

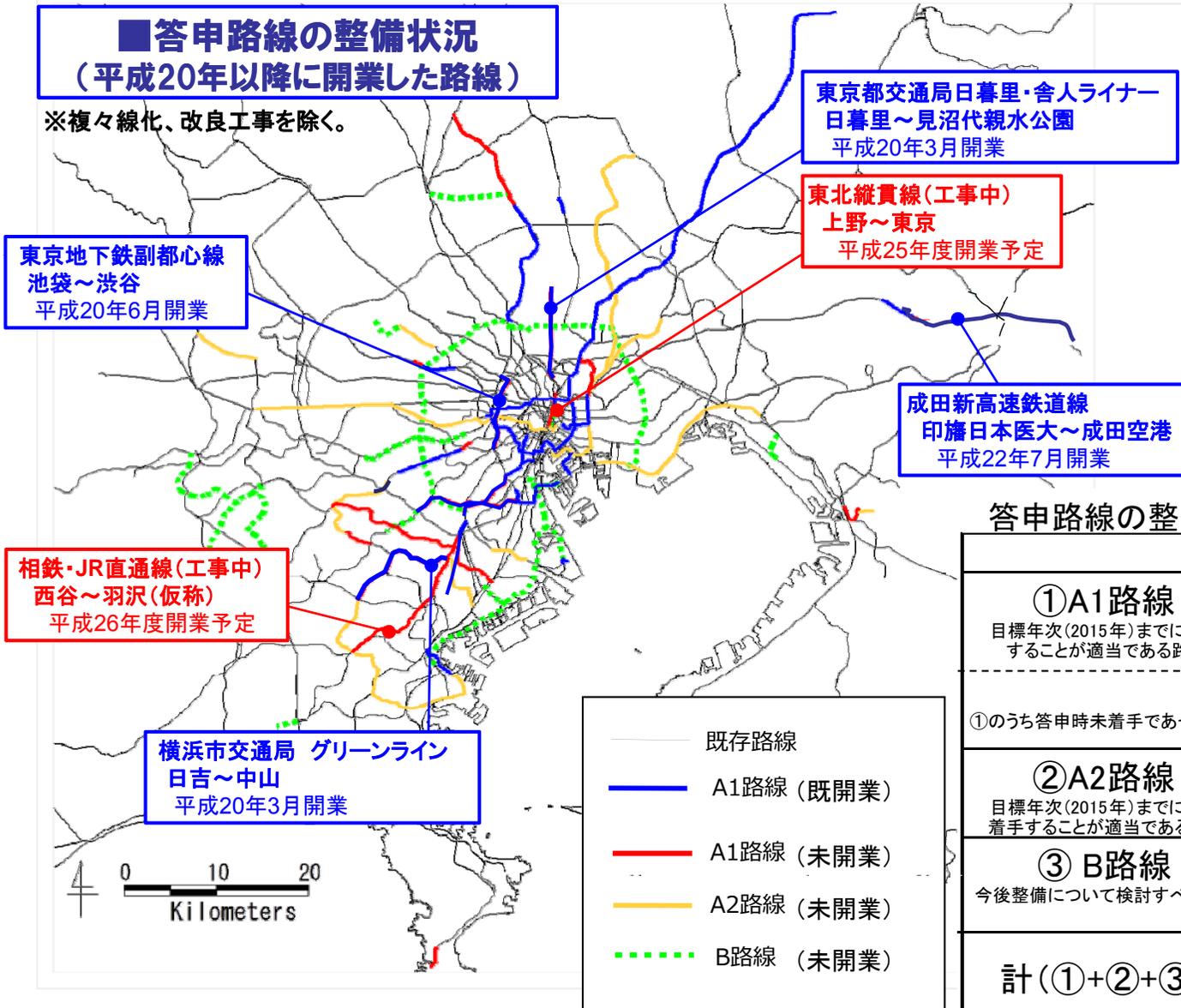
(4) 都市鉄道ネットワークについて

都市鉄道整備の概況(東京圏)

○運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)でA1(2015年までに開業することが適当である路線)に位置付けられた路線を中心に整備が進められ、現在ではその約8割が営業中。

■答申路線の整備状況 (平成20年以降に開業した路線)

※複々線化、改良工事を除く。



成田新高速鉄道線
印旛日本医大～成田空港 19.1km
(平成22年7月17日開業)



答申路線の整備状況(2011年7月末現在) 単位: km

	答申延長	未着手	整備中	営業中
①A1路線 目標年次(2015年)までに開業 することが適当である路線	280 (100%)	53 (19%)	9 (3%)	218 (78%)
①のうち答申時未着手であった路線	93 (100%)	53 (57%)	9 (10%)	31 (33%)
②A2路線 目標年次(2015年)までに整備 着手することが適当である路線	169 (100%)	168 (99%)	0 (0%)	1 (1%)
③B路線 今後整備について検討すべき路線	203 (100%)	203 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
計(①+②+③)	653 (100%)	424 (65%)	9 (1%)	219 (34%)

都市鉄道整備の概況(大阪圏)

○近畿地方交通審議会答申第8号(平成16年10月)における事業中路線を中心に整備が進められ、現在ではその約7割が営業中。

■答申路線の整備状況(平成20年以降に開業した路線)

《答申第8号》 平成16年10月8日答申

- 既設路線
- 事業中路線(既開業)
- 事業中路線(未開業)
- 中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線



- ① 地下鉄東西線延伸
- ② 地下鉄烏丸線延伸
- ③ 北大阪急行線延伸
- ④ 大阪国際空港広域レールアクセス
- ⑤ 京阪奈新線延伸
- ⑥ 京阪奈新線延伸
- ⑦ 大阪モノレール延伸
- ⑧ なにわ筋線
- ⑨ 地下鉄3号線延伸
- ⑩ 中之島新線(北邊テクノポート線)延伸
- ⑪ 地下鉄8号線延伸
- ⑫ 地下鉄7号線延伸
- ⑬ 堺市東西鉄軌道

※滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市においてLRT導入の可能性につき検討を進める

2011年6月末現在の整備状況

単位: km

	第8号答申時	延長	未着手	整備中	営業中
事業中路線		70.6 (100%)	—	20.8 (29%)	49.8 (71%)
中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線		77.3 (100%)	77.3 (100%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)
計		147.9 (100%)	77.3 (52%)	20.8 (14%)	49.8 (34%)

※事業が中断中のものを含む



都市鉄道整備の概況(名古屋圏)

○運輸政策審議会答申第12号(平成4年1月)でA(2008年までに整備することが適当である路線)に位置付けられた路線を中心に整備が進められ、現在ではその約7割が営業中。

■答申路線の整備状況 (平成20年以降に開業した路線)

平成20年までに整備することが適当である路線(A路線)

