

# 參考資料

## 参考資料 目次

### 1 . 運輸政策審議会答申の概要

1 ) 答申第 1 8 号	.....	1
2 ) 答申第 1 9 号	.....	3

### 2 . 事業の具体例

1 ) 高速化事業 (宇野線・本四備讃線)	.....	6
2 ) 空港アクセス鉄道の整備状況	.....	7
3 ) 鉄道駅総合改善事業 (京急蒲田駅、日暮里駅)	.....	8
4 ) 都市鉄道利便増進事業 (相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線、三宮駅)	.....	10
5 ) 乗継円滑化事業 (三岐鉄道西桑名駅、広島電鉄平良駅)	.....	13
6 ) 再生計画の事例 (上信電鉄上信線再生計画)	.....	15
7 ) 鉄道駅におけるバリアフリー化のイメージ	.....	16
8 ) 交通系 IC カードの導入状況	.....	17
9 ) 環境にやさしい鉄道の需要喚起 (モビリティマネジメントなど)	.....	18

### 3 . 新たな法制度の概要

1 ) 都市鉄道等利便増進法	.....	20
2 ) 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)	.....	21

### 4 . 鉄道事業者の状況

1 ) 整備中の鉄道新線	.....	22
2 ) 鉄軌道の廃止実績	.....	23

## 運輸政策審議会答申第 18 号（東京圏の鉄道整備計画）について

### 背景

東京圏の鉄道の整備は、1985 年の運輸政策審議会第 7 号答申による計画（2000 年を目標年次）に基づき推進。

（参考）第 7 号答申の整備計画路線（567km）のうち約 44%が営業開始、約 31%が整備中。

現行計画の目標年次到来等を踏まえ、新しい基本計画策定を、1998 年 11 月に運輸政策審議会に諮問。

### 鉄道整備計画策定の前提条件

目標年次：2015 年（平成 27 年）

対象地域：東京都心部から概ね半径 50 km の範囲。

対象交通機関：高速鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車を含む鉄軌道。

### 2015 年の人口及び鉄道輸送需要の予測

2015 年の東京圏の夜間人口は、現在より微増。

（1995 年 3407 万人 2015 年 3535 万人（4%増））

高齢化が急速に進展（2015 年には 4 人に 1 人は高齢者）

2015 年の東京圏の鉄道流動は、現在より微増。

（1995 年 2334 万人 / 1 日 2015 年 2369 万人 / 1 日（2%増））

### 計画策定の基本的な考え方

#### 1. 基本認識

東京圏の鉄道は、豊かで快適な都市生活を営む上で、また環境負荷が小さく安全な交通体系形成の観点から、基幹的かつ必須の交通機関であること。東京圏の鉄道は、「混雑の緩和」、「速達性の向上」、「都市機能の向上」、「空港・新幹線等へのアクセス機能の強化」、「交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進」といったなお解決すべき課題が多いこと。特に今後は輸送サービスの量的拡大に加えて質的向上が重要な課題。

今後の鉄道需要は大幅な増加が期待できないこと等から、既存鉄道事業者は大規模投資に消極的。また、国、地方公共団体は財政事情が厳しく公的支援の拡大は容易でない状況。

今後は、効率的かつ重点的な鉄道整備がこれまで以上に重要。まずは、現在工事中の路線の円滑な整備、既存ストックの改良等による高度利用。それでも政策課題に対応できない場合に新規路線等を整備。

### 整備計画

#### 1. 既存路線の改良等

- ・今回の答申で、新たに既存路線の改良等を整備計画に位置付け。

#### 2. 路線の新設、複々線化等

##### (1) 路線の選定

##### 答申路線の分類

##### A. 目標年次までに整備を推進すべき路線

A<sub>1</sub>：現在整備中の路線及び目標年次までに開業することが適当な路線

A<sub>2</sub>：整備主体の見通し等の整備に係る熟度等の課題があるが、少なくとも目標年次までに整備着手することが適当な路線。

##### B. 今後の整備について検討すべき路線

路線の建設・運営主体については、特定しない。

##### (2) 路線の新設・複々線化等の整備計画

##### 既着手路線

16線 193キロ 2.5兆円

##### 路線の新設、複々線化等

##### 新規路線整備路線

18線 233キロ 4.7兆円

##### 新規路線検討路線

10線 165キロ -

(注：新規路線整備路線のキロ数は前回答申の 40%)

# 新世紀の鉄道整備の具体化に向けて

～ 運輸政策審議会答申第19号のポイント～

## ポイント1 今後の鉄道整備の基本的方向を明示 (本文1～3頁)

- (1) 鉄道ネットワークは、形状の上ではほぼ概成しているが、利用者から見た使いやすさ等の点でなお多くの課題  
利用しやすく高質な鉄道ネットワークの構築
- (2) 地球環境問題に対応するとともに、高齢化社会の到来に伴う福祉重視型社会への転換や都市整備との連携を図ることが必要  
新たな社会的ニーズに対応した鉄道整備の推進
- (3) 厳しい財政事情の中で、過大な財政負担を次世代につけ回しすることは厳に慎むことが必要  
効率的かつ重点的な鉄道整備の実施

## ポイント2 幹線鉄道及び都市鉄道の整備水準を決定

### 1. 幹線鉄道の整備

国土の骨格となる広域的な幹線鉄道ネットワークを構築するため、

- ・ 整備新幹線の着実な整備を進めることが必要
- ・ 概成している在来幹線鉄道と新幹線とのアクセス性の向上や接続の円滑化等（新幹線と連絡する在来幹線鉄道の高速化、フリーゲージトレインを活用した新幹線直通運転化等）を図ることが必要

主として地域的な連携の軸となる在来幹線鉄道についても、高速化や利便性の向上等を図ることにより、これを有効活用

### 2. 大都市圏鉄道の整備

大都市圏（東京圏、大阪圏及び名古屋圏の三大都市圏）においては、通勤・通学混雑の緩和に向けた輸送力増強のための取り組みを引き続き推進

特に最混雑時間帯における速達性の向上（到達時間の短縮）を図る

鉄道ネットワークのシームレス化が求められていることから、乗り継ぎ利便の向上、バリアフリー化等を推進

大都市圏交通全体としてのシームレス化を推進するため、バス、自家用自動車、航空、新幹線等との乗り継ぎ利便の向上、アクセス機能の充実・強化等を図る

### 3. 地方中核都市圏鉄道の整備

地方中核都市圏（県庁所在地の都市や人口が概ね30万人以上の都市の都市圏）においては、都市交通全体の円滑化や中心市街地の活性化等に寄与するため、鉄道機能やサービスの向上等を図るとともに、他の交通機関や都市整備との連携等を一層強化  
道路・都市部局の協力も得て、LRTの整備等を推進

### 4. 地方鉄道の近代化

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す

地元地方公共団体等の地域が中心となって鉄道を支え、鉄道の魅力を高めるための取り組みが一層求められる

### 5. ソフト面の取り組みの強化

運賃関係の改善、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、駅の多機能化、駅及び駅周辺の文化的空間化等の取り組みを強化

## 6. バリアフリー化の推進

駅及び駅周辺のバリアフリー化、車両のバリアフリー化等のバリアフリー化のための各般の取り組みを一層推進

### ポイント3 鉄道の性格に応じ、国と地方公共団体の役割 分担を明確化 (本文15頁)

～民間主導による整備を基本としつつも、政策的に重要なプロジェクトについては公的主体がこれを適切に補完～

- (1) 整備新幹線の整備  
国がイニシアティブを発揮し、地方が応分の協力
- (2) 主要在来幹線鉄道の高速化  
国が地方と共同して取り組み
- (3) 主要空港アクセス鉄道の整備  
国が地方と共同して取り組み
- (4) 地域的な交通を担う都市鉄道の整備  
国が地方を支援
- (5) 広域的な交通を担う都市鉄道の整備  
国が地方と共同して取り組み

