

第9回 交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会

平成23年9月30日

【磯野企画室長】 皆様おはようございます。定刻になりましたので、第9回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。

私は、司会を務めます鉄道局企画室長の磯野でございます。後ほど部会長に議事をお願いするまでの間、進行を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

始めに、第9回鉄道部会の開会に当たりまして、鉄道局長の久保より、一言ごあいさつを申し上げます。

【久保局長】 鉄道局長の久保でございます。おはようございます。お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

8月に第1回の会合を開催いたしましたけれども、その後、若干、鉄道行政側のこのような話がありましたということをご報告させていただきます。

今週、第3次補正予算が決まりました。鉄道関係でも震災復旧・復興の関係で、震災復興のある種シンボルになっております、第三セクターの三陸鉄道等の支援策を盛り込んでおります。これは、三陸鉄道という会社が財務上、大変厳しい会社でありますけれども、地域のお声があつて復旧をするんだということで、国と地方自治体でその費用のほとんどを賄う。三陸鉄道さんには限りなく事業者負担をなしにして、再建するという方策で補正予算が組まれております。

また、今日、24年度概算要求の提出日でございます。私どもとすれば、本日、要求内容を決定して、財務省へ提出していくという日でありますけれども、この中でも、震災復旧・復興の関係の予算だとか、あるいは鉄道の防災の関係の予算なども盛り込ませていただいております。そういうことで、もちろん鉄道政策全般の予算もありますけれども、震災あるいは防災という関係で来年度の予算をまとめて、関係機関の理解を求めていきたい、こういう状況でございますので、よろしくお願いいたします。

今回の鉄道部会においては、前回、皆様方から色々なご質問をいただいた部分について、このように考えておりますという鉄道局の説明をさせていただくとともに、その後、本題であります、鉄道分野についての新たな社会資本整備重点計画、こちらはたたき台という

形で、事務局で用意しておりますので、文字どおりたたいていただいて、中身を充実していただければと思います。こちらは、ご承知のとおり、全体の社会資本整備重点計画の中に盛り込まれていくこととなりますので、ぜひ皆様方からご高見を賜って、よりよいものにしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、ご議論の方をよろしく願いいたします。

**【磯野企画室長】** 続きまして、家田部会長からごあいさつをいただきたいと存じます。

**【家田部会長】** おはようございます。お集まりいただきましてありがとうございます。この取りまとめについて、若干のあいさつをしろということになっていますので、おつき合ください。

言うまでもなく、42のプログラムの実現に向けて、鉄道の分野で何を書き込むかということを決めているところでございますけれども、何分、時間の制約がある関係で、このような姿で集まってということはそう何回もできないというスケジュールの中でやっていますので、今日は、たたき台は出ておりますけれども、ぜひ、そこに追加すべき事項あるとか修正すべき事項はご遠慮なく言っていただいて、お願いしたいと思う次第でございます。

言うまでもないことではありますけれども、今、局長からお話もありましたように、東日本大震災を踏まえての、災害に対してどう向き合うかということについて、根本的な考え方のチェンジが求められているようなときに、鉄道で何をするか。ここのところが一つの肝であろうし、また、他山の石になりますけれども、中国での新幹線の大事故、それからまた、上海でも事故があったようですけれども、そのようなことを踏まえると、日本は大丈夫だねと言うのは簡単ですけれども、技術の風化というものは簡単に起こり得る話ですので、決して漫然としないでいくためには、どのようなことを盛り込んでおいたらいいいのか。そのあたりについてもご注意いただきながら、見ていただきたいなと思っている次第でございます。どうかよろしく願いいたします。

**【磯野企画室長】** 部会長、ありがとうございました。

それでは、事務局より定足数についてのご報告をさせていただきます。本日は、委員及び議事に関係のある臨時委員13名のうち、11名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項に規定する定足数を充足しておりますことをご報告申し上げます。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。配布資料一覧、議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、資料1、2、3とお配りしております。不足している資料がござい

ましたら、事務局までお申し出ください。

なお、本日の配付資料及び議事要旨につきましては、会議終了後に公開させていただきます。また、議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただいた上で、後日公開とさせていただきます。あらかじめご了承ください。

それでは、以降の進行につきましては、家田部会長にお願いしたいと存じます。部会長、よろしくお願い申し上げます。

**【家田部会長】** それでは早速、議事に入らせていただきたいと思います。議事が、お手元にございますように、1、2とございますので、まず、(1)第8回鉄道部会においてご指摘いただいた点についての現状報告ということで、ご説明を事務局からお願いしたいと思えます。よろしくお願いいたします。

**【磯野企画室長】** それでは、お手元の資料1をお開きください。

2ページ目をごらんください。前回の部会におきまして、富澤委員から優先席の設置状況につきましてのお尋ねがございました。それを整理しましたものが2ページ目でございます。優先席について、現在の状況ですが、全路線の普通列車全車両に導入済みとなっております。車両のリプレースに合わせまして座席数も拡大しております。

具体的には、JR東日本と書いてあるところをごらんいただきますと、15年5月には普通列車全車両に設置が完了いたしまして、以後、席を増設する形で、車両端部両側への設置を進めております。東京メトロにつきましては、15年9月に車両端部の座席に優先席の設置が完了してございまして、JR西日本につきましても、11年8月以降、同様の取り組みを進めているということでございまして、右側に表がございすけれども、鉄道事業者によって差はございすけれども、座席数ベースで申しますと、2割から1割ぐらいの導入率になっているという状況でございす。

今後の方向性につきましては、席数を増やすというよりは、譲り合い等の呼びかけ、利用マナーの向上に努めていくということでございまして、鉄道事業者におかれましても、ポスターや車内放送などによる呼びかけ、サインの大型化等を実施してまいるところでございすし、国土交通省といたしましても、本年度末から、優先席利用のマナー向上について、国による、ポスターによる周知を実施する、このような状況でございす。

資料の3ページ目をごらんください。前回の部会におきまして佐藤委員からご指摘がございましたけれども、女性専用車の導入を進めるべきではないかというようなご意見がございました。現状をご報告いたしますと、平成13年3月に京王電鉄において、全国初、

平日の深夜時間帯に導入がされまして、平成14年11日には大阪市交通局御堂筋線、阪急京都線、神戸市交通局全線において、平日についての終日導入が図られております。23年4月からはJR西日本の京阪神近郊路線において、全日、1週間すべての日、終日の導入が図られております。

下の表に、それぞれ大都市圏における女性専用車両の導入状況を、18年5月、23年5月の対比でお示ししております。ごらんいただきますと、導入事業者数というのはほぼ変わっておりませんが、鉄道事業者の中において、女性専用車両を導入している路線が拡大している状況がごらんいただけるかと思えます。近畿圏につきましては、終日実施をしているという路線の方が割合としては非常に多くなっております。

続きまして、4ページ目をお開きください。前回の部会におきまして岩倉委員からご指摘がございましたけれども、東日本大震災の後に、東北運輸局、JR東日本が復旧に向けた技術支援をしたという事例がございますので、それを整理しております。

仙台市の地下鉄南北線につきまして、東北運輸局、JR東日本の技術的助言をもとに、復旧の工法を見直いたしました。具体的には、泉中央―八乙女間の橋りょうがございませぬけれども、下に写真がございませぬが、被災した橋りょうにつきまして、リプレースするのではなく、既存の構造物を生かしながら補強する工法を採用したことによりまして、運行開始時期の約一月の前倒しが実現しているところでございませぬ。

5ページ目をお開きください。こちらは独立行政法人鉄道・運輸機構の取り組みでございませぬけれども、1つ目といたしまして、仙台空港線につきましては、県からの要請に基づき調査隊を派遣し、状況調査をする。あるいは、空港鉄道会社に出向者を派遣する等の支援を行っているところでございませぬ。

また、東北新幹線の復旧に向けた支援につきましては、JR東日本からの要請に基づき、北陸新幹線工事に使用する整備・工事に必要な機材を貸し出しまして、復旧の早期実現に貢献しております。

また、中小民鉄線の被災状況調査等についての支援でございませぬけれども、国土交通省からの調査を受託しまして、5月から、三陸鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、仙台臨海鉄道及び福島臨海鉄道につきまして、これらの被災鉄道事業者に代わりまして被災状況の調査、復旧方策の検討を実施しているところでございませぬ。

6ページ目をお開きください。これは竹内委員からご指摘がございましたけれども、前回、ホーム上における人身障害事故が非常に多くなっているというご報告をさせていただきます

したが、その要因が高齢化にあるのではないか、このような観点からのご指摘でございます。

それで、年代別の死傷者数というのを左側に整理しておりますけれども、こちらをごらんいただきますと、男性で50代の方の件数が特に多くなっているという状況がおわかりいただけるかと思えます。右側につきましては時間帯別の内訳でございます、これは平成14年度から22年度の累計でございますけれども、赤線が金曜日で、オレンジ色の線が金曜日以外ということになっているのですけれども、ごらんいただきますと、金曜日の深夜の時間帯に非常に件数が多いということで、50代の男性、金曜日の夜は要注意と、このような状況があるわけでございます。

続けて、7ページ目をお開きください。こちらは家田部会長からのご指摘でございますけれども、鉄道のサービスの見える化というような取組みをやるべきではないかというご指摘がございました。こちらにつきましては、鉄道事業者別ということになりますけれども、平成16年3月に、公共交通機関の快適性・安心性の向上を促進するための方策として、快適性・安心性指標の公表を公共交通事業者に提案しているところでございます。平成17年以降、鉄道事業者の協力を得まして、毎年度8項目の指標の計測結果を公表しております。

