

令和3年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和2年9月

国土交通省鉄道局

令和3年度鉄道局関係予算概算要求について

<鉄道局関係予算>

公共事業	1,058億円（対前年度比 1.00倍）
非公共事業	28億円（対前年度比 1.15倍）
合計	1,086億円（対前年度比 1.00倍）

上記のほか、激甚化・頻発化する自然災害への対応等に
必要な「緊要な経費」について事項要求

（関連事項）地域公共交通確保維持改善事業（総合政策局） 299億円の内数
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁） 56億円の内数

<主な施策>

●整備新幹線の整備の推進（P.3）

- 整備新幹線の整備（平成27年1月の政府・与党申合せ等に基づき、
着実に整備）【804億円】
【建設中区間の開業に追加的に要する経費の一部について事項要求】

●都市鉄道ネットワークの充実（P.5）

- 神奈川東部方面線の整備 【116億円】
- なにわ筋線の整備、福岡市七隈線の延伸整備 【56億円の内数】

●鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進（P.9）

- エレベーター等の設置
【56億円の内数（地下鉄）、355億円の内数（総合政策局、観光庁予算）】
- ホームドアの整備促進【56億円の内数（地下鉄）、43億円の内数（民鉄等）】

●地域鉄道の安全性・利便性の向上（P.12）

- 地域鉄道の安全性向上に資する設備更新
【43億円の内数、299億円の内数（総合政策局予算）】

●安全・安心の確保（P.13）

- 耐震・豪雨対策の推進 【43億円の内数】
- 鉄道施設の戦略的維持管理・更新 【43億円の内数】

●鉄道の災害復旧の促進（P.18）

- 鉄道軌道整備法等による災害復旧支援 【9億円】

●経済社会情勢の変化に応じた鉄道政策の推進（P.19）

- 大都市圏における鉄道混雑緩和に向けた調査 【5億円の内数】

●鉄道の技術開発・普及促進（P.20）

- 鉄道技術開発・普及促進制度 【3億円の内数】

●鉄道システム・技術の海外展開（P.21）

- トップセールス、案件発掘・形成調査、鉄道技術・規格の国際標準化対応等 【22億円の内数】

目 次

I. 令和3年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
II. 令和3年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要	
1. 整備新幹線の整備の推進	
(1) 整備新幹線の着実な整備	3
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等	4
(3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査	4
2. 都市鉄道ネットワークの充実	
(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等	5
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実	
①なにわ筋線の整備	6
②福岡市七隈線の延伸整備	7
(3) 列車遅延対策の推進	7
(4) 東京圏における都市鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関する調査	7
【空港アクセス鉄道の整備】	8
【JR北海道、JR四国及びJR貨物の経営支援】	8
3. 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進	
(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	9
(2) ホームドアの更なる整備促進	10
(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	11
4. 地域鉄道の安全性・利便性の向上	
(1) 地域鉄道の安全性の向上	12
(2) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	12
5. 安全・安心の確保	
(1) 耐震対策の推進	13
(2) 豪雨対策の推進	13
(3) 地下駅等の浸水対策の推進	14
(4) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策の推進	
①鉄道施設の戦略的な維持管理・更新	15
②青函トンネルの機能保全	16
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進	17
(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	17
6. 鉄道の災害復旧の促進	18
7. 経済社会情勢の変化に応じた鉄道政策の推進	
(1) ICT等の活用による持続可能な鉄道システムへの転換	19
(2) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査	19
(3) 大都市圏における鉄道混雑緩和に向けた調査	19
(4) 貨物鉄道輸送のスマート化等の推進に係る調査	19
8. 鉄道の技術開発・普及促進	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）	20
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	20
9. 鉄道システム・技術の海外展開	21

I. 令和3年度鉄道局関係予算概算要求総括表

1. 鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表

区 分	事業費		
	令和3年度 要求・要望額 (A)	前年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)
【公共事業関係費】			
[整備新幹線]			
1. 整備新幹線整備事業費補助	486,000	443,000	1.10
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	75,942	75,156	1.01
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	32,989	32,247	1.02
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	22,180	22,182	1.00
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	1,131	1,449	0.78
6. 鉄道防災事業費補助	5,271	5,271	1.00
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	1,466	1,492	0.98
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	12,905	12,515	1.03
小 計	565,582	521,796	1.08
【その他事項経費】			
1. 鉄道技術開発費補助金	500	307	1.63
・超電導技術高度化等	11	33	0.33
・一般鉄道	489	274	1.78
2. 技術研究開発委託費	-	-	-
3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	1,438	1,438	1.00
・設計施工法等調査等	1,260	1,260	1.00
・青函共用走行区間における貨物列車走行調査	178	178	1.00
4. 新線調査費等補助金	-	-	-
5. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-
6. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-
7. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-
8. 経済協力調査委託費	-	-	-
小 計	1,938	1,745	1.11
合 計	567,520	523,541	1.08
〈 関連事項 〉			
地域公共交通確保維持改善事業			
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業			

2. 鉄道局関係財政投融资計画要求総括表

区 分	令和3年度 要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
【機関名】鉄道建設・運輸施設整備支援機構	17,000	131,690	0.13

(単位：百万円)

国 費			前年度 予算額 (D)	倍率 (C/D)	備 考
令和3年度 要求・要望額 (C)	うち 通常要求枠	うち 緊要な経費			
80,372	80,372	0	80,372	1.00	建設中区間の開業に追加的に要する経費の一部 について事項要求
24,522	24,522	0	24,522	1.00	
11,568	11,568	0	11,568	1.00	
5,589	5,589	0	5,589	1.00	
377	377	0	483	0.78	
1,757	1,757	0	1,757	1.00	
923	923	0	936	0.99	
4,308	4,308	0	4,189	1.03	
910	910	0	910	1.00	
105,804	105,804	0	105,804	1.00	
247	140	108	145	1.70	
3	3	0	8	0.33	
245	137	108	137	1.78	
309	181	128	250	1.23	
1,438	1,438	0	1,438	1.00	
1,260	1,260	0	1,260	1.00	
178	178	0	178	1.00	
40	40	0	43	0.92	
3	3	0	7	0.43	
26	26	0	41	0.63	
494	264	230	266	1.86	
255	255	0	255	1.00	
2,812	2,346	466	2,445	1.15	
108,616	108,150	466	108,249	1.00	
29,850の内数	20,006の内数	9,845の内数	20,430の内数	-	
5,620の内数	5,620の内数	0	5,412の内数	-	

- (注) 「緊要な経費」は、新型コロナウイルス感染症への対応に必要な経費である。
(注) 上記のほか、激甚化・頻発化する自然災害への対応等に必要な「緊要な経費」については、事項要求を行う。
(注) 前年度予算額は、臨時・特別の措置を含んでいない。
(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。
(注) 財政投融资計画要求は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道整備に係る業務分である。

