

(内示記者発表資料)

平成20年度
鉄道局関係予算内示要旨

平成19年12月20日

国土交通省鉄道局

〈問い合わせ先〉

03-5253-8111

内線 40-102

総務課企画官 大 高

平成20年度鉄道関係予算主要事項の概要

(単位：百万円)

1. 国際競争力の強化と地域の活性化

20年度内示額(前年度予算額)

〈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 | | |
| ・整備新幹線の整備 | 70,600 | (70,600) |
| [事業費 3,069億円] | | |
| (2) 整備新幹線建設推進高度化等事業 | | |
| ・整備新幹線の未着工区間の調査等 | 3,250 | (3,350) |
| (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) | | |
| ・地方鉄道の活性化、安全性向上のための設備整備等 | 2,448 | (2,401) |
| ② DMV(線路と道路の両方を走行できる車両)の普及促進に係る技術開発 | | |
| ・運行システムに関する技術開発 | 59 | (40) |
| ③ 地域拠点駅のバリアフリー対策 | | |
| ・1日当たり乗降客数五千人未満の拠点駅のバリアフリー化 | 8,706 | (8,552) |
| | の内数 | の内数 |
| ④ LRTシステムの整備 | | |
| ・低床型車両の導入、LRTシステムの施設整備 | 516 | (550) |
| ⑤ 幹線鉄道の活性化 | | |
| (ア) 幹線鉄道の高速化 | | |
| ・線路の曲線改良、部分複線化等 | 307 | (472) |
| (イ) 高速化のボトルネック要因に関する調査 | | |
| ・在来幹線鉄道の高速化のボトルネック解消のための
具体的方策の検討 | 180 | (-) |
| | の内数 | |
| (4) 空港アクセス鉄道の整備等 | | |
| ・成田高速鉄道アクセス線の整備等 | 4,265 | (4,805) |
| [うち重点施策推進要望に係る施策 | 2,108] | |
| (5) 鉄道貨物輸送力の増強 | | |
| ・北九州・福岡間の貨物列車長編成化のための待避線の延伸等 | 287 | (35) |
| 〈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 | | |
| ・連絡線等の整備及び周辺整備と一体的な駅整備 | 1,533 | (800) |
| (7) 地下高速鉄道の整備 | | |
| ・地下鉄の新線建設等 | 26,379 | (28,040) |
| (8) 貨物鉄道の旅客線化 | | |
| ・大阪外環状線(おおさか東線)の整備 | 640 | (711) |
| (9) 乗継の円滑化 | | |
| ・駅構内の配線変更等による相互直通運転化等 | 132 | (307) |
| (10) 鉄道駅の総合的な改善 | | |
| ・まちづくりと一体となった鉄道駅の総合的な改善等 | 1,125 | (801) |
| 【新規箇所】椎名町駅(西武池袋線) | | |

2. 地球環境問題と少子高齢化への対応

(1) 鉄道貨物輸送力の増強【再掲】	287	(	35)
(2) 鉄道におけるバリアフリーの推進			
① 鉄道駅のバリアフリー化			
・エレベーター等の設置による段差の解消等	8,706	(	8,552)
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			
・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	180	(	-)
	の内数		の内数

3. 国民の安全・安心の確保

(1) 鉄道施設総合安全対策事業			
・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	1,561	(	1,940)
(2) 鉄道の安全性向上等のための技術開発			
・脱線時における車両の被害軽減に関する技術開発等	336	(	362)
(3) 鉄道防災事業			
・落石・なだれ等対策及び青函トンネル改修	411	(	500)
(4) 鉄道災害復旧事業			
・大規模災害時の災害復旧	68	(	68)
(5) 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	169	(	180)
(6) 鉄道テロ対策に資する新技術の活用に関する調査			
・鉄道テロ対策に資する新技術の活用可能性の検討	180	(	180)
	の内数		の内数

4. 技術開発の推進

(1) 超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）	649	(	669)
(2) 高温超電導磁石等高度化	100	(	100)
(3) 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）	3,250	(	3,350)
	の内数		の内数

