

みんなのためのJRに!

2023年1月24日 発行

「第8回口頭弁論」(12月28日)の報告

「障がい者に優しいJRに戻って」

第2次訴訟原告が意見陳述

第8回口頭弁論は12月28日に大分地方裁判所で行われました。今回の裁判は、9月に提訴した第2次訴訟を併合して行われ、第2次訴訟原告の福山陽子さんと松尾康利弁護士が意見陳述を行いました。

福山さんは、12月15日にJR津久見駅で起きた事故で亡くなられた視覚障がい者に哀悼の意を表し、「JR九州は、障がい者に優しい本来の姿に戻って、駅の無人化を直ちに撤回してほしい」と訴えました。(2ページ参照)



「人員削減を優先し安全性を低下させるJR九州」

- 松尾弁護士の意見陳述

松尾弁護士は「障がい者に合理的配慮を提供してきた駅員を削減したJR九州は、コストカットのための人員削減によって安全性を低下させているのではないかと意見陳述で指摘しました。(3ページ参照)

報告会 - 津久見駅の死亡事故に「ショック」と「憤り」

「駅員がいれば助かったのに」

引き続き行われた報告会では、冒頭、徳田弁護士から「裁判の先頭で頑張ってきた吉田春美さん、視覚障がい者の立場から裁判を支え続けてきた大分盲導犬協会会長の湯澤純一さんの遺志を引き継いでこれからも頑張ろう」という呼びかけがありました。

松尾弁護士は「視覚障がいの方から『ホームに落ちたことが皆さんあります。命をかけて乗っています』と聞いて、裁判のなかで安全の問題を主張してきた。JR九州は国会で、青柳社長(現会長)が『安全第一』と答弁したのに、上場後すぐに無人化を進めた。どんな安全対策が取られているか等について、今後裁判で主張していきたい」と述べました。

視覚障がい者の立場から新たに原告に加わる釘宮好美さんは、「私が10年前まで毎日利用していた津久見駅で死亡事故が起きました。大変ショックでした。津久見駅は昨年3月から午後3時以降駅員さんがいなくなっていました。死亡事故は駅員さんが見守っていれば防げます。これ以上無人化を進めることは絶対止めてほしい」と強く求めました。

東京から参加した視覚障がい者の鷹林茂男さんは、「ホームから転落すると一人で簡単に上がれない。監視カメラでは安全は守れない。JRが駅員さんを置くことを徹底して拒否しているのはおかしい」と自身の転落の経験を踏まえて述べました。

最後に、共同代表で原告の宮西君代さんは、「津久見駅の死亡事故にすごい憤りを感じる。私たちが一番恐れていたことが現実には起きた。無人化反対の裁判は命をかけた裁判だと改めて感じる。引き続き支援をお願いします」と訴えました。



原告の意見陳述

「JRは生活の一部。無人化しないで」

福山陽子さん

死亡事故―「駅員がいれば…」

裁判の開始にあたり、この裁判についての私の思いを聞いていただきたく思います。

先ず、去る12月15日、JR津久見駅で電車にはねられて亡くなられた視覚障がいの女性に対しまして、哀悼の意を表し、心よりご冥福をお祈りいたします。それとともに、こうした事故は、駅員が常勤していれば防げたはずだと思いますので、駅の無人化を拡大し続けるJR九州に対して、改めて遺憾の意を表します。

障がい者肯定し、ピアカウンセラーに

私は、高校3年の時に交通事故の後遺症で歩行が困難になり、移動には常時車いすが必要です。そのため、「生きていても仕方ない」とふさぎ込みましたが、その私が立ち直ることができたのは、母の支えがあったからであり、障がいを肯定し感謝できるようになりました。

24歳の時にピア・カウンセラーの養成講座を受け、改めて自分を受け入れられるようになり、そうした自分の経験をたくさんの方に知っていただくと思いました。ピア・カウンセラーの認定を取得してからは、障がいのある仲間と自立生活センターを立ち上げ、ピア・カウンセリングや講演などの仕事をするようになりました。ご縁によって充実した日々を送らせていただいております。

