

# 運輸政策審議会答申の フォローアップについて

# 目 次

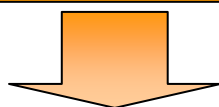
・運輸政策審議会答申第19号及び第18号のフォローアップについて	…………… 1
・運輸政策審議会答申第19号のフォローアップ	
1. 幹線鉄道の整備	…………… 2
2. 大都市の機能を支える都市鉄道の利便の増進	…………… 6
運輸政策審議会答申第18号のフォローアップ	…………… 9
3. 地方中核都市圏の交通体系の整備	…………… 12
4. 地域の地方鉄道の近代化、再生の促進	…………… 17
5. 鉄道や駅におけるバリアフリー、情報化の促進	…………… 20

## 答申の趣旨

21世紀においても基幹的な交通機関として大きな役割を果たす鉄道が社会情勢の変化を踏まえつつ、利用者のニーズに対応

## 基本的方向

- ・利用しやすく高質な鉄道ネットワーク
- ・新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備
- ・効率的かつ重点的な鉄道整備、既存ストックの活用



## フォローアップ

答申後6年を経過し、以下鉄道政策の施策につき、整備水準目標の進捗や施策・取組の普及をチェック

都市間、都市・地方間を結ぶ幹線鉄道ネットワーク整備  
(在来幹線の高速化、3時間到達圏の拡大、整備新幹線の整備)

大都市の機能を支える都市鉄道の利便、シームレス化の推進  
(大都市圏鉄道混雑率、東京圏都市鉄道(18号答申路線)の整備、空港アクセス鉄道の整備、乗継円滑化施策の推進)

地方中核都市圏の交通体系の整備  
(他の交通モードとの乗継円滑化施策の推進、LRT普及の推進)

地域の地方鉄道の近代化、地域と鉄道の連携の推進  
(地方鉄道の近代化再生支援、地域との連携の推進)

鉄道や駅におけるバリアフリー化、情報化、きめ細かな利便対策の推進  
(バリアフリー化、ICカード普及の推進、ユニバーサルデザインの取組)

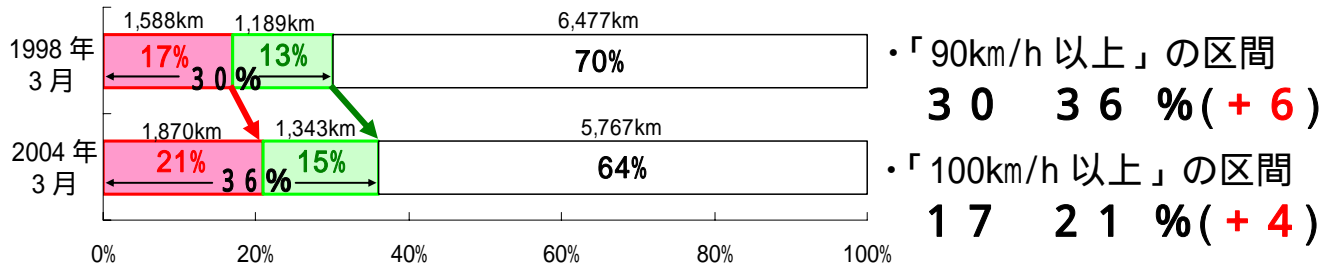
# 運輸政策審議会答申第19号(平成12年8月1日)のフォローアップ

## 1. 幹線鉄道の整備

(整備水準)

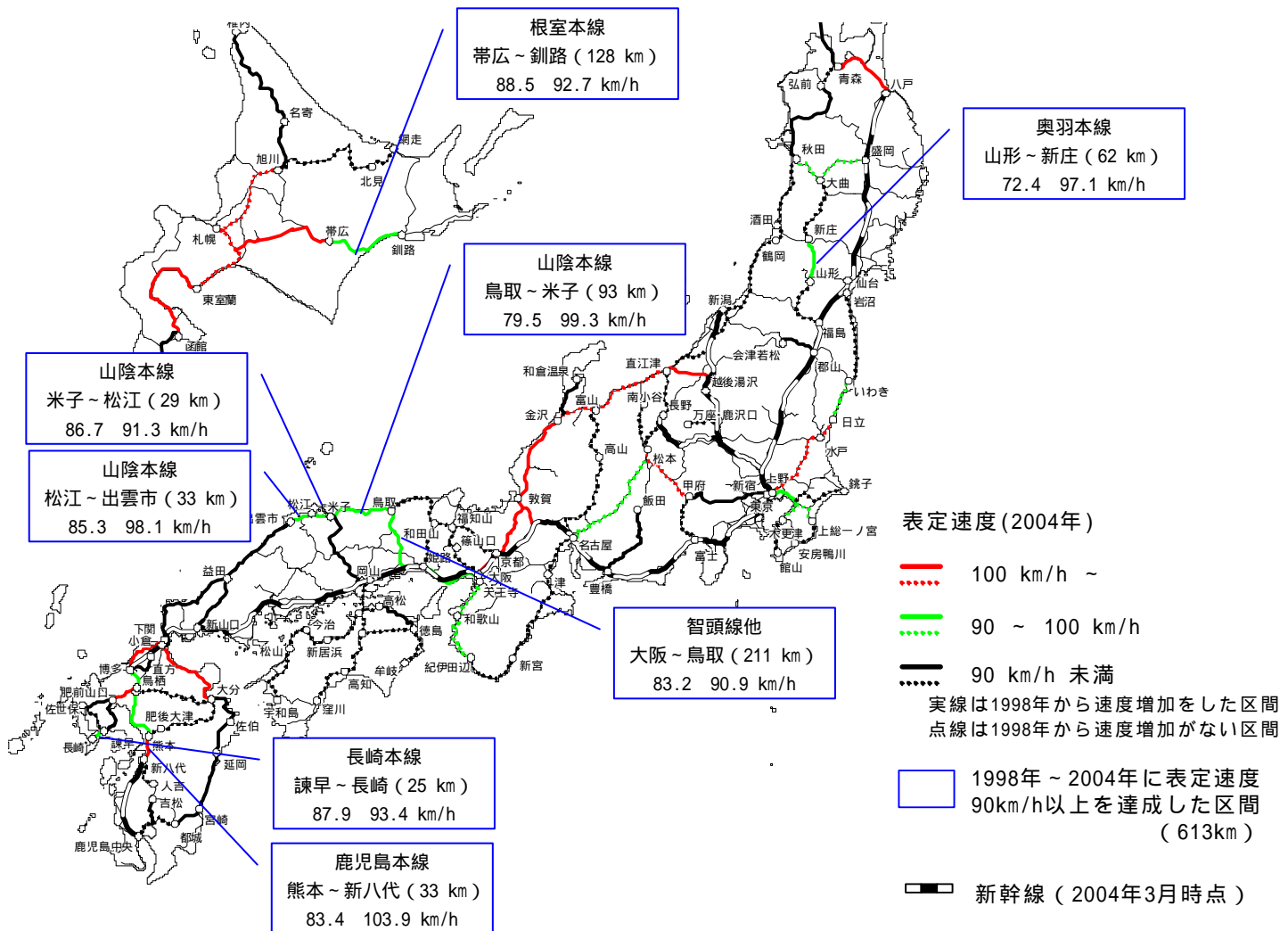
- ・ **整備新幹線の着実な整備**を進めるとともに、五大都市(東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡)又は新幹線駅と地方主要都市とを結ぶ**主要な在来幹線鉄道の最速列車の表定速度**を線形改良等により少なくとも**時速90km以上**にまで向上させる。さらに、線形改良、踏切除却及び保安対策の強化等により**最高速度時速130km以上**で走行することをめざすこととあわせて、**時速100km台にまで**向上させることをめざす。
- ・ **五大都市から地方主要都市**までの間については、**概ね3時間程度で結ぶ**ことをめざす。

