

平成19年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成18年8月

国土交通省鉄道局

目 次

．平成19年度鉄道局関係予算概算要求のポイント	1
．平成19年度鉄道局関係予算概算要求の基本方針	2
．平成19年度鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表	4
．平成19年度鉄道局関係財政投融资計画等要求総括表	6
．新規要求事項等の概要	8
．平成19年度鉄道局関係予算概算要求の概要（施策別）	10
1．国際競争力の強化	
（1）空港アクセス鉄道の整備	11
（2）北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強	12
2．地域の活性化・都市再生	
快適でゆとりのある都市生活の実現	
（1）都市鉄道の利便増進	13
（2）地下高速鉄道の整備	15
（3）ニュータウン鉄道の整備	16
（4）幹線鉄道等の活性化（旅客線化）	17
（5）乗継の円滑化	18
（6）鉄道駅の総合的な改善	19
個性と工夫に満ちた地域社会の再生・活性化等	
（7）新幹線鉄道整備事業	20
（8）整備新幹線建設推進高度化等事業	23
（9）在来幹線鉄道的高速化	23
（10）地方鉄道活性化支援事業	24

3 . 安全・安心の確保	
(1) 地下駅の火災対策 -----	28
(2) 鉄道駅の耐震補強 -----	29
(3) 地下鉄等における災害情報基盤の整備 -----	30
(4) 地方鉄道における安全対策 -----	31
(5) 鉄道の安全対策等に係る技術開発等 -----	32
(6) 鉄道防災事業 -----	33
(7) 鉄道災害復旧事業 -----	34
(8) 踏切道の改良 -----	35
(9) 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査 -----	36
4 . 柔軟で豊かな社会の実現	
鉄道におけるバリアフリー化の推進 -----	37
5 . 技術開発	
(1) 超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）技術開発 -----	38
(2) 高温超電導磁石等高度化技術開発 -----	39
(3) 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）技術開発 -----	40
. 連携・融合施策 -----	41
. 政策評価の概要 -----	45

平成19年度鉄道局関係予算概算要求のポイント

1. 都市鉄道等の整備

都市鉄道の利便増進 [12億円]

相鉄・東急直通線の整備等既存ストックを有効活用した都市鉄道の利便増進を図る。

成田高速鉄道アクセス線の整備 [44億円の内数。また、経済成長戦略推進要望として15億円]

都心部までの所要時間を30分台とし、運行頻度も増大させ、大幅な利便向上を図る。

2. 地方鉄道活性化支援

地方鉄道活性化支援事業

近代化補助による地方鉄道活性化支援の推進

[28億円。また、経済成長戦略推進要望として4億円]

地方鉄道に対し、安全に関する設備整備及び自治体と連携した再生への取組への支援に加え、地域の企業・NPO等との協力による鉄道利用促進のための先進的な取組に対し重点的な支援を行う等地方鉄道活性化を推進する。

LRTシステムの整備・DMVの普及に資する技術開発等 [7億円等]

まちづくりと連携したLRTシステムの整備を推進する。また、DMV(デュアル・モード・ビークル)の普及促進のための技術開発等を推進する。

3. 整備新幹線の整備

整備新幹線の整備 [795億円](事業費:2,637億円)

平成16年12月の政府・与党申合せに基づき、着実に整備を推進する。

4. 安全・安心の確保

鉄道事業者が行う安全関係設備投資に対する支援、鉄道テロ対策等を推進する。また、駅の耐震補強や地下駅の火災対策等防災対策を推進する。

5. 個別事項への対応

- (1) 鉄道におけるバリアフリー化の推進
鉄道駅におけるエレベーター等の整備によりバリアフリー化を促進する。
- (2) 物流の効率化・環境対策の推進
東アジアとの国際物流の増大に対応するとともに、環境負荷の低い貨物鉄道の利用を促進する観点から、北九州・福岡間の輸送力増強を図る。
- (3) 技術開発の推進
超電導磁気浮上式鉄道(超電導リニア)、軌間可変電車(フリーゲージトレイン)等の技術開発を推進する。

注:[]内は概算要求額(国費)

平成19年度鉄道局関係予算概算要求の基本方針

1. 国際競争力の強化

国際競争力の強化に資する交通インフラを整備する観点から、空港利用者等の利便性向上のための空港アクセス鉄道の整備及び国際物流に対応する貨物鉄道の輸送力の増強を図る。

空港アクセス鉄道の整備（11ページ）

- 世界の主要空港に比肩し得るアクセス鉄道の整備を推進。

北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強（12ページ）

- 増加する東アジアとの国際物流に対応し、北九州・福岡間の貨物鉄道の輸送力の増強を推進。[新規箇所]

2. 地域の活性化・都市再生

快適でゆとりある都市生活を実現するため、都市機能を支える都市鉄道の整備を進める。

都市鉄道の利便増進（13ページ）

- 既存ストックを有効活用し、都市鉄道の利便の増進を図るため、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による交通結節機能の高度化を推進。[新規箇所]

地下高速鉄道等の整備（15～17ページ）

- 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。

乗継の円滑化・鉄道駅の総合的な改善（18～19ページ）

- 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]

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、幹線鉄道の高速化、地方鉄道活性化支援等を進める。

新幹線鉄道整備事業（20～22ページ）

- 国土の骨格を形成する高速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。

在来幹線鉄道の高速化（23ページ）

- まちづくりや地域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。

地方鉄道活性化支援事業（24～27ページ）

- 地方鉄道に対し、安全に関する設備整備及び自治体と連携した再生への取組への支援に加え、地域の企業・NPO等との協力による鉄道利用促進のための先進的な取組に対して重点的な支援を行う等地方鉄道活性化を推進。
- 環境にやさしく利用者本位の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。
- DMVの普及に資する新しいシステムの実用化のための技術開発を推進。

[新規事項]

- 沿線の自治体、企業・NPO・住民の創意工夫と活力を引き出した新たな地方鉄道活性化支援方策や経営改善方策の調査を行う。[新規事項]

3 . 安全・安心の確保

防災・減災や輸送の安全性の向上等による安全・安心の確保のために、駅の耐震補強や地下駅火災対策のための施設整備及び車両の安全性・運転士の資質の向上のための技術開発等を推進する。

地下駅の火災対策（28ページ）

- 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。

鉄道駅の耐震補強（29ページ）

- 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、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する主要な鉄道駅について耐震補強を推進。

地下鉄等における災害情報基盤の整備（30ページ）

- 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。

地方鉄道における安全対策（31ページ）

- 経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う安全対策に資する設備整備に対する支援を推進。
- 地方鉄道の安全管理体制・人材育成の強化を支援する。[新規事項]

鉄道の安全対策等に係る技術開発等（32ページ）

- 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を深度化。
- GPS等の情報により列車の位置を検知し、曲線等の速度制限箇所におけるブレーキ制御や運転取扱いに関する情報の表示等を行う運転管理システムの基礎的研究開発を推進。[新規事項]
- 福知山線の脱線事故等を受け、運転士の資質の向上等を図るための総合的な方策に関する調査検討を実施。

鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査（36ページ）

- 安全・安心な輸送サービスの確保のため、不審者や放置物を検知・追跡するシステムや瞬時に爆発物を検知することができるシステム等、鉄道テロ対策に資する新技術の活用可能性について調査・検討を実施。[新規事項]

4 . 柔軟で豊かな社会の実現

鉄道を利用する高齢者、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。

鉄道におけるバリアフリー化の推進（37ページ）

- 鉄道駅におけるエレベーター等の整備を着実に推進することにより、バリアフリー化を促進。
- 鉄道におけるバリアフリーをさらに深度化するための方策について、調査・検討を行う。[新規事項]

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。

北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強【再掲】

平成19年度鉄道局関係概算要求事業費・国費総括表

(単位：百万円)

区 分	事 業 費			国 費			備 考
	19年度要求額 (A)	18年度予算額 (B)	倍 率 (A/B)	19年度要求額 (C)	18年度予算額 (D)	倍 率 (C/D)	
【公共事業関係費】							
[新幹線]							
1. 新幹線鉄道整備事業	263,700	226,547	1.16	79,454	70,600	1.13	
[都市・幹線鉄道]							
2. 都市鉄道利便増進事業	149,598	129,355	1.16	48,594	43,179	1.13	
3. 地下高速鉄道整備事業	3,645	450	8.10	1,215	150	8.10	
・新線建設等	88,369	76,089	1.16	32,916	29,879	1.10	
・過去分	88,369	76,089	1.16	22,269	19,174	1.16	
4. ニュータウン鉄道等整備事業	-	-	-	10,647	10,705	0.99	
・新線建設等	19,355	18,819	1.03	4,439	4,136	1.07	
・過去分	19,355	18,819	1.03	4,430	4,123	1.07	
5. 幹線鉄道等活性化事業(旅客線化・高速化・乗継円滑化)	-	-	-	9	13	0.68	
6. 幹線鉄道等活性化事業(貨物鉄道)	12,703	9,605	1.32	1,997	1,502	1.33	
7. 幹線鉄道等活性化事業(貨物鉄道)	117	670	0.17	35	201	0.17	
8. 鉄道駅総合改善事業(都市一体型)	4,805	5,805	0.83	961	1,161	0.83	
9. 鉄道駅総合改善事業(移動円滑化)	9,000	7,200	1.25	3,000	2,400	1.25	
10. 地下駅火災対策施設整備事業	7,200	8,550	0.84	2,400	2,850	0.84	
11. 鉄道駅耐震補強事業	2,250	900	2.50	750	300	2.50	
12. 地下鉄等災害情報基盤整備事業	1,124	400	2.81	281	100	2.81	
12. 鉄道防災事業	1,030	867	1.19	600	500	1.20	
小 計	413,298	355,902	1.16	128,048	113,779	1.13	
【その他事項経費】							
1. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-	239	287	0.83	
2. 鉄道技術開発費補助金	4,277	4,421	0.97	1,190	1,197	0.99	
・リニア一般	3,255	3,435	0.95	679	704	0.96	
・高温超電導磁石等高度化	220	200	1.10	110	100	1.10	
・その他	802	786	1.02	401	393	1.02	
3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	3,450	3,450	1.00	3,450	3,450	1.00	
4. 鉄道軌道整備費等補助金	11,933	10,637	1.12	3,796	3,469	1.09	
・近代化	8,365	7,643	1.09	2,788	2,618	1.06	
・L R T	2,800	2,200	1.27	700	550	1.27	
・運営費	-	-	-	40	33	1.23	
・災害	272	272	1.00	68	68	1.00	
・踏切	496	522	0.95	200	200	1.00	
5. 交通施設バリアフリー化設備整備費補助金	10,500	9,000	1.17	3,500	3,000	1.17	
6. 年金給付等特例業務補助金	-	-	-	32,500	32,500	1.00	
7. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-	743	743	1.00	
8. 新線調査費等補助金	-	-	-	543	543	1.00	
小 計	30,160	27,508	1.10	45,961	45,188	1.02	
合 計	443,458	383,410	1.16	174,009	158,967	1.09	

〔経済成長戦略推進要望(国費)〕

事業名	要望額
成田高速鉄道アクセス線の整備	1,451
地方鉄道活性化支援事業	410

(注)1.「成田高速鉄道アクセス線の整備」はニュータウン鉄道等整備事業(公共)の外数
2.「地方鉄道活性化支援事業」は近代化補助金(非公共)の外数

〔バリアフリー予算(国費)〕

区 分	18年度予算	19年度要求	倍率
公 共	2,400	3,000	1.25
非 公 共	3,000	3,500	1.17
公共(地下鉄等)	3,043	3,213	1.06
計	8,443	9,713	1.15

(注)1.公共は「鉄道駅総合改善事業費補助(移動円滑化)」
2.非公共は「交通施設バリアフリー化設備整備費補助金」
3.公共(地下鉄等)は「地下鉄・ニュータウン鉄道等整備事業」の内数

平成19年度鉄道局関係財政投融资計画等要求総括表

機 関 名	区 分	平成19年度 要 求 額	平成18年度 予 算 額	平成18年度の概要
1. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	-	642億円	443億円	民鉄線の建設及び大改良 財政融資資金借入金(融資比率 建設40%、借換100%)
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 広域ネットワーク整備事業 (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 2,484億円	広域ネットワーク 整備枠として 2,510億円の内数	安全防災対策工事(立体交差化、事故防止)(政策金利、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、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、駅ターミナル機能高度化) (政策金利、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除外。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 。
	出資	3億円	250億円の内数	平成18年度出資枠 250億円
地域社会基盤整備 ・地域社会基盤整備 地域社会基盤整備 地域社会基盤整備事業 (地方私鉄(事故防止工事等))	融資	地域社会基盤整備 備枠として 23億円	地域社会基盤整備 備枠として 1,300億円の内数	近代化・合理化工事(政策金利、50%) 事故防止、交通弱者対応工事(政策金利、50%)
	出資		250億円の内数	平成18年度出資枠 250億円
地域社会基盤整備 ・地域社会基盤整備 地域社会基盤整備 地域社会基盤整備事業 (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 備枠として 142億円	地域社会基盤整備 備枠として 1,300億円の内数	建物提案方式(政策金利、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。
	出資		250億円の内数	平成18年度出資枠 250億円

・新規要求事項等の概要

1．鉄道貨物輸送力の増強

(12ページ)

九州地区の港を経由した東アジアの輸出入貨物等、九州向けの需要は増加しており、更なる輸送力増強の必要があることから、新たに北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う。

・[新規箇所] 北九州貨物ターミナル・福岡貨物ターミナル間

2．都市鉄道の利便増進・空港アクセス鉄道の整備 (11・13ページ)

首都圏における広域的な都市鉄道ネットワークの形成を図り、都市鉄道の利便性を向上させるため、横浜市及び神奈川県中部と東京都心間の速達性の向上に資する「相鉄・東急直通線」の整備を行う。

・[新規箇所] 相鉄・東急直通線の整備

国際競争力のある都市形成及び観光立国の実現に必要な交通基盤整備として、成田高速鉄道アクセス線について、特に時間短縮効果の高い高速対応 (160 km/h) の新線建設部分、及び運行頻度 (フリークエンシー) を増大させ大幅な利便性の向上を図るための施設整備を推進することとし、経済成長戦略推進特別枠として要望する。

3．鉄道駅の総合的な改善

(19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。

・[新規箇所] 野方駅 (西武新宿線)、西宮北口駅 (阪急神戸線)

4 . 地方鉄道活性化支援

(24 ~ 27ページ)

鉄道軌道近代化設備整備費補助の「再生計画」に基づく事業（自治体のまちづくり等と連携して行われる地方鉄道の活性化）のうち、特に、地域の企業・NPO・住民等による先進的な利用促進の取組に対し重点的に支援を行うこととし、経済成長戦略推進特別枠として要望する。

DMV（デュアル・モード・ビークル）の普及に資するコスト低減等の新しいシステムの技術開発を進める。[新規事項]

沿線の自治体、企業・NPO・住民の創意工夫と活力を引き出した新たな地方鉄道活性化支援方策や経営改善方策の調査を行う。[新規事項]

5 . 鉄道の安全対策

(31 ~ 32ページ)

地方鉄道の安全管理体制・人材育成の強化を支援する。[新規事項]

GPS等の情報により列車の位置を検知し、曲線等の速度制限箇所におけるブレーキ制御や運転取扱いに関する情報の表示等を行う運転管理システムの基礎的研究開発を進める。[新規事項]

6 . 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査 (36ページ)

安全・安心な輸送サービスを確保するため、鉄道テロ対策に資する新しい技術の活用可能性について、実証実験等を含めた調査・検討を行う。[新規事項]

7 . 鉄道におけるバリアフリー化の推進

(37ページ)

鉄道におけるバリアフリーをさらに深度化させるため、可動式ホーム柵等の導入に関する調査・検討及び鉄道利用者への心のバリアフリーの浸透を図るための調査・検討を行う。[新規事項]

