

令和8年度

鉄 道 局 関 係

予 算 概 算 要 求 概 要

令和7年8月

国土交通省鉄道局

<鉄道局関係予算>

(関連事項)

一般公共	1,160億円	(対前年度比 1.12 倍)	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)	5,861 億円の内数
災害復旧	10億円	(対前年度比 1.00 倍)	非公共事業	地域公共交通確保維持改善事業(総合政策局)	269 億円の内数
非公共事業	35億円	(対前年度比 1.71 倍)		モーダルシフト推進事業(物流・自動車局)	5 億円の内数
合 計	1,205億円	(対前年度比 1.13 倍)		地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業 (観光庁)	9 億円の内数

主な施策

鉄道ネットワークの整備の推進 (P.3)

- 整備新幹線の整備の推進 【804億円】 【北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について事項要求】
- 都市鉄道ネットワークの充実 【0.5億円、177億円の内数、5億円の内数】

地域交通ネットワークの再構築の推進 (P.9)

- ローカル鉄道の再構築に対する支援 【5,861億円の内数（社総交）、269億円の内数（総合政策局）、9億円の内数（観光庁）】
- 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進 【137億円の内数、269億円の内数（総合政策局）、9億円の内数（観光庁）】
- 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進 【177億円の内数、24億円の内数、137億円の内数、269億円の内数（総合政策局）】

防災・減災、国土強靱化への投資の加速化 (P.16)

- 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進 【177億円の内数、137億円の内数、14億円】
- 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.24)

- 鉄道資産を活用したG Xの投資加速化 【5億円の内数、1億円】
- 物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用 【4億円、137億円の内数、5億円の内数（物流・自動車局）】
- 鉄道のスマート化を促進するためのD Xの推進 【2億円の内数、5億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進 【2億円の内数、5億円の内数】

鉄道システム・技術の海外展開 (P.30)

【20億円の内数】

目 次

第一. 令和8年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
第二. 令和8年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要	
I. 鉄道ネットワークの整備の推進	
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	4
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トンネル工事の施工性向上に資する研究開発	4
④経済設計高度化調査	4
(3) 幹線鉄道ネットワーク等に関する調査	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. 地域交通ネットワークの再構築の推進	
1. ローカル鉄道の再構築に対する支援	9
2. 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進	
(1) 地域鉄道の安全性の向上	10
(2) 地域鉄道の利便性の向上・利用環境の改善	11
(3) J R北海道、J R四国及びJ R貨物の経営支援	12
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	13
(2) ホームドアの更なる整備促進	14
(3) 駅空間の質的進化	15
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	16
(2) 豪雨対策の推進	16
(3) 地下駅等の浸水対策の推進	17
【第1次国土強靱化実施中期計画】	18

（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	１９
②青函トンネルの機能保全	２０
（５）事故防止のための踏切保安設備の整備促進	２１
（６）海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	２２
（７）事前防災・老朽化対策等に対する技術的支援	２２
２．鉄道の災害復旧の支援	２３

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	２４
（２）鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援	２５
（３）鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携事業（エネルギー特別会計）】	２５
２．物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用	
（１）貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進	２６
（２）鉄道へのモーダルシフトの強力な推進	２７
３．鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進	２８
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）	２９
（２）鉄道技術開発・普及促進制度	２９

Ⅴ．鉄道システム・技術の海外展開

３０

第一. 令和8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8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	348,900	265,800	1.31
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	121,309	81,348	1.49
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	153	90	1.70
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	70,353	60,575	1.16
5. 幹線鉄道等活性化事業費補助	1,226	67	18.30
6. 鉄道駅総合改善事業費補助	6,412	5,444	1.18
7. 鉄道防災事業費補助	2,126	1,466	1.45
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	41,039	13,706	2.99
小 計	470,209	347,148	1.35
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	4,000	4,000	1.00
小 計	4,000	4,000	1.00
〈 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	716	58	12.35
・一般鉄道技術開発	496	50	9.92
・鉄道脱炭素施設等実装調査	220	8	27.50
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	1,923	1,603	1.20
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	2,640	1,661	1.59
合 計	476,849	352,809	1.35
〈 関連事項 〉 地域公共交通確保維持改善事業 モーダルシフト推進事業 地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業			

2. 鉄道局関係財政投融资計画要求総括表

区 分	令和8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	5,200	4,210	1.24

(単位：百万円)

国 費			備 考
令和8年度 要求・要望額 (C)	前年度 予算額 (D)	倍 率 (C/D)	
80,372	80,372	1.00	北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
35,600	22,822	1.56	
51	30	1.70	
17,728	15,264	1.16	
367	20	18.35	
2,372	2,056	1.15	
1,363	923	1.48	
13,719	4,529	3.03	
115,972	103,194	1.12	
1,000	1,000	1.00	
1,000	1,000	1.00	
586,153の内数	487,410の内数	—	
358	29	12.35	
248	25	9.92	
110	4	27.50	
504	10	50.38	
1,923	1,603	1.20	
468	189	2.47	
233	195	1.20	
42	33	1.27	
3,529	2,059	1.71	
120,501	106,253	1.13	
26,905の内数	20,905の内数	—	
476の内数	41の内数	—	
910の内数	670の内数	—	

(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。

I. 鉄道ネットワークの整備の推進

(1) 整備新幹線の着実な整備

(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、既着工区間の整備を着実に進めるとともに、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について、事項要求を行う。

整備新幹線の現状

凡 例

- 既設新幹線開業区間
- 整備新幹線開業区間
- 建設中区間
- 未着工区間

北海道新幹線
○新函館北斗・札幌間 (212km)
平成28年3月開業

東北新幹線
新青森
八戸
盛岡
平成22年12月開業
平成14年12月開業

北陸新幹線
金沢
長野
高崎
敦賀
新大阪
令和6年3月開業
平成27年3月開業

九州新幹線 (西九州ルート)
博多
長崎
新鳥栖
新八代
鹿兒島中央
令和4年9月開業
平成23年3月開業
平成16年3月開業

九州新幹線 (鹿児島ルート)
鹿児島中央

```

graph LR
    A[計画段階環境配慮書手続き] --> B[環境影響評価方法書手続き]
    B --> C[現地調査]
    C --> D[予測・評価]
    D -.-> E[環境影響評価準備書手続き  
【詳細駅位置・ルート公表】]
    E -.-> F[環境影響評価書手続き]
    F --> G[工事実施計画認可・事業着手]
    G --> H[整備新幹線の整備に関する基本条件の確認  
【着工5条件】]
    
```

