

(1) 中間取りまとめで提言された施策に関する取組状況

目 次

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会のこれまでの審議状況	1
中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況	2
- 幹線鉄道の活性化	3
中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況	4
- 都市鉄道の利便増進	5
- 都市鉄道におけるサービスの質的向上	6
中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況	7
中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況	8
- 鉄道駅のバリアフリー化の推進	9

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会のかこれまでの審議状況

鉄道部会では、2010年代を見据えた鉄道政策を明らかにするため、我が国の鉄道のネットワークやサービスの充実、安全性のさらなる向上等に向けた課題と具体的な解決方策について審議。

審議を本格化させるにあたり、部会の下に「ネットワーク・サービス小委員会」と「技術・安全小委員会」を設置し、広範にわたる課題を効率的に検討。

「ネットワーク・サービス小委員会」での審議結果を基に、6月19日の鉄道部会において、「ネットワークとサービスの充実のために直ちに具体化を図るべき施策」について中間とりまとめを行った。今後、最終報告をとりまとめる予定。

中間とりまとめ（ネットワーク・サービス小委員会関係）の概要

現状と課題

幹線鉄道

- ・ 広域的な公共交通ネットワークの中で重要性を増す在来幹線鉄道の役割
- ・ 在来幹線鉄道の高速化の必要性

都市鉄道

- ・ 都市鉄道ネットワークの更なる充実の必要性
- ・ 都市鉄道におけるサービスの質的向上の必要性

地方鉄道

- ・ 厳しさを増す地方鉄道の経営環境
- ・ 沿線の地方自治体や住民などによる主体的な取組を促すための環境整備の必要性

バリアフリー化

- ・ バリアフリー新法に基づく整備目標の達成に向けた取組を優先的に進めるべき必要性
- ・ ホーム上の抜本的安全対策の必要性

直ちに具体化を図るべき施策

高速化のボトルネックとなっている要因に関する調査
 高速化効果の早期確保に資する施設の先行的整備の促進
 高速化効果の確保に即効性のある次世代型高速省エネ車両の導入等の促進 等

都市鉄道利便増進事業などの推進
 都市鉄道における利用者満足度調査の導入
 都市鉄道における輸送障害発生時の情報提供体制の高度化 等

地方自治体による鉄道施設の保有などの取組を活発化させるための支援
 鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援 等

1日あたり利用者数が五千人以上でエレベーターなどの設置が困難な駅における設置スペースの確保・新技術に基づく設備の導入
 ホームドア・可動式ホーム柵整備の促進 等

技術・安全小委員会における審議

～「もっと安心・安全で、もっと快適・安定な輸送サービスを実現するための技術と体制の構築」に向けた検討～

課題

安全に対する国民の信頼回復
 厳しい経営状況の中での技術力の確保
 地球環境問題における国際貢献

WG設置

安全・安定輸送WG ～安全・安定輸送を実現するための具体的方策を検討
 技術企画WG ～経営体質強化にも資する技術の高度化方策を検討
 技術開発WG ～鉄道の未来を切り開く技術開発のあり方を検討
 海外展開・国際貢献WG ～地球環境改善・国内産業強化のための海外展開戦略を検討

