

1. 幹線鉄道の整備促進

国土の骨格を形成する交通機関の整備のため、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき、整備新幹線の着実な整備を推進するとともに、まちづくりや地域経済の活性化にも資する幹線鉄道の高速化を図ることにより既存ストックを最大限有効に活用した効率的な鉄道整備を推進します。



▲九州新幹線

● 整備目標 (運輸政策審議会答申第19号(平成12年8月1日)による)

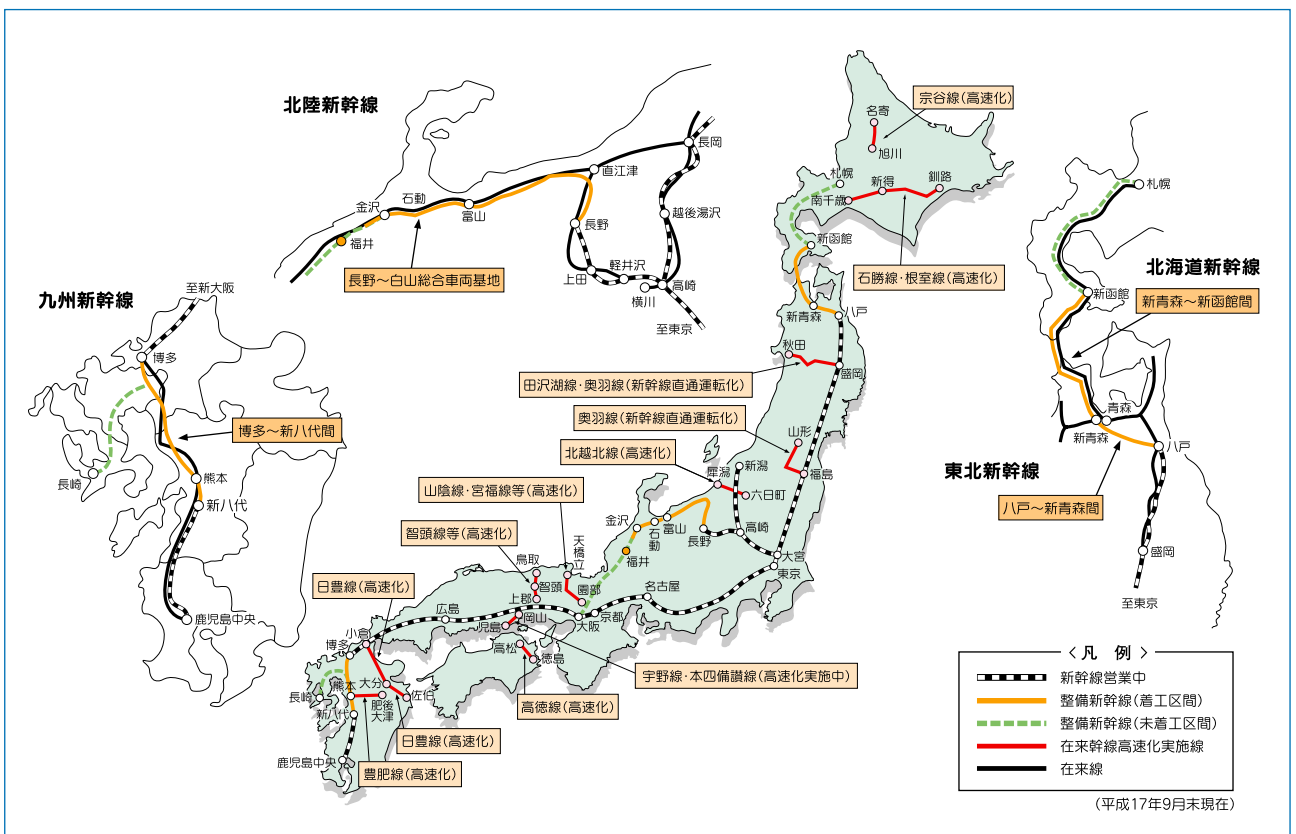
目 標

整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、新幹線の効果を直接享受することができない地域については、概成している在来幹線鉄道の高速化を図るとともに、これらの在来幹線鉄道と新幹線とのアクセス性の向上等を図る。また、地域間の連携強化に資する在来幹線鉄道については鉄道特性を發揮しうる輸送分野において、高速化や利便性の向上等を図る。

整備水準

・整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、五大都市(東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡)又は新幹線駅と、地方主要都市とを結ぶ主要な在来幹線鉄道の最速列車の表定速度を、線形改良、踏切除却及び保安対策の強化等により、時速100km台にまで向上させることをめざす。
 ・また、五大都市から地方主要都市までの間については、概ね3時間程度で結ぶことをめざす。