### (1) 表定速度

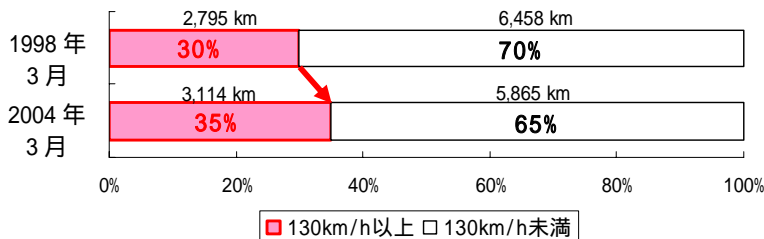


■ 100km/h以上 ■ 90km/h ~ 100km/h ■ 90km/h未満

JR特急・快速等の走行区間(新幹線を除く。)  
 新幹線と並行する在来線を除く。

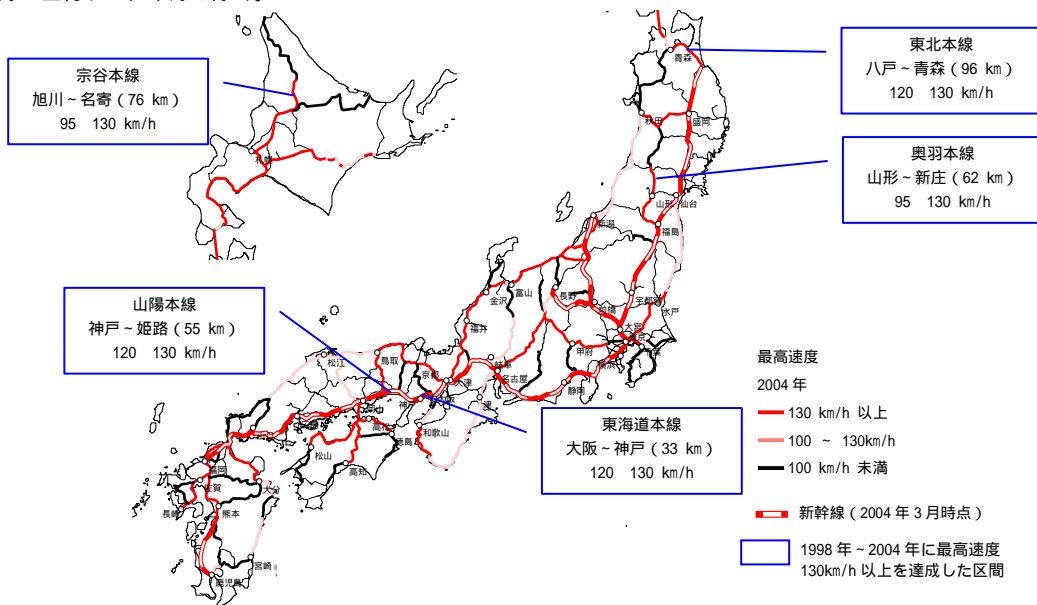


(2) 最高速度



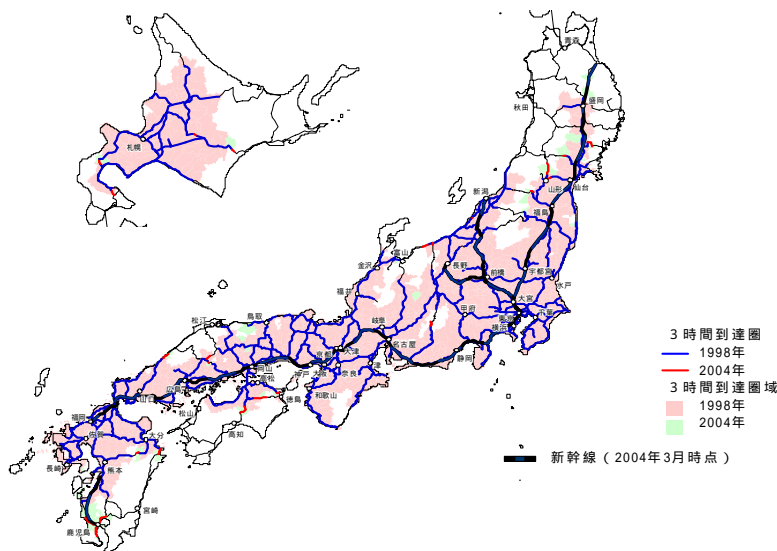
・「130km/h以上」の区間  
30 35 % (+5)

JR 特急・快速等の列車走行区間（新幹線を除く。）  
新幹線と並行する在来線を除く。



(3) 3時間到達圏（五大都市から）

	(1998.3)	(2004.3)
営業キロ (km)	14,919	15,248
		+330 km (1.7%)
人口 (千人)	111,430	112,566
		+1,100 千人 (0.9%)
面積 (km <sup>2</sup> )	221,775	226,401
		+4,600 km <sup>2</sup> (1.2%)












(4) 幹線鉄道等活性化事業（補助）による高速化（1998.3~）

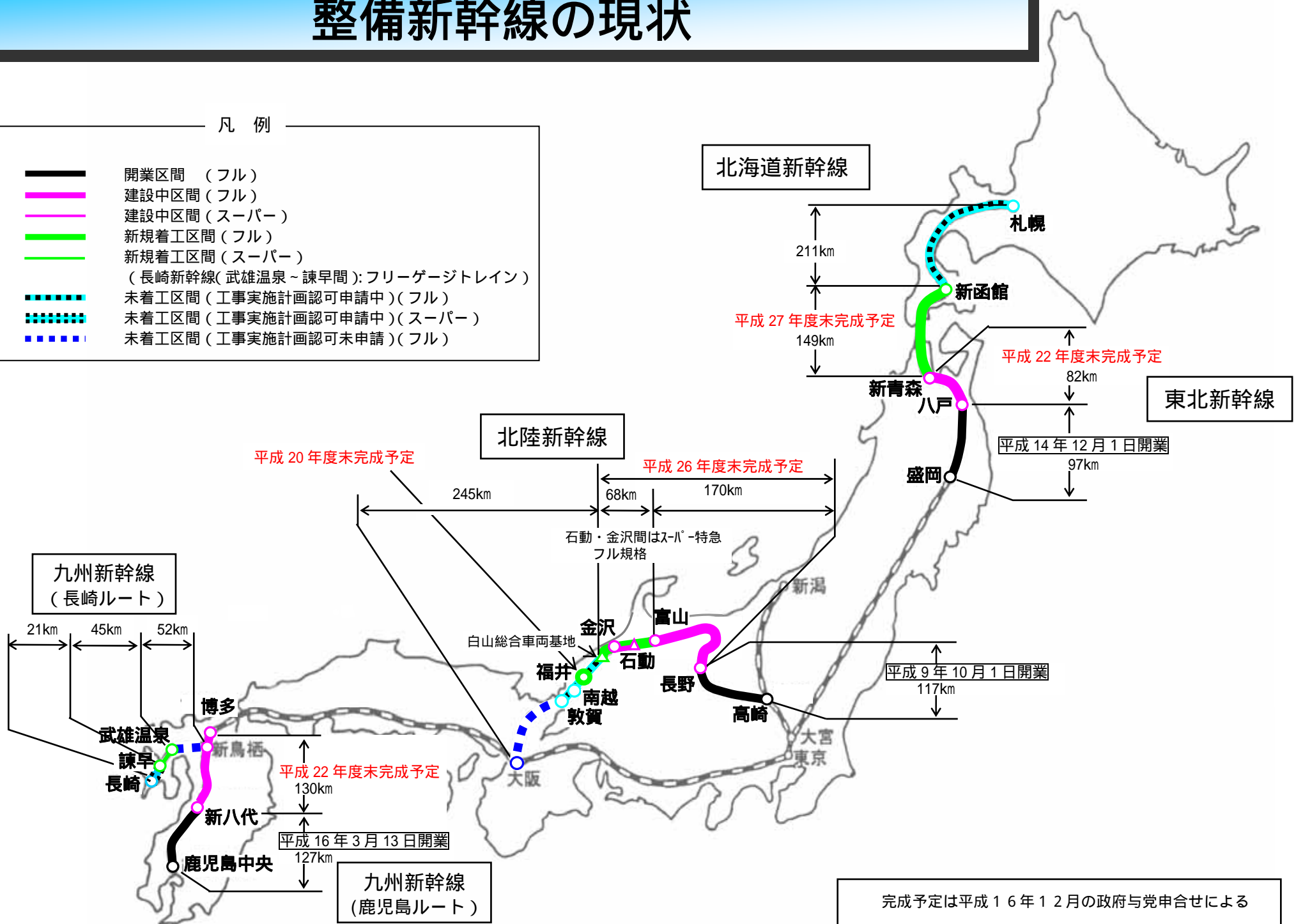
曲線改良（カント改良） 軌道強化（PCマクラギ化）等の高速化事業への補助を実施

線区名・区間	事業費（億円）	効果	供用開始年
豊肥線 （熊本～肥後大津）	36	博多～肥後大津間 2時間7分 1時間49分（ <b>18分</b> ）	H11
宗谷線 （旭川～名寄）	32	札幌～稚内間 5時間52分 4時間58分（ <b>54分</b> ）	H12
日豊線 （大分～佐伯）	23	大分～佐伯間 59分 52分（ <b>7分</b> ）	H16
宇野線・本四備讃線 （岡山～児島）	27	岡山～高松間 約1時間 約50分（ <b>10分</b> ）	H20 予定

# 整備新幹線の現状

## 凡例

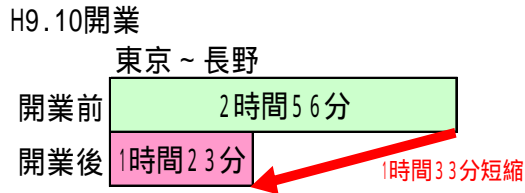
	開業区間 (フル)
	建設中区間 (フル)
	建設中区間 (スーパー)
	新規着工区間 (フル)
	新規着工区間 (スーパー)
	(長崎新幹線(武雄温泉～諫早間):フリーゲージトレイン)
	未着工区間 (工事実施計画認可申請中)(フル)
	未着工区間 (工事実施計画認可申請中)(スーパー)
	未着工区間 (工事実施計画認可未申請)(フル)



