

平成20年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成19年8月

国土交通省鉄道局

目 次

I. 平成20年度鉄道局関係予算概算要求のポイント	1
II. 平成20年度鉄道局関係予算概算要求の基本方針	2
III. 平成20年度鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表	4
IV. 平成20年度鉄道局関係財政投融资計画等要求総括表	6
V. 新規要求事項等の概要	8
VI. 平成20年度鉄道局関係予算概算要求の概要（施策別）	10
1. 国際競争力の強化と地域の活性化	
〈個性と工夫に満ちた地域社会の再生・活性化、国際競争力の強化等〉	
(1) 整備新幹線整備事業	12
(2) 整備新幹線建設推進高度化等事業	14
(3) 地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ	15
(4) 空港アクセス鉄道の整備	21
(5) 北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強	22
〈快適でゆとりある都市生活の実現〉	
(6) 都市鉄道の利便増進	23
(7) 地下高速鉄道の整備	25
(8) 貨物鉄道の旅客線化	26
(9) 乗継の円滑化	27
(10) 鉄道駅の総合的な改善	28

2. 地球環境時代や少子高齢化への対応

鉄道におけるバリアフリー化の推進	29
------------------	----

3. 国民の安全・安心の確保

(1) 鉄道施設総合安全対策事業	30
(2) 鉄道の安全性向上等のための技術開発	31
(3) 鉄道防災事業	32
(4) 鉄道災害復旧事業	33
(5) 踏切道の改良	34
(6) 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査	35

4. 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	36
(2) 高温超電導磁石等高度化技術開発	37
(3) 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）技術開発	38

VII. 連携・融合施策	39
--------------	----

VIII. 政策評価の概要	43
---------------	----

I. 平成20年度鉄道局関係予算概算要求のポイント

1. 地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ

〈地方鉄道〉

- ・ 地方鉄道について、安全に関する設備整備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備投資に対する支援に加え、地方鉄道の活性化に関する新たな法制度等に基づき、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する地域の意欲的な取組に対して重点的な支援を行う。

〈地域拠点駅〉

- ・ 地域拠点駅のバリアフリー化の支援の充実を図る。

〈幹線鉄道〉

- ・ 幹線鉄道の高速化を図るとともに、高速化のボトルネックとなっている要因を調査し、施設の先行整備などによりその解消を図るための具体的方策を検討する。

〈LRTシステム、DMV〉

- ・ LRTシステム整備について、総合連携計画に基づく軌道運送高度化事業に対して重点的な支援を行う。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を推進する。

2. 都市鉄道の整備

都市鉄道の利便増進 [26億円]

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。

3. 整備新幹線の整備

整備新幹線の整備 [790億円](事業費:3,069億円)

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. バリアフリー化の推進 [92億円]

エレベーター等の整備により、平成22年までに1日当たり乗降客5千人以上の駅について原則全てをバリアフリー化。併せて、1日当たりの乗降客5千人未満の地域拠点駅についても支援の充実を図る。

5. 安全・安心の確保

鉄道施設総合安全対策事業を創設し、地下駅の火災対策、鉄道駅の耐震補強等防災対策を計画的かつ効率的に推進する。また、鉄道の安全性向上のための技術開発や鉄道テロ対策を推進する。

6. 個別事項への対応

- ① 成田高速鉄道アクセス線の整備 [30億円の内数。また、重点施策推進要望として21億円]
成田国際空港から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 物流の効率化・環境対策の推進 [4億円]
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)

Ⅱ. 平成20年度鉄道局関係予算概算要求の基本方針

1. 国際競争力の強化と地域の活性化

個性と工夫に満ちた地域社会の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、地域の活性化に資する鉄道活性化、空港アクセス鉄道の整備を進めるとともに、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、国際物流に対応する貨物鉄道の輸送力の増強等を進める。

○ 整備新幹線整備事業（12～14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。

○ 地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ（15～20ページ） 〈地方鉄道〉

- ・ 地方鉄道について、安全に関する設備整備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備投資に対する支援に加え、地方鉄道の活性化に関する新たな法制度等に基づき、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する地域の意欲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。〔新規事項〕

〈地域拠点駅〉

- ・ 鉄道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、平成22年までに1日当たり乗降客数5千人以上の駅について原則全てをバリアフリー化。
- ・ 1日当たり乗降客数5千人未満の駅について、交通、観光の拠点性が高く、地域の強い要望があり、地元の協力を得られる駅のバリアフリー化について支援を充実。

〈幹線鉄道〉

- ・ まちづくりや地域の活性化に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な鉄道整備を推進。
- ・ 在来幹線鉄道的高速化のボトルネックとなっている要因を調査し、施設の先行整備などによりその解消を図るための具体的方策を検討。

〈LRTシステム、DMV〉

- ・ 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（地域公共交通活性化・再生法の総合連携計画に基づく軌道運送高度化事業に対して重点的に支援。〔新規事項〕）。
- ・ DMVの普及促進に係る新しいシステムの実用化のための技術開発を強力に推進。

○ 空港アクセス鉄道の整備（21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（22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。

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（23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。
- 地下高速鉄道等の整備（25～26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（27～28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]

2. 地球環境時代や少子高齢化への対応

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】

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、バリアフリー化を進める。

- 鉄道におけるバリアフリー化の推進（29ページ）
 - ・ 鉄道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、平成22年までに1日当たり乗降客数5千人以上の駅について原則全てをバリアフリー化。【再掲】
 - ・ 併せて、1日当たり乗降客数5千人未満の駅についても、交通、観光の拠点性が高く、地域の強い要望があり、地元の協力を得られる駅のバリアフリー化について支援を充実。【再掲】
 - ・ 構造上の制約等によりエレベーターの整備が難しい駅について、制約要因の解消に向けた具体的な方策を調査・検討。[新規事項]
 - ・ 視覚障害者や高齢者などが安心して鉄道駅を利用できるよう、ホームドア（可動式ホーム柵を含む。）の整備を推進。

3. 国民の安全・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等のための施設整備及び鉄道の安全性向上等のための技術開発等を進める。

- 鉄道施設総合安全対策事業（30ページ）
 - ・ 地震などの自然災害、火災、劣化等による鉄道施設の被害の未然防止や拡大防止のため、列車の安全運行並びに利用者の安全確保を目的とした鉄道施設の安全対策を計画的かつ効率的に推進。[新規事項]
- 鉄道の安全性向上等のための技術開発（31ページ）
 - ・ 本年6月28日に航空・鉄道事故調査委員会から公表された福知山列車脱線事故報告書を踏まえ、車体構造及び車内の安全性向上に向けた検討を実施。

Ⅲ. 平成20年度鉄道局関係概算要求事業費・国費総括表

区 分	事 業 費		
	20年度要求額 (A)	19年度予算額 (B)	倍 率 (A/B)
【公共事業関係費】			
[新幹線]			
1. 整備新幹線整備事業費補助	306,946	263,700	1.16
[都市・幹線鉄道]	132,879	117,532	1.13
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	7,671	2,400	3.20
3. 都市鉄道整備事業費補助	88,844	88,210	1.01
地下高速鉄道	77,186	69,020	1.12
・新線建設等	77,186	69,020	1.12
・過去分	—	—	—
空港アクセス鉄道等	11,657	19,190	0.61
・新線建設等	11,657	19,190	0.61
・過去分	—	—	—
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	8,727	8,908	0.98
・高速化	1,151	1,770	0.65
・旅客線化	5,486	5,486	1.00
・貨物鉄道	1,290	117	11.06
・乗継円滑化	800	1,535	0.52
5. 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助	9,000	7,200	1.25
6. 鉄道駅総合改善事業費補助	7,440	4,005	1.86
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	10,161	5,930	1.71
8. 鉄道防災事業費補助	1,036	880	1.18
小 計	439,825	381,232	1.15
【その他事項経費】			
1. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	—	—	—
2. 鉄道技術開発費補助金	5,282	4,159	1.27
・超電導磁気浮上方式鉄道	4,254	3,235	1.31
・高温超電導磁石等高度化	234	200	1.17
・一般鉄道	794	724	1.10
3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	3,350	3,350	1.00
4. 鉄道軌道整備費等補助金	11,595	9,921	1.17
・輸送高度化	8,584	7,016	1.22
・L R T	2,231	2,200	1.01
・運営費	—	—	—
・災 害	272	272	1.00
・踏 切	508	433	1.17
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
6. 譲渡線建設費等利子補給金	—	—	—
7. 新線調査費等補助金	—	—	—
8. 鉄道整備等基礎調査委託費	—	—	—
9. 地方振興対策調査費 (DMV)	60	40	1.50
小 計	30,787	26,470	1.16
合 計	470,611	407,702	1.15

(単位：百万円)

国 費			備 考																					
20年度要求額 (C)	19年度予算額 (D)	倍 率 (C/D)																						
78,967	70,600	1.12	〔重点施策推進要望（国費）〕 <table><tr><th>事 業 名</th><th>要 望 額</th></tr><tr><td>成田高速鉄道アクセス線の整備</td><td>2,108</td></tr></table> (注)「成田高速鉄道アクセス線の整備」は都市鉄道整備事業費補助 (空港アクセス鉄道等)の外数	事 業 名	要 望 額	成田高速鉄道アクセス線の整備	2,108																	
事 業 名	要 望 額																							
成田高速鉄道アクセス線の整備	2,108																							
45,648	40,811	1.12																						
2,557	800	3.20																						
33,101	32,845	1.01																						
30,098	28,040	1.07																						
19,451	17,393	1.12																						
10,647	10,647	1.00																						
3,003	4,805	0.62																						
2,998	4,796	0.63																						
5	9	0.53																						
1,565	1,525	1.03																						
307	472	0.65																						
711	711	1.00																						
387	35	11.06																						
160	307	0.52																						
3,000	2,400	1.25																						
1,488	801	1.86																						
3,337	1,940	1.72																						
600	500	1.20																						
124,615	111,411	1.12																						
205	239	0.86		〔バリアフリー関係予算（国費）〕 <table><tr><th>区 分</th><th>20年度要求</th><th>19年度予算</th><th>倍率</th></tr><tr><td>公 共</td><td>3,000</td><td>2,400</td><td>1.25</td></tr><tr><td>非 公 共</td><td>3,500</td><td>3,000</td><td>1.17</td></tr><tr><td>公共(地下鉄等)</td><td>2,688</td><td>3,152</td><td>0.85</td></tr><tr><td>計</td><td>9,188</td><td>8,552</td><td>1.07</td></tr></table> (注) 1. 公共は「鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助」 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「都市鉄道整備事業費補助」の内数	区 分	20年度要求	19年度予算	倍率	公 共	3,000	2,400	1.25	非 公 共	3,500	3,000	1.17	公共(地下鉄等)	2,688	3,152	0.85	計	9,188	8,552	1.07
区 分	20年度要求	19年度予算			倍率																			
公 共	3,000	2,400			1.25																			
非 公 共	3,500	3,000	1.17																					
公共(地下鉄等)	2,688	3,152	0.85																					
計	9,188	8,552	1.07																					
1,187	1,131	1.05																						
673	669	1.01																						
117	100	1.17																						
397	362	1.10																						
3,350	3,350	1.00																						
3,774	3,238	1.17																						
2,903	2,401	1.21																						
598	550	1.09																						
6	39	0.14																						
68	68	1.00																						
200	180	1.11																						
3,500	3,000	1.17																						
743	743	1.00																						
345	334	1.03																						
180	180	1.00																						
60	40	1.50																						
13,344	12,254	1.09																						
137,959	123,665	1.12																						

IV. 平成20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20年度 要 求 額	平成19年度 予 算 額
1. 鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	—	834億円	566億円
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 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 1,486億円※	広域ネットワーク 整備枠として 2,600億円の 内数
	出資	2億円※	1,250億円の 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 備枠として 14億円※	地域社会基盤整 備枠として 1,600億円の 内数
	出資	—	1,250億円の 内数

※日本政策投資銀行は平成20年10月より民営化されるため、同行の民営化以前の期間の所要額を計上

平成19年度の概要

○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%)

○安全防災対策工事(立体交差化、事故防止)(政策金利Ⅱ、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Ⅱ、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Ⅱ、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Ⅰ。

平成19年度出資枠 1,250億円

○近代化・合理化工事(政策金利Ⅰ、50%)
○事故防止、交通弱者対応工事(政策金利Ⅱ、50%)

平成19年度出資枠 1,250億円

V. 新規要求事項等の概要

1. 地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ

(⇒15～20ページ)

- 地方鉄道について、安全に関する設備整備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備投資に対する支援に加え、地方鉄道の活性化に関する新たな法制度等に基づき、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する地域の意欲的な取組に対して重点的な支援を行う。
- 1日当たりの乗降客数が5千人以上の駅のバリアフリー化を着実に推進するとともに、併せて、5千人未満の駅についても、交通、観光の拠点性が高く、地域の強い要望があり、地元の協力を得られる駅のバリアフリー化について支援の充実を図る。
- 在来幹線鉄道の高速化のボトルネックとなっている要因を調査し、施設の先行整備などによりその解消を図るための具体的方策を検討する。
- まちづくりと連携したLRTシステムの整備に対する支援のうち、地域公共交通活性化・再生法の総合連携計画に基づく軌道運送高度化事業に対して重点的な支援を行う。

2. 鉄道におけるバリアフリー化の推進

(⇒29ページ)

- 1日当たりの乗降客数が5千人以上の駅のバリアフリー化を着実に推進するとともに、併せて、5千人未満の駅についても、交通、観光の拠点性が高く、地域の強い要望があり、地元の協力を得られる駅のバリアフリー化について支援の充実を図る。【再掲】

- バリアフリー新法の基本方針に定める目標（平成22年までに1日当たり乗降客数5千人以上の駅について原則全てをバリアフリー化する）の達成に向け、構造上の制約等によりエレベーターの整備が難しい駅について、制約要因の解消に向けた具体的方策を調査・検討する。

3. 鉄道の安全対策

(⇒30・31ページ)

- 地震などの自然災害、火災、劣化等による鉄道施設の被害の未然防止や拡大防止のため、列車の安全運行並びに利用者の安全確保を目的とした鉄道施設の安全対策を計画的かつ効率的に推進する。
- 本年6月28日に航空・鉄道事故調査委員会から公表された福知山列車脱線事故報告書を踏まえ、車体構造及び車内の安全性向上に向けた検討を深度化する。

4. 空港アクセス鉄道の整備

(⇒21ページ)

- 成田高速鉄道アクセス線について、高速運転（新線部分：160km/h、既設線部分：130km/h）及び運行頻度の増加を可能とする施設整備を推進することとし、重点施策推進枠として要望する。

