

令和6年度 交通政策審議会陸上交通分科会 鉄道部会 資料

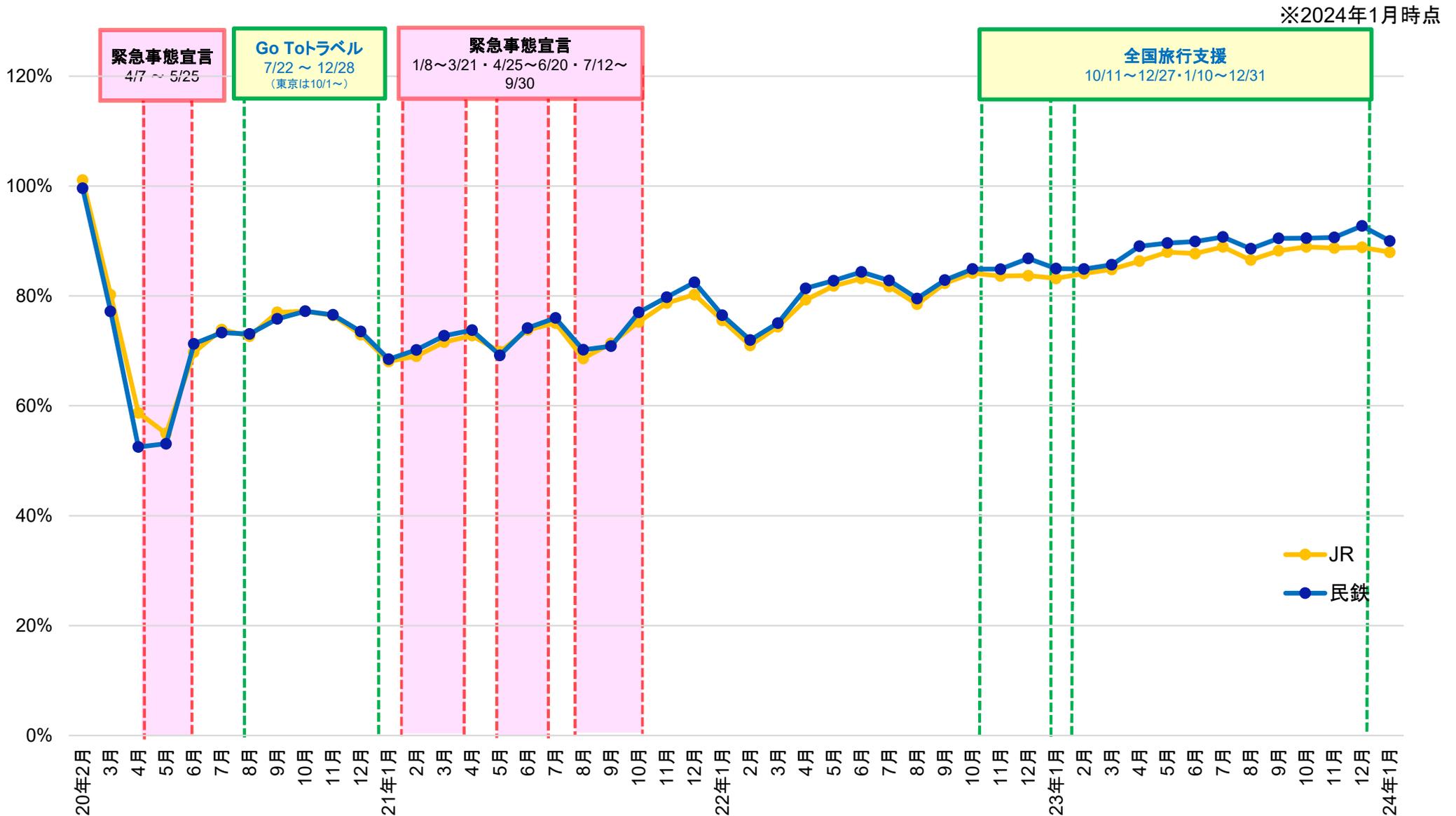
令和6年8月1日
国土交通省鉄道局

- | | | | |
|------------------|------|----------------|------|
| 1. 鉄道輸送の状況 | p3~ | 5. 鉄道のバリアフリー | p50~ |
| 2. 鉄道関係予算 | p9~ | 6. 三大都市圏の混雑率 | p54~ |
| 3. 鉄道ネットワーク整備・維持 | | 7. 防災・減災、国土強靱化 | P56~ |
| ① 整備新幹線・リニア中央新幹線 | p11~ | 8. 人手不足対策 | p59~ |
| ② 都市鉄道 | p22~ | 9. 鉄道のDX | p64~ |
| ③ JR北海道・四国・貨物 | p29~ | 10. 鉄道のGX | p69~ |
| ④ ローカル鉄道 | p34~ | 11. セキュリティ対策 | p74~ |
| ⑤ 貨物鉄道 | p41~ | 12. 観光需要の創出 | p78~ |
| 4. 鉄道運賃・料金制度 | p46~ | 13. 海外展開 | p81~ |

- ローカル鉄道
 - ローカル鉄道の再構築に向けて、新たな法制度・予算等をどのように活用して取り組むべきか。
- 貨物鉄道
 - 物流2024年問題やモーダルシフトの観点から期待が高まっている貨物鉄道について、どのように利用を促進すべきか。
- 人手不足対策、鉄道のDX
 - 鉄道分野においても、保守要員を中心に人手不足が深刻化する中、外国人材や新技術等について、どのように活用すべきか。
- 鉄道のGX
 - 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野ではどのように貢献していくべきか。
- 観光需要の創出
 - 観光列車やサイクルトレインといった新しい取組に対して、国土交通省・地方運輸局として、事業者をどのように指導していくべきか。

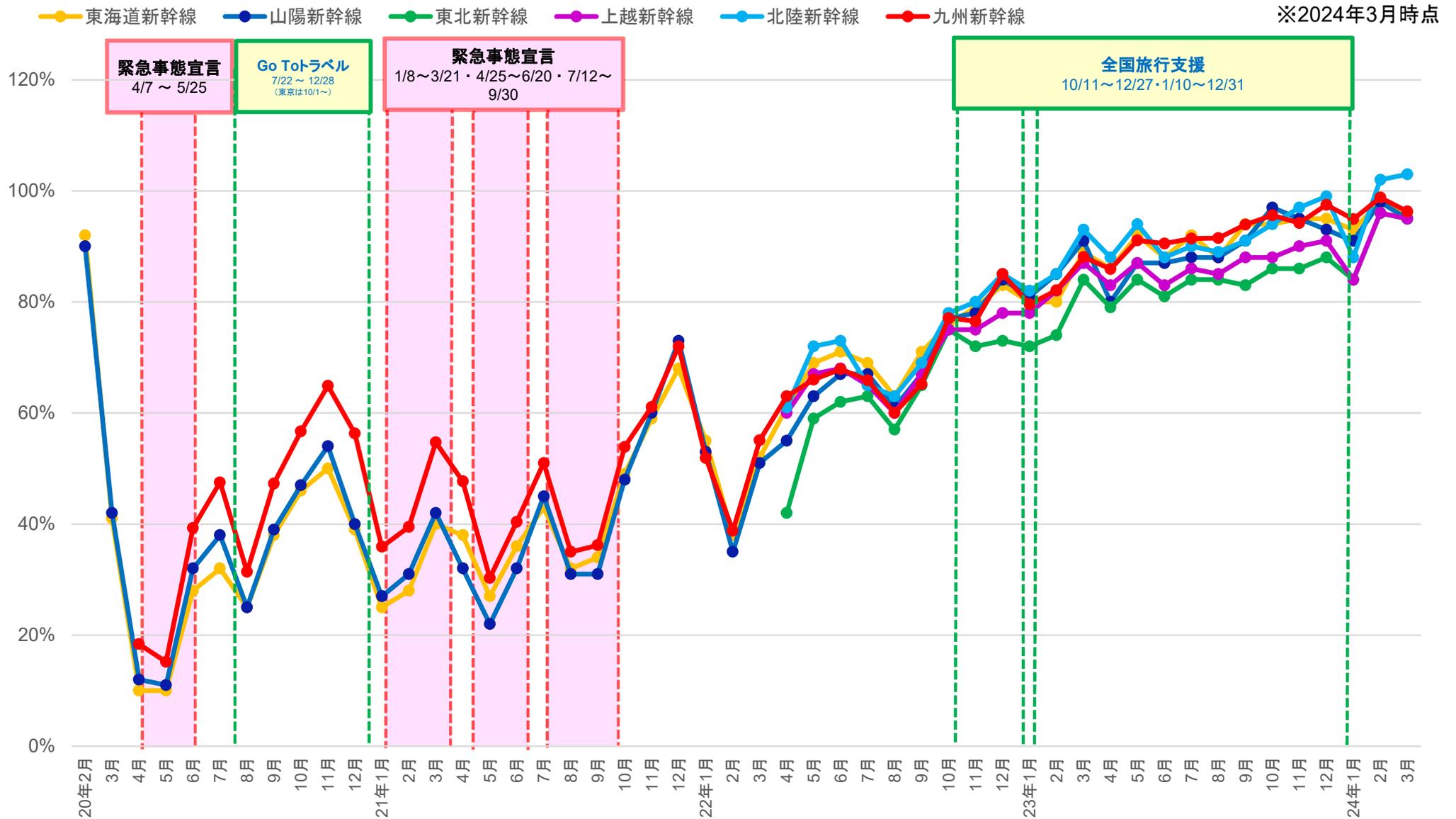
鉄道輸送の状況

○ 鉄道の輸送人員は、2020年4月～5月にはコロナ前の5割程度まで低下したが、9割程度まで回復 (JR：88%、民鉄：90%)



※ 鉄道輸送統計調査(鉄・軌道旅客輸送総括表、旅客数量)より作成。
 ※ 2018年度との比較。

○ 新幹線の輸送人員も、コロナ前と同程度まで回復

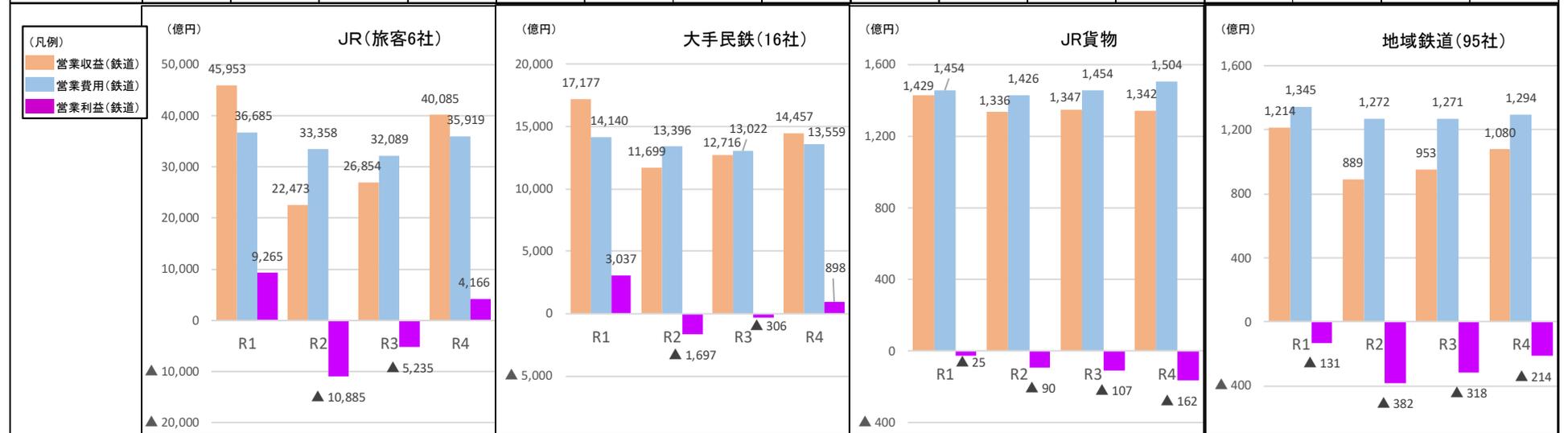


※ 各新幹線データの最新の月のうち、東海道新幹線、九州新幹線は確定値、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線、北陸新幹線は速報値となっている。
 ※ 前年比(旅客数)について、特に2020年2月以降にコロナによる影響を大きく受けその影響を排除するため、2021年2月より、2018年度(山陽新幹線のみ2019年)のデータと比較している。
 ※ 各社HP公表資料より作成。

鉄道事業者の決算状況について(単体:R元~R4)

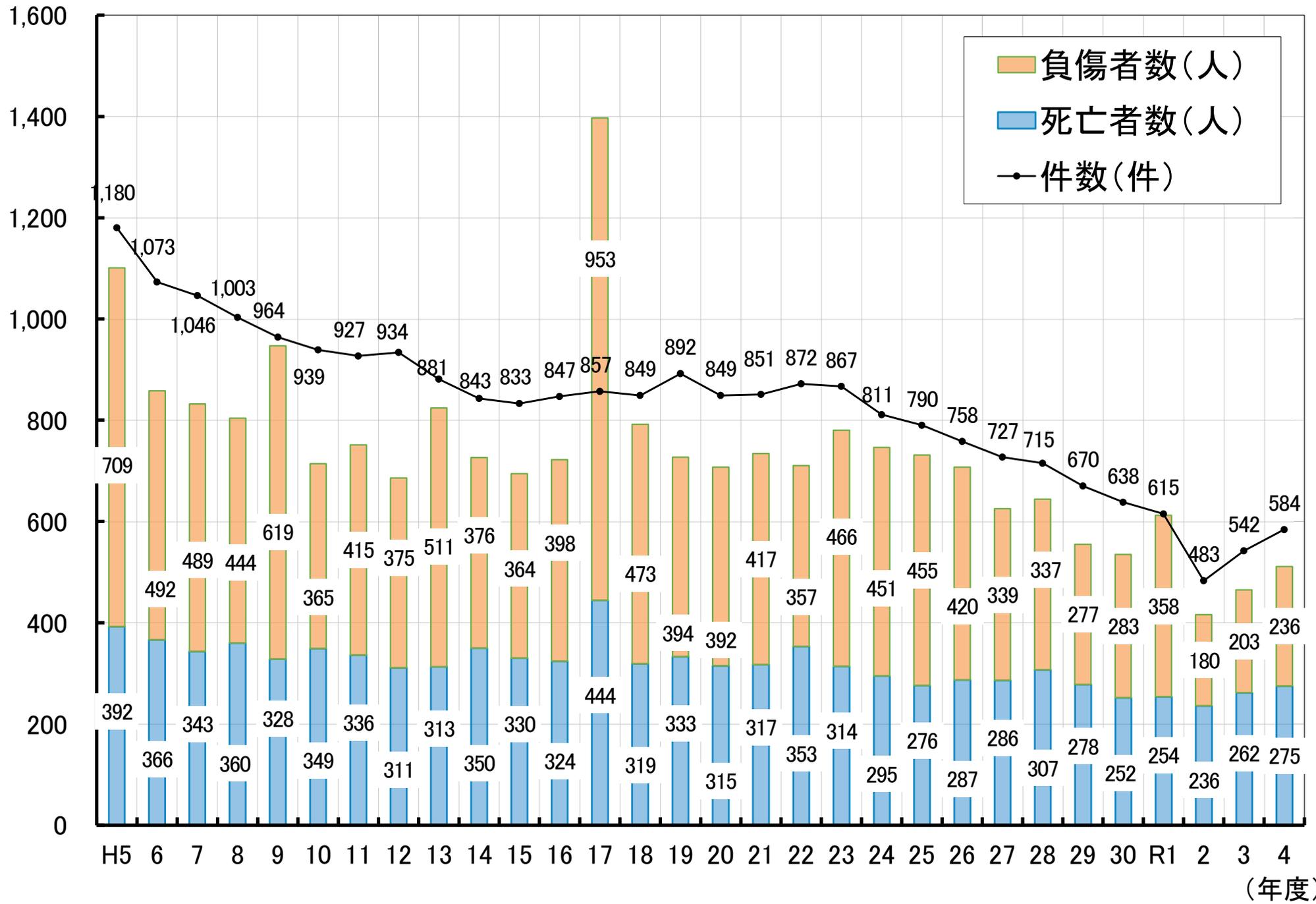
(単位:億円)

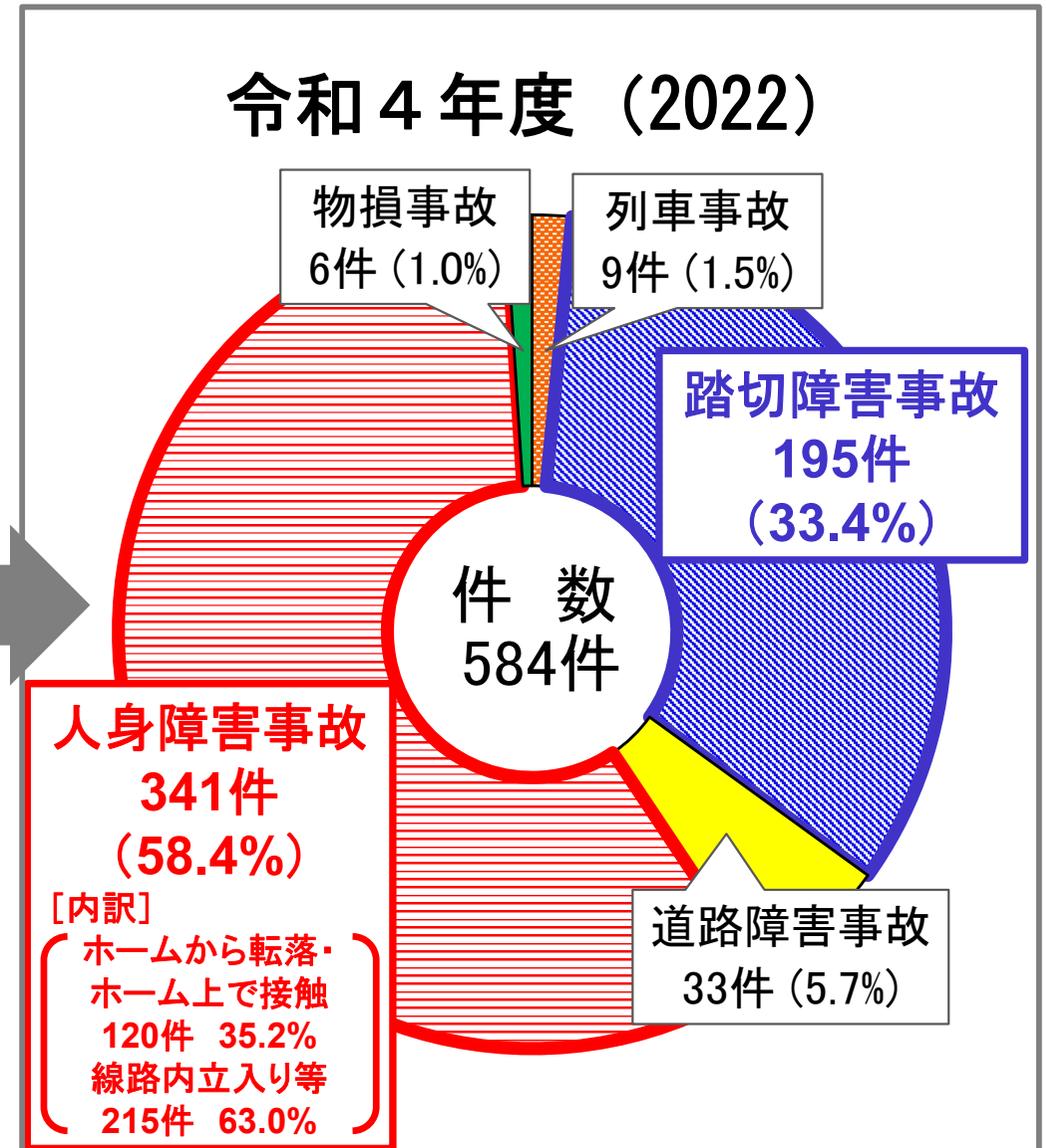
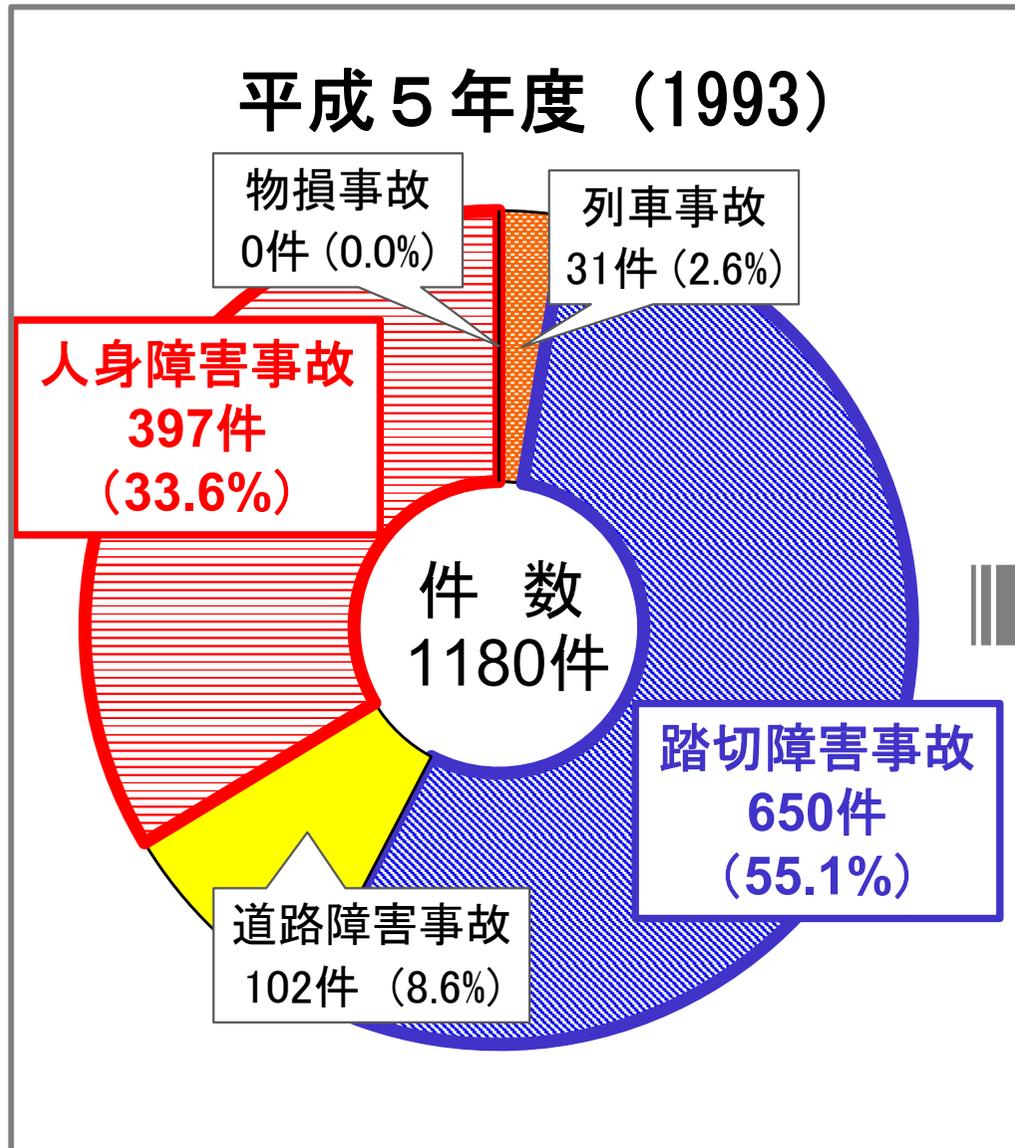
分類	JR(旅客6社)				大手民鉄(16社)				JR貨物				地域鉄道(95社)			
	R1	R2	R3	R4	R1	R2	R3	R4	R1	R2	R3	R4	R1	R2	R3	R4
営業収益(鉄道)	45,953	22,473	26,854	40,085	17,177	11,699	12,716	14,457	1,429	1,336	1,347	1,342	1,214	889	953	1,080
営業費用(鉄道)	36,685	33,358	32,089	35,919	14,140	13,396	13,022	13,559	1,454	1,426	1,454	1,504	1,345	1,272	1,271	1,294
営業利益(鉄道)	9,265	▲ 10,885	▲ 5,235	4,166	3,037	▲ 1,697	▲ 306	898	▲ 25	▲ 90	▲ 107	▲ 162	▲ 131	▲ 382	▲ 318	▲ 214
経常利益	9,251	▲ 10,879	▲ 4,015	3,535	4,229	▲ 1,296	371	1,754	71	0	▲ 12	▲ 63	▲ 6	▲ 430	▲ 279	▲ 8
純利益	6,397	▲ 9,810	▲ 2,855	3,205	269	▲ 1,658	777	1,673	39	0	▲ 26	▲ 52	▲ 32	▲ 314	▲ 212	▲ 2



※数値については四捨五入の処理をしているため、合計が異なることがある。
 ※上記の大手民鉄16社は、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄である。

