

(穀田恵二君紹介)(第三九二七号)
日本のタクシー再生に関する請願(小沢鋭仁君紹介)(第三九二八号)
は本委員会に付託された。

六月十三日

幹線道路網の早期整備に関する陳情書(東京都千代田区丸の内三の二の二山口信夫)(第二七八号)

高規格幹線道路の整備促進等に関する陳情書(高松市番町四の一の一〇筒井敏行外三名)(第二七九号)

構造計算書偽装問題対策に関する陳情書(東京都新宿区西新宿二の八の一川島忠一外九名)(第二八〇号)

島原・天草・長島架橋構想の推進と有明海・八代海沿岸地域を環状に結ぶ広域の道路の早期整備等に関する陳情書(宮崎市橋通東二の一〇の一坂元裕一外七名)(第二八一号)

道路整備の財源確保に関する陳情書(松山市一番町四の四の二伊藤宏太郎)(第二八二号)

道路特定財源に関する陳情書外一件(茨城県築西市下中山七三二の一富山省三外三名)(第二八三号)

東九州自動車道の建設促進等に関する陳情書(鹿児島市山下町一一の一赤崎正剛)(第二八四号)

本州四国連絡橋通行料金のさらなる引き下げ等に関する陳情書(鳥取市東町一の一二〇前田宏外四名)(第二八五号)

同日

道路整備に関する意見書(北海道長沼町議会)(第三九八二号)

道路特定財源制度に関する意見書(岐阜県高山市議会)(第三九八三号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県多治見市議会)(第三九八四号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県中津川市議会)(第三九八五号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県瑞浪市議会)(第三九八六号)
は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案(内閣提出第五二五号)(参議院送付)

○林委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、参議院送付、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案を議題といたします。

本日は、本案審査のため、参考人として、首都大学東京大学院都市環境科学教授秋山哲男君、社会福祉法人日本身体障害者団体連合会会長小川榮一君、視覚障害者労働問題協議会会員上蘭和隆君及び一級建築士事務所アクセスプロジェクト代表川内美彦君、以上四名の方々に御出席をいただいております。

この際、参考人の方々に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、御多用のところ本委員会に御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。本案につきまして、それぞれのお立場から忌憚のない御意見を述べたいと存じます。どうかよろしくお願いをいたします。

次に、議事の順序について申し上げます。

まず、秋山参考人、小川参考人、上蘭参考人、川内参考人の順で、それぞれ十分程度御意見を述べた後、委員からの質疑にお答えいただきます。

なお、念のため参考人の方々に申し上げますが、御発言の際にはその都度委員長の許可を得て御発言くださいますようお願い申し上げます。また、参考人は委員に対し質疑をすることができないこととなっておりますので、あらかじめ御了承願います。

なお、参考人及び質疑者におかれましては、御

発言の際は着席のままで結構でございます。それでは、まず秋山参考人をお願いいたします。

○秋山参考人 首都大学東京の秋山と申します。今回の交通バリアフリー法につきまして、自身の感想を申し上げます。

最初に、全体的には、この法律は相当頑張った法律だと見ております。特に、人権が入っていないとかSTサービが入っていない点を除けば、かなり評価してよいという理解をしております。

評価の第一点としては、範囲を拡大したことと、それから、建築物ともう一つは交通を一体化したという点は、やはり五年前よりは前進したのではないかと、これが第一点ですね。

第二点は、具体的なレベルとして、鉄道駅とかあるいは空港とか、道路も含めてそうすけれども、さまざまところでバリアフリーが、国際的に見てもかなり頑張ったという形で、具体的に見えるようになった、ここが評価の二点目でございます。

それで、問題点ですけれども、やはり、今回はユニバーサルデザインということはある程度含み込んだ点を考えますと、ユニバーサルデザインの本質の中には、すべての人が使えるようにということですが、たつた一人の人が使えなくてもユニバーサルデザインではないという理解を私自身はしております。

したがって、その点からしますと、問題点の一つ目として申し上げたい点は、スペシャル・トランスポート・サービが、これについて五年前には附帯決議として位置づけられていたんですが、残念ながら、今回余り大きな進歩がなかったように見受けられます。特に、具体的なレベルで、地方あるいは東京で、あちこち障害者、高齢者の移動については問題が起きております。

例えば、明と暗を分けた過疎地域の例を申し上げますと、道路運送法八十条で、過疎地域でたま逮捕された例と、逮捕直前までいったけれども計画がうまくいった例と、二カ所あります。逮捕されずに過疎地域で有償運送をしつかりできたところは青森県の佐井村ですが、高知の大豊町は、逮捕されて、残念ながら、タクシース社のサービもあるんですけども極めて不十分で、結果的に年金生活者の人が病院になかなか行けないという現実が起きております。

そのために、ではどうしたらよろしいかという議論なんです、第一点は、法律だけに限らず、計画的なアプローチと両方やらないと無理でしょう。特にスペシャル・トランスポートについては、スウェーデンですと、公共交通責任法という法律があって、車両は何台持っているか、バリアフリーの車両をちゃんと持っているか、計画はしっかりとしているかとか、そういったことまで規定している現実がありますが、日本はそこまでまだいっていません。

そういう意味では、地域交通の計画をつくるということが非常に大事で、佐井村というところは計画をつくっている最中に過疎地有償運送の問題が起きたものですからうまく対応できたと思うんですが、計画のないところははずたになつていくという現実がございます。これがSTの一つ目の問題です。

二つ目は、補助制度と移動の最低保障というのがやはり日本では必要なんじゃないだろうか。特に移動の最低保障については、人権とも絡みますけれども、モビリティの最低保障ということになると思いますが、ヘルシンキですと、一カ月十八トリップを保障しているという現実がございます。というところは、週二回外出できるんですね。こういうことをやっているんですが、残念ながら、日本ではそういう体系がどこにも見当たらないという現実がございます。したがって、STサービに關する限り、日本は完全に後進国となっております。

そして、一般的に、鉄道とかバスとかのバリアフリーは欧米先進国としてのぎを削って、かなりいいレベルで戦っているといえますか、先端を行っている感じがしますが、このSTサービについて

ては大きく水があいて、十年、二十年のおくれをとっているという現実、これについてやはりしっかり受けとめていただきたいというふうに思います。

以上がSTサービスです。

その他の細かいことを一、二点申し上げたいと思いますが、特にソフト的対策がこれからは必要かなと思います。法律の中には接遇とかさまざまなソフト的な対策が書かれてございますが、特に道路については、駅周辺の放置自転車、放置自転車条例がありますけれども、あれでは無理です。もう少ししっかりした対応をしないといけない。放置自転車法が本場に重要なルートにあるところを、それを撤去する方法が日本ではまだ定められていない。これは日本独特の問題です。

それから二点目ですけれども、バリアフリーに対する違反者に対して、やはり、障害当事者あるいは高齢者が直接例えば国交省の大臣に訴えて解決がそこから下される、そういった方式、つまり交通裁判所みたいな方式も必要なんじゃないだろうか。

さらに、文科省あたりですと、バリアフリーの倫理教育がどうしても必要なんじゃないだろうか。この倫理教育がないために、個人の利益といえますか、会社を優先して社会の利益を度外視するということが往々にして起こっておりま

す。これについては倫理教育だろうというふうに思います。

その他のところでもう一つ、観光のバリアフリーについてももう少し目を向けていただきたいんですが、今回の法律案は、個々の道路、鉄道、港湾とか、さまざまな部品ごとにはすぐれたものなんです。例えば、事前に情報を入力して交通にアクセスして宿泊して、そして観光地を回るという一連の行為については、高齢者、障害者については極めてまだ使いにくい状況である。これがまず第一点です。これについて総合的に考えるという視点をぜひ入れていただきたい。

二つ目が、観光地、自然景観、文化財とか世界

遺産、これについてバリアフリーをどうするかという議論なんです。すべてバリアフリーにするのではなくて、本当に大事なものを残しながらアクセスを確保するというところについては知恵が要りますので、知恵ということの研究が要りますので、ここについてはかなり頑張ってほしいと思います。

さらに、海外からの移動困難者とか日本語が読めない外国人に対して、何らかのバリアフリーの対応が必要ではないかというふうに思います。

以上です。(拍手)

○林委員長 ありがとうございます。

次に、小川参考人をお願いいたします。

○小川参考人 小川でございます。

身体障害者の日本の連合会長という立場でございますので、当事者団体長ということでございます。私は、常に自立して参加して交流を深めて生きがいを求める、こういうことに専念をする立場をとっております。原爆患者でもありますけれども、下肢障害者でございますので、特に私は、移動ができるような本法案に対する関係については非常に期待を申し上げております。

まず、平成六年に制定されました高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律、ハートビル法及び平成十二年に制定されました高齢者、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、交通バリアフリー法等により、これまでの駅、バスターミナル、空港など旅客施設での段差の解消やバリアフリー化の推進など、私たち障害者が公共施設並びに公共交通機関を利用して移動する際の利便性及び安全性の向上が一段と進んできていることについては、高く評価するものでございます。

そして、このたび、両法の対象外であった道路、路外駐車場、都市公園等の追加、新設、改良時のバリアフリー化を義務づけ、これら既存の施設や百貨店、病院、福祉施設等、社会参加の促進に大きく前進するものとなります。

地域における一体的、連続的なバリアフリー化の向上となる本法案の制定に大きな期待を寄せるものであります。

二番目、施策に関する基本的視点について。

1、インクルーシブでバリアフリーに基づく社会の実現を図ること。

2、バリアフリー化を促進する上で、安心、安全な機器、設備の開発整備や運営管理について万全を期すること。

3、限定されない行動範囲確保のための移動経路の整備の促進を図ること。

4、本法案について、関係省庁の連携強化による政府一体となった着実なバリアフリー施策の推進を図ること。

5、国民のバリアフリーに関する意識の向上に向けた心のバリアフリーへ積極的に取り組むこと。

6、バリアフリー化の取り組みに対する支援の充実強化を図ること。

7、市町村の基本構想策定と事業実施に至るすべての段階における障害当事者の参画を徹底すること。

8、障害者基本法、障害者自立支援法にあるような三障害を対象としたバリアフリー施策を推進すること。

9、学校教育、社会教育を通じたバリアフリー意識の啓蒙普及を強力に図ること。

10、選挙権の行使に係る投票所の建物やアクセス等、バリアフリー化の促進を図ること。

11、国連で審議中である障害者権利条約並びに条約に基づいて制定されるであろう障害者差別禁止法と整合性のあるバリアフリー施策の促進を図ること。

12、東横インの例を見るまでもなく、悪質な業者に対する罰則の強化。

三番、基本的施策の視点について。

i、ハード面の整備に関すること。

(1)旅客施設、車両等における整備。

①駅などにおける転落防止設備、ホームドア、

可動式ホームさく、点状ブロック等の整備を図ること。

②一日平均利用者数五千人未満の旅客施設におけるエレベーター及びエスカレーターの設置を図ること。

③時間制限せずに常時利用できる上下双方方向のエスカレーターの整備を図ること。

④駅などにおける障害者の移動介助等に関する係員の障害に対する理解と教育の徹底を図ること。

⑤車いす利用者やオストメイトが利用できる多機能型公衆トイレの設置及びトイレまでの動線のバリアフリー化の整備を図ること。

⑥旅客施設及び車両内における日常及び緊急時等においても対応できる音声ガイド、文字表示案内の整備の促進と、社員に対する教育の徹底を図ること。

⑦福祉タクシー導入の促進を図ること。

⑧電車内における電動車いすを含む車いすスペースを確保すること。

⑨コミュニティバスや観光バス、高速バス等を含めたノンステップバス導入の促進の強化を図ること。

⑩旅客船や旅客機内での通路やトイレ等のバリアフリー化の促進を図ること。

⑪電動車いす利用者がスムーズに旅客機を利用できるように図ること。

⑫空港ターミナルビル内の搭乗口、ロビー間のカーン等による移動補助の促進を図ること。

⑬駐車場と空港ターミナルビル間の移動手段のバリアフリー化の促進を図ること。

(2)道路。

①新設並びに既設歩道橋へのエレベーターの設置を義務づけ、動線の確保が図られるようにすること。

②歩道の整備の強化を図ること。

i、歩道幅の拡大。

ii、放置自転車等に対する罰則。

iii、点字ブロック設置の促進。

③ 音声信号機設置の普及促進を図ること。
④ 電柱や道路上の看板などの撤去の強化を図ること。
⑤ 降雨降雪対策として、屋根つき駐車場の整備促進及び電動車いす等が使用できる駐車スペースの拡大を強化すること。
(3) 建築物。
① 床面積二千平方メートル未満の建築物の新築及び増改築に関するバリアフリーの義務化を図ること。
② 敷地内及び館内における誘導ブロックの設置や車いす利用者を配慮した動線の整備を促進すること。
③ エレベーター前やトイレ内等における音声情報案内の整備促進及び案内係等社員教育の強化を図ること。
④ 緊急時における適切な誘導を行うための社員教育、指導を強化促進すること。
⑤ 共同住宅、学校におけるバリアフリーの義務化を図ること。
2、バリアフリーに対する国民意識の啓発について。
(1) 障害の形態や障害者に対する正しい理解のための育成の促進を図ること。
(2) 心のバリアフリー育成の促進を図ること。
(3) すべての人にとって優しい環境、バリアフリー社会実現への啓発を図ること。
(4) 公共の場におけるマナー意識の啓発を図ること。

四番、支援措置(基本的基準の適合)について。
1、各種補助金に対する交付を図ること。
2、地方公共団体の助成を実施する場合の地方債の特例の実施を図ること。
3、固定資産税等課税の特例の実施を図ること。

当事者団体で幅広い団体長という立場で大変幾つものお願いを申し上げましたけれども、どうぞ本件に對しまして細かい気遣いのできることをお願い申し上げまして、説明の趣旨にかえさせてい

