

# 東京オリンピックピックアップパラリンピックとバリアフリーの到達点

中央大学  
研究開発機構教授

秋山 哲男

## 1. 目前に迫っている課題

### 1.1 鉄道の現状と課題

国土交通省のデータによると、我が国の鉄道駅数は2012年度で9482駅であり、1日の乗降客数が5000人以上(2823駅)と3000人以上(3457駅)の駅でバリアフリー化が計画されている。02年から10年間の整備状況は、視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)が72・0%から93・1%、エレベーターなどの整備による段差解消が39・3%から89・3%、障害者用トイレ(多機能トイレ)が13・0%から79・1%と大幅に進んでいる(図1)。東京都内の鉄道駅は、段差解消、障害者用トイレ(だれでもトイレ)、視覚障害者誘導用ブロックの整備率が概ね9割を達成しており、障害者用トイレは全国より整備率が1割程度高い(表1)。

一方で、ホーム上の転落防止等を目的としたホームドア等の設置率は13年度で583駅(6%)に整備されているが、東京都の整備率は27・8%とかなり高い。国土交通省の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間取りまとめ(11年8月10日)では、利用

者10万人以上の駅は原則としてホームドア等の設置に努めるよう整理され、現在、山手線をはじめ乗降客数の多い駅で設置が進められている(表1)。

以上から、鉄道の課題は、①ホームドアの整備(転落防止だけでなく、事故減少による運行への影響を軽減するため)、②トイレの分散化(多様な人が利用するため車いす使用者が利用しづらくなっている環境を変えるため)、③表示サイン・音サイン(外国人を含む

多様な人に分かりやすく)、④ホームと車両の段差解消、⑤車両を車いす使用者等が使えるように、⑥スマートフォンやデジタルサイネージなどICTを活用した新たな誘導システムの整備などが課題である。

### 1.2 バスの現状と課題

車いすで利用できるノンステップバスの導入状況は、全国バス車両総数の約5万台弱のうち2万台弱、41%がノ

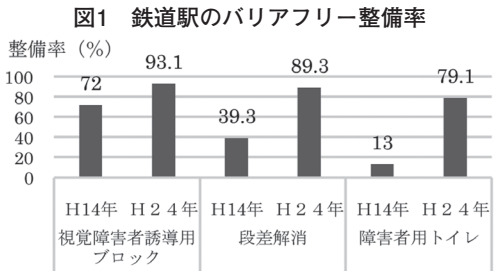
ンステップ化している(12年度)。東京都内のバス車両は、ディーゼル車の排出ガス規制に伴う車両代替が進み、移動等円滑化基準に適合したノンステップバスの普及が進んだ。民営バスでは8割程度、主に区部を運行する都営バスに至っては100%の車両がノンステップバスとなっている(表2)。

東京都のバスのバリアフリー化は全国の中で極めて高い水準にある。他に

も、都営バス全車両に筆談具を設置し、コミュニケーションの円滑化を図っている。一方で、都市間バス、特に国際空港を有する羽田・成田の都市間バスのノンステップ化は極めて遅れており、早急に対応が求められる。

### 1.3 タクシー・福祉交通の現状と課題

タクシーについては06年に制定された交通バリアフリー法において「福祉タクシー車両」が新たに適合義務の対象として含まれ、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において10年までの整備目標を1万8000台(同実績1万2256台)に設定、その後の改定で20年までに2万8000台へと引き上げられている。また、11年度からは車いすで利用できる「ユニバーサルタクシーの認定制度」が導入された(写真1)。東京都では、バリアフリー車両減税として取得価格から100万円控除などの優遇措置があり、導入に向けた取り組みが進められている。



資料：国土交通省旅客施設のバリアフリー化推移(平成25年度)

表1 東京都鉄道駅のバリアフリー化の進捗状況

バリアフリー設備	H24年度末の整備率 (%)
視覚障害者誘導用ブロック	99.4
エレベーター等による段差解消	88.7
だれでもトイレ	92.6
ホームドア等	27.8

出典：東京都福祉のまちづくり推進計画

表2 都内のノンステップバス車両の普及状況

事業者	H24年度末の整備率 (%)
民営バス	84.3
都営バス	100.0
合計	88.4

出典：東京都福祉のまちづくり推進計画

写真1 ユニバーサルデザインタクシー



資料：(一社)東京ハイヤー・タクシー協会

写真2 セミフラット形式の歩道の整備例



福祉交通は移動困難な人に対応するもの(Special Transport Service (STサービス)、移送サービス(高齢者・障害者専用の交通手段)などと呼ばれる。タクシーで移動困難者に対応した車両は福祉交通の一部であり、かつタクシーの一部である。このSTサービスの整備は、欧米先進国に比べ日本はかなり遅れている。

