

2011年11月18日

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

目次

- [1. はじめに](#)
- [2. 目的](#)
- [3. 調査方法](#)
- [4. ハンディキャップを持つ人と旅行に関する年表](#)
- [5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み](#)
 - [\(1\) 旅行者ゼロの時代\(戦前～1960年代まで\)](#)
 - [\(2\) 入社当時の状況\(1970年代\)](#)
 - [\(3\) 国際障害者年をめぐる動き\(1980年代前半\)](#)
 - [\(4\) 障害者旅行ガイド執筆\(1980年代後半\)](#)
 - [\(5\) "TOURISM FOR ALL"―怒涛の90年代 その1―](#)
 - [\(6\) "念書問題"を超えて会社のしくみ作り―怒涛の90年代 その2―](#)
 - [\(7\) これからの取り組み](#)
- [6. 考察](#)
- [7. 謝辞](#)
- [8. 参考文献](#)

[▲上に戻る▲](#)

[次のページへ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

1. はじめに

何らかのハンディキャップを持つ人が旅行をすることを勧める著書に、必ずといってよいほど出てくる言葉が「旅は人権」である。社会福祉という分野に長く関わってこられた一番ヶ瀬康子氏は、これを次のように説明している。人間がする旅とは計画的(自覚がある)で、時には思いきった冒険や挑戦で空間を移動することである。これは他の動物にはみられない。この意味において、「人間が人間であることの権利として、さらに文化的な生活権として旅は人権である」と。

また、おそだまさこ氏はトラベルデザイナーとして、常にその人生と旅行を重ね合わせながら生活している。女性という立場から「女性のための旅行」、自分の将来のことを考えて「高齢者、ハンディキャップを持つ人の旅行」、自分の娘が成長すると「娘たちの一人旅」といった具合に企画・実施してきた。これを見ると、もはや旅が人権どころか生きがいですらあると思えてくる。

しかし、これだけ「旅は人権」なのだ強調されるということはすなわち、わざわざ確認しなくてはそれがすべての人に保障されていない社会がある、ということも当然意味している。これだけ旅行好きな日本人の中で保障外の人々とはつまり、何らかのハンディキャップを持って生活している人々である。旅行とは「人間が人間であることの権利」なのだから、これが保障されていないということは、人間として保障されていないということに他ならない。

ここではそういう前提に立って、「ハンディキャップを持つ人の旅行」と所有化して、特別視しなくてもよい社会にすべく、その問題点を「ハンディキャップを持つ人と旅行」の関係から探り、考えてみたい。

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(2. 目的\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

※注釈番号をクリックすると注釈が表示されます。

2. 目的

現在日本では、ノーマライゼーションという言葉をしばしば目にし、ハンディキャップを持つ人にまつわる国の政策は近年整備されつつある。また、少子高齢化も手伝って公共交通機関のバリアフリー化は国の掲げる重点7分野の一つ(注1)として今後積極的に推し進められていくであろう。

しかし、ここまでの道のりは決してスムーズに作られてきたのではない。個々の具体的内容は、<4. ハンディキャップを持つ人と旅行に関する年表>で述べることにして、ここで強調しておきたいことは、この道のりが、ハンディキャップを持った人やその団体の運動や活動に押される形で簡単に推し進められてきたのではないこと。しかしまた、国が国連や外国の圧力を受けながらも協力的に推し進めてきたわけでもないこと。この両者が、お互いの活動を見張りながら常に緊張関係を保ち、働きかけ合いながら現在に至る福祉を発達させてきたのである。

ところが、この政策や環境整備に比例してハンディキャップを持つ人の生活の豊かさが向上しているのかといえば、残念ながらそう言い切れない。ハンディキャップを持つ人に対する世間の偏見や差別といった目に見えない障壁が存在するからである。障害者白書平成12年版によれば、バリアフリーとはもともと建築用語として建物内の段差解消等物理的障壁の除去を意味していたが、93年に発表された「障害者対策に関する新長期計画」では対象となる「障害者を取り巻く4つの障壁」を掲げている。そこには、物理的なもの他に「文化・情報面での障壁」、「意識上の障壁」が挙げられ、これを除去することが真のバリアフリー社会の実現であると明記している。現在は、インターネット等を通じて簡単に必要な情報が手に入る情報化社会ではあるが、それだけ情報が氾濫しており、人々は自分が関心のあるものだけを選択することも可能になった。すると、この「意識上の障壁」が置き去りにされかねない。そこで、ここでは特にこの問題に注目し、人々の意識を変え、真にバリアフリーな社会の実現を目指すにはどのようにすればよいのかを考える。

では、この目に見えない人々の意識をまず、どのようにして明確に問題化すればよいであろうか。私は、その好材料がレジャーとりわけその代表格である旅行ではないかと考える。なぜなら、ハンディキャップを持った人が『日常生活もままならないのにましてや非日常の旅行を楽しむなんて贅沢だ』と言われるのは、障害者の人権白書などからも容易に想像される差別だからである。そして、このような状況ですらここ10年のうちに急速に整備されつつあるハンディキャップを持つ人と旅行の関係を追うことは、この差別を顕在化させると同時にそれをいかに克服してきたかを見ることができようと思うからである。

また一方で、ハンディキャップを持つ人の旅行というのはこれからも伸び盛りであると思われる。2001年3月現在で、およそ1兆4700億円の売上高を誇る日本一の旅行会社である株式会社JTBの統計を例にとれば、2000年度のバリアフリーツアーにはおよそ18万8千人の参加があった。ところが、このうちの大半は『一般のお客様』とは区別された団体や個人参加型のツアーである。JTBには、国内と海外にそれぞれ主力商品を持っており、我々が街中で目にする旅行パンフレット等はそれにあたるが、これら「一般パッケージツアー」のみの人数を見ると、全体が896万6千人(注2)のうちハンディキャップを持った人の参加はわずか5千人となっている。そこで、旅行会社が切磋琢磨し、今後ハンディキャップを持つ人が気軽に旅行を楽しめるようにどのような施策を考えているのかを見ることは、未だ残る社会意識上の障壁を明確にし、どのように克服するかのヒントが隠されていると考える。

このようにして、ハンディキャップを持った人が感じる目に見えない障壁を過去、現在、未来に渡って明確にし、克服していくための方法を模索するのがこの論文の目的である。

以上の目的を達成するための具体的方法は次に示すとおりである。

(注1)2001年4月29日発足の小泉政権は、聖域なき改革を謳い2002年の一般会計に重点7分野を掲げた。その7分野とは、環境問題への対応、少子・高齢化への対応、地域の活性化、都市の再生、科学技術の振興、人材育成・教育、世界最先端のIT国家の実現である。

(注2)この内訳は、JTBの国内トップブランド「エースJTB」756万人と海外トップブランド「ルックJTB」140万6千人である。(2000年現在)

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(3. 調査方法\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

3. 調査方法

ここでは、日本の旅行分野でのノーマライゼーション推進に欠かせない人物である草薙威一郎氏にインタビューを行い、そのライフヒストリーを追う形で調査を進めたい。インタビューは、2001年11月12日大阪のとあるホテルで行った。

ライフヒストリーとは、彼がハンディキャップを持つ人の旅行に関わってきた20年近くの間、どのような出来事をきっかけにして、国や各種団体、企業やハンディキャップを持った人々が変わっていったのかを彼自身を通して考えるということである。そのため、草薙氏の略歴をここで簡単に紹介しておかなければならない。なぜなら、20年という月日には彼が置かれていた立場も変化し、その立場によって彼の発言力も変わらざるを得ないからである。つまり、彼がある一定の信念を持って発言したとしても、それがそのまま受け入れられない場合もあったということである。以下を参照されたい。

<草薙威一郎氏 略歴>

- 1949年 埼玉県生まれ
- 1973年 早稲田大学教育学部卒業
- 1973年 株式会社日本交通公社・海外旅行虎ノ門支店
- 1986年 同・たびたび営業部(現TRS【旅行関連事業】営業部)
- 1988年 財団法人日本交通公社調査部主任研究員
- 1994年 株式会社JTB経営改革推進プロジェクト調査役
- 1996年 同・経営改革部ノーマライゼーション推進マネージャー
- 2000年 同・本社営業部ノーマライゼーション推進マネージャー

つまり、草薙氏は売上高日本一の旅行会社であるJTBに勤務される中で、ハンディキャップを持つ人々の旅行推進に邁進されているわけである。

ただし、彼の活躍はそれだけに留まらない。「会社の仕事とは関係なく」さまざまな執筆活動もされている。それゆえに、以下に挙げたように、国や市民団体とのつながりも強く、だからこそ草薙氏の活動を追うことはすなわち、ハンディキャップを持つ人々の旅行の歴史を追うことになり、注目すべき課題も見えてくるのである。

<草薙威一郎氏の務める委員など>

- (社)日本観光協会国内旅行促進協議会障害者・高齢者旅行ワーキンググループ委員(1994-1996年)(運輸省)
- (財)日本障害者リハビリテーション協会機関紙編集委員(1996-1997年)(厚生省)
- (社)シルバーサービス振興会・シルバーサービスに関する調査研究事業委員会委員(1997年)(厚生省)
- (社)日本旅行業協会(JATA)社会貢献委員会バリアフリー旅行部会副部長(1997年-現在)(運輸省)
- (財)全国ホテル旅館振興センター・シルバースター旅館審査委員(1998年-現在)(厚生労働省)
- (社)全国旅館環境衛生同業組合連合会「人に優しい地域の宿づくり賞」選考委員(1998年-現在)(厚生労働省)
- (財)交通エコロジー・モビリティ財団「接遇・介助教育プログラム検討委員会」委員(2000年)(国土交通省)
- 国土交通省国土研究政策センター(旧建設省建設研究政策センター)「バリアフリー化による社会的経済的評価に関する研究会」委員(2000年-現在)(国土交通省)
- (財)交通エコロジー・モビリティ財団「バリアフリー・ツーリズム勉強会」委員(2000年-現在)(国土交通省)
- 日本財団「ユニバーサルトイレ検討委員会」委員(2000年-現在)(国土交通省)
- (財)都市農山漁村交流活性化機構「高齢者交流型グリーン・ツーリズム事例調査研究事業委員会」委員(2001年-現在)(農林水産省)
- (財)高速道路技術センター「次世代の休憩施設のありかた検討委員会」委員(2001年-現在)(日本道路公団)

<草薙威一郎氏その他の活動>

2011年11月18日

- もっと優しい旅への勉強会代表
- 日本社会福祉学会会員
- 日本福祉文化学会会員
- 福祉のまちづくり研究会会員
- 日本トイレ協会会員
- 空とぶ車イス・トラベルサロン相談役
- 早稲田大学 総合研究機構「ホスピタリティ研究所」客員研究員(2000年—現在)
- 立教大学 観光学部 非常勤講師(2001年—現在)

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(4. ハンディキャップを持つ人と旅行に関する年表\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