### ポイント4 上下分離方式の検討を提言 (本文17～19頁)

- (1) 民間事業者に対する支援方策の見直しや地方公営企業方式等によりがたい場合には、上下分離方式も検討すべき
- (2) 上下分離方式の特徴を整理  
過重な資本費負担からの解放、参入・退出の容易化、関係者間の利害調整機能、公的主体における安定的な財源の確保 等
- (3) 上下分離方式の適用の考え方を整理  
「償還型」(調達資金運賃回収型)と「公設型」(非回収型)に大別。事業規模、無償資金比率、ランニングコスト等に応じ、適用を検討

### ポイント5 在来幹線鉄道の整備の進め方を具体化 (本文21頁)

- (1) 国、地方公共団体及びJR等からなる地元協議会等において具体的な整備方針を策定
- (2) 現行の幹線鉄道活性化補助制度を見直し

### ポイント6 都市鉄道等の整備の進め方を具体化

- (1) 運輸政策審議会答申(三大都市圏)、地方交通審議会答申等(地方中核都市圏)、地元協議会等策定の整備方針(空港アクセス鉄道)に則り、整備を推進(本文23頁)
- (2) 地域的な交通を担う都市鉄道については、地方公営企業方式のほか、第三セクター方式も活用。例えば現行の第三セクター(準公営)地下鉄補助については、公営地下鉄に対する支援のあり方を勘案して見直し(本文24頁)

- ( 3 ) 広域的な交通を担う都市鉄道については、広域的な旅客流動の実態、事業規模等を勘案しつつ、例えば鉄道公団を活用した償還型上下分離方式といった新たな仕組みを検討（本文26頁）
- ( 4 ) 空港アクセス鉄道については、空港アクセス鉄道補助や空港当局からの出捐等により、所要の無償資金を確保（本文25頁）
- ( 5 ) 都市整備との連携を推進（地方中核都市圏等におけるL R T等の整備、駅周辺地域の総合的な改善等）（本文25頁）
- ( 6 ) 地方公営企業、第三セクター等については、収支採算性を見込む前提となる償還期間を「30年」から「40年」程度に延長（本文24頁）
- ( 7 ) 地方公営企業、第三セクター等については、住民に対する情報公開や住民意思の確認等を義務づけ（本文24頁）

# 宇野線・本四備讃線の高速化事業

(まちづくり事業と連携した在来線の高速化事業)

## 1. 事業概要

宇野線・本四備讃線岡山～児島間について、鉄道的高速化事業と駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携して実施することにより、沿線地域の活性化を図る。

(事業効果：岡山～高松間、現行1時間弱 50分程度)

2. 高速化事業区間 宇野線・本四備讃線 岡山～児島間(27.8km)

3. 高速化事業期間 平成15年度～平成20年度(予定)

## 4. 工事の内容

岡山～児島間の部分複線及び曲線改良

〔参考：まちづくり事業の例

立体交差化、駅施設・駅前広場等の整備、駅アクセス道路の整備等

5. 高速化総事業費 27億円

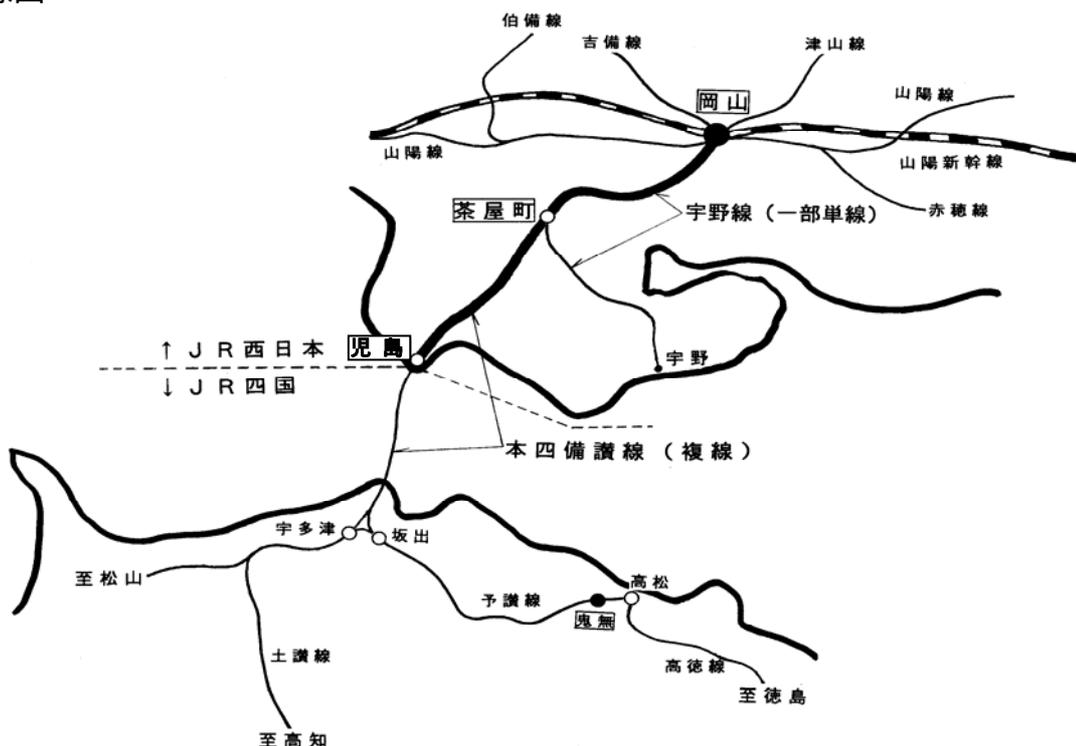
## 6. 事業主体

瀬戸大橋高速鉄道保有(株)

出資者：JR西日本、香川県、愛媛県

岡山県、高知県、徳島県については、補助金を通じて支援

## 7. 路線図



空港アクセス鉄道の整備状況

空 港	事 業 者 名	開業時期	都心駅 までの距離	年間空港 利用者数 (平成16年度)	備考
新 千 歳	J R 北 海 道	平成4年7月 (新千歳空港駅開業)	46.6km (札幌駅)	17,700千人	
仙 台	仙台空港鉄道	建設中 (平成18年度開業予定)	17.5km (仙台駅)	3,223千人	
成 田	JR 東 日 本	平成3年3月 成田空港高速鉄道線開業	79.2km (東京駅)	31,503千人	
	京 成 電 鉄		67.2km (日暮里駅)		
	(京成電鉄)	建設中 (平成22年度開業予定)	62.0km (日暮里駅)		
東 京 国 際	東京モノレール	昭和39年9月開業、 平成5年9月(羽田空港駅まで)延伸、 平成16年1月(羽田空港第2ビル駅ま で)延伸	17.8km (浜松町駅)	62,486千人	
	京 浜 急 行 電 鉄	平成10年11月 (羽田空港駅開業)	14.5km (品川駅)		
中 部 国 際	名 古 屋 鉄 道	平成17年1月 (中部国際空港駅開業)	39.3km (名鉄名古屋駅)	1,446千人	
大 阪 国 際	大 阪 高 速 鉄 道	平成9年4月 (大阪空港延伸開業)	13.3km (梅田駅)	19,484千人	
関 西 国 際	J R 西 日 本	平成6年6月開業	46.0km (天王寺駅)	15,371千人	
	南 海 電 気 鉄 道		42.8km (難波駅)		
神 戸	神 戸 新 交 通	平成18年2月 (市民広場 - 神戸空港延伸)	8.2km (三宮駅)	-	
福 岡	福 岡 市	平成5年3月 (博多 - 福岡空港延伸)	3.3km (博多駅)	18,573千人	
宮 崎	J R 九 州	平成8年7月開業	6.0km (宮崎駅)	3,070千人	
那 覇	沖 縄 都 市 モ ノ レ ー ル	平成15年8月開業	6.0km (県庁前駅)	12,808千人	

