

### 第3章

---

## バリアフリー化の三角形からみるベトナムのアクセシビリティ

上野 俊行

### はじめに

バリアフリー<sup>1)</sup> が用語として世界に発信されたのは、1974年の国連障害者生活環境専門家会議のことである（日比野 1999, 206）。従来、同会議の報告書<sup>2)</sup> においては、物理的障壁と社会的障壁について言及されていた。しかし、当時は物理的障壁に対するイメージが強く、主体を車いすの利用者、客体を建築物として、主体が客体にアクセス（利用）が可能な状態をバリアフリーと呼んだ。現代ではその用語の意味は拡大しており、バリアフリーの客体は建築物にとどまらず、制度、情報、人々の意識と社会全体に及び、同様に、バリアフリーを利用する主体も車いすを利用する肢体の不自由者だけではなく、視覚、聴覚の不自由者から高齢者、妊婦、子供、ベビーカーまで拡大されている。このように主体が広がったバリアフリーの設計をユニバーサルデザイン<sup>3)</sup> という。

---

1) 日本の内閣府による 2005 年の調査では、「バリアフリー」という語句と意味の認知度は日本国民の 84.1%であり、語句だけの認知度は 93.8%にまで上る。

2) 日比野（1999）による。原文は *Barrier Free Design: Report of a United Nations Expert Group Meeting*。

3) 筆者の考えでは、ユニバーサルデザインの前提としてバリアフリーの概念が存在するため、「バリアフリーではなく、ユニバーサルデザイン」や「バリアフリーは古い語句」という考えは意味をなさない。

身近な日本の例を挙げると、2020年の東京パラリンピックを控えている近年では、日本国内におけるバリアフリーの用語に対する認識度は高い。しかし、エレベーターやスロープといったハードウェアのイメージが強く、障害者の要求に対して事業者側が提供するものとしてとらえられているのではないだろうか。このため、多くの事業者がバリアフリーのハードウェアを提供できるだけの経済力を有する先進国ほど、バリアフリーは発展しているととらえられ、バリアフリーとは経済力のみによってなされうると考えられがちである。このような考えは、多くの国々において共有されている。確かに、経済力はバリアフリー化への大きな要因である。しかし、東アジアの都市のバリアフリーの実地調査を行った結果<sup>4)</sup>、経済力以外の要因もバリアフリーに対して大きな影響力を有していることが明らかになってきた。

福祉先進国として、日本の模範となった北欧と米国におけるバリアフリーの形成（以下、バリアフリー化）の経緯に着目すると、以下のことが導き出せる。バリアフリー化は障害者と事業者の対立構造だけではなく、政府が関与する三者の構造であり、さらにこの三者からなる三角形に対し、社会が影響力を有する社会全体の大きな関係が浮かび上がる。この構造はまず、バリアフリーを需要する側である障害者から事業者へバリアフリー化を要求する一方で、バリアフリーを供給する側である企業が、少数の利用者のためのバリアフリー化はコストに見合わない費用対効果（経済的効果）を理由に拒絶する（図3-1）。この障害者と事業者の対立構造に対し、社会は当初、事業者側を支持するか、あるいは傍観者であった。しかし、社会環境の変化に社会は影響を受け、障害者側の支持に変化する。この社会環境の変化とは、北欧の場合はベクト・ニリエヤやバンク・ミケルセンが牽引者となったノーマライゼーションであり、米国の場合は障害者の自立生活運動といえる。この意味において、日本の社会環境の大きな変化は高齢社会による高齢者人口の増加に伴うバリアフリー化である。

---

4) 筆者は、東アジアにおいて、ベトナムを中心に10年を超える実地調査を自己の車いすで行っている。

このような社会環境の変化により、政府がバリアフリーを法制化する一連の動きが存在する。つまり、バリアフリー化の法制には障害者、事業者、政府という直接のアクターが存在し、社会が傍観者から影響力ある観客となったときにバリアフリー化が実現する（図3-2）。図3-1から図3-2への一連の動きを経験したからこそ、バリアフリーの先進国においてはバリアフリーの議論が起きやすく、この議論を経てバリアフリーに対する社会の合意形成がなされやすい。筆者は図3-2の三者の関係をバリアフリー化の三角形と定義している（上野2018, 54-55）。

しかし、ベトナムの場合は、障害者は目立ったバリアフリーの要求をしておらず、このため障害者と事業者との対立構造も成立していなかった。この結果、ベトナムのバリアフリーは、政府が主導する形で導入され、社会の関与が低いまま法制化された。ベトナムのこのような社会的条件を考慮すると、ベトナムにおけるバリアフリー化を先進国の経緯と同様に考え、実現させることは容易ではない。したがって、ベトナムの環境に適合できるバリアフリー化を考える必要がある。

本章では、以上のことを念頭に、ベトナムにおけるバリアフリー化の三角形の三者の関係と社会の動きに着目し、ベトナムのバリアフリー化の経

図3-1 対立モデル

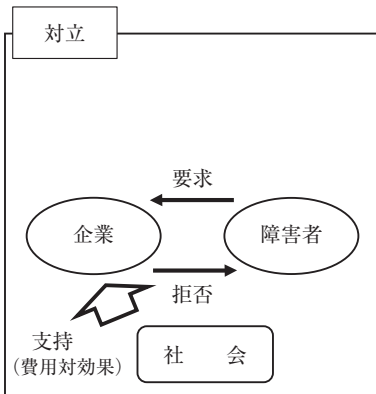
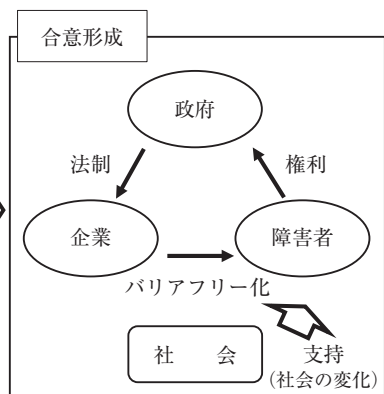


図3-2 バリアフリー化の三角形



（出所） 図3-1, 3-2とも筆者作成。

緯が先進国と異なったことにより、バリアフリー化にもたらした影響とその課題を明らかにする。第1節では、バリアフリーの直接の需要者である障害者の状況を明らかにして、バリアフリーの必要性を述べる。第2節では、政府がアクセシビリティ関連法制を形成した過程をみていく。第3節では、ハノイとホーチミンにおけるバリアフリーの定点調査から、事業者が提供した現地のバリアフリーの実情をかんがみながら、その課題を論じる。

