第７回　日本障害法学会研究大会プログラム

報告2：「公共交通アクセスへのアクセス保障」（15:45-16:10）

　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　池　田 直　樹

1. 移動手段におけるバリアフリー（利便性享受から取り残された障がい者の権利獲得）

１，「第1の潮目（理念的潮目）」

・「移動の権利」が、従来は「経済的権利（経済的自由）」と位置づけられていたが、「社会参加の権利（精神的自由）」に位置付けられるようになった。

⇒JR西日本高架駅エレベーター設置要求訴訟（1999年3月11日大阪地裁判決）

⇒JR東日本（小海線）、トイレ車両不設置による損害賠償請求（2001年7月23日東京地裁判決、同2002年3月28日東京高裁判決）

２，「第2の潮目（法制度転換の潮目）」

・障がい者は「保護の対象から権利の主体へ」という社会における位置づけが変化した。

・背景には、ＡＤＡの成立（1990年）、国連の障がい者権利条約の制定（2006年）、批准国の確保で効力発生（2008年）。

　・日本政府も条約に参加し、批准した（2014年。これにより、権利条約の国内的効力が発生）。

　・障がい者差別解消法（2013年制定。差別「禁止法」ではなく、政府主導の「解消法」。合理的配慮義務が「努力義務」から「法的義務」へ〔段階的実施〕）

1. 障がい者の社会参加に対し社会、世論の支援が後押しした。

・障がい者がバリアフリーの要求をしても社会から孤立することなく、社会が後押しした。保護の客体として「かわいそうだから守ってあげる」ではなく、「彼らは我々と同じ、社会に一員であるから同じように移動の利便性を享受すべき」

1. 企業のコンプライアンスとして、企業自ら、バリアフリーを推進するようになった。

　　　　　⇒京橋駅エレベーター設置訴訟、大阪地裁提訴（2016年）、JR西日本、エレベーター増設を決定。原告は裁判を取り下げた。2021年京橋駅のエレベーター増設完成。

1. 権利獲得のための主体的な取り組みとして「訴訟提起」を活用

・原告として名乗りを上げる障がい当事者の存在

・その原告予定者を支援する仲間の存在（仲間で訴状の原稿を書いてみる）

・その裁判を担当する理解ある弁護士の存在

・その裁判を報道するマスコミの存在