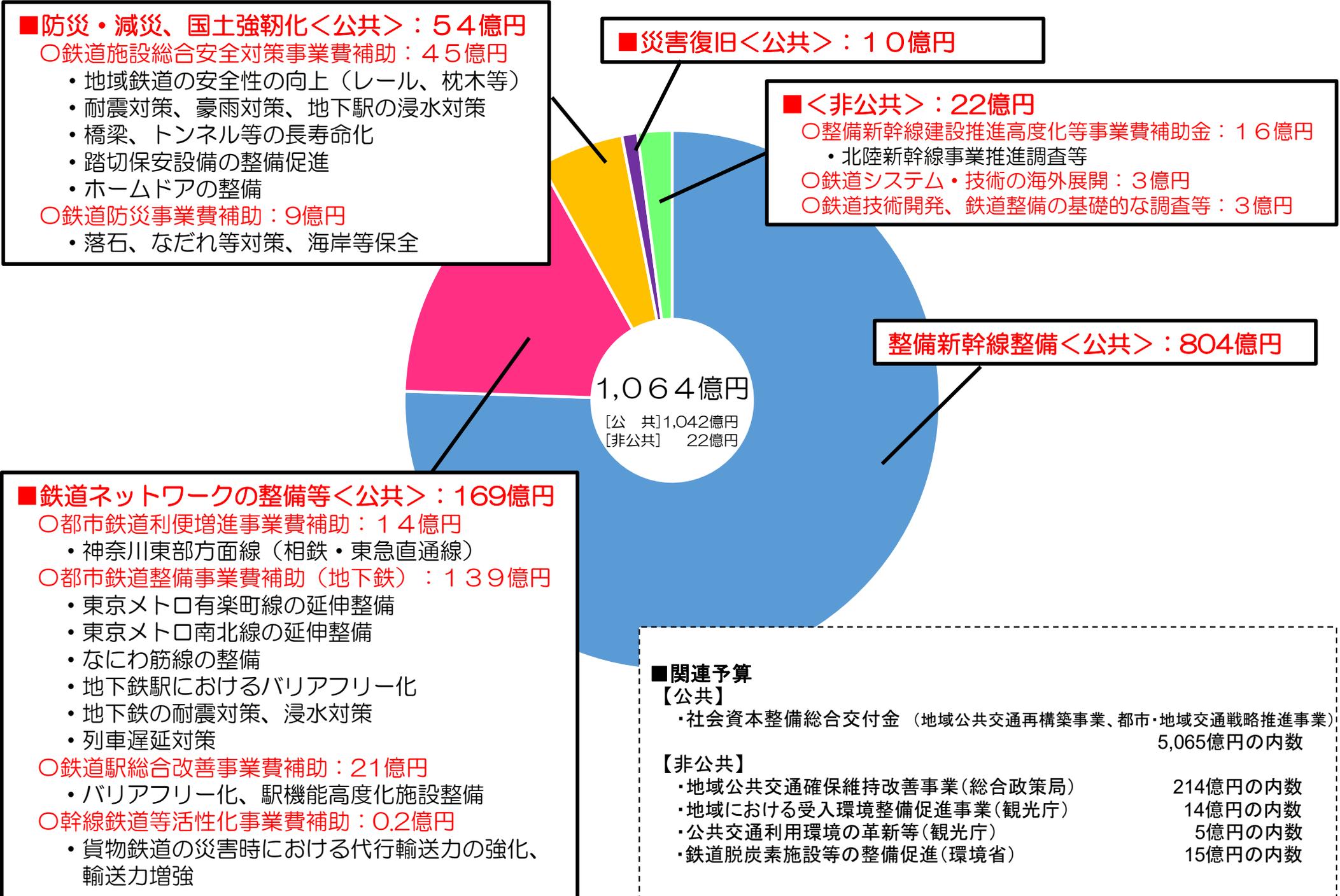
鉄軌道運転事故の件数及び死傷者数の推移





※ 「ホームでの接触」は、「ホームから転落して接触したもの」と「ホーム上で接触したもの」の合計である。

鉄道関係予算



※ 端数において合計とは一致しないものがある。

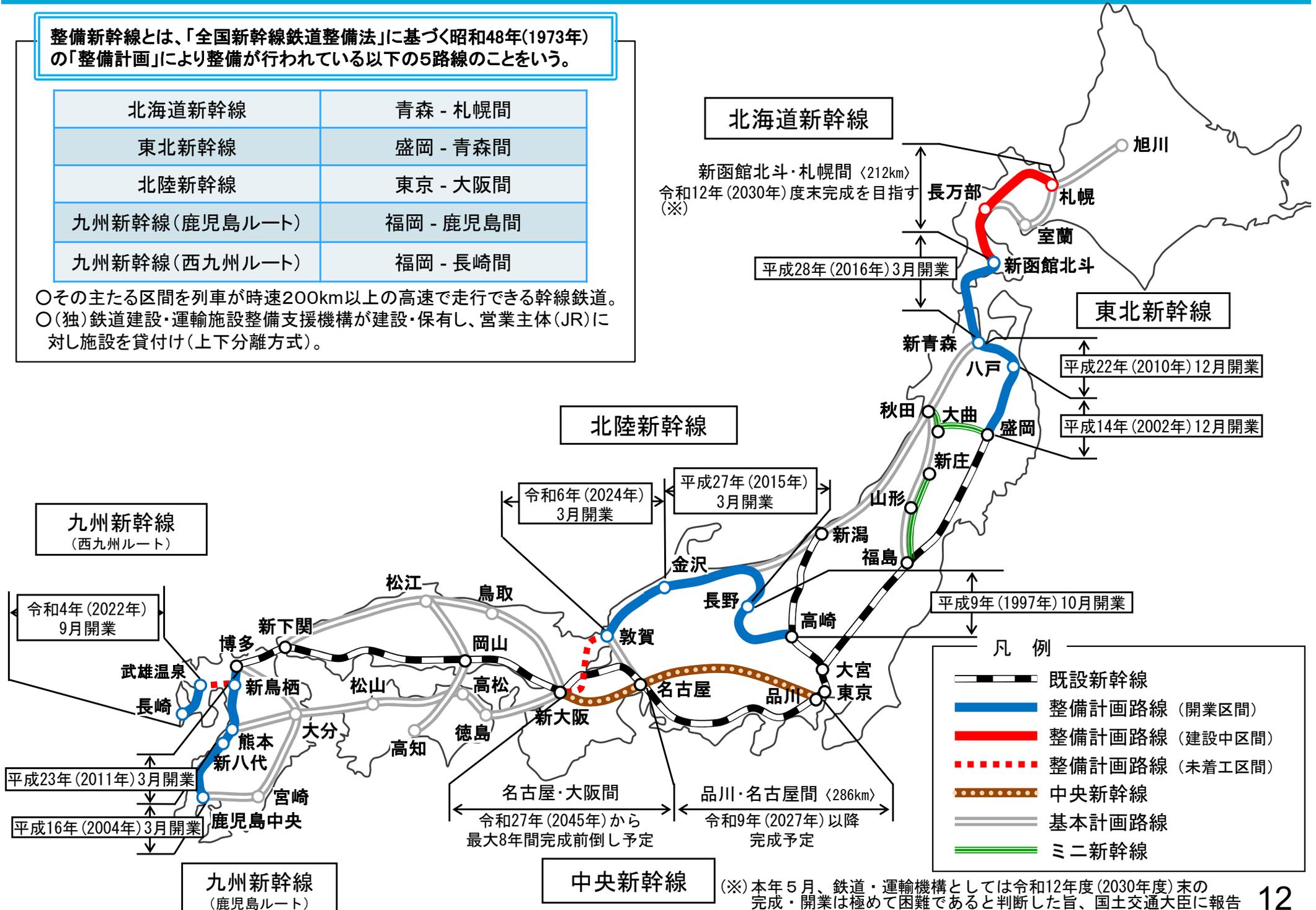
整備新幹線・リニア中央新幹線

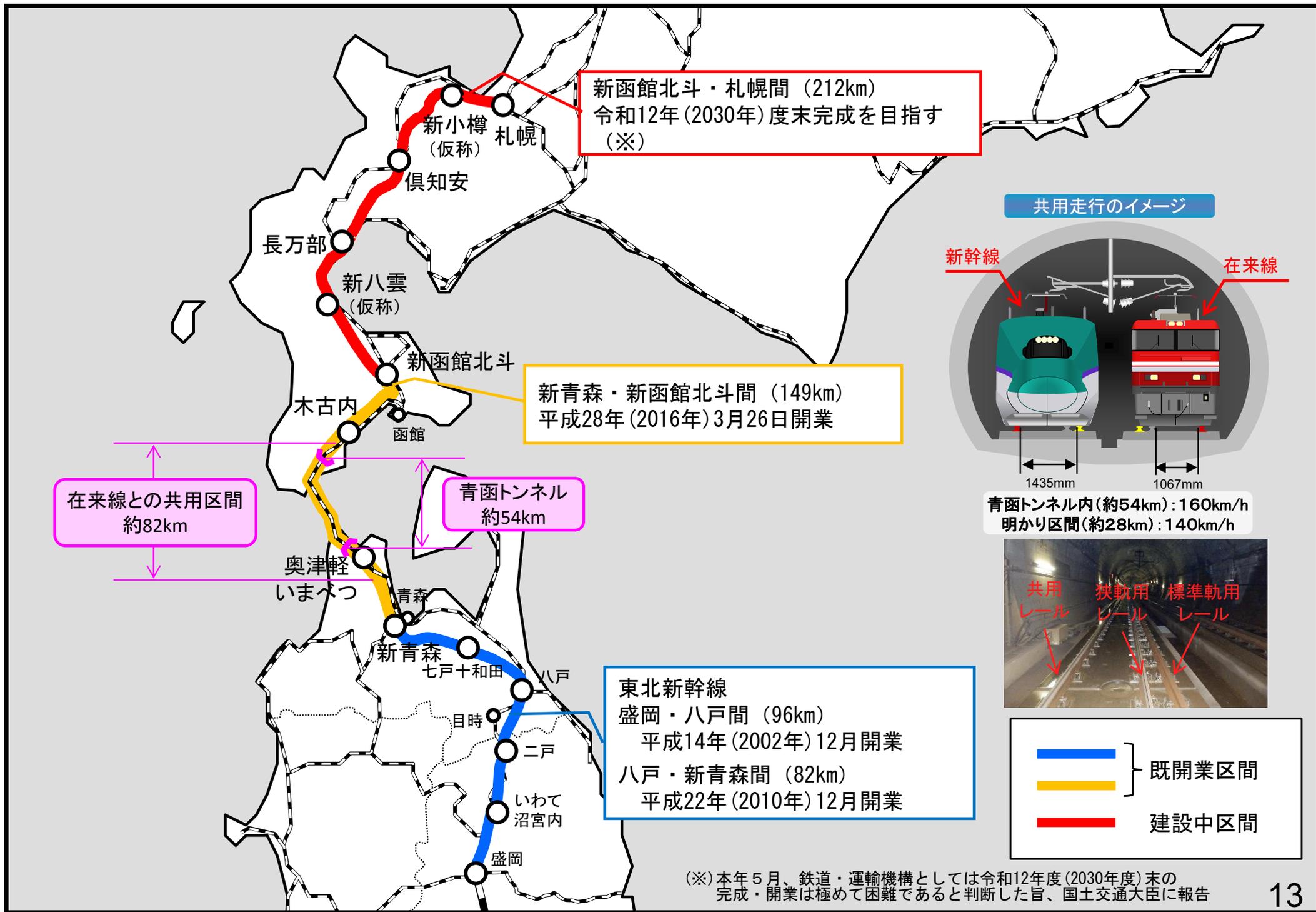
全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

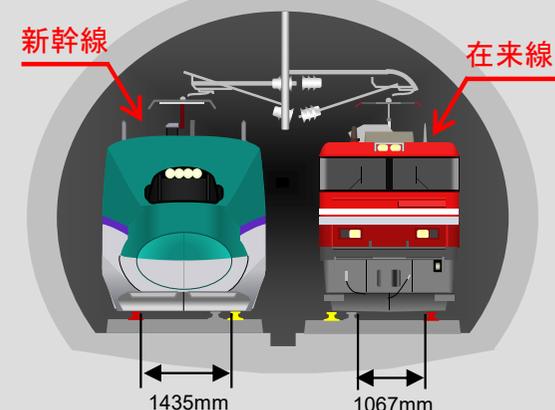
北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。





共用走行のイメージ



青函トンネル内(約54km): 160km/h
 明かり区間(約28km): 140km/h



	} 既開業区間
	建設中区間

(※) 本年5月、鉄道・運輸機構としては令和12年度(2030年度)末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨、国土交通大臣に報告

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）を巡る動き

令和6年5月8日 鉄道・運輸機構 理事長から国土交通大臣への報告

現在の状態

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、2012年6月に着工し、その後、2015年1月の政府・与党申合せで2030年度末の完成・開業を目指すこととされ、建設主体として鋭意工事を実施。しかし、令和4年（2022年）の有識者会議において報告がなされたとおり、複数のトンネルにおいて、掘削前のトンネル発生土受入地確保の難航や掘削開始後の予期せぬ巨大な岩塊の出現、想定を上回る地質不良などが生じ、現時点においても3~4年程度の遅延が生じている。

今後の見通し

現在もなお地質不良が継続しており、4月以降働き方改革も実施。これらのさらなる遅延要因の影響は、有識者会議でも議論された様々な工程短縮策をもってしても、現段階では一定程度減殺されるにとどまる見込み。

開業時期

こうしたことから、2030年度末完成・開業は極めて困難であると認識。完成・開業年度については、今後の地質不良の状況や土木工事に続く軌道・電気工事の調達・入札状況等について見極める必要があることから、現時点で具体的な時期を示すことは技術的に困難。

今後の対応

北海道新幹線の開業時期は、沿線地域や関係者にとって重要な事柄であることから、現下の状況を関係者にご理解いただくとともに、なるべく早く今後の見通しを明らかにできるよう最大限対応していく。また、関係者の皆様のご協力をいただきつつ、引き続き工程の短縮に取り組み、一日も早い開業に向け最大限努力する所存。

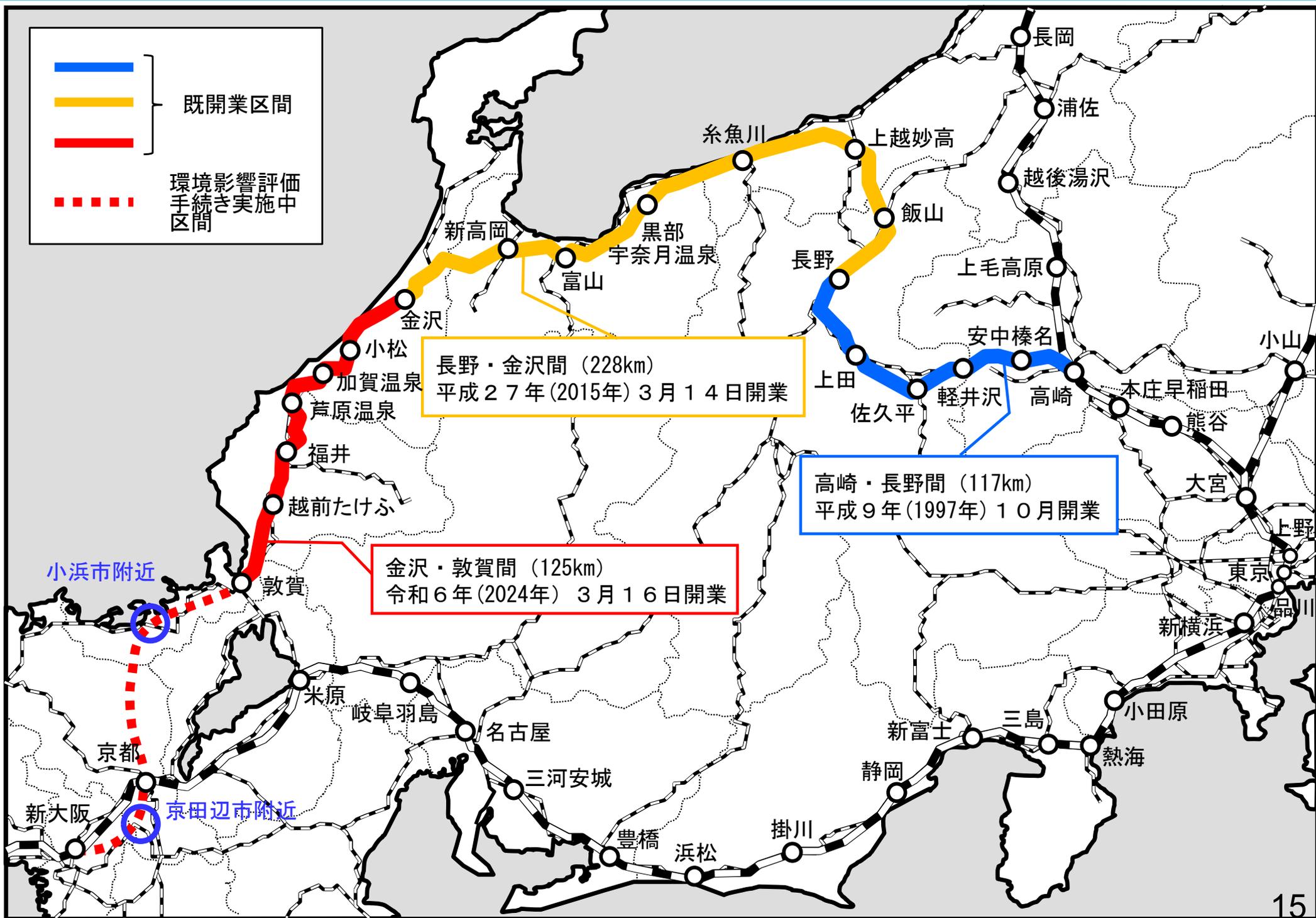
同日 国土交通大臣より鉄道局及び鉄道・運輸機構への指示

- 本事業について地元関係者等の大きな期待があるところであり、それを踏まえて、その報告内容が合理的であるのか、講じることができる方策がないか、有識者の知見も頂きつつ、様々な角度・観点から検討を行い、改めて全体工程の精査を行うこと。
- 開業目標に関する今後の見通しについての検討作業を早急に開始する必要があるので、鉄道・運輸機構においても、その検討作業にしっかり対応すること。
- その際、地質不良等の現場における最新の技術・ノウハウなど実務面での英知を横断的に集結するとともに、人材や資機材の確保など幅広く関係者の協力を得るなどして、工程遅延を短縮するための様々な検討を行い、一日も早い完成・開業を目指すこと。
- 地元自治体等の関係者に丁寧な説明を行うこと。

有識者会議の開催

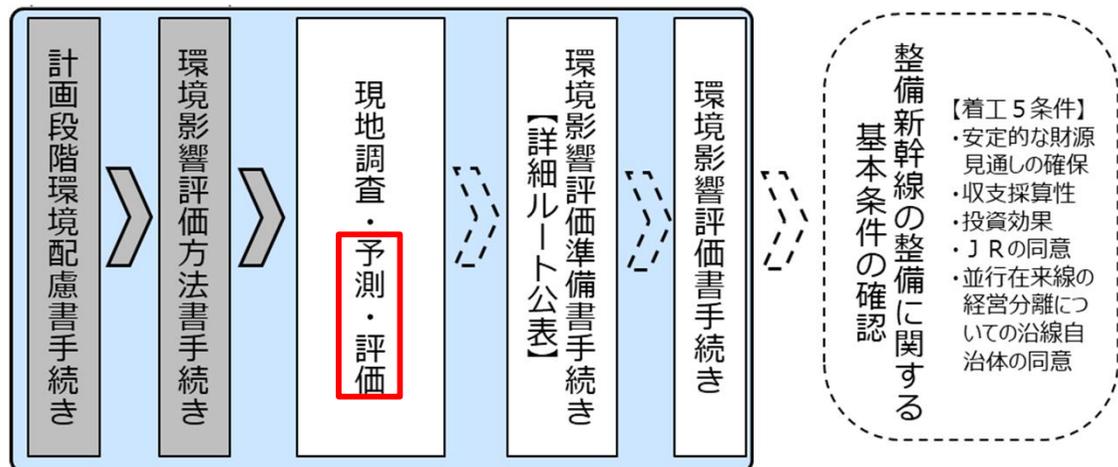
「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」を開催し、全体工程を精査中。

北陸新幹線の概要

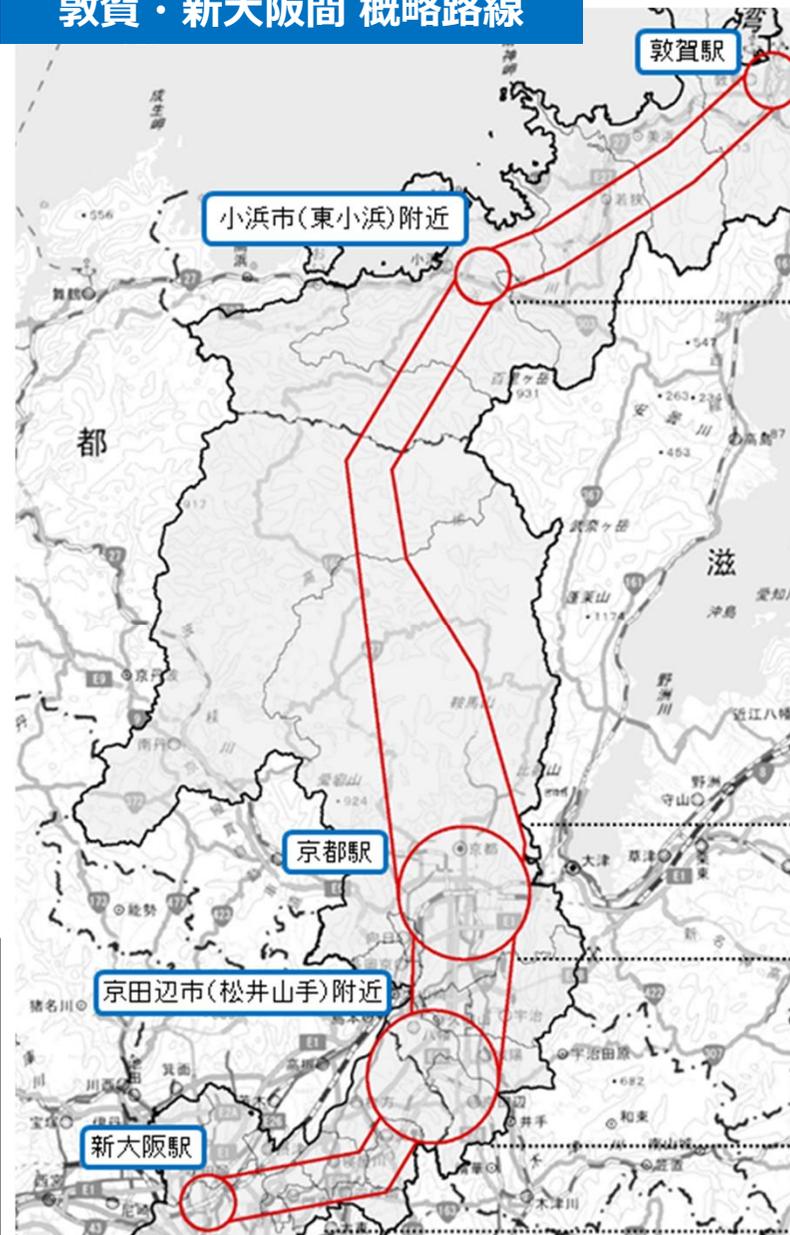


- 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)については、環境影響評価について、現地調査は既に概ね終了し、予測・評価を実施。また、令和5年度より、鉄道・運輸機構において、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査を「北陸新幹線事業推進調査」として先行的・集中的に実施。

環境影響評価手続きの流れ



敦賀・新大阪間 概略路線



北陸新幹線事業推進調査

用地関係

・法務局の登記簿、公図等を取得

→着工後に用地取得の難航が予想される箇所の確認

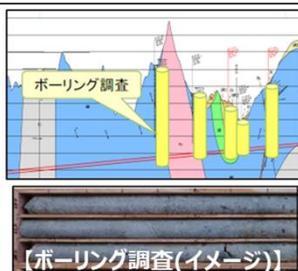


令和6年度予算 1,435百万円
(令和5年度予算:1,235百万円)

発生土関係

・ボーリング調査を行い、自然由来の重金属等の分布を調査

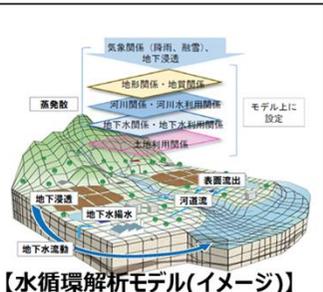
→対策土量の予測や受入地の確保に向けた自治体との早期協議



地下水関係

・地下水の流れについて調査

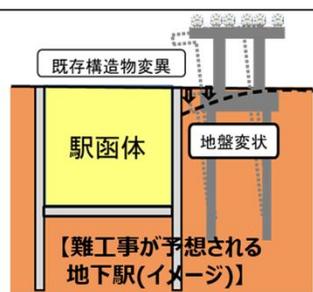
→駅部施工等の際の地下水への影響について確認・解析

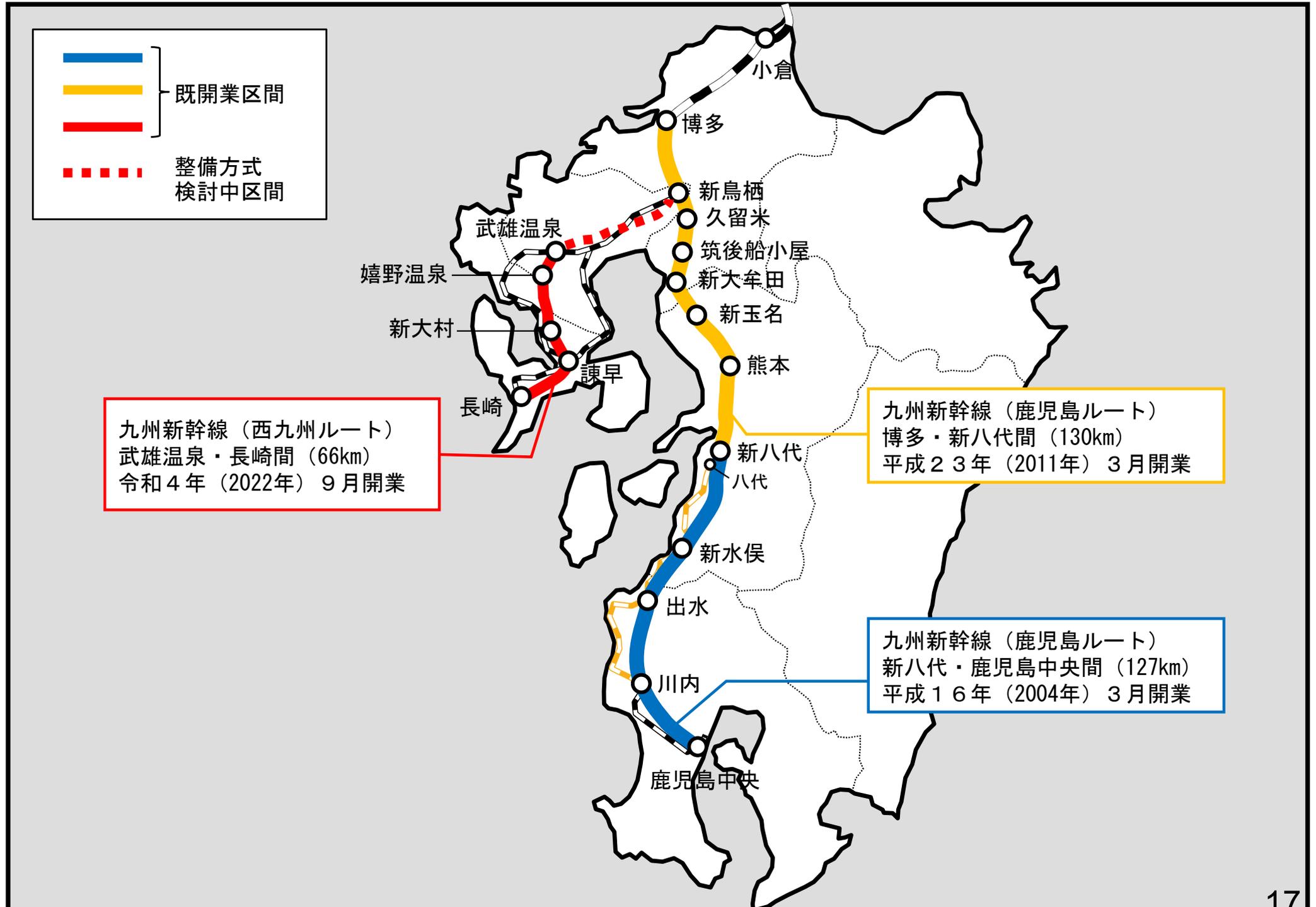


駅関係

・地質調査等を通じた状況の把握
 ・概略設計に資する調査等の実施

→実現可能な駅位置・構造について検討





- 国土交通省鉄道局と佐賀県は令和2年6月から「幅広い協議」を実施しており、これまでに計7回、国土交通省鉄道局幹線鉄道課長と佐賀県地域交流部長との間で協議を実施。
- また、令和5年12月には、国土交通省鉄道局次長と佐賀県副知事との間で協議を実施。

「幅広い協議」

第1回 令和2年6月5日

「幅広い協議」に関する確認作業

第2回 令和2年7月15日

「5つの整備方式の全てに対応できる環境影響評価の手続き」の説明

第3回 令和2年10月23日

5つの整備方式について

第4回 令和3年5月31日

九州新幹線西九州ルートに関する諸課題と今後の進め方について

第5回 令和3年11月22日

フル規格で整備した場合の3つのルートの比較・検証について
最高速度200km/hのフリーゲージトレインについて

第6回 令和4年2月10日

最高速度200km/h程度のフリーゲージトレインについて 等

第7回 令和5年2月9日

南回りルート(佐賀空港を経由するルート)の技術的施工可能性について 等

その他

・令和5年12月28日 国土交通省鉄道局次長と佐賀県副知事との間で協議



	品川・名古屋間※1	東京・大阪間※2
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	70,482.4※4	90,300
JR東海の想定開業年次	令和9年以降※4 (2027年以降)	令和27年(2045年)より最大 8年間前倒し※3

