



8 . 電動車いす利用者に対する駅員からの侮辱的 発言等について鉄道会社の損害賠償責任が 認められた事例

大阪地方裁判所平成 11 年 3 月 11 日判決

(判例タイムズ 1055 号 213 頁)

【 事 案 の 概 要 】

1 当事者

X (原告) は、脳性マヒによる緊張性アテトーゼの障害により電動車いすでの生活をしており、障害者手帳 1 種 1 級の認定を受けている。Y 社 (被告) は、公共交通機関として鉄道事業を営む株式会社 (西日本旅客鉄道株式会社) である。

2 駅の利用状況

X は、平成 6 年 10 月当時、住所地の最寄り駅である Y 社の鴻池新田駅を利用していた。同年 12 月の転居以降、X は、最寄り駅として Y 社の住道駅を利用するようになったが、元の住所地に居住する X の家族と行き来をする関係で、鴻池新田駅を利用することもあった (以下、これら二つの駅を「本件両駅」という)。

3 本件両駅の構造

鴻池新田駅は高架で、駅舎一階が改札乗降口、同二階が電車の発着ホームとなっている。住道駅は高架駅で、駅舎一階にはテナントが入っており、同二階が改札乗降口、同三階が電車の発着ホームとなっている。本件両駅は、ともにその改札乗降口と電車の発着ホームとの間の垂直移動に供すべき乗客用エレベーターが設置されておらず、改札乗降口と電車の発着ホームとの間の垂直移動は、鴻池新田駅では専ら階段によって行われており、住道駅では階段とエスカレーターが併用されている。なお、住道駅の駅舎一階と同二階改札乗降口との間の垂直移動箇所

は、スロープや車いすに乗ったまま操作することのできるエレベーターが設けられており、車いす利用者もこの間を独力で移動することが可能である。

4 本件両駅における介助状況

鴻池新田駅では、駅舎一階から二階までの垂直移動手段として、階段しか設けられておらず、車いす利用者に対する駅員の介助が不可欠な状況であり、少なくとも平成3年11月ころまで、駅員6名で、電動車いすごと車いす利用者を担ぎ上げて階段の昇降を行っていた（以下「おみこし方式」という）。鴻池新田駅の規模では、6名の駅員を車いす利用者の介助のための専属要員とすることはできないことから、時間帯によっては、他の乗客の善意に頼ったり、他の駅から応援を呼んで相応の人員を確保しなければならず、おみこし方式による介助は、人員確保の点で問題があった。平成3年12月頃、車いす利用者に対する介助に使用するため、階段用車いす運搬機（以下「旧型階段昇降機」という）を導入した。また、平成10年8月頃には、旧型階段昇降機に代えて、新型の階段昇降機を導入した。旧型・新型昇降機は、いずれも車いす利用者が車いすに乗った状態で階段の昇降を可能とするものである。

住道駅には、エレベーターは設置されておらず、駅舎二階と三階の間の垂直移動手段としては、階段及びエスカレーターが設置されており、車いす利用者に対する駅員の介助が不可欠な状況である。改札乗降口から電車の発着ホームまで上がる場合には、駅舎に設置されているエスカレーターを利用して駅員一名が介助し、発着ホームから改札乗降口に降りる場合にはエスカレーターを利用して駅員2名が介助を行っていた。

5 請求の内容

Xは、本件両駅において、乗客用エレベーターを設置せずY社駅員の介助を前提とした旅客運送サービスを提供しているのは、憲法13条、22条、14条、国際人権規約、国連総会での宣言、鉄道事業法、障害者基本法等に違反するとともに、旅客運送契約上の安全配慮義務に違反するとして、Y社との間で、それが違憲違法であることの確認、本件両駅に乗客用エレベーターが設置されていないことは、土地工作物の瑕疵に当たるとして、土地工作物責任（民法717条）に基づく損害賠償、及びXが本件両駅を利用した際、Y社駅員による侮辱的・差別的言動や危険な行為によって精神的苦痛を被ったとして、使用者責任（民法715条）又は旅客運送契約上の安全配慮義務違反（債務不履行）による損害賠償それぞれ求め、本件を提訴した。

【判旨】

1 本件両駅に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る訴えの適法性

「確認の訴えは、かかる法律関係の存否の確認をすることが現在の紛争の直接的かつ抜本的な解決手段として最も有効かつ適切であると認められる場合に限って許容されるものであるから、Xが、その主張する移動環境整備請求権等に基づいて、本件両駅にエレベーターを設置するようY社に求めることができるのであれば、その設置を求める給付の訴えを提起すべきであり、また、本件両駅にエレベーターが設置されていないことによって、Xの権利が具体的に侵害されたのであれば、それによる損害賠償を求める給付の訴えを提起すべきである。

したがって、そのような給付の訴えによることなく、その給付請求権の存否を判断する上での前提問題にすぎないエレベーターの不設置が違憲違法であることの確認を求めるXの訴えは、確認の利益を欠くというべきである。」

2 本件両駅にエレベーターが設置されていないことによってY社が土地工作物責任を負うか

「Xは、本件両駅にエレベーターが設置されていないことが違憲違法であり、そのことから直ちにY社に民法717条の責任が生じるかのように主張するが、同条は、土地工作物が通常備えるべき安全性を備えていないことによって生じた損害について、その所有者が損害賠償責任を負うことを定めた規定にすぎず、土地工作物について憲法や各種法令上の規定の趣旨に違背する点があることから、直ちにその所有者に損害賠償責任が発生すると解すべきものではない。」

3 Y社駅員の侮辱的言動および危険行為による損害賠償請求

Xは、Y社社員の侮辱的言動・危険行為として、それまで母親の付添のもとで電車を利用していたXが一人で電車に乗ろうとしたことから、Y社社員が一人で乗せてよいかどうか確認する必要があると考え、Xの承諾を得ることなくXの鞆を開けて中に入った手帳をみてX宅の電話番号を確認したこと、鴻池新田駅内においてXを電動車いすごと持ち上げて、階段の上まで運んだ際、階段を昇り切った場所に車いすを置き、その際Y社社員が、そのままでは階段に近すぎて危ないことや、駅員の点呼が終わっておらず急いでいたことから、Xに対し「はよ前へ行てや。」といったこと、

Y社京橋駅の駅員が、同駅に降りたXに対し、「邪魔な車いすやなあ、他のお客さんが迷惑や

ないか。」との発言をしたこと、 鴻池新田駅において電車から降りた X に対し、「こんな遅く帰ってきてても駅員が少ないから困るやないかあ、もっと早く帰ってもらえないか。」と発言したこと、 鴻池新田駅で電車を降りた X に対し、「この駅は駅員が少ないから、行きも帰りも両方というのは困る。頼むから来んといってくれ。」との発言をしたこと等を挙げる。

これに対し裁判所は、 は X のプライバシーを侵害するものであり、違法ではあるが、目的の正当性、プライバシー侵害の程度が軽微であることから、慰謝料をもって償うほどのものではないこと、 や は X に不快感を抱かせるものではあるが、不法行為や債務不履行となるほどの違法性を有するとはいえないとして、X の請求を退けた。これに対し、 及び については、Y 社社員の不法行為及び Y 社の債務不履行に当たるといふべきであるとした。

次に、監督上の注意義務違反の有無について、「Y 社の駅員に対する監督・指導について、... Y 社では当時、特に研修、マニュアルの配付といった組織的な監督・指導を行っていたのではなく、現場個々の個別的指導に委ねていたものと認められる。そして、かかる現場における指導体制の確立のために組織的な対応を行っていたと認めるに足りる主張立証がないから、Y 社は Y 社駅員に対する監督・指導について注意義務を尽くしたということとはできないといふべきである。」

上記の や 侮辱的言動・危険行為を行った Y 社駅員は、「鴻池新田駅などにおいて、X の介助に直接携わっていた者であり、X は、かかる Y 社駅員にある種その身を委ねるべき関係にあったのである。かかる点にかんがみると、日常から介助を受け、その身を委ねていた Y 社駅員から、かかる侮辱的言動を受けた X の精神的苦痛は決して小さいということとはできない。それ故、Y 社が、後日広報課社員を通じて X ないしその母親に謝罪した等の事情を考慮したとしても、右精神的苦痛は、10 万円をもって慰謝されるといふべきである。」

【 解説 】

1 本判決の意義・特徴

本件は、電動車いすを利用する身体障害者 X が、鉄道会社である Y 社に対し、 本件両駅において、乗客用エレベーターを設置せず、Y 社駅員の介助を前提とした旅客運送サービスを提供しているのは、憲法 13 条（個人の尊重・幸福追求権）、22 条（居住・移転の自由）、14 条（法の下での平等）、障害者基本法等に違反するとともに、旅客運送契約上の安全配慮義務に違反するとして、違憲違法であることの確認、 本件両駅に乗客用エレベーターが設置されていないことは、土地工作物の瑕疵に当たるとして土地工作物責任（民法 717 条）に基づく損

害賠償、及び、 Y 社駅員による侮辱的・差別的言動や危険な行為によって精神的苦痛を被ったとして、使用者責任（民法 715 条）または旅客運送契約上の安全配慮義務違反（債務不履行）による損害賠償をそれぞれ求めた事案である。大阪地方裁判所は、 については請求を却下し、 については請求を棄却したが、 の一部については違法性を認め、Y 社の使用者責任として 10 万円の慰謝料を認容した。

