

御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会 会議録(要旨)

日 時 令和5年9月26日(火)
午後1時30分～午後2時30分
場 所 御宿町役場 中会議室

○事務局(柴原)

定刻となりましたので、御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会会議を開催します。

今回は、議員選挙もあって委員の皆さんの異動も想定されることから、会議の開催日程について協議しましたが、前回会議の進捗を報告する必要があると考えたことから本日の開催としました。ご理解いただければと思います。

さて、前回は、EV 設置以外のバリアフリー案(スロープからの線路横断と単式ホーム)についてご案内し、JR との協議の中で、その3案に対する概算事業費が JR から示されるということで会議は終了しております。

その後、JR において協議がなされ、町に報告された結果ですが、JR からは単式ホームにすることは運行ダイヤの大幅な調整を要し、外房線全体にその影響が出て現実的でないとのことでした。

次に、線路横断(案)ですが、設計していないので具体的な金額までは算出されませんでした。物価上昇などを踏まえ EV 設置を約3億円と見込んだ場合、線路横断は概算で1億5千万程度でないかとのことでした。

JR からは、もう少し詳細な内容でご報告いただけたと考えていましたが、おおむねの目安(つかみ)としてとらえていただきたいとのことでした。

このような状況のなかで、今回は、御宿駅のバリアフリー化について、町長より一定の方向性についてご説明させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、会長からご挨拶申し上げます。

○会長(町長)あいさつ

(あいさつ)

○事務局

ありがとうございました。

それでは、会長が議長となり、議事進行をお願いします。

報告(1) 御宿駅バリアフリー整備に係る検討状況について

○説明(町長)

報告の内容については、これまでの協議経過や EV 設置、線路横断、単式ホーム等に関係す

る事項について説明します。

昨年8月25日に協議会を開催し、その内容等は町ホームページに掲載しておりますので委員の皆さんはご覧になられていると思います。8月の会議以降のことについてご報告します。

昨年10月初旬に国土交通省副大臣に御宿駅バリアフリー化に関しご指導ご協力をお願いしたい旨の文書をお送りしました。趣旨内容を抜粋して申し上げますと、これまで駅バリアフリー化についてJR千葉支社は鉄道経営の困難性と御宿町における乗降客数が少数であることから協議がなかなか進みませんでした。近頃の国交省の皆様のご親切でいいいなご指導によりJR千葉支社との接点をつかむことができました。

国交省においてバリアフリー化推進のためには、「国」、「地方公共団体」、「鉄道事業者」の三位一体の取組みが不可欠であり、乗降客が少ない駅であっても地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を支援します としています。

御宿町の実情について、①県内第1の高齢化率の高い町であること。②駅西側に位置する御宿台行政区にはおよそ1,600人が居住し、老人福祉施設などもあり、当地区の高齢化率は61%を超えている現状にあります。高齢者の皆様はこ線橋の階段を昇り降りすることが困難なため、駅を利用しない、駅を利用したくてもできない状況にあること、観光立町として今後の観光発展、地方創生にバリアフリー化は必須であることを訴えお願いいたしました。

国交省都市鉄道政策課の皆様によるJR千葉支社へのご指導の結果、JR千葉支社より御宿町にメールがあり、「当社においても御宿町へのバリアフリー化について検討課題がみえてきたので皆様と共有したい」とのご連絡をいただきました。具体的には、鉄道施設のスリム化と駅バリアフリー設備整備を両立する理念を共有し協議を進めていくことになりました。

そして、昨年12月末にJR千葉支社の皆様にご来庁いただき協議いたしました。

内容は、概算工事費(概略)の説明があり、線路を平面横断しスロープによりホームに上がる構内通路設置(案)は、EV設置事業(案)のおよそ1/2程度であること。また単線化(案)はEVの約2倍かかり、同時に特急列車の本数減が生じるという説明がありました。

また、構内通路設置(案)について、現在、御宿駅を通過する特急電車はホームに入ってくる速度は50km/h以下であります。電車の到着・発車時間が2～3分ほど遅れますが、40km/h以下に調整することは可能であるとの説明がありました。40km/h以下というのは国交省が構内通路設置(案)が可能であるということを示す1つの基準となっている値であります。

本年になり1月末に国交省副大臣を再度訪れまして、12月末に役場にJR千葉支社と協議した内容をご説明申し上げます。国交省鉄道局施設課様が示す「駅等における旅客用構内通路設置に係る取扱いについて」によれば、構内通路設置(案)は可能ではないかななどの協議内容をご説明しました。