具体的には、ピーク時の混雑率、段差の解消率、フルオートエアコンの設置率、LED表示の設置率、ホーム上における駅員の配置又はインターホンの設置率、車内インターホンの設置率等々の指標を、鉄道事業者の路線ごとに、サンプルで京王線と西武鉄道新宿線の例を示しておりますが、このようなサービスの改善の時系列の変化をお示ししているところでございます。

それから、資料の8ページ目をごらんください。こちらでも家田部会長からのご指摘でございますけれども、地域鉄道につきましては、人員の削減が経営合理化の一環で進められておりまして、特に、8ページの表の赤いところをごらんいただきたいのですけれども、技術系、しかも保守部門の人間につきましても聖域なく見直しが行われているということで、62年と比較して、20年で、どの部門でも配置人数が減っている、こういった状況がうかがわれると思えます。

このような状況に対する取組みでございますが、9ページ目をごらんいただきますと、さまざまな取り組みが、徐々にスタートをしているということでございます。

具体的には、東北鉄道協会におきまして、鉄道技術者の育成、技術の向上・継承のため

の協会の主催による研修等の実施が図られており、また、車両・設備の維持管理の効率化のために、部品、検査機器の相互融通、車両検修業務の相互受委託契約の促進、こういった取組みが進められているところでございます。

また、鉄道総合技術研究所の取組みといたしましては、アドバイザー制度、それから、中古部品の情報を掲載したホームページの開設。独立行政法人鉄道・運輸機構の取組みといたしましては、専門家によるアドバイス。社団法人日本鉄道施設協会の取組みといたしましては、診断を実施する。このような取組みを行っているところでございまして、特に東北地方で行われております、このような取組みを、鉄道局としても一層充実させるとともに、今後、全国的に推し広めてまいりたい、このように考えているところでございます。

10ページ目をお開きください。その他ご指摘をいただきました事項についての当局の考え方を整理してございます。1つは、クエスチョンの1と書いてございますが、渡辺委員から、ホームドアの維持管理のコストもばかにならないので、それについての支援も必要ではないか、このようなご指摘がございましたけれども、現在におきましては、予算の制約下で、とりあえず整備を重視する、このような方向で進めているところでございます。

また、高橋委員から、バリアフリーの定義自体も時代に合わせて変わるのではないかと、このようなご指摘をいただいておりますが、すべてについて手当てできているわけではございませんけれども、本年3月に改定いたしました「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におきまして、大きな文字、はっきりとした音声等による適切な情報提供、心のバリアフリー化等の必要性を言及しているところでございます。

また、古関委員からご指摘がございました、鉄道の回生電力の有効活用についてでございますが、現在、鉄道局におきまして、鉄道事業者において回生電力の利用の実態はどうなっているかを調査中でございます。

また、大規模災害時における被害軽減のために、自然条件の監視等にIT技術を活用することは重要ではないかと、このようなご指摘も部会開会後にメールでいただきましたけれども、こちらにつきましては、例えば、橋りょうにおける安全運行確保のための風速観測システム、新幹線の早期地震検知システム、それから、緊急地震速報受信後に列車を停止するシステム等、IT技術を活用したシステムの導入を図っているところでございます。

資料1の説明につきましては、以上でございます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

それでは、今の資料1につきまして、特にご質問いただいた委員から、重ねてのご質問

やコメント等ございましたら、どうぞ遠慮なくお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

6ページの酔っぱらい、金曜日とか、50代、私、ここに入るのですけれども、こういったグラフはもっとアピールしたらいいですね。局長、記者会見などでこのグラフだけ出すとか、いかがですか。

【久保局長】 毎年、年間の人身事故について、発表をしています。そのときは、わりとここを強調して言うのですけれども、ただ、確かに年に1回程度なので。

【家田部会長】 これは結構ショッキングですよ。

【久保局長】 我々関係者は、酔客がこの率を引き上げているということは承知しているのですけれども、それを踏まえて、この頃、見ていただいているかどうか分かりませんが、ホームに、ホーム上は危ないですよ。鉄道側からホームが危ないと言うことは、色々議論はあるのですけれども、ホームは結構危険なのだということで、酔っぱらいの方の絵も入ったような形でやっているのですけれども、もう少しここは強調して。

【家田部会長】 本当に、ぜひアピールしていただきたいです。ドランクドアという名前にしてもいいぐらいで。

【佐藤委員】 今のお話に関連してなのですけれども、多分、駅にもよるのではないかと思うのです。JR西日本で北新地駅という駅がありまして、そこはホームドアをつけたら大分減ったという話もあるので、重点的に、この問題に対してはある程度、特定した駅をどのようにするかということを考えれば、若干減るのではないかと思うのですけれども。

【久保局長】 おっしゃるとおり、究極の解決策はホームドアなのだと思うのですが、確かにこれは急ぎますけれども、全部やることはできない。でも、酔客による色々なトラブルが起きている駅は特定できる部分もあると思いますので、そのようなことも踏まえてやりたいと思います。

【家田部会長】 どうぞ、廻先生。

【廻委員】 確かにホームが非常に狭い駅があります。半蔵門線や田園都市線は、元々ホームが狭い上に、後からエレベーター等を設置したところも多くあり、ますます狭くなっています。青山1丁目駅は最初から狭いのですけれども、三軒茶屋駅はエレベーター等を後でつけたものですから、すごく狭くなっています。佐藤先生がおっしゃったとおりだと思います。

最近聞いたのですが、ホームドアのコストを下げるような研究をしているそうですね。上下に動くホームドアの研究をしていると聞いたのですが、そういったものにも、補助をつけていると思うのですが。

【久保局長】 やっているので、技術審議官から紹介を。

【廻委員】 そういった取組みをもう少し強化すると、ホームドアを整備した駅の数も大分増えるのではないかと思います。

【米澤技術審議官】 ホームドアのコスト低減は非常に重要な課題でありますので、今、色々なところで新しい技術開発がやられておまして、列車のドアの位置に合わせて全体がスライドするものとか、あるいは上下にスライドするといったようなものの技術開発も進めておりますので、そういったものについて技術開発が促進されるよう、国からも助成をして、開発が即時進められるよう支援をしているという状況になっております。

【家田部会長】 岩倉委員、どうぞ。

【岩倉臨時委員】 7ページの見える化の指標ですが、こういうことを進めていくことは非常に大事だと思っておりますし、運政審の18号などでもモニタリングをきちっとやっていくというような話があって、ぜひ進めていただきたいと思っています。

昨今、駅での混雑が非常に問題になっていて、勝どきの駅であるとか、私の大学がある豊洲もそうなのですが、2年ぐらい前に、都市鉄道課さんが主体だったと思いますが、駅の中でどういう混雑状況になっているのかを図化して、歩行の速度であったり、ホームから人がコンコースに上られるまで何分ぐらいかかってしまうのかというようなデータ、まさに駅の見える化というような調査をされていたので、こういったやり方でやったらいいねというところで、その後どうなったのか、よくわからないので、ぜひ、今お答えいただくというよりは、鉄道局としても重要だとお考えでしたら、そういったところも進めていただければと思いました。以上です。

【家田部会長】 この後で、重点計画のほうで、どのようなものを書き込むかというところがあるので、そこにもサービスの項目があるので、例えばそのようなところにまた加えて、ご議論いただけたらと思います。

古関先生。

【古関臨時委員】 今、ホームからの転落という話が出たので、また技術的な細部にわたるような話で申しわけないのですが、この前の回から今日までの間に、鉄道事業者の方から、現場の声として、今、大きな問題を感じているという次のことをご指摘いただいた



ので、少しだけお話をさせていただきます。

今、プラットフォームには黄色いブロックがあって、そこは、視覚障害者の方のために空けておかなければならない。日本の乗客の皆さんは、規律に従った行動をされる方が多いので、整列乗車をし、ちゃんと黄色いブロックの後ろ側に並びますね。すると、そこから前がきれいに空くために、移動したい乗客がそこをどンドン歩いている。釈迦に説法かもしれませんが、今の触車とか転落ということに関して非常に危険な、昔ならば白線の内側にいてくださいとアナウンスで言っていたのに、その外側をわざわざ歩くという行動が顕著に見られるようになってしまっているとのこと指摘をいただきました。

私自身は、日々の通勤の中で、そういったことはあまり感じていなかったのですが、ほかの先生方に聞いてみると、多分、緩急結合があって、なおかつ需要の発生が多いような駅では、そのようなことが起こりがちなのだとのこと指摘をいただいております。行政として何ができるか、私にはわからないのですが、少なくとも、そこを歩くことは危険だというアピールを、鉄道事業者以外が行うことは、先ほどの酔っぱらいがいけない、ということと同じぐらい大事ではないかと思えます。ですから、ここでの将来に向けた検討の中で、意識していただけるとありがたいと思っております。また新たな検討課題をつけ加えてしまつて、申しわけございませんが、よろしく願いいたします。

