

「身障者とともに」をめぐる最近の動向

生活環境デザイン学科 高 阪 謙 次

はじめに

身体障害者が歩きやすい街をつくろうという「福祉の街づくり」の運動が始まったのは1970年代前半のことであった^{1)~3)}。以来30年余、紆余曲折はありながらも、全体としてはこの分野の環境改善は大きく進んできた。関連する法律も、ハートビル法（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）が1994年に、交通バリアフリー法（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）が2000年に制定され、制度的な太い骨格ができた。

このように全体としてこの分野は大きく前進したが、現状を見ると、個々にはそれなりの新たな課題が出てきている。たとえば、身障者と健常者の日常的な接点である二つの場面、「身障者向け駐車スペース」と「車いすトイレ」についても、全体としては社会的認知も高まり改善が前進しているが、「身障者とともに」をめぐる、新たな問題も現段階で発生してきている。

本稿では、この問題について、最近の動向を素描し、この分野について考える題材を提供したいと思う。

1. 三つの標章・マークと身障者向け駐車スペース

1. 1 駐車禁止除外指定車標章

いま、「駐車禁止除外指定車標章」を不正に使用した事件が、関西地方を中心に頻発している。その一端が東海地方に広く知らされたのは、2006年10月末の「御堂筋を車庫代わりに」というニュースであった。大手生命保険会社の営業部長（健常者）が、知人から駐車禁止除外指定車標章（以下「標章」）を借りて運転席前に置き、長期にわたって職場前の御堂筋などの路上を使用し、車庫法違反の容疑で逮捕されたというものである。同じ部署の社員2人（健常者）も同様の行為をしていた。すなわち、その会社前の駐車禁止の御堂筋には、標章を使った違反車が3台、日常的に駐車していたのである。

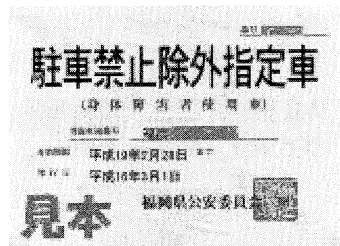


写真1 駐車禁止除外指定車標章



写真2 国際シンボルマーク

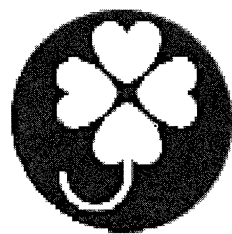


写真3 身体障害者標識

この事件で注目された標章（写真1）は、身体障害者（以下「身障者」）が車で外出する際の行動のハンディキャップを軽減するために交付されている、A 5 版ほどのカードである。これを車内前面に表示すれば、道路交通法第4条第2項などの法的な裏づけのもとに、一般には駐車禁止とされる場所に、身障者が運転するか同乗するかの車を置くことができる（ただし除外規定もある）。前記の事件は、その「効力」を一般の健常者が悪用したものである。この標章は、身障者手帳、車検証、免許証の写しを持って居住地の警察署へ行けば入手できる。

車での移動はいまや、身障者の生活の重要な一部となっている。多くの身障者は、自ら運転してか、あるいは介助者が運転して、その生活を維持し活性化している。そのことを背景として、いわゆる福祉車両の開発・生産も活発に展開している。こうしたノーマライゼーションの動きを下支えしている制度のひとつが、この標章である。標章はすなわち、身障者がその生活をノーマライズし、活性化するための必須アイテムである。その悪用や、これを表示しても周囲に無配慮な止め方をすることなどは、標章のこうした意義を社会が広く認識することを、妨げることになる。

1. 2 国際シンボルマーク（車いすマーク）

身障者が利用することを示すサインのうち、私たちが最もなじんでいるのは国際シンボルマーク、いわゆる「車いすマーク」（写真2）であろう。国際リハビリテーション協会が1969年に定めたこのマークはもともと、身障者が利用しやすい、または優先的に利用できる建築物や設備、交通機関に表示することを目的としていた。描かれている車いすは身障者全体を表象するデザインであるので、車いす利用者のみを対象としたマークではない。このマークの表示には、法的な裏づけや指示、制限は無い（ただしデザインの改ざんは商標登録で禁止されている）。したがってこのマークをどのように使おうと、道義的にはともかく、法的には何ら拘束はない。

こうした法的な曖昧さと、ホームセンターなどで購入できるという入手の容易さは、一方ではこのマークや身障者理解の普及に大きく役だったと思われるが、他方では、使用目的の安易な拡大を招くような結果となった。近年、マイカーにこれを表示するドライバーが増えてきた。身障者が乗車していることを周囲に伝達することを目的に使われるようになってきたのである。そのおもなききっかけは、身障者向け駐車場に車を止める際、身障者の車であることを明示し、マナー違反の車ではないことの「証明」とするためであったと思われる。ところが一部のドライバーは、これ以外の良からぬ目的で、このマークを使い始めた。すなわち、身障者が乗ってもいないのに、便利な場所に設置されることの多い身障者向け駐車場を確保することを目的として、このマークを使うようになったのである。

