

みんなのためのJRに！

2023年10月26日 発行

第10回口頭弁論

安全対策なしでも「法令遵守」 責任逃れに終始するJR九州

10月12日の第10回口頭弁論では、JR九州の「法令を遵守している」という主張に対して、原告側が「無人駅の安全対策を改善する姿勢に欠ける」と厳しく批判しました。



視覚障がい者のための「とりまとめ」に触れないJR

JR九州の「安全対策に関するガイドラインなどを守っている」という主張について、松尾弁護士は、国土交通省や鉄道事業者などの協議会が視覚障がい者の安全な駅利用のために作成し活用されている二つのとりまとめ（平成28年・令和3年）があることを指摘。ハード面、ソフト面で様々な安全対策を図る必要があり、ソフト面での対策の中心は「駅員等による誘導案内の強化と接客能力の向上」としているこれらのとりまとめに、JR九州が言及すらしていないことを指摘し、「安全対策に関する法令をすべて遵守している」というJR九州の主張の内実を明らかにしました。

津久見駅事故「JR九州は問題改善の姿勢に欠ける」

JR津久見駅で視覚障がい者の死亡事故が起きて間もなく1年になりますが、今なお原因も安全対策も明らかにされていません。意見陳述で松尾弁護士は、津久見駅の死亡事故について、JR九州が「転落の証拠はなく、駅員の不在が原因とは認められない」と主張していることに対して、「問題改善の姿勢に欠ける。事故はやむを得ず、法的責任と関係ないと言いたいのか」と批判。「無人だからこそ、より一層の安全確保が必要となってくる」と主張しました。

今後、現地進行協議で実態を把握し安全性を問う

今後の展開は、SSS(スマートサポートステーション)などにおける現地進行協議によってJR九州の無人駅の対応の実態を明らかにしていくとともに、津久見の事故をどうとらえるか、駅において安全性とはどういうものかということについて全面的に主張を行っていくことになります。

無人駅でも安全確保は最重要の課題

はじめに

この訴訟の第3次提訴は、視覚障がい者を有する方を中心に、無人駅の安全性について正面から問いただそうというものです。

これに対して、被告は、被告の取っている安全対策の説明をし、無人駅での安全性について述べた答弁書を提出してきました。また、準備書面8では、昨年12月に津久見駅で起きた死亡事故について、被告の見解を明らかにしてきました。

そこで、本意見陳述では、原告第13準備書面の内容に基づいて、答弁書で述べられている被告の安全対策の問題点について概要を説明したいと思います。そして、津久見駅での事故に関し、被告が準備書面8で主張している内容について、原告が問題と考える部分について触れたいと思います。

視覚障がい者転落防止のとりまとめに触れず

安全対策について言及したはずの答弁書については、大きな特徴として2つのことがあると指摘したいと思います。

まず第1の特徴としては、一番大切と思われる視覚障がい者等の転落防止に関するとりまとめについて言及すらしていないということです。

被告は、安全対策に関するガイドラインなども守っているということを答弁書で述べています。しかし、平成28年と令和3年に公表された、視覚障がい者に関する転落防止対策に関して、国土交通省鉄道局や鉄道事業者などが協議して策定されたとりまとめがあるのですが、これらのとりまとめについて答弁書では触れられていないのです。

第3次提訴は、視覚障がい者を有する者によって提起された訴訟であり、駅の無人化によって視覚障がい者を中心とする駅利用者の安全性が確保されないのではないかを問うています。そうだとすると、視覚障がい者の安全確保についてとりまとめたガイドラインについて検討し、どの程度、ガイドラインを遵守しているのかというのは、本件訴訟での必須の検討事項と思われます。しかし、被告は、そのガイドラインに触れてすらいらないのです。

「駅員等の誘導強化」を指摘

ちなみに、平成28年のとりまとめでは、ハード面、ソフト面で様々な安全対策を図るべきであることがとりまとめられており、ソフト面での対策の中心は、「駅員等による誘導案内の強化と接客能力の向上」とされています。その具体的な内容は、

駅員等が駅構内で介助者がいない視覚障がいのある人に気づいた際は声かけを行い、誘導案内の希望を確認し、視覚障がいのある人本人が誘導案内を希望しない場合であっても、駅の規模等の状況に応じて可能な限り乗車するまで見守るとされています。また、鉄道事業者は、アナウンス等も活用し、視覚障がいのある人がホームの縁端に向かって歩いているなど転落の危険が迫っていると認められた時に視覚障がいのある人が明確に気づく声かけや、可能な限り別のホームに列車が到着した際の勘違いを防ぐ注意喚起を行うともしています。このとりまとめは、駅員による駅利用者の見守りが重要と説いているとまとめることができるとは思いますが、被告においては、駅の無人化を拡大していった、どのようにして、声かけなどといった駅員の誘導案内の強化を図るというのでしょうか。駅無人化を推進する被告においては、これらのとりまとめを遵守することが困難なので、あえてこのガイドラインに触れなかったのではないかと疑われても当然だと思います。

