

旅の権利性に関する考察

目 次

はじめに(問題の所在と研究方法)	井上 寛
1章 旅の定義	
1-1 旅の概念と構成要素	井上 寛
1-2 旅の意義	草薙 威一郎
2章 旅の権利性	
2-1 旅の権利性とは	黒寄 隆
2-2 旅の権利形成を阻害する要因	草薙 威一郎
2-3 旅の権利の侵害事例	黒寄 隆
3章 旅の権利に関する検証1 海外事例	
3-1 国際機関	草薙 威一郎
3-2 イギリス	中子 富貴子
3-3 フランス	曾根原 純
3-4 アメリカ	曾根原 純
4章 旅の権利に関する検証2 国内事例	
4-1 新バリアフリー法	清水 政司
4-2 観光政策審議会	草薙 威一郎
4-3 旅行業法	草薙 威一郎
5章 考察	

はじめに

1980年代以降、国際障害者年をはじめとして社会に大きな変化が起こった。障害をもった人たちが外出し、移動し、働くことが可能になったのである。それは、欧米を中心とする諸外国において、障害者が生きる権利を主張し運動を繰り広げてきた成果であった。そして、1990年代以降では、バリアフリーという概念が一般に広まり、旅行業界においても障害や疾病、高齢でも参加できるツアーが出現した。さらに、2000年代以降は、ハートビル法や交通バリアフリー法の整備も追い風となり、「旅行に行ける」から「旅行先を自由に選べ自由に旅行できる」になりつつある。

しかし、旅の権利について論じられる場合の多くは、障害のある人などの旅行が事例として挙げられる。そもそも、旅の権利に関して論じられること自体、旅行する権利が侵害されているからにほかならないからであろう。つまり、旅行にはどのような権利性が存在するのかについて検証することは、だれでも自由に旅行できる社会、言い換えれば観光ユニバーサルデザイン(UD)を推進する上で非常に重要であるといえよう。

本稿では、まず1章において、旅の概念と構成要素、旅の意義について論じる。2章では、旅の権利性、またそれを阻害する要因について検証し、具体的な事例を紹介する。旅の権利に関する検証として、3章では海外、4章では国内のいくつかの事例を整理しよう。

1章 旅の定義

旅の権利を検証するまえに、そもそも旅とは何かについて定義しよう。1-1では旅の概念と構成要素、1-2では旅の意義について論じる。

1-1 旅の概念と構成要素

井上 寛

奈良時代に編纂された万葉集の句に、「旅行き(たびいき)に行くに知らず母父(あもしし)に言(こと)申(まを)さずて今ぞ悔しけ」という歌が詠まれている。このように、旅行は古くから私たちの生活に身近な存在であること理解できるが、そもそも旅行とはどのような行動を指すのだろうか。大辞泉国語辞典によれば、「家を離れて他の土地へ行くこと。旅をすること。」と記されている。また、新社会学辞典には次のように書かれている。「旅行の英語の原義は、骨折り、労苦であ

る。かつて旅行することはさまざまな危険、困難、不便に遭遇することを意味した。だが、それにもかかわらず、人々を駆り立てたのは、未知のものに出会いたいという好奇心であった。旅行者が往来し、見聞を語り記すようになって、人々は新しい世界を知り、それは世界の変化を加速する触媒となった。(後略)」

つまり、旅行とはA地点から他のB地点に赴くことと定義できるが、これには、グアムでビーチリゾートを楽しんだり、五能線の車窓を楽しむ旅行も、東京本社へ出張といった用務や親類の法事で北海道への旅行も含まれるので、本稿では、前者のとりわけ楽しみを目的とする「観光旅行」を中心に論じていくことにする。楽しみを目的とする観光旅行では、観光客を惹きつける誘因として、つまり観光対象があげられよう。それは、国や地域、歴史的遺産、景観、温泉、祭り、料理、宿泊施設であるホテルや、移動手段である列車やバス、飛行機、あるいは雪や月、暖かい涼しいといった気象現象といったものまで含まれる。一般に観光対象としての可能性を持つ資源を観光資源というが、あくまでも潜在的なものであり、観光施設やサービスとともに対象化される。これらが組み合わさることによって、旅行が構成されるのである。

旅行者つまり観光ゲストがこれらの観光対象を充足させるべく、観光ホストである観光産業が遂行されるが、旅行ないしは観光の構成要素が多様化したことにより、観光産業にかかわる業種も広範囲かつ多岐にわたる。これらを図式化したものが図1である。また、観光産業にかかわる事業は、旅行者のみを対象にするとは限らず、例えば鉄道やバスなどは観光客を輸送するいっぽう、通勤通学客を輸送する使命をも担っている。つまり、観光産業においても異業種の多くの産業の複合的集合によって構成されており、旅の権利性を問題にする場合においても考慮すべき点であろう。