ただきます。

ありがとうございます。(拍手)
○林委員長 ありがとうございます。

次に、上蘭参考人をお願いいたします。
○上蘭参考人 私は、明るさも全然見えない重度の視覚障害者です。情報障害の視覚障害者という立場で、ちょっと偏っているかもしれませんが、私の意見をお願いします。

視覚障害者といっても、生まれたときから見えな人とか、途中で事故や病気で見えなくなる人、さまざまです。最近では、糖尿病とか成人病の合併症などで、四十、五十を過ぎてから見えなくなる人もいらつしやいます。視覚障害者は、いろいろな意味で情報障害者、自分がいるところ、その周辺がほとんどわからないといったような状態で、前回のバリアフリー法であるとか今回のバリアフリー新法案に期待するものです。

先ほどから申し上げていますように、視覚障害者の一人歩きというのはとても困難なものなんです。一人歩きをしていますと、ぶつかったり段差から落ちたり、それで迷っているうちにまたぶつかったりして大変なことになって事故に遭つてしまつという現実、これは一人歩きしている者の現実です。

視覚障害者の中にも、かなり見える人とか、ちよつとだけ見える人とか、少し見える方を弱視というふうに言っていますが、私は全然見えない全盲と言います。弱視者も含めると半数ぐらいの人がブラットホームから落ちています。全盲だけでいうと、六割、七割。私の感じでは、一人歩きを本当にしている者の中ではもっと多いかなという気がしています。

私は、これまでホームから四回落ちてしまいました。四回落ちてきて、幸い電車がそこに来なかつたので、今こでお話しさせていただいていますが、最初の二回は歩き始めて三年以内という、まだ未熟さ、ベテランになつても落ちるんですけれども、三回目は、駅員が私を案内しながら歩いていまして一緒に落ちてしまったという、何

とも、ありがとうございますと言いたいところなんです。ちよつと、どうしてかということとは私にはわかりません。

その以前からなんですけれども、視覚障害者たちのいろいろな運動で、今では八割ぐらいのホームに点字ブロックは敷設されていると思います。この点字ブロックというのは、私たち視覚障害者がホームから転落しないためのブロックなんです。そのブロックが敷設されていて、毎日私が使っている、もうほとんど知っているかなと思うような駅で二年前にやはり落ちてしまいました。ですから、点字ブロックだけでは視覚障害者の転落防止はできないのかなと私は思っています。

どこかの駅で、最近には特に、いろいろな事故が発生した、人身事故という話を聞きますと、ああ、あそこにはだれがいるな、あいつは大丈夫だろうかと本当に心配してしまいます。多分、私の知り合いもそうだと思います。

二〇〇三年度のホームからの転落死傷者数は四十二名で、そのうち二十一名が亡くなつています。これは少ないと思うか。私たちは、自分に降りかかってくる、今か、きょうか、あすかという問題ですから、とても不安でなりません。もちろん、この数字にはもっとも多くの自殺者というものは含まれていませんので、その辺は加味して考えてください。

点字ブロックが敷設され、バリアフリー法ができてからも、線路への転落事故というのは減つていないように思えません。現在で日本に九千五百ぐらいの駅があるんですけれども、可動式ホームさくとかホームドアが設置されている駅は二百七十ぐらいかと思われまふ。これはたつた三%弱という本当にお寒い状況です。私が思うに、可動式ホームさくが設置されている駅では転落事故は起きていませんので、ぜひ可動式ホームさくの設置促進をお願いしたいと思います。

設置するというのはとても難しいらしいんですけれども、ドア位置の異なる電車が入るとホームが曲線であるとか、技術的な問題ですね。た

だ、もう一つは費用負担の問題があります。費用負担をどうするかというのは、どのことについても難しいことかと思ひます。

新規路線ではドア位置を統一することはたやすいと思うんですけれども、このころは、特に都市部だと思ひますけれども、いろいろな路線が相互乗り入れをしているというそれなりに便利な状況なのですが、一方、ドア位置という意味だけで考えると、これは新規路線だけでやってくれれば簡単に可動式のホームさくができるかなと思ひます。利潤追求だけでなく、安全な交通機関をつくるためには、安全なホームさく、ホームドアをつけた駅をつくるようにしてほしいと思ひます。

私たち、情報障害者と言ひましたけれども、点字ブロックは、視覚障害者誘導用点字ブロックというのはJIS規格というのがされたんです。大分整備が進んでいます。私たちは、点字ブロックを目安に、警告だとか、ここを目安にしていろいろ歩いていきます。

ただ、点字ブロックというのは、皆さんが思ひていらつしやるほど私たちにとって万能なものではないんです。見ていて、幅の広い、三十七センチとか四十七センチあるんですけれども、あの広い、黄色いものというのはすぐわかりそうなんですけれども、私たち全盲の者は足で踏んで、あるいは白杖、白いつえでさわつて初めてわかりかねるんです。ですから、離れていたところではどこにブロックがあるかわからないという、ある意味欠点ですけれども、点字ブロックは、便利なんですけれども、まだ足りないんだということなんです。

それで、黄色い突起なんですけれども、あの中には、あるだけということ、これは何を意味しているか、ある程度はありますね、警告という意味を持っていてなんですけれども、このブロックをたどっていくとどこへ着くのかということは簡単にはわかりません。ですから、それをたどつて安心しながら歩いていけると、変な着き方もまだまだ

ありまして、事故につながるということもないことはなくて、結構そういう事態に陥った人も多いと思います。

敷設するためには、ブロックを利用している人たちの意見を十分聞いていただきたいと思っています。

今度は、音声情報というのがあるんですけども、私たちは、日常的にいろいろな音、今皆さんがページを繰る音とか、そういういろいろな音を利用していると思います。あそこにはポストがあるとか、そういうことを感じながら歩いています。先ほどお話ししました点字ブロックの弱点を補うことでは、点字の読めない人もいますし、足の感覚が鈍くなった人もいますので、音声とか音響による情報提供は、バリアフリーを考えたときに有力な情報手段であると思います。

交通バリアフリー法が二〇〇〇年に施行されて、音声誘導が一定位置づけられたんですけども、まだ実効性が結構低いという事実もあります。エレベーターの案内もまだまだ少ないです。これを義務づけてほしいこと、音響信号機がまだ多分二十分の一とか、五割ぐらいにしかないと思いますので、これの促進を進めていただきたい。私たち、信号のあるところでも、方向がどっちに渡っていいかわからなかったり、車が来てしまったりひかれるケース。私はこれまで二回交通事故に遭っているんです。

いろいろな技術のことがあります。音の出る信号機は、以前、鳴りっぱなしのものが多かった、それで深夜になったり早朝とかはとめられるというケースもあったんですけども、近年では、誘導用の押しボタンがつけられていて、鳴っていない信号機の位置を確かめることができます。それで、ボタンを押して、便利にはなってきた音が鳴る、そういうもので、便利にはなってきたと思います。このように、技術開発を適切に進めることによって、音声や音響による情報提供が現実的なものになってきている例が多くなりました。しかし、残念ながら、せっかく費用と時間をお

けたのに、私たちが実際には便利になったという感じがしないことも確かです。また、私たちが反対している設備をどんどん導入しているケースもあります。

例えば、トイレの前の触地板というのなんですけれども、トイレの入り口あたりに便座の位置などを細かく書いたもの、皆さんもごらんになったことがあるかと思いますが、トイレの中に入ってしまうと、狭いですから、私たちは迷ってもそんなに大した時間をとらないというもので、あれは余り、さわって、ここがどこだ、これが便座だなどというふうには地図では要らないと思います。何しろ、トイレというのは緊急性の高いものですので、さわっている暇がないようなことが特に私たちには多いんです。

ほかに、赤外線による音声情報システムというものもあるんです。これは視覚障害者団体が反対したもので、これはよいものだよ、よいものだよといって、つけられてしまったというケースもあります。これは、便利なこともあるんですけども、端末を私たちが持つて、ビルから案内が出るものに私たちが向ける歩きものの探すすけれども、視覚障害者はいろいろなものを探すというのとはとても不得手なので、そっちに方向が探して歩かないといけませんので、右手には例えば白杖を持つて歩いて、左手にこういう受信機を持つて歩くと、踊りを踊っているみたいなんですけれども、なかなかうまくいかないというような設備もあります。

せっかく、技術開発というのはいいんですけれども、私たちが使えるものをぜひ導入していただきたいと思っています。それで、最近では心のバリアフリーということがいろいろ言われていますけれども、先ほどのホームドア、可動式ホームさくとかいうもの、ハードでできるものはさくさく、点字ブロックでわかるものは点字ブロック、あれは余り壊れるものじゃないですから、はつきりしていただきたいと思うんです。

最後に、人の助け。私たちが一人歩きするとき最初に習うことというのは、人に物をお願いするということなんです。これはとても大事なことなんです。最初は人に頼むということではできないんです。それができるようになると、おお、おまえも一人前かというふうになると、おお、おれども、危険なホームから人も減っています。有入改札、人のいる改札も減っています。これは私たちにとても憂慮されることです。最後のよりどころとしては、やはり人の細かいアドバース、サポートだと思いますので、人の削減はできるだけやめていただきたいと思っています。これを一番最後にお願ひして、私の意見を終わりたいと思います。どうもありがとうございます。(拍手)

○林委員長 ありがとうございます。

次に、川内参考人をお願いいたします。

○川内参考人 一級建築士の川内と申します。この法案について、基本的な印象としては、二〇〇〇年に、こちらの、今は自民党の議員になっていらっしゃいますが、盛山先生なんかの御尽力で前の交通バリアフリー法ができて、それから着実に前進しているというふうな受けとめていまして、基本的には賛成しております。ただし、それはいつまでも、二〇〇〇年のときに指摘された問題がほとんど解決されていないという部分もありまして、そのことを申し上げたいと思います。

まず、一番大きな気になるとして、ハンドルの形車いすが公然と拒否されているというのはやはりおかしいのではないかと思っています。重いこと、大きいことが拒否の理由とされていますけれども、この交通バリアフリー法の移動円滑化ガイドラインによると、設計の基本的な寸法として、車いすの幅を六十五センチ、そして長さを百センチというふうなことを想定してガイドラインをつくったというふうになっています。ちなみに、私の車いすは、つま先までが長さが大体一メートル、それから幅が六十一センチあります。お手元の資料の写真、二つのハンドル形車いす

の写真を載せていますが、左側のハンドル形車いすは幅が四十二センチ、長さ九十センチ、右のは寸法がありませんが、長さが一メートル、幅が六十センチ、私の車いすとはほとんど同じ大きさです。この二つのハンドル形車いすはどちらもガイドラインの寸法よりもはるかに小さい。左側のに至っては手動車いすよりもはるかに小さいわけですから、公然と新幹線の利用を拒否されている。今は博多から東京まで一切拒否というふうに聞いています。

その理由は、ハンドル形車いすであるという形式に対して拒否されているわけで、今まで言われている重いかとか大きいとかという実体とは全く関係なく、一律に拒否されているわけです。その結果として、新幹線が利用できない。新幹線はもう走り始めて四十年もたつのに、彼らは四十年前の世界にいるということになるわけです。

きょう、委員の方々はその後横浜に御見学に行かれるということで、横浜というのは基本的には非常に設備が整っているところで、私たちも二〇〇二年に横浜で国際会議を行いました。そのときに米国から講演者として人を呼びました。その方が実はハンドル形車いすを使っていたわけなんです。

JR東日本に、成田エクスプレスに乗るのにハンドル形車いすで乗りたいんだがと言うと、米国では小型のハンドル形車いす、この上の写真で見ていただくと左のようなものですね、この程度のものが非常に普及して、その方もこの程度のものだったんですけども、サイズを聞くまでもなくJR東日本は拒否しました。

それについて、私はその呼んだ女性に対して説明することができなかった。言えることは、これが日本のやり方だという言い方しか言えないわけですね。本当に理不尽な、説明のできない拒否というものが海外にまで知られているということは知っておいていただきたいと思っています。

さらに、交通バリアフリー法で配慮されるようになったことを逆手にとった拒否というの起こっています。

皆様のお手元の資料の後ろの方に、参考資料として、少しJALとのやりとりというものを付けていますが、交通バリアフリー法で、航空機というのは通路に面する座席の半数以上でひじかけを可動式にするようにというふうになっています。それが逆手にとられて、ひじかけが上からない席には車いす使用者を乗せないというふうになり始めています。そういう規則もあるというJALは言いまして、機長まで出てきて、ひじかけの上からない席には乗させない、ひじかけの上からない席に乗りかかるとするならば、飛行機に乗させないというふうなことを言われました。

これは、もちろん、交通バリアフリー法の精神からしてそんなことはあり得ないということをいろいろ言いついて、結局JALの方が、そんな規則はないのに、あたかもあるように機長を初めとして拒否したことは申しわけないというふうにして謝罪してきましたけれども、そもそもひじかけを上げるようにという規定は、座席に乗り移るのを容易にするためであって、より多くの利用者に使いやすくという趣旨であつたわけで、ひじかけが上がる上からないで利用者を拒否するというのはないわけですね。そのことが現場では全く理解されていなくて、ひじかけが上がる上からないかお客を拒否しているという事態になるわけです。

あるいは、ホームでの渡り板というのが鉄道の事業者に普及してきました。そうすると、以前は、例えば駅員さんが出てこないときに、電車の一番後ろまで行って車掌さんに乗りおろさせてもらうということがあったわけですが、つい最近、車掌さんの方が、渡り板がないので手伝わないううふうに言い始めているというふうな、非常に不思議な状態が起つてきます。

これらを思うと、ハードの整備は進みつつあるんですけども、現実に使っている私たちというのは、相変わらず大きな困難の中にいる、常に拒否あるいは排除という風の中にいるんだという

ことを思います。交通バリアフリー法の精神というのは、排除することではなくて、より幅広い人がもつと使いやすいということであつたと思うんですが、それが伝わっていないというのは非常に残念なものです。

