

# 交通政策基本計画の策定に当たり 鉄道分野で留意すべき事項について

(審議用資料)

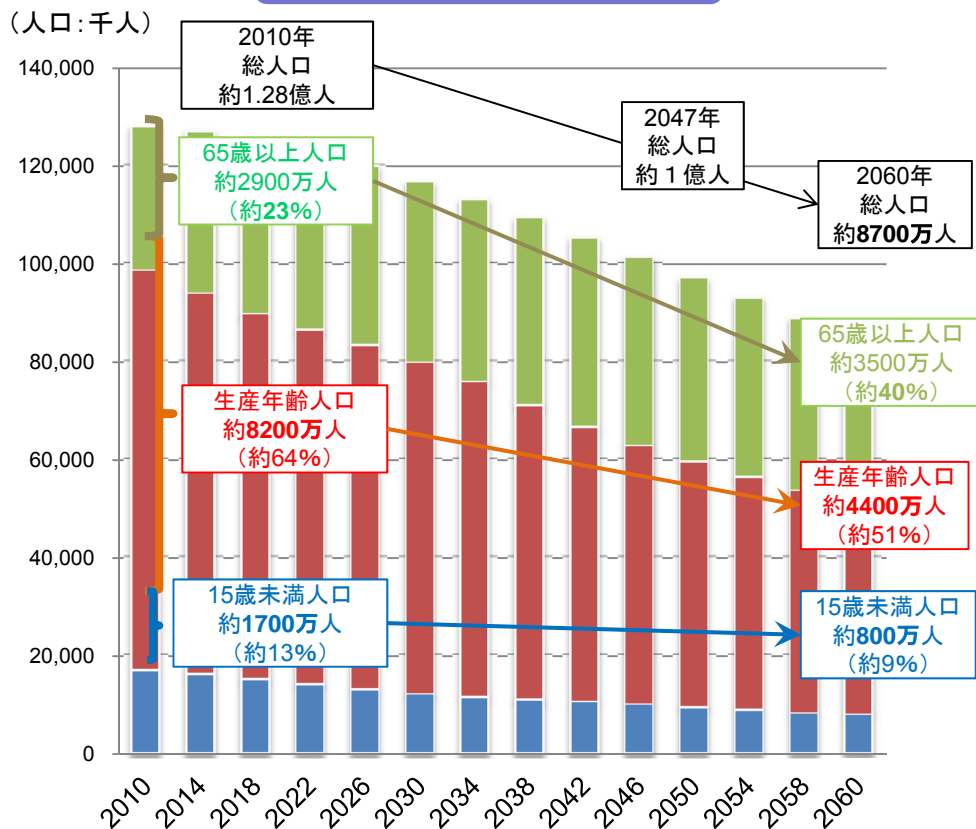
1. 総論	.....p.1
2. 日常生活の交通手段確保【第16条関係】	.....p.2
3. 高齢者、障害者等の円滑な移動【第17条関係】	.....p.3
4. 交通の利便性向上、円滑化、効率化【第18条関係】	.....p.4
5. 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化【第19条関係】	.....p.5
6. 国内交通ネットワークと拠点の形成【第20条関係】	.....p.6
7. 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等【第21条関係】	.....p.8
8. 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制 及び迅速な回復等【第22条関係】	.....p.10
9. エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等【第23条関係】	.....p.12
10. 総合的な交通体系の整備【第24条関係】	.....p.13
11. まちづくりの観点からの施策の促進【第25条関係】	.....p.15
12. 観光立国の実現の観点からの施策の推進【第26条関係】	.....p.16
13. 関係者の連携の促進【第27条関係】	.....p.17
14. 技術の開発及び普及【第29条関係】	.....p.18
15. 国際連携確保・国際協力【第30条関係】	.....p.19
16. 関係事業者の責務及び国民等の役割【第10、11条関係】	.....p.20

※カッコ内は交通政策基本法の条文

## 【留意事項(案)】

我が国は現在加速的な人口減少、そして世界でも類を見ない少子高齢化という事態を迎えている。こうした中、世界は我が国が如何に人口減少・少子高齢化に対応するのかに注目している。少子高齢化の「先進国」である我が国の取組みが世界のモデルケースとなりうることを念頭に置き、鉄道に関する施策を推進することが重要である。

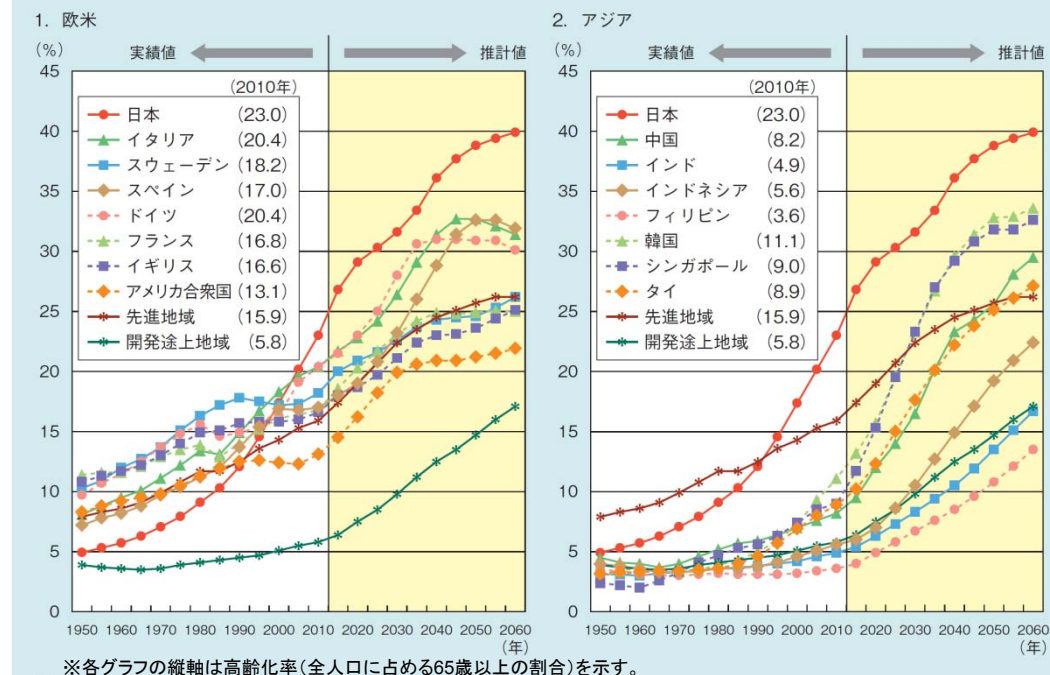
### 我が国の今後の人口推移



■ 15歳未満人口 ■ 15歳以上64歳以下人口 (生産年齢人口) ■ 65歳以上人口

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計) 平成24年1月推計

### 世界と比較した我が国の高齢化



出典：平成25年版高齢社会白書

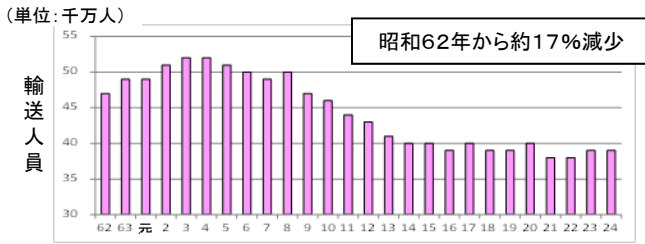
# 2. 日常生活の交通手段確保【第16条関係】

## 地域鉄道における安全な輸送の確保

### 【留意事項(案)】

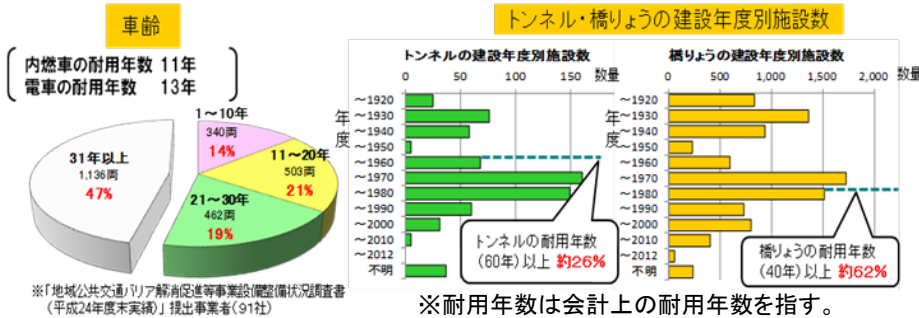
地域鉄道事業者は、輸送人員の減少、鉄道施設の高齢化への対応など厳しい経営環境にある。こうした状況においても、最重要の課題である安全な輸送の確保のため、「公有民営方式」による上下分離の促進等による鉄道事業の運営負担の軽減や施設整備の促進等の安全性向上に資するハード・ソフト両面にわたる対策が重要である。

