

質疑応答（敬称略）

**Q1：私の乗務している路線内に障害者施設があり、多くの障害のあるお客さまが乗車する。その障害のあるお客さまの一部が、車内において騒ぐことがある。車内には一般のお客さまも乗車していて、注意するにはどのような対応を取ったら良いか。その一部の方は知的障害のある小学生である。**

永田：知的障害の特性として、独り言を言ったり、うろうろしたり、ぴょんぴょん跳ねたりと気になる行動が様々あるが、先ほどの質問はそれらとは違い、他の乗客に迷惑を掛ける行動であると考えられる事例である。小学生とのことでこれから様々なことを学んで伸びていく時期でもある。親の立場からすると、子どもには迷惑を掛けるような行動を取ってほしくないと思っている。障害があるから見逃してほしいというわけではなく、きちんと注意してほしい。障害を理由に、見逃されたり、どうせ分からないだろう、話にくい、などの変な遠慮が二次的な障害をつくっているように思う。きちんと関わっていただけないことがむしろ差別である。普通の子どもに注意することは、障害があっても同じように注意してほしい。ただ、理解力が弱いため注意した意味が分からないこともあると思う。また、子ども本人だけに対応するのではなく、学校の先生やヘルパーなど本人を取り巻く社会の中で多面的に、色んな目を持って育てていこうというのが今の考え方である。話すのは簡単で、実際には難しいと言うことは分かっているのだが、注意していただくこと、無視しないことが大事である。

藤井：「差別」の対義語は、本来「平等」であるが、「無関心」、「無視」であるとも考えられる。この事例のように障害ある人と接することはチャンスである。言葉遣いや言い回しには工夫が必要であるが、現場に居合わせた駅員や車掌が障害のある人の立場に寄り添い、乗客との関係を緩和するよう呼び掛けても良い。そこから対話が始まる。私が養護学校に勤務していた頃は、移動時に学校教員が付添い、周囲の人に声を掛けていた。すると、周りの乗客も慣れてきて、声を掛けてくれるようになった。永田氏のお話のとおり、人の介在があることが大事である。合理的配慮に深く関わる問題であると考えられる。また、このような事例を企業などで扱う際は、結果として集積するうちに共通性が生まれる可能性があるが、一人ひとり全く違うため、できれば一般化せず、Aさん、Bさんの事例として考えてほしい。

尾上：私のよく使っている地下鉄に鉄道の好きな自閉症の男性がいる。車掌さんの近くに乗りながら「〇〇駅～」などと言っている。初めて出くわしたお客さんは驚かれる感じはあるのだが、同じ時間に乗る乗客にとって彼は名物となり、車掌さん

も一緒に声を合わせて「出発進行」と言って発車する光景もまた名物となっている。障害者自身が社会経験を積んでまちに慣れていく事と同時にまちも障害者に慣れていくという、双方向の変化があれば良い。

高橋：「障害者差別解消法」の一番のポイントは、最終的に人の態度に帰結するのではないか。自分の家族とは違うタイプの方と初めて会った時には、ここにいるパネリストも含め、誰もが一樣に驚く。危険な状況にある際には色々なサポートは必要であるが、まず出会って、接していくことが、解決に繋がるのではないかと。交通環境がアクセシビリティになっているため、かつては保護者と一緒でなければ出かけられなかった子どもたちが一人で出かけられたり、駅員の方々も戸惑いながらも対応に慣れてきている。交通事業者の研修においては、このような目に見えない部分についての研修が、障害者差別解消を考える上で重要であると考えている。

**Q2：「正当な理由なく利用を制限してはならない」という項目に安全上の理由は正当な理由とならない旨が記されている。バス乗車時において、特殊な形状の電動車いす等は社内で安全ベルトが固定できない場合があり、利用者への説明があれば正当な理由として扱われるべきだと考えられるがどうか。**

今西：よくある事例である。安全を確保するという事は重要な問題であるが、安全を確保するための理由を利用者に対してきちんと説明する必要がある。具体的な説明なしに「安全のため」というだけでは説得力がない。これからは明確に理由を伝えていただければと思う。

高橋：説明をした際の合理性が次の段階として生じるか。まず丁寧に説明をして、納得していただけるかどうか、合理的配慮の境目になると思う。最大公約数を求めるというわけではないが、たくさん事例を積み重ねることで、環境の問題なのか、人的な問題なのか解けていくのではないかと。

