

令和5年度

鉄道局関係予算概要

令和5年1月

国土交通省鉄道局

令和5年度鉄道局関係予算について

＜鉄道局関係予算＞

公 共 事 業	1,042 億円
非 公 共 事 業	22 億円
合 計	1,064 億円

（関連事項）

公 共 事 業	社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の創設	5,492 億円の内数
非公共事業	地域公共交通確保維持改善事業等（総合政策局）	222 億円の内数
	ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業（観光庁）	16 億円の内数
	鉄道脱炭素施設等の整備促進（環境省）	22 億円の内数

＜主な施策＞

●豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進（P. 3）

- 整備新幹線の整備の推進 【804 億円】
 （北陸新幹線事業推進調査 【12 億円】）
- 都市鉄道ネットワークの充実 【67 億円、81 億円の内数、3 億円の内数】

●デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進（P. 9）

- 鉄道事業者と地域の共創に対する支援（危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新）
 【社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の創設、
 238 億円の内数（総合政策局、観光庁予算）】
- 地域の鉄道の安全性・利便性向上の促進
 【50 億円の内数、0.2 億円、238 億円の内数（総合政策局、観光庁予算）】
- 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進
 【81 億円の内数、21 億円、50 億円の内数、
 238 億円の内数（総合政策局、観光庁予算）】

●防災・減災、国土強靱化への投資の加速化（P. 22）

- 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進 【81 億円の内数、9 億円、50 億円の内数】
- 鉄道の災害復旧の支援 【10 億円】

●鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化（P. 29）

- 鉄道資産を活用したGXの投資加速化
 【3.2 億円の内数、0.1 億円、22 億円の内数（環境省予算）】
- 貨物鉄道ネットワークの充実 【3 億円の内数】
- 鉄道のスマート化を促進するためのDXの促進 【0.4 億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進 【0.6 億円の内数】

●鉄道システム・技術の海外展開（P. 34） 【19 億円の内数】

目 次

第一. 令和5年度鉄道局関係予算総括表	1
第二. 令和5年度鉄道局関係予算施策別概要	
I. 豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進	
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	
①北陸新幹線事業推進調査	3
②青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発	4
③経済設計調査等	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東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備	7
③東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備	7
(3) 列車遅延対策の推進	7
(4) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査	7
【東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について】	8
【空港アクセス鉄道の整備】	8
II. デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進	
1. 鉄道事業者と地域の共創に対する支援（危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新）	9
2. 地域の鉄道の安全性・利便性の向上の促進	
(1) 地域の鉄道の安全性の向上	16
(2) 地域の鉄道の利便性の向上	
①地域の鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	17
②移動の利便性向上・利用環境の改善	17
(3) JR北海道、JR四国及びJR貨物の経営支援	18
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	19
(2) ホームドアの更なる整備促進	20
(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	21
III. 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化	
1. 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進	
(1) 耐震対策の推進	22
(2) 豪雨対策の推進	22
(3) 地下駅等の浸水対策の推進	23
【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】	24

(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	25
② 青函トンネルの機能保全	26
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進	27
(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	27
2. 鉄道の災害復旧の支援	
(1) 鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援	28
(2) 災害発生時における復旧支援活動の強化	28
IV. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化	
1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化	
(1) 鉄道分野のCN加速化に関する調査	29
(2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援	29
(3) 鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査	30
(4) 鉄道脱炭素施設等の整備促進	30
2. 貨物鉄道ネットワークの充実	
(1) 自然災害の発生時等に代行輸送の拠点となる駅機能強化への支援	31
(2) 我が国のカーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための調査	31
3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進（デジタル技術を活用した省力化システムの調査）	32
4. 鉄道の技術開発・普及促進	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道技術開発）	33
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	33
V. 鉄道システム・技術の海外展開	34

I. 令和5年度鉄道局関係予算総括表

1. 鉄道局関係予算事業費・国費総括表

区 分	事 業 費		
	令和5年度 予 算 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	194,000	240,000	0.81
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	61,915	69,584	0.89
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	7,971	29,958	0.27
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	31,948	17,752	1.80
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	69	510	0.14
6. 鉄道防災事業費補助	5,456	6,300	0.87
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	1,466	1,466	1.00
8. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	15,005	13,598	1.10
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	3,940	3,896	1.01
小 計	259,855	313,480	0.83
〈 関連事項 〉 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）			
【その他事項経費】			
1. 鉄道技術開発費補助金	95	205	0.46
・超電導技術高度化等	0	0.6	皆減
・一般鉄道技術開発	85	205	0.41
・鉄道脱炭素施設等実装調査	10	-	皆増
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	1,538	1,432	1.07
・北陸新幹線事業推進調査	1,235	-	皆増
・青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発	20	100	0.20
・経済設計調査等	283	1,332	0.21
4. 鉄道整備等基礎調査委託費等	-	-	-
5. 経済協力調査委託費	-	-	-
6. その他	-	-	-
小 計	1,633	1,637	1.00
〈 関連事項 〉 地域公共交通確保維持改善事業等 ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業 低炭素化に向けた鉄道の省エネ設備・機器の導入支援			
合 計	261,488	315,117	0.83

2. 鉄道局関係財政投融资計画総括表

区 分	令和5年度 (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	14,600	215,290	0.07

(単位：百万円)

国 費				備 考	
令和5年度 予 算 額 (C)	前 年 度 予 算 額 (D)	倍 率 (C/D)	令和4年度 第2次補正 予 算 額		
80,372	80,372	1.00	0		
22,822	23,822	0.96	0		
6,736	11,568	0.58	0		
8,050	4,473	1.80	2,309		
23	170	0.14	417		
2,055	2,100	0.98	153		
923	923	1.00	0		
5,035	4,588	1.10	5,319		
985	974	1.01	995		
104,179	105,168	0.99	9,193		
549,190の内数	-	-	-		(※)
47	102	0.46	85		
0	0.2	皆減	0		
42	102	0.41	75		
5	-	皆増	10		
23	111	0.21	352		
1,538	1,432	1.07	80		
1,235	-	皆増	0		
20	100	0.20	80		
283	1,332	0.21	0		
294	338	0.87	0		
255	255	1.00	0		
43	58	0.74	0		
2,201	2,297	0.96	517		
22,192の内数	20,692の内数	-	25,000の内数		
1,643の内数	2,706の内数	-	36,272の内数		
2,188の内数	5,500の内数	-	0		
106,380	107,465	0.99	9,710		

(※) 基幹事業として創設。社会資本整備総合交付金は、地方公共団体が自ら作成した整備計画に対して、国が配分を行い、計画内の各事業については、地方公共団体が自由に配分することができるため、基幹事業毎の明確な予算規模は無い。

- (注) 1. 【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。
2. 財政投融资計画は、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。
3. 端数処理により、計は一致しない場合がある。

第二. 令和5年度鉄道局関係予算施策別概要

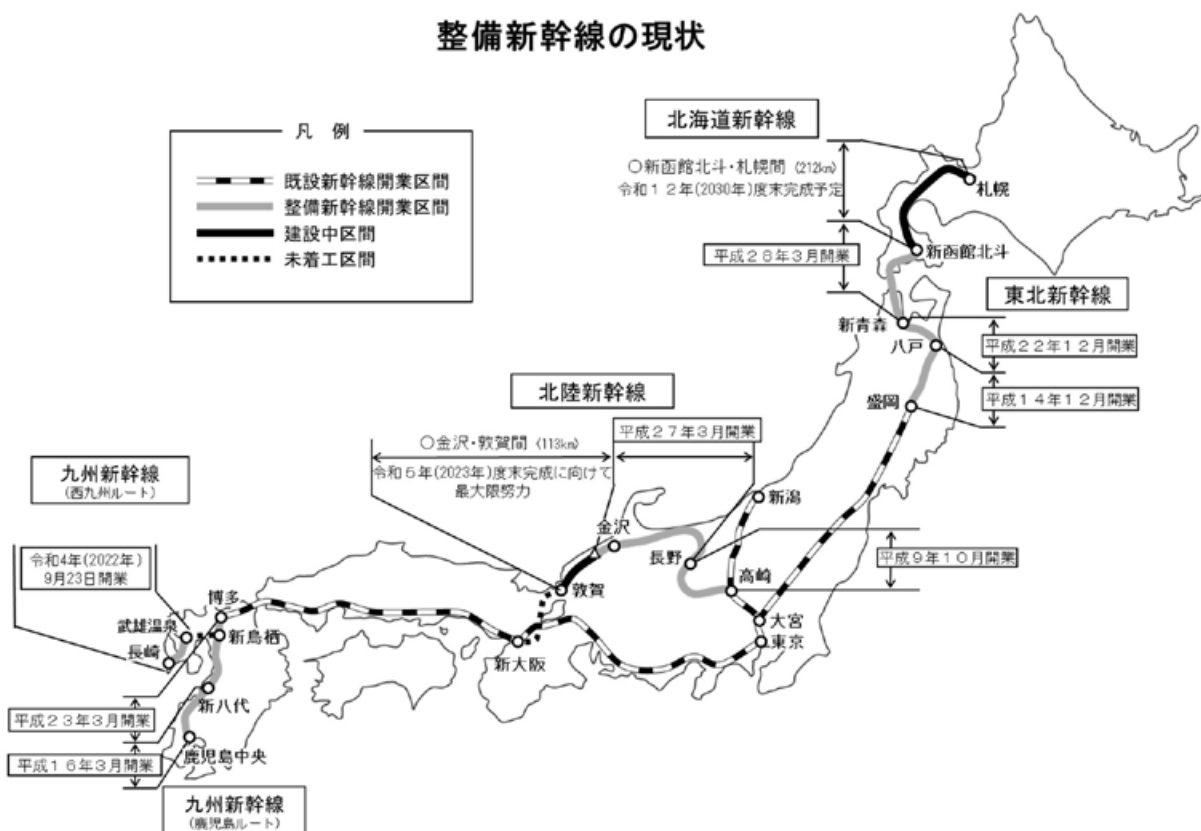
I. 豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進