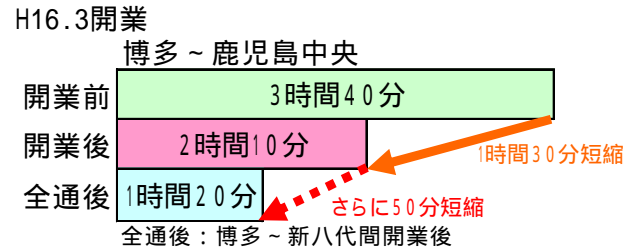
# 整備新幹線の効果

## 移動時間を大幅に短縮

### 北陸新幹線（高崎～長野間）

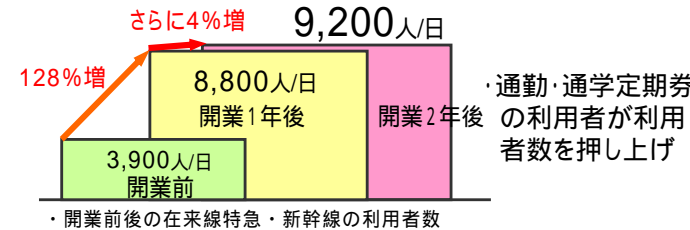


### 九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）



## 乗客数の大幅な増加

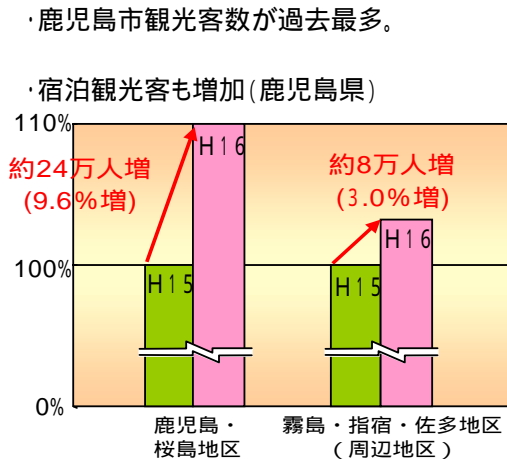
### 九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）



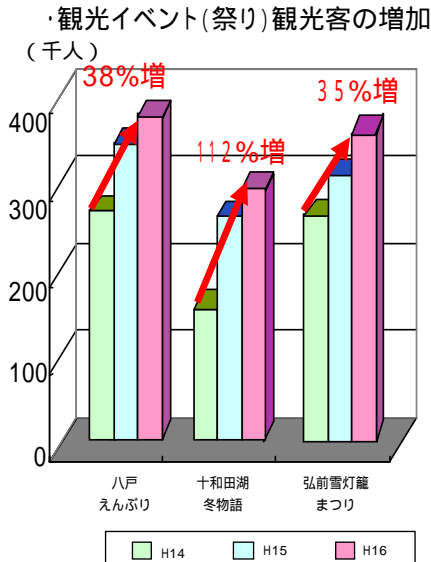
## 地域経済の活性化

### 【観光客の増加】

#### 九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）



#### 東北新幹線（盛岡～八戸間）



### 【商業施設の新規進出】

#### 九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）

- ・鹿児島中央駅前に大型商業施設が進出
- ・ホテル新規開業、新幹線駅(川内駅等)付近のマンション着工が増加
- ・通勤・通学定期券利用者が増加



#### 北陸新幹線（高崎～長野間）

- ・佐久平駅周辺の新規立地(0件 60件)





## 2. 大都市の機能を支える都市鉄道の利便の増進

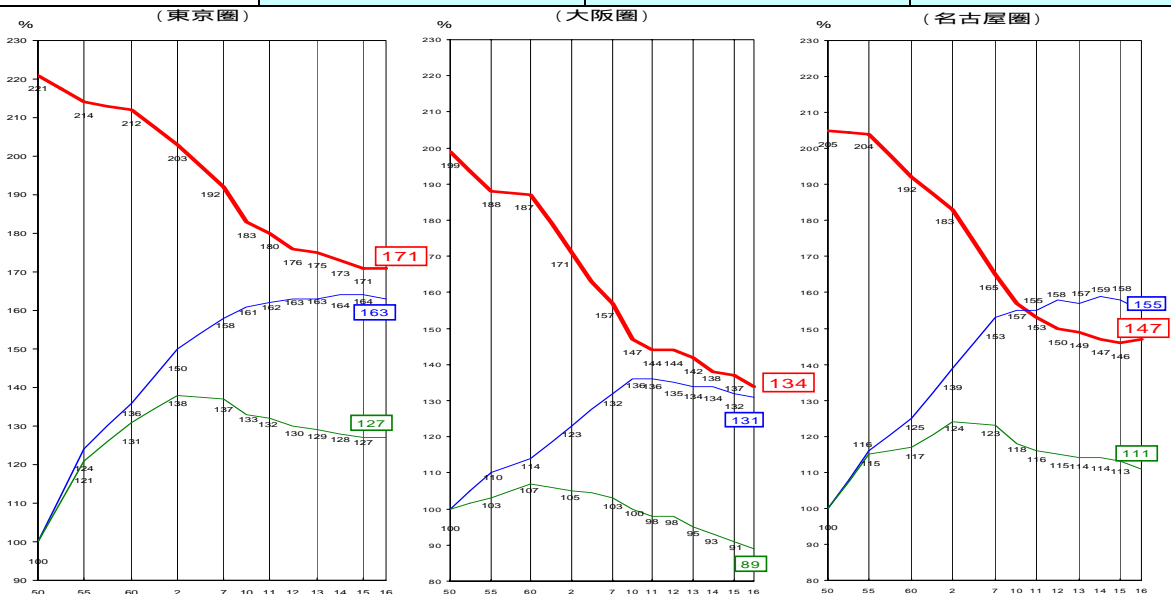
(目標)

- ・大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を 150%以内とする。ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として 150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を 180%以内とすることをめざす。
- ・国際的な空港と都市圏との間を鉄道で連結することが適当である場合には、当該空港アクセス鉄道について、その所要時間の短縮に努めるものとし、空港と都心部との間の所要時間を 30 分台とすることをめざす。
- ・既存ストックの有効活用、相互直通運転化、乗継利便性の向上、バリアフリー化等による輸送サービスの高質化

(1) 輸送力増強による混雑緩和

全体的に混雑率は改善しているが、区間毎に見るといずれの都市圏にも目標混雑率を超える区間が残っており対応が必要である。東京圏の答申路線整備については 18 号答申の進捗を参照。

	東京圏	大阪圏	名古屋圏
平均混雑率	171%	134%	147%
目標混雑率を超えている区間数	31区間中11区間	20区間中2区間	8区間中2区間



— : 混雑率  
— : 輸送力 (指数: 50年度 = 100)  
— : 輸送人員 (指数: 50年度 = 100)

\* 東京圏 31区間平均  
 大阪圏 20区間平均  
 名古屋圏 8区間平均

- 100% : 定員乗車 (座席につくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。)
- 150% : 広げて楽に新聞を読める。
- 180% : 折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。
- 200% : 体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。
- 250% : 電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

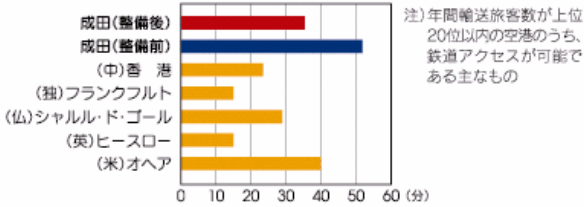
(2) 空港アクセス鉄道の整備等

事業	事例	状況	効果
ニュータウン鉄道等整備事業 (空港アクセス鉄道)	成田新高速鉄道線の整備	進行中 (平成 21 年度完成予定)	都心から空港までの鉄道による所要時間が最速 <u>3 6 分</u> に。
	中部国際空港連絡鉄道の整備	平成 17 年 1 月開業 平成 17 年度利用者 1,000 万人	名鉄名古屋駅から中部国際空港駅まで最速 <u>2 8 分</u> に。



鉄道駅総合改善事業	京急蒲田駅	進行中（平成24年度完成予定）	駅周辺における市街地再開発事業等のまちづくりと併せて、空港へのアクセス機能も含めて駅機能を強化
	日暮里駅	進行中（平成21年度完成予定）	

