

## 身体障害者の航空機搭乗についての一考察

倉 橋 弘

### Study on Passenger Aircraft Boarding of Persons with Disabilities

Hiromu KURAHASHI

With regard to the case law in which an airline company refused to board a disabled passenger for the reason of not being accompanied by a personal attendant and the court found no default under the Passenger Transport Contract and no unlawful act committed due to unreasonable grounds for discrimination, when viewed from the standpoint of the Barrier-free Law, it is difficult to give the legal interpretation of this case because the new law for Accessible Transport and its Guideline was not considered in the case.

Key words : Aircraft, boarding refusal, disability  
航空機 搭乗拒否 身体障害者

#### はじめに

旅行の自由について、制度上は、憲法第22条で保障されている。憲法第22条第1項「何人も公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する」の移住・移転の自由とは、自分の住所または居所を自由に決定し、移動することを内容とする。居所を変える自由だけでなく、国内旅行をする自由も含むと解されている。居住・移転の自由は、近代の資本主義経済の基礎的条件が整うにつれて保障されたという歴史的背景を重視して、経済的自由権の一つとしてとらえられてきた。居住・移転の自由は、身体拘束を解く意義からも、人身の自由の側面をとらえる考え方、精神的自由の確保のために居住・移転・旅行の自由が不可欠であるとして、精神的自由権としてとらえる説もある。

海外渡航（海外旅行）の自由については、海外移住の自由（憲法第22条2項）で保障されると解されている。<sup>1)</sup>

居住・移転の自由の制限としては、刑事被告人の住居制限（刑事訴訟法第95条）、破産者の居住地制限（破産法第37条）、親権者の子に対する居住指定権（民法第821条）などがあり、いずれも性質上合理的な制限とされている。<sup>2)</sup>

これらの権利は、身体障害者であっても当然に保障される。また国際条約上の規定もある。<sup>3)</sup>しかし憲法上保障されていたとしても、搭乗拒否の場合もある。

そこで本稿では、身体障害者単独での航空機への搭乗を拒否したことについて、航空会社に債務不履行及び不法行為責任が認められないとされた判例<sup>4)</sup>について、おもにバリアフリー法制の視点から考察する。<sup>5)</sup>

1) 近畿医療福祉大学 (Kinki Health Welfare University) 〒679-2217 兵庫県神崎郡福崎町高岡1966-5

## 1 事件の背景

(1) 当事者 原告は、昭和45年生まれの男性であり、脳性麻痺、両上肢及び両下肢に著しい機能障害があるとして、身体障害者等級表一級の認定を受けている。被告は、定期航空運送事業等を業とし、シンガポール共和国に本店を置く航空会社であり、関西国際空港とタイ王国のバンコク国際空港との間に定期路線を有している。

(2) 本件に至る経緯

① 原告は、平成15年7月30日から同年8月4日までの日程でタイ王国（バンコク）への旅行を計画した。原告は、同年7月22日ころ、旅行会社（株式会社マップインターナショナル）を通じて、同月30日午前10時関西国際空港発、バンコク国際空港行きのS Q973便（以下、単に「S Q973便」という。）及び同年8月3日出発の復路便を予約し、そのころ、原告と被告との間に、かかる往復便の利用について旅客運送契約が締結された。

② 原告は、前記の予約に際して、両上肢及び両下肢に障害があつて車椅子を使用すること、言語障害があること、同行者はなく単独搭乗を予定していることを旅行会社に伝えず、そのため、被告はこれらの情報を当日まで知らなかった。

③ 同年7月30日午前7時45分ころ、原告は、見送りの友人であるB、Cらとともに関西国際空港に到着した。

同日午前8時ころ、Bは、原告の搭乗手続に際し、被告の受付担当者であるDに対して、原告に身体障害があることや、関西国際空港の出国ゲートからバンコク国際空港の到着ロビーまでの間は介助者が同行せず、原告がS Q973便に単独で搭乗することを伝えるとともに、機内食及びトイレ

に関して介助を依頼した。

④ 同日午前8時50分ころ、被告の日本支社関西国際空港支店空港カスタマーサービス部長であるEは、原告及びBらに対し、原告は介助者の同行がなければ搭乗することができない旨告げるとともに、その理由として、原告に言語障害があり、意思の疎通がスムーズにできないこと、上肢及び下肢に障害があることを挙げた。