※1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(H26.10.17認可)による

※2 中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書(H21.12.24)による

※3 財政投融资の活用による

※4 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画変更(R5.12.28認可)による

＜中央新幹線の整備計画＞※5

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

※5 H23.5.26 国土交通大臣決定

【趣 旨】

○リニア中央新幹線静岡工区の水資源、環境保全に関する有識者会議の報告書で整理された対策について、科学的・客観的観点から、その状況を継続的に確認することを目的とする。

【構成員名簿(順不同、敬称略)】

【座長】 ^{やの ひろのり} 矢野 弘典 (公財)産業雇用安定センター 会長
(一社)ふじのくにづくり支援センター 理事長

元NEXCO中日本 代表取締役会長
(専門分野)人材育成、地域づくり

【委員】 ^{こむろ としじ} 小室 俊二 NEXCO中日本 相談役
(専門分野)土工学、山岳トンネル事業実務

^{だいとう けんじ} 大東 憲二 大東地盤環境研究所 所長
(専門分野)環境地盤工学

^{とうじょう こうじ} 東城 幸治 信州大学 副学長・教授
(専門分野)進化生物学

^{とくなが ともちか} 徳永 朋祥 東京大学 教授
(専門分野)地下水学、地圏環境学

^{ますざわ たけひろ} 増澤 武弘 静岡大学 客員教授
静岡県専門部会(生物多様性部会)委員
(専門分野)植物生態学、環境生態学

^{もり せいいち} 森 誠一 岐阜協立大学 教授
(専門分野)環境保全学、動物生態学

【オブザーバー】静岡県、静岡市、大井川流域市町、関係省庁(文部科学省、農林水産省、経済産業省、環境省)

【説明責任者】 JR東海

【事務局】 国土交通省鉄道局

【開催スケジュール】

令和6年2月29日(木) 第1回会議

・モニタリング計画 等

令和6年3月29日(金) 第2回会議

・静岡工区の事業計画 等

令和6年6月12日(水) 第3回会議

・静岡県とJR東海の協議状況
(国・県・JR東海の実務責任者による協議の実施) 等

令和6年6月12日(水)～14日(金)

・静岡工区の水資源、環境保全に関する現地視察(観測井・ツバクロ等)

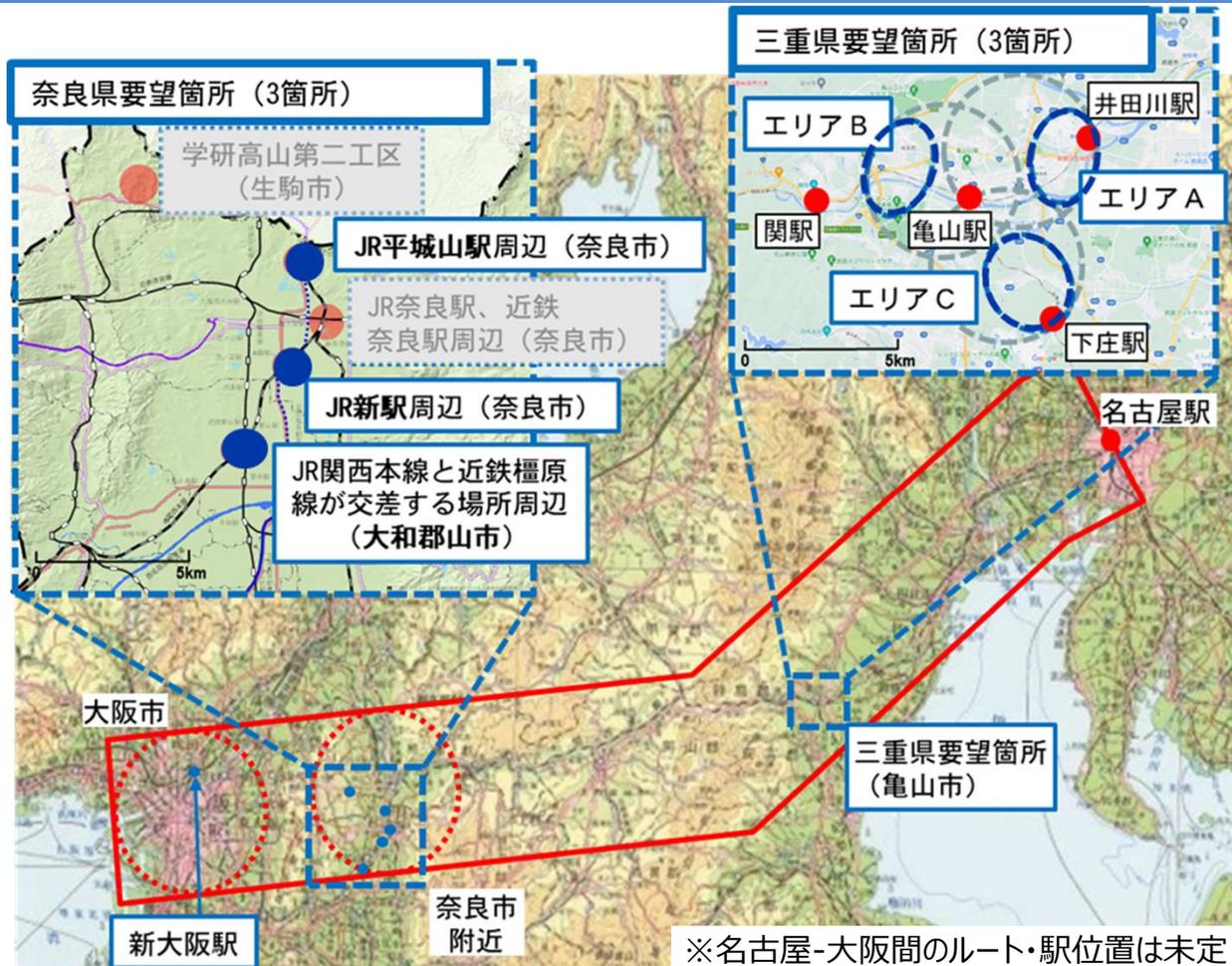
令和6年7月15日(月)

・山梨工区の高速度長尺先進ボーリングに関する現地視察



○ JR東海は、三重県及び奈良県の駅候補地周辺において、計画段階環境配慮書の作成に当たって必要となる概略のルート¹の絞り込みと概略の駅位置の選定のためのボーリング調査を開始し、リニア中央新幹線名古屋・大阪間の環境影響評価に着手したことを令和5年12月7日（木）に公表した。

リニア中央新幹線名古屋・大阪間 3府県における駅候補地



令和5年12月6日（水）ボーリング調査開始
（三重県 JR関西本線井田川駅周辺 JR東海提供）



令和5年12月5日（火）ボーリング調査開始
（奈良県 JR関西本線と近鉄橿原線交差部周辺 JR東海提供）

【経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2023】

リニア中央新幹線について、水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を取りまとめ、品川・名古屋間の早期整備を促進するとともに、開業に伴う東海道新幹線の輸送余力を活用した東海エリアの利便性向上・地域にもたらす効果等について調査分析を行う。全線開業の前倒し[※]を図るため、建設主体が本年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるように、沿線自治体と連携して、必要な指導・支援を行う。

（※）リニア中央新幹線については、2016年、建設主体の当時の2045年の東京・大阪間の全線開業計画について全線開業までの期間の最大8年間前倒し（最速2037年）を図るため、財政投融资を活用して2016年、2017年の2年間で3兆円の長期、固定、低利の貸付けを行った。

都市鉄道

都市間の国際競争の激化、訪日外国人の増加、少子高齢化や人口減少、災害リスクの高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催決定等、東京圏の都市鉄道を取り巻く環境は大きく変化。

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

- ① 国際競争力の強化に資する都市鉄道（空港アクセスの改善等）
- ② 豊かな国民生活に資する都市鉄道（混雑緩和、シームレス化）
- ③ まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道（ユニバーサルデザイン化、鉄道沿線まちづくり）
- ④ 駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～
- ⑤ 信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～
- ⑥ 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト

● 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

- <1> 都心直結線の新設
- <2> 羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
- <3> 新空港線の新設
- <4> 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- <5> 常磐新線の延伸
- <6> 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
- <7> 東京8号線(有楽町線)の延伸
- <8> 都心部・品川地下鉄構想の新設

● 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

- <9> 東西交通大宮ルートの新設
- <10> 埼玉高速鉄道線の延伸
- <11> 東京12号線(大江戸線)の延伸
- <12> 多摩都市モノレールの延伸
- <13> 東京8号線の延伸
- <14> 東京11号線の延伸
- <15> 総武線・京葉線接続新線の新設
- <16> 京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
- <17> 京王線の複々線化
- <18> 区部周辺部環状公共交通の新設
- <19> 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設
- <20> 小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
- <21> 東急田園都市線の複々線化
- <22> 横浜3号線の延伸
- <23> 横浜環状鉄道の新設
- <24> いずみ野線の延伸

● 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等

○ 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅

- [1] 成田空港駅 空港第2ビル駅
- [2] 品川駅
- [3] 浜松町駅
- [4] 大宮駅
- [5] 新横浜駅
- [6] 橋本駅

○ 国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅

- [7] 新宿駅
- [8] 横浜駅
- 駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
- 日暮里駅
- 東京駅・大手町駅
- 日本橋駅等
- 渋谷駅
- 池袋駅
- 新橋駅・有楽町駅・銀座駅等
- 蒲田駅・京急蒲田駅
- 町田駅
- 川崎駅・京急川崎駅
- 千葉駅
- 柏駅
- 春日部駅

東京圏鉄道網図



○神奈川東部方面線の整備

■事業目的

相鉄線とJR線、相鉄線と東急線の接続・相互乗り入れにより、横浜市西部・神奈川県央部と東京都心部間の速達性の向上や広域ネットワークの形成、新横浜駅（新幹線乗換駅）へのアクセス向上を図る。

【相鉄・JR直通線】

■整備区間 西谷～羽沢横浜国大（約2.1km）

■開業日 令和元年11月30日

【相鉄・東急直通線】

■整備区間 羽沢横浜国大～日吉（約10.0km）

■開業日 令和5年3月18日



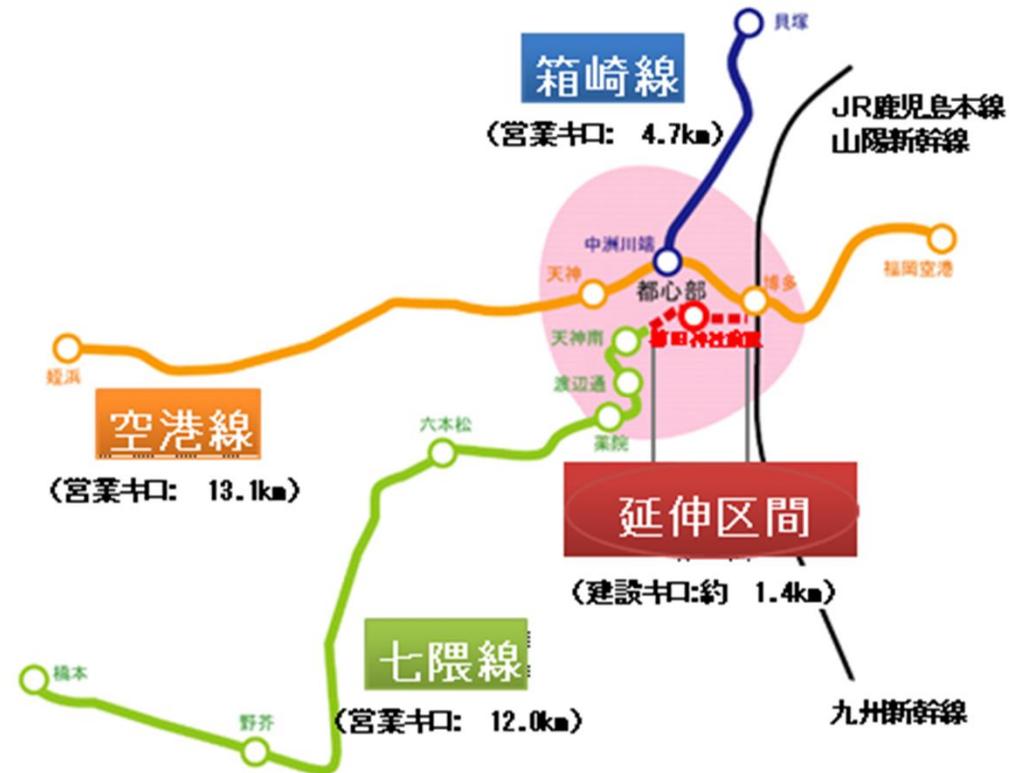
○福岡市地下鉄七隈線（天神南～博多）の延伸整備

■事業目的

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。

■整備区間 天神南～博多（約1.4km）

■開業日 令和5年3月27日



○なにわ筋線の整備

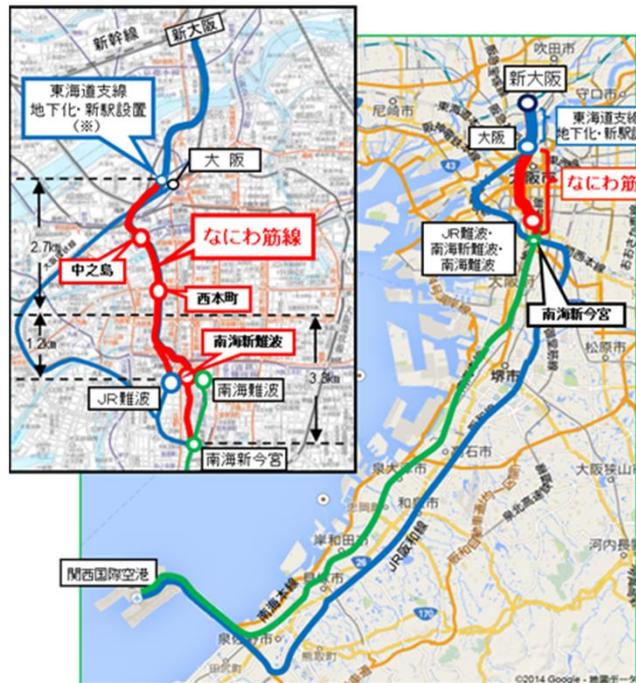
■主な事業目的

- ・関西国際空港と梅田、新大阪、京都とのアクセス向上を図る。
- ・大阪の南北都市軸の強化(中之島、うめきた等の拠点性向上)を図る。

- 整備区間 大阪～西本町～JR難波
大阪～西本町～南海新今宮 (計7.2km)

- 総事業費 約3,300億円
※都市鉄道整備事業費補助を活用

- 開業予定 令和13年春



※「大阪駅」として令和5年3月18日開業
・特急「はるか」「くろしお」が新規停車することにより、利便性が向上

○東京メトロ有楽町線(豊洲～住吉)及び南北線(品川～白金高輪)の延伸整備

■主な事業目的

(有楽町線の延伸)

- ・首都・東京の国際競争力の更なる強化、利用者利便性の更なる向上等を図る観点から、所要時間短縮、混雑緩和等を図る。

(南北線の延伸)

- ・リニア中央新幹線の始発駅であり、周辺開発等により拠点化が進む品川駅への所要時間短縮、乗換回数削減等を図る。

- 整備区間 有楽町線：豊洲～住吉 (4.8km)
南北線：品川～白金高輪 (2.5km)

- 総事業費 有楽町線：約2,690億円
(車両費を含む) 南北線：約1,310億円

※いずれも都市鉄道整備事業費補助を活用

- 開業予定 2030年代半ば(有楽町線、南北線)

<有楽町線の延伸>

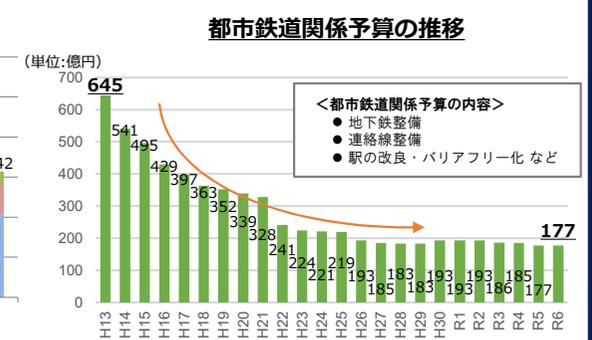
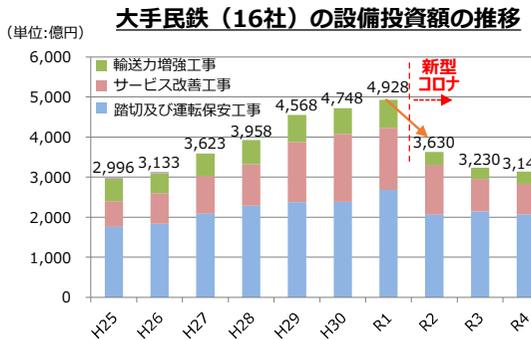
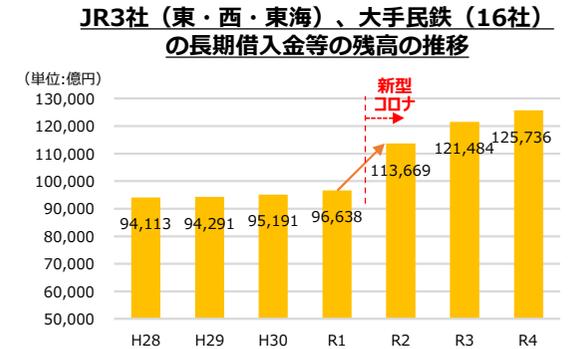
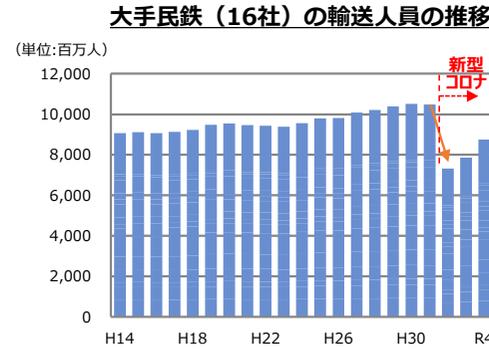


<南北線の延伸>



検討会の趣旨

- **都市鉄道は、人口稠密な我が国都市の社会経済活動を支える重要な基盤。**また、都市鉄道の利便性を向上させ、その利用を促進していくことは**2050年カーボンニュートラルを実現する上でも重要。**
- 他方で、都市鉄道整備（新線整備、輸送力増強、大規模駅改良等）の担い手である**鉄道事業者**は、近年の**新型コロナウイルス感染症拡大の影響により経営・財務状況が悪化し、設備投資額も大きく減少。**コロナ禍を受けた人々の行動様式の変容や中長期的な人口減少により**今後は輸送需要の大幅な拡大が見込めないこと**も相まって、特に**大規模な設備投資に積極的に取り組むことが困難な状況。**
- また、都市鉄道整備については、投資規模の大きさや、利用者利便に大きく寄与するという公益性等に鑑み、**これまで各種の補助制度等を通じて支援を講じてきたが、国及び地方公共団体の財政状況は厳しいものがある。**
- **都市鉄道の整備効果は、利用者を中心としつつ、沿線地域の活性化等の形でその他の主体にも幅広く及ぶ。**今後とも利用者や社会のニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備を進めていくため、**幅広い受益者による費用負担を通じた都市鉄道整備の促進策のあり方を検討。**



都市鉄道整備により受益する主体と費用負担の基本的な考え方

【都市鉄道整備により受益する主体と費用負担の基本的な考え方】

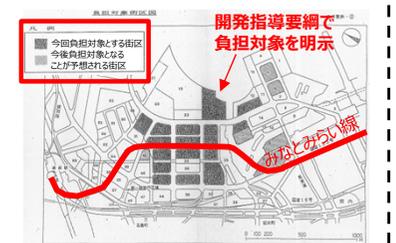
- 都市鉄道の整備効果は、**鉄道利用者の利便性や速達性を向上させるだけでなく、**例えば、沿線開発による沿線での定住人口・就業人口・集客人口の増大を通じた沿線地域の社会経済の活性化、それに伴う沿線地価の上昇等、**社会の広範囲にわたり波及し、多様な主体が幅広く受益。**主に受益すると想定される主体は、**①鉄道利用者に加え、②鉄道事業者、③沿線企業、④不動産所有者、⑤開発者、⑥住民、⑦国・地域**に分類されると考えられる。
- 今後の都市鉄道整備に必要な費用負担について、**鉄道利用者の運賃を原資とした鉄道事業者による費用負担を基本としつつ、国及び地方公共団体において適切な役割分担のもと各種の補助制度等を通じて支援を行うという考え方は、今後も基本となるものと考えられる。**

(開発利益の還元)

- 他方で、今後の都市鉄道整備において、プロジェクトごとに地域や開発者等の**多様な主体による費用負担について検討を行い、都市鉄道の開発利益の還元を検討することが重要。**
- 国においては、今後、**開発利益の還元につながった過去の事例、考え方や仕組み等を整理の上で広く共有し、プロジェクトごとの検討を後押しすべき。**

開発者負担の事例（みなとみらい線）

- ・ 開発者負担として事業費2500億円のうち1/5（500億円）を、**開発者（三菱重工、三菱地所、横浜市、都市基盤公団）が負担**
- ・ **横浜市が積極的に鉄道とまちづくりの両方の調整役を担うなど、リーダーシップを発揮**
- ・ **開発指導要綱を制定し、負担の協力者や負担方法を定めるとともに、基金を創設し、負担金と事業費の出入りを明確化**



都市鉄道整備に係る現行制度全般の評価・見直しの方向性

○ 利用者や社会のニーズが多様化・高度化している実態を踏まえ、現行の補助制度（都市鉄道利便増進事業費補助など）や貸付制度等について課題を整理の上、見直しの方向性を検討。

主な評価

- ① **補助制度**：財政上の制約や補助対象事業者、事業内容に制約。
- ② **民鉄線建設制度**※：特殊法人等整理合理化計画により、現在は活用できない状況。
※事業主体である鉄道・運輸機構が整備し、国等が利子補給。その後、鉄道事業者へ譲渡。
- ③ **財政融資**：長期・固定・低利の財政融資資金で貸付けを行うことで、資金調達コスト等を一定程度軽減。

※利用者負担制度については、下記「利用者負担制度の見直し」を参照

主な見直しの方向性

- ① **必要な予算額の確保**に努めるとともに、多様な主体に幅広く受益する都市鉄道整備の性質を踏まえ、**都市鉄道予算の他分野との連携を進めるべき**。
- ② 鉄道整備に関する**技術力並びに高い信用格付け（AA+）を裏付けとした資金調達力を有する鉄道・運輸機構の一層の活用**を図るべき。
- ③ **貸付制度は、これまで新線整備を対象として活用されている**。都市鉄道整備を幅広く促進する観点から、**その他の事業への活用も検討すべき**。

利用者負担制度の見直し

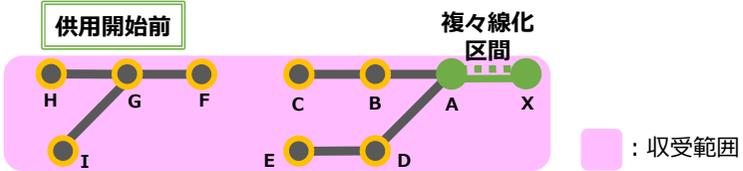
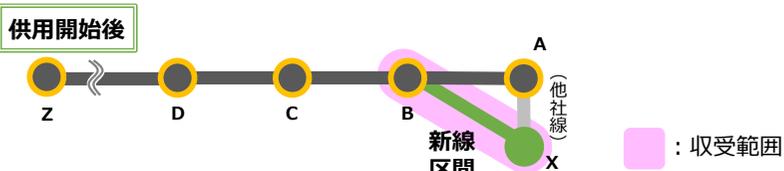
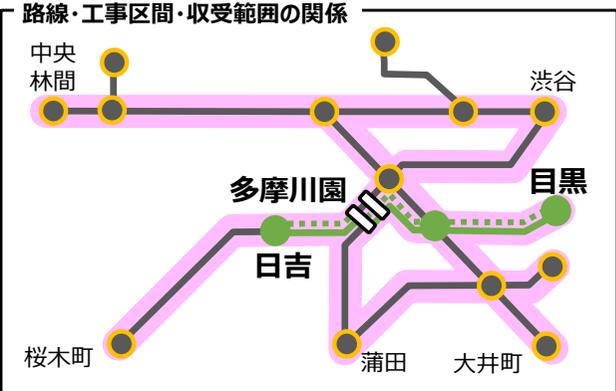
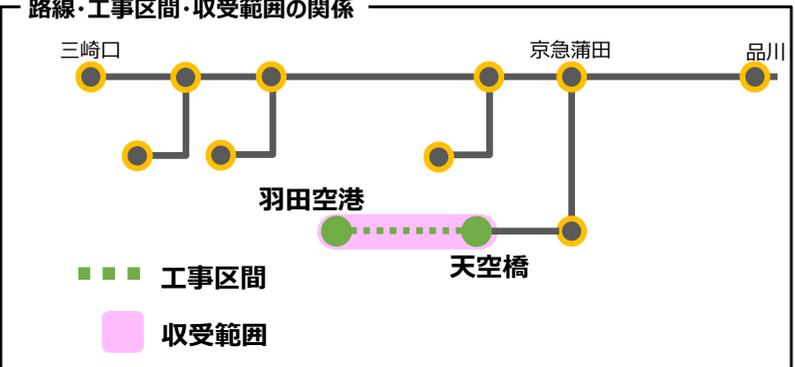
- **特定の都市鉄道整備に必要な費用の負担を利用者に求める制度（利用者負担制度）**として、現行では、**特定都市鉄道整備積立金制度**及び**新線建設に係る加算運賃制度**がある。
- **利用者のニーズに的確・迅速に対応した都市鉄道整備を進めていくために**、現行の利用者負担制度について、**次のような観点からの見直し**を検討。
 - **都市鉄道整備に対する利用者のニーズが多様化及び高度化している実態を踏まえ、事業の種類及び規模を見直す**
 - **利用者の負担を幅広くかつ長期にわたって平準化できるようにするため、收受範囲及び期間を見直す**
- 今後、以下の点に留意しながら、制度の具体化に向けた検討を進める。
 - ・ **利用者の納得感を得られる制度にするという要請と、利用者ニーズに的確かつ迅速に応える都市鉄道整備の促進につながる制度にするという要請のバランスに配慮**
 - ・ **国・地方の予算や補助の安易な削減につながることはないよう配慮**
 - ・ **見直しの方向性の考え方は、都市鉄道に限らず、鉄道プロジェクト全般に適用可能**

既存制度

	特定都市鉄道整備積立金制度	新線建設に係る加算運賃制度
① 收受範囲	全線	新線区間の利用者
② 收受時期	工事開始後（供用開始前）から10年以内	供用開始後から資本費の回収が完了するまで
③ 対象事業	輸送力増強（複々線化等）、新線整備	新線整備のみ
④ 事業規模	年間旅客運送収入額に概ね等しいか、これを超えるもの 等	制限なし
⑤ 透明性の確保	指定法人への積立て 等	資本費の回収状況等について公表 等
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道事業者が運賃に上乗せした資金を準備金として積み立て、完成後に取り崩すことで、利用者の負担を平準化・軽減する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象事業費に特段の制限がないため、様々な規模の新線整備に適用可能 ● 直接的な受益が発生する供用開始後に運賃加算を開始するため、利用者の理解を得やすい
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送力増強や新線整備を対象としているが、事業規模が大きいものに限られている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事後的に收受するため、工事中に膨大な借入れが必要であり、借入れコストが大きくなる ● 対象事業は、新線整備に限られている