整備新幹線の整備に関する基本条件の確認
【着工5条件】

- ・安定的な財源見通しの確保
- ・収支採算性
- ・投資効果
- ・JRの同意
- ・並行在来線経営分離について沿線自治体同意

（２）整備新幹線の建設推進及び高度化等

[事業費：1,923 百万円、国費：1,923 百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

① 北陸新幹線事業推進調査

これまで先行的・集中的に行ってきた北陸新幹線の施工上の課題を解決するための調査の深度化を図るとともに、科学的知見に基づいた情報発信やそのための体制強化等による沿線地域の理解促進、いわゆる着工５条件の確認、環境影響評価手続に必要な調査等を行う。

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

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 トンネル工事の施工性向上に資する研究開発

整備新幹線のトンネル工事において、工程遅延リスクを低減し、工程短縮に向けた施工性向上に資する新技術の活用・普及のための研究開発を行う。

④ 経済設計高度化調査

整備新幹線に関する経済効果や輸送量、今後の需要動向等の高度化調査を行う。

（３）幹線鉄道ネットワーク等に関する調査

[国費：468 百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、方向性も含めた検討を行うため、効果的・効率的な整備・運行手法や高機能化等に係る調査を行う。

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。

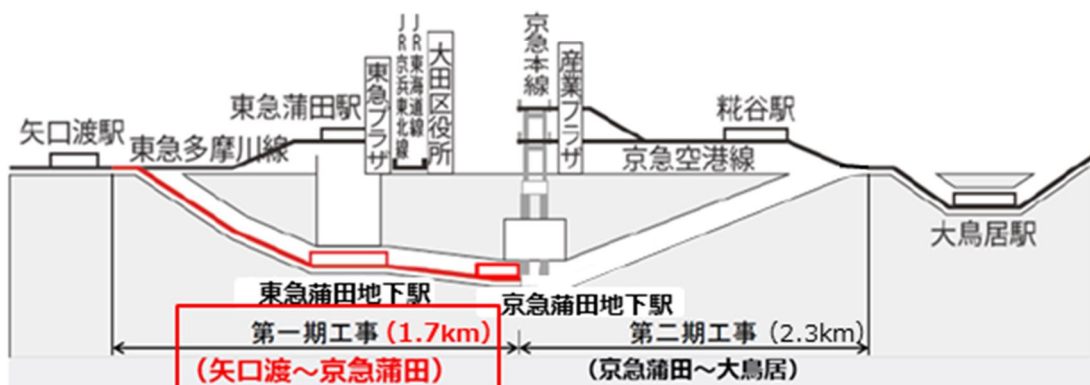
(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等

[事業費：153 百万円、国費：51 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。

○ 新空港線の整備

京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上を図る。



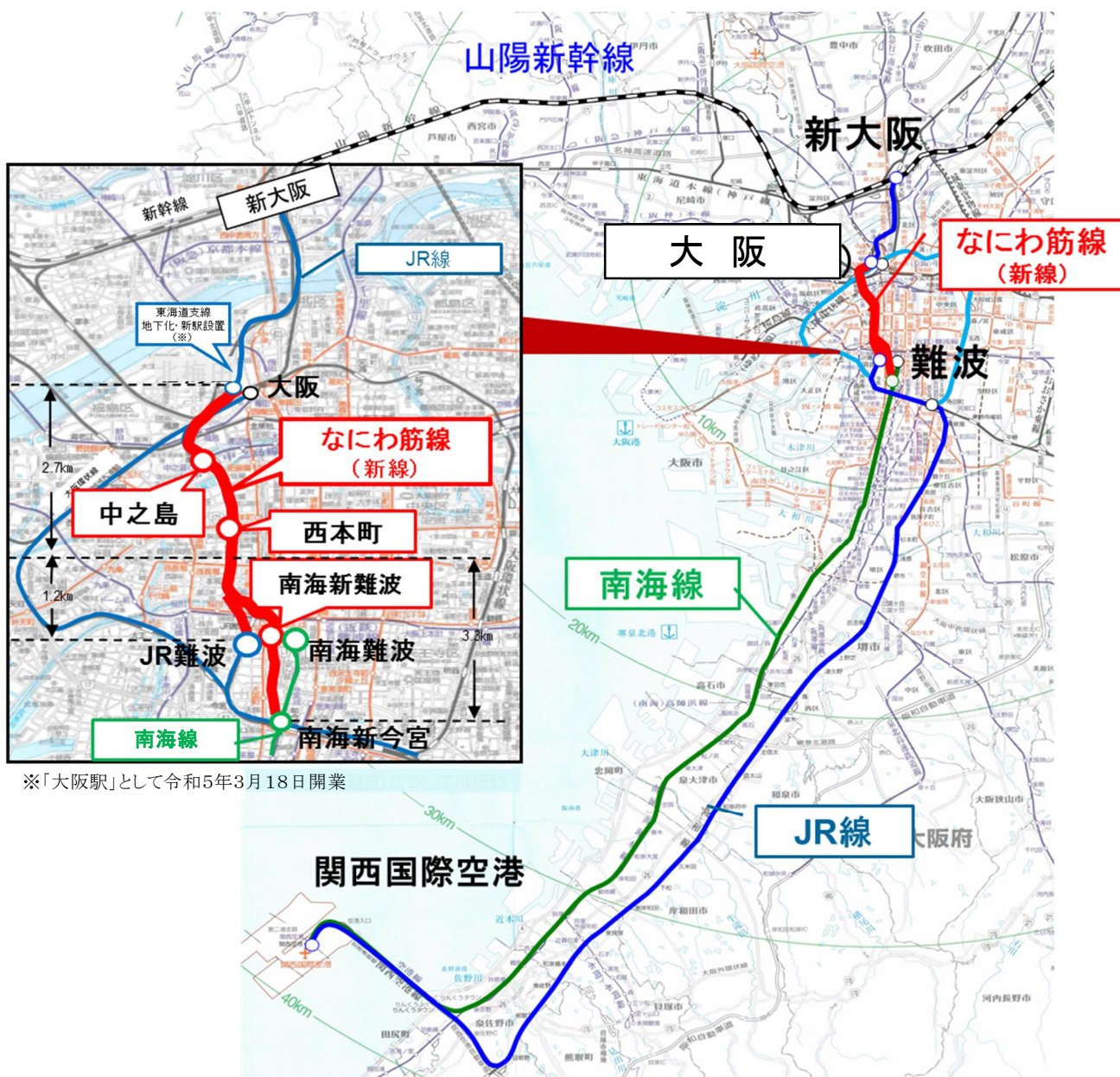
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：70,353 百万円の内数、国費：17,728 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利便性の向上、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。



※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。



※2030年代半ばに開業予定

(3) 列車遅延対策の推進

[事業費：70,353百万円の内数、国費：17,728百万円の内数]
(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：468百万円の内数]
(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。

