

第2分科会「移動～交通バリアフリー法・移動サービスなどから考える～」

コーディネーター：尾上浩二（DPI 日本会議事務局次長・
障害者の完全参加と平等をめざす大阪連絡会議）

パネリスト：大圓清次（札幌市視覚障害者福祉協会副会長）

竹田保（小規模作業所ホップ代表）

中岡良司（日本赤十字北海道看護大学教授）

高嶋正博（札幌聴力障害者協会事務局長）

コメンテーター：坂口唯彦（札幌弁護士会）

尾上 皆様、おはようございます。きょうはこの分科会、移動というテーマで、交通バリアフリー法・移動サービスなどから考えるという副題の分科会で、12時まで進めてまいりたいと思っております。

きょう、司会兼コーディネートを進めさせていただきます尾上と申します。私、DPI 日本会議の事務局次長をしておりますけれども、大阪で活動をふだんしております、福祉のまちづくり条例というものの制定運動にかかわったり、あるいは昨年5月に成立をいたしました交通バリアフリー法の国会での審議のときに、参考人質疑で発言もさせていただいた機会もありましたが、このDPIの中で移動交通の問題を中心に取り組んでいる者であります。きょう、12時までよろしく願いいたします。

きょうこれからの進め方なのですが、4名のパネリストにご発題をいただき、さらに隣におられます坂口弁護士さんにコメントをいただいて、その後できるだけ会場も交えた形で討論を進めてまいりたいと思っております。

きのうからずっと講演、シンポジウムということでしたが、聞くばかりでなかなか発言する機会がなかったかと思っておりますので、きょうのこの分科会が皆さん自分の地域の実情やそういういろいろな課題、これからどういうことを進めていったらいいかということと一緒に考えていく非常に大切な分科会ですので、どんどん提起をしていただければと思っております。

では、これから私の方から最初にパネリスト並びにコメンテーターの皆さんのご紹介をさせていただきます上で、順番に発言をしていただきます。少し離れていて見えにくいのですが、コーディネーターの私の方手前から、札幌市視覚障害者福祉協会の副会長さんをされておられます大圓清次さんです。よろしくお願いいたします。

その次が、ホップ障害者地域生活支援センターというところで、移動サービスやさまざまな交通バリアフリーの課題に取り組んでおられます竹田保さんです。よろしくお願いいたします。

そしてその次が、都市計画・土木学会というところで、高齢者や障害者のバリアフリーの問題に取り組んでおられます日本赤十字北海道看護大学の教授をされておられます中岡良司先生です。よろしくお願いいたします。

そして一番向こうですが、札幌聴力障害者協会事務局長ということで、きょうは聴覚障害を持つ立場からのさまざまなバリアフリーの課題についてお話をいただく予定であります高嶋正博さんです。よろしくお願いいたします。

そして、きょう私の隣におられる方がコメンテーターで、先ほどお聞きしましたら、札幌弁護士会の方で、高齢者・障害者支援委員会というものを今立ち上げておられます、来年にはそういう高齢者や障害者のさまざまな人権にかかわる相談、サポートをするネットワークを立ち上げられる予定で、きょうもその法律の専門家の立場から、いろいろと交通バリアフリー法をこう生かしていこうということも含めて助言をいただく予定であります坂口唯彦弁護士であります。よろしくお願いいたします。

それでは、これからはコメンテーター余りしゃしゃり出ずに、パネラーの方の皆さんに譲りたいと思っておりますけれども、最初に進め方でありまして、最初に中岡先生の方からOHPも使って、今の交通バリアフリーをめぐる状況と課題のようなものを、そういう枠組みのようなお話を最初にし

ていただきまして、その後、大園さん、竹田さん、高嶋さん、それぞれの障害を持つ立場から、今という問題があり、そしてどういう課題に取り組んでいるかということをお話をいただきます。それぞれ15分ずつぐらいでお話をいただきまして、その後、坂口弁護士さんにコメントをいただいて、前の方で少しやりとりをした後、会場の方に振りますので、ぜひ皆さんからもご発言をいただいた上で全体で盛り上げてまいりたいと考えております。

特に交通バリアフリー法制定以降、これからいよいよ市町村での取り組み、自分たちの身近な地域での取り組みということが重要になってきます。きょうのこの分科会でいろいろな障害を持つ立場から、こんなことが今バリアなんだ、それをなくしていくためにこういうことが必要なんだということをお互いの障害の違いを超えて情報を交換し、そして取り組みの方向を考えていく、そのこと自身がバリアフリーに向けての大きな一歩になるのではないかと期待をしております。

それでは、一人目の発題ということで、トップバッター中岡先生、よろしくお願いいたします。

中岡 皆さん、おはようございます。日本赤十字北海道看護大学の中岡と申します。

事前の打ち合わせでは、どうも私のお話しする内容が一番大きいというか、それだけ抽象的なのですけれども、最初に問題の枠組みを少し提案して、その後の議論に続けたいと思います。少しわかりやすいようにOHPを4枚ほど用意いたしましたので、それを使いながらお話しいたします。

交通バリアフリー法を初めとして障害者の移動の問題を考えると、まずどういう人が対象なのかということを確認する必要があります。移動の制約を受ける人がまず障害者であるというのは、これはだれでも認識していることです。さらに高齢者がそこに加わります。ここまでは大体共通の認識です。そこで、障害者、高齢者に関しての対策という言われ方をするのですが、仮に制約を持つ人を障害者、高齢者に限定すると、問題もかなり限定されてしまいます。実際はもう少し幅を広げて考えた方が良いでしょう。その一つは、公共交通のない地域に住んでマイカーを利用できないような人、こういう人たちも移動に大幅な制約を受けます。後で話しますが、この人たちが物すごく増えてきそうなのです。このレベルの人たちに注目してください。二つ目に加えておきたい人たちは、妊婦さん、けがをした人、重い荷物を持った人などです。こういう一時的に移動が困難になった人、こういう人も当然移動の制約を受けるわけです。ここまで範囲を広げると、もはや移動制約者というのは障害者、高齢者だけの問題ではありません。だれでも移動制約者になるのです。このような認識を持たなければ問題の本質を見誤ると思います。これが最初の話です。

では、こういう障害者の交通に関して世界ではどのような取り組みをしてきたかという視点で少しお話をしたいと思います。幾つかの先進国に限ってですが、最初はフランスです。1982年に、今から約20年ほど前ですが、国内交通基本法というのを制定しました。これは世界で初めて、障害者も含めて人間の交通権というのを認めた法律と言われております。内容はいろいろありますが、移動する権利のほか、交通機関を選択する権利、物を運ぶ権利、公共交通に関して情報を受けとる権利などが盛り込まれています。そしてその権利はすべての人に平等にというのがこの法律でうたわれているわけです。そういう意味で、障害者の交通に関する哲学を確立した法律と言えます。

アメリカではそれよりもっと早い動きがあります。73年にリハビリテーション法というのが成立しています。これは障害者が初めて公民権を持った法律であり、公共交通において障害者の差別を禁止した法律です。その後90年、ちょうど10年ほど前ですけれども、有名なADA法というのが成立しています。これは「障害を持つアメリカ人法」と訳されてますけれども、交通に限らず雇用に関しても、あるいは娯楽施設、商業施設など、あらゆる公共的な建物の中で障害者を差別してはいけないという大変強力な法律です。罰則もあります。この法律から、アメリカは障害者を保護するという考えから、社会に参加させる、納税させるというふうに大きく障害者への方針を転換しています。そういう意味で、画期的な法律と言えます。

イギリスは、つい5年ほど前に、文字どおり障害者差別禁止法というのを制定しています。

では、こういう動きに対して日本はどうだったかといいますと、日本の場合、記すほどの動きが無かったで細かに対策まで記していますが、大体70年ごろから歩道の段差の解消、歩車道分離、点字

ブロックの設置などということをしています。その後、公共交通機関のデザイン的な設計上の指針を示しているのにとどまってきましたけれども、昨年ようやくいわゆる交通バリアフリー法というのが成立しました。これは他の国に比べるとかなり内容的には見劣りがするのですが、日本のこれまでの動きの中では大変画期的な法律と言えます。詳しくお話しする前に、もう一度、世界の動きを整理しておく、フランスで障害者交通に関して哲学を確立して、アメリカでその実践をしてきました。イギリスもアメリカに追従しています。そういう動きの中でようやくわが国は交通バリアフリー法というわけです。

その交通バリアフリー法と言われているものですが、実は交通バリアフリー法という名称は正式なものではありません。そういう法律はないのです。正式名は、ちょっとスクリーンでは見づらいかもしれませんが、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」という大変くどくどしい長い法律です。あまりに長いので、新聞等でも交通バリアフリー法と言っています。正式名称からわかりますように、対象者の最初は高齢者となっています。これが一点、大事なことです。身体障害者が最初に来ているのではないのです。さらに、対象としている交通機関は公共交通機関です。ここもポイントです。この法律はすべての交通機関を対象にしているわけではありません。

実際は昨年11月15日からこの法律は施行されてますが、内容は大きく2つに分けていいかと思います。一つは義務と罰則、もう一つは計画と助成ということです。義務の方に関しては、1日に乗り降りする人が5,000人以上の鉄道駅等、バスターミナルを新設をするときにはバリアフリーを考えなさいと言うものです。この基準だけで運用すると、日本にはほとんど対象となるものはありません。大都市でこれから新しく駅をつくるという計画はほとんど無いのです。ですから見方によってはザル法と言われても仕方ありません。しかし、現実には既存の駅でもこのことを目指して、いろいろ動きがあるようですから、そういう情報を持った方は後ほどお話しいただければと思います。

交通バリアフリー法の対象はこういうふうに限られたものですが、実はこの法律のポイントは2つ目にあります。この2番目の計画と助成、これは余り具体的ではありませんが、大変大きな意味を持っています。どういうことかと言いますと、このバリアフリー化を進めるためには各市町村で基本計画を立てるということになっています。この市町村単位でつくった基本計画の範囲というのは特に限定されてません。ですから、市町村の中でこの法律を根拠にバリアフリーを進めることが出来るという意味で大変重要な法律なわけです。ことしの9月現在では、まだ全国で3つしかこの基本計画は国の方に提出されてません。1つは福岡の福岡市、2つ目は北海道の室蘭市、3つ目が広島県の呉市です。この3つだけが今この基本計画が提出されています。ただ、既に全国の市町村が一斉に動いてまして、9月現在で485の市町村が1年ないし2年以内にこの基本計画をつくるということになっています。ですから、多くの地域で、今、基本計画をつくる真っ最中だと思います。ここで大事なのは、その基本計画の立案に障害を持つ当事者が入ること、これが大変大事なことです。委員の選定基準が明確でないですから、黙っていると入れてもらえません。積極的に、この基本計画をつくるときに当事者が入る、こういう運動を起こさねばいけないと思います。

