

バリアフリー計画学の到達点と新たな射程

石塚 裕子¹

¹正会員 大阪大学大学院人間科学研究科附属未来共創センター(〒565-0871 大阪府吹田市山田丘1-2)

E-mail: y-ishizuka@hus.osaka-u.ac.jp (Corresponding Author)

本研究は土木計画学における障害者や高齢者に配慮した社会基盤整備に関する研究(バリアフリー計画学と示す)の約半世紀の到達点ならびに新たな射程(課題)を明示することを目的とする。(1)既往研究のレビュー、(2)障害当事者運動との関係、(3)法的枠組みからみた課題、そして当事者研究を補助線に(4)ダイバーシティとインクルージョンの4つの側面から課題を抽出した。その結果、バリアフリー計画学は、社会基盤整備の全体最適手法に対置する新たな計画論の端緒となったが、今後の新たな射程としては、人、空間、時間の多様性を重視した、参加のデザインや質の充足をめざした共創デザイン論、そして社会システムとしてのバリアフリー計画の主流化であるとした。

Key Words : Barrier-free, Participation of persons with disabilities, Diversity, Co-creation

1. 本研究の目的と方法

土木計画学において障害者や高齢者に配慮した社会基盤整備に関する研究(以下、バリアフリー計画学と示す。)が始まったのは1970年代からである。1980年代から急速な高齢化が進行し、本格的な高齢社会を迎える中で新たな社会基盤整備への理念、設計・技術論、計画論、システム論として90年代後半から2000年代前半に一分野を築いた。バリアフリー計画学とは何かと定義するにあたり、土木計画学の成立過程で議論された「土木の計画学」であるのか「土木計画の学」であるのかに倣えば、バリアフリー計画学は「バリアフリー計画の学」とする。そして土木計画と地域開発の関係を説いた鈴木によれば、土木計画は土木計画→土木事業→地域開発→地域文化創造という一連のつながりをもつと¹⁾、バリアフリー計画学に置き換えれば、バリアフリー計画→バリアフリー事業→バリアフリーのまちづくり→共生社会創造となる。

2000年に高齢者、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(以下、交通バリアフリー法と示す。)が施行され、公共交通機関、道路等の社会基盤のバリアフリー事業が大いに推進されることとなった。そして、2006年に高齢者、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(以下、ハートビル法と示す。)と統合され、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、バリアフリー新法と示す。)となり、その後も改正が重

ねられた。2018年の改正ではマスタープラン制度や障害の社会モデルの理解促進、公立小中学校のバリアフリー化などが新たに追加され(以下、改正バリアフリー法と示す。)、バリアフリー計画の法的な枠組みが強化された。国際的な共通目標である持続可能な開発目標(SDGs)の誰一人取り残さない社会、共生社会の実現に向けてバリアフリー計画学はさらなる発展が期待される中、本研究の目的は2つある。

一つは、海外の動向と影響を踏まえ、土木計画学におけるバリアフリー計画学の成り立ちと発展経緯に加え、日本の障害当事者によるバリアフリー化運動を振り返り、バリアフリー計画学の到達点を検証すること。二つめは、法的枠組みの変遷とダイバーシティとインクルージョンの観点を加えて、バリアフリー計画学の今後の新たな射程(課題)を提示することである。

第2章では海外の動向と影響を整理し、土木計画学におけるバリアフリー計画学に関する既往研究を萌芽期(1975~1995年)と発展期(1995~2005年)、近年(2005年以降)の3時期に分けてレビューし、バリアフリー計画学の体系を整理する。第3章では、当事者運動のリーダー的な存在の人物にインタビューを行い、バリアフリー計画学と同時期に起こった障害当事者運動を振り返る。そして第4章では、交通バリアフリー法から現在の改正バリアフリー法への変遷を踏まえて法的枠組みからみた課題を確認する。さらに第5章では、ダイバーシティとインクルージョンの観点から、「当事者研究」を補助線にバリアフリー計画学の課題を探求する。以上の結果をまとめ

て、第6章ではバリアフリー計画学の到達点と今後の新たな射程(課題)を明示する。

2. 土木計画学におけるバリアフリー計画学の経緯

(1) 海外の動向と影響

ノーマライゼーションの理念は1950年代に北欧から発祥した。1975年に国連総会で「障害者の権利に関する宣言」が採択され、1981年の国際障害者年に障害者の「完全参加と平等」が謳われ、ノーマライゼーションの理解と具現化が社会的潮流となり、日本にも大きな影響を与えた。技術的には、1974年に国際障害者生活環境専門会議により「バリアフリーデザイン(建築上障壁のない設計)」について報告書がまとめられ世界に発信された。

アメリカでは1990年に「障害者の差別を禁止する公民権法(ADA)」が成立し、法に基づき公共交通機関や公共施設だけでなく情報通信へのアクセシビリティの確保をはじめ雇用や教育などあらゆる場面での差別が禁止された。また1995年には工業デザイナーであったロン・メイスが提唱したユニバーサルデザインの7原則が公表され、日本にも導入された²³⁾。欧州では、1953年に設立された欧州交通大臣会議(ECMT)が1982年に交通権を認めた。そして2006年に「すべての人の交通アクセシビリティ改善ガイド」を発行し、情報提供、道路環境、設備(EV、トイレ等)、公共交通機関、新しい交通サービス、自家用車のアクセシビリティのガイドラインを示した⁴⁾。

高齢者と障害者のための移動と輸送に関する国際会議(International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons(略称 TRANSED))は1978年から現在までに15回開催され、2004年の第10回大会は日本の浜松で開催された。2000年以降の近年の研究発表を概観すると、交通システム論、設計・技術論と評価論、各国の法的枠組みの報告等で構成される。システム論は公共交通をはじめとする交通システム、観光・旅行、情報システムに関する研究が報告されている。評価論ではベンチマークに関する研究や経済効果に関する研究が継続的に発表されている。設計・技術論では公共交通車両、ターミナル、歩行者環境、交通安全、サービス教育、高齢者ドライバーの分野に大別される。2012年の第13回インド大会までは、車いすユーザー、視覚障害者、聴覚障害者など身体障害者と高齢者が主対象であったが、2015年のリスボン大会からは知的、発達障害者や精神障害、認知障害など「見えにくい障害」を対象とした研究²⁶⁾が発表されるようになったことが特徴的である。また、平時の移動だけでなく、災害時の移動に関する研究報告もなされるようになった⁷⁾。欧米は移動を権利として認めていることからシステムと技術課題に特化する傾向にあ

り、日本での交通バリアフリー法に基づく基本構想策定プロセスのような利用者の合意形成といった参加に関する計画論の研究は少ない。欧米と日本の都市計画・まちづくりの違いを踏まえたバリアフリー計画の比較論は今後の課題としたい。

(2) バリアフリー計画学の萌芽期(1975~1995)