● 整備状況



●整備効果

- ・地域間の移動時間を大幅に短縮
- ・地域開発や経済活性化等に大きな効果

■ 現行
■ 整備後

整備区間	概算所要時間
●新幹線 北陸新幹線(高崎～長野) H9.10開業	東京～長野 2時間56分 1時間23分 (△1時間33分)
●新幹線 東北新幹線(盛岡～八戸) H14.12開業	東京～八戸 3時間33分 2時間56分 (△37分)
●新幹線 九州新幹線(新八代～鹿児島中央) H16.3開業	博多～鹿児島中央 3時間40分 2時間10分 (△1時間30分)
●在来線(新幹線直通運転化) 田沢湖・奥羽線(盛岡～秋田) H9.3開業	東京～秋田 4時間37分 3時間49分 (△48分)
●新幹線 東北新幹線(八戸～新青森)	東京～新青森 3時間59分 3時間12分 (△47分)
●新幹線 北海道新幹線(新青森～新函館)	東京～函館 5時間58分 4時間06分 (△1時間52分)
●新幹線 北陸新幹線(長野～金沢)	東京～富山 3時間10分 2時間10分 (△1時間)
●新幹線 北陸新幹線(長野～金沢)	東京～金沢 3時間44分 2時間28分 (△1時間16分)
●新幹線(鹿児島ルート) 九州新幹線(博多～新八代)	博多～鹿児島中央 2時間11分 1時間20分 (△51分)

※現行の所要時間は、平成16年10月ダイヤによる
※整備区間の最高速度について、東北・北海道新幹線は275km/h、北陸新幹線及び九州新幹線(鹿児島ルート)は260km/hを想定。

▼九州新幹線新八代駅外観



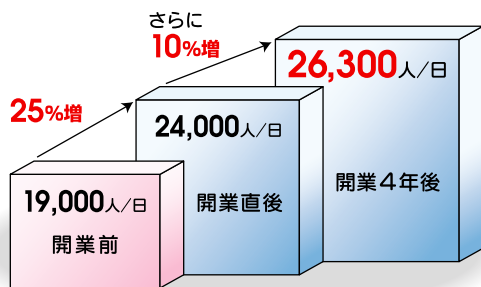
▼東北新幹線



北陸新幹線(高崎～長野間)の開業効果

北陸新幹線(高崎～長野間)の開業後、利用者増の効果が継続するとともに、地域の活性化につながっています。

■開業前後の利用者数の変化



開業前：平成9年4月～9月の半年間の在来線特急1日平均利用者数
開業直後：平成10年4月～9月の半年間の新幹線1日平均利用者数
開業4年後：平成13年度1年間の新幹線1日平均利用者数

[資料]JR東日本広報資料及び国土交通省鉄道局資料より作成
注)長野オリンピック開催期間中も含めた利用者数(平成9年10月～平成10年9月の1年間)は1日平均約25,000人(前年比+40%、開業前：1日平均約18,000人)。

■佐久平駅周辺の施設立地状況の変化



資料提供：佐久市

●整備中の在来幹線鉄道的高速化事業

広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成を促進するため、既存の鉄道施設を最大限有効活用して、路線の線形改良、単線区間の複線化等在来幹線鉄道的高速化を図ります。また、踏切対策や駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した在来線的高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図ります。