は、ニュータウン鉄道等整備事業費補助による整備を行っている路線である。

# 京急蒲田駅〔京浜急行電鉄本線・空港線〕

## 1. 事業概要

駅周辺の連続立体交差事業と併せて、鉄道により分断されていた駅周辺地域のまちづくりと一体的に駅改良（ホームを2層高架構造化）を行うことにより、ホームの混雑緩和等駅機能や空港アクセス機能の改善を図る。

## 2. 総事業費

113億円（鉄道駅総合改善事業費補助対象分）

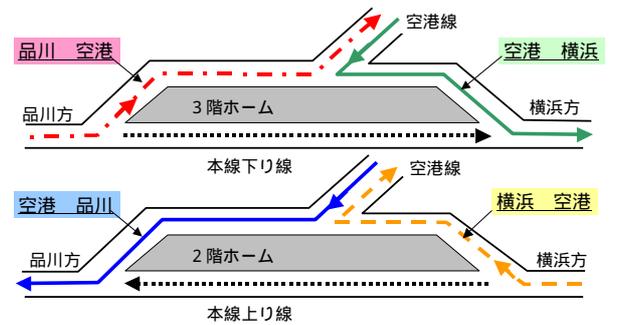
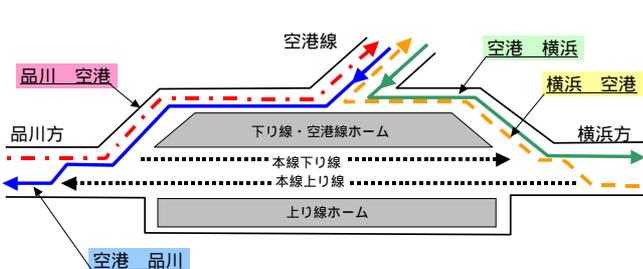
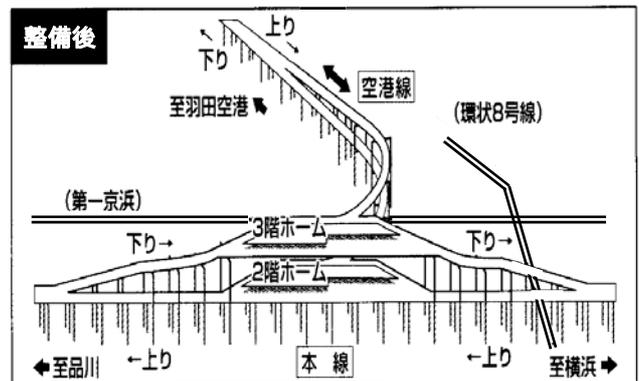
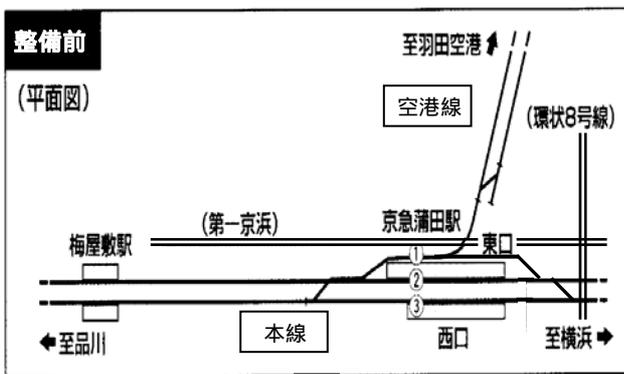
## 3. 事業期間

平成13～24年度

## 4. 平成18年度予算額

220百万円（事業費：1,100百万円）

## 5. 概要図



# 日暮里駅〔京成電鉄本線〕

## 1. 事業概要

駅周辺の市街地再開発事業、新交通日暮里・舎人線の整備等と併せて、京成日暮里駅の上下線の別ホーム化やバリアフリー化、JR日暮里駅との連絡通路拡幅等を行い、同駅での混雑や乗換負担を軽減するとともに、空港アクセス機能の改善等を図る。