3つ目は、事業例として法律の中で、エレベーターですとか歩道の段差の解消とよく言われているようなものが入ってますが、実はこの法律に付随して関連する法律というのはたくさんあるわけです。例えば道路構造令というのがあって、それは道路のいろいろな構造的なことを決めるものですが、バリアフリー法を受けて、歩道の幅員ですとか舗装のこと、案内表示板など、さまざまな内容を通達で示しています。バリアフリーの中でうたっているのは大枠ですが、詳細に関して関連する法律が一斉に整備され始めています。交通バリアフリーという法律はこのような意味を持っています。

最後もう一点だけお話ししたいと思います。これからのことです。来年の2月、道路運送法というのが大幅に改正されます。この道路運送法自体は昭和26年にできた古い法律でたびたび改正されているのですが、今回の変更は特に大きい変更です。よく道路交通法と間違われますが、道路交通法の方は車のスピードですとか、いろいろなことを決める方で、こちらはものを運ぶ方です。内容は大きくバスとタクシーに関係するものです。この法律、いいところと問題点とがあります。来年の2月です

からもう間もなくですけれども、バスとタクシーに分けてみますと、バスに関しては大幅な規制緩和というのが実施されます。内容は、今までは営業開始には運輸大臣の免許などが必要だったのですけれども許可制に変わります。ですから、届け出を出し、ある一定の条件を満たすとほぼ許可されます。運賃は上限値だけ決めて、それ以上下げる分には特に規制はなくなります。ですから、下がる可能性もある。ただし、新しくバスを走らせる、あるいは料金を引き下げる、この可能性があるのは大都市だけと要っていでしょう。バス利用者が減少し続けている地方都市では全くこういう動きはないと思われれます。新規参入、運賃自由化に続いて、最も怖いのは3つ目に示した退出規制というものです。原則、6カ月前に届け出ると今運行しているバスを廃止できるのです。当然協議会がつくられませんが、法律で一応決められてますので、半年前に届けると止められるのです。つまり、だれでもある種の条件を満たすとバスを走らせて、それで採算が合わなくなると止められることとなります。この退出規制に関しては、既に動きがあります。全国で、九州や名古屋などで、この法律を先取りして、バス路線を思いっきり縮小したいという申し出でが為されています。ほとんどのバス路線は赤字ですから、赤字が激しいところを廃止したい。こういう届け出がもう関連市町村に出されています。同様の動きが来年の2月以降、全国一斉に始まることが予想されます。北海道では帯広市がいち早くこの動きをとらえて、委員会をつくってどうしましょうかと検討しています。廃止をそのまま受け入れますか、それとも補助金出しても続けますか、ということを実際に考えてます。私もそちらの委員会には入って熱心に議論しています。

もう一点はタクシーに関してですが、タクシーもほぼ同じような規制緩和がなされます。だれでもがタクシーを走らせられるようになります。運賃も一定以下だったら自由に下げられます。これはタクシー関係の人には大変酷な話ですが、利用する側にとってはありがたい、こういうことかと思いません。

以上、交通バリアフリー、道路運送法の改正などで、ようやく障害者の交通問題というのが少し社会的に認知されてきたと言えます。この機を逃さず来年のDPIの世界会議まで、あるいはそれ以降、障害者の交通が大きく改善することを希望しています。

とりあえず私からの発言はこれで終わります。

尾上 どうもありがとうございました。非常にわかりやすい説明をいただけたと思いますが、交通バリアフリー法、実はDPI日本会議も非常に大きくかかわっておりまして、10年ぐらい前から、だれもが利用できる交通機関を求める全国行動ということで、全国30カ所の3,000人ぐらいが参加する大行動になりましたが、その中で各地のまちづくり条例と合わせてようやくできたのが去年の交通バリアフリー法であります。先ほどおっしゃられたとおり、いわば新しいものの義務づけということは明確になっているけれども、残されてる課題というのがある。でも実は市町村での基本構想をつくる、その中に当事者が参画をしていけば、やっと交通バリアフリーに向けていろいろな自治体レベルでの取り組みや政策ができるという時代になったのかなというのを思いながらお聞きしておりました。そこら辺をどう生かしていくかということ、この後の討論でぜひ進めてまいりたいと思います。どうもありがとうございました。

では続きまして、2人目の発題者の方、大圓清次さんの方から、視覚障害を持つ立場から具体的なバリアの問題であるとか、あるいはそれに向けての課題ということをお話をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

大圓 紹介いただきました大圓と申します。私は先ほど紹介のように、札幌市の視覚障害者福祉協会の副会長をやっておりまして、この札幌の身体障害者福祉協会の理事も兼ねております。そして、我々視覚障害者の日本の一番大きい団体は日本盲人会連合というのがございます。これは日本全国の視覚障害者の組織を総まとめしたところですが、その評議委員もやっておりまして、そういう関係で昨年10月に熱海で開催されました、交通バリアフリー法を中心とした勉強会にも行ってまいりました。先ほど中岡先生から言われましたようなことも、この資料としてたくさんあるわけなのです。

私ども視覚障害者は特に交通に関しては困る面が多いのでありまして、私は片目見えなくて片方だけで0.3まで見えますから、まだ私などはひとり歩きできますからいい方なのです。私たちが一番考えることは、全く見えない人たちのためにということを中心に、私たち弱視者がどう安全に交通ができるかというようなことで、私どもの会も札幌市交通局や札幌市にもいろいろと問題提起をし、話し合いをしているところであります。

その一番中心となるものが、いくつかありまして、まず歩道を安全に歩けるかということが一つですね。これは先ほど言いましたように、点字ブロックというのがありますが、これには誘導ブロックともう一つ警告ブロックというのがあります、この配置も各都市でばらばらだったり、札幌市の中でもなかなか思うようにいかないというところもあります。このことが1点目だと思います。

それと一般歩道のところの段差やでこぼこの問題や、それから一番困るのが歩道上の駐車、これが特に目の見えない人にはそういうことを想定していませんから、ずっと歩道を歩いてきて、そこに車1台あっただけでぶつかってしまうというような状況も大変困っていることだということなのです。

その次は、階段のおりるときに、目の見えない人はもちろんなのですが、私ども弱視者にとって、段差が同じ色ですと階段をおりるときには非常に見にくくて困るわけなのです。そういうことで、特に地下鉄などは階段には滑りどめをつけていただくように、あるいは色を変えていただくようなこと、話し合いの一つになっております。それから、地下鉄やJRなどのホームから転落するということがたびたびありまして、日本でも年に5件くらいの死亡事故があると聞いております。それでこのことについても、一番わかりやすいのは羽田空港までの移動のときモノレールの駅にホームドアがついておりますから転落事故ありませんね。そんなことも私どもの課題の一つになっております。

それからもう一つ、私ども視覚障害者は信号機が見えませんが、信号機のこと大きな課題の一つであります。今、リモコンによって信号機の時間を少し長く鳴らしたりするようなことも試験段階に入っておりますが、それもその機械がばらばらだったりしますと、札幌で聞いても地方に行ったら、あるいは東京に行ったら、そのリモコンが使えないというようなこともあるのです。でもいろいろなメーカーでつくっておりますから、なかなか統一が難しいのではないかなということも話されております。北海道でいいますと、どこかわかりませんが、今試験しているところが2カ所あるそうなのです。それは道警本部が試験的にやっているらしいのですけれども、そんなことでさっき言いましたように、我々当事者を入れないで、警察自身でそんな研究をしているというような状況らしいのです。

そんなことの課題を含めながら、もちろん私たち視覚障害者ばかりでなくて、歩道上の問題や階段などの問題も、足の不自由な方あるいは車いすの方にとっては重要なことですし、高齢者の方にとっても重要です。そんなことも含めながら身体障害者福祉協会では全体的なことを、視覚障害者協会では私ども視覚だけにしか取り上げられない問題を取り上げて活動しているのが現在の状況であります。以上です。

尾上 どうもありがとうございました。視覚障害をお持ちの立場から非常に具体的な問題といたしますが、課題をお話しいただけたと思います。

特に私の友人というか知人になるのですが、今から5、6年ほど前ですが、大阪市の地下鉄で転落をして半年ぐらい入院をしなければならぬぐらいの重傷を負いました。大阪市の地下鉄はエレベーターの設置等は比較的熱心に行っていましたし、あるいは点字ブロックも敷かれてはいたのですが、要はホームの端のところで切れていたのです。そこで彼は転落をしたということで、ともすれば点字ブロックさえ敷いていればもうそれでいいんだみたいな形の認識が行政や、あるいは直接の当事者ではない私たちの間にもあるかもわかりません。そういったことも含めて考えていきたいと思っておりますし、先ほど言われた交差点の問題というのは、実はこれまでなかなか自治体レベルでの取り組みが難しかったところなのです。先ほどちらっとおっしゃられましたが、交差点というのは警察が関係します。警察が関係する信号機や歩道橋のバリアフリー、これらがなかなか取り組めないということでしたが、これは後で中岡先生にもお聞きしたいと思っておりますが、今回の交通バリアフリー法で幾つか

の省庁が関連ということで、多分今までにできなかったことが取り組める仕組みになっていくのではないかと思いますので、これもぜひお聞きしたいと思います。

では、3人目の発題の方ですが、ホップ障害者地域生活支援センターの竹田保さんです。よろしくお願いします。

竹田 おはようございます。よろしくお願いします。

私たちのところは、主に肢体、車いすを中心とした交通アクセスといいますが、本来は地域の中でどう生活していくかということを中心に活動しているのですけれども、交通バリアフリー法の関係でいきます。

その前に、きのう労金の方のあいさつの中で、投票所のバリアフリーですとか、雪道のデモ行進という話が出たのですけれども、私たちが過去行ってきた活動が自分たちの知らないところで徐々に評価されてきたのかなということを改めて感じています。

そういうような活動をしているのですけれども、実はことし札幌から函館までJRの駅を調査するというのをやってきたのですけれども、その中で交通バリアフリー法に関して感じたのは、比較的乗客の多い札幌から函館までの24の駅を見てきたのですけれども、その中で車いすで利用しようとしたときに、入り口からホームまで何らかの形で行けるという駅は約7駅ということで、非常に少ないというのが現実です。その中でも駅によっては、時間によっては利用できないとか、あるいは階段昇降車という車いすを乗せてキャタピラで上がるタイプのものなのですけれども、そういうものが本来使えるはずのものが使えなかったり、あるいはエレベーターがかぎがかかかっていて利用できないというような問題もありました。ただ、こういうような問題は、恐らく交通バリアフリー法の中で、今後解決されていくのだらうと感じています。

交通バリアフリー法に関して言えば、JR東日本あるいは西日本が既に2010年までに管下の駅をバリアフリー化するというアクションプログラムをつくっていますので、そういう意味では、法律の果たす役割というのが確実に出てきているのかなと感じています。

また、北海道でもまだ計画段階ですが、来年ぐらいからJR北海道が今後10年間に北海道管内の駅のバリアフリー化をどう進めていくのかということ、具体的な行動に移すということも計画に入っているということですので、そういう意味では、北海道においてもバリアフリー化が進んでいくのだらうと考えています。

