

質疑応答

質問者①：気になる点は、人権が入っていないこと。移動権について交通基本法案で議論したが、時期尚早として却下された。また、今回の差別解消法においても却下されている。障害者にとっての移動権と交通政策基本法との関わりが説かれていない。また、「交通安全基本法」と差別解消法の公共交通における「安全」との関わりも説かれていない。それらの点においては一つも議論がなされていない。他の法律との関わりについても考えることが必要である。また、社会システムと人間の考え方も変えていかなければならない。長期にわたる教育システムを構築する必要がある、その際の物差しも、どのような手順で進めていくか、目標についても議論が必要である。

高橋：他の法律との関係性について、我々もしっかりと監修していかなければならない。

質問者②：エコモ財団のサポマネ研修で障害当事者と交通事業者の方が話し合う機会がある。同じようにより多くの障害当事者が自治体の審議会等に参加し、議論に参加してほしい。また、障害者政策についても障害当事者にも分かりやすいよう、表記の工夫を行ったり、ワーキングを開くなど、理解するための場を設けていただきたい。

質問者③：バリアフリーは社会システムで対応しなければならない。一つは教育である。障害者差別に関わらず、今、学校や地域で起こっているいじめや差別とも密接に関わっていると思うのだが、人に対する思いやりや優しさを幼児教育、小学校教育することによって、利己的な大人が反省する仕組み作りをすることが必要である。二点目は、対応組織である。従来の対応組織では、企業や学校、地域において意見した人が逆に差別されたり、問題が発生しないように押さえつけてしまうということがある。そこで、地域、環境でどれだけ安全に安心して移動できるか、暮らしていけるかという指標がなければ対応組織に意見しただけでは、差別はなくなるのではないか。

質問者④：2010年にJR東海において海外のハンドル型電動車いす利用者が乗車拒否されたことがあった。1990年にADA法が成立したアメリカや障害差別に先進的なヨーロッパでは、バリアフリー設備車両にお

いて明らかに差別による乗車拒否をされた場合にはどのような議論がなされたか。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けての会議において、国内の新幹線の全てにおいてハンドル型電動車いす用のフリースペース式座席を作らないことが確定しているが、これでは大々的に乗車拒否がおこなわれることが予想される。今後どのような対応を行っていくのか。

藤井：権利条約は「総論」であるため、具体的な事例について、そこまで深い議論はなかった。第九条の「アクセシビリティ」に関する条項の中で、公共施設や移送機関、情報など、人々の行動の基本全てに関わってくることを表明している。非常に興味深かったのは、「合理的配慮は明らかな自由権であるので福祉的に解決すべし」としている点である。合理的配慮を社会権ではなく自由権に位置づけたことが、この条約の成果の一つであると言える。今後、日本では乗車拒否がなされた場合、訴訟が起こることが予想されるが、批准された国際法は一般法の上位に位置づけられるため、裁判規範になる。ただ、アメリカでは国際的に批准した条約より国内法の方が上位に位置づけられているため、単純に比較することは難しい。

高橋：本日の内容を踏まえて今後も議論を深め、発信していきたい。