利用者負担制度の見直しの方向性

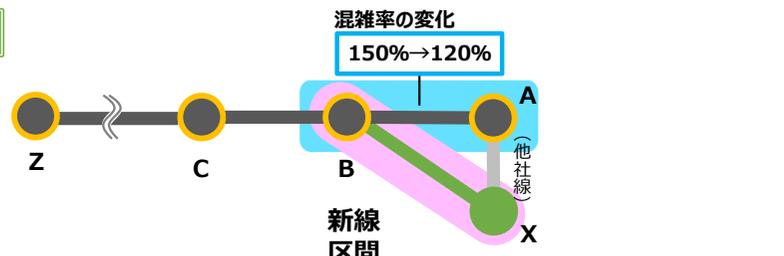
- ① 收受範囲 **供用開始後に整備区間を利用する利用者に限らず、供用開始前の利用者も含め、受益すると認められる利用者を対象**
- ② 收受時期 **工事開始後（供用開始前）から費用の回収が完了するまで**（供用開始前は一定の期間を設定）
- ③ 対象事業 **利用者利便の向上に直接的・効果的につながる事業を幅広く対象（輸送力増強、大規模な駅改良、新線整備等）**
- ④ 事業規模 **制限しない**
- ⑤ 透明性の確保
 - **事業者は、実施しようとする事業による利用者利便の向上効果、負担を求める利用者の範囲及び負担の額等について、利用者等への一層丁寧な説明を行い、国はこれらの適正性や妥当性を確認**
 - **運賃の累計收受額等を確認・公表**
 - **供用前に收受する運賃は、適切に管理。**

現行の 利用者負担制度	特定都市鉄道整備積立金制度	新線建設に係る加算運賃制度																
<p>收受範囲 收受時期</p>	 <p>供用開始前</p> <p>複々線化 区間</p> <p>： 收受範囲</p>	 <p>供用開始後</p> <p>新線 区間</p> <p>(他社線) A X</p> <p>： 收受範囲</p>																
<p>過去の適用事例</p>	<p>東急東横線 多摩川園～日吉間複々線化工事 東急目蒲線 目黒～多摩川園間改良工事</p> <table border="1" data-bbox="347 478 1220 614"> <thead> <tr> <th>総事業費</th> <th>工事期間</th> <th>收受範囲</th> <th>收受期間・収受額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2,108億円</td> <td>工事： S62～H9※1</td> <td>全線※2</td> <td>S63-H9：10円～30円 (東横線渋谷・日吉間又は目蒲線目黒・多摩川園間乗車；さらに10円加算)</td> </tr> </tbody> </table>  <p>路線・工事区間・收受範囲の関係</p> <p>中央 林間</p> <p>渋谷</p> <p>目黒</p> <p>多摩川園</p> <p>日吉</p> <p>桜木町</p> <p>蒲田</p> <p>大井町</p> <p>■ ■ ■ 工事区間 ■ 收受範囲</p> <p>※1 認定を受けた特定都市鉄道整備事業計画における期間 ※2 均一性運賃区間(こどもの国線及び世田谷線)は据え置き</p>	総事業費	工事期間	收受範囲	收受期間・収受額	2,108億円	工事： S62～H9※1	全線※2	S63-H9：10円～30円 (東横線渋谷・日吉間又は目蒲線目黒・多摩川園間乗車；さらに10円加算)	<p>京急空港線 天空橋～羽田空港間新線建設工事</p> <table border="1" data-bbox="1265 478 2116 614"> <thead> <tr> <th>総事業費</th> <th>工事期間</th> <th>收受範囲</th> <th>收受期間・収受額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>700億円</td> <td>H4～H10</td> <td>天空橋～ 羽田空港</td> <td>H10～R1：170円 R1～：50円</td> </tr> </tbody> </table>  <p>路線・工事区間・收受範囲の関係</p> <p>三崎口</p> <p>京急蒲田</p> <p>品川</p> <p>羽田空港</p> <p>天空橋</p> <p>■ ■ ■ 工事区間 ■ 收受範囲</p>	総事業費	工事期間	收受範囲	收受期間・収受額	700億円	H4～H10	天空橋～ 羽田空港	H10～R1：170円 R1～：50円
総事業費	工事期間	收受範囲	收受期間・収受額															
2,108億円	工事： S62～H9※1	全線※2	S63-H9：10円～30円 (東横線渋谷・日吉間又は目蒲線目黒・多摩川園間乗車；さらに10円加算)															
総事業費	工事期間	收受範囲	收受期間・収受額															
700億円	H4～H10	天空橋～ 羽田空港	H10～R1：170円 R1～：50円															

今後の利用者負担制度では、需要推計等の定量的な手法等を踏まえ、受益すると認められる利用者から収受

受益の広がりイメージ

供用開始後



混雑率の変化
150%→120%

新線
区間

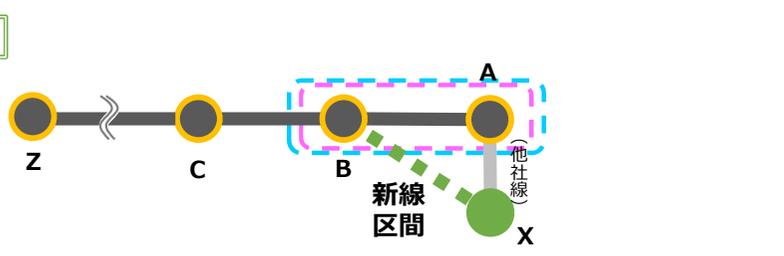
(他社線)
A
X

【凡例】

■ 整備区間を利用し、整備効果(時間短縮)を
受益する利用者

■ 整備効果(混雑緩和)を
受益する利用者

供用開始前



新線
区間

(他社線)
A
X

【凡例】

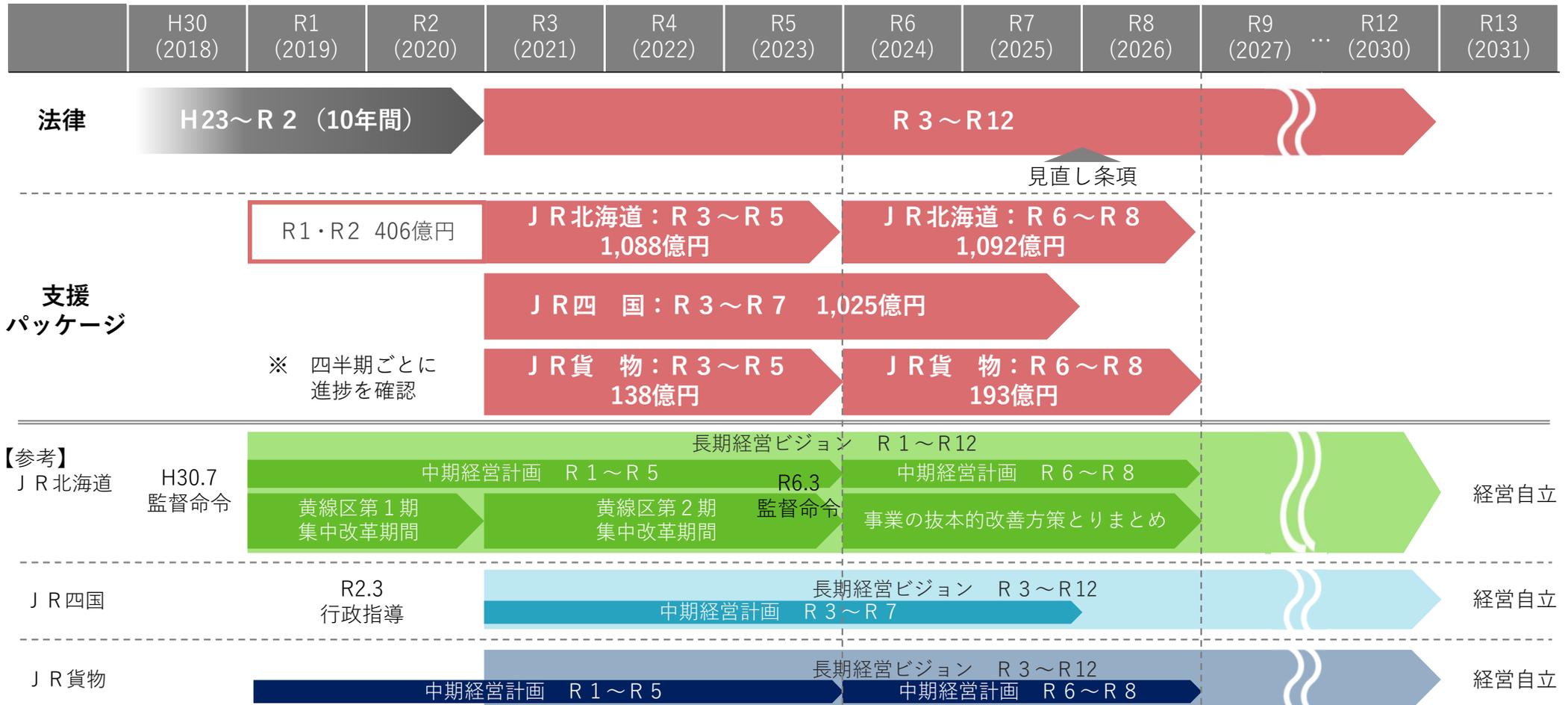
■ 整備区間を利用し、整備効果(時間短縮)を
受益すると見込まれる利用者

■ 整備効果(混雑緩和)を
受益すると見込まれる利用者

JR北海道・四国・貨物

基本的な考え方

- JR北海道、JR四国及びJR貨物について、令和3年に改正された国鉄債務等処理法等に基づき、経営自立化に向けて、必要な支援を継続。（助成金の交付等の支援の期限は、令和12年度まで）
- 各社の中期経営計画期間内における支援を実施。
- JR北海道・JR四国については、経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）を実施。



令和6年4月1日現在

○ 社員数	5,945人			
○ 主な経営諸元(令和5年度)				
・営業収益	単体: 849億円	連結: 1,477億円		
・営業利益	単体: ▲574億円	連結: ▲499億円		
・経常損益	単体: ▲162億円	連結: ▲111億円		
・輸送人員	120百万人			
		〔定期外: 52百万人〕		
		〔定期: 67百万人〕		
○ 鉄道旅客営業キロ	2,254.9km			



JR北海道単独では維持することが困難な線区

(13線区・1,237.2km)

輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区(両線区とも方向性は合意)

JR北海道が持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について相談を開始した線区
留萌線(深川～石狩沼田) <R8年度末まで運行し廃止予定>

輸送密度200人以上2,000人未満の線区 <いわゆる「黄線区」>

JR北海道が鉄道を維持する仕組みについて相談を開始した線区

- ① 釧網線(東釧路～網走)
- ② 花咲線(釧路～根室)
- ③ 富良野線(富良野～旭川)
- ④ 石北線(新旭川～網走)
- ⑤ 宗谷線(名寄～稚内)
- ⑥ 根室線(滝川～富良野)
- ⑦ 室蘭線(沼ノ端～岩見沢)
- ⑧ 日高線(苫小牧～鷗川)

既に廃止された線区

- ※1 石勝線(新夕張～夕張)
平成30(2018)年3月26日
鉄道事業廃止届提出
平成31(2019)年4月1日
鉄道事業廃止
- ※2 札沼線(北海道医療大学～新十津川)
平成30(2018)年12月21日
鉄道事業廃止届提出
令和2(2020)年5月7日
鉄道事業廃止
- ※3 日高線(鷗川～様似)
令和2(2020)年10月27日
鉄道事業廃止届提出
令和3(2021)年4月1日
鉄道事業廃止
- ※4 留萌線(石狩沼田～留萌)
令和4(2022)年9月9日
鉄道事業廃止届提出
令和5(2023)年4月1日
鉄道事業廃止
- ※5 根室線(富良野～新得)
令和5(2023)年3月31日
鉄道事業廃止届提出
令和6(2024)年4月1日
鉄道事業廃止

JR北海道単独で維持可能な線区等

(11線区・1,150.7km)

- JR北海道が単独で維持可能な線区
- 北海道高速鉄道開発(株)関連線区
当面はJR北海道で維持していくが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討する線区
- 北海道新幹線
新函館北斗～札幌間は令和12年(2030年)度末完成を目指す(※)
(※)本年5月、鉄道・運輸機構としては令和12年度(2030年度)末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨、国土交通大臣に報告
- 北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間
JR北海道から経営分離されるまでの間、同社が施設のスリム化などに取り組み効率的な運営を行う線区

平成28年(2016年)11月「当社単独では維持困難な線区について」(JR北海道公表)に基づいて作成(輸送密度は平成27年度(2015年度)実績基準)

令和6年4月1日現在

- 社員数 1,947人
- 主な経営諸元(令和5年度)
 - ・営業収益 単体: 292億円 連結: 533億円
 - ・営業利益 単体: ▲140億円 連結: ▲116億円
 - ・経常損益 単体: 36億円 連結: 41億円
 - ・輸送人員 39百万人 〔定期外: 14百万人〕
 〔定期: 25百万人〕
- 鉄道旅客営業キロ 853.7km

凡例	輸送密度	令和5年度
.....	1,000人未満	23%
—	1,000人 ~ 2,000人	1%
—	2,000人 ~ 4,000人	44%
—	4,000人 ~ 10,000人	26%
—	10,000人 ~ 20,000人	6%

営業キロ 853.7km (100%)

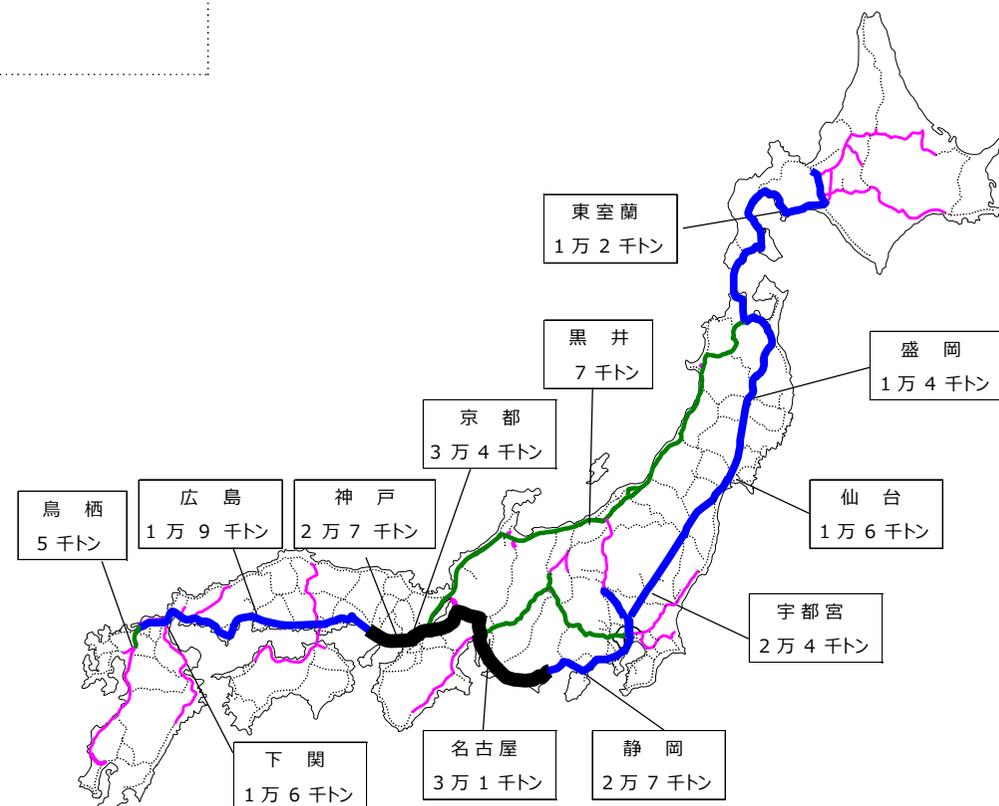


令和6年4月1日現在

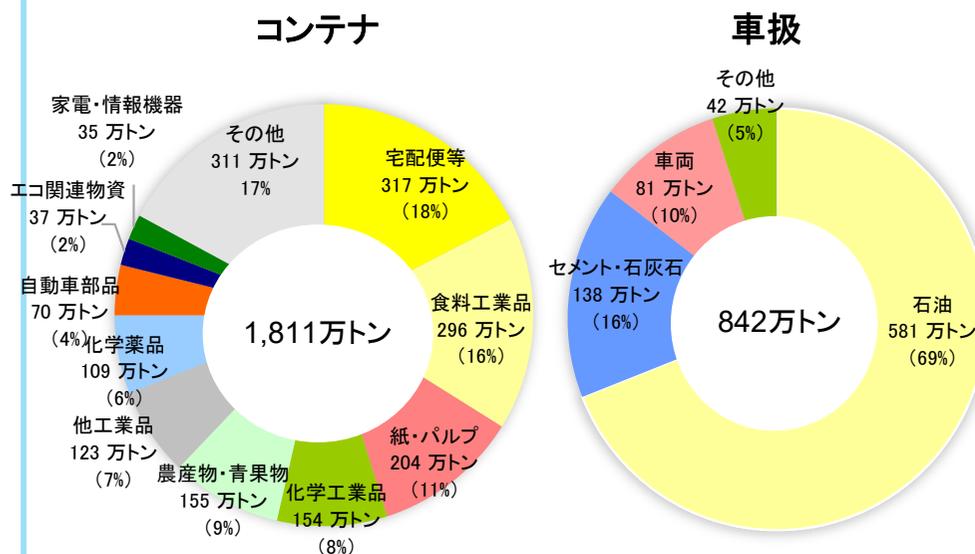
○ 社員数	5,637人			
○ 主な経営諸元(令和5年度)				
・営業収益	単体:	1,525億円	連結:	1,885億円
・営業利益	単体:	▲67億円	連結:	▲47億円
・経常損益	単体:	▲62億円	連結:	▲42億円
・輸送量	2,652万トン		(コンテナ:	1,811万トン)
			(車扱:	842万トン)
○ 営業キロ	7,805.5km (うち、第1種区間29.1km)			



※令和5年度平日平均の断面輸送量



JR貨物が運んでいる物資(令和5年度)



ローカル鉄道

- 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40年近くが経過 ～

**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

〔約2,960万台 (S62) ⇒ 約6,192万台 (R2) 〕

高速自動車国道の整備進展

〔 3,910 km (S62) ⇒ 9,050 km (R1) 〕

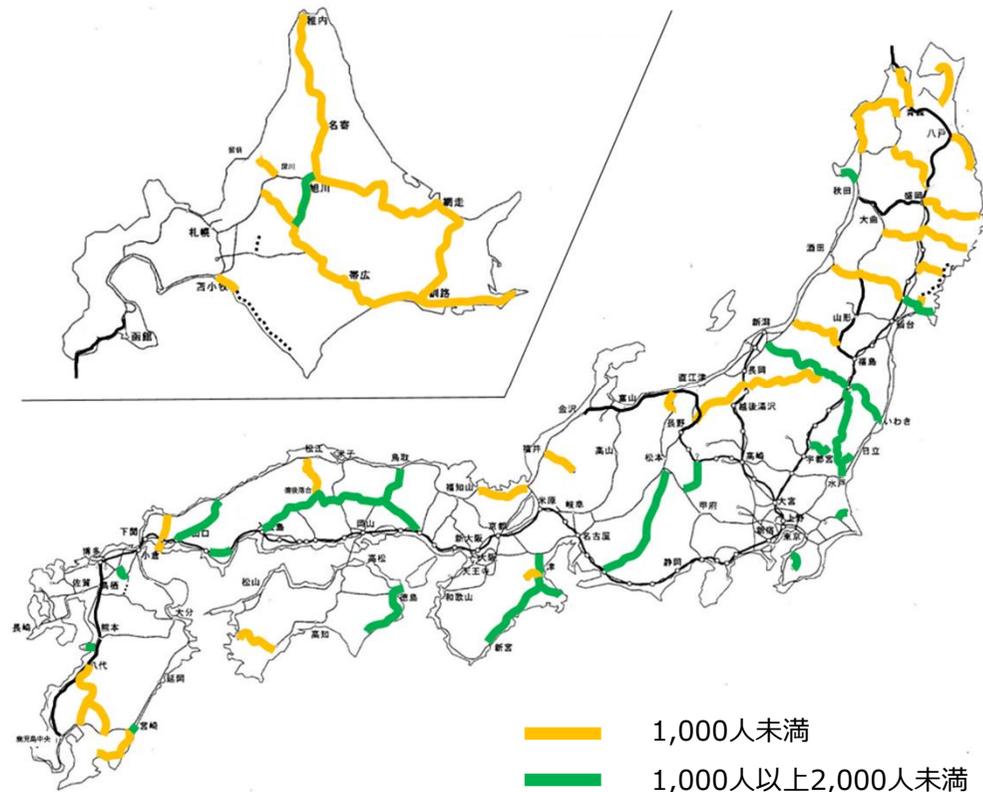
高速乗合バスの運行システムの拡大

〔 249本 (S60) ⇒ 5,132本 (H30) 〕

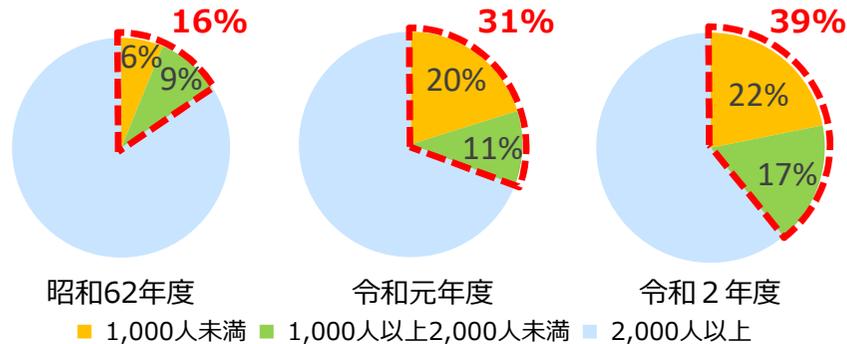
- これまでJR各社による廃線は抑制的（20線、905km（R6.7現在、参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR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）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(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）

(注) 路線全体の輸送密度を示したものの、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

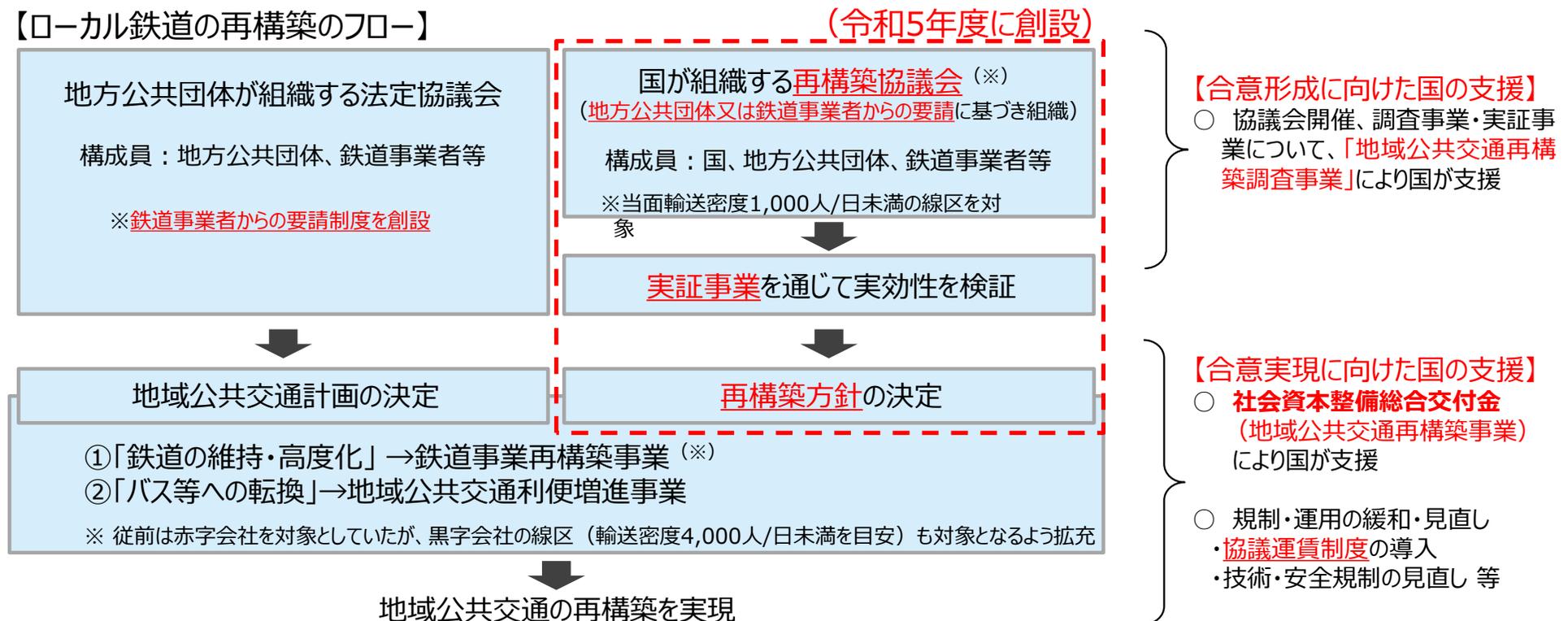
背景・必要性

- 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。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



- 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、令和5年度に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

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く、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・バスロケ施設・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総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目標）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、再構築協議会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（原則輸送密度4,000人未満の線区）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、「新会社と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

- 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40年近くが経過 ～

**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

〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕

高速自動車国道の整備進展

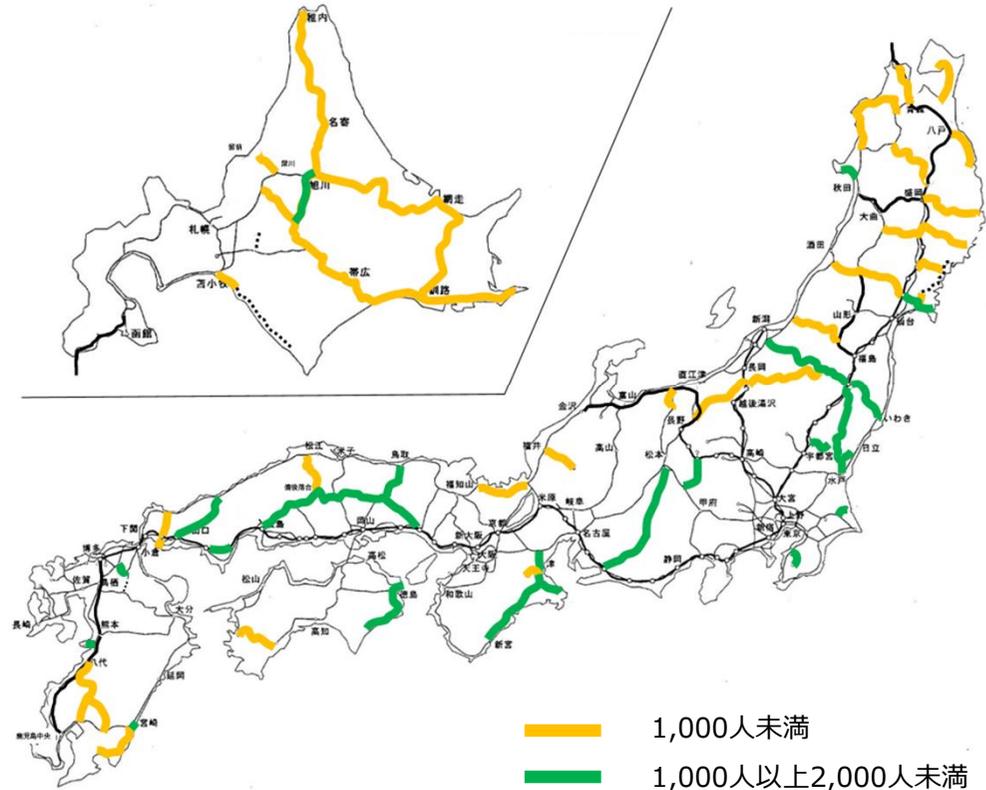
〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R1）〕

