

## 第4章

---

### タイにおける障害者アクセシビリティの法的保障と実現における問題

西澤 希久男

#### はじめに

近年、バンコクとその近郊において、鉄道網の整備が急ピッチで行われている。世界的に有名なバンコクの交通渋滞を緩和するためには、自動車移動に依存しない交通網を確立する必要がある。今後、よりいっそう移動手段の充実化が図られる予定であるが、その利益をすべての人が享受するには、利用者の特性に応じた対応が求められる。とくに、障害者や高齢者といった、いわゆる「交通弱者」といわれる人たちにとっては、その他の人と比べて移動に関する利益を享受することがよりいっそう重要となる。新しい交通機関が整備中の現在こそ、移動の利益をあまねく広げるために、アクセシビリティの確保が喫緊の課題となっているといえる。

そこで、本章では、障害者のアクセシビリティのなかでも、とくに交通に代表される、物理的アクセシビリティに焦点を当て、タイにおける障害者アクセシビリティに関する法制度の歴史の変遷と現状を検討することを1つの課題とする。その際、一部地域のみ限定して適用される条例は対象から除外し、タイ全土において適用される法律と省令を対象とする。

さらに、法文上は存在する権利がいかにかに不十分であるかという開発途上国でしばしばみられる問題と、法的権利の実現のためには闘う「手段」が必要であることを再確認するために、障害者によって提起された、高架鉄道に関する行政訴訟と民事訴訟をとりあげ、その概要と法的問題を検討したい。

## 第1節 タイにおける障害者の物理的アクセシビリティに関する法令

タイの障害者基本法といえる、「仏暦2550（西暦2007）年障害者の生活の質の向上と発展に関する法律」には、障害者のアクセシビリティに関する規定が存在する。しかし、同法が最初に障害者アクセシビリティについて規定した法律ではない。障害者を対象とした最初の法律である、「仏暦2534（西暦1991）年障害者能力回復法」にも規定されており、物理的アクセシビリティに関する法的保障については、歴史の変遷がある。

そこで、障害者の物理的アクセシビリティに関係する法令を歴史的にみてもと、以下ようになる。

- ① 「仏暦2534（西暦1991）年障害者能力回復法」第15条4号
- ② 「仏暦2540（西暦1997）年タイ王国憲法」第55条
- ③ 「仏暦2534（西暦1991）年障害者能力回復法に基づき発布された仏暦2542（西暦1999）年省令（第4版）」
- ④ 「仏暦2544（西暦2001）年障害者向けの器具又は設備の基準に関する障害者能力回復委員会規則」
- ⑤ 「仏暦2548（西暦2005）年障害者又は身体的弱者及び高齢者のための建物内における設備を定める省令」
- ⑥ 「仏暦2550（西暦2007）年タイ王国憲法」第54条
- ⑦ 「仏暦2550（西暦2007）年障害者の生活の質の向上と発展に関する法律」
- ⑧ 「仏暦2555（西暦2012）年障害者がアクセスし、利用するために、建物、場所、その他サービスにおいて提供する器具、設備、又はサービスとその性質を定める省令」
- ⑨ 「仏暦2556（西暦2013）年障害者がアクセスし、利用するために、建物、場所、車両及び交通サービスにおいて提供する器具、設備、又はサービスとその性質を定める省令」

以下では、タイで障害者のアクセシビリティがどのように規定され、ど

のように保障されるようになってきたのかを理解するために、関係する法令の内容を、すでに廃止されたものと、現在効力を有するものとに分けて紹介する。

### 1-1 廃止法令

#### (1) 「仏暦 2534（西暦 1991）年障害者能力回復法」ならびに同法に基づいて 発布された省令および規則（上記①，③，④）

障害者を対象とした最初の法律である、「仏暦 2534（西暦 1991）年障害者能力回復法」（以下、1991年障害者リハビリテーション法）は、全20カ条の非常に短い法律である。構成も非常に単純であり、内部での章分割もされていない。吉村（2012）によれば、同法の制定にかかわった障害者リーダーの目的が、タイの障害者のおかれている状況を改善するために、職業機会、教育機会を確保することであり、そこでは、厳しい生活からいかに脱出するかが優先課題であった。それゆえ、同法は、障害者への権利付与というよりは、利益供与を目的としており、アクセシビリティについても提供される利益としての考え方に沿っている。

同法では、アクセシビリティについて、第15条4号で規定している。それによると、障害者登録をした障害者が受けることができる支援、発展、リハビリテーションの1つとして、社会活動での容認、参加および障害者が必要とする便宜またはその他サービスを挙げている。つまり、「障害者が必要とする便宜またはその他サービス」がアクセシビリティに関係する。そして、その具体化のために、第17条1項1号は、障害者のために必要な器具・設備を設置しなければならない、建物、施設、車両またはその他公共サービスの種類を定める省令を発布する権限を関係大臣に認めている。

その第17条1項1号に基づいて発布されたのが、「仏暦 2534（西暦 1991）年障害者能力回復法に基づき発布された仏暦 2542（西暦 1999）年省令（第4版）」（以下、1999年労働社会福祉省令）である。本省令は、1999年12月17日に公布・施行された。1991年障害者リハビリテーション法が1991年11月25日公布、公布180日後である1992年5月23日施行で

あり、施行日から起算しても7年半以上が経過している。

同省令は全7カ条で構成されており、各々、税金の控除（1条）、設備等の設置義務がある建物の種類（2条）、設備等の設置義務がある施設の種類の種類（3条）、設備等の設置義務がある車両の種類（4条）、設備等の設置義務があるその他公共サービスの種類（5条）、設置する設備の基準（6条）、設置した設備等の表示（7条）について定めている。

設置義務がある建物は、障害者または高齢者支援施設、障害者教育施設、病院、ホテル、会議施設、教育施設、大規模交通駅および建築規制に関する法律が定めるその他建物である（2条）。

設置義務がある施設は、公園、動物園または同様のサービスを提供する施設（3条1号）、公共サービスまたは障害者が含まれうる集団が利用するサービスを提供するためのその他施設である（3条2号）。

設備等の設置義務がある車両は、自動車法に基づく公共車または事業車（4条1号）、陸上交通法に基づく路線バス（4条2号）、列車または電車（4条3号）、タイ領海内航行に関する法律に基づく旅客船（4条4号）、航空法に基づく旅客機（4条5号）である。

設備等の設置義務があるその他公共サービスとは、第2条から第4条に定められている建物、施設または車両以外のもので、障害者が利用者として含まれるその他公共サービスとされる（5条）。例示として、公衆電話、郵便ポストが挙げられている。また、以下で説明する「仏暦2544（西暦2001）年障害者向けの器具又は設備の基準に関する障害者能力回復委員会規則」では、設備等が設置されるべき公共サービスとして、歩道、看板または標識、郵便ポスト、歩行者信号、問合わせ窓口、公衆電話が挙げられている。

1999年労働社会福祉省令は、障害者のための設備・器具を設置する必要がある建物等の種類を規定するだけで、具体的に設置する設備等の種類および基準については規定していない。そのため、同省令のみでは何を設置してよいのかが判然としない。

そこで、「仏暦2544（西暦2001）年障害者向けの器具又は設備の基準に関する障害者能力回復委員会規則」（以下、2001年障害者リハビリテーショ

ン委員会規則)が2001年11月30日に公布・施行された。同規則は、1999年労働社会福祉省令において障害者用の設備・器具等を設置しなければならない、「建物」、「施設」、「車両」、「公共サービス」ごとに、設置すべき設備等の種類とその規格を定めるとともに、設置した器具等の存在を示す表示の方法についても定めている。

(2) 「仏暦2540(西暦1997)年タイ王国憲法」および「仏暦2550(西暦2007)年タイ王国憲法」(上記②, ⑥)

タイは数多くの憲法が制定された歴史を有する。立憲革命が発生した1932年に制定された「仏暦2475(西暦1932)年シャム王国統治憲章」から現行の「仏暦2560(西暦2017)年タイ王国憲法」(以下、2017年憲法)まで20の憲法が制定されている。この数の多さは、クーデターに原因がある。タイでは、クーデターが発生すると、そのときの憲法を廃止して、暫定憲法を制定する。そして、一定期間経過後に恒久憲法を制定する。このサイクルを繰り返すため、数多くの憲法が制定される。

しかしながら、「仏暦2540(西暦1997)年タイ王国憲法」(以下、1997年憲法)は、クーデターを経て制定されたわけではなく、タイの憲法史からすると例外であった。それは、クーデターを契機とした、制定過程に問題のある憲法とは決別し、民主的な憲法を制定しようという動きに基づいて制定されたものである。

タイにおいて初めて民主的な手続きにより制定された1997年憲法は、①国民の政治参加の拡大、②人権保障の強化、③政治、行政の公正、透明性、効率性の確保を、改革の3つの柱に据えていた(今泉2002, 93)。人権保障の強化に関連して、1997年憲法は、「第2章 タイ国民の権利及び自由」と題して、40条にわたって権利および自由について規定した。そのなかで、初めて障害者の権利についても規定された。

