

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

優先席の設置状況

- 優先席については、全路線の普通列車全車両に導入済みであり、座席数も拡大。
- 今後は、優先席の譲り合いの呼びかけ等利用マナーの向上に向けた取組みを推進。

優先席の設置状況

○JR東日本

- 平成15年5月 全路線の普通列車全車両に設置完了
- 平成15年5月～ 優先席を増設し、原則として、車両端部両側の座席に設置

○東京メトロ

- 平成 8年4月 全路線全車両に設置完了
- 平成15年9月 優先席を増設し、原則として、車両端部両側の座席に設置完了

○JR西日本

- 平成11年8月 全路線の普通列車全車両に設置完了
- 平成11年8月～ 優先席を増設し、原則として、車両端部両側の座席に設置

1編成当たりの優先席の割合

		H15年以前	H23年
JR東日本	山手線	約 5%(H15年)	約11%
	京浜東北線	約 5%(")	約 9%
東京メトロ	銀座線	約13%(H13年)	約18%
	日比谷線	約10%(")	約15%
JR西日本	大阪環状線	約 3%(H11年)	約13%

※特定の列車の編成を基に算出。

(鉄道事業者より聞き取り)

鉄道事業者の取組み

- ◆ポスターや車内放送などによる優先席の譲り合いの呼びかけ、「優先座席」サインの大型化等を実施。

国土交通省の取組み

- ◆平成23年末から、優先席利用のマナー向上について、ポスター等により周知する予定。

女性専用車両の導入状況

○女性専用車については、大都市圏において、個別路線ごとの状況、混雑率等を勘案し、鉄道事業者が導入を推進。

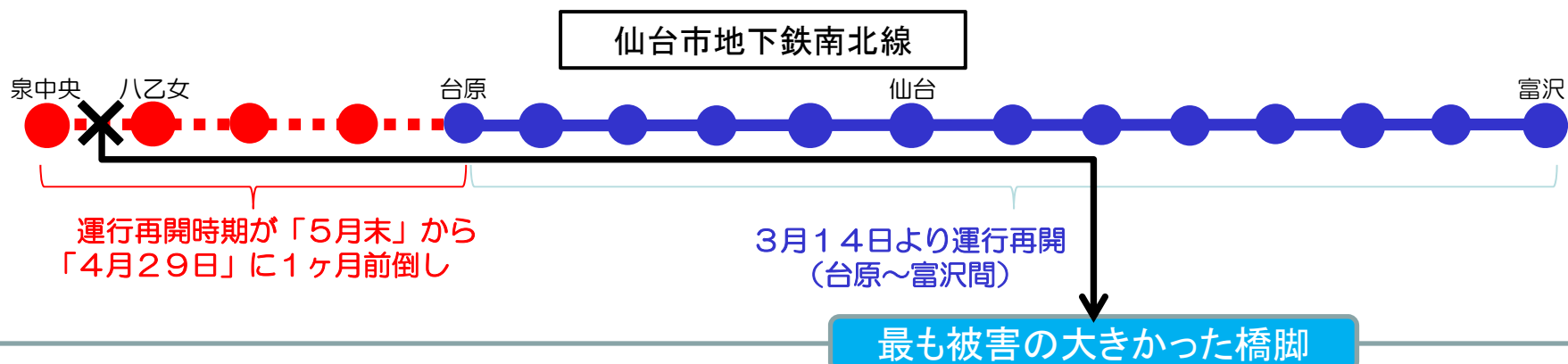
- 平成13年 3月～ 京王電鉄京王線において、平日の深夜時間帯に全国初の導入
- 平成14年 7月～ JR東日本埼京線において、平日の深夜時間帯に導入
- 平成14年11月～ 大阪市交通局御堂筋線、阪急電鉄京都線及び神戸市交通局全線において、平日について終日導入
- 平成23年 4月～ JR西日本京阪神近郊路線において、全日終日導入