○現在整備中の路線

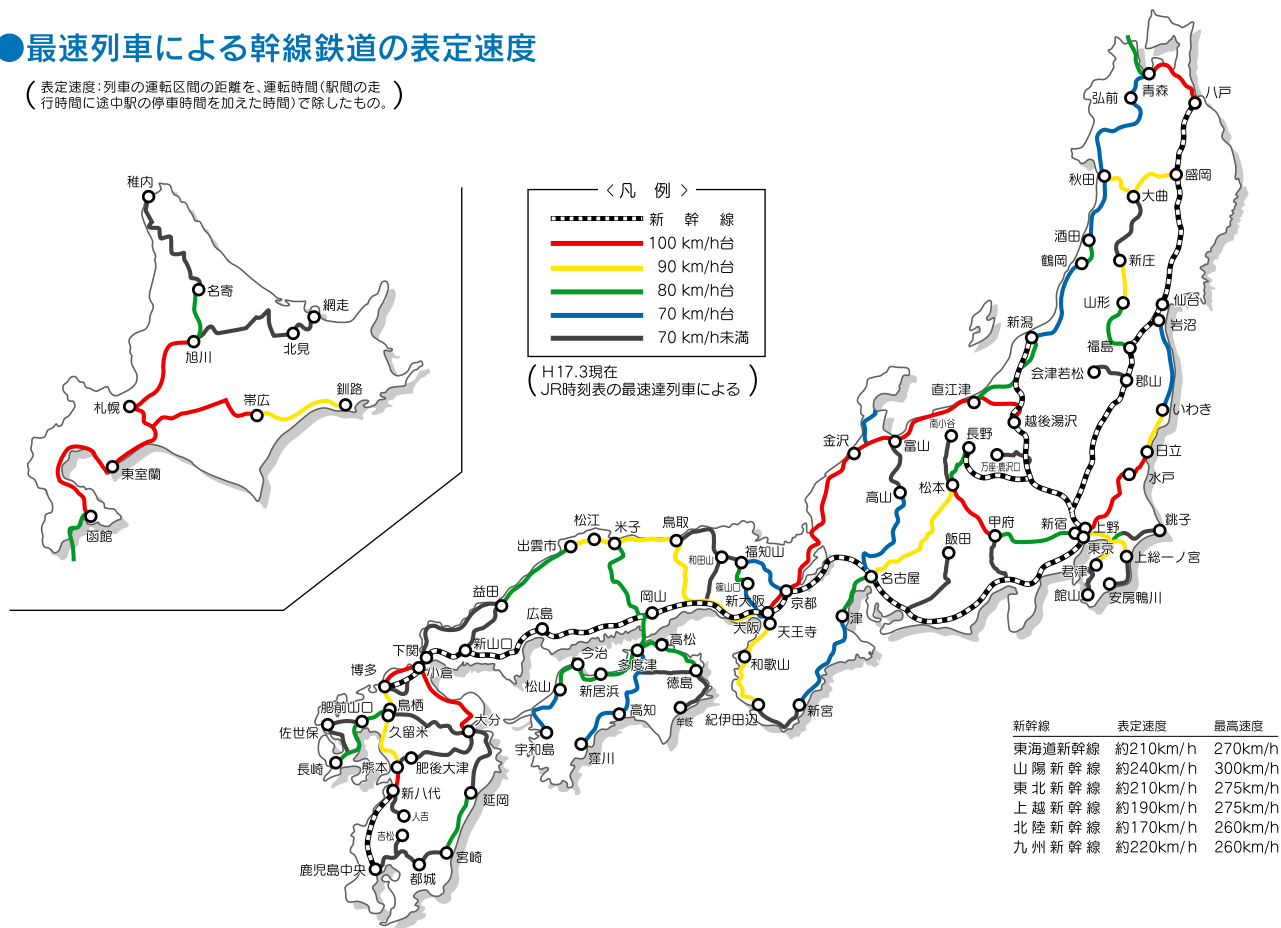
- ・宇野線・本四備讃線（岡山～児島間）
- ・三岐鉄道北勢線（阿下喜～西桑名間）



資料提供: 岡山市

●最速列車による幹線鉄道の表定速度

(表定速度: 列車の運転区間の距離を、運転時間(駅間の走行時間に途中駅の停車時間を加えた時間)で除したもの。)



◆助成制度

(単位: 百万円)

名称	内容	17年度予算額
新幹線鉄道整備事業費補助	整備新幹線の建設に要する費用の一部について補助する。	70,600
整備新幹線建設推進高度化等事業費補助	整備新幹線の未着工区間における建設推進高度化等事業に要する費用について補助する。	3,500
新幹線鉄道整備事業資金	整備新幹線の建設に要する費用の一部に対する鉄道・運輸機構の事業資金(既設新幹線の譲渡収入の一部を財源としたもの)	72,431
幹線鉄道等活性化事業費補助(高速化)	幹線鉄道的高速化及びまちづくり事業と連携した幹線鉄道的高速化のための民間事業者が行う鉄道施設の整備に要する費用の一部について補助する。	207

2. 地方鉄道の対策等

地方鉄道は、過疎化やモータリゼーションの進展等により輸送人員が減少しており、その経営は厳しい状況にあります。地域の重要な交通機関としての役割を担っており、安全対策設備整備や地方鉄道再生に向けた利便性向上のための設備整備が緊急の課題となっております。

このため、国としては、地方鉄道の安全確保や利用者利便の向上等を図る観点から「鉄道軌道整備費等補助(近代化)」制度を活用し、設備の近代化に対する支援をおこなっております。

