

# みんなのためのJRに!

2022年8月10日 発行

## 「第6回口頭弁論」(7月7日)の報告

7月7日、大分地方裁判所で行われ、多くの支援者が参加するなか、新たな裁判長・裁判官に対して原告と弁護団の意見陳述が行われました。

## 「交通弱者を切り捨てるJR九州」



原告の宮西君代さんは、「駅員さんがいなくなって予約が必要になり、自由な移動の権利を奪われた。公共交通機関であるべきJRが時代に逆行して、交通弱者を切り捨てている」と、裁判が行われているなかで無人化や窓口廃止を拡大するJR九州のあり方を批判しました。

## 『移動の権利』は「移動に制限を受けない権利」

森脇弁護士は、「障がいをもつ方々の『移動の権利』は、憲法によって保障された極めて重要な権利」と判例を踏まえて主張し、移動の権利は「障がいを理由として、道路・交通機関などの公共空間の移動に関して、制限を受けない権利」であり、障がいがある人にとって公共交通機関の利用は「単なる移動手段に止まらず、利用すること自体が、喜びや達成感を感じたり、人と交流したり、自分らしく生きる手段として、極めて重要なもの」だと指摘しました。

## 「JRは国から優遇受け、国会で約束しながら…」

松尾弁護士は、「JR九州はこれまで国や自治体からどれほど優遇されてきたか。その優遇を前提に国会でどんな約束をしたのか。国鉄としての借金は棒引きされ、国が設けた3877億円の経営安定基金で年間100億円程度の運用益をもらい、国会で『不採算部門を切り捨てない』『安全性を第一にする』と約束し

て3877億円を資産に組み込んだ。大分市内10駅の無人化で削減できる経費は1300万円しか見込めない。その一方で株主には毎年、140億円前後の配当を行っている」と指摘。「JR九州は国会で約束したことを責任を持って約束を守っていただく必要がある」と主張しました。

## 報告会「もっと声を上げていきたい！」

報告会には約60人を超える人が参加。徳田弁護士は「多くの方が参加してくださったことで、この裁判が障がい者と身近にいる人たちにとってどんなに大事な裁判かを新たな裁判官に伝えることができた」と意義を話しました。また「大分そして九州一円に無人化が広がっている。JR九州は何をしようとしているか。無人駅を増やしたくない自治体は税金を使って人員を配置せざるを得ない。国民の税金でうまい汁を吸ってきたJR九州が、これまでやってきたことを自治体にやってくださいと言っている。これを許してはいけません。新たに無人化が拡大された駅を少しでも利用する方はぜひ原告として参加していただきたい」と第二次提訴に向けた取り組みを呼びかけました。



県弁護士会館で開かれた報告会(7月7日)

東京から駆けつけた視覚障がい者の鷹林茂男さんは、「視覚障がい者は月に数人がホームから転落している」というデータ(次項の資料参照)を紹介し、命に関わる問題として東京でも駅無人化反対の取り組みを行っていることを伝えてくれました。また、国土交通省がガイドラインづくりを進めているが、駅の無人化が進むことを前提にしており、これは認められない。無人化反対を強く主張していきたい」と話しました。

自立支援センター大分の後藤理事長は、「差別を解消するための合理的配慮を進める取り組みをしているが、駅無人化を進めるJR九州の財政の数字を知って、JRの主張がまかり通ってしまうのであれば差別解消法は何だろうということになる。九州でも駅無人化問題は大きな問題になってきている。もっと声を上げていきたい」と話しました。

また埼玉から出席した末吉俊一さん(いのちのとりで裁判全国アクション運営委員・障害者労働組合委員長)は、「七つ星憧れめざすカンパニーなぜいじめるの人の自由を」などの短歌でJR九州の姿勢を批判しました。