さらに、例えば航空機の場合、障害のある人が利用するには、安全のためということで多くの制限があります。例えば、御夫婦二人とも車いす使用だった場合は、御夫婦であつても隣り合った席には座れないとか、そういうふうな、安全ということで制限があります。

その制限の内容はともかくとして、その制限は外部に公開されていません。今回のひじかけのこと、向こうはそういう規則があると言う、私はあるはずはないと言う、そこで押し問答になったわけですが、では、どういう規則があるのか公開してくれというふうなJALにお願いしました。

が見えするものではないと言つて拒否されているわけですね。別に安全のためとかいつて理由がある拒否であれば、制限であれば、それは受け入れる用意があるわけですから、情報はせめて教えていただきたいというふうな思っています。

これに関して、北側大臣の参議院での答弁によりますと、権利を認めていくと、国の関与権限の強化、財政支出の大幅な増大等々が起つてくる、さらに、損害賠償請求が起るというふうなことをおっしゃっています。私たちはそんな大げさなことを言っているのではなくて、普通に交通機関が使えるように、拒否されないということ

を求めているにすぎないわけですね。

二〇〇二年に身体障害者補助犬法がつくられて、補助犬同伴による利用の拒否というのが禁じられましたけれども、同様の法律、またはこのバリアフリー新法内部での拒否の禁止というのはつきり言う必要があるだろうと考えています。これについては、各事業法で正当な理由のない拒否は禁止されるというふうな答弁されていますけれども、では、禁止されているにもかかわらず、正当な理由を提示されずにこれだけ広範囲に公然

と拒否が行われているということについて、どう説明がつくのか。事業法は機能していないというのが当事者としての実感であります。

これについては、JR東海などは、法務局から人権侵害として問題があるというふうな指摘されたにもかかわらず、改善されていないわけです。また、公共交通は曲がりなりにも事業法がありまされども、建築物については拒否を禁じるようなものはないわけですね。

それから、可動式ホームさく、ホームドアですが、これは先ほど上蘭さんがおっしゃいましたが、自殺者を除くと、ホームでの事故、二〇〇三年度ですが、死傷者が三百二十二人、うち死亡者が百九十五人。一方で、可動式ホームさくを設置して五年間、地下鉄の三田線は転落等の事故は一件もなくなっている。

視覚障害のある方に、一つの路線全部に可動式ホームさくが一遍に設置されている場合と、それから、歯抜けのようでもいいから、とにかくできるところはホームさくを設置した場合と、どっちがいいですかというふうな聞いてみました。すると、歯抜けでも何でもいいのか、とにかく一駅でも設置してほしいというふうな意見でした。つまり、それほど視覚障害のある方の危機意識というのが強いわけですね。ですから、路線の一駅でも条件がそろわないうとその路線が整備できないというのではなくて、一駅ごとという考え方もあるのではないかと思います。

ホームに入ってくる電車のドア位置が違うので整備できないとかというふうな話もありますが、例えば、マラソンは長距離だから大変だとずっと言い続けているのと、ではこれからトレーニングを始めましょうとトレーニングを始めるのとでは、数年先の結果というのとは大きな違いがあると思います。ぜひこれは早急に、人命にかかわることなので取りかかっていた方がいいと思います。それから、段差とすき間ですき間でも、移動円滑化基準では、間隔はできるだけ小さいもの、段差はできるだけ平らなものというふうになってい

ますが、これに関して、梅田鉄道局長の参議院での答弁は、段差というのは五センチぐらいを目安にしたい、すき間というのは二十センチ、車いすの場合は十センチぐらいを目安にしたいというふうにおっしゃっています。ところが、鉄道規則には、プラットホームと電車のすき間というのは直線の場合は五センチというふうな言われているわけ、どうしてこういう答弁になったのかよくわかりません。

段差について五センチぐらいということで、車両とホームの間の段差はほぼ解消してまいりますというふうにおっしゃっていますが、それは私たちの考える段差解消とはどうも違うような印象を受けています。私たちが必要なのは、五センチで段差解消ということではなくて、車いすで単独乗降できる段差解消ということを御理解いただきたいと思っています。

それから、ホームとのすき間の二十センチというところについては、ちょうど最近新聞に載つた事例をそこに張りつけていますが、二十センチのすき間で女の子が挟まったというふうな事故も起きています。

ここで時間が来ましたので、以上で終わります。ありがとうございます。(拍手)

○林委員長 ありがとうございます。

以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

○林委員長 参考人の方々に申し上げますけれども、暑いですが、どうぞ遠慮なく上着は外してもらつて結構でございます。

これより参考人に対する質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。松本文明君。

○松本(文)委員 おはようございます。

参考人の皆さんには、御協力をいただいて大変感謝をしているところであります。自民党の松本文明と申します。どうぞよろしく願います。そこで、まず最初に心の問題について伺いたいのでありますけれども、ここ数年、健常者と障害

を持たれた方々との間で、私たちの日本の社会と
いうのは優しい社会になってきていると感じてい
らっしゃいますでしょうか。それとも、無関心な
社会になっているのか、親切心のない社会になっ
ているのか。そこら辺の変化は、昔も今も人情は
変わらない、こうお感じになっているのか。

そこら辺のことについて、小川さん、上蘭様、
それぞれについて御意見を聞かせたいと思い
ます。

○小川参考人 私は、今の先生の御質問、上向き
になっている、心の関係は私は上向きになっ
ているというふうに感じ取っております。

ということは、報道機関などで非常に殺伐な報
道もされますけれども、劈頭申し上げましたけ
れども、私たち障害者がやはり自立して参加して交
流を図っていくことが生きたいということに常
に私は申し上げているつもりですが、それらの身
体障害の方々に、最近私は、各地域、ブロック別
に、日本が六つに分かれているわけでございま
す、その代表的な方々の会議で聞いて、今先生お
尋ねされました関係について私も非常に関心
を寄せているものですから、私が感じ取っているところ
では、教育と心の課題ということについては
もともと力を入れれば、私は、先ほど隣の先
生から提言もされましたけれども、障害者団体と
すると、優しい心になっている、上向いている、
こういうことは申し上げております。

○上蘭参考人 私も同様に、心というものの、この
バリアフリー法などの施行に伴って出られるよう
になった障害者が、外に出られて、皆さんの目に
触れるようになったということが大きいと思いま
す。また、学校でのいろいろな教育の場に私たち
を呼んでくださって、障害者はどういうことを
やっているんだよ、障害者も社会の一員であるん
だよということ、私は常日ごろから言っているん
ですけれども、子供のうちから、ああ、自分たち
だけ、健常者だけが社会をつくっているんじゃない
んだな、いろいろな、車いすの人もいろいろ、松
葉づえをついている人もいろいろ、私みたいに全然

見えなくても歩けるんだみたいな感じで、それで
その子たちが周りに広めて、私たちが信号を渡ろ
うとすると、そつちじゃないよ、危ないよとい
う声をさつとかけてくれる人などいますので、ふ
えてきてはいいます。

以上です。

○松本(文)委員 ありがとうございます。
秋山先生と川内さんに伺いたいのでありますけ
れども、このバリアフリーとハートビルを今度一
緒にしてユニバーサル社会を目指します。ユニ
バーサル社会、国の定めるマニュアルをしま
りやって、いずれノーマライゼーションの社会を
つくりたい。こういう話を老人会でやっても、ほ
とんど理解してもらえない。先ほど先生がおつ
しやられたスペシャル・トランスポート・サービ
スとかあるいはモビリティ云々とかそういう横
文字の言語に対して、私たちの国の高齢者とい
うのは必ずしも理解が行き届いているとは思え
ない。障害者もそうなんです。

ところが、私たちが目指す社会を表現していく
上で、昨今こういうふうな、横文字文化というの
でしようか、横文字での説明というのが大変に多
い。これはどうも国民全体に施策だとかやり方を
説明していく上で、目標を気持ちの中で一緒に共
有するという意味では大変まずい現象が起こつて
いるな、こう思うわけでありましてけれども、専
門家の間で、どうしてこういうみんなに理解しづ
らいうな、美しい日本語とは言わなければいけ
ない、わかりやすい日本語で国民各層各位の同意を求め
るというような努力ができなくなったのはどうい
うことに起因すると思われるでしょうか。

○秋山参考人 秋山です。
横文字が入ってくるということは、日本ではそ
ういう概念がなかったという理解を私はしていま
す。したがって、横文字が入ってくるというとき
は、一たん片仮名で受けとめていって、日本でそ
の概念ができたときに実際の日本語になつてい
く。

例えば、つい最近の例ですけれども、シーニッ

クバイウェイという、観光の道で美しい道、それ
を日本語にしたのが、国交省が風景街道という言
い方をしました。私は、スペシャル・トランス
ポートのことをのりタク、乗り合いタクシーです
ね、のりタクといつて、多摩市のところでも実験を
しました。したがって、現場でわかるようにする
ためには、それなりの言葉を使います。

ノーマライゼーションというの、現場で直接
その言葉を言ってもなかなか通じませんので、現
場に合わせた言葉を開発する必要があるだろう
というふうに思います。

そういう意味では、日本の文化そのものが、障
害者、高齢者を考えてこなかった文化がこういう
形で横文字を使わざるを得ないところ、こ
れについて反省をして、新しい言葉をつくつてい
く努力を一緒にしたいと思っています。

以上です。

○川内参考人 講演とか説明のやり方にも問題が
あるんじゃないかという気がします。
私も高齢の方々にお話しする機会はたくさんあ
りますけれども、私のお配りしたお手元の資料の
四ページに、例えばバイラルアップについての
説明を書いています、必ずバイラルアップとい
うときはこういう図をお見せして、こういうふ
うに設計して、それを後から事後評価して、そ
わかったことを次の事業に伝えていくことで
ちよつとずつレベルの高いものにしていくん
ですよというふうな説明をしています。

つまり、ユニバーサルという言葉が入ってきた
た、あるいは先ほどお話があったノーマライゼー
ションという言葉が入ってきた。それは秋山先生
がおっしゃるように、日本にその概念がなかった
わけですね。そのことについて、新しい言葉を提
案するという能力が明治の人ほど私にはないの
かもしませんが、少なくともそれを片仮名で受
けとめたとしても、それはどういう意味なんです
よ、こういうふうな考え方なんですと私の講
演を添えて説明することで、少なくとも私の講
演は多くの方に理解されたというふうにアンケー

トなんかでは来ていると私自身は理解していま
す。

以上です。

○松本(文)委員 ありがとうございます。
ただ、戦後、五十年前、自民党の立党当時の綱
領あるいはその当時の各政党の綱領の中には、豊
かな福祉国家を建設するという一項目はどの政党
にも入っているわけでありまして、弱い立場の人
たち、あるいはそうでない人たちともに心豊か
に生きていくという、安心、安全な国というの
は私たちの民族にはずつと前からある概念だとい
うふうに私自身はとらえております。

具体的施策展開をしていく中での名称というん
でしようか、考え方の構築の中に余りにも横文字
が横行し過ぎていくな、こういうふうな思うわけ
であります、秋山先生に伺いたいんですが、日
本のこうした考え、あるいは具体施策というの
は、世界の主要先進国の中でどの程度の位置とい
うのを全体として占めているんでしょうか。

○秋山参考人 非常に難しい質問で即答できない
感じがしますが、やはり私がこういつた交通問題
を参考にしてるのは、ヨーロッパのスイーデン
やイギリス、カナダ、ドイツ、フランス、その
あたりが中心になっております。したがって、そ
のあたりを規範としていろいろ考えているところ
がございまして、どうもそのあたりの流れの中
で日本の座標を決めているという感じがございま
す。

以上です。

○松本(文)委員 同じ質問を、川内さん、どうで
しょう。

○川内参考人 鉄やコンクリートの分野というの
は、非常に進んできているというのか、世界のか
なりいいレベルにきているだろうと思います。た
だ、それをいかに上手に使いこなすか、あるいは
サービスとどういうふうな組み合わせるかという
ところで、まだまだ不十分なところが多いだろう
というふうに思います。ですから、鉄やコンク
リートの分野については、海外に出てもいろいろ

なことが言える、だけれども、それを実際にどういうふうな運用されているかという話を細かく始めるのとちょっと腰砕けになるというふうな雰囲気だと思っています。

○松本文委員 各参考人に伺いたいんですが、国内での施策展開あるいは自治体の努力等々で見るべきものというのは、どこに行ったら、いい例で視察ができますよという点があったら、四人の先生方に伺っておきたいと思っています。

○秋山参考人 幾つかやはりございますが、私自身が直接手がけた世田谷区とか、藤沢市の道づくり、両方とも道づくりです。それから、国土交通省が手がけた伊丹駅とか神戸の中突堤なども参考になるのではないかと思います。

それから、観光地である飛騨高山、このあたりも、光のユニバーサルデザインだとか新しい流れを実験で取り上げたという点では評価してよろしいのかなと。

それから、北海道ですと、特に坂の道をこれからどうするかというところで、小樽なんかは苦しんでおられる、これからどうするか。多分、いいモデルというより苦しんでいくところがこれから新しいものをつくっていくのではないかと、このように私自身は思っています。確かにいい地域はあります。

それから、スペシャル・トランスポートについては、今横並びで、どこが一歩リードするかの直前、夜明け前という段階にありますので、ここが見てほしいという場所は今のところございませ

以上です。

○小川参考人 小川でございます。

今、秋山先生からも出されましたけれども、私は、大きな災害をこうむった地域の神戸、せがれも実は設計関係を担当していますので、行ったり来たりをされていて、おやじ、やはり地域で苦心をした状態のところは、松本先生、努力をされていると。

安全という状態の表現は、私は非常に大切なこ

とだと思っています。決して災害を望むものではありませんけれども、災害地の方々には支え合いという状態の中で私は評価することが多い。こういうふうに、私は昨年六月からでございますけれども、日本身体障害者、やはり日本の団体の中で数が多い。今お隣に視力の会長もいらっしゃいますけれども、みんなで支え合うということでこれからの社会の中を豊かなものにしていきたい、私はこう感じます。