本判決の意義は、車いす利用者である X に対する駅員の言動の一部について不法行為に該当し、その言動について Y 社の債務不履行責任を認めた点、及び、Y 社は Y 社駅員に対する監督・指導について十分な注意義務を尽くしたとはいえないから Y 社駅員らの不法行為についての使用者責任を負うとした点にある。また、慰謝料額を 10 万円とした点については、Y 社駅員らは X が日常的に使用する駅において介助に直接携わっていたのであり、X が身を委ねていた Y 社駅員らから侮辱的言動を受けたことの精神的苦痛は小さくないと述べている。継続的な関わりがあり、かつ、身を委ねざるを得ない人からの侮辱的言動があった事案に対する判断であることに留意する必要がある。以下では上記請求のうち 及び について解説する。

2 エレベーターの不設置が違憲違法であることの確認

エレベーターの不設置が違憲違法であること等については、エレベーターの設置を求める給付の訴えや、エレベーターが設置されていないことにより X の権利が侵害されたのであればそれによる損害賠償を求める給付の訴えを提起すべきであって、その給付請求権の存否を判断する上での前提問題に過ぎないエレベーターの不設置が違憲違法であることの確認を求める X の訴えは、「確認の利益を欠く」として請求が却下されている。この判示部分のみで結論に達するものの、裁判所は続く傍論の中で興味深い指摘をしているため、その点も紹介する。

まず、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、エレベーターの設置を積極的に推進することが望ましいことが、憲法や法令の諸規定等からも十分にうかがわれるところであるが、憲法の人権保障の諸規定は、いずれも私人相互間の関係を直接規律することを予定するものではなく、私人相互の社会的力関係の相違から一種の私的支配関係が存し、力の優越するものが力の弱い個人の基本的な自由や平等を具体的に侵害し、又はそれを侵害するおそれがある、その態様、程度が社会的に許容しうる限度を超える場合に、私的自治に対する一般的制限規定である民法 1 条（権利濫用等）、90 条（公序良俗違反）及び不法行為に関する諸規定等の解釈適用の場面において、その趣旨がしんしゃくされることがあるにとどまり、XY 社間には X が、そのような私的支配関係が存在するとまではいえないから、エレベーターの不設置が憲法の諸規定の趣旨を失わしめる違法な行為であるとまではいえないとする。

次に、エレベーターの不設置が違憲・違法ではないとしても「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、Y社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られることが求められているというべきである」と判示する。障害者差別解消法5条は、「行政機関等及び事業者は、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。エレベーターの設置等は、ここでいう環境の整備に該当すると考えられるが、障害者と障害のない者との実質的平等を確保するための投資は、社会的に、優先順位が高いものとして求められるといえよう。

なお、2000（平成12）年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称「交通バリアフリー法」）が成立し、鉄道事業者は、駅を新設する場合には駅舎にエレベーターを設置しなければならないとされた。また、既存の駅舎についてもエレベーターの設置に向けて努力しなければならないとされた。さらに、2006（平成18）年には、交通バリアフリー法を吸収する形で、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称「バリアフリー法」）が制定され、公共交通事業者だけでなく、道路、路外駐車場、公園、建築物等の管理者・所有者に対しても義務が拡大されている。

3 Y社駅員の侮辱的言動及び危険行為の違法性

Y社駅員の侮辱的言動及び危険行為の違法性について、XはY社駅員の9つの言動が、違法な侮辱的言動や危険行為に当たるとして損害賠償を請求している（判旨部分ではこのうち5点を紹介）。このうち、二つの言動、すなわち、強い口調での「はよ前へ行ってや。」と、電車から降りたXに対する「邪魔な車いすやなあ、他のお客さんが迷惑やないか。」について、違法性が認められた。本判決は、これらの言動が、車いすを利用しなければ移動できないXに対してなされた点や、それがXの名誉感情を害するものであることを重視して、違法性を認めている。

これに対し、「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あ、もっと早く帰ってもらえなか。」や、「この駅は駅員が少ないから、行きも帰りも両方というのは困る。頼むから来んといってくれ。」との発言については、Xに不快感を抱かせるものではあるが、不法行為や債務不履行は構成しないとす。確かに、Xは電車の利用を拒否されているわけではなく、また、その発言がおこなわれた状況を踏まえた判断が求められることとなるが、これらの発言は、車いすを利用しているということを理由として、障害のない者であれば当然に利用することができる電車について、その利用を控えるよう求めるものである。障害者差別解消法の下では、不当な差別的取扱いや障害者の権利利益を侵害する行為に該当する可能性があると考えられる。

Y社駅員が、Xの承諾を得ずにかばんから手帳を取り出し自宅の電話番号を調べたことについては、行為の違法性は認めつつも、目的の正当性（安全の確保）やプライバシー侵害の程度の低さから、慰謝料請求は認めなかった。意思疎通が困難な状況において（判決では、手間を惜しんで、Xの意思を十分に確認しなかったものと推測されており、このような手間をかけることが求められる場面も出てくるものと思われる）、安全面を優先することは、必ずしも違法とはいえないことになる。

裁判所は、Y社のY社駅員に対する監督・指導について、「現場個々の個別的指導に委ねていた」に過ぎず、「研修、マニュアルの配付といった組織的な監督・指導」を行っていたとはいえないため、監督上の注意義務を尽くしたとはいえないとし、Y社駅員らの不法行為について、Y社は使用者責任を負うとする。このような使用者責任を回避するためには、事業者は、従業員等に対し、研修、マニュアル配布といった組織的な監督・指導をしておくことが求められることになる。



公共交通

9 . 車いす対応トイレが鉄道の車両に設置されていないことは障害者に対する差別等に該当せず、その設置等が認められなかった事例

東京地方裁判所平成 13 年 7 月 23 日判決

(判例タイムズ 1131 号 142 頁)

東京高等裁判所平成 14 年 3 月 28 日判決

(判例タイムズ 1131 号 139 頁)

(以下「 」で示した裁判例を中心に解説する。他の裁判例においても同じ。)

【 事 案 の 概 要 】

1 当事者

X (原告・控訴人) は、平成 2 年に脊髄動静脈奇形による下肢麻痺を発病し、平成 3 年以降、社会生活の中での移動に際しては車いすを使用しなければならない状態にあり、身体障害程度等級 1 級の認定を受けている。

Y1 社 (被告・被控訴人) は、運輸大臣 (当時) の免許を受け、鉄道事業法に基づいて鉄道事業を営む株式会社 (東日本旅客鉄道株式会社) である。Y1 社により運行管理されている小海線 (小淵沢 小諸間) 及び五能線 (川部 東能代間) にはトイレ付きの車両が運行されているが、車いすに対応した仕様のトイレ設備は設置されていない。

Y2 (被告・被控訴人) である国は、国土交通省を設置しており、国土交通大臣は、鉄道事業法上、鉄道事業の経営に関する許認可等の権限を有する。

2 車両に車いす対応トイレが設置されていないことによる不利益

X は、小海線を利用した旅行を計画したが、平成 6 年ないし 7 年頃、小海線に車いす対応トイレが設置されているかを Y1 社に問い合わせたところ、設置されていないことが判明したため、旅行を断念した。その後、X は鉄道に車いす対応トイレが設置されていない状況を改善するため、車

いす対応トイレの設置を求めて運輸省（当時）や Y1 社と交渉したり、署名活動をするなどの運動を行っている。

X は、平成 12 年 8 月 19 日、車いす対応トイレの設置等に取り組んでいるボランティア団体の支援者二名とともに、五能線の深浦駅から五所川原駅までリゾートしらかみに乗車した。しかし、リゾートしらかみは、車いす利用者が単独で乗車するには適しない構造であり、また、車いす対応トイレが設置されていないため、支援者らが飲み物を飲んで歓談しているのに、X は車中で飲み物を飲むことができず、また、尿意が強まり、我慢しなければならない状態であったため、景観を楽しむことはできなかった。

3 Y1 社による車いす対応トイレ設置車両の取組み

Y1 社は、車いす対応トイレ設置車両を適宜投入してきており、車いす対応トイレを装備した列車数の編成累計は、平成元年度には新幹線 66、在来線 8 であったが、平成 11 年度においては、新幹線 122、在来線 168 に増加した。

4 請求の内容

X は、Y1 社に対し、小海線及び五能線を運行する車両に車いす対応トイレが設置されていないことは、憲法 13 条、22 条、及び 14 条に違反し、不法行為にあたりと主張して、車いす対応トイレの設置と損害賠償とを求め、Y2 に対し、Y1 社に対する指導を怠ったこと等を理由に国家賠償法 1 条 1 項に基づいて国家賠償を求めて、本件を提訴した。

5 原審の判断と控訴の際の X の新たな主張

原審（東京地判平成 13・7・23）は、X の請求をいずれも棄却したため、X が控訴した。X は、控訴審において、国際連合の経済的、社会的及び文化的権利に関する委員会の意見である「一般的意見・第 5」により、経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約（以下、「社会権規約」という）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ることが明らかとなった等として、Y1 社が車いす使用のトイレを導入せず放置したことは社会権規約 2 条 2 項に違反したものであり、民法 90 条の不法行為責任を負うこと、及び、Y2 についても Y1 社が社会権規約 2 条 2 項に違反していることを熟知しながら、Y1 社に対して具体的な改善を求める等の指導をしなかったことは、同項に違反するとの主張を新たに追加した。

