

平成24年度

鉄道局関係予算概要

平成24年1月

国土交通省鉄道局

目 次

平成24年度鉄道局関係予算事業費・国費総括表	1
平成24年度鉄道局関係予算における主要施策	3
I 東日本大震災からの復興等の推進と安全・安心の確保	
1. 被災した沿岸鉄道等の復旧・復興	5
2. 鉄道の安全対策の強化 (耐震対策、防災・減災対策調査、鉄道防災、老朽化対策、踏切事故対策、技術開発(ホームドアなど))	6
II インフラ整備による都市の国際競争力強化と地域の活性化	
1. 高速鉄道ネットワークの整備 (1) 整備新幹線の整備の推進 (2) 中央新幹線に関する調査	11 16
2. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上 (1) 都市鉄道ネットワークの改善 (2) 大規模な輸送障害への対策の推進 (3) 鉄道駅の総合的な改善及び乗継円滑化	17 21 22
3. 地域鉄道の活性化と安全の確保 (1) 地域鉄道の安全な輸送の維持 (2) 地域鉄道の利便性の向上(コミュニティ・レール化)	24 25
4. 鉄道におけるバリアフリー化の推進	26
III 持続可能な低炭素型社会の構築	
1. 輸送力増強による貨物鉄道の利用促進	27
2. 環境性能向上に資する鉄道の技術開発	27
IV 科学技術による新成長戦略の推進	
鉄道システム・技術の海外展開	28

平成24年度鉄道局関係予算事業費・国費総括表

区 分	事 業 費			24年度予算額 (C)
	24年度予算額 (A)	23年度予算額 (B)	倍 率 (A/B)	
【公共事業関係費】				
[新幹線]				
1. 整備新幹線整備事業費補助	309,500	295,000	1.05	70,600
[都市・幹線鉄道]				
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	66,284	49,824	1.33	23,080
3. 都市鉄道整備事業費補助 地下高速鉄道	14,700	2,550	5.76	4,900
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	44,095	41,559	1.06	16,436
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	5,160	3,280	1.57	950
6. 鉄道防災事業費補助	1,366	1,430	0.96	300
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	713	755	0.94	411
	250	250	1.00	83
小 計	375,784	344,824	1.09	93,680
【その他事項経費】				
1. 鉄道技術開発費補助金	1,744	2,460	0.71	646
・超電導技術高度化等	1,068	1,669	0.64	308
・一般鉄道	676	791	0.85	338
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	7,020	2,700	2.60	7,020
・未着工区間における設計施工法等調査等	833	833	1.00	833
・軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発	6,187	1,867	3.31	6,187
3. 鉄道施設安全対策事業費等補助金	7,357	2,709	2.72	3,180
・災害復旧	4,772	272	17.54	2,318
・鉄道施設の耐震対策	2,585	2,437	1.06	862
4. 踏切保安設備整備費補助金	272	383	0.71	107
5. 新線調査費等補助金	-	-	-	56
6. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-	77
7. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-	202
8. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-	50
9. 鉄道防災対策調査委託費	-	-	-	30
10. 経済協力調査委託費	-	-	-	58
小 計	16,393	8,252	1.99	11,425
合 計	392,177	353,076	1.11	105,105
〈関連事項〉地域公共交通確保維持改善事業				33,152

(注) 「復旧・復興」は、「東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費」の予算額であり、
 鉄道施設安全対策事業費等補助金の災害復旧 国費2,250百万円、〈関連事項〉地域公共
 交通確保維持改善事業 国費2,574百万円は、復興庁計上分である。

(注) 【その他事項経費】の小計は、旅費、庁費類の一般事務費等を含んでいない。

(注) 端数処理により計は、一致しない場合がある。

(単位：百万円)

国		費		備 考										
うち 「日本再生重点 化措置」	うち 「復旧・復興」	23年度予算額 (D)	倍 率 (C/D)											
0	0	70,600	1.00	<p>[平成24年度鉄道局関係財政投融资計画等総括表]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>機関名</th> <th>区分</th> <th>平成24年 度予算額</th> <th>平成23年 度予算額</th> <th>平成24年度の 概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)</td> <td>—</td> <td>379 億円</td> <td>336 億円</td> <td>○民鉄線の建設及び大改良 ○民鉄線の建設資金借入率40%、借換100%</td> </tr> </tbody> </table>	機関名	区分	平成24年 度予算額	平成23年 度予算額	平成24年度の 概要	鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	—	379 億円	336 億円	○民鉄線の建設及び大改良 ○民鉄線の建設資金借入率40%、借換100%
機関名	区分	平成24年 度予算額	平成23年 度予算額		平成24年度の 概要									
鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	—	379 億円	336 億円		○民鉄線の建設及び大改良 ○民鉄線の建設資金借入率40%、借換100%									
8,785	0	23,546	0.98											
0	0	850	5.76											
8,785	0	21,120	0.78											
0	0	782	1.21											
0	0	300	1.00											
0	0	411	1.00											
0	0	83	1.00											
8,785	0	94,146	1.00											
0	0	927	0.70											
0	0	531	0.58											
0	0	396	0.85											
6,187	0	2,700	2.60											
0	0	833	1.00											
6,187	0	1,867	3.31											
0	2,720	880	3.61											
0	2,250	68	34.09											
0	470	812	1.06											
0	0	149	0.72											
0	0	207	0.27											
0	0	96	0.80											
0	0	328	0.62											
0	0	125	0.40											
0	30	0	皆増											
0	0	58	1.00											
6,187	2,750	5,471	2.09											
14,972	2,750	99,617	1.06											
0	2,574	30,530												

平成24年度鉄道局関係予算の概要（主要施策別）

区 分	平成24年度予算額		事業概要等
	事業費	国 費	
	(百万円)	(百万円)	
東日本大震災からの復興等の推進と安全・安心の確保			
1. 被災した沿岸鉄道等の復旧・復興			
① 三陸鉄道の災害復旧	4,500	2,250	(復興庁計上)
② その他の鉄道の災害復旧	272	68	
2. 鉄道の安全対策の強化			
① 鉄道施設の耐震対策	2,585	862	3連動・首都直下地震等の大規模地震に備え、鉄道施設の耐震対策を推進
② 東日本大震災をふまえた鉄道の防災・減災対策に関する調査	-	30	
③ 鉄道防災	713	411	海岸等保全、落石・なだれ等対策及び青函トンネル改修
④ 鉄道インフラの老朽化対策	250	83	地域鉄道の橋りょうやトンネルなどの老朽化対策
⑤ 事故防止等のための踏切保安設備の緊急的整備	272	107	
⑥ 安全性向上に資する技術開発	676の内数	338の内数	鉄道における安全性や安定性の更なる向上を図るための技術開発を実施
インフラ整備による都市の国際競争力強化と地域の活性化			
1. 高速鉄道ネットワークの整備			
(1) 整備新幹線の整備の推進			
① 整備新幹線の着実な整備	309,500	70,600	
② 整備新幹線建設推進高度化	7,020	7,020	未着工区間における設計施工法等調査や軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発調査
③ 青函共用走行区間における貨物列車等の走行方式に関する検討調査	-	50の内数	
(2) 中央新幹線に関する調査	-	56の内数	
2. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上			
(1) 都市鉄道ネットワークの改善			
① 既存の都市鉄道網を活用した相互直通化	14,700の内数	4,900の内数	連絡線等の整備
② 地下高速鉄道ネットワークの充実	44,095の内数	16,436の内数	地下鉄の新線建設等
③ 貨物鉄道の旅客線化	5,160の内数	950の内数	

区 分	平成24年度予算額		事業概要等
	事業費	国 費	
	(百万円)	(百万円)	
(2) 大規模な輸送障害への対策の推進	44,095の内数	16,436の内数	相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化工事等
(3) 鉄道駅の総合的な改善及び乗継円滑化			
① 大都市のターミナル駅等の駅施設の 利用円滑化	14,700の内数	4,900の内数	駅周辺整備と一体的に行う駅整備による交通結節機能の 高度化
② 鉄道駅の総合的な改善	1,366	300	まちづくりと一体となった駅の総合的な改善や駅空間の 高度化
3. 地域鉄道の活性化と安全の確保			
(1) 地域鉄道の安全な輸送の維持	-	-	安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対す る支援を地域公共交通確保維持改善事業において実施
(2) 地域鉄道の利便性の向上(コミュニ ティ・レール化)	5,160の内数	950の内数	利用促進を図るべく、利便性向上のための施設整備を支 援
4. 鉄道におけるバリアフリー化の推進	-	-	駅のバリアフリー化、コミュニティ・ステーション化の推進に 係る施策を地域公共交通確保維持改善事業において実 施
持続可能な低炭素型社会の構築			
1. 輸送力増強による貨物鉄道の利用促進	5,160の内数	950の内数	隅田川駅の貨物列車長編成化及び列車増発のための整 備
2. 環境性能向上に資する鉄道の技術開発	676の内数	338の内数	節電・省エネ効果が期待される鉄道用蓄電池やエネル ギー効率の高い鉄道車両モーターの開発など、環境性能 向上に資する技術開発を推進
科学技術による新成長戦略の推進			
鉄道システム・技術の海外展開	-	1,113の内数	官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開を推進
その他			
1 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	77	
2 譲渡線建設費等利子補給金	-	202	
3 新線調査費等補助金	-	56	
4 鉄道整備等基礎調査委託費	-	50	