## 2. 総事業費

226億円（鉄道駅総合改善事業費補助対象分）

## 3. 事業期間

平成14～21年度

## 4. 平成18年度予算額

712百万円（事業費：3,560百万円）

## 5. 概要図

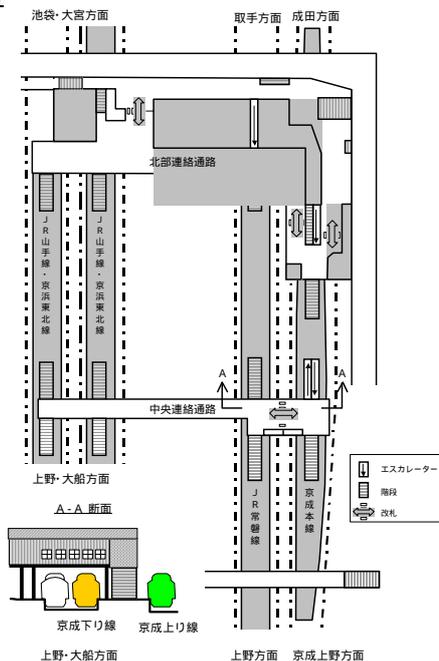
路線図



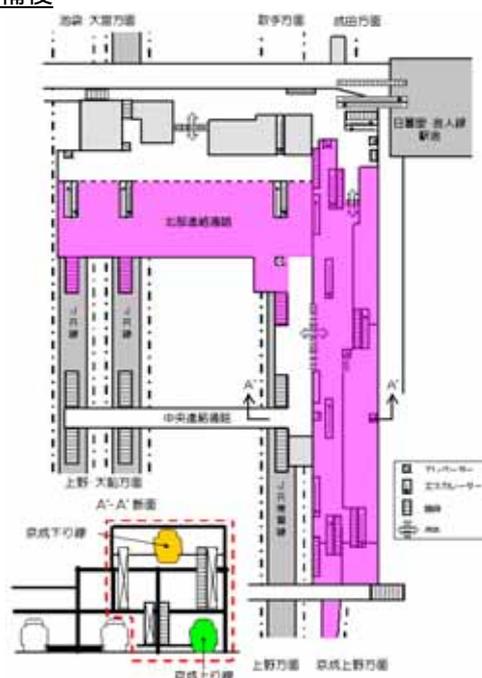
事業範囲



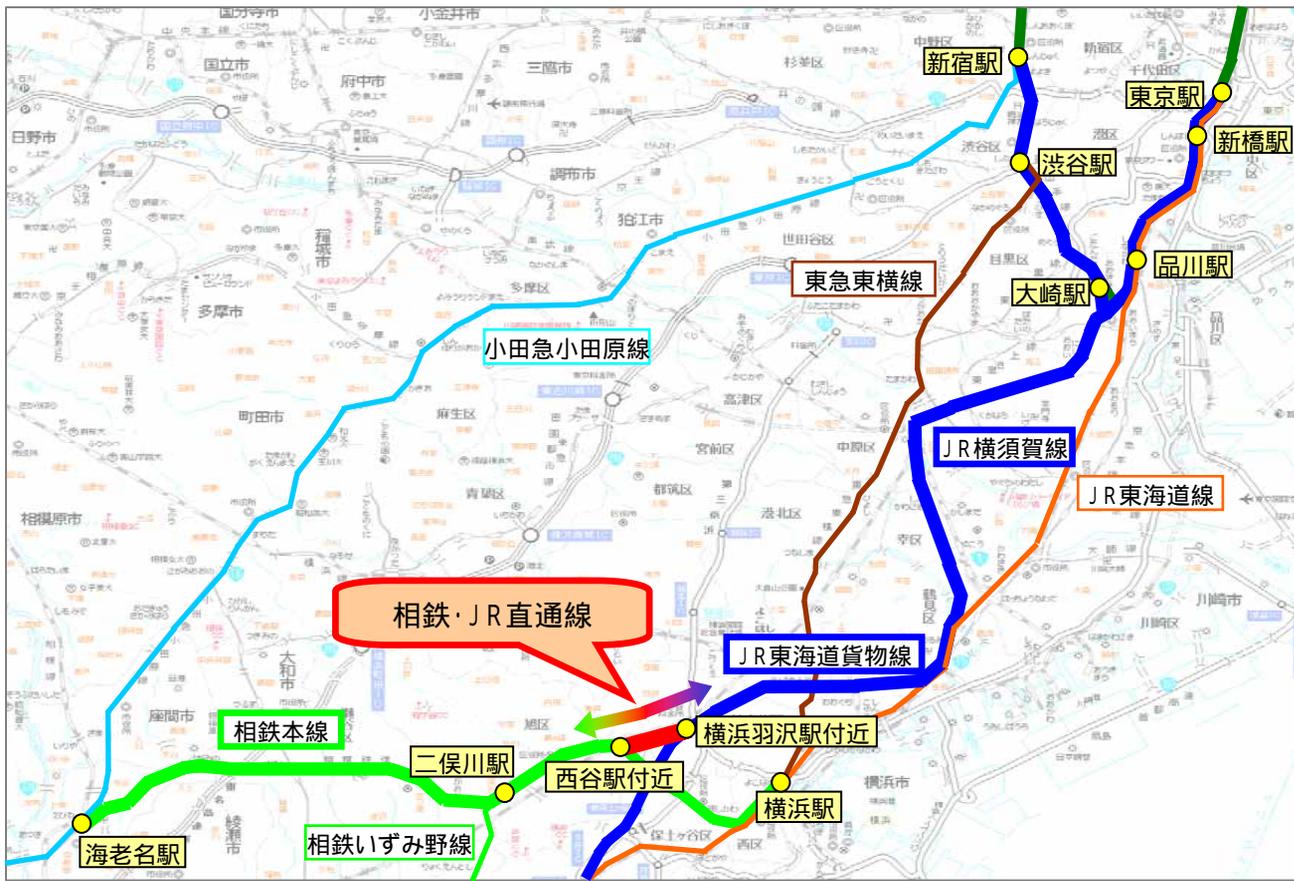
整備前



整備後



# 相鉄・JR直通線の整備



## 1. 事業概要

相模鉄道本線（西谷駅付近）とJR東海道貨物線（横浜羽沢駅付近）との間を連絡する路線を整備し、神奈川県中央部と東京都心との間のアクセスの向上を図る。

## 2. 計画概要

〔 構想申請 平成18年5月25日  
構想認定 平成18年6月9日 〕

### (1) 整備区間

相模鉄道本線西谷駅付近～  
JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近  
約2.7km

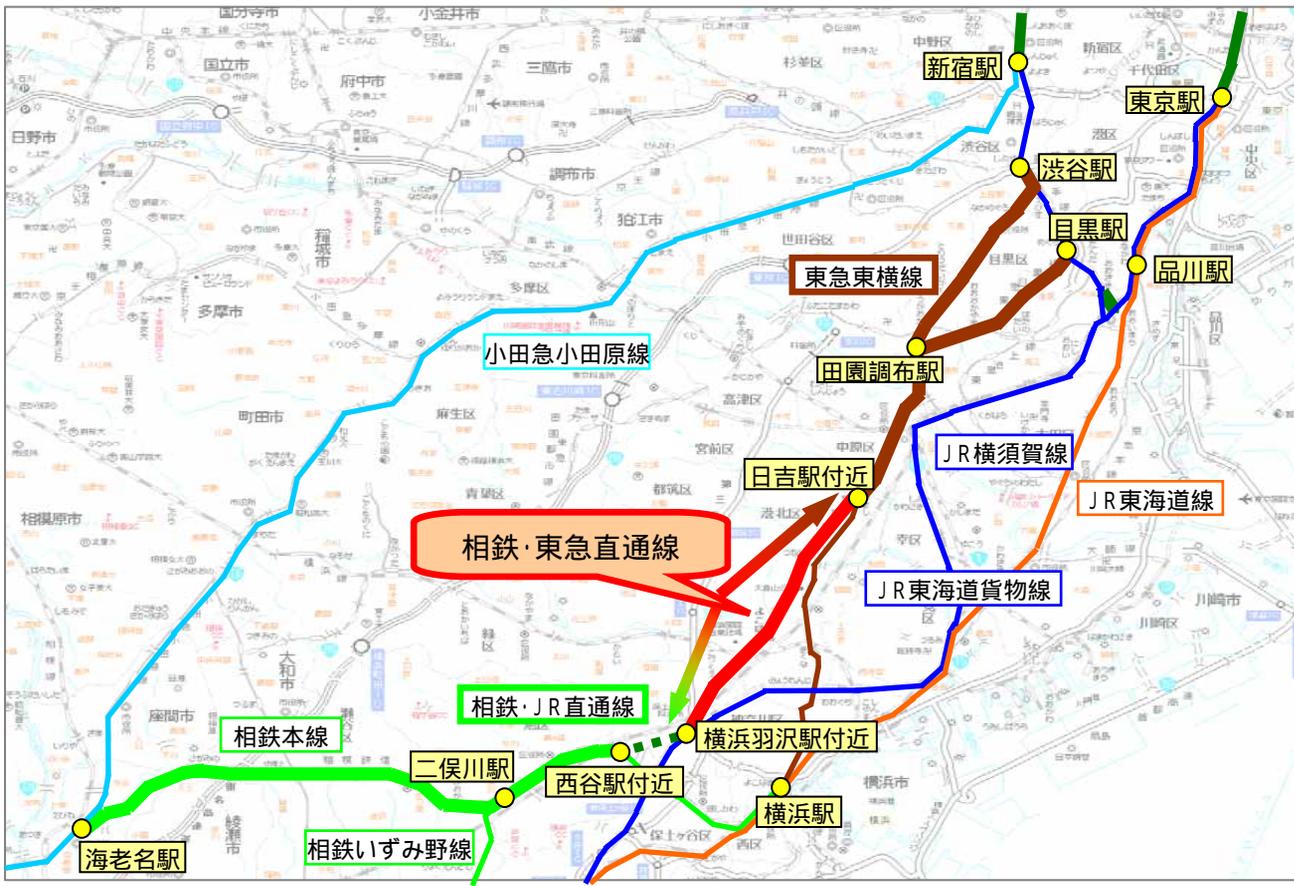
### (2) 概算事業費

約683億円

### (3) 整備期間

平成18年度～平成26年度

# 相鉄・東急直通線の整備



1. 事業概要
 

相鉄・JR直通線（横浜羽沢駅付近）と東急東横線（日吉駅付近）との間を連絡する路線を整備し、神奈川県中央部と東京都心との間のアクセスの向上を図る。
2. 計画概要
 

[ 構想申請 平成18年5月25日 ]