同日、国交省鉄道局施設課様を訪れまして、駅バリアフリー化の実現について協議検討を行

いました。3月になり、担当される国交省企画調整官様に電話で先の会議時、町がお願いしたこと、いわば構内通路案についてどうなりましたかとお訪ねしましたところ、JR本社で協議しているがまだ返事はきていませんとのことでした。

6月に入り、企画調整官様よりメールが届き、JR本社との協議の結果、JR東日本本社としても貴町から提案のありました構内通路設置案をはじめとする駅バリアフリー化について、様々な課題はありますが当該方針について協議を受け入れる方針が示され、すでに千葉支社に通知されていますとのご連絡をメールでいただきました。

説明が前後しますが、御宿駅のご線橋については、1969年に建設され53年が経過しております。塩害による老朽化が進み部分修繕や部材交換などをしながらメンテナンスされていますが、耐震化はされておらず、いまのところ耐震補強の予定はないということです。そのようなことから、現在のご線橋にEVを設置することは難しく、EVを設置する場合はご線橋を新たに設置する必要があるという考えを伺っています。

このようななか、7月下旬になりJR千葉支社より5名の方々にご来庁いただいて協議を行い、あらためて構内通路設置案で検討を進めたい旨を申し上げました。工事費については国の補助1/2をいただき、あとの1/2は地元自治体負担(千葉県含む)という理解になります。

また事業を進めるにあたってバリアフリー基本構想の策定が必要であることが再度確認されました。この協議を受けて7月下旬にみたび国交省を訪れ、先に行った JR 千葉支社様との協議内容等の確認やバリアフリー基本構想策定に係る費用について、補助率は事業費の1/2、限度額500万円であることを確認しました。

今後町は、駅バリアフリー化を進めるに当たって、その方法について明確に JR 千葉支社に示すことが大切であることなどご指導をいただいたところです。

そして、9月初旬に国交省副大臣及び衆議院議員であり当協議会顧問をお願いしている国会議員の先生を訪れ、これまでの国交省担当部局や JR 千葉支社との協議経過などを詳細にご説明し、ご支援、ご協力、ご指導をお願いしたところです。

先日9月19日に JR 千葉支社を訪れ、経営戦略ユニットの皆様4名と協議を進めました。JR九州支社日豊本線三股駅では、国交省のご指導により線路を平面横断し、スロープ化によるバリアフリー工事が昨年完了し、共用が開始されています。同本線山之口駅では、工事契約が済み、まもなく工事が着工される予定であるなど本例をあげて説明し、御宿駅のバリアフリー化の実現にむけて協議を進めているところです。

この秋に国交省から各市町村に出されるバリアフリー基本構想策定に係る来年度の予算要望について、要望する旨を申し上げました。

今後も JR 千葉支社様との詳細な協議が必要になりますが、この1年における国交省様及び JR 千葉支社様との協議の経過についてご報告を申し上げた次第です。以上です。

○議長

ただいまご報告を申し上げましたが、何かご質問がございますか。

○塩入委員

ご説明のなかで補助金の限度額が500万円という話がありましたが、それは何の補助金のことですか？

○町長

それはバリアフリー基本構想策定経費です。

○塩入委員

それはどこが出すお金のことですか？

○町長

町がコンサルに構想をお願いする経費です。

○塩入委員

実際に工事に係る費用の話ではなくてということですか？

○町長

バリアフリー基本構想策定費がたとえば1千万かかるとします。そうすると5百万円まで補助金をいただけますので、500万円は町負担ということになります。1,200万円かかると、500万円は補助金でのこり700万円は町負担です。

概算事業費を算出するにあたって国の補助金は出ますかと質問したところ、単独についてはないけど、基本構想策定のなかで概算事業費がどれくらいかかるのかということを含めて検討することはできますと。要するに基本構想策定の中で概算事業費を算定していただけることは可能ですよと国交省のお答えをいただきました。

○吉清委員

塩入委員と関連しますが、「どういう方向性にするか」ということを計画ができあがるのに、それくらいの費用がかかるということですか？

○町長

基本構想策定費ということで、たとえば、エレベーター設置の方法、構内通路設置案、あるいは単式ホーム案というような3つの案がありましたが、自治体としてどうゆう方向性で事業を