5. その他

(1) 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	205	(	239)
(2) 譲渡線建設費等利子補給金	743	(	743)
(3) 新線調査費等補助金	345	(	334)
(4) 鉄道整備等基礎調査委託費	180	(	180)

1. 鉄道局関係予算内示総括表

(単位:百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	内 示 額 (B)	対前年度 倍 率 (B/A)	備 考
1. 公共事業関係費				
〔新幹線〕				
整備新幹線整備事業費補助	70,600	70,600	1.00	
〔都市・幹線鉄道〕	40,811	39,040	0.96	
都市鉄道利便増進事業費補助	800	1,533	1.92	
都市鉄道整備事業費補助	32,845	30,644	0.93	
・地下高速鉄道	28,040	26,379	0.94	
・空港アクセス鉄道等	4,805	4,265	0.89	うち重点施策推進要望に係る施策 2,108百万円
幹線鉄道等活性化事業費補助	1,525	1,366	0.90	
鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助	2,400	2,400	1.00	
鉄道駅総合改善事業費補助	801	1,125	1.40	
鉄道施設総合安全対策事業費補助	1,940	1,561	0.80	
鉄道防災事業費補助	500	411	0.82	
小 計	111,411	109,640	0.98	
2. その他				
戦傷病者等無賃乗車船等負担金	239	205	0.86	
鉄道技術開発費補助金	1,131	1,084	0.96	
整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	3,350	3,250	0.97	
鉄道軌道設備整備費等補助金	3,058	3,038	0.99	
うち鉄道軌道輸送高度化事業費補助金	2,401	2,448	1.02	
踏切保安設備整備費補助金	180	169	0.94	
交通施設バリアフリー化設備整備費補助金	3,000	3,150	1.05	
譲渡線建設費等利子補給金	743	743	1.00	
新線調査費等補助金	334	345	1.03	
鉄道整備等基礎調査委託費	180	180	1.00	
地域公共交通維持・活性化推進調査費(DMV)	40	59	1.47	
小 計	12,254	12,223	1.00	
合 計	123,665	121,863	0.99	

2. 新規制度等

事 項	内 示
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五千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、五千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。 ○ 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高度化事業に対して重点的な支援を行う。 ○ 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。 2. 鉄道におけるバリアフリー化の推進 ○ 1日当たりの乗降客数が五千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、五千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日当たり乗降客数五千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 ○ 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。 ○ 平成19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。	認める [別紙1] 認める [別紙2] 認める [別紙3] 認める [別紙4] 認める [別紙2] 認める [別紙5] 認める [別紙6]

事 項	内 示
4. 空港アクセス鉄道の整備 ○ 成田高速鉄道アクセス線について、高速運転(新線部分及び線路設備 新設部分:160km/h、既設線部分:130km/h)及び輸送力増加(列車 本数増・長編成化)を可能とする施設整備を推進する。 ・[重点施策推進要望に係る施策] 5. 鉄道駅の総合的な改善 ○ 自由通路や交通広場の整備等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)	認める [別紙7] 認める [別紙8]

地域の活性化に資する鉄道活性化総合支援パッケージ

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

予算措置 … 別紙1 税制改正

- 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

予算措置 … 別紙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

予算措置

- 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

予算措置 … 別紙2 税制改正

- 五千人以上の駅:基本方針に基づき平成22年までに着実に推進
- 五千人未満の駅: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

予算措置 … 別紙3 税制改正

- 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

予算措置

- 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

予算措置 … 別紙4

- 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等に関われた相談窓口を設置(本省・地方運輸局)

定員配置

- 地方鉄道活性化ノウハウの共有(専門家の派遣等)

事業再構築に対する重点的支援 (鉄道軌道輸送高度化事業費補助金)

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、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する「公有民営化」等の事業再構築に係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