	首都圏 (30事業者118路線)	近畿圏 (22事業者64路線)		札幌圏・名古屋圏 ・福岡圏 (12事業者28路線)
H18年5月	<p>16事業者38路線 (主としてラッシュ時間帯に実施)</p> <p>【JR東日本、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、メトロ、相鉄、東京都交、横浜市交、横浜高速、つくば、東京臨海、芝山鉄道】</p>	<p>6事業者11路線 (概ね終日実施)</p> <p>【阪急、大阪市交、神戸市交、北大阪急行、神戸電鉄、北神急行】</p>	<p>5事業者19路線 (主としてラッシュ時間帯に実施)</p> <p>【JR西日本、近鉄、南海、京阪、阪神】</p>	<p>2事業者2路線 (ラッシュ時間帯に実施)</p> <p>【名古屋市交、西鉄】</p>
H23年5月	<p>17事業者46路線 (主としてラッシュ時間帯に実施)</p> <p>【JR東日本、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、メトロ、相鉄、東京都交、横浜市交、横浜高速、つくば、東京臨海、東葉高速、芝山鉄道】</p>	<p>7事業者28路線 (概ね終日実施)</p> <p>【JR西日本、阪急、大阪市交、神戸市交、北大阪急行、神戸電鉄、北神急行】</p>	<p>5事業者4路線 (主としてラッシュ時間帯に実施)</p> <p>【近鉄、南海、京阪、阪神、<u>大阪市交</u>】</p>	<p>3事業者4路線 (ラッシュ時間帯に実施)</p> <p>【札幌市交、名古屋市交、西鉄】</p>

※下線部は平成18年5月以降に女性専用車を導入した鉄道事業者

仙台市地下鉄の早期復旧に向けた技術支援

○仙台市地下鉄南北線台原～泉中央間については、国土交通省鉄道局・東北運輸局及びJR東日本の技術的助言を受け、復旧工法を見直したことにより、運行再開時期が「5月末」から「4月29日」に1ヶ月前倒し。



損傷部分した橋脚を再建するのではなく、**既存の構造物を生かしながら補強する工法**を採用することにより、早期復旧が実現（阪神・淡路大震災時の鉄道の復旧にも適用）



東日本大震災における(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の取組み

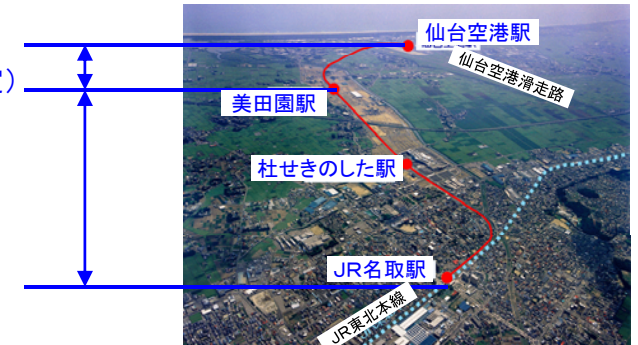
1. 仙台空港線の復旧に向けた支援

宮城県からの要請に基づき、次の協力を実施。

- ・3月中旬 先遣調査隊を派遣し、被災状況を調査。
- ・4月上旬 仙台空港鉄道株式会社に2名の出向者を派遣。
機構内に支援チームを設置。

運行再開:
10月1日(予定)

運行再開:
7月23日



2. 東北新幹線の復旧に向けた支援

JR東日本からの要請に基づき、3月中旬から1月間、北陸新幹線工事に使用する軌道整備・工事に必要な工事機械等を貸し出し。



鉄製トロ

3. 中小民鉄線等鉄道施設の津波被災状況調査及び復旧方策の検討

国土交通省から、中小民鉄線の津波被災状況調査及び復旧方策の検討業務を受託し、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いて、これらの鉄道事業者に代わり、津波被災状況の調査及び復旧方策の検討を実施。