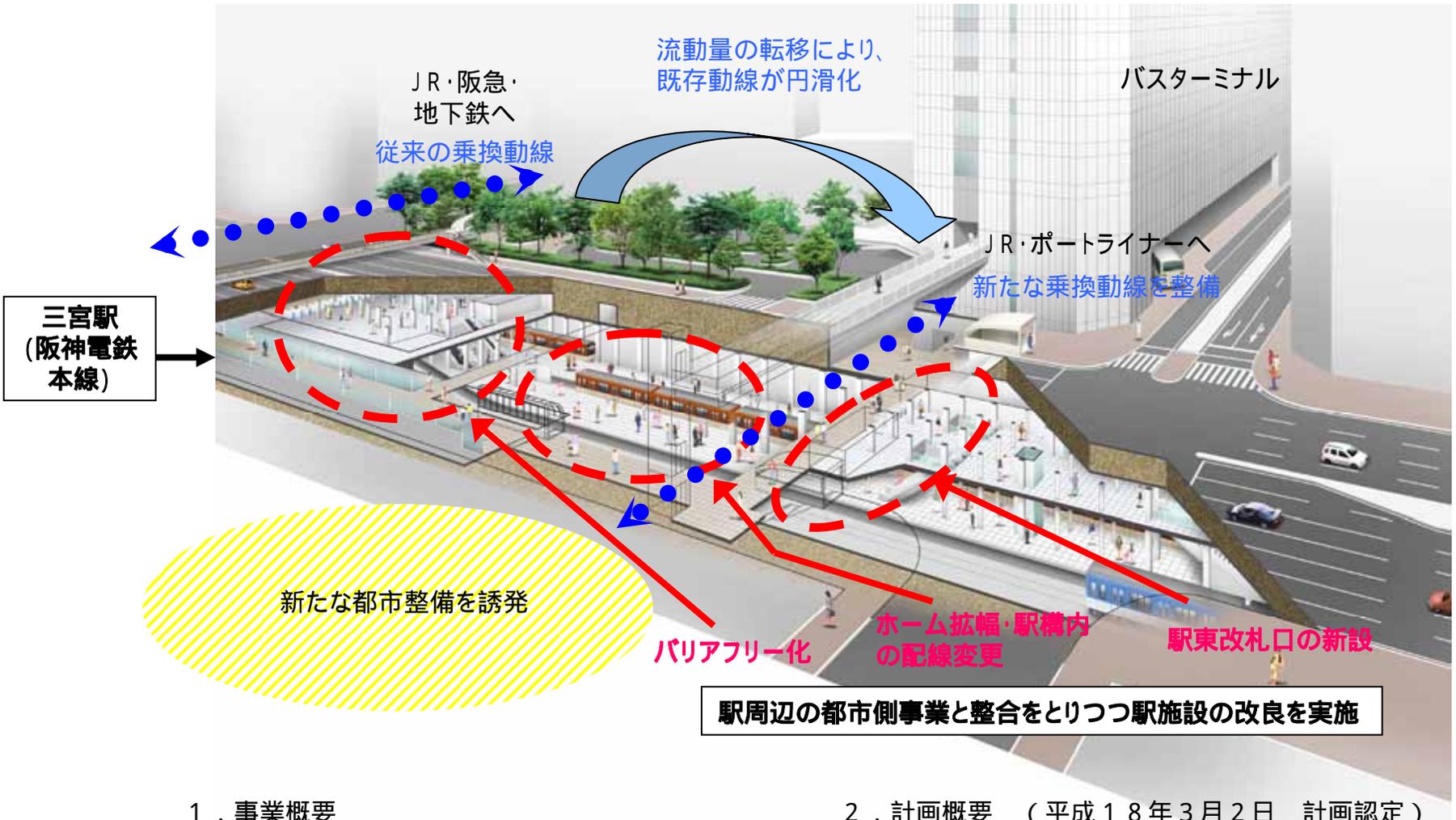
  - (1) 整備区間
 

JR・相鉄直通線横浜羽沢駅付近  
～ 東急東横線日吉駅付近  
約10.0 km
  - (2) 概算事業費
 

約1,957億円
  - (3) 整備期間
 

平成19年度～平成30年度

# 三宮駅の整備



## 1. 事業概要

三宮駅（阪神電鉄本線）において、駅施設の改良（駅東改札口の新設、ホーム拡張、駅構内の配線変更、バリアフリー化等）を、駅周辺の都市側事業と整合をとりつつ実施し、駅施設の利用円滑化と交通結節機能の高度化を図る。

## 2. 計画概要（平成18年3月2日 計画認定）

- (1) 整備対象駅 三宮駅（阪神電鉄本線）
- (2) 概算事業費 130億円
- (3) 工事期間 平成17年度～平成24年度

# 北勢線の乗継円滑化（西桑名駅）

## 1. 事業概要

三岐鉄道北勢線の高速化事業と併せて、自由通路や駅前広場の再整備と一体的に西桑名駅のホーム・駅舎の移設等を行うことにより、桑名駅（近鉄名古屋線・養老線、J R 関西本線）との乗継負担の軽減を図る。

