

平成18年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成17年8月

国土交通省鉄道局

目 次

I. 基本的な考え方	1
II. 平成18年度予算概算要求の概要	
1. 要求の基本方針	2
2. 平成18年度鉄道関係予算概算要求事業費・国費総括表	4
3. 新規事項等の概要	8
4. 平成18年度鉄道関係財政投融资計画等要求総括表	10
5. 平成18年度鉄道関係予算主要事項の概要	12
6. 連携・融合施策	14
7. 事業の重点化・効率化	18
8. 政策評価の概要	18
III. 事業別概要	
1. 国民の安全・安心の確保	
(1) 地方鉄道における安全対策の推進	22
(2) 一般鉄道技術開発	24
(3) 鉄道駅耐震補強事業	25
(4) 地下鉄等災害情報基盤整備事業	26
(5) 地下駅火災対策の実施	27
(6) 鉄道防災事業	28
(7) 鉄道災害復旧事業	29
(8) 踏切道の改良	30
2. 魅力ある都市	
(1) 都市鉄道の利便増進	31
(2) 地下高速鉄道の整備	33
(3) ニュータウン鉄道等の整備	35
(4) 幹線鉄道の活性化(旅客線化)	37
(5) 乗継の円滑化	38

(6) 鉄道駅の総合的な改善	39
----------------------	----

3. 個性と工夫に満ちた地域社会

(1) 新幹線鉄道整備事業	40
(2) 在来幹線鉄道的高速化	42
(3) 整備新幹線建設推進高度化等事業	42
(4) L R Tシステムの整備	43
(5) 地方鉄道再生等	44

4. 公平で安心な高齢化社会・少子化対策

鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	45
-------------------------	----

5. 循環型社会の構築・地球環境問題への対応

山陽線鉄道貨物輸送力の増強	46
---------------------	----

6. 技術開発

(1) 超電導磁気浮上式鉄道(リニアモーターカー)技術開発	47
(2) 高温超電導磁石等高度化技術開発	48
(3) 軌間可変電車(フリーゲージトレイン)技術開発	49

1. 基本的な考え方

鉄道局

1. 鉄道行政の目的

「安全は鉄道サービスの基本である」との認識のもと、より安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、人と環境に優しく、都市と地方の再生にも資する利便性の高い鉄道の実現を図る。

2. 平成18年度予算における重点事項

より安全・安心な鉄道の実現を最重点事項としつつ、他事業との連携、既存ストックの有効活用を図りながら、効率的な鉄道網の構築を図る。具体的には、以下の事項を推進する。

(☆は平成18年度新規・拡充施策 (連)は他事業との連携 (活)は既存ストックの活用)

(1) 安全・安心な輸送サービスの提供

- ☆ (連) ・ JR福知山線事故など重大事故を踏まえ、ATSの緊急整備、ヒューマンエラーや車両強度に係る調査・研究等、再発防止に向けた**鉄道の安全対策の推進**
- ☆ (活) ・ 地震、水害等の災害に備え、駅の耐震補強や、地下区間における情報提供設備の整備等、**都市鉄道等の防災対策の推進**
- (活) ・ 利用者の安全を確保するための**地下駅における火災対策の推進**

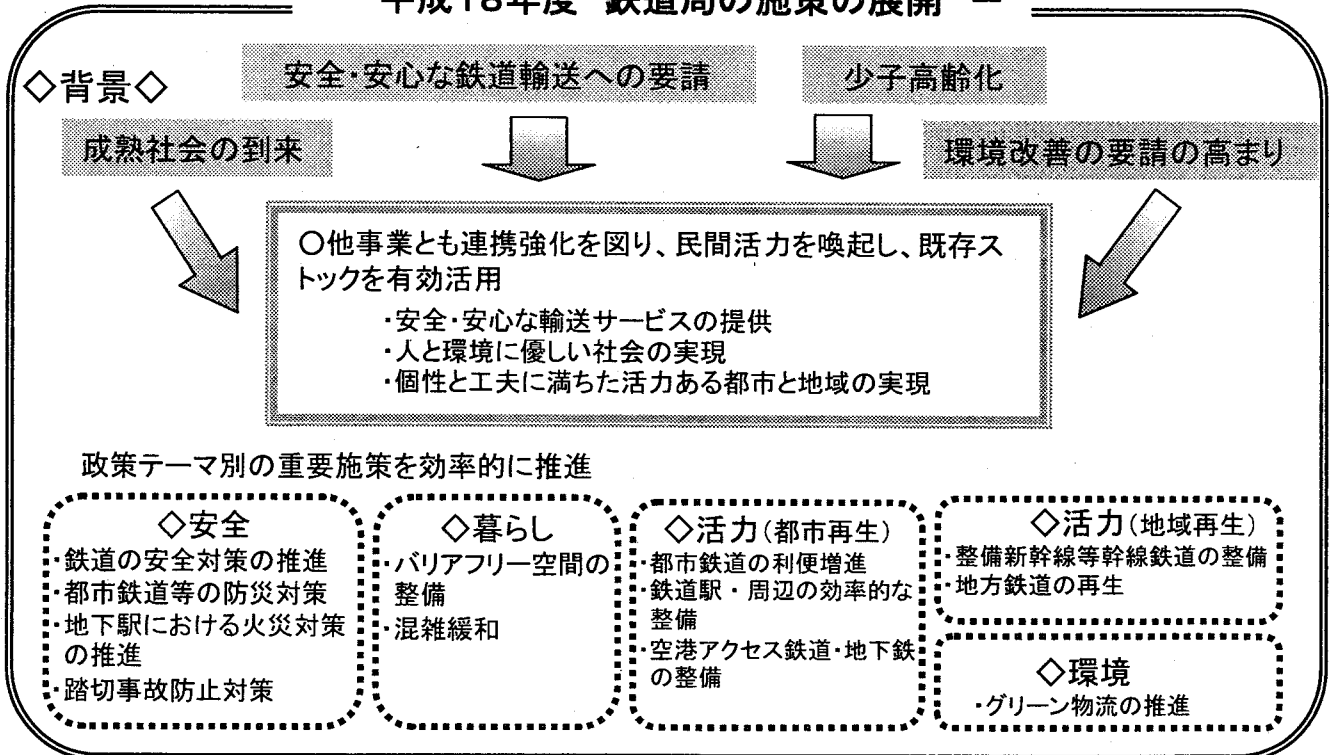
(2) 人と環境に優しい社会の実現【※1】

- (連)(活) ・ 少子・高齢化社会に対応した**バリアフリー空間の整備**【※2】
- ・ 環境に配慮した**グリーン物流の推進**(貨物鉄道の輸送力増強)

(3) 個性と工夫に満ちた活力ある都市と地方の実現

- (連)(活) ・ 速達性の向上及び交通結節機能の高度化による**都市鉄道の利便増進**
- (連)(活) ・ 鉄道利用者及び地域住民のための**まちづくりと一体的な交通結節点の整備**
- (連)(活) ・ 都市機能の利便性向上や混雑緩和のための**空港アクセス鉄道・地下鉄の整備**
- ・ 国土の骨格を形成する**整備新幹線の着実な整備**【※3】
- (連)(活) ・ 地域におけるモビリティの確保と地域再生のための**地方鉄道の再生**

— 平成18年度 鉄道局の施策の展開 —



【※1】 CO₂排出量は航空機の5分の1、自家用車の10分の1、バスの5分の1(1人を1km運ぶ場合)

【※2】 平成22年までに1日あたりの平均利用者数5千人以上の駅について、原則全駅バリアフリー化

【※3】 九州新幹線新八代-鹿児島中央間の開業により、開業後1年間の同区間の輸送人員は、前年同期比2.3倍に増加

Ⅱ．平成18年度予算概算要求の概要

1．要求の基本方針

① 防災・減災等による安全・安心の確保のために、A T Sの緊急整備等脱線防止対策、駅の耐震補強や地下駅火災対策のための施設整備及び技術開発等を推進する。

⇒ 平成17年4月のJ R西日本福知山線の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うA T Sの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を推進。[拡充]

⇒ 福知山線の脱線事故を受け、運転士の資質の維持向上等を図るため、職場管理や医学適性等の広範囲な分野にわたる総合的な調査検討。[新規]

⇒ これまでの車体前面強度等の研究に加え、福知山線事故を踏まえて、横転・転覆等側面方向の検討も追加した車両の衝突安全性についての研究の深度化。[新規]

⇒ 多数の駅利用者の安全及び発災時に駅の果たす防災機能を確保するため、駅の耐震補強を推進。[新規]

⇒ 地下鉄の地下区間等の電波遮蔽区間において、大規模地震等の災害時に外部からの情報が遮断されることから生じる混乱等による二次災害を回避するため、地上波放送の再送信設備の整備を推進。[新規]

⇒ 地下駅における利用者の安全を確保するため、火災対策基準に適合していない地下駅の火災対策施設の整備を推進。

② 魅力ある都市づくりを通じた都市再生に向け、都市機能を支える都市鉄道の整備を進める。

⇒ 概成しつつあるネットワーク（既存ストック）を有効活用した都市鉄道の利便増進のため、利用者・地域のニーズの反映及び錯綜する利害の調整の仕組みを活用し、連絡線等の整備による速達性の向上、周辺整備と一体的な駅整備を推進。

⇒ 通勤・通学時の混雑緩和、都市内交通の混雑解消に向け、地下鉄等都市鉄道の整備を着実に推進。[新規箇所]

⇒ 鉄道相互間等の乗継円滑化やまちづくりと一体となった鉄道駅の総合的な改善等により交通結節点の整備を推進。

[新規箇所]

③ 個性と工夫に満ちた地域社会の再生・活性化等のための円滑な人の交流の実現を目指し、整備新幹線の整備、幹線鉄道的高速化、LRTシステムの整備等を進める。

⇒ 国土の骨格を形成する広域交通機関の整備のため、昨年の政府・与党申合せに基づき整備新幹線の着実な整備を推進。

⇒ まちづくりや地域経済の活性化にも資する幹線鉄道的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鉄道整備を推進。[新規箇所]

⇒ 環境にやさしく利用者本位の都市交通体系を構築するため、まちづくりと連携したLRTシステムの整備を推進。

⇒ 地域におけるモビリティの確保と地域再生のための重要な役割を担っていくことが期待される地方鉄道の再生に向け、事業者と地域の主体的な取組みを重点的に支援。

④ 鉄道による高齢者、障害者をはじめとした移動制約者等の移動の円滑化を図るため、バリアフリー化を推進する。

⇒ 鉄道駅におけるエレベーター等整備を着実に推進するとともに、駅通路の改善等も行うことで、連続したバリアフリー空間の整備にも寄与。

⑤ 物流の効率化、環境対策の推進を図るため、モーダルシフトに資する貨物鉄道の整備を進める。

⇒ コンテナ貨物輸送力増強を図ることにより、貨物鉄道の利用を促進。

2. 平成18年度鉄道関係予算

【公共事業関係費】

区 分	事 業 費		
	18年度要求額 (A)	前年度予算額 (B)	倍 率 (A/B)
[新幹線]			
1. 新幹線鉄道整備	246,000	219,547	1.12
[都市・幹線鉄道]	158,835	133,343	1.19
2. 都市鉄道利便増進	3,522	1,878	1.88
3. 地下鉄・ニュータウン鉄道等整備	115,189	98,528	1.17
4. 幹線鉄道等活性化 (旅客線化・高速化・乗継円滑化)	9,605	5,843	1.64
5. 鉄道駅総合改善(都市一体型)	5,805	10,710	0.54
6. 地下駅火災対策施設整備	9,900	9,000	1.10
7. 鉄道駅耐震補強事業	1,500	—	—
8. 地下鉄等災害情報基盤整備事業	600	—	—
9. バリアフリー	10,500	5,838	1.80
10. 貨物鉄道整備	897	510	1.76
11. 鉄道防災事業	1,317	1,036	1.27
12. その他(地下鉄等の過去分)	—	—	—
計	404,835	352,890	1.15

概算要求事業費・国費総括表

(単位：百万円)

国 費		備 考	
18年度要求額 (C)	前年度予算額 (D)		倍 率 (C/D)
78,719	70,600	1.12	
51,179	45,896	1.12	
1,174	626	1.88	
28,055	23,108	1.21	
1,502	939	1.60	
1,161	2,142	0.54	
3,300	3,000	1.10	
500	—	—	
200	—	—	
3,500	1,946	1.80	
269	153	1.76	
800	610	1.31	
10,718	13,372	0.80	
129,898	116,496	1.12	

〔バリアフリー予算〕			
区 分	17年度予算	18年度要求	倍率
公 共	1,946	3,500	1.80
非 公 共	3,170	4,500	1.42
公共(地下鉄等)	2,511	3,552	1.41
計	7,627	11,552	1.51

(注) 1. 非公共は、次頁の「交通施設バリアフリー化設備整備費補助金」である。
2. 公共(地下鉄等)は、「地下鉄・ニュータウン鉄道等整備」の内数である。

【その他事項経費】

区 分	事 業 費		
	18年度要求額 (A)	前年度予算額 (B)	倍 率 (A/B)
1. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	287	349	0.82
2. 鉄道技術開発費補助金	4,774	4,463	1.07
・ リニア一般	3,474	3,513	0.99
・ 高温超電導	200	200	1.00
・ その他	1,100	750	1.47
3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	3,500	3,500	1.00
4. 鉄道軌道整備費等補助金	13,356	11,294	1.18
・ 近代化	9,514	7,712	1.23
・ L R T	2,840	2,740	1.04
・ 運営費	85	93	0.91
・ 災 害	272	272	1.00
・ 踏 切	645	477	1.35
5. 交通施設バリアフリー化設備整備費補助金	13,500	9,510	1.42
6. 公共交通移動円滑化設備整備費補助金	—	770	—
7. 新線調査費等補助金	—	—	—
8. 譲渡線建設費等利子補給金	994	961	1.03
9. 年金給付等特例業務補助金	—	—	—
計	36,411	30,847	1.18

(単位：百万円)

国 費			備 考
18年度要求額 (C)	前年度予算額 (D)	倍 率 (C/D)	
287	349	0.82	
1,373	1,198	1.15	
723	723	1.00	
100	100	1.00	
550	375	1.47	
3,500	3,500	1.00	
4,281	3,502	1.22	
3,225	2,512	1.28	
710	685	1.04	
34	37	0.92	
68	68	1.00	
244	200	1.22	
4,500	3,170	1.42	
—	110	—	
543	556	0.98	
743	743	1.00	
65,000	65,000	1.00	
80,227	78,128	1.03	

3. 新規事項等の概要

(1) 地方鉄道における安全対策の推進

(⇒ 22 ページ)

平成17年4月のJR西日本福知山線の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備が促進されるよう、支援措置の拡充を図る。

(2) 鉄道の安全性向上に資する技術開発

(⇒ 24 ページ)

鉄道の安全、防災、環境等の基礎的、先導的な技術開発を推進する。

- ① JR福知山線の脱線事故を踏まえ、車両の衝突安全性向上に関する研究
- ② 中越地震による新幹線の脱線等を踏まえ、地震による鉄道構造物及び車両の走行への影響解析等の研究
- ③ JR福知山線の脱線事故を踏まえ、運転士によるヒューマンエラーの要因等に関する調査

(3) 鉄道駅耐震補強事業

(⇒ 25 ページ)

鉄道駅は不特定多数の人々が利用する公共の場であるうえ、大地震発生時には被災者への交通機関に関する情報提供の場、あるいは一時的避難や緊急活動の場として活用されるものであることから、その防災機能の強化を図る。

(4) 地下鉄等災害情報基盤整備事業

(⇒ 26 ページ)

大地震発生時等には多数の地下部を運行する列車が停止され、車内に閉じこめられた多くの利用者の混乱等による二次災害を防止するためには速やかな情報提供と救出活動が必要となることから、地下鉄の電波遮断区間においても携帯電話による情報やラジオによる情報の受信が可能となるように地上波放送の再送信設備設置の整備促進を図る。

(5) 都市鉄道の整備

(⇒ 33 ページ)

大都市における通勤通学輸送の混雑緩和、円滑で快適な交通の確保等により都市を再生し、魅力ある都市創造を図るため、地下高速鉄道を新たに整備する。

- ・大阪市 8 号線の延伸 [新規箇所]

(6) 乗継円滑化の推進

(⇒ 38 ページ)

鉄道路線間における乗継負担を軽減するために、ホーム・駅舎の移設、鉄道路線間の相互直通運転化等の事業を実施し、旅客の利便性の向上を図る。

- ・西桑名駅（三岐鉄道）[新規箇所]

(7) 都市再生に資する交通結節点整備の高度化

(⇒ 39 ページ)

自由通路や交通広場の整備と一体的に駅舎の改良やエレベーター、エスカレーターの設置等を行うことにより、円滑な歩行者動線の確保や駅内外のバリアフリー化等鉄道利用者や地域住民の利便性の向上を図る。

- ・江古田駅（西武鉄道）[新規箇所]

5. 平成18年度鉄道関係財政

機 関 名	区分	平成18年度 要 求 額	平成17年度 予 算 額
1. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	—	531億円	666億円
2. 日本政策投資銀行			
○広域ネットワーク整備 ・広域ネットワーク整備 広域ネットワーク整備 (大都市圏・基幹鉄道整備事業)	融資	広域ネットワーク 整備枠として2,048 億円	広域ネットワーク 整備枠として2,390 億円の内数
	出資	—	100億円の内数
○地域経済振興 ・地域経済振興 地域経済振興 (地方私鉄(事故防止工事等))	融資	地域経済振興枠 として16億円	地域経済振興枠 として1,400億円の内数
	出資	—	100億円の内数
○地域社会基盤整備 ・地域社会基盤整備 地域社会基盤整備 (地方私鉄(事故防止工事等))	融資	地域社会基盤整備 枠として14億円	地域社会基盤整備 枠として1,700億 円の内数
	出資	—	100億円の内数
○地域社会基盤整備 ・地域社会基盤整備 地域社会基盤整備 地域街づくり・地域社会資本整備事業 (鉄道建設・運輸施設整備支援機構 特例業務用地処分活用促進事業)	融資	地域社会基盤整備 枠として160億 円	地域社会基盤整備 枠として1,700億 円の内数