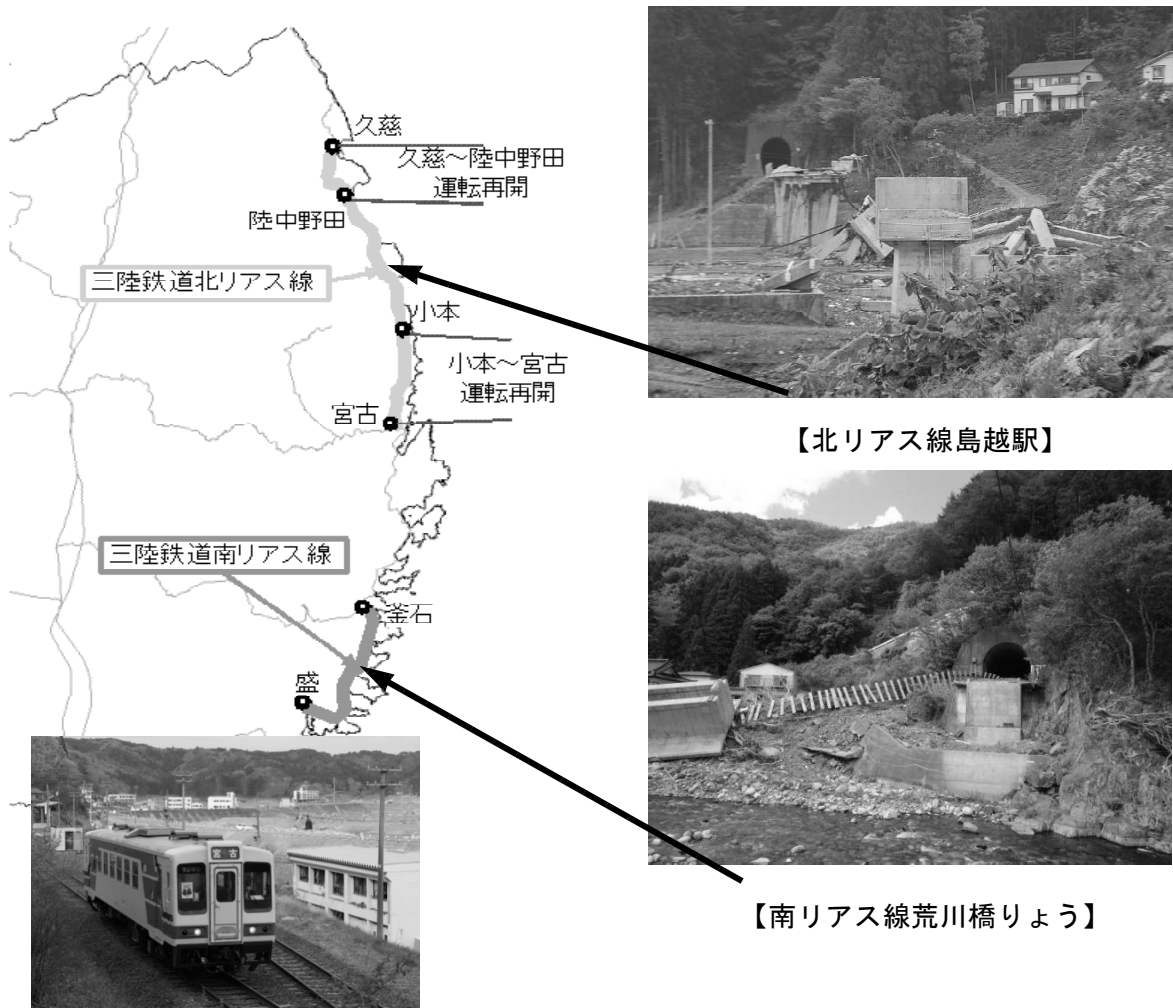
I 東日本大震災からの復興等の推進と安全・安心の確保

1. 被災した沿岸鉄道等の復旧・復興

① 三陸鉄道の災害復旧 [事業費：4,500百万円、国費：2,250百万円（復興庁計上）]

平成23年3月に発生した東日本大震災により甚大な被害を受けた三陸鉄道の災害復旧事業を引き続き実施し、平成26年4月頃の全線運行再開に向け、早期復旧を支援する。

【三陸鉄道 東日本大震災による被害と復旧状況】

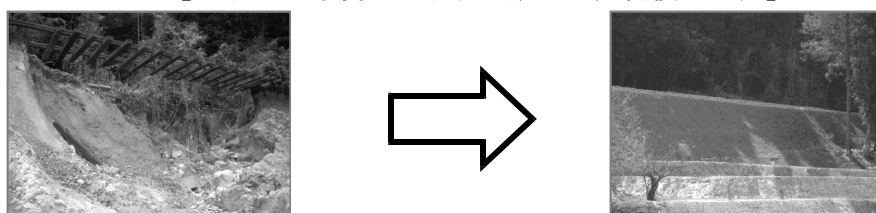


【運転再開した列車(北リアス線:小本～宮古間)】

② その他の鉄道の災害復旧 [事業費：272百万円、国費：68百万円]

経営の厳しい鉄軌道事業者が大規模災害を受けた場合、速やかな災害復旧を実施して運輸の安定及び民生の安全を確保する。

【平成22年度 平成筑豊鉄道の災害復旧の例】



2. 鉄道の安全対策の強化

① 鉄道施設の耐震対策

[事業費：2,585 百万円、国費：862 百万円]

○ 鉄道駅の耐震補強

東日本大震災発生時において、ターミナル駅については不特定多数の者が殺到し、一時避難場所として地震による被害を防ぐことの重要性が再認識されたことから、大規模地震に備え、1日当たりの乗降人員が1万人以上、かつ、複数路線が接続するなどの機能を有する主要な高架駅について、耐震補強の緊急的实施を図る。



【耐震化のイメージ】



東日本大震災発生直後の新宿駅



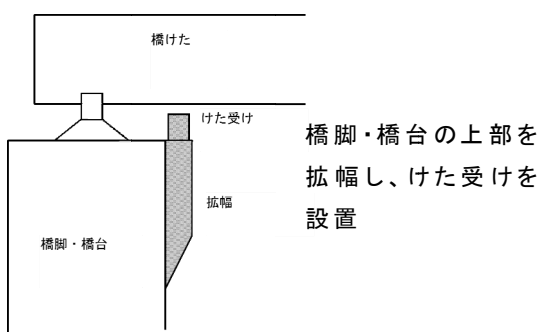
東日本大震災発生直後の仙台駅前の状況

○ 鉄道施設の緊急耐震対策

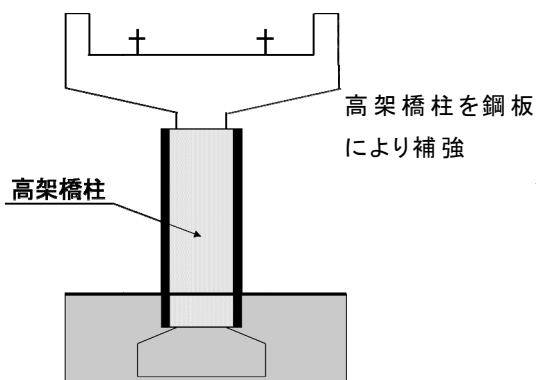
東日本大震災の被害を踏まえ、発生の切迫性が指摘されている東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都機能への影響が大きい首都直下地震に備え、これらの地域において、緊急輸送道路と交差する橋りょう及び緊急輸送道路と並走する高架橋の耐震対策の費用の一部を補助することにより、一層の耐震対策の推進を図る。

【耐震対策の例】

《橋りょうの落橋防止》



《高架橋の耐震補強》



② 東日本大震災をふまえた鉄道の防災・減災対策に関する調査

[国費：30百万円]

(鉄道防災対策調査委託費)

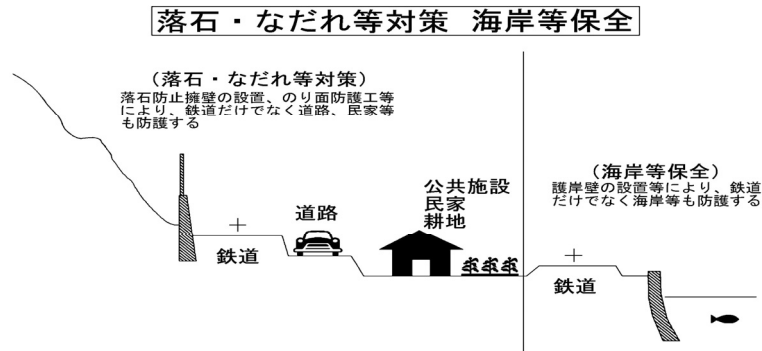
東日本大震災による主要な鉄道路線の被災状況や首都圏等の列車運行に関する諸課題を踏まえ、首都圏において地震・津波等の大規模災害が発生した際の鉄道機能の早期復旧等、首都機能維持に焦点をあてた鉄道の防災減災対策のあり方を検討するにあたって必要な調査を実施する。

③ 鉄道防災

[事業費：713 百万円、国費：411 百万円]

○ 海岸等保全、落石・なだれ等対策

旅客会社等が行う海岸等保全、落石・なだれ等対策などのための施設の整備のうち、一般住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業を推進する。



【鉄道防災事業の概念図】



【落石防止擁壁の一例】



【護岸壁の一例】

○ 青函トンネルの改修

北海道と本州を結び、円滑な人流・物流の確保を通じ、国土の均衡ある発展、国民生活の安定等に大きく寄与している青函トンネルの機能保全を図るための施設の改修事業を推進する。

平成24年度は、列車制御施設、変電所施設の改修を行う。



【列車制御施設の一例】



【変電所施設の一例】

④ 鉄道インフラの老朽化対策

[事業費：250 百万円、国費：83 百万円]

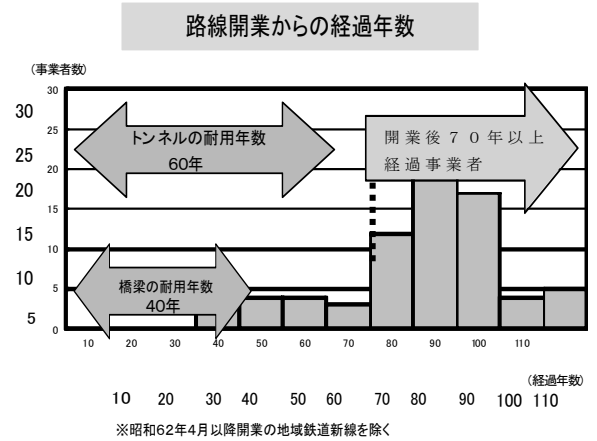
開業後 70 年以上を経過した鉄道事業者が多数存在し、橋りょうやトンネルなど規模が大きい施設については、適切な改良が進んでいないことが懸念されていることから、地域鉄道の老朽化対策のための改良・補修事業に対し、整備の促進を図る。



