

営団側からの回答(要旨)

去る7月11日(金)佐野れいじは上野の営団本社において、地下鉄丸の内線4駅のバリアフリー化等の早期実現に向けて、今年3回目の申し入れを行った結果、営団側より次のような回答を得ました。

- 「新中野駅」駅上のビル建設にともない下り線杉山公園口に平成17年頃完成予定でエレベーター設置。その他の口については階段幅の問題がある。
- 「中野新橋駅」当初エスカレータだけを検討していたが、駅全体を5階建(予定)の駅としてリニューアルし、それに合わせて4~5年の間に実施する。
- 「中野富士見町駅」通りに面した植込み部分にエレベーター設置を検討中。しかし、一部が都市計画路線にかかるので現在、道路管理者と検討中。
- 「中野坂上駅宝仙寺側出入口」用地および都市計画の問題があるが住民の強い要望もあり、具体的なスケジュールは示せないものの必ず設ける。

《座談会》 丸の内線・4駅「新中野」「中野新橋」「中野富士見町」「中野坂上」の バリアフリー化等早期実現について

地元の要望は「一日でも早く」

営団地下鉄丸の内線の新中野、中野新橋、中野富士見町各駅のバリアフリー化(エスカレーター、エレベーターの設置)と、中野坂上駅宝仙寺側出入口開設の早期実現を目指して去る10月10日、佐野れいじ事務所座談会が開かれ、駅周辺の13人が出席した。

会の冒頭、佐野れいじは、皆様にいろいろなお声を聞かせていただき、今後これを参考に営団にぶつけていくとの抱負を述べた。(文中、敬称略)

今日は駅周辺の方に
お集まりいただきました。
率直なご意見をお聞かせ下さい。

山田 私の両親は膝が悪いので外出をひかえたり、バスやタクシーに頼っています。地下鉄だと時間が節約できるのですが、バリアフリーに関心があるので今日、参加しました。

萩尾 中野新橋の駅は深く階段が多いので早く設置してほしい。
堀江 私にも82歳の母がおりますが、ちよっと足を痛めていて、「地下鉄ならわたし行かないわ」という状況です。バスの乗場まで

地下鉄の駅と同じくらいの距離ですが、大きな信号を渡らなければならないので心配です。

岩崎 孫が生まれたりして、いろいろなことを考えると、やはりバリアフリー化を実現していただきたい。山口 新中野の駅は階段の幅が狭いので、いつも混雑して心配です。

なにより強い運動で、営団を動かす

地下鉄のバリアフリー化は佐野議員の公約でもありますが、これまでの経過報告をお願いします。

佐野 丸の内線の歴史から触れますと、全線開通したのが昭和37年、東京オリピックの2年前です。東京では、銀座線が一番古く丸の内線が2番目。いわば地下鉄のはしりですね。当時は地下鉄を通すことに主眼を置いたので、お年寄りやお子さんへの配慮がなかった。

現在、都内を走る地下鉄は14路線あります。最近出来た路線はみな深くなっている。それだけ技術が発展したということですが、同時にエレベーターやエスカレーターの設定が必要になりました。初期の丸の内線はそういう意味ではやむを得ない点もありました。

政府もこうした環境を考へて2002年11月にバリア法を制定しました。22年度までにエレベーターやエ

と、やはりバリアフリー化を実現していただきたい。山口 新中野の駅は階段の幅が狭いので、いつも混雑して心配です。

なにより強い運動で、営団を動かす

スカレーターを出来るだけ早く設置しなさい、設置した駅には援助金を出しますよという法律ですが、必ずしも義務付けている訳ではないのです。

「駅化」によってまちが栄えるというのが私の持論です。駅にバリアフリーを付けることによって、まちが活性化し、住民の利便性が増せばまちは一層発展します。

これまで営団には3度行き、バリアフリーの必要性の申し入れを行いました。昨年が1回、今年は1月と7月11日の2回です。7月11日の営団側の回答は「なかの夢とぴあ」の前号に緊急報告として載せましたので、お配りした資料と一緒にご覧下さい。(表参照)

去年まではエスカレーターは必要だが民有地になってしまったので、買収等が出て来にくい。では今あるなか



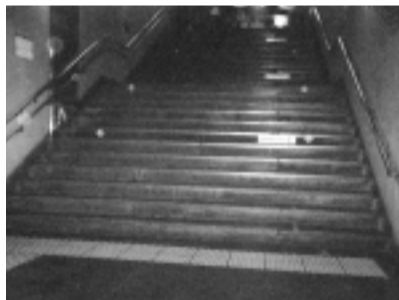
座談会ご出席の皆さんと佐野議員

触れる、巻きをもっと上にするとエスカレーターが短くなって効果がない」というのが去年までの話で、7月に行った段階では、営

団としてはいろいろな角度から検討したが、最終的には昭和37年当時の駅で築30年以上たつて古くなってきているので、4~5階建ての駅にリニューアルして改札口も道路の方に持つてくる。4~5年かかるが、駅の建て替えと合わせて必ずエスカレーターを設置するという回答でした。

中野新橋駅の1日の乗降者数は昨年11月1日の調査では、1万7852人となつています。これだけ多くの方が利用しているのですから、是非実現してもらいたいと言つて来ました。

次に、中野富士見町駅ですが、1日の乗降数は1万7261人で中野新橋とほぼ同じですね。この駅も一回降りて上り線、下り線の二つに分かれますが、最初の降り口の部分にエスカレーターを付けても非常に短い(次のページに続く)



中野新橋駅 上の階段の現状



中野富士見町駅 エレベーター設置が可能な出入口右側の花壇

(1面より)
命令を出す上司は残業代の費用対効果、残業でどれだけの効果があるのか、またはあつたかを把握しなければなりません。同時にコスト管理もしっかり認識すべきです。役職者として残業代が何割り増しになるかも知らないで命令を出しているとしたら問題です。

上司は残業をしつかり把握しているだろうか

残業時間の平均は何時間ですか、1時間のコストはいくらになりますか、区は平均残業代が給料の3・4%になることを知っていますかと10人の役職者に尋ねましたが、全員が知りませんでした。さらに、費用対効果について分かっている上司は皆無でした。私はまず上司から指導しなければならぬと痛感しました。

生活保護が悪用されていた

これでは福祉という美名に隠れた一種の詐欺ではないか、区はそのまま放置するのかと私が言うと、区も調査に乗り出しましたが、生活保護を受けている本人はそれに気付いて突然行方不明になつてしまいました。約3年間にわたり、途中の更新料も含め、およそ80万円が血税から不正に支払われたわけです。出来るだけ回収の努力はするが回収しようにも本人が住所不定で無理だというのが区の回答です。そこで私はどのようにならぬかを公文書偽造で訴えてでも回収を図る意思はないのかと再度訊きましたが、区はそこまでやる気はないということでした。

中野区の苦しい財政を全く考慮に入れない、このような行政のやり方に驚きかつ怒りを感じた次第です。以上の三つの点について皆さんのご意見を是非頂きたいと思います。

ちなみに超過勤務手当が一番多い人は50歳の係長だそうなんです。残業代は年額227万円。この係長の年収は900万円、年収の約4分の1が残業代です。明らかな労働超過です。健康にも響きます。はたして上司はこういう実態をきちんと把握しているのか、これも私が驚いたことの一つです。

三つ目は生活保護を悪用した詐欺の問題です。中野区は生活保護を受けている区民に手当ての一つ