

バリアフリーとは何か

— 誰もが暮らしやすい社会をつくるには —

14sw1203

原田あずさ

目次

目次	i
序章	1
第1章 バリアフリーの歴史	1
第1節 アメリカからみるバリアフリーの成り立ち	2
第2節 日本のバリアフリーの成り立ち	3
第3節 「バリアフリー新法」について	5
第4節 ユニバーサルデザインとは	8
第2章 4つのバリア	11
第1節 物理的障壁	11
第2節 情報の障壁	14
第3節 心理的障壁	16
第4節 制度の障壁	19
第3章 多様なバリアフリー	23
第1節 「低身長」からバリアフリーを考える	23
第2節 最寄り駅のバリアフリー	28
第3節 「合理的配慮」とバリアフリー	34
終章	38
注	39
参考文献・資料	42
別紙	44

序章

厚生労働省の統計調査⁽¹⁾によると、2014 年現在、22 歳の女性の平均身長は 156.1cm である。しかし、私の身長はこの平均身長よりも 10cm 以上低い 142cm である。年齢相応の身長とは程遠く、10～11 歳の平均身長前後である。「たかが平均身長」と思う人がほとんどであると思うが、世の中はこういった「平均」を基準にしているものが多い。

そのため、平均身長よりも身長が低い私は、生活をしている中で不便を感じる事が多くある。身長が低いというのは、見た目は顕著であるが、肢体不自由者や車いす利用者のような、一般的に捉えられている「障害者」とは思われない。しかし、平均身長程度であれば可能であることが、私には不可能、もしくは不便になることがよくある。このような時、そこには「障害（障壁）」が生じる。つまり「バリア」が発生し、私は「バリア」に阻まれた障害者となるのである。例えば、電車の吊り革が届かない、自分に合うサイズの靴や洋服が無い、といったことが挙げられる。ほんの些細な事かもしれないが、このような状況に直面する当事者からすれば、これはれっきとした「バリア」なのである。

このような中で、「バリア」は、障害の有無に関わらず、誰にでも身近に存在し、感じるものではないかと思うようになり、今回の卒業論文のテーマである「バリアフリー」に行き着いた。

今回の研究では、バリアフリーについて、障害の有無に関わらず、誰もがバリアを感じることなく暮らすことができる社会、バリアフリーの発展と課題を考えていくことを目的とする。バリアフリーという考えが生まれた背景や歴史、法律等を調べ、さまざまな視点からバリアを捉え、ユニバーサルデザインや合理的配慮という考え方、自らが感じているバリア、最寄り駅のバリアフリー状況などを考察し、バリアフリーの意義や、発展と課題について考えていく。

第 1 章ではアメリカと日本のバリアフリーの歴史、バリアフリーに関する法律、ユニバーサルデザインについて、第 2 章では物理的・情報・心理的・制度の 4 つの視点からのバリア、第 3 章では自ら感じている障壁、最寄り駅のバリアフリーの現状、「合理的配慮」という考え方とバリアフリーの関係についてとりあげる。

第1章 バリアフリーの歴史

第1節 アメリカからみるバリアフリーの成り立ち

アメリカのバリアフリーの発展には、第二次世界大戦（1939～45年）が大きな影響を与えたと考えられている。そこには、第二次世界大戦から帰還した多くの傷病兵、その後の朝鮮戦争（1950～53年）、ベトナム戦争（1965～75年）による大量の傷病兵の存在があった。その多くは手足の損傷や切断、脊椎損傷などの身体的な障害を抱えるものであり、このような傷病兵への社会復帰、生計の道を開くことが政府にとって大きな課題となった。アメリカではこれらの課題を解決するために、傷病兵を含む障害者の生活環境のあり方に関心が強まった。これにより、医療、リハビリテーション技術が進歩し、職業教育や訓練制度など、支援のための機構は整備されたが、社会の構造や環境の不備が傷病兵や障害者への高い障壁（バリア）となっていることが明らかとなった。（萩原 2001: 3-8）

このような中で、「バリアフリー」という考え方が、1960年代、欧米先進国で建築家の間から生まれ出た。法律としては、1965年11月にアメリカで制定された「改正職業復帰法」が、世界で最初にバリアフリーに関する内容を取り入れたとされている。この法律の第15条には、「障害者の社会参加に支障となる建築的障壁をチェックする全国委員会の設立」が謳われている^②。その後の1968年、州の補助金を得て造営された建築物では、すべての人が利用できるような設計にしなければならない^③ということを定めた「建築障壁除去法」がアメリカで制定された。この法律では、当時2,200万人に達していた障害者に対して、健全な米国人と同様な生活環境を与えるべきとする人道的な配慮に基づいている^④。この2つの法律が制定される以前に、アメリカでは1961年に「身体障害者にアクセスしやすく使用しやすい建築・施設設備に関するアメリカ基準仕様書」を全米建築基準協会が作成している。アメリカでは、人種差別撤廃からはじめられた公民権運動などの権利獲得運動の流れ^⑤があり、早くからこのような法制化の動きが活発だったと考えられている。人種差別撤廃においても1964年に黒人差別撤廃をめざす「公民権法」を制定し、「偉大な社会」計画のもとに差別と貧困の解消をめざす社会政策を推進^⑥している。「建築障壁除去法」が制定された翌年の1969年には、身体障害者が容易に利用できる施設・建物であることを明示する^⑦「国際シンボルマーク」が制定された。1974年には、国連障害者生活環境専門家会議が開催され、「バリアフリーデザイン」と題する報告書をまとめている。この報告書には、「バリアフ

リー（障壁排除）」という理念が明確に示されており⁽⁸⁾、この頃から、「バリアフリーデザイン」という言葉が世界中に伝播、定着していったと考えられている。国連障害者生活環境専門家会議から2年後の1976年には、国連第31回総会で1981年を「国際障害者年」とすること⁽⁹⁾が決議された。「完全参加と平等」をスローガンとし、完全参加という視点で街の障壁を点検する活動などが進められることになった⁽¹⁰⁾。また、国際障害者年から2年後の1983年には「国連障害者の10年」が始まった。

そして、「バリアフリー」という点で最も注目すべきが、1990年にアメリカで制定された「障害をもつアメリカ人法（ADA）」である。この法律は、アメリカ社会における障害に対する偏見、差別を排除し、障害者に対して平等な機会と完全な参加、自立と自足を保障するために制定された⁽¹¹⁾。公民権の保障という側面が強い⁽¹²⁾が、障害者の人権の保護、就業権の確保を宣言し、社会システムへの参加・参画等に対して「障害者」であることを理由として差別的な扱いをすることを禁止している⁽¹³⁾。ADAは全部で5編からなっており、第1～4編までの主な概要は以下の4つである。

1. 従業員15名以上のすべての事業者へ就業可能な障害者への差別を一切禁止する。
2. 鉄道、バスなど公共交通機関へ車椅子用リフトの設置を義務づける。
3. 民間であっても、大衆の利用する施設、たとえばショッピングセンター、ホテル、劇場、映画館、さらにオフィスビルなどについても障害者が容易に利用できるための改造、改修義務を課する。
4. 電話事業者に対し、聴覚障害者への交換手による介助（相手の会話の文字化など）を義務づける。（萩原 2001: 17）

第2～4編において、「バリアフリー」と捉えられる内容について言及している。ADAでは、障害者がサービスを平等に利用できるようにするため、構造的なバリアを除去し、障害者もアクセスしやすい構造を用いること、公共施設の利用に際して排除されないように調整を図ることが求められている。

ADAはあっという間に世界に伝わり、後の「バリアフリー」という考え方や人権思想に大きな影響を与えたとされている。ADA思想のベースには公民権運動がある⁽¹⁴⁾が、ADAに限らず、前述のように公民権運動は「バリアフリー」に関する法律の多くに影響を与えている。以上のことから、「バリアフリー」は、第二次世界大戦後のアメリカにおける「障害者支援」「人種差別撤廃」「人権の保障」等の背景によって生まれた考え方であるといえる。

第2節 日本のバリアフリーの成り立ち

日本で「バリアフリー」という言葉が定着したのは、いつの頃からかは定かではないが、1981年の「国際障害者年」が、日本のバリアフリー整備に影響を与えたと考えられている。建築分野においては、日本建築学会ハンディキャップト小委員会が、国際障害者年に合わせてハンディキャップ者配慮の設計に関する調査、研究を進め、設計者向けの文献として1981年9月に『ハンディキャップ者配慮の設計手引き』を刊行している⁽¹⁵⁾。この中で、「バリアフリー」という用語の派生由来などについて国際社会での事例をもとに解説⁽¹⁶⁾しており、この文献が、日本のバリアフリー整備における第一歩ではないかと考えられる。その他にも建築分野では、1982年に日本建築士連合会が「身体障害者の利用を配慮した建築設計基準」を作成している。1984年には、再び日本建築学会が『ハンディキャップ者配慮の住宅計画』を、1987年には『ハンディキャップ者配慮の設計資料 ひと・機器・設備』を刊行している⁽¹⁷⁾。

国として一般のバリアフリーの基準を定めたものとしては、国連障害者の10年が始まった1983年に運輸省（現国土交通省）が策定した「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」⁽¹⁸⁾がはじめであるとされている。一般についてはこの基準がはじめであるが、官庁については、この基準が策定されるよりも以前の1981年に建設省（現国土交通省）から「官庁営繕における身体障害者の利用を考慮した設計指針」が通達されている。その後、1985年には当時の建設省が「視覚障害者誘導用ブロック設置指針について」を通達、1991年には当時の運輸省が「鉄道駅におけるエスカレーター整備指針」を策定した⁽¹⁹⁾。

このような流れの中で、1994年6月に「高齢者、身体障害者が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律」（通称「ハートビル法」）が制定された。この法律では、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店その他の不特定多数の者が利用する建築物を「特定建築物」と称し、その建築主は、建物の出入口や廊下、階段、昇降機、トイレなどを高齢者や身体障害者が円滑に利用できるようにするための措置を講ずるよう努めなければならないとされた⁽²⁰⁾。また、2002年の改正では、特定建築物の建築を促進するため、不特定でなくとも多数の者が利用する学校や事務所、共同住宅などを特定建築物とする範囲の拡大が行われた。併せて、特別特定建築物（不特定多数の者または主に高齢者や身体障害者等が利用する特定建築物）の建築について利用円滑化基準に適合することを義務付け、認定を受け

た特定建築物について容積率の算定の特例、表示制度の導入等の支援措置の拡大を行う等の措置が講じられた⁽²¹⁾。

さらに 2000 年には、「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」（通称「交通バリアフリー法」）が制定された。この法律では、駅などの旅客施設や車両等を新たに設置、導入する場合等は基準に適合することを義務付けるほか、市町村の主導のもと、駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するための仕組み（基本構想制度）が設けられた⁽²²⁾。具体的な義務内容としては、エレベーターやエスカレーターの設置、点字ブロックの設置、トイレを設置する場合には身体障害者にも対応した設備を設ける、鉄道車両では車椅子スペースの確保、視覚・聴覚情報装置の設置、バスなどでは低床車両の導入、航空機では可動式肘掛けの装着などがある。特に、駅のエレベーターやエスカレーターの設置においては、1 日 5,000 人以上の利用が予測される場合は必ず設置しなくてはならないとされている。また、既存の施設や車両についても、なるべくバリアフリー基準に適合させるために、必要な措置をとることを努力義務とした⁽²³⁾。

ハートビル法と交通バリアフリー法により、日本のバリアフリー整備は建築物や公共交通機関・公共施設などにおいて着実に進められてきた。しかし、バリアフリー化を促進するための法律が別々につくられていることで、バリアフリー化が施設ごとに独立して進められ、建築物と道路の間や境界線に段差が残ったりするなど、連続的なバリアフリー化が図れていない、駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分ではなかった⁽²⁴⁾。このような指摘を受け、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法制度の検討が進められ、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称「バリアフリー新法」）が 2006 年に制定された。バリアフリー新法の制定に伴い、ハートビル法と交通バリアフリー法は廃止され、今日の日本のバリアフリー化はバリアフリー新法に基づいて進められていると考えられる。