### 地域鉄道の輸送人員の推移



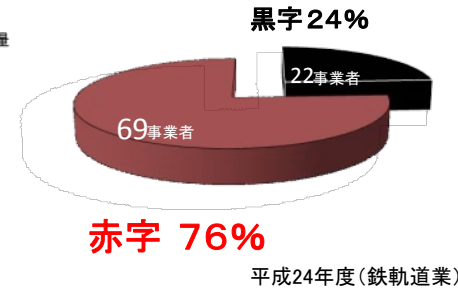
※出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べ

### 鉄道施設の現状

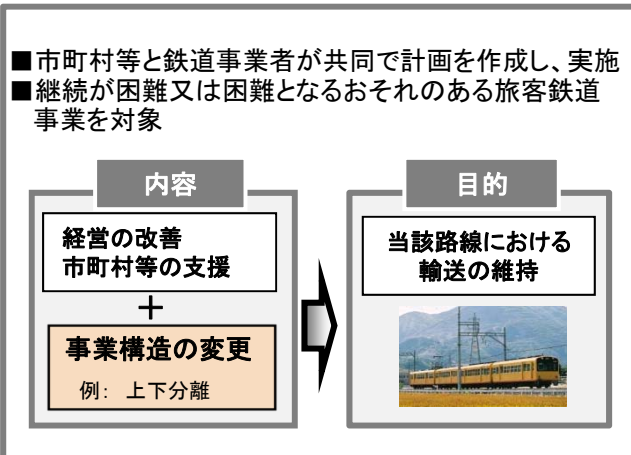


※耐用年数は会計上の耐用年数を指す。

### 地域鉄道の経常収支



### 鉄道事業再構築事業(上下分離)



#### 特例措置

鉄道事業法の許可等に関する特例

#### 支援措置

鉄道設備整備に対し総合的なパッケージにより重点的に支援

- 予算措置
- 税制特例 等

### 地域公共交通確保維持改善事業

#### 安全性の向上

#### ■鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等に支援を行う。

【補助率】1/3又は1/2(※)

(※) 鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対する補助率(財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分)は1/2

【補助対象者】鉄軌道事業者

#### ◀補助対象設備▶

- ・レール、マクラギ
- ・車両
- ・列車無線設備
- ・落石等防止設備
- ・防風設備
- ・ATS など

H26予算: 306億円の内数



軌道改良



ATS

# 3. 高齢者、障害者等の円滑な移動【第17条関係】

## ハード・ソフト両面からのバリアフリー施策の一層の推進

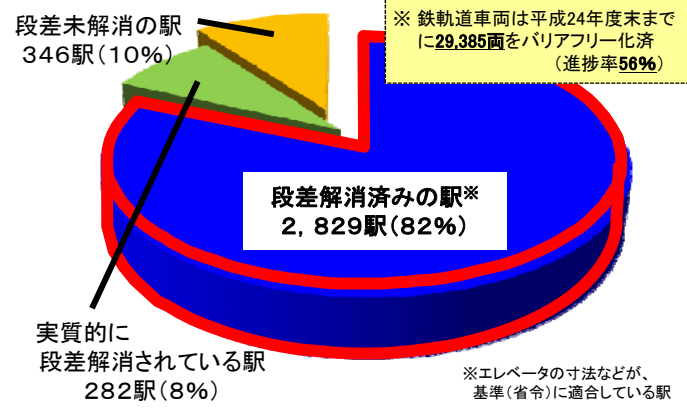
### 【留意事項(案)】

高齢社会の到来及び2020年のオリンピック・パラリンピック開催を背景に、鉄道駅のバリアフリー化等への社会的要請が非常に高まっている。こうした状況において、バリアフリー法に基づく「基本方針」の目標の確実な達成を図るとともに、更なるバリアフリー化について、高齢者、障害者等の立場に立ってハード・ソフト両面から取り組むことが重要であり、また、利用者の理解と協力も必要である。

また、ホームにおける旅客の接触・転落事故が増加しており、その防止対策の必要性が高まっている。このため、ホームドアの整備を着実に推進するとともに、一層の整備を図るため新たなタイプのホームドアの技術開発を推進することが重要である。

#### 鉄道駅のバリアフリー化の状況(段差解消)

平均利用者数3,000人/日以上以上の**3,457駅**のうち、平成24年度末で**2,829駅(82%)**が段差解消



#### ホームドアの整備等について

- 「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の「中間とりまとめ」(平成23年8月)において
  - ① 視覚障害者からの要望が高い駅
  - ② 利用者数の多い(特に利用者数10万人/日以上)  
(注) 平成24年度末現在で全国240駅
 を優先して転落防止対策(ホームドア等の整備)を実施。

・全国**583駅**(平成26年3月末現在)に整備済。  
(注) 利用者数10万人/日以上の駅は**50駅**に整備済

・車両扉の不一致、ホーム補強工事等の**技術面及びコスト面(1駅あたり数億~10数億円)**等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発を推進。

#### 鉄道利用マナーUPキャンペーン

- ・障害者、高齢者に配慮し「自ら働きかけるマナー」として展開
- ・鉄道利用者をはじめ、広く国民に啓発し、鉄道マナーとしての浸透を図る観点から実施



#### 《ホームドアの技術開発》

##### 戸袋移動型

扉位置の相違や停止位置のずれに対応

昇降バー式	昇降ロープ式

開口部を広くするとともに、ホームドアの軽量化、設置コストの低減を図る

【バリアフリー法の基本方針における整備目標】  
平均利用者数3,000人/日以上以上の駅については、平成32年度末までに原則100%バリアフリー化  
鉄軌道車両については、平成32年度末までに総車両数の約70%をバリアフリー化



# 4. 交通の利便性向上、円滑化、効率化【第18条関係】

## 都市鉄道における輸送サービスの質の向上等

### 【留意事項(案)】

都市鉄道は、大都市の社会経済活動を支える重要な社会インフラであり、既存の鉄道施設の有効活用等による都市鉄道ネットワークの充実や速達性の向上を図っていくことが重要である。

また、一部の路線で引き続き残る激しい混雑、慢性化する遅延や輸送障害へ対応するため、線路や駅施設の改良の推進等のハード面の取組みに加え、利用者のニーズに応じた運行情報等の情報提供やオフピーク利用の誘導等のソフト面の取組みを併せて進め、快適で安定した鉄道輸送サービスを提供していくことが重要である。

### 既存の鉄道施設の有効活用

### 小竹向原駅の改良

### オフピーク利用の誘導

#### ● 神奈川東部方面線

相鉄線とJR線と東急線の直通線を整備

#### 効果

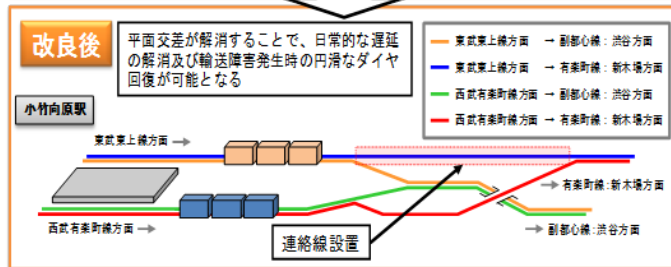
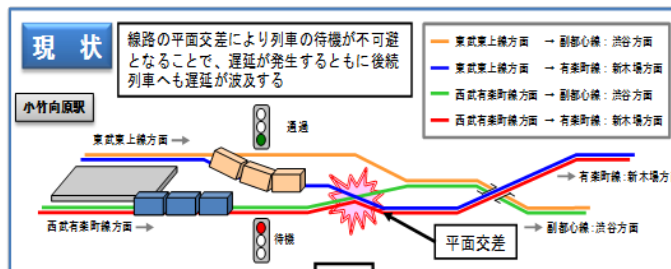
二俣川～新宿 59分→44分(15分短縮)  
新横浜～渋谷 41分→30分(11分短縮)