■都心から空港までのアクセス時間



■成田・羽田空港アクセス改善



(3) 速達性、快適性の向上等輸送サービスの高質化

乗継円滑化事業の推進

乗継円滑化事業は、相互直通運転化や駅の改良工事等を行うことにより、鉄道路線間や鉄道とバスの乗継負担の軽減を図る事業である。

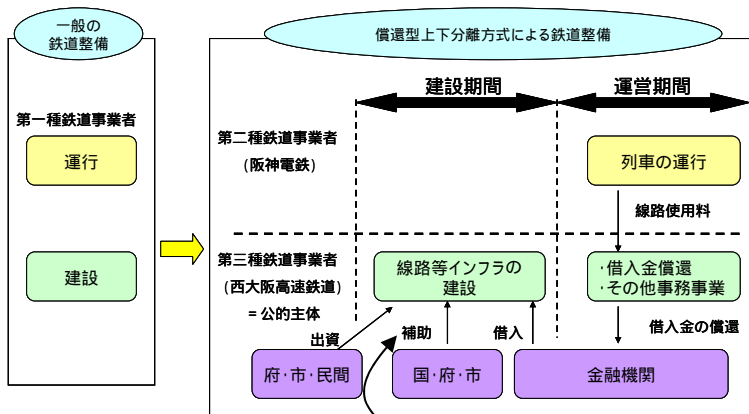
以下の阪神本線・西大阪線の乗継円滑化事業は、阪神電鉄西大阪線の延伸(西九条～難波間)と併せて、現在、西大阪線の終端駅となっている尼崎駅の配線変更やホームの新設、延長等を行う事業である。

これらにより、阪神本線・西大阪線と近鉄奈良線の相互直通運転(三宮～奈良間)を可能とするものである。



(平成20年度完成予定)

西大阪線延伸プロジェクト補助として採択された上下分離方式



地下高速鉄道整備事業費補助を適用



# 運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月27日)のフォローアップ

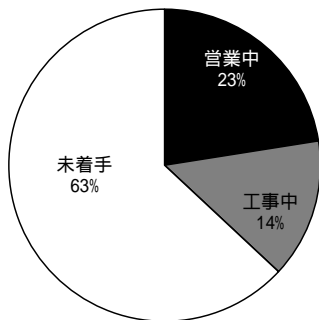
・将来的な少子高齢社会の急速な進展や地球環境問題等の社会経済情勢の変化に対応するため、東京圏における21世紀にふさわしい質の高い鉄道ネットワークを構築するとともに、東京圏の主要31区間のピーク時の平均混雑率を150%に、個別路線においてもピーク時混雑率を基本的に180%以下にすることを旨とする。

平成18年4月1日現在

## 答申路線の整備状況(平成18年4月1日現在)

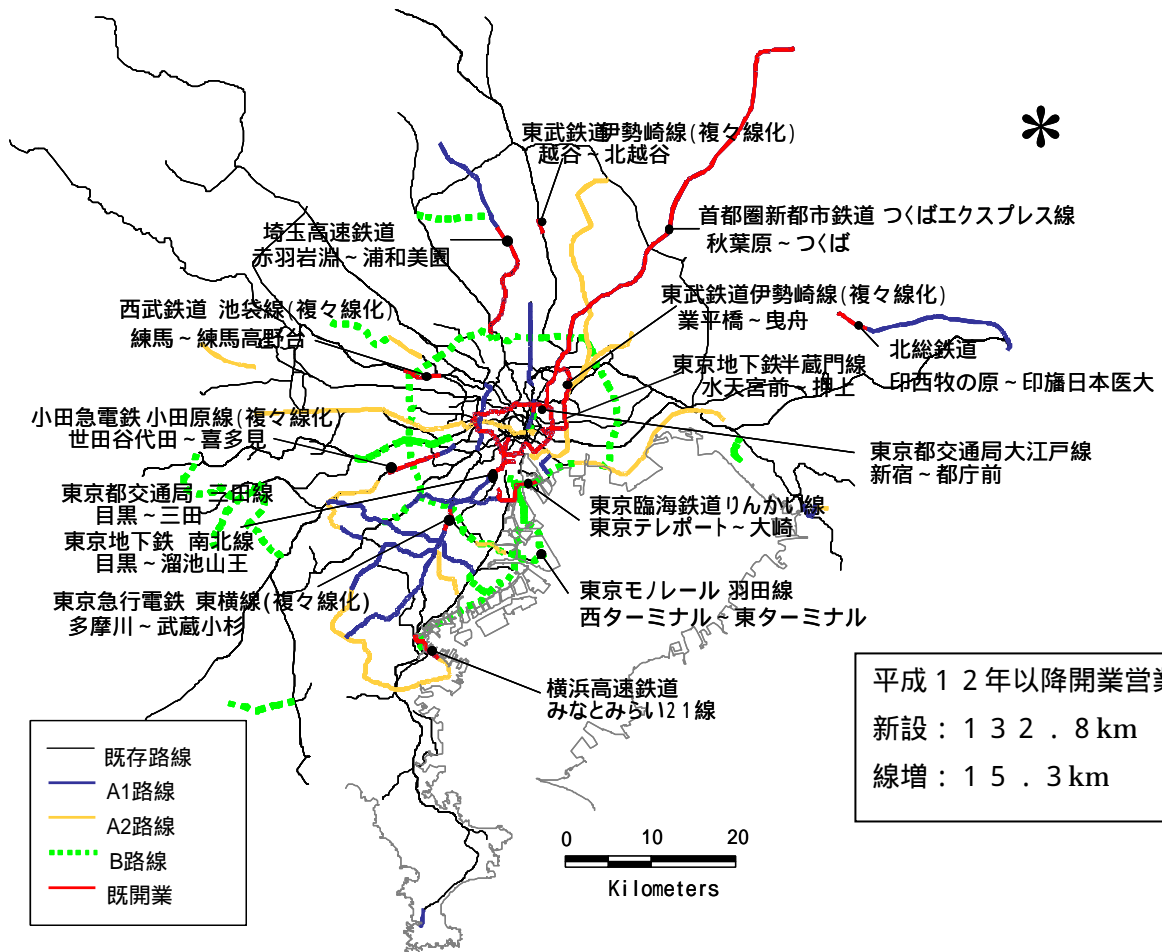
策定年次 平成12年(2000年)  
目標年次 平成27年(2015年)

単位: km



答申キロ: 新設 547km  
線増 111km  
計 658km

	答申延長	未着手	整備中	営業中
A1路線 (目標年次(平成27年)までに開業することが適当である路線)	288 (100%)	61 (21%)	79 (27%)	148 (51%)
A2路線 (目標年次(平成27年)までに整備着手することが適当である路線)	167 (100%)	152 (91%)	15 (9%)	0 (0%)
B路線 (今後整備について検討すべき路線)	203 (100%)	203 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
計	658 (100%)	417 (63%)	93 (14%)	148 (23%)



平成12年以降開業営業キロ  
新設: 132.8 km  
線増: 15.3 km





## 事例) 区間(路線)方面別の混雑率の変化

### 事例1 (東急東横線の混雑率)

- ・東急東横線(祐天寺 中目黒)で1998年から2003年にかけて188%から173%と混雑率が180%を下回った。  
同路線は、1998年から2000年にかけて188%から178%に混雑率が低下している。これは、2000年の都営三田線(目黒~三田)メトロ南北線(目黒~溜池山王)の開業に加えて、開業と同時に両路線で白金高輪~目黒間の線路を共有し東急目黒線の目黒~武蔵小杉間との相互直通運転を実施したことによるものである。東横線の横浜方面から、メトロ日比谷線等を経由して都心部に至る旅客が都営三田線、メトロ南北線に転換したものと考えられる。さらに、東急東横線は2001年から2002年にかけて運行本数を25本から26本に増発したことにより、混雑が緩和している。

### 事例2 (東京メトロの各路線の混雑率)

- ・都営新宿線(新宿 新宿三丁目)は2000年から2001年に152%から116%に減少しているが、これは、都営大江戸線(国立競技場~都庁前)が開業したことによる。なお、大江戸線の開業により、その他、以下の路線の混雑緩和が図られていると推察される。

参考表 大江戸線開業による周辺路線の混雑緩和

路線名	路線平均混雑緩和率	最大混雑率緩和率	
		区間	緩和率
メトロ銀座線	0.0%	京橋 日本橋	-4.1%
メトロ丸の内線	-3.7%	四ツ谷 赤坂見附	-10.6%
メトロ日比谷線	-4.1%	六本木 神谷町	-9.8%
メトロ東西線	-1.6%	茅場町 日本橋	-4.6%
メトロ千代田線	3.5%	綾瀬 北千住	-5.4%
メトロ有楽町線	-1.5%	麴町 永田町	-6.3%
メトロ半蔵門線	-1.2%	神保町 大手町	-4.1%

注) 平成12年6月~平成13年6月の変化

資料) 「新たに開業した鉄道路線の評価手法に関する調査 報告書」平成15年3月

(財)運輸政策研究機構

### 3. 地方中核都市圏の交通体系の整備

(目標)

- 公共交通機関を中心とした総合的な交通体系の確立のため他の交通モードとの乗継円滑化などを進める。
- 都市交通を総合的に改善し、質の高い都市生活を支える良質な公共交通サービスを実現していくため、LRTの整備等の推進とともに、駅及び駅周辺地域の総合的な改善等の都市の面的整備との連携を一層強化する必要がある。