土木計画学、特に交通計画の分野において障害者を考慮した社会基盤整備のあり方について言及された論文として確認できるのは、1975年に発表された三星の論考である。三星は身体障害者に対する交通計画上の考え方は、トランスポーターション・プア(交通弱者)対策に含まれると位置付けた。交通弱者とは「自分がトリップを行おうとしても交通手段の利用可能性が著しく制約されている人達」とする。身体障害者は障害による1)属性的交通貧困層であり、また社会的に就業に不利な状況におかれていることから経済的にも制約がある2)階層的交通貧困層であるとし、地域構造や交通手段の有無による制約のある3)地域的交通貧困層とは区別して整理した。その上で階層的交通貧困層に対する配慮は、需要量と供給量のバランスを指標とする計画技法は適切ではなく、シビル・ミニマムを設定し全地域でカバーする計画という新しい体系が必要であると提案した⁸⁾。また、70年代後半から、三星や矢崎らは身体障害者のための公共交通システムを検討するにあたり、障害種別(肢体不自由、車いす利用、聴覚、視覚)に外出回数、目的、交通手段、交通環境に対する評価などの実態調査を始めた⁹⁾¹⁰⁾。その後、80年代には急速な高齢化を背景に、溝端、秋山、清水らを中心に、高齢者の交通特性、高齢者ドライバーの課題、高齢社会に対応した新たな交通システムに関する研究が多数行われるようになった。そして、土木計画学の中でバリアフリー計画学が明確に位置付けられたのは1995年の土木学会論文集の特集号であった¹⁾。清水が「高齢者・障害者のための交通計画」として企画し、清水、三星、新田、秋山、飯田らによる論考で構成された。清水は研究の意義と現状及び課題を整理し、今後の研究の展望を示している。欧米諸国における政策を概観した上で高齢者・障害者を単に交通弱者として保護しようとする従来のわが国の対症療法的施策では、もはや問題解決の方向を見いだせないことを示唆している。「我が国においてもこれからの交通政策を検討するうえでノーマライゼーションの理念をどのように交通環境の整備の分野に取り入れていくのか、極めて重要な研究課題である」とし、「高齢者・障害者交通では時間価値の概念が明確でなく、いままでの多量、迅速を第一義とした交通とは本質的に異なる」と指摘し、「問題の所在が現れた現象面から対症療法的に解明するという従来の手法ではなく、対象(ここでは高齢者・障害者)から分析し、その

問題を構造化することが必要である。」と提案した¹¹⁾。施策実現のためのキーワードとして以下の5点が示された。

- 1) 高齢化からは「質の高い交通システムの量的整備」
- 2) 交通主体からは「ノーマライゼーション」
- 3) 社会の活性化からは「社会参加」
- 4) まちづくりからは「計画論の構築と体系の確立」
- 5) 実現性からは「国民的・市民的合意形成」

(3) バリアフリー計画学の発展期(1995~2005年)

前述の清水の高齢者・障害者交通研究の意義と今後の展望の論考および特集号の研究からバリアフリー計画学の発展期の研究と課題を概観する。

清水は総合性の追求を不可欠とする交通計画学では、地域性や階層などを研究対象とする特化研究とシステム論的研究とのバランスで研究が進められていくべきとした。特徴的なのは、従来はみえてこなかった潜在需要を顕在化させる需要論の確立、社会参加を促す新たなモビリティ確保に言及している点である。そして調査分析報告的な研究から総合的な交通政策につながる理論構築、体系化が必要であると言及した。また高齢者や障害者の積極的な社会参加を促す社会基盤を実現するには、土木計画学、交通計画学に加え、経済学、医学、人間工学、建築工学、福祉学、地理学、社会学など従来の研究領域よりさらに広い学際的な研究が要求されるとした¹¹⁾。

特集号では、三星、新田により「交通困難者」という概念が提示され、交通サービスが充分でないために発生しなかった交通を「潜在交通需要」と定義した¹²⁾。そして新田らはシステム化にむけて定量的アプローチで高齢者対応型バスを定義し、高齢者の交通行動時の評価に等価時間係数と時間価値を用いた¹³⁾。また、秋山は、当時わが国では導入されていなかったスペシャルトランスポートサービスを公共交通計画の中に体系づけた¹⁴⁾。そして木村らは地方での重要課題と認識されていた高齢者ドライバーについて、運転能力と走行環境の両面から評価していく研究を発表している¹⁵⁾。さらに飯田は高速道路休憩施設を対象に調査、分析し、今後、必要となる高齢社会における施設整備論の必要性を提示した¹⁶⁾。

1981年から1998年までの高齢者・障害者に着目した交通体系整備に関する研究を整理した横山・大島によれば、年間約10編程度で推移していた文献数が1995年以降に急激に増加し、国内の先進事例報告、福祉機器などの開発技術に関する研究など実践的かつ学際的になってきたと報告している¹⁷⁾。2000年の交通バリアフリー法施行に伴い、基本的問題意識の醸成、技術論・設計論の普及に加え、当事者参加を含む参加型計画手法の普及が必要と言及している。さらにユニバーサルデザインの視点を持って適切な評価論を確立することが必要であると指摘され

た¹⁷⁾。

実際に2000年以降は、土木計画学研究発表会において大阪市¹⁸⁾、吹田市¹⁹⁾などをはじめとする自治体での基本構想策定プロセスに関する研究報告が多数あったほか、休憩施設や歩道境界段差などの構造、設計論に関する研究²⁰⁾²¹⁾、音声による経路案内システムなど新技術に関する研究²²⁾および整備効果に関する研究²³⁾²⁴⁾などが報告された。視覚障害者誘導用ブロックやピクトグラムのJIS規格化がなされたのも2000年初めである。また猪井らにより、A. SenのCapability Approachの概念を用いて交通整備の福祉面における効果の評価手法が提案された²⁵⁾。さらに人による援助や当事者参加を促進するための人材育成、パブリックコメントの分析など、ソフト面や参加論に関する研究²⁶⁾²⁷⁾²⁸⁾など従来の土木計画学の範囲を超えた学際的な研究が展開された。特に参加論は70年代から公害問題などを背景に社会基盤整備への市民参加の必要性が謳われ、パブリックインボルメントや合意形成に関する研究の発展と共に、バリアフリー計画学においても市民参加、障害当事者参加が重要視されるようになった。2005年第31回土木計画学研究発表会では、タイトルにバリアフリーが含まれる研究だけで14編も発表され、1995年から2005年の間に土木計画学においてバリアフリー計画学という一分野を築いたといえる。

三星は交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定により障害当事者参加が進んだと評価する一方で、参加の幅と内容はまだ弱く、事後評価や検証、システム構築に課題が残ると評価した²⁹⁾。また、秋山も沿道建築物との関係など地区交通計画と基本構想との関係が整理されていないこと、住民参加が未成熟であること、他のプロジェクトとの調整ができていないなどの課題を指摘している³⁰⁾。さらに大島らは、参加型福祉の交通まちづくりを進めるうえで、参加型計画を担える人材育成や技術的基盤を確立する必要があると示唆した³¹⁾。

新田は、バリアフリー計画学は、市民一人ひとりの1)潜在能力の向上をはかり、2)公平な社会の実現ならびに3)社会の活性化に寄与し、単に高齢者や障害者の生活改善に留まらない多くの効果が期待でき社会的意義が大であるとした³²⁾。また、社会基盤のバリアフリー整備について、多様な市民と交通事業者をはじめとする公共サービス事業者、行政が対等な立場で協議し計画や事業を遂行する、バリアフリー計画学における市民参加の場には、次の3つの役割があるとした³²⁾。

1) 参加者自身の福祉の実現

多様な当事者の多様な意見に謙虚に耳を傾け、市民一人ひとりのよりよい暮らしの実現を望む、自らの福祉の実現に対する願いの反映としての市民参加

2) 公共の福祉の実現

エージェントとして市民参加する場合は、自らの願い

の実現だけに努力するのではなく、人のため、世のために努力することになる。このため、公共の福祉の実現のための市民参加という役割を持つ。

3) 社会人としての発達

参加の過程を通じて社会的選択を行うことを経験し、社会人としての発達に貢献する。

バリアフリー計画学における計画論において市民参加、障害当事者参加、多様な分野や主体との連携が重要なキーファクターであった。

(4) 近年のバリアフリー計画学(2005年以降)