【橋りょうの場合】



【トンネルの場合】

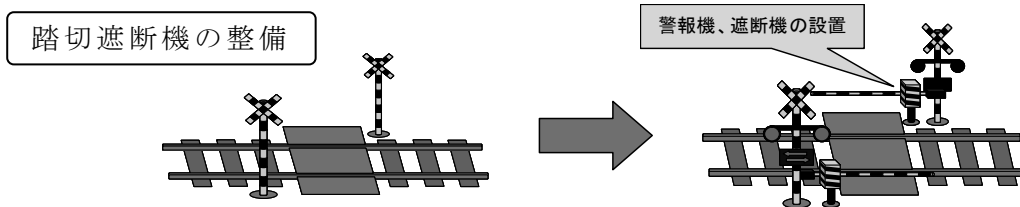


⑤ 事故防止等のための踏切保安設備の緊急的整備

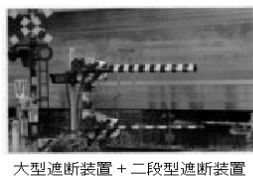
・ 踏切道の改良

[事業費：272 百万円、国費：107 百万円]

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、立体交差化や統廃合により除却できない踏切道について、踏切道改良促進法に基づき踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備を緊急的に整備する。



第 1 種踏切（遮断機のある踏切）において、自動車の直前横断や立ち往生等による事故を防止するため、高規格化保安設備（大型遮断装置、二段型遮断装置、オーバーハング型警報装置、障害物検知装置）を整備



⑥ 安全性向上に資する技術開発

[事業費：676百万円の内数、国費：338百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

鉄道における安全性や安定性の更なる向上を図るため、

- ・東日本大震災を踏まえた電車線柱や駅舎天井等の耐震性向上方策の開発
 - ・車両によって扉の位置が異なる等の課題に対応するホームドアの開発
- などの技術開発を行う。

【実施開発例】

電車線柱や駅舎天井等の耐震性向上手法の開発

東日本大震災による被害状況

電車線柱の折損例

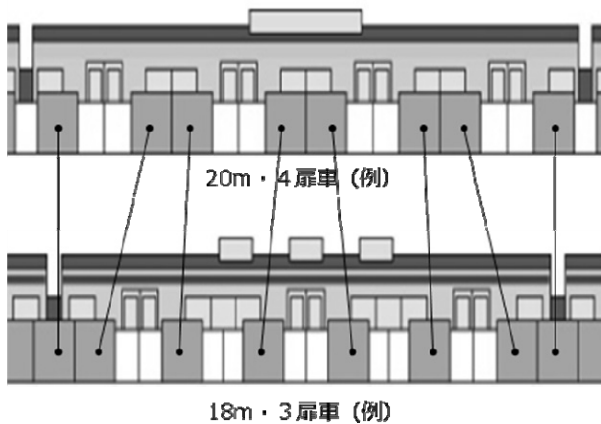


天井材の落下例

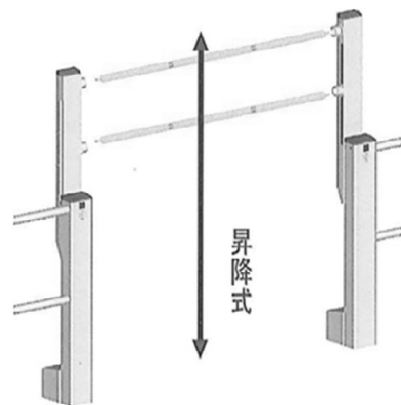


扉の位置が異なる車両に対応可能なホームドアの開発

乗降位置可変ホームドア



昇降バー方式ホームドア



Ⅱ インフラ整備による都市の国際競争力強化と地域の活性化

1. 高速鉄道ネットワークの整備

(1) 整備新幹線の整備の推進

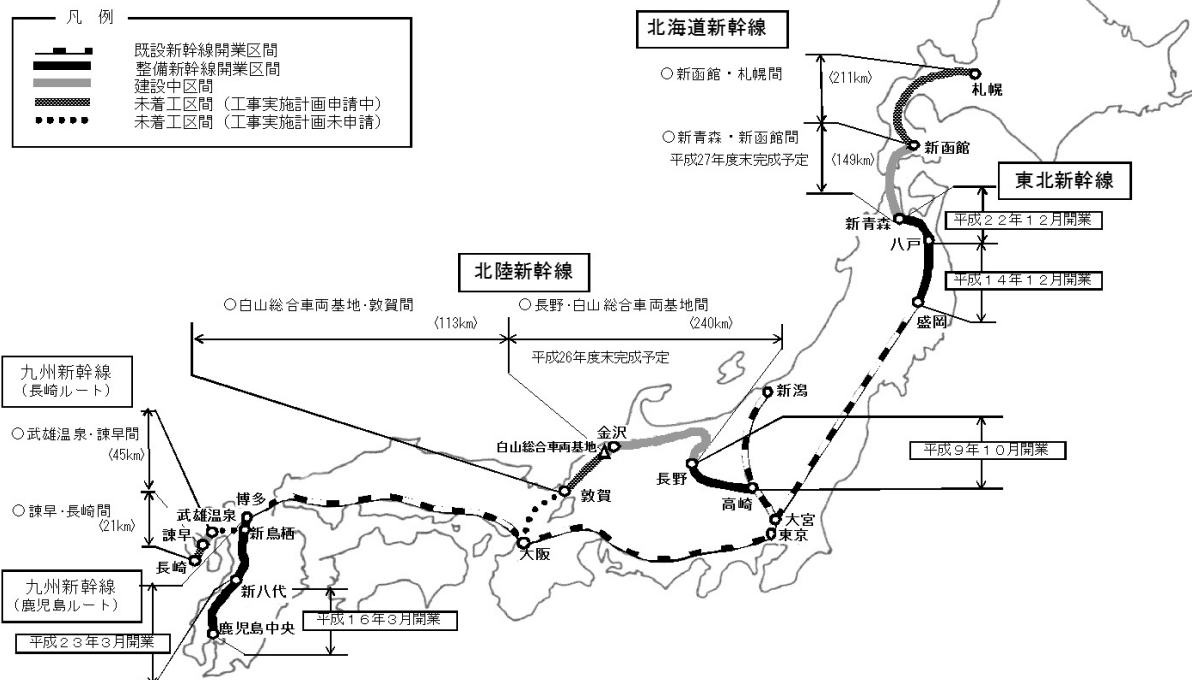
① 整備新幹線の着実な整備 [事業費：309,500百万円、国費：70,600百万円]

我が国の交通体系にあって、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。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。

(参考)

未着工区間については、「整備新幹線の取扱いについて（平成23年12月26日付 政府・与党確認事項）」において、いわゆる「着工5条件」のうち、収支採算性と投資効果を改めて確認し、また、営業主体であるJRの同意と並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意を得た上で、さらに、各線区の課題について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工することとされている。

整備新幹線の現状



整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）

平成23年12月26日

これまでの整備新幹線問題検討会議等における方針等や検討結果、及び「整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ」（平成23年12月21日）を踏まえ、今後の整備新幹線の取扱いについて、以下のとおり確認する。

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費やそれに伴う地方負担に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を、必要に応じた前倒しも含めて建設財源に活用する。
- 財源を有効活用する観点から新たな区間の事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定する。
- 以上により、安定的な財源見通しを確保した上で、いわゆる「着工5条件」の残余の条件（収支採算性、投資効果、営業主体であるJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）を満たした上で、さらに、各線区の課題（「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」（平成22年8月27日整備新幹線問題検討会議）に掲げるものをいう。以下同じ。）について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。
- 厳しい財政制約を踏まえ、引き続き、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続する。

2. 各線区の取扱い

「1. 基本的な考え方」を踏まえ、各線区について次のとおり扱う。新たな区間については、その効果や採算性を十分に吟味する必要があることから、収支採算性と投資効果を改めて確認することとする。その上で、以下の「認可・着工に先立ち満たすべき条件」が整い、かつ、各線区の課題（注参照）について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工する。

※ゴシック体が新たな区間

(1) 北海道新幹線

区 間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
新青森・新函館間	—	平成27年度末
新函館・札幌間	• 営業主体であるJR北海道の同意 • 並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	新青森・新函館間の開業から概ね20年後

(注) 青函共用走行区間の最高速度は当面 140km/h とし、北海道内における最高設計速度は 260km/h とする。

(2) 北陸新幹線

区 間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
長野・白山総合車両基地間	—	平成 26 年度末
白山総合車両基地・敦賀間	<ul style="list-style-type: none"> • 営業主体である J R 西日本の同意 • 並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意 	長野・白山総合車両基地間の開業から概ね 10 年強後

(注) 敦賀以西の整備のあり方については、以下のとおり整理することとする。

- ▶ 財源の限界等から新たな 3 区間に係る事業が完了するまでの間の整備は難しいが、敦賀まで開業することで、京阪神の鉄道ネットワークへの接続、幹線交通の多重化等の機能を果たし得ることから、北陸を経由して関東・関西を結ぶ新幹線ネットワークが概成すると言える。
- ▶ その際のネットワーク効果をさらに発揮させる観点から、敦賀での乗換による旅客利便性の低下を回避することが求められるが、その対応について J R 西日本や関係地方自治体の意向を確認する。

(3) 九州新幹線

区 間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
武雄温泉・長崎間	<ul style="list-style-type: none"> • 営業主体である J R 九州の同意 	武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね 10 年後

(注) 現在建設中の武雄温泉・諫早間と新たな区間である諫早・長崎間を、一体的な事業（佐世保線肥前山口・武雄温泉間の複線化事業を含む。）として扱い、軌間可変電車方式（標準軌）により整備する。

