

東京2020大会を迎えたユニバーサルデザイン

—ユニバーサルデザイン2020行動計画の到達点と大会のレガシーとこれから—

高橋 儀平*

Present of Universal Design at the Tokyo 2020 Olympic and Paralympic Games
—Achievements of Universal Design 2020 Action Plan and Beyond 2020—

TAKAHASHI Gihei

1. はじめに

筆者は本誌2015年9月号に、「2020年を迎えるユニバーサルデザインの展望～東京オリンピック・パラリンピック後に備えて～」と題する拙稿を掲載していただいた。当時は新国立競技場（以下「国立競技場」）のザハ案が消え、新たなプロポーザルコンペが始まったばかりであった。その後ちょうど5年が経過した。この間のユニバーサルデザインに関連する施策は表1の通り活発に展開されている。特徴的なのは東京オリンピック・パラリンピック推進本部（内閣官房）による「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（以下2020行動計画）が閣議決定された2017年2月以降の展開である。その後バリアフリー法の改正をはじめ、東京2020大会を目指してハード・ソフトの両面にわたる様々な環境整備が推進され、本年3月には当初の目標をほぼ達成しているかのように見える。

しかしながら、本年2月中旬以降に世界的パンデミックとなった新型コロナの影響により、2020年3月24日IOC、東京2020大会組織委員会、東京都、政府により大会の1年延期が決定された。

本稿では、この間の主要なユニバーサルデザインの取り組みを振り返り、その到達点と残された課題を分析しながら2021年以降の若干の課題について自省を込めて考察する。

2. ユニバーサルデザイン2020行動計画から見たレガシー施策への期待

2017年2月オリパラ関係閣僚会議により「ユニバーサルデザイン2020行動計画」が決定された。本計画は2020年以降に資する環境整備を目標としつつ、東京2020大会までの喫緊の課題をどう処理するかについて取りまとめたものである。東京2020大会を契機に、国および地方公共団体、地域や企業が個別および協働で作
キーワード：東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会、ユニバーサルデザイン2020行動計画、バリアフリー法の改正、ユニバーサルデザインのプロセス、Beyond 2020

* 東洋大学 名誉教授

表1 2020大会に向けた主なユニバーサルデザイン施策の沿革

・2015年7月	新国立競技場ザハ監修案白紙撤回
・2015年9月	新国立競技場公募型プロポーザルコンペ開始（12月建設事業者大成JV決定）
・2016年2月	新国立競技場第1回ユニバーサルデザイン・ワークショップ
・2016年3月	建築設計標準改正（劇場・競技場追補版）
・2016年3月	都立競技施設第1回アクセシビリティ・ワークショップ
・2016年4月	障害者差別解消法施行
・2016年8月	リオ・オリンピック、パラリンピック（9月）
・2017年2月	東京オリパラ関係閣僚会議「ユニバーサルデザイン2020行動計画」公表（東京大会に向けた重点的バリアフリー化、心のバリアフリー、都市環境整備、競技場アクセスなど）
・2017年3月	Tokyo アクセシビリティ・ガイドライン公表
・2018年5月	バリアフリー法改正（障害者の社会モデル、共生社会の理念、交通事業者のバリアフリー計画、バリアフリー・マスタープラン制度、バリアフリー事業評価会議）
・2018年10月	文科省教員免許更新時に「心のバリアフリー」講習要領発出
・2018年12月	第1回バリアフリー事業評価会議（国交省）
・2019年3月	建築設計標準改正（宿泊施設の追補版：多様な車椅子用客室〈省令適合〉と一般客室における一定のバリアフリー標準化）
・2019年4月	公共交通機関に関するバリアフリーガイドライン改訂（旅客施設編、車両編）
・2019年9月	宿泊施設のバリアフリー義務化（車椅子用客室1%以上）、都は条例で1,000㎡以上のホテル一般客室の簡易バリアフリー化を義務化
・2019年10月	公共交通機関バリアフリーガイドライン改訂（車両床面とホームの段差3cm、隙間7cm以内、ウェブアクセシビリティ）
・2019年11月	新国立競技場完成
・2020年3月	都立競技施設（11施設）完成
・2020年3月	東京2020大会新型コロナのため1年延期発表
・2020年4月	文科省新学習指導要領全面実施「心のバリアフリー」指導充実
・2020年5月	バリアフリー法改正（交通事業者ソフト対策の義務、異なる交通事業者間の連携強化、公立小中学校のバリアフリー義務化、心のバリアフリーの推進、事業評価の仕組み）
・2005年5月	東京大会に向けた新たなピクトグラムのJIS化（男女共用トイレなど）

