、日本以外に、ベトナム（ハノイ、ホーチミン、ダナン）、中国（北京、上海、広州、深淵）、韓国（ソウル）、台湾（台北・新北、高雄、台中、台南）、香港、タイ（バンコク、パタヤ）、マレーシア（クアラルンプール、マラッカ）、シンガポール、フィリピン（マニラ）の東アジアにおける9地域19都市以上の公共交通機関のバリアフリーについて実地調査を行い、最終的に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。

従来のバリアフリーに関する先行研究の主流は、都市の中に存在する建築物を客体としながらバリアフリーの判断である。そして、客体のバリアフリーの有無、あるいはバリアフリーにするための技術的な方法が主である。しかしながら、個々の建築物を客体としていては、都市に点在するバリアフリーの集合体を判断する形になる。この意味において、一都市のバリアフリーの調査に際し、公共交通機関のバリアフリーの乗車の可否を調べるだけでは都市の一駅、一停留所のバリアフリーを判断するに過ぎない。

筆者は一都市全体を客体と考え、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。また、近年、都市鉄道の場合、途上国が自国で車両を生産しない場合であっても、先進国の先端技術を導入することにより、バリアフリーの意識の有無に関わらず車両本体のバリアフリーが実現することが起こる。この事例はキャッチアップ型バリアフリーである。このため、車両本体のバリアフリーの有無を判断しても輸出元の技術を判断する

35 本論文において、筆者は東アジアを東南アジアと東北アジアとする。
こととなるため、対象となる都市のバリアフリーの技術力を知る上では意味をなさない。したがって、この場合は車両本体から接続される駅舎という建築物と駅周辺のバリアフリーの連続性に調査の比重が置かれる。政策以外に、バリアフリー動線（連続性）を判断することにより、一都市のバリアフリーに対する意識の深化（浸透度）を判断する試みである。これは、公共交通機関のバリアフリーは公共性が高いだけでなく、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ためである。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。また、多くの観光地は観光客を招くためにバリアフリーが比較的進んでいるが、障害当事者が生活する地域とは一般に断絶されているため、都市における日常生活空間のバリアフリーの判断対象とすることはできない。しかしながら、同都市のバリアフリーの技術水準を知ることができると考え、参考として言及することもある。

最後に、一車椅子生活者として一次資料を現地調査から収集する重要性も認識している。社会に包摂される障害者には、肢体不自由者、視覚障害者、聴覚障害者、精神障害者、知的障害者を挙げられる中、特に車椅子を調査のツールとするには以下の理由からである。車椅子の利用に対する改造は、目に見えない障壁（ハード）が対象となる。一般にエレベータ、リフト、ノンステップバスなど高額な負担を事業者に強いるものであるため、経済的負担を理由にバリアフリー化が図られない。さらに、近年のエレベータは車椅子利用者に限らず、高齢者、妊婦、子供、ベビーカーに対してユニバーサルな利用ができる仕様として発展し、点字や点字ブロックも施されている。したがって、車椅子用の改造であるバリアフリーは視覚障害者も含めたユニバーサルデザインとなる可能性が高い。筆者は現地の障害当事者と同様の日常生活を送り、現地の職員と直接接触することにより、現地の車椅子生活者の利用形態により近い一次資料を得た。さらに、筆者の調査データは一体験にすぎないという批判も考えられるため、現地の障害当事者のインタビューを通じて、筆者の一次資料と現地の障害当事者の利用形態とのすり合わせを最終的に行った。

第7節　論文の構成

第1章では、最初に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、途上国ではなかなかバリアフリーが起こらない原因を、先進国の事例から考えるために、北欧と米国の例を取り上げた。また、バリアフリーと経済効果の先行研究については、国土交通省の『バリアフリーの社会経済的評価に関する研究』『バリアフリー化の社会経済的評価の確立へ向けけて』がある。
トナムにも関係する国際機関の流れを見る。

第2章では、ベトナムのバリアフリーの現状を論じるために、バリアフリー化のプロセスにおける三者の関係に着目する。バリアフリーに対するベトナム政府の動きとして、まず障害者に関連する法律の制定過程を明らかにする。次に、政府が制定した法律に対し、事業者が供給する実際のバリアフリーはどのような形態であるかを筆者自らの車椅子により実際に調査を行い、一次資料によるデータとする。そして、障害当事者のインタビューを通じて障害当事者の動きを明らかにするとともに、筆者の調査に対して意見のすり合わせを行い、この結果、生じた齟齬の原因をさぐることにより問題を明確にした。

第3章では、ハノイ市とホーチミン市の住民に対するアンケートを通じて、障害者と公共交通に対する一般市民の意識を探る。最終的なバリアフリー社会の形態は、多数派である一般市民が第2章のアカターである三者の関係に影響を与えることで決定される。この意味において、市民がバリアフリーに対してどのように考えているかを探究する。この際に、第2章の三者に属さない市民からインタビュー、聞き取りを適宜行い、新聞報道も収集し、バリアフリー社会に影響する市民の考えをまとめる。

さらに、本章には別の目的がある。ベトナムの特徴としてバイク社会が挙げられ、バイクによる渋滞を緩和させることは政策課題にまで発展している。このような社会環境において、障害者の移動のための公共交通機関のバリアフリー化だけを論じることは現実的ではない。都市部の8割以上の住民が移動手段としてバイクを有するため、バリアフリーの前提条件となる公共交通機関が利用することが可能かどうかを探る。

第4章では、筆者がこれまで調査を行った東アジアの十数都市の中で北京、バンコク、台北はベトナムの今後のバリアフリー考察する上で重要な要素を持ち合わせていると考えられたため、この3都市のバリアフリー化の特徴について考察を行う。北京は、ベトナムと同様に社会主義国家である。言論の自由が保障されていない国家において、バリアフリーがどのように進展したのかを論じる。また、北京はオリンピック・パラリンピックというイベントと高度経済成長が相まって急速にバリアフリーが進展した都市である。このため、経済力とバリアフリー社会の関係について論じる。バンコクは東南アジアにおける民主主義国家である。福祉の途上地域である東南アジアという社会環境においてはベトナムと同様である。国民のデモによって実現したバリアフリー環境を、社会主義体制下のベトナムでどのように運用できるかを論じる。台北は特色あるバリアフリー社会を有する都市である。他の東アジアの国家においては障害者権利条約を動機にバリアフリー化を進めていることに対し、国連に属していない台湾のバリアフリーの動機は何であるのか。さらに、ベトナムにおいて政策課題となっているバイクの渋滞を台北は巧妙に対処している。筆者が考えている公共交通のバリアフリー化という観点から、ベトナムにおけるバイク社会の問題を回避してはならない。台湾のバイク社会の事例から、ベトナムにおける公共交通のバリアフリー化について論じる。

第5章では、ベトナムにおいてバリアフリーを形成する行政、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。

なお、本論文において原文とともに記載されている翻訳のうち、特記のないものは拙訳であり、写真は筆者撮影によるものである。
第１章 権利としてのバリアフリー

バリアフリーが世界に広く紹介されたのは、1974年の国連障害者生活環境専門家会議における*Barrier-free Design*という報告書による。同書はバリアフリーを必要なものという前提の下、どのようにバリアフリーを行うかについて具体的な数値を定めたものである（第5節詳述）。しかしながら、この前提を当然のものとして捉えてよいだろうか。

第1節 バリアフリーの正当性

バリアフリー化に関わる関係当事者を見た場合、法制度を整える政府、バリアフリー化を行う事業者、バリアフリーを利用する障害当事者の三者のアクターが存在する。この中で、障害当事者はバリアフリー化による恩恵をもっと受ける主体と言える。政府は国際条約の遵守という国際的な評価を消極的ながらも恩恵を受けることができる。これの二者に対して、事業者はどうであろうか。建築物が存在し、バリアフリーに対応していない場合、以前は、建築物の事業者の選択肢は以下のようなあったと考えられる。①事業者は障害当事者の利用を少数であるため経済負担は採算に合わないと考え、障害当事者を顧客から排除し、不作為のままにする。②事業者は経済負担を回避するために改造を行わずに、事業者の職員などの人力で障害当事者を介助する（バリアフリーのソフトの供給）。③事業者は経済負担を自ら被りながら、バリアフリーに改造する（バリアフリーのハードの供給）。これらが考えられる。バリアフリー化は事業者にとって何の見返りもないため、②と③は事業者から当事者への慈善行為であったと考えられていた。

②の経済負担の回避に至るまでバリアを理解して改造を回避する場合とバリアを認識しないまま改造しない事例が考えられる。前者のバリアを理解している状況である場合、特定の場所で常に誰かが待機していることが明確であるならばコストの節減という意味においては有効かもしれない。しかしながら、人力があるが故の事故責任の所在という別の問題も発生する。また、この事例は不特定の公共の場においては誰もいない場合も多々あるので、普遍的に有効であるとは限らない。後者のバリアを理解していない状況は途上国においては少なくない。これは、市民社会がバリア（たとえば、階段や障害物）を所与の条件として捉えているために起きる現象である。特徴として、車椅子の人が来たならば周囲の人々が皆で手伝うことを当然の行為と考えている。エレベータを有せずに、階段しかない環境で日常的に生活していれば、エレベータがあれば車椅子の利用者が自由に移動できるという発想自体が生まれない。この形態によるバリアフリー化を途上国型バリアフリーと呼べ

---

38 同報告書の全文内容（日本語訳）は、日比野編『図解 バリアフリー大百科』[1999: 206-228]に収められている。残念ながら、筆者は原書を入手できていない。
39 日本国内において、自治体によっては事業者が行うバリアフリーの改造に対し一部支援を次第に行うようになってきた経緯がある。
る。必要性を認識していてながら、経済負担を考えた上での不作業とは異なる形態である。ただし、これは事業主の考えに属するため、認識の有無の判断は難しい。いずれの場合であっても、現在では、建築物の設計段階でバリアフリーではない場合、建築許可が下りないというように、法律の整備により③のようなバリアフリー化が事業者に対して義務化されている。

しかしながら、このようなバリアフリー化は事業者に対して経済的負担を強いるものである。医学モデルのようにバリアの原因を個人に帰属するものと捉える場合、政府から事業者に対してバリアフリーをどのように義務化（強制）できる正当性はどこにあるのだろうか。バリアフリー化にすることにより、障害者当事者の外出が可能になるため、経済活動に参加できるようになり、事業者にとっても経済的利潤を得られるというロジックもある。しかしながら、これは先進国発想と言わざるをえない。途上国の障害当事者側からは、経済活動に参加できるだけの経済力を障害者は有していないという反論がある。北欧のように「障害を有していてもノーマルな生活を送る権利がある」という観念に基づいたならば、バリアフリー化は人間が生まれながらに有する当然の平等な権利と考えることができる、ノーマライゼーションの理念（次節）から、障害当事者のためにバリアフリーにすることに対し、事業者に抵抗はなかもしれない。これに対して、欧米と比べて、社会福祉の面で後発であるアジアの国々においては、バリアフリーの概念が社会へ浸透することも遅れている。このような国々において、事業者は政府が強制するバリアフリー化を無条件に受け入れられるだろうか。

WHO（World Health Organization: 世界保健機構）と世界銀行が共同で発行した『障害に関する世界報告書（World Report on Disability）』の統計（2011年）によると、障害当事者は世界人口の15%であり、数字が示す通り社会の少数派である。この一方で、すべての人間は生まれながらに有する権利を平等であるという観念が世界に普遍的に存在する。このような観念においては、社会で生活するすべての人が生活できるような社会環境を構築することが暗黙のルールである。したがって、障害の有無にかかわらず、バリアのない社会においてすべての人が自由に生活できる権利が前提となりうる。この前提に基づくと、バリアにより障害当事者の権利が侵害される現代社会に対して、「障害当事者がこの権利を享受できないのは、多数派である障害を有しない人達が少数派の障害当事者のことを考慮せずに、多数派の非障害者が生活できればよいというバリアのある社会を作り上げたことに問題が存在する。したがって、バリアフリーの正当性は慈善に相当するものではなく、社会の義務に相当する40」という正義論に基づく考え方もある。

1975年の「障害者の権利宣言」以降の障害者問題の国連決議はいずれも満場一致で採択されている[中野 1997:3]（本章第4節後述）。このことからも、途上国においてもバリアフリーが障害者の権利であるというロジックは倫理的に理解されているであろう。しかしな

40 東京大学 READ（総合社会科学としての社会・経済における障害の研究）公開コンファレンス（2012年3月17日）における質疑応答に対する東京大学大学院経済学研究科の川島聡特任研究員の回答。
がら、このロジックでは経済的負担をする側が存在するため、功利主義の考え方からの反論が伴う。また、本論文の対象地域となるベトナムにおいて、このロジックは理解されたとしても、当事者の立場となった事業者が現実的に受け入れることは容易ではない。このロジックが倫理的に理解されることと、現実的に受け入れられることは別の問題であり、ロジックに固執するだけでは機上の空論に陥りかねない。受け入れられる方法とは、功利主義の考え方も納得させる方法であることがある。つまり、バリアフリーの経済的負担を少なくし、経済負担を上回る利益を導くことが必要となる。しかしながら、バリアフリーは経済負担が少なくないことは自明であることから、ベトナムにおいてバリアフリーの必要性を議論するならば、社会に実益のある政策を導く必要がある。そして、この社会にとっての実益がバリアフリーの正当性と言えるであろう。

第2節 北欧の動き 一人権重視

北欧におけるバリアフリーの概念のきっかけは、知的障害児に対する権利擁護の動きから始まるノーマライゼーション（Normalization：ノーマリゼーション⑴）と考えられる。ノーマライゼーションとは、ノーマル（標準、正常）から派生した語であるが、「障害がある人たちに、障害のない人びと同じ生活条件をつくりだすこと」の意味である。ここで注意を要するのは、「ノーマライズ」とは障害がある人をノーマルにすることではなく、彼らの生活条件をノーマルにすることである【花村1998:167】。この言葉はバリアフリーを示す直接的な言葉ではないが、障害者がノーマルな生活を送るための環境づくりを意味するため、バリアフリーの概念も内包していると考えられる。

ノーマライゼーションの理念は、デンマークの一行政官であってバンク・ミケルセンにより構築されたため、ミケルセンは、「ノーマライゼーションの生みの父」と呼ばれている。ミケルセンは大学卒業直後の1944年、ナチスに対するレジスタンス運動に参加し、強制収容所生活を送った。1945年に収容所から釈放された後、社会省に入省し、知的障害福祉課の仕事に就いた。施設行政の傍ら、大型の収容施設に大勢の知的障害者が押し込められるように収容されている非人間的な状況を、ミケルセン自身のナチスの強制収容所体験に重ね、1951年に知的障害者の親の会が掲げたスローガンに共鳴した。このスローガンとは、①入所者20~30の小規模な施設に改めること、②そのような小規模な施設を親や親戚が生活する地域に設立すること、③他の子供と同じように教育を受ける機会を持たせることであった。ミケルセンはプライベートな立場で、このスローガンを法律として文章化する作業を行い、「ノーマライゼーション」をその文章のタイトルとしたのである。このタイトルに関して、他の北欧の専門家とも話し合い、「ヒューマニゼーション」「ヒューマン・リレーション」「イクオライゼーション」などが考えられた中、親たちの会の願いを一番よく

⑴ 日本では、厚労省（当時は厚生省）が「ノーマライゼーション」という表記を使用している。筆者が参考文献に用いた花村[1998:82]はミケルセンのデンマーク語の発音に忠実に「ノーマリゼーション」を使用している。本論文の主題はノーマリゼーションではないため、筆者は、日本で一般に使われている「ノーマライゼーション」を用いる。
表す語として「ノーマライゼーション」が最終的に採用された。1953年、「知的障害者福祉政策委員会」が設置され、ミケルセンが委員長に就任した。1958年、「知的障害をもっていても、その人は、ひとりの人格をもつものであり、ノーマルな人と同様に生活する権利をもつ人間である」という理念を持った報告書を提出し、翌1959年に「知的障害者福祉法」が成立した。同法律は、世界で初めてノーマライゼーションという言葉を使っている。

ノーマライゼーションの理念が最初に伝わり、実現されたのがスウェーデンであり、この中心となった人物がペンクト・ニィリエである。スウェーデン是国内においては、1953年に知的障害者向けの最初の「援護法」が施行されている。同法は1958年に改正された後、1959年に改正された同法の名称は「精神発達遅滞者援護法」とされている。同法は、ニィリエのノーマライゼーション理念を具体化した立法と言われている（加瀬1994:26）。

ニィリエの経歴は、1956年にスウェーデン赤十字社オーストリア事務局の社会福祉担当官、1960年に脳性マヒ協会の事務局長となる。61年から10年間、FUB（Riksförbundet för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning：スウェーデン全国知的障害者協会）の事務局長兼オンブズマンを務め、62年にILSMH（International League of Societies for Parsons with Mental Handicap：国際知的障害者国際連盟）に加わり、バンク・ミケルセンと交友関係を持つ（ニィリエ2000:4-9）。ニィリエは、63年に米国の精神遅滞に関する大統領委員会報告書『精神遅滞者の入所施設を変革するために』が公表されたときに、同報告書の第2部に掲載されていたものが、ニィリエの「ノーマライゼーションの原理とその人間的処遇とのかかわりあい」である。同原理の内容は、デンマークやスウェーデンにおいて母語で書かれていたため、長い間、北欧以外の人に知られなかったが、ニィリエの議論に深入りしない。

援護法の名称は改正の度に変更されており、また翻訳者によって名称が異なる。スウェーデンの社会保障の研究者たちは総称として「援護法」と呼んでいるようである。


以上から、北欧におけるノーマライゼーションの理念は、知的障害者の生活環境に対する意識から始まったものと考えられる。ミケルセンとニィリエはノーマライゼーションの理念に多大な功績を遺した二人であるが、二人の行動はバリアフリーへと直接的に結び付くものではない。しかしながら、「デザインの分野では、60年代後半、スウェーデンにおいて
て、障害者のための生活用品のデザインを主に手がけるデザインオフィスやフリーのインダストリアルデザイナー達が登場する」「70 年代を通じて明らかに世界をリードしていた」 [川原 2009:111] ということから、ノーマライゼーションが文化として北欧に根付き、バリアフリーの考えへと発展したと考えられる。

第3節 米国の動き —偏見と差別—

米国の障害者関連法では、1990 年に施行された ADA 法 (Americans with Disabilities Act of 1990、障害を持つアメリカ人法) が広く知られている。米国において、1980 年代から日本の障害者リーダーたちが研修してきたこともあり、米国の福祉は日本の模範のイメージもある。この米国においても、1990 年の同法施行に至るまでにいくつかのプロセスがある。また、バリアフリーの概念の直接の始まりは第二次世界大戦終了直後の米国にあると考えられるが、当時の米国ではバリアフリーに対してどのような概念を持っていたのだろうか。またニィリエが英訳した「ノーマライゼーションの理念」が米国にどのように影響を与えたのか。ADA 法はどちらの影響を受けているのだろうか。米国内において、ADA 法への当事者権利運動の当事者性を疑わせる指摘がある [杉野 2007:161]。このため、これらを一連の流れとして捉えることは難しいため、個別に見ていく。

第1項 ANSI46 —トップダウン型のバリアフリー化の動き—

米国においては、第二次世界大戦後の 1946 年の不況下において、第 33 代大統領のトルーマンが「完全雇用法」に署名したことがバリアフリーへと結び付くと考えられる。トルーマンは、第 32 代大統領のルーズベルト47 のニューディール政策を引き継ぐ形で、フェアディール政策を行った [藤本 2005:45]。フェア (fair) とは、公正、公平の意味である。この政策の中には、完全雇用の実現 (1946 年一般教書)、人種差別撤廃 (1947 年一般教書) がある [藤本 2005:77-79, 141-142]。

トルーマンは、1946 年の「完全雇用法」の完全な雇用を実現させるために、翌 1947 年に「障害のある人の雇用週間に関する大統領委員会」49 を設立した。この委員会が、後に

---

46 American National Standards Institute: 米国国家規格協会、以下 ANSI と略す。
47 「ルーズベルトが 1921 年（39 歳）にポリオに罹って下半身麻痺となり、セレモニーでは杖と補装具を用いて起立していたことは、あまり知られていない」 [Gallagher 1985:vii]。トルーマンは、ルーズベルトが第 4 期目の大統領に就任した際に副大統領であったが、ルーズベルトが急死したため、大統領に昇格する。トルーマンの副大統領としての在任期間は 82 日間であったが、ルーズベルトの影響は少くなくあっただと考えられ、トルーマンの「完全雇用法」の意識の中には障害当事者も環境が整えば働くことができるという認識があった、と筆者は考える。
48 この当事の米国において、プレッシー事件に対する「分離すれば平等等に」合憲という最高裁判決（1896 年）など人種差別が合法的に行われている。トルーマンの人種差別撤廃の動きの背景には、第二次世界大戦における黒人兵部隊の活躍による黒人の地位向上がある [田中 1998:449]。後に、この動きはプレッシー事件対立を進展とするブラウン事件判決（1953 年）につながり、リンカーンの「奴隷解放宣言」の 100 年目を記念する年にキング牧師の公民権運動（1963 年）へと発展する。ただし、トルーマンの動きの背景に次期大統領選をこらえた政治的理由を指摘する考えもある [安藤 2006:62]。
49 President's Committee on National Employ the Physically Handicapped Week. 1947年にトルーマンによって設立された「障害のある人の雇用週間に関する大統領委員会」は、1955年にアイゼンハワーによる「障害のある人の雇用
ANSI を作成する中心となる川内 2007:45。障害当事者に対する政策の背景について、一般には、米軍戦傷病の存在との関連性が考えられる。しかしながら、ニューセントによると、退役軍人にはアメリカ障害退役軍人協会という強い運動組織があり、国家からの厚重い保障を受けていたため、生活に対する問題はなかった。むしろ、「身体上の障害をもつ人たちの就労に関する大統領委員会」は、退役軍人以外の障害当事者の雇用問題のために設置されていた川内 2007:49。

米国で建築物へのアクセスビリティが最初に言及されたのは、1961 年の ANSI A117.1 であり、同法の前書きによると、同法は身体上の障害をもつ人たちの就労に関する大統領委員会とアメリカ肢体不自由児協会により共同で作成された。同法の前文の前半部において、「国家のおよそ 7 人に 1 人が治癒しない身体上の障害を有している。この者たちは計り知れない価値を有する人材であり、国家全体にとって経済的に重要である。建築物と設備の設計と構造の多くは身体的障害を有する人たちにとって問題を生じさせ、これらの人々が社会復帰した後、社会経済から得られる利益を阻害することは明らかである。これらの建築物の障壁により、身体的障害を有する人が教育、レクリエーション、雇用の場に通常に復帰することが難しくなっている」と書かれている。同法は 12 ページ程度のものだが、前文や目次などを除く実質的な内容は 6 ページであり、身体的な障害を有する人が生活するためのツール（車椅子やスロープなど）の定義や寸法を示し、どのようなツールがよいのかを示している。しかしながら、アクセスという観点からのバリアフリーの概念については具体的には触れられていなかった。また同法によると条文の遵守は任意であり、法的な拘束力を有するものではなかった。ただし、州法や地方当局の規則が同法の条文の遵守を義務付ける形となっていたため、間接的に拘束力を有する形になっていた。同法は 1971年に変更がないまま再承認されたため、1980 年に大改正される。その後、1986 年、1992年、1998年と改正されている。

ところで、1947 年の「障害のある人の雇用週間に関する大統領委員会」設立から 1961年の ANSI A117.1 の作成まで約 15 年の年月が経過しているのは不自然である。先ほどの前文には続きがあり、「1959 年 5 月、ASA（American National Standard：米国規格協会の略）50は、身体的障害者の雇用のための大統領委員会の要請に基づき、本問題に対して積極的に関心があるグループの総会を開催した。本会議において、研究の開始を勧告し、結果として本提案は建設基準委員会により認可された」と書かれてある。同法の制定の背景には一つの出来事がある。米国政府のリハビリ担当機関の報告書51によると、オクラホマ市のヒューゴ・デフナー（Hugo Deffner）は、地域社会からの自由な移動を妨げる不必要
な障害物に反対して単独で活動を行っていた。1957年、この活動に対し「障害をもつアメリカ人賞（Handicapped American of the Year）」に選ばれる。しかし、授賞式の場である連邦政府建物の舞台まで、二人の海兵隊員がデフナーを担ぐことになる52。この一件からちょうど一年後に「障害のある人の雇用に関する大統領委員会の臨時グループ（ad hoc of the President's Committee on Employment of the Handicapped）」はアメリカ退団軍人会（Veteran's administration）の協力を得て、障害者が公共建築物に入るために必要とされる施設に関するガイドラインの案を作成した。労働省はただちにガイドラインのスポンサーとなり、国家雇用代理局にコピーを発送する。このことが、建築物の障害を除去しようとする国家規模の運動を推進する始まりとなる54。「障害のある人の雇用に関する大統領委員会の臨時グループ」が一年後に基準書を作成したと考えると、1947年にトルーマンにより設立された「障害のある人の雇用週間に関する大統領委員会」は障害者雇用のための働きを行っていたものの、バリアフリーの問題には直接取り組んでいなかったか、あるいは後手にしていた可能性が考えられる。


1978年改正において初めて法律上、「コミュニケーション障壁（Communication barriers）」について言及されることになった。同条項において、連邦機関として設立された「建築物および交通機関障壁対策委員会（ATBCB :The Architectural and Transportation

53 この時期はアイゼンハワーが大統領である。
55 502条は、建築物および交通機関の障壁に関する事項であり、物理的障害の除去を目指すものである。この条項において78年改正において初めて法律上、「コミュニケーション障壁（Communication barriers）」について言及されるようになった【丸山1985】。
Barriers Compliance Board）」は、コミュニケーション障壁について調査し、アクセス基準に違反している建物や交通機関に改善策の実施を試す権限が与えられている[丸山 1985:44]。同委員会は、連邦政府機関の局長あるいは設計士と同様に、大統領から任命された 11 人の委員からなる。78 年の改正により、任命される 11 人の委員の内、少なくとも 5 人以上を障害者にしなければならないこととなった[Goldman 1982:474]。

第 2 項 偏見と差別 -ボトムアップ型のバリアフリー化- 　

最初の職業リハビリテーション施策は、第一次世界大戦の帰還兵を対象として 1918 年に導入された[杉野 2007:175]。1920 年、傷痍軍人以外の障害者の職業訓練を初めて法制化したスミス・フェス（Smith-Fess act）法（PL57:236）が「職業リハビリテーション法（Civilian Vocational Rehabilitation Act）」のはじまりである[丸山 1985:42]。同法は、6月 20 日、ウッドロウ・ウィルソン大統領によって署名され、職業訓練、職業斡旋、カウンセリングを含む身障者のための一定のサービスを認可した。同法の条項に基づいて職業リハビリテーションプログラムが開始される。1933 年にはニュー・ディール政策に組み入れられ、1935年に米国の全国で実施されるようになる。1940年に同プログラムは拡大し、労働力として雇用継続するために職業リハビリテーションサービスを必要とする障害者個人、授産所で働く障害者、在宅重度障害者にまで広げられている。1943年のバーデン・ラフォレット法（Barden-LaFollette Act）を通じて連邦議会は障害者を戦時産業に従事させ、一般市民の障害者に対する包括的なサービスを発展させ、民間の労働力に再び参入する傷痍軍人へも目を配るようになる[Stotch 1984:訳 2000:34-36]。


---

56 傷痍軍人の職業訓練は、1918年にスミス・シアーズ退役軍人リハビリテーション法（Soldiers Rehabilitation Act）が成立している[Stotch 1984:訳 2000:34]。
57 Public Law の略。
58 日本の中学校の歴史の教科書では、第一次世界大戦中に「14か条の平和原則」を唱え、国際連盟設立のきっかけとなった人物として登場する。
揺り戻しが起こったと考えられる。また、1968年の建築物障害除去法を施行するために、建築物障害除去監視委員会も設立されている。

この揺り戻しの背景には、60年代の黒人の公民権運動と70年代の障害者の自立生活運動が考えられる。前者の公民権運動に関しては、1968年、黒人の貧困の原因は人種差別と切り離して考えることができなくなり、貧困対策にとどまる問題ではなくたことが挙げられる[冷水・定藤 1977:181]。つまり、黒人の社会権に対する要求は貧困対策の政策だけでは対処できなくなったのである。

また、後者の自立生活運動に関して、若年期に障害を負った青少年の増加という社会現象が存在する。医療技術の進歩とともに、交通事故や軍務で障害を負った車椅子の者たちは社会参加が可能になり、社会的自立を求めて団体活動に積極的に加わる[Sctoch 1984:訳 2000:50]。同法第504条により、労働力有しない障害者の自立を推し進める形となったため、職業的自立という効果が検証できないサービスとなり、「教育・訓練」から「福祉サービス」の性格を強めていく。これは、職業自立できる障害者「個人」に対する選別されたサービスから障害をもつ「人々」という「集団」への平等な権利としてサービス提供を保障する公民権施策へと一歩踏み出した[杉野 2007:190]。

この504条施行規則をめぐって、1975年から1977年までの障害者権利運動へと発展する。当時のカーター大統領は選挙戦の公約で504条施行規則への署名を公約していた。しかしながら、学校を始めとした公共施設のバリアフリー化に対し費用対効果を理由にした反対が州知事たちから起こり、カーターと保健教育福祉省長官（現在の保健福祉省、日本の厚労大臣に相当）は躊躇し始めた。


この504条施行規則をめぐる障害当事者と政府との対立を、米国における障害者権利運動と捉えることができる。障害当事者と事業者側との間に対立構造が生まれた際、当初の政府は事業者側を支持しようとした。しかしながら、政府への障害当事者の実力行使によって生まれた二者の対立構造に対して、市民社会は障害当事者を支持する形となった。

レーガン大統領時代に、504条施行規則に対する見直しの動きはあったものの、「障害者に対する国家委員会（National Council on Disability：NCD）」の1986年報告書『自立に向けて（Toward Independence）』[59]には、障害者の社会参加を妨げているのは差別であり、

---

障害者のために包括的機会均等法制定する必要があると述べられている。こうして作成された法案が、1990年5月に議会を通過し、同年7月にブッシュ大統領（当時）により署名され、ADAとなる。同法は、I雇用、II公的サービス、III公共施設での取扱い、IV電話通信、Vその他の5つの項目に分かれ、それぞれにおいて障害を理由にする差別を禁じている。公共交通機関はII公的サービスに含まれる。これらのサービスを障害者が受けることに対し公民権による保障を認めたものである。したがって、これらのサービスを利用できないことは、障害者の公民権に対する事業者側の差別的処遇と扱われるようになった。1960年代に公民権運動により黒人が権利を獲得したときと同様に、ADAは障害者の権利を認めたものである。

以上が、ADAに至るまでのバリアフリー化の二つない異なる経緯である。トップダウン型のバリアフリー化の法制化とボトムアップ型の公民権を求める社会運動の二つの流れの接点となるのは、1973年に改正されたリハビリテーション法と言えではないだろうか。この接点となる1973年のリハビリテーション法を採用したのは連邦政府側であった。しかしながら、504条の施行規則をめぐる障害当事者の活動から勝ち取ったリハビリテーション法であるため、米国のバリアフリー化にはボトムアップ型の流れが優勢であったようにも考えられる。そして、ボトムアップ型のバリアフリー化には、偏見に基づく差別反対と平等が相互性を有しているようにも捉えられる。

筆者個人の体験になるが、1990年代に日本国内の障害者リーダーが米国のバリアフリーの状況を語るときに、「米国では、建物がバリアフリーでなければ差別と考えている」という表現を何度か耳にした。「建物がバリアフリーでなければ障害者は利用できないので、このことは障害者を締め出すことであり、これが米国の差別の考え方である」というのが日本人の一般的な感覚ではないだろうか。しかしながら、杉野によると、米国における公民権による差別とは、人種や性別による差別と障害を同列に扱うため、インペリアルメントから遭遇するディスアビリティを勘案せず、「世間の偏見的な態度」のことを意味する[杉野2007:159-210]。日本人の感覚では人種差別と障害者問題を結びつけることは容易ではない。しかしながら、ADA法の背景的に、差別が障害者の社会参加を妨げていると捉える文化が存在する以上、密接な関係があると考えざるを得ない。また、障害当事者の運動のプラカードには、キング牧師の名演説の"I Have a Dream（私には夢がある）"が書かれ、デモや座り込みでは"We Shall Overcome（我々は勝負する）"や"We Shall Not to be Moved（我々は動かされない）"といった公民権運動の愛唱歌が歌われたことからも、障害当事者の行動が公民権運動から強く影響を受けていたと考えられる[Barnartt & Scotch 2001:21-23]。これのことから、米国の障害当事者たちの認識として、障害者に対する偏見がなければディスアビリティ（物理的障壁）は消減すると考えられていたと言える。この点は、日本の閣府が挙げた4つの障壁の一つである「意識面での障壁」と共通する。

60杉野[2007:197-202]によると、ADA法は成立したが、米国における障害者差別に関する司法裁判は障害当事者にとって厳しいものとなっている。
第3項 米国とノーマライゼーション

ところで、北欧のノーマライゼーションと米国の関係はどのようであろうか。ADA法から遡る米国の障害者関係の先行研究において、ノーマライゼーションが米国に与えた影響の評価については一定ではない61。


61 高藤は、ノーマライゼーション路線の影響のもとに、ADA法に向かった、と述べている[2006:31]。
62 ケネディ一族に知的障害者のご娘がいることが影響していると考えられる。
63 当時のカリフォルニア州知事はロナルド・レーガン元大統領である。
64 原題は『Changing patterns in residential services for the mentally retarded』。
65 中野・清水訳においては、ニィリエ（Nirje）を米国発音のニルジェと表記している。
66 中野・清水訳においては、同報告書を『精神遅滞者の居住サービスにおける変化』と訳している。

1970年代に米国の障害当事者の脱施設と自立生活運動が盛んになったことを考えると、1969年に英訳されたノーマライゼーションの影響が少ないと考えられる。しかしながら、米国の障害当事者のモデル化したのは差別に反対する黒人の公民権運動であり、障害者に対する偏見に基づく差別がなくなることで物理的障壁は消減すると考えている。これらの経緯を考えたならば、デンマークから影響を受けたスウェーデンと比較して、米国におけるノーマライゼーションの影響力は限定的であり、また北欧のノーマライゼーションとは異質であると考えられる。

第4節 アジアのバリアフリーの動き —国連とその影響—
前節まで欧米のバリアフリー意識を見て、バリアフリーの概念が国内で確立する以前に、市民社会からバリアフリーを求める動きがあったことがわかる。この核となる動きは、北欧はノーマライゼーションであり、米国は差別排除という意識の形成である。このような動きが起きていた頃、アジアはまだ経済発展も始まっておらず、植民地の旧宗主国から独立して、国家としての自立を始めた頃と言える。このようなアジアにバリアフリーはどのようにもたらされたのかを見ていく。

第1項 国連障害者生活環境専門家会議
1972年（昭和47年）に、臨時機関連絡会議は、障害のある人の社会参加を阻害する物理的・社会的な障壁を除去するための行動が必要であると提言した（平成12年版『障害者白書』）。これを受け、1974年6月にニューヨークにおいて、国連障害者生活環境専門家会議は Barrier-free Designという報告書を発行した。同法報告書の目的は、国際障害者リハビリテーション協会事務総長のあいさつの中で、「国際障害者リハビリテーション協会の特別キャンペーンである「リハビリテーションの十年」のプロジェクトとして、障害およびその予防、そして障害者のリハビリテーション問題に関して、1970年代に増大する関心を一層増すために出版されたものである」と、同報告書内に記されている。また同報告書の前文において、当時のクルト・ヴァルトハイム国連事務総長は、「国際連合は、あらゆるところでの障害者が直面している諸問題を協議する国際協力が必要であることを痛切に感じており、国連社会開発・人道問題センターが専門家を招集しイニシアチブをとることにより、

67 Social role valorization.
障害者のために特に必要な配慮に対し国際協力がより深められるように、そして障害者が充実した、実りの多い有益な生活をおくることができるようになることを熱望しております」と発言している。同報告書には参加者の 23 人の参加者の名前が挙げられおり、リハビリテーションの関係者以外に、行政官や学者も参加しており、日本からの参加者である ILO（国際労働機関）職員の丹羽勇は同会議の議長を務めている。

このような会議が開かれた経緯については、同報告書の中では明確には触れられていない。筆者は、国連の全体的な動きとして、世界人権宣言（1966 年）から精神薄弱者の権利宣言（1971 年）への流れがあり、1972年の臨時機関全般会議への発展の段階と考えている。

同報告書の第 III 章「公共建築物・施設における建築上の障壁および排除」の「勧告」において、バリアフリーに関して a 歩道、b 廊下幅、c ドア・入口、d 洗面所・トイレ、e エレベータ、f 駐車場、g ランプ（傾斜路）、h スウィッチなどの高さ、i 島替、j 手すり、k 床の 11 項目に関して、具体的な最低基準の内容あるいは数値を示した（日比野 1991:214-216）。

第 VI 章「公共交通機関における障壁」の「勧告」の項目では、a~c において公共交通機関の車両のバリアフリーについて言及し、代替公共交通機関(d)、乗り換えのシステム(e)、駅構内の中は利用者の安全性(g)、バス、電車、列車の優先席(h)の 8 つの指針を挙げている（日比野 1991:224）。最終章である第七章「結論および勧告」77cにおいて、国際規格協会に対して、同報告書内の勧告に基づき、施設ばかりではなくハードウェアや設備についても国際的基準の要請を行う旨が示されている（日比野 1991:224）。したがって、本報告における具体的な数値が世界標準（グローバルスタンダード）の基礎となっている。

また、第七章「結論および勧告」76hにおいて、「人権の概念が本会議を通じてずっと強調され、障害者もすべての市民に与えられている恩恵をこうむる基本的権利を持っているという事実について同意を得られた」に続き、「しかし、発展途上国においては、経済的な制約もあり、文化的、社会的な差異があるために、これらの権利の実践を阻む諸問題があることを、本会議の参加者は認識した」とある（日比野 1991:226-227）。

このことは、バリアフリーのハードを重視していたため、経済力で解決できると考えていたようである。このため、バリアフリーが途上国においては進展することが難しいことを認めるに従って、途上国がバリアフリーへ取り組むことへの期待となった。

第 2 項 国際障害者年(International Year of Disabled Persons, 1981 年)

国連は 1975 年に「障害者の権利宣言」を採択し、障害者の基本的人権と障害者問題に関する指針を示した。国際社会においても、知的障害者の権利から障害者全般の権利へと拡大化されているのには北欧文化の影響があると考えられる。しかしながら、その後もこれらの宣言に関する各国の理解不足、国際行動の必要性が指摘される。1976 年の第 31 回総会において、1981 年を、「完全参加（full participation）」をテーマとする国際障害者年と

68 丹羽から長瀬修への私信によると、「たまたま日本の大学で建築工学を専攻していたので、国連の事務局からこの会議の議長に選ばれたのではないか」と述べている。
宣言し、障害者年の目的を5つ挙げている。さらに、加盟国や関連組織に対し、5つの目的を実施するための手段や計画に注意を向けるように求め、事務総長に障害者年の計画案の練り上げと総会への案の提出を求めている【中野善達 1997:28】。

5つの目的の具体的な内容は、i 社会への身体的・心理的適応が可能なよう障害者に援助をし；ii 障害者に、妥当な援助、訓練、ケア、ガイダンスを提供し、適切な労働をおこなう利用可能な機会をつくり、社会への完全な統合を保障する国内および国際的なあらゆる努力を促進し；iii 例えば、公共の建造物や輸送機関へのアクセスを改善することによって、障害者が日常生活に実際的に参加することを促進するように企画された研究や調査を奨励し；iv 経済的、社会的ならびに政治的生活のさまざまな側面に障害者が参加し、貢献する権利について公衆を教育し、また情報を提供し；v 障害の予防とリハビリテーションに対する効果的手段を促進し；となる【中野善達 1997:29】。iiiにおいて、バリアフリーに対する具体的な言及がなされている。

1976年決議31/123では国際障害者年をInternational Year for Disabled Personsと表記していたが、これをInternational Year of Disabled Personsと改め、またテーマも「完全参加」から「完全参加と平等」に拡大した【中野善達 1997:33】。

第3項 国連障害者の十年（1983~1992年）
「国連障害者年」の取り組みを継続させるために、1982年「障害者に関する世界行動計画」が採択され、i 障害の予防、ii リハビリテーション、iii 機会均等化が取り組むべき三大目標とされた。この計画実施のための「国連障害者の十年」が宣言された【中野善達 1997:3】。興味深いことに、「障害者の権利宣言」以降の障害者問題の決議はいずれも満場一致で採択されている【中野善達 1997:3】。中野善達が指摘するように、これらの決議は、加盟各国に対し、障害者問題に取り組む際の国際的な枠組みを示し、誠実に対応することを示す倫理的な基準不要となっていて、強制力・拘束力を持つものではない。このことは、加盟国が決議の賛成に踏み出す理由であると考えられる。

この「国連障害者の十年」を経て、1993年12月20日に国連総会で採択された「障害者の機会均等化に関する基準規則（Purpose and content of the Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities）」において、障害者に対する機会均等として、国家が障害物を取り除くことが求められている69。障害に対する医学モデルから社会モデルへの転換点とも言える。

第4項 アジア太平洋障害者の十年（1993~2002年）
「国連障害者の十年」の延長に対し、世界レベルの行動がなかったため、アジア太平洋地域では、1992年の「国連障害者の十年」の終了後、地域の障害者組織である障害者イン

ターナショナル（DPI）アジア太平洋ブロックの働きかけによって日本政府と中国政府がイニシアティブを取り、障害関係の問題を取り上げた宣言を行った[長瀬 2010:105]。したがって、国連本部ではなく、地域委員会の一つであるESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）にて採決が行われた。欧米ではこのような動きがなかった理由として、国連障害者の十年に対する評価が低く、この10年間の行動に対して国連という名目が使われるならば、行動自体がない方がよいという主張からである。またアジア太平洋地域では障害者問題に関して、国連は政府以上の存在として見なされているが、欧米には国連信仰が少ないため、国連が提唱する事業ということで注目度が高まる現象がないからである[長瀬 1997:8]。この現象から、筆者は国連の障害者事業に対する欧米とアジアの反応の違いとして考えられるのは、本章の第1節と第2節の欧米の動きから鑑みて、欧米は自国の障害者事業が国連よりも先に行動していたか、あるいは国連の事業計画がなくとも自国で行動できる文化が整っていたということではないろうか。この一方で、1990年代のアジアはまさにバリアフリーの概念が社会に広まり始めた頃であるため、国連の事業計画は影響力の強いものであったと考えられる。

この時期の行動計画の目標は、ⅰ国内調整、ⅱ立法、ⅲ情報、ⅳ国民の啓発、ⅴアクセシビリティとコミュニケーション、ⅵ教育、ⅹ訓練と雇用、ⅺ障害原因の予防、ⅿリハビリテーション、ⅻ福祉機器、ⅼ自助団体、ⅽ地域協力の12項目である。なお、最終年である2002年10月25-28日滋賀県大津市において、「アジア太平洋障害者の十年」最終年ハイレベル政府間会合が開催され、「びわこ・ミレニアム・フレームワーク（Biwako Millennium Framework：以下、BMF）」として目標が設定された。

第5項 第二次アジア太平洋障害者の十年（2003-2012年）

日本障害者リハビリテーション協会のBMF71によると、第二次アジア太平洋障害者の十年の活動目標であるBMFの7つの優先領域は、ⅰ障害者の自助団体および家族・親の会、ⅱ女性障害者、ⅲ早期発見、早期対応と教育、ⅳ自営を含む訓練と雇用、ⅴ各種建築物および公共交通機関へのアクセス、ⅵ情報通信技術及び支援技術を含む情報と通信へのアクセス、ⅶ能力開発、社会保障および持続的生計プログラムによる貧困の軽減、である。

優先的領域における目標と行動各種のvが、「建築物・公共交通機関へのアクセス」である。この内容は、重要課題として障害者の積極的な社会・経済活動への参加を可能にする公共交通機関を含む各種施設へのアクセシビリティを挙げている。目標として、「政府は、農村にあるものも含み、公共施設及び公共交通機関に関する計画のためのアクセス基準を採択し、施行すべき」「新規に建設・修理される陸上、水上、軽量型・重量型大量輸送鉄道及び航空輸送システムを含む全ての公共交通システムは、障害者と高齢者が全面的に利用

70 1992年開催されたDPIセミナーにおいて、「地域の十年」の提案が行われ、中国はホスト国であった。
可能なものとし、既存の陸上、水上、航空公共交通システム（車両、停留所、ターミナル）は、実現可能な限り早く段階的にアクセス・利用可能にすべき」「インフラ開発のための全ての国際的・地域融資機関は、その融資提供基準に、ユニバーサル/インクルーシブ・デザインの概念を含めるべき」の3つが挙げられている。

2007年9月の国連 ESCAP 第二次アジア太平洋障害者の十年中間年評価ハイレベル政府間会合では、BMFを補足する文書として、「びわこプラス5年：アジア太平洋における障害者のためのインクルーシブで、バリアフリーな、かつ、権利に基づく社会に向けたさらなる行動」（BMFプラス5）が採択された

ESCAPは2010年5月10日、ESCAP総会においてE/ESCAP/68/L.11により、第三次アジア太平洋障害者の十年（2013~2022）を正式に決定した。

2010年6月23日〜25日、ESCAP「第2次アジア太平洋障害者の十年（2003~2012）：BMFの実施状況評価に関する専門家・関係者会議」が開催される。同会議において、第2次十年の達成状況の評価、アジア太平洋障害者の十年の延長、評価基準とされる達成状況を測定可能な指標を用いて国家及び地域レベルで追跡できるようにすること等の提案が行われる【寺島 2013:50-51】。この評価指標が「インチョン戦略」である。


第6項 障害のある人の権利に関する条約72（Convention on the Rights of Persons with Disabilities、2006年）

障害のある人の権利に関する条約（以下、障害者権利条約）は、2001年11月10日にメキシコのヴィセンテ・フォックス大統領（当時）の演説により始まり、国連の場で2006年12月13日に採択された。2007年3月30日に署名がオープンされ、批准国が20か国に達した2008年5月3日に条約として発効した。

同条約は、1987年にイタリア、1989年にスウェーデンより障害者差別撤廃条約提案がされたことに始まる。この条約提案は国連の会議で否決されたが、この背景には、国連の財源難を理由とする加盟国もあれば、障害者問題はあくまで国内の社会福祉政策の課題に過ぎないとする加盟国もあった。最大の理由としては、人権問題としての障害者問題の重要性の認識が国際的に浸透していなかったことがあげられる。しかしながら、1989年の条約提案は、ガイドラインである1993年の「障害者の機会均等化に関する基準規則」として残り、社会の障壁を除去し、障害者の権利を保障する取り組みが始まった。1990年代末から、ガイドラインである機会均等基準ではなく、法的拘束力がある条約の必要性を求めめる

72 川島聡=長瀬修 仮訳（2008年5月30日付）。政府仮訳文は「障害者の権利に関する条約」である。
声が上がり始めた[長瀬 2010:98-99]。

本論文に関連する条文として明確なものは第9条の「アクセシビリティ」と第20条「個人の移動性」の二つであると考えられる。第9条の「アクセシビリティ」においては、「1 締約国は、障害のある人が自立して生活すること及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にするため、障害のある人が、他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信（情報通信技術（情報通信機器）及び情報通信システムを含む。）、並びに公衆に関かれて又は提供される他の施設（設備）及びサービスにアクセスすることを確保するための適切な措置をとる。このような措置は、アクセシビリティにとっての妨害物及び障壁を明らかにし及び撤廃することを含むものとし、特に次の事項について適用」とあり、(a)項において「建物、道路、輸送機関その他の屋内外の施設（設備）（学校、住居、医療施設（医療設備）及び職場を含む）」と明記されている。また、第20条「個人の移動性」においては、「締約国は、障害のある人が可能な限り自立（自律）して移動することを確保するための効果的な措置をとるものとし、特に次のことを行う」とあり、(c)項において、「障害のある人に対し及び障害のある人と共に行動する専門職員に対し、移動技能の訓練を提供すること」と明記されている（川島聡＝長瀬修 仮訳（2008年5月30日付））。下線は筆者による。

本節末に権利条約批准国の表を掲載する（表1-1）。
物のアクセシビリティの向上（3A）、公共交通のバリアフリー化と移動の向上（3B）となり、指標は首都におけるバリアフリーである公共建築物の割合（3.1）、国際空港へのアクセスの割合（3.2）となる。

表1-1 国連権利条約に対する東アジア内の批准国

<table>
<thead>
<tr>
<th>国名</th>
<th>権利条約に署名</th>
<th>選択議定書74に署名</th>
<th>権利条約を批准</th>
<th>選択議定書を批准</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>フィリピン</td>
<td>2007年9月25日</td>
<td></td>
<td>2008年4月15日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>中国</td>
<td>2007年3月30日</td>
<td></td>
<td>2008年8月1日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>韓国</td>
<td>2007年3月30日</td>
<td></td>
<td>2008年12月1日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>タイ</td>
<td>2007年3月30日</td>
<td></td>
<td>2008年7月29日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ラオス</td>
<td>2008年1月15日</td>
<td></td>
<td>2009年9月25日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>マレーシア</td>
<td>2008年4月8日</td>
<td></td>
<td>2010年7月19日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>インドネシア</td>
<td>2007年3月30日</td>
<td></td>
<td>2011年11月30日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>カンボジア</td>
<td>2007年10月1日</td>
<td>2007年10月1日</td>
<td>2012年12月20日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>シンガポール</td>
<td>2012年11月30日</td>
<td></td>
<td>2013年7月18日</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>日本75</td>
<td>2007年9月28日</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ベトナム</td>
<td>2007年10月22日</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>北朝鮮</td>
<td>2013年7月13日</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ミャンマー</td>
<td></td>
<td></td>
<td>2011年12月7日</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Convention and Optional Protocol Signatures and Ratifications76より筆者作成
(2013年11月22日現在の権利条約に批准した早い国の順77である)

第5節 小括

本章において、バリアフリーに対する世界の動きを俯瞰した。身体、精神、感覚というさまざまな障害のある人による組織が1970年代半ば以後に100以上の国で生まれた[Driedger 1989:1]。このことは、障害者のことを決定するにあたり、障害者が参加しない

