

2. 鉄道分野における新たな社会資本整備重点計画（案）

42のプログラムとそれらを実現するための鉄道分野の施策(案)

番号	プログラム
1	水害に強い国土づくり・まちづくりを行う ①鉄道の防災・減災対策
2	地震に強い国土づくり・まちづくりを行う ①鉄道の防災・減災対策
3	土砂災害に強い国土づくりを行う ①鉄道の防災・減災対策
4	雪害に強い国土づくり・まちづくりを行う ①鉄道の防災・減災対策
5	地震、火災の発生時に大きな被害が発生しうる古い住宅地の危険を解消する
6	大災害発生時の広域的な救援活動、応急対策支援等が円滑に行われるようにする ⑤貨物鉄道ネットワークの充実
7	温暖化により激甚化する災害(高潮、ゲリラ豪雨等)に適応した国土づくり・まちづくりを行う
8	我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する
9	海域の利用・保全を図る
10	我が国のエネルギーを安定的に確保・供給する
11	社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ転換する ②鉄道の安全対策 ⑥地域鉄道の活性化・維持再生
12	温室効果ガスの削減等により地球温暖化を防止する ③幹線鉄道ネットワークの充実 ④都市鉄道ネットワークの充実 ⑤貨物鉄道ネットワークの充実 ⑥地域鉄道の活性化・維持再生 ⑨鉄道システムの海外展開の推進
13	生物多様性を保全する
14	循環型社会を実現する
15	健全な水循環を確保する
16	美しい自然環境の保全・再生を図る
17	交通事故のない社会を目指す ②鉄道の安全対策
18	空と海の安全を守る
19	渋滞にイライラしたり時間の浪費なく目的地に行けるようにする ④都市鉄道ネットワークの充実
20	歩いて暮らせるまちづくりを推進する ④都市鉄道ネットワークの充実
21	通勤や通学が便利になる ④都市鉄道ネットワークの充実 ⑥地域鉄道の活性化・維持再生 ⑦鉄道駅の利便性・機能の向上
22	都市における良好な生活環境を確保する ④都市鉄道ネットワークの充実 ⑦鉄道駅の利便性・機能の向上
23	日常の良好な生活環境を確保する

番号	プログラム
	④都市鉄道ネットワークの充実 ⑦鉄道駅の利便性・機能の向上
24	安全で美しい農山漁村・中山間地を形成する
25	良好な景観の形成と水・緑豊かな環境を整備する
26	高齢者・障がい者等が安心して住み続けられる社会をつくる
27	高齢者・障がい者等が安全にかつ安心して外出したり移動できる社会にする ④都市鉄道ネットワークの充実 ⑥地域鉄道の活性化・維持再生 ⑧鉄道技術・サービスの高度化
28	安心して子供を生み、育てることができる社会にする ⑧鉄道技術・サービスの高度化
29	不自由せず良質な水が利用できる
30	地域間の連携を促進し、交流人口の増加や二地域居住を推進する ③幹線鉄道ネットワークの充実 ⑥地域鉄道の活性化・維持再生
31	施設の効率的な利活用を通じ、地域の課題解決等を図る ⑥地域鉄道の活性化・維持再生
32	帰省や旅行、出張などで快適に目的地まで行ける ③幹線鉄道ネットワークの充実 ④都市鉄道ネットワークの充実
33	外国人観光旅客の来訪を促進する ③幹線鉄道ネットワークの充実 ④都市鉄道ネットワークの充実 ⑦鉄道駅の利便性・機能の向上
34	地域の特性を生かした魅力ある観光地を形成する ⑥地域鉄道の活性化・維持再生
35	大都市の国際競争力を強化する ③幹線鉄道ネットワークの充実 ④都市鉄道ネットワークの充実 ⑦鉄道駅の利便性・機能の向上
36	東アジアネットワーク型の産業構造下において我が国産業を強化する ④都市鉄道ネットワークの充実 ⑤貨物鉄道ネットワークの充実
37	効率的でシームレスな物流網を構築する ⑤貨物鉄道ネットワークの充実
38	我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が、海外において大きなプレゼンスを発揮させる ⑨鉄道システムの海外展開の推進
39	少子高齢化が進む地方のポテンシャルを引き出し、にぎわいや新たな活力を生み出す ⑥地域鉄道の活性化・維持再生
40	工場や大学の進出などで雇用拡大・文化交流が推進する
41	生鮮食品など地域の資源・商品が消費地に安く早く届けられるようになる ⑤貨物鉄道ネットワークの充実
42	「新しい公共」の考え方に基づく地域づくりを進める