2006年にハートビル法と交通バリアフリー法が統合され、バリアフリー新法として改めて施行されたが、2000年の交通バリアフリー法施行時ほどのインパクトはなく、2007年以降は基本構想策定数が大幅に減少した³³⁾。

土木計画学においては、高齢化に加えて人口減少問題が顕在化し、郊外、地方部でのモビリティ供給に関する研究は増えていったが、いわゆる既存の社会基盤の障壁の除去、狭義のバリアフリー研究は減少傾向にある。

その中で、2005年以降の研究動向の特徴は4点あると考える。一つは、これまで課題であった評価方法がいくつか提案されたことである。視覚障害者の歩行支援システムの評価方法³⁴⁾やWHOの障害機能分類(ICF)を援用した生活機能の概念を用いて、活動・参加領域を3つのフェーズ(生命の保全、暮らしの維持、健康・文化活動の増進)に分けて交通サービスの提供による生活機能の達成状況の評価³⁵⁾など、いくつか評価方法が提示された。

次に、バリアフリー計画学の対象者の拡大がある。子育てバリアフリーに関する研究が盛んとなり³⁶⁾³⁷⁾、外国人対応³⁸⁾など、対象者が多様化した。2006年の法改正では法の対象が身体障害者から障害者となり、知的、精神、発達障害者への配慮の必要性が位置付けられたが、具体的な課題や対策に関する研究はまだ発展途上である。三つ目はバリアフリー計画の対象場面の拡大である。従来のバリアフリー計画は日常生活を主対象としていたが、観光や文化財でのバリアフリー化への課題に関する研究が増えはじめ³⁹⁾⁴⁰⁾、非日常的な場面におけるバリアフリー化が着目されるようになった。しかし、災害時の対応⁴¹⁾など課題はまだ山積している。そして最後は、交通バリアフリー法施行から約20年が経過し、市民参加、障害当事者参加の実績も積み重ねられてきた中で、参加の質や継続性に関する研究が報告され始めたことである⁴²⁾⁴³⁾。バリアフリー計画はPDCAサイクルに基づく継続改善が必要であり、基本構想の策定だけでなく、事業計画、事後評価など継続的な改善のための市民参加、障害当事者参加が必要であるが、実際に継続している事例は少数である。80年初頭からバリアフリー計画学の土木計画学小委員会が設けられてきたが、5代目となる「移動権に基づ

く移動環境の整備・評価に関する研究小委員会」では、新たな時代のバリアフリー整備の理念構築として、移動権の考え方に基づく移動環境の整備が必要であると提起する。その中で竹田は「交通権、移動権が一般的な権利として社会的な認知を受けている状況とは言えない。誰もが使用できる交通環境の整備としてユニバーサルデザイン化が進められているが、障害特性によって利用できない環境は依然として改善がおくれたままとなっている。」と指摘している⁴⁴⁾。

(5) 小括

土木計画学におけるバリアフリー計画学の経緯を概観した。ノーマライゼーションへの世界の潮流から影響を受けて、1970年代に交通弱者対策からバリアフリー計画学は始まった。初期のバリアフリー計画学は、1960年までの都市部へ大規模な人口移動等による都市の過密化に起因する鉄道の高架化事業による鉄道駅の段差など、社会的障壁が増加し、課題が顕在化する中で障害者運動が活発化し、既存のバリア解消への対応として発展したと言える。そして1990年代には、バブル経済が崩壊し、阪神淡路大震災が起き、生産年齢人口、DID人口密度ともにピークを迎えて、高齢社会が意識されるようになった。1995年に清水らによって研究課題が明示され⁴¹⁾、高度経済成長期には扱ってこなかった「潜在交通需要」の顕在化や「交通困難者」の定義化など、障害者や高齢者の活動の保障、社会参加の促進をめざして研究が発展した。そして、2000年に交通バリアフリー法が施行されると、バリアフリー計画学は実践的かつ学際的な研究が充実し、技術基準の規格化、当事者参加の機会確保といった計画論の構築、整備効果の評価手法など実社会に寄与する研究が蓄積されてきた。しかし、人工呼吸器等を利用する重度の身体障害者への配慮をはじめ、まだ課題や対策が明確になっていない知的、精神、発達障害者への配慮など、竹田が指摘するように、障害特性によって利用できない環境は依然として改善が遅れたままであり⁴⁴⁾、誰もが社会参加できる共生社会の実現には至っていない。バリアフリー計画学の体系とこれまでの主な成果を表-1に整理した。ここでバリアフリー計画学と土木計画学との関係を整理してみる。土木計画学は、高度経済成長期までの大規模な社会基盤整備の需要予測、経済効果、全体最適化などを主要課題とした土木計画の時期から、高度経済成長期の公害問題などを背景に環境アセスメント、合意形成、住民参加といった計画プロセスを重視する土木計画へと変わってきた。バリアフリー計画学は、その中で後者の象徴となる位置にある。需要予測といった調査分析方法は土木計画学の影響を受けており、プロセスやシステムを重視する考え方も土木計画学ならではある。また、社会福祉学、障害学、人間工学、医学、建築学

表-1 バリアフリー計画学の体系と主な成果

体系	これまでの主な成果
理念・概念	ノーマライゼーション, ユニバーサルデザイン, 交通困難者
システム論	潜在需要論, 新たな公共交通体系(マルチモータブル, STS等)
設計・技術論	道路構造, ピクトグラム, 経路案内システム等
評価論	時間価値, 生活機能(ICF)等
計画論	住民参加, 当事者参加プロセス

など他分野の研究を援用したり, 連携したりする学際的な研究手法も土木計画学の影響であろう。一方で, バリアフリー計画学では, 個別最適化から全体最適化へ発展させる手法や, ソフトとハードを統合した計画論など, 土木計画学に新たなアプローチを提起していくものと考えられる。しかし, 現時点ではその適用, 応用範囲は限定的であり, 対症療法的研究の域を超えてはいないことが課題である。

3. 障害当事者運動とバリアフリー

障害者インターナショナル(DPI)日本会議副議長の尾上浩二氏にインタビューを行い(2019年9月28日実施), 障害当事者運動によるバリアフリーへの取り組みと研究動向との関係を概観した。

(1) 社会の障壁を可視化する運動(1970~1990年)

1970年頃は, 多くの市民が障害者は家, 施設の中にいるものだとまだ認識していた中で, 1973年に車いす利用者らが中心となって「差別を恐れず, そよ風のように街にでよう」運動をおこし, 乗車拒否問題を顕在化させた。特にバスの乗車拒否はひどく, 「目の前でバスが停車し, 運転手や車内の乗客と目があつたにもかかわらず, 扉が閉められ, 置いてきぼりされる」という経験を尾上は何度も経験したという。そのような状況の中で1977年に青い芝の会による「バス闘争」が起きた。

そして, 1980年代には電動車いすが普及する中で, バブル経済のもと鉄道駅の高架化, 地下化が進んだ。従来は利用できていた駅が, 人の介助だけでは利用できなくなる問題が生じ, 駅のエレベーター設置運動が展開された。一方で, 1981年には国連において国際障害者年が謳われ「完全参加と平等」, 「ノーマライゼーション」の理念が普及し, 障害者の連携組織であるDPI(Disabled people's international)が組織され, DPI日本会議も1986年に発足した。DPI日本会議では設立当初から「誰もが使える公共交通機関」と「誰もが住みよい社会」を

