

第7章 旅行情報提供制度の分析

本章においては、第1章及び第3章から第6章の制度分析結果をうけて、外国人に対する旅行情報提供制度、日本人に対する旅行情報提供制度、旅行業等の電子情報化への対応に関する分析を行い、観光法制度と旅行情報提供制度との関係を明らかにする。

第1節 外国人への旅行情報提供制度

独立行政法人国際観光振興機構法、国際観光ホテル整備法、通訳案内士法、「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化による国際観光の振興に関する法律」(コンベンション法)、「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」(外客誘致法)は、これまでは外国人観光旅客に対する観光情報提供の機能を有する法制度と分類されてきた。しかしながらこれ等の制度は、必ずしも観光旅客に限定されるものとはなっておらず、観光旅客以外の外客を含む外国人来訪者一般に対する旅行情報の提供に関する法制度として存在している。

(1) 国による旅行情報提供事業

国が行う海外観光宣伝は、戦前は外貨獲得を目的として帝国鉄道特別会計の助成のもと国際観光協会がもっぱら行っていた。同協会は太平洋戦争中に財団法人日本交通公社に併合された後、戦後において海外観光宣伝を再開した。政府は予算に基づき日本交通公社に補助金を交付していたが、1949年「国際観光事業の助成に関する法律」を制定し、国際観光事業(外国人旅客の観光に関する事業)を振興するため、観光宣伝等を実施する法人に経費の補助を行う制度を法定化した。この法律補助の対象となる法人として指定を受けた法人は日本交通公社と全日本観光連盟であった。この時代にあつては外客誘致イコール観光事業と認識されていたわけである(第1章注(9)参照)。

1959年日本観光協会法が、「外国人観光旅客の来訪及び外国人観光旅客に対する接遇等の改善を促進することにより、国際観光事業の振興をはかるとともに、観光事業一般の健全な発達に寄与することを目的」として制定され、同法附則により1955年5月24日に設立された財団法人国際観光協会及び1947年6月3日に設立された社団法人全日本観光連盟が社団法人日本観光協会に引き継がれた。同法に基づき設立された社団法人日本観光協会は海外観光宣伝事業のみではなく国内観光に関する事業を行うことも排除されていなかったが、1964年に同法が改正され、海外宣伝事業のみを行うことに特化した特殊法人に関する国際観光振興会法に改称された⁽¹⁾。これらの法人は「国際観光事業の助成に関する法律」の規定により指定を受けた法人であり、同法が機能していたということになる。

2004年特殊法人国際観光振興会を引継ぎ、独立行政法人国際観光振興機構法が制定された。独立行政法人の運用交付金は、その性格からして特定政策の実現を図るための手段である補助金とはならないことから、「国際観光事業の助成に関する法律」の指定法人とはならなくなったものの、外国人に対する日本の観光情報提供に関する制度は独立行政法人国際観光振興機構法により継続して行われているということになる。しかしながら「国際観光事業の助成に関する法律」は実態として機能していないということであり、補助金の整理合理化法等が検討される際に廃止される可能性もあるわけである。

訪日外国人が日本の旅行情報を入手する手段としてインターネットが用いられるよう

に変化してきており、観光立国推進基本法においても情報化に関する規定が設けられたところである。旅行情報の最終発信源が直接インターネットにより外客に情報を発信できる状況下においては、国による旅行情報提供事業のあり方も、直接事業を行うことから最終情報発信者への支援事業にウェイトを移す方式へと、情報化への対応が求められてきている。

(2) 国際観光ホテル整備法による宿泊情報提供制度

1949年制定時の国際観光ホテル整備法1条の目的は「ホテルその他の外客宿泊施設の整備を図り、外客接遇の充実に資すること」と規定しているように、ホテル、旅館の整備を目的としたものであったが、1993年の改正により「ホテルその他の外客宿泊施設について登録制度を実施するとともに、これらの施設の整備を図り、あわせて外客に対する登録ホテル等に関する情報の提供を促進する等の措置を講ずることにより、外客に対する接遇を充実し、もつて国際観光の振興に寄与すること」と改正され、情報提供にも力点がおかれることとなった。具体的には同法に第6章を新設し登録ホテル等に関する情報の提供について規定した。情報の提供につき同法34条は「運輸大臣(国土交通大臣)は、外客の宿泊に関する利便の増進を図るため、登録ホテル等に関し必要な情報を提供するよう努めるものとする」とし、運輸大臣(国土交通大臣)は、指定登録機関制度により情報提供することとした。情報提供機関は、外客の宿泊に関する利便の増進を図るため、施設、料金その他登録ホテル等に関する情報を収集及び整理し、登録ホテル等に関する情報を定期的に若しくは時宜に応じて、又は依頼に応じて、刊行物の発行その他の方法により提供することとなった。同法34条に関しては、外客に対する情報提供がランク付けにつながるのではないかと危惧に基づき「この情報いかんによって実は、實際上ランクづけされちゃうというふうに皆さんが危惧の念を持っているのです」とする国会での質問に対して、政府委員は「情報の提供によって形式的にランクづけが決まるような提供方法は我々はやらないように考えておりますが、これはランクづけということではございませんけれども、料金はやはり高いホテル、旅館と安いホテル、旅館がある、料金がどのぐらいかということは、当然その格差ということも利用者にとっては必要な情報でございます。客室数が多いか少ないかということも必要な情報でございます」¹⁾と答えている。外客に対しては現地における現地語による単純化された情報提供が必要であるが、現地における現地語による情報提供が規定されていないにもかかわらず、ランク付けへの反発感がにじみ出ている国会でのやり取りは、日本国内社会における宿泊施設の評価を念頭においていると思われ、外客を目的とする国際観光ホテル整備法の規範性の弱体化を印象付けるものとなっている。

国際観光ホテル整備法は1999年の改正により登録ホテル・旅館に限定されず「登録ホテル等その他の外客宿泊施設」に関し必要な情報を提供するよう努めるものと拡大された。しかしながら同法が規定する情報提供事業は外国人観光客の誘致を目的としつつも外国語による情報提供について規定しておらず、しかも外国において情報入手できる情報化手段についても規定していないところに制度的な課題を抱えたままの状態であるということができる²⁾。

その一方でわが国経済力を反映して平均的に高水準にあるわが国宿泊設備は、健康、治安等の面では国際的に遜色のないものである。従って税制上の優遇措置等による施設整備を目的とした現行法制度は既にその使命の大半を終了している。そのことは登録ホテル・

旅館に限定されない情報提供制度が同法の中に組み込まれたことにより立証されているともいえる。わが国宿泊情報の外客に対する提供制度をどうするかは課題が移行していることとなるわけである。なお、国際観光ホテル整備法は法律名に観光の文字が使用されているものの、本文においては第1条以外には観光の文字は使用されておらず、外客概念が多用されていることから、旅行情報概念を中心とするものであると判断される。

(3) 通訳案内士法制度

通訳案内業は1907年に内務省令21号案内業者取締規則⁽³⁾により規制が始まった。1941年には国家総動員法に基づき制定された企業許可令並びに同企業許可令の施行細則(鉄道省令第18号)により、通訳案内業は旅行斡旋業の一種として、他人のため旅行計画をたて又は旅行に必要な交通機関若しくは旅客の斡旋をなす事業及び旅行者の通訳案内をなす事業として規定され、内務省に加えて鉄道省の規制という形で、二重に国家の規制を受けることとなった。