Ⅱ. 令和3年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要

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：486,000百万円、国費：80,372百万円]

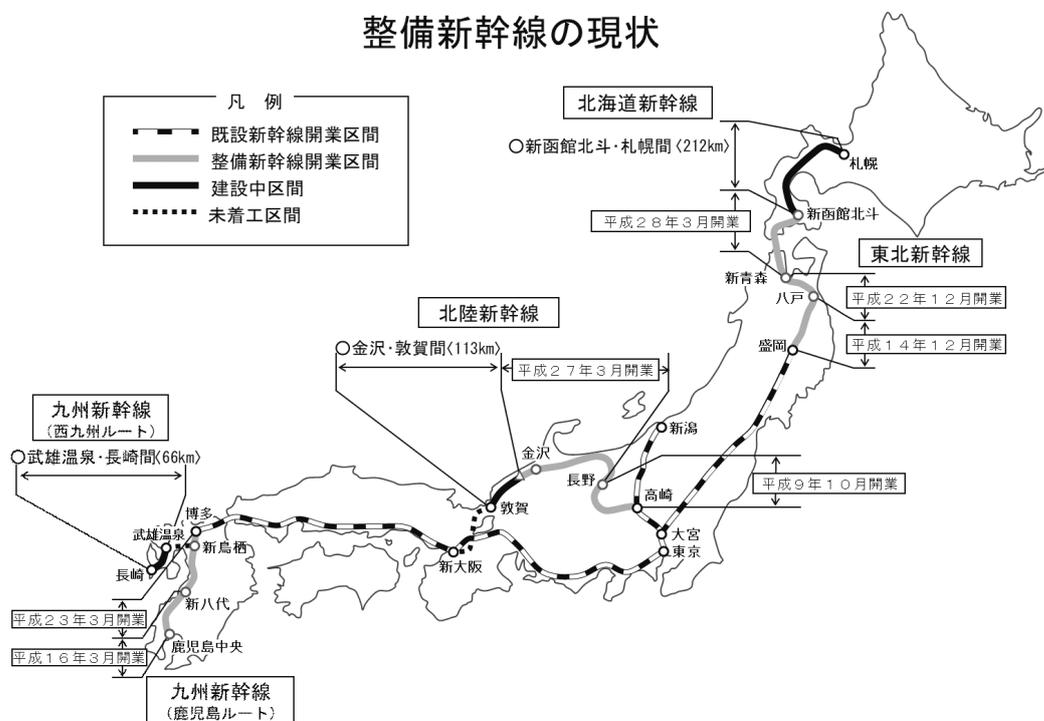
[建設中区間の開業に追加的に要する経費の一部について事項要求]

(整備新幹線整備事業費補助)

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、平成27年1月の政府・与党申合せ等に基づき、着実に整備を進める。

なお、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業に追加的に要する経費の一部について、事項要求を行う。

整備新幹線の現状



◎ 『整備新幹線の取扱いについて』（平成27年1月14日政府・与党申合せ）の主な内容

- 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
完成・開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指す。
- 北陸新幹線（金沢・福井・敦賀間）
完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指す。
- 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しする。

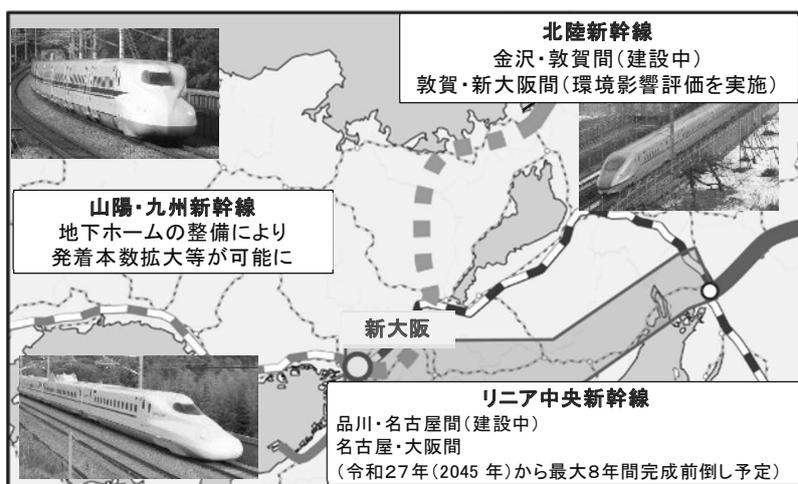
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等

①設計施工法等調査等

[事業費：1,260百万円、国費：1,260百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

北陸新幹線の環境影響評価等整備新幹線の工事の円滑な実施又は整備方策の検討に必要な調査を行う。

特に、新大阪駅については、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図るために必要な調査を行う。



②青函共用走行区間における貨物列車走行調査

[事業費：178百万円、国費：178百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)
[国費：494百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

新幹線列車と貨物列車とが共用走行する青函共用走行区間において、安全性を確保しつつ新幹線列車を高速走行させるための具体的な方法等について調査するとともに、高速走行に必要な以下の技術開発を行う。

- ・時間帯区分方式の段階的拡大の可能性に係る調査・開発
- ・将来的な貨物鉄道の取扱いに関する調査

(3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：494百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

幹線鉄道等の鉄道は、地域間の移動時間を大幅に短縮し、駅その他周辺地域の開発を促進することにより、我が国の経済活動や国民生活の向上に極めて大きな効果をもたらしてきた。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方を検討するため、効果的・効率的な整備・運行手法等に係る具体的な調査を行う。