第 3 節 「バリアフリー新法」について

第 2 節で述べた「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー新法」）が制定された背景には、少子高齢化がある。これまで経験したことのない人口減少社会となった日本では、高齢者や障害者なども含めた、あらゆる人が社会活動に参

加し、自己実現するための施策が求められた。また、男女共同参画社会のための取り組みの推進、国際化の進行による外国人とのかかわりの深まりなどの変化を受け、2005年7月に「ユニバーサルデザイン」（第4節で詳しく述べる）の考え方を踏まえた国土交通行政を推進するため、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられた。この「ユニバーサルデザイン政策大綱」をとりまとめる議論の過程で、これまでのバリアフリー化の取り組みをユニバーサルデザインの考え方から見たときに、必ずしも十分とはいえない点があることが明らかになった⁽²⁵⁾。十分とはいえない点として、第2節でも述べたが、バリアフリー化を促進するための法律が別々につくられていること、ハード面の整備だけでなく、国民一人ひとりが高齢者、障害者などの円滑な移動や施設の利用に積極的に協力していく「心のバリアフリー」や情報提供など、ソフト面での対策が不十分であるなどの課題が挙げられた。

国土交通省では、「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」を開催するほか、「ユニバーサルデザイン政策推進本部」を設置し、前述の課題などについて議論を進める中で、バリアフリーに関する法制度についても検討を重ねた。その結果、「ユニバーサルデザイン政策大綱」の施策のひとつである「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」のためには、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度の構築が必要であると考えられ⁽²⁶⁾、2つの法律を統合・拡充した「バリアフリー新法」を2006年に制定した。

バリアフリー新法は、前述のように、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法律であるが、バリアフリー新法が、2つの法律の改正法ではなく、新たな法律として制定されたのは、2つの法律において、以下の課題が挙げられたためである。

1. 新設又は改良時にバリアフリー化のための基準に適合することが求められるものが、旅客施設及び車両等並びに建築物に限られていること。
2. 重点的にバリアフリー化を図る事業（特定事業）が実施される地区が、旅客施設とその周辺の徒歩圏に限られていること。
3. 特定事業の対象が旅客施設、道路等に限定されており、建築物のバリアフリー化と一体的に実施されることが制度的に担保されていないこと。（バリアフリー新法研究会 2007: 26）

このような課題に対応するため、バリアフリー新法では、ハートビル法と交通バリアフリー法ですでに定められている内容を踏襲しつつ、この2つでは措置されていなかった新た

な内容を盛り込んだ⁽²⁷⁾。バリアフリー新法で新たに盛り込まれた内容は、主に以下の 5 点が挙げられる。

1. 対象者の拡充

ハートビル法、交通バリアフリー法のいずれも、法の正式名称には「高齢者、身体障害者等」となっていたが、バリアフリー新法では「高齢者、障害者等」となり、身体障害者のみならず、知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、すべての障害者が対象となることを明確にした。また、「障害者等」の「等」には、妊産婦、けが人等が含まれる。

2. 対象施設の拡充

バリアフリー化の義務を負う対象者として、建築主等や公共交通事業者等に加え、道路管理者・路外駐車場管理者等・公園管理者等を規定した。これにより、バリアフリー化基準に適合するように求める施設等の範囲が、公共交通機関・道路・建築物だけでなく、路外駐車場・都市公園にまで広がった。公共交通機関においても、交通バリアフリー法の対象とされていなかったタクシー事業者を、法の対象に取り込んだ。

3. 基本構想制度の拡充

交通バリアフリー法では、大きな鉄道駅など大規模な旅客施設の周辺のみに限定されていた基本構想の対象範囲を、1 日あたりの利用客数が 5,000 人に満たない場合や、旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想が策定できるよう範囲を広げた。また、交通バリアフリー法で「特定事業」として位置づけていた公共交通機関・道路・信号機等の 3 分野に加えて、建築物・路外駐車場・都市公園、これらの施設の間を結ぶ経路も、特定事業に位置づけることが可能となった。

4. 基本構想策定の際の当事者参加

基本構想を策定する際、計画段階から高齢者や障害者などの参加を促進するため、作成に関する協議等を行う制度を法律に位置づけた。協議会は、市町村、特定事業等の実施主体と見込まれる者、高齢者・障害者・学識経験者、その他市町村が必要と認めるもので構成される。また、基本構想を策定する市町村の取り組みを促す観点から、基本構想の内容を、整備対象となる施設の利用者である高齢者や障害者、地域住民などが、市町村に対して具体的に提案できる提案制度を新たに設けた。

5. ソフト施策の充実

バリアフリー施策に関わる機関や当事者が協力して、バリアフリー施策の段階的・継

続的な発展を目指す「スパイラルアップ」という考え方を導入した。また、国民一人ひとりが高齢者や障害者などが感じている困難を自らの問題として認識し、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の理解を深める「心のバリアフリー」を、国と国民の義務として定めた。(バリアフリー新法研究会 2007: 2-28)

日本では、この法律によって、ハード・ソフト両面の施策を充実させ、高齢者や障害者だけでなく、すべての人が暮らしやすいユニバーサル社会の実現を目指している⁽²⁸⁾。

第4節 ユニバーサルデザインとは

第3節で述べた「バリアフリー新法」制定の背景には、「ユニバーサルデザイン」という考え方がある。第4節では、バリアフリー新法制定の背景となった「ユニバーサルデザイン」とは何か、バリアフリーとの違い等について述べる。

「ユニバーサルデザイン」の「ユニバーサル」とは、「すべて」というような意味で用いられる。つまり、ユニバーサルデザインというのは、「障害をもつ人用のデザイン、障害をもたない人用のデザインという区分けをなくして皆が使えるデザイン」⁽²⁹⁾という意味である。このユニバーサルデザインという言葉が誕生したのは、1987年頃である。アメリカのノースカロライナ州立大学教授で建築家のロナルド・メイス氏が提唱したとされている。メイス氏は、ユニバーサルデザインを、「改善または特殊化された設計の必要なしで、最大限可能な限り、すべての人々に利用しやすい製品と環境のデザイン」⁽³⁰⁾と定義した。この定義を理解する上で重要なポイントが3点ある。

1. 障害者専用品ではないこと。
2. 「最大限可能な限り」使いやすくなる利用者を増やすこと。
3. ここでいう「デザイン」という言葉は、見た目だけのデザインだけではなく、構造なども含む設計全体のことを指す。(宮入・横尾 2007: 10)

このようなユニバーサルデザインという考え方が生まれた背景には、障害のある人を特別扱いする「バリアフリー」を好ましく感じない障害者の存在があった⁽³¹⁾。ユニバーサルデザインを提唱したメイス氏自身も車いすを利用していたことから、「ユニバーサルデザイン」という考え方は、「バリアフリー」の「特別さ」を好ましく感じなかった人が、新たに考え出した概念であるといえる。

アメリカでは、第 1 節でも述べたように、バリアフリーに関してさまざまな法整備が行われてきた。ADA には、「多くの人が利用する建物について、障害者が容易に利用できるための改造・改修義務を課する」⁽³²⁾などの規定が盛り込まれていたが、「どこをどのように」といった具体的な場所までは言及されておらず、実現への課題も多くあった。そこで、ユニバーサルデザインを実現するために、「ユニバーサルデザインの 7 原則」が作られた⁽³³⁾。7 原則の内容は、以下の通りである。

1. 同じように利用できること（公平な利用）

- すべての利用者に対して同じ手段・方法で利用できること、つまり可能な限り、いつでも同一であり、少なくとも同等であること。
- いかなる利用者をも差別したり、特別扱いすることのないようにすること。
- プライバシー、安心、安全のための配慮はすべての利用者に等しく確保されていること。
- すべての利用者に魅力あるデザインをつくること。

Ex. 自動ドア

2. 使う際の自由度が高いこと（利用における柔軟性）

- 利用方法における選択を用意すること。
- 右利きと左利きのどちらにでも適応できること。
- 利用者の的確で正確な操作を促進すること。
- 利用者の歩調・ペースに合わせられること。

Ex. 多目的トイレ、両手用はさみ

3. 単純で直感的であること（単純で直感的な利用）

- 不必要な複雑さがないこと。
- ユーザーの期待や直感と一致させる。
- 広い範囲での読み書き能力や言語能力に適応する。
- 情報の配列をその重要度に一致させる。
- 作業中や完成後に効力的な指示やフィードバックを提供する。

Ex. 家電などのスイッチ

4. 情報が認知できること（認知できる情報）

- 重要な情報は、画像、音声、触覚といった、異なったモードを用いて、冗長性の高い表現をする。

- 重要な情報とその周辺状況との間に、適切なコントラストを提供する。
- 重要な情報の「読みやすさ」を最大限にする。
- 記述可能な方法で諸要素を区別し、説明書あるいは仕様書を記述しやすくする。
- 感覚的制限のある人々に使われている、さまざまな技術あるいは装置と互換性を提供する。

Ex. 電車内の音声ガイド、液晶モニター

5. 失敗に対し寛容であること（失敗に対する寛大さ）

- 危険や失敗を最小限にするために要素を整える。つまり、最も使われる要素を最もアクセスしやすくし、危険な要素を除外や隔離、遮断する。
- 危険や失敗の警告を発する。
- 失敗することのないような特徴をもつ。
- 警戒を要する作業において、無意識な行動をさせない。

Ex. パソコンの「元に戻る」ボタン、電車のホームの二重扉

6. 身体的な負担が少ないこと（少ない身体的な努力）

- ユーザーが無理のない姿勢で操作できる。
- 操作では、無理のない力で利用できるようにする。
- 反復行動を最小限にする。
- 持続的な身体的努力を最小限にする。

Ex. Suica 等の IC カード、高速道路の ETC、自動販売機の低い位置にあるボタン

7. 近づき使える寸法・空間であること（接近や利用のための大きさと空間）

- 座ったり立ったりしているどんなユーザーに対しても、重要な要素がはっきり目につくようにする。
- 座ったり立ったりしているどんなユーザーに対しても、あらゆる構成要素に心地よく手が届くようにする。
- 援助装置もしくは人的援助を利用するために十分な空間が提供できる。

Ex. 多目的トイレのスペース、携帯電話、リモコンのボタンの幅

（宮入・横尾 2007: 17-31）

この 7 原則は、ユニバーサルデザインを評価するための尺度ではなく、7 つの視点から使いやすさを調節するために活用する。ユニバーサルデザインの 7 原則には、ユニバーサルデザインの製品や環境を考えるとときに、作り手やサービス提供者、利用者に役立ててほしい

という願いが込められている⁽³⁴⁾。

最後に、この論文のテーマである「バリアフリー」との違いについて述べる。「バリアフリー」とは、「バリア」つまり「障害」を除去するという意味であり、その意味のとおり、「障害のある人を前提に、その人にとっての障害を排除する」という考え方である⁽³⁵⁾。これに対して「ユニバーサルデザイン」は、ある製品について、「今の利用者を基本にして、さらに使うことが出来る人を増やす」と考える。そして、今、製品を使っている人が不便になったり、使えなくなることで、ユニバーサルデザインの考え方から外れる。これが、「障害者にとっての専用品を作る」という「バリアフリー」の考え方と異なる点である⁽³⁶⁾。つまり、対象の範囲が、「特定の障害者のみ」なのか、「誰でも」なのかの違いである。しかし、バリアフリーの考え方で作ったものが、結果としてユニバーサルデザインになっていることがある。また、その逆も考えられる。ユニバーサルデザインが浸透すれば、結果としてバリアフリーも実現しているはずである⁽³⁷⁾と考えられている。ある製品をユニバーサルデザインによって使える人を増やしたとしても、それでもまだ、使えない人も少なからず存在するはずである。このような時に、障害などに合わせた専用品、つまり、バリアフリーの考えでカバーする必要がある。ユニバーサルデザインだけではすべての人に利用してもらうことができないとき、バリアフリーで補完していくが必要になる⁽³⁸⁾。