平成19年度鉄道局関係予算概算要求の概要（施策別）

区 分	平成19年度要求額		事業概要等
	事業費 (百万円)	国 費 (百万円)	
1. 国際競争力の強化 (1) 空港アクセス鉄道の整備 (2) 鉄道貨物輸送力の増強	19,355の内数 117	4,439の内数 35	成田高速鉄道アクセス線の整備 貨物列車長編成化のための待避線延伸等 【新規箇所】北九州貨物ターミナル・福岡貨物ターミナル間
2. 地域の活性化・都市再生 (快適でゆとりある都市生活の実現) (1) 都市鉄道の利便増進 (2) 地下高速鉄道の整備 (3) ニュータウン鉄道の整備 (4) 幹線鉄道等の活性化（旅客線化） (5) 乗継の円滑化 (6) 鉄道駅の総合的な改善	3,645 88,369 19,355の内数 9,398 1,535 4,805	1,215 32,916 4,439の内数 1,218 307 961	連絡線等の整備及び周辺整備と一体的な駅整備 【新規箇所】相鉄・東急直通線の整備 地下鉄の新線建設等 ニュータウン鉄道の新線建設等 貨物鉄道の旅客線化 駅構内の配線変更等による相互直通運転化等 まちづくりと一体となった鉄道駅の総合的な改善等 【新規箇所】野方駅（西武新宿線）、西宮北口駅（阪急神戸線）
(個性と工夫に満ちた地域社会の再生・活性化等) (7) 新幹線鉄道整備事業 (8) 整備新幹線建設推進高度化等事業 (9) 在来幹線鉄道の高速度化 (10) 地方鉄道活性化支援事業 地方鉄道活性化（近代化補助） L R Tシステムの整備 DMVの普及に資する技術開発 活性化支援・経営改善方策調査	263,700 3,450 1,770 8,365 2,800 802の内数 -	79,454 3,450 472 2,788 700 401の内数 543の内数	整備新幹線の建設 整備新幹線の未着工区間の調査等 路線の曲線改良、部分複線化等 活性化・安全性向上のための設備整備等 低床型車両の導入、L R Tシステムの施設整備 【新規事項】 【新規事項】
3. 安全・安心の確保 (1) 地下駅の火災対策 (2) 鉄道駅の耐震補強 (3) 地下鉄等における災害情報基盤の整備 (4) 地方鉄道における安全対策 (5) 鉄道の安全対策等に係る技術開発等 (6) 鉄道防災事業 (7) 鉄道災害復旧事業 (8) 踏切道の改良 (9) 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査	7,200 2,250 1,124 8,365の内数 802の内数 1,030 272 496 -	2,400 750 281 2,788の内数 401の内数 600 68 200 543の内数	地下駅の避難通路及び排煙設備の緊急整備 乗降人員1万人/日以上のある在来線駅の耐震補強 電波遮蔽区間における災害時の情報受信が可能な施設整備 安全性向上のための設備整備等 【新規事項】安全管理体制・人材育成強化 脱線及び震災時の被害軽減に関する技術開発等 【新規事項】次世代運転管理システムの技術開発 落石・なだれ対策及び青函トンネル改修 大規模災害時の災害復旧 踏切事故防止等のための踏切保安設備の整備 【新規事項】
4. 柔軟で豊かな社会の実現 鉄道におけるバリアフリー化の推進 鉄道駅のバリアフリー化 バリアフリーの深度化方策に関する調査	32,261 -	9,713 543の内数	エレベーター等の設置による段差の解消等 【新規事項】
5. 技術開発 (1) 超電導リニア (2) 高温超電導磁石等高度化 (3) 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）	3,255 220 3,450の内数	679 110 3,450の内数	超電導リニアに係る技術開発 フリーゲージトレインに係る技術開発
6. その他 (1) 戦傷病者等無賃乗車船等負担金 (2) 年金給付等特例業務補助金 (3) 譲渡線建設費等利子補給金 (4) 新線調査費等	- - - -	239 32,500 743 543	

【経済成長戦略推進要望】

事 項 名	事業費 (百万円)	国 費 (百万円)	事業概要等
(1) 成田高速鉄道アクセス線の整備 (2) 地方鉄道活性化支援事業	5,441 1,230	1,451 410	大幅な利便性の向上を図るための施設整備 鉄道の利用促進のための先進的な取組を重点的に支援

1 . 国際競争力の強化

(1) 空港アクセス鉄道の整備

[事業費：19,355百万円の内数、国費：4,439百万円の内数]

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）
平成22年度開業予定

【成田高速鉄道アクセス線】



[経済成長戦略推進要望]

[事業費：5,441百万円、国費：1,451百万円]

国際競争力のある都市形成及び観光立国の実現に必要な交通基盤整備として、特に時間短縮効果の高い高速対応（160km/h）の新線建設部分、及び運行頻度（フリークエンシー）を増大させ大幅な利便性の向上を図るための施設整備を推進する。

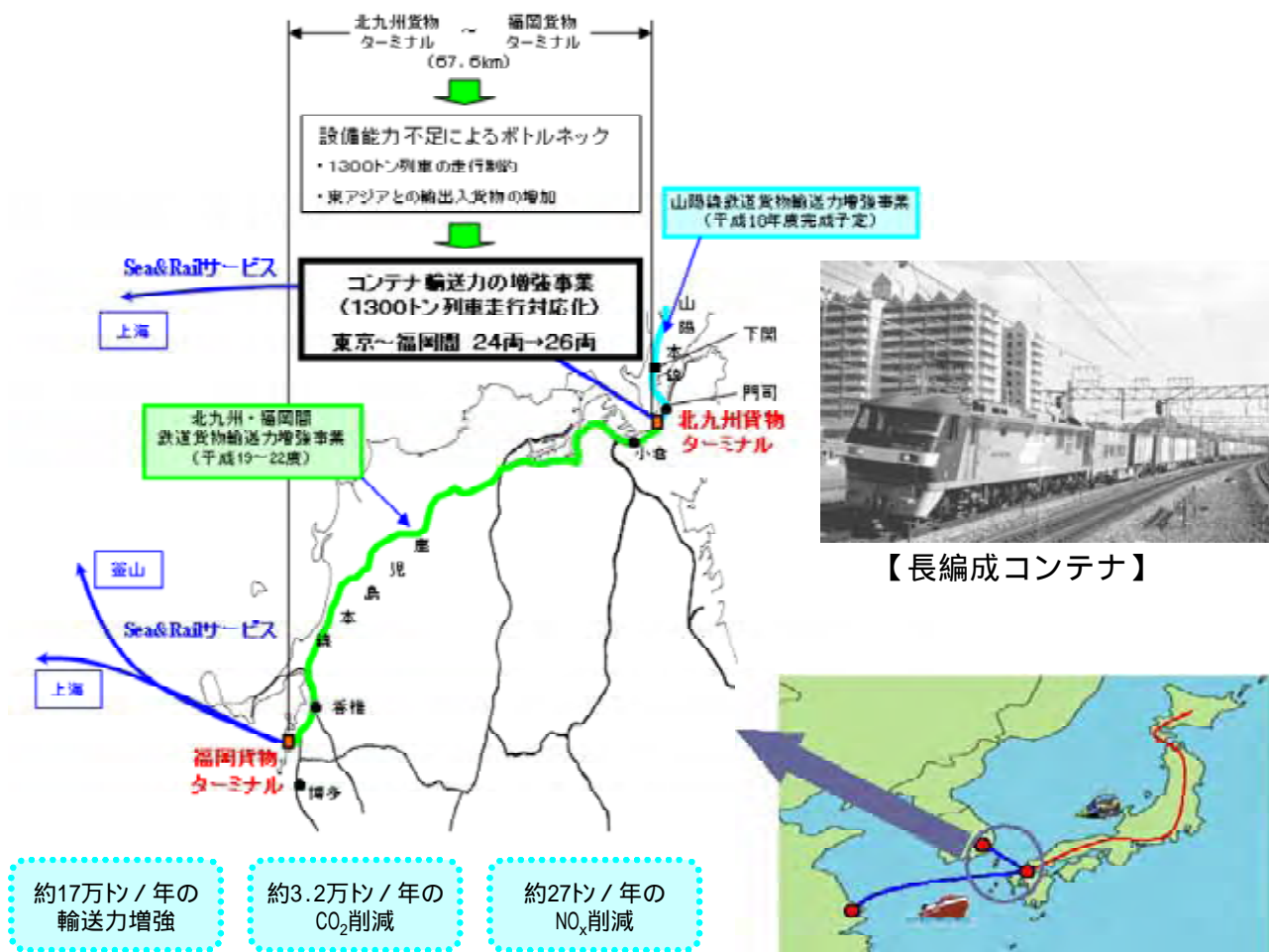
(2) 北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強

[事業費：117百万円、国費：35百万円]

東アジアとの国際物流の増加に対応していくとともに、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する必要があることから、本年度完成する山陽線鉄道貨物輸送力増強事業に引き続き、九州地区の港を經由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、新たに北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う。

整備内容

北九州・福岡間において、貨物列車の長編成（26両1,300トン）走行化を図る上での制約要因となっている待避線延伸等の工事を実施。平成22年度完成予定



(参 考)

- ・ 東海道線鉄道貨物輸送力増強事業：東京～吹田（平成5年度～平成9年度）
- ・ 山陽線鉄道貨物輸送力増強事業：吹田～北九州（平成14年度～平成18年度）

2. 地域の活性化・都市再生

< 快適でゆとりある都市生活の実現 >

(1) 都市鉄道の利便増進

[事業費：3,645百万円、国費：1,215百万円]

概成しつつある都市鉄道ネットワーク（既存ストック）を有効活用し、その利便の増進を図るため、都市鉄道等利便増進法に基づき、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による交通結節機能の高度化を推進する。

継続事業：相鉄・JR直通線（西谷駅付近～横浜羽沢駅付近）

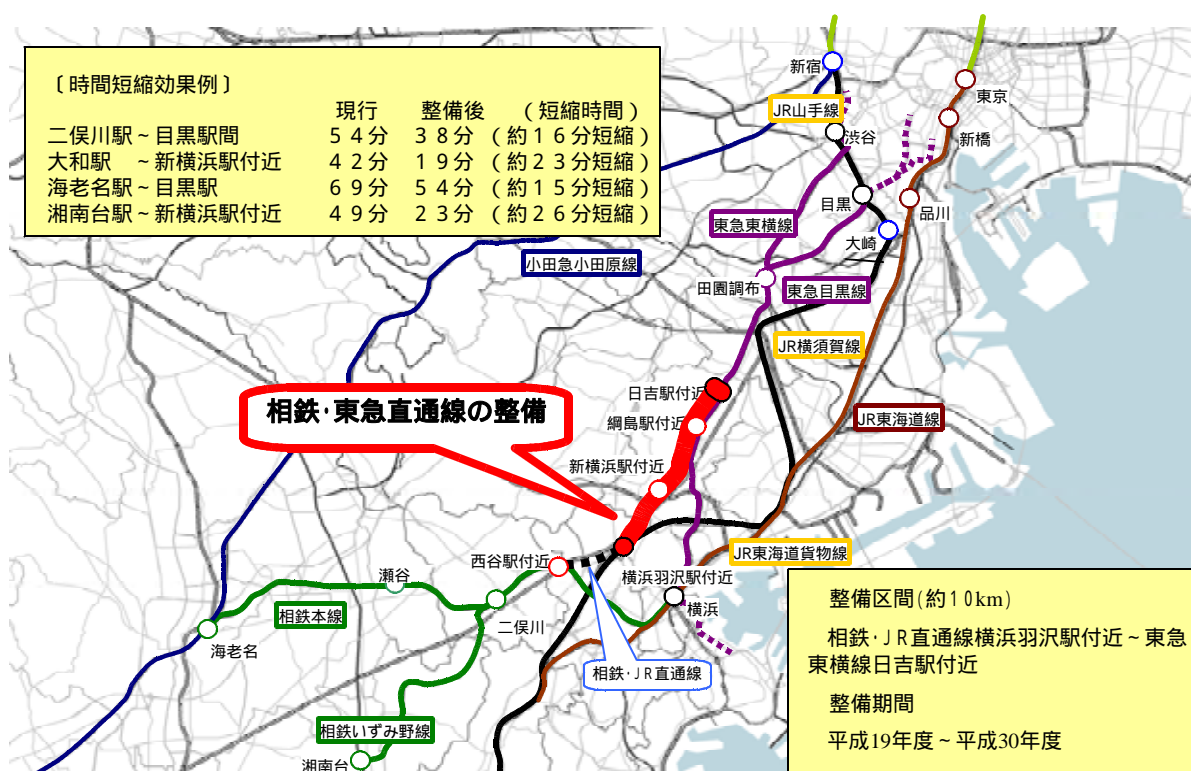
平成26年度完成予定

阪神三宮駅 平成24年度完成予定

新規事業：相鉄・東急直通線（横浜羽沢駅付近～日吉駅付近）

平成30年度完成予定

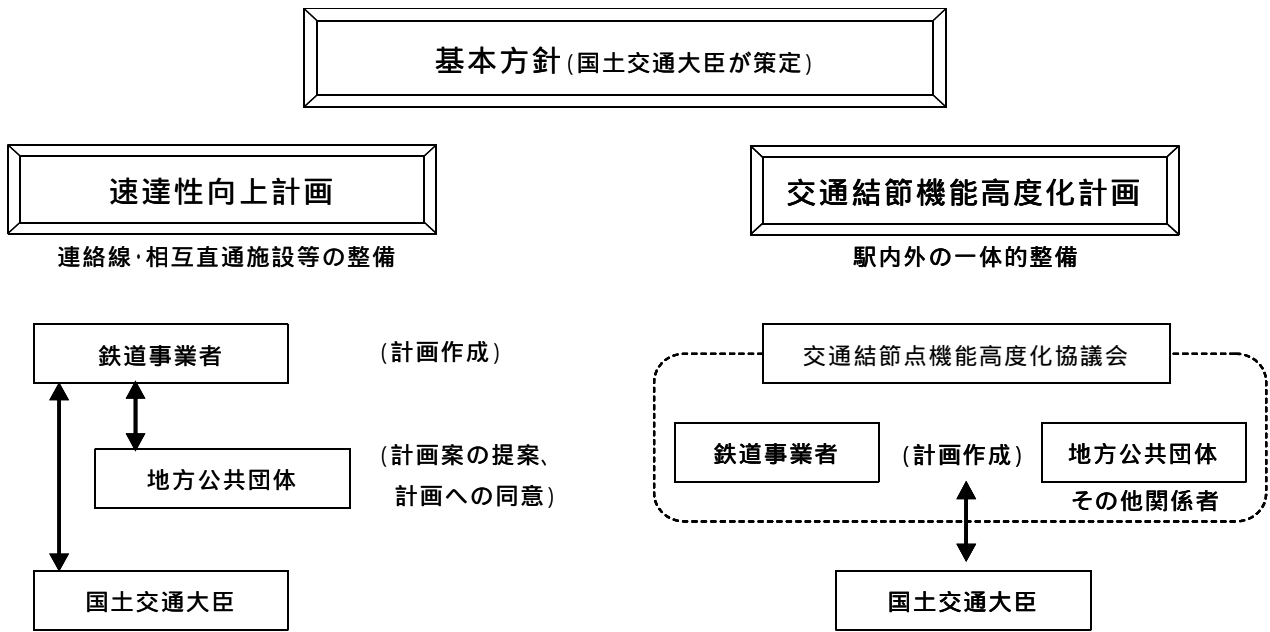
【相鉄・東急直通線】



【参考】税制改正要望（延長）

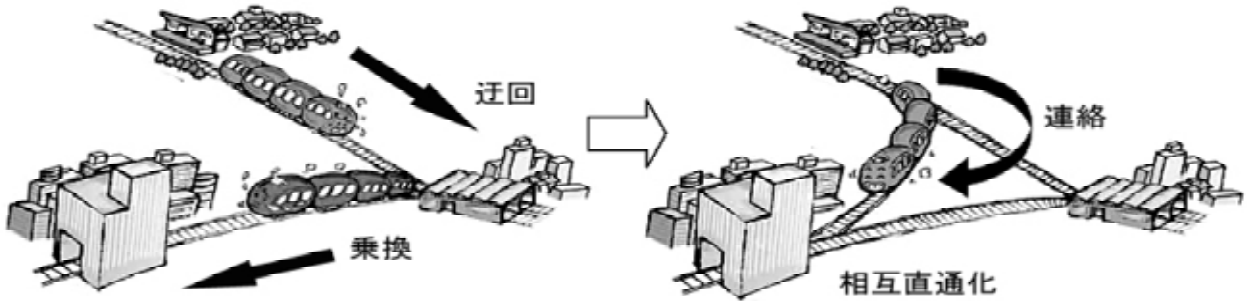
都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等について、トンネルを非課税、鉄道施設等の課税標準を5年間2/3に軽減（固定資産税、都市計画税）