目指して活動を続けており, 1988年から「誰もが使える交通機関を求める全国行動」を開始し, 全国で同時多発的に集団乗車を行い, 移動環境の社会的障壁の可視化, それに基づく交渉が行われた。

(2) バリアフリー化への運動(1991年~2005年)

1990年にアメリカでADA法が成立したことを受け, バリアの解消を義務とする法律制定を目指し, 地方自治体の条例制定への運動が活発化した。それまでも建築基準条例により建築物のバリアフリー化は進められつつあったが, 鉄道駅など公共空間のバリアフリー化を義務づける枠組みはなかった。全国に先駆けて制定された大阪府の福祉のまちづくり条例(1992)では, 新設駅だけでなく既存駅のバリアの解消に向けて, 義務化は困難であっても「適合状況調査-改善計画」を策定するしくみを導入した。尾上は交通バリアフリー法制定時の国会参考人質疑において, 大阪府条例では, 「適合状況調査-改善計画」のしくみにより, 2000年までの7年間でエレベーター設置の全駅174駅中, 138駅(79.3%)が条例制定以降設置されたと報告した。特に条例制定以降設置駅138駅の内, 既存駅への設置は101駅(73.2%)と4分の3弱となっていることを強調したという⁴⁵⁾。

交通バリアフリー法では, 既存施設の改善は努力義務とされたが, 基本構想の策定という枠組みにおいて, 既存施設の改善を促進するしくみが導入されたことにより, その後多くの成果をあげるようになった。また, パブリックコメントを受けて, 市町村が基本構想を策定する際に, 当事者からの「意見の聴取」という表現が「参加」に変更され, 基本構想策定時の当事者参加が鍵となった。しかし, 多くの自治体では, 障害者団体の長が検討会に参加することで障害者の意見を聞いたという手続き論として, 障害者の参加をとらえて⁴⁶⁾, 実際に障害を持ちながら交通機関を日々, 利用して問題点を感じている当事者の参加は十分ではなかったと尾上はいう。また, 基本構想の策定時には参加の機会が提供されたが, 事業計画段階での当事者参加はほとんど実現せず, 当事者の経験知が活かされず, 実質的な参加には至らず課題であると指摘した。

さらに尾上は福祉のまちづくり条例制定時をふり返り, 1990年代はじめに大阪府, 兵庫県を皮切りに条例が制定され始めたころは, 追随する自治体は, より良い基準を目指して面積要件の拡大や基準の上乗せを検討し, 当事者との協働により策定が進められたという。しかし, 法律が整い, 国のガイドラインが整備されると, 基準値を守ることでバリアフリー化に取り組んでいるという認識が広まり, 直接交渉といった当事者参加の機会が減ったという。これは松下が提示したシビル・ミニマム⁴⁷⁾の後退を示していると言えるだろう。国が示す行政サービス

の最低基準となるナショナル・ミニマムに対し、自治体の自主的な市民生活基準となるシビル・ミニマムは自治体の個性や市民が主体的に生活基準を押し上げていくという政治効果が追求されるという。1970年代から2000年にいたる間にシビル・ミニマムにより都市環境は大幅に改善してきたとされるが⁴⁸⁾、近年は法令等による義務づけや基準が先行し、詳細なガイドラインが示され、自治体や事業者が追随するという構造となって久しい。

4. 法的枠組からみたバリアフリー計画学の課題

冒頭に述べたとおり、2000年に交通バリアフリー法が施行され、2006年に建築物のハートビル法と統合してバリアフリー新法となり、その後も法律の改正が重ねられてきた。本章は2018年の改正バリアフリー法ならびにその後の法改正を踏まえ、バリアフリー化の対象の観点から今後の課題を抽出する⁴⁹⁾。

(1) まち全体のバリアフリー化

改正バリアフリー法には従来からある移動等円滑化基本構想に加えて移動等円滑化促進方針(マスタープラン)が設けられた。新たに導入された背景には、基本構想の策定が都市部以外に増えないなどの諸事情があるが、最も大切なことはまち全体のバリアフリー化方針を示すことにある。従来は基本構想という名称ではあるが、事業計画の要素が強いものであった。このため、事業分野(公共交通、道路、路外駐車場、都市公園、建築物、交通安全)以外のそれぞれのまちづくりの重点課題(例えば観光、歴史文化財、福祉)との連携、展開がしづらい面があった。マスタープランは長期的な視野に立って直ちに事業化に至らない場合でも、まち全体のバリアフリー化を促進するための方針づくりであり、基本構想の上位計画という性格を持つものである。多様な人々の行動を対象とした場合の地区設定の考え方や、その参加プロセスは大いに見直しが必要になっている。そしてマスタープランは5年ごとに見直すことになっており、PDCAサイクルに基づき、継続的な仕組みの中で、まち全体のバリアフリー化を実現していくものである。そこに当事者参加の仕組みを織り込んでいくことが求められている。

(2) 学校等を中心とした生活圏のバリアフリー化の促進

2020年の一部改正では公立小中学校が、バリアフリー基準適合義務が生じる特別特定建築物に指定された。教育現場のダイバーシティ、インクルージョンを促進するための必須の措置であるとともに、これまでバリアフリー計画学において取り組みが弱かった災害時のバリアフリー化を促進する契機となる。学校の多くは避難所に指

定されていることから、文部科学省は2018年の熊本地震での課題を踏まえて避難所としての学校のバリアフリー化事例集を発行した⁵⁰⁾。また、住宅団地などこれまで重点整備地区の候補となりにくかった身近な生活圏のバリアフリー化を促進する機会にも活用できるだろう。知的障害者、精神障害者など地域に暮らす「見えにくい障害」の人びとにとって、顔のみえる関係を基盤とした地域コミュニティは重要である。その地域コミュニティの中心的機能をもつ公立小中学校のバリアフリー化をきっかけに、地域において地域に暮らす障害当事者が参加する仕組みなど、ダイバーシティを重視した新たな計画論、参加手法などが発展することが必要となっている。

(3) 広域移動のバリアフリー化

マスタープランや基本構想は、地区、区域を設定し徒歩圏のバリアフリー化を促進する枠組みとなっている。また策定主体は市町村であり、全国、世界への広域移動を対象としたバリアフリー化計画を検討する枠組みが無いのが現状である。当然のことながら、空港施設や新幹線車両のバリアフリー化については国レベルで既に取り組まれている。しかし、市町村区域を跨ぎ都道府県レベル、地方圏単位など広域な範囲で面的な視点でバリアフリー化を検討していく場、仕組みは不足している。そして、当事者参加の仕組み、PDCAサイクルをどのように担保していくのか、見落とされていた重要な課題といえる。

(4) 小括

2018年の法改正により、これまで対象となりにくかった、交通結節点以外の地域、地区がバリアフリー計画学の対象とすることが可能となった。学校を中心としたコミュニティ空間のバリアフリー化の促進の機会を得ることとなり、まち全体のバリアフリー化をめざし、社会基盤全体におけるバリアフリー計画の主流化が期待される。この対象空間の多様性から、通勤・通学、買い物といった日常生活行動に加えて、観光、広域移動など非日常行動や、災害時といった緊急時におけるバリアフリー化にも注力される機会を得ている。そして、空間、時間(場面)の対象の多様化により、多様な人々の社会参加による真の共生社会の実現を図るためには、これまで見落とされてきた知的、精神、発達障害のある人々や近年急増している認知症の方々など「見えにくい障害」への対応が課題となっている。

