

みんなのためのJRに!

2023年8月18日 発行

第3次提訴・第9回口頭弁論・市民集会

裁判は新たな段階に

JR駅無人化反対訴訟は、第3次提訴によって新たな段階に入りました。これまでの主要な争点「駅の無人化によって事前予約を求められるようになったことが合理的配慮を欠く」ことに加えて、安全性の問題が争点に加わり、公共交通の基本的なあり方をさらに深く問いかける裁判になっています。



第3次提訴 - 「視覚障がい者の命をかけた裁判」

2月2日、視覚障がい者の立場から釘宮好美さんが原告に加わりました。「駅無人化によって駅員の見守りがなくなり、危険と隣り合わせで鉄道を利用せざるを得なくなった」ことが「憲法によって保障された移動の自由を侵害する」と訴えています。釘宮さんは提訴の報告会で「駅は他のどんな建物よりも複雑で柵もなく、落ちたら終わりです。無人化はあってはなりません。視覚障がい者の命をかけた裁判です」と訴えました。徳田靖之弁護士は、「今回の提訴でJR駅無人化反対訴訟は新たな段階に入った。釘宮さんの提訴で、視覚障がいの人が駅の利用を控える可能性も争点に加わる。無人化計画を早急に廃止し、駅に人がいて安全確保や介助ができ、いつでも安全に利用できるようにしたい」と裁判の意義を話しました。

第9回口頭弁論 - 「障がいがあるからとあきらめない」

7月6日、第9回口頭弁論が行われました。原告の釘宮さんが意見陳述で、「視覚障がい者がホームに転落する事故は年間70数件起きている。それは『またか』と言ってよい出来事なのではないでしょうか」と問いかけ、「自分には障がいがあるから人と同じことが出来なくて当たり前、仕方ないと社会参加を諦めなければならぬ、そんな世の中になって欲しくない」と裁判にかける思いを語りました。

徳田弁護士はJR九州の背信性について、①裁判係争中に駅無人化を拡大②津久見駅事故の原因も再発防止策も示さず駅無人化を拡大③巨額赤字に転じたのに駅無人化を拡大④駅無人化の範囲が拡大しSSSや拠点駅構想では対応が困難一と指摘。これらの点を明らかにするために、拠点駅とされる大分駅(SSSを含む)・亀川駅等で現地進行協議を行うよう求めました。(釘宮さんの意見陳述を2ページに掲載)

JR駅の無人化に反対する市民集会 - JRのあり方に強い批判

7月16日には「JR駅の無人化に反対する市民集会」が大分市のホルトホール大分で開かれました。オンライン参加を含めて約120人が参加。JR津久見駅で起きた視覚障がい者の死亡事故の原因の解明や対策もないまま、赤字になっても、駅の無人化をさらに進めるJR九州のあり方に批判が集まりました。

(詳しい報告を3ページ以降に掲載)

障がいがあっても社会の一員として生活できる環境を

私は視覚障がい者です。はじめに、同じ視覚障がいの立場から、昨年12月15日、JR津久見駅で電車にはねられてお亡くなりになりました視覚障がいの女性に対しまして、心よりご冥福をお祈りします。

私は、津久見市出身で、37歳まで津久見で暮らしました。通勤通学でJR津久見駅を毎日利用しました。高校3年生ころから、物が見えづらくなりました。高校卒業後は念願だったさんふらわあの乗務員として勤務しましたが、人や物の存在に気づかないことが重なったことから大学病院を受診し、20歳のときに網膜色素変性症と診断されました。当時の視野は、すでに10度以下しかなく、障害等級1種3級となり、仕事を続けることができず退職しました。そして27歳の時に視野5度以下となり1種2級となり、合併症として白内障が加わりました。どんどん見えなくなり、ひとりで外出することが困難となっていきました。

その後、41歳の時に1種1級となり、盲導犬との歩行が始まりました。今までひとりではどこにも行けなかったことが嘘のように色んな所に外出が出来る様になりました。また、白内障の手術を受け、特別なルーペがあれば活字が読めるようにもなりました。現在は、家族の送迎があるときを除き、いつも盲導犬のふたばと一緒にです。やっと思いたい所にひとりで行けるようになり毎日幸せでした。そんな矢先にJRの駅無人化の報道があり大変衝撃を受けました。またどこにも行けなくなってしまう。そんな生活には戻りたくありません。