【都市鉄道利便増進事業のスキーム】

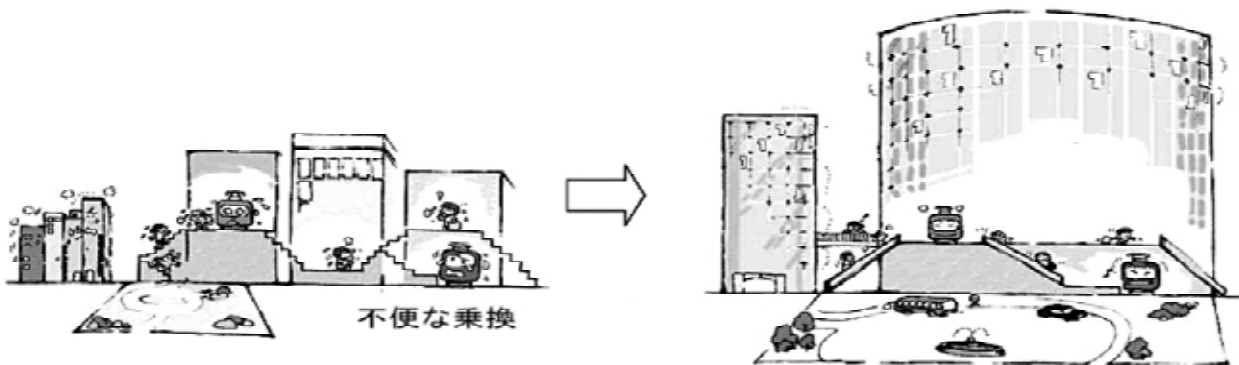


【都市鉄道利便増進事業のイメージ】

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：88,369百万円、国費：32,916百万円]

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

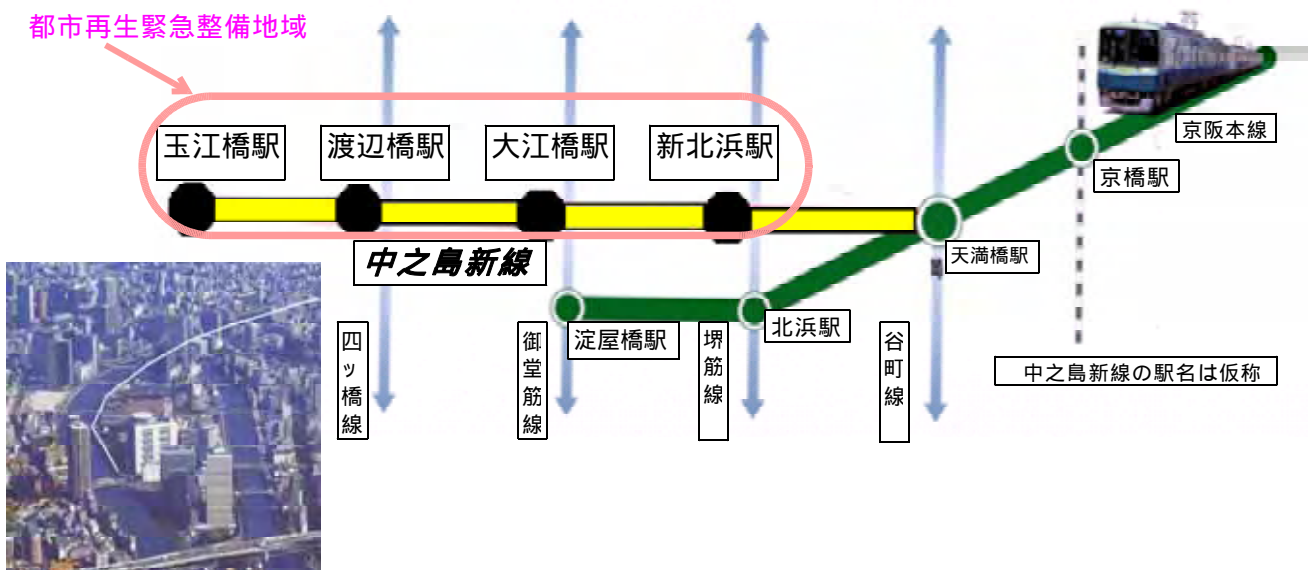
整備中の路線

整備中の路線	完成予定年度
仙台市東西線(動物公園～荒井：14.4km)	平成26年度
横浜市4号線(日吉～東山田・川和町～中山：6.0km)	平成19年度
名古屋市6号線(野並～徳重：4.1km)	平成26年度
中之島新線(玉江橋～天満橋：2.9km)	平成20年度
西大阪延伸線(西九条～近鉄難波：3.4km)	平成20年度

【中之島新線の例】

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



(3)ニュータウン鉄道の整備

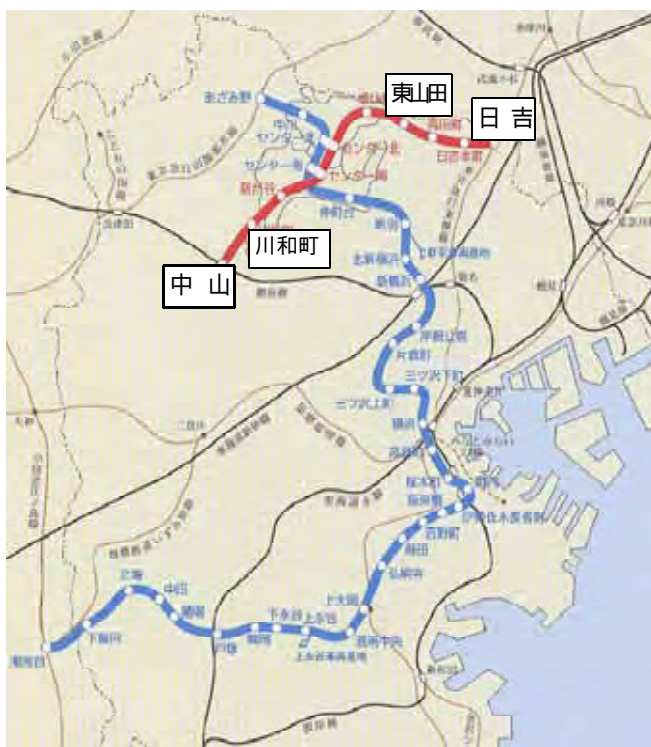
[事業費：19,355百万円の内数、国費：4,439百万円の内数]

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観点から、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・活性化を図るためのニュータウン鉄道の整備を推進する。

整備中の路線

- ・横浜市4号線(東山田～川和町：7.1km)
平成19年度完成予定

【横浜市4号線】



【センター北駅イメージ】

(4) 幹線鉄道等の活性化(旅客線化)

[事業費：9,398百万円、国費：1,218百万円]

既存ストックを有効活用しつつ、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。

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)
 - 南区間(放出～久宝寺)平成19年度完成予定
 - 北区間(新大阪～放出)平成23年度完成予定

大阪外環状線鉄道路線図



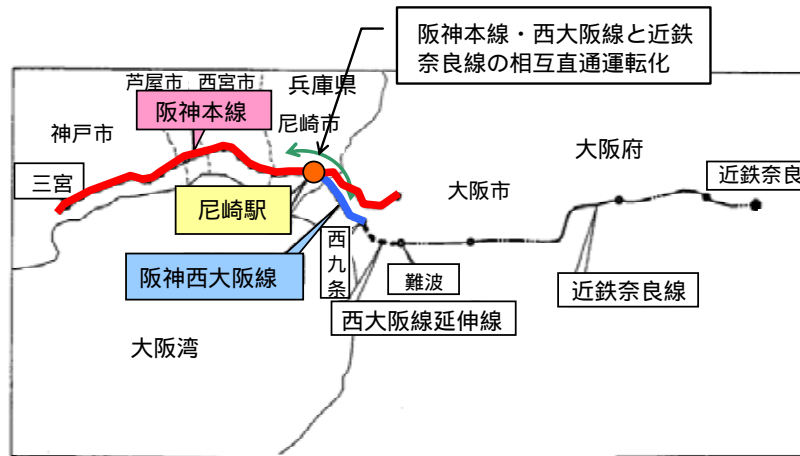
(5) 乗継の円滑化

[事業費 : 1,535 百万円、国費 : 307 百万円]

鉄道路線間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。

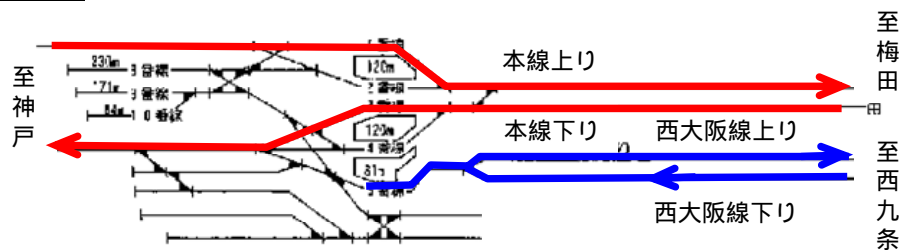
○継続事業：尼崎駅他（阪神電気鉄道） 西桑名駅（三岐鉄道）

【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】

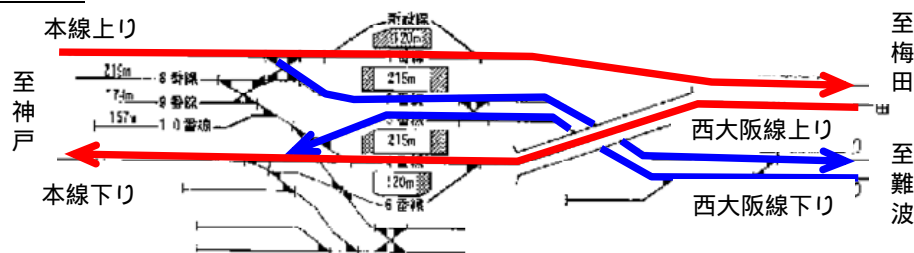


尼崎駅概要図

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。

【参考】税制改正要望（延長・拡充）

(延長) 駅の乗継円滑化のための大規模改良工事により取得した鉄道施設について、課税標準を5年間3 / 4に軽減（固定資産税、都市計画税）

(拡充) 対象に「相互直通運転化の実施に必要となる既設駅の改良工事」を追加

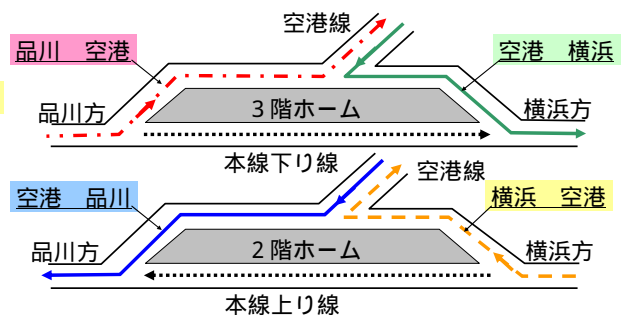
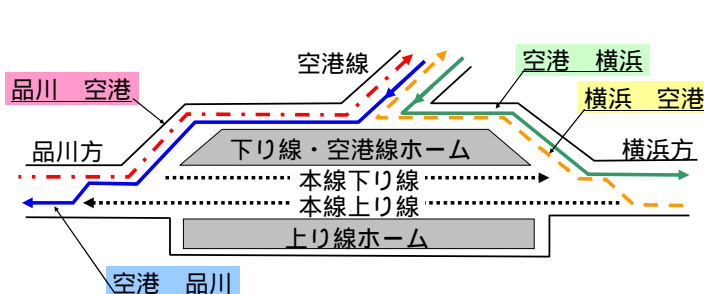
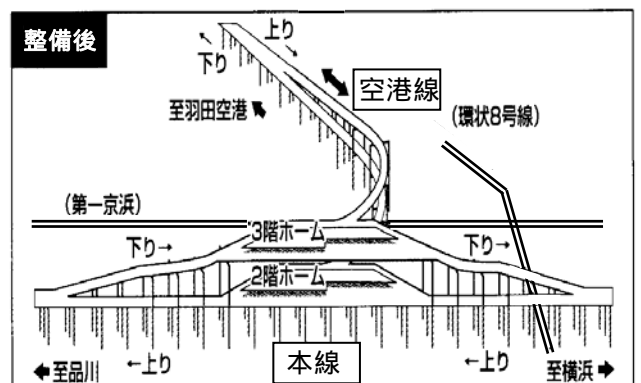
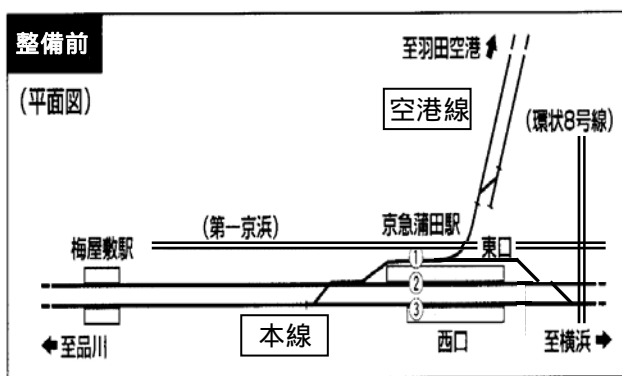
(6) 鉄道駅の総合的な改善

[事業費：4,805百万円、国費：961百万円]

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） 東長崎駅（西武鉄道） 江古田駅（西武鉄道）
- 新規事業：野方駅（西武鉄道） 西宮北口駅（阪急電鉄）

【京急蒲田駅（京浜急行本線）の事例】



【参考】税制改正要望（延長）

鉄道駅総合改善事業により取得した鉄道施設について、課税標準を5年間3/4に軽減（固定資産税）

(7) 新幹線鉄道整備事業

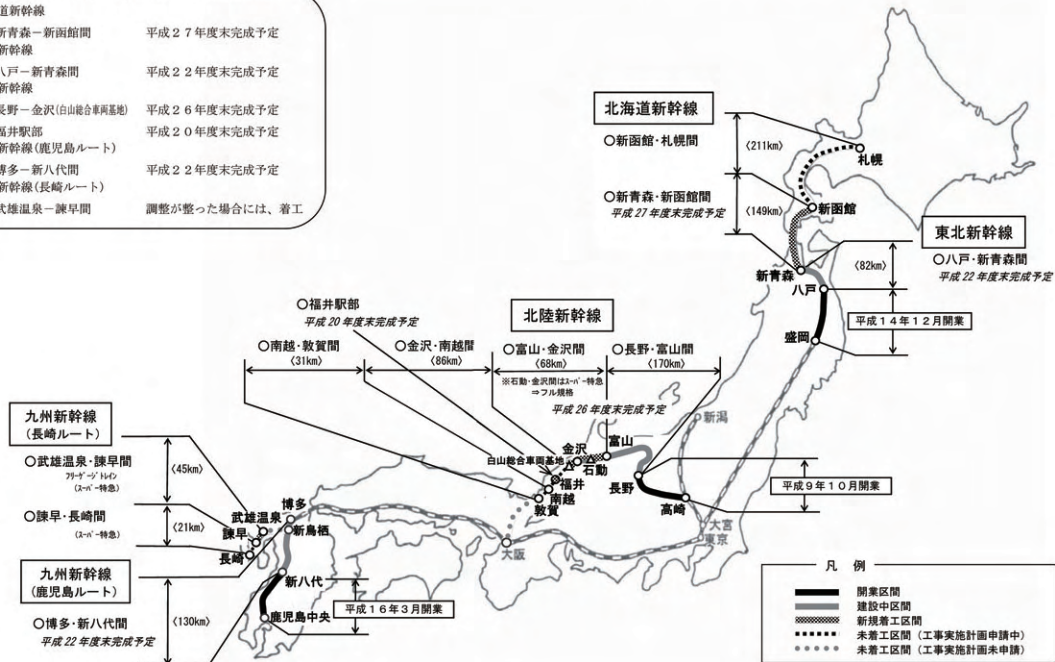
【事業費：263,700百万円、国費：79,454百万円】

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。

整備新幹線の現状

(平成16年12月 政府・与党申合せ)