高速乗合バスの運行システムの拡大

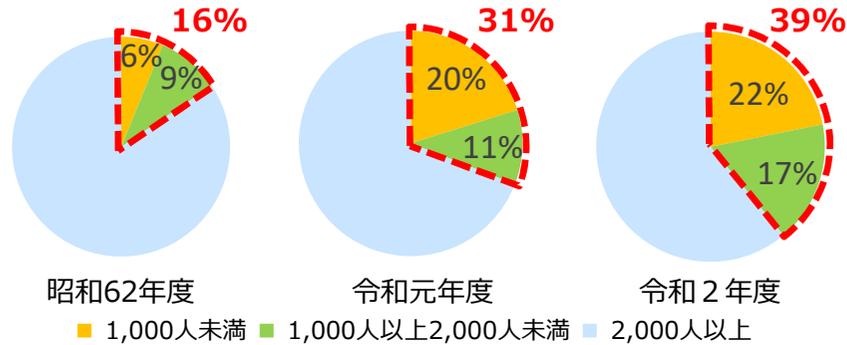
〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

- これまでJR各社による廃線は抑制的（20線、905km（R6.7現在、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

JR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）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



（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）

（注）路線全体の輸送密度を示したものの、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

改正地域交通法に基づく再構築協議会

- JR西日本 芸備線（備中神代～備後庄原）
R6.3.28 第1回再構築協議会を開催

鉄道事業再構築事業（社会資本整備総合交付金）

<R6.2.8計画認定>

- JR西日本 城端線・氷見線（新規認定）

<R6.2.29計画認定>

- 養老鉄道 養老線（変更認定）
- 北近畿タンゴ鉄道 宮福線、宮津線（変更認定）
- 信楽高原鐵道 信楽線（再認定）
- JR九州 長崎線（新規認定）
- 南阿蘇鉄道 高森線（変更認定）

<R6.3.29計画認定>

- 山形鉄道 フラワー長井線（再認定）

<R6.4.1計画認定>

- 近江鉄道 近江鐵道線（新規認定）

<R6.6.27計画認定>

- 高松琴平電氣鐵道 琴平線（新規認定）

- 令和5年10月3日にJR西日本が中国運輸局に対し、備中神代～備後庄原の区間について再構築協議会設置の要請書を提出。その後、沿線自治体（岡山県、新見市、広島県、庄原市）に意見聴取を実施し、2県2市から「国が再構築協議会を設置する場合には参加する」旨の回答。
- 広島県からの「広域的な観点から幅広い議論がされるべき」旨の意見も踏まえ、広島市と三次市も参加。
- 令和6年1月12日に芸備線再構築協議会の設置を決定。

【これまでの動き】

- 令和6年3月26日 第1回再構築協議会 開催
- 5月16日 第1回再構築協議会幹事会 開催
- 7月10日 第2回再構築協議会幹事会 開催

● 区間（芸備線全体）

備中神代～広島 44駅、159.1km（単線非電化）



● ご利用状況（輸送密度）

（単位：人／日）

区間	S62	R元	R4
芸備線全体	2,562	1,324	1,170
備中神代～東城	504	81	89
東城～備後落合	476	11	20
備後落合～備後庄原	725	62	75
備後庄原～三次	1,257	381	327
三次～下深川	3,500	888	988
下深川～広島	10,556	10,953	8,529

● 線区別収支（令和元年度）

区間	収支（百万円）	収支率（%）	営業係数（円）
備中神代～東城	△200	2.4%	4,129
東城～備後落合	△260	0.4%	25,416
備後落合～備後庄原	△260	2.4%	4,127
備後庄原～三次	△250	11.5%	871
三次～下深川	△1,320	14.9%	671

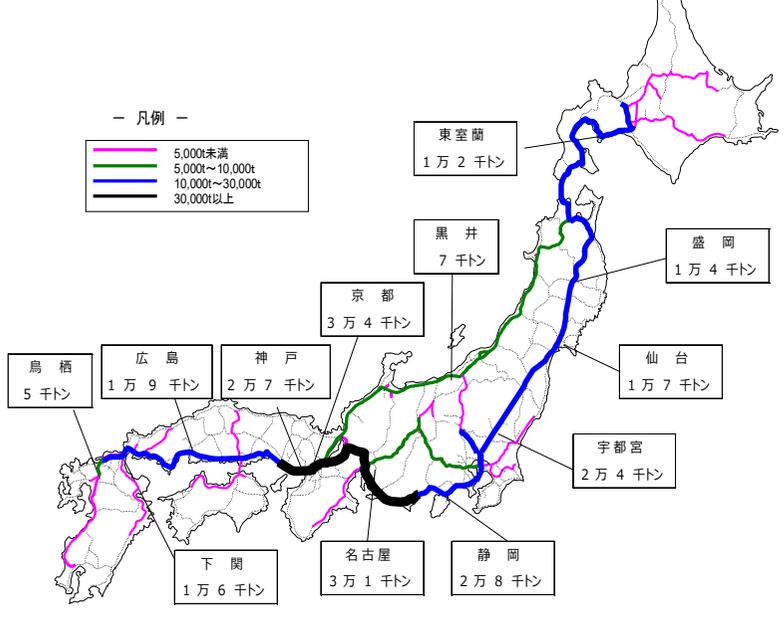
※収支率：営業費用に対する運輸収入の割合
 ※営業係数：100円の運輸収入を得るのに要した営業費用

貨物鉄道

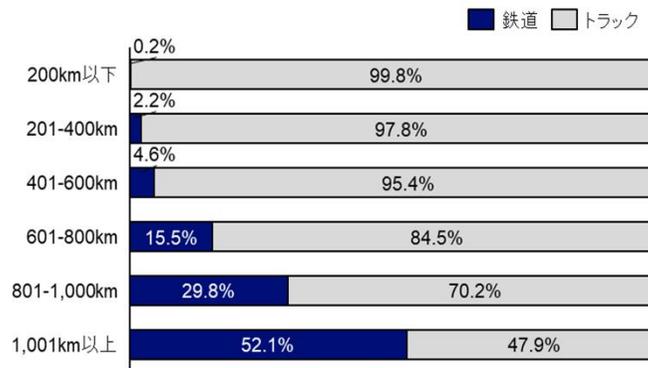
- 貨物鉄道は、定時性に優れた効率的な大量輸送機関であり、全国ネットワークを活用して、特に中長距離輸送において重要な役割。
⇒物流2024年問題を踏まえ、不足するトラック輸送の受け皿として、トラック中距離輸送から鉄道へのモーダルシフトの推進に大きな期待。
- 優れた環境性能（CO2排出量はトラックの1/11）を有している。
⇒2050年カーボンニュートラル実現への貢献にも大きな期待。

○貨物鉄道ネットワークの現状

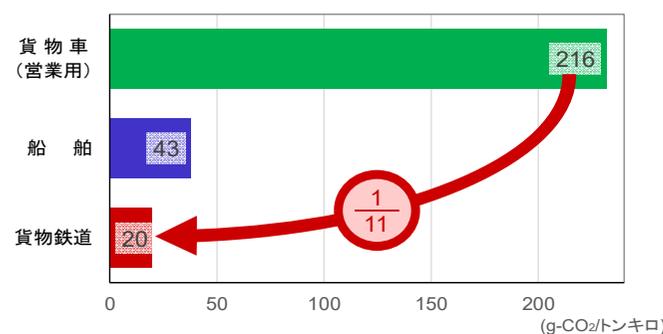
平日平均の断面輸送量（R4年度）



○陸上貨物輸送の距離帯別シェア

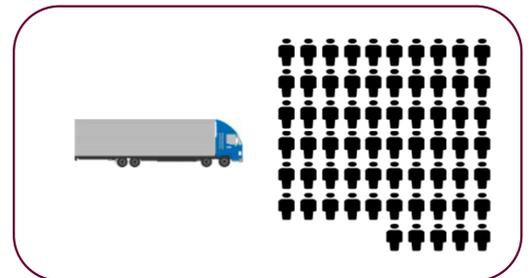
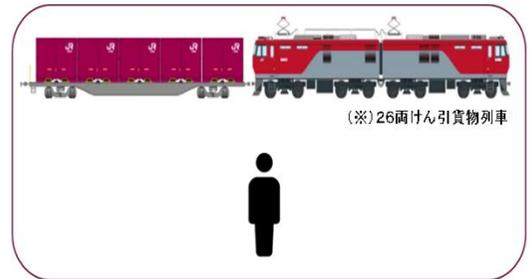


○輸送機関別のCO2排出量原単位



資料：国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」及び「鉄道輸送統計調査」並びに温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」に基づき作成

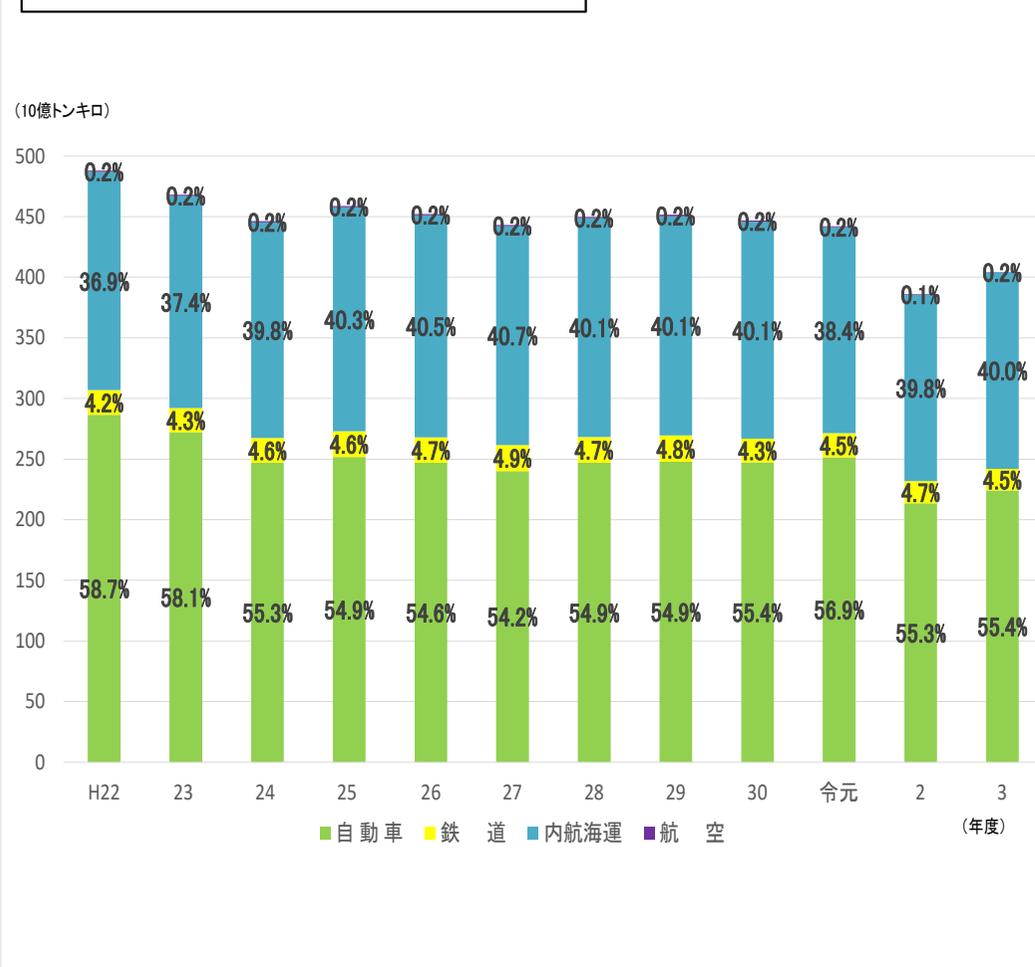
○効率的な大量輸送機関



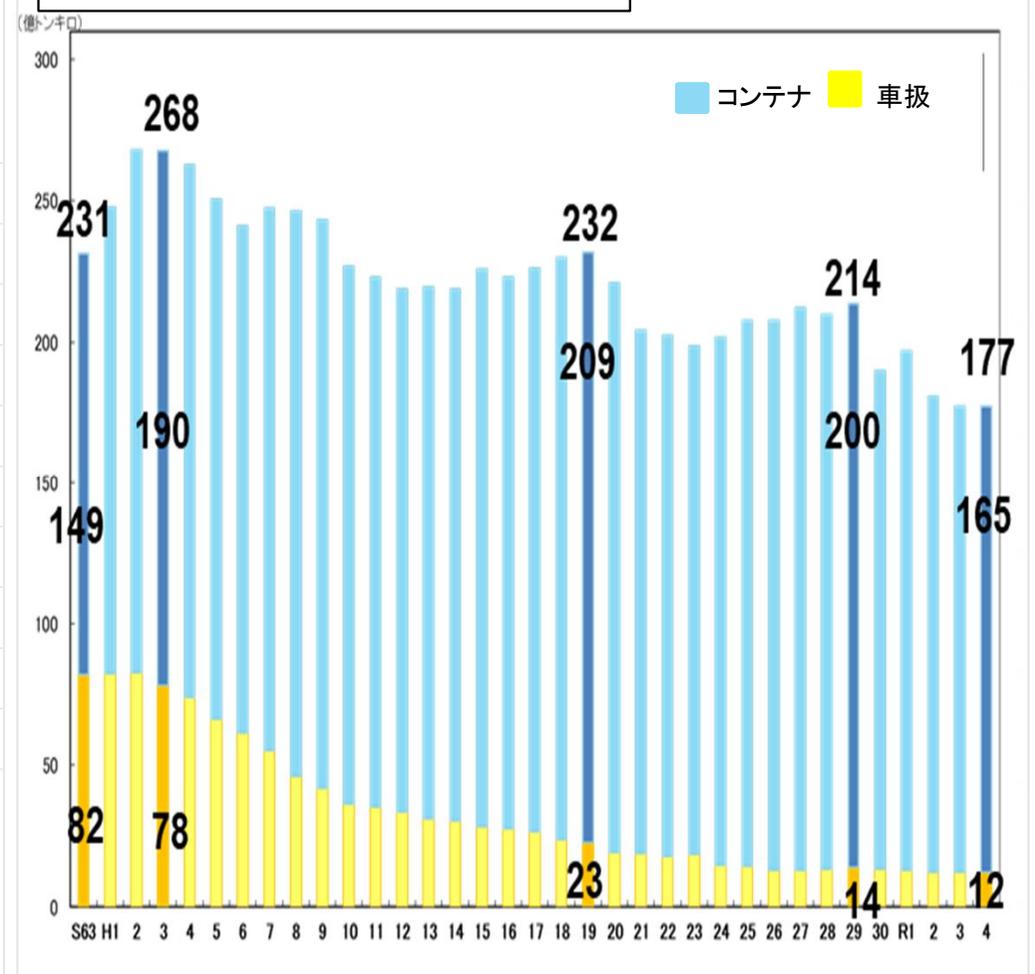
最大650トン(10tトラック65台分)の輸送が可能。

○ 輸送機関別分担率は、トンキロベースで全体の約5%弱で横ばい。

○ 輸送トンキロと分担率の推移

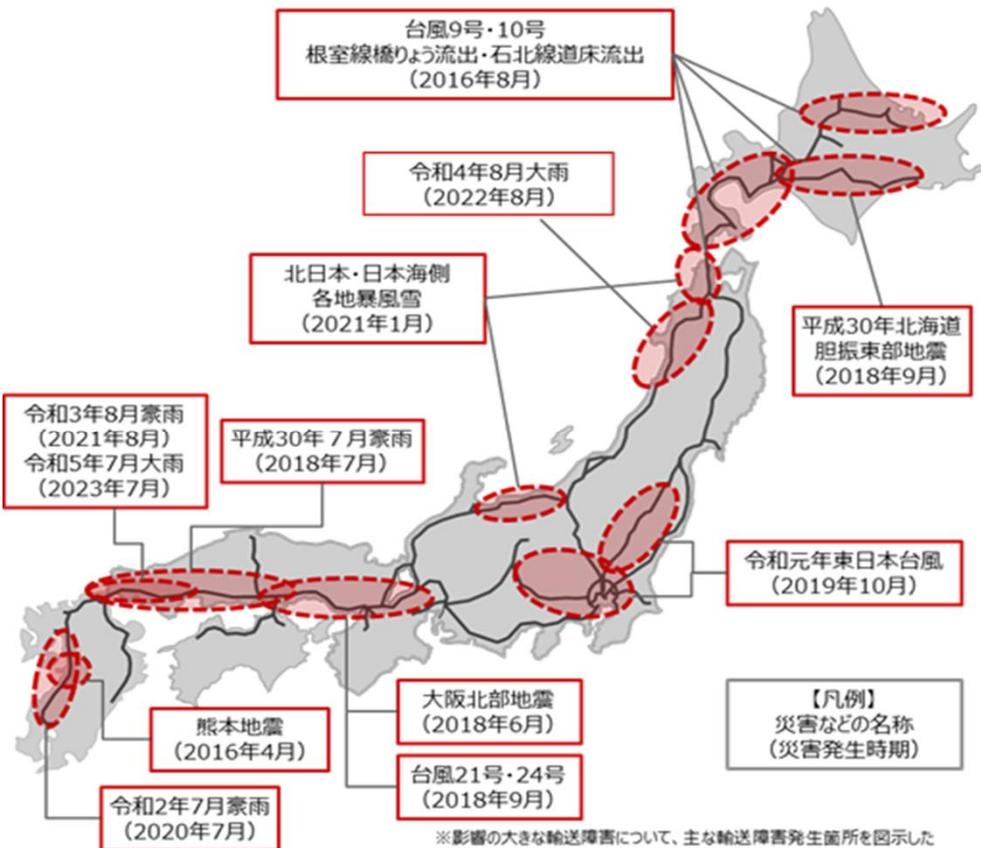


○ JR貨物の輸送トンキロの推移

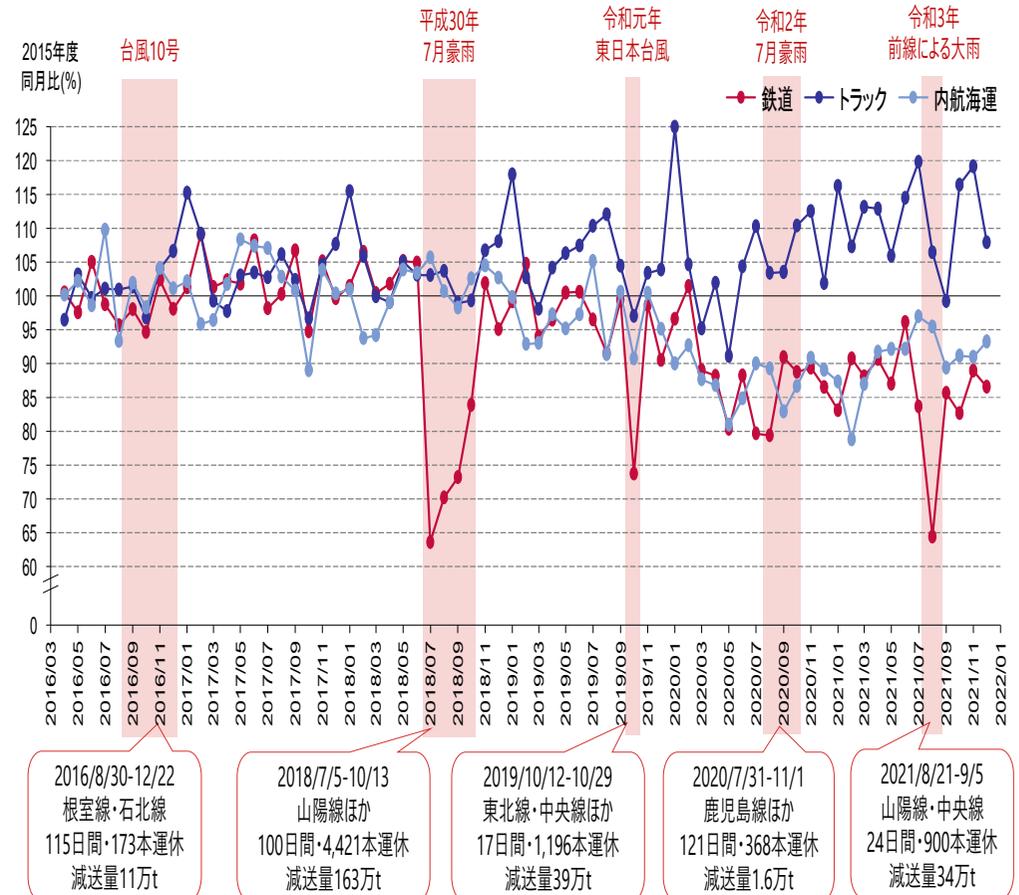


- 近年、激甚化・頻発化する自然災害により大規模な輸送障害が発生し、荷主からの信頼が低下。輸送障害が発生するたびに、鉄道の輸送量が低下。

○近年の自然災害による大規模輸送障害の発生



○近年の輸送モード別の輸送量推移



物流革新に向けた政策パッケージ・物流革新緊急パッケージ

「物流革新に向けた政策パッケージ」においては、鉄道の輸送力増強等によるモーダルシフト、大型コンテナの導入促進、災害対応能力を含む物流拠点の機能強化等を推進することとしており、さらに、「物流革新緊急パッケージ」においては、鉄道の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増することとしている。これらを踏まえ、鉄道局においては下記の取組を実施している。

【物流革新緊急パッケージ(抜粋)】

○モーダルシフトの推進

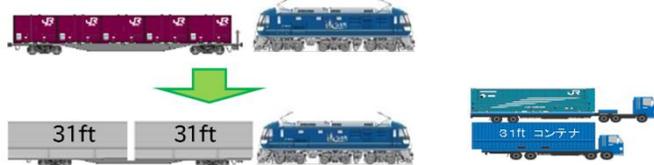
- ・ 鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・ 31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

トラックから鉄道へのモーダルシフトの促進

○大型で10tトラックからの積替えが容易な「31fコンテナ」の取扱いを拡大し、輸送力を増強

- 輸送力の増強、積替え円滑化のための貨物駅の施設整備
【R5補正、R6当初予算】
- 大型コンテナ等の導入経費への支援 【R5補正予算】

<12ft → 31ft> 12ftコンテナ



<大型コンテナの取扱い拡大のためのコンテナホームの拡幅等>



狭あいな貨物駅

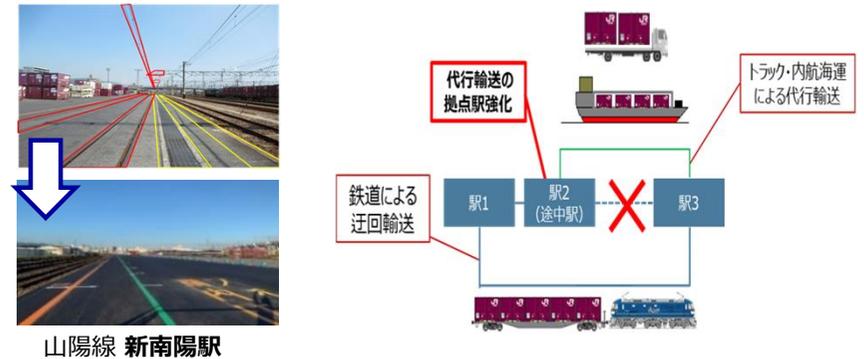
東海道線 静岡貨物駅、西浜松駅

災害対応能力の強化

○災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化

- 代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備
【R5補正、R6当初予算】
- J R 貨物、荷主、利用運送事業者、関係自治体、地方整備局等により、BCPの策定に向けた協議の場を立ち上げ

<貨物駅の施設整備(支障移設等)> <災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応>



J R 貨物の経営自立化に向けた経営基盤の強化

国鉄債務等処理法に基づき、設備投資(安全基盤の強化、輸送力増強、生産性向上等)に係る無利子貸付 【令和6~8年度:193億円】



輸送力増強に必要な機関車・荷役機器の導入



偏積防止対策の強化

鉄道運賃・料金制度

中間とりまとめのポイントと国土交通省の対応

- 当面の対応として、現行の運賃・料金制度を前提に、以下の3点について具体的な検討を開始し、結論を得たものから順次実施。
 - ① 現行制度の基礎となっている「総括原価」の算定方法の見直し
 - 持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の費用を総括原価に適切に反映できるよう、令和6年3月、総括原価の算定方法を規定した「収入原価算定要領」を改定。
 - ※ 令和6年4月施行
 - ② 現行制度の運用の改善・工夫による新たな運賃・料金の設定の実現
 - 全体として増収にならないような新たな運賃・料金について一定期間後の検証等の条件をつけて柔軟に認可することとし、これに基づき、令和4年12月、JR東日本のオフピーク定期券を認可。
 - ※ 令和5年3月収受開始
 - ③ 地域モビリティの維持・確保に向けた制度見直し
 - 地域モビリティの維持・確保に向けた交通事業者間の連携を後押ししていく観点から、令和5年4月、鉄道事業法を改正し、地域の関係者の合意により鉄道運賃を設定可能とする「協議運賃制度」を創設。
 - ※ 令和5年10月施行
- 現行の運賃・料金制度そのもの見直しは、当面の対応の結果も踏まえ、引き続き検討を行っていく課題として整理。
- 柔軟な運賃・料金制度の実現には、鉄道事業者によるICカード等に係るシステムの見直しも必要。

鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会 構成員

大石 美奈子	日本消費生活アドバイザー・コンサルタント相談員協会 消費生活アドバイザー	波瀾 郁代	株式会社JTB総合研究所 客員研究員
大橋 弘	東京大学 副学長・公共政策大学院教授	宮島 香澄	日本テレビ放送網(株) 報道局解説委員
清水 希容子	島根大学材料エネルギー学部 教授	森地 茂	政策研究大学院大学 客員教授、名誉教授
谷口 綾子	筑波大学システム情報系 教授	山内 弘隆	武蔵野大学経営学部 特任教授

背景・狙い

鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」について、平成9年に現行の要領が策定されて以降の企業会計制度の変更等に伴う見直しに加え、高齢化する社会、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化、自然災害の激甚化、CNやDXへの対応等、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化し、鉄道事業に求められる役割やニーズが多様化・高度化している中、鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、見直しを行うもの。

主な内容

(1) 持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進(減価償却費等の算定方法の改善)

- ① 通常は将来3年分の減価償却費等を総括原価へ計上するとされているが、設備投資計画の確認等を条件に、**3年を超える期間分を考慮した額を総括原価へ計上できる**ようにする。
- ② **政策的に必要性の高い設備投資(※)の加速化を図るため**、設備投資計画の確認等を条件に、これら政策的に必要性の高い設備投資に対応する既存設備の**減価償却費を前倒して総括原価へ計上できる**ようにする。
(※国土強靱化関係、安全対策関係、環境対応関係、輸送力強化関係、DX関係、インバウンド対応関係、バリアフリー化関係、人材確保関係)

(2) 人材の確保(人件費の算定方法の改善)

将来にわたって必要な人材を確保できるよう、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法を見直す。「人件費=基準コスト×伸び率」という算定式は維持しつつ、「伸び率」には、これまでの**鉄道事業者における人件費上昇率(実績値)のみならず、賃金構造基本統計調査等に基づく「伸び率」を反映**する。

(3) 災害からの復旧(修繕費用の取扱いの改善)

災害の激甚化・頻発化により増大している**鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものについても、総括原価への計上に当たって考慮**する。

(4) その他

ヤードスティック方式の計算方法など、収入原価の算定方法全般について見直し。

スケジュール

令和5年6月 第10回小委員会において、見直しの方向性について了承
令和6年4月1日 収入原価算定要領の改定

① 運賃改定や運賃・料金に関する鉄道事業者の取組等

- 令和4年度以降、複数の鉄道事業者が運賃改定を実施。
(11社改定済、3社改定申請中。)
- また、鉄道事業者においては、シーズン別指定席特急料金の改定による分散乗車の促進や、小児IC運賃の一律低廉化による子育て世代の利用促進など、運賃・料金に関する様々な取組が実施されている。