5. 鉄道駅の総合的な改善

(⇒28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] 椎名町駅（西武池袋線）

VI. 平成20年度鉄道局関係予算概算要求の概要（施策別）

区 分	平成20年度要求額		事業概要等
	事業費	国 費	
	(百万円)	(百万円)	
1. 国際競争力の強化と地域の活性化 〈個性と工夫に満ちた地域社会の再生・活性化、国際競争力の強化等〉			
(1) 整備新幹線整備事業	306,946	78,967	整備新幹線の建設
(2) 整備新幹線建設推進高度化等事業	3,350	3,350	整備新幹線の未着工区間の調査等
(3) 地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ			
①自治体・事業者連携計画への重点的支援（鉄道軌道輸送高度化事業）	8,584	2,903	活性化・安全性向上のための設備整備等
②DMVの普及促進に係る技術開発	60	60	運行システムに関する技術開発
③地域拠点駅のバリアフリー対策の推進	30,165の内数	9,188の内数	地域拠点駅のバリアフリー化
④LRTシステムの整備	2,231	598	低床型車両の導入、LRTシステムの施設整備
⑤幹線鉄道の活性化			
(ア) 幹線鉄道の高速化	1,151	307	線路の曲線改良、部分複線化等
(イ) 高速化のボトルネック要因に関する調査	-	180の内数	高速化のボトルネック解消のための具体的方策の検討
(4) 空港アクセス鉄道の整備	11,657の内数	3,003の内数	成田高速鉄道アクセス線の整備
(5) 鉄道貨物輸送力の増強	1,290	387	貨物列車長編成化のための待避線延伸等
〈快適でゆとりある都市生活の実現〉			
(6) 都市鉄道の利便増進	7,671	2,557	連絡線等の整備及び周辺整備と一体的な駅整備
(7) 地下高速鉄道の整備	77,186	30,098	地下鉄の新線建設等
(8) 貨物鉄道の旅客線化	5,486	711	貨物鉄道の旅客線化
(9) 乗継の円滑化	800	160	駅構内の配線変更等による相互直通運転化等
(10) 鉄道駅の総合的な改善	7,440	1,488	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】椎名町駅（西武池袋線）
2. 地球環境時代や少子高齢化への対応 鉄道におけるバリアフリー化の推進			
(1) 鉄道駅のバリアフリー化	30,165	9,188	エレベーター等の設置による段差の解消等
(2) エレベーター整備困難駅における課題解決のための調査	-	180の内数	整備困難駅における制約要因の解消に向けた具体的方策の検討

区 分	平成20年度要求額		事業概要等
	事業費	国 費	
	(百万円)	(百万円)	
3. 国民の安全・安心の確保			
(1) 鉄道施設総合安全対策事業	10,161	3,337	地下駅の火災対策、鉄道駅の耐震補強、老朽化施設の改良等
(2) 鉄道の安全性向上等のための技術開発	794	397	脱線時における車両の被害軽減に関する技術開発等
(3) 鉄道防災事業	1,036	600	落石・なだれ等対策及び青函トンネル改修
(4) 鉄道災害復旧事業	272	68	大規模災害時の災害復旧
(5) 踏切道の改良	508	200	踏切事故防止等のための踏切保安設備の整備
(6) 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査	-	180の内数	鉄道テロ対策に資する新技術の活用可能性の検討
4. 技術開発			
(1) 超電導リニア	4,254	673	超電導リニアに係る技術開発
(2) 高温超電導磁石等高度化	234	117	
(3) 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）	3,350の内数	3,350の内数	フリーゲージトレインに係る技術開発
5. その他			
(1) 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	205	
(2) 譲渡線建設費等利子補給金	-	743	
(3) 新線調査費等補助金	-	345	
(4) 鉄道整備等基礎調査委託費	-	180	

【重点施策推進要望】

事 項 名	事業費	国 費	事業概要等
	(百万円)	(百万円)	
成田高速鉄道アクセス線の整備	7,905	2,108	高速運転及び運行頻度の増加を可能とする施設整備

1. 国際競争力の強化と地域の活性化

〈個性と工夫に満ちた地域社会の再生・活性化、国際競争力の強化等〉

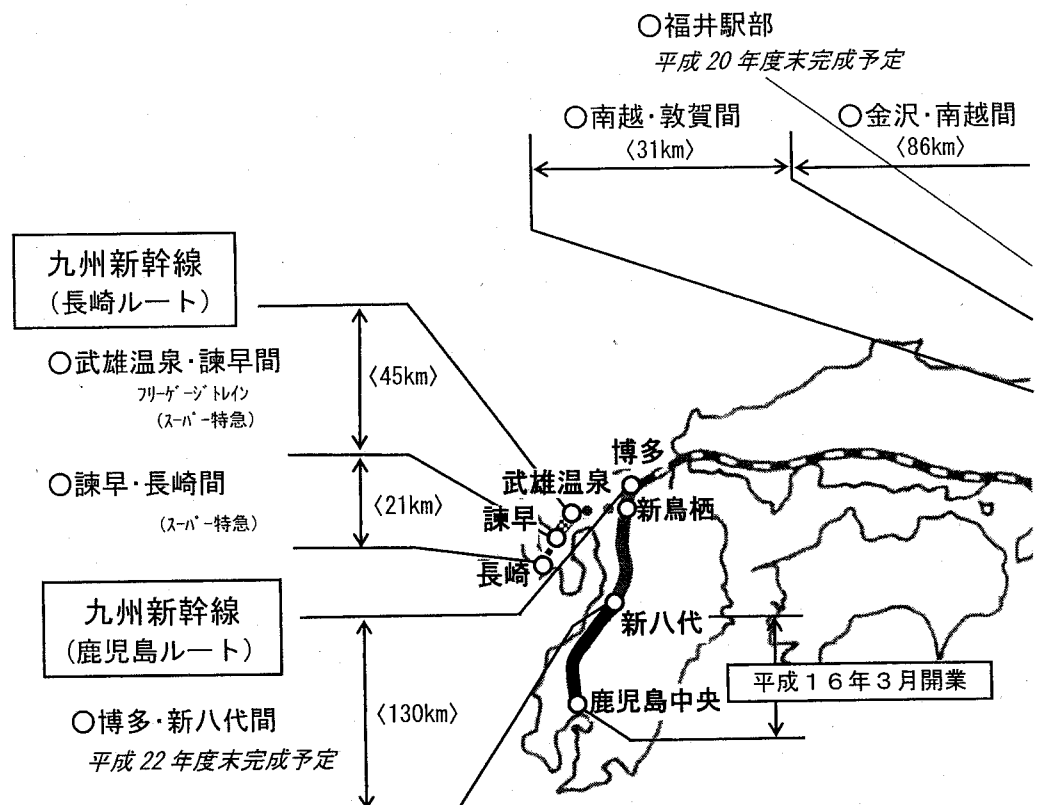
(1) 整備新幹線整備事業

〔事業費：306,946 百万円、国費：78,967 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。

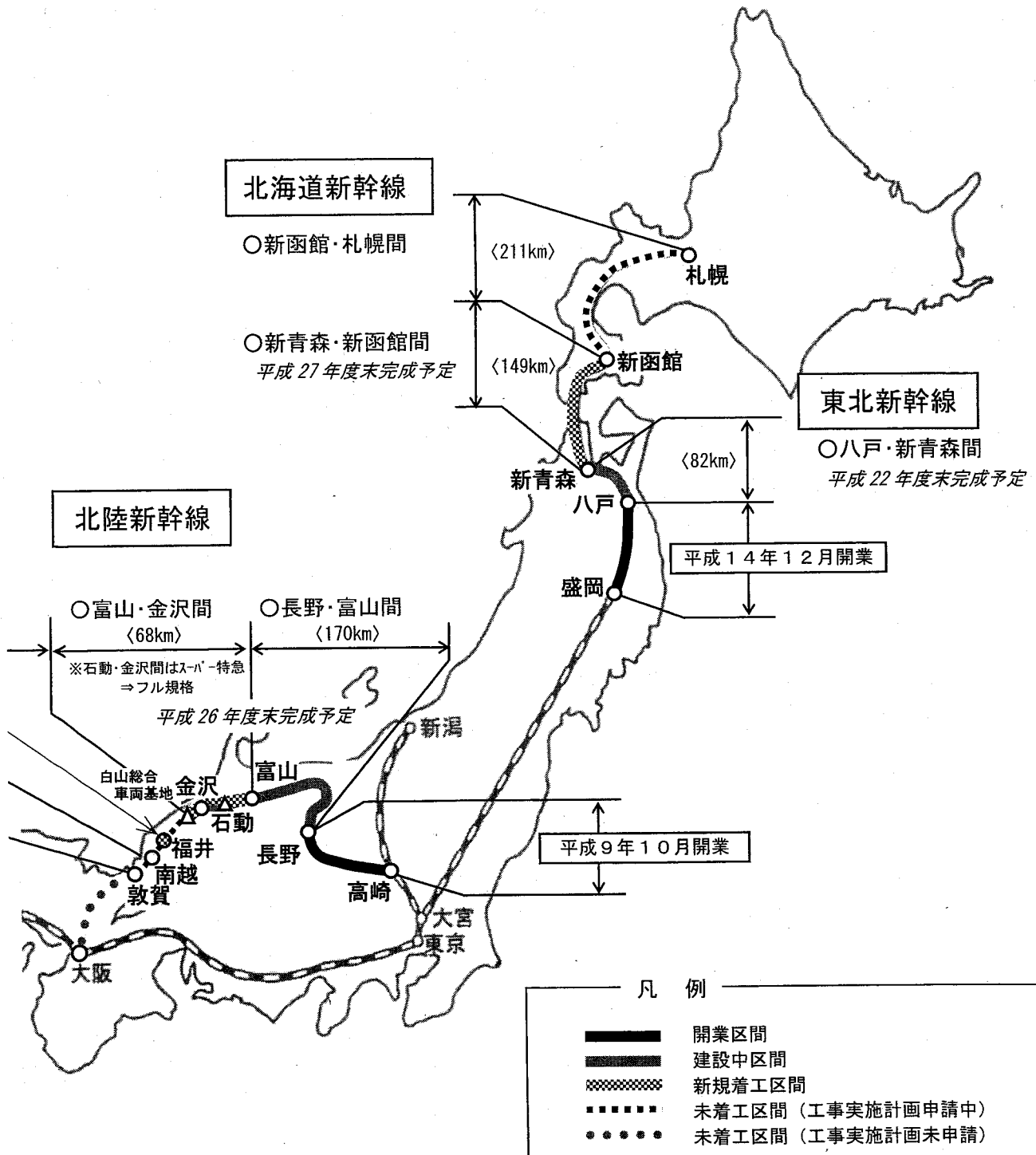
平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間

- 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(山梨・岐阜・富山)間 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



整備新幹線の現状

(平成16年12月 政府・与党申合せ)



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－南越前 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（新幹線整備充充分）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。

(2) 整備新幹線建設推進高度化等事業

[事業費：3,350百万円、国費：3,350百万円]

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

鉄道活性化総合支援パッケージ

へがんばる地域・事業者を支援

地方鉄道の活性化

自治体・事業者連携計画への重点的支援

予算要求 税制改正①

- 新たな法制度等に基づき、自治体、鉄道事業者等が連携して実施する地域の意欲的な取組を重点的に支援
- 「鉄道軌道輸送高度化事業費補助(近代化補助の充実)」を創設
- 地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道再生事業等に対する税制支援措置を創設

安全対策の推進

予算要求①

- 安全性緊急評価等に基づく中長期的な安全施設整備を支援
- 「鉄道施設総合安全対策事業費補助」を創設

DMVの普及促進に係る技術開発

予算要求②

- 安全性の確保を前提とした上で、低コストの新たな運行システムを実用化するための技術開発を推進

地方都市拠点駅等の活性化

地域拠点駅のバリアフリー対策の推進

予算要求 税制改正③

- 5000人以上の駅:基本方針に基づき平成22年までに着実に推進
- 5000人未満の駅:交通や観光等の地域拠点駅への支援を充実

LRTシステムの整備

予算要求 税制改正④

- 地域公共交通活性化・再生法「地域公共交通総合連携計画」に基づく軌道運送高度化事業に対する支援を拡充

幹線鉄道の活性化

幹線鉄道の高速化

予算要求 ..⑤

- 既存ストックを最大限有効に活用した幹線鉄道の高速化を推進

高速化のボトルネック調査等による推進

予算要求 ..⑤

- 高速化のボトルネック要因に関する調査
→高速化効果の早期確保につながる施設の先行的整備の促進を検討

鉄道活性化のための
コンサルティングの
強化

- 地域における鉄道のあり方等につき、事業者・自治体・NPO等にかかれた相談窓口を設置(本省・地方運輸局)

定員要求

- 地方鉄道活性化ノウハウの共有(専門家の派遣等)

① 自治体・事業者連携計画への重点的支援（鉄道軌道輸送高度化事業費補助金）

[事業費:8,584百万円、国費:2,903百万円]

地方鉄道について、安全に関する設備整備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備投資に対する支援に加え、地方鉄道の活性化に関する新たな法制度等に基づき、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する地域の意欲的な取組に対して重点的な支援を行う。

《重点支援》がんばる地域・事業者を支援

○自治体・事業者連携計画への重点的支援（新たな法制度を予定）

✓赤字要件の見直し（事業者単独では取り組めない事業を対象）〔新規〕

《整備対象施設》 新型車両導入、車両改造（冷房化等）、新駅設置、駅舎の改良（観光シンボル化等）、行き違い設備 等（補助率1／3）

✓ソフト事業も対象（コンサルティングによる運営ノウハウの充実）〔新規〕

○安全対策の推進

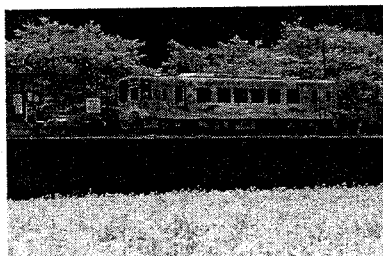
✓安全性緊急評価等に基づく中長期的な安全施設整備を支援（整備計画策定）〔新規〕

✓赤字要件の見直し（事業者単独では取り組めない事業を対象）〔新規〕

《整備対象施設》 軌道改良、落石等防止設備、電気・信号保安設備 等（補助率1／3）

*大規模なトンネル・橋梁等改修については「鉄道施設総合安全対策事業費補助」を新設

輸送高度化補助による整備(例)