ただ、この交通バリアフリー法の中では、国、自治体それから事業者という責任が3者に分かれるわけですが、今後の課題としては、仮にJRがアクションプログラムをつくったときに、一方の当事者である自治体はそのアクションプログラムに沿って予算措置を行っていけるかどうかということによって、進んでいくスピードというものが変わってくるのだらうと思います。そういう意味では、私たち障害者団体が行う要請というものが、JRだけでなく地元自治体ということにも対象になってくるかと思っています。その中で危惧するのは、地方の自治体において、果たしてその地域に住む当事者の方が積極的にこのバリアフリーというものに対してかかわっていけるのかどうかということが、課題として出てくるのかなと感じています。

また、交通バリアフリー法においては、現在公共交通機関という言い方をしているわけですが、この公共交通機関の中に実はタクシー事業者が含まれていないということが、私たちとしては問題ではないかと考えています。というのは、仮にJRが改善されたとしても、きょうもチラチラ雪が降っていますが、これから北海道ではもっと多くの雪が降ってくるわけで、そういうときに駅までどうやって自分たちが車いすで移動するのかということを考えたときに、やはりどうしてもタクシー事業というものがバリアフリー化されていくことが必要になってくるのだらうと思っています。

そういうことに対して、最近、軽自動車のリフトつきカーが国土交通省の方から認められるということもありまして、一部首都圏では軽自動車のリフトつきのタクシーが走るということも出てきましたので、今後、規制緩和によってはこういうようなサービスが出てくるのだらうと考えています。

あと、交通バリアフリー法における問題点というのは非常に多いのですけれども、これらの問題点

を今後どうやって解決していくのかというのが、交通バリアフリー法における課題だろうと私自身は考えています。

次に、今回の分科会の中では移動サービスということも入っていますので、若干移動サービスについても、運行している当事者団体として発言をしたいと思います。私たちは実は移動サービス、移送サービスという言い方もしてますけれども、こういうサービスをなぜ行っているかということ、自分たちが実際タクシーに乗ってどこかに行こうと思ったときに乗車拒否をされ、あるいは現実問題利用できない、そういう中で何とか自分たちが病院に行きたい、あるいは外に出たいということを決済する方法がないかという中で、自然発生的にできたサービスが今の移送サービス、移動サービスと言われるものです。このサービスが最近は余り大きな声で出てくるのかこないのかという部分はあるのですが、一つは道路運送法80条の中での有償運送に当たるということで、非常に違法性が強いのではないかみたいな議論が出たり消えたりということになっています。この辺のところを、今後きちんと解決していくことが必要なのではないかと考えています。そのためには、今私たちが行っているサービスの質をきちんと何らかの形でガイドライン的なものをつくって、社会的な認知を受けていくということが、今後必要になってくるのかもかもしれないと考えています。

あと、移送サービス、移動サービスの部分でいきますと、課題が大きくなっていくといいますが、例えば障害者の問題から高齢者の問題あるいは妊婦の問題ということで、その対象が広がることによって、本来必要としていた最も重度の障害の人たちが利用できなくなる、そういうことがあってはならないと考えています。そのために、この重度の障害者が外出する環境というものをきちんと確保していく、そのためのサービスが必要なのだということをごとこで改めて申し上げておきたいと思っています。もしできれば後で、きょうは弁護士の方が来られているということですので、ぜひ発言をお願いしたいと思うのですが、私は移動権利として考えたときに、憲法25条生活権ですとか、そういうものの中に含まれていると考えるのですが、もう一つ憲法97条、そういうものの中にもこの移動の権利、私たちが生きていく最低限の権利としての移動というものがあると考えています。そして、この憲法97条を考えたときに、移動の権利というのは、国の責務と義務という中では、必ずしも移動の権利を主張することが責任を果たすことではないということがあると私自身も考えています。この点については、法律の専門家の方から権利と義務が必ずしも一致するものではなくて、やはり権利は権利として主張することが憲法的にもきちんと保障されているということをごと、ぜひ専門家の立場からお話いただければと思います。どうもありがとうございます。

尾上 どうもありがとうございました。後でコメンテーターの方にぜひコメントを求めたいと思いますけれども、今の北海道のこの地域でのバリアフリーをめぐる状況や、特に移動サービスをめぐる問題の中で、移動の権利や移動の確保ということについてお話をいただきました。

交通バリアフリー法の中では、移動の権利という言葉や移動の確保という言葉は残念ながら入っていないのです。でも、先ほどおっしゃられたのは多分もっと上位の憲法であったり、あるいは障害者基本法や、そういういろいろなより上位の法律のところからそれを導き出せるのではないかということではないかと思うのです。またちょっとこれはお聞きしたいと思います。

では続きまして、最後、聴覚障害を持つ立場からバリアフリーの問題をお話をいただきます。高嶋さん、よろしくお願ひいたします。

高嶋 交通の移動に関して、ほとんど聴覚障害者の場合は歩くことは聞こえる人たちと同じように移動ができます。けれども、足りないところは何かといいますと、情報の保障です。例えば札幌駅の場合、電光表示板があります。その表示があればいいのですが、事故が起こったときなど、そういうときに放送だけありますね。ろうあ者の場合はそれが聞こえないものですから、幾ら待っていても電車が来ないということがあります。結局だれかに聞いて、そういうことだったのかとわかるというような、情報についての問題があります。

また汽車の中で、最近の新しい特急ですとか、そういう場合は字幕が出ておりますが、とまる時間、

次の駅などを出してくれます。ところが事故でとまってしまったというような、そういう場合は放送だけになっています。字幕がそういう突然のときには出てきませんので、わからないのでどうしたのかなというふうに、とても不安になってしまいます。結局隣の方に書いて聞いたときに、向こうで事故が起こったらしくて1時間おくれるというような放送が入ってましたよと、隣の方から教えてもらったりするというのが実態です。そういう面では情報のおくれがあります。地下鉄も同じです。地下鉄も新しい駅はいいのですが、古くからある場合はそういう表示がありません。札幌で生まれて育った者の場合は、大体わかっているのでもいいのですが、札幌ではなく遠くから来た人の場合はどちらに行けばいいのか、隣の駅は何なのかというのもよくわからず、窓のすき間から外の表示を見たりして、とても精神的に疲れる、負担になるということがあります。札幌市営バスの場合、電光掲示板がついていていいのですが、ローカル線、田舎の場合は、そういうものがほとんどないです。古いタイプのバスの場合は、交通料金表がぐるぐると回って出てきておりました。細かな町の名前、停車駅の表示は以前はなかったです。ろうあ者としては、次、何駅目でおりたらいいのかというような不安がとてもありました。それだけではなく、札幌駅の中にターミナルの場合はトイレがありますが、聞こえる人の場合は、火事があったときなど警報が聞こえて放送も入ってすぐ逃げることができます。トイレの中でろうあ者が一人であった場合、時間が長くいた場合、もし警報が鳴ればとにかく逃げることはできますが、ろうあ者の場合はそれがわかりませんので、逃げずにずっとトイレにいるかもしれない。たまたま聞こえる人が一緒にいて、どんどんどんどんと、逃げた方がいいよと教えてくれれば行けるのですが、周り見てみるとだれもいないし火事だったんだということで、また慌てて逃げるといような話も聞いたことがあります。やはりろうあ者の場合は警報を音だけではなく、ランプで見てわかるような方法での準備を制度として出していただけないかということがたくさんあります。つまり情報の保障がとても足りない、少ないという意味です。行政に対して要望もしているのですが、やはり字幕をつけるのにもお金がかかるということで、予算の関係で難しいということを繰り返し言われています。新しくつくるところにはつけるけれども既存のところには無理であるという説明です。今のそういう既存のところにも何とかそういう機械を組み込むようなことで解決してほしいと思っています。

もう一点はちょっと変わりますが、地下鉄の場合、行政との交渉で交通局とお話をしたことがあります。案内の字幕はできます。しかし、緊急に対することの放送が字幕にするのはとても難しいというお話です。それは、きのうの講演の中にもあったと思いますが、マイクに入った音を自動的に字幕にすぐに変える、リアルタイムで出していくという方法はできるときのうのお話があったと思いますが、そういうことを望みたいと思います。その程度なのですが、よろしいでしょうか。

尾上 どうもありがとうございます。

情報のバリアの問題を中心にお話をいただきました。実はこの情報のバリアというものは、特に日本の社会の中ではまだまだ取り組みがとれている問題ではないかなと思うのですね。特に最近では、ITという言葉や情報化社会ということが言われているのですが、今のままで日本が進んでいけば、どんどんどんどん情報の格差が生まれてくる可能性が非常にあるなという危惧をしています。ただ一方で技術の進展ということをしきりに使えば、先ほど言われたリアルタイムの字幕や、まさにそういったところにこそ新しい技術が使われる必要があるし、解決ができるんだと思うのです。

一つの例なのですが、大阪で今福祉のまちづくり条例というものの見直し作業をしております。今から10年前、緊急時の字幕表示のシステムを提起をしたところ、一つはシステムがまだできていない、そういうものの基準ができてない。お金がかかる、いろいろな理由を言われました。ところが今回やっとという感じなのですが、エレベーターの応答システム、エレベーターの場合、例えば途中でとまったりした場合、よく黄色の非常ボタンありますよね。あれを押せば、健聴者の場合だとスピーカーとマイクを通じて音声で、すみませんと呼んで係員さんが対応するのが聞こえるわけですが、聴覚障害を持っている方の場合だと、押しても、向こうがどうしましたと聞いてもわからないわけですね。では、閉じ込められたエレベーターで、果たして押して応答があるのかどうかわからない状態

で待つのは、非常に恐怖に近い不安感があるということがわかると思うのですが。今回の条例の見直しで、ボタンを押したら、今係員が応答しました、これから参ります、そういったことを電光で表示するシステムを、大阪府のこれからの条例の見直しの中で、エレベーターにはそういう字幕による応答システムを義務づける、設置を義務づけるということがほぼ盛り込まれるだろうと思っています。10年前にも同じようなことを私たちは言っていました、それは先ほど言いました技術がない、お金がかかるといいましたが、10年たてば、恐らくもっと本気でやれば10年もかからなかったんだろうと私は思っているのですが、そういうふうにならなければならぬ、今から何年か前ではできなかったことができるようになるし、あるいはそのことこそ求めていくことがすごく大切かなという思いを持ってお聞きいたしました。ちょうど今大阪府のまちづくり条例、それをぜひ認めさせたいと思ってやっているところで力が入ってしまいましたけれども。

それでは、皆さん本当にコーディネーターに協力的でいいですか、皆さんばっちりお時間を守っていただきまして、1時間弱ということで今来ておりますけれども、今までのパネラーの方の発題を受けて、コメンテーターの方からコメントをいただきたいと思います。具体的にこういった点も質問したいんだということも何点かございましたので、コメンテーターの方からよろしくお聞きいたします。坂口弁護士さん、よろしくお願いします。