ですから、機会あるごとにいろんな行事に参加して、多くの方々との出会いを大切に、障がいのある人がモデルになるファッションショーにも参加してきました。多くの方は、車いすを身体障がい者の足だととらえていると思いますが、私にとって車椅子は靴であり、ファッションの一部だと思っています。重い障害を得たことで、貴重な経験を積むことが出来たと感謝しています。

障がい者に優しい企業だったのに

私は以前、別府市亀川に住んでいて、週に一度はJR亀川駅を利用していたため、当時の亀川駅の駅長から「JRの機関誌に乗車介助をしているところを載せたいから、写真を撮らせてほしい」と言われたことがあります。その前、福岡県豊前市の生活支援センターに相談支援専門員として勤めていた頃には、通勤に利用していたリフト付きバスの路線が廃止されたことから、豊前市の宇島駅に、

車椅子用の階段昇降機の設置が実現したのですが、この時は、「JR九州イキな計らい」という見出し付きで、大きく報道されました。

私は、電車への乗り降りのたびに介助して下さる駅員さんと言葉を交わす機会が増えて、仲良くなるのが楽しみです。飛行機が苦手ですので、講演等で県外に出かけるときは、東京のような遠隔地の場合でも、殆どJRを利用しますが、お隣の席の方や乗務員さんと交流できるのが楽しみです。車椅子の私に声をかけて下さり、荷物等について何かと配慮して下さることがしばしばです。その意味で、JRは、私にとって、生活の一部であり、JR九州は私たち障がいのあるものにとって、優しい企業であると認識してきました。

最寄り駅が無人化されて

私の最寄り駅である暘谷駅は、バリアフリーになっており車椅子での利用が容易で、駅員さんが常駐していましたので、予約なしでいつでも利用できていました。買い物や美容院に出かける時にJRを利用し、大分市や別府市で開かれる様々なイベントや集会に参加する際にも、度々JRを利用してきました。

ところが、今年（2022年）の3月、暘谷駅は終日、無人化されることになってしまいました。介助する駅員さんは亀川駅から派遣されてくるため、前日までに予約しない限り利用できません。一番困るのは、急用ができて、どうしてもJRを利用したいとき、そして出先で予定が変わって予約していた電車には乗れなくなった時です。このような場合には、JRが利用できなくなりました。

今まで通り、予約なしで乗れるように

私たちはこの裁判で、何か新しいサービスをしてほしいと要求しているわけではありません。今まで通り、事前の予約などしなくてもいつでも利用できるようにしてほしいと願っているだけです。今までできていたことをできないとする理由が、赤字対策に過ぎないという事に納得がいかないのです。

何よりも欲しいのは、「機会の平等」です。

JR九州が、障害のある者にとって、優しい本来の姿に戻って、駅の無人化を直ちに撤回することを切に願っております。（まとめ・見出しは編集部）

代理人の意見陳述

安全性を軽視して人員削減を進めるJR九州

松尾康利弁護士

継続的に人員削減するJR九州

被告は、これまで、鉄道事業会社として、継続的に、人員を削減してきました。その理由としては、鉄道利用客が減少していることから、鉄道事業の生産性の向上、言い換えればコストカットが必要であるということをおこなっています。また、高齢化社会の進展等により、労働者人口が減少することに対応するためにも、より少ない人員で鉄道事業を継続していくことができる体制を構築しておく必要があるともしています。

しかし、コストカットを主眼とする被告の人員削減に対しては、3つの観点からの批判ができます。

まず第1に、被告の人員削減は、鉄道事業の経営状況が悪かったことによる整理解雇などではないということです。被告は、上場前後を通じて、コロナ禍の影響を強く受けてしまった2020年度を除き、ほぼ一貫して、黒字収支を継続してきました。上場後には、多額の株主配当をしたり、役員報酬を支給したりしています。黒字が続き、多額の株主配当をしているのですから、赤字経営解消のための整理解雇としての人員削減ではないことは明らかで、単なる計画的な人員削減にすぎません。

障がい者対応はコストではない

第2に、被告は、コストカットばかりを考えて人員削減に走っていますが、障がい者対応の場面では、たとえ対応に費用を要するとしても、それはコストではなく、法的責任に基づく応分の負担であるという観点が欠落しているという点です。事業者に対して、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）では一定のバリアフリー設備等の設置を求めていますし、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）でも合理的配慮の提供のために一定の負担を求めています。障害者法制の整備により、障がい者対応にともなう負担は、事業者にとってコストと考えるのではなく、法的な負担であることが明らかにされてきましたが、被告には、その観点が乏しいと言わざるを得ません。