私の最寄り駅は坂ノ市駅ですが、2022年3月から、午後の時間帯が無人化されました。ですが、私はこのことを、その年の10月まで全く知りませんでした。10月19日、午後の電車を利用しようと坂ノ市駅を訪れ、窓口で切符を買おうしたら、いつも駅員さんがいる窓口が無人状態になっていました。困り果てた私がオロオロしていると、そこを通りかかった男性が、「そこに貼り紙がある。坂ノ市駅では午後無人化になったんよ。」と教えてくれたことで、私は初めて、坂ノ市駅が午後無人化されたことを知らされたのです。この貼り紙はしばらく前からあったそうなのですが、視覚障がい者である私に貼り紙に気づけというのは無理というものです。

駅無人化によって困ることは、切符が買えない、遅延や運休などの急な告知に気づけない、初めて行く駅では何番ホームに行けば良いのか誰も案内してくれないといった利便性の問題があります。しかし、それ以上に、何かあったときにどうしたらいいのかという安全性の問題があります。私自身は、盲導犬がいればいまのところ、いつも利用している駅に限っては、乗降時の介助は必要ではありません。ですが、初めて行く駅は乗降時、ホームの隙間の感覚が分からないため介助が必要不可欠です。また、ホームが急に変更になる場合などは音声案内を聞かなければなりません、駅のホームを歩くときや電車に乗り降りするときは、私たちは足の裏に全神経を集中させます。毎回、命がけなのです。命がけで足の裏に全神経を集中させているときに、音声案内まで聞くことはできません。

何より、万が一転落してしまったら、私たちはホームの下にある一時退避場所がどこにあるかさえ分かりませんし、よほど体力に自信があってある程度背が高い人でないと、一人で這い上がることもできないでしょう。私などは大声で助けを呼ぶくらいしかできませんが、そもそも転落した衝撃で気を失っている場合もあります。無人化駅で転落してしまったら、本当にどうしたらいいのでしょうか。恐怖しかありません。天候や体調によっては、ホームとの距離感覚がつかめず転落しそうになったことがあります。そんなとき、盲導犬のふたばが全力で踏みとどまって何度も私の命を救ってくれました。この裁判の支援者の全盲の男性も、これまでに7回ホームから転落したと報告してくれました。

転落事故のニュースがあるたび、中には、「ああ、また目の悪い人が落ちたんやな。」と思う方もいると思います。そのように思うことも無理はないかもしれません。なぜなら、統計によれば視覚障がい者のホームからの転落には、直近の10年間で、年間平均74.7件も発生しているのです。

視覚障がい者がホームに転落するのは、「またか」と言ってよい出来事なののでしょうか。私たちは転落して当然の存在なののでしょうか。私たちがどんなに命がけで駅のホームを歩いているのか、裁判官の皆さんには是非、駅にきて、アイマスクをしてホームを歩いてみてほしいと思います。

私がこの裁判に参加した理由は、自分には障がいがあるから人と同じことが出来なくて当たり前、仕方ないと社会参加を諦めなければならない、そんな世の中になって欲しくないという思いからです。障がいがあっても行きたい所に行き、社会の一員として生活できる環境を残していく責任があると、強く思います。

7月16日「JR駅無人化反対市民集会」報告 「何としても食い止めたい！」

7月16日の「JR駅の無人化に反対する市民集会」では、裁判の現状の報告、津久見駅事故に対するJR九州の対応への批判、オンラインで参加した木村英子参議院議員のお話、障がい当事者の声、今後の方針提起などが行われました。障がい者に不便を押しつけ、命の危険を増大させる駅の無人化を何としても食い止めたいという思いが溢れた集いになりました。

主催者あいさつ

事実を知ってほしい

宮西君代・共同代表(原告)

私達は、大分市でJR駅無人化の話が出てからこれまで、大変な事になると危惧して、全国に広まる事をなんとしてでもこの大分県で食い止めようとJR側との何度も話し合いや反対集会や署名活動など、様々取り組みを行いました。それでも声は届かず、裁判という事になりました。

障がいのある人達を命の危険にさらし、乗降の介助に前日までの予約を求めるなど新たな不便を強いて、無人化や合理化を進めて、その結果鉄道部門も黒字になりました。時おり、「JRは赤字だから仕方ないよね」と諦めの声を耳にします。私は、言葉が即座に出ないため、「違う」と事実を伝える事が出来ずに悔しいです。この集会で多くの方に事実を知ってもらい、白熱した意見や議論が交わされる事を切に願っています。