進めるかということについて、その手段・方向性について JR と協議をしたなかで、できるだけ早くという結論ができれば当然その方向でいくわけですが、JR の構想が時間がかかった場合は JR の協議のなかで、おおまかな表現として駅のバリアフリー化はできますが、しかしながら手段方法については JR と協議をして決めますよという表現は可能であります。手段を決定してから、決定というか当然第一前提は町の方針を決めて、これまでの経過のなかでどうしても3つあるんですけど、具体的にいえばエレベーターが3億かかるということであれば単式ホームは2倍はかかると、これはちょっと大変だなと。エレベーターについては説明を挟みましたが、昨年のくりに JR から情報をいただきまして、とにかく現在のこ線橋の老朽化が進んで、それなりに部分修繕してメンテナンスをしておりますけど、耐震補強は考えていませんと。それと当然、エレベーター設置の場合は、耐震補強されないこ線橋にエレベーターに活用することはできませんから、エレベーター設置事業をする場合はこわさないといけない。撤去して新築でこ線橋をつくらないといけない。こういう状況は鉄道施設のスリム化とはちょっと違うのかなと考えておまして、おのずとエレベーター設置事業は難しいということになると思います。

そういうことで、構内通路設置案は概算ですけどエレベーター設置工事の1/2ということでございます。管理費については大枠のつかみとしては JR と協議となっております。それがどういう風になるかは進めていく過程で決めていきたいと思っております。

○吉清委員

現状で考えられるのは、バリアフリーイメージ図がありますけれど、基本的にこ線橋は老朽化してますので、現状でエレベーターをつけることはできない。それからホームを片側だけ使うのは、エレベーター設置の2倍かかるので、もうこの2つの選択肢はないわけですよ。

○町長 そう考えています。

○吉清委員

バリアフリー化でやっていくんだということで、コンサル会社に来てもらって、こういう計画でやるということをつめるという作業が存在するわけですよ。

○町長 ありますね。

○吉清委員

基本的にこ線橋というものが、これが耐震補強しないといけないときには、これがなくなる可能性が高いわけですよ。

○町長 そうですね。

○吉清委員

そうすると、単線にしないで両面ホームを使えるようにするのであれば、こういった施設がまた必要になってきますよね。これを JR の方でやらないといけないという前提があれば、新設するときにはうまい方法がないのかという考えはありませんか？

○町長 エレベーター設置ですか？

○吉清委員

いやエレベーターでなくてもエスカレーターの簡易的なもので、荷物をうまく運べるようなものがそこについてるだとか、そういった負荷がかかるところを新しくこ線橋ができるのであれば、そこにくっつけるとか可能ではないですか？

○町長

それはつめていきますが、こ線橋は新しく設置するお考えはないのではないかと。

○吉清委員

ということはどうやって今の構造からホームまで渡るのですか？

○町長

ですから線路を平面横断してバリアフリー化を推進するということです。

○吉清委員

一般の方もみんなそれでいくということですね。

○町長

事例的に申し上げますと、JR 九州の三股駅と山之口駅がありますが、山之口駅は8千万、三股駅は 5,800 万、この平面横断に関する工事費ですね。

○吉清委員 線路を平面にわたってホームは高いですから、そこはスロープでおけると。

○町長 そこに警報機とか遮断機とかを付けます。

○塩入委員

いまの話ですと、どのみち今回バリアフリーの話がなくても、こ線橋そのものは老朽化していて、近いうちに建て直すことをしないといけないということですよ。本来は JR の責任にお

いてやってもらえると思うんですが。それに代わって今回スロープをつくるということであれば、逆にこれも JR の責任の中でやってもらうことはできないのでしょうか？

○町長

例えばエレベーターの工事の場合は、工事費全体の 1/2 が国の補助金で、あとの 1/2 は地元自治体で負担すると。エレベーターの場合は管理費が全額 JR ということで、平面横断のバリアフリー化も国が 1/2、地元自治体が 1/2、管理費はすべて JR ですかと伺ったところ、国交省の答えは決まっていませんとのこと。JR との協議ですとのことのお答えをいただいております。簡単に申し上げますと鉄道運営が困難というなかで、施設的にはこ線橋は JR の所有財産でありますので、こ線橋を耐震化しないとか、建て替えないとかなかなか言いにくい言葉なんですけど、難しいという判断が出てますので、それでは自然の老朽化を待つしかありませんので、もう少しメンテナンスをやりながら老朽化が進むなら撤去せざるを得ない状況になりますので、現時点ではそういう始点がみえるのではないかと考えております。