#### ● 大阪外環状線(おおさか東線)

大阪外延部の城東貨物線を旅客線化

#### 効果

久宝寺～淡路 40分→19分(21分短縮)  
放出～新大阪 27分→11分(16分短縮)



2010-2011 東西線早起きキャンペーン

IC定期券を専用端末にタッチするだけで！  
カンタンお得なキャンペーン。

150円以上 4,000円以上 100円以上 50円以上 20円以上

12/1(水)～2/28(月) 2/28(月)～3/6(日)

www.tokymetro.jp

# 5. 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化【第19条関係】

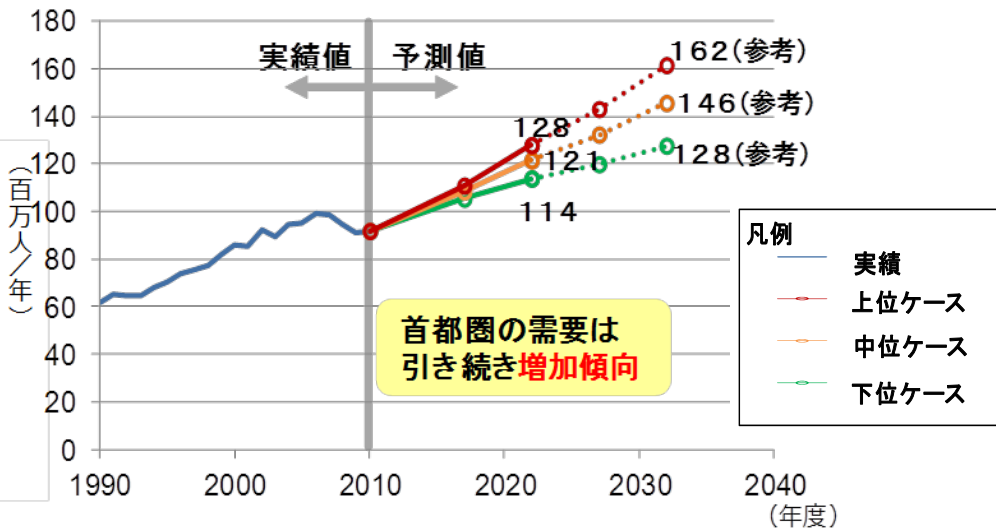
## 空港アクセスの一層の改善

### 【留意事項(案)】

アジア地域の急成長等を背景として、国際的な都市間競争は激しさを増しており、国家戦略特別区域の活用も含め、我が国の都市の国際競争力強化が喫緊の課題である。こうした状況において、これまでも空港への鉄道アクセスの改善に取り組んできたが、我が国の立地競争力を強化し、経済の活性化を図っていくためには、都市の中心部と国際空港間のアクセスの一層の改善を図ることが重要である。

### 首都圏空港(羽田・成田)の航空需要予測(旅客数)

航空旅客数  
(国内+国際)



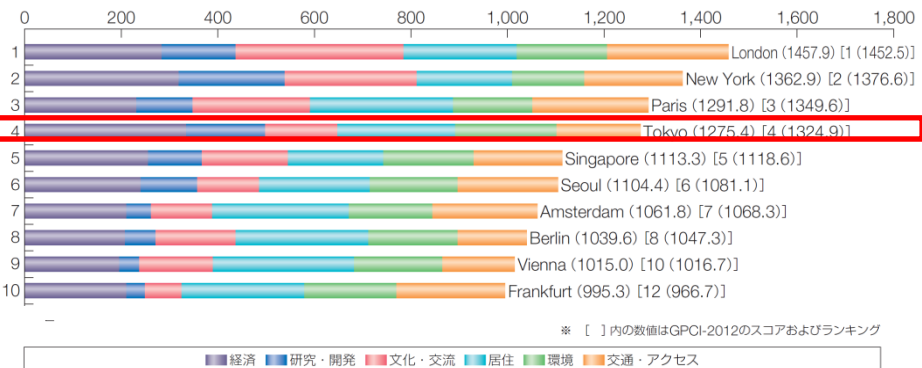
出典 「航空輸送統計年報」(実績値) 「空港管理状況調査」他

- \* 1. 上位ケース: 中位ケースよりさらに高い経済成長率を想定したケース
- \* 2. 中位ケース: 日本再興戦略で目標に掲げる経済成長率に基づき設定したケース
- \* 3. 下位ケース: 日本再興戦略以前の将来見通しによる経済成長率を設定したケース

### 成田空港への鉄道アクセスの変遷

- 1978年(開港時) : 京成成田空港駅(現京成東成田駅)開業  
・空港ターミナルへはバス乗換えが必要
- 1991年: 空港ターミナル直下に成田空港駅開業(JR・京成同時開業)  
・バス乗換え解消 ・成田エクスプレスにて東京駅と直結
- 2010年: 成田スカイアクセス開業  
・日暮里～空港第2ビルを51分→36分に短縮

### 都市競争ランキング



出典:世界の都市総合ランキング(森記念財団)

