

鉄道駅の無人化が障害者の移動の自由を制約したことの違法性

【文 献 種 別】 判決／大分地方裁判所

【裁判年月日】 令和 8 年 4 月 23 日

【事 件 番 号】 令和 2 年（ワ）第 405 号、令和 4 年（ワ）第 340 号、令和 5 年（ワ）第 38 号

【事 件 名】 損害賠償請求事件

【裁 判 結 果】 棄却

【参 照 法 令】 憲法 13 条・14 条 1 項・22 条 1 項、民法 709 条、障害者差別解消法 5 条・8 条 2 項・11 条

【掲 載 誌】 裁判所ウェブサイト

◆ LEX/DB 文献番号 25574996

北星学園大学教授 岩本一郎

事実の概要

本件原告 5 名は、脳性麻痺等により歩行が困難であり、車椅子を常時使用していた。そのため、駅の利用時には、誘導、乗降時のボード設置など駅員による介助を必要としていた（原告 1 名は係争中に死亡）。同 1 名は、網膜色素変性症による視覚障害があり、天候や体調によっては、ホームと列車との間隔がつかめなくなることがあった。そのため、ホームからの転落の危険があり、最低限、駅係員の見守りが必要であった。

本件被告は、九州内で営業を行う鉄道事業者である。1987 年、被告の発足時には、619 駅のうち 364 駅が無人駅（終日または一部の時間帯で駅係員が配置されない駅）であったが、2024 年時点では 571 駅のうち 338 駅が無人化された。原告らが日常的に利用する駅も、同様であった。そこで、原告らは、駅の無人化により憲法 13 条等により保障された移動の自由が侵害されたなどと主張し、被告に対し不法行為に基づく損害賠償を求める訴訟を起こした。

被告は、駅の無人化を実施する際に以下の対応を行っていた。①駅の改札口やホームに複数のカメラを設置し、始発から最終列車までの間、サポートセンターのオペレーターがカメラ映像を通じて利用客の安全を見守り、インターホン等を通じて案内等を行うシステム（SSS）の導入を進めていた。② SSS の導入の有無にかかわらず、介助を必要とする人から無人駅を利用する旨の事前連絡を受け

た場合、希望する列車に乗車できるよう介助体制を整え、対応していた。③乗車当日に介助要請があった場合でも、一定の時間をかけて介助体制を整え、乗降案内を行っていた。

判決の要旨**1 障害者の移動の自由について**

「憲法 22 条 1 項が保障する居住・移転の自由は、現代においては、経済的自由の前提条件として自己の住所又は居所を自由に決定し、移動する自由を保障することにとどまらず、移動を通じて人が広く他者と接触し、コミュニケーションの機会を得ることで、積極的に社会参加するために不可欠な前提条件をも保障しているものと解される。このような意味において、移動の自由は、憲法 13 条が掲げる個人の尊重や幸福追求の理念とも相まって、人格的自律に関連する利益であるともいえる」。

そして、公共交通機関の利用は、「現代社会において移動の自由を保障する基本的な手段であり、特に身体や視覚に障害のある者は、程度の差はあれど、もとより移動の自由が健常者に比して制限されているのであるから、その利用可能性を確保することが、……移動の自由や人格的自律に関連する利益の保障を図る上で大きな意義を持つ。そうすると、障害者が安全かつ円滑に公共交通機関を利用できるよう、人的・物的体制を整備するなどして適切な介助体制を確保することが望

ましい」。

2 憲法の人権規定の私人間適用について

居住・移転の自由の規律対象は本来、公権力の行使であり、私人たる公共交通機関の事業者の行為が直ちに憲法違反となるものではない。したがって、「私人間の法律関係においては、前記のような趣旨が民法上の不法行為責任の成否に当たって考慮されるにとどまる。また、障害の内容・程度は個人によって大きく異なり、必要とされる介助の内容も多様であるから、あらかじめ一律に具体的な介助内容を確定することは困難である上、公共交通機関の事業者には財産権の行使、営業その他広く経済活動の自由があるとともに、その事業の運営には、財源的・人的資源の制約が伴うことも否定できない」。

