

みんなのためのJRに!

2022年11月10日 発行

「第7回口頭弁論」(9月29日)の報告

第7回口頭弁論は9月29日に大分地方裁判所で行われました。今回は傍聴制限がなく車椅子傍聴席も6席に増えたため、一般席に移動した方も含めて希望者全員が傍聴できました。まず徳田弁護士が、赤字を強調するJR九州の主張に対して、第10準備書面を補足する形で弁論を行いました。

「駅無人化は、障がいのある人にとって、鉄道ネットワークの廃止や縮小であり、安全性の低下」

徳田弁護士は、JR九州が「公的に多額の援助を受けている」ことを認めたことを指摘し、「バブル崩壊により減収したという反論にもかかわらず赤字補填額を上回る運用収益を上げてきた」ことを示して、「被告の反論は意味をなしていない」と主張しました。

さらにJR九州が上場後も莫大な利益を計上して「高額な株主に対する配当(今年度146億円の予定)を行い、役員報酬も3億7900万円支払われている」ことを指摘しました。

また、JR九州が裁判で提出した「JR九州完全民営化プロジェクトチームとりまとめ」のなかには、「JR九州は自社の鉄道ネットワークが果たしている意義・役割を再認識し、今後の九州地域の発展及び活性化に向けて、不採算路線も含めた必要な鉄道ネットワークの維持とともに、サービスの向上、(中略)バリアフリー化の推進、防災対策の強化等の鉄道ネットワークの更なる発展を進めていく必要がある。また、鉄道事業者にとって最も重視されるべきは、安全性の確保である。(中略)

引き続き国民の安全・安心や生活の足を守るという観点から、安全設備等への投資をおろそかにせず、必要な安全レベルを確保していかなければならない」という記述があることが指摘されました。

徳田弁護士は「この記述は原告らが主張してきた内容そのもの」であり、「駅無人化は、障がい有するものにとっては、鉄道ネットワークの廃止や縮小であり、また、安全の低下です」と主張しました。

JR九州からは、裁判官交代に伴うプレゼンテーションが行われ、「鉄道を取り巻く情勢は厳しい。持続的な鉄道サービス構築のために生産性向上の取り組みが必要。無人駅を利用するお客様に対して安全性と利便性を考慮した対応を行っている」などこれまで主張してきた内容が説明され、結論として「拠点駅となる箇所から係員が無人駅に赴き、お手伝いが必要なお客様の対応を行うことは『不当な差別的取り扱い』ではなく、『合理的配慮』としても十分である」と主張しました。

(意見陳述全文は2ページ以降に掲載)

「吉田春美さんの遺志を継いで」



口頭弁論終了後、徳田弁護士は「JRは鉄道部門の赤字を強調することで駅の無人化は当然だと言っているが、一方で株主に140億円もの配当を行っている。また社員が減少していることも理由に挙げたが、応募がないのではなくJRが社員を減ら

してきただけ。人を減らし無人駅を大幅に増やすと当日の急な対応はますます難しくなる」などとJR九州の主張の矛盾を指摘し、「亡くなった吉田春美さんの遺志を継いでこれからもっと頑張ろう」と呼びかけました。

駅無人化は「鉄道ネット維持や安全」を奪う

JR九州への公的助成は 「普通の会社ではあり得ない」金額

今回、原告らから提出した第10準備書面について、口頭で補足説明いたします。

第10準備書面では、原告らは、被告から提出された準備書面6に対して反論を行いました。この被告の準備書面6では、これまで原告らにおいて主張してきた経営安定基金や減損処理について、被告自ら詳しく説明をした内容となっています。

原告らが今回の第10準備書面で何よりも明らかにしたのは、被告準備書面6を受けて、これまで原告らにおいて入手した資料に基づいて分析し、その分析結果に基づいて主張してきたことは、間違いではなく、正しい内容であったということが確認されたということです。

被告は、経営安定基金をはじめとした様々な方法で、公的に多額の援助を受け続けた事実を認めました。国鉄民営化後、一民間企業になったとはいえ、一般的な普通の会社ではありえないような助成等を得てきたという事実を認めたということです。このことは、本件訴訟の争点である、赤字対策として駅の無人化を進めることが許されるのかという点を判断するうえで、とても重要です。