投融資計画等要求総括表

平成17年度の概要

- 安全防災対策工事(立体交差化、事故防止) (政策金利Ⅲ、50% ※1)
- 輸送力増強工事(都市中心部乗入、新線建設、複線化、大規模都市鉄道新線多目的旅客ターミナル施設 ※2) (政策金利Ⅲ、50% ※1)
- 利用者利便性向上工事(通勤混雑緩和対策、交通弱者対応工事、駅ターミナル機構高度化) (政策金利Ⅲ、50% ※1)

※1

・長期資金の調達力の特に高い(トリプルA)事業者について、在来線に係る輸送力増強工事は対象外。また、同事業者のうち在来線の輸送密度が高く、かつ、路線整備が進捗している事業者については、対象事業を安全防災対策工事及び在来線を除く輸送力増強工事に限る。
 ・長期資金の調達力の特に高い(トリプルA)事業者については、原則として融資比率は30%とする。但し、同事業者のうち在来線の輸送密度が低い、又は、路線整備が遅れている事業者が行う安全防災対策工事については、融資比率を40%とする。
 ・長期資金調達能力の高い(ダブルA、シングルA)事業者について、原則として融資比率を40%とする。但し、民間金融機関等の要請がある場合や、公共性が特に高い場合等については、例外的に融資比率の弾力的な運用を可能とする。

※2

大規模都市鉄道新線多目的ターミナル施設は民鉄事業者のみを対象とし、政策金利はⅡ。

平成17年度出資枠 100億

- 近代化・合理化工事 (政策金利Ⅰ、50%)

平成17年度出資枠 100億

- 事故防止、交通弱者対応工事 (政策金利Ⅲ、50%)

平成17年度出資枠 100億

- 建物提案方式 (政策金利Ⅲ、40%)

※

平成24年度末までに土地売買契約を締結したものに限る。但し、残存する土地(特に大型案件)処分の進捗状況を勘案し、2年毎に見直しする。

5. 平成18年度鉄道関係予算主要事項の概要

(単位：百万円)

1. 魅力ある都市

	事業費	国 費
(1) 都市鉄道の利便増進		
・連絡線等の整備及び周辺整備と一体的な駅整備	3,522	1,174
(2) 地下高速鉄道の整備		
・公営事業者等、第三セクターが行う地下鉄の新線建設、大規模改良工事等 大阪市8号線【新規】	88,109	22,203
・過去分		10,705
(3) ニュータウン鉄道等の整備		
・ニュータウン鉄道及び空港アクセス鉄道の整備	27,080	5,852
・過去分		13
(4) 幹線鉄道の活性化（旅客線化）		
・第三セクターが行う貨物鉄道の旅客線化	7,230	937
(5) 乗継の円滑化		
・鉄道における乗継円滑化の推進等 西桑名駅（三岐鉄道）【新規】	1,025	205
(6) 鉄道駅の総合的な改善		
・鉄道駅総合改善事業費補助（都市一体型） 江古田駅（西武鉄道）【新規】	5,805	1,161
(7) 地下駅火災対策の実施		
・地下駅火災対策施設の緊急整備	9,900	3,300
(8) 鉄道駅耐震補強		
・鉄道駅の耐震補強の緊急的实施【新規】	1,500	500
(9) 踏切道の改良		
・踏切事故防止等のための踏切保安設備の整備	645	244

2. 個性と工夫に満ちた地域社会

(1) 新幹線鉄道整備事業		
・新幹線鉄道整備事業の推進	246,000	78,719
(2) 在来幹線鉄道の高速度化		
・幹線鉄道の高速度化の推進	1,350	360
(3) 整備新幹線建設推進高度化等事業	3,500	3,500
(4) L R Tシステムの整備		
・低床式車両その他L R Tシステムの構築に不可欠な施設の整備等	2,840	710

	事業費	国 費
(5) 地方鉄道の安全対策及び再生 ・近代化設備整備等 安全対策及び再生計画の推進【拡充】	9,514	3,225
<u>3. 公平で安心な高齢化社会・少子化対策</u>		
鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	46,440	11,552
<u>4. 循環型社会の構築・地球環境問題への対応</u>		
貨物鉄道の整備	897	269
<u>5. 技術開発</u>		
(1) 超電導磁気浮上式鉄道（リニアモーターカー） ・リニア一般	3,474	723
・高温超電導	200	100
(2) 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）	3,500 の内数	3,500 の内数
(3) その他一般	1,100	550
<u>6. 安全・安心の確保</u>		
(1) 地下駅火災対策の実施〔再掲〕	9,900	3,300
(2) 鉄道駅耐震補強〔再掲〕	1,500	500
(3) 地下鉄等災害情報基盤整備 ・地下鉄等に対する災害情報提供のための施設整備【新規】	600	200
(4) 鉄道防災事業 ・落石・なだれ対策等事業及び青函トンネル改修事業	1,317	800
(5) 鉄道災害復旧事業	272	68
<u>7. その他</u>		
(1) 年金給付等特例業務補助金		65,000
(2) 譲渡線建設費等利子補給金	994	743
(3) 新線調査費等		543

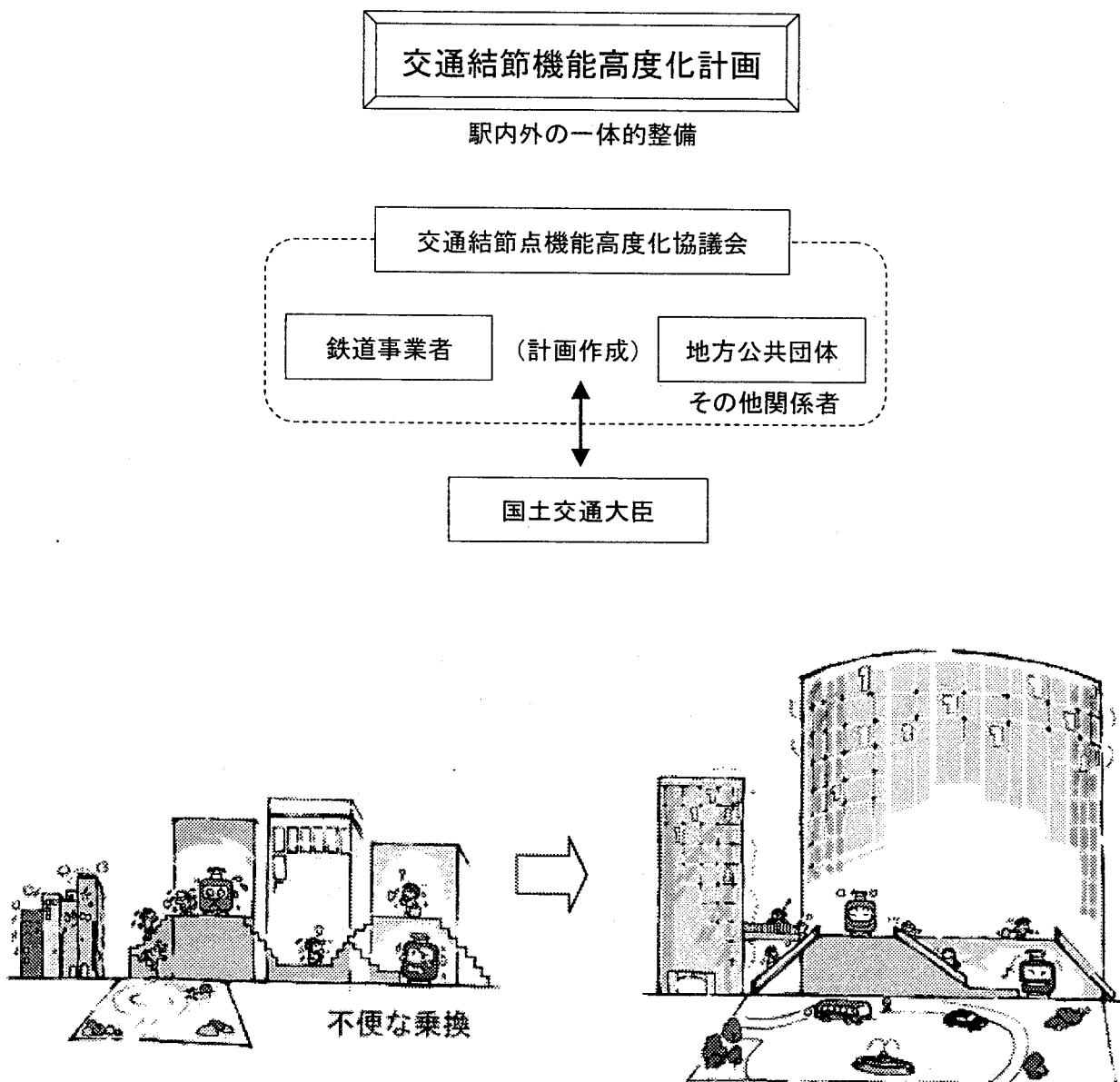
6. 連携・融合施策

施策の効率化、効果等の早期発現、質の向上を図るため、都市整備、交通連携、交通安全等に係る施策の本格的な融合・連携を進め、社会資本の整合的、効率的な整備、総合的な交通体系の構築を進める。

(1) 都市鉄道利便増進事業（交通結節機能高度化計画）

地方自治体や鉄道事業者等から構成される協議会を設置し、駅施設と駅周辺施設との一体的な整備計画を策定するとともに、これに基づく整備を鉄道側と都市側が連携して推進。

【交通結節機能高度化計画のスキーム】



(2) LRTの整備の推進

都市内交通の改善、人と環境にやさしい都市公共交通の構築のため、鉄軌道事業者と地方公共団体等からなるLRTプロジェクト推進協議会が策定するLRT整備計画に基づく事業に対して一体的な支援を行うLRT総合整備事業等により、関係部局と連携してLRTの整備を推進する。

LRTプロジェクトの概要

LRTプロジェクト推進協議会の設置

事業者

自治体

有識者・NPO

国(運輸局、整備局)、公安委員会

合意形成・LRT整備計画の策定

LRT総合整備事業

計画について一体的・総合的に支援

LRTシステム整備費補助

鉄道局

- ・低床式車両その他LRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に対して補助
- ・補助率 1 / 4

【補助対象者】鉄軌道事業者

路面電車走行空間改築事業

(道路局、都市・地域整備局)

- ・LRTの走行空間の整備に対して支援

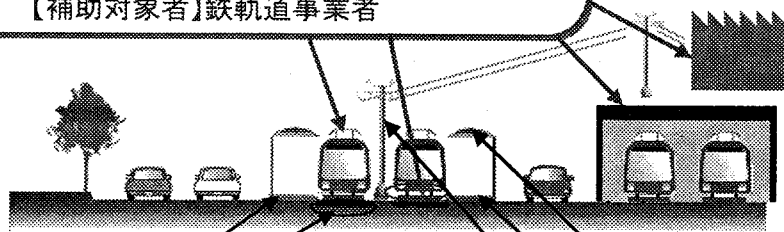
【補助対象者】道路管理者

都市再生交通拠点整備事業

(都市・地域整備局)

- ・公共交通機関の利用促進に資する施設の整備に対して支援

【補助対象者】地方公共団体等

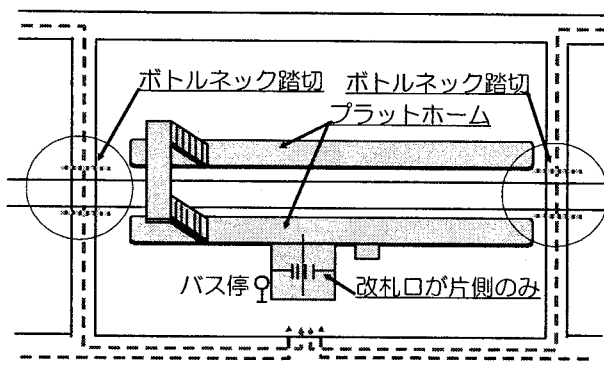


(3) 駅・まち一体改善事業

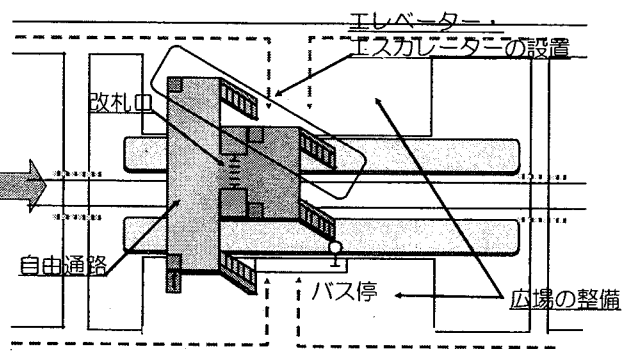
交通結節点を中心とした都市の再生やバリアフリー化を更に推進するため、道路・都市事業と鉄道事業を同時採択し、連携して鉄道駅及び駅周辺の効率的な整備を図る。

