

交通基本法制定に望むこと＜移動制約者の立場から＞

DPI 日本会議 三澤 了

◎ 交通政策の基本を確立

- 日本の交通政策は、従来基本的には、大量の利用客をいかに早く目的地に輸送するかといったことが、主要命題として実施されてきた。その流れの中では、交通政策の主体は、国であり、地方行政であり、交通事業者であり続け、交通機関を利用する利用者が主体となることはなかった。新たに制定される交通基本法においては、利用者が主体となる交通政策へのパラダイムシフトが必要不可欠である。
- 現在の社会において、自由に移動することは市民の持つ基本的な人権の一つであると規定されている。すべての市民の移動の権利が保障され、その権利を正当に行行使することのできる交通政策の基本となる法制定を期待する。
- 2006年12月に国連で採択された「障害者権利条約」では、非差別、社会への完全かつ効果的な参加およびインクルージョンとならんで、アクセシビリティを、この条約の一般原則に位置づけており、さらに第9条において、アクセシビリティの項を設け、その実現に向けて取るべき措置等について規定している。
- この第9条では、「締約国は、障害のある人が自立して生活すること及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にするため、障害のある人が他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信、(中略)、並びサービスにアクセスすることを確保するための適切な措置をとる。このような措置は、アクセシビリティにとっての妨害物及び障壁を明らかにし及び撤廃することを含むものとし…(後略)」と規定している。
- 現在、この障害者権利条約の批准に向けて、条約の規定に沿った国内法の制定、見直しの作業が、12月8日に閣議決定された内閣総理大臣を長とする「障がい者制度改革推進本部」の下に設置された、「障がい者制度改革推進会議」において行われている。この会議で論議される「交通と情報保障」の論議の結果を十分ふまえた形で、障害者基本法の法案策定を進められるよう要望する。

◎ 無権利な状況に置かれ続けてきた障害者の移動

- ・ この国に住む多くの障害者は、長年にわたって交通機関の利用にあたって多くの困難を強いられ続けてきた。そして現在も、障害者の移動の権利は明確には保障されず、時として、危険性の高い移動を強いられたり、障害を持たない人とは異なる扱いの下に、きわめて恩恵的に交通機関の利用が認められるといったケースも後を絶ってはいない。
- ・ 障害者は交通機関の利用を、物理的にあるいは制度的に排除され続けてきた歴史的な経過があるが、障害者の意識の変化、障害者を取り巻く状況のもとで、移動の自由を求め、鉄道、バス、タクシー、航空機、船といった交通機関の自由で円滑な利用を求める声の高まりとともに、1990年代以降、ようやく障害者の交通機関利用に対する配慮が、制度的にあるいは施策的に少しずつ施されるようになってきた。
- ・ D P I 日本会議では、1980年代後半に交通条件の改善を求めて、全国の仲間とともに「誰もが使える交通機関を求める全国行動」を組織し、継続的に交通環境整備に関する意見提起を、国をはじめとする関係機関に対して行ってきた。
- ・ 障害者の交通機関利用に関する制度的、施策的な対策は、当事者としては遅きに失したと、受け止めざるを得ないところではあるが、2000年に制定された交通バリアフリー法ならびに、2006年の交通バリアフリー法見直しによるバリアフリー新法の制定は、交通環境の整備促進の面で大きな影響をもつものであると認識している。
- ・ これらの法制定に至るまでは、一部の交通事業者や自治体の努力で、交通施設の改善等が図られてはいたものの、全体としては遅々として進まなかった駅舎等の交通関係施設の改善や、電車、バス等の車両の整備が、国の基本方針のもとに、数値目標を持った長期計画に沿って整備されていることは、一定評価すべきものであると考える。
- ・ 以上のように、交通環境整備に関して一定の影響力をもつ交通バリアフリー法、バリアフリー新法ではあるが、これらはあくまでも整備に関する促進法であり、利用者の移動の権利を基本に据えたものにはなっていない。また、移動の円滑化に向けた一定の基準は設けられてはいるが、基準に沿った整備を行うか否かは、基本的には事業者の意思に委ねられている部分も多く、交通環境整備に関する地域格差をはじめとする新たな問題の解消には有効な力を持つものと

はなりえていない。

◎ 交通基本法に盛り込むべきこと

<移動の権利の明記>

- ・ 今回制定が予定される交通基本法においては、何よりも先ず、すべての市民の移動の権利ならびに輸送機関を利用する権利を明確に保障する規定を設ける必要があると考える。
- ・ 現在の障害者基本法ならびにバリアフリー新法においては、すべての市民の移動権ならびに利用権の規定が存在しない。このことにより、現在でも鉄道、自動車、航空機、船等で、様々な形の乗車拒否や利用拒否が発生し、多くの場合、利用者が泣き寝入りせざるをえない状況となっている。(別紙参照)

<権利擁護・調査機関の設置>

- ・ こうした状況に鑑み、移動の権利を明記するとともに、乗車拒否等に対する訴えを受付け、的確に調査し、交通機関利用者の権利を保障する観点から、必要な場合には是正勧告等をおこなうことができる調査機関の設置を、基本法において規定すべきである。

<非差別の原則>

- ・ また、障害を持つ人が交通機関を利用しようとする際に、障害を持たない人には、要求されない診断書の提出や、数日前の利用予約などの特別な手続きを求められたり、合理的な理由もなく不必要な時間を待機させられたりといった扱いが日常的に行われている。上述した障害者権利条約では、「障害を持たない者との平等を基礎とする」非差別を原則とすることが謳われている。
- ・ 交通基本法においても、障害者・高齢者等の移動制約者に対して、一般乗客と異なる扱いをしてはならない旨の規定が必要になるものとする。なお、交通機関利用における合理的配慮は基本的に必要であるが、合理的配慮は事業者から押しつけられるものではなく、あくまでも利用者の主体的な判断で適用されるものでなければならない。

<地域間格差の解消>

- ・ 輸送機関の多様さやバリアフリー整備の面での、大都市と地方都市あるいは農村における格差は拡大する方向にあると考えるが、こうした状況に対しては、これまでの交通バリアフリー法、バリアフリー新法では、有効な格差是正のための対策は講じられて来なかった。

- ・ 地方都市や農村における輸送機関の縮小やバリアフリー整備の遅れは、障害者・高齢者の生活に深刻な影響を及ぼすものとなっている。障害者施策においては、施設から地域への流れをメインストリームとし、地域での自立と社会参加を推進すると謳われているが、地域生活に必要なサービスの確保や、社会参加のための移動手段が未整備なことにより、自立も社会参加も実体化することが困難な状況が続いている。
- ・ こうした状況を改善するには、交通環境における地域格差の解消を、交通政策の主要な柱に据えることが必要であると考え。地域格差の解消をはかるためには、鉄道、路面電車、バス、タクシー、移送サービス、等々の輸送手段を重層的にしかも切れ目なく整備する必要がある。もちろんそれらの輸送手段は、すべてバリアフリーな環境整備がなされたものとしなければならない。

<航空機利用の円滑化>

- ・ 現在の社会においては、国外への移動に拘わらず、国内の移動においても、航空機の利用は日常的な移動手段となっている。障害者の関しても、車いす利用者を始めとする多くの障害者が日常的に航空機を利用した移動を行っているが、この利用にあたって、搭乗拒否、あるいは不合理的な扱い等の多くの問題が発生している。
- ・ 航空機利用においても、障害者の非差別を原則とする規定を明確にし、利用の円滑化を図るための具体的なガイドラインを設置することを検討すべきである。