「憲法 14 条が定める平等原則についても、……移動の自由と同様、専ら公権力と個人との関係を規律するものであり、私人相互の関係を直接規律することを予定するものではないことからすれば、実体法規の解釈にあたって憲法の規定を考慮要素とすることによってその趣旨を実現するのが相当である」。

障害者差別解消法の目的を踏まえれば、同法 8 条及び 11 条 1 項に基づき作成された「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」（以下、「対応指針」という）は、「移動の自由を含む障害者の権利をこれと矛盾、対立する可能性のある前記事業者の権利等と調整しながら実質的に保障する趣旨を含むものと解される。そこで、私人である事業者の行為が、同法 8 条や対応指針に反する場合には、社会的許容性の限度を超える侵害として、当該事業者は、民法上の不法行為責任を負うものと解するのが相当である」。

3 駅の無人化の不法行為責任について

(1) 被告は、介助の事前予約がある場合だけでなく、乗車当日の介助要請にも対応できる体制をとっているが、事前連絡や待ち時間を要することから、障害のある利用者と障害のない利用者との間に差異が存在することは認められる。しかし、被告が事前連絡を求めるのは、「関係部署との調整を行い、スムーズな乗降補助により待ち時間を短縮し、もって移動の自由を保護す

るためであり」、「待ち時間は、安全に車椅子等による列車の乗降を行うため、人員の手配等により乗車まで時間を要するというものであり、客観的に見て正当な目的の下に行われたものといえる」。

被告は、駅の無人化を進めるにあたり、障害者団体等に対する説明会や意見聴取の機会を設けており、このような対応は、国交省が定める「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」にも合致する。被告の行為は、「障害を理由とする不当な差別的取扱いがあるとまでは認められず、被告に障害者差別解消法 8 条 1 項及び対応指針に違反し社会的許容性の限度を超える違法な侵害があるとは認められない」。

(2) 被告に駅係員を従前通り配置するよう求めることは、被告に「過重な負担」を負わせるものであり、障害者差別解消法 8 条 2 項が定める「合理的配慮義務の観点からも、被告による駅の無人化が社会的許容性の範囲を超える侵害として不法行為法上違法であるとまではいえない」。

(3) 鉄道事業者は、人の生命、身体等を侵害する危険が伴うため、「事故の発生を未然に防止するよう措置を講ずべき義務を負う」が、その内容は一律に定まるものではなく、義務違反の有無は、関係法令等を踏まえ、「社会通念上一般的に求められる安全性水準に反する状態に至っているかによって判断される」。現状では、「駅の無人化により、障害のある駅の利用者の身体生命に対する危険性が著しく増大し、社会通念上一般的に求められる安全性水準に反する状態に至っているとまでは認められない」。

「障害者差別解消法 5 条は、事業者に対し、合理的配慮を的確に行うための基盤として、施設・設備や研修等の環境整備に努めることを抽象的に求める規定であり、具体的な設備等の内容を一律に義務付けるものではない」。「被告は、物理的にも、人的側面からも、障害者の利用を念頭に置いた環境整備を一定程度行っているものといえ、被告が同条に違反しているとまでは認められない。したがって、障害者差別解消法 5 条の趣旨等を踏まえても、駅の無人化が不法行為法上違法であるということとはできない」。

判例の解説

一 はじめに

歩く、走る、またぐ、跳ぶ、上る、下りるといった基本的な移動動作に制約のある障害者は、日常生活のさまざまな場面で移動に伴う身体的・精神的負担を強いられるだけでなく、健常者に比べて多くの時間や費用を費やさなければならない。また、信仰、意見表明、政治参加、教育、就労、医療などの人間としての基本的なニーズを満たすためには、自宅から離れた場所への移動を要する¹⁾。その際、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用しようとしても、心身機能の制約や交通環境のバリアによって交通アクセシビリティが十分に確保されない場合がある。その結果、外出の機会が減少し、社会参加が制限されることで、社会的排除につながるおそれがある。したがって、移動に伴う負担を公平に分担し、誰もが平等に交通へアクセスできる環境を整備することが社会的な課題となる。移動は、配分的正義と平等の問題である²⁾。