り上げていくための課題が列挙されている。課題は多岐にわたるが、ハードの「街のバリアフリー」とソフトの「心のバリアフリー」に区分され、各事業もしくは事業者がハードとソフトの環境整備を連携させ一体的に実施することを求めている。2020行動計画の究極の目標は「共生社会」の推進である。そのための考え方の根底に、2006年の国連障害者の権利条約で提起された「障害は個人と社会環境（バリア）との相互作用によって作り出される。」という「社会モデル」の考え方を据えた。そのためには様々な取り組みで障害の有無や年齢、性別等を問わず、分け隔てのない公平な環境を実現することが重要である。基本は「人権」であり、「個人の尊厳」である。「ユニバーサルデザイン」の取り組みがこれらの課題を改善する手法の一つとして位置づけられた。

図1は当初の主な計画目標を筆者の感覚でとりまとめたものであるが、現在は後述するバリアフリー法の改正が進み、さらに追加・改善された項目もある。企画、実行、そして第3段階の検証・評価段階へと突入している。ユニバーサルデザインはPFI事業と同様に、参加と評価、改善が繰り返される行動規範であるが、重要なのは2020行動計画にその行動を評価する会議が明記されたことだ。会議は障害者団体の代表を中心に20名程度で構成されている。筆者はこの評価会議こそが国の総合的なユニバーサルデザイン政策を評価する機関として、内閣府所管の「障害者政策委員会」¹⁾と同等に重要であり、2020大会以降にも継続できるか否かがオリンピック・パラリンピック・レガシーの重要なポイントになると確信している。

現在この2020行動計画の大半が実行に移されているが、実際の成果評価は数年後になるであろう。

さらに2020行動計画を踏まえたバリアフリー法改正（2018）でもバリアフリー事業の評価が明文化された。こちらの評価会議は国交省が所管し「移動等円滑化評価会議」の名称で2020年5月時点ですでに3回開催されている。

改めて2020行動計画の作業過程で筆者が重要と捉えてきた幾つかの論点と現在の到達点を考察する。

・ハード面

- ① 障害者の権利条約に基づくバリアフリー法の改正 ⇒2018年と2020年5月に法改正、2020年現在バリアフリーの到達目標を示す基本方針の改正作業段階にある。
- ② 鉄道施設等における視覚障害者の安全確保⇒いわゆるホームドアの設置であるが、JR山手線の場合、未

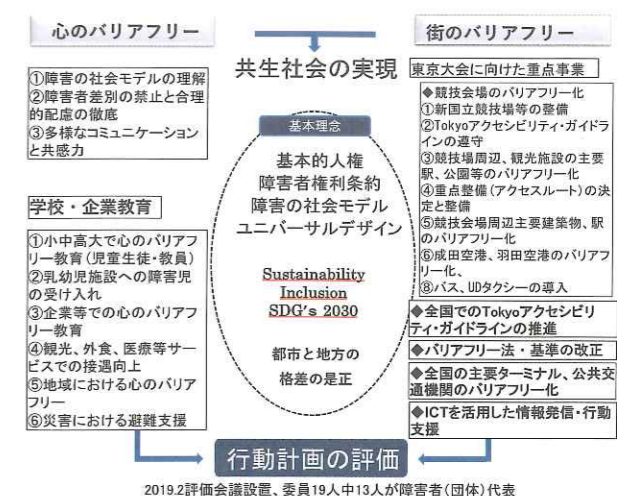


図1 ユニバーサルデザイン2020行動計画のポイント (筆者作成)

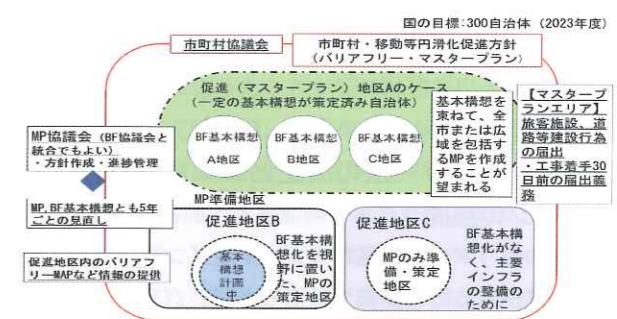


図2 バリアフリーマスタープラン制度 (筆者作成)