私は、東北でございます、栃木でございますけれども、問題の少ない地域ということでは、福祉の関係の心ということについてもやはり課題が多いと思いますので、御視察という関係については、問題があった地域の方々の御意見を私は大きく取り入れていきたい、こんな感じを、私は明後日は新潟に向くつもりでおりますが、西高東低、西日本の方々の方がそういう状況が多い。これは私の主観でございます。

失礼いたします。

○上園参考人 可動式ホームさく、ホームドアに関しましては、皆様のお手元に資料があると思うんですが、最近では、福岡の七隈線であるとか去年開業しましたつくばエクスプレスだとかが参考になると思います。また、最近少し敷設されつつある、古い地下鉄なんですけれども丸ノ内線などがありますので、その辺をごらんになって、類似の、具体的には銀座線であるとか有楽町線、あるいは、ドア位置の統一ということであれば山手線を、可動式ホームさくということに実際に頭の中で想像してくださるといいかなと思います。

町全体ということでありまして、東京の高田馬場あたりには点字ブロックが敷設され過ぎているという、どういう参考になるかわかりませんが、これも、これは、私一人では本当に、視覚障害者にどういう情報をどういうふうな与えればいいのかはつきりわかりませんので、これ以上、いい参考例を挙げられません。どうも済みません。

○川内参考人 都市の総合力としてレベルが高い

という、やはり東京、横浜、それから大阪なんかも公共交通は非常に早くから取り組んできて、アクセシビリティというか、障害のある方が移動するという点については進んでいるだろうと思います。

それから、個別の物件でいうと、私は、どういうものができているかというよりも、どういう手順でつくられたかということに非常に関心がありまして、多様な利用者の声をいかにして反映して物づくりが行われたかということに興味があります。そういう点では、中部国際空港とか、先ほど秋山先生もおっしゃいましたが、阪急伊丹駅とか、そういうふうなところは、ユーザーと一緒に委員会をつくってつくりましようというふうなことをやっています。阪急伊丹に関しては、できてから三年後まで事後評価をして、実際に当初の目的どおりできたかどうかというところをきちんとした報告書までつくっています。

それから、町の中で人を育ててきたという点では、先ほど秋山先生がおっしゃった、世田谷区だとか、現在進行中だと江東区なんか、しつかりと人を育てつつあります。県のレベルだと若手県とか三重県とかというふうなところが草の根の人たちを育てつつあるというふうな状況です。

以上です。

○松本文委員 時間がないので、秋山先生に最後に伺いますが、駅やだれもが利用する建物を基点として、それを結ぶ動線を整備して、老人や障害者の移動がスムーズにできるように、それを徐々に拡大していくことによって、国全体にだれもがスムーズに移動できるよう空間をつくっていくんだ、これがこの国の施策展開だろうなと思うわけでありまして。

一方で、障害者御本人のやはり基点というのはあくまでも自分の暮らす住宅、その住宅から買い物や病院、近くの公園、要するに生活スペース、これが一番大切なかな。そうであるならば、やはり歩道のない生活道路のバリアフリーを初めてしたごくごく普通の施策展開の中で、このバリア

フリー化というのをしっかりと図っていかなくちゃいけないんじゃないか。

一体、それをコーディネートするのが国交省が面白いのかどうか。厚生省も含めてやらなくちゃいけない、あるいは厚生省、国交省だけではなくて、この国にそういう専門チームを立ち上げた方がいいのか。そこら辺のことについて御意見を伺っていて、質問を終わります。

○秋山参考人 また非常に難しい問題だと思いますが、今回の法律の枠組みというのは、重点整備地区を駅から五百から一キロとしました、今回の法律ではそれを飛び地まで認めるようになったと思います。整備というところ、市町村の道路の予算を見ると、本間に百メートルから二百メートルぐらいしか整備できるお金を持っていないんですね。その財源との絡みで考えると、理念と実際の整備が行われるのが相当大くなるんじゃないかということを考えます。そこは相談ということになると思います。したがって、ニーズの高位とから優先的に整備する方策。

それからもう一つは、移動困難な人は、余り長距離歩けない人がいらっしゃいますので、そういった人たちに対しては、DRTと呼びますけれども、乗り合いタクシーみたいなものを配備するような方策ももう一方ではあるのではないかと。だから、道路だけですべてやるというのは、基本的に正しい解ではない。

したがって、国交省とそれから厚生労働省がどっちがやるべきか、その他特別がやるべきかというところについては、やる気がある省が頑張ってくれるといいんですが、大体、隣の省は関係ないよというところが往々にして多くて、この省の壁をどう取り払うかもユニバーサルデザインの重要なテーマですので、そこはぜひ頑張っていたきたいと思っています。大抵の場合、対立しているケースが多いので、私どもはそれで困っているところが随分たくさんございます。

以上です。

○松本文委員 ありがとうございます。

○林委員長 盛山正仁君。

○盛山委員 秋山先生、小川会長、上蘭さん、川内さん、そして傍聴にお越しの三澤さん、今福さん、皆様熱心にこの法律の御議論をしていただきまして、本当にありがたいと思っております。

いろいろな御意見が出ました。上蘭さんは、さつき軽く、人に物を頼むようになって、それでやつと障害者として一人前である、こんなふうな言い方をしておられました。それは私は本意ではないと思うんですね。人に物を頼まずに自分で自由な行動をする、これが本来の社会であるべきだと思っております。そのためにハードの整備を進めるということじゃないかと思うんですけれども、なかなかハードの整備というのもそこまでうまくはできない。

そうすると、ソフトで対応せざるを得ない。そういうところでも、川内さんがおっしゃるように、嫌な思いをされることもある。権利ということを書けばいいのかもしれない。権利と否定的ではございますけれども、現在の事業法その他の体系でうまくできるはずのものがうまくいっていないというのは、やはりまだ日本の社会が成熟していないのかなと思うわけでございます。

そのあたりにつきましても、やはり心のバリアフリーというんでしょうか、相手が何を必要としているのか、そういうことをおもんばかる社会になるということが大事じゃないのかなと感じておる次第でございますが、小川会長、そういう点、特に教育ということにつなげていくかと思うんですが、どういう点を御要望なさるのか、まずお伺いしたいと思います。

○小川参考人 盛山先生、中央でバリアフリーを立ち上げていただいた当事者の先生だという認識をしておりますので、今までの形ということについては大変感謝を申し上げますけれども、私は、先ほどから松本先生からの御指摘もございましたけれども、国全体、国民全体の壁ということが、やはりまだ心のバリアフリーの進行ということについて欧米並みにいっていない、こういうことを

危惧するものでございます。

特に、私も実は原爆患者でございます。ですから、大変人の殺し合いということについては、きょうお待ちしている時間帯の中でも、戦前派の一人でございますけれども、優しさということについて、これからの日本国民の皆さんに十分、私は障害者であるということ、それをばからずに教育の面でも地域の中でも行政の中にも御指導できるように社会構造が生まれていけば、日本人のよさというのは、私は、戦前派の中でも粘り強い、そういう姿勢は持っているはずでございますので、私自身では、これからやはり豊かな社会構造ということについては、差別をされない、障壁を取り除いていただけるような、いわゆる障害者、大変駄弁を弄しますが、私自身では、地方議員を三十一歳のときから四十年間、地方の中で障害者の旗を振ってまいりました。

私のふるさととは栃木の下野市というところでございまして、当時は不具者だということで、大変私は憤りを感じておりました。今日は、今の状態の中でやはり福祉という状態を認識されている方々がたくさんいる。しかし、わがまま過ぎるという状態の人も出ていますので、三位一体の改革ということについて、私自身では、障害者も自立をしてやはり豊かな地域生活を送れるような旗をこれからは振っていききたい、こういう思いを込めておりますので、障害者の壁を取り除く御努力も先生方に、地方における分権を反映できるような施策をお願い申し上げます。

大変行ったり来たりする御意見になりますけれども、盛山先生、どうぞよろしくひとつお願いを申し上げますたい、私の立場でございます。

○盛山委員 小川さん、まことにありがとうございます。我々も努力をしていきたいと思っております。

もう一点お伺いします。

秋山先生にお伺いしたいわけでございますけれども、さつきも話が出ました阪急伊丹の例、若干自画自賛になるかもしれませんが、うまくいった

例だと思えます。しかしながら、なかなかそういう例だけではないというのが現実じゃないかと思えます。最近も駅やターミナル、新しいのができますけれども、何のためにバリアフリーの規制あるいはそのガイドラインがあつてこうしているのか、そういうことがよくわからないまま設計されたりしている例が現実でも多いんじゃないかと思えます。

また、先ほど秋山先生からユニバーサルデザインという言葉も出ました。なかなかこのユニバーサルという言葉も、人によって、障害をお持ちの方によってニーズが違ったりしているものですが、なかなかうまくいかない。これから健康者も障害をお持ちの方もみんなが共生していけるようになるためのユニバーサルな社会をつくるために、まずデザインの見地から、どういうふうな形で設計をする人その他にその理解を深めてもらうというふうなことが秋山先生はお考えか、お伺いしたいと思います。

○秋山参考人 これもなかなか、どうやったらいいかという、これだという方法はないと思えます。計画をつくる段階で、やはり計画段階から設計者が入ってこないで大体ビントがはけてきております。具体的な例ですと、道路の設計が特にそうですね。具体的には、バリアフリーで段差を解消しようということになっていても、その段差を、自治体の人が具体的なディテールを、設計を説明できないという問題が多々あります。

したがって、具体的に施工する人あるいは設計する人に対して、きちっとした共通理解を図る必要性がどうしてもあるんですが、まずそこからスタートしないと無理ですねというのが私の見解です。

というのは、全国の、建築物と道路の一体化でスロープをつくるところのかのりの部分が間違つて設計されている、バリアフリー法の基準とおりやっていないということがあります。それをしっかりとやっていただくということがまず大切なことと思えます。

以上です。

○盛山委員 ありがとうございます。課題はいっぱいあるかと思いますが、この六年ぐらいいでも相当進んだと思います。一歩一歩、またこの法律をよくしていくように、私も含めて努力していきたいと思っておりますので、どうかよろしくお祈りします。

本日はありがとうございました。

○林委員長 土肥隆一君。

○土肥委員 民主党の土肥隆一と申します。四人の参考人の皆さん、この暑いさなかにおいでいただきまして、この部屋も暑くて申しわけございませんけれども、少々お時間をいただきましたと思います。

私は、まさか国土交通省が出す法案の中に、心のバリアフリーなんと言われようとは思っていません。なかつたわけでございまして、幾らバリアフリーや、ハートビルを建てても、あるいは今回の法案でそれを面的に整備しようとしても、最後は人間のかかわりですということをお告げしているんだらうと思えます。どうしたら心のバリアフリーがとれるかというのは、私は教育だと思っております。

まず、川内先生にお聞きいたしますけれども、学生時代に中途障害で、今度は車いすの生活をなさつて、しかも、今は一級建築士の仕事もしているらつたというところで、学校生活における、小中、元氣な時代、そして障害を受けられたその後、障害を持って学校に行くというときに、学校というものの一番お感じになるところは何でしょうか。

○川内参考人 私は、十九歳のときにけがをして、それまでは、今おっしゃられたように、特に障害というものについて全く何も考えていないといふか、意識もなかったといふふうなことで来ています。それで、一たんこういふふうな歩けなくなる、学校に行くということがいかに困難なことかということがわかつてまいりました。実は、学校に行くというのは、学校の中だけで

なくて、どうやって通学するかとか、そういうふうなことも含めて、社会の総合力がきちんとできていないとなかなか学校に行けない。そして、行ったとしても、例えば最近だと、授業に対してなかなかうまく適合できない子供さんたちに対して、先生一人で四十人の子供さんを相手にしてやっている中で、そういうお子さんが入ってくる

と、先生一人じゃとても手が回らないとか、そういうふうないろいろな制度的な問題があります。

ただ、そういうふうな障害のある子供とそれからほかの子供たちが一緒に学ぶということは、人間というのは多様なんだということを知らなければ、一人一人の多様性をいかにして反映して物づくりをしていくかということから出てきているわけで、そういう点では、小さな子供の時から子供同士でお互いの多様性を見ながら、それはけんかしても何をしてもいいんです、一人一人が違ふんだ、それぞれが得意な分野も不得手な分野もあるんだということを勉強できる、自然に勉強できる環境というのが、学校としてあるべきではないかというふうに考えています。

○土肥委員 ありがとうございます。

私も、ひっそるめて統合教育というふうに申しますけれども、知的、身体、精神といろいろなところがあるわけで、学校も一つの標準があつて、それに合う子供だけが一般教育を受ける。

上蘭さんにお聞きしたいんですけど、視覚障害者として、生まれながらの障害者としてお育ちになつたわけですが、私は、盲学校というのが必要なのかどうか、むしろ、盲児の皆さんは普通の学校に行つて、そして特殊な技能についてはまた別枠でやると。今、はり、きゅう、あんまも、もう盲人の方の専用事業ではなくなりまして、大

変問題だと思ふのでございますけれども。むしろ、盲というものを子供に理解してもらつて、理解させる、そうした方が、勉強や成長よりもっと大事なことを周りに教えていくんじゃないかなと思ふんですが、盲学校というのは一般学校には統合できないものでしょうか。お聞きしたいと思ひます。

○上蘭参考人 非常に難しい問題だと思います。というのは、私は、基本的には統合教育に賛成はしています。私は、実は十五まで少し見えていました。小学校四年まで地域の普通の学校に行つていまして、小学校五年から盲学校だったんです。