安全対策をしなくても「法令遵守」

つづいて、2つめの特徴として、被告は、安全対策に関する法令を全て遵守しているとして、被告の安全対策に問題はないかのような主張もしているものの、その「法令遵守」の実質は、法令で義務化されていないから安全対策をしていないというのが実情だということです。法令上の義務がなければ、被告の言うとおりに、法令は遵守しているといえるのかもしれませんが、鉄道事業者として求められる安全対策が果たされているかどうかは、全く別問題です。

転落事故防止対策として重要なホームドアの整備、列車非常停止装置、転落検知マットの設置、ホーム下の待避スペースの整備などが、法令や通達などでまとめられています。しかし、これらの安全対策については、本件訴訟で無人化を問題としている駅は、駅利用者数が少ないなどといったことが理由で、いずれも整備対象外とされています。それ故、被告においては、整備対象外の駅として、これらの整備を行っているわけではありません。

つまり、被告において「法令に基づく安全対策を全て遵守した」と主張している意味内容は、被告において、ホームドアの設置などといった具体的な安全対策の整備を行っているわけではないが、

問題となっている駅は、法令・ガイドラインでの適用対象外の駅なので、法令等は違反していないといっているだけのことなのです。法令で求められていないから整備していないだけなのに、「法令を遵守している」としてあたかも万全の安全対策をしているかのような主張は、適切ではないと思います。

以上の通り、被告の主張は、視覚障がい者の転落防止措置に関するとりまとめは無視する、そして、利用客数が少ないなどの理由で法令上の義務がなく、整備をしていないだけのことなのに、ことさら「法令に基づく安全対策を全て遵守」といっているだけのことであり、とうてい、十分な安全対策がなされているとはいえません。

津久見駅事故

「証拠がないから転落ではない」!?

つづいて、昨年12月に津久見駅で起きた死亡事故について触れたいと思います。

第3次提訴は、視覚障がい者を中心とする駅利用者の転落防止を中心とした駅の安全性を問う訴訟です。それ故、裁判所内では原告側から、裁判所外では障がい者団体から、原因究明と再発防止策の徹底が訴えられてきました。

ところが、事故から半年以上も経過して作成された答弁書において、いまだに、「警察発表では」とか、「報道されている」などといったように、まるで、人ごとのような記載内容となっていました。その後、ようやく、本年9月29日付の準備書面8で、津久見駅の事故のこのことについてまとまった説明がなされるにいたりました。

しかし、その内容は、驚くべきものでした。被告は、津久見駅の事故について、「転落したと認められるような証拠はなく、駅員が不在であったことが原因で発生した事故とも認められない」と主張してきたのです。この転落の証拠がないといった主張には2点大きな問題があると思います。

まず第1点は、証拠がないのは、ホームに人員を配置していないのみならず、ビデオカメラすら設置していないからというのがその理由なのに、被告にその自覚がないという点です。証拠が保存されないのは駅利用者の責任ではありません。鉄道事業者である被告においては、今後の問題改善のためにビデオカメラの設置等を真摯に検討すべきなのに、そのような姿勢に欠けるといわざるをえません。

「駅員不在と安全性は関係ない」!?

つづいて、第2点目に、ビデオカメラがないので客観証拠がないのは確かとしても、各種間接事実からすると転落事故の可能性が極めて高いのです

から、再発防止策を検討すべき状況なのに、そのような姿勢が感じられないという点です。すなわち、事故当事者が視覚障がいを有していたことや事故発生時刻が日没後の暗くなった時間帯であること、さらにはホームの遺留物の状況などからすると、転落事故であった可能性が極めて高い状況です。転落事故の客観的証拠がないからといって、津久見駅の事故を契機としては、(一部)無人駅の安全性を再考しないで良いとはいえないはずです。

さらに、駅員の不在と、駅の安全性の問題は無関係であるかのような主張をしている点でも、大いに問題があると考えています。被告は、「九州管内の在来線はホーム上に駅係員を配置していないし、全国の鉄道会社でも、在来線のホームには駅係員を配置しないのが一般的となっている。」とし、「駅係員が無配置の時間帯に事故が発生しているが、駅係員を配置している駅でもホーム上に駅係員はいないこと」などを理由として、「駅係員が不在であったことが原因で発生した事故とも認められない」とまで主張しています。ホームに駅係員が不在なのは一般的なことなので、ホームで事故が生じるのはやむを得ないことであり、事故が生じて、被告の法的責任とは関係がないとでも言いたいのでしょうか。

無人だからこそ、より一層の安全確保が必要!

