

住みやすい街 パラのレガシーに*

2020年東京パラリンピックの開幕が1年後に迫る。誰もが安心して訪れ、過ごせる街を目指し、競技会場やその周辺、交通機関などの整備が進む。一方、心のバリアフリーにはまだ課題がありそうだ。③共生社会に向けた機運を一過性

開幕まで1年

パラでポツチャ会場になる有明体操競技場(東京都)で今春、日本代表向けの設備の説明会があった。

隣接の練習場から試合会場へ至る経路などは、すべて平坦で車いす同士ですれ違える。車いす利用者専用のシヤワー室もある。杉村英孝選手(37)は「移動に負担がないから、安心してプレーに臨める」と満足そうに話した。

東京五輪・パラに向け新設・改修される全43会場は、大会組織委員会のガイドラインに沿って整備されている。国際パラリンピック委員会(IPC)が開催都市に求める基準をクリアした内容だ。IPC基準は項目によって国内の法律より厳格で、通路の幅は国のバリアフリー法では「1・2メートル」だが、IPCは「1・8メートル以上」。これを踏まえ組織委は「2メートル」を推奨する。

都は新設・改修する会場について、設計段階から障害者や有識者を交えて議論を重ねた。様々なニーズに対応

ただ、駅の入り口からホームまで段差のないルートが1本あれば「解消」となるため、不満の声は根強い。同省は昨年10月、大規模駅でのルートの複数化や、ルートを最短距離にするよう義務付けしたが、鉄道を運行しながら工事を進めるのは鉄道会社の負担も大きい。

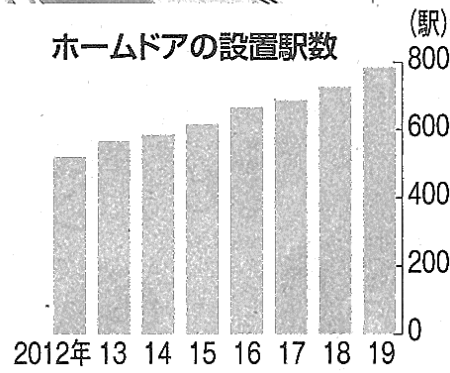
①すれ違う車いす 法律上回る通路幅

「一時の『パラバブル』にしてはいけない」

3月までに東京23区で5615台導入されている。一方、障害者団体「DPI日本会議」の昨夏の調査では、車いす利用者44人中11人がタクシーの乗車拒否を経験。団体のメンバーで、電動車いすを利用する工藤登志子さん(35)は「パラリンピックを機に、移動の権利が保障され、障害の有無にかかわらず誰もが当たり前に生きられる社会になってほしい」と願う。(荒ちひろ、丸山ひかり、斉藤佑介)



バリアフリーが進む駅 国土交通省調べ



何が足りないか 想像力を働かせて

8月上旬、7年ぶりにロンドンを訪れた。地下鉄の駅では、車両とホームに20〜30センチの段差があった。スーツケースを引きながら石畳を歩くのも大変だった。

2012年のロンドン大会以降、競技会場があった地域を除くと、街にバリアフリーが広がっているように見えなかった。一方で目についたのが、障害者や高齢者、ベビーカーを押す人

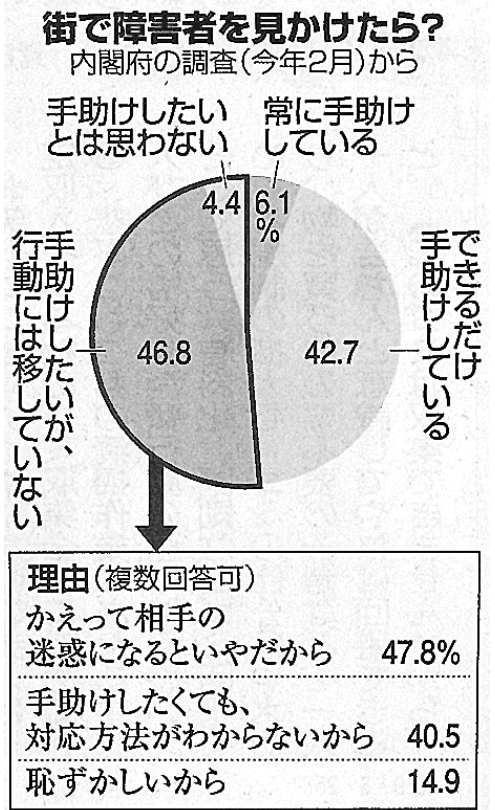
視点

に、見ず知らずの人たちが声をかける姿だ。記者自身も、列車の荷台にスーツケースを持ち上げる際、さりげなく手を添えてもらった。16年ブラジル・リオデジャネイロ大会でも、陽気に声をかけ合う人々の姿が印象深かった。

日本国内ではいま、バリアフリー化が急ピッチで進む。ただ、多様なニーズにすべて応えるには時間と費用もかかる。大会がもたら

「手助け 行動移せず」46.8%

必要な支援 「正解は一つではない」



心のバリアフリーはどうか。内閣府が今年2月、2500人を対象にしたアンケートでは「街で困っている障害者を見かけたら手助けするか」という質問に、「手助けしたい」と思っているが行動には移していない(46.8%)が最も多かった。理由は「迷惑になるといや」(47.8%)、「対応方法がわからない」(40.5%)などだった。

周囲を見渡して

車いすで活動するさいたま市議の傳田ひろみさん(71)は、16年前の初当選時、議員や市職員らが遠慮がちだったと振り返る。「日常的に健常者と障害者が触れ合う機会が少ないから、戸惑うのだろう」と話す。

理由(複数回答可) かえって相手の迷惑になるといやだから 47.8% 手助けしたくても、対応方法がわからないから 40.5% 恥ずかしいから 14.9%