

障害者の移動の自由とユニバーサルツーリズムの歴史のために ——障害者総合情報ネットワーク所蔵資料の活用法の一例

櫻井 悟 史
(立命館大学)

はじめに——障害者運動の歴史と 観光の歴史を接続する

車いす利用者がスムーズに飛行機に乗るための支援設備設置が、2018年10月から各航空会社に義務付けられることとなった。これは2017年6月に起こった奄美空港におけるバニラ・エア騒動がきっかけとなったとされている(『朝日新聞』2018.08.05朝刊)。DPI日本会議事務局長の佐藤聡によれば、この騒動における問題点は三点に集約される。第一にバニラ・エア職員が「歩けない人は搭乗できない」と言ったこと、第二に合理的配慮を提供しなかったこと、第三に歩けない人も搭乗できるように環境整備をしていなかったことである(DPI日本会議2017: 129-30)。

これらの一連の動きは新しい現象のようにとらえられることがあるが、障害者運動の歴史を少しでも知っている者であれば、まだ配慮がなされていなかったのかという驚きの方が先に立つかもしれない。約50年前の1977年、神奈川県川崎市で展開された脳性マヒ者団体「青い芝の会」によるバス闘争は、現在では「当たり前」となっている車いすでバスに乗る光景を切り拓くものであった。また、1992年には、「駅にエレベーターを！福祉のまちづくり条例を！大阪府民の会」などによる運動の結果、大阪府で全国初の「福祉のまちづくり条例」が制定された(尾上 1994)。こうした運動の流れが、バニラ・エア騒動の背景にはある。

しかし、こうした歴史はどれくらい継承されているだろうか。たとえば、20代の学生に車いすユーザーが一人でバスに乗れない時代があったと授業で説明すると、非常に驚いた反応が返ってくる。あるいは、エレベーターに鏡が設置されているが、これが車いすユーザーへの配慮の一環であるということは、テレビのクイズとして出題されたりもする。そもそも「誰もが使える交通まちづくり」という言葉自体、障害者運動の中から生まれた言葉であり、行政が使いはじめたわけではないはずなのだ

が(尾上 2016: 128)、その歴史的経緯すら「忘却」されているように思われる。たとえば、日本福祉のまちづくり学会が編集した『福祉のまちづくりの検証』のⅢ章は「移動・公共施設・情報環境の検証」と題されているが、障害者運動が重要な役割を果たしたという記述はなく、2000年の交通バリアフリー法が決定的な役割を担ったように記述されている(日本福祉のまちづくり学会編2013)。

長年にわたって障害者運動に取り組み、その中心的な存在でもあるDPI日本会議の尾上浩二は、以下のように述べている。

ユニバーサルデザインや障害をはじめ全ての人にとってといったことは、もともと当事者運動から出てきた言葉だと思うんだけど、制度の普遍化とか持続可能な制度といった抽象化された言葉になるともとの障害者運動が言っていたことと全然違う意味になって、マジョリティ＝社会の多数派が使っている制度に吸収するのが普遍化という話にしかっていない。また、意図的にねじ曲げられたりもしている。普遍化、ユニバーサルというなら既存の制度では使いにくかった人間のことが、マジョリティが使っている制度にビルトインされて結果としてどちらも使いやすくなるという意味での普遍化が本来の意味だったと思うんだけど、今は、なんでお前ら障害者だけこんな制度でやっているんだみたいなスゴく乱暴な議論になりかねない雰囲気を感じます。(大野・尾上・熊谷・小泉・矢吹・渡邊 2016: 157)

ここには、「忘却」への危機感とともに、「忘却」されることによって「ユニバーサル」の意味が変容し、それによってこれまで障害者運動が積み上げてきた成果が台無しになりかねない可能性まで示唆されている。加えて、初期の障害者運動の中核を担った人々が次々と亡くなっていくという現状をふまえるなら、この「忘却」の問題に取り組むことは、喫緊の課題であるといえる。

そうした状況下で、立命館大学生存学研究センターは、尾上から、障害者総合情報ネットワーク（以下、BEGIN）が構築してきたアーカイヴという「バトン」を受けとることとなった。BEGINのアーカイヴについての説明は、塩野の論考にゆずるとして、本稿ではBEGINのアーカイヴがもつ現代的意義を、障害者の移動の自由とユニバーサルツーリズムという視点から明らかにし、「忘却」に抵抗すると同時に、障害者運動の成果を継承するための土台を構築することを目的とする。