○事業再構築に対する重点的支援（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〉



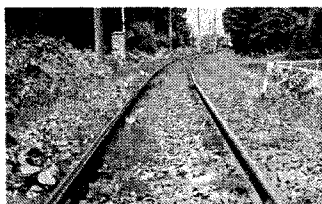
レトロ調車両



民家調の駅

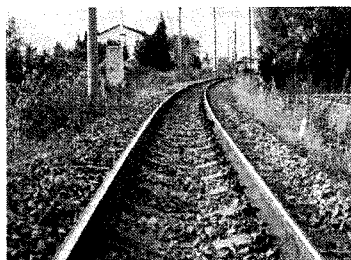


地元産木材を使用した駅



整備前

安全性向上・
メンテナンス負担軽減



がんばる地域・事業者を支援

事業再構築に対する重点的支援

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

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

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、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日当たり乗降客数五千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日当たり乗降客数五千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 五千人以上の駅

【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)

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 五千人未満の駅

【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、五千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

軌道運送高度事業に対する重点的支援 (LRTシステム整備費補助金)

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、地域の関係者が連携して取り組む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。

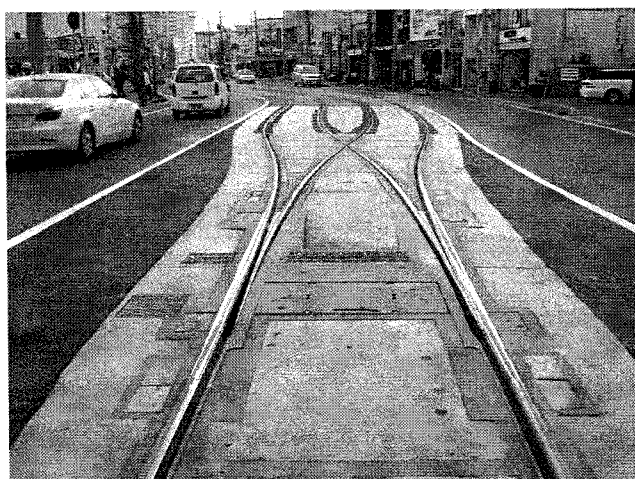
【整備事例】

〈低床式車両の導入〉



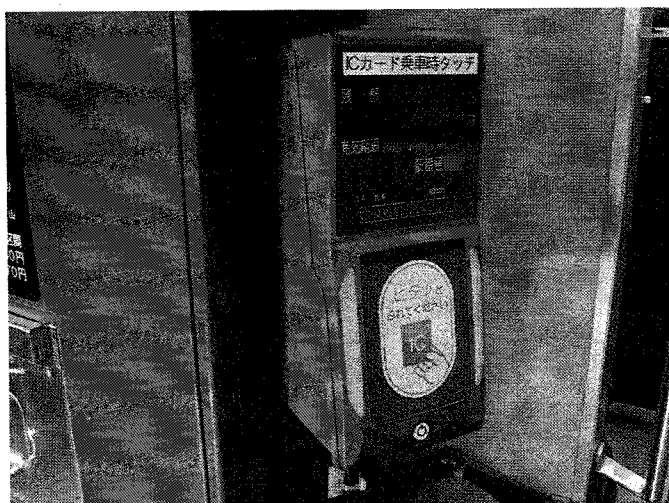
(函館市交通局)

〈制振軌道の整備〉



(函館市交通局)

〈ICカードシステムの導入〉



(岡山電気軌道)