新型車両〈鮎と紅葉をデザイン〉



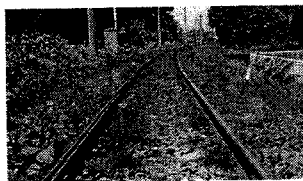
レトロ調車両



民家調の駅

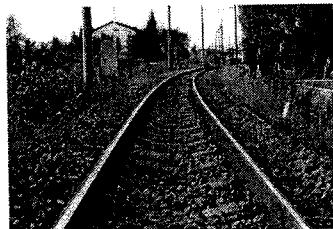


地元産木材を使用した駅



整備前

安全性向上・
メンテ負担軽減



がんばる地域・事業者を支援

自治体・事業者連携計画への重点的支援

安全対策の推進

地方鉄道の活性化（地域主体・協調支援）

自立的な地域再生

※地域公共交通活性化・再生総合事業（総合政策局）と連携

【参 考】税制改正要望（創設）

- 地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道再生事業等を実施する路線に係る特例措置の創設（登録免許税：非課税、不動産取得税：非課税、固定資産税・都市計画税：課税標準1/4（計画期間中））

② DMVの普及促進に係る技術開発

[事業費：60百万円、国費：60百万円]

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を両用できる車両であり、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期待されていることから、安全性の確保を前提とした上で、低コストの新しい運行システムの実用化のための技術開発を推進し、早期の実用化と普及に向けて支援を行う。

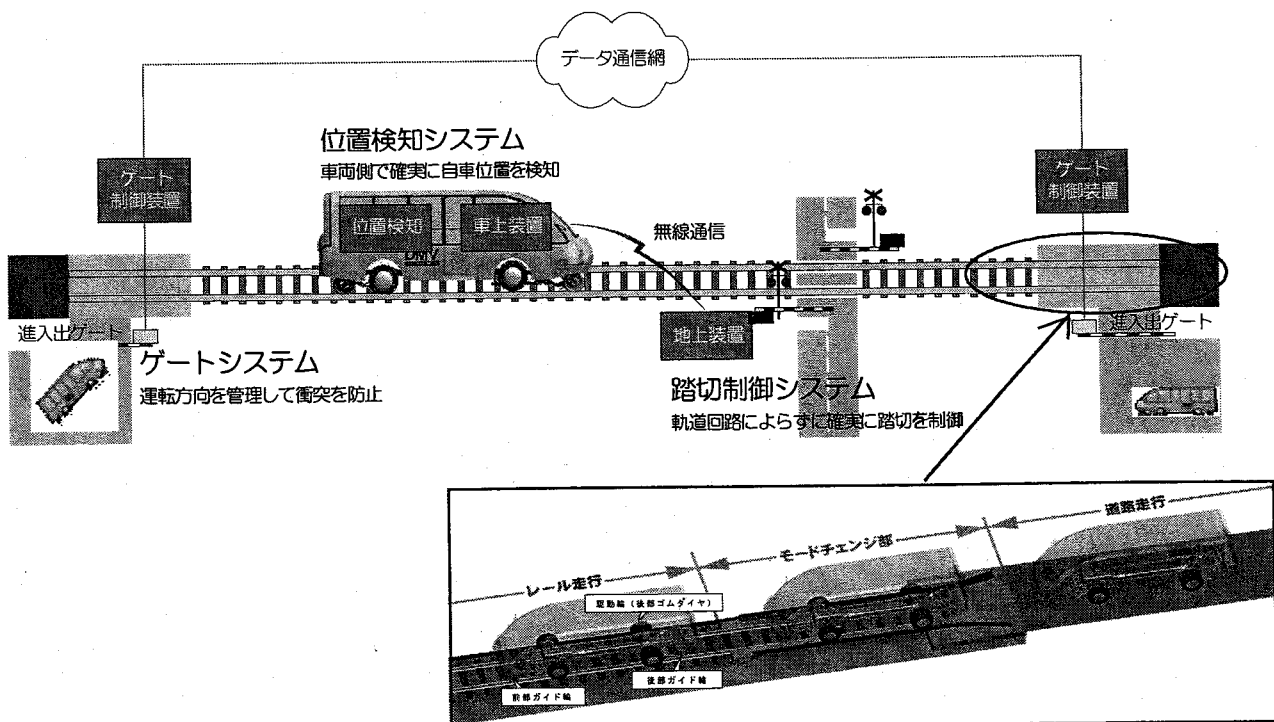
○課題と対応

課題

- (1) DMVの特性（軽量）から、既存のシステムでは確実な列車位置検知*¹が行えない。
- (2) 既存のシステムでは列車位置検知が行えないことから確実な踏切制御*²が必要。
- (3) 線路・道路の進出入管理と運転方向管理の実現。

開発要素

- (1) 軽いDMV車両でも閉そくを確保できる位置検知システム。
- (2) 自車位置に基づき車両側から無線等により遠隔操作する踏切制御システム。
- (3) 線路・道路の進出入と運転方向を管理するためのゲートシステムの開発。



DMV運行システムのイメージ

- * 1 列車の実際の位置について調べること
- * 2 踏切が目的通り作動するように調節すること

③ 地域拠点駅のバリアフリー対策の推進

[事業費：30,165百万円の内数、国費：9,188百万円の内数]

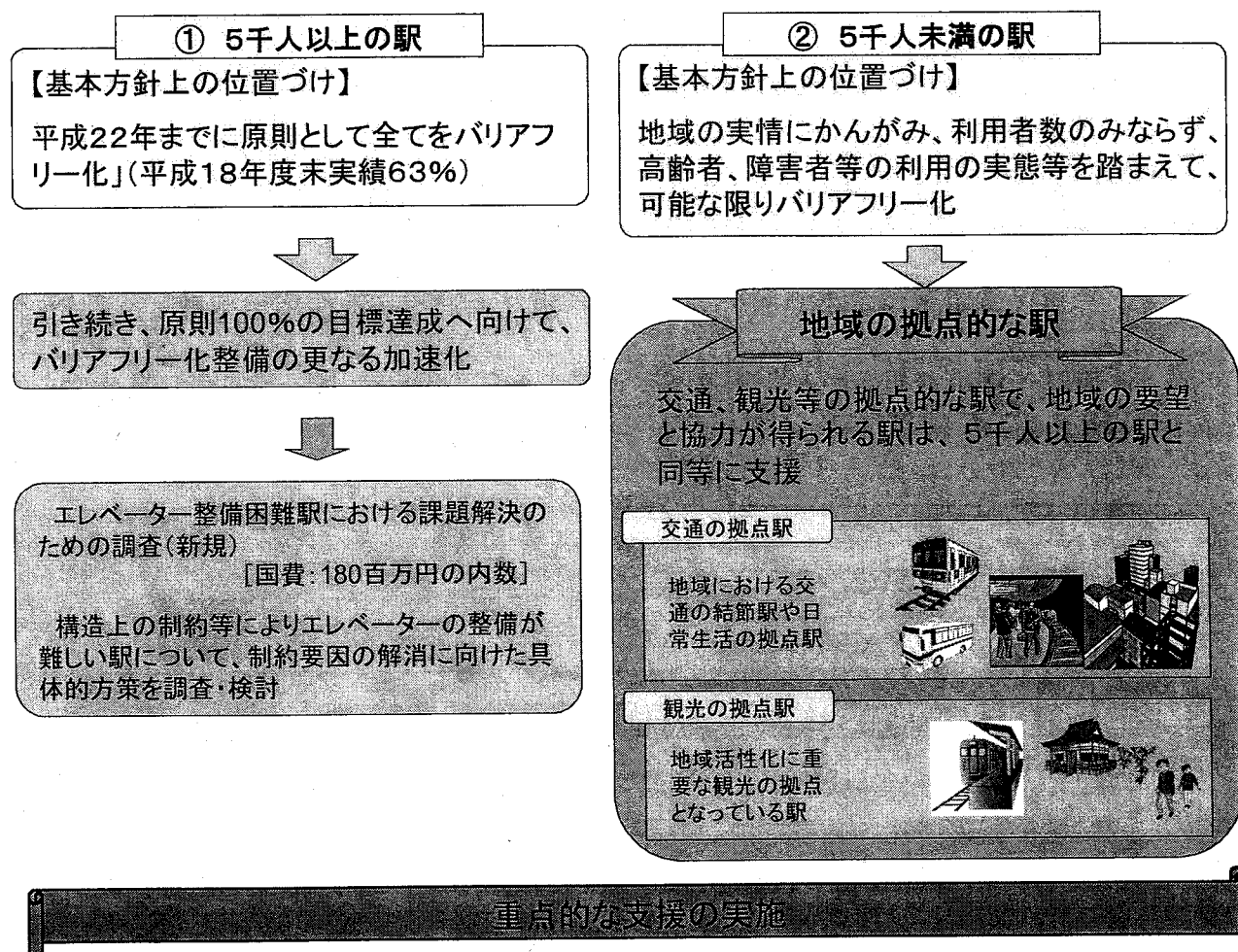
鉄道駅のバリアフリー化

① 基本方針の着実な推進

既存の鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消、ホームドア（可動式ホーム柵含む）、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、平成22年までに原則として全ての1日当たり乗降客数5千人以上の駅について段差解消を行う。

② 地域拠点駅への支援の充実

併せて、1日当たり乗降客数5千人未満の駅について、交通、観光の拠点性が高く、地域の強い要望があり、地元の協力を得られる駅のバリアフリー化について支援の充実を図る。



【参 考】税制改正要望（延長・拡充）

- エレベーター等の交通バリアフリー設備の整備のための特例措置を延長するとともに、可動式ホーム柵について、特別償却制度及び固定資産税の特例措置の対象に追加（法人税：特別償却15%、不動産取得税：課税標準1/6控除、固定資産税・都市計画税：課税標準5年間2/3）

④ L R Tシステムの整備

[事業費：2,231百万円、国費：598百万円]

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。

○ 重点支援〔新規〕

- ・地域公共交通活性化・再生法の総合連携計画に基づく軌道運送高度化事業に対して、重点的に支援

- ・補助率：1／3

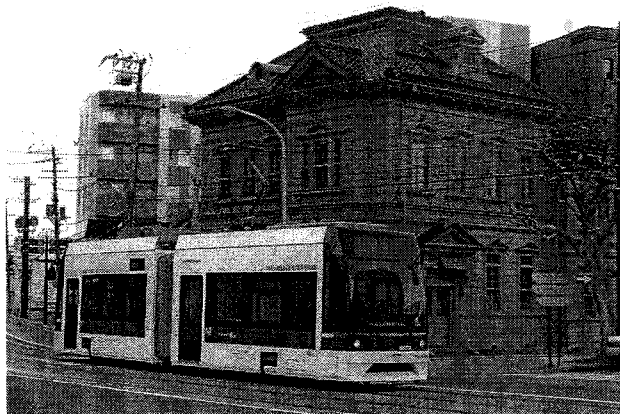
○ その他の支援内容

- ・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

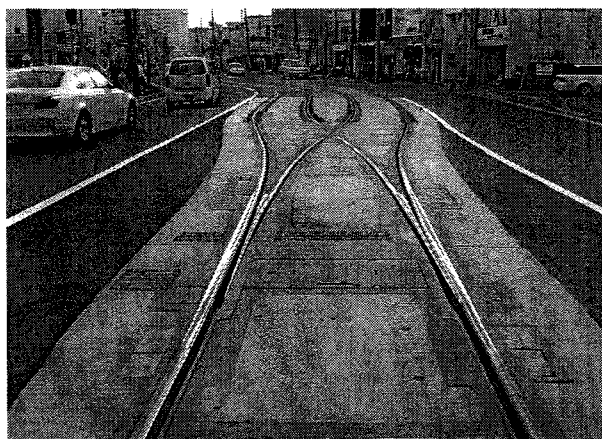
【整備事例】

〈低床式車両の導入〉



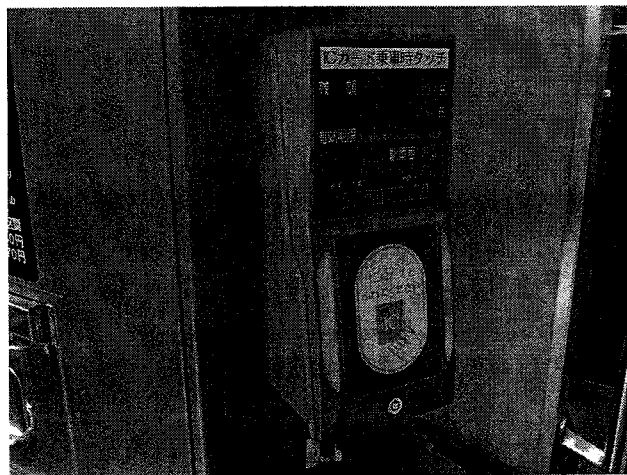
(函館市交通局)

〈制振軌道の整備〉



(函館市交通局)

〈I Cカードシステムの導入〉



(岡山電気軌道)

〈停留施設の整備〉



(豊橋鉄道)

【参考】税制改正要望(延長)

○ 低床型路面電車に係る特例措置の延長

(法人税：特別償却20%、固定資産税：課税標準5年間1／4)

