

---

**判例評釈**

---

## 重度身障者の車いす移動に際して鉄道事業者の 安全配慮義務違反が問われた事例

— 障害者に対する交通事業者の合理的配慮 —

(東京高等裁判所平成 15 年 6 月 11 日平成 15 年 (ネ) 第 1152 号  
損害賠償請求控訴事件)

判例時報 1836 号 76 頁

角 田 光 隆

### 1. 事実

X (原告、被控訴人) は昭和 40 年 8 月生まれの男性であり、大阪府知事から、障害名「脳性麻痺による緊張性アテトーゼ」、身体障害者福祉法別表四の六に該当し、身体障害者等級表による級別「壹級」とする身体障害者手帳の交付を受けていた。これに対し、Y (被告、控訴人) は、旅客鉄道事業等を営むことを目的とする株式会社である。

X は、平成 13 年 4 月 28 日、単身で介助者なしで、車いすに乗り、東海旅客鉄道株式会社の新幹線及び Y の中央線の電車に乗って移動していたが、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 の駅員である A の介助を受けた。

A は、中央線 9 番線ホーム上及び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、その離れる際に車いすのブレーキを掛けなかった。

原審 (東京地判平成 15 年 2 月 5 日判例タイムズ 1140 号 155 頁) における X は、旅客運送契約に基づき乗客が車いす利用者である場合に、駅員がその介助することは旅客運送契約上の義務の履行であり、「駅員は、乗客

が車いす利用者である場合、その介助に当たっては、乗客に事故のないように細心の注意を払うべきであり、また、車いす利用者が別に介助者を用意しているときには、その介助者のところまで介助を引き継ぐ義務がある」と主張した。

Xの主張する安全配慮義務の根拠となる事実は、「Aは、中央線9番線ホームが9番線線路側に向かって下り勾配で傾斜していることを知っており、Xが重度の身体障害者であること、Xの車いすが電動式ではなく、かつ、X自らが駆動することのできるタイプの車いすではないことを知り得たはずであるから、Xが自ら車いすのブレーキを掛けることができないことも知り得たはずである」こと、「Aは、車いすのブレーキを掛けずにXをホームに放置すれば、Xの車いすが自然に動き出し、最悪の場合は車いすごとホームから線路に転落し、Xが死ぬかも知れないことも認識し得たはずである」こと、「Aは、Xに対して車いすのブレーキ操作をすることができるかどうかの確認すらせず、ブレーキを掛けないままXの車いすをホームに放置した」こと、「中央東口改札外でも、Xが用意した介助者に引き継ぐことなく、ブレーキを掛けずにXの車いすを放置した」こと、「Yは、車いす利用者を介助する際の注意事項をまとめたマニュアルを作成し、これを駅員に配布しているが、そのマニュアルにも、車いすから離れる際はブレーキを掛けなければならない旨記載されている」ことである。

Yが主張する安全配慮義務を否定する根拠となる事実は、「AがXの車いすを置いた位置は、中央線9番線ホームのときも、中央東口改札外のときも、車いすのブレーキを掛けていなくとも、Xの生命、身体等に危険を生じさせることがない位置である」こと、「Xは、車いすのブレーキを自ら操作することができたはずである」ことである。

中央線9番線ホームにおける車いすの移動の可否について、原審におけるXは、「中央線9番線ホームは、別紙図面1の×印地点から9番線線路側に向かって緩やかに下り勾配で傾斜している。また、Xは、前記障害のため、不随意に身体が大きく揺れ動き、身体を静止させていることができないところ、このときもXの身体は大きく揺れ動いた。以上の二つの事

実のいずれが原因なのか、あるいは他に何らかの外力が加わったことが原因なのかは不明であるが、A が車いすのブレーキを掛けずに X の傍らを離れたため、X の車いすは、別紙図面 1 の×印地点から矢印の方向、つまり線路側に向かってカーブして約 10 センチメートル動き、その車輪が警告ブロックに引っかかった所で止まった。」と主張した。

これに対し、Y は、「中央線 9 番線ホームは、別紙図面 1 の△印地点から 9 番線線路側に向かって緩やかに上り勾配で傾斜している。また、A は、X の車いすを線路と並行に置いた。それゆえ、X の車いすは、線路側に向かって自然に動き出すような状況にはなかった。A が、エスカレーターの運転切り換え操作を終えて X の傍らに戻ってきた際、X の車いすは別紙図面 1 の△印地点から動いていなかった。また、X は A に対して何らの抗議もしていないが、このことから X の車いすが動かなかったことは明らかである。」と主張した。