- 平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間
- 北海道新幹線
 - 新青森-新函館間 平成27年度末完成予定
 - 東北新幹線
 - 八戸-新青森間 平成22年度末完成予定
 - 北陸新幹線
 - 長野-金沢(白山総合車両基地) 平成26年度末完成予定
 - 福井駅部 平成20年度末完成予定
 - 九州新幹線(鹿児島ルート)
 - 博多-新八代間 平成22年度末完成予定
 - 九州新幹線(長崎ルート)
 - 武雄温泉-諫早間 調整が整った場合には、着工



整備新幹線の取扱いについて

平成16年12月16日
政府・与党申合せ

一、基本的な考え方

整備新幹線については、整備計画に沿って着実に整備を進める必要があるが、公共事業のあり方について、効率化や重点化等の観点から見直しが進められている中、期待感のみをふくらませることは慎むべきである。したがって、安定的な財源見通しを確保した上で新たな着工を行うものとする。

二、既に着工した区間の工期短縮等

今後の整備新幹線の整備に当たっては、その開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、先ず開業時期が近づいている区間の早期完成を図り、次いで既に着工した区間の工期短縮を図ることを基本とする。

具体的な工期短縮の期間は、公共事業の性格上、今後概ね十年程度とすることが適当である。

三、新たな区間の着工

新たな区間の着工については、現在工事実施計画の認可申請がなされている区間のうち、特に整備効果の高い区間や既に着工した区間と同時開業の望ましい区間について新たに着工することを優先する。

また、その際には、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付等基本条件が整えられていることを確認した上で行う。

なお、並行在来線の経営分離について沿線地方公共団体が同意するに際し、並行在来線を第三セクターで経営する場合には、沿線地方公共団体はその経営見通しについて十分検討を行う必要がある。

四、各線区の取扱い

東北新幹線

八戸 - 新青森間 平成22年度末の完成を目指す

北海道新幹線

新青森 - 新函館間 所要の認可等の手続きを経て平成17年度初に着工し、平成27年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努める

九州新幹線（鹿児島ルート）

博多 - 新八代間 平成22年度末の完成を目指す

九州新幹線（長崎ルート）

武雄温泉 - 諫早間 並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。調整が整った場合には、着工する。その際、軌間可変電車方式による整備を目指す。

長崎駅部の調査を行う

北陸新幹線

長野 - 金沢車両基地間 フル規格で整備するものとし、富山 - 石動間、金沢 - 金沢車両基地間については、所要の認可等の手続きを経て、平成17年度初に着工することとし、長野 - 金沢車両基地間で一体的に平成26年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努めることとする

金沢車両基地 - 南越間 えちぜん鉄道の高架化と一体的に工事を行うことが効率的な福井駅部について、所要の認可等の手続きを経て、平成17年度初に着工し、平成20年度末の完成を目指す

南越 - 敦賀間 所要の手続きを経て、直ちに工事実施計画の認可申請を行う

五、整備財源

整備新幹線整備財源として、平成25年度以降の新幹線譲渡収入(新幹線整備充当分)に限り前倒して活用する。この場合、地方公共団体は、前倒し活用した新幹線譲渡収入の額の2分の1を負担する。

六、平成十七年度の整備新幹線関係予算は、以下のとおりとする。

整備新幹線建設事業費2,195億円を計上する。このため、公共事業関係費706億円を計上する。

整備新幹線建設推進高度化等事業費35億円を計上する。

七、北海道新幹線（新青森～新函館）、北陸新幹線（上越～金沢）などが整備されることに伴い生じる根元受益に関するJRの負担額については、これらの区間の開業時に精査する。

八、軌間可変電車の技術開発を推進し、早期実用化を図る。

九、今後の整備新幹線の取扱いについては、必要に応じ随時見直しを行うものとする。

十、本申合せに抵触しない事項であって従来の整備新幹線に係る申合せに規定されている事項は、依然として有効である。

(8) 整備新幹線建設推進高度化等事業 [事業費 : 3,450 百万円、国費 : 3,450 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

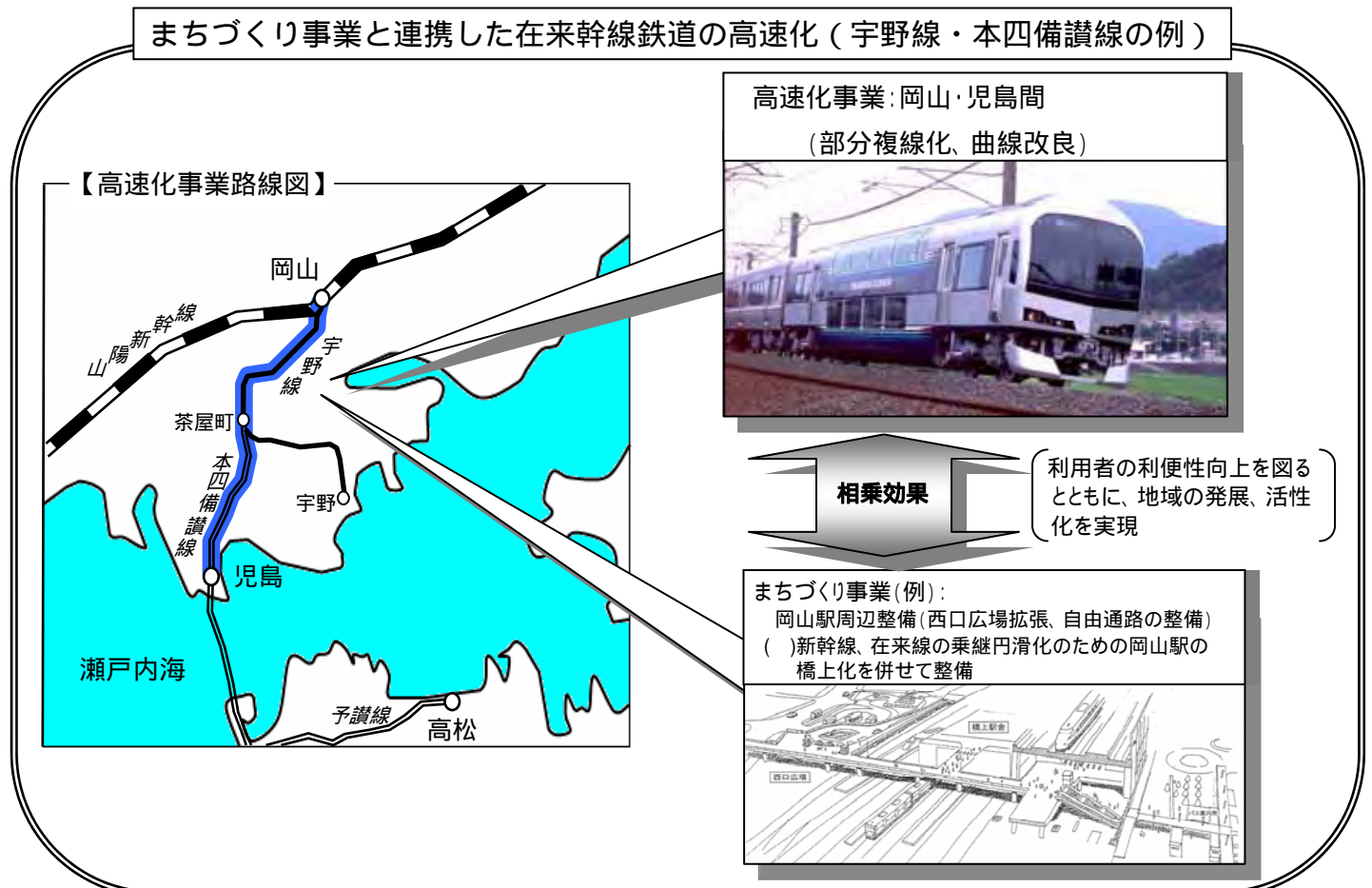
(9) 在来幹線鉄道的高速化 [事業費 : 1,770 百万円、国費 : 472 百万円]

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、線路の曲線改良、単線区間の複線化等による在来幹線鉄道的高速化を図る。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的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

- ・ 宇野線・本四備讃線 岡山・児島間(まちづくり事業と連携) 平成 20 年度完成予定
- ・ 北勢線 西桑名・阿下喜間(まちづくり事業と連携) 平成 20 年度完成予定

まちづくり事業と連携した在来幹線鉄道的高速化（宇野線・本四備讃線の例）



(10) 地方鉄道活性化支援事業

地方鉄道活性化（近代化補助）

[事業費：8,365百万円、国費：2,788百万円]

- ・ 地方鉄道における安全性を確保する観点から、経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者が行う安全対策設備整備の促進を図る。
- ・ 地方鉄道活性化のため、() 鉄道事業者と自治体による利便性向上に向けた沿線まちづくり、沿線の企業・NPO・住民等による利用促進策と連携した「再生計画」の策定を促進するとともに、() 沿線まちづくりと連携した「再生計画」に基づき鉄道事業者が行う取組に対し支援を行う。

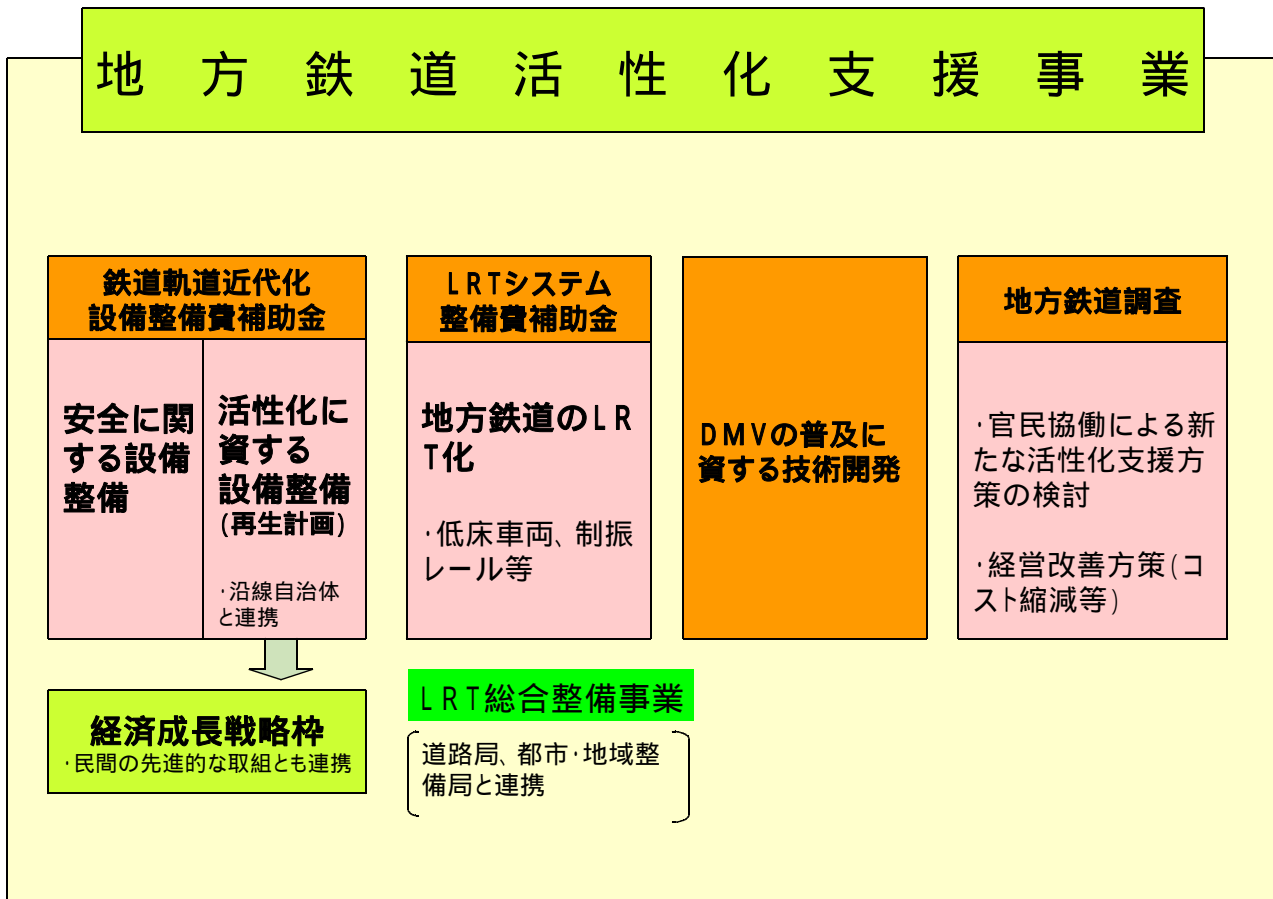
支援内容

- ・ 安全対策設備整備について補助
- ・ 活性化に著しい効果が期待できる設備整備について重点的に補助
(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に対しても補助

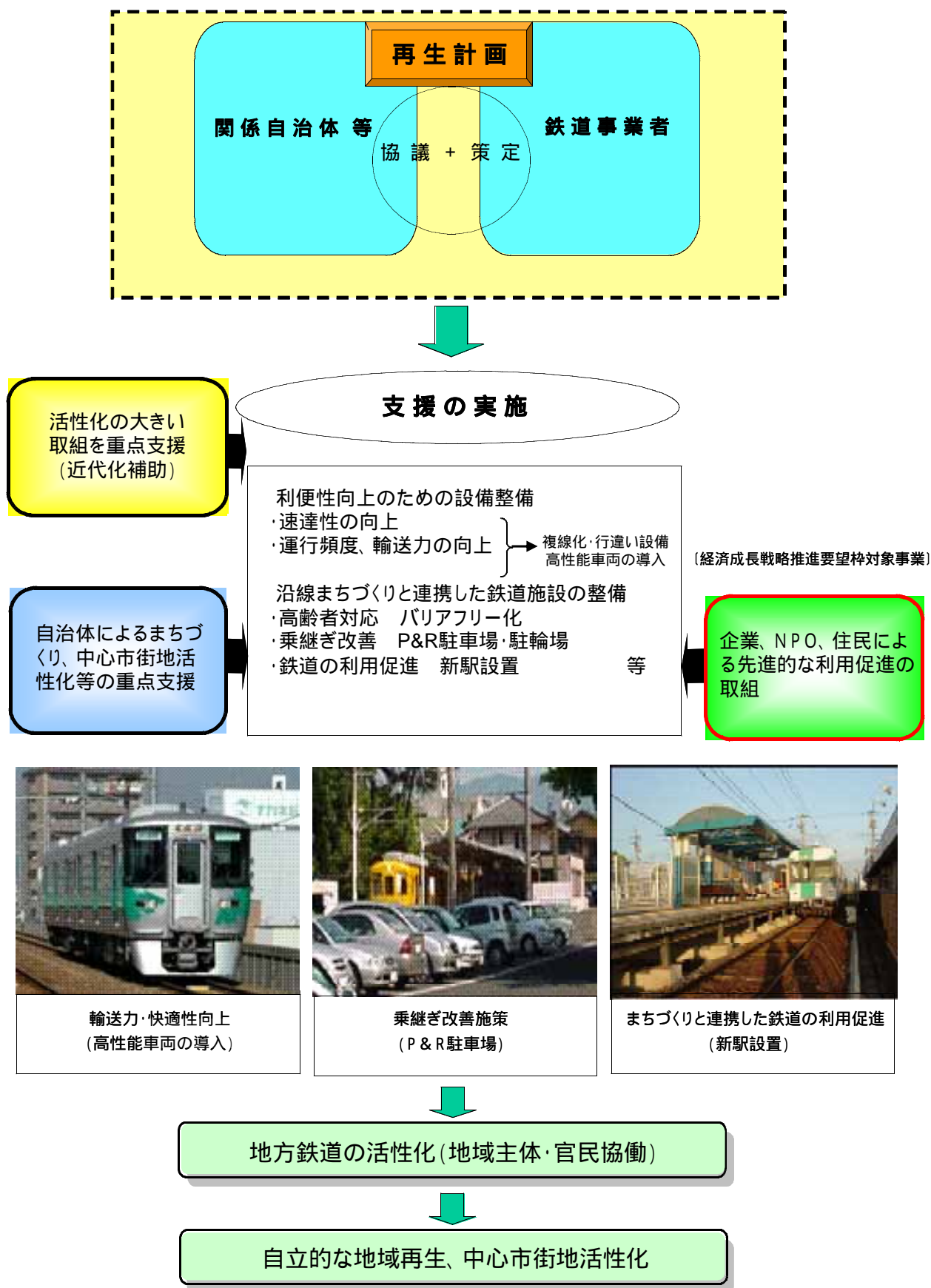
[経済成長戦略推進要望]