42のプログラムを実現するための鉄道分野の施策・事業及びそれらのアウトプット目標(案)①

	施策・事業	アウトプット目標	現状値等
①鉄道の 防災・減災対策	<p>大規模地震等による被害の防止や軽減を図るため、東日本大震災による地震や津波の被害状況の検証結果を踏まえつつ、鉄道施設の耐震補強や津波対策等を推進する。</p> <p>特に、首都圏については、災害により鉄道ネットワークが停止すると経済社会への影響が甚大となることから、首都圏における鉄道の防災・減災対策に関する調査を実施するほか、重点的に防災・減災対策を推進する。</p>	<p><u>平成27年度末までに、主要なターミナル駅※の耐震化を概ね100%実施</u></p> <p>※乗降客数が1日1万人以上の駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅(小田急本厚木駅、近鉄四日市駅、京阪深草駅、遠州鉄道新浜松駅等)</p> <p>東海・東南海・南海地震及び首都直下地震の想定地域等における橋りょう及び高架橋の耐震化を推進</p>	<p>平成22年度における主要ターミナル駅の耐震化率49% (131駅/268駅)</p> <p>【参考】 1駅当たり(平成23年度実施箇所の平均)の事業費約350百万円(うち国費約120百万円)</p>

42のプログラムを実現するための鉄道分野の施策・事業及びそれらのアウトプット目標(案)②

	施策・事業	アウトプット目標	現状値等
②鉄道の安全対策	<p>安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故を未然に防止するとともに、ホーム上や踏切における事故を防止するため、運転保安設備の整備、鉄道交通の安全に関する知識の普及、鉄道事業者に対する保安監査、踏切事故防止対策等を実施する。</p>	<p>平成28年6月末までに、<u>速度制限機能付きATS等を対象曲線部等</u>※¹において<u>100%整備</u></p> <p>※1脱線のおそれのある曲線部等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区又は運転速度が100km/hを超える車両が走行する線区の施設</p> <p>平成28年6月末までに、<u>運転士異常時列車停止装置及び運転状況記録装置を対象車両</u>※²に<u>100%導入</u></p> <p>※2同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両</p> <p>平成27年までに、<u>踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減</u></p> <p><u>1日平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅</u>※³について、<u>原則としてホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックを優先的かつ速やかに整備</u></p> <p>※3東武川越駅、茅ヶ崎駅、新京成松戸駅等</p>	<p>平成22年度における速度制限機能付きATS等整備率 曲線部93% (2,398/2,580箇所) 分岐部61% (3,601/5,864箇所) 終端部91% (473/518箇所)</p> <p>平成22年度における運転士異常時列車停止装置導入率90% (16,877/18,826車両)</p> <p>平成22年度における運転状況記録装置導入率75% (15,126/20,161車両)</p> <p>平成22年度における踏切事故件数303件</p> <p>【参考】 1箇所当たり(過去5年程度の平均)の遮断機及び警報機の整備費用約10百万円</p> <p>平成22年度における1日平均利用者数10万人以上の鉄軌道駅のホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備率27% (63/235駅)</p> <p>【参考】 例：高田馬場駅のホーム改良を含めたホームドア設置の事業費約12億円(うち国費約4億円)</p>

