

愛知県名古屋市 | 特別史跡

名古屋城木造復元とバリアフリーの課題

誰のための史実に忠実な木造復元なのか

高橋儀平 | 東洋大学 名誉教授

名古屋城の木造復元とバリアフリー化の現状

文化財や歴史的建造物のバリアフリー化問題の中でも、いま名古屋城の「史実に忠実な木造復元」をめぐるエレベーター（EV）設置の可否問題が極めて大きな転換点にある。EVの設置について名古屋市の河村市長は、歴史的価値が極めて高い図面がありその復元であるから、建築基準法、バリアフリー法の適用外であり^{〔註1〕}、車椅子使用者等の移動に供するEVは設置しない、と一貫して明言してきた。

それに対して、市内の障害者団体は猛反発し、市役所前での座り込み抗議行動や日本弁護士連合会に人権救済を申し立ててきた。市はこの問題を含む名古屋城跡整備に関わるバリアフリー検討会を2018年に立ち上げ、とりわけEV設置について集中的な議論を進めてきた。設置を要望する市内の障害者団体とも対話を繰り返してきた。筆者もバリアフリー検討会^{〔註2〕}の一員として5回の会議に参加し、名古屋市や市内障害者団体の推移を見守りつつ、文化財、歴史的建造物のバリアフリー化、名古屋城木造復元におけるEV設置の今日的意義についてさまざまな機会を捉えてコメントしてきたところである。

ところが、2023年6月、名古屋市長の木造復元とバリアフリーに関わる市民討論会の席上で、心無い複数の市民から一人の車椅子使用者に対して極めて酷い差別発言が飛び出した。市は、市長が同席する公開の市民討論会で起きた差別発言事件を重く受け止め、副市長をトップとする差別発言検証委員会を立ち上げることとなった。結果、EV設置問題や今後の展開が表向き完全にストップした状況下にある。

本稿は、名古屋城木造復元のバリアフリー化に対して上記の緊急課題はあるものの、改めて史実に忠実な

名古屋城木造復元とバリアフリー化のあり方について論じるものである。

なぜ文化財や歴史的建造物のバリアフリー化を進めるのか

名古屋城は、1612（慶長17）年、徳川幕府の要衝の城として当時の城郭建築の粋を集めてわずか2年で竣工された。明治維新以降は解体されず陸軍省や宮内庁の所管となり、幾たびかの変遷を経て旧国宝にも指定され維持管理され続けてきた^{〔写真1〕}。だが1945年の名古屋大空襲で天守閣を焼失した。現存する名古屋城は1959年にRC造で再建されたものである^{〔表1〕}。再建時には内部に23人乗りのEV2基が設置され、その後バリアフリールートを確認するため11人乗りの



写真1 名古屋城（焼失前）（出典…名古屋市Web資料より）



写真2 閉館直前の名古屋城（2015年2月筆者撮影）。右側に1階への後付けEV（11人乗り）が見える

のEVが1977年に設けられた^{〔写真2〕}。城内は特別史跡指定であり、隅櫓や城門などの多くの重要文化財がある。

文化財、歴史的建造物のバリアフリー化は再建や復元を除けば重要文化財であるか否かに関わらず極めて難しい取り組みであるといえる。既存の文化財、歴史的建造物のバリアフリー化で大きな課題は、財源はもちろんであるが景観を維持することに影響する地表面や建物素材の改変である。それらの改変については文化庁が最も慎重に対応している。一方で今日の文化財、歴史的建造物が置かれている立場は「保存と活用」の2原則である。2019年の文化財保護法の改正により「活用しながら保存」のルールが確立したが、近年どちらかと言えば時代の多様化、インバウンドの増加、観光力の強化等により活用への取り組みが重視されているように思われる^{〔註3〕}。「保存と活用」は、私たち人類がその時代に直面した歴史や文化を正しく認識し継承することと同時に、新たな時代へのメルクマールを体現するものでもある。そのことを示唆する取り組みが名古屋城木造復元のバリアフリー化に問われている。