以 上

整備新幹線の整備に関する基本方針【抜 粋】

平成21年12月24日
整備新幹線問題検討会議

2. 整備新幹線の整備に関する基本的な考え方

(2) 着工に当たっての基本的な条件

整備新幹線を上下分離方式で整備する場合には、次の基本的な条件が整った区間について、これを確認した上で、着工するものとする。

- ① 安定的な財源見通しの確保
整備新幹線を確実に完成させ供用するため、整備期間を通じた安定的な財源見通しを確保するものとする。
- ② 収支採算性
整備後の新幹線の経営が安定的かつ継続的に行われるよう、営業主体の収支採算性を確保するものとする。
- ③ 投資効果
公的な資金による社会資本の整備であることから、時間短縮効果等の投資効果を有するものであること。
- ④ 営業主体としてのJRの同意
整備後の新幹線を経営するか否かは、営業主体の経営判断によるものであることから、あらかじめ営業主体としてのJRの同意を得るものとする。
- ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意
整備後の新幹線と並行在来線をとともに経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合がある。この場合には、並行在来線をJRの経営から分離せざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。

整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて【抜 粋】

平成22年8月27日
整備新幹線問題検討会議

2. (略) 今後、各線区について、建設中の区間にかかる課題も含め、さらに詳細な検討を行う必要がある。

(1) 北海道新幹線

- ① 青函共用走行区間における運行形態のあり方
- ② 並行在来線の経営のあり方
- ③ 最高設計速度（整備計画）の見直し

(2) 北陸新幹線

- ① 白山総合車両基地・敦賀だけでなく敦賀以西の整備のあり方

(3) 九州新幹線

- ① 肥前山口・武雄温泉の単線区間の取扱い
- ② 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の取扱い

- ② 整備新幹線建設推進高度化[事業費：7,020百万円、国費：7,020百万円]
整備新幹線の未着工区間における設計施工法等調査や整備新幹線の整備効果をもとめるための軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発調査などを行う。

<軌間可変電車（フリーゲージトレイン）とは>

- 新幹線（標準軌 1,435mm）と在来線（狭軌 1,067mm）など、異なる軌間（ゲージ）を直通運転できるよう、車輪の左右間隔を軌間に合わせて自動的に変換する電車。
- 九州新幹線（長崎ルート）においては、フリーゲージトレインによる整備を目指すとしている。

<技術開発の目標>

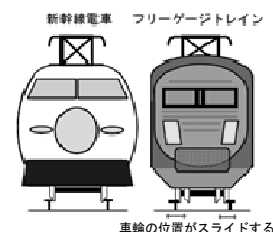
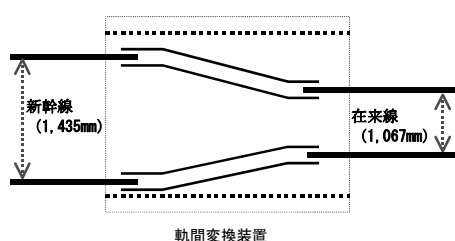
- ① 軌間変換性能：電動台車での安全な軌間変換
- ② 新幹線（標準軌）における走行性能：270km/hでの高速安全・安定走行
- ③ 在来線（狭軌）における走行性能：
 - ・直線部において、130km/hでの安全・安定走行
 - ・曲線部において、現行特急車両と同等の速度での安全・安定走行
- ④ 耐久走行試験による車両・地上設備の製作コスト及び保守コストの分析・検証

<現状と課題>

- これまでの走行試験により、軌間変換性能、新幹線及び在来線での安全・安定走行性能が確認され、平成23年10月、有識者で構成される評価委員会において、「実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している」との評価。その後、12月より在来線（JR四国予讃線）での走行試験を実施中。
- 今後の耐久走行試験をより効果的に実施するためには、更なる軽量化や長編成化等を図った新たな試験車両が必要。

<実施内容と効果>

- 新たな試験車両の設計・製作等を行い、実用化に向けた技術開発の促進を図る。
 - ・新幹線と在来線の乗換えが不要となることによって利便性が向上
 - ・九州新幹線（長崎ルート）等の国内でのニーズへの対応



③ 青函共用走行区間における貨物列車等の走行方式に関する検討調査

[国費：50百万円の内数]

(鉄道整備等基礎調査委託費)

青函トンネルを走行する貨物列車は、北海道新幹線（新青森・新函館間）が開業すると、さらなる過密ダイヤになることが予想されるため、青函共用走行区間の効率的・効果的な走行形態に関する検討（トレイン・オン・トレインの導入を含む。）を行う。

(2) 中央新幹線に関する調査

[国費：56百万円の内数]

(新線調査費等補助金)

中央新幹線に関して、東日本大震災を踏まえた土木構造物の地震対策や大深度地下での安全・防災対策の更なる検討・検証を行うなど、技術的な基準の見直しに必要となる調査を行う。

2. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上

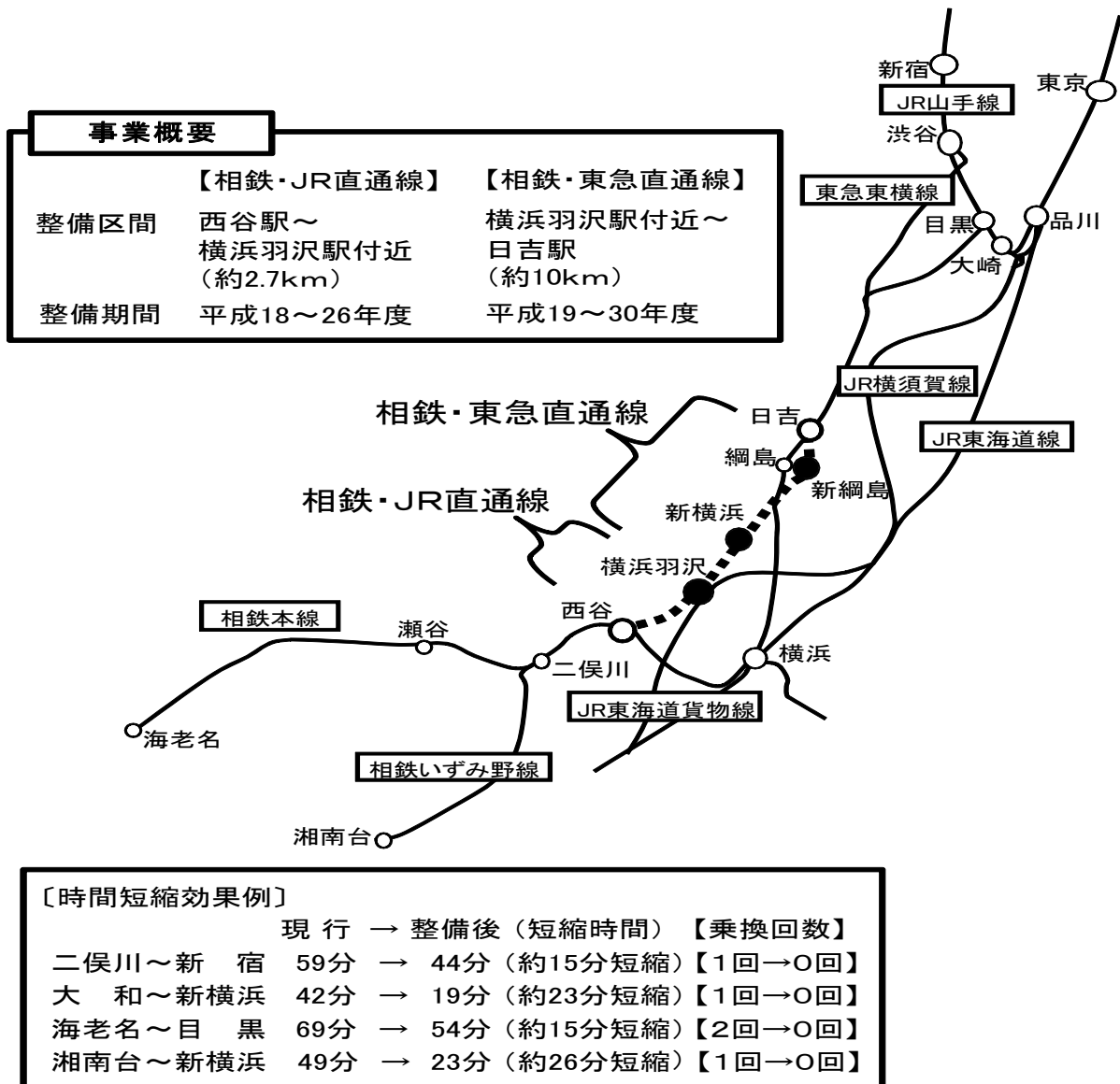
(1) 都市鉄道ネットワークの改善

既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、投資効果の高い大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上等に重点投資するとともに、地下高速鉄道の整備、輸送障害対策等を推進し、公共交通の利用促進を通じて、都市・地域構造の低炭素化を推進する。

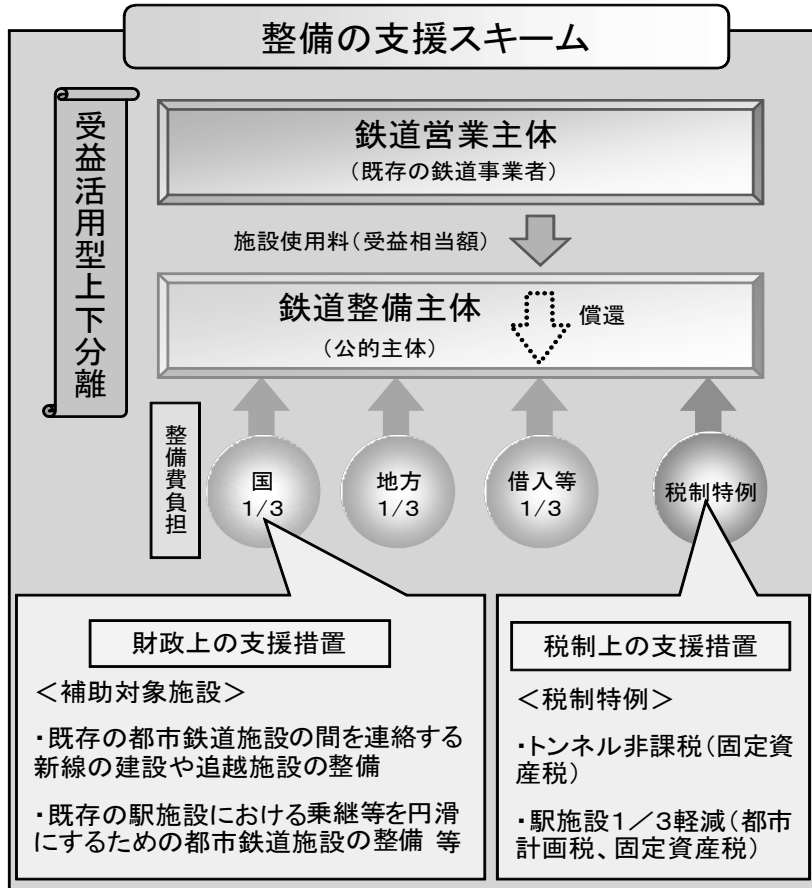
① 既存の都市鉄道網を活用した相互直通化

[事業費：14,700百万円の内数、国費：4,900百万円の内数]
(都市鉄道利便増進事業費補助(速達性向上事業))