○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、J R東日本が羽田空港アクセス線の新線区間において、令和5年3月の工事施行認可を受け、同年6月より工事に着手するとともに、京急電鉄が令和4年3月の鉄道施設の変更認可を受け、国とともに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、その他の空港における鉄道アクセスについても地域の動向に応じて取り組む。

＜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
東京モノレール経由	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. 地域交通ネットワークの再構築の推進

1. ローカル鉄道の再構築に対する支援

[社会資本整備総合交付金 586,153 百万円の内数]

(地域公共交通再構築事業)

[総合政策局予算 26,905 百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

[観光庁予算：910 百万円の内数]

(地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業)

JR・大手民鉄・地域鉄道を問わず、全国各地で多くのローカル線が沿線地域の人口減少等による長期的な需要減に直面している中、その再構築が課題となっており、地域が主体となった取組みの後押しを図る。

具体的には、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。

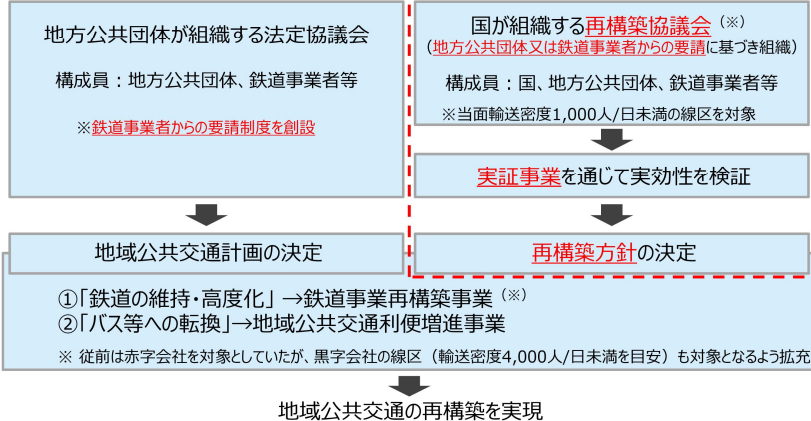
さらに、地域における協議・合意形成の過程を経て、地域が鉄道又は転換後のバス（BRT 含む）を地域の社会資本の一部として位置づけ、まちづくり・観光戦略の観点からその持続可能性と利便性・効率性を将来にわたって向上させるための取組みを主体的に実施する場合には、

- ・社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）
- ・先進車両導入支援事業

等により支援を行う。

法制度・予算による支援

地域交通法において、ローカル鉄道の再構築に向けた地域の関係者の合意形成に国が積極的に関与する仕組みを導入。**（令和5年度に創設）**



地域公共交通再構築調査事業

鉄道事業者、沿線自治体等の関係者によるローカル鉄道の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経費を支援。



協議会の開催

社会資本整備総合交付金 （地域公共交通再構築事業）

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、必要な施設整備等に関する地域の取組みを支援。



高速化（軌道強化）



駅の新設・移設・改築

2. 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進

(1) 地域鉄道の安全性の向上

[事業費：41,039 百万円の内数、国費：13,719 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：26,905 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]



木製マクラギ

[改良後]



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）地域鉄道の利便性の向上・利用環境の改善

〔観光庁予算：910 百万円の内数〕

（地域一体となった持続可能な観光地経営推進事業）

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 L R T システムの整備及び I C 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

【L R T システムの整備】



低床式車両（L R V）の導入



停留施設の整備

【I C カードの導入】



簡易型 IC 改札機

（３）ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ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】

ＪＲ北海道、ＪＲ四国及びＪＲ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。

ＪＲ四国については、経営改善に向けた取組状況等を踏まえて、令和８年度以降の支援について検討する。

＜現在の支援の概要＞

（１）ＪＲ北海道、ＪＲ四国等に対する助成金の交付等の支援を令和１２年度まで実施。

（２）ＪＲ北海道、ＪＲ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

ＪＲ北海道（令和６年度～令和８年度）：１，０９２億円

※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

ＪＲ四国（令和３年度～令和７年度）：１，０２５億円

ＪＲ貨物（令和６年度～令和８年度）：１９３億円

③支援手法

助成金、無利子貸付、青函トンネル・本四連絡橋更新費用支援、出資、利子補給等を実施。

※支援を活用した設備投資の例



新型車両の導入
（ＪＲ北海道）



オペレーター対応可能な
券売機の導入
（ＪＲ四国）



荷役機器の導入
（ＪＲ貨物）

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：70,353 百万円の内数、国費：17,728 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：6,412 百万円の内数、国費：2,372 百万円の内数]

(鉄道駅総合改善事業費補助)

[総合政策局予算：26,905 百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

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に拡充しており、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)。



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整備目標等

○バリアフリー法に基づく基本方針(現行(第3次目標))

- ・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」の整備目標が位置づけられている。

〈参考：駅における段差解消の進捗状況(令和5年度末)〉

- ・3,000人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上3,000人/日未満の鉄軌道駅：93.9%

○「主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について」最終とりまとめ(令和7年6月)(抄)(バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会)

- ・1日当たりの平均利用者数3,000人以上の鉄軌道駅及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たりの平均利用者数2,000人以上鉄軌道駅のうちバリアフリー化されていない施設について、国、地方公共団体、鉄道事業者等の間でより一層の連携を図り、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえて、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化する。

また、これ以外の鉄軌道駅についても、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、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

(目標期間：令和8年度から令和12年度までの5年間)

※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)も活用して整備を推進。

（２）ホームドアの更なる整備促進

[事業費：70,353 百万円の内数、国費：17,728 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：6,412 百万円の内数、国費：2,372 百万円の内数]

（鉄道駅総合改善事業費補助）

[事業費：41,039 百万円の内数、国費：13,719 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に拡充しており、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

○ホームドアに関する整備目標等

○バリアフリー法に基づく基本方針（現行（第3次目標））

- ・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、地域の実情等を勘案し、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」の整備目標が位置づけられている。

〈参考：ホームドアの整備状況（令和5年度末）〉

- ・鉄軌道駅全体の整備済番線数：2,647 番線、整備済駅数：1,129 駅
（うち10万人/日以上駅整備済番線数：559 番線、整備済駅数：180 駅）

○「主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について」最終とりまとめ（令和7年6月）（抄）（バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会）

- ・ホームドア等については、目標を引き上げた上で、引き続き整備を推進することとしており、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、全体で4,000 番線を整備する。そのうち、1日当たりの平均利用者が10 万人以上の駅については、900 番線を整備する。