BらはEに対し、搭乗拒否の理由について具体的な説明を求めるとともに、原告の状態を説明するなどして単独搭乗を認めるよう要望したものの、Eは原告の単独搭乗を認めず、結局、原告はS Q973便に搭乗することができなかった。

そこで平成15年7月30日に、航空会社である被告が原告の単独搭乗を拒否したこと（以下「本件搭乗拒否」という。）について、原告が、本件搭乗拒否は旅客運送契約上の債務不履行であり、かつ、公序良俗に反する不法行為であるとして、被告に対して慰謝料等を請求した。

神戸地裁尼崎支部平成19年8月9日では、航空会社である被告が原告の単独搭乗を拒否したことについて、原告が、本件搭乗拒否は旅客運送契約上の債務不履行であり、かつ、公序良俗に反する不法行為であるとして、被告に対して慰謝料等を請求した事案において、原告には、身体を抱えて移動させるとともに、緊急脱出を円滑に行うという客室乗務員にとって対応困難な援助が必要であるから、原告の身体の状態は、本件規定の安全上の理由があることが認められ、被告が原告のこのような身体の状態を知ったのは、本件飛行便の出発約2時間前であるから、被告において、原告の身体の状態を考慮した人的、物的な対応を期待するの無理な状況であったと認定し、被

告従業員による留保解除権の行使によって原告の単独搭乗を拒否したことは、本件規定に基づく正当なものであるとして、原告の請求を棄却した。そこで原告は、一審判決を不服として控訴した。

## 2 大阪高裁平成20年5月29日（控訴棄却・確定）

大阪高裁では、航空会社の搭乗拒否について、明確には債務不履行責任における故意・過失がない、すなわち有責性がないと主張しているわけではない。航空会社が「航空運送契約上の債務不履行があったのか否かを判断するには、本件乗客が、単独で搭乗する場合には、本件の事実認定のもとで、航空会社としては、安全上の問題があることに加えて、特別な援助が必要となる場合に該当すると判断して、解約権を行使したことが不合理なのか否かを検討しなければならない。

### (1) 被控訴人の債務不履行の有無について

公共の交通機関を提供している航空会社であれば、身体に障害のある乗客に対し、身体の状態を事前に告知すべきことを要求することはできないところではあるけれども、前記認定の控訴人の身体の障害の状態、動作の実情、これまで航空機に搭乗した経験等の諸事実を照らすと、時間的余裕を持って上記の諸事実が被控訴人に知らされていれば、控訴人が単独搭乗することについて必要とされる介助や緊急時の援助態勢に関する検討をすることは十分可能であり、それによって、被控訴人が控訴人の安全確保に関する不安を払拭できたのではないかと推測することができる。

しかし、Eは、控訴人に対し、Dからの前記報告以外に、その情報を一切知らされていないため、S Q973便の搭乗手

続直前の段階におけるDからの情報に基づいて、前記の検討をした結果、上記のとおり控訴人に対する介助や緊急時における控訴人に対する援助態勢について不安を持ち、介助者の同行を求めるという極めて慎重な態度をとったものであるが、限られた情報と時間的余裕のない中で、Eの取った対応が、航空会社として不合理に過ぎる判断であったとまでは言い難いものである。

以上の点を考え合わせるならば、身体に障害のある人の積極的な社会参加、そのための移動の自由の確保及び旅客航空機の社会的役割に着目し、客室乗務員が乗客に対し、これまでに述べた意味での適切な援助を提供すべきであること等を考慮してもなお、Eが留保解約権を行使して、控訴人に対する本件搭乗拒否に及んだことが、当該時点においてEが認識していた事実関係のもとでは、不合理であったとまではいうことはできない。

したがって、本件搭乗拒否がEの故意・過失による違法な判断に基づくものとして、被控訴人に対し、その債務不履行責任を問うことまではできないと言わざるを得ない。

### (2) 本件搭乗拒否が公序良俗に反するとして被控訴人に不法行為責任が生じるか否かについて

上記の事案の概要等で摘示した本件搭乗拒否に至った事情及び判断に記載のとおり、Eは、控訴人の前記身体の状態や外観によって控訴人を差別的に取扱い本件搭乗拒否に及んだものではなく、控訴人についての限られた情報と時間的余裕のない中で、控訴人には単独搭乗を拒否できる前記特別の援助が必要との判断に基づき本件搭乗拒否に及んだものであって、このことが公序良俗に反するとまでは言えず、本件搭