4. ハンディキャップを持つ人と旅行に関する年表

ハンディキャップを持つ人の旅行がどのように進められてきたのか、インタビューでは限られた出来事に焦点を当てるため、まずこの章ではその大きな流れを年表の形式でまとめることにする。なお、作成にあたり草薙氏の著書「障害をもつ人と行く旅」や「障害者白書(平成12年版)」を参考にした。

	旅行の動き	行政の動き	国際的取り組み
1950年代	'50国鉄「身体障害者旅客運賃割引規定」公示 '51バス、障害者運賃割引開始	'49「身体障害者福祉法」公布	
1960年代	'55船舶、障害者運賃割引開始 '64国際身体障害者スポーツ大会開催(東京) '67航空会社、身体障害者割引実施	'60「精神薄弱者福祉法」公布 '61障害者福祉年金支給開始 '65第1回全国身体障害者スポーツ大会開催(岐阜) '67全国ろうあ者体育大会開催(東京)	'52第1回ストックマンデビル競技大会開催 '60第1回パラリンピック開催(ローマ) '64東京、パラリンピック大会開催 '69国際リハビリテーション協会「国際シンボルマーク」制定 ～イギリス・RADAR障害者旅行情報誌「ホリデイズ」刊行～
1970年代	'73全国社会福祉協議会、「全国車いす宿泊ガイド」発行 石坂直行氏 「ヨーロッパ車いすひとり旅」発行 国電、シルバーシート導入 第1回車いす市民集会(仙台) '75空とぶ車いす大会・旅行実施 全国社会福祉協議会「車いすホテルガイド」発行 '76朝日新聞大阪厚生文化事業団「車いすヨーロッパ旅行」実施(大阪) ～人工透析海外ツアー始まる	'70「心身障害者対策基本法」制定 '71車いす利用者を歩行者として扱う道路交通法の改正 '71日本点字委員会「日本点字表記法」刊行 '72第1回アビリンピック開催(東京) '74東京都、町田市「福祉のまちづくり整備指針」策定 '76東京都、京都府「福祉のまちづくり整備指針」策定	'76第1回冬季パラリンピック開催(スウェーデン) '76トロント、パラリンピック大会開催

	~	'78盲導犬同伴を可能とする道路交通法の改正実施	
		'79養護学校の義務制を実施	'79アメリカ、障害者旅行促進委員会(SATH)設立
1980年代	'80航空旅客運賃、単独搭乗の身体障害者に割引	'80総理府、国際障害者年推進本部設置 「国際障害者年日本推進協議会」発足 「国際障害者年を越えて」首相声明発表	'80アーヘン、パラリンピック大会開催(脳性マヒ者初参加)
	'81ミスタードーナツ「米国障害者リーダー留学」 北海道「障害者国際交流事業」開始 市営地下鉄4駅にエレベーター(京都) 第一回大分国際車いすマラソン大会開催		'81国連、国際障害者年(IYD P) DPI(障害者インターナショナル)第1回世界会議開催(シンガポール)
	'82月刊情報誌「ハンディー・ツアーズ・インフォーム」発行	'82「障害者対策に関する長期計画」策定 「身体障害者の利用に配慮した建築設計基準」策定	'82フランス「国内交通基本法」制定
	'83東京ディズニーランド開園		'83国連、「国際障害者の十年」開始年
	'84 航空会社、ウェットバッテリー搭載許可 日本障害者リハビリテーション協会「障害者くらしの百科」発行		'84第1回国際障害者レジャー・レクリエーションスポーツ大会開催(愛知)
	'86全国社会福祉協議会「障害者旅行ガイド」発行 空とぶ車イストラベルサロン発足	'85建設省「視覚障害者誘導ブロック設置指針」策定 '86厚生省「障害者の住みよいまちづくり推進事業」開始	'86アメリカ「航空アクセス法」成立
	'88京王プラザホテル・15室の障害者用客室設置(東京)	'87社会福祉士・介護福祉士制度開始	
	'89「旅行のソフト化をすすめる会」発足 '89鉄道弘済会、旅行相談開始(上野駅)		'89イギリス「TOURISM FOR ALL」発表
1990年代	'90JRの運賃割引を拡大(内部障害)	'90神奈川県、建築基準条例改正 通産省「情報処理機器アクセシビリティ指針」策定 (財)厚生統計協会「健康・福祉関連サービス事業所名簿」作成	'90アメリカ「ADA法」制定
	'91JTB「ルック車いすで行くアメリカ・カナダ」発売 「もっと優しい旅への勉強会」発足 JRの運賃割引を拡大(精神障害)	'91運輸省「鉄道駅におけるエスカレーター整備指針」策定	'91WTO「90年代における障害のある人々のための観光機会の創出」採択
	'92「障害者アクセスブック」を発行 東京ディズニーランド、全ての人にに向けた「インフォメーションブック」作成 日本ホテル協会「福祉問題懇談会」設置	'92リフト付き路線バス導入(東京・大阪・京都) 障害者雇用促進法の改正 建設省「人に優しい建築物(ハートフルビルディング)整備指針事業」開始 大阪府・兵庫県「福祉のまち	'92マドリッド、パラリンピック競技大会開催(知的障害のみを対象) 国連、12月3日を「国際障害者デー」とする宣言採択

<p>'93朝日新聞「念書」記事掲載 JTB「ご確認書」中止 近畿日本ツーリスト、企業文化企画部設置 旅行のソフト化をすすめる会「アクセシブルインフォメーション」刊行</p>	<p>づくり条例」制定 第1回精神薄弱者スポーツ大会開催(東京)</p> <p>'93「障害者対策に関する新長期計画」策定 '93運輸省「鉄道駅におけるエレベーターの設備指針」策定 厚生省「シルバースター登録旅館制度」開始 「身体障害者の利便の増進に資する通信・放送身体障害者利用円滑化事業の推進に関する法律」公布 障害者基本法の公布</p>	<p>'93アメリカSATH「アウェアネス・ウィーク」行動 ESCAP「アジア太平洋障害者の十年」行動課題決定 ASTA(全米旅行業協会)「障害者旅行部会」設置 国連「障害者の機会均等化に関する標準規則」採択</p>
<p>'94「もっと優しい旅へのシンポジウム」開催(東京) '94アロハセブン「あおぞらツアー」発売 おそどまさこ「車いすはパスポート」発行 JTB、ノーマライゼーション推進デスク設置 日本航空、プライオリティーゲスト予約センター設置 日本道路公団、障害者の同乗する自動車の高速道路料金割引開始 主婦の友社「アクティブ・ジャパン」(障害をもつ人のスポーツ誌)刊行(98.9休刊)</p>	<p>'94建設省「ハートビル法」公布 運輸省「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」策定 厚生省「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」推進 (財)アメニティ推進機構設備設立 初めての「障害者白書」刊行</p>	<p>'94アメリカ、ロン・メイス氏「ユニバーサル・デザイン」を提唱</p>
<p>'95おそどまさこ「盲導犬と行く海外旅行」実施 障害をもつ人専門の旅行社「トラベル・ネット」設立 全日空、幅広のトイレをB777に導入 草薙威一郎監修「障害者旅行ハンドブック」発行</p>	<p>'95「障害者プラン—ノーマライゼーション7カ年戦略」策定 障害者情報ネットワーク「ノーマネット」開始 観光政策審議会、国内観光促進策を発表 運輸省など「旅フェア'95」で「ぼらんたび」共同出展 観光政策審議会答申「すべての人には旅をする権利がある」と明文化</p>	<p>'95イギリス「障害者差別禁止法」策定 アメリカSATH旅行情報誌「ワン・ワールド」刊行</p>
<p>'96JATA、障害者旅行部会設置 日本旅行「銀齢物語」発売 全日空、スカイアシストデスク設置</p>	<p>'96建設省「タウンモビリティ推進事業」推進 ジャパン・パラリンピックスキー競技大会開催(長野) 「すべての人にやさしい福祉のまちづくりシンポジウム」開催(東京) 日本観光協会「障害者・高齢者等の利用促進のための宿泊施設モデルガイドライン」策定 東京都、全駅エレベーター設置の新交通システム「ゆりかもめ」運行開始 '96岐阜県高山市「福祉観光都市」宣言発表</p>	<p>'96アトランタ、パラリンピック競技大会開催</p>
<p>'97ベースボールマガジン社「月刊バリアフリー」刊行 日経事業出版社「バリアフリーガイドブック」刊行 近畿日本ツーリスト「初めての旅行術」発行 '97ジー・バイ・ケイ「ユニバーサルデザイン」刊行</p>	<p>'98交通権学会「交通権憲章」作成</p>	<p>'97第1回世界障害者旅行会議開催(アメリカ)</p>
		<p>'98長野、パラリンピック開催</p>

2000年代	'99JATA「ハートフル・ツアーハンドブック」作成 (財)共用品推進機構「インクル」刊行	'99厚生省など、「情報バリアフリー環境の整備の在り方に関する研究会」報告書作成	
		'00「交通バリアフリー法」制定 バリアフリーに関する関係閣僚会議第1回会合 介護保険制度導入	'00シドニー、パラリンピック開催
		'01道路構造令公布	'01国際ボランティア年

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み\(1\)\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み

～草薙威一郎氏とのインタビューを通して～

ここでは、年表で述べたことを、今度は草薙威一郎氏とのインタビューを通してもう一度順を追って見ていきたい。20年近くの間この分野に関わってきた草薙氏だが、実際にハンディキャップを持った人の旅行が活発になってきたと「ジワジワと実感できたのは、この2、3年」のことだという。そこで、この「実感」をもたらすまで、転機となったさまざまな活動を、その反映と見られる社会福祉の制度、政策の動向や世間の反応および日本の経済的情勢と組み合わせながら一つ一つ検討していく。

(1) 旅行者ゼロの時代(戦前～1960年代まで)

ハンディキャップを持った人が旅行に行くようになった歴史は浅い。だが、そんなことは当然だと言わざるを得ないような時代が存在した。それが、日本が近代国家となった明治維新から第二次世界大戦が敗戦に終り混乱の時代となった1950年代までである。そして、ハンディキャップを持つ人が旅行できるなんて想像だにできなかった1960年代までをここで一気に見ておきたいと思う。なお、ここでは、草薙氏が株式会社日本交通公社に入社する前の話になるため、先行研究として、「戦後社会福祉の総括と二一世紀への展望」の中に収められている、菊池義昭『障害者福祉』を参考にまとめていきたい。そして、ここでは何らかのハンディキャップを持った人を指して敢えて「障害者」と表現することで、この当時の国の対応がいかに人権を無視し、配慮の全くないものであったかを強調しておきたい。

まず、明治維新から戦前までの国の対応は、ハンディキャップを持つ人々を人間として認めていない時代であったといえる。例えば、身体的にハンディキャップを持つ「障害者」は、依存する家族が崩壊したりあるいは労働力として使えないと判断されると、放浪し、行き倒れとなった。だが、それでは社会秩序における治安維持が保てない。そこで、1899年には『旅行病人及行旅死亡人取扱法』が制定され、死の直前か死後にのみ救済対象とされる法律が公然と施行された。また、日本最初の救民法といわれる1874年の『恤級規則』でも、ほんの一握りの「障害者」が『命を繋ぐ』程度に救済され、重度の「障害者」は無視されていたといっても過言ではない。さらに、「精神障害者」は、この当時いわゆる座敷牢に閉じ込められていた。そして、1900年『精神病者監護法』が制定され「精神障害者」の不法監禁の防止や監督・保護責任の明確化などが諮られたものの、一方で『私宅監禁』が認められ、実質的には座敷牢がそのまま残ってしまった。