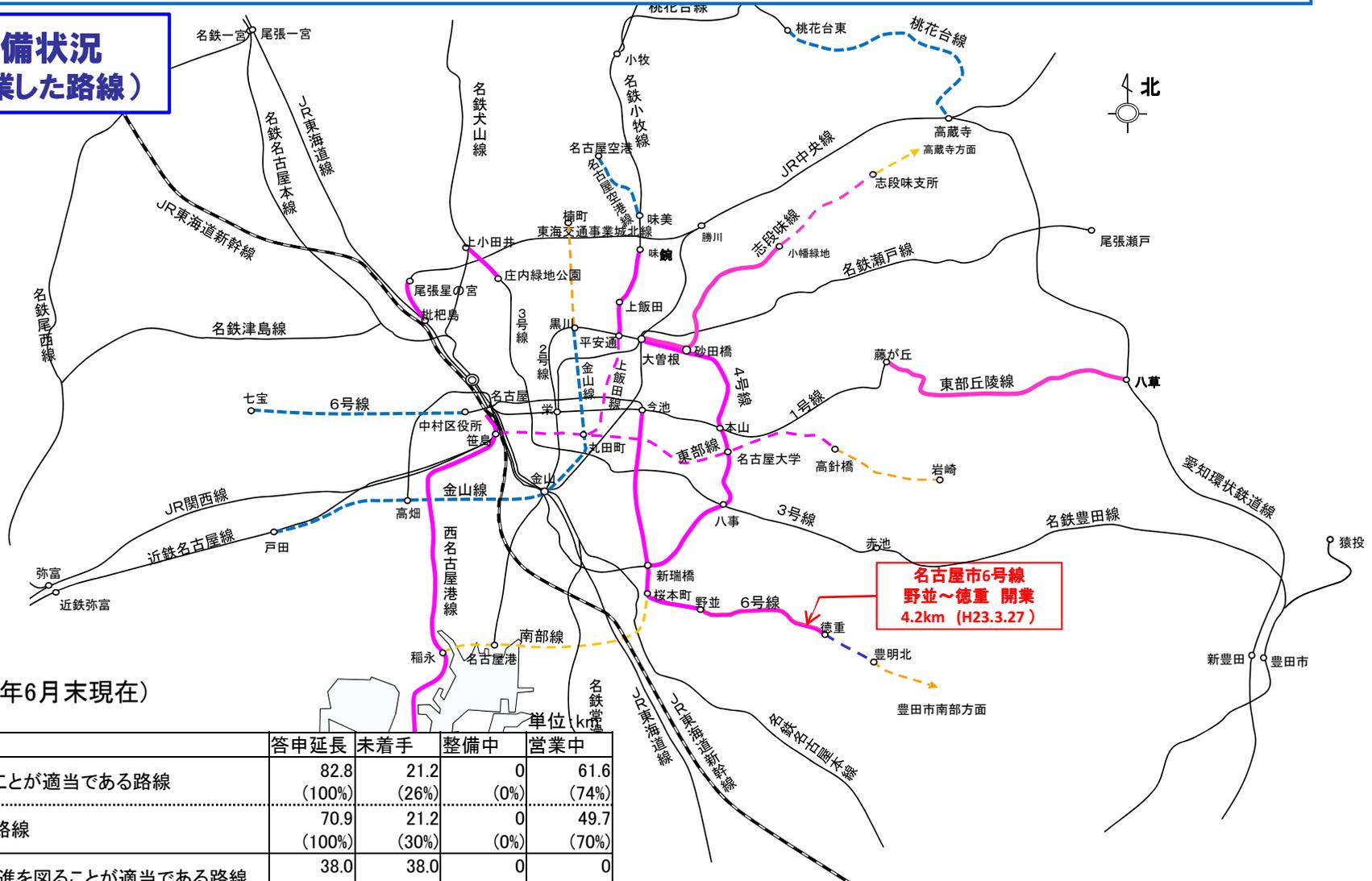
— 既開業路線
- - 未整備路線

平成20年までに整備の推進を図ることが適当である路線(B路線)

- - 未整備路線

今後整備について検討すべき路線(C路線)

- - 未整備路線



答申路線の整備状況(2011年6月末現在)

	答申延長	未着手	整備中	営業中
A: 年次目標(2008)までに整備することが適当である路線	82.8 (100%)	21.2 (26%)	0 (0%)	61.6 (74%)
Aのうち、答申時未着手であった路線	70.9 (100%)	21.2 (30%)	0 (0%)	49.7 (70%)
B: 年次目標(2008)までに整備の推進を図ることが適当である路線	38.0 (100%)	38.0 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
C: 今後整備について検討すべき路線	-	-	0 (0%)	0 (0%)
計 ※A+B	120.8 (100%)	59.2 (49%)	0 (0%)	61.6 (51%)

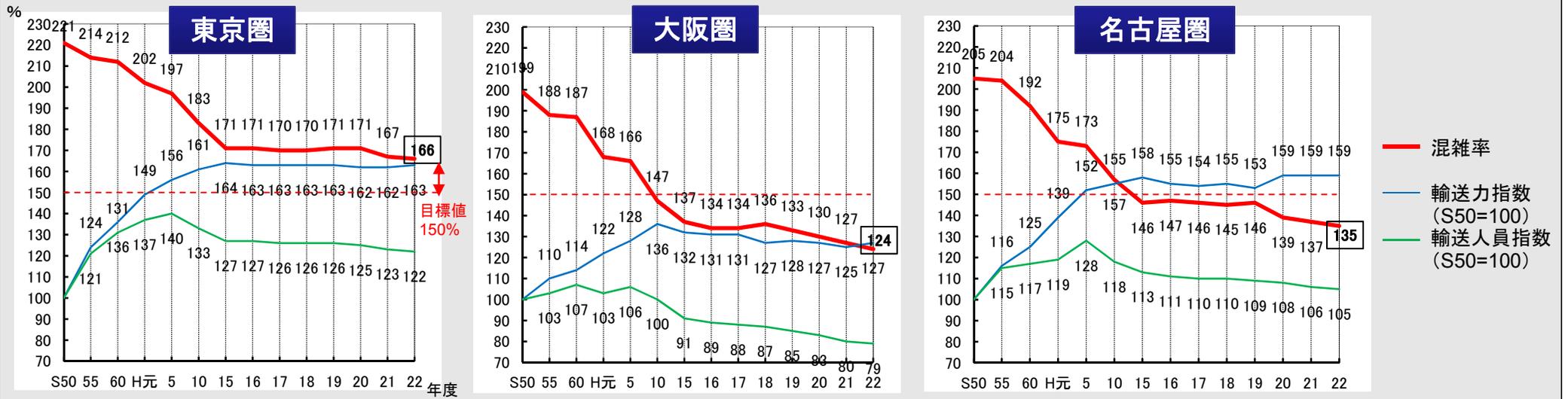
三大都市圏の混雑率

○三大都市圏の混雑率は、輸送力増強を始めとする様々な混雑緩和対策や近年の輸送人員数の減少により改善。
○しかしながら、東京圏を中心とした一部の路線・区間については、今なお高い混雑率が存在。

混雑改善指標(運輸政策審議会答申第19号(平成12年8月))

大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内とする。(ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目指す。)

主要区間の平均混雑率の推移



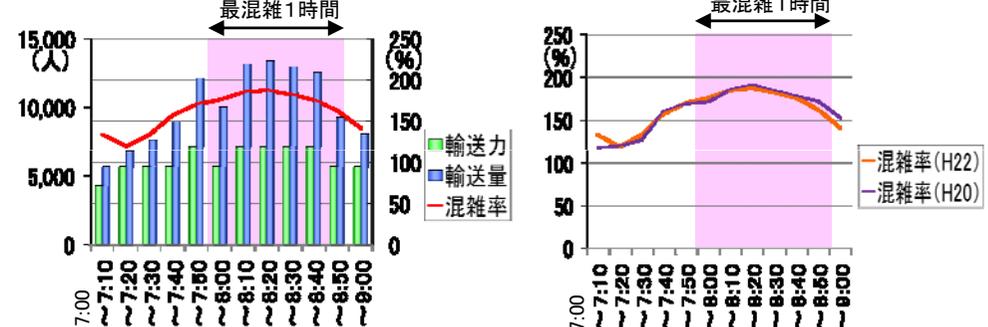
各区間の混雑率

圏域(目標混雑率)	東京圏 (当面180%)	大阪圏 (150%)	名古屋圏 (150%)
目標混雑率を超えている路線数(平成22年度)	16路線 ※1	2路線 ※2	なし

※1 JR東日本(東海道線・横須賀線・山手線・中央快速線・高崎線・京浜東北線(2区間)・総武緩行線・南武線・武蔵野線・横浜線・埼京線・京葉線)、小田急小田原線、東急田園都市線、メトロ東西線
※2 京都市交通局(地下鉄烏丸線・東西線)

