

第3章

ベトナムにおける障害者のアクセシビリティ法制

上野俊行

要約：

ベトナムにおけるアクセスに関する法整備とその実態について、車椅子利用者である筆者のバリアフリー研究の視座より述べるものである。バリアフリー化のアクターである障害者はバリアフリーの需要者であり、企業はバリアフリーを供給し、政府はバリアフリーの法整備を行う。このバリアフリーの三者の関係に対する社会の影響力について、日本の状況に言及しながら考察する。最終的に、筆者による現地調査からベトナムのバリアフリーの視点と課題を提起する。

キーワード：

障害者法 VFD バリアフリー バリアフリー化の三角形 形式的バリアフリー

はじめに

本稿は、ベトナムにおけるアクセス法制について形成の過程と実態を分析し、2016年12月時点の現地調査のデータを含めたベトナムの状況に関する中間報告である。

まず、アクセスの語句であるが、日本ではバリアフリーの語句の方が広く認識されている¹⁾ので、バリアフリーを用いる。バリアフリーの語句が世界に発信されたのは1974年の国連障害者生活環境専門家会議によるもの（日比野 1991, 206）で、従来、物理的障壁に対するイメージが高く、主体を車椅子の利用者、客体を建築物として、主体が客体にアクセス可能な状態を意味していた。現代ではその用語の意味は拡大しており、バリアフリー

の客体は建築物にとどまらず、制度、情報、人々の意識にまで及んでいる。同様に、主体が車椅子を利用する肢体の不自由者だけではなく、視覚、聴覚の不自由者から高齢者、妊婦、子供まで広がり、このように主体が広がったバリアフリー設計をユニバーサルデザイン²という。

バリアフリーへの一般認識は、障害者の要求に対する企業側の対応として捉えられるのではないだろうか。したがって、経済力のみでバリアフリー化が実現されると考えられる。このことに対し、筆者は、東アジアの都市のバリアフリーを自己の車椅子で10年を超える実地調査を行った結果、経済力は大きな要因ではあるが、経済力以外の要因も大きな影響力を有していると考えるに至った。

日本の模範となった北欧と米国におけるバリアフリーの形成過程に着目すると、以下の

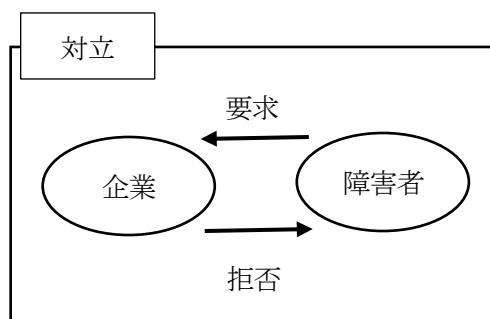


図1 対立モデル

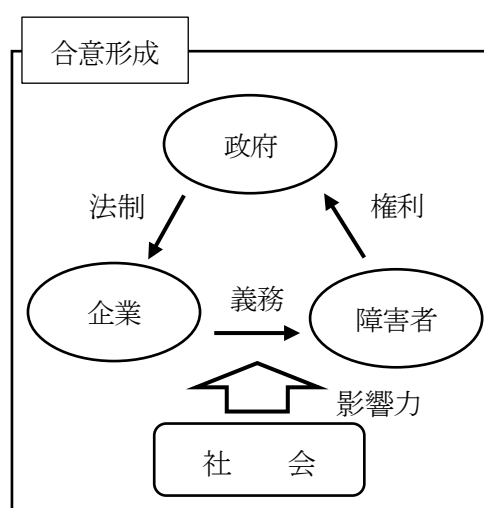


図2 バリアフリー化の三角形

ことがわかる。バリアフリーの形成には障害者と企業の対立構造だけではなく、政府が関与する三角形の構造であり、さらにこの三角形に市民社会が影響力を有する社会全体の大きな関係が浮かび上がる。この構造は、バリアフリーを需要する側である障害者から企業へバリアフリー化を要求し、バリアフリーを供給する側である企業は当初、少数の利用者のためのバリアフリー化はコストが見合わないという費用対効果（経済的効果）を理由に拒否をする（図1）。この障害者と企業の対立構造に対し、社会は当初、企業側を支持していたが、社会環境の変化により、障害者側を支持するように変化する。この社会環境の変化とは、北欧の場合はノーマライゼーションを求めた知的障害者の親たちの活動（花村1998, 79）であり、米国の場合は障害者の自立生活運動（杉野2007, 190）と言える。この意味において、日本の社会環境の大きな変化は高齢社会である。このような社会環境の変化により、政府はバリアフリーを法制化する一連の動きが存在する。つまり、バリアフリー化の法制には障害者、企業、政府という直接のアクターが存在し、社会が傍観者から影響力ある観

