

2018年5月11日

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」  
に対する質疑

立憲民主党・民友会 川田龍平

立憲民主党・民友会の川田龍平です。

会派を代表し、ただいま議題となりました「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」について質問いたします。

その前に、今この国が置かれている危機について一言申し上げたいと思います。今国会、立憲民主党をはじめとする私たち野党の徹底追及により、財務省の文書改ざん、防衛省の日報隠し、厚労省の過労死隠しが出てきたあとで、ついに加計学園の獣医学部新設問題の、首相秘書官による虚偽答弁も明らかになりました。どれも、単に与野党の政局争いで済ませられるレベルをはるかに超えた、この国の立法府を根底から崩す深刻なものばかりです。まるで「腐ったもぐらたたき」のようです。これ、どこまで続くのでしょうか？

さらに、トップ省庁と言われる財務省事務次官のセクハラ辞職について、上司である財務大臣は「セクハラは犯罪ではない」などと発言していましたが、社会の規範は刑法ではありません。公職にある大人が、刑法にないからといじめやパワハラやセクハラをするのでしょうか？財務大臣、お答えください。

また、官房長官には、我が国の行政府のあり方を根底から崩す、この間の一連の不祥事の数々について、国民に対しその責任をどのようにとるおつもりなのか、お答えいただきたいと思います。

それでは法案の質問に移ります。

【移動の権利の明記】

国連障害者権利条約では、障害者の移動の権利について、「アクセスの権利を本質的な権利とみなす前例が確立されてきた」と明確に認められており、国際パラリンピック委員会 IPC のアクセシビリティ・ガイドでも、「アクセスは基本的人権」と明記されています。障害者を含めた「すべての人の移動の権利」を保障することは、今や国際基準です。したがって、本法または別法によって「移動の権利」を法制化すべきと考えますが、国土交通大臣並びに厚生労働大臣、いかがでしょうか。

【障害者の定義】

障害者の定義については、すでに障害者基本法や障害者差別解消法で、かつての「医療モデル」から、「社会モデル」の考え方に転換されています。しかしながら本法では今も、「身体の機能上の制限を受けるもの」という「医療モデル」のままです。身体上の機能ではない、例えば「知的、精神、発達、難病」

などは除外されており、障害者全体の移動を円滑化する内容としては不十分です。取り残される人が出てしまうことを防ぐために、本法でも「身体」を「心身」と改めるべきだと考えます。国土交通大臣、厚生労働大臣に伺います。

#### 【環境整備】

改正案 1 条の 2 で社会的障壁の除去に資すると明記されていますが、言葉だけで終わらせないためには、社会的障壁を除去するための環境整備とバリアフリー施策を連携させる条文も設け、障害者差別解消法との連携を明確にすべきと考えますが、国土交通大臣いかがでしょうか。

#### 【基準適合義務～店舗と学校】

本法では床面積 2,000 平米以上の店舗にしか基準適合義務がありません。高齢者や、車いす利用者、ベビーカーを利用する家族連れのために、小規模でも新設店舗には基準適合を義務づけるべきではないでしょうか。また自治体任せにするのではなく、国として特定建築物も基準適合義務対象とし、床面積基準を見直すべきではないでしょうか。

もう一つ、これも非常に重要なことですが、東日本大震災の際に障害者や高齢者が各地の避難場所でも多くの困難な状況に見舞われたことから、自然災害大国である我が国で、今後ますます進む高齢化に対応した災害時のインフラ整備は国主導であるべきです。災害時に避難所となる学校施設も、基準適合義務対象とすべきと思いますが、国土交通大臣お答えください。

#### 【駅の無人化への対策】

鉄道駅の無人化が進む中、車いす利用者等が、移動に支障をきたす事例が散見され、踏切などでは車椅子が線路にはまるなどの悲惨な事故も増えています。利用者数 3000 人未満の駅のホームドア設置や段差・隙間の解消を含め、今後こうした安全問題をどのように解消していく予定なのか、国土交通大臣に伺います。

#### 【鉄道車両、バスのバリアフリー】

パラリンピックに向け、鉄道車両やバスのバリアフリー化もまったなしです。在来線における 1 編成 2 か所のフリースペースでは足りないのではないのでしょうか。また、空港や長距離路線におけるリフト付きバス導入を進める助成制度を創設すべきです。開催前に、車椅子利用者数と競技会場、最寄り駅のエレベーターのキャパシティなどを検証すべきと考えますが、この現状に対する認識と、対処について国土交通大臣に伺います。

#### 【精神障害者、ALS 患者等と介助者の運賃補助、航空機搭乗の円滑化】

精神障害者に対する公共交通機関の運賃割引がなかなか進んでいません。また、航空機において、例えば大型車椅子を使用する ALS 患者などは、移動するだけで大きな負担を強いられています。彼らは介助者も含め 6～7 人分の座席を購入しなければならず、人工呼吸器の持込みに事前申請が求められ、当日は空港で長時間待たされ、あまりの負担に搭乗を断念せざるを得なくなったり、中には搭乗拒

否された事例までであるのです。障害種別による差別や、移動の円滑化を妨げる事象は、即刻解消すべく国が主導して整備すべきと考えます。この問題について、国土交通大臣の見解を伺います。

#### 【評価システムについて】

2016年、盲導犬を連れた男性が線路に落ちて亡くなった事故を受け、国交省が作った検討会は、そのメンバーが事業者や業界団体だけで構成されていました。他の多くの審議会、検討委員会でも、メンバーの人はその結果を大きく左右する重要な要素です。当事者の声が反映されない改正は、本来の目的から外れて本末転倒になるからです。改正案で明記された「施策内容の評価等を行う会議」は、その構成員の過半数を、高齢者、障害者、妊産婦や子育て中の保護者などの当事者とし、議論や評価内容を定期的に公表すべきと考えますが、国土交通大臣いかがでしょうか。

#### 【むすび】

今週月曜、19人が殺された相模原の障害者施設の取り壊し工事が始まりました。旧優生保護法下で不妊手術を強制された障害者の、救済法案提出に向けた超党派のとりくみも進んでいます。96年に母体保護法に改正された後も、優生思想はまだ私たちの社会のあちこちに存在しています。弱い立場の国民を、政府が率先して切り捨ててゆく事で、生産性の低いものは無駄だという空気が、国民の間で広がっています。

障害者は社会のお荷物でしょうか？それとも、障害者に限らず、病気でも、貧しくても、どんな弱い立場にいても、安心して生きることができる、寛容で、他者の痛みを共感し、支え合える社会を、私たちが必ず作るから、と国が先頭に立って作ってゆくような、そんな社会を目指すのでしょうか？

「私たちの事を私たち抜きで決めないで欲しい(Nothing about us without us)」という障害者の言葉は、今、一部の大企業の側に立ち、限られたメンバーで物事を決めている政府にこそ、思い出して頂きたい。バリアフリーだけでなく、インクルーシブ教育、情報コミュニケーションを保障する法制度、ろう者のアイデンティティの確立と、ろう文化の育成のための手話言語法制など、まだまだやるべきことが山ほどある中で、立法過程に必ず当事者を参加させて頂きたい。高齢化先進国のトップランナーでもある日本が、誰も置き去りにしない社会を作り、世界に誇れる国になれるかどうか。

やまゆり園事件が残したものを無駄にしないためにも、私たちは今、優生思想を乗り越える決意をし、行動に移すべき時ではないでしょうか。障害を持つ当事者としての私自身のこの想いをお伝えし、質問を終わります。ご清聴ありがとうございました。