その上で、被告からは何点か反論がありました。

経営安定基金は、被告の鉄道事業の赤字を補填するためのものですが、補填の方法は、多額の基金を取り崩していくのではなく、基金を運用してその運用益をもって赤字補填に充てることとしていました。

被告からの反論の第1は、民営化当初は、バブル期であったということもあり、経営安定基金について、7%を超える高利回りが想定されていたが、バブル経済崩壊後の超低金利の長期化にともない、運用利回りが当初の予定の3分の1から2分の1程度しか得られなかったということでした。

また、経営安定基金によって、単に、単年度ごとに鉄道事業の赤字分が補填されただけでは足りず、鉄道事業に関し「将来における維持更新のための費用」もまかなうだけの運用益が得られる必要があるといった反論もなされていました。

しかしながら、経営安定基金の運用利回りの低

下が、鉄道事業の赤字部分を補填することができなかつたり、鉄道事業の維持更新のための費用を捻出することができなかつたりするほど、被告の経営に悪影響を及ぼしてはいなかったのです。

「経営が厳しい」と言って駅を無人化し、 株主には146億円の高配当

会計検査院のホームページに掲載されている被告の収支状況を検討すると、この間の被告の鉄道事業の営業損失については、最大で平成25年度の156億円であり、13年間の平均で約85億円となっています。民営化直後である昭和62年度が280億円の赤字額であったことと比較すると、赤字の圧縮額が少ない年でも124億円、平均では約195億円もの赤字額の圧縮ができています。これに対して、この間の経営安定基金の運用収益は、平均で127億円を超えています。つまり、鉄道事業の営業損失の平均額85億円に対して、経営安定基金の運用収益が127億円なので、営業損失を補填してそれでも40億円を上回る残余が生じることになります。この数字から、経営安定基金による運用収益は、確かにバブル崩壊によって想定より利回りが悪くなったものの、この間の営業損失を穴埋めするにとどまらず、平均して年間40億円も「将来における維持更新のための費用」が捻出されるほどのものであったということです。

赤字額を補填するのみならず、平均年40億円もの維持更新のための費用を捻出することができたのは、単に被告の経営努力のみならず、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道運輸整備機構）によって多額の助成がなされてきたおかげです。同機構によって、つまり、独立行政法人からですから税金を原資として、運用を下支えしてきたということが必要かつ十分な運用利回りが得られた大きな要因となっているのです。したがって、バブル崩壊により、運用利回りが大幅に低下したものの、鉄道事業の赤字部分を補填するのみならず、平均して年間40億円もの将来における維持更新のための費用を捻出できていたわけですので、被告の反論は、意味をなしていないといえます。

そのうえで、今回の原告らの準備書面では、上場後においても、被告は莫大な利潤を計上して、

高額な株主に対する配当を実施しており、本年6月の株主総会でも、146億円もの配当を実施することが決議され、役員報酬も3億7900万円支払われていることを明らかにしました。

コロナ禍においてすら、このような莫大な利益を計上し、高配当を続けていながら、経営が厳しいと主張して無人化駅を拡大し原告ら利用者の負担を増大しているという被告の対応の背信性は際立つという外はありません。

JRは「鉄道ネットワーク維持と安全性」を求められている

なお、被告は、今回の第6準備書面において、これまでの原告の主張が政府の議論状況を踏まえていないとして、その議論状況がまとめられた証拠を提出してきました。それは「JR九州完全民営化プロジェクトチームとりまとめ」というものです。しかしながら、被告の主張とは裏腹に、このとりまとめの中には、以下のような記述がありません。

「JR九州は自社の鉄道ネットワークが果たしている意義・役割を再認識し、今後の九州地域の発展及び活性化に向けて、不採算路線も含めた必要な鉄道ネットワークの維持とともに、サービスの向上、(中略)バリアフリー化の推進、防災対策の

強化等の鉄道ネットワークの更なる発展を進めていく必要がある。

また、鉄道事業者にとって最も重視されるべきは、安全性の確保である。(中略)引き続き国民の安全・安心や生活の足を守るという観点から、安全設備等への投資をおろそかにせず、必要な安全レベルを確保していかなければならない。」

