

主 文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

事 実 及 び 理 由

5 第 1 請求

1 第 1 事件

被告は、第 1 事件原告らに対し、各 1 1 万円及びこれらに対する令和 2 年 1 0 月 1 7 日から支払済みまで年 3 パーセントの割合による金員を支払え。

2 第 2 事件

10 被告は、第 2 事件原告らに対し、各 1 1 万円及びこれらに対する令和 4 年 1 0 月 4 日から支払済みまで年 3 パーセントの割合による金員を支払え。

3 第 3 事件

被告は、第 3 事件原告 G に対し、1 1 万円及びこれに対する令和 5 年 2 月 1 7 日から支払済みまで年 3 パーセントの割合による金員を支払え。

15 第 2 事案の概要

本件は、九州内で鉄道事業等を営む被告が、大分県内の複数の駅につき営業時間のうち一部又は全部について係員配置による窓口営業を行わないこととしたことで、これらの駅を利用する車椅子使用者である第 1 事件原告ら（ただし、第 1 事件原告 B については、その被承継人である亡 A を指す。以下、承継前の時点における事実をいうときは同じ。）及び第 2 事件原告ら並びに視覚障害者である第 3 事件原告 G が、憲法 1 3 条等によって保障された移動の自由を侵害されたなどと主張して、被告に対し、不法行為に基づく損害賠償請求として、それぞれ慰謝料等合計 1 1 万円及びこれに対する各訴状送達の日翌日（第 1 事件につき令和 2 年 1 0 月 1 7 日、第 2 事件につき令和 4 年 1 0 月 4 日、第 3 事件につき令和 5 年 2 月 1 7 日）から支払済みまで民法所定の年 3 パーセントの割合による遅延損害金の支払を求めた

20

25

事案である。

なお、亡Aは、本件訴訟の係属後である、令和▲年▲月▲日に死亡したため、同人の相続人である第1事件原告Bが本件訴訟を承継した。

1 前提事実（争いのない事実並びに後掲各証拠及び弁論の全趣旨により容易に
5 認められる事実。以下、特に断らない限り、書証番号は枝番号を含む。）

(1) 原告らについて

ア 亡Aは、脳性麻痺による両上肢及び両下肢の機能全廃（いずれも1級）、
脳性麻痺による言語機能喪失（3級）により、1級第1種の身体障害者手
帳を有する者である。（甲1）

10 イ 第1事件原告Cは、脳性麻痺による四肢体幹機能障害（1級）により、
1級第1種の身体障害者手帳を有する者である。（甲2）

ウ 第1事件原告Dは、骨折による両上肢機能の著しい障害及び両下肢の機
能全廃により、1級第1種の身体障害者手帳を有する者である。（甲3）

15 エ 第2事件原告Eは、脳挫傷による四肢機能障害により、2級第1種の身
体障害者手帳を有する者である。（甲13）

オ 第2事件原告Fは、脊柱管狭窄症による体幹機能障害（歩行困難）によ
り、3級第1種の身体障害者手帳を有する者である。（甲14）

20 カ 第3事件原告Gは、網膜色素変性症による視野障害（2級）及び視力障
害（1級）により、1級第1種の身体障害者手帳を有する者である。（甲
15）

(2) 被告について

ア 被告は、昭和62年、日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）の分割民
営化によって設立された株式会社である。（乙43）

25 イ 被告は、九州管内において鉄道事業、不動産事業等を営む株式会社であ
り、大分県内では、日豊本線、久大本線及び豊肥本線等の運行を行ってい
る。被告は、運輸サービスの他に不動産・ホテル、流通・外食、建設及び

ビジネスサービスを業とする多数のグループ会社がある。(乙45)

(3) 被告による大分県内の駅の無人化について

ア 被告は、被告が運営する駅の一部について、終日又は一部の時間帯について駅係員を配置しなくなった(以下、これらを併せて「無人化」という。)

5 無人化された駅のうち、原告らは、別紙2の「主な利用者」欄記載のとおり日豊本線のa駅、b駅、c駅及びd駅、久大本線のe駅並びに豊肥本線のf駅及びg駅の7駅(以下「本件利用駅」という。)を日常的に利用しており、本件利用駅及び日豊本線津久見駅の駅体制の変更時期や変更内容は、別紙2の「変更前の駅体制」欄及び「変更後の駅体制」欄に記載と
10 りである。

イ 被告は、本件利用駅のうち、日豊本線のa駅及びd駅並びに豊肥本線のf駅及びg駅につき、別紙2の「変更後の駅体制」欄記載の時期に、改札
15 やホームにカメラやインターホン等を設置し、始発列車から最終列車までの間を「サポートセンター」(拠点駅構内)のオペレーターがカメラを通じて旅客の安全を見守り、インターホンを通じて旅客の案内等を行うために、被告が運営する駅にスマートサポートステーションと呼ばれるシステム(以下「SSS」という。)を導入した。

(4) 第1事件及び第2事件の提訴について

ア 第1事件原告らは、令和2年9月23日、第1事件に係る訴えを提起し
20 た。

イ 第2事件原告らは、令和4年9月15日、第2事件に係る訴えを提起し
た。

(5) 日豊本線津久見駅における人身事故の発生等について

令和4年12月15日午後5時49分頃、被告が設置する津久見駅(本件
25 利用駅の対象外)において、視覚障害等のある女性が列車と衝突して死亡する事故が発生した(以下「本件事故」といい、当該女性を「本件女性」とい

う。)

(6) 第3事件の提訴について

原告Gは、令和5年2月2日、第3事件に係る訴えを提起した。

(7) 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
5 対応指針について

国土交通省は、平成29年3月、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（以下「**障害者差別解消法**」という。）11条1項に基づき、国土交通省が所管する事業の事業者が差別の解消に向けた具体的取組を適切に行うため必要な事項について障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本
10 方針に即して、「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」を作成した（乙4）。そして、令和3年法律第56号により障害者差別解消法が改正されたことを踏まえて、上記対応指針は改正され、令和5年11月、公表された（以下、改正の前後を問わず「**対応指針**」という。）。同月に公表された対応指針の別紙では、鉄道事業関係に
15 ついての不当な差別的取扱いや合理的配慮の具体例について、別紙3のとおり示されている。（甲27の2）

2 争点及びこれに対する当事者の主張

本件の争点は、①駅の無人化が障害者差別に該当し、又は障害者にとっての合理的配慮義務に違反する違法なものか、②駅の無人化が障害者にとっての安
20 全性確保義務に違反する違法なものか、③原告らの損害及び額である。

(1) 争点①（駅の無人化が障害者差別に該当し、又は障害者にとっての合理的配慮義務に違反する違法なものか）について

【原告らの主張】

ア 障害者にとっての移動の権利等について

「移動する権利」は、憲法13条の「幸福追求権」を根拠として保障さ
25 れている。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・内容である。

また、憲法22条1項によって保障される「居住・移転の自由」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、このような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上で、「移動の手段」を保障内容とする交通権を、現代的居住・移転の自由権として憲法22条に含ましめることが必要である。

さらに、障害者に憲法13条及び22条1項によって保障される「移動の権利」とは、障害を理由として、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る必要がある。

障害者は、その障害の故に移動に当たって様々な制約を受けるため、その制約が除去されない限り、「移動の権利」が保障されていることにはならない。公共交通機関を利用することは、単なる移動手段にとどまらず、利用すること自体が、喜びや達成感を感じたり、人と交流したり、自分らしく生きる手段として、極めて重要なものである。

そうすると、被告が本件利用駅を無人化したことによって、従前と異なり、障害を抱える原告らが思い立ったときに自由に鉄道を利用できなくなったことは、原告らとの関係においては、憲法13条や22条に由来する鉄道利用権を侵害するものとなるというべきである。

