

日弁連総第31号
2019年（令和元年）10月29日

Y 御中

日本弁護士連合会
会長 菊地 裕太郎

要 望 書

当連合会は、申立人X（申立人代理人弁護士 X1, X2, X3, X4）の申立てに係る人権救済申立事件（2015年度第13号人権救済申立事件）につき、貴社に対し、以下のとおり要望する。

第1 要望の趣旨

申立人は脳性麻痺の身体障害があり、移動の際に電動車椅子を使用する人であるが、2014年6月27日貴社の福岡発バンコク行きの往路便及びバンコク発福岡行きの復路便を同時に予約し、同年7月23日電動車椅子の航空機貨物室搭載承認を得た上、往路便（同年8月25日）に単独搭乗し、復路便（同年9月10日）に単独搭乗しようとしたところ、貴社は単独でトイレに行くための条件を満たさないという理由で申立人の搭乗を拒否し、申立人はバンコクの空港に取り残された。

障害のある人には、日本国憲法や障害者の権利に関する条約等の理念・趣旨に照らし、移動の自由及び平等権が保障されると解するのが相当であり、単独で公共交通機関を利用する権利が保障される。

本件において、貴社の客室乗務員は申立人が貴社の定める単独搭乗条件を満たさないと判断し、機長が単独搭乗を拒否するとの決断をしたが、この客室乗務員の判断及び機長の決断は申立人の身体状況等について不正確な理解・情報に基づいてなされたものであり、往路便に単独搭乗できたこと等本件の諸事情を客観的に判断すれば、申立人は単独でトイレに行くことができた。したがって、貴社が申立人の単独搭乗を拒否したことは輸送の安全確保等の目的のために必要かつ合理的な範囲の制約であるとは言えず、本件搭乗拒否は、申立人の人権を侵害する

ものと言うべきである。

そして、客室乗務員及び機長が判断を誤ったことに関して、貴社が、あらかじめ当該単独搭乗条件に該当するかどうかを合理的に判定するためのマニュアルを作成し、地上職員、客室乗務員及び機長等に周知・教育しなかったことに問題があるといえることができる。

また、貴社は、今回の搭乗拒否についての当連合会からの照会に対して、トイレ・飲食・投棄については介助しない旨を明言している。しかしながら、障害者の権利に関する条約は締結国の事業者に対して障害者への合理的配慮を求めているのであり、貴社の回答は同条約の理念に沿うものではないといえるべきである。

さらに、貴社運送約款及びBグループ（Yが所属する）のウェブサイトには、単独搭乗条件や歩行困難者に対する介助を行う事項の記載がされているが、これらの記載は、車椅子利用者に対し、車椅子利用、航空機に搭乗する際の介助及び機内の座席へ移動する際の介助以外の配慮を行わないかのような印象を抱かせる可能性があることから、日本の障害者基本法に照らすと、記載内容を見た車椅子利用者が搭乗することをためらうことになる抑制効果が生じないように、合理的配慮を提供することを前提とする旨を明記することが望ましい。

よって、当連合会は、貴社に対し、下記の措置を採るよう要望する。

記

障害のある人の移動の自由及び平等権等の重要性を確認し、障害者に対する合理的配慮を求める障害者の権利に関する条約の趣旨を踏まえて、

- (1) あらかじめ貴社の定める単独搭乗条件に該当するかどうかを合理的に判定するためのマニュアルを作成すること（貴社運送約款及びBグループのウェブサイトにおける単独搭乗条件や歩行困難者に対する介助を行う事項に関する記載に合理的配慮を行う旨の追記をすることを含む。）。
- (2) 地上職員、客室乗務員及び機長、その他の全従業員に対し、障害のある人の移動の自由及び平等権等の重要性並びに障害者の権利に関する条約の趣旨の理解を徹底させるとともに、前項のマニュアルを実施するための研修を行うこと。

第2 要望の理由

別紙「調査報告書」記載のとおり。

車椅子使用者の航空機単独搭乗拒否
に関する人権救済申立事件

調査報告書

2019年（令和元年）10月15日

日本弁護士連合会

人権擁護委員会

事件名 車椅子使用者の航空機単独搭乗拒否に関する人権救済申立事件（2015年度第13号）

受付日 2015年（平成27年）5月22日

申立人 X

相手方 Y

第1 結論

Yに対し、別紙要望書のとおり要望するのが相当である。

第2 申立ての概要及び趣旨

1 申立ての概要

本件は、身体障害のため電動車椅子を利用するXが、Yの福岡発バンコク行き便及びバンコク発福岡行き便の搭乗券をオンライン予約し、電動車椅子使用者であることをあらかじめ連絡し、上記福岡発往路便に搭乗して渡航したが、バンコク発の復路便に搭乗しようとしたところ、搭乗直前に、Yの定める「単独搭乗条件」を満たさないと判断したとされて単独搭乗を拒否され、翌日の便に搭乗するまで空港で待機することを余儀なくされた事案である。

なお、翌日の便に搭乗できたのは、乗客の1人がXの「同伴者」となることを承認したためであった。

2 申立ての趣旨

YがXの搭乗を拒否したことは、身体障害のある人の移動の自由について、合理的理由なく差別的な取扱いをするものであり、障害を理由とする不合理な差別に当たるので、今後は平等に搭乗できるようにしてほしい。