なお、X は、平成 2 年 3 月に運輸省（当時）が発表した鉄道用車両のモデルデザインに基づき、Y1 社は車いす対応トイレを設置する義務があるのにそれを怠ったことも不法行為の根拠として

挙げるが（地裁・高裁ともに、Y1社にそのような義務はないとして、退けている）、以下、判旨及び解説において、この点は割愛する。

【判旨】

1 Y1社の不法行為責任

(1) 憲法 13・22 条違反

「憲法 22 条は、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されるが、その内容は自由権であり、各人が自己の好むところに旅行するについて、公権力による干渉・妨害等を受けることがないことを意味し、国に対し、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というべきである。」

「憲法 22 条は、国又は地方公共団体に対して個人の基本的な権利を保障する目的に出たもので、私人相互の関係を直接規律することを予定していない。

しかし、私人間における人権侵害の態様・程度が社会的に許容しうる限度を超えるときは、民法 1 条、90 条や不法行為に関する諸規定等の適切な運用により、私的自治の原則と基本的人権との適切な調整を図るべきであり、私人間におけるある行為が人権を侵害するものとして公序良俗に反するか否か、不法行為を構成するか否かは、問題となっている人権規定の具体的内容・趣旨・目的・沿革、問題となっている行為の具体的な態様、行為者の主観的事情、国家が私人間の関係に介入することによって反対当事者の権利が受ける影響等、事案の具体的事情をふまえた上で、私人間の行為であることを考慮してもなお、社会的に許容される限度を超えているか否かという観点から判断すべきである。」

「X が問題とする旅行の自由は、先に述べたとおり、国との関係においてさえ、消極的に旅行に対する妨害・干渉を受けないことを保障するにすぎず、積極的に車いす対応トイレを設置するよう要求する根拠となる権利ではないこと、旅行する自由は精神的自由・自己実現の価値とも密接に関連する重要な権利ではあるが、生命・身体に関わるような、生存に不可欠な権利であるとはいえないこと、公益的な事業を営むとはいえ、Y1 社も営業の自由の享有主体たる一私人であり、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、鉄道事業者が、その運行する全ての線区において車いす対応トイレ設置車両を運行する義務を負うとすれば、車いす対応トイレ用のスペースを確保したり、車両改造費を支出したりすることを強いられ、鉄道事業者に対して過大な義務を課す

ことになること、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や車いす対応トイレの設置された駅舎も増加しており、Y1社が車いす利用者を故意に排除するとの意図を有しているとは認められないこと等を考慮すると、小海線及び五能線に車いす対応トイレ設置車両を投入していないことが憲法22条1項の趣旨に違背して憲法13条の幸福追求権を侵害し、不法行為等を構成するとは認められない。」

(2) 憲法14条違反

「憲法が保障する法の下での平等は、第一義的には形式的平等、すなわち人の現実の差異を捨象して一律平等に取り扱うことを保障したものであり、実質的平等、すなわち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と解するのが相当である。現実に存在する差異のうちどの差異について、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というべきである。

これを本件についてみると、Y1社は、車いす利用者に対し、乗車させるか否かについて健常者と異なる取扱いをしたのではなく、車いす利用者が事実上小海線・五能線を利用できない状態が生じているとしても、それは、Y1社が健常者と車いす利用者との格差を解消するための積極的な措置を取らなかったことの結果として生じたものである。たしかに、健常者と障害者との現実の差異を解消すべく車いす対応トイレを設置することが理想であるが、憲法14条によって保障された法の下での平等がそれを要求しているとはいえない。」

2 Y2の責任

「障害者基本法の諸規定は、国に対して施策の基本方針を示し、又は抽象的な責務を規定するにとどまり、これらの諸規定が、障害者対策として特定の施策を実施すべきY1社の義務を規定したものとはいえない。」

「Y2の障害者対策が実施責任を果たすべく計画されてきたとしても、その内容としていかなる施策を実施するかについては、Y2の広範な裁量が認められる。また、従前積極的に障害者対策を推進してきたからといって、特定の政策を実施しないことが著しく不合理であるということはいえない。」

3 控訴審におけるXの新たな主張について

「社会権規約委員会の意見である『一般的意見・第5』は、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。また、社会権規約2条2項は、……障害を理由とした差別の禁止を明示していない上、同規約中には、具体的に旅行の自由を権利として保

障した明文の規定はない。……以上によれば、Y1 社が車いす仕様のトイレを車両に設置しないことが、社会権規約 2 条 2 項に違反するということとはできない。」

「Y1 社が車いす仕様のトイレを車両に設置しなかったとしても、社会権規約 2 条に違反するものではなく、また、同条をもって、Y2 が Y1 社に対し、車いす仕様のトイレを車両に設置するように指導すべきことを法的に義務付けているということもできない。」

「『一般的意見・第 5』は、我が国に対して法的拘束力があるとはいえないので、その内容を取り込んで憲法 14 条を解釈すべき理由はない。また、前述のとおり、憲法 14 条は、人の現実の差異を捨象して一律平等に取り扱うこと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格差の是正を行うことまでも保障したものではない。そして、現実中存在する差異のうちどの差異について、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、具体的な立法に委ねられているというべきである。」

【 解 説 】

1 本判決の意義・特徴

本件は、車いすを利用する身体障害者（X）が、鉄道会社（Y1 社）に対し、鉄道車両に車いす対応トイレを設置していないことは、憲法 13 条、22 条、及び 14 条に違反し、不法行為にあると主張して、車いす対応トイレの設置と損害賠償とを求め、Y1 社を指導する立場にある国（Y2）に対し、Y1 社に対する指導を怠ったこと等を理由に国家賠償法 1 条 1 項に基づいて国家賠償を求めた事件である。

原審（東京地判平成 13・7・28）は、X の請求をいずれも棄却したため、X が新たな主張を追加して控訴した。本判決（東京高判平成 14・3・28）は、原審のごく一部を修正のうえ、原判決の理由を引用する形で、X の請求は理由がないとし、また、新たな主張についても理由がないとして、控訴を棄却した。

本判決の意義は、鉄道事業者である Y1 社が鉄道車両に車いす対応トイレを設置していないことについて、憲法の規定は直接私人間を規律するものではなく、民法の一般規定を介して判断したとしても、全車両に車いす対応トイレを設置することを義務付けることは Y1 社にとって過大な義務を課すことになること、Y1 社が車いす利用者を故意に排除するとの意図を有しているとは認められないこと等から、不法行為は成立しないとした点にある。

2 憲法と車いす対応トイレの設置義務

(1) 間接適用説

Xは、鉄道車両に車いす対応トイレを設置しないことがY1社による不法行為になるとする根拠として、憲法の規定（幸福追求権（13条）、旅行の自由（22条）及び法の下での平等（14条））を挙げる。本判決は、憲法の規定は私人間の関係を直接規律するものではなく、私人間における人権侵害の態様・程度が社会的に許容しうる限度を超えるときは、民法1条、90条や不法行為等の私法の一般条項を用いて、違法となるという、従来からの判例（三菱樹脂事件・最大判昭和48・12・12民集27巻11号1536頁）の立場（間接適用説）に立ち、Y1社が車いす対応トイレを設置しなかったことの不法行為性を検討する。

(2) 憲法13条、22条について

上記のような間接適用説に立ったうえで、本判決（判旨1（1））は、旅行する自由は生命・身体に関わるような生存に不可欠な権利であるとはいえないこと、私人であるY1社にはどの線区に車いす対応トイレ設置車両を投入するかを判断する自由があること、全車両に車いす対応トイレを設置することを義務付けることはY1社にとって過大な義務を課することになること、Y1社が車いす利用者を故意に排除するとの意図を有しているとは認められないこと等を考慮し、憲法13条及び22条1項に違反し、不法行為を構成するとは認められないと判断した。

車いす対応トイレの設置は、障害者差別解消法5条の「環境の整備」に該当し得ると考えられるところ、同法施行後においては、私人である鉄道会社であっても、積極的に車いす対応トイレ車両の投入に努めていくことが求められるであろう。ただし、障害者差別解消法5条は「努力義務」を定めたものであることから、当該規定があることをもって、私法の一般条項があるということは難しく、必ずしもY1社の不法行為性が肯定されるとはいえない。

なお、過大な義務（過重な負担）を課す配慮を提供することは、障害者差別解消法も求めているところであり、この点について本判決の判断要素が今後も、参考になると考えられる。

(3) 憲法14条について

憲法14条違反については、憲法が保障する法の下での平等は形式的平等を保障したものであり、「現実に存在する差異のうちどの差異について、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」としたうえで、車いす利用者が事実上小海線・五能線を利用できない状態が生じているのは、車いす利用者に対し、健常者と異なる取扱いをしたことの結果ではなく、健常者と車いす利用者との格差を解消するための「積極的な措