5. ダイバーシティとインクルージョンの観点から

本章では、バリアフリー計画学の新たな対象として対応が求められている「見えにくい障害」を考えるにあた

って、ダイバーシティとインクルージョンの観点を加えて考察する。ダイバーシティとインクルージョンについて先行する研究分野として「当事者研究」を取り上げる。当事者研究を研究する熊谷の論考⁵¹⁾をもとに当事者研究におけるダイバーシティとインクルージョンの考え方を紹介し、バリアフリー計画学の課題を探求する。

(1) 「当事者研究」とは

当事者研究は2001年に北海道浦河町にある精神障害のある人々の生活拠点「べてるの家」で生まれた日本独自の取り組みである。当事者研究とは、生活するうえで苦労や困難を抱えている人を当事者と呼び、同じ苦労や困難を抱えた仲間との共同研究を通じて、自身の状況やニーズを明らかにしていき、自身の回復と社会を変化させる取り組みをいう⁵¹⁾。現在、精神障害のある人々だけでなく、発達障害や慢性疼痛をはじめ障害や病気というカテゴリーを超えて、生きづらさを感じているあらゆる人々の間に広まっている。社会から排除されやすい傾向にある人々が社会参加するための方法として注目されている。

(2) 当事者研究からみた当事者運動

当事者運動は身体障害者が中心となって「障害」の概念と、「自立」の概念を書き換えたことが成果である。前者は障害の医学(個人)モデルから社会モデルへの変革であり、バリアフリー計画学においても早くから意識され、移動困難者という独自の概念が生まれた。後者の当事者運動における自立とは、「自己決定し、その結果について自己責任を負うこと」であり、自立とは自己決定することを指し、例えば介助なしで外出できるなど、自身で実行する能力は自立にとって必要条件ではないことを定義した。これは自立生活運動の「私たちことを、私たち抜きで決めないで」というスローガンに集約されている。バリアフリー計画学においても当事者参加の重要性は認識され、バリアフリー法に基づく基本構想の策定においては当事者参加を積極的に行ってきた。しかし、参加が代表制であるなど限定的であったことは否めない。また、施策の意思決定への参加など広い意味での市民参加のレベルアップという観点からもまだまだ不十分である。特にPDCAサイクルのDO(実行)、CHECK(検証)段階における参加は実現できていないのが現状である。

一方、当事者運動が見逃したものとして「見えにくい障害」と「公的空間の重要性」を熊谷は指摘している。当事者運動の前提は「私のことは私が一番よく知っている」ことであった。その前提に基づき自己決定の原則が成立していたのである。しかし、当事者自身が社会に対するニーズが明確でない、また自身のことが理解しにくい「見えにくい障害」がある当事者を、当事者運動は置

き去りにする可能性が高いという⁵¹⁾。ここでいう「見えにくい障害」とは、単に見た目ですぐにそれとわからない障害ということだけを意味するのではなく、「自分が変えたいパターンやニーズを表現する言語がいまだに存在していない、あるいは、存在していても広く知られていない、状況も含まれる」。また、「一人の中に見えやすい障害と見えにくい障害の両方が共存していることも一般的である点にも注目する必要がある」とする⁵¹⁾。

バリアフリー計画学においては、確かに見えやすく、理解しやすい障害を知ることからはじまり、障害当事者に意見を聞くことが当事者参加であると思われてきた。しかし、行政等が設ける当事者参加の場は聞く側の目的があり、その目的への期待を織り込んで発せられる「当事者の声」は、その場に働く力の産物でしかなかった⁵²⁾とも指摘されている。今後のバリアフリー計画学では、当事者自身もよく知らない、または変化してしまうニーズを共に確認し、解決していくような参加のプロセスが必要になっていることを示唆する。

さらに熊谷は「公的空間の重要性」として、福祉制度により管理され、受動的な消費者としてだけの当事者の存在に警笛を鳴らす。福祉制度が充実し、必ずしも苦労や知識や連帯をもつ動機をもたない当事者たちに、当事者研究という公的空間を提供することで、制度化以降の運動の政治性を担保するという⁵¹⁾。ここでいう公的空間とは、ハンナ・アーレントの人間の活動力(労働、仕事、活動)に触れて、当事者運動による自立生活の実現は生命を維持するための労働にあたる私的空間であるのに対し、当事者研究の発祥の地である、べてるの家での商売へのこだわりは社会の中で一人ひとりの個性と実在を現す活動の領域であるという⁵¹⁾。消費者としてではなく、生産者として自己定義することが重要であるとされる。バリアフリー計画学においても利用者(消費者)としてだけでなく、担い手(生産者)として当事者を位置付けていくことが必要であろう。特に長年、改善が図られていない災害時の障害においては、当事者は支援対象として扱われ、支援される当事者としての参加さえもほとんど実現されていない⁴¹⁾。しかし、25年前の阪神・淡路大震災では、障害当事者たちが作ったネットワークの力と、出会いと共感が作り出した自主的なボランティア活動は、新しい市民社会の芽を作り出したといい、「障害者市民活動」と呼んでいる。「障害者は『救援される』『保護される』存在ではない。障害者が地域で積極的に復活・救援活動をする主人公なんだ。」と言われた⁵³⁾。その継承、発展が急務である。

(3) 当事者研究が生まれるところ

当事者研究は均質性で束ねられる当事者グループの周縁で生まれ続けるという⁵¹⁾。当事者グループの中心で行

われる活動が意義深いものであればあるほど、制度化という波に飲み込まれやすく、制度化されると当事者もサービスを提供する側と受動的に利用する消費者側に分類され、新たな非対称な関係が生まれやすくなる。そしてその制度からはみ出す新たな当事者が生まれくる。その周縁化された新たな当事者を仲間に入れて、継承してきた価値・知識・技術を見直す当事者研究がさらに生まれるという⁵⁰⁾。これはバリアフリー計画学のスパイラルアップの仕組みと通じているが、そこに参加する当事者は固定化しやすく注意が必要である。また、多様な当事者グループが互いの価値、知識、技術を提供しあい、更新しあうことで連帯していくことを障害横断(cross-disability)と呼ぶが、まさにバリアフリー計画学の現場は具体的な事象をもって障害横断を生む機会にできる可能性を秘めている。このことを自覚して取り組む必要がある。

(4) 専門家の姿勢

当事者研究では、困難の前にまず専門家に丸投げせず、当事者が自分で考えるという態度を大切にする。専門家もすぐに当事者グループに相談する前に、まず、自分たちが何を知っていて、何を知らないのかを、吟味する必要があるという⁵¹⁾。当事者も専門家も、自分たちが継承してきた価値、知識、技術を不断に見直し続ける「研究者」になることが、置き去りにされがちな周縁に置かれた人々を包摂(インクルージョン)する社会の条件として重要であるという⁵²⁾。バリアフリー計画学は、高度経済成長期に多量、迅速を第一義として社会基盤整備を推進してきた反省から出発し、全体最適化手法を見直して現在に至る。引き続き、価値、知識、技術の不断の見直しを当事者と協働して取り組み続けていかななくてはならない。

6. バリアフリー計画学の到達点と新たな射程

本稿では土木計画学におけるバリアフリー計画学の発展経緯、障害当事者によるバリアフリー化運動から到達点を検証し、さらに、法改正を踏まえたバリアフリー計画学の課題、ダイバーシティとインクルージョンの視点を加えてバリアフリー計画学の今後の課題を探求した。以下に、バリアフリー計画学の到達点と新たな射程となる課題をまとめる。