これらの規則は「我が国における従来ガイドに関する取締法規である案内業者取締規則は、罰則その他の関係上、法律とする必要を生じ²⁾」ということ、日本国憲法施行の際現に効力を有する命令の規定の効力等に関する法律(1947年法律72号)により、1947年末をもって失効した。そのため「通訳案内業は全く自由営業となっておりますため、無秩序無統制に流れておるのでありまして、これは外客の来訪が日に多きを加えつつあります今日、誠に遺憾に堪えません。」²⁾ということから通訳案内業法が制定されることとなった。

通訳案内業法は明文上都道府県知事の免許と規定していたが、講学上の許可であった。有効期間が定められておらず、行政上の管理体制も不備であったところから、2005年通訳案内士法に全面改正されて「登録」³⁾制度となった。この場合の登録も講学上は許可である。

通訳案内士(通訳案内業)は「報酬を得て、通訳案内(外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に関する案内をすることをいう。)を行うことを業とする」とされる。通訳案内士法36条は「通訳案内士でない者は、報酬を得て、通訳案内を業として行つてはならない」と規定するが、無報酬の善意通訳⁽⁴⁾は可能である。「旅行に関する案内」⁽⁵⁾をするものではない国際会議の同時通訳者も、登録は必要ではない。通訳サービスが付属的サービスとして提供される場合には、旅館営業における自家用バスによる送迎が合法とされる時代認識に変化した(第5章参照)ことと同様に、適法と認識される可能性も大きくなっている。

地方における通訳案内士の数不足に対応するため⁽⁶⁾、地域限定の資格が1999年外客誘致法9条で創設された。特殊外国語については通訳案内士試験も実施されないところから、全国ベースでも有資格者は不足しているはずである。数が少ないから業として行われるものではないという判断で対応されるのであるが、通訳案内士法の規範性からは問題がある。外客に対する情報提供制度を通訳案内士制度に限定して対応するところに問題があると考察される。

中国、台湾、韓国等からの訪日ツアーに同行している外国の添乗員が通訳案内業法に基づく資格を有しないまま通訳ガイドサービスを提供しているケースが社会問題化⁽⁷⁾している。主催(企画)旅行の場合、実サービス提供に関する規制制度の適用をめぐる論議があることは第6章で考察したとおりである。属地主義により、外国で主催された旅行に通訳サービスが含まれている場合には、通訳案内士法の適用をめぐる規範性に問題を抱えるこ

とになる。

上記分析の結果、通訳案内士制度は、観光概念を中心として存在するものではなく、旅行概念を中心とするものであることが立証された。

(4) 外客誘致法制度等

外客誘致法は「観光旅客」を対象としている。このことは、外客誘致法が国土交通大臣（運輸大臣）の所管に係るものとして取り扱われたところからする制約であったと推測されるが、同法に基づき行われる施策は観光旅客に限定される必然性はなく、この点においては「コンベンション法」も同様である。

外客誘致法は外国語等による情報の提供の促進等公共交通事業者等が講ずべき措置に関し規定している。国土交通大臣は情報提供促進措置を講ずべき区間を指定する。公共交通事業者等は、情報提供促進実施計画を作成し、これに基づき、当該情報提供促進措置を実施しなければならないと規定する。国土交通大臣は、公共交通事業者等⁽⁸⁾が情報提供促進措置を実施していないと認めるときは、情報提供促進措置を実施すべきことを勧告し、正当な理由なくその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができることを規定している。

しかしながら訪日外客への情報提供は、駅、ターミナル等における外国語による情報の提供に加えて、利用する前に必要とする情報の提供も必要であり、インターネットによる情報提供を併せて制度化することが効果的である。訪日観光外客どころか訪日業務旅客及び日本人旅客にとっても事前に情報が入手できるように制度化することが今後の大きな課題である。第2節で詳述するとおりであるが、IT基本法に基づくe-Japan重点計画では交通事業者、宿泊事業者が政府に申請するにあたっては、電子申請を前提としている。計画が実行されれば、行政機関に交通宿泊情報は集中されているはずであり、その情報をもとに日本人、外客両者へ情報提供するシステムの基盤を政府は整えることが可能であるはずである。事業者へ外国語表記を推奨するとともに、公的情報としての交通・宿泊情報のデジタル化を行えば、翻訳ソフトを活用した外客向けの情報提供が自然と整備されるはずである。

外客誘致法を機軸にして、国際観光ホテル整備法、通訳案内士法等の旧運輸省の所管法律の統合のみならず、道路行政等旧運輸省の行政権限に限定されない形でIT技術を活用した外客に対する観光情報提供を総合的に制度化することが、わが国観光情報制度の規範性確保にとってもっとも有効な方策の一つであると考えられる。

なお、公共交通機関に限らず日本の観光案内について英語表記が少なく外国人観光客に不親切であると識者から指摘が多く、研究者の手による調査も行われている。指摘自体は誤っていないが、案内表記も文化であり、住居表示の延長にあるとすれば、単純に外国語表示をすればわかりやすくなるというものではない。観光情報サービスも地図の存在を前提に成立する。地図には東経〇〇度北緯〇〇度のほか、社会的に意味のある地番なり住所が付される。住所は住居表示システムであらわされ、わかりやすくなければ郵便システムや宅配システムの維持が困難となる。アナログ表示であろうがデジタル表示であろうが同じである。人が理解しやすくなければならない。明治以来慣用となってきた日本の地番制度は「郵便物が届く宛先」のために作られたのではなく、徴税のために、土地の所有権を明解にするためにつけられたものであった。このため住居表示がわかりづらいとの認識か

ら、1962年に「住居表示に関する法律」が制定された。日本が高度成長期を迎え、かつ東京オリンピックのため、分かりやすく訪ねやすい居住環境の強力な整備が必要であった時期である。東京を中心とする都市の混乱、交錯した居住地の整備が狙いであった。以後、これを発端として、直接この制度の恩恵を受ける郵政関係機関や自治省（現総務省）等が新しい住居表示制度の実践を呼び掛け、自治省（現総務省）から住居表示整備の実験都市に指定された金沢をはじめ、全国市町が積極的に取り組むことにより着実に実施されてきた。その一方で由緒ある町名、地名の保存あるいはその延長にある地域のアイデンティティの確保といった観点からの批判もあった。江戸八百八町をしのぐ九百三十三町あった金沢では五百以上の町名が消えた。情報技術を活用すれば、従来の自治組織、行政区、従来の町名等を維持しつつ、人間にわかりやすい住居情報、位置情報を提供できる時代になってきている。住居表示制度⁹⁾もITを取り入れて、発想を再び大きく転換すべき時期である。

第2節 日本人への旅行情報提供制度

観光基本法がわが国観光に関し指針性を持つ基本法であったとすれば、海外旅行を中心として日本人旅行者に対して国が安全情報を提供する責務について規定するべきであったということになる¹⁰⁾が、そのことにより民間機関の情報提供を制限するというにはならない。法制度により情報提供を規制している例は、気象業務法が代表例である。言論の自由に係ることであり、気象業務法も抑制的に運用されることとなっている。なお、観光立国推進基本法22条においては、観光旅行の安全の確保に関する規定が新たに設けられている。