裁判の報告 放置できない差別

平松まゆき・弁護士



重要な「JRの公共性」

障がいのある人たちの不断の努力によって障害者法制が整備されてきました。そのなかでJR九州は時代に逆行するかのように駅の無人化を進めています。

駅無人化反対訴訟は、一人あたり11万円の損害賠償を求める形態をとっていますが、裁判の目的は金銭ではなく、移動する権利・自由・平等を守ることです。大きな争点は「民間の事業者における合理的配慮の不提供が法律上の不法行為となるか」。判断においては、①JRの公共性、②障がい者の不利益、③JRの負担の重さが要素になります。

第一の公共性について。JRは公共交通機関の最たる存在です。一般的な民間企業よりも厳しく公共性の程度が検討されるべきです。

障がい者が受ける制約と危険

第二、障がい者の不利益については、東京高裁の判決で「身体障害者にとっての移動の自由は、

健常者と同様に、場合によればそれ以上に、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」と指摘されています。JR九州はSSSを提供するからいいじゃないかと言いますが、事前の予約や調整を経ない限り電車を利用できないという制約を受けます。聴覚に障がいがある人は電話の予約が困難だし、視覚に障がいがある人はホームを歩くことが命がけということを考えなければなりません。

国からJRに様々な厚遇

第三の負担の程度については、JR九州は民営化にあたって国から3,877億円の調整基金を始め様々な厚遇を受け、国会で「ネットワーク維持」や「安全を最優先」などを約束しています。しかも今年度は311億円の黒字、鉄道部門も31億円の黒字です。JR津久見駅で死亡事故が発生したにもかかわらず、駅無人化の範囲をこれほどまでに拡

大するというのは、ただひたすら利益拡大のためであり、改正された障がい者差別解消法が事業者に求める合理的配慮の提供に明らかに反すると言えます。

共生社会を実現するために

今、裁判では現地協議を求めています。障がいのある方が感じる恐ろしさや不便さは現地に行かないと再現できません。

この裁判を通じて、私は障がいがある方々と出

会って気づかされたことが山ほどあります。インターネットのコメント欄では、人とは思えないようなことを言う人たちもいます。これを差別と言わないまま放置しては絶対にいけないと思います。私は、障がいのある人と障がいのない人がことさらに牽制し合うことのない共生社会を実現するためにも、この裁判を通して必要な合理的配慮とは何なのかということ深く考え、社会に伝えていきたいと思っています。

津久見駅死亡事故 命に関わる問題 徳田靖之・弁護士

駅員がいれば防げた事故

JR駅の無人化は障がいのある方にとって命に関わる問題です。昨年12月にJR日豊線津久見駅で視覚障がい者が死亡する事故が起きました。事故に遭われた82歳の女性は、線路からホームに上がろうとしていて、間に合わずにはねられて命を奪われました。亡くなられた方はどれくらいの恐怖を覚えながらこうした形で事故になり、命を奪われるという事態が起きたのかということを考えてと、本当に胸が痛いと思し上げざるを得ません。

この事故は駅員さんがいれば確実に防げたのです。駅員さんがいれば見守りをすることができ、転落を防ぐことができ、もし転落してもすぐに気がついてホームに助け上げることができたはずで、津久見駅の事故は、駅の無人化はこういう事故を起こしてしまう、そして事故が起きたときに重大な死亡事故につながってしまうということを明らかにしたのです。

「会社の利益を命より優先」

JR九州が、鉄道部門は赤字だとして経営合理化のために駅の無人化を進めると、駅を利用する障がいのある人たちの命の安全と、JRの事業者としての利益が真正面から衝突します。JR九州の考え方は「自分たちの会社の利益のためには、障がいのある人たちが命を奪われるようなことがあっても仕方がない」という論理になります。

私たちはJR九州に対して、この事故の原因を明らかにした上で再発防止策を明確にするように求

めましたが、今日に至るまで、この事故がどんな原因によって起きたのか、このような事故を2度と起こさないためにどのような対策をとるのかということ、全く明らかにしていません。

私たちが今、この裁判で問わなければならないと思っているのは、自分たちの会社の利益のためには、このような形で障がいがある人たちの貴重な命が奪われても何とも思わないのか、そういう企業が許されるのか、ということです。