作った製品がバリアフリーかユニバーサルデザインかは、作った時に決まるものではなく、利用者が実際に使用し、その後の評価結果として、使いやすいと感じるかどうかで決まる。バリアフリーとユニバーサルデザインは、どちらが良くてどちらが悪い、どちらが時代の最先端かということではなく、両方とも暮らしやすい社会を作るために必要であり、互いに補完しあう関係であることが大切であると考えられる。（もり 2001; 宮入・横尾 2007）

第2章 4つの障壁

第1節 物理的障壁

高さ、長さ、重さ、時間というようなものが障害になることを、「物理的障壁」という。物理的障壁が、バリアフリーの本来の意味における「バリア」である⁽³⁹⁾。今回は、物理的障

壁を、「高さの障壁」「重さの障壁・時間の障壁」の 2 つに分け、物理的障壁について考える。

1. 高さの障壁

「高さの障壁」とは、階段や段差のことを指す。階段や段差は、車椅子利用者や足の不自由な人、脚力の弱い人にとっては大きな障壁となる。高さの障壁は、物理的障壁のなかで最も注目され、改善の動きが大きい⁽⁴⁰⁾。高さの障壁を解消するための器具には、エレベーター、エスカレーター、階段昇降機などが開発され、日本では 1993 年に当時の運輸省（現在の国土交通省）鉄道局長通達として「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」が出された。この指針において、1 日あたりの乗降客が 5,000 人以上の駅で公共通路からの高低差の累計が 5 メートル以上の駅ではエスカレーターを整備するよう努めることとされた⁽⁴¹⁾。これを受けて、エスカレーターを設置する駅が増えたが、課題も指摘された。前述の指針では、「上りおよび下り専用のエスカレーターを設置することができない場合にあっては、最低一方向のエスカレーターを設置すること。この場合は上りを優先とするが、利用状況によっては下りとして運用してもよい」⁽⁴²⁾とされている。そのため、エスカレーターが設置されていても上りの一基のみであることが多い。上りが優先されているのは、重力に逆らう上りの移動の方が大変だと考えられているためである。しかし、実際には、上りはただ疲れてしまうだけということが多いのに対し、下りは転落死亡事故の可能性が高いのである。また、エスカレーターは、動く速度にタイミングを合わせて乗り降りしなければいけないため、杖を使用している高齢者や、骨折等で松葉杖を利用している人、子どもなどは転倒事故につながる危険性もある。近年では、サンダル巻き込み事故も多発している。そして、エスカレーターに十分な幅員が確保されていなければ、車椅子やベビーカーを利用している人は、エスカレーターを使うことができないのである。（もり 2001；日比野 2001）

このようなエスカレーターの課題に対応するのが、エレベーターである。エレベーターは、十分な幅員があることを前提にすれば、車椅子やベビーカーを利用している人にとっても利便性が高いと考えられている。一度に利用可能な人数が限られているため、満員であると乗れないという欠点を除けば、エレベーターは全ての人にとって最適な段差解消法であると考えられる。現在でも、駅や施設など、エスカレーターが設置されていても上りの一基のみであることが多いが、上り一基のみの場所では、エレベーターも併設されていることが多い。身体に不自由が無くても、大量の荷物を抱えている時などは、階段やエスカレーターでは不便を感じる人も多いはずである。エスカレーターとエレベーターが併設されることに

より、どんな人でも、自らの状況にあわせて、どちらを利用するか選択できることが、バリアフリー化に繋がるのではないか。

また、高さの障壁をほんのわずかだけ軽減するものとして、手すりがある。例えば、階段の手すりでは、上りの時は移動を腕の力で補助的に持ち上げる目的で使われ、下りの時にはブレーキの目的として用いられる⁽⁴³⁾。手すりは、握りやすさや位置、太さなどが重要になる。家庭等のバリアフリー化においても、最も身近なバリアフリーとして手すりが用いられている。

2. 重さの障壁・時間の障壁

「重さの障壁」は、主に出入口等の扉などにおける障壁である。例えば、鉄製の扉で、手前に引いて開ける扉だった場合、車椅子に乗った状態でドアノブに手が届くのか、握力の弱い人は握って扉を開けることが出来る重さなのか、という問題が生じる⁽⁴⁴⁾。これが、「重さの障壁」である。

「時間の障壁」とは、鉄道の踏切や、自動ドアの開閉時間、横断歩道等における障壁である。例えば、ドア本体にボタンスイッチが付いている自動ドアの場合、一定時間が過ぎると自動的にドアが閉まってくることがあるため、歩行が遅い人はドアに挟まれてしまう危険がある⁽⁴⁵⁾。踏切や横断歩道では、渡り切る前に、踏切の遮断機が閉まる、赤信号になってしまうといった危険性がある。このような障壁が、「時間の障壁」といわれる。

「重さの障壁」と「時間の障壁」に共通する課題として、「ドアの障壁」がある。ドアの種類には、横にスライドさせる「引き戸」、前後に開く「開き戸」、ドアの中央に蝶番がついて二つ折りになる「折り戸」、「回転ドア」、そして、それぞれに自動開閉装置を付加した「自動ドア」がある⁽⁴⁶⁾。ここでは「開き戸」と「自動ドア」のみ触れる。前述のように、鉄製の「開き戸」であった場合、握力が弱い人は開閉に苦勞する。自動ドアであっても、ボタンスイッチ式の場合、一定時間が過ぎるとドアが閉まってくる。赤外線センサー等が付いていても、位置によっては反応しなかったり、勝手に閉まり始めることがある。「ドアの障壁」というと、「幅」ばかりに目が行きがちであるが、「重さ」や「時間」への配慮も考える必要がある。

高さ、重さ、時間に焦点をあてて物理的障壁を考えると、車椅子利用者や身体障害者でなくても、これらの物理的障壁は、状況によっては誰にでも起こりうる障壁であると考えられる。例えば、大きな荷物や重い荷物を両手いっぱいを持っているとき、鉄製の開き戸は不便に感じるのではないだろうか。軽い捻挫や怪我で足を痛めているとき、下りの階段がつ

らいと感じたことのある人は多いのではないだろうか。このように、物理的障壁は、障害の有無に関わらず、誰でも「障壁」を感じたことがあるのではないか。物理的障壁を除去することは、多くの人の生活が便利になるのではないかと考える。

第2節 情報の障壁

目で見える情景や文字などの「視覚情報」、耳で聞く音声の「聴覚情報」が、視覚や聴覚に障害があるために、それらの情報を得ることができず、不便な思いをしたり、生命の危険にさらされることを、「情報の障壁」という。例えば、視覚障害がある場合、歩いていく先が安全か危険かを判断するのは難しい。そのため、鉄道駅のホームからの転落事故のような重大な事故に遭遇する危険がある。聴覚障害でも同様に、不便や危険を経験することが多い。また、視覚障害、聴覚障害だけでなく、知的障害などの理由で意思の疎通がお互いに困難であることも、「情報の障壁」と考えられている⁽⁴⁷⁾。

このような情報の障壁を解消するためには、制約されている情報を、異なる手段で伝えることが必要である⁽⁴⁸⁾。そのための仕組みとして、「異なる種類の情報の組合せの原則」がある。これは、文字や音声に偏っている情報に、点字などの触覚情報や、絵文字、色彩、外国語など、いくつかの異なる種類の情報も同じように提供することで、情報の障壁の解消を目指す仕組み⁽⁴⁹⁾である。「異なる種類の情報の組合せの原則」に基づいた仕組みにはさまざまなものがあるが、以下の2点を例に挙げる。

1. 案内用図記号（ピクトグラム）

案内用図記号（ピクトグラム）とは、トイレやエレベーターなどが「どこに」あるのかを分かりやすく表示するために、公共施設などで表示されているシンボルマークのことである。例えば、建物内でよく見かける非常口のマークも、案内用図記号である。また、建物の配置や街路などを、初めてそこに来た人や文字の読めない人にも分かりやすくするために、案内用図記号やシンボルカラーなどを利用して表示することを「サイン計画」という。シンボルカラーとは、例えば電車において車体色で路線の区別を行うことなどを指す。この「サイン計画」が的確に機能していると、幼児や外国人、知的障害者、弱視の人にも使いやすく歩きやすい街や建物になるとされている。案内用図記号を使用するにあたっては、「規格として定められているものを規格外の用途に使ったりしないこと、また共通の理解が得られ

日本では、2002 年の日韓ワールドカップを機に、案内用図記号が導入された。最近では、2020 年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向けて、日本人だけでなく外国人観光客にも分かりやすい案内用図記号にするために、変更や追加などの議論が行われている。2017 年に、日本の国内規格（JIS）と国際規格（ISO）の図記号のどちらが分かりやすいか、日本人及び外国人それぞれ約 1,000 人ずつを対象としたアンケートの調査結果（別紙 1 参照）や関係者の意見を踏まえて審議した結果、7 種類の案内用図記号を変更することが決定した（図 1-1 参照）。

	駐車場	手荷物受取所	救護所	乗り継ぎ	ベビーケアルーム
従来JIS					
	↓	↓	↓	↓	↓
新JIS (ISO)					
	温泉			情報コーナー (無人)	案内所 (有)
従来JIS				従来JIS	
	↓			↓ 案内 (有、無人)	↓
新JIS		or		新JIS	変更なし
		(ISO)			

これにより、従来 JIS の案内用図記号は、2 年間の移行期間（2017 年 7 月 20 日～2019

				
無線 LAN	充電コーナー	自動販売機	海外発行カード 対応 ATM	オストメイト用設備 オストメイト
				
駅事務室／駅係員	一般車	レンタサイクル／ シェアサイクル	コンビニエンス ストア	イヤホンガイド
				
列車の非常停止 ボタン	ホームドア： たてかけない	ホームドア： 乗り出さない	ホームドア： ドアに手を挟まない ように注意	シートベルトを締める



ヘルプマーク

15

年 7 月 19 日) を経て、JIS から削除されることとなった。さらに、新たに 15 種類の案内用図記号 (図 1-2 参照) と、「ヘルプマーク」 (図 1-3 参照) の追加が決定した。「ヘルプマーク」とは、援助や配慮を必要としている人が身に着けることで、周囲の人に配慮を必要としているのを知らせることが出来る表示である。(経済産業省 2017)

2. 路線バスや鉄道車両における電光掲示板

路線バスや鉄道車両で、停車駅等を電光表示する装置 (以下「電光掲示板」) を誰でも一度は見たことがあるのではないかな。電光掲示板は、バスや電車の車内放送が聞こえない聴覚障害者にとっては、便利なものである。また、最近の電光掲示板では、停車駅の他にも、乗換案内、遅延のお知らせ、日本語以外の言語の表示などもあり、聴覚障害者に限らず、さまざまな人にも便利な仕組みになっている。視覚障害者の情報源である音の情報も、車掌等の車内放送だけでなく、あらかじめ録音された聞き取りやすい音声での車内放送も利用されている。突発的な事故や災害時の対応が不十分な場合もあるが、これらも「異なる種類の情報の組合せの原則」による仕組みであるといえる。(もり 2001; 日比野 2001)

このように、情報の障壁を低減するためには、必ず複数の種類の情報を提供することが必要である。フリーライターのもりすぐる氏は、「情報の障壁は、どのようなものが『障壁』となっているのかを見極め、それを補う『異なる種類』の情報をどうやって提供するかを常に考えておきたい」⁽⁵¹⁾と述べる。前述の案内用図記号のように、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックに向けた環境整備により、外国人観光客に向けてだけでなく、誰にでも分かりやすく情報が提供され、情報の障壁が低減されることを期待したい。

第 3 節 心理的障壁

「心理的障壁」は、「心のバリア」ともよばれている。これらは、「知らないこと・知ろうとしないこと」「知っていても理解しようとしなないこと」「障害者は……だというような決めつけのこと」であり、知識不足、認知不足、誤解、偏見、経験不足などが原因で、対等に人格を尊重してつきあえないことを指す⁽⁵²⁾。物理的障壁が「目に見える障壁」であるのに対し、心理的障壁は「目に見えない障壁」である。なぜ、このような「目に見えない障壁」が生じてしまうのか。今回は主に障害者に着目し、心理的障壁が生じる原因でもある「偏見」について考察する。