○新規事業：江古田駅（西武鉄道）

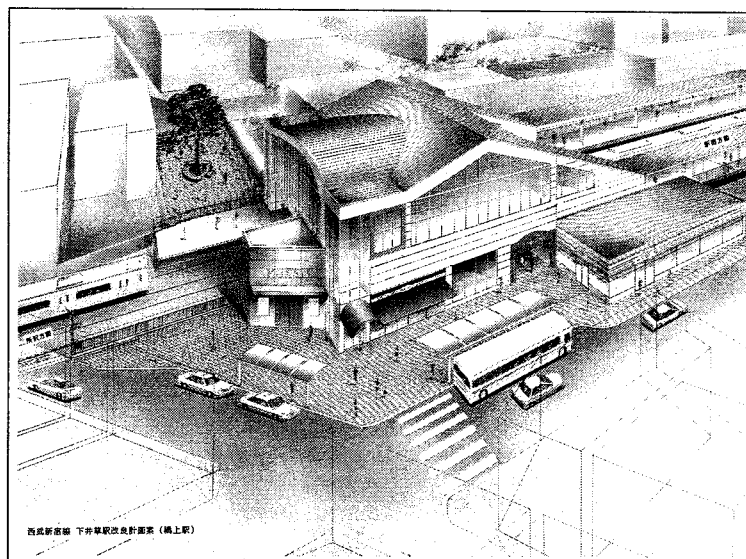
【整備前】



【整備後】



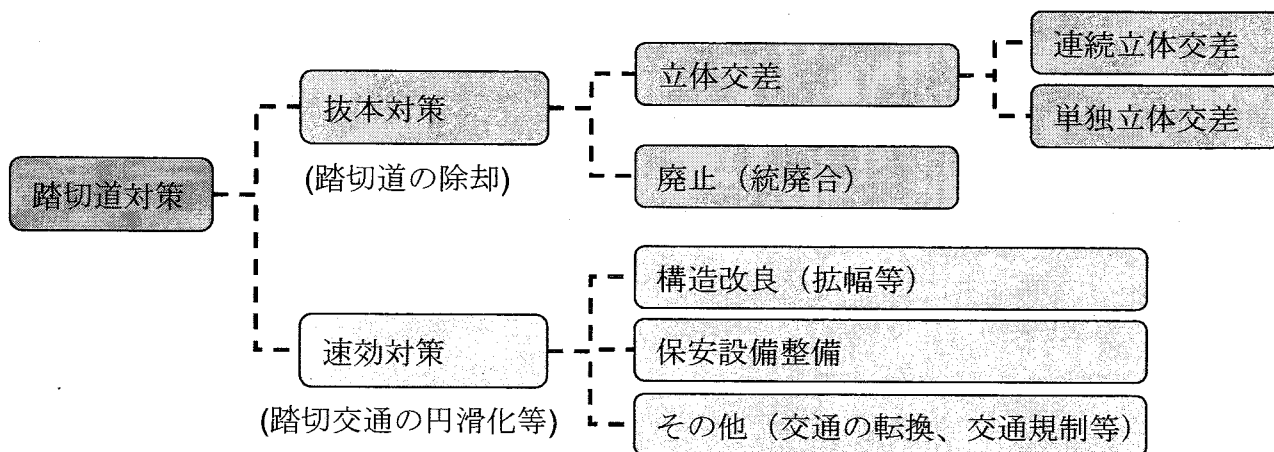
【完成イメージ】



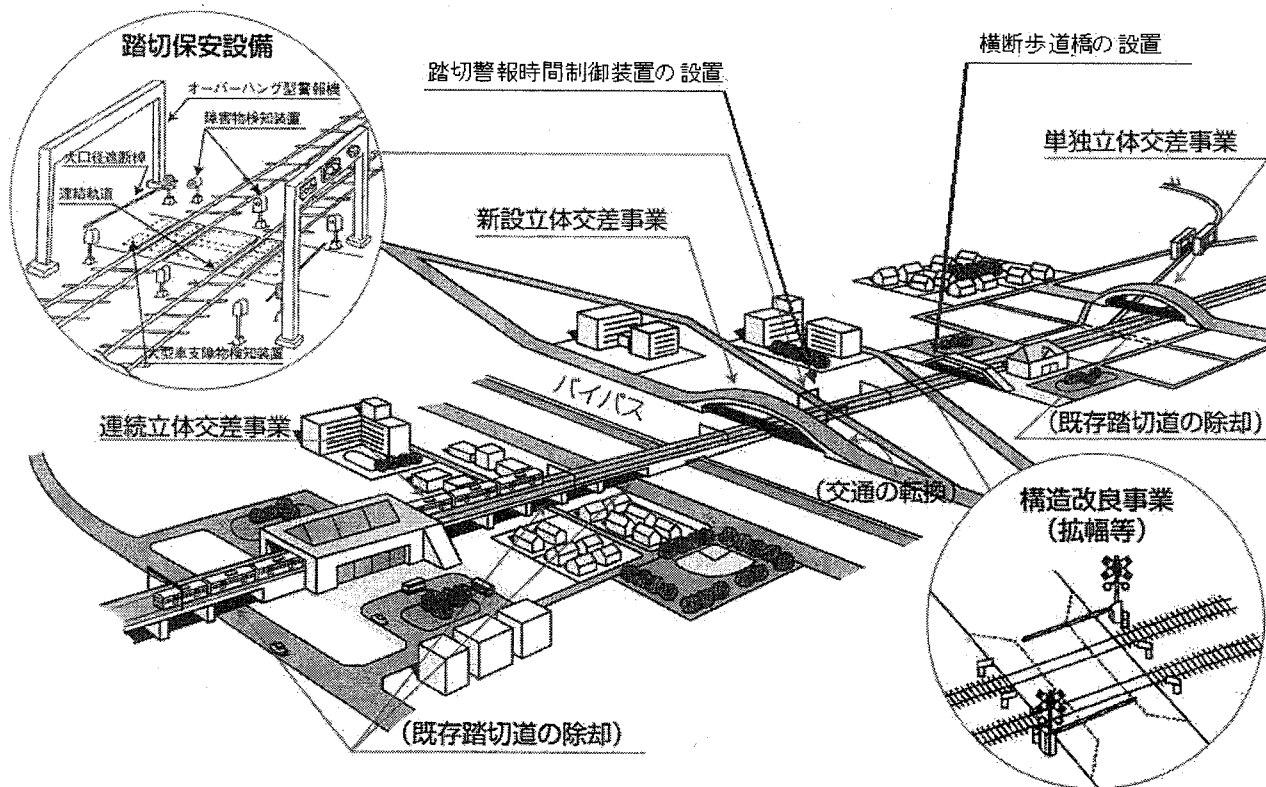
(4) 都市圏の交通円滑化

交通渋滞など都市活動に著しい支障を来しているボトルネック踏切等を解消し、交通の円滑化等を図るため、踏切道の立体交差化、構造改良及び踏切保安設備の整備促進を図る。

【踏切道対策のメニュー】



【地域の実情を反映した円滑な踏切道の改良イメージ】



7. 事業の重点化・効率化

投資の重点化等

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」による活力ある社会・経済の実現に向けた重点4分野等を踏まえ、要求の基本方針で示したとおり、重点投資分野・事業を明確化し効率的な予算執行を行う。

また、各事業の進捗状況、予算の執行状況、費用対効果分析等を踏まえた配分を行い、投資効果の早期発現を図る。

コスト縮減施策の実施

平成15年度より実施されている「国土交通省公共事業コスト構造改革」を受けて、鉄道建設においても、従来の工事費の縮減に加え、「規格の見直しによる工事コストの縮減」「事業便益の早期発現」「将来の維持管理費の縮減」の観点から、更なるコスト縮減を目指す。

事業実施にあたっての効果評価の徹底

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、費用対効果分析を基本とした新規採択時評価や再評価の厳格な実施により、事業箇所を厳選し、また、早期の事業効果発現を図るなど一層の重点化・迅速化を進める。

8. 政策評価の概要

新たに事業費を予算化しようとする3事業（大阪市8号線延伸事業、北勢線の乗継円滑化（西桑名駅）事業及び江古田駅総合改善事業）について、費用対効果分析を含めた総合的な評価を行った。（別紙1～3）

新規事業採択時評価の結果

【地下高速鉄道整備事業】

○事業概要					
事業名	大阪市地下鉄第8号線整備		整備区間	今里～湯里六丁目	6.7km
供用年度	平成28年度 (建設期間：平成18～27年度)		総事業費	1,314億円	
○事業の目的・必要性					
大阪市内の鉄道不便地域居住者等の利便性を向上させるとともに、都心部への速達性の向上、既設路線との鉄道ネットワーク拡大による速達性の向上、沿線地域の活性化、周辺道路混雑の緩和、環境負荷の軽減を目的とした事業である。					
○事業効率					
費用便益分析					
費用	943億円 (948億円)		貨幣換算した主なもの：建設費、用地関係費、追加投資		
便益	2,431億円 (2,856億円)		貨幣換算した主なもの：利用者便益（所要時間短縮、費用節減）、供給者便益、環境等改善便益、残存価値		
B／C	2.58 (3.01)		B－C	1,488億円 (1,907億円)	EIRR 11.1% (11.3%)
感度分析 (B/C)	需要＋10%		費用＋10%		建設期間＋10%
	2.84		2.34		2.10
	需要－10%		費用－10%		建設期間－10%
	2.31		2.86		
採算性	損益収支累積黒字転換年27年、資金収支累積黒字転換年30年				
上記分析の基礎とした需要予測 今里～湯里六丁目間 開業年度 72,366人／日					
○事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	■鉄道不便地域を解消するとともに、既設鉄道と結節して鉄道ネットワークの拡大を図ることにより、移動時における速達性・定時性が向上される。				
社会全体への効果・影響	■既設路線との鉄道ネットワーク拡大による速達性の向上により、公共交通の利便性向上が期待される。 ■沿線の交通利便性の向上が図られ、生野区南部地区整備事業に代表される密集市街地整備及び沿線に集積しているロボットテクノロジー産業を支える中小ものづくり企業の振興が促進される。 (都市再生プロジェクトの推進) ■沿線では都市居住ニーズに応える新たな大規模住宅整備が進行しており、8号線の整備により、快適で魅力ある都市生活空間の形成を図ることができる。 ■地下鉄整備により自動車利用から地下鉄利用への転換を促進して、道路混雑の緩和及び沿線の環境改善に貢献することができる。 ■本事業は地下路線であり、沿線への騒音問題は発生しない。				
○実施環境					
■地元公共団体からの強い要望がある。 ■大阪市「交通事業の設置等に関する条例」に位置づけられている。 ■近畿運輸局及び大阪市内で、8号線延伸区間（今里～湯里六丁目間）の整備について、検討を行った結果、整備の必要性・緊急性が極めて高いことを確認した。 ■8号線延伸区間（今里～湯里六丁目間）は、16年10月「近畿地方交通審議会答申第8号」の答申路線に位置づけられている。					
備考					

() は50年で計算

新規事業採択時評価の結果

【幹線鉄道等活性化事業】

○事業概要					
事業名	北勢線の乗継円滑化（西桑名駅）事業		整備区間	三岐鉄道北勢線西桑名駅	
供用年度	平成21年度 (建設期間：平成18～20年度)		総事業費	2.4億円	
○事業の目的・必要性					
北勢線は桑名市（西桑名駅）といなべ市北勢町（阿下喜駅）を結ぶ20.4kmの路線であり、西桑名駅は北勢線最大の駅である。西桑名駅の利用者の8割が桑名駅（近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）との乗継ぎを行っているが、西桑名駅からの桑名駅への乗継には約270mを移動する必要があるため、乗継ぎ利便の向上が強く要望されている。 本事業は、北勢線の高速化事業とあわせて、自由通路や駅前広場の整備と一体的に西桑名駅のホーム・駅舎の移設を行うことにより、桑名駅（近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）との乗継ぎ負担の軽減を図るものである。					
○事業効率					
費用便益分析					
費用	2.2億円 (2.2億円)		貨幣換算した主なもの：建設費		
便益	17億円 (21億円)		貨幣換算した主なもの：乗継時間短縮		
B/C	7.6 (9.4)	B-C	1.4億円 (1.8億円)	EIRR	36.3% (36.3%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	8.36		6.91		7.44
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年
	6.84		8.44		7.77
上記分析の基礎とした需要予測					
西桑名駅乗降人員 開業年度 5,437人/日					
○事業による効果・影響					
利用者への効果・影響	■鉄道間（北勢線⇄近鉄名古屋線・養老線、JR関西本線）の乗継利便性の向上				
社会全体への効果・影響	■通勤客等の自家用車から鉄道へのシフトに伴う交通渋滞の解消、CO2削減				
○実施環境					
■沿線の住民、自治体等から強い要望がある。 ■桑名市による自由通路や駅前広場の整備、土地区画整理事業等と一体的に行われる計画であり、まちづくりにも資する事業である。					
備考					

() は50年で計算

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

○事業概要					
事業名	江古田駅総合改善事業		整備区間	西武池袋線江古田駅	
供用年度	22年度 (建設期間：平成18～21年度)		総事業費	24億円	
○事業の目的・必要性					
駅周辺道路は狭隘で、駅に隣接する踏切はピーク時遮断時間が40分を超えている。広場も整備されておらず、駅構内はバリアフリー化されていない。このため、鉄道利用者及び地域住民から駅の早急な改善が求められている。 本事業は、広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化等鉄道駅の改善を一体的に実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、バリアフリー化、災害に強いまちづくり等、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図るものである。					
○事業効率					
費用便益分析					
費用	21億円 (21億円)		貨幣換算した主なもの：建設費		
便益	57億円 (71億円)		貨幣換算した主なもの：移動抵抗低減・所要時間短縮 踏切遮断時間短縮		
B/C	2.8 (3.4)	B-C	36億円 (50億円)	EIRR	14.9% (15.1%)
感度分析 (B/C)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年
	3.0		2.5		2.8
	需要-10%		費用-10%		建設期間-1年
	2.5		3.1		2.7
上記分析の基礎とした需要予測 江古田駅乗降人員 平成16年度 36,628人/日					
○事業による効果・影響					
利用者への 効果・影響	■バリアフリー経路の確保 ■エスカレーター設置に伴う移動抵抗低減 ■鉄道移動時間短縮				
社会全体への 効果・影響	■駅内外のバリアフリー化 ■災害に強いまちづくり ■踏切横断距離及び遮断時間の短縮 等				
○実施環境					
■地元住民及び地元自治体から強い要望がある。 ■鉄道用地を有効活用することにより、駅北側で実施中の密集住宅市街地整備促進事業に資する事業である。					
備考					
総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費を含めたものとしている。					

() は50年で計算

Ⅲ. 事業別概要

1. 国民の安全・安心の確保

鉄道に関する事故・トラブル等を踏まえ、早急かつ確実な事故対策の実施等、鉄道の安全等に対する国民の不安を払拭するための施策を推進していく。

また、我が国の国土は厳しい自然条件に置かれており、鉄道は高い災害のリスクにさらされていることから、防災・減災に向けた取組を進めることにより、利用者への安全かつ安定した鉄道輸送サービスを確保するための施策を推進する。

(1) 地方鉄道における安全対策の推進

[事業費：9,514 百万円の内数、国費：3,225 百万円の内数]

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、その経営は厳しい状況にあるが、地域の重要な交通機関としての役割を担っており、これまでも、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う安全対策等設備整備に対し近代化補助により支援策を講じてきたところである。

平成17年4月のJR西日本福知山線の脱線事故を踏まえ、従来からの安全対策に加えて、ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備について近代化補助を拡充し、重点的かつ効果的な支援措置を講じる。

○支援内容

＜脱線防止対策＞

①ATSの緊急整備：

ATS（地上及び車上設備）の新設・改良について、補助率嵩上げ（1／3⇒2／5）

②緊急保全整備事業の前倒し：

緊急保全整備事業で平成19～20年度に実施予定の事業を18年度に前倒し（補助率2／5：軌道強化が対象）

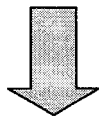
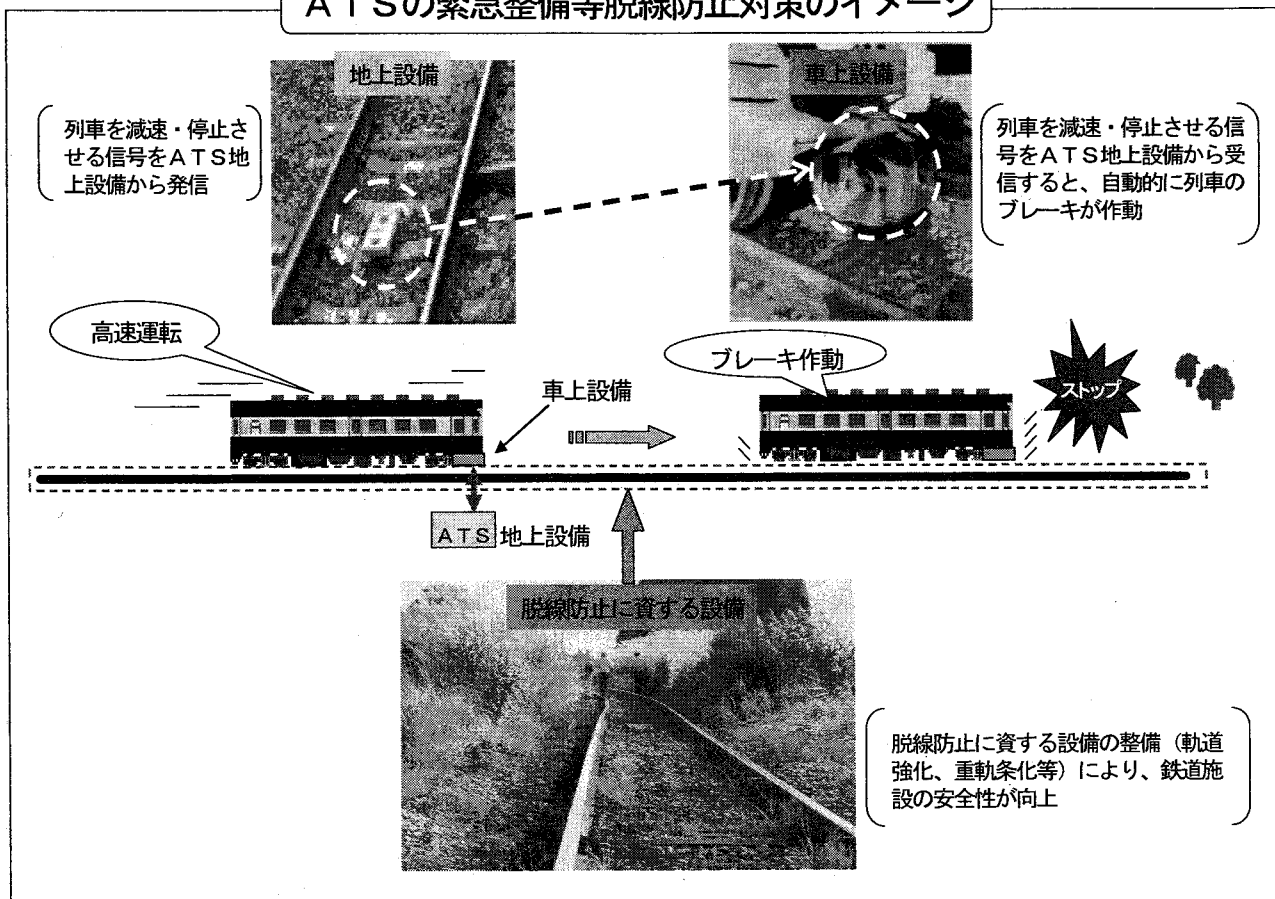
③緊急保全整備事業の追加：

特に脱線防止に資する設備を緊急保全整備事業に追加し補助率嵩上げ（1／3⇒2／5：重軌条化等が対象）

このほか、①について補助対象事業者の要件緩和（一定規模の黒字事業者の対象拡充）、モノレールの安全対策設備の補助対象化を図る。

(注)「緊急保全整備事業」：安全性緊急評価の結果を踏まえ平成16～20年度に緊急に改善を要する設備整備 に対する補助事業（ATS新設・改良、橋梁・トンネルの改修、軌道強化等）＜平成16年度より実施＞

ATSの緊急整備等脱線防止対策のイメージ



地方鉄道の安全運行の確保

【参考】法人税の特例措置の創設及び地方税の特例措置の拡充

○地方鉄道事業者がATS等の脱線防止設備を取得した場合における特例措置の創設及び地方鉄道の近代化設備に係る特例措置の拡充（法人税、固定資産税）

(2) 一般鉄道技術開発

[事業費：1,100百万円、国費：550百万円]

鉄道への応用等に係る基礎的、先導的技術開発について安全対策、環境対策等に係る技術開発の促進を図るため、研究に要する費用の一部を助成している。

平成18年度は、福知山線事故、新潟県中越地震による新幹線脱線を踏まえ、脱線及び震災時の被害軽減に関する試験研究・技術開発等を行う。

○ 技術開発内容

(鉄道総合技術研究所)

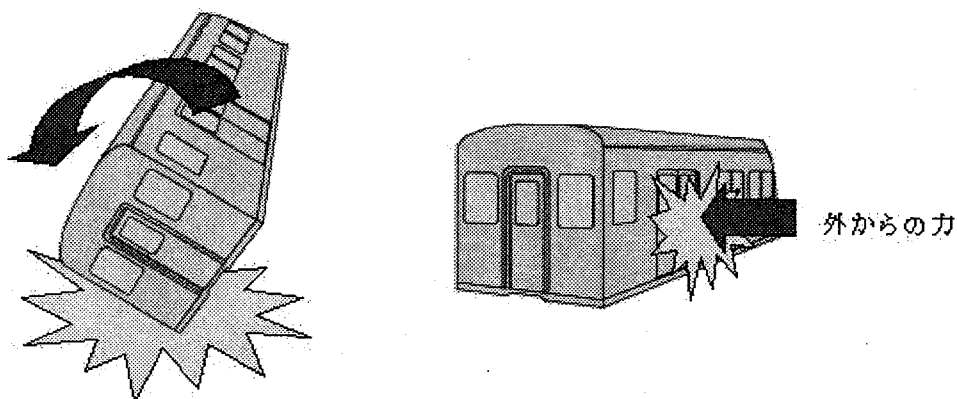
- ・鉄道の安全性の更なる向上に資する技術開発
- ・鉄道の治安及び安心の確保に関する技術開発
- ・鉄道の環境負荷の低減及び保守の効率化に資する技術開発