乗拒否について、被控訴人に不法行為責任を問うことはできない。

- (3) 以上のとおりであるから、原判決は結論において相当であり、本件控訴は理由がない。よって、主文のとおり判決する。

### 3 考 察

航空機内のバリアフリーについては、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年5月17日法律第68号）、略称、交通バリアフリー法に基づき、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成12年11月1日運輸省建設省令第10号）が規定されていた。

現行、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年6月21日法律第91号）」、略称のバリアフリー新法に基づき、具体的には、「移動円滑化のために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（平成18年12月15日国土交通省令第111号）」の第65条に「客席数が60以上の航空機には、当該航空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。」、および第67条に「通路が2以上の航空機には、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有する便所を1以上設けなければならない。」が規定されている。

判例（一審）には、平成12年に定められた高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律においても、既に導入されている飛行機について、車椅子の円滑な利用を可能とする諸施策を努力義務として定めているものの、座席やトイレなどと車椅子間の移動については、規定を設けておらず、附帯決議として、高齢者、身体障害者等を個別に又はこれに近い形で輸送

するサービスの充実を図るために、タクシー等を活用したいわゆるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の導入に努めることとするのみであるとある。

判例（控訴審）も、法律名こそ明記していないが「身体に障害のある人の積極的な社会参加、そのための移動の自由の確保及び旅客航空機の社会的役割に着目し、客室乗務員が乗客に対し、これまでに述べた意味での適切な援助を提供すべきであること等を考慮」とのべて、バリアフリーについても検討している。

そしてさらにバリアフリーの促進のため航空業界では、業界基準の航空運送約款<sup>6)</sup>、日本旅行業協会<sup>7)</sup>の規定によってすすめている。

また判例の解説には「本判決は、原告の請求を棄却したが、事前に連絡すれば、単独搭乗の拒否に根拠はないとした判断に意義がある。」とした点に賛成である。司法として業務マニュアル・約款についてふみこんだ判断をしたことに評価できる。

今後の対応としては、本件掲載誌にあるように、体の不自由な方が、単独旅行をするのであれば、事前に航空会社旅行者等に問い合わせ準備をする。それに対して会社側、利用者情報を構築・活用し、2度目の利用からはサービス対応に支障をなくすということが考えられる。

本判例は交通バリアフリー法の法解釈を述べた判例として今後の先例として参考になる。しかしすでにバリアフリー新法は平成18年12月20日から施行された後での判例であり、高裁の判断の際に同法についてふれられていないので、法解釈についての検討が不十分である。

注

- 1) 辻村みよ子 憲法 第2版 2004年 日本評論社 PP.280-281.
- 2) 小林孝輔 他編『別冊法学セミナー 基本法コンメンタール 憲法』第5版 p.174.
- 3) 国際航空運送についてある規則の統一に関する条約:モントリオール条約(1999年)は、前文に「国際航空運送における消費者の利益の保護を確保することの重要性」と規定する。
- 4) 債務不履行は、債務者の債務不履行に対して債権者は強制履行を請求できるが(民法第414条)、強制履行の及ばない場合には、損害賠償によって満足するほかない。本条は債権者に対して、債務者の債務不履行による損害賠償請求権を認めたものである。債務不履行は、当初、債務の中核である給付義務の不履行について議論され、履行遅滞・履行不能・不完全履行の3種の態様があるとされた。しかし今では、特に契約上の債務では給付義務につきるものではなく、「契約相手方ないし関係者の生命・身体・健康などの安全を考慮すべき義務」があると解されるようになった(篠塚昭次・前田達明編 新・判例コンメンタール民法5債権総論1三省堂 初版 2000年 p.167)。
 

本判例もこのような考えから今後の先例のひとつになるであろう。
- 5) 本判例を検討するにあたって「航空機」、「搭乗拒否」というキーワードで判例集を総検索した結果、本稿の判例を含めて5件ある。なお障害者が搭乗拒否された判例は本件判例のみであった。以下に検索結果を記載する。
- ① いわゆる輸入航空券による途中寄航地からの搭乗を航空会社が拒否したことが違法とはいえないとした事例(東京地方裁判所平成2年9月27日・判例タイムズ737号250