イ 障害者差別について

(ア) 憲法14条によれば、障害者が、障害を有しない市民と同等な状態で、公共交通機関等を利用できる環境が保障されなければならない。障害者は、駅の無人化によって障害を有しない者と異なり、急な鉄道の利用や、予定変更による鉄道の利用ができなくなっており、「差別」が生じている。

障害者差別解消法 8 条 1 項の差別的取扱いの禁止は、令和 3 年法律第 5 6 号による改正前から法的義務として定められており、車椅子利用者等の障害者に対して、被告が鉄道の利用に当たって事前の連絡を要求していることは、同項の差別的取扱いに当たる。そうすると、例外的にこれが許されるのは、その取扱いに正当な理由がある場合に限られることになり、この正当な理由が存在するか否かは極めて厳格に判断しなければならない。

(イ) 事前予約の必要性について

S S S は、当日でも乗車介助要請を受け付けるという仕組みにすぎず、有人駅と異なり、直ちに介助を受けられるというものではないから、目的の列車に確実に乗り、乗換駅や降車駅で確実に介助を受けるためには、事前に予約する以外にない。

S S S が導入されていない駅においては、当日受付すらできないため、駅を利用するためには、事前に予約することが必要であり、事前予約なしに乗車介助を受けることはできない。被告は、S S S 非導入駅においても、拠点駅のスタッフが対応するので事前予約は必須ではないと主張するが、大分県内の拠点駅は大分駅のみであり、当日の乗車介助要請に予約なしで対応できる体制にはなっていない。

以上のとおり、障害等により鉄道を利用するに当たって介助を要する者に事前予約を求めることは、差別的取扱いに外ならない。そして、被告が強いる事前予約は、対応指針にも反している上、単なる手続上の負担にとどまらず、突発的な外出や予定変更の自由を事実上剥奪することになり、障害者にとって社会参加や自己実現の基盤となる極めて重要な権利である移動の自由を著しく制約するものである。

(ウ) 駅の無人化の必要性、正当性について

被告は、駅の無人化の必要性について、将来的な鉄道ネットワークの

維持のためであると主張しているが、その実質は、人件費の削減等の鉄道部門における合理化対策（赤字対策）にすぎない。

被告は、民営化に際して、将来的に鉄道網を維持するために、民営化後に予想される赤字対策として3800億円を超える国費からの援助を受け、その結果として、民営化以後赤字になることを回避した上で、株式上場後は年間300億円を超える利潤を計上し、140億円を超える株主への配当を行うほどの大企業としての地位を確立している。鉄道網の維持という事業としての公共性と、その公共性の故に民営化に際して国費から莫大な援助を受けたという経緯を考慮すれば、赤字を理由に、乗客の駅利用に当たっての不便や危険性をもたらす駅の無人化は許されない。

障害者差別の禁止は基本的人権尊重の観点から優先して守られなければならない事柄であって、株主への配当などと並列的に比べて、経営判断として、いずれを優先すべきか検討されることが許されるような事項ではない。しかも、新型コロナウイルス感染症の終息後は、鉄道部門においても、30億円以上の黒字を計上しているのであり、鉄道部門が赤字という事実はなく、駅の無人化には正当性がない。

ウ 合理的配慮義務違反について

(7) 令和3年法律第56号による改正前の障害者差別解消法8条2項は、民間事業者に対して、障害者に合理的配慮を提供すべき努力義務を定めているが、これは事業における障害者との関係が分野・業種・場面・状況によって様々で、配慮の内容・程度も多種多様であるためであり、事業の分野や業種の如何、更には違反の程度が著しい場合などにおいては、合理的配慮の不提供は不法行為となる。被告は、民間事業者であるが、被告の鉄道事業は公共事業であり、経営安定基金をはじめ、様々な形で公的な支援を受けてきたことに照らすと、被告による障害者への合理的

配慮の不提供は、不法行為を構成する。

なお、同項の合理的配慮の提供義務については、令和6年4月1日に施行された令和3年法律第56号による改正後の障害者差別解消法では法的義務に改められた。それ故、上記改正法の施行によって、被告による合理的配慮の不提供が不法行為を構成することはより一層、明確になった。

(イ) 事業者の行為が障害者差別解消法8条2項に違反する不法行為となるかどうかを判断するに当たっては、「過重な負担」にならないことが求められる。ただ、本件は、被告に対して、新たな施策を求めるものではなく、従来から提供されていた施策を廃止した被告の行為を問責するものであるから、「過重な負担」になるかどうかを問題にする必要はなく、その廃止の必要性・正当性が考慮要素となる。

(ウ) 障害等により鉄道を利用するに当たって介助を要する者に事前予約を求めることは、差別的取扱いであるとともに、障害者に対する合理的配慮を欠くものでもある。そして、前記のとおり、駅の無人化の必要性・正当性は全くないから、このような観点からも、駅の無人化は不法行為の適用上違法である。

【被告の主張】

ア 障害者にとっての移動の権利等について

憲法13条及び22条は、公権力による干渉を受けることがないという自由権を保障したものであり、社会に対し、移動のための人的・物的支援を請求する権利を保障したものではない。

イ 障害者差別について

(ア) 憲法14条は、一義的には形式的平等を保障したものであって、人の現実の差異に着目して積極的にその是正を行うことまでも保障したのではなく、社会に対し、移動のための人的・物的支援を請求することを

保障したものではない。

被告は、旅客のスムーズな案内と、旅客の安全確保のために、事前の連絡と調整を必要としているにすぎないのであり、障害のあることのみを理由に乗車を拒否しているのではないし、乗車できる場所を制限したりしているものでもないのであって、原告ら主張の「差別」はない。

(イ) 事前予約の必要性について

被告は、事前の連絡なく介助要請を受けた場合でも、駅の構造上対応が不可能な場合等の特別な事情がある場合を除き、基本的に対応を行っている。事前の連絡がない場合は、乗降手配のために時間を要することもあるが、SSS導入以前から、事前の連絡がない場合は、安全確保のための乗降手配に時間を要することがあった。これは旅客の安全確保のために、無人駅か有人駅かにかかわらず、必要な措置である。

SSSは無人駅を遠隔で見守るサービスであり、SSSを導入した無人駅とSSSを導入していない無人駅で介助体制に差異はないのであり、事前予約は必須でない。SSSが導入されていない無人駅では、拠点駅のスタッフが乗降の介助をすることで合理的配慮を提供している。

(ウ) 駅の無人化の必要性、正当性について

駅の無人化やSSSの導入は、将来にわたり利便性を維持し、生産性を向上させて交通ネットワークを維持するための重要な経営施策の一つである。被告、北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社（以下、これら3社を併せて「三島会社」という。）は、不採算路線も少なくなく、営業損益で赤字が生じることが見込まれたことから、営業損失を補填し得る収益が生み出される措置として、国鉄の負担により、三島会社の固有の資産（純資産）として経営安定基金が設けられたが、その後のバブル崩壊、景気の低迷、低金利により、経営安定基金の運用益は当初予定した運用益（283億円）と大きく乖離する年間120億円程

度（平成26年当時）にとどまった。被告は経営効率化の努力を行うとともに、利用者利便性の向上、関連事業の展開等によって、不採算路線も含めた交通ネットワークの維持とともに、安全設備等への投資を行うことで必要な安全を確保している。どの事業にどの程度の資金を充て、また株主への配当に充てるかは、被告の高度な経営判断である。被告は障害者差別をしていないし、基本的人権の尊重より株主への配当を優先している事実もない。