第55条

障害者又は身体的弱者は、法律の規定に従い、国家から公共の便宜及びその他援助を受ける権利を有する。

同条により、法律の留保は存するが、障害者は、国家から公共の便宜およびその他援助を受ける権利を有することとなった。アクセシビリティに関する便宜・援助もこれに含まれる。1991年障害者リハビリテーション法では、障害者を単に利益を受ける、保護の客体として認識していたが、1997年憲法は、権利の主体としている。

初めての民主的な手続きにより制定された1997年憲法は、2006年9月のクーデターによりもろくも崩れ去った。暫定的な統治の枠組みを定める暫定憲法を経た後、2007年8月24日に「仏暦2550（西暦2007）年タイ王国憲法」（以下、2007年憲法）が公布された。クーデターを契機とする憲法であるが、障害者の権利に関しては、さらなる進展をみせた。

2007年憲法では、障害者が明確な名宛人となっている権利および自由として、差別禁止（30条3項）、司法過程における保護（40条6号）、無償教育および他者と同等の権利を受ける為に国から支援を受ける権利（49条2項）、そして国家から社会福祉、公共の便宜、その他支援を受ける権利（54条1項）が保障されている。

このなかで、アクセシビリティに関係するのは、第54条1項である。この規定の策定には障害者自身が大きな役割を果たした。

2007年憲法の起草の際、障害者に関する規定の起草方針について障害者団体を交えて話し合いを行っていた<sup>1)</sup>。2007年4月に提出された第1草案において、第53条（最終的には第54条となる）は以下のように規定していた。

### 第53条

障害者又は身体的弱者は国家から社会福祉、公共の便宜及びその他援助を受ける権利を有する。

上記案について、タイ障害者協会は、「受ける権利を有する」という表

---

1) 2007年憲法の障害者関連規定起草における障害者の役割については、西澤（2010）を参照。

現であると、当該権利が無視されて放置されたり、優先順位が下げられたりするおそれがあると指摘した。そこで、アクセス原理を主張するとともに、実際に利益を得る必要があることから、「アクセスし、かつそれから利益を受ける権利を有する」と修正することを提案した（西澤 2010, 124-126）。この障害者協会の提案を受けて、憲法起草第1小委員会は草案を修正し、それが2007年憲法第54条として結実した（西澤 2010, 127）。さらに、同条で注目されるのは、法律の留保に関する文言が削除されたことである。1997年憲法では、権利保障がなされていても、当該権利を保障する具体的な法律が必要だったが、2007年憲法では、法律の制定を待つことなく、権利が保障されることとなった。

## 1-2 現行法令

### (1) 「仏暦 2548（西暦 2005）年障害者又は身体的弱者及び高齢者のための建物内における設備を定める省令」（上記⑤）

障害者による建物へのアクセスを確保するために、「仏暦 2522（西暦 1979）年建物規制法」に基づき、内務省令として、「仏暦 2548（西暦 2005）年障害者又は身体的弱者及び高齢者のための建物内における設備を定める省令」（以下、2005年内務省令）が公布・施行されている。同省令の公布理由として、1997年憲法第55条および第80条2項が、障害者等が国家から公的便宜、その他支援および助成を受ける権利を定め、障害者等が社会においてさまざまな活動に参加する機会を実現するためであることが挙げられている。権利として憲法に定められることの重要性を示している。

同省令は、全30カ条よりなり、その構成は、施行日、定義等を定めた一般規則の後、第1章「設備標識」、第2章「傾斜路及びエレベーター」、第3章「階段」、第4章「駐車場」、第5章「建物入口道、建物間通路及び建物間連結通路」、第6章「扉」、第7章「便所」、第8章「ブロック」、第9章「娯楽施設、会議場及びホテル」、経過規則である。

第3条は、障害者等のための設備を設置しなければならない建物を定めている。それによると、第1に、一般人の利用に供している建物部分の面積が300㎡を超える、病院、クリニック、保健センター、公務実施建物、



国営企業、法律により設置が定められている政府機関、国立の教育施設、図書館および博物館、飛行場、鉄道駅、バスターミナル、船着場といった公共交通機関駅である（3条1号）。第2に、一般人の利用に供している建物部分の面積が2000㎡を超える、事務所、娯楽施設、ホテル、会議場、運動場、ショッピングセンター、百貨店、その他種々の建物である（3条2号）。設置義務対象の建物は、同省令第1章から第8章に定められた設備を設置しなければならない。

第9章は、娯楽施設、会議場およびホテルに適用される特則を定めている。娯楽施設および会議場は、100座席ごとに1以上の車いすスペースを配置しなければならない（26条）。100室以上の客室を要するホテルは、火災等の緊急時に対応するための設備や避難のために、非常口等に近接するなどの措置を講じた客室を1以上設けなければならない（27条）。また、当該客室が備えなければならない浴室設備についても規定している（28条）。

同省令は、施行前において、すでに建物が存する場合や建築または改修許可手続を進めている場合には適用されない（29条）。同省令の施行は、公布後60日経過後であるので、施行日は2005年8月31日である。

- (2) 「仏暦 2550（西暦 2007）年障害者の生活の質の向上と発展に関する法律」ならびに同法に基づいて発布された、「仏暦 2555（西暦 2012）年障害者がアクセスし、利用するために、建物、場所、その他サービスにおいて提供する器具、設備、又はサービスとその性質を定める省令」および「仏暦 2556（西暦 2013）年障害者がアクセスし、利用するために、建物、場所、車両及び交通サービスにおいて提供する器具、設備、又はサービスとその性質を定める省令」（上記⑦、⑧、⑨）

現在のタイにおいて障害者基本法といえるのは、「仏暦 2550（西暦 2007）年障害者の生活の質の向上と発展に関する法律」（以下、2007年障害者エンパワーメント法）である。同法の制定に影響を与えたのは、2002年に始まった国連における障害者権利条約の策定である（吉村 2012, 203）。本法の制定には、1991年障害者リハビリテーション法と同様に障害当事者が大きく関与した。



本法は、障害者の権利として、公的な便益にアクセスし、利用する権利を定めている（20条1項）。具体的には、医療行為によるリハビリテーション・サービス（1号）、国家教育または国家教育計画に関する法律に従った教育（2号）、就業、標準サービス、労働者保護、雇用安定措置のためのリハビリテーション（3号）、障害者にとって必要な設備およびサービスの利用を含め、非障害者と平等に、社会、経済、政治活動において、完全かつ効率的に受け入れられ、参加すること（4号）、公的な政策、マスタープラン、計画、プロジェクト、活動、開発、生活必需品、法的扶助、弁護のための法律家へのアクセスを援助すること（5号）、情報、報道、通信、遠距離通信、情報技術、すべての種類の障害者のための情報・通信手段（6号）、手話通訳サービス（7号）、介助動物、介助器具等を移動中の乗物、または滞在中の場所に同行・持参する権利、またかかる場合において、障害者自身が公共の便益を無料で享受し、かつ同行・持参した介助動物、介助器具等に対する追加料金を免除される権利（8号）、障害者特別手当の受領（9号）、住環境の改修、その他のサービスの提供（10号）である。

本条に定められている内容は、障害者権利条約において明確にアクセスまたはアクセシビリティとして規定されているものよりも広範囲となっている。上記に散見されるように、本条で「アクセス」という単語が用いられているのは、既述のように、2007年憲法を起草する際の規定方法における議論と関係がある。

同時期に起草されていた2007年障害者エンパワーメント法においても、障害者の権利に関する規定について、当初は前述憲法草案と同様「受ける権利を有する」という形で規定されていた。しかしながら、第2議会での審議において、障害当事者である委員から、憲法起草委員会での修正を受けて修正提案が提出され、その提案に基づいて、憲法の規定と同様「アクセスし、かつそれから利益を受ける権利を有する」という形となった（Saphanitibanyatheangchat 2007a）。

第20条1項4号に定められている権利を実現するためには、物理的アクセシビリティの確保が必要となる。これに関して、第37条1項は、障

害者がアクセスし、利用することができるように、建物、駅、運輸機関、交通サービスまたはその他公的サービスに設置・提供する器具、設備またはサービスの種類・性質を規律するために、社会開発人間安全保障相、運輸相および内務相に対して、省令の公布権限を認めている。同条2項は、同条1項に定められた器具等を設置・提供した建物所有者等が税制上の優遇を受けることができるとする。

本条においても、2007年憲法第54条および2007年障害者エンパワーメント法第20条の規定と同様に、「アクセス」と「利益を得る」権利という文言が、障害当事者である委員からの修正提案により導入された。さらに、第2読会に当初提案された草案では、備えるべき設備、施設等が「障害者用」と「限定」されていた。この点についても、障害当事者である委員から、障害者用に限定される必要はなく、障害者が「利用できる」施設であれば問題はない、また、そちらの方が有用であるとして、修正提案が提出され、その提案が採用された (Saphanitibanyatheangchat 2007b)。