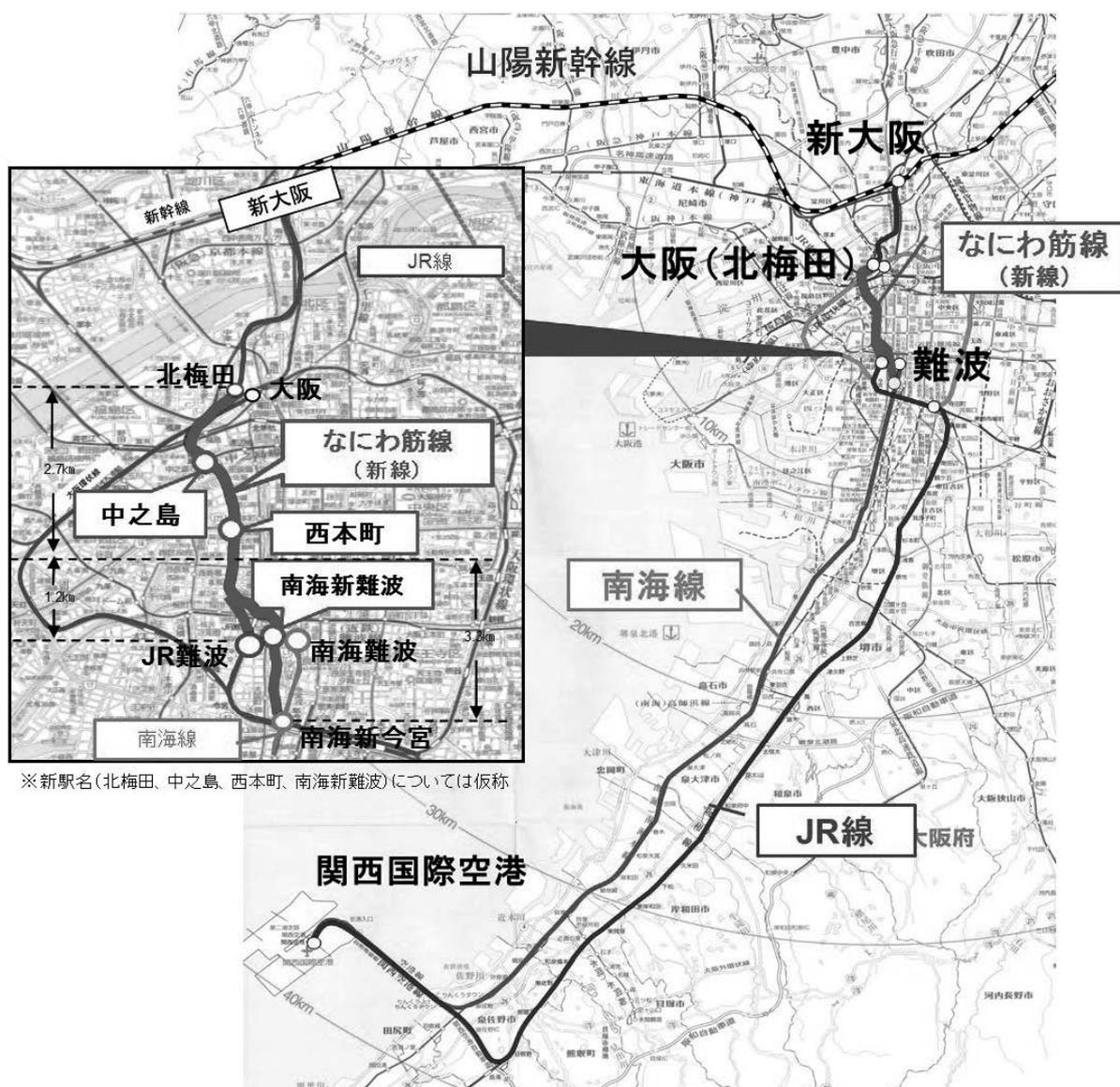
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：22,180百万円の内数、国費：5,589百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進する。

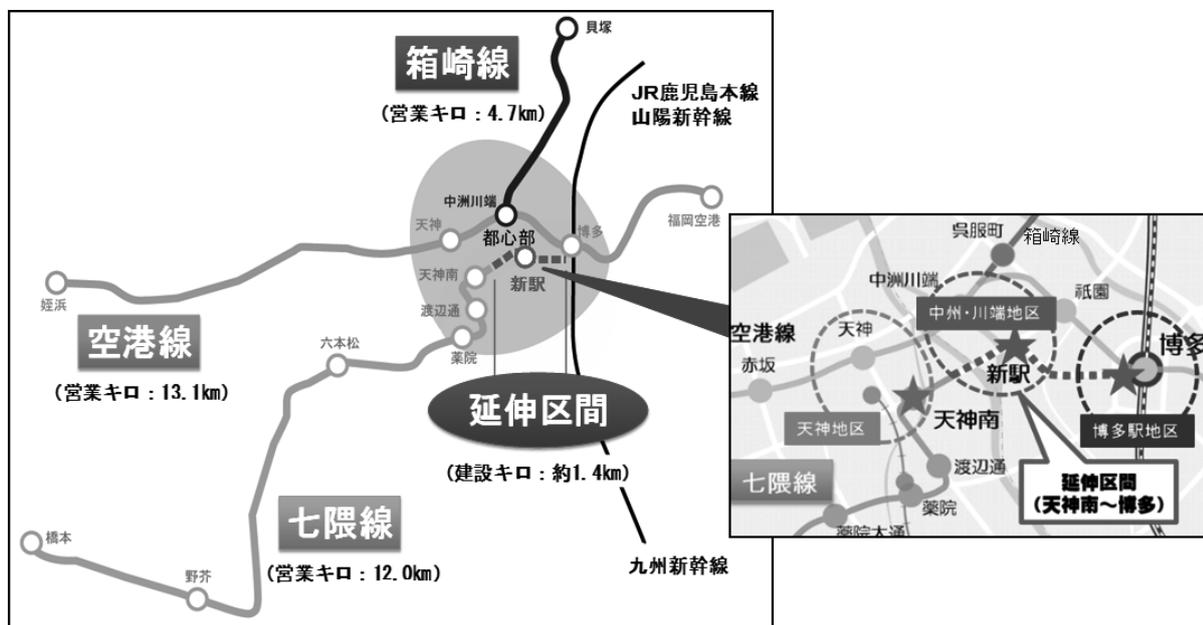
① なにわ筋線の整備

大阪都心部を南北に縦貫する新線を整備し、既存の鉄道路線と接続させることにより、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図る。



② 福岡市七隈線の延伸整備

福岡市の二大核である「天神地区」と「博多駅地区」を結ぶことにより、都市中心部の移動の円滑化や福岡市西部から博多駅へのアクセス性を向上させるなど都市機能の一層の充実を図る。



(3) 列車遅延対策の推進

[事業費：22,180百万円の内数、国費：5,589百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

高密度ダイヤの運行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、ホーム拡幅、折返施設等の整備を推進する。

(4) 東京圏における都市鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関する調査

[国費：494百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成28年4月20日)において示された、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向け、取組みの進捗状況を把握し、諸般の社会情勢を踏まえた東京圏の鉄道ネットワークの将来的なあり方等について調査及び検討を行う。また、今後の国際拠点空港等の需要増に対応するため、空港アクセス鉄道構想の事業性等について調査を行う。

3. 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進

(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

[事業費：22,180百万円の内数、国費：5,589百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[新型コロナウイルス感染症への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、障害者対応型トイレの設置等を推進し、ユニバーサル社会の実現や快適な旅行環境の整備を図る。