被告は、将来にわたって持続的な交通ネットワークを維持するため、令和4年度から令和6年度の3年間だけでも、安全投資、維持更新投資を含めた3400億円の投資を計画している。鉄道事業は長期的視点に立った経営計画が必要であって、単年度で31億円の黒字を確保したからといって駅係員を配置しなければならないことにはならない。

ウ 合理的配慮義務違反について

(7) 障害者差別解消法8条2項によっても、合理的配慮義務は、国又は地方公共団体と事業者との間の関係を規律するものであって、私人が事業者に対して請求できる具体的な権利義務関係を規定したものでない。

対応指針でも「提供することが望ましい合理的配慮」として、「障害者や介助者等からの意思の表明に応じて、関係者間の情報共有などにより待ち時間ができるだけ短くなるよう努めたうえで、障害のある方が列車に乗降する、又は列車の乗降のために駅構内を移動する際に手伝う」ことが挙げられており、被告は合理的配慮を提供している。

また、合理的配慮義務の実施と不法行為の成立は別個の問題である。すなわち合理的配慮義務の内容については、障害者と相手方の関係は様々であるし、求められる配慮も多種多様であることから、民間事業者については、努力義務を課した上で対応指針により自発的な取り組みを促すこととされている。民間企業における合理的配慮の不提供が、直ち

に違法行為と評価され、不法行為責任を構成することにはならない。

(イ) 原告らが合理的配慮義務として求めているのは、本件利用駅において「駅員を常時配置する」という人的支援であるところ、合理的配慮は、「その実施に伴う負担が過重でないとき」であるか否かを問題とすべきである。

(ウ) 前記のとおり、駅の無人化は障害者に対する合理的配慮を欠くものではないし、必要性・正当性も認められるから、このような観点からも、駅の無人化は不法行為の適用上違法とはいえない。

(2) 争点②（駅の無人化が障害者にとっての安全性確保義務に違反する違法なものか）について

【原告らの主張】

S S Sのモニターは少人数（原則一、二名）で複数の映像を目視で監視する体制であることから、異常があっても即座に発見することは困難であるばかりか、担当者は同時に介助要請等の対応も行わなければならない、モニターだけを監視し続けているわけではない。また、モニターには数多の死角があること、自動感知システムや緊急連絡装置もないこと等から、転落事故等の緊急事態を直ちに発見することはできない。駅の無人化によって増大した旅客の身体生命に対する危険はS S Sによっては解消していない。

S S S導入駅でさえ安全性は確保されておらず、S S S非導入駅においては、駅の無人化によって旅客の身体生命に対する危険は著しく増大した。本件事故にみるように、とりわけ視覚障害者にとっては常にホームから転落する明白かつ現在の危険がある。すなわち、有人駅であれば、ホームに駅員が配置されていなくても、事務室内の駅員がモニターで利用者の確認ができるし、改札時に介助が必要な高齢者や障害者を把握することができ、その都度、適切な介助が期待できる。本件事故についても、無人化されておらず事務室内や改札口に駅員が所在していれば、防ぐことができたと考えられるのであ

って、有人駅と、SSS非導入の無人駅では、安全性に大きな差違があるのである。

被告は、本件事故は有人であっても起こり得たと主張しており、問題意識がおよそ希薄であって公共交通機関としての安全性確保義務に違反している。

5 障害者差別解消法5条は、事業者に対して、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならないと定めているところ、被告がこれらを講じているとはいえず、鉄道利用者に対する一般的な安全性確保義務に違反するだけでなく、
10 原告Gのような視覚障害者に対しては、同法5条に違反する不法行為となる。

【被告の主張】

SSSは、導入エリアの駅の改札やホームに、カメラやインターホン等を設置し、始発列車から最終列車までの間を「サポートセンター」のオペレーターがカメラを通じて旅客の安全を見守り、インターホン等を通じて旅客の
15 案内等を行うものである。SSSの導入により、始発列車から最終列車までの間、モニターを通じた見守りを行っているため、駅係員がいても気づかないような事案の発見も可能となっている。駅の無人化によって旅客の身体生命に対する危険性は増大していない。

なお、基本的には2名体制であるが、オペレーター以外の巡回スタッフがサポートセンターにてオペレーターの補助を行う場合があるので、そのような場合は3名で対応することもある（災害発生時等は、必要に応じてサポートセンター内の人員を増員する。）。実際の介助については、巡回中のサポートスタッフが対応することもあるれば、サポートセンター内のサポートスタッフが対応することもあり、介助要請の時間・内容等に応じて、最も安全かつ
20 速やかに対応できるようにしている上、遠隔操作のカメラは方向の操作だけでなくフォーカスも可能であり、旅客の安全を見守っている。SSSを導
25

入していない無人駅においても、有人駅と同様の安全を確保している。本件事故は、有人であれば防げたとはいえない。

SSS非導入駅については、有人駅であったときからホームには駅員を配置していない。SSS非導入駅となることで旅客の身体生命に対する危険が増大した事実はない。

障害者差別解消法5条については、SSSのサポートスタッフ又は拠点駅のスタッフが、旅客の乗降介助を行うことで、合理的配慮として十分である。エレベーターの設置や駅のスロープ整備等、施設の構造の改善、視覚障害者誘導ブロックの内方線付き点状ブロック（以下「内方線付き点状ブロック」という。）や列車接近表示器等の整備といった設備の整備、介助を行う駅社員等を対象に、障害当事者の方から実際の困りごとやその対応方法について学ぶ研修を実施し、また鉄道部門の現場管理者全員の資格取得を目指しているサービス介助士の資格取得に関する研修等の実施をしている。また、列車非常停止装置やCPライン（CP：Color Psychology 色彩心理）の整備を進める等「その他の必要な環境の整備」にも努めており、同条に違反する行為はしていないし、不法行為ともならない。

(3) 争点③（原告らの損害及び額）について

【原告らの主張】

ア 慰謝料 各10万円

(ア) 第1事件及び第2事件の原告らは、それぞれに、個別の原因に基づく障害により、(電動)車椅子を常時使用することを余儀なくされており、駅の利用に当たっては、誘導、乗降時のボードの設置その他の駅員による介助を必要不可欠とするものである。

(イ) 原告Gは、視覚障害のため、移動時には盲導犬を同行させる必要がある。全盲ではないため、最寄り駅であるd駅や、頻繁に利用している大分駅であれば、誘導や乗降時の介助までは必要ない。しかしながら、天

候や体調によってはよく利用している駅でもホームと列車との間隔がつかめなくなり、ホームから転落しそうになることがこれまでもあったため、少なくとも駅員による見守りは必要不可欠である。

5 (ウ) 原告らは、今回の駅の無人化により、従来のようにいつでも自由に列車を利用することができなくなり、事前予約等によって駅員の確保を図ることを要請しない限り、利用が許されないという状態に陥っている。一方で、今回の駅の無人化には、格別の必要性は存在せず、駅の無人化を中止すること自体によって被告に新たな負担が生じることはない。

10 (エ) 以上のとおり、原告らは、本件利用駅が無人化されたことで精神的苦痛を被ったものであり、これを慰謝するための金額は、1人当たり10万円を下らない。

イ 弁護士費用 各1万円

原告らは、本件訴訟の追行を弁護士に委任しており、弁護士費用としては、各自1万円が相当である。

15 **【被告の主張】**

否認、知らないし争う。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

20 前記前提事実並びに後掲各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 経営安定基金等

25 ア 昭和62年に国鉄が分割民営化された際、営業損益上の赤字が見込まれた三島会社については、不採算路線を含め将来にわたり事業全体で採算が確保できるようにしつつ、自立性を阻害せず、かつ経営責任を曖昧にすることがないように、営業損失を公的助成によって補填するのではなく、総額で約1.3兆円の経営安定基金が設定され、かつ、国鉄が抱えていた約3