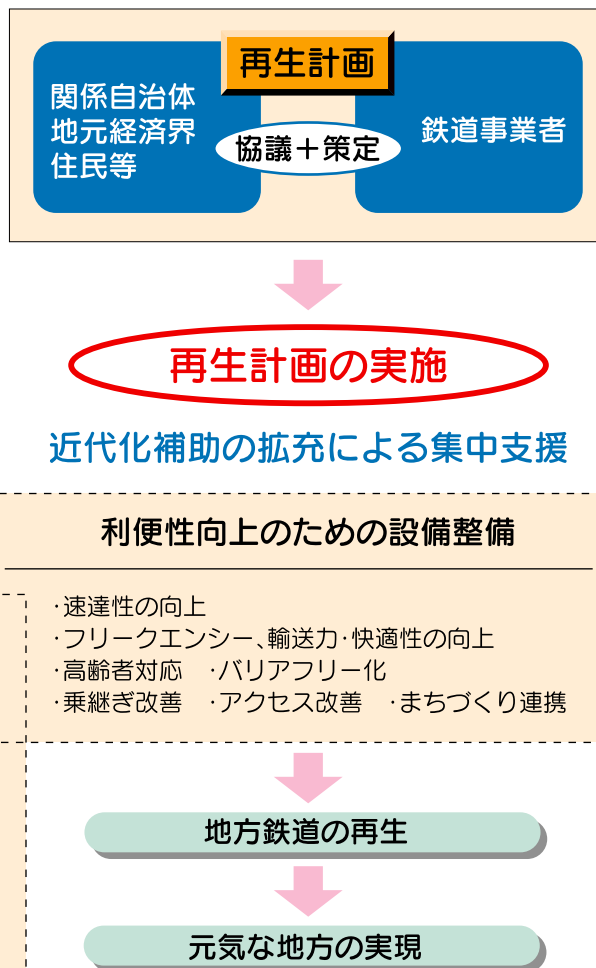
特に、平成17年度からは、鉄道事業者と地域関係者による利便性向上に向けた「再生計画」に基づく事業に対し近代化補助を拡充し重点的・効果的に支援することとしております。

輸送力・快適性向上
(車両の更新)

乗継ぎ改善施策
(P&R駐車場)

まちづくり連携
(新駅設置)

地方鉄道の再生フロー



● 緊急安全対策

地方中小鉄道が所有する施設や車両の現状を安全性の観点から評価(安全性緊急評価)し、これに基づき、安全運行確保のために必要となる施設等の維持・改修(保全整備)等を適切に実施します。

安全性緊急評価

施設・車両を客観的かつ統一的に評価



緊急安全対策

施設の改修等保全整備事業による安全運行の確保



線路の変状、レール損傷、道床不良等



トンネルの変状、クラック、漏水等



橋梁の変状、錆、劣化等



▲大井川鉄道



▲岡山電気軌道



▲一畑電鉄

◆助成制度

(単位:百万円)

名称	内容	17年度予算額
鉄道軌道近代化設備整備費補助	経営基盤の脆弱な鉄道事業者に対し、鉄道軌道の近代化を促進し、安全性、設備、運行の保安度の向上や、その経営収支・サービスの改善を図るため、安全対策投資、近代化設備の整備に要した費用の一部を補助する。	2,512
地方鉄道新線運営費補助	地方鉄道新線の経営基盤の整備及び地域住民の福祉を確保するため、第三セクター鉄道事業者に対し、経常損失額の一部を補助する。	37

3.新たな軌道系交通システムの展開

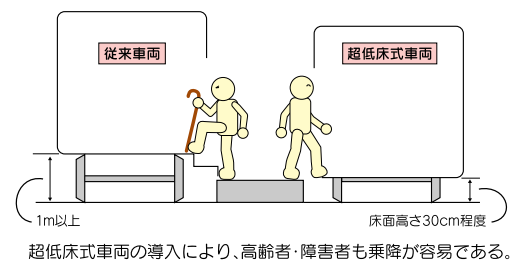
公共交通のバリアフリー化を推進し、地域における街づくり、道路混雑の緩和による環境負荷の軽減等への対応を図るため、LRTの整備に対して支援します。

LRT (Light Rail Transit) とは

LRTとは、近年、欧米を中心とする各都市において都市内の道路交通渋滞緩和と環境問題の解消を図るために導入が進められている新しい交通システムであり、諸外国においては従来の路面電車との違いを意識して、「路面のみならず地下、高架も走行でき、市街地では歩行者との共存、郊外では専用化された軌道を高速走行する近代的な高性能車両を使用するシステムである。」とされています。



▲広島電鉄 超低床式車両「グリーンムバー max」



特 徴

- 建設・導入コストが他の交通システムと比較して安い。
- 道路渋滞区間を専用軌道化することにより、高い表示速度の維持が可能である。
- 高加減速性能を有し、振動や騒音が少なく、高齢者・障害者も乗降が容易にできるような超低床構造(床面高さ30cm程度)の車両(LRV)を導入している。



国内では、平成9年に熊本市交通局が低床式路面電車を初めて導入し、現在は、広島市、松山市、岡山市などで低床式車両が運行されています。

◆助成制度

(単位:百万円)

名称	内容	17年度予算額
LRTシステム整備費補助	鉄軌道事業者が行う低床式路面電車の購入、LRT運行情報提供システムの導入費用の一部を補助する	685