74 個人、団体レベルにおける権利の侵害に対する通報する権利で、選択議定書第1条（長瀬仮訳）には「この議定書の締約国（以下「締約国」という）は、障害のある人の権利に関する委員会（以下「委員会」という）が、当該締約国による条約規定の侵害の被害者であると主張する当該締約国の管轄の下にある個人若しくは集団により提出される通報又はこれからの個人若しくは集団のために提出される通報を受理し及び検討する権限を有することを認める」とある。
75 日本の批准は現時点（2013年7月）でなされていないが、国内法の調整が理由であった。障害者差別解消法が2013年6月19日に成立した（2016年4月施行予定）ので、批准がなされる日は近い。なお、当初は差別「禁止」法という名称が予定されていたが、言葉の持つ強さから差別「解消」法となっている。ちなみに、米国の批准もまだ行われていない。
77 ミャンマーは批准しているが、署名していないため最後にしている。
まますに決定されていたそれまでの社会に対する不満の表れともあっただとも言い換えられ
る。
このような社会的潮流が起きる前の障害者は家族と社会によって庇護される対象であり、
福祉先進国と呼ばれる欧米であっても障害者の存在を家族が隠したり、優生学に基づく不
妊手術を行ったりするなど社会から隔絶されていた歴史もある。
バリアフリーに関する議論は、本章の第 2 節と第 3 節からもわかるように、1960 年代以
降に欧米でなされたものと考えられ、他の学問分野と比較して新しいものと言える。そし
て、北欧と米国の二つの地域において、バリアフリーに関する内容が法律として制定され
た経緯は異なる。米国の障害者運動とは異なり、北欧のノーマライゼーションの文化とバ
リアフリーの間に明確な接点が存在するわけではない。しかしながら、ノーマルな生活を
送るための環境づくりを目指すことがバリアフリーであると筆者は考えている。これは、
バリアに対する社会モデルと共通する点である。
福祉先進国においては、バリアフリーの必要性に対する社会の合意形成が存在する。し
だって、バリアフリーは国家（政府：行政、立法、司法）と社会（事業者、障害当事者、
市民）の二者の構図で形成されると考えられる。あるいは、国家と社会の間で合意形成が
すでにされているため議論自体が生まれないのかもしれない。このようにバリアフリーを
当然のものとして、議論がなされない社会は、バリアフリーに対して国家と社会が一緒
となっている社会構造である。バリアフリーに対するこのような社会構造をバリアフリー社会
と考えたならば、福祉途上国の場合は、バリアフリーに対し国家と社会は一体
であるとはいえないとされている。バリアフリーを法制化する政府と法を遵守する事業者と
対立構造があり、また社会の中でもバリアフリーを供給する側の事業者と需要する側の障害当事者
との間に対立構造が生まれる。バリアフリー社会の途上段階と言えるであろう。
北欧のノーマライゼーションの過程を、ノーマライゼーション社会の形態として敷衍し
たならば、ノーマライゼーションに対する法整備を行う政府、法を遵守してノーマライゼ
ーション弾力する事業者、ノーマライゼーション利用する障害当事者の三者の関係でノー
マライゼーション社会は形成されると考えられ、さらに障害当事者と事業者の二者に市民
社会が影響を与えることでノーマライゼーション社会の形態が変化すると考えられる。こ
のようにノーマライゼーションを考えたならば、1950 年代のデンマークのノーマライゼー
ション社会とは市民社会における事業者（施設）と障害当事者の対立構造が描き出される。
この対立構造をめぐり、市民が障害当事者側に立って政府に対してノーマライゼーション
を要求したことにより、政府がノーマライゼーションを法制化する形に発展する。現在の
先進国のノーマライゼーション社会は、ノーマライゼーションの必要性に関して市民社会
における対立構造はなく、社会（事業体、障害当事者、市民）としての合意形成がなされ

78 この不満を表す標語として "Nothing about us without us (私たちぬきで私たちのことは何も決めるな)" がある。
79 20 世紀初め、米国への移民流出が増加したことによる危機を抱いた北欧国家は、北欧人種の優位性を信じ、優秀な国民
だけを生ませる不妊政策を行った。このため、知的障害者に不妊手術を政策として行った[Broberg & Roll-Hansen 2005]。
ている。このため、政府と社会の対立もなく、国家として一体をなしていると言える。

途上国の事例を考えるにあたり、ノーマライゼーションをバリアフリーと置き換えてみる。バリアフリーに対する動きは1990年代以降で、バリアフリーに関する法律制定が行われる以前は、バリアフリーは事業者と障害当事者の関係に過ぎず、政府は傍観者に過ぎなかった。同時に、事業者側からの慈善的なサービスは経済的理由からなされておらず、政府と障害当事者、さらに市民も経済的理由によるバリアフリーではない社会構造を当然のものとして受け入れていた。しかしながら、バリアフリー化に対して社会の合意形成の段階に進展する前に、BMF（2002年）あるいは障害者権利条約（2006年）の外的要因による影響を国家が受け、政府が法整備をもってバリアフリー化を進める形になったため、バリアフリー社会の三者の関係を形成するにいたる。この状態において、政府と事業者の関係では、事業者は法を遵守しなければならないので、バリアフリーに対する不作為は対立構造となる。この不作為により、事業者と障害当事者との間に対立構造も生まれる。さらにバリアフリーの必要性をめぐって、政府と事業者の関係では、事業者は法を遵守しなければならないので、バリアフリーに対する不作為は対立構造となる。この不作為により、事業者と障害当事者との間に対立構造も生まれる。さらにバリアフリーをめぐる三者の関係と市民社会の立ち位置を描き出すことで、その国のバリアフリー社会の形態が見えてくるであろう。さらに、その市民社会が与える影響の形態に文化が関係することも欧米の事例からもわかる。

東アジアの文化において、障害者の権利としてのバリアフリーという考えは受け入れられるだろうか。バリアフリーは障害者の権利であるという考えは、欧米では広がりつつある考え方であると言える。しかしながら、障害者の権利やバリアフリーに対する概念の始まりは、欧米においても一様ではないのは本章からもわかる。北欧では人権という考え方が物理的環境と徐々に結びつき、バリアフリーへと発展した。一般に、欧州の人権を考える高福祉の文化は二度の世界大戦の戦場となり、家族や知り合いに傷病兵や障害を負った者多く現れたことにより、障害者の存在が身近になったことが理由であると考えられる。米国においては、政府の雇用対策ための建築物のバリアフリーの概念と市民社会における差別に反対する社会風潮の二つの流れが別々にあり、これらが統合されて障害者の権利と絆びた形である。さらに、ベトナム戦争からの帰還兵に障害を負った者が少なくなないことからも理解される。これらから考えられることは、北欧の場合はバリアフリーを人権と捉える文化であり、米国の場合はバリアフリーが供給されない社会を差別と捉える文化である。そして、北欧におけるバリアフリーは人間が生まれながらに有している基本の人権と捉えることができ、米国は文化的な生活を営むための公民権と捉えることができる。バリアフリーに限定した両地域の相違点は、北欧の発祥は障害当事者が知的障害者であるため、障害者本人よりも本の家族を中心に拡大していることであり、一方の米国の場合は、最終的には障害者本人が獲得したものである。それらのことがから、バリアフ
リーには経路依存が成り立ってないため、アジアの福祉文化を欧米と比較して論じることとは難しいことがわかる。北欧型でもなく、米国型でもないアジア型のバリアフリーに影響を与えるのは国際機関と考えられる。当初の国際連合の動きは北欧型を踏襲しているようであるが、アジア諸国が国際条約を遵守する際は自国の努力に委ねられている。そして、先進国が援助する際の技術移転も、各国の社会状況に合わせる必要がある。

ベトナムの社会状況はベトナム戦争後の傷痍兵が多く生活しているので、人権の北欧型よりも、雇用対策から始まった米国型の考えの方が受け入れやすいようにも考えられる。しかしながら、バリアフリーが十分には発展していない理由を考えたならば、先進国のバリアフリー化の事例をモデルとしてベトナムに輸出するよりも、他のアジア諸国の事例からベトナムの文化に合わせたバリアフリー社会を構築する方が適宜しやすい場合もある。福祉意識が発展している国家のモデルは、障害者に特化した政策になりがちなので、経済発展を優先したい国家において、障害者だけが権利として恩恵を受ける障害者政策は受け入れがたいからである。したがって、少数派である障害当事者のための政策が社会全体の利益になるものであるか、あるいは社会政策が障害当事者も包括する必要がある。さらに、このような方策を考えるためには、ベトナムの社会と文化の状況も把握する必要がある。

次章では、バリアフリーに対するベトナムにおける三者（政府、事業者、障害当事者）の関係を個別に見ていくながら、ベトナム独自の社会と文化も見ていく。
第2章 ベトナムにおけるバリアフリー

前章において、バリアフリーは福祉先進国における権利の一つであり、国家と社会の関係で成り立つことを論じた。しかしながら、途上国の場合、権利であることは理解されているにも関わらず、バリアフリーを推し進めていくことは経済優先政策をとる上で現実的ではない。そこで、途上国におけるバリアフリーの利用主体である障害者の概況を見る。次に、バリアフリーに対するベトナム政府の対応をバリアフリーの法律80から見ていく。そして、事業者によるバリアフリーのハードとソフトについて、事業者へのインタビューと筆者のフィールドワークから見ていく。最後に障害当事者の生活状況に関するインタビューを通じて、筆者のフィールドワークとのすりあわせを行う。

ベトナム政府の法整備について論じる前に、障害者関係に関わるベトナム固有の組織・機関について明確にする。

・労働・傷病兵・社会福祉省81（Bộ Lao động – Thương binh và Xã hội。英訳：Ministry of Labour – Invalids and Social Affairs。以下、MOLISA82と表記）。

1945年8月後半に独立を求める武装蜂起が同月28日に完了したことにより（八月革命）、同年9月2日にベトナム民主共和国が樹立した。同年9月21日には13の政府組織の中に労働省と社会救済省が設置された。これらの二つの省庁はMOLISAの前身となる。

1946年3月2日、抗戦連合政府における二つの省は統合され社会省となる。その後、北ベトナム政府は社会省を解体し、1946年に11月3日に再び労働省と社会救済省にする[Trương Hữu Quỳnh 2011:17-21]。

1947年に傷病・退役兵省が設立された後、1975年に社会救済省と傷病・退役兵省が統合され、傷病兵・社会省となる。1987年2月16日法令（法番号：782/HĐNN）により労働省と傷病兵・社会省が統合され、現在のMOLISAに至る。ベトナムの障害者関係の政策全般を扱う政府機関であり、各省にMOLISAの下位組織が存在する。

・ベトナム国家障害者調整委員会83（英訳：Vietnam’s National Coordinating Council for Disabilities。以下、NCCDと表記）：2001年1月22日にMOLISAの2001年55号決定（55/2001/QĐ-BLĐTBXH決定）により、MOLISA（6人）、建設省（1人）、体操体育委員会（1人）、厚生省（1人）、交通運輸省（1人）、通信文化省（1人）、教育・訓練省（1人）、ベトナム盲人会（1人）の専門家が選ばれ、MOLISAの下部組織で障害者の利益を守る専門組織として成立した。具体的な活動として、MOLISAが障害者関係の法整備を主に担当することに対し、NCCDは障害者の政策面を主に担当する。

80 特段の断りがない限り、ベトナム語名称は日本における通称を用いる。
81 ベトナム国内の報道においては、Bộ LĐTBXHあるいはBLĐTBXHとベトナム語の略語で表記されることが多い。
82 「モリザ」と発音する。
83 NCCD http://www.nccd.vn/index.php/about（2013年11月27日閲覧）。
同組織は、2002年7月5日にMOLISAの729号決定（729/2002/QĐ-LĐTBXH）により、司法省、財務省、政府高官組織員会、税務局、ベトナムテレビ放送局、二つの障害者団体の各専門家以外に20人の会員が加わる。2011年7月6日にMOLISAの820号決定（820/2011/QĐ-LĐTBXH）により、現在の23人の会員による組織となっている。

・VNAH（Viet-Nam Assistance for the Handicapped：障害者のためのベトナム支援）：アメリカ在住の越僑が起ち上げた非営利非政府団体であり、1991年に成立した。設立者による基金のほか、USAID（The United States Agency for International Development：アメリカ合衆国国際開発庁）からの支援や篤志家からの寄付金により運営されている。詳しい活動内容は後述する。

第1節 障害者の概況

序章の表1が示すように、ベトナム市民における障害者の割合は他国と比較して高い。この理由として、現在も続いていると言われる枯葉剤後遺症、ベトナム戦争の傷痍兵など他国には存在しないベトナム固有の障害事由が挙げられる。そして、2010年より本格的にベトナムの調査を始めた筆者が最初に有したベトナムにおける障害者の割合の数値は2009年のGSOの7.8%であった。しかしながら、ベトナムの研究者や障害者団体の関係者に対して、筆者がインタビューをしてきたところ、調査機関や研究者により公表されている数値はいくつか存在するようである。ダナン市人民委員会の労働・傷病兵・社会福祉局のグエン・フン・ヒエップは、ダナンに関してはNGOの調査では約20%という数値であったと答えた。グエン・フン・ヒエップ以外は、ベトナムにおいて障害者に関わる研究者、当事者たち全員からベトナム国民の約15%が障害者という回答を得た。また文献においても、いくつかの数値が見られる。マイケル・パーマーの博士論文においては、2001~2005年の厚生省の3.2%、2005年のMOLISAの6.6%、2006年のGSOの15.3%を引用している。またWHO[2012:276]は2002~2004年のデータとして5.8%、ESCAP[2010:50]は2006年のデータとして6.4%としている。外務省は2009年9月の報告において520万以上で約

84 1991年
85 http://www.vnah-hev.org/Home.html（2013年11月27日閲覧）。
86 General Statistics Office Of Vietnam（ベトナム国家統計局）。
87 MOLISA（労働・傷病兵・社会福祉局）が中央省庁であるのに対して、DOLISAは地方自治体の労働・傷病兵・社会福祉局である。
88 Nguyễn Hùng Hiệp. ダナン市のDOLISAの副局長である。
89 USAID(2011:15)]には、VNAHの調査によるダナン市内のホアヴァン地区とリエンチウ地区における障害者の割合が19%と22%であることが記述されている。
90 2012年7月17日、ダナン市人民委員会労働・傷病兵・社会福祉局にて。
91 2006年のGSOの数値がデータソースとなっていると考えられる[GSO 2006:28]。
92 USAID(2011)は2006年のGSOの13.5%を引用している。
6.6%と発表している93。一方、グエン・トゥイ・ディェム・フォンは15.3%がベトナムで一般的に使われる数値と答えている。この数値はマイケル・パーマーも引用した2006年のGSOの数値と同様であるが、筆者は、GSOにおける数値が15.3%(2006年)から7.8%(2009年)に急激に減少した理由について、障害者の数が減少したからではなく、障害者の定義の変更によるものと考えている。同様に、ベトナムの障害者の割合に関する異なる数値の理由は、調査機関ごとの異なる定義によるものであろう。

序章で挙げた障害者の割合の国際比較の際に、**Disability at a Glance 2012**はGSOの2009年のデータを出所として使用している。これにより、一つの指標となりうる同データによると、2009年4月1日時点におけるベトナムの全人口は8578万人9573人である[GSO2009:6-7]。また視覚、聴覚、運動、記憶の機能に関して、「障害がない」「軽度の障害」「著しい障害」「全廃」の4段階の基準で質問を行い、「軽度の障害」以上を3つの段階を障害と呼んだ場合の統計数が発表されている。ベトナム国内の5歳以上の国民が有する障害の総件数は1210万件で、全国民に対する障害の件数の割合は15.5%という数値を示す。この内訳は視覚障害者が390万件(33%)、聴覚障害者が250万件(20%)、運動機能障害者が290万件(24%)、記憶障害者が280万件(23%)である。障害を有する人を一人として数えた場合、ベトナムにおける5歳以上の国民の内610万人であり、障害者の割合は7.8%である。また5歳以上の障害者の610万人に対し、障害の数は1210万件であることから、多数の障害者が二重、三重の障害を抱えている可能性が考えられる。また、いずれかの機能が「全廃」である障害者の数は57万4千人であり、5歳以上のベトナム人の0.7%であり、全障害者の中の4.7%である。

5歳以上のベトナム人における男性の障害者の割合は7.1%、女性の障害者の割合は8.5%であり、女性の障害者の割合が多い。地域ごでは南東部が5.9%で最小であり、北中部と南中部沿海がそれぞれ9.7%で最多である。都市在住者における障害者の割合は6.5%であり、農村在住者における障害者の割合は8.4%である。都市と農村における障害者の比率は6.5%と8.4%で大差はないように思われるが、2009年の統計発表ではベトナムの労働人口4380万人(全人口の51.1%)に対する農村在住者は3190万人(73%)であること
から、農村に在住する障害者の絶対数は相当な数であると考えられる。

以上の障害者の数値は行政機関に登録した障害者の数である。ただし、自己申告に近いため、判定のばらつきも考えられる。また統計に含まれていない 5 歳未満の子供、登録されていない孤児、地方在住による情報障害のため登録自体をしていない障害者などを含めると、これらの数値はさらに上昇すると考えられている。筆者も調査中、成人した先天性の障害者でありながらも、2 年前の 2010年に障害者の社会保障システムを行政の担当者に教えられてからはじめて登録をした障害者に会っている。このようにベトナムには行政も把握できない潜在的な数値が存在する。統計のばらつきにはこのような現象が一要因になっていることが考えられる。

これに対し、2011年より施行された障害者基本法102第3条2項において、障害者は特別重度、重度、軽度の3段階に区分されている。この区分の認定は同法第II章「障害の認定」として条文が定められている。第16条1項では、判定評議会は、社（Xã）、坊（Phường）、市鎮（Thị trấn）における人民委員会主席により組織されることが記されている。細則4条3項では、a)特別重度障害者は日常生活動作ができないか、あるいは労働能力の8割以上が低下している状態、b)重度障害者は介助者、一部介助器具により日常生活動作が可能か、労働能力の6割から8割が低下している状態、c)軽度障害者は日常生活動作が可能か、あるいは労働能力の6割以下まで低下している状態を、医学判定評議会により決定される。地方公共団体は登録者に対し、登録区分に応じた生活補助の支給を行う。

当初の筆者は、運動機能の割合による判定方法を知った際に、ベトナムに多くいる多重の障害者をどのように判定するのかが疑問であった。支援を受けるにあたり、多重の障害を抱える場合、障害別に申請するのか、障害程度の重い方を優先するのか、と筆者は考えた。たとえば、視力を失って、歩行に障害を持った場合、どちらの障害で判定するのかを考えた。結果として、このような運動機能障害の割合による判定の場合は、障害の程度を考えずに全体の運動機能による判定であるため、多重の障害者の判定に対するばらつきを考慮する必要がない。これにより、統計のばらつきが修正され、ベトナムにおける障害者の割合が将来統一される方向に進むと考えられる。

また、生活補助の支給に関しては条文が定められているが、車椅子や杖などの介助器具の給付が十分になされているわけではない。ベトナムの障害者の数が多いから全員に支給するだけの財政的余裕が国家にないこと、患者の自覚に優先的に支給を行っているということがある103。支給を受けていない者は自己で購入するか、あるいは海外の支援を受ける団体からの寄付に頼る形となっている。

102同法に関しては後述する。
1032012年7月16日、DP-Hanoiのズウォン・ティ・ヴァン会長のインタビューによる。また、本論文の調査に当たり、ベトナム戦争における傷病兵のインタビューを2013年10月9日に行った。国家の功労者として優遇措置のある退役軍人であったが、歩行を全くできないにもかかわらず、筆者のインタビュー前日まで車椅子の支給を受けられていなかった。
第2節 ベトナムの障害者にとってのバリアフリー

前節から、ベトナムにおいて多くの障害者が生活し、日常補助用具が全員に支給されているわけではない状況を把握した。それでも、ベトナムの障害者の生活状況において、福祉先進国と異なる点は何であろうか。真っ先に考えられるのは経済力である。ベトナムに限らず、どの国家においても障害者の生活を改善するために経済力が大きな要因であることは事実である。しかしながら、先進国からの経済支援だけではベトナムの障害者の環境が改善されると考えているのであれば、問題に対する根本的な解決とならない。他国よりもベトナムに多くの障害者が生活することを考えると、障害当事者が社会参加できる環境を整えることで、多数の障害者は社会における庇護の対象から生産者へと変位する機会を得られる。この環境づくりこそが、ベトナムに必要なことではないだろうか。そして、この環境にバリアフリーが必要とされる。特に障害を負うことにより、身体の機能が多かれ少なかれ低下している状態となる。この低下した身体の機能を補完するのがバリアフリーの役割である。このため、移動性を有する公共交通機関がバリアフリー化されることにより、障害当事者の移動問題の解決に大きく貢献する。

ここで、問題となるのは、ベトナム政府が障害者政策に対してどのような方針で取り組むかである。他国よりも障害者の割合が高いとはいえ、障害当事者は国民全体の一部であることは変わりない。経済政策を優先したい途上国においては、障害当事者を優先した政策は一部の国民のための政策に過ぎず、さらに経済的な採算性も高くはない。このため、このような政策は国民全体からも現実的に受け入れられがたいということである。したがって、障害者のための政策が社会全体の利益となる政策を考えるか、あるいは社会政策が障害者を包摂できるものを考える必要がある。

また前節のGSOによる都市と農村における障害者の比率は6.5%と8.4%という数値から、障害者が多く住む農村部の公共交通機関のバリアフリー化を優先すべきであるという反論も考えられる。この数値だけを見ただけならば、この反論は正しいと言える。しかしながら、農村部と位置づけられる面積は都市部よりもはるかに広いため、障害者の割合が高い場合であっても、広い地域に分散して住んでいるため障害者人口密度は低いと考えられる。利用者の需要を満たしえないため、事業者が反対理由に挙げる採算性の問題になると考えられる。さらに、この反論では、国民全体の一部である障害当事者だけを対象とした政策となり、最終的にはベトナムの政策としては受け入れがたいと考えられる。

ここで、都市公共交通機関のバリアフリーの実現性を考えることにあたり、バイク社会による渋滞の現実も念頭に置かなければならない。道路の渋滞の緩和を考える前に、まず渋滞を引き起こす要因について考える必要がある。道路を占有する乗り物の面積とこの乗り物の乗客者数の関係を考えたならば、バイク、自動車、バスの場合、一般にこの順番で道路を占有する面積が大きくなっていく。しかしながら、後者は乗客者数は多くなるた
め、バスに乗車する人数を増やすことができたならば、バイクの台数は確実に減少できる。これにより、バイクからバスへの利用者の移行が行われるならば、バイクの渋滞が緩和され、公共交通機関のバリアフリー化も現実のものとなる。2010年の国家統計局によると、ベトナムの都市部の住民の85.1%、農村部では71.2%がバイクを有する[2010:359]。まず、農村について考えると、71.2%という数値ほどに渋滞を感じられないのは、統計となった農村の面積の総和が都市部よりも大きいことにあると考えられる。農村部におけるバイクの数は相対的に多くても、道路の面積に対するバイクの占有面積が小さい。逆に考えると、都市部は農村部よりもエリアが小さいにもかかわらず、バイクの数が農村部よりも多いため、渋滞が引き起こされやすい。

秋山[2001:61-62]に対して、筆者は序章においてこのようにバイク渋滞が多いベトナムの都市部にSTサービスをさらに走らせることは難しいと述べた。しかしながら、ダナン市のグエン・フン・ヒエップが述べたような、過去に枯葉剤が散布されるなど20%の障害者が集中して生活するようなエリアが存在する場合は、住民の5人に一人が障害者という事実と農村部では渋滞が少ないという点を考慮すると、秋山が提言するようなSTサービスを走らせる方法も効率的である。

このバイク社会から引き起こされる大渋滞に対し、ベトナム政府も経済発展を妨げるもののとして認識している。このバイクの渋滞緩和の政策こそが、現在のベトナム政府が現実問題として模索中の政策課題でもある。ベトナム運輸省交通分野重点政策（2011年）の「交通混雑の緩和」として、ディン・ラー・タン105運輸大臣は、交通渋滞緩和のために「公共交通機関を改善することにより、国民が個人の交通手段を利用する必要がなくなる」と回答し、この方法として「同時に国民みんなで協力し合うことが必要」と述べている106。一方、ホーチミン市政策委員会は、バイクからバスへの移行政策として2011年6月に「バスに乗る運動」により公務員から率先してバス通勤をするキャンペーン107を行ったり、2010年にミス・ワールドベトナム・ワールドで優勝したディエム・フオン（Diễm Hương）を起用して2012年9月に「若者がバスに乗る運動」を行ったりしている108。

筆者は、この渋滞を緩和させるためには段階的に解決することが必要だと考えている。都市部の渋滞の原因はバイクの数なのであるから、第一段階としてバイクの数の削減が必要である（バイクからバスへの利用者の移行）。このためにはバイクの利用者が公共交通機関を利用する必要があるため、第二段階として公共交通機関を保障しなければならない（バス路線と台数の増加）。そして、これをバリアフリー化と結び付けるために、第三段階とし

105 Dinh La Thăng.

46
て保障された公共交通機関をバリアフリー化するのである（増加したバスのバリアフリー化）。現在のベトナムは第一段階で政策が頓挫しているようである。

このような段階を経て、路線バスの一部をバリアフリーバスとして導入することにより、障害当事者の社会参加が可能になると考えている。そして、これは障害当事者を包摂できる社会政策となりうる。筆者が考える都市公共交通機関のバリアフリー化は障害者の移動問題の解決を図ると同時に、障害者の社会参加の可能性を高め、市民社会における障害当事者と一般市民が共生することである。このため、障害者を隔離する政策となりうるため、本論文が目指す市民社会における共生とは相容れない。

第3節 政府からのバリアフリー法における障害者とバリアフリー

第1項 憲法における障害者

前節において、筆者はベトナムの障害者を社会参加させる政策を論じた。しかしながら、ベトナムは国家として障害者に対してどのように向き合っているのだろうか。政府の方針を知る意味で憲法から見ていく。

ベトナム社会主義共和国の憲法の条文において、障害者という用語を最初に使用したのは1980年憲法（法番号：248/LCT、以下80年憲法）であると考えられる。それ以前の1959年憲法においては障害者を用語として直接使用しておらず、第23条における「知能が劣っている人（người mất trí）」あるいは第32条における「労働者と公務員が定年を迎え、老令、病気、労働力を失った時に物質的支援を得る権利を得られる（Người lao động có quyền được giúp đỡ về vật chất khi già yếu, bệnh tật, hoặc mất sức lao động.）」と表現されていた。障害者を意味する語としてngười tàn tật（残疾人）110が初めて用いられたのは80年憲法第74条第3文であり、「身寄りのない老令者と障害者は国家と社会により扶助される（Công nhân, viên chức khi về hưu, già yếu, bệnh tật hoặc mất sức lao động được hưởng quyền lợi an sinh xã hội.）」とある。また、80年憲法第59条の第3文111において「公民、定年を迎えた公務員、老齢者、病弱あるいは労働力を失った人は社会保障の権利を得られる（Công nhân, viên chức khi về hưu, già yếu, bệnh tật hoặc mất sức lao động được hưởng quyền lợi an sinh xã hội.）」とある。この条文は、59年憲法第32条から障害者の項目を独立させたものと考えられる。さらに、80年憲法第74条の第1文において、「国家は、戦傷者、革命殉死者とその遺族に対して政策上の特恵措置を行い、戦傷者は身体回復のための良好な条件を享受するものとし、健康状態に適合する雇用を得、安定した生活条件を得るための支援を享受するものとする（Nhà nước

109 差別的なニュアンスがあり、現在の他の条文では「người mất năng lực hành vi dân sự（行為能力が劣る人）」と表現されている。
110 中国大陸における障害者を表す用語と同一である。しかしながら、中国の方は鄧撲方と王春光が相談して決定したのは1984年である（第4章後述）ことから、偶然の一致と考えられる。
111 ベトナムの憲法においては、条文内の項目ごとの番号がないため、本文論の便宜上このように表現する。
実現した政令の目的と所とを確認し、再評価していないこと、たとえ第94 条の暗黙の協力と協調の必要を再確認したとしても、80年憲法第74条の背景にはベトナム戦争により増加した障害者の数が影響していると考えられる。

1992 年に改正された新憲法（法番号: 68/LCT/HĐNN8）において障害者の用語は、第59条「国及び社会は身体障害児が普通の智識と適正な職業訓練を受られるよう必要な条件を創出するものとする（Nhà nước và xã hội đảm bảo cho trẻ em tàn tật được học vấn hóa và học nghề phù hợp.）：東京大学東洋文化研究所田中明彦研究室訳」と67条第3文「老令者、虚弱者及び孤児で支援のない者は国の援助を受けるものとする（Người già, người tàn tật, trẻ mồ côi không nơi nương tựa được Nhà nước và xã hội giúp đỡ.）：同訳」で使用されている。92年憲法において、障害者に対する条文がさらに加えられ、この内容は障害者の社会復帰に関するものである。このことから、ベトナム社会に変化があったと考えられる。


112 東京大学東洋文化研究所田中明彦研究室におけるアジア・太平洋諸国の対外政策データベースの資料の「ベトナム社会主義共和国憲法」訳である。http://www.ioe.u-tokyo.ac.jp/~worldjpn/asiapacific/19920415.O1J.html（2013年11月19日閲覧）。
113 ドイモイ（đổi mới）をここでは「刷新」と訳している。
ベトナムが法律において障害者に言及するのは憲法と「障害者に関する法令」にとどまらない。他には、1998年の教育法（Luật Giáo dục 1998）において、第58条、第72条1項、77条1項において障害者への言及がある。また、1994年6月の労働法典（Bộ Luật LAO ĐỘNG）においては、条文の中で障害者について言及されているだけではなく、第X章の第3項目において「障害者としての労働（LAO ĐỘNG LÀ NGƯỜI TÂN TẠT）」と条文（125~128条）が定められていた。なお、同法は2012年10月に改正され、「障害者としての労働（LAO ĐỘNG LÀ NGƯỜI KHUYẾT TẠT）」の第X1章第4項目に条文（176~178条）は変更されている。社会における障害者に対する認識の比重が増しているように考えられる。


2013年に施行される予定の憲法は現在改正中である。改正案として、92年憲法の第67条を補充するために、第35条と63条が準備されている。第35条草案では、①公民は社会保障を受ける権利を有する（Công dân có quyền được bảo đảm an sinh xã hội）、②国家と

---

114 2001年に憲法の修正の際に、当初のngười tàn tậtはngười khuyết tậtと修正されている（法番号：51/2001/QH10）。

49
社会は高齢者、障害者、孤児で支援のない者、貧困者を助ける責任を有する（Nhà nước và xã hội có trách nhiệm giúp đỡ người cao tuổi, người khuyết tật, trẻ em mồ côi không nơi nương tựa, người nghèo.）。③国家は、国家に対する功労者とその家族に対して、生活を保障するための優遇、補助政策を行う（Nhà nước có chính sách ưu đãi, hỗ trợ để bảo đảm đời sống cho người có công với nước và gia đình họ。）とある。また第63条の草案では①国家と社会は、国家に対する功労者に対し、推戴、表彰、各優遇政策を実施する（Nhà nước và xã hội tôn vinh, khen thưởng, thực hiện các chính sách ưu đãi đối với người có công với nước.）とある。注目すべき点は、92年憲法の67条を補充する形で、社会保障の概念がベトナム憲法の条文において初めて現れるということである。そして、障害者が社会保障の対象となることが条文上明確にされている。

第2項 障害者に関連する法律

①障害者権利条約（Công ước Quốc tế về các Quyền của Người Khuyết tật115）とその影響

障害者権利条約は、国連の場で2006年12月13日に採択された（第1章第5節第5項参照）。この条約にベトナムは2007年10月22日に署名している。ただし、批准はまだておらず、現在のベトナムは2014年に同条約の批准をできるように国内で準備している段階である116。ベトナムも同条約を遵守するため、第9条の「アクセシビリティ」と第20条「個人の移動性」を実践しなければならない。同条約が、ベトナムの国家レベルと地方レベルに与えた影響は少なくなく、ベトナムのバリアフリー化のために多くの活動がなされている。また「障害者基本法」と「障害者を補助する提案許可」を同条約への批准への一歩と捉えている。憲法においては、障害者権利条約からの直接の影響を示す条文は見られないが、ベトナム社会においては国際的な影響が見られる。

2002年に滋賀県で開催された「びわこ・ミレニアム・フレームワーク」に、ベトナムは参加国として名前を連ねている。ベトナムがESCAPに加盟したのは1976年117でありながらも、国連機関における目立った活動はびわこ・ミレニアム・フレームワーク以降である118。

---

115 直訳すると障害者の各権利に関する国際公約。
116 Vietnam Plus,
117 MOLISA (17/04/2012),
118 この理由について、MOLISAの担当者にインタビューを行ったが、明確な回答を得られていない。

一方で、ホーチミン市で最初のバリアフリー・バスに関して、筆者が関係者にインタビューした際、導入の動機として最初に挙げたのは2007年10月22日にベトナムが署名した国連障害者権利条約の影響であった。前述のとおり、同条約の第9条「アクセシビリティ」と第20条「個人の移動性」は交通バリアフリーに関する条文であり、条約に批准した加盟国は条文を遵守する義務がある。この時期のベトナムは1995年に加盟申請したWTO（世界貿易機関）から2006年11月7日に加盟を認められ、国連非常任理事国に1997年に初立候補以来2007年10月16日に初めて選任されるなど、国際社会の場で積極的に活動していた。このような経済的な外交の背景には、共産党としての方針変換があったと考えられる。1991年の第7回共産党大会においては各国との全方位外交へと方針が修正されている。しかしながら、グローバル化に対しては慎重論も少なくなかった。2001年の第9回大会になり、「主導的、積極的に、国際統合に臨む」と主体的参入が明示され、ベトナムの社会主義体制を守りながら、資本主義的グローバル・スタンダードのプラスの面にベトナムを合わせていく姿勢が示されるようになった[中野亜里 2005]。ベトナムが国際社会における信用度の向上を目指していたため、国際関係を重視して国内の整備も行っていったこととは考えられる。

②障害者に関する法令（Pháp lệnh về người tàn tật、法番号：06/1998/PL-UBTVQH10）
同法令の前文において、「1992年憲法第59条、第67条、第91条に基づき、障害者に対する家庭、社会、国家の責任、障害者の権利と義務について規定する」と謳っている。

119 3.5.5 Khuôn khổ hành động thiện niên kỳ Biwako mà Việt Nam tham gia.
120 Mobility for allの著者であるTom Rickertが会长を務めるNGO団体である。同団体が発行するニュースレターから、ハノイのバスのバリアフリー化の指導を行っていたことがわかる。http://globalride.sf.org/news.html（2013年11月27日閲覧）。
121 ベトナムは同条約に対して署名のみで、批准はまだ行っていない（2012年10月1日現在）。
122 同条は法律制定の権限を示す内容で、障害者の法律事項と直接の関係はない。
第4条と第12条において、収入の少ない障害者への救済について書かれている。第3条、第18条、第24条、第25条では「障害者にとって便利な条件にする（tạo điều kiện thuận lợi cho người tàn tật）」という表現が見られる。広い意味において、この表現はバリアフリー環境を含意できる。しかし、この表現はベトナム社会において一般的に使われ、「好ましい状態にする」から「便宜を図る」まで使われる汎用性の高いものである。便利の対象となる語を置き換えることにより、バリアフリー以外の条件に対しても使用されている。第26条においては「障害者が便利に利用する（sử dụng thuận tiện của người tàn tật）」という表現を使用して、アクセシビリティを意味する条文が見られる。

1999年7月10日に発行された「障害者に関する法令の施行規則（Hướng dẫn Pháp lệnh về người tàn tật）」第3章において各部署の責任に言及し、第16条4項において建設省と交通運輸省と各省は障害者の利用の需要に合わせることを示している。しかしながら、バリアフリーを表す具体的な文言はまだ使用されていない。

障害者基本法（LUẬT NGƢỜI KHUYẾT TẤT、法番号：51/2010/QH12）

2010年6月17日に「障害者に関する法令」から法律に格上げされて国会を通過し、2011年1月1日に発効している。法令は一定期間施行された後、法律として発布されるために国会に提出されることになっているため、障害者基本法はベトナムにおける最初の障害者法という位置づけである[遠藤2007:113]。同法第2条1項において、障害者を表す語句をngười khuyết tậtとして、「身体の一部ないしもしくは多くの部分が欠けていないか、またはその機能が労働、社会生活、学業に支障をきたすほどに低下している人（người bị khuyết mờ ít hoặc nhiều bộ phận cơ thể hoặc bị suy giảm chức năng được biếu hiện dưới dạng tật khiển cho lao động, sinh hoạt, học tập gặp khó khăn）」と定義した。同法第3条では障害者に対し障害の程度に応じた特別重度、重度、軽度の3段階の障害区分を設け、同法第44条で特別重度と重度の障害者は毎月の生活補助が与えられることが書かれている。また、同法第2条第8項において、ベトナムにおけるバリアフリーを表す語句としてtiếp cận（接近、アクセス）を「社会統合を可能にするため、障害者が公共施設、交通手段、情報技術、文化・体育・旅行および他の適切なサービスを利用できること（việc người khuyết tật sử dụng được công trình công cộng, phương tiện giao thông, công nghệ thông tin, dịch vụ văn hóa, thể thao, du lịch và dịch vụ khác phù hợp để có thể hòa nhập cộng đồng.）」と定義している。これらの定義に対し、同法第7条「集合住宅、公共施設、交通、情報技術、通信（NHÀ CHUNG CƯ, CÔNG TRÌNH CÔNG CỘNG, GIAO THÔNG, CÔNG NGHỆ THÔNG TIN VÀ TRUYỀN THÔNG）（第39条～第43条）においてはバリアフリーの対象物が具体的に規定されている。新しい建築物のバリアフリーの設計を定め（39条）、同法施行以前の古い建築物に対しても、政府関係の建築物（第40条1項a）、駅・パスターミナル・船着き場（同b）、病院と診療所（同c）、学校と職業訓練機関（同d）、文化施設・体育館、運動競技場（同d）は2020年1月1日までのバリアフリー化への改造が定められてい
る。さらに同条1項に含まれていない公共の建築物も2025年1月1日までにバリアフリー化することが明文規定されている。また公共交通機関のバリアフリーについて、障害者のための優先席と乗降のための介助機器（第41条1項）の設置を義務付けることが明文規定されている。

「障害者基本法」に対して、2012年4月10日にMOLISAの大臣の通知により「障害者法の一部条文を実行するための細則とガイド規定（Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật người khuyết tật、法番号：28/2012/NĐ-CP）」が公布された。ベトナムの2008年法規規範文書公布法第16条において、大臣及び省同格機関の長の通知として「国会の法律及び決議、国会常務委員会の法令及び決議、国家主席令及び国家主席の決定、政府の議定並びに政府首相の決定の細則を規定することが定められている[遠藤2009:185]。同規定は国会の決議である「障害者法」の細則を定めたものであり、同年6月1日より効力を有している。同規定第13条において、障害者法の第40条1項において定められたa政府関係の建築物、b駅・バスターミナル・船着き場、c病院と診療所、d学校と職業訓練機関、d文化施設・体育館、運動競技場に関し、2015年までに最低50%（細則13条1項a）、2017年までに最低70%（同b）、2020年までに完全バリアフリー（同c）までの計画と経過に責任を負うことになる。また同条a~e以外の集合住宅、インフラ面のバリアフリーも定められている（同d）。同細則14条において、2015年、2020年、2025年までの段階的な目標を定め、バス、列車などの公共交通機関のバリアフリーの方法が明文化されている。また、同条1項bにおいては、2015年までに南北を結ぶ路線の少なくとも一旅客車両をバリアフリーにし、2020年までに各路線の一旅客車両をバリアフリーにすることを保障している（Bảo đảm đến năm 2015 có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chạy liên tỉnh Bắc - Nam bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận; đến năm 2020 có ít nhất một toa xe trong đoàn tàu chạy trên tất cả các tuyến bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận）。筆者は、ホーチミン市3区にあるサイゴン駅を2003年に初めて訪問した。2009年9月に再訪した際、同駅の入り口の段差はすでに解消され、エスカレータも設置されていた。しかししながら、車椅子が乗り込むだけのドアのスペースを有している鉄道車両はまだ存在していなかった123。

2012年8月5日に「障害者を補助する提案認可2012~2020年（PHÊ DUYỆT ĐỀ ÁN TRỌ GIÚP NGƯỜI KHUYẾT TẤT GIÁI ĐOÀN 2012・2020、法番号：1019/QĐ-TTg）」が、MOLISAの提案を政府首相が認可し、決定として発効している。前述した「障害者法の一部条文を実行するための細則とガイド規定」にある段階的目標が内容として示されている。障害者基本法が施行されてから、バリアフリーの目標を実現するための段階として議決や決定が発効されている。ただし、この目標を達成できなかったことに対する罰則等の規定はなされていない。
④障害者を表す用語


2001年にハノイで開催されたRNN125キャンペーン2001ハノイ会議において、当時の国家主席であったチャン・ドゥック・ルオン126が演説の際、「người tàn tậtと127 negeri khuyết tật」という呼び名を何度も使用していた。また、2006年の教育省大臣の名で発効された議決の一つ「障害者に対する教育統合に関する規定（QUY ĐỊNH VỀ GIÁO DỤC HỌA NHẤP DÀNH CHO NGƯỜI TÀN TẬT, KHUYẾT TẬT、法番号：23/2006/QĐ-BGDĐT）」のように negeri tàn tậtと negeri khuyết tậtが併記された事例も存在する。これらからも、政府内においても用語に関して迷いがあったことがわかる。

2006年7月14日における障害者に関する概念と語句の会議（Hội thảo Khái niệm và từ ngữ về Nguoi tàn tật）をNCCD、USAID、CRS（Catholic Relief Service）が開催し、各政府関係の関連部署、MOLISA、教育省、厚生省と障害当事者団体としてベトナム障害者と孤児を助ける会（Hội báo trợ Nguoi tàn tật và trẻ em mồ côi Việt Nam）の各代表たちも参加した。2008年から始まる障害者法案起草を見越してのことである。ベトナム厚生省からは、người khuyết tậtには欠損（khiem khuyết tật）129、機能不全（giảm khả năng）、全廃（tàn tật）の三段階の意味を伴うという意見が出された。同会議に参加したベトナム人障害者の説明によると、tàn tậtには深刻で否定的な意味が伴うため無能力さを感じ、一方、khuyết tậtは欠損という意味であるため、一部の機能が欠けていても人間としての可能性を感じられるという理由であるため khuyết tậtを支持した、ということである130。この結論では、2009年7月15日のMOLISAによる「障害者に関する法令と関連文書の実施状況の総括（BÁO

124 同条項の採択は2006年であるが、ベトナムにおいて著名なのは2007年であり、20か国が署名により条約として発効したのは2008年である。
125 RNNとはRegional NGO Network for the Promotion of the Asian and Pacific Decade of Disabled Persons（アジア太平洋障害者の十年推進 NGO会議）のRegional NGO Networkの頭文字である。
126 Trần Đức Long.
127 vàは英語のandに相当する。
129 khiemとkhuyếtを漢字表記すると、共に「吹」となる。
第3項　バリアフリーの概念

ベトナムにおいてバリアフリーを直接指す用語は障害者基本法第2条8項におけるtiếp cản（越語で【接近】）であり、アクセシブルを翻訳したものと考えられる。1998年に施行された「障害者に関する法令」においては、バリアフリーの状況を表す「障害者が便利に利用する（sử dụng thuận tiện của người tàn tật）」という表現を用いている。ベトナムにおけるバリアを表す語として、trở ngại（越語で【障壁】）やrào cản（障壁に相当）がありながらも、không có（〜を有しない）の意味やvô（vôは越語で【無】）を用いて、公式文書においてはkhông có trở ngạiやvô rào cảnと表現していない。このことは、中国やタイとは異なる（第4章参照）。ベトナム語によるバリアを表す表現がありながらも、バリアフリーを表す表現がベトナム語の中に見当たらないことから、「障害者に関する法令」施行当時のベトナムにおいて、バリアの概念を表す語（trở ngạiやrào cản）と車椅子とが結びついていなかった可能性もある。一般的に概念と語句のどちらが先に社会に普及するかであるが、日本のようにバリアフリーという言葉が一般的になっている例からも、外来語の場合は、一般的に語句が概念よりも先行して社会に普及すると言える。ベトナムにおいては外来語であるバリアフリーが語句として成立していなかったため、次世代の用語であるアクセシビリティの翻訳語を使用するに至ったと考えられる。この意味において、1974年の国連障害者生活環境専門家会議のBarrier-free Designは、ベトナムに影響を与えていなかったと考えられる。

それでは、ベトナムにおいて用語と概念が合致したのはいつであろうか。少なくとも、1998年の「障害者に関する法令」においては、概念は存在していても用語は存在していなかったのだから、1998年以降であると考えられる。バリアフリーの概念が導入された経緯はどのようなものであったのだろうか。ベトナムのバリアフリーの概念のはじめまりとも関連するため、明確にする。

書籍Giao thông Tiếp cận（詳細は次項）の著者の一人であるチュー・マイン・フンは、公共交通機関のバリアフリーの概念に関しては、2001年からであると記している。このバリアフリーは交通バリアフリーのことである。

建設省は2002年1月17日に一連の技術基準と規範を決定（法番号:01/2002/QĐ-BXD）として、「障害者のアクセスを保障するための建設工事規範（Quy chuẩn xây dựng công

131「障害者に関する法令」から2つの議決と20の障害者関連法が施行された。
132筆者がベトナムにおいてバリアフリーを説明したところ、通訳をしたベトナム人は「không có bậc（ bậcは階段）」「xe lăn vào được（車椅子が入ることができる）」と表現した。
133Chu Mạnh Hùng, Nguyễn Hữu Tiến (5/2006-15-16)。
 trình đđể đảm bảo người tàn tật tiếp cận sử dụng: QCXDVN 01)「住居と公共施設－障害者のアクセスを保障するための建設工事規範の基本原則（Nhà và công trình – Nguyễn tác cơ bản xây dựng công trình đđể đảm bảo người tàn tật tiếp cận sử dụng: TCXDVN 264)」「道路と舗道－障害者のアクセスを保障するための建設工事規範の基本原則（Đường và hè phố – Nguyễn tác cơ bản xây dựng công trình đđể đảm bảo người tàn tật tiếp cận sử dụng: TCXDVN 265)」「住居－障害者のアクセスを保障するための建設工事要綱（Nhà ở · Hương dân xây dựng đđể đảm bảo người tàn tật tiếp cận sử dụng: TCXDVN 266)」を公布した134。

同決定の内容は、建物におけるバリアフリーのためのツールに関して寸法や角度などを非常に細かく設定したものであり、これらの文書においてtiếp cận（バリアフリー）の対象は建築物である。

2002年10月のびわこ・ミレニアム・フレームワーク135（Khuôn khổ hành động thiên niên kỳ Biwako）の内容を示すベトナム語版パンフレットにおいては、アクセシブルがtiếp cậnと翻訳されている。同パンフレットにおけるtiếp cậnは情報技術や通信にまで対象がすでに拡大されているので、2002年にtiếp cậnの範囲が拡大し、2011年の障害者基本法への基になったと考えられる。


第4項 書籍 Giao thông Tiếp cận（交通バリアフリー）

政府がバリアフリーを広めようとした活動の一つに、概説書を作成したことが挙げられる。同書は数人のベトナム人研究者によって書かれた、ベトナム初のバリアフリー概説書（2008年出版）であり、交通運輸省、交通運輸大学、VNAHが監修している。

同書は、ベトナム国民に対しバリアフリーとは何であるかを紹介するために書かれた本であり、大学の教科書として使うこともあるということだった138。同書を大量に印刷して...