中央東口改札外の車いすの移動の可否について、原審における X は、「別紙図面 2 の×印地点は平坦な場所ではなく、床に傾斜があった。また、前記障害のため、このときも X の身体は大きく揺れ動いた。以上の二つの事実のいずれが原因なのか、あるいは他に何らかの外力が加わったことが原因なのかは不明であるが、A が車いすのブレーキを掛けずに X の傍らを離れたため、X の車いすは、別紙図面 2 の×印地点から矢印方向に向かって約 3 メートル動き、コンクリートの柱にぶつかった所で止まった。」と主張した。

これに対し、Y は、「別紙図面 2 の△印地点はほぼ平坦であるから、X の車いすが、ブレーキを掛けなかったために、コンクリートの柱の方向に動くはずはない。人通りの多い中央東口改札付近で、人の乗った車いすが約 3 メートルも動き、コンクリートの柱に衝突したというようなことがあれば、これを目撃した通行人等から Y の駅員に対して連絡があるはずであるが、Y の駅員はこのような連絡を受けたことがない。」と主張した。

原審判決は、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務の有無について「前記認定事実によれば、〔1〕 X は、単に足が不自由なだけで

はなく、身体の重度の障害により、上体や手、首、表情、発声等も自由にコントロールすることができないこと、〔2〕 X は、頻繁に手や上体が不随意的な動きをし、車いすを自由に操作することができず、言語も極めて不明瞭であること、〔3〕 X の車いすは、後輪が小さく、ブレーキの位置も低く、利用者が自ら車輪を回して駆動するタイプの車いすとは全く異なる外形を有しており、X は、これにベルトで固定された形で乗車していたこと、〔4〕 X 及び X の車いすを通常の注意をもって見れば、容易に〔1〕ないし〔3〕のような特殊性を認識することができるにもかかわらず、Y の東京駅及び新宿駅の各駅員は、X が Y の電車を介助者なしで利用することを拒否したり、特別な注意を与えることをしていないこと、〔5〕 車いすは、容易に動くことがある上、ホーム上では、線路側に警告ブロックはあるものの、安全柵等の障害物がない場合があるので、ブレーキを掛けていない車いすが線路側に向かって動いたり、あるいは落下する危険性がないとはいえず、また、他の乗客とぶつかる危険性もないとはいえないこと、〔6〕 Y は、車いすを使用している乗客を介助することを主な職務とする駅員を新宿駅に配置したこと、〔7〕 本件の場合も、介助者なしの車いす利用者が乗車しているとの連絡により、担当の駅員がこれを介助すべく待機していたこと、〔8〕 Y の社員向けの車いす利用者の介助のマニュアルには、車いすから離れる際にはブレーキを掛ける旨が記載されていたことが認められる。

以上によれば、Y は、少なくとも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、介助者なしの手押し型の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、自ら負担したものと認めるのが相当である。」と判断した。

その上で、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反の可否について「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ることに、前記〔1〕ないし〔8〕の事実を合わせ考慮すると、本件の場合、A は、単身で車いすに乗って移動している X の介助を引受けた以上は、他の介助者に引き継がないまま車い

すの傍らから離れるときは、当然にブレーキを掛けるか、又は既にブレーキが掛かっているのか、あるいは X が自分でブレーキを掛けるのかを確認する旅客運送契約上の債務（安全配慮義務）を負っているというべきであり、これは、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いうべきである。したがって、このような旅客運送契約の履行補助者と位置付けられる A は、中央線 9 番線ホームにおいても、また、中央東口改札外においても、ブレーキを掛けたり、前記確認をす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）があるというべきである。」と結論付けた。

原審判決は、中央線 9 番線ホームにおける車いすの移動の可否について「前記認定事実によれば、X の身体は、その障害により、不随意に腕及び上体が揺れ動き、静止していることができないこと、そして、精神的に緊張する時には、この不随意運動が増悪すること、車いすのブレーキが掛かっていたこと、X は、A がブレーキを掛けていなかったことを認識していたこと、A が X の傍らに戻ってくるまでの間に、約 2 分ないし 4 分程度の時間があつたことが認められる。そうすると、この間に、何度も X の身体が揺れ動いていたはずであり、その振動がブレーキが掛かっていない車いすの車輪に伝わって、車輪も揺れ動いたと考えるのが自然である。そして、X の身体の揺れが繰り返され、車輪も揺れ動いた結果、車いす自体も数センチメートルないし 10 センチメートル程度動くことは十分あり得ると考えられる。また、通行人が車いすに軽く触れたり、あるいは、ホーム上の勾配のため（車いすを置いた場所及びその勾配を明確に認定することができないので、勾配が原因であると断定することはできない。）、車いすが動いた可能性も全く否定することはできない。そうすると、前記認定のように、X が一貫して車いすが動いたと主張し、待ち合わせていた介助者と合流した直後からその旨 Y に抗議してきたこと、Y も事件の直後に A に問い合わせているのに、抗議に対する回答書において、X の抗議内容を否定していなかったことも合わせ考慮すると、X の車いすは数センチ