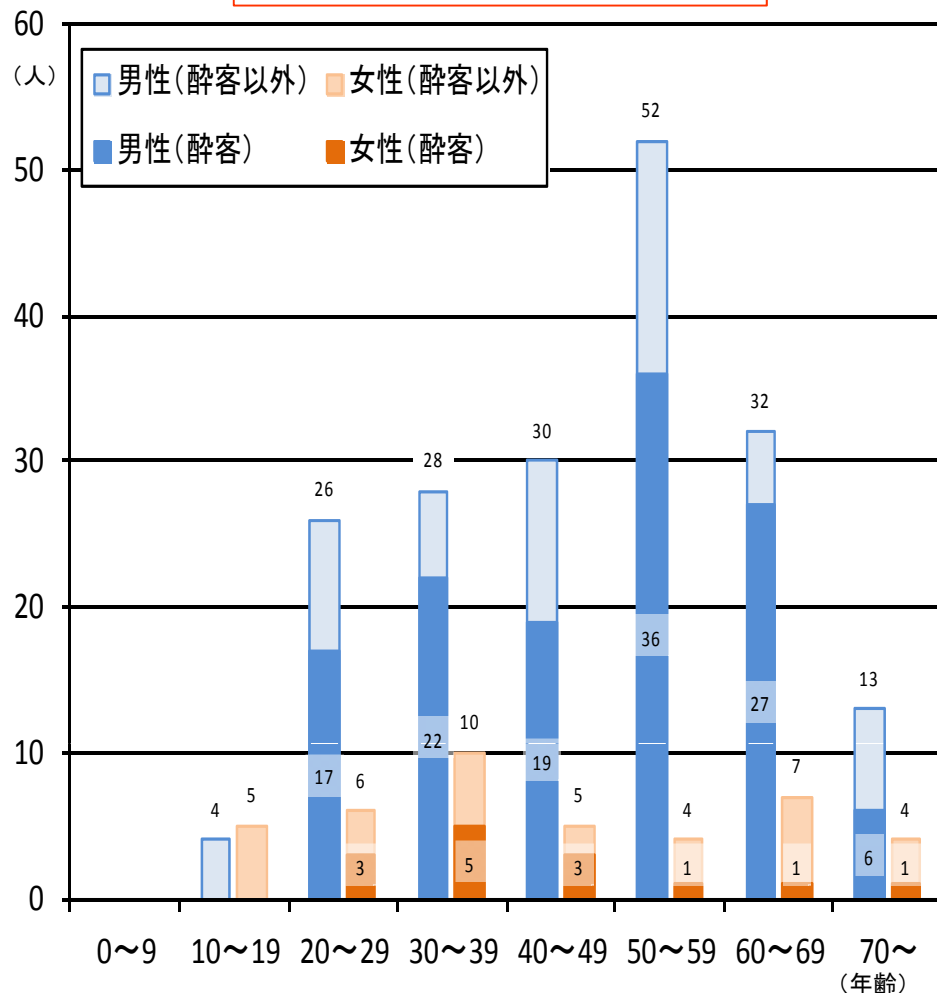


三陸鉄道の現地調査の状況

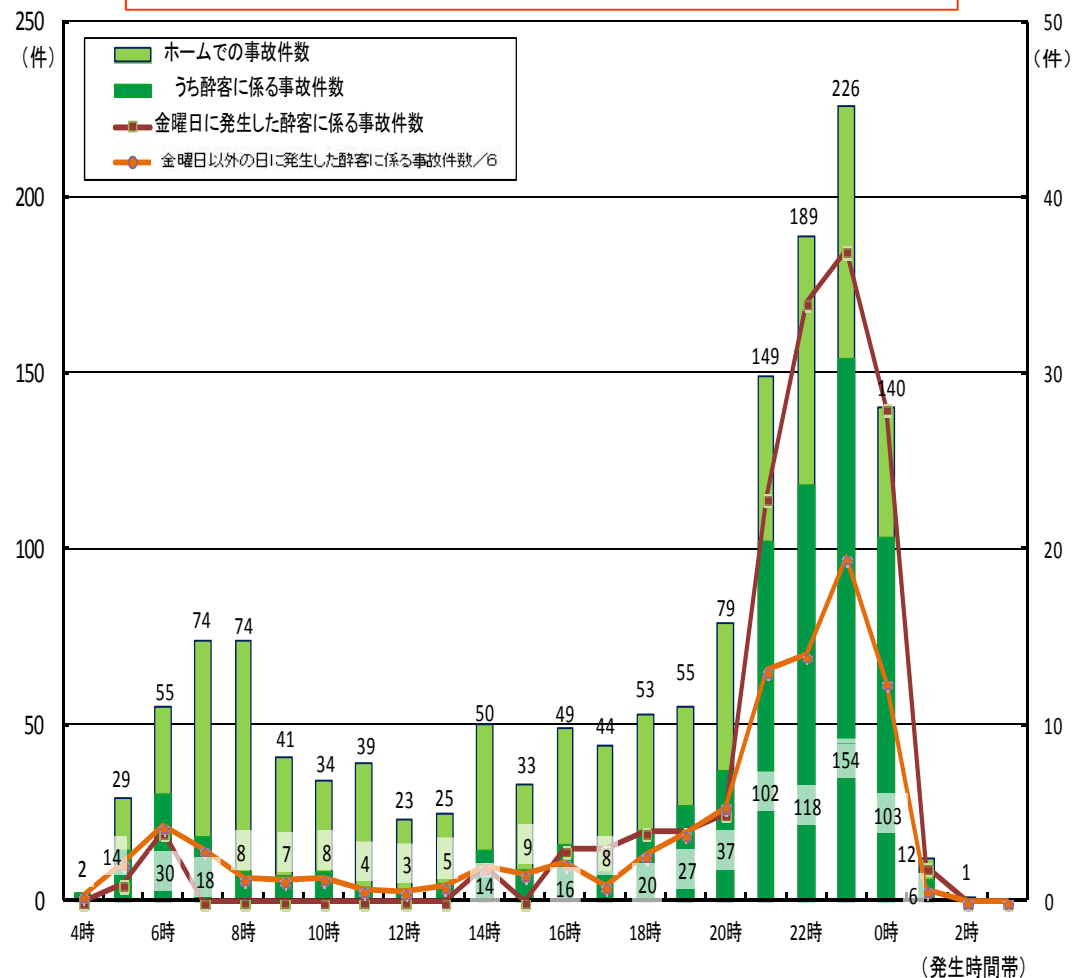
ホームにおける鉄道人身障害事故(年齢別死傷者数及び発生時間帯別事故件数)