置」を取らなかったことの結果として生じているものであって、憲法 14 条はそのような結果による格差を是正することまでは求めていないとする。

本判決が、「立法に委ねる」と述べる部分について、障害者差別解消法が制定されたことの意義は大きい。ただし、民間の事業者の合理的配慮提供義務は努力義務とされている（8 条 2 項）。そのため、本件と同様の事案（極めて公共性の高い事業者による合理的配慮提供）が問題となった際に、憲法 14 条の趣旨に反し不法行為が成立するといえるかは、今後の裁判例の蓄積を待つ必要がある。

3 Y2 の責任

X は、Y2 に対し、Y1 社に対する指導を怠ったこと等を理由に国家賠償法 1 条 1 項に基づいて国家賠償を求めたが、本判決は、障害者基本法は、障害者対策として特定の施策を実施すべき Y1 社の義務を規定したものとはいえず、また、Y2 が障害者対策としていかなる施策を実施するかについては、Y2 の広範な裁量が認められるのであって、Y2 には Y1 社を指導すべき義務はないとする。

障害者差別解消法は、行政機関等の合理的配慮の提供義務については、義務規定として定めており（7 条 2 項）、国が実施主体となっている場合には合理的配慮の提供義務違反となり、配慮を受けられなかった障害者が損害賠償請求等を行うことは可能といえる。しかし、本件のように、民間企業に指導する義務を、障害者差別解消法の各規定から導くことは難しいのではないかと考える。



公共交通

10. 駅の介助職員の車いす利用者への対応 (ホーム上でブレーキを掛けなかったこと)が 安全配慮義務違反に当たるとされた事例

東京地方裁判所平成 15 年 2 月 5 日判決
(判例タイムズ 1140 号 155 頁、労働判例 863 号 71 頁)

東京高等裁判所平成 15 年 6 月 11 日判決
(判例時報 1836 号 76 頁、労働判例 863 号 62 頁)

【 事 案 の 概 要 】

1 当事者

X (原告、被控訴人) は、昭和 40 年 8 月生まれの男性であり、脳性麻痺による緊張性アテトーゼにより、身体障害者等級表による級別 1 級とする身体障害者手帳の交付を受けた者である。アテトーゼとは、ある姿勢を維持しようとしたり、運動を行おうとする時に現われる不随意運動をいい、一般に不規則なゆっくりとした動きであって、精神的に緊張したり、疲労した時などに増悪する症候群である。

Y 社 (被告、控訴人) は、旅客鉄道事業等を営むことを目的とする東日本旅客鉄道株式会社である。

2 X の車いすとブレーキの形態

X は生後まもなく患った病気の後遺症により全身が麻痺しており、自ら歩行することができないため車いすを利用していた。本件当時に X が使用していた手押し車いすは、通常の手押しのものとは異なり、後輪が小さく、脇の下ではなく後方に付いている形態のもので、自分の手で後輪を回すことのできないタイプであった。そのブレーキは、後輪前部にあるレバーを後方に倒すと掛かり、前方に倒すと解除されるという装置であるが、X は上半身及び手が不自由であるため、この車いすのブレーキ操作を自ら行うことはできなかった。

3 新宿駅での Y 社職員による介助

X は、平成 13 年 4 月 28 日、単身（介助者なし）で車いすに乗り、東海旅客鉄道株式会社の新幹線及び Y 社の電車（中央線）に乗車して移動していたが、同日午後 1 時ころ、新宿駅構内において、中央線下り電車から降りて中央東口改札外へ移動するに当たり、Y 社の駅員である A の介助を受けた。A は、新宿駅中央線 9 番線ホーム上及び新宿駅中央東口改札外において、X の乗った車いすの傍らから一時離れたが、その離れる際に、いずれの場合にも、車いすのブレーキを掛けなかった。

A は、本件当時、新宿駅において主として車いす利用者の対応を主な職務としていた者である。Y 社新宿駅における駅員向けマニュアルでは、車いすを利用している乗客から離れるときは、車いすのブレーキを掛けなければならない旨記載されていた。しかし、A は常にその必要があるとは考えておらず、車いすの乗客に介助者が同行しておらず、かつ、手押し型の車いすである場合には、その乗客が自ら車いすのブレーキを掛けることができるものと思っており、その車いすの乗客から特に申出がある場合を除いては、その傍らを離れるときにも、その車いすのブレーキを掛ける必要はないと判断していた。

4 本件提訴に至る経緯と原審の判断

X は、A が中央線ホームでブレーキを掛けないまま X を放置したため、車いすが線路方向に向かって動き出し、死に直面するような恐怖を味わったこと、及び、中央東口改札外においても A が車いすのブレーキを掛けないまま X を放置したことにより、車いすが動き出し、強い不安を感じたことについて、Y 社に対し、債務不履行（安全配慮義務違反）又は不法行為を理由に、精神的苦痛に対する慰謝料等 110 万円の損害賠償を求めて、本件を提訴した。

原審（東京地判平成 15・2・5）は、Y 社は、乗客（X）との間で介助業務を含む旅客運送契約を締結したものであり、車いす利用者対応の専門職員を配置した新宿駅においては、乗客に対する安全配慮義務の一つとして、必要な介助を行うことを契約上の債務として自ら負担したものである旨認定し、旅客運送契約の履行補助者である A が中央線ホームにおいても、また、中央東口改札外においても、X の乗った車いすのブレーキを掛けることを一切怠っている点において、債務不履行（安全配慮義務違反）がある旨判断し、中央線ホームにおいては車いすが動いて線路に落下し、電車に轢かれるかもしれないという強い恐怖を感じたものと認め、また、中央東口改札外においては一瞬の恐怖と不安を感じたものと推認し、X が受けた恐怖、不安等の精神的苦痛を慰謝するには、中央線ホームの場合が 5 万円、中央東口改札外の場合が 1 万円が相当と認めるとともに、弁護士費用として 10 万円を認めた。これに対し、Y 社が控訴した。

【判旨】

1 Y社の安全配慮義務

「Y社は、本件当日、新大阪駅で所定の運賃を支払ったXから、東海道新幹線で東京駅まで乗車し、同駅で中央線に乗って新宿駅まで行くこと、介助者の同行がないことの申出を受け、新大阪駅の駅員及び東京駅の駅員更にはAを含む新宿駅の駅員がその申出に応じてXが用意した介助者とXが会う新宿駅の場所に到るまでXに対し所要の介助などの対応をすることにしたのであるから、Y社は、Xとの間で、旅客運送契約を締結し、Xが鉄道施設等を利用する間、その生命、身体等の安全を確保すべき契約上の義務を負ったものといわなければならない。」

2 中央線ホームにおける安全配慮義務違反

「Y社の履行補助者であるAは、新宿駅9番線ホーム上から地下中央通路へXの乗った車いすを移動させるに当たり、同ホーム上と地下中央通路との間を昇降するエスカレーターを利用するために本件当時上昇運転中であつた当該エスカレーターを下降運転に切換え操作をする必要を認めたので、Xの乗った車いすを9番線ホームのエスカレーター乗り口付近に置いて自らが階段を降りて地下中央通路に赴きその切換え操作を行おうとしたのであるが、AにおいてXとの会話を通じてXに言語障害があることを感じ、また、Xがその胸部付近をシートベルトで固定してようやく上体を支えていたのであるから、Xの様子をよく観察し、丁寧に話を聞けば、Xが静止していることができず、その腕、上体、首等が不随意・不規則に揺れ動く障害に苦しみ、しかも、Xがその障害ゆえに車いすのブレーキを自ら操作することができない不自由な身であり、その車いすにブレーキを掛けずに放置すると、その車いすがXの身動きが原因となって動き出すおそれがあることを知り得たのであり、」9番線ホーム及び10番線ホームの状況から考えると、「乗降客の身体ないし手荷物等がXの車いすに接触衝突してXの車いすを線路の方向に押し出す危険を生ぜしめるおそれがあることを認識し得たのであるから、Aとしては、これらのようにXの車いすが動き出し、あるいは押し出される危険を生ぜしめないように少なくともその車いすのブレーキを掛けてその車いすの傍らを離れるべき注意義務があつたものといわなければならない。」

「このような義務があるにもかかわらず、Aは、Xの障害の内容・程度に何ら関心を払わず、……他の乗客の通過等も全く予想せず、……、Xが自分でブレーキを掛けることができるものと速断し、そのブレーキを掛けずに、車いすの傍らを離れ、Xを約2分ないし4分の間介助者なしの状態に放置したものであり、その結果、ほどなくXの身体に走った不規則な緊張によりその腕が揺れ動き、車いすが揺れ、車いすが数センチメートルないし10センチメートル程度線路の方向に動き、これが

ために X が車いすごと線路に落ちるのではないかとの怖い思いを余儀なくさせる精神的苦痛を負わせたものであると認められ、これらの認定によれば、Y 社は、前記の旅客運送契約に基づく X に対する安全配慮義務の履行を怠ったものと認めるのが相当であり、ないしは、その被用者である A の同義務違反の過失による不法行為につき使用者としての責任を負うものと認めるのが相当である。」

3 中央東口改札外における安全配慮義務違反

中央東口改札外において X の車いすを放置したとされる地点付近は、「概ね平坦であり、また、その周囲に旅客の生命、身体に危険を生ぜしめるべき施設ないし物の設置を認めるべき証拠もなく、かつ、改札口を出入りする旅客が多いものの相当の広がりのあるスペースであって X の車いすに他の旅客の身体ないし手荷物等が接触衝突するおそれが現実的に存在したことを認めるべき証拠もない上、X の車いすが若干動いたと認められるが、X にこれによる精神的苦痛を被らせるまでに至らず、間もなく、X が同所に来た介助者と出会うことができたものであって、結局、X の生命、身体の安全に現実的な危険が生じたことを認めるには至らないから、被控訴人の上記の主張は、採用することができない。」