#### (1) 他の交通モードとの乗継円滑化

個々の地域で進展が図られ、近年の補助対象を例示すると以下のとおり。

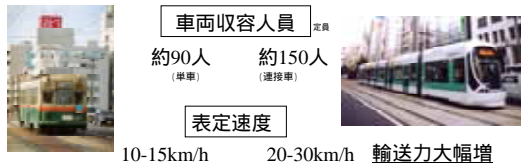
事例	状況	効果
三岐鉄道北勢線の乗継円滑化	進行中(平成20年度完成予定)	駅のホーム・駅舎の移設等を行うことにより、近鉄とJRとの乗継負担を軽減
平良駅乗継円滑化事業	完成(平成17年度まで)	広島電鉄とバスの対面乗継による乗継利便性の向上
仙台空港アクセス鉄道整備事業	平成18年度開業	仙台駅から仙台空港までの所要時間は、自動車を利用して約40分であるが、仙台空港鉄道整備後は、快速を利用して約17分となり、大幅に短縮

#### (2) LRTの整備の推進

LRT(ライト・レール・トランジット)は、従来の路面電車の車両、走行環境等を大幅に改善した機能的で新しい都市の交通システムであり、環境に優しく、また、バリアフリーへの配慮やまちづくりの観点からも整備の促進が必要。

##### <車両>

路面電車 → LRT



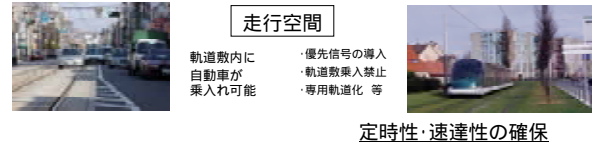
**車両収容人員** (定員)  
 約90人 (単車) / 約150人 (連接車)  
**表示速度**  
 10-15km/h / 20-30km/h 輸送力大幅増



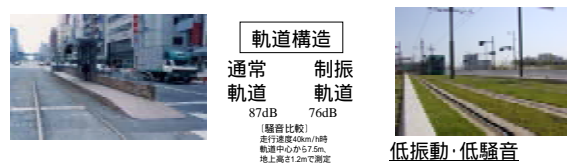
**床の高さ**  
 780mm / 330mm  
 段差があるためステップが必要 / ホームから段差なしで直接乗降可能  
**バリアフリー**

##### <軌道>

路面電車 → LRT



**走行空間**  
 軌道敷内に自動車が入り可能 / 優先信号の導入・軌道敷乗入禁止・専用軌道化等  
**定時性・速達性の確保**



**軌道構造**  
 通常軌道 / 制振軌道  
 87dB / 76dB  
(騒音比較) 走行速度40km/h時 軌道中心から2.5m 地上高3.2mで測定  
**低振動・低騒音**

##### <他モードとの連携>

路面電車 → LRT



**鉄道・バスとの連携**  
 停留場と駅が離れている / 駅前広場へ移設  
 電停とバス停が離れている / バスと同一ホームで乗降  
**鉄道・バスとの乗継円滑化**

**自家用車との連携**  
 市街地の道路が混雑 / パーク&ライドの整備  
**市街地の道路混雑緩和**

##### <都市との一体性>

路面電車 → LRT



**トランジットモール**  
 ゆとりある歩行空間とLRTがもたらす中心市街地の賑わい

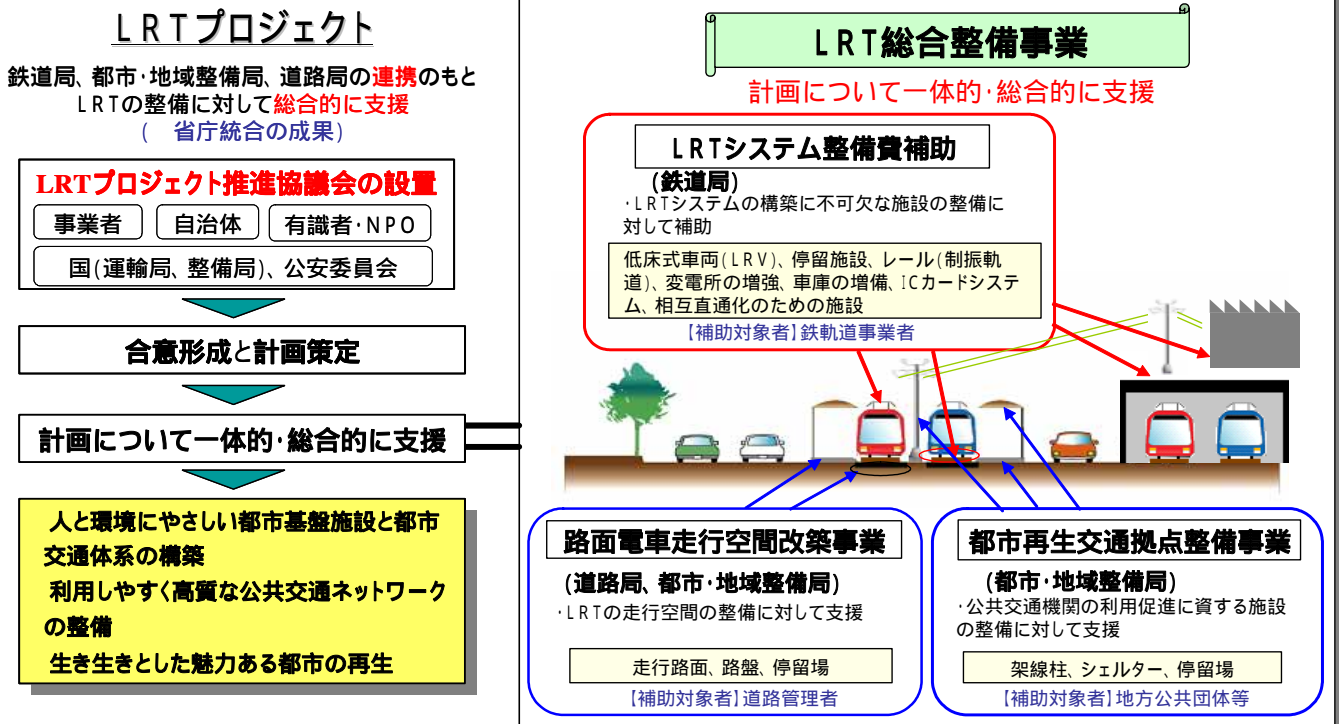
**都市のランドマーク化**  
 都市のランドマークとしてのシンボリックな電停の整備

**景観との一体性**  
 景観とマッチする車両デザイン

平成13年度に、「公共交通移動円滑化設備整備事業」を創設し、鉄軌道事業者が行う低床式車両(LRV)の導入等に対する支援を開始。

平成17年度より、LRTの整備促進のための総合的な支援措置として、地域関係者から成る協議会が策定した計画に基づく事業(LRTプロジェクト)について、「LRT総合整備事業」として各種補助事業を一括採択するなど、関係部局の連携による総合的な支援を開始。

LRTシステム整備費補助事業対象事業者数：6事業者(平成17年度)