○塩入委員

例えば地震が起きて、こ線橋が倒壊するようなことがあれば、当然 JR の責任において新しくつくるものだと思うんです。それと同じで老朽化と考えた場合に、老朽化してそれを建て直すのは JR の責任でやってもらえるはずなので本来は、耐震補強もしません。今後メンテナンスの繰り返しでやっていくのか、老朽化を待つということを考えているのであればこ線橋を新設するかわりにスロープをつくるというかたちで、JR が基本的にはやっていくべき話なのではないかと思うんですが、そうはなかなかいかないのでしょうか。

○町長 決まりがあるんです。工事費は国と自治体が半分ずつという決まりがあるんです。

○塩入委員 それは老朽化においても ということですか？

○町長

例えば、バリアフリーに関連して平面横断の工事をやって、同時にこ線橋を古くなったから建て替えてくださいといった場合は、鉄道経営が困難だから、なかなか困難ですよということになると、お立場としてはあるんじゃないかと思えます。ただ、地域との協議というなかで、簡単にいえば、こ線橋の工事費を半分だしてくださいと地元で。例えばの話ですが。そういう可能性の話は出てくるのかなと思えますけど。ただそこまで考えていませんよといわれるかもわかりませんが。

○吉清委員

JR はできるだけ身軽になろうとして、最近は乗降客が少ないということを盾に、だから出

せないんだという話、経営状況を発表することなんてなかった。コロナもあって経営が圧迫されてしょうがないから、いよいよ線路がなくなるという話もでている。

○町長

いままでこれだけ時間がかかっているのは、吉清委員が言われましたように、3,000 人以下とか 2,000 人以下とか決まりがあります。そういったものは各自治体から希望があれば、その順番というわけですが、平成 28年ですか元国交省大臣が国会答弁されているわけです。3,000 人以下の自治体であっても乗降客が少ない自治体であっても地域の事情に応じて国としては可能な限りバリアフリー化を支援しますとおっしゃってるんです。御宿町の現状をみた場合、地域の状況が厳しい状況にありますから、高齢化率も高い、駅があってもこ線橋を渡るのがつらいから利用できないということで、そこが私の立脚点なんです。私は公費というものは、その必要度というか、そういうものに投入すべきと思っておりますので、私が主張していることは私自身まちがっていないと思っています。そういうことで協議を進めてきております。

○吉清委員

バリアフリーというのは、肉体的弱者だとか高齢化だけでなく、そういう観点から必要だし、そういったものがなくていいのかとか、今回こわれた橋もかなり段差が厳しくて子どもや老人が昇り降りに難儀しているとか、それを所有している自治体が責任を持ってやらないといけないので、資金源をしっかりとってやっていくのが必要だと思うんです。例えば、御宿町が払っても困らないというぐらいであればやれちゃうと思うんです。お金がかかるものが1年1年見過ごされてきて、いよいよダメになってからどうしようというところがみえるんです。

だからやんなきゃいけないんだろうけど、もしかすると御宿駅自体もなくなるかもしれないぐらいのことも考えられると思うんです。ただ、困られている方の話はよく聞きます。膝が痛くて上れないといって、なんらかの手段で大原駅行ったり勝浦駅行ったりしているのが実情なんですけど。

バリアフリーであるならば、エレベーターほど維持管理費はかからないでしょうから、やんなきゃいけない事業の 1 つだとは思いますが、あくまで資金的なもので、どういう風にできていくのかということだと思います。説明でわからないところは、もう一度あらためていいますが、線路を片側だけにしてやること、エレベーターもなくなったというふうに認識してよろしいですね。

○町長 よろしいです。

○吉清委員

私はそれならば、時間はわかりませんが進める必要があるのではないかと思います。

○塩入委員

私もいまのお話で線路横断してスロープ設置する方法で問題はないと思うんです。あとは町長がいろいろおっしゃってましたけども、今後進めていくなかで問題になるのはけっきょくお金の問題ということでよろしいでしょうか。

○町長

これからいくつか重要な課題がありますで、その1つ1つがお金の問題もその1つだと思えますので、JRにとりましても、いくつかの課題がこれから煮詰めていかなくちゃいけないと考えております。今後の流れについては、できるだけ数か月とかそれくらいの頻度で当協議会をお願いしたいと思っております。