時間帯別の混雑率

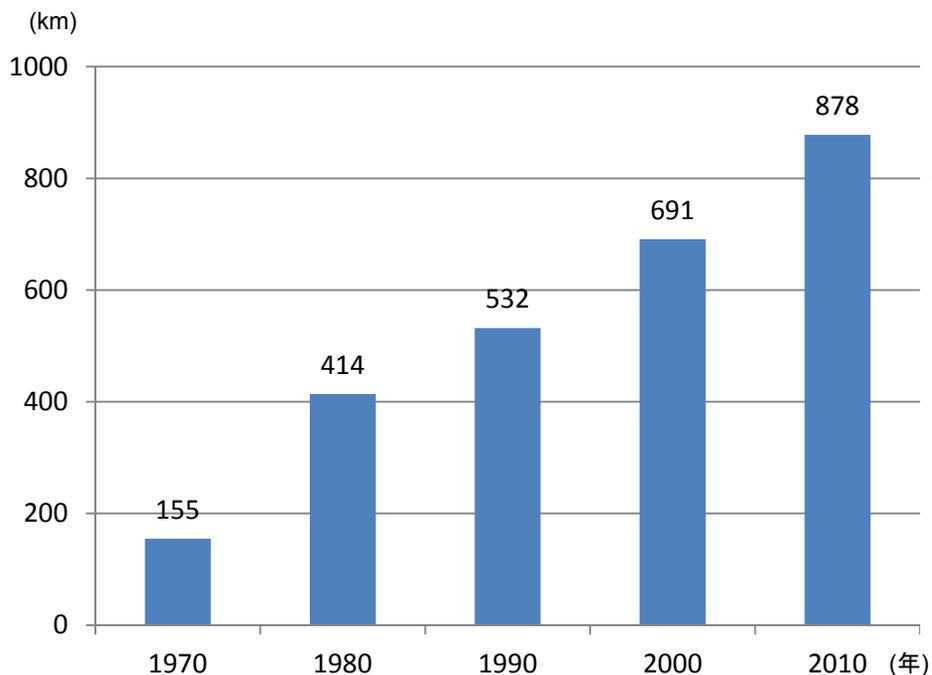
東京圏の地下鉄路線の例



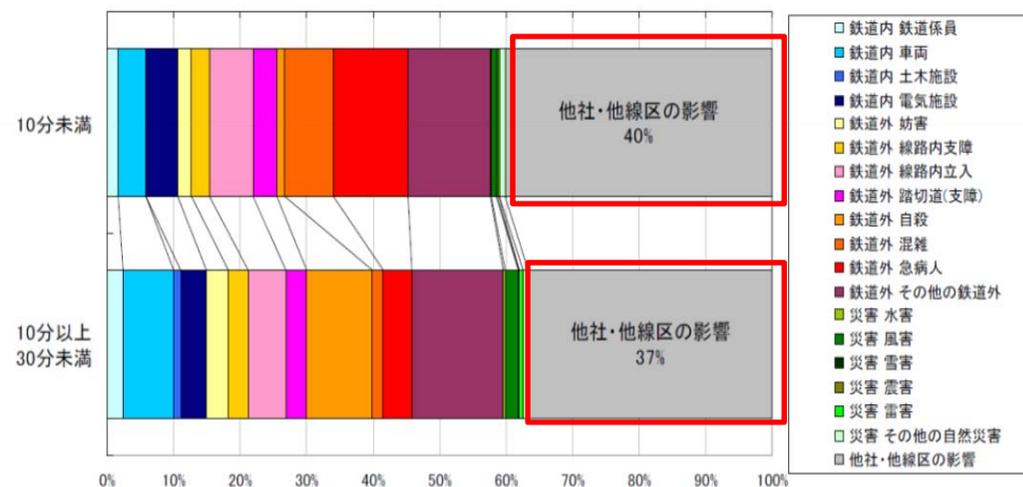
相互直通運転の拡大に伴う課題

- 東京圏における相互直通運転は順次拡大し、その路線延長は1970年以降約6倍に増加。
- 相互直通運転の拡大により、利用者の利便性が向上する一方で、輸送トラブルが発生した場合には他社・他線区にも影響が拡大。

東京圏における相互直通運転の
路線延長の推移



支障時間別の輸送トラブルの原因(首都圏、平成19年度)



- 注 1) 鉄道運転事故は含まない。
- 注 2) 対象：首都圏 15 事業者 22 路線
- 注 3) データは本調査における鉄道事業者アンケート結果による。
- 注 4) 支障時間 10 分未満については、事業者によって対象とする支障時間の範囲が異なる。
- 注 5) 鉄道外の原因分類には、混雑、急病人を含む。
- 注 6) 他社・他線区の影響については、複数の事業者・路線でカウントされている場合もある。

列車遅延・輸送障害対策

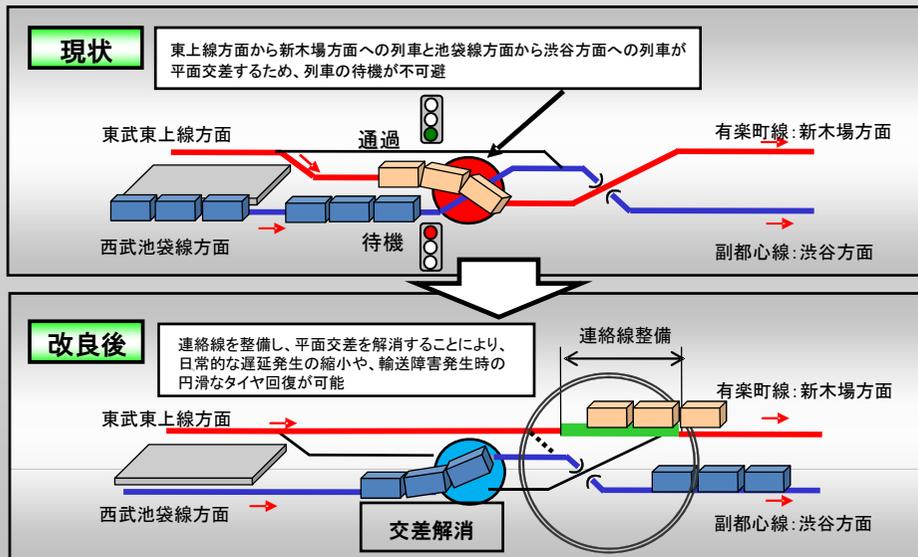
○相互直通運転等による列車運行形態の複雑化・高密度化及びホーム上の混雑から発生する定常的な遅延並びに輸送障害時におけるダイヤ復旧の円滑化のための対策を講じるため、駅の大規模改良工事を推進。