坂口 初めまして、札幌弁護士会の坂口と申します。私、高齢者・障害者支援委員会という札幌弁護士会の方で設けられている委員会の方から派遣をされてきた弁護士です。この支援の委員会について簡単に説明をいたしますと、尾上さん、コーディネーターの方はもう御存じだと思うのですが、大阪の弁護士会では、高齢者・障害者支援委員会のためのひまわりという専門の相談のセンターを設けておりまして、最近の日弁連の流れから、多くの大会でそういった委員会を設置しているところが多いのですが、正直なところ札幌弁護士会はかなりおくれたのですよね。去年の4月にやっとそういったものを設置しようという話が出てきてまして、私、その4月に任命をされて、これまでずっとその設置にかかわる作業を行ってきているというような状況です。この委員会については、来年の3月1日付で設置を正式にする予定ですので、今後も愛称を募集したり実際の開催にかかわる行事等について、ご相談をしたりお話を聞いたりする機会をお願いをしたいと思いますので、そのときはぜひよろしくお聞きいたします。

そういう状況ですので、バリアフリー法についても、私自身むしろ生の声を今日ぜひ聞いて問題点を感じとって、それを委員会に持って帰りたいと。それで具体的に来年以降、バリアフリー法の策定に当たって、基本計画の自治体の策定に当たって、いろいろな働きかけをしていきたいと。むしろ教えていただく立場に私はきょうあるのではないかなと思います。それで、私なりにこのバリアフリー法について感じたことを4点ほど申し上げたいと思います。

まず、先ほど中岡先生の方からもご指摘があったのですが、この法律は自治体の基本計画にゆだねられているというところで、非常に今後どういうふうにかこの法律を生かしていくかというところで、非常にいい法律にもなり得るし、あるいは全く絵にかいたもちの名ばかりの法律になってしまう可能性も十分にあると。特にこれまでの行政の対応等からすると、むしろ絵にかいたもちになってしまう法律になる可能性も十分に秘めていると。その点は、今の段階で強く意識しておいた方がいいと思います。

特に自治体の基本計画を定めるに当たっていろいろなことが問題にもなるのですが、アフターケアという部分をどういうふうにか考えていくかというのは、非常に大きな問題だと思います。例えば駅にエレベーターが設置されている、地下鉄の駅にエレベーターが設置されている。だからいいというわけではないのですよね。先日障害を持たれている方と話をすることがありまして、私の裁判所の近くに西11丁目駅、東西線の駅があるのですが、そこにはエレベーターが設けられてまして、外にそのまま出れるようになっているのですが、その前に自転車が山積みではないのですが堆積されているのですよ。不法投棄されているものもありますし、ふだん使用されているものもあるのですが、出ようにも出られないと。その自転車をどかさないと、エレベーターは使えないし、中を上がって外に出て

きたら、まず自転車があるからどうしたらいいかわからない。あれをどうにかならないかという話がありまして、そうすると、バリアフリー法で仮に今後交通機関等にエレベーターが設置されたから、だからいいというわけではないのですよね。そういったことは非常に多いと思います。特に北海道では、先ほど駅までのアクセスということが問題になったのですが、東京や大阪に比べると電車とか公共交通機関網が張りめぐらされているとは言えないのですよね。そこまでのアクセスをどうするのかと、あるいは駅の中の、先ほどの自転車の話もそうですし雪の話もそうなのですが、その後の運用について、どういうふうなビジョンを自治体の方がきちんと描いているのかと、あるいは描かせるのかというのは、非常に大きな問題だと思います。

それから、自治体ごとにそういった基本計画が定められるというのは、ある意味ではすごくメリットがあることだと思います。例えば北海道では雪がそうですし、あるいは東京や大阪の方に行かれた方がある、あるいは住まれている方は当然わかると思うのですが、非常に古い駅等も多いのですよね。例えばホームが非常に狭かったり、あるいはホームからそのまま踏切につながるような駅があったり、あるいは非常に大きな駅があって、それはエレベーターが1基あればいいというわけではなくて、ホームも非常に長いので、そういったいろいろな事情があります。そういったいろいろな事情をいかにきめ細やかに自治体の方に働きかけていくかと、そういったところは非常に重要だと思います。それが第1点です。

第2点ですが、認識対象というお話が先ほど中岡先生の方からありましたが、これをいかに広げていくかということも問題だと思います。私がほかの方から聞いたお話なのですが、アパートの賃貸借契約の話です。それは全く公共の住宅ではないのですが、高校を出て札幌の方に出ていきたいと。普通の不動産の仲介業者に頼んで、一度賃貸借契約を結ぶことが決まったのだけれども、耳が聞こえない方だということが後で大家さんにわかったということで断られてしまったと。それで弁護士さんどうしましょうかというお話があったのですよ。そういった事情だからといって、借り主の方が賃貸借契約を拒むことは本来はできないはずなのですよね。ただ、例えば大家さんの方に私が実際に交渉すると、では本当に何かあったときに困るではないかとか、いろいろな話が出てくるわけですよ。今、あくまで想定されているのは、バリアフリー法というのは公共の機関であって、公共の交通機関であるわけですが、例えばそれは車いすの方が民間のアパートに住むときにどうしたらいいのか、あるいは公団の住宅に住むときにどうしたらいいのか、そういった認識の対象をいかに広げていくかと、そういったところも非常に重要なのではないかなと思います。

それから3番目の点ですが、今の点に付随するのですが、生の声をどういうふうに拾っていくかというのは非常に重要だと思います。先ほど情報の伝達という話があったのですが、私もその話を初めて聞いて、ああ、そうなんだなというふうに非常に勉強になりましたし参考になりました。例えばエレベーターを設ければいい、あるいはエスカレーターを設ければいいというのではなくて、ではこういうときはこういうことをしてほしいとか、あるいはこういう情報が足りないからこういう伝達手段がほしいとか、それは行政の担当の方には恐らくわからないことが多いのではないですかね。それは例えば主体的にこういう活動をしている弁護士とか、あるいはボランティアの方も気がつかない場合が多いと思います。むしろ生の声をいかに上げていくか、いかに上げていくシステムをこれからつくっていくかというのは、非常に重要なことになるかと思っています。

最後4点目なのですが、竹田さんの方からお話があった権利の部分です。一般的にバリアフリーに関する環境権とは25条の生存権というので認めてられまして、97条というお話がありましたが、私、その97条というのでこういった権利について論ずるといのは正直言って文献等を見たことはないのですよ。いろいろな考え方があると思うのですが、私がむしろこういったことで、あるいは訴訟を起こすとか、こういったことを運動にしていくのであれば、25条とともに憲法の13条をむしろ上げたいと思います。憲法の13条というのは個人の尊厳について掲げてある条文です。憲法は御存知のとおり、表現の自由とか教育を受ける権利とか、いろいろな権利を羅列して書いてあるのですが、憲法13条というのは個人の尊厳といって、人間が人間として認められる最低限の権利、基本的な権利を包括的に認めた根拠規定です。13条がもとで例えば21条の表現の自由、25条の生存権

等のすべての権利が認められています。憲法上明記されていない権利、例えばプライバシーの権利とか環境権、そういった権利につきましては、いずれも13条を根拠として通常は認められています。むしろ交通のバリアフリーとか、あるいは学校に行きたい、通常の生活を送りたい、そういった権利は憲法の13条をもとに行くのがいいのではないかなというのが私の考えですが、そこはいろいろな考え方があると思いますので、97条というのも一つの理由にはなると思います。私としては、今、以上4つの点を気になりましたので申し上げました。以上です。

尾上 どうもありがとうございました。

この後、少しそれぞれのパネラーさん同士の間でやりとりをしていただけたらと思いますが、先ほどコメンテーター坂口さんの方から言われた生の声を拾っていくことという、この表現は私すごく気に入ってまして、その生の声という実はこの部分が交通バリアフリー法を生かすか殺すかのかぎではないかと思っているのですね。今回、交通バリアフリー法で基本方針というのが出ました。法律そのものを見ると大した法律ではないといったら、ちょっと言い過ぎなのですが、やはりそれを受けての基本方針のところで結構いい内容が盛り込まれるようになってきました。これもたくさんの当事者からパブリックコメントの段階で意見が出たからなのですが、その中で、例えば基本構想をつくる際には、障害者や高齢者等の意見を聞き、当事者参画をしながら進めていくことという、当事者参画という言葉が入ったのですね。参加と参画、どう違うねんと言われるかも知れませんが、むしろこの参画というのは、まさに例えば団体の長が集まってそこで一応意見をお聞きしましたというのではなくて、手続論ではなくて、そういう具体的に今交通機関を使ったり街に出歩いていて困っている点、利用者として困っている点、消費者として困っている点をきちんとフィードバックをしよう、それを改善の原動力にしていこうというのが参画ということの意味であります。つまり生の実際にそこで生活をしている生の声がどれだけ改善のいわばてこになるかがひとつのかぎなのかなというふうにも、コメントを聞きながら思いました。その生の声を拾っていくという表現すごくいいです、生の声というものです。そういったことを含めて、その生の声、皆さんたくさんお持ちだと思うので、まずはちょっと最初に前の方で、それぞれの発言に対しての質問や、あるいはちょっと言い足りなかったこととか、順不同で結構です。ある方はちょっと手を挙げていただければと思いますが、いかがでしょうか。

では、中岡さん、お願いします。

中岡 今、司会の方からお話あったバリアフリー法の基本計画の話にちょっと触れたいと思います。先ほど、当事者が参加するという話をしましたが、当初から参画し最後まで基本計画に責任持ってかかわるといのは大変大事だと思うのですが、行政側はどういうことを言っているかと言いますと、障害はさまざまです、そういう人をできるだけ広範囲に呼ぶと、障害者の中でも対立する意見が出てくる。これが困ると言うわけです。典型的には、車道と歩道の段差の問題の場合、車いすの方はやはり段差は解消して欲しい、ところが視覚障害の方はやはり段差がないとわからない、危険だとなります。こうなると、行政側で対応できなくなるのです。それで、障害者当事者のたくさんの方をお招きすると、意見が対立する場合があって収拾つかないので、どなたか代表者を入れたい。できるだけ大きな障害者の関係する団体のトップの人、そういう人を1人入れておけば、当事者を入れたことになるという動きになります。これは恐らく全国で基本計画をつくる時に必ずそういう動きが生じるだろうと危惧しています。最初ですから、ちょっと問題提起だけということで、行政はそういうふうに通くとしますよということの一つ挙げておきます。それと、先ほど竹田さんとその後の坂口さんの移動の権利に関して、お話を聞いていて思ったのですが、日本の憲法なり国内法の既存の法律を解釈で、障害者の移動の権利があるというのをどこかで読みとれないかという考え方に対して、私は無理だと考えています。多分、新しい法律というような形で、大変なことだろうけれども、新法をつくらなければいけないだろうと思います。フランスにしてもアメリカにしてもやはり既存の枠の中では対応できなかったのです。とりわけ日本はそうだと思います。憲法のどこか、重箱の隅突つ

いて位置づけてもいいのですが、憲法規定をいろいろ議論するよりも、実効性のある法律をどうやってつくるかというところに力を入れた方が有益かなと、私は感じました。以上です。