図1 旅の構成要素と関連する観光事業

旅の構成要素	関連する観光事業			
予約・手配する	旅行業		鉄道 船舶	バス 航空機
移動する				
宿泊する	ホテル 旅 館			
食べる		料理飲食業		
買う		店		
レジャーする	娯楽遊戯・リゾート施設・スポーツ施設			

(1) 「幸福追求権」—幸福を追求する意義

憲法 13 条においては、人はすべて自由及び幸福を追求する権利も持っているとしている。旅をする人は、旅の中で「生きる喜び」を感じられる意味で、旅は幸福の一つであると考えられる。ただ幸福の概念には個人差があり、幸福の感じ方も一瞬のものか、永続的な状態を指すか議論のあるところである。しかし、旅が「生活の質 (クオリティオブライフ)」を向上させるものの一つであるということについては異論のないところだろう。この意味から旅を幸福追求の一要素と考えることは可能だろう。

(2) 「健康・文化追求権」—文化を追求する意義

憲法 25 条で位置づけられているように、人はすべて健康で文化的な最低限度の生活が保障されなければならない。

前述したように旅にはいくつかの目的があるが、旅は絵画、映画鑑賞、読書、趣味の活動などと同じような文化的活動の一つである。もし、旅が人権として位置づけられないならば、他の文化的活動の人権的位置づけもあやういといわなければならない。

「ノーマライゼーション」の提唱者の一人であるバンクミケルセン氏は、障害のある人のノーマライゼーションを保障するものとして、①生活基盤となる「住居」、②行動の基準となる「日課」、③創造的な時間としての「余暇」をあげ、余暇活動の重要性を最初から認識していた。しかるにわが国においては、障害のある人の余暇活動ニーズを知りながら、近年までその促進策をとってこなかった。この意義を権利として確立することが、高度な文化社会を作ることになるという合意形成が必要である。

(3) 「旅の効用」の立証

古来「かわいい子には旅をさせよ」という言葉があるように、「旅の教育的効果」については経験則として効用があると言われていた。実際に福祉施設関係の旅行では、保護された環境から実社会にでて、旅の中で自分の行動や社会慣習を学ぶという学習的意味合いがかなり強いといわれている。しかし「このように成長した」とか、「このように自分を変えた」というような実証的な報告は少ないようである。

以前に障害者雑誌「We 'll」に「自分を成長させたもの」として、「友人たちとの交流」の次に「旅行」が多くあげられており、その数値は「学校でのリハビリ学習」や「家族との交流」の数値以上に高い結果であった。

また筑波大学学生の調査¹によると、障害のある人の旅から帰ってからの変化として「積極的になった」、「自信がついた」、「人に依頼する際に自分から声をかけるようになった」の回答が多かったこともあげておきたい。

一般的に旅の効用では、気晴らしやリラックス効果、未知のものに対する知的満足感などが挙げられるが、障害のある人の旅行では、やや異なる傾向が出ていることが特徴的である。

2章 旅の権利性

2章では旅の権利性について論じる。2-1では旅の権利性とは何かについて、2-2では旅の権利形成を阻害する要因について、2-3では旅の権利の侵害事例として、いままでに事件や訴訟になったケースを紹介する。

2-1 旅の権利性とは

黒崎 隆

(1) そもそも権利とは何か

権利とは、一般的に、一定の利益を主張又は享受することを法により認められた地位とか、他人に対し一定の行為・不作為を求めることができる地位などと言われる。

権利は私権と公権に分類される。前者は、民法を中心とする私法上の権利のことをいい、相互に対等な者との間の法律関係を権利義務関係で捉えることを前提にした概念である。後者は公法上の権利のことをいい、国家と私人とが権利義務関係にあるという考え方を前提として成立する概念である。公権はさらに、国家が私人に対して有する国家的公権と、私人が国家に対して有する個人的公権に分かれる。前者はいわゆる国家権力又は国家機関の権限であり、刑罰権、警察権などが該当する。後者はいわゆる基本的人権と言われるものがその中心となるほか、法律により個別的に保障されるものもある。

権利が他人によって侵害された場合にどのような救済がなされるのか。私人の権利が侵害された場合に、国家権力（司法権）によってその侵害に対する救済が実現される。

侵害者が私人であれば、民法を中心とする私法によって、侵害の除去や損害賠償等が認められる。侵害者が国家であれば（例えば、基本的人権を侵害する立法がなされた場合や行政権の行使によって基本的人権が侵害される場合）には、司法権による立法行為や行政権の行使が違法とされることになる。

(2)なぜ旅が権利であることの検証が必要であるのか

私人が旅をしようとするときまたは旅をしているときに、他人（私人の場合、国家の場合があるうるであろう）の作為または不作為によってその旅の実現が拒まれることが想定される。

この場合、国家がその私人の旅の実現を拒む要因を除去してくれるのか、また、旅の実現を拒む者に対する損害賠償を認めてくれるのか。

旅することが権利であれば、これが肯定されることになる。現実には他人の作為または不作為によって旅の実現が拒まれる事例は多くみられるところであるが、国民一般に旅の権利性を認めるべきか、特に社会的弱者である障害者の旅の実現を図るために旅の権利性を認めるべきか、検証が必要でないか。← この検証の必要性を論証するにあたって、旅の意義が論証される必要があるのではないか。