教育というのは、今、特殊学校に行つてとか統合教育を受けてと、簡単に結果が出るものではないです。簡単に実験もできるものではないと思ひます。

基本的には、いろいろな人がいるんだ、隣の人と一緒に学校にも行きました、行きたいです、盲学校に行くことによつて離れました。ところが、やはり私としましては、視覚障害者の先輩からいろいろな、歩行でもそうですが、今では学校教育の中で、一人歩きを初め身の周りのいろいろなことを教える養護・訓練という授業が盲学校で持たれていますが、いろいろなことを、ほかの視覚障害者のいろいろなアイデアを聞くということも必要だと思ひまして、それが、ほかの視覚障害者を、自分と同じような境遇の者をどうやって知るかといつて、それ以外に、おまへは目が見えないから、例えば理科なんですけれども、理科の実験は危ないよみたいなことがされなければ、教科書を初めいろいろなものが同じように、健常者と言ひさせていただきます、ほかの健常者と同じようにほとんど提供されるのであれば、統合教育の方がいいと思ひます。

ところが、今現在、盲学校の果たしている役割、知識面という、盲学校、例えば点字を読むということがとても難しいものですね。点字を書くことは簡単にできます。皆さんでも、私が

今教えれば、三十分後にはある程度書けます。ところが、読むというのは、この皆さんの中で指で読める方は恐らく一人も出ないんじゃないかと思ひます。それぐらい難しいですね。

そういうようなことを考えると、盲学校の必要性は十分あると思ひますが、これは私は結論づけられません。

○土肥委員 ありがとうございます。

おっしゃるとおりだと思ふんですね。今の子供たちは、点字を見たこともない、さつたこともない子供がたくさんいるわけですね。ましてや、習つたことがある小学生がいるわけじゃないわけでございます。それから、点字ブロックなども何のために使っているのかわからない人もたくさんいるんじゃないかと思ふんですね。そういう子供はたくさんいると思ひます。

やはり、障害者を理解するということは、障害者と一緒に生活するということだろうと思ふんです。例えば、給食にいたしましても、食べることの介助を子供がしてやつて、自分も食べながら横の子に介助をするというふうなことも可能ですが、そのことによつて障害者がどんなに苦勞して食事をするのかということを見ることもできるわけですね。

小川さんは、その辺、ちょっと簡単に、どうでしょうか。統合教育と身障教育ということですね。

○小川参考人 小川でございます。

土肥先生、今の着眼は非常に御立派だと私は思ひます。私は栃木県でございますけれども、盲学校、今お隣の土蘭先輩もおっしゃつていますけれども、やはり学校教育で総合的な状態を確立していただくような制度を、私は身体障害者の団体長という立場では各地で申し上げております。

なぜならばといいますと、非常に難しい点字の勉強、しかし、理解し合うということについては、やはり相互協力ということ、先生おっしゃつたような養護学校と盲学校、これらの方々が一つになれるような制度も仕組みとしては教育

の中で進めていただければ、これは私は障害者の団体長という立場で申し上げる意見でございます。

○土肥委員 ありがとうございます。

先ほども申し上げましたように、いわゆる公教育というのは一つモデルが決まっています。そして、それから外れる人は入学させない。今、無理やりという、はつきりした意思を持つて親が言えば普通学校に行くことができます。

私の経験で、ある高校生の女の子でしたけれども、病名はよくわかりませんが、両足とも補装具をつけないと立てない。その子を、朝、その子の家に自分の車を持っていきまして学校に連れていく。階段をその子をおぶつて、高校生ですから重いんです、私もまだ比較的若い時代でしたから。ところがトイレが使えない。それから、女の子ですから、何かトイレの介助なんかをするときには女性でないとイケない。だから、午前中学校に運び込むときには男、学校へ入つたら女性の方、そして、高校ですから教室を移動しますから、そのときにまた、そのときには横の移動は多分車いすを使つたと思ひます。トイレをどうしたかといふと、あいてる一室を借りまして、そこにカーテンを引いて中にポータブルトイレを置いて女性のボランティアの方が介助をする。そういうことをしてやつと学校に行けるわけですね。

パリアフリーとかいふときに、トイレというのが一番目安になると私は思ふんですね。トイレを探すと、トイレを使う。最近、トイレも随分よくなつてまいりましたし、障害者トイレがございすけれども、それでも町中で障害者が使えるトイレを探すのは大変なことです。

どうなんですか。川内先生、飛行機でいろいろ移動される経験もあつて、あのトイレはどうやって使ふんでしょうか。飛行機のトイレです。

○川内参考人 飛行機は、普通の車いすは通路が狭くて入れませんので機内用の車いすというのがありまして、それで、乗務員の方にトイレに行きたいと言つて機内用の車いすを持つてきてくれ

て、それでトイレに行きます。

ただ、飛行機のトイレというのは、最近では多少は機内用の車いすも入れるようになったようなものができてきましたが、ちょっと前は何にもない。それから、その次の時代には、トイレの扉をあけて、目隠しのために両方にカーテンを引いて通路をふさぐようにして使うとか、そういうことがあります。そんな飛行機の方が今でも多いと思います。

○土肥委員 そうすると、介助者は入れませんよね。だから、中へ入って、障害者御自身が自分で車いすから移動してそして便座に座る、そういうことなんですか。

○川内参考人 介助者が入れない、それは現在のトイレというのは非常に狭いので普通の介助という状態ではなかなか難しいですが、だけれども、介助者が入れないと、狭いゆえに、例えば私のように車いすが使えるように設計したトイレであれば自分でできるような人間でさえも、ちょっと前の飛行機のトイレというのは狭過ぎて乗り移りができないわけですから、そういうところでは介助者が二人がかりぐらいで手伝って乗り移るというようにはあります。もちろん、人がいないと使えなくなっているということです。

○土肥委員 そうすると、旅をなさる場合には、例えば飛行機で旅をするときには、最低一人ぐらい、一人、二人の介助者と一緒に乗ってもらって、長旅、長い時間の飛行機の旅だったらそういう人が必要になるわけですね。

○川内参考人 最初にアメリカに行ったときには、三日間水をとめました。現在も、飛行機に乗るときに十時間はトイレに行かないということに乗っています。ただ、怖いのが下痢なので、乗る前には下痢どめを飲んで、それで行くようにしています。

もちろん、トイレが使えるようになった飛行機があるということは知っていますが、機内用の車いすというのが自分で動くようにできていないわ

けですね。ですから、ふだん自分で動きなれていきますので、いいポジションに、乗り移りやすいポジションなんかは持っているって、そして乗り移った後は車いすが邪魔になりますからそれを離してとか、あるいは便座に座った状態で衣服の着脱をするとかというふうなことが非常に難しいので、それは面倒だということか、私の場合は非常に大変な仕事になりますので、ですから水は飲まないということにしています。

○土肥委員 ですから、駅務員、駅に働いている人たちの教育という問題が取り上げられているんですけれども、当然、スチュワーズそれから男性パーサーも必要なので、そういう人たちが介護能力があれば、一人で旅ができるわけでございまして、そういう細かな人的な配慮というものをしなきゃならないんじゃないかというふうに思うわけでございます。そんなに難しい仕事じゃないだろうと私も思っております。だから、トイレのことを考えるときに障害者がどんなに苦労しているかということが、今川内参考人からお聞きしたわけでございます。

上園参考人にちょっとお聞きしますが、手短にお答えください。トイレを探すというのは、どうやっておやりになるんですか。

○上園参考人 やはりとても難しいです。汚い例ですと近くに行くとか臭いですがわかりませんが、もうこれはほとんど不可能に近いです。

私みたいなもう五十過ぎて男性ですと、そんなに、自分では探せません、視覚障害者は探せません、ただ、若い女性でありますと、やはり人にトイレを聞くということとはとても難しいことだと思います。難しいんですけれどもやらざるを得ない。そうやって人に頼るか、あとはほとんどの人がやはり我慢をします。我慢をしてということが中心になると思います。

○土肥委員 ありがとうございます。

新しくできました新幹線の品川駅のトイレは、右が男性です、左が女性ですと絶えず流れているんですね。あれを何にも考えないで行く人がある

と思いますけれども、あれはまさに盲障害の方が案内を受けている。しかし、その先は自分でやらなきゃいけないわけで、本当に大変だろうなというふうに思います。ですから、バリアフリーといつて道路をひっくり返してどうだこうだとかいう前に、それぞれ近くの人間が、ではちょっとトイレまでお連れしましょうと言ってくれば何でもない話なんです。

ですから、やはり心のバリアフリー、こう言いますけれども、要するに障害者理解ができていないということにすぎないわけでありまして、そういう意味で、国交省でバリアフリーあるいはハートビルを問題にするときに、何か物をいじって便利にして、それを面的に広げても、そんなに便利にはならないんじゃないかというふうに私は思うわけでございます。

何もしないということじゃないですね。だから、本当にここは人間の手でないと対応できないよというところと、それから、物理的に用意すれば対応できる場所というふうには考えなきゃいけないんじゃないかと思っております。

もう一つ私が申し上げたいのは、今度の障害者等の移動等の円滑化といいますが、本来、円滑化というのはどういう定義なんだろうとか、あるいは交通バリアフリーで何をもって円滑化というのか。

私は、盲人の方は、よほど能力が高くないと東京の地下鉄は使えないんじゃないかと。自分でも右向いて左向いて、私は神戸なんですけれども、びっくりするような地下鉄などの交通の状況ですね。しかも、混雑するときはすし詰めであります。ですから、例えば女性専用車というのは、何で女性だけのの、女性及び障害者専用車とすべきだと私は思っておりますけれども。

それから、案内にしましても、ただがみがみがみ大きい声で言っているわけであって、盲人や障害者の皆さんに気をつけましょうとか、お手伝いしましょうとかいうふうなアナウンスの人がまずあっていいはずでございますし、必ず日本語

の次は英語をやるんですけれども、どう見回したって英語のアナウンスが必要な人はいないわけ、要する人もあるかもしれないけれども、むしろ、簡単に中国語とか韓国語でやった方がよほど人助けじゃないかというふうに思うくらいでございます。

新幹線はだんだん便利になってまいりましたけれども、バリアフリーという観点からいうと、まだまだ改良すべきところがあるんじゃないかと思っております。

三人の方にお聞きしたのでありますけれども、国会議員をしておりますと、どうしてもコストというのを考えるわけです。若干、秋山先生には触れていただきましたけれども、バリアフリー、いいことだね、しかし、どこまでやるのと。だから、私が冒頭言ったように、人的なものが必ずバックアップしないと、どこまでやるんだと。

エスカレーターが各地に敷設されておりますけれども、これは本委員会、きょうではなくてあすの委員会でも聞こうと思っておりますけれども、結構転落事故があるんですね。エスカレーターというのは、エレベーターよりも膨大なコストがかかると思うのでありますけれども、あの鉄の板、特に段が一つ上がるときの角、本人が気をつけていても上から落ちてくるんですよ、別のお客さんが。だから、受けた方がかえって大けがをするんです。それは諸外国で、この前ドイツに旅行した人がドイツで入院しましたけれども、これはエスカレーター事故なんですね。突然上から落ちてきたものだから、本人がああ角っこで物すごい傷を受けるんですね。顔にも何針も縫うような大けがをする。

だから、私は、エスカレーターに乗るときは、あの角っこをいつもさわるんです。黄色いプラスチックでやつているエスカレーターもありますけれども、あれをもっとソフトな材料で、このごろいいゴムの材質が、免震用の建築もできるような時代でございますから、あそこをカーブをつける

とか、あそこにごみ製品をつけるとか、恐らくそれを言うとか、またコストがかかると言っているから、それかもしませんけれども。

つくればいいというんじゃないかと、転落するのを防止するためにはどうしたらいいかというような研究、そうするとコストの問題になってまいりますので、まずは秋山先生、なかなかこれは言いにくい話で申しわけないですけれども、コストというのはどう考えたらいいんでしょうか。

〔委員長退席、望月委員長代理着席〕

○秋山参考人 秋山です。

投資に対する効果ということがよく言われていますけれども、数年前に、エレベーター、たしかエスカレーターも含んだと思うんですが、障害者対策をやるときに、首都圏全体がもしエレベーターやエスカレーターがないと仮定した場合に、市民の方々は果たして、それに対して、つけると賛成しますか反対しますか、九五%の人が賛成しました。そして、一年間それに対してどのくらい支払い意思がありますかと言いましたら、二千元から三千元ぐらいでした。二千元から三千元ぐらいいい。(土肥委員「負担していいということですね」と呼ぶ)ええ、一人当たり。そして、同時にそれを、全エレベーターをつけたと仮定したときに、全市民がそうだと拡大したときに、一・八五倍のコスト、つまり、十分つけられるという計算結果を私どもは出しました。

つまり、市民の人たちはかなりそういうことに對して理解をしているんだ、そういう結論でした。ただし、回答した人が善意で回答しない人がそうじゃないかもしれないという、そういう前提がございすけれども。

そのことから考えると、コストというのは一定程度負担してもそれほど悪くないだろうということ、それから、安全については、これはコストをかければ安全が高くなるものと全くそうでないものがある、物により考えるということ、それから、選択できる別の移動手段、エレベーターなどの方がもっと重要な整備になると思います。

以上です。

○土肥委員 ありがとうございます。大変参考になりました。結局、利用料金にはね返ってくるわけでございますから、どれぐらいまで負担してくれるかというのが我々の関心なわけですから、よくわかりました。

最後に、日本の交通行政、運輸行政を見ておきますと、ハード面ではかなりよくなってきたという感想を持ちます。しかし、本当にそれを利用できるというときに、上蘭さんは声を出すことだといふふうにおっしゃいました。助けて、どこに行きたいんですとか手伝ってくださいというようなことが、声をかけられるのが方法としていいことだと思ふんです。

いろいろな警察庁の統計を見ますと、どうも車の交通事故が多いんです。特に、電動車いすは割に快適な運転ができますから、まあ大丈夫だろうといふような感じで、あるいはひよんなところを、横断歩道でないところを渡ることもあるそうでございます。車の交通事故というのは、これは運送法上何の規制もないわけでございます、平均時速六キロ以下で走れば何を走ってもいいということでございます。