実施計画を伴うバリアフリー基本構想制度とはことなり地域の全体的なバリアフリー化の構想を目標としている。生活施設や道路・交通機関等のバリアフリー計画を住民参加で計画的に位置付けられることが期待されている。

設置は30駅中新宿駅と渋谷駅を残すだけになった（2020年4月現在）。

- ③ 都市と地方の格差を埋めるユニバーサルデザイン ⇒2018年の法改正により身近な生活環境を一早く計画化するバリアフリー・マスタープラン制度（図2）が導入された。この制度は遅れているバリアフリー基本構想を促すものであるが、2020年度まではオリパラホストタウンの認証地域が中心でやや広がり欠いている。現在観光庁では、オリパラホストタウンを中心に飲食店など小規模店舗のバリアフリー補助事業と、宿泊施設のバリアフリー化補助事業を展開している。文化財や歴史的建造物のバリアフリー化については個別好事例集を文化庁が2018年に公表している。
- ④ オリパラ競技施設への輸送交通の確保⇒2016年度から東京2020大会組織委員会の主導でアクセシブルルートの調査研究が行われたが、現地調査のみで最終

ルートの確認までには至っていない。これはやや中途半端なワークショップとなっている。

・ソフト面

- ① 権利条約の履行、障害者差別解消の推進と合理的配慮⇒オリパラホストタウンを中心に障害者権利条約の具体的実践が始まっている。具体的にはハードとソフトの中間的位置づけではあるが、小規模店舗への合理的配慮助成（渡り板の購入や手摺など簡易なバリアフリー改修、筆談ボードの購入費助成）が一部地域で進められている。ただし全国展開までには至っていない。
- ② 多様な市民の尊厳と共生を目指して地域や学校、企業における障害の理解と「心のバリアフリー」教育の推進⇒学校教育における心のバリアフリーについては学習指導要領が改正され、2020年4月より小中学校で本格化に指導が強化される。企業を対象とした心のバリアフリーテキスト（動画）が作成され、活用されつつある。

3. バリアフリー法の改正とユニバーサルデザインの展開

日本のバリアフリー基準やガイドラインは諸外国の中でも先進国としての認識ではあったが、パラリンピック競技大会の国際標準であるIPC（国際パラリンピック委員会）ガイドからみるとかなりの改善の必要性があることが判明した²⁾。その結果、2018年5月、および2020年5月と短期間に法改正が行われた。2018年の改正では障害者の権利条約に基づく『障害の社会モデル』の法理念が導入された。また公共交通機関における乗車拒否がクローズアップされたことに伴い、公共交通事業者へのソフト面の取り組みが強化され、ハード・ソフトのバリアフリー計画の報告と実績公表が義務化された。まだまだ課題はあるものの大きな前進となったことは間違いない。さらには既に述べたように地域環境のバリアフリー化の促進を図るバリアフリー・マスタープラン制度（図2）が創設された。法改正に基づく各種ガイドラインの見直しも技術の検証を経て進んでいる。

2020年5月の改正では、交通結節点における異なる事業者間の連携、交通事業者のソフト面の義務化（渡り板の適切な操作、乗継の円滑化のための異なる交通事業者間の協議義務化など）、公立小中学校のバリアフリー化、車椅子用駐車場や障害者用トイレの適正な利用促進が盛り込まれた。さらには建築設計標準の改正検討が2020年1月より開始され、2,000m²未満の小規模建築物のバリアフリー化のための作業が進んでいる。

中でも共生社会の推進のために重要な学校のバリアフリー化については、都道府県のすべてでバリアフリー関連の条例としっかりと連動する必要がある。少なくとも、普通学校の児童生徒に障害があることを前提としていない現在のインクルーシブ教育のあり方を早急に改善していくことが求められる。

今後の法整備は、地域の特性を踏まえたバリアフリー計画のサポート、日常生活圏内の商店街や既存施設の改修（啓発活動）支援にも重点を移さなければならない。しかしながら既存の商店街の店舗毎の整備には限界があり、バリアフリー基本構想のように堅苦しいものではなく、まちで楽しく生活できるバリアフリー標準を商店街と共に構想していくことが必要であろう。さらには利用者、対象者の拡大問題がある。これまでニーズを正確に捉えることができなかったトランスジェンダーや発達障害者、重度障害者、認知症高齢者等の当事者の主張が明確になりつつあり、手探りではあるが、可能な限り多くの人が利用できるという本来のユニバーサルデザインの展開に繋がる期待がある。