(1) 海外安全情報

外務省設置法4条9号は「海外における邦人の生命及び身体の保護その他の安全に関すること」と規定し、これを根拠に外務省は情報提供をインターネット等により提供している。ルクソール事件時にエジプトは外務省危険度評価が1（注意喚起）から2（観光旅行延期勧告）へ引き上げられた。ちなみにそのほかの評価は3（渡航延期勧告）4（家族等退避勧告）5（退避勧告）である。逆に中央アジア・キルギスの日本人技術者拉致事件においては、外務省が事件発生前に、地元メディアがキルギス・タジキスタン国境付近でのゲリラ勢力の活動を報じていたこと及び米国政府が同地域への立ち居入りを避けるように警告していたことを知りながら、「推移を見守る」として海外危険情報を出すなどの対策をとらなかったことがあった。9.11のテロ事件では米国は一貫して1であった¹¹⁾。外務省の海外危険情報はあくまで参考情報とされている。情報に法的責任を負えないからである。米国テロ後危険度の上下が旅行業界などに波紋を広げた。

1979年国際観光振興会法の一部を改正する法律により、「日本人海外観光旅客に対する旅行に関する情報の提供その他日本人海外観光旅客の旅行の円滑化に必要な業務」が追加されたが、1985年国際観光振興会法の一部を改正する法律で業務範囲が「旅行に関する情報の提供その他日本人海外観光旅客の旅行の円滑化に必要な」業務から「旅行の安全に関する情報の提供等の」業務に狭められたうえ、更には独立行政法人国際観光振興機構法の制定により、アウトバウンド業務が完全に削除された。行政改革論議がアウトバウンド政策を縮小させてしまったわけであるが、外客誘致よりも日本人旅行者への安全に関する情報提供のほうがより規範性の強い法制度を必要とするものであったと思われる。観光立国

推進基本法と同様に、観光基本法に安全情報提供に関する責務規定があれば異なった展開を見せていたと考える⁽¹²⁾。

(2) 風評被害

社会に流れる虚偽や誇張された情報である流言がもたらす経済的被害である「風評被害」は情報化社会の産物であるが、内外を問わず観光の地域経済におけるウェイトが高くなればなるほど、有珠山噴火、新潟中越地震、能登半島地震によるものに代表されるように、その風評被害対策が近年大きな課題となっている。しかしながら法制度として取り組んだ場合、旅行客の安全確保と地域経済の確保のバランスを考慮したものとならざるを得ない。その結果観光宣伝事業への積極的支援事業とともに被害救済事業を行うこととなる。被害救済事業を制度化した例に豊島産業廃棄物対策として香川県が行った「直島町における風評被害対策条例」の制定がある。風評により事業活動に係る経済的被害を受けたときは、当該被害の範囲内で直島町風評被害対策給付金を支給する制度を作っている。

第3節 旅行業法制度の電子情報化への対応

(1) 書面主義の限界

これまで、主催(企画)旅行契約は、物品の売買契約と比較し、消費者が契約締結前に、実際に契約の内容を自分で十分検査することは不可能に近いとされてきた。従って消費者は主催(企画)旅行業者が契約締結の誘引として行う広告、宣伝に信頼をおかざるを得ないとされてきた。主催(企画)旅行業者はその旅行の内容、条件その他の情報を、消費者に対し書面(パンフレット等)によって、正確にわかり易く提供し、契約約款を契約締結前に消費者に通知、交付することが必要であるということが、EC閣僚理事会指令でも規定された。わが国の旅行業法においても、旅行業者等はその取引の条件について旅行者に説明し、国土交通省令で定める事項を記載した書面を交付しなければならないこととなっていた。

情報化の進展により、営業所カウンターにおける対面販売方式から、メディア等を通じた通信販売方式、コンビニエンスストア等を使用した主催旅行商品等の販売、インターネット契約が目される時代になった⁽¹³⁾。

1996年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画の改定について」を受け、同年6月にコンビニエンスストア等における主催旅行商品等の販売に係る検討委員会が運輸省に設置された。同委員会での検討を踏まえ、1997年6月にコンビニエンスストア等を使用した主催旅行商品等の販売が行政運用上可能となった⁽¹⁴⁾。1998年4月からはインターネットでの旅行商品取引が一部導入された。2000年6月からは条件を満たしたコンビニエンスストアで旅行代金の収受ができるようになった。

観念の産物である旅行商品はIT化に最もなじむもののひとつであるはずが、旅行業法は、制度的には書面主義をとらない事業に比べ立ち遅れることとなった。そのため、「書面の交付等に関する情報通信の技術の利用のための関係法律の整備に関する法律」(2000年法律126号)により、原則は書面主義としながらも、「旅行者の承諾を得て、情報通信技術を利用する場合にあってはこれらの書類を交付したものとみなす」こととして改正された。この「書面の交付等に関する情報通信の技術の利用のための関係法律の整備に関する法律」は民間人と民間人との私的な書面の交付あるいは書面による手続を義務付けている諸法律を改正する法律であり、改正対象となった法律は旅行業法を含め50本であった。

(2) 消費者契約法と旅行業

2001年消費者契約法が施行された。消費者と事業者との間の情報の質及び量並びに交渉力の格差を是正し、消費者の立場を事業者の立場と対等にしようとする法律である。2004年に、旅行業法改正により同法の規定は完全にB2Cに特化され、B2bに関する規制はなくなった。その意味では消費者契約法の特別法的位置づけが強まった。

消費者契約法の制定とIT化施策の進展は、旅行業法による規制制度の必要性を再検証する必要性を高めることとなってしまった。「電子消費者契約及び電子承諾通知に関する民法の特例に関する法律」が、B2Cの電子商取引においては、消費者が操作ミスにより行った意図しない契約の申し込みを防止するために民法95条の特例措置を設けるとともに、電子契約の成立時期を明確化し、発信主義から到達主義へと転換したことに代表されるように、旅行業法をはじめ観光法制度よりもIT関連法が先行している。

高度情報通信ネットワーク社会形成基本法においては、文書ではなくデジタル情報を優先する施策を打ち出している。旅行商品も、デジタル映像による商品説明のほうが、文書による説明よりも旅程を説明するには相応しい手段となりつつある。主催(企画)旅行について、独自の法律による特別の消費者保護が必要であるとするならば、旅程保証制度を法制度として再構築する中で、書面前提を廃止しIT情報優先を制度的に担保する形で独自性を打ち出さない限り、特別法としての旅行業法制度の必要性も低下してゆくと考える。

(3) インターネット取引と旅行業

旅行者から旅行代金を収受しないものについて、宿泊機関等から、予約・販売実績に応じて報酬がインターネットモール等に支払われる点に着目し、当該業務が旅行業務に該当するとの解釈で、モール等の運営には、旅行業の登録が必要であるとする意見がある⁽¹⁵⁾。運送事業者等からのキックバックが旅行業法の「報酬」であるとしてきている業界慣行からすれば当然の認識である⁽¹⁶⁾。

これに対して、サイトの運営者からは、主催(企画)旅行契約等を媒介するサイトについては、「旅行契約の媒介については、旅行業法に規定がないので、旅行業に該当しない」「コンピュータのシステムを提供しているのみで、旅行業を行っているわけではない」との主張がなされている⁽¹⁷⁾。

