

差別禁止部会	
第7回 (H23. 8. 12)	資料3

# 障害者差別が裁判で争われた事例

池田直樹氏 資料

## 第1 裁判例【1】

### 1 事案の概要

#### (1) 原告の障がいの内容

原告は脳性まひで緊張性アテトーゼがある。発語障害もあり、その発語は聞き取りにくいことがある。また、下肢まひにより電動車いすを利用している（身体障害者手帳1種1級）。

#### (2) 原告が最寄り駅のホームに上がるためのエレベーター設置を求めた事情

原告の自宅からの最寄り駅が高架駅になっており、電車に乗るためには駅員に階段を担いでもらわなくてはならない。原告の使用する電動車いすは蓄電池を積んでおり、そのために堅固にできていることから本人の体重を加えれば、原告を改札から高架駅のホームまで担ぎ上げるのに大人6人が必要になる。

鉄道会社は、ある時期から「階段昇降機」を導入した。これは、駅員1人で操作することで階段を昇降できるが、車いすは水平板の上に固定され、階段をゴム製のキャタピラが電動でよじ登って行く構造になっているが、安全のための囲いはない。従って、キャタピラが階段から外れればそのまま転落し、死亡事故につながる危険があり、乗せられた車いす利用者の不安は強いものがある。

原告は鉄道会社に対して、最寄り駅（高架駅）にエレベーターを設置するよう要望したが無視されていた。

#### (3) 原告は暴言など駅員から嫌がらせを受ける度に、会社宛に抗議の文書を送付していた。暴言等については以下の9件を指摘した。

- ① 原告に無断で原告のバッグを開け、中から住所録を取り出し、家族に電話した。
- ② 原告を改札から高架駅のホームに運び上げた後、駅員は暴言と共に原告の車いすを蹴った。
- ③ 駅のホームで他の乗客から突然頭を叩かれたので、近くにいた駅員に

その男を捕まえるよう頼んだが駅員は無視した。

- ④ 別の駅から電車に乗って最寄り駅で降りるつもりだったが、「満員電車に乗ってくれるな」と強い口調で言った。
- ⑤ 電車から降りてきた原告に対して駅員は「邪魔な車椅子やな、他のお客さんが迷惑やないか」と少し大きめの声で言った。
- ⑥ 最寄り駅で降りた原告に対して駅員は「こんな遅く帰ってきても駅員が少ないから困るやないか。もっと早く帰ってもらえないか」と言った。
- ⑦ 最寄り駅から降りた原告に対して「この駅は駅員が少ないから行きも帰りも両方と言うのは困る。頼むから来んといてくれ。」と行った。
- ⑧ ホームで駅員が原告の許可を求めず、電動車いすのモーターブレーキを解除してしまった。
- ⑨ 別の駅から乗車する際に「最寄り駅で降りたいので連絡して欲しい」というと「その駅には（この時間帯は）駅員がいないから、だめだ」と言われた。

## 2 原告が求めた判決

- (1) A駅の垂直移動箇所に乗客用エレベーターが設置していないことが違憲違法であることを確認する。
- (2) 被告は、原告に対し、金100万円及びこれに対する平成6年11月18日から支払い済みに至るまで年5分の割合による金員を支払え。

## 3 原告が主張する根拠条文

エレベーターの設置要求は「移動環境整備要求権」と表現し、その法的根拠は、①幸福追求権（憲法13条）、②移動の自由（22条）であり、これを具体化した法規範として③障害者基本法を指摘した。さらにその駅が大阪府内にあることから、④大阪府福祉の街づくり条例に基づく整備義務も根拠になりうるものと主張した。

## 4 判決主文（平成6年（ワ）10330号損害賠償請求事件）

平成11年3月11日大阪地方裁判所判決

- (1) 原告の違憲確認の訴えはいずれも却下する。
- (2) 被告は、原告に対し、金10万円及びこれに対する平成6年11月18日から支払い済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- (3) 原告のその余の請求を棄却する。

## 5 判決理由

(1) 「原告指摘の法令の諸規定は、いずれも国ないし地方公共団体と被告との間の権利義務関係を規律するものであって、原告の被告に対する具体的な権利義務に関する規定と解することはできない」

「鉄道駅へのエレベーターの設置が費用負担など経済的制約を不可避的に伴うことにかんがみ、被告に対して道義上の努力義務を示しているにすぎない」とした。

(2) 「違憲、違法でないからといって、エレベーターの整備等に関する鉄道事業者の努力がなおざりにされることがあってはならず、身体障害者と健常者との実質的平等を確保することが社会的な要請となっている現状に照らすと、身体障害者の移動の自由を実質的に確保するための投資は、被告のする各種投資の中でも、相当程度優先順位の高いものとして位置づけることが求められているというべきである」とした。つまり、バリアフリー環境の整備については鉄道事業者の自由裁量ではなく、優先的地位を認めたのである。