なお、鉄道駅においても、新型コロナウイルス感染症拡大防止の取り組みが求められていることから、駅利用者の円滑な移動を確保するため、鉄道駅バリアフリー設備の整備に要する経費について、事項要求を行う。

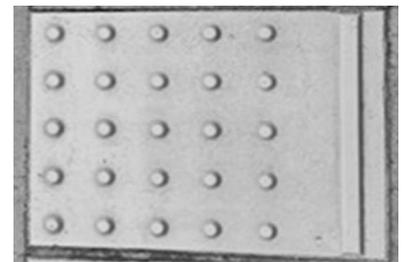
主な整備内容



エレベーター



障害者対応型トイレ



内方線付き点状ブロック

○段差解消等に関する目標設定

- ・バリアフリー法の基本方針に基づき、1日当たりの利用者が3,000人以上の駅を2020年度までに原則として全てバリアフリー化する。
※約90.4% (3,241駅/3,586駅) で段差解消済み (平成30年度末)。
- ・2021年度以降の整備目標については、「バリアフリー法関連施策のあり方に関する検討会」の中間とりまとめにおいて、おおむね5年間で、バリアフリー化されていない1日当たりの利用者数が3,000人以上の駅を可能な限り早期にバリアフリー化するとともに、バリアフリー基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たりの利用者数が2,000人以上の駅について、原則として全てバリアフリー化することとしている。

※上記のほか、地域公共交通確保維持改善事業 (総合政策局予算：29,850百万円の内数) においても引き続き支援。

※また、訪日外国人旅行者のストレスフリーで快適な旅行環境の整備に資するものについては、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 (観光庁予算：5,620百万円の内数) により、引き続き支援。

(2) ホームドアの更なる整備促進

[事業費：22,180百万円の内数、国費：5,589百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：12,905百万円の内数、国費：4,308百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[新型コロナウイルス感染症への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

ホームにおける転落・接触等は、視覚障害者のみならず一般利用者においても多く発生している。転落・接触等の防止効果の高いホームドアについて、一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅を中心に、更なる整備を促進する。

なお、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う、社会的距離の確保や視覚障害者に対する声掛けの減少等により、視覚障害者を中心にホーム上からの転落事故発生の危険性が一層増大していることから、その対策となるホームドア整備に要する経費について、事項要求を行う。

- 交通政策基本計画〔平成27年2月閣議決定〕に基づき、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅について、ホームドアの優先的な整備を行う。
- ※ 同計画で定める整備目標（令和2年度に約800駅）は、令和元年度に達成済み。



ホームドア

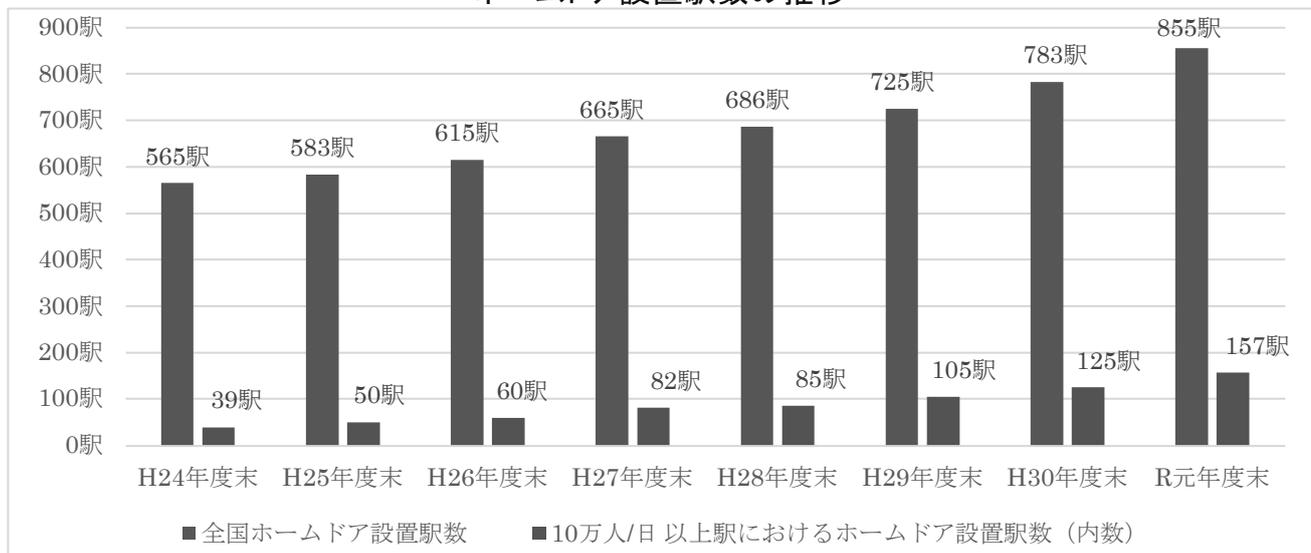
○バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（中間とりまとめ）

〔令和2年7月〕概要(一部)

(バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会(有識者会議))

- ホームドアについては、1日当たり平均利用者数10万人以上駅の優先的な整備を引き続き推進するとともに、10万人未満の駅についても、ホームドアの必要性が認められる番線があるため、10万人未満駅を含む全体の番線単位の数値目標を設定することとする。

ホームドア設置駅数の推移



【全国の10万人/日以上駅：285駅】

(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）

[事業費：5,271 百万円、国費：1,757 百万円]

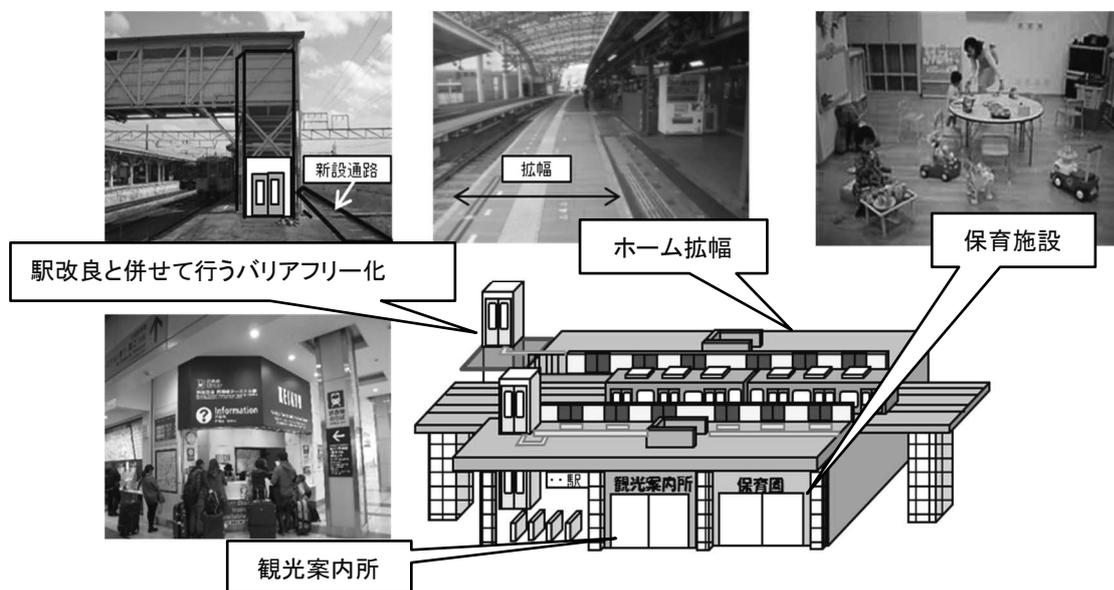
(鉄道駅総合改善事業費補助)

