

令和9年度

鉄 道 局 関 係

予 算 概 算 要 求 概 要

令和8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	1,287億円	(対前年度比 1.24 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)	6,810 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)	765 億円の内数
非公共事業	43億円	(対前年度比 2.28 倍)		物流効率化集中促進事業(物流・自動車局)	30 億円の内数
合計	1,340億円	(対前年度比 1.26 倍)			

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】
【北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に要する経費について、地方の財政負担への配慮も含めた事項要求】
- 在来線の高速化 【5億円の内数、6億円の内数】
- 都市鉄道ネットワークの充実 【0.9億円、229億円の内数、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 【6,810億円の内数（社総交）、765億円の内数（総合政策局）】
- 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進 【199億円の内数、765億円の内数（総合政策局）】
- 鉄道駅の総合的な改善 【229億円の内数、24億円の内数、199億円の内数、765億円の内数（総合政策局）】

防災・減災、国土強靱化への投資の加速化 (P.14)

- 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進 【229億円の内数、199億円の内数、24億円】
- 鉄道の災害復旧の支援 【10億円】
- 東日本大震災からの復興 【0.4億円】

鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化 (P.22)

- 鉄道資産を活用したGX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 【6億円の内数、199億円の内数、30億円の内数（物流・自動車局）】
- 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進 【3億円の内数、9億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進 【3億円の内数、9億円の内数】

鉄道システム・技術の海外展開 (P.28)

【18億円の内数（総合政策局）】

目 次

第一. 令和9年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
第二. 令和9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西九州新幹線環境影響評価調査	4
③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
④経済設計高度化調査	4
(3) 基本計画路線に係るケーススタディ	4
2. 在来線の高速化	4
3. 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
【空港アクセス鉄道の整備・機能強化への支援（成田空港・熊本空港）	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) J R北海道、J R四国及びJ R貨物の経営支援	11
3. 鉄道駅の総合的な改善	
(1) 鉄道駅における利用者の移動円滑性・利便性向上の推進	12
(2) 鉄道駅における鉄道利用者の安全性向上の推進	13
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	14
(2) 豪雨対策の推進	14
(3) 地下駅等の浸水対策の推進	15
【第1次国土強靱化実施中期計画】	16
(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	17
②青函トンネルの機能保全	18
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進	19
(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	20

(7) 事前防災・老朽化対策等に対する技術的支援	20
2. 鉄道の災害復旧の支援	21
3. 東日本大震災からの復興	21
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	22
(2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援	23
(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）】	23
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	24
(2) 鉄道へのモーダルシフトの強力な推進	25
3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進	26
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）	27
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	27
V. 鉄道システム・技術の海外展開	28

第一．令和９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９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	397,700	348,900	1.14
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	163,080	82,252	1.98
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	264	153	1.73
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	90,943	61,855	1.47
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	1,913	106	18.05
6. 鉄道防災事業費補助	6,473	5,038	1.28
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	3,686	1,466	2.51
	59,800	13,634	4.39
小 計	560,780	431,152	1.30
[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	866	58	14.93
・一般鉄道技術開発	646	50	12.92
・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	2,420	1,603	1.51
4. 鉄道整備等基礎調査委託費等	-	-	-
5. その他	-	-	-
小 計	3,286	1,661	1.98
合 計	568,066	436,813	1.30
〈 関連事項 〉 地域公共交通確保維持改善事業 物流効率化集中促進事業			

2. 鉄道局関係財政投融资計画要求総括表

区 分	令和９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	245,400	4,700	52.21

(単位：百万円)

国		費		備 考
令和9年度 要求・要望額 (C)	うち「強く豊かな 日本」投資枠	前年度 予算額 (D)	倍 率 (C/D)	
80,372	－	80,372	1.00	(※)
48,345	18,446	23,052	2.10	
88	－	51	1.73	
22,914	18,446	15,587	1.47	
579	－	31	18.68	
2,435	－	1,920	1.27	
2,403	－	923	2.60	
19,926	－	4,540	4.39	
128,717	18,446	103,424	1.24	
1,000	－	1,000	1.00	
1,000	0	1,000	1.00	
681,091の内数	127,588の内数	459,693の内数	－	
433	433	29	14.93	
323	323	25	12.92	
110	110	4	27.50	
882	882	11	80.18	
2,420	－	1,603	1.51	
495	266	189	2.62	
39	－	42	0.93	
4,269	1,581	1,874	2.28	
133,986	20,027	106,298	1.26	
76,474の内数	49,479の内数	20,560の内数	－	
3,000の内数	3,000の内数	－	－	

(※) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に追加的に要する経費及び北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費については、地方の財政負担への配慮も含めた事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

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

(注) 端数処理により、計は一致しない場合がある。

(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。

第二. 令和9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

[事業費：397,700百万円、国費：80,372百万円]