議論としては、IT媒体ではなく、紙媒体で行われている雑誌、新聞等の広告を含めて、旅行業法の「報酬を得て」に該当するか否かを検討しなければならない。特に全国紙における主催(企画)旅行関係広告は第二位のウェイトを占めるまでに至っている巨大市場である。広告代金は成約率と直接連動していないが、購読者層、発行部数とは連動しているはずである。極論すれば主催(企画)旅行者にとって、広告料は成約率と連動させることが一番合理的であるが、科学的データが入手できないから、購読者層、発行部数と連動させているだけである。インターネットモール等の報酬は、IT化により成約率に近づけることが可能となったわけであり、旅行広告に限らず広告全体の目的からも進展した形態である。従って、IT関連の制度論として考えるべきことであり、現行規定の解釈論で対応を考えることは社会的実益も少ない。IT基本法⁽¹⁸⁾は書面主義等既存の制度がITの進展に支障とならないことを趣旨としており、旅行検索サイトの発展を現行旅行業法が妨げているとすれば、立法的解決をすべきこととなる。

旅行検索エンジン等旅行情報提供業等の旅行業法における取扱を論じるのであれば、旅

行業法が消費者契約法制定前に書面主義を先んじて講じたと同様、旅程保証制度の IT 化等を正面から法律上取り扱うことを含めて対応するのであれば、意義がある。しかしながら IT 対応について旅行業法は対応振りがこれまで考察したように先行的であるといえる状況にはない。観光基本法に情報化に関する責務規定を設置し、個別法体系での規範性を確保する政策論を展開する必要がある。

(4) 電子情報技術の進展による旅行制度への影響

情報技術が法に与える影響に関する現在の考え方は、現実界(人と人が電子機器を經由せず関係をもつことによって構成される世界。その関係は、自然法則の下での「取り決め」によって制御されている)と電脳界(人と人が電子機器を經由して関係をもつことによって構成される世界。その関係は、何らかの形態の電脳による制御の下での「取り決め rule」によって制御されている)という概念を対比させ、「部分社会説」、「新領域説」、「四規制力説」⁴⁾の3つにまとめられるとされる。部分社会説とは、電網界は現実界のあくまで「部分」に過ぎないという立場であり、電網界に対しても現実界と同じ法律を適用することが可能であり、かつ適切であるとする。既述のとおり JATA に代表される既存の旅行業界はこの立場に立っている。新領域説とは、電網界は現実界と基礎条件が異なっており、現実界と同様の法律を適用するのは困難であり、現在は法律を固める時期ではないとする。インターネットモール運営者等はこの立場に立っているのである。部分社会説と新領域説のいずれの立場も取らないものとして、ローレンス・レッシングの考える四規制力説がある。ローレンス・レッシングは法律、規範、市場及びアーキテクチャ(環境)という4つの規制権力が結集して秩序を形作っているという発想をし、4つの規制権力のうち最も法が強力であるという認識の上で、その望ましい規範的秩序を生み出すためにこそ、法律によってその他のパワーである規範、市場及びアーキテクチャを制御すべきであるとする⁽¹⁹⁾。この点について白田秀彰(2005)は、「現実界では仮にうまく働いていた民主的決定のプロセスは、電網界においてもはたしてうまくいくのだろうか」「むしろできないということを前提にしておいたほうが安全である」とし、「この世の中には複数の国家、複数の価値選択のかたちがあるわけですから、統一的な価値を選べない以上、領域分割せねばならない」⁴⁾とする。この考え方は、「国家が規制する法と並んで、慣習や条理など、社会には「生ける法」と呼ばれる規範が存在するが、こんな法状況では、「流通する法」の時代がやってきた、とでも呼びたい」⁵⁾とする考え方と同様である。インターネットによる主催(企画)旅行契約に関しては、これまでの現実界の属地主義の単純な適用では説明できない状況にあり、実際には複数の法制度が並存しながら競い合っているとも認識される。

情報技術は旅行業法を含む現実界の法律全体への論議を発生させてきているが、旅行業法の規範性に関しては現実界の一般論にとどまるものではない状況である。第5章及び第6章で考察したように、情報技術の進展は規制緩和とあいまって、旅客運送事業の販売機能と旅行業の機能の制度的な相対化をもたらし、旅行業法制度及び旅客運送事業法制度の抜本の見直しを必要とさせる状況を生み出しつつある。それだけに国籍も移動目的も問わない人の移動情報に関する、いわば人流情報に関する法制度として、旅客概念を中心に整理することの重要性が高まってきていると判断される。

航空、鉄道等の旅客運送事業を所管する行政と旅行業を所管する行政の間においては、航空、鉄道等の旅客運送業に関する規制行政が結果的に絶えず先行し、個別の旅客運送サ

ービス等を包括的に活用する旅行業規制は、これまで後追いの立場とならざるを得なかった。その結果、各旅客運送事業法制度と旅行業法制度の間の全体としての整合性が確保されることがない結果となってしまった。

主催(企画)旅行については、運送・宿泊機関に対して旅程保証という独自の商品性を主張できるものである。しかしながら、手配旅行については、旅客運送事業法、旅館業法及び消費者契約法に加えて特別の制度を必要とするものであるか、その方法を含めて再検証が必要である。部分社会説にたつにしても、オンライン予約サイトの適法性を論じるよりも先に、手配旅行規制の合理性の検証が必要である。代金持ち逃げ取締の発想は、旅行あつ旋業時代の発想であり、サービス、物販を超えてネット取引全体の中で制度論として対応すべき課題となっている。

第4節 観光情報から旅行情報への収斂

(1)交通・宿泊情報の旅行情報への収斂

1)人の動きと情報

人の移動に関する人流統計の目的は、財政的には道路、鉄道、空港施設の整備のための基礎資料としてのウェイトが高かった。そこには集団としての人の動きはあっても、移動目的を持った個人が見えるものではなかった。

インターネットは距離・時間の超越というような物理的变化をあらわす表現でおさまるものではなく、これまで長い間、情報劣者であった『個』が、行政、企業等の大組織と同等の位置につく変化をひきおこしている。旅客運送事業制度は交通市場についての認識問題として論じられた。すなわち交通サービス利用者の集団性をどう認識するかに基づいて論じられてきた。『個』の利用者への認識が変化すると利用者集団への認識も変化し、交通市場の捉え方も変化する。携帯電話等モバイル・ツールの高度化は、移動体の『個』の認識を深度化する革命を引き起こせる力を秘めている⁵⁾。

観光政策が重視される今日、人がなぜ移動するかが外形的に解明されれば、地域作りにも大いに役立つ。既に物流では各企業がそれぞれの物流戦略を立てて、物資別、時間別等のデータを詳細に把握している。情報通信技術がそれを可能としている。その結果ジャストインタイム、POS(ポイント・オブ・セールス)、SCM(サプライ・チェーン・マネジメント)等の言葉が生み出されている。物流とは情報管理システムそのものを指し、物理的な作業段階をさすものではなくなっている。人流も観光統計が整備されていないのではなく、丁寧な人流統計が存在しないだけであり、「個」の動きが見られる人流統計が整備されれば自から観光も見えてくる。

高齢化社会では、旅行の持つ意味合いが変化し、余暇活動ではなく生活活動へと変化する。生活圏内であろうが生活圏から離脱するものであろうが、移動は苦役ではなく生きがいをあらわす手段の一つとなる。苦役的役務の多くは情報通信技術が代替してくれる。かつて交通(Transportation)は通信とともにCommunicationの一分類であった。観光の再定義をする意義もそこにある。

観光立国推進基本法においては「情報通信技術を活用した観光に関する情報の提供等に必要な施策を講ずるものとする」(21条)とともに、海外旅行を中心として日本人旅行者に対して国が安全情報を提供する責務について規定している(22条)。日本国は、自ら海外に