○ホームにおける鉄道人身障害事故は、50代の男性、そのうち特に酔客による事故が多い。
 ○発生時間帯別では、23時台、特に金曜日に発生する酔客による事故が多い。

年齢別死傷者数(平成22年度)



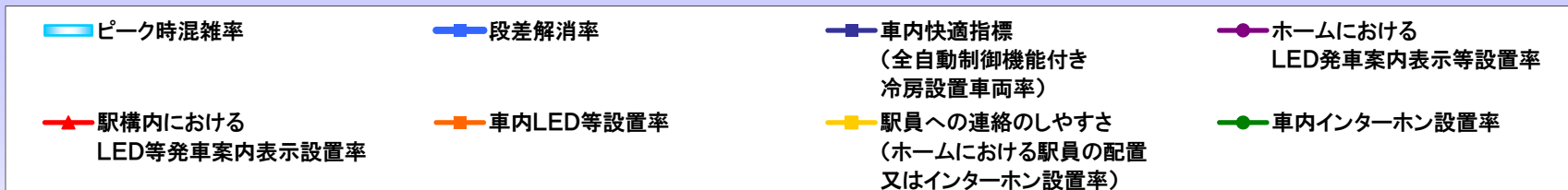
発生時間帯別事故件数(平成14~22年度計)



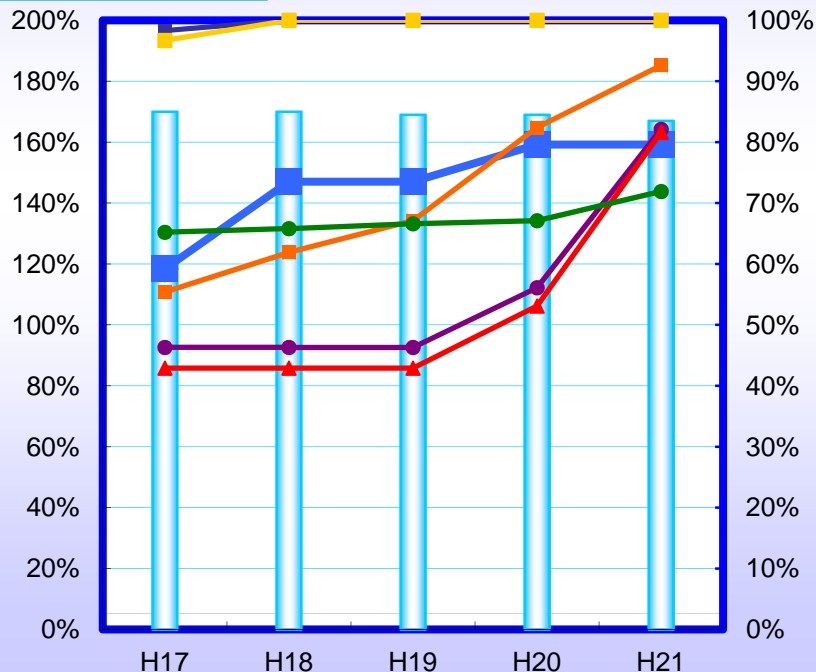
快適性・安心性評価指標

○国土交通省においては、平成16年3月、公共交通機関の快適性・安心性向上の取組みを促進するための方策の一つとして、快適性・安心性評価指標を公共交通事業者に対し提案。
 ○鉄道分野については、毎年度、鉄道事業者の協力を得て、計8項目の指標の計測結果を公表。

