

都内の鉄道無人駅の実態と課題

伊藤久雄（NPOまちぼっと理事）

月刊「自治総研」（通巻 541 号 2023 年 11 月号）に松井良和氏による〔投稿論文〕『駅の無人化問題と障がい者の交通権保障による福祉の実現』が掲載されている。私もおよそ 20 数年前から、交通機関や道路構造のバリアフリー化に関心を持ち、バリアフリーチェック活動などを通じて、自治体や交通機関への働き掛けなどを行ってきた経験がある。

しかし、鉄道駅の無人化問題に気づくことはなかった。確かに無人駅で「車椅子の方はどうするのだろう」と思うことがなかったわけではないが、素通りしてしまっていたことを反省しなければならぬと思う。

本稿では、まず都内の無人駅の実態をHPの検索などによって知った上で、松井氏の論文を紹介しながら課題を考えたいと思う。

1. 都内の無人駅の現状

まず野田 隆氏（鉄道ガイド）執筆の『知ってた？ 実は東京や首都圏にもある「無人駅」（All About 公式 SNS）』から、都内の無人駅の現状をみておきたい。野田氏によれば、都内には以下の無人駅がある。

<私鉄などの無人駅>

- ・東武大師線：大師前駅
- ・交通システム ゆりかもめ・舎人ライナー：一部を除いて無人
- ・東急世田谷線：無人駅が多い
- ・都電荒川線（駅ではなく停留場（電停））：すべて無人駅

<JRの無人駅>

- ・JR 青梅線：青梅駅と奥多摩駅の間の 11 駅
- ・JR 五日市線：熊川駅
- ・JR 八高線：東福生駅

<一部の時間帯における無人駅>

- ・JR 千駄ヶ谷駅、信濃町駅、尾久駅（北区）など：少しずつ増えている

野田氏は現状を以下のように分析し、提言する。

『少子高齢化によって退職者の代わりとなる新卒採用の減少、コロナ禍による鉄道会社の業績悪化に伴う人員削減合理化の影響である。』

サービスの低下を招くだけでなく、障がいのある人が利用するときや事故発生時に迅速な対応ができない、などデメリットもあるだけに業務委託による人的サービスの確保、

エレベータやホームドアが未設置の駅においては設置を急ぐなど慎重に対応してほしいものだ。

首都圏は広いので、埼玉県、千葉県、神奈川県などの周辺部においては無人駅は数多い。鉄道を利用するときは、無人駅の情報を事前に入手しておいて慌てたり困ることのないよう対応しておくことも必要であろう。』

なお、全国的な状況についてはNHKの報道 {駅の“無人化”全国で広がる 利用者多い首都圏でも“無人化”で安全に懸念も 議論始まる} があり、次のように報じている。

▽ ▽ ▽

「無人駅」の割合を都道府県ごとにみると、最も高いのが

▼高知県で93.5%、

続いて▼徳島県で81.6%、

▼長崎県で79.6%、

▼山口県で77.6%などとなっていて、

70%以上が合わせて14の県にのぼる。

また、低い順にみると、

▼路線がモノレールのみ沖縄県で0%となっているほかは、

▼埼玉県で3%、

▼東京都で9.9%、

▼神奈川県と大阪府で16%などと、

首都圏や関西といった人口の多い地域で低くなっている。

2. 「駅の無人化問題と障がい者の交通権保障による福祉の実現」を読む

松井氏は、まず「はじめに」において、「近年、地方では鉄道をはじめとして駅の無人化や廃線が進められて公共交通の衰退が進行し、このことが地域社会の衰退をもたらすという悪循環が起こっている。しかし、駅の無人化が次々と実行されている状況にあっても、障がい者にとって鉄道等の公共交通は地域の足であることに変わりがない。」とし、「公共交通を守り障がい者の移動を確保することは社会全体にとってポジティブな影響をもたらし、また、障がい者の移動、交通は、福祉、医療、介護、教育、労働など複数の領域にわたり、障がい者の交通を確保することは福祉の問題でもあるとの認識の下で検討を進める。」と述べている。すなわち標題の「障がい者の交通権保障による福祉の実現」である。

続いて松井氏は、JR九州における「無人化計画」に対して2020年9月、大分市内の障がい者ら3人が移動の自由を侵害され苦痛を受けたとして、JR九州に対して1人あたり11万円の損害賠償を求めて大分地裁に提訴したことを踏まえて、「大分市内の駅の無人化問題とその影響」について論じている。この課題については松井氏論文(参考資料)を読んで

頂きたい。

そこで松井氏の提起で重要だと思われることを以下紹介したい（読み込みが不十分なことはご容赦頂きたい）。

第一は、移動の自由と交通権保障の意味についてである。松井氏は「移動の自由の保障」と交通圏の再構成について論じている。交通圏の再構成について松井氏は次のように提起する。

交通権を保障する意味は、個人の幸福追求権を実現すること、すなわち個人が「自分の暮らしを自分で決めること」にある。このために、移動の自由が保障されており、移動の自由が保障されることによって地域住民は、医療や介護、福祉（生存権）、学校（学習権）、職場（職業選択の自由、公務就任権、労働権）、宗教施設（信教の自由）、投票（選挙権）等へのアクセスが可能になると理解できる。交通権は地域住民の幸福追求権を実現するために、様々な生存権や学習権、労働権などの諸権利にアクセスすることを保障する権利だと捉えることができる。