7兆円の債務も承継しなかった。被告には3877億円の経営安定基金が設定され、法律により他の経理と区分すること、取り崩しの禁止及び確実かつ有利な方法での運用などが義務付けられていた。(乙43、証人H)

イ 経営安定基金は、平成14年頃から平成20年頃までの間は約60から
5 70パーセントは国の外郭団体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構への貸付金として年間3.9から4.8パーセント程度の利回りで運用され、残部はそれよりも低い利回りで自主運用されて、平成26年頃まではおおむね年間100億円を超える運用収益を計上していたが、
10 バブル崩壊等の社会情勢の変化により、当初予定されていた年間約7.3パーセントの運用益で年間約280億円の運用収益を上げるという見込みには達していなかった。(甲7、乙43、証人H)

ウ 被告は、平成28年度に完全民営化し株式上場するに際し、経営安定基金の取り崩しが認められた。取り崩された経営安定基金は、九州新幹線貸付料の一括前払いに2205億円、前記機構からの無利子借入金の償還財
15 源への振替に800億円、鉄道ネットワークの維持・向上に必要な鉄道資産への振替に872億円が充てられた。これに伴い、鉄道事業に係る固定資産について会計上の減損処理が行われたことを契機として、鉄道事業部門の営業損益が会計上黒字化するに至っている。(乙43、45・115頁、乙58の4・21頁、証人H)

エ 三島会社については、国鉄分割民営化の後、固定資産税及び都市計画税を減免される措置が採られ、被告については、平成28年に上場するまで
20 毎年約50億円の減免措置が採られていた。上場後も、減免措置は激変緩和措置として平成31年3月まで継続され、以降、減免措置は採られないこととなった。(証人H)

25 (2) 被告の経営状態の推移等

ア 被告の鉄道事業における営業収益、営業利益・損失は、別紙4「201

0～2024年度 鉄道事業における各種推移について」に記載のとおりであり、平成22年度から平成27年度までの各年度は、毎年、営業損失が生じていたが、平成28年度の上場後は、令和元年度まで営業利益が生じていた。その後、新型コロナウイルス感染症の流行等により、令和2年度及び令和3年度は、再び営業損失が生じる状態になったが、令和4年度以降は、再び、営業利益が生じる状態に回復している。（乙57）

イ 被告の鉄道輸送量（人キロ）は、昭和62年度から令和6年度に至るまで、新型コロナウイルス感染症の流行等による影響を受けた令和2年度及び令和3年度を除けばおおむね横ばいであり、鉄道運輸収入の総額も、同各年度を除けばおおむね1000億円から1500億円の範囲で推移している。（乙44、56の1・80頁）

ウ 被告グループの連結営業利益は、令和6年3月期（令和5年度）が約470億円、令和7年3月期（令和6年度）が約589億円であり、被告単体の営業利益は、令和6年3月期（令和5年度）が約298億円、令和7年3月期（令和6年度）は約360億円であった。（乙56の2）

エ 運賃の改定等について

(ア) 国土交通省が令和6年4月から施行した収入原価算定要領は、平成9年に策定された鉄道運賃水準の算定の根拠となる総括原価の算定方法を定めた要領を改訂するものであり、持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進（減価償却費等の算定方法の改善）として将来3年分を超える減価償却費等を総括原価に計上できるようにすること等、人材の確保（人件費の算定方法の改善）として賃金構造基本統計調査等に基づく伸び率を反映すること等、災害からの復旧（修繕費用の取扱いの改善）として特別損失として計上されていたものを総括原価の計上に当たって考慮することなどを改訂したものである。（甲53）

(イ) 被告は、前記収入原価算定要領による鉄道事業の収支実績を計算及

び推計したところ、令和4年度から令和6年度までの各年度において、順に約466億円（収支率75.3パーセント）、約291億円（収支率85.1パーセント）、約376億円（収支率81.7パーセント）の赤字が生じていると算出されたため、令和6年7月19日、国土交通大臣に対し、運賃・料金改定の申請を行い、令和7年4月1日から運賃改定を行った。（乙41、43、58の4、証人H）

5

オ 配当政策について

(ア) 被告は、配当を実施する場合の基準日として、毎年9月30日を中間配当日、3月31日を期末配当日と定めており、株主価値向上に向けた還元の継続として、連結配当性向35パーセント以上の配当を実施するとともに、機動的に自己株式取得を行うことを取組みの方針として掲げている。（乙45・124頁、乙46の2・28頁、乙56の2・18頁、40頁）

10

(イ) 被告は上場以来、年間1株当たり93円を下限として、連結配当性向35パーセントを目安に、年間総額120億円から130億円程度の配当を行ってきた。近時の配当金の総額は、令和4年度及び令和5年度がそれぞれ約146億円、令和6年度が約154億円であった。（甲55、乙43、証人H）

15

カ 被告は上場して以来、取締役（監査役・社外取締役を除く。）に対し、平成28年度から令和4年度までの各年度において、総額約2億6400万円（令和3年度・取締役6名）から4億4700万円（平成29年度・取締役20名）程度の報酬を支給している。令和6年度においては、取締役6名に対し、総額3億4000万円の報酬を支給している。（甲8の1、8の2、12、23、55、乙5の1～5の3）

20

(3) 被告を取り巻く環境等

25

ア 駅の無人化の現状について

(ア) 全国の鉄道駅総数に占める無人駅の割合は、平成13年度には43.3パーセントであったところ、令和元年度には48.2パーセントと増加傾向にある。(乙10)

5 (イ) 被告の管内では、被告発足当初の昭和62年当時、619駅のうち、364駅が無人駅であったところ、平成26年は、566駅のうち、242駅が無人駅となり、令和6年時点では、571駅のうち338駅が無人駅になった。(乙44)

イ 人口減少について

10 (ア) 我が国では、平成22年を境にそれまで増加していた人口が減少に転じており、令和2年には15歳から64歳までの世代が約6割を占めていたが、令和47年には全体の人口の約5割まで低下する見込みが示されている。(乙44)

15 (イ) 被告管内(沖縄県除く。)では、令和2年の人口は約1280万人であるが、令和32年には約1010万人にまで減少する見込みが示されており、人口減少率は全国平均を上回っている。(乙6の3・5頁、乙44)

20 (ウ) 大分県内の鉄道利用者は、昭和62年度と平成30年度を比較すると、日豊本線中津駅から大分駅間のみ増加している(104.6パーセント)が、他の区間はいずれも減少しており、最も減少率の激しい豊後竹田駅から三重町駅の区間では39.9パーセントにまで減少している。また、昭和62年度と令和5年度を比較すると、日田駅から由布院駅までの区間は増加しているが(153.3パーセント)、他の区間はいずれも減少している。(乙44)

25 (エ) 被告管内においては、段階的に高速道路網の整備が進んでおり、被告が運営する鉄道と自家用車や高速バスとのシェア争いも生じている。(乙44、58の4)

エ 被告管内においては、平成22年以降、長期運休を伴う災害事例が頻発しており、平成26年度から令和5年度までの10年間で約230億円の特別損失を計上している。(乙44、56の2・32頁)

(4) 被告の人的体制等

5 ア 被告の単体従業員数は、分割民営化した直後の昭和62年度には約1万5000人であったが、その後減少を続け、平成19年度には1万人を下回り、令和5年度には約7300人となった。(乙44、証人I)