⑤ 幹線鉄道の活性化

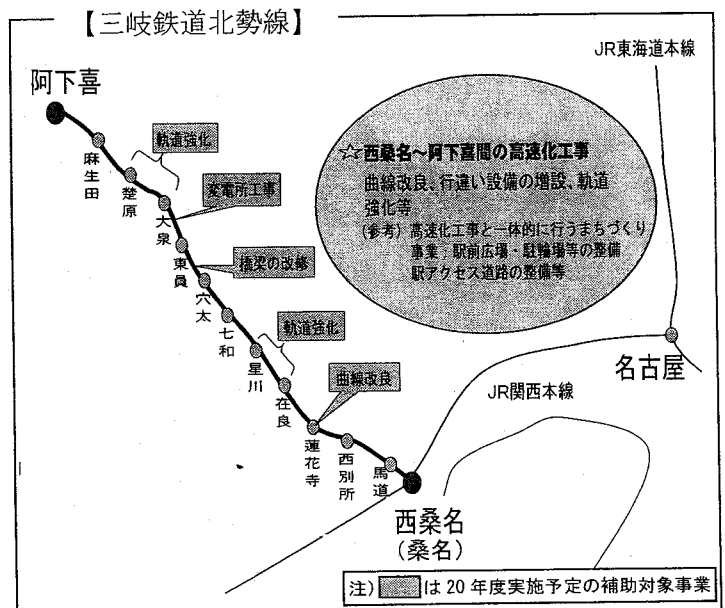
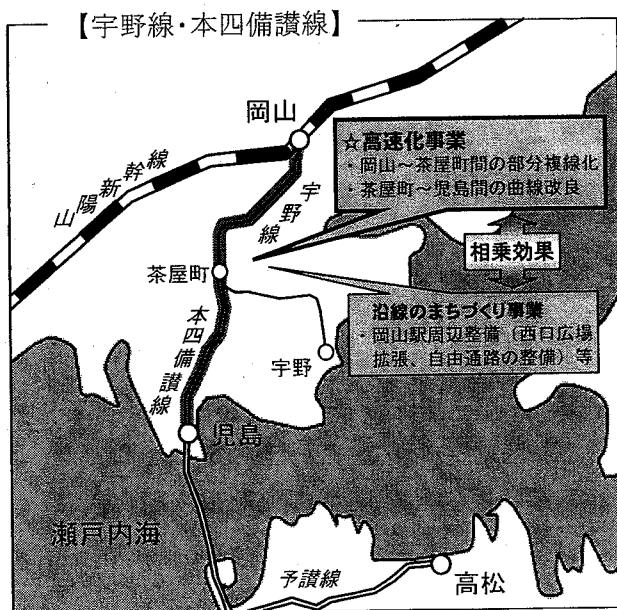
(ア) 幹線鉄道的高速化（活性化補助）

〔事業費：1,151 百万円、国費：307 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。

○ 整備中の路線

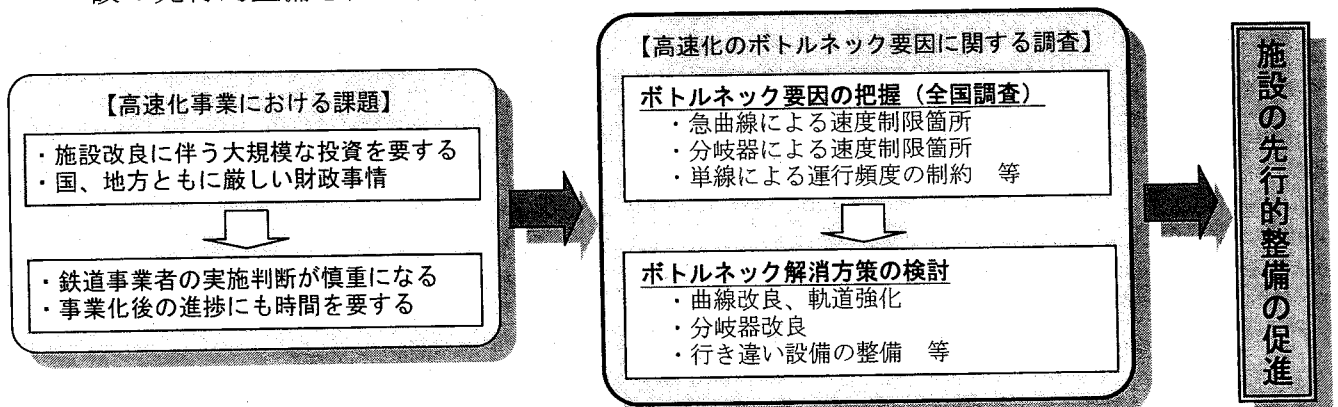
- ・ 宇野線・本四備讃線 岡山・児島間（まちづくり事業と連携）〈平成 20 年度完成予定〉
- ・ 三岐鉄道北勢線 西桑名・阿下喜間（まちづくり事業と連携）〈平成 20 年度完成予定〉



(イ) 高速化のボトルネック要因に関する調査

〔国費：180 百万円の内数〕

在来幹線鉄道について、曲線の多い線形など現状において高速化のボトルネックとなっている要因や、既存施設、未完成の施設の改良、活用等によりその解消を図る方策について全国規模で調査を行い、曲線改良、軌道強化、行き違い施設の整備など、路線全体の構想に先立って実施することにより高速化効果の早期確保につながる施設の先行的整備を促進する。



(4) 空港アクセス鉄道の整備

[事業費：11,657百万円の内数、国費：3,003百万円の内数]

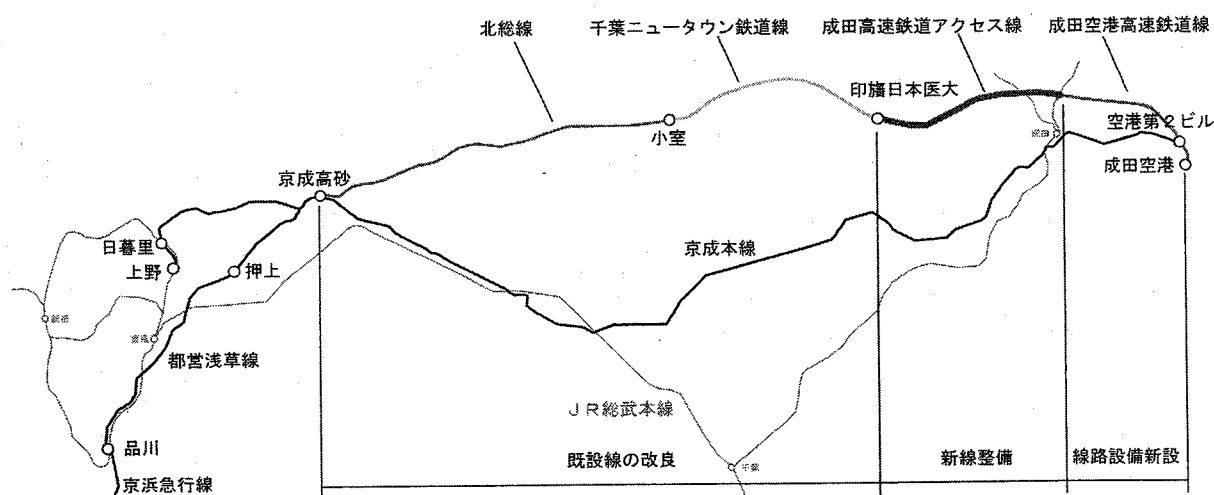
世界の主要空港に比肩し得る速達性・利便性を備えた空港アクセス鉄道を整備することにより、都心～空港間のアクセス利便性の向上を図り、我が国の玄関口である成田空港の利用者による国内各地への移動を円滑化することを通じて地域の活性化を推進する。

○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〉

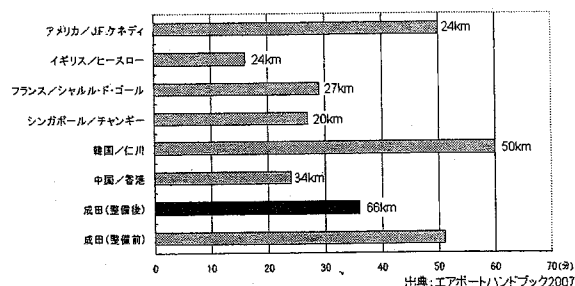
【整備概要】

- ・新線整備及び線路設備新設（印旛日本医大～成田空港）
- ・既設線（北総線・千葉ニュータウン鉄道線）及び空港内駅部の改良



【整備効果】

- ・空港と都心間の所要時間を大幅に短縮（51分→36分）し、世界の主要空港に比肩し得るアクセス利便性を実現



【世界の主要空港と都心間のアクセス所要時間及び距離】

〔重点施策推進要望〕

[事業費：7,905百万円 国費：2,108百万円]

高速運転（新線部分：160km/h、既設線部分：130km/h）及び運行頻度の増加を可能とする施設整備を推進し、我が国の玄関口である成田空港へのアクセスの速達性・利便性の大幅な向上を通じて地域の活性化を図る。

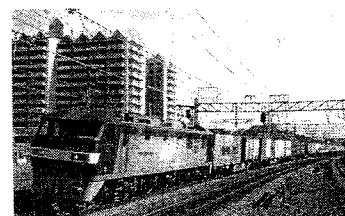
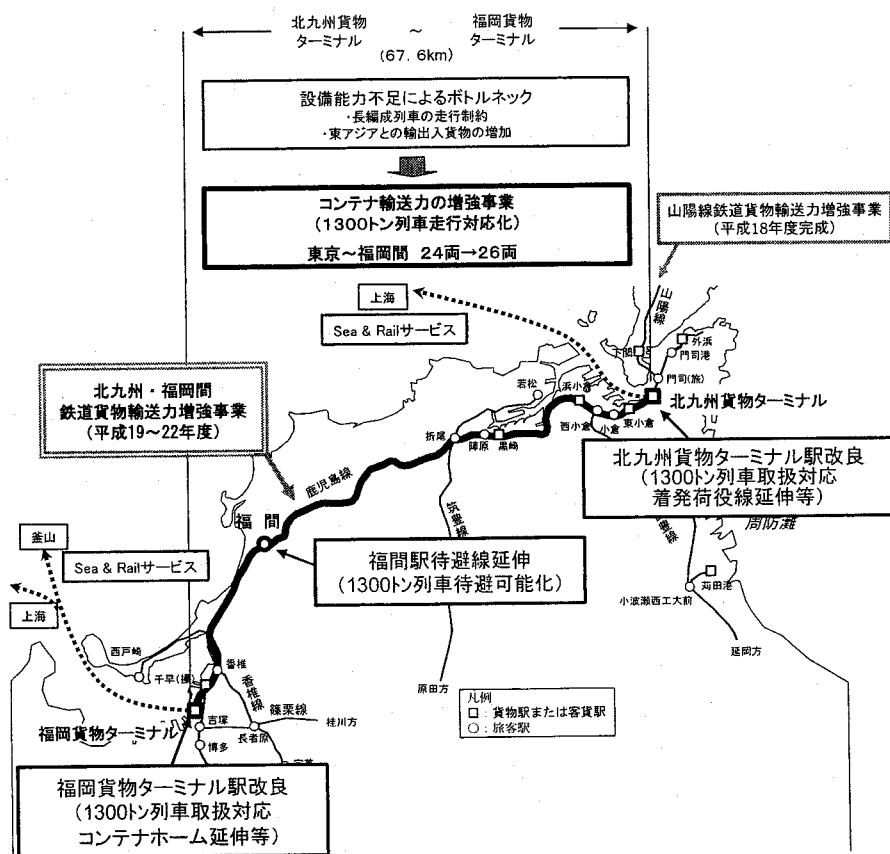
(5) 北九州・福岡間鉄道貨物輸送力の増強

〔事業費：1,290百万円、国費：387百万円〕

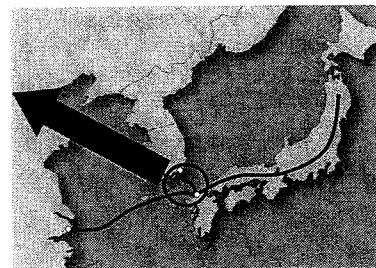
東アジアとの国際物流の増加に対応していくとともに、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するため、平成19年度に引き続き、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を推進する。

○ 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）



【長編成コンテナ】



約17万トン／年の
輸送力増強

約3.2万トン／年の
CO₂削減

約27トン／年の
NO_x削減

(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）

【参 考】税制改正要望（延長）

- JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第三セクターから借り受ける鉄道施設に係る特例措置の延長（固定資産税：課税標準5年間1/3、その後5年間2/3）

<快適でゆとりある都市生活の実現>

(6) 都市鉄道の利便増進

[事業費：7,671百万円、国費：2,557百万円]

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～横浜羽沢駅付近）

〈平成26年度完成予定〉

相鉄・東急直通線（横浜羽沢駅付近～日吉駅）

〈平成30年度完成予定〉

阪神三宮駅〈平成24年度完成予定〉

【相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線】



〔時間短縮効果例〕

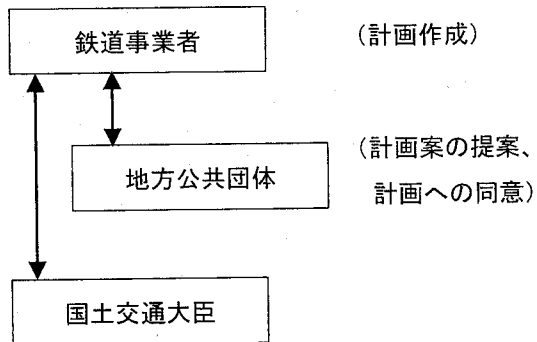
	現行⇒整備後(短縮時間)	〔乗換回数〕
二俣川～目黒	54分⇒38分(約16分短縮)	〔2回⇒0回〕
大和～新横浜	42分⇒19分(約23分短縮)	〔1回⇒0回〕
海老名～目黒	69分⇒54分(約15分短縮)	〔2回⇒0回〕
湘南台～新横浜	49分⇒23分(約26分短縮)	〔1回⇒0回〕

【都市鉄道利便増進事業のスキーム】

基本方針(国土交通大臣が策定)