中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況

幹線鉄道のネットワークとサービスの充実

検討項目	提言施策	検討状況・対応状況
<p>高速化のボトルネックとなっている要因に関する調査</p>	<p>高速化のボトルネック要因やその解消方策に関する調査の実施により、早期に高速化可能な路線・区間の把握や、旅行時間短縮に効果のある駅等を把握</p>	<p>・平成19年度より、在来幹線鉄道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の調査を実施</p> <p>(P3 「1. 高速化のボトルネック要因に関する調査」参照)</p>
<p>高速化効果の早期確保に資する施設の先行的整備の促進</p>	<p>高速化効果の早期確保に資する施設の先行的整備を促進</p>	<p>・上記ボトルネック調査の結果等を踏まえ、曲線改良、軌道強化、行き違い施設の整備等、路線全体の構想に先立って整備を実施することにより高速化の早期確保につながる施設について、その先行的整備を促進すべく、引き続き検討</p>
<p>高速化効果の確保に即効性のある次世代型高速省エネ車両の導入等の促進</p>	<p>次世代型高速省エネ車両の導入等を促進</p>	<p>・NEDO(独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)の補助制度(石油特会)を活用して、次世代型高速省エネ特急車両に係る技術開発を平成20年度予算として要求</p>
<p>他分野の施策との連携の促進</p>	<p>沿線地域への波及効果を発揮させるべく、他分野の施策と連携</p>	<p>・まちづくりと連携した高速化事業への支援や、省エネルギーに着目した高速車両を導入するにあたっての補助を平成20年度予算として要求し、今後、一層、他分野の施策との連携を促進</p> <p>(P3 「2. 幹線鉄道の高速化(活性化補助)」参照)</p>

幹線鉄道の活性化

1. 高速化のボトルネック要因に関する調査

【平成20年度要求 事業費：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整備を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。

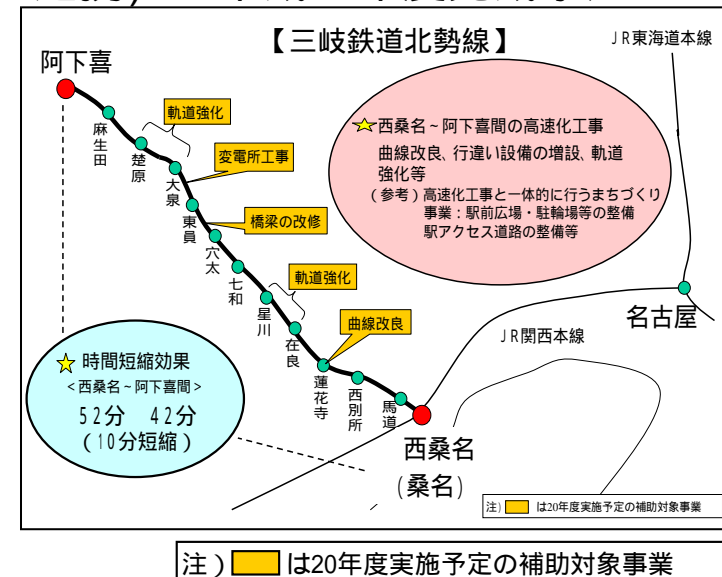
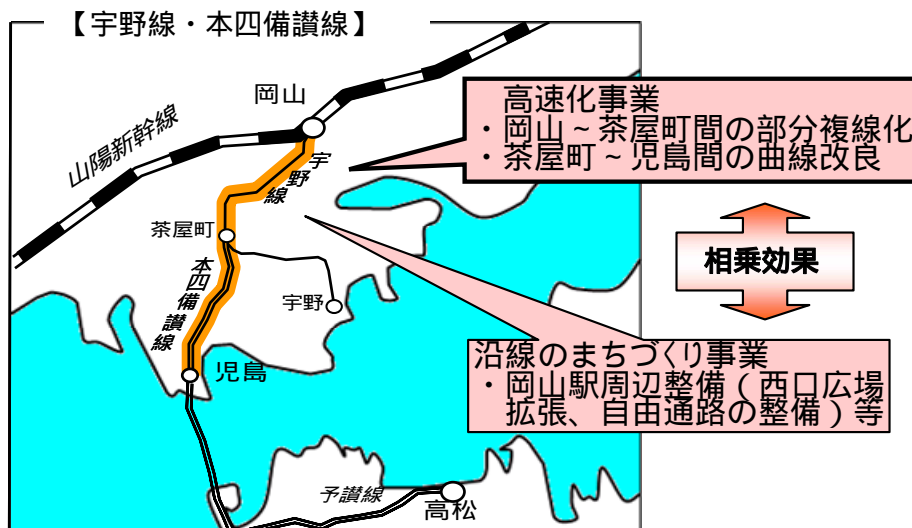
2. 幹線鉄道の高速化（活性化補助）