この記述は、被告の青柳前社長の国会答弁などを引用しながら、この裁判で原告らが主張してきた内容そのものです。

駅を無人化すると、車いす利用者などの障がい者を有する鉄道利用者にとっては廃線に至ったに等しい状態を引き起こすことになり、また、車いす利用者や視覚障がい者を有する者にとって、安全性が大きく損なわれることにもなります。駅無人化は、障がい者を有する者にとっては、鉄道ネットワークの廃止や縮小であり、また、安全性の低下です。

被告には、政府の議論で、鉄道ネットワークの維持や安全性の確保を求められていることも踏まえて、障がい者を有する者にとっても、障がいのない方達と同様に、きちんと鉄道ネットワークの維持や安全性の確保を図っていただきたいと思いません。

JR九州の“プレゼンテーション”を聞いて

裁判長及び裁判官が3名とも交代したため行われた“プレゼンテーション”は、原告と被告がこれまでの主張をまとめて新たな裁判長と裁判官に伝える場になりました。今回は原告側が、「障がいがある人にとって移動とは単なる手段ではなく、社会参加そのものであり生きている証である」こと、「駅の無人化によって障がいのある人が有人駅ではできていた急な鉄道の利用や変更ができなくなったことで差別が生じた」と主張しました。今回は被告(JR九州)側です。障がいがある人が「乗りにくくなる、乗れなくなる」と反対の声を上げるなかで、「駅無人化」を強行するJR九州の説明に注目しました。

JR九州はまず、「鉄道を取り巻く情勢は厳しい。持続的な鉄道サービス構築のために生産性向上の取り組みが必要」と経営的な視点から強調。“鉄道部門の赤字”にこだわる姿勢は不変でした。さらに「無人駅を利用するお客様に対して安全性と利便性を考慮した対応を行っている」と主張。具体的には国土交通省のガイドラインに沿っていることを強調し、結論として「拠点駅となる箇所から係員が無人駅に赴き、お手伝いが必要なお客様の対応を行うことは『不当な差別的取り扱い』ではなく、『合理的配慮』としても十分である」と主張しました。

しかし、国土交通省のガイドラインの「差別的取り扱いの具体例」には、「障害があることのみを持って乗車できる場所や時間帯を制限し、または障害者でない者に対して付さない条件をつける」ことが「不当な差別的取り扱いにあたる」と明記されています。また、今年7月22日に公表された『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』には「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」と書かれています。ガイドラインを守るというのであれば、まずここから始めるべきだと感じました。世の中には支援を必要とする人が多くいます。ニーズも一人ひとり異なります。職員の一人ひとりが柔軟な思いやりある態度で乗客に臨むことこそ、公共交通を担う企業であるJR九州は求められていると思います。(文責・事務局)

「駅無人化拡大で利用困難に」-3名が第2次提訴 願いは「JRを使いやすくしてほしい」

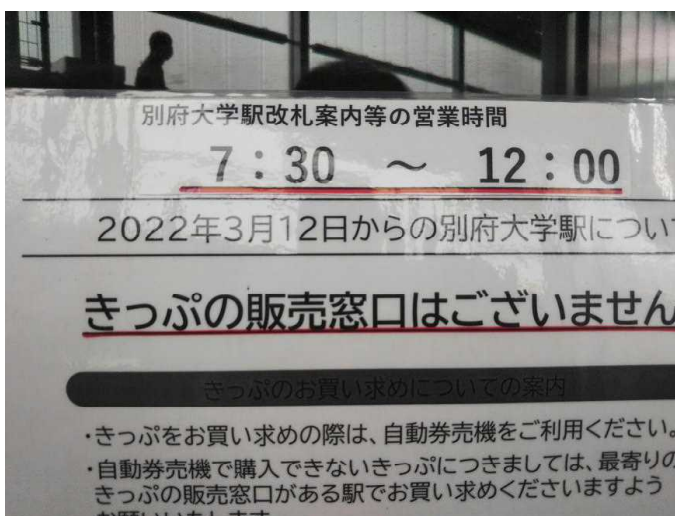
9月15日に第2次提訴を行いました。徳田弁護士、平松弁護士、新たに原告になる福山陽子さんらが大分地方裁判所を訪れて訴状を提出しました。新たに原告になったのは大分市、別府市、日出町に在住し車いすを使用して生活をしている3名です。