[新型コロナウイルス感染症への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備について支援する。

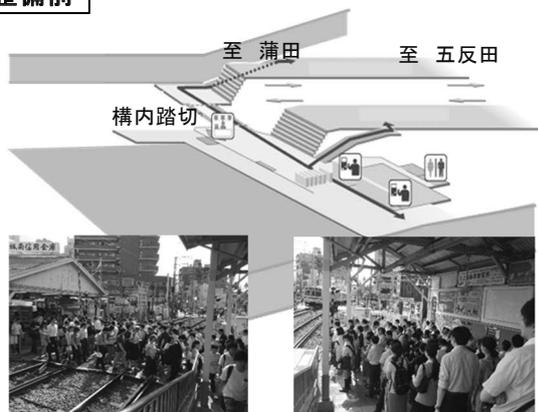
なお、鉄道駅においても、新型コロナウイルス感染症拡大防止の取り組みが求められていることから、駅利用者の円滑な移動を確保するため、鉄道駅バリアフリー設備等の整備に要する経費について、事項要求を行う。

次世代ステーション創造事業イメージ



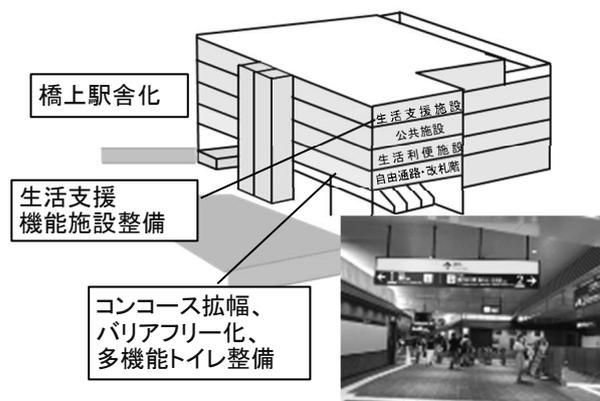
【事業例】東急電鉄 池上駅

整備前



構内踏切の混雑状況

整備後



コンコース拡幅

4. 地域鉄道の安全性・利便性の向上

(1) 地域鉄道の安全性の向上

[事業費：12,905百万円の内数、国費：4,308百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[新型コロナウイルス感染症への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

通勤・通学・通院のための利用など地域にとって欠くことの出来ない公共交通機関である地域鉄道等において、安全な鉄道輸送を確保するために行うレールやマクラギの更新、信号保安設備の整備など安全性の向上に資する設備の整備等に対して支援を行う。

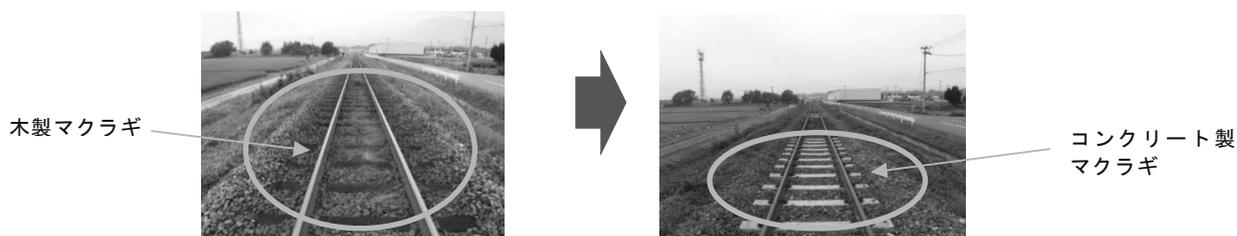
なお、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い、多くの地域鉄道事業者において老朽化した設備の更新等が難しい状況にある中、安定輸送を維持する必要があるため、安全に資する設備整備に要する経費について、事項要求を行う。

支援対象例

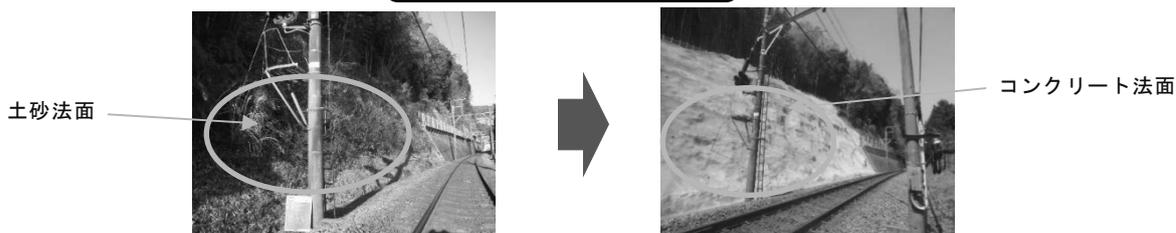
線路設備（コンクリートマクラギ化）

[改良前]

[改良後]



防護設備（法面固定）



※上記のほか、地域公共交通確保維持改善事業（総合政策局予算：29,850百万円の内数）においても引き続き支援。

(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：1,131百万円、国費：377百万円]
(幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業))

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・再生法に基づく地域公共交通網形成計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備（新駅の設置等）に対し支援を行う。

5. 安全・安心の確保

(1) 耐震対策の推進

[事業費：12,905百万円の内数、国費：4,308百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[激甚化・頻発化する自然災害への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進するとともに、地下鉄のトンネル等の耐震対策を引き続き推進する。

また、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、多くの鉄道事業者の収益が減少する中で、「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」に基づき、主要鉄道路線の耐震補強を令和4年度までに完了させるため、その対策に要する経費について、事項要求を行う。

駅の耐震対策の例



鉄骨ブレースによる
駅ホームの屋根の耐震補強

高架橋の耐震対策の例



鋼板巻きによる
高架橋の耐震補強

(2) 豪雨対策の推進

[事業費：12,905百万円の内数、国費：4,308百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[激甚化・頻発化する自然災害への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