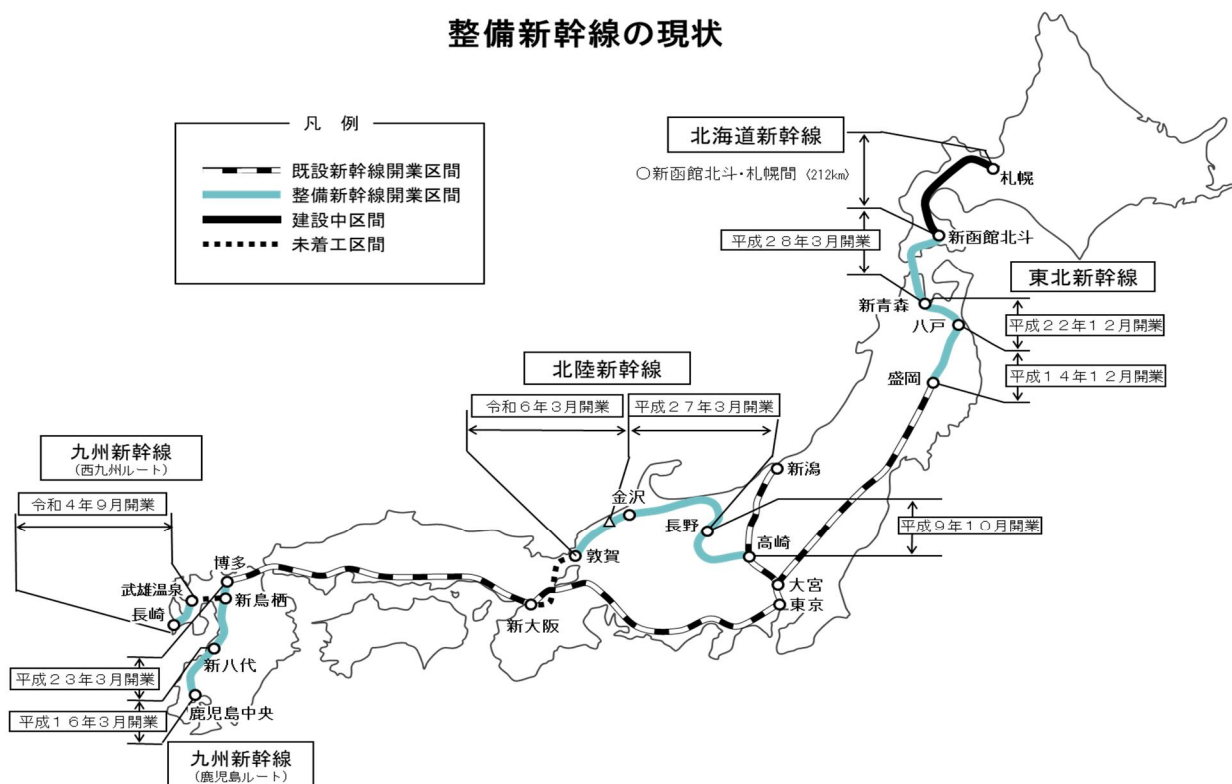
(整備新幹線整備事業費補助)

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に追加的に要する経費及び北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について、地方の財政負担への配慮も含めた事項要求

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。

なお、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に追加的に要する経費及び北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について、地方の財政負担への配慮も含めた事項要求を行う。

整備新幹線の現状



環境影響評価手続

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 ・ J R の同意
- ・ 並行在来線経営分離について沿線自治体同意

工
事
実
施
計
画
認
可
・
事
業
着
手

（２）整備新幹線の建設推進及び高度化等

[事業費：2,420 百万円、国費：2,420 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等を通じた沿線地域の理解促進を図りながら、環境影響評価手続やいわゆる着工５条件の確認を進める。

② 西九州新幹線環境影響評価調査

国土交通省と佐賀県との間の二者合意を踏まえ、西九州新幹線の整備に係る環境影響評価手続を開始する。

③ 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。

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、今後の需要動向の高度化調査等を行う。

（３）基本計画路線に係るケーススタディ

[国費：495 百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

基本計画路線について、ケーススタディを通じた検討の深化を図る。

２．在来線の高速化

[国費：495 百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)
[事業費：1,913 百万円の内数、国費：579 百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成に向けて、地域の実情を踏まえつつ、在来線の高速化を促進する。

3. 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：264 百万円、国費：88 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。



※令和 20 年代前半に開業予定

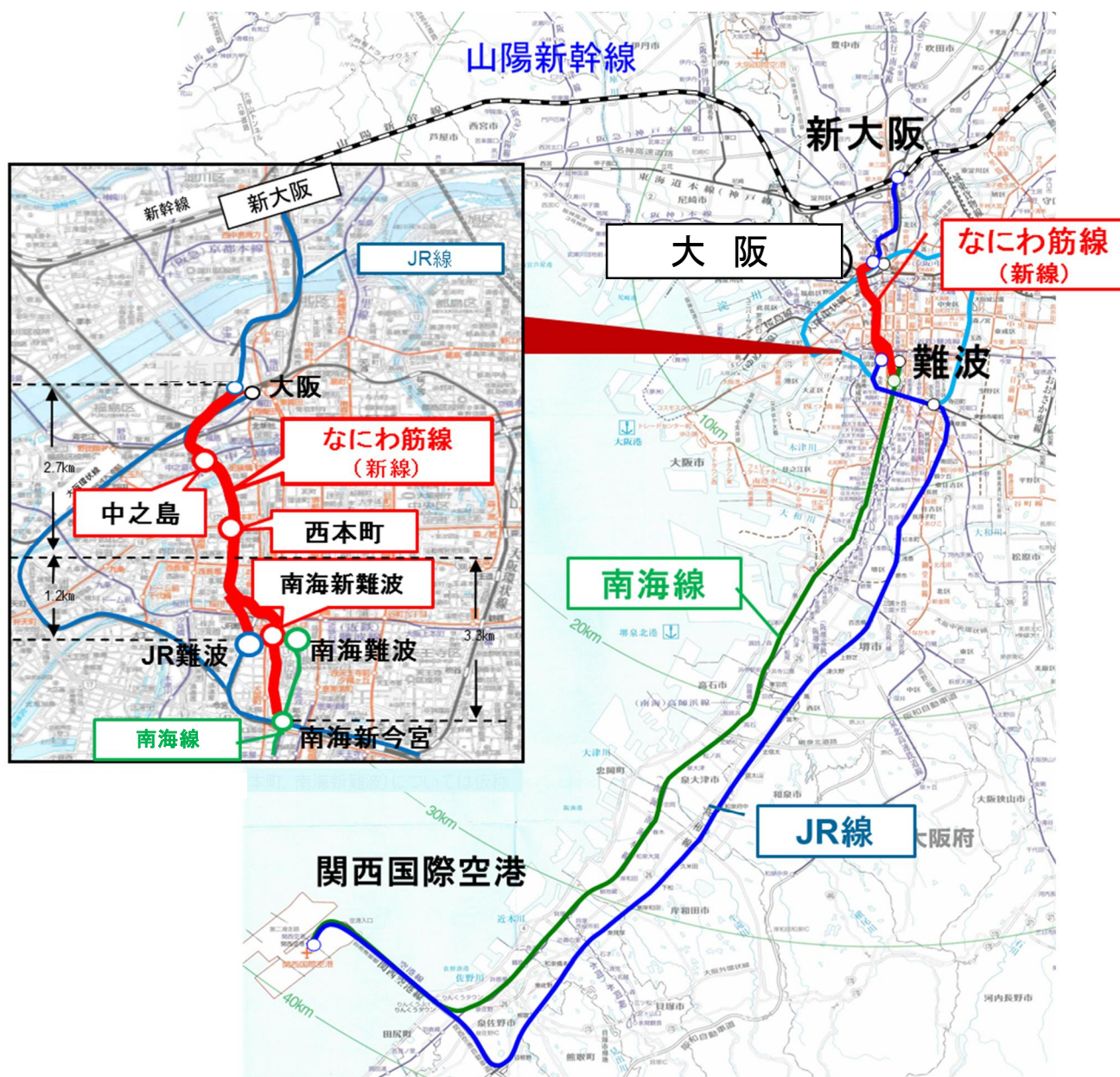
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：90,943 百万円の内数、国費：22,914 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：90,943百万円の内数、国費：22,914百万円の内数]
(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、ホーム拡張、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：495百万円の内数]
(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。