客となったときにバリアフリーが実現する（図2）。

図1から図2への一連の動きを経験したからこそ、バリアフリーの先進国においてはバリアフリーの議論が起きやすく、この議論を経てバリアフリーに対する社会の合意形成がなされる。この一方で、ベトナムの障害者は目立ったバリアフリーの要求をしておらず、このため企業との対立構造も成立していなかった。この結果、ベトナムのバリアフリーは、政府が主導する形で導入し、社会の関与が低いまま、政府はバリアフリーを法制化した。ベトナムのこのような社会的条件を考慮すると、バリアフリーの先進国の事例や先端技術を、そのままベトナムに適応することは容易ではない。

本稿では、以上のことを念頭に、バリアフリー化の三者の関係と社会の動きに着目しながら、筆者の定点調査を交え、ベトナムのバリアフリーを見ていく。第1節では、バリアフリーの直接の需要者である障害者の状況を明らかにして、バリアフリーの必要性を述べる。第2節では、政府がアクセシビリティ関連法制を形成した過程を見ていく。第3節では、ハノイにおけるバリアフリーの定点調査から、現地のバリアフリーの実情を鑑みながら、その課題を論じる。

第1節 障害者の概況 ー障害者の視点

1. 障害者の割合

バリアフリーの需要者であるベトナムの障害者の割合を見ていく。ベトナムの障害者の割合について、過去にいくつかの数値が挙げられていたが、2009年のベトナム国家統計局の7.8%は、ESCAP³の国際比較のデータにも引用されている。他国と比較すると、ベトナムの国民一人当たりに対する障害者の割合は東アジア最多である。この障害事由として考えられることは、他国同様に考えられる事故、疾病の他に、1975年に終結したベトナム戦争だけではなく、1979年のカンボジア内戦に参戦した傷痍兵、さらに戦後も続く枯葉剤による後遺障害⁴が挙げられる。

同統計を仔細に見ると、この数値は5歳以上の国民一人当たりの障害者の割合である。

また、同統計によると、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。地域ごとでは南東部⁵が5.9%で最小であり、北中部と南中部沿海⁶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⁷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。

さらに、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」「中度の障害」「重度の障害」の4段階の基準で質問をし、「軽度の障害」以上の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。同統計によると、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、多数の障害者が重複障害を抱えていることがわかる。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。

しかしながら、この数値は統計局が配った質問票に回答する形であり、障害者の自己申告である。このような状況に対し、2011年より施行された障害者法⁸第3条2項において、障害者は特別重度、重度、軽度の3段階に区分した。さらに、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。同法第16条1項では、判定評議会は、各行政区域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。細則第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。この判定に基づき、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⁹。

以上が、国家統計局によるデータである。しかしながら、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弱者のため登録自体をしていない障害者¹⁰など、行政も把握できていない潜在的な数値も存在するので、実際の数値はもっと多いだろうと言われている。なお、2016年9月23日に、国家統計局総局長による「障害者に関する調査施行」決定(656/QĐ-TCTK)が公布されている。同決定によると、2016年11月15日より1ヶ月間の調査がすでに行われており、同書によると2017年2月より8月までに集計を行い、調査結果を公布する予定である。これにより、2009年に発表された自己申告による障害者の割合と障害の件数が改まる可能性は高い。

2. 障害者の社会参加

本稿の論点であるアクセス法制を移動の観点から考え、多くの障害者が自宅からどのような移動手段を用いて社会参加しているかを知る必要もある。

現在のベトナムでは公共交通機関として、公共バスが運行しているが、バリアフリーではなく、多くのバスは座席までは急な階段が2段あるため、障害者が利用することは容易ではない。このため、障害者は移動手段を個々に探す必要がある。個人の交通手段として、タクシーが手軽なようにも思えるが、物価から考えると運賃は高価であり、日常の交通手段として考えることは現実的ではない。実際の交通手段として、障害の程度が軽い場合、後輪が二つある三輪バイクを運転することができる。三輪バイクは、後部にフック状のものが装着されており、そこに車椅子を掛ける形となる。多くの場合は、街中の近くにいる通行人に声をかけて、介助をしてもらうようである。しかしながら、障害が軽度ではなく、三輪バイクを運転できない場合、バイクタクシーを利用することになる¹¹。

このような障害者が集まって障害者団体として組織化されたのは、ここ10年来のことである¹²。これまで、筆者もいくつかの団体にインタビューをしてきたが、彼らは公共バスを利用できることを望み、要望を政府に対して提出していた。しかしながら、実現できない現実を受け入れ、政府に対して、これ以上の要求はしないということであった¹³。

2010年10月14日、個別の障害者団体が連合したNGO組織としてVFD¹⁴が成立した。VFDの目的は、障害者団体全体の橋梁的存在であり、障害者団体の意見を取りまとめて、社会に要求することだった。同団体の実績として、ハノイにおける車椅子でも乗車することができるバリアフリーバスの導入（2016年11月）、航空会社の割引運賃の導入（2016年10月より開始）が挙げられる¹⁵。