今年3月12日、JR九州が九州各県の29駅を無人化し、48駅の窓口を午後無人化したことによって、最寄りの駅や利用している駅で事前の予約を余儀なくされ、これまでのように自由にJRを利用することができなくなり、また突発的な事態を生じた場合の利用が困難になったことから、3名は駅無人化が障害者差別解消法に基づく「合理的配慮」の不提供にあたることを主張しています。

さらに、JR九州の鉄道部門だけを切り離した赤字を理由とする主張に対して、JR九州には「3800億円もの巨額の税金の投入」など莫大な公的支援がなされており、鉄道部門の運営にあたっては「公益性を重んじて、国民の利益に奉仕し続けることが義務づけられる」と指摘しています。

提訴後の記者インタビューで徳田弁護士は、「鉄道部門は赤字と言いながら、全体では数百億の利益を上げ、高額な配当を続けていることが明らかになった。それにもかかわらず無人化の範囲を広げた」とJR九州の姿勢を批判しました。

原告の一人の福山陽子さんは「JRに乗るといえる人に出会え、お話しできるので大好きです。駅が無人化されると出かけにくくなり、行動範囲が狭まってしまうので無人化にはしてほしいなと思います。いろいろな方がJRを使いやすくなるようにしてほしい」と話しました。



日豊本線別府大学駅に貼られた案内文

第2次提訴の「訴状」から

第4 原告らの請求の法的根拠について

1 移動の自由の憲法上の位置づけ

(1) 憲法13条による保障

障がいのある人にとっての移動の権利ないし自由は、先ず憲法13条の幸福追求権を根拠として保障されている。これは、「現代社会において、交通は人格権存立の不可欠の基礎をなしていることから、一定水準の移動手段を維持し、形成することは幸福追求権の目標であり内容でもある」からである。

(2) 憲法22条による保障

憲法22条の居住・移転の自由については、現代社会において、「経済的自由」「人身の自由」「精神的自由」たる側面を併せ有する複合的な権利であるとされており、「このような居住・移転の自由を実質的に保障するための積極的な権利手段を確保するうえで、『移動の手段』を保障内容とする交通権を現代的居住・移転自由権として、憲法22条に含ましめること」が必要である。その意味で、移動の権利は、憲法22条によって保障されているというべきである。

(3) 障がいのある者にとっての「移動の権利」の格別の重要性

「移動の権利」に関する一般論を前提としたうえで、この権利は、障がいのある者にとっては、以下の点において、格別の重要性を要することとなる。

第1には、障がいのある者は、その障がいの故に、移動にあたって様々な制約を受けるため、こ

うした制約が除去されない限り、「移動の権利」が保障されたことにはならないということである。

障がいのある者にとって、憲法13条及び22条によって保障される「移動の権利」とは、単に、道路交通機関を利用する権利としてではなく、「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」と捉えなければ、実質的な権利として保障されたことにならないからである。

第2には、原告らのように重い障がいのある者にとって、JR等の公共交通機関を利用することは、移動のための手段であるだけでなく、公共交通機関を利用することそれ自体が一つの社会参加であり、自分らしく生きるという意味での自己実現の発現となるということである。

この点に関して、東京高裁平成21年9月30日判決は、「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」と判示している。

(4) 小括

以上からすれば、原告らが、被告の経営にかかるJR各線を利用する権利は、憲法13条、22条によって保障された基本的権利であり、その侵害は不法行為となる。

なお、「私人間におけるある行為が人権を侵害するものとして、…不法行為を構成するか否かは、問題となっている（憲法の）人権規定の具体的内容・趣旨・目的・沿革・問題となっている行為の具体的な態様、行為者の主観的事情、国家が私人間の関係に介入することによって反対当事者の権利が受ける影響等、事案の具体的事情をふまえたうえで、私人間の行為であることを考慮してもなお、社会的に許容される限度を超えているか否かという観点から判断すべきである」とされている。

2 被告による駅無人化は憲法14条の保障する平等原則に違反すること

(1) 障害者差別解消法と憲法14条

ア 憲法14条の定める平等原則は、「一義的には形式的平等を保障したものであり、人の現実の差異に着目して積極的にその格差の是正を行うことまでも保障したのではない」と解釈され、「結果の平等」を保障するものではないとされている。しかしながら、憲法14条の定める平等原則を具体化するものとして、個別に立法化された場合においては、当該立法に違反する行為は、私人間の行為であっても憲法14条の平等原則に反するものとして違法性を問われることになる。