英国の歴史保存団体 Historic England は、歴史的建造物のバリアフリー化の意義を次のように述べている。「アクセスへのバリアを取り除くことにより、より多くの人々が歴史的環境を利用し、その恩恵を受けることが可能となる。また次世代の人々が同様の利益を享受できる。（中略）歴史的環境はアクセス不可能であると

考えている人があまりにも多い。第一に優先されなければならないのは障害者のニーズだが、どのような人でも、人生の中でアクセス改善の利益を享受できる時期はほぼ必ずといってよいほどある」^{〔文献1〕}。

端的に言えば、復元する今日的意義は、どれだけ現代および未来の人権を尊重するかではないかと思う。天守閣に友人と一緒に上がって楽しみたいという車椅子使用者の素朴な願いを無視してまで、公共建築物である名古屋城を復元することは、たとえ史実に忠実であるとしても私たち建築関係者にとっても大変不幸なことになるのではないか。

名古屋城木造復元とEV設置問題の経緯

表2により名古屋城木造復元とバリアフリーをめぐるこの間の経緯を振り返る^{〔表2〕}。河村市長は事業者（竹中工務店）の決定直後から「名古屋城は現存する図面をもとに史実に忠実に木造復元する、そのためにエレベーター（EV）は設置しない」と公言してきた。市内の障害者団体等はこの市長発言に反発、EV設置を求めて市への要望や抗議行動を繰り返してきた。

2020年5月のバリアフリー法改正の際には障害者団体の要望により次のような付帯決議もなされた。「障害者権利条約に則り、歴史的建造物のバリアフリー化を進めるため、歴史的建造物を再現する場合等におけ

表1 名古屋城の沿革

1612（慶長17）	天守閣完成
1755（宝暦5）	宝暦の大修理
1893（明治26）	明治維新後の陸軍省の所管から宮内省の所管へ、名古屋離宮に改称
1930（昭和5）	宮内省から名古屋市へ下賜、旧国宝指定
1932（昭和7）	史跡指定
1949（昭和20）	名古屋大空襲で焼失
1952（昭和27）	特別史跡指定
1959（昭和34）	名古屋城再建（RC造、EV23人乗2基設置）

表2 名古屋城木造復元とバリアフリー、主としてEV設置問題をめぐる経緯

2009.8	名古屋市長に河村氏初当選、木造復元の検討を指示
2015.12	名古屋城天守閣整備事業事業者公募(UD化、EV設置計画等木造復元とUD化の両立を目標)
2016.3	名古屋城天守閣整備事業の技術提案公募により竹中工務店が優先交渉者に決定
2017.11	河村市長が第6回天守閣部会でEVを設置しない、階段昇降機等で対応と表明
2017.11	愛知障害フォーラム(ADF)公開質問状提出
2018.4	第1回バリアフリー検討会議(委員15名、当事者委員なし)、5月30日市長EV不設置表明
2018.12	第2回バリアフリー検討会議
2019.1	EV設置を実現する会、日弁連へ人権救済申立
2019.4	名古屋市障害者差別解消条例施行
2019.8	昇降技術審査基準作成WS(障害者団体)
2019.1	第3回バリアフリー検討会議
2020.4	国会衆議院国土交通委員会政府答弁 国交省「歴史的建造物の復元でもバリアフリー法の規定上適切に計画していくことが重要」と答弁 文化庁「文化財のバリアフリーは重要。保存と活用を図ること、復元建造物では一律の基準は困難、施設管理者が文化財の特性に応じて具体的、適切に判断することが重要」と答弁
2020.8	障害者団体連絡会(12団体)に昇降新技術公募説明、昇降新技術評価案(9項目)
2021.12	障団連へ昇降技術の公募報告
2022.3	第4回バリアフリー検討会議(昇降技術審査基準ほか)4月公募開始、 <u>筆者は採点基準変更、審査過程における当事者参画を要望</u>
2022.9	高齢者、障害者団体による公募技術提案に対する非公開のワークショップ開催、障害者団体からも両日で39名参加
2022.1	日弁連名古屋市へ「名古屋城天守閣にエレベーターの設置を求める人権救済申立事件 調査報告書」(要望書)提出、EVを設置しないことは憲法、障害者差別解消法等に違反すると指摘
2022.12	昇降技術最優秀提案決定
2023.6	名古屋城木造復元とバリアフリーに関する市民討論会開催、市民アンケートでは最上階まで公募の昇降技術を設けるべきとの意見が47.2%、設置しないは23.4%であった。複数の討論会参加市民から同席の車椅子使用者へ差別発言が繰り返された。
2023.6	第5回バリアフリー検討会議