## 第1節 障害者の概況

### 1-1 障害者の割合

2009年のベトナム国家統計総局の統計データによると、バリアフリーの需要者であるベトナムの障害者の割合は、5歳以上の国民の7.8%であり、男性の障害者の割合は7.1%、女性の障害者の割合は8.5%である。地域ごとにみると、北中部と南中部沿海部<sup>5)</sup>の障害者の割合はそれぞれ9.7%であり（Ban Chi đạo Tổng điều tra dân số và nhà ở Trung ương 2009, 7）、ベトナム戦争時の激戦地域と重なることから傷痍兵や枯葉剤後遺障害者の影響が考えられる。

また、視覚、聴覚、運動、記憶の機能に関して、「障害がない」「軽度の障害」「中度の障害」「重度の障害」の4段階の基準で質問をし、「軽度の障害」以上の3つの段階を障害と呼んだ場合の統計数が発表されている。同統計によると、ベトナム国内の5歳以上の国民が有する障害の総件数は1210万件で、全国民に対する障害の件数の割合は15.5%という数値を示す。この内訳は視覚障害者が390万件（33%）、聴覚障害者が250万件（20%）、運動機能障害者が290万件（24%）、記憶障害者が280万件（23%）である。また5歳以上の障害者の610万人に対し、障害の数は1210万件

---

5) 南中部沿海部はダナンとその周辺地域である。同地域は、ベトナム戦争の南北の国境に近い地域であったこともあり、戦争の被害が深刻であった。

であることから、重複障害者の割合も高いことを意味している（Ban Chi đạo Tổng điều tra dân số và nhà ở Trung ương 2009, 6）。

しかしながら、この数値は国家統計総局が配った質問票に回答する形であり、障害者の自己申告である。このような自己申告に対し、2011年より施行された障害者法第3条2項において、障害者を特別重度、重度、軽度の3段階に区分している<sup>6)</sup>。さらに、この区分の認定は同法第二章「障害の認定」として条文が定められている。同法第16条1項では、医学判定評議会は、各行政区域における人民委員会主席により組織されることが記されている。「障害者法の一部条文の細則と実施ガイドライン」（以下、細則（議定））第4条3項では、a) 特別重度障害者は日常生活動作ができないか、あるいは労働能力の81%以上が低下している状態、b) 重度障害者は介助者、一部介助器具により日常生活動作が可能か、労働能力の61%から80%までが低下している状態、c) 軽度障害者は日常生活動作が可能か、あるいは労働能力の60%以下まで低下している状態とし、医学判定評議会により決定される。この判定に基づき、地方公共団体は登録者に対し、登録区分に応じた生活補助の支給を行う<sup>7)</sup>。

以上が、国家統計総局によるデータである。なお、2016年9月23日付の、国家統計総局総局長による「障害者に関する調査施行」決定（656/QĐ-TCTK）によると、2016年11月15日より1カ月間の調査がすでに行われている。この調査結果が公表されたならば、2009年に発表された自己申告による障害者の割合と障害の件数がより専門的なものに更新される可能性は高い<sup>8)</sup>。

---

6) ベトナム戦争終結後の傷痍兵に対しては、これとは別に保健省より1976年に通知「Về việc ban hành tiêu chuẩn thương tật và tiêu chuẩn mất sức lao động」[傷病の基準と労働力喪失の基準の公布について]（32-BYT/TT）を發布し、労働力を測る基準として同様の3段階の基準を設けている。

7) 筆者は、2013年10月にベトナム戦争における傷病兵のインタビューを行ったことがある。国家の功労者として優遇措置のある退役軍人であった。しかし、歩行がまったくできないにもかかわらず、筆者のインタビューの前日まで車いすの支給を受けられていなかった。国内の障害者の数が多いため、国家の予算だけでは車いすの支給を行えないということだった。

## 1-2 障害者の社会参加

本章の論点であるアクセス法制を移動の観点から考え、多くの障害者が自宅からどのような移動手段を用いて社会参加しているかをみていく。公共交通機関に関しては、第3節で詳細にみていくので、本項では障害者個人の移動手段について述べる。

障害者個人の障害の程度にもよるが、障害者が単独で移動することは容易ではない。このため、障害者は移動手段を個々に確保する必要がある。先進国の事例では、障害者は個人の移動手段として自家用車を改造し、自ら運転することが一般的であるが、ベトナムにおいては個人の自動車所有はまだ普及していないため<sup>9)</sup>、障害者の自動車所有は現実的ではない<sup>10)</sup>。タクシーも手軽なように思えるが、物価から考えると運賃は高額であり、日常の交通手段として考えることは現実的ではない。以上のような環境で、障害の程度が軽度である場合、後輪が2つある三輪バイクが主な移動手段になる(写真3-1)。三輪バイクには、車体にフック状のものが装着されており、そこに車いすあるいは杖を掛ける形となる。杖を利用する障害者の場合、杖を先に装着してからバイクへ独力で騎乗することが可能である。車いすを利用する障害者の場合、独力で同バイクに移乗した後、街中の近くにいる歩行人に声をかけて、車いすの装着の介助を頼む。しかし、障害が軽度ではなく、三輪バイクを運転できない障害者の場合、バイクタクシーを利用する事例が多いという<sup>11)</sup>。また、細い路地に入っていくこと

---

8) 2017年12月現在、国家統計総局より新たな発表はない。

9) 国家統計総局の2010年のデータでは、ベトナム全体で世帯ごとのバイク所有率が96.1%であるのに対し、自動車の所有率は1.3%である(Tổng Cục Thống kê 2010, 353)。

10) 2009年3月、筆者はホーチミン3区の障害児職業訓練学校で障害児に対し講演した。日本の重度障害者の自立の過程を映像で紹介し、重度障害者の社会参加の可能性を伝えることが目的であった。しかし、フロアからの最初の意見は、ベトナムの障害者が自動車を所有することは難しい、というものであった。

11) 重度の車いす利用者であるため、本人が1台のバイク、車いすをもう1台のバイクという形で、2台のバイクタクシーを利用していただいた障害者もいた。ベトナムの配車アプリは普通車だけではなく、バイクも手配する。また、宅配も行う。

ができるバイクタクシーは、視覚障害者にとってドア・トゥ・ドアのサービスに相当する<sup>12)</sup>。

ベトナムにおいて、障害者が集まって障害者団体として組織化されたのは、ここ10年来のことである<sup>13)</sup>。これまで筆者が行ったいくつかの団体における障害者の移動に関するインタビューでは、彼らは公共バスが利用できるようになることを望んでおり、すでにその要望書を政府に提出していた。しかしながら、実現できない現実を受け入れ、政府が実行するのを待つだけで、これ以上の要求はしないという立場であった<sup>14)</sup>。

