

過去の答申等のフォローアップについて

1. 平成12年運輸政策審議会答申第19号「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」のフォローアップ . . . 1
2. 平成20年鉄道部会提言「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」のフォローアップ . . . 4

1. 運輸政策審議会答申第19号のフォローアップ①

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p>幹線鉄道の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最速列車の表定速度を90km/h以上まで向上させる。 ・最高速度130km/h以上、表定速度100km/h台まで向上させる。 ・五大都市と地方主要都市間を約3h程度で結ぶ。 ・整備新幹線の着実な整備を進める。 	<p>【1998年から2013年の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・表定速度90km/h以上の路線 営業キロ比:32.4%→30.6% ・最高速度130km/h以上の路線 営業キロ比28.3%→30.8%(2012) ・五大都市からの3時間到達圏域 人口比:87.8% → 89.4% 面積比:58.7% → 60.9% ・東北新幹線(八戸-新青森)、九州新幹線(博多-鹿児島中央)の開業 ・既着工区間の着実な整備を進めるとともに、平成24年に新規3区間を着工 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線の着実な整備 (既着工区間、新規着工3区間)
<p>大都市圏鉄道の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として高い混雑の緩和を図るとともに、速達性の向上等に向けた都市鉄道ネットワークの充実を図る。 	<p><都市鉄道ネットワークの充実></p> <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏 鉄道延長 約4,868km 年間輸送人員 約202億人 旅客輸送の機関分担率 52.0% <p><混雑緩和></p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要区間の平均混雑率 東京圏 176%(H12)→165%(H24) 大阪圏 144%(H12)→122%(H24) 名古屋圏150%(H12)→130%(H24) ・180%を上回る路線数 東京圏 20路線(H12)→15路線(H24) 名古屋圏 1路線(H12)→解消(H17以降) (大阪圏はH12に既に解消) ・つくばエクスプレスの開業 ・幅広車両の導入 ・オフピーク通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台市営東西線、福岡市営七隈線の整備 ・大阪外環状線(おおさか東線)の整備 ・神奈川東部方面線(相鉄～JR・東急直通線)の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・小田急小田原線複々線化工事(梅ヶ丘・代々木上原間) ・JR東日本東北縦貫線の整備 ・大阪外環状線(おおさか東線)の整備 等

1. 運輸政策審議会答申第19号のフォローアップ②

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p><u>大都市圏鉄道の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 依然として高い混雑の緩和を図るとともに、速達性の向上等に向けた都市鉄道ネットワークの充実を図る。 	<p><速達性の向上、シームレス化></p> <ul style="list-style-type: none"> 都市鉄道等利便増進法制定(H17) 東京圏の相直路線延長の拡大 約691km(H12)→約880km(H26) <p><空港アクセス強化></p> <ul style="list-style-type: none"> りんかい線、成田新高速鉄道等の開業 京急蒲田駅改良 <p><駅の総合的な改善></p> <ul style="list-style-type: none"> 駅の交通結節機能強化 阪神三宮駅の改良等 	<ul style="list-style-type: none"> 神奈川東部方面線(相鉄～JR・東急直通線)の整備 相互直通運転に伴う列車遅延対策 東京メトロ小竹向原駅改良 等 <p>・都心直結線など各空港アクセス鉄道の整備に向けた検討</p> <p>・まちづくりと一体となった駅の総合的改善・駅空間の高度化 阪神甲子園駅、JR東日本関内駅の改良等</p>
<p><u>地方中核都市圏鉄道の整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> まちづくりと一体となった導入に対する期待が高まるLRTの整備等を推進していく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> LRTの整備推進のため、補助制度を創設 車両に係る税制特例措置 	<ul style="list-style-type: none"> LRTプロジェクトによるLRTの整備に対する総合的な支援
<p><u>地方鉄道の近代化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設の近代化の推進等を通じて安全性の向上、合理化、サービス改善等を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 設備整備等に対する国庫補助、税制特例による支援 沿線自治体の支援に対する地方財政措置を創設(H25年度より) 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持改善事業費補助、幹線鉄道等活性化事業費補助等による支援
<p><u>ソフト面の取り組みの強化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 高度化・多様化する利用者ニーズへ対応していく必要がある。 	<p><異なる鉄道事業者間を乗り継ぐ場合における運賃の割高感の是正></p> <ul style="list-style-type: none"> 東京メトロ、東京都交通局を乗り継ぐ場合の運賃割引額を拡充(50円→70円) 新線開業時に乗継割引を設定 (みなとみらい線(H16.2)、副都心線(H20.6)等) 	<ul style="list-style-type: none"> 業務監査等を通じて、引き続き乗り継ぎ割引の拡充をはたらきかけ