以上から、タクシー・福祉交通の課題は、日常的整備を充実させることである。つまり、①STサービス・移送サービスの増強、②ユニバーサルタクシーの増加が不可欠である。

第二部は全身障害者を対象にして行われているが、日本人選手だけの国内大会(特別参加の西ドイツ選手数名を含む)として行われた。パラリンピック開催は、予算が限られていたのでボランティアに頼り、選手移動も陸上自衛官101人が介助、リフト付きバスを自動車メーカーが特注で9台製造、オリンピック村や競技会場の段差解消のスロープや手すりも、オリンピック閉幕後の2日間の突貫工事で間に合わされた上での開催であった。以上のように東京オリンピックは「バリアフリー化」の初めての経験で、その後の街づくりや障害者の考え方に大きな影響をもたらした。

2000年のシドニー国際オリンピック委員会(IOC)とIPC(国際パラリンピック委員会)が「オリンピック開催国は、オリンピック終了後にパラリンピックを開催する」などの基本事項に合意し、パラリンピックはオリ

## 1.4 道路

### (1)車いす使用者対策

バリアフリー法の施行以降、移動円滑化基準並びに道路の移動円滑化ガイドラインにより、有効幅員2・0m以上でセミフラット形式の構造、視覚障害者誘導用ブロックの敷設など、一定水準の規格で歩道がバリアフリー化されてきた(写真2)。

東京都区部の12年度の整備状況では、バリアフリー法で基準適合義務が課せられている特定道路(延長123km)で、9割弱の整備率となっている。

### (2)視覚障害者対策

視覚障害者用信号機の設置は着実に進んでおり、12年度末時点で1885箇所を設置されている。また、エスコートゾーン(横断歩道を利用する視覚障害者に対し、安全で利便性を高めるために、横断歩行の手がかりとする突起体の列)については、07年5月に指針が制定されてから設置箇所数が増え

てきており、12年度末時点で521箇所となっている。

## 2.パラリンピックの動き

### 2.1 ローマオリンピックから始まったパラリンピック

パラリンピックの起源は1948年に医師のルードウィヒ・グッドマン博士の提唱によって、ロンドン郊外のストーク・マンデビル病院内で開かれたアーチェリーの競技会が始まりであった。その後、52年に国際大会として第2次世界大戦で主に脊髄を損傷した兵士たちのリハビリの一環として行われ、この大会は回を重ねた。

夏季パラリンピックの第1回は、60年のローマ大会で23カ国が参加して開催された。東京で開催された第2回の夏季パラリンピックは64年11月8日から12日までの間に、二部に分けて開催された。第一部は、第13回国際ストーク・マンデビル車いす競技大会として、

ンピックの終了後に開催することに決まった。それ以降、アテネ、北京、ロンドン、リオはオリンピックの後にパラリンピックが開催されることになった。

### 2.2 1964年のパラリンピックが

#### 日本の街づくりのきっかけ

1964年に開催された東京オリンピックは首都高速道路や環状7号線などの幹線道路の整備や東海道新幹線の開通など都市の基盤(インフラストラクチャー)が整備されたオリンピックであった。しかし他方で、福祉のまちづくりを進めた、極めて重要なきっかけと考えられる。

元厚生省の役人は、パラリンピックに参加した車いす使用者が飛び込み台から勢い良く水しぶきを上げる姿を見て「なんと活動的なのか」と驚いた。そこである。それに比べ当時の日本の障害者は家の中に閉じこもって外出をすること自体が大変だったという。当時の自治体職員は、車いす使用者がオリ

ンピック会場までリフト付きバスを使って移動する姿に驚愕。リフト付きバスを初めて見たことや、バスで外出することに驚いたそうである。

### 2.3 生活権拡大(拡張)運動

パラリンピックを通して、活動的な外国の障害者やリフト付きバスを見た経験が次の時代を大きく変えたと考えられる。その意味で東京パラリンピックの年を日本の福祉のまちづくり元年と言っても言い過ぎではない。まず障害者の考え方が大きく変わり、日本の「生活圏拡大(拡張)運動」と呼ばれる障害者運動などへと結びついた。具体的には60年代後半から、障害者の「街に出たい、仕事や遊びや活動をしたい」という欲求が高まりを見せ、電車やバスなどの交通機関を利用する姿が見られ始めた。70年代前半には、いくつかの都市で車いす使用者を中心に、まちの点検活動や車いすマップの作成等のまちづくりに関する動きが起り始め