135 2002年10月25－28日に滋賀県大津市でびわこ・ミレニアムフレームワークとしての取組に関する話し合いが行われている。
136 NCCD設立の経緯について、NCCDの担当者から明確な回答を得られていなかった。
137 用語について、MOLISAの行政官僚は個人的見解と前置きをし、tiếp cậnの方が広い意味で捉えられるという印象を示したものので、ベトナムにおけるバリアフリーを示す語が確立されていなかったことに関しては明確な回答を得られていない。
138 2010年10月2日、同書の著者の中一人であるベトナム交通運輸省に勤務するチュ・マイン・ファン（Chu Manh Hùng）にインタビュー。
無償で国民に配布して、バリアフリーを知識として国民に知らせるようにしたいが、それを見実現するには予算が不足しているとのことだった。

同書の内容は、AEIのMobility for Allを参考に、バリアフリーの概念と障害者の権利に関する内容のほか、道路、鉄道、船、空港、バス、飛行機の各施設をバリアフリーにするための手段であるスロープ、エレベータの設計の数値など技術的な内容が盛り込まれている。次に、諸外国の道路、鉄道、船、空港、バス、飛行機のバリアフリーの状況を紹介する写真がふんだんに掲載され、ベトナム国内のバリアフリーの実施の様子も存在する。さらに諸外国と比較して、ベトナムにおけるバリアフリーではない個所を撮影し、問題点を指摘している。

第4節 事業者が供給するバリアフリー

前節において、法整備からベトナム政府のバリアフリーに対する動きを述べた。本節では、始めにベトナムの都市のバリアフリーの状況を筆者のフィールドワークから述べ、次に公共交通機関のバリアフリー状況について、関係者へのインタビューから述べる。

(1) 都市

①ハノイ市

2003年の12月、東南アジアの"オリンピック"ともいわれる第22回東南アジア・スポーツ大会、第2回東南アジア障害者スポーツ大会がベトナムで初めて開催された139。東南アジアの人々は、前者をシーゲーム140(SEA Games)、後者をパラゲーム141(Para Games)と呼ぶ。パラゲームは、ハノイ市において開催された。全国放送であるVTV(Vietnam Television:ベトナムテレビ)のトップニュースでもパラゲームの報道がなされた。筆者もホアンキエム湖付近でマレーシアの車椅子の選手団と遭遇した。このイベントの影響であると考えられるが、ハノイの空港はホーチミン市よりも進んだバリアフリーの配慮がなされ、アイルチェア142の準備もなされていた。またハノイ市の観光地であるホアンキエム湖周辺も段差解消の整備がなされていた。多くのベトナム人が車椅子を利用する筆者に「パラゲーム」と声をかけて来る143。2012年のアンケートの回答により知ったのだが、パラゲームやこの報道を見たことにより、障害者が社会参加できることを初めて知ったベトナム人も多くいたようである。2003年12月時点では、ハノイ市の市内中心部はホーチミン

139ジェトロ・アジア経済研究所ホームページ http://d-arch.ide.go.jp/browse/html/2003/201/2003201TPC.html#ID_2003201TPC_h1_1（2013年11月14日閲覧）。
140SEAは、Southeast Asiaの頭文字であって、海のseaとは無関係である。http://www.seagoffice.org/（2013年9月27日閲覧）。
142飛行機内の狭い通路を通るためのコンパクトな車椅子。機内の歩行をできないものは、アイルチェアによる移動を航空会社より求められる。
143「東南アジア」の障害者スポーツと筆者はまったくの無関係であるのだが、ハノイの人々は車椅子に乗っている筆者を選手と誤解していた。
市よりもバリアフリーのハードが進んでいた。その後、バリアフリーのハードにひびなどの見られ始めたが、補修などはなかった。

2010年、タンロン・ハノイ1000年記念のイベントがハノイ市で行われ、ベトナム中から大勢の観光客がハノイを訪れていた。観光地を中心にバリアフリーの修復工事がなされ、2007年当時の歩道のひびなどの損傷した場所は修復され、段差も解消されていた。パラゲーム時よりも、バリアフリーのハードが進んでいたので、ベトナムの水準が上昇したと考えられる。

2012年は、ハノイ市民の意見を参考にしてハノイ市で一番開発が進んでいるミーディン地区とハノイ市民が住む地区を中心に調査を行った。従来はバリアフリー化の改造をなされた建物を調査してきたが、新築のバリアフリー建築物を調査することでベトナムのバリアフリーのハードに対する最新技術の水準を知ることができたと考えたからである。ホーチミン市と異なり、同地区はバイクよりも乗用車の割合が多い印象であった。ほとんどどの建築物は新築であり、不特定多数の人が集まるショッピングセンター等の大型建築物も多い。これらはバリアフリーに建築されているのだが、少しずつ段差を伴っている。歩道の段差も完全に解消がなされているわけではない。バリアフリーの意識は存在しているのだが、バリアフリーのハードの細かいところまでは意識が届いていないようにも考えられる。この改善のためには施工者側の知識の向上と障害当事者側のフィードバックが必要である。障害当事者もフィードバックできるだけの知識が求められる。

2013年10月、ベトナムのバリアフリーの最新技術を知るために同年7月に完成した東南アジア最大の商業施設を訪れた。同施設内はバリアフリーであるが、2012年に訪れた商業施設同様に歩道部分の段差はそのまま解消されてはいなかった。ホーチミン市の大型商業施設も同様であるため、ベトナム全体で施設外にある歩道部分の段差をバリアフリーにする認識を有していないようである。また歩道部分の損傷も大きい。

ハノイは首都であることから、国際的なイベントを契機に市の中心部のバリアフリー化が進んでいる印象もある。これは、同市の観光名所を中心としたバリアフリー化が進ることが、一般住民に対するバリアフリーの恩恵はまだ十分ではないと言える。住宅地域はインフラ整備によりバリアフリーが進んでいるが、アンバランスなバリアフリーの構造が目立ち、事業者のバリアフリーの技量が問われる段階である。

②ホーチミン市

2003年の空港は現在の空港が完成する前であった。飛行機の搭乗に際し、車椅子での利用に対して航空会社より事前に了解を得ていたのだが、飛行機内に迎えに来た空港スタッフが持参した車椅子はアイルチェアではなく、スタンダードな車椅子であった。スタン...
ダードな車椅子では飛行機搭乗口から座席までの狭い通路を移動することはできない。したがって、筆者は座席から搭乗口まで毛布の上で引きずられながら機内の床面を移動する形であった。地上に出たところ、数台の車椅子が置かれてあり、そのうち一つがアイルチェアであった。いくつかある車椅子の中でアイルチェアだけが飛行機内の狭い通路を通行できる幅であることを、迎えに来た空港スタッフは理解していなかったようである。

滞在先のホテルに対しバリアフリーの確認を事前に行い、車椅子で利用できるとの回答をもらっていたのだが、ホテル玄関からフロントまで10段近い階段があり、フロントから客室用のエレベータ入口までさらに4段の階段が存在した。車椅子の筆者を見つけただけで、ドアマンたち同士で即座に呼び合い、車椅子ごと持ち上げる介助を積極的に行ったため、特に問題が起きたわけではない。階段をバリアとして認識しない途上国型バリアフリーの形態であった。

市内の建物において入口の数段の階段は一般的であり、入り口付近でスロープの設置を見ることはなかった。ホーチミン市で一番の繁華街である1区の歩道の段差解消はバイク用であり、車椅子用ではない。多くの障害者が生活する環境であるが、2003年のホーチミン市はバリアフリーの概念が感じられなかった。車椅子を人力で介助することはベトナム人の一般的な概念であり、障壁を除去せずに人力で乗り越えようとする途上国型バリアフリー147であることを認識した。

2006年にホーチミン市の空港を利用した際は、2003年とは異なり、空港スタッフを含めてバリアフリーであった。2007年8月に開港した国際線空港（タンソンニャット空港）に伴うバリアフリー化工事がなされていたようで、ハードもソフトも空港は完全なバリアフリーであった。

2010年に訪問した際、ホーチミン市最大の繁華街であるドンコイ通りの歩道が改修されており、段差の解消、点字ブロックの敷設がなされ、バリアフリーのハードが整っていた。2009年のバリアフリーパスの運行開始や1区の整備から、ホーチミン市におけるバリアフリーの意識の変化が起きていた。これは、2008年のセミナー148において、ホーチミン市の1区を地方都市のバリアフリーモデルにすることが話し合われたことによるものである。

2012年、1区の隣の3区まで整備が広がり、歩道の点字ブロックも施されていた。ホーチミン市の障害者団体であるDRD149の話によると、1区、3区と順番を追って、最終的にはホーチミン市全域にバリアフリー化が広がっていく計画とのことだった。しかしながら、2010年以降に開業した大型商業施設は入口に段差があった。建物の中は障害者用の設備が整っていたので、バリアフリーの意識は外との接点である入口まで十分には行き届いていなかったのかもしれない。

路用の小型のアイルチェアが航空会社ごとに準備されている。

147 筆者はベトナムで調査をして10年になるが、バリアだらけの商業施設に行っても、車椅子への介助を渋ったりす ることはなく積極的に手を差し伸べようとす る。

148 2010年9月28日、グエン・トゥイ・ディエム・フォンへのインタビュー。グエン・トゥイ・ディエム・フォンは、以 後出てくるDRDの勉強会の講師も務めていた。同セミナーの名称を記憶していなかった。

149 Disability research & capacity development：障害者人材育成センター。DRDについては後述する。
2013年10月、繁華街の1区の隣である3区に滞在する。歩道は整備されているが、バイクの駐車がなされていて、車椅子で歩道を利用することは不可能に近い。2012年のDRDのインタビューにあった1区、3区と順番を追ってバリアフリー化は、3区全体までにはまだ及んでいないようである。

ホーチミン市のバリアフリー化は、同市の繁華街である1区をモデル地区とすることから大きく始まっている。また、2012年に3区までバリアフリー化や点字ブロックの整備が行われ、車椅子で歩道を利用することは不可能に近い。ホーチミン市のバリアフリー化は、現時点において自国の障害者向けの供給が高いとは言えない。

③中部都市（ダナン市、ホイアン市、フエ市）

これらの3都市はベトナムの中部に位置し、ダナン市はベトナム中部の最大都市である。ジェネープ協定により分断された旧南ベトナムの前線地域（北緯17度付近）からも近い。ダナンにはベトナム戦争中に米国軍事基地が建設され、1965年米海兵隊のダナン上陸が後の米軍直接介入の第一陣となった[柳澤2008:264]。またビエンホアやダナンにはオレンジ剤の貯蔵施設があったため汚染のもっともひどい地域であった[タカサキ2006:207-208]。このため、ダナンは戦争被害の大きな地域であり、GSOの統計では障害者が最も多く生活する地域で、同地域に居住する5歳以上の住民の9.7%が障害者である（本章第1節）。グエン・フン・ヒエップがインタビューで述べたように、NGOの調査では同市内に住民の約20%が障害者の地域も存在する。

ダナン市[151]はベトナムのバリアフリー化都市計画にダナン市は立候補し、中央政府から指名を受け、2011年12月2日にダナン市障害者補助計画（法番号：10352/QD-UBND）の承認を受けている。実験を中止したバリアフリー交通（後述）の再開に関しては、ダナン市もすでに交通渋滞問題を抱えているため、現在はまだ考慮中ということである。ベトナムの他地域よりも障害者の数が多く、バリアフリーが一層必要であると考えられる。2012年7月19日から22日までダナン市内のバリアフリー調査を行った。同市の街並みはぬくもりさせており、ハノイ市やホーチミン市と比較すると交通量は少なく、車椅子の移動の問題がほとんどなかった。このバリアフリー化は、2010年7月21日から25日まで第4回障害者スポーツ・文芸全国大会[152]（Hội thi Thể thao–Văn nghệ người khuyết tật）の開

[150] 日本では枯葉剤と呼ばれているが、本来は15種類の化学剤の総称である。この識別のためにドラム缶を色分けして、ベトナムに最も使われたのは「ビッグ・キラー」と呼ばれたオレンジ剤である[タカサキ2006:207-208]。
[151] 2012年7月19日、ダナン市DOLISAのグエン・フン・ヒエップ副局長にインタビュー。
[152] 同大会の勝者は2010年12月のアジア大会（広州）への出場資格を得られることとタンロン・ホノイ選都1000年の記念大会であったため、828人選手が参加し、同大会の規模は通常よりも大きかったようである。THÔNG TIN TRUYỀN THÔNG,
催を目的としたインフラ整備によるバリアフリー効果であると考えられる。また同市では2011年4月30日（南部解放記念日）と5月1日（メーデー）の二夜連続で国際花火大会が開催されている。153

ホイアン市：2011年10月1日と2日の調査では、同市の中海部は整備され、車椅子での移動に関しては目立ったバリアは存在しなかった。同市の世界遺産の街並みの中に国際シンボルマークが表示された店が二ヶ所存在した。一つはベトナム古典音楽の生演奏のカフェであり、もう一つは衣料品店であった。衣料品店ではスロープが店入口のほか、屋内にまで設置されていた。カフェと衣料品店に掲げられた大きな国際シンボルマークは共有観光バリアフリーの影響と考えられる。これまでのハノイ市とホーチミン市の店でこのような国際シンボルマークの掲示を見かけたことがないからである。ホイアン市の世界遺産は日常生活空間と近いエリアであるため、観光誘致を目的とするバリアフリー化から日常生活空間のバリアフリー化へと融合し、今後発展していく可能性も考えられる。なぜならば、同市では車椅子で散歩している障害者を数人見かけたので、日常生活におけるバリアが少なく考えられるからである。筆者の数年のベトナム調査で、現地の路上において車椅子で自由に外出する障害者と挨拶を交わしたのは初めてであった。

フエ市：2011年10月3日と4日に調査を行った同市もホイアン市同様の世界遺産の都市である。王宮跡の建築物はバリアフリーではなかったが、周辺の観光地は整備され、車椅子の移動への問題はなかった。国際シンボルマークの標識がなかったため、バリアフリーバーを意識したものか否かは不明であるが、整備されている様子から観光バリアフリーの影響を感じられた。

中部の3都市の内、フエとホイアンは古都の観光都市として成り立っているが、ダナン市は開発が目覚ましい地域であるため、ダナン市政府が計画通りに政策を積極的に推し進めるならば、改造によるバリアフリー化ではなく、新設のバリアフリーとなるので今後のバリアフリー都市として有望であると考えられる。

④地方都市

2012年7月26日から30日まで、ベトナムの三大都市以外に地方都市を訪問する機会を得て、地方都市のファンティット（Phan Thiét）、ファラン（Phan Rang）、ダラット（Đà Lạt）、カティン（Cát Tiên）の調査を行った。地方都市であっても、サービスエリアのような公共性の高い新しい建築物には車椅子用のトイレが設置されておりバリアフリーであった。観光バリアフリーと考えられる。しかしながら、バリアフリーが優先的に設計されやすい観光地であっても、とある歴史博物館は壁に向かってスロープが設置されて行き止まりであり、2階に行くには階段だけであったりで、建物としてのバリアフリー

ことは実用的ではなかった。地方都市の場合、観光地にはバリアフリーの概念は普及しているようだが、その実用性を保障することはできない。また、地方都市の観光地以外ではバリアフリーの概念が普及するまでには至っていないようである。

(2) バス

高木の JICA と㈱アルメック VPI による調査資料154（以下、高木資料）によると、ベトナムにおける公共バス路線は 2009 年のハノイ市は 66 路線[高木資料 3]、2013 年ホーチミン市に 150 路線[高木資料 11]であり、ホーチミン市のバス路線数はハノイ市の約 2 倍半である。

2004 年より政府関係者、交通運輸局、ベトナムの障害者団体155が障害者の社会参加のためのバス路線のプロジェクトを共同で行っている。ハノイ市、ホーチミン市、ダナン市におけるバリアフリーの導入に関し、15 億ドン（約 700 万円）が投入された156。実験として、実際に運行したのは、2008 年のハノイ市、2010 年のホーチミン市、2010 年のダナン市である。実験を目的にしているためか、各都市のバスの形態、バリアフリー化の手段は同一ではない。一般住民も知らないまま突然始まった印象があったバリアフリーのバスであるが、ESCAP びわこ・ミレニアム・フレームワークを遵守するためのものであり、Giao thông Tiếp cận（交通バリアフリー）の著者の一人であるチュー・マイン・フンも「ベトナムは国連の一員として国際条約を遵守する義務がある」とインタビューで筆者に答えていている157。ハノイ市とホーチミン市における路線は、交通参加が多い箇所を実験対象に選んだとのことである。しかしながら、この実験はハノイ市とダナン市において、バリアフリーバスは実用化に至る前に中止となっている。これらの経緯を確認するために、筆者はインタビューとフィールドワークを行った。

①ハノイ市

ハノイ市においては、2007 年あたりに歩道の高さに合わせて可動するスロープ式のバリアフリーバスを導入することにより実験を開始した（写真 2-1; 2-2）。しかしながら、ハノイ市の停留所の歩道の高さが均一ではないインフラの初期条件のため、車椅子の障害者の乗車が難しく、実験はまもなく中止されたとのことである。この実験段階でスロープが破損してしまい、予定していたザーラム・バス停留所－ミーディン・ターミナル（34 番路線）を実際に運行する前に実験は終了し、その後の進展はない。2011 年に、筆者もザーラム－ミーディンの路線の停留所をいくつか見たところ、バリアフリーバスが停車してスロープ

154 同資料は、ハノイ市とホーチミン市の公共交通管理センターの資料を基に、JICA（国際協力機構）の技術協力の一環として実施された関連調査や技術協力プロジェクトの報告書等をもとに作成されたものである。
155 原文では「Hội Người khuyết tật Việt Nam（ベトナム障害者団体）」であり、その団体は特定されていない。
157 2010 年 10 月 5 日のインタビュー。
を準備するにはバスが停車し、車椅子が乗り込めるだけのスペースが十分ではない。また、バスの運転に目を向けると、停留所で一時停車して乗客の乗降を待つだけの時間の余裕がないようである。

実験は古いバスで行ったのだため器具の損傷はやむ得ない。実験だけで終わってしまい、その後の方針は私である。ズォン・ティ・ヴァンはこの実験が無駄に終わったわけではなく、実験が行われたこと自体が大切で、実験をしただけでも進歩と言えると回答している。しかし、バリアーバスがあれば障害者にとって便利ということをわかっていながらも、同バスが実験失敗として運行しなくなった後は、バリアーバスの運行の働きかけを再度要求することはしていないということであった158。

またVNAHによると、今後、同バスの再実験の予定はなく、ハノイではBRT159（Bus Rapid Transit；高速バス輸送、以下BRT）を導入する計画中とのことである。

写真2-1 ハノイのスロープ式のバス
写真2-2 Báo mơi161より

②ホーチミン市

＜概観＞

158 2010年10月11日、DP-Hanoiのズォン・ティ・ヴァン（Duong Thi Van）会長へのインタビュー。DP-Hanoiについては後述する。
159 2013年8月5日、JICAのファン・レ・ビン（Phan Le Binh）へのインタビュー。ファン・レ・ビンによると、BRTとはバスのための専用路線に高速バスを走らせる交通手段である。鉄道車両の場合、連結する数車両分の重量が土地の負担となるため、土木の基礎工事を深く行わなければならない。しかし、BRTの場合は、重量が軽いので、このコストの負担が軽減される。また、駅舎と異なり、バス停留所は移動性が容易であるという利点も有している。
ホーチミン市ではリフト付きのバスへの改造からバリアフリーバスが始まり、現在に至っている。ワンステップバスを含めたバリアフリーバスが2012年現在も運行している全ベトナムで唯一の都市である。

ホーチミン市の交通運輸省はサイゴンバス有限会社に指示し、2007年10月よりベンタイン市場—ピンタイ市場（1番路線）と国家大学寄宿舎—メンタイ・ターミナル（10番路線）の2路線にバリアフリーバスを3台投入し、2008年5月までに10台まで増加した162。同バスはベンツ製バスをリフト付きに改造したものであり、低床バス（ノンステップバス）ではない。

ホーチミン市で最初のバリアフリーバスに関して、関係者の間でも情報が統一されていない。筆者が関係者にインタビューした際、最初に挙げられた導入の動機は2007年10月22日にベトナムが署名した国連障害者権利条約の影響という考えであった。第3節（2）でも述べたとおり、同条約の第9条「アクセシビリティ」と第20条「個人の移動性」は交通バリアフリーに関する条文であり、条約に批准した加盟国は条約を遵守する義務163がある。
この時期、ベトナムは1995年に加盟申請したWTO（世界貿易機関）から11年を経て、2006年11月7日に加盟が一般理事会で認められ、2007年1月11日に正式加盟を果たしている164。さらに、国連非常任理事国に1997年に初候補以来2007年10月16日に初めて選任されるなど、国際社会の場で積極的に活動していた。特に、非常任理事国に選任された日と障害者権利条約に署名した日が一週間も離れていないことから、国連の一員としての自覚が障害者権利条約の署名へと向かわせたとも考えられる。
なお2012年7月4日、104番路線に8台のCNG165（Compressed Natural Gas：圧縮天然ガス）エンジンのバスが走り、このうち2台はノンステップのバリアフリーバスである166。

＜調査＞
ホーチミン市の1番路線（ベンタイン市場—チョロン・バスターミナル）にバリアフリーバスが走行している情報を得られたので、2009年3月に調査を行う。
同バスの検証を前に、ホーチミン市の一般市民10人に対してプレ調査を行ったところ、回答者の中にバスの存在を知っている人は誰もいなかった166。ほぼ全員が「日本と比較して、ベトナムの福祉は遅れているから、そのようなバスがベトナムで走ることはありません」と回答した。筆者がバスの存在を教えたところ、「車椅子がバスに乗り終わるまで、ベトナム
ム人がバスの発車を待てるとは思えない」「ベトナムのバスは停留所で止まらず、乗客が飛び乗れるようにスピードを落とすだけなので、車椅子のまま乗車できるとは思えない」と、バリアフリーバスの普及に対し否定的な意見だけが寄せられた。さらにホーチミン市3区の障害児職業訓練学校の中学3年生の生徒たちの意見を聞いたところ、「存在を知っているが、利用したことはない」という回答が寄せられた。この理由として、「自分が使いたい路線にバスが運行していない」ということであった。

ベトナムにバリアフリーバスが存在することは画期的なことであるが、一般市民には知られておらず、当事者である障害者は存在を知っているが利用したことなかった。1996年ぐらいに、筆者は東京都内において、国際シンボルマークを表示しているバスで以下のような経験をしたことがある。同バスはワンステップバスであり、リフトやノンステップバスのスロープといったバリアフリーの設備がなく、運転手が乗客に協力をお願いし、運転手と乗客が筆者を車椅子ごと担いで乗せた。ベトナムのバスも同様に、国際シンボルマークはバリアフリーという意味ではなく、「車椅子の乗客を乗せることができる」という程度のものである可能性も考えられた。

2009年3月、筆者がホーチミン市のバリアフリーバスに乗車を試みたところ、最初の停留所では乗車のための十分なスペースが得られなかったため、移動して広いスペースで乗車することになった（写真2-3）。車椅子で前方から乗車しようとするとき、乗降用のリフトは小さすぎて車椅子が収まらず、乗客の向きを変えて後方から乗車することになった。車椅子の前輪がリフトから脱輪しそうで、安全性に不安のある設計であった。停留所付近にいたバイクタクシーの運転手数人が介助に集まってきた（写真2-4）。乗車すると往路の車掌は障害者の乗車料金は無料だということで、介助者分だけを支払った。しかしながら、帰路の車掌は人数分の乗車料金を請求したので、この点からも障害者のバス利用の少なさが感じとられた。

写真2-3 1番路線を運行していたベンツ製バス
写真2-4 支えてもらいながらの不安な乗車

167 2009年3月19日、TRUNG TÂM BẢO TRỢ - DẠY NGHỀ CHO NGƯỜI TÀN TẬT TPHCMにおいて講演。
帰路は繁華街であるレロイ通りで降車を試みた。この停留所では車椅子用の十分なスペースを確保できたため、正規の停車位置で無事に降車できた。
このように1番路線でバリアフリーバスの運行を確認できた。しかしながら、実際の利用も難しいため、障害者同士の間でも利用が広がりにくい。この状況はバリアフリーの伝播が起こりにくい現象である。
2011年9月にバリアフリーバスの普及の変化を知るために定点調査に向かったところ、1番路線のバスターミナルの表記が変更され、停留所から国際シンボルマークが除去されていた。1番路線で運行していたベンツ製のバリアフリーバスがヒュンダイ製のバスへと車両変更されていた。ヒュンダイ製バスへの車両変更にともない、リフトバスもなくなり、同路線はバリアフリー化の流れに逆行しているように考えられた。しかしながら、バス車体には国際シンボルマークが表示されている。
6番路線、10番路線、91番路線ではベンツ製のリフト付きバスが継続して運行していた。
ホーチミン市交通運輸省の公共旅客運送運営管理センターにおいてインタビューを行ったところ、2011年8月26日の1番路線の全車両の車両変更に伴い、21台のバスはヒュンダイ製のものとなった。これにより、1番路線からベンツ製のバリアフリーバスは姿を消した。バス会社によると、ヒュンダイ製のバスの利点としてエコ仕様（CNGエンジン）、小型化、ワンマンカーによる人件費節減を挙げていた。
同バスの車体には降車口中央にバーが配置され（写真2-5；2-6）、乗客はバーを掴みながら降車できる。停留所で停車せずに徐行するだけであるベトナム社会のバスの場合、このバーは一般乗客にとって役立つかもしれない。この反面、このバーは車椅子での乗車する際のバリアとなった。しかしながら、車両には国際シンボルマークが表示され、バリア

写真2-5 中央のバー（車椅子にとってのバリア） 写真2-6 中央のバー（車椅子にとってのバリア）

168 Trung tâm Quản lý và Điều hành vận tải hành khách công cộng.
フリーを示している。ホーチミン市公共旅客運送運営管理センターの回答では、車内に二
人掛けの座席が通常設置されているが、同バスには 2 座席分の人掛け座席が設置してあ
るため、この人掛け座席の隣に車椅子用のスペースを設置したバリアフリーという説明
であった（写真 2-7: 2-8）。ただし、写真の通り、中央のバーに対して、車椅子を折りたた
むことなく乗車することは物理的に不可能である。この車体をバリアフリーバスと呼ぶに
は疑問を感じる。
ビンタイン市場ークチ間である 94 番路線のバリアフリーバスを確認した。障害者も乗車
可能ということであったが、リフトの設備はなく、乗車口に 1 段のステップと車内に車椅
子用のスペースがあるだけであった（写真 2-9）。同バスの運転手に車椅子での乗車につい
てインタビューを行ったところ、障害者の実際の利用があるらしく、車椅子の利用者を運
転手と他の乗客で担いで乗せるということであった。筆者が 1996 年くらいに東京都で乗車
経験した国際シンボルマーク表示のバスと同様の事例である。
同運転手の考えによると、バイク運転手の中には渋滞でも停車せずにバスと歩道の隙間を走ろうとする人もいるから、リフトで車椅子を乗車させる作業は危険に感じるということであった。当然のことながら、車椅子利用者が常に乗車しているわけではないので、車内の車椅子用のスペースは遠距離からの乗客の荷物置きのスペースとしても有効に活用しているということであった（写真2-10）。

2012年7月3日に104番路線にエコ仕様であるヒュンダイ製のバスが8台169導入された。この内、2台はバリアフリーバスである。同路線は、ホーチミン市のホックモン区（Huyện Hóc Môn）のアンスウォン・バスターミナル（Bến xe An Sương）からトゥードゥック区（Quận Thuận Đạo）のノンラム大学170バス発着所（Đầu bến Trường Đại học Nông Lâm）である。このバリアフリーバスはこれまでのリフト仕様と異なり、スライド式のスロープであり、乗車に関して非常に実用的なバスがホーチミン市内を走行した。試乗の様子はテレビや新聞のメディアでも報道され、DRDのダー・ティ・ホアン・インの写真も出ている171。しかしながら、同バスの路線は市街地を走らないため、利用に関して実用的とは言えず、利用者もかなり限定される。

2012年8月にホーチミン市公共旅客運送運営管理センターにおいて、ディエム（Văn Công Diễm：ヴァン・コン・ディエム）副部長に同バスについてインタビューしたところ、今回新たに導入された2台のバリアフリーバスは、オーストラリア在住の越僑がバス会社に投資し、新たに購入したものであるということだった。2013年7月13日付の「ドゥオンポ」との投資者であるオン・フエ・スゥオン（Ôn Huê Xương）は1978年よりオーストラリアに定住し、2002年以降何度か帰国して、ベトナムの発展と比較して遅れているバスについて、環境問題と障害者・高齢者・子供にとって一助とする目的で投資した172。オン・フエ・スゥオンの投資目的は個人的な慈善活動によるものである。

同バスが104番路線に投入された経緯は、「ホーチミン市には15のバス会社があり、それぞれの運行路線はバス会社ごとに事前に決定される。したがって、バリアフリーバスを導入した会社が、自社に割り当てられた路線の中でバリアフリーバスを運行させるエリアを独自に決定することができ、購入するバリアフリーバスの型式もこの会社の一存で決まる」とのことである173。このことに関してはホーチミン市公共旅客運送運営管理センター

169 2013年10月の調査では、この数はさらに増加していた。
170 大学ということで、障害を持つ学生が多いあるいは福祉系の教育機関がバリアフリーバスの理由を示したが、同大学は農林大学であって、障害者と特別な関係があるわけではない。
173 2012年7月25日、ホーチミン市公共旅客運送運営管理センターのヴァン・コン・ディエム（Văn Công Diễm）副部長にインタビュー。
の管理の範疇にないということであった。バリアフリーバスの価格が一般のバスの 1.5 倍以上ということもあり、全車両のバリアフリー化は難しく、2020 年までに全路線の 20% の目標設定ということである①。また、同センターは障害者の利用に対して地方公共団体に対し無料チケットを 1 万枚配布したが、路線における障害者の利用状況までは把握していない。さらに、ホーチミン市全体でバリアフリーバスは 41 台まで増加し、104 番路線の新しいバリアフリーバス 2 台以外に、ピノタイーノンラム大学（6 番路線）、メングタイートゥドゥック農産市場（91 番路線）、クチ・ターミナル・ピニタイ市場（94 番路線）もバリアフリーが運行している。また 39 番路線と 122 番路線にも新たなバリアフリーバスが走行しているということである。

2013 年 10 月 19 日、筆者はアンスゥオン・バスターミナルからノンラム大学まで乗車し、104 番路線調査を行った②。平日の同路線は 1 日あたり 109 本の運行があり、所要時間は片道 75 分である③。しかしながら、バリアフリーバスの運行に関しては明確なタイムシェジュールが設定されておらず④、アンスゥオンのバスターミナルの職員に聞いても同路線の運行は不定期であるという。結局、立て続けに 2 台のバリアフリーバスが到着した。

同バスは運転手が電動でスロープを操作する方式であり、かつて 1 番路線を走行していたベンツ社のリフトバスよりも安全性が高い（写真 2-11）。同バスは 1 台が 1 日 3 往復する⑤。またバリアフリー仕様ではない同形式のバスは、現在の 1 番路線のように中央にパーキングスペースが存在する（写真 2-12）。

写真 2-11 104 番路線のバリアフリーバス（ノンステップバス）
写真 2-12 104 番路線の一般のバス

174 2020 年に言及した具体的な数値目標は障害者法の細則を見越しての回答であると考えられる。
175 「平成 25 年卓越した大学院拠点形成支援補助金」による調査である。
178 日本や台湾のノンステップバスは、スロープを手動で折りたたむ形式である。
179 2013 年 10 月 19 日、同バスの車掌へのインタビュー。
同バスの乗り心地は快適であり、ホーチミン市の開発地域を走っているので、その付近の車椅子を使っている住民には便利な存在であると言える。しかしながら、同路線付近に障害者関係の施設があるわけでもなく、明確なタイムスケジュールも設定されておらず、同バスがバリアフリーであることの優位性を特に意識しているようには考えられず、実用性は疑わしい。

5特別編：韓国のソウル（1番路線のヒュンダイ製バスの調査181）
2011年に1番路線のヒュンダイ製バスをバリアフリーバスと主張するホーチミン市公共旅客運送運営管理センターの説明に対して疑問が感じられたため、ヒュンダイ製バスを直接調査するために韓国のソウル市を訪問した。
ホーチミン市の1番路線のCNGバスは降車口の中央にポールが設置されている。これにより、94番路線のように介助者が車椅子を担ぎ上げて乗車することもできず、車椅子での乗車は物理的に不可能であるにもかかわらず、国際シンボルマークが表示されている。この様な型式のバスを輸出元である韓国においても、バリアフリーバスと認めてソウルを運行させているか否かが調査の目的であった。
ソウルにおいては、2010年7月末の段階で、ソウル市のバス、7600台のうち、18.9%に当たる1437台の低床バスが運行中で、また、2013年までに全国の市内バスの50%を低床バスに変更する計画がある[黄2011:9]。同バスの調査のポイントとして挙げられるのは、
観点①：ソウルにおいて、ホーチミン市と同型式のバスが走行しているか。
観点②：同型式のバスには国際シンボルマークが表示されているか。
観点③：国際シンボルマークが表示されているバス（いわゆるソウルのバリアフリーバス）はどのような型式かである。調査の結果として、
検証①：同型式のバスがソウル市内を走っている（写真2-13）。
検証②：同型式のバスには国際シンボルマークが表示されていない（写真2-13）。
検証③：国際シンボルマークが表示されているバスは、新しい型式のバス（2012年7月にホーチミン市104番路線に導入されたバリアフリーバス）である（写真2-14）。
これらにより、ホーチミン市の1番路線を運行しているバスは、ソウルにおいてバリアフリーバスとして認知されていないことが明らかになった。さらに、韓国もバスのバリアフリーバス化のために、1番路線を走っているCNGエンジンのバスを次第に104番路線で運行するノンステップバスであるCNGエンジンの車種へ変更されているようである。

180同バスの調査の際、筆者はバリアフリーバスの到着を2時間待った。
1812012年8月27日～29日。
次に、この国際シンボルマークの表示をしたのは輸入後のベトナムであるのか、あるいは輸出前の韓国であるのかが焦点となる。国際シンボルマークの表記を観察したところ、ベトナムと韓国の表記の仕方が若干異なる。ベトナムのものは手を前方に出する形である（写真2-15）。一方、韓国のものは手が後方にある（写真2-16）。ホーチミン市の1番路線のバスでは国際シンボルマークは手が前方にあることから、この国際シンボルマークはベトナム仕様のものである（写真2-7；2-15）。したがって、同バスに国際シンボルマークを表記させたのはベトナムであると推定される。

もう一つの可能性として、ベトナムへの輸出向けに韓国側からベトナム仕様の国際シンボルマークを張り付けて輸出したことも考えられる。しかしながら、検証③から、ホーチミン市の104番路線のバリアフリーバスにはソウルと同じ国際シンボルマークが表記され
ているため、韓国側が輸出相手国向けに国際シンボルマークの仕様を変更して輸出する可能性は低いと考えられる。

④ダナン市

ダナン市はハノイ市とホーチミン市の両都市の実験結果を受け、2009年に自国のバスを用いて、ホーチミン市同様のリフト式へと改造を行い、実験的導入をダナン市とホイアン市間で開始した。ベトナム初の国産のバリアフリーバスの実現ということであり、この件はインターネットの新聞で確認できている（写真2・17; 2・18）。2011年のダナン調査前にダナン市在住の一般住民に「バリアフリーバスを見かけたことがあるか」とメールで事前に問い合わせた。しかしながら、新聞報道がありながらも5人全員182が「見たことがない」という回答であった。2010年のホーチミン市の調査の際、10人の一般住民の全員が知らなくても、バリアフリーバスが実際に運行していた事例があったので、2011年にダナンにおいても確認調査を行った。新聞報道によると、同バスはダナン市とホイアン市を運行していた路線であったため、ホイアン市のバスターミナルを訪れたのが、バリアフリーバス向けの施設跡のようなものは存在しなかった。

ダナン市のバス会社に路線と運行時間の確認をバス会社に電話で問い合わせた185ところ、ダナン市のバリアフリーバスはもう運行していないということであった。

写真2-17 ダナンのリフト式バス
（Báo Mới183より）

写真2-18 ダナンのリフト式バス（Việt báo184より）

ダナン市のバス会社に路線と運行時間の確認をバス会社に電話で問い合わせたところ、ダナン市のバリアフリーバスはもう運行していないということであった。

182 5人の内、2人は障害者雇用を行っている会社の職員である。
この件について、2011年にダナン市の障害者団体にインタビューを行った。障害者の利用がなかったため1か月程度でバリアフリーバスの実験は終了したということである。ダナン市の障害者団体は、障害者たちの利用が進まなかった理由として、リフトの安全性が確保されていなかったこと、車椅子で乗車できる停留所が路線中2か所だけだったこと、バスにエアコンがなかったこと、一日2本しか運行していなかったこと、乗車拒否があったことなどを挙げている。

2012年DOLISA側にインタビューを行ったところ、バリアフリーバスは障害者専用に近い状態であったため、一般乗客のバス利用がほとんどなかったことを理由として挙げている。まさしくLose-Loseの結果となっている。

(3) 地下鉄

2012年8月27日にホーチミン市でベンタイン市場付近の空き地に本格的に着工した地下鉄1号線であるが、2007年4月6日の中華人民共和国議会の1453号決定においてベトナム国内最初の地下鉄として工事の認可がなされていた。地下鉄担当者はメディアのインタビューに対し、同地下鉄沿線における障害者向けのエレベータやトイレの設置などバリアフリー施設を設置することを2008年2月15日のThanh Niênの記事において発表した。同担当者のバリアフリー施設の言及は、ホーチミン市で実地調査を数度行っていた筆者にとって、ベトナムにおいてバリアフリーの意識が突然芽生えたように感じられた。

2012年8月185、ホーチミン市における地下鉄と都市におけるバリアフリー意識のギャップを確認するために、ホーチミン市人民委員会鉄道管理局において、2007年の1453号決定の時点でベトナムにはバリアフリーの意識がすでに存在していたか否かについてインタビューを行った。このインタビューには、地下鉄への支援を行う際のキャッチアップ型バリアフリーの可能性についての確認も目的としている。新聞報道記事でバリアフリーに言及した2008年当時の担当者はすでに異動していたため、現在の担当者であるドゥォン・ヒュウ・ホア190副部長に会った。ドゥォン・ヒュウ・ホアは当時のことを知らないが、ベトナムには近年までの戦争により障害者が多く生活しているため、障害者のことを考えて地下鉄をバリアフリーの施設を設置するということがあった。ホーチミン市では当時のことを知っている人があることもなかったため、同地下鉄事業を円借款事業として支援を行っている日本のJBIC（Japan Bank for International Cooperation：国際協力銀行）主催のセミナーに携わった土橋喜人191に当時の話を聞いた185。バス会社からは「ベトナムに合わないから」ということ以外、明確な回答は得られていなかった。

185 2011年7月。バス会社からは「ベトナムに合わないから」ということ以外、明確な回答は得られていない。
186 2011年7月。ダナン市障害者団体とオフィスにて。
187 既出のグエン・フン・ヒエップ。2012年7月。
189 2012年8月3日。インタビューにより、筆者は地下鉄工事の着工日について事前に知ることになる。
190 Dương Hậu Hòa。
191 第22回NGO-JBIC定期協議会（2002年7月13日、国際協力銀行本店にて）。議事録（p1～p12）は
同セミナーには、ホーチミン市から交通運輸関係と DOLISA の行政官僚、障害当事者団体の関係者らが招待されている。土橋によると、JBIC は案件審査の段階で、ホーチミン市運輸交通局に対して、英文およびベトナム語のガイドライン等によりバリアフリーに関する情報提供に努めていた。土橋は同セミナーにおいて建設当初からバリアフリーを取り込むことで当初のコストよりも 1.0%増のみで済むという世界銀行の報告も伝えている。また 2007 年 7 月にハノイ市とホーチミン市において、政府関係者、実施機関、障害当事者団体、有識者、他ドナー等を対象に、交通セクターのユニバーサルデザインのセミナーを実施した。このセミナーには日本のユニバーサルデザインの有識者（障害当事者も含む）を派遣している。194

これからの流れを見ると、JBIC が精力的に活動をしてベトナムにバリアフリーの知識を伝えたようにも見える。JBIC により、ベトナムにバリアフリーの概念が広がったのであれば、以下のような流れも考えられる。2007 年 4 月に地下鉄建設が決定され、同年 7 月のセミナーにおいてバリアフリーの概念がもたらされ、同年 10 月の障害者権利条約に署名を行い、2008 年 12 月に新聞インタビューにて発表された。しかしながら、土橋によると、セミナーでバリアフリーに関する説明を確かに行ったが、ベトナムには障害者に配慮するベトナム国内法令195がすでに存在しており、ベトナムはバリアフリーに対して早い時期から積極的であったということである。そして、日本側はこの法令に従って障害者にも配慮した設計をしたに過ぎなかった。さらに、ベトナムのバリアフリーは障害者権利条約よりもアメリカの障害者法である ADA と米国の AEI が作成した Mobility for All から受けた影響が強いことを感じたようである196。JBIC 開催の同セミナーには VNAH も参加していたので、2004 年の浜松における TRANSED 2004（第 10 回高齢者・障害者のモビリティと交通に関する国際会議）からの直接影響が ADA まで遡ったものと考えられる。このことから、ベトナムはかなり早い時期からバリアフリーの概念を有していたことがわかる。

このような状況であるが、2012 年 8 月にホーチミン市において地下鉄 1 号線の着工式が行われ、2016 年に完了予定で工事が進められている。2016 年にベトナム初の地下鉄が開通

192 セミナー開催当時は JBIC 開発セクター部社会開発班調査役であった。
193 2012 年 8 月 26 日。
194 本章の写真 2-1 は、その時のものである。
195 土橋は法律名までは記憶していなかったが、「障害者に関する法令」のことでありと考えられる。
196 この件は AEI のニュースレター（2008 年 1 月号）でも、Mobility for all のベトナム語版が掲載されている。
した際には、日本からの技術移転によるキャッチアップ式のバリアフリーが実現するであろう。

第5節 障害当事者へのインタビュー

前節までに、バリアフリーに対する政府と事業者の対応状況を俯瞰した。これらに対して、バリアフリーの重要性であるベトナムの障害当事者はどのように考えているだろうか。本章の最後にベトナムの障害当事者の考えを障害者団体のインタビューを通じて述べる。

バリアフリー化に関して、ベトナムの当事者の考えとして「日本と比較して遅れている」「ベトナムの経済条件は日本と異なる」という考えは想定できるので、ベトナムのバリアフリー化に必要なもの何かを中心にベトナムのハノイ市とホーチミン市における障害当事者団体と障害者に強く関与する団体にインタビューを行った。両市の当事者団体ともバリアフリーバスの実験に関与しているので、その時のことを中心に聞いた。

(1) DP-Hanoi におけるインタビュー197

DP-Hanoi は 2006 年 1 月 16 日、ハノイ人民委員会主席の決定（法番号：266/QĐ-UB）により成立した、ハノイ市を中心に活動する障害者団体198である。ハノイ市全 29 地区のうち 24 地区に同団体の支部が設立されている。一地区毎に 2000~2500 人の障害者が生活し、障害者が一番多いザーラム（Gia Lâm）区では 5000 人以上が生活している。ハノイ市には枯葉剤被災による障害者が多くいることもあり、ハノイ市全体では約 9 万人の障害者が生活している。同団体の発足当初は 750 人であった会員数は、2012 年に約 6000 人まで増加199している。同団体の活動資金はハノイ市政府からの援助のほか、会費と寄付で賄われている。またハノイ市において他国の団体と共同でプロジェクトを行う際は資金提供を受けて199いる。

同団体は障害者の自立を目標としており、主な活動内容はハノイで生活する障害者が社会参加できるように会員の職業訓練、情報交換である。一方で、政府に対し障害者団体としての要望書の提出も行っている。ハノイ市のバリアフリーバスの実験走行の実現は、DP-Hanoi と NCCD の共同提案によるものであった。ズウォン・ティ・ヴァンは、当時設立された NCCD に交通運輸局から職員が参加していたことがバリアフリーバスの政策の推進を早めたと考えている。DP-Hanoi はハノイ市の障害者の状況を把握するなど、行政と共同で障害者政策を進めているように考えられる。

ハノイ市のバリアフリーバスについてズウォン・ティ・ヴァンに聞いたところ、障害者団体として政府に要望を出しているがベトナムには経済事情もあり、ベトナムが日本のよ

197 2011 年 10 月 6 日、2012 年 7 月 16 日、ハノイ市において、ズウォン・ティ・ヴァン会長をインタビュー。
198 HANOI DISABLED PEOPLE ASSOCIATION (HỘI NGUỒI KHUYẾT TẬP THÀNH PHỐ HÀ NỘI: ハノイ障害者団体)。
199 急速な増加の理由の一つとして、ハノイ市近隣の村がハノイ市と合併していることも挙げられる。
200 Duong Thi Vin.
うに発展することは難しく、バリアフリーバスの要望の実現に時間がかかることはやむを得ないということだった。ハノイ市の障害者が利用する主な交通手段はセオム201（xe ôm、バイクタクシー）であろうということであった。

（2） DRDにおけるインタビュー

DRD202は、2005年12月3日にホーチミン市を拠点に4人の会員で成立した。障害者が平等な機会を得られるように能力向上を促進し、障害者が健常者のように社会参加できる環境を作り出すために活動をしている。現在は14人の会員により、障害者が自立できるように障害者への職業訓練、介助者の指導を行っている。海外の団体との共同プロジェクトが多いため、海外からの資金提供を受けることはあるが、ホーチミン市政府からの支援は受けていないため、行政からは完全に独立している。DRDがバリアフリーバスの実現に対して長年要求していたこともあり、2012年の7月3日に新しいバリアフリーバスが104番路線に導入される際にDRDが試乗を行っている。

2010年にホーチミン市のバリアフリーについて聞いたところ、ヴォー・ティ・ホアン・イン203代表は、政府はバリアフリーのための法律は作成したが、この法律は形式的なもので実効性がないと話した。

2011年にグエン・タイン・トゥン幹事204に質問すると、1番路線のバスの車両変更について、日本のような新しいバリアフリーバスがまもなく導入されるからそれを待っていると答えがあった。この後、2011年10月にトゥン幹事からDRDがイメージしていたものとは違うバスであったとメール連絡が筆者に届いた。DRDが要望したバスがホーチミン市に導入されるのはさらに9か月後であり、2012年7月3日に104番路線にノンステップバスが走るまで待たなければならなかった（本章第4節）。

2012年8月にインタビューした際、同年7月3日導入された実用的とは考えがたいバス路線について、トゥン幹事は、DRDとして長年要求したバリアフリーバスがベトナムでようやく実現したということで、実用的ではないとしてもDRDの活動の成果ということで満足しているということがあった。しかしながら、障害者仲間の間では104番路線までタクシーを使って乗りなけれなければならないと言われるように実用的ではないことを認めた。そして、ベトナムは社会システム上、他国のように政府に対し抗議活動ができるわけではないので、現状ではこのようなバリアフリーのバスがベトナム全土に広がるよう要求を続け

201 バイクタクシーの料金は1kmあたり5000〜6000ドン（2013年11月のレートで換算して、日本円に20〜30円）。タクシーは初乗り1万ドン（約50円）であり、バイクタクシーの2〜3倍の料金である。市内のバスは6000ドン（約30円）であるが、障害者は無料である。

202 同団体のベトナム語名はTrung Tâm Khuyên Tặt và Phát Triển、日本語名は障害者人材育成センターである。

203 2010年9月30日にホーチミン市において。ヴォー・ティ・ホアン・イン（Võ Thị Hoàng Yến）会長はDRDの創設者である。人間開発の修士号を持ち、ホーチミン市オープン大学において応用行動分析と障害者社会事業の講師をしている。ベトナム語の北部標準語の発音ではヴォー・ティ・ホアン・イェンであるが、本人の希望で南部発音のヴォー・ティ・ホアン・インと表記する。

204 2011年9月30日と2012年8月2日にホーチミン市において。グエン・タイン・トゥン（Nguyễn Thanh Tùng）幹事は、ホーチミン市人文社会科学大学英文学を卒業し、DRDにおいて障害者を対象にした英語教室の講師のボランティアをしていた。のちに、DRDにおいて職員となる。
ルだけで、要求の実現までにはさらに長い時間を待つ必要があると話した。

ハノイ市とホーチミン市の障害者団体とのインタビューを通じてわかるのは、現在のベトナムの障害当事者団体は政府に対してバリアフリー化の要望を行っているものの、ベトナムの経済条件からこの実現は容易ではないことに甘んじて、実現まで長い時間を待っているようだということである。そこで、障害当事者の団体ではないが、政府に積極的にバリアフリー化の働きかけを行っているVNAHに対してもインタビューを行った。

(3) VNAHにおけるインタビュー

VNAHは障害当事者の団体ではないが、ベトナムの障害者関係の政策に影響力を持つ非政府系組織であるため、ブイ・ヴァン・トゥアン本部長にインタビューを行った。

ベトナム国内でバリアフリーを実際に先導しているのはVNAHであると考えられる。

VNAHは、アメリカ在住の越僑のカオ・ヴァン・チャン(Ca Van Tran)により1991年に設立された非政府非営利団体である。設立当初の目的は、ベトナム戦争の傷痍兵に対する義足や車椅子の支給による直接支援を目的にしていたが、障害者全体の社会参加を目的に職業訓練を含めて活動の幅を広げていくようになった[Reader’s digest 1997]。20人の職員の内、6人が障害を有している。

しかしながら、当初の介助器具と職業訓練だけでは障害者の社会参加に繋がらないことから、VNAHはベトナム政府に対しバリアフリーの提案を行い、バリアフリーの有効性を説く活動を開始した。政府側はバリアフリー化の経済負担が大きいため、政策としての実現は難しいと考えていた。そこで、VNAHはシンポジウムを開催し、社会をバリアフリーにすることが障害者の社会参加に繋がり、国家の障害者支援の軽減に繋がることを政府に対して強調した。さらに、近年、外国企業がベトナムに進出していることから、バリアフリーによるベトナムのイメージアップも説いた。


VNAHは、2004年7月16日に浜松で開催されたTRANSED2004（第10回高齢者・障害者のモビリティと交通に関する国際会議）に政府関係者と参加した。この国際会議で、アメリカのNGO団体のAEIのMobility for Allの影響を直接受けた。同書には、交通弱者が日常生活を営む上で交通機関のバリアフリーが必要であることが書かれている。

政府関係者に対するバリアフリーの啓蒙活動の次の一環として、VNAHは大学関係者など指導する側がバリアフリーを理解することを目指した。ベトナムの大学のカリキュラム

\[205\] 2012年7月16日、ハノイ市において。トアン部長はホーチミン市出身であるが、VNAHの拡大とともにハノイ市に住んでいる。
\[206\] Bùi Văn Toàn.
向けに Giao thông Tiếp cậnの出版を 2004 年に提案し、世界のバリアフリーの写真を提供した。しかしながら、その後 4 年を要し、ベトナム国内初のバリアフリー概説書として同書が出版されたのは 2008 年のことである。ブイ・ヴァン・トアンによると計画してから実現するまでに時間がかかり過ぎるとのことだった。

ベトナムのバリアフリーについて、VNAH としての意見をブイ・ヴァン・トアンに聞いたところ、ベトナム政府はバリアフリーに取り組んでいるが、他国と比較してまだまだ遅れているということだった。これを改善するためには、障害者が社会参加できるよう政府が教育や雇用の政策を積極的に推進し、Giao thông Tiếp cận の出版のように実現まで時間がかかりすぎなくてはならないということだった。さらに、「ベトナムのバリアフリー社会の実現のためには、政府が積極的に行うことを期待するだけでは不十分である。市民社会は、障害者がバリアフリーを必要とする状況に対する理解に努める必要がある。そして、障害者自身も積極的な社会参加を行い、社会の不備を社会に訴えられるようになる必要がある」とブイ・ヴァン・トアンは話した。

ブイ・ヴァン・トアンの考えは、筆者と共通している。VNAH は、障害当事者団体の DP-Hanoi と DRD と比較して、行政と障害当事者の両者の役割を捉えているようである。

(4) VFD におけるインタビュー

ベトナムにおいてはいくつかの障害者団体がそれぞれの地域で活動を行っている。2010年 10 月 14 日、1179/QĐ-BNV（1179 号決定）により、VFD208が成立している。ベトナムの関係者の話では、障害当事者による障害当事者のための NGO 組織であるため、今後ベトナム政府に対して障害者の意見を代表する組織となるであろうということだった。

そこで、異なる障害を持つ者たちがどのように会を運営しているのかを、ディン・テー・ラップ（Đinh Thê Lập）会長209にインタビューした210。同団体設立の構想は 2005 年よりあり、ディン・テー・ラップが MOLISA に在職中から考えていたものだった。しかしながら、設立の準備に時間がかかったという。

同団体は、ハノイの 7 障障者団体と地方211の17障害者団体の代表から組織され、年に二度（4月 18 日のベトナム障害者の日、12月 3 日の国際障害者の日）、ハノイの事務所において会合を開くことだった。活動資金は、各団体の活動により調達し、政府や外国の団体から直接の資金提供があるわけではなく、他国での NGO 総合体と共同でプロジェクトを行うことで運営している。また同団体の職員には給料がない。

208 Vietnam Federation on Disability（ベトナム障害者連合会）。ベトナム語名は Liên hiệp hội về người khuyết tật Việt Nam である。
209 2013年 10 月 11 日、ハノイにおいて。ディン・テー・ラップ（Đinh Thê Lập）は、元々 MOLISA の職員であり、定年まで NCCD で障害者に係わる仕事をしていた。ディン・テー・ラップ自身は障害者ではないが、各障害を持つ人たちの調整役ともなっている。
210 「平成 25 年卓越した大学院拠点形成支援補助金」による調査である。
211 ホーチミン市も地方という扱いである。
ベトナムにおいて、障害者が社会参加できる社会環境を構築できるようにサポートすることを目的している。具体的には、団体は障害者政策を行うには市民の理解が必要と考えている。市民が障害者に対して抱いている同情や慈悲といった考えを改め、障害者も社会貢献できることを理解してもらえるように啓蒙活動を行っている。また、そのような市民の理解に応えられるように、障害者に対する職業訓練も行っている。

同団体は、障害者の社会参加のためには市民社会の理解が必要と考えている。このことは、筆者の考える市民社会における心のバリアフリーと共通する。

(5) 傷病兵のインタビュー

VAVA（ベトナム枯葉剤被害者協会）の紹介で、ハノイ市212（2人）とホーチミン市213（1人）の傷病兵に対しインタビューを行った。本インタビューの目的は、憲法などで国家から優遇されている傷病兵がいかに社会で生活しているのかを知るものであった。このため、都市部に在住している移動に障害を有する障害者を紹介してもらった。

ハノイ市の2人はラオスに出兵しており、1975年に帰還してから、退役後、事務など一般職に就いていたが、1990年代半ばから2000年にかけて徐々に枯葉剤の後遺障害が発症したということである。二人共の自宅はハノイ市でありながらも、ハノイ市郊外のトゥ・リェム (Từ Liêm) 区とホアイ・ドゥック (Hoài Đức) 区で自宅の周囲は舗装されておらず、バリアフリー環境は決して良いものではなかった。

ホーチミン市の1人はタン・ソン・ニャット国際空港近くのタン・ビン(Tan Binh)区にある退役軍人たちが住むエリアに在住している。自宅はバリアフリーではなかったが、自宅周辺は舗装されており、車椅子があれば自由に移動できそうである。2008年の退役まで、少佐として軍に所属しており、それまで普通に生活していたという。退役と同時に、枯葉剤の後遺障害が発症し、入退院を繰り返しているということである。

このインタビューを通して3人に共通していることは、傷病兵ということで手当てや見舞金214などの優遇を受けていたことであった。しかしながら、日常生活上、外出は気分転換のための散歩に留め出してしまう程度であり、病院に行く以外に遠出することはないということである。この理由は、自身の身体が外出に不便であるということであった。3人に巴リアフリーの要否に関する認識はなかった。バリアフリーに関するインタビューが目的であったが、本インタビューから得られた結果として、1975年に終結したベトナム戦争の枯葉剤による障害の発症は数十年を経過した現在でも継続する現実問題であることであった。

212 2013年10月10日、ハノイ市において。
213 2013年10月18日、ホーチミン市において。
214 テトと7月27日の戦争傷病者・烈士記念日に受け取る。
（6） 一般の障害当事者

筆者はハノイ市において、大学教育を終えた2人の全盲の女性にインタビューを行った。彼女たちは年齢差が10歳以上離れていたが、それぞれが友人のサポートを経ながら学校を卒業している。また、運動障害の女性一人にもインタビューを行った。両膝に障害を有し、歩行をできない彼女に対し、彼女の父親は、毎日、マンションの4階と家との間を背負い、職場と自宅の間をバイクで彼女を送迎しているという。

また、ホーチミン市でインタビューを行った男性は大学生であった。車椅子を利用して彼らは、通学の際、2台のバイクタクシー（セオム）を使い、本人が1台目の後部座席に乗り、2台目の後部座席で車椅子を積んでもらっているという。

