

# JR九州の駅無人化問題

## 日本共産党 真島省三衆院議員が質問



真島省三議員は3月10日、JR九州の駅無人化問題を衆院予算委員会第八分科会でとりあげ質問しました。真島議員は、JR九州が地元との協議や住民説明をまともに行わず、駅無人化をすすめている実態をつきつけ質しました。国交大臣は「大事なものは安全。利用する方が困ることがあってはならない。よく調べて、整理させていただきたい」と答弁しました。質問を紹介します。

JR九州が32駅を無人化。駅の公共性、バリアフリー化の必要性をどう認識しているか

○真島議員

日本共産党の真島省三です。JR九州が三月十四日のダイヤ改正時から実施します、民営化後最大規模の駅の無人化について質問いたします。無人化される三十二の駅は、一日当たり約五万人が乗りおりしております。まず、太田大臣にお聞きしますが、鉄道駅の公共性、バリアフリー化の必要性をどのように認識されておられますか。

鉄道駅は地域の拠点、バリアフリー化推進は重要

●太田国土交通大臣

我が国は本格的な高齢社会に入っており、誰もが安心、安全というところで暮らせるというユニバーサル社会実現への要請が高まっていると思います。そのような中で、高齢者、障害者の自立した日常生活及び社会生活を確保するためには、地域の拠点であり、まちづくりの

観点からも重要な施設である鉄道駅のバリアフリー化の推進は重要であると思っておりますし、駅は、従来のように乗りおりするだけでなく、そこに大きな店ができるというようなことが、非常に人が集まる場所、ある意味ではコンパクトなそうした拠点でもあるというふうに考えています。現在、平成三十二年度までに、一日当たりの利用者数が三千人以上の駅につきまして原則全てバリアフリー化を達成することを目標に、バリアフリー化に向けて取り組んでいるところでありまして、平成二十五年度末現在、段階解消率は八三％ということになっております。二〇二〇年、東京オリンピック・パラリンピックがあります。パラリンピックというところが極めて重要だと考えておりまして、ここで世界に誇るようなバリアフリーという町をつくるということも、駅が一番大事なところだ、このように思っています。先ほど障害者と高齢者ということを申し上げましたが、お子さんを抱えている方たち、

あるいはベビーカーを持っている方たち、ベビーカーに子供を乗せて一人抱えているというような方たちにとりまして、駅のバリアフリーとかエレベーターということでは極めて大事なことで、それぞれ、地方自治体、また企業との連携のもとで、バリアフリーというのを進めていきたいと強く思っております。

### 駅無人化の四つの懸念—— ①安全の問題について

無人化対象駅では、構造上、危険な状態があり、車両もワンマン運転

○真島議員

今、鉄道駅のいわゆる公共交通機関の骨格をなすという位置づけを国交省でもされておりますけれども、この鉄道駅の無人化には、私は四つの懸念があると思います。第一に安全の問題です。無人化対象駅では、構造上びっくりするような危険な状態が放置され、車両もワンマン運転です。筑豊本線東



JR東水巻駅を調査する真島議員（手前） 11月31日

水巻駅で、昨年十一月に、車両からホームにおりるのをちゅうちよしている間にドアに挟まれたという七十八歳の男性にお会いしました。乗り合わせた女子高生たちが総出でドアをあけてくれて助かったようですが、一歩間違えば命にかかわりました。この駅は、ホームがカーブしているため、下り線のホームは段差もすき間もそれぞれ三十センチ以上、上り線のホームでも段差は二十センチぐらいあります。現在は朝七時前後から十九時過ぎまで駅員さんが一人いるんですが、ホームの安全確保までできません。また、無人化対象駅で一番多い、一日当たり四千四百八十四人が乗りおりする香椎線宇美駅は、駅周辺の線路と道路の間にフェンスがなく、

駅員さんも無人化で安全が心配だと言っていました。沿線住民でつくっているJR香椎線の各駅無人化を考える会の皆さんの、転落事故などにご対応するのかという問いに対して、JR九州は、転落はどの線区でもあり得ると無責任な回答をしております。駅のこんな危険な状態を放置したまま無人化などあり得ない、むしろ、こうした駅では、緊急に複数の駅員を配置する、あるいはワンマン運転を見直すことこそ緊急に求められていると思います。ちよつと大臣いなくなりましたけれども、どう考えておられるでしょうか。