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：194,000百万円、国費：80,372百万円]
(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、着実に整備を進める。

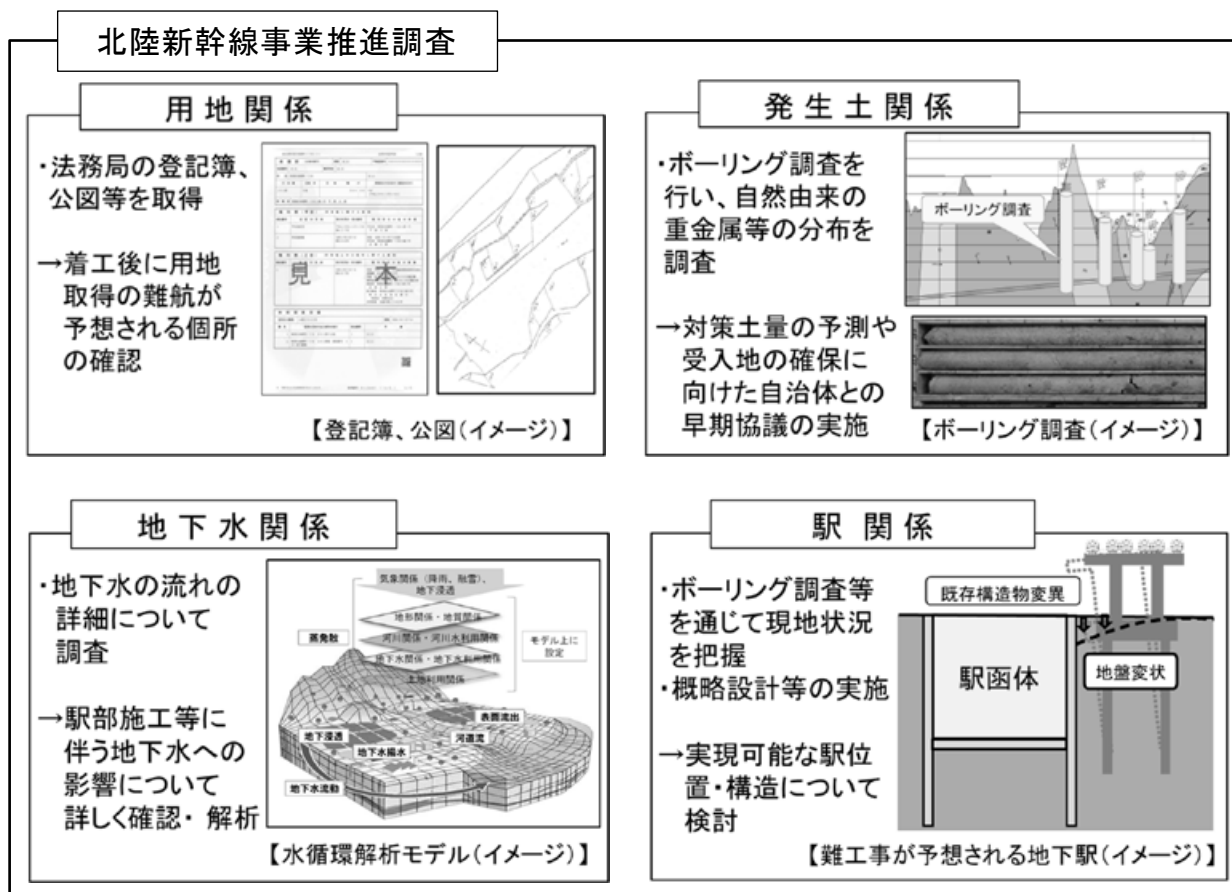


(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等

①北陸新幹線事業推進調査

[事業費：1,235百万円、国費：1,235百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

北陸新幹線の施工上の課題の解決や実現可能な駅・ルートの検討が必要不可欠であり、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、用地確保に向けた調査、発生土の処理に向けた検討、地下水への影響確認、駅の位置や工法の検討に必要な調査等を先行的・集中的に行う。



②青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発

[事業費：20 百万円、国費：20 百万円]

令和4年度第2次補正予算 国費：80 百万円

(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

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、時間帯区分方式の段階的拡大の可能性に係る調査・開発等を行う。

③経済設計調査等

[事業費：283 百万円、国費：283 百万円]

(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

整備新幹線に関する経済効果調査や輸送量調査等の経済設計調査や環境影響評価に係る手続きに必要な調査等を行う。

(3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：294 百万円の内数]

(鉄道整備等基礎調査委託費等)

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。

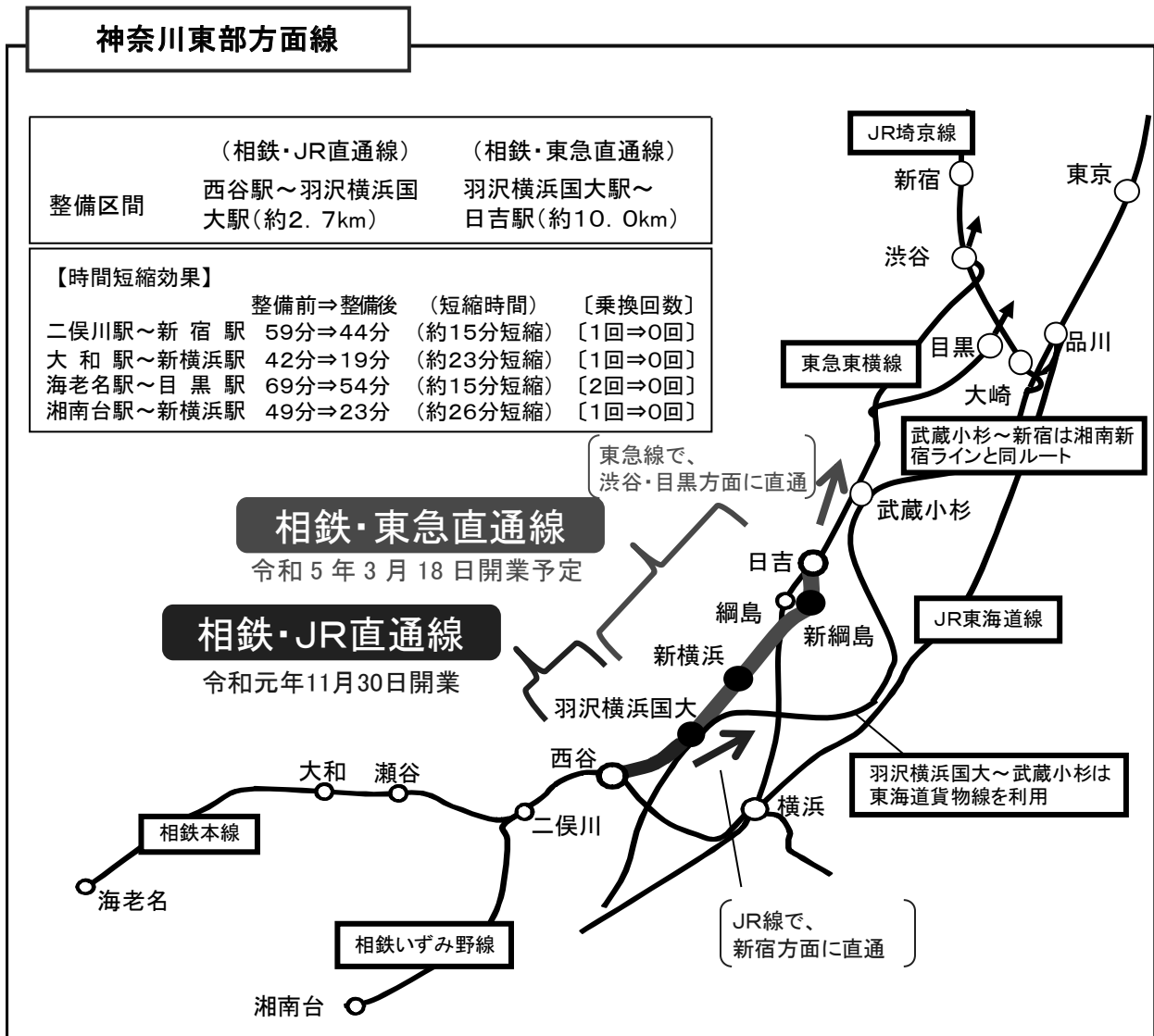
2. 都市鉄道ネットワークの充実

都市鉄道は、大都市における社会経済活動を根幹で支える主要なインフラであることから、路線間の連絡線の整備や相互直通化、地下鉄の整備等を推進し、都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図ることにより、大都市の活性化や競争力の強化を進める。

(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等

[事業費：7,971百万円、国費：6,736百万円]
(都市鉄道利便増進事業費補助(速達性向上事業))

都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化を進め、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ、都市鉄道ネットワークの一層の充実を図る。



(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：31,948百万円の内数、国費：8,050百万円の内数]