10 イ 被告の鉄道事業における従業員数は、別紙4「2010～2024年度鉄道事業における各種推移について」に記載のとおり、平成25年の7432人をピークに減少を続け、令和5年度には4139人となっている。令和6年度は、委託駅を直営化したことにより4247人に若干回復しているが、直営化を考慮しなければ3933人と依然減少している。(乙57)

15 ウ 被告の新規採用者数は、令和元年度201人、令和2年度193人、令和3年度123人、令和4年度0人、令和5年度180人、令和6年度239人と推移している。(乙60・7頁)

20 エ 被告グループ全体の従業員数は、平成27年度に1万6740人であり、その後令和元年度までは増加し続けて1万7765人となったが、令和2年度には1万7450人、令和3年度には1万5661人と減少し、令和7年度まで約1万4000人から1万5000人程度で推移している。(甲55、乙5の1～5の3)

25 オ 被告は、事業継続に必要な人材を確保するため、令和6年度から基本給の引上げ、毎年の昇給額の見直し、諸手当の見直し、ライフステージに合わせた就業エリア限定制度の新設、出産祝金の増額などを実施している。(乙58の4・27頁)

(5) 住民説明会及び障害者団体との意見交換等

ア 被告は、平成29年8月4日、大分県及び大分市に対し、大分市内の10の駅にSSSを導入し、無人化する旨の説明をした。その後、被告は、駅の無人化を進めるに当たり、関係自治体との複数回にわたる協議や住民説明会を実施しており、平成29年12月に障害者団体等も参加する住民説明会を合計10か所で14回実施し、合計367名が参加した。その中で、駅の無人化等に反対する意見が出されるとともに、内方線付き点状ブロックの設置及びバリアフリー化工事が未完成のままSSSを導入し、無人化することへの不安の声があったため、被告は、大分地区では、内方線付き点状ブロックの設置等を行うなどしながらSSSの導入と無人化の順次導入・拡大を進めた。(乙44)

イ 被告は、その後、障害者団体との意見交換会や、障害者の参加を募って無人化された駅の利用体験会を実施しており、大分市内では、令和6年9月1日に鶴崎駅でSSS及びバリアフリー体験会を実施し、原告Gは、これに参加した。(甲36、乙17・49頁、乙44)

(6) 駅の無人化後の介助体制等(甲56、乙1、7の6、11、14、15、25、27~29、44、証人I)

ア SSSは、駅の改札口やホームに3ないし5台程度のカメラ、インターホン、係員対応型の精算機等を設置し、始発列車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して旅客の安全を見守り、インターホン等を通じて案内等を行うシステムである。サポートセンターでは、通常、センター長及びオペレーター1名が勤務し、オペレーターは、サポートセンターから各駅に設置されたカメラを遠隔で操作することができ、方向調整やフォーカス調整も行えるほか、インターホンにより旅客との双方向的通話をすることも可能である。なお、サポートセンターでの作業には状況に応じて補助者が加わることもある。

また、SSS導入エリアにおいては、サポートスタッフと呼ばれる屋外

スタッフ数名が各駅を巡回し、機器の点検及び清掃業務等を行っている。

イ 被告は、SSSの導入の有無にかかわらず、介助を要する旅客が無人駅を利用する場合には、事前に、介助内容、乗降の日時、乗車駅及び降車駅等の情報をサポートセンターに電話やファックスで連絡する方法、JR九州あんしんサポートネットからネット予約する方法等により介助要請をすれば、希望する列車に乗車できるよう介助体制を整えた上で対応を行っている。

ウ 被告は、事前連絡がない場合であっても、SSS導入駅においては、電話や駅に設置されたインターホン等から被告に連絡があれば、巡回しているサポートスタッフを乗車駅及び降車駅に派遣するなどして介助体制を整えた上で介助を行っている。SSS非導入駅においては、拠点駅である大分駅の係員を派遣しサポートスタッフと同様の介助を行うなどして対応している。なお、係員が配置されている駅であっても、当日に介助要請があった場合、安全の確認並びに乗降駅及び乗務員等への連絡が必要なことから乗車までに一定の時間を要することがあり、調整が難しい場合には次の列車を案内することもあった。

エ 通勤又は通学で定期的に無人駅を利用する旅客については、事前連絡がなくても係員が待ち受けて介助等の対応を行う運用もされている。

オ 大分地区における介助の件数は、一日平均約62件であり、うち有人駅が平均約57件、無人駅が平均約5件である。また、無人駅のうちSSS導入駅における実績は、令和5年度は一日平均約2件、令和6年度は一日平均約3件である。令和6年度において、駅に設置しているインターホンからの当日の介助要請はなかった。

(7) 駅の無人化及びSSS導入に関するコスト等

ア 大分地区でのSSS導入について、設備投資額は約1億2600万円であり、予定されていた対象駅全てにSSSを導入し、係員を配置しないこ

とにした場合の収支として、SSS導入前と比較して年間約1300万円の経費削減が見込まれていた。しかし、令和5年10月以降、委託駅の業務に従事していた従業員を被告に転籍させて直営化したことにより、大分地区に限定した計算では、SSS導入前と比較して年間約2700万円程度

5

イ 被告は、管内全域で無人化を拡大し、係員を配置する駅の数を取り込んだことで、被告の子会社等の業務委託会社が運営していた委託駅が非効率となったためこれを直営化し、これにより被告グループ全体の総費用は令和7年度以降約1億円の減額となる見込みが示されている。(乙48)

10

(8) 駅における安全対策等

ア 被告は、国の基本指針に則り、各種対応に取り組んでおり、国の基本方針に則って行う設備投資のほかに、旅客の利用状況等を勘案して、駅係員の配置や設備の設置を行っており、無人化された駅において、駅の安全性を確保するための措置として、列車がホームへ進入する場合及びホームから進出する場合には、乗務員がホーム上の安全を確認した上で運行することとされている。また、列車がホームに進入する際に列車接近警報装置(放送と電光掲示)等により、列車接近の注意喚起が行われている。(乙14、44)

15

イ 内方線付き点状ブロックについては、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」が平成28年12月に策定した中間とりまとめにおいて、1日あたりの平均的な利用者数が1万人以上の駅で平成30年度までに、3000人以上の駅で可能な限り速やかに設置するよう努めるものとされていたところ、被告においては、令和6年度時点において、対象となる120駅のうち115駅に設置が完了しており、今後も未設置駅への整備が

25

ウ 被告管内において、有人駅のうちホーム上に係員を配置しているのは、

九州新幹線新鳥栖駅及び熊本駅のみであり、その他の駅については当初からホーム上に係員は配置されていなかった。（乙44、証人I）

エ 事故が発生した場合には、まず乗務員から運行管理部に連絡を行い、その後必要に応じて、運行管理部が選定・指示した近くにいる被告従業員が
5 現地責任者として現場に向かい、運行管理部から警察や消防への連絡が行われる運用となっている。（証人I）

オ 視覚障害者のホームからの転落事故等について

(ア) 全国における視覚障害者のホームからの転落の件数は、平成22年度から平成26年度にかけて、58件、74件、91件、74件、80
10 件と推移し、平成27年度には94件とピークを迎えたが、平成28年度から令和元年度にかけては69件、65件、63件、58件とやや減少傾向にある。（甲16、乙20）

(イ) 被告管内における令和6年度のホームからの転落事故の件数は、全体で39件、うち有人駅が37件、無人駅が2件であり、内訳は酔客が
15 19件、障害者が2件（いずれも有人駅で介助者がいた事例）、健常者の歩きスマホ等が18件であった。大分地区に限定した件数は3件であり、いずれも有人駅における転落事故で、内訳は酔客が1件、歩きスマホ等が2件であった。（証人I）

