

今月のテーマ

## バリアフリー法改正案 の議論がすすむ

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の改正案が、今開かれている国会に出されています。改正案には、私たちの運動と要求が反映されているものと、非常に十分なものがあります。

### ■改正案の理念規定と課題

改正案では、理念規定を設けて、「共生社会の実現」と「社会的障壁の除去」が書かれています。「社会的障壁の除去」は、障害を社会モデルとしてみると言うことが取り入れられ、運動の成果です。私たちはこれまで、まちづくり、環境整備、移動は権利であることを主張してきました。障害者権利条約の第19条には「障害者が、他の者との平等を基礎とし

て、居住地を選択し、及びどこで誰と生活するかを選択する機会を有すること並びに特定の生活施設で生活する義務を負わないこと」や「一般住民向けの地域社会サービス及び施設が、障害者にとって他の者との平等を基礎として利用可能であり、かつ、障害者のニーズに対応していること」とあり、第20条に「障害者自身が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすい費用で移動することを容易にすること」と書かれています。理念規定に「社会的障壁の除去」が入れられたことは、障害者権利条約を実現させ、権利としての「まちづくり」を推進する足掛かりになると思います。

「共生社会の実現」は、福祉制

度改悪の行政の責任を投げ捨てる理由に使われますが、まちづくりの分野では一定の理念にはなると思います。しかし、ここでは問題が現れました。

法改正案外ですが、国土交通省が「利用者ニーズの高度化に対応した鉄道のバリアフリー化に係る費用負担のあり方について」の中間とりまとめを出しました。そこでの主旨は、「エレベーターやホームドア等の設置を一層普及するなら運賃を値上げしてもいいのではないか」ということです。中間とりまとめの概要では、「これまでバリアフリー化は補助制度（国・地方公共団体・鉄道事業者の3者の負担）等により着実に進捗しているが、国・地方の財政は厳しい状況にある中、昨年2月ユニバーサルデザイン2020行動計画が決定されるなど、共生社会の実現、超高齢化社会への対応、観光先進国の実現など様々な観点から、より高水準のバリアフリー化への社会的要請や利用者ニーズが高まっている」とあります。

私たちは、まちづくりの運動を権利として主張するとともに、市民理解を大切にしてきました。エレベーターの設置は高齢者やベビーカーも便利ですし、ホームドア

の設置はすべての人の安全を守っています。国土交通省のこの方向が、多くの人々と進めてきた「福祉のまちづくり」のブレーキになることが心配です。

エレベーターやホームドア等の設置などバリアフリー化は、当然、事業者の負担と行政の助成で行うべきだと思います。行政責任を曖昧にしているのは、福祉制度改悪と同じです。まだ「中間とりまとめ」の有識者や消費者団体、鉄道事業者の意見を聞いた段階ですが、障害者団体の意見を聞いていないなど問題が多く、今後の運動が必要です。

### ■オリンピック・パラリンピックを背景に

法改正案の背景・必要性に「2020年オリンピック・パラリンピック開催を契機」をあげています。オリンピック・パラリンピックに向けては「国際パラリンピック基準」というのがあり、競技場やその周辺の設置基準が示されています。私もまちづくり運動を進めてきた一人として自負してきましたが、この基準を見て「国際的には進んでいる」と感じました。例えば、競技場は全観客席の0.5%車いす席を設ける、前の席の



▲東京体育館の現地点検の様子

人が立ち上がった後も観戦できるように高さを設ける、としています。トイレや通路、更衣室などに基準を示しています。オリンピック組織委員会が召集して、私も参加して、この基準をもとに今、各競技場の建設協議や現地点検を行っています。既存の施設などは困難な面もあります。

設中の8万人収容の国立競技場は400以上の車いすを設けるとしています。周辺の駅の整備を進めなければ観戦が保障されないなど、課題は多くあります。可能な限りバリアフリー・ユニバーサルデザインの面で良いものをつくり、オリンピック・パラリンピックの競技場や周辺だけでなく、全国に広がれば、と思います。

### ■事業者・行政にもとめること

改正案では、公共交通事業者による「ハード・ソフト計画」の作

成、とりくみ状況の報告、公表をあげています。これにより3000人以下の駅のバリアフリー化やホームドアの設置の推進になれば、と思います。駅の無人化などの「合理化」の推進のために使われないようにしなければなりません。

また、市町村による基本構想作成強化をあげています。東京でも、いくつかの区市町村が作成していますが、当事者を入れユニークなまちづくり計画をもとに作成しているところもあれば、おざなりのところも多くあります。私は、自治体単位での作成が先にあるのでなく、障害者をはじめ住民参加による「我がまちづくり」をつくり、それをもとに点から線に、線から面に広げることが重要だと思っています。障害者等の参画のもと、「施策内容の評価等を行う会議」の開催も改正案に明記されています。

さらに改正案では、「近接建築物との連携による既存地下鉄等のバリアフリー化を推進するため、協定制度及び容積率特例を創設」するとしています。東京では、都内鉄道駅（755駅）のバリアフリー進捗状況では、「エレベーター等による段差解消」の整備状況

は93%とされていますが、多くは1ルートのみで、乗り換えなどができることも多く、私たちは、2ルート目、3ルート目の整備を求めています。

建物については、2000㎡以上が適用という基準は変えていません。先日行った障全協の国土交通省交渉で、「なぜ基準を下げないのか」と質問したところ、「自治体の条例で先行しているところがあるので」という回答がありました。多くの自治体の条例が2000㎡以下で適用している例をあげて回答しましたが、ならばなぜ法改正ができないのか、地域の特性がある問題でもなく、国が先行して、基準を下げ、推進する必要があります。

改正案は、4月13日から国土交通委員会審議が始まりました。今開かれている国会は、どのようになるかわかりませんが、バリアフリー法改正案は、成立される見込みです。問題は、委員会などで実態にもついた審議が行われるか、成立後、多くの人々とともに運動によりどう実質的なものにしていくか、だと思います。

市橋 博（いちはし ひろし）

障全協