

## 障がい者団体の「京王線の改札無人化等に対する要望書」と今後の課題

伊藤久雄（NPO法人まちぼっと）

さる2月21日、京王線を利用する障害者の会と交通行動東京実行委員会の2団体が、「京王線の改札無人化、駅員削減に反対する要望書」を京王電鉄に提出した。この問題は車いす利用者や視覚障がい者のみならず、様々な障がいを持つ人たちや高齢者など、多くの人々に関わる問題であるとする。東京新聞の報道内容には国土交通省の取り組みなども紹介もあるので全文を掲載するとともに、要望書も全文を紹介したいと思う。

### 1. 東京新聞の報道内容

東京新聞は2月22日付で「無人改札「見直し」を 障害者団体、京王電鉄に要望書 コロナ禍で減収、本格的に導入」（Web版）と題して、以下の内容を報道している。

▽    ▽    ▽

新型コロナウイルス禍の影響などから、京王電鉄（東京都多摩市）の駅で改札の無人化が進む。車いす利用者や視覚障害者らの団体は21日、利用が難しくなるとして見直しを求める要望書を同社に提出した。首都圏でも人口減や人手不足などで駅自体の無人化が進む傾向にあり、障害者らの利便性が課題となっている。（宮本隆康）

京王によると、2021年1月から新宿、渋谷、下北沢、千歳烏山、調布など9駅13カ所の改札を無人化した。以前から人口減と採用難の対策として検討し8駅で駅ビル直通などの改札を無人化していたが、コロナ禍による減収で本格的な導入に踏み切った。

無人化するのは複数の改札がある駅の一部改札。障害者の利用などを想定し、駅員とテレビ画面でやりとりできる機器を新たに設置した。乗降を手伝う必要などがあれば、別の改札から駅員が駆けつける。

これに対し、要望書を提出した「京王線を利用する障害者の会」の鷹林茂男代表（69）らによると、従来は駅員が視覚障害者に改札の方向を伝えたり、車いす利用者が券売機に現金を入れるのを手伝ったりしていた。無人化改札では、何度かインターホンを鳴らしても5分ほど応答がなかったこともあるという。

鷹林さんは「導入してしまえば戻すことはなかなか難しい。事前に自治体に計画を伝え、地元の障害者団体などが意見を言える機会をつくってほしい」と話した。京王の担当者は「貴重な意見を踏まえよりよい駅にしていきたい」としている。

#### ◆無人駅は全国に5割弱、背景に経費節減や人手不足

国土交通省によると、全国の無人駅の割合は2019年度で48・2%で、01年度より4・9ポイント上昇。鉄道会社の経費節減や人手不足が背景にあるという。

首都圏も無縁ではない。JR東日本によると、都内で無人なのは青梅線と五日市線、八高

線で計13駅。東武鉄道は栃木、群馬県を中心に、都内1駅も含め計30駅で終日または一時的に駅員がいない。京成電鉄では夜間帯に無人になる駅が4駅ある。東急電鉄は世田谷線7駅と、こどもの国線2駅が無人だ。

国交省は、20年11月から障害者団体と鉄道会社を交えた意見交換会を開催。車いす利用者の乗降介助など無人の駅や改札でおろそかになりがちな課題を洗い出し、利便性向上につながるガイドライン策定を目指す。同省担当者は「少子高齢化や人口減の中、早朝から深夜まで駅員を置くコストは重い。ホームと列車の隙間を狭めるなどのバリアフリー強化が無人駅対策につながる」と話す。(砂上麻子、梅野光春)

## 2. 京王線の改札無人化、駅員削減に反対する要望書

要望書の全文は別紙(PDF)をみて頂きたいが、何点か要約すれば以下のとおりである(なお本要望者は、「SSTL 一歩まえに」：発行・就学時検診を考える府中市民の会機関誌に掲載されていたものである)。

- 昨年(2021年)11月、何ら事前の通告もないまま、突然千歳烏山駅の南口改札が無人化された。
- 後付けで精算機を視覚障害者でも使えるテンキー方式に直してもらい、精算機等の位置を知らせる音声案内も流すようにしてもらったが、駅雑踏の中での音声案内は聞きづらく、不便な状況に変わりはない。
- 駅改札の無人化により、いわゆる「交通弱者」へのサービス水準は明らかに低下した。
- この3月のダイヤ改正で全ての特急が止まる千歳烏山駅でさえ、南口改札に続けて利用度の高い西口まで無人化する計画だと聞き及ぶ。これでは、北口1つの有人改札で3つの改札口の管理をすることになり、利用者の負担は大きくなるばかりだ。
- 視覚障害者の間では「駅員リレー」と呼ぶ、乗車駅の改札で下車駅を伝え、乗換駅では駅員が待ち受け乗り換えの手助けをしてもらおう駅員連携サービスの利用者も多くいる。また車いす利用の障がい者や高齢者、乳母車を使っている赤ちゃん、保護者等も乗車時・下車時にはスロープ板を駅員に設置してもらわなければならない。このまま、駅員が削減されれば乗降自体諦めざるをえない。
- 昨年は、いくつもの鉄道路線の車内で無差別の傷害事件まで発生し、京王線でも乗客は大変な事件に巻き込まれた。しかし、京王線の人員削減計画は見直されようともしていない。これでは私たち障害者のみならず利用者全体が、スムーズ、かつ安全に京王線を利用できるのかがわからず大変不安だ。
- 公共交通機関は、あくまでもどのような一市民でも希望する場所に利用者を安全に運ぶという理念を忘れたら、経営理念を放棄することになる。
- とりあえず、以下の要望をお伝えする。
  1. 貴社の傘下である、京王本線と井の頭線全線において、駅職員の削減計画を取り止め、