旅行する日本人への安全情報を提供するほか、訪日旅行者に対する情報提供についての法制度を整備しているが、そのほかの観光情報に関しては観光に特化した直接の法制度は特別には設けられていない。観光情報に関する法制度を考える場合、「日常」と「非日常」の意識が接近しており、交通情報、宿泊情報については「人の移動」にウェイトをおいた旅行概念により範疇化がより容易となってきた。

IT基本法(高度情報通信ネットワーク社会形成基本法)においては、文書情報ではなくデジタル情報を優先する施策をうち出している。観光に関する法制度にも影響した。その限りにおいてIT基本法は指針性を示したことになる。自らサービスを提供するわけではない主催(企画)旅行商品はいわば観念の存在であり、ITを活用した電子文書等と共通するところが多い。紙に内容が書いてある文書と異なり電子文書は観念の存在であるだけに、偽造防止等文書が抱えている問題がすべて先鋭化する。主催(企画)旅行も実運送等が抱える問題を顕在化させる。従って技術と制度の同時解決が必要なのである⁶⁾。

2) 交通情報

これまで交通情報制度は日常利用者も非日常利用者も区別なく、停車場等での情報提供が中心であった。現在でもそれは変わらない。従って非日常利用者にとっては情報システムの整備が必要と感じられているのであるが、日常利用者にとっても、停車場での情報提供制度のみでは制度としては不備であり、日常、非日常を問わず、運行計画情報、運行状況情報を問わず、交通情報システムの制度化が望まれる時代になってきている。

i) 運行計画情報

法制度として、定期交通について運行計画等は、文書情報によりすべて行政機関に届出等がなされているはずである。従って、行政機関へのオンライン申請⁽²⁰⁾が完成すれば、行政情報公開法とあいまって、効率的に利用者に提供できるシステムが実現できるはずである。現実の運行情報は位置情報システムの整備を必要とする。位置情報システムが整備されれば不定期交通に関する情報制度も同時に実現できるはずである。

行政機関に集められた運賃、ダイヤに関するデジタル情報は当然情報公開の対象となる。デジタル化された運賃、ダイヤ情報を活用して付加価値をつけてコマーシャルベースで商品として販売するものが現れてもおかしくはない。バーチャル時刻表の販売である。バーチャル時刻表が市場に出回るようになれば電子政府の目的が達成されたようなものである。

デジタル化された乗り換え情報は、それぞれの運送機関が整備する情報と情報の間の落とし穴である。責任問題が発生するかも知れず公式には提供しない。従って、個人ベースで作成する時刻表検索の活躍するところであるが、逆に付加価値を発生することもできるわけである。

翻って公共旅客交通機関の場合も、「公共」を標榜する以上デジタル情報の作成は当然であるとの判断も成り立つ⁽²¹⁾。公共旅客交通機関は責務として交通情報を利用者に提供する必要があり、停留所等に運賃、ダイヤその他の運送条件等を掲示するシステムが基本(鉄道営業法システム)となっている。しかし全国を移動するようになった国民は駅で時刻を調べるのではなく、JTBやJRの時刻表で調べたのである。JTBの時刻表に乗っていない交通サービスは市場もローカルなものから発展できなかった。本来利用者利便の観点からは運送条件は停留所以外でも公表すべきであったのである。制度が裏付けしなかったのは手段がなかっただけである。ネット時代、停留所への物理的な掲示だけではなく、

デジタル情報提供の一般化も時間の問題である。リアルな停留所からバーチャル電子停留所へ早く移行することが望まれる。定時運行の交通機関のなかには、意外なことに運送時刻の表示が法定されていないものがある。運送時刻は運送条件の内容としないことが供給者側の慣行であり、従って運送条件の公示義務では対処されない。ここにも、デジタル化がこれまで潜在化していた問題を先鋭化するという共通の課題が見られる。利用者のためネット上表示することが、常識化更にはルール化するのであれば、運賃、ダイヤ情報のもう一方の受け手としての行政当局が、交通事業者に電子申請を求めることは当然のこととして受け止められる。電子政府が実現できる。その結果、停留所等での運賃の誤表示の再発も防止できる。行政機関へ届け出されるデジタル化された運賃、ダイヤ情報と停留所、利用者用にネット上で表示される情報が、当然のことながらワンライティングで作成されるからである。交通情報は数値情報や地名情報といった単純な情報が中心であり、標準化も容易なはずである。しかもデータの関所(この場合は運賃やダイヤの公的関与)として行政機関が介在すればなおさらである。

ii) 運行状況情報

人は移動する前に情報が必要であるはずである。道路が閉鎖されていないか、列車が運行されているかを知ってから移動を開始したいはずである。しかしながら、現実には高速道路のランプに到着してはじめて交通渋滞を知り、駅に到着してはじめて列車遅延を知る。ニーズが極めて高い場合はTV等で情報が流されるが、表面的限定的情報である。利用者もそんなものであるとあきらめている。交通制度も交通情報を自宅等で移動開始前にリアルタイムに提供されることを前提としてはいなかった。それどころか、駅や停留所、営業所で運賃等の情報が提供されることを前提に制度化している。なかには情報提供制度不在のものもある。「交通」がその公共性を社会に自己主張するのであれば、情報提供ツールを最大限活用して、リアルタイムで利用者にダイレクトに提供できるシステムを模索すべき時代にきている。実現に向けた政策パッケージの検討が必要となってきた⁷⁾。

これまで幾度となく交通情報システムと銘打ったシステムがデモンストレーションされてきたが、TV放送によるレポーターからのリアルタイム情報を超えるものは出なかった。

交通情報にかぎらず情報は最上流段階でのデジタル化と下流段階での手軽な入手が基本である。情報の発生者がデジタル情報として作成すれば正確なメンテナンスも確実である。アナログで作成しているものを、わざわざあらためてデジタル情報として作成することは煩わしく長続きしない。

事故情報を含め遅延情報は定義が難しい。情報の流し方によってはトラブルの原因ともなる。営業にも影響する。従って交通機関のマスコミの対応は輸送司令室ではなく広報室となる。その分情報の遅れが生ずる。混乱の回避策は、リアルタイムで電車、バス等の位置情報に利用者がいつでもアクセスできるようにしておくことである。情報が遮断されることが一番のフラストレーションの原因である。車内であろうが、車外であろうがモバイルや情報家電でリアルタイムにアクセスできれば乗務員や駅員の仕事が軽減される。車内や構内であれば車内や構内のデジタルかされた広告掲示板にリアルタイムで表示すればいいのである。既にバスロケーションシステムや、ホームでの列車接近表示といった形で実現されているが、さらに高度化すればトラブルにはならない。輸送司令室とオンライン化しておいても何ら不都合は感じられなくなるはずである。

交通情報提供体制の整備に関する総合的な政策パッケージが検討されるべき時期にきている。既に道路交通情報については、政府の基本方針である「e-Japan 戦略」「u-Japan 戦略」に基づき、道路交通法の改正を行い民間の道路交通情報提供が可能となることをはじめとした改革が行われている。信号機等から警察等の公的主体が集めてきた情報を、財団法人日本道路交通情報センター (<http://www.jartic.or.jp/>) 等が収集し、利用者に提供している。これに対して移動情報の収集、提供には民間団体やボランティアも参加できるようにすべきであるという見解が次第に増加し、「e-Japan 戦略」に結実した。改正された道路交通法は、公安委員会は車両の運転者に対し、車両の通行に必要な交通情報を提供するように努めなければならないと規定し、その事務を民間委託することができるように定めているが、更に特定交通情報提供事業(道路における交通の混雑の状態を予測する事業及び目的地に到達するまでに要する時間を予測する事業)を制度化(届出)した。