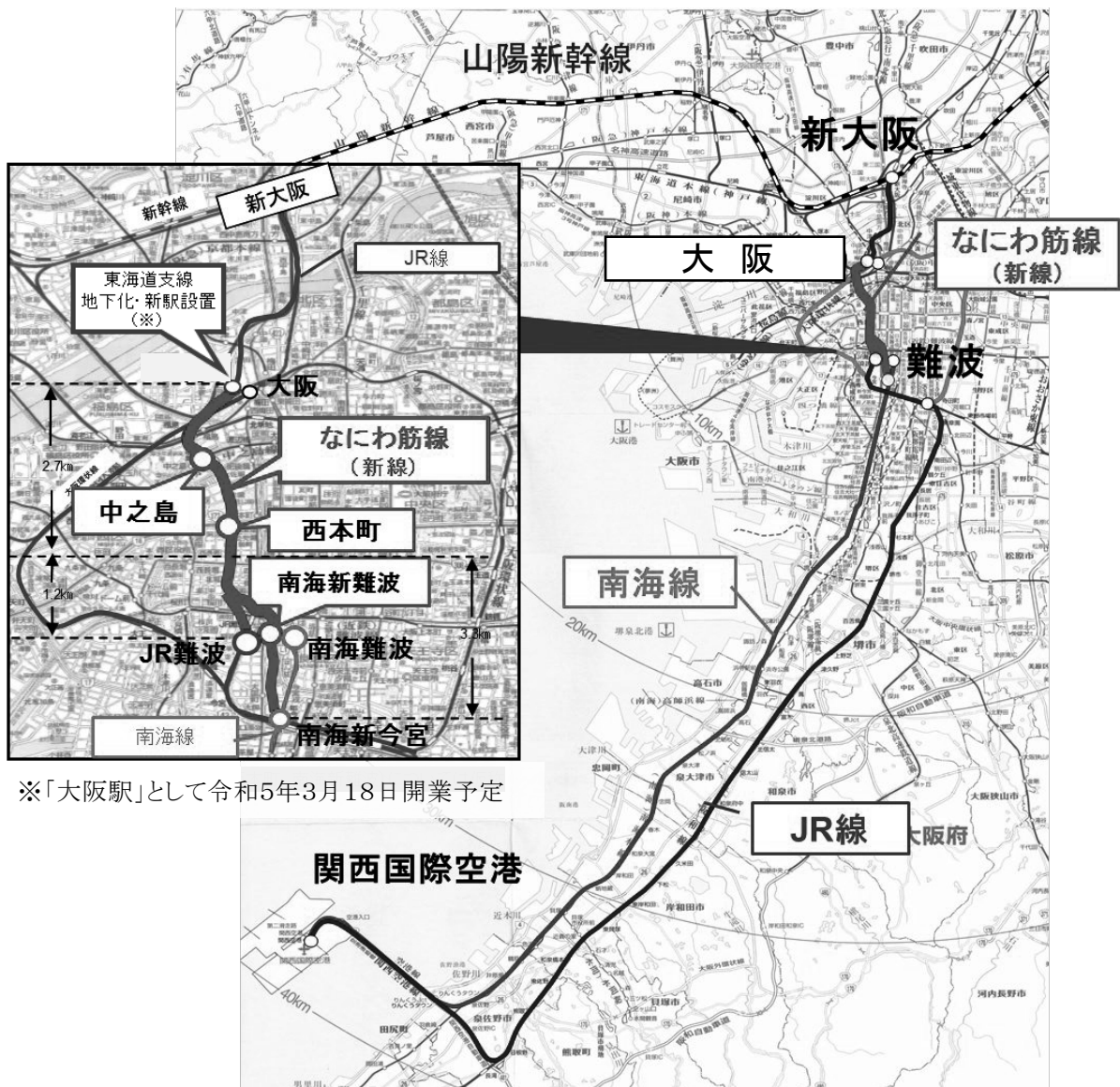
令和4年度第2次補正予算 国費：2,309百万円の内数

(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。



※「大阪駅」として令和5年3月18日開業予定

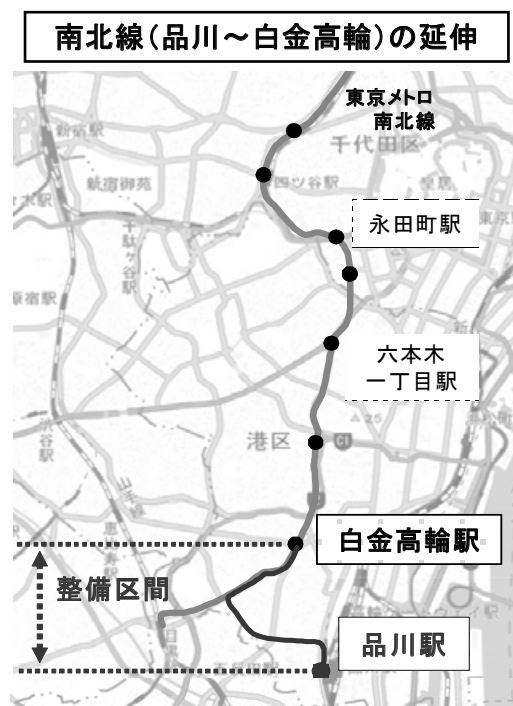
※令和13年春に開業予定

② 東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備

令和3年7月交通政策審議会答申第371号に基づき、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部を結ぶ新線を整備することにより、臨海副都心と都区部東部等とのアクセス利便性の向上や東西線の混雑緩和など都市機能の一層の充実を図る。

③ 東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備

同答申に基づき、六本木等都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅を結ぶ新線を整備することにより、都市中心部の移動の円滑化や国際競争力強化の拠点である品川駅周辺地区と都心部とのアクセス利便性の向上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：31,948百万円の内数、国費：8,050百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：2,309百万円の内数

(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) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査

[国費：294百万円の内数]

(鉄道整備等基礎調査委託費等)

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、諸般の社会情勢を踏まえた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。

○東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について

(令和3年7月交通政策審議会答申第371号) (抜粋)

1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について

- i) 東京8号線の延伸について ii) 都心部・品川地下鉄構想について
- (略) 早期の事業化を図るべきである。

2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について

(略) 東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想については、(略) 東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切である。一方で、東京メトロは、これまでの累次の閣議決定や東京地下鉄株式会社法において完全民営化の方針が規定されていることを踏まえ、株式上場を目指した経営方針を堅持しており、(略) 新線整備に対して協力を求めるに当たっては、東京メトロの経営に悪影響を及ぼさないことが大前提となる。この点、(略) 社会的・経済的見地からの必要性により整備が行われるものであり、受益と負担の関係も踏まえ、十分な公的支援が必要である。

(略) 東京メトロが(略) 事業主体になることが完全民営化の方針に影響を与えないよう、事業主体となることと一体不可分のものとして東京メトロ株式の確実な売却が必要である。

3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について

(略) 復興財源を確保し、将来世代に負担を先送りしないためにも、株式売却を早期に進めていく必要がある。(略) 株式の売却に当たっては、(略) 東京メトロの役割を踏まえて段階的に進めていくことが適切である。具体的には、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想の整備期間中には両路線の整備を確実なものとする観点から、国と東京都が当面株式の1/2を保有することが適切である。その後の東京メトロ株式の売却について国と東京都は、これまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で、首都の中核エリアを支える地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応することが求められる。

【空港アクセス鉄道の整備】

羽田空港の鉄道アクセスについては、JR東日本が羽田空港アクセス線の新線区間において、令和3年1月の鉄道事業許可を受け、工事着手に向けた関係者との調整を進めているとともに、京急電鉄が令和4年3月の鉄道施設の変更認可を受け、京急空港線引上線の工事を進めているところ。今後、両プロジェクトの特性を活かしながら、空港アクセス鉄道の利便性が全体として向上するよう取り組んでいく。また、新千歳空港の鉄道アクセスについても関係者が連携して必要な検討を行う。

<羽田空港アクセス線東山手ルート>



<効果>

東海道線を経由して羽田空港と多方面とのアクセス利便性が向上。

(参考) 東京駅～羽田空港

東京～羽田空港	所要時間	乗換
東京Eルート経由	約28分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約33分	1回(品川)
東山手ルート	約18分	なし

<京急空港線引上線>



<効果>

京急品川駅～羽田空港間の運行本数増発を通じて、アクセス利便性が向上。

京急品川駅～羽田空港の運行本数
現 6本/時 ⇒ 9本/時

※引上線は車両入換え等を行う専用線。

Ⅱ. デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進

1. 鉄道事業者と地域の共創に対する支援

(危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新)

[社会資本整備総合交付金 549,190 百万円の内数] (地域公共交通再構築事業 (※)、都市・地域交通戦略推進事業)

[総合政策局予算 20,692 百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

令和4年度第2次補正予算 国費: 25,000 百万円の内数

[総合政策局予算 1,000 百万円の内数] (先進車両導入支援事業)

[総合政策局予算 500 百万円の内数] (地域公共交通関連技術研究開発費補助金)

[観光庁予算 1,643 百万円の内数] (インバウンド先進車両導入支援事業) 等

ローカル鉄道の中には、人口減少等による長期的な需要減に加え、新型コロナの影響等も重なり、鉄道事業者の経営努力のみによっては、持続可能性と利便性の高いサービスの維持が困難な線区が出てきている。