このような潮流に対し、2010年10月14日、障害の種別を超えて障害者団体が連合したNGO組織としてベトナム障害者連合会（Vietnam Federation on Disability: VFD）が成立した。VFDの目的は、障害者団体全体と政府の橋梁的存在であり、障害者団体が抱える問題や意見を取りまとめ、政府に対し要求することである。同団体の実績として、ハanoiにおける車いすでも乗車することができるバリアフリーバスの導入（2016年11



写真 3-1 三輪バイク（筆者撮影）

12) 筆者による視覚障害者へのインタビュー。

13) 2016年12月19日、筆者によるハanoi障害者協会（Hanoi Disabled People Association: DP Hanoi. 以下、DPハanoi）副会長（当時。現会長）ファン・ビク・ディエップへのインタビュー。

14) 筆者が2011年に行ったDPハanoiのズウオン・ティ・ヴァン前会長とDRDのグエン・タイン・トゥン幹事へのインタビュー。なお、DRDとはDisability Research & Capacity Developmentの略で、ベトナム南部最大の障害者団体である。

月)、航空会社の割引運賃の導入(2016年10月)が挙げられる<sup>15)</sup>。障害者の活動が顕在化し、事業者側もその要求に応え始めた社会構造に変化しつつあるといえる。

## 第2節 障害者とバリアフリーに関する法制度

ベトナムは国際法である国連障害者権利条約(Công ước Quốc tế về Quyền của Người Khuyết tật)に2007年10月22日に署名し、2014年11月28日に批准している。批准するまでに7年あまりの時間を要したことについて、同条約に照らしあわせて、国内法などを慎重に研究・検討していたからだという<sup>16)</sup>。同条約に批准すると、批准の年より数年内に国連の障害者権利委員会による条約の遵守状況の審査を受けるため、批准は形式的なものではない。以下では、批准までに検討されたベトナムの国内法における障害者とバリアフリーに関連する条文をみていく。

### 2-1 憲法

ベトナムの現在の憲法(2013年憲法)は、1992年憲法から改正されたもので、2013年11月に発布されたものである。本憲法において、障害者に言及した条文は2つあり、第59条で障害者が社会福祉と社会保障を受けること、第61条で障害者の教育の便宜を図ることを定めている。

### 2-2 障害者に関する法令(Pháp lệnh về người tàn tật, 06/1998/PL-UBTVQH10)

障害者に関する法令<sup>17)</sup>が施行された1998年11月1日の時点で、バリ

---

15) 2016年12月19日、VFDにて筆者によるVFD総書記長代理ダン・ヴァン・タインへのインタビュー。

16) 2016年12月20日、筆者による障害研究の専門家グエン・ゴック・トアンへのインタビュー。



アフリーを定義する語句がベトナムにまだ存在していなかった。このため、同法令第26条においては、「公共施設、交通機関を障害者にとって便利なものにする」と規定している。このように「障害者にとって便利なものにする」という表現を用いることにより、バリアフリーの環境を整えることを指示した。

### 2-3 建設省の決定

建設省は、2002年1月17日付の「一連の技術基準と規範」決定(01/2002/QĐ-BXD)により、「障害者のアクセスを保障するための建設工事規範」(QCXDVN 01)、「住居と公共施設：障害者のアクセスを保障するための建設工事規範の基本原則」(TCXDVN 264)、「道路と舗道：障害者のアクセスを保障するための建設工事規範の基本原則」(TCXDVN 265)、「住居：障害者のアクセスを保障するための建設工事要綱」(TCXDVN 266)を公布した。これらの規範において、バリアフリーを表現する語句である *tiếp cận* (漢字では「接近」が相当) がベトナムで初めて使用されている。ただし、この時点では、建築物に関する規範であることから、物理的障壁に対するバリアフリーの意味である。なお、同決定は2014年12月29日の建設省の通知(21/2014/TT-BXD)により、「障害者のアクセスを保障する施設工事に関する国家技術基準」(QCVN10: 2014/BXD)に改正されている。

### 2-4 障害者法 (Luật Người khuyết tật 51/2010/QH12)

2011年1月1日に施行(2010年6月17日制定)された障害者法<sup>18)</sup>は53の条文からなり、同法第2条8項において、バリアフリーを意味する *tiếp cận* を定義している。この条文のバリアフリーの客体は社会全体に拡大されている。とくに、第7章「集合住宅、公共施設、交通、情報技術、通信」において、建物のバリアフリー(39条、40条)、交通のバリアフリー

---

17) 法令は、国会の決議によって採択された立法計画に基づいて、規定したものである。一定の施行期間を経た後、法律として制定され直すことが予期されているため、法令は暫定施行法的性格を有している(渡辺2000, 54-55)。

18) 同法の施行により、「障害者に関する法令」は効力を消滅している。

(41条, 42条), 情報のバリアフリー (43条) と具体的にバリアフリーの対象を示している。障害者法の内容は2010年6月17日には明らかになっており, この条文の内容を実行させるために, 政府はベトナム労働・傷病兵・社会省 (Ministry of Labour, Invalids and Social Affairs: MOLISA) の提案を受け, 2012年4月10日に細則 (議定)<sup>19)</sup> として, 建物と交通機関のバリアフリー化に対する一般規定を公布し, 障害者法の実施の手順を示している。以下では, 障害者法の第39~43条をみていく。

第39条の新規の集合住宅と公共施設の規定では, 新規の集合住宅, 職場の事務所, 公共のインフラ施設に対し, 国家が規定するバリアフリー基準<sup>20)</sup> の遵守を求め, 建築許可, 建築確認について規定している (1項)。障害者法施行以前に建築された第1項の建築物がバリアフリーではなかった場合については第40条で別途定めている (2項)。

不特定多数の利用者がいる新規の公共建築物はバリアフリーであることを謳っており, この条文に強制力をもたせるために, 設計段階でバリアフリーではない公共建築物に対して建築許可が下りないようになっている<sup>21)</sup>。

第40条の公共住宅と公共施設の改築の手順に関する規定では, 障害者法が施行する以前のバリアフリーではない建築物に対して, 官公庁, 駅, 停留所, 病院, 学校, 体育館などの公共建築物は2020年1月1日までにバリアフリー化の改修をしなければならず (1項), 集合住宅, 事務所,

