

子どもの笑顔を社会の真ん中に



だれのための公園？もっと楽しく！

～決算特別委員会で大田区の事業を
区民目線子ども目線でチェック～

● 保育園の代替園庭としての公園

待機児対策として保育園の数は増えましたが、認可保育園の7割に園庭がありません。近くの公園を代替園庭とすることができるからです。しかし遊具設置における基準や方針はなく、幼児にとって大事な砂場遊びができる公園はあまりありません。

● ボール遊びができる公園・看板の問題

ボール遊びができる公園はほとんどなく、多くの公園には一律に「ボール遊び禁止」の看板がついており、小さな子どもが遊ぶ柔らかなボールさえも使えないのかと思う区民もいます。「赤ちゃん、幼児がいるときにはサッカー、野球などの球技はやめましょう」等、ボール遊びの何が問題なのかが子どもにもわかるように書かれてあったり、「ボール遊び禁止、乳幼児のボール遊びまで禁止するものではない」と書かれてあれば、子育て中の親子は安心してボール遊びができます。

管理的、高圧的な「禁止」という文言ではなく、「なぜ、いけないのか」子どもたちに理解を求める姿勢、子どもを尊重する姿勢を大田区に望むものです。



● ユニバーサルデザインパーク

障害があってもなくても一緒に遊ぶことのできるユニバーサルデザインパークは、小さいうちから共生社会を体感することのできる貴重な場になります。車イスのまま砂場遊びができるように設計された砂場、大人が子どもを抱いていっしょに載れる座

面の大きいブランコ、背もたれとベルトがついたイス型のブランコなど、障害を持った子どもの笑顔を引き出す公園の在り方も検討する必要があります。

● 区民参画の「公園の在り方検討会」を提案

大田区には民間団体が運営している週に一度、開催されるプレーパークがあり、大人気です。プレーパークは、冒険遊びができる楽しさと同時に見守る大人がいることで、多くの子どもたちの心のよりどころ、一つの拠点になっています。また高齢者向けの健康遊具も配置された公園も増えてきています。公園の可能性はハード、ソフト共に様々な機能があり、時代の要請も感じるところです。

障害児をもつ親を含めた子育て世帯や、子どもの代表、子どもの発達や遊具の専門家、高齢施策の担当者、公園に対しての情熱を持つ区民を集めて「公園の在り方検討会」を組織して、区内の公園の全体構想はもとより、地域ごとの公園のルール作りができるようなガイドラインの作成も提案しました。

全ての子どもが安心して地域で育っていけるように、笑顔の交流をはぐくむ公園の在り方をこれからも追求していきます。

まずは人権教育

～虐待のない社会をめざして～

● 人として尊重される権利がある

今年は国連子どもの権利条約採択30年、日本が批准して25年という節目の年です。しかしいじめも虐待も一向に減らず、子どもの権利侵害は深刻です。厚生労働省の発表では2018年度の児童虐待対応件数は16万件で前年度より20%増加、過去最多ということでした。

昨年、子どもの頃に虐待を受けていた人の話を聞く会に参加しました。小学生時代、壮絶な虐待を受けていた彼らがそれぞれに言ったことは「当時は

自分たちの置かれている状況が虐待だということにはわからなかった」「だれかに“それは虐待なんだよ、逃げてもいいんだよ”と教えてほしかったし、助けてほしかった」と当時を振り返っているのです。確かに自分の家しか知らなければ、自分の家が特別だとはわからないし、自分が悪いから叱られている、がまんしなければと考えるしかなかったのかもしれない。

私たちのすべきことは、全ての子どもに“独立した人格と尊厳を持つ主体”であることを知らせること、もちろん大人にも。そして子どもの声を聴くことのできる社会を創ることです。

● 東京都に「子どもの権利条例」の制定を!

11月1日、子どもの権利条約東京市民フォーラム・ネットワーク主催の国連「子どもの権利条約」批准25周年記念シンポジウムにおいて、国連・子どもの権利委員会委員の大谷美紀子さんが講演されました。日本はこれまでに国連・子どもの権利委員会から4回の勧告を受けており、2019年2月には、条約に基づき日本がとるべき措置について、多岐にわたる勧告がありました。緊急措置をとるべき分野として、差別の禁止、体罰の禁止、子どもの意見の尊重、家庭環境を奪われた子どものリプロダクティブヘルスおよび精神保健、少年司法に関する課題をあげています。これまでも、国レベルで条約の実施を監視する独立の機構が存在していないことに懸念が表明されてきました。

大谷さんは当日のシンポジストであるこどもオンブズパーソン「せたホッと」の事業報告を例に引き、条約実施を監視する独立機関の設置、自治体での法律(綜合法)の制定、政策決定の必要性を、さらに子どもの権利を擁護する仕組みとともに人権教育の重要性を訴えられました。

広域行政を担う東京都にこそ子どもの権利条約(綜合法)制定が望まれます。

参照

<https://www.hurights.or.jp/archives/newsinbrief-ja/section4/2019/02/27.html>

ユニバーサルデザインタクシー (以下UDタクシー)について

国と東京都は東京オリンピック・パラリンピックを見込んでUDタクシーの導入を推進しています。背高・濃紺のジャパンタクシーは、横からのスライドドアで開口部を広くとり、海外からの客も乗り降りしやすい設計、車イスのまま乗れるというふれこみです。国と東京都からの助成金は合わせて最大1台あたり100万円、都は2016年から5年間で66億2千万円の予算を取り、1万台をめざしています。移動に困難を伴う車イスユーザーにとっては、“手を挙げればすぐに乗ることができる”ことは社会参画への大きなステップになります。しかし実際の使い勝手はどうか、UDタクシーの普及を促す環境整備が重要です。



ジャパンタクシーは車体の横にスロープを渡して車イスを乗せるので、道路の横幅が必要になります。まず車幅約1.7m、スロープ約1.3m、車イスの乗り込みスペース約1mなので、乗り降りに必要な道幅が4mは必要です。一般的な住宅街では車がぎりぎりすれ違える4m程度の道路が多いので、ジャパンタクシーの乗り降りできる場所は限定されます。

また私が乗った際は、運転手は前と後ろの座席を上げスロープを車両に固定し、車イスが乗り込むまでに約15分かかりましたが、この間、道路を約15分も占拠するのは非常に難しいことです。タクシー乗り場や車寄せのない駅では乗り込めるでしょうか。広いスペースと天候を考慮すれば屋根が必要です。車の設計と道路の設計は本来連動させるべきです。2026年整備終了予定のJR蒲田駅東口ですが、UDタクシーへの乗り降り可能なスペースの確保、また区道はもちろん、国道や都道に対しても、乗り降り可能な道路設計にするなどの環境整備を求めました。

最後に

ご心配をおかけしましたが、腰の状態がよくなり、歩くことができるようになりました。半年間の車イス生活は大田区のバリアフリーやユニバーサルデザインについて考える契機となり、議会ではその経験を今後も活かしていきます。