障害者の活動が顕在化し、企業側もその要求に応え始めていると言える。

第2節 障害者とバリアフリーに関する法制度 —政府の視点

ベトナムは国際法である国連障害者権利条約に2007年10月22日に署名し、2014年11月28日に批准している。批准するまでに時間を要したことについて、条約の内容を慎重に研究・検討していたからだという¹⁶。同条約に批准することにより、同条約第9条と第21条のバリアフリーの条文に関して、遵守する義務を負うことになる。同条約の内容は世界共通のものなので割愛し、以下でベトナムの国内法を拙訳しながら障害者とバリアフリーに関係する条文を見ていく。

1. 憲法

1992年の憲法から改正され、2013年11月に発布した憲法では、障害者について言及されている条文は二つある。第59条では、障害者が社会福祉と社会保障を受けること、第61条では障害者の教育の便宜を図ることを言及している。

2. 障害者に関する法令¹⁷ (Phap lenh ve nguoi tan tat, 06/1998/PL-UBTVQH10)

1998年11月1日施行された同法令においては、「障害者にとって便利な条件にする」という句を用いることにより、障害者の環境を整えることを意味している。第26条は、公共施設、交通機関を障害者が利用できるように規定しているので、バリアフリーに関する条文である。

3. 建設省の決定

2002年1月17日、「一連の技術基準と規範」決定(01/2002/QĐ-BXD)により、「障害者のアクセスを保障するための建設工事規範(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(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(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(TCXDVN 266)」を公布した。これらの規範において、バリアフリーを表現する語句である *tiệp can* がベトナムで初めて使用されている。

4. 障害者法 (LUAT NGUOI KHUYET TAT, 51/2010/QH12)

2011年1月1日施行された障害者法¹⁸は53の条文からなり、同法第2条8項において、専門用語としてバリアフリーを定義するなど、バリアフリーに関し明確に言及している。第7章「集合住宅、公共施設、交通、情報技術、通信」(第39条～第43条)である。

これらの条文は建物のバリアフリー(第39条、第40条)、交通のバリアフリー(第41条、第42条)、情報のバリアフリー(第43条)と分けることができる。障害者法の内容は2010年6月17日には明らかになっており、この条文の内容を実行させるために、政府はMOLISA¹⁹の提案を受け、建物のバリアフリーと交通のバリアフリーに対して、2012年4月10日に「障害者法を施行するために規定(28/2012/NĐ-CP)」議決²⁰として、35条からなる条文を公布している。同議決第13条と第14条が直接関係するので、以下では条文の内容を追っていく。

第39条：集合住宅と公共施設

(第1項) 新規の集合住宅、職場の事務所、公共のインフラ施設に対し、国家が規定するバリアフリー基準²¹の遵守を求め、建築許可、建築確認について規定している。

(第2項) 同法施行以前に建築された集合住宅、職場の事務所、公共インフラに関しては、まだバリアフリーではない場合、第40条の条文の工程を遵守することが求められている。

インタビューの回答²²にもあったが、今後の公共建築物や公共交通機関などは、新築である以上、バリアフリーではないものには建築や運用の許可を出さないため、今後はバリアフリーではないことはあり得ない、ということであった。

第40条：公共住宅と公共施設の改築の手順

(第1項) 2020年1月1日までに、(a) 国内の官公庁の業務施設、(b) 駅、停留所、埠頭、(c) 病院、診療所、(d) 教育機関、職業訓練施設、(d) 文化施設・体育館、運動競技場、の各公共建築物に対しバリアフリー化を規定している。

(第2項) 2025年1月1日までに、すべての集合住宅、事務所、公共インフラ、第1項に含まれていなかった公共建築物²³のバリアフリー化を規定する。

(第3項) 政府は、第40条の第1項と第2項の規定について詳細を規定する。第3項において示されている詳細とは35条からなる議決であり、2012年4月10日に発表されている。本条文に關係する建築物のバリアフリーは、第13条では以下のように規定されている。

議決第13条：集合住宅と公共施設を改造する工程

(第1項) 本条文で明確にされていることは、第40条で挙げた施設を所有、管理、運用、使用している者に団体、個人を問わずにバリアフリーを保障する責任を負わせている。そして、2015年までに全施設の少なくとも50%のバリアフリー化(第1項a)、2017年までに全施設の少なくとも75%(第1項b)、2020年1月1日まで全施設をバリアフリー化することを求めている(第1項c)。さらには、2025年1月1日までに、第1項a～cで規定に入っていない、すべての本部事務所、集合住宅、生活インフラ施設、社会インフラ施設をバリアフリー化することが求められている(第1項d)。しかし、第1項a～cに入っていない施設の意味が明確ではない。公共施設のみならず、民間の施設まで拡張すると解釈してもよいのだろうか。

(第2項) これらの施設のバリアフリー化の費用負担に関して、施設を所有、管理、運用、使用している官公庁、団体、個人が自ら調達し、運用することを規定している。

(第3項) MOLISA、建設省、関連する各省庁は、各種類の建築物により、まだバリアフリーではない集合住宅、公共施設の状況を検査、統計を行い、現状を判断する。また、公共施設を改築する工程を判断する方法及び監視の指標を誘導する。本条文では、建築物のバリアフリー化の管理は各省庁に責任があること示している。