【空港アクセス鉄道の整備・機能強化への支援（成田空港・熊本空港）】

オーバーツーリズム対策や成田空港の発着容量拡大も見据え、鉄道事業者が実施する、空港アクセス鉄道の輸送力増強や速達性向上、混雑緩和等の取組について、調査・設計への支援や整備・機能強化への利子補給を行う。

(参考：令和8年度予算の例示)

空港アクセス鉄道の整備・機能強化への支援

- ・空港アクセス鉄道整備等調査支援事業 [観光庁予算：455百万円]
- ・空港アクセス鉄道整備費利子補給金 [観光庁予算：70百万円]

＜成田空港アクセス鉄道＞

成田国際空港の発着容量拡大を見据え、都心部と成田空港を結ぶ成田スカイアクセス線の輸送力強化や、国際競争力向上の観点から更なる速達性向上のため、単線区間（成田空港駅～成田湯川駅間）を複線化するとともに、有料特急列車専用の新線（印旛日本医大駅～新鎌ヶ谷駅間）を整備し複々線化する。また、空港駅については新ターミナルに接続する高架新駅を整備する。

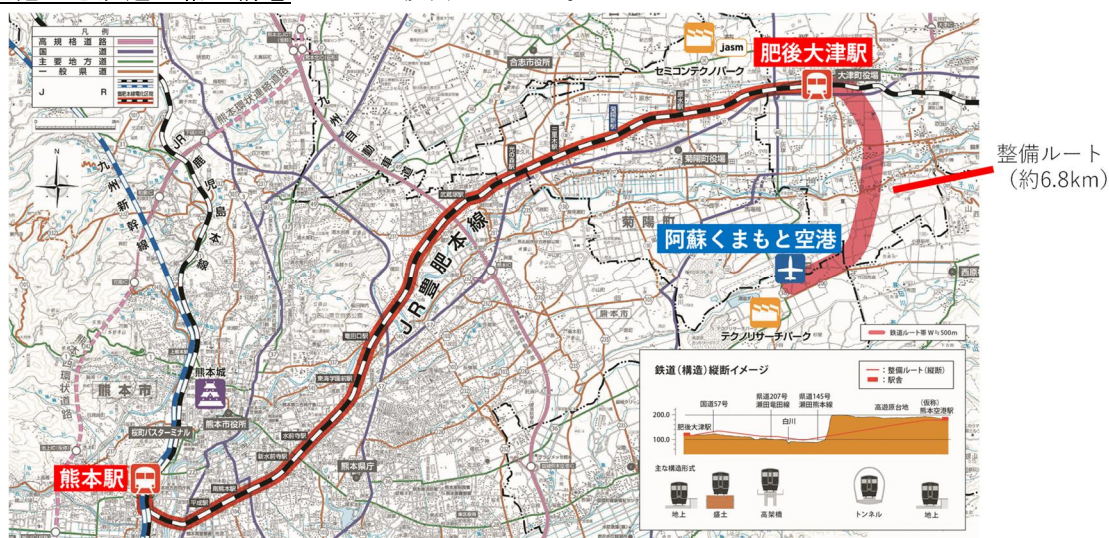


＜成田スカイアクセス線の路線図＞

写真出典：NAA

＜熊本空港アクセス鉄道＞

半導体関連産業の集積やインバウンドの拡大により増加する航空旅客への対応、企業活動の円滑化のため、熊本県では、J R九州豊肥線から分岐する新線を整備（約 6.8km）することで、熊本駅と熊本空港とを鉄道で結ぶ構想について検討している。



＜熊本空港アクセス鉄道の路線図＞

出典：熊本県提供画像を一部加工

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 681,091 百万円の内数]

(地域公共交通再構築事業)

[総合政策局予算 76,474 百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

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で、その再構築が課題となっていることから、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。

また、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を含む）を地域の社会資本の一部として位置づけ、まちづくりや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

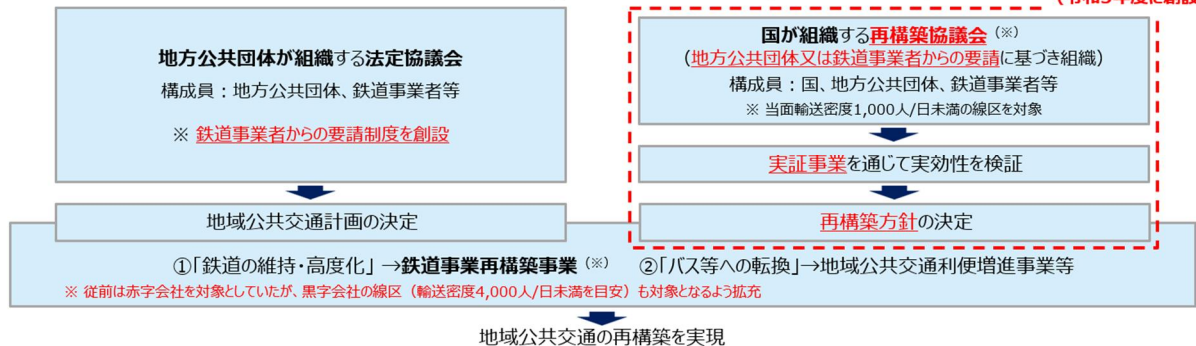
等により支援を行う。

ローカル鉄道の再構築に係る制度の概要



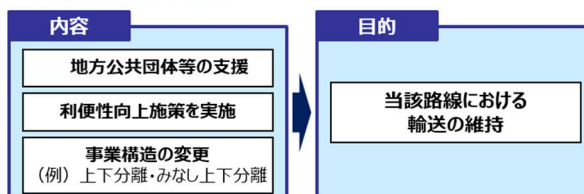
協議会の概要

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）



鉄道事業再構築事業

- 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線（旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安）を対象
- 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で当該路線（区間）の鉄道事業再構築事業実施計画を作成し、計画に記載の施策を実施