2-2 旅の権利形成を阻害する要因

草薙 威一郎

(1)旅の「総合性」による権利の不明確性

旅には、「移動」、「滞在」、「観光行動」などの広範な日常的及び非日常的行動が含まれており、それらの包括概念が旅であるといえる。したがって旅の内実を定義することが難しい。

また旅は形の無いものとして、旅の対象から享受する内容は、人によるサービス（役務提供）と位置づける考え方が一般的である。しかし旅は複合されたサービスの集合であるため、サービスを受ける権利が確立されれば、旅行行動全体が包含できるかという点については議論がある。また一方で、交通機関や宿泊施設などの有形なものに対する利用権もその中に含まれる。

(2)旅の容易化、安全確保の内容の不明確性

旅の保障の中には、車いす使用者にとって一連の旅の連続性が保障されないと旅が遂行できないという意味で、旅全体を容易に遂行することを保障するという意味合いが強い。しかし他方では、旅の遂行は可能であるが旅の楽しみを得る保証が必要という場面もある。例えば耳の不自由な人はその旅を容易に、円滑にすることも必要であるが、火災の際の安全を確保するという内実も保証されなければならない。

(3)旅の心理的満足感を保証する課題

現在、「移動の権利」も議論されているが、移動の権利と旅の権利はどこが違うのか？ 旅は移動そのものが目的ではない。もちろん移動のプロセスの中にも旅

の目的の一つである旅の楽しみはあるが、移動の権利が保証されれば旅の権利が保証されるかということそうではない。旅の目的が達成されて初めて旅ができたということになる。

(4) 旅に対する社会意識—旅は生活に必要不可欠なものではない

古来、旅は「ただの物見遊山ではなく・・・」といわれたり、第二次大戦中には「不要不急の旅行はやめよう」といわれたりするように、旅はただの息抜き、娯楽、気晴らしであり、人間の生活にとっては必要不可欠なものではないという社会意識が根強くある。

(5) 旅に対する社会意識—旅はぜいたくだ

「旅はぜいたくだ」という社会意識も根強い。しかし、わが国において宿泊を伴う観光旅行への国民の参加率は、年間で全人口の約 50%に達しており、半数の人が体験しているのだから、決して贅沢なものではないし、一部の人の嗜好的な行動であるとはいえないだろう。

特に福祉関係者からは、人権の保障としては、医療、教育、雇用などを優先し、最低限の生活には旅などの文化享受の必要性は乏しいという考えが根強い。

(6) 観光事業者、観光行政の関心の低さ

旅行者の切実な要求に比べ、観光および観光行政に携わる人の関心が低い。行政は、行政区内に住む人にとっては直接的利益が少ない、また事業者は経済的効果が見込めないなどの理由で、本課題に取り組みたくないとする姿勢が強い。

また、わが国では「強者」にまかれろという社会意識が強く、また障害のある人を「弱者」として扱い、全人的な人格と尊厳を持つ人というノーマライゼーションに対する社会意識に乏しい面がある。

世界的には当然の権利とされている余暇活動に対する意識を、わが国において位置づけるためには何が必要だろうか？

一つには、旅などの余暇活動を生きてゆくうえで基本的に欠かせないとする世界的な考えと同調することと、もう一つは旅行の実体験から得られた効果をまとめて、きちんと当事者が声を挙げてゆくことが必要であるとする。

2-3 旅の権利の侵害事例

黒崎 隆

(1) 東照宮の車いす参拝者に対する対応事例

当事者の対応の内容の整理

すみません、この案件はどんな事例だったか草薙さんに簡単にレポートしていただけると助かります。

(2) 聴覚に障害のある人への宿泊拒否事例

宿泊施設が、「障害者は火事が起きると避難に無理があり、その責任が取れない」などという理由で、特に聴覚に障害のある人へ宿泊を断るケースが多く見られる。

(3) J R 列車車いすトイレ設置請求訴訟

この訴訟は、車いすを利用している男性が、J R に対して、山梨・長野県の小海線及び青森・秋田県の五能線を運行する列車に車いす対応トイレを設置することを求め、また、J R 及び国に対して、車いす対応トイレを設置しなかったことによって生じた精神的損害の賠償を求めて提訴した。

本件裁判において争点となったのは、被告 J R との関係では、① J R が小海線及び五能線車椅子対応トイレを設置しないことが、憲法で保障されている「移動の事由（憲法第 22 条）」及び「法の下での平等（憲法第 14 条）」に違反するかどうか、②平成 2 年 3 月に運輸省が発表した「公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」に沿って車椅子対応トイレを設置しなかったことが、普通鉄道構造規則 32 条に違反しているかどうか、また、被告国との関係では、③国は障害者基本法に基づいて J R に対し車椅子対応トイレを設置するよう具体的に指導監督すべき法的義務を負うかどうかという点であった。