安全確保は最優先であるべき

第3に、いくら利益追求をしなければならない上場会社であったとしても、鉄道事業者にとっては、安全の確保については最優先に取り組むべき事柄であるのに、被告は、コストカットに走るばかりで、安全性の確保をないがしろにしているのではないかといえることです。

この3つの観点から、以下では、もう少し詳しく説明してみることとします。

人員削減の一方で多額の株主配当

まず、被告の人員削減は、赤字経営を理由とした整理解雇ではないという点についてです。

そもそも、鉄道事業（の一部）だけを取り上げて赤字の部分があったとしても、会社全体としては、赤字経営をしてきたわけではありません。コロナ禍においても多額の株主配当は継続しており、また役員報酬も高額で推移しています。上場後の株主配当の額は、年額130億円を超えています。被告は、これだけの株主配当ができるほど、利益を上げているのですから、赤字を理由に、整理解雇ができるような会社ではないのです。実際、単年度で大幅な人員削減がなされたわけではなく、右肩下がりで少しずつ人員が減少していることから、整理解雇などが行われたのではなく、計画的な人員調整であることが分かります。

「鉄道部門の赤字」強調は不適切

これに対して、鉄道事業だけを見ると赤字経営であるのは確かであり、経営の合理化をする必要があると被告は主張しています。しかし、JR九州は、JR北海道やJR四国と同様、民営化当初から、鉄道事業だけで見ると赤字が見込まれていたため、国が税金で経営安定基金を設けてくれ、その運用益で赤字を補填される仕組みが取られていました。そのため、上場前においても、JR九州の経営安定基金3877億円により、少なくとも年間100億円程度の運用益を得ることができてきたので、経常利益は赤字とはなっていませんでした。上場後においても、経営安定基金によって新幹線賃借料の前払をしたおかげなどで、赤字とはならない営業手法が確立されていました。例外として2020年度は、コロナ禍による想定外の赤字が発生しましたが、その特殊な年度を除けば、基本的には、赤字決算とはなっていません。

また、原告らが利用し、無人化等がされるようになった駅については、（中略）必ずしも、赤字路線となっているわけではないのに、無人化を図ろうとしているわけなのです。

これに対しては、「利用客の少ない赤字の駅ではないとしても、鉄道事業全体の収益性を高める必要がある」との反論が予想されます。しかし、そのような反論に対しては、ことさら鉄道事業の採算性のみを取り上げて論じるのではなく、不動産事業（ホテルや駅ビル

業を含む)などといった成長著しい部門での収益も含めて会社全体の収益性(経営状況)を論じるべきとの再反論があてはまります。鉄道事業において、採算性の乏しい過疎地の路線の赤字部分について、収益性の高い都市部の路線の黒字部分も含めて鉄道事業全体の収益性を考えるのと同様、被告の会社全体において、採算性の劇的な改善の可能性が乏しい鉄道事業の収益体質ばかりを論じるのではなく、高い収益が見込まれる不動産事業なども含めて被告の経営状況は捉えるべきです。被告の不動産関連事業は、駅ビルの賃貸業や、駅至近の分譲マンション販売など、鉄道事業と密接に関連し、利益を上げています。にもかかわらず、収益性の高い事業を切り離して、収益性の低い鉄道事業だけの不採算性を声高に主張するのは、不適切であり、不合理です。

被告が、株式の上場にともない、経営安定基金を被告の財産に組み込んだ経緯からも、鉄道事業だけを切り取って収益性を論じるべきでなく、会社全体で見るべきということが言えます。なぜなら、経営安定基金の運用益で鉄道事業の赤字部分を補填するという、いわば「紐付き」の補助金というかたちにしばれるのではなく、「紐付き」の状態をやめて、被告の経営陣が、より自由に会社経営をすることができるようになったからです。上場にあたって、会社全体を自由に経営できるようになったのに、駅無人化を論じる場面では、ことさら赤字路線の存在を強調することは適切ではありません。