**駅を無人化しても安全確保が大前提。運転士が乗降状態を確認**

### ●藤田鉄道局長

駅を無人化した場合においても安全が確保されなきゃならない、これは大前提でございます。例えば、列車の発時時には、乗客が乗降扉に挟まった状態等になっていないか確認する必要があります。

御指摘のワンマン運転の場合は、ホームミラーあるいはモニター装置などを設置することによりまして、運転士が乗客の乗降状態を確認するといったことになっております。こうした措置を徹底しました、安全の確保を図ってまいりたいと考えております。

### ②バリアフリー化の懸念—— バリアフリー化の逆進行

千人以上（一日平均）の駅が三つもある

### ○真島議員

運転士さんが確認していなくて挟まれたんですね。その方がJRに抗議しますと、挟まれたのはあなたの責任だというふうにJRは



言ったんです。第二に、バリアフリー化に逆行します。無人化対象駅には、バリアフリー化が義務づけられる一日当たりの平均利用者数、先ほどおっしゃった、三千人以上の駅が三つもあります。その一つ、香椎線の和白駅は、改札からホームに行くのに階段があります。駅員の方に話を聞きますと、車椅子のお客さんがいて、家族の方と一緒にいつも持ち上げるそうです。筑豊本線の浦田駅も、ホームに行くのに階段しかありません。日田彦山線の添田駅では、駅舎とホームの間が百メートル離れていて、踏切を渡らなければいけません。しかも、ホームに上がるのにスロープがありますけれども、かなり急で、車椅子の方には本当に大変です。

無人化駅は、前日二十時までに指定駅に予約をしないと介助が受けられないということになるんですね。駅の無人化は、このように、障害者など介助が必要な人が利用したいときに自由に利用できないという新たなバリアをつくること

になる。太田大臣にお聞きしますが、こんなバリアフリーに逆行すること、いいんでしょうか。また、国として、無人化する前にバリアフリー化を急ぐようにJR九州と市町村に働きかけるべきだと思いますが、どうでしょうか。

**高齢者、障害者の方々が移動可能な環境が提供されることが重要**

●藤田鉄道局長

JR九州におきましては、これまでも、無人化された駅につきましては、車椅子利用者等につきまして、乗降に際して駅員の介助が必要な場合は、前日までに御連絡をいただいた上で必要な駅員を確保するといった対応を原則としております。ただ、急遽当日の御利用の方がいらっしゃって連絡を受けた場合には、できる限りその場合も対応するという方針をとっているものと承知しております。今後、できる限り柔軟な対応をとって、高齢者、障害者の方々が移動可能な環境が提供されることが

重要であると考えております。それから、バリアフリー化設備、施設の件でございますけれども、まずは御利用の人数の多い駅から優先的に施設整備をするということの方針として、現在取り組みを進めておるところでございます。それ以外の駅につきましては、有無人を問わず、車椅子利用者の方々等につきましては、駅員の介助が必要な方は、駅員を確保して対応するということを基本としております。そういった、いわばソフト面の対応も含めて、移動可能な環境が提供されるということが重要なことであると考えております。

### ③ 駅無人化の四つの懸念—— 利便性が損なわれる

十二駅無人化の香椎線はインターホンで遠隔対応。一日、二万八千人の乗降客がいるのにサポートスタッフは三人だけ

○真島議員

無人化対象駅では、今申し上げ

たように、バリアフリー化できていない駅がたくさんあります。車両もほとんどがワンマン運転で、そういう駅では、人がいることこそ唯一のバリアフリーなんです。そういう立場で対応してほしいと思います。第三に、明らかに利便性が損なわれます。無人化しますと、新幹線や特急の切符、百キロを超える切符、定期券を買いませぬ。我が党が行いました利用者ア