そして松井氏は、交通権の実現のためにはこれを具体化するための立法が必要となるとして、「交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法の交通権保障の観点から検証する必要性」や、「障害者差別解消法、バリアフリー法について、合理的配慮の中身を検討するにあたって、障がい者の交通権が十分に保障される内容になっているかを考慮することが求められる」としている。

第二に、障がい者の交通権確保のための取組みについてである。松井氏は「交通政策基本計画においては鉄道施設のバリアフリー化に関する方針と到達目標について記載があるものの、駅の無人化に伴って障がい者に生じる問題は取り上げられておらず、その対策も示されていない状況にある」として、「駅の無人化への対応と今後の課題」について以下のように提起する

駅の無人化に伴い、障がい者らが合理的配慮として何を求めているのか、そして、その配慮が事業主にとって過度の負担にならないかを検討する場として考えられるのが、地域公共交通計画の策定にあたって設置が必要な地域公共交通協議会である。（中略）

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会等を開催する際にも、障がい者の交通権保障の観点から、都道府県や市町村が策定する公共交通計画の中に駅の無人化の問題を取り上げることが必要であり、計画策定のための協議会に公共交通の利用者でもある障がい者が参画するようにし、事業者が意見を取り入れることが必要だと考える。そして、地域の中で試行錯誤しながら、事業者と地域がそれぞれの事情を理解して駅の無人化問題に対策を講じる必要がある。

その上で松井氏は、「計画策定のために形だけの委員を集めるのではなく、協議会での議論を有益なものとするためには、地域の中で様々な利害を有するステークホルダーをコーディネートし、意見を集約する担当者の育成が各自治体における重要課題である」と訴えている。

第三は、クロスセクター・ベネフィットの視点の提起である。クロスセクター・ベネフィットとは、「ある部門で取られた（出費）行動が、他部門に利益をもたらす（節約）」という意味で、「すなわち、公共交通を整備・維持することの効果・価値を交通分野だけでなく関係する分野も含めて検討すると、公共交通に対する支出が医療費や社会保障費用の削減などのつながり、社会全体の費用を削減している可能性があるということである（クロスセクターベネフィットから見る公共交通が生み出し価値－兵庫県加西市を例として－、西村和記ら、参考資料）。

松井氏は以下のように提起する。

駅の無人化問題を事業主における経営の効率化という一面だけで捉えるのではなく、社会全体に及ぼす影響を踏まえて検討する必要がある。また、駅の無人化を決定する場合にも、それによって生じる社会的支出を考慮しなければならない。すなわち、駅の無人化によって生じる障がい者への影響や、障がい者が被る不利益を緩和するための配慮、配慮を行うにあたって生じる経済的な負担等を、クロスセクター・ベネフィットの視点から検討する必要がある。

3. 今後の課題

私は「駅の無人化」問題にはまったく知見を有しない。ただ、松井氏の次の提起に対して一言付言しておきたいと思う。

すなわち、『地域の中で様々な利害を有するステークホルダーをコーディネートし、意見を集約する担当者の育成が各自治体における重要課題である』との提起である。この提起に異論があるわけではなく、現在の自治体（都道府県、市区町村とも）の組織体制や職員体制では、この提起は通じないだろうということである。

一言でいえば、人材がいけないと断言している状況であることである。その要因は三つある。

- 行財政改革による人員削減
- 業務委託（丸投げ）の横行
- きわめて短い人事ローテーション

地域の市民、議会、首長とも、この現状を直視し、今後どうしたら必要な人材を育成できるのか、真摯に考え、解決策を見出していかなければならない。

そこで一つだけ、JR東日本の取組みを紹介して終わりたいと思う（JR東日本ニュースから）。JR東日本は、首都圏エリアの路線で初めて、青梅線（青梅～奥多摩間）の対象駅において、乗務員（運転士）による車いすをご利用のお客の乗降のお伝いを今年3月18日（土）開始している。それは次の3駅である。

- ・日向和田駅（ひなたわだ）
- ・軍畑駅（いくさばた）
- ・川井駅（かわい）

<参考資料>

- 駅の無人化問題と障がい者の交通権保障による福祉の実現
(松井良和茨城大学講師、月刊「自治総研 2023 年 11 月号」)
<http://jichisoken.jp/publication/monthly/JILG0/2023/11/ymatsui2311.pdf>
- 知ってた？ 実は東京や首都圏にもある「無人駅」(All About 公式 SNS)
<https://allabout.co.jp/gm/gc/488055/>
- 駅の“無人化”全国で広がる 利用者多い首都圏でも
「“無人化”で安全に懸念も 議論始まる」(NHK)
<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20201119/k10012719961000.html>
- 乗務員による車いすをご利用のお客さまの乗降のお手伝い (JR 東日本ニュース)
https://www.jreast.co.jp/press/2023/hachioji/20230222_hc008.pdf
- クロスセクターベネフィットから見る公共交通が生み出し価値—兵庫県加西市を例として—、西村和記ら (土木計画学研究)
http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201311_no48/pdf/150.pdf