第3 調査の経過

2015年 6月10日 予備審査開始

2015年10月 6日 X代理人に対し照会発信

2015年10月22日 X代理人から回答受信

2016年 1月27日 本調査開始

2016年 3月31日 国土交通省（以下「国交省」という。）航空局宛て書面照会発信

2016年 4月20日 同局から回答受信

2016年 7月11日 Y宛て書面照会発信（1回目）

2016年10月 6日 Yから回答受信
2016年10月24日 国交省航空局にて事情聴取
2016年11月22日 Y宛て書面照会発信（2回目）
2016年12月 9日 Xからの事情聴取
2017年 1月23日 Yから回答受信
2017年 8月 9日 Y宛て書面照会発信（3回目）
2017年 9月21日 Yから回答受信
2019年 4月 8日 X代理人に電話照会
2019年 4月18日 X代理人から回答受信

第4 認定した事実

事実関係については当事者間でほとんど争いがなく、当事者の回答等から次の事実を認定することができる。

1 Xの実情

Xは、脳性麻痺により身体に障害のある人であり、下肢の障害のため自力で歩行することはできず、移動には電動車椅子を利用している。Xは、上肢の障害のため、ペンを持って字を書くことや袋を開けることなどはできないが、スプーンやストローを準備してもらえれば自力で機内食を食べる程度のことは可能である。

航空機内のトイレの利用であるが、航空機に機内通路用車椅子が備え付けられている場合、Xは、客室乗務員等から座席の肘掛けを上げてもらえば自力で座席から機内通路用車椅子に移乗することが可能である。座席からトイレまでの往復に際して客室乗務員等に機内通路用車椅子を押ししてもらい、トイレのドアの開け閉めをしてもらっていたが、それ以外はズボンの上げ下げ等自力で行ってきた。なお、機内通路用車椅子は、車椅子使用者が自力で移動するためのハンドリムがついておらず、客室乗務員等に押ししてもらわなければ移動することができない。また、航空機に機内通路用車椅子が備え付けられていない場合には、座席からトイレまでの往復を、客室乗務員の肩を借りて膝立ちで歩いたり、単独で座席の肘掛けを握りながら膝立ちで歩いたこともあった。

Xは、国内外の旅行経験が豊富で、YのようなLCC（格安航空会社）を多用し、単独で旅行をしている。2012年から2016年までの間に9回の海外渡航経験があるが、本件のバンコク発福岡行きの航空機以外では、いずれも単独で航空機に搭乗することができた。

2 Yについて

Yは、BグループのLCCネットワークを構成する一社として東南アジアにおける人気観光地への定期便を運行しており、D国を拠点とする航空会社である。

3 単独搭乗拒否に至った経緯

Xは、2014年6月27日、Yの、同年8月25日福岡発バンコク行き3K510便（午前10時30分発）及び同年9月10日バンコク発福岡行き3K509便（午前2時15分発）の各便をオンラインシステムにより予約した（以下、年の記載のない限り、日付は2014年のものである。）。その際Xは、Xが車椅子使用者である旨申告し、また、Yが定める単独搭乗条件が適用される旨を理解し、往復便ともに同伴者不要と申告した。Yは、Xの予約を受け付け、Xに対し、「機内サービス」の項目の「特別手配」の欄に車椅子のマークが表示された旅程表を送信した。また、Xは、電動車椅子を航空機の貨物室に搭載させるための申請書を提出し、7月23日、Yは申請を承認した。

Xは、8月25日、Yの福岡発バンコク行き3K510便（往路便）に単独搭乗して渡航した。このとき、B日本法人のチェックインカウンターの担当職員及び客室乗務員はXが単独搭乗条件を満たしていると判断し、Xは同伴者を要求されることはなく、単独搭乗が認められた。搭乗機の乗降、飛行中の客室内での行動等について、出発から到着までの間、何ら問題は生じず、機内トイレを利用する際にはXは一人で這って行った。

9月10日、Xは、バンコク・スワンナプーム国際空港のYのチェックインカウンターでバンコク発福岡行き3K509便（復路便）のチェックイン手続を行った。チェックインカウンターの担当職員は、Yの単独搭乗条件を満たしていると判断して、Xのチェックインを行った。チェックイン手続後、Xは電動車椅子に乗り、手荷物検査、出国審査の手続を行い、搭乗口まで行った。搭乗口で改札機を通過し、電動車椅子を利用しているXはボーディングブリッジの手前にて先頭で待ち、他の乗客に優先してボーディングブリッジを渡り、航空機のドアの前まで移動すると、電動車椅子からYが用意した空港に設置されている機内通路用車椅子に乗り換えた。Xが車椅子を乗り換える際、Yの職員が肩を貸そうとしたので、Xは必要がないと言ったが言葉が通じず、職員から腰を持つなどされて、車椅子に移乗させられた。また、Xは、書類の提示を求められ、鞆もしくはポケットから書類を取り出そうとしたが、上肢の障害のために健常者と比較すると長い時間がかかった。

Xは、職員から、ドアの前で待つように言われ、Xが待っていると航空機のドアが閉められ、Xは同便に搭乗することができなかった。

その際、Xは職員に搭乗できない理由を尋ねたが、職員は片言の日本語しか話すことができず、十分な説明が得られなかった。

Yからはホテルや食事などの手当がされず、Xは、そのまま空港で待機することを余儀なくされたが、翌日発の同じ便において、乗客の1人がXの「同伴者」となることを承認したため、同便への搭乗を認められ、帰国することができた。この帰国便において、Xは機内トイレには一人で這って行き、同伴者とされた者による介助はなかった。