東京は総合4位だが、  
都心から国際空港(成田)までのアクセス時間は40都市中31位

# 6. 国内交通ネットワークと拠点の形成【第20条関係】

## ①新幹線ネットワークの着実な整備

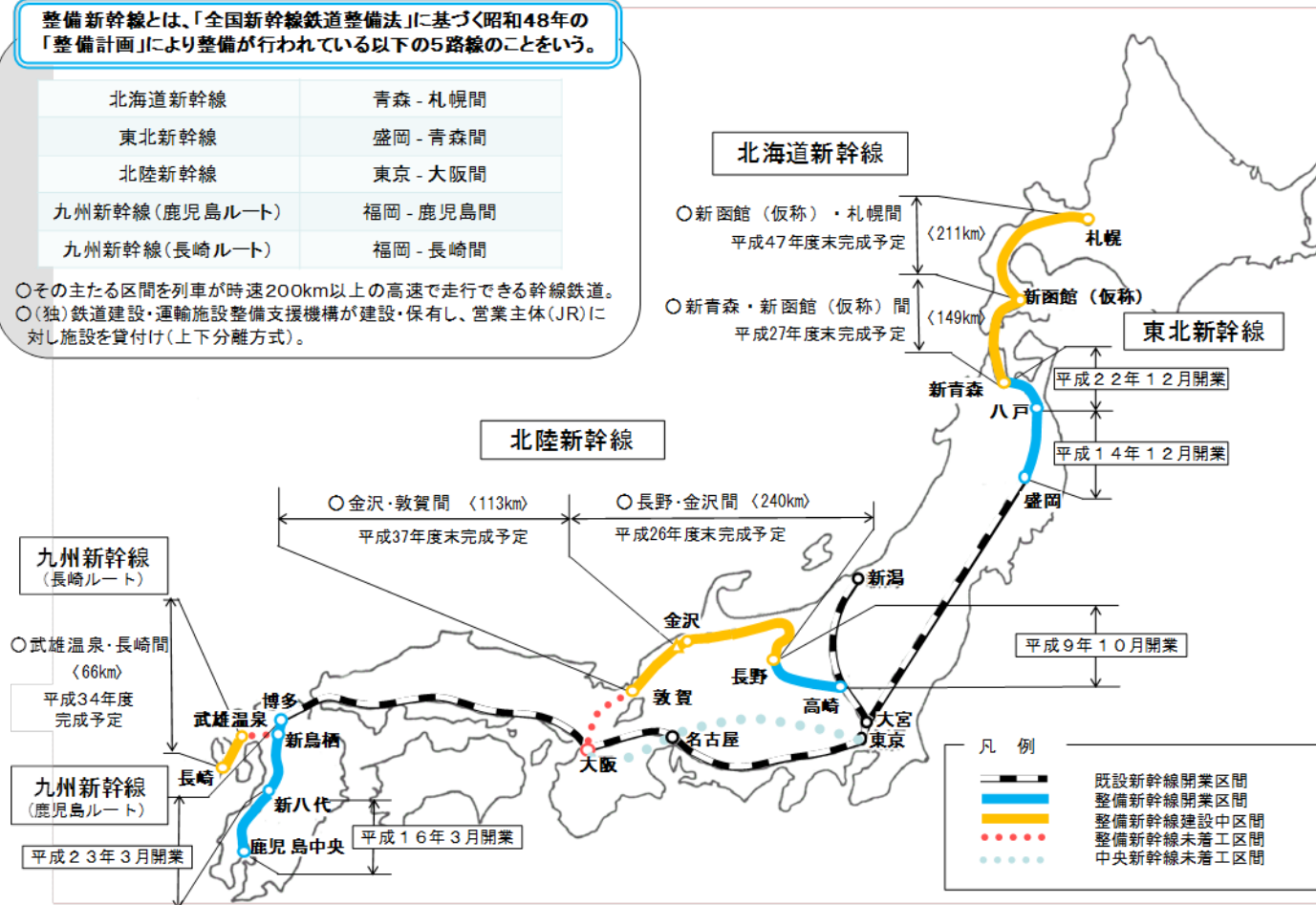
### 【留意事項(案)】

整備新幹線とリニア中央新幹線の整備は、地域間の移動時間を大幅に短縮し、ビジネス、観光の交流を促進することで、我が国の産業や社会に大きな影響をもたらすとともに、我が国経済の活性化に資するものである。このため、整備新幹線の完成・開業に向けて着実に整備を進めるとともに、リニア中央新幹線については、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、必要な連携、協力を行うことが重要である。

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

- その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
- (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。





# 6. 国内交通ネットワークと拠点の形成【第20条関係】

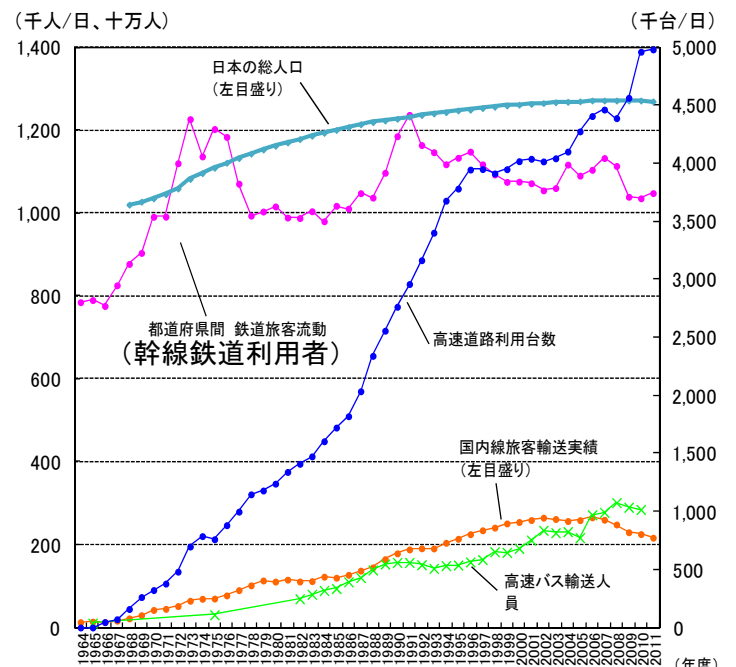
## ②広域的な鉄道ネットワークの充実

### 【留意事項(案)】

我が国の地域の活力向上のためには、経済活動の土台となる人流・物流を活発化させることが必要であることから、幹線鉄道及び地域鉄道の活性化とともに、新幹線網も含めた鉄道間の連携を図ることにより、広域的な鉄道ネットワークの充実を図ることが重要である。

### 幹線鉄道の輸送状況

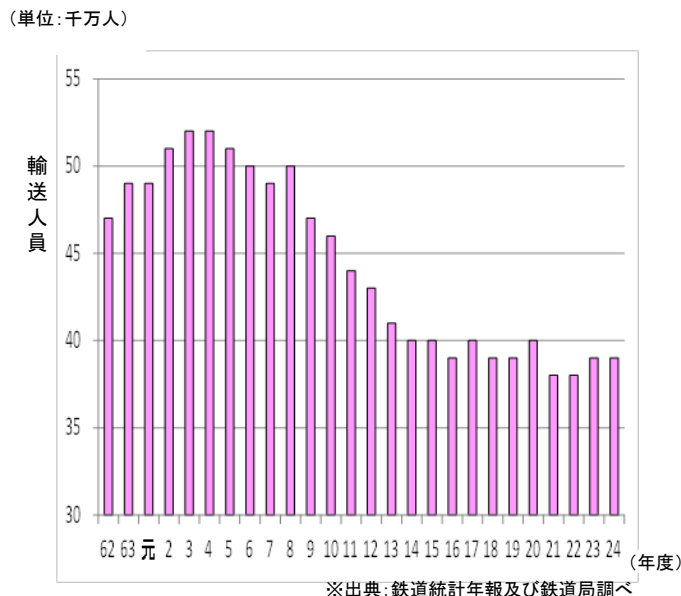
高速バス輸送人員は増加傾向である一方、幹線鉄道利用者は減少傾向。



※旅客地域流動調査等をもとに鉄道局作成

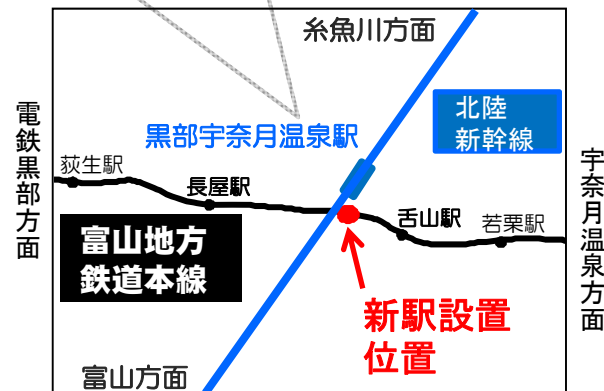
### 地域鉄道の輸送状況

地域鉄道利用者も、昭和62年から約17%減少している。



※出典：鉄道統計年報及び鉄道局調べ

### 新幹線網との連携強化



## ① 鉄道事業の基盤強化

### 【留意事項(案)】

鉄道事業の安定的な運営は、鉄道の機能の確保等に資するものであることから、事業基盤の強化を図ることは重要である。とりわけ、地域鉄道や発足時より経営安定基金等により支援しているJR三島貨物会社については、引き続き様々な取組みにより経営基盤の強化を図ることが重要である。

また、鉄道事業の運営において当然の前提となる輸送の安全確保は極めて重要であることから、鉄道輸送の安全性向上に向け、引き続きハード・ソフト両面からの安全対策を総合的に推進していくことが重要である。さらに、JR北海道問題等を踏まえ、鉄道輸送の安全確保に係る保安監査のあり方を見直すことにより、コンプライアンスの徹底や安全風土の構築を含む輸送の安全確保に向けた取組みを促進していくことが重要である。

#### JR三島貨物会社に対する主な支援措置

○ 鉄道・運輸機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用した支援(平成23年度～)

■ JR北海道及びJR四国に対する経営安定基金の積み増しによる措置

・JR北海道 2,200億円  
(年利2.5% 年間55億円の利息収入)

・JR四国 1,400億円  
(年利2.5% 年間35億円の利息収入)