鉄道事業法では、「鉄道事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全に努めなければならない」と定められています。有人駅のみならず、無人駅でも、輸送の安全の確保が鉄道事業者にとって最重要な課題なはず。だからこそ、前述の通り、視覚障がい者の転落防止対策に関して、平成28年と令和3年にガイドラインがとりまとめられ、公表されたわけです。

津久見駅の現状において、たとえ駅員がいる時間帯において、ホームで転落事故が起きて、事務室にいる駅員が転落を確認できない設備状況なのであれば、確認ができ、安全を確保できる設備を設けるなどの安全対策の改善がなされるべきなのではないでしょうか。そして、(時間帯による一部)無人駅の場合にも、無人だからこそ、より一層の安全確保が必要となってくるのではないのでしょうか。

今後さらに、本意見書で述べたことも含め、被告の今回の準備書面での主張に反論するかたちで、津久見駅の事故の問題を掘り下げ、無人駅において安全性が確保できていないことについて、主張の補充をしていきたいと考えています。

(見出し等の編集は事務局)

第10回口頭弁論報告会

報告会では、最初に徳田靖之弁護士が、「たくさんの方が傍聴に駆けつけてくれたことは、障がいのある人たち、あるいはその近くにいる人たちにとってこの裁判がどれほど重要なのかということを目に見える形で裁判所に伝え理解してもらえた」と話しました。



意見陳述を行った松尾弁護士は、「JR九州の主張は何を言ってるんだというくらいにひどい」と感想を述べました。そして今後の取り組みについて、JRの津久見駅事故についての説明について突っ込んだやりとりをすること、もう一つは現地進行協議で現地を見て検討をすることを上げ、「まだまだ続きますので皆様のご支援をお願いします」と呼びかけました。

徳田弁護士の報告

裁判でも津久見駅事故でも安全性軽視 - JR九州の対応に怒り

今日も多くの方に駆けつけていただいております。特に今日は車いすの方が大変多くて、抽選が行われました。

裁判は人間が行う営みです。裁判官も人間です。自分が担当する裁判にどれくらいの人たちが、どんな人たちが関心を持っているのかということは裁判官にとってとても大きな意味を持っています。今日、車いすの方を始めとして障がいのある方がたくさん駆けつけていただいたことは、裁判所にとってこのJR駅無人化裁判が障がいのある人たち、あるいはその近くにいる人たちにとってどれほど重要な裁判であると認識されているのかということに改めて目に見える形で理解してもらえたのではないかと思います。改めてお礼申し上げます。

今日の裁判の焦点は、裁判手続きですので、事前に両方が出していた書面をただ「陳述します」ということになって、一体どんなことが書かれている書面なのかわからないということで、松尾弁護士からこちらが出した書面について説明してもらったわけです。

何を言いたかったかということが大きく二つです。JRは「法令を遵守してます」と言うんです。「えーっ」と思って読んでみると、要するに法令では一定の利用客があるところではこうなさいと言っています。すると、私たちが問題としている駅は利用客が少ないので何もしなくていい、こういう駅だから何もしていないということ「法令を守っている」と言っているんです。こんなことは

普通、ここで子どもという名前を出すことは子どもを侮辱することになるんですけど、子どもでもこんな文章は書かないですよ。ありのままに、「これらの駅は利用客が少ないので法令の対象外であって、だから何もしていない」と書けばいいのに、「法令を遵守している」。こういうことをしらっと主張するのがJRなんだということを今日は松尾さんが上品に指摘をしてくれました。

もう一つは津久見駅の事故についてです。これは許しがたいんだけど、客観的に見て転落であることは明らかで、被害に遭われた方は視覚障がいがあったことは明らかなのに、「証拠がない。だからわからない」と主張しています。だから私の方から「転落したことは認めるのか」と問いかけました。当然、口頭で答えると思ったら「書面にし出す」と言った。そんなことまで書面にしなければならないのかというのが今日の法廷でした。

今度、進行協議を開いて、いよいよSSS、大分駅のなかにあるスマートサポートステーションがどうあるのかということ、裁判官と我々で出向いていくということについて協議することになってまして、いよいよ裁判も佳境に入ってくるようになります。

今回はまだ決まっていますが、今回は本格的に津久見の事故を我々はどう考えているのか、駅において安全性とはどういうものかということ、全面的に主張したいと思っていますので、ぜひご期待いただきたいと思います。

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

次回口頭弁論は未定

決まり次第ホームページ、メール等でご案内します。