裁判所は、まず、①の争点について、憲法 22 条は「旅行の自由」を保障しているものの、旅行する自由は「生命・身体に関わるような、生存に不可欠な権利であるとはまではえない」「公益的な事業を営むとはいえ、被告 J R も営業の自由の享有主体たる一私人であり、どの線区に車いす対応トイレ設置車両を投入するかについて、利用客数や予算上の制約を考慮に入れて判断する自由を有して」「鉄道事業者が、その運行する全ての線区において車いす対応のトイレ設置車両を運行する義務を負うとすれば、車いす対応トイレ用のスペースを確保したり、車両改造費を支出したりすることを強いられ、鉄道事業者に対して過大な義務を課すことになる」「被告 J R が車いす利用者を故意に排除するとの意図を有しているとは認められない」などと判示して、J R の違法性を否定した。

また、「法の下での平等」に関しては、「現実に存在する差異について、どのような対策を講じ、いかなる程度まで実質的に平等を実現するかは原則として立法に委ねられている」と判示した。要するに、法律によってトイレ設置義務が明確化

されなければならないということであった。

また、争点②については、「モデルデザイン」は、「運輸省内に設置された委員会が、鉄道事業者等が車両を新造するとき等のための指針として作成されたものに過ぎないから、何ら法的拘束力を有しない」と判示して、JRの責任を否定した。

更に、争点③については、「行政庁に作為義務が発生し、権限を行使しなかった不作為が違法となるのは、法律上作為義務が規定されているか、行政庁にその権限が付与された趣旨・目的に照らし、権限の不行使が著しく合理性を欠く場合に限られ」「障害者基本法の諸規定は、国に対して施策の基本方針を示し、又は抽象的な責務を規定するにとどまり、これらの諸規定が、障害者対策としての特定の施策を実施すべき被告国の義務を規定したものとはいえない」と判示し、さらに「いかなる施策を実施するかについては、被告国の広範な裁量が認められる」と判示して、国の責任を否定した。

以上の判示については、鉄道を利用した移動の自由が全ての人にとって保証されるべきであるのに、鉄道事業者や国の裁量を広く認める一方で車いす利用者にとっての移動の自由を軽視していると考えざるを得ない。

(4) 全日空の精神障害者に対する搭乗拒否事例

日弁連に対する人権救済申立に対して、日弁連が、航空会社の内規に基づき精神障害者を「搭乗不可旅客」として搭乗拒否したことは精神障害者の移転の自由を差別的かつ過度に制限した行為であるとして、航空会社に対して謝罪と現行内規の解釈・運用を改めることを警告し、国土交通省に対して航空会社に対して適切に指導することを要望した事例である。

(5) 黒川温泉旅館のハンセン病患者に対する宿泊拒否事例

熊本県南小国町の「アイレディース宮殿黒川温泉ホテル」がハンセン病元患者ら22人の宿泊を拒否した問題である。熊本県地方法務局と熊本県は^{***年}11月21日、同ホテルの総支配人とホテルを経営する株式会社アイスター（東京都港区）を旅館業法違反の疑いで熊本地検に告発した。また熊本、東京両地方法務局は、同ホテル総支配人と株式会社アイスターに対し、ハンセン病元患者らの人権を著しく侵害した」として社員への指導、教育を徹底するよう文書で勧告した事例である。

(6) 盲導犬宿泊拒否事例

徳島県市場町が100%出資する宿泊施設「金清（かねきよ）温泉白鳥荘」が、盲導犬を伴っての宿泊を申し込んだ同県鳴門市視力障害者会（池田梅一会長）の

予約を断っていた事例。盲導犬や介助犬などの受け入れを義務付ける身体障害者補助犬法の完全施行（10月1日）直後で、同町は対応に問題があったとして、施設を指導した。

池田会長らによると、宿泊を断られたのは、11月下旬に1泊研修を計画していた同会員の視覚障害者ら16人。10月7日ごろに電話予約し、その際は受け付けられたが、翌日に池田会長が盲導犬2匹の同行を連絡すると、「法律は知っているが、施設が古く階段が多いことや夜間は職員が1人態勢になる」などと宿泊を拒否された。

(7) 東横インのバリアフリールーム撤去事例

これは、法律で義務づけられている身体障害者用設備や駐車場を設けた建物をいったん建てながら、完了検査直後にこれらの設備を撤去・改造し、開業した事件である。2006年、内部告発がきっかけでこのような事件が発覚となり、その後、39都道府県126の東横インホテルで不正改造の調査を行い、60以上のホテルで不正が発覚した。

(8) 電動車いす拒否は人権侵害 JR東海に改善を勧告

約400カ所に上るすべての駅施設内で身体障害者の「ハンドル形電動車いす」使用を一律に認めないのは重大な人権侵害に当たるとして、法務省は2006年12月16日までにJR東海（名古屋市）に対し、対応を改善するよう勧告した。