これまでみてきたように、2007年憲法および2007年障害者エンパワーメント法において、「アクセス」し、「利益を得る」という文言が一貫して導入されたのは、統一性の問題はもとより、タイにおけるそれまでの状況に対する懸念、危惧が原因である。それまで、権利として抽象的に認められていても、実質的にはその利益を享受することができず、まさに、「絵に描いた餅」であった。1997年憲法および1991年障害者リハビリテーション法のもとでは実現できなかった権利の実質化を図るために、2007年憲法および2007年障害者エンパワーメント法の起草においては、障害当事者が積極的に関与し、そのための方策を導入しようと試みた。その成果が、「アクセス」や「利益を得る」という文言の追加であり、懲罰的損害賠償制度や割当雇用制度義務違反者の公表制度である。既存の法制度および行政執行に対する不信が、権利や便益に現実に「アクセス」できるだけでなく、それを「利用する」ことを保障することを求めた。そのため、2007年障害者エンパワーメント法においては、「アクセス」という単語が多く用いられている。

物理的アクセシビリティについて規定する第37条に基づいて公布され

ている省令は、社会開発人間安全保障省と運輸省によるものの2つである。

社会開発人間安全保障省は、2012年に「仏暦2555（西暦2012）年障害者がアクセスし、利用するために、建物、施設、その他サービスにおいて提供する器具、設備、またはサービスとその性質を定める省令」（以下、2012年社会開発人間安全保障省令）を發布した。同省令は公布理由を、2007年障害者エンパワーメント法第37条2項が、障害者のアクセシビリティの改善・確保のために、器具、設備、サービスを設置・提供した場合の税制優遇を定めているにもかかわらず、どのような種類・性質の器具等を設置・提供すれば優遇を受けられるのかが定められていなかったためとする。

同省令は、全6カ条および別表により構成されている。第1条において、器具（1号）、設備（2号）、サービス（3号）、建物（4号）、場所（5号）の定義がされている。ここで、建物とは、公的、政治、教育、宗教、社会、娯楽または商業に関する活動のために人が使用できる建物または事務所を構成する部分および建物の周囲を指す。施設とは、料金を支払うか否かにかかわらず、人が入場または利用できる場所および往來のための通路も含む。

建物または施設に設置・提供する器具、設備、サービスについては第5条に列記されており、それは以下のとおりである。

- ① 障害者用いすまたは車いす用スペース
- ② 傾斜路
- ③ 視覚障害者用ブロック
- ④ 障害者用エスカレーター
- ⑤ 傾斜型または水平型動く歩道
- ⑥ 転落防止柵または格子
- ⑦ 移動可能くず入れ
- ⑧ 障害者用案内所
- ⑨ 障害者用公衆電話
- ⑩ 障害者用飲料水提供サービス

- ⑪ 障害者用現金自動支払機
- ⑫ 障害者用扉
- ⑬ 障害者用便所
- ⑭ 障害者用エレベーター
- ⑮ 障害者用駐車場
- ⑯ 障害者支援依頼用音響信号または光信号
- ⑰ 障害者用器具または設備表示標識
- ⑱ 障害者用往来路
- ⑲ 障害者用郵便ポスト
- ⑳ 障害者用避難場所
- ㉑ 視覚障害者用警告音声および聴覚またはコミュニケーション障害者用文字移動方式電光掲示板もしくは警告灯
- ㉒ 視覚障害者用音声情報案内および聴覚またはコミュニケーション障害者用文字移動方式電光掲示板もしくは標識
- ㉓ 障害者に対するサービス提供のため、障害種別ごとの障害者ニーズについて研修を受け、資格を有する職員

上記器具が有しなければならない品質については、別表において詳細に定められている。

つぎに交通機関とそれに付随する建物等へのアクセシビリティの改善と確保のために、担当省庁である運輸省は、「仏暦 2556（西暦 2013）年障害者がアクセスし、利用するために、建物、場所、車両及び交通サービスにおいて提供する器具、設備、又はサービスとその性質を定める省令」（以下、2013年運輸省令）を公布・施行した。同省令は公布理由を、2007年障害者エンパワーメント法第 37 条 2 項が、障害者のアクセシビリティの改善・確保のために、器具、設備、サービスを設置・提供した場合の税制優遇を定めているにもかかわらず、どのような種類・性質の器具等を設置・提供すれば優遇を受けられるのかが定められていなかったためとする。2012年社会開発人間安全保障省令と同一の理由である。

同省令は、全 16 カ条と別表よりなり、その構成は、定義の後、第 1 章「一般規則」、第 2 章「交通機関」、第 3 章「交通事業」である。

建物は、公共交通において利用する建物もしくは事務所を構成する部分または各種道路区域内における一般人の利用に供する建物を指す（1条4号）。場所は、建物の周囲の場所または区域を指す（1条5号）。

第2章では、対象となる交通機関の車両等ごとに、設置・提供する器具等を定めている。

第4条は、障害者のアクセシビリティの改善・確保のために、器具、設備、サービスを設置・提供する交通機関を列挙している。対象となる交通機関は以下のとおりである。

- ① 陸上交通法に基づく路線バス（1号）
- ② 自動車法に基づく公共車または事業車（2号）
- ③ 鉄道および公道施設法に基づく鉄道車両（3号）
- ④ タイ大量輸送電気鉄道に関する法律に基づく電気車（4号）
- ⑤ タイ領海内航行法に基づく客船（5号）
- ⑥ 航空法に基づく航空機（6号）

第5条から第10条は、各車両等が設置しなければならない器具、設備等を定めている。設置する器具等が有しなければならない性質については、別表において詳細に定められている。異なる種類の交通機関のあいだで、必要とされる設備等の相違を理解するために、以下に表4-1としてまとめる。

第3章は、対象となる交通事業に関する施設ごとに、設置・提供する器具・設備等を定めている。設置する器具等が有しなければならない性質については、別表において詳細に定められている。異なる種類の交通事業に関する施設のあいだで、必要とされる、器具・設備等の相違を理解するために、以下に表4-2としてまとめる。

### 1-3 小活

これまで障害者アクセシビリティに関する法令を概観してきたが、タイの法制度が有する問題点を同様に有している。それは、施行細則制定の遅れである。後述するように、この問題が駅における障害者用設備等の設置に関する紛争をより複雑にした。1991年障害者リハビリテーション法に

表 4-1 交通機材別障害者向けに設置する器具，設備またはサービスの一覧表

	障害者用器具，設備およびサービス	A	B	C	D	E	F
1	障害者用扉	○					
2	障害者移動器具または車いす昇降器具	○	○	○		○	
3	傾斜路	○		○		○	
4	障害者用昇降路					○	
5	車いすスペースまたは車いす接続器具	○	○	○	○	○	
6	障害者移動または車いす昇降用のリフト						○
7	障害者用座席数標識					○	
8	障害者用座席			○	○	○	○
9	障害者用船舶内通路					○	
10	障害者用階段					○	
11	障害者用便所			○		○	○
12	障害者用寝室			○		○	
13	障害者用器具または設備表示標識	○		○	○	○	○
14	障害種別ごとの航空機サービス利用ガイド						○
15	職員用障害種別ごとの障害者支援ガイド	○		○	○	○	○
16	障害者とコミュニケーションをとるための搭乗職員用翻訳ガイドまたはシンボル図	○	○	○	○	○	○
17	障害者用器具または設備が搭載されている車両であることを障害者が知るための車両外壁に添付する障害者マーク入りラベル				○	○	
18	視覚障害者用警告音声および聴覚またはコミュニケーション障害者用文字移動方式電光掲示板もしくは警告灯						○
19	視覚障害者用駅名案内音声および聴覚またはコミュニケーション障害者用文字移動方式電光掲示板もしくは駅名表示板				○	○	○
20	乗降の際における障害者に対するサービス提供のため，障害種別ごとの障害者ニーズについて研修を受け，資格を有する搭乗職員	○		○		○	○

(出所) Samnaknganplatrathuangkhomnakhom (2015, 第3章表3:2-2:C3;18-19) に基づき筆者作成。

A：陸上交通法に基づく路線バス，B：自動車法に基づく公共車または事業車，C：鉄道および公道施設法に基づく鉄道車両，D：タイ大量輸送電気鉄道に関する法律に基づく電気車，E：タイ領海内航行法に基づく客船，F：航空法に基づく航空機

表4-2 交通機関別障害者向けに設置する器具，設置またはサービスの一覧表

	障害者用器具，設備およびサービス	A	B	C	D	E	F
1	障害者用扉	○		○	○		○
2	障害者用座席または車いすスペース	○		○	○	○	○
3	傾斜路	○	○	○	○	○	○
4	障害者用階段および手すり	○		○	○		○
5	視覚障害者用ブロック	○	○	○	○	○	○
6	障害者用切符売場および改札口	○			○		
7	障害者移動器具または車いす昇降用のリフト	○			○	○	○
8	プラットホーム・レール間転落防止柵，格子または自動扉				○		
9	障害者用便所	○		○	○		○
10	障害者用エレベーター	○			○		○
11	障害者用公衆電話	○	○	○	○	○	○
12	障害者用駐車場	○			○		○
13	障害者用避難場所	○			○		○
14	障害者用器具または設備の表示標識	○	○	○	○	○	○
15	視覚障害者用通行地図	○			○		
16	障害者通行における情報提供						○
17	視覚障害者用警告音声および聴覚またはコミュニケーション障害者用文字移動方式電光掲示板もしくは警告灯	○			○	○	○
18	視覚障害者用情報案内音声および聴覚またはコミュニケーション障害者用文字移動方式電光掲示板もしくは情報表示板	○			○	○	○
19	職員用障害種別ごとの障害者支援ガイド	○			○	○	○
20	障害者とコミュニケーションをとるための職員用翻訳ガイドまたはシンボル図	○			○	○	○
21	障害者に対するサービス提供のため，障害種別ごとの障害者ニーズについて研修を受け，資格を有する職員	○			○	○	○
22	障害者用歩道		○				
23	障害者用道路横断信号および障害者用横断歩道		○				
24	障害者用歩道橋		○				