表3 名古屋城木造復元EV設置に関わる人権救済申立て事件に対する日弁連報告(出典…日本弁護士連合会ホームページ「人権救済申立事件」(2022年10月24日)より)
註…日弁連は4年間にわたる調査結果を市長への要望書として報告した。

現在の名古屋城天守閣にはエレベーターが設置されているが、再建する名古屋城天守閣にあえてエレベーターを設置しないということは、障がいのある人が平等に公共施設を利用し、天守閣を観覧したり、天守閣から城下の眺望を享受したりすることにおいて差別されない権利・利益を侵害しており、現にエレベーターを利用して天守閣に昇降することが保障されていた障がいのある人を合理的な理由なく差別することになるから、憲法第13条及び第14条第1項並びに障害者の権利に関する条約第5条第1項及び第2項、さらに、憲法第13条及び第14条第1項の趣旨を具現化した障害者基本法や障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律等に違反することになるとして、名古屋市に対して、再建する名古屋城の天守閣には、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令第18条第2項第5号の要件を満たす最上階までのエレベーターを設置するよう要望した事例

るバリアフリー整備の在り方について、高齢者、障害者等の参画の下検討が行われるよう、必要な措置を講ずること。(令和2年5月12日参議院国土交通委員会)

こうした経緯があったものの市は、2022年4月通常のEVに代わる昇降設備の技術提案を求める国際コンペの募集を開始した。ただ評価すべきはこのコンペの実施過程で、過去にも前例のない技術提案に対する非公開の高齢者、障害者団体による選定前技術提案ワークショップが実施されたことである(2022年9月)。

この当事者参画型の取り組みについては画期的であると評価するのであるが、「EVを設置しない」という市長表明により、多くの主要国内EVメーカーが技術提案への参加を見合わせたことは大きな損失となった。2022年10月の日本弁護士連合会人権救済委員会の最終報告書[表3]の公表後、12月上旬技術提案の優先契約者((株)MHIエアロスペースプロダクション)が公表された。

表4 加点要求水準と審査基準(出典…名古屋城木造天守の昇降技術に関する公募要求水準(2022年4月)より抜粋)。審査基準には、「柱や梁を傷めることなく床・壁に開口を設けることを可とし、特定の技術(EVを含む)を対象から排除するものではありません。」と記されていた

要求水準	審査区分	No	審査基準	配点	審査の観点
加点要求水準	バリアフリー(有用性)	24	可能な限り健常者の移動と同じような時間で移動できること	40	・一般歩行者の歩行速度(0.3m/s)と比較し、同等程度で移動できるものか
		25	多人数による反復した利用が可能であること	60	・多人数による反復した利用が可能か
		26	可能な限り健常者の移動経路を妨げず共存した経路であること	40	・一般の移動を妨げないと判断できるか、その改善の見込みがあるか
		27	大天守のより上層階まで上げられること	100	・どれだけ上層階まで登れる見込みがあるか(例:階段体験館の踊り場をスムーズに移動できるか、最も高い階層(約7.5m)以上の昇降ができるか)
		28	怖い思いをしないで利用できること	30	・安心感を得られる工夫はされているか
	29	他人の助けを借りることなく昇降ができること	40	・介助者がすぐ傍にいた状態であっても、極力、介助者等の助けを借りることなく利用者自らの操作で昇降できるか	
	史実に忠実	30	可能な限り木造天守の外観や内観をそこなわないこと	20	・付加的な機材を装着する場合、木造天守に使用されている木材を取り外すなどの木造天守への影響が極力抑えられているか ・付加的な機材を取り外すことによって原状回復できる見込みがあるか ・木造天守の雰囲気損なわない意匠になっているか