法務省は、全国で50以上の鉄道事業者が何らかの形でこのタイプの車いす使用を認めているのに、JR東海が全く認めていない点を重視。「不当な差別的取り扱い」と判断した。

3章 旅の権利に関する検証1 海外事例

3-1 国際機関

草薙 威一郎

ここでは旅の権利性に関する海外・国内の事項を障害のある人との関係で検証してみたい。1970年代から余暇やレジャーについては、国際的にすべての人の権利として定着し始めた。しかし観光、とりわけ障害がある人の観光の権利性に関しては、1999年におけるWTO（国際観光機関）の「世界観光倫理コード」、および1995年におけるわが国の観光政策審議会答申まで待たなければならなかった。しかし、このどちらについても法的な拘束力を持つものではない。

(1) 「世界レジャー憲章」（1970年）

国際レクリエーション協会（現・国際レジャーレクリエーション協会）では、1970年に「世界レジャー憲章」を制定した。同憲章の第4条では「あらゆるレクへの参加の権利」として、「人間は誰でも、年齢差、性別、教育の度合に関係なく、スポーツ、ゲーム、野外生活、旅行、演劇、踊り、絵画、音楽、科学研究や手芸工作などレジャー時間に行われるあらゆる形態のレクリエーションに参加し、新しく教えを受ける権利を持っている」と述べられている。²

(2)「余暇憲章」(1976年)

1976年に世界余暇憲章会議において「余暇憲章」が定められた。この中で旅に関する事項は、下記の2条項である。

「1 すべての人間は、余暇をもつ権限を有する。社会諸関係の実現者、推進者及び創造者として、人間はその上に自らが、自由に選択する活動のすべてを行う権利を有する。

7 観光旅行は、人間の啓発及び人間相互の理解にとって基本的な要素である。その調和のとれた発展は社会観光国際局が設ける原則に従って、実現されるべきであろう。」³

(3)世界観光機関(WTO: World Tourism Organization)「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」(1991年10月、ブエノスアイレス総会にて決議)

本決議は障害のある人に絞った旅の権利性について述べている。具体的には、障害のある人々が旅行及び観光を楽しむ機会を享受したいという願望を認識し、障害のある人々のために旅行および観光に近づけようとすることが、観光の運営部門を利することを確信し、加盟国は観光サービスおよび新しい観光施設の創設に関する規定へ適用し、可能な場合にはいつでも既存のものにも適宜適応させることを目的としている。本決議に含まれる観光サービスには、観光情報およびその周知方法、従業者の準備(研修・教育)が含まれ、共通の必要条件としては、駐車区域、表示案内、エレベーター、公衆電話、公衆トイレ、料金設定が挙げられている。また観光関連施設としては、ターミナル、駅および関連施設、宿泊施設、飲食施設、博物館および観光客が関心を有する他の建造物、観光バス、旅行会社、会議施設、主要道路を含めている。なお本機関には、わが国においては国土交通省が正会員となっている。

(4)世界観光機関(WTO)「世界観光倫理コード(Global Code of Ethics for Tourism)」(1999年、サンチャゴWTO総会にて採択)

本コードは、世界の全ての観光関係者に関する倫理コードであり、第7条にお

いて「観光に関する権利」、第 8 条において「観光による移動の自由」について規定している。第 7 条は長くなるが、重要な条文であるので全文訳（国土交通省訳）を掲げる。

「地球上の観光資源の発見や楽しみを直接的・個人的に手に入れることへの期待は、世界中の全ての者に平等に開かれた権利である。国内外の観光客数の大幅な増加は、自由時間の持続的な増長を最も如実に表しており、そこに妨げがあってはならない。

観光に関する普遍的な権利は、「世界人権宣言」第 24 条及び「経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約」の第 7 条（d）によって保証される、休息、余暇、労働時間の合理的な制限及び定期的な有給休暇に関する権利の当然の結果である。

余暇、旅行及び休暇によりよく活用することを容易にするソーシャルツーリズム、特に連帯的な観光は、公的機関の支援を得て開発されなければならない。

家族、青年、学生、高齢者及び障害者による観光は、より奨励し、促進されなければならない。」

また、第 8 条「観光における移動の自由」第 1 項においては、「観光客は、『世界人権宣言』の第 13 条に則り、国内外の法規に従って、国内外を自由に移動できる権利を有するべきである」としている。⁴

3-2 イギリス-DDA にみる旅行の権利一

中子 富貴子

(1)DDA と旅行の関係

The Disability Discrimination Act (DDA) –障害差別（禁止）法は 1995 年に採択された（その後 99 年、2004 年、05 年に改訂が加えられている）。この法律により、雇用、教育、商品・施設・サービスへのアクセス、土地や不動産の購入や賃貸の分野において、障害があるという理由でサービスプロバイダー(Service Providers)が利用者を差別することを禁止している。またサービスプロバイダーは、障害者がサービスを受けられるよう、提供の方法を変更したり手助けをする形で「妥当的な調整」(Reasonable Adjustments)を行う必要があるとされている。これにより障害者は消費者としての一定の権利を保障される。