(出所) Samnaknganplatkrauthangkhomnakhom (2015, 第3章表3:2-3:C3;27-28) に基づき筆者作成。

A: バスターミナル, B: 道路, C: 道路区域内における建物または場所, D: 鉄道駅および電気鉄道駅, E: 船着場, F: 空港



基づく省令と規則の制定の遅れと同様の問題が、2007年障害者エンパワーメント法でも起こるであろうことは起草の際にすでに予測されていた。そのため、2007年障害者エンパワーメント法第44条は、同法に基づく省令等が発布されるまで、同法の内容に反しない範囲で、1991年障害者リハビリテーション法に基づいて出された省令等を使用すると定めた。施行細則の空白を回避するという点では評価できるが、障害者権利条約の制定過程の影響を受けた2007年障害者エンパワーメント法は、当然1991年障害者リハビリテーション法と性格を異にする。反しない範囲とはいえ、やはり迅速に制定する必要があるといえる。しかしながら、2007年障害者エンパワーメント法に基づく、アクセシビリティに関する省令が出るまで、5年ほど待たなければならなかった。依然としてこの問題は解決されないまま残っている。

もう1つ注目すべき問題は憲法における障害者の権利保障についてである。1997年憲法において、初めて障害者アクセシビリティに関する権利が保障された。この影響は、上述したように、2005年内務省令の公布理由として現れている。その他、障害者差別に関するものであるが、1997年憲法において差別禁止を定める第30条3項には、障害者の文言はなかったが、2007年憲法では、障害を理由とする差別の禁止が明確に規定された。

この2007年憲法における明記と障害者権利条約の影響で、憲法裁判所は、1997年憲法のもとでは合憲とされた司法裁判所裁判官公務員規則法第26条1項10号を、障害に基づく差別であるとし同条項を違憲と判断した（憲法最判決仏暦2555（西暦2012）年15号事件）。憲法上での保障はこのように影響が大きい。さらに、2007年憲法では、「法律の留保」の文言が削除され、権利保障が強化された。しかし、上記の現行法令部分に憲法が含まれていないことから明らかなように、現行の2017年憲法には、障害者アクセシビリティに関する権利を保障する条項そのものが存在しない。障害者の権利が実質化していない現状において、明確な形式での権利保障規定が削除されたことは、今後の障害者行政および立法に少なからず影響を与えられられる。

## 第2節 障害者アクセシビリティの実現とその手段としての訴訟

既述のとおり、障害者のアクセシビリティについては、1991年障害者リハビリテーション法に関連規定が初めて定められた。しかしながら、同法は非常に簡潔なものであり、実際の運用のためには、省令等の施行細則を定める必要があったが、施行段階で準備されていなかった。法律を制定したにもかかわらず施行細則が未整備のために、実施までに時間がかかってしまう事態はタイではよくみられる。

障害者アクセシビリティについても同様の問題が発生した。原理原則のみを定めるだけで詳細が定められていないため、設置義務を有する当事者は対応することができない。

このタイムラグが発生している最中に、バンコクで初の高架鉄道が建設された。バンコクの高架鉄道は、当初は1998年12月のアジア競技大会の開催にあわせて開通する予定であった。しかし、建設が間に合わず、最終的に、1999年12月5日のラーマ9世72歳の誕生日に開通した。そのため、正式名称は「国王陛下御誕生六周支祝賀鉄道」となっている。しかしながら、通常は、バンコク大規模交通システム（Bangkok Mass Transit System: BTS）と呼ばれている。当初は、既存の交通手段であったバスや国鉄の運賃と比較して高額であったために利用者は少なかったが、地下鉄との連携といった利便性の向上、平均所得の上昇にあわせて利用者は増加した。現在、朝夕においては通勤ラッシュがみられるようになり、一部の駅では、混雑時の入場規制も行われている。

この高架鉄道のアクセシビリティに関して、3人の障害者から、中央行政裁判所に対して訴訟が提起された<sup>2)</sup>。本事件は、タイにおける障害者の

---

2) タイは、日本とは異なり、4つの裁判所系統がある。すなわち、司法裁判所、憲法裁判所、行政裁判所、軍事裁判所である。本事件は、行政に関するものであったので、行政裁判所に訴訟提起された。

問題だけでなく、法制度の問題を端的に示している事件であるので、当該訴訟の内容についてみていく。

事件はまず、第1審である中央行政裁判所で原告の主張が退けられた。しかし、上訴審である最高行政裁判所では、原告の主張が認められ、逆転勝訴となった。双方に共通する論点として、①被告適格（原告が当該相手を訴えることができるか否か）、②出訴期間、③義務の懈怠の有無が挙げられている。

原告の主張は非常にシンプルで、契約時にはすでに1991年障害者リハビリテーション法が施行されており、当然被告は障害者のアクセシビリティを確保するための行動をする義務があるというものである。他方被告は、本訴訟に勝つために、義務の懈怠が存在しなかったことを主張するとともに、そもそも原告は訴えることができず、対抗した。①の被告適格の問題は、被告に民間会社が含まれており、当該会社は行政機関を対象とする行政事件においては、被告とはなりえないことを主張した。つぎに、②の出訴期間について、訴訟提起は法的安定性などの観点から、通常時間制限が設けられているが、本事件は、原告と被告の間で事前にさまざまな交渉があったため時間が経過しており、どの時点を起算点とするかという問題があった。起算点によっては出訴期間を超過するため、被告としては、出訴期間を問題として、訴訟提起は認められないと主張することとなる。最後に、③の義務の懈怠は、「法律不遡及の原則」にかかわる問題である。「法律不遡及の原則」とは、新たに制定される法律がその制定前の事実にはさかのぼって適用されることはないという原則である（竹内・松尾・塩野1989, 1309）。この論点が浮上したのは、1991年障害者リハビリテーション法の施行と施行細則の施行とのあいだに時間差が生じたからである。この立法不作為から起因した問題をどのように裁判所が判断するかが、本事件において最も重要な論点である。そして、この争点に関する判断が、第1審と上訴審で異なるに至り、結果が正反対となった。それゆえ、各審の内容を把握するために、上記の争点のうち、③の義務の懈怠の問題に着目して、以下の記述を読んでいただきたい。

## 2-1 内容

### (1) 中央行政裁判所判決仏暦 2552 (西暦 2009) 年 1431 号事件

最高行政裁判所判決仏暦 2557 (西暦 2014) 年 650 号事件によれば、原審である中央行政裁判所判決仏暦 2552 (西暦 2009) 年 1431 号事件の概要は以下のとおりである。

3人の原告のうち、1名(原告1)は出生時から両足がなく、残りの2名(原告2、原告3)は、事故により両足の感覚がなくなっており、全員車いすを使用している。原告全員は、バンコク都(被告1)、バンコク都知事(被告2)、バンコク都施設部長(被告3)、バンコク大規模交通システム株式会社(被告4)を相手取り、訴訟を提起した。

#### ① 原告の主張

原告の主張内容は以下のとおりである。

被告4は、1991年頃、被告1よりBTSのための独占権を取得し、それに基づき23の駅を建設した。各駅には、乗客休憩所、チケット売場、プラットホーム、レールが付置されているが、利用するには階段またはエスカレーターを利用しなければならなかった。しかし、23ある駅のうち、18の駅では、障害者、身体的弱者または高齢者のための設備がなく、また、残りの5つの駅においては、エスカレーターとエレベーターがいくつか設置されているが、スロープ、標識、点字案内、電光掲示板等がないため、原告および一般の障害者は、利便性を得ることができず、ほかの人からの支援に頼らざるを得ない状況であった。このため、原告は、障害者の就業や社会参加を促進する事を目的とした、「平等のための独立委員会」を組織し、全被告に対して、不足している設備等の設置を文書で求めた。しかし、被告が要求に応じて設置することはなかったため、再度文書で請求するとともに、被告と交渉し、また政府および民間の関係者を交えて協議を行ったが、被告1から被告3は要求に応じた設置を怠っている。

それゆえ、原告は中央行政裁判所に提訴し、以下の内容を命ずる判決または命令を請求した。

- (1) 1999年労働社会福祉省令第6条および第7条2項ならびに2001年障害者リハビリテーション委員会規則第4条6号(ア)~(オ)に従

- い、23 駅にエレベーターを設置すること。
- (2) 1999 年労働社会福祉省令第 5 条および 2001 年障害者リハビリテーション委員会規則第 5 条 3 号 (ア)～(キ) に従い、23 駅に設備および器具を設置すること。
  - (3) 1999 年労働社会福祉省令ならびに 2001 年障害者リハビリテーション委員会規則第 7 条 (エ) および (オ) に従い、車両に、車いすスペースおよび手すりを設置、また車両内外に障害者マークを添付すること。
- ② 被告 1 から 3 の主張