イ 平成28年4月1日に施行された「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（以下、同法を「障害者差別解消法」という。）は、「障害者基本法」第4条にいう、「社会的障壁の除去は、それを必要としている障害者が現に存し、その実施に伴う負担が過重でないときは、それを怠ることによって前項の規定に違反することとならないよう、その実施に必要なかつ合理的な配慮がされなければならない」との規定を受けて制定されたものである。

その第8条には、

1項 事業者は、その事業を行うにあたり、障害を理由として、障害者でない者と不当な差別的取り扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2項 事業者は、その事業を行うに当たり、障害者から現に社会的障壁の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において、その実施に伴う負担が過重でないときは、障害者の権利利益を侵害することとならないよう、当該障害者の性別、年齢及び障害の状態に応じて、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をするように努めなければならない。

と規定されている。

なお、同法同条2項は、事業者に対し努力義務を課したものとされてきたが、その後令和3年6月4日に改正され、「社会的障壁の除去について必要かつ合理的な配慮をしなければならない」と改められており（施行時期については未確定）、こうした努力義務の規定が、事業者における準備期間等を考慮した経過規定であったことを示している。

ウ そのうえで重要なことは、基本法としての障害者基本法においては合理的配慮の提供義務が規定されていることを踏まえて、この「努力義務」の法的性質を検討する必要があるということであり、事業者に対する努力義務とされたのは、企業に対し全くのフリーハンドを認めたものではないということである。「合理的な配慮」をすること自体は義務づけられていないとしても、当事

者等から求められる「合理的配慮」について何ら検討することなく、また、当該「合理的配慮」をしないことについて当事者等に対し何ら合理的な説明をしないということまで認められたものとはいえない。

その意味で、「努力義務」にいう「努力」は、主観的努力ではなく、客観的努力である。すなわち、客観的に見て「努力している」といえることを要する。必要な検討を行うこと、この検討及び結論に至ったプロセスを可能な限り当事者に対し説明責任を果たすことがその内容となるというべきである。

エ 以上を踏まえて、民間企業における合理的配慮の不提供が、不法行為となるか否かを判断するうえで考慮すべき要素としては、以下の3点を挙げることができる。

第1は、当該民間企業の提供する業務の公益性の程度の如何である。

第2は、合理的配慮の不提供によって侵害される権利ないし利益の性質及び被る不利益の程度の如何である。

第3は、合理的配慮を提供することないし不提供を撤回することによって当該民間企業が被る負担の程度の如何である。

(2) 駅無人化がどのような意味で、合理的配慮の不提供として差別となるのか

原告らは、被告による駅無人化は、以下の理由により、合理的配慮の不提供に該当するものと考ええる。

第1は、駅無人化により、車椅子利用者等は、JRの利用にあたって、事前の予約や調整を経ない限り、利用ができないという制約を受けるということである。

これは、障がいのない者には課せられない条件の設定であり、突然の外出等を余儀なくされる場合やJR側の調整ができない場合には、利用ができないという不利益を被ることを意味する。

第2は、駅無人化の撤回が、従前から提供されてきたサービスの存続を求めるものに過ぎず、原告らが、新たなサービス提供を求めているのではないということである。

この点は、サービスを存続させることによって、被告に過大な負担を強いるものではないということの意味するものであり、サービスを廃止することに、格別な合理的理由があることを、被告側で立証しなければならないということを示すことになる。

第3は、被告による駅無人化が、鉄道部門の赤字解消策として企図されているにすぎないということである。

被告のこれまでの説明では、鉄道部門に関して、年間20億円以上の赤字を計上しているとのことであるが、一方で、JR九州全体では、年間400億円以上の純利益を挙げており、これらの利益は、鉄道部門と関連した事業からの収益であって、鉄道部門だけを切り離して赤字解消を図ろうとすることには、何ら合理的理由はないというべきである。

なお、JRに関しては、民営化に際して、赤字解消のために、3800億円もの巨額の税金が投入されたことをはじめとして、数々の莫大な公的支援がなされており、民営化後の鉄道部門の運営にあたって、その公益性を重んじて、国民の利益に奉仕し続けることが義務付けられる。この点については、追而準備書面で詳述するが、このような事情は、赤字を理由に利用者への便宜供与を縮小することに何らの合理性もないことを意味している。