道路交通情報提供体制の整備にあわせて、公共旅客交通においても、利用者に対する運賃や運行時刻等のネット上での提供ルールの整備、緊急事態、遅延、不通情報等の提供ルールの整備をはかる必要がある。さらには電子情報作成促進のための各種施策のプログラム化をはかるための規定の整備(財政措置、税制措置、民間活力活用等)を統一的に行う「交通情報提供システム整備促進」のための政策パッケージが求められる。外客向案内情報はその後翻訳システムを活用すれば、簡単に構築できるものであり、メンテナンスも容易になる。

3) 宿泊情報

旅館業法の許可制度システムと連動させれば、宿泊施設情報を中心に最低限の宿泊情報システムの構築は可能となる。しかしながら、交通情報と異なり宿泊情報に関しては、施設情報の情報化制度は構築可能であっても、営業情報に関する特別の法制度を必要とする公益性が見出せない。旅館業法が宿泊契約の内容を制度の対象としていないからである。国際観光ホテル整備法の目的は外客誘致ということになっており、制度上は日本人利用者を対象としたものとなっていない。

宿泊施設に関する営業情報は、一般的な消費者対策を目的とする制度や電子情報化制度以外に特別の法制度の必要性はないと考えられる。

なお、2004年12月政府が作成した「テロの未然防止に関する行動計画」に基づき、厚生労働省は旅館業法施行規則を改正し、宿泊者が日本国内に住所を有しない外国人であるときは、法第6条第1項に規定する宿泊者名簿に記載すべき事項を、宿泊者の氏名、住所及び職業のほかその国籍及び旅券番号を追加したが、治安情報としてはともかく、観光制度としては、個人情報保護法が制定された現在、「個」の情報を宿泊者名簿として宿泊制度の中で制度化しておくことが適当かは論議があるはずである。現在交通制度においても「個」の情報を求める法制度は、一定の距離を越える旅客船事業の乗船名簿制度のみである(航空券については法制度に基づくものではない)。

(2) 観光資源情報等の旅行情報への収斂

1) 観光資源情報の範疇化の困難性

観光情報について、公的データベースとしてはどこまで掲載するかという課題がある。地域では評判の店舗一つ一つが観光資源と考えられている。A町のB食堂が掲載されていて、C市のDレストランが掲載されていないということに対して、判断基準が絶えず求め

られる。次に観光情報がより身近になればなるほど、その観光資源の評価が求められることになる。目下のところ定量的な評価も困難であり、公的データベースとしてではなく、NPO 的組織に期待するしかない。

観光情報に関する法制度を考える場合、観光情報の範疇化が必要となり、交通情報、宿泊情報については範疇化が容易であるが、交通情報、宿泊情報以外の観光情報については、範疇化には限界を伴う。国は自ら海外に旅行する日本人への安全情報を提供しているが、訪日旅行者に対する情報提供については、第1節において記述したものがあがるが、観光情報の範疇化に関する法制度は整備されていない。

交通情報にかぎらず情報は最上流段階でのデジタル化と下流段階での手軽な入手が基本である。情報の発生者がデジタル情報として作成すれば正確なメンテナンスも確実である。アナログで作成しているものを、わざわざあらためてデジタル情報として作成することは煩わしく長続きしない。情報制度の構築は最上流で行うことが効率的である。情報の互換性が技術的に確保されればいつでも取り出せるからである。従って、観光情報とされるものの構築にも、観光情報とされるものの範疇化が必要なのである。基準は最初あいまいでも、前例の積み重ねがそれを精緻にするものである。現実には範疇化はHP掲載基準の範疇化といった形で現れるのである。

観光基本法は、観光基盤施設、旅行関係施設の整備、観光旅行の安全の確保、観光旅行者の利便の増進について規定していたものの、情報通信手段の活用の観点が欠如していた。観光基本法が制定された時代に比較して、今日は情報通信技術が発達しており、当然のことながら国の責務として観光情報に関する施策の推進規定がより必要となっていた。このため、前述のとおり観光立国推進基本法において「情報通信技術を活用した観光に関する情報の提供等に必要な施策を講ずるものとする」との規定(21条)が設けられた。

文化財情報制度は文化財保護のために必要であり、「外国の観光客等に日本の価値を理解せしめる」⁸⁾ためであれば制度的に範疇化することは可能であるが、単に観光資源であるからといって制度的に範疇化することは困難である。地域づくりの理念であれば、地域が自主的に観光資源として認知することとなるが、あくまで地域、自治体の判断によるものである。観光資源に関しては統一的な判断基準の樹立は困難であると認識せざるを得ないである。

法制度による観光資源の範疇化が行政機関の行う行為とすれば、行政手続法及び行政情報公開法の適用がある。客観的評価には情報公開が不可欠であり、評価基準と評価者の公開である。オリンピックでは採点者の公平性に疑惑が生じた。陪審制の裁判では、判断が公平になされるよう隔離等の措置までなされる⁽²²⁾。

文化財保護制度は文化財の公開制度が整備されている。文化財保護法は文化庁長官の指定行為により重要文化財の範疇化を行い、その公開について規定している。文化庁長官の重要文化財所有者等に対する公開の勧告、命令、観覧料、費用負担等について詳細に規定しており、文化財に関する規範性の強い法制度を形成している。「美術品の美術館における公開の促進に関する法律」は、美術品の公開(公衆の閲覧に供すること)を促進することによって、国民の美術品を鑑賞する機会の拡大を図り、もって文化の発展に寄与することを目的として制定された。同法の美術品は文化財保護法の規定により重要文化財に指定されたもの、世界文化の見地から歴史上、芸術上又は学術上特に優れた価値を有するものう

ち、登録されたものと客観的に範疇化されている。文化財保護制度と同様に、観光資源制度が成立するとすれば、公開制度を伴わなければならないが、観光資源とされるもの全体を法律をもって律する公益性は見当たらない。

範疇化された範囲は広ければ広いほどそのデータ更新にコストがかかる。公共情報等データ更新が義務化されている項目については、データベースの共用化で対応できるが、義務化が困難なものについては、観光情報として制度的に範疇化することにも疑義があるわけであり、最終的には条例の制定等地域における判断に関わるものとして扱われることが常識的対応策である。観光基本法の理念において地域の特性の尊重に改正する必要性もそこにあったのである。

2) 観光案内と位置情報システム

日本において、全国ベースでの観光情報のデジタル化はカーナビによって促進された。カーナビに搭載される情報は地図、経路、交通情報とニーズが高まり、ゆきつくところ観光情報が最終段階のものとして搭載されるようになった。観光旅行の移動手段の60%以上は自動車利用であり、デジタル化された観光情報に対するニーズが飛躍的に増大したのは、カーナビの発達にあるといわれるが、観光情報に対する需要に対応するには最終的には携帯ナビ(マンナビ)の実用化が必須である⁹⁾。マンナビが普及すれば後述するように人の移動を総合的に囲い込む新しい旅行業ともいえる総合移動情報産業の成立が可能となる。マンナビの普及は、見知らぬ諸外国で家を探すよりもはるかにわかりづらいつらいてきたわが国の住居表示システムを補完すると予想される。