(1) バリアフリー計画学の経緯と到達点

我が国の社会基盤のバリアフリー化は、1970年代から社会的課題として認知されはじめ、研究テーマとしても扱われはじめたが、90年代までは土木計画学研究の一分

野としての位置づけはなかった。そのような中で、障害当事者運動により、日本の社会基盤整備のバリアフリー化は牽引されてきたといえる。

90年代になり、土木計画学では障害者や高齢者という個人属性に起因するカテゴリーではなく、社会基盤側に問題をおき、障害学という社会モデルに基づいた「移動困難者」を定義し、それまで扱ってこなかった「潜在交通需要」を重視する研究が発展した。マジョリティではなく、マイノリティの視点から社会基盤の課題を洗い出し、整備基準の見直し、新たな時間価値や生活機能などの概念を用いたシステム論の構築に取り組み、当事者参加を原則とする参加論や評価手法が開発された。これらの研究は、従来の土木計画学の範囲を超えて学際的に取り組まれ、社会基盤整備の全体最適化手法に対置する新たな計画論を構築する端緒となった。

(2) 社会基盤のバリアフリー化の検証

バリアフリー計画学の新たな射程を明示するにあたり、1995年に清水が設定した5つのキーワード¹¹⁾に基づき、社会基盤のバリアフリー化を検証し、課題を抽出する。

a) 質の高い交通システムの量的整備

1970年代に起きた障害当事者運動により、社会基盤の障壁が可視化され、バリアフリー化が牽引されて2000年の交通バリアフリー法に結実した。同法により公共交通機関をはじめ公的施設のバリアフリー化が義務化されたことから、この20年間の間に旅客施設の段差解消は91.9%、障害者用トイレは88.6%整備されるなど⁵⁴⁾、量的整備は推進されてきた。ただし、その対象は平均的な利用者が3000人以上の旅客施設であるなど、地方部のバリアフリー化には十分に対応できていない。また、質的な側面では、EV利用等による乗り換え動線の時間距離が非常に長い、障害者用トイレの多目的化による混雑など、課題は山積している。

b) ノーマライゼーション

バリアフリー計画学は「移動困難者」という新たな概念を創り、社会基盤整備にノーマライゼーションを取り入れる機会をつくった。清水は「問題の所在が現れた現象面から対処療法的に解明するという従来の手法ではなく、対象から分析し、その問題を構造化することが必要」とし¹¹⁾、障害種別の行動分析や当事者参加による計画論などの研究が蓄積された。しかし、その対象は身体障害者が中心となり、見えにくい障害のある人や重度障害のある人、難病者や認知症の人、LGBT(性的マイノリティ)など見落としている対象がある。それらの人々が感じている社会的障壁とは何か、またそれらへの配慮とは何かなどは研究途上である。

c) 社会参加

法の名称にある「移動等円滑化」の“等”への対応が

求められる。共生社会の実現には、すべての人の社会参加を促進する環境整備が必要であるが、単に移動ではなくアクセシビリティを考慮した計画が求められている。アクセシビリティについてはIPC(国際パラリンピック委員会)が「アクセシビリティガイド」に基本原則として公平、尊厳、機能性を掲げている⁵⁹⁾。バリアフリー計画学では移動そのものの機能性に着目して研究が蓄積されてきたが、公平性や尊厳の観点からの評価研究などは少なく今後の課題である。

また、行動目的の観点でみれば、通院や通学・通勤、買い物行動など、従来は日常の生活行動を主対象としてきたが、観光や災害時など、非日常時のバリアフリー化が求められている。非日常時の活動の特性は、空間の認知度が低い、移動経路が非定型、探索的である、移動に快楽性や日常との状況変化への対応が求められるなど研究課題は山積している。

d) 計画論の構築と体系の確立

バリアフリー計画学は80年代の市民参加論と併走して当事者参加を重視してきたが、計画策定の手続き論を超える実践は少なく、事業計画への当事者参加など障害当事者の経験知を活かした協働研究は発展途上である。また、バリアフリー計画はPDCAサイクルに基づく継続改善運動が必要であるが、継続的な参加の仕組みは不十分であり、各地域の個性を重視したきめ細やかな計画など、シビル・ミニマムの向上を図るような研究が不足している。また従来の法が主対象としてきた都市部の交通結節点に加え、住宅街など身近な生活空間を含めたまち全体のバリアフリー化を実現するための計画論が求められる。そして、徒歩圏を対象としてきたために見落とされていた広域移動のバリアフリー化を推進する計画論も求められている。

e) 国民的・市民的合意形成

80年代から住民参加、市民参加のまちづくりが盛んとなり、バリアフリー計画学でも当事者参加を原則としてきた。しかし、武川⁶⁰⁾が指摘するように住民参加、市民参加が前提としていた住民、市民とは、地域において社会的障壁を感じることなく多様な活動ができる「強い市民」を対象としており、物理的にも精神的にも社会的障壁を感じ地域生活に困難のある「弱い市民」の参加はあまり意識されてこなかった。バリアフリー計画学分野でも自立生活運動を基礎とする強い障害当事者の参加が主流であり、見えにくい障害のある人や、人工呼吸器利用者など、より少数のマイノリティ、LGBTなどこれまで認知されていなかった人々など、見落としてきた課題も多く、属性によって移動環境の格差・差別の解消が十分に図られたわけでない。そこには、当事者研究から示唆される「見えにくい障害」、「周縁化される障害」に配慮し、多様な当事者の参加の場をどうデザインしていくのが重要な課題と言える。そして単に利用者(消費者)としての当事者参加ではなく、まちづくりの担い手(生産者)としての当事者参加に発展させる必要がある。

(3) バリアフリー計画学の新たな射程

以上の課題をまとめて図-1に示した。今後のバリアフリー計画学では、多様な人々の相互理解の促進を基盤に、生活圏のバリアフリー化を促進し、まち全体のバリアフリー化、広域移動のバリアフリー化と対象空間の拡大が求められている。基盤となっている多様な人々の相互理解には、見えにくい障害へ理解をはじめ、周縁化される人々が参加できる場をデザインし、多様な当事者が利用者としてだけでなく、担い手として参加する参加者の拡大が求められる。特に生活圏のバリアフリー化では、地