**【家田部会長】** 今後のことについては、次の話題でぜひ議論していただきたいと思うのですが、資料1についてご質問等は、加えてございませんか。どうぞ。

**【竹内部会長代理】** 色々グラフで調査をありがとうございました。質問というわけではなくて、こういうデータも付随してあるといいなと思ったということがひとつあります。先ほどあったホームの話で、6ページとか、2ページもそうなのですけれども、私は、日本の高齢化進行の比率と比較したらどうだろうか、というところに一番関心があって、つまり、例えば日本で65歳以上の人口が占める割合の増加率と、優先席なら優先席の設置状況の増加率との比較、そこにどれだけの差ができていいのか。もしも高齢者の増加率の方が優先席の設置率を上回って、増加率が高ければ、おそらくお年寄りに厳しい状態がだんだん出てきているということになるし、その逆かもしれませんし、同じく、酔っぱらいの話も、このグラフもすごくありがたかったですけれども、人口構成比と酔っぱらった人との比率がどれだけの乖離があるか、そこからきっと何か意味あることが出てくると思いますから、そういったところが付随的なご説明があれば、今後いいのかなということも思いました。

【家田部会長】 乗っている人の人口、年齢比率が難しいから、結構難しいと思いますけど。

よろしいでしょうか。それでは、議題（１）はこのぐらいにさせていただきまして、今日のメインイベントの議題（２）の方に入らせていただきたいと思います。

それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

【磯野企画室長】 それでは、資料２のご説明をさせていただきます。

まず、２ページ目をお開きください。非常に詰まっています、見にくくて恐縮ですが、現在、計画部会で議論されております、社会資本整備重点計画の目標を実現するための４２のプログラムというのがございまして、そのプログラムと鉄道局の施策、これは全部で９個あるわけがございますけれども、後ほど一つ一つご説明いたしますが、その対応関係でございます。前回の議論における竹内委員などのご指摘も踏まえまして、若干の修正をいたしているところでございます。

３ページ目をごらんください。第１番目といたしまして、鉄道の防災・減災対策でございます。

施策・事業のところを読み上げさせていただきます。大規模地震等による被害の防止や軽減を図るため、東日本大震災による地震や津波の被害状況の検証結果を踏まえつつ、鉄道施設の耐震補強や津波対策等を推進する。特に、首都圏については、災害により鉄道ネットワークが停止すると経済社会への影響が甚大となることから、首都圏における鉄道の防災・減災対策に関する調査を実施するほか、重点的に防災・減災対策を推進する。

これに対するアウトプット目標といたしましては、平成２７年度末までに、主要なターミナル駅——主要なターミナル駅の定義は、下に細かく書いてございますけれども、乗降客数が１万人以上であって、折り返し施設等が整備されている駅でございまして、イメージとしましては小田急線の本厚木駅とか、そのような駅でございます。山手線の駅で申しますと、乗り換え駅はほとんどこの要件に該当する、このようにご理解いただきたいと思います。それから、駅以外の地震対策でございますけれども、東海・東南海・南海地震及び首都直下地震の想定地域等における橋りょう、高架橋の耐震化を推進してまいります。

数字が入ってございませんけれども、こちらにつきましては、平成２４年度の予算要求で、これを推進するための予算措置を要求しているところでございまして、社会資本整備重点計画の最終的な決定は本年度末になりますので、予算の決定後、定量化可能なものについては、予算の決着後に定量指標を織り込む、このような形で進めてまいりたいと考え

ておりますので、ご了解いただきたいと存じます。

4 ページ目をお開きください。鉄道の安全対策でございます。

安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故を未然に防止するとともに、ホーム上や踏切における事故を防止するため、運転保安設備の整備、鉄道交通の安全に関する知識の普及、鉄道事業者に対する保安監査、踏切事故防止対策等を実施する。

アウトプット目標といたしまして、平成28年6月までに、速度制限機能付きATS等を対象曲線部において100%整備するというところでございます。対象曲線部の定義でございますけれども、米印に書いてございまして、脱線のおそれのある曲線部であって、旅客列車の1時間当たりの本数が10往復以上、または運転速度が100キロ以上という要件でございます。また、同じく28年6月までに、運転士異常時列車停止装置、運転状況レコーダーを対象車両に100%導入するというところでございます。

右側の方に現況の数字が書いてございますが、ATSの整備率につきましては、曲線部で主に9割ぐらい、ポイントの部分で6割ぐらいでございまして、運転士異常時の停止装置は9割ぐらい、レコーダーの方は75%ぐらいという状況でございます。

それから、踏切事故につきましては、27年度までの5年間で1割削減ということでございます。ちなみに、22年度の踏切事故件数は303件でございます。

それから、ホーム上の対策といたしまして、利用者数10万人以上の駅につきまして、ホームドア又は内方線付きのJIS規格化点状ブロックを速やかに整備するというところでございます。右側をごらんいただきますと、現在の状況でございますが、ホームドア又は点状ブロックの整備率は27%でございます。

5 ページ目をごらんください。幹線鉄道ネットワークの充実でございます。

広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化を図るため、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。特に、建設中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。また、我が国の三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を維持・強化するため、中央新幹線の着工に必要な手続等を着実に進める。さらに、新幹線と在来線が連携した幹線鉄道ネットワークが全体として高い機能を発揮するため、在来幹線鉄道等の高速化を推進する。

アウトプット目標といたしまして、整備新幹線でございますけれども、こちらはお手元の参考資料3の2ページに路線図が示されておりますが、黄色で書かれているところが整備新幹線でございますけれども、あわせてご参照いただきますと、27年度までに2,76

5キロに延伸、現状は2,388キロでございます。

また、長崎ルートにつきましては、新幹線鉄道規格新線、これは、構造物は新幹線のフル規格なのですが、軌道幅が狭軌、在来線の幅ということになるのですけれども、こちらにつきましては、平成20年3月の認可からおおむね10年程度で完成するという予定でございます。

それから、リニアにつきましては、平成26年に東京－名古屋間について着工するというところでございます。

それから、新幹線と在来幹線鉄道のネットワークについてですけれども、平成27年度までに、5大都市からの鉄道所要時間が3時間以内である鉄道路線延長を、ちょっと数字が入っておりませんが、今、JR全線が約2万キロありまして、現状値が、右に書いていますけれども、1万5,700キロでありまして、これを約8割の1万6,000キロ付近に持っていきたいということで、今、計算をしております。本日は間に合いませんでしたが、計算ができ次第、ここに数字が入るということでご理解いただきたいと存じます。

ちなみに、所要時間3時間以内ということの意義なのですけれども、3時間の所要時間が実現されますと、1日で往復できる、一日交通圏に入ることによってございまして、5大都市を起算して、ネットワークのうち8割の部分が一日交通圏に入る、このようなことになるわけでございます。

都市鉄道ネットワークの充実でございますけれども、所要時間の短縮や乗換回数の削減を図るため相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用するための連絡線の整備や相互直通化のほか、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進するとともに、慢性的な列車遅延や輸送障害に対処するための施設整備等を図る。また、大都市の国際競争力を維持・強化していくため、国際拠点空港へのアクセス改善方策等に関する調査を実施する。

アウトプット目標といたしましては、関係する運輸政策審議会等の答申に盛り込まれている事業中の路線のうち、今後、38.2キロの路線を整備してまいります。

具体的な事業箇所ですけれども、資料3、参考資料の3ページ、4ページ、5ページに、それぞれ東京圏、大阪圏、仙台圏の整備路線が書いてございますが、赤で示されている路線につきましては、31年度までに整備を進めてまいるということでございます。

資料の6ページ目をお開きください。貨物ネットワークの充実についてでございます。

荷主ニーズに合致した輸送を提供することにより、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進するため、輸送力増強に資するコンテナホームの延伸等インフラ整備、老朽車両の更

新等を通じた輸送の安定・高速・大量化、大型コンテナの導入、リードタイムの短縮等によるサービス水準の向上を推進する。

アウトプット目標といたしまして、24年度末までに、E&S方式の貨物駅を29駅に増加でございます。これにつきましては、資料3の6ページ、7ページ目をごらんください。6ページ目をごらんいただきますと、E&Sというのは、Effective & Speedyの略でございますけれども、6ページ目の上段に、従来の貨物駅という絵をかいているのですけれども、荷役線が行きどまり構造になっていまして、通り抜けができないために、機関車をつけかえて、入れ換え作業が必要となりまして、作業コスト、時間の面で非常に問題があるのが従来型の構造でございます。この構造をE&S方式の駅に変更するわけですが、具体的にはどうなるかと申しますと、着発線にコンテナホームを設けまして、入れ換え作業を不要とするということをもちまして作業時間の短縮、コストの削減につなげていくというものでございます。

それから、7ページ目をごらんいただきますと、29駅の意味というのはなかなかおわかりにくいと思うのですが、こちらをごらんいただきますと、青い部分が整備済みの駅、赤い部分が現在整備中で、黄色い部分が整備を検討している3駅でございます。29駅の整備が完了いたしますと、おおむね全国の主要ターミナル駅でのE&S方式の導入が図られる、このような状況になるわけでございます。

資料2の6ページ目に戻っていただきますと、アウトプット目標ということでは必ずしもないのですけれども、鉄道貨物輸送の部分につきまして、中長距離の分野におきましてシェアを拡大していくということでございます。参考までに、現在、500キロ以上の距離帯におけるシェアは11%でございます。