吉田春美さんはがん(ステージ4)の治療のために入院中で口頭弁論に出席できませんでしたが、薄田さんがオンラインでつないで報告会に参加しました。



吉田春美さんも病院からスマホで参加

**署名の提出** 7月7日、第6回口頭弁論に先立って署名の第二次提出を行いました。今回の提出数は5153筆で、前回と合わせると44689筆になります。

## 鷹林さん提供資料・・・・・・・・・・・・・・・・

前項で紹介した鷹林茂男さんから、二種類の資料をいただきました。

一つは『新技術を活用した駅ホームにおける視覚障がい者の安全対策検討会』の中間報告(2021年7月2日公表)('SUBWAY' 2021年8月号)です。国土交通省鉄道技術企画課が発表したもので、視覚障がい者団体、支援団体、鉄道事業者、国土交通省(オブザーバーで厚労省)、等が参加した検討会の報告です。「視覚障がい者のホームからの転落は直近10年間で年平均75件発生、このうち、列車と接触した事故は2, 1件」としています。鷹林さんは、「AIカメラやスマホに頼り、駅員を減らす方向に進んだら安全を確保できない」と不安を感じているとのことでした。

もう一つの資料は、「月刊阪急」(2022年3月号)掲載の記事で、「JR東日本がワンマン運転を拡大加速する」という内容です。それによると、JR東日本はドライバレス運転(無人運転)の導入というビジョンを掲げていましたが、「ツーマン体制から一足飛びにドライバレス運転に移行することは困難であり、ワンマン運転という中間段階を挟む現実路線を明確化した」とのことです。

# 交通弱者の切り捨ては許せない

宮西君代です。

私は、以前の口頭弁論でも述べた通り、昭和37年宮崎県で脳性麻痺という先天性の障害を持って生まれ、現在は大分市で夫と二人で暮らしています。

私は現在、主に車椅子を使用し移動していますが、以前はなんとか不安定ながら独りで歩くことができていました。今も諦めず治療やリハビリに励み、体調がいい時期は左足首を固定し、手引き介助や手すりを持つことで2、30メートルの短距離歩行も階段昇降も出来る機能は残っています。ですから、牧駅のように車椅子対応になっていない駅でも、駅員さんがいて少しの配慮があれば利用可能です。しかし駅の無人化の拡大は、私が前日までの電話予約なしに乗れない駅をさらに増やし続けています。

私は、スロープをかけて乗降介助が必要な車椅子利用者で発語障害ある一人として、誘導介助が必要な視覚障害者や、様々な障害の状態の方や高齢者が安心・安全に鉄道を利用できる為には、その地域に根ざした駅員さんの存在が必要不可欠なことを理解してもらいたく、この裁判に参加いたしました。裁判のなかで、私たちの思いを1年以上の年月をかけてJR九州に伝えてきたつもりです。

ところが、JR九州は、こうした私たちの思いを踏みにじって、今年の3月12日から、さらに無人化の範囲を拡大したのです。私の利用する南大分駅も駅員が午前中しかいなくなり、無人駅と同様に使いづらい駅になってしまいました。

私は、その南大分駅を駅員のいない時間帯の夕方、夫とともに会議の為利用しました。そこで、切符を買うのに困っている高齢の方を見かけました。

牧駅等の無人化の際には導入されたSSSすら導入されず、単に無人化される駅は、乗り継ぎがわからなくても気軽に聞くこともできず、不測の事態の対応もできないことは、怖くて、不便で、利用を控えざるを得ない人を増やすだけです。

私は、夫の介助があれば駅員の介助なしでも無人駅でも利用可能です。しかし、夫の都合が悪い時やこれから夫の体力も落ちた時、駅員さんの介助が必要になります。

前日までの電話予約をすれば係員の介助はして

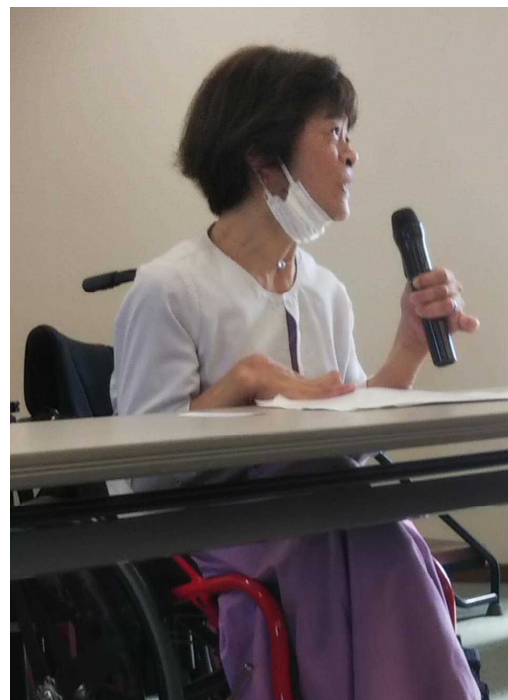
もらえますが、言語障害があり、日常の会話を慣れた夫やヘルパーも聞き取れず聞き返すことが増えてきている状態で、電話をかけることは不可能に極めて近く、新たに電話通訳を頼むという苦痛が増えたことと、当日の時間変更が難しく、利用する列車の時刻に縛られる苦痛は、当事者でないと理解出来ないものなのではないでしょうか？

