

権利条約審査：構築環境のバリアフリーが 「いちおう進んでいる」と認められたわけ

古瀬 敏（静岡文化芸術大学名誉教授）

国連障害者権利条約を批准したことにもなう国別審査の第一回目がどのように進化したかの報告をいただいた。

条約自体は「社会モデル」がまだ主流であった時期にできたことからそれが基礎になっていると言われてきているが、実際には社会モデルでは不十分であり、今では「人権モデル」を基礎として議論を進めるべきだということが明らかになりつつある。

個人的には「社会モデル」では足りないところがあるとずっと考えてきていたから、進展を歓迎したい。

どう逆立ちしても強度の視覚障害があると構築環境—都市・建築・住宅—を自らつくることはできないから、社会が変わればすべてが変わって問題が解決するというのは無理である。

他の国の審査はどうなっているか、という点についてだが、国によって批准と体制整備の関係は異なっているのは当たり前である。大昔、笠信太郎が「ものの見方について」で述べたように、「考えること」と「走り出すこと」との時間関係が入り組んでいるからだ。もちろん笠が書いたごとく単純な話ではないが、相対的には日本は石橋を叩いてからでないで渡らない側に属する。

拙速な批准を障害者団体が阻止した理由の一つは、特別支援教育は CRPD が大原則としている包摂教育ではない、ということだったと記憶しているが、そのことが示すように、日本はさまざまな修正の見通しが立って初めて動く傾向があるということだ。

慎重というか、臆病というか。

会議に出席した政府関係者が明確な補足説明などができなかったのは、「よけいなことは追加発言するな」と指示されていたからだろうと推察する。私は 1976 年に OECD による「日本の社会科学政策レビュー」の会合に科学技術庁の下っ端技官で出張したことがあるが、そのとき文部省は同時通訳を日本から同道して準備万端整えていた（サイマルのスタッフだったが、出てくる日本語が全くよどみなかったのに驚嘆した記憶がある—フランス語から訳された英語はかなりブツブツで理解しにくかったのに、である。ちなみに文部省も科学技術庁も、それぞれ局長が代表であった）。

審査の結果、課題として指摘されたことは、CRPD の理念からすればいちいちもったもであり、しかし、国として一足飛びに実現できるわけもないから、役人としては逃げを打つしかないのだ。

それらの中でいちおう進んでいると認めてもいいのは構築環境のバリアの除去だというのは事実で、それにはいくつかの理由がある。耐震性の問題から、古いインフラは補強するか更新

するか、せざるを得ない。更新して需要が見込めるものは新しくされてバリアフリーになっていく。これは国や自治体の持ち物だけでなく民間ビルもそうだ。ただ、古いのをどうするかが難題で、地方では、取り壊したまま空き地で放置されるビルもこれからは増えるだろう。ビジネスが成り立たないからだ。

また、すべての駅をバリアフリーにできない JR では、交通移動権を人権として認めて税金で支えるか、また駅を廃止して間引くか、などの決断を迫られよう。日本ではたまたま民営鉄道がけっこう多いから、私企業ができるはず、となんとなく思っているが、ほとんどの国では公共交通は国と自治体が運営していることに注意を喚起したい。

比較として、かつては揮発油税が道路建設のための目的税だったことも思い出そう。今は一般目的税になっているが、移動権保障のための税金と限定してもよかったはずだが、族議員の視野がそんなに広くなかったのと、相対的には自民党議員は「人権」を毛嫌いするからなのではないか。