だが、戦後になると国は「障害者」に対応せざるを得なくなる。なぜなら、第二次世界大戦で負傷し「障害者」となった傷痍軍人や広島、長崎の原爆や各地の空襲で犠牲になった人々が急増し、『緊急対策』が必要になったからである。そこで1949年には『身体障害者福祉法』を制定し、初めて全国の「障害児者」を対象に権利としての福祉制度の整備が始まる。

ところが、こうした傷痍軍人への対策が先行していく中、医療や薬品が不足し、『一般の身体障害者』は分けで考えられる風潮にあった。そのため、「障害児」に対しては、1947年の『児童福祉法』の制定により一定の『保護』と『知識技能の付与』があったにせよ、国の対策は見るべきものがなかったといつてよい。また、1949年には、『身体障害者福祉法』で全国の18歳以上の「身体障害者」を対象に『身体障害者手帳』の交付などを行ったものの、この法律では職業的更正が可能な「身障者」の更正援護に重点が置かれ、かなり限られた不十分な対策であったと言わざるを得ない。

さらに、日本が高度経済成長期に入った1959年には、『国民年金法』により、『障害者福祉年金』が支給されることになり「障害者」への経済援助が制度として一応確立されたもののその額は微々たるもので、「精神薄弱者」は支給対象から外されるなどの問題もあった。また、1960年には、『児童福祉法』から『精神薄弱者福祉法』ができたことで成人となった「心身障害者」の制度化も進められていく。ところが、この制度化はコロニーといった大規模施設に「障害者」を收容隔離する方向につながってしまった。この動きを食い止めようと動いたのは「障害者」を抱える家族や教師や関係する施設職員であった。とりわけ、1957年に脳性マヒ者よって設立された『青い芝の会』は、1962年から国に対して本格的な反対運動を展開する。こうした人々の運動により1970年『心身障害者対策基本法』が制定され、各施設間の一貫を目的とした理念が生まれ、のちの国の障害者政策に影響を与えることになる。しかし、重度の「知的障害者」は未だ施設收容に力が注がれていたことは忘れてはならない。

一方、旅行の分野では、1950年に当時の国鉄が身体障害者旅運賃割引規定を公示し、1951年にバス、1955年に船舶、1967年に航空と順次割引制度を始めた。だが、草薙氏はこの時期を『救済の時代』に過ぎないと言い、『経済生活の保証のための割引という形で進められていったと証言している。このように、「障害者」が楽しむための旅行は、その発想すら皆無であり、ゼロに等しかったと言ってよいであろう。

2011年11月18日

[次のページ\(5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み\(2\)\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み

(2) 入社当時の状況(1970年代)

①ヨーロッパ車いすひとり旅

1973年、大学を卒業した草薙氏が株式会社日本交通公社に就職して間もない5月、ハンディキャップを持つ人が自由きままな旅行を楽しむという夢のような話をもはや誰も鼻で笑えなくなるような出来事が起きる。石坂直行著の『ヨーロッパ車いすひとり旅』が日本放送出版協会から発行されたのである。当時マスコミ等を通して大反響となったこの著書は、石坂氏のその後の活動を活発にさせるだけでなく、多くの読者に強い影響を与えた。例えば、日本福祉文化学会理事を務める馬場清氏は、この本をきっかけに「障害者向けの旅行ガイドブックをつくりたい」と思うようになったと述懐している。また、1997年『車いすでカリフォルニア』を著した小濱洋央・真美子夫妻もこの本を高く評価するなど、現在でも読み継がれ、語り継がれる出来事であったと言ってよい。1973年を「福祉元年」と呼ぶ所以である。

その内容とは、1924年生まれ石坂氏が、交通事故で両脚、両腕が完全に麻痺してしまい車いす生活となったにも関わらず、1971年に付き添いなしでヨーロッパ11カ国をおよそ20日間で見まわるという前代未聞の旅行記である。ただし、旅行を手配する際にことごとく旅行会社から断られたことと日本(成田空港)でのトラブルを除けば、ハンディキャップを持つ人の旅行が実は「挑戦」ではないということはこの本は教えている。初めて目にする電動車いすやハンドコントロールの自家用車で街にごく普通に繰り出す人々。さりげなく確実にバリアフリーが徹底された「身障者用アパート」での驚き。さらに、「身障者用のスポーツ」や福祉機器の開発に当事者がごく当たり前のこととして参加している現実。これらのことから、石坂氏は「障害物が障害者を作る」のだと実感し、「ちょっとした環境さえあれば、からだのハンディキャップが消えてしまう」ということを体感したからである。そして、「身障者なればこそ価値を評価できる<消費者>」としての立場があるという考え方に触れ、日本の遅れが物理的なバリアに留まらない致命的な人権侵害だと感じるようになる。

石坂氏はその後活発な活動を続けるが、とりわけ1975年から7年間朝日新聞の企画委員として「車イスヨーロッパの旅」を運営し、ハンディキャップを持つ人およそ200名を視察旅行にいざなうことになる。また、上記の石坂氏のヨーロッパ旅行も担当した(株)旅のデザインルームにおいて、1984年9月には純粋な観光目的の車いす海外旅行を実現させた。そこでは、外部の組織から何ら資金援助を受けることなく、旅行会社のお客様という形で初めて行われたツアーである。第一回目の「北欧・氷河とフィヨルドを訪ねる車イスアドベンチャー」では、全国から車イス使用者13名、歩行にハンディキャップを持つ者6名、家族友人など18名が集まり大成功に終わったという。

②町田市の福祉のまちづくり

また、この当時石坂氏の車いすひとり旅に感銘を受けたもう一人の人物を紹介しておかなければならない。1974年に「町田市の建築物等に関する福祉環境整備要綱」を施行した当時の東京都町田市長、大下勝正氏である。彼は、国や他の地方行政に先駆けて、車いす使用者でも自由に街へ出られるように福祉のまちづくり整備指針を提案した。この経過は、大下元市長自身が著した『車いすで歩けるまちづくり』に詳しい。彼の考えはこうである。つまり、法律が制定されるのは、その立法を必要とする状況が現実存在するからである。だから、法律は『現実からおくれて出発』するのであり、施行された頃には『おくれた現状を維持することを目的とする矛盾』をはらんでいるのだという。国は、1973年7月「身体障害者モデル都市設置要綱」を策定し、同年9月には国電中央線に「老人・身体障害者優先席<シルバーシート>」を指定する。また、私鉄としては初めて小田急線もこの導入を行った。だが、大下氏は、そんな『ちやちなレッテル』ではなく、駅にエスカレーターやエレベーターを設置することの方がよっぽど意味があると指摘する。そして、失敗して税金の無駄遣いはいできないという重圧に耐えながらも、日本で初めて車いすを楽に乗り降りさせられるリフト付き専用自動車『やまゆり号』を開発する。さらに、街中のちょっとした段差解消や車いすでも使えるトイレ等をハンディキャップを持つ人の意見を取り入れながら徐々に改善していくのである。そして、『すべての市民』が住みよい街にするためには一刻の猶予もならず、国の立法を待つことなく、以上の町田市におけるまちづくり整備指針を策定したのである。

ただし、町田市民のみならず、当時の人々の反応がむしろ『障害者排除』であったことは想像に難くない。例えば、大下元市長は、ハンディキャップを持つ子を育てる母親達の切実な願いから市での『混合教育』を進める。ハンディキャップを持った子どもでも、普通の学校で共に学ぶことは将来の差別解消に役立つと考えたからである。だが、完全なる『統合教育』の過渡期である『混合教育』の現実には、普通学級のある校舎とは離れた校庭のプレハブ小屋に特殊学級の生徒を押しこめるという現状であった。そして、このことは黙認どころか、非常識で差別にあたるという認識すら当時の教職員や父母や教育委員会にはなかったと指摘されている。

③虎ノ門支店での勤務と視察旅行

このような、その当時の人々の、差別以前の無神経さは、草薙氏が当時従事していた旅行会社からもうかがえる。つまり、ハンディキャップを持つ人が旅行に行くことなど考えもしない状況であった。ただ、1960年代までと違うのは、何らかの目的を持った団体旅行はいくつかなされている点である。1973年には、「第一回車いす市民集会」が仙台市で開かれ、草の根レベルではあるが、全国からおよそ200名のハンディキャップを持つ人々が集まった。これは、日本で初めて車いす利用者が集まった集会として注目される。当時参加した脊髄性進行性筋萎縮症(筋ジストロフィー)を持つ勝矢光信氏は、とにかく「仙台に行くこと自体が大きな目的だった」と回想している。勝矢氏は障害者レクリエーション研究会研究員でもあり、現在までに数多くの海外旅行などを経験し著書も多い人物である。また、JTBの当時の銀座支店では、1975年に「空とぶ車いす大会」においてカナダへ行き、「障害者交流旅行」を実施している。これは、旅行会社を通じた初めての大規模な団体旅行として位置付けられる。

また、国は1973年3月に国立久里浜養護学校を設立したのち、1979年4月から心身障害児の養護学校教育を小・中学校と同様に義務教育化した。そのため、学校の遠足の受注や添乗は当時からあったものの、会社内でそれを専門とする者はまだいなかったという。

一方、草薙氏は当時海外旅行を専門とする虎ノ門支店に勤務していた。これだけ現在旅行のノーマライゼーションに邁進しておられる氏であるから、当然そういう意志を持って旅行会社を選ばれたのかという、決してそんなことはないという。むしろ当時そんな希望を見せようものなら「採用されていない」ことは確実であり、「将来はないよ」と言われるのがおちであったという。だから、草薙氏のこれまでの努力は決して看過できないにしても、今の仕事と出会うことができたのは偶然であり、幸運であったと言わなければならない。

では、草薙氏の当時の主な仕事は何であったかという、それはハンディキャップを持たない社会福祉関係の学者と共に、北欧やアメリカなどの福祉先進国に行く視察旅行であった。こういう類の旅行はおよそ3週間ほどの長期に渡り、各国の福祉行政担当者から講義を受けたり、福祉施設を見学するのが主なメニューであった。そして、草薙氏はこの間に「一流の人とみっちり」話すことができたという。例えば、現在も精力的に「世界の社会福祉」シリーズを出版し、社会福祉分野のパイオニアでもある仲村優一氏や東京女子大学の現理事長である阿部志郎氏などである。中でも、草薙氏の人柄をしのばせるのが太宰博邦氏との出会いであろう。当時厚生事務次官という役職にいた氏は、1976年にオーストラリアで行われた国際社会福祉会議出席旅行に参加し、その時旅行を手配したのが入社数年後の草薙氏であった。「偉すぎて、近くで一緒に食事ができない」ほどの人だと周りが近寄らないときも、草薙氏は打ち解けてその後も長い付き合いが続く。草薙氏は太宰氏が「実行力、見識、人柄を兼ね備えた人」と評価されることを体感するわけだが、その後、太宰氏は民間の社会福祉にも強い影響力を持つようになった。あるとき草薙氏は、イギリスで見つけてきた「The source book of the disabled」という本をプレゼントする。この本は、イギリスやアメリカのハンディキャップを持つ人に生活全般のアドバイスを書いたもので、その中には『休暇』の項目もあった。それが太宰氏に高く評価され1984年には「障害者暮らしの百科」として翻訳本が出版された。