国土交通大臣による計画の認定

支援措置

- 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・観光計画等において、中長期的に必要なネットワークを位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な鉄道施設整備等に関して、社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）等の活用が可能
- 鉄道施設整備等に対する『鉄道軌道安全輸送設備等整備事業』の予算、税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

特例措置

- 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
- 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離（※）について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
- ※ 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者が無償で使用するもの。この場合、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない。

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：59,800 百万円の内数、国費：19,926 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：76,474 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) 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】

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。

J R北海道及びJ R貨物については、経営改善に向けた取組状況等を踏まえて令和9年度以降の支援について検討する。

<現在の支援の概要>

(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を令和12年度まで実施。

(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

J R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

J R四国（令和8年度～令和12年度）：1,025億円

J R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
(J R北海道)



オペレーター対応可能な
券売機の導入
(J R四国)



荷役機器の導入
(J R貨物)

3. 鉄道駅の総合的な改善

(1) 鉄道駅における利用者の移動円滑性・利便性向上の推進

[事業費：90,943 百万円の内数、国費：22,914 百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

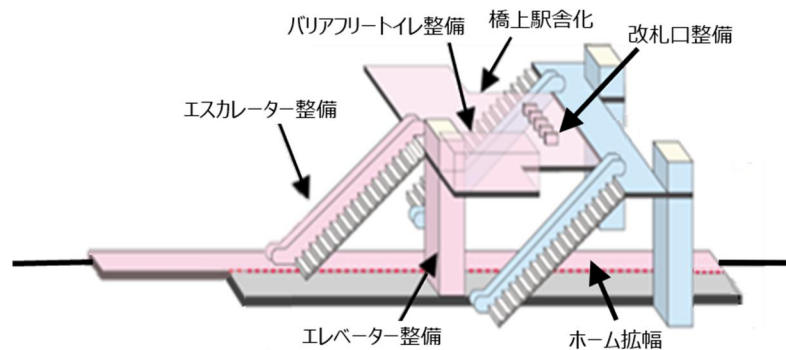
[事業費：6,473 百万円の内数、国費：2,435 百万円の内数]

(鉄道駅総合改善事業費補助)

[総合政策局予算：76,474 百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

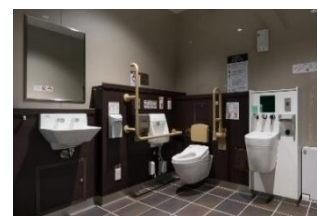
鉄道駅において、鉄道ネットワークの安定性の向上等に資する駅の改良や、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリースイールの設置等を推進し、鉄道駅における利用者の移動円滑性・利便性向上を図る。



エレベーター



内方線付き点状ブロック



バリアフリースイール

※目標対象駅のみならず、全ての鉄道駅について、利用実態や地域の実情等を踏まえた支援の対象とする。

※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（鉄道駅総合改善事業費補助）。

※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）鉄道駅における鉄道利用者の安全性向上の推進

[事業費：90,943 百万円の内数、国費：22,914 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：6,473 百万円の内数、国費：2,435 百万円の内数]

（鉄道駅総合改善事業費補助）

[事業費：59,800 百万円の内数、国費：19,926 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。



ホームドア

※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（鉄道駅総合改善事業費補助・鉄道施設総合安全対策事業費補助）。

※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。

○バリアフリーに関する整備目標等

○バリアフリー法に基づく基本方針（第 4 次目標（令和 8 年度～））

- ・ 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 12 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。

- ・ 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 12 年度までに鉄軌道駅全体で 4,000 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 900 番線を整備。

（注）交通政策基本計画（令和 8 年 1 月 16 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 6 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 ： 94.2%

〈参考：ホームドアの整備状況（令和 6 年度末）〉

- ・ 鉄軌道駅全体の整備済番線数 ： 2,830 番線、整備済駅数 ： 1,190 駅
（うち 10 万人/日以上駅整備済番線数 ： 621 番線、整備済駅数 ： 195 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：90,943 百万円の内数、国費：22,914 百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

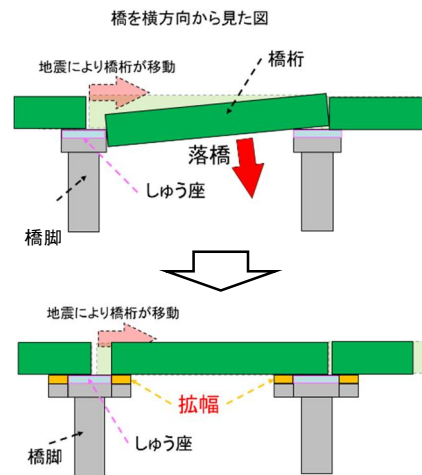
[事業費：59,800 百万円の内数、国費：19,926 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

「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：59,800 百万円の内数、国費：19,926 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



橋脚基礎部の洗掘防止

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：90,943 百万円の内数、国費：22,914 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：59,800 百万円の内数、国費：19,926 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