■ JR三島貨物会社の老朽化した施設の更新等の設備投資への支援

#### ハード・ソフト両面からの安全対策

○ 第9次交通安全基本計画(平成23年～平成27年)に基づき、引き続き各種安全施策を実施

※ 鉄軌道における運転事故は、長期的には減少傾向であるが、死亡者数は近年ほぼ横ばいとなっている。

■ 鉄道施設、鉄道車両等の整備等の更なる推進  
・曲線部等への速度制限機能付きATS等の整備等

■ 事故情報及びリスク情報の分析・活用や利用者に対する鉄道の安全利用啓発の更なる推進等

#### 鉄道輸送の安全確保に係る保安監査のあり方の見直し

○ JR北海道問題

・軌道変位を補修せず放置  
・検査データ改ざん等

⇒ 特別保安監査を実施し、事業改善命令等の発令

○ 従来の問題点

安全関係全般を幅広く監査を行うため、サンプリング数が限定され、潜在している問題の発見が困難等

○ 見直しの方向

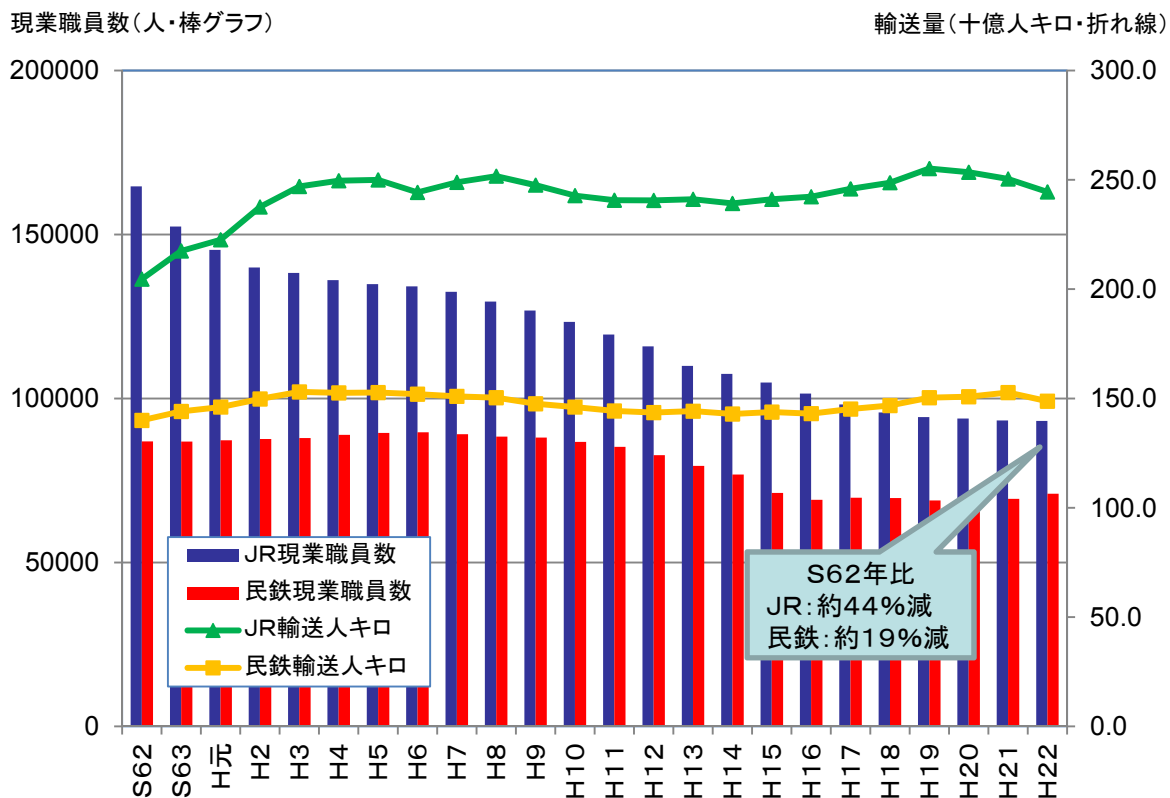
トラブルの発生状況や列車の運行状況に応じたメリハリの効いたより効果的な監査の実施

## ② 鉄道技術の維持・継承

### 【留意事項(案)】

現在、中小鉄道事業者のみならず大手鉄道事業者においても、人員削減等により、鉄道技術の維持・継承が困難な状況となっている。このため、国や関係団体等が連携して鉄道技術関係者全体で適切な鉄道技術の維持・継承を図る方法の検討等を推進していくことが重要である。

### JR及び民鉄の現業職員数及び輸送人キロの推移



### 鉄道技術の維持・継承に関する国の支援

#### ■ 鉄道整備等基礎調査委託費

鉄道施設及び鉄道車両の維持管理体制に係る課題に対応するため、適切な鉄道技術の維持・継承を図る方法等を検討する。

#### 【主な取組み】

- ① 軌道、信号保安設備及び鉄道車両の保守等に係る実践的教材の作成
- ② 上記教材を活用した、効果的な研修会等の実施

## ①耐震対策等の防災対策の推進

### 【留意事項(案)】

首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模な災害に備えて、各鉄道事業者は、自らの取組みとして、耐震対策や浸水防止対策等の防災対策を実施している。より多くの鉄道利用者の安全確保等を図るため、今後とも関係者と連携を図りながら、より一層、防災対策を推進していくことが重要である。

#### 鉄道施設の耐震対策

- ・新幹線:耐震化率 概ね100%
- ・在来線:「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令(平成25年3月制定)」による努力義務化

耐震省令			耐震化率(※)
対象の施設	目標年度		
首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上想定地域等における以下の施設			
駅 ・乗降客1日1万人以上の駅	平成29年度末	88%	
路線 ・片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等 ・緊急輸送道路と交差・並行する高架橋等	平成29年度末  速やかに	91%  —	



阪神・淡路大震災時



東日本大震災時

※耐震化率は平成24年度末現在

今後とも、関係自治体、高架下利用者等の協力を得つつ、また、国の補助制度や税制優遇措置を活用し、耐震化率の向上を図る。

#### 地下駅を有する鉄道の浸水防止対策

- ・鉄道に関する技術上の基準を定める省令第27条第2項に「施設の状態に応じた浸水防止設備及び必要な排水量に応じた排水設備を設けなければならない」旨を規定。
- ・各鉄道事業者は、自治体等の策定するハザードマップを踏まえ、施設の状態に応じた浸水防止対策を実施。



止水板



トンネル内防水ゲート



浸水防止機

- ・地下街やビルの地下階と接続する地下駅の浸水防止対策については、鉄道事業者における対策と、接続する地下街やビルにおける対策とを一体的に実施する必要がある。



国土交通省 水災害に関する防災・減災対策本部 地下街・地下鉄等ワーキンググループの中間取りまとめに従い、地下街・地下鉄及び接続ビル等からなる協議会等を活用し、関係者と連携を図りながら、浸水防止対策の推進を図る。



## ②災害時における利用者の安全確保等

### 【留意事項(案)】

大規模災害時における帰宅困難者対策については、地方公共団体、企業、鉄道事業者等が連携して適切な役割分担の下、地域ぐるみの協議会などで対策を進めることが重要である。その中でも、鉄道事業者においては、利用者保護の観点から飲料水等の備蓄品の確保等の取組みが必要である。

また、災害時においても利用者等の安全確保が図られるよう、異常時案内ディスプレイによる外国語を含む文字情報の提供など、利用者等への情報提供や誘導について外国人や視覚・聴覚障害者等にも配慮した対応が重要であるほか、災害時の対応についての利用者等の理解と協力も必要である。

さらに、災害により被害を受けた鉄道の復旧についても、鉄道事業者及び地方公共団体の取組みを踏まえ、適切に対応することが重要である。

### ガイドラインにおける主な対策

◆ 内閣府と東京都が中心となり、関係省庁、関連事業者からなる「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」において、ガイドラインをとりまとめたところ