筑波大学大学院教員の徳田克己氏は、障害者に対する偏見が生じる原因には、以下の4つが挙げられると述べている。

1. 障害者と直接的な接触経験によって生まれる偏見

「障害者を理解するためにはとにかく障害者に会って話せばいい」という考え方がある。しかし、出会う前に障害者に対して適切な認識をもっていない場合では、直接的に接触することによって、障害者に嫌な思いをさせた、あるいは自分が嫌な思いをしたと感じ、偏見が強まることがある。障害者とふれあい、お互いに理解しあうことは大切であるが、ふれあう前に障害や障害者に関する、ある程度の知識や認識をもっておく必要がある。

2. マスコミなどによる強調化に基づく偏見

テレビや新聞、週刊誌などのマスコミが取りあげる事件やニュースにおいて、障害者の奇行や非行の問題がクローズアップされることがある。そのような場合には、「障害者は怖い」といった偏見が生まれることになる。対して、障害者を過度に賛美する「障害者＝がんばる姿＝美談」的な取りあげ方も多い。このような見方によって、「障害者は一生懸命努力して、貧しくとも、けなげに生きなければならない」といった偏見が生まれる。話題づくりのためには、ある程度の強調化は避けられないのかもしれないが、「障害者は……だ」と視聴者や読者に感じさせる内容は、偏見を増長させるだけである。

3. 知識不足（無知）に基づく偏見

障害者に関する正確な知識がない場合には、偏見が生まれやすくなる。「障害者は前世に悪いことをしたむくいを受けている」とする日本の高齢者の考え方や、「ウソをつくと目が見えなくなるよ」という子どもに対する親のおどし文句などは、無知に基づく偏見である。「ウソをつくと目が見えなくなる」としつけられた子どもの場合は、成長して知識を得ることで偏見はなくなるが、目の見えない人に対する「何となくネガティブな（否定的な）イメージ」をすべて取り去ることはむずかしいかもしれない。障害者に対する偏見は、しつけや教育など、学習によっても身についてしまう。

4. うわさに基づく偏見

障害者でなくても、誰でも生活のなかで人のうわさをすることも、人からうわさをされて嫌な思いをすることもある。障害者はそれ以上に人のうわさになることが多く、その無責任な内容から偏見が生まれることがある。（徳田・水野 2005: 12-14）

このようにして生じる「偏見」という心理的障壁の具体例に、「差別語」がある。差別語とは、「特定の人を不当に低く扱ったり蔑視したりする意味合いを含む語」（広辞苑）、「差別の新たな形成に、またはすでに形成されている差別の維持・助長・拡大・強化に加担する意味、用法をもつ語」（日本歴史大事典）という意味である。「差別用語」ともいわれる。差別語は、一人一人が生活を営む中で、最も無意識的に存在している⁽⁵³⁾。例えば、「馬鹿（バカ）」という言葉は多くの人が使ったり、言われたことがあるのではないか。「馬鹿」は、差別語とまではいかないが、あまりに乱発される場合や、使い方によっては、明らかに差別的意味合いを含むと判断される。また、「チビ」「デブ」など、人の身体的特徴を表す言葉も、侮蔑的、差別的であると考えられている⁽⁵⁴⁾。

障害者を意味する差別語には、「不具」「廃疾」「つんぼ」「めくら」「おし」などがある。これらは古くから使われている言葉であったが、1970年代から高まっていた「差別語」問題、1981年の「国際障害者年」を受け、当時の厚生省（現在の厚生労働省）は、前述の言葉が書かれている医師法、歯科医師法など9つの法律からそれらの言葉を廃止した。前述の言葉の意味と、改められた言葉は以下の通りである。

「不具」「廃疾」（＝障害）→「障害」に改められる。

「おし」（＝言語障害者・聴覚障害者）→「口がきけない者」に改められる。

「つんぼ」（＝聴覚障害者）→「耳が聞こえない者」に改められる。

「めくら」（＝視覚障害者）→「目が見えない者」に改められる。（高木 1996: 121）

近年の例では、「精神分裂病」という名称が、患者の病状に対する理解を歪めて、偏見を助長しているといった批判を受けて、2002年に「統合失調症」へと改称された。しかし、前述した障害者の差別語や統合失調症への改称など、言葉や表現を改めても、その名称で呼ばれる側（家族や周囲の人々も含む）が不快に感じたり、使う側に差別的な意識が残っていれば、それは「差別語」となる⁽⁵⁵⁾。差別語の問題の根本には、障害を持つ人が「劣ったもの」であるという前提に立って、人を罵倒し侮蔑する心根がある⁽⁵⁶⁾。

このような偏見や、偏見による差別語が生じる背景には、「社会の価値観」が潜んでいると考えられる。前述の「障害を持つ人が『劣ったもの』であるという前提」⁽⁵⁷⁾には、「人間は何かの『役に立つ』べきである」「誰かより『強く』なければならない」「『自分のことは自分で』しなければならない」などといった社会の主流の考えが価値観を構成しているという背景がある。その価値観に照らして「『劣っている』ものを排除する」という社会ができ上がっている。その結果、その人本人を社会の「相対物」と評価し、障害者、介助や介護

などの「配慮」を受けることを、「恥ずべきこと」「迷惑をかけること」と捉える、偏見や心のバリアを生じさせてしまう⁽⁵⁸⁾。

心理的障壁を解消するためには、その人をまるごと尊重するということが求められる。尊重するためには、自分の中の価値の規範が必要になる。これには、人間は一人一人が異なる存在であるという前提に立ち、「障害」の有無や年齢にかかわらず多数の人と話をしたり、共に行動したりすることが必要となる⁽⁵⁹⁾。そのような経験を通じることにより、少しずつ、心理的障壁が解消されるのではないか。実際に「障害」をもつ人と接することも心理的障壁を解消するためには必要だが、前述したように、接する前に障害に関する知識をもっておくことが大切である⁽⁶⁰⁾。心理的障壁の解消は、一人一人が正しい知識を身につけて偏見を解消し、障害の有無にかかわらず、人を尊重することのできる価値規範を持ち、お互いを対等な存在として認識すること⁽⁶¹⁾ができるようになることが最も必要であると考えられる。

第4節 制度の障壁

不適切なきまりやしきたりがあるために、就学や就労、資格取得等が制限されたり、生活上の不利益を被ってしまうこと⁽⁶²⁾を、「制度の障壁」という。制度の障壁は、その人を「個人」としてではなく、「障害者」などの「属性」で括ってしまおうとすることで、問題が生じる⁽⁶³⁾。そのような制度の障壁の代表例として、「障害者欠格条項」がある。

「障害者欠格条項」（以下「欠格条項」）とは、その人の適性や能力とは無関係に、一律にその「障害」を理由として資格取得を認めないものである⁽⁶⁴⁾。1878年に定められた、知的障害者・精神障害者に被選挙権を認めない「府県会規則」によって、欠格条項が生まれたと考えられている。この時代の民法（1896年制定）においては、「聾者・啞者・盲者」を、「準禁治産の宣言」（自分で財産を管理する能力のない心神耗弱者または浪費者を保護するために、家庭裁判所の宣告によってその行為能力を制限すること〈明鏡国語辞典〉）の対象にしていた。「禁治産制度」では、「心神喪失の状況にある人を法律上保護するために、後見人をつけてその財産を管理すること」（明鏡国語辞典）としていた。このように、欠格条項は、障害者を権利行使の主体として認めない政策を、「保護」「恩恵」の対象とすることとあわせて確立してきた。しかし、前述のような障害者を無能力または能力が劣るものとして権利行使を制限する欠格条項は、制度への誤解、障害者への偏見を広めた。欠格条項が生まれたの

は明治時代であるが、第二次世界大戦前までは、欠格条項を設けた法令はそれほど多くなかった。第二次世界大戦後、新しい「日本国憲法」のもとで、もし権利を制限するならば、どのような場合に制限するかを法律に明記する考え方への転換が求められたことにより、欠格条項が増えていったと考えられている。(臼井 2002)

戦後に定められた法令で、欠格条項が設けられた法令や資格は、以下のようなものが挙げられる。欠格条項を設ける理由についても、以下の通りである。

○ 医師法（1948 年） 資格：医師免許、国家試験受験資格

第 3 条「未成年者、成年被後見人、被保佐人、目が見えない者、耳が聞こえない者又は口がきけない者には、免許を与えない。」

第 4 条「左の各号の一に該当する者には、免許を与えないことがある。

1. 精神病患者又は麻薬、大麻若しくはあへんの中毒者」

第 7 条「医師が、第 3 条に該当するときは、厚生大臣は、その免許を取り消す。」

第 13 条「成年被後見人、目が見えない者、耳がきこえない者及び口がきけない者は、医師国家試験及び医師国家予備試験を受けることができない。」

理由：視覚障害者は、医療行為の適正実施が困難。医師は、患者から問診聴診等を行い、看護婦等に指示を出す等、患者、関係職種と連絡連携して業務遂行が必要、その点支障が生じる。精神病患者は病状程度により適正医行為困難。

○ 薬剤師法（1960 年） 資格：薬剤師免許

第 4 条「次の各号のいずれかに該当する者には、免許を与えない。

2. 目が見えない者、耳がきこえない者又は口がきけない者」

第 5 条「次の各号のいずれかに該当する者には、免許を与えないことがある。

1. 精神病患者又は麻薬、大麻若しくはあへんの中毒者」

第 8 条「薬剤師が、第 4 条各号のいずれかに該当するに至ったときは、厚生大臣は、その免許を取り消す。」

理由：患者の容態等微妙な点の意思疎通や患者の持参した処方箋につき医師等と電話で迅速に内容確認すること、処方箋の確認や正しい医薬品の選別等の際に支障があるため。

○ 道路交通法（1960 年） 資格：自動車運転免許など

第 88 条（免許の欠格事由）

「次の各号のいずれかの該当する者に対しては、第 1 種免許又は第 2 種免許を与え

ない。

2. 精神病患者、知的障害者、てんかん病患者、目が見えない者、耳が聞こえない者又は口がきけない者

3. 前号に掲げる者のほか、政令で定める身体の障害のある者」

理由：本条項に当たる者が自動車を運転することは、著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあるため。（臼井 2002: 126-127）

こうした欠格条項が設けられるなかで、1960年代ころから、欠格条項に関わる事件が多く起こり、欠格条項・資格制限をテーマに研究会が開かれたり、点字による試験を認めさせるなどの動きが進んでいった。1999年には、「障害別・立場の違いをこえた取り組みを」という趣旨で、「障害者欠格条項をなくす会」が、全国規模の市民団体として発足した。同会では、各省庁との交渉、各界の第一人者からのヒアリング、法令、条例などの調査活動、政党や議員への働きかけ、政策提言をおこなっている。同会は1999年、欠格条項が設けられている法令や資格に関わる省庁や政府に意見書や要望書を提出した。同年、政府は63の資格免許制度（別紙2参照）を見直しの対象とし、欠格条項が設けられている法令や資格に関して、以下のように対処することとした。（臼井 2002）

1. 欠格、制限等の対象の厳密な規定への改正

現在の医学・科学技術の水準を踏まえて、対象者を厳密に規定する。本人の能力等（心身の機能を含む）の状況が業務遂行に適するか否かが判断されるべきものである。その判断基準を明確にする。

2. 絶対的欠格から相対的欠格への改正

客観的な障害程度の判断、補助者、福祉用具等の補助的な手段の活用、一定の条件の付与等により、業務遂行が可能となる場合があることも考慮されるべきであり、その対応策として絶対的欠格事由を定めているものは相対的欠格事由に改めることを原則とする。

3. 障害者を表す規定から障害者を特定しない規定への改正

欠格事由として「障害者」「〇〇障害を有する者」等という規定から、「心身の故障のため業務に支障があると認められる者」等という規定への改正。視覚、聴覚、言語機能、運動機能、精神機能等身体又は精神の機能に着目した規定への改正。（機能の程度について、点字、拡大器、手話等の機能補完技術・機器の活用及び補助者の配置の可能性を考慮する。）