主な改良工事

東京メトロ有楽町線小竹向原駅大規模改良工事

・ラッシュ時など、平面交差がボトルネックとなり慢性的な遅延が発生。

連絡線の設置、折返設備等の整備により、定時性及び輸送障害時の輸送供給力を確保するとともに、混雑緩和を実現。

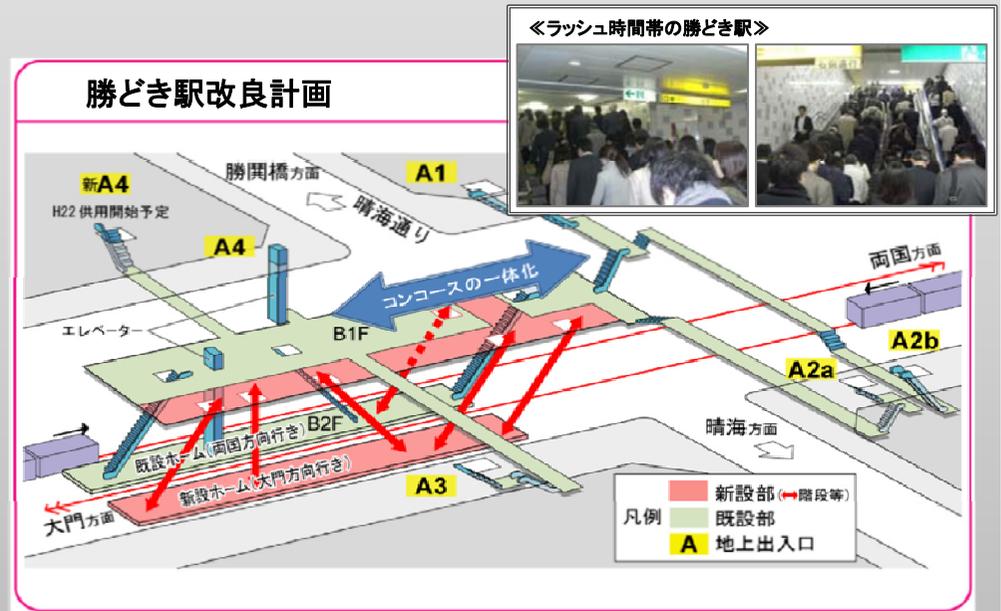


総事業費:240億円 工事期間:H22年度~H28年度

東京都交通局大江戸線勝どき駅大規模改良工事

・駅周辺の急速な開発の進展により、ラッシュ時には想定を大幅に超える利用者が増加。

ホームの一面増設等を行い、駅の旅客流動の円滑化を図ることにより、列車遅延を防止し、輸送供給力を確保。

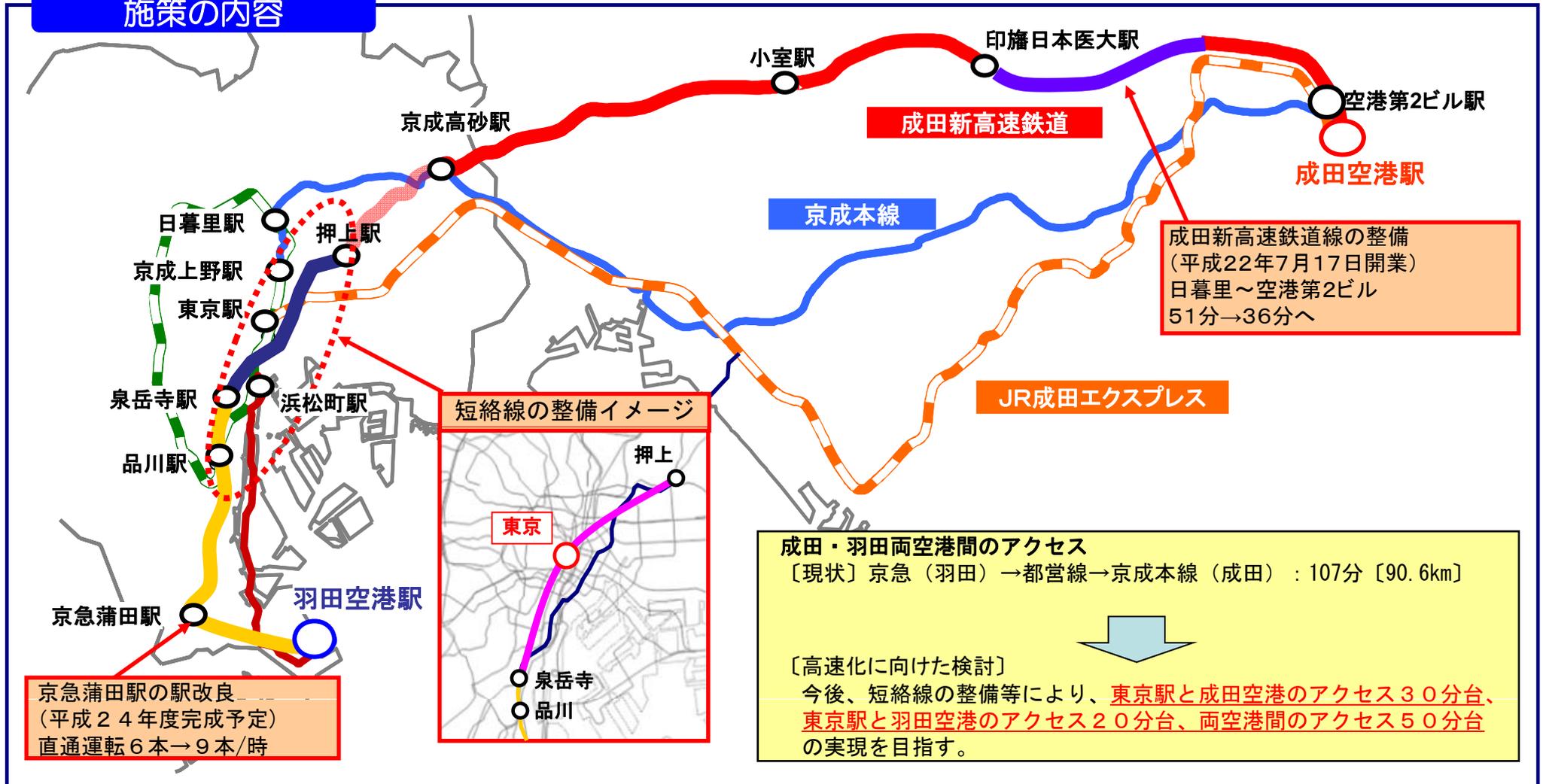


総事業費:100億円 工事期間:H22年度~H27年度

成田・羽田両空港間の鉄道アクセスの改善

○首都圏の国際競争力を強化していく観点から、成田・羽田両空港の一体的活用を推進するため、成田新高速鉄道の整備（平成22年7月開業）や京急蒲田駅の駅改良（平成24年度完成予定）を実施。さらに、短絡線の整備等首都圏空港として相応しいアクセス改善を実現するための調査・検討を実施中。

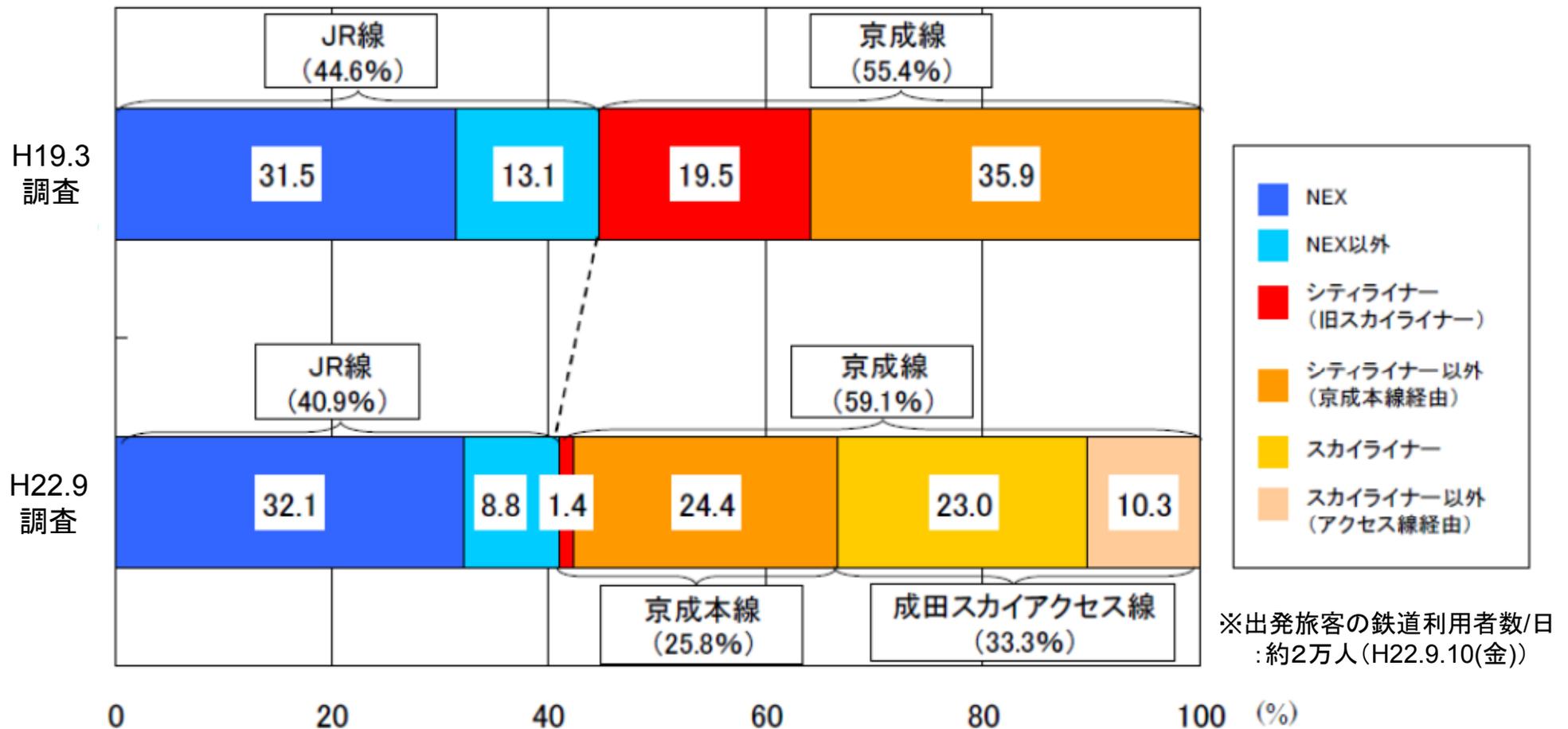
施策の内容



成田スカイアクセス線の開業に伴う鉄道利用の変化

○成田国際空港から出発する旅客が利用する鉄道路線は、成田スカイアクセス線の開業（平成22年7月）により、京成線のシェアが拡大。

出発旅客が利用する鉄道の路線別シェアの推移



(出典)「成田国際空港アクセス交通実態調査」(成田国際空港株式会社)