第41条：障害者の交通参加

障害者が一個人として交通利用することに関する規定である。

(第1項) 個人の交通機関は国家の基準²⁴を満たしていなければならない、利用する際には障害者の健康状態にふさわしいものでなければならない。また、個人の交通手段が運転免許を要求する場合は、障害者は同交通手段の教習を受け、免許を交付されなければならない

い。本条文の交通参加とは個人の交通手段であり、公共交通機関ではない。ベトナムにおける障害者個人の交通機関として、三輪バイクが容易に想像されるが、このバイクは国家の基準を満たすことが要求されている。また、障害者の健康状態にふさわしいということは、障害の程度に適合することを意味すると考えられる。本条文後半において、障害者は教習を受けて、免許を交付されて利用できることになっている。この条文は、今後、日本における制度のバリアと共通する論点となる可能性もある。

(第2項) 各種公共交通機関を利用する障害者は介助機器または相当する介助を受けられる。そして、適応する介助機器を使用する際は無償である。本項前半では、障害者が公共交通機関を利用する際に、介助を受けることを認めており、本項後半ではこの介助は無償であることを規定している。

(第3項) 特別重度障害と重度の障害者は、一部の公共交通機関を利用する際には、政府の規定により無料あるいは減額の乗車券あるいはサービスを受けられることを明文化しており、障害者の社会参加を促している。

(第4項) 障害者に対する各種公共交通機関の優先事項として、乗車券購入と座席の便宜に配慮することが明文化されている。

第42条：公共交通機関

(第1項) 障害者が一般乗客と一緒に乗車する公共交通機関に関する条文である。公共交通機関は障害者の優先席を有しなければならない。そして、乗車・降車機器あるいは障害に合わせた介助を行う、とあり、公共交通機関側は障害者の乗車に対し介助を行うことを規定している。本項は、前条第2項の内容と重複しているようにも見えるが、本条の主体は公共交通機関であり、前条の主体は障害者である。本項によると、障害者に対する乗車拒否は本法に反する行為となる。

(第2項) 障害者の利用を容易にさせる公共交通機関は、権限を有する国家機関が定めた交通バリアフリーの技術基準に適応しなければならない。国家機関が定める交通バリアフリーの技術基準ということは、公共交通機関が定める基準ではないということである。つまり、仮に公共交通機関側がコストを抑えるために、人的介助で障害者を乗車させてバリアフリーを主張することは、公共交通機関側の基準を満たしてはいるが、国家機関が定める基準を満たしていないことになり、本条文に反する行為となる。このことは、東京オリンピックを数年後に控える日本の「おもてなしの心」と「心のバリアフリー」の論点にも共通する。

(第3項) 公共運輸に参加する事業者は、国家機関が定めたバリアフリーの段階的な時期に合わせ、各運輸路線において交通バリアフリー基準を保障した交通機関に投資し、整備しなければならない、と規定している。議決第14条では、段階的な時期について具体的に規定している(後述)。

(第4項) 公共交通機関は、国家の交通バリアフリーの基準を満たすならば、製造、輸入する際に、貸付の法律の規定により、免税、減税を受けられる、と規定している。本条文は、国家が定める交通バリアフリー基準を満たす車両を製造、輸入する際に免税、減税となるので、現在使用している国内の車両の改造は含まれず、新車の導入を誘導する形である。かつて、国内の車両をバリアフリー化した際に、障害者側から「古くて、安全性に不安があった」という意見を考えると、正しい方向に誘導している。海外で現在使用しているバリアフリー車両を輸入することが、公共交通機関の事業者側には有益かもしれない。

議決第14条：交通バリアフリーの便宜性

(第1項) 省の人民委員会の基準に従い、2015年、2020年、2025年と段階的に交通バリアフリーの技術水準に適応したバスの割合を保障する必要がある(同項a)。各省の人民委員会の基準の内容は明確ではないが、地域格差が生まれる可能性を秘めている条文である。また、2015年までに、北部から南部を結ぶ路線に、少なくとも一車両は交通バリアフリーを保障しなければならない。そして、2020年までに、各路線の車両の少なくとも一両は交通バリアフリーを保障しなければならない(同項b)、と規定している。第1項bの北部から南部を結ぶ路線とは、ハノイとホーチミンを結ぶ南北統一鉄道を指していると考えられる。2015年までに、この運行路線の内、少なくとも一客車を障害者が利用できるようにしなければならない。筆者の経験では、客車のバリアフリー化は決して容易ではない。客車内の座席の通路が狭いため、車内販売のカートや一般乗客の障害物となりやすい。これまでの事例では、台湾の高速鉄道のように一般座席を車椅子利用者用に改造するか、あるいは中国の高速鉄道のように車両内の乗務員室を車椅子で利用できるように改造するかのどちらかであると考えられる。