4. 資格・免許等の回復規定の明確化

資格・免許等を取得した後に欠格事由に該当したことをもって、資格・免許等の取消、停止等を行う規定を有する制度にあっては、当該事由が止んだ時の資格・免許等の回復に関する規定を整備する。（内閣府 1999）

このような対処を受けて、先の例に挙げた 3 つの法令や資格に関しては、次のように見直すこととなった。

○ 医師法（2001 年改正）

第 3 条「未成年者、成年被後見人、又は被保佐人には、免許を与えない。」

第 4 条「次の各号のいずれかに該当する者には、免許を与えないことがある。

1. 心身の障害により医師の業務を適正に行うことができない者として厚生労働省令で定めるもの

2. 麻薬、大麻又はあへんの中毒者」

※第 13 条の受験欠格は削除。

○ 薬剤師法（2001 年改正）

第 4 条「未成年者、成年被後見人又は被保佐人には、免許を与えない。」

第 5 条「次の各号のいずれかに該当する者には、免許を与えないことがある。

1. 心身の障害により薬剤師の業務を適正に行うことができない者として厚生労働省令で定めるもの

2. 麻薬、大麻又はあへんの中毒者」

○ 道路交通法（2001 年改正）

第 90 条 1 項「公安委員会は、運転免許試験に合格した者に対し、免許を与えないなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する者については、政令で定める基準に従い、免許を与えず、又は 6 月を超えない範囲内において免許を保留することができる。（中略）次に掲げる病気にかかっている者 イ 幻覚の症状を伴う精神病であって政令で定めるもの ロ 発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気であって政令で定めるもの ハ イ又はロに掲げるもののほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるもの」

※第 88 条 2、3 号は削除。（臼井 2002: 126-127）

1999 年から始められた欠格条項の見直しは、現在も行われている。2011 年までの見直しで、99 年に見直し対象となった 63 の資格免許制度のうち、以下の 9 つの資格免許制度か

ら欠格条項が全廃された。

- 栄養士免許
- 調理師免許
- 製菓衛生師免許
- 検察審査会
- 医師国家試験・予備試験の受験
- 歯科医師国家試験・予備試験の受験
- 地域伝統芸能等通訳案内業免許
- 公営住宅への単身入居
- 改良住宅への単身入居（障害者欠格条項をなくす会 2011）

障害者欠格条項をなくす会の活動や法改正によって欠格条項は削除されつつあるが、最初の見直しからもうすぐ 20 年が経とうとする現在でも、欠格条項が残っている法令は多く存在する。日本は、欠格条項のような「差別法」がまかり通ってきたことに象徴されるように、法制度の枠組みが、「障害者＝無能力者」と一括りにした発想でできているため、まずは発想の転換が必要である⁽⁶⁵⁾。発想の転換という点では、2013 年に「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」が成立し、「障害者の雇用の促進等に関する法律（障害者雇用促進法）」の改正も行われ、障害者の権利の保障は少しずつ前進している⁽⁶⁶⁾と考えられる。先にも述べたように、制度の障壁はその人を「属性」で括ってしまうことが問題である。制度の障壁を解消するためには、その人を「障害者」などの属性ではなく、「個人」として捉える視点を持つことが求められるのではないかと考える。

第 3 章 多様なバリアフリー

第 1 節 「低身長」からバリアフリーを考える

身長が低いと、思わぬ場面で障壁にぶつかることがある。第 1 節では、第 2 章の 4 つのバリアについて、自らの経験も含め、「低身長」という視点から考察する。

1. 物理的障壁

低身長でなくても、幼い頃であれば「高いところに手が届かない」という障壁は誰もが一度は経験したことがあるのではないかと考える。低身長の場合、幼い頃から現在までも、この障壁に頻繁に直面する。小学生の頃は、教室やトイレの電気のスイッチに手が届かない、水道の蛇口を上に向けて水が飲めない、プールの底に足がつかない、などの障壁があった。しかし、成長し身長が伸びるとともに、これらの障壁は解消された。このような障壁も、平均身長よりも低い子どもにも使いやすいバリアフリー仕様にするのがもちろん望ましいが、「子どもならではの障壁」は、成長とともに解消されることがほとんどであるため、ある程度は仕方がないのではないかと考える。低身長の場合、「届かない」という障壁は、大人になってから感じるが多い。特に障壁を感じるものが、電車のつり革とトイレの荷物掛けフックである。2013年6月に国土交通省が策定した「バリアフリー整備ガイドライン」においては、前述の2点について、次のように述べている。

○電車のつり革（国土交通省「バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）」より一部抜粋）

- つり革の高さ・配置については、客室用途と利用者の身長域（特に低身長者）に配慮する。
- つり革の利用が困難な高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮し、立位時の姿勢を保持しやすいよう、また、立ち座りしやすいよう、縦手すりを配置する。
- ※ つり革の高さに関する研究事例（人間生活工学研究センター「通勤近郊列車のつり革高さの手すり位置の検討」）と導入事例により、
 - 通路つり革下辺高さは、通路としての要件から1,800mm以上とした。
 - 一般つり革下辺高さは、全体の使いにくい割合が最小かつ成人男性の使いやすさが悪化しない範囲から、1,600～1,650mmとした。
 - 低位つり革下辺高さは、全体の使いにくい割合が最小かつ女性・高齢者の使いやすさ重視から、1,550～1,600mmとした。

つり革については、このように定められている。しかし、整備内容に「利用者の身長域（特に低身長者）に配慮する」という文面があるにも関わらず、「全体の使いにくい割合」が優先されているように感じる。つり革の利用が困難な人のために、縦手すりの設置も整備内容に含まれているが、経験上、同時に縦手すりを掴む事が出来るのは2人程度である。つり革の数に比べて、縦手すりの数の方が少ないため、満員電車や混雑時は、どちらも利用できない人が現れることも考えられる。また、研究事例を参考につり革の高さを設定しているが、

鉄道会社や、同じ鉄道会社の異なる車両によって、つり革の高さはバラバラで、低位つり革の設置が全く無い車両もたまに見かける。低位つり革の最大高さは 1,600mm となっているが、私の身長では、手は届くものの、腕が伸びきってしまい、痛くて長時間の使用は困難である。車両の端の席だけでも、さらに低位なつり革を作れないものかと思う。整備内容において「低身長者に配慮する」という文面がある以上、もう少し低身長者への配慮を考えてほしいと感じる。

○トイレの荷物フック（国土交通省「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）」より一部抜粋）

- 便房内には、杖や傘などを立てかけられるフック等、手荷物を置く棚等を設置することが望ましい。
- 荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは、立位者、車いす使用者の顔面に危険のない形状、位置とするとともに、1 以上は車椅子に座った状態で使用できるものとする。

整備内容として策定されているのは「フック等の設置」であり、厳密な高さ等は定められていない。そのため、施設によってトイレの荷物掛けフックや棚の高さはバラバラである。1 つの個室に、フックと棚が 1 つずつ、もしくはフックが 2 つ以上あれば、使いやすい高さの方を選んで使うことが出来るため、使い勝手がよく、バリアフリー仕様であると感じる。しかし、荷物が置ける棚が無く、フックが 1 つのみで、それが高い位置である場合、荷物を掛けることが困難となる。誰でも、トイレの床に直接荷物を置くことは、心理的抵抗があるのではないだろうか。心理的、衛生上の観点からも、フックは使いやすい高さにすべきであると感じる。整備内容に「1 以上は車椅子に座った状態で使用できるものとする」とあるが、この整備内容が達成できれば、誰でも使いやすいフックとなるのではないか。これまで出先等でさまざまな施設のトイレを使用してきたが、多機能トイレで無い限り、車椅子でも使える高さの荷物掛けフックが整備されているトイレは少ないと感じる。トイレの荷物掛けフックなど、わずかなものでも高さの基準等を設け、施設による違いを少しでも解消してほしいと思う。

低身長における物理的障壁について、例を 2 点紹介したが、前述の 2 点を見ると、物理的障壁の解消やバリアフリーを考える上で、「低身長」は見落とされがちであると考えられる。バリアフリーというと、どうしても「障害者」に目が行きがちであるが、第 1 章第 4 節でも述べたが、ユニバーサルデザインを考える上では『最大限可能な限り』使いやすくな

る利用者を増やすこと」が求められている。前述のガイドラインでは、低身長者等にも配慮することが内容に組み込まれているが、ユニバーサルデザインの考え方も意識し、低身長者など、さまざまな視点からバリアフリーを考え、これらの整備を行ってほしいと感じる。

2. 情報の障壁

障壁を感じる原因が低身長のみであれば、情報の障壁は特に感じない。強いてあげるとすれば、前方に自分より身長の高い人が立っていたり、満員電車や人混みで四方を自分より身長の高い人に囲まれてしまうと、周辺の状況が分からず、場所によっては危険や不安を感じる、という程度である。

3. 心理的障壁

低身長者に対しても、差別や偏見は存在する。差別用語でもある「チビ」という言葉は、これまで何度も言われてきた。低身長者に対する差別や偏見も、障害者の差別・偏見と同じである。差別語の問題の根本である「障害を持つ人が『劣ったもの』であるという前提」⁽⁶⁷⁾があるように、「自分より身長の低い人は劣っている」と思わせてしまう価値観があるのでないか。その価値観を作っているのが、「背の順」であると考ええる。小学校や中学校では、集会や朝礼などで整列をする際は、身長の低い人が先頭となる「背の順」で並んでいた。そのため、身長的高低差が顕著に現れることになる。幼い頃に経験するこの構造が、低身長における偏見を生み出しているのではないか。

第2章第3節でも述べたが、差別や偏見が生じる原因となる社会の主流の考え方に「誰かより『強く』なければならない」⁽⁶⁸⁾という価値観がある。低身長であると、その「誰か」の対象になりがちである。その結果、低身長者に対する差別や偏見、心理的障壁に繋がってしまっていると考えられる。

4. 制度の障壁

低身長であると、身長による「制限」を受けることがある。身長による制限の例としては、遊園地などのアトラクションの身長制限、一定の職業における身長制限が挙げられる。

国内の有名遊園地、テーマパークにおいて設定されているアトラクションの身長制限は、次の通りである。

- ディズニースリゾート：アトラクションにより 90～117cm の身長制限⁽⁶⁹⁾
- ユニバーサルスタジオジャパン：アトラクションにより 92～137cm の身長制限⁽⁷⁰⁾
- 富士急ハイランド：アトラクションにより 100～137cm の身長制限⁽⁷¹⁾

なぜ、このような身長制限を設ける必要があるのか。テレビ朝日のテレビ番組「禁止の真

相～なんでダメか？探ってみた～」(2016年3月19日放送)⁽⁷²⁾の中で、日本大学理工学部
の青木義男教授がジェットコースターの身長制限について研究したところ、「身長が低いほ
ど耐えられる重力が小さく、耐えられないほどの重力が体にかかるとうグレイアウト（失神寸
前の状態）を引き起こしてしまう」ということが分かった。アトラクションの身長制限は、
利用者の健康状態や安全を最大限確保するために設けられた制限であるという。

身長制限を設けている職業には、次のような職業がある。

- 警察官（神奈川県警）

男性：おおむね 160cm 以上、女性：おおむね 150cm 以上⁽⁷³⁾

- 消防士（東京消防庁）

男性：おおむね 160cm 以上、女性：おおむね 155cm 以上⁽⁷⁴⁾

- 自衛官

男性：おおむね 155cm 以上、女性：おおむね 150cm 以上⁽⁷⁵⁾

- 宇宙飛行士

男女共に 158cm 以上 190cm 以下⁽⁷⁶⁾

このような職業の身長制限について、各職業の Web サイトには、明確な理由までは明記
されていない。しかし、身長によって職業を制限することは「男女雇用機会均等法」によっ
て、合理的な理由がなければ「間接差別」にあたるとして禁止されている⁽⁷⁷⁾。先に述べた職
業の身長制限は、合理的な理由があるために設けられているものであると思うが、その人の
能力でなく、身長という身体的特徴によって職業選択を制限されていることは、欠格条項の
考え方と似ているのではないか。職業における身長制限を設けるのも職務上必要な場合も
あるが、職業においては、その人の能力を重視すべきではないだろうか。