地域鉄道の活性化・維持再生についてでございますけれども、地域鉄道を取り巻く厳しい状況を踏まえ、潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域鉄道の活性化・維持再生を図るため、運行本数の増加のための行違施設の整備、新駅の設置等地域のニーズに応じた利便性向上のための取り組みを推進する。中小鉄道事業者の技術力の維持・継承を図るため、鉄道事業者間において鉄道技術者の育成及び車両・設備の維持管理の効率化に必要な協力・支援を行うための体制を構築する。

アウトプット目標といたしまして、平成26年度までに、地域鉄道事業者が地方公共団体と連携して作成する活性化のための計画、現在、策定割合が75%でございますけれども、これを80%に高めていくということでございます。

また、先ほどの議事でご説明いたしました中小鉄道事業者の技術力の維持・継承に向けた取り組みですけれども、現在、東北地方等で既に手当てされておりますが、24年度までに全国的な展開に着手していくということでございます。

7ページ目をお開きください。鉄道駅の利便性・機能の向上でございますけれども、鉄道利用者の利便の向上を図るため、鉄道相互間の乗継円滑化、ホームの増設・拡幅、まちづくりと一体となった鉄道駅の改善等を推進する。また、人に優しく活力ある都市の実現を目指し、地域のニーズに適合した生活支援機能を付与する鉄道駅空間の高度化を推進する。

アウトプット目標といたしまして、8駅において改善を行う。駅空間の高度化の改善を行うというものでございます。こちらにつきましては、参考資料の10ページをごらんいただけますでしょうか。こちらに鉄道の駅改善事業の実施例と今後の予定を書いております。赤につきましては、23年度中までに完了しているか、間もなく完了するという駅で、17駅ございまして、青につきましては、今後整備予定のものでございます。

例えば右の方を見ていただきますと、東京ですと蒲田とか関内となっていて、面的に計画的に整備するというよりは、駅の改築の計画に合わせて進めているという状況であります。このような駅につきましては、今後、28年度までに進めていくということになります。

資料2の7ページ目にお戻りください。鉄道技術・サービスの高度化についてでございますけれども、高齢者、障害者等の利便の向上、安全の確保を図るため、高齢者、障害者等が日常生活において利用する鉄軌道駅及び鉄軌道車両について、総合的なバリアフリー化を推進する。また、鉄道利用者の利便の向上を一層図るため、ICカードシステムの導入及びその相互利用を推進する。さらに、安全で環境に優しい鉄道輸送を実現するため、鉄道の技術開発を推進する。

アウトプット目標といたしましては、32年度までに、3,000人以上の利用者の駅につきまして、原則としてすべてバリアフリー化、同じく、車両につきましては70%のバリアフリー化、これは再掲ということになります。10万人以上の駅につきまして、ホームドア又は内方線付きの点状ブロックを速やかに整備するというものでございます。

最後、8ページ目でございます。鉄道システムの海外展開の推進でございますが、我が国鉄道システムの海外展開を推進するため、政治のリーダーシップにより官民一体となったトップセールスを展開するとともに、関係省庁と連携した公的金融により、我が国企業

の海外展開を支援する。また、我が国の鉄道技術・規格の国際標準化に向けた取り組みを推進するほか、官民連携により案件形成を支援するとともに、海外鉄道案件に対する発注コンサルティング能力の育成・確保に取り組む。

アウトプット目標といたしましては、シェアの拡大ということになっているわけでございます。現在、11%のシェアでございますけれども、数量化につきましては、実際に海外のプロジェクトの入札に参加するということになりますので、なかなか定量化は難しいのですが、シェア拡大に向けて努力してまいり、このようにご理解いただきたいと思っております。

資料2の説明につきましては、以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、これから議論に入りたいと思うんですが、1点だけ細かいところを確認しておくと、途中で「5大都市」という表現があったのですが、これは3大都市圏プラス福岡と、どこということになるのですか。

【磯野企画室長】 札幌でございます。

【家田部会長】 札幌ね。仙台は入らないんだ。5大都市という言葉は大体もう定着しているのですか。4大都市圏という言葉は結構、国土政策局系では使うんですけども、5大都市という言葉はよく知らなかったもので、わかりました。

それでは、ご意見を賜りたいと思います。今、挙がっているたくさんの方の施策・事業、あるいは、アウトプット目標まで書き切れていないようなものもありますけれども、アウトプット目標、あるいは現状値等につきまして、こういうものはもう少し追加すべきだという事柄とか、修正すべき事柄とか、削除すべき事柄とか、どういうことでも結構ですので、一通り、まずご意見をいただいて、その上で議論するなり、事務局からお答えいただくようにしたいと思います。順番は決めませんので、どうぞ、お考えのある方から。

では、富澤先生、どうぞ。

【富澤委員】 今年前半のニュースといいますか、トピックスといえば3.11の東日本大震災なのですけれども、その陰で画期的な出来事は、鉄道の分野で、日本列島が鹿児島から新青森まで新幹線でつながったということですよ。日本の鉄道は、明治5年の文明開化で、新橋と横浜間で初めて鉄道ができて、それから40年足らずの1909年に、在来線が日本列島くまなく整備されたと聞いていますけれども、わずか100年ぐらいで、今度は狭い鉄路ではなくて、広軌というのですか、広い、非常にスピードの出る安全な道

として完成したということです。

これは人間社会のたゆまぬ努力の結果なのでしょう。この結果、私が聞いているところでは、在来線で、鹿児島を出でずっと乗り継いでくると、青森までが40時間かかるそうですね。ところが、広軌の新幹線ならば10時間ということですから、4倍のスピードということですし、その安全性についても非常に評価が高い。中国と比較するわけではありませんけれども、鉄道は大量輸送機関でありますから、大量の人を運ぶ、安全に運ぶということが大事なので、安全面ということは常に頭に置き、今後とも一番重要なものとして位置づけていくべきではないかということが第一であります。

第二は、都市交通のことです。電車の安全運行管理と同様に、私は、重要なのは、やはり駅だと思うのですね。この間の地震や台風の時もそうでしたけれども、何かあると、人はまず駅に集まるといふか、集中するわけですね。駅へ行って、安全に帰れるか、早く家に帰りたいということで、その結果、駅は大混雑になるわけです。

駅の耐震化は当然としても、駅というものはそれ以外に、人間が集まったときの情報の伝達ということが非常に重要になってくるわけでありまして、情報センターとしての役割や機能を充実していくべきではないか、そのような点も盛り込んでいった方がいいのではないかと思います。

**【家田部会長】**      ありがとうございます。

では、浅野先生、どうぞ続けて。

**【浅野委員】**      欠席ばかり続いていて、話がかみ合わないところが少しあるのですけれども、まず簡単な話で、お手元の資料2の6ページの地域鉄道の活性化、これはそういう表現しかないなと思うのですけれども、書かれているところの「地方公共団体と連携し」というのは、希望は、地方にとっては地方交通なのでしょうね。地域交通の活性化の一環として鉄道が入ったり、バスが入ったりする。ですから、おそらく違う部会の方からは、バスとかそういったものが出てくると思いますので、それを束ねることができるような表現も考えておいた方がいいと思うので、ここは鉄道の活性化以上に、地域交通の活性化なのではないかといった感じがします。

それから、全体のソフト化の話ですけれども、ソフト化についても書いてあるのですけれども、ややもするとハードウェア的なインフラの話が多いということです。ドイツとかスイスなどは、鉄道の予約のサイトを使いますと、どこの列車はどのくらい混雑が予想されているから料金はこれだけだとか、この時間は空いているから料金は半額以下であると



か、需要と料金体系が連動して、インターネットによつて的確な選択ができるようになって例があります。日本ではそういった例は少ない。

それは結局、旅客の効率的な分散化が図られるし、目的に合った選択肢がそれによって広がるという効果もあるので、そういった意味で、需要をもう少し事業者が把握して、その結果、提供できるサービスメニューを増やすというようなことも、効率的な利用を目的とする場合の重点計画の中に入れても構わないのかなという気がします。

同じような意味で、介助を要求する場合に、インターネットから申し込むことができ、この列車でこのルートを通っていくからと言うと、駅で介助する方が待っていてくれる。全部ハード的なバリアフリーを整えることも大事なのですが、一方でそのような、あらかじめ予定されている行動に対して、介助が的確に提供されるような手段を数多く増やすということもいいのかなという気がします。

それから、先ほどの地域交通の話なのですが、最近、特区といった話がまた出ているようですけれども、料金体系とかサービス体系というものが、モード間を覆ったサービスメニューをつくる場合の自由度が、地域に対して与えられる方がいい場合があると思いますので、そのようなこともお考えいただければと思います。

そのようなことで、インフラのイメージをどのようにこれから変えていくのかということの一つの目標にやって、5年後に集計してみると、鉄道のイメージが大きく変わっていると、そういった利用の観点からのイメージチェンジを少し考えてみてもいいのかなと思います。以上です。

**【家田部会長】** どうもありがとうございます。

ほかにご発言。はい、どうぞ。

**【佐藤委員】** 浅野委員からもご発言があったのですが、駅に着いてどう動くか、駅が終点では全くないので、そこからどう動くかということを中心に考えていただきたいと思ひます。駅がやはり中心だと思うのですね。バスの方で先に考えるわけにはいかなくて、駅が中心ですので、そういった意味では、鉄道の持っている役割はとて大きいので、リーダーシップをとるということを少し書いていただいた方がいいのではないかなということが一つです。