観光地において訪問者への案内をするシステムが、日本に限らず諸外国でも構想・実験されている。携帯電話等のモバイル・ツールの実用化がこれを可能としているからであるが、現状ではモバイル・ツールの利便性に限界があり、携帯電話に位置情報システムが標準装備される等の手軽なマンナビが出現しない限り、実証実験の域を出ないものである。

利用者の位置がわかればモバイル・ツールによる観光案内サービスが提供できる。ニーズがランダムに発生する利用者の位置については、GPS等に代表される位置情報システムの登場により、技術的に可能となってきているが、精度、料金等技術的、社会的に克服すべき課題が山積している。ユビキタス(ubiquitous)は「誰でも」という意味はないが、モバイル観光情報では不可欠である。いつでも、どこでも、誰でも、手軽にサービスが受けられる強いニーズこそ高度な観光情報を実現させる。人類はそもそも移動を常態とするという認識が強く受け入れられているが、現象としてあらわれる移動のニーズは、时时刻刻発生するランダムなものである。これまでの利用者の要求は直接リアルタイムには反映されていなかった。位置情報システム等の実用的なツールがなく、利用者の需要をリアルタイムでつかまえる手段がまだないからである。

モバイル観光情報社会の実現に必要な道具は位置情報と地理情報である。位置情報のリアルタイムでの把握がモバイル観光情報社会の大前提であるが、米国におけるE911法のような位置情報に関する法制度⁽²³⁾はこれからの検討課題となっている。構内位置情報を含め、位置情報システムが制度化されれば生活情報システムは飛躍的に発展し、結果として観光情報システムも発展すると考える。

(3) 観光情報の旅行情報への収斂

本章における分析により、観光情報の提供に関する制度は、交通情報、宿泊情報及び交通・宿泊以外のもの(観光資源情報等)に大別した旅行情報に収斂させて理解することが適当であることが明らかになった。このことは、旅行業と旅客運送業、宿泊業の営業部門が規制緩和、電子情報化の進展により相対化していることから認識されるものである。また、わが国観光関係法制度の規範性を分析する過程において、観光概念における「日常」と「非日常」の意識の接近現象が、税・助成制度をはじめ、観光資源制度、宿泊事業制度、旅客運送事業制度に現れてきていることが立証され、しかもこの日常と非日常の意識の接近は、それぞれの分野において発生している特有の現象にとどまらず、観光に関連する法制度全体に共通する現象であることから、観光情報を旅行情報に収斂させて認識することが適当であると考えられる。

なお、第166回国会において成立予定であるエコツーリズム推進法案においては、法律名に観光ではなくツーリズムという旅行概念に通じる概念を使用することになっている。

【補注】

(1)1964年3月19日衆議院本会議川野芳満「本案は、国際観光の振興をはかるため、日本観光協会を国際観光振興会とし、その組織並びに業務の範囲を改めようとするもので、おもなる内容は、第一に、日本観光協会の名称を国際観光振興会に改め、もっぱら外国人観光旅客の来訪の促進に必要な業務のみを行なうこととすること」

(2)2003年6月11日衆議院国土交通委員会政府参考人「インターネットで複数言語でわかるようなもの、これを発信して、例えば、この料金でこういう施設タイプだったらということで検索すると何か出てくる、こういうような情報提供のシステムというのを今現在検討しておりますので、これについてさらに努力をしていきたいというふうに考えております。」

(3)明治40年に制定された案内業者取締規則(内務省令21号)は「通訳ニ依リ諸般ノ案内ヲ業ト為サムトスル者」は「地方長官ニ出願免許ヲ受クヘシ」と規定しており、報酬等は認可事項となっていた。更に同規則11条では「案内業者案内ヲ終リタルトキハ非案内者ニ対シ其ノ案内ニ関スル批評ヲ記載セル証明書ヲ求メ尚不都合ノ行為アリト認メラレタルトキハ警察官署ニ内報セラレタキ旨ヲ申立ツヘシ」と現在の消費者保護制度に比べても厳しい制度となっていた。

(4)2005年4月19日衆議院国土交通委員会において政府参考人は「善意通訳でございますが、今、平成十七年三月末現在で、約四千二百人の方々が、全国で八十五の善意通訳組織と呼ばれております任意団体を結成して、無償で通訳ガイドサービスを提供しております。それで、ここで通訳案内業法の適用の対象となりますのは、報酬を得て通訳案内を業として行う行為であるというふうにされておりますので、今お話がございました留学帰りの帰国子女などの方が善意通訳組織に加入して通訳ガイドを行うという行為は、通訳案内業法の適用はないと考えられます。」と発言している。

(5)2005年4月19日衆議院国土交通委員会において松崎(哲)委員は「社寺について、その住職だとか神主さんが自分で自分のところを説明するのであれば、これは「旅行に関する」じゃないからいいわけだと思いますね。」と発言している。

(6)1998年6月10日参議院運輸委員会において政府委員は「ガイドが全国で約六千五百人ほどおられるわけでございますが、英語の通訳ガイドがほとんどでございます。また、英語に限らずど

の言語もそうですが、その八割以上が大きな都市、東京、大阪中心のところに集中しているわけでございます。」と発言している。

(7)2005年4月19日衆議院国土交通委員会号において政府参考人は「同行している外国の添乗員が通訳案内業法に基づく資格を有しないまま通訳ガイドサービスを提供しているケースがあるというふうに聞いております。今回、国土交通省におきましては、制度の見直しを機に、中国、韓国等、外国の旅行者や外国人添乗員に対しまして、我が国の通訳ガイド制度について十分な周知を図ってまいりたいと考えております。」と発言している。

(8)2005年4月15日衆議院-国土交通委員会北側国務大臣「外国人観光旅客の利用が見込まれる公共交通事業者等の事業に係る路線等について、外国語等による情報提供の促進に関する計画の策定、実施を義務づけることとしております」の発言の通り、一般乗合自動車運送事業(乗合バス)のみ対象となっており、営業区域が限定的ではない一般乗用自動車運送事業(タクシー)及び一般貸切自動車運送事業(貸切バス)には適用がない。

(9)道路に名前をつけるということは、西欧の「壁の建築」という線的な発想によるのであろう。生命の長い石造り建築では領域に地名をつけるよりも、両側の建築によって形成される線的な道路にゲシュタルト質を認め、それに名前をつけることが合理的であり、また、石造り建築では、ハウスナンバーも変更が少ないだけに意味があるのであろう。そして、わが国のように地番という小さな領域を呼ぶより、この家を呼ぶほうが、個人から発して国に終わる住居表示の考え方とも一致している。わが国では、見知らぬ諸外国で家を探すよりもはるかに困難な領域システムに固執しているのは、我々の体内を流れている「床の建築」の思想があるからである。この住居表示を国際化することは、我々が畳の上で靴を履いて暮らすほどに困難であるに違いない。(「街並の美学」1979年 岩波書店 芦原義信)

(10)情報提供に関する国の義務規定が設けられた場合に国家賠償法等の責任問題論議が発生することとなる。現行の外務省ホームページは「このホームページに掲載する渡航情報は、海外に渡航・滞在される方々が自分自身で安全を確保していただくための参考情報です。法的な強制力をもって、皆様の渡航を禁止したり、退避を命令したりするものではありません。同様に旅行会社の主催する旅行を中止させる効力もありません。渡航前、滞在中は、常に『自分の身は自分で守る』との心構えをもって、安全対策に努めてください。外務省では皆様の快適で安全な海外渡航・滞在のために役立つ情報の提供に努めております。ご不明な点などがあれば、お気軽に外務省海外安全相談センターまでお問い合わせください。」と掲示している。