つまり、草薙氏は常にアンテナを巡らせ社会の動きに敏感であったといえる。ただし、当時彼は決して社会福祉にのめり込んでいたというわけではないと述懐する。社会福祉関係の視察旅行が多かったために、その旅行の内容を充実させるにはどうしたらよいか、どこに行けばその国の情勢をつかむことができるのかを「商売として勉強」したのだという。例えば、日本がまだ「老人ホーム」が足りないと言っていた時期に既にデンマークでは、「老人ホーム(プライエム)はもういい。これからは、個室化し、あるいは在宅ケアサービスに移行すべきだ」と叫ばれたりしていたわけである。彼にとって文字通り「驚きの連続」であったことがうかがえる。

しかし、この驚きの経験と彼の素直な感性がのちの活動の基礎になっていることは記憶しておかなければならない。

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み\(3\)\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み

(3) 国際障害者年をめぐる動き(1980年代前半)

①国際障害者年

1976年の第31回国連総会において、その5年後の1981年を「国際障害者年」(略してIYDP:International Year of Disabled Persons)とすることが全会一致で可決された。これは、当時のリビア国連大使が各国に呼び掛けたことに端を発するが、1975年に「障害者の権利宣言」が採択されてから、同年の「国際婦人年」、1979年の「国際児童年」採択に続く自然な流れであったと言える。だが、IYDPはハンディキャップを持つ人にとっては一つの大きな転換点となったといえよう。なぜなら、国連に加盟する全ての国に対し、10人に1人は何らかの機能障害を持っているという認識の下、〈完全参加と平等〉をテーマにハンディキャップを持つ人に対して改善すべき次の5大目的を掲げたからである。

1. 障害者の社会への身体的及び精神的適合を援助すること。
2. 障害者に対して適切な援護、訓練、治療及び指導を行い、適切な雇用の機会を創出し、また障害者の社会における十分な統合を確保するためのすべての国内的及び国際的努力を促進すること。
3. 障害者が日常生活において実際に参加すること。例えば公共建築物及び交通機関を利用しやすくすることなどについての調査研究プロジェクトを奨励すること。
4. 障害者が経済、社会及び政治活動の多方面に参加し、及び貢献する権利を有することについて、一般の人々を教育し、また周知すること。
5. 障害者の発生予防及びリハビリテーションのための効果的施策を推進すること。

(昭和56年3月 大阪市教育委員会 関係資料集 より抜粋)

そして、注目すべきは、国連は国際障害者年行動計画(1979年採択)において各国がとるべき措置を具体的に指示している。それによって、アメリカ、西ドイツ(当時)、スイス、マレーシア始め各国が動き出し、日本政府も国際的信用を失わないためには具体的措置を取らざるを得ないという外圧を受けたのである。

そこでまず政府は、1980年3月25日、当時の総理府に国際障害者年推進本部を設置し、同年5月13日には中央心身障害者対策協議会を発足。国際障害者年特別委員会を設け施策の基本的事項を審議する。一方、草薙氏とも親交のあった太宰氏を代表として、石坂氏や東京青い芝の会の寺田純一氏、そして車いす利用者でもある参議院議員八代英太氏を中心に、当事者としての意見を述べる国際障害者年日本推進協議会を同年4月19日結成する。これにより、初めて日本障害者リハビリテーション協会を中心とした当事者の横断的組織ができた。

では、具体的にはどのような改善が見られたのであろうか。政府は、〈啓発活動・障害者対策・国際協力〉といった重点分野を掲げている。1981年、当時の鈴木善幸首相は声明を発表し、12月9日を「障害者の日」と宣言した。また同年10月、国際障害者年記念全国身体障害者スポーツ大会(びわこ大会 選手数940名)、11月には、第一回大分国際車いすマラソン大会(参加者数117名)を開催する。さらに、初めての障害者技能大会として、東京で第一回国際アビリンピック(以後4年毎)を行う。また、建設省(当時)は、1981年2月に「官庁営繕における身体障害者の利用を考慮した設計指針」を策定し、翌年3月「身体障害者の利用を配慮した建築設計標準」を発表する。1983年3月には、運輸省(当時)が「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」を策定した。

②旅行から見えてくる国際障害者年

では、国際障害者年によってハンディキャップを持つ人の旅行はどうなったであろうか。実は、何も変わっていないのである。つまり、政府の国際障害者年に向けての政策でハンディキャップを持つ人が街に出やすくなったわけでもなければ、経済的に楽になったわけでもない。12月9日が「障害者の日」であることを知っている人が現在でもどれだけいるであろうか。所詮実現したことは政府が国際的面目を保つために計画した政策策定に留まり、実施は「今後の課題」という強制力のないものに成り下がっている。それどころか、当時の鈴木首相の下、行政改革を推進するために出された補助金等の縮減に関する法改正で福祉水準は大きく切り下げられ、ハンディキャップを持つ者はその最大の被害者となった。それらは、雇用率の低下、共同作業所でのわずかな収入にかこつけた生活保護費の減額、複雑できめの細かい徴税のしくみなどに現れている。そして、残念ながら多くの地方自治体もまた国に追随した形に収まってしまったといわざるを得ない。つまり、旅行と同じく、ハンディキャップを持つ人に対する日本の政策もまた何ら変わらなかったのである。

③DPIIによる国際的な動き

しかし、国際的には着実に改革が行われつつあった。1980年6月カナダ中央部の都市ウィニペグにおいて、第14回RI(国際リハビリテーション協会)世界会議が行われる。この協会は、当時唯一あらゆる障害を持つ人

をカバーする世界団体として機能していた。だが、この中心は医師、理学療法士、看護師、ソーシャルワーカーといったリハビリテーションの専門家によって組織されていた。そこで、IYDPを契機に、RIに対抗する形でハンディキャップを持つ当事者を中心としたDPI(障害者インターナショナル: Disabled Peoples' International)設立委員会が準備される。このとき、今までの潮流に洩れず国の政策の遅れから北米中心に進められ、アジアでの関心は低いままになっていた。だが、このときの唯一の参加者であったシンガポールのロン・チャンドラン・ダドレー氏や前述した日本の参議院議員八代英太氏の努力により、1981年12月シンガポールにてDPI第一回世界会議が行われ、初めて世界レベルでの障害当事者の権利擁護団体が誕生する。このときダドレー氏は初代世界議長に就任し、八代氏はアジア太平洋ブロック議長となった。400名強の参加者の中、日本からは20名の車いす利用者、目や耳にハンディを持つ人、てんかんを患う人など総勢70名が参加した。当時、草薙氏も添乗員3名とともに飛行機や宿泊施設の手配などを行ったほか30名以上のマスコミも赴いた。その中で、DPIは今後の方針としての声明(マニフェスト)を出している。そこでは、IYDPの「完全参加と平等」を追求すべく、ハンディキャップを持つ人自身が発言し、一市民としての権利を持つことが強調されている。とりわけ、RIでの医学モデルに反対して、「障害—個人の機能の制約(disability)/ハンディキャップ—不平等な扱いによる社会的制約(handicap)」として明確に区分した定義が目目される。すなわち、彼ら当事者は医学的に基づいた自分たちの定義を拒否し、物理的・社会的環境こそが彼らの社会参加への大きな壁となっているのだと主張したのである。これは、当時のDPI規約や1992年に改訂された新規規約にもそのまま受け継がれ、現在に至っている。

また、DPIの活動目標はそれだけに留まらない。当事者の代表として国連でのさまざまな協議に参加する資格を得、発言することで、常に見張り役としての機能を果たそうとしたのである。例えば、1982年第37回国連総会では、IYDPを受けて「障害者に関する世界行動計画」が決議されるが、そこでも上記の「定義論争」を持ち込み、彼らが単なる保護の受け取り手(医学モデル)ではなく一市民としての権利や発言権をもつことを主張した。そして、「障害者の機会均等化に関する基準規定」が生まれるわけだが、この時点ではしかし、結局医学モデルが取られてしまったことは否めない。ただ、当事者参加により今後見直しを巡る話し合いが持たれるよう決定したことで、その影響力は大きかったことをうかがわせる。実際のちに、国連の経済社会理事会(ECOSOC)や国連教育科学文化機関(UNESCO)、国際労働機関(ILO)においてDPIが協議機関としての正式な資格を持つように認められた。そして、国連は、国際障害者年諮問委員会において1983年から1992年までを「障害者の十年」とすることを決定するが、DPIはその見張り役として行動計画実施に深く関わることになる。

1998年メキシコシティーで行われたDPI世界会議には、76カ国1500名が参加し、4年毎のこの会議は、2002年には日本で行われることが決定している。世界を北米、南米、アフリカ、ヨーロッパ、アジア太平洋の5ブロックに区分し広がる加盟組織は、2000年現在124カ国に及ぶ。

④人工透析旅行の開始

一方、その当時の旅行会社の状況はどうだったのでしょうか。実は、国際障害者年を迎えるにあたって「ちょっと目を向けた」感がある。国が国際的に歩調を合わせようとした政策だけであったとしても、旅行会社として国際的ムーブメントに注目しなければならない。そこで、1980年前後から旅行会社としてはどんな対応をすべきかが話し合われた。その背景には、ハンディキャップを持つ人々の旅行の需要は少なく大きな変化がない中でも、その要求は決して弱まることがなかった事実も後押ししている。例えば、1982年には、車いす利用者が北海道社会福祉協議会の予算で北米視察旅行を行っている。

だが、草薙氏は当時を振り返りかえって、「一体何をしたらよいのか分からない」状態だったと感じている。前述の「話し合い」で分かったことは、一般にハンディキャップを持つ人でも飛行機に乗ることができるのかすら分からないことが「分かった」だけであった。そこで、とにかく各国の資料や国内交通機関の内部資料などをひたすら集めていたのがこの時期であったという。

そんな中、人工透析という重いハンディキャップを負いながらも日本で初めて旅行をした者がいる。現在、株式会社大阪旅行の役員や95年4月に発足した日本腎臓移植ネットワークの理事を務める油井清治氏である。油井氏は1979年、急性腎不全になったことで以後人工透析がなくては生きていけない体となる。人工透析とは、腎機能の低下で排出されない血液中の老廃物を体外に排出するため、血液を入れ換える治療をいう。油井氏はこれを週3回、一日5時間をかけて行わなければならなかった。当然仕事には支障が生じてくるが、家族や同僚の支えで復帰した。それどころか、1981年12月には仲間の患者十数人と5日間の北海道一周旅行に出掛けたのである。当然、旅行中も人工透析が必要になることから現地の医師を説得することから始めなければならず、文字通りの「冒険旅行」となった。しかし、これに成功した油井氏は、翌年、自らが務める旅行会社で台湾透析ツアーも企画する。そして、現在までにのべ二万人の透析患者や家族、介護者の海外旅行ツアーを実施するのである。