それから、先ほどの説明の中に、快適性・安心性の評価指標という話がありましたけれども、実は混雑に関してはほとんど緩和されていない。若干落ちてはいますが、ほかのものがどんどんよくなっていますが、ここに関してはあまり効果が出ていないというか、

成果が出ていないような感じで、これから多分、人口が減ってくるので、だんだん混雑のピークもなくなってくるのではないかなと思いますけれども、やはり混んでいると、高齢者などは非常に乗りにくい状況がありますから、このようなところも長期的には、快適性をよくするという意味では、混雑の緩和というようなもの、混んでいて当たり前の日本の鉄道ではなくて、もう少し違う形の鉄道のイメージというものをつくっていくということも、これから大事なのではないかと思います。以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

では、佐藤委員に引き続き、渡辺委員、兵藤委員、小山委員、この順でご発言いただこうと思います。どうぞ。

【渡辺委員】 資料の7ページの鉄道技術・サービスの高度化について、賛成なので、少し内容的な質問と要望を申し上げたいと思っています。

1つが、サービスの高度化ということで、ICカードシステムの導入は極めて大切だと思うのですが、交通関係のICカードの全国単一化、全国共通のICカードシステムは、必要だということは皆さんわかっているし、そのことがサービス面の高度化につながると思うのですが、特に、3回乗り換えるとなかなかソフトをつくれないうこともお聞きしていますので、ICカードシステム、特にソフトの開発がどの程度、今の水準で行っているのかということについて、もしわかりましたら教えていただきたいと思っています。

2つ目で、1日の平均利用者数3,000人以上の鉄軌道駅を原則としてバリアフリー化ということで、サービスもこれから大切だろうと思いますし、高齢化の中で、極めて大切な鉄道サービスではないかなと思うのですが、実際には、バリアフリー化その他については費用がかかることは、この資料でも出ています。ですから、高齢化の促進の中で、バリアフリー化は早急に進めなければならないということがわかっているのでしたら、期間を限定して国の補助率を上げるとか、そういった政策誘導がむしろ必要ではないかなと思いますので、そのあたりについて、もしお考え、わかりましたら教えていただきたいと思っています。

また、台風12号や台風15号では、色々鉄道は大変だったですね。鉄道局としてどのように今の時点で考えておられるのかを、もしよろしければお聞かせください。以上です。

【家田部会長】 続けて、兵藤委員、お願いします。

【兵藤臨時委員】 簡単に3つほどですが、1つは、最近あまり大きな事件がないので、

関心がないのですけれども、鉄道駅、人がたくさん集まるといこともあって、この中に「防犯」という言葉があまりないのですよね。継続的に防犯の色々な施策は必要だと思いますので、もしご検討いただければということが一つです。

もう一つは、⑤貨物鉄道ネットワークの充実、ここでは主にリードタイムとか時間短縮、定時性の話だけなのですが、これも私、聞いたことがあるのですが、鉄道貨物はわりと振動が多くて、荷傷みすることが多くて、それでちょっと使いづらいのだと。要は何が言いたいかと言うと、物流の質の向上ですね。これはやはり必要な一つの要素だと思いますので、ちょっと未確認な部分もありますけれども、ご検討いただければということが2つ目です。

3つ目は、最後の⑨で、これは私も具体的なアイデアがあるわけではないのですが、施策・事業の中で、最後に、「海外鉄道案件に対する発注コンサルティング能力の育成・確保に取り組む」、これは具体的にどうするのかということが、これだけだと見えなくて、私もそうアイデアがあるわけではないのですが、これはぜひ、色々な新幹線のプロジェクトが海外である中で、具体的な方向性が見えるような文言で、この言葉を受けていただきたいなど。以上でございます。

【家田部会長】      ありがとうございます。

続けて、小山委員、お願いします。

【小山臨時委員】      私は、1つだけ意見を述べさせていただきたいと思います。3ページの①鉄道の防災・減災対策で、地震の話が出てきているのですが、これを読むと、鉄道施設の耐震補強ということで、どちらかというと構造物の補強という観点が色濃く出ていますけれども、全体として、鉄道システムの耐震性を上げる。例えば補強だけではなくて二重系にするとか、そのようなものも必要なのではないかとということで、もう少し大きなとらえ方をして、地震とかそういったものに対応するということが必要ではないかなと思います。

そのようなことを考えると、例えば先ほど、鉄道の駅が情報の発信基地になるのだというときに、地震のときなど、そこの情報発信がないとどうにもならないということで、情報系のもものしっかりと耐震性を持つようにしておくことも必要なのではないかなという気がするので、少し広目に考えていただいた方がいいかなと、そのような気がいたしました。

【家田部会長】      どうもありがとうございます。

廻委員、岩倉委員の順で行きましょう。

【廻委員】 まず、駅の快適性の話ですが、現在、駅間の差が激しく、美しく快適な駅がある一方で、掃除が行き届いていない埃っぽい駅もあります。また、駅内の情報にも格差があります。武蔵野線の駅には駅の名前の表示が少なく、乗り慣れていない身には、駅の名前を探すのが大変で、自分がどこにいるかも分からず、目的地と違った駅で降りてしまったこともあります。それから、千葉の房総半島の先の方に行ったら、Suicaが使えないなどということもありました駅の空間快適性、ホームには何メートルおきに、駅名を表示するなど、最低限の駅の情報、そして、利便性をどの駅においてもある程度は担保していただければと思います。

それから2番目ですが、先ほど、鹿児島から青森まで幹線鉄道がつながったとのお話がありました。もちろんすばらしいことなのですが、実際は東京で切れていますね。東海と西日本、西日本と九州のように、いつつながるとよいのですが。今度の中央新幹線が開業するときには、東日本と東海がつながって、便利になってくれるといいのですが。

3つ目、震災の駅の対策ですけれども、3.11の際、駅から乗客を締め出したということで、都知事にJR東日本がクレームを受けていましたが、駅は危険なところにもなるということをはっきり説明する必要があります。先日の台風の際の混雑をテレビで見て、駅が混雑するといかに危険になるのかということを感じました。また、一人でも線路に出てしまえば、鉄道の再スタートが難しくなります。駅を閉めるにはそれだけの理由があるという意見もあるわけですね。ああいった大雨とか地震のときの駅の対策を、ある程度スタンダード化しておいた方がよいのではないのでしょうか。そして、みんなにそのことを周知させる必要があります。駅を何の説明もなしに閉めて、鉄道会社は意地悪だと思われるよう、広報しておく必要もあります。

最後に、バリアフリー化についてです。目安は乗降客数3,000人以上ということですね。もちろんそれでよろしいと思うのですが、現在、地方の鉄道を乗り継いで安く旅行ができるキャンペーン切符があります。時間のある年配者が対象ですが、バリアフリーの施設のない田舎の小さな駅の階段を、荷物を持って上っていくのはとても大変なのです。小さな田舎の駅をすべてバリアフリーにするのは難しいのですけれども、観光振興を考えるとすれば、もう少し乗客の利便性を図ってもよいと思います。バリアフリーにしくとも、荷物運びを手伝う人を置けばよいのです。昔は赤帽がいましたが、今は赤帽もいないですし、えっさえっさえ荷物を抱えて地方鉄道に乗るのは結構大変です。バリアフリー整備

の対象を通勤に使うための3,000人以上乗降客数がある駅を対象とするのはわかるのですが、乗降客が少ない駅にも、何か手だてを打ち、少しでも鉄道利用の促進に利するようになればと思います。以上でございます。

【家田部会長】      ありがとうございます。

続けて、岩倉委員、お願いします。

【岩倉臨時委員】      3点ありますが、最初は、3ページの①鉄道の防災・減災対策ですが、前回は申し上げたのですが、被災した後どうするかということは、本当に書かなくていいのかどうかという、まさに復旧対策で、これでいいのだというご判断であれば、それはそれで尊重しますけれども、少なくとも、今、「調査」と「対策を推進」の2つに分かれて書かれていますけれども、調査のところは、復旧対策をどうしていくのか、各鉄道事業者さんも、国交省でも随分勉強されているのではないのかなと思っていますので、書くべきか、書かないべきか、書かなくていいのか、ご判断いただければと思っています。

それと、家田先生からの受け売りですけれども、アウトプット目標のところ、橋りょう、高架橋の耐震化と書いてありますが、盛土というか、土構造のところは本当に大丈夫なのかということがあるので、それが1点目の指摘です。

2点目が、次のページの鉄道の安全対策ですが、大体の指標が1時間当たり最大往復10本とか、結構たくさん走っている大手事業者が多いのかなと考えるのですが、安全対策上、心配してしっかりモニターしておかないといけないのはむしろ地方鉄道だと思うのですが、そういったところを対象にしたような指標が、運輸安全マネジメントをされているので、何かいい指標があるのではないのかなと思いますので、そういったところをご検討いただけるといいかなというのが2点目です。

3点目が、7ページの⑦で鉄道駅の利便性・機能の向上ということで、先ほど申し上げたのですが、参考資料を見せていただいても、東西線とか勝どきで工事が始まっていますけれども、この資料を見ても、工事が始まってから5年とか7年とか、かかるわけですね。現状は、まずいな、まずいな、本当にまずくなってきたというところで、もう工事しなければならぬということで始まっているかと思しますので、モニタリングできるのであればしっかりとしておいていただいて、顕在化して、その期間が非常に長くなることを、なるべく短縮するようなことが大事なのだらうなということで、こちら調査の充実という視点は大事かなと思っています。以上です。