4 損害額

「Y 社の債務不履行ないし不法行為により X に生じた上記認定の精神的苦痛に対する慰謝料の額は、X の車いすが動いた距離、時間、A がその傍らを離れた動機その他関連する諸事情一切を勘案すると、3 万円と認めるのが相当である。

次に、弁護士費用についてみると、本件事案の内容、訴訟の経緯、上記の慰謝料についての認容額等にかんがみると、控訴人の債務不履行ないし不法行為と相当因果関係のある弁護士費用の損害は、3 万円と認めるのが相当である。」

【 解 説 】

1 本判決の意義・特徴

本件は、重度身体障害者（X）が、介助者なしで手押し型の車いすに乗り、電車に乗って移動中、鉄道会社（Y社）が管理・運営するJR新宿駅構内において、Y社の駅員（A）の介助

を受けたところ、Aが新宿駅中央線ホームでXの乗った車いすのブレーキを掛けずに一時放置したために、車いすが線路方向に向かって動き出し、それによりXが死に直面するような極度の恐怖を味わったこと、及び、Aが新宿駅中央東口改札外でXが乗った車いすのブレーキを掛けずに放置したため、車椅子が動き出し、それによりXが強い不安を感じる精神的苦痛を被ったと主張して、Y社に対し、旅客運送契約上の安全配慮義務違反又は不法行為（使用者責任）に基づく損害賠償として、慰謝料等110万円等の支払いを求めた事案である。

原審（東京地判平成15・2・5）は、Y社はXに対し安全配慮義務を負っていることを認めたとうえで、及びについて安全配慮義務違反があったとして、について5万円、について1万円の慰謝料と、弁護士費用10万円を認容した。これに対し、本判決は、についてのみ安全配慮義務違反を認め、慰謝料3万円と弁護士費用3万円を認容した。

業務上災害により労働者が損害を被った場合、使用者の労働契約上の付随的義務である安全配慮義務違反を理由とする債務不履行を根拠に、労働者は使用者に対し損害賠償を請求することができる（例えば、陸上自衛隊事件・最三小判昭和50・2・25 労判222号13頁）。本判決は、労働契約以外の法律関係である「旅客鉄道契約」においても、鉄道会社は乗客に対し「安全配慮義務」を負い、同義務に違反した場合には損害賠償請求が可能であると判示したものである。原審及び本判決は、いずれも鉄道会社の安全配慮義務違反を認めたが、どのような場合に安全配慮義務違反が成立するかについて、原審と本判決では、若干異なった判断を行っている。乗客が障害者であることが、安全配慮義務の内容に影響するののかという点も含め、2で検討し、3では、安全配慮義務と合理的配慮提供義務との関係について解説する。

2 安全配慮義務の内容

鉄道会社が安全配慮義務を負うかどうかについて、原審は、Y社が車いす利用者対応の専門職員を配置していた新宿駅において、介助者なしの手押し車いす利用者と旅客運送契約を締結した場合には、必要な介助を行うことを、同契約上の債務すなわち乗客に対する安全配慮義務の一つとして負うとし、また、Aが車いすの介助を主な職務としており、毎日多数の介助を行っているいわば専門職員であったことから、Aはブレーキを掛けること等の安全配慮義務を負うと判示する（原審は、「一般の駅員がたまたま車いすの利用者を見つけて手助けをした場合や、あるいは一般の乗客がボランティアとして車いす利用者の介助をした場合とは法律関係が異なる」とも述べる）。

これに対し、本判決は、Aが新宿駅において主として車いす利用者の対応を主な職務としていた者であるとの事実認定は行っているものの、Y社が安全配慮義務を負うか否か、あるいは、Aに安全配慮義務違反があったかどうかの判断に際しては、原審の上述のような考慮はしていない。

本判決は、X から介助者の同行がないことの申出を受け、Y 社の駅員らはその申出に応じて X が用意した介助者と X が会う新宿駅の場所に到るまで X に対し所要の介助等の対応をすることにしたことから、Y 社と X との間で、旅客鉄道契約を締結し、X が鉄道施設等を利用する間、その生命、身体等の安全を確保すべき契約上の義務を負ったと判示する。本判決を前提とするならば、車いすの介助を専門的に行う駅員（A）だけでなく、Y 社の他の駅員が車いすのブレーキを掛けた場合にも、安全配慮義務違反を問われる可能性があるといえよう。

3 安全配慮義務と合理的配慮提供義務との関係

契約当事者の一方が、契約上の義務あるいは信義則上の義務として何らかの義務を負っている場合に（本件の場合は、X に対し必要な介助を行うこと）、その義務の内容が、障害者差別解消法上の合理的配慮の内容と重なることが考えられる。

このような場合、障害者差別解消法の趣旨をその義務内容に反映させることが考えられるが、原則としては、障害者差別解消法の合理的配慮の規定如何に関わらず、債務者は債権者に対し当該義務を履行する責任を負い、そのような義務を履行しない場合には、債務不履行責任を負うことになる。たとえば、障害者差別解消法における（民間の）事業者の合理的配慮提供義務は努力義務にとどめられているが（8条2項）、安全配慮義務等の契約上の義務として、合理的配慮（類似）の対応をする義務を負っている場合には、その義務の不履行は許されない（債務不履行に対する損害賠償責任を負う）。また、障害者差別解消法では、障害者からの意思の表明があった場合に合理的配慮の提供義務を負うが（同項）、契約上の義務の場合は、そのような申出がないとしても、債務者は義務を履行する責任を負う場合があると考えられる。



11. 航空会社が身体障害者の単独での航空機搭乗を拒否したことにつき、会社側の債務不履行責任及び不法行為責任が認められなかった事例

神戸地方裁判所尼崎支判平成 19 年 8 月 9 日判決

(判例時報 2024 号 24 頁)

大阪高等裁判所平成 20 年 5 月 29 日判決

(判例時報 2024 号 20 頁)

【 事 案 の 概 要 】

1 当事者

X (原告、控訴人) は、昭和 45 年生まれの男性であり、脳性麻痺、両上肢及び両下肢に著しい機能障害があるとして、身体障害者等級表 1 級の認定を受けている。

Y 社 (被告、被控訴人) は、定期航空運送事業等を業とし、シンガポール共和国に本店を置く航空会社であり、関西国際空港とタイ王国のバンコク国際空港との間に定期路線を有している。

2 X の航空便の予約と Y 社の航空運送約款

X は、平成 15 年 7 月 30 日から同年 8 月 4 日までの日程でタイ王国 (バンコク) への旅行を計画した。X は、同年 7 月 22 日ころ、旅行会社を通じて、同月 30 日午前 10 時関西国際空港発、バンコク国際空港行きの SQ973 便 (以下、単に「SQ973 便」という) 及び同年 8 月 3 日出発の復路便を予約し、X と Y 社の間に、かかる往復便の利用について旅客運送契約が締結された。

Y 社の航空運送約款 (旅客及び手荷物に関する) 8 条 1 項には、「安全上の理由に基づく場合、又は、航空運送人が合理的な裁量によって以下の判断をした場合には、乗客又は乗客の手荷物の運送を拒否することができる。」とあり、「(b) 行為、年齢又は精神的若しくは身体

的に障害のある乗客が以下の場合」として「(1) 航空運送人による特別な援助 (special assistance) を必要とする場合」には、搭乗拒否できるとされていた (以下、8 条を「本件規定」という)。

X は、航空券の予約に際して、両上肢及び両下肢に障害があって車椅子を使用すること、言語障害があること、同行者はなく単独搭乗を予定していることを旅行会社に伝えず、そのため、Y 社はこれらの情報を当日まで知らなかった。

3 本件搭乗拒否に到る経緯

平成 15 年 7 月 30 日午前 7 時 45 分ころ、X は、見送りの友人である A、B 及び C とともに関西国際空港に到着した。同日午前 8 時ころ、B は、X の搭乗手続に際し、Y 社の受付担当者である D に対して、X に身体障害があることや、関西国際空港の出国ゲートからバンコク国際空港の到着ロビーまでの間は介助者が同行せず、X が SQ973 便に単独で搭乗することを伝えるとともに、機内食及びトイレに関して介助を依頼した。

同日午前 8 時 50 分ころ、Y 社の日本支社関西国際空港支店空港カスタマーサービス部長である E は、X 及び B らに対し、X は介助者の同行がなければ搭乗することができない旨告げるとともに、その理由として、X に言語障害があり、意思の疎通がスムーズにできないこと、上肢及び下肢に障害があることを挙げた。

B らは E に対し、搭乗拒否の理由について具体的な説明を求めるとともに、X の状態を説明するなどして単独搭乗を認めるよう要望したものの、E は X の単独搭乗を認めず、結局、X は SQ973 便に搭乗することができなかった (以下、「本件搭乗拒否」という)。