尾上 どうもありがとうございました。

では、大圓さん、よろしくお願いします。

大圓 今、中岡先生が言われました前段の当事者参加によるということなのですが、役所の答弁はあるいはそうかもしれませんが、私たち札幌の場合は、さっき言いましたように、身体障害者協会の方に各障害別団体が加わっておりますから、すべてとは言い切れませんところもありますけれども、ほとんどが集まっていますから、そういう中で意見調整をしていくという手段があると思いますし、札幌市の場合は大概車いすの方、それから視覚障害あるいは聴覚障害、そういう方々が大体加わって、いろいろな施設を点検したり、そういう形で進んでおります。そういう役所の答弁はちょっとおかしいなと思いますから、できるだけ地方というか各市町村の障害者が結集されている団体で意見調整をしていかなければいけないと思います。ですから、そういった当事者の参画する意見というのは、各障害者別の長をすべて呼ぶわけにはきっといかならないと思いますが、身体障害者協会各障害別に集まったところで意見調整をして、そのことをはねのけていかなければならないのではないかと思います。

尾上 どうもありがとうございます。

今、当事者参加のあり方をめぐって議論になっておりますが、その点について、あるいはほかの点についてでも結構ですが。

では、竹田さん、よろしく。

竹田 法律の話も出たのですが、私は法学者ではないので法律的な議論はできないのですが、ただ基本的に移動というのは、ある意味憲法を超える自然法的な考え方であると私は考えているのです。ですから、その自然法の中で移動の権利というものがある、なければならない。当然、人類の過程の中で憲法というものができたのであれば、当然移動の権利というものは保障されなければいけないと考えているということ、まず一点お話ししたいと思います。

それと、当事者参画ということに関してなのですが、私は今のいろいろな動きを見てみると、一つはパブリックコメントというのが非常に有効な手段ではないのかなと考えています。当事者の組織ということなのですが、私は当事者の組織の中では最も大きな組織というのは、実は組織に入っていない個人が最も大きな集まりと言えるような状況になっているのも事実だと思うのです。ですから、いろいろな団体があるわけですが、その団体が果たしてその当事者の意見を反映できるかといえば、それはその団体の中の、さらにまた一部の意見を反映しているに過ぎないのであって、本来の広く意見を聞くということであれば、多少意見の食い違いがあったとしても、パブリックコメントなどをいろいろな方法を使って、多くの意見を聞くということが必要になるのではないのかなと考えています。

それからもう一点だけ。交通バリアフリー法の中には当然建物の整備というものが基本になっていきますので、情報のバリアフリーというものが含まれていないわけですが、これについては多分一つの見本となるのは、リハビリテーション法908条でしたか、それが見本になるのかなと考えているのですが、ただこれは別にアメリカを見本にするというだけではなくて、日本でもたしか私の記憶では、今から10年ぐらい前に通産省がアクセシビリティ指針という指針を出した情報機器のバリアフリー化について考えた時期があったと思います。ただ残念なのは、この指針が法体系に向かって動いていない。あれから10年たっても、いまだに情報のバリアフリー化を具体的な法体系に持っていく動きというのが、今の段階でもないというのが非常に問題だと考えています。ただこれからは当然情報のバリアフリー化というのが、大きな課題になっていくのだと思っています。

そういう中で、今回、交通エコモ財団が全国のバリアフリーの駅の情報をホームページで試験的に

公開するということが行われているわけですが、こういうような動きがもっともっと広がっていけば、情報伝達というものが非常に重要な要素の一つだということが認識されていくのではないのかなと考えています。以上です。

尾上 どうもありがとうございました。
高嶋さん、何かございませんでしょうか。

高嶋 今までのお話を聞きまして、聴覚障害者の場合は団体交渉という点から見ると、身障協会がほとんど車いすの方ですとか、点字ブロックの要望ですとか、大きく出しています。ろうあ者のことについては、行政側はどうしたらいいのかというのがわからないようです。細かく細かくこういう部分を補ってほしいのですというようなことを言わないとわかってはもらえない。またお金の面なのですが、何度繰り返して言いましても、やはりほかの団体と比べまして、何かを置いて設置して終わり、そちらはお金の面で安く済むかと思うのですが、情報という面でいきますと、機械ですとか対応の方法はまだ聴覚障害への対応はおくれていると感じます。問題も解決していかなくてはいけないと思っています。

尾上 どうもありがとうございました。

大分前の方での議論で、一つは市町村のやはり基本構想がかぎだなと。そして今前の方で、当事者参画のあり方をめぐるいろいろな課題ということが議論になりつつありますけれども。私コーディネーターの問題意識としましたら、当事者参画というときに委員会に入ることはこれは非常に大切なことですが、委員会に入るだけではなくて、そのもとでいろいろなワーキンググループをつくったり、あるいは委員会以外のメンバーも含めて現地調査をしたり、いわば委員会というのはどうしても机上の検討になりますから、机上の議論だけをしていても仕方のない部分がありまして、今回の交通バリアフリー法でやはり非常に大切なのは、市町村が重点地区を決める、一般的な仕様を決めるのではなくて、この駅と駅前広場やその周辺の施設に対するバリアフリー化されたルートをどうつくっていくのか、具体的にこの地区をどう変えましょうという問題なので、現地調査やその中でこの地域をこう変えるという改善提案のレベルで当事者参画が進まないといけません。ですから決して委員会に入ることはもちろん重要なのですが、それだけでよしではなくて、むしろその中で現地調査をし、最初の段階からどんだん、具体的にここの部分はこういう問題があるということ、一緒に考えていくというプロセスがすごく大切なのではないかなと思うのですね。

実は関西では今から5年前、その一つのモデルと言っているような、いわば事業といいますかプログラムが始まりました。御存じの方もおられるかもわかりませんが、阪急伊丹駅というところ、震災で倒壊をいたしました。駅全体がぐしゃっと崩れた。先ほど名前の出た交通エコモ財団、その当時アメニティ推進機構と言っていましたけれども、そのところが助成をする形で、いわば究極のバリアフリー駅をつくらうということの取り組みを始めたのです。一番大切なのは、そのときに障害当事者が1名入ったのではなくて複数入ったということと、そしてその複数入った当事者が何をしたかという、約300人から500人くらいでしたが、当事者並びに妊婦さん、いろいろな市民のアンケート調査をし、そのアンケート調査の分析からこうなんだ、つまりたまたまその会議に出ていた私はこう思うのではなくて、これだけの人がこのことを問題意識を持ってやっているのだ、こういうことを問題意識を持って、こういうことを変えてほしいと言っている、そのことを背景に参加をされた。そのことがとても大切だったんだなというのを、今にして思うわけなのですが、ぜひそういうおもしろい当事者参加の仕方をあちこちでつくってほしいなという期待を私は持っています。

ちょっとコーディネーターとしてはしゃべり過ぎかもわかりませんが、そろそろ前の方で手を挙げておられる方もおられますので、会場の方にマイクを渡します。マイク係の方おられますか。おられました。ありがとうございます。できればまとめてとりたいと思います。何か意見のある方、手を挙げていただけますか。私、最近視力が衰えているようで、ちょっと見落としているかもわかりませ

んが、前の方から順番に、こちらから順番に回していきますので。ではマルヤマさんから行きましようか。できるだけたくさんの人に発言をしてもらえたらと思いますので、簡潔によろしく願います。

会場 全国交通行動東京実行委員会の副委員長をやっていますマルヤマです。当事者の参画について言います。僕は八王子に住んでいますが、八王子でも交通バリアフリーの委員会を立ち上げておりまして、僕はその委員をしております。委員会では、尾上さんが言ったように委員会以外の活動が大事だと思えます。肢体障害者のほか聴覚障害者、視覚障害者、精神障害者も入っています。障害者の委員が1カ月に1回くらい集まって意見調整をしまして、この間は交通バリアフリー法について勉強会をしました。障害者運動にかかわっていない障害者がいて、交通バリアフリー法といっても難しい、専門用語はばりばり出てくるしと。委員の代表はアキヤマテツオさんで、非常に委員会のペースが早い、障害者のペースの委員会が大事だと思えます。障害者の方もいろいろ勉強して、障害者ペースの委員会にした方がいいのではないのでしょうか。ちょっと長くなりましたが、ごめんなさい。

尾上 どうもありがとうございます。先ほどの当事者参加のあり方ということで、委員会にももちろん入っておられるのだけれども、東京の八王子の方の委員会に入っているのだけれども、その委員会以外のときに当事者たちが集まって、自分たちで意見交換や調整をしたり研究会のようなことをしていると。聴覚や視覚や精神障害、肢体、まさに障害別を超えての委員会で、これは自主的な自分たちでやろうということで委員会の外でもこういうことをやって、いろいろな努力をしながら障害者ペースの委員会に持っていきたいなと思っているという力強い発言でした。ありがとうございました。

次、イシバシさん、お願いします。

会場 神戸のイシバシです。先ほど尾上さんから言われた阪急伊丹駅の問題ですが、当事者参加でつくられ、それにはやはりいろいろな立場の者が入ってつくったということで、一応評価が高くあります。その中で参加した当事者からの声並びに我々の仲間からの声として、当事者参加をして、あの阪急伊丹駅は日本で一番いい駅だけれども、今現在の場面であって、使ってみて不具合なところがどんどん出てくるだろうという中身の、やはり当事者からの発言がありました。その辺を踏まえながら、今、特にJR西日本との交渉の中、または神戸市との交渉の中、特に神戸市との話し合いの中身は、ようやく駅にエレベーターをつける段階で、当事者との話し合いの場を持つということで、JR西日本支社の担当者が話を聞くことになっています。その中でこちら側から出しているのは、技術者が何ぼ苦労をして狭いスペースにエレベーターをつけたとしても、そのエレベーターを特にその駅を頻繁に使用する者が使えなかったらどうするのかということで、話が紛糾したこともあります。その中で、こちら側から最低限このスペースにはここまでしかできないよと言われてたら当事者も納得するけれども、せっかく苦労してつくっても使えないものは本当に絵にかいたもちになるのとは違うかということで、ようやくやり始めています。JRとしては通り抜けエレベーターなどをつくってますが、その中にやはり設計段階で当事者抜きになってますので、ストレッチャー型の車いすを使用している障害者がある駅などで、通り抜けエレベーターが使えないという状況も出てます。100%ストレッチャーが使えるエレベーターをつけろとは言わない。ただし、その駅を頻繁に利用している障害者に合すべきであると。その場合は、やはり何らかの駅改造に対して告知をして、利用客の意見を聞くべきではないかということ、告知すべきではないかということ再三再四言ってます。その中で、観光客とかほかの人、余り使わない人を対象にするのではなしに、最低限の基準はあるにしる、そこを本当に毎日、週何回か使う人を対象にすべきではないかということやってます。