なお、Yの3K509便バンコク発福岡行き2014年9月10日午前2時15分発の航空機はエアバスA320-232であり、構造上、機内通路用車椅子の搭載は可能である。Yの使用するエアバスA320の座席数は、180席程度であり、トイレは前方に1か所、後方に2か所ある。

4 帰国後のXとYとのやり取り

- (1) Xは、9月16日、Yに対し、電子メールにて、単独搭乗拒否の経緯を伝え、事実関係の調査と誠意ある対応を求める申入れを行った。
- (2) Yは、Xの申入れに対し、単独搭乗を拒否した理由は客室乗務員及び機長がYの定める「単独搭乗条件」を満たさないと判断したためであるとした上、今回利用したフライトの代金全額3万4440円のほか、福岡空港から自宅のある兵庫県西宮市までの新幹線代及び介護サービスのキャンセル料を補償する旨の提案をする回答をした。
- (3) Xは、上記回答に納得できず、再発の防止と、宿泊代金相当額及び欠航時に発行されるバウチャー（Yのみで運賃等として利用できるクーポン券）の額を上回る補償を求める旨の再度の申入れを行った。また、単独搭乗の規定は障害者にとって欠格条項であり、国連の障害者権利条約の観点から差別的な条項だと思うとして、単独搭乗条件の取消しまたは見直しを求めた。
- (4) Yは、12月8日、Xの再度の申入れに対し、単独搭乗の可否は客室乗務員が最終判断するとし、補助や監督を実施するために必要な体制・スタッフ・設備等を備えていないためやむを得ないものであったとし、再度の申入れに係る補償はできない旨の回答をした。

5 単独搭乗拒否の理由等

(1) Yの定める単独搭乗条件

- ① 本件当時のYの運送約款2.3項は、「Yによるいかなる航空便について

の旅客の運送は、一律に、以下に従います。」とし、「D国法、国際条約その他該当する旅行に適用されうる法律」等を列挙している。

② 同約款4.7(a)項は、「特定の取扱い」として下記の条項を定めている。

「一人で安全に旅行できる場合（援助、監督又はその両方がなくても安全に旅行できることを意味します）ではない限り、一般的に、当社は同行者のいない旅行は認めません。当社は、そのような援助又は監督の責任を引き受けるための必要なシステム、職員又は設備を持ち合わせていません。ただし、当社は、航空機への搭乗及び降機のために車いすが必要な顧客、及び、隣り合わせとなる2つの席の購入を希望する顧客に対して便宜をはかるため特定の取扱いを提供します。」

③ また、同約款9.1項は、「運送拒否」として下記の条項を定めている。

「たとえお客様が予約をしても、次の状況のいずれかが生じた場合又は当社が生じるであろうと合理的に判断する場合には、当社は、お客様及びお客様の手荷物の運送を拒否することができます。

（中略）

- ・お客様が特別の取扱いを必要とし、お客様がそのことを当社に事前に通知しなかったことを理由とする場合（4.7をご参照ください）

④ 現在、Yを含めたBグループのウェブサイトでは、「お一人でご搭乗可能なお客様と同伴のお客様」と題し、「Bでは、すべてのお客様に対して、お一人でご搭乗される場合の条件を設定しております。条件をすべて満たすことのできないお客様は、「適切な同伴者」*または介助者とご一緒にご搭乗いただく必要があります。」として、下記の事項を記載した説明を掲載している。

- ・ご搭乗中、必要に応じて、一人で化粧室を使用できる

（中略）

- ・車椅子や歩行を補助する器具から別の車椅子等への移動、車椅子等から航空機の座席への移動が必要な場合、次のいずれかが可能である
 - ・介助がなくても、一人で移動できる
 - ・Bのスタッフが用意するスライドボードとスライドクロスを使用すれば、同伴者や介助者のお手伝いがなくても、一人で移動できる

お一人でのご搭乗条件をすべて満たすことができない場合、「適切な同

伴者」*または介助者とご一緒にご搭乗いただいております。

また、「適切な同伴者」*とは、運賃をお支払いいただいております、以下の場合には、必要に応じて同伴するお客様の介助や監督を適切に行うことのできる方を指します。

- ・機内および地上での化粧室の利用

(中略)

- ・搭乗および降機（必要な場合は車椅子等と座席との間の移動の介助も含む）
- ・車椅子の組立と分解（該当する場合）

なお、同ウェブサイトには、「歩行障がいのあるお客様」と題して、次のような記載もあり、車椅子の利用、航空機の搭乗、座席への移動について、介助をする旨の記載もされている。

「歩行が困難で特別な介助が必要なお客様は、ご予約の際に下記の事項をお知らせください。

- ・車椅子使用の有無
- ・航空機に搭乗の際に介助が必要または不要
- ・機内の座席への移動の際に介助が必要または不要」

(2) Yが示した単独搭乗拒否の理由等

- ① Yは、9月10日の便において単独搭乗を拒否した経緯及び理由について、当連合会からの照会に対し、要旨下記のような回答をした。

記

チェックイン時には、チェックインカウンターの担当職員は、Xが8月25日に福岡発バンコク行きのYの運行する3K510便に単独で搭乗したこと及びXとの話をした際のやり取りから「単独搭乗条件」（単独でコミュニケーションを取ること、単独でトイレに行くこと、他者からの介助なしに飲食をすること、担当職員が尋ねた安全に関する質問を理解すること）を満たすと判断した。

他方、ボーディングブリッジにいた客室乗務員は、Xが電動車椅子から航空機の通路に安全に適合する、より小さい通路用車椅子に一人では移動することができず、地上整備職員と客室乗務員によって完全に持ち上げられて移動したこと、Xが書類の提示を求められた際に書類をポケットから取り出すために手を使うのに苦労していたことを踏まえ、以下の理由から、Xが単独でトイレに行くための条件を満たさないと判断した。