1. 運輸政策審議会答申第19号のフォローアップ③

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p><u>ソフト面の取り組みの強化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 高度化・多様化する利用者ニーズへ対応していく必要がある。 	<p><各種サービス面に関する相互連携性の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> 10の交通系ICカードの全国相互利用サービスが開始(H25.3) 	<ul style="list-style-type: none"> 導入事業者・エリア(駅)の拡大等の促進
	<p><ICカードの導入による運賃支払い方法等利便性の向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ICカードの導入状況(H13導入) 導入事業者数:78事業者 発行枚数:約8,700万 利用可能駅:約5,000駅 (H25.3時点) 	<ul style="list-style-type: none"> ICカードシステムの導入に対する補助(地域公共交通バリア解消促進事業) ICカード普及・促進キャンペーン ICカードの導入状況等の情報提供
	<p><駅構内の地理、ダイヤ、事故、乗り継ぎ等に関する迅速でわかりやすい情報の提供></p> <ul style="list-style-type: none"> 各鉄道事業者のホームページに加え、一部の事業者においてはSNS等により情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> 業務監査等を通じて各鉄道事業者に取り組みの促進を働きかけ
	<p><利用者等からの要望や意見の積極的把握></p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用者からの意見等を電話等を通じて把握し鉄道事業者へ伝達 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用者からの意見等を電話等を通じて把握し鉄道事業者へ伝達
<p><u>バリアフリー化の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化について、ハード面だけでなく、ソフト面を含めた総合的な取組を推進する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅・車両のバリアフリー化 ※データは全国1日あたり利用者数3,000人以上駅の82%の駅で段差解消(H24年度末) 56%の車両でバリアフリー化(H24年度末) 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化の更なる推進
	<ul style="list-style-type: none"> ホームドアの整備 全国で574駅に設置(H25.9末) 	<ul style="list-style-type: none"> 新たなホームドアの技術開発
	<p><駅構内の地理、ダイヤ、事故、乗り継ぎ等に関する迅速でわかりやすい情報の提供>【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> 各鉄道事業者のホームページに加え、一部の事業者においてはSNS等により情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> 業務監査等を通じて各鉄道事業者に取り組みの促進を働きかけ【再掲】

2. 平成20年鉄道部会提言のフォローアップについて①

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p>今後の鉄道サービスのあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後さらに利用が見込まれる者等から鉄道が選ばれるようなサービスを提供していくことが重要である。 	<p><鉄道サービスの高質化と多様化に向けた具体的展開></p> <ul style="list-style-type: none"> ・各鉄道事業者のホームページに加え、一部の事業者においてはSNS等により情報発信 ・駅・車両のバリアフリー化（※データは全国） 1日あたり利用者数3,000人以上駅の82%の駅で段差解消 56%の車両でバリアフリー化（H24年度末） ・ホームドアの整備 全国で574駅に設置（H25.9末） 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務監査等を通じて各鉄道事業者に取り組みの促進を働きかけ ・バリアフリー化の更なる推進 ・新たなタイプのホームドアの技術開発
	<p><情報通信技術の活用によるサービス・イノベーション></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICカードの導入状況（H25.3時点） 導入事業者数：78事業者 発行枚数：約8,700万枚 利用可能駅：約5,000駅 ・10の交通系ICカードの全国相互利用サービスが開始（H25.3） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカードシステムの導入に対する補助（地域公共交通バリア解消促進事業） （阪堺電気軌道、熊本市交通局ほか） ・ICカード普及・促進キャンペーン ・ICカードの導入状況等の情報提供
	<p><「安心・信頼」ができる鉄道空間の確立></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅係員への暴力行為件数 全国合計932件（平成24年度） 	<ul style="list-style-type: none"> ・全国の鉄道事業者を対象とした鉄道駅係員に対する暴力行為の実態調査を実施 ・調査結果を踏まえ、暴力行為の発生件数の多い地域で警察等と連携し、防止対策キャンペーンを実施