令和4年6月に閣議決定した骨太の方針において、地域公共交通ネットワークの再構築について「従来とは異なる実効性ある支援等を実施」することとされ、また、7月に出された「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の提言等を踏まえ、必要な場合には国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくための支援を行う。

具体的には、新たに、鉄道事業者、沿線自治体等の関係者による再構築に向けた協議会の開催、調査事業、実証事業の実施に関する費用を支援することとする。

さらに、地域における協議・合意形成の過程を経て、地域が鉄道又は転換後のバス(BRT含む)を地域の社会資本の一部として位置づけ、まちづくり・観光戦略の観点からその持続可能性と利便性・効率性を将来にわたって向上させるための取組みを主体的に実施する場合には、

- ・社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設される「地域公共交通再構築事業」
- ・先進的な車両の導入等に対する新たな補助制度

等により支援を行う。

この他、既存の社会資本整備総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)等について、立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる公共交通に対する支援が強化され、鉄道・LRT・BRT等の走行空間(レール・架線等)の整備等に活用することができることとする。

(※) 基幹事業として創設。社会資本整備総合交付金は、地方公共団体が自ら作成した整備計画に対して、国が配分を行い、計画内の各事業については、地方公共団体が自由に配分することができるため、基幹事業毎の明確な予算規模は無い。

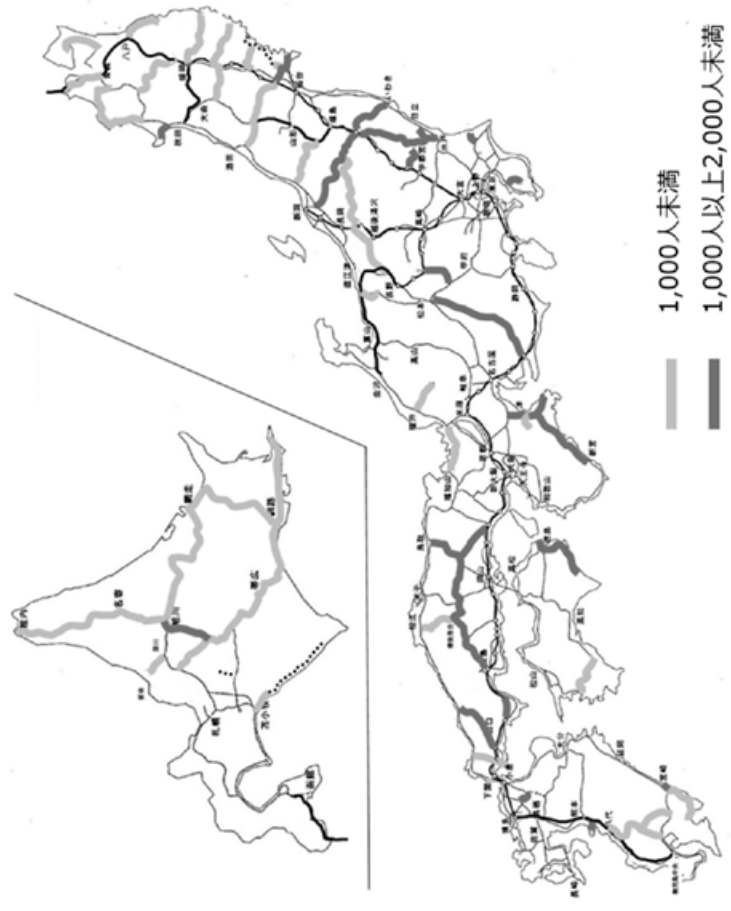
○ローカル鉄道をめぐる状況の変化

○ 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～		
地方部の人口減少・少子高齢化の進行	乗用車保有台数の増加	高速乗合バスの運行系統の拡大
	[約2,960万台 (S62) ⇒ 約6,192万台 (R2)]	[249本 (S60) ⇒ 5,132本 (H30)]
	[3,910 km (S62) ⇒ 9,050 km (R1)]	

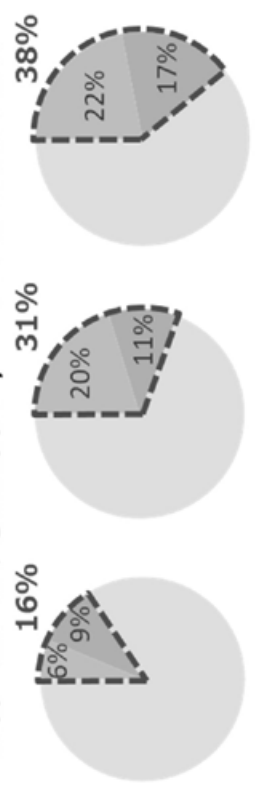
- この間のJR各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

J R旅客6社における路線別の輸送密度
※令和元年度実績（会社別）



(注) 路線全体の輸送密度を示したもので、今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

J R旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



■ 1,000人未満 ■ 1,000人以上2,000人未満 ■ 2,000人以上
(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
(注) 営業キロベース（路線単位での計算）

○ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設

背景・必要性

人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。民間事業者任せにしては、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【再構築のフロー】



○より持続可能性と利便性の高い公共交通への再構築の事例

鉄道輸送の高度化を実現した事例

■地域全体で取り組む事業構造の改革

地域が創意工夫を活かし、事業者と一体となって鉄道の活用・利便性向上のための様々な施策を展開。

自治体等が鉄道資産を分割保有

事業者の役割 (第二種鉄道事業者) 列車の運行

自治体の役割 (第三種鉄道事業者) 駅舎や駅舎の土地、線路・駅舎の維持の保有

鉄道施設保有 土地保有

沿線観光地とを結び 周遊バスの運行

県による観光ポータルサイトの立ち上げ、企画列車の運行等による機運の醸成

■Maas (Mobility as a Service) ・スマート化

トヨタアイナシヤルガ-ピ my route アプリ

1. マルチモーダルルート検索 (乗換の順序や乗車区間を指定)
2. 予約・決済
3. 店舗・イベント情報検索

MaaSやスマート化により、「安価で」「簡単に」移動できる環境を整備

■GX・DX対応車両等への転換

旧国鉄型気動車

内燃式電車

内燃式蓄電池電車

蓄電池電車

自動運転の実証実験

■外部資源を活用した駅の活性化

左：江見駅 (J R 東日本) 郵便局と駅窓口を一体化

右：湯浅駅 (J R 西日本) 町立図書館や地域交流センターを含めた複合施設化

BRTやバスへの転換や連携を実現した事例

■BRTへの転換 (J R 東日本 (気仙沼線・大船渡線))

- ・J R が引き続き運行
- ・時刻表にも掲載
- ・便数大幅増
- ・気仙沼線：22本⇒65本
- ・大船渡線：19本⇒53本

鉄道と同等以上の利便性を実現

■バスへの転換 (J R 北海道 (日高線))

車いす用エレベーター付き車両 (道内初)

低床車両

バス転換後

既存路線バス + 新設バス 1日12往復

- ・J R が沿線のバス路線の再編をサポート
- ・J R がバス転換等のために25億円を支援
- ・新型バスの導入によりVR/Aフリー化を実現
- ・医療施設、大規模商業施設及び学校への立ち寄りを実現

鉄道と同等以上の利便性を実現

■バスとの共同経営 (J R 四国 (牟岐線) ・徳島バス)

① JR 乗車券類で徳島バスの利用を可能化

共同経営開始前

JR 乗車券類

共同経営開始後

JR 乗車券類

② 通し運賃の適用

共同経営開始前

初乗り運賃必要

乗換え

共同経営開始後

初乗り運賃不要

乗換え

共通乗車券・通し運賃の導入

利便性の向上

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通再構築調査事業）

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【支援対象】

- **協議会の運営** ○ **線区評価のための調査事業の支援**
 - ・協議会の開催に係る費用
 - ・パネントリップ調査の活用
 - ・ビッグデータ分析
 - ・クロスセクター分析
 - 等
- **実証事業の支援**
 - ・対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

（事業例）

- ・増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・現行の技術・安全規制の検証
- ・サイクルトレインの実施
- ・駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・チケットレスシステムの導入 等



サイクルトレインの利活用



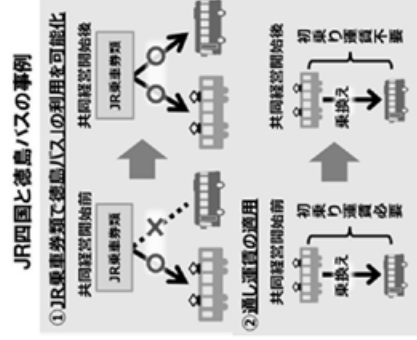
チケットレスシステムの導入

（事業例）

- ・並行路線バスとの共同運行
- ・鉄道とバスの乗り換え時に
おける共通・通し運賃の導入
- ・一部又は全部の区間における、
バス等の新たな輸送サービス
の導入

等

バスとの共同運行やバス転換の検証



○社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロク施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目的）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【**補助要件**】

(1) **地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定**

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) **地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携**

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」バスネットワークの活用が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) **事業の効果（実効性）を確認するための目標設定**

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額の目標を設定すること

(4) **実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用**

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社」がその事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する指針の適用を何ら変更するものではない

○先進的な車両の導入等に対する支援の創設

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、先進的な車両を導入等する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業 (ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 ※観光車両としての機能を備えた車両

(補助率) 補助対象経費の1/2

(補助対象事業者) 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金)と同様の考え方

・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限(1/3は事業者の自己負担)