障害者の権利に関する条約（以下、「権利条約」という）は、締約国に対し、「障害者が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすい費用で移動することを容易にする」よう求めている（20条a）。権利条約では、移動の権利は、障害者の移動にかかる心身の負担を軽くすることを国に求める積極的な権利の保障を含むと解される。しかし、国内法において、障害者の移動の権利を明文で定めたものはない³⁾。憲法学でも、移動は「自由」の問題にとどまり、その実質的な保障の議論にまで至っていない。

二 バリアフリー法制定以前の判例

バリアフリー法の制定前ではあるが、関連する2つの訴訟がある。①車椅子利用者が乗降する最寄り駅に乗客用のエレベーターが設置されていないことが、違憲違法であることの確認を求めた訴訟である。裁判所は、「障害者の移動の自由を実質的に保障するためには、鉄道の駅など公共性の高い施設については、エレベーターの設置を積極的に推進することは望ましい」としたが、その権利性を明確には認めなかった⁴⁾。②車椅子利用者が乗車する列車に車椅子対応トイレが設置されていないことが憲法13条・22条に違反するとして、鉄道事業者に対し損害賠償等を求めた訴訟で

ある。第一審は、憲法22条が保障する居住・移転の自由の一内容として「旅行の自由」を保障していると解した。しかし、その内容は自由権であり、旅行の自由の実質的な保障といっても、国民のニーズは多種多様であるため、国の作為義務は抽象的にすら確定できないと判示した⁵⁾。

三 移動の自由の憲法上の位置づけ

学説において、居住・移転の自由が、経済的自由としての性格だけでなく、「多面的性格」をもつことを明らかにしたのは伊藤正己教授である⁶⁾。①居住移転の自由は、人が身体の拘束を受けずに自由に移動できる内容を含むから、人身の自由と密接な関係をもつ。②自由な移動は、他者との意思や情報の伝達、集会への参加を目的とすることがあり、精神的自由と結合する。③旅行や移住は、個人の生き方にかかわり、その人格形成に強く影響を与え、個人の尊厳や幸福追求権という人権の基本と結びつく。このような「広い機能」をもつ居住・移転の自由は、「全体として、民主制のもとで人間が享受すべき基本的自由」にかかわるとされる。この立場は、現在の憲法学で広く受け入れられている⁷⁾。

しかし、このような居住・移転の自由の枠組みから、障害者の移動の自由の実質的な保障を導くのは難しい⁸⁾。第1に、障害者が求める移動支援や社会的障壁の除去は、国に作為を求めるものであり、自由権としての居住・移転の自由の保障には収まりきらない（消極性）。第2に、居住・移転の自由が他の人権と関連する「多面的性格」をもつとしても、居住・移転の自由が他の人権行使の手段として捉えられるかぎり⁹⁾、個人の尊厳と結びついた移動そのものの固有の価値が見落とされる（手段性）¹⁰⁾。第3に、障害者の移動のニーズは、障害の種別や程度、障害者を取り巻く社会的環境などによって多種多様であり、憲法の抽象的な規定から立法や行政の指針など具体的な対応を導くのは難しい（抽象性）。第4に、現在、公共交通機関の担い手はほぼ民間事業者であり、私人である事業者が障害者の移動の自由を制約したとしても、憲法22条は、私人間には直接適用されない（対国家性）。

四 本判決の意義

本判決は、上記の課題を克服する1つの道筋

を示すものとして注目される。第1に、本判決は、移動の自由を居住・移転の自由の保護範囲に含めるだけでなく、憲法13条と結びついた人格の自律に関連する利益であるとした。移動の自由は、人権全体を支える基底的な権利と位置づけられた。第2に、本判決は、障害者の移動手段として公共交通機関が果たす重要な役割から、障害者が安全かつ円滑に利用できるよう介助体制を確保することが望ましいとする。これは、移動の自由の実質的な保障の要請である。第3に、本判決、私人間における人権規定の間接適用の枠組み¹¹⁾に従いつつ、「社会的許容性」の判断基準として障害者差別解消法や国交省が策定した対応指針やガイドラインを用いる。つまり、「社会的許容性」という抽象的な概念の意味を法令によって充填したものと解することができる。