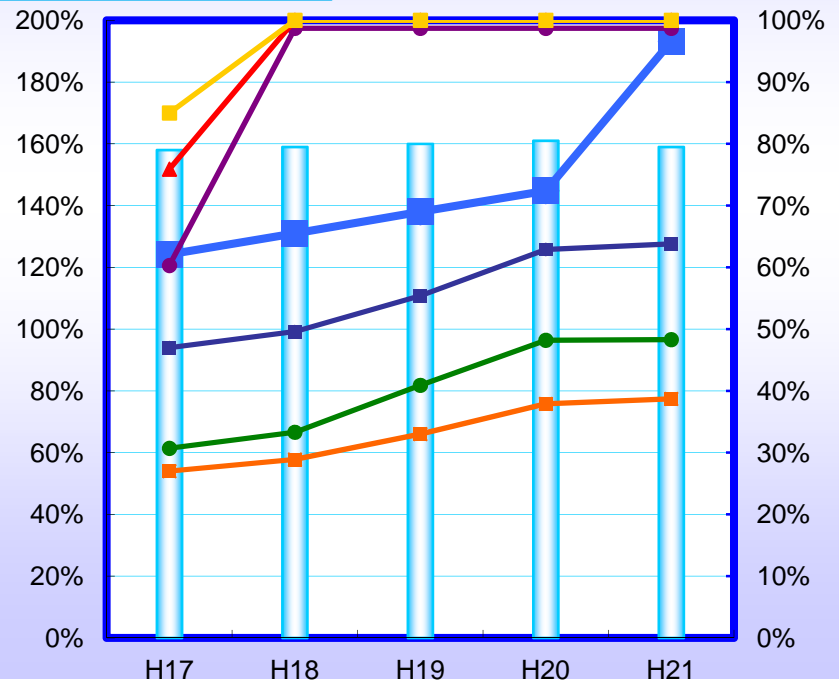
指標の計測結果(例)