なぜユニバーサルツーリズムなのか。2006年に「観光立国推進基本法」が成立して以来、観光研究は非常に活発化し、さまざまな「ツーリズム」が取り上げられるようになった。筆者もまた、観光と地域社会の関係についての授業を行なうために、多くの観光研究書に目を通したが、どのようなツーリズムがあるか、ざっと列挙するだけでも、ヘリテージツーリズム（世界遺産観光など）、歴史コンテンツツーリズム、ダークツーリズム、フィルムツーリズム、音楽ツーリズム、アニメツーリズム（アニメ聖地巡礼）、フードツーリズム、スポーツツーリズム、エコツーリズム、ヘルスツーリズムなど、その種類は多岐にわたっている。日本国内における旅行消費額は26.7兆円にのぼり、日本にやってくる海外からの観光客も2017年に2869万人と過去最高を記録していることに鑑みれば¹⁾、今後ますます観光への注目が集まっていくであろうことは容易に想像できる。しかし、そうした研究状況、社会状況にあって、観光のもっとも根本にある「人が移動する」ということが、あまりにも自明視されているように思われる。そのように思う根拠は、障害者と観光というテーマが、ユニバーサルツーリズムやバリアフリーツーリズム、あるいは観光福祉論という形で取り上げられることはあるものの、管見の限り、その歴史を含めてまとまった記述をしているのは、馬場・吉岡編（2010）や河村・立岡編（2013）ぐらいしかないからである²⁾。馬場・吉岡編によれば、1966年に車いすユーザーがベトナムに旅行した記録もあるということだが、バリアフリーツーリズムの普及に影響を与えたのは、1971年の石坂直行による車いすでのヨーロッパ旅行であるという（馬場・吉岡編 2010: 50）。石坂は1975年に朝日新聞の企画委員となり、多くの障害者を海外へと送り出した（福祉文化学会監修 1992: 9）。しかし、馬場・吉岡編（2010）で示されている歴史では、障害者運動や福祉のまちづくりとの関係は明示的に描かれていない。車いすユーザーの初の海外旅行から50年以上が経った2018年現在、あらためて障害者の移動の自由と観光の歴史を叙述する必要性

が高まっている。

1. 1990年代前半の移動の自由と観光についての認識

BEGINが活動を開始した1993年は、「完全参加と平等」を目指した国際障害者の10年が終わりをむかえるとともに、障害者運動の成果が、大阪府や兵庫県における「福祉のまちづくり条例」へと結実していった時代であった。福祉のまちづくり「指針」は、1993年時点でも39の都道府県にあったが、「指針」だけでは、一向に改善されないという現実があった。それゆえ、「条例」が待望され、その「条例」がついに誕生したのが、この時期だったのである。

障害者運動では移動が中心的テーマとなったが、そこには実践的な含意もあった。「ヒューマンケア協会」代表やDPI日本会議常任委員を務める中西正司は、以下のよう

DPIでアクセス問題を取り上げたのは、聴覚、視覚、知的、精神、あらゆる人がアクセスに関してはニーズをもっていったから。介助サービスは、聴覚、視覚のおおののニーズの種類が違って、精神も、介助は身体障害者にとって死活的問題なのとは違う。だから介助制度確立でDPIの運動を組み立てていたら、きっと分裂してたと思う。アクセス運動で組み立てたから、公共交通機関に関して視覚障害者は点字の案内板、行き先表示。聴覚障害者は電車内での電光表示や事故で電車が遅れたときに駅や車内での告知板等、これまで感じていた不安を訴えた。だから、一緒にデモをやりましょうと言ったら、やろうとすぐ合体できた。（中西 2014: 223）

障害者問題といっても、身体が動かないのか、目が見えないのか、耳が聞こえないのか等によって、問題も異なってくる。ところが、移動に困難を抱えているという点では、どの障害でも共通している。それゆえ、移動は障害者運動にとって、欠かすことのできない重要なテーマとなるのである。

一方、1991年の世界観光機関（以下、WTO）第9回総会では、「観光の安全のための措置に関する勧告」および「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」に関する勧告の承認が決議された。WTOによれば、「障害のある人々」の定義は、「遭遇した環境のため

に、旅行中、特に、身体的、感覚的及び精神的障害のある者、特別の介護を必要とする医療的な状態にある者、高齢者及び一時的に助けを必要とするその他の者全て」とされた（世界観光機関 1991）。1990年代前半から、観光というテーマのなかで、障害者への配慮の必要性が叫ばれていたことが、ここからわかる。