【平成20年度要求 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の高速化を図る。また、駅周辺整備等の沿線のまちづくり事業と連携した在来線の高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図る。

整備中の路線

- ・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



中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況

都市鉄道のネットワークとサービスの充実

検討項目	提言施策	検討状況・対応状況
都市鉄道利便増進事業などの推進	都市鉄道利便増進事業の継続等により都市鉄道ネットワークを充実	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性の向上や駅施設利用の円滑化の観点から、三宮駅改良(平成17～24年度)、相鉄・JR直通線(平成18～26年度)及び相鉄・東急直通線(平成19～30年度)の整備を推進 ・都市鉄道整備等基礎調査により、さらなる速達性向上施策を検討 (P5 「1. 都市鉄道利便増進事業」参照)
都市鉄道での利用者満足度調査の導入	利用者満足度調査を企画、実施	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者から構成される検討会において、調査項目、調査方法などに関する検討を行い、利用者満足度調査を実施するべく、平成20年度予算を要求
都市鉄道におけるサービスの質的向上	<p>輸送障害時における情報提供を高度化</p> <p>ピーク時間帯の前後や夕刻・深夜等の混雑実態を調査し、対応策を検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送障害時の情報提供のルール化や、運行状況に関する情報の一元化、情報提供の高度化に向けた検討等、輸送障害時における利用者に対する情報提供の高度化方策を検討 (P6 「1. 輸送障害時における情報提供の高度化」参照) ・ピーク前後の時間帯や深夜時間帯における混雑状況について、鉄道事業者の協力のもと調査を実施 ・都市鉄道整備等基礎調査により、大都市交通センサス等の既存データを活用した推計手法や、ピーク時間を平準化するにあたっての費用負担・運賃負担のあり方等を検討 (P6 「2. ピーク時間帯の前後や夕刻・深夜等の混雑実態調査と対応策の検討」参照)
鉄道事業における安定的な資金の確保	政策投資銀行民営化移行期間中及び完全民営化後の安定的な事業資金確保のための措置を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の鉄道事業者の安定的な事業資金確保のニーズや、電力・海事等の他産業の動向を踏まえて、措置内容を検討し、関係省庁等との調整を推進

都市鉄道の利便増進

1. 都市鉄道利便増進事業

【平成20年度要求額 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や、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。

速達性向上事業

（参考事例：相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）

	相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線
整備区間	西谷駅～ 横浜羽沢駅付近 (約 2.7km)	横浜羽沢駅付近～ 日吉駅 (約 10.0km)
整備期間	平成 18～26 年度	平成 19～30 年度
計画認定	平成18年11月21日	平成19年4月11日