[事業費：1,230百万円、国費：410百万円]

鉄道軌道近代化設備整備費補助の「再生計画」に基づく事業（自治体のまちづくり等と連携して行われる地方鉄道の活性化）のうち、特に、地域の企業・NPO・住民等による先進的な利用促進の取組に対し重点的に支援を行う。



地方鉄道活性化（近代化補助）フロー図



L R Tシステムの整備

[事業費：2,800百万円、国費：700百万円]

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支援を行う。

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

富山ライトレールの整備事例



低床式車両の導入



制振軌道の整備



I Cカードシステムの導入



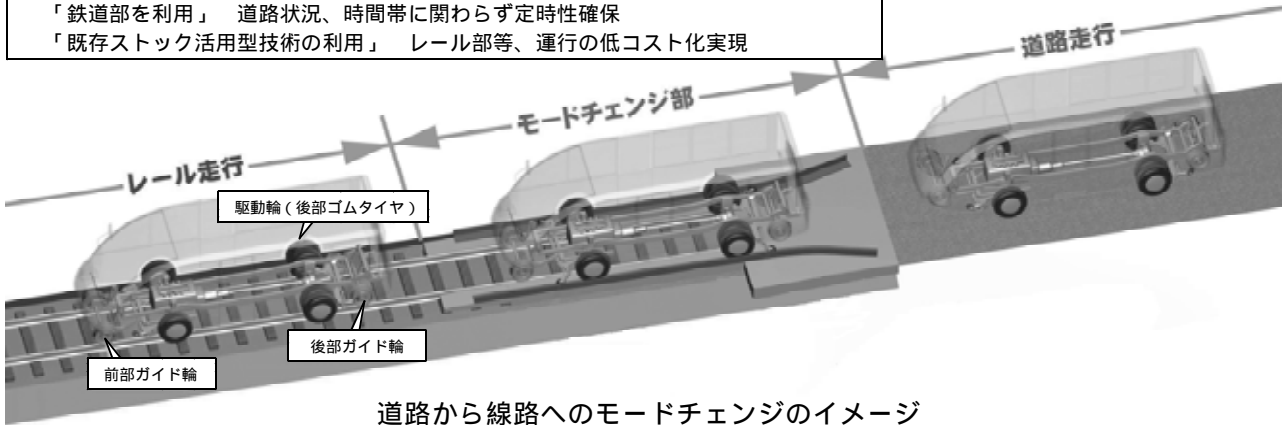
停留施設の整備

DMVの普及に資する技術開発（新規）

[事業費：802百万円の内数、国費：401百万円の内数]

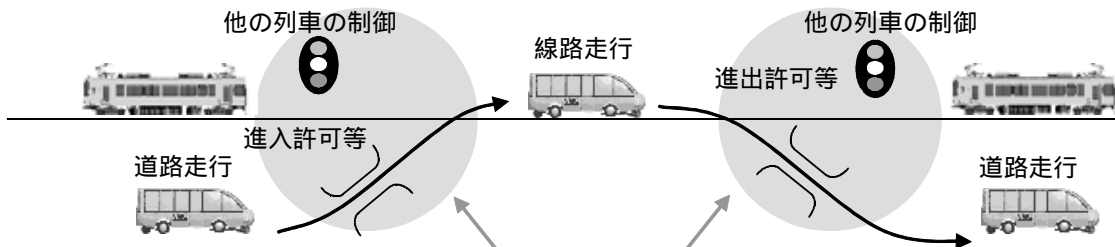
デュアル・モード・ビークル（DMV）は、現在技術開発等が進められている線路と道路の両用できる車両である。DMVはその特性から地域の鉄道、バスの交通ネットワークの維持や公共交通の活性化に資する新たな地域の足として機能することが期待される技術であり、普及に資するコスト低減等の新しいシステムの実用化のための技術開発を推進する。

〔DMVの特性〕
 「乗り換えなし」、「道路部を使用」 アクセス、シームレス対策の推進へ大きな可能性
 「鉄道部を利用」 道路状況、時間帯に関わらず定時性確保
 「既存ストック活用型技術の利用」 レール部等、運行の低コスト化実現



課題と対応

課題例 DMVの進入出時の信号・保安システム



* DMVは常時線路上に存在せず、例えば、道路 - 線路間を進入出する場合、既存の信号・保安システムは、DMVの進入出を認識することができない。このため、無線システム等を利用して既存システムにDMVの進入出を認識させることが安全の確保に重要。
 * 無線システム等を利用した信号・保安システムは非常に高額

導入コストが高額なため、
 比較的規模の大きな事業者しか、導入できない。

信号・保安システムに関するコスト低減等の技術開発支援を行い、中小事業者にも普及可能なシステムの確立を目指す。

地方鉄道の活性化支援・経営改善方策に関する調査（新規） [国費：543百万円の内数]

地方鉄道について、沿線との連携、官民協働による新たな活性化支援方策や経営改善方策、効果的な支援策を調査する。

3 . 安全・安心の確保

(1) 地下駅の火災対策

[事業費：7,200百万円、国費：2,400百万円]

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。

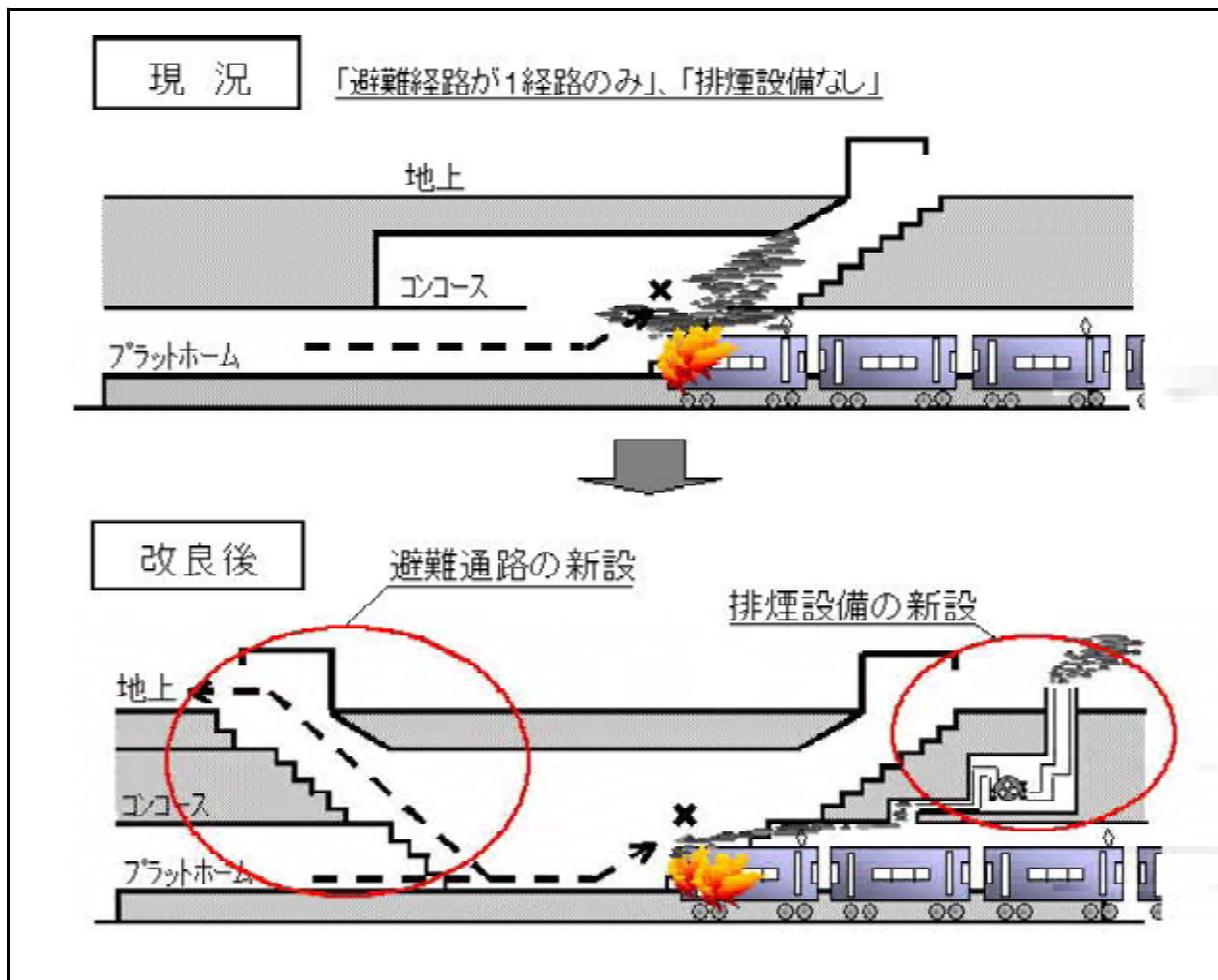
整備期間：平成16～20年度（5年間）

補助対象施設

地上への避難通路が1経路しかない地下駅において新設される避難通路。

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】



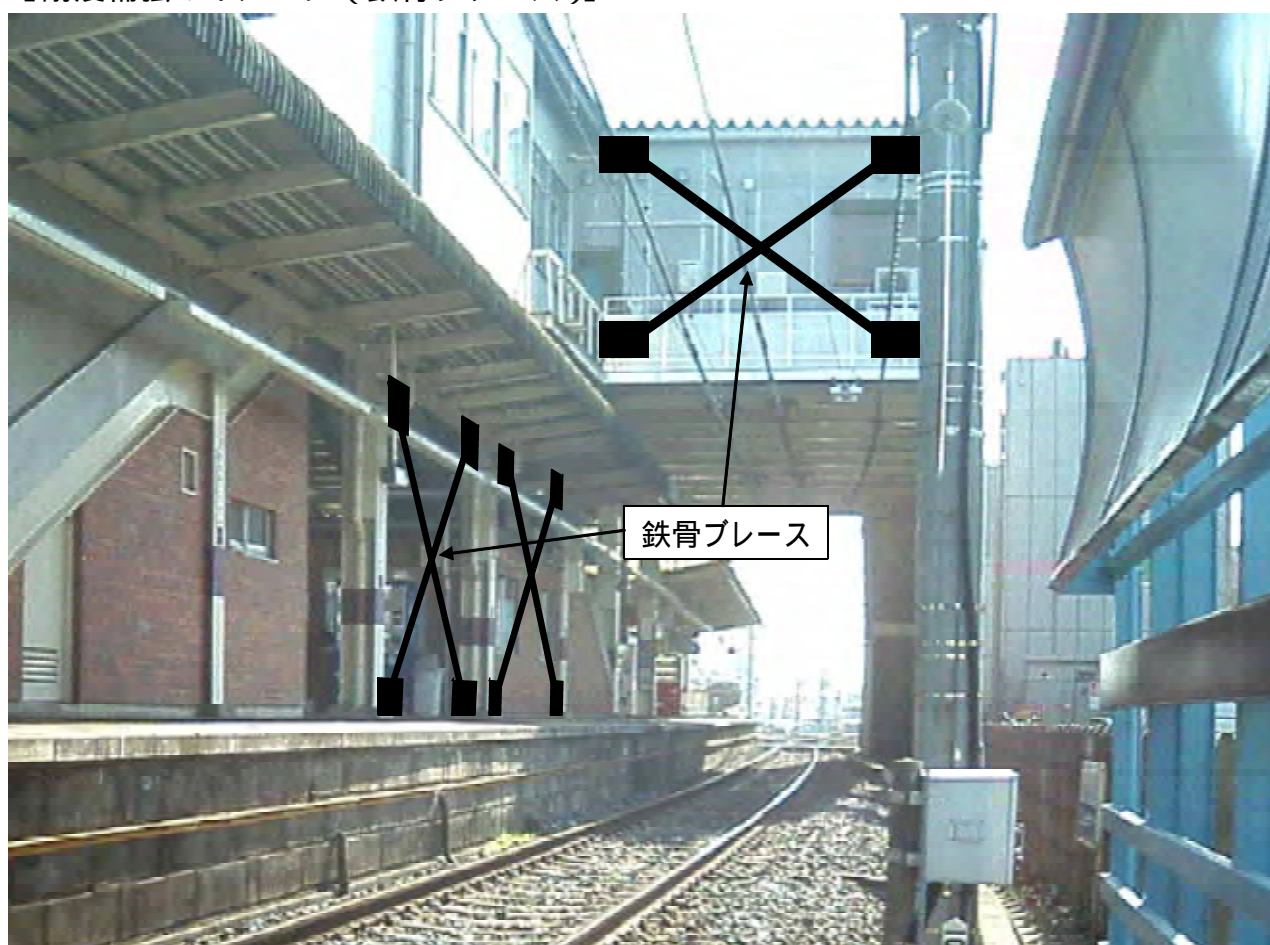
(2) 鉄道駅の耐震補強

[事業費 : 2,250百万円、国費 : 750百万円]

今後発生が予測される大規模地震に備え、耐震化が未実施で、かつ、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1日あたりの乗降人員が1万人以上の在来線駅について、耐震補強の緊急的实施を図る。

整備期間 平成18～22年度(5年間)

【耐震補強のイメージ(鉄骨ブレース)】



新京成電鉄高根公団駅

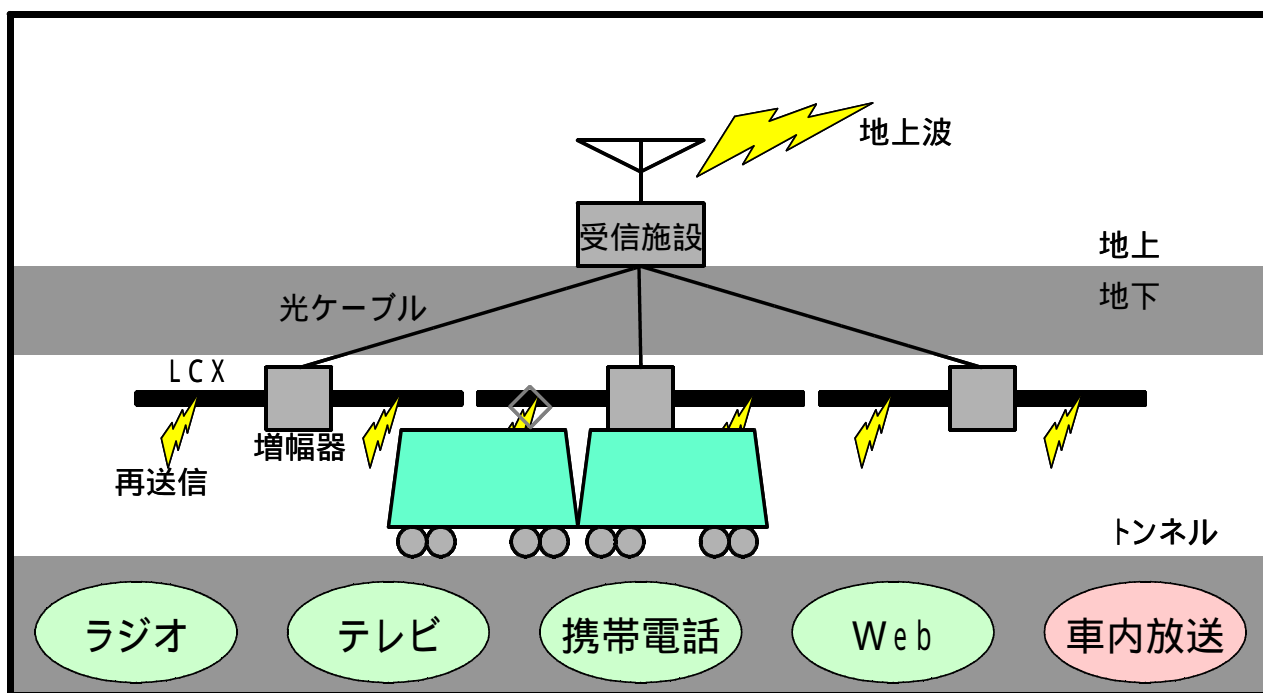
(3) 地下鉄等における災害情報基盤の整備

[事業費：1,124百万円、国費：281百万円]