42のプログラムを実現するための鉄道分野の施策・事業及びそれらのアウトプット目標(案)③

	施策・事業	アウトプット目標	現状値等
<p>③幹線鉄道ネットワークの充実</p>	<p>広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化を図るため、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備を進める。特に、建設中の区間については、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。</p> <p>また、我が国の三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を維持・強化するため、中央新幹線の着工に必要な手続等を着実に進める。</p> <p>さらに、新幹線と在来線が連携した幹線鉄道ネットワークが全体として高い機能を発揮するため、在来幹線鉄道等の高速化を推進する。</p>	<p>平成27年度末までに、<u>新幹線路線を2,765kmに延伸</u></p> <p>また、<u>新幹線鉄道規格新線※の整備を行っている九州新幹線武雄温泉・諫早間44.8km</u>については、平成20年3月の認可から概ね10年程度で完成予定</p> <p>※構造物等は新幹線規格であるが、軌道幅を狭軌とし、在来線直通の走行を可能とする路線</p> <p>平成26年に、<u>中央新幹線※東京都・名古屋市間を着工</u></p> <p>※走行方式は超電導磁気浮上方式</p> <p>平成27年度までに、<u>5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長を〇kmに延伸</u></p>	<p>平成22年度における新幹線路線延長2,388km</p> <p>【参考】 例：九州新幹線博多・新八代間121kmの事業費8,920億円(平成20年4月価格)</p> <p>平成22年度における5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長15,700km</p> <p>【参考】 JR全線約20,000km</p>
<p>④都市鉄道ネットワークの充実</p>	<p>所要時間の短縮や乗換回数の削減を図るため相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用するための連絡線の整備や相互直通化のほか、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進するとともに、慢性的な列車遅延や輸送障害に対処するための施設整備等を図る。</p> <p>また、大都市の国際競争力を維持・強化していくため、国際拠点空港へのアクセス改善方策等に関する調査を実施する。</p>	<p>平成31年度までに、運輸政策審議会答申第18号及び東北地方交通審議会平成11年答申に盛り込まれている路線並びに近畿地方交通審議会答申第8号における事業中路線のうち、<u>現在整備中の路線38.2kmを整備</u></p>	<p>平成22年度における東京圏、大阪圏及び仙台圏の営業路線275.9km</p> <p>【参考】 例：相鉄・JR直通線10kmの事業費約683億円(うち国費約228億円) 例：仙台市東西線14.4kmの事業費約2,735億円(うち国費約603億円)</p>

42のプログラムを実現するための鉄道分野の施策・事業及びそれらのアウトプット目標(案)④

	施策・事業	アウトプット目標	現状値等
<p>⑤貨物鉄道ネットワークの充実</p>	<p>荷主ニーズに合致した輸送を提供することにより、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進するため、輸送力増強に資するコンテナホームの延伸等インフラ整備、老朽車両の更新等を通じた輸送の安定・高速・大量化、大型コンテナの導入、リードタイムの短縮等によるサービス水準の向上等を推進する。</p>	<p>平成24年度末までに、<u>E&S方式の貨物駅</u>※を29駅に増加</p> <p>※荷役線を経由せずに、本線においてコンテナの積卸しが可能な駅</p> <p>中長距離の陸上貨物輸送における鉄道貨物輸送のシェアを拡大</p>	<p>平成23年度におけるE&S方式の貨物駅数27駅</p> <p>平成19年度の500km以上の陸上貨物輸送における鉄道貨物輸送のシェア約11%</p>
<p>⑥地域鉄道の活性化・維持再生</p>	<p>地域鉄道を取り巻く厳しい状況を踏まえ、潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域鉄道の活性化・維持再生を図るため、運行本数の増加のための行違設備の整備、新駅の設置等地域のニーズに応じた利便性向上に向けた取組みを推進する。</p> <p>中小鉄道事業者の技術力の維持・継承を図るため、鉄道事業者間において鉄道技術者の育成及び車両・設備の維持管理の効率化に必要な協力・支援を行うための体制を構築する。</p>	<p>平成26年度までに、<u>地域鉄道事業者が地方公共団体と連携し、鉄道を活性化するために策定する計画</u>※の策定割合を概ね80%に向上</p> <p>※再生計画、LRT整備計画又は地域公共交通総合連携計画</p> <p>平成24年度までに、<u>各地方運輸局管内において、関係者による意見交換等中小鉄道事業者の技術力の維持・継承に向けた取組み</u>に着手</p>	<p>平成22年度における3計画の策定割合75%</p> <p>平成23年9月現在、全国9運輸局中7運輸局管内において着手済</p>