なお、JTBもまた1980年代より海外人工透析ツアーを開始している。

このように、ハンディキャップを持っていても、ごく当たり前のこととして旅行を楽しみたいという声が沸々と表出てきたのがこの時期の特徴であるといえよう。

また、この時期のもう一つの先進事例としてあげられるのが、1983年に開園した東京ディズニーランドである。そこには、テーマパークとして進んだアメリカだけでなく、ハンディキャップを持つ人でも使いやすいように設計された福祉先進国としての「アメリカらしさ」もうかがえる。というのは、開園当初から肢体不自由な人や車いす利用者向けに対策が取られたが、そのやり方がとても「さりげない」のである。例えば、本来の目的は車いすのためのスロープであっても、決して取って付けたようにはせず、建物の雰囲気に合わせて「木の廊下」として工夫がなされていたりする。そして、さまざまなお客さんが利用するようになる度に、その意見や苦情を反映し改善するという姿勢も学ぶべきところが多い。このように、どんなお客さんにとっても夢のあるテーマパークであろうとする方針から独自の対策を生み出すことは、福祉対策ではなく、単なる収益拡大の手段に過ぎないということも注目に値する。

2011年11月18日

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み\(4\)\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み

(4) 障害者旅行ガイド執筆(1980年代後半)

①活発化する市民団体

1980年代前半に引き続き、ハンディキャップを持つ人自身の旅行に対する声がより具体的になってきたのが1980年代後半である。例えば、1986年には東京都中野区に「空とぶ車イス・トラベルサロン」が発足する。高齢者を含めたハンディキャップを持つ人のための外出や旅行相談を行うこの市民団体は、脳性マヒのため車いすを利用している成瀬史恭氏を代表としている。成瀬氏は、トラベルジャーナル旅行学院(現・同旅行専門学校)を卒業後1993年には一般旅行業務取扱主任者試験に合格、現在JTBの嘱託社員としても活躍している。また、1989年には東京都八王子市に「旅行のソフト化をすすめる会」が発足する。代表の大須賀郁夫氏は、脊髄損傷により人工透析や車いすを利用している。彼は、ハンディキャップを持つ人々対象の旅行情報の少なさを実感し、自らさまざまな形で情報を発信している。さらに、市民団体ではないが、財団法人鉄道弘済会が社会福祉事業の一環として1989年から東京上野駅構内で旅行者援護事業を初める。そこで、全国の援護事業の中では初めて身体にハンディキャップを持つ人や高齢者を対象に旅行相談を開始した。ところが、立地条件が地下3階の新幹線改札内ということもあり知名度も低く、ほとんど利用されていなかった。そこで、1996年には、東京駅丸の内南口の「福祉ゾーン」と名づけ、その一角に移転している。また、新たに電動車いすの貸出し用のバッテリーや充電器なども取り揃えた。

一方、海外に目を向けると、航空機の主な生産国であるアメリカで画期的法律が制定される。ハンディキャップを持つ乗客に対する差別を禁止する「航空アクセス法」(ACAA)である。この法律は、1990年に施行規則が公布されてからより効力を発揮するが、航空会社がこれに従わない場合は罰金や罰則が科せられる点で強制力があるといえよう。具体的には、航空会社が「障害を理由にその搭乗を拒否すること」を禁止したり、「障害を持つ人に搭乗の事前通告や介助者の同行を求めてはいけない」ということまで明言されている。さらに、トイレ等の航空機の設備についても規定しており、施行規則発行後に発注される航空機や発行後2年経過後に引き渡されるの航空機全てに適用される徹底的なものである。

②障害者旅行ガイド

一方、草薙氏もまたこの時期「会社とは別に頼まれて」画期的な旅行ガイドブックを執筆する。それが、1986年に発行された「障害者旅行ガイド」である。全国社会福祉協議会から出版されたこの手のガイドブックには、1973年の「全国車いす宿泊ガイド」や1975年の「車いすホテルガイド」などがあるが、これらは宿泊施設に限ったデータ集に過ぎなかった。

これに比べて、当時存在したハンディキャップを持つ人のための旅行情報全てを掲載したのがこの著書であるといえる。例えば、各種鉄道機関やバス、タクシー、旅客船、航空機、空港、駅の利用方法や設備の状態、さらに各種割引制度の紹介を載せた。また、全国の利用可能といわれた宿泊施設においても徹底的な調査が行われている。なぜなら、「うちはエレベーター設置で車いすに対応しています」といっても、その「入口幅が80センチ以上で、操作ボタンは車いすでも容易に届く高さ」でなくては意味がないからである。また、情報というものは日々変化するものであるから、個々に相談することも考えて、どこにアクセスしたらどんな情報が得られるのか連絡先一覧を載せてもいる。その他、徹底ぶりが垣間見えるのは相談すべき旅行代理店や航空各社の連絡先の責任者名や担当部所がはっきりと書かれていることである。これは、相談を拒否されたり、嫌がられたりするのではないかと危惧する者にとって非常に心強いに違いない。

さらに、「障害者の旅行のすすめ」と題した章には、現在でも有益な理念が書かれている。例えば、「本人の意志で外出する限りにおいて、特に医者や証明書の、特定の保証人をつけたり、行動目的や旅行先を明示する必要もない。(中略)もっとも自由で旅行してもよいものである…」という一節は、のちに書く『念書問題』の先をゆく考え方であろう。さらに、将来を考えて「身内に頼らずに自ら介助者(協力者)を見つけ出す」べきであり、一人旅の前段階として、行く先々で介助者を頼んでおく「ボタンタッチ方式」も有効だとしているのは、それぞれ現在新たな取り組みとして注目される『トラベルボランティア』や『観光ボランティア』といったものの萌芽すら感じさせる。さらに、「重度障害者」への旅行のすすめも行っているが、これは数年後には実現されることになる。

▲上に戻る▲

[次のページ\(5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み\(5\)\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み

(5) "TOURISM FOR ALL"—怒涛の90年代 その1—

①着々と進む世界の動き

1989年、イギリス旅行業委員会(British Tourist Board)によって一つの報告書が発行される。それが、「TOURISM FOR ALL」(旅行をすべての人に)である。これは、「障害を持つ人や高齢者本人にとどまらず、それらの人をケアしている家族や低所得者、ひとり親家族などを含めたいわゆる社会的弱者あるいは交通弱者」などすべての人が、旅行や外出をする場合に直面する問題について「現状分析と勧告」を行っている。そして、ロンドンの地下鉄に代表されるバリアフルな環境の中でいかなるサービスを提供すべきかを考察している。

また、アメリカでは、1990年「ADA(Americans with Disabilities Act)法」(障害をもつアメリカ人法)が制定される。ADAは、「雇用、交通、公共的施設の利用、電話通信での障害をもつ人々への差別を禁止し」た。これによって、例えば、交通機関は改善するにも、厳密に決められた期日定められている。また、「公共的施設」の“公共”とは、単に公共的に運営されている場所だけではなく、一般の不特定多数の人が日常的に利用する公共的な場所という定義をすることで、民間施設にも対象を広げている。ただし、圧倒的な車社会のためになかなか公共交通機関の改善が目立たないこと、また施設改善に莫大な費用がかかる場合は義務が免除されることなどの不備もある。しかし、ハンディキャップを持つ人が法律上、広範囲にわたって最大限の平等を享受する権利を保障される意義は大きい。

さらに、国連においては、1991年10月のWTO総会において、その外郭団体である世界観光機関の旅行安全委員会によって「90年代における障害のある人々に対する観光機会の創出」に関する決議が行われ、1994年12月には、第49回国連総会において「障害者の機会均等化に関する標準規則」が採択される。

これらは、制定されたからすなわちすぐさま「ハンディキャップを持つ人が旅行しやすくなった」と結論づけることはできない。現在のイギリスやアメリカが、驚くほどアクセシブルになったとは言えないことを見れば明らかである。宣言や法律は所詮「決まりごと」に過ぎず、それから将来にわたってそれをどのように生かすかが重要である。しかし、少なくともイギリスやアメリカはこの時期ハンディキャップを持つ人が旅行することに「注目していた」と言うことはできる。

②「もう、我慢できない」日本の動き

一方、日本はどのような状況であったのだろうか。ハンディキャップを持つ人の具体的な旅客数を長期にわたって取り上げた統計は存在しない。ただ、草薙氏の「感触」は一つの目安になるであろう。氏は、国際障害者年である1981年の旅客数を100とすると、1991年が300、1995年が700、2000年が2000であると述べている。すなわち、90年代の前半で2倍強、後半でさらにその3倍近くになっていることが注目される。このような増加の背景には、やはり日本政府としての「注目」があった。だが、その重い腰を上げるまでには、「もう、我慢ができない」市民団体の活躍があり、以下それについて詳しく述べていきたい。

まず、1990年代に入りなぜ市民活動が活発化したのか。それには1991年ごろからのバブル崩壊が大きく影響しているのではないかと、草薙氏は指摘する。高度経済成長期をひた走り、1986年のプラザ合意でバブル景気となった日本では、人々の関心がレジャーに移るなか(図1)海外旅行者数が急増した(図2)。バブル崩壊後は、数年間わずかな減少が見受けられるものの、人々が旅行にかけける支出は一向に変わってはいない(図3)。それは、バブル崩壊による労働時間の減少のために人々が余暇に当てる時間が増加したことも関係しているに違いない(図4)。しかし、一方で「組織の豊かさではなく個人の本当の豊かさとは何か？」が問われ始めたのもこの時期である。日本人の住生活はまるで“うさぎ小屋”であると皮肉られ、企業も経済一辺倒ではなく社会貢献すべきだという風潮から、1990年には社団法人企業メセナ協議会が発足している。また、草薙氏もこの頃からハンディキャップを持つ人の旅行に関してマスコミによる問い合わせや取材が増加したと述懐している。さらに、「本業以外の」執筆依頼も増え、1992年には「障害者アクセスブック—海外旅行編」を発行した。これは、ガイドブックの域を超えて、ハンディキャップを持つ人が行う旅行の意義や今後の課題を述べた最初の著書として注目される。

こうした動きの中で、人々が充実感を覚えるのが確実にシフトしていく。図5を見ると、1991年の段階で今まで上位を保ってきた「仕事」が最下位である「趣味やスポーツに熱中しているとき」に追い付かれている。つまり、個人生活の豊かさのためには余暇活動こそが重要であるという見方が徐々になされていく。これは、すなわちハンディキャップを持った人も例外ではない。