---

19) 2012年4月10日, 政府より細則 (議定) として「Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật người khuyết tật」[障害者法の一部条文の細則と実施ガイドライン] (28/2012/ND-CP) を発布している。35カ条からなる内容の規定となっている。なお, ベトナムにおいて, 「議定」(ND) は日本の政令に近く, 国家, 経済, 社会の管理の要求を満たすために必要不可欠な事項を暫定的に規定したものが多い。施行後, 条件が整ったときに法律または法令の形で制定されることが予期されている (渡辺2000, 56-57)。

20) 2014年12月29日に建設省より通知として「Quy chuẩn kỹ thuật Quốc Gia về xây dựng công trình đảm bảo người khuyết tật tiếp cận sử dụng」[障害者の利用を保障する施設の建築に関する国家技術基準] (QCVN10/2014/BXD) を発布しており, これに具体的に書かれている。

21) 2016年12月20日, 筆者による障害研究の専門家グエン・ゴック・トアンへのインタビュー。

都市インフラ、社会インフラなど、第1項に含まれていない公共建築物<sup>22)</sup>は2025年1月1日までにバリアフリー化の改修をしなければならない(2項)とされている。第1項と第2項の詳細は細則(議定)に定められている(3項)。

障害者法施行以前のバリアフリーではない建築物に対し、バリアフリー化の改修の義務を負わせた条文である。第3項で述べられている詳細は細則(議定)において、改造のための詳細な手順が定められている。なお、本条文に関係する建築物のバリアフリー化は、細則(議定)第13条において、2015年までに第1項に定める公共建築物の少なくとも50%、2017年までに第1項に定める公共建築物の少なくとも75%、2020年1月1日までに第1項に定める公共建築物を100%バリアフリー化することを求めており、さらに2025年1月1日までに、国内のすべての公共建築物をバリアフリー化することを求めている。

第41条は、障害者が交通機関を利用する際の規定である。障害者が個人で交通手段を利用する際には、その交通手段は国家の技術基準<sup>23)</sup>と障害者の健康状態に適していなければならない(1項前半)。個人の交通手段が運転免許を要求する場合は、障害者は同交通手段の教習を受け、免許を交付されなければならない(1項後半)。障害者が公共交通機関を利用する

---

22) 具体的に記載されていない公共建築物として空港が挙げられる。2003年に筆者はホーチミンの空港で、機内の通路が狭く車いすでは移動ができないといわれ、床の上を毛布で引きずられる形で機内を移動し地上に下りた。すると、地上にはアイルチェア(機内の狭い通路用の車いす)がおかれてあった。迎えにきた空港職員がアイルチェアに対する知識を有しておらず、使用しなかったのである。2007年には対応が改善されており、そのようなことはなかった。しかし、2017年であっても、ベトナムの空港で昇降車を有するのは3カ所(ハノイ、ホーチミン、ダナン)だけであり、地方都市の場合、国際空港であっても空港職員たちの介助により、飛行機のタラップを上り下りすることを告げられる。

23) 2012年9月24日に、交通運輸省より通知として「Hướng dẫn thực hiện quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kết cấu hạ tầng giao thông, công cụ hỗ trợ và chính sách ưu tiên người khuyết tật tham gia giao thông công cộng」[公共交通を利用する障害者の交通インフラ、介助機器、優先政策に関する国家技術基準を実現させるガイドライン](39/2012/TT-BGTVT)を發布しており、具体的な内容に踏み込んでいる。

際には、介助機器をもち込むことができる（2項）。特別重度障害者と重度障害者は一部の公共交通機関の利用の際に、サービスを受けることができる（3項）。障害者は公共交通機関を利用する際、乗車券、介助、優先席のサービスを受ける（4項）。

本条文の第2項から第4項までは、障害者が公共交通機関を利用できるようにする規定である。これに対し、第1項は障害者が個人として利用する移動手段に対して、車両本体の技術基準と障害者の適正に相応しいものを求めている。なお、本法が施行された当時は、障害者の個人の移動手段として三輪バイクが想定されていた<sup>24)</sup>。2017年に発布された通知<sup>25)</sup>では、障害者も自動車の運転免許の取得が可能になっている。

第42条は、公共交通機関に対する規定である。各種公共交通機関は、障害者のために優先席、乗降の介助機器あるいは相応の介助を与えなければならない（1項）。障害者が利用する際のアクセスに関しては国家基準を満たさなければならない（2項）。交通事業者は、政府が定めた時期に従い、国家基準を満たさなければならない（3項）。バリアフリーに関する国家基準を満たした場合、支援、税制上の優遇措置を受けられる（4項）。

---

24) 2011年の「Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe mô tô, xe gắn máy」[普通バイク、原動機付バイクに対する技術安全品質と環境保全に関する国家技術基準]（QCVN14/2011/BGTVT）を指している。同技術基準では、三輪バイクの基準に対し、付録として挿絵を掲載して解説している。なお、同技術基準は、2015年に更新されている（67/2015/TT-BGTVT）。

25) 2017年2月10日、交通運輸省より通知として「Quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ」[原動機付車両の教習、考査、免許発給に関する規定]（12/2017/TT-BGTVT）を発布しており、同通知において、2017年6月1日より一定基準を満たした障害者に対し自動車免許証を発行することが認められた。ベトナムにおいて障害者の自動車免許を認めた最初の通知である。この一定基準について、2015年8月21日に、交通運輸省と保健省の共同通知として「Quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe, việc khám sức khỏe định kỳ đối với người lái xe ô tô và quy định về cơ sở y tế khám sức khỏe cho người lái xe」[運転者の健康基準、自動車運転者に対する定期健診、運転者のための健康検査を行う医療機関に関する規定]（24/2015/TTLT-BYT-BGTVT）を発布し、同通知において、免許取得の条件としての健康状態が明記されている。

第43条は、情報通信技術の条文で、視覚障害者や聴覚障害者への情報バリアフリーに関連する規定である。官公庁、団体、企業、個人に対し、視覚障害者と聴覚障害者への通信手段における情報のバリアフリーを促進している（1項）。テレビ局は情報通信省大臣の規定に従い、放送番組に障害者向けのベトナム語字幕と手話の放送を行う責任がある（2項）。視覚障害者向けの点字を印刷した書籍、聴覚・言語・知的障害者が読める音声のある書籍を収集、編集、出版する活動に対し支援や税制上の優遇措置を行う（3項）。