4. 東京2020大会整備で生まれた先駆的事例に学ぶ

世界最高のユニバーサルデザインを目指したわが国最大のプロジェクト、国立競技場が2019年11月に完成した（写真1）。このプロジェクトの最大の成果は、国家的大プロジェクトにおいてユニバーサルデザインの整備プロセスが実現できたことである。受託した大成JVがユニバーサルデザイン・ワークショップを主導して、基本設計段階から施工段階に至る当事者参加（車椅子、肢体、視覚、ろう、難聴、知的、発達、精神などの障がい者、乳幼児、高齢者）が実現した。我が国でも類を見ない大規模なユニバーサルデザイン・ワークショップである。2016年2月に第1回のワークショップが開催され、2019年9月の施工段階最後のワークショップまで計21回開催された。基本設計では施設や設備の配置、数を基本に、客席、磁気ループ、優先席、車椅子用トイレ、共用トイレ、エレベーターの大きさ、観客動線、カムダウン・クールダウン（室）等の整備を決定し、実施設計から施工段階では全体・案内サイン、ピクトデザイン、客席、手摺、トイレ、ドア、EVボタン・かご・鏡・緊急通報、視覚障害者誘導用ブロック、デジタルサイネージ等のモックアップ検証が繰り返された。

ワークショップは11カ所の新設および改修に関わる都立競技場でも同様に開かれた。東京都の場合は東京オ



写真1 世界最高のユニバーサルデザインを掲げて竣工した国立競技場（2019年11月筆者撮影）

わが国初の車いす使用者用客席のモックアップ検証が行われた。車いす使用者用客席は約500席。



写真2 ナショナルトレーニングセンター・イーストの竣工に合わせて整備された周辺道路の一部（2019）

日本パラリンピアンズ協会の調査に基づきワークショップが開催され改善が行われた。写真の交差点にはかつて歩道橋が設置されていた。歩道橋は1964年オリンピック後の都市レガシーであり、都市バリアの最前線でもあった。

リパラ準備局が主導して既存施設、新規施設に区分しながら、東京都福祉のまちづくり推進協議会の障害当事者メンバーが中心となり改修前の現場確認、図面チェック、竣工後の検証ワークショップを行った。

だが、ワークショップの経験の継承は大変難しい。これまでも空港施設で、中部国際空港から羽田国際、千歳国際、成田国際という一連の流れが進められてきたが、空港以外の事業では極めて少ない。事業主体が多様な一般の建築物や生活環境の整備にも今後継承する場合はどうすればよいかまだ明確な方法が示されている訳ではない。幸い国立競技場の経験が幾つかのプロジェクトで継承され始めようとしている（写真2）。数年後の検証が

待たれる。

5. おわりに

本稿では十分に展開できなかったが、2020年5月のバリアフリー法の改正により学校施設がバリアフリー法の適合義務対象（公立小中校）となった意義は極めて大きい。阪神・淡路大震災での避難所問題以後長年の懸案事項の一つであったが、共生社会の構築に向けたユニバーサルデザイン教育実現の第一歩になるであろう。

東京2020大会の施設づくりを経験していえることは、今後のユニバーサルデザイン・レガシーには長期的かつ明確な方針が必要と思われることだ。現実的には少なくとも10年ないし20年後の社会像を想定する必要がある。その時にどのような生活や働き方、移動形態がとられているのか。そのことにより設計規範となるガイドラインの目標が異なる。この間海外のガイドラインとの決定的な違いが明確になった。わが国では居室出入口、通路は基準を徹底しているが、生活や就労の場である内部居住空間への言及がほとんどない。今回のオリパラ競技場の建設で漸く、客席と客席動線が示された。病室、検査室、待合室、店舗、レストラン、教室、ホール、オフィスなど用途に応じた空間ガイドラインを多様な利用者と共に早急に確立しなければならない。

注

- 1) 障害政策委員会：障害者基本法の改正（2011年8月）により、障害者基本計画の策定又は変更に当たって調査審議や意見具申を行うとともに、計画の実施状況について監視や勧告を行うための機関として、内閣府に設置されている。
- 2) 2020年を迎えるユニバーサルデザインの展望～東京オリンピック・パラリンピック後に備えて～、高橋儀平、病院設備 Vol.57、No.5、2015

参考文献

- 1) ユニバーサルデザイン2020行動計画、内閣官房2017
- 2) 改正バリアフリー法、国土交通省2020
- 3) 福祉のまちづくり その思想と展開、高橋儀平、彰国社2019