メートルないし10センチメートル程度動いたものと認めるのが相当である。ただし、動いた距離を明確に認定することはできず、また、動いた方向が線路側であって、警告ブロックに触れて止まったという事実については、これを裏付ける客観的証拠がないので、認めるに足りないというべきである。」と結論付けた。

原審判決は、中央東口改札外における車いすの移動の可否について「前記認定のとおり、Xの身体が揺れ動くのに、Aは車いすのブレーキを掛けておらず、また、Xは、平成13年5月1日付け抗議書(甲2)、陳述書(甲6、7)及びX本人尋問の結果でも、一貫して、車いすがコンクリートの柱のところまで動いた旨主張ないし供述している。また、通行人が車いすに触れることによって車いすが動く可能性や、Xの動作と勾配の相乗作用によって車いすが動き出す可能性も、否定することはできない。これらからすると、Xの車いすは、その原因を特定することはできないものの、前記ホーム上の場合と同様の理由で若干程度動いたと認めるのが相当である。しかしながら、動いた方向や3メートルも動いたという点については、これを裏付ける客観的証拠がないので、認めることができない。」と結論付けた。

控訴審のYは、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関して「本件担当駅員であるAにおいて、車いすに乗車したXの傍らから離れる際に、車いすのブレーキを掛けなかったことがXに対する安全配慮義務違反を構成するか否かは、ブレーキを掛けなかったことによりXの生命、身体等の安全に対する現実的危険を惹起させたか否かによって判断されるべきである。仮に、Xが、乗車した車いすのブレーキを掛けられなかったことによって、何らかの抽象的危惧感や不安感を抱くことがあったとしても、Aによる安全配慮義務違反の問題とは関係がないというべきである。

したがって、本件においても、Aが新宿駅中央線9番線ホーム上及び中央東口改札外でXの乗車した車いすを停止させた具体的状況を確定した上で、当該状況下においてXの生命、身体等にいかなる現実的危険が惹起

されたかを吟味することが不可欠である。」と主張した。

Y の主張の根拠は、「ウ 9 番線ホーム上において X の車いすが動かなかったこと。

上記停止位置は、ほとんど傾斜がない平坦な場所である上、X の乗車によって荷重が加えられた車いすには相当の摩擦が生じるから、これが容易に動き出すことはない。しかも、上記△印地点は、線路側に向かって傾斜していないから、X の車いすが線路側に向かって自然に動き出すということは物理法則上あり得ない。加えて、X は、エスカレーターの逆転作業の終了後、A に対して、直接抗議しなかったことをも考え合わせれば、9 番線ホーム上において X の車いすが動いたなどと認められる余地はない。

エ 9 番線ホーム上において X の生命、身体等に対して現実的危険が発生しなかったこと。

上記のとおり X の車いすの停止位置、停止場所の状況のほか、X の車いすの停止地点からホーム端までは約 3 メートルの距離があるから、X の車いすが、そのような平坦なホーム上をホーム端まで移動し、更にそこから線路に落下する恐れは絶無である上、現に X の車いすが動き出したという事実もなかったのであるから、たとえ車いすのブレーキが掛けられていない状態にあっても、何ら X の生命、身体に対して現実的危険が発生する余地はなかった。

オ 中央東口改札外における X の車いすの停止位置及び X の生命、身体等に対する現実的危険の不発生

中央東口改札外における X の車いすの停止位置は、原判決別紙図面二の△印地点であるが、当該停止位置の状況等に照らし、X の車いすが自然に動き出すということは物理法則上あり得ず、現に X の車いすが動き出したという事実もなかったのであるから、たとえ車いすのブレーキが掛けられていない状態にあったとしても、何ら X の生命、身体に対して現実的危険が発生することはなかったのである。

仮に、X の車いすが若干程度動いたとしても、中央東口改札外は、何ら X の生命、身体に現実的危険が発生するような状況になく、これを認める

証拠もないから、いずれにしても、Xの生命、身体に対して現実的危険が発生する余地はない。

カ Xにおいて自ら車いすのブレーキを操作することが可能であったこと。

Xが東京駅から新宿駅まで中央線快速電車で移動する場合には、列車進行に伴う振動に対処するため、列車内において車いすにブレーキを掛けておくことは不可欠であり、Xも、東京駅から新宿駅まで利用した中央線快速電車内において車いすのブレーキが掛かっていたことを自認するところであるが、Aが新宿駅においてXの車いすを中央線快速電車から降車させた際には、ブレーキが解除されており、しかもその際Aはブレーキに触れることがなかったのであるから、Xが自ら車いすのブレーキを解除したことは明らかである。