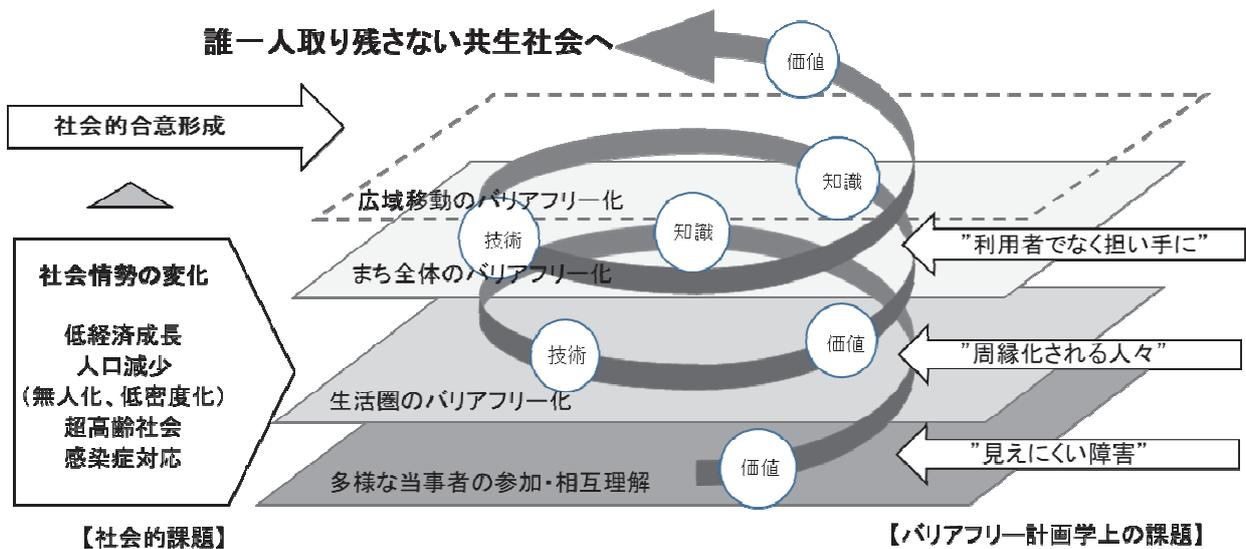


図-1 バリアフリー計画学の新たな射程

域において地域に暮らす多様な当事者の参加の仕組みが喫緊の課題である。また、日々の暮らしから観光やレクリエーション、災害時など非日常も含めた社会参加を可能とする基盤整備が求められている。バリアフリー計画学の時間(場面)の拡張が必要となっている。

これまでのバリアフリー計画学は、都市の過密化から顕在化した社会的障壁への対応に追われてきたと言っても過言ではなく、まちづくりとしてのバリアフリー計画学は道半ばである。今後の社会情勢は、低経済成長、人口減少、さらなる高齢化が進む右肩下がり縮退の時代を迎えている。その中で、財政的な制約をはじめ、都市部、地方部ともに低密度化し、無人化などの新たな課題が生じている。さらに、新型コロナウイルス感染症の蔓延により、人と人との距離感が見直され空間、時間の開疎化が進むこととなった。いずれも難しい課題を含んではいるが、低密度化は、過密化における空間制約という解決できなかったバリアを解消する機会と捉えることもできる。また、開疎化は移動価値に変化をもたらす。これまでの多量、高速化の移動から、少量、低速化の移動へとシフトさせて、豊かな時間、空間としての移動の価値変化を起こす可能性をもつ。このような変化は、時間的にも空間的にもゆとり(余白)を生み出し、多様な人々や場面をインクルードできる可能性を秘めていると考える。しかし、低成長、低密度化、低速化といった変化をゆとり(余白)として価値づけできるかには社会的な合意形成が求められ、また根強く残る優生思想に代表される差別意識の変革など制約条件も多い。バリアフリー計画学は、多様な市民、専門家、行政、事業者が、これまでの価値、知識、技術を不断に見直す機会として取り組む姿勢が求められ、今後は新たな共創デザイン論の構築をめざす必要がある。

謝辞：本稿の執筆にあたっては、三星昭宏氏(近畿大学名誉教授)、新田保次氏(大阪大学名誉教授)にご指導いただきました。また、大島明氏(国際航業株)、尾上浩二氏(DPI日本会議)、高橋富美氏(株建設技術研究所)、土崎伸氏(株オリエンタルコンサルタンツ)、柳原崇男氏(近畿大学)らとの議論を踏まえて執筆しました。貴重なご意見いただきました皆様に、この場を借りて心より感謝申し上げます。

補注：

i：2019年8月30日に実施した筆者らと関西在住のバリアフリー計画学にかかわる有志で協議した結果による。

参考文献

1) 鈴木忠義:土木計画と開発、『土木計画学シリーズ I 土木計画学の成立と背景』,土木学会編,pp.113-127.1978.

- 2) 高橋儀平:日本におけるバリアフリーの歴史,日本義肢装具学会誌,Vol.36 No1,pp.62-29,2020.
- 3) 三星昭宏・高橋儀平・磯部友彦:考え方とあゆみ - 福祉のまちづくりとバリアフリー,ユニバーサルデザイン-,『建築・交通・まちづくりをつなぐ 共生のユニバーサルデザイン』,学芸出版社,pp.6-18,2014.
- 4) European Conference of Ministers of Transport (ECMT): Improving Transport Accessibility for All,2006.
- 5) Chan, Hoi Kei Phoebe, Suen, S. Ling: Improving Mobility for Travelers with Attention Deficit Hyperactivity Disorder and Specific Learning Disabilities in Various Transportation Modes, Proceedings from the 14th TRANSED, ISBN 978-989-20-6262-4, A15-16,2015.
- 6) Laurent Saby: Mental, Cognitive and Psychological disabilities: What Measures Can Be Taken to Improve Accessibility, Proceedings from the 14th TRANSED, ISBN 978-989-20-6262-4, pp. B423-436,2015.
- 7) João Carlos Souza・Douglas de Castro Brombilla: Emergency Evacuation of places with Many People, Especially for Elderly and People with Reduced Mobility, Proceedings from the 14th TRANSED,ISBN 978-989-20-6262-4,pp.A159-174,2015.
- 8) 三星昭宏:身障者交通とその交通計画について,第30回土木学会年次学術講演概要集,第IV部門,pp.200-201,1975.
- 9) 三星昭宏:交通計画における身障者の配慮について,第31回土木学会年次学術講演概要集,第IV部門,pp.170-171,1976
- 10) 矢崎政人・佐藤馨一・五十嵐日出夫:身体障害者のための公共交通システムに関する研究,第35回土木学会年次学術講演概要集,第IV部門,pp.13-14.1980.
- 11) 清水浩志郎:高齢者・障害者交通研究の意義と今後の展望,土木学会論文誌,No.518/IV-28,pp.17-29,1995.
- 12) 三星昭宏・新田保次:交通困難者の概念と交通需要について,土木学会論文誌,No.518/IV-28,pp.31-42,1995.
- 13) 新田保次・三星昭宏・森康男:モビリティの確保の視点からみた高齢者対応型バス計画についての一考察,土木学会論文誌,No.518/IV-28,pp.43-54,1995.
- 14) 秋山哲男:高齢者・障害者のスペシャルトランスポートサービス,土木学会論文誌,No.518/IV-28,pp.55-67,1995.
- 15) 木村一裕・清水浩志郎:高齢ドライバーの運転能力と走行環境評価に関する研究,土木学会論文誌,No.518/IV-28,pp.69-77,1995.
- 16) 飯田克弘:障害者用施設整備の視点からみた高速道路休憩施設の分類と現状評価,土木学会論集,No.518/IV-28,pp.79-88,1995.
- 17) 横山哲・大島明:高齢者交通研究の方向と課題:高齢社会の都市基盤整備と交通システム(土木計画学ワンデイセミナー シリーズ25),pp.5-14,2001.
- 18) 島拓造・三星昭宏・三谷哲雄・井下泰具・児玉健:大規模ターミナルにおける交通バリアフリー基本構想策定のアプローチ-大阪市の事例に基づく考察,土木計画学研究・講演集 vol.28,2003.
- 19) 高橋富美・中平明憲・本久仁美・新田保次:吹田市を事例とした市民参加による交通バリアフリーの具体化に向けた取り組み,土木計画学研究・講演集 vol.29,2004.
- 20) 北川博巳・土居聡・三星昭宏:歩行空間における高