JR香椎線和白駅を調査する右から、真島議員、綿貫英彦福岡市議、立川ゆみ県議予定候補 11月31日

ンケートには、よその駅まで自己負担で買いに行けというのかという怒りの声が寄せられております。JR九州が無人化対象駅のある各自治体に出した文書を見ますと、切符の販売、改札、駅舎清掃等、一部の駅業務について、弊社との業務委託契約締結を御検討くださいと書いてあります。つまり、本来こうした駅業務が必要だと認めながら無人化しようとしているわけですね。十二駅を無人化する香椎線では、人口が増加している福岡都市圏の東側のベッドタウンを南北に走っているんですけれどもJR九州は、無人化駅にインターホンを設置して遠隔で専属のオペレーターが対応する、遠隔管理システムを導入すると言っております。このシステムには、一日当たり二万八千四百五十人の乗降客がこの香椎線の無人化駅であるんですけれども、これにオペレーターが遠隔で対応できるのか、無人化に伴う点字案内や点字ブロックは整備されているのか、インターホンを使えない聴覚障害者はどうす

るのか。安全対策として列車接近を知らせる放送装置を導入すると言っているんですが、聴覚障害者の人は大丈夫なのか。必要に応じてサポートスタッフが数分で駆けつけると言っているんですけど、もちろん、わざわざ三人しかいないスタッフでそれができるのか。多くの懸念がございます。駅の無人化は明らかに利便性を後退させると思いますが、大臣、いかがでしょうか。

**できる限りサービス水準を確保しながら無人化を進めることが大事**

●藤田鉄道局長

駅の無人化に当たりましては、できる限りサービスの水準を確保しながら無人化を進めるということが大事であるというふうに思っております。JR九州におきましては、今般の無人化に際しまして、あらかじめ利用者の方々に周知あるいは御利用の方法を案内すると同時に、営業体制の変更について駅頭掲示等で周知を行っております。

す。また、今御指摘のございましたように、自動券売機、あるいは遠隔放送装置、列車接近装置、防犯カメラ等を設置するとともに、障害者の方々には駅員をなるべく確保するといったことで、できる限りサービス水準を確保していくという方針であるというふうに理解しております。こういった対応を通じて、サービス水準の確保のために、国交省としても適切な指導をしてまいりたいと考えております。

#### 駅無人化の四つの懸念—— ④治安面の心配

周辺住民や利用者から不安の声。監視カメラでも、人の存在を超える犯罪の抑止力はない

○真島議員

サービス水準をできる限り確保していくとおっしゃったということは、サービス水準が後退するというふうな認められていることだと思います。JR九州は、遠隔管理システムは始発から終電まで対

応できるのでサービス向上につながると言っているんですが、もとの無人駅ならそうでしょうけれども、利用者が多い時間帯を新たに無人化してサービス向上になるとは誰も思いませんよ。四番目に、駅周辺住民や利用者は、犯罪などがふえるのではと治安面を心配しています。これまで、無人化された駅舎では、人の目を逃れやすく、落書きやごみの散乱で構内が不衛生になり、最終的に駅舎もトイレもなくなつて、ホームだけになつてしまったところがたくさんあります。筑豊本線の無人化対象駅で我が党の市会議員が行ったアンケートでは、高校生や学生から、明かりも人通りも少なく、駅員さんがいなくなると夜は怖いという声が寄せられております。香椎線の宇美駅の駐輪場の管理人の方に聞きましたら、駅周辺には夜中にたむろしている者もいる、駅員がいるかいないかで随分違うとおっしゃっていました。私の地元のことでも、大変不名誉なことですが、福岡県の犯罪発生率は

全国三位で、無人化対象駅がある九自治体のうち六自治体が県の平均の犯罪発生率を上回っています。防犯カメラをつけるとか言っていますけれども、窃盗を減らす効果は認められておりますけれども、衝動的な暴力犯罪の予防効果はいまだに明らかになっておりません。二十四時間出入りできる駅を無人化して監視カメラを設置しても、人の存在と目を超えるほどの犯罪の抑止力はありません。○三年の防犯まちづくり関係省庁協議会のとおりまとめというのがありますが、けれども、その中で、公共施設等の整備や管理等のハード面の取り組みを推進する防犯まちづくり推進の基本的な手法の第一に何を挙げられておられますか。