低身長による障壁を 4 つのバリアから見てきたが、社会において、低身長に対する理解
が足りないのではないかと感じた。制度の障壁は、結果として安全を確保するためのもの
でもあるため、制限を設けることも必要であることが分かった。しかし、物理的障壁と心理的
障壁は、低身長という視点からも解消方法を考える必要があると感じる。低身長には、単に
身長が低いだけでなく、小人症やターナー症候群などの、病気による低身長もある。このよ
うな低身長が注目されてきたのは、ここ数年であるため、低身長に対する社会の理解が深ま
るのはまだまだ時間がかかるのではないかと感じる。物理的障壁によって不便な生活を強
いられる、心理的障壁によって嫌な思いをするような社会は、障害の有無や低身長者に関わ
らず、暮らしやすい社会ではないはずである。バリアフリー整備を考える上では、障害者だ

けでなく、低身長者など、社会にはさまざまな理由で不便を感じる人がいることを意識し、誰もが暮らしやすい社会をつくるためのバリアフリー整備を行ってほしいと思う。

第2節 最寄り駅のバリアフリー

自分が住んでいる周辺のバリアフリー状況はどのようになっているのか。今回は、自らの最寄り駅である JR 東海道線の鴨宮駅のバリアフリー状況について、第3章第1節でも取り上げた、国土交通省の「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）」を基に考察する。

バリアフリー整備ガイドライン（正式名称「公共交通機関の旅客施設の移動等円滑化整備ガイドライン」）は、1983年に策定された「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」が始まりであり、以降、1994年、2001年、2007年と改訂を行い、2013年に4回目の改訂を行った。このガイドラインは、公共交通事業者等が、旅客施設及び車両等を新たに整備・導入する際、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えるために、旅客施設及び車両等の整備のあり方を具体的に示した目安であり、高齢者、障害者等の移動に困難を伴う多様な人々に対して生活を支えるための移動可能な環境の整備を目的としている。このガイドラインの基本的な考え方の中に、「移動可能な環境づくり」がある。移動可能な環境づくりの3つの要素を満たすことによって、円滑に移動できる環境を作り出すことができるとしている。3つの要素とは、以下の通りである。

- ① バリアのないルートの確保：可能な限り最短距離で、高低差が少なく、見通しがききわかりやすいルートと空間を連続的に確保すること。
- ② わかりやすいルートの確保：空間構成、様々な表示サイン、音サイン、人的対応などを有効に組み合わせ、誘導を適切に行うこと。
- ③ 安全で使いやすい施設・設備：必要な施設・設備（乗車券等販売所、待合所、案内所、トイレ等）をアクセスしやすく、安全で使いやすく整備すること。（国土交通省 2013）

このような考え方を踏まえ、旅客施設共通ガイドラインと個別の旅客施設のガイドラインに分け、移動円滑化基準、ガイドラインを設定している。共通ガイドラインと個別のガイドラインの一部から、最寄り駅のバリアフリー化がどこまで進んでいるのかを検討する。

（以下、国土交通省「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）」より一部抜粋）

○ 旅客施設共通ガイドライン

- 階段

- 手すりを両側に設置する。
- 階段の幅が 400cm を超える場合には、中間にも手すりを設置する。

図 2-1 南口階段



図 2-2 北口階段



(出典) 筆者作成

南口、北口ともに両側と中間に手すりが設置されている (図 2-1、2-2 参照)。

- エレベーター

- 利用状況を勘定し、エレベーターを複数個所に設置することが望ましい。
- 出入り口の状況 (特に足元) が把握できるよう、大きさ、位置に配慮して鏡を設置する。
- 手すりを出入口の戸のある側以外の壁面に設ける。

図 2-3 南口方面

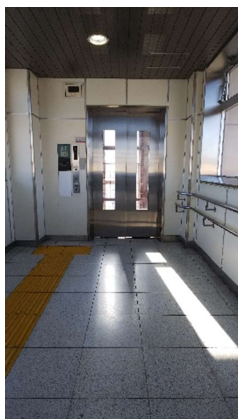


図 2-4 北口方面

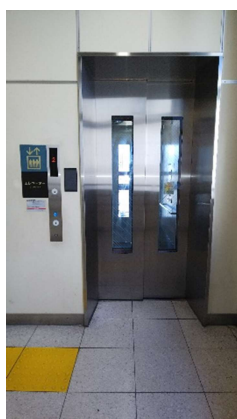


図 2-5 駅構内



図 2-6 北口ホール内



(出典) 筆者作成

エレベーターは、南口、北口、駅構内の 3 箇所に設置されている (図 2-3、2-4、2-5 参照)。鏡は、エレベーター内上部に前後 2 箇所 (図 2-6 参照)、手すりは駅構内のエレベーターのみに設置されていた。

- エスカレーター

- 上り専用と下り専用をそれぞれ設ける。
- 上り専用又は下り専用の場合、進入の可否を示す。
- 行き先及び昇降方向を知らせる音声案内装置を設置する。

図 2-7 南口



図 2-8 北口



図 2-9 東京寄りホーム

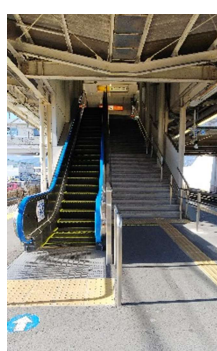
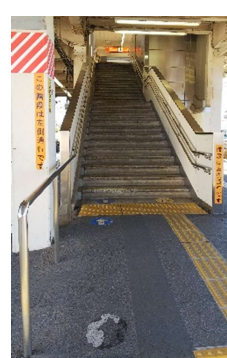


図 2-10 小田原寄りホーム



(出典) 筆者作成

南口、北口、ホーム、すべて上り専用の方のみでの設置である（図 2-7、2-8、2-9 参照）。ホームのエレベーター設置側（小田原寄り）にはエスカレーターは設置されていない（図 2-10 参照）。進入の可否はホームのエスカレーターの入口に進行方向の表示があるのみで、どのエスカレーターにも示されていない。南口のエスカレーター付近には音声案内装置が設置されている。

● 視覚表示設備

- エレベーターやトイレ等の設備があることを表示する標識を設けなければならない。
- 車両等の運行に関する情報を文字等により表示するための設備を備えなければならない。

図 2-11 南口の案内表示



図 2-12 鉄道運行状況案内掲示板



(出典) 筆者作成

南口にはエレベーターとエスカレーターの設置の案内表示がある（図 2-11 参照）。改札口付近には JR やその他の鉄道会社の運行状況を表示する案内掲示板が近年設置された（図 2-12 参照）。

● 視覚障害者誘導案内用設備

- 視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック等）によって誘導されたトイレ出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する。
- 視覚障害者のために、手すりに階段の通ずる場所を点字で表示する。
- 線状ブロック（点字ブロック等）で誘導した券売機付近には、点字運賃表を設置する。

図 2-13 トイレの音声案内装置



図 2-14 手すりの点字表示



図 2-15 点字運賃表

鴨宮駅 近距離運賃表
JR線580円までと主な駅の運賃です（子供半額、10円未満切り捨て）。駅名はあいうえお順に並んでいます。ここがない駅やICカードご利用時の運賃は、駅係員にお尋ね下さい。

●580円までの運賃表					
あ	足柄	580円	し	下管往	200円
か	鹿代	580円	す	社寮	580円
き	駒形	410円	ず	駒河小山	500円
こ	伊豆多賀	500円	ち	茅ヶ崎	410円
け	大磯	240円	つ	辻堂	500円
け	大磯	580円	に	二宮	200円
こ	小田原	190円	ね	新南川	200円
か	香川	500円	は	茅川	180円
け	門沢橋	580円	ひ	東山北	320円
こ	上大井	200円	ふ	平塚	320円
き	国府	580円	ぶ	藤沢	500円
さ	北茅ヶ崎	410円	ま	松田	240円
さ	寒沢	410円	み	長瀬	240円
く	鶴見	580円	め	国山	600円
こ	国府津	190円	や	谷郷	410円
さ	相模女子	240円	ゆ	山北	320円
き	香川	500円	ゆ	鎌倉	320円

●580円以上の運賃表

う	宇治橋	670円	と	戸塚	670円
え	東大井	670円	ひ	鶴見橋	220円
け	鎌倉	670円	は	鎌倉駅	640円
こ	新大井	670円	ぶ	横浜	670円

（出典）筆者作成

トイレの位置の音声案内装置（図 2-13 参照）、階段の通ずる場所への点字（図 2-14 参照）の設置があった。点字運賃表は、580 円までの近距離運賃表が設置されている（図 2-15 参照）。

● トイレ

- 便所を設ける場合、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所又は便房（多機能トイレ）は、男女兼用のものを 1 以上、または、男女別にそれぞれ 1 以上設置する。
- 男女別及び構造を、便所の出入口付近の視覚障害者が分かりやすい位置に、音、点字、その他の方法により示す。
- 視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック等）によって誘導された便所出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する。
- 多機能トイレの出入口付近には、障害者、オストメイト、高齢者、妊産婦、乳幼児を

連れた者等の使用に配慮した多機能トイレである旨を表示する。

図 2-16 駅構内多機能トイレ



図 2-17 多機能トイレ表示



図 2-18 点字による案内



(出典) 筆者作成

多機能トイレの設置は1箇所であった(図 2-16 参照)。出入口上部と右側に、多機能トイレである旨が表示されている(図 2-17 参照)。多機能トイレ表示の下に、男子トイレ、女子トイレ、多機能トイレの点字案内が設置されている(図 2-18 参照)。図 2-13 の音声案内装置により、多機能トイレの位置を音声で案内している。

○ 個別の旅客施設に関するガイドライン

● 改札口

- 有効幅 80cm 以上の拡幅改札口を 1 か所以上設置する。
- 自動改札機を設ける場合は、当該自動改札機又はその周辺において当該自動改札口への進入の可否を容易に識別することができる方法で示す。

図 2-19 自動改札口



(出典) 筆者作成

正確な幅の長さまでは測ることはできていないが、拡幅改札口は1ヶ所設置されていた。拡幅改札口は、両方向から進入可能である。それぞれの改札の進入の可否については、改札

の扉に進入禁止のマークによって表示されている（図 2-19 参照）。

● プラットホーム

- 線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵が設けられていること。当該端部に階段が設置されている場合、この限りでない。
- プラットホーム床面等において、車椅子スペースに近接する乗降口位置を表示する。
- 音声による案内で、列車の接近、その列車の停止・通過、乗車可否、列車種別、行き先、次停車駅名を知らせる。
- 文字や光による情報で、列車の接近、その列車の停止・通過、乗車可否、列車種別、行き先、次停車駅名を知らせる。
- 高齢者、障害者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさや服薬の影響等による疲れやすさ等に配慮し、旅客の乗降・移動を妨げないよう配慮しつつプラットホーム上にベンチ等を設ける。

図 2-20 小田原寄りプラットホーム端部



図 2-21 車椅子スペースの乗降口付近



図 2-22 文字と光による列車案内



図 2-23 プラットホームのベンチ



（出典）筆者作成

プラットホーム端部に柵が設置されているが、柵の隙間が広いと、間を潜って容易に越えることができってしまうのではないかと考えられる（図 2-20 参照）。車椅子スペースの他に、優先席、ベビーカーのスペースも表示されている。車両編成について、色を変えて表示している（図 2-21 参照）。列車種別や行き先等を、文字と光による情報で知らせている（図

2-22 参照)。列車の接近についても、図 2-22 の電光掲示板で「列車が通過します」等の文面で知らせている。プラットホーム内には、上り方面側、下り方面側のそれぞれに、合計 10 席ほどのベンチを設置していた（図 2-23 参照）。図 2-23 はその一部である。また、鴨宮駅では音声による列車の接近、通過、列車種別等の案内も行っている。