この事故防止について、一言ずつ、もう時間がございませんで、川内参考人、上蘭参考人、小川参考人からお願ひしたいと思います。どうしたら防げるかということ。

○川内参考人 車の交通事故というのはもう少し分析する必要があるだろうといふふうに思います。

私が聞いている範囲では、高齢の方が最近、商品名ですが、いわゆるシニアカーといふふうなもので動き始めて、歩行者という自覚とそれから車両という自覚の中間みたいなところで動いていて、歩道も走るし車道も走るといふふうなことで、交通事故がふえているといふことは伺っています。

昔からのと言ったらかしいですが、私のようにに車いすを使う人間は、歩道を歩行者として動いて

ているわけですよ。そのあたりがちよっと、電動車いすの交通事故といふふうな漠然としたものよりも、どういう内容の人たちが事故に遭っているのかというのを見て分析しなければならぬだろうといふふうには考えます。

以上です。

○上蘭参考人 いろいろな事故の種類というのがあると思うんですけど、転落事故に関しては、私は、可動式ホームさく、ホームドアという道でいいますと、これは車との事故なのか、いろいろなところがありますけれども、今は繁華街とか視覚障害者施設の多いところに音響信号機があるんですが、私たちが難しい交差点というのがあんなです。視覚障害者だから難しい交差点というふうなことがありますので、それは住んでいる視覚障害者たちに聞けばわかると思います。そういうところを優先して一基ずつ、全部音響信号機に一気に行けるわけじゃないので、そういうところから音響信号機をつけるなり、視覚障害者の点字ブロックの敷設をするなりしてほしいと思います。

あとは、いろいろな看板だけがするとか、先ほど出ています駅周辺の駐輪ということ、私たちは、自転車とまわっていることによつて、それをよけながら迷ってしまつて、けがをする、あるいはバス停にたどり着けないといふようなことがありますので、その辺も考慮に入れていただくのと視覚障害者の事故率は大分減ると思います。

○土肥委員 小川参考人、もう時間が来ましたが、よく短くお願いします。

○小川参考人 はい。小川でございます。先生、私は、やはり障害者の分野が、いわゆる障害の、川内先生は長距離の移動の際に水を飲まないで大変努力していると。しかし、やはり、繁華街に出る、車いすの方々が社会参加できるように、これには力を入れていただきたい。

それから、今のお隣の上蘭先生がおっしゃる視力の障害の方々の事故の状況。現状、私の間、

一週間ぐらい前に警察庁の交通局から、若手の係長でございましたが、死亡率が高いのは高齢者と障害者だ、これをアンケート調査してほしい、こういうことを依頼されましたので、障害者自身の気配りだけでどうもならないという状態もありますし、決まりを守れるような制度をもっとしっかりしていただきたい。

前段で私が申し上げました関係も、どうぞ先生、これからの社会構造、環境を整備すると同時に、心の課題ということについてきつちりしていただければ、今の交通課題ということも、死亡者の率も少なくなるんじゃないだろうか。ですから、やはり結局は教育ということになります。

〔望月委員長代理退席、吉田(六)委員長代理着席〕

○土肥委員 ありがとうございます。

これで終わります。

○吉田(六)委員長代理 伊藤涉君。

○伊藤(涉)委員 公明党の伊藤涉です。

本日、長時間にわたる参考人質疑に御出席いただきまして、大変にありがとうございます。

早速質問に入らせていただきたいと思っています。

今ある心のバリアフリーとして教育ということの御意見をいただいたと思います。まさに、心のバリアフリーという意味では、一人一人の意識の改革、これがやはり最優先をされるべきだと思います。その上で、今ございましたとおり、障害を持たれた方と生活をともにする、一緒に仕事をすることを、これが私の自分の体験を通して一番理解が進む方法だと思っています。

そういう意味で、学校教育から企業教育まで含めて体験が一番いいということは承知の上で、それ以外に何か具体的な教育方法等についてアドバイスをお願いいたします。これは四人の参考人の先生方をお願いいたします。

○秋山参考人 社会教育という点では、すべての人が一度ぐらいボランティアの教育を受けていく、そういう仕組みが必要なんです、なかなかないということがございます。私もそういう意味

では一度もそういう場面はなかったわけで、できればそういう場面をしっかりとついていた方がいいというのが一点です。

それからもう一つは、障害を持つ人が同じスタートラインに立てるということ、選択制ということがすごく重要で、先ほど教育の場面では統合教育とおっしゃっていったと思うんですが、普通校と養護学校を行ったり来たりして、自分の能力に応じて、あるいは自分の状態に応じて選択できるという、そういうことがどうも必要だろうというところがもう一つ感じるところです。

以上です。

○小川参考人 小川でございます。
今の先生の御質問でございますが、私は、やはり教育ということについては、学校教育がまず第一点。それは、よく内閣府が障害者を思いやるという状態の作文集を出して募集しているわけですが、これは、障害教育に理解をしている学校管理者が取り組んでいる状態と、全く取り組んでいないという状態が、私は今一つ申し上げました学校教育の障害者の思いやりの論文という状態について、もっと広めていただくようにしていただきたい、これがまず一つ。

それから二つ目。今の秋山先生おっしゃる生涯学習という状態の中のボランティア教育、やはりこれは大変先生おっしゃるとおりだと思います。若い世代それから高齢化社会という状態になっても相互の理解を深めていくということについては、やはり教育という中に、ボランティアの皆さんにもっと力を入れていただければ大変ありがたい、こんなふうに感じます。

以上でございます。

○上園参考人 社会教育ということですが、社会でいろいろ行われるイベント、選挙の投票でもそうなんですが、そこにいろいろな障害者、私も含めて、例えば、見えなから花火大会には行かないだろう、蜚狩りには行かないだろうということを考えて、だれでも行けるような環境をつくる。そして、私たちが遠慮なくどこへも出る。そ

うすると、皆さんに、ああ、あそこに車いすの人がいるんだ、見えない人がいるんだ、聞こえない人がいるんだというように知らせて、同じようなことをしているんだということを、一つの、これはきょうは教育だよということは大変なことでも大事なことだと思います。

○川内参考人 教育というよりも、空気なんだろうなというふうに思います。教育というと、何かの場というふうなことを考えてしまいがちですが、ある駅でエレベーターの利用調査をしました。それで、四日間張りついて、エレベーターをどんな人が利用しているかということをやったんですが、おもしろいことがわかりました。駅に電車が着いて真っ先にエレベーターに行けるのは、走って行ける人なんです。高齢の方や障害のある方は一番後から、着いたころにはもうエレベーターが行ってしまっている。

それで、その四日間張りついた中で、子供はエレベーターを見ると、乗ろうよ、乗ろうよと言って親の手を引っ張って、親と一緒に行くんですね。その中で、たまたま三人の親だけが子供に対して、あなたは元気なんだから階段を使おうねとか、それから、ふだんベビーカーと一緒に動いているんだと思いますが、きょうはベビーカーじゃないから階段で行くからねというふうの子供に教えて階段を上るとかというふうに教えています。

ですから、親が子供に見せるということも含めて、あるいは、走っている人が、走っていつて早くエレベーターに行けるんだけれどもそれは行かないとか、そういう社会の雰囲気というものが子供たちを育てていくんだらうなというふうに思っています。

以上です。

○伊藤(渉)委員 今の川内参考人の御意見に対して、私はずっと気になっていたことが、このバリアフリーというのが進むと、いわゆる健康者の方もそういった施設を使う。そうすると、今一方

で、空前の健康ブームというか、いろいろなことに対して健康に気を使う方がたくさんいる中で、この建物一つ見てもそうですが、階段があってもエレベーターを使う方が例えば多かったりする。

私、個人的には、例えば電車の優先席なども、本来優先席などと言わずに、今、川内参考人おっしゃったように世の中の空気として、例えば足の不自由な方がいれば席を譲る、これは当たり前のことであると一方思うんです。

私自身も非常にここは悩ましいところだなと思っているんですが、バリアフリー施設はまずやはり身体に障害を持った方また高齢者の方に優先的に使っていただくものだという認識は正しいのか、それとも変な意味での差別のような意識になるのか。そこが自分の中でも非常に悩ましいところだなというふうに思っているんです、自分の子供に対して伝えるときにも。

どうなんですか。やはりそれは、世の中の雰囲気としてまずはそういう方に優先的に使っていただくということは、そういうことを思われる側からして差別されているという感じにはならないと理解してよろしいでしょうか。

○川内参考人 受けとめる人の人次第だろうと思います。ただ、さりげなさというのはあると思います。

例えば、先ほど申し上げた、エレベーターに真っ先に走っていった人が、後ろから時間がかかって来ている人たちを見て、さあさあお乗りなさいと言った場合に、今おっしゃるよう、抵抗を感じる人もいるだろうと思います。その場合に、走る人が意図的にエレベーターを使わないという選択で階段に行けば、歩くのに時間のかかる人たちは、さあさあおいでなさいということではなくて、エレベーターに着いて使えるわけですよ。

それから、エレベーターで、若い人たちがほとんど使っていない、例えば私がそこにいて、前に、そのエレベーターに若い人たちが乗っていつ

たとしても、その人たちが走っているのを見たら別でしょうけれども、そうでなかった場合はとがめることはできないんですね。

先ほど不自由な人がいれば譲るというふうなこともおっしゃいましたけれども、見える障害と見えない障害があつて、例えばエレベーターに乗ろうとしている若い人が心臓に何らかの困難を抱えている人もわからない。そういう人たちにに対して、あなた、若いんだから階段を歩きなさいということは決して言えないわけですよ。ですから、あくまでも一人一人の自覚に訴えるよりしようがない。

それは健康ブームでもそうだけれども、階段とエレベーターがあるけれども自分のためには階段を使うとか、あるいは、自分は例えば階段はとでも大変だからエレベーターを使うというのはあくまでも自己決定であつて、いかに自己決定、せつ的な判断ではなくて客観的な目で自己決定ができるかというところを教えられるかというのが社会の空気なんだろうというふうに考えます。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

続いて、秋山参考人にお伺いします。

今回の法律、前回の交通バリアフリー法もそうですが、国が基本方針をつくって、それに合わせて地方自治体が基本構想をつくっていく。実際に私も鉄道事業者の立場でこの基本構想の作成にかかわったことがあります。地方に行けば行くほど専門的な知識を持った人がやはり少なくて、要するに法律を使いこなせないというのか、本当に有意義な構想をつくれないうち自治体も散見してきたんですけれども、この点について今後どういう取り組み方をしていけばいいのか、アドバイスいただければと思います。

○秋山参考人 秋山です。

そこはさまざまところで苦労してきたところで、我々は、教材をつくって、教育する場を何カ所かでつくりました。そして、それに来た人はかなり有効に機能するんですが、そうでない人はやはり有効に機能しない例が多いと思います。

その点で、バリアフリーの資格制度、例えば市町村で基本構想を立てる担当者はこのバリアフリーの資格、例えば一級とか二級とか、そういう資格制度をつくって、それを少なくとも受講した人たちにやっていただくということが一番いいと思うんですが、残念ながら、そういったフォローが今法律ではないところがございます。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

少し早いですが、最後の質問に入らせていただきますと思います。これは、小川参考人、上蘭参考人、川内参考人の三人の先生方にお伺いします。

先ほど、ちよつとどなたか忘れてしまいましたけれども、いろいろな施設をつくるにも、今言いました基本構想から入って、具体的な施設の設計、さまざまな段階があると思います。こういったハードを整備するに当たっては、設計の段階から実際に、例えば障害を持たれた方に携わっていただく、これは非常に大事だと思っています。

例えば、私、地元は愛知県ですけれども、愛・地球博、博覧会、これもA・J・Uという障害者の方々の集まりの方がずつと設計段階から携わってこられました。また、中部国際空港、これも設計の段階から障害を持たれた方の意見を実際に取り入れながら、各施工の段階でも現場を見ていただきながら、必要なものは修正をしながら、できるだけ本当の意味でバリアフリーができたような施設をつくるためにさまざまな努力をしてきた経緯がございます。

これは正直申し上げて大変コストがかかります。先ほどの質問にもありましたとおり、コストというのをやはり度外視できないということもありますけれども、そういう意味で一朝一夕にはいかないんですけれども、ハードの整備という意味で、設計段階からそうした障害をお持ちの方の御意見を取り入れていく、こういった取り組みについて、今までの経験から何かアドバイスがございましたら、御意見をいただきたいと思っています。

○小川参考人 小川でございます。

私は、最近、非常に近代化されてきている社会構造だ、こういう認識の上に立ちますと、先生、表現の仕方はどうかと思うんですが、安全、安全な施設づくりということにやはり努力をしていかなければならないかなと。

私自身でございますが、私は、第二の人生のもりで、現役のつもりではおりますけれども、一つの住宅を自分自身で昭和二十三年に建てました。ところが、せがれは、今は、おやじ、本当に安全か、安心できるかということになりますと、近代的な社会構造ということについて、若い方々が、やはり本当に安全な状態、設計関係に携わっております川内さんですか、あるいは秋山先生、多くの方々に接しておりますが、私自身でも、ハルディを持つ立場、危機管理ということについても、これからのの中では、お金よりも人の心、人を大切に作る社会構造ということ国会議員の先生方に力点を置いていただきたい。こんな感じをしますと、安心、安全な暮らしができるような体制にぜひとも心を砕いていただきたい、こういうことをお願いしたいと思っています。

○上蘭参考人 非常に難しい問題だと思います。私も含めて、実際にどれがいいかということはい切れないわけです。

ただ、できるだけ、今、視覚障害者にはガイドヘルパーという制度もあるんですが、一人、一人で歩いている者、そういう人に、利用している人、利用するであろう人に何人か細かく話を聞くということは大事かと思えます。そして、研究者の方々と、今こういうことまでできるんだということ、私たちは、そういう知識もやはり余りありません。危険なところに一人で行くことがないので、本当に状況がわからないので、その人たちと一緒に進めていくことが大事かと思えます。

○川内参考人 私も、中部国際空港と愛・地球博にはかわってきまして、何が行われていたかというのは承知していただけますけれども、一番大きいのは、その作業を通して、つくり手と使い手の相互が高め合って、お互いが教育されていくというのが一番大きいだろうというふうに思っています。

