

バリアフリー法改正の必要性と、その課題

全国頸損連絡会事務局

2006年、ユニバーサル社会の実現を目指して「バリアフリー新法」が制定され、障害者、高齢者等をめぐる移動・交通環境は一定の改善が図られ、障害者のみならず多くの人に利用し易い社会へと変わってきた。

2020年の東京オリンピック・パラリンピック関連施設は、国際的バリアフリー整備基準「国際パラリンピック委員会（IPC）アクセシビリティ・ガイドライン」を基に、バリアフリー整備基準「東京アクセシビリティ・ガイドライン」を策定して、大会準備をしている。

法律制定後に、改正は行われておらず、障害定義の問題、移動の権利保障、地域間格差の拡大、国際基準に届かない基準等、当事者団体は法律の見直し改正を求め続けてきた。

政府もようやくワーキングチームを作って法改正の検討を始めるという報道があった。

以下、法律の主な課題を書き出してみる。

◆なぜ？ 整備が進まない

バリアフリー法は、障害の定義が「障害は社会の障壁によって作り出される」社会モデルではなく、個人的な問題に起因するとする「医療モデル」である。バリアフリー化の義務基準が低く、努力義務が多いため、法律が施行された後も、基準さえ満たせば良いというバリアフリー化が進められている。

基準があることによって、バリアフリー化が頭打ちになり、地域間格差が広がり、商店街といった生活に密着した小規模店舗の整備が進まないという事が起こっている。災害の避難所指定箇所のバリアフリー化の基準もない。

また障害のある人と無い人の交流が少なく、障害者理解が深まらないことも、ハード面、ソフト面のバリアフリー化の進みが遅い原因と考える。

◆ 障害者権利条約の理念を踏まえた法改正を

① 「障害の定義」の見直しを

バリアフリー新法は、障害者権利条約の採択前に制定され、医療モデルの障害者定義となっている。

権利条約を批准した国として、「社会モデル」の障害者定義による、法の見直しが必要である。

② 「移動の権利」を明記して、共生社会へ

権利条約の理念が反映された「IPC アクセシビリティガイド」の、第一章に「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である。社会的公正とは、人々を個人として受け入れ、社会生活に完全に参加するための公平で平等な機会へのアクセスを保障することである」と明記されており、これらを踏まえて、移動の権利を明記すること。

また障害者だけ別のルート、遠回り、長時間待たされる、別の観覧席、異なる乗り物といった整備が日本では目立つ。インクルーシブな視点に立って、場を分けない社会づくりが必要である。

◆ 障害者差別解消法との関係

障害者差別解消法では、第5条で「社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮に関する環境の整備」を行政機関と事業者に求めている。合理的配慮を的確に行うために、バリアフリー法で規定を定めることが必要である。

◆ 地域間格差の是正

障害者権利条約では、都市及び農村の双方においてバリアフリー整備を求めている。しかし、バリアフリー法では、乗降客3,000人以上の駅が対象といったように都市部を想定した制度設計となっている。そのため、都市部のバリアフリー整備は進んだが、地方の整備は進まず地域間格差が広がっている。地方のバリアフリー整備を進める法改正が必要である。

◆ 利用者による評価システム

バリアフリー整備したのに、利用できない、利用しにくいというものが多い。これは利用者の声を反映せずに整備したために起きたことだ。利用者が使いやすい整備を広げるためには、利用者による評価するシステムが必要である。