尾上 その駅をよく使う人、そのニードをちゃんと把握をした上で改善を進めるべきだという意見ですね。

次、そちらの方、お願いします。

会場 札幌市内に住む高森と申します。聴覚障害者です。交通バリアフリー法に関連する基本構想について、中岡先生に伺いたいと思います。私自身79年からまちづくりについて研究してきました、80年には札幌市と北海道に福祉のまちづくり条例を制定するように、それ以後、毎年のように要望書を出してきましたけれども、条例ができたのは20年後の99年です。それくらい行政というのは腰が重いわけですね。道内では今のところ17ぐらいが環境整備要綱できておりますけれども、交通バリアフリー法に関連する基本構想については、札幌市は依然としてまだ取りかかる姿勢を見せていないのですね。北海道では基本構想を発表しているのは、室蘭市とそれから恵庭市が策定しております。ここはいずれも条例をつくっていないのですけれども、私どももこの2つの都市をきっかけにして札幌市に働きかけようと思っておりますけれども、行政の腰を上げる決め手といたしますか、最もよい手段についてわかりましたら教えてほしいと思います。

それからもう一つ、この間31日に伊丹市で交通バリアフリー法のシンポジウムがありまして、ついでに伊丹市の駅を見てきたのですけれども、私も高嶋さんと同じで聴覚障害なので気をつけて見てきましたけれども、駅には公衆ファクスがありまして、ファクスだけでなく一応サービスセンターがあって、コピーや何かもできるようになっています。それからもう一つ、札幌市の地下鉄のJRもそうですけれども、ホームに電光表示板があって、前の駅を電車が出ました、そういう定型のパターンはございますけれども、おくれました、不通になりました、そういう定型外の情報は無いのですね。それで伊丹駅に聞きましたところ、一応おくれたとき、不通になったときの定形外のパターンがございますよというふうに申しておりました。それから視覚障害者の情報についても触知式の音声の案内板があって、白杖にテープみたいなセンサーを巻きつけますと、点字ブロックを伝えていくと案内の音声案内のところ音声で情報案内する、そういうようなすばらしい駅でありました。以上でございます。

尾上 どうもありがとうございました。行政をどう動かしていくかというのは、これは後でパネラーの皆さんに全員にお聞きしたいなと思ったりしています。どうもありがとうございました。

あと何人が、では前の列の方からお願いします。その後、後ろの方に行きますので。

会場 私は日本オストメイト協会札幌支部支部長のカネタと申します。私も先ほどの大園さんと同じくこの身障協会の理事を務めさせていただいております。その中に各委員会4つほどありまして、私は移動環境委員会、会長がそこにいるのですけれども、そういう委員長をやっております。そういう立場でもありまして、私どもオストメイト協会というのは、人工肛門、人工膀胱を造設した一つの患者会、障害者です。大体障害者手帳は4級いただいております。重い人は3級とか1級おりますけれども。

私どもは今活動しているのは、各障害者用トイレにオストメイト対応トイレを設置していただきたいと、そういうことなのです。オストメイト対応トイレというのは、私ども外出中に装具が予想しなかったトラブル等で、装具が緊急に交換する場合が出てくるときがあります。そういうときは、そういう設備のされたトイレで交換作業をするわけです。結構おなかを裸にしたり、いろいろな状態がありますけれども、まずそういうことで、障害者用トイレを暖かくしていただきたいと。また照明も明るくしていただきたいと。また、当然私どもはいろいろな交換装具などを持って歩いたりしていますので、それを置く棚、またフックそういうのもいろいろほしいわけです。いろいろ留意していただきたい条件、結構あるのですけれども、時間の関係で、もし後でご質問あればお答えさせていただきますけれども。皆さん、きょうここにお偉いパネリストさんだとかコーディネーターさんだとかいらっしゃいますので、私どもの緊急に使う場合のオストメイト対応トイレ、そういうのをひとつ頭に、念頭に置いていただきたいなと。

そして、そういうトイレを固定した場所だけではなく、例えば札幌ではよさこいソーランだとか、またこれから雪祭りだとか、大々的な人が出てきます。そういうところに移動式の簡易オストメイト

対応トイレを設置していただきたいと。実はことしの5月、よさこいソーラン会場に、大通西4丁目に簡易トイレを設置するべく業者さんも選定されまして、私もそこに道新の記者さんと取材に行きまして、あすの朝にはでき上がりますよと、そういう段階でありましたけれども、たまたま業者さんが直前の晩に結果的にアクシデントがあって設置できなかつた。行ってみたけれどもなかつたという残念な結果ありましたけれども、そういう移動式もできたらあれば私ども大したいいなと。そして公共の施設のほかに人のたくさん出入りする場所、そういうところ等にもお願いしたいなと。札幌では今、市役所の本庁舎3階にできております。また札幌医大病院の地下1階の障害者トイレも、来年の3月まで年度内ということで、そこにもできると。それから札幌ドームにも2カ所できたと。東札幌のコンベンションセンターにも今つくると。今着々と進めてきていただいておりますけれども、どうかこれ以上もっとスピード早く皆さんのお力おかりしてやっていければなと、よろしく申し上げます。ありがとうございます。

尾上 どうもありがとうございました。オストメイトのトイレについては、去年交通バリアフリー法の附帯決議に盛り込まれ、そして実は交通バリアフリー法で重要なのが、去年の12月、11月に出ました移動円滑化基準と別にことし8月に出てます公共交通ターミナルガイドラインの中でも、いわゆる今までの車いすトイレと言われるものが多目的トイレということの中で、オストメイト対応のものというものの仕様も盛り込まれてきています。ぜひ、各自治体で進めるときに、移動円滑化基準という最低の基準ではなくて、ガイドラインで書かれている先ほどのオストメイト対応のトイレも含めてどんどん広がっていくように、各市町村の基本構想の中でぜひ提起をしていただければと思います。どうもありがとうございました。

あと何人が、もう一度手を挙げていただけますか。後ろに2人挙げておられますね。では、そろそろ時間ですので、後ろ2人の方でよろしいでしょうか。では、よろしく申し上げます。

会場 私は名古屋から来ていますハンディキャブの連絡会をやっていますオグラと申します。今回こちらの北海道に来たのは、DPIの一応準備委員会の形だということで、輸送に関して、それを見にきたつもりなのですが、いつも輸送とかという問題を考えるときに、どうしても障害者当事者が何がしではやはり健常者に頼りがちなところがたくさんあります。それは僕もそうなのですが、僕は今20年間名古屋で自分でハンディキャブを運転して、お年寄りを乗せて、ストレッチャーも自分で車いすで押して自分で歯どめをして、そして今自分で輸送サービスをしています。どうしても健常者にお願いする、お願いするというをしていると、健常者はしてやらなければいけないかなということが結構起きてくるのですよね。それを障害者当事者がやっている、名古屋の例ですが、健康な方がどうしたら輸送サービスは解決できるだろうかと、そういう方がたくさん来られます。今、僕のところも正式にハンディキャブ準備委員会をつくって約2年、そして自分個人でやっているのはもう20年ぐらいいやっています。自分で車いすおろして、お年寄りを砂利道でも一生懸命押しながら、家族と人にも手伝ってもらいながら。そうすると、やっている姿を見ると名古屋ではだんだんとみんな健常者の方も、今失業が多くなり、そしてこういう仕事を、仕事ではなくボランティアで輸送の方をやってみようかという形がたくさんふえてきました。そういう例もあるということをご皆さんにわかっていただきたくて、発言をさせていただきました。どうもすみませんでした。

尾上 当事者が運営する移動サービスの重要性ということですね。

では、その後ろの方、手を挙げておられましたので、よろしく。

会場 函館から来ましたサトウと言います。私には身体に障害のある子どもがいるのですが、もう自分の手を離れたものですから、今地域のことを考え、まちづくりということで活動させていただいてます。それでことしの7月には神戸の方にユニバーサルデザインということで見学にも行ってきました。当事者が入りましてすばらしいものできていて、これはやはり函館でも考えていかなければと

思っています。

それで、もう2年以上前からなのですけれども、開発の方でバリアフリーということでその委員に入らせていただきまして、障害者の方が視力と聴覚と身体と精神、その方と一緒に入りまして、ある短い場所なのですけれどもバリアフリー歩道を今やっております。その中で開発の方が道の土木の方と市の土木の方を呼んで、お話をさせていただいたときには、いっぱい文句があったものですから、先に訴えることばかりだったのですが、国はこれからは障害個々ではなくて、みんなが話し合って、障害を理解しあいながらつくっていかねばならないということで、私も視力の方、聴覚の方から学ばなければならぬことがたくさんありまして、今、JRのことで研修会があり、参加させていただいた中では、視力の方のために点字ブロックのこととか、先ほどの聴覚の方が列車の中で事故があったときにどうしたらいいかということも、函館ではJRにもお話ししました。その中では、部屋の中で点灯して、時間ですよとか何かですよということをお知らせすることもありますよと。でもやはり予算がないということでなかなかできないと言われますけれども、これも何度も何度も言って、利用してということも考えていかなければいけないなと思っております。

あと函館で今低床バスで車いすが乗せられるバスが入ったのですが、利用する場合は、バスの時間に合わせて前の日に連絡をしまして、そしてファクスを送りまして、いついつの何時に行きますと。そしてそれに乗りましたら、運転者さんがお客様に少々お待ちくださいということで、車いすの方を乗せてロックするのですが20分かかります。これを今私たちも何度か体験して乗ってみたいと思っているのですが、車いすの団体の方が実践したら20分。前に横浜に行ったときに、車いす用のバスに乗らせていただいたときには、本当に速やかにできたのですよね。それなのになぜこうなのかなということで、バス会社の方にもお話ししました。でも努力してつくったことに対して、すばらしい評価をするのですが、これは利用する側が何度も使ってみてお客様のクレームがつくように頑張らなければいけないなと、今活動しております。

今回この地下鉄で来たときに、4番の出口から出てきたのですけれども、1番の方から出るときに点字ブロックを見ましたら、警告、警告、警告、警告とあったのですけれども、全国で点字ブロックが一緒になるということはないのかな、同じ形で。神戸の方では、神戸式の点字ブロックをされていると聞いたものですから、そういうことがあるんだなと。皆さんもちょっと考えなければいけないのかなと思っております。

あとは上の方に上がってきからの点字ブロックなのですが、曲がっているのですよね。点字ブロックと点字ブロックとの間がすき間があるということは、やはり利用する方にとってはちょっと不便だということで、こういうところも、もしも皆さんここにいる方でも気がついたら、この道路は市かななど、どこでもいいですから電話して、がたがたしているとかということも伝えていただきたいなと。今そういう活動をして、どこに行ってもそのことは伝えていきたいなと頑張っております。以上です。

尾上 ありがとうございます。障害別を超えてというのは、まさにお互いの違いを認めるということですし、そして同時にお互いのニード、お互いの状況から学び合うということがすごく大切だということがよく伝わってくる報告だったかと思っております。