(技術研究組合)

- ・次世代障害物検知システムの技術開発

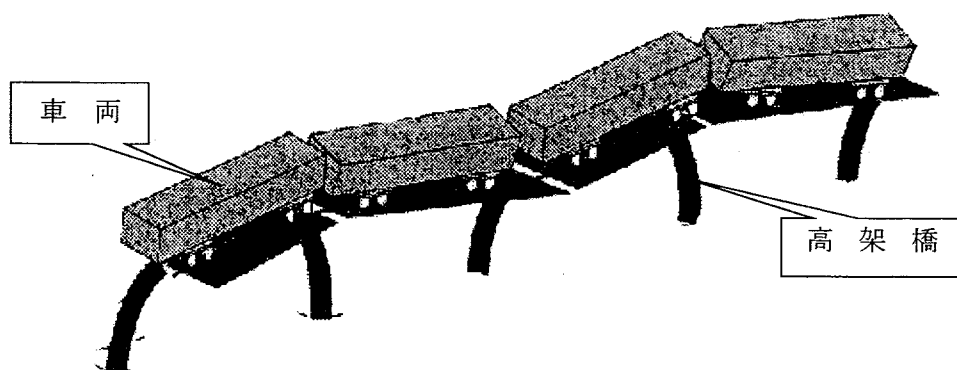
○ 研究テーマ例

【車両の衝突安全性向上に関する研究】



車両強度の検討例（試験のイメージ）

【地震時における鉄道構造物及び車両の走行への影響に関する研究】



地震時における高架橋と車両の「揺れ方」のイメージ例

(3) 鉄道駅耐震補強事業

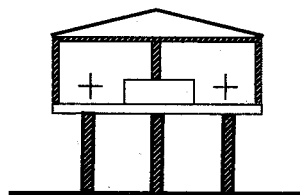
[事業費：1,500 百万円、国費：500 百万円]

今後発生が予測される大規模地震に備え、利用者や通行者等、不特定多数の利用する主要な鉄道駅部における耐震補強の緊急的实施を図る。

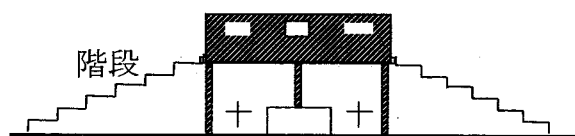
【耐震補強イメージ図】

(凡例)  耐震補強部

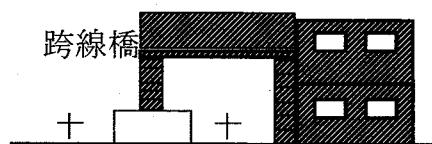
高架駅



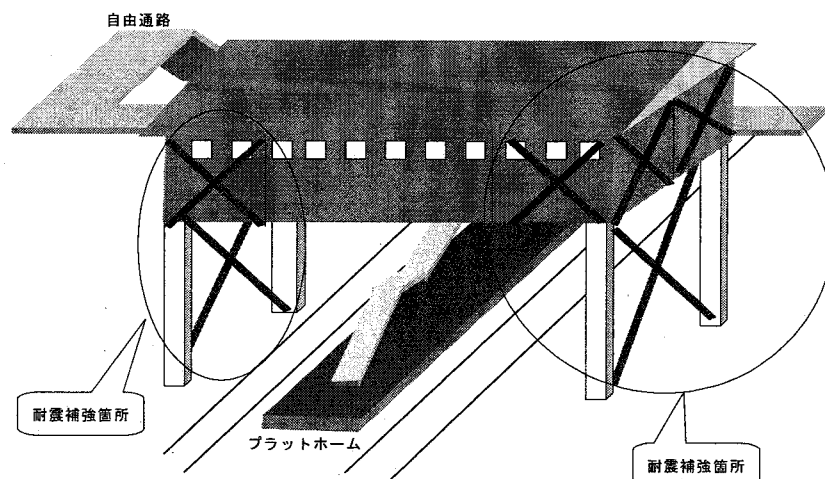
橋上駅



地平駅



【駅の耐震補強の例】 (鉄骨ブレース)



【参 考】 地方税の特例措置の創設

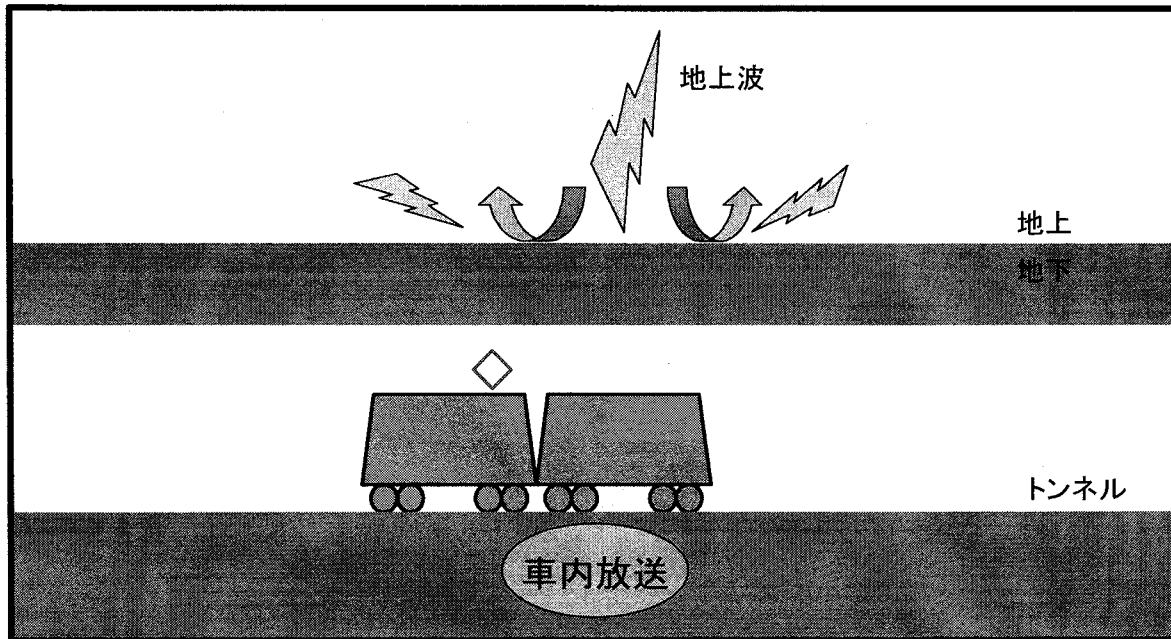
- 駅部に係る耐震補強工事により取得する資産に係る課税標準を5年間 $2/3$ に軽減。(固定資産税・都市計画税)

(4) 地下鉄等災害情報基盤整備事業

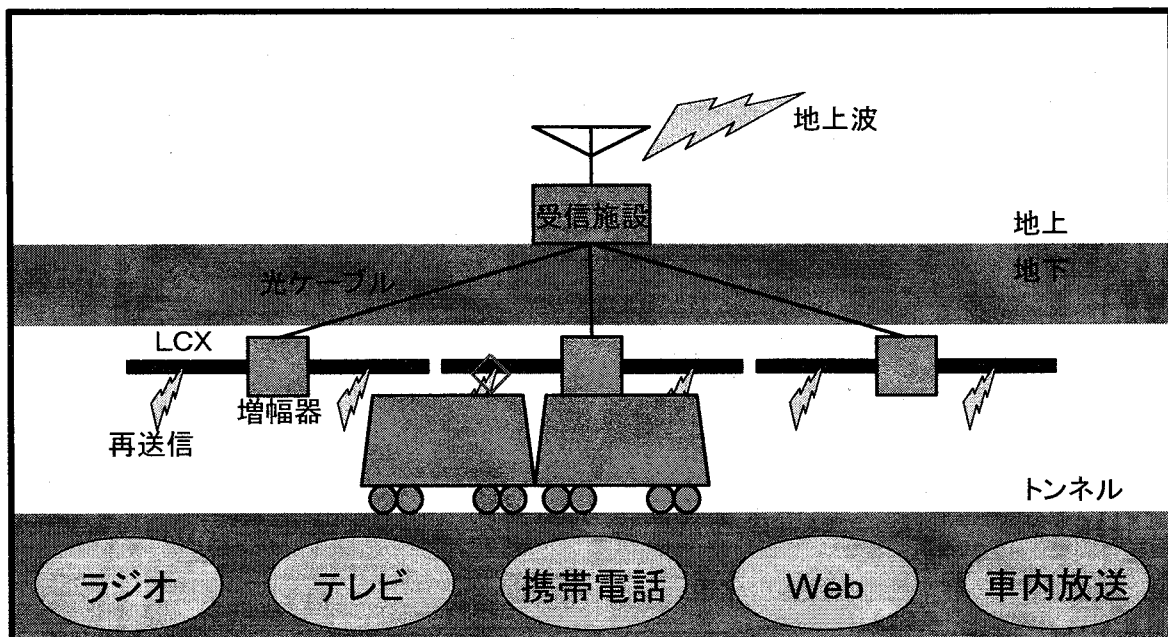
[事業費：600 百万円、国費：200 百万円]

今後発生が予測される大規模地震の発生時において、地下鉄等の電波遮蔽空間での情報不足から生じる混乱等による二次災害を回避するため、Web情報、携帯電話、ラジオ、テレビ等の地上と同等の災害情報を提供可能な再送信設備の緊急整備を図る。

【現状】



【整備後】



(5) 地下駅火災対策の実施

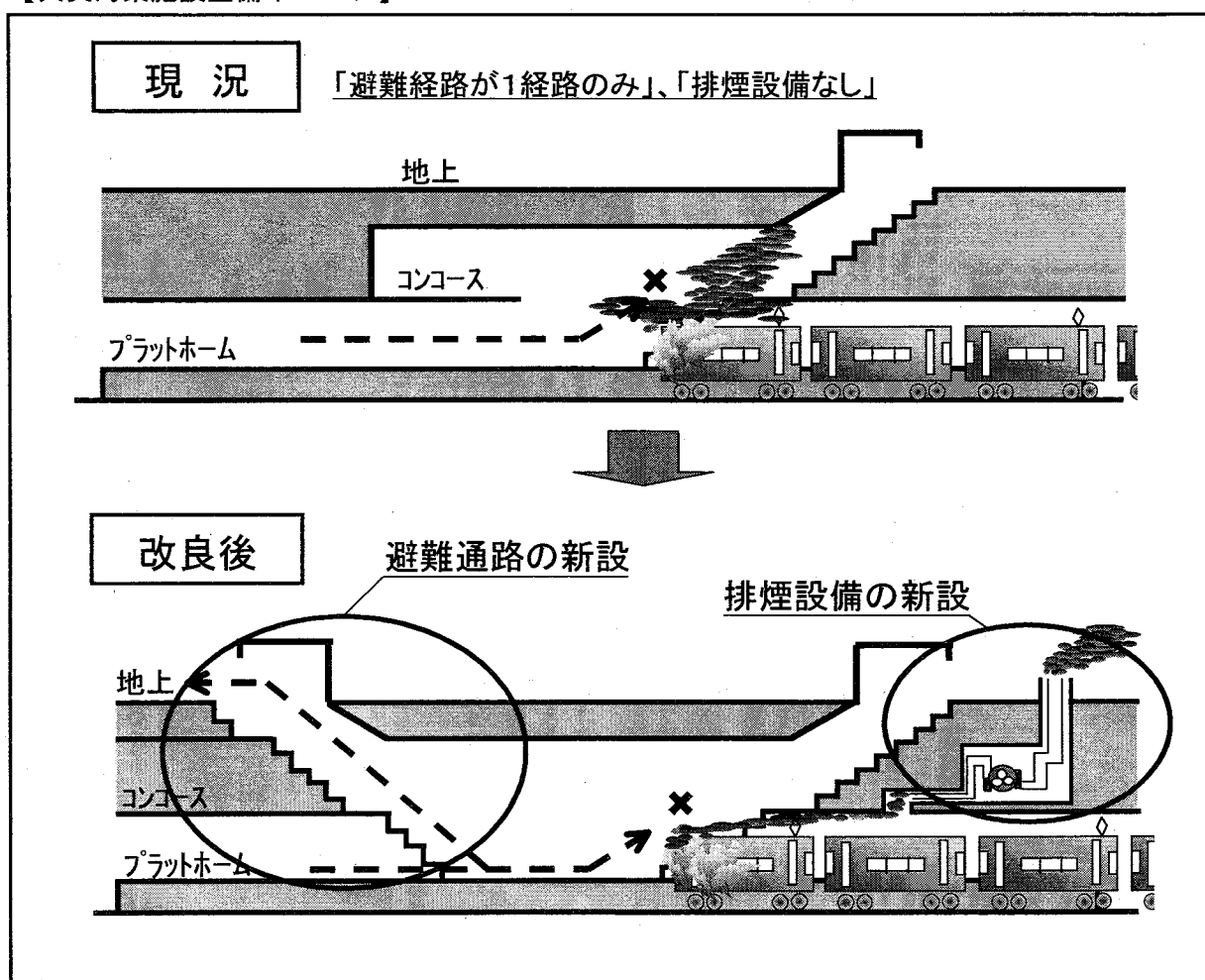
[事業費：9,900 百万円、国費：3,300 百万円]

平成15年2月に韓国で発生した地下鉄火災事故を踏まえ、地下駅における利用者の安全を確保するため「地下鉄道の火災対策基準」の制定前に建設され、同基準を満たしていない地下駅における火災対策施設のうち避難通路及び排煙設備の緊急整備を図る。

補助対象施設

- ① 地上への避難通路が一経路しかない地下駅において新設される避難通路。
- ② ホーム、コンコース等に排煙設備がない地下駅において新設される排煙設備。

【火災対策施設整備イメージ】



【参 考】 地方税の特例措置

- 既設の地下駅において緊急に整備する火災対策施設について、課税標準を5年間2/3に軽減。(固定資産税・都市計画税)

(6) 鉄道防災事業

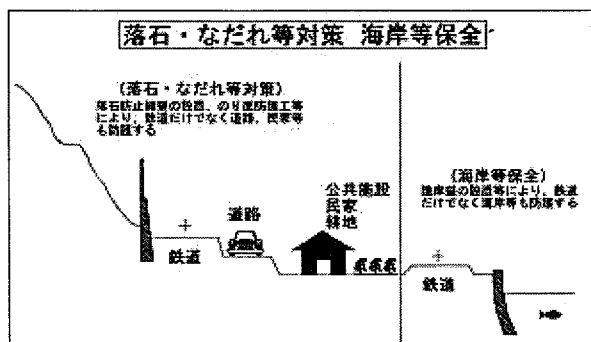
[事業費：1,317 百万円、国費：800 百万円]

① 落石・なだれ対策等

旅客会社等が実施する落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備であつて、その効果が単に鉄道の安全確保に寄与するのみならず、一般住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業を推進する。



【落石防止擁壁の一例】



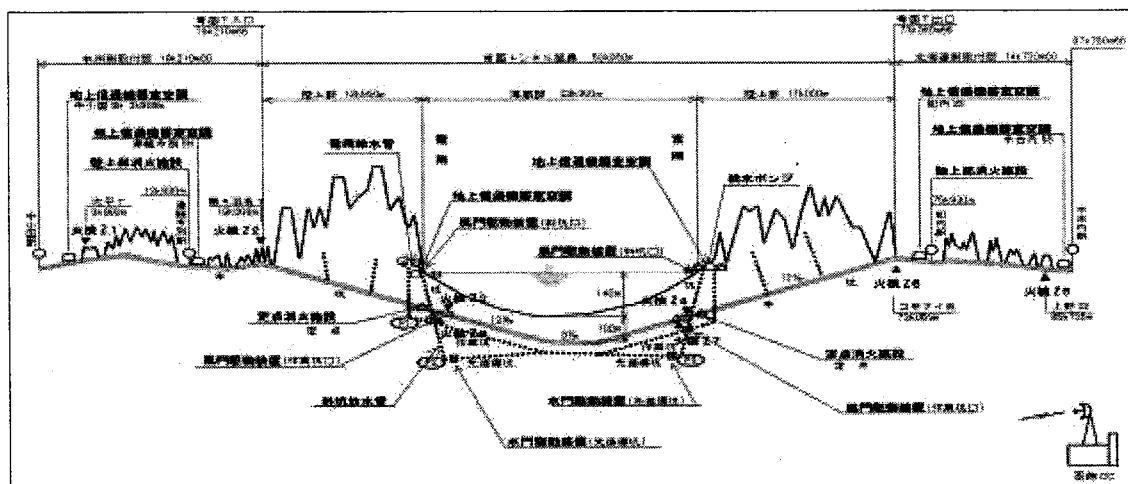
【鉄道防災事業の概念図】



【護岸壁の一例】

② 青函トンネルの改修

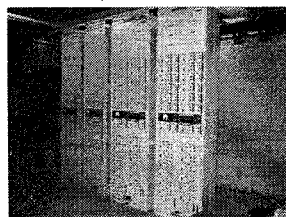
北海道と本州を結び、国土を一体化して本州と北海道内の人流・物流の円滑化を通じ国土の均衡ある発展、国民生活の安定等に大きく寄与している、青函トンネルの機能保全を図るための施設の改修事業を推進する。