(11)現代のローマ帝国だからである。ローマ帝国が滅亡した後を暗黒の中世と呼ぶのは、「パックス・ロマーナ」が失われたからである。外的への防衛、宗教と民族間の紛争防止、そして治安への保障のすべてが、瓦解してしまったからである。従って国や都市の安全度は比較的総合評価に近いものである。

(12)1988年に運輸省が作成した日本人海外旅行倍増計画は、規範性のない非法定計画であった。同計画作成に際して観光基本法の改正を行い、アウトバウンドに関する国の責務規定を設けることが検討されるべきであった。

(13)規制緩和前は、遊園地等の入場券や、航空券等の輸送サービスのみが販売できた。

(14)1995年03月10日参議院運輸委員会において政府委員は「旅行業を初めといたします販売の関係の規制法が営業所、場所を決めた対面販売ということを大いに前提にしておるといふ面は御指摘のとおりだと思います。旅行業法もそのような形態でございましたが、最近通信販売

とかコンビニの販売等でそれが非常に簡便化されたような形で崩れつつあるという実態があるのかと思います。お客様によっては余り人と話したくない、自動販売機のようなもので買いたいとかあるいは逆にお客様の方が商品知識が豊富で小さな店舗ではなかなか対応できないという専門化の面と、簡易化の面と両方の要素が出てきておるように思います。そのようなものに通信技術がどのように入り込むのかというのは、もちろん販売の商品の業態によっては違うと思いますが、業法の根幹を書き換えるかどうかという点も旅行業問題研究会で議論にはなりました。その過程で、近い将来としてそのようなことは十分起こり得る可能性があるということについては各代表の意見が相当一致したように思いますが、現在どのように変えるかという点については、正直申しましてなかなか具体的な新しい体系を確立するというところまで全体の意識がいていなかったかと思えます。情報化の進展が非常に急速でございます。それと旅行業の規模、経営の問題といたしますと非常に零細なものでございますので、その経営基盤をどのように安定させていくか、通信技術をより大いに取り入れたような形で零細の方が通信技術を利用できるか、そのためには共同化とかそういうことも大いに並行してやらなければ経営というものも安定しないという面もございます。そのような諸条件の準備が現在では少々まだ整っていないというのが、また一方委員の方たちの一致したような認識であったかと思えます。今回の法改正にはそのような点が大きな方向転換という点では入り切れなかったと思いますが、個別にはそのような方向を志向した改正もございまして、近い将来の重要な検討課題だというふうには関係者を含めて行政も考えておる次第でございます。」と発言している。

(15) (社)日本旅行業協会ではインターネットを利用した旅行取引に関するガイドライン(2002年7月29日)を作成している。

(16) ホテルがサイトに支払う手数料は宿泊料に対し3~7%であり、従来の旅行業者の手数料10%超に比べて割安である。

(17) 金徳謙(2005)において、ネット旅行業者を「ネット上販売・手配型」と「ネット上情報提供型」の二つにおおむね類型化できるとしている(p.24)が、ネット旅行業者という範疇化はすでに旅行業者であるということを前提にしている点で問題がある。「ネット上情報提供型」として、「格安航空券や宿泊券の販売を中心と行っていた旅行業者が商品情報や仕入力を生かした情報のみをインターネット上で提供し、その後の予約と手配、決済までは従来どおりに行うもの」と記述するが、格安航空券販売業者が旅行業上の旅行業者に該当するのか(手配の法的解釈になるが)が論議されなければならない。

(18) 高度情報通信ネットワーク社会形成基本法19条は電子商取引等の促進につき、「高度情報通信ネットワーク社会の形成に関する施策の策定に当たっては、規制の見直し、新たな準則の整備、知的財産権の適正な保護及び利用、消費者の保護その他の電子商取引等の促進を図るために必要な措置が講じられなければならない」と規定している。

(19) 「THE NEW CHICAGO SCHOOL BY LAWRENCE LESSIG」 Published for The University of Chicago Law School 『The Journal of LEGAL STUDIES VOLUME XXVII (2) (PT. 2) JUNE 1998』 661-691
2006年3月30日アクセス

<http://www.lessig.org/content/articles/works/LessigNewchicschool.pdf>

(20) 証券取引法では2004年からはデジタル情報でしか申請を受け付けない。そこには有価証券を発行する上場企業たるもの、投資家には当然デジタル情報を提供すべきであるとの判断がある。海外の投資家にはネット上で情報が入手できることは必須となろう。

(21) JR 東日本では、東京輸送司令室で作成されたデジタル情報を駅のデジタル掲示板表示から携帯電話文字情報までストレートに流し、BS デジタル放送にまで拡大している。関係停車場での掲示を想定・義務化した鉄道営業法をはるかに超えるものとなっている。

(22) 商品取引所法は上場商品の格付につき、取引所は、格付人を選任する必要がある場合においては、当該取引所の会員以外の者のうちから選任しなければならないとし、その格付人は、取引所の使用人としなければならないと規定する。

(23) 米国では E911 法が成立している。1996 年に、連邦通信委員会 (FCC) が、携帯電話からの緊急通報において、発信者の位置情報を緊急通報センター (PSAP (Public Safety Answering Point)、全米に約 1 万ヶ所) に通知するシステム「E911」の導入を決定し、1999 年 10 月に、FCC は、FCC が定める規則 (CFR47 Part20) を改正し、携帯電話事業者に対し、ネットワーク及び端末側での E911 への対応を、義務付けした。英国では 2003 年 7 月に、電気通信庁 (OFTEL) が、EU 指令「ユニバーサル・サービスと利用者権利に関する指令」(2002/22/EC) 第 26 条第 2 項を実現するために、「一般免許条件 (General Conditions of Entitlements)」における暫定的な条件として、欧州共通緊急通報番号「112」番及び英国内の緊急通報番号「999」番への通報において、事業者が技術的に可能な範囲内で、発信者位置情報を緊急通報受理機関に通知する機能の実施を、携帯電話事業者に義務付けしている。

【引用・参考文献】

- 1) 1992 年 5 月 12 日衆議院運輸委員会
- 2) 1949 年参議院運輸委員会通訳案内業法案 (内閣提出) 政府委員 (加藤常太郎君) 通訳案内業法案提案理由説明
- 3) 2005 年 4 月 15 日衆議院国土交通委員会北側国務大臣発言「通訳案内業の免許制について、その資格要件である国家試験の実施基準を明らかにしつつ、通訳案内士の登録制に緩和するとともに、業務の適正確保のための措置を講じる」
- 4) 情報社会の倫理と設計についての学際的研究第 2 回目 白田秀彰「情報時代の保守主義と法律家の役割」 (開催:2005 年 1 月 8 日 国際大学 GLOCOM / 議事録公開:2005 年 3 月 12 日) 2006 年 3 月 30 日アクセス <http://ised-glocom.g.hatena.ne.jp/ised/03010108>
- 5) 寺前秀一(2001)pp8-9
- 6) 寺前秀一(2001)p. 7
- 7) 寺前秀一(2001)pp55-56
- 8) 1949 年 5 月 22 日衆議院文部委員会文化財保護法案提案理由説明田中耕太郎参議院文部委員長
- 9) 寺前秀一(2004c)p. 1