

## パネルディスカッション

藤井氏より障害者権利条約の批准と障害者差別解消法の施行の関係について、今西氏より障害当事者の意見として、障害者差別解消法が及ぼす電車やバスについての差別、合理的配慮等について、永田氏より差別解消法の施行にともなう知的障害者の意見として、交通機関での困りごとを踏まえた想定される差別事例が例示された。

藤 井：差別解消法の施行前ではあるが、すでに対応をはじめた交通事業者がある。例えば、横浜・名古屋の市営地下鉄やバス等は、精神障害者と他の障害との均衡をはかるため、運賃割引制度がはじまった。

高 橋：国連での討議の中で、条約合意に積極的であった国と、そうではなかった国について教えてほしい。

藤 井：国連での政府間交渉は凄まじい。例えば、手話を言語に含めるか否かという問題において、中国政府は抵抗した。なぜなら、中国において手話を言語とすると、中国国内にいる多数の少数民族が使う言語も手話と同等に言語として認めないといけないと考えたからである。しかし、それを打ち破ったのは政府間交渉というより、むしろ民間からの圧力による中国政府への説得であった。192 カ国(※現在は 193 カ国)全ての国が合意したこの条約の水準は、途上国を意識して作っているのだから、本来ならば先進国である日本はこの水準を軽く越えてほしいと思う。

高 橋：安全性と合理的配慮について、現場レベルで浸透させていくために DPI として戦略があれば教えてほしい。

今 西：交通事業者の内規問題である。例えば、航空局では安全についての基準が示されていないため、障害当事者の利用については、各社ごとの内規での対応となっている。そのため、障害当事者の利用可能かどうかは事業者によりかわってくることもある。

高 橋：合理的配慮の原点は知的障害者への対応にあると思う。一方で、合理的配慮を理解できないというお話もあったが、学校教育の場でどのように展開されているか。

永 田：以前の教育では、作業をやり終えることが目標であった。しかし、

頑張りすぎると興奮したり、パニックになることがあるため、「これ以上は無理だ」と自分で先生に伝える方法を習得することが目標の一つに変わってきた。つまり、己の力を知り、それを他人に伝えることを幼いうちから重要視する動きが始まっている。一方で、サインの出し方は一人一人違っているので、本人、学校、保護者と一緒に方法を探ることも大事なことである。

高 橋：国土交通省で対応指針を作成されたが、各庁内の合意形成、内容理解等、担当者として一番苦労したのはどのような点であったか。

東 野：ご指摘にもあったが、「安全」についての認識に一番苦労した。我々が繰り返し訴えたのは、基本方針において正当な理由の判断の視点として「安全」に関する例示はあるが、これはあくまで判断の視点であり、安全という説明だけではサービスの提供等を断る理由とはならない。すなわち、どういった点が安全面に關わるため乗車できないというように、きちんとした理由の説明が必要である。

高 橋：本日はあまり話題にはならなかったが、過度な負担とはどのようなことであるか、個々の事業者で判断していかなければならないと対応指針に謳われている。非常に広範になるので、今後も事例収集にご協力いただきたい。