（目標期間：令和8年度から令和12年度までの5年間）

※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）も活用して整備を推進。

(3) 駅空間の質的進化

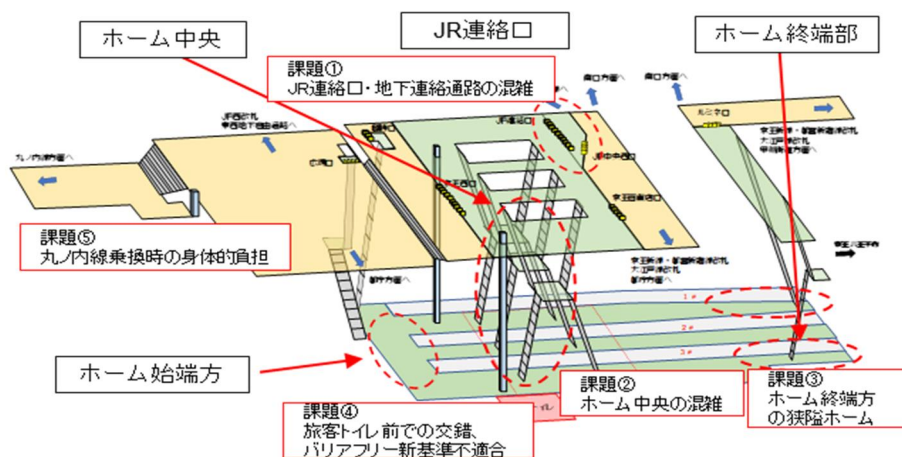
[事業費：6,412 百万円の内数、国費：2,372 百万円の内数]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

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、ゆとりある駅の創造を図るため、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。

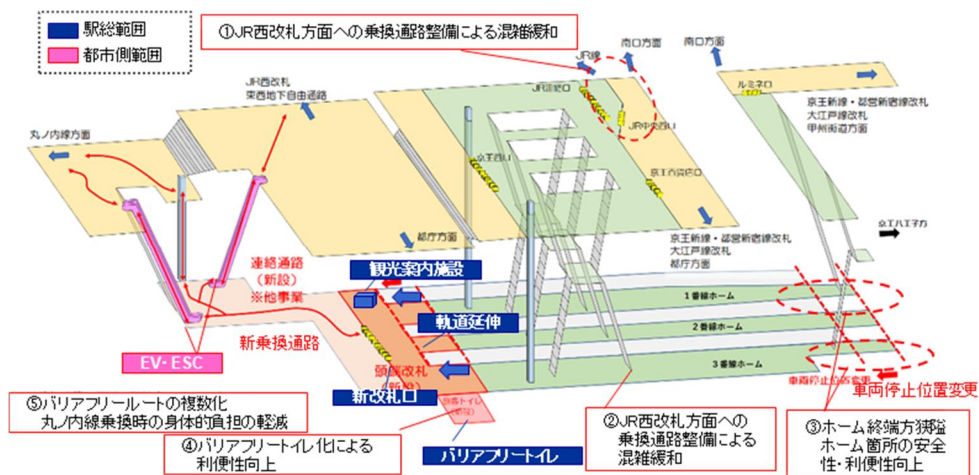
また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大 1/3 から最大 1/2 に拡充しており、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る。

【事業例】京王電鉄 新宿駅

整備前



整備後



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：70,353 百万円の内数、国費：17,728 百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

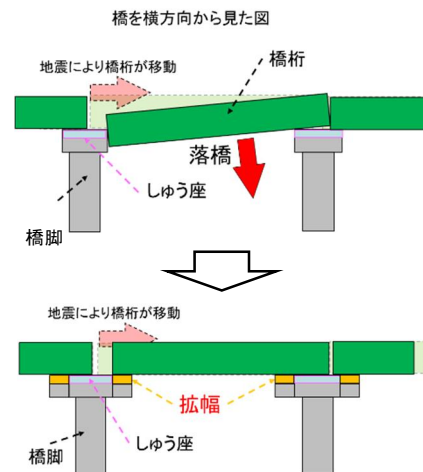
[事業費：41,039 百万円の内数、国費：13,719 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

「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、令和5年3月に改正した特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令等に基づき、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。

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



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：41,039 百万円の内数、国費：13,719 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、貨物鉄道ネットワークも含めた鉄道の安全・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：70,353 百万円の内数、国費：17,728 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：41,039 百万円の内数、国費：13,719 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駅出入口、トンネル坑口、換気口等の開口部、トンネル内及び電気設備について、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

地下駅出入口



止水板



防水扉

トンネル坑口・トンネル内

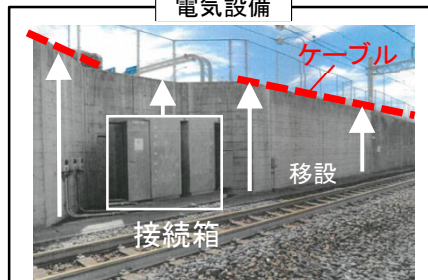


防水扉(坑口)



防水扉(トンネル内)

電気設備



移設

【第1次国土強靱化実施中期計画】

国土強靱化については、平成30年度から実施している「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」、令和2年度から実施している「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等により対策を推進してきた。

これらの対策に続き、令和5年6月に改正された国土強靱化基本法に基づき、国土強靱化基本計画に基づく施策の実施に関する中期的な計画を定める法定計画として、令和7年6月に「第1次国土強靱化実施中期計画」が閣議決定された。

計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年間であり、鉄道分野における推進が特に必要な施策として、以下の6項目の施策を盛り込み、鉄道分野における国土強靱化を着実に推進する。