つくる専門家は使い方の実態を知らない、使う専門家は、つくっていく過程でつくる専門家がどういうことを考えてつくったかを知らない。そのお互いが一緒になって意見を出し合う。つくる専門家は技術的、法制的あるいは金銭的にできること、できないことをはっきり言う。それから、使う専門家は、つくる人がそういうふう意図したものが実際は使う側としては余り有効ではないというふうなことを、どうすれば有効になるかということ伝えていく。これは、学校の建築教育とかなんとかでは今まで全くカバーされていない分野であった。ということは、今までの物づくりにある種の不十分ところがあつたということで、ですね。ですから、ユーザーがかわることで、やっとな本来の物づくりというのが始まっていきつつあるのかな。

それについてコストがかかるというのは、むしろ、今までが例えば欠陥品であつたならば、ちよつとつきいかもしれませんが、欠陥品であつたならば、それをきちんとする。耐震偽装をして安いい建物ができても、だれもそれはよくできたとは言わないわけで、きちんと耐震性能を満たして、それはコストがかかるとは言わないわけですね。そういう感覚がいければというふうに考えております。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

以上で質問を終わりますが、貴重な御意見を参考に、また今後ともしっかりと審議していきたいと思えます。

以上で終わります。

(吉田(六)委員長代理退席、委員長着席)

○林委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 日本共産党の穀田恵二です。私は、今度の新しいバリアフリー法に移動の権利を明記すべきであると考えています。そこで、皆さんからその件に関して御意見をお聞きたいと思えます。既に川内参考人はそのことをお話しされましたので、秋山参考人、上蘭参考人、小川参考人をお願いしたいと思います。

秋山参考人は、「究極のバリアフリー駅をめざして」という著作の中で、「障害を持つ人も高齢者も誰もが地域でくつあたり前の生活ができる考えである。ノーマライゼーション社会を実現することである。ノーマライゼーションの保障は言い換えれば、憲法二十五条で保障されている人間として最低限の生活、つまり生存権や生活権の保障をすることである。」と述べておられます。そういう立場からして、移動の権利を明記する点について御意見をお伺いしたいと思います。

そして、上蘭参考人、小川参考人には、実は国交省は、こういうことを言いますと、先ほど川内参考人からもありましたが、移動や利用の権利として認めれば、国が交通サービスを提供する責任を負うことになり、簡単に言えばコストがかかる、そして、国民の合意が得られていないという意見を必ず述べられます。私は若干違うと思うんですが、やはり、そういうことを明記することによって一歩一歩大きく前進することができると、また、コストという問題を通じて国民の合意を図ることもできるという、いわばとても大切な問題だと私は考えているんですが、その辺の御意見をお二人にはお聞かせ願えればと思っています。

○秋山参考人 移動の権利というのは、ジャンルとしては非常に重要な分野でございますし、生存権、生活権を規定するかなり重要な条件になります。

私自身は、このあたりは具体的に数字として言うべき時期に来ているということを理解しておりますので、例えば、地方都市ですと一日バス四、五便保障しようとか、それから、障害者でしたら週二回ぐらいは外出できるようにゴールをちゃんとしましようとか、そういう意味で、目標とか、あるいは移動の最低保障をどうするか

と

か、そのあたりを議論することの方がよろしいかなど。権利ということを議論することはもちろん大事なんです、最低保障をどこにするかという具体的なところで議論をした方が私はよろしいかなど。

権利をやり始めると法律の手續論の入り口のところとまってしまうので、できれば、バス一日何便とか、あるいはスペシャル・トランスポートは障害者は週に二回は使えるようにしようとか、そういうところでぜひ議論をしていただきたいと私は思っております。

以上でございます。

○小川参考人 私、今の秋山先生が申された意見に近いんですが、権利の主張という状態の前に、我々がやはり社会的に自立という状態の、自分みずからの立場ということで移動ができるような社会構造を、先生、お願いしたい。

こういうことになると、ハンディを持っていく立場でございますので、移動の手段ということについてはやはり御理解のある御議論をいただけるような方向でバリアフリー法の成立を、もつと具体的に、先ほど私、前段で申し上げておりますけれども、中核都市あるいは繁華街に自転車をとめておくとか、店頭で、きつちりやはり決まりを守っていただけるような、そういう制度化もきちんとしていただければ、障害者の移動ということについて、大変私は移動可能になるのではなからうかと。

断片的でございますけれども、どうぞひとつお願いしたいと思っております。

○上蘭参考人 このバリアフリー新法に権利というところを書くことが難しいとおっしゃっています、以前、私たちの仲間がホームから転落した人が、事業者側に、視覚障害者は危険なんだから一人で電車を利用しないでくれというようなことを言われた人もいます。

私たちは、自分が事故に遭って何か後ろめたい思いをするというのじゃなくて、私たちも一人の社会人である、切符を買って一人で乗りたいとい

うことで、利便性だけではなくて、事業者側はできるだけ、安全ということがこの新法案にも書いてありますので、では、その安全ということとは事故の起きないことだよということを加味して、いろいろ考えていただきたい。

事故があったときに、その事故に対してどういう対処をするかということが大事なところかと思っております。

○穀田委員 ありがとうございます。

先ほど来のお話をお聞きしていますと、すぐれた例として、共通して阪急伊丹の駅の例が出されました。私も実は、京都に住んでいますものから、行ってまいりました。当時の関係者にも御意見を伺いまして、先ほど紹介しました「究極のバリアフリー駅」もわざわざ提供いただきました、読ませていただきました。そして、その中で取り組みの過程を学びました。

その中で、特に、利用者、障害者の参画が伊丹駅を変えた、こう言える取り組みに感動したものです。行政の側の率直な意見の開陳もありまして、例えば「今まで役所は市民の声を聞く時に、何々連合会の会長に参加していただいて審議会をやってきたわけですが、発言がないことが多かったと思います」ということを述べて、それを大きく変えて、当事者の参画ですぐれた駅をつくり上げたわけです。

そこで、川内参考人は、特にその著書の中でおっしゃっているんですが、障害のある当事者としての参画という視点をとりわけ強調なさっています。その点で、参加と参画、そして、今問題になっている、今後こういう問題を基本計画素案その他の策定や実行の過程を通じてどのようにしていくべきなのかということについて、もう少し議論していただければと思います。

○川内参考人 参加と参画については、ちょっと参画の方が上流からというかそういうふうなことは言えますが、どこから入れば参画かというふうな定義がないので、ちょっと用語が混乱するかもしれません、一応そういう形で申し上げます。

実際のユーザーの、利用者の参加、参画が重要であるというのは、これはもう間違いないことと、今まで設計基準では反映し切れていなかったニーズというものを掘り出して、それを反映していくという作業の中では、実際の利用者の意見がないと役に立たないわけですね。

だけれども、それをする前とか、いきなり設計のところから入るのではなくて、まず、現在できているものを事後評価していく。やはり具体的なものを目の前にして初めて具体的な意見が出てくるというのが私の経験から得られたもので、そういう現在できているものにたくさん教科書があるわけですから、そこで評価をして、そこで得られたものを設計作業の中に反映していく。そのためには、そういうデータをきちんと整理して、そして新しいプロジェクトに提供していくというふうな仕組みが要るわけですね。

ですから、参加、参画というのが、現在は、例えば行政の担当者が熱心で、その上の課長がやれと言ったらやるけれども、担当者が異動したらおしまいになったとか、そういうふうな形で、そこでせっかく集めてきた情報もどこかに行ってしまうというふうなことが往々にあるわけですから、データも継続して、そして社会の体制として、それをいろいろなプロジェクトに回しながら少しでもレベルの高いものをつくっていく、そういうふうな体制をいかにして物づくりの中に組み込んで、仕組みとして、システムとしてやっていくのかというのが一番重要な問題だろうというふうに考えています。

○穀田委員 再度、川内参考人にお聞きします。

実は、川内参考人が取り組んでおられる運動の中で、今回の交通バリアフリー法に対して例えばこう述べています。高齢者、障害者等を初め関係者の参画により、関係者の意見が基本方針に十分反映されるよう努める旨、明記することを提案する、こう言っています。

私も、今回一定の改善がなされたとはいえ、結局のところ、実際に使われる方々の意見を反映さ

せることが、先ほど来いろいろな方々がコスト論を言っていますけれども、安全というコストもそうだし、それから実際につくっていくコストからしましても、そういう反映が大事だと思うんですね。

ところが、今お話があったように、なかなかこれは担当者がかつたらできやしないとか、実際は、後で秋山参考人にもお聞きしますが、取り組んでおられる、例えばNPO等によるボランティア有償運送検討小委員会の議論で、運営協議会があるんですね。ところが、それがなかなか設立もはかばかしくないし、当事者が参加しにくいという実態があります。

こういう二つの点を述べた上で最後にお聞きしたいのは、川内参考人に、今述べた、明記する旨提案する、こういう方針との関係で、今回の法案がより前進的なものと私は思いますけれども、さらに要望する点があったらお聞きしたい。そして、秋山参考人には、当事者、住民参加を進める上で、今の現実のもとでいろいろな側面があります。そこを見ながら、どうすればいいかだけお聞きしたいと思っております。

○川内参考人 基本構想のときに市町村が協議会を設置するということが書いてありますが、これは、市町村が設置することができるようになっているわけですね。ですから、そこで、別の項で障害のある方や高齢の方の意見を尊重するというふうなこともありますが、まず、設置というのができるではなくて、やはり、やる場合に設置しなくてはいけないということがはっきりと書かれるべきであらうと思います。

設置した場合は、今回は、そういう高齢の方や障害のある方が委員に入るとことは書いてあります。だけれども、もともとの設置するかしないかというのがはっきりしない、やはり市町村の中には、面倒だとか、設置しなくてもいいのやらやめるとか、あるいは非常に形骸化された形でやってしまうというものも見えてきていますので、そのあたりがどうもこの協議会の立場という

のがはんやりしているなという感じは受けています。

○秋山参考人 当事者参加について、私が具体的に参加している新宿区は、かなり障害者の人たちがよく勉強して非常にいい議論ができていて、そういう理解をしています。ところが、別の区とか市町村に行くと、ほとんど障害者の人から意見が出てこないんですね。

ということとは、当事者参加だけが必ずしも解として正しいかというと、そうではないはずだと。そういったところでは、やはりユーザーエキスパート、障害者で多様な障害者のことを理解している人を派遣して補うとか、そういうことが必要だという認識に立っています。したがって、障害者にも勉強していただく人も必要ですので、単に当事者参加万々歳だけではないだろう。そういうことで、総合的によくするためにはそういうことも必要だと認識しております。

また、運営協議会については、ビジョンなき運営協議会という理解をしています。なぜビジョンがないかという点、障害者、高齢者の交通を将来どういう構想で考えていって、その中でNPOを認めていくというのはどういう意味なのかということが、まだ日本社会では理解が十分得られていないという問題がございます。

以上です。

○穀田委員 どうもありがとうございました。終わります。

○林委員長 日森文尋君。

○日森委員 お疲れのところ、大変恐縮でございます。社民党の日森文尋と申します。

最初に、STSについてお伺いをしたいと思うんですが、先ほど、秋山先生は最初の提起の中でこれに触れました。たしか前回の法案ができたときの附帯決議でもSTSを導入しようということが触れられていましたし、例えば障害者基本計画などでもこれについて触れられている。

残念ながら、今回の法改正でもここが明確にならなかったということがあるんですが、具体的

に、このSTSの概念であるとか役割であるとか、これを促進していくためにどんな方法があるのか、ここら辺がはっきりしていないものですか、ぜひ秋山先生と川内先生にお聞きをしたいというふうに思います。

○秋山参考人 随分昔に新交通システムという言葉がありました。そのとき行われた新交通はモノレールだけでした。最近では、それがLRT、BRT、いろいろ拡大してきました。でも、最近の新交通システムは、乗り合いタクシーとかSTSとか、そのあたりの領域、つまりドア・ツー・ドアの領域を埋めるように進んできております。そういう意味で、地域の交通を、タクシーも含めて、バスまで含めて、どういうビジョンで考えていくかというきちんとした計画を市町村が持つべきだろうと思います。

市町村の交通計画は何をやっているかという点、STSが除かれたバスまでの計画を立てている。それから、実は運輸系と道路系を見ますと、運輸系の役人の方は余り市町村とのつき合いがないんですね。バス事業者とかタクシー事業者とのつき合いが濃い。ところが、道路側は市町村とのつき合いが強い。ここに、市町村と運輸との大きなパイプがないという問題がSTSがおくれた原因の一つでもある。

ということとは、市町村の人たちはSTSをほとんど知らない人たちが大量にいて、最近、運営協議会でようやく出てきたので、それも福祉部局がようやくわかるようになった。つまり、簡単に言うと、福祉部局とそれから交通部局の隘路の中にあって日本の政策が進まなかったのを、ここを統合して、どこか市町村の窓口をきちっとして、それを地方の運輸局はきっちりとそのパイプをつないでほしい、そういうことをやってほしいと思います。特に、計画づくりが最優先する課題という理解をしております。

以上です。

○川内参考人 STSというのが、非常にバラエティーに富んでいて難しいことではあるんですが、

が、まず定義がはっきりしてないんですね。ですから、そこから、例えば法律とかなんとかの制度にしようとする、そのあたりもちょっと一度考え直さないと、STSというのは、私たちはそんなものというある種のイメージを持って話をしていますが、決して共有化されてないというふうに考えています。

それで、交通バリアフリー法のもとの欠陥として、これは鉄とコンクリートのことは言っていますが、交通計画とのリンクという点、交通計画として、町の中で、そこに、地域に住む人の移動をどういうふうには確保していくかという計画と、それからハードのまちづくりというものがリンクしなくてはならないと思うんですが、そういうところが交通バリアフリー法にはもともとなくて、さらに言うと、市町村で基本構想はつくるといいますが、交通に関しては広域で考えなくてはならない部分が非常に多くあります。ですから、それと市町村単位を基本に考えている交通バリアフリー法の枠組みというのが果たしてうまくいくのかどうかという点も、検討していかなくてはならない問題だろうというふうに思います。