そこで、余暇活動で常に上位を占める旅行に注目して、1991年4月<誰でも自由に、どこへでも>旅ができる社会環境作りを目指して結成された市民団体が「もっと優しい旅への勉強会」である。草薙氏を代表とするこの団体は、その他の旅行業界関係者やマスコミ勤務の人、さらにハンディキャップを持つ人々からなり、「学び隊」に代表される自主勉強会などの活動や定期勉強会等をもとに、現在では全国にネットワークが広がっている。

そして、この団体が最もその意義を発揮したのが、1994年2月に東京都の江戸東京博物館で行った「もっと優しい旅へのシンポジウム」である。全く手作りのボランティアによるものでありながら、日本女子大学教授（現・名誉教授）の一番ヶ瀬康子氏やトラベルデザイナーのおそどまさこ氏、全国頸髄損傷者連絡会会長でJTBにも勤務されている今西正義氏などおよそ300人が参加した。さらに、最も意義深かったのが、『ほとんど無理やり参加してもらった』運輸省の人や目が不自由であった参議院議員の堀利和氏の参加である。運輸省はこのとき「観光における高齢者・障害者対策」として大臣のメッセージを寄せ、現在行っている“対策”を発表したが、むしろ行政が参加したことで現状を知る良い機会を得たと受け止めるべきであろう。このように、このシンポジウムは生活を豊にする余暇活動の一つとしての旅が全ての人にとって大切な機会であると訴えるだけでなく、今まで直接話し合うことのなかった旅行関係者や行政とハンディキャップを持つ人が一同に会したという点において意義深い。

そこで、このシンポジウムは1995年当時の運輸省観光政策審議会答申に強い影響を与えるのだが、そこに至るまでの行政の動きを、堀利和氏の講演内容を参考にしながら述べていきたい。このシンポジウム以前の動きについては、1992年に国連「障害者の10年」の最終年を迎え、また1993年から「アジア太平洋障害者の10年(ESCAP)」開始の外圧があったことによるのも大きいことを付け加えておく。

まず、厚生省では、1993年に全国の旅館やホテルについて「シルバースター登録制度」を開始する。この制度では、高齢化社会を迎えるにあたって設備や料金面で高齢者にサービスの一定基準を満たしているものを登録するのだが、ハンディキャップを持つ人にとっても利用促進となる点で意味がある。そして、今まで地方自治体の努力目標にされてきた福祉のまちづくりを、1994年には「障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業」として一ヶ所あたりで一億円強の予算をつけた。

また、建設省では、1992年に「人に優しい建築物(ハートフルビルディング)整備促進事業」を制度化した。これにより、「高齢者や障害者に配慮した公共的な建築物」に無利子や低利子融資を行い、本格的なまちづくり支援が開始した。しかし、地方自治体ごとに設備基準が異なるなどから建築士等の間に混乱が生じ、また推進しないことで法的罰則もないことから建築物の整備の実効を図る事が困難になってきた。そのため、1994年に「高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の推進に関する法律(ハートビル法)」を公布する。これによって、日本で初めて全国レベルのアクセス基準が定められた。これは、具体的な建築基準を規定したものではないが、特定建築物の措置を決定し、それに従わない場合は罰金を含む罰則を求めている点で大きな前進といえよう。現在の国土交通省の統計によれば、1994年当初の認定件数はわずか11件であったが、わずか5年後の1999年にはその10倍以上の1428件にも上っている。しかし、全特定建築物のおよそ0.1%にしか当たらないこの数字はまだまだ不十分なものと言わざるを得ない。

さらに、運輸省では、今までコストがかかり過ぎるとして避けてきたエレベーター設置事業を、1993年「鉄道駅におけるエレベーター設置指針」を策定することで補助金としての措置を政府予算に組み込んだ。また、1994年には、財団法人交通アメニティ推進機構を発足し、百億円基金の運用益で設備促進するようになった。そして、このシンポジウムの最大の成果ともいえるべき答申が1995年6月運輸省観光政策審議会から出される。草薙氏は、当時の荒井観光部長に言われたことが忘れられないという。彼は、パーキンソン病で車いすを利用する母親と共に「奈良から東京に旅行してみて、その大変さがよく分かった。観光政策審議会の答申に生かせるように最大限の努力をする」と約束してくれたのだという。そして、その答申で初めて『旅はすべての人にとって本源的な欲求であり』、観光を考える基本的視点の一番目に『すべての人には旅をする権利がある』と明文化した。そして、具体的方策には『障害者、高齢者などの人々の旅行促進と環境整備』が提言され、目標設定の中に『障害者、高齢者等の旅行日数』を含むことを明記した。そして、1995年7月には運輸省、自治省の後援で旅行関係産業が一堂に集まり、旅についての総合的な情報提供を行う見本市「旅フェア'95」が千葉県幕張メッセで開催される。そこで、草薙氏は運輸省や社団法人日本観光協会に“頼まれて”ハンディキャップを持つ人の旅行促進ブースである「ぼらんたび」をJTBと共同出展する。そこで、旅行に関する展示や障害の疑似体験コーナーを設け、この旅行を多くの人々にアピールした(期間中の参加者はおよそ11万人)。草薙氏は1998年までぼらんたび実行委員会代表を務めるがその間には、立ち寄った当時の運輸大臣から「国として障害を持つ人の旅行促進に力を入れる」とのコメントも受けたという。

このような経過を経て、ハンディキャップを持つ人の旅行施策が「社会福祉」としてではなく「観光を楽しむ」ためのものという認識にシフトしてきたといえる。そして、1993年「心身障害者対策基本法」を改め制定された「障害者基本法」には、ハンディキャップを持った人が『文化』を含めたあらゆる分野への参加の促進が明記された。さらに、1995年に障害者対策推進本部が策定した「障害者プラン(ノーマライゼーション7か年戦略)」では、生活の質の向上には『障害者の旅行促進のための方策の推進』が必要だと宣言している。このように、ハンディキャップを持つ人の旅行に関して、1995年あたりにそれまでの市民活動の影響を受けて漸く行政が政策課題として認識してきたといえる。

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み\(6\)\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み

(6) “念書問題”を超えて会社のしくみ作り—怒涛の90年代 その2—

①「No, but」から「Yes, but」への分水嶺

1990年代の草薙氏はどのような存在だったのか、それは二つの方向からの板挟み、あるいは双方にとっての緩衝役であったと言ってもよい。二つとはつまりこうである。人工呼吸器を使わなくては生きていけない重度のハンディキャップを持った人には、自分が旅行をするためにお願いできる「最後の砦」が草薙氏であり、また会社にとっては草薙氏がいなくて「会社のノーマライゼーションは10年遅れる」と言われる「専門家」でもあった。しかし、ここで“どちらからも信頼されるキーパーソン”とは言わず敢えて“板挟み”といったマイナスイメージの言葉を使ったのは、のちに述べる<念書問題>があったからである。

1988年2月から、草薙氏は現在のJTBやその100%出資の企画会社JTBワールドとは一線をおいた財団法人日本交通公社調査部に勤めていた。ここで興味深いのは、1993年から当時の運輸省や社団法人日本観光協会とともにハンディキャップを持つ人の4～5年にわたる大規模な調査を行ったことである。その中では、今どんなニーズがあるのか、行政や自治体事業者からの問題点は何か等を経て、宿泊施設のモデルガイドラインについて報告書を発行したり、それによるフィードバック調査も行っていった。その頃、既にJTBでは、ハンディキャップを持つ人がより安い一般のパッケージツアーにハンディキャップを持っていない人と一緒に参加するケースもちらほら始まっていた。ところが、それと同時にJTBワールドに出てきた悩みが「他のお客様」からの苦情であった。「なぜ、体の不自由な人を参加させたのか」、「私たちは、ヨーロッパ旅行を楽しみに行ったのであって、福祉の旅行に参加したのではない」、「交通公社は障害者を食い物にするのか」、「参加することが分かっていたら、別の日に出発した。なぜ、出発前に知らせないのか」等、数十通あったという。会社としてどこまでサービスできるのか、これが決まっていなければ結局困るのが現地の添乗員達である。優秀な添乗員ほど気配りがきく。これによって、ハンディキャップを持つ人に時間を割き過ぎる人もいたであろう。現に旅行進行に全体の40%は何らかのトラブルがあったと報告されている。これについて、海外旅行のベテランでありかつ今までハンディキャップを持つ人との旅行を数多く手がけてきたおそどまさ氏の指摘は考えさせられる。彼女は、旅先で車いすの友達と「大喧嘩」をしたこともあるというトラベルデザイナーである。皆が同じ金額を払って参加している旅先では、参加者全てが自分の旅行をより良くするのに必死である。そのため旅先では中途半端な善意は通用しないし、それに縛られてはパニック状態に陥るのだ、と。

JTBでは、1991年、旅行業界では初めて車いすを利用する人を対象にしたツアー、「車いすで行くアメリカ」・「車いすで行くカナダ」を発売する。これは発売早々大盛況であり、ハンディキャップを持つ人の旅行に対する要求が高まっていることを会社が改めて実感する機会でもあった。会社としては、旅行のノーマライゼーションを進めていくことには変わりはない。しかし、こうしていつまでも「普通のお客様と隔離する」ツアーばかりではいけない。そこで、92年4月からJTBワールドの話し合いの末出された結論が、93年1月の『高齢者・障害者および車いすツアーの申込み受付について』と題された冊子作成であった。この内容は、申込みという入り口で『不安定かつ複合的な要因』に対する危惧を取り払うために設けたものである。まず、75歳以上の高齢者には、必ず『健康アンケート』を取る。そして、アンケートに“引っかかるもの”があれば医師の診断書を提出させる。これをJTBワールドへ一度送付したのち引き受けると“判断”したら署名・捺印を取りつける。また、“判断”の結果参加拒否や変更を促す『おことわり書』を送付する場合もある。また、ハンディキャップを持つ人に対しては、『健康アンケート』の他に、その障害が足、耳、目、体幹、腕のどの部位であるかに分けて、また車いす利用の人も別に必ず『障害者手帳のコピー』を要求した上で『お伺い書』を取る。そこには、食事、歩行、トイレ介助等の有無、車いすのサイズなど旅行をする上で必要な質問もある。ただし、体幹に障害のある人と車いす利用の人には必ず『医師の診断書』を求めている。ここでの問題点は、ハンディキャップを持つ人が安全に旅行するために伝える内容を超えて、会社側が安心するための情報提供を強いていることではないだろうか。その証拠が、『ご確認書』の存在である。高齢者と同様の手続を経てJTBワールドの“承諾”を得た参加者とその同伴者は「添乗員に特別の配慮を希望しない」と誓うことを確認され、その署名・捺印を取られるのである。

この作成にあたり草薙氏も目を通して見ている。調査部という外部の人間としてその意見は反映されずとも彼の立場は明確であった。念のため、数年前の1986年「障害者旅行ガイド」執筆で前述した言葉を繰り返す。「本人の意志で外出する限りにおいて、とくに医者や証明書の、特定の保証人をつけたり、行動目的や旅行先の明示をする必要もない」。彼が納得していたはずがない。だが、4月から全国支店で実施されることに決まっていた。