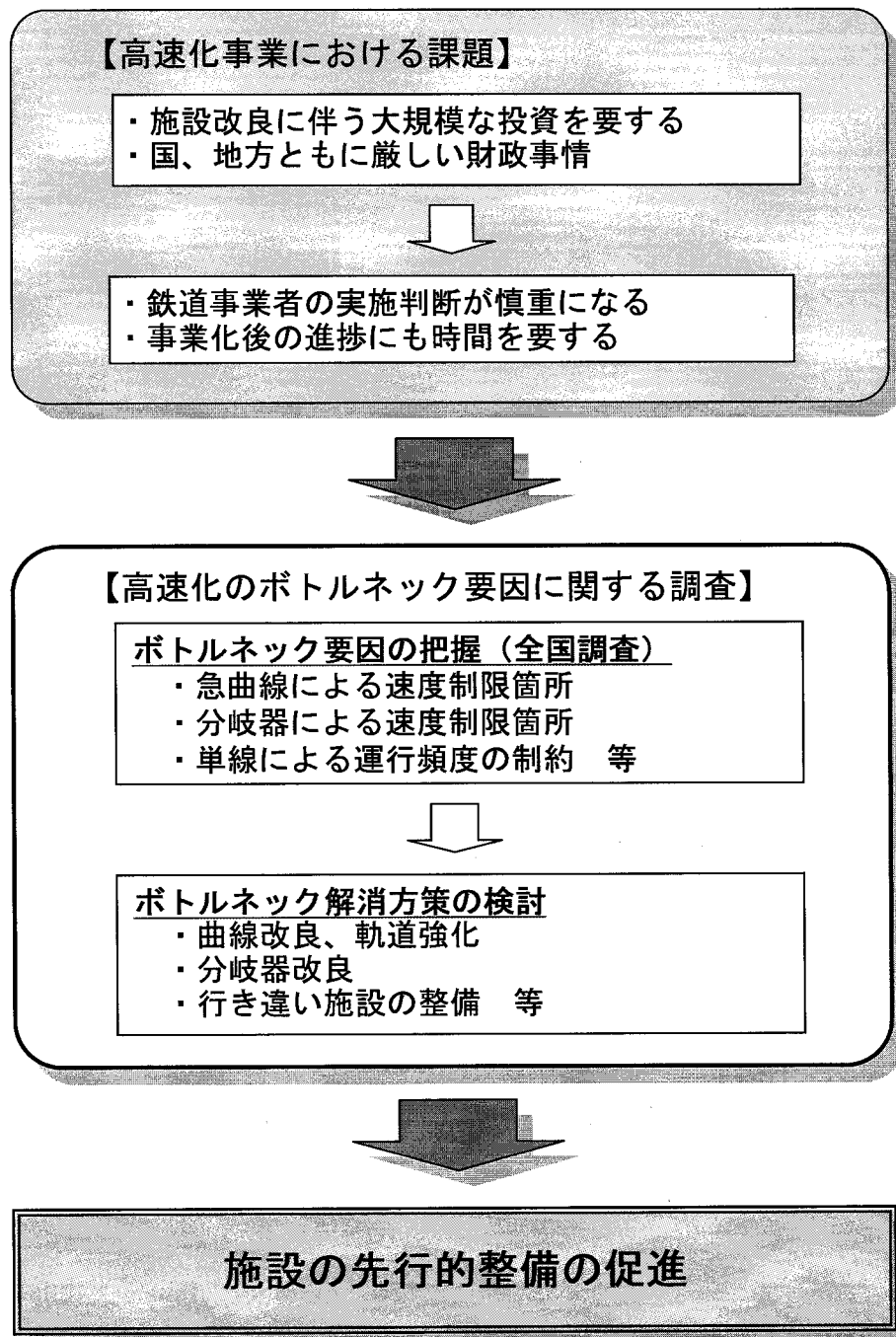
〈停留施設の整備〉



(豊橋鉄道)