主に駅の設備に関するバリアフリーを調べたが、想像していたよりも、ガイドラインに沿ったバリアフリー化がされていると感じた。しかし、一般トイレの出入口には段差があったり、エスカレーターが上り方面のみであったりと、バリアフリー化が求められる点や課題も多く残っている。また、鴨宮駅は始発から 6 時 40 分頃まで係員が不在⁽⁷⁸⁾のため、前述の時間帯は実質的に無人駅化してしまう。そのため、乗降介助などの個々のニーズに対応できず、物理的障壁が解消されていても、合理的配慮（第 3 節で詳しく述べる）が提供できず、結果として障壁に阻まれてしまう可能性が考えられる。鴨宮駅は快速電車が止まらない駅であるため、他の駅よりもバリアフリー化が後回しにされている可能性もあるが、利用人数は 1 日平均 12,658 人（2016 年度）⁽⁷⁹⁾と、バリアフリー整備ガイドラインの対象となる 1 日利用人数 3,000 人以上を超えている。利用者が多ければ、ニーズ対応も多様であると考えられる。今後、さらにバリアフリー化され、多様なニーズにも対応でき、現在以上に利用しやすい駅となることを期待したい。

第 3 節 「合理的配慮」とバリアフリー

「合理的配慮」という考え方は、バリアフリーとどのように関係しているのか。障害者差別解消法から、合理的配慮とバリアフリーの関係について考察する。

2013 年 6 月に、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（通称「障害者差別解消法」）が制定された。この法律の目的は、次の通りである。

「この法律は、障害者基本法（昭和 45 年法律第 84 号）の基本的な理念にのっとり、全ての障害者が、障害者でない者と等しく、基本的人権を享有する個人としてその尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい生活を保障される権利を有することを踏まえ、障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本的な事項、行政機関等及び事業者における障害を理由とする差別を解消するための措

置等を定めることにより、障害を理由とする差別の解消を推進し、もって全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に資することを目的とする。」（第1条）⁽⁸⁰⁾

第1条の目的からも分かるように、この法律は、障害者手帳の有無に関わらず、障害や多種多様な社会的障壁により日常生活や社会生活に相当な制限を受けているすべての人を対象とした法律⁽⁸¹⁾である。具体的な内容として、「不当な差別的取扱いの禁止」と「合理的配慮の提供」の2つに分けて整理している。「合理的配慮」は、障害者差別解消法の制定により、新たに導入された考え方である。今回は、この「合理的配慮」に焦点を当て、合理的配慮とバリアフリーの関係について考える。

合理的配慮とは、国・都道府県・市町村などの役所や企業・店舗などの事業者が、障害のある人から「社会的障壁」を取り除くために、何らかの対応が必要だという意味が伝えられた時に、負担が重すぎない範囲で対応することを求めることである。つまり、国が定義している合理的配慮とは、障害者が必要とする配慮に対し、お金や労力などの負担がかかりすぎない範囲で、状況に応じた変更や諸調整などを行うようにすることである⁽⁸²⁾。行政機関は「義務付け」、民間事業者などは「努力義務」になっている。合理的配慮について適切に対応するために、政府の施策の総合的かつ一体的な実施に関する基本的な考え方を示す基本方針、行政機関等における当該機関の取組に関する対応要領、主務大臣による事業分野別の対応指針を策定し、対応要領・対応指針の中で具体例を示している。基本方針では、合理的配慮の例を物理的環境への配慮、意思疎通の配慮、ルール・慣行の柔軟な変更の3類型に整理している⁽⁸³⁾。合理的配慮の具体例は、次のようなものがある。

- 内閣府

- 1) 物理的環境への配慮の具体例

- 事業者が管理する施設・敷地内において、車椅子・歩行器利用者のためにキャスター上げ等の補助をし、又は段差にスロープを渡すこと。
- 目的の場所までの案内の際に、障害者の歩行速度に合わせた速度で歩いたり、左右・前後・距離の位置取りについて、障害者の希望を聞いたりすること。

- 2) 意思疎通の配慮の具体例

- 筆談、要約筆記、読み上げ、手話、点字など多様なコミュニケーション、分かりやすい表現を使って説明するなどの意思疎通の配慮を行うこと。

- 意思疎通が不得意な障害者に対し、絵カード等を活用して意思を確認すること。
- 3) ルール・慣行の柔軟な変更の具体例
 - スクリーン、手話通訳者、板書、教材等がよく見えるように、スクリーン等に近い席を確保すること。(中央法規出版編集部 2016: 57-59)
- 文部科学省
 - 1) 物理的環境への配慮や人的支援の配慮の具体例
 - 移動に困難のある学生等のために、通学のための駐車場を確保したり、参加する授業で使用する教室をアクセスしやすい場所に変更したりすること。
 - 聴覚過敏の児童生徒等のために教室の机・椅子の脚に緩衝材を付けて雑音を軽減する、視覚情報の処理が苦手な児童生徒等のために黒板周りの掲示物等の情報量を減らすなど、個別の事案ごとに特性に応じて教室環境を変更すること。
 - 2) 意思疎通の配慮の具体例
 - 学校、社会教育施設、スポーツ施設、文化施設等において、筆談、要約筆記、読み上げ、手話、点字など多様なコミュニケーション手段や分かりやすい表現を使って説明するなどの意思疎通の配慮を行うこと。
 - 3) ルール・慣行の柔軟な変更の具体例
 - 学校、文化施設等において、板書やスクリーン等がよく見えるように、黒板等に近い席を確保すること。
 - 点字や拡大文字、音声読み上げ機能を使用して学習する児童生徒等のために、授業で使用する教科書や資料、問題文を点訳又は拡大したものやテキストデータを事前に渡すこと。(中央法規出版編集部 2016: 180-184)
- 国土交通省
 - 1) 鉄道事業関係
 - 窓口等で障害のある方の障害の特性に応じたコミュニケーション手段(筆談、読み上げなど)で対応する。
 - 障害のある方が列車に乗降する、又は列車の乗降のために駅構内を移動する際に手伝う。
 - 2) 一般乗合旅客自動車運送業関係
 - 定期的にバスを利用する車いす使用者の利用時間に合わせ、路線を指定してバリアフリー対応の車両を配車する。

- 障害者のタクシーへの乗降時の補助、車いす等の大きな荷物のトランクへの収納の手助け等を行う。

3) 航空運送業関係

- WEB サイトにて、障害のある利用者用の情報を分かりやすく掲載する。
- 車いす使用者に対して、一般の利用者に優先して搭乗を開始する。(中央法規出版編集部 2016: 425-436)

障害者差別解消法の基本方針（2015 年閣議決定）では、「合理的配慮は、障害者等の利用を想定して事前に行われる建築物のバリアフリー化、介助者等の人的支援、情報アクセシビリティの向上等の環境の整備を基礎として、個々の障害者に対して、その状況に応じて個別に実施される措置である。」⁽⁸⁴⁾と記載されている。また、基本方針では、「バリアフリー新法に基づくバリアフリー化は、不特定多数の障害者を主な対象として行われる事前的改善措置であり、個別の場面において、個々の障害者に対して行われる合理的配慮を的確に行うための環境整備である」⁽⁸⁵⁾と示している。このようなことから、東京大学大学院教育学研究科附属バリアフリー教育開発研究センター特任研究員の飯野由里子氏は、合理的配慮とバリアフリーの関係について、次のように述べている。

「環境の整備」がどの程度行われているのかによって、個々の障害者が個別の場面で必要とする合理的配慮の内容は変わってくる。バリアフリー法に基づくバリアフリー化は合理的配慮ではないが、その内容に大きな影響を与える「環境」を事前に整備・改善しておくうえで必要である。さらに重要なのは、事前的改善措置として何を行っておくべきかに関する共通理解は、合理的配慮の実践を通して個別事例が蓄積されることによって醸成されるという点である。この意味で、バリアフリー法のもとでのバリアフリー化と合理的配慮は社会的障壁を排除するための「両輪」であり、相補的な関係にあるといえる。⁽⁸⁶⁾

このように、バリアフリー化だけでは補うことができない個々のニーズを合理的配慮によって補完し、物理的、心理的などのさまざまな障壁が解消されることで、「バリアフリーである」と言うことができるのではないかと。

終章

バリアフリーの歴史を辿ると、1981年の「国際障害者年」が、バリアフリーに大きな影響を与えていることが分かった。アメリカは国際障害者年よりも早くから法制度化が進んでいたが、日本では、国際障害者年を契機として、障害者やバリアフリーに関する法制度化が行われ、今日のバリアフリー整備の基礎となるバリアフリー新法の制定に至っている。

バリア（障壁）を考える上では、バリアを物理的障壁、情報の障壁、心理的障壁、制度の障壁の4つに分類している。バリアフリー整備を行う際には、前述の4つのバリアがあるように、さまざまな視点から障壁を捉える必要があることが分かった。これらのバリアのほかに、低身長立場からのバリアフリーや、最寄り駅のバリアフリー状況を調べると、整備は進んできてはいるが、整備が行き届いていない点や、課題も多く残っていることが分かった。そして、バリアフリーだけでは対応しきれない個々のニーズを持つ人、バリアフリー化されていても、それでも障壁に阻まれてしまう人が存在する。このような課題に対応するために、ユニバーサルデザインや「障害者差別解消法」による合理的配慮といった別の考え方でバリアフリーを補完していることが分かった。

バリアフリーについて、さまざまな視点から考察してきたが、なぜ、こうしたバリアフリー整備が必要なのか。フリーライターのもりすぐる氏は、「バリアフリーというのは、その障壁によって阻害されている『人権』を回復する試みなのである」⁽⁸⁷⁾と述べている。日本国憲法によると、人権について、次のように定められている。

「国民は、すべての基本的人権の享有を妨げられない。」（第11条）

「すべて国民は、法の下に平等であつて、人種、信条、性別、社会的身分又は門地により、政治的、経済的又は社会的関係において、差別されない。」（第14条1項）⁽⁸⁸⁾

前述のことからも分かるように、「バリア」というのは、「障害」の有無や身体機能や特徴等によって、その人の権利（人権）を侵害されていることなのである。つまり、バリアフリーとは、障害の有無に関わらず、すべての人の人権を守るための考え方なのである。障害者差別解消法の目的にもあるように、「相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現」⁽⁸⁹⁾を、バリアフリーによって実現していくことが、これからのバリアフリーの課題ではないだろうか。

-
- (1)厚生労働省,「厚生統計要覧(平成28年度)第2編 保健衛生」
(http://www.mhlw.go.jp/toukei/youran/indexyk_2_1.html) 2017.09.07 閲覧.
- (2) 萩原俊一『バリアフリー思想と福祉のまちづくり』ミネルヴァ書房, 2001年, pp.4-5.
- (3) もりすぐる『Q&A バリアフリー入門』緑風出版, 2001年, p.23.
- (4) 前掲(2), p.7.
- (5) 前掲(3), p.23.
- (6) 佐藤次高・木村靖二・岸本美緒『詳説世界史 改訂版』山川出版社, 2012年, pp.355-356.
- (7) 前掲(3), p.23.
- (8) 前掲(2), p.9.
- (9) 大久保秀子『新・社会福祉とは何か』中央法規, 2014年, p.109.
- (10) 前掲(3), p.24.
- (11) 所浩代『精神疾患と障害差別禁止法:雇用・労働分野における日米法比較研究』旬報社, 2015年, p.64.
- (12) 前掲(3), p.24.
- (13) 前掲(3), p.24.
- (14) 光野有次『みんなでつくるバリアフリー』岩波書店, 2005年, p.173.
- (15) 前掲(2), p.60.
- (16) 前掲(2), p.60.
- (17) 前掲(2), p.61.
- (18) 前掲(3), p.25.
- (19) 前掲(3), p.25.
- (20) 前掲(3), p.26.
- (21) バリアフリー新法研究会編『Q&A バリアフリー新法:高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の解説』ぎょうせい, 2007年, p.3.
- (22) 前掲(21), p.3.
- (23) 前掲(14), p.137.
- (24) 前掲(21), p.4.
- (25) 前掲(21), p.4.
- (26) 前掲(21), p.4.
- (27) 前掲(21), p.6.
- (28) 前掲(28), p.2.
- (29) 前掲(3), p.129.
- (30) 宮入賢一郎・横尾良笑『ユニバーサルデザインの本』日刊工業新聞社, 2007年, p.10.
- (31) 前掲(30), p.14.
- (32) 前掲(2), p.17.
- (33) 前掲(30), p.16.
- (34) 前掲(30), p.16.
- (35) 前掲(30), p.32.
- (36) 前掲(30), p.36.
- (37) 前掲(30), p.34.
- (38) 前掲(30), p.36.
- (39) 前掲(3), p.36.
- (40) 日比野正己『図解バリアフリー百科』TBSブリタニカ, 2001年, p.3.
- (41) 前掲(3), p.48.