それから、参議院での政府の答弁によると、タクシーが軸で、NPOなどの福祉有償サービスというのは補完するものだというふうなお答えをされていますけれども、では、タクシー業界が、そういうドアからドアの、タクシー業務として今まで余り扱ってこなかった分野に対して一生懸命やるうとしてきたかという点、決して一生懸命やってきてこなかったというふうに私は感じています。実際、使う者として非常に使いにくい状態で、タクシー業者の中に一台だけ福祉タクシーというふうなものがあったりというふうな状況で、非常に貧弱で、それであるからこそ、NPOでドアからドアのサービスをする人たちがあらわれてきているわけですね。

ですから、これを、タクシーを軸にしてNPO系が補完するんだというふうな、ある種の上下関係というか強弱関係というふうなことをつくって

しまうことが果たしていいんだろうか、せめて対等な関係でお互いの足らざるを補うという、まさに補完ということを考えていただけないかなというふうには思っています。

○日森委員 引き続き川内先生にお聞きしたいんですが、そういう思いも込めて、総合アクセス法というのを何か御提案されているんですが、これをもう少し具体的に教えていただけたらと。

私も、さまざまな団体もそうですが、私もそうなんですが、移動の権利をきっちりと確保するために、基本法的なものがなきゃいけないという思いがあるんですよ。交通関係では、実は交通基本法というのを私も、民主党さんと一緒に提出をさせていただいたんですが、それをもうちょっと幅広く、まさにそこはバリアをとって考えていかなきゃいけない基本法的なものがあつていかなきゃいけない基本法的なものが必要ではないかという思いがあるんですが、それとの関連で、川内先生がおっしゃっている総合アクセス法というのは具体的にどんなイメージなのか、ちょっとお示しをいただきたいと思っています。

○川内参考人 大もとの発想というのは、米国のADA、障害のあるアメリカ人に関する法律というのが、ADAという法律自体は人権法のカテゴリーに入っているわけですね。ですから、差別禁止というのがまずあるわけですね。そのADAの中の一つ一つの章として、就労とか、それから公共交通とか建築物とかというものがぶら下がっているわけですね。

まず最初の非常に大きな価値観を決める傘として総合アクセス法というものをつくって、その下にハートビル法とか交通バリアフリー法だとかいうふうな分野ごとの法律をぶら下げていかなければ、共通の価値観というものがどこにもうたわれないわけですね。それが人権になるのか何になるのかというのは議論しなくてはいいけないと思いますけれども、その共通の価値観がないままに、各省庁あるいは各局でこれがいいと思うものをいろいろつくって、それを橋渡しする傘がないというのは、それぞれの努力が少しずつずれて

いつて、全体としての協調した力を発揮しにくい状態になりつつあるのではないかとこのように考えています。

○日森委員 続いて、上蘭参考人にお聞きしたいんですが、参加についてさまざまな議論がありました。そういう意味では、今度の法改正で、当事者が参加するという面についてはかなり前進をしたというふうにいるんですが、一方、トラブルが起きた、あるいは事故が起きたというときに、それを処理する機関とか相談する窓口とか、あるいは事故がなぜ起きたのかと調査する機関とかということが明確になっていなくて、今、国交省でホットラインステーションというのがあるそうなんですが、そこに持ち込まれた苦情などがどういうふうな処理されて、具体的にどう生かされているのかというのは、どうもなかなか見えてこないようなところがあると思うんです。

したがって、そういう苦情やトラブルをちゃんと処理する、あるいは事故が起きたらこれを調査して原因を究明していくような、そういう場をきちんと法的にも整備すべきではないのかという思いがあるんですが、上蘭さんと小川先生、御両人にちょっと御意見を伺いたいと思います。

○上蘭参考人 ホットラインステーションというのがあるということは知っています。ただ、これをどうやって申立人じゃない人が知ることができるかというところは、なかなか国交省も公開していません。個人情報ということがあるんでしょうけれども、個人情報とは伏せた段階で、こういう事故があったということ、それで、あったということをおープンにして、このような調査をした、このように改善されるであろうという検討をする委員会といいますか、何かプロジェクトチームみたいなものをつくって前進させていく必要があると思います。

○小川参考人 今、上蘭さんがおっしゃったとおりだと私も思います。障害者団体という中で、先生、これぞという根幹が今はつきりしない。ですから、先ほども私ちょっと触れましたけれども、

交通関係、移動の場合に、高齢者、障害者が事故につながるような状況ということについては、ある種の委員会、検討会なども私は大切なと感じております。

どうぞひとつ、中央から地方に、それらの方向性が見出せるように御尽力いただければありがたい、こういうふうにいる感じがします。

○日森委員 ちょっと早いですが、ありがとうございます。

○林委員長 糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。

本日は、参考人の皆様におかれましては、大変御多忙の中、当委員会にお越しいただきまして、また、大変貴重な御意見を賜りましたことを御礼申し上げます。

また、私も、数点ではございますけれども、質問させていただきたいと思っております。座って質問させていただきたいと思っております。

今、我が国におけますバリアフリー施策というのは、昭和四十年代の地方自治体における福祉のまちづくり条例、この制定を契機に、主として、障害者が住みやすいまちづくりというものを推進する、こういうところから始まったわけでございます。その後、昭和五十六年の国連障害者年、この制定に伴ってノーバリエーションの思想というものが浸透する中で、平成六年にハービル法、平成十二年に交通バリアフリー法というものが制定されて、バリアフリー施策というのは建築物ですとか公共交通機関等へ幅広く展開されていく、こういうこととなったわけでございます。

現在では、ユニバーサルデザインの考え方のもと、高齢者や障害者だけでなく、すべての人を対象としたバリアフリー化というのが進められておりまして、昭和四十年代の当初と比べて著しく進化をしている、進展をしているな、このように感じるわけでございます。

そこで、参考人の皆様全員にお伺いをさせていただきますが、本日、恐らく御自宅からい

らっしゃったんではないかなと思うんですが、御自宅からこの当委員室まで、ここまでいらっしゃるまでの移動経路の中で、利便性に欠いた点ですとか、その他お気づきの点がございましたら、その事項をお話しいただければというふうに思います。

○秋山参考人 私は、目黒区の柿の木坂に住んでおりますので、ふだんは都立大駅を利用するんですけども、きょうは駒沢駅前まで、リュックを担いで歩くために二十分歩いてきたわけです。そして、新玉川線に乗りまして、赤坂見附より手前のところの青山で降りかえまして、銀座線、そして丸の内線と乗りかえてここまで来ました。

あと、全体的に案内というものが、割と公的な案内ですと、どこかに行こうとするときに、公共施設は載っているんですけども、なかなかわかりにくいサインが私はいつも不便だなと思っております。

以上です。

○小川参考人 小川でございます。

私は、栃木県の南部地域の下野市というところでございます。

乗り継ぎということで、今先生、困ったことというところでございますけれども、先ほどの議論の中でも、視覚障害の方々、私は下肢障害でございます、移動ということについては目と耳はハンディを持っておりませんけれども、今お隣の秋山先生おっしゃったように、広告という状態がやはり公共関係についてはきちんとされている。けれども、東京におきまして、国会でございますから私はタクシーで来たわけでございますけれども、東京は非常に、新幹線をおきまして、案内板が雑踏の中で、田舎者でございますので、私は、もう少し公共に対する案内板という、乗り場、タクシー乗り場、そういう件についてもきちんとしていただければと。けさの出来事でございます。以上でございます。

○上蘭参考人 私は、東京の板橋に住んでおりまして、本来なら電車、地下鉄有楽町線一本で来ら

れる非常に便利なところに住んでいるんですけども、ただ、もう再三、これしか私は言っていないが、視覚障害者はホーム上の移動というのがとても怖いんです。

こういうところに来るとき、きょう落ちたらさまにならないということで、私の乗る地下鉄成増という駅の階段と永田町の階段との差が大体八十メートルぐらいあるんじゃないかと思えます。どちらかで移動しなければならぬんですけども、きょうは電車との関係で地下鉄成増駅で移動しました。そういうことを常に、きょうは落ちたくな、きょうは落ちたくない、もう恐怖といつも、笑っているようですけれども、本当に怖いんです。

だから比較的簡単なんですが、きょうは小竹向原という駅で降りかえらなすけれども、とにかく東京だと客を急がせるんですね。ところが、私たちは、どこに乗るかによって、階段の位置をすべて覚えていくわけではありせんので、おりたところが階段だった、さあ、どっちへ行こうかと結構焦ってしまったりすることは多いです。

ここ永田町でおりてから、ふだんよく来ているんですけども、このごろは物忘れがよくて、信号の位置がどこだったか、これは御承知のとおり音声信号機がないので、たまたま通りかかった人に聞いて渡ってきました。それで、その後の、参議院の議面は近いんですけども、もう少し衆議院の議面が近いのかと思いつながら、まだかまだかで、かなり時間が切迫した状況で参りましたので、その辺の、ここが議面だなということがわかるような何かがあるともっと便利かなと思いました。

以上です。

○川内参考人 私は、中央線沿いの日野に住んでいまして、自宅から日野駅まで一キロぐらいあるんですが、けさは自分で車いすを押して日野駅に行きました。

日野駅にはエレベーターがつけましたので、エレベーターに乗って上がりました。昔だったら、

日野駅に着いてから電車に乗るまで、特殊な機械に乗せられたりしているの十分から十五分必ずかかったんですけれども、今は、急げば三分か四分後の電車ぐらいいまでは乗れるようになりました。

小学二年生の男の子がエレベーターのところにいまして、先に入って「開」をずっと押し続けて乗せてくれたんですね。そういう点では非常にマナーがしっかりしているんですけれども、小学二年生でエレベーターを使うかと思いましたが、その辺が、先ほど申し上げた家庭の教育だろうというふうに思うわけです。

新宿駅に着いて、都営新宿線に向かいますが、新宿駅は常に非常にたくさんの方が迷っています。ですから、時間のあるときは迷っている人に道を教えてあげたりしながら、新宿線に来て、新宿線もエレベーターが通りましたのでエレベーターで地下までおりて、それから市ヶ谷に来て、市ヶ谷で乗りかえますが、市ヶ谷の乗りかえがエレベーターがないんですね。普通のエスカレーターに駅員の介助を受けながら乗りますが、電動車いすを使う方はとてもそんなことはできずに、車いす対応エスカレーターというのが別の南北線の方にありますけれども、これも転落事故があったり怖くて使えないという人が出てきています。そういう方々には市ヶ谷駅は使える場所はないだろうというふうに考えています。

それから、永田町は、エレベーターがあるのは都道府県会館の側なんです。あそこは、永田町に都道府県会館から行くときには、死の長いスロープというむちゃくちゃ長いスロープがありまして厳しいんですが、反対側の議員会館の方に出てくるのは、経路としては非常に短いんですが、ここもエスカレーターしかない。私の場合はそれが乗れますけれども、電動車いすの方々はこれ議員会館には出てこれない。

日本の顔というか、海外の方もたくさん来る議員会館が何でこういうアクセスなのかというのはいまだによくわかりませんけれども、そんな感じ

でやってきています。
○糸川委員 生の声をいただきまして、大変ありがとうございます。
もうほとんど時間がございません。最後に、歩道と車道との段差につきまして、視覚障害者と車いすの利用者としては望ましい高さというのが異なっておるわけでございますが、そのような問題に対しての解決策というのを一言ずつ、川内参考人と上蘭参考人にお聞きしたいというふうに思います。

○川内参考人 これは、二〇〇〇年の交通バリアフリー法ができたときのガイドラインを作成する段階でかなり厳密な調査というのをやって、ある設計の要件を満足させれば、二センチの段差がなくても視覚障害のある方が道路と歩道の境を認識できるというところまではわかってきています。ただし、それを実際に導入してガイドラインの中に書き込もうとした段階で、視覚障害のある方々から非常に不安が出てきたわけですね。つまり、視覚障害のある方々というのは、自分の体験したこと以外はなかなか信じられないというのか、それほど日々の移動が恐怖に満ちていて、現在あるやり方で身につけているものを変えられるというところについて物すごく抵抗があるんだと思うんです。

ですから、車いすを使う身としては段差がない方がありがたいですが、そういう視覚障害のある方々の心情を思うと、現段階では、二センチの段差というのがどうしても必要だという認識でいます。ただし、そういう段差がなくても認識できるというふうなことが、その試験結果が町の中で応用しても有効であるならば、視覚障害のある方々にも体験していただいて、ああ、これなら大丈夫だねというふうなことを理解していただいて、段差がなくなっていけばありがたいというふうに、車いすを使う人間としては思っています。

以上です。
○上蘭参考人 非常に難しい問題だと思えます。

本当に二センチないとわからないのか。点字ブロックの高さというのは五ミリぐらいなんですけれども、ただ、点字ブロックがわかりにくいというのも事実です。五ミリの高さがあっても私はわかりにくいと思っていますし、五ミリと二センチのギャップをどう埋めるか。点字ブロックがどうかということよりも、その周辺の道の路面全体から見て点字ブロックをもう少し明らかなものにするれば、私は決して、二センチは必要だ、必ず二センチ必要だとは思いません。

ただ、これは、私以上に歩行に困難を持っている視覚障害者もいますので、一概には言えませんが、それが一センチであってわかるものか、そういうものは、視覚障害者もその現場に出てみて、これはどうだということを実証して、これならいいということが、もつと、二センチじゃなく一センチ五ミリかもしれないし、一センチかもしれないし、それはやる検討をする必要はあると思います。

○糸川委員 ありがとうございます。

終わります。

○林委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人の方々に一言申し上げます。

本日は、貴重な御意見を賜りまして、まことにありがとうございます。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。

次回は、明十四日水曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十一分散会

平成十八年六月二十二日印刷

平成十八年六月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

〇