豪雨災害から鉄道施設を防護し、鉄道の安全・安定輸送を確保するため、河川に架かる鉄道橋梁の流失等防止対策や、鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する。

また、令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨等、近年水災害が頻発化・激甚化していることから、その対策に要する経費について事項要求を行う。

鉄道橋梁の流失防止等対策の例



橋梁の架替

土砂流入防止対策の例



斜面の補強

(3) 地下駅等の浸水対策の推進

[事業費：12,905 百万円の内数、国費：4,308 百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[激甚化・頻発化する自然災害への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

三大都市圏をはじめとする大都市圏では、地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生した場合、深刻な浸水被害が懸念される。

地下駅等の地下空間は、地上に比べ浸水のスピードが速く、一旦浸水が始まれば、利用客の避難が困難となり、鉄道の運行にも大きな影響が発生することが想定される。

このため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等について、駅の出入口やトンネルの坑口等における浸水対策を推進し、防災・減災機能の強化を図る。

また、令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨等、近年水災害が頻発化・激甚化していることから、その対策に要する経費について事項要求を行う。

地下駅の浸水被害の例



福岡市交通局(博多駅)
平成15年7月大雨による御笠川の氾濫
(1日間運休、約10万人に影響)



小田急電鉄(下北沢駅)
平成25年10月台風による浸水
(3時間運休、約41万人に影響)



主な対策

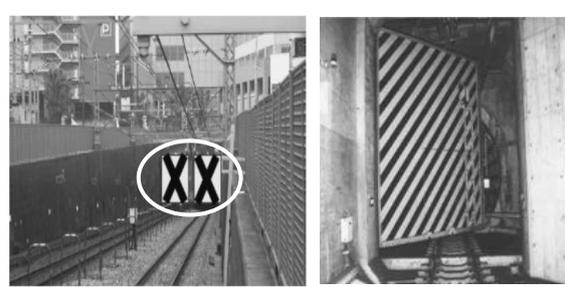
地下駅出入口



止水板

防水扉

トンネル坑口・トンネル内



防水扉(坑口)

防水扉(トンネル内)

(4) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策の推進

① 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新

[事業費：12,905百万円の内数、国費：4,308百万円の内数]
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

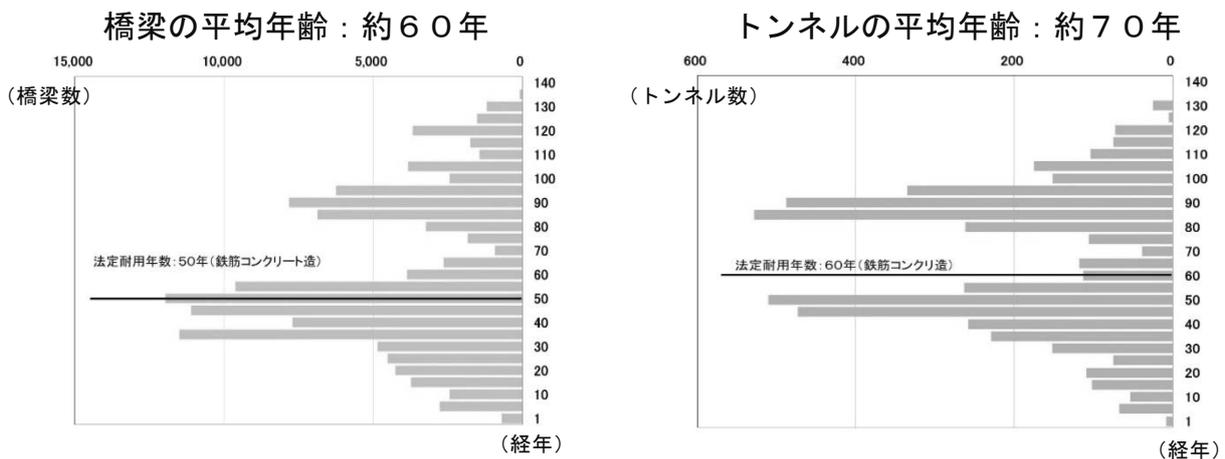
[激甚化・頻発化する自然災害への対応に必要な「緊要な経費」について事項要求]

鉄道の橋梁やトンネル等については、法定耐用年数を超えるものも多く、老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。このため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良・補強を支援する。

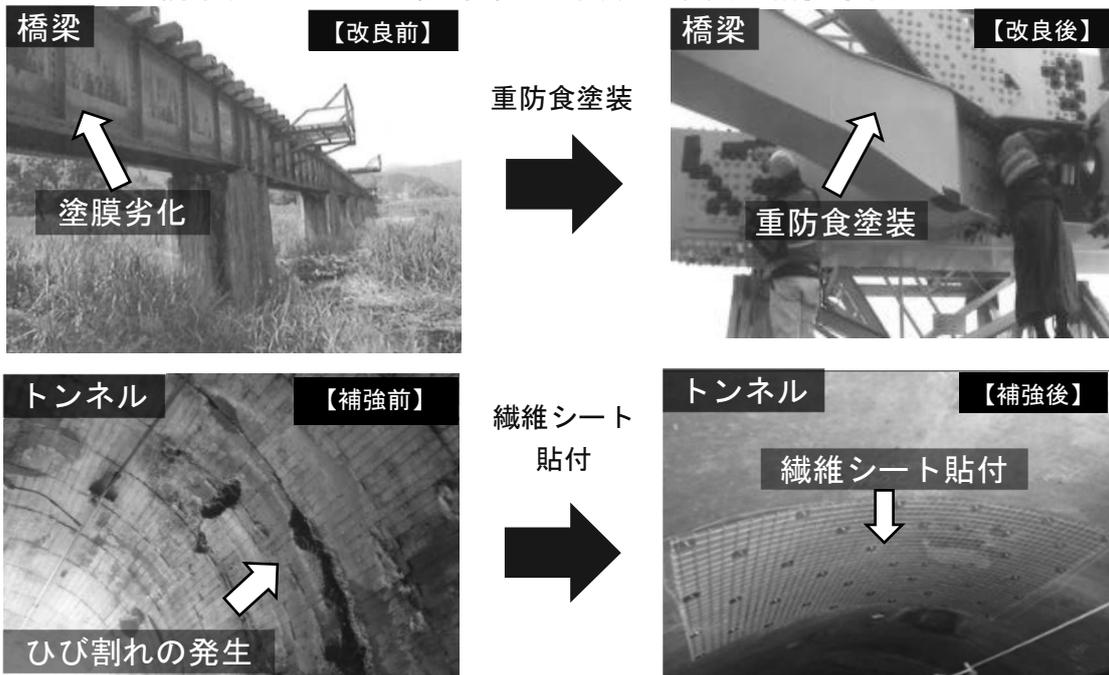
また、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、多くの鉄道事業者の収益が減少する中で、鉄道施設の維持管理・更新等の安全に関わる事業を継続的に実施することが必要であることから、老朽化対策に要する経費について、事項要求を行う。