本判決において注目すべき点は、駅の無人化を実施するにあたって被告が障害者に対し説明や意見聴取の機会を保障した点を、「社会的許容性」に関する1つの考慮要素としたことである。社会権保障において給付の受益者がともすれば「受動的な」地位に置かれるおそれがあり¹²⁾、近時の障害の「人権モデル」においても、障害者の権利主体性が強調されている¹³⁾。本判決は、この流れを踏まえたものとして肯定的に評価しうる。

五 残された課題

憲法の人権規定の趣旨を私人間の法律関係にどう及ぼすか、その法律構成についてはさまざまな議論があるが¹⁴⁾、結局は、憲法の趣旨を法解釈においてどの程度読み込むかにかかっている。そして、私人相互の関係においては、いずれの当事者も人権の主体であり、利益衡量が必須であることから、双方において考慮すべき利益とその重みづけが決定的である¹⁵⁾。

本判決は、障害者の移動の自由と鉄道事業者の営業の自由・財産権を対立・矛盾するものと理解する。その利益衡量において、後者の利益を優先する一方で、前者の利益の重みづけが十分なされたとはいいがたい。重みづけにあたっては、次の点が考慮されてしかるべきであった。①移動の自由が人格の自律にかかわること、②条約が容易な移動手段を要請していること、③駅の無人化は障害者にとってサービスの後退であること、④鉄道事業者は国から許認可を受けていること、⑤鉄道

事業者の利益は経済的自由権であること。以上を考慮しつつ利益衡量をすれば、私人間適用における社会的許容性や合理性の判断は、障害者の移動の自由の保障に傾くのではないだろうか¹⁶⁾。

本判決が障害者の移動の自由を実質的に保障しようとする姿勢を見せていただければ、私人間の利益衡量のレベルで活かされなかったことが惜しまれる。

●——注

- 1) 瀧川裕英「3つの移動概念」法セ798号(2021年)39頁以下参照。
- 2) See R. H. M. Pereira, T. Schwanen, & D. Banister, *Distributive justice and equity in transportation*, 37 *TRANSPORT REV.* 37 170 (2017).
- 3) 岩本(持田)夏海「障害者の移動の権利——交通政策基本法に明文化を」日本の科学者57巻3号(2022年)54頁以下参照。
- 4) 大阪地判平11・3・11判タ1055号213頁。
- 5) 東京地判平13・7・23判タ1131号142頁。控訴審は請求棄却。東京高判平14・3・28判タ1131号139頁。
- 6) 伊藤正己『憲法〔第3版〕』(弘文堂、1995年)356～358頁。
- 7) 芦部信喜(高橋和之補訂)『憲法〔第8版〕』(岩波書店、2023年)252～253頁。
- 8) 拙稿「積雪寒冷地における障害者の移動の自由」新井誠ほか編『地域に学ぶ憲法演習』(日本評論社、2011年)122頁以下参照。
- 9) 曾我部真裕「日本国憲法における移動の自由」法セ798号(2021年)6頁以下参照。
- 10) 川内美彦『尊厳なきバリアフリー：「心・やさしさ・思いやり」に異議あり!』(現代書館、2021年)参照。
- 11) 最大判昭48・12・12民集27巻11号1536(三菱樹脂事件判決)。
- 12) 中村睦男『社会権の解釈』(有斐閣、1983年)43頁以下参照。
- 13) See Theresia Degener, *A Human Rights Model of Disability*, in *ROUTLEDGE HANDBOOK OF DISABILITY LAW AND HUMAN RIGHTS* 31 (Peter Blanck & Eilionóir Flynn eds., 2016).
- 14) 芦部・前掲注7)199～200頁、中村睦男『憲法30講〔新版〕』(青林書院、1984年)50～51頁、高橋和之『立憲主義と日本国憲法〔第6版〕』(有斐閣、2024年)118～119頁参照。
- 15) この結論に至る議論の詳細は、齊藤正彰『多層的立憲主義と日本国憲法』(信山社、2022年)第Ⅱ部第4章Ⅱ「私法関係と人権規定」に譲る。
- 16) 長谷部恭男『憲法〔第9版〕』(新世社、2026年)134～135頁参照。