- 齢者のための休憩施設設置に関する研究,土木計画学研究・論文集,vol.17,pp.981-987,2000.
- 21) 藤井嘉彦・米田郁夫・鍋島益弘・阪東美智子:横断歩道等における歩車道境界部の段差構造に関する調査研究,土木学会年次学術講演会講演概要集,第IV,vol.56,pp.270-271,2001.
 - 22) 武井邦彦・田中貢・太田誠三・三星昭宏・末續和正:音声による歩行者経路誘導に関する基礎的研究-梅田地下街音声ナビゲーション実験を事例として,土木計画学研究・講演集 vol.26,2002.
 - 23) 山田稔:横断歩道通行時の危険感評価に関する研究-立体横断施設の整備効果の評価の適用を前提として,土木計画学研究・論文集 vol.20,pp.629-636,2003.
 - 24) 磯部友彦:バリアフリー化された鉄道駅内の昇降装置の設置効果,土木計画学研究・講演集 vol.31,2005.
 - 25) 猪井博登・新田保次・中村陽子:Capability Approachを考慮したコミュニティバスの効果評価に関する研究,土木計画学論文集 No21,pp167-174,2004.
 - 26) 松村暢彦・鈴木義康:交通バリアフリーにおける介助・援助行動の促進に関する研究,土木計画学研究・論文集 vol.23,pp1041-1047,2006.
 - 27) 藤村万里子・林隆史・寺島薫:交通バリアフリーを参加型で進めるにあたっての人材育成手法の検討,土木計画学研究・講演集 vol.31,2005.
 - 28) 鈴木義康・松村暢彦:交通バリアフリー基本構想のパブリックコメントに関する研究,土木計画学研究・講演集 vol.31,2005.
 - 29) 三星昭宏:バリアフリーとその新展開,土木計画学研究・講演集,Vol.29,2004.
 - 30) 秋山哲男:ユニバーサルデザインと交通バリアフリー法の課題,土木計画学研究・講演集 vol.31,2005.
 - 31) 大島明・三星昭宏・新田保次:交通バリアフリー基本構想の策定状況から見た今後の福祉の交通まちづくりへの課題,土木計画学研究・講演集 vol.31,2005.
 - 32) 新田保次:福祉の交通まちづくりとは、『参加型福祉の交通まちづくり』, pp. 14-54, 学芸出版社, 2005.
 - 33) 国土交通省
<http://www.mlit.go.jp/common/001296223.pdf>(最終閲覧 2019.09.30)
 - 34) 柳原崇男・三星昭宏:方向感覚質問紙簡易版(SDQ-S)を用いた視覚障害者の歩行能力測定と歩行支援システム評価への応用に関する研究-全盲者・重度弱視者を対象として-,土木学会論文集 DVol.64.No.2,pp.285-298,2008.
 - 35) 新田保次・竹林弘晃:移動に関連する生活機能の達成状況に関する特性分析,土木学会論文集 D,Vol.66No.3,pp.306-315,2010.
 - 36) 大森宣暁・谷口綾子・真鍋陸太郎・寺内義彦:子育ての中の母親の外出行動とバリア,土木計画学研究・講演集 vol.39,2009.
 - 37) 松原淳・岩佐徳太郎・竹島恵子・平岩浩之・小松崎昌子:公共交通機関等におけるベビーカー利用の対応状況について,土木計画学研究・講演集 vol.49,2010.
 - 38) 石塚裕子・新田保次:歴史的観光地における視覚障がい者の行動の実態とニーズに関する基礎的研究,土木計画学研究・論文集, Vol.27, No.2, pp.365-374,2010.
 - 39) 江守央:文化遺産のユニバーサルデザインとオーセンシビリティに関する研究-鎌倉を着目して,土木計画学研究・講演集 vol.48,2013.
 - 40) 村山直樹・五反田八紘・近藤浩治・志田山智弘:富士山観光を事例とした訪日観光客の言語バリアフリーに関する一考察,土木学会年次学術講演会講演概要集第IV部,vol.66,pp.593-594,2011.
 - 41) 石塚裕子:災害と障害-インクルーシブな防災を実現するための視座-,福祉のまちづくり研究, 第 21 巻第 3 号 pp.1-12,2019.
 - 42) 石塚裕子・高橋富美・三星昭宏・新田保次:ユニバーサルデザインのみちづくりにおける継続的な市民参加の効果と課題に関する研究,土木学会論文集 D3(土木計画学)Vol 72 ,No.5, pp. I_1155-I_1166,2016.
 - 43) 高橋富美・大喜多梨加・山本幸久・新田保次:計画課ら事業評価まで〜市民参加で進める豊中市の交通バリアフリー〜,土木計画学研究・講演集 vol.41,2010.
 - 44) 横山哲・山田稔・竹田保・江守央・吉田樹・秋山哲男:新たな時代のバリアフリー整備の理念構築II-移動が保障される生活環境を考える-土木計画学研究・講演集 vol.50,2014.
 - 45) 尾上浩二:交通バリアフリー法国会参考人質疑資料,2000.
 - 46) 尾上浩二:解説・交通バリアフリー法,ノーマライゼーション,2000.
 - 47) 松井圭一:シビル・ミニマムの思想,東京大学出版会,1971.
 - 48) 西尾勝:「シビル・ミニマムの思想」の原初の発想とその後の変貌,都市とガバナンス Vol.31,pp.1-8,2019.
 - 49) 石塚裕子・大島明・尾上浩二・高橋富美・土崎伸・新田保次・三星昭宏・柳原崇男:改正バリアフリー法の理念と実践のための10章,2020.
 - 50) 文部科学省:近年の災害から学ぶ避難所となる学校施設についてバリアフリー化の取組事例集,2020
https://www.mext.go.jp/a_menu/shisetu/shuppan/_icsFiles/afieldfile/2018/04/02/1403195.pdf
(最終閲覧 2021.10.22)
 - 51) 熊谷晋一郎:当事者研究 等身大の〈わたし〉の発見と回復,岩波書店,2020.
 - 52) 星加良司:当事者をめぐる揺らぎー「当事者主権」を再考する,『支援 Vol.2』,「支援」編集委員会,生活書院, pp.10-28,2012.
 - 53) 大賀重太郎:震災からみたバリアフリー,教育と医学第48巻第12号,pp.72-76,慶応義塾大学出版会,2000.
 - 54) 国土交通省:旅客施設におけるバリアフリー化の推移,2019.
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000003.html(最終閲覧 2021.06.01)
 - 55) International Paralympic Committee (IPC):アクセシビリティガイドブック,2013.
https://www.jsad.or.jp/paralympic/what/pdf/ipc_accessibility_guide_ja2.pdf(最終閲覧 2021.06.01)
 - 56) 武川正吾:地域福祉の主流化,pp.60-66,法律文化社,2006.
 - 57) 石塚裕子・三星昭宏・新田保次:バリアフリー計画学の到達点と課題,土木計画学研究・講演集 Vol.60,2019.
 - 58) 石塚裕子:バリアフリー計画学の課題-ダイバーシティとインクルージョンの観点から-,土木計画学研究・講演集 Vol.62,2020.

(Received June 18, 2021)

(Accepted December 16, 2021)

THE ACHIEVEMENTS AND ISSUES OF ACCESSIBILITY PLANNING

Yuko ISHIZUKA

The purpose of this paper is to outline the achievements and the new scope of social infrastructure research (accessibility planning) that takes into consideration the elderly and the disabled.

This research presents issues from four sides: a review of previous studies, the movement of people with disabilities, the framework of the accessibility improvement law, the attitude towards diversity and inclusion supported by disability research. Accessibility planning has now shifted to a new approach towards infrastructure planning instead of a method of total optimization.

The new scope of accessibility planning needs active participation and a process of co-creation to emphasize the diversity of people, space, and time. This restructured accessibility planning needs to be mainstreamed within the social systems.