

論文の内容の要旨

論文題目 福祉のまちづくりにおける異質性の相互認容 —身体障害者の多様性とバリアフリー概念をめぐって

氏 名 猪熊 ひろか

本稿は、利害の対立する人々間の関係性の保ち方について、人々間の異質性に着目しながら、人々の生き方の多様性について考察するものである。利害の対立する人々間の関係性の保ち方については、共通性の探求や追求という方法がとられる傾向にあるが、この方法をとる場合、結果的にその共通性を有さない人々は依然として排除状態に置かれるという問題が残る。この問題状況の現れ方について、序章で例を挙げながら概説し、本稿の問題意識について説明する。その問題意識の具体的な例は、道路のバリアフリー化における以下のような問題である。

■歩道と車道の段差を無くす手法をとった場合

車いす使用者：当該歩道を走行できるようになる（歩道を使える人に含まれる）

視覚障害者：歩道の幅を白杖で確認できずに車道に出してしまう恐れがある（物理的に使用できないわけではないが、危険なので当該歩道を使用できなくなる恐れがある）

■点字ブロックを敷設する手法をとった場合

視覚障害者：進行方向を安全に確認できて目的地へ向かうことができる（通路を通行できる人に含まれる）

車いす使用者：点字ブロック上の走行は走行の安全上望ましくなく、とくに勾配のある通路や雨天時に滑って危険である（物理的に使用できないわけではないが、危険を伴うので当該通路を使用できなくなる恐れがある）

この問題状況についての対応としてこれまで主に検討されてきたのは、新たな政策立案や技術向上によって、政策や技術のカバーする範囲を拡張していくことである。第一章では、これまでの福祉のまちづくり論における、政策立案の拡大や技術の向上の限界について、総合的に議論する。その上で第二章では、事例を参照しながら、政策立案の拡大と技術の向上について取り組み

側の立場からその取り組み方について考察する。

まず政策立案側については、重点施策化するために観光と福祉を組み合わせ「住みよいまちは行きよいまち」というスローガンを掲げるにいたる経緯を示し、行政側・観光業界側・福祉関係側による「原則的同意」という概念を用いて説明する。そして、「原則的同意」によって政策立案の幅が広がったために、その広げ方もまた「原則的同意」に基づかななくてはならないという仕組みを明らかにする。事例にみることのできる「原則的同意」に起因する限界は、福祉のまちづくりの対象を身体に不自由さをもつ観光客と設定するために、身体に不自由さをもつ在住人々にとっての利害を考慮することが難しいというものである。

また技術側は、道路のバリアフリー化にあたって、「原則的同意」をはじめとする総合的な要素から「歩車共存」という手法（上述の①と②を両方とも用いる手法）を選択しているが、その選択そのものもまた「原則的同意」によって制限されていることを明らかにする。そして、それによって、福祉のまちづくりの物理的な部分に予算を振りわけることの困難さに新たな方途を見いだしたはずの「行きよいまちは住みよいまち」という考え方は、その考え方そのものによって同時に自ら限界を設定せざるをえない、という問題の構図を明らかにする。事例にみることのできる「原則的同意」に起因する限界は、歩車共存を目的として歩車道のフラット化を選択するために、視覚障害をもつ人々にとっての利便性を考慮し難いというものである。

第三章では、第二章と同様に事例を参照しながら、政策立案の拡大や技術の向上の限界について、在住の障害当事者の立場から道路のバリアフリー化の意味とその捉え方について考察する。

まず、市行政側による「道路のバリアフリー化整備計画平面図」とバリアフリー化された道路との対応状況と、車いす使用者側による「車いすおでかけマップ」とバリアフリー化された道路との対応状況について検討し、おおむね7割から8割程度の施設等（公共的な施設や生活にかかわる店舗、駐車場）の面する道路はバリアフリー化されていることを明らかにする。しかし、自家用車を用いない車いす使用者にとって、自宅からバリアフリー化された区域に至るまでの区間は依然としてバリアフリー化されていない「残されたバリア」である。さらに、視覚障害者にとっては、歩車道のフラット化というバリアフリー化の手法のために、バリアフリー化された道路自体が「新たなバリア」となっている。身体に障害をもつ人々の利便性向上のためにおこなわれるはずのバリアフリー化は、むしろ、身体に障害をもつ人々の利害を対立させる要因になりえる、という問題の構造について、3-2で示す。