昇降技術コンペで問われたこと

昇降技術コンペの公募要求水準と審査基準

さまざまな言論や課題を抱えながらも市の実務担当者はEVに近い昇降機をどのように設置できるかについて奔走していたことは間違いない。筆者もバリアフリー検討会の一員ではあったが、史実を基にした復元には異を唱えず、同時に今日の歴史的建造物に関わる建築技術を駆使しながら、城郭建築のデザインを無視しない昇降技術の開発や合意は可能ではないかと判断していた。そのため筆者はバリアフリー検討会の席上でも繰り返し業務要求水準の修正意見を提案した。最終的に2022年4月に公表された業務要求水準では2段階の要求水準が示された。

最低要求水準では①実現性、②安全性、③価格、③バリアフリー(有用性、少なくとも大天守1階まで昇降できること)、④史実に忠実、⑤運用の5項目が、**加点要求水準**[表4]では、①新技術、②実現性、③安全性、④価格、⑤バリアフリー(有用性、利用者の範囲が広いこと、誰にも簡単に使えること、可能な限り健常者と同じ時間で移動できること、多人数による反復利用が可能であること、天守のより上層階まで上げられること等)、⑥史実に忠実、⑦運用、⑧汎用性、⑨総合の9項目が示された。この

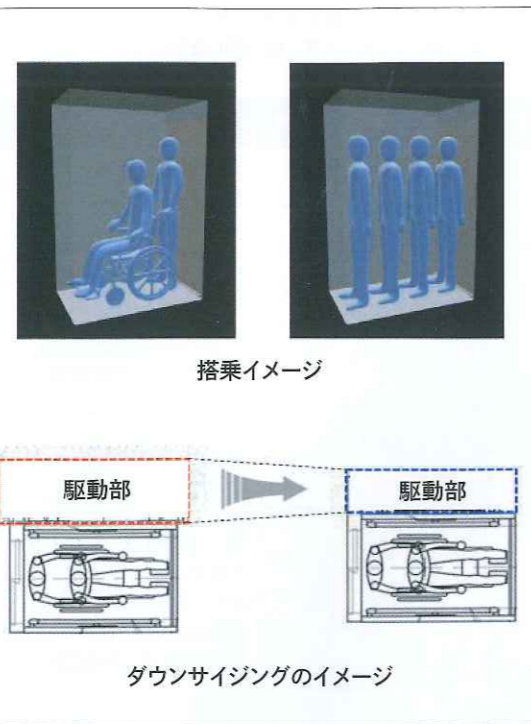
間の要求水準内容の検討作業では障害当事者(団体)とも一定の協議が行われていたのである。一般にコンペの応募側から考えれば最低の要求水準はすべての応募者がクリアする。そのため如何に加点要求水準を満たすかが勝負所である。筆者もそこに期待感を有していた。実はそのポイントである加点要求水準が第4回バリアフリー検討会で公表された時点では、すべての配点が同一だったのである。筆者はそれはおかしいと反論し、審査目標は木造復元で最もニーズが高い課題、すなわち上層階へのアクセスであると主張し、そこに審査の重みづけをすべきと求めた。その結果、審査基準のうち、より上層階まで上げられる基準の加点が付加された。審査基準の事例説明では、大天守の内部を垂直に昇降する技術が示されていたが、すでに述べたように実際のコンペでは昇降機メーカーがまったく参加しなかったことから期待が大きく減退してしまった。