-
- (42) 前掲(3), p.49.
- (43) 前掲(40), p.4.
- (44) 前掲(3), p.36.
- (45) 前掲(3), p.38.
- (46) 前掲(3), p.58.
- (47) 前掲(3), p.68.
- (48) 前掲(3), p.68.
- (49) 前掲(40), p.8.
- (50) 前掲(3), pp.93-94.
- (51) 前掲(40), p.8.
- (52) 徳田克己・水野智美編『障害理解：バリアフリーの理論と実践』誠信書房, 2005 年, pp.8-10.
- (53) 前掲(3), p.101.
- (54) 高木正幸『差別用語の基礎知識 ‘96』土曜美術社出版, 1996 年.
- (55) 鈴木浩明『バリアフリー時代の心理・福祉工学』ナカニシヤ出版, 2003 年, p.108.
- (56) 前掲(3), p.102.
- (57) 前掲(3), p.102.
- (58) 前掲(3), p.98.
- (59) 前掲(3), p.99.
- (60) 前掲(52), p.12.
- (61) 前掲(3), p.106.
- (62) 前掲(40), p.9.
- (63) 前掲(40), p.9.
- (64) 前掲(40), p.9.
- (65) 臼井久実子編『Q&A 障害者の欠格条項：撤廃と社会参加拡大のために』明石書店, 2002 年.
- (66) 前掲(9), p.112.
- (67) 前掲(3), p.102.
- (68) 前掲(3), p.98.
- (69) 東京ディズニーリゾート, 「【公式】アトラクション一覧」
(<http://www.tokyodisneyresort.jp/attraction/lists/park:tds/#>) 2017.12.05 閲覧.
- (70) ユニバーサルスタジオジャパン, 「アトラクションご利用基準詳細」
(<http://www.usj.co.jp/serviceguide/safe/index.html>) 2017.12.05 閲覧.
- (71) 富士急ハイランド, 「アトラクション」
(<http://www.fujiq.jp/attraction/>) 2017.12.05 閲覧.
- (72) goo テレビ番組 (関東版), 「[禁止の真相～なんでダメか? 探ってみた～ (2016 年 3 月 19 日放送回)] の番組概要ページ」
(<https://tvtopic.goo.ne.jp/program/ex/63541/944612/>) 2017.12.06 閲覧.
- (73) 神奈川県警察, 「平成 29 年度警察官採用試験」
(<http://www.police.pref.kanagawa.jp/mes/mesb0001.htm>) 2017.12.06 閲覧.
- (74) 東京消防庁, 「平成 29 年度消防官募集」
(<http://tfd-saiyo.jp/overview/faq/>) 2017.12.06 閲覧.
- (75) 防衛省・自衛隊, 「自衛官募集ホームページ」
(<http://www.mod.go.jp/gsdf/jieikanbosyu/>) 2017.12.06 閲覧.
- (76) JAXA, 2009, 「国際宇宙ステーション搭乗宇宙飛行士募集」
(<http://iss.jaxa.jp/astro/select2008/>) 2017.12.06 閲覧.
- (77) 労働政策研究・研修機構, 2010, 「Q3. 均等法による差別禁止について、その具体的な内容を教えてください。」
(http://www.jil.go.jp/rodoqa/13_wlb/13-Q03.html) 2017.12.06 閲覧.

-
- (78) JR 東日本,「駅の情報(鴨宮駅)」
(<http://www.jreast.co.jp/estation/station/info.aspx?StationCd=512>) 2017.12.13 閲覧.
- (79) JR 東日本,「各駅の乗車人員 2016 年度 ベスト 100 以外」
(http://www.jreast.co.jp/passenger/2016_02.html) 2017.12.13 閲覧.
- (80) 中央法規出版編集部,『障害者差別解消法 事業者のための対応指針(ガイドライン): 不当な差別的取扱い・合理的配慮の具体例』中央法規, 2016 年, p.22.
- (81) 西山敏樹『福祉技術と都市生活: 高齢者・障がい者・外国人・子どもと親への配慮』慶応義塾大学出版会, 2017 年, p.52.
- (82) 前掲(81), p.54.
- (83) 前掲(80), p.9.
- (84) 前掲(80), p.38.
- (85) 川島聡・飯野由里子・西倉実季・星加良司『合理的配慮: 対話を聞く, 対話が拓く』有斐閣, 2016 年, p.82.
- (86) 前掲(85), p.83.
- (87) 前掲(3), p.146.
- (88) 井上正仁・能美善久編『ポケット六法 平成 26 年版』有斐閣, 2013 年, p.12.
- (89) 前掲(80), p.22.

参考文献・資料

- バリアフリー新法研究会編，2007，『Q&A バリアフリー新法：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の解説』ぎょうせい。
- 中央法規出版編集部，2016，『障害者差別解消法 事業者のための対応指針（ガイドライン）：不当な差別的取扱い・合理的配慮の具体例』中央法規。
- 萩原俊一，2001，『バリアフリー思想と福祉のまちづくり』ミネルヴァ書房。
- 日比野正己，2001，『図解バリアフリー百科』TBS ブリタニカ。
- 井上正仁・能美善久編，2013，『ポケット六法 平成 26 年版』有斐閣。
- 川島聡・飯野由里子・西倉実季・星加良司，2016，『合理的配慮：対話を聞く，対話が拓く』有斐閣。
- 光野有次，2005，『みんなでつくるバリアフリー』岩波書店。
- 宮入賢一郎・横尾良笑，2007，『ユニバーサルデザインの本』日刊工業新聞社。
- もりすぐる，2001，『Q&A バリアフリー入門』緑風出版。
- 西山敏樹，2017，『福祉技術と都市生活：高齢者・障がい者・外国人・子どもと親への配慮』慶應義塾大学出版会。
- 大久保秀子，2014，『新・社会福祉とは何か』中央法規。
- 佐藤次高・木村靖二・岸本美緒，2012，『詳説世界史 改訂版』山川出版社。
- 鈴木浩明，2003，『バリアフリー時代の心理・福祉工学』ナカニシヤ出版。
- 高木正幸，1996，『差別用語の基礎知識 '96』土曜美術社出版。
- 徳田克己・水野智美編，2005，『障害理解：バリアフリーの理論と実践』誠信書房。
- 所浩代，2015，『精神疾患と障害差別禁止法：雇用・労働分野における日米法比較研究』旬報社。
- 臼井久実子編，2002，『Q&A 障害者の欠格条項：撤廃と社会参加拡大のために』明石書店。
- J-STAGE，「通勤近郊列車のつり革高さと手すり位置の検討」
(https://www.jstage.jst.go.jp/article/jje1965/42/1/42_1_9/article-char/ja/) 2017.12.05 閲覧。
- 経済産業省，2016，「2020 年東京オリ・パラに向けて案内用図記号の JIS 改正委員会を開催します」
(<http://www.meti.go.jp/press/2016/07/20160704001/20160704001.html>) 2017.10.31 閲覧。
- 経済産業省，2017，「温泉マークを含む 7 つの案内用図記号の変更及びヘルプマークの追加について最終案を取りまとめました（JISZ8210（案内用図記号）の改正）」
(<http://www.meti.go.jp/press/2016/03/20170322002/20170322002.html>) 2017.10.31 閲覧。
- 経済産業省，2017，「日本工業規格（JIS）を制定・改正しました（平成 29 年 7 月分）～案内用図記号などの JIS を制定・改正～」
(<http://www.meti.go.jp/press/2017/07/20170720002/20170720002.html>) 2017.10.31 閲覧。
- 国土交通省，「バリアフリー：公共交通関係のガイドライン」
(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html) 2017.12.13 閲覧。
- 内閣府，1999，「障害者に係る欠格条項の見直しについて」
(<http://www8.cao.go.jp/shougai/honbu/jyoukou.html>) 2017.11.19 閲覧。
- 障害者欠格条項をなくす会，「活動カレンダー」
(<http://www.dpi-japan.org/friend/restrict/katsudo/katsudo1999/index.html>) 2017.11.19 閲覧。
- 障害者欠格条項をなくす会，2011，「関係資料・文献」

(<http://www.dpi-japan.org/friend/restrict/shiryosystem63.html>) 2017.11.19 閲覧.

別紙2

JIS図記号とISO図記号とのアンケート調査結果(理解度)より抜粋

(日本人1000人、外国人1080人(300人×6カ国・地域)を対象としたweb調査)

図記号一覧												
種別	名称	図記号 JIS	図記号 ISO	国内					海外6カ国・地域平均 (韓、中、台、シンガポール、米、英)			
				%		スコア差 (JIS-ISO)	p値	有意差 n.s.: 非有意 *: p<0.05 **: p<0.01	%		スコア差 JIS-ISO	有意差 n.s.: 非有意 *: p<0.05 **: p<0.01
				JIS	ISO				JIS	ISO		
1 交通	駐車場			31.9	68.1	-36.2	0.000	**	29.2	70.8	-41.6	**
2 交通	手荷物受取所			21.7	78.3	-56.6	0.000	**	27.8	72.2	-44.4	**
3 公共	救護所			45.4	54.6	-9.2	0.008	**	21.3	78.7	-57.4	**
4 公共	乳幼児用設備			20.6	79.4	-58.8	0.000	**	24.8	75.2	-50.4	**
5 交通	乗り継ぎ			27.9	72.1	-44.2	0.000	**	30.9	69.1	-38.2	**
6 公共	案内所			62.1	37.9	24.2	0.000	**	52.8	47.2	5.6	n.s.
7 観光	温泉			62.9	37.1	25.8	0.000	**	29.0	71.0	-42.0	**

...JISが優位 ...ISOが優位

政府が見直し対象とした63の資格・免許

医師国家試験・予備試験の受験	毒物劇物取扱責任者
医師免許	美容師免許
一般労働者の就業禁止	風俗営業の営業所の管理者
医薬品等の一般販売業等の許可	風俗営業の許可
医薬品等の製造業等許可	風俗営業の許可基準に係る調査業務
衛生管理者、作業主任者、クレーン等の運転免許	放射性同位元素等の使用、販売等の許可
栄養士免許	放射性同位元素等又はこれに汚染された物の 取扱い並びに放射線発生装置の使用の 制限
演技試験制度(自衛艦)	保健婦、助産婦、看護婦又は准看護婦免許
演技従事者国家試験(一般船)	麻薬の輸入等に係る免許
外国人の上陸制限	水先人免許
改良住宅への単身入居	無線従事者免許
家畜人工授精師免許	薬剤師免許
火薬類扱い	薬局開設許可
義肢装具士免許	理学療法士・作業療法士免許
救急救命士免許	理容師免許
警備員指導教育責任者・機械警備業務管理者	臨床検査技師・衛生検査技師免許
警備員等の検定資格	臨床工学技士免許
警備員の制限	
警備業の認定	
けしの栽培許可	
言語聴覚士免許	
検察審査会	
建設機械施工の技術検定	(臼井 2002: 16)
公営住宅への単身入居	
航空機乗り組のための身体検査基準	
国家公務員の就業禁止(人事院規則)	
歯科医師国家試験・予備試験	
歯科医師免許	
歯科衛生士免許	
歯科技工士免許	
指定射撃場の設置者及び管理者	
自動車等の運転免許	
視能訓練士免許	
獣医師免許	
柔道整復師免許	
狩猟免許	
診療放射線技師免許	
製菓衛生師免許	
船舶乗務のための身体検査基準	
地域伝統芸能等通訳案内業免許	
調理師免許	
通訳案内業免許	
鉄砲又は刀剣類所持に係る許可	
動力車操縦者運転免許	
特定毒物研究者の許可	