**Q3：差別解消を妨げる NG ワードの当事者（障害者）バージョンをご教示願いたい。**

尾上：合理的配慮を求めるときに、具体的に譲れないポイントをあらかじめ押さえておくことを勧める。私の場合を例にすると、ホテルに泊まる際、湯船に入るためにはシャワーチェアが必要である。バリアフリーについて、事業者も障害当事者も All or nothing の議論になりがち。だが、そうすると、かえって合理的配慮が進んでいかない。「障害者差別解消法」の基本方針は、代替え措置を含めて建設的な対応をすることである。ウェブでシャワーチェアの貸出があると掲示しているビ

ジネスホテルはまだ数少ない。シャワーチェアがないホテルに泊まった際、スタッフ用の控え室にパイプ椅子はたいてい常備されているため、持ってきてほしいとフロントに電話をした。初めはお客さまの用の備品ではないので貸し出せないとのことであったが、パイプ椅子と滑り止めのゴムマットを持ってきてくれた。シャワーチェアが常設されているのが一番ではあるが、代替え措置を取ってもらえるように交渉すること、All or Nothing にしない、させないことが大事である。

高橋：障害当事者側だけが柔軟性を持つということではなく、相互にまずはコミュニケーションが必要であるということではよいか。障害者差別解消支援地域協議会（以下、地域協議会）の設置割合について、自治体のうち3割ほどのことであるが、協議会の周知方法をどのように勧めて行けばよいとお考えか。

藤井：地域協議会の設置に関しては、差別禁止部会の見解と随分異なるものとなった。国家公務員、国の機関に対しては、対応要領の策定義務があるが、地方公務員においては対応要領の策定、地域協議会の設置ともに努力義務である。合理的配慮においても、国は義務であるが、民間事業者は努力義務である。地域協議会については、最低ラインの義務規定を策定する、市町村において点検活動をする、他の市町村と競い合うなどして、当事者に働きかけるなど、3年後の改正を見据え、点検と改善の方向を明確にする必要がある。

高橋：障害者自身が「障害者差別解消法」の内容を知らない。地域協議会の設置は努力義務であれ、設置ができるということを行政機関に要請していく必要がある。

藤井：「障害者雇用促進法」について述べると、8月末現在、相談件数が400件。全国には436か所のハローワークがあり、出張所を入れると544か所ある。5ヶ月でハローワーカーか所につき、1件の相談という計算になる。また、首都圏においてはハローワークの上部組織である地方労働局に相談が上がった件数が神奈川県以外の5件以外は0件である。「障害者差別解消法」と関係する「障害者雇用促進法」の現状についても知っていただきたい。

**Q4：事例の蓄積が大切だと思う。エコモ財団、各省庁、東京都、各区役所等でバラバラに集めても効果が薄いと思う。誰がどうやってまとまる役割を果たすのか。内閣府の事例サイトはあるが不十分である。合理的配慮した事例を情報として知らせる必要があるという意見もある。先ほど、継続的に事例を集めている事務局からお話があったが、いかがか。**

事務局（澤田）：どのように共有していくかという問題がある。エコモ財団と国土交通省

であれば連携ができるが、自治体ベースでは、自治体の中で行政界をまたいでいる問題があるため、受け付けなかった例もあるかと思う。そのような事例を丁寧に拾える仕組み作りが必要である。収集した事例は個人情報が入らない状態で公開していきたいが、他の団体が集めた事例をどのようにするかということに関しては検討させていただきたい。

高橋：それぞれの地域で同じような意見があるのではないだろうか。情報がいち早く開示されることが重要である。

**Q5：弊社は地下鉄駅で各駅にエレベーターは設備済みで、地上までエレベーターを利用できるが地上に出るための出口が複数あり、全ての出口にエレベーターの設置はない。このようにバリアフリールートが限られている状況もやはり差別的取り扱いとなるのか。施設面での取組みでは構造上の問題や費用面の問題で強制力がなければなかなか改善することが難しいと感じる。**