※JRに関し、「新会社」がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

2. 地域の鉄道の安全性・利便性の向上の促進

(1) 地域の鉄道の安全性の向上

[事業費：15,005百万円の内数、国費：5,035百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：5,319百万円の内数

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[総合政策局予算20,692百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：25,000百万円の内数

(地域公共交通確保維持改善事業)

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の鉄道等において、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。

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]

木製マクラギ



コンクリート製
マクラギ

防護設備（法面（のりめん）固定）

土砂法面



コンクリート
法面

車両の更新等



(2) 地域の鉄道の利便性の向上

①地域の鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）

[事業費：69 百万円、国費：23 百万円]

令和4年度第2次補正予算 国費：417 百万円の内数

(幹線鉄道等活性化事業費補助)

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・再生法の枠組みを活用して、地域の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。

(支援対象例)



新駅の整備



行き違い設備の新設



②移動の利便性向上・利用環境の改善

[観光庁予算：1,643 百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：36,272 百万円の内数

(ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

訪日外国人旅行者等の利用者の移動に係る利便性向上や利用環境の改善を促進するため、インバウンド対応型鉄軌道車両の整備、低床式車両の導入を始めとするLRTシステムの整備及びICカードシステムの導入等に対して支援を行う。

(支援対象例)

【インバウンド対応型鉄軌道車両の整備】



車両設備の整備等



車内案内表示の多言語化



車体行先表示の多言語化

【LRTシステムの整備】



低床式車両（LRV）の導入



停留施設の整備

【ICカードの導入】



簡易型 IC 改札機

(3) J R北海道、J R四国及びJ R貨物の経営支援
【鉄道建設・運輸施設整備支援機構特例業務勘定】

令和2年度末に成立した改正日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等により、J R北海道、J R四国及びJ R貨物について、それぞれの経営自立に向けた取組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ必要な支援を実施する。

<支援の概要>

(1) J R北海道、J R四国等に対する助成金の交付等の支援の期限について、令和12年度まで延長。

(2) J R北海道、J R四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。

①経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）

②各社の中期経営計画期間内における支援の実施（総額:2,465億円）

J R北海道（～令和5年度）：1,302億円

※上記とは別に地域と協力して行う「黄線区」への支援も実施

J R四国（～令和7年度）：1,025億円

J R貨物（～令和5年度）：138億円

③支援手法の拡充

新たな支援として、青函トンネル・本四連絡橋更新費用支援、出資、利子補給、DES、不要土地引取りを実施。

(3) 令和4年度11月までの主な支援実績は以下の通り。

J R北海道：出資 300億円、DES 230億円、助成金 188億円、
鉄道運輸機構への貸付（経営安定基金運用益下支え）
2,970億円に対する利払（年利5%）等

J R四国：出資 560億円、DES 69億円、
鉄道運輸機構への貸付（経営安定基金運用益下支え）
450億円に対する利払（年利5%）等

※DESとは、債務（Debt）を株式（Equity）と交換（Swap）すること

J R貨物：無利子貸付 12億円

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：31,948百万円の内数、国費：8,050百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：2,309百万円の内数

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：5,456百万円の内数、国費：2,055百万円の内数] (鉄道駅総合改善事業費補助)

令和4年度第2次補正予算 国費：153百万円の内数

[総合政策局予算：20,692百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

令和4年度第2次補正予算 国費：25,000百万円の内数

[観光庁予算：1,643百万円の内数] (ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

令和4年度第2次補正予算 国費：36,272百万円の内数

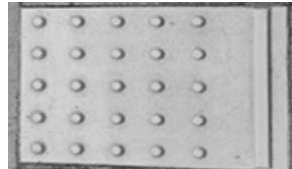
地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリートイレの設置等を推進し、ユニバーサル社会の実現や快適な旅行環境の整備を図る。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充したところであり、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る(鉄道駅総合改善事業費補助)。

主な整備内容



エレベーター



内方線付き点状ブロック



バリアフリートイレ

○段差解消等に関する令和7年度までの整備目標等

(バリアフリー法に基づく基本方針)

- 1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を令和7年度までに原則として全てバリアフリー化。その他、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー化。

(注) 交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)においても、上記「基本方針」の整備目標が位置付けられている。

(参考：駅における段差解消の進捗状況(令和2年度末))

・3,000人以上/日の鉄軌道駅：95.0%

(交通政策基本計画)

- 鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。

※交通政策基本計画の方向性を踏まえ、令和3年12月28日に鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を頂く制度(鉄道駅バリアフリー料金制度)を創設。

(2) ホームドアの更なる整備促進

[事業費：31,948百万円の内数、国費：8,050百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：2,309百万円の内数

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：5,456百万円の内数、国費：2,055百万円の内数]

(鉄道駅総合改善事業費補助)

[事業費：15,005百万円の内数、国費：5,035百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：5,319百万円の内数

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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、更なる整備を促進する。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充したところであり、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る(鉄道駅総合改善事業費補助及び鉄道施設総合安全対策事業費補助)。

○ホームドアに関する令和7年度までの整備目標等

(バリアフリー法に基づく基本方針)

- ・転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘察し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、令和7年度までに鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備。

(注) 交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)においても、上記「基本方針」の整備目標が位置付けられている。

(参考：ホームドアの整備状況(令和2年度末))

- ・鉄軌道駅全体の総番線数：19,922番線、総駅数：9,411駅
(うち10万人/日以上駅 総番線数：851番線、総駅数：154駅)
- ・鉄軌道駅全体の整備済番線数：2,192番線、整備済駅数：943駅
(うち10万人/日以上駅整備済番線数：334番線、整備済駅数：103駅)

(交通政策基本計画)

- ・鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。



ホームドア

(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：5,456百万円の内数、国費：2,055百万円の内数]

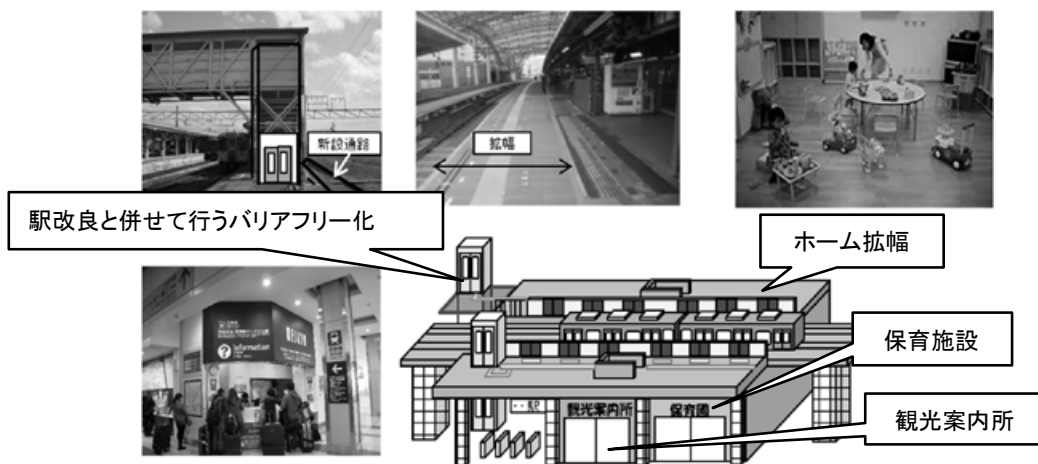
令和4年度第2次補正予算 国費：153百万円の内数

(鉄道駅総合改善事業費補助)

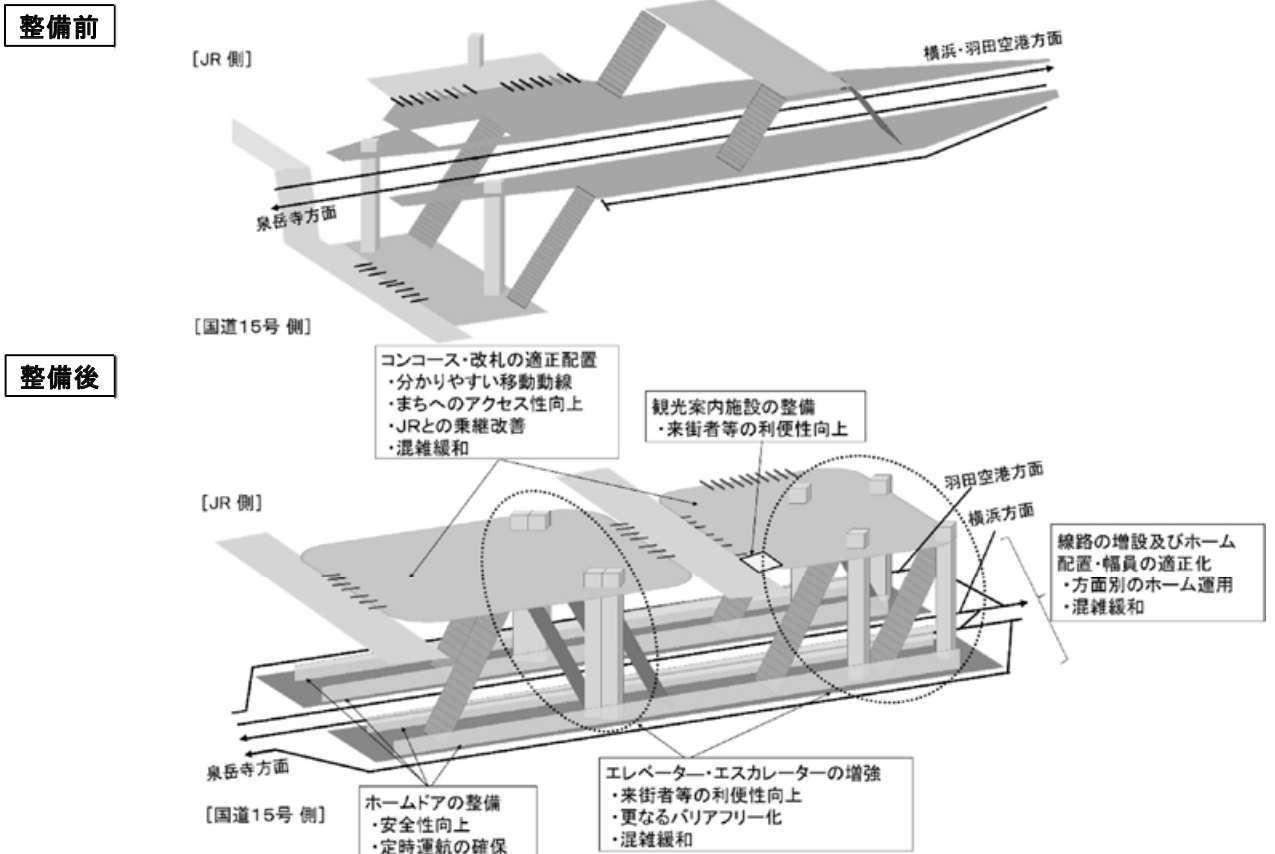
駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備について支援する。