京王電鉄京王線



西武鉄道新宿線



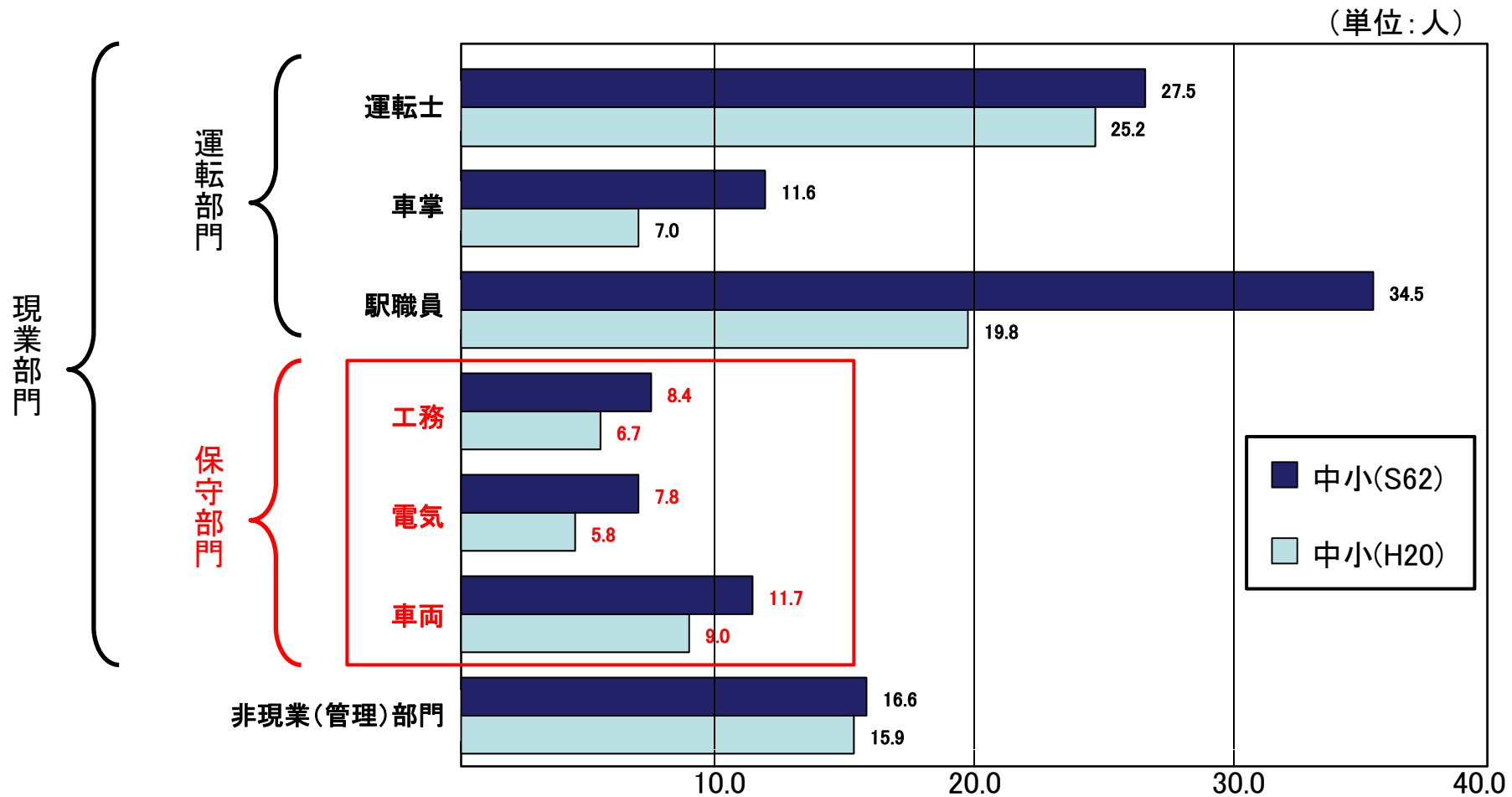
【対象事業者】

- 首都圏：JR東日本、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、相鉄、都交、横浜市交、東京メトロ(12社43路線)
- 近畿圏：JR西日本、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、大阪市交(7事業者23路線)

地域鉄道における鉄道技術職員の状況

○地域鉄道においては、鉄道技術職員が減少しており、技術力の維持・継承が課題。

地域鉄道※1社当たりの部門別職員数の推移



※中小民鉄及び第三セクター鉄道の合計で、H20は92社。

地域鉄道の技術力の維持・継承に向けた取組み

○地域鉄道の技術力の維持・継承のため、鉄道事業者が連携し、技術分野毎に高い専門性と幅広い視野を有する技術者の育成、次世代への技術継承及び高度な技術力を有する組織体制づくりを推進。

東北鉄道協会の取組み

○鉄道技術者の育成及び技術の向上・継承

- ・協会による保線実技研修、鉄道安全ハイレベル研修、新人運転士養成講座の実施
- ・協会による異常時における合同訓練、ヒヤリハット情報活用セミナーの実施
- ・協会による鉄道技術・安全アドバイザー制度の創設

○車両・設備の維持管理の効率化

- ・枯渇する部品・高価な検査機器の相互融通
- ・車両検修業務等の相互受委託契約の促進



(公財)鉄道総合技術研究所の取組み

○レールアドバイザー制度の創設

○各鉄道事業者の中古部品情報を掲載した会員用HPの開設

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の取組み

○専門家による鉄道構造物の補修、管理等についての支援

(社)日本鉄道施設協会の取組み

○鉄道施設の健全度に関する診断を実施



関係者による意見交換等の実施により取組みを一層充実・全国展開

その他のご指摘事項についての考え方

<p>Q1. ホームドアの維持管理に対する支援が必要ではないか。</p>	<p>A1. 現在の厳しい財政状況の下においては、ホームドア整備への予算を確保することが最重要と認識。</p>
<p>Q2. 時代に合わせてバリアフリーの定義を見直す必要があるのではないか。</p>	<p>A2. 平成23年3月に改定した「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、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の必要性等を明記。</p>
<p>Q3. 鉄道の回生電力をさらに有効に活用することが必要ではないか。</p>	<p>A3. 現在、鉄道の回生電力利用の実態及び問題点を調査中。</p>
<p>Q4. 大規模災害による被害軽減を図るための自然条件監視等に、IT技術を活用することが重要ではないか。</p>	<p>A4. 災害による被害の軽減を図るため、橋りょうにおける安全運行を確保する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、緊急地震速報受信後に自動的に列車へ停止を指示するシステム等IT技術を活用したシステムを導入。</p>