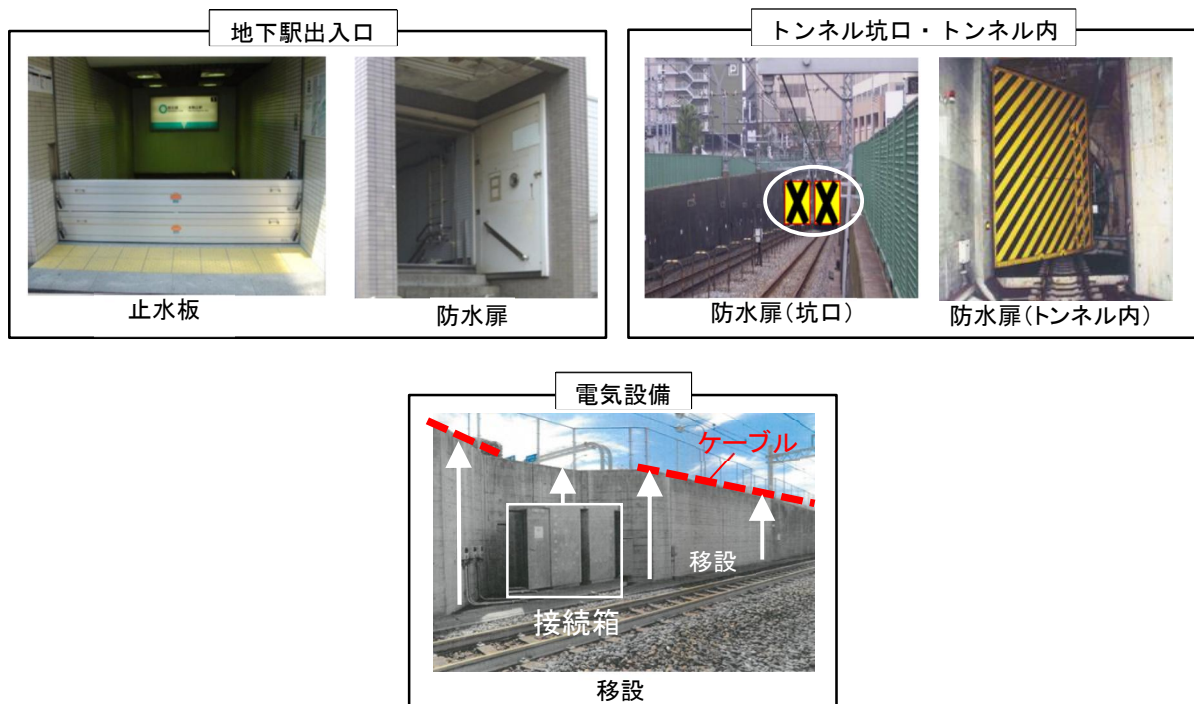
京都市交通局(御陵駅)
平成 25 年 9 月台風による浸水
(4 日間運休、約 45 万人に影響)



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



【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



橋脚基礎部の洗掘防止

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

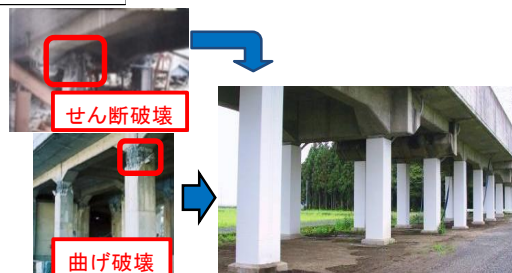
例：地下駅出入口における浸水対策



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

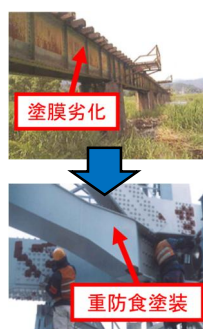
例：耐震補強



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

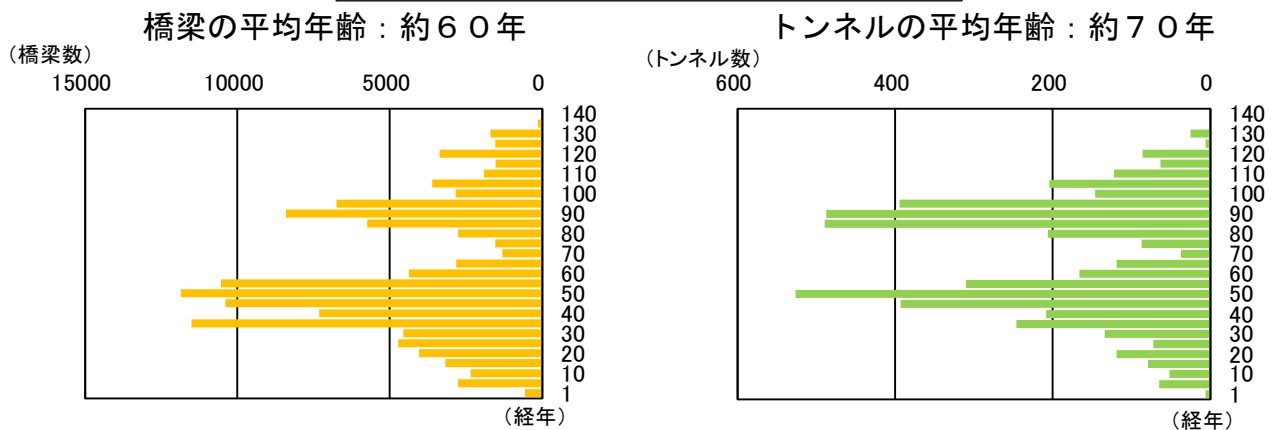
[事業費：59,800 百万円の内数、国費：19,926 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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

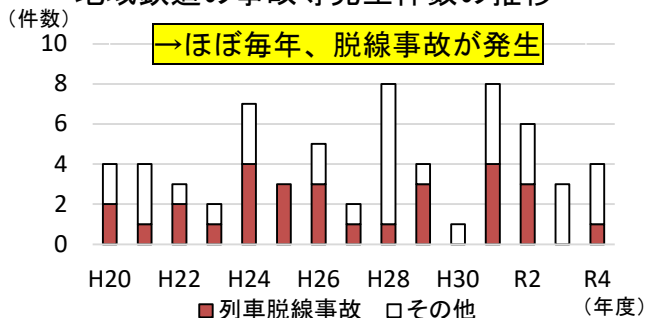
橋梁、トンネルの平均年齢は60年以上



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：3,686 百万円の内数、国費：2,403 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。