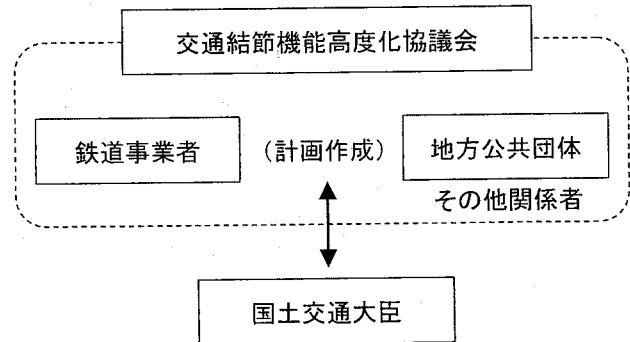
速達性向上計画

連絡線・相互直通施設等の整備



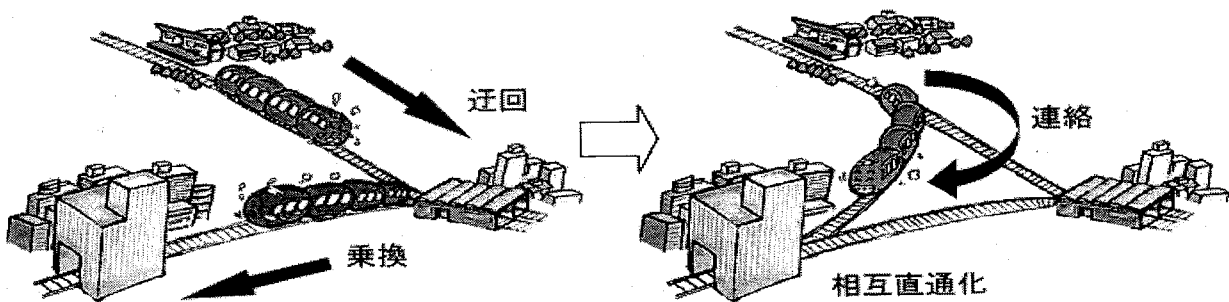
交通結節機能高度化計画

駅内外の一体的整備

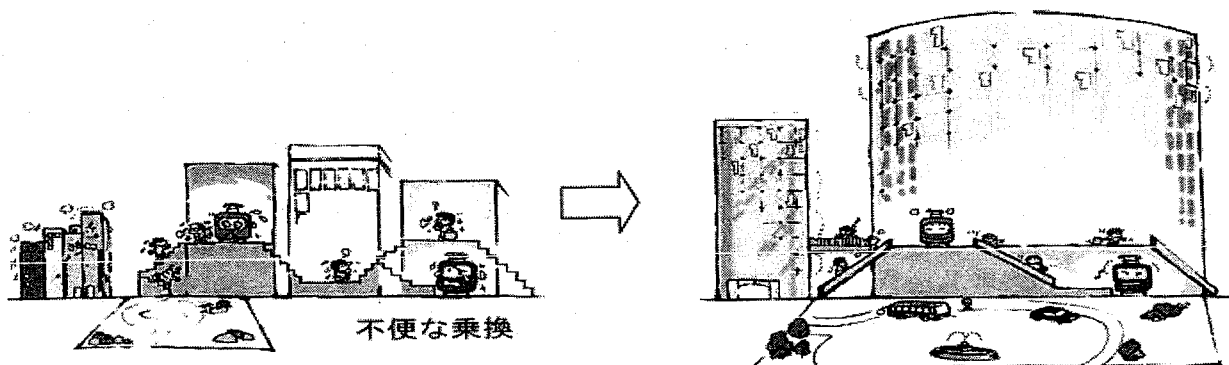


【都市鉄道利便増進事業のイメージ】

○速達性の向上



○駅施設の利用円滑化



(7) 地下高速鉄道の整備

[事業費：77,186百万円、国費：30,098百万円]

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)、耐震補強工事を推進する。

○整備中の路線

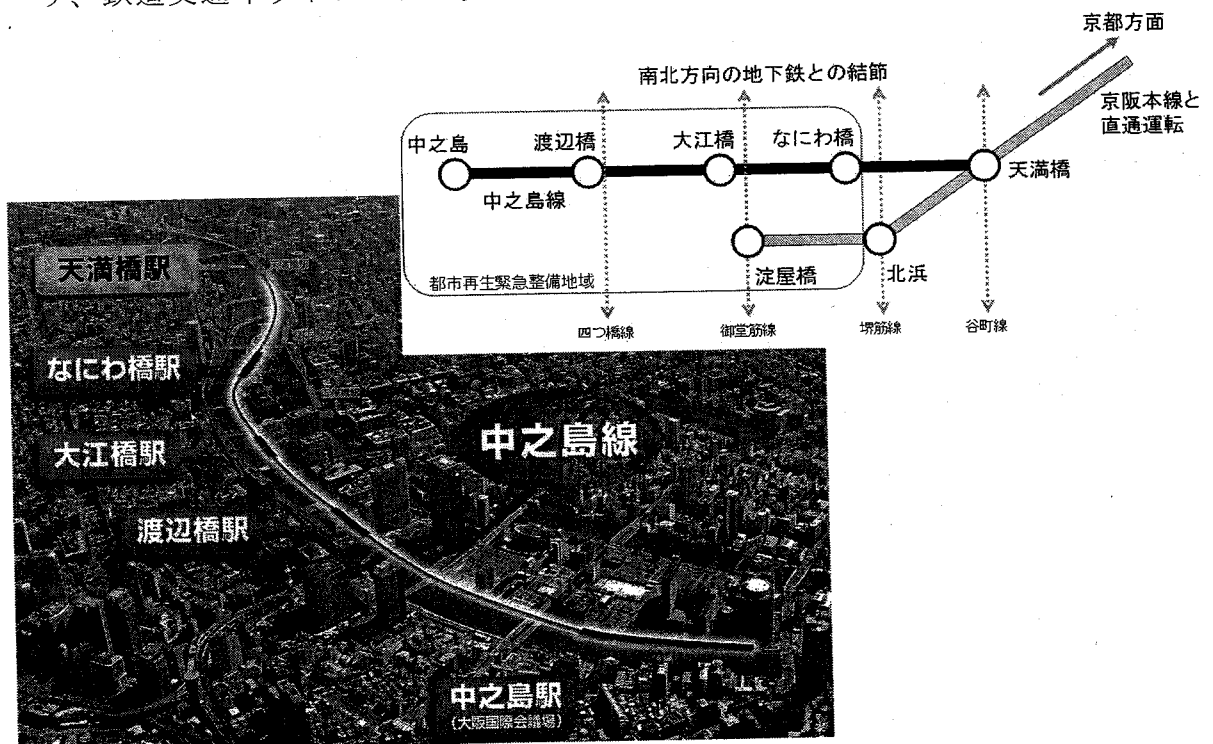
		〈完成予定年度〉
中之島線	(中之島～天満橋：2.9 km)	平成20年度
阪神なんば線	(西九条～近鉄難波：3.4 km)	平成20年度
名古屋市6号線	(野並～徳重：4.1 km)	平成26年度
仙台市東西線	(動物公園～荒井：14.4 km)	平成26年度

【中之島線の例】

平成20年度完成予定

整備効果

- ・大阪市中心部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
- ・京阪本線と直通運転を実施するとともに、南北方向の地下鉄と結節することにより、鉄道交通ネットワークを充実・拡大



(8) 貨物鉄道の旅客線化

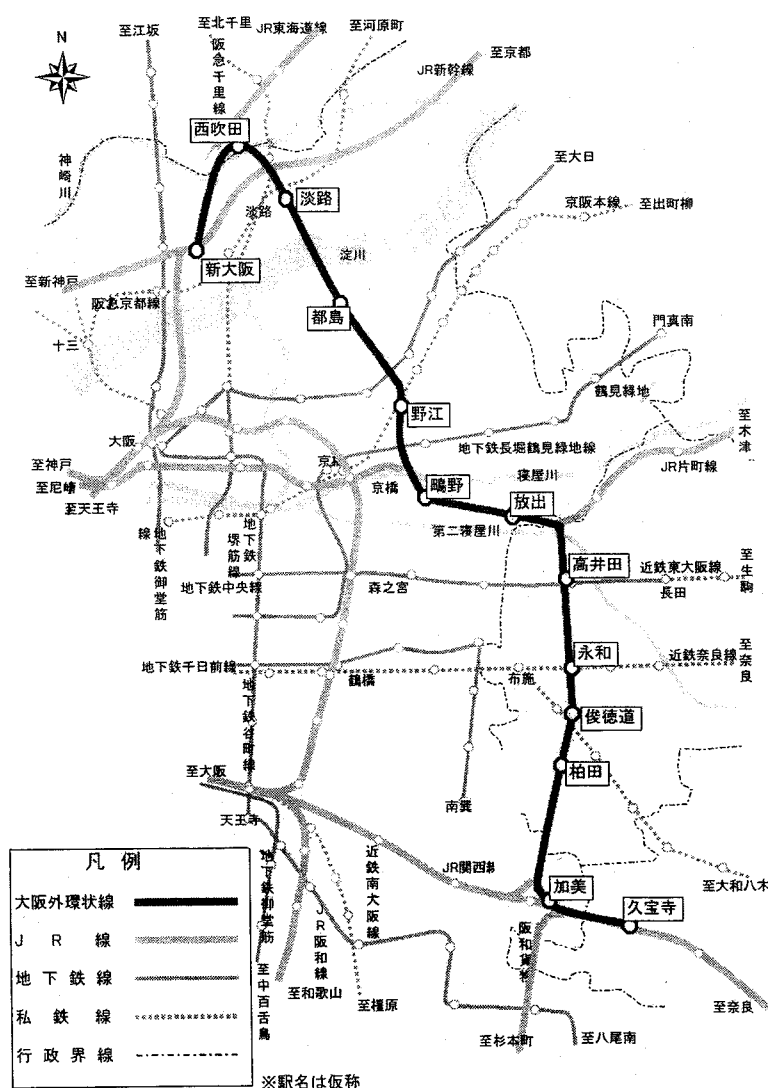
[事業費：5,486百万円、国費：711百万円]

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推進する。

○ 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)
北区間(新大阪～放出)平成23年度完成予定
(南区間(放出～久宝寺)平成19年度末先行開業予定)

大阪外環狀線鉄道路線図



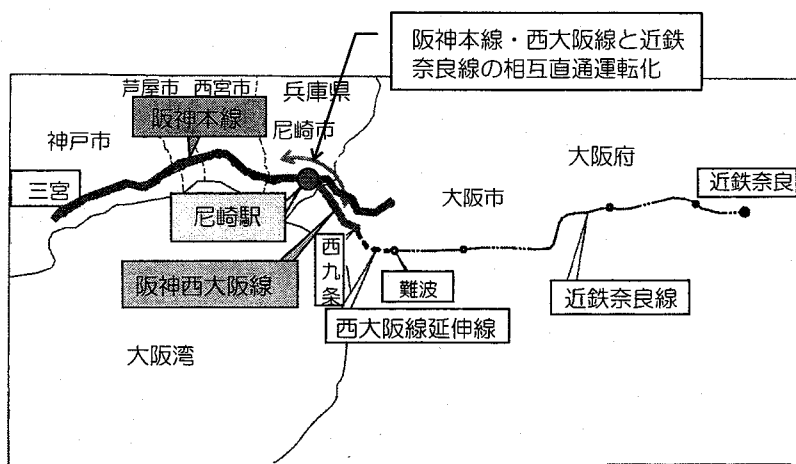
(9) 乗継の円滑化

[事業費：800 百万円、国費：160 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。

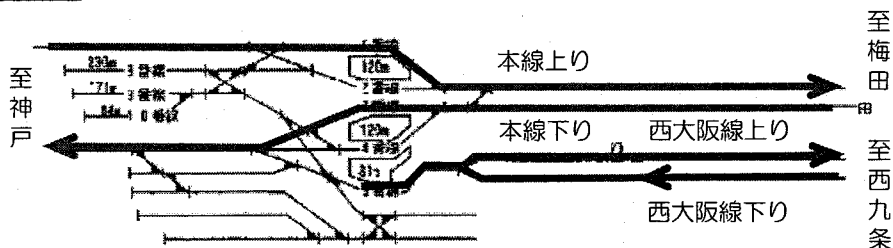
○継続事業：尼崎駅他（阪神電気鉄道）、西桑名駅（三岐鉄道）

【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】

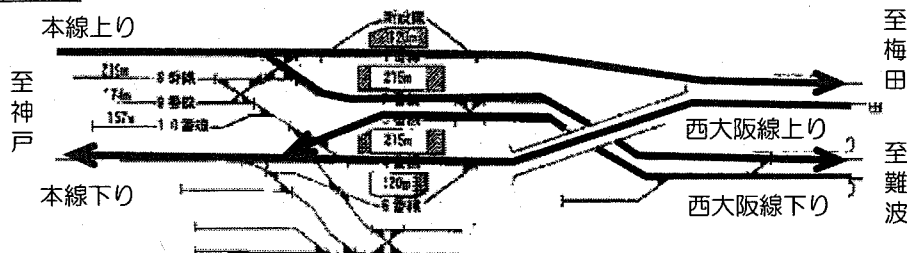


尼崎駅概要図

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。

(10) 鉄道駅の総合的な改善

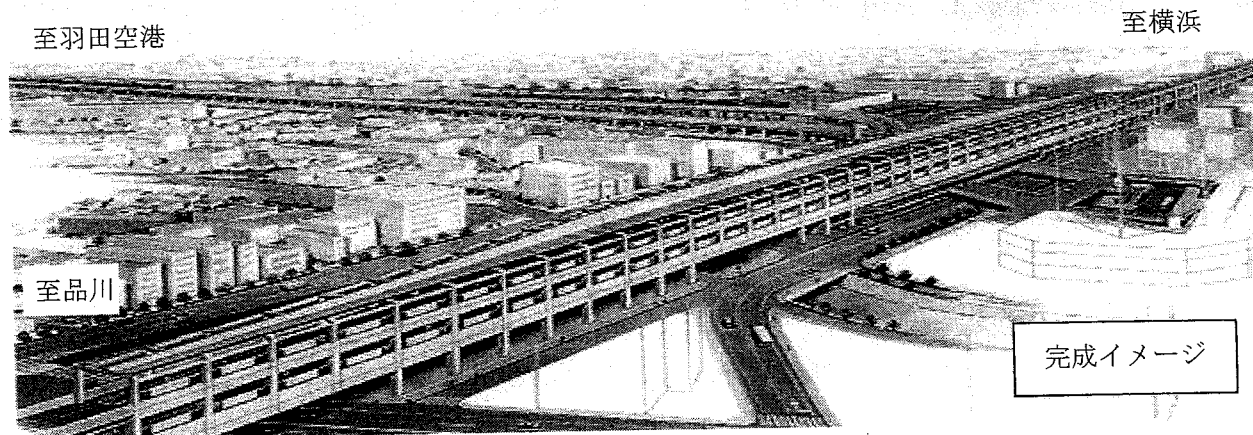
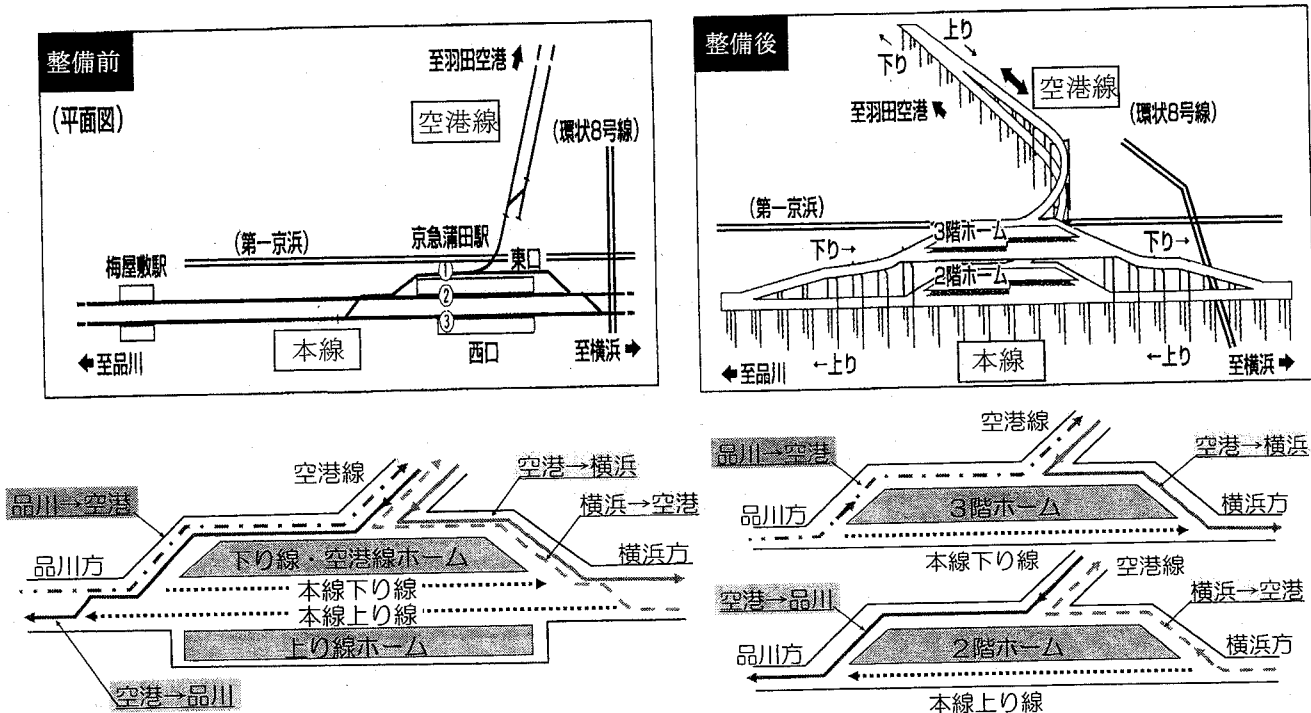
[事業費：7,440 百万円、国費：1,488 百万円]