【家田部会長】      ありがとうございます。

それでは、古関委員、それから竹内代理ということでいきましょう。

**【古関臨時委員】** 大きく文章を書きかえてくださいとかということではないのですが、先ほど私がフライング気味に申し上げた点は、今回書かれている②鉄道の安全対策の中の、「鉄道交通の安全に関する知識の普及」ということだと思っております。私自身、過去、国土交通省の色々な委員会の中で、このことに関心を持って議論に参加させていただいているのですが、その後、色々な講演などの議論の際にお聞きすることは、次のことです。例えば、子供のうちからちゃんと鉄道の正しい利用の仕方に関する教育をしようという考え方はいい。それから、お客さんは神様ではないと、私は申し上げてきました。事業者の方々は、それもよくわかる、しかし、現実に関、乗っているお客さんの不安全行動をどのように抑制するかという点について、もっと具体的なことを言ってほしいとおっしゃります。

したがって、「だめなものだめ」ということを、中立者、あるいは政府が発信しないと、安全啓蒙活動の実効をあげるにはなかなか難しいこともあると感じます。このように即効性のある注意喚起の方策もより強く意識していただけると、安全の具体的向上につながるのではないかと思います。これが1個目。

2つ目は、先ほど別の先生からご指摘がありました、海外展開の推進ということで、例えば発注コンサルティング能力の育成・確保ということが書いてありますが、私自身、大学にいる人間としてそのままご批判をいただくこともあろうかと思いますが、国際標準化にしても、コンサルティングに関しても、キーワードとして関連分野技術者の「人材養成」という課題があり、それをどうすべきかの中長期的な議論を継続してやる必要があるということではないかと思います。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

では、竹内さん、どうぞ。

**【竹内部会長代理】** 私は、個々の点については3つ、全体的な感想が1つということで、質問ではありませんから、できれば、お考えいただければありがたいということで、お聞きいただければと思います。

まず、3ページの①鉄道の防災・減災対策、これは色々な先生方がおっしゃっていたので、私も基本的に同じ意見ですけれども、別の見方をしたら、ここで書いてあるアウトプットというのは、止まらないようにするにはどうすればよいかという考え方で書かれてい

るアウトプットということであって、止まったときにはどうするかということも社会資本整備には必要な考え方だと思うわけですね。具体的には、台風のときの人の混乱、震災のときの駅での人のあふれなどに、ロープ1本張っておしまいのようなところが結構あって、そういったところの対策ですね。だから、私に言わせれば、ここは防災が多くて、減災の話があまりないという気がする。あるいは二次災害的なものもですね。そういったものについて何か書けないかなと思いました。

5ページの③幹線鉄道ネットワークの充実、2点目ですけれども、これは非常にやりにくいことだと思うのですけれども、目的が広域的な地域間の交流・連携の強化、地域の活性化だとすると、幹線鉄道のネットワークで完結してしまっていて、他のモードとの連携がないところが寂しい気がするわけですね。港湾、空港、あるいは高速道路とどのようにネットワークを形成して、全体としての広域的な地域間の交流・連携を図るのか、そこに対するアウトプット目標があると本当はいいのだけどもという気がしております。なかなか予算の関係で難しいところがありますけれども。

3番目です。7ページの⑧鉄道技術・サービスの高度化のところ、これはここだけに限らないのですけれども、私がかねがね思うのは、少子高齢化と言っておきながら、すごく皆さんが重点を置かれるのは高齢化ばかりで、少子化ということはあまり言われません。別にお年寄りを粗末にしていると言っているわけではないのですが、子供を大事にする鉄道という視点がなくていいのかなと思います。これから、実際には子供が日本の経済を支えていって、子供がたくさん増えていかないと日本の経済が立ち行かなくなることはみんなわかっているのに、あまり子供を大事にしない。お年寄りを大事にしよう、こういったことは結構たくさん言うのですけれども、子供を大事にしようとは、あまり言われたい気がしています。

そういった意味から言うと、これはソフトの面でしょうか、例えばJR東日本、東海だったか、少し自信がないですけれども、子供を連れたお母さんたち専用の車両のような話をマスコミで聞いたことがあります。あるいは、ベビーカーの扱いをどうするかとか、そういうさまざまなことがあると思うので、もう少し子供を大事にするという視点からの社会資本整備というものがあるといいのではないかなと思いました。

最後、4点目は、全体的な感想ですけれども、これからだんだん煮詰まっていくのでしょうけれども、まだまだアウトプット目標が抽象的なレベルの話が多いように思います。具体的な数字もあれば非常に漠然としたものもある。これは一つの例ですけれども、⑨鉄

道システムの海外展開の推進の、一番最後のところの鉄道システムの話も、アウトプット目標に書いているシェアの拡大という目標は、そのまま鉄道システムの海外展開の推進と置きかえても変わらないような話であって、アウトプット目標というものでもないのかなという気もします。数字が出ればまた別なのでしょうけれども。ですから、具体的なものになるべく出るように、もう少し詰めていただければありがたいということが全体的な印象です。以上です。

【家田部会長】      ありがとうございます。

一通りいただいたところですが、私も幾つかつけ加えて、それで事務局から、質問もあったと思うので答えていただいて、さらにその上で、また皆さんからご発言いただこうと思います。

全般的に言うと、皆さんおっしゃっている、ご指摘いただいたところは同感だなというところがありまして、なるべくこの案文の中に入れ込んでいく努力をしていただきたいなと思っているところでございます。何分、施策・事業という項目とアウトプット目標という項目があって、アウトプットとかアウトカムというものが大変に好きな時代になっているので、何かと書く風潮にありますけれども、定性的にとどまるようなものもありますよね。定性的にとどまるからといって、それが大事でない施策とも限らないようなものもたくさんあるので、アウトプット目標に書けないようなものだから施策として書かないということは、なくてもいいのではないかなと思っているところでございます。

個別について、先生方がおっしゃったのにつけ加えるようなことを申し上げたいと思うのですが、まず1つは、3ページの①の鉄道の防災・減災についてですが、施策・事業のところ、首都圏における鉄道の防災・減災に関する調査を実施するということは、もちろんこれはやっていただきたいのですが、おそらく、「鉄道の」というところが、小山先生がおっしゃったような意味で、「鉄道システムの」という意味にとられるでしょうね。施設だけではなくて、「システムとしての」のように。そしてまた、それが決して耐災性だけではなくて、その後のアフタークライシスでどのように対応するかという、マネジメント能力のようなものも影響するんだと思います。

ただ、そこにつけ加えたいことが、東海・東南海・南海に関する危険要素がどのようなところにあるのかについても、やはり調査を実施するべきだと思うのですね。だから、右側にアウトプットと書いてあるものが、東海・東南海・南海については、直ちに橋りょうと高架橋の耐震化というところに着目しているのだけれども、耐震化の手前には、チェッ



クする、再確認するというところを左側に入れていただけないかなと思っているところがございます。

次のページで、②の鉄道の安全対策ですが、先ほど富澤先生がおっしゃったように、非常にここは重要ですので、①と入れかえるかどうかは少し微妙ではありますが、施策・事業のところの文言を少し強化することもいいかなと思ったのですが、特に申し上げようと思ったのは、安全に関することについては、一番右側の現状値等につきまして、例えば曲線部93%云々の表現があるのですが、安全というものは、もちろんただではできないわけですね。事業の中でお金がかかるので、優先度の高いところからやってきているのだと思います。

したがって、輸送量の多いところであるとか、速度の大きい、高いところから優先的にやっているはずで、今、鉄道がどのような表現になっているかわかりませんが、昔で言うと、線級であるとか、線路種別であるとか、1級とか、2級とか、それごとに何%達成というようないところがありますよね。そういったところを少し工夫することによって、分岐部61%というのは、「えーっ、まだ半分ちょっと」という感じではないような努力が要るのではないかな。表現ぶりですね。それは、こと安全に関するものだから、思った次第でございます。

今度は6ページで、地域鉄道の活性化・維持再生というところですが、ここは浅野先生がおっしゃったような意味のところは重要で、地域鉄道を活性化することが目的なのではなくて、地域の公共交通を何とか充実・維持することが目的で、その一環として、鉄道がふさわしい場合もあるし、そうではない場合もある。その中の一部であるという表現を入れた方がいいことと、それから、ここで計画を策定することが目標になっているように見えないこともないのですけれども、私の知る範囲で言うと、計画のあるものが、計画にすぎないようなものも一部あるようで、実質的に、それが公共交通のサービス向上になるのか。何か努力しているということアピールするだけの内容しかないようなものも結構ありますね。そのようなものはマスターバージョンとしか言いようがないわけであって、この計画の実効性そのものをチェックするというのも、事業なり施策なりに入れていただきたいというのが1つです。

続けて、6番の地域鉄道の活性化・維持再生について言うと、下の方の中小鉄道についての表現は大いに多とするところがございますけれども、車両・設備の維持管理の効率化ということだけではなくて、「施設」という言葉が欲しいですね。施設、車両、設備、全部

だというように言葉を入れておいた方が誤解を受けないということと、協力・支援というだけではなくて、共同化、協調、協力。要するに、協力という言葉は何となくほんわかしているのですけれども、もう少し、一步進んだ共同化のようなものが実現しつつあるので、そこを推進するためにも、用語を明示的に入れていただけないかなと思った次第です。