また、Xが当時使用していた車いすの状況を見ると、ブレーキは手の届く範囲内にあり、Xが車いすのブレーキを操作し得たことは否定できない。」ことである。

したがって、Yは、「キ以上要するに、AがXの車いすのブレーキを掛けなかったとしても、X自らブレーキを掛ければ足りるから、Aの措置に特段不当な点は存しないし、そもそもXの生命、身体に対し現実的な危険の発生がなかった以上、YがXに対して安全配慮義務を負担する前提を欠くから、Yには安全配慮義務違反を問擬される余地はない。」と結論付けたのである。

## 2. 判旨

控訴審は、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務の有無について「Y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 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ところ、Y 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っ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 A 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ないで放置すると、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、そのみならず、9 番線ホームの原判決原紙図面一の△印点と×印点の間あたりは、概ね平坦であるが 9 番線の線路までは 2 メートルを相当下回る狭い間隔しか存在せず、その当時 9 番線には電車の入線が予定されていなかったとはいえ、10 番線へ到着する電車の乗降客が、あるいはエスカレーターで昇ってきて 9 番線ホーム側を通過して 10 番線ホーム側に回ろうとし、あるいは 10 番線ホームに降りた後に 9 番線ホーム側を通過して階段降り口へ回ろうとして、少なからぬ人数が上記の△印点ないし×印点の付近を通過する事態が予想されるとともに、ときにはこれらの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ったものといわなければならない。」と判断した。

その上で、控訴審は、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反の可否について「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、上記の△印点ないし×印点付近における他の乗客の通過等も全く予想せず、漫然とXの車いすを上記△印点と×印点との間あたりに置き、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。」として安全配慮義務違反を認めた。

### 3. 評釈

本判決の問題点は、東日本旅客鉄道株式会社の新宿駅の駅員Aが重度の身体障害者が乗った手押し型の車いすをブレーキを掛けずに一時放置したために、Xが中央線9番線ホームで死に直面するような極度の恐怖を感じ、中央東口改札外で強い不安を感じさせられる精神的苦痛を被ったので、重度の身体障害者Xが求めた東日本旅客鉄道株式会社Yに対する旅客運送契約上の安全配慮義務の違反等が認められるのか否かである。

この問題点を検討するに当たって、障害者差別解消法や高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律等を参照する。このことによって

安全配慮義務と合理的配慮の相互関係を明らかにすることができる。

本判決の判例評釈<sup>(1)</sup>において、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が言及されている。これを参考にしながら障害者差別解消法と高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律等の観点から、本判決を検討したいと考える。

本判決は、障害者差別解消法の施行前の判例であるが、重度身障者の車いす移動に際して鉄道事業者の安全配慮義務を障害者差別解消法における障害者に対する合理的配慮の観点から再構成し、合理的配慮の意義を明らかにする上で重要な判決である。このことは、東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例や改正された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律にも当てはまる。

### 3.1 障害者差別解消法と本判決

障害者差別解消法第 7 条は、行政機関等における障害を理由とする差別の禁止として「行政機関等は、その事務又は事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2 行政機関等は、その事務又は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。」と定める。

障害者差別解消法第 8 条は、事業者における障害を理由とする差別の禁止として「事業者は、その事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2 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するように努めなければならない。」と定めている。

東日本旅客鉄道株式会社は事業者であるので、障害者差別解消法第8条の適用がある。したがって、東日本旅客鉄道株式会社は乗客に対して合理的配慮努力義務がある。

障害者差別解消法第11条は、事業者のための対応指針について「主務大臣は、基本方針に即して、第8条に規定する事項に関し、事業者が適切に対応するために必要な指針（以下「対応指針」という。）を定めるものとする。

2 第9条第2項から第4項までの規定は、対応指針について準用する。」と定める。

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<sup>(2)</sup>（以下において、対応指針と言う。）は、不当な差別的取扱いの具体例を挙げている。

たとえば、「① 正当な理由がなく、不当な差別的取扱いにあたりと想定される事例

- ・障害があることのみをもって、乗車を拒否する。
- ・障害があることのみをもって、乗車できる場所や時間帯を制限し、又は障害者でない者に対して付さない条件をつける。
- ・身体障害者補助犬法に基づく盲導犬、聴導犬、介助犬の帯同を理由として乗車を拒否する。」場合である。