上記請求に対し、被告 1 から 3 は以下のように反論した。

まず、義務の懈怠に関連する反論である。すなわち、被告 4 と BTS 建設のためのコンセッション契約を締結したのは 1992 年 4 月 9 日であり、1999 年労働社会福祉省令および 2001 年障害者リハビリテーション委員会規則は契約当時施行されていなかった。法律には遡及効がないので、被告全員に実施させることはできないし、また、当該コンセッション契約には、被告 4 が障害者向けの設備等の設置を義務づける規定が存在しない。しかし、その後当該事案に係る請願があった際、内閣は、被告 1 に対して、障害者向けの設備等の設置を命じ、被告 1 も 18 の駅においてエレベーターを設置しようとしていた。

つぎに出訴期間に関連しての反論である。すなわち、原告の請願について、被告は何もしなかったという原告の主張に対して、原告とのあいだの最後の協議が 2006 年 4 月 27 日であり、原告は当該日から 90 日以内に行行政裁判所に訴訟提起しなければならないところ、実際に提起したのは 2007 年 9 月 13 日であるので、仏暦 2542 (西暦 1999) 年行政裁判所設置及び行政事件手続に関する法律 (以下、行政裁判所手続法) の第 49 条に定められている出訴期間を徒過しているとした。

③ 被告 4 の主張

被告 4 は、原告の障害者性、被告適格、義務懈怠、出訴期間の点から主張している。

原告の障害者性について、原告 3 人は、1991 年障害者リハビリテーショ

ン法第4条および「仏暦2534（西暦1991）年障害者能力回復法に基づき発布された仏暦2537（西暦1994）年省令（第2版）」（以下、1994年労働社会福祉省令）第4条（ウ）号に基づく障害者ではないとした。

つぎに被告適格について、被告4は、自身は行政機関に当たらないとともに、会社更生中であるから自身に被告適格がないことを主張した。自身が行政機関に当たらないとする理由として、被告4は、まず自身は民間会社であり、BTS建設のため契約条件に従って投資を行い、すべて自己の判断で運営を行っているとともに、被告1の監督下にあるわけではないので、行政裁判所手続法第3条が定める行政機関に当たらず、また被告1から3の代理でもないので、被告適格を有しないとする。

つぎに、現在、自身は会社更生中であり、行政裁判所の管轄について定める行政裁判所手続法第9条3号（判決文には第9条2項3号と記載）に基づき、被告適格を有しないとした。さらに、会社更生中においては、債務者の財産に関する民事事件の禁止および支払い等の債務履行を求めることを仏暦2483（西暦1940）年破産法（以下、破産法）が禁止していることを根拠に、原告による訴訟提起は許されないとするとともに、たとえ認められていても、執行できないと主張した。

つぎに義務懈怠については、コンセッション契約を締結した時点では、1999年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則は施行されておらず、また23駅の所有権は被告1に移転しており、設備の未設置の問題について、自身に責任はないとする。さらに、当該コンセッション契約には、エレベーター等の設備、器具の設置に関する条項は存在していないので、義務懈怠には当たらないとした。

最後の出訴期間について、原告は、被告からの連絡を2006年4月27日以降受領していないため、2006年7月26日までに提訴しなければならないにもかかわらず、実際に提訴したのは2007年9月13日であることから、行政裁判所手続法第49条が定める出訴期間超過により、訴訟の却下とともに、原告に手数料および弁護士費用の支払いを命ずるよう求めた。

#### ④ 被告1から3の主張に対する原告の反論

遡及適用の問題について、障害者の保護と支援を目的とする1991年障

害者リハビリテーション法第17条は、担当大臣に、障害者のための設備・器具等を設置しなければならない、建物、駅、車両、その他公共サービスの種類を規定する省令を發布する権限を与えていることと、また当該法律が施行される理由から考えるに、同法は一般の人と同等かつ平等に障害者が生計を立て、社会活動に参画することを目的としていると考えられるとする。そして、法律には遡及効はないという主張は、刑事法については当てはまるとする。しかし、障害者のための設備等の設置の場合には、法律、省令、規則において、既存の建物、駅、車両等に対して適用を除外する規定はなく、1999年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則が施行される以前に被告1と被告4がコンセッション契約を締結していても、被告1から3に対して、義務を発生させるとする。

出訴期間について、原告は2005年から被告に対して請願をしてきたが、訴訟提起をした2007年9月13日に至るまで被告が完全に履行することはなかったため、義務を懈怠しているとみなすことができ、行政裁判所手続法第49条に定められている期間を超過しないとする。また、利益を得る人は約70万人にもなる全障害者であり、本訴訟提起は公共の利益を保護するものとなるので、同法第52条に基づきいつでも訴訟を提起することができるとする。

#### ⑤ 被告4の主張に対する原告の反論

原告全員は1991年障害者リハビリテーション法第4条および1994年労働社会福祉省令に基づき、障害者であるとする。

被告適格に関連して、被告4は被告1とコンセッション契約を締結することにより、事業収入を得る権利を取得するとともに、大規模交通システムを保守管理する権限を有しており、そのことから、行政権限の行使または行政事業の実施をする権限を有すると解される。さらに、会社更生との関係においては、本訴訟は法律で定められた義務の懈怠である障害者用設備等の設置の実施を求めたものであり、会社更生中の被告4の財産に影響はないので、破産法が適用される事件ではないとした。

#### ⑥ 被告1から3の追加主張



法律が施行される前に完成した部分に追加して設備等を設置する際には、工学的に可能かどうか検討するとともに、建物への影響を考慮する必要があるとした。

⑦ 被告4の追加主張

被告1とコンセッション契約を締結したとしても、被告1から3の指揮命令下にあるわけではなく、かつ行政権限の委譲を受けたこともない。また、コンセッション契約のなかには、行政的権限を行使する条項は存在しないし、また行政権限を民間に移譲することを認める法律も存在していないとする。

また、もし原告の請求どおりエレベーターをはじめとした、障害者用の設備・器具を設置しなければならないとすると、7億パーツ以上となり、会社更生中の財産状況に大きな負担となるので、訴訟を提起できないとする。

また、関係法令が施行されていなかったうえに、駅等の施設の所有権は被告1に譲渡しているため、設置義務はなく、義務の懈怠に当たらないとした。

加えて、原告3は、行政裁判所手続法第49条の出訴期間を超過していると主張した。

⑧ 中央行政裁判所の判断

中央行政裁判所の命令に従い、被告1および2は次のように報告した。すなわち、民間投資によるBTS建設時、障害者に関する政策、計画は存在していなかったが、その後5つの駅にエレベーターを追加して設置する際、バンコク都の予算のほか政府からの支援金1億4519万4590パーツを使用した。さらに、残りの駅のエレベーターや障害者のための設備等について、被告1は被告4とともに予備調査を終了し、今後の承認のために詳細について検討中であったことがその内容である。

中央行政裁判所は検討の結果、3つの論点を提示した。すなわち、第1に、原告は被告4を訴えることができるか否かについて、第2に、出訴期間について、第3に、被告の義務懈怠についてである。

第1の論点である被告適格について、1972年の革命団布告<sup>3)</sup>第58号に

に基づき、被告2を監督者として、被告1が内務大臣から許可を得た結果、被告4は契約条件のもと、建設・運営者として、独占権を入手した。独占権を得た当該計画が大規模交通に関するものであることから、仏暦2528（西暦1985）年バンコク都統治規則法（以下、1985年バンコク都統治規則法）第49条に基づく被告1の権限の行使に基づいた公共サービスの運営であり、当該コンセッション契約は行政裁判所手続法第3条に定める行政契約に相当すると考えられる。それゆえ、被告4は行政行為としての交通事業の運営について、契約に基づき授權していると考えられ、原告の請願を実行していないことにより、原告は行政裁判所手続法第9条1項2号に基づき、行政裁判所に訴訟を提起できるとした。

その他、会社更生との関連については、当該行政訴訟は破産法第90条の12が定める民事訴訟ではないとするとともに、原告は全員障害者であるとして、最終的に被告4の被告適格を認めた。

第2の論点である出訴期間について、原告が最初に被告2に対してエレベーター等の設置を求めたときの最終書類は2007年3月5日付である。これを起算点すると行政裁判所手続法第49条に定められている90日以内を経過しているが、本訴訟は、障害者および高齢者一般という全体の利益に寄与するので、行政裁判所手続法第52条2項に基づき受理できるとする。

第3の論点は、被告が法律により定められた義務を懈怠しているか否かについてである。

アクセシビリティに関する障害者の権利を定めた1997年憲法第55条、バンコク都およびバンコク都知事の責務を定める1985年バンコク都統治規則法第49条、1991年障害者リハビリテーション法第17条1項1号に基づいて定められた、1999年労働社会福祉省令第2条および第4条、2001年障害者リハビリテーション委員会規則を検討した結果、憲法上権