○塩入委員

ボールがJR側にあるのであればしかたがないんですけども、お金の負担の割合で時間がかかるというようなことであれば、できる限り町民の利便性を重視したかたちで、なんとか早急に進めていく方向でお願いしたいなという風には思います。

○町長 ほかにございますか？

○宮本委員

3択のなかの2つ選択肢がないというなかで、スロープでいくということが妥当な判断なのかなと思うんですけど、例えば浪花駅とかもこ線橋がけっこう古いんじゃないかと思いますがそこも変わっていくということでしょうか？

○町長

まわりの駅の状況は、JRのお考えをとりわけ聞いておりませんが、なにかの機会でお伺いしたいと思います。御宿町にとって福祉面におけるバリアフリーとか観光面における産業振興、地方創生、それは目の前にある喫緊の課題でありますからできるだけ早く解決して進めたいと思っております。

○宮本委員

ご高齢者の方が多くいらっしゃるって、不便になられているのは事実だと思うんで、そういったところで進めていただければと思います。

○入江委員

スロープをつくるにあたっては、JRのかかわりで進めていくんじゃないですかね。スロープをどこにつけるだとか、安全対策だとか、ある程度町も入っているんですけど、ほとんど

JR 仕様で、こういう方向で進めたいという話があるじゃないかと思います。

町としては、予算の問題だけじゃないですか。一番大きな問題で、仕様に関してはむこうはプロですからね。利用者のことを考えて一番ベストな仕様をあげてくると思います。

こ線橋を撤去するのは当然 JR だと思いますから、屋根があれば一番いいですけど、そこまではできないんでしょうけど、あとは負担割合の交渉につきるんじゃないでしょうか。

○町長

バリアフリーの実現ということで、たとえば方法手段が決まりまして、ひとつの手段でいきましょうとなった場合、次の段階で例えばいまおっしゃられました平面横断の位置をどこにするかとか、例えばスロープをどういう風にするかとか 階段をどうするかとか、そういう協議になってくると思います。同時に例えば事業費にかかりますけど、屋根の設置については JR が全額出すということはないと思うので、こういったことも協議の対象になると思います。

いまおっしゃいましたバリアフリー事業を推進するということで、同時に屋根も必要ですという内容を国交省がご理解いただければ対象経費に入るとは思いますけど、そのへんは今後の協議になろうかと思います。

ほかに何かございませんか。

なければ次に進んでよろしいでしょうか。

議題 (1) 御宿駅バリアフリー整備に係る今後の方向性及びスケジュールについて

●説明(町長)

線路横断で進める(方向性)については、これまでご説明させていただきました構内通路案について協議会としてのご同意をいただきたいと思います。

先ほど説明させていただきましたが、前回の会議において3つの選択肢があることをご説明し、ご理解をいただいたわけでございます。

いまご説明を申し上げましたように、JR千葉支社との協議の中で鉄道施設のスリム化とバリアフリーの推進という理念の両立を図りつつ協議検討を進めていますが、御宿駅のこ線橋は耐震化されておらず、耐震補強を行う予定がないとのこと。そして現在、老朽化が進んでいるこ線橋にEVを設置するのは難しく、EVを設置する場合は新たなこ線橋を設置する必要があるとの見解が示されました。

この見解は、エレベーターを設置する場合は、同時にこ線橋を建て替える必要があり、JR が指向する鉄道施設のスリム化と逆な方向となるため、エレベーター設置によるバリアフリー化は困難であると判断します。

単式ホームについては、事業費等の面で厳しい状況にありますので、バリアフリー化を推進するためには構内通路設置案を選択せざるを得ない状況にあると考えます。

私は工事費や管理面等から考えた場合、御宿町にとって構内通路設置案は最善の策である

と考えます。駅バリアフリー化の実現のため、これからも様々な課題や詳細な課題について、JR 千葉支社様と協議を進めなければなりません、その過程途中ということで、皆様のご理解をいただきたいと思います。

このことについて皆様のご意見がございましたらお願いいたします。

○吉清委員

プランニングするにあたって、コンサルティング会社を呼んで、お金をかけてまとめてもらうというのは必要ですか。さきほど、それが前提であるようなことをいわれていたみたいなんで。