相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワーク(既存ストック)を有効活用し、利用者利便の増進を図るため、連絡線の整備、相互直通化(相鉄・JR、相鉄・東急)を行い、速達性の向上を推進する。

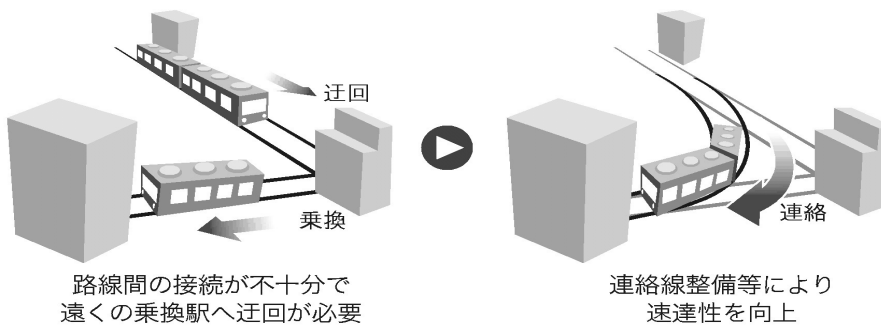


【都市鉄道利便増進事業のスキーム】

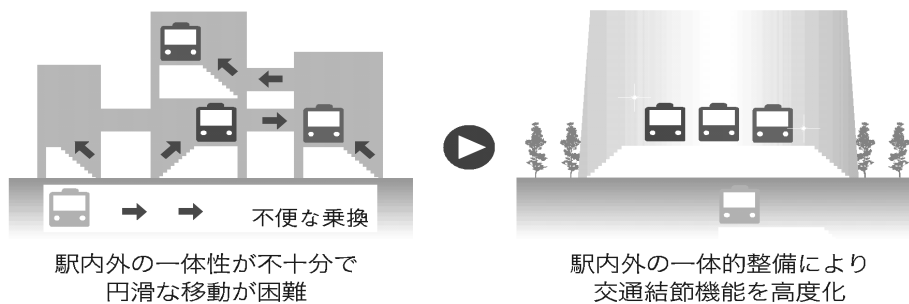


【都市鉄道利便増進事業のイメージ】

○速達性の向上



○交通結節機能の高度化



② 地下高速鉄道ネットワークの充実

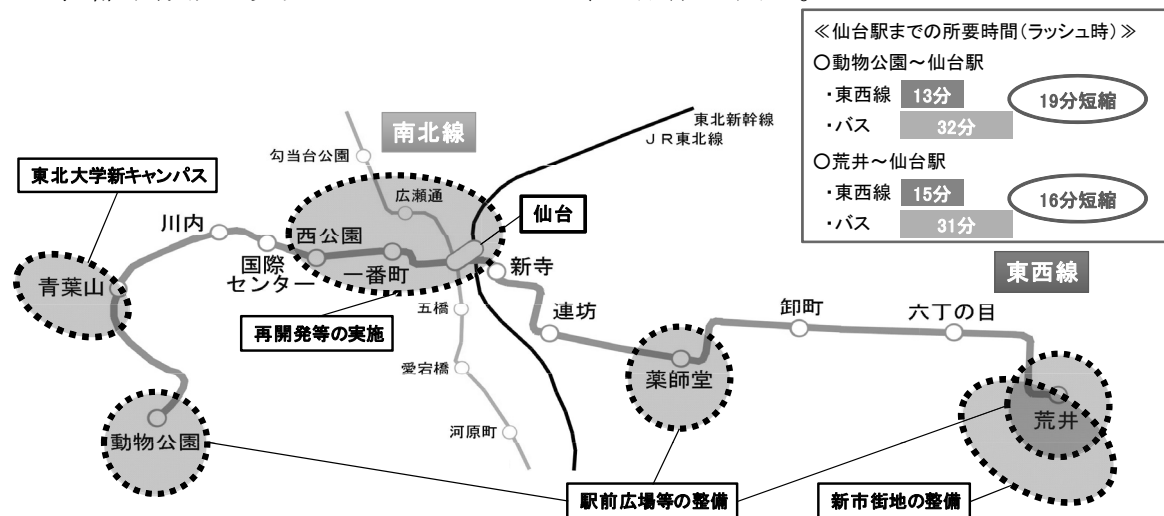
[事業費：44,095百万円の内数、国費：16,436百万円の内数]
(地下高速鉄道整備事業費補助)

大都市圏における通勤・通学混雑の緩和、沿線地域の活性化、公共交通の利用促進による都市構造の低炭素化等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進する。

《新線建設》

【仙台市東西線の整備】(平成27年度開業予定)

仙台都市圏の東西軸となる地下高速鉄道(東西線)を整備し、地下鉄南北線とJR線に結節させることにより、仙台市内の東西南北における拠点間の連携を高め、都市機能の充実とコンパクトシティの形成を図る。



【福岡市七隈線の延伸整備】(平成32年度開業予定)

福岡市の二大核である「天神地区」と「博多駅地区」を結ぶとともに「中洲・川端地区」に中間駅が設置される七隈線の延伸整備を通じ、都心部における慢性的な交通渋滞等の全市的な交通課題や環境問題への対応及び九州新幹線の全線開通や九州・アジアとの交流新時代への対応を図る。



③ 貨物鉄道の旅客線化

[事業費：5,160百万円の内数、国費：950百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助(旅客線化))

既存ストックを有効活用しつつ、沿線地域の通勤・通学輸送を確保するとともに、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の都市機能の向上・活性化を図る観点から、大都市圏における貨物鉄道線を旅客線化し、効率的な鉄道整備を推進する。

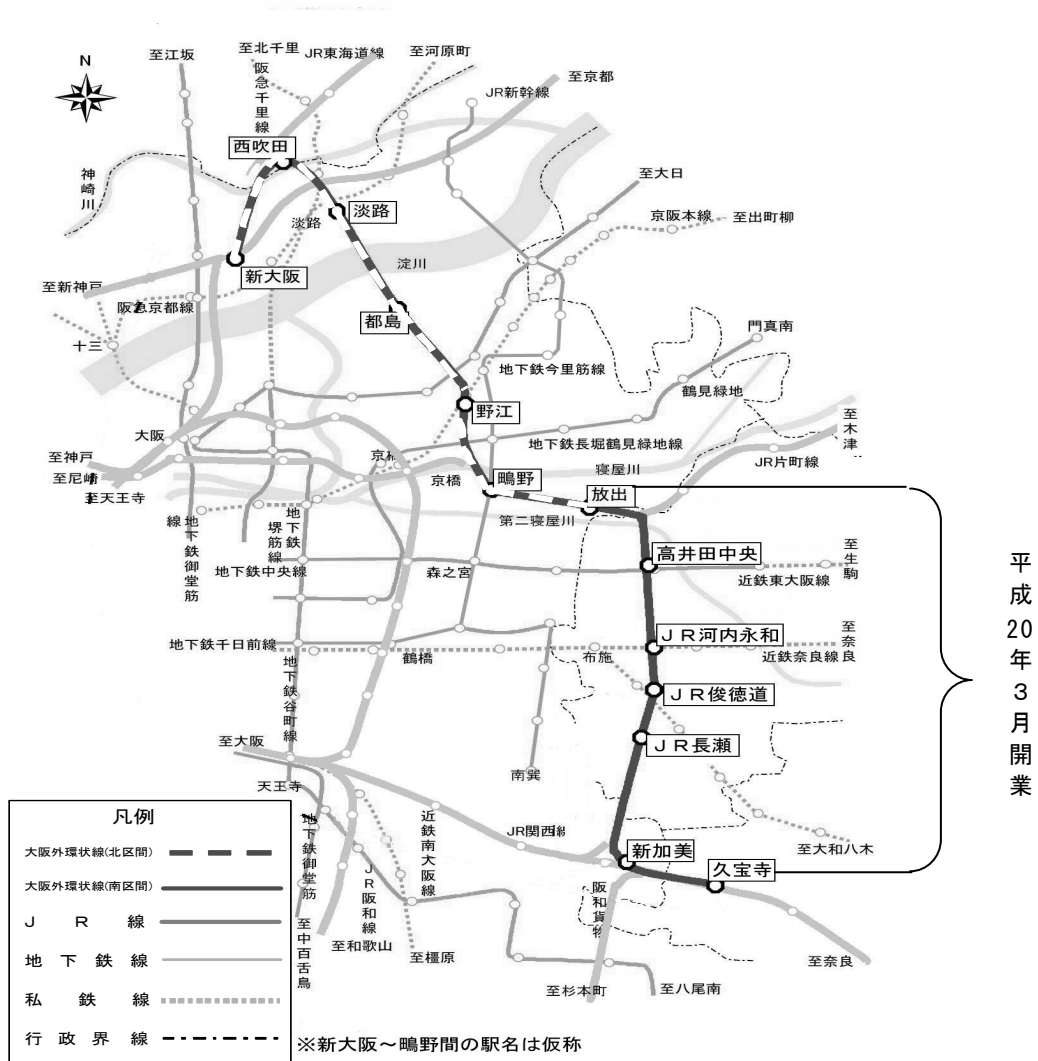
【大阪外環状線（おおさか東線）】

大阪外環状線（おおさか東線）（新大阪～久宝寺^{きゅうほうじ}：21.9km）は、住工混在地区である大阪市外縁部において環状路線を形成する城東貨物線を旅客線化することにより、開発の遅れている沿線の再活性化、既設路線との結節による鉄道ネットワークの形成及び既設路線の混雑緩和を図ろうとするものである。