このようなことから、例えばスーパーの身障者向け駐車スペースは、主要には次のような四種類の車が混在することになった。① 身障者が運転するか同乗する車…標章、国際シンボルマーク、後述のクローバーマークのいずれかを表示。ただし、身障者がこの駐車スペースを利用するに当たっては、これらの表示は義務ではない。だから、無表示だからと

いて身障者の車でないとは限らないから、注意を要する。② 身障者が同乗することがある車だがその利用時は健常者のみで来た車…標章、車いすマークを表示。悪質ではないが、標章、マークがあることに便乗した、チョイ悪なマナー違反。③ 身障者が同乗することもないのに車いすマークを表示している健常者の車。狡猾なマナー違反だが、法的には罰則の対象とならない。④ 身障者が同乗することもない無表示の健常者の車。確信犯的なマナー違反。

マナー違反の内訳は、十年ほど前までは④が目立ったが、今はこれは少数になり、代わりに②、③が増加してきているように思える。今後、②、③が減ってゆけば、身障者向け駐車スペースは正規利用者だけのためのものになる。②は、身障者が身近にいるだけに、比較的容易に減らせるであろうが、③が減るには長期を要するかもしれない。これを減らすための新たな工夫と啓発が求められている。

1. 3 身体障害者標識（クローバーマーク）

2002年の道路交通法改正により、身体障害者標識（通称「クローバーマーク」）が制定された。肢体不自由であることを理由に運転免許に条件を付されているドライバーは、自動車を運転する場合に、その肢体不自由が影響を及ぼす恐れのあるときは、このマークを前後の定められた位置に表示して運転するように努めなければならない（法第71条の5第3項）と定めている。また、他のドライバーはこのマークを表示している車に対して幅寄せや割込をすることを禁じ（法第71条5の4）、これに反した者には1点の累積点と5万円以下の罰金を科す（法第120条第1項第9号）としている。

このようにクローバーマークは、身障ドライバー保護と他のドライバーへの注意喚起を目的として制定された。この表示は、初心運転者標識（若葉マーク）のような義務扱いはされていないが、高齢運転者標識（もみじマーク）同様の努力義務が課されている。

このマークは、その目的からも分るように、駐車時の何らかの配慮を約束するものではない。しかし車いすマークと同じく、表示によるアピール効果は期待できる。ただし車いすマークほどは世間に認知されていない。クローバーマークは市販されており、誰でも容易に入手できるが、健常者がこれを使うと法律違反になる。

以上、身障者の運転と駐車に関わる三つの標章・マークについて述べたが、これをまとめると次ページの表のようになる。これらをめぐっては、一般にその違いや効力などについての理解に混乱があり、時にはトラブルが起きている。例えば、スーパーマーケットの身障者向け駐車スペースにおいて、身障者とは思われない車いすマークを表示した元気な年配者が、そこに先に駐車しようとした無表示の車の運転者に激しく食ってかかったのを、筆者は見かけたことがある。先に止めようとした無表示の車には、降りる段になって、身障者が同乗していることが分かった。あるいは「車いすマークを車に勝手に付けると法律違反だ」とか「車いすマークの車に幅寄せすると罰せられる」とかの話が、耳に入ったこともある。このような混乱や誤解を避けるためにも、この三つの標章・マークについての正確な理解を広めてゆく必要がある。

表 三つの標章・マークの違い

	駐車禁止除外指定車標章	国際シンボルマーク	身体障害者標識
通称	特になし	車いすマーク	クローバーマーク
目的	身障者が車で外出する際のハンディキャップの軽減。駐車禁止場所での駐車可能。	身障者配慮の建築物や設備、交通機関などに表示	身障ドライバー保護と他のドライバーへの注意喚起
根拠法	道路交通法第4条第2項など	なし	道路交通法第71条の5第3項など
対象者	身体障害者手帳保有者またはその介護者	なし	肢体不自由を理由に免許に条件を付されている運転者
入手	居住地の警察署	ホームセンターなど	ホームセンターなど
一般の認知度	低い	高い	中程度
歩行中の表示車への他運転者の法的配慮義務	特になし	特になし	あり
身障者向け駐車スペース	法的優先性	なし	なし
	道義的優先性	あり	中程度
		なし	あり

2. トイレをめぐって

2.1 「車いすトイレ」

「車いすトイレ」は「身障者トイレ」などとも呼ばれ、1970年代の「福祉の街づくり」のうねりの中で登場してきた。身障者が家に閉じこもるのではなく、あるいは施設で隔離された生活をするのではなく、街に出て自立生活をしようという、わが国で最初の機運がこの頃芽生えた。身障者が街に出るためには、健常者と同様、トイレが欠かせない。そこで、車いすでも使えるトイレを数多くつくることが課題となった。また、そうしたトイレがどこにあるかの情報をまとめた「車いすトイレマップ」も、全国で数多くつくられた。この動きは現在まで続き、現在ではwebサイトで全国の情報が得られるまでになっている⁴⁾。