2. 平成20年鉄道部会提言のフォローアップについて②

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p><u>今後の鉄道サービスのあり方</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後さらに利用が見込まれる者等から鉄道が選ばれるようなサービスを提供していくことが重要である。 	<p><利用者の声・要望の集積と分析></p> <ul style="list-style-type: none"> ・女性専用車両の導入状況(H25.3) 導入事業者数:31事業者 導入路線数:81路線 ・関東の鉄道事業者においてH18年度からマタニティマークの普及に向けたキャンペーンを実施(8年間継続) 参加事業者数:21社局 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用マナーアップキャンペーンの実施 ・ベビーカーの利用しやすい環境づくり ・障害者等の鉄道利用に対する配慮
<p><u>今後の幹線鉄道ネットワークのあり方</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線を着実に整備していく必要がある。 ・幹線鉄道ネットワークの機能強化に向け、同一ホーム乗換等による新幹線整備効果の広範囲への浸透、在来幹線鉄道の高速化、補助金の一層の活用を図っていく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東北新幹線(八戸-新青森)、九州新幹線(博多-鹿児島中央)の開業 ・既着工区間の着実な整備を進めるとともに、平成24年に新規3区間を着工 ・幹線鉄道等活性化事業費補助による高速化等(H24年札沼線、H21年宇野線・本四備讃線等) ・連続立体交差化事業を活用した新在同一ホーム乗換等(信越本線新潟駅付近高架化事業) 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線の着実な整備(既着工区間、新規着工3区間) ・信越本線新潟駅付近高架化事業(H33年度完成予定)

2. 平成20年鉄道部会提言のフォローアップについて③

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p>今後の都市鉄道ネットワークのあり方</p> <p>・連絡線の整備等既存ストックの有効活用などによる都市鉄道ネットワークの充実を図るとともに、混雑対策への対応など鉄道サービスの質の向上を図る。</p>	<p><既存ストックの有効活用></p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神三宮駅の改良 	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線(相鉄～JR・東急直通線)の整備
	<p><混雑対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要区間の平均混雑率 <ul style="list-style-type: none"> 東京圏 171%(H20)→165%(H24) 大阪圏 130%(H20)→122%(H24) 名古屋圏 139%(H20)→130%(H24) ・180%を上回る路線数 <ul style="list-style-type: none"> 東京圏 20路線(H12)→15路線(H24) 名古屋圏 1路線(H12)→解消(H17以降) (大阪圏はH12に既に解消) ・東京メトロ副都心線開業 ・東急東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転化 ・幅広車両の導入 ・オフピーク通勤の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・小田急小田原線複々線化工事(梅ヶ丘・代々木上原間) ・JR東日本東北縦貫線の整備 ・大阪外環状線(おおさか東線)の整備 等
	<p><空港アクセス改善></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道新線の整備 成田新高速鉄道の開業 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心直結線など各空港アクセス鉄道の整備に向けた検討
	<p><駅の機能の向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の交通結節機能強化 阪神三宮駅の改良等 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと一体となった駅の総合的改善・駅空間の高度化 阪神甲子園駅改良 JR東日本関内駅改良 等