北区間（新大阪～放出^{はなてん}）平成30年度開業予定

（南区間（放出～久宝寺^{きゅうほうじ}）平成20年3月開業）

大阪外環状線（おおさか東線）路線図



(2) 大規模な輸送障害への対策の推進

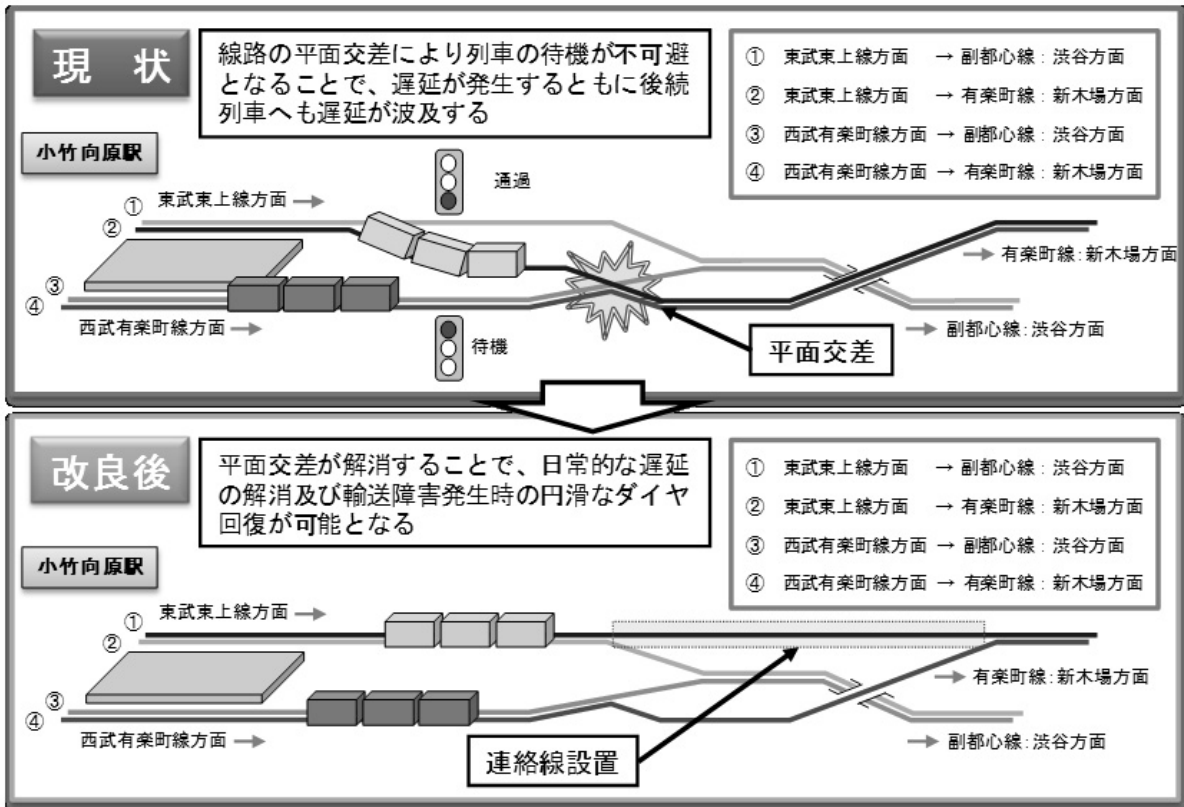
【事業費： 44,095百万円の内数、国費： 16,436百万円の内数】
 (地下高速鉄道整備事業費補助)

高密度ダイヤの設定や相互直通運転化に伴う慢性的な列車遅延の増加等に対処するため、大規模改良工事を推進する。

【事業例：小竹向原駅】(平成28年度完了予定)

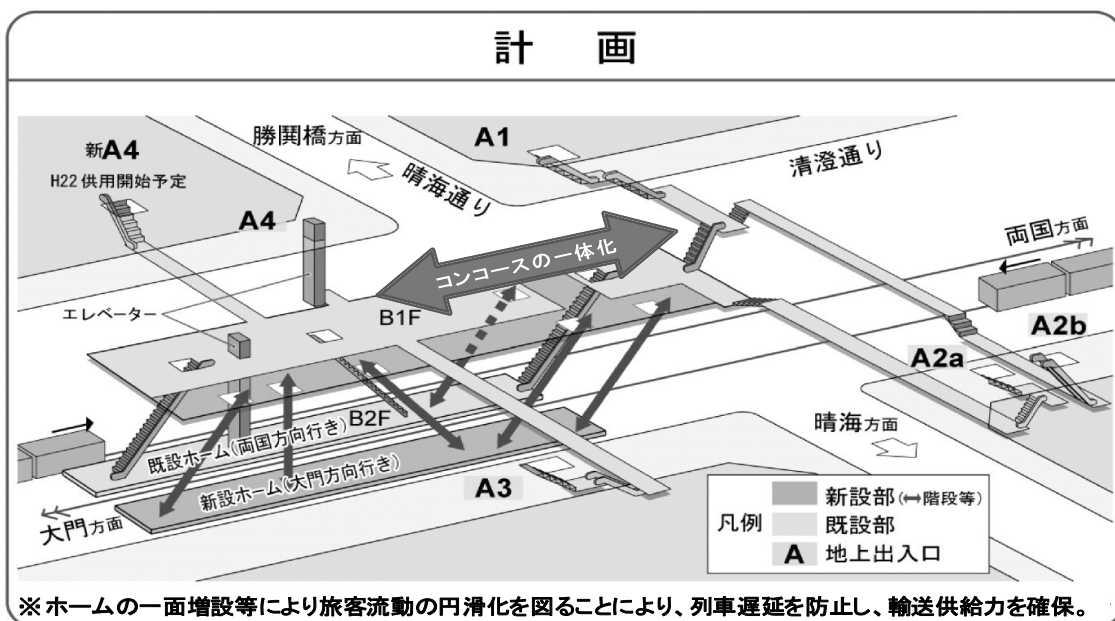
○事業内容：相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化工事等

※平成24年度に副都心線と東急東横線の相互乗り入れを予定



【事業例：勝どき駅】(平成27年度完了予定)

○事業内容：ホームの一面増設、コンコースの一体化等



(3) 鉄道駅の総合的な改善及び乗継円滑化

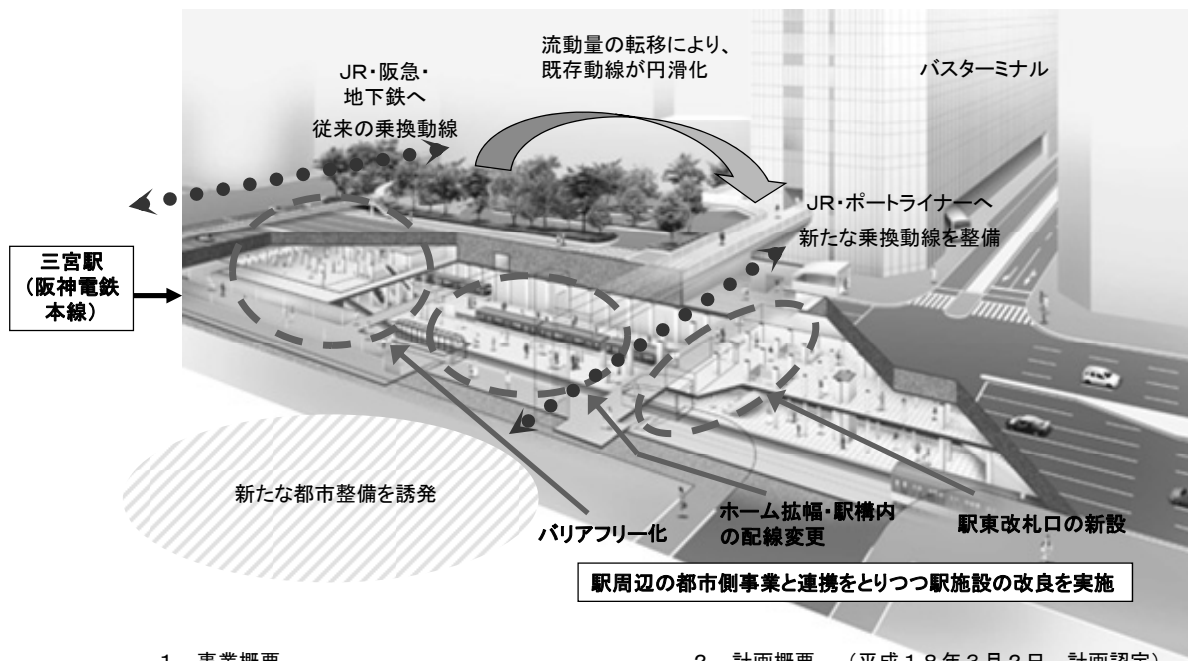
①大都市のターミナル駅等の駅施設の利用円滑化

[事業費：14,700百万円の内数、国費：4,900百万円の内数]
(都市鉄道利便増進事業費補助(交通結節機能高度化事業))

駅周辺整備と一体的に行う駅整備(乗継ぎを円滑化するための経路の改善等既存の駅施設を有効活用しつつ行う駅施設の整備)による交通結節機能の高度化を推進する。

○阪神三宮駅(阪神電気鉄道)

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、ホーム拡幅、駅構内の配線変更、パリアフリー化等)を、駅周辺の都市側事業と連携をとりつつ実施し、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

②鉄道駅の総合的な改善

[事業費：1,366百万円、国費：300百万円]

(鉄道駅総合改善事業費補助)

・まちづくりと一体となった駅の総合的な改善（総合改善事業）

鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善する。

○京急蒲田駅（京浜急行電鉄）、甲子園駅（阪神電気鉄道）



京急蒲田駅：完成イメージ

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による安全性の向上や空港アクセス機能の向上が図られる。

・駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）（連携計画事業）

人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化(コミュニティ・ステーション化)を図る。

○関内駅(JR東日本)