(3) ただ、9点の個別的違法行為の指摘については、②、⑤についてのみ違法性を認め、慰謝料10万円の支払いを命じた。その余については、「何ら違法ではない」「不快感を抱かせるが、不法行為をもって論じるほどの違法性はない」などとした。

## 6 判決に対するコメント

(1) 原告が指摘した法令については、「原告は名宛人ではない」「努力義務にすぎない」として、裁判規範性を否定した。

(2) この当時において既に、「バリアフリー化は社会的要請である」とし、「そのための投資は相当程度優先順位が高い」と判示した。これは、裁判官の精一杯のリップサービスである。

(3) 9点の個別侵害について、2点について違法性を認めた。これは、9点の内「直接的差別」と認定できる行為をピックアップしたものと考えられる。

## 7 控訴審判決（平成12年1月21日大阪高裁判決）

控訴審では、原告（控訴人）は、エレベーター設置請求権の法的根拠として、①憲法22条、14条の間接適用、②国際人権規約B規約、障害者の権利宣言、③鉄道事業法、障害者基本法、④大阪府福祉のまちづくり条例を指摘した。しかし、これらについては、いずれも「原告に対してエレベーターの設置を直接請求することまで認めたものとは解されない」として原告（控訴人）の主張を退けた。

さらに、旅客運送契約、安全配慮義務に基づくエレベーター設置請求権の主張については、「鉄道事業を利用しての移動は、控訴人にとって選択しうる一つの手段にと

まる。また、旅客運送契約は、軌道による運送のほか、必然的に駅舎、プラットホーム等の鉄道施設の利用もその一内容とするものと解されるが、それが最低限備えるべき設備内容と安全性は、鉄道事業法等による公的規制を受ける他は鉄道事業者の決定に委ねられると言わざるを得ないとし、運送契約は「利用者にとって望ましい一定の施設の設置要求を含むものではない」とした（上告せず、確定）。

## 第2 裁判例【2】

### 1 事案の概要

原告は、1990（平成 2）年中途障害で、重度の身体障害（1 級）があるが、若いころから電車に乗って旅行に行くのが好きだった。特に高原を走る小海線（小淵沢—小諸、行程約 2 時間）や白神山地を走る五能線（川部—東能代、行程約 4 時間 30 分）に乗って車窓から見える高原や山の美しさを満喫するのを楽しみにしていた。

ただ、車いすを利用するようになってからはこれらの電車に乗れない状況になってしまった。まず車両に乗る入り口が狭く段差があり、さらに連結されているトイレは車いす仕様になっていなかった。

1990（平成 2）年当時、国土交通省（当時は運輸省）内に設置された「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関する調査委員会」は心身障害者や高齢者にとって利用しやすい公共交通機関の車両のあり方について検討し、車両のモデルデザインを公表していたが、その中でトイレは車いす仕様にするように提案していた。

しかし翌年 1991（平成 3）年鉄道会社は五能線にトイレ設備のある新型車両を導入したが、車いす仕様にはしなかったのである。1995（平成 7）年ころから原告はこのモデルデザインの実施を求めて直接国土交通省に申入書を提出したり、「車椅子でも乗れる列車を求める会」を立ち上げて機関紙を発行し、障害者団体に支援を求めたが、進展せず、東京地裁に提訴した。

### 2 原告が求めた判決

(1) 被告鉄道会社は、小海線、五能線において運行編成されている車両に別紙記載の仕様の車いす対応のトイレ設備を設置せよ。

(2) 被告鉄道会社及び被告国は、各自金 110 万円及びこれに対する本訴状送達の日の日翌日である平成 12 年 6 月 16 日から支払い済みまで年 5%の割合による金員を支払え。

### 3 原告の主張

(1) 「旅をする自由」は憲法 13 条、22 条で保障されており、特に車いす利用者

にとっては重要であり、車いす利用者である原告は国及び公共交通機関の事業運営の認可を受けている鉄道会社に対してこれらの自由を保障するよう求める権利がある。

(2) 鉄道は国の基幹的な移動手段であり、障害の有無に関わらず利用する機会を保障すべきであり、本件各線区が風光明媚な観光線区であることから一般乗客のトイレ利用の必要性を認めトイレ車両を連結しながら、そのトイレが車いす仕様になっていないということは「車いす利用者の乗車を拒否すること」と同じであり、法の下での平等保障（憲法 14 条）に反する。トイレ車両を連結するか否かは鉄道事業者の裁量に委ねられているが、「連結する」と判断した以上は「どのような仕様のトイレにするか」について裁量の余地はないはずである。

(3) 平成 2 年 3 月運輸省（当時）は鉄道用車両モデルデザインを発表しており、その中で車いす対応のトイレ仕様が明示されていることから、鉄道会社はこのデザインのトイレを設置する義務がある。