4 本件提訴に至る経緯と原審の判断

そこで X は、本件規定第 1 項(b)(1)が無効であること、本件搭乗拒否は、合理的な裁量の範囲を逸脱し、旅客運送契約における解約権の行使として無効であること (Y 社は債務不履行責任を負うこと)、本件搭乗拒否は公序良俗に反し Y 社は不法行為責任を負うことを理由に、Y 社に対し慰謝料 150 万円及び弁護士費用 15 万円の損害賠償を求めて、本件を提訴した。

原審 (神戸地尼崎支判平成 19・8・9) は、本件規定第 1 項(b)(1)は無効であるということではできず、本件搭乗拒否は本件規定に基づく正当なものといえることができ、本件搭乗拒否は X が脳性麻痺の後遺症を有していることや X の外観のみに依拠して行われたものとは認めら

れず、公序良俗に反するとは認められず、Y社に不法行為責任は生じないとして、Xの請求をいずれも棄却した。これに対し、Xが控訴した。

【判旨】

1 本件規定第1項(b)(1)が無効かどうか

「本件規定第1項(b)(1)は、不特定多数の旅客と航空会社との契約関係を規定する約款としての性質上、個別具体的な事情を理由として、一定の場合に航空会社が旅客の運送を拒否できるとしたものである。大量輸送を行う旅客航空便においては、限られた人数の客室乗務員が多数の旅客に対し保安要員としての業務やサービス要員としての業務を提供していることから、ある旅客が航空会社による『特別な援助』が必要であるものの、かかる援助の提供を航空会社に強いることが不合理な場合がある。そこで、本件規定第1項(b)(1)は『特別な援助』が必要な旅客に対して航空運送人から搭乗を拒否できるとしたものと見える。

『特別な援助』とは、一定の判断、評価を必要とする概念であるが、そのことはただちにその要件充足性が専らY社の主観的な都合や恣意によって左右されることにはならない。ある援助行為が『特別な援助』に該当するか否かを判断するにあたっては、前記の本件規定の趣旨に照らし、当該援助行為の内容、Y社における人的、物的資源や対応能力等の客観的事情を考慮要素とすべきものであり……、本件規定第一項(b)(1)が約款として無効であるとはいえない。

以上によれば、本件規定第1項(b)(1)の『特別な援助』を『航空運送人が対応困難又は対応できない援助』と解することが合理的であり、かかる解釈によって本件規定が無効になるものではない。よって、Xの主張は採用できない。」

2 Y社の債務不履行の有無

XがY社の航空機に単独で搭乗した場合に、本件規定第1項(b)(1)にいう『特別な援助』を要したかどうかについて、機内車椅子からトイレの便座に座り換えたり逆方向の作業（以下、「本件離着座作業」という）をしたりすること、言語障害のあるXと客室乗務員が意思疎通を図ること、食事介助をすること、飛行中の乱気流によりXが危険にさらされる恐れがあること、

緊急事態に対応すること等は、いずれも『特別な援助』を必要とする場合には該当せず、Y社の現場責任者であったEが、Xは本件規定第1項(b)(1)に定める『特別な援助』を必要とする搭乗者であるとしてXの単独搭乗を拒否したことには、根拠はなかったと言わざるを得ない。

「しかしながら、以上の検討は事後的な判断であって、E が、本件搭乗拒否に当たって、X には、本件規定第 1 項 (b) (1) に該当する『特別の援助』が必要となると判断したこと自体に合理性があったかどうか、あるいはやむを得ないものがあったかどうかとは別論であるから、この観点からさらに検討する」。

本件離着座作業は介助者がその場にいらなくても安全かつ適切に行うことができるはずであるが、「本件搭乗拒否当時まで、Y 社には、X の身体の状況及び日常の動作の実情について、事前に情報が与えられておらず、X については、前記両上肢及び両下肢の障がいと言語の障がいがあるため、X と応対する客室乗務員が、本件離着座作業の援助を適切にできるかどうか、意思疎通について X に介助者がその場にいらなくても、X と直接に遣り取りをすることで、必要かつ十分な援助を的確にできるかどうか、これらの点について、E において不安を抱いたことも無理からぬものがあるとも見られる。

また、このような不安が、E に X の障がいに対する正確な知識が乏しかったからだとすると、X と同じような障がいを持つ人々と接触する機会が少なければやむを得ない側面があるとも言わねばならない。」

「Y 社は、X からトイレの使用に伴う援助を求められる事態が生じることを想定しておかざるを得ず、そうすると、客室乗務員が、本件離着座作業自体に関して、援助の問題について関心を持ち、予め慎重な検討を要すると考えたのはやむを得ないことであったともいえる。さらに、機内の食事についても、B らは当初その介助を依頼していたものであるから、Y 社においては、トイレ同様の検討をせざるを得なかったものと窺われる」。

「E は、D から、SQ973 便の出発の約 2 時間前に、両上肢及び両下肢の障がい並びに言語の障がいを有する車椅子利用の旅客が単独で搭乗したいとの申し出があることの報告を受けたのであるが、E の知る限りでは、それまでに X と同様の障がいがある旅客が介助者なく単独で Y 社の航空機に搭乗したことはなかったものである。他方、X の同行者らは、X の身体の障がいの内容について、X の単独搭乗に不安な点はないと口頭で説明するだけであった。

E としては、X の本件規定第 1 項 (b) (1) への該当性の有無を判断するに際し、SQ973 便の搭乗開始時に、同時点までに認識し、把握できた事実関係等に基づいて、検討せざるを得なかったのであるが、それには、まず、X の身体の状況をある程度正確に認識し、把握した上で、これに対する適切な援助が何であるかを確定する作業が必要であった。X の場合には、前記の各障がいから個々の発生する支障と介助者の要否の関係、緊急状態下では各障がいによる支障が複合的に発生することと介助者の要否の関係の双方について、E が慎重な検討をしなければならないことは、いうまでもないところである。

しかしながら、Eは、上記の検討の前提となる事実関係を確定できない状態であり、したがって、上記の作業をする手掛かりさえつかめなかったものである。」

「結局、Eは、SQ973便は、Xを単独搭乗させて目的地であるバンコク国際空港まで安全に運送する緊急時の態勢が整っていると確信できないと判断し、介助者がいない限り、Xについて、本件規定第1項(b)(1)に該当する事由があるとの結論を導き出したものである。」

「公共の交通機関を提供している航空会社であれば、身体に障がいのある乗客に対し、身体の状態を事前に告知すべきことを要求することはできないところではあるけれども、前記認定のXの身体の状態、動作の実情、これまで航空機に搭乗した経験等の諸事実に照らすと、時間的余裕を持って上記の諸事実がY社に知らされていれば、Xが単独搭乗することについて必要とされる介助や緊急時の援助態勢に関する検討をすることは十分可能であり、それによって、Y社がXの安全確保に関する不安を払拭できたのではないかと推測することができる。

しかし、Eは、Xに対し、Dからの前記報告以外に、その情報を一切知らされていなかったために、SQ973便の搭乗手続直前の段階におけるDからの情報に基づいて、前記の検討をした結果、上記のとおりXに対する介助や緊急時におけるXに対する援助態勢について不安を持ち、介助者の同行を求めるといって極めて慎重な態度をとったものであるが、限られた情報と時間的余裕のない中で、Eの取った対応が、航空会社として不合理に過ぎる判断であったとまでは言い難いものである。」

「以上の点を考え合わせるならば、身体に障がいのある人の積極的な社会参加、そのための移動の自由の確保及び旅客航空機の社会的役割に着目し、客室乗務員が乗客に対し、これまでに述べた意味での適切な援助を提供すべきであること等を考慮してもなお、Eが留保解約権を行使して、Xに対する本件搭乗拒否に及んだことが、当該時点においてEが認識していた事実関係のもとでは、不合理であったとまではいうことはできない。

したがって、本件搭乗拒否がEの故意・過失による違法な判断に基づくものとして、Y社に対し、その債務不履行責任を問うことまではできない。」

3 本件搭乗拒否が公序良俗に反するとしてYに不法行為責任が生じるか否か

本件搭乗拒否に至った事情等の通り、「Eは、Xの前記身体の状態や外観によってXを差別的に取り扱い本件搭乗拒否に及んだものではなく、Xについての限られた情報と時間的余裕のない中で、Xには単独搭乗を拒否できる前記特別の援助が必要との判断に基づき本件搭乗拒否に及んだものであって、このことが公序良俗に反するとまでは言えず、本件搭乗拒否について、Y社に不法行為責任を問うことはできない。」

【 解説 】

1 本判決の意義・特徴

本件は、上肢障害及び下肢障害を有する車椅子利用者（X）が、介助者なしで国際線の航空機に搭乗しようとしたところ、航空会社（Y社）により搭乗を拒否されたことについて、Y社に対し、債務不履行又は不法行為に基づく損害賠償として、慰謝料150万円及び弁護士費用15万円等を求めた事案である。

原審は、Xには身体を抱えて移動させるとともに、緊急脱出を円滑に行うという客室乗務員にとって対応困難な援助が必要であるから、Xの身体の状態は、Y社の「特別な援助」を必要とするという本件規定第1項(b)(1)の事由に該当するとともに、乱気流の際や緊急脱出時における安全上の理由があることが認められるとして、本件搭乗拒否は、本件規定に基づく正当なものというべきであるとして、Xの請求を棄却した。