**防犯まちづくり推進の基本的な手法は「人の目の確保」**

●伊藤内閣府地方創生推進室次長

防犯まちづくり関係省庁協議会は、御指摘のとおり、平成十五年に、当時の内閣官房都市再生本部事務局、それから警察庁、文部科

学省、国土交通省の四者で組織された協議会で、その中で、防犯まちづくりについての基本的な考え方などについて小冊子にまとめさせていたでいております。その中では、「基本的な手法」として「人の目の確保」それから「犯罪企図者の接近の防止」「地域の共同意識の向上」、こういったことを挙げておりまして、このうち「人の目の確保」につきましては、「多くの「人の目」を自然な形で確保し、犯罪企図者に「犯罪行為を行えば、第三者に目撃されるかもしれない」と感じさせることにより犯罪抑止を図る。」ということを記載しております。

**駅無人化は、関係自治体、JR九州、住民、利用者がよく協議して進めるべき**

**○真島議員**

人の目の確保というのがやはり犯罪抑止にとって大事だということとで、そういう方向で地方でもいろいろな努力がされております。

福岡県警が出している「防犯に配

意したまちづくり環境設計に基づく防犯対策」というパンフレットの中にも、「管理の行き届いていない空き地や老朽化して長期間放置された空き家は、犯行の場になる場合がある。」と指摘して、同県警のホームページでは、企業の防犯CSR活動として、事業所に「子ども・女性の一一〇番の店」のステッカーを掲げ、子供や女性が不審者等からの被害に遭いそうにな



国交大臣に質問する真島衆院議員（左側）  
3月10日、衆院予算委分科会

った際の避難場所づくりの活動を紹介しております。実は、JR九州もその活動の推進企業、団体に名を連ねておりまして、有人駅には「こども一一〇番の駅」というステッカーを張っております。ところが、駅を無人化すれば、この子供や女性の避難場所が犯罪発生のホットスポットになってしまいます。以上のように、駅の無人化は、安全、バリアフリー、利便性、治安の面で重大な懸念があり、地元自治体だけではなく、住民、全ての利用者にとって重大な問題です。その無人化に当たっては、関係自治体、JR九州、住民、利用者がよく協議して進めるべきだし、それを国が促進すべきだと思っておりますけれども、大臣、いかがでしょうか。

**協議が丁寧に行われるよう事業者を指導する**

**●藤田鉄道局長**

御指摘のとおり、鉄道駅の公共性を踏まえますと、無人化を進める際には、鉄道事業者におきま

て、地元自治体等の関係者と協議を行いながら理解を得るとともに、例えば観光案内所や公共施設への転用といった活用策についても、関係者とともに考えていくことが重要であると考えております。国土交通省といたしましても、そのような協議が丁寧に行われるように、鉄道事業者を指導してまいりたいと考えております。

**各駅はその地域で屈指の公共施設。関係者間できちんと協議されているのか**

**○真島議員**

なかなか大臣に答えていただけないんですけれども。福岡市で最大の行政区、人口三十万を超える同市東区で無人化されます六駅、この一日当たりの乗降者数は一万六千三百十二人です。この数というの、東区の区役所の繁忙期の来庁者数の二・三倍、通常期の来庁者数の約四倍です。粕屋町で無人化される二つの駅があります。この一日当たりの乗降者数は二千六百二十人で、町役場の来庁者数

の十倍なんですね。須恵町で無人化される三つの駅の一日当たりの乗降者数は五千三十四人で、人口の約一九％です。宇美町で無人化される宇美駅の一日当たりの乗降者数四千四百八十四人は、人口の約一二％です。このように、それぞれの駅というのは、その地域では屈指の公共施設です。ところが、先ほどもちゃんと協議しなきゃいけないとおっしゃいましたけれども、JR九州とそういう関係者間でちゃんと協議が行われているんでしょうか。どのような協議が行われているんでしょうか。

**駅のあり方を含めて、関係者とともに考え、協議を進めてきたと承知している**

●藤田鉄道局長

今般の無人化に際しましては、昨年の夏から、JR九州におきまして、無人化対象駅のある地元自治体等への事前の説明を行い、無人化への理解を求めたほか、今後の対応についても協議を進めてきたというふうに承知をしております

す。協議の中で、例えば観光案内所や公共施設といった施設としての活用についても検討された事例もあり、また、現実には、自治体が乗車券の販売を受託するということで無人化を回避するに至った事例もあつたものと承知しております。駅のあり方を含めて、関係者とともに考え、協議を進めてきたものと承知しております。