カ 被告は毎年度計画的に安全に関する支出（老朽設備の取替え、保安・防災対策、安定輸送対策、車両関係等への投資及び鉄道設備や車両等の維持
20 管理のための修繕費）を実施しており、平成30年度から令和6年度までの推移は、順に542億円、529億円、422億円、446億円、398億円、500億円、535億円である。（乙32・16頁、乙60・16頁）

キ 被告は、駅や列車を利用する身体の不自由な者や高齢者に対して適切な
25 サポートを行うため、令和2年3月よりサービス介助士の資格取得を推進

しており、令和7年3月31日時点で累計380人の従業員が同資格を取得している。また、令和6年度よりサービス介助士資格取得者を対象に、資格取得講座で学んだスキルを各職場の指導に活用できるようOJTに特化した内容とするなどの取組みも行っている。（乙56の1・40頁）

5 ク 被告は、利用者が施設を安全に、かつ、安心して利用できるよう、困りごとを抱えている利用者に対し、従業員から積極的に声掛けを行うとともに、周囲の利用者からも声掛けに協力してもらう「声かけ・サポート」運動を実施しており、駅や車内にポスターを掲示するなどしている。（乙19、60・20頁）

10 (9) 本件事故について

ア 本件女性は当時82歳の女性であり、加齢黄斑変性症による視覚障害1級の認定を受けており、認知症を有していた。白杖ではない杖を使用して歩行しており、腰は大きく前屈し、歩行速度は一般成人と比較して緩慢であった。（甲22の1、22の2、乙37）

15 イ 津久見駅の構造（甲21、22、26、39、乙26、35、38、55、証人J）

(ア) 津久見駅は1面1線の単式ホーム構造の駅であり、改札口は橋上にあり、ホームから改札口までのエレベーターは設置されておらず階段が設置されていた。

20 (イ) ホームの構造は別紙5のとおりである。ホームドア及びホーム下の避難スペースは設置されておらず、ホームと線路面との高低差は約1メートルであり、ホームの一部には内方線付き点状ブロックが設置されていたが、全面的整備には至っていなかった。ホームと立入禁止区域との間には金網フェンスが設置されており、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）第20条に沿って40
25 センチメートル以上の隙間が存在している。（乙55）

(ウ) 立入禁止区域のうち、小倉駅方面（臼杵駅方面）の先端には、3段の石段が設置されている。

ウ 本件女性は、令和4年12月15日午後4時58分に津久見駅で下車し、同日午後5時7分に一度改札を通過して出た後、同日午後5時17分に切符を購入することなく改札を通過してホームに再度入場した。（甲21の3、37、乙37、49）

エ 本件事故が発生した列車は小倉駅方面から鹿児島駅方面へと向かう特急列車であった（以下「本件列車」という。）。運転士は、本件列車を津久見駅のホームに時速約45キロメートルで進入させたところ、約20メートル前方の線路内に本件女性がいたため、直ちに非常ブレーキ及び汽笛吹鳴をしたが衝突し、ホーム中間付近に停車した。（甲19）

オ 本件事故の後、被告の大分支社を經由して鉄道事業本部安全創造部の担当者であったJが九州運輸局への事故報告を行った。その際に、Jは、大分支社を介して、運転士が、本件女性を発見した時にはホームの方に手を伸ばしている様子であり、発見してすぐ一番強いブレーキをかけたが間に合わず衝突した旨説明したことを聴取し、九州運輸局に報告した。（乙38～40、証人J）

カ 被告においては、本件事故について運転士への聞き取り、駅の監視カメラの動画確認、警察からの事情聴取等の調査を行ったが、最終的には、令和4年12月28日付けの九州運輸局長宛ての鉄道運転事故等報告書において、本件女性が線路内に立ち入った原因は判明しなかったと報告した。また、令和5年1月以降、九州運輸局から様式の再送依頼を受けるなどしたが、九州運輸局も事故原因は不明であるとしており、被告の事故原因についての見解も変わっていない。（甲20、乙38～40、証人J）

キ 本件列車の通過前である令和4年12月15日午後5時25分には鹿児島駅方面に向かう普通列車が発着し、同日午後5時26分には小倉駅方面

に向かう普通列車が発着しているが、いずれの運転士もホーム上で不審な動きをしている者を目撃していない。（甲19、弁論の全趣旨）

ク 本件女性の遺留品は、別紙5のとおり、かばんは立入禁止区域フェンスから約5.2メートル小倉駅方面寄りの地点のプラットホーム端から内側に約10センチメートル離れたプラットホーム上に、杖はかばんからやや小倉駅方面寄りの地点の線路上（プラットホーム端から約5センチメートル）に、帽子は立入禁止区域フェンスから約4.3メートル小倉駅方面寄りの地点の線路上（プラットホーム端から約80センチメートル）に存在していた。（乙55、調査嘱託の結果）

10 (10) 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（乙17）

国土交通省は、令和2年の高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部改正の法案審議における衆議院・参議院の議決時にされた附帯決議に基づき、障害当事者団体・鉄道事業者及び国土交通省の三者からなる意見交換会を設置し、所要の議論を経て、令和4年7月、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（以下「本件ガイドライン」という。）を策定した。

15 本件ガイドラインは、各鉄道事業者が駅の無人化を検討する段階におけるひとつの拠り所として、あらかじめ考慮すべき事項、参考にし得る先例をまとめ、障害当事者等の安全性・利便性の確保のために実施することが望ましい事項について具体的な目安を示すべく作成されたものである。

20 具体的には、駅を無人化するに当たって検討すべき事柄として、①駅を利用しやすい環境づくりとして、バリアがなく分かりやすいルート確保、安全で使いやすい施設・設備の整備等のハード対策、障害当事者等の利用が一定程度見込まれる時間帯における駅係員等による巡回、見守りの実施、他の利用者に対する「声かけ・サポート」運動の協力の呼びかけ等のソフト対策
25 などを一体的に捉えて、利用の実態を踏まえて駅の環境整備を行うこと、②

駅の要員配置の見直しを行う際は、駅周辺の障害当事者等が利用する施設(学校、職場、病院等)等の状況を把握し、利用実態に応じて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、当該駅の運用について関係者の理解を得られるよう努めること、③すでに無人化した駅について地域との対話を継続することなどを通して利用者の声に耳を傾け、必要に応じて駅管理体制の見直しなどを検討することなどが挙げられている。

2 争点①(駅の無人化が障害者差別に該当し、又は障害者にとっての合理的配慮義務に違反する違法なものか)について

(1) 障害者にとっての移動の自由等について

ア 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、公共交通機関を利用することは、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、前記のような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ことはいうまでもない。

もつとも、居住・移転の自由は、歴史的には国家による移動制限に対抗する自由として生成・発展してきたものであり、その規律対象は本来、公

権力の行使にある。したがって、公共交通機関の事業者であっても、私人である事業者の行為が直ちに憲法 22 条 1 項や同法 13 条違反となるものではなく、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同時に、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。

5

10

イ 憲法 14 条が定める平等原則についても、前記アの移動の自由と同様、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。

15

ウ そして、障害者差別解消法が、障害を理由とする差別の解消を推進し、もって全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に資することを目的として定められたことを踏まえると、障害者差別解消法 8 条や同法 11 条 1 項に基づき作成された対応指針は、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。なお、同法 8 条 2 項は、令和 3 年法律第 56 号による改正前は、事業者の努力義務を定めるにとどまっているものの、改正後は、法的義務とされるに至った経過等を勘案すれば、その改正の前後で上記効