- ・ Xは、移動するためには車椅子の使用を必要とし、航空機の座席から、または、座席へ移動するのに介助を必要としていた。
- ・ エアバス A 3 2 0 あるいは A 3 2 1 によって運行される X が搭乗予定であった航空機には飛行中に利用することのできる通路用の車椅子がなかったため、トイレへ移動する安全な方法がなかった。
- ・ 飛行時間は約 5 時間 4 0 分と長時間であった。

そして、客室乗務員は上記の判断をした後、機長と相談をし、機内にいた機長は、Xの単独での旅行能力に関する客室乗務員の判断に基づき、Xの搭乗拒否を決断した。

② 他方、8月25日の往路便に単独搭乗できた理由について、チェックイン担当者が、Xから過去に何度もB日本法人を利用して単独で旅行したことがあると聞き、また、Xから提示された書類を見てYがXについて評価の上、Xの単独搭乗を承認したものと誤認したことから、Xが単独搭乗条件を満たしていると評価したためであるとの説明をした。

③ また、9月11日の復路便に搭乗できた理由については、乗客の1人がXの同伴者となることに同意したためであると説明した。

(3) Yは、車椅子使用者の単独搭乗について今後どのように対応するかとの当連合会からの照会に対し、Yの方針は変わらないと回答した。

第5 当委員会の判断

Xは、YがXの搭乗を拒否したことは、身体障害のある人の移動の自由について、合理的理由なく差別的な取扱いをするものであり、障害を理由とする不合理な差別に当たるので、今後は平等に搭乗できるようにしてほしいと申立てている。

そこで、身体障害のある人の移動の自由及び平等権は、Yに対する関係でも保障されるべき人権と言えるのか、また、人権であると評価される場合でも、その人権が侵害されたと言えるか等について検討する。

1 移動（旅行）の自由の保障及び平等権の保障について

(1) 日本国憲法は、22条において移動の自由を保障している。居住移転の自由の沿革から、22条は旅行の自由のような移動の自由を含むものではないとの考え方もあるが、「居住移転の自由はたんに経済的自由権として位置づけられるのではなく、人身の自由や精神的自由のような人間の存在に根ざした基本的自由として捉えられるところに、居住移転の自由の基本的人権としての現代的な重要性がある」（中村睦男『憲法Ⅲ人権（2）』8頁、芦部信喜編、

有斐閣大学双書),「居住・移転の自由は, 厳密な意味で居住地を変える自由だけではなく, ひろく旅行する自由を含む」(宮澤俊義『憲法Ⅱ〔新版〕』388頁, 有斐閣法律学全集)と解するべきである。

また, 14条は平等権を保障しており, 移動の自由その他の基本的人権は障害者に対してもひとしく保障され, 障害を理由とした不合理な差別は禁止される。

(2) 日本のみならず, Yの本社所在地であるD国及び単独搭乗が拒否された現地であるタイ国も国際人権規約(自由権規約)及び障害者の権利に関する条約(以下「障害者権利条約」という。)を批准している。

そして, 国際人権規約(自由権規約)前文は平等権, 12条は移動の自由を保障している。

また, 障害者権利条約は, 前文で障害のある人の基本的人権及び平等権が当然のこととして保障されなければならないことを明確にした上で, 5条において「平等及び無差別」の原則を定め, 同条3項で, 「締約国は, 平等を促進し, 及び差別を撤廃することを目的として, 合理的配慮が提供されることを確保するための全ての適切な措置をとる。」と定め, 障害のある人に対する平等の保障のために合理的配慮の提供が求められることを定めている。また, 18条において, 移動の自由を保障している。

さらに, 3条において, 一般原則として, 「(f)施設及びサービス等の利用の容易さ」を定め, 9条1項において, 締約国に対し, 障害者が他の者との平等を基礎として, 輸送機関並びに公衆に開放され, 又は提供される他の施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適切な措置をとることを求め, 同条2項(b)において, 締約国に対し, 「公衆に開放され, 又は提供される施設及びサービスを提供する民間の団体が, 当該施設及びサービスの障害者にとっての利用の容易さについてあらゆる側面を考慮することを確保する」ための適切な措置をとることを求めている。

(3) なお, 日本の障害者基本法も, 障害のある人に対して移動の自由と平等権を保障すべきことを規定している。すなわち, 4条1項において「何人も, 障害者に対して, 障害を理由として, 差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。」と規定し, 21条2項において「交通施設その他の公共的施設を設置する事業者は, 障害者の利用の便宜を図ることによって障害者の自立及び社会参加を支援するため, 当該公共的施設について, 障害者が円滑に利用できるような施設の構造及び設備の整備等の計画的推進に

努めなければならない。」と規定している。

- (4) ここで、本件は、外国であるタイ国の空港における、外国の私人であるYの行為が問題となっていることから、Yの行為に人権規範が及ぶかについて検討する。

この点、日本国憲法、国際人権規約（自由権規約）及び障害者権利条約に基づく人権規範が私人間には直接適用されないとしても、人権の価値は私法の一般条項の運用を通じて私人間にも間接的に適用されると考えられるところ、YがXの単独搭乗を拒否した問題については、中心的争点となる本件単独搭乗規定の効力について一般条項である民法90条等を介して人権規範が及ぶと解することができること（Xは、Yに対し、宿泊代金相当額等の補償を求め、また、単独搭乗の規定は障害者にとって欠格条項であり、国連の障害者権利条約の観点から差別的な条項だと思うとして単独搭乗条件の取消しまたは見直しを求めている。このことから、Xは、本件単独搭乗規定につき民法90条を適用すべき旨の意思を有していると認められるから、法の適用に関する通則法11条1項¹が適用され得ると考えられる。）、また、日本国の裁判所に管轄があることから（民事訴訟法3条の4第1項²）、日本国憲法、国際人権規約（自由権規約）及び障害者権利条約に基づく人権規範が及ぶと考えることが可能である。