このように、被告は、毎年130億円を超える株主配当ができるほど、経営は順調に推移しており、赤字経営を理由に人員削減ができるような経営状況ではありません。また、株式上場時に経営安定基金を会社財産に組み込んだ経緯からしても、ことさら鉄道事業の収益性を理由に駅無人化を図ることは許されません。

負担は過重なのか？

つづいて、被告においては、障がい者対応を求められている場面において、その対応をコストとして切り捨てることは許されないということを引きちんと理解しているとは思えないということを述べます。

本件では、合理的配慮の提供義務が尽くされると評価されるのかどうかの問題となっていますが、そもそも、障害者差別解消法の事業者に対する合理的配慮に関する規定では、「実施にともなう負担が過重でないとき」と定めているわけですから(同法8条2項)、過重でない程度の負担は事業者が甘受すべき義務であることが明示されているものと指摘できます。

そして、被告においては、無人化前は、その場その場で適切な合理的な配慮の提供ができる人員を配置

していたこととなります。実際に人員の配置をしてきたということは、被告にとっては十分、対応可能な負担の範囲であり、過重ではなかったということの意味するわけです。

被告の駅無人化は、もっぱらコストカットを目的としていますが、過重でない負担は甘受しなければならないものとの姿勢・視点が欠落しています。駅無人化は、過重ではない負担なのに、コストカット目的で、人員を削減してしまったものといえます。

安全確保をないがしろにする人員削減

そして、被告の人員削減は安全の確保をないがしろにしているのではないかという点について述べます。

被告による人員削減の結果、本件で問題となっている駅無人化や、無人の時間帯の拡大のほか、(本件争点とは必ずしも関係するわけではありませんが、)原則2両編成までだった普通列車のワンマン運転について最大6両編成まで拡大、特急列車のワンマン運転(他のJRでは特急列車のワンマン運転はみられない)の拡大、九州最大のターミナル駅である博多駅をも含む在来線全駅の駅員のホーム無配置化などといった改変を行ってきています。

ところで、大手私鉄などでも駅無人化が進んでいる会社があるのは確かです。しかし、その多くでは、ホームドア設置の駅から無人化を進めていっています。被告においては、大手私鉄と比べ利用客数が少ないという経済面の問題がありますし、多様な編成の車両が停車することになるという事情もあるので、ホームドアの設置は、現実的には困難です。ホームドアの設置が困難なのに、駅の無人化を進めているということは、安全性確保の点で、大手私鉄とは大きく相違しているといわざるを得ません。

原告らは、本件訴訟において、駅無人化は駅を利用する障がい者を有する者に対する安全性の低下である旨を主張しつづけてきましたが、昨今の被告の人員削減は、安全性全般に関する危機意識の低下が見受けられると思っています。どこまで「ワンオペ」や無人で対応できるか、ギリギリまでを追求しようとしているように感じてしまいますが、そこに十分な安全性の検討はあるのでしょうか。被告の青柳前社長が、上場に先立って行った国会での安全を第一とする旨の証言に、真っ向から反する改変をつづけてきているものではないのかとの危惧が拭えません。

このような危惧は、先日の津久見駅における死亡事故で現実の問題として突きつけられました。さらなる被害者が生じないためにも、安全性が最優先でなければならないと考えます。(見出しは編集部)

もう一つの課題 - 「無人駅の危険性」が現実

徳田靖之弁護士

吉田さん、湯澤さんの遺志を継いで

このような時期に多くの方にご参加いただきありがとうございます。

今年（2022年）は悲しいことが連続しました。この裁判の先頭で頑張ってくださっていた吉田春美さんが亡くなりました。先日、お別れの会を開催し、改めて残された私たちが吉田春美さんの遺志を引き継いで、この裁判をなんとしても勝訴するんだという気持ちを確認させていただきました。その後、吉田春美さんを偲ぶ会に元気に参加されていた大分盲導犬協会の湯澤会長が突然亡くられるという事態が生じてしまいました。

湯澤会長は、JR駅無人化は視覚障がいがあるものにとって最も深刻な被害が起きるとらえてこの裁判を支えてくださっており、この裁判の柱というべき存在でした。

そして今日の法廷の意見陳述でも触れられましたが、JR津久見駅での痛ましい事故が起きてしまいました。

安全をないがしろにする無人化

JR駅無人化の計画がわかった当初、私たちは二つのことが大きな問題だと認識してきました。

一つはこの駅無人化が障がいがある人たちにとって駅を利用する際に事前の予約等をしなければいけない、駅で何かあったときの対応ができない、これは障がいのある人たちに対する合理的配慮を欠く差別であるという問題でした。