(4) また、国は上記モデルデザインを公表しながら鉄道事業者に車いす対応トイレの設置を指導しないことは障害者基本法の趣旨に反し違法である。

#### 4 判決文

##### (1) 争点

争点 1 被告鉄道会社が小海線、五能線運行車両に車いす対応トイレを設置しないことが違憲、違法か

争点 2 被告国が被告に対して車いす対応トイレの設置を指導しないことは違法か

争点 3 争点 1 が認められる場合に被告に対して車いす対応トイレの設置を求めることができるか

争点 4 争点 1, 2 が認められた場合の損害額

##### (2) 判断

① 「身体障害者は、日常生活の行動範囲が限られており、旅による充足感は一般の人々よりはるかに深いものがあるうえ、被告鉄道会社が多くの国民に利用されている重要な交通手段である公益的な鉄道事業を営んでいること、この両線（小海線、五能線）において車両に車いすトイレが設置されていなければ身体障害者にとって同車両を利用した長距離の移動は事実上難しいことが認められる」、とし、旅行の自由は憲法 22 条の一内容として保障されているとした。

しかし、「国に対して旅行の自由を実質化するための積極的な作為を請

求することはできない」、また「国民のニーズは多種多様であり、国がどのような内容の作為義務を負うかは抽象的にすら確定することができない」とした。

- ② また、被告鉄道会社についても、「鉄道会社はどの線区に車いす対応トイレ設置車両を投入するかについて利用客数や予算上の制約を考慮に入れて判断する自由を有していること、平成3年以降車いす対応トイレが設置された車両が運行している線区が増加していることなどを考慮して、違憲、違法（不法行為）を構成するとは認められない」とした。
- ③ さらに、法の下での平等に違反するとの主張に対しては、「憲法は人の現実の差異に着目してその格差是正を行うことまでも保障したものではないこと、どのような対策を講じ、いかなる程度まで実質的平等を実現するかは原則として立法に委ねられていること」などから、本件車いす対応トイレの不設置が憲法14条に違反する違法があるとは認められない、とした。
- ④ 「被告鉄道事業者に対し、障害者の利用を可能にするための具体的な施策を義務付け、あるいは被告国にその指導を義務付けるだけの法律上の根拠は見出しがたいと言わざるを得ない」
- ⑤ 判決は最後に「身体障害者もその個人としての尊厳が尊重されなければならないことは当然であり、そのためには障害者が社会生活のあらゆる局面において社会に参加できることが必要である。このような観点からみると、障害者が何不自由なく旅行することができるように、適切な設備が交通機関に設置されていることが望ましいことはいうまでもない。」とし、鉄道会社に対して「今後もその努力を継続することが期待される」とした。

## 5 控訴審（東京高裁、平成14年3月28日判決）

原告（控訴人）は、国連の社会権規約委員会が発表した『一般的意見（general comment）第5』により、社会権規約2条2項の差別禁止規範の対象として「障害を理由とした差別」が含まれたこと、「障害から生じる不利益を克服することができるように適当な措置を取ることが国や鉄道会社に要求され、これらが漸進的達成の義務として位置づけられること、被告鉄道会社は上記「一般的意見第5」が発表された後8年間も放置したのは社会権規約2条2項に違反する、との主張を追加した。

この主張に対しては、「一般的意見」は社会権規約委員会の意見であり、

社会権規約の解釈について我が国に対して法的拘束力を有するものではないこと、社会権規約2条2項は締結国において上記権利に実現に向けて積極的に推進すべき政治的責任を負うことを宣明したものであって、個人に対して具体的権利を付与すべきことを定めたものではない、とし本件不設置について社会権規約2条2項違反はないとした。

なお、上告したが、新たな判断は示されず、棄却となった。

## 6 判決へのコメント

- (1) 公共交通機関のバリアフリー化は望ましい。
- (2) しかし、現時点では、鉄道会社や国にバリアフリー化のための具体的な施策を義務付けるだけの法的根拠は見出しがたい。

## 第3 差別禁止法が裁判規範性を持つことの意味

- 1 障害者基本法は、あくまで「基本法」であり、国の政策の方向性を示すガイドラインであって、それ自体に裁判規範性は認められず、「基本法に違反した」として、損害賠償が認められることはない。
- 2 このことは、障害者基本法に差別禁止条項(3条3項)が追加されたことで、変わることはない。
- 3 障がい理由とした差別のない社会を達成するために、2つのルートがある。  
一方で「障害者基本法」が、国の施策を講じるべき方向を示し、助成、パイロット事業、行政指導など多様な行政施策の積み重ねによるルートで達成を目指す。  
他方「障害者差別禁止法」により、障がいのある人個々人が、目の前の自己の差別体験に対して立ち上がり、司法手続きを通じて、個別に救済・是正を求めていくルートで達成を目指す。  
後者の場合は、障がいのある人自身が訴訟の原告となり、専門職の支援を受けつつも、自ら表現力を養い、その主張が説得力を持つように工夫する。差別に対する怒りの表現は必要であるが、怒りだけで市民を説得することは難しい。その怒りを自ら分析し、自分らしい生き方を実現するための切実な思いを表現することで、市民を少しずつ説得していくしかない。  
差別と偏見は、行政の施策だけで解消することはなく、当事者の側が働きかけが不可欠である。

以上