多額の黒字・多額の配当でも無人化

多くの皆さんは、JR九州の駅無人化問題の本質を誤解しておられると思うのです。「JR九州が赤字だから駅無人化は当然」でしょうか。とんでもない誤解だと思います。JR九州は民営化以来、赤字になったことがほとんどありません。毎年多額の黒字を計上し、株主には多額の配当をしています。そして去年は、コロナによる影響を完全に脱却して311億円もの黒字。九州で年間300億円もの黒字を計上している会社はJR九州以外にはほとんどないと思います。「赤字だ、赤字だ」と言ってきた鉄道部門ですら31億円の黒字です。31億の黒字を計上している会社が九州にどれだけあるでしょうか。

障がいのある人の命が危険にさらされるということ、これだけ利益を上げていてもさらに無人化の駅を拡大するということが企業としては許せないことではないのか。これが駅無人化裁判ではないのかと私たちは考えてこの裁判を闘っています。

原告のお話 時間変更できない無人駅 福山陽子さん

今週、大分と別府に用事がありJRを金曜と土曜に予約していました。この暑さですので、金曜日に用事をまとめてすませようと思って、JRに時間の変更をお願いしたんです。そしたら、結構乗る人がいて変更はできない、変更しても乗ることはできないと言われました。私たち車いすに乗っている人も人間ですので、予定は未定です。変更もあります。最寄り駅を無人化してなかったらこういうことはなくてすんだのではないかと感じました。

原告のお話 **当日予約が負担に** 鶴田幸治さん

私はJR駅の無人化に対して憤りを感じ、障がい者が亡くなった事故に身を引き裂かれるような思いです。これからもずっと無人化が広がると聞いて、こんなことではいけないと感じています。JR九州は、障がい者の安全への配慮をまだできていないんです。昨年、リハビリ通院のために週3回利用していた別府大学駅が午後無人化され、介助の予約が必要な駅となりました。何時何分の列車で何々駅に降りて、今度は帰りが病院が終わる時間によって15時か16時の乗車ですと伝えておいて、病院が終わった後にすぐ亀川駅に電話して、今から乗りますので別府大学駅にスロープのサポートをお願いしますという連絡をしなければいけません。乗る列車がこれまでより一本遅れると、家路につくのが夕方となって丸一日通院にかかります。JRの駅無人化のために私たちは、そんな他の人たちがしなくてもいいことをしなければならない。私は大分で受け入れてくれる病院を探して、現在は大分の病院に通院しています。だからJRの無人化にはすごく反対し、原告として皆さんの声を聞いて、声を届けたいと考えています。

原告のお話 **減らない視覚障がい者の事故** 釘宮良美さん

私は視覚障がい者ですので、視覚障がい者の立場からお話しさせていただきたいと思います。

昨年12月15日、津久見駅で同じ視覚障がい者の女性が電車にはねられて死亡するという大変痛ましい事故がありました。この方に対しまして心よりご冥福をお祈りしたいと思います。

ご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、視覚障がい者のホームからの転落事故は直近の10年間で、年間約74.7人の方がホームから転落しております。このうち、数名の方が命を落とされています。その他の方もホームから落ちて電車と接触して大変な、元の生活に戻れない状況のになっている方がたくさんいらっしゃいます。

皆さんにお聞きしたいのですが、視覚障がい者がホームから転落して死亡しました。というニュースをお聞きになったときに、皆さんどう思われますか。また視覚障がい者がホームから落ちて亡くなったんだ、大半の方はただそう思われるのではないのかなと私は思っています。では、私たち視覚障がい者、ホームから落ちて当然の人たちなんですか。どう思われますか。

私たち視覚障がい者にとって、駅のホームは欄干のない橋と言われています。大変危険なんです。私の場合は盲導犬がいます。しかしほとんどの視覚障がい者は白い杖、白杖（はくじょう）ですね。あれ一本で、ホームの上を歩いて電車に乗り降りされています。とても危険な状況なんです。

転落事故と死亡件数は、ずーっと横ばいです。全然改善されません。毎年、これだけの方々が亡くなっているのに、何の対策もとられていません。津久見駅もそうです。昨年12月に事故があったにもかかわらず、何の改善もされていません。何の対策もされていません。そして今現在、この裁判が行われているさなかに、JR九州はさらに無人化を強行していっています。私たちの声を一切無視し、自社の利益のみの追求に走るJR九州、これが一つの会社として認められますか。私たちの安全というのをないがしろにして自社の利益だけを考える、こういう会社が世の中にあっているのでしょうか。