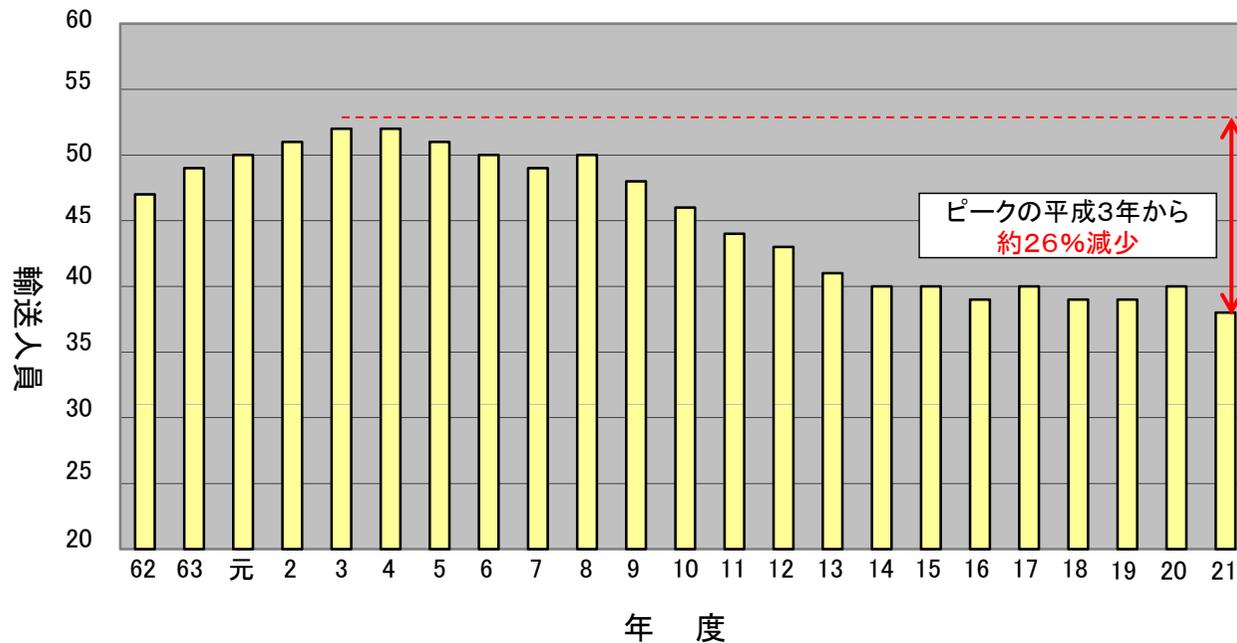
(5) 地域鉄道について

地域鉄道の現状 ①

○地域鉄道は、学生、高齢者等の交通弱者にとって必要不可欠な交通機関であるが、輸送人員は減少傾向にあり、約8割の地域鉄道事業者が赤字。

地域鉄道の輸送人員の推移

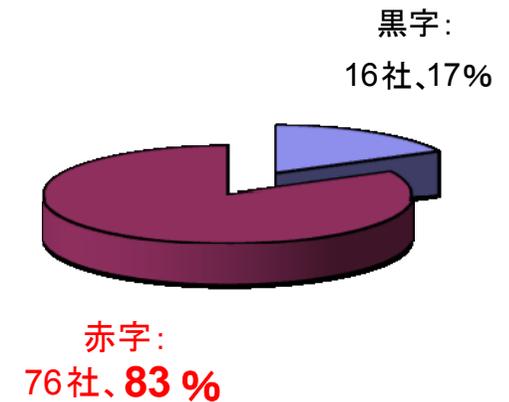
(単位:千万人)



※昭和63年度以降に開業した地域鉄道事業者を除く71社。

地域鉄道の経常収支の状況

平成21年度(鉄軌道業)



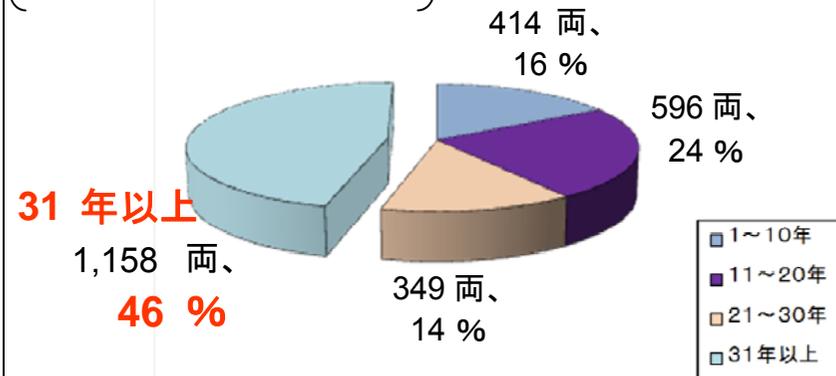
地域鉄道の現状 ②

○地域鉄道の多くが開業から70年以上が経過しているため、車両、トンネル、橋りょう等の老朽化が進んでいることから、その安全運行の確保は重要な課題。

地域鉄道の施設・車両の現状

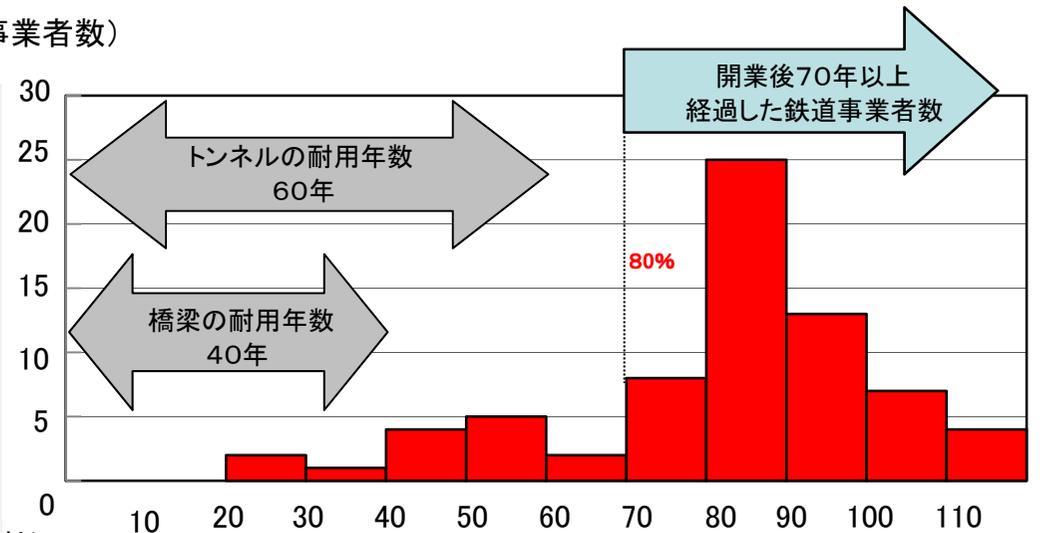
車齢

内燃車の耐用年数 11年
電車の耐用年数 13年



路線開業からの経過年数

(事業者数)



※昭和63年度以降に開業した事業者を除く71社 (経過年数)

※「平成22年 輸送高度化補助設備整備状況調査書」提出事業者(92社)

鉄道事業再構築事業

○平成20年度から鉄道事業再構築事業を創設し、継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより、旅客輸送を維持。

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

鉄道事業再構築事業の実施を盛り込む場合には、詳細について実施計画を作成

鉄道事業再構築事業

- ・ 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施
- ・ 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象

目的

当該路線における
輸送の維持



内容

経営の改善
市町村等の支援

+

事業構造の変更

例: 上下分離

国土交通大臣による計画の認定

特例・支援措置

- 法律上の特例
- 地域公共交通確保維持改善事業の予算措置
- 地方財政措置
- 税制措置等により、重点的に支援

鉄道事業再構築事業による鉄道の活性化に向けた取り組み例

若桜鉄道の例

①ローカル列車の旅企画

○ 若桜駅に保存されている転車台の説明と記念乗車券の配布をセットにした観光ツアーを実施。



②イベントの実施

○ 若桜線開業80周年を記念した鉄道イベントを実施。スタンプ、車両ヘッドマーク等を作成。



③登録有形文化財施設の活用

○ 若桜鉄道は、昭和5年に国鉄若桜線として開業されて以来、鉄道施設がほぼ原型のまま残されており、平成20年7月に登録有形文化財として登録。

若桜鉄道への誘客による地域の活性化を図ることを目的に、老朽化が顕著な駅施設を修繕し、観光に活用。



(安部駅の修繕)