(第2項) 公共輸送に参入している事業者は、障害を持つ旅客を快適に乗降するために、介助のための設備、器具、人員を配備する責任を有する。介助の案内は各駅、待合所、乗客を降ろす箇所に見えやすく配置しなければならない。事業者は障害者に対する規定である。近年の都心部では、障害者の乗降に対する介助に関して、駅員が車椅子用にプラットフォームで簡易スロープを準備したり、視覚障害者を誘導したりと問題はなくなっているようだが、介助の案内が明確にされているとは言えない。

(第3項) 車両のバリアフリー化と駅・バス停の介助の明確な表示を実現させる費用は、所有、運用する官公署、団体、個人に負担させることを規定している。交通運輸省は、関連する省庁と専門業と共同し、交通バリアフリーの基準を保障する交通機関への投資、改造する企業に対する借款の金利の補助政策の規定を、中心となって政府首相に提出する、と規定しているので、事業者に対する負担に関して、利息を優遇された借款の条文が存在している。

(第4項) 公共輸送に参加している事業者は、交通バリアフリーの国家基準をまだ満たしていない公共交通機関の状況の検査、評価の統計をする責任を負う。そして、自らの責任

において、交通バリアフリー基準を満たす設備、公共交通機関の改造の計画を立てる。本条項においては、事業者がバリアフリー化する際に自らの責任を全うすることを規定している。この点は、事業者から独立して、監督する第三者機関も必要と考えられる。

第 43 条：情報技術と通信

聴覚障害者と視覚障害者への情報のバリアフリーについて規定している。

(第 1 項) 国家は情報と通信技術の領域において、官公庁、団体、企業、個人が障害者向けに運用と発展する活動を促進する、と規定しているが、この条文はまだ指針を示すにとどまっている。

(第 2 項) マスメディアは大衆向けの情報を扱い、障害者向けに物質的で精神的な生活を反映させる責任がある。ベトナムのテレビ局は情報通信省大臣の規定に従い、放送番組に障害者向けのベトナム語字幕と手話をつける責任がある。本条の規定があるが、筆者がベトナムの調査中に目にした手話のついたニュース番組は 30 分だけである。さらに、その手話も南北でまだ十分に統一されていない。また、社会で活躍している障害者を主人公にした情報番組もあり、障害者のニーズも高いと思うのだが、手話も字幕もない。視覚障害者向けの副音声放送までには言及されていない。

(第 3 項) 国家は、障害者の通信と情報へのアクセスを助ける研究活動・製作・サービス供給・生産・方策に対する減免、減税、優遇金利による借款、他の支援政策を行う。また、視覚障害者向けの点字を印刷した書籍、聴覚・言語・知的障害者が読めるように音声のある書籍を収集、編集、出版することを支援する。視覚障害者と聴覚障害者向けの情報のバリアフリーを目指している段階である。現在のベトナムでは DAISY²⁵の出版は教科書など数少ないが、近年、一般書籍の出版へ向けた動きがある²⁶。

以上が、ベトナムの障害者法におけるバリアフリーに関する条文である。条文は詳細に規定する方が律しやすいくという考えもあるが、詳細にせず裁量に委ねる考えもある。ベトナムの障害者からは、「障害者に関する法令」は医学モデルに近いが、障害者法は社会モデルに近いという印象も聞かれた。

5. 障害者を表す語句 (nguai khuyet tat)

ベトナムにおいて障害者を表す語句が *nguai tan tat* から *nguai khuyet tat* として確定するまで紆余曲折があった。1998 年の障害者に関する法令では障害者を *nguai tan tat* と表記していたが、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 (62/BC-LĐTBXH)」の第 3 部「障害者に関する法令を改善する建議」の II 「法制定内容の提出」1 「対象、範囲」において、すべての法律文書内の用語として

障害者を *nguai khuyet tat* に統一して使うことを確認している。2008年の障害者権利条約においては *nguai khuyet tat* と表記し、障害者法では第2条第1項において *nguai khuyet tat* を定義している。ベトナム人障害者の説明によると、*tan tat* 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、*khuyet tat* 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。

第3節 バリアフリーの現状 —企業の視点

ベトナムのバリアフリーの現状について、筆者のこれまでの現地調査から報告を行う。筆者がハノイを初めて訪れたのは2003年12月である。この時期にベトナムで初めてのパラゲーム（東南アジア障害者スポーツ大会）が開催された影響もあり、ハノイの都心部のバリアフリーは比較的整っており、ホーチミンよりも進んでいた。これが、初めてハノイを訪れた筆者の印象であるが、その後の変化を報告する。

(1) 駅と鉄道

2003年に訪れた際は、ハノイもホーチミンも車椅子で利用するには難しい建物であった。2009年3月にホーチミンのサイゴン駅を訪れた際には駅構内は改造されており、エスカレーターも装備されていた。ハノイでは2016年12月の調査時は、改修工事の最中であり、駅構内の調査は許されなかった。ただし、駅構内への入口に国際シンボルマークが表記されたスロープも見られたことから、バリアフリー化されていることがわかる。

移動の拠点となる南北の駅のバリアフリー化が実現されたので、次の段階は鉄道車両であるが、既述の議定第14条の条文でも述べたとおり、容易ではない。同条文第1項aにある2015年までに南北を結ぶ車両のバリアフリー化はまだ実現できていないようである。