高速化のボトルネック要因に関する調査

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。



鉄道施設総合安全対策事業

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

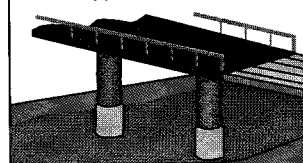
地下鉄等災害情報基盤整備

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

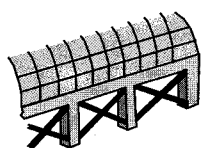
鉄道施設総合安全対策事業

鉄道施設の安全対策を計画的かつ効率的に推進

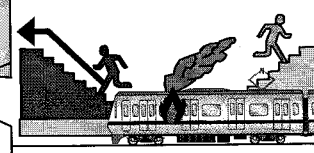
老朽化施設の改良



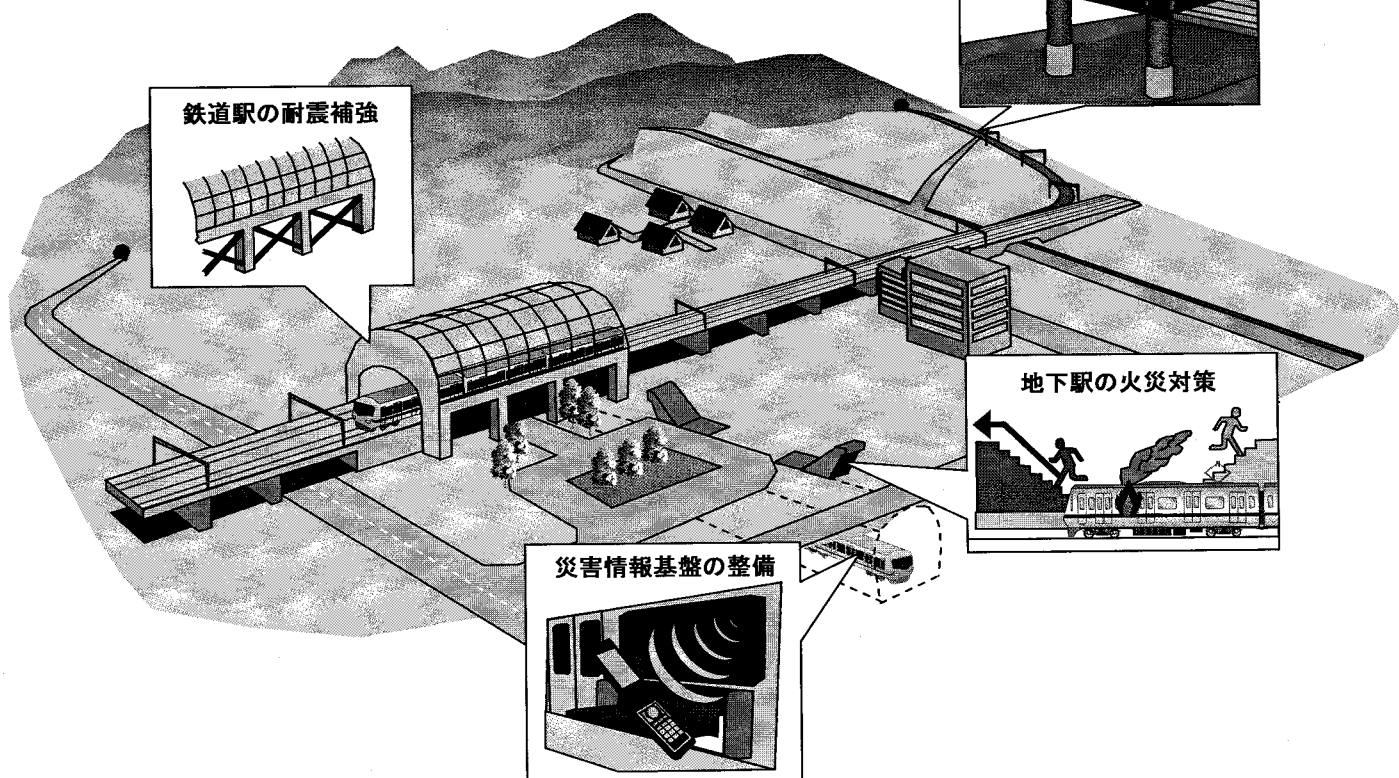
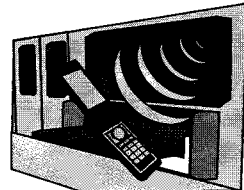
鉄道駅の耐震補強