以前の私は、その日決まった予定がない日に気分転換で夫以外のヘルパーさんや友人とふらーっと列車を利用して街に出かけ、たわいもないおしゃべりをしながら食事をしたり、買物をしたりと、あまり時間を気にせず自由気ままに楽しい1日を過ごして、ストレス発散をしてきました。こういう思いつきで街に出かける事が、駅の無人化によって予約が必要になったために出来なくなることは、これまで駅員さんがいたことで普通に出来ていた自由な移動の権利を奪われ、精神的にも苦痛でとてもさびしいです。

私たち障害者に関する様々な法の整備がなされてきた現代において、本来公共交通機関であるべきJRだけが時代に逆行して、交通弱者を切り捨てていっているとしか思えないのです。

健康な人と同等に移動する権利があるにも関わらず、それに著しく制限を加えられた駅の無人化を許すわけにいきません。

以上です。(見出しは編集部)



七月七日の報告会で意見陳述の報告をする宮西君代さん

# 移動の自由は「制限を受けない権利」

## 1 はじめに

この裁判では、JR九州が、駅を無人化することは、障がいのある者に保障された「移動の権利」を侵害するのではないかと、また、平等原則に違反するのではないかとということが、問われています。そこで、弁論の更新に当たって、原告ら代理人の立場から、障がいを有する方々の「移動の権利」は、憲法によって保障された極めて重要な権利であるということを中心に、改めて意見陳述します。

## 2 障がいを有する方々の「移動する権利」の格別の重要性

まず、人が「移動する権利」は、憲法13条の「幸福追求権」を根拠として保障されています。人が、人らしく生きる上で、一定水準の移動手段を維持し、形成することが、重要な権利であることは明らかです（甲4・191頁）。

また、人が「移動する権利」は、憲法22条の「居住・移転の自由」を根拠としても保障されています。人が自由に移動できることは、仕事などの経済活動の側面だけでなく、交流や見聞を広めたり、人生を楽しんだりする上で、無くてはならない権利です（甲4・191～192頁）。

② その上で、障がいを有する方々の「移動の権利」は、障がいのない者と比べた場合、特に、2つの点において重要であると考えます。

第1は、障がいを有する者は、その障がいによって、移動に当たって様々な制約を受けるため、こうした制約（障壁）が取り除かれない限り、「移動の権利」が保障されたとはいえないことです。そのため、憲法によって保障される、障がいを有する方々の「移動の権利」とは、単に、道路や交通機関などを利用できる権利というだけでなく、「障がいを理由として、道路・交通機関などの公共空間の移動に関して、制限を受けない権利」であるというべきです。

第2は、原告らのように重い障がいがある者にとって、JR九州等の公共交通機関を利用することは、単なる移動手段に止まらず、利用すること自体が、喜びや達成感を感じたり、人と交流したり、自分らしく生きる手段として、極めて重要なものであるということです。

たとえば、原告の吉田さんは、「僕にとっては、高城駅から大分駅までの一駅の移動が旅なんです。

それが楽しくて仕方がないんです。」と、代理人の弁護士に語ったことがありました。吉田さんは、公共交通機関を利用すること自体が、社会参加であり、生きている証であるとした上で、「私は、こうして多くの人に支えられながら、鉄道に乗り、乗客の皆さんを眺めながら、私の人生を楽しんでいるのであり、そんな私の姿を皆さんに見てもらいたいと願っているということです。」と述べていました（甲10・2頁）。

こうした、障がいを有する方々の「移動の権利」が、駅を無人化したことによって、侵害されてしまったのではないかとということが、この裁判では問われています。

無人化により、原告らは、事前の予約や調整を経ない限り、無人化された駅からは、鉄道を利用できなくなりました。急な友人の誘いに伴って鉄道を利用することはできません。仮に、事前にきちんと予定を立てて予約や調整をしても、その予定通りに行動できなければ、鉄道を利用できません。果たして、このように様々な制約に縛られた中で鉄道を利用しなければならぬ状態をもって、「移動の権利」が保障されているといえるのでしょうか。