---

3) 「革命団布告」は、1958年のクーデターにより政権を奪取したサリット・タナラットが憲法の廃止にともない、立法機関不存在の状況下において現実の統治に対応するために活用した法形式である。正式な改廃手続が行われないうえ、その効力は維持される。

利が認められていたとしても、公共の便宜の供与および支援をするためには法律の規定が必要であるとする。そして、契約締結当時、1991年障害者リハビリテーション法は目的を表すのみであり、詳細が定められていないなかで、被告が障害者のための設備等を設置した場合、法令に違反することはないが、設置の際に検討しなければならない要素として、予算、設備を設置した場合の建物の強度、大規模交通システムの運営、利用者への影響等を指摘する。

そして、被告1と被告4は1999年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則が施行される以前の1992年4月9日に契約を締結しており、その当時は障害者向けの設備等を設置すべき施設、設置すべき設備等の規格に関する詳細な規定が存在しなかったため、被告1から4が設置しなかったことは、当時の法律に基づき義務を履行しており、被告全員が法律の定めによる義務を懈怠しているとはいえないとした。

また、当該契約が関係省令および規則が施行される以前に締結されたとしても、設置免除の規定が存在しない以上、施行日において設備等を設置しないことは1991年障害者リハビリテーション法の目的、法の支配に反し、また、無慈悲な行政権限の行使であるとの原告の主張に対して、1991年障害者リハビリテーション法の目的は障害者の保護、支援、社会進出の確保等であるが、同法第17条は、ただ障害者の保護・支援のみを規定しているだけであり、担当大臣は社会、経済、文化への影響とともに、予算、追加支出など、さまざまな側面における発展段階を考慮のうえ、障害者用設備を設置する建物等を定める省令を発布しなければならないとした。さらに、法令が施行される前に建設または計画された建物に対して、事後的に設備等を設置する場合には、工学的に可能であるか、支払増額により計画にどのような影響をあたえるかを同時に検討しなければならないとする。そして上記要素の検討の結果、エレベーター等の設備の未設置は、1991年障害者リハビリテーション法の目的または法の支配への違反、無慈悲な行政権限の行使には当たらないとした。

さらに、原告が障害者用の設備等の設置を請願した後、被告は重要かつ

乗客数の多い5つの駅にエレベーターおよび設備等の増設をしており、これは事後的に定められた規則に沿った責務の実行であると考えられる。また、被告1および2は、残りの駅について、被告1および4が今後の設置のために調査中であることを明らかにしていることから、原告および障害者一般の困難および損害を是正するために、場面に応じて適切に法令が定める義務を実行しており、明らかになった事実からは被告は法令が定めている義務を放棄し、または適切な時間を超過して実施しているとはいえないとして、原告の請求を棄却した。

## (2) 最高行政裁判所判決仏暦 2557 (西暦 2014) 年 650 号事件の概要

### ① 原告の主張

第1審の中央行政裁判所は、被告に義務の懈怠は存しないと判断したので、原告は最高行政裁判所に上訴した際に、当該論点について再度主張した。

全被告が義務を懈怠していたとする主張の根拠として挙げているのは、第1に、たとえ、関係する省令・規則が施行される前に契約が締結され、設置すべき建物や設備等が判明しなかったとしても、被告は、1985年バンコク都統治規則法により直接責任を有する行政機関および政府担当者であり、設備等の設置義務があるにもかかわらず、原告が直面する困難について知りながら無視していることを挙げる。

第2に、海外視察により、世界的な流れとして設置をすることが求められていることは知っていたとするとともに、被告4の文書からも、被告1から被告3が障害者用設備等の設置の必要性とその詳細を知っていたことがわかるので、これらの経緯から、被告は法律で定められている義務を無視する意図があるのが暗示されるとする。

第3に、設備等設置の際におけるさまざまな要素の考慮について、必要ないとする。なぜなら、障害者が1人または何人いるにかかわらず、政府は無条件に、すべての人に平等に公共事業の利益を得させる義務があり、また1985年バンコク都統治規則法および1991年障害者リハビリテーション法には要素を考慮するような例外規定が存在していないからである。

最後に、本訴訟は、原告、一般人、障害者、高齢者、疾病者があまねく平等に、被告の事業である BTS において、往来またはサービス利用の利益を受ける手立ての問題を解決するものであり、本件の解決は契約締結時期、執行力の存否を検討するより重要であるため、法律に定められていることを履行しない理由として、法律には遡及効がないと主張することは、不誠実または法律に反した権利行使であるとした。そして、障害者と高齢者の人数に関する統計を示したり、行政裁判所手続法の御名者であるラーマ9世の障害者に対する言葉を引用したりして、被告の対応を批判した。

上記理由に基づき、被告が依然として設置していないかぎりには、中央行政裁判所は、まず被告に設置義務があるかどうかを先に論点とすべきであったとし、最高行政裁判所には、第1審判決を破棄し、原告の請求どおり、被告に障害者用の設備等の設置を命ずることを求めた。

#### ② 被告1から3の反論

原告による上訴は違法であると反論する。その理由として、第1に、第1審判決がどのような形で法律に違反しているかを反論していない、第2に、第1審で主張していなかったことを突然主張し始めたことを挙げる。

#### ③ 被告4からの反論

出訴期間について第1審と同様の主張をした後、義務の懈怠については、コンセッション契約締結時点において、1999年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則が不存在だったこと、さらに契約条項に何ら規定されていなかったことから、懈怠していないとする。さらに、一部駅では設置済であるうえ、その他の駅においても計画中であることも補強理由として追加して主張した。

さらに、たとえ障害者が1人または何人いるかにかかわらず、政府は無条件に、すべての人に平等に公共事業の利益を得させる義務があるとの原告の主張に対しては、法律の定める義務の懈怠についての論点ではないし、また政府予算がないためどうにもならないとする。また、ラーマ9世の言葉を援用することは、争点に関係ないとする。

#### ④ 最高行政裁判所の判断

最高行政裁判所は、コンセッション契約および会議日程等の事実確認を

したのち、3つの論点を提示した。すなわち、被告適格、出訴期間および義務の懈怠についてである。

まず、被告適格については、第1審では問題とならなかった、被告3である、バンコク都施設部長についてとりあげ、原告は被告3が義務の履行をどのように行ったかについて何ら事実を示していないので、原告が被告3を相手取り訴訟を提起できる基礎となる、困難または損害を被ったことはなかったことになり、被告3は被告適格を有していないとした。

出訴期間については、行政裁判所手続法第52条が、例外として、訴訟提起が全体の利益またはその他必要な理由があるときは、90日を超過していても受理できるとし、中央行政裁判所による受理命令は最終と判断でき、訴訟受理可能とする。

最後は義務の懈怠についてである。1997年憲法第55条、1985年バンコク都統治規則法第49条1号および第89条1項2号、1991年障害者リハビリテーション法第17条1項および第20条、1999年労働社会福祉省令第2条、第4条および第7条、2001年障害者リハビリテーション委員会規則第2条および各章を検討した結果、次のように判示した。

まず、被告4は、地方公共団体である被告1とコンセッション契約を締結したことにより、BTS事業の実施機関となり、行政的な事業である大規模交通における公共サービスを実施するための権限の委譲を受けている。それゆえ、被告4は、BTSに関するコンセッション契約に基づいて行う行政的な事業に限定して、行政裁判所手続法第3条に該当する行政機関であり、1999年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則に基づき障害者用の設備等を設置する義務を負っているとする。

つぎに、被告1および2の義務の懈怠についてであるが、まずコンセッション契約が1999年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則の施行前に締結されているとしても、1991年障害者リハビリテーション法において、既存建物等に対する適用を除外する規定が存在しないので、1999年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則の施行後は義務が発生するとする。



また、当該訴訟のなかで、5つの駅でエレベーターやエスカレーターなどを設置していることが明らかになったが、被告2に代表される被告1は、残りの18の駅にエレベーターを設置しない理由や、その他の設備等を設置しない理由、さらに、どのような制限、問題、障害が存在するのかを明らかにしておらず、たださまざまな要素、影響を考慮に入れなければならないと主張しているだけである。しかし、被告1と2が中央行政裁判所に行った報告、被告4がバンコク副都知事にあてた文書、被告2が内閣官房長官にあてた文書からわかることは、第1に、被告1および2が、残りの駅にエレベーターや障害者用の設備等を設置するための予備調査を実施し、今後の承認を得るために詳細について検討していること、第2に、被告4が障害者用の設備設置の重要性を考慮し、事業遂行のなかで、可能なかぎり、障害者用の設備等を設置し、将来的にも増設できるように努力したいとすること、また、第3に、5駅でのエレベーター設置のために、政府に予算支援を求め、残り18の駅でのエレベーター設置については、バンコク都の予算を割くことを検討していることである。これらより、障害者用の設備等の設置は、被告2に代表される被告1が実現できる範囲と考えられるとした。

そのうえで、1994年労働社会福祉省令および2001年障害者リハビリテーション委員会規則の施行から、原告による訴訟提起まで、6年以上が経過しているにもかかわらず、23の駅のうち、エスカレーターとエレベーターが設置されているのが5つの駅のみであることから、法律で定められた義務を懈怠している、と判示した。