20

25

果に変わりはないものと解するのが相当である。

以下、被告による駅の無人化が障害者差別解消法 8 条及び対応指針に反し、社会的許容性の限度を超える侵害として民法上の不法行為に該当するか検討する。

5 (2) 障害者差別について

ア 原告らは、駅の無人化によって、SSS 導入駅においては、障害者が障害のない者とは異なり、事実上、事前予約なしに希望する列車に乗ることができなくなった、SSS 非導入駅については、事前予約なしに乗車介助を受けることができなくなったなどとして、被告による駅の無人化は不当な差別的取扱いであり違法である旨を主張する。

10

イ 前記認定事実(6)イのとおり、被告は、SSS の導入の有無にかかわらず、介助が必要な障害者が無人化された駅を利用する場合、事前の予約があれば、希望する列車に乗車できるよう介助体制を整えた上で対応しているものと認められる。

15

また、前記認定事実(6)ウのとおり、乗車当日に介助要請があった場合であっても、SSS の導入の有無にかかわらず、一定の時間をかけて介助体制を整えた上で乗車案内する運用をしていることが認められる。

20

そうすると、無人化された駅において、介助を要する障害者が列車を利用するためには、事前又は当日に連絡をし、一定の時間をかけて介助体制を整えることが必要とされるが、障害のない利用者は、列車の発車時刻に間に合うように駅に到着しさえすれば、事前の連絡や待ち時間を要することなく直ちに列車に乗車することができるのであるから、介助を要する障害者と介助を要しない利用者との間には、上記の限度で利用条件に差異が存在するものと認められる。もっとも、無人化された駅においても当日の介助要請が排除されているわけではない以上、希望する列車に確実に乗車し得るかは格別、列車そのものを利用する上で、介助を要する障害者にと

25

って事前予約が必須の状態になっているとまではいえない。

5 なお、被告は、駅を無人化する以前から、事前の連絡がない場合は、安全確保のための乗降手配に時間を要することがあったのであり、駅を無人化したために事前予約等が必要になったものではない旨を主張する。しかし、駅に係員が配置されている場合には、介助を要する障害者は、口頭で駅員に事情を伝える方法等によって、その場で介助を受け、又は必要な部署等に取り次ぎを行ってもらえるなどの柔軟な対応を受けることも可能であったと思われるところ、前記のとおり、駅の無人化によって事前又は当日に連絡をする必要性が生じたことや、一定の時間をかけて介助体制を整えることが必要となった結果、速やかに希望する列車に乗車できない事態が生じうるようになったこと自体は否定できず、被告の上記主張を踏まえても、介助を要する障害者とそうでない者との間に差異が生じているとの上記認定判断は左右されない。

15 ウ もっとも、前記イのとおり、無人化された駅において、介助を要する障害者は、そうでない者とは異なり、乗車に際して事前又は当日に連絡をしたり、当日の連絡の場合には待ち時間が必要になるものの、被告が上記連絡を求める目的は、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、上記の待ち時間は、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。その方法についても、連絡手段として、電話、ファックス、インターネット及び駅のインターホン等の利用を可能としていること（前記認定事実(6)ア、イ）、事前連絡のみならず、当日の連絡でも対応していること（前記認定事実(6)ウ）に加え、駅係員が配置されている駅であっても案内まで一定の時間を要することがあること（前記認定事実(6)ウ）をも併せ考慮すれば、乗車に際して連絡が必要になることや待ち

時間が生じることは、上記目的に照らし、やむを得ないものといえる。

エ 原告らは、被告が駅を無人化したことで上記の差異が生じており、被告による駅の無人化には、必要性、相当性がないことからすれば、上記の取扱いの差異は、正当な理由のない差別的取扱いである旨を主張する。

5 この点、鉄道事業は、長期的な視点に立った体制の整備を不可欠とする事業であり、駅の無人化についても、鉄道事業者による長期的な見通しを踏まえた高い専門性が要求される判断であるといいうる。そして、前記認定事実(3)のとおり、全国的な駅の無人化の傾向、全国的な人口減少と鉄道利用者
10 の減少、被告管内における他の交通機関との競争の激化や災害の状況等の被告を取り巻く状況、前記認定事実(4)の被告における人的体制と今後の人材確保の見通し、前記認定事実(2)ア、イ、エの被告の鉄道事業に関する経済的状況、前記認定事実(7)の駅の無人化によるコストや経済効果等を踏まえ、駅の無人化を進めることとした被告の経営判断が不合理であるとまではいえない。

15 なお、前記認定事実(2)のとおり、被告の鉄道事業は、平成28年の上場後は、おおむね営業利益が生じる状況にあり、被告グループについても連結営業利益を上げており、これを踏まえて、上場後、株主への配当を実施し、役員に対する報酬を支給していることは認められる。しかし、被告の
20 鉄道事業部門における営業利益の金額を前提にしても、近時の営業利益は社会情勢の変化により大幅な赤字を計上した後の回復局面にあり、将来の経営状態について不透明な部分があることは否定できない。また、被告における配当政策は、完全民営化された株式会社として、資本市場からの評価を維持し、安定的な株主構成を確保するための経営判断に属する事項であり、役員報酬についても、被告が市場規律の下で経営される株式会社である以上、資本市場からの信頼確保や長期的経営安定の観点から経営陣の
25 適切な報酬水準を維持することは、上記同様、経営判断に属する事項であ

る。そして、被告は、上記のとおり、その収益や決算以外にも被告を取り巻く諸般の事情を踏まえて駅の無人化を拡大するとの判断をしていることを踏まえると、株主への配当や役員報酬を支給している等の事情をもって被告が駅の無人化を進めるという判断をしたことについての合理性が失われるとは認められない。

また、被告は、前記認定事実(1)のとおり、その設立に際して、国鉄の債務を承継しなかった上、経営安定基金が設定され、平成28年度の上場の際には、経営安定基金の取り崩しが認められ、そのほか固定資産税の減免措置等も採られていた時期がある。これらの措置が採られたのは、鉄道事業の公共性が一因となっていることは否定できない。もっとも、これらの措置は、被告が不採算路線を抱える中で広域的な鉄道ネットワークを維持するための財務的基盤を整備し、その財政基盤を強化する必要があったことを示すものといえ、運用の状況、経営安定基金の取り崩しの際の取扱いなどに加え、上記の被告の経営状態や被告を取り巻く状況等を踏まえると、上記各措置をもって個別の駅の運営形態を固定的に維持する義務まで生じさせるものとは認められず、直ちに被告による駅の無人化が許されない事情とまでは認められない。

以上のとおり、被告による駅の無人化に合理性がないとはいえず、これらに加えて、前記認定事実(5)のとおり、被告は、駅の無人化を進めるに当たり、障害者団体等も参加する住民説明会を実施し、その中で出された意見を踏まえつつ、SSSの導入や無人化を進め、その後も、障害者団体との意見交換等を実施するなど、一定の説明・意見聴取の機会を設けており、このような被告の対応は、本件ガイドラインの駅体制の見直しを行う際は、利用実態に応じて関係者らと十分な意思疎通を図り、当該駅の運用について理解を得られるよう努めることが重要である旨の記載及びその趣旨にも合致するものといえる。

これに対し、原告らは、平成29年に開催された説明会において、被告の担当者が、鉄道部門が20億円の赤字であるなどと虚偽の説明をしており、背信的であるなどと主張するが、鉄道部門の損益は、減損処理、減価償却や特別損益の取扱い等で相当程度変動しうるものであり（前記認定事実(2)エ(イ)）、当時の説明がいかなる算定方法を前提としたものであるのか明らかでない以上、当該説明が客観的事実に反する虚偽の内容であったと断ずることはできず、これをもって直ちに被告による駅の無人化の不当性を基礎づけるものともいえない。

したがって、被告による駅の無人化について、合理性、必要性がなく許されない旨の原告らの上記主張は採用できない。

オ 以上によれば、被告が駅の無人化をしたことによって、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。

