

同性婚「社会変わりつつある」

全国で5訴訟 福岡地裁あす判決

4件判断割れる

同性婚が認められないのは憲法違反だとして、同性カップルらが2019年に全国5地裁に起こした訴訟で、一審判決が8日、福岡地裁で出そろった。四つの地裁判決では「違憲」「違憲状態」「合憲」と判断が割れたが、一連の訴訟を通して当事者の人権や尊厳にも光があてられてきた。原告らは「社会は変わりつつある」と静かに判決を待つ。

同性婚を明確に禁じる法律はないが、民法や戸籍法を根拠に認められていない。5地裁での訴訟で原告らは「婚姻の自由」や「法の下の平等」を保障した憲法に違反すると主張してきた。

争点となっている主な憲法条文のうち、「婚姻は両性の合意のみに基いて成立し……」と定める24条1項について、福岡地裁の訴訟の原告側は、異性間・同性間を問わず、婚姻と、相手を選ぶ自由を保障するものだと主張している。

国側は、条文の「同性」「夫婦」という文言を根拠に、憲法がそもそも同性間の婚姻を想定しておらず、異性間の婚姻についてのみ自由を保障しているとして反論する。この点は、4地裁とも国の主張を認めている。

「法の下の平等」を定めた14条1項も争点だ。原告側は、性的指向や性別によって婚姻が法的に認められるか否かの差が生じていることが「差別」だと主張する。

国側は、たとえLGB TQなどの性的少数者のような性的指向があっても、異性とは婚姻できるのだから平等だ、という論理を展開してきた。

21年3月の札幌地裁判決は「同性愛者に結婚の法的効果の一部でも享受する法的手段を提供しないことは、合理的根拠を欠く差別にあたる」として、違憲と認めた。

婚姻や家族に関する法律は「個人の尊厳と両性の本質的平等に立脚して制定されなければならない」と定める24条2項をめぐっても主張は対立する。原告側は、同性間の婚姻を認めない現行の法律が同性カップルの尊厳

を著しく侵害し、実質的な不利益が甚大で違憲だと主張している。

一方で国側は、「家族」とは男女が子どもを産み育てながら共同生活を営むものだ、という社会の認識があり、異性婚に限って法的保護を与えることは合理性があると主張。同性愛者が婚姻の法的効果の一部すら得られないことも、立法の裁量の範囲内だとする。

ただ、先月の名古屋地裁判決は、時代の変化に言及し、「同性愛者を法律婚制度の利用から排除することで、大きな格差を生じさせ、何ら手当てがなされていないことについて合理性が揺らいできている」といわざるを得ず、もはや無視できない」と指摘。24条2項に違反すると初めて認めた。

原告「幸せ増やす一歩に」

福岡地裁の訴訟の原告のまさひろさん(35)とパートナーのこうすけさん(33)は、福岡市内で一緒に暮らしている。だが、毎年の年末調整で、2人はそれぞれ「家族なし」と書く。

2018年に福岡市の制度で、同性カップルを家族とみなすパートナーシップ宣誓をした。自動車保険で家族と同様の扱いを受けられる商品が増えるなど、いいこともあった。だが、遺産の相続や扶養など、法的な家族でない活用できない制度は多い。「事故や病気など相手の身に何かあったら、『家族』として支えることができない」と

これまでの4地裁の判決は、大阪が「合憲」としたが、札幌と名古屋が「違憲」、東京も「違憲状態」と認めた。名古屋地裁判決は、同性カップルが「法律婚に付与されている重大な人格的利益から排除されている」と指摘した。まさひろさんは「当事者に向き合ってくれた」と話した。

周囲の変化も感じる。傍聴席には、当事者以外の家族連れや高齢者も見かける。最近の世論調査では、同性婚の法制度化を「容認」とする回答が半数を超えている。

「誰もが平等に結婚できる制度を作れることは、幸せになる人を増やすことにつながる。判決がその一歩になることを願っている」

(中山直樹、沢沢貴子)

遺族「再発防止へ判断を」

軽井沢バス事故 あす判決

長野県軽井沢町で2016年、大学生ら15人が死亡し、26人が重軽傷を負ったスキーツアーバスの転落事故で、業務上過失致死傷罪に問われた運行会社長と当時の運行管理者の判決が8日、長野地裁(大野洋裁判長)である。検察側は、2人に法定刑の上限となる禁錮5年を求む。弁護側は、2人に無罪を主張。遺族らも、再発防止につながる判決を求めている。

事故は16年1月15日未明、同町の国道18号で発生。大型バスが時速約90キロで下り坂を走行し、崖下へ転落した。運転手(当時28)は死亡。事故

から5年後の21年1月、運行会社「イーエスビ」(東京)の社長、高橋美作被告(61)と、運行管理者だった荒井強被告(64)が在宅起訴された。

主な争点は、①死傷事故が起こる可能性を予想できたか(予見可能性) ②事故を防ぐため、適切な指導や監督をする義務に違反したか(結果回避義務違反)——だ。

検察側は、大型バスの運転には高い技量が必要で、冬、冬に長時間運転する場合、不慣れであれば死傷事故を起こす可能性があると予想できたのに、技量を把握して適切な指導や監督を怠ったと主張。その結果、必要十分な訓練を怠ったと主張。その結果、



ガードレールを突き破り、大破した大型バス=2016年1月15日、長野県軽井沢町、本社ヘリから

運転手がギアやブレーキを的確に操作できず、死傷事故が起きたとした。弁護側は、運転手に必要な技量があり、「ブレーキを踏まない」とは予想できなかったと主張。予見可能性をめぐって論議。事故について謝罪やおおむねを認める一方、高橋被告側は「運行管理は荒井(被告)に任せていた」、荒井被告側は「技量の確認は他の運転手に任せていた」と主張。刑事責任を否定している。

「大学生へらいの子を見るだけで涙があふれる」「悲しみ、苦しむ、喪失感に深まり、そして癒えることはありませぬ」。遺族側の弁護士は、遺族らの心情などを

まとめた書面を地裁に提出した。大学2年の次男、寛さん(当時19)を亡くした田原義則さん(57)は全14回の公判のうち、ほぼ全てに参加した。法廷にはいつも遺品のネクタイを持参した。「寛はくよくよしない前向きな性格だった。一緒にいるつもりで着けていた」

通夜で、寛さんに「下を向かず前を向く」と誓った。遺族会「1・15サクラソウの会」の結成を呼びかけ、再発防止のための提言▽事故の風化防止▽原因究明と責任の所在を明らかにすること▽事故を起こした企業を罰する「組織罰」の導入——などを求めている。

JR宝塚線(福知山線)脱線事故で業務上過失致死傷罪に問われたJR西日本の歴代社長4人の無罪が確定するなど有罪の壁は高く、捜査に時間がかかるのは分かる。だが、事故から7年が過ぎ「あまりに長い」。昨年4月の北海道・知床の観光船沈没事故など、死傷事故が起こるたびに無念な気持ちになる。それだけに「息子の死を絶対、無駄にしない。あんな事故が起こらない世の中にできるようと約束した。再発防止につながる判断を示してほしい」と願っている。(高橋翔)