○一斉帰宅抑制の周知

○企業における従業員の施設内待機

○駅や大規模集客施設での利用者保護

○一時滞在施設の確保

→地方公共団体、企業、交通機関等の連携が重要

<参考>

東日本大震災発生時の帰宅困難者は約515万人（内閣府推計）



【小田急電鉄提供】

### 鉄道事業者に求められる役割

#### ○鉄道利用者の保護

○飲料水等の備蓄品の確保

○運行情報等の情報提供の充実

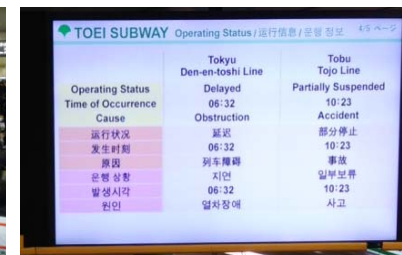
○自治体が指定する一時滞在施設への誘導



備蓄品



訓練の様子



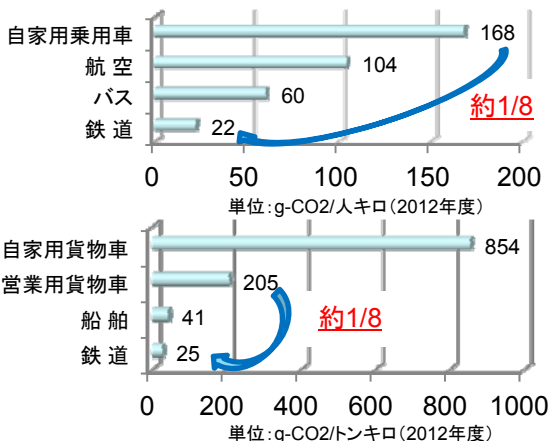
異常時案内ディスプレイ

## 鉄道における省エネ化及びモーダルシフトの推進

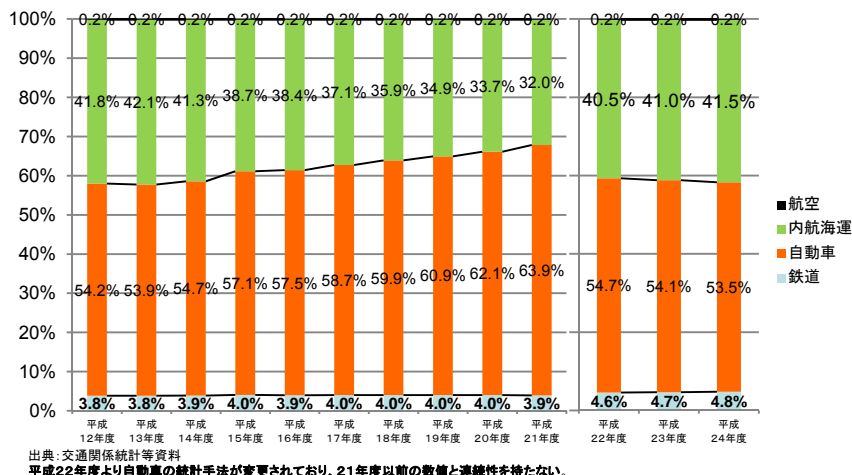
### 【留意事項(案)】

鉄道は他の交通機関と比較して環境負荷の少ない交通機関であることから、地球温暖化問題の解決への貢献のため、効果も踏まえながら鉄道の利用促進に向けた利用者の利便性向上等や貨物鉄道輸送へのモーダルシフトの推進に向けた取組みを進めることが重要である。加えて、鉄道自体の更なる環境負荷の低減に向け、エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入促進とともに、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発の推進が重要である。

### 旅客・貨物のCO2排出原単位



### 鉄道貨物輸送へのモーダルシフト推進



### 31フィートコンテナの導入等の支援

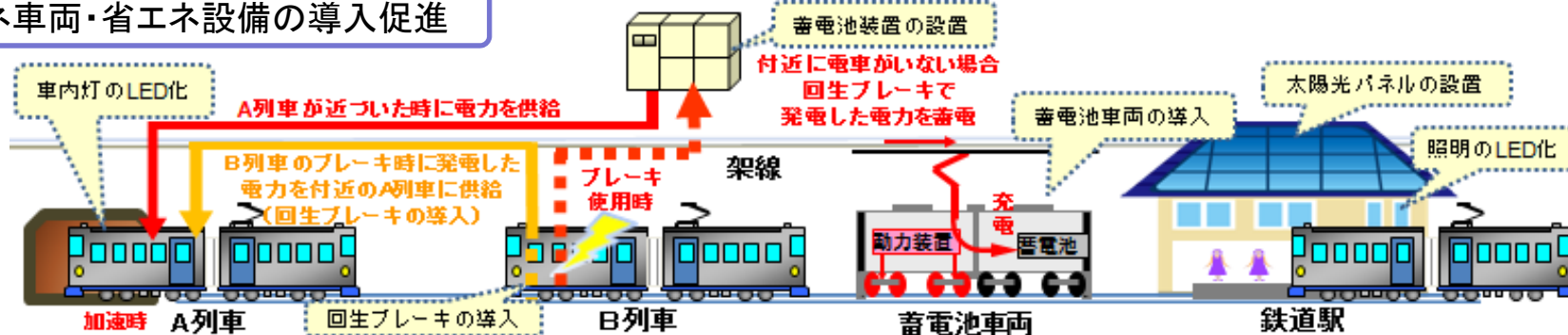


補助率: 1/2  
事業期間: 平成24年度～  
(環境省との連携事業)

陸上の幹線輸送で主流の10tトラック(31フィートコンテナは10tトラックと同じサイズであり、荷主の出荷システムを変更する必要がない)



### 省エネ車両・省エネ設備の導入促進



# 10. 総合的な交通体系の整備【第24条関係】

## ① 鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関との連携強化

### 【留意事項(案)】

公共交通がネットワークとして機能するためには、鉄道を含めた各公共交通機関の間における連携が必要である。これまでも鉄道事業者は鉄道駅を中心として共通化されたピクトグラムの導入等案内表示の充実に向けた取組みを行ってきているが、鉄道同士及び鉄道と他の公共交通機関との更なる連携強化に向け、引き続き案内表示の連続性の高度化を徹底するほか、交通系ICカードの導入支援、駅における乗継ぎ円滑化、鉄道とバス・タクシー等の連携等の取組みを推進することが重要である。

### 交通系ICカードの導入支援

#### ■ 地域公共交通確保維持改善事業 (利用環境改善促進等事業)

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、より制約の少ないシステムであるICカードシステムの導入に対し支援を行う。

【補助対象事業者】 鉄軌道事業者

【補助率】 国：1/3

【補助対象設備】 ICカードシステムの導入  
情報提供システムの高度化等



ICカードシステムの導入

### 駅における乗継ぎ円滑化

#### ■ 鉄道駅総合改善事業

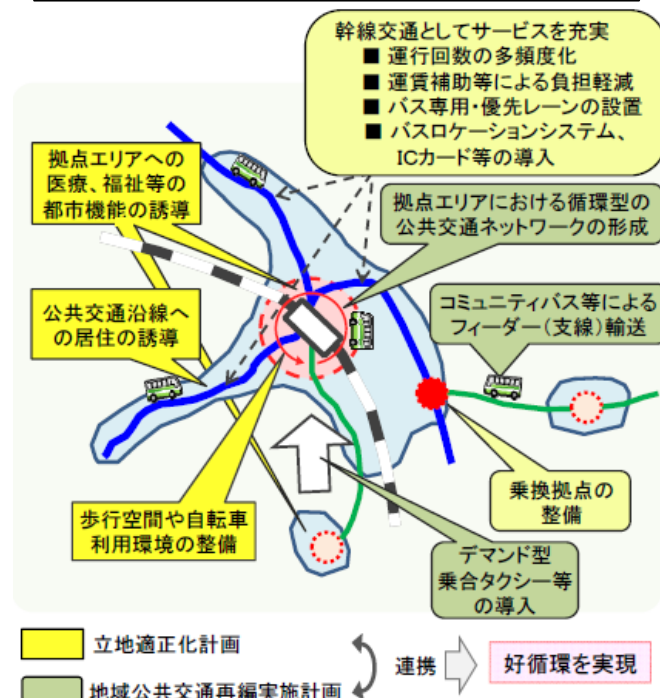
鉄道利用者の利便性や安全性の向上を図るために、自由通路・駅前広場の整備等都市側の事業と一体的に、駅機能を総合的に改善する。