(2) 公共バスと停留所

ハノイでは、2008年に車椅子でバスに乗車する実験を行った。しかしながら、同バスは乗客がいなかったため、1年後には実験を中止されている。この原因として障害者の利用者がいなかったことが挙げられた。この理由として、その当時のハノイのバリアフリーバスは床が地上から高い位置にあり、床へアクセスできるだけの都市インフラが整っておらず、車椅子で乗車することに不向きであったこと、さらにベトナム人には個人でバイクを利用することが日常的であったため、公共バスに乗り合う慣習が根付いていなかったと文化的な側面もあった。ハノイと同様の現象は、ベトナム第三の都市であるダナンのバリアフリーバスでも起きた。ダナンの場合は、古いバスの改造であり、バス路線の内、障害者が利用できる停留所は2か所だけであったために、障害者は安全性と利便性の2点に不安を感じ、利用しなかった。住民は、同バスを障害者専用と感じ、利用しなかった。最終的

に、企業は、誰も利用しないバスを走らせるのは無駄と考え、実験を中止するに至った。

現在のハノイは、2016年11月にワンステップバスを新規に数十台購入したばかりである。「以前の狭い乗降口の2ステップバスの場合、車椅子のまま乗り込むことができず、障害者を抱きかかえて乗せてから、車椅子を折りたたんで積み込んでいた。それと比較して、乗降口のスペースが広いと、車椅子の乗客の乗降を介助しやすい。さらに、車椅子を置くスペース（国際シンボルマーク付き）が確保されているため、乗車させやすく、以前からの進歩である」とのことだった²⁷。しかしながら、このバスの導入に働きかけを行ったVFD側は、このバスは他の乗客を含めて多大な介助を要求するため、同団体のバリアフリーバスの要求の実現として認めていなかった。このため、今後も要求を続けていくとのことである。

一方、ホーチミンでは、バリアフリーバスの実験が中断されずに継続されている²⁸。利用者がまだ少ないスロープ付きのバスだけではなく、ノンステップバスも走行している²⁹。ただし、数が少なく、路線も限定的である。このため、障害者の利用も少ないようである。

なお、バリアフリーバスについてであるが、2011年と2012年に筆者は導入に関するアンケート調査を一般市民（ハノイ134人、ホーチミン144人）に対して行っている（UWANO 2015）。ベトナムでバリアフリーバスに対して調査を行っている最中、「ベトナムに導入できるとは思えない」という意見があったからである。しかしながら、集計結果、バリアフリーバスに対する要否は、ハノイ、ホーチミンにおいて、それぞれ回答者の97%、98%が賛成であった。無回答者は賛成者として扱っていないため、回答者のほぼ100%が「必要」と回答している。この理由として自由回答欄には「hoa nhap cong dong（インクルーシブ社会）」の用語の使用が多くみられた。

(3) ハノイのBRTと駅

個人の交通機関の利用者を乗合の交通機関に移行させることによる渋滞緩和を目的に、2017年1月1日に正式に運行を開始した³⁰。車椅子向けに車両乗車口と平らなプラットフォーム、視覚障害者向けにホームドアと点字ブロックを設置している。しかしながら、実用性を伴っていないというニュース報道もある。また、都心部の渋滞の多い地域にBRT専用路線を作ったことにより、逆に渋滞を悪化させているという意見もあり、賛否両論である。同社のホームページでは、障害者をnguai tan tatを使用³¹している。

(4) ハノイの高架鉄道

2018年に開通する予定であるため、現時点では設計段階であり、地上からプラットフォームまでのエレベータの確認できていない。しかし、既述の通り、バリアフリーでなければ、建築基準自体が下りないため、バリアフリーであるはずとのことだった。

(5) タクシー

ハノイには、車椅子のまま乗車できるタクシーを4台所有する会社が存在する³²。同社では、普通車両の運転手にも障害者の介助の訓練を受けさせている。同社の車両を街中で見かけたが、国際シンボルマークが表示され、障害者に対する意識の変化が存在する。

(6) 商業施設

ハノイには東南アジア最大の商業施設が存在する。筆者は部分オープン³³の2013年当時にバリアフリーの最新技術を調査するために訪れたのだが、車椅子で自由に動き回るには不便であり、バリアフリーとは言えない設計であった。3年余りが経過して、改善の有無を調査したが、上下階の移動はエスカレータが中心で、エレベータは倉庫の貨物用だけであり、車椅子利用者は貨物エレベータを使用せざるを得ない。

以上、6つの視点からベトナムのバリアフリーの実態を見てきたが、共通して言えることは物理的バリアを除去するハードウェアは整いつつある。しかし、バリアフリーではない問題点は、そのバリアを完全には除去できていないことにある。筆者はこれまでのアジアのバリアフリーの現地調査研究を経て、バリアフリーのツールを有していながら、実用性を伴わない形態を「形式的バリアフリー」と呼んでいる（上野 2015）。この形態は、企業側にバリアフリーを整える意識がありながらも、障害者に対する経験と理解が不十分であるため、実用性を伴わない結果を招いている。福祉の後進地域ほど、開発を急ぐために、このような形式的バリアフリーに陥りやすい。