現在、ベトナムの点字に関しては、ベトナム全国で統一化の動きがあり、情報バリアフリーをめざしている段階である。手話通訳のあるニュース番組は、1日に30分放送されている。しかし、その手話は南北で統一されていないという<sup>26)</sup>。また、テレビ番組のなかには、社会で活躍している障害者を主人公にした情報番組もあり、障害者のニーズも高いのだが、このような番組に対しても手話や字幕は準備されておらず、視覚障害者向けの副音声放送は言及もされていない状況である。民間レベルでは、DAISY<sup>27)</sup>の教科書など、近年、一般書籍の出版へ向けた動きがある<sup>28)</sup>。

以上が、ベトナムの障害者法におけるバリアフリーに関連する条文である。ベトナムの障害者からは、「障害者に関する法令」は障害者を中心に据えた医学モデルに近いが、「障害者法」は障害者とその周囲の環境にも言及しているため、社会モデルに近い印象であるという意見も聞かれた。法令はバリアフリーに関するガイドラインのようなもので、実際のバリアフリー化は事業者に一任されていたが<sup>29)</sup>、法令から障害者法に格上げされたことにより罰則規定も加わったため、政府から事業者に対するバリアフ

26) 2017年9月30日、ホーチミンのカフェにて筆者によるホーチミン師範大学の特別教育担当講師へのインタビュー。北と南では、手話の語彙の4割程度が異なるという。このため、北と南のテレビ局がそれぞれ1日30分の手話通訳放送を行っている。このような状況で、南北の聴覚障害者間の手話によるコミュニケーションの成立は、個人の手話のスキルによる。なお、ベトナム国内で手話を統一する動きはないとのことだった。

27) Digital Accessible Information SYstem の略。視覚障害者向けの音声による文書。

28) 2016年12月21日、筆者による障害者へのインタビュー。

リー化の強制力を感じるという。

## 2-5 障害者を表す語句

1998年に施行された「障害者に関する法令」や古い文献等<sup>30)</sup>では障害者を người tàn tật と表し、2007年に承認した障害者権利条約と2011年より施行された障害者法においては障害者を người khuyết tật と表記している<sup>31)</sup>。現在では、障害者法第2条1項において、障害者の語句は người khuyết tật<sup>32)</sup> と定義されたため統一されている。統一されるまでに、以下のような経緯がある。

2006年7月、条文における語句の統一のために開催された「障害者に関する概念と術語の会議」(Hội thảo Khái niệm và từ ngữ về Người tàn tật) では、関係省庁だけではなく障害者団体の代表者たちが参加し、障害者本人の意見も聴取された。同会議に参加したベトナム人障害者の説明によると、tàn tật (漢字では「残疾」が相当) は身体に深刻で否定的な意味が伴うため無能力さを感じ、一方、khuyết tật (漢字では「缺疾」が相当) は身体の欠損という意味であるため、一部の機能が欠けていても人間としての可能性を感じられるという理由から khuyết tật を支持したということである。2009年7月15日のMOLISAによる「障害者に関する法令と関連文書の実施状況の総括」(62/BC-LĐTBXH) の第3部「障害者に関する法令を改善する建議」の「II 法制定内容の提出 1. 対象、範囲」において、

---

29) 法令と法律の関係については(注17)を参照のこと。2016年12月21日のDPハノイ、2017年10月2日のDRDへのインタビュー、および2017年11月10日の障害者自立生活センターでの筆者の調査による。法令である期間は、バリアフリーの定義もなく、「障害者にとって便利なものにする」という表現であったため、この解釈は事業者の裁量による。筆者の経験からすると、「みんなで車いすを担ぐから大丈夫」というバリアフリー化もベトナムでは珍しくない。

30) 2001年にハノイで開催された“RNN キャンペーン2001ハノイ会議”において、チャン・ドゥック・ルオン国家主席(当時)が演説の際、「người tàn tật と người khuyết tật の皆さん」という呼び方を何度も使用していたという記録も存在する。

31) 障害者に関しては、日本国内でも表記上の「害」「碍」「がい」という問題がある。近年の行政機関の文書では障害当事者という記述が多い(長瀬2016)。

32) người は「人」を表す。

すべての法律文書内の用語として障害者を người khuyết tật に統一して使うことを確認している。

### 第3節 バリアフリーの現状

政府が法制化したバリアフリーに対して、事業者はどのように対応しているのかを具体的にみていき、ハードウェアの現状を示すことで、ベトナムにおけるバリアフリー環境の問題点を明らかにする。

#### 3-1 駅と鉄道

数年前に改造するまで、ハノイ駅とサイゴン駅（ホーチミン）ともに駅舎は階段だけであり、また、駅にはプラットホームがなかったため、地上から車両に乗車する形であった（写真3-2）。このように、両駅はバリアフリーではなく、障害者の乗車は容易ではなかった。現在のハノイ駅は車両の乗降口の高さまでプラットホームが嵩上げされており、スロープも設置されたので、車いすの利用者も列車へアクセスできる。ただし、ハノイ駅の場合、地上からプラットホームまで車いすでアクセスできるのは10本ある線路のうち、手前の1本だけであり、ほかの9本に関しては階段だけである（写真3-3）。一方のサイゴン駅は、車いすの利用に際して問題はない（写真3-4, 3-5）。さらに、サイゴン駅構内には障害者用の窓口も設置されている（写真3-6）。ただし、ベトナムの列車の車両は車いすのまま乗車できるまでにはバリアフリー化されていない<sup>33)</sup>。

---

33) この点を、2017年9月にサイゴン駅の障害者用窓口で問い合わせたところ、障害者の乗車口から座席までの移動をサイゴン駅の職員が介助するが、駅同士の連絡システムが確立されていないため、降車の際は同行の介助者が降車駅で職員に介助を頼みに行く必要があるとのことだった。なお、この障害者用窓口は2017年11月のハノイ駅には存在していなかった。また、細則（議定）第14条は、2015年までに南北を結ぶバリアフリーの車両を1日に最低1回運行させる内容であったが、まだ実現できていない。



写真 3-2 2009 年のサイゴン駅には、プラットフォームが存在していない (筆者撮影)



写真 3-3 ハノイ駅の高上げされたプラットフォーム。写真の右奥にある階段を上り、ほかのプラットフォームへ移動する (筆者撮影)



写真 3-4 サイゴン駅の高上げされたプラットフォーム (筆者撮影)



写真 3-5 サイゴン駅ではすべてのプラットフォームが地上からアクセスできる (筆者撮影)



写真 3-6 サイゴン駅の①窓口は障害者優先窓口 (筆者撮影)



