

2023年4月20日

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 深沢裕二様

障害連（障害者の生活保障を要求する連絡会議）

代表 尾上裕亮



車両とホームの段差解消など、アクセシビリティの強化を求める要望書

日頃より貴社におかれましては、移動制約者に対するアクセシビリティに配慮した活動運行されていることに心より敬意を表します。

バリアフリー法が施行され17年が経ち、順次車イスに乗った障害者等移動制約者にとって、利用しやすくなっていることは確かですが、在来線における車両とホームの段差、隙間問題は解決されていません。

当連絡会議の参与である太田修平は、自宅の日野駅から当連絡会議の事務所のJRの最寄り駅である御茶ノ水駅を週2、3回中央快速線を使い通勤をしていますが、去る3月9日、御茶ノ水駅から豊田行きに乗車しましたが、日野駅でいつものように駅係員にスロープを渡され降りようとしたが、前方に倒れそうになり、駅係員に支えてもらって大事故を免れました。（腰に装着しているウェストポーチは衝撃でホームに落ちてしまいました）日常的に運行している車両より床が高く、日野駅は他の駅よりホームが低いという悪条件が重なったため、起きたためのことでした。

「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」の「第三章 車両等の構造及び設備 第一節 鉄道車両の第三十一条」に、

- 一 旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。
- 二 旅客用乗降口の床面とプラットホームとは、できる限り平らであること。

と、あります。

「できる限り平ら」どころか、スロープを渡して車イスが転倒しそうになる事象が起きることは問題外と言えます。バリアフリー（アクセシビリティ）以前の問題であり、安心安全な運行とはいえないと思います。「できる限り平ら」という文言については、当時の障害者運動が介助なしでも利用できるようにという考え方で国交省などに要求したもので、その後スロープによる介助という方法が鉄道各社で行われ、それが既成事実化されてしまった経緯があります。本来は諸外国のように介助なしで乗降できるほどのホームと車両の段差の水平化が求められます。

太田参与が貴社にお送りしたメールに対する回答も、一般論的なものであり、深刻な問題と受け止めていない節が伺えます。この3月からバリアフリー化を名目に運賃を値上げされていますが、バリアフリー（アクセシビリティ）に対する意識が問われていると認識します。