また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充したところであり、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る。

次世代ステーション創造事業イメージ



【事業例】京浜急行電鉄 品川駅



Ⅲ. 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化

1. 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進

(1) 耐震対策の推進

[事業費：31,948百万円の内数、国費：8,050百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：2,309百万円の内数

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：15,005百万円の内数、国費：5,035百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：5,319百万円の内数

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

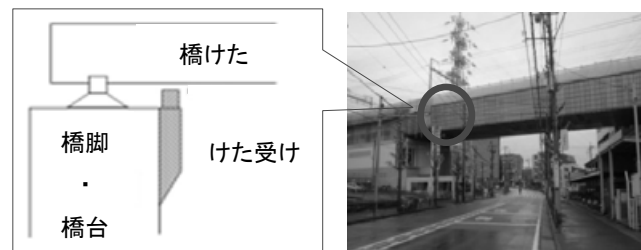
首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進するとともに、地下鉄のトンネル等の耐震対策を引き続き推進する。また、令和4年12月の「新幹線の地震対策に関する検証委員会」における中間とりまとめを踏まえ、同年3月の地震で顕著な被害が発生した、同様の構造形式・荷重条件の橋台における耐震対策を加速化する。

高架橋の耐震対策の例



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策

橋梁の耐震対策の例



落橋防止工による橋梁の耐震対策

(2) 豪雨対策の推進

[事業費：15,005百万円の内数、国費：5,035百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：5,319百万円の内数

(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・傾斜対策や、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。

鉄道橋梁の流失・傾斜対策の例



橋脚の補強

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：31,948百万円の内数、国費：8,050百万円の内数]
令和4年度第2次補正予算 国費：2,309百万円の内数
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：15,005百万円の内数、国費：5,035百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

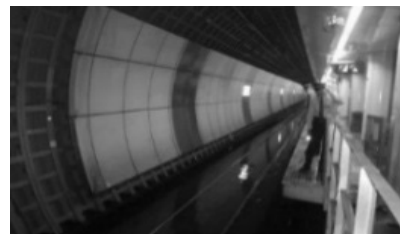
地下駅等の地下空間は、地上に比べ浸水のスピードが速く、一旦浸水が始まれば、利用客の避難が困難となり、鉄道の運行にも大きな影響が発生することが想定される。

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。

地下駅の浸水被害の例



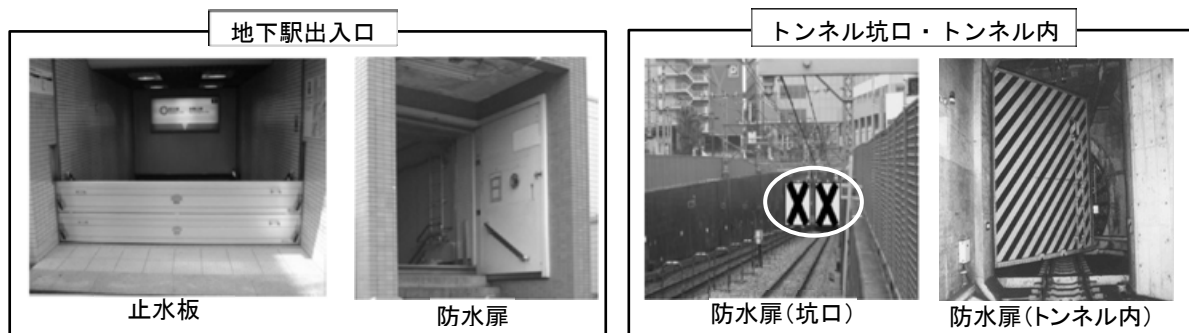
京都市交通局(御陵駅)
平成25年9月台風による浸水
(4日間運休、約45万人に影響)



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



【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】

平成30年度より実施している「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に引き続き、取組の更なる加速化・深化を図るため、激甚化する風水害や巨大地震等への対策、予防保全に向けた老朽化対策の加速等を柱とする「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が令和2年12月にとりまとめられた。

鉄道分野においては、以下の5項目の対策について、令和3年度から令和7年度までの間に集中的に実施する。

① 鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策

例：洗掘防止工



橋脚の補強

② 鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策

例：法面防護工



コンクリート枠による斜面の補強

③ 地下駅・電源設備等の浸水対策

例：地下駅出入口における浸水対策



止水板・防水扉の整備

④ 地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策

例：耐震補強



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策

⑤ 予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策

例：橋梁の防食塗装



橋梁の長寿命化に資する改良

(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：15,005百万円の内数、国費：5,035百万円の内数]

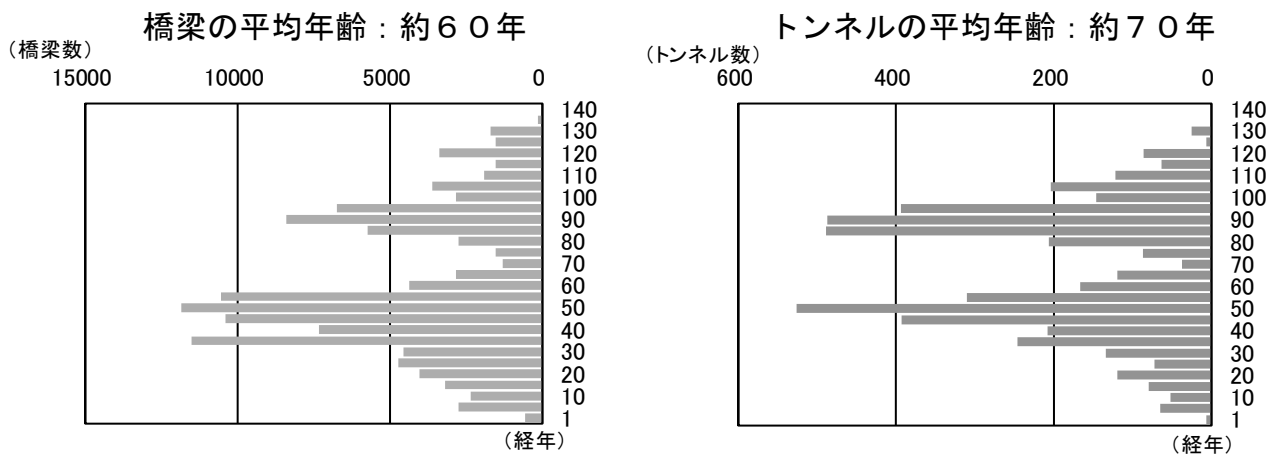
令和4年度第2次補正予算 国費：5,319百万円の内数

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

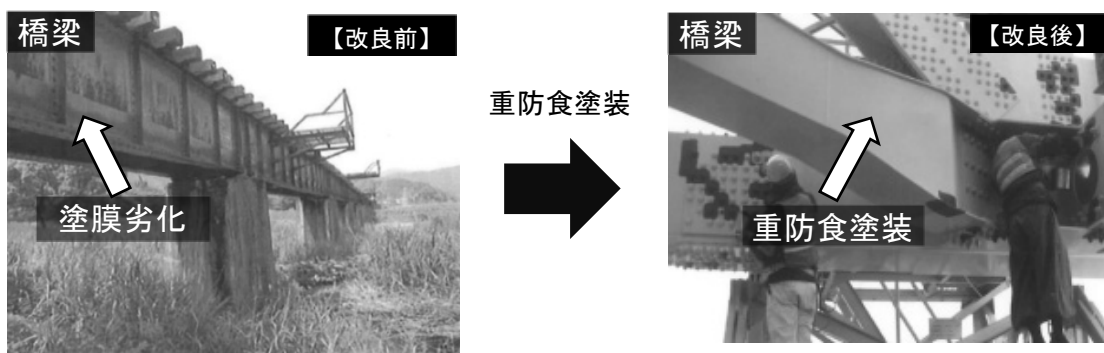
鉄道の橋梁やトンネル等については、老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。このため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良を支援する。

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



橋梁の長寿命化に資する改良事例



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 k m 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。