私たち今現在、この裁判が行われています。これは私たちの世代で食い止めていかないと、次の世代の子どもたちはどうなりますか。子どもたちは受け入れるしかないんです。私たちがどれだけ声を上げて、この無人化を防げるか、というすごい正念場に立ってるんです。

一般の方もこれから、ネット切符や定期などの購入が大変困難になります。ネット切符で安い切符を購入しても、その切符は発券しないと電車には乗れません。発券する場所が大分駅しかないんです。すると発券するのにわざわざ大分駅に行って電車の往復料金を払って購入しないといけない。通勤通学されている方も大分駅で定期を購入しないとならなくなります。市民の方々、障がい者の方々にすべての負担を押しつけて、そして自社の利益だけを考える、これっておかしくないですか。

皆さんがもっと疑問に思ってください、市民が声を上げて、私たちの世代の時に駅無人化をみんなですべて阻止していけたらと私は願っています。

国会でも問題に

木村英子・参議院議員



私が地域に出てきた1984年、その当時はほとんどの駅にエレベーターがなく、乗車拒否されることが多くて、まわりのお客さんに上げてもらうといった状態で電車に乗りました。その頃、各地で障がい者の団体が地域で生きるための権利運動を始め、1981年の国際障害者年には、障がい者の自立と社会参加が叫ばれる中で駅のエレベーター設置や駅の改善を求める運動も始まりました。

その運動によって多くの障がい者の人たちが、拒否されながらも電車やバスに乗り続け、やっと少しずつ交通機関を使えるようになってきましたが、それでも半世紀経っても、まだまだすべての交通機関は不安を感じず安心して乗れる状況には至っていません。その上、昨今では人口減少やIT化によって人員削減が加速し、交通機関においても無人化が加速し、介助が必要な障がい者の人たちがこれまで以上に駅を利用しづらい状況になっています。

そんな状況の中で、障がい者の人たちから駅の無人化によって通勤通学などの社会生活に支障を来しているという相談が私の所に寄せられてきています。実際に電車に乗りたくても、駅員を呼ぶためのインターホンが使えずに駅を利用しづらかったり、駅員が遠隔地から来るためにかなりの時間待たされたり、事前の予約がなかったら電車に乗せてくれなかったり、様々なバリアがあって昔よりも電車に乗ることが困難になってきています。駅の改善が進まない中で、今回の大分の津久見駅のように障がい者の人たちの事故がなく

なることはありません。

国土交通委員会で駅の無人化について何度も質問していくなかで、障がい者の団体と鉄道事業者の意見交換が行われ、無人駅のガイドラインが策定されました。しかしガイドラインでは駅の人員配置は盛り込まれず、遠隔による会話システムの設置や他の駅から駅員が駆けつけるといった方法しか示されず、直接介助が必要な障がい者にとっては解決は未だに示されていません。今年の3月の審議においても、再度駅員の支援がなければ駅を利用できない人たちにとっての対策として人員配置などのソフトの面も含めた改善策を早急に検討するよう国交省に提案しました。

国交省は現在、地方運輸局ごとに障がい者団体との意見交換の場を設け、駅無人化についての意見交換会を行っており、また今年の2月には国交省、障がい者団体、鉄道事業者の3者による意見交換会の場が設置されましたが、介助が必要な障がい者の駅の利用についてはまだまだ抜本的な解決には至っていません。

障がい者差別解消法では、健常者につかない条件を障がい者に付すことは差別だとされていますが、誰もが当たり前前に駅を利用するという権利からは障がい者が排除されてしまっている現状は、差別解消法とは逆行しています。公共交通機関による移動の権利が、障がい者も当たり前前に保障されるように、粘り強く皆さんと一緒に闘っていきたいと私は思っています。(オンライン参加)

全国各地から「無人化反対!」の声

愛知視覚障害者協議会 会長 大塚強さん(メッセージ読み上げ)

私たちは結成以来54年間、視覚障害者の生活と権利、とりわけ移動の権利を守り高めるために活動を続けてきました。駅無人化の問題は東海地区に住む私たちに取っても、非情に大きな問題です。なかでもJR東海は、巨額の利益を得ながらも無人駅を続々と拡大し、完成すら危ういリニア新幹線の開業に血眼になっています。交通弱者の叫びを完全に無視した暴挙と断じざるを得ません。