3. 地域鉄道の活性化と安全の確保

(1) 地域鉄道の安全な輸送の維持

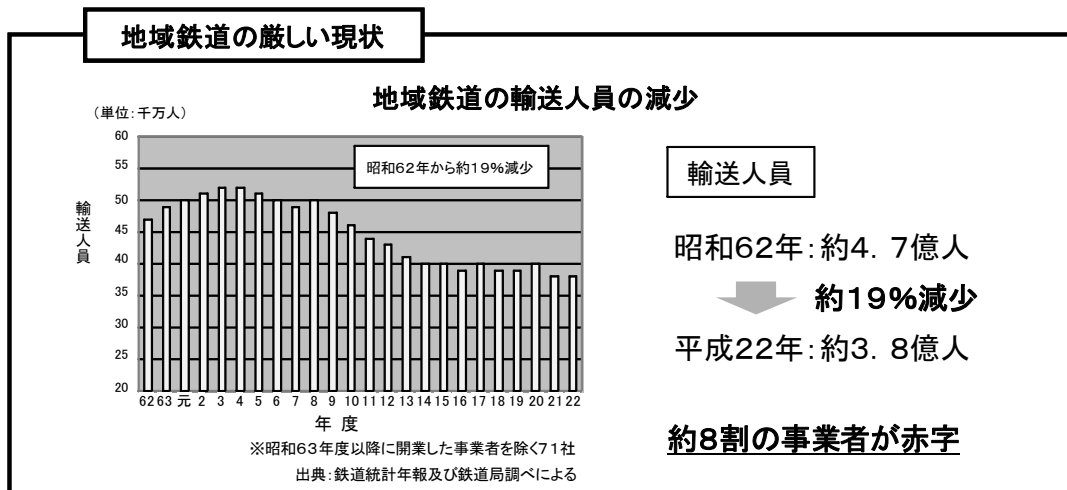
[国費：33,152百万円（うち復興庁計上分2,574百万円）の内数]
 （地域公共交通確保維持改善事業）

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。その一環として、経営環境が厳しい地域鉄道事業者が行う安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対する支援を行う。

『地域公共交通確保維持改善事業』
 ～生活交通サバイバル戦略～
24年度予算額 332億円

地域公共交通確保維持事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(注)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援 ○ 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援 <ul style="list-style-type: none"> ： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等 ○ 市町村を主体とした協議会の取組みを支援 <ul style="list-style-type: none"> ： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等 ○ 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援(※) <p>(注) 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送</p>
地域公共交通バリア解消促進等事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援 ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援 ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援
地域公共交通調査事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等 ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援(※)

(※) 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される26億円を含む。



地域鉄道の安全性向上

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の整備等を支援。

【補助対象者】 鉄軌道事業者

【補助対象設備】

軌道改良、落石等防護設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両の更新 等



軌道改良



車両の更新



ATS

(2) 地域鉄道の利便性の向上 (コミュニティ・レール化)

[事業費：5,160 百万円の内数、国費：950 百万円の内数]

(幹線鉄道等活性化事業費補助 (連携計画事業))

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、地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進を図るべく、利便性向上のための施設整備に対し支援を行う。

・ 連携計画事業の事業例 (青い森鉄道)

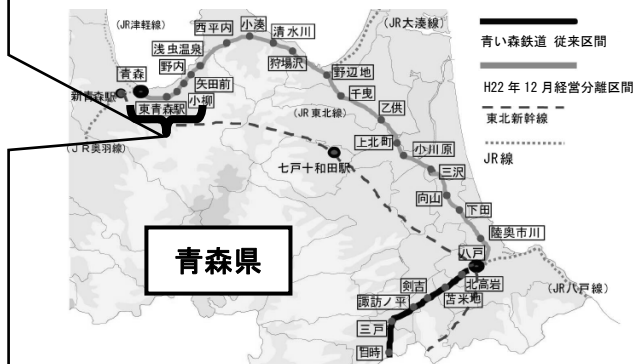
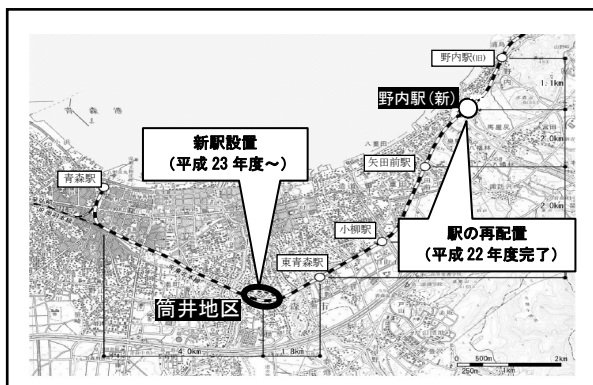
事業内容

青い森鉄道について、法定協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、地域の輸送ニーズに適した駅の新設・再配置による輸送改善を、利用促進の取組みと一体的に実施することにより、利便性の向上と利用の活性化を図る。

<平成24年度完了予定>

事業路線

青い森鉄道 (八戸駅ー青森駅間はJRから平成22年12月4日に経営分離)



4. 鉄道におけるバリアフリー化の推進

[国費：33,152 百万円（うち復興庁計上分 2,574 百万円）の内数]

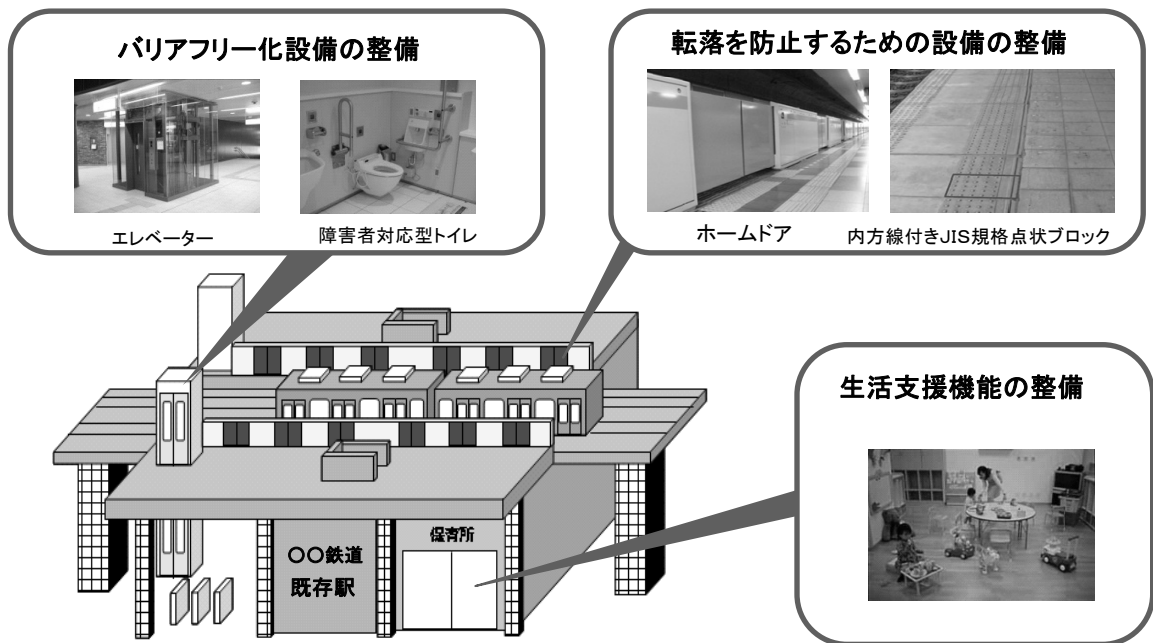
(地域公共交通確保維持改善事業)

駅のバリアフリー化については、平成32年度末を目標とする新たな基本方針に基づき、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、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、障害者対応型トイレの設置等を、国・関係地方公共団体・鉄道事業者等の関係者一体の取組みにより推進する。

特に、駅のホームからの転落事故等の防止に効果の高いホームドア等の整備については「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめを踏まえ、積極的に推進する。

また、既存の鉄道駅等に保育施設等の生活支援機能を併設する利用環境の改善を図る「コミュニティ・ステーション化」を推進する。

上記取り組みについては、平成23年度から創設された「地域公共交通確保維持改善事業」により支援を行う。



新たな基本方針

〇3,000人以上の駅を原則として全てバリアフリー化

この場合、地域の要請・支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り整備

〇ホームドア・可動式ホーム柵について鉄道のサービス面、技術面、コスト面の課題を総合的に勘案した上で優先すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り整備

さらにホームドアの整備促進を図るため、扉の位置が異なる車両にも対応可能なホームドアの開発を推進する。(I 2.⑥ 安全性向上に資する技術開発の頁を参照)

Ⅲ 持続可能な低炭素型社会の構築

1. 輸送力増強による貨物鉄道の利用促進

・ 隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業

[事業費：5,160百万円の内数、国費：950百万円の内数]

(幹線鉄道活性化事業費補助(貨物列車の輸送力増強))

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するため、北海道・東北・北陸地区～関東地区間の玄関口である隅田川駅について、貨物列車長編成化及び列車増発のための整備を推進する。