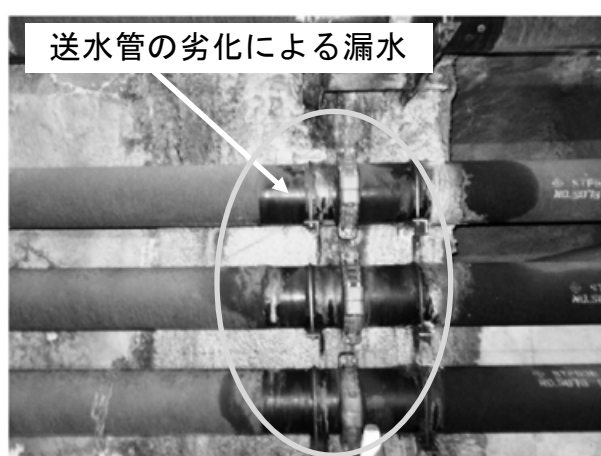
トンネル（先進導坑）の変状



排水設備の劣化



消火施設への送水管の劣化



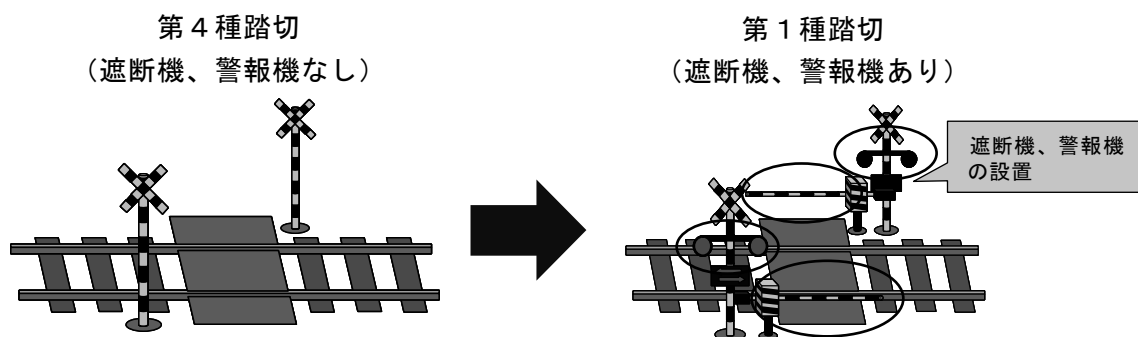
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進

[事業費：15,005百万円の内数、国費：5,035百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

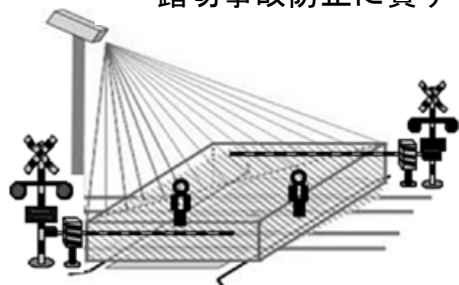
踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法に基づき、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備（第4種踏切の第1種化等）を推進する。

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、災害時に踏切道の状況を確認できるようにするための踏切監視用カメラ等の整備を推進する。

踏切保安設備の整備（イメージ）



高齢者等の歩行者の踏切事故防止に資する設備の例



歩行者等を検知しやすい障害物検知装置



非常押しボタン

災害時の管理に資する設備の例



踏切監視用カメラ

(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。

2. 鉄道の災害復旧の支援

(1) 鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援

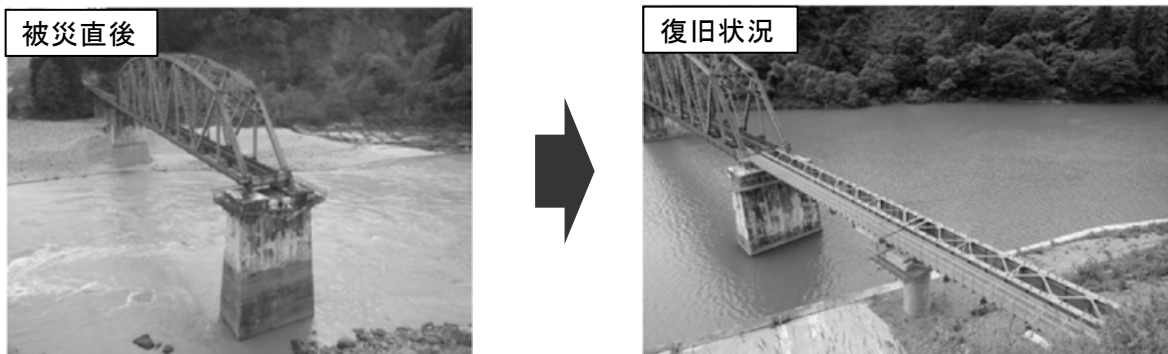
[事業費：3,940 百万円、国費：985 百万円]

令和4年度第2次補正予算 国費：995 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。

災害復旧の例



JR東日本 只見線

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。

災害復旧の例



南阿蘇鉄道

(2) 災害発生時における復旧支援活動の強化

(鉄道建設・運輸施設整備支援機構建設勘定運営費交付金)

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が有する技術力等を活用し、地方運輸局と連携して、災害により被災した鉄道施設の災害復旧支援活動を強化する。

IV. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化

1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化

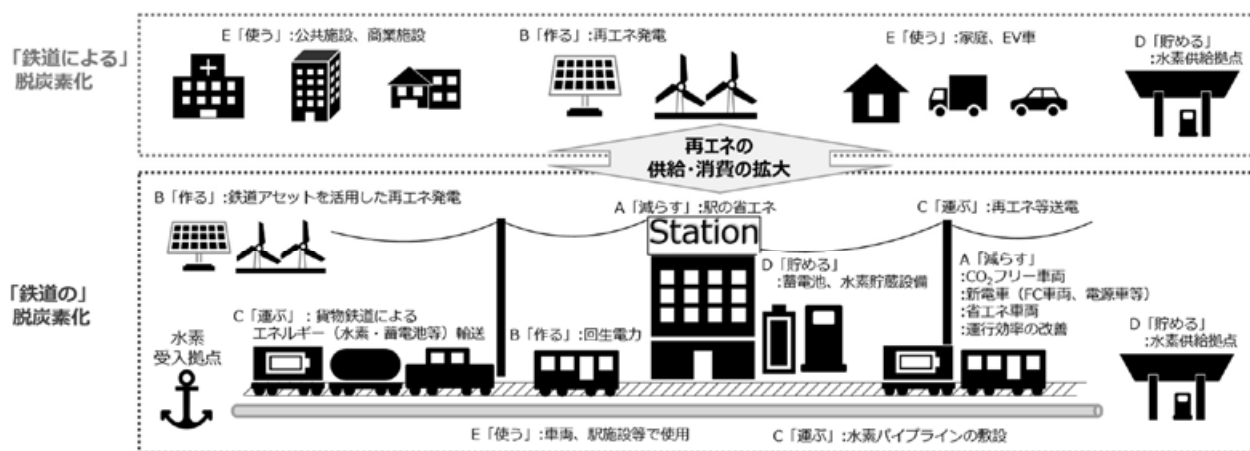
2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野においてもカーボンニュートラルに関する取組を加速化させる必要がある。令和4年8月の「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」における中間とりまとめを踏まえ、鉄道資産を活用した再生可能エネルギーの生産（太陽光パネルの設置等）等の取組について、CO2削減効果や事業性等を明らかにする調査を行うとともに、鉄道事業者等が行う鉄道脱炭素に向けた取組を支援する。

(1) 鉄道分野のCN加速化に関する調査

[国費：294百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」における中間とりまとめを踏まえ、鉄道資産を活用した再エネ導入や沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消、鉄道車両の脱炭素化等、鉄道脱炭素に資する取組に係るモデルケースについて、調査・検討を行う。

鉄道脱炭素に向けた取組の概要



(2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援

[事業費：10百万円、国費：5百万円]

令和4年度第2次補正予算 国費：10百万円

(鉄道技術開発費補助金(鉄道脱炭素施設等実装調査))

鉄軌道事業者等によるカーボンニュートラル実現に向けた取組を推進するため、鉄軌道事業者等に対して、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等（例：再エネ等に係る発電設備、蓄電池、送電線の整備）に関する調査・検討に必要な経費の一部を補助する。

(3) 鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査

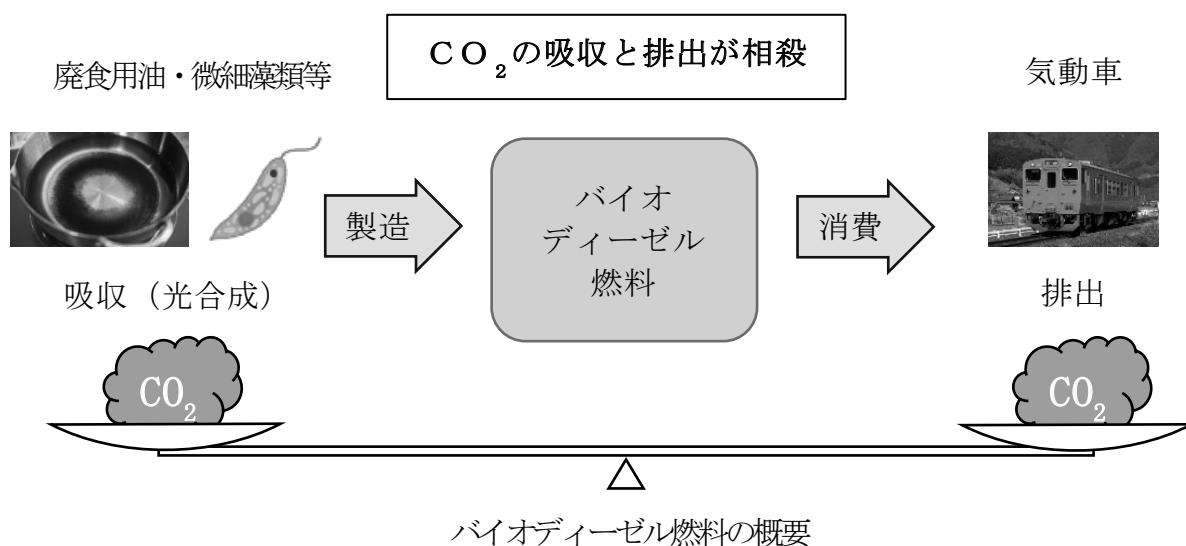
[国費：23 百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：352 百万円の内数