障がいを有する者の「移動の権利」は、過去の裁判でも認められてきました。

真正面から憲法上の権利であることを肯定した裁判例としては、東京高等裁判所・平成21年9月30日判決があります。判決文では、「…身体障害者は、健常者と異なり、程度の差こそあるものの移動の自由が損なわれている。したがって、身体障害者にとっての移動の自由は、健常者と同様に、場合によれば健常者より以上に、その自立を図り、生活圏を拡大し、社会経済活動への参加を促進するという観点からは、大きな意義があるというべき…」だ、「憲法13条の趣旨から身体障害者についても移動の自由が保障されるべき…」だと判示されました。

他の裁判例でも、障がいを有する者が、安全に交通機関・公共施設を利用する権利があること、単独で航空機に搭乗する権利があることが、前提とされています。

以上のとおり、原告ら障がいを有する者には、憲法上の権利として、「障がいを理由として、道路・交通機関などの公共空間の移動に関して、制限

を受けない権利」があるといえます。

### 3 平等原則違反について

また、憲法14条は、平等原則を定めています。障害を持つ者が、障がいを持たない市民と同等な状態で、公共交通機関等を利用できる環境が保障されなければならないというべきです（甲4・191頁）。

駅が無人化されても、障がいのない者は、思い立ったときに鉄道を利用できますし、事前に立てた予定も柔軟に変更して鉄道を利用できます。他方で、障がいを有する者は、駅が無人化されたために、急な鉄道の利用や、予定変更による鉄道の利用はできなくなりました。ここに「差別」が生じています。

このような「差別」を解消するために、JR九州に「合理的配慮」の提供義務が認められるか否かが、重要な争点となります。

### 4 さいごに

この裁判では、障がいを有する方々の「移動の権利」を侵害すべきではないことと、障がいを有する方々を差別的に取り扱うべきではないことが問われています。

ただ、これは、障がいを有する方々だけの問題

には止まりません。

決して忘れてはならないのは、誰しものが、障がいを有する可能性があるという事実です。病気を抱えておられる方に限らず、交通事故や学校事故、犯罪などによって、予想もせずに障がいを抱えてしまうこともあるでしょうし、年齢を重ねることによって、身体的な機能が失われていくこともあるでしょう。社会全体が、我がこととして受け止めるべきではないでしょうか。

障がいを有する方々にとって、公共交通機関を自由に利用できることは、自分らしく生きるために必要なものであるという重要性を理解した上で、駅無人化によってこれを制限することが、どれほどの我慢や負担を強いることになるのか、直視すべきです。

そして、鉄道事業の公共性はもとより、JR九州が国や自治体から受けてきた様々な優遇措置や、過去の国会答弁なども踏まえた上で、駅無人化は許されるのか、「合理的配慮」の提供によって制約（障壁）や差別を取り除くべきではないのかということについて、この裁判において、審理が尽くされる必要があると考えます。（見出しは編集部）

## 意見陳述全文 松尾康利弁護士

# 「優遇」され「約束」したJR九州の責任

1 JR九州は、株式会社であり、上場企業です。株主に配当するために、利益を追求することは社会的な使命でもあります。会社における赤字部門は、利益を上げられないのであれば、赤字額を圧縮するために、縮小したり、廃止されたりしても仕方がない場合もあります。

そして、JR九州内には赤字路線が多く、本件で問題となっている駅無人化に先立つ住民への説明では、毎年20億もの赤字が生じているとの説明がされていました。本件訴訟でも、赤字17路線の赤字総額は、コロナ禍前でも50数億円、コロナ禍となった2020年度では67億円弱もの赤字が生じていると説明されています（被告準備書面4の1頁以下）。

JR九州は、このような赤字が理由で、経営の合理化が必要であるとの裁判でも主張しています。

2 それでは、皆さんは、この赤字額を聞いてどのように思われたでしょうか。「何十億なんて、とても大きな額だ」「JR九州も民間企業なんだから、

事業の合理化はしょうがない」などと思った方はいらっしゃるのでしょうか。JR九州としては、裁判所にそのように思っただけかと思われているからこそ、赤字に関する主張をしていることは明らかです。