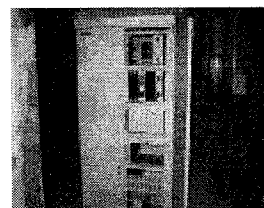
【青函トンネル縦断面図】



【函館指令センターの列車制御装置】



【ATC装置ユニット】



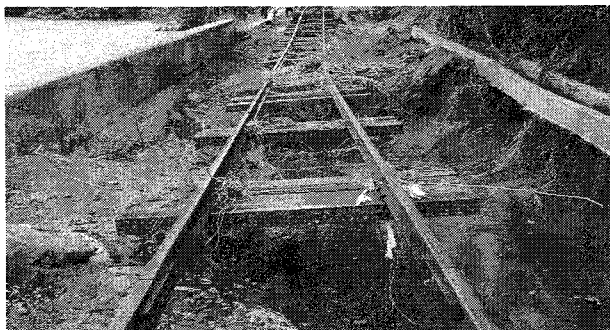
【CTC装置ユニット】

(7) 鉄道災害復旧事業

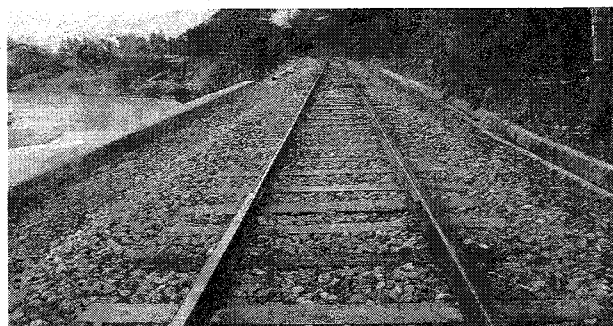
[事業費：272 百万円、国費：68 百万円]

経営の厳しい鉄軌道事業者が大規模災害を受けた場合、速やかな災害復旧を実施して運輸の安定及び民生の安全を確保する。

【長良川鉄道 平成16年10月に発生した台風による道床流出】



【復旧前】



【復旧後】

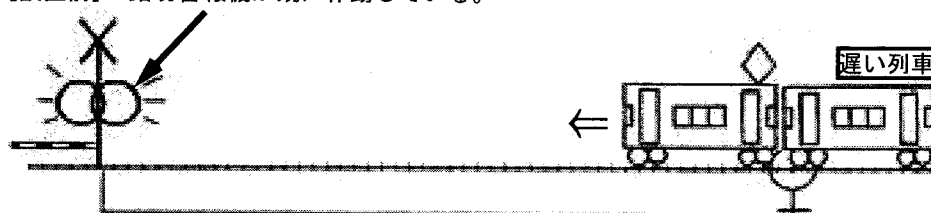
(8) 踏切道の改良

[事業費：645百万円、国費：244百万円]

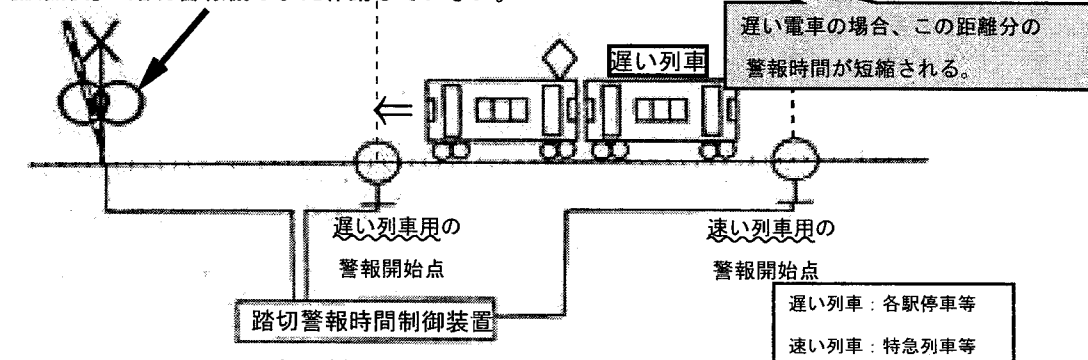
踏切道における事故防止と道路交通の円滑化を図るため、立体交差化や統廃合により除去できない踏切道について、踏切道改良促進法に基づき踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備を緊急的に整備する。

- ・踏切遮断機の整備
- ・開かずの踏切対策として、警報時間制御装置を整備
- ・第1種踏切（遮断機のある踏切）において、自動車の直前横断や立ち往生等による事故を防止するため、高規格化保安設備（大型遮断装置、二段型遮断装置、オーバーハング型警報装置、障害物検知装置）を整備

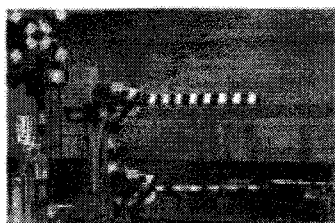
[設置前] 踏切警報機が既に作動している。



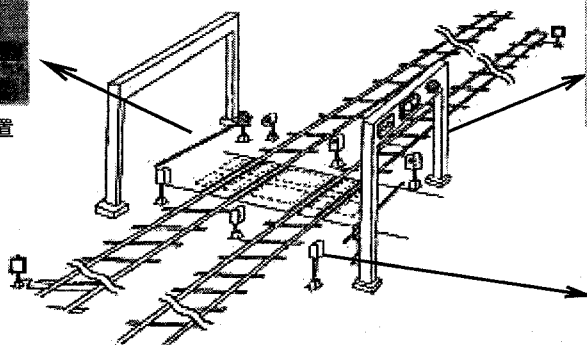
[設置後] 踏切警報機はまだ作動していない。



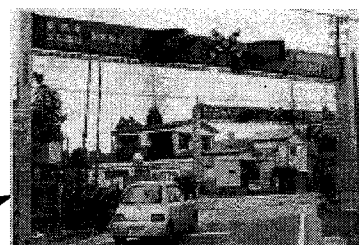
踏切警報時間制御装置のイメージ



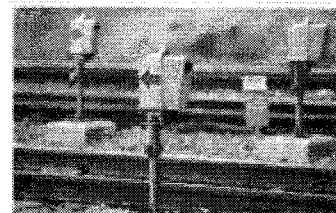
大型遮断装置＋二段型遮断装置



高規格化保安設備のイメージ



オーバーハング型警報装置



障害物検知装置

2. 魅力ある都市

都市における鉄道は、都市機能を支える社会資本であり、豊かで快適な都市生活を営む上で不可欠な、基幹的かつ必須の交通機関である。

毎日の快適でゆとりある通勤空間の実現や、国際都市としての競争力を強化するため、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線等の整備や周辺と一体的な駅整備による利便増進、地下鉄・ニュータウン鉄道や国際拠点空港へのアクセス鉄道等の高質な鉄道ネットワークの構築、都市整備と連携した鉄道駅の総合改善等による都市機能向上・活性化等を推進する。

(1) 都市鉄道の利便増進

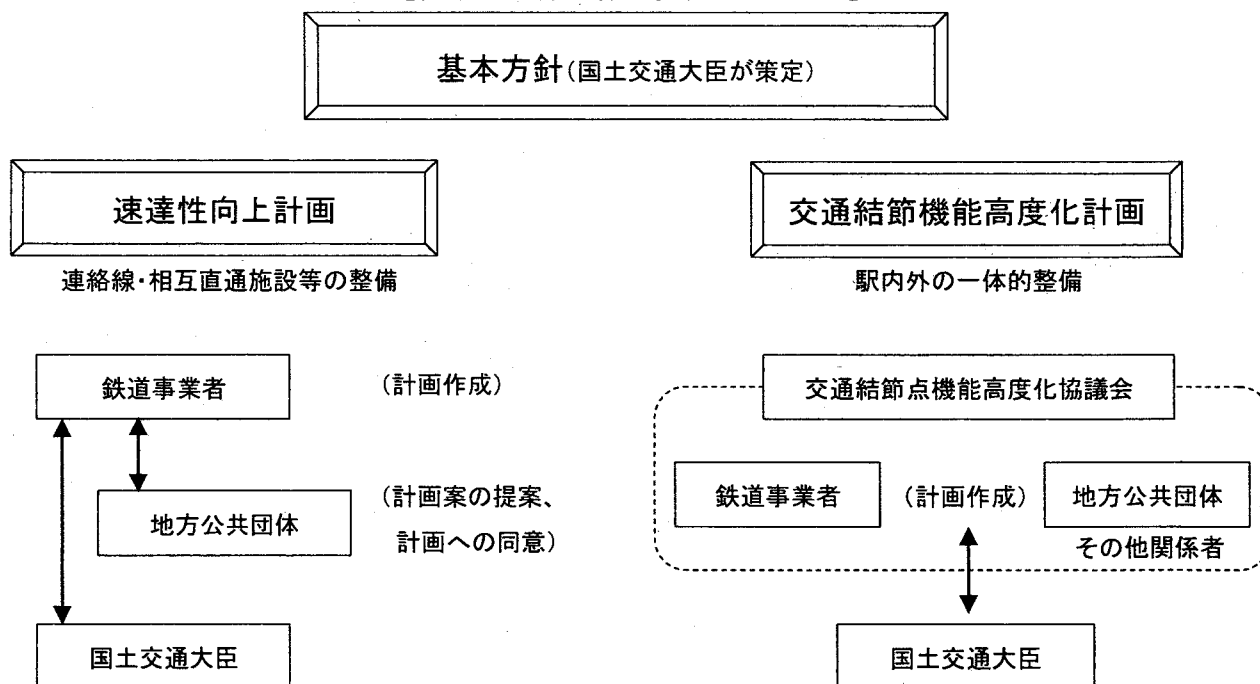
[事業費：3,522百万円、国費：1,174百万円]

概成しつつあるネットワーク（既存ストック）を有効活用した都市鉄道の利便増進のため、利用者・地域ニーズの反映及び錯綜する利害の調整の仕組みを活用し、連絡線等の整備による速達性の向上、周辺整備と一体的な駅整備を推進する。

○ 整備内容

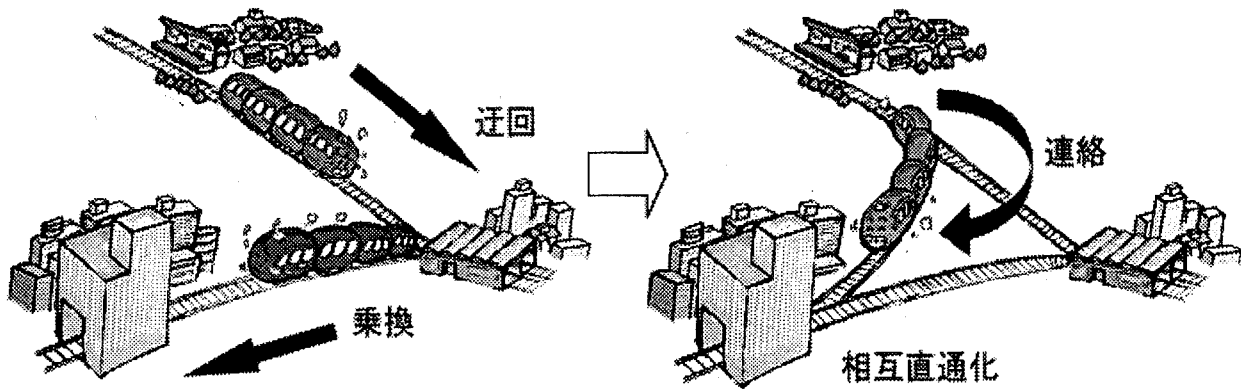
- ・ 既存の都市鉄道施設の間を接続する連絡線・相互直通施設等の整備
- ・ 交通結節機能高度化に資する駅の改良

【都市鉄道利便増進事業のスキーム】

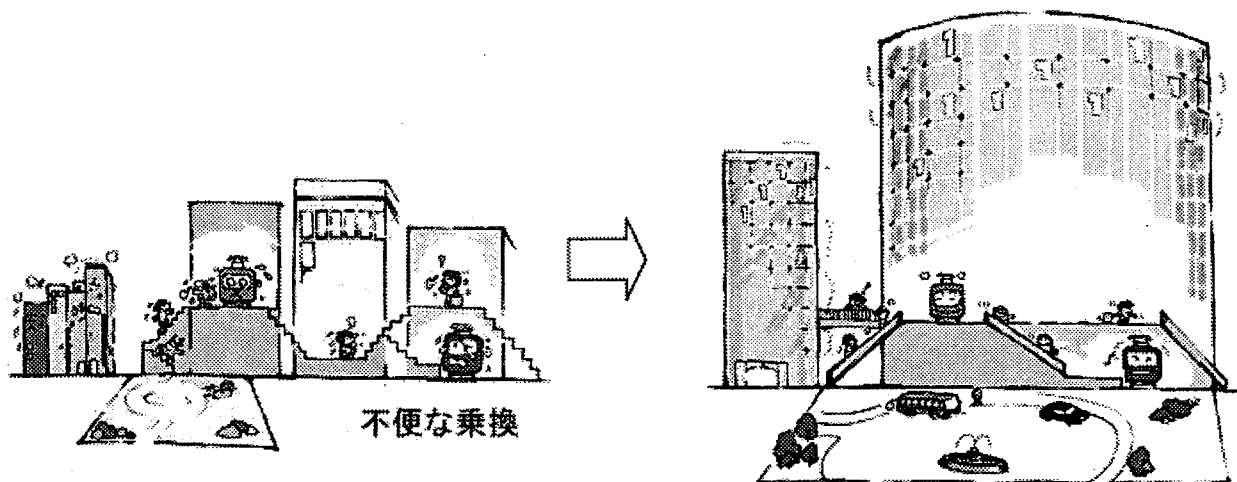


【都市鉄道利便増進事業のイメージ】

○速達性の向上



○駅施設の利用円滑化



(2) 地下高速鉄道の整備

〔事業費：88,109百万円、国費：32,908百万円〕

大都市圏における通勤・通学混雑緩和、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の活性化を図るなど、都市機能を再生し、魅力ある都市を創造するために地下高速鉄道の新線建設、大規模改良工事(バリアフリー化)、耐震補強工事を促進する。

- ・ 中之島高速鉄道(株)中之島新線をはじめとする、地下高速鉄道の整備を促進
- ・ バリアフリー対策として既設駅のエレベーター等の大規模改良工事を促進(別掲)

○整備中の路線

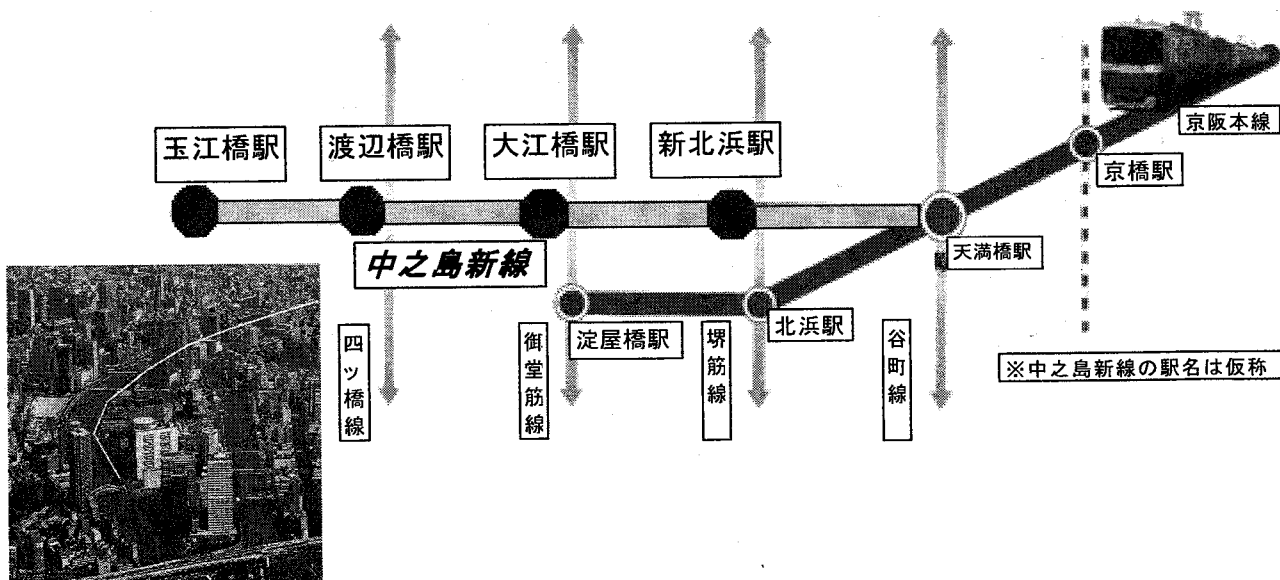
仙台市東西線(動物公園～荒井：14.4km)
横浜市4号線(日吉～東山田・川和町～中山：6.0km)
名古屋市6号線(野並～徳重：4.1km)
大阪市8号線(井高野～今里：12.1km)
中之島新線(天満橋～玉江橋：2.9km)
西大阪線(西九条～難波：3.4km)