地下駅の火災対策



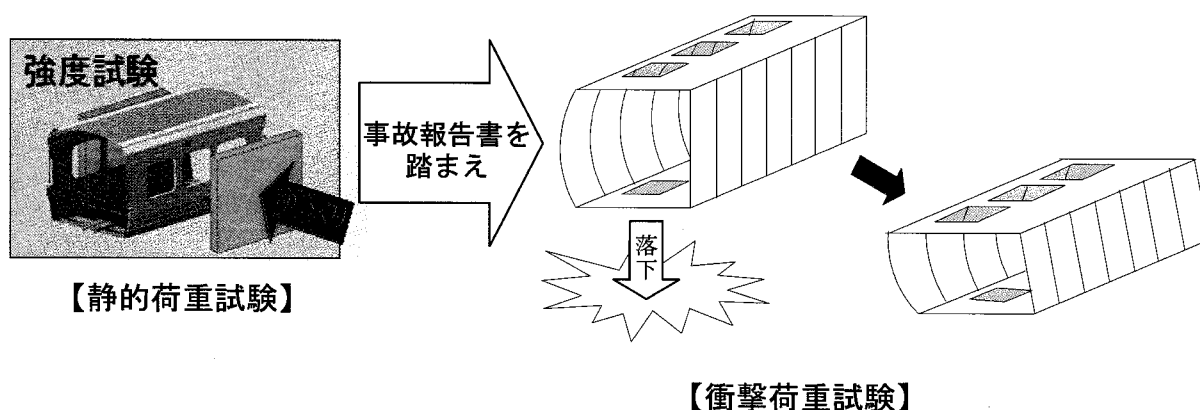
災害情報基盤の整備



車体構造及び車内の安全性向上に向けた検討の深度化 (福知山列車脱線事故報告書の所見への対応)

平成19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について行ってきた静的荷重試験に加え、新たに衝撃的な荷重についての検討に着手し、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。

[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

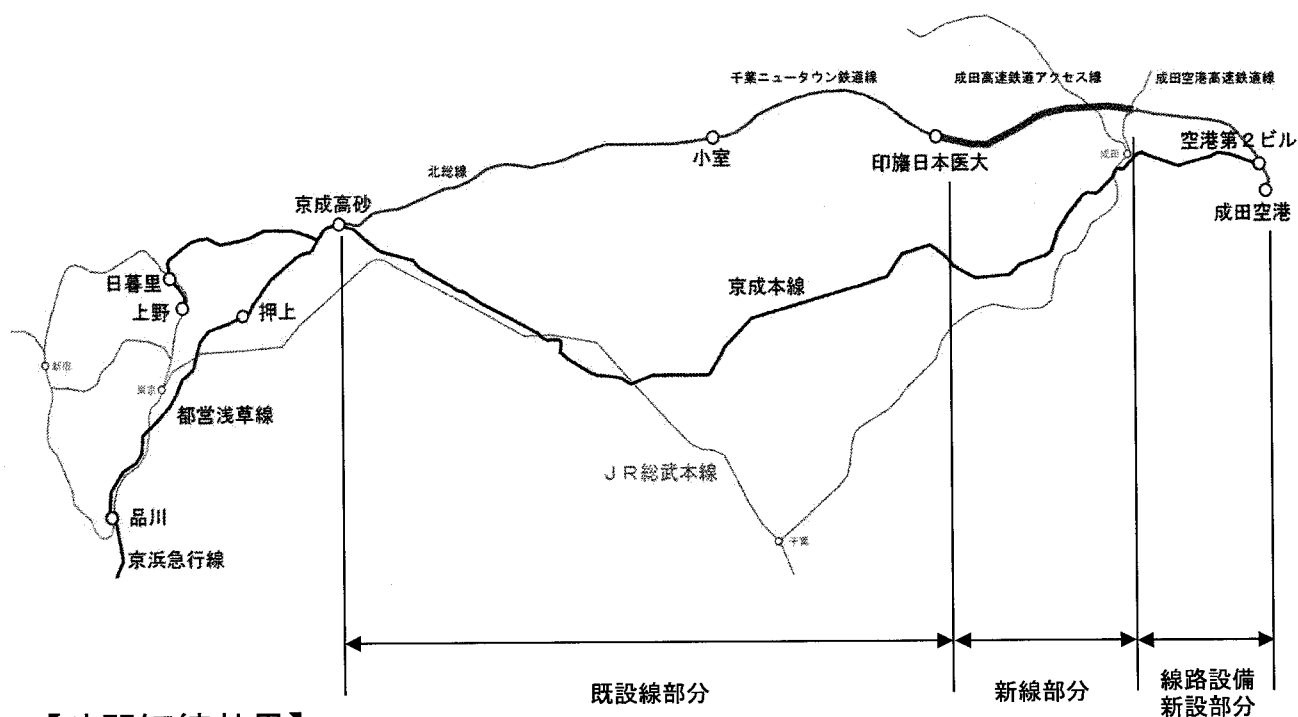
事故発生時における被害軽減に関しては、平成14年2月22日に発生した九州旅客鉄道株式会社鹿児島線における列車衝突事故に鑑み、衝突時の車両の安全性向上に関する取組の強化について建議した（平成14年4月26日）ところであるが、本事故の発生に鑑み、客室内の空間が確保されるよう車体構造を改善することを含め、引き続き車両の安全性の向上方策の研究を進めるべきである。