しかし、我々原告ら代理人としては、この60数億円という金額を見ても、正直言って、「えっ、コロナ禍でもたったそれだけ？」というのが正直な感想でした。どうしてそのように思ったかという、JR九州が、国や自治体からどれほど優遇されてきたか、そしてその優遇を前提に、JR九州の社長が国会でどんな約束をしたか、知っていたからです。

3 そこで、JR九州がどのような優遇を受けてきたか、説明いたします。優遇はいろいろとあるのですが、そのうち特に大きなものを3つ指摘いたします（原告ら第1準備書面9頁以下）。

まず、第1に、1987年に国鉄が民営化された際、長期有利子債務を引き継がなかったというこ

とがあげられます。要するに借金の棒引きをしたのです。国鉄民営化にあたっては、JR東日本やJR東海、JR西日本については長期有利子債務をある程度引き継いで、民営化後もその返済を行っていました。しかし、JR九州は、JR北海道やJR四国とともに、鉄道事業の黒字化は困難と考えられていたことから、長期有利子債務を承継しない扱いとしてくれたのです。

つづいて第2に、地方自治体から、固定資産税・都市計画税の免除を受けてきました。資料によりますと、2013年（平成25年）は約52億円程度も減免を受けていたとのことでした。

そして第3に、これが最も重要なのですが、国によって3877億円もの経営安定基金という基金を設けてもらい、鉄道事業の赤字を穴埋めするために、その基金の運用益をもらうことができることになっていてあげられます。

4 この経営安定基金についてもう少し確認してみたいと思います。

経営安定基金は3877億円だといいましたが、毎年、JR九州がもらうことができた経営安定基金による運用益は、バブル期は1年あたり200億円を大きく上回ることもあったようです。バブル崩壊後の超低金利時代においても、毎年100億円程度に達していました（甲第7号証）。

しかも、超低金利時代に100億円もの運用益が得られたことについても、実は、国による補助金（助成金）によるものがかなりの割合を占めていました。どういうことかということ、経営安定基金を独立行政法人に貸し付けて、その独立行政法人が高い利息を付けて返してくれるという仕組みになっていたのです。

このように、JR九州は、経営安定基金によって確実に100億円程度の運用益を得られる仕組みとなっていて、鉄道事業において100億円以内の赤字であれば、十分、赤字を解消することができる仕組みとなっていたのです。

ここまでお話しすれば、どうして、五十数億円とか六十数億円という赤字額を聞いても、「たったそれだけ」と思ったかお分かりいただけたと思います。たとえ六十数億円という多額の赤字であっても、経営安定基金による運用益で、つまり、国の援助による約100億円で十分カバーできる仕組みとなっていたわけです。

5 JR九州は、2016年（平成28年）に念願の上場を果たしました。上場にあたっては、国の税金によって設けられていた経営安定基金3877億

円は、JR九州の財産に繰り入れることになりました。

上場後の経営安定基金の使途は決まっています。公表されています。具体的には、新幹線貸付料の一括前払費用2205億円、鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産への振替872億円、借入金への返済800億円とされています。

その結果、前払いによって今後払わなければならない貸付料を払わなくて良くなったので営業費用、つまり経費を払わなくて良くなったわけですから、帳簿上、鉄道事業について黒字に見せることができるという効果があります。

また、鉄道ネットワークの維持・向上のための費用というのは、要するに、新しい車両の購入費用などに充てることができるわけですし、多額の負債も返済できたわけですので、JR九州の資産や収入は、より一層、不動産事業など、他の事業に費やすことができるようになったわけです。

このように、上場を機に、経営安定基金3877億円の運用益によって、毎年100億円ほどの穴埋めをしてもらうというお決まりの運用をするのではなく、経営安定基金をJR九州の資産などに組み込むことによって、JR九州にとっては、より柔軟に経営できることになったことを意味します。

6 JR九州が上場するためには法律の改正が必要でしたので、その法改正のために、JR九州の青柳社長（当時）が国会に出席し、参考人として、上場後の経営に関して様々な答弁をしました。国民の代表である国会議員に対して答弁をしたわけですから、いわば国民に対して、上場後の経営に関する約束をしたものといえるわけです。