12月15日に起こったJR津久見駅の転落死亡事故の知らせは、本当に悲しく、悔しいものでした。5人の愛視協役員のうち3人はホームからの転落を経験しています。まさに人ごとではない、自分の問題です。先日原告に加わられた釘宮好美さんが法廷で訴えられた「(視覚障害者は)転落して当然の存在なのではないか」という言葉は、視覚障害のある全国の仲間の言葉そのものであり、ようやく法廷内にこの言葉が届きました。だれもが安心して暮らせる大分県、だれもが安心して暮らせる日本をつくるため、共に連帯して前進しましょう。本日の集会が大きな成功を収められることを、愛知の地からお祈りしております。

このほかにも、東京、埼玉、京都、大阪、兵庫、愛媛、福岡などから、共感を込めたメールをいただきました。

使えなかったSSS 最近、無人化されたばかりの高城駅を利用しました。予約していた時間より2時間早く所用が終わったので、SSSのボタンを押そうとしたら、高くて届きませんでした。非常に困りました。たまたま人が来たからよかったものの、もし手伝ってもらえなかったらそのまま1時間以上駅にいたと思うと大変だと思います。手が上がらない方とが困るので改善してほしいと思いました。



地域や高齢者の問題 坂ノ市で自治会長をしています。かつてJRと関わりを持ったことがあります。日豊線の高城、鶴崎、大在、坂ノ市、幸崎駅は入り口が1カ所しかありませんでした。乗客が減る理由はそういう所にもあるのではないかと指摘しましたが、JRの対応は、地元の人たちや行政がお金を出してする分にはかまいませんが、自分たちの方ではできませんという一本槍で今日まできていると思います。駅無人化は高齢者にとっても大変な課題です。車に乗るので自分は関係ないと思っている人が多いと思いますが、障がいがある皆さんの問題は高齢者の問題だという認識を広げていけたらと思います。

当事者の意見を反映しないJR九州 国のガイドラインの話がありましたが、私は「移動等円滑化評価会議九州分科会」の委員をしています。その会議のなかでSSSの円滑化をどのように進めていくかという話がありました。運輸局とか交通関係者や福祉関係者などが参加しているんですけど、結論として強烈に否定、これは無理だという話を私の方からさせていただきました。九州の分科会の委員も全員が、これは早い、無理だという話をしたわけです。国交省の委員である私たち全体がノーと言っているにも関わらず、国自体がまったく動いていないという現状です。東京の方ではホームドア、バリアフリー化が進んでいっているのは確かです。分科会はエリアに分かれていて、九州を切り離すのかという大きな国の問題でもあると思うんですね。SSS（無人化）に対して国がどういう施策を出すのかというのは民間レベルではなく国のレベルに上げていくことが重要かなと思います。私たちは分科会がある前に、大分県のSSSを全部調べました。車いすの方が使える所は一つもなかったのです。ひどい所は階段の上にSSSがある。何を想定してつくっているのか。当事者の意見をまったく反映せずにつくっているものづくりです。このようなJR九州のあり方を強烈に否定したいと思います。（自立支援センター おおいだ 後藤理事長）

JRは社会貢献を考えて ホームドアや安全に投資してから無人化するならわかりますけれども、何もしないで駅無人にすることには反対です。おかしいです。事故死亡リスクが大きくなります。高齢化で働き手がいけないことはわかりますけど、余りにも利用者の声を意識していないです。田舎になるほど本数がない。このことで老人が車を運転すると事故が増えるということも考えてほしい。会社として社会貢献を考えてほしいです。AIを使った安全装置や自動化システムを考えた方がいいと思います。

国鉄改革は利益のためではない JR九州で働いている社員です。私は旧国鉄社員ですが、今年度で国鉄を経験した人がすべて退職するという時代になって、今働いている人たちはほとんどJRに移行して以降の社員となっています。国鉄改革を36年前に経験しましたが、利益を上げるためにやったわけじゃないんですね。利益を上げて、公共交通を守るために国鉄改革をやったわけです。株主や経営者のためにやっているわけじゃない。残念ながら、それをわかっている社員が少なくなっている。社員の側からすると離職が多いわけです。効率化が進むと働いている側も厳しくなるというのが現状です。JRのあり方は認められませんので、しっかり交渉をやっていきたいと思っています。株主総会では「若い世代の離職が多いと聞く。利用者からは駅の積み残し、駅無人化拡大、駅窓口の時間短縮等への苦情等の問題がある。必要な所にお金を使わなければ」という声も出されました。JR九州には「お客様の視点に立って行動し、人にやさしいJR九州をめざす」という「サービス宣言」がありますが、現実とはまったく違うのでこの宣言を守らせていきたいと思っています。