② オフピーク定期券

- **令和5年3月、JR東日本がオフピーク定期券を導入。**
 - ・設定範囲：JR東日本電車特定区間内の駅を相互発着する区間
 - ・設定時期：令和5年3月から令和7年度末までの間（期間終了までに混雑緩和等の効果検証を実施）
 - ・対象：Suica通勤定期券
 - ・ピーク時間帯：駅毎に平日朝の通勤時間帯1時間30分を設定
 - ・設定運賃：オフピーク定期券は改定前の通勤旅客定期運賃から**約10%割引**
通常の定期券は改定前から**約1.4%値上げ**
- 令和6年5月の発売状況は約11万枚
(対象範囲内における通勤定期利用者の8.5%)【目標17.2% ※令和6年度以降】

③ 精神障害者割引

- 令和6年4月時点で、大手民鉄16者中7者、公営・中小民鉄等111者で導入済。
- JR及び残る大手民鉄についても、**令和7年4月1日までに導入予定**（令和6年4月発表）。
→ これにより、**JR及び大手民鉄はすべて精神障害者割引の導入が完了。**
(全鉄軌道事業者の約99%（輸送人員ベース）で導入。)

鉄道のバリアフリー

<交通政策基本計画※における鉄道駅バリアフリー化の方針>

※令和7年度までの交通政策に関する基本計画（令和3年5月28日閣議決定）

	現行目標（令和7年度まで）
段差解消 （エレベーター等の設置）	<p>3千人以上/日の駅 基本構想の生活関連施設に位置付けられた2千人以上/日の駅</p> <p>【令和4年度末 実績】 93.6%（3,237駅/3,460駅）</p>
ホームドア	<p>鉄軌道駅全体 3,000番線 うち10万人以上/日の駅 800番線</p> <p>【令和4年度末 実績】 2,484番線（1,060駅）</p> <p>うち10万人以上/日の駅 493番線（157駅）</p>

◆整備促進のための枠組み

『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※における鉄軌道車両バリアフリー化の方針>

※令和7年度までの交通政策に関する基本計画（令和3年5月28日閣議決定）

	現行目標（令和7年度まで）
鉄軌道車両	<p>総車両数のうち約70%の移動等円滑化</p> <p>【令和4年度末 実績】 56.9%</p> <p>新幹線の車両について、車椅子用フリースペースの可能な限り速やかな整備</p>

◆ 更なる移動等円滑化への取組

特急車両についても、新幹線車両と同様に、障害当事者団体、鉄道事業者等からなる意見交換会において議論を重ね、令和5年4月より新造された車両に対して、新幹線と同水準の車椅子用フリースペースを備えることを義務付けた。



(JR東日本) 東北・北海道新幹線E5系



(JR東海) HC85系

導入事例(令和6年2月末現在)

新幹線車両		
JR東海	N700S	28編成
JR東日本	E5系	6編成
	E7系	16編成
JR西日本	W7系	13編成
	N700S	2編成
JR九州	N700S	5編成
特急車両		
JR東海	HC85系	22編成
東武鉄道	N100系	2編成

※令和6年2月末時点で営業運転を行っている編成

- 真の共生社会の実現を図るため、バリアフリー法等に基づき、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進
- バリアフリー整備目標達成に向けて、鉄道駅バリアフリー料金制度、補助制度等を活用し一体的に支援

鉄道駅バリアフリー料金制度

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ため、令和3年12月に新たな料金制度を創設。令和5年度末までに、以下の17社が届出済み。いずれの事業者も通学定期の料金設定はない。

事業者名 ※括弧内は届出日		JR東日本 (R4.4.5)	JR東海 (R4.11.17)	JR西日本 (R4.8.19)	東武 (R4.10.19)	西武 (R4.8.4)	小田急 (R4.8.4)	東京メトロ (R4.4.25)	相鉄 (R4.10.21)	京成 (R5.9.15)
收受開始日		R5.3.18	R6.4.1	R5.4.1	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R6.3.16
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤定期	4.7円	5.0円	5.0円	10円	10円	10円	6.2円	10円	10円

事業者名 ※括弧内は届出日		京阪 (R4.8.5)	阪急 (R4.8.3)	阪神 (R4.8.3)	大阪メトロ (R4.8.10)	西鉄 (R4.9.21)	横浜高速 (R4.9.2)	神戸電鉄 (R4.8.4)	山陽電鉄 (R4.8.10)
收受開始日		R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.3.27	R5.3.18	R5.4.1	R5.4.1
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤定期	6.2円	6.3円	6.3円	6.3円	6.2円	10円	6.3円	6.0円

※通勤定期の金額については、各社で設定した1か月定期の金額を「30日×2（1往復）」で除することで、国土交通省にて1回あたりの金額を計算

補助制度

令和4年度から、**地方部における支援措置の重点化**として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充**。

【鉄道駅におけるバリアフリー化の推進に関する予算（R6年度予算）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局予算額208.1億円の内数（補助率：1/3）
- ・地域における受入環境整備促進事業：観光庁予算額13.7億円の内数（補助率：1/3）
- ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額5.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

特例制

鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」および「エレベーター」の固定資産税等の減税により、維持管理コストを軽減。

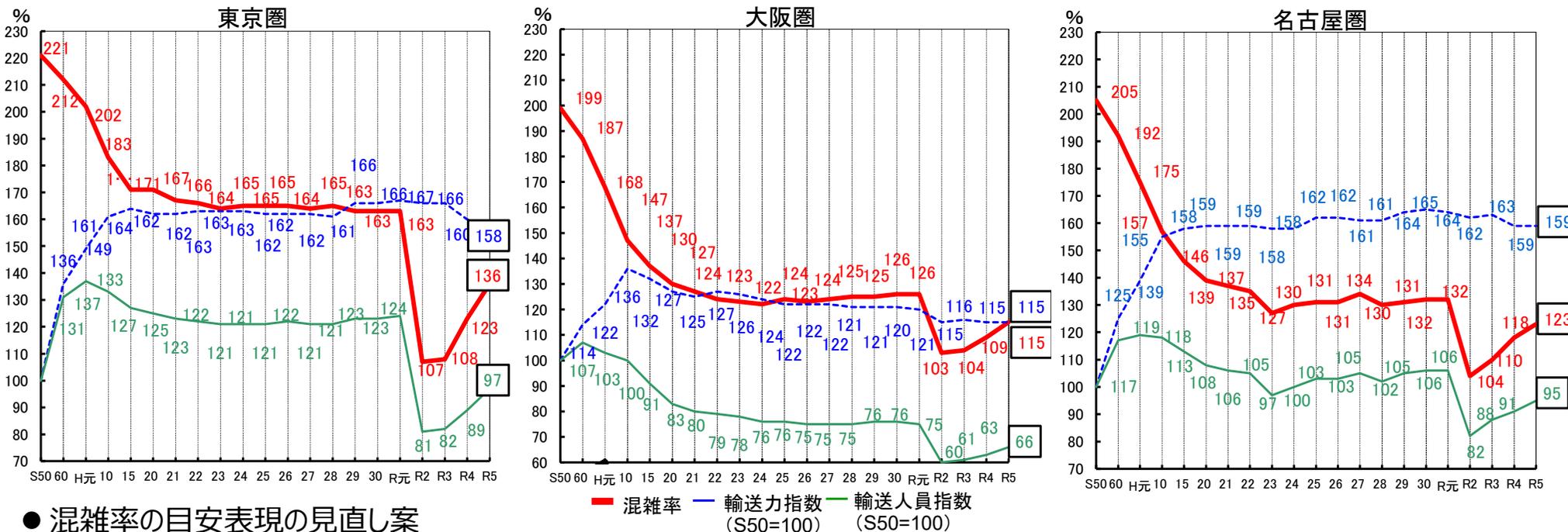
三大都市圏の混雑率

- 三大都市圏の混雑率は、様々な混雑緩和対策などにより改善が図られてきた。
- コロナの影響等により混雑率が改善し、現在は目標値を下回っている状況。
- R5年度の混雑率調査結果公表時に、目安の表現を更新予定。

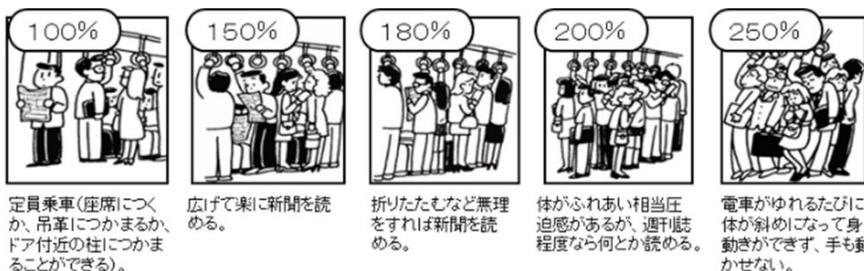
● 混雑の緩和の目標（交通政策審議会答申第198号（平成28年4月））

東京圏における都市鉄道のピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%にするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を180%以下にすることを旨とする。

● 主要区間の平均混雑率の推移



● 混雑率の目安表現の見直し案



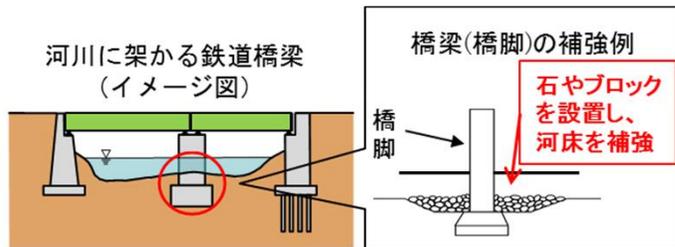
100%	150%	180%	200%
座席につか、座席前の吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。	肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。	肩が触れ合い、やや圧迫感がある。ドア付近の人は窮屈となり、体の向きを変えるのが困難となる。	体が触れ合い、相当圧迫感がある。ドア付近の人は身動きがとれない。

防災・減災、国土強靱化

- 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月に閣議決定された。
- 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河川橋梁の流失・傾斜対策

例：洗掘防止工



ブロック等による橋脚の補強

②隣接斜面からの土砂流入対策

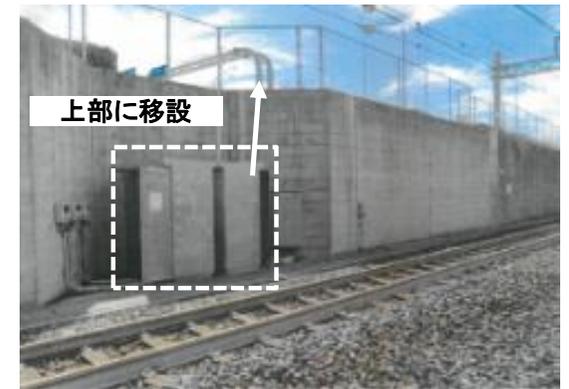
例：法面防護工



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：電源設備の移設



信号・通信設備の移設

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



令和6年5月14日12:00時点

- A のと鉄道 七尾線 (33.1 km)** 能登中島駅～穴水駅間は、4月6日(土)から運転再開 (全線で運転再開)
 1月9日～10日 現地調査実施 (合計12名) : TEC-FORCE 5名、鉄道・運輸機構 鉄道災害調査隊 (RAIL-FORCE) 7名
 1月18日～2月16日 TEC-FORCE 3名を のと鉄道に派遣・常駐。 - 復旧作業支援のための連絡調整等
- B JR西日本 七尾線 (59.5 km)** 七尾駅～和倉温泉駅間は、2月15日(木)から運転再開

【事業間連携による早期鉄道復旧に向けた取組】

- ・1月19日 鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する連絡調整会議 (省内関係局、鉄道事業者) を開催
- ・1月25日 鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する地方連絡調整会議 (北陸地整局、北信運輸局、石川県、鉄道事業者等) を開催
- ・2月1日～4月5日 線路敷きへの進入路の盛土材に道路復旧用砕石を活用し、土砂・倒木撤去作業及び法面補強作業を実施

【のと鉄道】



- 1月15日以降に再開した路線
- ・JR西日本 七尾線(高松駅～羽咋駅間) (1月15日から)
 - ・JR西日本 七尾線(羽咋駅～七尾駅間) (1月22日から)
 - ・JR西日本 七尾線(七尾駅～和倉温泉駅間) (2月15日から)
 - ・のと鉄道 七尾線(和倉温泉駅～能登中島駅間) (2月15日から)
 - ・のと鉄道 七尾線(能登中島駅～穴水駅間) (4月6日から)

【JR七尾線】

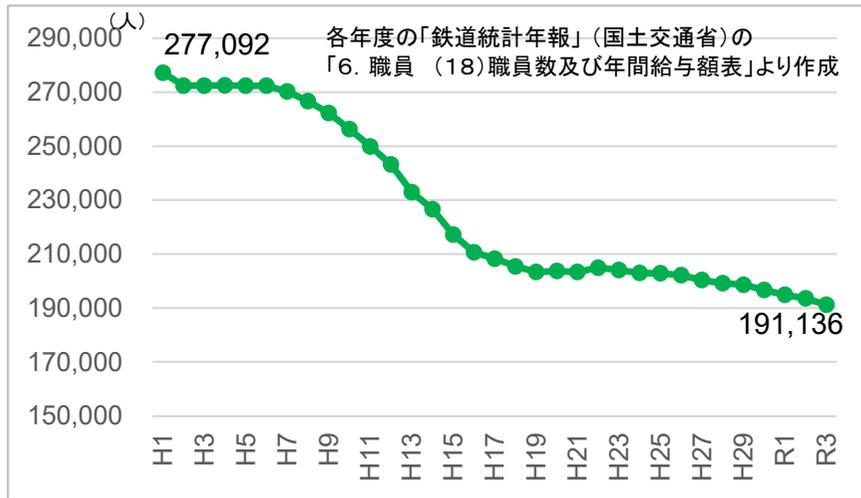


※B①～B③の写真は JR西日本提供

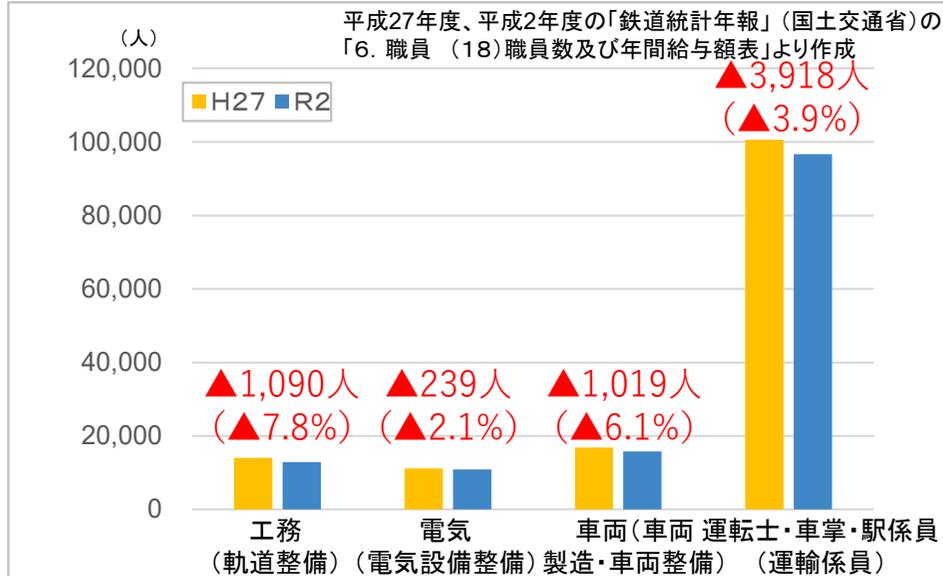
人手不足対策

○ 鉄道業界では、保線等に従事する作業員の不足による終電の繰り上げや、運転士の不足による運行本数の減便等が発生しており、人手不足への対応が喫緊の課題となっている。

➤ 鉄道事業者の職員数の推移



➤ 鉄道事業者の現業部門の職員数



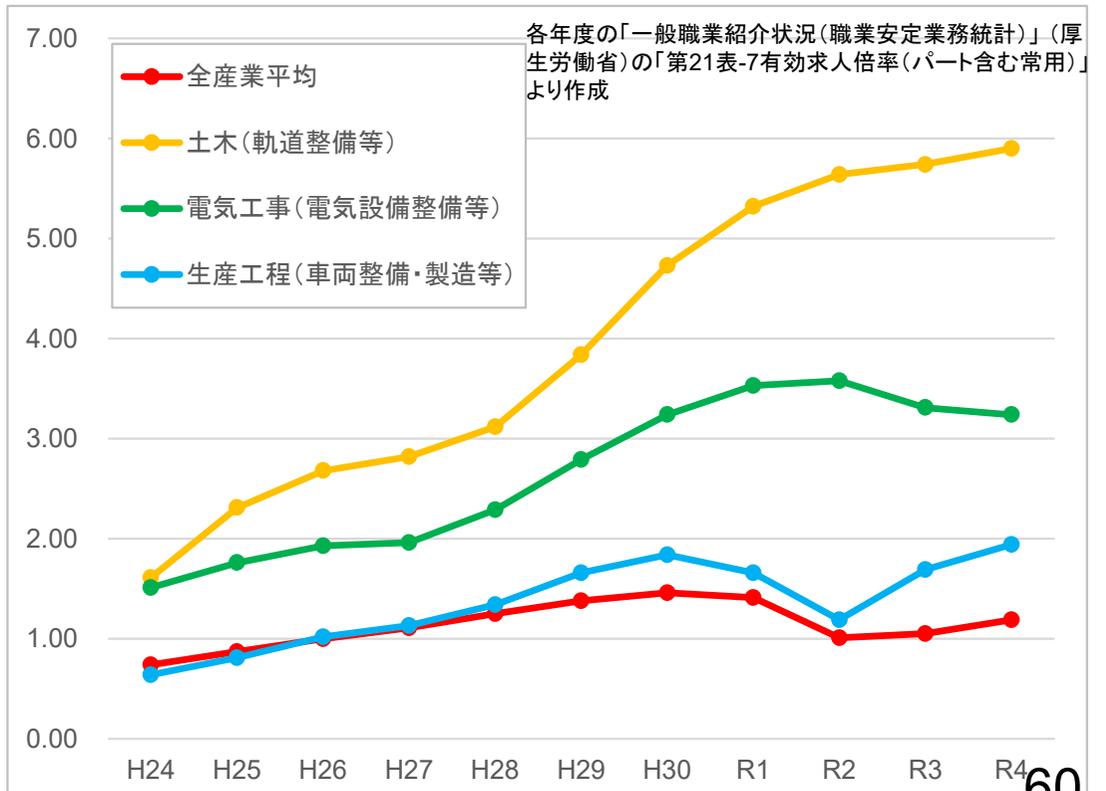
➤ 鉄道分野の有効求人倍率

令和4年度

3.59倍※1 (全産業平均 1.19倍※2)

※1「特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する基本方針の一部変更について」(令和6年3月29日閣議決定)別紙10「鉄道分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」より抜粋
 ※2「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」(厚生労働省)における「第21表-7有効求人倍率(パート含む常用)」より抜粋

➤ 有効求人倍率の推移(工事関連業務)



- 地域鉄道等への技術支援として、日本鉄道施設協会等の関係団体と連携した各種講習会の開催、鉄道・運輸機構等による技術指導、大手鉄道事業者による技術支援を推進している。

1. 関係団体による各種講習会

○ 軌道、土木構造物、車両分野について、維持管理のポイントをまとめた手引きを作成し、平成25年度より、国からの委託も含めて日本鉄道施設協会、日本鉄道車両機械技術協会、鉄道総合技術研究所において技術講習会を実施し、これまで4,000名以上が受講。

【軌道関係】



【車両講習会】



2. 鉄道・運輸機構及び鉄道総研による技術指導

- 鉄道・運輸機構、鉄道総合技術研究所において、鉄道事業者の要請に応じた技術指導を行っている。
- 鉄道・運輸機構では、鉄道災害調査隊 (RAIL-FORCE)を組織し、大規模災害で被災した鉄道事業者に対し、現地調査や復旧までの技術支援を行っている。

【鉄道災害調査隊】



3. JR東日本グループによる技術支援

- JR東日本において、自社ローカル線でのノウハウを生かして、他の鉄道事業者に対し、技術支援を開始。
- 令和6年度より、弘南鉄道に対し以下のような技術支援を実施。

【技術支援の内容】

- ・ 線路検査に関する指導・助言
- ・ 修繕方法に関する指導・助言
- ・ 検査機器等の貸与
- ・ 研修、訓練等の参加 等

【JR東日本 技術支援】



1. 国における取組

【運転免許受験資格の見直し（年齢要件の緩和）】

○成年年齢の引き下げ（R4.4.1施行）などを背景に有識者・鉄道事業者等から構成する検討会において、運転士の受験資格の年齢制限の見直しを令和5年度検討。

○令和6年7月1日省令改正（公布・施行）

	改正前	改正後
受験資格年齢	20歳以上	18歳以上



地域鉄道における運転士確保に向けた緊急連絡会議（令和6年2月2日）

【地域鉄道における運転士確保に向けた緊急連絡会議の開催】

○鉄道事業者が行っている創意工夫や効果的な対策、国の取組などについて意見交換。

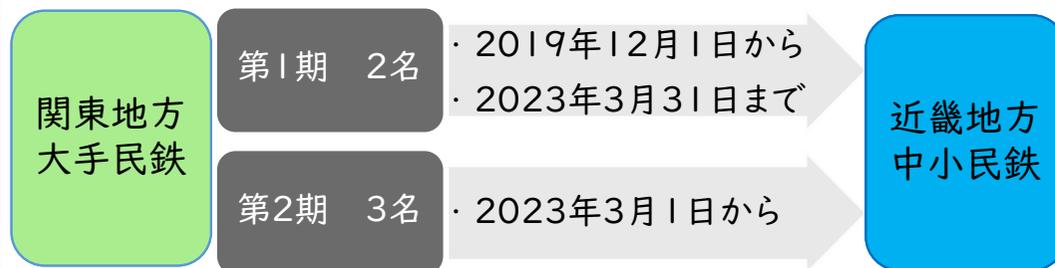
- ・日 時：令和6年2月2日（金）15時～17時
- ・場 所：国土交通省会議室〔Web併用〕
- ・構成員：鉄道事業者（165社）、関係団体（3団体）、国土交通省

2. 事業者における主な取組（意見交換の内容）

○待遇・労働改善（賃金のベースアップ、休暇制度の改善、休憩施設の改築など）のほか、次のような取組事例の意見交換を実施。

① 本社・他部門など他部署に勤務する運転免許所有者による補強

② グループ会社、相互直通他社など他事業者からの運転士の派遣



③ 運転士の養成に要する費用の助成制度の活用

＜人材開発支援助成金（人材育成支援コース）＞ ※厚生労働省所管
職務に関連した知識・技能を習得させるための職業訓練等を計画に沿って実施した場合に、訓練の経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成する制度

○運転士養成（九州地方中小民鉄の例）

活用年度	利用者数	訓練経費	助成総額
2016～2023	1～3人／年度	助成対象額の50～45%	百数十万円／一人当たり

- 鉄道業界における人手不足への対応のため、外国人材の活用に向けて、輸送の安全確保を前提に、専門性にも配慮しつつ、令和6年3月、特定技能制度へ鉄道分野を追加。

軌道整備※

軌道検測作業、レール交換作業、バラスト交換作業、まくらぎ交換作業等

電気設備整備

ケーブル・管路、信号機、転てつ機、軌道回路等の電気設備修繕、点検作業等

車両整備※

鉄道車両のメンテナンス作業等

車両製造

鉄道車両、車両部品の製造等

運輸係員

運転士、車掌、駅構内のポイント操作を行う駅係員等

※技能実習制度の職種（鉄道施設保守整備、鉄道車両整備等）からの移行が可能



軌道整備イメージ
(レール交換作業)



電気設備整備イメージ
(転てつ機点検作業)



車両整備イメージ
(輪軸検査作業)



車両製造イメージ
(配線配管作業)



運輸係員イメージ

【受入見込み数】最大3,800人(2028年度まで)

* 上記5業務区分のうち、運転士を含む運輸係員は、運輸指令とのコミュニケーションや異常時の避難誘導等の緊急時の対応が求められるため、他分野よりも一段高い日本語能力試験N3に加え、日本語による技能評価試験により専門用語や異常時を含む対応を確認。

鉄道のDX

自動運転の導入にあたっての基本的考え方

- 鉄道分野においても、運転士や保守作業員等の確保、養成が困難となっており、特に地域鉄道等においては、係員不足が深刻な問題となっており、こうした課題を解決するためにも自動運転の実現に向けた取組は重要。
- 鉄道分野の自動運転については、一部の新交通システム等では行われていたが、2024年3月から踏切がある等の一般的な路線においても営業運転開始。
- 「鉄道における自動運転技術検討会」のとりまとめ（2022年9月）を踏まえ、自動運転の技術基準（解釈基準）について2024年3月15日改正。
- 更なる自動運転の取組を促進するため、「鉄道における自動運転の導入・普及に関する連絡会」を開催し、各鉄軌道事業者における自動運転の導入状況等について関係者で共有。（2023年12月～）



蓄電池電車(DENCHA)

GOA2.5自動運転を導入したJR九州香椎線



位置図

自動化レベル (IEC(JIS)による定義※)	乗務形態のイメージ	導入状況
GOA0～2	運転士が乗務	GOA0（路面電車） GOA1（一般的な路線） GOA2（東京メトロ丸ノ内線、つくばエクスプレス等）
GOA2.5 ※IEC及びJISには定義されていない、日本が独自に設定したレベル	<u>運転士ではない係員が列車の前頭に乗務</u> <役割> 緊急停止操作、避難誘導等	<u>J R九州 香椎線</u> (2024年3月16日より営業運転開始)
GOA3 添乗員付き自動運転	<u>添乗員（運転士ではなく、緊急停止操作も行わない）が乗務</u> <役割> 避難誘導等	(一部のモノレール：舞浜リゾートライン)
GOA4 自動運転	係員(※)の乗務無し ※ 運転士、車掌、運転士ではない係員、添乗員	(一部の新交通等：ゆりかもめ、神戸新交通等)

運転士がいらない自動運転

GOA: Grade Of Automation

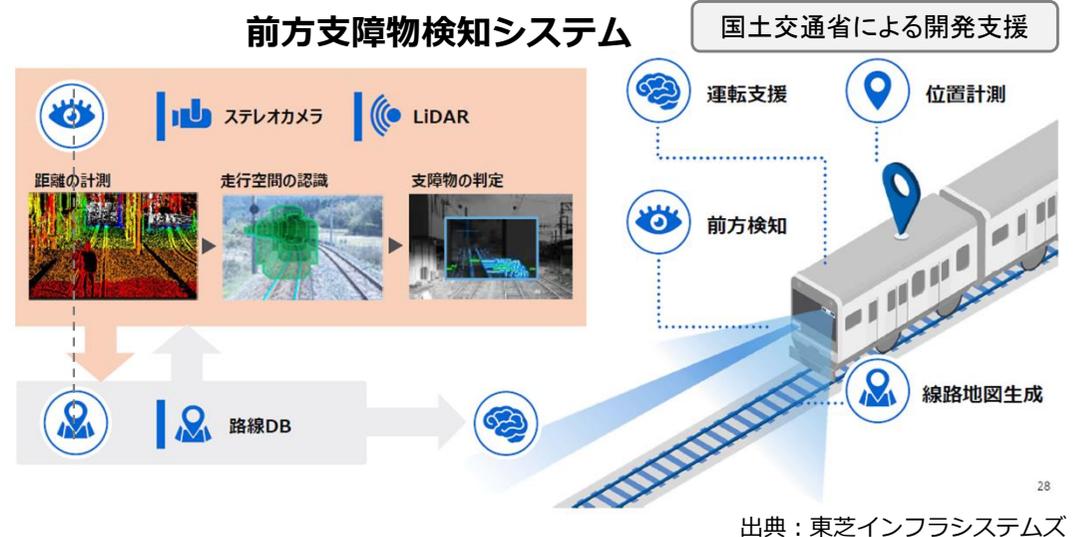
※IEC 62267(JIS E 3802): 自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義