また、国際人権規約（自由権規約）前文は、締約国は「個人」が「この規約において認められる権利の増進及び擁護のために努力する責任を有すること」を認識すると規定（障害者権利条約前文(w)も同旨）し、障害者権利条約9条2項(b)は、締約国に対し、「公衆に開放され、又は提供される施設及びサービスを提供する民間の団体が、当該施設及びサービスの障害者にと

¹ 消費者（個人（事業として又は事業のために契約の当事者となる場合におけるものを除く。）をいう。以下この条において同じ。）と事業者（法人その他の社団又は財団及び事業として又は事業のために契約の当事者となる場合における個人をいう。以下この条において同じ。）との間で締結される契約（労働契約を除く。以下この条において「消費者契約」という。）の成立及び効力について第七条又は第九条の規定による選択又は変更により適用すべき法が消費者の常居所地法以外の法である場合であっても、消費者がその常居所地法中の特定の強行規定を適用すべき旨の意思を事業者に対し表示したときは、当該消費者契約の成立及び効力に関しその強行規定の定める事項については、その強行規定をも適用する。

² 消費者（個人（事業として又は事業のために契約の当事者となる場合におけるものを除く。）をいう。以下同じ。）と事業者（法人その他の社団又は財団及び事業として又は事業のために契約の当事者となる場合における個人をいう。以下同じ。）との間で締結される契約（労働契約を除く。以下「消費者契約」という。）に関する消費者からの事業者に対する訴えは、訴えの提起の時又は消費者契約の締結の時における消費者の住所が日本国内にあるときは、日本の裁判所に提起することができる。

っての利用の容易さについてあらゆる側面を考慮することを確保する」ための適切な措置をとることを求めている。これら国際人権法上、法的義務を負うのは直接には締約国であるが、前記各規定は、その文言からも明らかなどおり、個人ないし民間団体が、障害のある人の施設及びサービスの利用の容易化を図り、その移動の自由及び平等権を確保する責務を負うとの趣旨を内包するものである。国連人権理事会第17会期において採択された「ビジネスと人権に関する指導原則：国際連合『保護、尊重及び救済』枠組実施のために」（2011年3月21日A/HRC/17/31）も、企業が、国際人権章典で表明された人権を保障すべきこと等（11項及び12項）を定めているのも、民間企業において同様の法的な責務が存在することを前提とするものと言える。上記指導原則はそれ自体法的拘束力を有するものではないが、国連における決議として人権条約を解釈補充する指針となるものであり、その意味で国際人権法を構成するものである。

上記のような国際人権法の規定の趣旨に照らせば、障害者の移動の自由及び平等権の保障に関し、一定の場合、私人に対しても国際人権法が保障する権利を尊重する責務が課されており、当該責務を遵守しないことは、国際人権法が定める法規範の趣旨に抵触するものとして、人権侵害性が認められるとの法的評価が可能である。

そして、当連合会は、基本的人権を擁護し社会正義を実現するために社会秩序の維持及び法律制度の改善に努力すべき弁護士の本務（弁護士法1条1項2項）に基づき、人権救済制度を設け、人権侵害に対する警告、勧告、要望等の措置を行う（当連合会会則75条1項）こととしているところ、これらの措置は、社会正義の実現を目的とした、法的強制力を伴わない意見表明・働き掛けという形での事実上の救済の試みであることからすれば³、ここにいる「人権侵害行為」とは、法律上の具体的義務の違反行為に限らず、国際人権法を含む実定法により承認された法規範の趣旨に抵触する行為も含むと解される。

以上によれば、Yの行為が、国際人権法が保障する権利を尊重する責務を遵守せず、国際人権法が定める法規範の趣旨に抵触すると認められる場合に

³ 当連合会人権擁護委員会の人権救済申立事件に対する救済措置は、人権侵害者に対する法的な強制力を有しない事実上のものであって、法律専門家集団が、国内外の人権法規範に則り、公正かつ厳重な手続を経て、中立的、第三者的に人権侵害事象の有無を判断し救済措置を発出するものである（広島高判平成17年（2005年）10月26日、最判平成20年（2008年）4月15日田原補足意見等）。

は、当連合会は、当該行為が人権侵犯行為であるとして措置をすることができる。

(5) 以上のとおりであるから、身体障害のある人の移動の自由及び平等権は、Yに対する関係でも保障される。

2 Xに介助者を付することを要求して搭乗を拒否したことが人権侵害であること

(1) 航空会社の営業の自由について

上記のとおり、Xには移動の自由及び平等権は保障される。そして、移動するに際して介助者を要求されることは移動の自由に対する制限である。また、身体障害のために介助者を付することを要求し、介助者がいないことを理由に航空機への搭乗を拒否することは、身体障害を理由とする区別である。

他方、航空会社には営業の自由（憲法22条）が保障されており、各航空会社は、自らの営業方針に基づき、いかなる内容の契約をいかなる利用者との間で締結するかの自由を有する。そして、いわゆるLCCといわれる航空会社が、機内サービス等を簡素化することにより低価格の運賃で運航サービスを提供する事業形態も、営業の自由として尊重されるべきである。