【中之島新線の例】

平成20年度完成予定

整備効果

- ・ 大阪の東西都市軸を形成し、都市機能の充実と効率的な都市活動を支援
- ・ 鉄道交通ネットワーク充実により、都市拠点の広域連携を形成



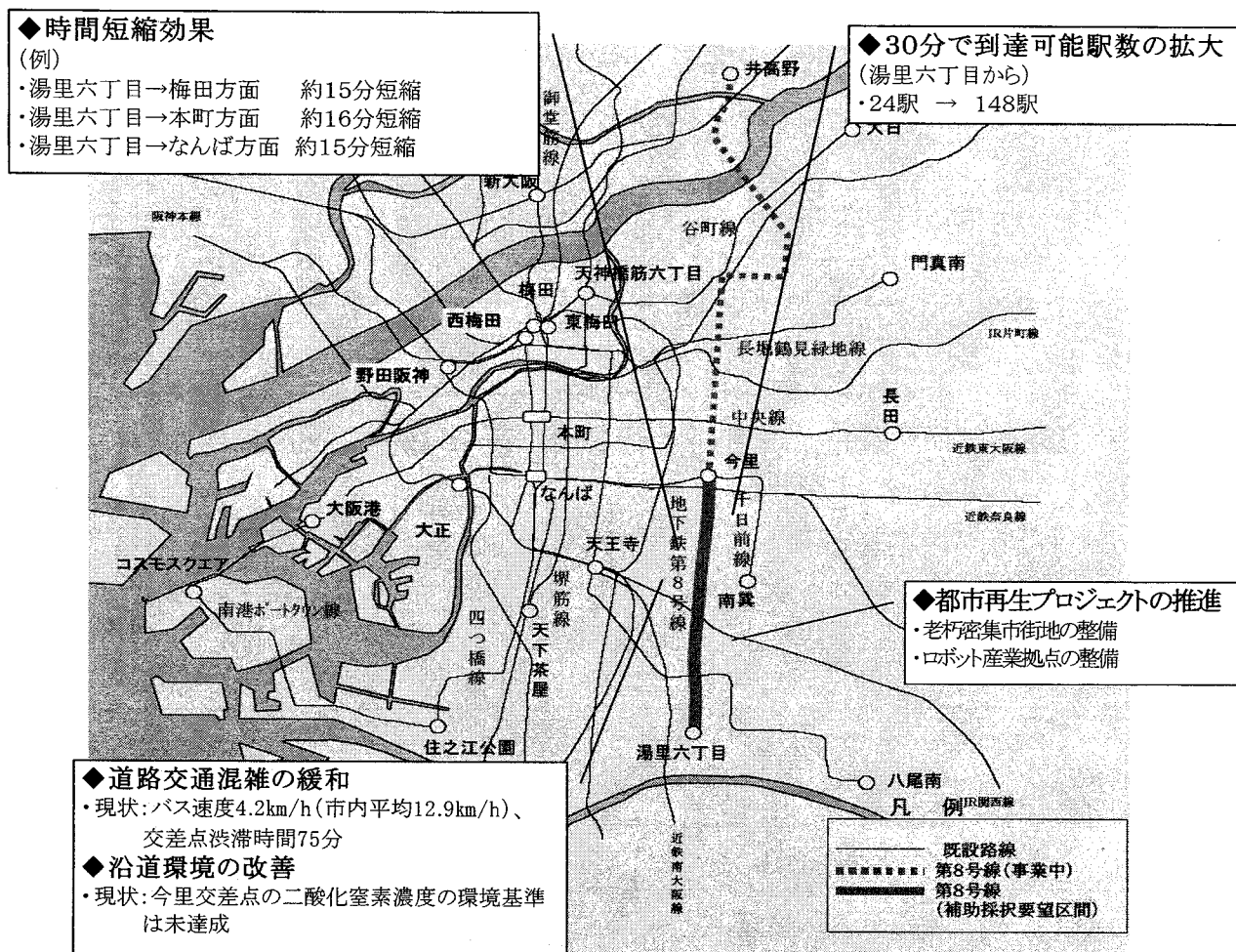
○新規事業：大阪市8号線（今里～湯里六丁目）

高度に集積した既成市街地から発生する輸送需要に対処し、沿線道路の交通混雑の緩和を図るとともに、既設路線との結節による鉄道ネットワークの拡充による交通利便性の向上及び沿線地域の活性化を図る。

総建設費：1, 314億円

建設キロ：6.7km

工事期間：平成18年度～平成27年度



(3) ニュータウン鉄道等の整備

〔事業費：27,080百万円、国費：5,865百万円〕

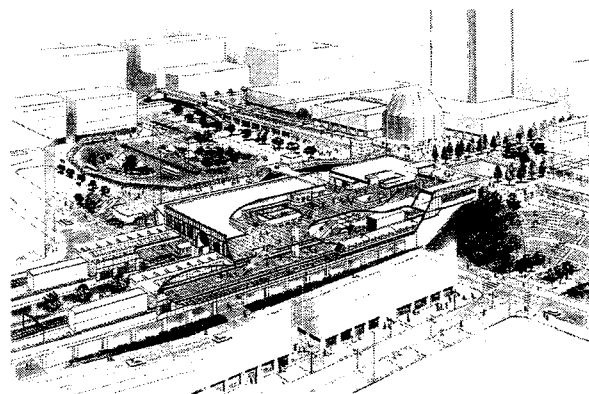
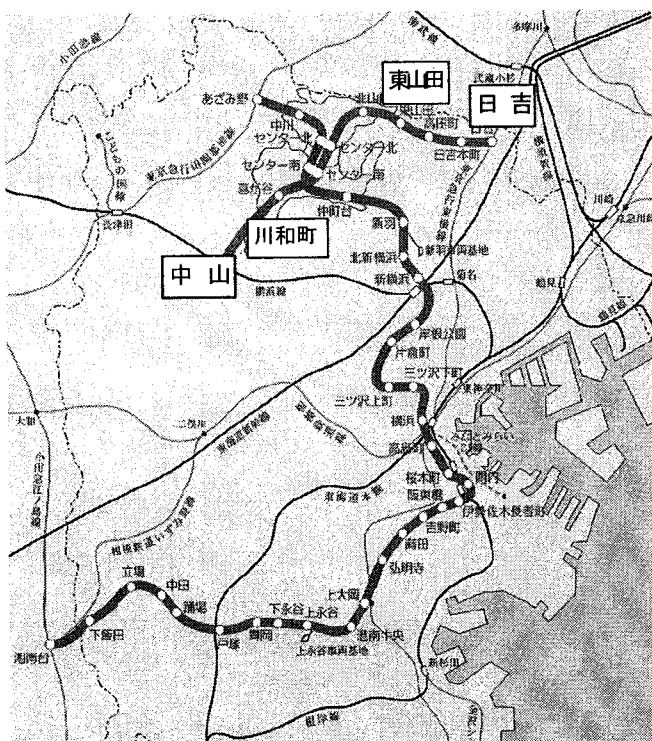
① ニュータウン鉄道の整備

ニュータウン事業を推進し、快適で魅力ある居住空間を創造するためには、ニュータウン鉄道の整備は不可欠である。これにより沿線住民の良質な公共交通機関を確保し、利便性の向上を図るとともに、駅等交通結節点を中心とした沿線地域のまちづくりを促進するなど都市機能の向上・活性化を図る。

○ 整備中の路線

- ・ 横浜市4号線(東山田～川和町：7.1 km)

【横浜市4号線】



【センター北駅イメージ】

②空港アクセス鉄道の整備

空港の国際化、利用の広域化が進展し、国際航空旅客も急増する中で、国際競争力のある都市の形成に必要な交通基盤整備の一環として空港アクセス鉄道の整備を推進する。

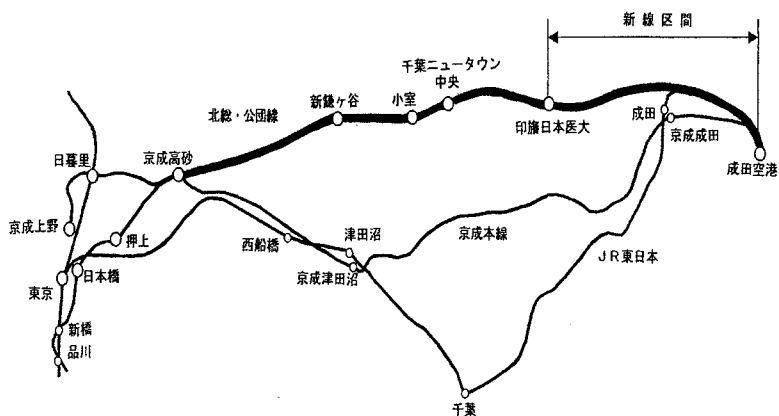
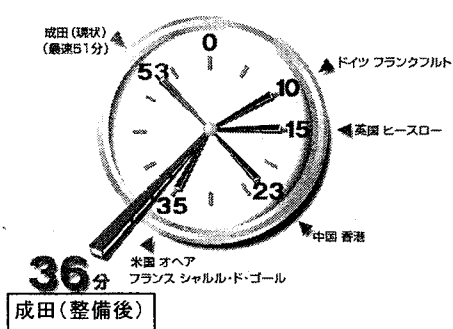
○整備中の路線

- ・ 成田高速鉄道アクセス（株）
成田高速鉄道アクセス線（印旛日本医大～成田空港：19.1km）
- ・ 仙台空港鉄道（株）
仙台空港線（名取～仙台空港：7.2km）

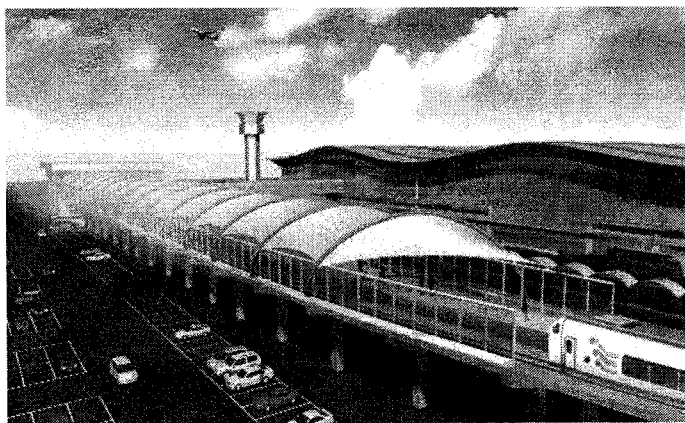
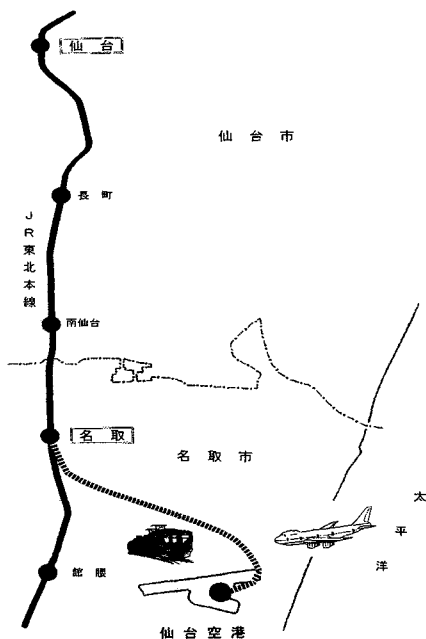
【成田高速鉄道アクセス線】

（世界の主要空港と都心との

鉄道アクセス所要時間）



【仙台空港線】



【仙台空港駅イメージ】

(4) 幹線鉄道の活性化(旅客線化)

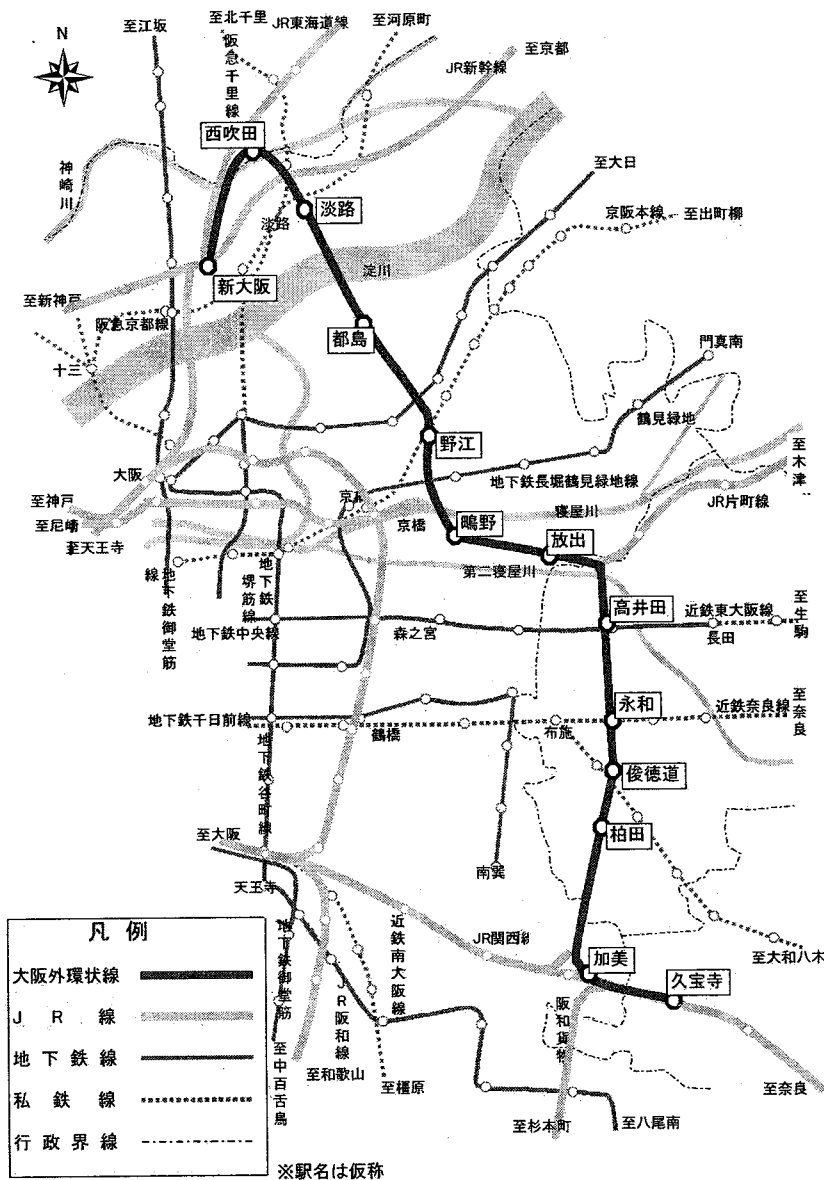
〔事業費： 7,230百万円、国費：937百万円〕

既存ストックの有効活用を図る観点から、大都市圏における貨物鉄道線を旅客線化し、効率的な鉄道整備を実施することにより、沿線地域の通勤・通学輸送を確保するとともに、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の都市機能の向上・活性化を図る。

○整備中の路線

- ・大阪外環状鉄道(株)大阪外環状線(新大阪～久宝寺：21.9 km)

大阪外環状線鉄道路線図



(5) 乗継の円滑化

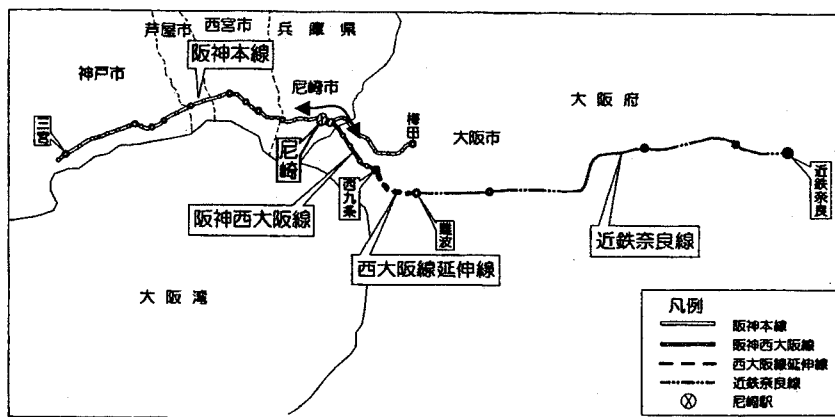
[事業費：1,025 百万円、国費：205 百万円]

鉄道路線間及び鉄道とバスの乗継負担を軽減するために、相互直通運転化等の事業を実施し、旅客の利便性の向上を図る。

○継続事業：尼崎駅他（阪神電気鉄道）

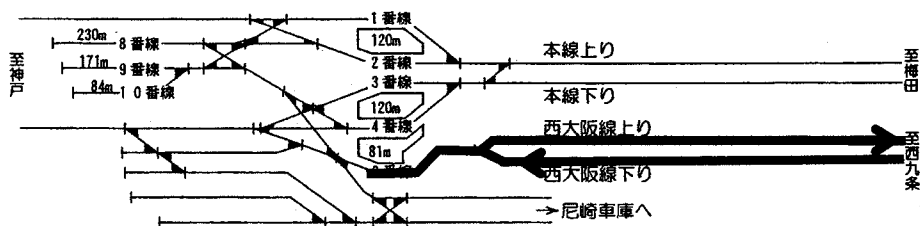
○新規事業：西桑名駅（三岐鉄道）

【阪神本線・西大阪線と近鉄奈良線の相互直通運転化事業の例】

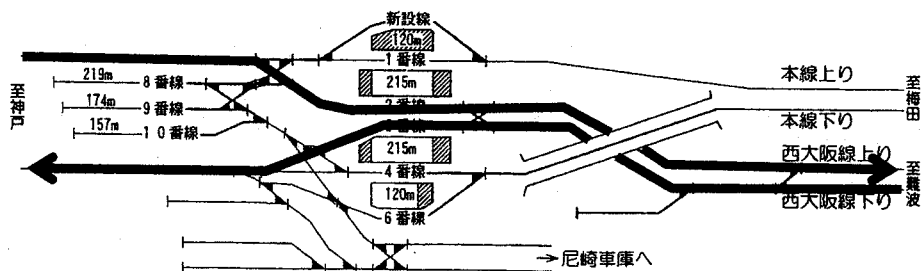


尼崎駅概要図

整備前



整備後



阪神本線と西大阪線との接続駅となっている尼崎駅の配線変更等を行うことにより、阪神本線・西大阪線と近鉄奈良線の相互直通運転化がなされ、神戸方面から奈良方面への乗換なしの移動が可能となる。