それから、7ページでサービスのところが出てきます。⑧鉄道技術・サービスの高度化ですが、ここについては、先ほどもご説明があったとおり、全くやっていないわけではなくて、一生懸命、国も推進しているし、事業者も努力しているところではあるのですが、サービスの見える化をさらに充実・促進する。しかも、そのサービスという意味が、そこに書いてあるもののみならず、例えば遅延状況であるとか、インシデントに相当するような細かいトラブルの発生状況であるとか、あるいは、再三色々な先生から出ているような、駅の中の快適性であるとか、色々なものを込みにする。まだまだ見える化が足りないのだという方向で打ち出せないものかと思うのですね。

その中で、これは岩倉先生がおっしゃったのかな、地方鉄道には地方鉄道の見方というものがあるのだから、そういったものもやるべきだということもあるのではないかと思う次第でございます。ぜひ、ここはサービスの見える化を明示的に言いたいなという感じがいたします。

同じくここで、浅野先生が強調されたのに私も全く同感でございます、情報というものをもう少し丁寧に、何ができるか、何をすべきかを考えるべきだと思っています。特に、例えば地下鉄の中が、全く情報が途絶状態になります、駅以外は。韓国の地下鉄は全線が携帯電話を使える状態になっている。だからメールが使えますけれども、東京の300キロは全く情報暗黒ネットワークでありまして、何かというときには手も足も出ない。鉄道事業者のアナウンスも、もちろん努力されているのはわかるけれども、小田急電鉄を除くと、基本的には、こうでしょうねという先読み情報は出さない主義ですね。確実な情報しか出さない主義、それが日本の鉄道のいいところでもあるし、限界でもあるので、要するに今、情報というものは、ユーザーは決してオーソリティーからくれるのを待っているだけではなくて、自分で検索するのですね。それによって、例えば北海道の石勝線での事故も、自主的な脱出によってやったわけでしょう。

だから、情報不足という状況はもう全く現代に合っていない。300キロの暗黒情報ネットワークを——地下鉄ですね——解消するぐらいのことは言わなければ、恥ずかしくてしようがない。そういうこともサービスの一環として考えるべきではないかと思うのです

ね。

最後になりますけれども、これはささいなところで、⑨の鉄道システムの海外展開の推進で、「政治のリーダーシップにより」という言葉が入っているのですが、これは日本語にすると政治主導でしょう。どのような意味で使うのかなと、よくわからないので、ここは質問でございます。

以上、色々な先生方のご質問に加えて、私もそれに便乗するような発言をさせていただいた次第でございます。

ここで、とりあえず事務局から、ご質問もありましたので、お答えやコメントをいただいて、その上で、また先生方からご発言をいただこうと思います。よろしくをお願いします。

【田村次長】 最初に概括的なところだけ申し上げますと、今回、本来は車の両輪として、社会資本整備重点計画と交通基本計画を両方一緒につくって、ハードとソフトを有機的、一体的にということ考えていたところ、交通基本法が継続審議になっているという状況でございまして、そのような意味では、色々いただいたご意見の中で、ぜひ交通基本計画に盛り込みたいと思っていたようなお話を、どのように処理したらいいのかなというところがございます。できるだけ社会資本の方の計画に盛り込めるものは盛り込んでいきたいと思っておりますが、鉄道の場合には、ハードでやらなければならないことも結構あるのですけれども、ソフト面が遅れているというところが多々ございますので、そのあたりについて、色々今ご指摘いただきましたご意見を参考にしながら、盛り込んでいきたいなと思っている次第でございます。

情報センターとしての駅機能の強化というような話、あるいは地下鉄を含めて、車中も含めた情報伝達能力のアップの話とか、そういったところは私どもも常日ごろから問題意識を持っているところでございます。

あと、先ほど浅野先生からご指摘いただきました、ただハードを整備するだけではなくて、料金体系、価格政策といいますか、これによって需要の分散を図っていくとか、要するにインフラの有効活用をしていくということは非常に重要な視点だと思っております、事業者と話すと、これは非常に難しい問題であるということはあるのですけれども、ここに入れるのかどうかということは内部で議論させていただきたいと思っておりますけれども、今後、ぜひ取り組んでいきたいと思っております。

この案は鉄道局の紙なので、鉄道のことしか書いていないのですけれども、モード横断的な視点というものを入れ込むというのは重要なことなので、これも工夫をさせていただ

きたいと思っております。

あと、色々な先生方から、防災に関していただいております、また後で、補足でお答えをさせていただきたいと思っておりますけれども、確かに、起きた後のいかに復旧をしていくかという話、あるいは、例の3月11日の帰宅困難者の話とか、そういった面での止まったときの対策というところは非常に重要な視点であろうと思っております、施策・事業の中でももう少し書き込めないかということは、工夫をさせていただきたいと思っております。

防犯対策も、非常に重要だと思うのですが、検討させていただきたいと思っております。

あと、ICカードの話は、ソフト開発の現状なので、後で言っていただきたいと思いますけれども、現実には今、日本の中で、交通系のICカードが使えない空白圏というのは幾つかございまして、特定の会社に集中しているのですが、どこか申し上げませんが、そういったものの解消は非常に重要なことだろうと思っております。

それから、先ほど、地域鉄道の問題について、地域交通全体としてどう活性化するかというご意見をいただきまして、それもそのとおりだなと思っております。結局、地域に行きますと、ふだんは使われていないのですが、どうしても鉄路をはがすとすると、困るというようなノスタルジーが出てきてしまったりするので、結局のところ、地域で求められているのは、公共交通システムをどうよりよくするかという話だと思っておりますので、当然、地域鉄道は頑張りたいのですが、地域交通全体としてどう活性化していくかということが重要だと思います。そのような意味で、計画だけつくって、ほうっておくということではいけないのだろうと思っておりますし、フォローアップの視点というのは入れ込みたいと思っております。

あと、古関先生からいただいております、知識の普及といいますか、危険行為を現実の乗客にどう注意していくかという話は、ここで書き込むかどうかということは別にいたしまして、実際、駅のアナウンスだとか車内のアナウンスで反映できるように検討させていただきたいと思っております。

それから、海外展開の話でございますけれども、発注コンサルティング能力の話、ご意見をいただきました。現実には準備を進めております、具体的に言いますと、従来、エンジニアリング系のコンサルについては、JARTS（海外鉄道技術協力協会）がオールジャパンのコンサルティング機能を果たしてきたのですが、昨今、単なるODAの案件ではなくて、むしろ上下一体で、運営も含めて発注をするという案件が増えておりま

すので、従来の体制だと少し弱いなど。諸外国、特にフランスですとかドイツなどを見ますと、上物の部分も含めて総合的にできるコンサル会社があるということでございますので、JARTSのコンサルティング機能も吸収しつつ、オールジャパンで、特に鉄道事業者を中心に、民間のコンサル会社をつくっていただくように、今、準備を進めていただいているという状況でございます。

その中で、当然、標準化の面も含めて、一番不足しておりますのが人材でございますので、色々な業界から人材も派遣してもらって、機能も強化いたしますし、あと現実には、例えば東工大などで今、寄附講座が始まっているのですけれども、標準化の人材を育成するような取組みがスタートしていますので、強化していくべきなのだろうと思います。

色々ご意見をちょうだいいたしまして、概括的にお答え申し上げましたが、技術開発の状況とか、補足をお願いします。

【米澤技術審議官】 それでは私の方から、技術関係の部分についてご説明させていただきます。

まず、鉄道の防災・減災対策でございますけれども、委員からもご指摘がございましたように、3月11日の大震災を踏まえて、今、鉄道分野の安全対策についての総検証をしているという状況になってございます。中身的には、ソフトの部分とハードの部分、両方やっております。

ハードの面でいきますと、これまでの地震対策、補強とか、あるいは地震の早期検知システムなどが実際にどうであったのかということと、改善すべき点はないのか。あるいは、新たに今回でいきますと、液状化というようなことも起こっていますので、そういった意味では、震災対策として、今までの対策に問題はないかどうかということ総検証しているという話になっています。

また、津波対策につきましても、今回どのような対応になったかということで、首都圏とか大都市圏においても、浸水対策について、現状はどうなっているか、あるいは、今後どのような災害まで、どのように耐えられるのかというところのチェックをやっているということになっています。

また、ソフトについて言いますと、避難・誘導、あるいは、お客様への情報提供はどのようになっているのかということでございますので、今回の震災を踏まえて、マニュアルの見直しとか、あるいは情報提供のあり方について検証している。

こういったものにつきましては、基本的には今回の大震災の地域だけでなく、首都直

下、あるいは、家田先生からご指摘がございました南海トラフ沿岸の3連動、あるいは日向沖も含めた4連動という形がございますので、万一起こったときに大丈夫かと。これに対して万全の対策をハード面、ソフト面でしていく。ハードの部分では、当然、対策に限界がある部分では、やはりソフトということで、ハードとソフトの両方でやっていきたいということでもあります。

ただ、ご承知のとおり、28日に中央防災会議の専門部会から、今後の地震・津波対策についての考え方のようなものが出てきておりますので、こういった中身とも整合をとりながら、全般として今後も検証を進め、必要な対策をしていきたいと考えているということでもあります。