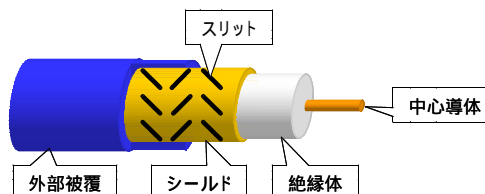
大地震発生時等には多数の地下部を運行する列車が停止され、車内に閉じこめられた多くの利用者の混乱等による二次災害を防止するためには速やかな情報提供と救出活動が必要となることから、地下鉄の電波遮蔽区間においても携帯電話による情報やラジオによる情報受信が可能となるように地上波の再送信設備設置（LCX（漏洩同軸ケーブル）等）の整備促進を図る。

整備期間 平成18～22年度（5年間）

【災害情報基盤整備事業のイメージ】



LCX（漏洩同軸ケーブル）[Leaky Coaxial cable]
同軸ケーブルのシールドに、わずかなスリットを設けることにより電波を漏洩させるという原理である。FMラジオから携帯電話まで幅広い用途に使用可能である。



(4) 地方鉄道における安全対策

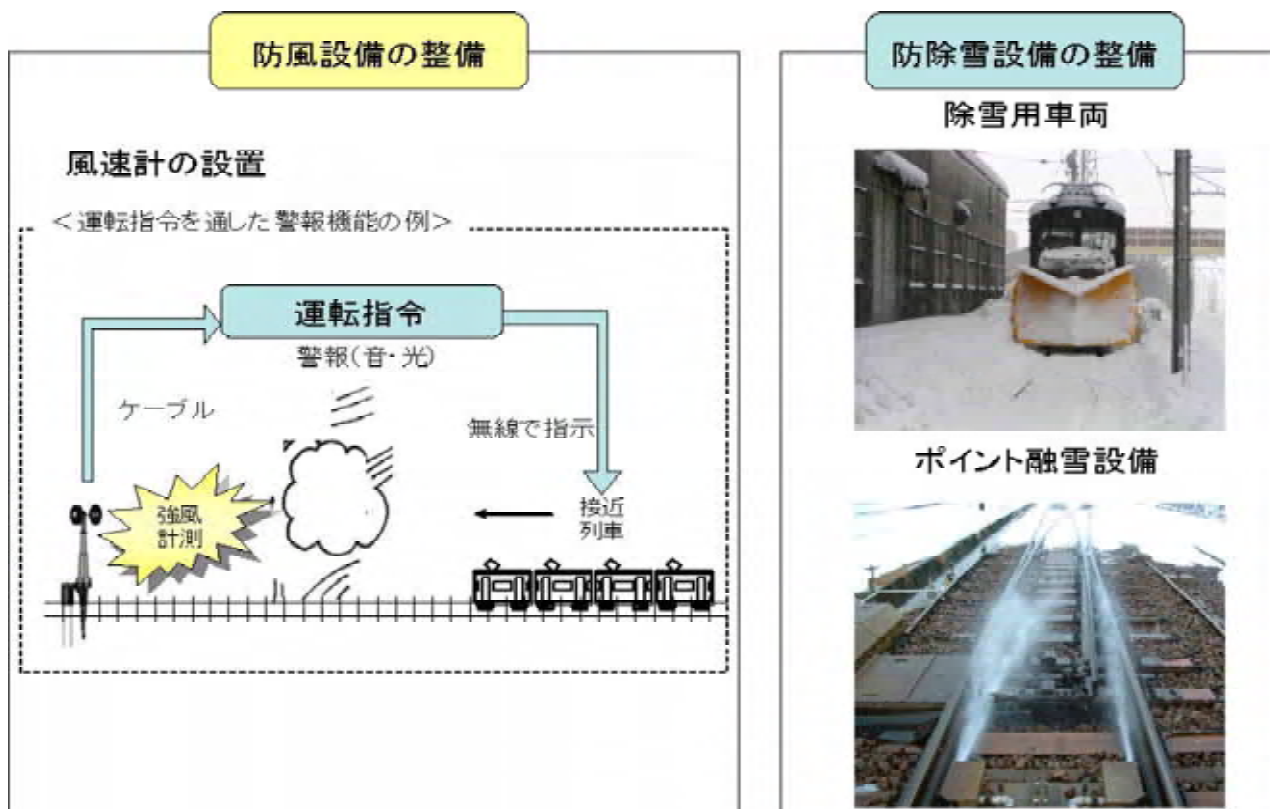
[事業費：8,365百万円の内数、国費：2,788百万円の内数]

地方鉄道における安全性を確保する観点から、経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者が行う安全対策設備整備の促進を図る必要がある。

平成17年12月のJR東日本羽越線の列車脱線事故や平成18年豪雪等を踏まえた防風・防除雪等安全対策設備整備、重軌条化等緊急に改善を要する設備整備及び安全管理体制・人材育成強化に対する支援を推進する。

支援内容

<安全対策設備整備>



<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（重軌条化、軌道強化、ATSの新設・改良、橋梁・トンネルの改修等）<平成16年度より実施>

<安全管理体制・人材育成強化> [新規事項]

近代化設備整備（ハード）に対する支援と合わせ安全管理体制・人材育成強化（ソフト）を支援することにより、地方鉄道の効果的・相乗的な安全対策を推進する。

【参考】税制改正要望（延長）

鉄道軌道近代化設備整備費補助金により取得した鉄道施設について、課税標準を5年間1/2（緊急に実施する必要があるものは5年間1/4）に軽減（固定資産税）

(5) 鉄道の安全対策等に係る技術開発等

[事業費：802百万円の内数、国費：401百万円の内数]

鉄道の安全性・環境性等を向上させる観点から、基礎的、先導的技術開発等を推進する必要がある。

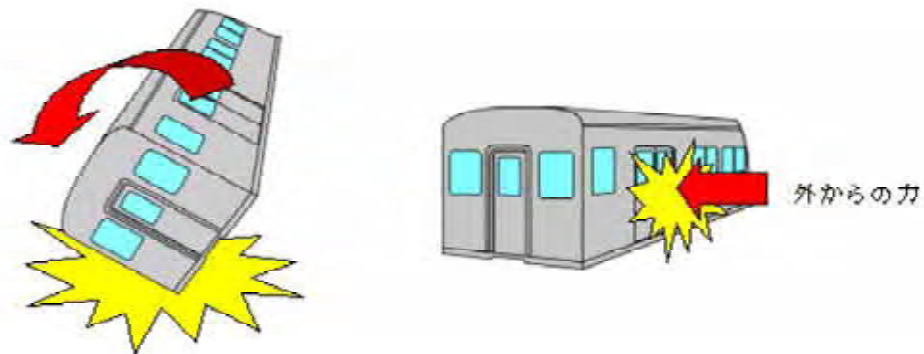
平成19年度は、福知山線事故、新潟県中越地震による新幹線脱線などを踏まえ、平成18年度から進めている脱線及び震災時の被害軽減に関する試験研究・技術開発等を継続すると共に、新規にGPS等を活用した運転管理システムの技術開発を実施する。

技術開発内容

- ・ 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
- ・ 地域におけるモビリティの確保に資する技術開発

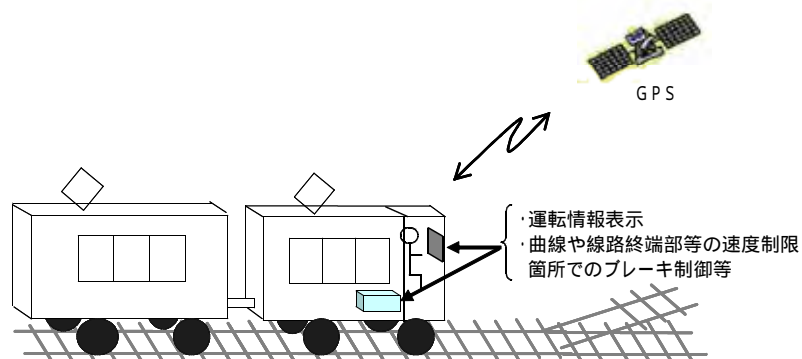
研究テーマ例

【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）

【次世代運転管理システムの技術開発（新規）】



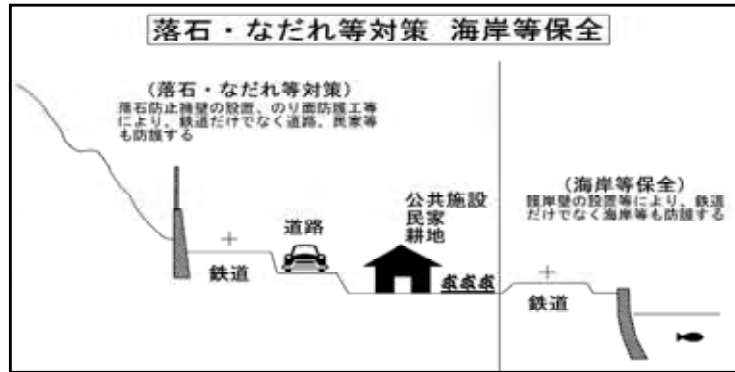
次世代運転管理システムのイメージ

(6) 鉄道防災事業

[事業費：1,030百万円、国費：600百万円]

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、海岸等保全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、住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業を推進する。



【鉄道防災事業の概念図】



【落石防止擁壁の一例】



【護岸壁の一例】

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。

平成19年度は列車集中制御装置（CTC）や地震検知装置の改修を行う。



【列車集中制御装置】



【地震検知装置】

(7) 鉄道災害復旧事業

[事業費 : 272 百万円、国費 : 68 百万円]

速やかな災害復旧を図る観点から、経営の厳しい鉄軌道事業者が大規模災害を受けた場合の復旧事業について支援を行う。

【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】

【錦川鉄道 平成17年9月に発生した台風による土砂流入】



【復旧前】



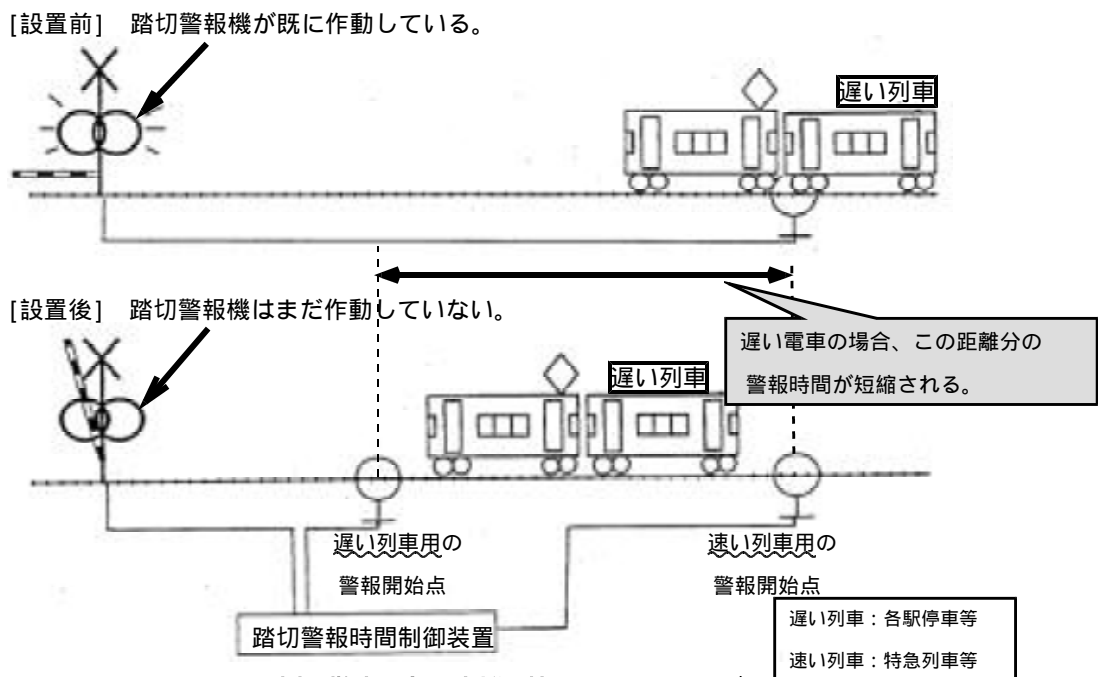
【復旧後】

(8) 踏切道の改良

[事業費 : 496百万円、国費 : 200百万円]

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、立体交差化や統廃合により除却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、警報機の整備
- ・ 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



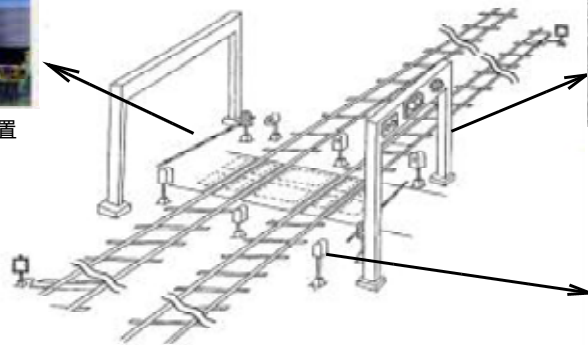
踏切警報時間制御装置のイメージ



大型遮断装置 + 二段型遮断装置



オーバーハング型警報装置



高規格化保安設備のイメージ



障害物検知装置

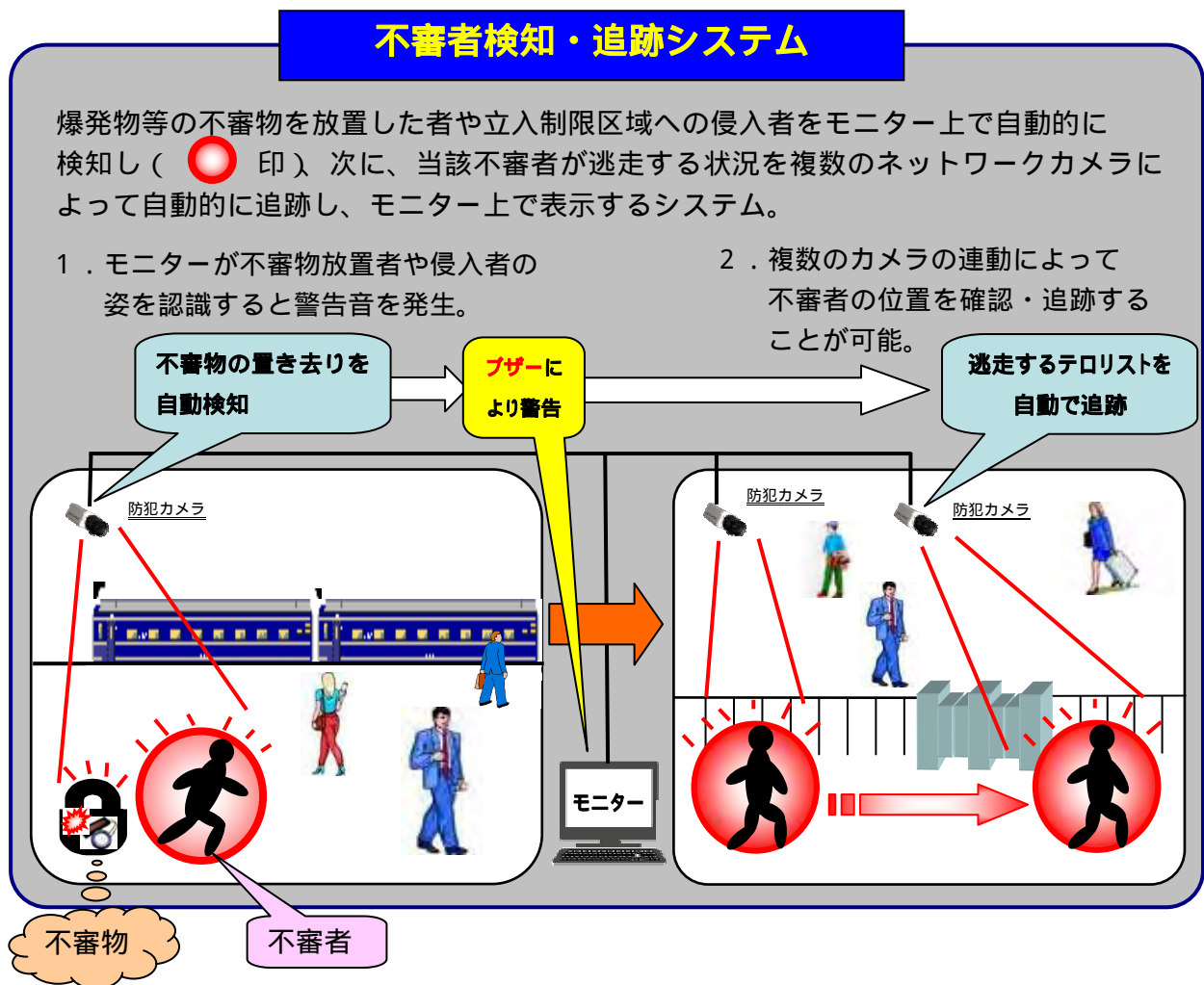
(9) 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査 [国 費 : 543 百万円の内数]