なお、福祉のまちづくりでは、身体障害、聴覚障害、視覚障害の人々の移動の自由に焦点があてられたが、WTOの定義は精神障害者なども含んでいる点で、より広いものとなっている。

2. BEGIN のアーカイヴの意味、および内容の一部の紹介と分析

こうした歴史的背景のもとで設立された BEGIN の特徴は、障害者問題にかかわる資料のアーカイヴ構築や障害当事者への情報提供だけでなく、障害当事者からの発信を促進していた点にあった。その発信は、単なる障害当事者の主観的な思いではなく、行政の情報と組み合わせることで、根拠を伴った提言となっている。

それでは BEGIN が収集し、かつ提供していた資料とはどのようなものであったのか。以下では、移動や観光と関連のある資料についてのみ紹介する。

交通のアクセシビリティへの取り組みは、各都道府県、各市町村によって異なっている。BEGIN が収集したのは、兵庫県、神奈川県、東京都、北海道、山梨県、青森県、大阪府、滋賀県、石川県、長野県、栃木県、群馬県、三重県、静岡県、千葉県、岡山県、鳥取県、岐阜県、埼玉県、京都府、愛知県、山口県、富山県、福岡県、宮城県、愛媛県、福井県、石川県、新潟県の 29 都道府県、ならびに各省庁、各鉄道会社、関係財団、各研究会、各障害者運動団体の資料である³⁾。こうした資料が障害者運動と関連する団体によってアーカイヴされているという事実そのものが、福祉のまちづくりに障害当事者たちがどれだけコミットしてきたかを証明している。

これらの資料をすべて紹介することはできないが、その一例として、「福祉のまちづくり条例」推進都民の会と東京都との交渉報告を紹介したい（福祉のまちづくり条例推進都民の会 1993）。なぜこの資料を取り上げるかというと、東京都側の福祉のまちづくりに対する認識と、障害当事者たちの福祉のまちづくりに対する認識のズレを読みとることができるように思える、興味深い資料だからである。

1993年12月24日、東京都庁第一庁舎にて、吉田敏彦

を代表者とする「福祉のまちづくり条例推進都民の会」（以下、都民の会）が提出した福祉のまちづくり条例についての要望書への回答が、東京都からなされた。

第一のポイントは、検討委員会に障害者がどの程度参加しているかという点であった。東京都によれば、検討委員会は、「分野別に学識経験者、経済界、関係業界、労働団体、都民、行政、当事者（高齢者、障害者）」、総勢 28 名を考えているとのことであった。この点について、都民の会は、当事者の数が少なすぎるとして反発した。東京都が想定していた当事者は、障害の部位別に 3 名 + 高齢者 1 名の計 4 名しかいなかった。

第二のポイントは、東京都が想定していた障害の範囲についてである。障害の部位別という点について都民の会が質問したところ、東京都は「肢体不自由、視覚、聴覚」の三種を挙げた。ここから、難病や内部疾患、精神障害や知的障害、あるいはその他の障害については範囲に入っていなかったことがわかる。これは、1991年のWTOの「障害のある人々の定義」よりも範囲の狭い定義である。

第三のポイントは、都民の会がまちづくりの主役は当事者であるべきと主張した点にある。この点について、東京都は、「懇談会」でそれについての議論もあったとし、「内部のチェックは障害者等が一番できると思う」との回答をしている。そこから都民の会は、当事者を「専門家」と対等にみてほしいとし、懇談会にも当事者をもっと増やしてほしいという要望を行なったが、これについて、都は難色を示した。出来上がった懇談会についての資料も BEGIN は収集している。1994年4月11日に開催された「第1回やさしいまち東京構想懇談会会議次第」に添付された委員名簿をみる限り、当事者の数が過半数を超える、あるいは大勢をしめるということはやはりなかったようである（東京都 1994）。

以上から推測できるのは、東京都が想定していた福祉のまちづくりにおける身体は、高齢者の身体を主眼としていたのではないかということである。障害の部位である「肢体不自由、視覚、聴覚」は高齢者の身体にもあられるものである。また、「やさしいまち東京構想懇談会」への東京都知事の諮問と諮問趣旨の資料も残されているが、そこでは「21世紀の福祉社会を目指し、さらに一層福祉のまちづくりを推進し、高齢者や障害者はもとよりすべての都民が、いつでも、どこでも、使いやすい都市施設を備えた「やさしいまち東京」を実現する必要があります」（東京都 1994、資料 4）と高齢者を前にもってくる文章や、「本格的な高齢社会の到来や障害者の社会参加

