

新京成電鉄による駅無人化計画に関する要望書

2012年11月13日

日本共産党松戸市議団

日本共産党松戸鎌ヶ谷地区委員会

2007年より新京成電鉄は「駅業務の効率化」と称し、全24駅のうち10駅を夜間無人化(22時～6時)する計画を推し進めており、現在6駅(船橋市内4駅、松戸市内2駅)で無人化を実施、次は松戸市の上本郷駅が対象となっています。

無人化された駅では、乗客および沿線住民の安全確保に重大な支障をきたします。

車内で乗客同士の暴行事件が発生した事例では、加害者は無人駅で逃走した一方、被害者は無人駅で降ろすことができないため、有人の駅まで負傷したまま連れて行かざるを得ず、警察への通報も遅れました。同様の事例は松戸新田や前原駅で報告されています。

車内で急病人が発生した事例では、無人のみのり台駅で車掌が対応し、救急車が到着するまで列車は停まり、遮断機は約20分間にわたって下りたまま、道路も塞がれました。

同じくみのり台駅で、終電終了後も駅構内に留まっていた4人組の男たちに、駆けつけた巡回警備員が暴行を受ける事件も発生しています。

新京成電鉄はこうした事実を自治体には報告せず、無人化計画についても不安を覚える利用者・住民に説明する機会を設けないまま一方的に無人化の道を突き進んでいます。

問題は防犯や安心・安全面にとどまりません。例えば無人駅では21時30分以降「多機能トイレ」が施錠されます。利用時には監視駅にインターホンで連絡し、遠隔操作による解錠を待たなければなりません。交通バリアフリー法に基づき補助金を受けて整備した施設の使用が駅の無人化によって制約されるという現状は、法の精神からも逸脱するものであると指摘せざるを得ません。

駅の無人化は、鉄道会社の最大の使命である「安全な輸送」を損なうばかりか、利用者とくに障害者・高齢者などの利便性の大幅な低下を招き、車内で事件を起こした犯人が逃走経路として使うなど、地域の安心をも脅かす到底看過できない数々の問題を引き起こしています。

近年、高速バスによる事故が相次ぎましたが、いずれも利益を生むために安全を後回しにした結果が招いたものであり、「規制緩和」路線と国土交通省の監査体制の見直しも厳しく求められているところでもあります。

政府、国土交通省におかれては、こうした事故の反省に立ち、また無人駅で発生した種々の問題を直視し、以下の点について迅速に対応いただけますよう強く要望いたします。

記

1. 駅無人化計画について、新京成電鉄に対し中止・撤回を強く指導すること。
2. 安全・安心の観点から、駅の無人化について法整備も含めた規制の枠組みを構築すること。

以上