本判決の場合は、正当な理由がなく、不当な差別的取扱いにあたりと想定される事例のいずれにも該当しない。

「② 障害を理由としない、又は、正当な理由があるため、不当な差別的取扱いにあたりと考えられる事例

- ・合理的配慮を提供等するために必要な範囲で、プライバシーに配慮しつつ、障害者に障害の状況等を確認する。

・車いす等を使用して列車に乗車する場合、段差が存在し、係員が補助を行っても上下移動が困難等の理由により、利用可能駅・利用可能列車・利用可能時間等の必要最小限の利用条件を示す。

・車いす等を使用して列車に乗車する場合、段差にスロープ板を渡す等乗降時の対応にかかる人員の手配や車いす座席の調整等で乗降に時間がかかる。」場合である。

本判決の場合は、障害を理由としない、又は、正当な理由があるため、不当な差別的取扱いにあたらないと考えられる事例のいずれにも該当しない。

また、対応指針は、合理的配慮の提供に関する具体例を挙げている。

たとえば、「① 多くの事業者にとって過重な負担とならず、積極的に提供を行うべきと考えられる事例

・窓口等で障害のある方の障害の特性に応じたコミュニケーション手段（筆談、読み上げなど）で対応する。」場合である。

本判決の場合は、多くの事業者にとって過重な負担とならず、積極的に提供を行うべきと考えられる事例に該当しない。

「② 過重な負担とならない場合に、提供することが望ましいと考えられる事例

・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。

・券売機の利用が難しい場合、障害の特性に応じ、窓口での発売や券売機操作を手伝う。」場合である。

本判決の場合は、過重な負担とならない場合に、提供することが望ましいと考えられる事例の中の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に該当する。

したがって、事業者である東日本旅客鉄道株式会社は、乗客に対して合理的配慮努力義務として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必要となる。

東日本旅客鉄道株式会社は、「歩行の不自由なお客様へ」<sup>(3)</sup>のページで車

いす利用者のための支援を提供している。この中で本判決に該当するのは、利用時の係員の案内の「駅において、係員がホームまでのご案内および列車の乗降のお手伝いをさせていただきます。」である。

内閣府の合理的配慮の提供等事例集<sup>(4)</sup>は、車いす利用者に関連する具体例を挙げている。しかし、本判決のような具体例を挙げていない。

### 3.2 東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例と本判決

東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例<sup>(5)</sup>第7条は、「都及び事業者は、その事務又は事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2 都及び事業者は、その事務又は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（知的障害、発達障害を含む精神障害等により本人による意思の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を含む。）があった場合において、当該障害者と建設的な対話を行い、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、障害の状態等に応じて、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。」と定める。

この条例は事業者に不当な差別的取扱いを禁止しているだけでなく、事業者が合理的配慮を提供しなければならないことを定めている。

したがって、たとえ障害者差別解消法においては事業者が合理的配慮努力義務を負担している場合にも、東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例においては、事業者は合理的配慮義務を負担することになる。

本判決の場合は、東日本旅客鉄道株式会社の新宿駅で起きた事件であるので、東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例の適用

される事例である。

### 3.3 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律等と本判決

#### 3.3.1 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第 8 条は、公共交通事業者等の基準適合義務等を定める。

第 8 条 1 項に基づき、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令<sup>(6)</sup>が出されている。省令第 4 条以下において共通事項が定められている。鉄道駅について省令第 18 条の 2 乃至第 21 条において定められている。鉄道車両については省令第 30 条乃至第 33 条において定められている。

これらの高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律及び移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令は、物的設備に関するものであるので、直接的に本判決に関わりがない。

しかし、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第 8 条 4 項は、必要となる乗降についての介助その他の支援を定めている。この規定は、本判決に関係する。

#### 3.3.2 ユニバーサルデザイン 2020 行動計画

ユニバーサルデザイン関係閣僚会議<sup>(7)</sup>は、ユニバーサルデザイン 2020 行動計画<sup>(8)</sup>(以下において、行動計画と言う。)を策定した。

行動計画は、心のバリアフリーとして接遇対応の向上の中で交通分野におけるサービス水準の確保を採り上げている。この中で障害者差別解消法の実施や「交通事業者向け接遇ガイドライン(身体障害(聴覚・視覚・内部障害、肢体不自由等)、知的障害、精神障害(発達障害を含む)等様々な障害のある人(身体障害者補助犬を同伴した人を含む)を想定したガイドライン)及びその普及方法」が指摘されていた。この交通事業者向け接遇ガイドラインは本判決に関係する。