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

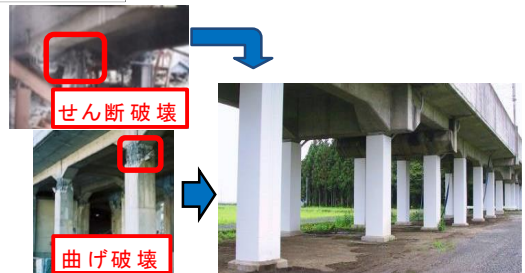
例：地下駅出入口における浸水対策



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補強

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



例：青函トンネルの老朽化対策



⑥ RAIL-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材の ICT 化・高度化



被災現場の
全体像の把握



路盤の流出状況の
測定

(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

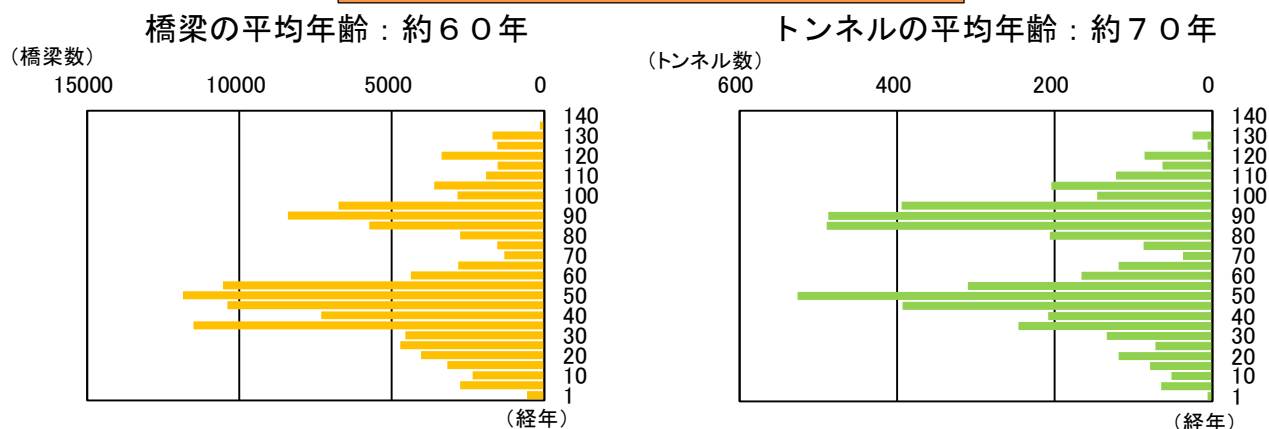
[事業費：41,039 百万円の内数、国費：13,719 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

また、地域鉄道において、脱線事故が多発していることを踏まえ、広域的・戦略的なインフラメンテナンス実現に向け、鉄道事業者の技術力向上、検査業務体制の再構築を支援する。

鉄道施設のストックピラミッド

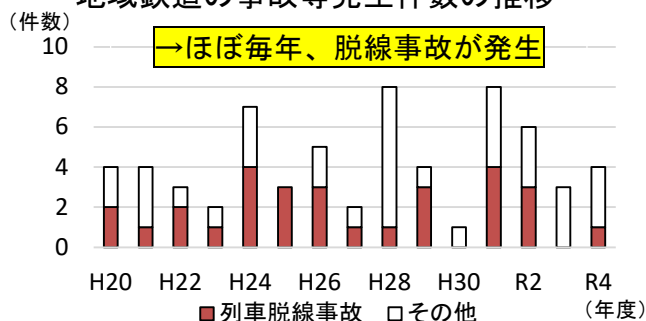
橋梁、トンネルの平均年齢は60年以上



橋梁の長寿命化に資する改良事例

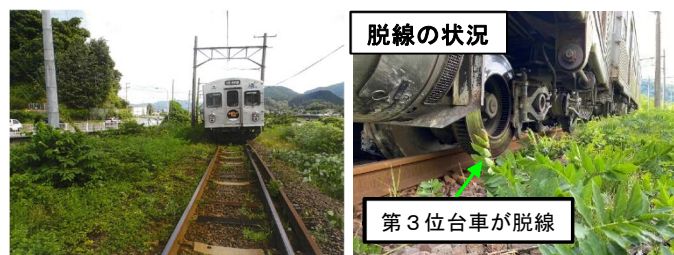


地域鉄道の事故等発生件数の推移※



※運輸安全委員会ダイジェスト第43号(令和5年(2023)9月発行)に掲載の図をもとに、鉄道局にて作成。

車両脱線事故の例



② 青函トンネルの機能保全

[事業費：2,126 百万円の内数、国費：1,363 百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

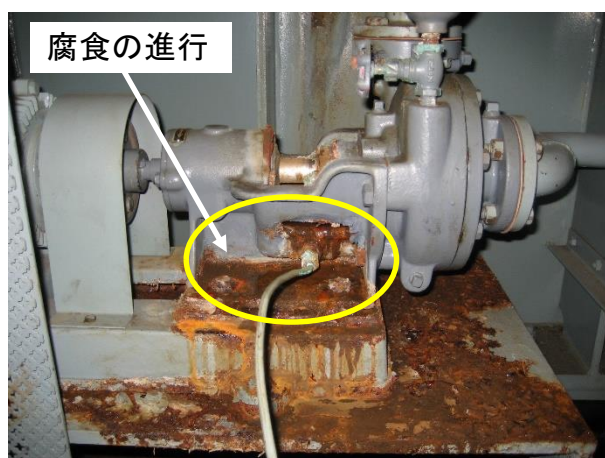
青函トンネルは、延長約 54 k m の我が国最長の海底トンネルであり、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である。昭和 63 年の開通から 30 年以上が経過しており、湿度が高く、塩水が浸入する海底下という過酷な環境にあるため、青函トンネル特有の設備である火災検知装置や大型排水設備等の著しい劣化に加え、トンネル（先進導坑・作業坑）の変状が発生している。

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。

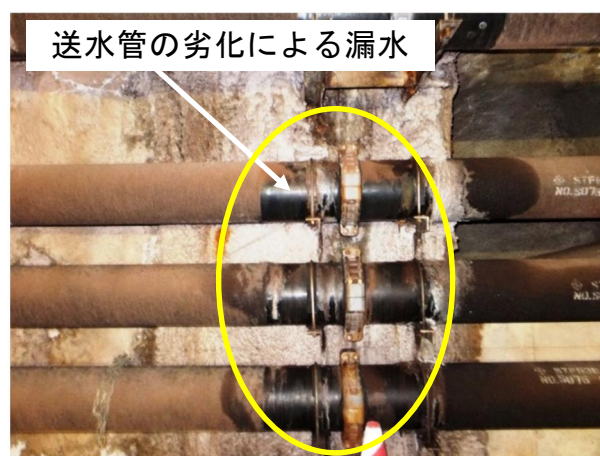
トンネル（先進導坑）の変状



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

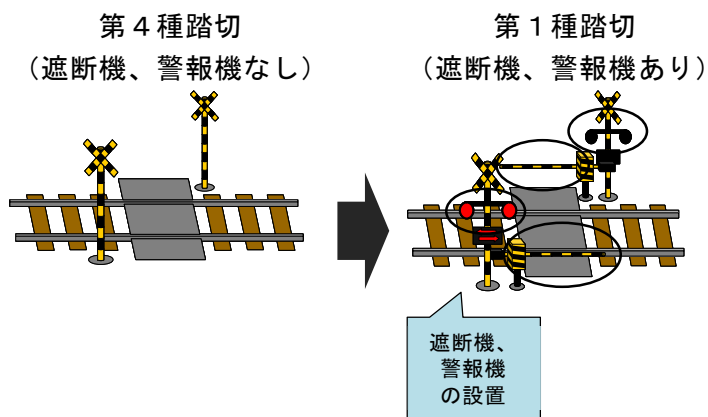
[事業費：41,039 百万円の内数、国費：13,719 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

