

日韓の福祉利便施設関連法律とバリアフリー現状の比較研究

長崎大学大学院 学生員 ○李 成林

長崎大学大学院 学生員 今岡 芳子

長崎大学大学院 学生員 柴田 諭志

長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔

1. はじめに

日本と韓国は最も近い隣国であり、両国とも戦後経済発展を続け、現在アジアの中で裕福な国である。特に日本は、国民の生活水準が高く、社会基盤も設備されている。また、近年日本では、急速な人口の高齢化に伴い、社会基盤のバリアフリー化が進み、高齢者や障害者の社会進出も進んでいる。

一方で韓国は、2000年に高齢化社会（高齢化率7%以上）を迎えているが、各家庭をはじめとした地域で、高齢者を敬う精神である‘孝’思想が、従来から未だに根付いており、これにより高齢化問題は大きな社会問題となっていない。「しかし、韓国の高齢化は、いままで先進諸国の中で高齢化が最も速いスピードで進んだ日本以上に進むと推測されている。」¹⁾ このため、韓国では将来、高齢者問題が顕著に表れる可能性があると考えられる。

そこで本研究では、急速な進展が予想される高齢社会へのさまざまな対応策を講じる時期に立たされている韓国について、そのバリアフリーの現状を日本との比較研究で行った。

そこで本研究では、急速な進展が予想される高齢社会へのさまざまな対応策を講じる時期に立たされている韓国について、そのバリアフリーの現状を日本との比較研究で行った。

2. 比較方法

まずは、福祉利便施設に関する日韓両国の関連法律及び形成過程、取り組み状況を比較した。次に、韓国の釜山市と日本の福岡市、長崎市等のバリアフリー現地調査を行った。

3. 比較検討及び調査結果

3.1 日韓の福祉利便施設関連法律と設置基準比較

バリアフリー化された社会の実現での社会統合を目指すという同じ観点で、両国の福祉利便施設関連法律を比較すると、韓国の「障害者・老人・妊婦等の利便増進保障に関する法律」と日本の「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」（ハートビル法）及び「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」（交通バリアフリー法）の目的は、ほぼ同じであるといえる。

また、韓国の障害者利便施設詳細標準図と日本の公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン、道路の移動円滑化整備ガイドラインとを比較すると、福祉利便施設を設置すべき対象、具体的な福祉利便施設構造・材質等に関する細部基準も、多くの項目で共通する基準が設けられていることが分かった。ここで、福祉利便施設の具体的な設置基準について数値上で比較し、その一例を表1に示す。この比較では、国の定めた値での比較とした。このように、国の基準での比較を行ってきたが、韓国の基準は日本の基準に比べて、詳細な基準までは設けていないことが分かった。また、定められている基準に関しても、障害者に対する十分な配慮のある値とはいえないもののあり、今後基準を見直す必要があることが分かった。

3.2 現地調査による比較

韓国の釜山市と日本の福岡市、長崎市等のバリアフリー現地調査を行った。韓国の現地調査では、釜

表1 日韓の福祉利便施設設置基準比較の一例

項目	歩道の幅員	縦断方向勾配	横断方向勾配	段差	手すり設置高さ	手すり握り棒直径	手すり装着壁からあき	手すりの終わり部分に点字表示	券売機の操作ボタン高さ	改札口幅	サイン
日本基準	2m以上	5%以下(原則)	1%以下(原則)	2cm	0.8m左右(2段の設置の場合0.65cm左右と0.85cm左右に)	4cm程度	5cm	突出しない構造で、点字表示	1.1m程度	最低1個は0.9m以上	表示方法に6種基準事項と6種の推薦事項がある
韓国基準	2m以上	1/18(5%)以内、やむを得ない場合1/12(8%)以下	1/30(3%)以下	3cm以下	0.8-0.9m(2段の設置の場合0.65cm左右と0.85cm左右に)	3.2-3.8cm	5cm	突出しない構造で、点字表示	0.4m-1.2m以下	0.8m以上	案内表示基準事項5種



写真1 釜山地下鉄駅名サイン



写真2 釜山国鉄駅内サイン



写真3 福岡室見駅名サイン



写真4 長崎市駅前サイン

山市内の地下鉄、国鉄釜山駅、市外バスターミナルを目視にて調査し、福岡市でのバリアフリー調査は韓国の調査と比較調査を行うため、地下鉄を主な対象として、調査内容のチェックリストを作成して調査を行った。また、長崎市でのバリアフリー調査は主にサイン・歩道を対象に調査を行った。

その調査結果のうち、駅名のサインに注目した。釜山市のサインは日本のサインと比較して文字が大きく、見やすい標記であった(写真1及び2)。また、英語と日本語のサインも書いてあり、各駅に駅番号を付けることで文字が読めない人にも分かるものとなっていた。一方、福岡市の場合は、英語のサインと都市のシンボルマークが付いており(写真3)、シンボルマークや数字は文字を読めない人にはやさしいサインである。また、長崎市の場合は、サインの内容は詳しく表示されてある。写真のように、日本のサインは英語と併記し、標準案内用図記号が表示されてあるが文字が小さいので、サインを大きくする必要があると思われる(写真4)。

4. 両国におけるバリアフリーの動向

釜山市の地下鉄経営は、現在赤字経営で、国から補助金を受けて運賃を安くしている。バリアフリー化の面では、現在建設中の地下鉄3号線は2002年に決められた韓国建設交通部の新方針に従って建設されている。また、すでに運営中の地下鉄1・2号線もその新方針によって、各地方の財政状況に合わせてバリアフリー化を進めている。利便施設増進法は施行中であり、施設等が新築、増築、改築及び用途変更の場合に限って強制適応するため、社会全般に拡散できない状況である。釜山市庁は1997年に完成された建物で、滑りやすい床面のバリアは改善の予定がないとみられる。

福岡市では地下鉄建設時に国から補助を得ており、現在は自主経営で運営している。また、現在、地下鉄ホームと線路を完全に分離するホームドアが設けられており、電車のドアと同時に開閉されるように

なっている。乗客がホームから線路に落ちた事故例は両国において報告されており、今後、釜山市においてもホームドアを設けることで、同じような事故は防ぐことができると考えられる。

5. まとめ

韓国と日本の福祉問題をバリアフリーの観点から評価を行った結果、両国の福祉利便施設関連法律とその法律に基づいた両国の社会基盤建設基準において、法律は類似しており、福祉利便施設設置基準の数値には大きな差が無いことが分かった。しかし、韓国の基準の項目は日本よりも少なく、障害者や高齢者への配慮を考えると不十分であることが明らかである。

また、現地調査では、韓国におけるバリアフリー化は、日本に比べると表面的なものであった。しかし、サインだけは韓国の法律が規制した基準以上に詳細に表示されており、見やすいものであった。

現在、韓国の1人当たり国民総所得が日本の18年前に相当することを考えると、法律制定の時期、福祉利便施設・利便設備は比較的整っているように思われる。

また、さらに高齢者・障害者等の立場で問題を考え、日本などをモデルにした、より詳細かつ具体的な利便増進法指針を作成することで、韓国においても、高齢者・障害者等を含めたすべての人が何らの障害もなく、自由に社会参加できる福祉社会が実現していくと思われる。

参考文献

- 1) 韓国統計庁：高齢者統計, 2003(韓国語)。
- 2) 交通エコロジー・モビリティ財団：公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン, 2001.8。
- 3) 韓国保健福祉部：障害者・老人・妊婦等の利便増進保障に関する法律集及び障害者利便施設詳細標準図, 2001(韓国語)。