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：京急蒲田駅（京浜急行電鉄）、日暮里駅（京成電鉄）
江古田駅（西武鉄道）、野方駅（西武鉄道）、西宮北口駅（阪急電鉄）

○新規事業：椎名町駅（西武鉄道）※駅周辺整備と一体的に行われる橋上駅舎化

【京急蒲田駅（京浜急行本線）の事例】



2. 地球環境時代や少子高齢化への対応

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：30,165百万円、国費：9,188百万円]

① 基本方針の着実な推進

既存の鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消、ホームドア（可動式ホーム柵含む）、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、平成22年までに原則として全ての1日当たり乗降客数5千人以上の駅について段差解消を行う。

② 地域拠点駅への支援の充実

併せて、1日当たり乗降客数5千人未満の駅について、交通、観光の拠点性が高く、地域の強い要望があり、地元の協力を得られる駅のバリアフリー化について支援の充実を図る。

① 5千人以上の駅

【基本方針上の位置づけ】

平成22年までに原則として全てをバリアフリー化（平成18年度末実績63%）



引き続き、原則100%の目標達成へ向けて、バリアフリー化整備の更なる加速化



エレベーター整備困難駅における課題解決のための調査（新規）

【国費・180百万円の内数】

構造上の制約等によりエレベーターの整備が難しい駅について、制約要因の解消に向けた具体的方策を調査・検討

② 5千人未満の駅

【基本方針上の位置づけ】

地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りバリアフリー化



地域の拠点的な駅

交通、観光等の拠点的な駅で、地域の要望と協力が得られる駅は、5千人以上の駅と同等に支援

交通の拠点駅

地域における交通の結節駅や日常生活の拠点駅



観光の拠点駅

地域活性化に重要な観光の拠点となっている駅



重点的な支援の実施

【参 考】税制改正要望（延長・拡充）

- エレベーター等の交通バリアフリー設備の整備のための特例措置を延長するとともに、可動式ホーム柵について、特別償却制度及び固定資産税の特例措置の対象に追加（法人税：特別償却15%、不動産取得税：課税標準1/6控除、固定資産税・都市計画税：課税標準5年間2/3）

3. 国民の安全・安心の確保

(1) 鉄道施設総合安全対策事業

[事業費：10,161 百万円、国費：3,337 百万円]

地震などの自然災害、火災、劣化等による鉄道施設の被害の未然防止や拡大防止のため、列車の安全運行並びに利用者の安全確保を目的とした鉄道施設の安全対策を計画的かつ効率的に推進する。

鉄道駅耐震補強

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日当たりの乗降人員が1万人以上の在来線駅における耐震補強の緊急の実施

地下駅火災対策施設整備

「地下鉄道の火災対策基準(S50)」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2ルート化及び排煙設備の整備

鉄道施設老朽化対策[新規]

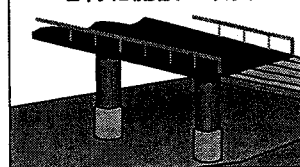
地方鉄道の老朽化した橋りょう、トンネル等の施設の補強・改良

地下鉄等災害情報基盤整備

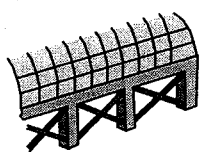
地下鉄等の電波遮蔽空間において地上と同等の災害情報を提供可能な再送信設備の整備

鉄道施設総合安全対策事業
鉄道施設の安全対策を計画的かつ効率的に推進

老朽化施設の改良



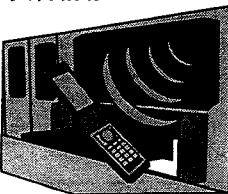
鉄道駅の耐震補強



地下駅の火災対策



災害情報基盤の整備



【参 考】税制改正要望（延長）

- 耐震補強事業により取得した鉄道施設に係る特例措置の延長
(固定資産税：課税標準5年間 2/3)

(2) 鉄道の安全性向上等のための技術開発

[事業費：794百万円、国費：397百万円]

<技術開発概要>

鉄道技術開発を促進し、鉄道の技術水準の向上を図るため、次の技術開発を推進する。

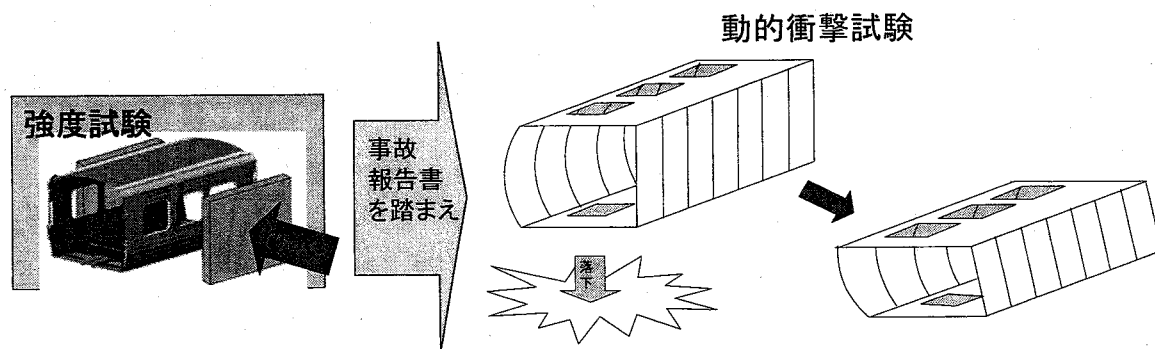
- ・安全対策に係る技術開発
- ・環境対策に係る技術開発
- ・新技術の鉄道への応用に係る基礎的、基盤的技術開発

<平成20年度実施内容例>

【福知山列車脱線事故報告書の所見への対応】

上記の中で、本年6月28日に航空・鉄道事故調査委員会から公表された福知山列車脱線事故報告書を踏まえ、これまでの車体強度等の研究に用いていた静的荷重試験に加え、新たに動的衝撃強度等についても検討に着手し、横転・転覆等側面方向の検討をより深度化し、車体構造及び車内の安全性向上に向けた検討を行う。

【車体構造の安全性向上の検討例（試験のイメージ）】



<参考：福知山列車脱線事故調査報告書（所見の抜粋）>

6. 2 事故発生時における車両の安全性向上方策の研究

事故発生時における被害軽減に関しては、平成14年2月22日に発生した九州旅客鉄道株式会社鹿児島線における列車衝突事故に鑑み、衝突時の車両の安全性向上に関する取組の強化について建議した（平成14年4月26日）ところであるが、本事故の発生に鑑み、客室内の空間が確保されるよう車体構造を改善することを含め、引き続き車両の安全性の向上方策の研究を進めるべきである。

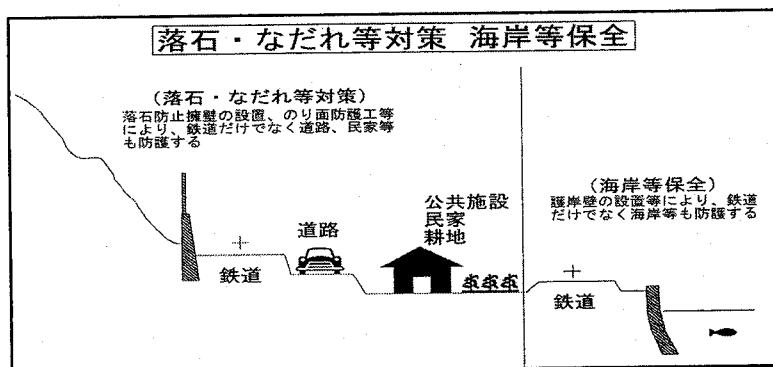
また、客室内設備についても、事故発生時における被害軽減の観点から、手すりの配置、形状の改善などを検討するべきである。

(3) 鉄道防災事業

[事業費：1,036百万円、国費：600百万円]

① 落石・なだれ対策等

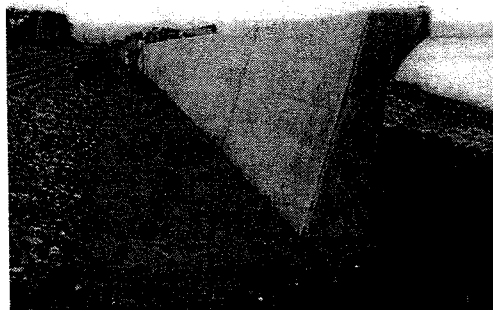
旅客会社等が実施する落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備であつて、その効果が単に鉄道の安全確保に寄与するのみならず、一般住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業を推進する。



【鉄道防災事業の概念図】



【落石防止擁壁の一例】

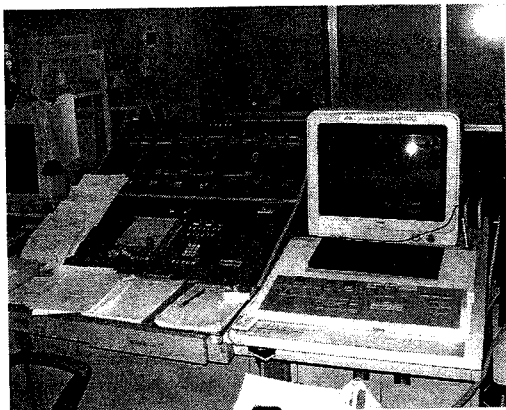


【護岸壁の一例】

② 青函トンネルの改修

北海道と本州を結び、円滑な人流・物流の確保を通じ、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20年度は防災情報制御システムや自動列車制御装置の改修を行う。



【防災情報制御システム】



【自動列車制御装置】

(4) 鉄道災害復旧事業

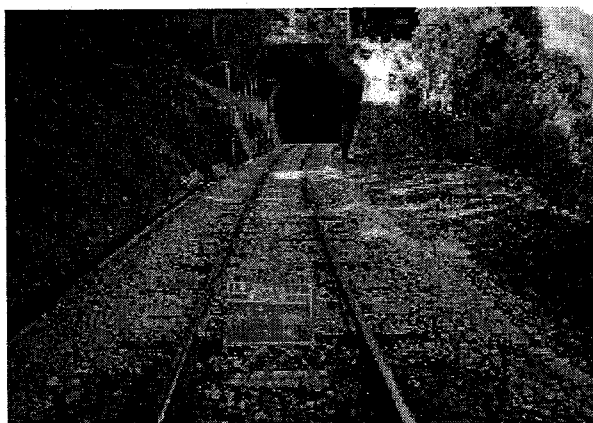
[事業費：272百万円、国費：68百万円]

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。

【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】

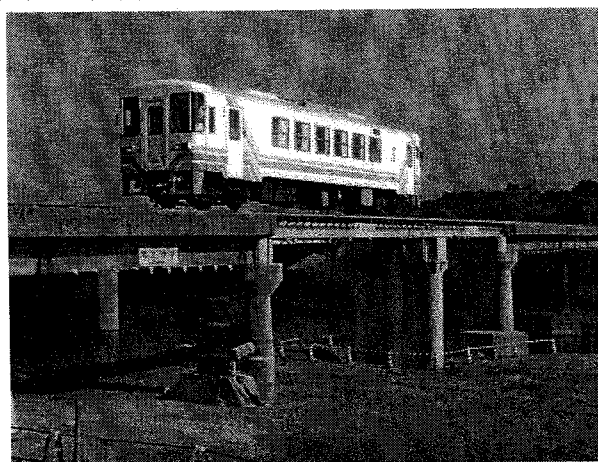


【復旧後】

【甘木鉄道 平成18年7月に発生した大雨による橋桁の沈下】



【復旧前】



【復旧後】

(5) 踏切道の改良

[事業費：508百万円、国費：200百万円]

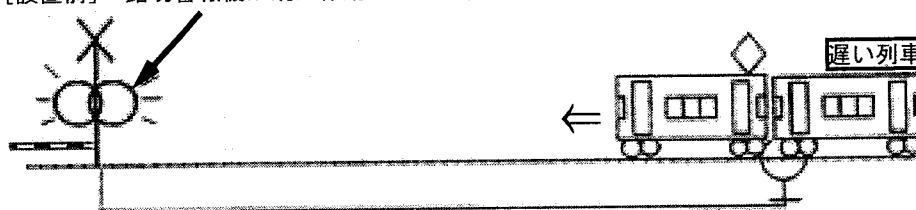
踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、立体交差化や統廃合により除却できない踏切道について、踏切道改良促進法に基づき踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備を緊急的に整備する。