それゆえ、第1審判決を破棄し、被告2に代表される被告1に以下の事を命じた。

- (1) 1994年労働社会福祉省令第6条および第7条2項ならびに2001年障害者リハビリテーション委員会規則第4条6号(ア)、(イ)、(ウ)、(エ)および(オ)に基づき、23すべての駅にエレベーターを設置すること。
- (2) 1994年労働社会福祉省令第6条ならびに2001年障害者リハビリテーション委員会規則第5条3号(ア)、(イ)、(ウ)、(エ)、(オ)



および(カ)に基づき、23すべての駅に設備・器具を設置すること。

- (3) 1994年労働社会福祉省令ならびに2001年障害者リハビリテーション委員会規則第7条(エ)および(オ)に基づき、電車の設備、すなわち車いす用スペース、手すり、および車両内外に障害者マークを添付すること。

上記についての実施は判決日から1年以内に完了し、被告3への訴えおよび論点3に関する原告の上訴は棄却する。判決に従って実施する際の方針および実行方法について、被告4は被告2と協力しながら行うこととする。

## 2-2 評価

本訴訟は、第1審では原告の請求が認められなかったが、上訴審である最高行政裁判所は原告の請求をすべて認める判決を出した。その重要論点は、被告に義務の懈怠が存在するか否かであった。第1審では、「法律不遡及の原則」をもとに、契約時に施行細則が存在しない以上、義務は存在しないとするとともに、一部駅での設備設置や今後の設置を検討していることから、義務の懈怠には当たらないとした。上訴審では、契約後に公布された施行細則には既存施設への適用が除外される旨の規定が存在しないことと、被告の努力、認識、予算状況から、実施可能であるのに実施しなかったとして、義務の懈怠が認定された。被告による努力等の要素が、正反対の結果を招いている。

本訴訟を惹起し、また複雑にしたのは、立法の問題である。1991年障害者リハビリテーション法は1991年11月25日に公布され、1992年5月23日に施行されたにもかかわらず、アクセシビリティに関する施行細則が公布・施行されるまで思いのほか時間がかかった。1991年障害者リハビリテーション法第15条1項1号に定められた、建物、駅、車両等における障害者のための設備等に関する省令は1999年12月17日に公布・施行され、さらに、設置する設備等の企画・基準を定めた規則は、2001年5月31日に施行された。原理を定めた1991年障害者リハビリテーション法

の施行から、設置すべき設備等の規格を定めた規則の施行まで9年を要している。

さらに、既存建物等の取扱いについて何ら明示がなかった事も、事態を複雑にした。たとえば、日本の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」は、第8条1項において、旅客施設の新設もしくは大規模改良を行うときまたは車両等を新たにその事業の用に供するときに限定して適合義務を課している。バリアフリーの完全化の観点からみると、このように既存施設を除外することは問題であるが、少なくともバリアフリー化をしなければならない施設の範囲は明確となる。しかしながら、タイにおいては、障害者用の設備等を設置すべき施設を規定する省令、設置すべき設備等有する規格を定める規則が、五月雨式に、何の制限もなく公布・施行されている。これでは、設置義務者は、どの建物に、どのような設備を、どのような規格で設置しなければならないか判断する事ができない。裁判で議論となった、「法律不遡及の原則」の点から考えると、原告が主張しているように、刑事法分野においては厳格に禁止されるが、それ以外の分野では絶対的なものではなく、新法を遡及させる必要があるのであれば、さまざまな要素を考慮のうえ、認められる場合がある。しかし、もし既存の施設も対象とするのであれば、当該原則を修正することになるので、明確な規定が求められる。新規法令を既存建物に適用するにしても、適用しないにしても、その点は明らかにする必要があった。関係省庁が多岐にわたるため、そのあいだの調整などで時間がかかるかもしれないが、五月雨式に施行細則を制定する方式は関係者を困惑させるだけである。

もう1つの問題は、判決執行の問題である。本事件は、判決後1年以内にその実行が求められている。判決が2015年1月21日に申し渡されたので、2016年1月21日が期間満了日となる。しかしながら、当該期間内に最高行政裁判所が命じたことを実施することはできなかった。判決後に初めてエレベーターが設置・運行されるためには、2017年5月までまたなければならなかった。このような遅れの原因の1つとして、当該施設が新しい設備を増設することに対応したデザインではなかったことがいわれて

いる（Wancharoen 2017）。設計段階において、設備を設置することを想定していなかったとすれば、新たな設置に困難が伴うことは想像に難くない。その困難さを伺い知る事ができる事例が、チョンノンシー駅のエレベーターである（写真4-1）。チョンノンシー駅はBTS開通後、訴訟が提起されるまでにエレベーターが設置された5つの駅のうちの1つである。事後的に設置されたエレベーターの乗降口が、道路のなかの島のよう部分にある。自動車が通行するなかをかき分けて乗降口に辿り着くには無理がある。

設置が遅れているほかの理由として、判決執行の問題がある。行政裁判所手続法第72条2項2号は、行政機関が義務の懈怠をしている場合、期間を定めて法律が定める義務の履行を命令することができるとする。しかし、命令に従って実行されなかった場合に、どのように強制するかについて判決当時に規定がなく（Sawaengsak 2013, 461）、そのため、行政裁判所としては、未履行の場合に対応をとることができなかった。しかしながら、行政裁判所手続法の第8次改正（2016年4月26日公布、同年6月25日施行）により、理由なく執行文言どおりに行わなかった、または大幅な遅延が生じている場合には、当該行政機関または政府責任者に対して、1回当たり5万バーツを超えない範囲で、過料を科すことができることとなっ

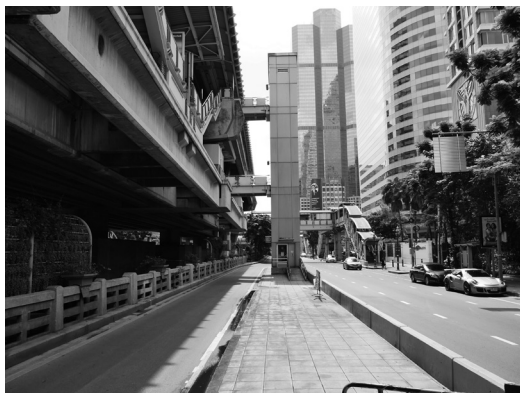


写真4-1 BTS チョンノンシー駅のエレベーター（筆者撮影）

た。しかし、どの程度の頻度で過料を科すのかが明確ではないため、どれだけ実効性があるかは疑問である。

さて、このような問題を抱えるなかで、原告は、BTSの施設に、障害者用の設備・器具の設置を促進するために、民事訴訟を利用した。すなわち、原告を含めた約100名の障害者がバンコク都を相手取り、損害賠償訴訟を提起したのである。本訴訟の特徴は、クラスアクションが用いられたことと、2007年障害者エンパワーメント法第16条が規定する懲罰的損害賠償制度に基づき、請求額を決定しているところである。

クラスアクションとは、当事者の多数性、争点の共通性、請求の典型性、代表当事者の適切性などの要件が満たされる場合に認められ、代表当事者が得た判決は勝訴・敗訴にかかわらず、クラスを構成する者全体を拘束する集団訴訟の一類型である（大村2011, 338-339）。クラスアクションは、2015年の民事訴訟法典改正の際に導入されたものである。障害者を代表して、バンコク都の不作为がもたらした損害賠償請求を行っている。

懲罰的損害賠償制度とは、主に不法行為訴訟において、加害行為の悪性が高い場合に、加害者に対する懲罰および一般的抑止効果を目的として、通常の填補損害賠償のほかに認められる損害賠償である（田中1991, 685）。2007年障害者エンパワーメント法第15条は障害に基づく差別を禁止している。さらに、同条が規定する差別を受けた者、または受けるおそれがある者は、「障害者の生活の質の向上と発展に関する国家委員会」に行為の取消または禁止を求めることができるとともに（16条1項）、損害賠償請求をすることもできる（16条2項）。裁判所は、故意または重過失により差別行為を行った者に対して、懲罰的損害賠償を科すことができる。同制度の導入は、差別禁止規定に実効性をもたせるためであり（西澤2010, 134）、懲罰的損害賠償の上限は現実損害の4倍に制限されている。今回の訴訟では、1人当たりの請求額として約140万バーツが請求されているとの報道がある一方（Wancharoen 2017）、損害賠償額の算定は、1日当たり1000バーツ程度で、1人当たり36万1000バーツとの報道が存在する（Prachathai 2017）。前者が懲罰的損害賠償を含めた金額とすれば丁度計算が合う。この障害者による民事訴訟は、近年のタイにおける法制度

改革の成果をとり入れたものであり、今後の障害者の訴訟に大きな影響を与える、先駆的な訴訟と考えられる。

しかしながら、先駆的で、野心的な民事訴訟は具体的な審議に入ることなく終了してしまった。裁判所間の管轄問題がその理由である。損害賠償請求は司法裁判所に属する民事裁判所に提起されたのであるが、バンコク都は行政裁判所判決に関連するものであるため、管轄が異なるとの異議を出していた。2018年1月22日、管轄問題についての判断が出され、BTS事件の今後は、移送により行政裁判所に託されることとなった。