○整備内容

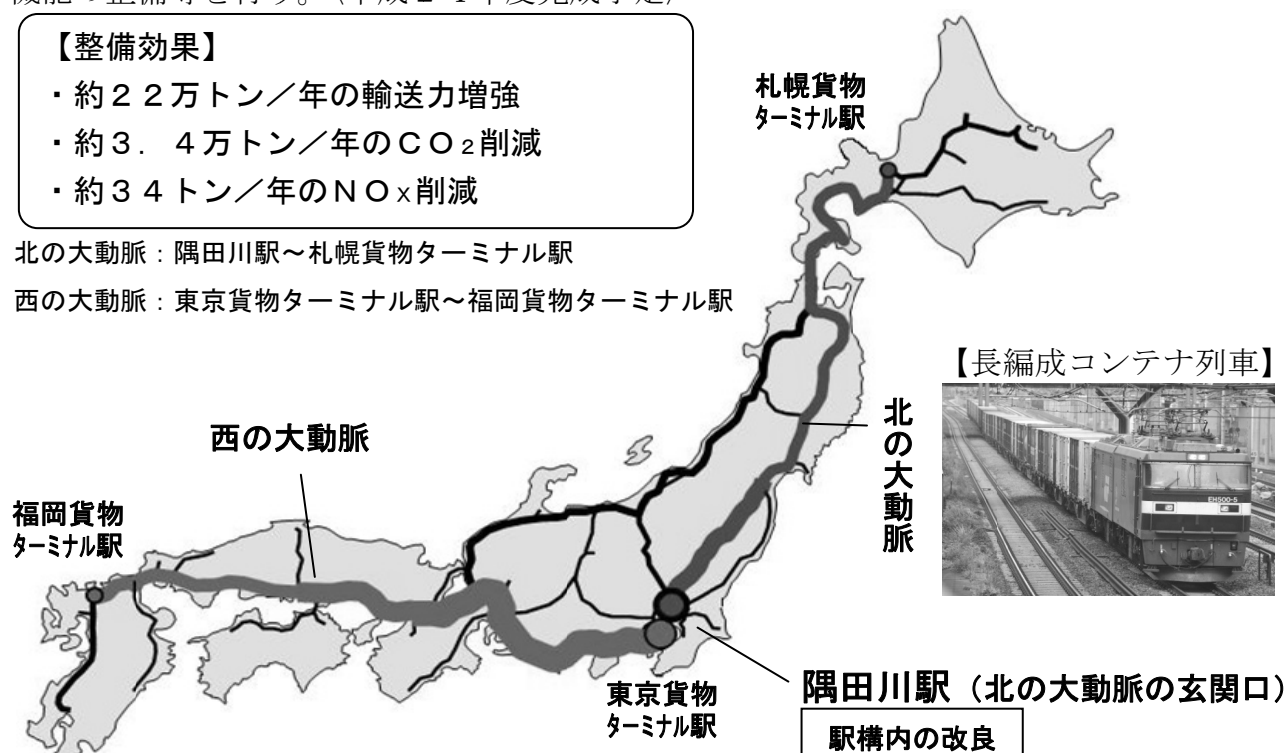
隅田川駅構内において、20両編成列車対応のコンテナホーム等の延伸、機関車留置機能の整備等を行う。(平成24年度完成予定)

【整備効果】

- ・ 約22万トン／年の輸送力増強
- ・ 約3.4万トン／年のCO₂削減
- ・ 約34トン／年のNO_x削減

北の大動脈：隅田川駅～札幌貨物ターミナル駅

西の大動脈：東京貨物ターミナル駅～福岡貨物ターミナル駅

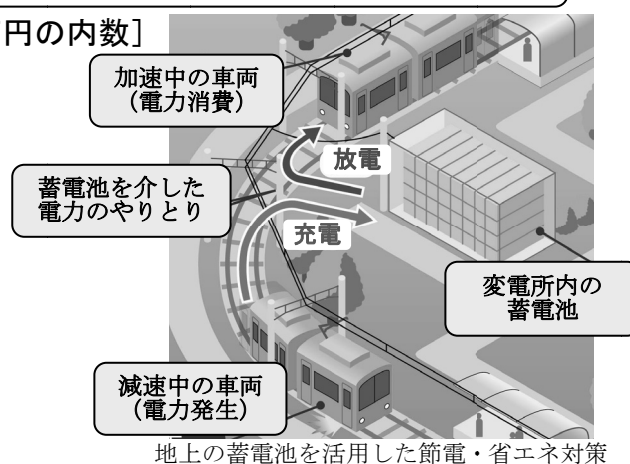


2. 環境性能向上に資する鉄道の技術開発 【再掲】

[事業費：676百万円の内数、国費：338百万円の内数]

(鉄道技術開発費補助金)

節電・省エネ効果が期待される鉄道用蓄電池やエネルギー効率の高い鉄道車両モーターの開発など、環境性能向上に資する技術開発を推進する。



IV 科学技術による新成長戦略の推進

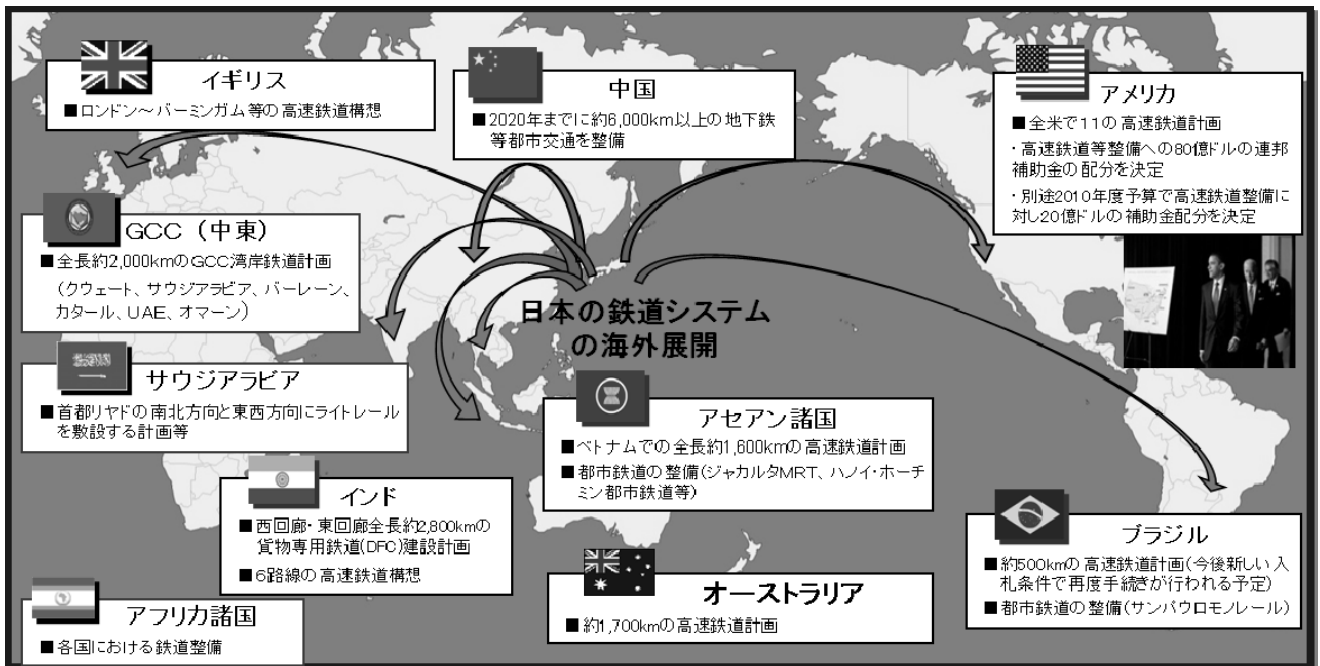
鉄道システム・技術の海外展開

※上記を含む「官民連携による海外交通プロジェクトの推進」予算額

[国費：1,113百万円の内数]

現在、米国やブラジル、ベトナムを始めとする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、推進しており、鉄道関連産業については、海外市場において大きな成長が見込まれている。

「新成長戦略」において示されているとおり、省エネルギー性、高い安全性と信頼性等の面で優れる我が国鉄道システムを海外に展開することにより、相手国の経済・社会の発展に寄与し、二国間関係の強化に貢献するとともに、我が国鉄道技術の継承・発展及び鉄道関連産業の国際競争力の向上と成長を図り、我が国の成長の牽引力としていくことが重要である。このため、官民連携によるトップセールスや案件形成・コンソーシアム形成の支援、我が国鉄道技術・規格の国際標準化と相手国スタンダードの確保、高速鉄道整備を計画している国における技術基準作成の推進、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・確保に取り組んでいく。



世界の潮流

- ◆ 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
- ◆ 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国際的な期待
- ◆ 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

新成長戦略
(H22.6 閣議決定)

パッケージ型インフラ海外展開
関係大臣会合において、必要な取組みを議論

官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開を積極的に推進

政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスやシンポジウムの開催等

○米国

- ・大臣主催等による高速鉄道セミナーを3回開催
→ワシントンDC(平成22年1月)、シカゴ(平成22年6月)、カリフォルニア(平成23年1月)
- ・大臣がJR・メーカーの代表者とともに訪米し、米運輸長官等と会談(平成22年4月)
- ・副大臣が訪米し、カリフォルニア州知事等と会談(平成23年9月)
- ・要人訪日時に、大臣会談及び新幹線の試乗等を実施
→運輸長官(平成22年5月)、カリフォルニア州知事(平成22年9月)、ミネソタ州知事(平成23年9月)、ロサンゼルス市長(平成23年12月)等

○ブラジル

- ・政務官が総理特使としてブラジルを訪問し、副大統領等と会談(平成22年1月)

○ベトナム

- ・大臣がJR・メーカーの代表者とともにベトナムを訪れ、副首相や交通運輸大臣と会談(平成22年5月)
- ・副大臣がベトナムを訪れ、交通運輸大臣と会談(平成22年12月)
- ・首相訪日時に、大臣会談及び新幹線の試乗を実施(平成23年10,11月)

○英国

- ・副大臣が訪英し、運輸閣外大臣と会談(平成22年5月)
- ・政務官が訪英し、運輸政務官と会談(平成22年11月)
- ・運輸大臣訪日時に、大臣会談及び新幹線の試乗等を実施(平成23年9月)

○インド

- ・大臣が訪印し、鉄道大臣等と会談するとともに、高速鉄道セミナーを開催(平成24年1月)

官民連携による案件形成・コンソーシアム形成の支援

- ・構想段階から、日本の鉄道システムをベースとしたプロジェクト提案を官民連携の下で積極的に実施

我が国鉄道技術・規格の国際標準化と相手国スタンダード獲得

- ・国際標準化機関への積極的な参画、我が国提案への賛同国増加に向けた働きかけ、各国での日本規格の採用に向けた働きかけを強化

米国等の高速鉄道整備を計画している国における技術基準作成の推進

○米国における高速鉄道の技術基準策定に係る日米定期協議(平成22年6月～)

- ・平成22年5月に日米の大臣間で合意した鉄道当局間の定期協議を開催し、米国における高速鉄道の技術基準策定に協力

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

(この冊子は、再生紙を使用しています。)