2005年7月の英国・ロンドンでの地下鉄等同時爆破テロ事件、本年7月のインド・ムンバイでの列車同時爆破テロ事件等、鉄道を対象としたテロ事件が続発している。

我が国においては、昨年より「見せる警備・利用者の参加」を軸とした施策や、危機管理レベルの設定など鉄道テロ対策の充実を図ってきているところであるが、テロを未然に防止するためには、乗客の円滑な流動や利便性を阻害することなく安全・安心な輸送サービスを確保する新しい技術の活用も期待されている。

このため、不審者や放置物を検知・追跡するシステムや瞬時に爆発物を検知することができるシステム等、鉄道テロ対策に資する新しい技術の活用の可能性について、鉄道駅における実証実験等の実施を含めて調査・検討を実施。

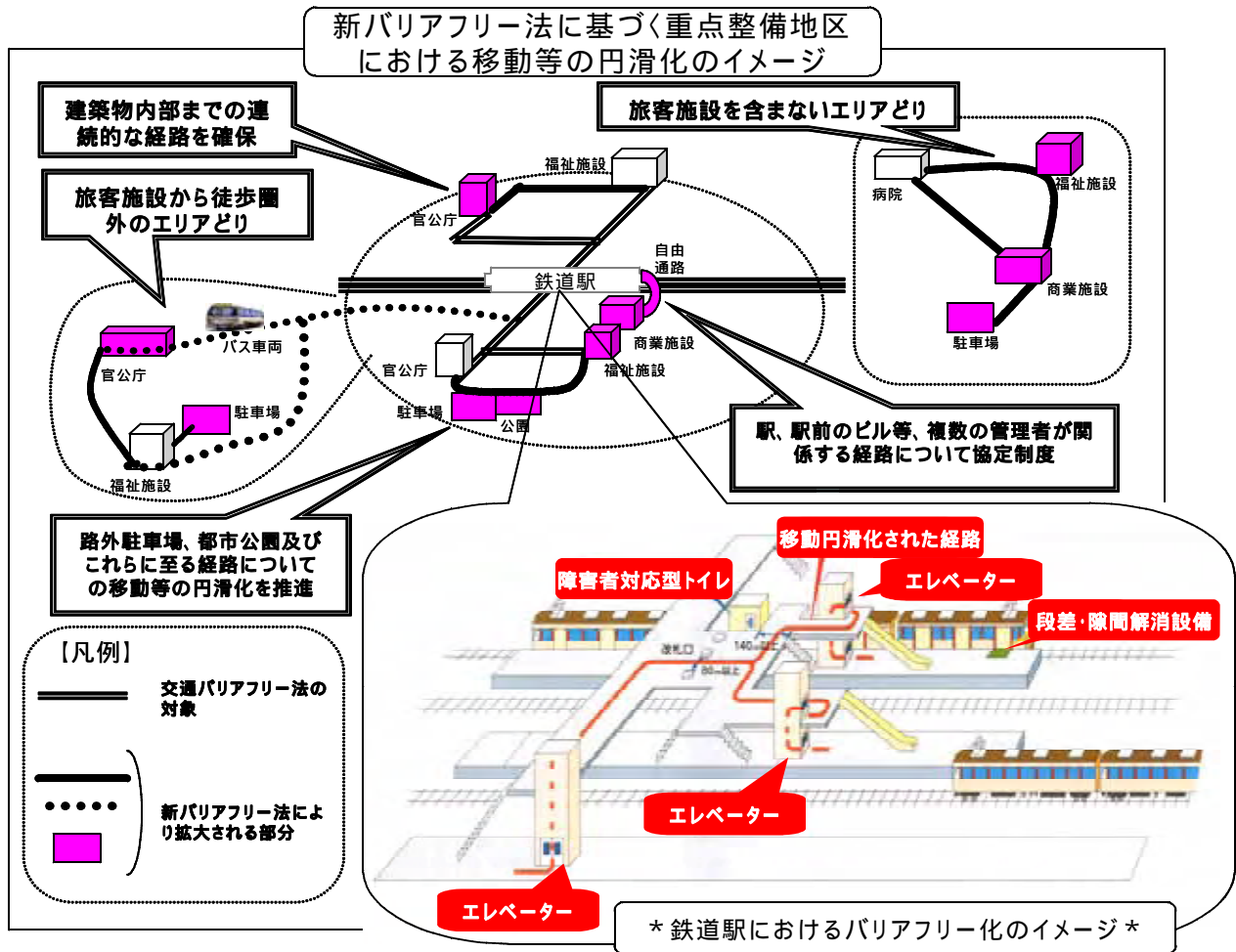
鉄道テロ対策への活用が期待される新技術の例



4 . 柔軟で豊かな社会の実現

鉄道におけるバリアフリー化の推進

鉄道駅のバリアフリー化 [事業費：32,261百万円、国費：9,713百万円]
 総合的・一体的なバリアフリー化の推進を柱とする新バリアフリー法の制定を踏まえ、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、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。



バリアフリーの深度化方策に関する調査（新規） [国費：543 百万円の内数]
 鉄道におけるバリアフリーをさらに深度化させるための方策について、ハードとソフトの両面から調査・検討を行う。

ホームからの転落防止等の観点から設置が望まれている可動式ホーム柵等の導入に関する調査・検討

鉄道事業者のみならず利用者等も高齢者・障害者等の円滑な鉄道の利用について理解し、協力していく「心のバリアフリー」の浸透を図るための調査・検討

5 . 技術開発

(1) 超電導磁気浮上式鉄道 (超電導リニア) 技術開発

[事業費 : 3,255百万円、国費 : 679百万円]

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。

平成9年4月から山梨実験線において走行試験を開始し、平成17年3月の「実用技術評価委員会」において、これまでの技術開発について「実用化の基盤技術が確立した」との評価を受ける一方、メンテナンスを含めた更なるコスト低減のための技術開発が必要とされ、走行試験を継続することについて提言を受けた。これらを踏まえ、走行試験を含む技術開発を進めているところである。

平成19年度は、山梨実験線において走行試験を継続すると共に、シミュレーションによる長大編成を想定した車両運動の評価等を実施する。

[技術開発の目標]

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)

輸送力・定時性の目標 : ピーク時間当たり1万人程度 (片道)

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



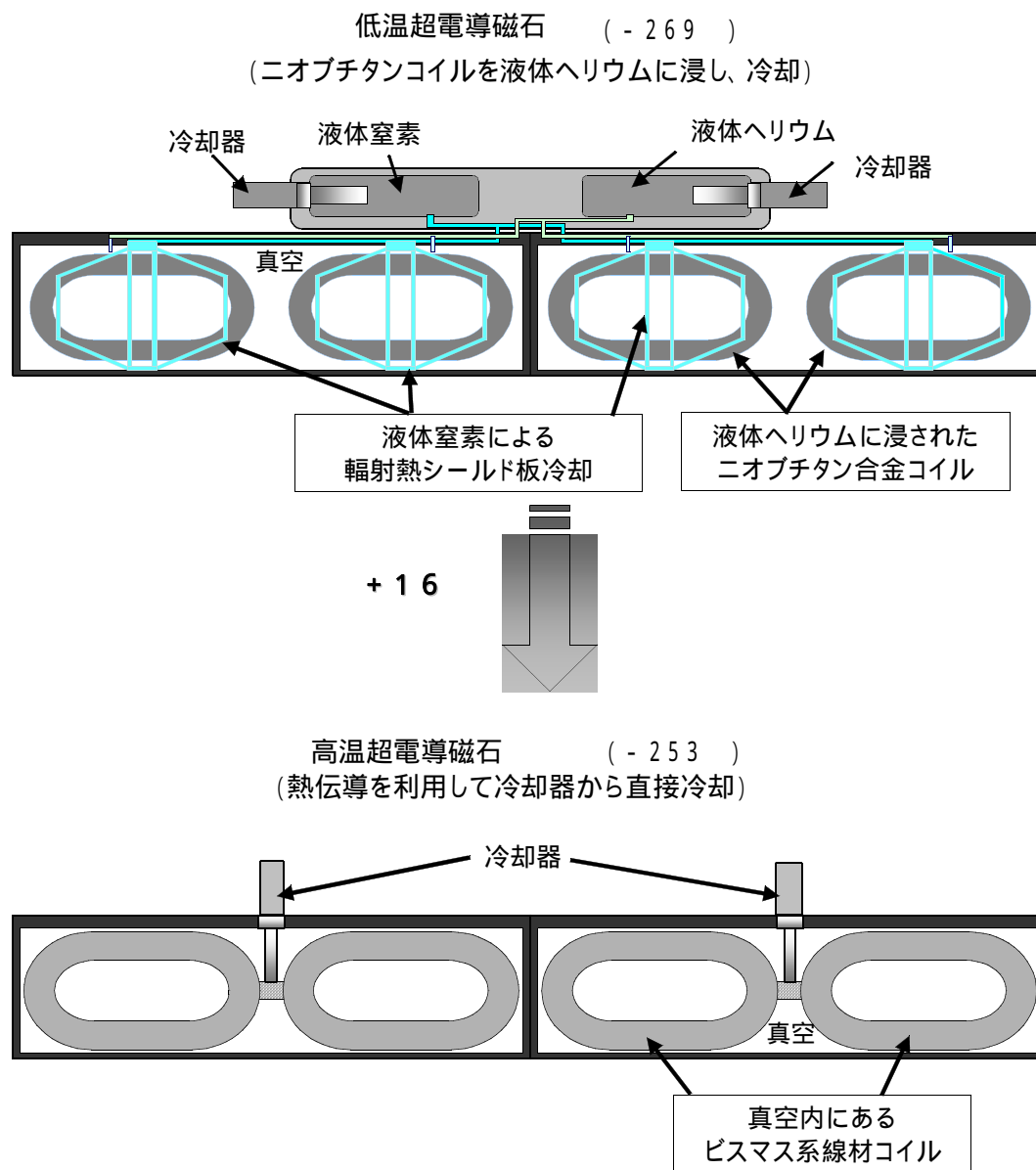
走行試験中の超電導リニア車両

(2) 高温超電導磁石等高度化技術開発

[事業費 : 220百万円、国費 : 110百万円]

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、一層の信頼性の向上及びコスト低減が期待される高温超電導磁石及び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。

平成19年度は、高温超電導磁石の高度化技術開発を進めると共に、これまでの要素開発成果を盛り込んだPLGコイルの試作及び性能検証等を実施する。



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

[事業費：3,450百万円の内数、国費：3,450百万円の内数]

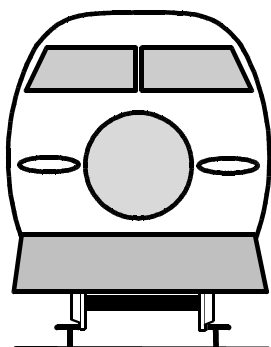
軌間可変電車(フリーゲージトレイン)とは、左右の車輪間隔をレールの幅(軌間)にあわせて自動的に変換できる電車である。

この技術が実用化されると、軌間の異なる新幹線と在来線の直通運転が既存レールの幅を変えることなく行うことができるため、目的地までの到達時分の短縮、乗り換え不便の解消など、鉄道利用者の利便性の向上を図ることができるとともに、直通運転のための施設整備(工事)費等の低減も図ることができる。

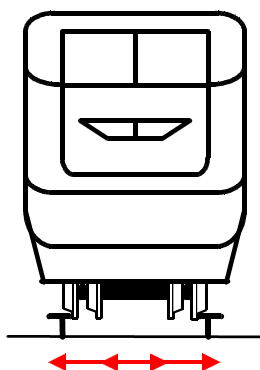
軌間可変電車の技術開発については、これまで国内外において走行試験等を行い、一定の性能について確認したところであり、現在は、これまでの各種試験の結果を踏まえた改良型車両の製作を進めているところである。

平成19年度は、完成した新型車両により走行試験を実施し、所要の性能を確認するとともに、試験の結果を踏まえ台車の改良等を行うなど、早期実用化に向けた技術開発を推進する。

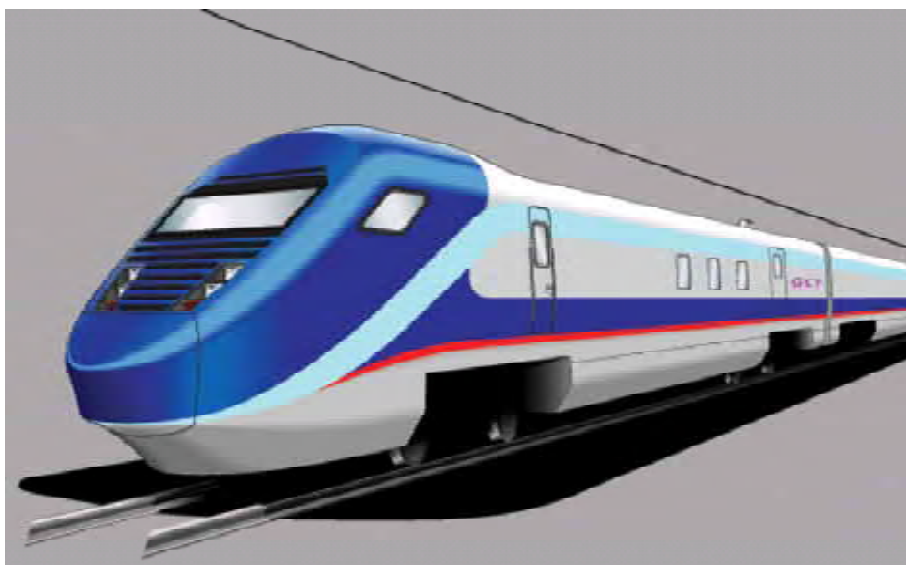
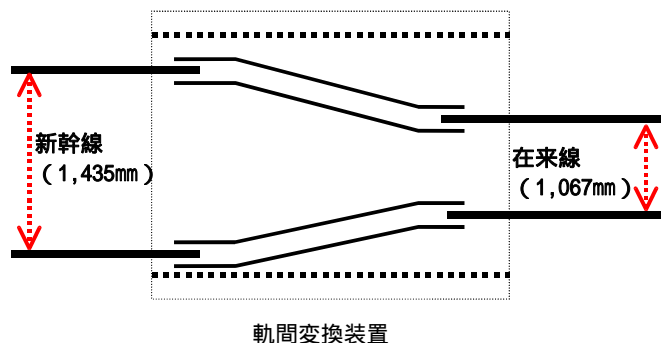
【新幹線電車】