行動計画は、ユニバーサルデザインの街づくりに言及している。具体的な取組みにおいて、東京大会に向けた重点的なバリアフリー化の中で指摘されている主要鉄道駅・ターミナル等におけるバリアフリー化の推進は、物的設備に関するものである。全国各地におけるTokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン等を踏まえた高い水準のユニバーサルデザインの推進における交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正は、物的設備に係る。しかし、この中の公共交通機関等のバリアフリー化（鉄道における車椅子利用環境の改善、駅ホームの安全性向上）は、ソフト面の対策を含んでいる。

### 3.3.3 交通事業者向け接遇ガイドライン

国土交通省は、公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン<sup>⑨</sup>（以下において、接遇ガイドラインと言う。）を策定した。これは、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第9条の2に基づく。

接遇対象者の特性と基本的な接遇の方法において、肢体不自由者と車椅子使用者のための接遇方法が指摘されている。車椅子使用者の基本的な接遇の方法について、本判決に関連する部分を探り上げるならば、車椅子の取扱い方法の中のブレーキをかけることである。

すなわち、「少しでも車椅子を離れる場合は、必ず両側のブレーキ（ストッパー）をかける。特に駅のホームなどで傾斜がある場合は、傾斜に対して平行に車椅子を停止させブレーキをかける。ブレーキをかける時は、車椅子の背面から側面にかけて立ち、片手でハンドグリップを押さえながら、もう片方の手でブレーキをかける。ブレーキを外す場合は、勢いをつけると振動が伝わってしまうため、丁寧に行う。」とする部分である。

車椅子を離れる場合には必ず両側のブレーキ（ストッパー）をかけることとする部分が重要であり、交通事業者はブレーキをかける義務があることを示している。

また、「車椅子使用者がホームで待機をする際は、横断勾配によるホームの傾斜を考慮し、本人の承諾を得て、車椅子の車輪を線路に対して平行に



して停止し、必ずブレーキをかける。待機する向きは、列車の進来してくる方向に向けるのを基本としつつ、利用者の意向を確認する。」とする部分である。

横断勾配によるホームの傾斜を考慮し、本人の承諾を得て車椅子の車輪を線路に対して平行にして停止し必ずブレーキをかけることとする部分が重要であり、交通事業者は車椅子の車輪を線路に対して平行にして停止してブレーキをかける義務があることを示している。

これらの二つの点は、本判決の駅員の行動を評価する場合に、重要な観点であることを指摘しておく。

### 3.4 障害者差別解消法等と本判決の分析

障害者差別解消法、東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、行動計画、接遇ガイドラインを考慮して、原審における当事者の主張、原審判決、控訴審における控訴人の主張、控訴審判決を分析してみることにする。

#### 3.4.1 車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する原審の当事者の主張

原告 X が安全配慮義務の根拠として挙げている事実を考慮するならば、東日本旅客鉄道株式会社という事業者 Y は、障害者差別解消法及び東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例と接遇ガイドラインに基づき、顧客に対する合理的配慮義務としての特徴を持つ X が言う安全配慮義務を負担していると評価できる。

Y が「A が原告の車いすを置いた位置は、中央線 9 番線ホームのときも、中央東口改札外のときも、車いすのブレーキを掛けていなくとも、原告の生命、身体等に危険を生じさせることがない位置である」と主張したことは成り立たないのである。たとえ X の生命、身体等に危険を生じさせることがない位置であったとしても、車いすのブレーキを掛けなければならないのである。

### 3.4.2 車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する 原審判決

原審判決は、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務の有無において示した事実から分かるように、原審の原告 X の主張にほぼ沿いながら、少なくとも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必要な介助を行うことを同契約上の債務である乗客に対する安全配慮義務の一つとして認めたのである。

車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務の有無において示した事実は、障害者差別解消法及び東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例と接遇ガイドラインに基づき、顧客に対する合理的配慮義務の根拠となるものである。

この合理的配慮義務の具体的内容は、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反の可否で指摘したことから分かるように、「A は、単身で車いすに乗って移動している X の介助を引受けた以上は、他の介助者に引き継がないまま車いすの傍らから離れるときは、当然にブレーキを掛けるか、又は既にブレーキが掛かっているのか、あるいは X が自分でブレーキを掛けるのかを確認する」ことである。このことを怠ることは債務不履行（安全配慮義務違反）となるのである。