(6) 鉄道駅の総合的な改善

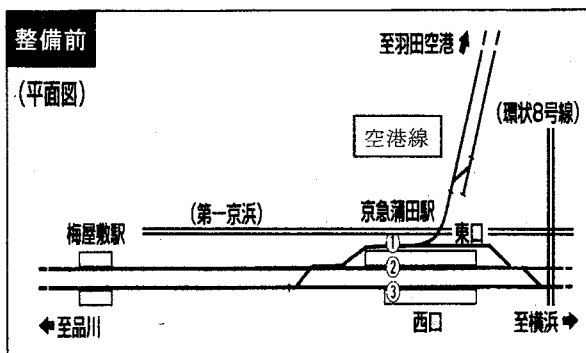
[事業費：5,805 百万円、国費：1,161 百万円]

鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善する。

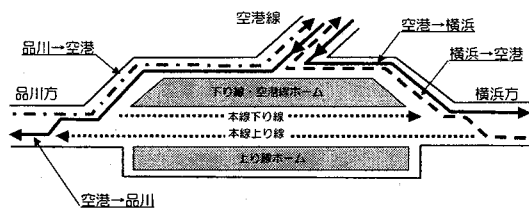
○継続事業：横浜駅（京浜急行電鉄）、京急蒲田駅（京浜急行電鉄）
日暮里駅（京成電鉄）、三日市町駅（南海電気鉄道）
下井草駅（西武鉄道）、東長崎駅（西武鉄道）

○新規事業：江古田駅（西武鉄道）

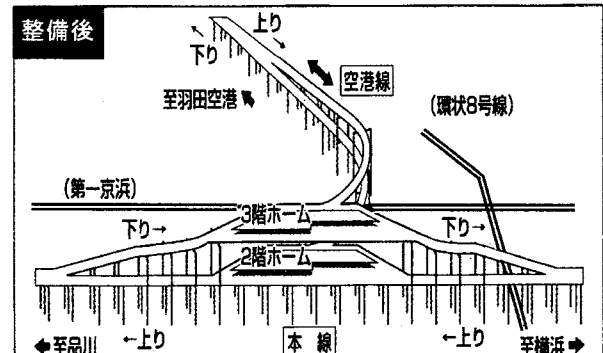
【京急蒲田駅（京浜急行本線）の事例】



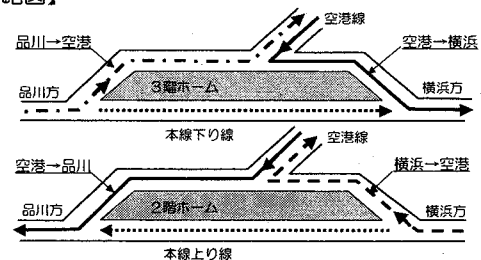
【配線略図】



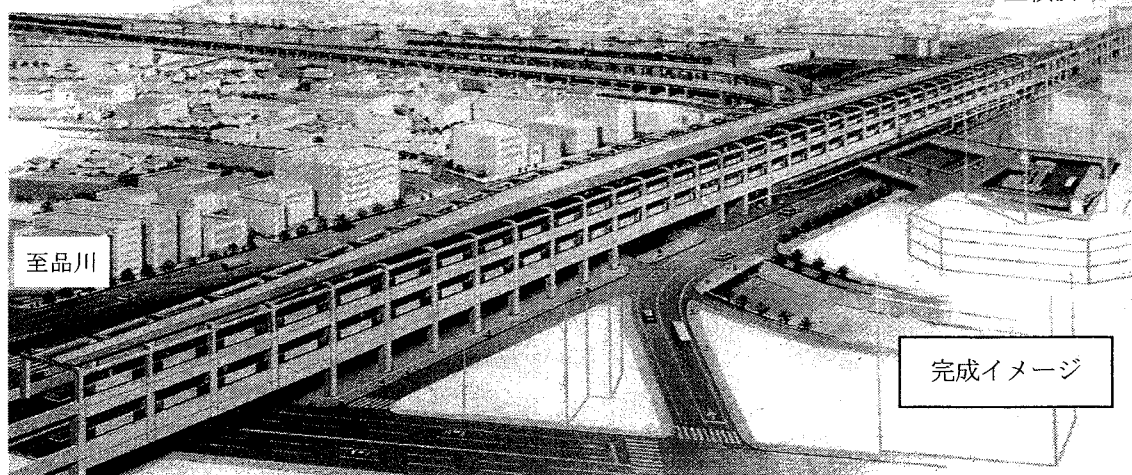
至羽田空港



【配線略図】



至横浜



3. 個性と工夫に満ちた地域社会

国土の骨格となる広域交通機関の整備、地域の活性化や地域間の連携強化、地域経済基盤の強化等を促進するため、高速輸送体系の形成を促進する。

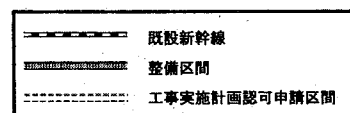
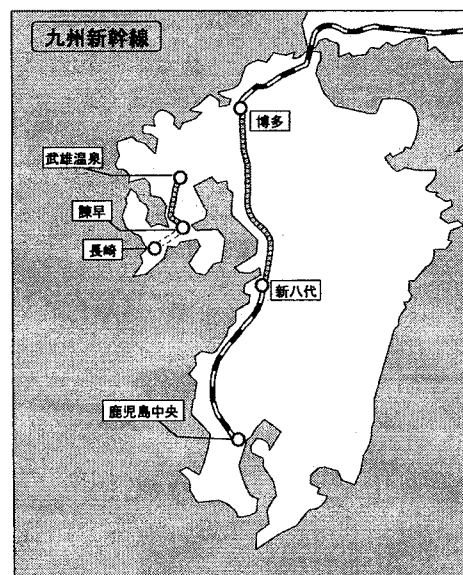
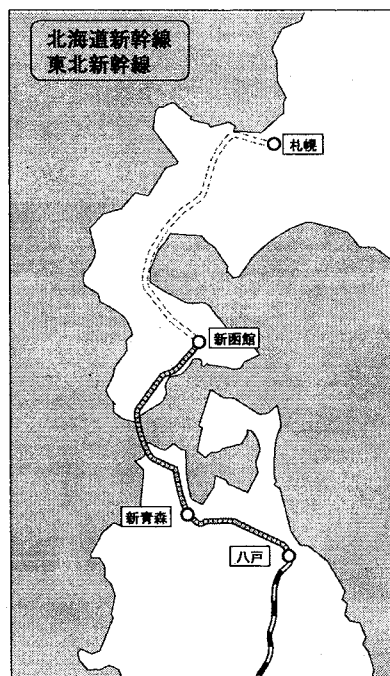
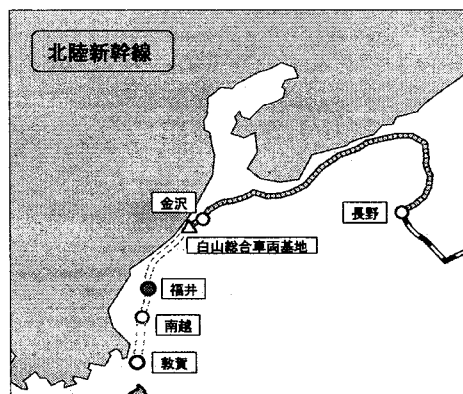
(1) 新幹線鉄道整備事業

[事業費：246,000百万円、国費：78,719百万円]

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。

○ 整備区間（平成16年12月 政府・与党申合せ）

- ・北海道新幹線 新青森・新函館間
- ・東北新幹線 八戸・新青森間
- ・北陸新幹線 長野・白山総合車両基地間、
福井駅部
- ・九州新幹線 博多・新八代間、
武雄温泉・諫早間



整備新幹線の効果

大幅な時間短縮効果

九州新幹線(新八代～鹿児島中央間)

博多～鹿児島中央間

開業前

3時間40分

開業後

2時間10分

北陸新幹線(高崎～長野間)

東京～長野間

開業前

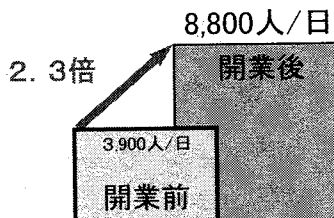
2時間56分

開業後

1時間23分

大幅な利用者の増加

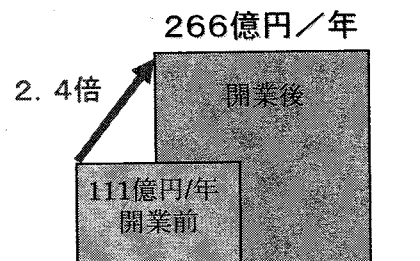
九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)で
旅客数が増加



開業前後1年間の在来線特急・新幹線の
利用者数

大きな地域経済への波及効果

東北新幹線(盛岡・八戸間)により
観光消費額が増加

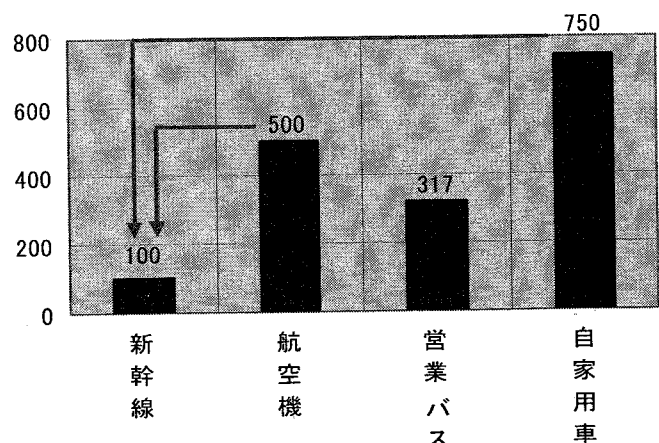


地球環境に優しい交通機関

(新幹線を100とした場合)

CO₂排出量(1人を1km運ぶ場合)

航空機の1/5, 自家用車の1/8



(2) 在来幹線鉄道の高速化

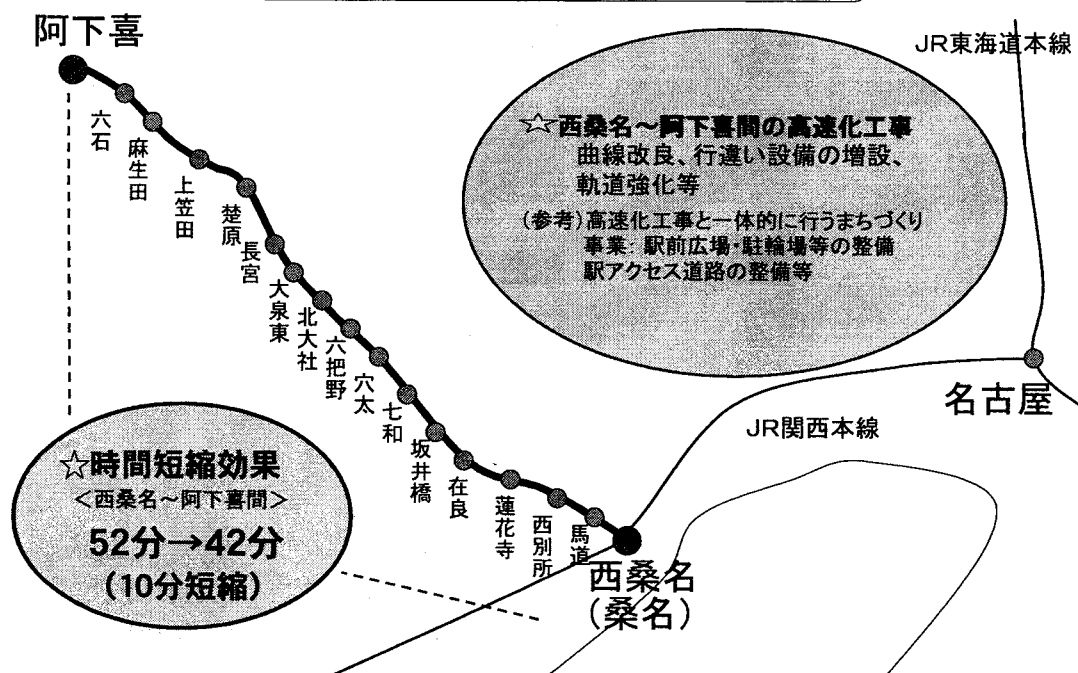
[事業費：1,350百万円、国費：360百万円]

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の高速化を図る。また、駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した在来線の高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図る。

○ 整備路線

- ・北勢線 西桑名・阿下喜間(まちづくり事業と連携)
- ・宇野線・本四備讃線 岡山・児島間(まちづくり事業と連携)

三岐鉄道北勢線の高速化事業



(3) 整備新幹線建設推進高度化等事業

[事業費：3,500百万円、国費：3,500百万円]

整備新幹線の未着工区間における設計・施工法等調査や整備新幹線の整備効果を高めるための軌間可変技術調査などを行う。

○ 実施調査内容

- ・未着工区間における所要の調査（設計・施工法等調査、経済設計調査等）
- ・軌間可変技術に関する調査

(4) L R Tシステムの整備

[事業費：2,840百万円、国費：710百万円]

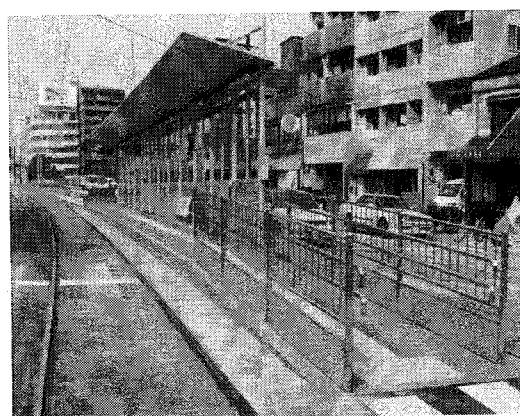
速達性に優れ、バリアフリーや環境にも優しい利用者本位の交通体系の構築を促進する観点から、まちづくりと連携したL R Tシステムの整備を推進するため、低床式車両その他L R Tシステムの構築に不可欠な施設の整備を行う鉄軌道事業者に対し、その費用の一部を地方公共団体と協調して補助する。

○ 支援内容

- ・補助対象施設：低床式車両(L R V)、停留施設、レール(制振軌道)、変電所の増強、車庫の増備、I Cカードシステム、相互直通化のための施設
- ・補 助 率：1／4



低床式車両(L R V)の導入



停留施設の整備



I Cカードシステムの導入



レールの制振性の向上

(5) 地方鉄道の再生等

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、その経営は厳しい状況にあるが、地域の重要な交通機関としての役割を担っており、地方鉄道再生に向けた利便性向上施策等の推進を図る。

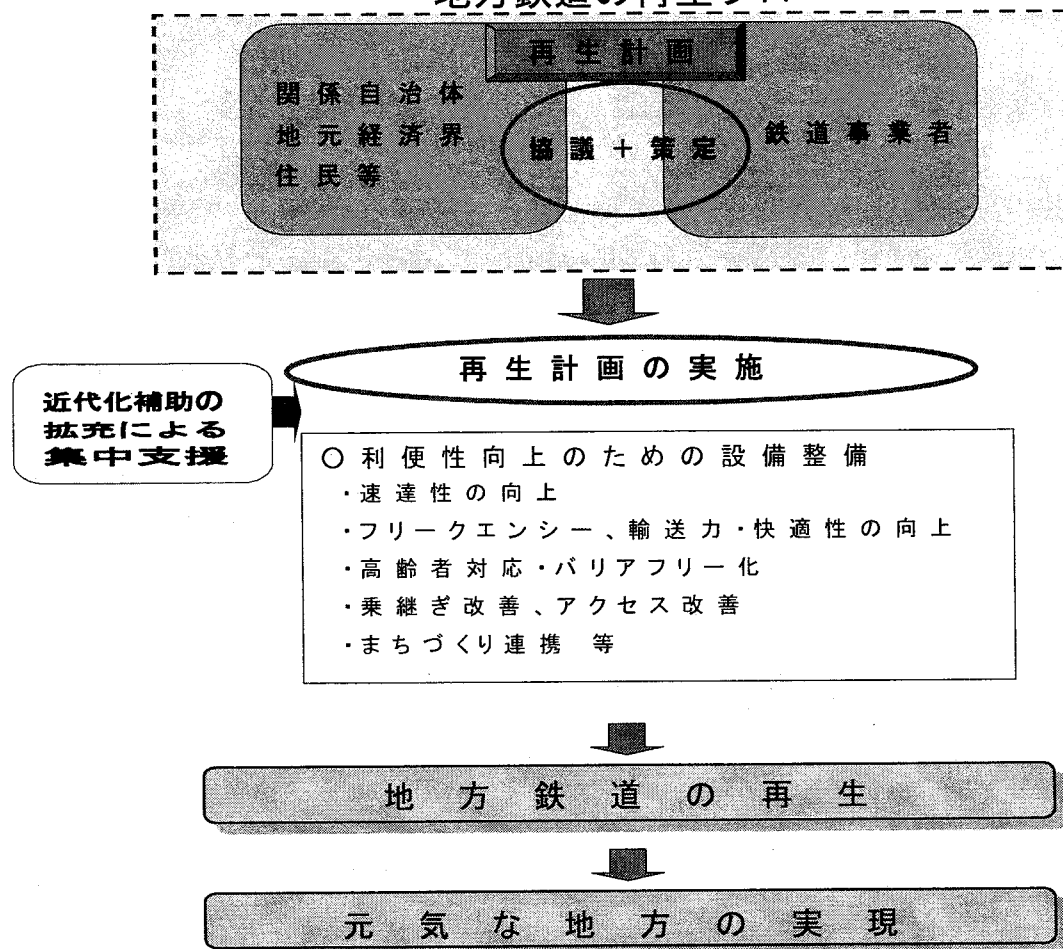
① 鉄道軌道近代化設備整備費補助金 [事業費： 9,514 百万円の内数、国費： 3,225 百万円の内数]