もう一つ、より深刻な問題として私たちが認識していたのは、障がいがある方や高齢者が駅で何らかの事故が起きたりした時に、駅に誰もいない状況だとその事故は重大な事態につながってしまうのではないかとということだったわけです。

まさに安全性という問題をないがしろにするということになるのではないかとということが、駅無人化計画を絶対阻止しなければいけないと考えていた大きな理由だったわけです。

新しい段階に入る裁判

吉田さんや湯澤さんがなんとしてもこの裁判を勝たなければいけないと考えてこれまで頑張ってきたのは、こうした事故が起きてはいけないということではなかったかと思えます。

この三つの悲しい出来事を経て、私たちはJR九

州に対する駅無人化裁判というのは新しい段階に入ると考えています。吉田春美さんや湯澤さんの遺志を継いで私たちが本当に心を一つにしてこの裁判に勝利しなければいけないということを改めて皆さんと共有させていただきたいなと思います。



感性を表す意見陳述

今日の裁判では第二次原告を代表して福山さんが意見陳述をされました。ご自身の18歳の時の事故体験からどのような形で自らの障がいを受けとめて自分らしく生きてきたのか、これまでの半生を振り返りながら自分にとってJRが生活の一部であったという体験を踏まえて、駅無人化が福山さんにとってどのような形で不利益をもたらしているのかということをやさしい語り口で話してくださいました。

車いすは靴だ、私のファッションの一部だということは、全国でも福山陽子さんしか言えない言葉だと思えます。ファッションモデルもされている福山さんの感性を、今日は改めて表していただきました。

視覚障がい者の立場から第3次提訴

今後の裁判ですけど、今日法廷でも少し申し上げましたが、今日も来ていらっしゃる釘宮好美さん、大分盲導犬協会の釘宮さんが第3次の裁判の原告として新たに提訴していただくことになりました。視覚障がいの方がJR九州の駅無人化によってどういう危険性を負うことになるのかということ、視覚障がいのある方の立場から裁判で訴えていただくことになります。

そして、この裁判の意味をより具体化していくために、津久見駅の事故に関する原因調査を私たちに警察やJR任せにするのではなく、私たちに調査した上でJR九州に対して抗議活動をしていきたいと思えます。

2023年はこの裁判にとってほんとに大事な1年になると思えます。一緒に頑張りましょう。

危険な状況—無人化は絶対止めてほしい

視覚障がい者の立場から - 釘宮好美さん

私は視覚障がい者の立場で今日の福山さんの意見陳述を聞いて、駅員がいなくなるということは私たちが駅を利用できなくなるということだとしても強く感じました。

私は盲導犬を連れていなければ視覚障がい者には見えませんよね。でも私の目はほとんど見えています。この見えてない目で駅のホームを歩く、というのは大変危険なことなんです。

何が危険かという、駅のホームの幅も長さも、駅によって全部違うんです。階段から降りて1番ホーム、2番ホームある駅もあれば、階段を上って渡って降りて階段の手前に一番ホーム、奥に2番ホーム、3番ホームという駅もあります。右から出ている階段、左から出ている階段、全然違うんです。また、階段から降りて点字ブロックの右側がホームなのか、左側がホームなのか私たちはわからないんです。点字ブロックを逆に解釈する



ことがあります。

視覚障がい者特有の問題だと思うんですけど、これは日常的に私たちは経験しており、事故には至っていないけどホームから落ちた人は多くいます。こういう危険な状況で私たちは今現在、駅を利用してるんです。

こういう状況を多分JR九州の方もご存じかと思います。そのなかで何も対策もせずに駅の無人化を進めるということは、私たちはもう駅を利用できません。

でも私はJR大好きです。電車に乗って出かけたいんです。これから先も私はJRに乗って旅行に出かけたいんです。そのために私はこの裁判に参加して一つでも多くの駅に駅員さんが残ってくれるような活動を永遠に続けていきたいと思っておりますので応援をお願いします。