サービスプロバイダーの言葉の示す内容は、プライベートなクラブや教育サービス、乗り物（シンプルな意味での乗り物をさす）を除外した、ほとんどの一般の人々に対しサービスを提供するものをさす。この意味で旅行サービスを提供する旅行会社、宿泊を提供するホテル、またはレストランなども含まれる。また「妥当的な調整」(Reasonable Adjustments)を行う対象には、ステップや階段、建物への出入り口やエレベーターなどが含まれ、サービスプロバイダーが建物のバ

リアフリー化に取り組むことを義務としている。(妥当的な調整の例：手続きやインフォメーション提供時における大きな文字でのプリント、固定化されたメニューでは点字でも案内をする、大きなボタンの電話機、振動式のアラーム、車いす利用者への低い位置のデスクなど)

(2)権利の補償についての取り組み

政府により設置された独立機関である障害者の権利委員会 (DRC : Disability Rights Commission) は障害者に対する差別を撤廃することなどを目的としている。主な役割は障害者の権利を守るための支援、法的な助言やアドバイス、DDAの規定についてのガイダンス策定、障害者とサービス提供者との間の問題発生時の仲介斡旋、違法行為のある場合の調査、等である。

また DDA により設置された全国障害者会議 (the National Disability Council) は、立法に関する諮問を行う独立機関として活動している。

DRC の支援を受けた問題や法的に解決された例 :

事例Ⅰ : 空港にてチェックインカウンターから搭乗まで障害のある人の移動に関してのアシスタンスサービスに、追加料金を課す航空会社に対して、民事訴訟を起こした。航空会社に対して起こした訴訟は勝訴したが、航空会社は控訴した。

事例Ⅱ : トレーラーハウスを予約した車いす利用者が、申し込んだクラスのものが高額なクラスのものに提供会社から要求された。話し合いで解決しなかったため、訴訟になったが会社側が 1500 ユーロを支払うことで和解した。

事例Ⅲ : 空港での飛行機の乗り換えのためのターミナル移動が必要な車いす利用者に対し、航空会社が予約をいれたアシスタンスサービス会社のポーターは、追加料金を支払わないことを理由に移動サービスを拒否した。さらに当事者の客にたいし、乱暴で失礼な態度をとり続けた。訴訟を起こしたが和解した。

(3)政府による情報提供

イギリス政府のつくるホームページ Directgov には、日常性使における様々なサービスや情報についての提供がなされているが、提供される情報の中にいくつかの旅行情報がある。この中の「Disable people」のページにおいて、障害のある人が旅行に行ったり、休暇に出かけたりする場合に必要なアドバイスや情報を提供している。そこには、一般の人にサービスを提供するサービスプロバイダーは DDA のもとに従う義務があり、障害のある人の要求を断ったり、質の低いサ

サービスを提供することが許されていない。バリアになるものがある場合は「妥当的な調整」(Reasonable Adjustments)を施す必要があると明記されている。

以上の通り、旅行のサービス分野においても障害者は DDA のもとで権利を主張し、補償される機会を持つ。日本にも交通バリアフリー法、ハートビル法など、障害者・高齢者にとってのバリアをなくすための法律が施行され、駅や建物のバリアフリー化が進んでいるが、これらは事業者に対するハード面のバリアフリー化を求めるものである。DDA においてはハードに限定することなく、サービスの分野に踏み込んで言及し、補償を求める行動を可能にする機関を設置することで障害者のサービス受益者・消費者としての権利を確実なものとしている。⁵

3-3 フランス

－フランスにおける障害者の旅行の権利－バカンス法と障害者基本法－

曾根原 純

フランスでは第二次大戦以前からバカンス法により国民の長期有給休暇の取得を強く奨励している(現在は、年間5週間の長期連続休暇)。それはレジャーおよび旅行とは表裏一体の関係にあり、社会政策にとどまらず、有効需要を生み出すための経済政策としても大きな意味を持っている。なお、この路線上に1970年ILO132号条約があり、原則年3週間の連続休暇を勧告しているが、日本は未批准となっている。

フランスにおいても、障害者は、通行、移動、旅行、休暇、バカンスに自由にアクセスすることなどの基本的な権利の行使を拒否されることがあまりにも多いという現状がある。1975年障害者基本法(オリエンテーション法)(1998年改正)は、エクスクルージョンとの闘いに関連して、バカンス・フォー・オール(原語ではvacances pour tous)の権利を認めている。それには、どのようなタイプの障害者にとってもアクセシブルな設備をデザインすることは、我々のすべてにとって常に重要なことであるというユニバーサル・デザインの考え方が含まれている。

障害者基本法(2005年改正)では、障害者のレジャーならびにバカンスへのアクセスを、国家的優先事項と義務として位置付けた。「保健衛生、教育、訓練ならびに雇用、バカンスならびに休暇へのアクセスをすべての人にとすることは、1998年7月29日の除外(エクスクルージョン)との闘いとして知られている法律の中の基本的な権利である。障害者を含むすべての市民は、我々の国の自然的、歴史的ならびに文化的豊かさを発見することのできる可能性を有していなければならない。」