### 3-2 公共バスと停留所

鉄道と異なり、ハノイ、ホーチミンともにバスに関してはバリアフリーに関する試みが行われてきているので、細かくみていく。

ハノイでは、2007年に車いすのままバスに乗車する実験が始まった。しかしながら、同バスを利用する車いすの乗客がいなかったため、1年後には実験を中止している<sup>34)</sup>。障害者の利用者がいなかった理由として、その実験用に改造されたバリアフリーバスの床が地上から高い位置にあり、その床へアクセスできるだけの都市インフラが当時のハノイには整っておらず、車いすで乗車することが物理的に難しかったことがある。さらに、ベトナムにおいて現在のような公共交通機関としての乗合バスのシステムが始まったのは2000年前後であった。このため、バリアフリーの実験当時の2007年、ベトナム人は個人でバイクを利用することが日常的であり、公共バスに乗り合う慣習が根付いていなかったという文化的な側面も理由として挙げられている<sup>35)</sup>。

ハノイでは、バリアフリーバスの実験の再開がないまま数年が経過した後、2016年11月にワンステップバスを新規に数十台導入した。同バスの運転手によると、「以前の狭い乗降口の2ステップバスの場合、障害者の乗客は車いすのまま乗り込むことができず、障害者を抱きかかえて座席にまず乗せてから、車いすを折りたたんで積み込んでいた」という。それと比較して、「ワンステップバスは乗降口のスペースが広がったため、車いすの乗客を車いすのまま乗降させる介助をしやすい。さらに、車いすをおくスペースが（国際シンボルマーク付きで）確保されているため、以前から比べると進歩である」とのことだった<sup>36)</sup>。しかしながら、バリアフリーバスの導入の働きかけを行っているVFDによると、ワンステップバスはほかの乗客を含めて多大な介助を必要とするため、同団体が想定する

---

34) 2010年建設省官僚にインタビューしたところ、実験の中止であって、失敗ではないため、今後実験を再開するとの回答であった。

35) 2016年12月20日、筆者による障害研究の専門家グエン・ゴック・トアンへのインタビュー。

36) 2016年12月17日、筆者によるバスの運転手へのインタビュー。

バリアフリーバスの基準を満たしていない、とのことだった<sup>37)</sup>。このため、VFDは今後も政府に要求を続けていくとのことである。現在のハノイは、2017年11月に欧州の基準を満たした初の低床バスが15台購入され、運行している<sup>38)</sup>。

一方、ホーチミンでは、バリアフリーバスの形態は変化しながらも、ホーチミン市内を継続して走っている。かつては、ベンツ製のリフト式バスが走っていた時期もある（写真3-7～3-9）。しかし、現在では介助機器をはずされた状態のバスが運行している。利用者がないとみられ、介助機器は不要なものとして撤去された可能性もあると考えられる<sup>39)</sup>（写真3-10）。現在のホーチミンでは2013年に導入されたヒュンダイ製のノンステップバスが104号線と33号線で運行している<sup>40)</sup>。

### 3-3 ハノイのBRTと駅

BRTはハノイ市内の渋滞緩和を目的に、2017年1月1日に正式に運行を開始した（写真3-11）。しかし、都心部の渋滞の多い地域にBRTの路線を設置したことにより、逆に渋滞を悪化させているという住民の意見もあり、ハノイ市民は賛否両論である。

---

37) 2016年12月19日、VFDにて筆者によるVFD総書記長代理ダン・ヴァン・タインへのインタビュー。

38) “Hà Nội: Thay mới xe buýt hiện đại trên tuyến số 03 và tuyến số 25” [ハノイ：03番路線と25番路線に現代型バスの導入] (<https://baomoi.com/ha-noi-thay-moi-xe-buyt-hien-dai-tren-tuyen-so-03-va-tuyen-so-25/c/23853582.epi> 2018年11月5日最終アクセス)。2017年11月13日に行った筆者による実地調査。なお、同日筆者がハノイ障害者自立生活センターでインタビューをした障害当事者グエン・ビック・トゥイによると、同バリアフリーバスは郊外を走っているため利用機会はなく、実用的ではないとのことだった。

39) バリアフリーバスの導入に否定的な事業者側の意見としては、利用者が少ないため無駄になるということだった（2012年8月、筆者によるホーチミンでのインタビュー）。

40) 同バスの導入に関して、DRDは詳細を知らされていなかったという。なお、新たなノンステップバスの購入による、運行路線決定のための会議が2017年10月にホーチミンで開催され、DRDも出席した。しかし、その後の進展はない（2018年3月、筆者によるDRDへのインタビュー）。



写真 3-7 ベンツ製リフトバス (筆者撮影)



写真 3-8 前向きのリフト乗車は前輪部分がはみ出し、危険が伴う (筆者撮影)



写真 3-9 後ろ向きのリフト乗車も安全ではないが、近くに居合わせたバイクタクシーの運転手たちが介助のために集まってきた (筆者撮影)



写真 3-10 2017年のベンツ製のバリアフリーバスからは介助機器が取りはずされて、座席が装着されていた。座席の横に国際シンボルマークが残り、入口にはリフトの跡がある (筆者撮影)



写真 3-11 BRTの正面 (筆者撮影)



写真 3-12 アクセシブルなBRTの乗車。始発のKim Ma 駅 (筆者撮影)

BRTは車いす向けの乗降口(写真3-12)、車両と平坦なプラットフォーム<sup>41)</sup>、視覚障害者向けにホームドアと点字ブロック、聴覚障害者向けに電光掲示板を設置しており、同社のホームページではバリアフリーであることを謳っている。BRTの車両は、車いすの利用者にとって、一般のバスよりも乗降が容易であるため、駅舎とその周辺のバリアフリーを確立させることにより、車いすの利用者はバリアフリーの動線を描けるようになる。しかし、全22の停車駅の半分近くはバリアフリーと判断できない<sup>42)</sup>。駅からの横断歩道付近に物理的バリアが存在するため、横断歩道に



写真3-13 BRTの駅から出るとバリア①  
(筆者撮影)



写真3-14 BRTの駅から出るとバリア②  
(筆者撮影)



写真3-15 BRTの駅から出るとバリア③  
(歩道橋)(筆者撮影)

41) BRTの車両とプラットフォーム間に段差があった駅も2カ所存在した。この2つの駅のバリアは、BRTの公開試運転時、障害者団体より指摘を受け、後から改造されている。

アクセスできなかつたり（写真 3-13, 3-14）、駅の出口の先に歩道橋があるため、車いすはそれ以上移動することができなかつたりする（写真 3-15）。また、同社のホームページでは、障害者を表す語として người tàn tật を使用<sup>43)</sup>していることから、障害者への理解が十分とはいえない。