さらに、航空会社は、乗客に対して目的地までの運送義務及び安全配慮義務を負っており、乗客の障害の種類・程度及びそれに伴って航空会社に求められる具体的な措置の内容によっては合理的に見て航空会社において対応不可能又は困難な場合もあり得る。

もっとも、航空事業の高速・長距離の移動手段としての重要性や高い公共性に鑑みれば、航空会社は、障害の有無にかかわらず全ての乗客に対し、可能な限り平等な輸送を提供する責務を負っていると言うべきである。そして、従来、障害のある人が差別的な取扱いによって基本的人権を侵害されてきた状況に鑑み、障害者権利条約等の国際的及び国内的法規範が整備され、障害のある人の権利の平等な保障が図られてきていることに照らせば、航空会社の営業の自由は、障害のある人の権利の平等な保障の趣旨に反しない限りにおいて保障されると言うべきである。また、前記のとおり、国際人権法上、民間企業も障害のある人の移動の自由及び平等権を尊重すべき責務を負っていることに照らせば、企業の営業の自由は、移動の自由及び平等権保障の趣旨に反しない限りにおいて認められるものと考えられる。

そこで、航空会社は、機内サービスの簡素化等を目的として車椅子使用者の移動の自由及び平等権を制限することはできず、輸送の安全確保等の正当

な目的があり、かつ、当該目的を達するため必要かつ合理的な範囲においてのみ、これを制限することが許されると考えるべきである。

また、障害者権利条約が、障害のある人に対する合理的配慮の提供が確保されるべきことを定めている趣旨からすれば、障害のある人の平等権を保障するため、私人に対しても、障害のある人に合理的配慮を提供することが求められる。そうすると、障害のある人に対する移動の自由の制限が、正当な目的に基づく制限であったとしても、それが当該目的を達するための必要かつ合理的な制限であると言えるためには、合理的配慮の提供義務があることを踏まえた相当の対応がなされることを要すると言ふべきである。

(2) 本件単独搭乗規定に照らし合わせて、Xに介助者を付することを要求して搭乗を拒否したことが人権侵害に該当するか

① 本件単独搭乗規定の人権侵害性について

本件の搭乗拒否が当該単独搭乗規定に基づくものとされているために、まず、本件単独搭乗規定自体の人権侵害性について検討する。

上述したとおり、Yは乗客に対して目的地までの運送義務及び安全配慮義務を負っており、輸送の安全確保等の正当な目的のために一定の搭乗条件を課すことは認められる。

そして、本件単独搭乗規定においては、「一人で安全に旅行できる場合（援助、監督又はその両方がなくても安全に旅行できること）」でない限り、一般的にYは同行者のない旅行は認めないものとされている。

この点、航空機は、航空輸送という安全確保が強く要請される輸送手段であり、また、構造上閉ざされた狭い客室を利用して多数の搭乗客を輸送するという制約の下で、搭乗客の生命、身体の安全を確保しつつ業務を行うことが要請されている。

具体的な機内サービスとしては、航空機の搭乗及び降機時の乗客への各種案内、厨房での機内食や飲み物の加工及び乗客への配布及び回収、新聞や雑誌類の配布及び回収、入国書類や税関申告用紙の配布、搭乗機の運航状況や各種機内サービスの案内など機内における各種案内放送、飛行中の乗客の各種ゴミの回収などの機内の簡単な清掃、飛行中に気分を悪くした乗客への対応などの業務を行う。

また、保安業務として、ドアの操作及び確認、離着陸前の客室内の安全確認、非常用設備の案内、離着陸前後の非常用設備の管理、離着陸前後の客室内の確認などがある。

さらに緊急事態対応として、航空事故やハイジャックなどの緊急事態が発生した時には、乗客に状況説明をしたり、緊急着陸や着水をする場合には避難用具の用意や避難誘導に当たることが要請される。

このような業務を限られた人数の客室乗務員が多数の搭乗客に対して行う必要性から、一人で旅行できることを単独搭乗条件とすることは全ての搭乗客の安全な運送に資することは否定できず、当該単独搭乗規定の目的が不当であるとは言えない。

また、単独搭乗規定としては、様々な状況に対応できるものであるためには、ある程度抽象的に規定せざるを得ず、このような規定によることは、一人で旅行できないために介助者が必要とされる乗客かどうか合理的配慮を提供することを前提として客観的かつ厳密に判断される限りにおいては、当該単独搭乗規定により介助者を要求することにより乗客の移動の自由等を制限するという手段が当該目的を達するため必要かつ合理的な範囲でないとまでは言えない。

もっとも、本件運送約款及びウェブサイトは、日本の障害者基本法が適用される日本国内発の航空機に関するところ、本件運送約款及びウェブサイトは、車椅子使用者に対し、航空機に搭乗する際の介助及び機内の座席へ移動する際の介助以外の配慮を行わないかのような印象を抱かせる可能性があることから、記載内容を見た車椅子使用者が搭乗することをためらうことになる抑制効果が生じないように、合理的配慮を提供することを前提とする旨を明記することが望ましい。

② Xに介助者を付することを要求して搭乗を拒否したことの人權侵害性について

ア Yが介助者が必要であると判断した根拠

客室乗務員はXが単独でトイレに行くための条件を満たさないとして、単独搭乗規定によって単独搭乗が不可能と判断し、機長はその報告を受けて、Xの単独搭乗を拒否する決断をした。