そして12月15日の津久見駅の転落事故。私は津久見がふるさとです。10年前まで住んでいました。毎日津久見駅を利用しておりました。もう大変ショックでした。何がショックか、津久見駅に駅員さんが午後3時以降いないというのがショックでした。私が利用していたときにはいらっしまったんですね。

こういう事故は駅員さんがいるだけで防げるんです。駅員さんを置かない無人化は絶対に止めてほしいと思います。

第8回口頭弁論報告会 3

これまでの安全対策ではだめだ！

東京から参加した鷹林茂男さん

僕は今までホームから7回落ちています。多くは点字ブロックがホームに敷設される前の段階でしたが、ホームの構造が頭に入っている駅でも体調が悪かったりすると方向感覚があいまいになって、まっすぐ進んでいるつもりがホームに対して斜めになっていて、おかしいなと思いながら落ちてしまったこともありました。頭に入っていれば大丈夫とは限らないと自分の体験から思います。

津久見駅での事故では、ホームに杖と荷物が置いてあったと報道されていましたが、先に荷物を置いて上がろうとしたけれど轆かれてしまったということだと思えます。落ちた後、這い上がる

うとしたときに、身軽になって両手でえいやっと上がらない限り上がれるもんじゃないんです。その人は非常に悔しく無念だったと思います。その思いをこの裁判や視覚障がい者の運動が受けとめていく必要があると思います。

JRは国土交通省が示している基準に基づいて安全性を担保してるんだと言うかも知れませんが、それではだめだったということを経験した津久見の事故が示しています。これまでの安全対策ではだめなんだということを経験した津久見の事故が示しています。これまでの安全対策ではだめなんだということを経験した津久見の事故が示しています。これまでの安全対策ではだめなんだということを経験した津久見の事故が示しています。これまでの安全対策ではだめなんだということを経験した津久見の事故が示しています。

企業体質を問われるJR九州

質疑・意見交換での徳田弁護士の発言より

障がいへの配慮は効率の問題とは異なる

埼玉・末吉さんの質問に答えて

松尾弁護士の意見陳述のなかで、障がいがある人たちへの配慮を効率化の問題として考えるのはおかしいという問題提起をさせてもらいました。そこがこの裁判の大事なところだと思います。障がいがある人への配慮を、利潤を計算する際のコストとして位置づけるのか、公共的な使命を持っている企業としての当然の負担という形で受けとめるのか、ということが問われるのではないかと考えます。

人員削減先行、安全対策なしの無人化

記者の質問に答えて

JR九州の駅無人化計画は、当初は大分市内のかなり乗客の多い駅でいきなり無人化するというになると反発が強いだろうということで、SSS（スマートサポートステーション）を導入することを前面に掲げて、利用する際にはほとんど負担はありませんという説明をしていたのですが、昨年3月の無人化ではSSSの対処をどこでもまったく取っていません。JR九州が本来予定していた無人化計画がここで初めて明らかになったように感じます。SSSの代わりに何をするかということ、拠点駅というのをおいてそこから駅員さんを派遣するということになります。これは、何か事故が起きてSSSで常時カメラで捉えているので安全ですといったようなことがまったく通用しないということになります。

2次提訴原告の利用駅は暁谷駅と別府大学駅ですが、そこに派遣される駅員さんは亀川駅から

いうことになっているので、事前の予約なしには利用できません。大分市のSSSの導入時の説明では、事前に予約がなくても来てもらえばその段階で対応は可能という言い方をしていましたが、今回の場合はその説明すらできないということになります。文字通りJRの駅無人化計画の本質があらわになっているということだと思います。

津久見駅を含む多くの駅が、昨年3月12日から、午後3時以降あるいは正午以降無人化されるということになりました。別府駅も実は夜の7時以降の駅での切符等の販売業務がなくなっています。さらに博多駅でホームの駅員さんをなくそうとか、特急列車をワンマンにするだとか、JR九州の人員削減がどこまで進んでいるのかということが、この津久見駅の事故を通して明らかになってきたという感じがしています。安全性ということがこの裁判の非常に大きな争点になってくるだろうという思います。