これらに対応しているのはツーリズム担当大臣であり、2005年の法律改正を促したのは、「ツーリズムと障害」に関するツーリズム国民会議報告（1999年GAGNEUXレポート）ならびに障害を持つクライアントに関する市場の研究（2000年）の発表であった。

この2000年に発表された研究は、障害者ツーリズムがこれからの大きな市場となる可能性が高いこと、他方で、障害を有する旅行者の期待ならびに行動の一層の理解が必要なことを認識した。⁶

3-4 アメリカ—米国障害者法と旅行の権利—

曾根原 純

米国障害者法（ADA）には旅行の権利への言及はない。旅行(travel)という言葉は3ヶ所に見られるが、それらは、障害者に同伴して「旅行」する乗客、「商業」の定義の中で翻訳上「移動」と置き換えることが可能な表現、および公共的施設とみなされる民間事業体の例としての「旅行」代理店であり、いずれも権利の規定に直接関係しない。また、「観光」、「ツーリズム」への言及もない。ただし、第II章 公的サービス、第III章 民間事業体の運営する公共的施設およびサービスの条文によって旅行という行為の大部分（鉄道を中心とする公共交通機関による移動、宿泊、買い物、サービスの提供を受けること）はカバーされている（航空機関係は、航空アクセス法）。また、ADAの第2条に示されているように障害者に関する国家目標として、機会均等、完全参加が含まれている以上、旅行の権利もその中に含まれると解釈することは妥当であろう。視覚障害者、聴覚障害者等への情報の保障に関してもADAの条文自体での言及はないが、サービスの提供という場面で対応すべきことがほとんどであるように思う。障害を理由に不当な差別を受け、これがADAに違反すると判断された場合、米国連邦司法省の市民権利部門（Branch of the Civil Rights Division）が調査および和解協定にむけた調整を行う。それが不調に終わった場合には、通常の裁判手続きに訴えることも可能である。

ADAでは、旅行に伴うものを含めて生活介助は保障されていない。従って、それについては自己責任、自己負担。州法によって保障されるケースもあるが、これからの課題であろう。

4章 旅の権利に関する検証2 国内事例

4-1 バリアフリー新法—バリアフリー新法による移動権の確保と問題— 清水 政司

旅における基本的な移動、アクセスの権利を支える、みんなが安全で快適に暮らせるまちづくりをめざす「バリアフリー新法」（高齢者・障害者等移動円滑化促進法）がこのほど衆院本会議で成立し、施行へ大きく動いた。

この新バリアフリー法は、駅舎やその周辺などの公共交通施設（乗降客5,000人/日以上）や交通機関を対象とする「交通バリアフリー法(2000年)」と、ホテルやさまざまな観光施設などを含む建物（2,000m²以上）のBF化をめざす「ハートビル法(1994年、2004年改訂)」を統合し、発展させたもので、高齢者や障害者などが自立的に移動し、さまざまな社会参画を進められるためのまちづくりを一体的に進めることを目的としている。

これまでの二法とは以下の点で異なる。まず対象とする障害者が「身体」だけでなく、精神障害・知的障害・発育障害など広範な障害者（すべての障害者）を想定したものになったことは非常に意義が大きい。（**高齢者・障害者以外は？**）

ついで、交通機関にはNPOやボランティア団体が行うSTS（移送・移動サービス：福祉タクシー）が、対象施設としては道路・公園・駐車場がそれぞれ加えられ、重点整備地区が広範に指定できるなど、これまでの駅や建物などの「点」としてのBF化から「線」へ、「線」から「面」の整備へと展開し、旅での基本としての空間的連続性が担保され、まち全体としてのBF化・UD化が一層進められることとなろう。

さらに、さまざまな住民の参画を基本として、各自治体は基本構想を策定して、重点整備地区を中心に、更なるBF化・UD化の促進が期待されている。各自治体の基本構想の策定に際しては、地域の住民や各種事業者、利用者である高齢者、障害者などの具体的な意見や問題を十分に反映されるような場づくりも義務化されており、重点整備地区、施設や経路などの決定に参画できるように配慮されている。また段階的、継続的な施策の改善（スパイラルアップ）も盛り込まれ、基準やガイドラインなども必要に応じて見直すことができるようになっている。（**来訪者の参画は入っている？**）

また自治体の改善命令に従わない事業者などに対する罰金の上限も、現行100万円から300万円に引き上げられ、国民の意識の醸成にも少なからず寄与することが期待されている。（**自治体の基本構想の策定が遅れている場合や、整備する意志がない場合のペナルティは？**）