3-3では、バリアフリー化の実施により新たに明らかになった「新たなバリア」を肢体不自由者と視覚障害者が互いに認識しあう場面を引用して、「異質性」への着目の妥当性について示す。「異質性」という概念を用いる理由は、①障害種別の違い、②利便性面での都合のよさや不都合さの違い、③不都合さを賄う手段の質的な違い、④都合の良さを含めたよりよさの違い、といった複数の位相の差異を複合的に論じることを可能にするためである。

「異質性」の指し示す差異のうち、道路のフラット化によってあらわになった②の差異（利便性の違い）は、車いす使用者の場合フラット化範囲の拡幅によって補えるが、視覚障害者の場合ガイドヘルパーによるガイドヘルプといった質的にことなる手段によって賄うという、③の差異（手段の質的な違い）と密接に関連する。さらに、③の差異は、車いす使用者にとっては自在な行動範囲の拡幅が「よりよさ」となる一方で、視覚障害者にとっては介助者との関係性構築が「よりよさ」となるという、④の差異（よりよさの違い）にかかわる。3-4から3-8において、このような肢体不自由者と視覚障害者の「異質性」とその「相互認容」について、具体的に議論する。

第四章では、身体障害者間の価値観や生き方の「異質性」を、「多様性」概念を用いて議論する。

4-1 では、介助者との関係性を重視するような価値の置き方について、「社会的価値」と「個人的価値」、障害の社会モデル等の先行研究のなかでの位置づけを示す。そして、自己決定論との違いを明らかにした上で、「程度の差異」と「本質の差異」の違いを用いながら、介助者と被介助者をつなぐ機能面と関係性面について論じる。

4-2 では、肢体不自由者と視覚障害者による異質性の相互認容の場面を引用しながら、相互認容の根底にある三つの要件について議論する。三つの要件とは、①全ての人にとって都合のよい物理的な環境が当座実現不可能であると認識していること、②その都合の良さ実現のための手段を肢体不自由者と共有しないで構築する手だて（支援者による直接の案内＝ガイドヘルパー）に一定の目安を付けていること、③都合の良さ実現のための手段であるガイドヘルパーを、ただディスプレイを補うためだけの存在ではなく、“共に”その行動（移動や活動）を楽しむ相手であると考えていること、である。

①については、「排除」の反意語を「包摂」とするのか、それとも「非排除」とするのかについて考えるにあたり、社会的排除論を参照する。排除の反意語を統治側は「包摂」とするが市民側は「参加」と考える社会的排除論の議論と同様の構図を、バリアフリー化後の視覚障害者の通行困難についての構図にみるができる。政策・技術者は、バリアフリー化によって生じた視覚障害者の通行困難を「技術的手法の向上によって解決」しようとするが、視覚障害者の側は、「物理的改修とガイドヘルパーの使い分け」によって解決しようとする。同じように問題に対応しようとしながらも、結果として相反する方法となってしまうことを示す。

②については、解決方法の個別的性質を考えるにあたり、既存・多数派による社会における「ノーマル」を目指すノーマライゼーションの「ノーマル」にかんする議論を引く。概念化されたノーマライゼーションが、既存・多数派による社会における「ノーマル」と少数派にとっての「よりよさ」に相容れなさを生じさせる場合について示す。

③については、障壁設定の違いを考えるにあたり、似たような技術手法として考えられているユニバーサルデザインとバリアフリーを用いて議論する。まずデザイン自体としてのユニバーサルデザインとバリアフリーの違いは、「よりよさ」が普遍性にあるユニバーサルデザインにたいして、バリアフリーに際しての「よりよさ」は個別性にあることを示す。そして、ユニバーサルデザインとバリアフリーについて、状況（普遍的状況なのか個別的状況なのか）と行為（普遍を目指す行為なのか、個別性を目指す行為なのか）が混在して用いられることに起因する問題点を指摘する。その上で、バリアフリーという言葉、技術手法を越えた、人々の振る舞い方を表す概念足り得る可能性について論じる。

4-3 では、本質の差異にささえられる異質性と多様性について議論する。まず、程度の差異を **Variation** としての多様性、本質の差異を **Diversity** としての多様性と分類し、異質性と多様性を関連づける。そして、同一性や共通性を根拠に多様性を目指すことによりさらなる排除が生まれるという論理上の問題点を指摘し、それにかわるものとして異質性の相互認容にささえられる多様性について議論する。

終章では、本稿全体をまとめる。