### 3-4 タクシー

障害者が利用しやすいように、タクシー運転手に障害者の乗降を介助するための訓練を受けさせた Thành Công タクシーがハノイに存在する<sup>44)</sup>。同社は会社の事業方針として障害者の社会参加への支援を打ち出しており、2015年よりハノイ障害者自立生活センターと契約を行った<sup>45)</sup>。同社のタクシー車両には、国際シンボルマークが表示されており、障害者支援の意識がみられる。同社のタクシー運転手に話を聞いたところ、今後車いすごと乗車できるタクシーの運行を計画しているとのことだった<sup>46)</sup>。

### 3-5 不特定多数者のための公共施設

ハノイには、2013年にオープンした東南アジア最大の商業施設が存在する。しかし、車いすでアクセスするには不便であり、バリアフリーとは呼べない設計であった。2016年にも調査したが、3年余りが経過してもバリアフリー化への改善はされていない<sup>47)</sup>。このような建築物であっても、

---

42) 2017年11月12日、筆者の現地調査による。

43) 質問に対する回答で使用している (<http://hanoibr.t.vn/vi/hoi-dap> 2017年12月25日最終アクセス)。

44) 2016年12月19日、VFDにて筆者によるVFD総書記長代理ダン・ヴァン・ティンへのインタビュー。

45) “Taxi Thành Công đào tạo kỹ năng phục vụ người khuyết tật Thành Công” [タクシーが障害者サービスの技術養成] (<https://thanhcongtaxi.com/thanh-cong-tren-bao/thanh-cong-taxi-trien-khai-dao-tao-lai-xe-ky-nang-phuc-vu-nguoi-khuyet-tat.html> 2018年12月8日最終アクセス)。

46) 2017年11月13日、筆者の調査による。なお、2018年12月に調査した際の同タクシー会社の回答は、2018年9月にほかのタクシー会社3社と業務提携が始まったため、提携前の同社のその計画は保留中ということであった。

47) 2016年12月17日、筆者の調査による。

バリアフリーと判断されている。バリアフリーの設計ではないと建築許可が下りないにもかかわらず、このようなバリアフリーとは呼べない建築物ができることについて、障害者団体は2つの可能性を指摘する。1つ目は、建築許可を出す機関がバリアフリーを十分には理解していないこと。2つ目は、建築許可が下りた後に、事業者がコストを抑えるため、設計に変更を加えていることである<sup>48)</sup>。

ホーチミンでは1区の官公署関係は歴史的建築物を使用しており、改修工事は行われたが、バリアフリー化の工事は行われていない。また、バイク進入防止のための柵が歩道に存在し、車いすや視覚障害者にとってのバリアとなっている（写真3-16）。



写真 3-16 1区の歩道の柵（筆者撮影）



写真 3-17 グエンフエ通りの音の出る信号機（筆者撮影）

48) 障害者団体や障害当事者へのインタビューによる。

### 3-6 障害者権利条約の批准とその影響

ハノイはVFDの活動によりいくつかの結果が出ている。ホーチミンでも2015年4月に、1区の人民委員会庁舎に向かう形でバリアフリーの大規模な歩行者天国が完成した。DRDによると、ホーチミンは2014年の障害者権利条約批准の影響で、音の出る信号機や点字ブロックも敷設され(写真3-17)、9月23日公園バスターミナルもスロープや手すりが設置されるなどの改造が行われた。また、1区から3区にかけての幹線道路の歩道に点字ブロックが敷設された<sup>49)</sup>。さらに、ノンステップバスが購入されており、新たなバリアフリーバスがホーチミン市内を運行する予定である<sup>50)</sup>。

以上、事業者が提供するバリアフリーのハードウェアに関して、公共性の高いものからその実態をみてきた。共通していえることは、事業者には物理的バリアを取り除こうとするバリアフリーの意識は存在している。しかし、障害者とそのバリアフリーのハードウェアを利用することによって、バリアフリーが実現できているかという点必ずしもそうではない。たとえば、障害者が鉄道駅に行ってバリアフリー化されたプラットホームを利用できても、車両への乗車ができないと、どこにも行くことができない。ノンステップのバリアフリーバスがあっても、障害者が乗車できても、停留所に段差があったのでは利用できない。BRTに障害者が乗車できても、降車した駅舎がバリアフリーとは限らない。これらの問題点は、事業者が提供するハードウェアは物理的バリアを完全には取り除いておらず、障害者である利用者からみて実用レベルにまで至っていないということである。

---

49) 2017年9月30日、筆者によるホーチミン師範大学の特別教育担当教授へのインタビュー。政府からの公示がないため、この点字ブロックを視覚障害者が知っているかわからないという。

50) 2017年10月2日、筆者によるDRDへのインタビュー。2018年12月現在、同バスの運行は実現していない。

## おわりに

バリアフリー化の三角形の個々の視点から、ベトナムのバリアフリー化の発展の経緯を再確認しよう。まず、政府機関であるが、ベトナムが障害者権利条約に署名をしたのは2007年である。その後、2014年に同条約に批准するまでに7年余りの歳月を要した理由は、政府機関が条約に対し国内法を十分に検討したからだという。本章で、政府のバリアフリーに関する国内法の内容を検討した結果、細則（議定）に示されたとおりに実現できていないなど実効性の問題はあったが、条文の内容に問題はなかった。

つぎに、事業者はどうであろうか。バリアフリーのハードウェアを設置できる経済力を有しているのだから、ベトナムのバリアフリー化が実用的ではない問題は、一般によく考えられているような経済力では決してない。むしろ、経済力がありながらも、実用的なバリアフリーを実現できないバリアフリー化に陥っていることに問題が存在する。このように、バリアフリーのハードウェアを有していながら、実用性を伴わないバリアフリーの形態を「形式的バリアフリー」と定義する（上野2018, 231）。これは、事業者にはバリアフリーを整える意識があり、このためのハードウェアを準備していながらも、障害者が実際に利用するには物理的バリアが残存し、利用できない状態を指す。この問題点は、事業者は障害者に対する配慮があり、経済負担を行い、バリアフリーのためのハードウェアを設置していながらも、それらが実用的ではないことである。

ベトナムの障害者は自国のバリアフリー化に関して、以前よりも積極的になっている。これまでのベトナムの障害者は自国を貧しいと達観的にみえており、さらに自国が社会主義国家であるため、他国のように政府に要求することができずにいた<sup>51)</sup>。しかし、今回の調査では、従来は保護の対象とされていた障害者側が、VFDの活動など自己の要求を発信する側へと変化していた<sup>52)</sup>。社会主義国家であるベトナムにおいても、バリアフリー