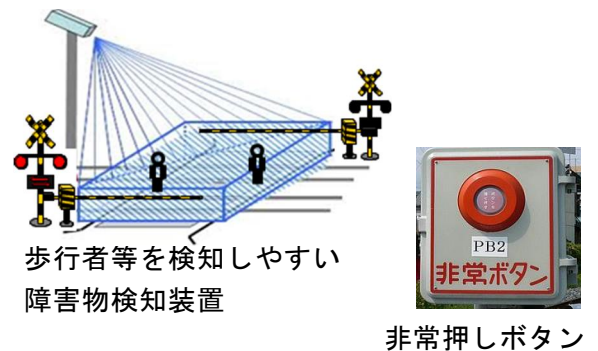
また、高齢者等の歩行者の踏切道事故を防止するための障害物検知装置や非常押しボタン等に加え、災害時に踏切道の状況を確認できるようにするための踏切監視用カメラ等の整備を推進するとともに、AI 等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

加えて、第４種踏切を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入を支援する。

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

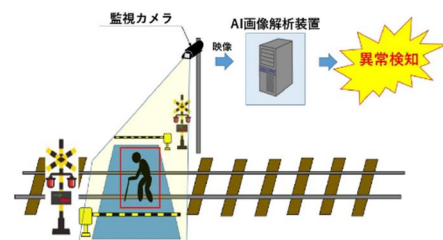


災害時の管理に資する設備の例



踏切監視用カメラ

AI 等を活用した踏切安全対策の例



AI を活用した画像解析により
踏切内の滞留・不審行動を検知

第４種踏切の安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の例



設置前



設置後（イメージ）

(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進

[事業費：2,126 百万円の内数、国費：1,363 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。

(7) 事前防災・老朽化対策等に対する技術的支援

(鉄道建設・運輸施設整備支援機構建設勘定運営費交付金)

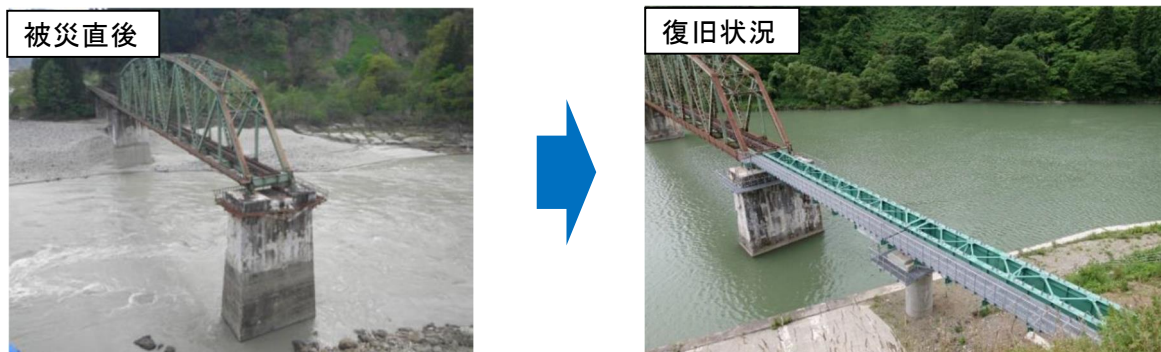
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が有する技術力等を活用し、地方運輸局と連携して、災害復旧のほか、地域鉄道事業者が行う事前防災・老朽化対策の取組を支援する。

2. 鉄道の災害復旧の支援

[事業費：4,000 百万円、国費：1,000 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



J R 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

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

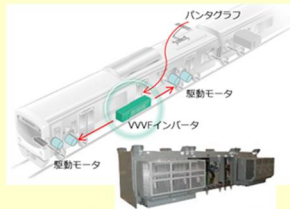
2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野においては、令和5年5月に「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」をとりまとめ、①『鉄道事業そのものの脱炭素化』、②『鉄道アセットを活用した脱炭素化』、③『環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化』を進めることとした。

これらの取組を推進するため、鉄道分野のカーボンニュートラル加速化に関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。

3つの柱に沿った取組を推進

鉄道事業そのものの脱炭素化

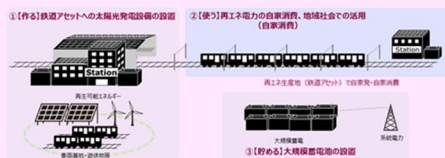
- ・ 高効率な車両の導入加速化（SiCパワー半導体デバイス搭載車両等）
- ・ 車両の減速時に発生する再生電力の活用（回生電力貯蔵装置等）
- ・ 蓄電池車両・ディーゼルハイブリッド車両による非電化区間の実質電化
- ・ 非化石ディーゼル燃料の使用、水素を用いた燃料電池鉄道車両等の開発・導入



※ VVVF: Variable Voltage Variable Frequency(可変電圧・可変周波数)
※ 東洋電機製造HPより作成

鉄道アセットを活用した脱炭素化

- ・ 駅舎や車両基地、線路用敷地等への再エネ発電設備の設置、PPA*事業等により再エネ導入を加速化
*PPA: Power Purchase Agreement(電力購入契約)の略称
- ・ 変電所や高架下等への大規模蓄電池の設置により、再エネや回生電力を有効活用するとともに、地域におけるレジリエンスを強化
- ・ 架線等を活用した再エネの送電により、沿線地域のマイクログリッド構築や地域間の電力系統整備に貢献
- ・ 鉄道駅の地域水素拠点化や鉄道による水素輸送を通じ、水素サプライチェーンの構築に貢献



環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化

- ・ 環境優位性のある鉄道の利用を一層増大させることを通じて日本全体のカーボンニュートラルに貢献
- ・ 鉄道利用によるCO₂排出削減効果の見える化等により、企業や荷主、一般消費者等の行動変容を促す。
- ・ 貨物鉄道については、施設の強靱化や空き状況のリアルタイムな情報提供、積替ステーションの設置等による輸送力の活用・強化がモーダルシフトを促す上で重要



(1) 鉄道分野のCN加速化に関する調査

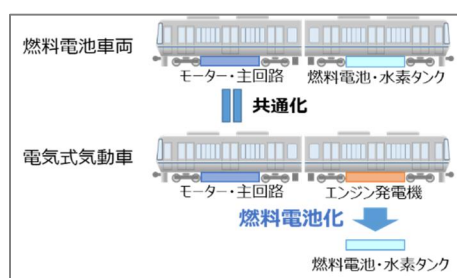
[国費：468百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」を踏まえ、鉄道車両の脱炭素化、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、鉄道利用によるCO₂排出削減効果の見える化等の施策を推進するため、必要な調査・検討を行う。

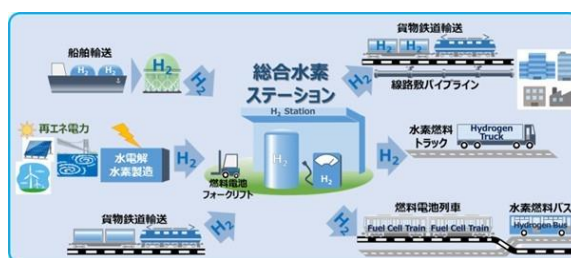
（２）鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援