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。

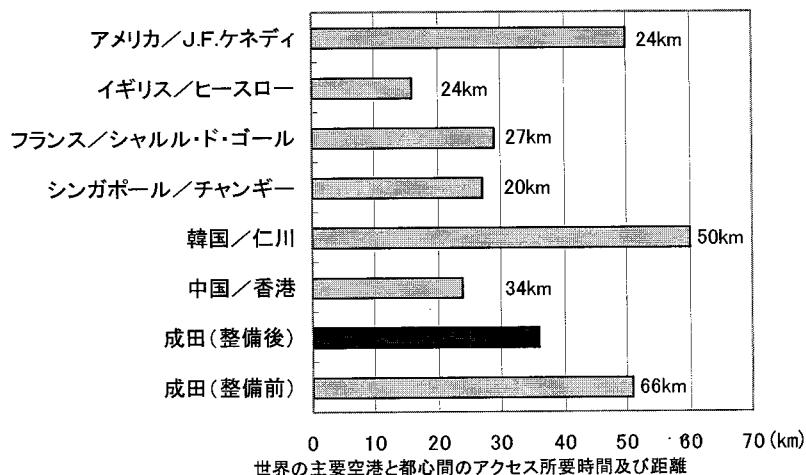
空港アクセス鉄道の整備 (重点施策推進要望に係る施策)

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、移動の円滑化を通じた地域の活性化を図るため、成田高速鉄道アクセス線について、高速運転（新線部分及び線路設備新設部分：160km/h 既設線部分：130km/h）及び輸送力増加（列車本数増・長編成化）を可能とする施設整備を推進する。

【成田高速鉄道アクセス線】



【時間短縮効果】

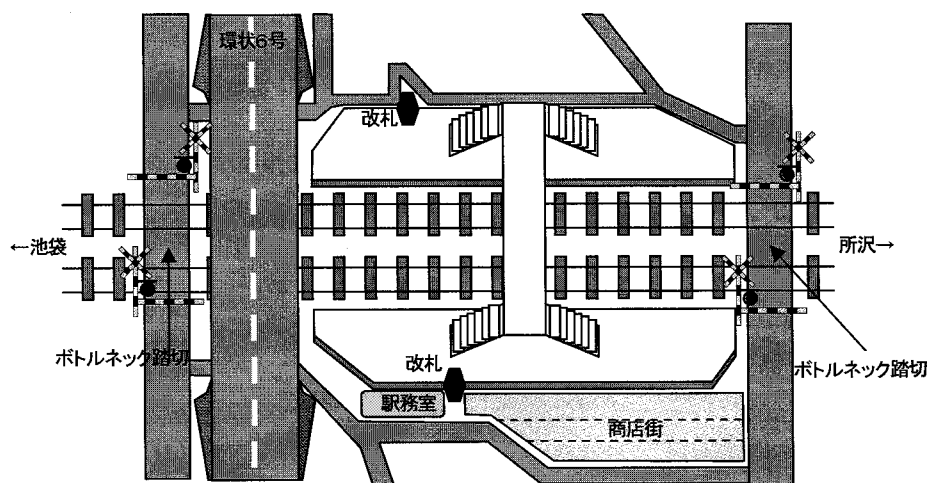


鉄道駅の総合的な改善

○椎名町駅〔西武池袋線〕

駅の南北を結ぶ自由通路の設置、広場整備及び橋上駅舎化等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、周辺交通の円滑化等、鉄道利用者及び地域住民の利便性の向上を図る。

〔整備前〕



〔整備後〕