## 2. 総事業費

約 2 億円

## 3. 事業期間

平成 18 ~ 20 年度

## 4. 平成 18 年度予算額

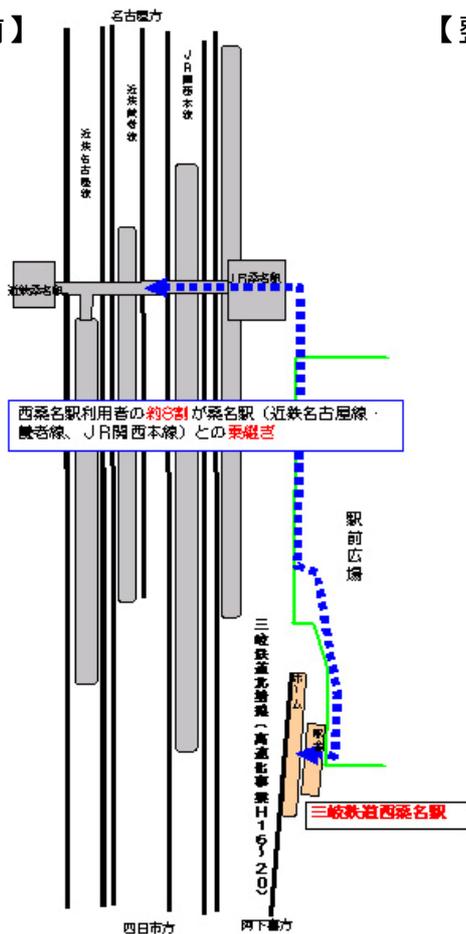
4 百万円（事業費： 20 百万円）

## 5. 概要図

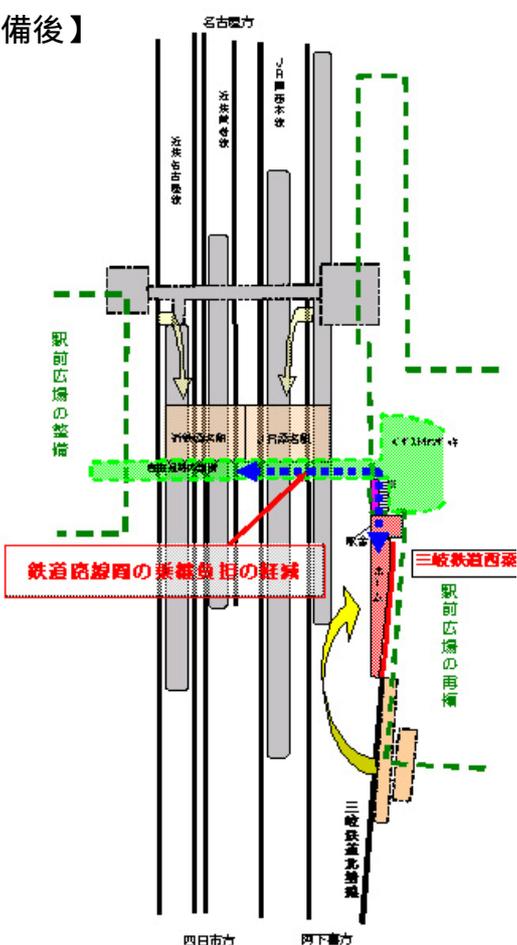
【路線図】



【整備前】



【整備後】



# 鉄道とバスとの乗継円滑化（広島電鉄 平良駅）

## 1. 事業概要

交通広場の整備と併せて、鉄道のホームの改良等を行うことにより、鉄道とバスとの間の乗継負担の軽減を図る。

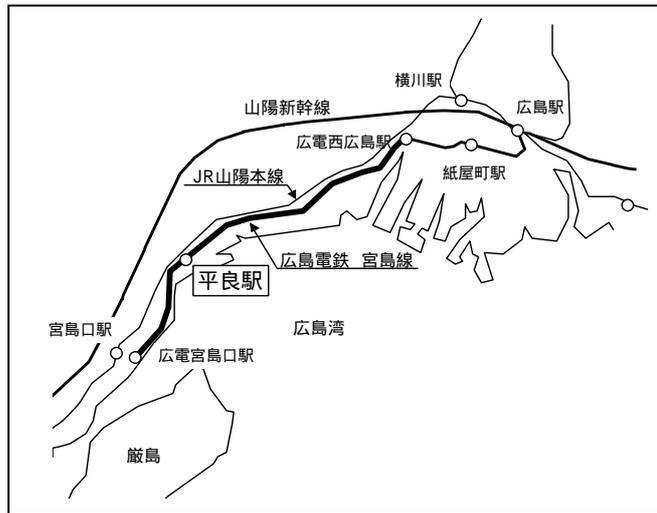
2. 事業期間 平成16～17年度

3. 平成17年度予算額 事業費： 15百万円（国費 3百万円）

4. 事業費 総事業費： 約40百万円（国費 約8百万円）  
（乗継円滑化事業補助対象分）

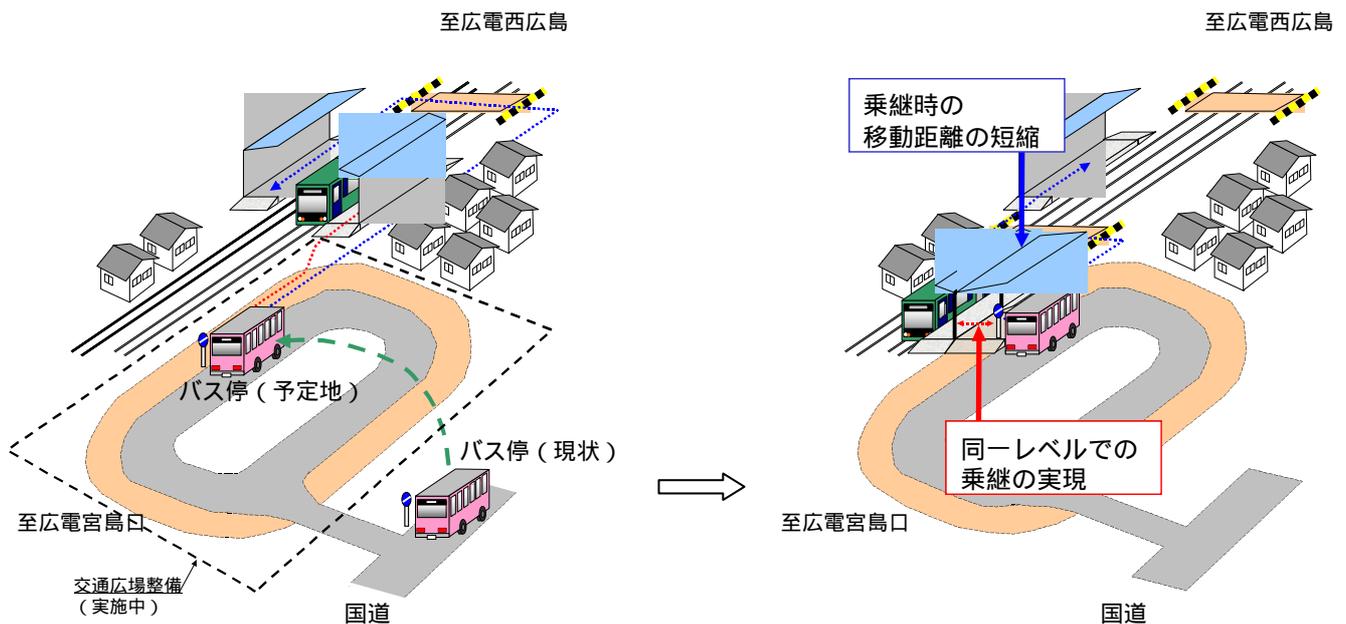
## 5. 概要図

【広島電鉄 路線図】



【整備前】

【整備後】



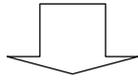
# 再生計画の事例

## (上信電鉄上信線再生計画)

### 現状及び課題

輸送量：漸減

施設：老朽化（軌道、枕木、変電設備、車両等）  
により、収入減、運営コスト増嵩傾向の見込み



沿線住民の足を確保するため、継続的な施設の改良によるコスト削減と旅客増加策が必要。

### 再生・整備の目的及び基本的方向

#### 目的

#### 1. 運行コストの削減

- ・施設の更新による保守の合理化（軌道、車両、変電所）

#### 2. 利便性・魅力向上による旅客増加策

- ・駅舎・車両の改良、バリアフリー化による利便性向上
- ・沿線イベント（沿線植栽、ハイキング、シーメンス機関車運転等）の実施による集客

#### 再生・整備の基本的な方向性（中長期的ビジョン等）

短期：駅施設・車両の改良

中期：施設更新による保守の合理化

長期：新規施策の検討（ICカード化等：JRとの乗継利便向上）



車両の更新・改良



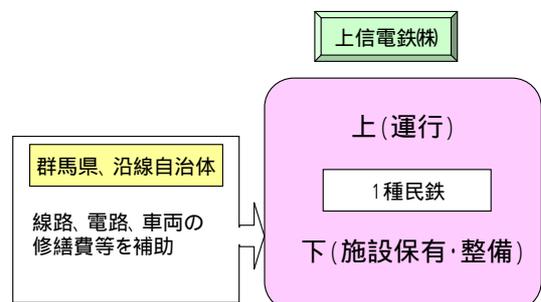
駅施設の改良

### 再生の具体的効果

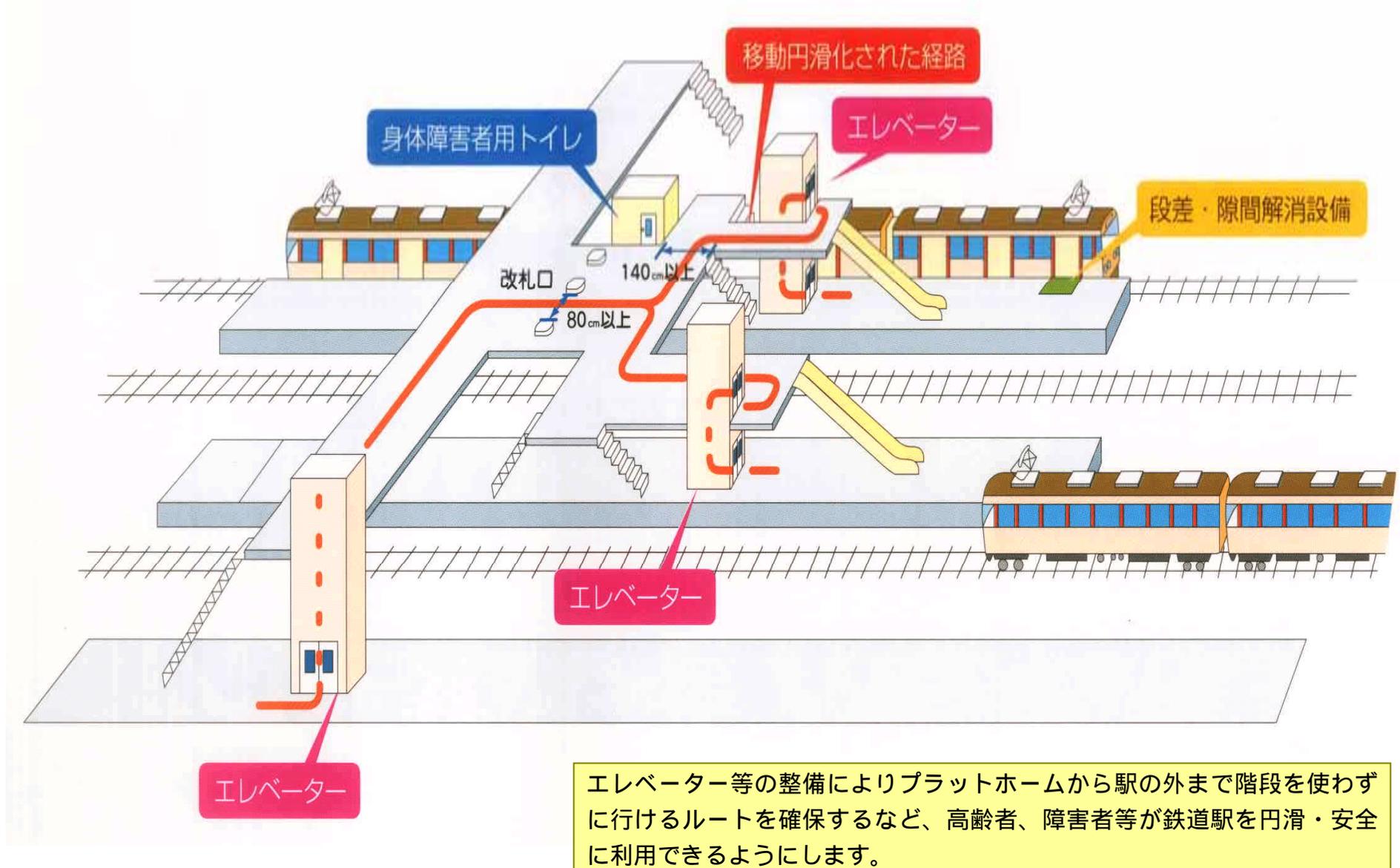
- ・利便性・魅力向上による増客・増収効果。
- ・設備の近代化による経費節減効果。