これに対し本判決は、Xの身体の状態が、「特別な援助」を必要とするという本件規定第1項(b)(1)の事由に該当することは否定したものの、Xの障害の状態等をY社側が搭乗当日まで一切知らされていなかった点や、限られた時間の中で搭乗の可否を判断をしなければならなかったという本件事案の下において、Y社の担当者（E）が緊急時対応への不安等から極めて慎重な態度をとり、本件搭乗拒否を行ったことは、不合理であったとまでは言えないとして、Xの請求を棄却した。

本判決の意義・特徴は、公共の交通機関である航空会社は、原則としては、障害があるからといって、その障害の状況を事前に告知することを要求することはできないとしたこと、上肢障害と下肢障害を有する重度の身体障害者が、介助者なしの単独搭乗を行う場合に、「特別な援助」を必要とするとは限らないことを明らかにしたこと、ただし、具体的事情の下では、安全確保を重要とする航空会社において、限られた情報や時間的余裕のない中で、搭乗拒否することもやむを得ない場合があることを認めた点にある。

2 搭乗拒否と障害者差別・合理的配慮との関係

公共交通機関が、障害者に対し障害を理由にその利用を拒否することは、障害者に対する不当な差別的取扱いであり、許されない（障害者差別解消法7条1項・8条1項）。問題は、

障害者が公共交通機関を利用するに当たり、安全性が確保できない恐れがある場合や、本件でいうような「特別の援助」を要する場合に、その利用を拒否することが許されるかどうかである。

「正当な理由」がある場合には、障害者に対するサービス提供を拒否することが許される。この「正当な理由」について、障害者差別解消法 6 条 1 項に基づき策定された「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針」2（2）は、「正当な理由に相当するのは、障害者に対して、障害を理由として、財・サービスや各種機会の提供を拒否するなどの取扱いが客観的に見て正当な目的の下に行われたものであり、その目的に照らしてやむを得ないと言える場合である。」と定める。安全上の問題も、正当な理由の一事由となり得ると考えられるが、それが本当に正当と言えるかどうかは、本判決（判旨 2）が示したように、慎重な判断が求められよう。

「特別な援助」は、障害者差別解消法 7 条 2 項及び 8 条 2 項が定める「合理的配慮」にも該当するもので、その提供を事業者は義務付けられる（ただし、民間の事業者については努力義務である（8 条 2 項）。）。合理的配慮を必要とすることのみを理由として、搭乗を拒否することは、合理的配慮の提供義務違反や障害者に対する不当な差別的取扱いにも該当する可能性がある。人的制約や安全確保が図れないといった事情は、「過重な負担」の判断において考慮されるものと考えられる。

なお、本判決の示唆としては、事業者側の有する情報が不十分な場合や時間的制約がある場合には、合理的配慮の提供が十分にできなかったとしても、事業者側の責任が問われない場合もあることを指摘できよう。



12. 障害者の介護者に対する公共交通機関運賃割引制度を市の職員が説明しなかったことについて市の損害賠償責任が認められた事例

さいたま簡易裁判所平成 19 年 9 月 28 日判決
(賃金と社会保障 1513 号 23 頁)

さいたま地方裁判所平成 20 年 6 月 27 日判決
(賃金と社会保障 1513 号 28 頁)

東京高等裁判所平成 21 年 9 月 30 日判決
(判例時報 2059 号 68 頁、判例タイムズ 1309 号 98 頁)
(判例地方自治 327 号 73 頁、賃金と社会保障 1513 号 19 頁)

さいたま地方裁判所平成 22 年 8 月 25 日判決
(判例地方自治 345 号 70 頁)

【 事 案 の 概 要 】

1 当事者と身体障害者手帳の交付

X(原告、被控訴人、上告人)の長女 A(昭和 26 年 5 月生まれ)は、平成 18 年 1 月 30 日頃、Y 市(被告、控訴人、被上告人)の健康福祉部健康福祉課職員 B から、埼玉県発行の「身体障害者手帳」(身体障害者等級表による級別 3 級、以下「本件手帳」という)の交付を受けた。本件手帳には、A の氏名等のほか、「旅客鉄道株式会社旅客運賃減額第一種」の記載と「要介護」という押印がある。本件手帳の交付を受けた際、A は、Y 市長発行の「重度心身障害者医療費受給者証」の交付も受けた。

2 鉄道運賃及びバス運賃等の割引に関する説明の経緯

本件手帳の交付を受けた際、X は B から、「障がい者のてびき」(以下、「旧てびき」という)の 10 頁の障がい区分・等級(程度)別制度表を示されつつ、福祉の制度について大まかな説明を受け、A の鉄道運賃及びバス運賃について 5 割引になることなどの各種割引制度について説明

を受け、旧てびきを受け取り、重度医療担当職員から A の医療費はすべて公費負担となることなど医療費免除の説明を受けた。その後、再び B のところに戻り、障害者の鉄道運賃及びバス運賃の割引制度についての質問をしたが、障害者が介護者の介護を受けて鉄道及びバスに乗車する場合には介護者の運賃が 5 割引になること（以下「本件割引制度」という）に関し、直接的な質問をすることはなく、B も、本件割引制度についての説明をしなかった。

3 Y 市発行の新旧の「障がい者のてびき」における記載

平成 18 年 1 月当時に Y 市が発行していた旧てびきには、「JR（鉄道・バス）私鉄（鉄道）の運賃の割引」という欄に、「第 1 種身体障害者（介護付）……5 割」という記載がある。

また、本件提訴後の平成 19 年 6 月 14 日ころ、X が Y 市から送付された「障がい者福祉のてびき」（以下「新てびき」という）の「JR 運賃の割引」の欄には、「第 1 種障害者とその介護者」を対象として割引率が「50%」という記載がある。

4 請求の内容

X は、平成 18 年 11 月 15 日に JR 東日本を利用した際に、同社係員から本件割引制度の説明を受け、初めて本件割引制度を知るに至った。そこで X は、A の鉄道運賃及びバス運賃については 5 割引との説明を受けたものの、本件割引制度に関しては何らの説明を受けておらず、これは Y 市職員の説明義務（情報提供義務）違反にあたるとして、国家賠償法 1 条 1 項ないし民法 715 条 1 項に基づき、X が介護者として鉄道及びバスに乗車した際に支払った運賃と割引額相当額との差額の損害賠償等の支払いを求めた。

5 第 1 審の判断：X の請求認容

第 1 審（さいたま簡判平成 19・9・28）は、「身体障害者手帳の交付に当たっては、旅客鉄道運賃やバス運賃が、一定の場合には、介護者にも割引になることを教示すべきことは、条理上、交付を担当する公務員の業務であり義務であると認められ、その教示をしなかった場合には、損害賠償義務が発生するというべきであるが、身体障害者福祉法の解釈としても、旅客鉄道運賃やバス運賃の割引制度……に関する情報は、身体障害者の福祉に『関する』必要な情報であり、身体障害者手帳の交付により、市町村と身体障害者ないしその介護者が接触するに至った場合には、その接触に当たり、市町村が身体障害者の福祉に関する必要な情報である鉄道旅客運賃やバス運賃の割引制度の教示をしなかった場合には、市町村に損害賠償義務が発生すると解すべきである」等として、X の請求を認容した。

6 原審（第 2 審）の判断：原判決取消、X の請求棄却

Y 市の控訴に対し、原審（さいたま地判平成 20・6・27）は、以下のように述べ、第 1 審判決を取消し、X の請求を棄却した。「行政は住民に対し、行政サービスの内容について説明する義務も負っているというべきであるが、あらゆる事項を説明することは、行政に過大な負担をもたらすため、その説明義務の範囲・程度には自ずと制約があり、行政が説明義務を負うか否かは、説明義務を規定する法令の有無、当該事柄の内容・性質、住民と行政の相談・交渉の経緯等の具体的事情を総合して判断するべきである。

本件についてみると、説明義務を規定した法令はなく、本件割引制度は身体障害者の医療費の免除等に比して、付随的な制度にとどまり、X は本件割引制度についての直接的な質問をしているわけではない等の事情を総合し、Y 市は本件割引制度の説明義務を負っていたとはいえない。これに対し、X が上告した。

【 判 旨 】

1 身体障害者福祉法における「身体障害者の福祉に関し、必要な情報」

「身体障害者福祉法 9 条 4 項 2 号は、市町村に対し、身体障害者の福祉の増進を図るため、行うべき業務として『身体障害者の福祉に関し、必要な情報の提供を行うこと』を課しているものと解される。」

「確かに、同条項をもって、行政の制度に関する情報であると民間の制度に関する情報であると問わず、身体障害者に提供する義務を市町村に広く課したものと解することは、行政に事実上不可能な義務を課することとなるという不都合が生じる。そこで、同条項にいう『身体障害者の福祉に関し、必要な情報』が何を意味するかを判断するに当たっては、身体障害者福祉法の目的である身体障害者の福祉の増進を図るという観点から、同法及びその施行規則並びに障害者自立支援法の各規定の趣旨に照らし、問題となる個々の事項について『身体障害者の福祉に関し、必要な情報』に該当するか否かを判断するのが相当である。」

2 身体障害者福祉法及び同法施行規則等の検討

「身体障害者福祉法施行規則 5 条 2 項は、身体障害者手帳の様式について、別表 4 号のとおりと定めているが、その別表 4 号には『旅客鉄道株式会社旅客運賃減額』と記載されており、身体障害者の鉄道運賃の減額について記載すべきことが明示的に定められている。」