2. 平成20年鉄道部会提言のフォローアップについて④

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p><u>今後の地方鉄道のあり方</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・厳しい経営状況に陥った鉄道輸送の維持に向けた取り組みを緊急に実施する必要がある。 ・地域と一体となった活性化への取り組みを実施する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業再構築事業が実施する事業に対する国庫補助率の嵩上(H25年度より)、税制特例による支援 ・沿線自治体の支援に対する地方財政措置を創設(H25年度より) ・鉄道事業再構築事業実施計画認定:4件 三陸鉄道、福井鉄道、若桜鉄道、信楽高原鉄道 ・地域振興、観光振興を踏まえた地域鉄道再生・活性化等研究会の開催、モデル事業調査等の実施(H24年度より) 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業再構築事業について、会議等の場を通じた周知 ・鉄道事業再構築事業実施計画認定予定 北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道 ・モデル事業調査において得られた成果やノウハウの他の地域への展開
<p><u>今後の貨物鉄道のあり方</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷主ニーズへの対応や競争力強化、既存インフラの活用の他、国民理解の促進を深める取り組み等の推進が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H23年度より鉄道・運輸機構によりJR貨物への設備投資支援を実施中 ・「貨物鉄道輸送の将来ビジョンに関する懇談会」を開催し、競争力強化に向けた具体的方策を提言(H24年度) ・「総合物流施策大綱」をとりまとめ、貨物鉄道について31フィートコンテナ導入や国際海上コンテナ輸送等今後の成長戦略分野を提言(H25.6) 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境省との連携予算(エネルギー特別会計:H24~)を活用し、成長戦略の深度化を実施中 ・JR貨物の経営安定化に向けた支援措置を推進
<p><u>安全で安定した鉄道輸送の実現</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道運転事故の削減と輸送障害の影響の最小化を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道運転事故による乗客の死亡者ゼロを継続 ・鉄道施設(運転保安設備、踏切保安設備等)、鉄道車両等の整備等による安全性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き鉄道施設、鉄道車両等の整備等による安全性の向上のための安全対策を実施 ・JR北海道に対する監査の教訓を踏まえた全国の鉄道事業者に対する保安監査のあり方の見直し

2. 平成20年鉄道部会提言のフォローアップについて⑤

主な指摘事項	これまでの実施状況	現在取り組んでいる内容
<p>新技術の導入と技術開発のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年の社会経済環境の変化に適切に対応すべく、安全・環境対策等の技術開発に重点的に取り組むことが求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客の安全対策に資する軽量車両の強度向上方策や新たなタイプのホームドア、省エネ効果の高い蓄電池電車等、安全・環境対策等に資する技術開発を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、新たなタイプのホームドアや蓄電池電車等の技術開発を推進していくとともに、防災・減災、老朽化対策に資する技術開発も重点的に推進
<p>我が国の鉄道システムの海外展開と国際貢献のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相手国政府等との太いパイプの構築、コンサル能力強化、パッケージとしての取り組み、国際標準化への戦略等が重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・トップセールスを実施するとともに、日本コンサルタンの設立を支援 ・(公財)鉄道総合技術研究所に鉄道国際規格センターを設立、(独)交通安全環境研究所が認証機関として認定 	<ul style="list-style-type: none"> ・トップセールスを継続・拡大するとともに、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構の設立に向けた準備を実施中 ・国際標準化については、海外の動向を把握しつつ日本技術の国際規格化や、認証対象規格の拡大を推進
<p>新たな課題への挑戦を支えるための、人・組織・産業の技術力の結集と情報の共有化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視野の広い技術者の育成、技術力の維持・継承とその発展、技術情報の共有等が重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方鉄道向けの技術教育テキストの作成及び研修会の実施 ・戦略的維持管理・更新に向けたデータベース化 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道技術の維持継承に係る手法の構築に関する調査の実施 ・車両の不具合情報等の共有に係る調査の実施 ・戦略的維持管理・更新に向けたデータベースの活用の検討