まとめ

ベトナムのバリアフリーについて見てきたが、筆者のように日本のバリアフリー設備に慣れ親しんだ者には実用的とは考えられない。このようなベトナムのバリアフリーについて、先進国である日本の支援を求めるベトナム側からの声は少なくないが、日本からの経済や技術支援だけでベトナムのバリアフリーは改善されるだろうか。

筆者はバリアフリー化の三角形の視点から、ベトナムのバリアフリー化を見てきたが、ベトナムのバリアフリー化が遅れている問題点は決して経済力ではない。バリアフリーのハードウェアを設置できているのだから、バリアフリー化を実現できるだけの経済力を有している。しかし、経済力がありながらも、実用的なバリアフリー化を実現できない形式的バリアフリーを設置していることに問題点が存在する。このような現象が起きている原因として、ベトナムのバリアフリー化の三角形に社会の関与が低いことが挙げられる。障害者と企業の間にはバリアフリー化を求める対立がないまま、政府が主導してバリアフリーを実現したことは理想的な形態にも見える。しかしながら、このことは社会における住民

がバリアフリーに対して知識と経験の機会を逸したままバリアフリー化が進められた結果とも言える。バリアフリーの供給者側である企業は社会を構成する一員であるため、社会がバリアフリーを理解することができたならば、企業側も同様であり、形式的バリアフリーは起こりえないであろう。

また、ベトナムの障害者側にも問題点はある。ベトナムの障害者の割合は東アジアで最多であり、決してバリアフリーを必要としていないわけではない。障害者と企業の間にはバリアフリー化を求める対立が起きなかった理由として、ベトナムの障害者が自国を貧しいと達観的に見ていたことも挙げられる。さらに、自国が社会主義国家であるため、他国のように政府に要求することができないというインタビューの回答も存在した³³。彼らは国家へ要望を出して待つだけで、企業に対し直接的な要求を行わなかったこともインタビューから知ることができた。障害者法が發布される直近の憲法である1992年憲法では、第67条において障害者は社会により支援を受けるとある。しかしながら、2013年に改正された年憲法では、第59条第2項において障害者の社会福祉 (phuc loi xa hoi)、社会保障 (an sinh xa hoi) に初めて言及している。障害者が庇護の対象から権利者へ変化したと考えられる。また、2011年に施行された障害者法には社会モデルが感じられる、というベトナム人障害者の意見もある。VFDの活動など、従来は保護の対象とされているだけの障害者側も、自己の要求を発信する側へと変化している。ベトナムにおいても、バリアフリーに対して障害者の権利という考え方が芽生えつつある。

ベトナムはたくさんのバリアがありながらも、通りすがりの人々が車椅子を見かけると、手を差し伸べてくれ、バリアを感じさせない社会である。現在の日本では、このような人々の態度を「心のバリアフリー」と呼び、奨励する。しかし、本来の「心のバリアフリー」とは、障害に対する理解を深め、障害者に対する認識不足から生まれる差別意識というバリアを除去することである。この混同した解釈による「心のバリアフリー」を掲げ、バリアをそのままにすることにより、バリアフリー化を阻害する要因にもなりつつある。ベトナムの伝統文化における *hoa nhap* (インクルーシブ社会) の精神を大切にしながら、ベトナムの形式的バリアフリーを改善する方向へ導くことが先進国である日本の役割である。

なお、本稿はアクセス法制に関する研究として、ベトナムのバリアフリーの実態調査を中間報告としてまとめたものである。本年度はハノイが中心であったが、次年度はホーチミンの方を中心に現地調査を行い、両都市の比較を行いながら、ベトナムのアクセス法制研究として最終的な研究成果を目指している。