「移動の自由の保障は、憲法 13 条の一内容というべきものと解するのが相当である。ところが、身体障害者は、健常者と異なり、程度の差こそあるものの移動の自由が損なわれている。したがって、身体障害者にとっての移動の自由は、健常者と同様に、場合によれば健常者より以上に、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いうべきであり、身体障害者に対し移動の自由を保障することはその福祉増進に資するものとして、政策的に支援することが求められるのである（身体障害者福祉法 3 条）。このような観点から、身体障害者福祉法施行規則 5 条 2 項の別表 4 号の定め意義を考えると、身体障害者の鉄道運賃の減額を身体障害者手帳に明記することにより、身体障害者が、民間の旅客鉄道を利用した場合の運賃について割引があることを身体障害者及びその介護者に告知するとともに、この手帳を示された民間の公共交通機関の職員にも周知させる意味を有するものと解される。……このように身体障害者の移動の自由の保障は、憲法 13 条に由来するものであり、これを経済的負担を軽くするという趣旨において保障する運賃割引制度について、付随的なものであると過小評価することは相当ではない。」

3 障害者自立支援法の検討

「障害者自立支援法は、同法 2 条 1 項柱書及び 2 号において、市町村は、障害者の福祉に関し、必要な情報の提供を行う責務を負うべきとし、また同法 5 条 1 項において、『福祉に関し、必要な情報』である『障害福祉サービス』のうちの一つとして、『行動援護』を定め、同条 4 項において、『行動援護』の内容として、障害者であって常時介護を要するものについての外出時における移動中の介護等の便宜供与をすべきこととしているのである。これは、常時介護を要する障害者について、その移動の自由の保障につき配慮し、かかる重度の身体障害者は介護者がいなければ、移動することはできないことから、当然に必要となる介護者による介護等の便宜供与が明記されているものと解される。」

4 本件割引制度の位置づけ

「以上に基づき、本件割引制度が、身体障害者福祉法 9 条 4 項 2 号にいう『身体障害者の福祉に関し必要な情報』に該当するか否かを検討する。

本件割引制度は、身体障害者が介護者の介護を受けて鉄道及びバスに乗車した場合の介護者の運賃についての割引制度であるが、憲法 13 条の趣旨から身体障害者についても移動

の自由が保障されるべきであり、運賃割引制度にはその経済的負担を軽減することにより、移動の自由を保障するという実質的な意義があるところ、身体障害者福祉法施行規則 5 条 2 項の別表 4 号により、身体障害者自身についての鉄道運賃の減額を身体障害者手帳に明記すべきとされており、介護を要する身体障害者が移動の自由を確保するためには、介護者による介護が不可欠であることを考慮し、併せて、障害者自立支援法 2 条 1 項柱書及び 2 号により、市町村は、障害者の福祉に関し、必要な情報の提供を行う責務を負っており、同法の定める『障害福祉サービス』のひとつである『行動援護』の内容である常時介護を要する障害者についての外出時における移動中の介護等の便宜供与が『福祉に関し、必要な情報』と定められていること（同法 5 条 1 項、4 項）を総合考慮すれば、本件割引制度は、身体障害者福祉法 9 条 4 項 2 号にいう『身体障害者の福祉に関し、必要な情報』に該当するものというべきである。」

5 Y 市による本件割引制度の説明の有無

「次に、Y 市は、X に対し、『身体障害者の福祉に関し、必要な情報』というべき本件割引制度についての情報を提供したものと認められるか否かを検討する。

この点を検討するに当たり、本件事実関係においては、……Y 市の職員である福祉課の B は、X に対し、旧てびきの 10 頁の障がい区分・等級（程度）別制度表を示して、福祉の制度について大まかな説明をし、また A の鉄道運賃及びバス運賃について 5 割引になることの説明をしたものの、障害者が介護者の介護を受けて鉄道及びバスに乗車する場合の介護者の運賃についての割引制度である本件割引制度について説明していないこと、……旧てびきには、『JR（鉄道・バス）私鉄（鉄道）の運賃の割引』という欄に、『第 1 種身体障害者（介護付）……5 割』という記載があるものの、これを一読して障害者が介護者の介護を受けて鉄道・バスに乗車した場合の介護者の運賃が 5 割引きとなるものと理解することは困難であること、一方、……新てびきには、『JR 運賃の割引』の欄として、『第 1 種障害者とその介護者』を対象として割引率が『50%』という記載があり、一読しただけで、本件割引制度が理解され得ることが重要であるところ、これらを総合すれば、Y 市は、X に対し、『身体障害者の福祉に関し、必要な情報』というべき本件割引制度についての情報を提供したものと認められないというほかない。」

【 解説 】

1 本判決の意義・特徴

本件は、Y市の職員（B）からXの長女Aの身体障害者手帳の交付を受けた際に、Aの鉄道運賃・バス運賃については5割引になるとの説明を受けたものの、介護者であるXについても運賃が5割引になること（本件割引制度）の説明を受けなかったことにより、割引を受けないまま正規料金を支払ったために割引額相当額との差額の損害を被ったことにつき、Y市の職員の説明義務（情報提供義務）違反に基づくものであるとして、Y市に対して国家賠償法1条1項ないし民法715条1項に基づく損害賠償を求めた事案である。第1審はXの主張を認めたが、原審（第2審）では逆にY市が勝訴し、上告審である本判決では、再度Xの主張が認められた。なお、Xが被った損害額等についてさらに審理を尽くす必要があるとされ、差戻審（さいたま地判平成22・8・25）において、最終的にY市はXに対し1万316円の支払い等を命じられている。

行政が、市民に対してどのような情報を提供する義務を負うのかについては、いくつかの裁判例がみられているが、本件事案の特徴は、本件割引制度が、行政が設けた制度ではなく民間企業の実施する割引制度であり、厳密には市町村の業務の範疇に属するものではないことにある。本判決は、このような情報についても、憲法13条や身体障害者福祉法等の趣旨から、提供義務を負うとした。

また、障害者差別解消法における合理的配慮の提供義務との関連では、障害者自身ではなく「介護者」に関わる事柄についても合理的配慮の内容となり得るのか、障害者差別解消法では、行政機関や事業者は、障害者からの申出があった場合に、合理的配慮の提供義務を負うとされているが、本件のように障害者側が知らない情報の場合には、障害者差別解消法における「申出要件」をどのように考えるべきかについて、本判決は示唆を与えるものとなる。これらの点について、以下で解説する。

2 介護者に関わる事柄と合理的配慮

介護者なしに移動することが困難な障害者が、介護者の運賃も支払う必要があるならば、障害者はいわば2倍の運賃を負担することとなり、これは障害者が日常生活又は社会生活を営む上での障壁となる。したがって、介護者に関わる事柄であっても、そのような社会的障壁を除去することは、合理的配慮や環境の整備に含まれると解すべきである。障害者差別解消法7条2項及び8条2項も、障害者に対して直接提供するものだけを合理的配慮として捉えているわけではないと考えられる。

本判決（判旨4）も、介護者の運賃割引は、障害者の移動の自由を保障する実質的意義を有するとし、また、介護を要する身体障害者が移動の自由を確保するためには、介護者による

介護が不可欠であることを考慮すべきであると述べており、介護者への配慮が障害者自身への配慮に当たり得ると考えているといえよう。

3 障害者からの意思の表明

障害者差別解消法は、行政機関や事業者は、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」があった場合に合理的配慮の提供義務を負う、と定める（7条2項、8条2項）。この「意思の表明」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方針第2の3（1）ウは、「言語（手話を含む。）のほか、点字、拡大文字、筆談、実物の提示や身振りサイン等による合図、触覚による意思伝達など、障害者が他人とコミュニケーションを図る際に必要な手段（通訳を介するものを含む。）により」伝えればよいとし、また、「障害者からの意思表明のみでなく、知的障害や精神障害（発達障害を含む。）等により本人の意思表明が困難な場合には、障害者の家族、介助者等、コミュニケーションを支援する者が本人を補佐して行う意思の表明も含む」と定める。

しかし、本件のように、障害者側が認識していない情報については障害者からの意思の表明は不可能である。このように障害者側が情報を有していない事柄について、行政機関や事業者側は、合理的配慮を提供することにより障害者の社会的障壁が除去されうることを認識している場合に、障害者側からの意思の表明がないとしても、当該合理的配慮の提供義務を負うかが問題となる。条文上は、障害者からの意思の表明が合理的配慮提供の要件であるように読めるが、上記基本方針では、続けて「なお、意思の表明が困難な障害者が、家族、介助者等を伴っていない場合など、意思の表明がない場合であっても、当該障害者が社会的障壁の除去を必要としていることが明白である場合には、法の趣旨に鑑みれば、当該障害者に対して適切と思われる配慮を提案するために建設的対話を働きかけるなど、自主的な取組に努めることが望ましい」と書かれており、障害者差別解消法上も、行政機関や事業者から積極的に情報提供することが求められることになろう。

なお、本判決が示すように、障害者の福祉に関する必要な情報に該当する事柄については、障害者からの問い合わせ等に関わらず、行政機関が情報提供する義務を負い、そのような義務に違反した場合には、損害賠償責任等を負うことになる。