安全第一の企業体質に改めるべき

記者の質問に答えて

国土交通省の資料で年間70数件の視覚障がい者の転落事故が起きていますし、高齢の方、子どもさん、お酒を飲んだ方の転落事故も多くあります。だから障がいのある人たちだけの問題ではありません。無人化を止めるべきだということを全面的に訴えていく必要があると思っています。JRは本来の姿勢に帰って、安全第一の企業体質に改めるべきだということを前面に訴えるということになると思います。

「命を守るための裁判」に支援を

つくる会共同代表・原告 宮西君代さん

吉田さんや湯澤さんを亡くしたなかで津久見の死亡事故が起きました。この事故にすごい憤りを感じました。私たちが一番恐れていたことが現実になってしまったからです。機械やカメラでは命を救えないんです。駅員がいれば救えた命なんです。そう考えるとすごくやるせない気持ち

です。今回新たに釘宮さんが加わってくれて本当に心強いです。障がい者差別だけでなく、この裁判は安全の問題、命をどう守っていくかという、命をかけた裁判だと改めて今回思い知らされました。皆さんも引き続きご支援のほどよろしくお願い致します。

一資料 視覚障がい者の事故と課題一

津久見駅の死亡事故は、視覚障がい者が日常さらされている危険性を知らせています。駅無人化反対訴訟は、原告に視覚障がいの方が加わることで、裁判では安全性が大きな争点になってきます。これまで東京の鷹林茂男さんをはじめとする全国の視覚障がいの方々から、駅無人化の危険性について多くの声と情報をいただきました。ホーム事故の現状や課題、視覚障がい者の切実な思いをまとめました。

転落事故は年間74.7件 複数回の転落経験者はその半数

「視覚障害者のホームからの転落について、直近の10年間（平成22年度～令和元年度）の年間平均発生件数は74.7件であり、このうち、列車と接触した事故件数は年間平均2.1件」「アンケート回答者303人のうちホームから転落したことがある人は109人」「109人の、これまでに転落された回数は、1回：48人、2回：27人、3回：11人、4回：2人、5回以上：7人、回数無回答：14人であり、約半数の方は複数回の転落経験があった。」（国土交通省「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策について～中間報告～」令和3年7月2日）

転落経験がある - 36.5% 理由は「方向がわからなかった」が最多

「日本盲人会連合の平成23(2011)年の調査(252人)では、転落した経験がある人が92人(36.5%)、転落しそうになったことがある人が151人(59.9%)」「理由については、『方向がわからなかった』が最も多かった(転落した人のうち54人、転落しそうになった人のうち80人)」「(「駅ホームの安全確保一現状と対策」古川 浩太郎・国立国会図書館調査及び立法考査局主任調査員)

防止のためには「ホームドア設置」(91%)と「駅員の配置」(67%)

「転落を防ぐための方策(複数回答)については、228人(90.5%)が『ホーム柵の設置』、『駅員の配置』(168人、66.7%)、『周囲の人の声かけ』(160人、63.5%)、『点字ブロックのきちんとした敷設』(154人、61.1%)等」(同上)

有効な対策は

「ホームドアの整備は最も有効」「視覚障害者のホーム転落防止策として非常に有効なのは、駅係員及び周囲の鉄道利用者等による直接の誘導案内、声かけ、見守り」「(AIカメラ・スマホアプリの活用については)引き続き検討(検証)」(国土交通省「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策について～中間報告～」令和3年7月2日)

「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する障害当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」での障害者団体の発言

「駅員がいないことが困る」「駅員等の声かけを」「必要ときに人的支援を」「すぐに手伝いできる体制を」「有人対応を基本に」**これらの声が出されましたが、出来上がった『駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン』(令和4年7月公表)の「意見交換会における意見」には掲載されていません。**

視覚障がい者の思い

・私は人生の中で2度ホームから転落しました。いずれも駅員さんが私の命を救ってくれました。もし、あの時駅員さんがいなかったら、私は現在この世にいることはありません。駅員さんの存在は私達視覚障害者の命をつなぐ、掛け替えのない存在なのです。

・転落事故はこれまで何件も起きています。そんな時、駅員さんがいるのといないのでは天国と地獄の違いです。事が起きてからでは遅いのです。カメラで監視していても気づかなかつたり間に合わないのではないかという不安があります。

次回(第9回)口頭弁論の日程
現時点では未定です。決まり次第、ホームページ等でご案内します。

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