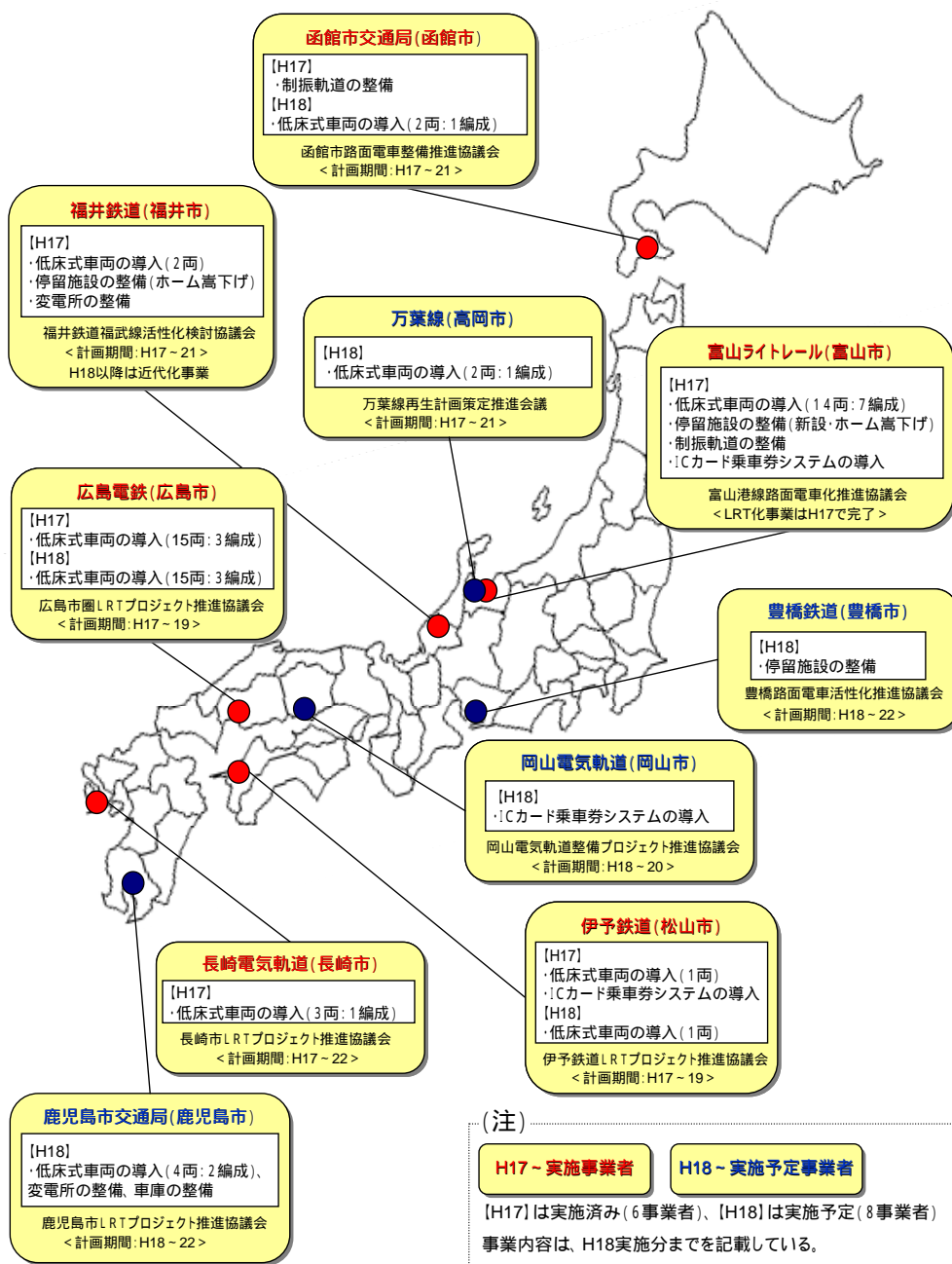


LRT総合整備事業による富山港線LRT事業に対する支援  
 北陸新幹線整備と富山駅周辺における鉄道の高架化の機会を捉え、JR富山港線(全長8km)をLRT化し、併せて新駅の設置、運行ダイヤの増発などのサービスレベルの向上を図るにより、富山市北部地域と富山駅を結ぶ利便性の高い都市内公共交通機関として再生する。  
 (平成18年4月29日開業)

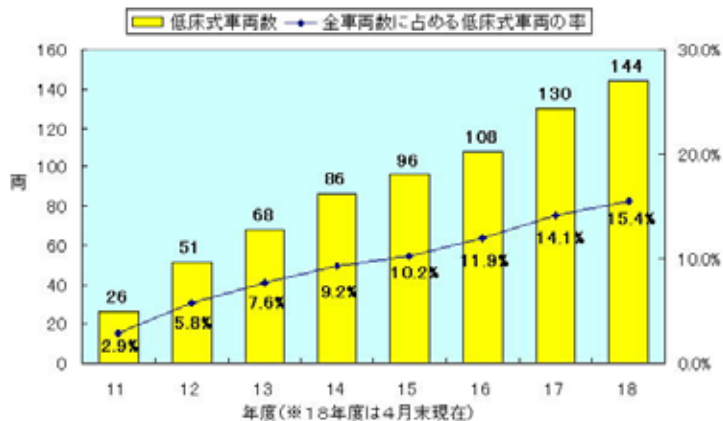




## LRTシステム整備費補助事業概要(平成17~18年度)



### 低床式車両の導入状況



# 富山港線 L R T 化事業に対する支援

北陸新幹線整備と富山駅周辺における鉄道の高架化の機会を捉え、J R 富山港線（全長 8 k m）を L R T 化し、併せて新駅の設置、運行ダイヤの増発などのサービスレベルの向上を図ることにより、富山市北部地域と富山駅を結ぶ利便性の高い都市内公共交通機関として再生する。（平成18年 4 月29日開業）

## 1 . 事業概要

総事業費：約 5 8 億円

事業期間：平成 1 7 年度

事業主体

- ・ 富山市：路面電車走行空間の道路整備（約 8 億円）
- ・ 富山ライトレール(株)：軌道、電気・信号、車両基地等の整備、車両の購入(約50億円)

路線長：約 7 . 6 k m【軌道区間約1.1km(新設)、鉄道区間約6.5km】

## 2 . 支援概要

### 連続立体交差事業負担金 約 3 3 億円

J R 線を L R T 化するために必要な施設の整備  
(低床式車両、電気・信号設備、停留場の切下げ等)

### L R T システム整備費補助 (事業費：約 7 億円 国費：約 1.7 億円)

低床式車両(L R V)の導入  
新駅の整備  
制振レールの導入  
I C カードシステム

### 路面電車走行空間改築事業 (事業費：約 8 億円 国費：約 4 億円)

走行路面・路盤の整備  
停留場の整備

幹線鉄道等活性化事業  
(事業費：約 20 百万円 国費約 4 百万円)  
バスとの乗継円滑化



# 富山港線 L R T 化事業に関連した取組み

J R 富山港線の L R T 化と併せて、運行ダイヤの増発等の利便性向上や市民参加による支援体制の推進のための取組が行われている。

## 1. 開業による利便性の向上

### 運行本数

132本/日 ( 38本/日 )

( )内は、J R 富山港線時

### 始終発

富山駅北 5 : 57 - 23 : 15 ( 5 : 47 - 21 : 32 )

岩瀬浜 5 : 30 - 22 : 42 ( 6 : 11 - 21 : 56 )

### 運行間隔

朝ラッシュ時 10分ヘッド ( 30分ヘッド )

昼間・夕ラッシュ時 15分ヘッド ( ほぼ60分ヘッド )

早朝・夜間 30分ヘッド ( ほぼ60分ヘッド )

### 運賃

普通運賃 大人200円、小人100円 均一制運賃

( 大人140~200円 対キロ制運賃 )

新たに時間割引運賃やICカードの導入も行う。

### バスとの乗継円滑化

岩瀬浜駅において、同一レベルでの乗継ぎを実現

( 幹線鉄道等活性化事業により支援 )



ノンステップバス

LRT

## 2. 市民参加による支援体制の推進等

### 電停内ベンチの記念寄付の募集

ベンチに寄付者の氏名や企業名及び記念メッセージを刻んだ金属プレートを設置

### 電停内広告の募集

電停内に地域のシンボルや伝統等を紹介するスペースを設け、スポンサーのロゴ社名を掲載

### 新電停の名称の募集 (ネーミングライツ)

新たに設置する電停の命名権を販売

### 富山港線路面電車事業助成基金の創設

施設の維持・修繕・改良などの費用を支援するための基金を創設し、市民や事業所等からの寄付を募集

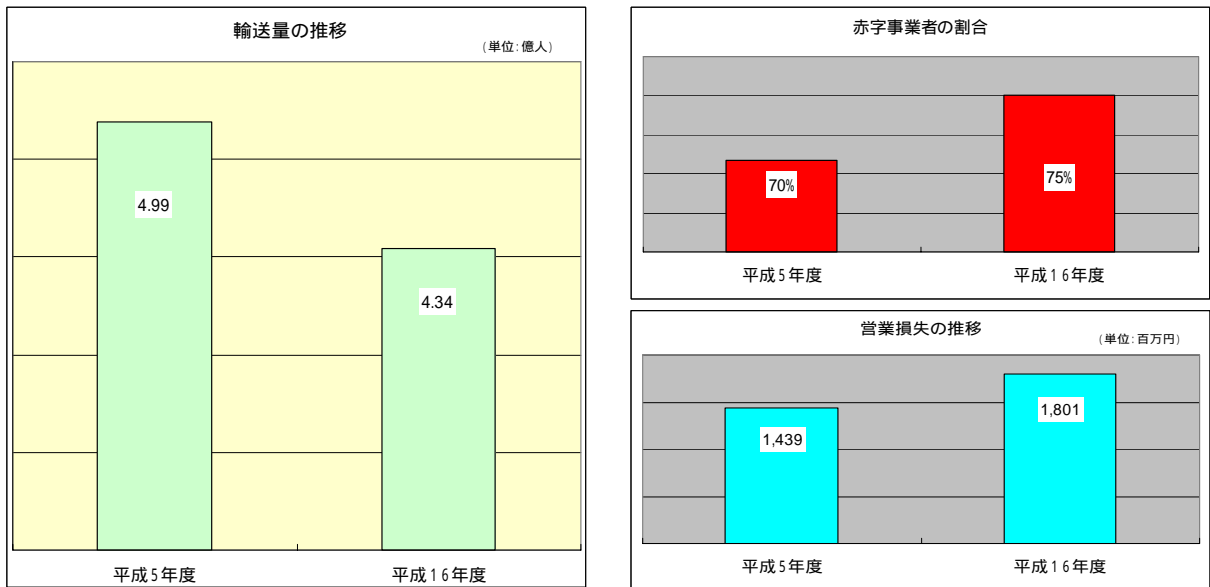
#### 4. 地域の地方鉄道の近代化、再生の促進

(目標)

