

ＪＲ高田馬場駅の抜本的な安全対策の実施を求める意見書

ＪＲ高田馬場駅は、平成２０年度の１日平均乗車人員が約２０万七千人あり、区内では２番目、ＪＲ東日本管内でも１０番目に多く、山手線全２９駅中８番目に多い駅となっています。また、駅周辺には、全国的、全都的な日本点字図書館などの福祉施設や障がい者施設が集積していることから、同駅は、平成１７年４月に策定した「新宿区交通バリアフリー基本構想」に基づく重点整備地区内の対象駅にも指定されており、高齢者や障がい者をはじめ、すべての人の安全かつ快適な移動を確保することが法的にも求められています。

同駅は、このように特別な特徴を持った大規模ターミナルです。しかしながら、戸山口の改札からホームまでの階段の幅員は２.８ｍ（有効幅員）で、階段が取り付いている箇所のホームの幅員は、３.１ｍ（有効幅員）しかありません。このホーム幅は池袋寄りになるにつれ、少しずつ広くはなりますが、乗降人員に比して全体的に狭小です。

このため、朝夕のラッシュ時に、電車を降りた人が、戸山口に出ることが出来ず、次の電車が来てもホームに滞り大変危険な状態が続いています。平成２１年１月２６日には利用者が線路上に転落し、右手全指切断という痛ましい事故が発生しています。

このように、山手線のホームに人があふれるために、西武線の連絡通路からも山手線のホームに乗客が入ることが出来ず、通路の中で圧迫される状態になっています。駅利用者は、転倒や転落といった事故に、いつ巻き込まれてもおかしくないという、非常に危険な状態に常時晒されています。

このような状況を受け、地元や新宿区では、これまでも、同社に対し、駅の改善について要望書を提出してきました。平成１８年度には、同社の投資計画部長とともに現地視察を行い問題意識を深めていただいています。また、地元では、独自に解決策を模索し、橋上駅化やホーム新設などの方策を同社に提起してきました。そうした中、平成２０年６月３日、同社が、安全対策として、山手線全駅への可動式ホーム柵の設置を決定したことは、大きな前進であり、地元も歓迎しているところです。

しかしながら、可動式ホーム柵は、転落防止に大きく寄与する一方、設備本体がホーム幅を狭めてしまうことで、より一層、混雑を招く原因ともなることから、当該施設の設置のみをもって、ＪＲ高田馬場駅の抜本的な解決策とはなり得ません。

政府におかれては、こうした状況に鑑み、駅利用者の安全確保の観点から、ＪＲ東日本に対し、以下の安全対策の実施を求めるよう強く要望します。

- １ 大変危険な状態にあるＪＲ高田馬場駅の抜本的な安全対策を戸山口階段付近の改修を含め専門的な見地から検討し実施すること。
- ２ ＪＲ高田馬場駅へ可動式ホーム柵を早期に設置すること。

以上、地方自治法第９９条の規定に基づき、新宿区議会の議を経て意見書を提出します。

平成 2 2 年 6 月 1 8 日

新宿区議会議長名

衆議院議長
参議院議長
内閣総理大臣
国土交通大臣

あて