(IEC: 国際電気標準会議(International Electrotechnical Commission) 電気及び電子技術分野の国際規格の作成を行う国際標準化機関)

- 鉄道の運転や鉄道施設のメンテナンス等のDXによる効率化・省力化を図るため、以下の1～4のような技術開発に対し、支援を行っている。
- また、事業者の取組（5、6）として、鉄道利用者の利便性向上・利用促進を図るために、デジタル技術を駆使した「顔認証改札機」やチケットのQRコード化等のスマートな移動環境の整備を進めている。

1. 自動運転による運転の効率化・省力化

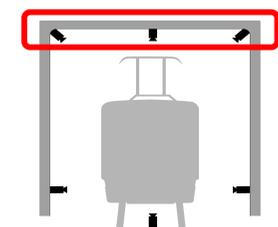
- JR九州 香椎線において、令和6年3月16日より、**日本で初となる踏切がある等の一般的な路線での自動運転開始**
※自動運転に関する解釈基準を同年3月15日に改正
- 前方支障物検知システムなど、**自動運転に関する要素技術の深度化のための技術開発**を実施中。



2. 新技術等を活用したメンテナンス効率化・省力化

- 従来、車両検査の多くの項目を目視で行っていることから、多くの労力・時間を費やしている。このため、**カメラを活用したパンタグラフすり板の摩耗状況自動計測により、検査の省力化及び危険を伴う屋根上作業の削減に資する**技術開発を実施中。

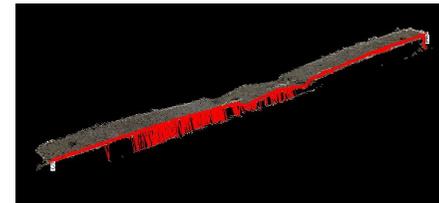
パンタグラフすり板の摩耗状況自動計測システム



画像取得時のイメージ



取得した画像のイメージ



解析結果のイメージ
(3次元点群データの生成)

交換タイミニング
自動判別

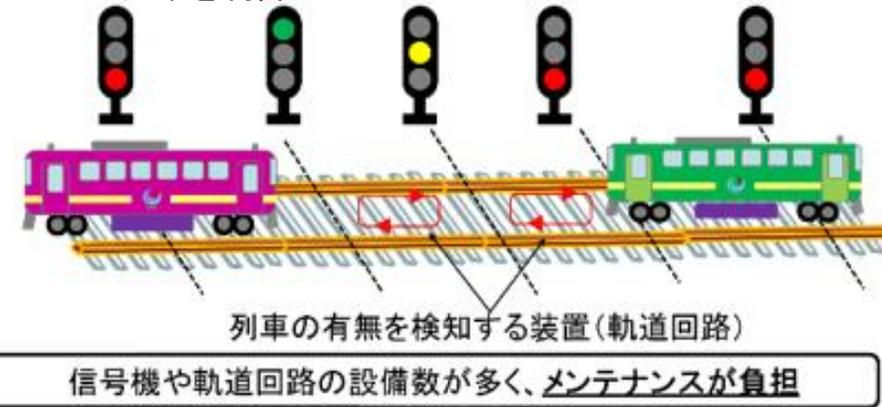
3. 信号システムのDX

国土交通省による開発支援

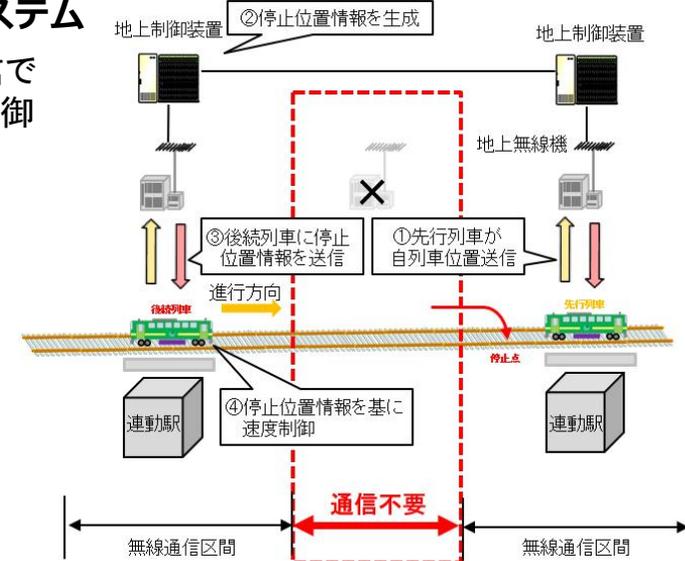
- 無線等を活用した運転保安システムを導入することで、軌道回路や信号機等の地上設備の削減および保守点検の効率化・省力化が可能。
- 経営の厳しい地域鉄道等での導入に向けて、簡素かつ低コストで導入可能な運転保安システムを開発中。

無線等を活用した運転保安システム

現状 軌道回路で列車を制御



開発後 無線通信で列車を制御



4. 新技術等を活用した更なる安全対策

国土交通省による開発支援

- 踏切に設置したカメラで撮影した画像を解析し、事故に繋がる危険な状況を検知し、通行者に対し注意喚起するシステムを開発中。

AI 画像解析による踏切における早期警報・注意喚起システム

カメラで遮断桿の状況を把握し、遮断桿が降りた後に、踏切を渡る人を検知した場合



危険ですよ

出典：株式会社トヨタシステムズ

5. 駅のスマート化

事業者による取組

- 2025年大阪・関西万博に向けて、よりスムーズな移動を目指し、デジタル技術を駆使した「**顔認証改札機**」の実証実験を実施中。

大阪駅うめきたエリア 顔認証改札機



出典：JR西日本HP

6. MaaS (Mobility as a Service) ・スマート化

事業者による取組

- MaaSやスマート化により、利用者の移動を容易にする環境を整備。

MaaS・スマート化の事例



鉄道、バスがQRコードで乗車可能
(近畿日本鉄道)



トヨタファイナンシャル
「my route アプリ」

移動手段の検索・予約・決済まで、移動に関する一連の機能をひとつのアプリ内で完結



クレジットカードのタッチ決済
(JR九州)

鉄道のGX

(1)現状認識

我が国の鉄道の特徴

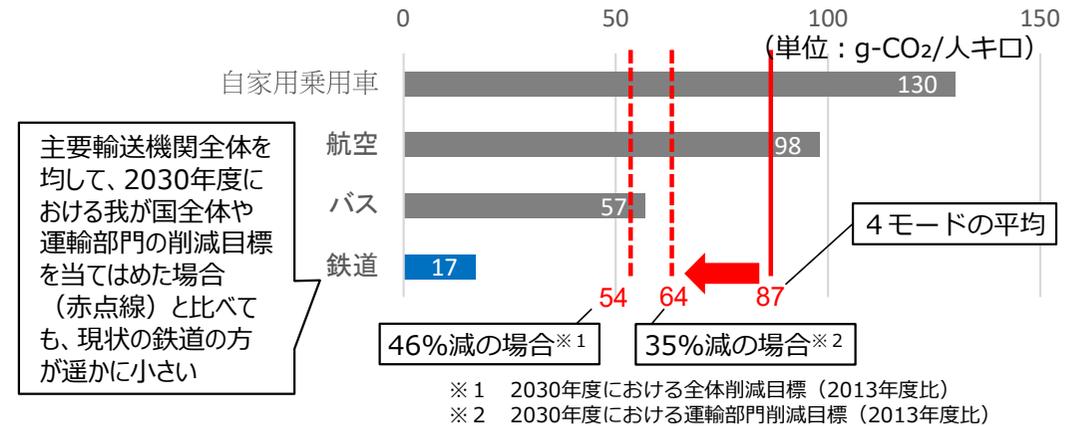
- 我が国の鉄道は、世界トップクラスの旅客輸送量を誇るとともに、分担率も諸外国に比べて大きい
- 鉄道は、他の交通機関と比較してエネルギー効率がが高く、単位輸送量当たりのCO₂排出量が低い環境のトップランナー

各国の旅客輸送の分担率 (2019年度、人キロベース)

	鉄道	道路交通	その他
日本	30%	63%	7%
イギリス	9%	90%	1%
ドイツ	9%	85%	6%
フランス	11%	87%	2%
アメリカ	1%	84%	15%

(出所) 日本は鉄道統計年報、自動車輸送統計年報等から、他国は各国公表資料から鉄道局が作成。
※1 道路交通は自家用乗用車、バス等。その他は航空等。
※2 国により調査方法や定義が異なる場合がある。

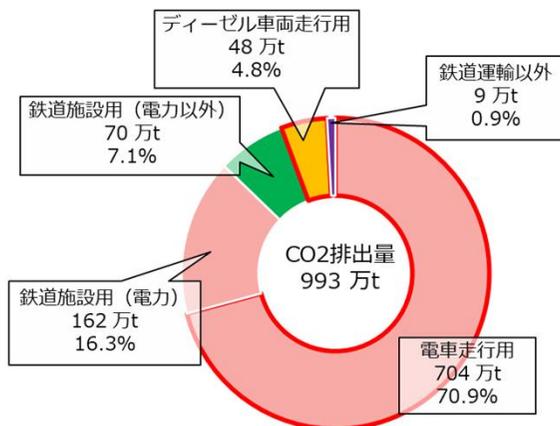
旅客輸送機関の単位輸送量当たりのCO₂排出量 (2019年度)



鉄道分野におけるCO₂排出の現状

- 車両走行に係るCO₂排出量が4分の3程度(約76%)を占めており、これを削減することが最も効果的

鉄道事業者のCO₂排出量 (2019年度)



鉄道統計年報、エネルギーの使用の合理化等に関する法律に基づく報告等を基に鉄道局で作成

鉄道のアセット特性

- 駅舎、車両基地、線路用敷地などの豊富なアセット
- 地域の拠点となる鉄道駅
- 広域ネットワークを形成する路線網



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)

制御方式	半導体装置 (素材・構造)	消費電力量 (従来型との比較)
従来型 (直流モーターの 抵抗制御等)	—	100%
VVVF型 半導体を用いて電 圧と周波数を変化 させることで交流 モーターを制御	Si (GTO)	約50%
	Si (IGBT)	約30% (約70%改善)
	SiC (IGBT/MOSFET)	約25% (約75%改善)

※VVVF: Variable Voltage Variable Frequency(可変電圧・可変周波数)

- 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

→海外展開の可能性も含め、広く我が国の産業の競争力強化に資する。

鉄道の
脱炭素

鉄道アセットを活用した脱炭素化

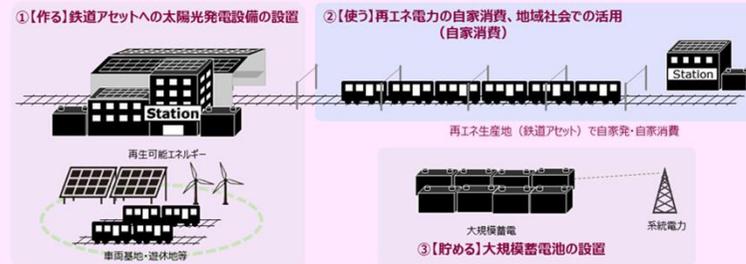
i 太陽光発電等の創エネ

- 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

ii 蓄電池の導入による再エネ調整力の確保

- 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



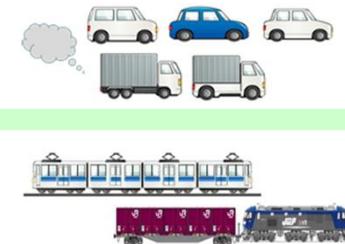
iii クリーンなエネルギー輸送

- 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

鉄道による
脱炭素

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

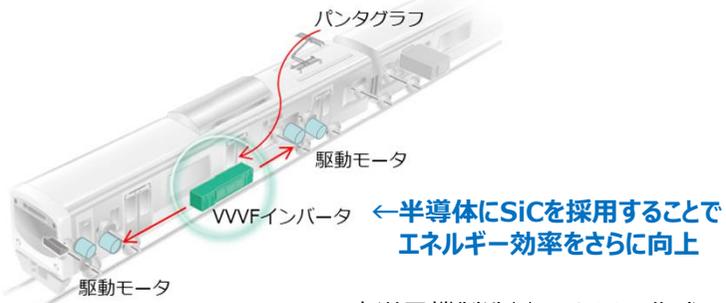


鉄道が支える
脱炭素

鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿

- <鉄道の脱炭素> <鉄道による脱炭素> <鉄道が支える脱炭素> の3つの柱に沿った取組を推進することにより、2050年において、
 - ・ 運輸部門における環境のトップランナーであり続け、鉄道自体のカーボンニュートラルを実現
 - ・ 最も基幹的かつ身近な交通インフラ(グリーンレイル)として、カーボンニュートラル社会を支える
- その実現に向け、3つの柱を総合して、2030年代において、鉄道分野のCO₂排出量(2013年度1,177万t)の実質46%に相当する量(約540万t)を削減することを目指す

- 令和6年度税制改正大綱において、カーボンニュートラル投資促進税制の対象設備に、脱炭素効果の高い鉄道車両が追加された。
- 産業競争力強化法の枠組みに基づき一定の要件を満たした場合に、設備投資額に対して、法人税等の税額控除最大10%又は特別償却50%の特例が適用される。

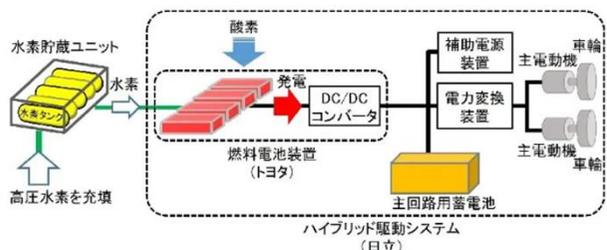
VVVFインバータの半導体にSiCを採用した車両 (※非VVVF車両からの置き換えに限る)	蓄電池車両
<ul style="list-style-type: none"> • VVVFインバータの半導体素子にSiC（炭化けい素）を採用 • 旧式の制御方式と比べ、エネルギー効率を大幅に向上  <p>東洋電機製造(株)HPをもとに作成</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 蓄電池に充電した電力で非電化区間を走行 • 走行時のCO₂直接排出がない  <p>(出典) JR東日本HP</p>
ハイブリッド車両	水素をエネルギー源とした車両
<ul style="list-style-type: none"> • ディーゼルエンジンによる発電と蓄電池の電力のハイブリッド方式 • 従来型の気動車と比べ、走行時のCO₂排出量が少ない  <p>(出典) JR九州HP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 水素又は水素から生み出した電気を動力源とする車両 • 走行時のCO₂直接排出がない  <p>(出典) JR東日本HP</p>

- ▶ 非電化区間におけるディーゼル車両から置き換えることで、非化石エネルギーの活用を強力に推進する
- ▶ 実用化にあたっては、制度面での措置を含めた官民一体の取組を進めることが重要

JR東日本

- 2030年度の社会実装を目指し、現在、鶴見線、南武線において「HYBARI」による実証試験を実施中

HYBARIの車両構造



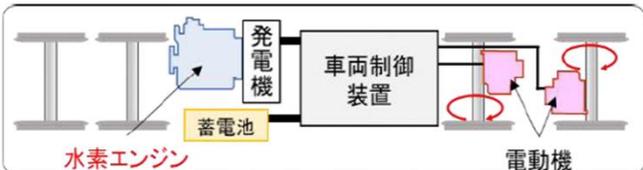
JR東海

- 台車試験設備を活用した模擬走行試験を実施中
- 車両上でのMCH※1から水素の取出し等について検討中 (※1:メチルシクロヘキサン。ガソリンに近い性質のため、既存の輸送・給油設備を活用可能)

水素動カハイブリッドシステム (燃料電池)



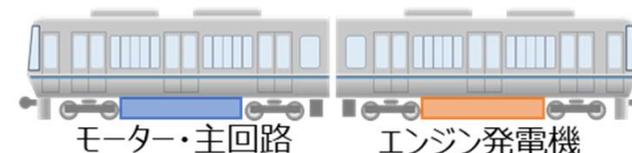
(参考) 水素動カハイブリッドシステム (水素エンジン)



JR西日本

- 電気式気動車のエンジン発電機から燃料電池・水素タンクへの置換可能な仕様検討を今年度開始
- 2030年代早期の営業運転開始を目指す

電気式気動車



燃料電池化

燃料電池・水素タンク

水素燃料電池車両

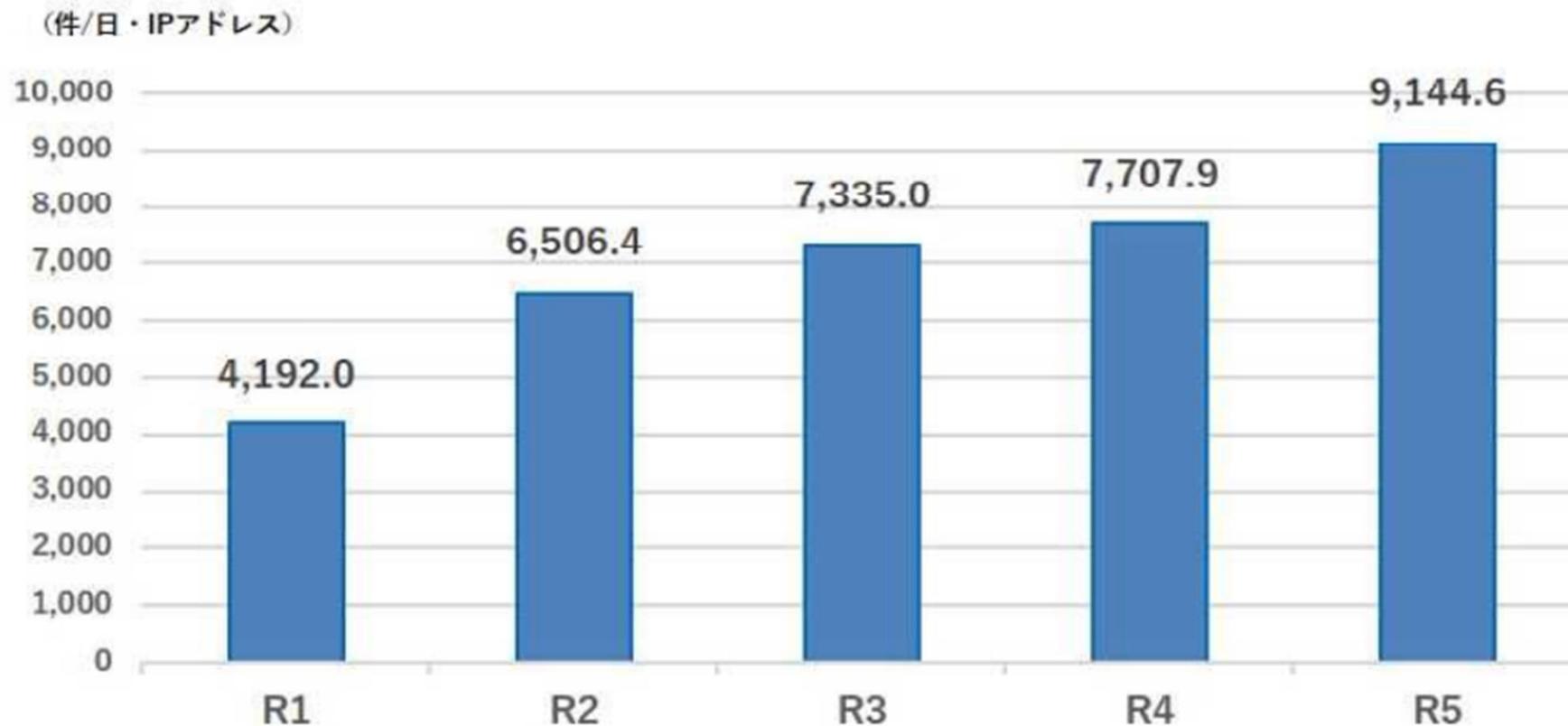


国土交通省の取り組み

- 「水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及に関する連絡会」を開催※1し、鉄道分野における水素の利活用に関する検討状況等を共有することで、水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及を推進 (※1:第1回:2023年11月、第2回:2024年2月開催)
- 「水素燃料電池鉄道車両等の安全性検証検討会」を開催※2し、水素燃料電池鉄道車両等を社会実装するにあたっての安全対策等を踏まえた技術基準等を検討 (※2:第1回:2024年4月、第2回:2024年6月開催)

セキュリティ対策

【図表33：センサーにおいて検知したアクセス件数の推移】



出典：「令和5年におけるサイバー空間をめぐる脅威の情勢等について」(令和6年3月14日 警察庁)

- 鉄道ポイント切替システムへの攻撃により車両4両が脱線(ポーランド(2008.1))
- 米国サンフランシスコ市営鉄道がランサムウェアにより攻撃され、emailやticket発給にかかわる2,112台のPCが不正ロック、ロック解除までの間乗車無料にすることを余儀なくされた(米国(2016.11))
- ロシアのウクライナ侵略の相当期間前からウクライナ国内の鉄道会社にシステム破壊を目的とするマルウェアであるwiperが仕込まれていた。米国等の協力により除去。(ウクライナ(2022))
- ロシア支援を表明していたハクティビスト「killnet」が東京メトロ・大阪メトロにDDos攻撃を実施し、東京メトロのウェブサイトが一時閲覧しにくい状態となった。(日本(2022.9))
- JR東日本が提供するモバイルSuicaや「えきねっと」が、何者かによるDDos攻撃と思われるサイバー攻撃により、一時繋がりにくい状況となった。(日本(2024.5))



サンフランシスコ市営鉄道のチケットシステムの状況
Credit: LisaAminABC7 via twitter



killnetの声明と見られる映像
出典: 警察庁 焦点 第293号

● サイバーセキュリティ基本法

(平成26年法律第104号)
最終改正：令和元年法律第11号

✓ 我が国のサイバーセキュリティ政策に関し、基本理念、**国、事業者等の責務を定めるもの。**

● サイバーセキュリティ戦略

(令和3年9月28日閣議決定)

✓ サイバーセキュリティ基本法に基づき策定される**サイバーセキュリティに関する基本的な計画。**
✓ **諸施策の目標及び実施方針を国内外に示すもの。**3年ごとに改定。

重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画

(令和4年6月17日サイバーセキュリティ戦略本部決定)

✓ **重要インフラ防護に係る基本的な枠組み**を定めた政府と重要インフラ事業者との**官民共通の行動計画。**
✓ **国、重要インフラ事業者等が取り組むべき事項を規定。**

重要インフラ防護の目的

✓ 重要インフラにおいて、任務保証の考え方を踏まえ、重要インフラサービスの継続的提供を不確かなものとする自然災害、管理不良、サイバー攻撃や、重要インフラを取り巻く環境変化等をリスクとして捉え、リスクを許容範囲内に抑制すること、及び重要インフラサービス障害に備えた体制を整備し、障害発生時に適切な対応を行い、迅速な復旧を図ることの両面から、強靱性を確保し、国民生活や社会経済活動に重大な影響を及ぼすことなく、重要インフラサービスの安全かつ持続的な提供を実現する。

重要インフラ(全15分野)

- 情報通信
 - 金融
 - **航空**
 - **空港**
 - **鉄道**
 - 電力
 - ガス
 - 政府・行政サービス
 - 医療
 - **水道**
 - **物流**
 - 化学
 - クレジット
 - 石油
 - **港湾**
- 
- 
- 

重要インフラ所管省庁

- 金融庁 [金融]
 - 総務省 [情報通信、行政]
 - 厚生労働省 [医療]
 - 経済産業省 [電力、ガス、化学、クレジット、石油]
 - **国土交通省**
[航空、空港、鉄道、水道、物流、港湾]
- 

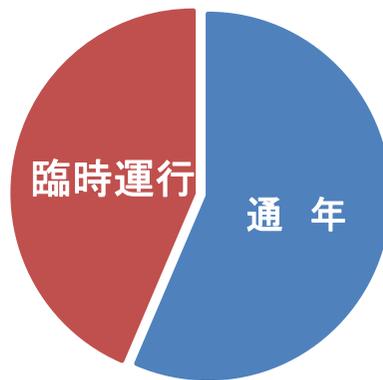
NISCによる
調整・連携

観光需要の創出

- 観光列車は、移動そのものを楽しみ、沿線観光地への立ち寄り、地元資源（食材や産品等）の提供等を行うことで、地域資源を総合的に活用した観光地の魅力向上につながるもの。
- 全国86社、合計294種類の観光列車が運行されている。（2023年4月～2024年3月実績）

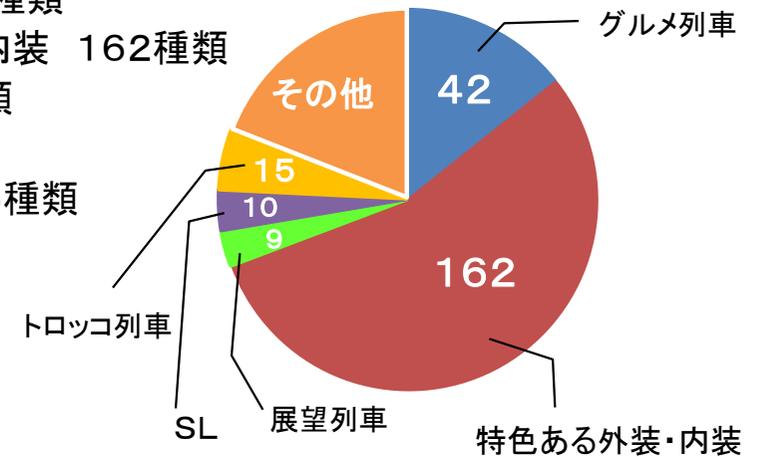
【観光列車の運行状況】

- 全国86社、294種類が運行（2023年4月～2024年3月実績）
- このうち、約56%（166種類）は通年運行、約44%（128種類）はイベントに合わせた臨時運行等



➢ 294種類について、特色等により分類すると以下のとおり。

- ・グルメ列車 42種類
- ・特色ある外装・内装 162種類
- ・展望列車 9種類
- ・SL 10種類
- ・トロッコ列車 15種類
- ・その他 56種類



〈岡山電気軌道 おかでんチャギントン電車〉

※特色ある外装・内装

- 2019年3月から運行開始
- 通年運行（平日1日2往復、土休日・春・夏・冬休み1日3往復）
- アニメを実物化した車両で「移動を楽しく」をコンセプトに、目的地に行くまでの時間も楽しく街を移動してもらうことで、思い出に残る公共交通機関とすることを目的とした車両

〈島原鉄道 しまてつかフェトレイン〉 ※グルメ列車

- 2019年4月から、島原鉄道線（諫早～島原間）で運行を開始
- 通年運行（主に土休日・日曜日）
- 地元食材を生かしたランチやスイーツを車内で楽しみながら、ゆっくりと車窓を楽しむことができる。

〈東武鉄道 SL大樹〉 ※SL列車

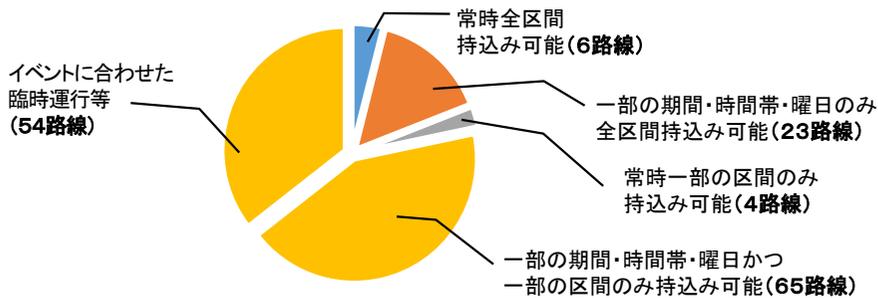
- 2017年8月から、鬼怒川線（下今市～鬼怒川温泉間）で運行を開始
- 通年運行（主に土休日、1日3往復運行）
- SL観光アテンダントが乗務し、記念乗車証の配布および観光案内等を実施。