当該判断の理由は、①Xは移動するために車椅子の使用を必要とし、航空機の座席への移乗に介助を必要としたこと、②当該航空機には備付けの通路用の車椅子が設置されておらず座席とトイレの間の移動を安全に行うことができないこと、③飛行時間が5時間40分と長時間であったことにあるとされている。

そして上記判断は、客室乗務員が、Xが地上整備職員と客室乗務員に

完全に持ち上げられて別の車椅子に移動していたこと、書類の提示を求められた際に書類をポケットから取り出すために苦勞していたことを見ていたことに基づいているとされている。

イ 正当な目的を達するため必要かつ合理的な範囲の対応と言えるか

この点、Yの本件搭乗拒否の目的は、上記アで述べた当該単独搭乗規定の目的を達成するための手段としての搭乗拒否であると考えられ、その目的が不当であるとは言えない。

しかし、上記客室乗務員の判断は、Xの身体の状態その他の事情を正しく評価したものとは言えず、この誤った判断をもとに単独搭乗を拒否したのであるから、必要かつ合理的な範囲の制限であるとは言えない。その理由は、以下のとおりである。

(ア) すなわち、Xの身体の状態は、通常の歩行は困難であるが壁や手すりなどにもたれかかれば車椅子から他の車椅子に移乗すること、車椅子から座席に移動することは可能であり、この点に関する単独搭乗条件を満たしている。なお、このときに必要な援助は、乗り換える車椅子が動かないように押さえてもらうこと、航空機の座席の肘掛けを上げてもらうことなどにすぎず、この程度の援助は障害者権利条約が求める合理的配慮の範囲内であり、この程度の援助が必要であることを理由に単独搭乗を拒むことは目的を達するための合理的な範囲を超える制限である。

(イ) 次に、座席とトイレの間の移動を安全に行うことができないという点については、Xは、機内通路用車椅子がなくても、航空機内のトイレにも肩を貸してもらい、あるいは座席のアームレストを利用しながら膝を立てて機内を移動するなどして、特段の危険なく、通路を歩いてトイレに移動することが可能であり、この点に関する単独搭乗条件を満たしていた。

なお、Yは、本件航空機に機内通路用車椅子が設置されていなかったことを単独搭乗拒否を正当化する根拠の一つとする。しかし、そもそも本件航空機は、構造上、機内通路用車椅子を設置することができたのであり、また、Xはオンラインシステムにより予約した際にXが車椅子使用者である旨申告しており、Yが車椅子使用者が搭乗予定であることを認識した6月27日から搭乗予定日である9月10日まで2か月以上の期間があったことから、その間に、機内通路用車椅子

を準備して、一時的にでも本件航空機に設置することは十分に可能であったのであるから、本件航空機に機内通路用車椅子が設置されていなかったことは、単独搭乗拒否を正当化する根拠となるものではない。なお、本件航空機の座席数は180席程度であるところ、日本国の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)8条1項・移動等円滑化のための必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令65条が本邦航空機会社に対し「客席数六十以上の航空機には、当該飛行機内において利用できる車いすを備えなければならない。」としていることに鑑みれば、機内通路用車椅子の設置を求めることはYに対する過度な負担であるとは言えない。

また、飛行時間が約5時間40分と長時間であることをいう点については、その長時間の間にXがトイレに行かざるを得ないために、安全に移動するためには介助者が必要と判断したものと思われるが、前記のとおりXはトイレへの安全な移動が可能であったのであるから、飛行時間が長時間であることは単独搭乗を拒否する理由とはならない。

(り) また、Yは単独搭乗条件を満たさない判断をした事情として、Xが書類の提示を求められた際に、書類をポケットから取り出すために手を使うのに苦勞していたことを挙げている。

しかし、Xは、時間は掛かるものの、トイレ内でズボンや下着の脱着を単独で行うことができたことから、その判断は失当である。

(エ) Xは、2012年から2016年までの間に9回の海外渡航経験があるが、本件以外に同伴者を求められて単独搭乗を拒否されたことはない。また、本件搭乗に先立つ往路便であるY福岡発バンコク行きの便においても単独搭乗を拒否されていない。

そして、Xは、上記いずれの単独搭乗の際にも、飛行場でのチェックイン、航空機の乗り降り、飛行中の客室内での行動等について、出発から到着まで何ら問題が生じたことがなかった。

(オ) Xがチェックインする際には、Y担当者とのやり取りがあり、Xが単独でコミュニケーションが取れること、トイレに単独で行けること、他者からの介助なしに飲食ができることなどが確認されている。それにもかかわらず、客室乗務員及び機長は、Xの身体の状態等を十分に確認することなく、安易に単独搭乗拒否の判断を行っており、不合理

である。

ウ 予約していた航空機に搭乗できなかったことによってXに多大な不利益が発生したこと

Xは、空港内で一夜を明かさざるを得なくなった上、空港内で4つの荷物が窃盗に遭わないように気を配る必要があったためほとんど眠ることができなかった。また、日本帰国後の介助の手配や交通機関の変更を余儀なくされたことなどによっても、多大な不利益が発生している。

エ 小括

機長は客室乗務員の単独搭乗条件を満たさないとの判断を受けてXの単独搭乗を拒否する決断をしたものであるが、この客室乗務員の判断及び機長の決断はXの身体状況等について正確な理解・情報によらずになされたものである。本件の諸事情を客観的に判断すれば、Xの搭乗を拒否したことが、輸送の安全確保等の目的のために必要かつ合理的な範囲の制約であるとは言えないことから、本件搭乗拒否は人権侵害に該当すると言ふべきである。