(3) 小括

以上からすれば、被告による駅無人化は、「障害者差別解消法」に反する差別行為であり、憲法14条に照らして不法行為となるというべきである。

参考：日本国憲法

第13条 すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。

第14条 すべて国民は、法の下に平等であつて、人種、信条、性別、社会的身分又は門地により、政治的、経済的又は社会的関係において、差別されない。

第22条 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。

吉田春美さんの遺志を引き継いで

第2次提訴前日の2022年9月14日、原告の吉田春美さんががんで亡くなりました。69歳でした。

吉田さんはJR駅の無人化の動きに反対していち早く立ち上がり、2018年2月12日の抗議集会や、引き続いて取り組んだ反対署名に参加し、2019年3月22日には大分県条例に基づく特定相談にも申立人の一人として加わりました。あらゆる手段を駆使しても止めることができず、裁判に訴えるしかなくなった時に最初に手を挙げたのが吉田さんでした。

それから2年、2回の意見陳述、本人尋問、新聞やテレビ等で駅無人化問題を広く伝える取り組みを行ってきました。

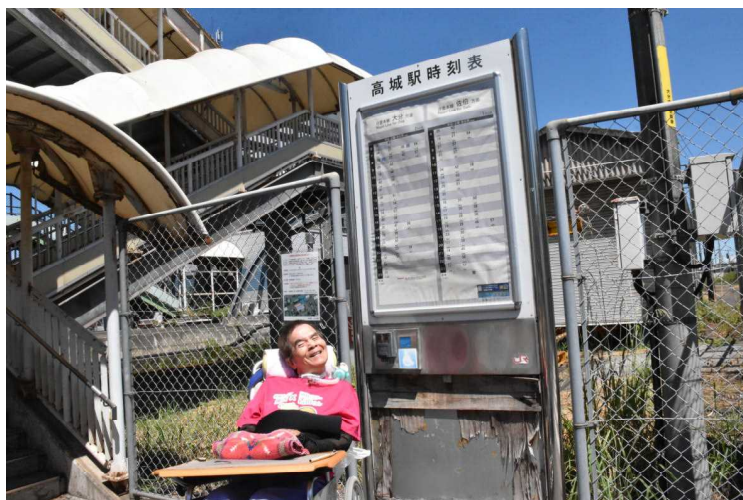
吉田さんは自らの歩みについて、「1歳の時に脳性麻痺(アトニー型)と診断されました。5才の時から自力歩行出来るようになりました。小学校、中学校、身体障害者更生指導所に進学して、和文タイプライターの技術を取得。17歳で印刷会社に就職。25歳の時に脳性マヒの二次的障害の頸椎椎間板ヘルニアを患い、車いす生活になる。44歳で呼吸困難になり、人工呼吸器を装着して23年。JR駅無人化阻止裁判など、在宅地域生活18年目を有意義に生きる67歳です」(2021年5月)と取材に答えて話しています。



20歳の頃に障がい者運動に参加し、23歳で大分市街地の歩道の段差を無くして、スロープと点字ブロック設置を求める活動に取り組んだ吉田さんは、「ひまわり号」に参加するなどJRに乗ることが大好きでした。

駅の無人化によって事前予約を強いられた時に、吉田さんは「移動の自由を奪われる」と無人化阻止の声を上げました。

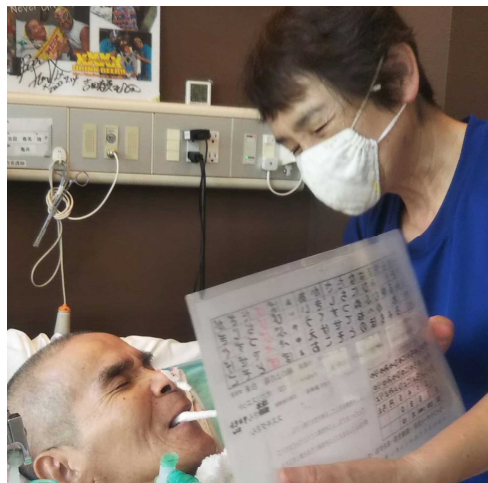
吉田さんの「JRの線路が全国各地に繋がっているように、駅員を残して欲しい気持ちも全国各地一つになって繋がっています」という思い、そして「楽しい裁判」という言葉は多くの人の心に届いています。