(船岡駅の修繕)



若桜駅構内転車台

地方鉄道施設の老朽化対策

○近年、社会資本ストックの急速な老朽化が指摘される中、鉄道についても開業後70年以上を経過した路線が多数存在し、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まないことが懸念されることから、平成20年度に支援制度を創設。

国の支援制度

鉄道施設老朽化対策

1. 事業概要

地方鉄道の老朽化対策のための改良・補修事業に対し、国がその費用の一部を補助

2. 補助率

国 1/3、地方公共団体 1/3

3. 補助対象

地方鉄道の老朽化した橋りょう、トンネル等

4. 事業期間

平成20年度～

5. 予算額の推移

(単位:百万円)

年度	H20	H21	H22	H23
予算額	11	83	83	83

6. 実施事業

伊豆急行(株) トンネル補強

構造物修繕の事例

(例)トンネル修繕

修繕前



修繕後



内面補強工法: 1,200万円/10m

(例)橋りょう修繕

修繕前



修繕後



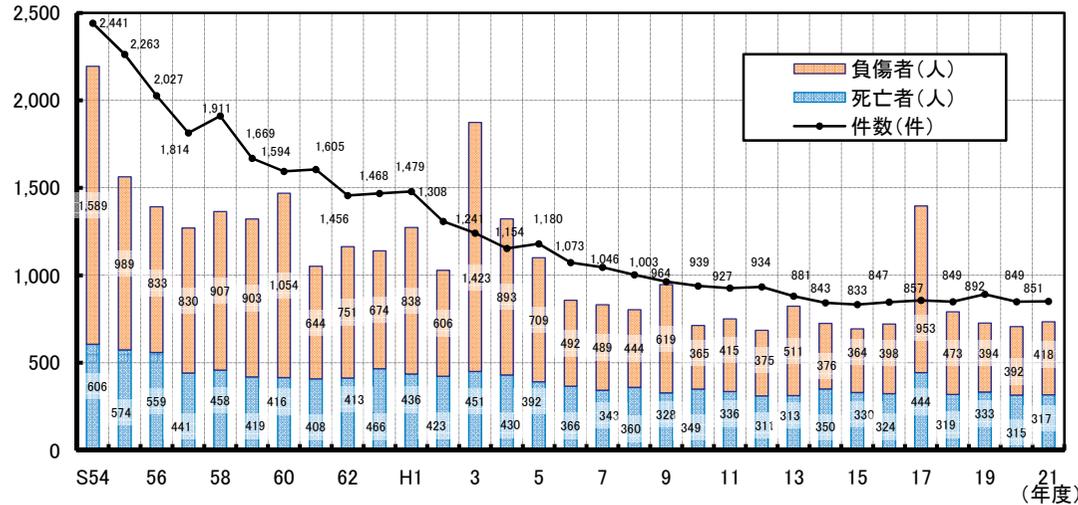
1カ所: 70万円

(6) 安全・安定輸送について

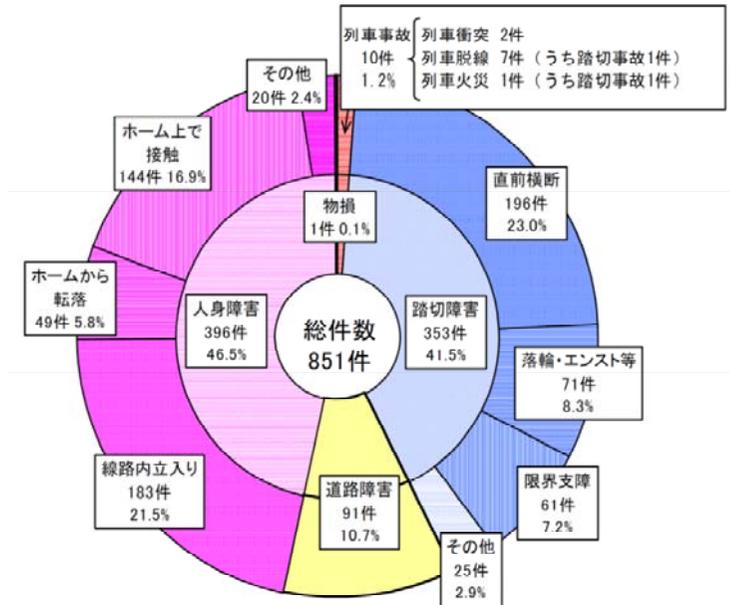
鉄道の安全対策①

- 鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向。
- 踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約90%。
- 平成20年6月の鉄道部会提言を踏まえ、平成23年3月に策定された第9次交通安全基本計画に基づき各種の安全対策を総合的に推進。

運転事故件数の推移



運転事故の種類別・原因別発生状況(平成21年度)



第9次交通安全基本計画(平成23年3月31日)(抄)
 中央交通安全対策会議(会長:内閣総理大臣)決定

<目標>

- ・乗客の死者数ゼロ(平成21年度:0人)
- ・運転事故全体の死者数減少(平成21年度:317人)
- ・平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減(平成21年度:355件)

<対策の視点>

- ・重大な列車事故の未然防止
- ・利用者等の関係する事故の防止
- ・それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

<対策の柱>

- ・鉄道施設等の安全性の向上
- ・運転保安設備等の整備
- ・鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ・リスク情報の分析・活用
- ・鉄道車両の安全性の確保
- ・踏切事故防止対策等

鉄道の安全対策②

- 踏切事故はこれまで長期的には減少してきたものの、近年は下げ止まり傾向にあるため、踏切事故防止対策を積極的に推進。
- 平成18年3月に技術基準の改正を行い、速度制限機能付ATS等の運転保安設備等の整備を促進。
- 鉄道施設等の安全性の向上のため、耐震補強を推進し、平成22年度末までに概ね完了。

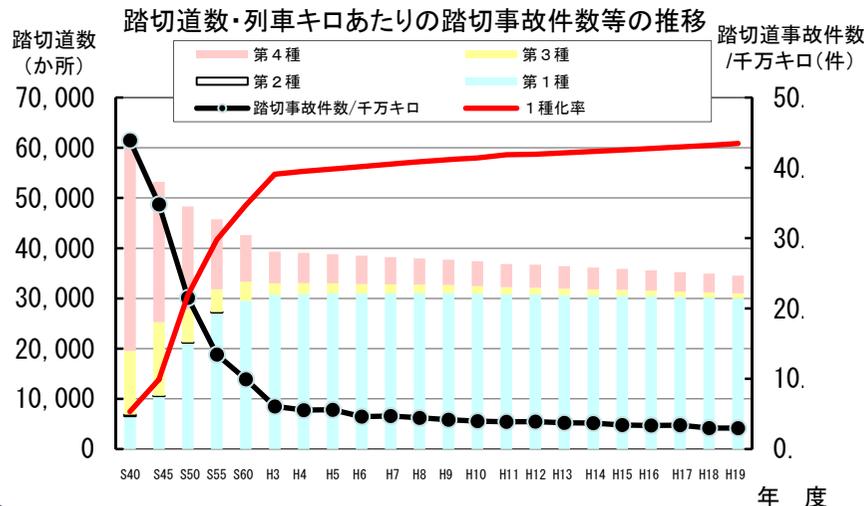
踏切事故防止対策

○踏切道改良促進法の一部を改正する法律
(平成23年4月1日施行)

- ・改良すべき踏切道を国土交通大臣が指定できる期間を平成23年度以降の5箇年間に延長
- ・地域の実情に応じた踏切道の改良を促進するため、指定された踏切道の改良に関する手続き等を見直し

○踏切保安設備の整備状況(平成22年度末)