コンペの最優秀者の技術提案

コンペ結果はある程度想定されていたとはいえ、応募数は4社と極めて低調で海外からの応募も皆無であった。最優秀者に選定された株式会社MHIエアロスペース社の案[写真3]は、国内地方空港の小型航空機のボーディングブリッジの代替用昇降設備や船舶内



写真3 最優秀者案原案。(右)名古屋市議会での説明資料、(左)神戸空港で筆者撮影(2021)



乗車イメージ

ダウンサイジングのイメージ



写真4 震災復興中の熊本城に設けられたEV(筆者撮影、2021)

の昇降技術として近年開発されたものであった。選定された昇降設備はデザインも操作性も今後の改善が多く求められるが、より最上階への円滑な移動に向けた開発に傾注して欲しい。写真4は熊本地震からの復興途上で熊本城に設置された6人乗りEVである[写真4]。名古屋城においても誰のための復元で、何のための昇降機なのか、現代社会での復元と歴史的文化を継承する適切な決断が迫られている。

まだまだ課題が多い バリアフリー計画

2016年3月に公表された「名古屋城天守閣整備事業・技術提案書」には、木造復元天守閣におけるユニバーサルデザインが高らかに宣言されていた。提案書には「史実に忠実であることを尊重し、より多くの方々に利用いただけるユニバーサルデザインの提案」とある。

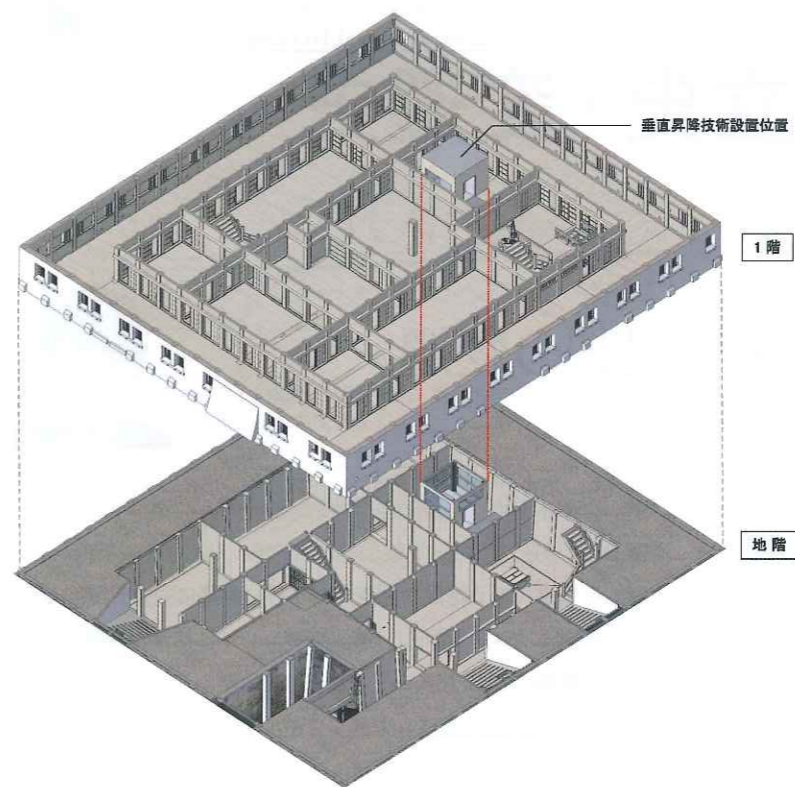


図-8.149 垂直昇降技術設置位置アイソメトリック図

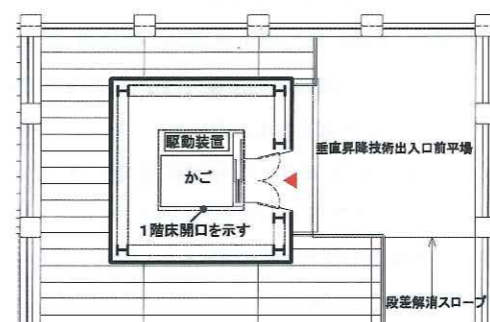


図-8.150 地階平面図

図1 昇降設備の内部配置例(出典…特別史跡名古屋城跡木造天守閣整備基本計画(2023年6月)より抜粋)