への高まり等」(東京都 1994、資料 4) といった、こちらでも高齢者が前面に出ている文章があることから、高齢者と障害者がセットとされ、かつ高齢者の方に比重が置かれていたと推測することができる。こうした東京都の「当事者」の想定と、そこから導出される身体感が、1990年代前半の福祉のまちづくりにおける障害の定義を狭める背景にあったのではないだろうか。この点については、さらに厳密な調査研究をしなければ断定できるものではないため、示唆するだけにとどめておきたい。

3. 障害者／観光／まちづくり

BEGIN はアーカイヴを構築していくと同時に、発信も行っていた。その発信の成果の一つである『季刊 ジョイフル・ビギン』は、一般書店でも販売可能な雑誌の形態で、1994年から刊行が開始された。その創刊号は、「まちづくり」特集から始まっている。興味深いのは、雑誌の創刊号であるにもかかわらず、この雑誌がどういう意図で作られたのかという説明がなく、いきなり「ドキドキワクワク車イス西日本ひとり旅」というルポルタージュが掲載されている点である。

このルポは、『季刊 ジョイフル・ビギン』の編集者でもある脳性マヒ者の堤愛子が、東京を出発して、名古屋、京都、大阪、神戸、高松、琴平を八泊九日で旅をしたときの記録である。淡々とした記録ではなく、観光の苦勞と、それ以上に楽しさをイキイキとした文体で伝えるものとなっている。このルポを読んだ人は、街に飛び出したくなるような思いを喚起されたのではないだろうか。

堤はこの旅行にあたって、四つの課題を設定した。すなわち、「①鉄道、バス、フェリー、飛行機など、なるべく他種類の交通機関を利用する。②各地で障害者と交流する。③四国では、金比羅参り(石段)か大歩危(峡谷)で観光する。④少なくとも一回は、飛び込みで旅館に泊まる」(堤 1994: 2) の四つである。これによって、大がかりな配慮が必要となるハード面(交通機関などの整備)と、少しの配慮があれば足りるソフト面(観光地にいる人々の助け)が揃っているかどうかを確認することが可能となる。すなわち、この企画の狙いは、身体障害者が自分の住んでいる地域から別の地域へと移動するにあたり、移動したいときに移動できるか、その環境が整っているかどうかのチェックを、自分の身体を用いて行なうというものであった。

DPI 日本会議が 2017 年に刊行した『障害者が街を歩けば差別に当たる?!』という本のタイトルに端的に示さ

れているように、社会には様々なバリアがあり、それが身体障害者の障害をつくりあげている。このバリアにもっとも気がつくのは、当事者である。たとえば、堤がこの旅で交流した、日本自立生活センター(JCIL)代表の長橋栄一は、京都のいろいろな寺院を訪れて、障害者用のトイレの設置やスロープが必要であることを訴えてまわり、その成果をまとめた『車いす観光ガイドブック』を 1975 年に刊行した(小島 1980)。現在、京都を観光するにあたってバリアが少ないとすれば、それは長橋らによる地道な活動の成果が土台にあったからこそである。

このように、障害当事者による観光は、その街がどれだけ障害者に配慮することができているのかを測定するための、重要な方法の一つなのである。すなわち、『季刊 ジョイフル・ビギン』が車いすでの観光の話から始まっていることは、その雑誌が移動の自由を称揚する趣旨のものであるということに端的に語っていることになる。それだけではない。その移動の自由は、上から与えられるだけのものではなく、自分たちの手でつかみとっていくことができるものだというメッセージを発信するものでもある。堤はルポを以下のように結んでいる。

ただ、これだけはいえる。「設備が整うまで待つ」必要はない。私たちが外に出ることで、鉄道が、船が、バスが、飛行機が、そしてまちが変わっていくのだ。そのことは、この旅で出会った各地の仲間たちが証明している。そして障害をもたない人たちも、私たちが助けを求めれば必ずこたえてくれる。

全国の障害をもつみなさん、気軽にまちに、旅に出ましょう。(堤 1994: 17)

おわりに ユニバーサルツーリズムの歴史のために

障害者が観光するうえで最大の問題となるのは、地域から地域への移動である。観光には人間の身体移動が必ず伴う。物品売買の場合、物品が生産地から販売所へ動くため、人は動かない。また、自然資源にせよ、人文資源にせよ、観光資源も動くことはない(大橋 2014: 4)。つまり、観光とは、人間の身体移動が中心にある概念なのである。それにもかかわらず、先述したように、観光の歴史にはユニバーサルツーリズムの視点がほとんど盛り込まれていないという現状がある。すなわち、人間がある地点からある地点へ移動できるのは自明のことと考えられているように思われる⁴⁾。かつて、観光は平和への