- ・踏切保安設備の整備を推進し、現在では踏切道の88%が第1種踏切道
- ・踏切事故件数は年々減少してきたものの、近年は下げ止まり傾向



運転保安設備等の整備

○平成17年のJR西日本福知山線列車脱線事故を受け、平成18年3月に技術基準を改正

○これにより、脱線のおそれのある曲線部等に速度制限機能付きATS等の整備並びに一定速度以上で走行する車両等に運転士異常時列車停止装置及び運転状況記録装置等の整備を義務付け

	速度制限機能付きATS等 [※] の整備率(%)			
	平成19年 3月末	平成20年 3月末	平成21年 3月末	平成22年 3月末
曲線部	82	84	86	89
分岐部	33	37	45	53
終端部	82	83	87	89

※ATS-S、ATS-P、ATC等

鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の耐震補強(平成22年度末)

新幹線

高架橋・高架駅

99.9%

終了本数: 157,640本
総本数: 157,720本

在来線

輸送量の多い線区の高架橋
・高架駅・地下トンネルの中柱

95.9%

終了本数: 259,921本
総本数: 273,562本

鉄道の安全対策③

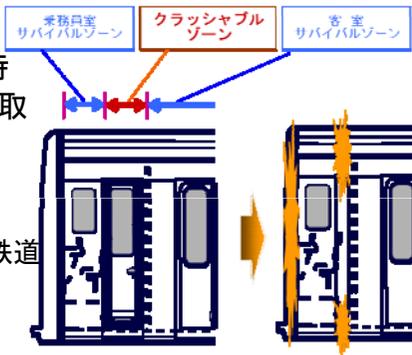
- リスク情報の積極的な報告や鉄道事業者間の共有が実施される環境を整備。
- 乗客・乗務員の生存空間確保による鉄道車両の安全性の確保。
- 鉄道交通の安全に関する知識の普及に係る取組を継続的に実施。

リスク情報の分析・活用

- 自発的報告があったときは行政処分等を行わないなど、動力車操縦者によるインシデント等の情報の積極的な報告を勧奨
(平成22年3月29日通達)
- 「事故トラブル事例から学ぶ教訓集」の作成(平成22年3月)
例) **安全装置の作動は、危険への第一歩。**
委託先は、依存先ではない。
マニュアルも、過ぎたるは及ばざるがごとし。
- 鉄道事業者間のリスク情報を共有(日本鉄道運転協会)
平成22年2月 一部事業者において試行開始
平成23年7月 本格実施

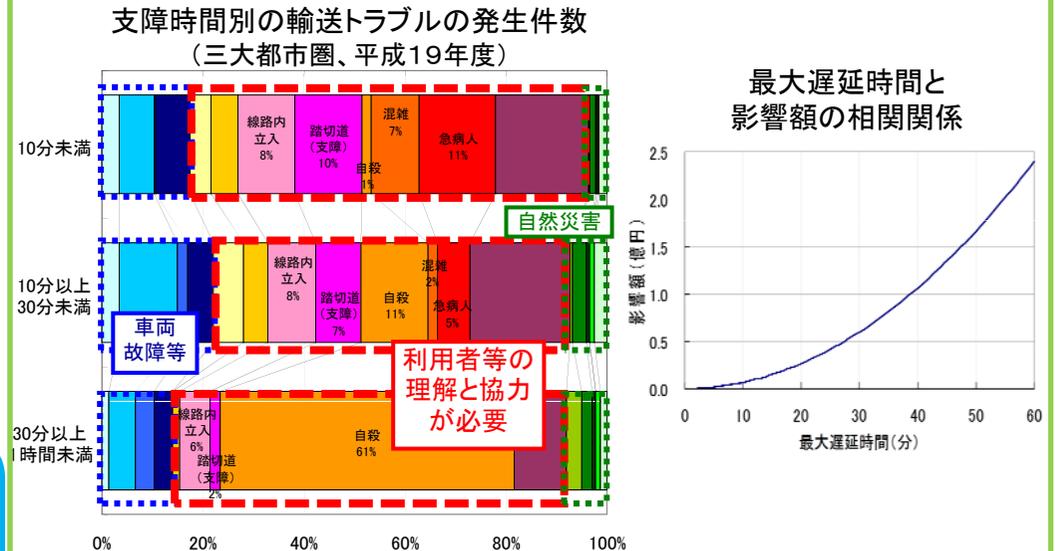
鉄道車両の安全性の確保

- 車両の衝突安全性向上に関する研究に対し、国が補助
- 車両の安全性向上方策研究会(平成19年4月設置)
(構成員:国、鉄道事業者、車両メーカー等)
- ・鉄道事業者が取り組んでいる事故発生時の乗客等の被害軽減方策の導入事例を取りまとめ、全国の鉄・軌道事業者へ周知
(平成22年4月)
【例:クラッシュブルゾーン】
導入事業者 JR東日本、JR西日本及び相模鉄道

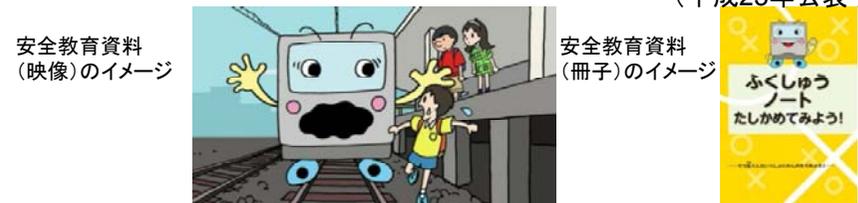


鉄道交通の安全に関する知識の普及

- 支障時間が短い輸送トラブルの状況調査・影響額試算
(平成21年3月 国交省HP公表)



- 鉄道の安全利用に関する手引きの作成(平成22年3月 国交省HP公表)
- 児童を対象とする鉄道利用に係る安全教育の資料作成
(平成23年公表予定)



(7) 技術開発について

技術開発の具体的取組

○これまでの高速化や輸送力増強に加え、近年の社会経済環境の変化に対応すべく安全で環境に優しい鉄道輸送の実現等に必要な超電導リニア、フリーゲージトレイン、可変型ホーム柵等の技術開発を推進。

超電導リニアの技術開発

平成21年7月 実用技術評価委員会

「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」と評価



走行試験を継続するとともに、詳細な営業線仕様の策定等を実施

高温超電導磁石等の開発を引き続き行い、更に効率的なシステムを目指す

平成25年度までに山梨実験線を全線完成

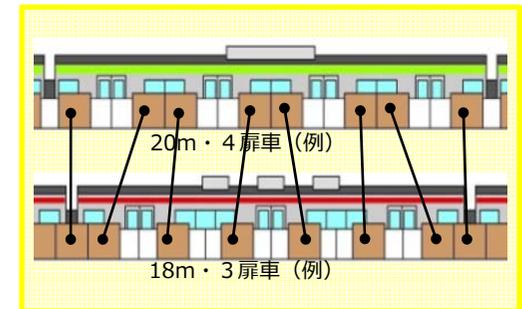
全線完成後の山梨実験線において、最終確認を実施

安全で環境に優しい鉄道の技術開発

○本年7月に東京ターミナルに導入された大容量蓄電池を搭載したハイブリッド入換機関車



○車両の種類に応じた可変型ホーム柵の技術開発



フリーゲージトレインの技術開発

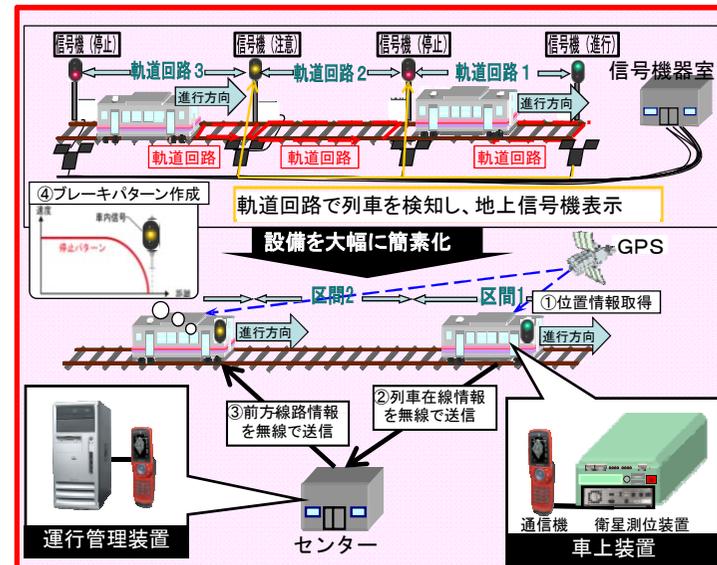
平成22年9月 軌間可変技術評価委員会

- ・軌間可変機構等の技術について、確立の目処が立ったことを確認
- ・新幹線において270キロ、在来線直線区間において130キロで安全に走行できることを確認
- ・在来線の急曲線部等での走行速度が目標速度に達していないことが主な課題