金沢八景駅における京浜急行・金沢シーサイドライン・バスとの乗継ぎ円滑化

### 鉄道とバス・タクシー等の連携

#### 地域公共交通網形成計画による モード間連携のイメージ





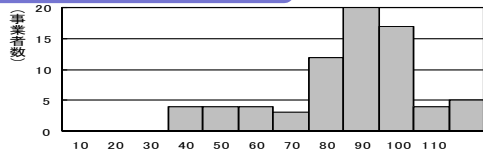
# 10. 総合的な交通体系の整備【第24条関係】

## ②鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進

### 【留意事項(案)】

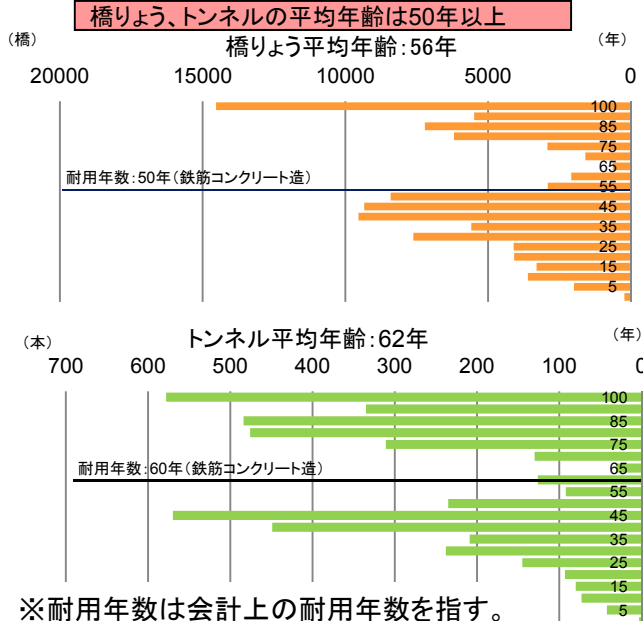
鉄道事業者の多くが開業後70年以上経過しており、橋りょうやトンネル等の構造物は高齢化しているものの、適切な維持管理を行うことにより長く使用することが可能である。このため、鉄道事業者においては、構造物の維持管理に係るデータベースを活用しつつ、戦略的な維持管理・更新を推進していくことが重要である。さらに、国土交通省においてインフラ長寿命化計画(行動計画)を策定したところでもあり、これら維持管理・更新が適切であるかについて、引き続き保安監査等を通じて確認することが重要である。

#### 路線開業からの経過年数



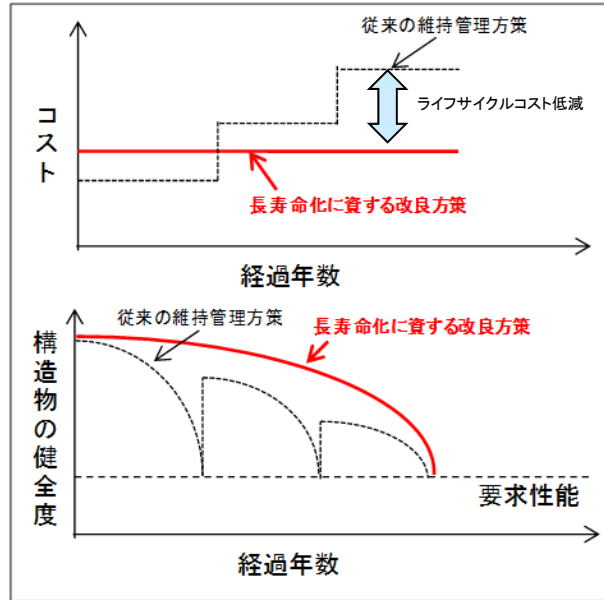
※昭和62年4月以降開業の地域鉄道新線を除く

#### 鉄道施設のストックピラミッド



#### 長寿命化に資する施設の改良事例

長寿命化に資する改良方策により、イニシャルコストは高いが、構造物の健全度を高く維持することが可能となり、構造物のライフサイクルコストの大幅な低減が図られる。



	例1: 橋りょうの塗替塗装		例2: トンネル補修	
	従来の塗装	重防食塗装	モルタル補修	繊維シート貼付
イニシャルコスト	8,000円/m <sup>2</sup>	13,000円/m <sup>2</sup>	10,000円/m <sup>2</sup>	18,000円/m <sup>2</sup>
更新の目安	10年	50年	10年	30年





# 12. 観光立国実現の観点からの施策の推進【第26条関係】

## 観光立国実現に向けた鉄道の活用及び訪日外国人を含む観光客の鉄道利用環境の一層の改善

### 【留意事項(案)】

訪日外国人数は、昨年はじめて1,000万人を超え、2020年に向けて2,000万人の高みを目指すこととされている。これを踏まえ、訪日外国人が鉄道を利用する際の不便や障害、不安等を解消し、満足度を一層高めるため、多言語対応の改善・強化等によるスムーズな情報取得を促進するとともに、我が国の豊かな文化や魅力を活かした旅行商品の開発や移動の円滑化に寄与する交通系ICカードの普及等を促進することが重要である。

#### 多言語対応の改善・強化等によるスムーズな情報取得

	日本語	英語	中国語(簡体字)	韓国語
名称・案内・誘導・位置を示すタイプ(タイプB)	空港	Airport	机场	공항
	ターミナル	Terminal	候机楼	터미널
	カウンター	Counter	柜台	외국인
	チェックイン	Check in	办理登机手续	체크인
	搭乗口	Boarding Gate	登机口	탑승구
	ロビー	Lobby	大厅	로비
鉄道	鉄道駅/軌道駅	Station	站	역
	鉄道	Railroad	电车	열차
	線	Line	线	선
	地下鉄	Subway	地铁	지하철
	改札口	Ticket Gate	检票口	개찰구
	精算所	Fare Adjustment	结算补票处	정산소
	券売機	Ticket Machine	售票机	승차권판매기
	乗り場	Boarding Point	站台	타는곳
	プラットフォーム	Platform	站台	플랫폼
	乗り換え口	Transfer Gate	换乘口	갈아타는곳
	女性専用	Women Only	女性专用	여성전용

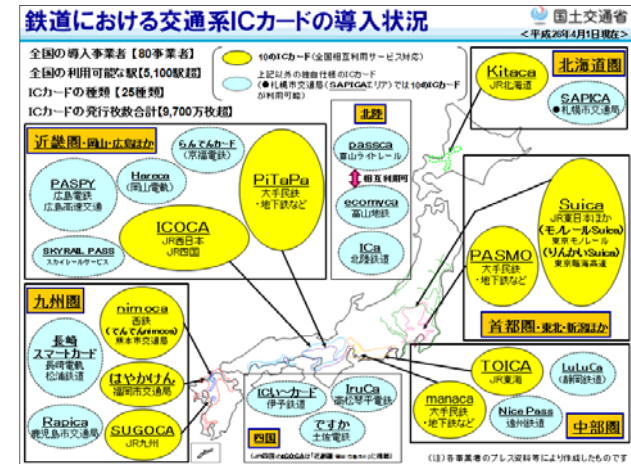
※観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドラインより

