

鉄道駅におけるホームドアの整備加速にかかる緊急要望

鉄道駅のホームドアは、駅利用者の線路への転落を防止し、かけがえのない人の命を救う施設である。東京には多くの企業が集積し 1,400 万人の都民が日常的に鉄道を利用しており、ホームドアは鉄道の安定的な運行を実現する重要な施設でもある。

現在、ホームドアの整備率は、都営地下鉄では 100%、東京メトロでは 95% に達する一方、J R 及び私鉄では約 6 割の駅は未設置で、その加速は喫緊の課題である。

都は、令和元年に「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表し、10 万人未満の駅も補助対象とするなど支援策を拡充するとともに、事業者と技術的な課題解決に向けた検討を行ってきている。都営地下鉄では、QR コードによるドア開閉システムを構築し、スピードアップとコスト低減の両立を果たした。

国は、令和 3 年に「バリアフリー料金制度」を創設し、この制度を活用して整備するバリアフリー施設は、国庫補助の対象としないこととしたが、都内においても、事業規模が小さい鉄道事業者などには、引き続き、補助による整備促進が必要である。

また、ホームドア整備には、扉位置の異なる列車への対応など技術的な課題があり、こうした課題の解決につながる技術開発や基準改正といった支援も重要である。

このため、都は、鉄道事業者や関係行政機関からなる官民一体の協議会を設置し対応することとしており、ホームドアの整備の一層の加速に向け、下記を要望する。

記

- 1 都が設置する官民一体の協議会に参画するとともに、技術的な課題解決やコスト縮減等につながる技術開発や基準改正等の支援を行うこと。
- 2 特別支援学校の最寄り駅や転落の危険性の高いホーム形状の駅、重要な路線の駅などについて、「バリアフリー料金制度」に加え、必要な財源を確保すること。
- 3 ホームドアが整備されるまでの間、I T ・センシング技術の活用などホームからの転落防止対策を検討し、鉄道事業者の取組を促進すること。

令和 6 年 7 月 2 5 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 様

東京都知事 小池 百合子

E T C 専用化及び本線料金所撤廃の加速にかかる緊急要望

首都高速道路では、E T Cの普及などを背景として、平成24年1月に料金圏ごとの均一料金から、料金圏のない距離別料金に移行した。これにより、旧料金圏の境にある本線料金所の撤去が可能となり、これまで3箇所撤去が完了している。また、令和2年12月に、国などからE T C専用化等のロードマップが公表され、都市部においては、令和7年度までにE T C専用化を概成させることが示されている。

こうした中、首都高速道路では、これまで、都市部の35箇所撤去が完了しているが、交通が集中する都内の料金所のE T C専用化を着実に進めていく必要がある。また、管理主体が異なる高速道路の境にある本線料金所は、交通の流れを阻害するだけでなく事故の発生要因ともなっているため、その撤廃を順次進め、シームレスな利用を実現するべきである。

このため、E T C専用化及び本線料金所撤廃の一層の加速に向け、下記を要望する。

記

- 1 E T C専用化については、ロードマップに基づき、令和7年度の概成、とりわけ交通が集中する都内区間を中心に着実な整備推進を図ること。
- 2 4号新宿線の永福料金所をはじめとする本線料金所を早期に撤廃すること。その際、国がリーダーシップを発揮し、撤廃方法や撤廃時期等の課題に対して解決策を示すこと。

令和6年7月25日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫様

東京都知事 小池 百合子