(技術研究開発委託費)

電化区間においては、再生可能エネルギーの導入など電力の脱炭素化が進められているところであるが、非電化区間においては、ディーゼル燃料を動力源とする気動車が走行している。

非電化区間の脱炭素化に向け、鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入を可能とするための調査を行う。



(4) 鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携施策】

[国費：2,188 百万円の内数]

(エネルギー特別会計)

2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等を支援する。

鉄軌道事業者に対して、電力消費を大幅に抑える設備・機器の整備に係る経費の一部を補助する。



鉄道施設内に設置した電力貯蔵装置



省エネルギー車両

2. 貨物鉄道ネットワークの充実

貨物鉄道は、全国ネットワークを有する大量輸送機関としての特性と優れた環境性能を兼ね備えており、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、物流分野における地球温暖化対策の中で大きな役割が期待される。

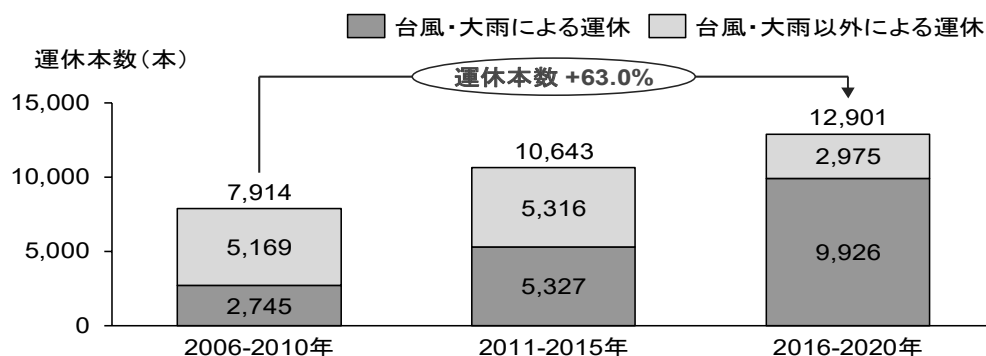
令和4年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における中間とりまとめを踏まえ、貨物鉄道がその特性を活かした役割を十分に発揮できるようにするため、自然災害の激甚化・頻発化に対応して輸送障害発生時の対応力を強化するとともに、カーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための諸課題の解決を図る。

(1) 自然災害の発生時等に代行輸送の拠点となる駅機能強化への支援

令和4年度第2次補正予算 国費：417百万円の内数
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

近年、自然災害の激甚化・頻発化による、鉄道貨物輸送の長期不通が頻繁に発生し、荷主離れを招いていることから、長期不通が発生した場合においても、迅速、かつ、安定的に代行輸送を実施できる体制を確立するため、特に脆弱な区間を対象に、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を計画的に推進する。

【災害による近年の大規模な輸送障害】



(2) 我が国のカーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための調査

[国費：294百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

貨物鉄道の取扱量の拡大を通じ、カーボンニュートラル実現等に一層の貢献を促すにあたっての諸課題の解決を図るべく、以下の調査に着手する。

- ① 国際海上コンテナの鉄道輸送拡大に関する調査
- ② 貨物鉄道におけるCO₂排出量算定の精度向上に関する調査
- ③ 新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査

3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進

(デジタル技術を活用した省力化システムの調査)

[事業費：85百万円の内数、国費：42百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：75百万円の内数

(鉄道技術開発費補助金(一般鉄道技術開発))

鉄道事業は、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おり、今回のコロナ禍の経験を踏まえ、感染症拡大時にも運行を維持し、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、デジタル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。

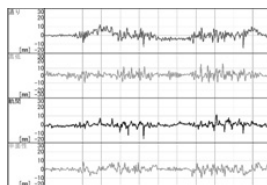
例：VR軌道検査・工事・作業計画支援システムの開発

線路設備の維持管理では、検査や工事・作業準備のために現地へ出向く必要があり、多くの労力・時間を費やしている。そのため、線路設備の環境をVR (Virtual Reality) 空間上に再現し、VR空間上で検査や工事に向けた事前調査を行うことで、維持管理業務の省力化・効率化を図る。

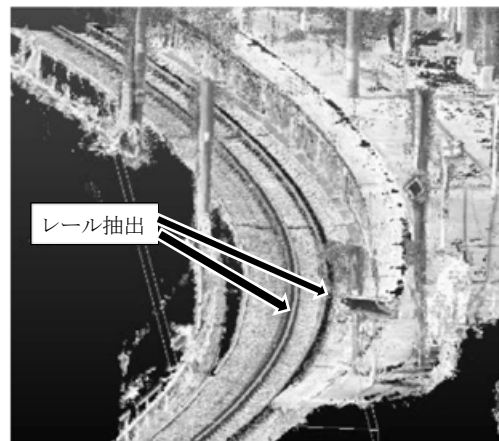
技術開発のイメージ



営業列車等の運転台に
VRカメラを搭載



軌道の変位を算出



VR空間上で線路を再現

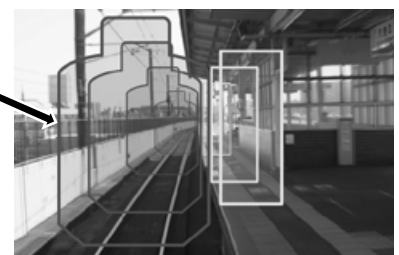
例：列車前方検知等の鉄道自動運転に向けた技術開発

踏切がある等の一般の鉄道での自動運転の導入に向け、カメラやセンサを活用した列車前方検知等の技術開発を行う。これにより、人口減少や高齢化に伴う将来的な運転士の不足により列車運行を維持できなくなることを防ぐよう、運転業務の省力化・効率化を図る。

技術開発のイメージ



運転士による列車運転の様子



列車前方の支障物自動検知のイメージ

4. 鉄道の技術開発・普及促進

(1) 鉄道技術開発（一般鉄道技術開発）

[事業費：85百万円の内数、国費：42百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：75百万円の内数

(鉄道技術開発費補助金(一般鉄道技術開発))

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。

(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：23百万円の内数]

令和4年度第2次補正予算 国費：352百万円の内数

(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行する。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向上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

V. 鉄道システム・技術の海外展開

[国費：1,895百万円の内数]

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。

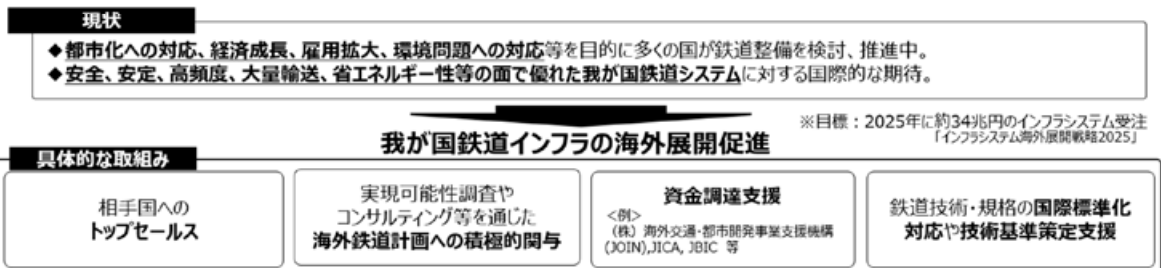
鉄道分野をはじめとするインフラシステム輸出は、「経済財政運営と改革の基本方針2022」（令和4年6月7日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ」（令和4年6月7日閣議決定）等に掲げる重要な施策の1つとして位置付けられており、我が国鉄道技術の継承・発展及び鉄道関連産業の国際競争力向上・拡大を図り、我が国の経済成長を促進するために極めて重要である。

これまで、相手国政府への働きかけ等に取り組み、その結果として、高速鉄道については、2021年12月にイギリスの高速鉄道計画（HS2）において車両（432両）を保守（12年）とセットで我が国企業が受注したほか、インドのムンバイ～アーメダバード間高速鉄道への新幹線システムの整備に向けた取組を着実に進めている。また、都市鉄道についても、2021年9月にアラブ首長国連邦ドバイメトロ事業について我が国企業が受注した運行・保守事業が開始されたほか、同年11月には、エジプトカイロ地下鉄4号線第一期整備計画において我が国企業が車両（184両）を受注するとともに、我が国企業が車両・システムを受注したタイ・バンコク都市鉄道レッドラインが正式開業するなどの成果を上げているところである。

今後も、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。



※ミャンマーについては、現下の情勢を踏まえ、今後の事態の推移を注視し検討



(この冊子は、再生紙を使用しています。)