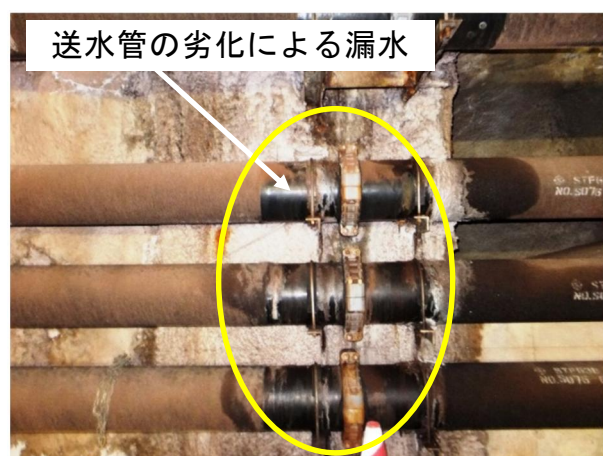
トンネル（先進導坑）の変状



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

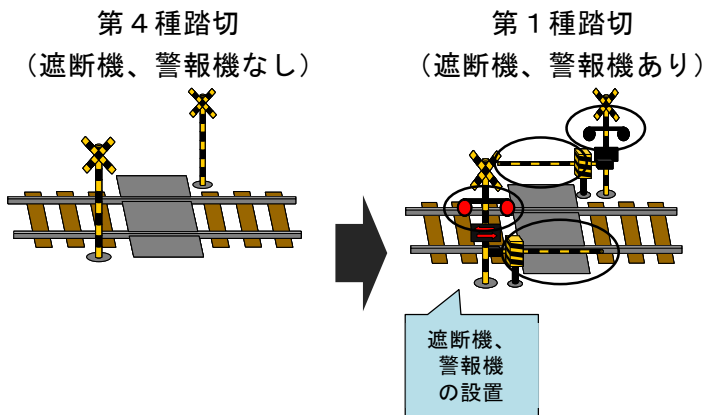
[事業費：59,800 百万円の内数、国費：19,926 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

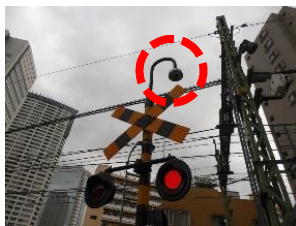
また、高齢者等の歩行者の踏切道事故を防止するための障害物検知装置や非常押しボタン等に加え、災害時に踏切道の状況を確認できるようにするための踏切監視用カメラ等の整備を推進するとともに、AI 等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

加えて、第４種踏切について、まずは統廃合を推進し、統廃合や遮断機等の整備が困難な第４種踏切については、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）

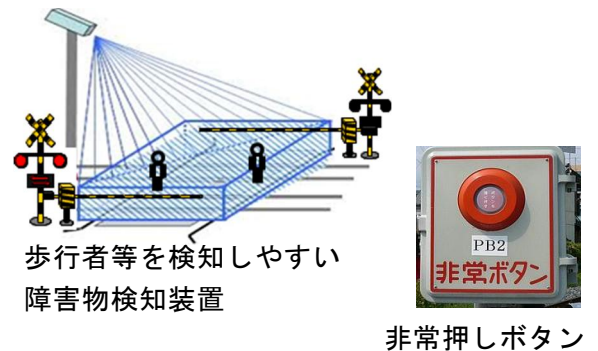


災害時の管理に 資する設備の例

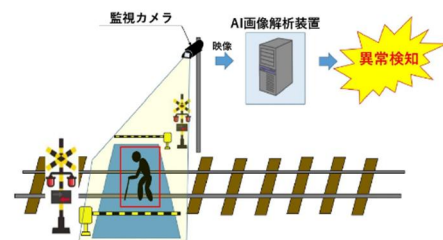


踏切監視用カメラ

高齢者等の歩行者の 踏切事故防止に資する設備の例



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



第４種踏切



第４種踏切の廃止の例



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

(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進

[事業費：3,686 百万円の内数、国費：2,403 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)

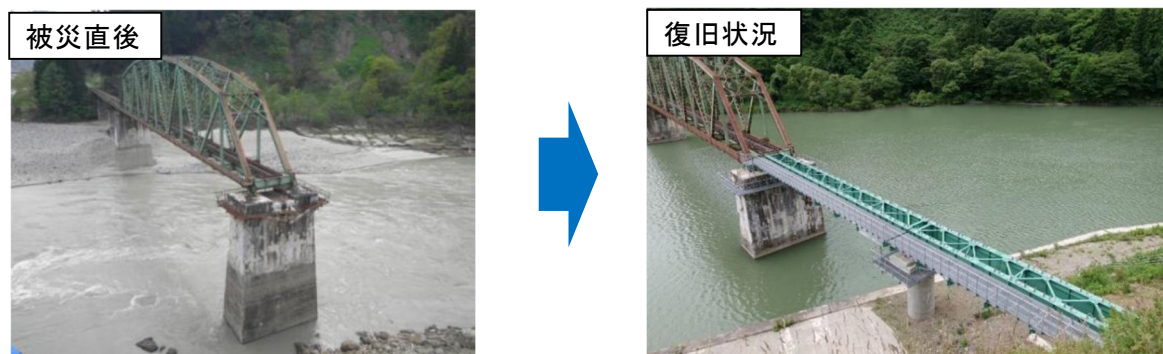
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が有する技術力等を活用し、地方運輸局と連携して、災害により被災した鉄道施設の復旧のほか、地域鉄道事業者が行う事前防災・老朽化対策の取組を支援する。

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

3. 東日本大震災からの復興

[復興庁予算 国費：43 百万円]
(常磐線アクセス改善調査事業)

東日本大震災からの復興のため、福島国際研究教育機構（F-REI）（※）の施設整備も見据え、復興庁等と連携して、常磐線のアクセス改善策についての調査及び検討を行う。 ※福島国際研究教育機構（F-REI）は、世界に冠たる「創造的復興の中核拠点」を目指すものとして令和5年4月に創設。令和12年度（2030年度）までの施設全体の順次供用を目指す。