### 3.4.3 車いすの移動の可否（中央線 9 番線ホーム・中央東口改札外）に関する 原審の当事者の主張・原審判決・控訴審の控訴人の主張

車いすの移動の可否（中央線 9 番線ホーム）に関する原審の当事者の主張における被告 Y の主張の要点は、「中央線 9 番線ホームは、別紙図面 1 の△印地点から 9 番線線路側に向かって緩やかに上り勾配で傾斜している。また、A は、X の車いすを線路と並行に置」いて X の車いすが動いていなかったことである。

車いすの移動の可否（中央東口改札外）に関する原審の当事者の主張における Y の主張の要点は、「別紙図面 2 の△印地点はほぼ平坦であるから、X の車いすが、ブレーキを掛けなかったために、コンクリートの柱の

方向に動くはずはない。」ことである。

車いすの移動の可否（中央線9番線ホーム・中央東口改札外）に関する控訴審の控訴人Yの主張の要点は、9番線ホーム上の「上記停止位置は、ほとんど傾斜がない平坦な場所である上、Xの乗車によって荷重が加えられた車いすには相当の摩擦が生じるから、これが容易に動き出すことはない。」こと、「Xの車いすの停止位置、停止場所の状況のほか、Xの車いすの停止地点からホーム端までは約3メートルの距離があるから、Xの車いすが、そのような平坦なホーム上をホーム端まで移動し、更にそこから線路に落下する恐れは絶無である」こと、「中央東口改札外におけるXの車いすの停止位置は、原判決別紙図面二の△印地点であるが、当該停止位置の状況等に照らし、Xの車いすが自然に動き出すということは物理法則上あり得ず、現にXの車いすが動き出したという事実もなかった」ことである。したがって、ブレーキを掛けなかったことを正当化している。

しかし、接遇ガイドラインによれば、「少しでも車椅子を離れる場合は、必ず両側のブレーキ（ストッパー）をかける。特に駅のホームなどで傾斜がある場合は、傾斜に対して平行に車椅子を停止させブレーキをかける。」とするので、これらのYの主張は受け入れられないことは明らかである。

車いすの移動の可否（中央線9番線ホーム）に関する原審判決は、「Xの車いすは数センチメートルないし10センチメートル程度動いたものと認めるのが相当である。」とする。また、車いすの移動の可否（中央東口改札外）に関する原審判決は、「Xの車いすは、その原因を特定することはできないものの、前記ホーム上の場合と同様の理由で若干程度動いたと認めるのが相当である。」とする。

したがって、車いすが動くのを止めるためには、接遇ガイドラインのようにする必要があるのである。

#### 3.4.4 車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する控訴審の控訴人の主張

前述した車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関

する原審の当事者の主張において述べたことと、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する原審判決で述べたことから、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する控訴審の控訴人 Y の主張を批判的に検討しておきたい。

控訴審の Y が主張する「本件担当駅員である A において、車いすに乗車した X の傍らから離れる際に、車いすのブレーキを掛けなかったことが X に対する安全配慮義務違反を構成するか否かは、ブレーキを掛けなかったことにより X の生命、身体等の安全に対する現実的危険を惹起させたか否かによって判断されるべきである。仮に、X が、乗車した車いすのブレーキを掛けられなかったことによって、何らかの抽象的危惧感や不安感を抱くことがあったとしても、A による安全配慮義務違反の問題とは関係がないという」点について、接遇ガイドラインによれば、「少しでも車椅子を離れる場合は、必ず両側のブレーキ（ストッパー）をかける。」ことが必要とされている。このことは、ブレーキを掛けないことが生命・身体等の安全に対する現実的危険の可能性があることを前提としていると思う。しかし、生命・身体等の安全に対する現実的危険が惹起したのか否かではなく、ブレーキを掛けたのか掛けなかったのかが問われるのである。

控訴審の Y が主張する「X が東京駅から新宿駅まで中央線快速電車で移動する場合には、列車進行に伴う振動に対処するため、列車内において車いすにブレーキを掛けておくことは不可欠であり、X も、東京駅から新宿駅まで利用した中央線快速電車内において車いすのブレーキが掛かっていたことを自認するところであるが、A が新宿駅において X の車いすを中央線快速電車から降車させた際には、ブレーキが解除されており、しかもその際 A はブレーキに触れることがなかったのであるから、X が自ら車いすのブレーキを解除したことは明らかである。」ことと、「X が当時使用していた車いすの状況を見ると、ブレーキは手の届く範囲内にあり、X が車いすのブレーキを操作し得たことは否定できない。」ことを理由にして、「A が X の車いすのブレーキを掛けなかったとしても、X 自らブレーキを掛ければ足りるから、A の措置に特段不当な点は存しないし、そもそ

も X の生命、身体に対し現実的な危険の発生がなかった以上、Y が X に対して安全配慮義務を負担する前提を欠くから、Y には安全配慮義務違反を問擬される余地はない。」と結論付けたのである。