これからどう取り組むか — 署名・原告参加呼びかけ・傍聴を

だれもが安心して暮らせる大分県をつくる会・支援する会共同代表 平野 互



JRという企業は公共交通機関を維持するための企業です。「公共性とは何なのか」ということがこの裁判では問われているということになります。社長が記者会見で「地方の公共ネットワークを維持するためにコスト削減をしてる」と言っていました。でも、利用者が使える状況になればネットワークと言えません。視覚障がいの方は無人になると怖くて乗れません。乗れない路線は存在しないのと同じです。その論理の矛盾を私たちは追及していかなければならないと思います。

私たちはこれまで、署名を集めてJRに持っていき、昨年12月には津久見駅に調査に行き、今年1月には申し入れと協議の場を持ちましたけれども、JRは同じことを繰り返し述べるばかりです。最後の手段として裁判をやっています。JRのやっていることは違法だ、不当だということを国の責任で判定していただくことを私たちはめざしています。

これから私たちがやっていくこと、できることを二つ考えています。一つは改めて署名活動をやりたい。釘宮さんが視覚障がい者の立場から第3次原告として加わり、安全の問題をこれから争うことになります。安全性の問題は、最初から我々が危惧していた最も本質的な問題です。そうした問題を市民に理解していただ

くことと同時に、JRに対して声を突きつけるための署名です。裁判所に「徹底審理」を求めた署名は4万人を超し、JRに対する抗議署名は7万筆を超えました。もっと数を集めてJRの喉元に突きつけていく。個人的には100万、少なくとも10万位は集めたいと思っています。

二つ目は、この署名の活動を通じて、原告を増やすことです。全国で裁判が行われているのは大分だけですが、これを九州に広げていく。積極的な掘り起こしを進めたいと考えています。

そのバックグラウンドとして、「みんなで傍聴に行く」という活動に取り組みます。多くの人が注目しているということは裁判官も身が引き締まると思います。裁判官には現場に行き、当事者の苦しみを人間として本当に理解してほしいと思います。そして何としてでも「JRのやったことは間違いだ、あなたたちの考え方は人権侵害なんだ」という判断を引き出したいと思います。裁判を通じて国の政策に影響を与える可能性を私たちは膨らませていきたいと思っています。

何としてもこの裁判を勝ち取らなければならないと考えますので、そのためにみんなで力を合わせていきたいと思っています。

閉会あいさつ **多くの皆様のご参加、ご意見が大きな活力に** 松尾康利・弁護士

今日はこれだけ多くの方に来ていただきました。原告の方の他にも会場から私たちが気づいていなかった問題などもたくさんいただきました。しっかり受けとめていかないといけないなと感じました。平松弁護士から、弁護士として成長させてくれる裁判としてしっかりやっていきたいというお話がありましたけど、私も同様に感じています。

この裁判でのJR九州の対応については、頭にくることが一杯あります。今、釘宮さんの第3次提訴への答弁書が出ていて、それに対する反論を準備しています。少しだけ紹介します。

津久見駅の事故の検証なくして、JRの利用者に対する姿勢の改善はないんじゃないか、というのが原告側の主張の大きな柱です。ところがJR九州は、事故から半年経っても、公式な裁判の書面に「報道によると被害者の方は立ち入り禁止区間にも入っていたらしい」ということを書いていました。自分が管理している駅で起きたことについて、未だに「報道によると」という言い方をしています。自分たちが何をしているのかがでてこない。しかも立ち入り禁止区間に入っていたというんですが、ホーム上には金網があるけれど、金網の一部が切れていて向こう側に行ける。それよりも何よりも、転落したのは金網がある所より先なのか内なのか、何にもわからないのに、まるで立ち入り禁止区間に入ったから悪いんですよと言いたいのかのような書面を今の時点でも出しているのです。

このようなJR九州の反論に対しては怒りしか覚えないんですが、しっかりと反論して闘っていかないといけないなと思います。そのために、今日の皆様のご参加、ご意見は非常に大きな活力になったなと感じています。今日は皆様ご参加いただき、どうもありがとうございました。

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

次回口頭弁論は 10月12日(木)

大分地方裁判所。13時50分集合、14時入廷行動、15時傍聴、終了後報告会を予定しています。