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。

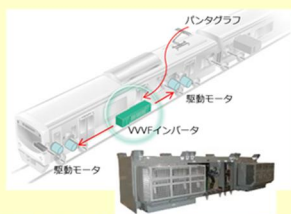
また、「鉄道分野のGXに関する官民研究会」において、水素燃料電池鉄道車両やバイオディーゼル燃料等の技術開発の進捗を踏まえ、非電化区間を含む鉄道ネットワーク全体の脱炭素化を推進するとともに、それらの取組を我が国の産業競争力強化につなげていくため、2040年を見据え、令和7年9月に「鉄道分野のGXに関する基本的考え方」を公表した。

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

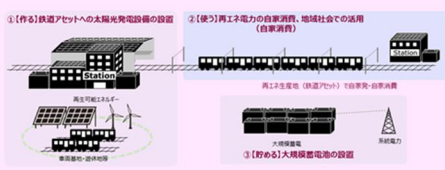
- ・ 高効率な車両の導入加速化（SiCパワー半導体デハイス搭載車両等）
- ・ 車両の減速時に発生する回生電力の活用（回生電力貯蔵装置等）
- ・ 蓄電池車両・ディーゼルハイブリッド車両による非電化区間の実質電化
- ・ 非化石ディーゼル燃料の使用、水素を用いた燃料電池鉄道車両等の開発・導入



※ 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

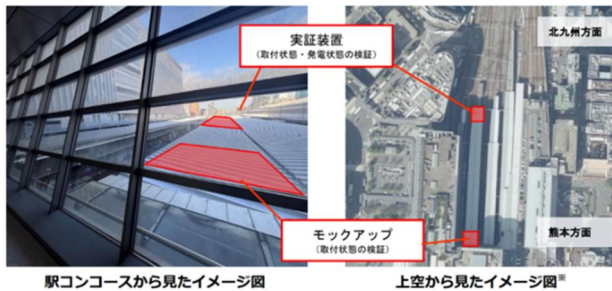
[国費：495百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」及び「鉄道分野のGXに関する基本的考え方」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。

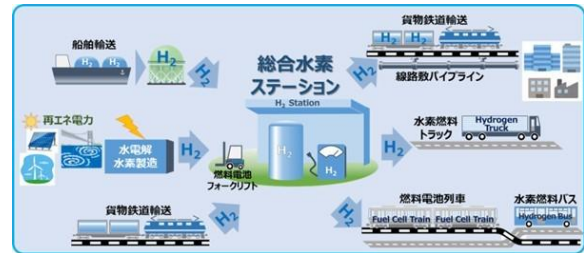
（２）鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援

〔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：ペロブスカイト太陽電池の実装検証



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、令和 8 年 3 月に閣議決定された総合物流施策大綱を踏まえ、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：1,913 百万円の内数、国費：579 百万円の内数]

(幹線鉄道等活性化事業費補助)

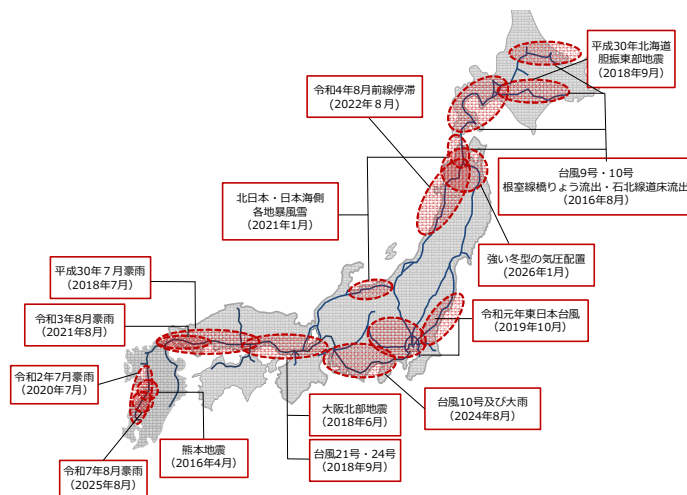
[事業費：59,800 百万円の内数、国費：19,926 百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

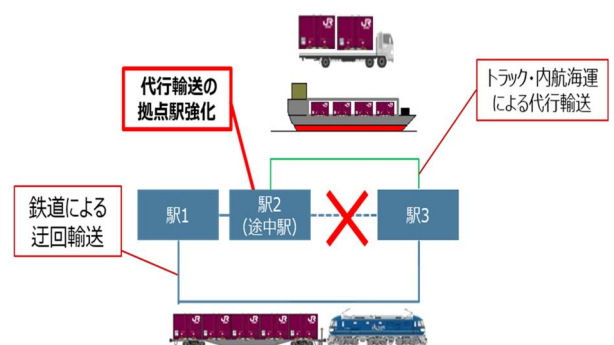
近年、自然災害の激甚化・頻発化による鉄道貨物輸送の長期不通が頻繁に発生し、荷主離れを招いていることから、長期不通が発生した場合においても迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立するため、特に脆弱な区間を対象として、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積み替えを可能とするための施設整備を計画的に推進する。

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：1,913 百万円の内数、国費：579 百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

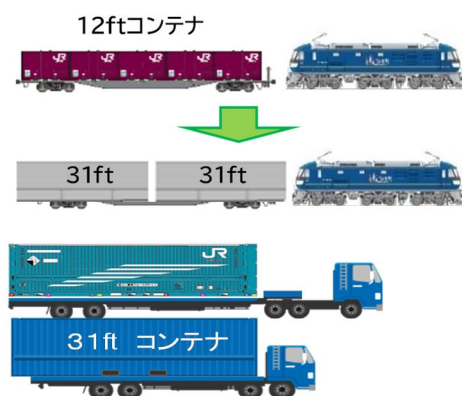
[物流・自動車局予算 国費：3,000 百万円の内数]
(物流効率化集中促進事業)

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ところであるが、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 10 t 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。