ただし、利用者の権利や乗車・アクセスの拒否などを禁じる規定は明記されて

いない点は大きな課題として残されたままである。旅を含め、我が国での移動・アクセスの権利は、いまだ保障されてないといえる。(移動権の明記がされている韓国「交通弱者移動便宜増進法」vs 権利意識の希薄な日本の基本的な違いは？移動権の明記が、すべてのハード・ソフトの整備が義務化されることへの行政・事業者の消極性？)

また旅ではよく利用されるリムジンバス・観光バスの対象外(?)や、人口や来訪者の多い大都市圏、地方中核都市における市街地のなかのBF化・UD化は進んでも、通常は乗降客の少ない、過疎な地方の鄙びた農山漁村の駅舎や散在した小さな街区、努力義務とされる歴史的建造物を含めた既存の古い施設や小規模な施設、さらに自然系地域などは依然として対象からはずれている。こうした地域にも多くの重要な観光資源が散在していることも大きな事実であり、優先度は低いままになっている。

4-2 観光政策審議会

草薙 威一郎

1995(平成7)年6月に、運輸大臣(現・国土交通大臣)あての「今後の観光政策の基本的な方向について」と題された観光政策審議会答申の中で、「旅の権利」について次のように述べられた。

本答申においては「I 観光を考える基本的視点」の「1 すべての人には旅をする権利がある」と書かれた中で、

「旅は、すべての人にとって本源的な欲求である。人は旅により日常から離れ、未知の自然、人、文化、環境と出会い、そして新たな自分を発見する。人は旅により健康を維持・回復し、創造力を養う。(中略)また、旅には自然の治癒力が備わっており、旅をする自由は、とりわけ、障害者や高齢者など行動に不自由のある人々にも貴重なものである。」と謳われた。

そして、「II 21世紀観光を創造するための具体的方策の提言」の「2 障害者、高齢者などの旅行促進と環境整備」の中では、次のような具体的施策が提言されており、これらの提言は現在でも十分に通用する内容であると考えられる。

「2 障害者、高齢者などの旅行促進と環境整備

- ・国民及び観光関係者の意識の改革が必要であり、これらの人々の旅が普通に行われる社会であるべきとの認識を普及させるための活動が必要である。
- ・観光施設等がこれらの人々に利用しやすいように整備されるべきであり、そのガイドラインの策定が望ましい。
- ・また、これらの人々のニーズに応じた旅行商品の設定や観光サービスの従事者が適切に対応できるような教育・訓練には関係者は積極的に取り組むべきである。
- ・さらに障害者、高齢者等が自らのニーズに応じた旅を容易に選択できるため

に、宿泊施設、交通手段、観光施設、旅行商品等の利用情報の提供体制を整備するとともに、ボランティア活動への呼びかけにも取り組むべきである。」本答申は法的拘束力を持たないが、わが国では初めて旅の権利について触れた公の文書であるといえる。

4-3 旅行業法

草薙 威一郎

5章 考察

現代社会にはさまざまな権利性が存在し、旅行はそれらが複合的に構成されていることは前にも述べた。

旅行する自由は認められる。しかし、旅の目的は個々人によって異なるが、その目的を達成するために「旅する権利」そのものを保障しなければ、旅行を実行することそのもの自体が危ぶまれる可能性があるだろう。なぜなら

()であるからだ。

つまり、日本国憲法でいうところの社会権、憲法第25条「生存権」における「健康で文化的な最低限度の生活」が保障されるには至っていないのが現状である。

本研究は、旅行という社会現象そのものに権利性があるのかについて考察する第一歩としたい。

(註)

¹徳田菜津子(筑波大学第二学群人間学類)『「旅行」の効用及び問題に対する肢体不自由者の意識』(「運動障害教育・福祉研究、2」P47-55、1998)

²一番ヶ瀬泰子「旅は人権」(草薙威一郎・馬場清『障害者アクセスブック』中央法規出版、1992年所収P3)

³同上 P3

⁴「世界人権宣言」1948年12月、第三回国連総会にて採択

第13条1 すべて人は、各国の境界内において自由に移転及び居住する権利を有する

2 すべて人は、自国その他いずれの国をも立ち去り、及び自国に帰る権利を有する

第24条 すべて人は、労働時間の合理的な制限及び定期的な有給休暇を含む休息及び余暇をもつ権利を有する

「経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約」1966年採択、1976年発効

第7条 (d)休息、余暇、労働時間の合理的な制限及び定期的な有給休暇並びに公の休日の報酬

国土交通省ウェブサイト:2006年6月20日

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanko/wto/2001/wto2001_10_.html)

⁵①「2004-What it means to you – A guide for service providers」Disability Rights Commission (DRC)

②ホームページ: Directgov (date:01Jun2006): (<http://www.direct.gov.uk/Homepage/fs/en>)

③「欧米主要国における高齢者・障害者の移動円滑化に関する調査報告書」財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 平成12年度

⁶①<http://www.tourisme.gov.fr/fr/z2/vacances/handicap/> 2006/01/08

②http://www.ilo.org/public/japanese/region/asro/tokyo/standards/st_c132.htm 2006/06/26