2点目の鉄道の安全対策のところ、アウトプット指標とか、色々と書いてございます。当然のことながら、ATSをつけるとか、色々な設備をつけることについては、どこから優先度をつけてやっていこうという形になっておりまして、まず、優先度が高いところをどのようにするかという形になっておりまして、速いところとかお客様が多く乗っているところは、5年あるいは10年というような期日で決めて、整備を進めているという状況になってございます。

そういった意味では、現状等の数値のところ、22年度における整備率が書いてございますけれども、これも5年でやるところは全部できているという形なので、このあたりは表現の工夫などをして、着実に進んでいる、あるいはそれ以外も進めているということがわかるような形で整理をしていきたいと思っております。

さらに、技術の話で、ICカードの、今はタッチ・アンド・ゴーという形になっていますが、どのような形で開発の状況にあるか、私もよく承知しておりませんので、そのあたりは確認をしていきたいと思っております。

あと、渡辺委員から、台風15号への対応ということでご質問がございました。今回、ご承知のとおり、首都圏戦後最大級の脅威だということでございましたので、私ども鉄道局の方から関係の鉄道事業者の方に、色々と事前に、準備に怠りなくするようということで連絡をさせていただきます。

具体的には、1つは、やはり運行の安全の確保ということでございまして、状況をよく把握した上で、鉄道の運行を、途中、駅間で止まるとか、あるいは何かの関係で転倒してしまうようなことがないように、まず安全の確保をしっかりとしてくださいということ。2点目に、お客様への情報提供が非常に重要でございますので、お客様への情報提供を十二

分にするようにということ。さらには、駅に大変たくさんの人たちが集まってくるので、その方々へのケアをしっかりとるようにということで、そういったことを、当日のお昼ぐらいには首都圏の事業者に対して連絡をするとともに、たまたま別の会議がございましたので、その際にも徹底をさせていただいたということございまして、3月11日にシャッターを閉めたというようなことございましたけれども、今回はそのようなこともない形で、対応できたのではないかと考えております。

【潮崎施設課長】 防災関係の担当をしております、施設課長の潮崎でございます。今、次長、技術審議官からお話しさせていただいたとおりですが、細かいところを2点ほど補足させていただきます。

まず、台風の件ですが、起こった後の、孤立した水害とか、通常の災害が起こった後の対応としまして、復旧を急ぐために、一定の規模以上の被災を受けた場合、経営基盤の弱い事業者に対しては、被災額の半額までを公費で補助できる災害復旧補助制度がございまして、通常、数千万ぐらいのオーダーなのですが、毎年予算を用意しております。これはもちろん災害がなければ、国庫にお返しするお金になるのですが、今年の場合、確かに大きな台風が続きまして、私ども、場合によったら予算の足が出そうな感じもありまして、そこは財政当局と協議をお願いをさせていただかなければならない状況かなと考えております。先般の紀伊半島の台風12号でも、三重県の三岐鉄道などの橋りょうが被災しております。ここなどは補助の対象であります。

もう1点、いつ復旧するのか、その情報を早く欲しいという声が非常に強くて、特に先般の紀勢線の場合も、和歌山県当局等からも、高速道路もまだ十分なくて、紀勢線が唯一の幹線交通機関という地域でございますので、勝浦とか新宮までいつ復旧するのかということで、これに関しましても、私どもも事業者等の間に入りまして、できるだけ早く復旧方法を決めて情報を出すようにということで、何とか先週、年内には復旧できる見通しということを確認させていただいたところでございます。そうした対応については、私どもも最大限、発災後の復旧が円滑に進むよう努力しているところでございます。

あと、被災後の復旧対策についてこの中ということ、検討させていただきますが、アウトプット目標とセットということになりますと、ケース・バイ・ケースで、どのような書き方ができるのか、担当課長としては頭を悩ますところございまして、施策・事業の中でどのように表現していくかということについては少し考えさせていただきますけれども、アウトプット目標ということになりますと、一概にとらえられないものですから、

できる範囲で検討させていただきたいと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

どうぞ、手短に。

【川口駅機能高度化推進室長】 1点目の現状報告のときにいただきました、酔客対策とホームの端の危険行動について補足したいと思います。先般、ホームドアの検討会の中間取りまとめを公表いたしまして、その中で、ハード・プラス・ソフト、両面の対策で転落防止をやりますと言っております。特にソフトの対策として、酔っばらいの事故の現状や危険度、それから視覚障害者への声かけなどのケアのほかに、ホームの端を歩くといった危険行動、こういったものを我々としても、ソフト対策で、早速、今月末の政府広報、それから、年末に事業者と連携した色々なキャンペーンを行い、デジタルサイネージとかウェブを使って、そういったところで利用者の皆さんに広く安全啓発をしていきたいと考えておりますので、補足させていただきます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

今、潮崎さんから、アウトプットのところになるかどうかといったお話もあったと思うのですが、施策・事業のところの表現を見ますと、色々な文言が入っているわけですね。これは基本的には社会資本整備だから、社会資本整備になるようなことが文章の最後の動詞のところには書いてあるのだけれども、何のためにとか何とかしつみつみたいなどころには、色々な重要なことが盛り込めるんですね。例えば、ほかの交通モードとの連携に十分留意しつつ何とかすべきとか、そのような表現をすれば、今、先生方がおっしゃったことのごとくは、入れようと思えば入れられるのではないかと思うのです。

ただ、具体的なアクションとしての施策になるか、しかも、それがアウトプット目標で書けるかということは、また工夫の余地があると思うのですが、なるべく反映していただけるように、ご努力いただけたらなと思うところでございます。

時間がちょっと過ぎてしまったので、手短にご発言いただきたいのですが、追加でご発言がありましたら。

では、廻先生から。

【廻委員】 2つあります。1つは、先ほど言い忘れた、⑥地域鉄道の活性化・維持再生のところのアウトプット目標ですが、80%の計画という目標は果たして妥当かどうか。計画しているところはたくさんあるのですけれども、実行しているところが少ないのが実情です。80%の地域が計画したと聞くと、すごく進んだ感じがするのですが、果たして



このようなアウトプット目標でいいのかなという疑問が1つ。

それからもう一つ、酔客、酔っぱらいの件ですが、あのグラフだけ見ると、みんな酔っぱらってホームから転がり落ちたような印象を受けるのですが、たまたま金曜日にはお酒を飲んでいる人が多いというだけではないでしょうか。例えば私がビール1杯飲んで、普通にいたとしても、何かあったら酔っぱらい客としてカウントされてしまいます。この数字を見ると、みんなが相当酔っぱらって、ホームから落っこちているようなイメージがありますけれども、実は金曜日は飲んでいる人が多く、その結果事故に遭った人にアルコールが入っている場合が多いということであって、必ずしも酔客対策が必要ということと違うのではないかなという印象を持ちました。

【家田部会長】      ありがとうございました。

はい、どうぞ。

【佐藤委員】      大阪にある中之島新線というところで、ちょっと話を聞いたのですけれども、最初に設計されたときになかったベンダーを、途中でつけようと思った。それだけでも大変な手間がかかるという。結構、今回の計画は、どうしよう、こうしようとする話ばかりなのですけれども、規制をどのように緩和して、⑦にあります鉄道駅の利便性・機能の向上を、事業者が自由にある程度できるようなスキームというのでしょうか、そういったものをつくっていかないと、どんどん規制をかけて、鉄道なので、そういったところが多いと思うのですが、そこも一方で考えていかなければならないのではないかなと思いますので、この中で施策として入れるのはなかなか難しいかもしれませんが、ぜひ考えていただきたいと思います。

【家田部会長】      ありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、議論も尽くしたところでございますので、このぐらいにさせていただいて、基本的な趣旨としては、対立的なご意見は全くなくて、しかも、事務局の書いているものとも矛盾するご意見はなくて、なるべくつけ加えていくというご意見だったと思いますので、修正もそう難しくはないのではないかと。自分が修正するわけではないので気軽に言いますけれども、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

それで、部会はこの後、開いている時間がないので、もう少し修正したもので、特にご発言いただいた方には見ていただいたりもしつつ、最終のまとめは事務局と私にお任せいただければと思うのですが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【家田部会長】 それでは、そのような流れで進めることにさせていただいて、今日の議論はこのぐらいにしたいと思います。どうもありがとうございました。

では、私の司会をお返しいたします。

【磯野企画室長】 委員の皆様、貴重なご意見をいただき、大変ありがとうございました。

閉会に当たりまして、鉄道局次長、田村より、一言ごあいさつを申し上げます。

【田村次長】 本日は、大変貴重な意見を賜りまして、誠にありがとうございました。それから前回も合わせまして、2回にわたりまして色々頂戴いたしましたご意見は、社会資本整備重点計画にできる限り反映していきたいと思っております。また、この後、交通基本計画などもつくってまいることになると思えますし、それから個々の施策もございしますので、ご意見をできるだけ反映させていただきたいと思えます。

今日で一応、今回の審議は一区切りでございますけれども、また引き続き、鉄道行政にご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます、私のごあいさつとさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

【磯野企画室長】 これをもちまして第9回鉄道部会を終了いたします。

なお、本日の議事録につきましては、前回と同様、事務局において案を作成した後、皆様にご確認をいただきたいと存じますので、よろしくようお願い申し上げます。

本日は大変お忙しい中、ご出席をいただき、誠にありがとうございました。

— 了 —