「みんなのためのJRに！」

その吉田さんが私たちに残した最後の言葉は「み・ん・な」でした。その後は文字盤の文字を指すことができませんでしたが、吉田さんの思いはみんなの思いになっています。

私たちは、JRに乗ることが大好きだった吉田さんの思いを受け継いで、原告・弁護団の皆さんを先頭に「みんなのためのJR」を実現するために、裁判の勝利をめざして頑張り抜きたいと思っております。



吉田春美さんの言葉

吉田春美さんはヘルパーさんや看護師さんの助けを借りながら、文字盤やパソコンを使って、いろんな場面で積極的に発言し、たくさんの言葉を私たちに伝えてくれました。そのなかから紹介します。

裁判の意見陳述で

JRの線路が全国各地に繋がっているように、駅員を残して欲しい気持ちも全国各地一つになって繋がっています。最後に勝利するまで明るく元気に楽しく闘う決意です。続きは、ヘルパーの松川仁美さんに代読してもらいます。(以上文字盤で発言)

僕は、電車に乗って移動することが大好きです。僕が電車に乗って、楽しそうな顔を見て、人工呼吸器を付けていても、電車に乗って遊びに行くことも、会議にも出席出来るんだと思う人が増えることを望んでいます。残念ですが、一度も人工呼吸器を付けた人に会ったことがありません。そんな中で、無人駅が増えることは、人工呼吸器ユーザーを含む障害者の社会参加の機会を狭めることになります。駅員が居なくなって不自由や不便、不安を感じるのは、車いす障害者の僕だけではないという思いから、大分をつくる会やJR駅無人化反対集会など、色んなところで、駅の無人化反対の気持ちを話したり、駅の無人化反対署名7万3113筆をJR九州大分支社に届けましたが、重く受け止めるという言葉だけで、駅の無人化計画を中止する気持ちを少しも感じられません。このまま黙って諦めていたら、既に無人化された3つの駅に続いて、残る5つの駅(高城駅、鶴崎駅、大在駅、坂ノ市駅、中判田駅)も無人駅にされてしまう。何とかして残る5つの駅の駅員は、残してもらいたい。そして、前日午後8時までの事前予約をしなくも、当日でも対応して欲しい思いなどから、駅無人化と事前予約反対訴訟の決意をしました。乗車時間変更や乗車駅の変更が出来ないなどの不便や移動の自由を奪われて精神的苦痛を感じている人たちは、障害者だけではありません。障害者は素直に反対を言えて良いなあ。と言われますが、家族の仕事関係など、あれこれ気を使って、反対を意思表示できない現実もあります。その人たちの悔しい思いも力に、先頭に立って闘うのも、僕の役目と思います。(以下略)(2021年2月4日第1回口頭弁論)

つくる会で

「友人宅から帰るため無人の敷戸駅から乗ろうとSSSに電話しましたが、『前日午後8時までに電話しなければ対応できない』と言われました。JRは基本的に当日の連絡も対応すると言っていたのですが信用できません」(2019年12月18日 第37回だれもが安心して暮らせる大分県をつくる会で)

メールで

☒「こんにちは。吉田春美です。現在270筆の署名が集まりました。6日までには、もう少し集まります。つきましては、6日の16時過ぎに署名を渡したいと思います。」(2018年9月4日 署名活動期間中)

☒「高城駅を利用している吉田春美です。大分県知事へのあっせんに積極的に参加します。」(2019年1月23日 大分県の特定相談申立について)

☒「僕は、コロナ禍の中でも、JRを楽しく利用して来ましたから、そのことを裁判に楽しく生かしたいと思います。引き続き、楽しい電車の旅を続けます。それこそを楽しい裁判に繋がりたいと思います。」(2021年2月6日、第1回口頭弁論意見陳述を終えて)

次回(第8回)口頭弁論の日程は未定です。決まり次第、メール、ホームページ等でお知らせします。

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/> 入会・ご寄付を歓迎します。

振込先 九州労働金庫大分県庁支店 普通口座 5537916 名義 JR駅無人化反対訴訟を支援する会 代表 志賀等