その答弁で、この裁判とも関係のある2つの点に関する答弁をご紹介します。

まず、ひとつが不採算路線に関する答弁です。青柳社長は、「九州の鉄道ネットワークの維持は、鉄道事業を中核事業とする当社にとって重要な役割であると認識しております。」「今後もネットワークの維持、活性化に努めていく所存」と言い、不採算路線等の廃線等はしないことを明言しました。上場をするにあたって、経営の合理化を最優先にするというのではなく、不採算部門であっても廃線等にはせず、維持していくことを約束したのです。これは、税金によって構成された3877億円もの大金を資産に繰り入れさせてもらうので、その大金を受け取るに見合う約束をしたと言えるでしょう。

もうひとつが、安全性に関する答弁です。JR九

州の事業計画において、「業務運営の効率化」や「コスト削減の推進」を強調して記載しているので、国会議員から、安全性の意識に対する疑問を投げかけられたのに対して、青柳社長は、「今後とも、上場の有無にかかわらず、安全を最優先にした経営に努めてまいります。」と答弁しました。

この答弁についても、鉄道事業のための経営安定基金を受け取る以上、鉄道事業に関しては、効率化やコスト削減よりも、安全を優先するということを約束したといえるでしょう。

7 この国会答弁を前提に、駅無人化に向けたJR九州の動きについて見てみましょう。

先ほど見た青柳社長の国会答弁は2015年（平成27年）5月から6月になされました。そして、法改正が認められ、JR九州は2016年（平成28年）10月に上場を果たします。

これに対して、JR九州が大分市に、大分市内の8駅を無人化する計画案を説明したのが2017年（平成29年）8月のことです。つまり、国会での約束から約2年後、上場からおよそ1年後に、無人化計画を打ち出したのです。経営安定基金を資産に組み入れてもらう前は、不採算路線の切り捨てはしない、安全を第一にすると国会で約束していたのに、上場直後から、無人化に突き進みはじめるというのはあまりにもひどいと言えないでしょうか。

車いすを利用する障がい者や高齢者、また視覚障がい者にとっては、駅無人化は、鉄道を利用できなくなることを意味します。これら障がいを有する方達にとっては、駅を利用できなくなるのですから、実質的にいって、廃線となったのと大差ないということになります。つまり駅無人化は、障がいを有する方を狙い撃ちにした不採算部門の切り捨て、安全性の切り捨てという側面があるわけですね。

8 ところで、この駅の無人化によって、JR九州にとって、どれほどのコストカットにつながるのでしょうか。

この点、JR九州は、予定通り10駅全てを無人化し、SSSを導入した場合の経費削減効果を年間で1300万円と見込んでいたとしています（被告準備書面4の15頁）。なお、3駅しか無人化していない段階では、むしろ4000万円のコスト上昇を招いたとのことであり、1300万円の経費削減という数字は効果を最大限に見積もった数字

といえそうです。

この数字に対しては、2つの点から、異論を述べたいと思います。

まずひとつめは、経営安定基金との関連からの異論です。上場前は、経営安定基金によって、鉄道事業に関する赤字に対して、毎年100億円ほどの穴埋めをしてもらっていました。JR九州は、上場にあたりその原資である経営安定基金3877億円をもらったのですから、鉄道事業の100億円以内の赤字額は、いわば想定範囲内であり、甘受すべき赤字額と言えます。そうすると、わずか1300万円しかコスト削減が見込めないのにこれを強行するという事は、とうてい許されないのではないのでしょうか。

もうひとつは、株主に対する配当額との関係です。上場後、基本的に毎年JR九州は130億円以上の配当をしています。（上場後の初めての決算である2017年は、年度途中での上場ですが、半年間だけで約60億円の配当をしています。）コロナ禍によって205億円もの営業損失を出した2020年においても140億円以上の配当をしています。

株主に対する配当をするのも、株式会社としての社会的責務かもしれませんが、鉄道の社会的責任や、経営安定基金組入の経緯、国会での約束などを踏まえれば、「不採算部門の切り捨てはしない」「安全性を第一にする」というのも国民に対する約束であり、きちんと配当をするのと同様以上の責任と考えられます。にもかかわらず、株主に対しては毎年130億円とか140億円を配当しているのに、鉄道事業に関する1300万円の経費をケチろう（節約しよう）とするのは、国会での約束をやぶるものといわざるを得ないのではないのでしょうか。