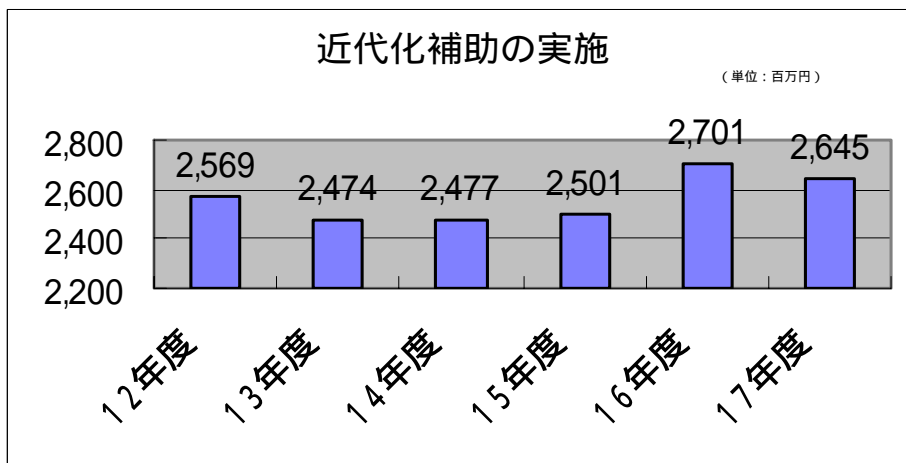
- ・地方鉄道については、地域に密着した交通機関として利用されることが基本であり、**鉄道施設の近代化の推進等を通じて安全性の向上、合理化、サービス改善等を図り**、自立的な経営をめざしていく必要がある。
- ・地域の鉄道輸送サービスを維持し、利用しやすい運賃の実現などにより鉄道輸送サービスを一層魅力あるものとするためには、**鉄道事業者と地元地方公共団体等の地域とが連携しつつ、地域の交通機関として地域が一丸となって支えるという視点**が極めて重要となっている。

(1) 地方鉄道については、経営の厳しい事業者に対して、安全対策設備の整備を促進するよう補助を推進。

地方鉄道は、少子高齢化やマイカー利用の増大、駅周辺の中心市街地の衰退などにより、輸送人員がここ11年間で13%も減り、4分の3が赤字と厳しい状況にある。また、平成14年度以降で7事業者7路線(264.7キロ)が廃止している。



注：地方鉄道95社の合計



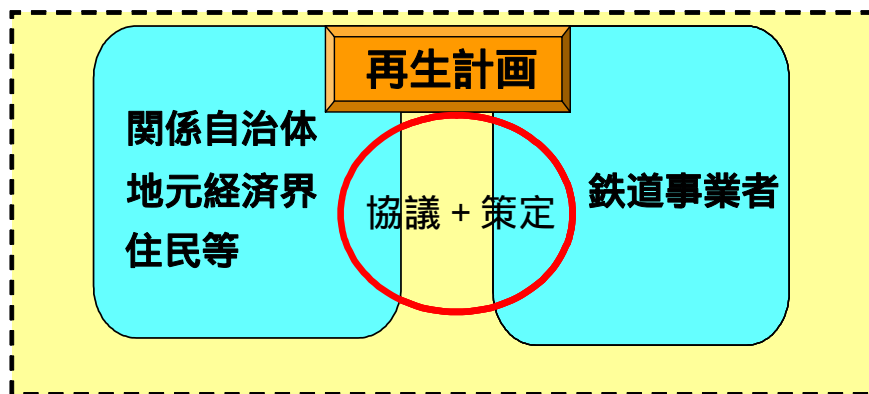
注1. 平成17年度からは再生計画に基づく補助を含む。

注2. 平成16年度から緊急安全対策として緊急保全整備事業費等を創設



(2) 地域と連携した地方鉄道の維持・活性化の推進

鉄道事業者と地域とが連携して鉄道の維持活性化を図っていくように、平成17年度に「再生計画」を策定した場合の補助の拡充制度を創設。



**再生計画の実施**

近代化補助の  
拡充による  
集中支援

- ・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

- ・利便性向上のための設備整備
- ・速達性の向上
- ・フリークエンシー、輸送力・快適性の向上
- ・高齢者対応・バリアフリー化
- ・乗継ぎ改善、アクセス改善
- ・まちづくり連携 等



輸送力・快適性向上  
(車両の更新)



乗継ぎ改善施策  
(P&R駐車場)



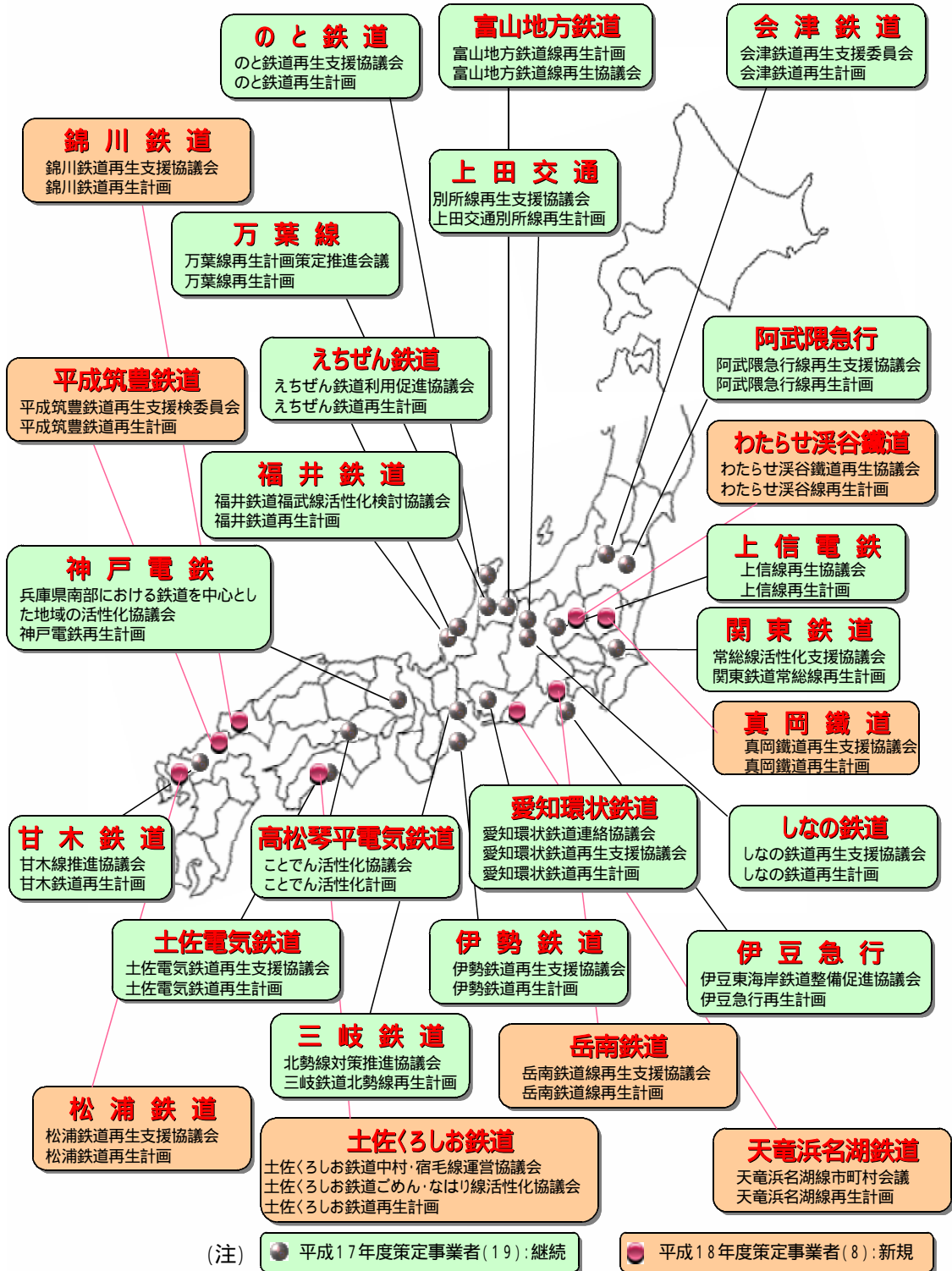
まちづくり連携  
(新駅設置)



**地方鉄道の再生**

「再生計画」策定事業者数 27社(うち平成18年度新規8社)