先ほどちょっと神戸市方式というのが出てきましたので、ちょっと私から関西なので解説みたいなことをしておきますと、たしか全国で一番最初に点字ブロックの仕様をつくったのが神戸市さんで、そのときにはちょうど今全国では点、点、点のタイプが警告ブロックあるいは停止ブロックで、4本線のようなものが誘導ブロックになっていて、それがちょうど逆さまというか、点の使っている状態だからちょうど逆さまの感じになるのですね。実はこの問題については今まで幾つかの研究会ができたりして、全国的に統一化していこうという方向の動きは出ていると思うのですが、問題は、要は、これは少し皮肉っぽく聞こえるかもわかりませんが、日本で福祉のまちづくりというものが始まってきたのが1970年代くらいからであります。その主な担い手は自治体でありました。そして自治体で独自で仕様を決めていく、それ自身は自治体が取り組むということはすごくいいのですが、はっ

きり言えばその当時、国レベルではバリアフリーについてのガイドラインすらない。法律ができたのがやっと去年ですからね。それまでは法律事項にすらなっていない、ガイドラインしかないという状態の中で、各自治体が手探りで始めていく中での試行錯誤の結果が、今の点字ブロックの状態なのかなと私は思っているのです。そういう意味では、何よりも視覚に障害を持つ、視力に障害を持つ当事者の中で議論を重ねられて、お互い今まででなれたものがそれぞれにとっては一番いいのですが、その中でのお互いの合意形成のようなものをしながら、ぜひ積極的に提起をしていただけたらなと感想として思いました。

幾つかパネラーに対する質問等も含めて出てきておりますので、もう一度前の方でそれにお答えしていただく形でと思っております。前の方で考えていただく時間をつくっていただくことと事務連絡もありますので、これから2、3分私に時間をいただいて、事務連絡をしたいと思っております。その間にパネラーの皆さん、もう私の方でもう一回まとめ直すことはしませんので、出ていた意見に対する感想や質問に対するお答え等をまとめておいていただければと思います。コメンテーターの方もお願いいたします。順番なのですけれども、いつも中岡先生から順番で恐縮なので、今度は逆さまに高嶋さんから順番に、次に反対に行く竹田さん、大園さん、中岡さん、そしてコメンテーター坂口さんということでお願いをします。

少し考えていただいている間に事務連絡が何点かあります。12時には必ずここ出てくれということなので、今のうちにしておかないとやばいと思ひまして。一つは、事務局この実行委員会で確認済みの署名ということで、参加者の皆さんに署名をお願いしたいということで署名用紙が回ってきております。署名の内容は、学校教育法施行令というものが、この調子でいきますと、来年の春実施で改悪をされる予定であります。この12月ぐらいまでに原案といいますか文部科学省案をつくるということなのですが、縮めて言えば、今普通学校に行っている、例えば知的障害を持つ仲間、あるいは人口呼吸器とかをつけている仲間、あるいは重度重複の障害を持つ者、そういう人たちは自治体によっては普通学校に入っている場合があると思うのですが、今回の改悪によってそれは違法行為であるというふうにまで決めつけるようなひどい内容と私は理解をしておりますけれども、それに対する反対署名が回ってきております。この中にボールペン入っているの、ボールペンと一緒に回します。適当に、強制ではもちろんありませんので、読んでいただいて趣旨に賛同いただける方は署名をお願いいたします。これが一点であります。まだ何点かございまして。

2点目なのですが、この後12時には終わって昼食と思っておりますが、この体育館の設営の関係で、すぐに撤収して午後の全体会の準備をしなければなりません。その関係で弁当を受け取ったら、この体育館以外の場所で、なかなか狭くて食べにくいかわからないですが、とにかく会場設営の関係で体育館はあけていただくをお願いいたします。ちなみに昼食はこの分科会場に届きますので、昼食券というのを申し込まれた方はお持ちだと思いますので、それと交換をしてください。昼食時間は、ここの場合はここの体育館で食べませんので、1時半まで昼食時間になります。それまでの時間で食べていただければと思っております。

あと1点なのですけれども、今見本がなく申しわけないのですが、DPIカードという、昨日から何度かあいさつの中で出てきたかと思ひますけれども、またかと思われる方もいらっしゃると思いますが、きょう来られた方もいると思うので、私たちDPI日本会議ふだんから資金不足であります。それに加えて、来年の世界会議で何億という金が必要になります。そういう意味では本当にいろいろなありとあらゆる機会をつくって資金を集めていく作戦が必要であって、その中の一つがこのDPIカードというものであります。このDPIカード入っていただければ、普通のカードのようにもちろん使えるのですが、入っていただくだけで入会者1人につき1,000円が自動的にDPIに寄附される仕組み、つまりこの世界大会の資金の一部になる、そういう仕組みになっています。ぜひともいろいろなカードについてはいろいろな問題もありますから、いろいろな考えあると思ひますけれども、DPIにカンパ1,000円幾らだったら入ろうという人は、ぜひDPIカードを。きょう1階の受付の横でDPIカードの申し込みをしているらしいので、ぜひ申し込んでいただければと思っております。よろしくお祈りいたします。ということでそろそろ、事務連絡以上ですので、パネラーの方にマイクを戻して、順

番に先ほどの高嶋さんから逆順で発言をいただければと思います。

では、まずトップバッター高嶋さん、よろしくお願いいたします。読み取りの方もお願いいたします。

高嶋 いろいろなお話を聞きまして、私も改めてわかったことがあります。神戸市のこと、とても進んでいるなと思ってびっくりしました。札幌の場合は、障害者同士、障害別にいろいろな団体が集まって話すということは少ないです。何かが起こるときに、その点どういうふうに補っていくかというようなことを話し合っていくことがちょっと足りないと思っています。点字ブロックのことなどについても、情報のことについても、気づかないことがたくさん多いと思っています。後になってできてしまってから、何かをするというのはやはりお金もかかりますし、いろいろなこと大変ですので、その前に事前にいろいろなことを調査したり研究したり調べてから建てること、それが運動としても事前の準備が大変大切だと思いました。

もう一点は、福祉のまちづくり条例というのがありますが、読んでみると聴覚障害に対する保障は、保障という言葉はありますが、エレベーターに先ほどのようなものをつけるというような義務とか細かいことが載っていないわけです。改めて行政との交渉、運動も必要になっていくと思いました。以上です。よろしいでしょうか。

尾上 ありがとうございます。

では、竹田さん、続いてよろしくお願いいたします。

竹田 移動というものを権利としてきちんと明確にしていくことが改めてやはり必要ではないのかなと感じています。今回のプレ大会ということなのですけども、プレ大会においてはもちろん移動の権利というものを、国際条約の中にも組み込んでいくということを働きかけていく必要があるだろうと考えています。

もう一方で来年実際2,000名の障害を持つ方が参加されて、そのうちの500名が車いすの利用者だと言われているわけですけども、果たしてそういう方が参加したときに、今の体系の中で本当に参加が可能なのか、メンテについてもたもたしている間に実はもう帰国の日になっているという参加者が出なければいいなということを本当に心配しています。そういう意味では、今後1年間にそういう移送、移動の体系をきちんとしていかなければいけないのではないのかなと考えています。そういうような議論の場が今回プレ大会の中になかったというのが、安心していい材料なのか、心配すべき材料なのかということを少し個人的には感じています。

それで最後に、私自身が移送サービスを行っているという立場で若干発言したいのですが、移送サービスについては、先ほどから言っているとおり、違法の疑いが強いという、移送サービスなのか違法サービスなのかみたいな話が出ているわけですけども、この議論をしたくても実際に議論をする場がない。というのは、違法なら違法でこのサービスは違法なのだと言ってくれる行政なり、あるいはサービス事業者がいればいいのですけれども、大抵こういうシンポジウムの場合等も含めて、それを指摘してくれる人がいないわけで、なぜ違法なのかということが明確になってこない。そういう中では今後もこの移送サービスという分野については、なかなかあいまいなままで進んでいかなければいけないのかなと思っています。この点をきちんと法律的にも決着をつけるといいですか、明確にしていくということが必要なのではないかなと思っています。

その上でもう一つは、議論とは別にそうはいつでも実際にサービスを必要としているわけですから、このサービスをどう使いやすくしていくかということが考えていかなければいけない時期に来ているのではないかなと思います。そういう意味では、NPO等が行っている、私たちが行っている移送サービスと民間の交通事業者、それから行政と一緒にこのサービスのシステムをつくっていくという取り組みが必要ではないかなと思っています。

事実、国土交通省の方でもそういう取り組みに対して、来年度モデル的にやってみようというよう

な予算要求もしているわけですが、残念ながらこの予算要求に対しての関心が非常に低くて、本予算になるか、ひょっとしたら予算要求の中で来年の予算には組み込まれないで終わってしまうということも危惧されますので、ぜひこういうような取り組みが行われようとしているということに対して、皆さんが関心を持って本予算にもっていただければいいなと感じています。以上です。

尾上 どうもありがとうございました。

では続きまして、大園さん、よろしくお願いいたします。

大園 先ほど来、主題になってますバリアフリー法というものを中心にして、地方がいろいろなものに取り組んでいくわけですから、先ほども言いましたように、私たちが組織を持っている者だけではなくて、先ほども指摘されましたように、組織のない障害者の仲間の人たちの意見も取り入れていかなければならないと思いました。先ほど委員会の中に意見を上げていく、あるいはワーキンググループをつくろう、現地調査を行ったりして、それぞれの意見などを上げて、それを一つにして地方の行政といろいろな取り組みをしていかなければならないというふうに、まずその辺はそう思いました。

点字ブロックのこともありますが、私たち点字ブロックについても、毎年点検しているのですが、先ほど言いましたような事情で、札幌は札幌なりのやり方で今日まで来てしまったのではないかと思ってます。雪が降るものですから、ブロックがはがれたりするところが何力所か点検する場所があります。ここまで来る通路も張りかえたところがありますので、今後とも、地方から来た人たちが安心して歩けるような点字ブロックの敷設に対して要求をしていきたいと思ってます。簡単ですが以上です。

尾上 どうもありがとうございました。

では、中岡さん、よろしくお願いいたします。

中岡 先ほどフロアの方から質問が出ましたので、それにお答えする形で話したいと思います。どういう質問だったかという、交通バリアフリー法で決めているバリアフリーを図るための基本計画の策定、それをまだ着手していない市町村をどう動かすかという問題です。まず現状を少しお話しすると、先ほどOHPを使ってお話したのですが、日本に全国で約3,000ぐらいの市町村がありますが、既に基本計画を国に届けているのは3つで、482の市町村が現在策定あるいは来年策定するということです。ですから、485、約500ということになりますか。3,000のうちの500ですから、6分の1、つまり6分の5はここ数年手がける予定はないという姿勢ですね。もっとも、市というレベルでいくと、大体日本の半分の市はこの基本計画を立てる範囲の中に入ってます。485の中にですね。それでまだそういうことをやろうとしない町にどう働きかけるかというのは、これはもう大変難しく、力関係でしかありません。

まず第一点は、少し話が込み入りますが、要するに従来こういうことを役所に、行政に働きかけても根拠となる法律がなかったのが、バリアフリー法という一応根拠法ができたわけですから、これは障害者団体は堂々と行政に訴えることができるという、これが従来と大きく変わっている点ですね、ここ1年、昨年11月以来ですね。ですから、根拠法があるのだから、障害者は堂々とまず行政に要求しましょうということですね。