パスポートと呼ばれた。紛争地帯のあるところなどには、観光に行くこともできないため、その地へ移動できるということ自体が平和の証であるという意味だ。それにならって、観光をあらゆる人の移動の自由へのパスポートと位置付けて研究する視座が必要なのではないだろうか。

現在、観光の歴史研究と障害者運動の歴史研究、さらに福祉のまちづくりの歴史研究は、一体となってなされていない。福祉のまちづくり研究は、ある都道府県、ある市町村の研究がメインとなる。それは点の研究といえる。1990年代、福祉のまちづくりが進んでいくなかで観光に練り出した障害者たちは、点を線に変えていこうとした。この線をいくつも引いていくことで、線は面へと変わっていく。日本国内だけでなく、海外にも線をのばし、面を増やしていけば、それはいずれ円に変わる。ユニバーサルツーリズムの実現は、現時点ではまだまだ遠い未来の話であるが、一步一步着実に前進しつつある。しかし、それは後退する危機にさらされている。ユニバーサルという語に内実を与えてきた障害者たちの運動の歴史が「忘却」されつつあるからである。こうした「忘却」に抗い、観光の歴史のなかに障害者というステークホルダーを位置付けるうえで、BEGINのアーカイブは非常に有用である。

1990年代におけるBEGINのアーカイブの価値は、それぞれの場所で個別に活動する人々へ情報を提供し、その活動をエンパワメントすることにあった。それから25年ほど経った現在、BEGINのアーカイブの価値は、歴史を書いて記録するためのものへと変化した。その歴史を書いていくことが、BEGINの資料を継承した者には求められている。

[注]

- 1) 『平成30年版 観光白書』の「第I部 平成29年観光動向」を参照。(http://www.mlit.go.jp/common/001260951.pdf)
- 2) 論文検索システムCiNiiで「バリアフリーツーリズム」と入れてヒットする論文の数は6件、「ユニバーサルツーリズム」と入れてヒットする論文の数は37件である。
- 3) BEGINの資料リストについては、以下のアドレスから無料でダウンロードできる。(http://www.arsvi.com/o/begin_list.xlsx)
- 4) VRによる観光ということであれば、身体が動くことはないが、2018年現在のVRで得られる情報は視覚的、聴覚的な情報にとどまっている。また、その地域に住む人々と交流することも、現状ではできない。

(参考文献)

- DPI日本会議, 2017, 『障害者が街を歩けば差別に当たる?!——当事者がつくる差別解消ガイドライン』現代書館。
- 福祉文化学会監修, 1992, 『障害者アクセスブック——海外旅行編』中央法規出版。
- 福祉のまちづくり条例推進都民の会, 1993, 「(93) 12-24 東京都交渉報告」, [請求番号 233]
- 川村匡由・立岡浩編, 2013, 『観光福祉論』ミネルヴァ書房。
- 小島操, 1980, 「街づくりは人間づくり——〈街づくり運動〉長橋栄一さんと京都を歩く」『われら人間』13: 36-40。
- 中西正司, 2014, 『自立生活運動史——社会変革の戦略と戦術』現代書館。
- 日本福祉のまちづくり学会, 2013, 『福祉のまちづくりの検証——その現状と明日への提案』彰国社。
- 尾上浩二, 1994, 「大阪府まちづくり条例制定運動をふりかえって」『ジョイフル・ビギン』1: 22-28。
- 大橋昭一, 2014, 「観光とは何か」大橋昭一・橋本和也・遠藤英樹・神田孝治編『観光ガイドブック——新しい知的領野への旅立ち』ナカニシヤ出版, 2-7。
- 大野更紗・尾上浩二・熊谷晋一郎・小泉浩子・矢吹文敏・渡邊琢, 2016, 「障害者運動のバトンをつなぐ」尾上浩二・熊谷晋一郎・大野更紗・矢吹文敏・渡邊琢『障害者運動のバトンをつなぐ——いま、あらためて地域で生きていくために』生活書院, 129-63。
- 世界観光機関(WTO), 1991, 「WTO90年代における障害のある人々に対する観光機会の創出(第9回総会決議)」, [請求番号 135]
- 東京都, 1994, 「第1回やさしいまち東京構想懇談会配布資料」, [請求番号 351]
- 堤愛子, 1994, 「ドキドキワクワク車イス西日本ひとり旅」『ジョイフル・ビギン』1: 2-21。