**自治体には一方的な通知、チラシに駅無人化は一言もなし。協議も周知徹底もまともにしないJR九州を指導すべき**

○真島議員

JR九州は、協議どころか、周知徹底や説明責任さえ果たしておりません。JR九州が昨年九月一日に北九州市に出した駅営業体制の変更についてという文書があります。その中には、駅営業体制を変更いたします、駅係員が常駐しなくなり、こういう一方的な内容なんですね。そういう文書を受け取った自治体はどこでも、それは調整ではなくて一方的な通知

だというふうな受けとめていると自治体の市町村の皆さんはおっしゃいました。福岡県内だけで、無人化される三十二の駅のうち、二十駅があるんですが、その一日当たりの乗降人員は三万五千五百九十人です。筑豊本線は、六駅が無人化して、二十三駅中十一駅が無人になります。日田彦山線は、二つの駅が無人化して、二十二の駅のうち十五が無人になります。香椎線は、十二の駅が無人化して、十六の駅中十四駅が無人になります。県民全体が、JRを使って日常的に市町村を越えて移動しているわけです。ところが、JR九州

は、二月になっても福岡県にさえこれを全く伝えておりません。そして、どの駅を無人化するか。そして、三月十四日から無人にする駅名を公表したのは一週間前の今月六日ですよ。JR九州は、昨年の八月二十六日に、香椎線の十二の駅を無人化するということを福岡市に伝えていきます。そのときに、福岡市から、実施の前には地域住民にサービス内容を十分に説明してくださいと求められているんですよ。ところが、福岡市東区の自治協議会に説明したのは、その半年後の二月二十三日ですよ。しかも、説明時間はたったの五分ですよ。

また、同社は、十二月にプレス発表した、二月二日に駅にポスターを張った、二月十四日からチラシを各駅に置きましたと言っておりますけれども、余りにも遅過ぎます。実際に駅に行ってみますと、ポスターは張っていないんですよ。そして、きょうお配りしております資料の③と④、これが駅に置いてあるチラシな



香椎線の各駅に置かれているチラシ

んですけれども、このチラシの中には駅が無人になりますと言も書いていないんです。JR九州は、香椎線の各駅無人化を考える会、沿線住民の皆さんにそのことを指摘されて何と答えたか。無用不安をあおる表現はしたくないからだと、驚くべき回答をしています。協議もしない、周知徹底もまともにしないで駅の無人化を進めているJR九州に対して、国交省として適切な指導をすべきだと思いますが、大臣、いかがでしょうか。

### 丁寧な協議は重要。指導したい

#### ●藤田鉄道局長

地域と丁寧に協議を進めながら対応していくことは大変重要なことであると思いますので、そういった方向で今後とも指導してまいりたいと思います。

自治体は、利用促進に努力。今後の駅のあり方について、しっかりと協議するようにJR九州に促すべき

#### ○真島議員

今言ったような対応をしているわけですから、きちっと指導していただきたいと思います。昨年七月一日から、糸島市の筑肥線福吉駅と一貴山駅が無人化されました。昨年十一月月上旬に、障害一級でシニアカーを使っている七十歳の男性が、糸島市の隣の福岡市内から電車に乗って、福吉駅の無人化を知らずにおりたんですね。そうしたら、いつも使っていたスロープに鍵がかかっていた。仕方がなくて警察に電話したんです。警察官が来て、若い男性と一緒にシニアカーを抱えて階段を上がろうとしたけれども、重くて抱え切れない。諦めてホームにシニアカーを置いたまま用事を済ませて駅に戻ってきたら、JRがシニアカーを別の場所に移動していて、ヒッチハイクで帰ったというふうな話を聞きました。JR九州は、先ほども言いましたように、車椅子の利用のお客様には前日の二十時まで予約をしてほしいとネットでお知らせしておりますので問題ないと言っているんですけども、

本当にこんなことで周知徹底と言えるでしょうか。鉄道駅は、駅がある市町村の住民だけが利用するわけじゃありません。全国民の移動の足であり、無人化の実施までに本当に広く周知徹底すべきだと思います。分割・民営化で切り捨てられたローカル線を第三セクターとして維持するために、福岡県と沿線十五市町村が投じた公費の総額は、平成筑豊鉄道と甘木鉄道を合わせて約三十五億円。また、九州各県と市町村は、ローカル線沿線の連絡会をつくって、利用促進と沿線地域の活性化のために努力しております。また、在来線の駅の建設、改築費用、九州新幹線の建設費用も大きな負担をしています。JR九州は、駅や線路の固定資産税や都市計画税の減免措置を年間約六十億円受けております。自治体の中には、これだけ赤字のJR九州を支えてきたのに、今回の無人化での同社の姿勢は余りにも一方的だと不満が渦巻いております。今後の駅のあり方について、関係自治体や住民、利