○踏切遮断機の整備

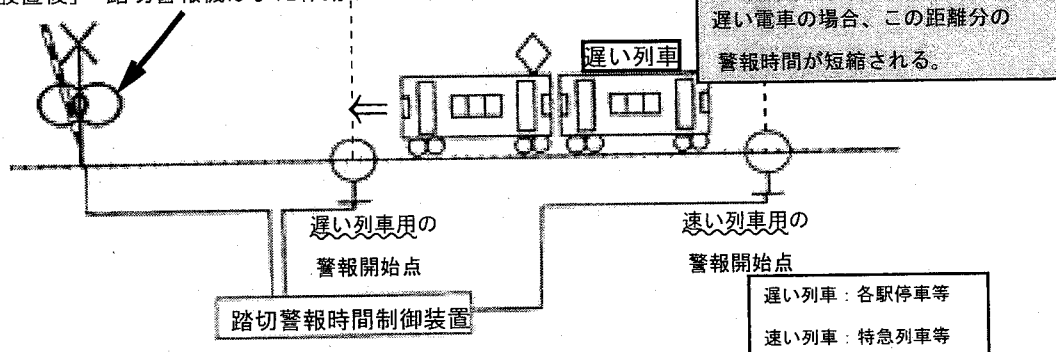
○開かずの踏切対策として、警報時間制御装置を整備

○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。



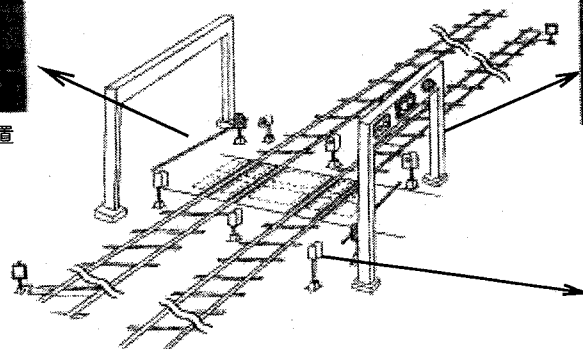
踏切警報時間制御装置のイメージ



大型遮断装置＋二段型遮断装置



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

(6) 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査

[国費：180百万円の内数]

〈背景〉

平成17年7月の英国・ロンドンでの地下鉄等同時爆破テロ事件、平成18年7月及び本年2月のインド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発生しており、鉄道分野におけるテロ対策は喫緊の課題である。

〈鉄道テロ対策の考え方〉

- 我が国においては、「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、鉄道テロへの対応ガイドラインの策定など鉄道テロ対策の充実を図ってきた。
- テロを未然に防止するためには、これまでの対策に加え、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。

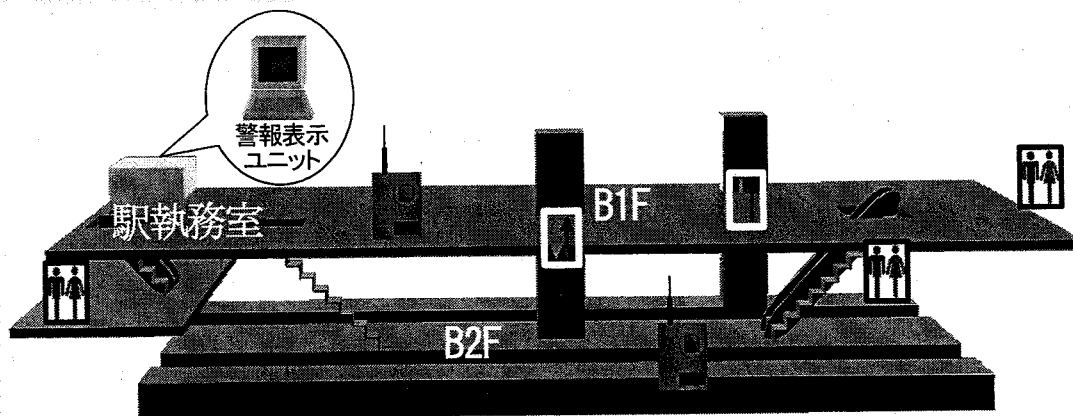
〈新技術の活用可能性に関する調査〉

テロに使用される可能性のある生物剤・化学剤を検知するシステムや不審者や放置物を検知・追跡するシステム等、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・検討を実施する。

鉄道テロ対策への活用が期待される新技術システムのイメージ

生物剤・化学剤検知警報システム

複数の生物剤・化学剤検知センサーにより常時監視を行い、生物剤・化学剤を検知すると警報を発するシステムの検討。



4. 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：4,254 百万円、国費：673 百万円]

○超電導リニアとは

超電導リニアは、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。

○技術開発の目標

- ① 高速性の目標：営業最高速度 500 km/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

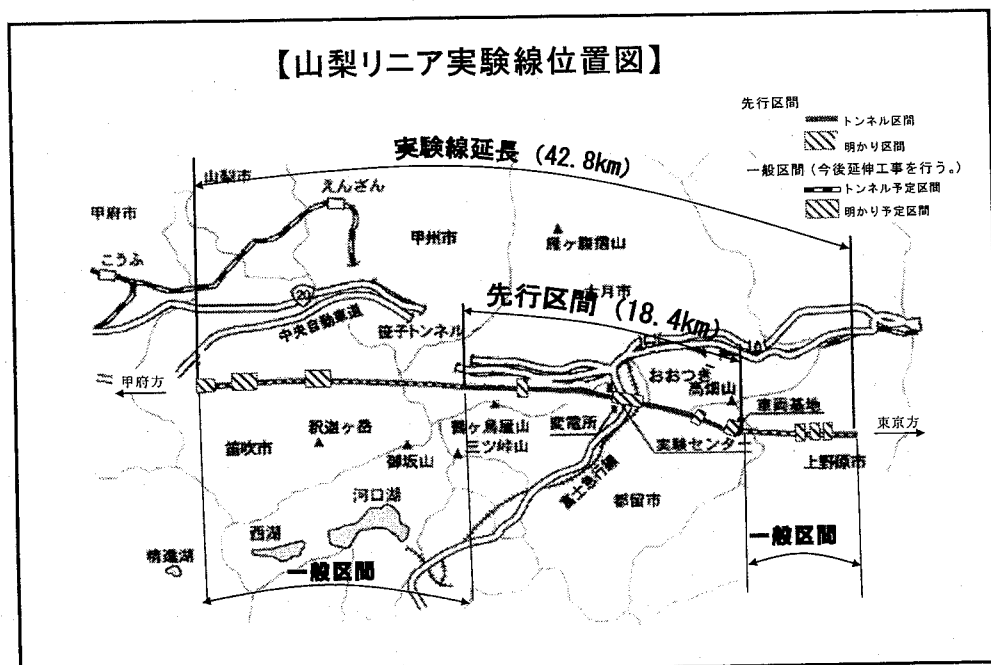
○経緯・現状

平成 9 年 4 月から山梨実験線において走行試験を行っており、平成 18 年 12 月、学識者で構成した「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」における提言を受け、本年 1 月に「技術開発の基本計画」等の変更を国土交通大臣が承認し、平成 28 年度までに、他の交通機関に対して一定の競争力を有する超高速大量輸送システムとして実用化の技術を確立することを目指している。

現在、山梨リニア実験線の先行区間（18.4km）の設備更新及び実験線全区間（42.8km）への延伸工事について平成 19 年度末の着工を目指すなど、関係機関と一致協力して技術開発を進めている。

○平成 20 年度実施内容

山梨実験線において走行試験を継続するとともに、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。



(2) 高温超電導磁石等高度化技術開発

[事業費：234 百万円、国費：117 百万円]

○技術開発の目的

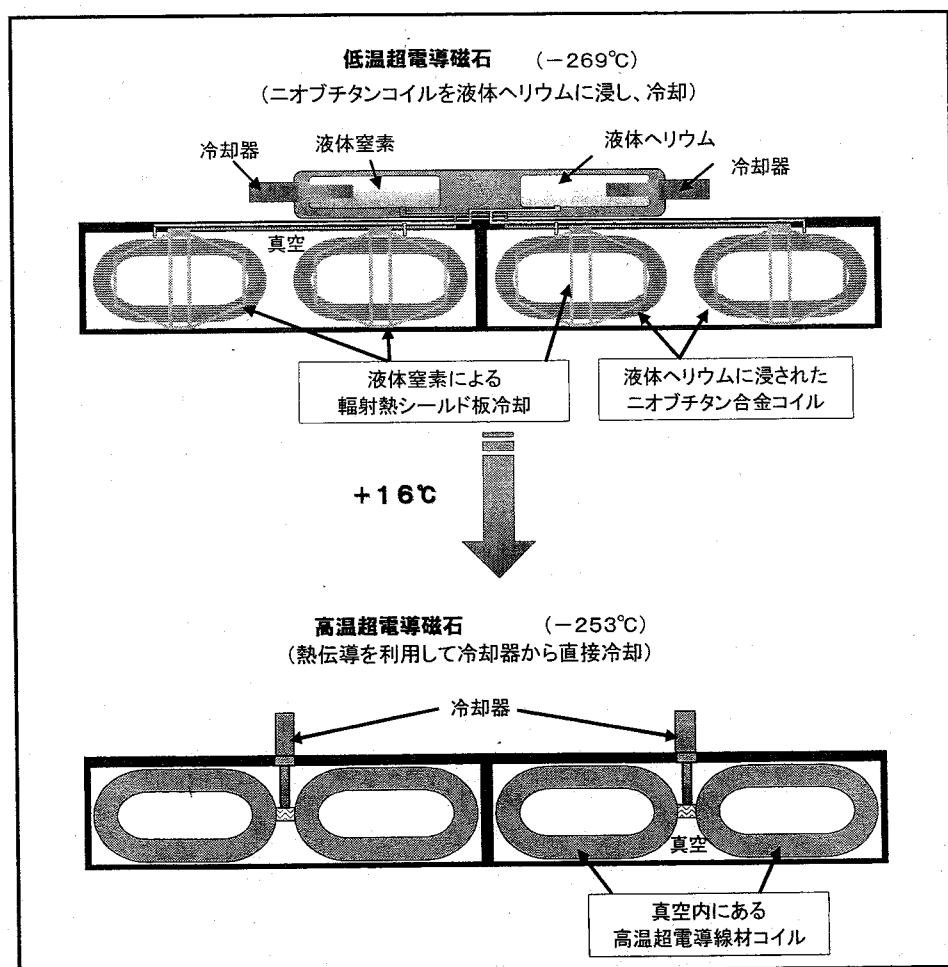
平成 28 年度までに超電導リニアの実用化の技術を確認するためには、今後の課題の一つである「メンテナンスを含めた更なるコスト低減」に取り組んでいくことが必要であり、そのため、より一層の信頼性の向上及びコスト低減が期待される高温超電導磁石等の高度化技術開発を行う。

○技術開発の概要

リニア車両の超電導磁石は、従来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きたが、平成 16 年度から、液体ヘリウムを使用せず、熱伝導を利用して冷却器から直接冷却す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 コイル)等の技術開発を進めている。

○平成 20 年度実施内容

高温超電導磁石の高度化技術開発を進めるとともに、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：3,350百万円の内数、国費：3,350百万円の内数]

<技術開発の概要>

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ている。

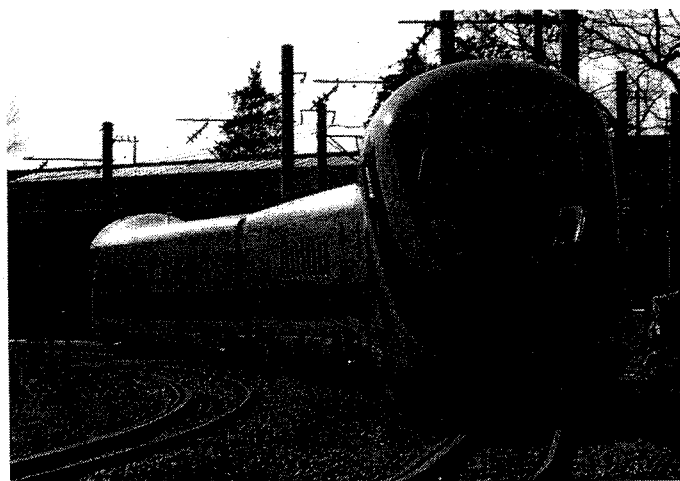
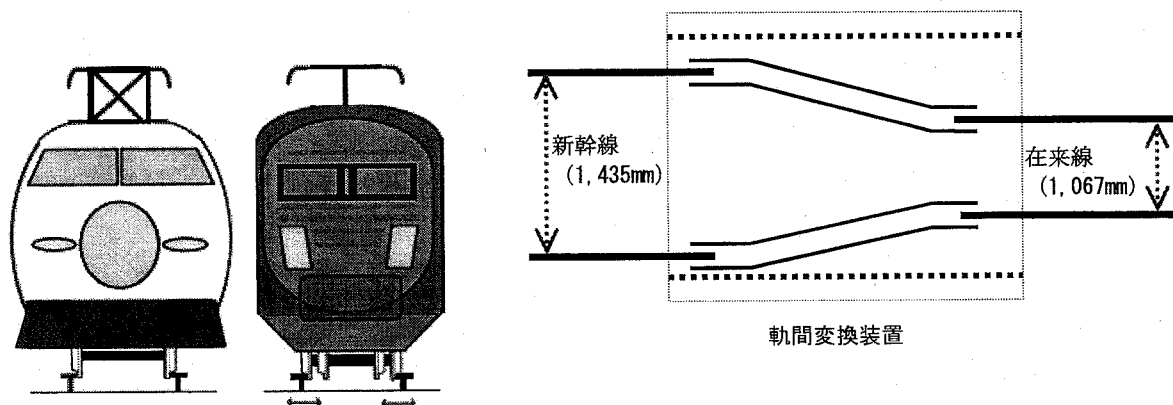
<平成20年度実施内容>