頁)。

- ② いわゆる輸入航空券による途中寄港地からの搭乗を航空会社が拒否したことが違法とはいえないとした判例(大阪地裁平成5年1月20日判例時報1473号95頁)がある。
- ③ 国際旅客航空機が予定目的地以外の地に着陸したときの航空会社の旅客に対する説明案内義務について、旅客に対して、旅客に理解可能な言語で、どのような代替的交通手段をとるのかを告げ、利用可能な場所まで案内する義務をも伴うものであると判断した(大阪高裁平成10年11月17日判例タイムズ1015号235頁)。
- ④ 海外旅行の際、出発地で預けた手荷物を目的地の空港で受け取ることができなかった事案について、旅客と手荷物の所在、両者の地理的關係、その地域における航空機の運航状況その他の交通事情、航空会社の運送処理体制等に照らして、旅客が運送されたときから客観的に相当な期間を経過して手荷物が運送された場合には、被告は債務不履行責任を負うが、運送人が無過失であることを立証したときには責任を免れる(仙台地裁平成15年2月25日判例タイムズ1157号157頁)。
- 6) 被告の航空運送約款(旅客及び手荷物に関する)には、次のような規定である。
 

第八条 運送の拒否及び制限

第一項 運送拒否権

航空運送人は、安全上の理由に基づく場合、又は、航空運送人が合理的な裁量によって以下の判断をした場合には、乗客又は乗客の手荷物の運送を拒否することができる。

  - (a) 出発国、到着国又は通過国の法律、規則又は命令に従うために必要な場合
  - (b) 行為、年齢又は精神的若しくは身体的に障害のある乗客が以下の場合

- (1) 航空運送人による特別な援助 (special assistance)を必要とする場合
- (2) 他の乗客に対し、不快感を与え、又は、迷惑を及ぼすおそれのある場合
- (3) 当該乗客若しくは他の人又は財産に対し危害を及ぼすか、危険が及ぶ場合
- (c) 乗客が航空運送人の指示に従わないために必要となる場合
- (d) 乗客がセキュリティー・チェックを受けることを拒否した場合

第三項 運送制限 小児、心身障害者、妊婦又は病人の運送の引受は、航空運送人の規則に従って、航空運送人との間で事前の取り決めが必要となる場合がある。

#### 7) 社団法人 日本旅行業協会

予約 車いすを利用しているお客様の場合、予約のときに車いす利用であることを申告することが必要である。また座席の指定については安全上の理由から、非常口の前や2階など一部利用ができない座席がある。パッケージツアーの場合、座席の指定は基本的にできない。ただ利用する航空券の種類によっては車いすからの乗り換えに便利な、通路側の肘掛けが上がる席など、航空会社にリクエストできる。

出発空港にて 旅行会社から航空券を事前に入手している場合には、利用予定の航空会社のチェックインカウンターに行き、搭乗手続きをする。また航空会社の専用受付カウンターでチェックインを行う場合があるので、事前に旅行会社から受け取った案内書に従って手続きが必要である。通常は、チェックインカウンターで自分の乗っていた車いすを預け、空港の車いすに乗り換え、スタッフに誘導されて出国手続きを済ませ、搭乗ゲートへ向かう。しかし空港や航空会社、お客様

の状態によっては、自分の車いすに乗ったまま搭乗ゲートまで向かうことも可能である。自分の車いすで搭乗ゲートまで行くことを希望する場合、事前に希望を伝えておくことが必要である。その際、車いすのサイズと折りたたみが可能か否かを伝える。

### 参考文献

- 新井誠 他編：福祉契約と利用者の権利擁護. 日本加除出版, 平成18年.
- 岩村正彦編：福祉サービス契約の法的研究. 信山社, 2007年.
- 内田貴：制度的契約論 - 民営化と契約. 羽鳥書店, 2010年.
- 落合誠一：消費者契約法. 有斐閣, 2001年.
- 国土交通省総合政策局政策課・交通消費者行政課：Q & A バリアフリー新法. ぎょうせい, 平成19年.
- 佐藤孝幸：実務契約法講義 (第2版). 民法法研究会, 平成16年.
- 藤田勝利編：新航空法講義. 信山社, 平成19年.