さらに、ダナン市において2008年から障害者雇用を実践している会社の社長の協力を得て、同社で勤務する20代男性障害者2人にインタビューを行った。ヴォ・ニュ・タンの会社は、日本の会社より電子機器の設計図面をパソコンで作成する仕事を請け負っている。ヴォ・ニュ・タンは日本に留学していた時、阪神大震災の被害者応援活動に日越友好協会と共にボランティアとして参加し、その体験からベトナムに帰国後も障害者のボランティア活動に参加している。その後、業務能力のある障害者の雇用を始め、BRECという国家労働雇用者協会から障害者雇用において表彰も受けていた。

ヴォ・ニュ・タンの会社の一一人目の男性は、小学校の時に事故で左手首から先を切断に失っている。事故の後、1年間休学し、小学校に復学し、そのまま健常者と同じ環境で学んだ。両手の障害のため、パソコンの細かい操作を手で行うことはあるが、日常生活上の問題はないということで、技術専門を卒業後、ダナン市職業センターの紹介で就職した。しかしながら、技術専門で学んだ技術を活かせないということで、ヴォ・ニュ・タンの会社に転職をした。彼はパイクを自分で運転できないため、技術専門、通勤の移動手段はすべて友人のパイクによる送迎である。

ヴォ・ニュ・タンの会社の二人目の男性は、枯葉剤の後遺障害による先天性の聾唖者であった。彼の出身地であるクアンナム（Quang Nam）省は、いまだに枯葉剤の影響が続いているという。小学校を卒業後、ビンズォン（Bình Dương）省の障害者センターで8年間生活しながら、手話を覚えたという。その後、ダナン省の職業訓練校での技術を身につけた。会社においては筆談により、他の社員とコミュニケーションをとっているとのことだった。しかしながら、このコミュニケーションによる意思の疎通が仕事上の一番の問題であることであり、通訳をしていた彼の同僚は、彼が小学校しか終えていないこと故に生

215 2012年7月16日。
216 2011年10月7日。
217 2010年9月30日。
218 ヴォ・ニュ・タン（Võ Như Thắng）。
219 2012年7月20日。
220 The Blue Ribbon Employer Council（青リボン雇用者評議会）。VNAH、ベトナム商工会議所、ベトナムアメリカ貿易所、NCCDからなる。

80
じるベトナム語の文法の曖昧さと理解力の未熟さが原因であると感じているようである。彼の場合、ダナン市障害者援助会でグラフィックの技術を学び、ダナン市職業センターの紹介を経て、ヴォ・ニュ・タンの会社で仕事をしている。彼はバイクの運転はできるが、聾唖ゆえの情報弱者であるため、彼の母親が職業や障害者に有利な情報の収集を行っているということであった。

また、都市部に生活する彼らとは対照的な地方都市のファンラン（Phan Rang）のチャム族の村において、障害を持つ女性からインタビューを行った。正確に言うならば、彼女はベトナム語が通じなかったため、彼女の弟にインタビューをして、彼女について質問をした。彼女に通じなかったため、最終的には治療不能と診断され、壁伝いに步く練習のための歩行補助具を与えられた。この歩行補助具はステンレス製のもので、最初の頃は何とか歩行訓練を続けたが、身体にかかる負担が大きく、結果的にはできることになった。父親は、彼女の医療費のために牛20頭を売ったということである。彼女には弟の他に、姉が二人、妹が一人おり、現在はこの姉妹が彼女の面倒を見ているという話であった。小さいころにはそれぞれが学校に行く必要があり、彼女を介助できる人がいなかったため、彼女は学校に通えなかったのである。このため、彼女はベトナム語が分からないし、家族とチャム語でコミュニケーションをとるだけだったという。

第6節 小括

Giao thông Tiếp cậnの推薦文に「多くの国々」と比べてベトナムのバリアフリー化が30年以上も遅れた、とある。これらの多くの国々には日本や欧米などの先進国ばかりではなく、中国やタイも含まれている[2008:7]。この遅れた大きな要因の一つはベトナム戦争とこの戦後処理による国情であり、またベトナム戦争によりベトナム固有の障害者が多く生活していることも影響している。

本章では、これらの多くの障害者に対するベトナム政府の動きを知るために、1992年憲法制定、2007年に署名した国連障害者権利条約、1998年障害者に関する法令、2011年の障害者基本法からバリアフリーを示す語句とこの背景を探った。1974年の国連障害者生活環境専門家会議の影響は見られなかったものの、2002年以降ベトナムはバリアフリーに対して活発な活動を行っている。この約20年間の間、ベトナム政府は、バリアフリー化への動きを含めて各種法律制度の整備、用語の確定、障害者権利条約へ批准のための準備など大きな変化が見られる。

以上のように、ベトナムの法整備の経緯を論じたが、ベトナムにおけるバリアフリー化は社会主義システムにおける、政府が主導するトップダウン型のバリアフリーであると言う。2003年からベトナムを見ている筆者の目にも、バリアフリーは障害当事者から発せ

221 2012年7月28日にインタビュー。
されたものではなく、政府が国際社会の一員として始動したことから始まったように映る。これため、バリアフリーの法律を制定する政府とバリアフリーを供給する事業者にバリアフリーは広まっているが、市民社会への普及はまだ進んでいない。これは、2012年に導入されたノンステップバスもこの一例である。

筆者がフィールド調査を行った限りにおいて、事業者の新しい建築物のバリアフリーは法を遵守しているようである。このことから、政府と事業者の間の対立構造は存在していないと言える。しかしながら、バリアフリー動線の視点から見たならば、最新の大型商業施設はバリアフリーでありながらも、施設前の歩道の段差を解消するなどの配慮がなされておらず、事業者はバリアフリーに対する理解がまだ不十分である。これは法整備を行う政府側にも問題があるのかもしれない。

障害当事者政府、事業者との三者の関係に参与しているが、社会システム上、現状を遅延しているようにも見える。この状況では、障害当事者からのフィードバックを得られる機会も少ないので、事業者がバリアフリー事業の目標を達成することは政府が法整備を行うことよりもさらに難しいであろう。

同じ国でありながらハノイ市とホーチミン市の間にバリアフリーの発展の仕方に差異がある理由として、両都市の社会環境を指摘する声が聞かれた。社会主義国家の首都であるハノイ市と一度は資本主義経済を経験した旧西貢であるホーチミン市との間に文化的な違いは存在しないとは言えない。しかしながら、ハノイ市の場合、バリアフリー化に対する努力とバリアフリー技術に対する現実の実力との格差が失敗をもたらしているように考えられた。さらに、この失敗の原因をベトナムの経済力で終わらせ、根本的な原因を放置したまま改善せずに、次のステップとしてBRTのように新しい技術に進もうとすることが感じられた。一方、ホーチミン市の場合、ノンステップバスが運行し、バリアフリー化の次へステップに進んだように見えるが、ノンステップバスは輸入品であり、また路線も計画的に決めたのではないか。現在階では自国の技術が向上しているわけではないので、今後のバリアフリーの進展は不明である。

支援する側も新しい技術の支援を行う際に、ベトナムの現状を理解した上で、必要に応じた支援を行う時期ではないだろうか。筆者がインタビューをした際に、ダナン市人民委員会DOLISAのグエン・フン・ヒエップがバリアフリー調査の日本視察から帰国したばかりであり、日本におけるバリアフリーのハードの先端技術に驚いていたようであった。ダナン市は現在都市開発の段階であるが、日本から学ぶことばかりではなく、バリアフリー化の時のように、ハノイ市とホーチミン市の事例を研究できるので、両都市の失敗例と成功例を分析することも必要であると、筆者は考える。

ハノイ市の政府関係者は、日本同様の経済力と技術があれば、ベトナムも5年以内にバリアフリー化が可能であると話したように、各インタビューを通じて、行政関係者（政府）からは障害者のためにバリアフリーにしようとしている熱意が伝わって来るので、事業者が作り出すバリアフリー化の結果が形として見えてこない。また、障害当事者は政府に
対してお願いはするが、強い要求はせずに、「ベトナムは貧しいから」と待ち続けるだけである。古田がベトナム戦争中のベトナムを表現した「貧しさを分から合う社会主義」の精神は、現在もこのような場で垣間見られる[1996:3]。現状は、政府が事業者に任せる完全とは言えないバリアフリーを、障害当事者が無理して利用する形である。現在の停滞を打開するためには社会全体の理解と協力が必要となるであろう。

そこで次章では、バリアフリーと障害者の社会参加に対して一般市民はどのように感じているのかについてアンケートをもとに分析する。
第3章 ベトナム市民にとってのバリアフリー

前章において、ベトナムのバリアフリーに対する三者の関係を見てきた。この三者の関係に影響を与えるのが市民の存在である。社会における事業者と障害当事者の対立構造に対して、多数派である市民はバリアフリーに対する直接の当事者ではないが、市民がどちらの側を支持するかでバリアフリー社会の形は決定される。そこで、本章では、影響力を有する市民のバリアフリーに対する意識を導き出す。具体的には、障害者の社会参加に対し、ベトナムの市民はどのような理解と考えを持っているかを知ることが目的である。

また、筆者が考える公共交通機関のバリアフリー化を論じるにあたり、一般住民が作るバイク社会への言及を避けることはできない。現状のバイク社会において、バリアフリー化を走らせることにはいくつかの問題点があるからである。このため、前半においてベトナムの公共交通の問題点を明らかにして、後半において筆者が行ったアンケート調査より、ベトナムの市民の意識調査の分析を行う。

第1節 ベトナム二大都市の公共交通の現状と問題点

現在のベトナム社会は、バイク移動の利便性により慢性的渋滞を引き起こしている。そして、このバイクの渋滞は公共交通機関の運行を難しくしているだけではない。渋滞待ちを嫌い、交通規則を無視する運転手も多い。一般市民さえ横断歩道を安心して渡ることができ難しい道路において、障害当事者の外出はさらに容易ではない。そして、歩道に乗り上げて走行するバイクによる都市インフラの早期の損傷、バイクの排気による環境問題などが社会問題として挙げられる。

高木資料によると、2010年のハノイ市の人口の654万人に対し、自動車の台数は35万台、バイクの車両数は403万8千台である。同年のハノイ市のバスの台数が1046台であるので、ハノイ市の車両が全部で4,389,046台の中、自動車が占める割合は約8%、バイクの割合は約92%と、公共交通機関であるバスの割合は0.02%でほぼ0%である。ハノイ市民の16.7%がバスを毎日利用している計算になる。同様に、同年のホーチミン市は、人口が723万6千人に対し、自動車は44万2千台、バイクは444万5千台である。バスの2988台を含めたホーチミン市の全車両数は4,889,988台であるため、自動車が占める割合は約9%、バイクの割合は約90.9%と、公共交通機関であるバスの割合は0.06%でほぼ0%である。バスを利用する市民の数は年間のべ4億2180万人であるので、1日当たりに換算すると115万人程度である。ハノイ市民の16.7%がバスを毎日利用している計算になる。同様に、同年のホーチミン市は、人口が723万6千人に対し、自動車は44万2千台、バイクは444万5千台である。バスの2988台を含めたホーチミン市の全車両数は4,889,988台であるため、自動車が占める割合は約9%、バイクの割合は約90.9%と、公共交通機関であるバスの割合は0.06%でほぼ0%である。バスを利用する市民の数は年間のべ3億6480万人であるので、1日当たりに換算すると113万人程度である。ホーチミン市民の13%がバスを毎日利用している計算になる。バスの台数は少ないが、一日に路線を数往復しているため、車両の台数の割合から単純に比較することは難しい。しかしながら、バスの利用者は少なくはないことから、バイクの台数が過多という数値の影響と考えられる。

84
第2節 市民の意識調査 —アンケートによる集計から—

市民の意識を知る方法として、ハノイ市とホーチミン市でアンケート調査による集計を試みた。アンケートの質問項目（別表）は、筆者が準備した質問項目に対し、日本に留学している日本研究のベトナム人（ハノイ市出身）に翻訳を当初から依頼した。2011年9月にハノイ市在住の住民とホーチミン市在住の住民に対し、アンケート票を配布し、回収した。ハノイ市では、筆者の友人がGoogleを用いて選択式の質問票に作成し直し、アンケートに回答させる方式にした。回答者は友人の交友範囲内であるため、インターネットの匿名性を利用した無責任な回答が含まれている可能性は低い。ホーチミン市では大学と会社においてアンケート用紙を配布した。さらに、第1回のアンケート配布の回答者の年齢層と職業に対する偏りを補正するために、ハノイ市では2012年7月に第2回のアンケート配布を行った。第2回のハノイ市の補正の際、第1回のインターネットによる回答方式と同じ内容をプリントアウトしたアンケート用紙で配布した。最終的にハノイ市の住民134人、ホーチミン市の住民144人からアンケートを回収できた。アンケート票は、(1)回答者像、(2)回答者の日常生活、(3)回答者の主たる交通手段と公共交通機関に対する見方、(4)回答者と障害者、(5)障害者の社会参加と公共交通の5つの視点から質問を行っている。特に障害者の社会参加の際にバイクの渋滞緩和という課題が存在するため、(3)において一般市民の公共交通機関に対する意見を問い、(5)において一般市民の障害者の社会参加に対する意見を問う。本アンケートにより、さらに別の角度からのアプローチを試みる。

なお、本アンケートの配布の際、筆者が車椅子に乗っていることを、回答者が目にすることは回答に影響を与えると考えた。したがって、アンケートを配布・回収する際には、筆者は回答者と会っていない。

(1) 回答者の傾向

①年齢層222

集計の際に20代を前半と後半に分けたのは、これにより、10代と20代前半は学生、20代後半以降は社会人の可能性が高まると考えたからである。したがって、ハノイ市の回答者の内4割弱、ホーチミン市では回答者の約半数が学生の可能性が高い。さらに全体で見ると、ハノイ市の回答者の約8割が30歳未満で、ホーチミン市の回答者の約75%が30歳未満であるため、回答者は今後のベトナムを担っていく若い世代であると考えられる。

②性別

両市において、男女比は3:7という偏った結果になった。知人を介してアンケート配布を行ったため、母集団における男女比は不明であるが、ホーチミン市について大学でアンケート用紙の配布を行ったことから、母集団にこれほどの男女比の偏りが存在していた。

222 筆者の交友関係からアンケート調査を行ったため、回答者の平均年齢が比較的若い結果となっている。
とは考えられない。この偏りはアンケート内容によるものなのか、あるいはアンケートに回答する手間によるものなのかは不明であるが、両市とも同じ男女比になったことは興味深い。

①年齢層

ハノイ市（134人）

ホーチミン市（144人）

②性別

ハノイ市（134人）

ホーチミン市（144人）

ハノイ市とホーチミン市はベトナムの二大都市であり、ベトナムを代表する高等教育機関、就職機会も多いことから、地方都市から上京した学生が卒業後もそのまま住み続ける事例が多いと考えられる。このため、高学歴者が他都市よりも多く住んでいると考えられる。また、ホーチミン市の場合は大学で配布したため、在学中の学生も回答者に多く含まれる（次項目「職業」参照）。これらの回答者の中には、学歴を高校とする者もいた。これが、学歴の大学の項目でハノイ市とホーチミン市で隔たりが見られる理由であると考えられる。

④職業

回答者の職業に偏りが見られた。ハノイ市では会社員と教員・公務員を合わせると、ホワイトカラーの職業従事者が回答者の6割を超えた。一方、ホーチミン市では大学で配布した影響が明確に表れ、回答者のおよそ4割が学生である。また会社員と教員・公務員で回答者の4割以上を占める。この4割の学生の回答者のほとんどが大学生であるため、数年後にはハノイ市同様の職業従事者の割合となることが想定される。

①〜④から、両市の平均的な回答者の傾向として20代の女性の大学卒業の会社員である
可能性を導き出した上で、両都市の住民の意識を考察したい。

④職業

ハノイ市（134人）

ホーチミン市（144人）

(2) 日常生活 —外出について—

①外出回数

ベトナムの交通事情を知るために、ベトナム人は日常どのくらい外出するかを考察する質問である。アンケートの回答は日本とベトナムの生活習慣の差異を表す結果となった。
日本において日常の外出の回数を数える時、一週間に数度という週単位で数える文化であると考えられるが、ベトナムにおいては一日に数度という一日単位の文化であると考えられる。筆者の当初の目的は「（一週間の）外出回数」を問うものであったが、ハノイ市でアンケートの配布に際しGoogleの選択肢用に作成された質問項目は、ベトナム人の生活感覚に従い「一日当たり」と修正されたため、このような結果となった。ホーチミン市は記述式であったため、一週間の外出回数のままであった。したがって、多少は大きなが、ホーチミン市の回答者の外出回数を7で割ると、ハノイ市の回答と比較できる「ほぼ一日当たり」の外出回数と考えられる。本回答には以下のような前提条件がある。

一般に、1回の外出で数件の用事をすませようとするのが日本人の発想ではないだろうか。ホーチミン市の回答者で一日1回以下の外出は「1~3回（13%）」「4~6回（10%）」「7回（22%）」の合計45%と考えられる。2回とみられるのが「8~13回（22%）」「14~20回（19%）」の合計41%、3回以上と考えられるのが「21回以上（8%）」となる。外出回数が多いということは、同様に家に戻る回数も多く、数往復していることを意味する。これは移動手段として手軽なバイクの影響が大きいと考えられる。後の項目で外出目的を尋ねているが、各目的の数に外出・帰宅を繰り返すものと考えられる。

この視点で考えたならば、ハノイ市の回答者の一日当たりの外出回数がかかなり多いことがわかる。これは、ハノイ市の場合、回答者に社会人が多いことから、通勤以外の日常生活の雑事もあると考えられる。一方、ホーチミン市の回答者の約4割が学生であるため、放課後の私用の外出はハノイ市の回答者と比較してそれほど多くない結果となったと考えられる。

②一回の外出時間

ホーチミン市から43人の無回答者があった。これは、筆者の設問が不適切で、「（一週間の）外出の回数」と「外出1回あたりの時間」と一つの項目で二つ質問したためである。可能性としては前者の質問の後、次の質問に移ったものと考えられる。あるいは、日常考えないような細かい質問で答えにくかったのかもしれない。いずれの場合であっても、43人の数は少ないないので、有効回答数で割合を計測した。

両都市の1回の外出の所要時間から行動範囲を考察する質問である。ハノイ市において、回答者の34%が「15分以下」である。①②より、ハノイ市では外出の回数が多いことがわかったが、本質問により近距離に頻繁に外出することがわかる。両都市とも「30分まで」の回答者が最多である。さらに「15分以下」の外出の回答者の割合も加えると、1回の外出時間の30分以下はハノイの回答者の75%、ホーチミン市の回答者の約60%である。何度も外出するが、1回の外出は都市部の渋滞時間も含めた30分以内の近距離と考えることができる。
②一回の外出時間

ハノイ市（134人）

ホーチミン市（144人）

ホーチミン市の無回答者を外した割合（101人）

③外出目的（複数回答可）

外出の目的からベトナム人の生活パターンを考察する質問である。通勤・通学を想定した上で、これら以外の外出は何であるかを問うものである。ホーチミン市は記述式回答であったため、細かい回答が多く見られた。ハノイ市の回答は選択肢であったため、細かい回答は「その他」に集約されたと考えられる。

ベトナムの生活習慣では、「通学」から塾や予備校などのダブルスケールと「通勤」から
アルバイトも考慮する必要がある。

③外出目的（複数回数可）

ホーチミン市では記述回答であったため、回答の中に「買い物」「市場」が同時に存在する事例が少なかった。日本人の感覚では、「買い物に行く（di mua）」行為の中には、「市場に行く（di cho）」は含まれると考えられるため、ベトナム人に質問した。ベトナム人の感覚では、確かに日本人のように考えるが、「買い物に行く（di mua）」は生鮮食品を買うことを意味し、「市場に行く（di cho）」は主に日用品を買うことを意味し、両者は別の概念ということである。このことは食品に対する生活習慣に日本との差異を考えられる。日本人が外出の回数を控えようとする場合、生鮮食品を買う際には買い置きをし、冷蔵庫で保管を行おうとする。一方、ベトナムは新鮮な食品を市場で日々購入する習慣があるため、買い置きをする必要はなく、冷蔵庫がそれほど普及していない225。このことは、熱帯地方でありながら、冷房機を有しない家庭226が少なくないことも共通することかもしれない。冷房機なしで熱帯の生活を過ごすことは、日本人の感覚では考えられないことだが、生活習慣が異なり、家電製品が高価であるという理由の他、他の可能性227を考えられる。

最後に筆者はハノイ市の25%、ホーチミン市の21%を占める「娯楽」の回答に着目している。ベトナムの生活習慣では、目的もなく、気晴らしのためにバイクで外出することが少なくない。2012年現在のベトナムの法律ではバイク1台に大人2人であり、子供の送迎は必須であるが、子供の人数に対する制限は設けていないため、家族みんなで1台に乗って外出という姿

225 2010年の統計によると、都市部で68.2、農村部で29.8%である[GSO 2010:359]。
226 2010年の統計によると、都市部で22.1、農村部で1.8%である[GSO 2010:359]。
227 筆者のホーチミン市の友人は、気温29度を30度から涼しく感じるという。
は日常の光景として見られる。このような生活習慣は日本の散歩の感覚に近いものであると考えられる。このような生活習慣を考慮しなければ、バイクから公共交通に移行するための方策を導き出すことは容易ではない。

(3) 交通手段について

筆者のアンケートの核心部分はこのパートである。第2章第2節「ベトナムの障害者にとってのバリアイフリー」でも述べたが、都市部の渋滞は、ベトナムの特徴であるバイク社会によって引き起こされている。このバイクの数を減らすためには、バイクの利用者たちが公共交通機関を利用すること（第一段階）で、渋滞の原因であるバイクの数は減る。そして、その利用者の移動を保障するだけの公共交通機関の確保が必要となる（第二段階）。さらに、この公共交通機関をバリアイフリー化することで障害者の社会参加が可能になる（第三段階）。ベトナム政府にとっては第一段階が課題である。第一段階と第二段階は相互依存の関係にあると考えられる。第二段階まで進んだならば、第三段階への変化には本アンケートに協力してくれたような市民社会の力が必要となると筆者は考えている。

①交通手段（複数回答可）

交通バリアイフリーの前提となる公共交通機関の利用状況を把握する質問である。ハノイ市における回答者の11%、ホーチミン市の回答者の14%がバスを利用する。一般に想像されている通りに両都市におけるバイクの利用が圧倒的に多い。公共交通機関の充実を図り、交通バリアイフリーの実現のためには、バイクの利用者がバスを利用できる環境を作り上げていく必要がある。
②頻繁に使う交通手段

ハノイ市（134人）

<table>
<thead>
<tr>
<th>交通手段</th>
<th>ハノイ市</th>
<th>ホーチミン市</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>バイク</td>
<td>84%</td>
<td>71%</td>
</tr>
<tr>
<td>自家用車</td>
<td>3%</td>
<td>1%</td>
</tr>
<tr>
<td>自転車</td>
<td>3%</td>
<td>4%</td>
</tr>
<tr>
<td>徒歩</td>
<td>2%</td>
<td>22%</td>
</tr>
<tr>
<td>セオム</td>
<td>1%</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>バス</td>
<td>7%</td>
<td>22%</td>
</tr>
<tr>
<td>タクシー</td>
<td>(6人)</td>
<td>(4人)</td>
</tr>
<tr>
<td>携帯</td>
<td>(4人)</td>
<td>(1人)</td>
</tr>
<tr>
<td>その他</td>
<td>(4人)</td>
<td>(1人)</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
<td>(113人)</td>
<td>(108人)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

ホーチミン市（144人：複数回答者7人）

(3)①の質問は複数回答であったため、いくつかの交通手段が想定された。この質問をさらに明確にするため、(3)②において、ベトナム人が日常生活の中で一番使う交通手段をこれらの中から明らかにする。同時に、(3)⑤において公共交通機関の利用の度合いを導く。

(3)②から、ハノイ市では回答者の84%、ホーチミン市では回答者の72%がバイクを一番の交通手段としている。ホーチミン市の回答者の22%が一番利用する交通手段としてバスを選ぶ。一方で、ハノイ市の回答者の7%だけがバスと回答している。ホーチミン市でバスを利用することが多い理由の一つとして、ホーチミン市の回答者の4割は学生であったことが考えられる。一方、ハノイ市の回答者は社会人が多いため、個人の交通手段を所有していることも考えられる。ただし、バス事業関係者やホーチミン市発展研究院（Viện nghiên cứu phát triển Thành phố Hồ Chí Minh）のインタビューによると、ホーチミン市では交通渋滞の緩和のためバスに乗るよう促すキャンペーンを行っており、その影響が多少なりともあると考えられる。

③バイクを選んだ理由（複数回答可）

ベトナム人が一番使う交通手段をバイクと想定した上で、これらの理由から、バイクを選ぶ理由をあさる。この理由を明らかにすることで、今後のバリアフリー公共交通機関への利用を高めていくためには何が必要かを考察する。 (3)②の質問に対し、バイクを選んだ回答者は121人（84%）である。複数回答であり、121人の内回答率は「便利（50%）」

公務員が率先してバスに乗るキャンペーン、バスチケットの半額を応募することで景品が当選するキャンペーンなど。
「早い（32%）」であった。

(3) ハノイ市においてバイクを選んだ理由（複数回答可）

![グラフ]

ハノイ市

(3)(2)の質問に対し、バスを選んだ回答者は134人の内の7人である。こちらも複数回答であるため、「便利（2人）」「早い（2人）」「安全（3人）」「雨、排気（5人）」「環境に良い（0人）」「その他（1人）」という結果となった。バスを選んだ回答者の全員が「安いで理由として挙げている。また、「雨、排気（5人）」の回答は、バス利用の特性として考えられる「環境に良い（0人）」という回答と対比できる。バイク利用者の個人にとって「雨、排気（5人）」はマイナス要因であるが、社会にとって「環境に良い」ことは、バス利用者のプラス要因に繋がっていないことである。ホーチミン市では、1番路線におけるベンツのバリアフリーバスからヒュンダイのバスへの車種変更の理由の一つは環境への配慮であるが、ベトナム市民は環境に対する意識はまだ低いようである。バス利用を勧める際、環境面での利点を訴えることは必要であるが、現時点で、「環境に良い」が0人であることから、ハノイ市において市民にあまり影響しないと考えられる。

ホーチミン市の回答者でバイクを選んだ数は108人（71%）であった。「自由（21%）」の意味は、バスの時間に拘束されない時間的自由、どのような目的地でも行くことができると場所的自由、バスが通れない路地でも行くことができる空間的自由である。

同市においてバスを選んだ回答者は34人であるが、複数回答であったため6人はバイクも選んでいる。
③ホーチミン市においてバイクを選んだ理由（複数回答可）

ホーチミン市（バイク）（108人の複数回答） Ｈォーチミン市（バス）（34人の複数回答）

④バイクの所有

ハノイ市（134人） ホーチミン市（144人）

(3)②の質問は一番の外出手段であったが、ベトナムにおける最大の交通手段としてバイクが想定されたので、バイクの所有率を明らかにする。これより、バイクの所有に対する公共交通手段の利用が考察できる。ハノイ市の回答者の9割以上、ホーチミン市の回答者の8割以上がバイクを所有している。ハノイ市は回答者の92%がバイクを所有している
が、この中でバイク以外を主たる移動手段としている利用している割合は 7%（12人）であり、自動車（4人）、バス（6人）、自転車（1人）、徒歩（1人）という結果である。一方、ホーチミン市は回答者の 82%が所有しているが、一番の交通手段にバイクを利用する回答者の割合は 72%である。バイク以外の交通手段であるが、ホーチミン市は自由回答方式であるため、複数回答が多々見られた。このため、バイクを有している者もバイク以外の別の交通手段を利用する点に着目したところ、この割合は 12%（17人）であり、タクシー（1人）、バス（12人）、セオム（4人）という結果である。両都市においてバイクを有していてながら、バイク以外の交通手段を利用している。ハノイは 7%、ホーチミン市は 12%である。

バスの頻度

ハノイ市（134人）

ホーチミン市（一週間における）（144人）

交通バリアフリーの前提となるバスについて、バスがどのくらい使われているかを考察する。バスの利用頻度においても、日本人の生活習慣との相違が明らかになっている。こちらについては、既述に外出回数とは異なり、日本人にとってバスの印象は日常の外出手段であるため、一週間におけるバスの利用頻度という質問内容であった。しかしながら、鉄道が発達していないベトナムにおいては、バスは遠距離の主たる移動手段となり、地方出身者が帰省の際に絵を描く。それゆえ、月に数回、年に数回とバスの明確な利用回数を回答している。このことから考えて、選に数回の利用者までがバリアフリー化された公共交通機関の対象者となる。バスの頻度に関するハノイ市の選択肢を選択肢をホーチミン市の回答の内容に置き換えた場合、ハノイ市の回答の「ほぼ毎日（5%）」「4〜6回（10%）」「7回（3%）」「8回以上（7%）」の合計 20%に相当すると
考えられる。ハノイ市の回答の「週に数回 (7%)」「月に数回 (15%)」はホーチミン市の一週間に「1~3 回 (15%)」に相当すると考えられる。ハノイ市の回答の「使わない (35%)」「年に数回 (36%)」がホーチミン市の一週間に「0 回 (53%)」に相当すると考えられる。これにより、ハノイ市においてバスを通勤利用する回答者は 5%であるのに対し、ホーチミン市の回答者は 20%。日常的にはバスを利用しない回答者は、ハノイ市では 71%、ホーチミン市では 53%と考えられる。

一方、高木資料はハノイ市の 5600 人（バス利用者 3600 人、非利用者 2000 人）を対象に 2011 年 8 月にアンケート調査を行っている。このデータの「利用者の特性」から判断すると、バス利用者の利用頻度が「毎日 (71.1%)」である。これからのことから、7 割余りが規則的にバスを利用していることがわかる。

ここで、筆者の調査によるハノイ市の回答者の中の「日常的にはバスを利用しない (71%)」と高木資料の利用頻度の「毎日 (71.1%)」の間の齟齬があるように見える。しかしながら、高木資料のアンケートは「利用者の特性」であることから、「毎日 (71.1%)」の対象者は利用者であり、なおかつこの利用者の特性として「学生を中心とした低所得者層を中心とした利用が多く、割安の定期券利用が大半を占めている」とある（高木資料 7 頁）。また、「定期券 (1か月) の利用状況」のデータにより、バスの利用者の 71.0%が定期券を利用していることがわかる。したがって、高木資料の「毎日 (71.1%)」と定期券の利用者はほぼ同一の回答者であると考えられる。これに対して、筆者の調査データは一般的なデータであるため、「バスの利用者」に限定して調査を行った場合、異なったデータになる可能性がある。

### ⑥バスを利用する場合

![バス利用の目的のグラフ](image)

ホーチミン市
ホーチミン市のアンケートでは、バスを利用する理由を質問した。これは、バイクを利用せずにバスを利用する場合はどのような事例であるかを知るものである。選択肢にバイクとバスがある場合、バスを選ぶ理由と考えることもできる。この回答は多様に分かれたため、回答者の傾向よりバスを利用する事例の理由を考察する。「通学 (12%)」「通勤 (28%)」「帰省 (8%)」の合計 48%は、バスとバイクの選択肢があっても迷わずにバスを選択すると考えられる。一方、「やむを得ず (15%)」「雨 (6%)」の合計 21%は本来バイクを利用したいがバイクを選ぶことができない事例である。さらに「やむを得ず」の理由の大部分はバイクが故障した場合であった。

既述のベトナム人のバス利用目的より、導き出したホーチミン市のアンケート結果の項目から「遠方帰省」を除外し、日常のバス路線利用者に対象を絞る。「やむを得ず」という回答者はバイクが故障したという場合が最も多いのであるが、「やむを得ず」といえどもバスが利用可能ということは使えるバス路線が存在しているにもかかわらず、バスを選ぶ理由であるという点で注目に値する。この点において、「場所の都合」を選択している回答者は目的地に対し、使い勝手のよいバス路線が存在するためバスを選んだという回答者と対象的である。(3)(②)と(3)(④)のアンケート結果から、バイクを所有しているにもかかわらず、主な交通手段としてバスを選択した回答者はハノイ市で 3% (6人)、ホーチミン市で 8% (12人)である。また、先進国の回答によく見られる「環境」は 0%である。

「その他」に含まれる回答の中には、「くつろげる」「安全」「眠られる」などのバスの快適さが選択理由と考えられるものが挙げられている。これらは、選択肢のない「やむを得ず」とは異なり、バスとバイクという二つの選択肢が明確にある条件において、バスを選ぶ理由である。つまり、バスの優位性と言える。ホーチミン市はキャンペーンを行い、バスの利用を奨励していた。「雨の場合」を含めこのような利用者にとっての快適さを、バスの優位性として強調できることにより、バイクからバスの利用へ呼び起こすことは可能ではないだろうか。

また、高木資料によるハノイ市のバス利用者の 3600 人の特性として、利用目的は「通学 (53.2%)」「通勤 (21.0%)」である。通勤と通学の合計が「定期券利用者 (71.0%)」であることから、これらの項目に関しては相関関係があることが考えられる。利用する理由として「安さ (44.0%)」「利便性 (43.4%)」が高いことは、7割余りの利用者にとって、バス路線が通勤・通学に便利な路線が設定されているため、近く移動できることが理由であると考えられる。そして、高木が指摘するように、快適性や制定に対する期待感が少なくない。

さらに、同データによると、ハノイ市の非利用者である 2000 人がバスに求めるサービスは、「定時制 (13.2%)」「料金 (12.5%)」「バス停留所へのアクセス (12.2%)」「バスの安全性 (12.0%)」である。また、3600 人の利用者のマイナスの評価は「渋滞 (24.5%)」「バス停留所へのアクセス (21.0%)」「バス車内の衛生面 (19.6%)」「バスの安全性 (20.9%)」である。非利用者が求めるサービスを改善したならば、利用者へと移行する可能性がある。
非利用者が求める「定時制」と利用者が嫌がる「渋滞」には、相互依存の関係にある。渋滞があるが故に定時制を実現できないからである。したがって、非利用者はバイクを利用する負のスパイラルへとなっている。

バスに対して両者が共通して求める内容は、「バス停留所へのアクセス」「バスの安全性」である。「バス停留所へのアクセス」には二通りの意味が考えられる。一つ目として、既存のバス路線に停留所の数を増やすこと。二つ目として、拡大解釈となるが、現在のバスが通っていない路線に（バスを通して）停留所を増やすこと。ホーチミン市の障害者向けの職業訓練学校の生徒たちがバスを利用しない理由として挙げたものは、彼らが利用したい路線にバスが通っていないことであった。また 104 番路線にも同様のことがいえる。広い意味において「バス停留所へのアクセス」が改善されるならば、障害者の移動の負担を軽減できるため、要求とも合致する。このことは、バス停留所の数を増やしたり、あるいはバス路線を拡大することでこの問題は解決できる。

「バスの安全性」に関しては、高木によると、「車内の治安（スリ、窃盗）」「乗務員の接客態度と安全運転」が問題として挙げられている。これらに関しては、管理局へ苦情が多々寄せられているということである。前者に関してはモラルの問題であり、後者に関してはバス会社の教育で解決できる。

⑦地下鉄

新しい公共交通機関としての地下鉄の認知度を知るための質問である。この質問は 2012年8月26日のホーチミン市の地下鉄1号線の着工がニュース報道される以前に質問したものである。230

ハノイ市において地下鉄工事が明確になっていないにもかかわらず、回答者の 63％がハノイ市に地下鉄が開通することを知っている。さらに「きっと乗る（43％）」「多分乗る（50％）」を合計すると、83％が利用を考えている。このことは地下鉄への期待とも考えられる。

一方、ホーチミン市における地下鉄工事の認知度は 56％であった。70％が利用すると回答している。これに反し、「条件付き利用（22％）」「わからない（4％）」は慎重な回答である。ホーチミン市の 22％の回答者の条件とは料金、路線の利便性などを見てから乗車するかを決めるというものであった。

地下鉄に関しては未開通であるが、市民の積極的な受け入れ姿勢から、路線の地理的条件を考慮すればバイクの利用者がバスと地下鉄を併用する移動手段への移行を期待できる。

229 台湾の交通研究所の馮教授によると、台湾では子供のころからモラルを理解しているが、このことに対して実効性を有する最も効果的な方法は罰金であったと話した（2013年5月）。
230 筆者の個人的感想でもあるが、2013年の調査中、ホーチミン市の地下鉄建設の話題を出しても、知らない一般住民がかなり多かった。
障害者に対する意識 —心のバリアフリー その1—

1. 障害者の目撃の頻度と場所（場所は複数回答可）

多くの障害者が生活するベトナムにおいて、日常生活において二大都市の住民は障害者とどのような交流をしているのかをさぐる。両都市において、「見たことがない」という回答が1%存在する。ただし、ホーチミン市の回答においても「テレビ231（5%）」は本質問の

231 ベトナム国内のテレビの全国ネットにおいて、障害者をテーマにしたドキュメンタリ番組が毎週放送されている。
趣旨である交流には含まれないが、実際に「テレビ」だけを回答した人数は二人だけであるため少数と考えられる。

ハノイ市（134人）

ホーチミン市（144人）

「見たことがある」というハノイ市における「家族・知人（3%）」「職場（3%）」、ホーチミン市における「家（4%）」「学校（15%）」「会社（5%）」は身近なところで障害者が生活していることを意味する。またハノイ市における「職場（3%）」、ホーチミン市における「学校（15%）」「会社（5%）」は、障害者の社会参加と考えられる数値である。現段階でこのよ

この経緯や目的を MOLISA の担当者に質問したが、明確な回答を得られていな

101
うな社会参加が可能になっているので、今後のバリアフリーによっては社会参加の数値が上昇する可能性を秘めている。ホーチミン市でアンケート用紙を配布した大学には障害を持つ学生が10人ほど通学している。しかしながら、同大学のバリアフリー化された設備は段差を残す箇所が多く、歩行不能で車椅子を利用する者にとってはまだ厳しい環境と言える。

②ホーチミン市における障害者との交流
(4)①で一般住民と障害者の交流の関係をさぐった。さらに二者の関係が障害者の社会参加にまで発展しているか否かをさぐる。

交流の有無 (144人)
「ない」と答えた回答者は無回答者を含めて、24%に過ぎない。「ある」の回答の内訳をみると、「家族(14%)」「会社(11%)」「学校(9%)」と答えた回答者は、ライフスタイルにおいて日々障害者と接していると考えられる。また「会社(11%)」「学校(9%)」から、(4)①の調査結果と同様にホーチミン市における、障害者の社会参加の環境が進んでいる感がある。心のバリアフリーが認められる。

ハノイ市の回答者の中にはパラゲームにより障害者を初めて見たという回答もあった。またハノイ市において「話をしたことがある」の回答が7割近く得られた。かなり高い数値であるが、これだけでは交流の深さやどの程度なのかアンケートではさぐることができない。この数値から障害者との交流があったと判断することは難しいので、ハノイ市のこの質問項目を本データから除外した。

102
ベトナムは障害者に対する政策を行っているか

Giao thông Tiếp cận の推奨文の中に「ベトナムのバリアフリーは30年遅れている」という考えがある中で、ベトナム国民は自国の障害者政策に対してどのような印象を持っているかを問う質問である。先進国の福祉政策を喚起し、ベトナムの福祉政策についてどのような印象を持っているのかを導く。記述形式で理由も書いているので、ベトナムの障害者政策がどれほど社会に認知されているかを導き出すことができる。

先進国は福祉政策が進んでいる印象があるか。ベトナムは福祉政策を行っている印象があるか。
ホーチミン市（144人）

欧米の福祉政策を前提に、ベトナムの障害者政策に対して「印象がある（56%）」と答えた回答者の理由の多くは障害者雇用と障害者の学校教育を挙げた。56%が障害者の雇用と教育に対して認知していることは、ベトナムの政策が認められていることである。一方で、ベトナムの福祉政策の印象がないと答えた回答者は欧米と比較して遅れていることが理由であった。

(5) 障害者と交通 一心のバリアフリー その2－

①「Giao thông tiếp cận（交通アクセシビリティ）」の語句の認知

交通バリアフリーに相当する「Giao thông tiếp cận」の用語がベトナムにおいてどのくらい普及しているかをさぐった。

法律と議決の条文にバリアフリーを意味するtiếp cậnが2002年から使用されているにもかかわらず、2011年と2012年に筆者が行ったアンケート調査によると、両都市において、無回答も含めると半数以上がこの用語を知らない。このことから、この用語が一般社会にまだ普及していないようである。さらに、「知っている」という回答者の中に「補助する器具」という回答が数人から得られた。当初、この回答の意味を理解できずにいたが、
「Giao thông tiếp cận（交通アクセスビリティ）」の語句の認知

ハノイ市（134人）

ホーチミン市（144人）

ホーチミン市において「知っている」と答えた回答者の中に、「車椅子」という回答が3例見られたことから、回答者の認識においてtiếpcậnの定義を「バスに乗車できること（バリ アフリーであること）」と考えずに、「(家から)バスに接近（アクセス）すること」と考えていることがわかった。つまり、ベトナム人の中には、「公共交通機関へのアクセスビ リティ」の前提条件として車椅子が最初に必要であり、車椅子を利用できる環境があってから公共交通機関にアクセスできると捉えている人がいるということである。障害者が家にいても車椅子に乗っていることを前提と捉えず、特別な移動手段としての車椅子を考えるベトナムの状況を示している。この点については、障害者が家の中で車椅子に乗っていることを当然の前提として、遠距離に移動するための公共交通機関のバリアフリーを考える日本の社会環境と異なる。これは、用語としてのtiếpcậnの普及の度合いを示すと同時に、社会環境の相違点を示す興味深いアンケート結果である。この点は、2013年のインタビュー調査でわかったことでもある。法律上優遇されているベトナム戦争の傷病兵であったが、歩行不能でありながらも自らの車椅子を所有していない。このような点からも考えると、車椅子が十分には支給されていない社会環境のため、「(家から)バスに接近（アクセス）すること」には車椅子が家にあることから考える可能性は十分にある。

②リフト付きバスを持っているか

ベトナムにおいて、車椅子での外出をサポートする公共交通手段の可能性について調べた。筆者のプレ調査において、リフト付きのバスがベトナムにもあることは情報として知られていなかったためである。ハノイ市においてリフト付きバスは運行していないので、リフ
ト付きバスに対する情報の有無以上の質問をしていない。一方、ホーチミン市においては4つの路線で同バスが運行していたので、同バスがどのくらい普及していたかをさぐる。

ハノイ市（134人）
ホーチミン市（144人）

ホーチミン市にリフト付きバスがあることを知っているか（ホーチミン市）（144人）
ホーチミン市でリフト付きバスを見たことがあるか（ホーチミン市）（144人）

リフトが設置されたバスについて、両市において約3割の回答者が情報として知っていることがわかる。しかしながら、ホーチミン市においてリフト付きバスがベトナムで運行
していたことを知っている回答者の数は半減する。さらに目撃の有無に対し、回答者の1割だけが「見たことがある」と回答している。バリアフリーバスを「知っている（13%）」「見たことがある（10%）」、この二つの回答には大差がない。リフト付きバスが知られていない理由として、障害者の利用が少ないと、目撃する機会がないと考えられる。さらには、マスメディアの報道も手薄であるのかもしれない。1割という数値は筆者のがブレ調査と比較すると多いが、リフト付きバスの普及は実際の利用には結びついていない数値でもある。

③車椅子用のバスは必要か
ベトナム人は車椅子ごと乗られるバスについてどのように考えるかをさぐる。

リフト付きバスをほぼ100%の回答者が「必要」と選択した。しかしながら、前の質問に対し回答者の7割が「知らない」と回答しているので、想像と現実との整合性の差異は十分に考えられる。

ホーチミン市公共交通管理センターの話では、ノンステップバスを導入できない大きな理由として採算性を挙げている。今回のアンケートでは、ノンステップバスの値段の情報を回答者に与えずに質問している。購入価格を考慮していない質問であるため、購入価格が5割増しであることを告げると、約100%の数値が低下することは十分に考えられる。しかしながら、障害者が乗車できるバスを「必要であるか」か「不要であるか」と考えたならば、回答者のほぼ全員が「必要である」と回答した。この数値はクチ行いのようなワン

232 2011年のアンケート調査の段階で、バリアフリーバスは39台であったが、この数はリフトがつかないワンステップバスも含まれているため、リフト付きバスの数はさらに少なかった。
ステップバスであっても、車椅子のまま乗車できるバスが存在したならば、車椅子の乗車に時間がかかっても他の乗客が待つことを期待できる数値と考えられる。さらに、「必要」と答えた回答者の多くが、「必要か否か」を問うだけの質問であったにも関わらず、「障害者にも権利がある」と積極的な理由を挙げていた。「障害者の社会参加つながる」という回答からも、障害者の社会参加に対する理解が高いことが伺える。

ところで、アンケートの質問項目である「ベトナムの障害者政策について」と「バリアフリーバスについて」から、回答者の記述に「hòa nhâp cộng đông（社会統合）」の用語の使用が多くみられた。このhòa nhâp（溶け込む、一体化する）は、もともと、国連の知的障害児を普通学級で一緒に学ぶ統合教育（giáo dục hòa nhâp）を示す用語として使用されたいテグレーション（integration）のベトナム語訳であると考えられる。日本ではインテグレーションのまま使われることも多いが、ベトナム社会においてはhòa nhâpとしてかなり普及し、1998年の「障害者に関する法令」第16条1項において「Việc học tập của trẻ em tàn tật được tổ chức, thực hiện bằng cách hình thức học hòa nhâp trong các trường phổ thông, trường chuyên biệt dành cho người tàn tật, cơ sở nuôi dưỡng người tàn tật và tại gia đình。」と使用されている用語である。この用語は障害者基本法の前文においても、「Bảo vệ, chăm sóc và tạo điều kiện cho người tàn tật hòa nhâp cộng đông là những hoạt động có ý nghĩa kinh tế, chính trị, xã hội và nhân văn sâu sắc, là truyền thống tốt đẹp của dân tộc ta（障害者が社会統合する環境を守り、配慮し、作ることは、深い経済的、政治的、社会的、人類文化的な意義を有する活動であり、我が民族の美しい伝統である）」と使用されている。

①車椅子の乗客が乗車するまでどのくらいの時間を待てるか
バリアフリーバスを実際に導入した際に、「車椅子の乗客が乗車するまでどのくらいの時間を待つことができるか」という質問である。車椅子の乗客を載せるために、バスは一時停車しなければならない。筆者の体験に基づくものであるが、車椅子での乗車は介助機器の操作に時間がかかるため、他の乗客から疎まれることがある。プレ調査の際の回答に存在した「車椅子の乗客がバスに乗り終えるまで、ベトナム人がバスの中で待つことができるとは思いえない」は筆者の体験と合致するものでもあった。この質問により、住民たちの意識をさぐる。
バスの介助機器の利用による乗車にかかる平均時間は4分53秒、最長で9分5秒である[堀田・川上・小林2005]。したがって、最長時間にトラブルがある場合も考慮し、約10分を基準にして考えると、「乗り終わるまで」も入れると回答者の約5割が車椅子での乗車を待つことができる。乗車にかかる時間を平均時間の約5分とすると回答者の約8割にまで増える。しかしながら、(3)①「バスの頻度」の回答では、ハノイ市の71%、ホーチミン市の54%が日常的にはバスを利用していないため、現実性を認識できているか否かは不明である。ただし、ホーチミン市でリフト付きバスを見たことがある回答者13人に限定して回答を見ると、「乗り終わるまで（6）」「5〜10分（7）」である。この回答者13人がリフト付きバスに同乗していたか、リフトを使う光景を通りで見ていたかはアンケートの限界であり、不明であるが、この数値は現実的な回答と考えられる。

また、待てる時間の回答の「30分」や「1時間」と回答したハノイ市の3人を「20分以上（4%）」に含めた。ホーチミン市では「20分」よりも大きな数値の回答がなかったことと、先行研究の通常の乗車時間の平均約5分やトラブルがある場合の平均約10分と比較して、乗車時間の「30分」「1時間」を「20分」と区別することに特別な意味があると考えなかったことによる。また、「車椅子が乗り終わるまで待つ」という回答に対し、およその数字を含め具体的な数値が記述されていたものは待ち時間の項目に分類し、「乗り終わるまで」という回答のみを「車椅子が乗り終わるまで待つ」の項目に分類した。「車椅子が乗り終わるまで待つ」の回答者であるハノイ市の12%（16人）とホーチミン市の22%（31人）とハノイ市の回答者の「20分以上」4%（3人）の回答者は、現状では車椅子の外出には大きな制約があり、車椅子での乗車にも多大な時間がかかり困難なものと捉えていると考えられる。
結果として、「車椅子が乗り終えることをベトナム人が待つことができるとは思えない」というプレ調査の回答は、ハノイ市「1~2分（7%）」「3分（7%）」「場合による（4%）」「無回答（2%）」、ホーチミン市「1~2分（8%）」「3分（7%）」「場合による（3%）」「無回答（3%）」に相当すると考えられるが、ベトナム人の少数（約2割）である。一方、筆者のベトナムにおける調査の経験上、車椅子での乗車に時間がかかることを困難なものとして捉えた場合、待つことができないベトナム人は何もしないで待つことはせずに、早く出発できるよう手伝うなどの何らかの行動に移すと考えられる。第2章第3節で掲載したベンタイン市場における写真のように、バイクタクシーの運転手たちの様子からも、筆者が日本国内で体験したような気まずい状況は回避できないだろうか。

これらのアンケートから導き出せるのは、ベトナムにおける心のバリアフリーは国民全体に及ぼような高い割合にあることである。ベトナムの心のバリアフリーを、序章の方法論で考えたならば、①障害者に対する理解はあり、②市民が障害者に手助けをしている234ことから受容に対する反論とは考えられない。市民の受容により、障害者の社会参加が可能となり、③社会の共有はどうであろうか。社会に参加している障害者がいることで、ゼロではない。しかしながら、社会における共有を大きく感じられない点は、バリアフリーのハードが不足していることが理由となっている点を否定できないであろう。

ベトナムの心のバリアフリーの理由は何だろうか。先進国にあるような教養やモラル235とは異なっているようにも思える。心のバリアフリーについて生活習慣が大きく影響すると考えられるため、文化的因子が理由として考えられる。道徳教育や宗教の影響は当然のことながら考えられるが、これは他国にもあり、ベトナムに限ったことではない。このため、ベトナムと文化が近く、また歴史的な影響をベトナムに与えた中国との比較から考えてみたい。両者に共通するものは、先行研究である真保・高橋[1971]、シェノー[1969]が挙げる社会主義的な農業合作社の共同体の文化である。ただし、両国において社会主義社会に資本主義経済を導入したことにより合作社は消滅している。そして、資本主義経済の発展に伴う都市化が核家族を作り出したように、集団生活の文化を分散へと向かわせたと考えられる。中国社会とベトナム社会の差異を考えるならば、中国の改革開放政策（1978年）とベトナムのドイモイ政策（1986年）が始まった時からの時間の経過、発展の度合い、都市化の影響とその人口移動の規模の差異が考えられる。そして、ベトナムの都市化は中国ほどスピードで進んでいないため、まだ共同体の影響が残っているのではないかだろう。

さらに、ベトナム固有の事由である戦争犠牲者の多さも考えられる。タイピン（Thái Bình）、クアンナム（Quảng Nam）、ダナン236（Đà Nẵng）、ドンナイ（Đồng Nai）の4都