その後利害関係者は、行政裁判所が管轄を有することにともない、2018年5月9日に、中央行政裁判所に対して、損害賠償請求訴訟を提起した。原告は総勢430名で、請求額は1億4800万バーツである（Daily News 2018）。今後の進展が注目される。

## おわりに

これまで、障害者アクセシビリティに関する法令およびBTS事件について検討してきた。情報アクセシビリティを含めたタイにおけるアクセシビリティの現状について、Disabilities Thailand and Network of Disability Rights Advocates (2016)は、政府は障害者アクセシビリティを法制化しているが、その執行のための効果的方策が欠けていると評価する。施行細則不存在、遅延、予算不足といった原因で実効性がないのはタイをはじめとした開発途上国が共通に抱える問題であるが、障害者アクセシビリティにおいては施行細則である省令・規則の公布遅延が生じた。列挙されている器具、設備等は充実したものであるが、それらが実際に整備されるための対策は不十分で、執行面での問題は改善されていない。障害者団体は2007年憲法、2007年障害者エンパワーメント法の制定過程において長年継続している問題状況を打破することを試みたが、現時点ではその思いは結実していない。

タイの状況は体裁を整え、外面を見栄えよくしているのみであると評価することもできる。しかし、いったん体裁を整えてしまうと、その体裁が

根拠となってしまう。検討してきた BTS 事件も、体裁としての 1991 年障害者リハビリテーション法とその施行細則を根拠とすることができたからこそ、裁判を提起することができたといえる。本事件は継続中であるが、既存建物に限定しない形で設置義務を認定した行政裁判所の判断は 2007 年障害者エンパワーメント法のもとでも大きな影響を有すると考えられる。



写真 4-2 各駅の入出口とエレベーターの設置場所を表示するスマートフォンアプリの画面（筆者撮影）

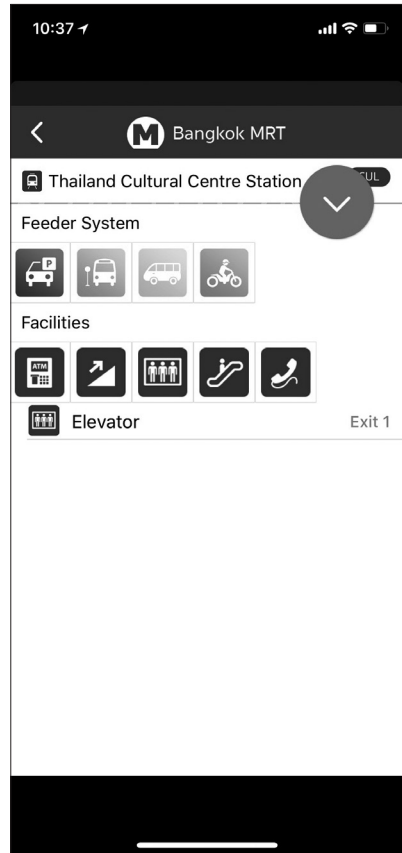


写真 4-3 地下鉄の駅に設置されている設備を表示するスマートフォンアプリ（筆者撮影）



BTS 建設以後、バンコク近郊では大規模交通システムの建設が続いている。BTS 建設後に作られた地下鉄においては、障害者用の設備・器具等が設置されるようになっており、いまや技術の発達により、各駅にどのような設備が設置されているかをアプリケーションで確認できるようになっている（写真 4-2, 4-3）。このアプリケーションで確認すると、最初に開通した路線の駅におけるエレベーターの設置状況が新線の駅と比較して不十分であることがわかる。その他、最初に開通した路線の 18 の駅には、全部で 60 の出口があるが、車いすで出ることができるのは 31 のみであるとの報告がある（Wiriyaprasat 2013, 40）。既述したチョンノンシー駅のエレベーターと同様に、既設の設備が基準を満たしていないものも多



写真 4-4 スワンナプーム空港に設置されているスロープ（筆者撮影）



い。このほか、タイの空の玄関口であるスワンナプーム空港では、搭乗口に下りるためのスロープが設置されているが、車いすの操作を誤ると落下する可能性が高く、改善が必要である（写真4-4）。今後のアクセシビリティの改善の場面において、このBTS事件の顛末が大きな影響を与えることは間違いない。終結するまで同事件の動向を追っていきたい。

### 〔参考文献〕

#### 〈日本語文献〉

- 今泉慎也 2002. 「タイの裁判制度改革の現状と課題」小林昌之・今泉慎也編『アジア諸国の司法改革』日本貿易振興会アジア経済研究所: 91-128.
- 大村敦志 2011. 『消費者法』（第4版）有斐閣.
- 竹内昭夫・松尾浩也・塩野宏編 1989. 『新法律学辞典』（第3版）有斐閣.
- 田中英夫編 1991. 『英米法辞典』東京大学出版会.
- 西澤希久男 2010. 「タイにおける障害者の法的権利の確立」小林昌之編『アジア諸国の障害者法——法的権利の確立と課題』日本貿易振興機構アジア経済研究所: 119-148.
- 吉村千恵 2012. 「タイの障害者立法の制定過程（1991～2007年）——障害当事者の役割を中心に」今泉慎也編『タイの立法過程——国民の政治参加への模索』日本貿易振興機構アジア経済研究所: 185-229.

#### 〈英語文献〉

- Disabilities Thailand and Network of Disability Rights Advocates 2016. “Thailand CRPD Alternative Report For the UN Committee on the Rights of Persons with Disabilities.” ([http://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CRPD/Shared%20Documents/THA/INT\\_CRPD\\_CSS\\_THA\\_23388\\_E.doc](http://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CRPD/Shared%20Documents/THA/INT_CRPD_CSS_THA_23388_E.doc) 2017年2月19日最終アクセス).
- Wanchaen, Supoj 2017. “Four BTS Stations Receive Much-needed Lifts.” *Bangkok Post* 4 March (<http://www.bangkokpost.com/news/transport/1208629/four-bts-stations-receive-much-needed-lifts> 2017年3月6日最終アクセス).

#### 〈タイ語文献〉

- Daily News 2018. “Klumkhonphikanfongkothomo. Pommaimamnuaisaduakbonrotfai Faifabithies,” 9 May.
- Prachathai 2017. “Khonpikanyuenfong kothomo chotchoeikhasiahai langsanglif BTS maisetloekamnotkwapi,” [規定の1年を超過してBTSにエレベーター未設置,

- 障害者がバンコク都に損害賠償訴訟を提起] *Prachathai* 20 January (<https://prachatai.com/journal/2017/01/69706> 2017年9月13日最終アクセス).
- Saphanitibanyatheangchat [国家立法議会] 2007a. "Rainganprachum khanakammathikanwisamanphicarana rangpho.ro.bo.songsoemlaepathanakunnaphapchiwitkonpikan pho.so... Saphanitibanyatheangchat krangthi3." [仏暦…年障害者の生活の質の向上と発展に関する法律草案を審理する特別委員会第3回議事録] 25 May ([http://www.senate.go.th/jeab/admin/files/prb/97/47\\_3.pdf](http://www.senate.go.th/jeab/admin/files/prb/97/47_3.pdf) 2009年7月7日最終アクセス).
- 2007b. "Rainganprachum khanakammathikanwisamanphicarana rangpho.ro.bo.songsoemlaepathanakunnaphapchiwitkonpikan pho.so... Saphanitibanyatheangchat krangthi3." [仏暦…年障害者の生活の質の向上と発展に関する法律草案を審理する特別委員会第4回議事録] 30 May ([http://www.senate.go.th/jeab/admin/files/prb/97/47\\_4.pdf](http://www.senate.go.th/jeab/admin/files/prb/97/47_4.pdf) 2009年7月7日最終アクセス).
- Samnaknganplatrathuangkhomnakhom [運輸事務次官室] 2015. "Raingancabapsombun phaitaikhongkansuksa samruat phueakanpramuenlaehaikhosanuenanaikanpra pprungkhronsang phuenthankankhonsongsatharana phueakhonphikan dek laepusungay khongkrathuangkhomnakhom rayathi1." [障害者、児童および高齢者のための公共交通基盤改善における評価および提案のための研究調査プロジェクト第1フェーズ報告書(完全版)] ([http://www.mot.go.th/file\\_upload/2559/report\\_forDisable/complete\\_report\\_disable11-11-58.pdf](http://www.mot.go.th/file_upload/2559/report_forDisable/complete_report_disable11-11-58.pdf) 2017年2月14日最終アクセス).
- Sawaengsak, Chanchai 2013. *Khamathibai kotmaicattangsangppkkhrong laewithiphicaranakhadipokkhrong*. [行政裁判所設置および行政事件手続に関する法律の解説] Phimkhrangthi8 [第8版] Krungthp: Winyuchon.
- Wiriyaarasat, Chanitsada 2013. "Thukkhonmissitthi Rotmae Thukkontongkhundaithukghan." [誰もが権利を有する。バス…誰もがすべての車両に乗ることができなければならない] *Chalatsue* [賢い買物] 154: 38-42.