しかし、接遇ガイドラインによれば、「少しでも車椅子を離れる場合は、必ず両側のブレーキ（ストッパー）をかける。」ことが必要とされている。したがって、車いす利用者が自らブレーキを掛けることができたのか否かは問われていないのである。

### 3.4.5 車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する控訴審判決

控訴審判決における「Y 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 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」こと、「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ったものといわなければならない。」ことは、前述してきたように、障害者差別解消法及び東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例と接遇ガイドラインに基づく合理的配慮義務から根拠づけることができる。

当事者間の契約によって安全配慮義務の形となっている交通事業者の合理的配慮義務は、控訴審が言う「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、上記の△印点ないし×印点付近における他の乗客の通過等も全く予想せず、漫然と X の車いすを上記△印点と×印点との間あたりに置き、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。」として、債務不履行責任または不法行為責任を生じさせるのである。

#### 4. 結語

本稿の課題は、東日本旅客鉄道株式会社の新宿駅の駅員が重度の身体障害者が乗った手押し型の車いすをブレーキを掛けずに一時放置したために、中央線9番線ホームで死に直面するような極度の恐怖を感じ、中央東口改札外で強い不安を感じさせられる精神的苦痛を被ったとして、重度の身体障害者が求めた東日本旅客鉄道株式会社に対する旅客運送契約上の安全配慮義務違反等が認められるのか否かであった。

この論点を、障害者差別解消法、東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、行動計画、接遇ガイドラインの観点から検討を行った。

この検討の結果は、障害者差別解消法等と本判決の分析における車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する原審の当事者の主張、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する原審判決、車いすの移動の可否（中央線9番線ホーム・中央東口改札外）に関する原審の当事者の主張・原審判決・控訴審の控訴人の主張、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する控訴審の控訴

人の主張、車いすのブレーキを掛けなかったことと安全配慮義務違反に関する控訴審判決に指摘されている。

本判決においては、安全配慮義務は合理的配慮義務と類似の内容を有するが、合理的配慮義務の観点から捉えることによって安全配慮義務の内容を厳格化することができた。合理的配慮義務の内容を明らかにするために、安全配慮義務の分析は重要であると思う。障害者法の観点から安全配慮義務の研究を行っていきたいと考えている。

#### 注

- (1) 松本克美「重度身障者の車いす移動に際する介助駅員の一時放置と鉄道業者の安全配慮義務違反」私法判例リマックス 29号 2004 [下] 日本評論社 2004年7月30日 57頁。
- (2) 国土交通省 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 平成29年3月 11頁以下。  
(<http://www.mlit.go.jp/common/001180785.pdf>)
- (3) 東日本旅客鉄道株式会社 歩行の不自由なお客様へ  
([http://www.jreast.co.jp/equipment/equipment\\_1/](http://www.jreast.co.jp/equipment/equipment_1/))
- (4) 内閣府障害者施策担当 障害者差別解消法【合理的配慮の提供等事例集】平成29年11月 17頁以下、55頁以下。  
([http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/jirei/pdf/gouriteki\\_jirei.pdf](http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/jirei/pdf/gouriteki_jirei.pdf))
- (5) 東京都障害者への理解促進及び差別解消の推進に関する条例 平成30年10月1日施行  
([http://www.fukushihoken.metro.tokyo.jp/shougai/shougai\\_shisaku/sabetsukaisaho\\_yougo/kaisyoujourei/sabetsu\\_kaisho\\_jourei.files/01zyourei0610.pdf](http://www.fukushihoken.metro.tokyo.jp/shougai/shougai_shisaku/sabetsukaisaho_yougo/kaisyoujourei/sabetsu_kaisho_jourei.files/01zyourei0610.pdf))
- (6) 国土交通省 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令  
(<http://www.mlit.go.jp/common/001233287.pdf>)
- (7) ユニバーサルデザイン関係関係会議  
([https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo2020\\_suishin\\_honbu/ud2020kkkaigi/](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo2020_suishin_honbu/ud2020kkkaigi/))
- (8) ユニバーサルデザイン関係関係会議 ユニバーサルデザイン 2020行動計画 平成29年2月20日  
([https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo2020\\_suishin\\_honbu/ud2020kkkaigi/pdf/2020\\_keikaku.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tokyo2020_suishin_honbu/ud2020kkkaigi/pdf/2020_keikaku.pdf))
- (9) 国土交通省 公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン 平成30年5月 13頁以下、52頁以下。  
(<http://www.mlit.go.jp/common/001236569.pdf>)