234 ベトナムのタクシー運転手が筆者を抱きかかえて載せることは日常である。運転手が体力的に無理な場合であっても、通行人が手伝いをかって出る。
235 ベトナム語で言うならば văn hóa [文化]と考えられる。
236 ダナンは1997年1月1日にクアンナムから分離して特別行政区になっている。ベトナム戦争中は同一区域であり、同じ中部地区ことでもあり、フィールド調査データではクアンナム・ダナンとして扱われている。
市237の調査研究の結果、一般の人が障害者に対する偏見238を有していることを述べている [Le Bach Duong et al. 2007:81-89]。そして、これらの地域において都市部と農村部では農村部において偏見が強い。このように同一地域においても考えに隔たりがあるように、ベトナムの二大都市の一般住民の考えは地方都市とは異なると考えられる。障害者が日常生活の身近にいたならば、アジアに存在する伝統的な「家の文化」により、近隣のかなり多くの人たちが障害当事者となり、障害者に対する出来事は他人事ではなくなってしまうからである。前章で述べたチャム族の村でも、近所に障害者が3人いると話したように生活空間を共有する関係があるように考えられる。このような社会構造は、物理的障壁をバリアと認識しないまま、近隣の住人が介助して乗り越える文化となる。そして、そのような障害を有する人を都会で見かけたならば、やはり手を貸すであろう。日本では、1995年に発生した淡路大震災が「ボランティア元年」をもたらしたと言われている [李研*239 2012:13]。このような大災害が社会を変えることを考えたならば、約40年前までベトナム戦争の最中にいたベトナム国民にボランティア精神が発達している可能性は高いとも考えられる。

第3節 小括

アンケートを通して、ベトナムの市民がバリアフリーに対してどのように理解しているかを探り、同時にバイクから公共交通機関への移行の可能性も探った。先進国においては、第1章のとおり、バリアフリー社会を形成するにあたり多数派の市民が大きく影響する。ベトナムのバリアフリーの三者に対して、市民は障害当事者側に比重を置いているように考えられる。しかしながら、障害当事者と市民が一体になっても、社会システム上、政府、事業者に影響を与えるまでにはいたっていなかった。この理由として、「ベトナムは貧しいからしかたがない」という理由を聞くことになる。

アンケートを集計した結果、アンケートの配布に当たり、ハノイ市とホーチミン市の両市において回答者の7割が女性という結果になり、平均すると20代後半の女性の会社員が回答者像である。アンケートから見えるベトナム人の生活習慣は、通勤・通学以外に、「買い物」「市場」を含めて、1時間以内の外出を頻繁に行うようである。つまり、近距離の外出のためにバイクを日常的に使っていると考えられる。さらに、2割の回答者が娯楽のための外出をしている。ベトナムにおいては、バイクは移動手段以外に娯楽のための手段でもある。移動手段としてバスは選択肢に含まれているが、市民の主な外出手段は圧倒的にバイクである。この理由は、バスが決められた路線しか走らないことと比較して、バイクは自宅から目的地まで機動性に富み、待ち時間がなく早く到着できることである。これに対し、バスを選んだ市民の理由はバイクのガソリン代よりも安いチケットで、雨や排気などを受けたことを挙げている。

237 4都市を選んだ理由は、地理的に北部、中部、南部と位置していることと障害者が比較的に多い地域であることを理由に挙げている。
238 同調査からは、仏教信者ほど障害者に対する偏見が強いことを示している [同書87]。
239 *は、火が三つ（焱）。
このようなバイク社会についてであるが、2010年のベトナムの都市部におけるバイクの保有割合は85.1%であることから、筆者は都市インフラのバリアフリー化を阻害する要因の一つとしてバイク社会を考えている。また、ベトナム政府も渋滞の原因をバイク社会と考えているため、政策としてバイクから公共バスへの利用者が移行することにより、バイクの数量を減少でき、渋滞を緩和できると考えている。そこで、国家の政策が障害者を包括できるものとして、公共バスを利用する市民の数が増加することにより、増加したバスの中にバリアフリーは走らせるで、ベトナムの障害者が社会参加する機会が生まれると、筆者は考えている。バイク利用者をバス・地下鉄など公共交通へ移行できる環境を創出することで、交通整備が可能となり、障害者の社会参加へと可能性が広がる。しかしながら、これまで政府が行ってきた「バス乗車」のための政策は市民にとって魅力的ではないようである。

障害者に対するベトナム人の意識であるが、6割弱の市民がベトナム政府の障害者政策を実感している。この反面、バリアフリーバスを知らない市民が少ないのは、障害当事者が多いにもかかわらず、移動手段としてのバリアフリーバスが利用されていないからである。地下鉄の情報を有している市民の数も6割程度であったことから、ベトナムにおいてはマスメディアの情報がそれほど社会に普及しないことも考えられる。9割以上のベトナム人が障害者社会参加のためにバリアフリーが必要だと考えている。日本の内閣府は、「国民誰もが、支援を必要とする方々の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深め、自然に支え合うことができる」ことが心のバリアフリーと考えている。バリアフリーバスに対するベトナムの市民の考えから、ベトナムにおいて心のバリアフリーがすでに普及している。日本において、心のバリアフリーの本来の概念は障害者に対して偏見を有さない障害理解である。この点は、アンケートの回答でも家族に障害者がいたり、職場、学校において障害者と交流する機会があったりするということが市民に影響しているであろう。経済的理由もあり、バリアフリー化がなかなか進展しないベトナムであるが、今後ハード面が整えば、ベトナム社会におけるバリアフリーが加速することは十分にありうる。一方で、ベトナムの経済力がさらに上がればベトナム社会は直ちにバリアフリー社会へと変容するのかという疑問も生まれる。

第2章と第3章から、ベトナムのバリアフリー化の問題点として挙げられたのは経済力、社会主義体制（言論統制）、バイクの渋滞である。これらは、ベトナムの特徴も言える。そこで、次章ではこれらの問題点について、経済力がある福祉進先国ではなく、東アジアの諸都市のバリアフリー化の事例を考察する。
第4章 他都市のバリアフリー

ベトナムのバリアフリーについて第2章において政府、事業者、障害当事者、第3章において市民の観点より論じた。本章では、ベトナムのバリアフリーをさらに進展させるための方策を、ベトナムの特徴を有する東アジアの3都市の事例から論じる。これらは、社会主義国家である北京（第1節）、福祉途上地域である東南アジアのバリアフリー化であるバンコク（第2節）、バイク社会の中で都市交通のバリアフリー化を実現した台北（第3節）である。3都市の特徴との比較を通じて、ベトナムが今後進展させるバリアフリー化について考察する。

第1節 北京におけるバリアフリー化 —社会主義とバリアフリー—

中国とベトナムを比較した場合、両国に共通する特徴は社会主義国家である。個人の自由よりも社会システムが優先される社会主義体制において、バリアフリーが進展するか否かは、日本国内のバリアフリー研究者の間でも関心事の一つである。中国は広大な国家であるため、中国全体のバリアフリーを総じて論じることは難しい。そこで、社会システム上、中央政府との関係が強い北京のバリアフリー化について論じる。

最初に政府の動きとして、法整備、障害者事業、障害者連合会から北京のバリアフリー化の経緯を確認する。次に筆者のフィールドワークにより、事業者が供給するバリアフリーブの変化をバリアフリー動線の観点から報告する。そして、障害当事者的インタビューを通じて筆者の観点とのすり合わせを行い、北京のバリアフリーに対する障害当事者の意識を明らかにする。小括として、①経済力とバリアフリーの関係、②社会主義とバリアフリーの関係、③オリンピック・パラリンピックとバリアフリーの関係、④北京と上海のバリアフリーの差異と原因、を論じる。

第1項 政府からのバリアフリー化

（1）中国における障害者

中国において、障害者を表す語として「残廃人」が使われていた。この語が現在の「残疾人」となったのは、1984年に「中国障害者福利基金」創立の際に、会長の鄧撲方が廃人と好まなかったため、副会長の王魯光等と二日間話し合って決めた語句である。最終的に人道的で優しい、客観的な言葉から「残疾人」を選んだ240。

2006年12月1日、中国国家統計局は2006年第2回全国障害者サンプル調査主要データ公報（2006年第二次全国残疾人抽样调查主要数据公报）として、中国における障害者人口を8296万人、全人口における障害者の比率は6.34%と発表した241。

中国では、2010年の第2次全国サンプル調査の結果、障害者の数を8502万人と推定し

---

240 王魯光記念館ホームページ http://article.netor.com/article/memtext_41177.html（2013年11月27日閲覧）。
241 国家統計局 http://www.stats.gov.cn/tjzs/tjsh/xzg60n/dsj/t20090921_402588830.htm、（2013年11月27日閲覧）。
ている242。2006年の同調査では8296万人であったことから、4年間で約200万人増加している。この増加について、①総人口の増加、②人口年齢構造の高齢化、③障害基準、認定方法の改定による対象者の拡大、④社会環境因子の影響を挙げている（小林 2013:7）243。

（2）バリアフリーに関する法律と障害者事業
バリアフリーは中国語で「無障壁（無障障）」と表記される。「障害物がない」という意味であることから、英語のバリアフリーを翻訳したものと考えられる。またユニバーサルデザインは「通用設計」という。中国におけるバリアフリーに対する取り組みは、「障害者に関する世界行動計画」、「障害者の機会均等化に関する基準規則」、「アジア太平洋地域の障害者の完全参加と平等に関する宣言」などの国連の影響が大きい[中国残疾人連合会編2002:786-787]。

1982年に改正された現行憲法の第45条において、それまでの高齢者、疾病者または労働能力喪失者に対する社会保険、社会救済、医療衛生の提供という一般的な社会保障の規定に加え、新たに障害者を対象に、「国家と社会は視覚・聴覚・言語障害その他の身体障害をもつ公民の労働・生活と教育を援助し処置する」と明文規定を設けた。障害者の合法的な権益を保護するという概念が法律上登場し、民法通則や障害者保障法（中华人民共和国残疾人保障法）の制定に発展していった[小林2008:143-147]。

1984年3月、障害者事業の活動として、肢障不自由者の鄧撲方が会長を務める中国障害者福利基会（中国残疾人福利基金）の设立後、障害者の「平等と社会参加」244の環境づくりに取り組む。

1985年3月、中国で初めて「障害者と社会環境」に関する研究会が北京で開催された。研究会の席上、中国障害者福利基会、北京市障害者連合会、北京市建築設計院連合が、「障害者の利用しやすい環境の構築（为残疾人创造便利的生活环境）」という提議を行った。具体的には、公共施設入口の階段へのスロープの設置、歩道の段差の解消、公衆トイレの障害者対応、劇場での車椅子エリア、大型公共建築における障害者向けエレベータと車椅子の配置、繁華街における音感信号機、バス停における点字ブロック等10項目の提案である[中国残疾人連合会編2002:787]。

1986年7月、第6期全人代の提案に基づき、建設部、民生部、中国障害者福利基会は、北京市建築設計院と北京市政設計院と対し、国家としてのバリアフリー基準である「障害者が利用する設計規範」の作成を正式に依頼した[中国残疾人連合会編2002:787]。

1988年3月、中国障害者福利基会と中国盲人聾啞者協会をベースに、政府も加わった中国障害者連合会（中国残疾人联合会）が成立した。第一回全国代表大会で、中国障害者福利基会の会長でもあった鄧撲方が中国障害者連合会主席に選ばれた。

242 中国障害者連合会ホームページ。
243 2013年7月6日、東京において開催された「障害者の権利条約の実施過程に関する研究会」の資料。
244 「国連障害者の十年」の行動計画の目標である。

1989年、北京市建築設計院と北京市市政設計院の両設計院は、中国国外の基準の実地調査、研究、実験、修正を経て、中国最初のバリアフリーに関する法律を完成させる。建設部は、この法律を「障害者が使用する道路、建築物のバリアフリー規範（城市道路和建築物无障碍设计规范・試行版）」245という名で公布した【中国残疾人連合会編2002:787】。これにより、国家の関連する部署は、主要な都市、幹線道路、沿海都市部、観光地において、公共建築のバリアフリー化の工事を行った。この研究会の提議に対する北京市の反応は素早く、上海、深圳、広州、瀋陽、南京、天津などの地方大都市の政府も具体的な規定を定めた。

1990年12月28日に、中国の障害当事者の法律である「中国障害者保障法（中华人民共和国残疾人保障法）」が公布される。同法46条において、「国家と社会は『規範』を実行し、徐々にバリアフリー化する（国家和社会逐步实施方便残疾人的城市道路和建筑物设计规范,采取无障碍措施）」と、バリアフリーに関する条文が設けられた。同法は、1982年の国連「障害者に関する世界行動計画」などの要求に応えるものである【小林2006:92】。

1995年、国連のESCAP（アジア太平洋経済社会委員会）は、バリアフリー化のパイロットプロジェクトに、バンコク、ニューデリーと共に北京をモデル都市として選んだ。バリアフリー化「改造」を目的とするプロジェクトにおいて、北京市は高層住宅地区の解決に当たった。ESCAPの協力により、豊台区方庄居住区（1.476km²）の15ヶ所の公共施設と道路において、一年余りにわたる23項目的バリアフリー化の改造工事が10月に完成した。敷設した点字ブロックを7856m、歩道の段差解消を165ヶ所、音の出る信号機を2ヶ所、点字案内を20ヶ所、公衆トイレの改造を1ヶ所、高層住宅のスロープを18ヶ所。これらを総工費321.3万元（約5200万円）で行った【北京市地方志編纂委員会1997:500】。このバリアフリー化改造により、北京市はESCAPから表彰を受けている。

1999年、建設部と中国障害者連合会は「バリアフリー化をさらに推進する通知」を行い、各レベルの建設部に検査を要請した。この検査により、「障害者が使用する道路、建築物のバリアフリー規範」後のバリアフリー化の広がりを高く評価している。同時に、問題点として、①政策者と建設者側のバリアフリーに対する認識不足（少数ユーザのためのもので必要性を感じない）、②バリアフリーに対する立法者、設計者、検査者の力量不足（バリアフリー化違反建築物に対して、効率のよい指導ができない）、③既存のバリアフリー施設に対する不理解による破損等（点字ブロック上に駐車あるいは居居を並べ、破損までしていられる）、④バリアフリー化の施設改造が部分的であること（一部のバリアフリー化で終了している）、⑤バリアフリー化の改造が系統的ではない（全体的な配慮が足りず、改造が雑である）を挙げた。そして、今後の対策として、①バリアフリーの認知度を上げる（バリア

245 以下、「規範」とする。
フリーは技術力、予算の問題ではない）、②検査項目の厳格化（進行している大型建築物の完成後、改造による無駄なコストを防ぐ）、③バリアフリー施設の管理を強化する、④「障害者が使用する道路、建築物のバリアフリー規範」の内容を改正し続ける、⑤バリアフリーを系統化する（設計者側にバリアフリーに対する認識を向上させ、系統的なバリアフリーや実現させる）、⑥バリアフリーの必要部品の開発とセット化（部分的な改造ではなく、全体的に改造できるようにする）、⑦バリアフリーに関する教育と育成（大学レベルの技術者のカリキュラムにバリアフリーに関する内容を導入し、技術者を育成する）、を挙げた。

中国の公式見解によるバリアフリーに対する問題点として、バリアフリー化を推進する側にも問題があることがわかる。

2001年8月1日の「規範」は、若干の改正を経て、現在の「都市道路と建築物のバリアフリー規範（城市道路和建筑物无障碍设计规範）」と名称を改め、現在の中国のバリアフリーの規範となる。

2004年4月30日、北京市は「北京市無障礙設施建設和管理條例（北京市无障碍设施建设管理和管理条例）」を頒布する。この条例により、北京市内にバリアフリーが広がり、中国本土のバリアフリーのモデル都市としての評価を受ける。

2007年3月30日、中国は国連障害者権利条約に署名し、2008年8月1日に批准を行っている。これに合わせて、2008年4月第11回国人民代表大会常務委員会において「中国障害者保障法（残疾人保障法）」の改正を行っている。ならに同法の一条文であるバリアフリーの項目を一章の量に発展させた。

2008年11月より鄧撲方は定年の後に名誉会長となり、張海迪（張海迪）が会長を務めている。現在は障害者事業第12次5カ年計画の最中である。

2008年、1990年に制定された中国保障法が改正されている。バリアフリーに関する内容も改正され、同法53条の内容として「バリアフリーの建設と改造は、障害者の実際の需要に適合しなければならない（无障碍设施的建设和改造，应当符合残疾人的实际需要）」がある。

2009年より海外のバリアフリー法を参考にしながら、中国の経験をもとにした「無障礙環境建設条例（无障碍环境建设条例）」の草案を完成させ、2012年8月1日より同条例は施行されている。

246 「しなければならない（応当：应当）」が加えられている。
247 国務院公报（2008年3月28日）。http://www.gov.cn/gongbao/content/2008/content_987906.htm（2013年11月27日閲覧）。
以上が、政府から障害者に対して行った大きな政策である。社会主義国家らしく、政府が率先して政策を行っていることがわかる。中国においては、1953年に視覚障害者、1956年に聴覚障害者の障害者団体が設立されている。しかしながら、序章で述べたように、その時期の中国は社会主義社会であり、現在のような社会保障制度は存在せず、賃金を補完する生活保障制度であった[田多2004:15]。このため、障害者に対する政策は、途上国のように救貧や施設を作るようなものであったと考えられる。

このことから、現代のような中国になったのは、社会システムが変化した改革開放政策以降であるため、1980年代以降と考えられる。この大きな転換点として考えられるのは、憲法45条にあると筆者は考えている。このように考えると、新憲法に同条文が加えられるような社会の変化が起きた理由はなんであったらだろうか。

一つ目の可能性として、ベトナムにおけるドイモイ政策後の憲法改正と同様に、中国にも1978年の改革開放政策以降の社会の変化に対応したこと。ただし、改革開放政策が始まったのは1978年であり、憲法の公布は1982年である。さらに憲法とならば、草案など議論に時間がかかると考えられ、4年を下回る短い時間でこの条文を作ることは容易ではない。

二つ目の可能性として、1981年の国際障害者年の影響があったことが挙げられる。1981年の国際障害者年で翌年に憲法の条文というのは早急すぎる。しかしながら、国際障害者年は突然始まったわけではなく、国連においても、世界人権宣言（1966年）、精神薄弱者の権利宣言（1971年）、障害者の権利宣言（1975年）と権利の対象が拡大をしている。国連の常任理事国の一つの中国も、国連のこのような影響を受けていると考える。

三つ目は、障害者連合会初代会長を務めた鄧撲方の存在である。中国の社会システム上、鄧撲方が鄧小平の長男であるがゆえに、中国の障害者政策に影響を与えたことは、中国社会において広く認識されていると考えられる。しかしながら、この影響力について言及した文献資料は存在していない248。

これらの動きが重層的に中国社会に影響した結果249、第45条の条文に加えられたのではないだろうか。

(3) 中国障害者連合会（中国残留聯合会）

名称から中国の各障害者団体の連合組織を想像するが、中国における障害者関連の執務を障害者と健常者が共同で取り仕切る組織である。1988年の設立の経緯から半官半民ではあるが、現在の業務の内容から実質的には政府系組織に近い。このため、政府が行うバリレビューについて確認の意味で、2012年6月26日、中国障害者連合会信息中心の崔慧萍主任、李藜所長、周琴、同会維権部の倪洋に対し、同時にインタビューを行った。
2012年の障害者連合会のインタビューによると、当初、中国のバリアフリーは、北京を他都市のモデルのような形で実験をしながら進められたが、次第に社会への実用性を考慮するものへと変化したそうである。バリアフリーに関する法律の内容は当初は努力目標であったが、現在は義務へと変化している。

インタビューに対応した4人全員が非障害者であったため、この点について聞いたところ、崔は以下のように返答した。「理事会の理事9人の内、障害者は6人であるため、障害者の割合は高い。中国には約8千万百万人の障害者が生活しているので、この人数は小さな国の全人口に相当する252である。障害者の法整備などは決して障害者だけの問題ではなく、国内のすべてに関連することだからである。このため各学者や専門家たちとプロジェクトを立ち上げ、共同で研究を行っている。このような重大な任務を担い、これだけの数の障害者をまとめるためには障害者の中から優秀な人材を選ぶ必要があり、この点において他国の障害者団体とは形態が異なる組織であることには違いないと思う」。

筆者は、北京においてパラリンピックの開催が決定しなければ、バリアフリーはこれほどまでに進展できなかったと長年考えていた。しかしながら、障害者連合会は筆者の考えに対し、全員同時に真っ向から否定した。李によると、北京オリンピック・パラリンピック2004年を契機にした北京のバリアフリーに対する大きな変化は、オリンピックを目指しての一つのためであったが、オリンピックがなくても北京のバリアフリーは現在のようになっていたであろうし、今後もさらに進展していくように研究を行っているということであった。しかしながら、このように進展を続けている北京のバリアフリーの現在の状況に対して、倪は先進国と比較してまだ不十分で、満足していないということであった。

中国障害者連合会が政府系機関であることはベトナムのNCCDも同様である。現在は、中国の市民社会において障害者の意見をいうNGO団体のような組織も生まれつつある。し

250 条例や規範に法律責任や損害賠償の条文も存在する。
251 2012年6月26日、北京の中国障害者連合会の信息中心の崔慧萍主任、李藜所長、周琴、維權部の倪洋にインタビュー。
252 奇しくも、2009年4月1日のベトナムの全人口は8578万人である。
かしながら、中国の障害者団体を代表するのは中国障害者連合会であるのが現状でもある。障害者連合会は、連合会の任務は政府と障害当事者の橋渡し的役割と話しているが、中国の障害者団体を代表する唯一の公式代表の団体が政府系組織であることは、障害者権利条約を政府がどのように遵守しているかについて、障害当事者の意見として政府が答弁する形に近く、障害当事者の意見を真に反映するとはいいがたい。2012年9月の障害者権利条約遵守の状況を監視する国連の障害者権利委員会においても、中国障害者連合会以外の障害者団体が政策に参与していないことを問題にしている253。このため、障害者権利委員会は中国に対して、中国障害者保障法を改正し、障害者の利益を代表する政府系以外の団体が政府の権利条約実施過程に参与することを勧告している（障害者権利委員会所見254、49、50）。このことに関して、中国は12か月以内に報告することを求められている255（同所見101）。

第2項 北京のバリアフリー -フィールドワークを通じての検証-

2003年に観光者として北京を訪問して以来、調査目的で4回訪問している。それぞれに大まかな目的があり、2005年はオリンピック開催決定後の北京の現状を知ること、2007年はオリンピック開催の数か月前の北京の変化を知ること、2009年はオリンピックの一年後の北京の現状を知ること、2012年は北京の日常生活におけるバリアフリーを知ること、としていた。筆者の調査の対象は公共交通機関であるので、それらを中心に事業者が提供するバリアフリーのメディア報道とこの実態について検証報告を行う。

（1）バス

①バリアフリーバスの存在の確認（2005年）

2004年11月23日、北京において最初のバリアフリーバスが25台（実質稼動は20台）導入され、バリアフリーバス専用路線が開通する256。路線は北京駅－西直門間（北京駅口、東單、王府井、天安門、中山公園、西單、民族文化宮、復興門（片道のみ）、太平橋、闢才胡同、月壇、阜成門（南）、東公莊、西直門）を、午前6:30から午後8:30まで12分毎に運行する。

2005年7月20日、北京市人民代表大会常任委員会における、北京市交通局委員会の趙文芝主任の発言によると、交通部は北京市の公共交通整備に60億元の資金を注入することを決定した。3年間で乗合バス6497台を新車に交換し、1000台をバリアフリーバスする

253都市部インフラのバリアフリーの努力については、高評価を得ている。
2551年以上を経過した2013年11月2日の段階で、中国は報告書の提出をできていない。（公開講座「障害者の権利条約の実施と中国の市民社会」における、心智連会の巍張の回答）。
計画であり、新車両の 17.8% に相当する量である。

2005 年 11 月 23 日、開通 1 年後には路線の見直しが行われ、民族文化宮から西直門前の部分が、新文化街西口、常椿街路北、槐柏樹街東、宣武医院、牛街、牛街南口、南桜桃園路口西（北）、南菜園と変更がなされている。

北京駅から北西方向に向けていた路線が、南西方向に変更されている。当局の発表はバス路線の配置の関係などで、10 番路線と同じ運行路となっている。この路線の変更で考えることは、開通時は月壇という観光地を通っていたものが、新しい路線は宣武医院を通っていることから利用客の考慮があったことも考えられる。

【バス検証①】2005 年、北京駅のバスターミナルに並んでいたバリアフリーバスの確認をする。しかしながら、市内の停留所の改造は終わっていなかったため、敢えて乗車の試みは行わなかった。同バスの仕様はノンステップバスであり、優先座席、車椅子エリア、チャイルドシートがあり、他の路線バスとは明らかに異なる福祉色の強いものであった。運転手によると、20 分毎の発車ということで、利用者もそれなりにいるということである。

写真左 4・3: 写真右 4・4 ベビーチェア用の装備もされたデラックスバス並みの仕様である。2007年に利用した時はなくなっていたため、一般路線に編入後、撤去されたと考えられる。

②a バリアフリーバスの実用性の確認と b 豊台区方庄居住区の調査（2007 年）
2007 年 4 月 23 日付の北京青年報によると、北京最初のバリアフリーバス路線廃止の報道がなされる。「バリアフリー専用路線は終始『いいとは言うが、乗るとは言わない』ものであった。多くの乗客が同バスを障害者専用と思い、乗車することを遠慮した。さらに他の路線の選択肢もかなり多くあったため、乗客は常に少なかった（無障壁专线开通后始终“叫好不叫座”。许多乘客认为这是专给残疾人开设的，不好意思乘坐，而且沿途可选择的其他公交线也较多，因此客源始终稀少）」であり、市民の間でバリアフリーバスは評価されて

258 2005 年 9 月 16～21 日。
いたものので、障害者の専用バスというイメージが強すぎたため、あまり利用されていなかった状態であった。最終的には、運行開始より2年半後、専用路線廃止が決定され、購入した1000台のバリアフリーバスは、2007年5月より10番路線（北京駅－南菜園）に編入されている。市交通（市公共交通）の責任者の話では「バリアフリー設備を有する新型バスが普及したことによる専用路線の廃止であって、乗客数が少ないからではない（残疾人无障碍专线的取消主要原因是本市带有无障碍设施的新型公交车的普及，而不是客流问题）」ということである。

【バス検証②-a】市交通関係者の「バリアフリーが普及したことによる専用路線廃止」という話があったため、2007年260、バリアフリーバスがどのくらい北京を運行しているか検証を行った。報道通りに、バリアフリーバスの発見は容易であり、バリアフリーバス路線の拡大を確認した。オリンピック開催を前に市内の停留所も整備されていたので、2004年には行わなかった乗車を試みる。

バリアフリーバスは後方乗降口部分にあるスロープを車掌が電動操作することにより、車椅子での乗車が可能となる。また北京のバスでは車掌が常時乗車しているので、車椅子利用者へのシートベルトを装着する介助も行う。これにより、乗降時だけではなく、バスの走行中にも車椅子利用者の安全を確保できる。この点、日本ではワンマンバスであるため、運転手が乗車スロープの準備からシートベルトの装着までをすべて行うので、他の乗客を出発まで待たせるタイムロスは大きい。

このバリアフリーバスを有効活用するためには、バス停留所の改札整備を行う必要がある。バス停留所のプラットホームに電動スロープを載せることができると、スロープの角度が緩やかになり、乗車しやすいからである。このためには、バス運転手の幅寄せの技量も必要になる。

しかしながら、北京市内をフィールドワークした結果、段差解消部分が傷んでいるプラットホームや改造がなされていないバス停留所がまだ多いことがわたった。このような状況ではあるが、バスは車両、路線と共にバリアフリー化が進み、北京市内におけるバリアフリー状態を広範囲に覆いかぶせるように変化している。地下鉄の階段走行のような大がかりな機械を使う必要もないため、北京市内の移動に際して地下鉄よりも小回りが利く。

【バス検証②-b】バリアフリーバスの目的を、1995年にESCAPのバリアフリープロジェクトによりバリアフリーに改造された豊台区分方庄居住区にする。バリアフリーに改造したことでのESCAPから表彰されたのだから、当初はバリアフリーではない建築物であった。2007年はオリンピック前ということもあり、北京市全体をバリアフリー化にする努力がなされていたため、豊台区分方庄居住区がバリアフリーのエリアとして目立っていたわけではなかった。これは、1995年から時間が長く経過していることが理由かもしれない。しかし、1995年当時は住宅街のモデル地区として画期的なエリアだったようである261。

260 2007年12月13～19日。
261 2011年8月1日、日本女子大学の佐藤克志教授のインタビュー。当時は建設省からの出向で、後述のバンコクのブ
③オリンピック後のバスの変化（2009年）
2007年の現地調査において、バス停留所のプラットホームは段差が解消されていないところもあり、利用に不安のあるものであった。バス停留所がオリンピック後にどのように変化しているかを知るために訪問した。
【バス検証③】東單駅から建国門駅への通りは道路の構造自体が変更されている。自転車専用道路の部分を底上げしたアスファルトにする改修により、歩道との段差が解消されている。これにより、鉄柵も撤去され、プラットホームを広く使える。プラットホームの段差がなくなったことは車椅子にとってやさしい構造である。これは、バリアフリー（2007年）からユニバーサルデザイン（2009年）へと変化した事例である。

写真左4-5；写真右4-6 2007年と2009年の同じバス停留所である。

④バリアフリー化された北京を検証（2012年）
【バス検証④】国際シンボルマークが表示されているバスを北京で多く見かけた。バリアフリーバスの路線が北京市内で拡大している。地下鉄とバスを利用することにより、障害当事者の行動範囲をかなり拡張できる。しかしながら、バスに乗車するようになった反面、乗車の意思表示を明確にしなければ、バスは停留所を通過してしまう。これは、北京の文化習慣であって、乗客の障害の有無に関係しないと考えられる。今回、運転手は幅寄せやスロープの電動操作を行わずに、プラットホームではないところから車掌の介助により、筆者は乗車と降車をした。このような方法であっても安全性を確保できるならば、他の乗客を待たせる心的圧力は軽減する。

ロジェクトにも携わった。
262 2009年11月13〜19日。
263 2012年6月24日〜7月4日。
(2) 地下鉄

①地下鉄1号線と2号線

北京中心部である天安門の前を東西に走る本通りが長安街である。地下鉄1号線は長安街に東西に並行して走る路線であり、地下鉄2号線は繁華街である天安門や王府井を中心にして環状する路線である。1号線の開業は1969年10月1日であり、2号線は1984年である。地下鉄1号線は長安街に東西に並行して走る路線である、地下鉄2号線は繁華街である天安門や王府井を中心にして環状する路線である。1号線の開業は1969年10月1日であり、2号線は1984年である。地下鉄1号線は長安

1970年頃、2号線は1980年代に完成したものである。観光者として筆者が訪れた2003年は、バリアフリーに繋がる設備類は何もなかった。北京における公共交通機関のバリアフリー化のハード面の急激な変化は2004年からであるため、「北京市のバリアフリー施設の建築と管理の条例(北京市无障碍设施建设和管理条例)」の影響であると考えられる。

2005年9月16日。報道にあった4台の階段走行機が設置されたのは、地下鉄の天安門東(1号線)、建国門(1号線と2号線の乗換駅で、天安門の東側)、復興門(1号線と2号線の乗換駅で、天安門の西側)、西单(1号線)であった。2012年の障害者連合会におけるインタビューによると、この4駅を選んだ理由は利用者数と乗換駅の利便性を考慮して選んだとのことである。

天安門東駅において、国際シンボルマークとインターホンがあったので、地上とホームの間の階段用に階段昇降車が設置されているようである。しかしながら、インターホンの上に「調整中」の張り紙がなされていた。建国門駅では階段昇降車は稼働しているようであり、駅職員は階段昇降車を用いての利用を勧めた。しかしながら、同職員の情報によると、他の地下鉄駅で階段昇降車が設置されているのは天安門東駅だけということであった。「建国門駅から天安門東駅まで地下鉄に乗って、天安門東駅からタクシーでホテルまで

264 2005年、高橋儀平にインタビューした際のバリアフリーの定義は、「改造されていれば、そこにバリアフリーに対する意識がある」であったが、改造されていなかった。

265 2005年9月16日〜21日。

266 階段昇降車は階段を這うよう走行する介助機械であり、階段昇降機は階段レールを利用するゴンドラ型の介助機械である。
帰ればいい」と、筆者にアドバイスした。ただし、この移動は実用的ではない。日常生活における地下鉄の目的は移動手段であって、地下鉄に乗車すること自体が目的ではないからである。仮にタクシーに乗るならば、特段の事由がない限り、最初から目的地に向かうであろう。天安門東駅で階段昇降車が調整中であることについては、建国門駅の駅職員は「知らない」とのことであった。介助が必要な駅同士の連絡もないようである。バリアフリーのハードが設置されて１年が経過しているが、バリアフリーのソフトがまだ充実していない状況である。2003年同様に、2005年も既存の地下鉄である1号線と2号線に乗車できなかった。

【地下鉄検証①-b】
2007年の調査目的267は、2005年は利用できなかった地下鉄の検証であった。前回の検証の際、インターホンに「調整中」の張り紙がなされていた1号線天安門駅において、階段昇降車の確認ができた。天安門駅職員は、「1号線は全駅に階段昇降車があるから、遠慮しないで使って欲しい」とのことであった。しかしながら、北京の地下鉄1号線の駅の構造は地下に深く268、インターホンで呼び出す乗客が待つ地上へ、ホームから階段昇降車を移動させるだけでもかなりの時間を有する。階段昇降車は介助の準備に時間もかかるので、階段にレールを装着して利用する階段走行機の方がまだ便利であるのだが、北京地下鉄は階段昇降車を選んだ理由として、地下に深い地下鉄に装着するレールの長さのコストを考えると割高であることが考えられる。

写真4-7 階段昇降車のセッティングに時間と人力を要する。
写真4-8 安全を確保するために3人で支えている。

267 2007年12月13～19日。
268 深い理由として、地下鉄の建設当時、物資輸送のトンネルに転用する国防上の理由も挙げられる（北京日報紀載写経 [2008:164]）。筆者の調査の際、地上から駅の改札階まで、地下階段の段数は100近くあるのが普通である。
1号線と2号線269の乗換駅である建国門駅の駅職員は、階段昇降車を使おうとせずに、4人以上の男性職員が車椅子を担ぎ上げて、ホーム階から改札階を通って地上階へと階段を上がった。人的介助は、担ぐ職員に重い思いをさせるため体力的に大きな負担をかける。同時に、担がれる筆者も申し訳ない思いで心的負担を感じる。建国門駅において、階段昇降機を使わずに、人的介助を行った理由は不明である。しかし、機械操作より人的介助の方が早いと駅長が判断した結果であると考えられる。人的資源が豊富な北京だからこそ実現可能なバリアフリー化であるとも考えられる。

なお、パラリンピックに合わせて、1号線の23駅全駅、2号線の18駅中12駅270は階段昇降機あるいは階段昇降車によりバリアフリー化される。

【地下鉄検証①-c】
2009年の調査271では、パラリンピックを経て、駅職員の対応に変化が見られた。構造上、早期に建設された1号線と2号線は地下に深いため、階段昇降機を地下から地上へ移動させる際に、安全のための機械の低速仕様を不満に感じる駅職員が存在した。また介助機械に対する保守・点検が十分ではないようで、階段昇降機を準備する段階での故障が数度あり、利用できなかった。さらに駅によっては、駅職員が安全管理を理由に階段昇降車の利用拒否を行い、タクシーの利用を勧めることもある。過去2回の調査では、バリアフリーのハード面に不安があることを理由に踏まえず筆者に対し、駅職員が積極的に利用を勧める形であったが、今回は逆に拒否されることになった。この可能性としては、一種のサービスであるため、オリンピック・パラリンピック期間中に階段昇降機の手間を経験したことが要因となっていると考えられる。

【地下鉄検証①-d】
2012年の調査272では、北京の日常生活にバリアフリーの意識が深まったか否かが調査の目的である。地下鉄の最大の変化は、これまで施錠管理がなされていた地下鉄駅のエレベータの施錠がなくなっていたことである。障害者専用からユニバーサル仕様に変化したこととはバリアフリーの深化と言える。また、天安門西駅で階段昇降機を待っている車椅子利用者と介助者も見かけた。街中で、外食している車椅子のグループも見かけた。北京市がバリアフリーのハードを整えたことにより、地元の障害当事者の外出も容易になったことを示している。ただし、この一方で、オリンピック向けに建設したと思われるユニバーサル仕様のエレベータの操作板を取り外して、オリンピック後に使用不能になっていることは、一度作ったものを破壊して、エレベータの外形はそのままにしておくので資源の浪費のように思える。

さらに今回改めて認識したことは、北京は各駅入口の前に駅職員が一人立っていることである。豊富な人的資源による北京のサービスである。しかしながら、これらの職員は紫禁城を取り囲む城壁を取り壊して作ったものである。1号線と接続するため、地下に深いと考えられる。

269 紫禁城を取り囲む城壁を取り壊して作ったものである。1号線と接続するため、地下に深いと考えられる。
270 残り6駅については公表されていなかった。
271 2009年11月13～19日。
272 2012年6月24日～7月4日。
自分が立っている持ち場以外の情報を持ち合わせていない。エレベータの設置口などで車椅子で乗車可能な出入口を問い合わせていても認識していない。広大な駅に多大の利用客が押し寄せ、担当する部署の最低限の情報しか持ち合わせていないようである。地方都市からのいくつかの路線が集中する乗換駅であり、なおかつ駅入口がいくつもあり、そしてバリアフリーの駅入口が一つしかない駅は西直門、東直門など北京でもいくつもある。このようなときに、情報を提供できることもバリアフリーのソフト（情報のバリアフリー）である。

②13号線

21世紀に入って最初の路線の13号線は2004年に開通する。2004年12月7日、中国的バリアフリーの国家検査機関（国家検査検収組）は、在来線の北京駅、地下鉄13号線の西直門駅、地下鉄の建国門駅をバリアフリー駅として認定した。また、13号線における西直門、知春路、五道口、龍沢、立水橋、東直門の6駅のバリアフリー水準の高さを評価した[北京市地方志編纂委員会2005:246]。

【検証】2005年の調査の目的は、2003年に開通したばかりの新規の地下鉄13号線はバリアフリーか否かであった。西直門から近い柳芳駅を調査の対象とした。同駅は、入口にスロープ、階段には手すりも設置されており、バリアフリーの配慮がなされていた。しかしながら、階段以外の移動手段を有していなかったため、車椅子でプラットホームへ移動することは不可能であった。駅職員から「脇から支えて介助することならできる」という申し出があったが、車椅子を利用する一般の障害者は起立、歩行ができる。支える介助だけでは乗車できない。

2009年の再調査の目的は、メディア報道されていたバリアフリーの確認であった。メディア報道があったにかかわらず、エレベータを設置していたのはホーム階と改札階の間のみであった。メディアが映していた駅構内の国際シンボルマークはホーム階と改札階をつなぐエレベータのものに過ぎなかった。5号線の駅は、改札階と地上階の間にエレベータを設置しない構造である。またホーム階と改札階の間にエレベータがありながらも

③5号線

5号線は2007年10月7日に北京市を南北に縦断する形で開通する。1号線と直行する形である。メディア報道では国際シンボルマークを映すなど、バリアフリーの路線であることが強調されていた。

【検証】2007年の調査の目的は、メディア報道されてきたバリアフリーの確認であった。メディア報道があったにもかかわらず、エレベータを設置していたのはホーム階と改札階の間のみであった。メディアが映していた駅構内の国際シンボルマークは、ホーム階と改札階をつなぐエレベータのものに過ぎなかった。5号線の駅は、改札階と地上階の間にエレベータを設置しない構造である。またホーム階と改札階の間にエレベータがありながらも

---

273 2005年9月16〜21日。
274 2009年11月13〜19日。
275 2007年12月13〜19日。
稼働していない駅も存在した。

崇文門駅では、駅職員がエスカレータを使って介助することにより、筆者は地上から改札階まで下ることができた。しかし、全駅のエスカレータが上・下両方向に2台設置されているわけではなく。階段昇降車が準備できていない駅も多かった。2007年10月7日の開業を急いだための不完全なバリアフリー路線と考えられた。駅職員の話では、2008年1月までに5号線全駅において、地上から改札階まで階段昇降車あるいは階段昇降機を設置するという話であった276。

また、写真4-9のように、灯市口駅の階段昇降機で不自然な呼び出しボタンが存在した。車椅子利用者には押せそうにない低い位置にあるボタンである。写真4-10は、写真4-9の階段昇降機が設置されている地上の風景である。地上から地下へのアクセスに対し、呼び出しの手段がない状況である。適当な高さにある国際シンボルマークのものは操作説明であって、インターホンではない。

写真4-9 2007年 階段の下
写真4-10 階段の上

2009年の再調査277の目的は変化に着目することであった。5号線全駅において改札階と地上階の間を階段昇降機によりバリアフリー化がなされたことを確認した。5号線の特徴として、南北の伸びる幹線道路の交差点付近に駅がある。このため、各駅には4つの出入口があり、このうち一つがバリアフリーとなっている。問題となった灯市口駅は、写真4-11のように、国際シンボルマークが表記されている。他にも、車椅子用の出入口への案内表示、呼び出しボタンが修正され、駅構内への連絡用の電話番号の表記もなされた。

崇文門駅もこのような変化があったので、バリアフリー化は灯市口駅と崇文門駅の両駅

276 実現したのはパラリンピック直前であった。
277 2009年11月13～19日。
だけでなく、5号線の全駅がバリアフリーの設備が設置されたと考えられる。

写真4-11 Cの出入口
写真4-12 階段の上にも呼び出し用のボタンや電話番号の標示が設置されている。(2009年)

④8号線、10号線、機場快軌
オリンピックに合わせ「8号線（オリンピック線）」「10号線」「機場快軌」が2008年7月19日開業する。8号線の4駅全駅、10号線の22駅全駅、機場快軌の4駅全駅がバリアフリーである。

【検証】2009年の調査278の目的は、オリンピック・パラリンピック後にどのような変化があったかを知ることである。

2007年に開通した5号線を境に、それ以降に開通した地下鉄エレベータの設置の有無が分かれる。2007年時点では、8号線、10号線にはエレベータが設置しており、駅職員による施錠管理がなされている。エレベータの扉に電話番号が表示され、駅職員を呼び出すシステムになっているのだが、電話には駅職員が応対したことはない。ホームに常駐している駅職員から開錠担当の職員に連絡してもらうことになった。

一方、オリンピック・パラリンピック後に開業した機場快軌においてはエレベータに施錠管理がなされておらず、誰でも自由に利用できるようになっている。しかしながら、2号線との乗換駅でもある東直門駅は始発駅であるが、地上からは階段昇降機によるバリアフリー化である。東直門は長距離バスのターミナルであり、ターミナルビルも新たに改築されたのであるが、東直門駅へのバリアフリー動線の考慮はなされていない。

⑤4号線（北港鉄道公司）
2009年9月28日に開業しているので、オリンピック・パラリンピックの直接の影響は
ない。同地下鉄は京港地下鉄公司という名称の香港資本40%の会社である。北京の地下鉄初の外資導入である。
【検証①】2009年の調査279では、同地下鉄には香港出資の影響が考えられ、エレベータは2009年開通当時から施錠管理はなく開放型であった。プラットホームには集中管理室が存在する、香港地下鉄と同様のバリアフリー設計である。
【検証②】2012年の調査280において、同路線の菜市口駅を拠点とした。これは、2009年の調査において、北京におけるバリアフリー化の広がりを体感でき、さらに香港と同様の地下鉄駅の設計構造から、新しい施設はバリアフリーであろうという安心感があったからである。
しかしながら、実際に利用してみると同路線のいくつかの駅においては、電車の乗降口とプラットホームの段差が大きかった。これは香港の新しい地下鉄には存在しない設計である。また同路線の開通時には、数カ所の駅は階段だけであり、2010年になって階段昇降機が後から数駅に設置されたものである281。さらに段階昇降機が設置されていながらも、いくつかの駅入口は階段だけでスロープの設置もなされておらず、駅の外からの駅職員を呼び出すためのインターホンも設置されていない。
筆者の調査は、同路線の開通から3年を経過していたにもかかわらず、バリアフリー化がなされていなかったことから、オリンピック・パラリンピックの影響の有無がバリアフリー化への大きな要因となっている可能性が考えられる282。

(3) タクシー
2005年の調査時283は、筆者の車椅子がトランクに入らないことを理由に、タクシー運転手に乗車拒否をされた回数が少なくなった。滞在しているホテルのコンシェルジュが呼ぶタクシーには、このような断られ方をされたことがなかったのに奇妙に感じた。乗車させてくれた運転手によると、「自分の家族には車椅子を使っている人がいるから、車椅子のことを知っている。だが、他の運転手は車椅子を折り畳むことを知らないのだろう」という話であった。他方、北京の友人の話では、「コンシェルジュが呼ぶタクシーは、ホテルとの関係があるため、宿泊客には丁寧に対応してくれる」という話であった。
2007年の調査時284は、タクシーを1度だけ利用し、非常に丁寧な対応を受けた。北京の友人の話では、「オリンピックを前に、政府から運転手に対して外国人乗客のための教育が行われている」ということだった。一方、新聞報道によると、助手席が乗りやすく外側に回転するタイプと車椅子ごと乗り込むタイプの福祉タクシーを70台導入するということが

279 2009年11月13～19日。
280 2012年6月24日～7月4日。
282 北京市の繁華街やオリンピック会場から離れた地域でもある。
283 2005年9月16～21日。
284 2007年12月13～19日。
発表されていた285。オリンピック・パラリンピックの影響は少なくない。

2009年の調査286の目的はバリアフリータクシーであった。しかしながら、バリアフリータクシーは台数が少ないことを理由に予約もなかなか受け付けられない。このため、一般的のタクシーを利用したのだが、車中での運転手から、車椅子をトランクに収容する不便さを理由に、今後はバリアフリータクシーを利用することを勧められる。

帰国の際、空港までのバリアフリータクシーを前もって予約した。報道で一般に知られているほどには、予約は容易ではない。業者側からすると、車椅子専用車に見えるため、路上において一般客からの利用はほとんどなく287、また特に仕様であるため、一般のタクシーと比較して維持費もかかるということである。この負担を燃料費として利用者に強いる運転手もいるため、政府が何かの補助をすることが望ましいと思える。

障害者連合会におけるインタビューによると、2012年288において70台の数は増加していないうちである。バリアフリータクシーを維持管理する環境は決してよろしいものではない289。この状態であるならば、増加することなく、数年後には減少するであろう。北京の人口に対して決して多い台数ではなく、地下鉄の職員がタクシーを使うことを勧めても、同タクシーを利用することは容易ではない。

タクシーの乗車拒否は、バリアフリーのソフトの観点で調査する内容である。しかしながら、北京のタクシーの運転手に関しては、心のバリアフリーがどの理解の段階まで到達していないようである。

(4) 在来線
(4)-1 長距離鉄道の北京駅

【検証①】北京市の王岐山市長（当時）が、2004年12月8日に北京駅のバリアフリーの検査を終えたと発表している286。2005年の調査291の目的は、バリアフリーの認定を受けた292駅である北京駅のバリアフリーの状況である。

バリアフリーが北京から波及的に他都市へ広がる可能性を考え、近隣都市の天津への鉄道の利用を考えた。乗車券売り場には国際シンボルマークが掲げられた障害者専用窓口が存在し、車椅子でも利用しやすいように改造がなされている。駅職員に車椅子のまま鉄道利用ができるか否かを問い合わせたところ、大丈夫ということであったので乗車券を

286 2009年11月13～19日。
287 バリアフリーバスの専用路線に対する市民の評価と同様と考えられる。
288 2012年6月24日～7月4日。
290 2004年12月9日。
291 2005年9月16～21日。
292 北京市地方志編纂委員会 2005:246頁。
購入する。北京駅は乗車券を有しないと駅の入口玄関を通過できないので、駅構内のバリアフリーを調査するためにも切符の購入は必要であった。北京駅入口の段差は解消され、駅構内まではバリアフリーである。駅構内のエレベータは車椅子専用に設置され、施錠管理がなされていた。筆者が近づくと係員が近づき、解錠をして、二階の改札階へと利用できるシステムになっていた。しかしながら、二階から目的地ごとの改札ホームへのルートは階段だけであった。さらに改札ゲートの幅は人間一人分のスペースで、車椅子では通過できるだけの幅はない。バリアフリーの意義は存在するが実用性からかけ離れている。筆者が近づくと係員が近づき、解錠をして、二階の改札階へと利用できるシステムになっていた。しかし、二階から目的地ごとの改札ホームへのルートは階段だけであった。さらに改札ゲートの幅は人間一人分のスペースで、車椅子では通過できるだけの幅はない。バリアフリーの意義は存在するが実用性からかけ離れている。駅職員は、改札階からホーム階までの階段を「同僚と一緒に抱きかかえて乗せる」と何度も言ってくれたが、天津駅でも同じ体験をすることを考えると、不安を感じ辞退した。北京の友人の話では、「障害者は家族と車で移動するのが一般であるから、障害者に配慮した駅構造にはなかなか改善されないのだろう」ということであった。

【検証②】2007年の調査293目的は、2005年に実現できなかった北京駅における変化である。

2005年にバリアフリーではなかった改札階である2階からプラットホームの1階までの階段と改札ゲートをどのようにバリアフリー化させているかが焦点であった。また前回は乗車の機会がなかった天津行きの車両であったが、車椅子で乗車可能か否かも関心事であった。

2005年の前回から2007年の調査までの間に大規模な改造があり、一階の軟座用の待合室（軟席候車室）を障害者と高齢者も使用可能な部屋（敬老助残服務室）に改造を行い、二階の検札階に上がらずして、待合室からプラットホームへ直接突き抜けられる動線を開設した。乗車した和諧号の車両は車椅子専用スペースがあり、乗車可能であった。下車した天津臨時駅も、駅職員の誘導で改札口まで行くことができた。北京駅から天津臨時駅まで

写真左 4-13: 写真右 4-14 駅改札側から見ると敬老助残服務室であるが、プラットホーム側から見るとかつては軟席候車室であったことがわかる。

2007年12月13～19日。
バリアフリー動線は確立していることを確認した。ただし、天津におけるバリアフリーバスの確認はできなかった。

(4)-2 北京南駅
2012年の調査の目的は、中国の二大都市間でバリアフリー動線が描けるか否かである。この手段として、上海行きの中国高速鉄道を選び、乗車するために北京南駅を利用した。駅建物は巨大なバリアフリー施設であるが、中国の建築物の構造上あまりにも広すぎる上に、案内表示も少ない。また、エレベータは数基あるのだが、エレベータが設置されている場所は隅の一角であるため、同駅を初めて訪れる乗客が見つけ出すことは容易ではない。さらに駅構内は乗客が多すぎて、駅職員へ誘導を頼むこともできない。

駅構内には乗車券販売カウンターが数カ所あり、各箇所には障害者専用窓口がいくつか設置されている。しかし、一般市民が列を作っていて、車椅子の筆者が並んでも順番を譲ることはできなかった。さらに車椅子用の座席の指定券を手配する情報を駅職員が有していないようで、他の障害者専用窓口に行くように言われる。この点に関しては、他の障害者専用窓口の対応も同様である。2005年と2007年、北京駅の障害者専用窓口では障害者の座席の購入を簡単にできたことと比較すると、北京南駅の乗車券販売カウンターはバリアフリーのソフトが整っていないようである。

帰路においては、上海駅の障害者専用窓口にて一般の座席と車椅子用の座席の交換を車内で客室乗務員に頼むように言われた。窓口で専用座席の手配をまだできないことから、障害当事者が高速鉄道を利用することはまだ多くないと考えられる。

第3項 北京の調査のまとめ
(1) 北京におけるバリアフリー化のまとめ
2005年の調査では、北京はバリアフリーのハードを急いで整えた印象である。このため、バスの停留所や地下鉄の駅などバリアフリーのハードの細かいところが不備である。このことは安全の保障ができないことであるために非常に危険が伴う。同時に、バリアフリーの技術を扱うソフトも不十分である。このことは、機械操作以外に、北京駅の事例でもバリアフリーに対する理解が不十分なことから起こっている。バリアフリーではない現状では、バリアフリーを供給する側と需要する側との間にバリアフリーに対する意識の乖離を際立たせる結果になった。移動に関して、この段階ではバリアフリー動線を描くことはできない。