利用客の安全利用のために見直してください。

2. 同上の全線を対象とする、3月のダイヤ改定時に進めようとしている改札口の無人化を取りやめてください。

3. 3月5日までに書面にてご回答ください。

### 3. バリアフリー法改正の附帯決議

要望書の最後にバリアフリー法改正の附帯決議（2020年4月3日 第201回国会衆議院国交委員会）の抜粋が掲載されているが、ここでは全文を掲載する。

#### <高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議>

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

- 一 本法の基本理念に則り、社会的障壁の除去のために合理的配慮について理解が深まり的確に提供されるため、必要な環境整備を推進すること。
- 二 障害者が公共交通機関の利用において、様々な制約が存在する状況に鑑み、障害者権利条約の理念を踏まえて移動の権利について検討を進めること。
- 三 インクルーシブ教育の推進及び災害時の避難所として利用する必要性から、設置主体の別、規模を問わず、高校、大学も含めた全ての学校施設のバリアフリー整備を推進すること。
- 四 公立の小中学校が災害時の避難所になっているケースが多いことに鑑み、既設であっても、数値目標を示し、そのような施設のバリアフリー化を積極的に進めること。また、既設の公立小中学校のバリアフリー化に対する財政支援を充実すること。
- 五 移動円滑化基準適用除外認定車両を見直し、鉄道のない地方空港の空港アクセスバス路線に重点的にバリアフリー車両の導入が促進されるように必要な措置を検討すること。
- 六 生活利便施設である物販、飲食店の数は二千平米未満の小規模店舗が大半を占めることに鑑み、二千平米未満の小規模店舗及び特別特定建築物内における店舗内部の障壁となっている入口の段差解消、扉幅の確保、可動席の設置等のバリアフリー整備を進めるため、ガイドラインを作成すること。合わせて、条例によるバリアフリー基本適合義務の対象規模の引き下げ及び建築物特定施設の見直しを要請すること。
- 七 地方の旅客施設のバリアフリー化を進めるため、基本方針に一日の平均的な利用者数が三千人未満の駅も含めた整備目標を定めるよう検討すること。また、無人駅の増加に伴い社会的障壁が拡大しないよう、無人化に際し事業者が取り組むべき事項をガイドラインに定めた上で、当該事業者が遵守するように必要な措置を講ずること。

- 八 駅ホームからの視覚障害者の転落事故が全国で毎週一件以上発生していることに鑑み、ホームドアの設置、バリアフリー設備の表示や駅の構造等除法提供の充実を進めるよう、必要な措置を講ずること。
- 九 障害者が居住可能な共同住宅についての実態把握の調査等に必要な措置を講ずること。
- 十 ホテルの一般客室におけるユニバーサルデザイン化の推進及びバリアフリールームの設置率を国際的な水準に引き上げるために、必要な措置を講ずること。
- 十一 ユニバーサルデザインタクシーが活用されるためには、運転者の負担軽減とともに、研修支援に必要な措置を講ずること。
- 十二 建築物やユニバーサルデザイン等の設計に際しては、当事者からの意見を反映させるため、建築士の資格取得における教育内容や設計業務に当たる者に対する研修等においてインクルーシブデザインによる設計が行われるよう制度の構築を検討すること。
- 十三 移動等円滑化評価会議及び同地域分科会において、地域の特性に応じた施設、先進的な施設の整備等を通じ、多様な障害当事者が参画を継続的に実施する等必要な措置を講ずること。
- 十四 障害者権利条約に則り、歴史的建築物のバリアフリー化を進めるため、歴史的建築物を再建する場合等におけるバリアフリー整備の在り方について、高齢者、障害者等の参画の下検討が行われるよう、必要な措置を講ずること。

#### 4. 今後の課題

私自身、京王線の利用者であるが、この報道があるまで今回取り上げた問題が発生していることを知らなかった。またダイヤ改正も千歳烏山駅に特急が止まるようになるまで知らなかった。不明を恥じるばかりである。

そもそもこの問題は、障がい当事者だけでなく、すべての利用者の問題である。衆議院の附帯決議は全項目が重要な課題である。こうした課題は国会議員と国の交渉で解決できるわけではない。バリアフリー法の改正は、D P Iをはじめとした多くの当事者が改正論議に加わってきたのだが、京王線の今回の駅改札無人化等は利用当事者はもとより、沿線自治体にも知らされていたのかどうか、疑わしい。

京王本社が要望書にどう答えたのか、まだ情報を入手していないが、会社側も真摯に対応し、障がい当事者だけでなく、すべても利用者に関われた議論の場が持たれるように要望したい。

(障がいの「がい」は、がい、害、碍等の使い方があり、個人や団体の考え方があるので、本稿では統一していない)