○町長

基本構想策定に関してお願いした場合、町全体のバリアフリー基本構想で、今回それに関して国交省の決まりの中で駅バリアフリー化をするにつけて基本構想は必要ですということで、やらなくちゃいけないんですけど、これは駅だけでなく町全体の基本構想の中で特定重点地区的な表現として駅とか駅周辺が存在するという理解でお願いしたいと思います。

そういうことで、コンサルのお考えが当然でてくると思いますけど、基本線は JR と町との協議であり、それにいろいろな面でコンサルの考え方も加わってくるんじゃないかと。ただ、方針は変わらないということによろしいんじゃないかと思えます。

○吉清委員

九州でもうすでにということで、担当課のほうでどの程度の情報がもらえるかわからないけど、現実には基本的なパターンが決まったような気がするんですけど、実際にやられているのであれば、これがいいと思うんで。危険なのは物価が上がっているんで、大阪博覧会みたいになっちゃう可能性があるから。実際やったということであれば構造的に。スロープも法的に決まりがあるだろうから、このホームの幅でスロープがクリアできれば、ホームの方でやっちゃった方が早いと思う。駅舎のなかでうまくわたる方法を考えると、金額的な負担が変わってくる可能性があると思います。

コンサルが当然わかっているんだろうけど、コンサルが全部がいいわけではないので。

○町長

具体的内容については、九州 JR 三股駅と山之口駅の現状は何っています。はじめは山之口駅の方が計画が早かったのです。山之口駅は都城市にあって工事契約も成立していますが、ウクライナ戦争の関係でいくつか部品が入ってこないということで工事に着工できないとのこと。三股駅は共用開始しているとはっています。

○町長

国交省の考えは 1 つであります、JR は支社ごとにいくぶんか考え方が違う面があるとい

うことはご理解いただきたいというようなことは、JR 千葉支社からご意見はいただいております。

○吉清委員 地元の先生の政治的な手腕もかかわってますね

○町長

いずれにしても、さきほど申し上げましたけども、国交省様あるいは国会議員の先生方もご関心を高めていただいて、いろいろなご指導をいただいているところでございます。

そういう中で、現時点に至っていると理解をしております。

それでは、いま申し上げた経緯において、今後も引き続き JR と協議を進めていきたいと思っております。1度や2度で決定する内容ではございませんので、さきほど申し上げましたけど、数か月に1度は協議会を開催して、いろんなご意見をいただいでいくなかで進めていきたいと思っております。

とりあえず、今日の会議について、構内通路設置案の方向性でいくということについて、ご同意をいただけますでしょうか。

(異議なし)

よろしいでしょうか。ありがとうございます。1度や2度では決定はできませんが、その方向性で協議をすすめていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

あとは事務局お願いします。

○事務局(柴原)

一部、追加で説明をしたいのですが、スロープ案ですが、ホームからスロープで線路まで降りて、線路に踏切りをつけるイメージです。この図には踏切りと書いていないのでわかりにくいんですけどホームからスロープで線路まで降りて、踏切りを作って線路を渡って改札の方に戻っていくというようなイメージです。

事務的な流れでございますが、引き続き JR と協議を進めながら、バリアフリー化の合意に向けた調整に取り組んでいくほか、さきほど町長から話がありましたとおり、工事をやる前にバリアフリー基本構想といういわゆる計画書をつくと。それをつくることによって、国の補助や様々な有利な制度を活用できますので、まずはバリアフリー基本構想をつくる。その基本構想の中に駅のバリアフリー化というものを盛り込んでいくこととなります。

盛り込むにあたっては、町が勝手に盛り込むことはできませんので、バリアフリー基本構想を策定する協議の中に JR も入っていただき、JR が行うことについて計画に盛り込み、ともにつくっていくという作業が工事の前にあります。

さきほどいろいろとご意見がありましたとおり、JR の施設ですので、通常的设计会社ではな

く、JR の施設を熟知した設計会社やコンサルが入ってくると思います。仕様については JR が先頭に立っておこなっていくであろうと思います。

基本構想の策定に向けて、まずは、国からの要望調査へのエントリーを行うほか、それに基づいた基本構想の策定、また JR との基本協定といった流れになると考えています。以上です。

○会長

何かございますか。

ないようでございますので、皆様方にはお忙しい中ご出席をいただきまして、ありがとうございました。これもちまして本日の協議会を閉じさせていただきます。

ありがとうございました。