オリンピック前の2007年は、オリンピック・パラリンピックを前に、2005年に乗車を

294 2012年6月24日～7月4日。
295 この点は2005年の北京駅における現象と同様である。国際シンボルマークが表示されていることを認識しているか否か疑問。
296 2012年に筆者が利用した際は、一般の団体旅行客が障害者エリアを偶然に使用していた。団体旅行であるため、団体の一員が別の場所にいることは困るので座席の交換できないと衝られた。
疎かなバス、北京駅、タクシーにバリアフリー意識が確実に浸透し始めている。しかしながら、不自然なバリアフリーの部分を再確認することになった。バリアフリーの動線を描き始めているが、目的路の途中で切れるものも多い。駅職員などの介助により、バリアフリー動線を描くことは可能であるがユーザは心の負担を伴う。

オリンピック直後の2009年は、北京の地下鉄のバリアフリー化は北京市全体に広がりを見せて、バリアフリーのハードはかなり進展したように考えられる。オリンピック・パラリンピックの影響もあり、市民からの介助の申し出なども街中で見られるようになり、心のバリアフリーを初めて受ける。政府と事業者がハードの準備を整え、障害当事者が利用できる環境は整っていた。バリアフリー動線は多少の不備は伴うがほぼ描けると言える。しかしながら、オリンピック・パラリンピックから1年余りが経過し、事業者側からの利用拒否が散見するようになる。

オリンピックから数年後の2012年、公共交通のバリアフリーは広がりを見せ、北京市内の移動に関して自由なバリアフリー動線を描けるようになっている。北京市の幹線道路もバリアフリー化されており、細い路地にもバリアフリーは普及され始めているようである。このように道路整備も改善されているので、北京の特徴である自転車専用レーンを利用して、バリアフリー動線が途切れない、補うことができると考えられる。このようにバリアフリー化がよい方向へ進んだ場合、ユニバーサルデザインとして発展している。この一方で、当初からユニバーサルデザインを意識して過剰なサービスとも言える設計であった場合、オリンピック・パラリンピック期間中に便利に使われていた歩道橋のエレベータのようにイベント後は使用不可能にするなどの社会資源の無駄も多く、バリアフリーに対する試行錯誤があるようである。

北京市のバリアフリーは、オリンピック・パラリンピック後も、新しい建物はバリアフリー施設であることから、バリアフリー意識が深化しているようにも見える。しかしながら、新しい公共交通機関である地下鉄4号線の一部の駅がバリアフリーではなかった事例も存在した。また、段階昇降機が故障していれば、管理を塗る気配が見られないという事例も存在した。「バリアフリーに関しては、オリンピック・パラリンピック後は大きな変化がない」という意見もある。今後、政府を動かすような大きな動機が起こらなければ、オリンピック・パラリンピック前と比較して高速に拡大することは難しいかもしれない。

(2) 障害当事者のインタビュー

2012年の調査中、現地の障害者と路上で交流する機会を初めて得ることができた。筆者の調査と現地の障害当事者とのギャップを知るために、すり合わせのインタビューを申し込んだ。

2012年7月2日、交流した3人の障害者が入院している博愛医院を訪れ、リハビリ生活をしている彼らの意見を聞いた。なお、博愛医院は1995年にESCAPのパイロットプロジェクトで

297 2013年11月2日、NGO団体「一加一」CEOの解岩にインタビュー。
エクストが行われた豊台区から遠くはない。同院は中国最大のリハビリ病院施設であり、リハビリ治療目的のために中国全土から集まる入院者数は800人を超えるということである。このため、障害当事者の意識を収集する場合、政府関係者も同院を訪れということがあった。社会復帰のために、現在もリハビリ訓練を続ける彼らが考える北京のバリアフリー環境についてインタビューを行った。

彼らの話をまとめると、北京のバリアフリーは日本と比較して遅れていると考えているが、北京のバリアフリー環境は整っていると感じていた。地下鉄にエレベータや階段昇降機・車が設置されたり、バリアフリーバスが走行したりして、かなり便利になっている。このような環境になる前は、タクシーを主な移動手段とし、筆者のように乗車拒否に遭うことも多々あったが、現在はそのようなことが少なくなったという。さらに、現在の北京において、バスや電車でより多く簡単に移動できるようになったことで、彼らは非常に満足しているということであった。そして、彼らのリハビリ仲間が上海万博に行った情報から、上海のバリアフリーは北京よりも進んでいることを知っているということであった。

筆者と彼らの考えには格差が存在する。彼らが北京のバリアフリーを進んでいると考える視点として、①自己の出身地（地方都市）と北京を比較していること、②行動範囲が北京の中心部に限られていること、③先進国のバリアフリーの状況を実際には目にしていないことに、が挙げられる。一方、筆者が北京のバリアフリーに対して不十分だと思う視点として、①先進国の視点から北京のバリアフリーを評価していること、②細かくチェックしていること、③（文化背景、生活環境、個々の性格などの因子が影響するが）心的負担の感じ方が異なること、が挙げられる。

日常生活の行動範囲内で地元住民が満足しているならば、北京は住民にとって十分なバリアフリー空間であると評価できる。

第4項 北京編のまとめ

2012年5月の調査における障害当事者との遭遇は、中国の障害者は家族のサポートがなければ外出できないという情報を覆す出来事であった。彼ら3人は、筆者が滞在した菜市口駅から3駅（約3km）離れた馬家堡駅にある博愛医院から電車で来たが、帰りは自走と言う。中国において、障害者が車椅子で自由に出歩いている環境へ変化したことも驚きであったが、自走で帰ることができるようにになったバリアフリーのハードの環境も衝撃的であった。筆者の滞在先が中国最大のリハビリ病院から遠くなかったという地理的条件もあるが、3kmの距離を車椅子の自走で病院まで帰りることができる事は、北京のバリアフリー化の進展の証明でもあると言えよう。バリアフリーのハードが進展する一方で、そのソフトの利用に戸惑う職員が多かったのも2012年の調査の特徴である。筆者は、滞在先の最寄りの駅がバリアフリーではなかったことを不備に感じたが、3人の彼らはバリアを感じ
なかったようである。しかしながら、彼らのような活動的な障害者は対照的に、「中国の障害者は就業機会も高く、周囲からの偏見も多く、外出する機会がないため、バリアの存在を伝えることができないことに原因がある」という考えもある。

オリンピック・パラリンピックが北京のバリアフリー化に大きな影響を与えたものの、バリアフリーの意識は市民社会にまで深まっていないと言える。このことは、事業者側のソフトや心のバリアフリーにも少なからず現れている。この意味では、北京のバリアフリーは、心のバリアフリーのⅰ理解からⅱ受容の段階であると言えるのではないか。

今後、博愛医院の彼らのような障害当事者が自由に外出することで、事業者がバリアフリーのソフトを使う機会が増し、北京のバリアフリー化はさらに深化すると予測される。

北京編の最後に、本論文の副次的目的であった北京のバリアフリーに対する疑問に対して、(1)経済力とバリアフリーの関係、(2)社会主義とバリアフリーの関係、(3)オリンピック・パラリンピックとバリアフリーの関係、(4)北京と上海のバリアフリーの差異とこの原因、の順に述べていく。

(1) 経済力とバリアフリーの関係

北京は、オリンピック・パラリンピックを開催するために、インフラ整備を高速に進めることにより、バリアフリー化もわずかの期間で進展した。急速に実現できたバリアフリーの要因はなんだろうか。バリアフリーに関して、オリンピック・パラリンピックは影響力ある特殊な要因の一つであるため、バリアフリー化の外的（国際的）な直接要因であるが、中国社会の変化はもうであろうか。

バリアフリーは障害当事者のための政策であることから、社会保障の一項目と考えることができる。李蓮花[2012]は、社会保障の実現の要因として民主化（政治的要因）と工業化（経済的要因）の二つを挙げている。中国は経済力を有していたため、北京におけるオリンピック・パラリンピック開催をきっかけに、先進国の技術導入を行いながらバリアフリーのハード面が高速に進展した。この一方で、北京は民主化されていないにもかかわらず、政府主導でバリアフリーが実現している。逆転の発想では、社会主義体制であるがゆえに、高速なバリアフリー化が政府主導のものと考えられ、このことは、バリアフリーに関しては李蓮花の政治的要因が当てはまらないことも示している。

それでは、もう一つの要因の経済的要因はどのようであろうか。バリアフリーと経済力は密接な関係にあることは事実である。政治的要因を有しないため、近年の中国的経済力からも考え、経済的要因のみでバリアフリーが実現されたとも考えられる。1978年の改革開放政策以降、中国的経済成長は目覚ましいが、この段階ではバリアフリーに対する議論はなされていない。北京のバリアフリーに対する結節点は2004年4月の「北京市無障害施設建設管理条例」である。同年11月に中国初のバリアフリーバスが北京市内を走り、地

---

298 彼らは肢体不自由であったが、上肢の方は問題がないため、リハビリ訓練次第では階段も車椅子のまま乗降できる。
299 2013年11月2日、NGO団体「一加一」CEOの解岩にインタビュー。
下鉄に段階昇降車が設置されるなどの大きな変化がある。このように見たならば、経済的要因はバリアフリーにおいて大きな比重を占めている。

しかしながら、経済力によりただちにバリアフリー社会へと変容することは可能だろうか。ここで問題となるのは、このように急速に進展したバリアフリーのツールに対して、北京がバリアフリー社会として成立できているかである。バリアフリーの三者の関係で見ると、政府、事業者、障害当事者とバリアフリーの関係を描き出している。しかしながら、事業者が提供したバリアフリーを見るかどうかである。筆者の調査報告からも、急速に進化しているが、決して使いやすいものではないことがわかると思う。筆者が 2007 年の調査中に遭遇した不自然なバリアフリー（車椅子が転倒するようなスロープ、足の位置にある障害者用呼び出しボタン、高くて届かない公衆電話の位置、国際シンボルマークの誘導の方向など）は、2009 年には実用的なものへと改修された形跡が存在する。これは、海外からのユーザの意見によるフィードバックからの修正と考えられ、バリアフリーを知識としてだけ知る中国の障害者や検査機関だけならば設置当初にバリアフリー認定をした可能性は高い。他の点では、高速鉄道の車椅子用の指定席手配や障害者用入口を知らないなど、バリアフリーの技術を扱うバリアフリーのソフトが不足していた点も否定しない。

北京の中心部に存在する古い地下鉄を介助機器によりバリアフリー化したのだから、公共交通機関のバリアフリーのためには事業者からの人的介助が必須である。このため、バリアフリーのソフト面の進展がなければバリアフリー社会へ進展することは難しい。バリアフリーのソフトの向上のためには、供給する事業者側の実践と経験が必要となる。政府が急速に推し進めたバリアフリー化の結果、バリアフリーのハードを設置することをできていたならも、事業者がバリアフリーのソフトに追い付いていない状況と言える。さらに駅の障害者専用窓口に一般市民が列を作るところを見ると、心のバリアフリーも進んでいない状況にも見える。このことに関して、北京の一市民から「北京には地方出身者が毎日流入していて、彼らはバリアフリーをわかっていないと思う」という考えも得られた。これには、障害当事者の社会参加も進んでいないため、事業者も実践と経験の場を得られていないことが一因の可能性もある。

以上から、バリアフリーに対する経済的要因は大きいことがわかる。しかしながら、バリアフリー社会という観点から考えたならば、経済的条件は大きな必要条件であっても、十分条件とはなりえない。経済力だけではバリアフリーのソフトの進展までも促すことは難しいからである。事業者、障害当事者、市民からなる社会的要因（バリアフリーに対する社会の認識）も必要である。

李蓮花が挙げた社会保障の五つの要因がバリアフリー社会に当てはまらない理由として、政府にとってのバリアフリーは社会保障の中でも小さい項目であること、建設工事という一過性のものとして終わらせていることが考えられる。しかしながら、社会におけるバリアフリーは一過性のものではない。事業者にとって、今後のハードの維持管理も必要なことである。また、本論文のような考え方では、社会に深化する必要のあるものである。
(2) 社会主義とバリアフリーの関係

バリアフリー関係者が考えている社会主義体制におけるバリアフリー化の可能性であるが、これは条件付きで可能である。民主主義体制であれば、バリアフリーの動機は需要を求める市民社会から起こりうるが、社会主義体制の場合は外的要因が考えられる。バリアフリー化の三者関係の点から社会主義体制を見るならば、バリアフリーを主導するのはベトナム同様に政府である。このため、バリアフリーの実現のためには、政府を動かすだけの強い動機が必要になる。ベトナムの場合は、国際条約の遵守という若干消極的な理由であったが、中国の場合はオリンピック・パラリンピック開催という大きな動機であったため、好調な経済状況を背景にバリアフリーのハードを実現できたと考えられる。

しかしながら、このような状況は、バリアフリーの概念が市民社会に深化していないことを意味する。民主主義において、市民社会からバリアフリーの需要を求める動きが起こるのは、バリアフリーの必要性を市民社会が認識するからである。つまり、市民社会においてバリアフリーの概念が深化しているがゆえに起きる現象なのである。政府が主導する状態では、事業者や障害当事者が政府の考えに追い付いていないため、社会においてバリアフリーの認識が不十分であると考えられる。このため、先進国のユーザから判断すると、不完全なバリアフリーであり、バリアフリー化の問題点が指摘されやすい。

現在の北京に関しては、政府がバリアフリーを一方的に推進する形である。1988年に障害者連合会が発足してから、国務院が認可する5カ年計画は目覚ましいことがわかる。一方の事業者と障害当事者はバリアフリーを十分には理解しないため、政府に引っ張られるような形で進んでいる。これは社会主義システムの特徴と言える。さらに北京のバリアフリーの特徴は、オリンピック・パラリンピックに向けて完成を急ぎ、形式的な開通を先に行い、後から改造などにバリアフリー化する手法が見られる。この時に、既設の部分を破壊することもあるので経済的損失も存在する。オリンピック・パラリンピック終了後に使用不能にした設備も少なくない。

以上から、社会主義体制におけるバリアフリー化への条件は、外的要因がもたらす政府の強い動機と考えられる。

(3) オリンピック・パラリンピックとバリアフリーの関係

筆者は修士論文において、北京の急速なバリアフリー化はオリンピック・パラリンピックの開催が要因であり、この二大イベントが起こらなければ北京のバリアフリー化はなしえなかったと結論付けた。しかしながら、この結論は2012年の中国障害者連合会のインタビューにおいて真っ向から否定された。このことについて、オリンピック・パラリンピックの開催から数年が経過した現在、再考を行いたい。

現在の中国の障害者政策を見ると、事業計画が5年ごとに更新され、現在も事業計画が続いていますため、オリンピック・パラリンピックはバリアフリー化を加速させた要因の一つに過ぎず、最終的な目的ではなかったと言える。オリンピック・パラリンピックのため
のバリアフリー化という筆者の結論は確かに誤りであった。しかしながら、ここで新たに一つの論点が考えられる。仮に、二大イベントが開催されなかったなら、北京のバリアフリー化はこれほどまでに急速に進展できたであろうか。

(1)の経済力とバリアフリーの関係の内容にも重なるが、筆者が2007年の調査中に遭遇した不自然なバリアフリーは2009年に実用的なものへと改修されている。この意味で、2007年において、バリアフリーを供給する事業者と認定する政府はバリアフリーの十分なソフト（知識）を有していなかったと考えられる。オリンピック・パラリンピックを経て改善された点を考えると、同イベントがなければ改善されなかった可能性もある。そして、この事実は、同イベント後に開通した4号線はフィードバックがなされていないために不便な駅が存在する理由としても説明できる。先進国においては、障害当事者の需要に対して、事業者がバリアフリーを供給する形で、市民社会はバリアフリー社会へと変容している。障害当事者の需要と同時にバリアフリーが進展したならば、事業者のバリアフリーのソフトが不足する事態にはならなかったであろう。この点において、政府が急速にバリアフリーを推し進めた要因は二大イベントであったためであって、この二大イベントが開催されなかったならばバリアフリーがこれほどまで進展しなかったと考えられる。

オリンピック・パラリンピックは北京にとってバリアフリーのハードを加速させた通過点であっただけではなく、跳躍点の機会でもあったと考えられる。

(4) 北京と上海のバリアフリーの差異とこの原因

北京と上海の関係であるが、中国における政治の中心都市と経済の中心都市である点では、ベトナムにおけるハノイ市とホーチミン市の関係にも共通する。

筆者が観光で初めて上海を訪問した2001年に、上海にはすでにエレベータが設置されていた地下鉄2号線を有していた300。一方、2003年に訪問した北京の地下鉄において、介助機器が設置されている駅はまだ存在せず、バリアフリーの公共交通機関が整っていなかった。首都である北京よりも上海のバリアフリーが進んでいた事実は、筆者に衝撃を与えた。


2010年上海万博においてインフラの再整備がされた時に、バリアフリーのハードが拡張

300 2001年当時、エレベータは数駅毎であり、全駅に設置されていたわけではない。
したことは十分に考えられるが、バリアフリーを扱う技術であるソフトに関しても、2012年の調査においても上海が北京よりも充実している。これは、都市の中心部だけではなく、上海の住宅街でも同様である。しかしながら、2003年時点の上海においては、筆者はバリアフリーに関する問題にも遭遇している。このことから、上海のバリアフリーが成長したと考えられる。バリアフリーのハードに関しては後発性の利益が作用するが、ソフトに関してはバリアフリーの深化という意味において、時間が長い方が有利である。

北京のバリアフリー化から、社会主義におけるバリアフリーの問題点も見えてくる。現時点で、ベトナムの組織の中に検査機関として機能している存在が見えて来ない。検査を行い、修正を経て、成長、発展させていくことが今後のベトナムの課題であると考えられる。また、政府が主導するバリアフリーに対して、障害当事者が不備を指摘したり、意見を言ったりできるくらいに成長することも必要とされる。

次節では、ベトナム同様に東南アジア国家で、心のバリアフリーが進んでいると考えられるバンコクのバリアフリー化について障害者運動を中心に見ていく。

第２節 バンコクにおけるバリアフリー化 —東南アジアにおけるバリアフリーと社会運動—

前節の北京編で述べたように、バリアフリー化の進展には検査機関が不可欠である。検査機関は政府だけでなく、障害当事者も関わるものでなければならない。また障害当事者自身が高い知識と自覚を持たなければ、バリアフリーの発展はありえない。同じ東南アジアの国でありながら、タイでは障害当事者がデモを行うなどしてバリアフリー化を要求し、少しずつではあるがその要求を実現させている。一方、ベトナムの障害者当事者は不自由と感じながらも、自国の社会主義体制と貧困ゆえのバリア社会を甘受しているようにも見える。先進国ではない国で障害当事者が社会参加できる環境を作り出すために、障害当事者自身が果たすべき役割というものをバンコクの事例を基に考える。

障害者権利条約は署名のために2007年3月30日に開放され、タイは同日に署名を行い、2008年7月29日に批准を行った[西澤2010:16]。

2007年のタイ国家統計局の発表によると、タイ国内における障害者の数は約190万人であり、全人口6300万人の2.9%である。しかしながら、日本の障害者の割合302より低いこの数値に対して、実際より低く見積もりされている可能性があるという指摘もある[千葉2011:19]。ベトナム同様に障害者の認定方法が異なる、あるいは農村部において数えられて
いない障害者も存在する可能性も考えられる。タイの障害者については、「タイの人々は障害を前世の悪行の結果であると信じていた。この考え方は、障害者に対する二つの矛盾する態度を生み出す。一方では、人々は障害者を哀れみ、したがって障害者は家族に過保護に遇される。他方、障害者はひた隠しにされ、さまざまに差別されるのである」[ブンスク&ドゥアンドゥアン、萩原訳 1995:61]といった類の記述が、タイの仏教と障害者の関係を表すものとして多くみられる。これに対して、タイの高僧によると、仏典にこのような教えがないにもかかわらず、タイ人には誤って理解されている、ということである[千葉 2011:30-34]。

タイ語における障害者を表す一般的な用語は  คนพิการ (khon-phikaan コン・ピカーン) である。憲法の条文には、第 50 条で บุคคลพิการ (bukkhon-phikaan ブッコン・ピカーン) や第 80 条 2 項で ผู้พิการ (phuu-phikaan プゥ・ピカーン) が用いられているが、母語者の感覚によるとこれらは書き言葉でよく用いられる語ということである。

また、バリアフリーはタイ語で ปราศจากอุปสรรค (praatsacaak-uppasak プラトサジャーク・ウパサーク) とするよりする。ปราศจาก (praatsacaak プラトサジャーク) は「~無しに」という意味であり、อุปสรรค (uppasak ウパサーク) は「障害(物)、トラブル」を意味する。これらの単語から、タイ語におけるバリアフリーの用語は英語をタイ語訳したものと考えられる。また、ユニバーサルデザインを表す語は กาณออกแบบที่เป็นสากล (gaan-ook-beep-thii-pen-saakon ガーンオークベップ・ティペン・サアゴン) として存在する。กาณออกแบบ (gaan-ook-beep ガーンオークベップ) は「デザイン」であり ที่เป็น (thii-pen タイペン) は修飾を助ける語に近い。サアゴン (saakon サアゴン) は「国際的な、普遍の」いう意味である。これらから、タイ語のユニバーサルデザインの用語も英語をタイ語に訳したものと考えられる。

第 1 項 政府からのバリアフリー化

1991 年の「障害者リハビリテーション法」[พระราชบัญญัติการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ (phraraatchabanyat gaanfuusamatthaphaap khonohiikaan)] は、タイにおける障害者に関連する最初の法律である。1991 年以前に、障害者に関連する法律は存在していたが、障害者に対する定義が明確にはされていなかった。同法の策定を促したものとして、1981 年の国際障害者年、1982 年の障害者世界行動計画、1983~92 年の国連障害者の十年の影響により、ESCAP からタイに働きかけて、そして国際的な障害当事者団体の設立とその影響により、タイにも障害当事者団体が設立されるに至ったとされる。

--

303 吉村[2009:87]によると、ผู้ด้อยโอกาส (プー・ドイオカーン、不利な人、機会に恵まれない人) や  เสียองค (シアオング オカーン、損傷した人) という用語も用いられた。
304 または、พิการ は障害を有するの意味。
305 バリアフリーもベトナム語同様に、名詞の後に修飾を置く。
306 พระราชบัญญัติ  (phraraatchabanyat: 法律) + การฟื้นฟูสมรรถภาพ (gaanfuusamatthaphaap: リハビリテーション) +  คนพิการ (khonohiikaan: 障害者)。
307 พ.ศ. 2534 は、タイ暦 2534 年の意味である。西暦に「543 年」をプラスすればよい。
されたことも挙げられる[吉村 2009:75]。このように国連の影響が強い点は、バンコクも北京と同様である。

1995年のESCAPのプロジェクトにおいて、北京は住宅地区をバリアフリー化することに対し、バンコクは商業地区をバリアフリー化することでパイロット都市として選ばれている。同プロジェクトは、サイアム駅近くのショッピングセンターにおいて1km四方でバリアフリーのモデルを作り、バリアフリーが何であるかをタイ国民に示すことが目的であった308。

1997年憲法は、タイの憲法史の中で、クーデターに拠ることなく制定された初めての憲法である[西澤 2010:120]。障害者の語句が使われているのは、「障害者309又は虚弱者は、国から公の便宜及びその他の援助を受ける権利を有する（55条）」、「国は、高齢者、貧困者、障害者310又は虚弱者及び機会のない者の良質な生活及び自立を援助する（80条2項）」である[大友 2003:25,27]。55条と80条2項は、ベトナムの92年憲法と同様に、障害者に対する国家からの援助を意味するものと考えられる。

1999年12月3日、建築物、交通機関、サービス機関を含むすべての公共機関へ、障害者がアクセシビリティを有することを規定する、と政府方針が告示された(Patibatsarakich 2002)。この政府方針は、高架鉄道(BTS: Bangkok Transit System、通称はスカイトレイン。以下、BTS)の建設後で、地下鉄の建設前である。

2007年に制定された憲法において、「出生地、民族、言語、性別、年齢、障害、心身の状態、身分、経済もしくは社会的な地位、信仰、教育、もしくは憲法に抵触しない政治信条の違いにより人を不公正に差別することはできない（30条）」、「障害者もしくは虚弱者は国からの福祉、公のファシリティ、及び相当の援助にアクセスし、利用する権利を有する（54条）」とあり、30条は障害があっても平等であることを、54条は障害者援助を明文化で規定している[ジェトロ編 2007]。54条に関しては、公のファシリティにアクセスし利用する権利を有するというバリアフリーの権利と解釈することもできる。54条の背景に、スワンナプーム空港の障害者トイレへのアクセスの問題があった[西澤 2010:126-127]。同憲法は同年8月24日に発布している。


308バンコク地区を担当した日本女子大学の佐藤克志教授（当時は建設省からの出向）による。
30955条においては「อุปสรรคกิจการ」を用いる。
31080条2項においては「สิทธิ'を用いる。
311พระราชบัญญัติ (phraarat-chabanyat:法律) +ส่งเสริม (songseeem:促進)+และ (1e:英語のandに相当) +พัฒนาคุณภาพชีวิต (phathanaanikhom:開発)+คนพิการ (khonohiikaan:障害者)。
第2項 事業者側からのバリアフリー化に対する調査

1999年12月5日、BTSが開通する。バンコクにおいてシーロム線とスクムビット線の2路線が開通している。

地下鉄は2004年7月に開通した。BTSのスクムビット線のアソーク駅とシーロム線のサラデーン駅と接続する。建設段階でデモが起きたBTSとは異なり、新設段階で地下鉄全駅にエレベータが設置されている。しかしながら、全駅において合計60ヶ所の出入り口があるが、32ヶ所にエレベータが設置されているにすぎない。利用する地下鉄駅の方向によっては、一方向だけにしかエレベータがないため、道路を横断する必要がある。

2006年9月28日に開通したスワンナプーム空港であるが、既述の通り、アクセス面の問題があった。このため、BTSのデモ行動を指揮したリーダーが抗議行動を行った。この改善により、同空港は4年後の2010年にタイ開発保健省より「障害者に優しい施設」優秀賞を受賞している。

2009年5月15日、BTSシーロム線の端の駅であるサバーンダークシン駅の先に2駅延長される。両駅ともエレベータが設置されたバリアフリー駅である。

2010年8月23日、エアポート・レール・リンクとしてスワンナプーム空港と市内の間を結ぶ公共交通が新設される。エアポート・レール・リンクの車両、駅共にバリアフリーである。BTSスクムビット線のパヤタイ（Phaya Thai）駅と接続している。

2010年5月29日、新たな公共交通機関であるBRT（Bus Rapid Transit）が開業する。BTSシーロム線のチョンノンシー駅のエレベータが有効活用できることになった。

2011年8月12日、BTSスクムビット線の端の駅であるオンヌットの先に5駅延長される。5駅ともエレベータが設置されたバリアフリー駅である。

2012年9月17日、BTSのエレベータが設置されていないことにデモ行動が起こされる。バンコク知事は2013年8月までにBTS全駅にエレベータ設置を約束した。

1 BTS（Bangkok Transit System）

1994年にBTSを建設する段階では、バリアフリーの配慮がなかった。しかしながら、障害当事者のデモ（後述）により、バンコク知事との交渉で5つの駅をバリアフリー化した経緯がある。5つの駅は、サイアム（Siam）、モーチット（Mo Chit）、アソーク（Asok）、オンヌット（On Nut）、チョントーンシー（Chong Nonsi）であり、エレベータの設置によりバリアフリー化する形で開業した。サイアム駅はスクムビット線とシーロム線の交差駅であり、バンコクの繁華街である。モーチット駅はスクムビット線の端の駅で、タイ最大の市場と呼ばれるチャットチャック・ウィークエンドマーケットの最寄り駅である。アソーク駅は地下鉄のスクムビット線とシーロム線の乗換駅であり、バンコクの繁華街である。モーチット駅はスクムビット線の端の駅で、タイ最大の市場と呼ばれるチャットチャック・ウィークエンドマーケットの最寄り駅である。アソーク駅は地下鉄のスクムビット線とシーロム線の乗換駅であり、日本人ビジネスマンが多く生活するエリアである。オンヌット駅はスクムビット線の端の駅であるため、住宅エリアからオンヌットまでバスで移動し、BTSを利用して利便性が高い。しかしながら、シーロム線チョントーンシー駅のエレベータの理由は筆者には疑問であった。バリアフリー化に選ばれたこれら
の5駅の理由に関して、20年前の関係資料は存在せず、タイの関係当事者の記憶からも失われている。一方、日本側の関係者312によると、「2つの線路の最後の端の駅とそれがクロスする駅に設置したと聞いている。地下鉄の建設はまだなかった313ため地下鉄との乗換えを考えてのことではないと思う」ということである。この伝聞通りだとすると、今度はアソーク駅のバリアフリー化の理由が不明である。またチョンノンシー駅の理由も解明されないままである314。

2006年315の調査において、バンコクの中心であるサヤーム駅のバリアフリーの検証を行う。二つの線路が交差するため、利用客がBTS駅の中でも多い316。サヤーム駅における地上からのエレベータは施錠され、駅職員をインターホンで呼び出す形であった。

スクムビット線はモーチット駅とオンヌット駅の間を車両が往復している。端の駅のモーチット駅のバリアフリーは終着駅から長距離バスターミナルへやバンコク最大のウィンドマーケットへの利便性がある。

アソーク駅は地下鉄から乗り換える形で利用する。BTSのエレベータは施錠管理されている。二つの幹線道路の交差点付近の駅のため、地下鉄駅からBTS駅へ移動の際に歩道の横断は容易である。

スクムビット線のもう一方の端の駅317のオンヌット駅では、駅の終着側のみにエレベータが設置されているため、もう一方の出発側を利用する際には、数人の駅職員が通常のエスカレータで車椅子を押えて介助する。オンヌット駅のバリアフリー化は建設段階のデモによる変更であったため、構造上、若干不便なバリアフリー化と考えられる。

また、バリアフリー化がなされていない駅については、駅の改札階へ階段のみ、あるいは地上からの数段の階段があり、その先にエスカレータが設置される形であり、車椅子での利用は難しい。このような構造をバリアフリー動線の観点から見た場合、BTSの主要な4駅のバリアフリー化は乗り換える重要な駅である。しかしながら、日常生活におけるBTSの目的は移動手段であり、BTSに乗車すること自体が目的ではない。BTSを利用するときを考えるならば、5駅以外のバリアフリー化も必要である。仮にバリアフリーではない駅が目的地であった場合、バリアフリーの駅とバリアフリーではない駅を連絡する、他都市のようなバリアフリーのシャトルバスも存在していない。このような場合は、BTSを利用できない。さらにBTS駅周辺は段差も多く、歩道は起伏が激しく、タイの文化である屋台

312 当時のことを記憶するタイ人関係者が見つからず、筆者は琉球大学の高嶺豊教授にメールで問い合わせた。同教授は後述する1995年の障害当事者のデモ行動の状況を日本の機関紙にて報告した。
313 パフコクでは、BTS（グリーンライン）と地下鉄（ブルーライン）は1990年代のほぼ同時期に工事が始まってい
314 1990年代にBRTが開通している。このため、チンノンシー駅のエレベータはバリアフリー動線を構
315 2006年9月30日。
316 1位:サヤーム、2位:オンヌット、3位:モーチット、4位:ビクトリー・モニュメント、5位:サラデーン。Prachachat
317 同路線は2011年に延長され、オンヌット駅は終着駅ではなくなっている。
143

318により占有されている箇所も多い。このような環境で、バリアフリー駅からバリアフリーではない駅への自走による移動も難しい。このように考えると、BTSのバリアフリー化の実用性は、サイアム駅と地下鉄駅との乗り換えが目的となる限定的なものになりうる。

2010年319、シーロム線のサラデーン駅の調査を行う。この駅の利便性は地下鉄のシーロム駅と連絡していることにある。このため、地下鉄のシーロム駅（地下1階）からエレベータで移動する形でBTSのサラデーン駅（2階）に向かう。しかしながら、サラデーン駅は改札階からホーム階までは階段だけで、駅員にBTSに乗りたい旨を話し合ったが、「エレベータがありません」の回答だけであった。さらに、このような状況で困ったことは、2階のサラデーン駅から地上階に行くには階段しかないことである。エレベータは地下鉄が施錠管理しているため、自由に利用することができない。この場合は、エレベータドアに表記された電話番号に連絡しなければならない。

さらに、BTSのデモでエレベータが設置された、サラデーン駅の一つ隣に位置するチョノンシー駅を訪れる。同駅をバリアフリー化した理由を探るために同駅を訪れたが、病院や障害者施設など特に目立つ建物などを確認できなかった。この意味において、サラデーン駅をバリアフリー化した方が地下鉄との乗り換えの点で利便性が向上するように考えられる。

スクムピット線のパヤタイ駅の調査を行う。エアポート・レール・リンクの終着駅と連絡し、乗り換えとなったための調査である。エアポート・レール・リンクの駅からはバリアフリー化の動線をきれいに描けるのだが、パヤタイ駅構内では駅職員から「エレベータがありません」と回答されるだけである。エアポート・レール・リンクが開通しても、連絡する既存の駅を改めてバリアフリー化することはないようである。

2011年、延長された新しいBTSシーロム線のプナウィティ駅からバーンチャーク駅までの調査を行った320。両駅の中間地点に観光スポットがあり、これに付随したバリアフリー化の進展を考え、これらの2駅を選んだ。両駅ともエレベータが設置されバリアフリー駅であったが、駅周辺には問題が存在する。歩道の高さは50cm近くあり、スロープも急勾配であった。スロープもあり、形式的にはバリアフリーではあるが、駅周辺へのバリアフリー動線はままならない。

2地下鉄

2006年321の地下鉄は、地上階から改札階へのエレベータは施錠管理されており、インターホンあるいはエスカレーターにいる駅職員が改札階の職員に連絡を取る形である。設計段

318佐藤克志によると、バンコクには台所のないマンション構造が多いため、調理を行わないバンコク市民にとって屋台はなくてはならないというものだった、と話している。
3192010年11月22-24日。
3202011年10月12-19日。
3212006年9月30日。
階でユニバーサルデザインであるため、バリアフリー動線をきれいに描ける。駅職員の安全管理の水準は高い。地下鉄と BTS は乗換えができるようにバリアフリー動線が確保されている。

2012 年の調査時の大きな変化は、多くの地下鉄駅の施錠がなくなり、解錠のための呼び出し用の電話番号の表示も取り外されていたことである。地下鉄駅の多くのエレベータはユニバーサル仕様に戻っていた。2006 年の調査時は施錠されていなかったが、2007 年の調査以降、一般利用者用に対し荷物検査などセキュリティ面が厳しくなり、エレベータの施錠管理が行われていたが、管理が再び緩やかになってきたようである。これにより、2010 年立ち往生した BTS サラデーン駅から地上に下りる際にエレベータを自由に使うことができるようになっている。

本調査に、筆者の体験からの報告を付け加える。筆者自身、地下鉄の一駅に一カ所のエレベータで十分と思っていたが、地下鉄の目的地の方向が違うと幹線道路（ラチャダピセク通り）を横断する必要があることを知る。ラチャダピセク（Rachadaphisek）駅においては、スクムビット駅方面に向かう際に地上階のエレベータ入口は幹線道路をはさんで宿泊先の反対側であり、地下鉄に乗車するためには幹線道路を横断しなければならない。しかしながら、駅付近には横断歩道がない。ラチャダピセク通りの場合、幹線道路に中央分離帯が設置されている。幹線道路を横断するためには歩行者は歩道橋を渡るが、車椅子利用者は信号のために 1 駅分移動する必要がある。バリアフリー動線のためには隣のスッティサン（Sutthisan）駅まで移動の必要性を意味する。ラチャダピセク駅の職員は反対側の歩道を指し、エレベーターが反対側の歩道に設置されていることを示したが、横断歩道の位置まで教えてくれるわけではない。スッティサン駅の職員はラチャダピセク駅の方が宿泊先に距離が近いことを教えてくれた。しかし、駅職員が車椅子では道路を横断できないことまで認識しているわけではない。このように、駅が完全なバリアフリーであっても、駅周辺の利便性が低い事例も存在する。

バンコクの場合、幹線道路に中央分離帯が通常存在するため、市民は歩道橋を渡る形でおり、空中回廊の構造も少なくない。しかしながら、空中回廊には数段の階段があるので通常、バリアフリー動線は分断されている。駅の一ヶ所にしかエレベータを設置できない場合は、障害当事者の横断の配慮として、アソーク駅のように横断歩道付近に駅を配置することも必要であると考えられる。これはスクムビット通りに並行する BTS の駅も同様である。

322 当初は障害者と高齢者専用であった。
323 2012 年 10 月 4 日～7 日。
324 タクシンに対するクーデター後のデモの影響であると考えられる。
325 2008 年 8 月 12 日。
③エアポート・レール・リンク

2010年の調査では、新しい公共交通機関であるエアポート・レール・リンクの調査を行う。2010年に開通した新たな公共交通機関のバリアフリーの調査を行い、バンコクにおける新たなバリアフリー動線を探る。

同路線は、空港からバリアフリー動線を描くことができ、各駅にエレベータが設置されている。パヤタイ駅からBTS路線（パヤタイ駅）までは長いスロープで、段差もないバリアフリーで接続されている。しかしながら、BTSのパヤタイ駅では「エレベータがありません」と利用を断られる。

エアポート・レール・リンクの駅はバリアフリーの施設であり、別の公共交通機関であるBTSまではバリアフリー動線を繋ぐことができた。このため、空港からエアポート・レール・リンクを通じてBTSのパヤタイ駅まではバリアフリー動線を描くことができたため、事業者間の連携はとられたことにより、エアポート・レール・リンクとしては任務を果たしたと言える。

④歩道

2006年の調査では、BTSのパヤタイ駅からスクムビット線の路線に沿ってサヤーム駅まで歩道の調査を行う。サヤーム駅手前に、ESCAPのプロジェクトの対象となった商業施設のエリアが存在する。北京の住宅街と同様に当時は画期的な状況であったろうが、現在のバンコクの水準では真新しい発見はない。この一方で、サヤーム駅付近はBTSの高架線の直下に空中回廊が充実しており、幹線道路の両側にあるショッピングモールやホテルには空中回廊から地上に下りずにアクセスできる構造になっている。このため、一般市民は空中回廊の利用を行い、幹線道路であるスクムビット通りを横断しない。このような構造でありながらも、空中回廊のつなぎ目と考えられる箇所は数段の階段であり、バリアとなっている。これにより、サイアム駅周辺のバリアフリー動線は何度も分断されている。

2007年の調査では、サイアム駅の東側にあるナナ（Nana）駅からプロムポン（Phrom Phong）駅まで、BTSと並行する幹線道路のスクムビット通りに沿って調査を行う。幹線道路のスクムビット通りのため屋台も多い。また、車道に対して歩道の縁石の位置が高いため、車道との段差が大きい。このため、段差解消の斜面勾配が急になり、車椅子が転倒する危険性がある。これは車椅子向けのバリアフリーとしてではなく、屋台車や荷車などが日常生活の向上を考えての段差解消である可能性が高い。同時に、この高い縁石の歩道

326 2010年11月22~24日。
327 2006年9月30日。
328 この構造はBTSの路線を3階、空中回廊と改札階を2階、地上（幹線道路であるスクムビット通り）の歩道を1階とイメージできる。
329 2007年11月13~14日。
330 平均して歩道は25cm以上の高さがある。日本の場合、歩道の高さは5cm、縁石は15cmが標準である。
構造は、雨季の水害対策であると考える。BTS駅のエスカレータ、地下鉄のエスカレータやエレベータの入口は地上から数段の階段の上に設置されていることも、同様の理由と考えられる。

2010年の調査で、幹線道路に並行する歩道を歩いた際、副産物的なバリアフリーを発見する。歩道から出てくる自動車向けの減速用の突起物を歩道と同じ高さまで大きくゆるやかな山型（マウンド型）にかさ上げすることにより、歩道と車道の段差が解消されているのである。これにより、自動車は突起物で減速することで安全運転を行う一方、車椅子はマウンド型の突起物の上を通ることができる。このため、歩道が一定の高さを保つことができるので、非常に移動しやすい。バンコクの歩道が高いので、この改造により車椅子の通行の負担も軽減された。

2011年の調査で、サバイウォーク（後述）の調査を行った。サバイウォークとは、民間人が発案した歩道の形態である。障害の有無にかかわらず、誰でも自由に往来できるような、バリアフリーで屋台などもない歩道づくりを目指したところ、賛同する友人や民間企業からの協力を得られた。この結果、協力する芸術家の作品の美術オークションを開催し、歩道改造のための資金を集めることになった。この資金により、第1回目は地下鉄シーロム駅近くのルンピニー公園からサヤーム方面に向かうラチャダムリー通りの歩道に対しバリアフリーの改造がなされた。このバリアフリー化にはDP-AP（アジア太平洋・障害者インターナショナル）が関与していることもあり、チェック機能が働いているため、完全なバリアフリーであった。

2012年の調査の際、第2回サバイウォークの美術オークションの資金により改造されたサイアムスクエアとラーマー世通りの歩道のバリアフリーを確認した。地下鉄シーロム駅とBTSシーロム線のサラデーン駅を結ぶ連絡橋からチュラロンコーン大学病院に向かっていた工事中の連絡橋もバリアフリー仕様で開通している。この一方で、サヤーム駅付近であっても、サバイウォークのプロジェクトの対象となっていないエリアの歩道は凸凹が激しい。今回調査において、第1回サバイウォークの歩道上にあるBTSシーロム線のラチャダムリー駅にもエレベータが設置される改造が見られた。既存のBTS駅のバリアフリー化の一例である。このバリアフリー化には、隣接する建物を利用している。

第3章 障害当事者の活動

①BTSのデモ

バンコクのバリアフリー化は障害当事者から政府への働きかけがあって実現した事例である。

1995年7月に建設中の高架鉄道（BTS：Bangkok Transit System）がバリアフリーで
はない設計に対して、障害種別の団体すべてから構成されるタイ障害者協議会を中心に同年11月にデモ行動が起きる。タイ国障害者協議会とは、タイにおける障害別の複数の障害者団体による連合組織である。

タイ国障害者協議会は、1992年にバンコク知事宛に、大量交通機関に障害者のアクセスを保障するよう要請書を提出し、知事からのアクセス保障の公約を取り付けていたにもかかわらず、1994年に建設が始まった高架鉄道にアクセスがなかったために、1995年11月27日午前5時に盲人、ろう者、肢体障害者、その仲間450人が民主記念塔の前に結集する。早朝のラッシュアワー時に悪化した交通渋滞に対し、ボランティアがデモの説明書を一般の通行者に配って理解を求めた。午前8時に一行は近くのバンコク市庁舎に向かい、デモ行動を起こすことになる。市庁舎において交渉が午前と午後に2度決裂した後、首相に直訴するために首相官邸に向かう。首都官邸の500メートル手前でデモ隊は止められ、グループ代表が官邸前で首相官邸の高官との話し合いが始まる。首相は不在だったため、12月1日に改められて要求を受け入れの会議を開くことで合意し、障害者のデモはその場で解散する。

12月の会議で合意された項目は以下のとおりである。

a.エレベータは主要5駅に設置する。
b.電車の床と駅のホームの高さを同等にして、障害者の乗降を容易にする。
c.聴覚障害者のために電車の発着のアナウンスを電光掲示板でも行う。

BTSの運行開始日から、障害者が利用できるようにする。と合意を取り付けた[高嶺2000:30~33]。

写真4-15：(上部のタイ語)

写真4-15：(上部のタイ語)

[Topong 2008:27]より抜粋

② 裁判

2009年9月21日、BTSの完全バリアフリー化を求めて18駅のエレベータ設置を求めた裁判の第二審において、障害者側が敗訴した。この裁判の争点は、(i)原告適格の有効性、(ii)訴えの期限の有効性、(iii)BTSのエレベータの不設置が「障害者リハビリテーション法

334 2005年であることから、スワンナプーム空港のバリアフリーに対するデモと考えられる。
第4項 インタビュー

① 障害者団体 DP-AP（アジア太平洋・障害者インターナショナル）

2011年10月18日、サバイウォークの活動に関与している団体へのインタビューを行った。最大の関心事は、バンコクにおける分断されているバリアフリー動線の状況である。これまでの調査において、サイアムスクエアのスカイウォークの階段（2006年）、地下鉄のラチャダピセク駅（2008年）、エアポート・レール・リンクのパヤタイ駅とBTS スクムビット線のパヤタイ駅（2010年）、BTS シーロム線のサラデーン駅と地下鉄のシーロム駅（2010年）と、バリアフリーの連続性が分断されていたので、この原因を知ることがインタビューの目的であった。

このようなバリアフリーの不連続性が起きる原因は、サイアムスクエアのスカイウォーク、BTS、地下鉄、エアポート・レール・リンクの管轄のそれぞれがばらばらにバリアフリー化を行っているため、ということであった337。先進国のバリアフリーの法律では、駅と駅周間のバリアフリーまで定められているが、タイはそこまで定められていないようである。では、このような状況で、バンコクの障害当事者たちはどのように公共交通機関を利用しているのかを質問したところ、駅職員に頼んで、担いでもらうなどで強引に乗せてもらっているというのである。バンコクの障害当事者たちは、エスカレータを人的介助で使い、日常の通勤手段にBTSを利用している。筆者の場合、BTSの駅で「エレベータがありません」と断られただけに、現地の障害者の疑似体験をすることにより一次資料の収集を行っている筆者の調査の限界であった。筆者の友人（車椅子利用者）も2012年11月にバンコクにおいて、BTSを利用した際、バンコク市民が手を貸してくれたが、駅職員は見ているだけで手伝わなかったという。外国人に対して、安全責任なども考慮して手伝わないのか、外国人であっても強く要求したら手伝ってもらえるのかは今後の調査課題である。

また、この場にサバイウォークの発案者であるオラヤも参加した。オラヤはアメリカ留
学の経験から、「バンコクにも障害の有無に関わらず、みんなで散歩できる道が欲しい」というアイデアから、知り合いに呼びかけたそうである。「サバイ（สบาย）」の日本語の意味は「気楽な、元気な」という意味で、日常のあいさつにも使う言葉でもある。このプロジェクトにDP-APが関与したことに関し、今後の計画を尋ねると、「デモはもうしない」ということもあった。このことに関し、(i)かつてのデモ行動のリーダーの逝去、(ii)法律が改正されたことにより、デモ行動に対する要求の低下、(iii)制度上、討議や会合を通じて政策形成過程に障害当事者が参加できる筋道ができたことが挙げられた。

しかしながら、このインタビューから約1年後の2012年9月17日、タイ国障害者協議会は、BTSのエレベータ設置を求めてデモ行動を再び起こした。待つだけ待っても、要求が実現されないことが分かったときは、障害当事者は再び動くようである。今回のデモ行動の理由は「エレベータを求めて」という以外、この背景は明らかにされていないが、スポンタムが話していた2011年末までの公約が実現しなかったことが関係していると考えられる。筆者の調査においても、既存のBTS駅でバリアフリーに改造されたものは、前述のとおりラチャダムリー駅のみである。バンコク知事が2013年までにBTS全駅にエレベータを設置することを公約したことにより、今回のデモ行動は終息した。

② タマサート大学のチュムケート准教授
2012年8月6日、バリアフリーに対するタイの市民社会の状況を知るために、バリアフリーを専門にしているチュムケート教授にインタビューを行った。タマサート大学の校舎はバリアフリーへの配慮はなされているが、バリアフリーの連続性がところどころで分断されていた。

タイにおいてはバリアフリーに関する講義はないが、他大学と共にプロジェクトという形でバリアフリーを学ぶ形になっているということだった。バリアフリーを専門としているため、筆者が体験したバンコクの不便な状況をチュムケート准教授も気付いていて、行政など関係省庁へ進言しているが、それ以上の変化はないということであった。また、チュムケート准教授の経験から、設計図面通りにバリアフリーに出来上がることも問題であることを指摘した。このことから、事業者側のバリアフリーのソフトが不十分であることが考えられる。

第5項 バンコク編の小括
バンコクのバリアフリー化は、タイの障害者リーダーが米国や日本をモデルに障害者運動を起こすなど障害当事者の活動が活発であり、政府に対し積極的に働きかけを行う形である。しかしながら、バリアフリーのソフト（バリアフリーの技術に対する認識）が不足しているため、近隣の他の事業者と一体となってバリアフリーを行おうとしない。このことにより、一つ一つの新しい公共交通機関や建物は形式的にバリアフリーであっても連続
性がないため、実用性を伴わない悪循環を生みだしている。事業者は経済事情を理由に形式的にバリアフリーを整えるだけでは、障害当事者の需要に対応していない。この原因として、タイの障害者が障害者運動を起こし、市民社会の支持を得たものの、社会におけるバリアフリーに対する理解が成熟していなかったため、実用性が十分に考慮されずに、形式的なバリアフリーのハードとなってしまったと考えられる。また、個々の建築物のバリアフリー技術がこれだけ進んでいながら、事業者の間で連続性について考慮しないことは社会資源の効率性の点でも問題である。

この形式的なバリアフリーによる障壁を、地元の障害者は人力介助により乗り越えていっている。1995年のデモ行動の際、「d.障害者の接し方に関する訓練を駅の係員に実施する」ことが要求されている。これは、タイの障害者は何が必要かをわからていたからできた要求である。彼らは、彼らが何ができるか何なのか、彼らがしたいことが何なのかを明確にした上で、彼らにとって可能なはずであるのに不可能にする要因が何なのか、可能にするための要因をどのように取り除かかを考えた。そして、この点を指摘し、要求することができた。ベトナムの障害者はまだ制約が大きく、この点が不明瞭である。何かをするために何がバリアで、何をすればバリアを乗り越えるかを障害当事者が理解することで、市民社会へバリアフリー理解を伝播できるのである。

タイの心のバリアフリーに関して、仏教文化との関係を指摘する声が一般的である。スポンタムは、2010年6月26日に東京にて開催された国際シンポジウム「アジアのバリアフリー／ユニバーサル環境推進にむけて」において、「タイ人は優しいから、困ったことがあれば助けてくれる」と報告している。タイの仏教の教えであるタムブン（做善）は、前世でタムブン（善徳のある行いをすること）を多く行った者は、多くのブンを持ち、現世で幸せな生活を送ることができるとされる、とある（小野澤2005:187）。現世で善行を積むと来世に良い影響を与えるという教えである。この教えは仏教を強制しているわけではないが、タイの仏教教義が国民の93%であることから、困っている人がいたら助けるという仏教社会の習慣としてタイに深く根付いていることは考えられる。サイアム駅の空中回廊のバリア（階段）の下にいただけの筆者に対して、手を貸そうと声をかけてくれた人の数は筆者のフィールドワークに行った都市の中で最多であった。この意味において、市民社会の心のバリアフリーは iii 共有に近い状態であると考えられる。しかしながら、仏教文化だけでのバリアフリーと結びつけて解決することは難しいであろう。ベトナムの事例でもあったように、仏教による障害者に対する偏見はタイの地方都市に行くとまだ少なくないと聞く。したがって、心のバリアフリーの iii 共有に近いのは都市部であると考えられる。

また、ピブーン339がナショナリズム高揚のための民族文化政策として行ったラッタニヨム（Rattanomyom）第12号（1942年1月28日）において、交通安全のため、子供、老人、障害

---

338 นาญ すなわち（ダム）は「～をする」、ブン（ブン）は「善行」を意味する。
339 当時のタイの首相。
者を手助けすべきこと、それが実行できる人は、「文化ある人」であるので尊敬すべきこと、と定められている[村嶋 2002:263]。このような教えも、都市部のタイ国民の心のバリアフリーの一因であると考えられる。

バリアに対する理解が市民社会において未成熟でありながらも、バリアフリーに対する支持を得やすいという点においては、心のバリアフリーが進んでいるベトナムも同様である。逆の見方をするならば、ベトナムも形式的なバリアフリーに陥る危険性を有していることでもある。