### 関係自治体の支援

近代化補助の事業者負担分及び線路、電路、車両の修繕費等を群馬県、沿線自治体で補助。



## 鉄道駅におけるバリアフリー化のイメージ

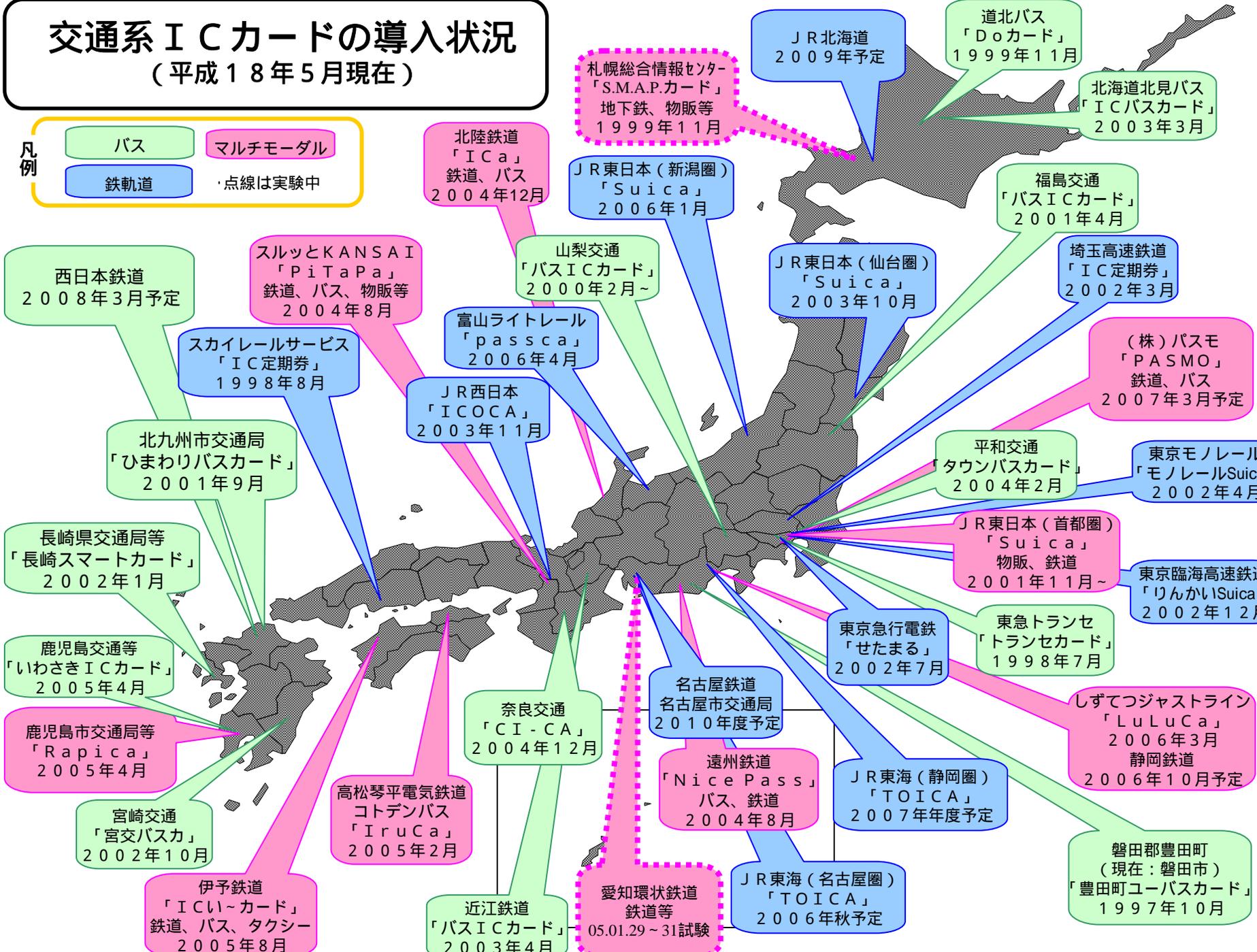


# 交通系ICカードの導入状況 (平成18年5月現在)

凡例

バス  
鉄軌道

マルチモーダル  
・点線は実験中



# モビリティ・マネジメントの事例

## 企業によるマイカー通勤の抑制 (トヨタ自動車:愛知県豊田市)

▶トヨタ自動車本社(愛知県豊田市)では、約28,000人の従業員が勤務しているが、朝夕の通勤時間帯の周辺道路渋滞が深刻化。

▶トヨタ自動車を中心とした交通事業者、行政との連携により、

・マイカー通勤自粛、徒歩、自転車、公共交通機関への転換の奨励

・名鉄豊田市駅からのシャトルバス運行

・最寄りの愛知環状鉄道の輸送力増強についての検討(17年度より近代化補助にて部分的複線化事業を実施)

等を実施。

▶2000人がマイカーから転換(うち800人がシャトルバス等の公共交通機関を利用)し、現在も継続中。



## 「鉄道でエコ キャンペーン」について

### 1. 目的

鉄道は、マイカーなどに比べてCO<sub>2</sub>排出量が極めて低く、環境に優しい交通機関であり、鉄道の利用が地球温暖化等の環境問題の改善につながることを広く国民に知ってもらうことにより、身近な環境対策として鉄道の利用を呼びかけていくこと。

### 2. 実施主体

国土交通省鉄道局、キャンペーン参加各鉄道事業者(約70社局)。

### 3. 実施期間

平成17年10月1日から。(平成17年10月1日から概ね6か月間は集中実施期間。)

### 4. 実施内容

国土交通省

- ・政府広報等を通じ、キャンペーン活動の国民への浸透を図る。

鉄道事業者

- ・鉄道業界全体の取組として、連携して広報活動等の取組を実施する。
- ・各鉄道事業者は、キャンペーン目的に沿った環境施策・利用促進施策を広く展開する。



## 鉄道事業者による「こども110番の駅」の全国的取組について

### 1. 目的

昨今、こどもが被害に遭う機会が多発している状況の中で、全国の多数の鉄道事業者が、より安全・安心な地域づくりに貢献するために共同で取り組むもの。(なお、関西地区及び一部の関東地区の鉄道事業者では従前から取り組んでいる。)

### 2. 実施内容

「こども110番の駅」ステッカーを見て、こどもが助けを求めてきた場合、こどもを保護し、こどもに代わって110番通報を行うなどの対応をとる。被害に遭ったときだけでなく、日頃から安全・安心への配慮を心がけ、安全・安心な地域づくりに貢献するとともに、こどもにとって楽しく、フレンドリーなやさしい駅を目指す。

### 3. 実施時期

平成18年4月1日から。

### 4. 実施駅

171社局、2,819駅。

### 5. 告知方法

実施駅では、改札口又は駅事務室付近に統一のステッカーを掲出する。また、実施に当たっては、共同で制作したポスターを、各社局の駅などに掲出し、告知する。



# 都市鉄道等利便増進法の基本的枠組み

## 基本方針

(国土交通大臣)