ところで、70年代から80年代にかけての「車いすトイレ」には、ひとつの大きな問題点があった。数が少ないことに加えて、鉄道駅などの公共的な場所に設置されたものには、鍵が掛けられることが多かったのである。利用しようとする、その管理者まで連絡して開錠してもらう必要がある、というような状態であった。なぜこのようなことになったかという、身障者に対する理解が全体的に低かったことや、シンナー遊びなどの場所として不正に使われることがあったからである。また、「ほとんど使っていないじゃないか」という「批判」も多くなされた。

2.2 「多目的トイレ」から「ファミリートイレ」へ

このような不正使用や利用効率の悪さという背景もあって、80年代の終わり頃から車いすトイレは、多目的化が進められるようになってきた。入口の表示に車いすのほかに高齢者、妊婦などのピクトグラム（絵文字）が加えられたり、「多目的トイレ」とだけ書かれたりした。しかし、中の設備はそれまでとほとんど変わらないものが多かった。

90年代に入ると、設備の内容にベビーシートが加わりはじめ、ピクトグラムにも赤ちゃん

んマークが登場した。これとともに、呼び方も「多目的トイレ」から「ファミリートイレ」へ移行しはじめた。確かに「多目的」では、何の目的なのかむしろ曖昧になってしまうので、「ファミリー」の方が利用対象が明確化する分、ベターであろう。このファミリートイレの普及と定着を大きく促進したのは、1994年の「ハートビル法」と2000年の「交通バリアフリー法」であった。これにより、スーパーマーケットや主要駅舎など、不特定多数の住民が利用する大型施設には、ほとんどにファミリートイレが設置されるようになった。この段階になると、前述のような「不正使用」や「鍵かけ」の問題は解消し、利用率も向上してきた。

ところがここで新たな問題が発生してきた。利用者が増えるとともに、車いすの人が待たされることが多くなってきたのである。週末のスーパーマーケットでこの傾向が高い。ファミリートイレを、高齢者の多くが使い始めるとともに、おむつ交換目的ではない乳母車の人や、さらには健常の若い女性までが使い始めたのである。高齢者にとっては便器まわりの手すりが便利であるし、乳母車の人にとっては広いブースに赤ちゃんと一緒にいることができるメリットがある。若い女性は、メイクや身繕いを広い「プライベート空間」で行うことができる。このようなことで、ファミリートイレの一部には、何らかの「調整」「工夫」が求められるものが出てきつつある。

2.3 オストメイト対応トイレ

近年、オストメイトに対応したトイレへの要請が強まっている。オストメイトとは、大腸や膀胱などの病気治療のため、外科手術により人工肛門や人工膀胱を装着した方々の、国際的な呼称である。全国に10数万人いる。この方々が外出する際には、とくにパウチなどの装具の管理をめぐって、多くのニーズがある。これに対応するためオストメイト対応トイレが必要なのだが、それに、「オストメイトが排泄物の処理、ストーマ用装具の交換・装着、ストーマ周辺皮膚の清拭・洗浄、衣服・使用済み装具の洗濯・廃棄などができる設備が必要であり、かつ、外見上は身体障害者であることが判別しにくいオストメイトが、身障者トイレや多機能トイレへ入りやすくするために、トイレの入口にオストメイトマーク(案内用図記号)を表示」⁵⁾することが求められる。このオストメイト対応は、ファミリートイレにおいてなされることが一般的であり、主要駅などのそれには、オストメイト対応がされつつある。写真4から写真7まで。

2.4 トイレの今後

このようなことから、ファミリートイレには、多くの機能が求められつつあり、今後もこの傾向はますます強まるであろう。数十年後には「ファミリートイレ」の姿も大きく様変わりするであろうと思われる。その姿の中にその時点での「ともに住む街づくり」の思想が表現されることになろう。



写真4 オストメイト対応マーク



写真5 オストメイト対応ファミリートイレのサイン（名古屋、地下鉄星が丘駅）

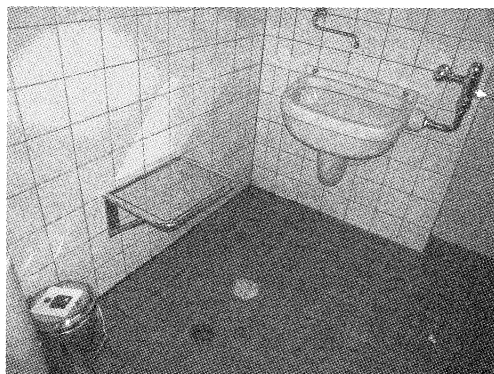


写真6 オストメイト対応設備
右：汚物処理槽 中：装具置き棚
左：汚物入れボックス
（名古屋、地下鉄星が丘駅）



写真7 オストメイト対応設備
（TOTO カタログより）

参考情報

- 1) 石坂直行、ヨーロッパ車いすひとり旅、1973
- 2) 日比野正巳、福祉のまちづくり、水曜社、1978
- 3) 大久保哲夫・藤本文朗編、障害者に住みよいまちを、全国障害者問題研究会出版部、1980
- 4) <http://kt-map.way-nifty.com/ktmap/>
- 5) <http://www.joa-net.org/>