第3節 台北におけるバリアフリー化 —バイク社会におけるバリアフリー化—

これまで、ベトナム、中国、タイのバリアフリー化のプロセスを見てきたが、国連の影響はかなり大きいことがわかる。この意味において、台湾におけるバリアフリー化の最大の関心事は、国連に加盟していない政府がどのような動機に基づいてバリアフリー化を進展させたかである。さらに台湾には、ベトナムと共通のバイク社会による渋滞という社会問題が存在する。渋滞問題が解消されていない都市にバリアフリーバスを走らせるのは容易ではない。形式的に走らせた結果、障害者が利用しないため採算が合わないと話しているのがホーチミン市の事例である。この一方で、台北において障害者が街を自由に移動し、バイクの渋滞も緩和しているように考えられた。台北がバイク社会をどのように障害当事者が生活できる環境へ変えることができたのか。筆者が考えるベトナムのバリアフリー化に対する提言が機上の空論とならないためにも、台湾における最大の都市である台北市のバリアフリー化の事例を見ていく。

写真4・16 台北橋のバイクの渋滞
（2013年5月撮影）

写真4・17 ホーチミン市3区のバイクの渋滞
（2012年7月撮影）

台北市が中心であるが、台北市周辺の新北市と生活空間を共有しているため、明確に区別するとき以外は台北と表記する。

340 台北市が中心であるが、台北市周辺の新北市と生活空間を共有しているため、明確に区別するとき以外は台北と表記する。
2011年の台湾には1,100,436人の障害者が生活している。台湾においては、障害者を残廃人と表記していた時代もあるが、現代では差別用語である。これが残障人に改められたのは、1980年の「残障福利法」以降である。近年の台湾においては、障害者を「（身心）障害者」と表記する。この傾向は、1997年の「身心障害者保護法」施行以降である。この「障害」の文字は日本の漢字や簡体字と共通する「碍」でもある。この流れから、法律が社会に影響していることがある。また、行動不便者という形で移動困難を表し、障害に触れない表記も存在する。

2011年の台湾の全人口が23,224,912人であることから、障害者の割合は4.7%である。内政統計月報に記録されている最も古い年342（1997年）の障害者数から算出した障害者の割合は2.3%である。この10年余りで、人口は1割程度の200万人増加しているのに対し、障害者の数と割合は倍増している。台湾においては、かつてのベトナムのように戦争があったわけではないので、急激に障害者が増える理由が考えられない。この増えた人数を年齢別に見ると、45-59歳、60-64歳、65歳以上において、10年余りで障害者の数が3倍以上に増加している。これから、台湾の障害者数の増加は高齢社会における加齢によるものと考えられる。

第1項 政府からのバリアフリー

台湾における障害者関係の最初の法律は内政部が施行した1980年の「残障福利法」である。これ以前の台湾において、障害者に対する政策はほとんどなく、家族や宗教団体に任せるものであった。そのため、台湾社会においては、障害者に対する社会の差別が存在していた。それゆえ、「残障福利法」が制定されたものの、名目上のものであり、実行性を伴う内容ではなくなかった[張恵豪、顔詩耕2011:403]。このような法律でありながらも、第22条において「公共の建築物と場において、障害者の行動の便となる設備を設置しなければならない」という条文が置かれている。

1987年から1990年にかけて、障害者の生活を助ける愛国奨券の販売ができなくなっただけが障害者の権利の問題へと発展した[張恵豪、顔詩耕2011:404]。この愛国奨券とは、台湾の経済発展の初期、税収を見込んで政府が発行していた宝くじのようなものである。この愛国奨券の抽選が台湾の違法賭博に利用され、社会問題となったため、1988年1月19日、政府は発行を突然停止した。愛国奨券販売は障害者にとって、選択できる数少ない職業の一つであったため、障害者の生存権に関する社会問題となった。同時に、障害の権利を主張する民間団体が集まり、政府に対し残障福利法改正の要求をするまでに至った。この要求の中に、公共建築物と公共交通機関のバリアフリー化も含まれている。このような風潮の中、中華民国残障聯盟が成立した。このことは、1987年の戒厳令の解除と台湾の民

341 中華民国内政統計月報より筆者算出。
342 障害の認定基準である国際障害者分類（ICIDH）が1997年に改正（ICIDH-2）されたため、統計をとったと考えられる。
主化の流れと無関係ではないと考えられる。

1990年に改正された「残障福利法」23条において「どの公共施設、建築物、活動場所、公共交通機関においても障害者が使用する設備、建物の便宜を図らなければならない。この規定を従わない者は建築許可を発効しない（各項新建公共施設、建築物、活動場所及び交通工具、應設置便於残障者行動者使用之設備、設施；未符合規定者，不得核發建築執照）。」と、バリアフリーを表す内容が盛り込まれている。

1997年、「残障福利法」は「身心障礙者保護法」となり、行政機関に対する、障害者の権利と保障が明確に規定された。「身心障礙者保護法」においては、バリアフリーを表す「無障礙」という語句が16ヶ所で見られる。同法において、公共交通機関のバリアフリーを示す条文は53条である。同条における特徴は、バリアフリーのために事業主が障害者団体の代表と関係機関が話し合うこと（各級交通主管機関依実際需求，邀集相関身心障礙者団体代表，當地運輸營運者及該管政社主管機関共同研商）が明文化されていることである。このように、政府機関、民間企業、障害当事者の三者が共同でバリアフリーを作り上げるシステムに変化していった背景は、1994年に内政部が「政府が民間に委託する福祉サービスの要件（政府委託民間介理障礙福利服務實施要點）」を発行ことで、社会福祉の民営化が始まったことによる[陳武雄 1997:7-12]。1998年に「政府採購法」が正式に国会を通過したことにより、政府は「公共行政」から「公共管理」の特色に徐々に変化している[蔡依倫 2010:81]。行政と障害当事者がパートナーとなり、公共政策において、行政側は障害当事者が示したモデルを導入する形となり[Tsai & Ho 2010:89]、障害当事者がバリアフリー政策に関与することが台湾の福祉モデルとなっている。そして、1999年に交通バリアフリーに関連する「公共交通機関と施設のバリアフリーに関する規定（公共交通工具無障礙設施與設施設置規定）」も作成された。

2007年に「身心障礙者保護法」は改正され、「身心障礙者權益保障法」となった。同法の主な改正内容は、医学モデルの観点から作られた「身心障礙者保護法」を、社会モデルの観点に変更したことにある[張恒豪、顏詩耕 2011:407]。障害の社会モデルを示す内容は、1993年の国連の「障害者の機会均等化に関する基準規則」の前文で述べられていたが、台湾の法律において概念として取り入れられたのは数年前のことである。

第2項 事業者からのバリアフリー

①捷運のバリアフリー

台北の地下鉄は「捷運」と呼ばれる。1996年3月28日に台湾初の地下鉄となる木柵線が開業した。新設の時点でバリアフリーである。

バリアフリーの観点から、捷運の駅は駅周辺もバリアフリーであり、これにより駅から道路へバリアフリーの概念が浸透している。しかしながら、最初の工事の段階ではエスカレータだけを設置する予定であったため、障害者団体や一般市民と行政との間での論争を経て、エレベータも設置されるに至った経緯も存在する。当初の設計にはなかった工事で
あったため、このような駅におけるエレベータは駅のホームの端に設置されている。乗車するバリアフリー車両の位置343により、下車駅のホームの端から端までエレベータのため
に数十メートルの移動が必要となることもある。捷運側は、このような移動を不便だと感じ
じた障害当事者の意見を採用し、新たな駅ではエレベータは駅の中央部に設計するよう
になった。

捷運の車両がバリアフリー仕様であり、駅とその周辺もバリアフリー建築であるので、
台北のバリアフリー動線は広い範囲を網羅している。

②バスのバリアフリー

台北市政府交通局の「台北市推動無障礙公共運輸服務系統構想」によると、バスのバリ
アフリー化は、1989年に3台の大型康復バス344と5台の小型康復バス345の購入したことに
始まる。2012年3月末までに1060台の低床バスを有し、この内の26.5%（約280台）は
台北市を運行している。2016年までに3799台の全車両をノンステップバスにする計画で
ある。

第3項 インタビュー

①内政部建築研究所環境制御組の廖慧燕組長346

廖は、障害当事者と法律整備の会議に毎回参加し、議事録の作成も行っているというこ
とだった。

台湾は国連に加盟をしていないため、国際的な情報は二次資料になることも多い。この
ため、研究者たちは自国の発展に関して敏感になっているということである。ただし、こ
の情報を取り入れながら研究を進めるとともに、国際基準であるということだった。

「残障福利法」は、研究者が自国の障害者のために日本やアメリカの法律を参考にしなが
ら作成したが、1980年当時の障害者は権利を自覚していなかったため、同法は形式的な法
律と感じていたと言う。この法律の制定から、障害当事者の団体が作られるようになり、
障害者の権利の意識が高まり、法整備に関与するようになった。

廖は、公共建築物でも、公的機関、病院、駅など公共性の高いものを法律で規定し
たが、商業施設などは法律で規定しなくとも、バリアフリーを達成した建物に対し、「友善
建築」347として表彰し、そのマークを店内に表示させている。

台湾のバリアフリーの問題点として、建築、交通、道路を管理する部署の連携が日本ほ
どには取れていないことを指摘した。

343 車両編成の最前列と最後列が一般的。
344 一般のバリアフリー・バスのタイプ。
345 ワンボックスのヴァンのタイプ。
346 2012年5月31日、台北において。
347「友善」とはフレンドリーの意である。
② 行無碍資源推広協会の許朝富総幹事のインタビュー

台湾においては、障害当事者の活動が活発であるが、同協会はバリアフリーに関する活動を主な目的としており、同協会の活動により古都の新北市淡水区もバリアフリー化されたとのことだった。同協会の活動目的に関して、許は、まずバリアフリーがないことには、障害者は物理的に社会参加ができないからとのことだった。この考えは、筆者も共有する。

身心障害者福祉法 57 条において、バリアフリーではない新築建築物と活動場所には建築許可を出さないことを定めている。このバリアフリーの検査を行う資格を内政部は勧めている。許総幹事は、バリアフリーの知識を明確なものにするため、自らも資格を有しているとのことだった。

③ 台北市の一住民へのインタビュー

捷運が開通して、直ちに市民の足となったわけではない。開通した 1996 年当初から 2000 年までの 4 年間、バイクから都市鉄道への利用者の移行が実現しなかった（後述）。この原因は何であろうか。このことについて、当時、台北の大学生であった一住民にインタビューした。

捷運開通当時は「捷運の駅までわざわざ行くのが面倒だから、バイクに乗る方が便利だ」という考えがあったという。また、台北市の人々の間でも、新しい乗り物に対する不安感から捷運は不評であったことも挙げた。そして、都市鉄道開通当初は、一般市民の利用の割合は決して高くないかった。当時の捷運は初乗りが 20 元であった。都市バスの運賃が約 10 元であることと比較して、一般市民には捷運の運賃は高額に感じられ、目的地まで到達できるバイクの方が自由で便利に感じていたという。台北市内を南北に走る木柵線に加え、1999 年に東西に走る南港線が開通した時、彼は初めて捷運に乗車し、都市鉄道の利便性を実感でき、利用を始めたということだった。

このインタビューにより、捷運開通当初、台北市民があまり利用していなかったということを確認できた。

④ 康美華のインタビュー

台北において、ベトナムと同様にアンケートを配布し、捷運が開通した 1996 年当時の市民の意見をまとめようとしたのだが、17 年前の内容では一般市民の記憶に残っていなかった 351。このような理由により、回収は 10 人に満たず、無回答の欄も目立った 352。このため、

---

348 2012 年 5 月 30 日、台北において、
349 既述の改正された「残障福利法」23 条のバリアフリーの内容をほぼ踏襲している。
350 筆者が台北で配布したアンケート回答者の条件は「1996 年当時大学生であり、現在も台北市内で生活している住民」であった。この条件に合ったため、数名のアンケート回答者の中から選んで、2013 年 5 月 14 日にインタビューを行った。彼は、大学生当時、写真 4-16 の台北橋をバイクで通学していた。当時は、自動車とバイクのレーンが分離されていなかったという。
351 この点は、バンコクのスカイトレインのデモに関する記憶と同様であった。
352 ベトナムにおけるアンケートの経験から、より精度の高い記述式を求めた結果である。
1996年当時、『無障礙環境政策発展之探究―以台北市推動無障礙環境為例（バリアフリー政策の発展の研究～台北市が推進するバリアフリー環境を実例として～）』というテーマで修士論文を書いており、一般市民よりもバリアフリーに対して比較的記憶していると考えられる353康美華にインタビューを行った354。

康の記憶では、捷運が開通したことはニュースで知った程度である。この理由は、康が住んでいた地域と最初に開通した捷運の木柵線は地理的に離れていて、利用する必要がなかったため、何の関心もなかったという。

康が捷運に注意を向けたのは、1996年に修士課程を終了した後、障害者施設の職員として、淡水線の車両とホームの間の溝の幅を検査に行った時のことである。康は、板南線の方がよくできていたという。この仕事中に康が驚いたことは、一緒に検査に来ていた市民が有するバリアフリーの知識が高かった。康は、捷運開通前の悪評については新聞やテレビニュースとして記憶していた。捷運の建設の工事費がかかることへの反対が市民から聞かれたこと、捷運を建設している地区の住民が工事のために道路を封鎖されたことで渋滞が引き起こされたこと、工事の騒音で迷惑を被っていたこと、工事中に事故が起きたため安全性を疑い住民が反対したことを挙げた。また、捷運が開通してからは、乗車料金が高かったこと、バスとの連係が悪かったこと、などが住民の不満であったことを挙げた。

康が挙げた捷運建設中に起こったこれらの市民の不満は、捷運の開通後に無くなったと言える。捷運の開通時の不満は、捷運が運賃を当初よりも値下げを行なったことにより解消された。さらに捷運の路線が増え、拡張し、同時にバス路線も拡張したことにより、捷運とバスの連絡はスムーズである。さらにICカードの利用により、捷運からバスへの乗り換えの便利が増える場合、割引が適用される。

第4項 公共交通機関とバイクとの関係

本節において、政府、事業者、障害者当事者が一体となったバリアフリーのソフト面の変化を時系列で見て、行政官僚と当事者のインタビューを行ったが、ソフト面の変化だけでは台北のダイナミックな変化を説明するには十分ではないと筆者は考えていた。そこで、都市鉄道の開通後の台北のハード面の変化について、統計で見るとともに、交通大学交通運輸研究所の馮正民教授に対して政策の有無に関して、インタビューを行った。都市鉄道開通後のバイクの数量の変化が着目点となり、ベトナムのバイク社会の渋滞緩和のヒントになりうる。

353 康は修士論文の執筆期間に政府関係者、障害者団体関係者、研究者20人に対してインタビューを行い、台北市バリアフリー環境推進委員会の会議に列席している[康1996:47-78]。
354 2013年10月29日、台北において、「平成25年卓越した大学院拠点形成支援補助金」による調査である。
①都市鉄道「捷運」

捷運の駅付近にはバイクや自転車の駐輪場の設置が義務づけられている。駅前には無人のレンタルサイクルがある。捷運車両に自転車の持ち込みも可能であり、この方法により駅を利用する余裕ができる。これらの政策は、都市鉄道の開通以降に考え出されたものである。「駅まで行くのが面倒」という市民の声に反映した形である。これにより、従来のバイクの利用者は、最寄り駅までバイクで行って駐輪をし、都市鉄道により遠方の目的地に移動するようにライフスタイルが変化している。この結果、生活圏が拡大し、近隣の新北市から台北市内への通勤・通学も可能になっている。この一方で、バリアフリーのソフトである法整備により、駐輪場の枠からみ出して駐輪したバイクをレッカー撤去するなどの厳しい政策を行い、秩序を守らせている。これらの政策により台北市の渋滞の量も少なくなった。

③都市バス

馮のインタビューの内容をまとめる以下のとおりである。台北としては、渋滞解消のためにバイクの数量を減らすことを目標とし、バイクの利用者を都市バスへと移行させることを考えていた。バスは都市鉄道と異なり、都市計画によるインフラ再整備のような大がかりなものは必要なく、対策として行ったことはバスの品質を向上させて、バイクからバスへ市民の利用を誘導することであった。具体的には、a. 全車を冷房完備にすることにより、炎天下でヘルメットをかぶるバイクとは異なり、バスの乗客は快適な空間を享受できるようになったこと。b. 車内の電光掲示板による案内をすることにより、バスの乗客にとって情報をわかりやすくしたこと。c. ノンステップバスにすることにより、障害者が乗車できるようになったこと。d. 各バス停に電光掲示板による案内をすることで、バスの情報を停留所でもわかりやすくしたこと。e. 「台北好行」「台北等公車」のような携帯端末アプリを導入し、利用者がバスの待ち時間や移動位置を事前に知ることができるように、停留所での待ち時間を短くできるようになったこと。f. 乗客がICカードを利用することにより、バスから都市鉄道へ乗り換えるときに、都市鉄道料金を半額にすることができた。近年の台北においては、バイク通勤・通学の移動手段で既に渋滞の際の通勤手段の存在にあり、保有していても日常の移動手段として使うものではなくなってしまっているということだった。また、バイクを使うことで、女性がヘルメット着用によるおしゃれの乱れ、日焼け、汗を気にして捷運に移行していったこともある。同様の回答は、筆者がベトナムにおいて行ったアンケート結果でも「バスを利用する理由」の中にも見られる。

以上からわかることは、台北のバイクの渋滞緩和は、捷運が開通したこと、あるいは都市バスの整備により、乗客が都市鉄道へ乗り換えることができた。

355 U-bike というシステム。レンタルする際に捷運のICカード乗車券で開錠できる。2時間以内に返却すれば無料である。

356 馮によると、以前の渋滞時の自動車の速度は時速10kmでなかなか前に進まなかった状態が、現在は時速30kmであるという。渋滞であっても、徐々に先へ移動できるようになったということである。

357 近年、炎天下においてヘルメット着用による汗とヘアスタイルの乱れを気にするため、会社付近の美容院で整えてから出勤する女性もいる。ただし、台湾の美容院における洗髪は、日本と比較してかなり廉価である。
市化による社会環境の変化がもたらした自然のものではなく、行政から住民に対し利便性を提供する政策の結果、変化を実現させたものである。利用者移行は住民の生活習慣を変更させることであるため、台北の政府側としてはかなり積極的に住民を誘導していったことがわかる。

捷運は開通当時、台北市の人民の間でも不評であった。しかしながら、渋滞がなく、冷房がついていることが市民に伝播し、不評もなくなり、現在では台北市民の交通手段となっているとのことである。

筆者の印象だけではなく、台北市のバイクの渋滞が実際に緩和されたか否かを明らかにするため、バイクと捷運の相関関係を客観的に示す必要がある。

バイクと異なり、小・中学生も捷運を利用することで、捷運の旅客数とバイクの数を単純に比較することは難しいかもしれないが、一応の目安としての考察は可能である。図4-1は、台北市における1998年から2011年までの捷運の乗車数とバイクの台数の変化を表している。

中華民国内政部の統計によると、民国81年（1992年）から民国102年（2013年）までの台北市の人口は、最大で1992年に2,696,073人、最小で1997年に2,598,493人である。つまり、この20年の間に約260万人でほぼ一定である。このことを前提に考えると、人口の変化によるバイクの台数の増減を考慮する必要はない。

図4-1 台北市のバイクと捷運の乗客数の変化（1989~2011）

中華民国交通部の「臺北捷運客運概況」と「機動車輛登記數」より筆者作成

---

小型バイクの台数は 1990 年代に増加傾向にあったが、2000 年くらいから減少しているのが明らかである。また、大型バイクの台数が増加していることも同時にわかる。小型バイクと大型バイクの台数の関係だけを見たなら、2000 年から小型バイクの利用者が大型バイクに買い替えたという考察もあろう。しかしながら、小型バイクの所有数は 2000 年から 2011 年にかけて約 13 万台減少し、大型バイクは 27 万台増加しているので、小型バイクから大型バイクへの買い替えよりも大型バイクへの購買力の上昇と考えられる。また、小型バイクが日常の近距離の移動手段であることに対し、大型バイクは長距離の移動、趣味、娯楽なども兼ね備えると考えられる。

捷運の乗客数と小型バイクの台数を見ると、小型バイクの台数が減少する時期と捷運の利用者が増加する時期が同時にあることから着目できる。捷運が最初に開通したのは 1996 年の木柵線であり、その後、新たな捷運路線の開通が 2000 年まで続き、2004 年の小碧潭支線まで新たな捷運路線の開通はない。したがって、台北市において捷運が公共交通機関として定着したのは 2000 年であったと考えられる。

このことから、バイクから捷運へ交通手段の移行もあったと考えられる。またバイク取得可能年齢に達する台北市住民が新規の移動手段として小型バイクを購入することができないとも考えられる。馮が言う通り、近年の台湾の都市部においては、バイクは通勤・通学の移動手段から遊興の際の外出手段の存在になり、保有していても日常で使うものではないようになってきていることも理由であろう。

台北の実例から、地下鉄と小型バイクの関係をベトナムに応用できる可能性がある。しかしながら、台北の政策をベトナムにおいてそのまま実行しても必ずしも成功するとは限らない実例が高雄である。

台湾の第二の都市である高雄市においては、図 4-2 が示すように、バイクから捷運への移行が図 4-1 のように進んでいないことがわかる。これには、路線がまだ 2 本だけという理由と渋滞の規模が台北ほどに深刻ではないため、住民はバイクの利用を続けるからであると考えられる。筆者のフィールド調査においても、高雄市は台北市よりも道路が広いため、バイクが多くても道路に対する乗り物の占有面積の割合が台北ほどに大きくないことがわかった。筆者の高雄市市友人たちからは、捷運の路線が利用しやすい場所にないため、バイクを利用しているという声を聞いた。このことは、捷運が開通した当時、捷運に対して利便性を感じなかった台北の住民と同じ反応である。このことは、2 本の捷運だけでは、ユーザの移行が簡単には起こらないことを示している。

---

360 http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=63&parentpath=0,6 （2013年11月26日閲覧）。
361 排気量 50cc 以下のバイクである。本節の写真 4-15 からわかるように、台北の渋滞の主流である。
362 同統計によると、50cc 以上 250cc 以下の中型バイクと 250cc 以上の大型バイクである。
363 台湾南部の最大の都市で、台湾第二の都市。
364 高雄市内を交差する 2 本である。現在、その 2 本を外周する循環線を建設中である。
図4-2 高雄市のバイクと捷運の乗客数の変化

台湾の交通部の「高雄捷運客運概況」と「機動車輛登記數」より筆者作成

地下鉄が建設中のベトナムにおいて、ベトナム人のアンケート調査の結果は、台北市の住民とは異なり、地下鉄の開通を期待する回答が9割を超えていた（第3章）。しかしながら、地下鉄が開通して、バイクから地下鉄への移行は直ちには起こらないこともベトナムは参考にできる。バリアフリー化を走らせる前提条件となる渋滞緩和のために、ベトナムは地下鉄の駅の場所、バイクの台数、道路の面積を考えた上ででの公共バスのバリアフリー化も求められる。

第5項 障害者と公共交通の関係

前項まで、ベトナムの課題ともなっているバイクと公共交通機関の関係の変化を見てきた。最後に問題となるのは、公共交通機関のバリアフリー化がはたして障害当事者の社会参加に影響を与えるか否かである。筆者が現地の障害当事者とすり合わせを行うのは、実際に利用してわかる不便な点を、現地の障害者はどのように対処しているかを知るためである。この意味において、台北の公共交通機関のバリアフリーの完成度は高く、筆者が利用して不便に感じないものを現地の当事者とすり合わせに行ったところで、目新しい発見を得られるわけではない。むしろ、ベトナムの今後の参考のために、公共交通機関が整う前後の台北の環境の変化を明らかにすることが有益である。

365 2010年より高雄市は旧高雄県と合併したため、2010年以降のバイク数とそれ以前のデータの比較は適当ではない。
367 http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=63&parentpath=0,6（2013年11月26日閲覧）。

この 3 つのデータを比較するため、1994 年の項目を外出回数で考える必要がある。「毎日外出する」は問題ない。「外出しない（6.33%）」と「外出のしようがない（13.22%）」は外出回数が「ゼロ」である。「頻繁に外出する」は「週 3~4 回」と考えられる。「たまに外出する」は、「週 1~2 回」と「月 1~2 回」のどちらに相当するか不明確ではなかったため、両方にまたがって考える。少なくとも、外出の回数が少ないことは確かである。


「ほぼ毎日」の数値は通勤や通学をしている障害者の割合を示している可能性が高い。障害者の絶対数も増加しているので、1996 年の捷運の開通により、障害者の社会参加の増加を明確に表していると言えるのではないだろうか。

一方、「外出しない」だが、1994 年に 13.22%であったものが 2000 年に 18.48%に増加している。障害者の社会参加の流れに逆行しているようにも見える。しかしながら、1996 年は直近の 3か月であり、2000 年は直近の 1か月である。現代社会において、これだけの日数に全く外出しないことを考えると、これらの人々の中には期間に関係なく外出しない、あるいは外出することのできない障害者が含まれる可能性も考えられる。

<p>| 表 4-1 台北市の障害者の外出回数の割合 |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th>被験者数</th>
<th>ほぼ毎日</th>
<th>週 3~4 回</th>
<th>週 1~2 回</th>
<th>月 1~2 回</th>
<th>ゼロ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1994 年（民国 83 年）</td>
<td>34,766 人</td>
<td>19.15%</td>
<td>21.14%</td>
<td>40.17%</td>
<td>19.55% <strong>注</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>2000 年（民国 89 年）</td>
<td>78,482 人</td>
<td>46.14%</td>
<td>9.44%</td>
<td>11.03%</td>
<td>14.41%</td>
</tr>
<tr>
<td>2003 年（民国 92 年）</td>
<td>99,953 人</td>
<td>53.95%</td>
<td>11.65%</td>
<td>9.44%</td>
<td>12.40%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

中華民国内政部資料より筆者作成

**注** 「外出しない（6.33%）」と「外出のしようがない（13.22%）」の合計である。
しないが少ない（13.22%）の項目も無くなっている。このことは、質問の目的が障害者の外出の有無から回数へ変化したからではないだろうか。さらに、2000年のアンケート項目には外出手段が新たに加わり、2003年にはバリアフリーの公共交通機関の利用頻度の項目が新たに加わり、障害者の外出に対する内政部の姿勢の変化と見られる。これらは、台北において障害者の外出が比較的容易になったことを意味する。

台北市新活力自立生活協会の林君潔へインタビュー

林は重度障害を有する女性であり、電動車椅子を利用している。捷運の路線は林の自宅から近かったため、捷運開通の恩恵を受けた一人である。

林は、1996年に捷運の木柵線が開通した当時は高校生であり、捷運の開通により大学への通学手段を確保することになった。現在の林の日常生活では捷運が主要な移動手段となり、重度障害者でありながらも、毎日一人で通勤している。捷運の開通前はタクシーあるいは友人が運転する自動車が主要な移動手段であったと

捷運が開通することにより、移動が容易になることが期待できたので、捷運に対する地域住民の反対は気にならなかったという。

第6項 台北編の小括

台湾は国連に加盟していないが、国連障害者権利条約の権利の保障に積極的である[張恒豪、顔詩耕 2011:412]。また研究者は国連の決定事項を参考にして福祉政策を政府に提言するため、国連の影響は少なくない370。

台北の事例は、渋滞緩和の社会政策としてバイクから公共交通機関へユーザの移行を実現できた成功例である。同時に、バリアフリーの都市鉄道が障害者だけでなく高齢者・妊婦・ベビーカーを包括しながらユニバーサルなものへと発展した例である。さらに、都市鉄道と駅周辺のバリアフリーと連係して、バリアフリー化も有効に走っている。そして、台北と高雄の事例から、都市鉄道が開通しても直ちに渋滞が解消されるわけではないことも明らかである。渋滞問題が解消されていない状態の都市にバリアフリー化を推進することが容易ではないのは当然だが、たとえ形式的に走らせてても効果が得られないであろう。バリアフリー化に経済事情が問題となる途上国の場合は、渋滞緩和を最初の課題として考え、交通関係の法整備による包括的な誘導を行うことが経済負担も少ない手段であるとも考えられる。

2007年からの調査において、台北市内で見られた渋滞の緩和され、捷運駅構内ではかなりの数の車椅子利用者が見られる。本節における図表は、筆者の印象が主観的なものではなく、客観的なものであったことを裏付けるものである。都市公共交通機関がバリアフリー

369 2013年10月29日、台北において。「平成25年卓越した大学院拠点形成支援補助金」による調査である。

370 2012年5月31日の廖慧燕のインタビュー。障害者団体を含めて、台湾は国連の正式な会議には参加できないが、国連の決定事項は公開されるため、それらを世界標準として参考にしていると思われる。
ーの設備を備えているため、障害者の移動制約を補完できる環境に変化しつつある。これにより障害者の外出が容易になり、社会参加の道が開ける。この背景には、バリアフリーに対して、台湾の行政側の柔軟な対応も存在する。障害者の社会参加が容易になったことにより、住民にとって障害者の存在は身近なものとなった。この結果、バリアフリーに対する市民社会の理解は深化を見せている。したがって、捷運が開通した場合であっても、「利用できる路線ではなかったから、関心がなかった」（康美華）と「家の近くだったら、遠出できる期待が膨らんだ」（林君潔）によるインタビューの回答は対照的であったように、たとえ便利な環境ができても、直接の当事者にならなければ市民は関心を持たず、市民社会の理解は深化できないとも言える。

このような台北における障害者に対する市民社会の心のバリアフリーは、ⅳ共生の段階に入っているように考えられる。台北においてもこのような変化は見られる。日本の新幹線技術を導入した台湾高速鉄道は台北から高雄まで開通した。高速鉄道はバリアフリー車両を有しているため、障害者は台北から高雄までの移動が可能になった。これにより、台北から地方都市へのバリアフリーの意識の伝播が織られ、高速鉄道と連携する在来線の駅や車両、地方都市の街並みもバリアフリー化されている。当然のことながら、台湾の地方都市においては、バリアフリーバスなどのハードが台北市ほど十分ではないので、社会参加にはまだ厳しい面がある。しかしながら、障害者に対する市民社会の心のバリアフリーはⅳ共生に近いと考えられる。

現在の台北のバリアフリーは日本以上に進んでいる点もあるが、台湾のバリアフリーの黎明期である1980年代は日本などの海外をモデルにしていたものであり、台湾においても障害者に対して差別扱いをしていた時期も存在した。「台湾に貧しい時期があり、社会が豊かになったことにより、市民が自分たち以外の社会的弱者ことも考えられるようになった」という考えもある。また、「戒厳令が市民の不満を抑圧していたため、戒厳令の解除後、一気に爆発した」という考えもある。経済力と市民の意識が相関して上昇することにより、心のバリアフリーのトリクルダウン効果は期待できるかもしれない。しかしながら、現在のベトナムにおいて、心のバリアフリーは経済力と無関係に進展していると考えられることから、ベトナムの場合は伝統的文化の相互扶助の精神がまだ残っているようにも考えられる。

台湾のバリアフリーが現在のように変化してきた理由として、政府がリーダーシップを執りながらも、障害当事者がバリアフリーに関与することにより、自覚と自信を身につけ、社会の一員としての役割を果たしているためであると考える。バリアフリーをチェックするための建築系の資格を事業者だけではなく、障害当事者にも取得することを勧めている。つまり、政府に依存するのではなく、障害当事者の意識の高さがバリアフリー化の要因であると考える。捷運の駅のホームの端に設計されたエレベータが、障害当事者の意見によ

---

371 馮正民のコメント。
372 康美華のコメント。
り、ホームの中央に設計されるようになったのもこの一例である。

また社会において、バリアフリーを実践している事業者に対し、政府から「友善建築」を表彰することは、建物物のオーナーにとってバリアフリー化への積極的な動機付けになっている。2012年の行政官僚のインタビューの後、台湾のバリアフリー建築に関わる研究者が連れて行ってくれた友善建築のレストランのオーナーはいかにバリアフリーにしていくかを説明してくれ、筆者にも再チェックを依頼した。筆者の細かいチェックにも関わらず、オーナーは耳を傾けた。友善建築の表彰は台北市内だけではなく、台湾の地方都市へも広がっている。政府側が柔軟な対応をすることにより、政府、障害当事者、事業者の三者のバランスが保たれている。この三者の関係により、バリアフリー社会が台湾全土に広がり始めている。

以上が、ベトナムの特徴を有する東アジアの3都市のバリアフリーの事例である。次章では、これらのバリアフリー化の事例を参考にしながらベトナムに応用できる可能性を探る。
第5章 ベトナムにおけるバリアフリーとは

これまで論じてきた内容から、バリアフリーの分析をまとめると以下のようであると考えられる。

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中の「障害当事者」の三者の関係でバリアフリーは形成される。そして、市民社会は形成されたバリアフリーの関係に大きな影響力を有する。これは多数派であり、政府、事業者、障害当事者も市民社会の構成員だからである。

さらに、バリアフリーを主導する主体が政府（トップダウン）であるか市民社会（ボトムアップ）であるかで、バリアフリーの形態も変わりうる。

バリアフリーを主導する主体がトップダウン型であっても、ボトムアップ型であっても、経済力を有していてもバリアフリーのハードを実現できる。しかしながら、トップダウン型の場合、バリアフリーの概念が市民社会に深化していない状態で、政府主導によりバリアフリー化が進められるため、バリアフリーのソフト、心のバリアフリーが対応しきれておらず、バリアフリーのハードの実用性が伴わない形式的なバリアフリーとなることが多い。一方、ボトムアップ型の場合、市民社会からバリアフリーの要求が先に発生するため、バリアフリーの概念は社会に深化していると言える。したがって、ボトムアップ型バリアフリーは市民社会で理解されているバリアフリーであるため、バリアフリーは実用なものへと発展する。また、市民社会がバリアフリーを理解することにより、心のバリアフリーへと繋がる。しかしながら、心のバリアフリーの形態はその国の都市の文化や生活習慣によって変化しうるので一様ではない。また、そのバリアフリーの実現にはトップダウン型と比べると時間を要する。

先進国と途上国のバリアフリーの差異について、経済的要因はバリアフリーの大きな要因であるため、経済力を有していないければバリアフリー社会の実現には時間を要する可能性はある。しかしながら、先進国から技術移転がなされてバリアフリーのハードが整った場合であっても、途上国がハードを使いこなせるだけの技術（ソフト）を有しなかった場合は、バリアフリー社会にはなりえない。このことから、先進国と途上国のバリアフリーの差異は、市民社会に深化したバリアフリーの概念の有無であると考えられる。このことが、台北でバリアフリーが成功した理由の一つであると考える。

バリアフリー環境により、ベトナムにおいても障害当事者の社会参加が可能になる。しかしながら、障害当事者だけが無条件に恩恵を受けるだけの政策であっては社会における合意形成を得たい。障害者政策が社会全体にとっての利益をもたらすもの、あるいは社会政策が障害者を包括できるものと考えた必要がある。一般によく言われることは、バリアフリーにすることにより、障害当事者の外出機会が増加するため、買い物をすることにより経済活動に参加ができ、経済効果を上げられるというものである。このことに関
して、ベトナムの障害当事者は購買力に有していないという反論があり、当初の筆者はこれを覆せるだけの論拠を有していなかった。そこで、ベトナムのバリアフリー現状と北京、バンコク、台北の事例研究を踏まえて、ベトナムの障害者の社会参加を促す環境を効率的に作り出すためにベトナムのバリアフリーの三者について考える。

第1節 政府の役割
ベトナムが社会主義国家である以上、バリアフリーの主導は政府となる。国連障害者権利条約やESCAPの動きが原因となっていることはベトナム政府も認めているが、バリアフリー環境の構築に向かって、法律の制定など近年の動きは明らかである。この一方で、目標の設定など性急すぎるようにも考えられる。先進国を視察し、バリアフリーの必要性を理解し、ベトナムでも同様の政策を採ろうと考えることは評価できるが、理想ばかりが先行し、自国の現状では達成不可能な目標値が掲げられているように見える。検査機関が存在しているとしても、違反者に対する罰則がないため、十分に機能しているとは言えない。実際、市街地を歩いていても、中途半端にバリアフリー化された施設が点在し、そのいずれにもバリアが残ってしまっている。車椅子で行動するにあたっては、バリアフリー動線が断続的では意味をなさない。バリアフリーが普及していない後進国において管理指導に関しては、行政主導で、有効な働きを可能にする検査機関を組織し、検査制度を整備することから始める必要がある。

ベトナムにおいてバリアフリーが実現しない最大の理由として、筆者が考えることは、バリアフリーの三者と市民から聞かれる「ベトナムは貧しいから」という発想である。ここで政府が考えなければならないことは、現状を打破することである。政府は、貧しいから先進国並みのバリアフリーができないとあきらめずに、現在のバリアフリーが残っているように見える。バリアフリーは新車だけとは限らない。ワンステップバスであってもバリアフリーは可能なのである。また104番路線入したバリアフリーの実用性を追求して、社会主義国家らしく指導力を発揮してもよいかかもしれない。

インタビューの中から障害者のための政策は国民の一部のものであるため、社会全体の利益にならないということが聞かれた。ベトナムの障害当事者の数々から判断すると、社会の少数派であるが、他国と比較して決して少数ではない。第3章のアンケートの回答からもわかるとおり、ベトナムにおける心のバリアフリーはi理解、ii受容と進んでいるため、iii共有の段階へ向かうのが未だに考えられる。それでも、社会からの反対を考慮するならば、政府が社会全体の利益となる障害者も包摂できる政策を導き出す役割を果たさなければならない。
ベトナム政府は渋滞の原因をバイク社会と考えているため、政策として市民に都市バスを利用させることにより、バイクの数を減らすことができ、渋滞は緩和できると考えている。バイクの渋滞緩和を成功させることにより、さらなる公共バスの参入も容易になる。この新
たなバスをバリアフリーにすることにより、障害当事者の社会参加も可能になる。ただし、バイクの渋滞緩和の政策は実効性を得られているようである。政策の大前提として必要なことは社会全体の利益であるが、さらに考える必要があることはバイクからバスへの利用を変更しようとする市民のための利益ではないだろうか。なぜならば、台北市で実現したバイクの渋滞緩和は偶然によるものではなく、政策によって誘導されたものだからである（第4章第3節）。バイクの渋滞緩和の政策が効果を得られていない状態でバリアフリーを104番路線に走らせて、採算が合わないと考えているのでは計画的ではない。また、104番路線をバリアフリーのバス路線として選んだ理由も明確ではない。この状態は、障害当事者の利用を考えた路線はいいが、形式的なバリアフリーバスである。数年後には、利用者が少なくなったり、バリアフリーは採算が合わないという回答だけではなく、事業者側から不要という回答を得ることもあろう。

現在、ホーチミン市において地下鉄を建設中である。地下鉄はバリアフリーな乗り物であることから、公共交通のバリアフリー化による障害当事者の社会参加だけでなく、渋滞緩和による社会全体の利益への期待が込められている。しかしながら、第4章第3節の図4-1の台北市の事例と図4-2の高雄市の事例からもわかるように、小型バイクの所有台数が減少したのは、台北市内で捷運の路線が拡大した後であるため、ベトナムの地下鉄が開通して、即座に渋滞解消の効果を期待できるわけではない。そして、台北市の事例をそのままベトナムに移植できない理由は、台北市には存在しないセオムやシクロもベトナムでは汎用されている交通手段として住民に有用であり、これらも渋滞に関与しているからである。

また渋滞の原因は車両の多さだけでなく、交通規則が厳守されていない環境もある。バリアフリー化に経済事情が問題となる途上国の場合は、経済負担の少ない交通関係の法整備による包括的な誘導も一方法であると考えられる。信号を守り、歩道を走るバイクがなくなることで、都市交通が改善されることになり、渋滞が減少できる。この手法は、経済コストも少ないため、国家の経済効率も上昇する。

政府は早急に先進国に追いつくことを考えずに、段階を経た自国のバリアフリー政策を考える必要がある。また、かつてヘルメット着用のための規制を厳しくし、実現できた経緯もある。このように、交通安全のために規制を加えることが、バリアフリーにとってはプラスになることもある。渋滞のショートカットのために歩道に乗り上げて走るバイクに規制を加えることにより、都市インフラである歩道の損傷の補修費も抑えられる。安全な歩道においては車椅子の移動も容易になる。経済コストの負担を抑えようとする規制がバリアフリーにつながる。これも、社会全体の利益となる政策が障害当事者も包摂できる例である。
第2節 障害当事者の役割

ベトナムにおける公共交通機関のバリアフリー動線を強いて挙げると、ホーチミン市の104番路線と言うことになる。空港内のバリアフリー環境を除くと、ベトナム全土で唯一この104番路線を走るバリアフリーバスであると言われる。では、この路線以外の他の障害当事者はこののような環境の中でどのように生活しているのであろうか。筆者の第2章第4節における、ベトナム障害当事者へのインタビューの事例からわかるほ、障害当事者の場合、一般市民として国家の発展に寄与できる人材である可能性も秘めていながらも、移動手段の有無で社会参加に格差が現れているということである。そして、移動手段を有しなかったことにより、障害当事者は情報障害という副次的な障害を引き起こす危険性を孕む。都会には、障害者教育施設や障害者職業訓練施設が存在し、社会参加のための教育を受けている障害当事者がある一方で、地方都市で生活するため、学校に通う手段がなく、小学校すら通えない人が存在する。障害当事者が社会に参加したならば、第3章のアンケートの回答にもあったように、障害当事者の社会参加に対するベトナム国民の理解は高いので、社会における障害者が受け入れる可能性がある。これは、心のバリアフリーが理解を超えて、受容の段階に進んでいるからである。ベトナム国家統計局による610万人の障害当事者の中から、運、不運に左右されず、より多くが社会参加できる環境を作り上げることが、ベトナムにおける課題と言える。

バリアフリーのハードを整えることは大前提であるが、この社会参加のために必要なものは何だろうか。第4章2節のバンコクや同章3節の台北のように、障害当事者の意識の向上を考える。2008年の北京オリンピック・パラリンピック前、中国のマスメディアは北京の新しい障害者トイレや階段昇降機などの施設を地元の障害当事者が実際に利用して、便利になったと評価したことを報道していた。しかしながら、筆者の調査において、実用性と離れていながらも、彼らは便利と評価していたことが明らかになった。障害者用トイレは、スロープの上に踊り場がなく、手前に開く形の扉になっていった。この場合、車椅子に利用している者がスロープ上で扉を引く行為は、非常に危険なことであり、実用的ではない。階段昇降機の場合、地上側に呼び出しボタンが存在しなかった。では、地元の障害当事者は、なぜこのような施設を便利と思ったのだろうか。これまで、このような施設がなかったので、新しくこのような施設ができて便利になったと考えることもあるかもしれない。しかしながら、実用的でなければ、便利とは考えないであろう。これからの現象は、提供側である事業者により無意識のうちに準備された評価工程であったために起こったものと考えられる。評価の際、提供者がトイレの扉を開けて、障害当事者がスロープを上がり、トイレをのぞきこんだ場合、障害当事者は便利なものだったと考えるものであろう。事業者が階段の上に階段昇降機を準備し、障害当事者が階段昇降機に乗り込み、階段を下りる。そして、階段昇降機で階段を上がり、地上に戻る。この一連の行為において、何かの問題も起こらないため、障害当事者は車椅子でも階段を移動できるようになり、
便利になったと考えるであろう。事業者が評価を意識してトイレのドアを開けたり、階段の上に昇降機を準備したのではなく、親切心からしたのであろうが、このようなバリアフリーの評価では意味をなさない。これらの実用的ではなかったバリアフリーはオリンピック・パラリンピック後に修正されているので、外国からの障害当事者による指摘があったことも考えられる。あるいは、中国国内の障害当事者が実際に使うことで不便と感じたのかもしれない。

障害当事者が移動に本当に困らないのか。あるいは、移動手段がないから外出をしないのか。障害当事者が社会参加する上での前提条件である移動に積極的になる必要がある。始めから104番路線のノンステップバスのような先進国型のバリアフリーのバスの完成形を求めるのではなく、自国の社会においてバリアフリー意識が深化することを待ちながら、クチ行きのバス（94番路線）にあるようなワンステップバスを利用することから社会参加を拡大していくことも一手段である。バンコクや台北の障害当事者のように、バリアフリーに対して、障害当事者が自己の視点で判断し、どこがどのように不便で、どのようにすれば便利になるのかを自発的に意見を言える能力も必要とされる。

第3節 事業者の役割

ホーチミン市の1番路線のバス車両は、環境を考慮したヒュンダイのエコエネルギーのバスに変更された。このバスは、韓国国内では旧式のバスであり、現在は新式のエコエネルギーのバリアフリーのバスへと移行している。この新式のバスこそが、ホーチミン市の104番路線のバリアフリー・バスである。ホーチミンで導入されたエコエネルギーのバスは、韓国ではバリアフリー・バスとは認められていない。この認められていない旧式のバスにホーチミンでは国際シンボルマークを掲示しているという点が問題なのである。予算の関係上、旧式バスの払い下げを入手するのはやむを得ないことかもしれない。しかしながら、バリアフリーではない物々を、バリアフリー仕様と評価し、障害者等交通弱者に配慮したものと表示してしまっては、車椅子を利用する障害者が乗車可能か不可能に関係なく、一般利用者はその表記だけでなく配慮がなされていると考えてしまうであろう。そして、ベトナムの障害者政策は十分に行われていると判断する可能性が生まれてしまうのである。このような現象は、事業者側の不勉強が一番の原因であるが、政府の指導力不足とともに、これまで指摘してきた事業者であるかの理解も影響している。104番路線が障害当事者にとって実用的な路線でないときも問題点であるが、利用できないものに配慮が施されていると表示されてしまっているこの問題を指摘できないと、ベトナムのバリアフリーの発展の限界を見えてくる。さらに、このままでは、配慮されたバスには車椅子の利用者は存在しないと結論付けられてしまい、バリアフリー動線の拡張は望めない。過去の事例のように、採算が合わないという理由で廃止されることを考えると、このままで済ませてはならない。

ベトナムは心のバリアフリーが進んでいることは、第3章のアンケート調査の「バリア
フリーバスに対する理解」の結果からも明らかである。事業者はベトナム市民の心のバリ
アフリーにより協力を得ることができる。クチ回避のバスで協力する一般市民の力をベト
ナムにおける伝統的な人的資本と考えたならば、これは豊かな社会資本であり、「ベトナム
は貧しいからバリアフリーができない」という考えは成り立たない。完全なバリアフリー
社会が形成される前に、事業者がこのような手法を用いながら障害当事者の社会参加を段
階的に導き出すことも可能である。同時に、社会参加をしようとする障害当事者がいて、
バリアフリーを必要としている環境を市民社会に知らしめることにより、市民社会にお
けるバリアフリーの深化にも繋がる。これはマスメディアも同様であり、先進国のノンス
テップバスと比較してワンステップバスしか有さないベトナムの公共交通機関を批判する
のではなく、現状でも障害当事者の社会参加を市民と一体となって助けることを促す方が
賢明ではないだろうか。
ベトナムの調査に対し、筆者は自国の地方都市のバリアフリーの調査も行った。日本
の地方都市は都心部と異なり、バスだけが公共交通機関の都市も少なくない。このような
地域であっても、バリアフリーが少なかず運行しているようである。都心部からの
払い下げと思われるようなバスも少なくない。バリアフリーのコミュニティバスもあった
ので、新車の購入以外の方法もベトナムは考えることができるのでではないだろうか。
地方都市のバリアフリーの発展には、観光地の存在も大きいように考える。ベトナムに
おいても、ホイアンの事例があったように、バリアフリーの維持管理のための観光収入も
考慮できる。

第4節 バリアフリー社会の意識の三角形
バリアフリー社会は、政府、事業者、障害当事者の三者で形成されるとし、このプッシ
ョ要因(P)を考えた場合、図5-1のように発展し、バリアフリー社会の意識の三角形が広が
っていくのが理想であると考える。プッシュ要因は、北京のようにオリンピックであっ
たり、バンコクのようにデモ行動であったり、いくつかの事例が考えられる。障害当事者は
政府に対し社会の改善としてバリアフリーを求め、政府は事業者に対し法規制でバリアフ
リーを求め、事業者は法律を遵守するために義務としてバリアフリー化する。この時、市
民社会が障害当事者側に比重を置くと、社会においてバリアフリーに対する合意形成がで
きやすく、バリアフリー社会の関係は強くなる。また、事業者側に比重が置かれると、バ
リアフリー社会の関係は弱いものとなる。図5-1は、障害当事者と事業者の対立構造が解消
された結果、市民社会で合意が形成された理想状態である。このとき、事業者も市民社会
の一員として障害当事者にとってのバリアフリーの意義を理解している。
しかしながら、先進国を含めて、バリアフリー社会の形態が最初からこのようであったわけではない。かつてはバリアフリーをめぐって、求める障害当事者と供給を渋る事業者の間で対立関係にあった。障害当事者は国民の一部にすぎず、この少数の国民のためのバリアフリー化は費用対効果の点から事業者は行おうとしない。そして、事業者の不作為により、障害当事者と事業者の間で対立構造が生じても、市民社会は事業者が自己の権利を守ることに対して何の疑問も抱かない（図5-2の「支持の大きさ」）。バリアフリー化は事業者側に経済負担を負わせるものであるため政府は直接関与せず、事業者が行うバリアフリーカ化は事業者から障害当事者への慈善行為に過ぎないと市民社会は考えていた。しかしながら、二度の世界大戦の戦場となり、傷痍軍人が多く生活する欧州において、障害者の人権に対する考えが市民社会において芽生えるようになると状況が変わる。事業者と障害当事者の対立構造に対し、市民社会が事業者の権利よりも障害者の人権を重視するよう変化した。
したのである。また、市民社会において発生した多くの対立構造に対し、障害者の権利を支持する市民社会の影響を受け、政府が事業者に対してバリアフリー化を法規制するようになる（図5-2の「理想形への変化」）。

図5-2 バリアフリー化の黎明期（日本の1970年代）：
バリアフリーの法律もなかったため、一部事業者が慈悲でバリアフリー化していたにすぎない。バリアフリーも国民の一部である障害者のためのものであった。三角形も小さいものである。
現在の日本は、図5-3のように、バリアフリーの意識は障害者だけに向けられたものではなく、社会における高齢者、妊婦、子供にまで拡大したユニバーサルデザインである。この構図は台北も同様であると考えられる。大きな特徴として、障害当事者が社会参加をしているので、国家が障害者向けの政策をユニバーサルな政策として実施できることである。このことが福祉先進国と途上国の差異と考えられる。心のバリアフリーが発展することにより、市民社会の構図は理想形へと変化すると考えられる。

図5-3 バリアフリー化意識（日本や台湾の現在）
バリアフリーの法律もあり、バリアフリーが浸透しつつある。恩恵を受ける当事者として障害者・高齢者・妊婦・子供と社会全体へ拡大した。台湾も同様である。三角形が二者を包み込む段階にある。
北京の場合は、図5・4のようにバリアフリーの三角形の一点は外国人ユーザとの間に当初成立、現在は障害当事者に代位した。オリンピック・パラリンピック前の市民社会は、障害当事者の存在に対して無関心に近い状態であり、事業者を支持していた可能性も高い。パラリンピックにより、障害当事者の存在が市民社会に近いものとなり、市民社会の支持は障害当事者的方向へ徐々に向かいだしている。