これまでの各種試験の結果を踏まえて改良を行っ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】



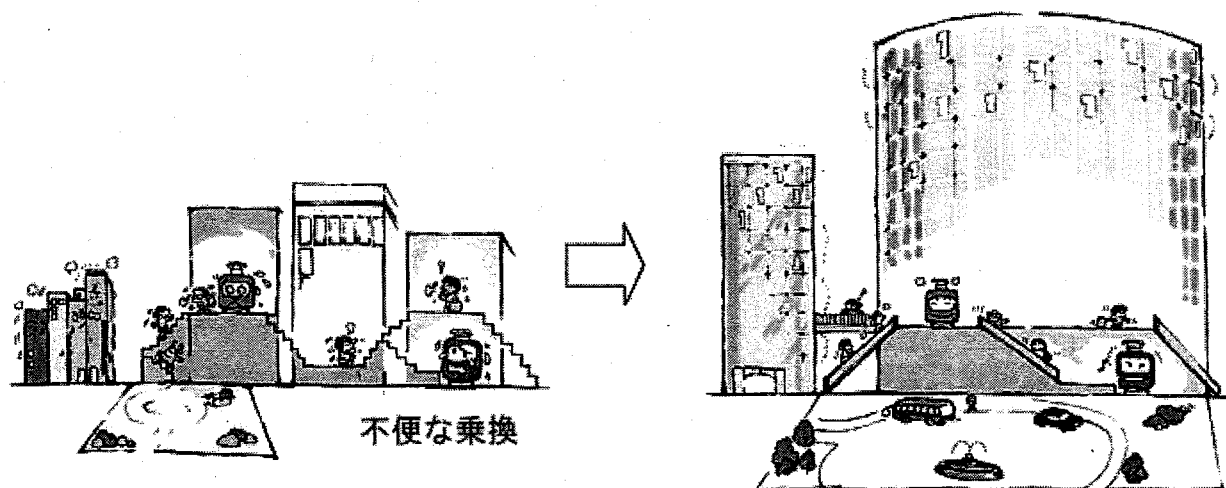
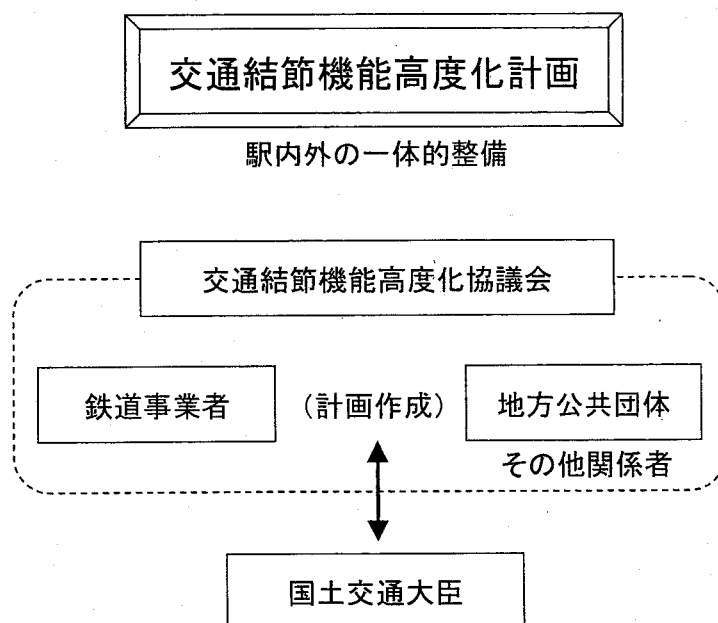
VII. 連携・融合施策

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、交通事業者間の連携、交通安全等に係る施策との連携・融合を進め、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図る。

(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

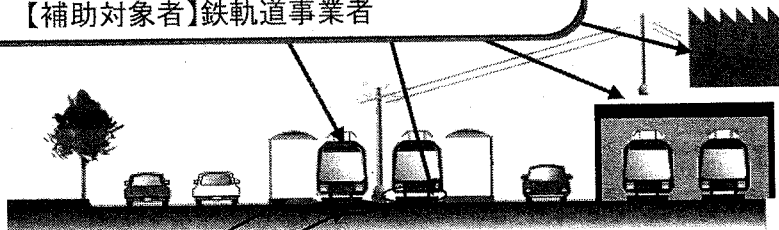
計画について一体的・総合的に支援

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

都市交通システム整備事業

(都市・地域整備局)

- ・総合的な都市交通の戦略に基づくLRTの施設(車両を除く)の整備に対し包括的に支援

【補助対象者】地方公共団体等

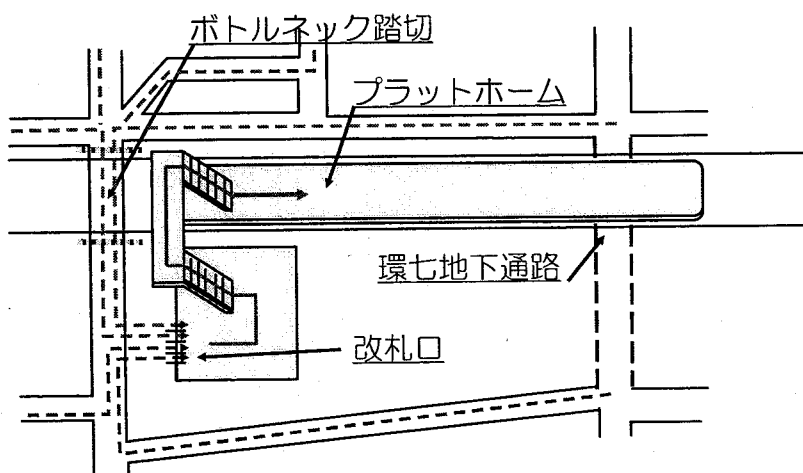
(3) 駅・まち一体改善事業

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。

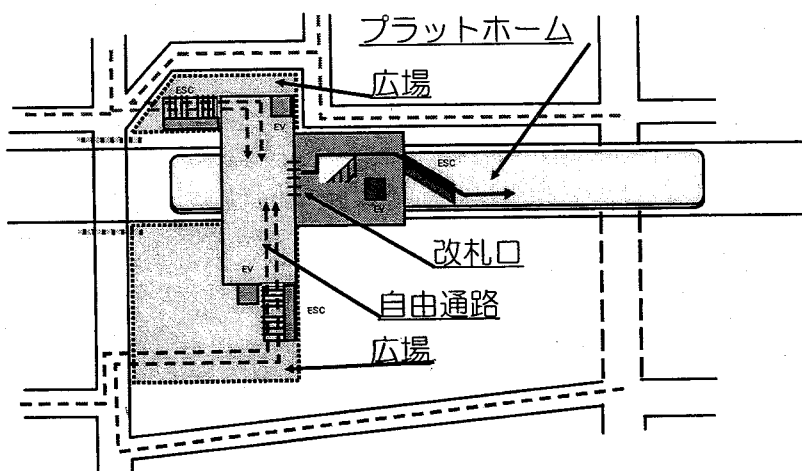
○継続事業：野方駅（西武鉄道）

〈駅・まち一体改善事業例〉

【整備前】



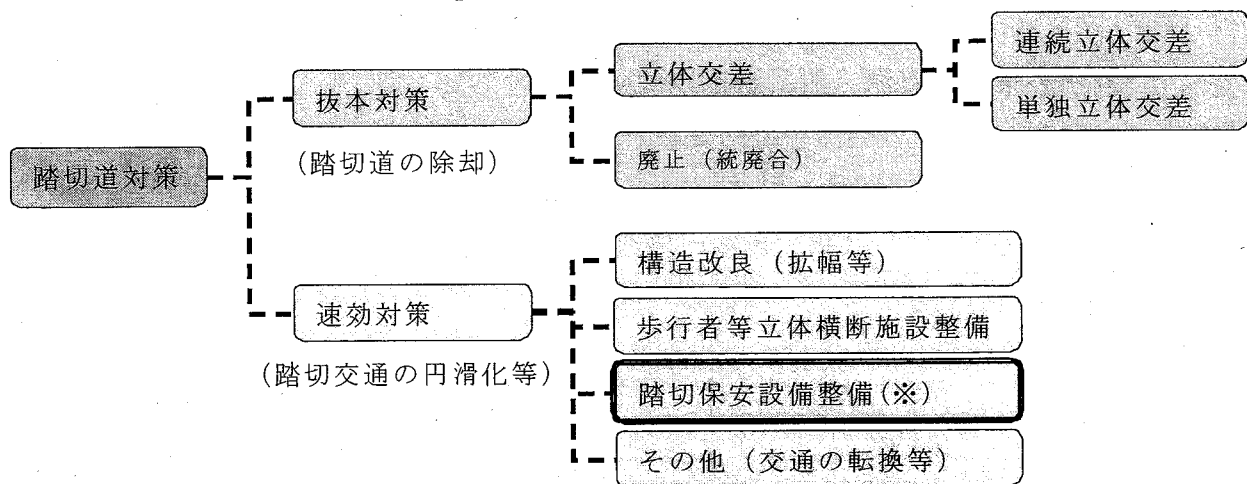
【整備後】



(4) 都市圏の交通円滑化

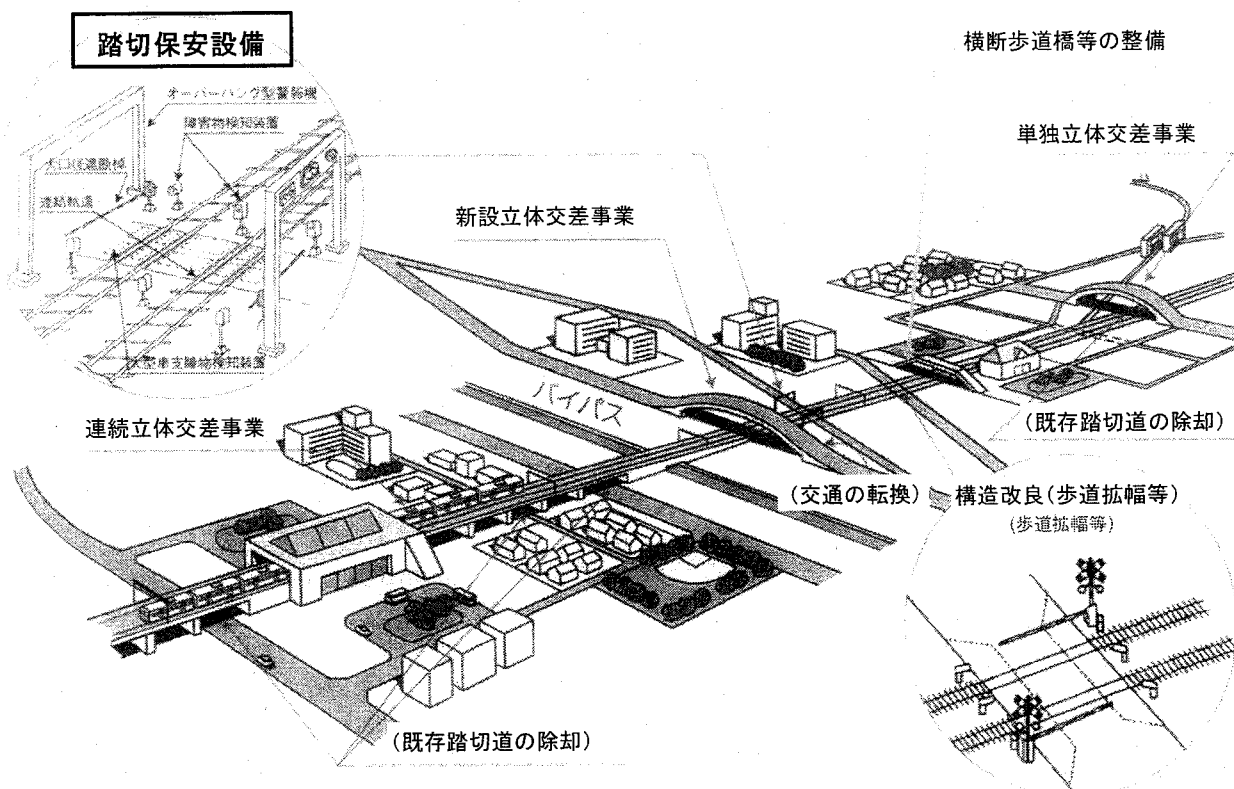
踏切事故や交通渋滞の原因となるなど、社会的な問題となっている「開かずの踏切」等に対し、安全性の向上及び交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化、構造改良及び踏切保安設備の整備等の促進を図る。

【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】

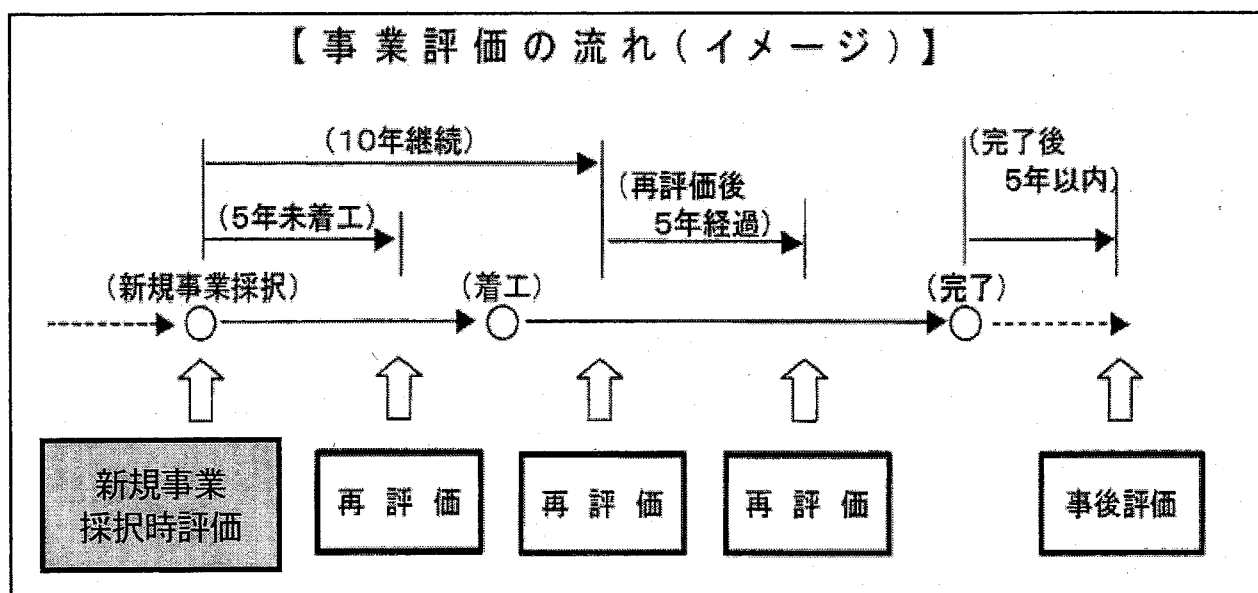


VIII. 政策評価の概要

平成20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20年度予算において新たに事業費を予算化しようとする事業（椎名町駅総合改善事業）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】

（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			
椎名町駅総合改善事業 第3セクター等公的主体	22	36	【内訳】 利用者便益：29億円 社会的便益：7億円 【主な根拠】 平成18年度 椎名町駅乗降人員： 18,912人/日	22	1.7	・エレベーターの設置による駅内外の バリアフリー化 ・橋上駅舎化による踏切混雑の解消