鉄道施設のストックピラミッド

橋梁、トンネルの平均年齢は60年以上



橋梁、トンネルの長寿命化に資する改良・補強事例



② 青函トンネルの機能保全

[事業費：1,466百万円の内数、国費：923百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

青函トンネルは、延長約 54 km の我が国最長の海底トンネルであり、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である。昭和 63 年の開通から 30 年以上が経過しており、湿度が高く、塩水が浸入する海底下という過酷な環境にあるため、青函トンネル特有の設備である火災検知装置や大型排水設備等の著しい劣化に加え、トンネル（先進導坑・作業坑）の変状が発生している。

これらの設備の改修・更新等を計画的に実施することにより、青函トンネルの機能を適切に保全し、北海道と本州間の円滑かつ安定した人流・物流を確保する。

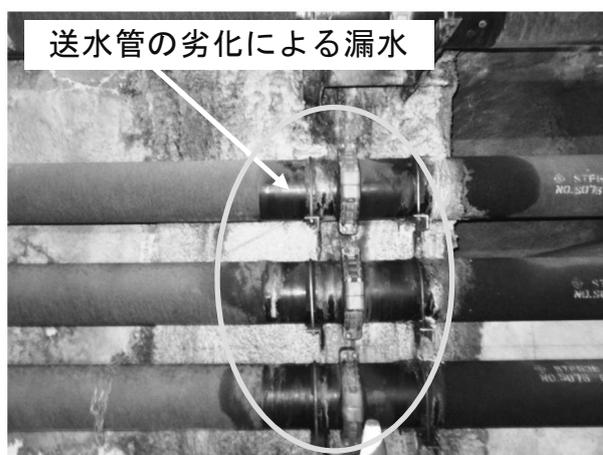
トンネル（先進導坑）の変状



排水設備の劣化



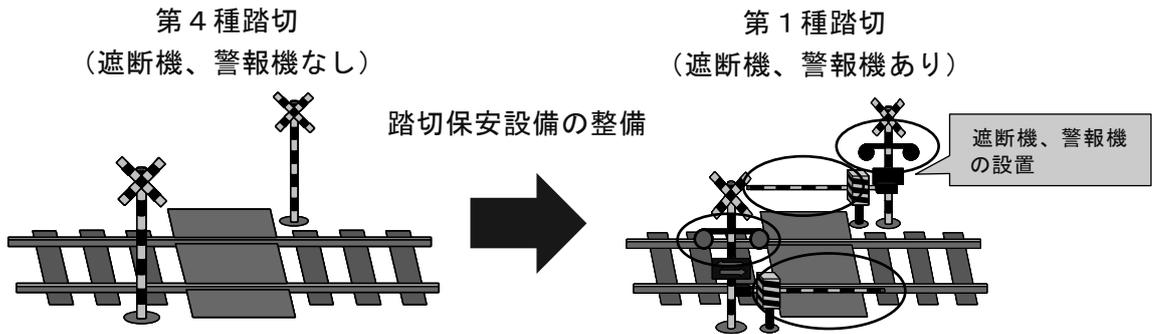
消火施設への送水管の劣化



(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進

[事業費：12,905百万円の内数、国費：4,308百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備（第4種踏切の第1種化等）の更なる推進に向け、踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道の指定期限の延長を検討する。



また、高齢者等の歩行者の踏切道事故を防止するための障害物検知装置や非常押しボタン等に加え、緊急時に踏切道の状況を確認できるようにするための監視カメラ等の整備を推進する。

高齢者等の歩行者の踏切事故防止に資する設備の例



(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進

[事業費：1,466百万円の内数、国費：923百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

旅客会社等が行う海岸等保全や落石・なだれ等対策に係る施設整備のうち、鉄道施設だけではなく、家屋、道路、耕地等の保全・保護にも資する事業を推進する。

6. 鉄道の災害復旧の促進

○鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援

[事業費：3,640百万円、国費：910百万円]
(鉄道施設災害復旧事業費補助)

鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨などの災害で被災した鉄道の早期復旧を支援する。

支援対象の例



J R東日本 只見線



J R四国 予讃線

また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道については、特別な支援制度（事業構造の変更等の要件を満たすことを前提として補助率を嵩上げ）により、復旧を強力に支援する。

支援対象：南阿蘇鉄道



7. 経済社会情勢の変化に応じた鉄道政策の推進

(1) ICT等の活用による持続可能な鉄道システムへの転換

[事業費：489百万円の内数、国費：245百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)
[国費：309百万円の内数]
(技術研究開発委託費)

運転士、駅係員、保守係員など多くの現場職員によって支えられている鉄道事業において、今回のコロナ禍の経験を踏まえ、感染症拡大時さらには将来の労働力不足時代でも鉄道事業を継続できるよう、ICT技術等を活用した現場業務の省力化・効率化に資する技術開発を推進する。

例：3次元点群データを用いた効率的な管理手法の開発

従来のトンネル検査では、保守係員が高所で近接目視により点検を行っているが、計測車両に搭載したレーザーにより3次元点群データを取得し、異常箇所を効率的な抽出と変状の進行状況の確認等を可能とするシステムを開発することで、トンネル検査の効率化等を図る。



(2) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：494百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、感染リスクの低い地方での居住、就労に対する関心が高まっている。ポストコロナの時代において、東京一極集中型から多核連携型へと国土の利用形態が大きく変貌する可能性があり、全国各地を結ぶ幹線鉄道ネットワークは更なる重要性を持つと考えられる。そのため、ポストコロナ時代における、幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関して検討を行う。

(3) 大都市圏における鉄道混雑緩和に向けた調査

[国費：494百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

鉄道の混雑緩和に向け、混雑状況にかかる情報の充実・強化や、時差出勤などによるピーク需要の分散促進など、利用者の行動変容を促す取り組みを推進するための調査検討を行う。

(4) 貨物鉄道輸送のスマート化等の推進に係る調査

[国費：494百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

全国をつなぐ幹線物流の重要性を踏まえ、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により顕在化したサプライチェーンの脆弱性を補完し、再構築を図るため、ポストコロナ時代における鉄道物流の生産性、付加価値の向上に向けた調査を行う。