地方鉄道の再生に向け、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、近代化補助の重点的かつ効果的な支援により、その推進を図る。

○ 支援内容

- ・再生計画の実現に著しい効果が期待できる設備整備について補助率嵩上げ（車両の増備・更新、行違い設備の新設・改良、出改札の新設・改良、駅舎の改良、ホームの新設・延伸、P & R 駐車場・駐輪場整備、新駅設置、部分的複線化：補助率 1 / 3）
- ・再生計画に基づき補助採択された事業について、計画期間中に限り黒字転換事業者を補助対象化

地方鉄道の再生フロー



② 地方鉄道新線運営費補助金

[事業費： 85 百万円、国費： 34 百万円]

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助成する。（対象路線：土佐くろしお鉄道）

4. 公平で安心な高齢化社会・少子化対策

鉄道駅等におけるバリアフリー化を推進することにより、高齢者、障害者、妊婦、子供連れの人等すべての人々が安全で安心して利用できる鉄道の整備を推進する。

鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

[事業費：46,440百万円、国費：11,552百万円]

鉄道駅におけるエレベーター等の設置による段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化設備の整備を推進し、移動制約者等の円滑な移動を確保する。

【整備目標】

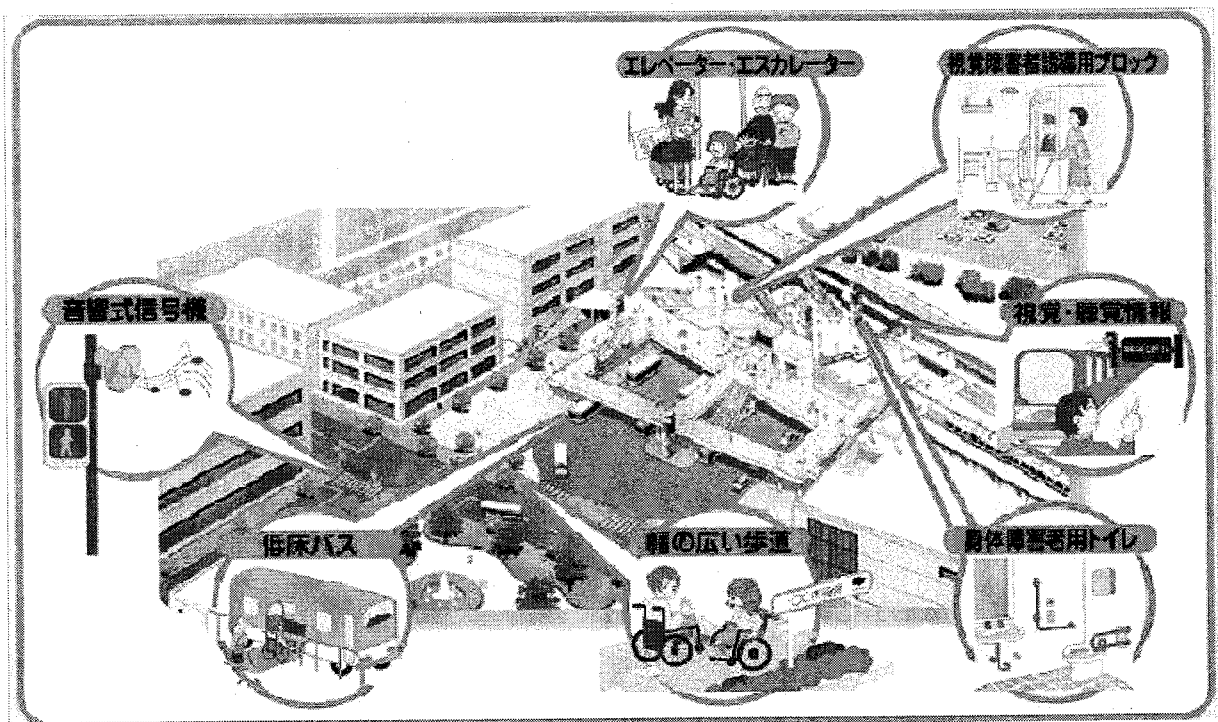
①交通バリアフリー法に基づく基本方針

1日当たりの平均利用者数が5千人以上の鉄道駅等について、平成22年までに、原則として全ての駅をバリアフリー化することを目指す。

②社会資本整備重点計画

1日当たりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設(鉄道駅等)について、平成19年度に段差解消率を7割強、視覚障害者誘導用ブロックの整備率を8割強とする。

【鉄道駅とその周辺における連続したバリアフリー環境のイメージ】



5. 循環型社会の構築・地球環境問題への対応

物流の効率化、環境対策の推進を図るため、主要幹線鉄道の貨物輸送力の増強等のモーダルシフトに資する貨物鉄道の整備を進める。

山陽線鉄道貨物輸送力の増強

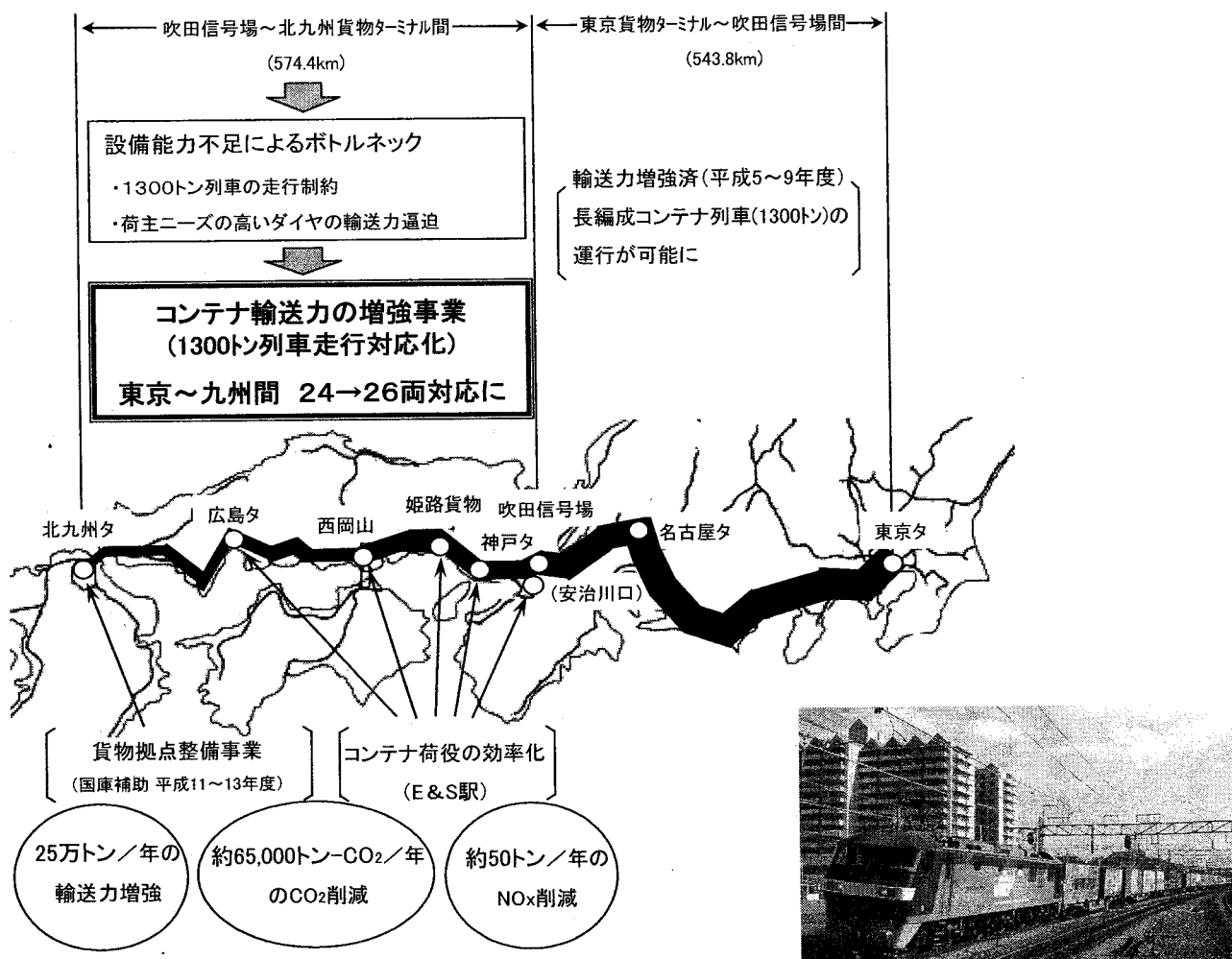
[事業費：897百万円、国費：269百万円]

山陽線において、東京～福岡間など荷主の輸送需要が旺盛な区間・ダイヤ（夕刻～深夜帯発列車）を中心として、コンテナ列車の増結による輸送力増強を行うことにより、長距離輸送における鉄道利用を通じた物流コスト節減を図るとともに、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進し、京都議定書に対応した地球温暖化問題(CO₂)や道路環境問題(NOx)の解決を図る。

○ 整備内容

山陽線において貨物列車の長編成走行化(1,300 トン)を図る上での制約要因となっている変電設備の増強や待避線延伸等の工事を実施。

【東海道・山陽線における貨物鉄道整備の状況】



6. 技術開発

次世代の新しい輸送システムの構築および交通機関の高速化・快適化等の利用者の利便の向上に資する技術開発を促進する。

(1) 超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）技術開発 [事業費：3,474百万円、国費：723百万円]

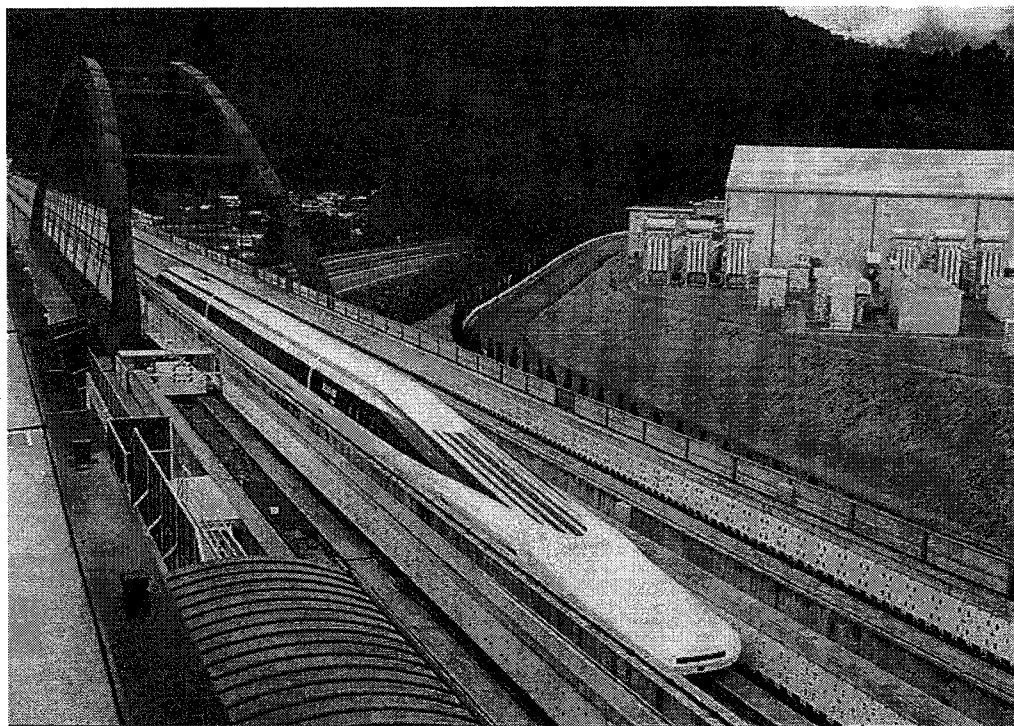
超電導磁気浮上式鉄道は、次世代の超高速大量輸送システムの実現を目指して技術開発が進められている鉄道であり、その高速性により我が国の経済・社会構造を抜本的に変革する可能性のある交通機関である。

山梨県内に建設された実験線において、平成9年度から実用化に向けた走行試験を開始し、現在、長期耐久性の検証、メンテナンスを含めたコスト低減等を重点に、技術開発を進めている。

[技術開発の目標]

- ① 高速性の目標：営業最高速度500km/h（実験線最高速度550km/h以上）
- ② 輸送力・定時性の目標：ピーク時間当たり1万人程度（片道）
- ③ 経済性の目標：採算性を踏まえたシステムの経済性を確立

[参考] 平成15年12月2日、最高速度（有人走行）581km/hを記録

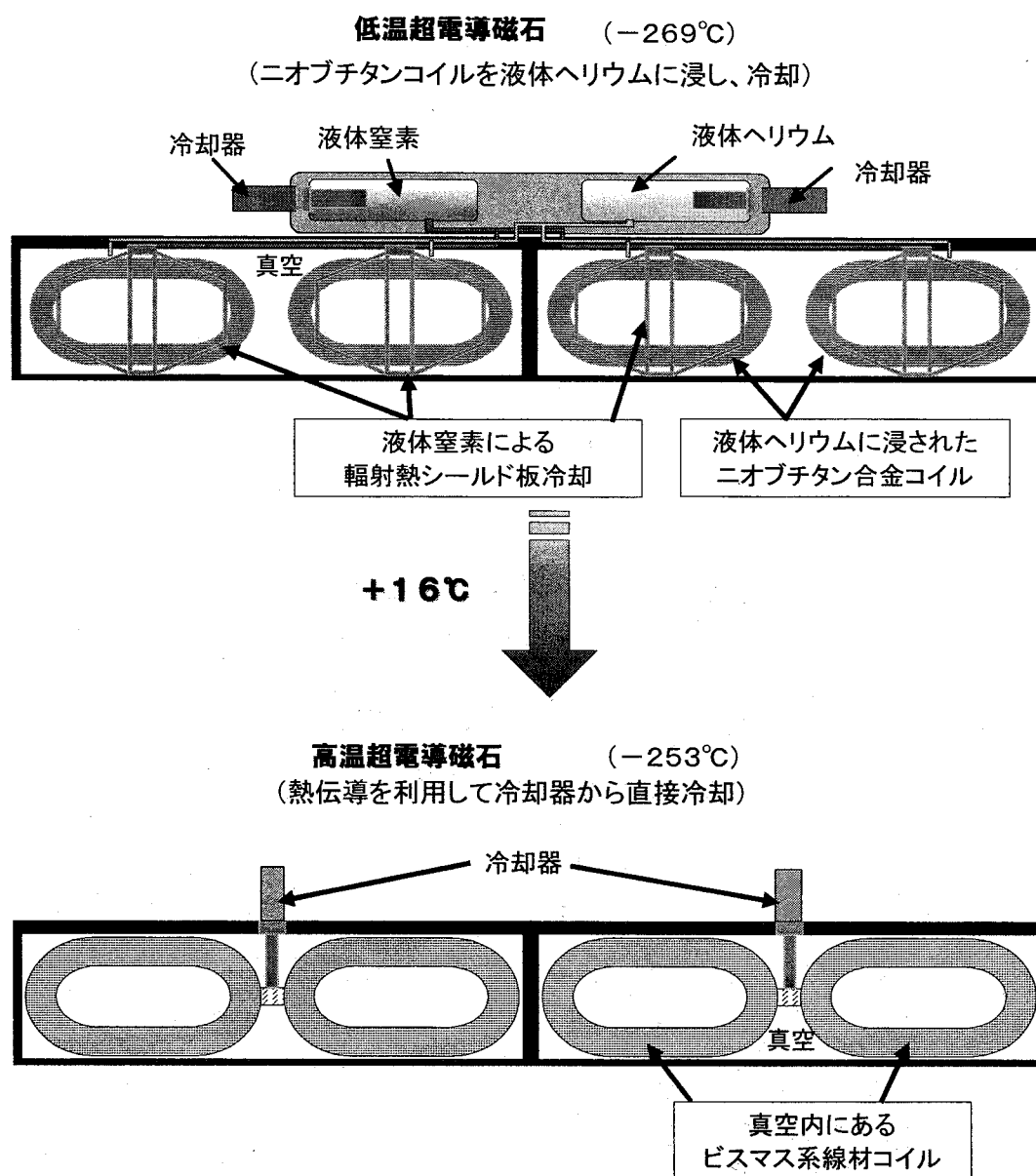


走行試験中の超電導リニア車両

(2) 高温超電導磁石等高度化技術開発

[事業費：200百万円、国費：100百万円]

リニア車両の超電導磁石は、超電導状態にするためのコイル等の冷却に液体ヘリウムを使用しているが、平成16年度から、冷却に液体ヘリウムを使用しないこと等により、一層のコスト低減が期待される高温超電導磁石及びこれに対応した地上に設置する推進・浮上・案内兼用方式コイル (PLG: Combined Propulsion, Levitation and Guidance System) 等の技術開発を進めている。



リニア用の高温超電導磁石の技術開発のイメージ

(3) 軌間可変電車 (フリーゲージトレイン) 技術開発

フリーゲージトレインは、標準軌(1,435mm)の新幹線と狭軌(1,067mm)の在来線との間で直接乗り入れができるよう、車輪の左右間隔を軌間(ゲージ)に合わせて自動的に変換することができる。そのため、利用者の乗り換え負担を解消することができ、また、既設の線路も改軌する必要がないことから、既存の施設を有効に活用できる。

平成18年度は、16年秋の山陽新幹線での走行試験等を踏まえた新型台車及び車体の製作を継続し、年度後半から走行試験等を開始することにより、早期実用化に向けた技術開発を推進する。