ところが、1993年2月19日、朝日新聞朝刊の社会面に「障害者に念書、時代に逆行」との見出しの記事出され、大きな反響を呼ぶ。JTBへの批判は当時名前の知られていた草薙氏の下へ、また会社の広報室は草薙氏を頼って、彼は板挟みになる。とりわけ「障害者の自立生活センター・町田ヒューマンネットワーク」からの批判はその代表とも言える。「このような“念書”は、あたかも障害者や高齢者に『参加しないでくれ』というようなものであり、最初から『迷惑をかける存在』だと決めつけている。また、同伴者の署名・捺印を取りつける確認書は、障害者や高齢者が『責任能力のない存在』だという前提に立っている」といった趣旨であった。こうした

抗議を受けて、JTBは今まで関与させなかった草薙氏を緩衝役として彼らとの話し合いを重ねることになる。そして、その年の3月には医師の診断書提出を取りやめた上で、「ご確認書」と「障害者手帳のコピー」の請求も取り消している。それは、添乗員に特別の配慮を希望しないのはハンディキャップの有無に関係ないことであり、またサービス提供に関して障害者手帳の情報は役に立たずプライバシーの侵害にあたるからと判断したからであった。

この一連の騒動を第三者として冷静に見ると、しかし、JTBが差別や偏見に満ちているわけでは決してない。このように迅速に当事者の意見を積極的に受け入れ、改善を行ったJTBの姿勢は評価に値しさえする。そこにはまず、旅行促進を前提とした受け入れ姿勢があった。国が何十年の間無視しつづけてきた態度と比較すれば、その差は歴然としている。また批判から始まったとはいえそのような機会を得たことで、JTBが当事者の意見を聞くというきっかけを得たと考えることもでき、双方が得をしたと考えることもできる。

草薙氏は、このことを次のような言葉で集約している。<「No, but」から「Yes, but」へ>。すなわち、ハンディキャップを持つ人の旅行は「原則的には、No。でも、こういう場合にはOK。」から、「原則的には、OK。でも、できないこともある」に変わる分水嶺であった、と。

②「参加させてあげる」から「参加していただく」へ

こうした一連の動きの中で、草薙氏は1994年2月会社に改革案を出し、同年10月からは会社の中核であるJTB経営企画へ移動することになる。だが、そこでもまだ「お伺い書」についての苦情が絶えなかった。『「お伺い書」を書かせておいて、それを障害者のいないところで判断し、参加を断る」等といった姿勢に対して市民団体からのさらなる抗議が続いたのである。そこで、草薙氏を中心として改革が行われることになった。氏の方針はこうである。「申込みという入口で、形式的なことでもめるのはもうよう。これからは、『参加させてあげる』のではなく、『参加していただくために、必要なお手伝いをする』という姿勢で、旅行の内容にもっと重点を置くべきだ」というものであった。そして、その言葉どおり改革が実行されていくことになる。

まず、1994年、経営改革推進プロジェクトとして、「ノーマライゼーション推進デスク」を設置する(業界初)。また、1995年には、体の不自由なお客様の旅行に関する社内相談窓口・「Dデスク」を設置。このDとは、<DISABLED>と<DIAMONDのように輝く>という意味から取つたらしい。さらに、ハンディキャップを持つお客さんに直接接する店頭社員向けにまず「サービスマニュアル」を作成し(業界初)、全社的な「ノーマライゼーション教育セミナー」も行った(業界初)。

そして、1995年4月からは、最大の課題である「お伺い書」の形式を改める。これは、1996年4月より「Dシート」として様式が統一され、「お伺い書」は完全に廃止されている。その役割とは、お客さんが記入するのではなく、社員が口頭で旅行の内容に沿ってヒヤリングし何う必要最少限度の事項を形式化したものとなっている。その徹底ぶりは、例えば次のような文章に表れている。「特別に配慮が必要とする旅行者は契約の申込時に申し出てください。このとき、当社は可能な範囲でこれに応えます」、「耳の不自由な方で、口頭でお伺いできない場合は必ずお客様の了解を得て筆談を行って下さい」。つまり、会社から強要ではなく、必要に応じた伺い、お客さんの義務も明確にする。そして、旅行会社としてはその要望を伺いながらできる限りこれに応える、としているのである。また、社会通念上高齢とされる65歳以上の人には、歩行や医療などの点で「特別な配慮」を申し出た場合に限りこのシートを利用することを定めている。このシートは、1999年2月には、国土交通省指定業務を行う社団法人日本旅行協会(JATA)が作成した「ハートフル・ツアー ハンドブック」にも採用され、その後JTBでは、「Dシート」改め「ハートフルシート」として現在も利用している。

また、もう一つ注目すべきは、1998年6月に作成された「団体営業のためのノーマライゼーション・ツアー マニュアル」である。これは、今まで営業社員が個々に対応してきたハンディキャップを持つ人々との旅行の情報を全国レベルで共有し、より理解を深める目的で制作された。ここでは、「差別しない」で「ちょっと多めな配慮をする」姿勢が貫かれている。そのために、障害の種類毎に対応する方法や「車いすの目線に合わせて」会話する等の注意事項はじめ、今まで行った具体的事例や基本的な用語集、それに関係資料が載せられている。これは、1995年の観光審議会答申の「すべての人には旅行をする権利がある」ことを具現化すべく、旅行会社のあるべき姿勢が書かれているといっても過言ではない。

さらに、旅行促進のために1996年、ハンディキャップを持つ人のための専門旅行会社「株式会社トラベルネット」を設立(業界初)、2000年には社内に福祉旅行セクション「JTBトラベルネットデスク」を設置した。また、JTBホームページに「バリアフリー・プラザ」を開設し、バリアフリー旅行商品を提供している。さらに、車いすで行く「ルックJTB」にはハワイ・グアム方面を拡大した。今後は交通など物理面でのバリアフリーの遅れが目立つヨーロッパやアジア地域の拡大も予定されている。また、2001年には、中・高生の修学旅行に「福祉のまちづくり」体験学習プログラムを提案・実施するなど、今後の活動が目される。

▲上に戻る▲

[次のページ\(5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み\(7\)\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

5. ハンディキャップを持つ人と旅行の歩み

(7) これからの取り組み

少子高齢化という言葉はよく聞かすが、例えばもう少し対象年齢を下げてみると、2005年には成人人口の半数が50歳以上という社会を日本は迎えると、総務省は推計している。とすれば、今後多少のニーズは別にしても、バリアフルな旅行はますます受け入れられなくなっていく、そう考えてもおかしくはない。

近年注目されている「バリアフリーからユニバーサルデザインへ」という考え方もその一つの現れといえる。前述したとおり、バリアフリーというのはもともと建築用語であり、社会にあるさまざまな障壁(バリア)を取り除くという考え方である。2000年には交通バリアフリー法が制定され、まちづくり全体のバリアフリーに向けてその推進が図られることは大いに歓迎したい。だが、物理的なものに関していえば、一度作ってしまったものは長持ちするため、現在は既にあるものに追加・改良するといった取り組みになりやすい。そのため、コスト高になりやすく、また点字ブロックを取りつけることで車いすを利用する人が通行しづらくなる等の新たな障壁を作り出してしまいう可能性も否定できない。さらに、特別な配慮をすることで、ハンディキャップを持つ人々を「特別な人々」だと助長して意識させてしまうことも考えられる。

そこで登場したのが、1994年に元ノースカロライナ州立大学教授であるロン・メイス氏によって提唱されたユニバーサルデザインという考え方である。年齢や能力に関わりなく、誰もが使いやすいように、最初からバリアを作らない設計にするという考え方である。例えば、一つ公衆トイレを作るとして、車いす対応のものを別に作る予算がないのなら、その一つを最初から車いす対応にしてしまうのである。そうやって、最初からバリアの低いものにして共同で使えば、ハンディキャップを持つ人にとっては選択の幅が広がり、その他の人々も「車いす対応トイレ」を特別視しないことから、それを使う人も特別などは考えなくなるといった発想である。こうした共通化は、大量に生産できることにもつながり、ビジネスとして受け入れ易くなることも大きな利点であろう。

同様に、ハンディキャップを持つ人が旅行をする場合には、誰もがアクセスしやすくする方向転換として、こうしたバリアを低くするという傾向が見られる。その顕著な例が社員教育とボランティアの可能性である。

社員教育とは、ハンディキャップを持った人がより旅に出やすいように、例えば、旅行会社と介護サービス提供会社がリンクして、添乗員が介助技術などを学ぶ試みである。介護サービス会社大手のコムスンでは、91年にコムストラベルを設立し、契約添乗員に対して福祉介助の研修などを行っている。また、もともとホームヘルパーとして、「ホーム」内のことだけを仕事とする人が、外に出て介助するその教育も行われていくべきであろう。2003年に、ハンディキャップを持つ人にも適用が拡大される介護保険で、草薙氏は、その導入メニューに外出が加わることを提案している。こうした、双方向からの教育アプローチが、バリアの低い旅行の選択拡大につながることは間違いない。

また、こうしたしくみ作りを待たずとも、ボランティアの先駆性を生かして「とにかく旅に出てみよう」というのが、おそどまさこ氏とJTVN(ジャパン・トラベルボランティア・ネットワーク)に代表される「トラベルボランティア」の制度である。これは、ハンディキャップを持っていて、そのために旅行中何らかの介助が必要な人が、同じ方面に行くボランティアの人(登録制)の旅費を一部負担することで「雇い」、介助してもらおうシステムである。JTVNはこれの仲介役として、現在120名近くの登録者を持ち、運営している民間団体である。2001年1月1日に、おそどまさこ氏の企画するツアー以外も手配するようになり組織として独立した。

しかし、この制度がうまく機能しているのはボランティアであるがゆえの“割りきった関係”が前提とされているからである。トラベルボランティアは100%雇われているわけではないので、個々のケースに応じて負担してもらおう旅費や実働時間、自由時間、ホテルの部屋割りなどを話し合う。そして、介助される側も出来ることと出来ないことを前もって明確にし、トラベルボランティアを当てにしすぎないよう、お互いが責任を持つことが求められるのである。

だが、介助中に偶然に何らかの事故が生じ、怪我を負った場合の責任はどうなるのかといえば、JTVNは、それはトラベルボランティアに問うことはできないと明言している。しかし、果たして完全に“割りきる”ことが可能であるのだろうか。現実には、栃木県で車いすの人が土手から落ちた例、また岡山県では線路に落ちた例など、とても“割りきって”済むような問題ではない事故も起きている。草薙氏は、そういった点で「ボランティアで行うこと、好意で行うことと、業として行うこと、は、同じ次元では語れないこと」があると指摘し、旅行会社や国がこういった制度を取り入れることは難しいだろうと考えている。だからこそ、ボランティアという「先駆性」に期待し、また一方で冷静にしくみ作りも必要だと強く感じているのである。そして、今のところさまざまな問題があり、そのハードルは高いと言わざるを得ない、と指摘している。