上記評価を踏まえつつ、新たな改良台車による在来線での走行試験等を実施

○設備の簡素化のためのGPS等を活用した信号システムの技術開発



DMV (Dual Mode Vehicle) の概要

○DMVとは、道路から鉄道への乗入れを可能とする特殊な構造の車輪を備え、走行モード変換装置(モードインターチェンジ)を介して、道路と線路の双方を自由に走行できる車両であり、現在、JR北海道が技術開発中。

【道路走行時】



【線路走行時】



DMVの特徴

○デュアルモードビークル(DMV)は、**鉄道・バスの乗継が不要**

○本格的に実用化されれば、その特性を活かして**地域の公共交通の活性化**や**観光振興に役立つ**ことが期待

JR北海道及び国土交通省による取組み

○平成19年1月に、釧網線における試験的営業運行を実現するため、両者において、技術面・安全面の課題への対策の指針となる「**釧網線におけるDMV試験的営業運行のための安全運行ガイドライン**」を取りまとめ

○平成19年及び平成20年(それぞれ4~11月のみ)に、JR北海道が釧網線において「**試験的営業運行**」を実施

○平成23年4月に、両者が主催する技術評価委員会が、**専用線区・単車運行を前提とした実用化に関する基盤技術(走行安全性・加減速性能等)**は構築されたものと評価

○平成24年度以降、DMV専用線区において実用化を目指す



【試験的営業運行の様子】

(8) 鉄道システムの海外展開について

各国で進む鉄道プロジェクトの概況



英国

- 海峡連絡線で我が国メーカーが車両174両を納入。
- 老朽化した幹線高速鉄道車両を更新する計画(約6,000億円)につき、我が国メーカーが優先交渉権を獲得。
- ロンドン～ウエストミッドランド等の高速鉄道計画



海峡連絡線用の日本製車両



中国

- 2009～2012年まで、鉄道分野へ毎年6000億元(約8兆円)以上の投資を計画
- 2020年まで、約6000kmの地下鉄等都市交通を整備



アセアン諸国

- ベトナムでの全長約1,600kmの高速鉄道計画(ハノイ～ホーチミン間)
- 都市鉄道の整備(ジャカルタMRT、ハノイ都市鉄道等)



マニラLRT用の日本製車両



アメリカ

- 全米で11の高速鉄道計画(総延長13,700km)
- ・高速鉄道等整備への80億ドルの連邦補助金の配分を決定
- ・別途2010年度予算で高速鉄道整備に対し20億ドルの補助金配分を決定



高速鉄道戦略計画を発表するオバマ大統領



ブラジル

- 約500kmの高速鉄道計画(リオデジャネイロ～カンピーナス間)
- ・総事業費約1.7兆円
- ・2011年7月11日締切の入札は応札者なし
- ・今後新しい入札条件で、再度手続が行われる予定



インド

- 西回廊・東回廊全長約2,800kmの貨物専用鉄道建設計画
- ・我が国は、西回廊(デリー～ムンバイ間)に対し、円借款による支援を実施中。
- 6路線の高速鉄道計画

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
- ◆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国際的な期待

新幹線の比較優位性

○大きく軽量な車両

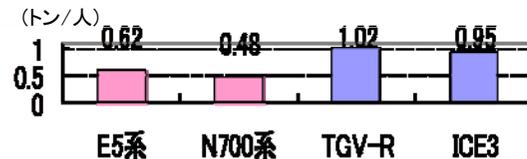
	新幹線 (E5系)	新幹線 (N700系)	TGV(仏) (TGV-R) ^(注1)	ICE(独) (ICE3) ^(注1)
最高時速(km/h)	320 ^(注2)	300	320	320
車体幅(mm)	3,350	3,360	2,904	2,950
座席間隔(mm)	1,040	1,040	900	920
編成長(m)	253	405	400	400
編成両数	10	16	20	16
定員(人)	731	1,323	750	858
編成重量(t) ^(注3)	454	635	766	818
編成重量/定員(t/人)	0.62	0.48	1.02	0.95

広幅車体の適用



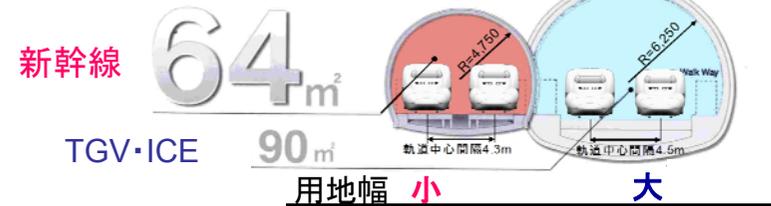
(注1)2編成の併結時、(注2)2012年度末予定
(注3)空車時、N700系はおよその重量

定員1人当たり編成重量の比較



○小さな構造物

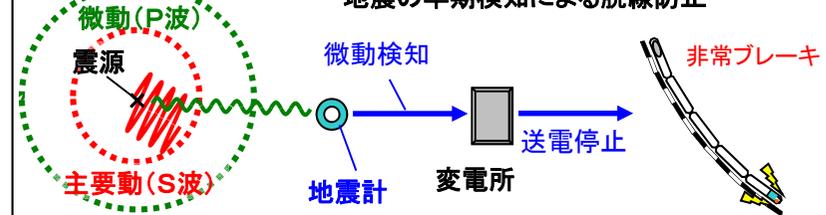
トンネル断面積の比較



新幹線は、車両の気密性が高いなどの理由から、トンネルの断面積が小さい。

○他に類のない地震対応技術

地震の早期検知による脱線防止



○連続する急勾配区間での高速走行

- ・連続する急勾配区間を高速走行できる車両を開発し、運行中
- ・これにより線路延長を短くでき、建設費の削減が可能



省エネ

軽量のためエネルギー消費量・CO₂排出量が少ない

快適な車内空間

車体幅・座席間隔が広い

低い建設費

トンネル断面積・用地幅が小さい

小さな沿線騒音

世界で最も厳しい沿線騒音基準をクリア

大量輸送

1編成でより多くの乗客を運べる

低い維持管理費

軽量のためレールへの負荷が小さい

46年の安全・信頼の実績

■開業以来、乗客の死傷者 **ゼロ**

■平均遅れ時間: **1分未満**

我が国鉄道システム海外展開のための取り組み

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**

- (1) 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)
 - 要人訪日時に、大臣会談及び新幹線の試乗等を実施
 - ラフード運輸長官(平成22年5月)、カリフォルニア州知事・ミネソタ州知事(平成22年9月)等
- (2) 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)
- (3) ベトナム
 - 大臣がJR・メーカーの代表者とともに訪越し、副首相や交通運輸大臣と会談(平成22年5月)
 - 副大臣が訪越し、交通運輸大臣と会談(平成22年12月)
- (4) 英国
 - 大臣から運輸大臣へ書簡発出(平成22年10月)
 - 政務官が訪英し、外務閣外大臣、運輸政務次官と会談(平成22年11月) 等

関係省庁と連携した**公的金融による支援**

- ・先進国の高速鉄道・都市鉄道プロジェクトについて国際協力銀行(JBIC)の投資金融及び輸出金融を可能とする制度改正
 - 投資金融: 高速鉄道は平成22年4月、都市鉄道は平成22年11月に政令指定。 輸出金融: 平成23年7月に政令指定。

我が国鉄道技術・規格の**国際標準化の推進**

- ・我が国の技術・規格の国際規格化を図るべく、(公財)鉄道総合技術研究所に鉄道国際規格センターを設置(平成22年4月)
- ・国際規格への適合性評価を実施する第三者認証機関を国内に整備(平成23年度末目途)
- ・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を実施(平成22年6月～)

官民連携による**案件形成支援**

- ・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

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**

- ・オールジャパン体制の発注コンサルティングの育成・確保に向けた関係者の取組みを支援