た。仙台市から始まった車いす市民全国集会は京都、名古屋、東京と引き継がれ、交通機関の利用も徐々に広がりを見せていった。

## 2.4 ロンドンのオリパラ

ロンドンで開かれたオリンピックパラリンピック（以後オリパラという）は理念と都市計画戦略がすばらしい。ロンドンオリパラは終了後も跡地に欧州一のアウトレットモールを作り、現在も公園として利用されている。観光の入込人員でもパリを抜いて世界一と言われる盛況ぶりだ。

なぜロンドンがこれほど元気なのか、それは三つの理念（レガシー、サステイナブル・デベロップメント、インクルージョン）を明確に打ち出したことにあるのではないかと考える。特にロンドンのインクルージョン（ユニバーサルデザインの意味）は、パーク内及び施設のバリアフリー化により、障害者が利用できるようにするために

たいわゆる「心のバリアフリー」に取り組み、共生社会を次世代に誇れるレガシーとして創り出すべく、政府は16年2月22日に「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を設置した。

同会議では心のバリアフリーと街づくりに関する二つの分科会が発足し、中間とりまとめが出された。街づくりについては、中間とりまとめの後半にオリンピックの準備のための方針が述べられている。

### (2) 交通

交通のこれからの計画について、主要な内容は以下の三つである。

#### ① 東京大会の競技会場、アクセス経路等の重点的なバリアフリー化

空港から主要駅を結んでホテルや競技場へのルートを保リアフリーにすることが大きな狙いである。

#### ② 各地において、アクセシビリティ・ガイドラインを踏まえた高い水準の

インクルージブ設計基準を定めたこと。また建設工事においては地元の雇用や失業者を積極的に雇用するために雇用目標を設定したことである。例えば25%は東ロンドンの住民から、10%は失業者から、25%はマイノリティ住民から、5%は女性から、3%は障害者からなどである。

## 3. 東京オリンピックのユニバーサルデザイン

### 3.1 国際パラリンピックガイドからTOKYO2020ガイドライン

IPCは2006年、世界各地から専門家を集めて「IPCアクセシビリティ作業部会」を設置した。これには二つの目的がある。第一は、世界では建築基準を含めて法整備がまだ不十分で世界中の観衆のためのアクセシビリティに関するベンチマークをつくることである。第二は、会場やサービスを設計する際の包括的な基準を必要とする大会

### ユニバーサルデザインを推進

空の玄関である羽田空港・成田空港、主要ターミナル（東京駅・新宿駅など）などを世界最高水準のユニバーサルデザインにすることである。

#### ③ 移動等円滑化基準・ガイドラインの改正

東京に限らず、日本全体の鉄道、空港、港湾などの、ユニバーサルデザインの水準を上げるために、移動円滑化の基準やガイドラインの見直しを行うことである。

### (3) 道路・公園・建築物・ICT

道路・公園・建築物は今までの延長でのさらなる整備が期待されている。ICTに関しては、その整備が予測できないが、多言語化、道案内、観光などに力を発揮するものと考えられる。

## 4. おわりに

わが国のユニバーサルデザインを指した空港の始まりは、05年の中部国

開催都市のニーズに添えることである。


## 3.2 TOKYO2020アクセシビリティガイドライン

250ページ程度のIPCアクセシビリティガイド（英文・和文）はオリパラ競技場等に適用する世界最高水準のバリアフリー基準である。日本ではこの(1)国際基準IPCアクセシビリティガイドを参考に、(2)TOKYO2020アクセシビリティガイドラインを作成し、(3)2020年に開催する東京大会の①競技会場、②アクセシブルルート、③観客誘導等の大会運営、などに適用する(図2)。

### 3.3 東京が目指すユニバーサルデザイン(1)ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議

東京大会を契機として、競技会場等にとどまることなく、地方を含め、街づくりにおける「ユニバーサルデザイン」に取り組むとともに、これまで政府全体として十分に行われてこなかっ

際空港である。この空港では障害者が参加する150回に及ぶ会議・現地討議によって設計され、素晴らしい空港設計となった。その後10年に完成した東京国際ターミナル、新千歳国際ターミナルも、中部国際空港の経験を踏まえ、障害者の参加により設計を進めている。おそらくユニバーサルデザインでは東京国際ターミナル（羽田）は世界最高水準のユニバーサルデザインの空港を実現したと考えられる。

東京オリパラの整備も、世界に誇れるユニバーサルデザインの設計を期待したい。 

あきやま・てつお

中央大学研究開発機構教授。工学博士（東京大学）。明星大学修士課程修了。東京都立大学大学院都市科学研究科教授、首都大学東京都市環境学部教授を経て、現職。国土交通省のバリアフリー化推進功労賞選考委員長、日本福祉のまちづくり学会会長も務める。