8. 鉄道の技術開発・普及促進

(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）

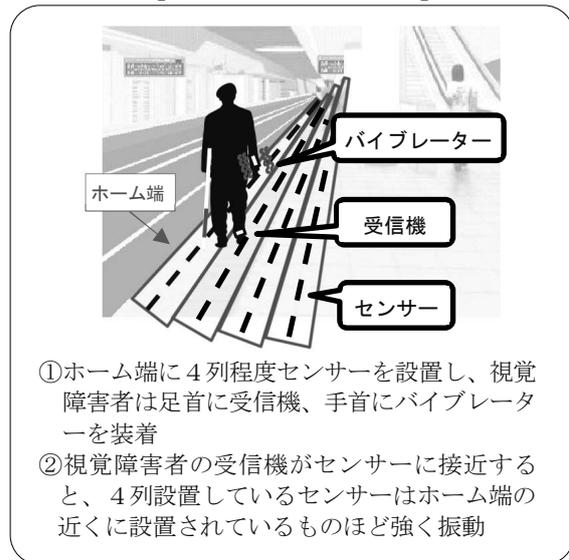
[事業費：489百万円の内数、国費：245百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

鉄道技術開発を促進し技術水準の向上を図ることを目的として、①新技術の鉄道への応用に係る基礎的、基盤的技術開発、②安全対策に係る技術開発、③環境性能向上に資する技術開発、への支援を行う。

例：センサーを活用した視覚障害者転落防止システム

ホームドアが整備されていない駅において、視覚障害者の駅ホームでの転落事故が発生しているが、コスト等の課題からホームドアの整備には時間を要する。そこで、ホームドアが整備されるまでの間、視覚障害者の安全を確保する方策が必要となっていることから、センサー等を活用して視覚障害者にホーム端への接近を振動により通知するシステムの開発を行う。

【システムのイメージ】



(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：309百万円の内数]
(技術研究開発委託費)

今後我が国では、人口減や高齢化により鉄道利用者や働き手が減少し、また鉄道施設の経年劣化も進展する。このため、既存施設の有効活用を図りながら、鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化を可能とし、利用者の利便性の向上にも資する鉄道分野での生産性革命を進める必要がある。具体的には、以下のように国が主体的に関与すべきものについての技術開発及びその技術の普及を進める。

- 鉄道事業者のニーズはあるが、民間主導では開発が進まない技術
- 社会的要請が高く、鉄道業界に広く展開することが望まれる技術
- 特に経営の厳しい地方鉄道での導入が求められている技術 など

9. 鉄道システム・技術の海外展開

○鉄道システム・技術の海外展開

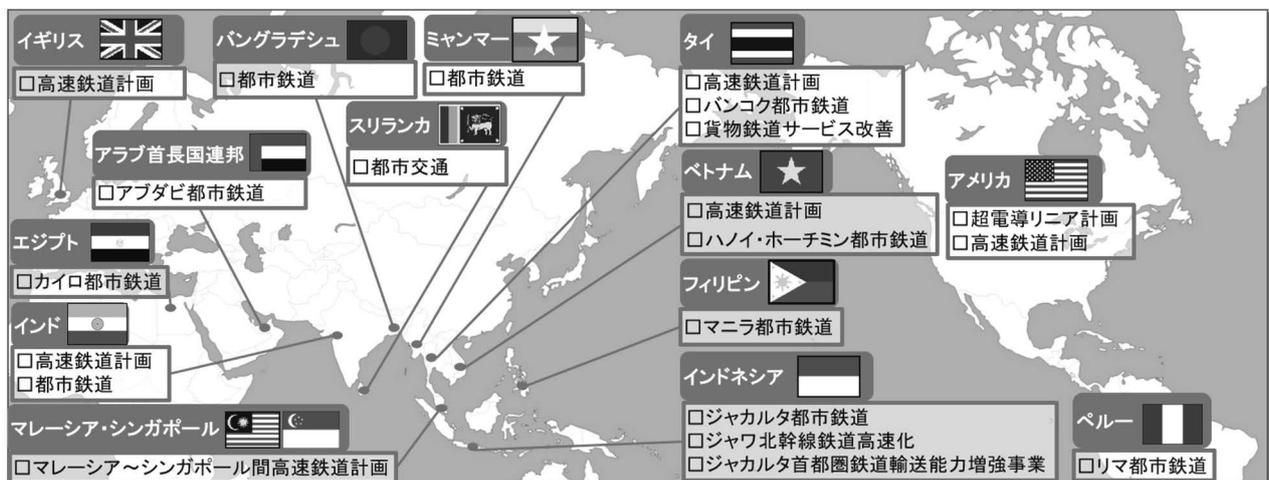
[国費：2,182百万円の内数]

現在、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。

鉄道分野をはじめとするインフラシステム輸出は、「成長戦略フォローアップ」（令和2年7月閣議決定）に掲げる重要な施策の1つとして位置付けられており、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向上・拡大を図り、我が国の経済成長を促進するために極めて重要である。

これまでも、相手国政府への働きかけ等に取り組んできたが、その結果として、高速鉄道については、インドとの間でムンバイ～アーメダバード間高速鉄道への新幹線システムの導入について合意し、整備に向けた取組を着実に進めており、また、都市鉄道についても、インドネシア・ジャカルタ都市鉄道南北線が2019年3月に開業するなどの成果を上げているところである。

今後も、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年8月31日施行）の制定も踏まえ、川上の段階から案件発掘・形成をさらに進めるとともに、官民連携によるトップセールス、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構等を通じたファイナンス面での支援、我が国鉄道技術・規格の国際標準化対応や技術基準策定支援等に一層強力に取り組む。



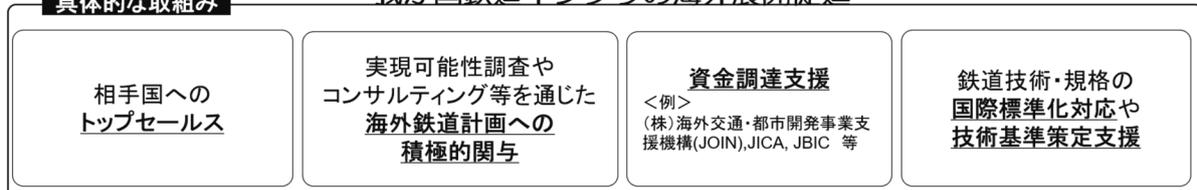
現状

- ◆都市化への対応、経済成長、雇用拡大、環境問題への対応等を目的に多くの国が鉄道整備を検討、推進中。
- ◆安全、安定、高頻度、大量輸送、省エネルギー性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。

※目標：2020年に約30兆円のインフラシステム受注
「インフラシステム輸出戦略（令和2年度改訂版）」

我が国鉄道インフラの海外展開促進

具体的な取組み



(この冊子は、再生紙を使用しています。)