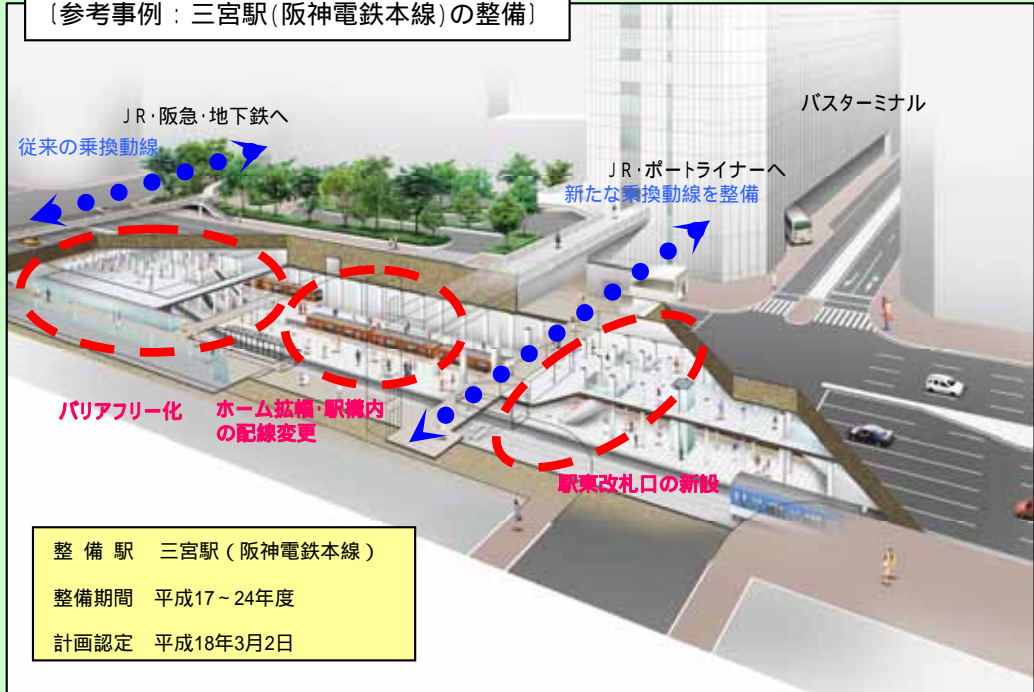


【時間短縮効果例】

	現行	整備後	(乗換回数)
二俣川駅～目黒駅間	54分	38分	〔2回 0回〕
大和駅～新横浜駅	42分	19分	〔1回 0回〕
海老名駅～目黒駅	69分	54分	〔2回 0回〕
湘南台駅～新横浜駅	49分	23分	〔1回 0回〕

駅施設利用円滑化事業

（参考事例：三宮駅（阪神電鉄本線）の整備）



整備駅	三宮駅（阪神電鉄本線）
整備期間	平成17～24年度
計画認定	平成18年3月2日

都市鉄道におけるサービスの質的向上

1. 輸送障害時における情報提供の高度化

輸送障害時の情報提供についてのルール化

- 平成19年までに「輸送障害発生時の対応検討会」()で合意された主なルール

- 利用者への案内放送は、状況に変化がない場合においても概ね5分毎を目安に実施
- 相互直通運転されている他社線で発生した輸送障害の情報も提供
- 振替輸送の依頼を受けた他社線内の情報も自社線に準じて実施

平成17年5月に関東運輸局が設置



- さらに、利用者に対してわかりやすい情報提供を行うよう、事業者へ要請

運行状況に関する情報の一元化

- 各交通事業者ごとに提供されている運行状況について、鉄道、バス、航空、旅客船に関する情報を一元的に提供するシステム等について検討

(国土交通省情報管理部「公共交通情報サービス実証実験」H19.9～2次実験)

輸送障害時の情報提供の高度化に向けた検討

- 輸送障害発生時における「運転再開見込み情報」等、不確実性を含む情報提供について、利用者のニーズや事業者のリスク等を検討し、情報提供の高度化に向けて検討

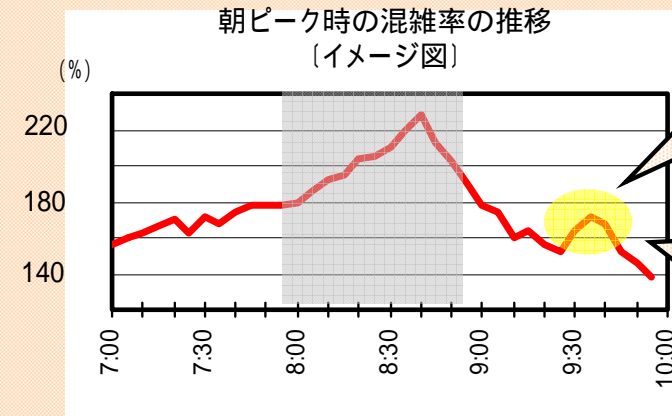
(H.18～都市鉄道整備等基礎調査)