尾上：日本は、「障害者権利条約」を批准し、バリアフリーの新しいステージに突入しなければいけない時期である。その節目になるのが 2020 年のオリパラである。日本のバリアフリー法では全国一律の基準であるため、最低基準が事実上の最高基準になっている。「バリアフリールートのワンルート確保」を目標にしてきたが、歩ける人が 5 分で行ける道のりを、車いす使用者は、エレベーターの位置関係から遠回りして 20 分かかってしまうことは良くある。結果的に時間的なバリア、距離的なバリアを強いているのが現状である。バリアフリールートのワンルート確保は最低基準として重要であるが、それで終わりではない。駅の規模や乗換ルートに合わせて、バリアフリールートを設置するなど現実に合った改修が必要である。また、エレベーターが全ての出口にない状況では、どこの出口に行けばエレベーターがあるのか分からない状況である。アクセスしやすいような情報の提示の仕方や、都市部における時間的、距離的問題は解決すべきである。

今西：改札からホームまでのバリアフリーを考えるのではなくて、鉄道に乗って初めて利用ができたということになる。つまり、ホームと車両の段差や隙間の解消を行い、バリアフリーが確保できたということになる。自力で乗り降りができるよう進めなければ、実際に必要なバリアフリーとはならない。

高橋：「御茶ノ水駅」や「飯田橋駅」でも改修をしているが、ホームがカーブしているところは障害当事者にとっても事業者にとっても最大の課題である。車いすユーザーだけでなく、小さな子どもにも関係する問題である。既存の駅舎については技術

的な問題も含めて詰める必要がある。

今西：カーブのある駅では段差や隙間を解消するのは難しいが、全面を解消するのではなく、部分的に解消してはどうか。ホームドアを設置する際に、ホームドアとの段差を解消することで乗り降りがスムーズになったという報告もある。機会を捉えながら段差解消を進めてほしい。

高橋：一緒に移動できるということを大きな方向性としてみんなで共有した上で、できるところを具体的に示しながら進めていくという考えがよい。

#### **Q6：ADAのように罰則を設ければよいのではないか。**

藤井：法の目的として、裁判規範に使いたい部分もあるが、慎重に検討する必要がある。

ホームドアは視覚障害者にとって「命のドア」と言われている。人的対応は効果的だが、利用者に対しての優しき、思いやりを第一に優先するのはおかしい。ホームドアの設置を急ぐことが第一であると考え。設置が難しければ人員配置をすることである。つまり、政策が先であり、それにつられて人の心が動く。ヨーロッパが障害者問題について発展したのは、政策を優先し、意識を後にしたからである。最後は人に尽きるため、命のドアがあっても人は必要である。

尾上：「障害者差別解消法」の施行状況を考えると、罰則をつけたいという気持ちは分かる。裁判規範性の視点から述べると、差別的取り扱いと合理的配慮の不提供が差別とは書かれているものの、具体的な差別の定義と各則における規定が欠けている。裁判となると法律に何が書かれているかが重要である。現状では、基本方針や対応要領、ガイドラインなど、色々と参照しなければならない。また、紛争解決の仕組みが弱い。地域協議会については、「設置することができる」と、努力義務にもなっていない。地域協議会を必須とする、差別解消法相談センターなどの設置を法律上位置づけること等が必要である。また、各都道府県の条例で民間に合理的配慮を義務化していても混乱が生じていないことを考えると、「障害者差別解消法」でも民間事業者に合理的配慮を義務化すべきではないか。そうした見直しをした上で実効性が弱いとなると、罰則についても考えていかなければならないと思う。

永田：合理的配慮の事例の蓄積について、蓄積する側も、情報提供する当事者側も、蓄積したものを広めていき、まちの人のヒントになれば、合理的配慮をみんなで考えられるようになるのではないか。

今西：交通分野においては、今は整備を促進していくことが中心となっているが、「障害

者権利条約」の内容を踏まえ、移動権をどのように保障していくか真剣に議論していく必要がある。これまでも移動権については議題に上がったものの、国民からコンセンサスが得られていないという理由で交通基本法、交通政策基本法からも外されてしまった。どのように移動を保障するかを真剣に議論していく中で差別をなくしていくことが求められる。

高橋：本当は法律がなくても対応できることが一番望ましい。しかし、それでは差別や偏見は永久になくならない。そのために「合理的配慮を努める」ということをどのように理解しているのかが問われる。社会環境を改善するためには当然配慮をするべきであると、少しでも理解していただける方を増やしていければと思う。