地方公共団体や地域の産業団体、複数の荷主、物流事業者等が連携し、共同輸配送・新モーダルシフトの促進に向けた先進的な取組を行う際の検討経費、資機材の購入経費、運行経費等を支援する。

【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：646 百万円の内数、国費：323 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：882 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))

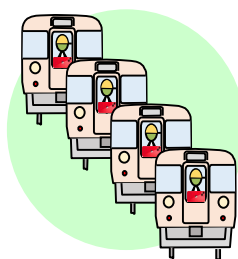
生産性向上、特に経営の厳しい地域鉄道等の維持コスト削減、人手不足対策等の観点から、デジタル技術を活用した現場業務の効率化・省力化に資する技術開発を推進する。

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。

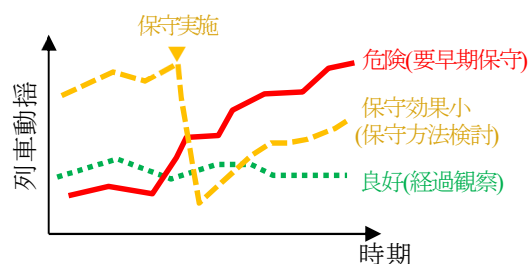
技術開発のイメージ



定期的な列車巡視



噴泥箇所検出



経時変化の解析による軌道状態評価

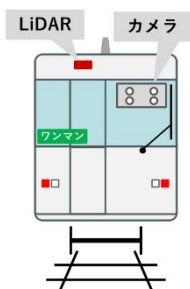
例：鉄道分野における自動運転の導入推進に向けた技術開発

人口減少等に伴う将来的な運転士の不足や地域鉄道等の維持が課題となっている。

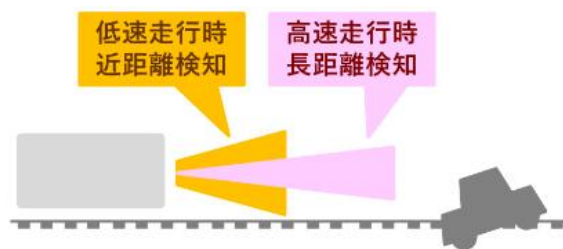
既存の鉄道における自動運転システムは、専用軌道、ホームドア、自動運転用の信号設備等を整備した上での導入となる。しかしながら、これらの設備を整備することは多額の費用を要することから地域鉄道等で導入するのは負担が大きく難しい。

追加設備を抑えた自動運転と列車前方の障害物検知機能を開発し、地域鉄道等の列車運行の省力化に寄与する。

技術開発のイメージ



センサの設置位置



速度に応じた検知範囲の制御

障害物を検知できるよう、
列車の速度によりセンサ
の距離範囲を切り替え

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：646 百万円の内数、国費：323 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：複数の災害種類に対応した線路内の支障物検知手法

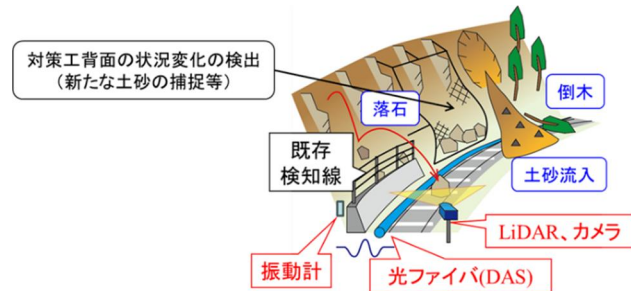
現状の支障物検知は線路際の柵に敷設した検知線等によって落石等の判断を行っているが、落石の跳躍による支障物の見逃しに伴う脱線、動物による検知線切断に伴う誤検知などが生じている。このため、高精度検知の実現に向けて、DAS（※1）や LiDAR（※2）を用いた支障物検知アルゴリズムを開発する。

※1：光ファイバー自体をセンサーとして利用し、広範囲にわたる振動や音響をリアルタイムで検知・測定する技術

※2：レーザー光を照射して対象物に反射するまでの時間を測定し、周囲の3次元空間や物体までの距離を高精度に把握する



支障物の見逃しによる脱線事例



支障物検知技術のイメージ

(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：882 百万円の内数]

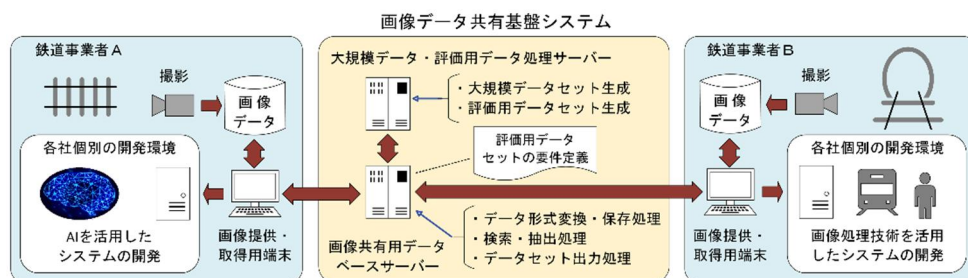
(技術研究開発委託費(鉄道技術開発・普及促進制度))

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：鉄道用画像データ共有基盤の基本システム設計と実証

列車前方の画像は、線路内の異常検知や沿線設備の状態監視・診断の自動化への活用が期待されているが、個々の事業者では撮影できる環境・条件に限られ様々な状況への対応に限界がある。

そのため、列車前方画像を収集し蓄積するデータベースとそのデータを共有するシステムを開発する。



鉄道事業者が収集した列車前方の画像を共有するデータベース

V. 鉄道システム・技術の海外展開

[総合政策局予算：1,761 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り、グローバル・サウスを始めとする世界各地域との経済外交の一環としても大きな意義を有することから、「経済財政運営と改革の基本方針 2026」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）に掲げる重要な施策の 1 つとして位置付けられており、「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。

これまでも、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たほか、2025 年 8 月及び 2026 年 7 月には最新の日本式新幹線技術の導入に向け協力することを日印首脳間で確認するなど、取組が進んでいる。また、都市鉄道については、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、2024 年 4 月に信号等のシステム及び軌道工事を、2025 年 10 月に車両を受注したほか、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。