[事業費：220 百万円、国費：110 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先進的な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の整備等（例：再エネ等に係る発電設備、蓄電池、水素燃料電池鉄道車両）に関する調査・検討に必要な経費の一部を補助する。



例：汎用型燃料電池・水素貯蔵システム
を活用した燃料電池鉄道車両の開発



例：鉄道を活用した水素輸送・供給に
関する調査・検討

（３）鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携事業（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. 物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用

貨物鉄道は、全国ネットワークを有し、定時性に優れた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、トラックドライバー不足を踏まえたトラック長距離輸送からのモーダルシフトの促進や、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、大きな役割が期待されている。

このため、貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化を図るとともに、大型コンテナ等の導入促進等による鉄道へのモーダルシフトの強力な推進を図る。

(1) 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進

[事業費：1,226百万円の内数、国費：367百万円の内数]

(幹線鉄道等活性化事業費補助)

[事業費：41,039百万円の内数、国費：13,719百万円の内数]

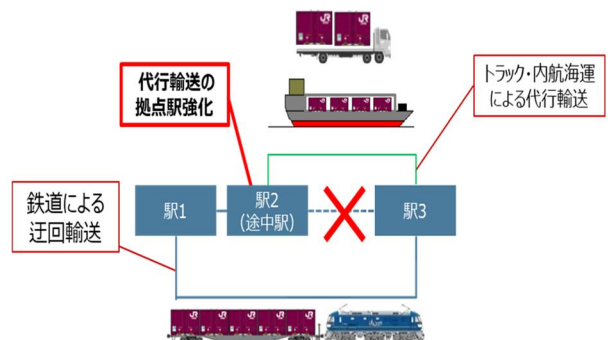
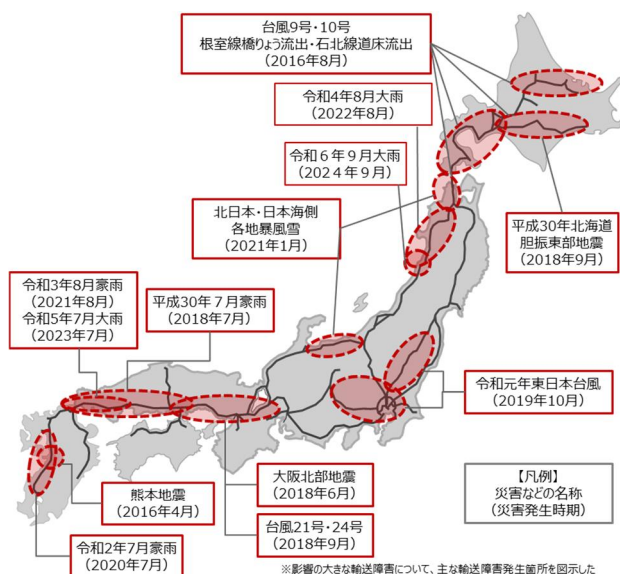
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

また、豪雨等の災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について、事前防災対策を推進するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する。

【自然災害に起因する近年の大規模輸送障害の発生箇所】

【災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応】



（２）鉄道へのモーダルシフトの強力な推進

[事業費：1,226 百万円の内数、国費：367 百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

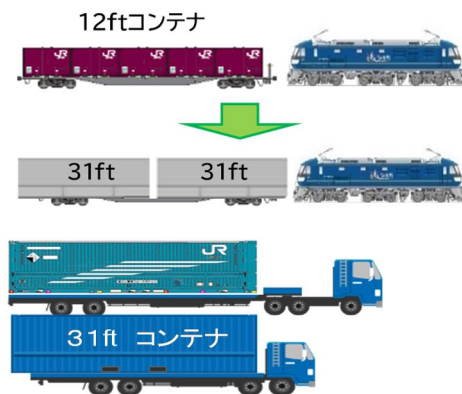
[物流・自動車局予算 国費：476 百万円の内数]
(モーダルシフト等推進事業)

貨物鉄道輸送においては、これまで 12ft の小型コンテナを中心に取扱ってきたが、鉄道へのモーダルシフトを強力に促進するためには、大型で 10t トラックからの積替えが容易な「31ft コンテナ」の取扱いを拡大していく必要がある。

このため、輸送需要が高まることが見込まれる貨物駅において、コンテナホームの拡幅等の施設整備等を行い、貨物鉄道の輸送力増強を図る。

また、モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な取組みを行う際の大型コンテナ等の導入経費を支援する。

【31ft コンテナの取扱いの拡大】



3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進

[事業費：496 百万円の内数、国費：248 百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金(一般鉄道技術開発))
[国費：504 百万円の内数]
(技術研究開発委託費(鉄道技術開発・普及促進制度))

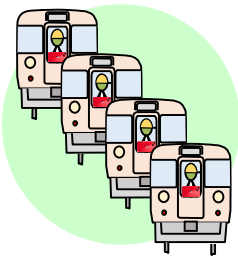
生産性向上、特に経営の厳しい地域鉄道等の維持コスト削減、人手不足対策等の観点から、デジタル技術を活用した現場業務の効率化・省力化に資する技術開発を推進する。

例：携帯情報端末を活用した軌道状態評価システムの開発

軌道状態の評価にあたっては熟練技術者の確保が必要であるが、人材確保・コスト削減が課題になっている。

運転台に設置した携帯情報端末により取得したデータから線路の異常を自動検知することにより、遠隔での線路巡視を可能とする「簡易線路巡視支援システム」、そのデータの経時変化を解析することにより、軌道の状態を評価する「軌道状態評価システム」の開発を行う。

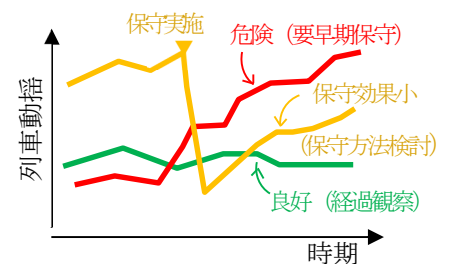
技術開発のイメージ



定期的な列車巡視



噴泥箇所の検出



経時変化の解析による軌道状態評価

例：鉄道線路内のまくらぎ交換作業等の省力化を目的とした汎用双腕ロボットバックホウの開発

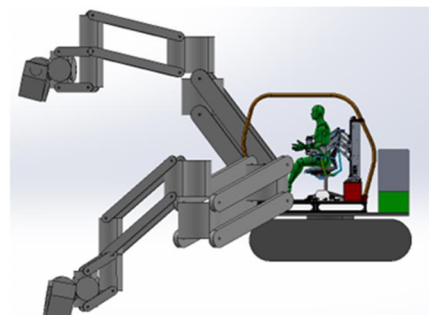
鉄道線路内のまくらぎ交換作業は、終電から初電までの夜間に多くの作業員とバックホウを投入して行われている。作業に応じてバックホウのアタッチメントを交換する必要があるとともに、バックホウの操作には熟練オペレーターが必要であるが、人手不足により確保が困難となってきたといった課題が生じている。