あと腰が重いときは、それぞれ障害を持った人が現地に行って、こういう問題点がありますということをもとめて行政に訴えた方がいいと思います。現実こういう問題があるということも指摘してですね。できれば陳情して、そしてマスコミを巻き込んでと、こういうようなことが望ましいかと思えます。

それで、そういうふうにしてようやく行政が、大きな町ほど少し動きが遅いのですが、ようやくそういう対応をとろうとしたときに、それではそのメンバーはどうなるのかという問題があります。すべての障害の当事者が入れればいいですが、私先ほど申し上げたように、大体代表者を1人入れてとい

うようなぐらいでごまかそうという動きの方が強いので要注意なのです。来年、北見市はこのバリアフリーの基本計画をつくるのに着手するのですが、どうも他の自治体のやり方を見ていても、こういう基本計画の委員会の委員長さんは学識経験者ということになってます。それは大体、大学の先生なのです。私は余り学識ないのですが、そういうことになっているのです。委員長さんはやはりメンバーの範囲というのにかなり発言力がありますので、基本計画を策定する、そしてそのメンバーにどういう人が入るか心配である場合には、関係しそうな大学の先生を中心にこういう人を入れなくてはいけないという動きをした方が早いかなと思います。私自身も北見市に、知的障害を持った人、精神障害を持った人、こういう人も入れてほしいと言っています。私は、障害者に常にそういう人も含めて考えているんですが、ところが、駅とかそういう交通機関の利用に知的と精神はちょっと関係ないのではないかとされます。要するに、体の問題ではないか、身体障害者だけで十分であるという理解をするのですが、知的や精神の人が何を困っているかというのは当事者に聞かなければわからない。彼ら別に困っていないのだったらそれでいいのです。しかし、足を踏まれている痛みは本人に聞いてみないとわからないのだから入れてくださいと言っています。そういうふうにお答えして、当事者の枠をどんどん広げてます。これからますますバリアフリー法案というのを根拠にして、ようやく障害者の運動というのが行政の中に浸透する段階に入ってきたと考えられますので、障害者自身の動きをぜひ期待したいと思います。以上です。

尾上 どうもありがとうございました。

では、最後にコメンテーターということで坂口さん、まとめのコメントをよろしく願いいたします。

坂口 私も大変勉強になりました。どうもありがとうございました。参加者の方のご意見等を聞いて私が感じたことですが、やはりこの問題はすごく身近であると同時に切実な問題であるなど。具体的なニーズをいかに反映していくかということに、こういった問題を解決できるかがかかっているのだと思います。ではそのためにどうしたらいいのかということ、結局は行政の姿勢等にもよるのですが、一番大事なのは当事者の方がいかに声を上げていくかだと思います。行政側がつくるシステム等も、それはもちろん要因としてはあるのですが、実際に当事者の方が声を上げないと行政の方もわかりませんし、具体的に動こうにも動けない状態になると思うのですよね。きょう出られている方はもう積極的にそういうことにかかわっていきこうという方だとは思いますが、きょう出てこられてない方も含めていろいろなニーズがあると思いますので、その声をいかにまとめていかに反映していくかというのは、今後の大きな課題なのではないかなと思いました。

札幌弁護士会でも、高齢者、障害者の支援委員会が来年の2月に発足しますので、例えばアパートとか具体的な法律問題のほかに、大きな視点に立った運動等もしていきたいと思いますので、ぜひ利用していただきたいなど。最後にちょっと宣伝をしましたが、よろしく願いいたします。

尾上 どうもありがとうございました。

時間の関係で、もっともっと会場からも、あるいは会場の参加者の皆さんとパネラーとのやりとりもできればよかったのですが、もうそろそろ12時まであと5分ということになってしまいました。

きょう、本当にいろいろな障害を持つ立場から、そしていろいろな地域の実情を会場からもご報告いただいて、コーディネーターである私も非常におもしろかったし、勉強になったなと思っていますが、まとめというわけではないですけども、皆さんのお話を聞いていて感じた点、幾つか述べてコーディネーターとしての最後の仕事にしたいと思います。

一つは、今回の交通バリアフリー法の中で移動の確保、移動の権利という問題が抜けているのではないかという問題ですが、これはまさに一つは法律の方は例えば障害者差別禁止法をつくって、新しい法律をつくって、その中に移動の権利ということを明確に入れるという取り組みや、それと具体的に移動の確保をしていくということで、家を出て、そしてさまざまな交通機関をつかって、目的地へ

行く、そしてまた帰ってくるというそういう動きを切れ目のないサービスをどうつくっていくのか。これはまさに市町村が中心だから、ある意味でできる仕組みなのだろうと思うのですね。違法なのか、どうなのかというのはありますが、むしろ来年の2月のその法律改正といいますか、バスやタクシーの自由参入というのが、放っておけばどんどんどんどん赤字路線は廃止になって、もっと今までよりも悪くなる。でもきちんと地域住民が自治体も巻き込んで動かしていけば、今までにないコミュニティ独自のサービス、交通サービスをつくるきっかけにもなるのではないかと。そういう切れ目のないサービスをどうつくっていくのか、それをみんなで頑張っていこうということが一点ですね。

もう一点が、きょう聴覚障害の立場から具体的な問題をお話をいただいて、すごくよかったと思っておりますが、最後に中岡さんがおっしゃられました知的や精神障害を持つ人たちは、この交通バリアフリーには関係がないかのような言い方を事業者さんたちはされるわけですが、先ほどの伊丹駅を見ていただいたらわかるのですが、すごくやわらかい雰囲気になっているのですね。伊丹という駅名が「いたみ」というひらがなで非常に大きな駅名になっています。これは委員としては知的障害の人が入れなかったけれども、そういう漢字ではわかりにくいという問題提起があり、その中で「いたみ」という平仮名での駅名表記を使おうということを採用されたものなのです。そういう意味では、広く認知障害というか、ということでは情報障害の一つだと私は思いますが、そういう意味での情報のバリアフリーという問題、これは法律の中ではほとんど残念ながら触れられていない。個々の自治体での取り組みでどう補っていくかという非常に大切な問題かなと思えました。

そして、当事者参画について思いますが、もう皆さんから提起のあったとおり、本当に障害別を超えた取り組み、そして大事なのは委員会の立ち上げの最初から、あるいは立ち上げ以前から当事者が参加をしていくということが重要なかなと思うのですね。

これはある自治体の例なのですが、最近インターネットでフローチャートとかも公開されますので、これは違うと思った例がありました。この交通バリアフリー法の基本構想では、各関係事業者や関係機関との協議会というのをつくる仕組みになっています。その中に当事者も参加するのですが、協議会第一段階というのを、ある市、ある区ですが、区と鉄道事業者、道路事業者何々として重点地区の選定をする、第一段階、重点地区です。で、第二段階、当事者に参加をしてもらう。これは違うだろうと思うわけです。つまり行政からすれば、別に行政の悪口を言うわけではないですが、どこにニードがあるかではなくて、どこだったらできるか、どこだったら協力を得やすいか、確かに実際に事業を進めていく上では全く無関係だとは言いませんよ。でも最初から当事者の意見、ニードを抜きにして、いわば関係者というか事業者で集まって、ここやったらできまんなあ、大阪弁に急になってしましますが、できますねという話で、もう枠組みをつくった上で、あと当事者の意見聞いておきましょう、これではだめだということです。最初の段階から当事者が参画をするということ。

そしてもう一点は、当然そういう最初の段階から参画して何をするかというと、我が町ならでは、我がいつも使っている駅ならではわかる問題点を、当事者が参加して一緒に共同に参画をして問題点を明らかにしていこう。そういう意味での机上での検討ではなくて、先ほど八王子の非常にいい例がお話いただきましたけれども、当事者はまさに自分たちで意見交換をしたり、委員会以外のところでもいろいろ活動をしています。まさにそういう委員会や机上での検討だけではなくて、現地調査や、そして自分たちでの自主的な研究会や、そういった取り組みが大事だというふうに思いました。

最後、先ほどコメンテーターの坂口さんからお話のありましたメンテナンスといいますか、アフターケアの問題というお話がありましたが、まさにつくって終わりではなくて、これも伊丹駅の宣伝、別に私阪急から広報のお金をもらっているわけではないのですけれども、宣伝費ももらってませんが、阪急の伊丹駅のおもしろいのは、つくって終わりではないのです。つくって終わりではなくて、事後評価をする。これはちょっと大ぶろしきになるかもわかりませんが、日本の公共事業はなかなか、つくったらもう終わりとその後の事後評価というのは、今までやってなかったといったらちょっと言い過ぎかもわかりませんが、ほとんどやられてなかった。この交通バリアフリー法で重要なのは、もちろんそのかわったメンバーは最大限その当時の、その時々で一番いいものを目指しましょう。私たちも目指します。でもやはり人間そのときでは最高であってもやはり見落としていた部

分、実際につくってみてやはり足りなかったなという部分出てきます。その事後評価をきちんとして次の改善につなげていく、そのことが大切なのではないかなと。そういう意味では、最初から参画をし実際に現場に出て一緒に、当事者が一方的にクレームという形ではなくて、その問題点を事業者や行政も交えて、共同のプロセスで問題点や改善提案をし、そしてつくって終わりではなくて、事後評価をして、次の改善につなげていくというようなプロセスが要るのかなと思います。そういう意味では、交通バリアフリー法、その自治体の動きを中岡先生からご報告いただいた動きからすると、非常に危惧も持ちますけれども、何度も申しますが、仕掛けとしては私たちが今言っているような、これこそが本来の交通バリアフリー法の本筋だと思うのですね。その本筋に沿って動けるように、動くように、私たちきょうここで学んだことをそれぞれの住んでいる地域、自分のところの市町村、それこそきょうは日曜日ですから、あしたにでも我が町の市町村基本構想どないなってますかというのを働きかけていただけたらなと思います。

そういった取り組みをこれから1年間、それぞれの地元でやって、来年ちょうどこの同じ札幌で世界会議がございます。多分移動の分科会も持たれる予定であります。1年前にはこういう話があって、あれから自分の町ではこんな基本構想つくらせたよ、こういうふうに当事者参画したよ。きょうの学習したことを1年後には成果として報告できるような動きを一緒につくっていきたいな、そういう集約点として、来年のそういう盛り上がりの中で世界会議を迎えることができたらなと思います。

少し最後が長くなりましたけれども、きょう朝早くから非常に興味深くかつ本当に切実な提起をしていただきましたパネラーの皆さん並びにポイントをついたコメントをしていただきました坂口さんに感謝を述べて、そして朝からずっと手話通訳並びに要約筆記で、きょうのテーマであります情報バリアフリーの一端を担っていただきました通訳者の皆さん、要約筆記の皆さん、ありがとうございます。感謝を述べたいと思います。最後に何よりも最後までおつき合いいただき、そして熱心に発言し聞いていただきました参加者の皆さんと、この分科会の意義、結論を確認して、そして皆さんに感謝をしてこの分科会を終えていきたいと思えます。どうもありがとうございました。