【フリーゲージトレイン】



【軌間を変換する仕組み】



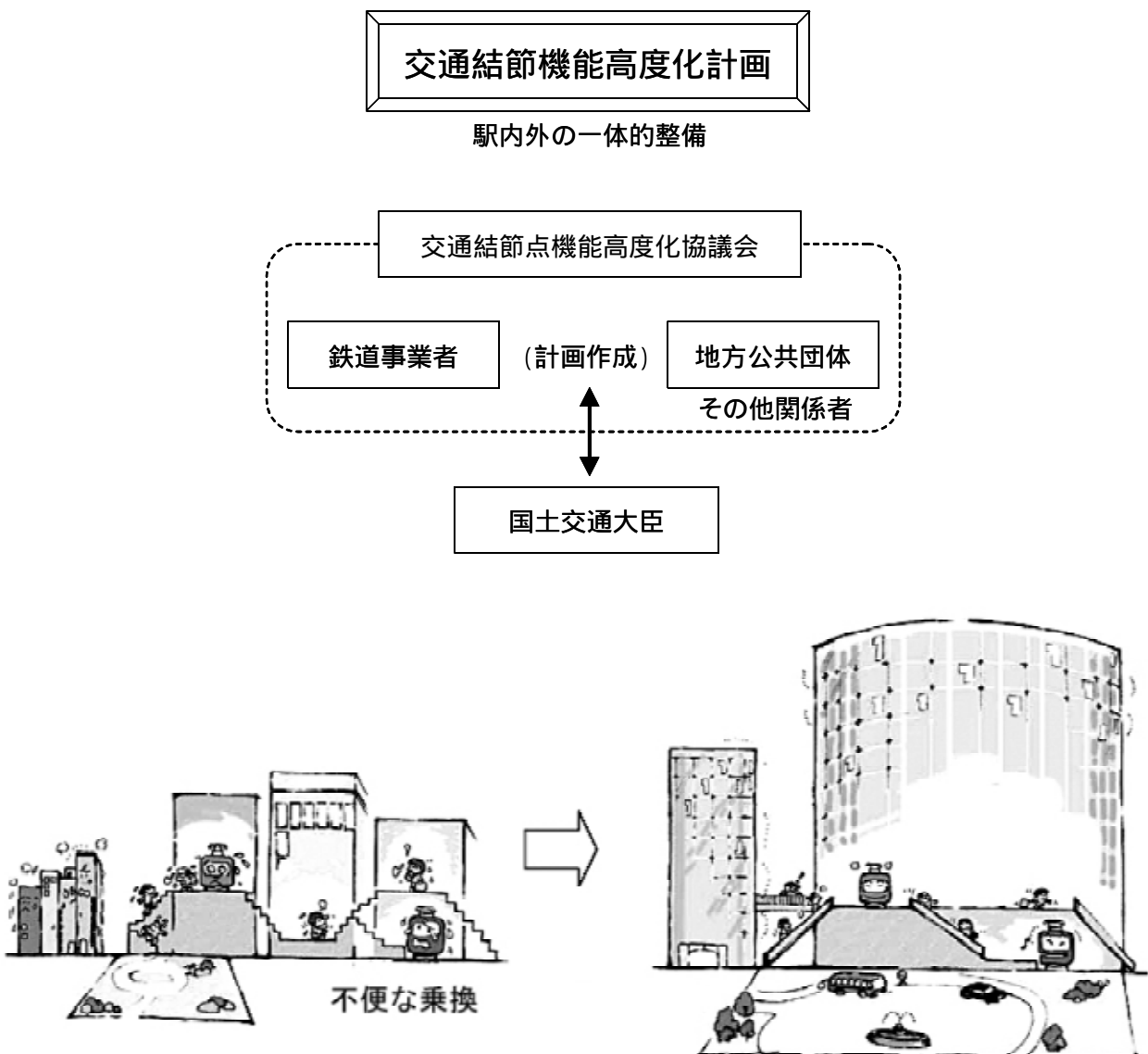
・連携・融合施策

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）

都市鉄道等利便増進法に基づき、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。

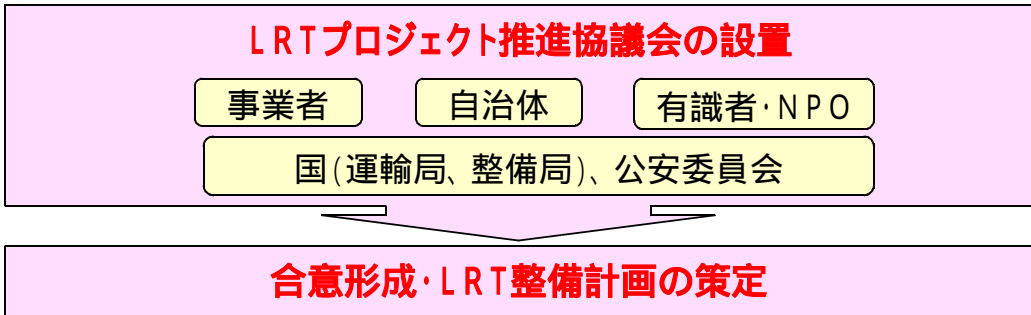
【交通結節機能高度化計画のスキーム】



(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

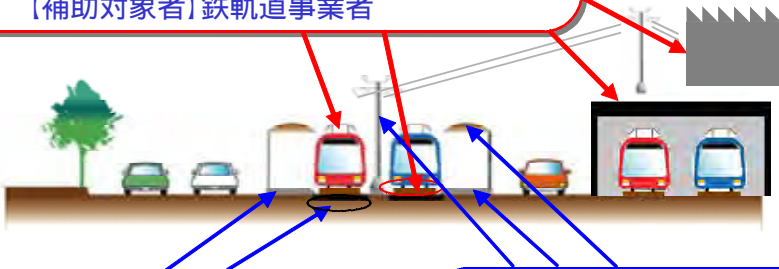
計画について一体的・総合的に支援

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

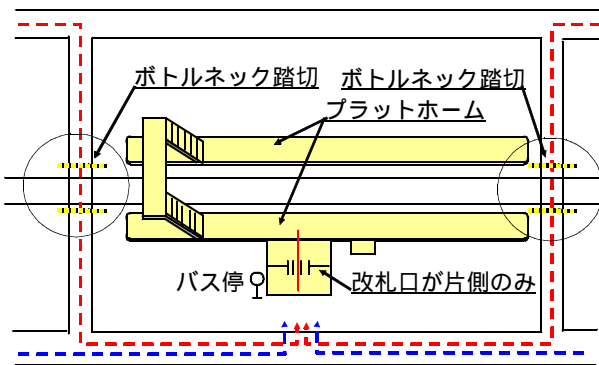
(3) 駅・まち一体改善事業

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。

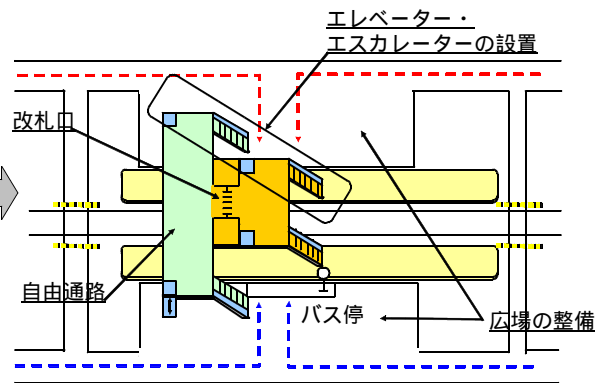
新規事業：野方駅（西武鉄道）

< 駅・まち一体改善事業のイメージ >

【整備前】



【整備後】



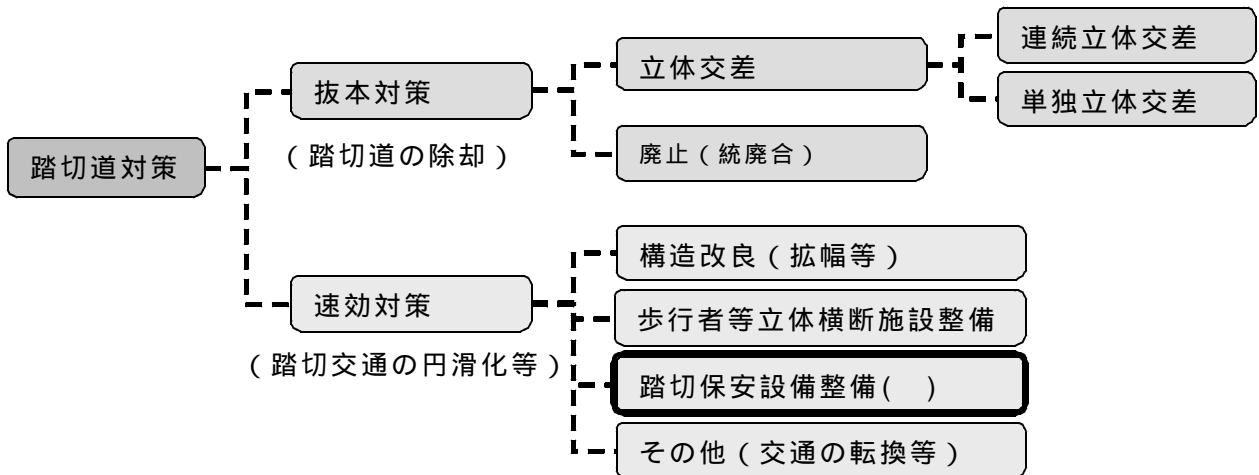
【完成イメージ】



(4) 都市圏の交通円滑化

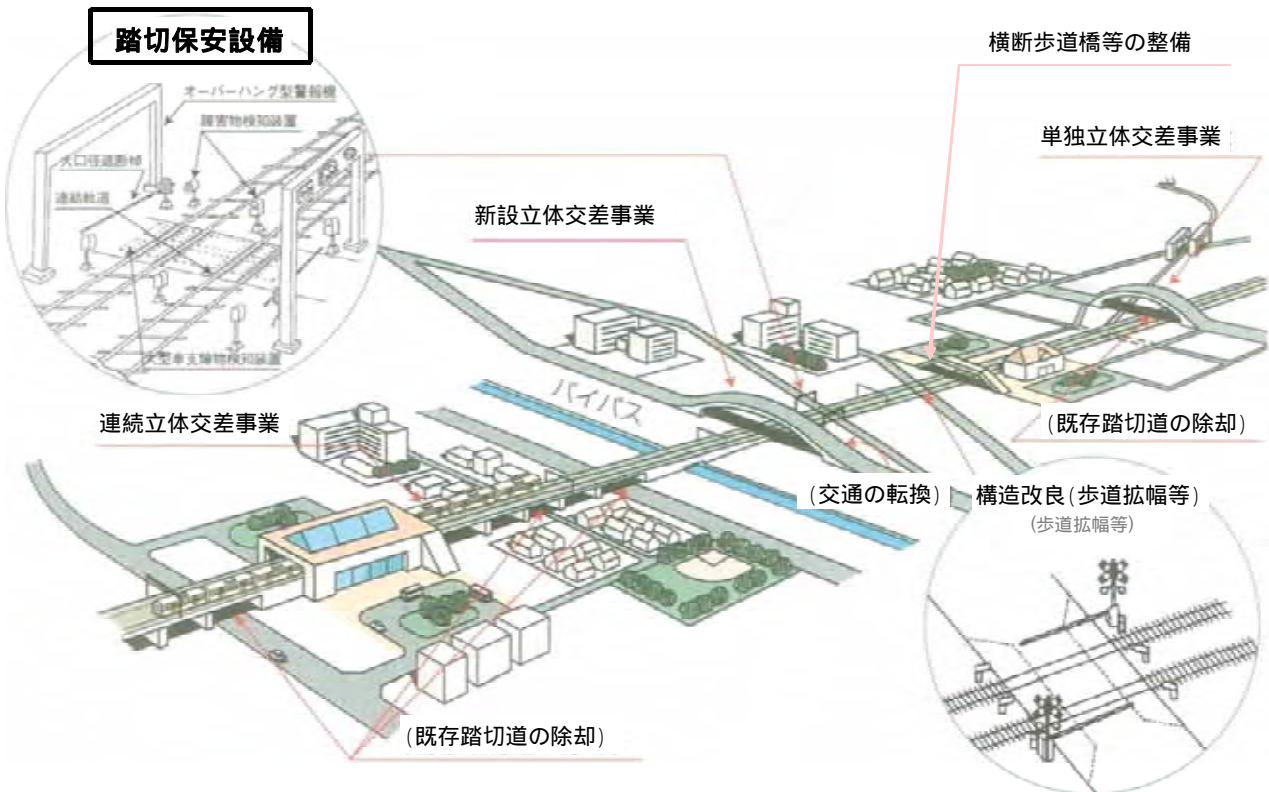
踏切事故や交通渋滞の原因となるなど、社会的な問題となっている「開かずの踏切」等に対し、安全性の向上及び交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化、構造改良及び踏切保安設備の整備等の促進を図る。

【踏切道対策の主なメニュー】



(鉄道局関連)踏切保安設備整備費補助

【地域の実情を反映した円滑な踏切道の改良イメージ】

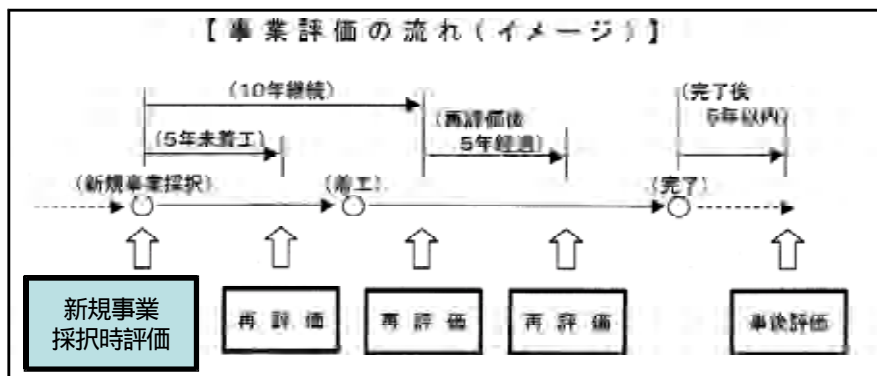


政策評価の概要

平成19年度予算に向けた新規事業採択時評価（概算要求時）

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、国土交通省政策評価基本計画に基づき、公共事業の新規事業採択時評価等を実施している。

平成19年度予算において新たに事業費を予算化しようとする4事業（相鉄・東急直通線速達性向上事業、北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業、野方駅及び西宮北口駅総合改善事業）について、以下のとおり新規事業採択時評価を実施した。



新規事業採択時評価結果

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】 （都市鉄道利便増進事業）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価
		総便益 （億円）	便益の主な根拠			
相鉄・東急直通線速達性向上事業 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	1,957	3,029	平成31年度の輸送人員 202千人/日	1,551	2.0	経路の選択肢の増加、乗換回数の減少、 新幹線鉄道へのアクセス向上

（幹線鉄道等活性化事業）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価
		総便益 （億円）	便益の主な根拠			
北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業 第三セクター等公的 主体	25	65	鉄道コンテナの輸送力増強 （17万トン/年）	30	2.2	地域経済の活性化、環境問題への対応等

（鉄道駅総合改善事業）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価
		総便益 （億円）	便益の主な根拠			
野方駅総合改善事業 第三セクター等公的 主体	15	85	平成17年度野方駅乗降人員 21,885人/日	15	5.7	バリアフリー化、踏切混雑の緩和等
西宮北口駅総合改善事業 第三セクター等公的 主体	35	119	平成17年度西宮北口駅乗降人員 72,492人/日	32	3.8	バリアフリー化、地域分断の解消等