# 再生計画策定事業者一覧



## 5. 鉄道や駅におけるバリアフリー、情報化の促進

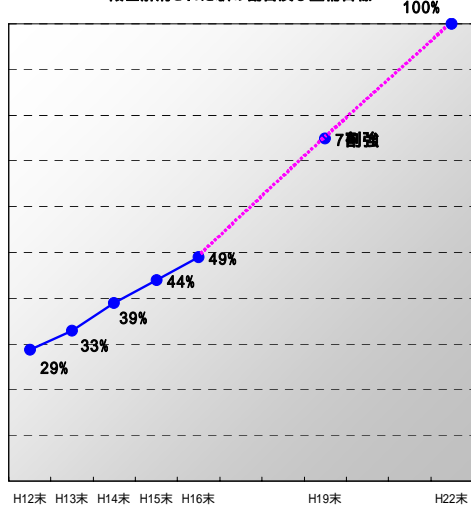
(目標)

- ・ 駅、駅周辺及び車両のバリアフリー化や誘導・警告ブロックの設置、改札口の拡幅、駅構造の段差の解消や乗り継ぎ利便の向上等**移動に伴う各種の障害の除去は、高齢化社会の到来を控えた我が国において極めて重要な課題**である。
- ・ きめ細かく多様なサービスの提供、迅速でわかりやすい情報の提供、利用しやすく多様な運賃・料金の設定、ICカードの導入等の**鉄道におけるソフト面の取り組みの強化**は、利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築を図る上で、極めて重要な課題である。

### (1) 駅等のバリアフリー化の推進

「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)に基づき目標を設定し、補助等を行いつつ整備を推進。

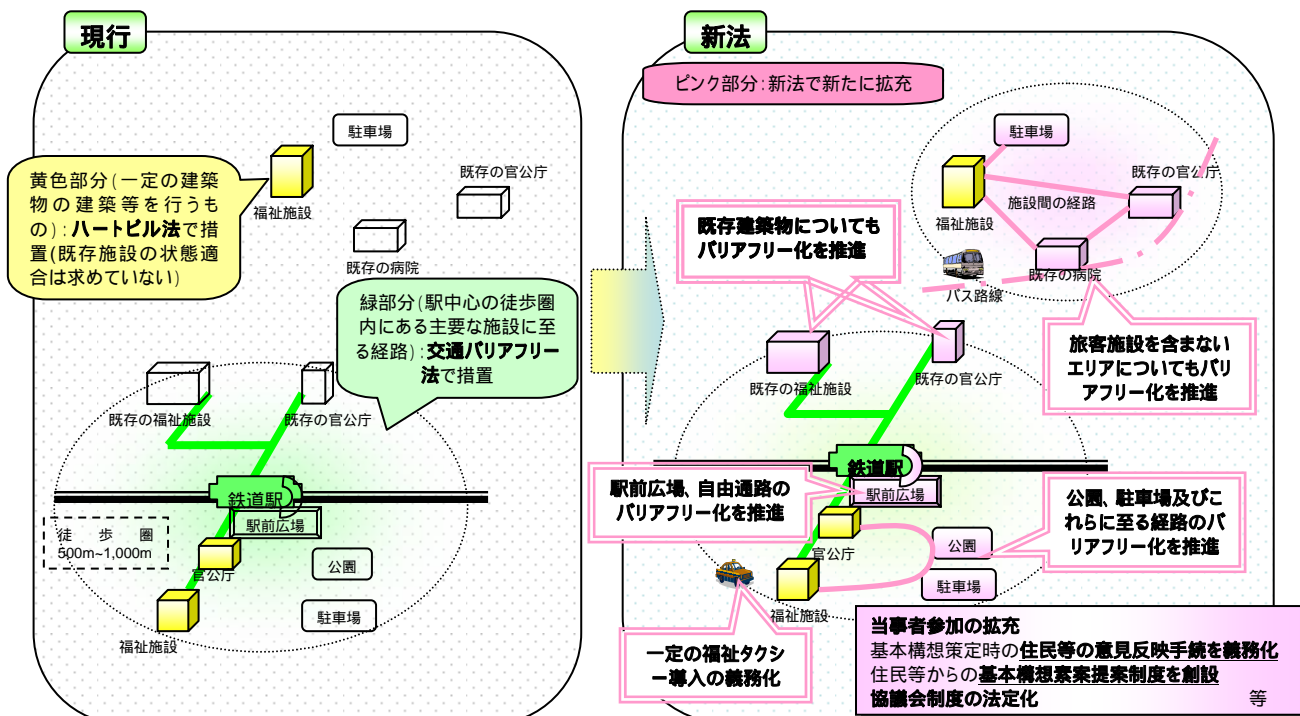
段差解消された駅の割合及び整備目標



	5千人以上の駅数	平成17年3月末			
		段差の解消	視覚障害者誘導用ブロック	身体障害者用トイレ	車両
鉄軌道駅	2758	49% (100%)	81% (100%)	33% (100%)	28% (30%)

注：移動円滑化基準に適合している割合。( )内は平成22年までの目標。

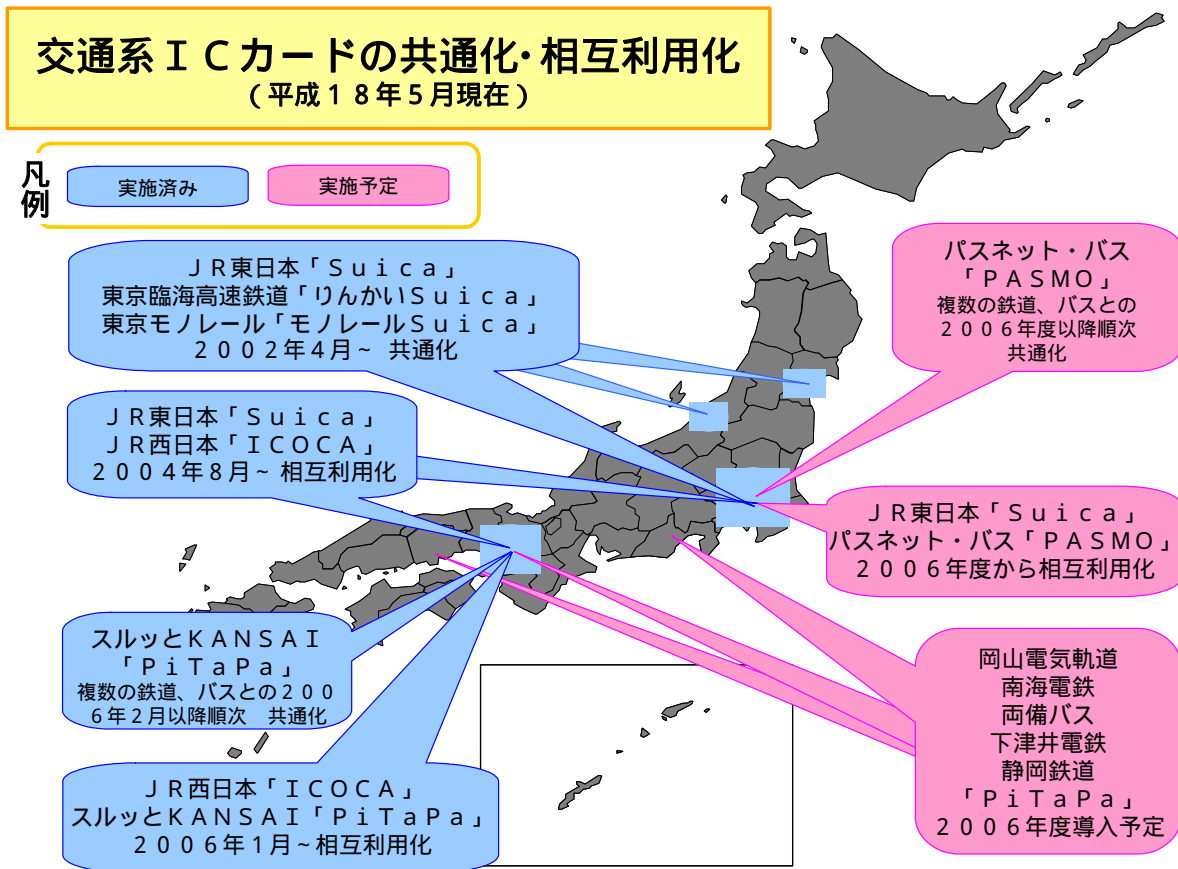
高齢者、障害者等の連続的かつ円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保することにより、これらの者の一層の社会参画を進めるため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案」を今国会に提出。(ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充。)





### (2) ICカードの共通化・相互利用化の取組

・運賃の支払い・精算の迅速化、乗換え利便性の向上、割引やショッピング等利用への展開等様々な利用者利便増進が期待されるもの。現在、1,900万枚（Suica、ICOCA、PiTaPa）程度普及。鉄道局においても相互利用化を支援。



### (3) 駅のユニバーサルデザインの取組

外国人旅客等鉄道に不慣れな者でもスムーズな鉄道利用ができるよう、路線名と駅名をアルファベットや数字で表示する駅ナンバリングが普及。札幌、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸の地下鉄等で実施。平成17年8月に開業したつくばエクスプレスは開業時より実施。



その他、女性専用車両の導入等、様々なユニバーサルデザインの取組が進展している。