(3) Yの体制・対応について改善すべき点

上記のとおり、客室乗務員の判断及び機長の決断はXの身体状況等について正確な理解・情報によらずになされたものであるが、その判断をする前提となるXの身体状況についての確認過程には次の問題がある。

すなわち、本件では、Xが本件航空機のドアの前まで移動し、電動車椅子からYが用意した車椅子に乗り換える際、職員に肩を貸されていた状況及びXが鞆もしくはポケットから書類を取り出すのに時間がかかった状況から、客室乗務員は単独搭乗条件を満たさないと判断している。

しかし、単独搭乗条件とされているのは、「Bのスタッフが用意するスライドボードとスライドクロスを使用すれば、同伴者や介助者のお手伝いがなくても、一人で移動できる」こと及び「機内および地上での化粧室の利用」である。車椅子間の移乗はスライドボード等を利用した座席と機内通路用車椅子間の移乗とは条件が異なっており、また、書類を鞆もしくはポケットから取り出す動作と化粧室を利用する際の動作は異なっていることから、上記状況から上記単独搭乗条件を満たさないと判断したことは不適切である。

また、Xは、職員に対して肩を貸す必要がないと言ったが言葉が通じなかったために断れず肩を貸されたのであって、もし、単独搭乗条件を判断するために、独力で車椅子間の移乗ができるかどうか確認すると告げられていれ

ば、壁や手すりなどにもたれかかりながら車椅子から他の車椅子に移乗していたはずである。また、客室乗務員から、書類を鞆もしくはポケットから取り出すのに手間取ったことから、単独で化粧室の利用ができないのではないかと問われれば、Xから、手が不自由であっても単独で化粧室の利用が可能であることの説明がされていたはずである。このように、客室乗務員が、Xに対して、単独搭乗条件を判断しようとしていることを告げなかったこと及び説明の機会を与えなかったことは不適切である。

さらに、単独搭乗条件を満たすかどうかの判断が離陸間近の慌ただしい状況で行われたことも、客室乗務員及び機長の判断を誤らせたことの一因であると考えられる。Yは、6月27日にXから予約を受けた際に、Xが車椅子使用者であることを認識したのであるから、事前にXに問い合わせ、Xの身体の状態を確認して単独搭乗規定に合致するかどうかを判断する時間は十分にあったものと言うべきである。単独搭乗条件を満たすかどうかの判断は、搭乗日より前の事前の連絡やチェックインの際等時間的余裕のある時に十分な時間をかけてされるべきである。

本件において、単独搭乗条件を満たすかどうかについての判断過程には以上のような不適切な点があったため、客室乗務員の判断及び機長の決断が誤ったものとなった。そして、利用者が国際便の航空機に搭乗できないこととなる不利益の重大性に鑑みれば、航空会社はあらかじめ当該単独搭乗規定に該当するかどうかについて、具体的指針を含むマニュアルを作成し、地上職員、客室乗務員及び機長等に周知・教育をすべきであった。

なお、Yは、今回の搭乗拒否についての当連合会からの照会に対して、トイレ・飲食・投棄については介助しない旨を明言している。しかしながら、障害者権利条約は締結国の事業者に対して障害者への合理的配慮を求めているのであり、Yの回答は障害者権利条約の理念に沿うものではないと言うべきであり、この点についても合理的配慮を提供することを明記するなど改善することが望ましい。

3 当連合会が、外国における外国私人の人権侵犯行為に対して措置をすることの是非について

この点、前述のとおり、当連合会は、日本国弁護士法1条1項及び2項に基づき、基本的人権擁護を使命として社会秩序の維持及び法律制度の改善に努力する責務を負っており、当連合会会則75条1項及び2項に基づき、人権侵犯事件について調査の上適切な措置を採るものとされており、このことは、外国

における外国私人による人権侵犯であっても、何ら変わるところがない。

また、実質的に考えても、本件は、被侵害者が日本人であり、また日本国に帰国する際に生じた事案であって、日本国との関係が密接である。さらに、Xが、日本国からタイ国への往復旅行をした際の復路便に搭乗する際に生じた事案であるが、往路便において同種の行為がなされた場合には、日本国内で生じた差別行為として措置すべき対象となるはずのところ、これが復路便に搭乗する際になされた場合には措置の対象とならないとすることは均衡を失する。

以上から、本件は、当連合会として措置を採るべき事案であると判断するものである。

4 措置の内容について

以上のとおり、YがXの単独搭乗を拒否した行為は人権侵害に該当するところ、これによりXが受けた不利益は軽微とは言えないこと、また、Yが上記行為について正当な行為であると主張し、今後もトイレ等について介助しない旨の回答をしていること等の事情に照らせば、Yが今後更に同種の人権侵害行為を行うおそれがあると言わなければならない。そこで、Yにおいて、本件単独搭乗拒否が人権侵害に当たることを認識し、再発防止のための具体的な措置を採るよう求めることが必要である。

また、日本の障害者基本法に照らすと、本件運送約款及びウェブサイトは、車椅子使用者に対し、車椅子使用、航空機に搭乗の介助及び機内の座席への移動の介助以外の配慮を行わないかのような印象を抱かせる可能性があることから、記載内容を見た車椅子使用者が搭乗することをためらうことになる抑制効果が生じないように、合理的配慮を提供することを前提することを明記することが望ましい。

5 結論

以上から、Yに対しては別紙要望書のとおり要望することが相当と判断する。

以 上