2. ピーク時間帯の前後や夕刻・深夜等の混雑実態調査と対応策の検討

これまで主眼を置いてきたピーク時間帯における混雑対策だけでなく、その前後や深夜時間帯等の混雑についても、事業者と連携して混雑実態を把握し、必要な措置を検討

混雑状況の把握

- ピーク前後の時間帯や深夜時間帯における混雑状況について、実態調査を実施
- 既存データを活用した推計手法等について検討



実態把握

関係者の協力を仰ぎ、ピーク前後等の混雑状況の実態を調査

推計手法検討

大都市交通センサスや自動改札機データ等を活用し、混雑状況を推計する手法を検討

混雑緩和対策の検討

- 混雑緩和メニュー(ピークサイド・夜間の増便等)と課題の整理
- 混雑緩和施策の効果の判定と増加コストの試算
- 混雑緩和施策を実施するための増加コストの負担のあり方の検討

中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況

地方鉄道のネットワークとサービスの維持・活性化

検討項目	提言施策	検討状況・対応状況
<p>地方自治体による鉄道施設の保有などの取組を活発化させるための支援</p>	<p>沿線の地方自治体、住民等と鉄道事業者が連携して策定した連携計画に基づく取組に対して、まちづくり等の施策と連携して重点的な支援を行うことができる制度に移行させる方向で検討</p>	<p>資料2で御説明</p>
<p>鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援</p>	<p>鉄軌道近代化設備整備費補助制度における鉄道の経営状況に係る要件を見直す方向で検討</p>	
<p>情報・ノウハウの共有の推進</p>	<p>様々な主体の参加を得て、地方鉄道に対して積極的な支援や利用促進を展開しようとする地方自治体に対する財政支援制度について検討</p>	
<p>地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設</p>	<p>自治体が必要とするサービス水準を実現するための鉄道事業者と地方自治体間協定制度について検討</p>	<p>・地方自治体と事業者による取り組み状況やニーズを把握し、先行事例の整理・紹介等を検討</p>

中間取りまとめの主な提言施策とその取組状況

バリアフリー化の推進

検討項目	提言施策	検討状況・対応状況
1日あたりの利用者数が五千人以上でエレベーターなどの設置が困難な駅における設置スペースの確保・代替設備の導入	平成22年までに原則として全ての駅について段差解消を実施	<ul style="list-style-type: none"> ・「整備困難」または「整備時期未定・未計画」となっている駅の実態や今後の取組み方針を把握し、当該駅での整備を促進 ・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・検討するべく、平成20年度予算として要求 (P9 「鉄道駅のバリアフリー化の推進」)
1日あたりの利用者数が五千人未満の駅におけるバリアフリー化の推進	高齢者の利用実態その他の駅の状況を含む地域の実情にかんがみバリアフリー化の必要が高く、地域の協力が得られる駅のバリアフリー化を支援	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の拠点的な駅(交通、観光等の拠点的な駅で、地域の強い要望があり地域の協力が得られる駅)について、五千人以上の駅と同等に支援するべく、平成20年度予算として要求 (P9 「鉄道駅のバリアフリー化の推進」)
ホームドア・可動式ホーム柵整備の促進	<p>ホームドア、可動式ホーム柵の整備を促進するための支援のあり方を検討</p> <p>仕様の標準化や普及に資する技術開発を促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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にホームドアの整備を推進するべく、学識経験者、障害者団体、鉄道事業者等からなる「鉄道駅におけるホームドア等の整備の促進に関するWG」を設置。平成19年度中にホームドア等の普及のための方策を検討 ・平成20年度より、ホームドア等の更なる普及に向けて、設計仕様の標準化等についての検討を深度化

鉄道駅のバリアフリー化の推進

1 鉄道駅のバリアフリー化

【事業費：30,165百万円の内数、国費：9,188百万円の内数】

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日当たり乗降客数五千人以上の駅について段差解消を行う。

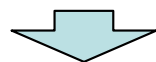
地域拠点駅への支援の充実

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。

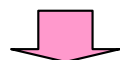
五千人以上の駅

【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)[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

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

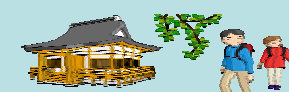
交通の拠点駅

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