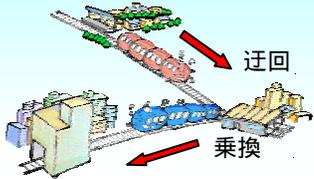
事業の意義：既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備

都市鉄道等の利便を増進

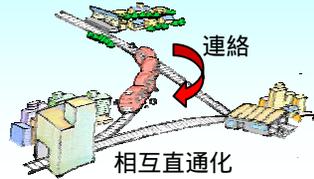
(その他、下記「速達性向上計画」及び「交通結節機能高度化計画」の作成に関する基本的事項等を規定)

### (速達性の向上)

路線間の接続が不十分で  
遠くの乗換駅へ迂回が必要



連絡線整備等により  
速達性を向上



## 速達性向上計画

- ・新たな「**受益活用型**」の上下分離方式  
(既存路線に発生する「受益」も活用した施設整備)
- ・鉄道の営業主と整備主体が共同で計画を策定  
(上記「受益」の額等は国が裁定)
- ・利用者や地域による提案を制度化

### (交通結節機能の高度化)

駅内外の一体性が不十分で  
円滑な移動が困難



駅内外の一体的整備により  
交通結節機能を高度化



## 交通結節機能高度化計画

- ・大規模ターミナルについて、都道府県が協議会を組織  
(市町村、鉄道事業者、駅周辺施設の整備者等が参加)
- ・上記「協議会」において、駅内外の一体的な整備計画を策定 (**鉄道と都市が連携**)
- ・利用者や地域による提案を制度化

## 計画認定

(国土交通大臣)

鉄道事業者の  
事業実施の促進

財政上・税制上の  
支援措置

都市計画事業等の  
事業実施の促進

# 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の 基本的枠組み

## 基本方針（主務大臣）

- ・ 移動等の円滑化の意義及び目標
- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針

## 基準適合義務等

以下の施設について、新設等の際し移動等円滑化基準に適合させる義務  
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・ 旅客施設及び車両等
- ・ 一定の道路（努力義務は全ての道路）
- ・ 一定の路外駐車場
- ・ 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- ・ 特別特定建築物（不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）  
(努力義務を新設)

特別特定建築物でない特定建築物（多数が利用する建築物）の建築等の際し  
移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

## 重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

### 住民等による基本構想の作成提案

#### 基本構想（市町村）

- ・ 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・ 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載

協議

#### 協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

#### 事業の実施

- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・ 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

#### 支援措置

- ・ 公共交通事業者等が作成する計画の認定制度
- ・ 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例

#### 移動等円滑化経路協定

重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

# 整備中の鉄道新線

(平成18年 4月 1日現在)

圏域	事業者名	路線名	区 間	建設扣	開業予定	備 考
仙台	仙台空港鉄道	仙台空港線	名 取～仙台空港	7.2	18年度	J R東北線と相互直通
	仙 台 市	東 西 線	動物公園～荒 井	14.4	27年度	
東京	横 浜 市	4 号 線	日 吉～中 山	13.1	19年度	東武東上線、西武池袋線及び 東急東横線と相互直通
	東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日 暮 里～見沼代親水公園	9.8	19年度	
	東京地下鉄	1 3 号 線	池 袋～渋谷	8.9	19年度	
	千葉都市モルル	1 号 線	県庁前～中央博物館・市立病院前	3.6	20年	
	成田高速鉄道アクセス (第三種鉄道事業)	成田高速鉄道アクセス線	印旛日本医大～成田空港 高速鉄道線接続点	10.7	22年度	第二種：京成電鉄 (京成本線、北総線並びに成田空港高速 鉄道線と接続)
京	名古屋市	6 号 線	野 並～徳 重	4.1	26年度	
大阪	大 阪 市	8 号 線	井高野～今 里	12.1	18年度	大阪市交中央線と相互直通  第二種：京阪電気鉄道 (本線と接続)  第二種：阪神電気鉄道 (西大阪線と接続) 近鉄奈良線と相互直通
	大阪高速鉄道	国際文化公園都市モルル線	阪大病院前～東センター	6.5	19年度	
	京 都 市	東 西 線	二 条～天神川	2.4	19年度	
	大阪外環状鉄道 (第三種鉄道事業)	大阪外環状線	久宝寺～放 出 放 出～新大阪	9.2 11.1	19年度 23年度	
	大阪港トランスポートシステム	北港テクノポート線	コスモスクエア～新桜島	7.3	20年度	
	中之島高速鉄道 (第三種鉄道事業)	中之島新線	天満橋～玉江橋	2.9	20年度	
	西大阪高速鉄道 (第三種鉄道事業)	西大阪延伸線	西九条～難 波	3.4	21年度	
計				126.7		

# 鉄軌道の廃止実績(平成6年度以降)

(平成18年6月1日現在)

年度	線名	会社名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
平成6年度	野上線	野上電気鉄道	日方～登山口	11.4	平6.4.1
	函館線	J R 北海道	砂川～上砂川	7.3	平6.5.16
	志度線	高松琴平電気鉄道	(現)瓦町～(新)瓦町	0.2	平6.7.31
	小坂線	小坂製錬	大館～小坂	22.3	平6.10.1
平成7年度	深名線	J R 北海道	深川～名寄	121.8	平7.9.4
平成8年度	東海道線	J R 東日本	品川～浜松町	3.7	平8.10.1
	片町線	J R 西日本	京橋～片町	0.5	平9.3.8
平成9年度	美称線	J R 西日本	南大嶺～大嶺	2.8	平9.4.1
	信越線	J R 東日本	横川～軽井沢	11.7	平9.10.1
	室蘭線	J R 北海道	東室蘭起点7.0キロ～室蘭	1.1	平9.10.1
	京津線	京阪電気鉄道	京津三条～御陵	3.9	平9.10.12
平成10年度	黒石線	弘南鉄道	川部～黒石	6.2	平10.4.1
平成11年度	美濃町線	名古屋鉄道	関～美濃	6.0	平11.4.1
	新潟交通線	新潟交通	東関谷～月潟	21.6	平11.4.5
	蒲原鉄道線	蒲原鉄道	五泉～村松	4.2	平11.10.4
平成12年度	北九州線	西日本鉄道	黒崎駅前～折尾	5.0	平12.11.26
	東海道本線西名古屋港線	J R 東海	名古屋貨物ターミナル～西名古屋港	5.6	平13.3.31
	向ヶ丘遊園モノレール線	小田急電鉄	向ヶ丘遊園～向ヶ丘遊園正面前	1.1	平13.2.1
平成13年度	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	平13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	平13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	平13.10.1
	谷汲線	"	黒野～谷汲	11.2	平13.10.1
	八百津線	"	明智～八百津	7.3	平13.10.1
	竹鼻線	"	江吉良～大須	6.7	平13.10.1
平成14年度	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	平14.4.1
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	平14.8.1
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	平14.10.21
	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	平14.5.26
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	平15.1.1
	小牧線	名古屋鉄道	味鋤～上飯田	2.0	平15.3.27
平成15年度	ドリームランド線	ドリーム開発	大船～ドリームランド	5.3	平15.9.18
	可部線	J R 西日本	可部～三段峡	46.2	平15.12.1
	東横線	東京急行電鉄	横浜～桜木町	2.0	平16.1.31
平成16年度	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	平16.4.1
	"	"	猿投～西中金	8.6	平16.4.1
平成17年度	揖斐線	名古屋鉄道	忠節～黒野	12.7	平17.4.1
	美濃町線	"	徹明町～関	18.8	平17.4.1
	田神線	"	田神～競輪場前	1.4	平17.4.1
	岐阜市内線	"	岐阜駅前～忠節	3.7	平17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	平17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	平17.4.1
平成18年度	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	北見～池田	140.0	平18.4.21

(注)未開業線の廃止、整備新幹線の開業に伴う並行在来線の経営分離に係るもの、運営方式の変更(上下分離)に伴うもの等は除外している。