42のプログラムを実現するための鉄道分野の施策・事業及びそれらのアウトプット目標(案)⑤

	施策・事業	アウトプット目標	現状値等
⑦鉄道駅の 利便性・機能の 向上	<p>鉄道利用者の利便の向上を図るため、鉄道相互間等の乗継円滑化、ホームの増設・拡幅、まちづくりと一体となった鉄道駅の改善等を推進する。</p> <p>また、人にやさしく活力ある都市の実現を目指し、地域のニーズに適合した生活支援機能を付与する鉄道駅空間の高度化を推進する。</p>	<p>平成28年度までに、<u>約8駅において改善を実施</u></p>	<p>平成22年度までに改善済の駅16駅</p> <p>【参考】 例：京成日暮里駅整備の事業費224億円（うち国費45億円）</p>
⑧鉄道技術・サービスの 高度化	<p>高齢者、障害者等の利便の向上及び安全の確保を図るため、高齢者、障害者等が日常生活において利用する鉄軌道駅及び鉄軌道車両について、総合的なバリアフリー化を推進する。</p> <p>また、鉄道利用者の利便の向上を一層図るため、ICカードシステムの導入及びその相互利用を推進する。</p> <p>さらに、安全で環境に優しい鉄道輸送を実現するため、鉄道の技術開発を推進する。</p>	<p>平成32年度までに、<u>1日平均利用者数3,000人以上の鉄軌道駅を原則として全てバリアフリー化</u></p> <p>平成32年度までに、<u>約70%の鉄軌道車両をバリアフリー化</u></p> <p><u>1日平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅※については、原則としてホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックを優先的かつ速やかに整備</u></p> <p>※東武川越駅、茅ヶ崎駅、新京成松戸駅等</p>	<p>平成22年度における1日平均利用者数5,000人以上の鉄軌道駅のバリアフリー化85%</p> <p>【参考】 例：相対式ホームの跨線橋にエレベーターを2基設置する際の事業費約2億円（うち国費約0.66億円）</p> <p>平成22年度における鉄軌道車両のバリアフリー化50%</p> <p>平成22年度における1日平均利用者数10万人以上の鉄軌道駅のホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備率27%（63/235駅）</p> <p>【参考】 例：高田馬場駅のホーム改良を含めたホームドア設置の事業費約12億円（うち国費約4億円）</p>

42のプログラムを実現するための鉄道分野の施策・事業及びそれらのアウトプット目標(案)⑥

	施策・事業	アウトプット目標	現状値等
⑨鉄道システムの海外展開の推進	<p>我が国鉄道システムの海外展開を推進するため、政治のリーダーシップにより官民一体となったトップセールスを展開するとともに、関係省庁と連携した公的金融により、我が国企業の海外展開を支援する。</p> <p>また、我が国の鉄道技術・規格の国際標準化に向けた取組みを推進するほか、官民連携により案件形成を支援するとともに、海外鉄道案件に対する発注コンサルティング能力の育成・確保に取り組む。</p>	<p>世界市場における我が国の鉄道産業のシェアを拡大</p>	<p>平成19年の鉄道車両等※の世界市場における我が国のシェア11%</p> <p>※鉄道車両、鉄道車両部品及び信号保安装置</p>