国会で約束をした当時の社長は、現在も代表権限のある会長です。代表者が国会で約束をしたことは、責任をもって守っていただく必要があると思います。（見出しは編集部）

### 第7回口頭弁論の日程

第7回口頭弁論は9月29日(木)16時から大分地方裁判所で行われます。

集合時間等は未定ですが、現時点での予定は下記の通りです。14時50分 集合 15時 入廷行動 15時15分 車いす傍聴整理券発行 15時30分 一般傍聴整理券発行 16時 口頭弁論 17時 報告集会

# 「駅員がないことが困る」という声を無視 国交省ガイドラインでは駅無人化が進む!?

## 国土交通省が動いたが…

### ——駅無人化前提の対策のみ

駅の無人化の影響は国土交通省も無視できなくなりました。国会で問題になったこともあり、2020年11月から障害当事者団体を招いて鉄道事業者、国土交通省の三者で意見交換会を開いて議論してきました。その結果まとまったのが「駅無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」です。今年7月22日に発表されましたが、「鉄道事業者の一方的な判断のみによって利用者利便が損なわれないようにする必要がある」ため、「無人化を検討する段階における一つの拠り所」という位置づけとのことです。それは、今後さらに無人化が進むことを前提にしており、駅に人がいなくなることに對する歯止めがまったくくないのが最大の特徴です。

## 「駅員がないと困る」という声

### ——正面から受けとめず

議事録も公開されていますが、各障がい者団体からは「視覚障害者が日常生活、社会生活を送る中で交通機関である鉄道を省くことは出来ない。移動支援の中で一番重要なこと。今、無人駅が都会でもかなり進んでいる、あるいは、時間帯によって、駅員がないということで、視覚障害者が一人で駅を利用するときには非常に困る」「行きたいときに行きたいところに行けるよう必要な人的支援を受けられる体制を」「前もって予約する時間もない中で、無人駅を利用せざるを得ないという状況におかれる可能性もあるため、そのような時にも利用できる誘導とか、すぐにお手伝いをお願いできる体制をお願いしたい」「こうすれば駅の無人化が認められるというものではなく、地元への委託も含めて、有人対応を基本にさせていただきたい」(第1回意見交換会)

など、駅員等の常駐を不可欠とする意見も多く出されました。しかし当事者の要望は、①案内・情報提供②事前連絡のあり方③乗務員による乗降介助という3点にまとめられ、それぞれについて当

事者の意見・要望と鉄道事業者の説明・報告を紹介するにとどまっています。

## 結論は「バリアフリー整備ガイドライン」と「地域との連携」

一方、「駅の無人化にあたって・無人化した駅の運用にあたっての望ましい姿」というまとめの項目では、今年3月に示された「バリアフリー整備ガイドライン」で示された3項目—①バリアのないルートの確保②わかりやすいルートの確保③安全で使いやすい施設・設備—を示して、「鉄道事業者においては、駅を無人化する際の施設整備の検討に際しては、これらを念頭に取り組む必要がある」としています。

また、地域との連携も掲げており、「地方自治体や施設等関係者及び地元障害当事者団体等と十分な意思疎通を図り(中略)理解を得られるよう努めることが重要」としています。さらに「鉄道事業者の社員以外が障害当事者等を乗車まで支援する方策等についても、実際に実施している事例やその課題を踏まえ、鉄道事業者において検討することが重要」としています。

## ガイドライン直前の126駅無人化

### ——JR九州の対応にさらに疑問符

障がいを理解しようとしめないJR九州にとっては、「駅の無人化にあたって・無人化した駅の運用にあたっての望ましい姿」の考え方すら受け入れがたいのでしょうか。3月12日に九州全域で129駅の無人化を実施したのは、このガイドラインが適用される前にと考えたのかも知れないなど思っていました。(文責・編集部)

## 支援する会にご参加下さい

裁判を応援する方は誰でも参加できます。裁判の傍聴や支援、署名など、それぞれ自分にできることに取り組みます。ぜひご参加ください!

会費は年1000円です。ご寄付も歓迎いたします。

振込先 九州労働金庫大分県庁支店 普通口座 5537916

口座名義 JR駅無人化反対訴訟を支援する会 代表 志賀等

## JR駅無人化反対訴訟を支援する会

連絡先 大分市都町2丁目7-4-303(在宅障害者支援ネットワーク気付)

電話 097-513-2313 FAX 097-529-7212 メール info@daremoga-oita.net

ホームページ <https://ekinihito.wordpress.com/>