

新大阪駅の車両とホームの段差・隙間対策が実施される。 東京駅の実施から2年、ようやく新大阪駅でも実施される。



整備後のイメージ
(赤枠が対策実施箇所)

8月3日、J R 東海会社は、新大阪駅における車両とプラットフォームの段差・隙間対策について、「新大阪駅の22～27番線の11号車乗降口に、ホームと車両乗降口の段差を3 cm（現状は5 cm程度）に縮小し、隙間についても7 cm（現状は10 cm程度）縮小する」と発表しました。

2021年6月、東京駅において段差・隙間対策は実施されています。東京駅の実施から2年経って、ようやく新大阪駅で実施されることとなります。

東京駅や新大阪駅だけでなくすべての駅も早急に対策を実施しろ！ 現行のスロープの不具合も解消しろ！

J R 東海労は、この間、新幹線車両とホームの段差・隙間の解消にむけて申し入れを行ってきました。しかし、J R 東海会社は一向に対策を講じませんでした。

東京駅で実施したのは、2019年10月、国土交通省が「バリアフリー整備ガイドライン」を改定し、「段差3 cm」「隙間7 cm」の目安値を設定したからです。しかし、実施はガイドライン改定から約2年後で、16～19番線の11号車乗降口だけです（14、15番線は対象外）。また、工事費は約3千万円です。J R 東海会社の収入からすれば、もっと早く実施できたはずでした。

J R 東海会社は、2021年12月、国により創設された「鉄道駅バリアフリー料金制度（都市部において利用者の薄く広い負担を得てバリアフリー化を進める制度）」を活用し、普通運賃に10円、定期的に1か月当たり300円を加算し、東京地区（3月）、関西地区（4月）、名古屋地区（来年4月1日）で料金收受を開始しています。

新大阪駅の工事費は約1億7千万円です。東京駅と同様にJ R 東海の収入からすれば、「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用しなくても、もっと早く実施できたはずでした。

ホームの改修による段差・隙間対策は、東京駅と新大阪駅の11号車乗降口だけです。新大阪駅の工事は今年の11月からで完成は2025年3月になります。現行の段差・隙間対策は、係員によるスロープを使用しての対応になっています。しかし、現行のスロープは、N700S車両のデッキにフックが掛かりにくくズレて落下する恐れがあります。

J R 東海労は、この間、スロープの不具合の解消を粘り強く要求しています。しかし、J R 東海会社は「しっかりとスロープを扱えば問題ない」という対応です。

J R 東海会社は、早急に「車両とホームの段差・隙間の解消」と「スロープの不具合の解消」を実施すべきです。