図5・4 北京型：円外は外国人利用者、パラリンピックの選手であったり、観光客であったりする。パラリンピックの影響でバリアフリー化意識が社会まで広がった。
ベトナムの場合は、図5-5のようにバリアフリーは行政、事業者が有する先進国の技術、障害当事者のリーダーの三者の間で成立している。これは、ベトナム社会にバリアフリーの意識がまだ浸透していない状態を表している。ベトナムの障害当事者リーダーのバリアフリー意識の問題点は、先進国からのバリアフリーに関するエリート教育を受けた結果、自国との格差であきらめを感じてしまい、一般の障害当事者から遊離した感覚にあつあることである。そして、この格差を解消する手段が確立されていないため、バリアフリー意識は障害当事者全体に浸透していないままである。事業者が先進国の技術移転を完成させ、障害当事者が社会参加できる環境が整い、障害当事者リーダーのバリアフリー意識が他の障害当事者にも伝播することで、バリアフリー意識の三角形のバランスが成り立つ。
第5節 バリアフリーの形態

図5-6は、心のバリアフリーが進んでいる市民社会が障害当事者を包摂している状態である。バリアフリーを障害当事者のためにするのではなく、社会政策が障害者も包摂する政策なり、社会全体の利益として発展する。これは、途上国においては、障害者に対して特別な政策を行うことは容易ではなく、一般市民と対等な政策にならざるを得ないということである。

図5-6 包摂型

今後、ベトナムが理想とする潜在的なバリアフリー。市民社会への政策の結果、障害者を包摂でき、バリアフリーとなる。
物にコストをかけられる先進工業国では導入が早かったと言える。このことは同時に、世界的にバリアフリーと経済力だけを結び付ける結果にもなっている。バリアフリーのハードはコストのかかるものであるが、バリアフリーのハードを有するだけでは、バリアフリーが市民社会に深化することはない。事業者からのバリアフリーのソフト、市民社会からの心のバリアフリーもバリアフリー社会を形成する際には必要な因子である。

筆者はフィールド調査において、19以上の都市374のバリアフリーを見ってきた。バリアフリーの形態の特徴をまとめると以下のようであると考えられる。福祉先進国の北欧であっても、当初はバリアフリーという概念は存在していなかった。バリアのある社会においてどのようなバリアフリーが存在するかを形態ごとに特徴をまとめたい。

(1) ボトムアップ型バリアフリー

先進国におけるバリアフリーの多くはこの形態である。社会から政府に対してバリアフリーの要求が起こったことにより、バリアフリーが実現した形態である。バリアフリーの概念が社会全体に広がっているため、ユニバーサルデザインへと発展し、障害者だけではなく、高齢者、妊婦、ベビーカーを含めた包括的な対応が可能である。また、都市全体のバリアフリーとしてバリアフリー動線が描きやすい。

近年、新築段階からユニバーサルデザインであるため、バリアのない社会が当然のものとなっている。それゆえ、バリアに対する認識が社会において薄れる可能性もある。このため、社会における啓蒙活動は必要である。

市民社会における心のバリアフリーは既共有あるいは共生の状態にあるかあるいはゼロ（不認識）の両極端になる。

(2) トップダウン型バリアフリー

バリアフリーの概念が確立していない社会において、政府が主体となって導入するバリアフリーである。この場合、政府がバリアフリーを導入するための動機が表面化しやすい。

社会がバリアフリーを認識しない状態でのバリアフリー化である点は、発展途上国にも多い。しかしながら、未開の地ではバリアフリーの議論は不必要なことからもわかるように、経済発展が進み、都市の形態が整いつつある途上国である。バリアフリーが新たな知識として導入されるため、時に不自然なバリアフリーとなりうる。

また、バリアフリーは社会保障や福祉意識ともつながるため、バリアフリーにすることが国家としての信用度を上昇することを目的としている場合、バリアフリーの意識を社会に深化させるためには、政府の啓蒙活動が必要とされる。

(3) キャッチアップ型バリアフリー

バリアフリーの意識が確立していない社会で起きるバリアフリーであるため、途上国に

374 日本国内の地方都市も含めると、20都市以上になる。
おける現象である。インフラ再整備や新しい技術を導入する際に、自国の技術では達成が難しい場合、先進国の技術を導入する。この際に、バリアフリーの技術が付随して導入される。導入する途上国側にバリアフリーの意識がないにもかかわらずに、バリアフリーが自然発生する点が特徴である。

トップダウン型バリアフリーと同様に、社会においてバリアフリーの意識が確立していない。異なる点は、導入する側にもバリアフリーの意識が存在していないことである。このため、政府からの啓蒙活動もなく、バリアフリーの意識が市民社会に深化しにくい。しかしながら、このバリアフリー化により、障害当事者の社会参加につながり、障害当事者から市民社会へのバリアフリーの伝播は可能である。

(4) 観光地型バリアフリー

観光収入を目的とした、福祉意識と経済活動が融合されバリアフリーである。バリアフリーの恩恵の主な対象者は観光客とバリアフリー化した主体である。この主体は、多くの場合は事業者であるが、時として政府であることもある。バリアフリーによる経済効果は証明されているため、バリアフリー化を進める主体は積極的である。途上国であっても、観光地や観光スポットなど限定されたエリアで起きる現象である。

限定されたバリアフリーになりがちなため、市民社会へのバリアフリーの深化は期待されていないと考えられる。しかしながら、このエリアが一般社会の生活空間と融合された場合、キャッチアップ型バリアフリーになる可能性がある。

(5) 人力介助型バリアフリー

バリア認識しながらも、経済的負担を回避するための人力によるバリアフリー。この場合、主体は規模が小さい事業体となることが多い。費用対効果を考えるならば、このようなバリアフリー化を選択しやすい。次の(6)と異なるのは、介助する側にバリアの存在と介助が必要であることが周知されている点である。

クチ行きのワンステップバスはこのバリアフリーの型にあたる。日常的に提供されるサービスであれば、その行為を見る地域住民の心のバリアフリーへとつながる可能性がある。この状態において、先進国からバリアフリーの設備が導入されると、ボトムアップ型バリアフリーとなり、バリアフリー動線を描きうる。

(6) 途上国型バリアフリー

住民が、社会における階段などを車椅子にとっての障害物として認識していない特徴を有する。エレベータが設置されていない、階段だけの建物を当然の状況として捉えるため、住民が日常生活の習慣として車椅子を人力で介助することで、バリアフリーとなる。

人力介助型バリアフリーと形態は同様であるが、住民が障害物をバリアと認識していない点で異なる。たとえば、車椅子を利用する障害者が階段に来た場合、居合わせた住民た
ちが協力し合い、善意として担ぎ上げるバリアフリーである。このような行為を住民が日常的に行った場合、市民社会における心のバリアフリーは高い水準になると言える。

この状態において、先進国からバリアフリーの設備が導入されると、キャッチアップ型バリアフリーになりやすい。

これらが、筆者が考えたバリアフリーの形態である。現実の社会おいては、バリアフリーの形態はどれか一つの型に該当するということはなく、いくつかの型の特徴を融合して持ち合わせている。バリアフリー化を進めるにあたり、バリアフリーに対する意識の有無とその主体を把握することが重要になる。
終章

近年、日本国内でもバリアフリーは社会の中でごく自然なものとなっている。しかしながら、日本国内においてバリアフリーの環境が実現するまで数十年の道のりを経ている。また、このような考えは元々備わっていたものではなかった。1990年代、JRの全駅にエレベータあるいはエスカレータの設置を求めて、バンコクのデモさながらに、毎年12月に各障害者団体が集結していた時期がある。交通大行動と称し、新宿の都庁からJR新宿駅まで移動し、新宿駅から東京駅まで電車に乗るデモ行動をして毎年ニュースにとりあげられていた。ベトナムにも障害者団体が存在し、彼らの活動は意味のあることである。しかしながら、彼らの活動は、社会システム上、このような積極的な行動がとれるものではない。彼らに望まれるのは、ベトナムで暮らす彼らの日常生活において、実用的と考えられる的確な意見を政府や事業者に伝えることである。

また、外国がベトナムに支援を行う際、ベトナムの地域文化の理解も必要であると考える。先進国の技術をそのまま輸出して支援することは福祉先進国の考えを押し付けることにもなり、地域独自の社会・文化に対する破壊にもなりうる。この場合、ベトナム政府の関係者も先進国の先端技術の導入を最初から考えるのではなく、自国のインフラで可能なバリアフリーについても先に考える必要がある。また、外国がベトナムの障害当事者に対し、先進国のノウハウを伝授するだけでは、ベトナムに帰国後にそのノウハウを活用する機会を得られないでいる。さらには、先進国と自国の置かれている状況とのギャップで、障害当事者を諦めという方向へ進む可能性もある。それがハノイにおけるバリアフリーバスの実験後の状況である。実験が失敗に終わったのちの進展が全く見られない。さらに、渋滞状況が変わらない状況でバリアフリーバスを走らせても、実用性を兼ね備えず、「採算が合わないから」と言われてしまうであろう。

ここで、バリアフリーの用語が持つ意味を再認識する必要がある。世界最初のバリアフリーの基準書の題名は1961年の「American National Standard Specifications for Making Buildings and Facilities Accessible to, and Usable by, the Physically Handicapped」（下線は筆者による）である。同基準書が1981年に大改訂された際に中心人物であったエド・スタインフェルドはアクセシブルとユーザブルの用語に関し、川内への私信において、「aアクセシブルは人々が環境中の資源の中から自分たちの使いたい物を得ることができるということ。bユーザブルとは環境が人によって効果的に使われることを意味する。cバリアフリーとはアクセスしたり使ったりするときにバリアがないことを指す。これらの語には微妙な違いがあるが、通常は全ての意味を含んだ形で一語で表す」と説明している[川内2001]（abcは筆者が便宜上つけた）。日本文化の感覚ではaアクセシブルとcバリアフリーは同様の意味として扱える。bユーザブルについて、もっと具体的に考えられないだろうか。建築物の場合、建物の中に入ることができれば、目的が達成されるため、これ以上の議論は必要ないと考えられる。では、本論文の議論の中心となる公共交通の場合はどうであろうか。
ろうか。バスの場合であるならば、アクセシブルとはバスの乗降が可能であること、ユーユーザブルとはバスに車椅子が乗車できるエリアを有していることで、この両方を満たしてバリアフリーと考えられる。アクセシブルとはバスの乗降が可能であること、ユーユーザブルとはバスに車椅子が乗車できるエリアを有していることで、この両方を満たしてバリアフリーと考えられる。①ベンツ製のバス（リフト付きバス）、②クチ行きのワンステップバス、③1番路線に投入された手すり付きのエコバス、④104番路線のノンステップバスが挙げられる。明らかにわかることは、③はバリアフリーバスではないことであり、④はユニバーサルデザインであることである。①はアクセシビリティとユーユーザビリティを有していると言える。②はどうであろうか。バリアがないとは言えない。しかしながら、③とは異なり、最低限のアクセシブルを有している。実際に、運転手と乗客で車椅子の乗客を介助して載せている。②には車椅子用のエリアもあるため、バリアフリーの意識が存在し、乗車できたならばユーユーザブルと言える。また、前述したが、筆者の日本の経験では、②のようなバスがバリアフリーバスとして走行し、①のようなバスへ発展し、そして④のようなバスへと発展した経緯がある。この意味において、ベトナムのバスのバリアフリー化は発展経路にあると考えられる。それでは、④のバスの問題点は何だろうか。ユニバーサルデザインであるのだから、アクセシブルでユーユーザブルである。アクセシビリティでユーユーザビリティを有する建築物であるならば、バリアフリーに対して十分である。しかしながら、移動を要するバスであるならば、さらに路線の実用性も考慮する必要がある。ここで、筆者は、車椅子利用者にとって公共交通機関のバリアフリーの指標として「プラクティカブル（practicable）」をさらに付け加えたい。ホーチミン市公共旅客運送運営管理センターでは、③のバスのコストと採算性から、バリアフリーバスの購入が難しいことを話していた（韓国では③のバスから④へと変更されつつあり、③のバスをベトナムに払い下げた可能性もある）。同バスがアクセシブルでユーユーザブルであることは最低条件であるが、このことに関しては④のバスである必要はなく、最低条件を満たしている②のワンステップバスでも問題はない。介助を必要とするが、車椅子用のスペースも有している。バス本来の目的である移動性に着目して、プラクティカブルな路線を考えることにより、都市のバリアフリー化はさらに発展できる。

ベトナム独自のバリアフリーの段階的発展は、クチ行きの運転手と乗客が車椅子を一緒
に担ぎ上げる方式であったと考えられる。この段階を飛び越えてしまったのは、先進国の
指導により、先進国のモデルをベトナムに持ち込んだことによるのではないだろうか。バリアフリーの意識の三角形（ベトナム型）が示すように、理想と現状の乖離がベトナム型バリアフリーの成長の試みとなっている。したがって、この格差を経済的理由によるものと判断している段階では、成長は困難であると考えられる。ベトナムは、ベトナム式バリアフリーの確立と成長を目指しながら、先進国のような社会全体のバリアフリー化に向けて段階的に目指すことの方がバリアフリー社会に確実に近づけるのではないだろうか。

また、公共交通のバリアフリーのために必要なことは、バリアフリーの設備を有する乗り
物を走らせることだけではない。公共交通システムの整備までを意味する。現在のベト
ナムはスローガンやキャンペーンにより、バイクの利用者をバスの利用者へと移行させようとしているが、目立った効果が表れているわけではない。市民にただ訴えるだけでは、市民の生活習慣が変化することは容易ではない。第5章第1節の役割で既述したように、台北の事例は、バイクから公共交通機関へ利用者を政策的に誘導したことにより、渋滞緩和が成功した例である。そこで、第3章第2節の交通手段に関しては⑥「バスを利用する場合」にあった「バイクを有しながらもバスを利用する」人たちを分析することで、効果的に対策を考えられるかもしれない。また、高木資料のバスの非利用者の理由も分析対象となる。台北の事例では、公共交通機関の段階的な厳格化も効果があったと言う。

現在、ホーチミン市において地下鉄を建設中である。台北、高雄の例からもわかるとおり、直ちに渋滞が緩和するとは限らない。ただし、同地下鉄はバリアフリーの設計がなされているので、障害当事者には期待である。すでに地下鉄の路線は決定しているが、プラクティカルとなるためには駅周辺を含めたバリアフリーを考える必要もある。また、車椅子が乗車できるバリアフリー構想と連動できればさらにプラクティカルになる。

これまで、障害当事者の社会参加のために、公共交通機関のバリアフリー化の必要性について論じてきた。しかし、バリアフリー化が社会全体の利益へと繋がることに言及していな。本論文の最後に、公共交通機関のバリアフリー化と社会全体の利益について論じたい。公共交通機関のバリアフリー化により、障害当事者が社会参加する先にあるものは何かだろうか。筆者は、ベトナム国内における障害当事者への高等教育の必要性を考えている。このことは、障害当事者へのプラスとなるだけでなく、市民社会への影響力も考えられるからである。先進国における市民社会も、以前は経済負担を回避するためにバリアフリー化に反対していた事業者を当初は支持していた時期もある。これが、障害当事者を支持するように変化したのは、障害当事者が市民社会における身近な存在となり、市民社会におけるバリアフリーに対する理解が深化したからである。

さらに第3章第2節の⑤障害者と交通③「車椅子用のバスは必要か」に対し、「必要」の回答は100%近いことから、ベトナム社会は、障害当事者に対し心のバリアフリーの高い水準を有し、偏見を持たずに障害者を受け入れる体制（①受容あるいは②共有）が整っている。しかしながら、第3章第2節の⑥障害者と交通②「ラフト付きバスを知っているか」に対し、「知らない（86%）」があったことに加えて、④「どのぐらいの時間待てるか」に対し、「乗り終わるまで待つ」「20分以上」という現実的ではない回答も少数ではなかったことから、障害当事者が必要とするバリアフリー環境がどのようなものであるかを知りうる機会がまだないと考えられる。

障害当事者が高等教育を受ける機会が増すことにより、機を共に並べる他の学生にも影響を与える人材教育ともなり、バリアフリーは何たるかを伝える機会にもなりうる。ここで、筆者は米国のルーズベルトとトルーマンの関係を構えると考える。ルーズベルトを

---

375 本論文第1章第3節参照。
見ていたトルーマンが大統領になってから、障害者雇用のための委員会を発足させたように、高等教育を受けた人材の多くが、やがて国家あるいは社会の中枢で活躍して、障害者政策に影響力を有する可能性もある。さらに障害当事者は高等教育を受けることにより、就業の機会を得ることができ、収入を得た障害当事者は経済活動の参加も可能になる。これにより、バリアフリー化で受けた恩恵を社会に還元できる。公共交通機関のバリアフリー化は、障害当事者の社会参加の道を開拓でき、高等教育機関を通じて、バリアフリーレアリゼーションが社会へと伝播していく可能性を有している。結果的に、障害当事者と一般市民の間の相互作用をもたらすと言える。

後発性の利益であるとも考えられるが、現在の台北市のバリアフリー環境は東京よりも進んでいる点も少なくない。捷運のバリアフリーがユニバーサルデザインであるため、出入口が非常に容易である。電動車椅子に乗車し、公共交通機関を使い、単独で外出している重度障害者の数も多い。このような台湾であっても、戦後が解除される前は、かつての日本のように障害者に対する偏見も存在していた。さらに、台湾の馮が指摘したのはバリアフリーに対する台湾社会における福祉意識の成長である。台湾にも貧しい時期があり、市民の生活が豊かになると、市民が自分たち以外の社会的弱者のことを考えるようにになったと言える。

経済力と福祉意識が相関して、バリアフリーリアリゼーションが社会を上昇することにより、心のバリアフリーのトリクルダウン効果は期待できるかもしれない。

台湾の事例から、アジア社会の成熟度とバリアフリーに関して三段階の相関関係が考えられる。第一段階では、社会において一般国民は日々の生活を考えているため、自分たちの富を求める。第二段階では、一般国民に対しては富の分配がなされたので、一般国民から社会的弱者への配慮が生まれ、富の再分配がなされ、バリアフリーを求めることに対して同調できる。第三段階では、富の再分配を受け、環境を整えられた障害当事者が富を生産する側に参加をし、社会還元をする段階である。第一段階から第二段階には、農業国と工業国への変化が考えられる。第二段階から第三段階へはサービス産業の発展が考えられる。そして、サービスと心のバリアフリーには関連性があると考えられる。欧州の場合、二度の大戦の戦場になったことが福祉に対する意識を育てたとも言われている。富をめぐっての大戦が起きたことから、二度の大戦中、先進工業地域である欧州はすでに第一段階から第二段階へと社会がすでに変化していたと考えられる。そして、この時期のアジアは欧州の植民地であり、社会の変化の点では第一段階であった。このように考えると、国連障害者生活会議からバリアフリーの議論がアジアにもたらされた時、アジアはまだ第一段階であり、欧米とは社会構造が異なっていた。この意味において、バリアフリーは文化からの影響だけではなく、社会的成長段階の影響もあると考えられる。

筆者は、ベトナムが受け入れられる政策として、筆者の提言は障害者政策が社会全体の利益となるもの、あるいは社会政策が障害者を包摂できるもののかと考えていた。しかしながら、途上国の場合、障害者向けの政策は障害者向けであり、社会全体までいきわたらないように考えられる。これは、障害当事者の社会参加がまだ十分にはできていない
いないため、市民社会における一般市民と障害当事者の日常生活の環境に格差が存在するからである。したがって、一つの障害者政策が社会全体の利益を導くには、障害者が社会参加を果たし、市民社会における一般市民と障害当事者の生活環境が共に共有の状況になる必要がある。筆者は、福祉先進国と途上国の差異は、国家が障害者政策をユニバーサルな政策として実施できることと前章において述べた。この差異の克服は途上国から福祉先進国への変わり目である。そして、この変わり目は、心のバリアフリーによる市民社会の受容から共有へ変換する変換点である。この段階を経ると、障害者は、権利を享受するだけの庇護の対象者から市民としての義務も果たす権利の主体へと変位できる。このように考えたならば、バリアフリーとは、障害があるが故の移動制約を解除するためにサポートする物理的ツールであるだけでなく、障害者が一市民へとなる機会を創出するツールであると捉えられる。このバリアフリーこそが障害者の社会参加の実現の前提であり、共生社会を確立できる第一步と考えるのである。

筆者が初めてハノイを訪れた2003年はパラゲームの開催中であったが、車椅子の人間が自由に外出しているだけで物珍しかったようで「パラゲーム」や、日本のバイク会社の名前、「ホンダ」、「ヤマハ」など、興味本位で声をかけてくる人が多かった。しかし、近年、車椅子を使用している筆者に対し、家族に車椅子の者がいるから同じようなものが欲しい等、積極的に社会参加につながるような声をかけられるようになってきた。ベトナム社会が経済的に豊かになってきた表れであろう。障害当事者の家族も当事者を社会に出すことを考え始めたのかもしれない。経済成長期にある今こそ、社会発展と共に、心のバリアフリーの水準が高いベトナム社会にハード面のバリアフリーとはどのようなものなのか、公共交通のバリアフリーを通じて知ってもらう良い機会と言えるであろう。

本論文において、ベトナムのバリアフリーについて、アジアの3都市と比較しながら論じた。ベトナムのバリアフリー化は、現在建設中の地下鉄の開業と共にさらに変化していくと考えられる。今後、地下鉄の導入以降のベトナムが、バイク社会の中にバリアフリーを共存させた台北のように変化できるか否かを追い続けたい。

心のバリアフリーは伝統的共同体における相互扶助の産物とも言えるかもしれない。今後都市化が進み、近代的市民社会に向かうベトナムにおいて心のバリアフリーがどのように変化するのだろうか。ベトナム、タイ、台湾、その他さまざまなアジアの他都市で感じられた心のバリアフリーの由来を今後の研究課題としたい。
参考文献一覧

日本語
秋山 哲男、建設省都市局都市交通調査室（2001）『都市交通のユニバーサルデザイン：移動しやすいまちづくり』、学芸出版社。
安藤 次男（2006）『国際政治の国内的効果--アメリカにおける「冷戦公民権」をめぐって』『立命館国際研究』18 巻 3 号、487-501 頁。
伊藤 彰人（2010）『5316 東南アジアの発展途上国の鉄道駅における日本型バリアフリー基準の適用要件に関する研究：鉄道駅におけるベトナムと日本のバリアフリー整備基準の比較研究(公共交通施設のユニバーサルデザイン、建築計画 i)』『公学論演義概集、e-1、建築計画 i、各種建物・地域施設、設計方法、構法計画、人間工学、計画基礎』2010、677-678 頁。
伊藤 彰人（2010）「ベトナムのバリアフリー環境事情(アジアのバリアフリー/ユニバーサルデザイン環境)」『福祉のまちづくり研究』12 巻 1 号、A27-A29 頁。
ヴォルフェンスベルガー・ヴォルフ（2000）『ソーシャルロールバロリゼーション入門：ノーマリゼーションの心髄』、冨安芳和訳、富士社。
遠藤 聡（2007）「ベトナムの国会と立法過程 (ベトナムの国会と立法過程)」『外国の立法』231、110-133 頁。
遠藤 聡（2008）「ベトナムにおける法体系の整備--2008 年法規規範文書公布法を中心に」『外国の立法』238、177-190 頁。
大友 有（2003）『タイ王国憲法：概要及び翻訳』衆議院憲法調査会事務局。
岡江 哲史（2011）『ベトナム－TPP 参加表明の歴史的背景－』『平成 22 年度カントリーレポート：韓国、ベトナム』、農林水産政策研究所、
小野澤 正喜（2005）『東南アジアにおける宗教の再生と市民社会(1) タイにおける仏教的原理主義の 2 つの類型と世俗内倫理』『筑波大学地域研究』24、181-192 頁。
加瀬 進（1994）「スウェーデンにおける障害者の権利保障規定に関する研究：精神遅滞者「援助法」改正史を手がかりに」『特殊教育学研究』32 巻 3 号、23-31 頁、
河東田 博（2005）『新説 1946 年ノーマライゼーションの原理』『コミュニティ福祉学部紀要』7、13-23 頁。
川内 美彦（2009）『ノーマライゼーション原理とは何か：人権と共生の原理の探究』現代書館。
川内 美彦（2001）『ユニバーサル・デザイン：バリアフリーへの問いかけ』、学芸出版社。
川内 美彦（2007）『ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる：スパイラルアップを実現する
川島聡（2011）：『第9章 差別禁止法における障害の定義—なぜ社会モデルに基づくべきか』
松井彰彦、川島聡、長瀬修編著『障害を問い直す』、東洋経済新報社、289-320頁。
川島聡＝長瀬修 仮訳「障害のある人の権利に関する条約」
川原啓嗣（2009）「ユニヴァーサルデザインの国際的動向と今後の展望」『名古屋学芸大学メディア造形学部研究紀要』2009:111-116頁、
https://nufs-nuas.repo.nii.ac.jp/?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_item_detail&item_id=407&item_no=1&page_id=13&block_id=17（2013年11月27日閲覧）。
関志雄（2006）：『資本主義へ移行する中国経済の現状と課題（Brics経済の実像）』『国際問題=International Affairs』557、37-45頁。
黒田学・向井啓二・津止正敏・藤本文朗（2003）：『胎動するベトナムの教育と福祉：ドイツ政策下の障害者と家族の実態』、文理閣。
黒田学（2006）『ベトナムの障害者と発達障害－障害者と福祉・教育の実態調査を通じて』、文理閣。
古瀬敏（1997）『バリアフリーの時代』、都市文化社。
国土交通省（2000）『バリアフリー化の社会経済的評価に関する研究』、
国土交通省（2001）『バリアフリー化の社会経済的評価の確立へ向けて』、
小林昌之（2008）『障害者の司法へのアクセス』森社編『障害と開発：途上国の障害当事者と社会』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、139-177頁。
小林昌之（2010）『第2章 中国の障害者と法－法的権利確立に向けて－』小林昌之編『アジア諸国の障害者法：法的権利の確立と課題』日本貿易振興機構アジア経済研究所。
佐々木信彰（2002）『上海浦東新区の現況と課題』『アジアの大都市 5 北京・上海』、日本評論社：79-96頁。
ジェトロ・アジア経済研究所ホームページ アジア動向データベース「ベトナムの動向分析レポート2003年」、
http://d-arch.ide.go.jp/browse/html/2003/201/2003201TPC.html#ID_2003201TPC_h1_1（2013年11月14日閲覧）。
シェノー・ジャン（1969）『ベトナム：政治と歴史の考察』藤田和子訳、青木書店。

186
ミネルヴァ書房、31-77頁。
寺本 実、岩井 美佐紀、竹内 郁雄、中野 亜里（2011）『現代ベトナムの国家と社会：人々と国の関係性が生み出す「ドイモイ」のダイナミズム』、明石書店。
寺本 実、グエン・クォック・ワン、藤田 麻衣、坂田 正三、石塚 二葉、アジア経済研究所（2012）『転換期のベトナム：第11回党大会、工業国への新たな選択』、日本貿易振興機構アジア経済研究所。
東京大学東洋文化研究所中田明彦研究室－アジア・太平洋諸国の対外政策データベース－ベトナム社会主義共和国憲法（訳）、
徳田 克己、水野 智美（2005）『障害理解：心のバリアフリーの理論と実践』、誠信書房。
内閣府（2006）「バリアフリー化推進に関する国民意識調査」『バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進普及方策に関する調査研究』、
中野 亜里（2005）「グローバル化の潮流とベトナムの内外政策--世界市場への「主体的参入」と「全民大団結」路線」『アジア研究』51巻3号、60-77頁、
ニイリエ・ベンクト（2000）『ノーマライゼーションの原理：普遍化と社会変革を求めて』増補改訂版、河東田博・杉田穏子・橋本由紀子・和泉とみ代訳、現代書房。
ニイリエ・ベンクト（2008）『再考・ノーマライゼーションの原理：その広がりと現代の意義』、ハンソン友子訳、現代書房。
西澤 希久男（2010a）「タイにおける障害者権利条約への対応と国内法整備—2007年障害者エンパワーメント法について（アジアの障害者立法—国連障害者権利条約への対応）」『アジア発展のトレンド』16巻10号、16-19頁。

西澤 希久男（2010b）「第4章 タイにおける障害者の法的権利の確立」『アジア諸国の障害者法：法的権利の確立と課題』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、119-148頁。


日本地下鉄協会（2010）『世界の地下鉄：151都市のメトロガイド』 ぎょうせい。

日本貿易振興機構（ジェトロ）バンコクセンター編「2007年タイ王国憲法」。

沼尻 恵子、鈴木 圭一（2011）「既存施設のバリアフリー化に係る費用及び技術的課題についての調査研究」、（財）国土技術センター、43-48頁。

野村 武夫（2004）『ノーマライゼーションが生まれた国・デンマーク』、ミネルヴァ書房。

花村 春樹（1998）『「ノーマライゼーションの父」N.E.バンク-ミケルセン：その生涯と思想』、ミネルヴァ書房。

日比野 正己（1991）『図解 バリア・フリー百科』 阪急コミュニケーションズ。

藤本 一美 訳著（2005）『第二部 トルーマン民主党政権の特色と一般教書』 [資料:戦後米国大統領の「一般教書」第一巻 ルーズベルト、トルーマン、アイゼンハワー]、大空社、45-294頁。

古田 元夫（1996）『ベトナムの現在』、講談社。

古田 元夫（2000）『第VI章 行政改革』白石昌也編『ベトナムの国家機構』、明石ライブラリー、179-197頁。

ブンスク・チョティガバニト、ドゥアンドゥアン・オランファン（1997）「第1章 タイの福祉 第3節 障害者社会復帰法の現状と展望」萩原康夫訳、萩原康夫編『アジアの社会福祉』、中央法規出版、61-81頁。


丸山 一郎（1985）『米国における聴覚障害者の法的権利』『リハビリテーション研究』50巻、日本障害者リハビリテーション協会、41-47頁。

村嶋 英治（2002）『タイ国の立憲革命期における文化とナショナリズム』池端雪浦責任編集『植民地抵抗運動とナショナリズムの展開』、岩波書店。

森杉 壽芳、福田 敦（1998）『第7章 交通問題』田坂敏雄編『アジアの大都市 [1] バンコク』、日本評論社、213-233頁。

柳澤 雅之（2008）『ダナン』桃木 至朗・石井 民雄・高谷 好一・前田 成文・土屋 健治・池端
雪浦編『東南アジアを知る事典：ベトナム+カンボジア+ラオス+タイ+ミャンマー+マレーシア+ブルネイ+シンガポール+インドネシア+東ティモール+フィリピン』、平凡社。
吉村 千恵（2009）「1991年障害者リハビリテーション法形成過程」今泉慎也編『タイの立法過程とその変容』アジア経済研究所、73-89頁。
李 妍焱（2012）『中国の市民社会：動き出す草の根 NGO』、岩波書店。
李 蓮花（2011）『東アジアにおける後発近代化と社会政策：韓国と台湾の医療保険政策』、ミネルヴァ書房。
渡辺 英緒（2000）「第Ⅱ章 法規文書の制定と運用」白石昌也『ベトナムの国家機構』、明石ライブラリー、53-81頁。

英語
ANSI: Historical Overview,
ANSI A117.1 (1961),
ASEAN Para game Federation,
Charlotte Area Transit System,
http://charmeck.org/city/charlotte/cats/paratransit/Pages/Default.aspx（2013 年 11 月 21 日閲覧）。

190
Committee on the Rights of Persons with Disabilities - 8th session,

Convention and Optional Protocol Signatures and Ratifications,


ESCAP Division Social Development (2012), Disability at a Glance 2012: Strengthening the Evidence Base in Asia and the Pacific,

ESCAP Division Social Development (2012), Incheon Strategy to “Make the Right Real” for Persons with Disabilities in Asia and the Pacific,

Gallagher Hugh G. (1985), FDR's Splendid Deception, Dodd, Mead.

http://assets.wne.edu/159/31_arti_Architec.pdf（2013年11月27日閲覧）.


Library of Congress,

Washington, D.C.


Tsai, I-lun, and Ming-sho Ho (2010), An Institutionalist Explanation of the *Evolution of Taiwan’s Disability Movement: From the Charity Model to the Social Model*. Journal of Current Chinese Affairs 39(3): 87-123.


USAID/Vietnam: *Disabilities and Health Assessment 2011*,


192

ベトナム語
Báo Mới (28/09/2010), *Hà Nội miễn phí xe buýt cho thương bệnh, người khuyết tật,*
Báo Mới (11/12/2009), *Đà Nẵng: Khai thạc tuyến xe buýt hỗ trợ người khuyết tật,*
BỘ NGOẠI GIAO VIỆT NAM, “4. Người khuyết tật”, *BÁO CÁO QUỐC GIA KÍM DIỆM ĐỊNH KỲ VIỆC THỰC HIỆN QUYỀN CON NGƯỜI Ô VIỆT NAM*,
Đường Bộ (13/07/2013), *TP.HCM tiên phong áp dụng xe buýt sạch cho người khuyết tật*
Giao thông vận tải (28/05/2008), *TP Hồ Chí Minh: Một số tuyến xe buýt đang tiếp cận với người khuyết tật,*
MOLISA (17/04/2012), *Ủy ban Kinh tế Xã hội Châu Á Thái Bình Dương Liên Hiệp Quốc (UNESCAP),*
chau·A-Thai-Binh·Duong-Lien-Hiep-Quoc·UNESCAP·language/vi·VN/Default.aspx
(2013年11月27日閲覧).
MOLISA (14/07/2006), Hỏi thao Khai niem va tür ngừ về Nguoi tan tat,
http://www.molisa.gov.vn/news/detail/tabid/75/newssid/47101/seo/Hoi-thao-Khai-niem-va-
NCCD (2002), Xây dựng công trình đảm bảo người khuyết tật tiếp cận sử dụng,
NCCD (2010), Bảo cáo năm 2010 về hoạt động hỗ trợ người khuyết tật Việt nam,
日閲覧).
NGHI LUC SONG (12/06/2011), Xe buýt và nhà chờ cho người khuyết tật · Thế và chua
dong bo,
http://www.nghilucsong.net/tin-tuc/chi-tiet/4619/xe-bu-yt-va-nha-cho-cho-nguoi-khuyet-ta-
Người Lao Động (30/06/2011), Văn đềng người dân đi xe buýt,
年11月18日閲覧).
Người Lao Động (30/06/2012), Xe buýt s¹ch cho người khuyết tật,
1152.htm (2013年11月27日閲覧).
Nguyen Thi Bao, HOÀN THIỆN PHÁP LƯAT VÈ QUYỀN CỦA NGƯOI KHUYẾT TẤT Ô
VIỆT NAM HIỆN NAY, 2008: Học vien Chính trị Hành chính Quốc gia Hồ Chí Minh: (博
士論文).
Reader's digest (1997), Ca Van Tran's Last Battle,
THANH NHIEU ONLINE (15/02/2008), Nhận đên metro Sài Gòn,
覧).
THANH NHIEU ONLINE (04/07/2012), Hai chic xè buýt CNG đánh cho người khuyết tật,
THÔNG TIN TRUYỀN THÔNG, Tự 21 đên 25/7 tai Đà Nẵng: Hội thị Thế thao–Văn nghệ
Người Khuyết tật toàn quốc lần IV,
tid=77\%3Acau-chuyen-truyen-thong&Itemid=2\%E3\%80\%80（2013 年 11 月 27 日閲覧）
TRUNG TÂM QUAN LÝ VÀ ĐIỀU HÀNH VĂN TÀI HÀNH KHÁCH CÔNG CONGL, ホーチミン市公共旅客運送運営管理センターのホームページの時刻表、
"nihon dô" khuyet tât

11-127 芳華(08/10/2009), 『Làm đầu tiên có xe buýt trợ giúp người khuyết tật』
http://vietbao.vn/Xa-hoi/Lan-dau-tien-co-xe-buýt-tro-giup-nguoi-khuyet-tat/20883167/1
57/ （2013 年 11 月 24 日閲覧）。

Vietnam Plus, VN dây mảnh phế chuẩn công vôc người khuyết tật

VN EXPRESS (3/8/2011), 『Bộ trưởng Định La Thăng muốn toàn quyền lĩnh vực giáo thông』

VN EXPRESS (14/9/2012), 『Đánh giá vệ động bộ điều di xe buýt』

中国語と韓国語とタイ語

北京市地方志編纂委员会（1997）『北京年鉴』 中国城市出版社。

北京日報記事採写組（2008）『紀事 2007』新華出版社。

経報網（2010 年 4 月 22 日）「4 号線建設 7 部无障碍扶梯 解决乘客需求」、
http://www.bjd.com.cn/10bjxw/shenghuo/201004/t20100422_609336.html（2013 年 11 月 27 日閲覧）、『北京日报』の二次資料。

蔡依倫（2010）『從非營利到社會企業?台灣非營利身心障礙組織場域制度變遷之研究』 博士論文。

国家统计局 「2006 年」
http://www.stats.gov.cn/tjzs/tjsh/xzg60n/dsj/t20090921_402588830.htm、（2013 年 11 月 27 日閲覧）。

国务院公报（2008 年 3 月 28 日）、「中共中央国务院关于促进残疾人事业发展的意见」、
http://www.gov.cn/gongbao/content/2008/content_987906.htm（2013 年 11 月 27 日閲覧）。

康美華（1999）『無障礙環境政策發展之探究--以台北市推動無障礙環境為例』 修士論文
陳武雄（1997）『推動福利社區化之政策規劃與具體作法』、社區發展季刊第 77 期、7-12 頁。
千龙网（2007年4月23日）「本市首条无障碍公交专线取消 车辆并入10路车队」。
http://beijing.qianlong.com/3825/2007/04/23/118@3799717.htm（2013年11月27日閲覧）。
『北京青年报』の二次資料。
新华网（2004年11月23日）「北京首条无障碍专线公交今天正式开始运营」。
『新華網北京頻道』の二次資料。
新华网（2004年12月09日）「王岐山：北京明年将对故宫长城进行无障碍改造」。
『新京報』の二次資料。
新浪网（2005年7月21日）「北京公交地铁票改方案将出台 方案已上报市政府」。
『北京娱乐信報』の二次資料。
張恆豪、顏詩耕（2011）「從慈善邁向權利：台灣身心障礙福利政策的發展與挑戰」』
http://web.ntpu.edu.tw/~henghaoc/from%20charity%20to%20rights_community%20development.pdf（2013年11月27日閲覧）。
黄虎 (2011)『障害者の公共交通機関利用に関する研究(A Study on the use of public bus of the disabled)』修士論文、2011年（韓国語）。

Prachachat (2012年6月12日) ประชาชาติรุกิง (12 ม.ย. 2555),
"10 สถานีบีทีเอส ยอดผู้ใช้บริการสูงสุด",

Topong- an agent of change (2008), ต้อย่ง คนพังก์นายแห่ง, Thailand. （タイ語）。
インタビュー

家田仁、東京、2013年4月26日。
ヴァン・コン・ディエム（Văn Công Diễm）、ホーチミン、2012年7月25日。

ヴァー・ティ・ホアン・イン（Võ Thị Hoàng Yến）、ホーチミン、2010年9月30日。

ヴォ・ニュ・タン（Võ Như Thăng）、ダナン、2012年7月20日。

運動障害の女性、ハノイ、2011年10月7日。

許朝富、台北、2012年5月30日。

グエン・タイン・トゥン（Nguyễn Thanh Tùng）、ホーチミン、2011年9月30日と2012年8月2日。

グエン・トゥイ・ディエム・フォン（Nguyễn Thùy Diễm Hương）、ホーチミン、2010年9月28日。

ズォン・ティ・ヴァン（Dương Thị Văn）、ハノイ、2011年10月6日、2012年7月16日。

高橋儀平、埼玉、2005年8月。

ディン・テー・ラップ（Đinh Thé Lập）、ハノイ、2013年6月26日。
略語一覧

ACCD: American Coalition of Citizens with Disabilities
/ アメリカ障害者市民連合

ADA: Americans with Disabilities Act of 1990
/ 障害をもつアメリカ国民法

AEI: Accessible Exchange International
/ アクセス・エクスチェンジ・インターナショナル

ANSI: American national Standards Institute
/ 米国国家規格協会

ASA: American National Standard
/ 米国規格協会

ATBCB: The Architectu ral and Tra nsportation Barriers Compliance Board
/ 建築物および交通機関障壁対策委員会

BMF: Biwako Millenium Framework
/ びわこミレニアム・フレームワーク

BRT: Bus Rapid transit
/ 高速バス輸送システム

CNG: Compressed Natural Gas
/ 圧縮天然ガス

DOLISA: Department of Labour - Invalids and Social Affairs
/ 労働・傷病兵・社会福祉局

DP Hanoi: HANOI DISABLED PEOPLE ASSOCIATION
/ HÔI NGƯƠI KHUYẾT TẤT THÀNH PHỐ HÀ NỘI
/ ハノイ障害者団体

DRD: Disability research & capacity development
/ Trung Tâm Khuyết Tật và Phát Triển
/ 障害者人材育成センター

376 MOLISA（労働・傷病兵・社会福祉局省）が中央省庁であるのに対して、DOLISA は地方各自治体の労働・傷病兵・社会福祉局である。
ESCAP（エスキャップ）：Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
 / 国連アジア太平洋経済社会委員会、UNESCAP（ユネスキャップ）と同じ。
GSO: General Statistics Office Of Vietnam
 / Tổng Cục Thống kê
 / ベトナム国家統計局
JBIC（ジェイビック）：Japan Bank for International Cooperation
 / 日本国際協力銀行
LDTBXH: MOLISA を参照
MOLISA（モリザ）：Ministry of Labour · Invalids and Social Affairs
 / Bộ Lao động · Thương binh và Xã hội（LDTBXH とも略す）
 / 労働・傷病兵・社会福祉省377
NCCD: Vietnam’s National Coordinating Council for Disabilities
 / Trang thông tin hỗ trợ người khuyết tật Việt nam
 / ベトナム国内障害調整委員会
ST サービス：Special Transportation Service
 / スペシャル・トランスポート・サービス（特別輸送サービス）
UNESCAP: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
 / 国連アジア太平洋経済社会委員会、ESCAP と同じ。
VFD: Vietnam Federation on Disability
 / Liên Hiệp hội về người khuyết tật Việt Nam
 / ベトナム障害者連合会
VAVA（ヴァヴァ）：Vietnam Association of Victims of Agent Orange/Dioxin
 / Hội Nạn nhân chất độc da cam/dioxin Việt Nam
 / ベトナム枯葉剤被害者協会
VNAH: Viet-Nam Assistance for the Handicappe
 / 障害者のためのベトナム支援
VTV: Vietnam Television
 / ベトナムテレビ
WHO: World Health Organization
 / 世界保健機構

377 ベトナム国内の報道においては、Bộ LĐTBXH あるいは BLĐTBXH とベトナム語の略語で表記されることが多い。
付録
Nhận xét:

Giới tính: Nam  Nữ

Tuổi: [  ]

Bậc học cao nhất:  · Tiền sĩ · Thạc sĩ  · Cử nhân  · Phó thông
trung học
· Trung học cơ sở  · Thiếu học

Một ngày bạn ra ngoài khoảng mấy lần? : [  ]

Bạn ra ngoài để làm gì? (Xin hãy liệt kê các hoạt động thường xuyên nhất trong ngày) :
· Đi làm  · Đi học  · Đi chơi  · Đi mua sắm  · Đi thăm hỏi  · Đi vì mục đích khác

Nghề nghiệp :
[  ]

Các phương tiện đi lại chủ yếu của bạn là gì?
· Xe máy  · Xe buýt  · Ô tô  · Xe taxi  · Xe đạp  · Xe ốm  · Đi bộ  · Phương tiện khác

Bạn sử dụng phương tiện nào nhiều nhất để đi ra ngoài cho các hoạt động thường ngày của mình?
· Xe máy  · Xe buýt  · Ô tô  · Xe taxi  · Xe đạp  · Xe ốm  · Đi bộ  · Phương tiện khác
Tai sao bạn chọn phương tiện đi lại như câu hỏi trên?
• Thuận tiện • Tiết kiệm chi phí • Nhanh • An toàn • Đỗ bụi, mưa gió
• Thàn thiện với môi trường • Phong cách • Lý do khác [ ]

Với 1 chiều đi bằng phương tiện này cho hoạt động chính hàng ngày (ví dụ đi học, đi làm), bạn mất khoảng bao nhiêu phút? [ ]

Bạn có sử dụng xe buýt không?
• Có, hầu như hàng ngày • Có, một tuần vài lần • Có, một tháng vài lần
• Có, một năm vài lần • Không sử dụng

Trong trường hợp nào bạn đi bằng xe buýt?
• Bỏ qua câu này vì tôi không sử dụng xe buýt • Khi đi trong trung tâm thành phố
• Khi đi những nơi ở ngoài thành hoặc tỉnh lạn cảnh
• Khi thời tiết không thuận lợi (mưa, gió,… ) • Trường hợp khác

Bạn có xe máy không? • Có • Không

Bạn có biết sắp tới thành phố sẽ có tàu điện ngầm không?
• Có • Không

Nếu có tàu điện ngầm, bạn có sử dụng không?
• Chắc chắn có • Có lẽ có • Có lẽ không
• Chắc chắn không

Bạn có hay nhìn thấy người khuyết tật không?
• Thường xuyên • Thỉnh thoảng • Hiềm khì
• Chưa bao giờ

Bạn nhìn thấy người khuyết tật ở đâu?
• Ngoài đường phố
• Tại nơi làm việc
• Tại nhà mình hoặc nhà người quen
• Tại trung tâm dành cho người khuyết tật
• Tại một sự kiện nào đó (lễ hội, buổi từ thiện, …)
Tại bệnh viện
Tại nơi khác với các mục trên

Bạn đã từng giao lưu với người khuyết tật chưa?
- Tôi đã từng gặp gỡ, trò chuyện với họ
- Tôi đã cùng tham gia các hoạt động mang tính gia đình với họ (nấu nước, ăn cơm, …)
- Tôi đã cùng làm việc với họ
- Tôi đã cùng tham gia hoạt động xã hội với họ (lễ hội, tết nguyên, …)
- Tôi đã cùng tham gia hoạt động khắc với họ (nếu có)
- Tôi chưa bao giờ giao lưu với họ

Nhiều nước đã hoàn thiện cơ sở hạ tầng để người khuyết tật có thể đi lại dễ dàng. Bạn có biết từ "Giao thông tiếp cận" (Sản xuất, thiết kế sản phẩm, công trình vi người khuyết tật) không?
- Có  ·  Không

Nếu bạn có biết đến từ "Giao thông tiếp cận", xin hãy cho biết bạn biết đến trong trường hợp nào?
[  ]

Bạn có biết đến loại xe buýt có thiết kế thang máy cho người đi xe lăn không?
- Có  ·  Không

Bạn thấy xe buýt có thiết kế thang máy cho người khuyết tật có cần thiết không?
- Có cần thiết  ·  Không cần thiết

Với xe buýt có thiết kế thang máy cho người khuyết tật, việc đưa xe lăn lên xe buýt cũng rất khó khăn. Nếu bạn đi xe buýt và gặp người khuyết tật dùng thang máy để lên xe, bạn có thể đợi được trong bao nhiêu phút?
[  ]

Ở Việt Nam, theo bạn người khuyết tật có thể tham gia vào các hoạt động xã hội (học hành, làm việc, vui chơi, …) như những người khác không?
- Người khuyết tật hoàn toàn có thể tham gia vào các hoạt động xã hội như những người khác
Người khuyết tật có thể tham gia vào các hoạt động xã hội nhưng rất hạn chế
Người khuyết tật nhìn chung không thể tham gia các hoạt động xã hội và họ nên ở nhà

Xin hãy cho biết lý do cho câu trả lời trên

Bạn đã từng nghe cụm từ "Công ước quốc tế về quyền của người khuyết tật" chưa?
- Có nghe nói
- Chưa nghe bao giờ

Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của bạn.
Người điều tra: Uwano Toshiyuki
Nghiên cứu sinh Tiến sĩ chuyên ngành nghiên cứu khu vực Khoa Nghiên cứu Văn hóa Tổng hợp, Đại học Tokyo.
Nếu bạn có câu hỏi gì, xin vui lòng liên hệ đến địa chỉ email sau: _____@__.com
Phiếu điều tra này do Uwano Toshiyuki, hội viên Hội Xây dựng xã hội phục lợi Nhật Bản, tiến hành điều tra về xây dựng đô thị tại Việt Nam trong vài năm tới, khi tàu điện ngầm lưu thông. Phiếu này chỉ đơn thuần sử dụng vào mục đích điều tra học thuật, không sử dụng vào mục đích thương mại.

Tuổi:
Giới tính:
Bác học cuối cùng:
Nghề nghiệp:

1. Một tuần bạn đi ra ngoài khoảng mấy lần? (Lúc đi (một chiều) khoảng bao nhiêu phút?)

2. Mục đích đi ra ngoài của bạn là gì?

3. Phương tiện đi lại chính của bạn là gì?

4. Bạn sử dụng xe buýt như thế nào? (Một tuần mấy lần)

5. Bạn có đi xe máy không?

6. Giữa xe ôm, xe máy, xe buýt và xe taxi, bạn sử dụng loại nào nhiều hơn?

7. Lý do bạn chọn phương tiện đi lại như mục 6?

8. Khi nào thì bạn đi xe buýt?

9. Bạn có biết sắp tới tàu điện ngầm sẽ lưu thông không? Nếu có, bạn có đi không?

10. Bạn đã từng giao lưu với người khuyết tật chưa? (tại gia đình, nơi làm việc, ngoài xã hội…)

11. Bạn đã từng nhìn thấy người khuyết tật chưa? (Ở đâu)
12. Nhiều nước đã hoàn thiện môi trường để người khuyết tật có thể di lại dễ dàng. Bạn có biết từ giao thông tiếp cận (Sản xuất, thiết kế sản phẩm, công trình với người khuyết tật)?

13. Bạn có biết về xe buýt có thiết kế thang máy cho xe lăn không?

14. Bạn có biết ở Thành phố Hồ Chí Minh cũng có xe buýt như mục 13 không (tuyến số 1, 6, 10, 94)? Có Không (Nếu có thì biết như thế nào và tuyến số mấy?)


16. Bạn đã từng nhìn thấy người sử dụng loại xe này chưa? Có chưa (Nếu có, bạn đã suy nghĩ như thế nào)

17. Để đưa xe lăn lên xe buýt có thiết kế thang máy cho người khuyết tật thì phải mất thời gian. Bạn có thể đợi được trong bao nhiêu phút?

18. Ở nước ngoài, người có khuyết tật và người không có khuyết tật đều tham gia vào xã hội (học tập – làm việc). Bạn từng có ảnh hưởng về chính sách phúc lợi như thế này không?

19. Ở Việt Nam cũng có ảnh hưởng về một xã hội như điểm 18 không?

20. Xin hãy nói lý do về câu trả lời ở điểm 19

Xin cảm ơn bạn đã hợp tác.

Người điều tra: Uwano Toshiyuki
Nghiên cứu sinh Tiến sĩ chuyên ngành nghiên cứu khu vực
Khoa Nghiên cứu Văn hóa Tổng hợp, Đại học Tokyo.
Có điểm gì không rõ, xin vui lòng liên hệ đến địa chỉ email sau: ____@__.com
2007年調査時の北京の地下鉄路線図（「北京地鉄」ホームページより）
バンコクの BTS、地下鉄、エアポートリンクの路線地図
（BTS ホームページより）
http://www.bts.co.th/customer/th/images/Master_RouteMap.jpg
2007年調査当時のバンコクの高架鉄道と地下鉄路線図
（BTSホームページより）
丸はスカイトレインのバリアフリー化駅
台北の捷運（「台湾観光協会」より）
http://go-taiwan.net/index.php/tranceportation/map/54-subway-map.html
高雄の捷運（「台湾観光協会」より）

http://go-taiwan.net/index.php/tranceportation/map/54-subway-map.html
工事中の都市鉄道（ホーチミン市）2013 年 10 月 13 日撮影
看板には“Dự án xây dựng đường sắt đô thị Thành Phố Hồ Chí Minh”（ホーチミン市都市鉄道工事プロジェクト）と表記されている。