そこで、作業員によるアタッチメントの交換等の作業が不要かつ、初心者でも細かい操作が可能な汎用双腕ロボットバックホウの開発を行い、まくらぎ交換作業等の省力化を図る。

技術開発のイメージ



まくらぎ交換の様子



汎用双腕ロボットバックホウのイメージ

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：496 百万円の内数、国費：248 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。

例：鉄道の盛土における ICT 土工技術の開発

道路等の盛土工事では ICT 土工技術の活用によりオートメーション化が進められているが、鉄道の盛土とは要求される性能が異なることから、鉄道の盛土に対応した ICT 土工技術が求められている。

このため、鉄道の盛土構造に対応した ICT 土工における品質管理指標を提案し、施工管理方法・基準を作成する。



工法規定方式による ICT 土工の様子



現場で実施している品質検査の様子

(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：504 百万円の内数]

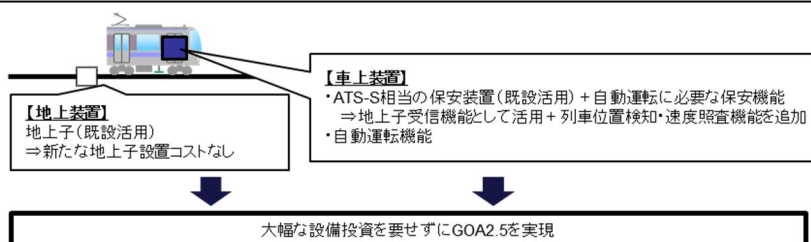
(技術研究開発委託費(鉄道技術開発・普及促進制度))

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開発、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域鉄道等での導入が求められている技術など、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。

例：地域鉄道等向けの低コストな GOA2.5 (※) の実現に向けた自動運転システムの開発

地域鉄道等にて広く導入されている ATS-S 相当の保安装置をベースとして、大幅な設備投資を必要としない自動運転システムを開発し、特に経営の厳しい地域鉄道等における GOA2.5 の実現を目指す。

ATS-S相当の保安装置(地上子による信号冒進に対する非常制動機能)をベースとした自動運転



※GOA2.5 (自動運転レベルの一つ) :
運転士の資格を持たない係員が
列車の運転台に乗務し、異常時
に緊急停止等を行う形態。

V. 鉄道システム・技術の海外展開

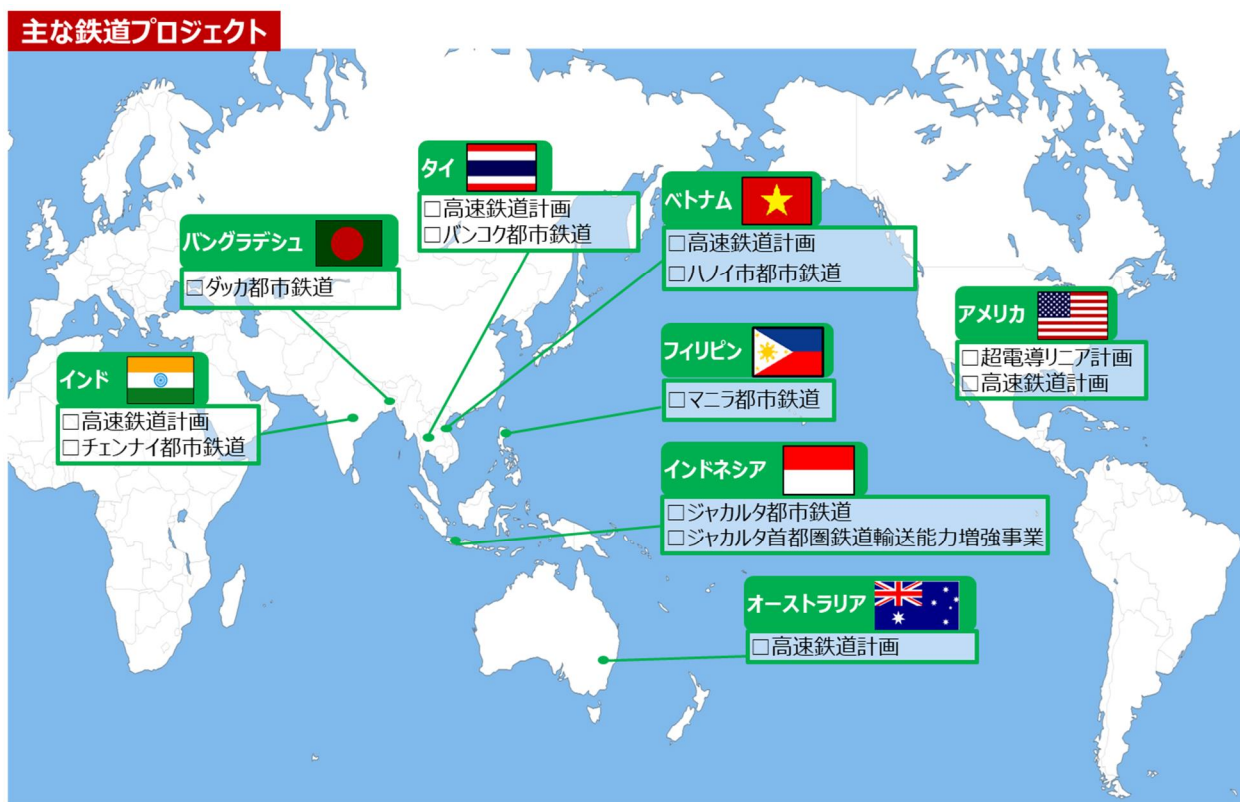
[国費：2,028 百万円の内数]

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、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とから、「経済財政運営と改革の基本方針 2025」（令和 7 年 6 月 13 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 2025 年改訂版」（令和 7 年 6 月 13 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、「インフラシステム海外展開戦略 2030」（令和 6 年 12 月 24 日経協インフラ戦略会議決定）に基づいて推進されているところである。

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、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、2024 年 3 月に電気工事が着手されるなど、取組が進んでいる。また、都市鉄道については、2024 年 4 月に、インドネシア・ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）南北線延伸事業において、我が国企業が信号等のシステムや軌道工事を受注したほか、O&M（運営・維持管理）分野においても、我が国企業の取組が評価され、受注に結びつくなどの成果が上げられたところである。

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ほか、DX・GX への対応や鉄道関連事業者の受注基盤強化等に係る施策を検討する。



(この冊子は、再生紙を使用しています。)