(3) 合理的配慮義務違反について

ア 原告らは、被告が駅を無人化し、障害等により鉄道を利用するに当たって介助を要する者に事前予約を求めることは、障害者に対する合理的配慮を欠くものであり、原告らが求めているのは従前と同様に駅に係員を配置することにすぎないことからすれば、被告に過重な負担を負わせるものではなく、被告が駅を無人化する必要性も正当性もないことからすれば、合理的配慮義務に違反する違法なものである旨を主張する。

イ 障害者差別解消法8条2項では、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

しなければならないと定め、対応指針は、上記過重な負担に関しては、事務・事業への影響の程度、実現可能性の程度（物的・人的制約）、費用・負担の程度、事務・事業規模、財政・財務状況等の観点を総合的に考慮して判断することが必要であるとしている。

5 本件においては、前記(2)エのとおり、被告は、被告を取り巻く状況、人的体制、経済状況等を踏まえて、無人化により将来にわたる交通ネットワークの維持を図ろうとしているところ、被告に対し、従前と同様に駅に係員を配置する体制を求めることは、単に現状維持を求めるにとどまらず、
10 長期的な視点に立った人的配置や投資先等の大規模な再考を要求するものであり、事業への影響の程度は大きいといわざるを得ない。また、前記のとおり、被告の経営状況についても、会計上、一定の利益が計上され、株主に対して一定の配当がなされていることのみをもって有人体制を広範に維持させ得る余力があると直ちに評価することはできず、経営に当たって直ちにそのような義務を負うことにもならない。さらに、前記認定事
15 実(4)のとおり、被告の従業員数は長期的に見れば減少傾向にあり、人的資源の確保には一定の制約が存在し、人材確保のための措置も講じていることなどに照らせば、被告の事業規模や財政・財務状況等を踏まえても、駅に係員を配置する体制を維持することが、被告に対して一定の継続的負担を生じさせるものであることは否定できない。

20 ウ 以上によれば、駅に係員を配置する体制を維持するという対応は、被告に対し、過重な負担を負わせるものであるといわざるを得ない。これに加え、事前予約や無人化の必要性等について前記検討した点も併せ考慮すれば、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。

25 (4) 以上の次第で、被告による駅の無人化は、障害者差別に該当し、又は障害者にとっての合理的配慮義務に違反する違法なものとは認められず、争点①

に関する原告らの主張は、理由がない。

3 争点②（駅の無人化が障害者にとっての安全性確保義務に違反する違法なものか）について

5 (1) 原告らは、被告による駅の無人化によって、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、安全性確保義務に反する状態に至っている旨を主張する。

10 鉄道事業は、人の生命、身体等を侵害する危険を伴うものであるから、鉄道運行事業者である被告は、旅客の安全を確保するために、当該駅の構造等を踏まえ、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と解される。もっとも、その義務の内容は一律に定まるものではなく、安全性確保義務違反の有無は、関係法令の定めや国の基本方針、ガイドライン等を踏まえ、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べきである。

15 この点、前記認定事実(8)アないしウのとおり、被告は、国の基本指針等に則り、各種対応に取り組んでいるところ、その国の基本指針等において駅に係員を常駐させることやホームを監視させることが必須事項と位置付けられているとは認められず、駅係員が配置されている駅であっても、ホーム上に係員をほぼ配置していない。また、前記認定事実(8)ア、エのとおり、被告では、無人化した駅に列車が進入等する際には乗務員がホームの安全確認を行い、20 緊急時には運行管理部の指示により近隣社員が現場に駆け付ける仕組みがあることも認められる。さらに、前記認定事実(6)イないしエのとおり、被告は、無人化された駅においては、介助を要する旅客が駅を利用する場合、適宜これに対応していること、前記認定事実(8)クのとおり、困りごとを抱えている利用者に対し、従業員のみならず周囲の利用者からも声掛けに協力してもらい、25 「声かけ・サポート」運動を実施し、駅や車内にポスターを掲示するなどしていることも認められ、人的側面からも無人駅の安全の確保を図る

取組みを行っているといえる。

これらに加えて、前記認定事実(8)オのとおり、統計的に見ても、全国的には視覚障害者の転落事故はやや減少傾向にあり、被告管内における転落事故も大半が有人駅で発生しているのであって、特に無人駅において障害者の転落事故が多発しているという事情も認められない。

そして、前記認定事実(6)アのとおり、SSSが導入された駅については、改札やホームに設置されたカメラを遠隔操作しながら、始発列車から最終列車まで継続的に状況を把握する体制が整えられており、インターホンによる即時の双方向連絡が可能であることからすれば、カメラの視野に一定の制限があることや、オペレーターが常時一つの画面を注視しているようなものではないことを踏まえても、始発列車から最終列車まで継続的に遠隔監視を行うことが可能になり、さらに安全性確保に寄与するようになったといえる。

これらの事情を総合すると、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。

(2) 本件事故について

ア 原告らは、本件事故は、本件女性がホームから転落したことで生じたものであり、有人駅で、事務室内や改札口に駅員が所在していれば、防ぐことができたと考えられ、SSS非導入の無人駅の危険性を基礎づけるものである旨を主張するので、前記認定事実(9)を踏まえ、以下検討する。

イ 本件女性は、視覚障害1級を有する高齢女性であり、令和4年12月15日午後5時17分、津久見駅の改札を通過してホームに入場し、午後5時49分に本件列車と衝突した。そして、本件女性が入場してから本件事故発生までに約32分が経過しており、午後5時26分以前に津久見駅から発着した列車の運転士がホーム上で不審な動きをしている者を見かけていないことからすると、本件女性が線路上に至った時点は午後5時26分

以降であると推認される。もっとも、津久見駅の構造にも照らすと、本件女性が線路上に至った経路については明らかではない。

また、本件女性の遺留品の位置について、かばんはプラットホーム上、杖及び帽子は線路上に存在していたものの、このような位置関係になった原因やかばんがプラットホーム上に置かれたタイミングなどについては定かではない。

なお、本件列車の運転士は、運転士が本件女性を発見した時にはホームの方に手を伸ばしている様子であったと説明しているが、これも衝突直前の瞬間的状況を述べるものにすぎず、本件女性がホームから転落したことを直ちに裏付けるものとはいえない。

以上に加え、運転士への聞き取り、駅の監視カメラの動画確認、警察からの事情聴取等の一定の調査を行ったうえで、被告や九州運輸局において、本件事故の原因は不明であると判断されたことも併せ考慮すれば、前記認定事実(9)によっても、原告らが主張するような事故態様であったと認めることは困難であるといわざるを得ない。

ウ 以上によれば、本件事故をもって、無人化された駅が一般的に危険な状態にあることを示すものとは認められない。

(3) 障害者差別解消法5条違反について

原告らは、被告による駅の無人化は、原告Gのような視覚障害者に対しては、事業者に対して、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならないと定める障害者差別解消法5条に違反し、不法行為となる旨主張する。

しかし、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。

い。そして、前記(1)のとおり、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は認められない。

5 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。

(4) 以上の次第で、被告による駅の無人化が障害者にとっての安全性確保義務に違反する違法なものとは認められず、争点②に関する原告らの主張は、理由がない。

第4 結論

10 よって、その余の点につき判断するまでもなく、原告らの請求にはいずれも理由がないから、これらを棄却することとし、主文のとおり判断する。

大分地方裁判所民事第1部

裁判長裁判官 富 田 美 奈

15

裁判官 美 浦 鉄 平

20 裁判官清水公一は、填補のため署名押印できない。

裁判長裁判官 富 田 美 奈