〔注〕 _____

¹ 日本の内閣府による2005年の調査では、「バリアフリー」という語句と意味の認知度は日本国民の84.1%であり、語句だけの認知度は93.8%にまで上る。

- ² 筆者の考えでは、ユニバーサルデザインの前提にバリアフリーが存在するため、「バリアフリーではなく、ユニバーサルデザイン」や「バリアフリーは古い語句」という考えは意味をなさない。
- ³ 国連アジア太平洋経済社会委員会のことである。
- ⁴ 2013年10月の調査では、枯葉剤の後遺障害の中には、戦後20年後になって発症したり、出生時には何の症状もなく、成人してから発症したり、隔世遺伝したりする事例もあった。
- ⁵ ホーチミンとその周辺の地域である。
- ⁶ 南中部沿海部はダナンとその周辺地域である。同地域は、ベトナム戦争の南北の国境に近い地域であったこともあり、戦争の被害が深刻であった。
- ⁷ 2012年の統計では、農村人口はベトナム国民の約68%である。本論文の障害者の割合は2009年のデータであるため、農村人口も2009年を基準とする。
- ⁸ 日本の障害者基本法に相当し、ベトナムの同法の策定を支援した日本財団も障害者基本法と呼んでいる。しかし、筆者は本委員会の先行研究に倣い、障害者法と呼ぶ。
- ⁹ 筆者は、2013年10月にベトナム戦争における傷病兵のインタビューを行ったことがある。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。国内には障害者の数が多いため、国家の予算だけでは車椅子の支給を行えないということだった。
- ¹⁰ 筆者もベトナムの地方都市を調査中に、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、成人した先天性の障害者に会っている。
- ¹¹ 重度の車椅子利用者であるため、本人が1台のバイク、車椅子をもう1台のバイクという形で、2台のバイクタクシーを利用していた障害者もいた。
- ¹² DP ハノイのファン・ビック・ディエップへのインタビュー。
- ¹³ 筆者の2012年と2013年のインタビューより。
- ¹⁴ Vietnam Federation on Disability (ベトナム障害者連合会)。ベトナム語名は Lien hoi ve nguoi khuyet tat Viet Nam である。
- ¹⁵ 2016年12月19日、VFDにてダン・ヴァン・タインにインタビュー。
- ¹⁶ 2016年12月20日、障害研究の専門家であるグエン・ゴック・トアンにインタビュー。
- ¹⁷ 法令は、国会によって委託された問題に関して規定する。ただし、法令は一定の施行期間を経た後、法律として制定され直すことが予期されている(渡辺2000, 54)。
- ¹⁸ 同法の施行により、「障害者に関する法令」は効力を消滅している。
- ¹⁹ ベトナム労働・傷病兵・社会省。The Ministry of Labour, Invalids and Social Affairs の略。
- ²⁰ 議決は、法律または法令としての制定条件を満たさないが、国家管理、経済管理、また

は社会管理の要求を満たすために必要不可欠な事項を規定したものもある(渡辺 2000, 57)。

²¹ 2014年12月29日に「障害者がアクセス使用できることを保障する施設建設に関する国家技術基準」通知として発布されている。

²² 2016年12月20日、障害研究の専門家であるグエン・ゴック・トアンにインタビュー。

²³ 含まれていない公共建築物の一つとして、空港が挙げられる。2003年に筆者はホーチミンの空港で経験した。2007年時点で、そのようなことはなくなっていたが、現在でも地方の場合、国際空港でありながらも空港職員たちに担がれて、飛行機のタラップを上り下りするという。

²⁴ 2012年12月1日に「障害者が公共交通に参加することを優先する交通インフラ、介助機器、政策に関する国家基準を実行するための要綱」通知として発布しており、さらに細かい内容に踏み込んでいる。

²⁵ Digital Accessible Information SYstem の略。視覚障害者向けの音声による文書。

²⁶ 2016年12月21日、障害者をインタビュー。

²⁷ 2016年12月17日、バスの運転手をインタビュー。

²⁸ ただし、その数は十分とは言えず、2014年3月時点において、ホーチミンの公共バスは全部で2783台で、車椅子で乗車できるのは11台だけであった(Bao giao thong van tai Viet nam)。

²⁹ 2016年12月20日、ハノイ社会科学院で講義を行った際に、ホーチミンのノンステップバスの存在を尋ねた。福祉関係に携わっている学生たちであったが、存在を知らないと回答した。

³⁰ 筆者の調査は2016年12月であったため、実地調査はまだ行っていない。

³¹ <http://hanoibrn.vn/vi/hoi-dap>。質問に対する回答で使用している。

³² 2016年12月19日、VFDにてダン・ヴァン・タインにインタビュー。

[参考文献]

〈日本語文献〉

- 上野俊行 2015. 「タイにおける公共交通機関のバリアフリー スカイトレインのバリアフリー化からー」, 『日本福祉のまちづくり学会第 20 回記念全国大会 (千葉) 研究発表論文集』, 日本福祉のまちづくり学会, CD 収録, 2015 年。
- n.d. 「ベトナムにおけるインクルージョン」, 第 3 回アジア太平洋 CBR 会議, (<http://www.dinf.ne.jp/doc/japanese/intl/cbr/20160901cbr/bun01c4jp.html>) 2017 年 2 月 20 日閲覧。
- 杉野昭博 2007. 『障害学：理論形成と射程』, 東京大学出版会。
- 内閣府 2012. 「BF 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』。
- 花村春樹 1998. 『「ノーマリゼーションの父」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。
- 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。

〈英語文献〉

- ESCAP Division Social Development 2012. *Disability at a Glance 2012: Strengthening the Evidence Base in Asia and the Pacific*, UNESCAP.

〈ベトナム語文献〉

- Bao giao thong van tai Viet nam "TPHCM ho tro nguoi khuyet tat di xe buyt", (<http://www.baogiaothong.vn/tphcm-ho-tro-nguoi-khuyet-tat-di-xe-buyt-d87933.html>) 2017 年 2 月 20 日閲覧
- TONG DIEU TRA DAN SO VA NHA O TRUNG UONG (ベトナム国家統計局) 2009. "BAO CAO KET QUA SUY RONG MAU", 6.