たとえば、①車いす使用者には小天守出入口へのスロープの設置、車いす置場の設置、地上から天守5階に到るまでの「武将隊・スタッフ」によるおもてなし介助・補助、②視覚障害者へは音声案内、サイン、人的サポート、③聴覚障害者には文字情報、避難誘導等緊急情報の提供、④知的、精神、発達障害者等には休息・休憩スペースを小部屋または屏風で対応、異性同伴トイレを敷地内へ設置、⑤乳幼児連れには授乳スペース、子ども用便器、ベビーカースペースを、⑥外国人には多言語表記、ピクトグラム、多言語アプリ等を計画している。これらいずれも当時のUD水準では十分に評価される。一方提案時に残された課題が、大天守に地階から4階まで想定した車いす用4人乗り仮設エレベーター、4~5層への階段チェアリフト構想であっ



たかはし・ぎへい
東洋大学名誉教授。東洋大学工学部建築学科卒業。博士(工学)、一級建築士。20代の中頃から障害者運動に参加、住まいやまちづくり活動に関わる。さいたま新都心(1997年)、国立競技場(2019年)のほか国や地方公共団体のバリアフリー、ユニバーサルデザインの公共事業・ワークショップを指導。主な著書に『福祉のまちづくり・その思想と展開』(2019年)など

た。この問題が今日まで続いている難題なのである。

木造復元される名古屋城は文化財ではないが、名古屋市はバリアフリーに関しては文化財と同等と位置付けた。しかしながら、復元される名古屋城は、どう考えても建築基準法、バリアフリー法からみれば、公共的特殊建築物であり、資料館、博物館に類するものである。内外から多数の観光客が押し寄せる。現存するケーソン基礎を含めて耐震補強も不可避であり、工法も大違い、防災、避難誘導等、どれをとっても少なくとも現行法に最低限準拠しなければならない。

特別史跡に復元される箱モノが歴史的資料の価値を継承していても、現代、未来社会と乖離しては本物の文化の継承には至らない。バリアフリーのバランス、工夫、デザインへの昇華をさらに高め、「史実に忠実な」議論を乗り越えたい。

註1 建築基準法(第3条)及びバリアフリー法(政令4条)では、国宝、重要文化財、重要有形民俗文化財、特別史跡名勝天然記念物又は史跡名勝天然記念物として指定(仮指定を含む)された建築物などにバリアフリー化の適用除外ができる。さらに、「文化財保護法の条例により現状変更の規制及び保存のための措置が講じられている建築物、かつて文化財であった建築物又は保存建築物であったものの原形を再現する建築物で、特定行政庁が建築審査会の同意を得てその原形の再現がやむを得ないと認めたもの」も適用除外が可能とされる。名古屋市ではこの条文を判断根拠としている
註2 特別史跡名古屋城跡バリアフリー検討会議の内容については、各回とも議事録が詳細に公表されている
註3 文化財保護法(第4条2項)「文化財の所有者その他の関係者は、文化財が貴重な国民的財産であることを自覚し、これを公共のために大切に保存するとともに、できるだけこれを公開する等その文化的活用にも努めなければならない。」

参考資料

- Easy Access to Historic Buildings, Historic England, June 2015
- 名古屋城天守閣整備事業技術提案書(2016年3月25日)
- 高橋儀平「歴史的建造物のアクセシビリティ考」(『福祉のまちづくり研究』第18巻、第3号、2017)
- 高橋儀平「名古屋城の木造復元とバリアフリーの課題」(『月刊ヒューマンライツ』No.367、2018)
- 高橋儀平「名古屋城木造復元とエレベーター設置問題、その後」(『福祉のまちづくり研究』第25巻第1号、2023)