#### 我が国の豊かな文化や魅力を活かした旅行商品の開発



・観光資源として魅力のある列車の乗車や文化遺産を巡る旅行等新しい商品の造成を促進

#### 交通系ICカードの普及



・地域公共交通を利用する観光旅行者の利便性の向上を図るため、交通系ICカードシステムの導入等に対する支援を実施

・海外で販売される日本のガイドブックへICカードの利用方法等の掲載を働きかけ

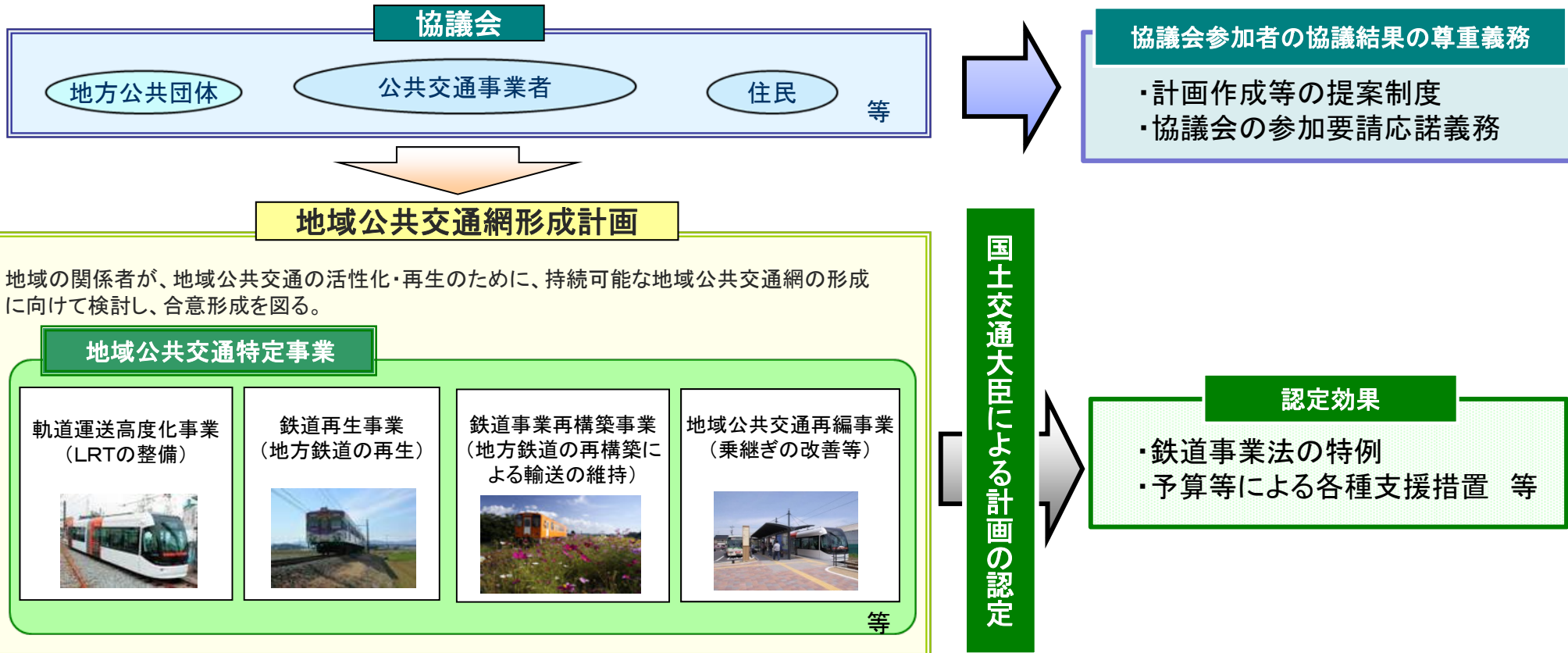
# 1.3. 関係者の連携の促進【第27条関係】

## 鉄道事業者と関係者の連携促進

### 【留意事項(案)】

鉄道には、鉄道事業者のみならず、利用者、沿線自治体、他の交通機関等多様な主体が関わることから、鉄道に係る取組みを効果的に推進するためには、これらの関係者の連携・協働が必要である。このため、関係者が集まる協議会等の場を通じて連携・協働が円滑かつ積極的に行われるようにすることが重要である。

地域鉄道の活性化に向けた関係者間の連携・協働(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)



※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法は平成26年5月21日に公布(6ヶ月以内施行)。



# 14. 技術の開発及び普及【第29条関係】

## 鉄道に係る技術開発の推進

### 【留意事項(案)】

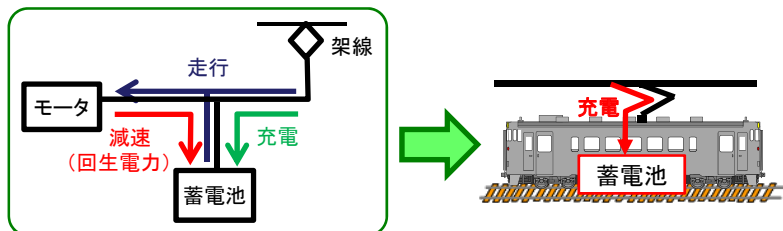
近年の天災・事故を受けた国民の安全・安心に対する関心の高まりや深刻化する地球環境問題への対応、人口減少による旅客や鉄道技術者の減少、新幹線の高速効果のより広い地域への波及など、鉄道を取り巻く課題は多岐にわたる。これらの課題の解決を図るため、安全性の向上、環境性能の向上、防災・減災、高齢化・老朽化対策、維持管理のコスト低減に資する技術開発やフリーゲージトレインの技術開発の更なる推進が重要である。

#### 安全、環境等に関する技術開発

- 安全性の向上に資する技術開発
  - ・新たなタイプのホームドアの開発(昇降ロープ式等)



- 環境性能の向上のための技術開発
  - ・蓄電池を搭載した省エネ型車両の開発
  - ・鉄道用超電導ケーブルの開発



- 維持管理のコスト低減に資する技術開発
  - ・無線等を利用した列車制御システムの開発

#### フリーゲージトレインに関する技術開発

- 既存設備を有効活用しながら、新幹線の高速効果をより広い地域に波及させるため、新幹線と在来線とを直通運転できるフリーゲージトレインの開発



新試験車両  
(平成26年3月完成)



# 15. 国際連携確保・国際協力【第30条関係】

## 鉄道システムの海外展開の推進

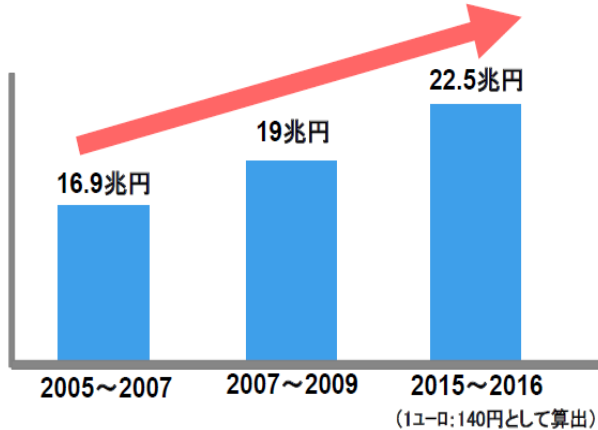
### 【留意事項(案)】

相手国経済・社会の発展、二国間関係の強化や地球環境問題の解決へ貢献するとともに、競争を通じた我が国鉄道産業の維持発展や技術継承を図るという観点から海外展開の推進が必要である。このため、政府間関係の構築・深化、新たに設置される株式会社海外交通・都市開発事業支援機構を活用した海外市場への参入促進、民間企業の運営型事業への参入促進、国際標準化の推進等を図っていくことが重要である。その際には、海外展開の経験の蓄積が国内の鉄道事業の進展をもたらすという効果にも留意する必要がある。

### 成長を続ける鉄道産業

欧州鉄道産業連盟(UNIFE)は、鉄道産業の世界市場規模を年間19兆円超、今後2016年まで年率2~2.5%程度で成長と推測。

市場規模の推計値(年間平均値)  
(維持管理サービス含む)



日本の鉄道車両等の輸出契約実績  
約1,400億円(2012年度)

### 各国で進む鉄道プロジェクト

- ・CO2排出量の少ない効率的な輸送機関として世界各国が鉄道に注目
- ・多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進し、ハイレベルで国際協力の要請
- ・省エネルギー性、安全、安定、高頻度、大量輸送等の面で優れた我が国鉄道システムに対する期待