海外に目を向ければ、ニューヨークの市民団体である「BIG APPLE GREETERS」がやはり観光客向けに介助を提供している。が、日本のように出発から同行するのではなく、あくまでニューヨークに来た人を対象に半日程度の介助を行うものである。これを見習えば、ボタンタッチ方式で介助を提供する「観光ボランティア」も期待できる。ただ、今のところボタンタッチできるほどのネットワークが十分に存在していないという問題もあり、今後整備が必要である。

さらに、日本で初めて一人旅をした石坂氏は、のちにこうもらしている。「障害者旅行はボランティアに連れていってもらおうものという常識を打ち破って、家族や友人と行くほうが、障害者自身が主人公であり得て、はる

2011年11月18日

かに楽しい」と。

つまり、ハンディキャップを持つ人が旅行に行く際に、添乗員にサポートしてもらう場合、個人的にボランティアに同行してもらう場合、行く先々で安く介助者を手配する場合、友人や家族と一緒にいく場合等の選択の幅があること(バリアを少なくすること)が重要である。そして、そういった社会こそ全ての人にとって安心で、豊かなものであるといえるのではないだろうか。

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(6. 考察\)へ](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

6. 考察

以上のインタビューから、ハンディキャップを持つ人々の旅行を時間軸にそって簡単にまとめるところである。すなわち、彼らや彼らを含む市民団体が積極的な希望を持って旅に出るようになる。そして、行政に働きかけ、立法にも影響力を持つ。国の動きに敏感な民間の旅行会社等もそれと前後して積極的に動き出す。すると、ビジネスとして、より多くの営利を求めてより多くのお客さんを獲得すべく、よりよい商品を考え出す。結果的に、ハンディキャップを持つ人だけでなく、全ての人にとって快適な旅行が楽しめるよう改善される。そして、より多くのハンディキャップを持つ人々が外出の機会を得、世間も街で彼らを見るのが珍しくなくなる。すると、よく見掛ける分だけ、彼らが特別な存在だという意識が薄まってくる。そして、一度でも彼らと触れ合う機会があれば、もはや偏見や差別も持つことはなくなるであろう。現在では、ハンディキャップを持つ人とそうでない人のツアーが頻繁に行われているが、お客さんからの苦情は年に1、2回である。しかもその内容はハンディキャップを持つ人が申込みをする段階で、旅行会社の接客に対して行うものであり、ツアー参加者からの苦情はまずないといつてよい、と草薙氏は語る。つまり、旅行の商品がバリアの低いものに改善されている現在では、その旅行を通して仲間となった人々は、もはや偏見や差別を抱かないという良い循環がここで証明されたことになる。バリアが低いといつても、バスの乗降の時間を少しだけ多めにとったり、リフト付きのものにしたり、食事にバラエティーの幅を持たせるといったもので特別なことを想像する必要はない。また、人工透析などが必要であっても、それによって時間が制限されるというツアーはまずないといつてよい。添乗員を余分に付けて別行動にするなど、参加者があらかじめ希望を伝え、同意の上でツアーが催行されているからである。もちろん、旅とは非日常であり、どれだけ思考を巡らせても想像だにし得なかった出来事に出くわすことはある。しかし、これは「旅の効用」とでもいうべきものであり、それに対処することで自分に自信が付き、人間として成長できるのである。これは、ハンディキャップを持つ人に限らず、旅行に行った人なら誰も体験したことがあるのではなかろうか。

では、国が挙げる4つのバリアの一つである「意識上の障壁」は、結局何が問題であったのだろうか。それは、国が長らくハンディキャップを持つ人を無視し、排除してきた政策に他ならないと考える。ここで、注意しなければならないのは、人々の「意識」であるがゆえに個人に起因させる考え方である。国が「差別はいけません」と啓発しなくても、そんなことは国民の誰もが分かっていることなのである。

例えば、1993年に問題化した「念書問題」を取り上げてみよう。上述したとおり、この問題の背景には、確かにハンディキャップを持つ人とツアーに参加した他のお客さんからの「苦情」があった。だが、彼ら「他のお客さん」は、ハンディキャップを持つ人に対してただ単純に不快感を覚えたのだろうか。そうではない。彼らは、添乗員がその介助に手間取って自分達のサービスがおろそかにされたことに対して怒ったのである。実際は、旅行会社側の不手際に他ならないのだが、彼らは当時まだ見慣れない「障害者」にその怒りを転嫁したのである。だが、旅行会社も勘違いして、この「転嫁」を行ってしまった。それが、ハンディキャップを持つ人のみに念書をとるという方法に発展したのである。

しかし、この問題がマスコミに流されるや否や大きな反響を呼んだ。そこには、新聞に投稿するなど、ハンディキャップを持たない人からのものもかなりあった。だが、そこにはまずハンディキャップを持っていること自体を責め、自粛するよう求めるものはなかったといつてよい。むしろ、旅行会社の対応を責め、ハンディキャップを持つ人といかにすれば快適に旅行できるかを提言したものが多かったように思う。

以上より、明らかに一人一人の国民が冷徹なのでは決していない。この問題に関しては、旅行会社が現在のようしっかりとしたしきみを確立していなかったからに他ならない。そして、旅行会社が積極的に動くためには、国がハンディキャップを持つ人々に対して向き合い、金銭面でもさまざまな働きかけをしていかなければならない。その際、誤った方向に進まないように、マスコミが目を見張り、当事者団体などが積極的に参加し、意見を述べていかなければならない。そして、国はそれをフィードバックする。その継続によってのみ今後意識の面での改善が進んでいくのである。

現在のように高齢化が進んでいく中で、国がより積極的な姿勢を見せれば、「あと10年もすれば、ハンディキャップを持つ人の旅行も特別なことではなくなるのでは」と草薙氏は予測する。そのような日が一刻も早く来ることを願ってやまない。

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(7.謝辞\)](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

7. 謝辞

私が、本論文を執筆するにあたって、感謝してもきれない二人の人物が存在する。一人は、この論文の主人公である、株式会社JTBに勤務されている草薙威一郎氏。そして、もう一人は、私の尊敬する大阪大学教授である大熊由紀子氏である。お二人が共通する点といえば、その名前が世間に広く知られていること。例えば、インターネット上では、その名前を打ち込むだけでざっと数100件は検索できる。また、そのような名声に溺れることなく、人とのつながりをとても大切にしている点であろう。お忙しい中、私のような一学生に対して、できる限りの時間を割いて下さったのもその好例といえる。個々人について、ここで取り上げてはとても書ききれないのだが、その素晴らしいお人柄を以下にほんの少し紹介しておこう。

草薙氏は、初めてお会いしたインタビュー当初から、こちらが恐縮するぐらい謙虚に、しかし、明白なご自身の意見をもって、こちらの質問に的確な返答をされる方であった。その後のやりとりは、私の論文の進み具合に応じて、時に面白くまた時に鋭くさまざまなアドバイスを頂いた。私が今感じるのは、この論文を越えて、良き人生の先輩として助言を頂いたこと、さらにその姿勢から一度きりの人生をいかに自分で切り開いていくかを学んだということである。この論文の最大の成果は、氏との出会いの“きっかけ”を得たことだといっても過言ではない。

一方、大熊教授とも、実はまだ一年に満たないお付き合いである。なぜなら、大熊氏が教授になられてからまだ一年にも満たないからである。だが、もはや「教授」という呼び掛けにこちらがごちなく感じるほどそのお人柄は親しみやすく、「笑顔の由紀子さん」といった感がある。しかしながら、当然そのアドバイスには「なるほど」とうなってしまうほどの気配りと鋭い視点がある。こちらの意見がはっきりしないときなど、逆に「自分はこうということが言いたかったのか」と教えられてしまう始末である。だが、それは決して押しつけではなく、こちらの意見を十分汲み取った上での話なので、こちらはむしろいい気になってしまうことさえある。まったくその優しい語り口と頭の切れの良さには敬服するばかりである。

以上のお二人の存在なくして、この論文は存在しえなかった。ここに、簡単ではあるが、改めて感謝の意を告げておきたい。

[▲上に戻る▲](#)

[次のページ\(8.参考文献\)](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)

卒論・修論の部屋

ハンディキャップを持つ人と旅行から見えてくるもの～草薙威一郎さんのライフヒストリーを通して～

地家 杏奈さん

8. 参考文献

- 朝日新聞論説委員室＋大熊由紀子 1996 福祉が変わる医療が変わる ぶどう社
ダイアン・ドリージャー 2000 国際的障害者運動の誕生 エンパワメント研究所 長瀬修翻訳
福祉文化学会監修 草薙威一郎 馬場清 1992 障害者アクセスブック 海外旅行編 中央法規出版
石川信義 1990 心病める人たち 岩波新書
石坂直行 1973 ヨーロッパ 車いすひとり旅 日本放送出版協会
河野勝行 1982 障害者の80年代をひらく ミネルヴァ書房
小濱洋央・小濱真美子 1997 車いすでカリフォルニア 日本評論社
国土交通省 2001 観光白書(平成13年版) 財務省印刷局
草薙威一郎 1998 障害をもつ人と行く旅 筒井書房
もっと優しい旅への勉強会 1995 障害者旅行ハンドブック 学苑社
大久保哲夫 松雄光芳監修 2000 現代の交通 税務経理協会
大熊一夫・大熊由紀子 1992 ほんとうの長寿社会をもとめて ぶどう社
大熊由紀子 1990 「寝たきり老人」のいる国いない国 ぶどう社
大下勝正 1977 車いすで歩けるまちづくり—東京都町田市の実験 ありえず書房
社会福祉法人 全国社会福祉協議会編 1986 障害者旅行ガイド 社会福祉法人 全国社会福祉協議会
障害者の人権白書づくり実行委員会編 1998 障害者の人権白書 障害者の人権白書づくり実行委員会
総務省 1996 観光白書(平成8年版)大蔵省印刷局
総理府 1997 障害者白書 平成9年版 大蔵省印刷局
総理府 2000 障害者白書 平成12年版 大蔵省印刷局
総理府 1999 国民生活に関する世論調査報告書 内閣総理大臣官房広報室
高萩徳宗 2000 バリアフリーの旅を創る 実業之日本社
高橋儀平 1996 高齢者・障害者に配慮の建築設計マニュアル 彰国社
タウンモビリティ推進研究会 1999 タウンモビリティと賑わいまちづくり 学芸出版社
アリソン・ウォルシュ 1994 車椅子はパスポート 山と溪谷社 おそどまさこ日本語版編集
(財)日本障害者リハビリテーション協会 1996 ノーマライゼーション 障害者の福祉(第16巻) (財)日本障
害者リハビリテーション協会
(財)余暇開発センター 1997 レジャー白書'97 (財)余暇開発センター

朝日新聞
JTB広報資料
大阪市教育委員会 国際障害者年関係資料集

JTBホームページ：<http://www.jtb.co.jp>
国土交通省ホームページ：<http://www.mlit.go.jp>
NHKボランティアネット：<http://www.nhk.co.jp/nhkvnet/>
読売新聞ホームページ：<http://www.yomiuri.co.jp>

[▲上に戻る▲](#)

[卒論・修論の部屋・目次に戻る](#)

[トップページに戻る](#)