---

51) 筆者のこれまでのインタビュー調査より。



に対して障害者の権利という考え方が芽生えつつある。

以上のように、バリアフリー化の三角形の個々の視点からみると、ベトナムのバリアフリーの問題点は事業者が提供するバリアフリーが形式的バリアフリーとなっていることである。この原因として、バリアフリー化の三角形と社会の関係からみると、ベトナムにおける三者の関係が弱いため、障害者（バリアフリー）は本章冒頭の図3-2のような社会からの支持を十分には得られていないことが挙げられる。この点は、障害者と事業者の対立を経て、社会の支持を得た先進国の経緯と大きく異なる。

ベトナムのバリアフリー化の経緯を遡ると、1974年に国連障害者生活環境専門家会議が開催されたときはベトナム戦争の最中であり、バリアフリーに対応できる状況ではなかった。ベトナムが障害者権利条約に署名した2007年は、障害者団体はまだ十分には組織化されておらず、自国の経済力に対し達観的であったため、事業者とのあいだにバリアフリー化を求める対立が起きなかった。この結果、社会の関与もないまま、政府が主導し、事業者はバリアフリー化を進めることになった。ベトナムにおいて、障害者と事業者間に争いなくバリアフリーが形成された社会形態は、現在の先進国のようで、理想的にもみえる。しかしながら、社会の関与がないということは、社会における住民がバリアに対する経験をとおした理解を得る機会を逸したことでもある。先進国の事例は、社会によるバリアに対する理解を経て、対立がなくなった合意形成であるため、ベトナムにおける対立のないバリアフリー化の経緯とは異なる。バリアフリーの供給者側である事業者も社会を構成する一員であるため、社会の不関与は、事業者を形式的バリアフリーへと導くことにつながる。また、バリアに対する理解の不足は、事業者がバリアを少数の障害者だけのものと考え、社会全体のものと考えずにバリアフリーの機器を除去してしまったことも同様である。社会全体がバリアを理解することができたならば、事業者側も同様であり、形式的バリアフリーは起こりえない。

---

52) 筆者の調査によると、福祉先進国に留学した経験のある障害者が増加しており、彼らの経験がベトナムの障害者に影響を与えていると考えられる。

さらなる問題点は、ベトナムの社会が形式的バリアフリーの原因を十分には解明せずに、不十分なバリアフリーを自国の経済力の問題として終わらせていることである。この結果、形式的バリアフリーは改善されないまま、バリアフリーのハードウェアは実用的ではないものから無用の長物へと変化し、撤去される悪循環に陥る。福祉の後発地域ほど開発を急ぐために、利用者となる地域住民のニーズや生活環境を考慮せずに、先進国の先端技術のハードウェアを直接移植しようとするため、このような形式的バリアフリーの悪循環に陥りやすい。

なお、一般にバリアフリーに関する技術規定については、技術系の専門家のあいだでもいくつかの考え方があり。まず、バリアフリーのために廊下の幅や車いすの移動の軌跡などの数値<sup>53)</sup>を細かく規定する方が建設する業者を律しやすいくという考え方である。しかし、このように数値の条件だけを満たすのでは、実用的ではないバリアフリーのハードウェアになることもありうる。このため、数値にこだわらずに、実際に障害者が利用してみてどのようであるか、障害者の裁量に委ねる考え方もある<sup>54)</sup>。

今後は障害者側からの要求の発信も増えるであろう。社会は形式的バリアフリーを自国の経済力の問題として終わらせるのではなく、バリアフリーは障害者だけではなく社会全体のものとして理解し、利用者のニーズや生活環境への配慮による解決をすることが求められている。障害者権利条約を批准した現今では、バリアフリー化に際し、障害者と事業者の対立は必ずしも必要ではない。むしろ、ベトナムは福祉の後発国であるため、キャッチアップ経済の利点を活かしながら、先進国が経験を通じて得たバリアに対する理解を、社会がソフトウェアとして吸収することも形式的バリアフリーの悪循環から抜け出せる一案である。

---

53) 本章の冒頭で言及した1974年の国連障害者生活環境専門家会議の報告書である *Barrier-free Design* において、数値が規定されている。ただし、この数値は報告書に登場するミスター・アベレージという架空の「標準的な」人物の要求を満たすものである(日比野1999, 208)。

54) 2010年8月1日、筆者による日本女子大学の佐藤克志教授へのインタビュー。このことから、実用的なバリアフリーには障害者の関与が必要ということがわかる。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- 上野俊行 2018. 『ベトナムとバリアフリー——当事者の声でつくるアジア的インクルーシブ社会』明石書店.
- 内閣府 2005. 「バリアフリー化推進に関する国民意識調査について」『バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進普及方策に関する調査研究報告書』.
- 長瀬修 2016. 「知的障害者とセルフアドボケート、障害者と障害当事者」『福祉労働』(151) 6月:124-125.
- 日比野正己 1999. 『図解 バリア・フリー百科』阪急コミュニケーションズ.
- 渡辺英緒 2000. 「法規文書の制定と運用」白石昌也編『ベトナムの国家機構』明石書店: 53-81.

〈ベトナム語文献〉

- Đỗ Loan 2014. “TPHCM hỗ trợ người khuyết tật đi xe buýt,” [ホーチミン市は障害者のバス乗車を支援] *Báo Giao thông* [トラフィックレポート] 30 October (<http://www.baogiaothong.vn/tphcm-ho-tro-nguoi-khuyet-tat-di-xe-buyt-d87933.html>) 2018年11月6日最終アクセス).
- Tuấn Cường 2006. “Hội thảo Khái niệm và từ ngữ về Người tàn tật,” [障害者に関する概念と表記の会議] *Tạp chí LĐXH* 14 July (<http://www.molisa.gov.vn/vi/pages/ChiTiet.aspx?IDNews=2609>) 2017年11月11日最終アクセス).
- Tổng cục Thống kê [ベトナム国家統計総局] 2010. “Kết quả Khảo sát Mức sống dân cư năm 2010,” [2010年住民生活水準考察結果].
- Ban chỉ đạo Tổng điều tra dân số và nhà ở Trung ương [中央国勢調査指導委員会] 2009. “Báo cáo Kết quả điều tra suy rộng mẫu: Tổng điều tra dân số và nhà ở 01/4/2009,” [サンプリング調査結果報告: 2009年4月1日における国勢調査].