用者としてしっかり協議するようにJR九州に促すべきではありませんか。

安全が大事で利用者が困らないようよく調べて整理する

#### ●太田国交大臣

お話を聞いておりまして、具体的にその辺のことについて私は十分各駅を承知しておりませんが、答弁をいたしませんでしたが、私の地元でも、これは二十万人ぐらい乗る駅なんですけど、JR東なんですけれども、こちらの改札はあるが、こちらは閉めるとか、いろいろなそういうことで、経営というところの上から判断をしているというようなこともあります。今お話のあったようなところは全く無人になるといふところの御指摘だと思いますが、また時間帯によっては、朝と夕方、少ないときに無人にするとか、いろいろなことはあるうかと思えますが、いずれにしても、大事なものは、安全ということが大事であるし、そして、それを利用する方が困るというよう

なことがあつてはならないというふうにありますので、よく調べさせていたいただいて整理をさせていただきたいというふうに思っています。

### 沿線自治体や議長、商工会議所なども安易な無人化推進を行わないよう要望

#### ○真島議員

ぜひ調べて適切な指導をしていただきたいと思います。粕屋町の因清範町長は、二月議会の所信表明で、香椎線の駅の無人化については、乗客の安全性や周辺地域の防犯の見地から関係町で協力し、撤廃の要望を行ってまいりますと言われています。JR九州篠栗線・筑豊本線整備連絡協議会が二月六日にJR九州宛てに提出した要望書では、過度の採算性重視や経営効率化により、地域の貴重な交通手段であるJR九州篠栗線、筑豊本線の複線化やバリアフリー対策等について、いまだに実現できていないとして、公共性の高いJR九州篠栗線、筑豊本線は地域

にとつて貴重な交通手段であり、採算性を重視する余り、単に輸送需要が低いという理由のみで安易に路線の無人化等を推進することは絶対に行わないことと要望しております。この連絡協議会には、

沿線十一自治体の首長、議長、商工会議所、商工会の会長、会頭が名を連ねております。顧問は、福岡県知事です。ここには、麻生大臣の弟さんである九州・山口経済連合会会長麻生泰さんも、飯塚商工会議所会頭として名を連ねております。大臣にもう一度お聞きします。こうした地方の声を踏まえ、今後の駅のあり方について、JR、市町村、住民、利用者が真摯に協議をすべきだという認識をお持ちでしょうか。

### 地元との連携は必要。取り組みを後押ししたい

#### ●太田国交大臣

地元との連携、また説明というのは、私は当然必要なことだと思っておりますので、取り組みができるように後押しをしたいという

ふうに思います。

### JR九州に対して、駅の無人化を一旦とめて、真摯な協議を實行するように促すことこそ国の責任

#### ○真島議員

今いろいろ申し上げましたけれども、本当に事故が起こってからでは遅いんです。先ほども質問の中で言いましたけれども、国土交通省鉄道局が出ております「鉄道駅のバリアフリー化の推進」という冊子があります。この表のページのど真ん中に一番大きく書いてあるのは、「バリアフリー化の円滑な推進のためには、「国」「地方公共団体」「鉄道事業者」による三位一体の取り組みが必要不可欠です。」と書いております。私は、JR九州に対して、駅の無人化を一旦とめて、地方自治体や住民、利用者との真摯な協議を實行するように促すことこそ国の責任だと思

います。そして、今見てきましたように、JR九州は、上場や完全民営化のために利益を最優先にし

て、一方的に安全性、利便性、公共性を投げ捨てております。分割・民営化から四半世紀たちました。JR北海道、JR四国、JR九州、JR貨物は、経営安定基金からの運用収益で辛うじて経営を維持しているというのが実情です。完全民営化ではなく、分割を見直すしか国民の足を守ることはできないということを強く指摘しまして、私の質問を終わります。