- 自転車の分解等を行わずにそのまま列車内に持ち込むことができる「サイクルトレイン」については、全国74社152路線で実施されている（2023年度実績）。
- 国としては、サイクルトレインの実施状況をフォローアップし、鉄道事業者に共有することを通じて、その普及を促進している。

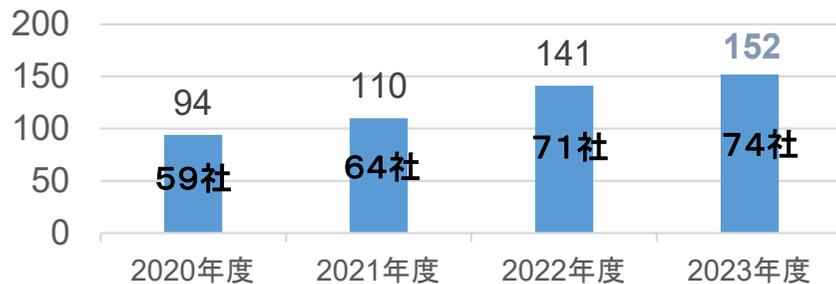
【サイクルトレインの実施状況】

- 自転車の分解等を行わずにそのまま列車内に持ち込むことができる「サイクルトレイン」は、全国74社152路線で実施（2023年度実績）
- このうち約6割（92路線）は、特定の区間や時間帯で実施
- また、約3割（54路線）が、イベントに合わせた臨時運行等

＜路線別の実施状況内訳＞



サイクルトレイン実施路線数



- 各鉄道事業者は、路線毎の利用実態を踏まえ、
 - ・自転車持ち込みを認める曜日・時間帯・スペースの限定
 - ・自転車固定器具の車内への設置や駅員による乗降補助
 - ・マナー向上と相互理解の促進のため、車内アナウンスやポスター掲示などの実施
 - ・通年の運行ではなく、イベント開催に合わせた臨時運行などの対応をしている

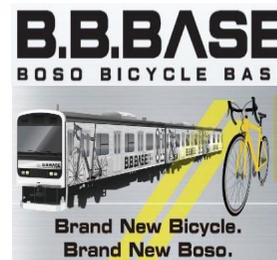


＜JR西日本(きのくに線)＞

- 2021年9月1日より実証実験を開始。同年12月より通年実施。
- 自転車の持ち込みは無料。
- 利用区間を拡大し、現在、和歌山～新宮間で実施。
- 「くろしおサイクル」(特急列車)を運行中

＜上毛電気鉄道＞

- 2003年4月1日より通年実施。
- 自転車の持ち込みは無料。
- 日常利用・観光利用の両面で活用され、年間約3万5千人の利用実績

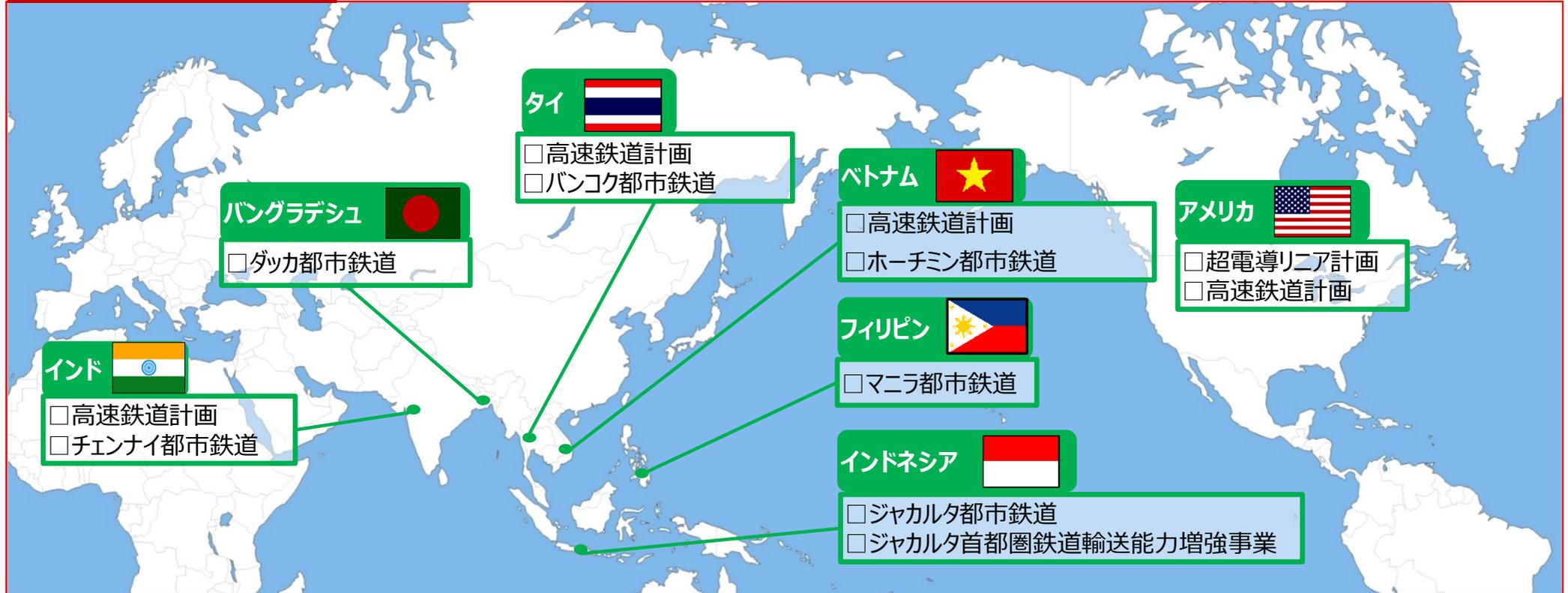


＜JR東日本(B.B.BASE)＞

- 2018年1月6日から、房総エリアで、サイクルトレイン専用列車「B.B.BASE」(ビー・ビー・ベース)の運行を開始。
- 毎週土曜日・日曜日、両国駅からの往復運転。
- 運行ルートは8種類(内房、外房、久留里、佐原・鹿島、佐倉・銚子、手賀沼、北総匝(ほくそうめぐり)、九十九里)。
- 日帰りプランのほか、宿泊プランも販売。

海外展開

主な鉄道プロジェクト



出典：国土交通省インフラシステム海外展開行動計画（令和5年版）

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。

我が国鉄道インフラの海外展開促進

※目標：2025年に約34兆円のインフラシステム受注
「インフラシステム海外展開戦略2025」

具体的な取組

相手国への
トップセールス

実現可能性調査や
コンサルティング等を通じた
海外鉄道計画への積極的関与

資金調達支援

<例>
(株) 海外交通・都市開発事業支援機構
(JOIN), JICA, JBIC 等

鉄道技術・規格の**国際標準化**
対応や**技術基準策定支援**

最近の主な成果

○我が国の鉄道システムの海外展開は大きく前進。

高速鉄道

■ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設計画

- ・日本の新幹線システムを利用してムンバイ～アーメダバード間（約500Km）を結ぶ高速鉄道を整備する事業。
- ・2020年12月には土木本体工事、2022年1月には軌道工事、**2024年3月には電気工事に着手**するなど、事業が着実に進行。



高速鉄道の高架橋工事
(写真提供：NHSRCL)

■台湾高速鉄道車両調達事業

- ・日本の新幹線システムが導入されている台湾高速鉄道において、旅客需要の増加を背景として車両を追加調達する事業。
- ・**2023年5月に我が国企業が車両を受注**（12編成（144両）、約1,240億円）。



現在走行中の台湾高速鉄道

都市鉄道

■フィリピン・南北通勤鉄道延伸事業

- ・マニラ首都圏の南北通勤鉄道（マロロス～ツツバン間の北部（マロロス～クラーク間・約52Km）及び南部（ツツバン～カランバ間・約57Km）への延伸線を整備する事業。
- ・**2022年3月に我が国企業が通勤車両を受注**。



車両完成イメージ
(出典：住友商事)

■バングラデシュ・ダッカ都市交通整備事業（6号線）

- ・ダッカ首都圏において都市鉄道6号線（ウトラヒ～モティジュール間・約20km）を整備する事業。2017年8月に我が国企業が車両を受注。
- ・2022年12月の部分開業（ウトラヒ～アガルガオン間・約12km）に引き続き、**2023年11月にも部分開業（アガルガオン～モティジュール・約9km）**。



ダッカの街中を走るメトロ6号線
(出典：JICA)

■インドネシア・ジャカルタ都市高速鉄道南北線延伸事業

- ・ジャカルタ中心部の都市高速鉄道南北線（ルバックブルス～ブンデランHI）を延伸（ブンデランHI～コタ・約6km）する事業。
- ・**2024年4月に我が国企業が信号等のシステムや軌道工事を受注**。

今後の主な取組

○我が国鉄道システムの更なる受注に向け、官民連携の下で、トップセールスをはじめとした各種取組を推進。

トップセールス

我が国鉄道システムの受注に向けた**相手国への継続的な働きかけ**。

人材育成・確保

独法等の関係機関と連携した海外鉄道案件を担う人材の育成・確保を促進。

運行・保守事業への参画促進

鉄道関係の国際会議等も活用した**我が国の運行・保守技術等の積極的な周知**。

国際標準化の推進と戦略的活用

ISO（国際標準化機構）及びIEC（国際電気標準会議）の鉄道関係の各委員会への**積極的な参画や規格提案の実施**。

- ローカル鉄道
 - ローカル鉄道の再構築に向けて、新たな法制度・予算等をどのように活用して取り組むべきか。
- 貨物鉄道
 - 物流2024年問題やモーダルシフトの観点から期待が高まっている貨物鉄道について、どのように利用を促進すべきか。
- 人手不足対策、鉄道のDX
 - 鉄道分野においても、保守要員を中心に人手不足が深刻化する中、外国人材や新技術等について、どのように活用すべきか。
- 鉄道のGX
 - 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野ではどのように貢献していくべきか。
- 観光需要の創出
 - 観光列車やサイクルトレインといった新しい取組に対して、国土交通省・地方運輸局として、事業者をどのように指導していくべきか。

【参考資料集】

<鉄道局関係予算>

[令和6年度予算+令和5年度補正予算]

(関連事項)

一般公共	1,032億円 (対前年度比 1.00 倍)	1,121億円 (対前年度比 1.09 倍)
災害復旧	10億円 (対前年度比 1.02 倍)	11億円 (対前年度比 1.07 倍)
非公共事業	22億円 (対前年度比 1.00 倍)	29億円 (対前年度比 1.30 倍)
合計	1,064億円 (対前年度比 1.00 倍)	1,161億円 (対前年度比 1.09 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)	5,065 億円の内数
[非公共事業]	地域公共交通確保維持改善事業(総合政策局)	214 億円の内数
	地域における受入環境整備促進事業(観光庁)	14 億円の内数
	公共交通利用環境の革新等(観光庁)	5 億円の内数
	鉄道脱炭素施設等の整備促進(環境省)	15 億円の内数

注) 旅費、庁費類等の一般事務経費等を含んでいない。

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

- **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 【14億円】)
- **都市鉄道ネットワークの充実** 【14億円、139億円の内数、2.5億円の内数】

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

- **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) 【5,065億円の内数、214億円の内数 (総合政策局予算)】
- **地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進** 【45億円の内数、233億円の内数 (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** 【139億円の内数、21億円、45億円の内数、233億円の内数 (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

- **耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進** 【139億円の内数、9億円、45億円の内数】
- **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

- **鉄道資産を活用したGXの投資加速化** 【2.7億円の内数、0.1億円、15億円の内数 (環境省予算)】
- **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** 【0.2億円の内数、2.5億円の内数】
- **鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進** 【0.3億円の内数】
- **鉄道の技術開発・普及促進** 【0.5億円の内数】

鉄道システム・技術の海外展開

【17億円の内数】

令和6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

(単位：百万円)

区 分	事業費			国 費						備 考
	6年度 予算額 (A)	5年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)	6年度 予算額 (C)	5年度 予算額 (D)	倍率 (C/D)	5年度 補正予算額 (E)	6年度予算額 + 5年度補正 (F=C+E)	倍率 (F/D)	
【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	227,500	194,000	1.17	80,372	80,372	1.00	-	80,372	1.00	
[都市・幹線鉄道]										
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	4,200	7,971	0.53	1,400	6,736	0.21	-	1,400	0.21	
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	55,019	31,948	1.72	13,864	8,050	1.72	1,664	15,528	1.93	
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	67	69	0.97	20	23	0.87	592	612	26.61	
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	6,070	5,456	1.11	2,101	2,055	1.02	84	2,185	1.06	
6. 鉄道防災事業費補助	1,466	1,466	1.00	923	923	1.00	-	923	1.00	
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	13,495	15,005	0.90	4,514	5,035	0.90	6,597	11,111	2.21	
小 計	307,817	255,915	1.20	103,194	103,194	1.00	8,937	112,131	1.09	
[災害復旧]										
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	4,000	3,940	1.02	1,000	985	1.02	54	1,054	1.07	
小 計	4,000	3,940	1.02	1,000	985	1.02	54	1,054	1.07	
〈 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）				506,453の内数	549,190の内数	-	-	-	-	
【その他事項経費】										
1. 鉄道技術開発費補助金	67	95	0.70	33	47	0.70	138	171	3.61	
2. 技術研究開発委託費	-	-	-	20	23	0.87	452	472	20.48	
3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金 ・北陸新幹線事業推進調査	1,603 1,435	1,538 1,235	1.04 1.16	1,603 1,435	1,538 1,235	1.04 1.16	80 -	1,683 1,435	1.09 1.16	
4. 鉄道整備等基礎調査委託費等	-	-	-	246	294	0.84	-	246	0.84	
5. 経済協力調査委託費	-	-	-	255	255	1.00	-	255	1.00	
6. その他	-	-	-	43	43	0.99	-	43	0.99	
小 計	1,669	1,633	1.02	2,200	2,201	1.00	670	2,870	1.30	
合 計	313,486	261,488	1.20	106,394	106,380	1.00	9,661	116,055	1.09	
〈 関連事項 〉 地域公共交通確保維持改善事業 モーダルシフト加速化緊急対策事業 地域における受入環境整備促進事業 公共交通利用環境の革新等 鉄道脱炭素施設等の整備促進				21,405の内数 - 1,374の内数 500の内数 1,495の内数	22,192の内数 - 1,643の内数 1の内数 2,188の内数	- - - - -	31,854の内数 5,800の内数 24,355の内数 - -	- - - - -	- - - - -	

2. 鉄道局関係財政投融资計画総括表

区 分	6年度 予算額 (A)	5年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)
【機関名】 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	21,700	14,600	1.49

(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. 端数処理により、計は一致しない場合がある。
3. 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。

- 北陸新幹線（金沢・敦賀間）が令和6年3月16日に開業。
- JR西日本、IRいしかわ鉄道、ハピラインふくいが、各駅において出発式等を開催。



敦賀駅出発式



金沢駅出発式



福井駅出発式



IRいしかわ出発式



ハピラインふくい出発式

※写真の一部は、JR西日本及びハピラインふくいによる提供。

北海道新幹線 線区概要図



路線の概要

- 総工事費
約23,200億円
- 完成・開業時期
 - ・平成27年1月の政府・与党申合せにおいて、完成・開業時期を5年前倒し、「平成42年度(2030年度)末の完成・開業を目指す」とされている。
 - ・令和6年5月8日、鉄道・運輸機構としては令和12年度(2030年度)末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨、国土交通大臣に報告。
- 工事延長 約211.9km

路盤	: 約 7.4km (約 3%)	
橋りょう	: 約 5.3km (約 3%)	全111箇所
高架橋	: 約 30.3km (約14%)	
トンネル	: 約 168.9km (約80%)	全17箇所

※括弧内は、工事延長に占める割合
- 所要時間(乗換時間含む)
 - 新函館北斗・札幌間: 3時間17分 → 57分
 - 新青森・札幌間: 4時間37分 → 1時間55分
 - 東京・札幌間: 7時間44分 → 4時間55分
- 現行特急本数
特急北斗(函館・札幌間): 11往復/日

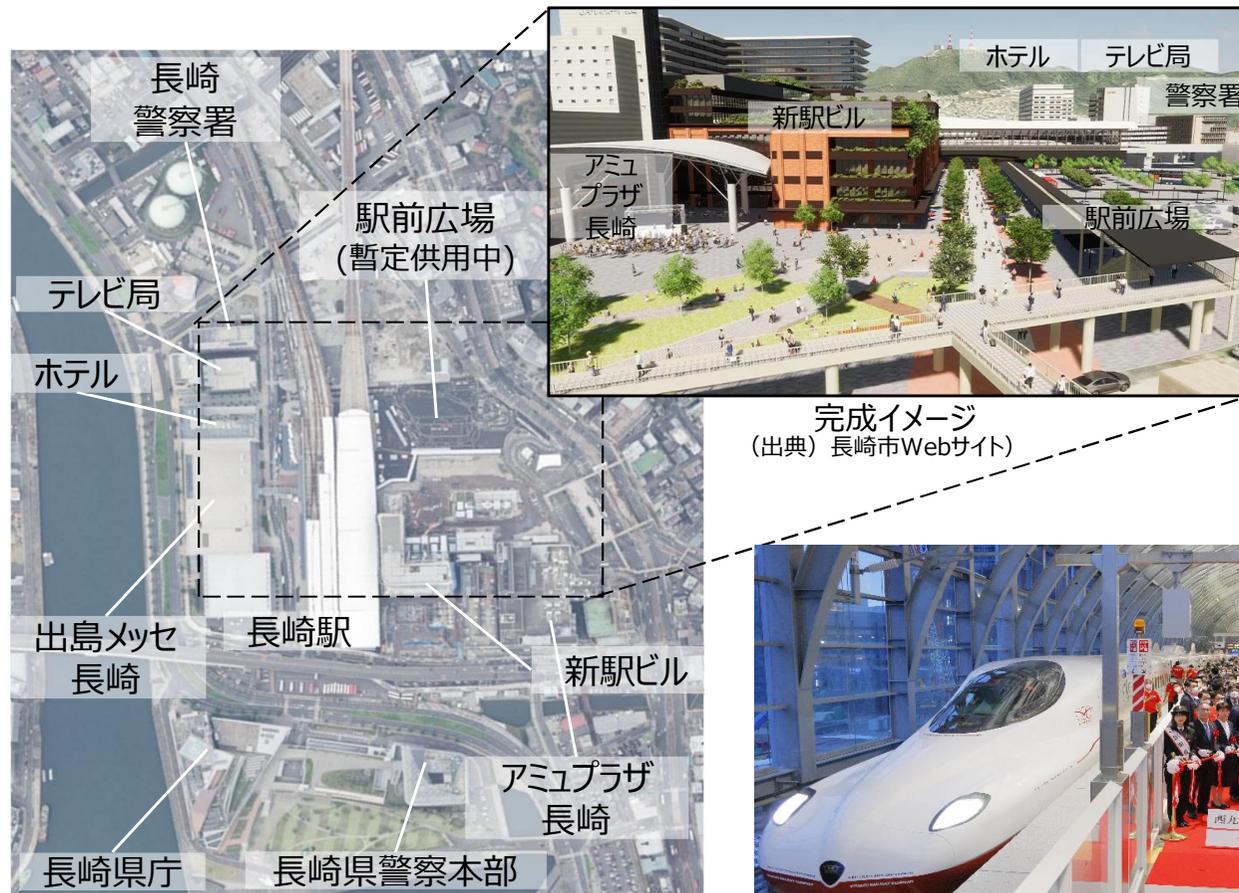
事業の進捗状況(令和6年7月1日現在)

- 用地取得率95%
- 土木工事契約率99%
(工事延長211.9kmのうち210.0kmで発注済)

- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)が令和4年9月23日に開業
- 地域相互の移動にかかる所要時間が短縮
 - 武雄温泉・長崎間 : 1時間25分 → 23分
 - 博多・長崎間 : 1時間50分 → 1時間20分
 - 新大阪・長崎間 : 4時間29分 → 3時間59分
- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の開業を機に、長崎駅周辺では「100年に1度のまちづくり」と呼ばれる大規模な再開発を実施
- 既に長崎県庁新庁舎や見本市会場、新駅ビルの整備、ホテル誘致等が行われ、現在、駅前広場整備が進められている。



2008年(平成20年)3月



2023年(令和5年)11月

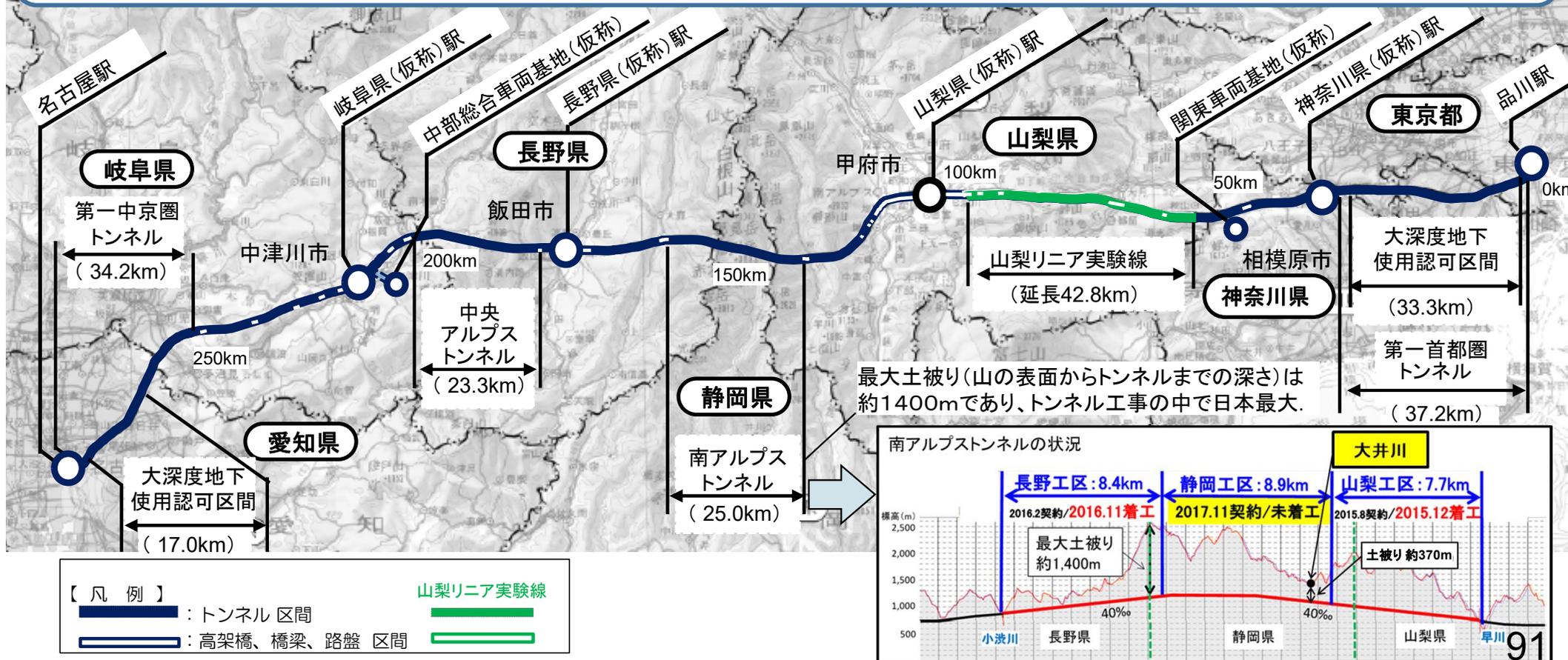


長崎駅出発式

リニア中央新幹線の工事実施計画の概要

工事実施計画の概要

- 工事区間：品川・名古屋間 約285.6km（うち、86%がトンネル区間）
- 工事費：総事業費 約7兆482億円
- 最高設計速度：505km/h
- 認可時期：
 - 平成26年10月 工事実施計画認可（用地や土木構造物等）
 - 平成30年3月 工事実施計画変更認可（電力設備や運行管理システム等の追加）
 - 令和5年12月 工事実施計画変更認可（駅設備や車両基地設備等の追加）
 →これにより、すべての工事内容について、実施計画の認可が終了。
- 完了予定時期：令和9年以降（2027年以降）
 - 南アルプストンネル（静岡工区）のトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たない状況を踏まえ、「平成39年」（令和9年）から「令和9年以降」に令和5年12月に変更。
 - JR東海は、工期の見通しが立った段階で、改めて工事の完了予定時期の変更申請を行う予定。



リニア中央新幹線(静岡区間)に関する取組

大井川の水資源の確保

- 静岡県知事による河川法上の許可などの前提として、トンネル掘削による影響について懸念が示されてきた。
- 国の有識者会議において、導水路トンネル等により中下流域の河川流量は維持されるとの解析結果等を公表(令和3年12月 中間報告)。
- **令和4年12月、報告書を踏まえ、有識者会議委員・鉄道局長と流域市町首長との意見交換を実施。**
- 残る課題であった、工事の一定期間に静岡県外に流出するトンネル湧水を戻す具体策(田代ダム活用案)について、大井川利水関係協議会が令和5年11月に了承。

南アルプスの生態系等の環境保全

- 生態系等の環境保全について、**令和5年12月、国の有識者会議の報告書を公表。**
JR東海に対し、報告書に基づいて対策を行うよう国土交通大臣より要請。
- **1月21日、報告書を踏まえ、有識者会議委員・鉄道局長と静岡市長及び流域市町首長との意見交換を実施。**

発生土置き場

- 無対策土のためのツバクロ発生土置き場について、静岡県が懸念する「深層崩壊のリスク対応」等について、静岡県の専門部会、静岡市の協議会等において議論中。
- 環境基準に適合しない土砂(要対策土)を使った盛土を原則禁止する静岡県盛土条例の適用関係について、静岡県の専門部会等において議論中。

モニタリング

- 2月29日、第1回 静岡工区モニタリング会議を開催。
- 3月29日、第2回 静岡工区モニタリング会議を開催。
- 6月12日、第3回 静岡工区モニタリング会議及び南アルプス等の現地視察を開催。

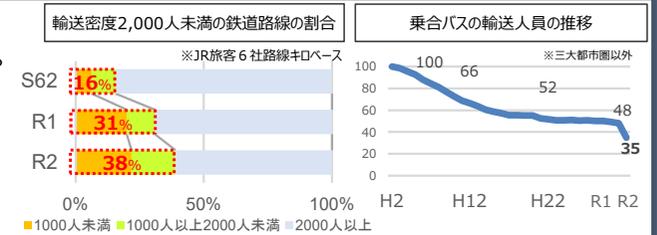
リニア開業後の東海道新幹線利便性向上等の調査

- リニア開業に伴う東海道新幹線の輸送余力を活用した東海エリアの利便性向上・地域にもたらす効果等について、国土交通省において調査分析をとりまとめ、令和5年10月に公表した。

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。



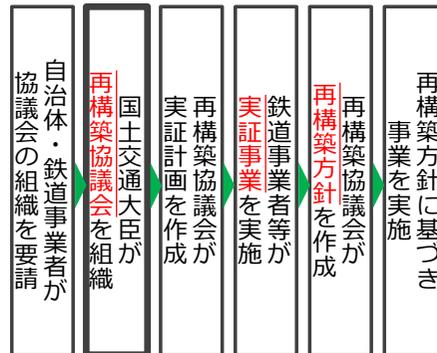
法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

- 令和5年7月より、富山県、沿線4市※¹、JR西日本、あいの風とやま鉄道を構成員とする「城端線・氷見線再構築検討会※²」において、地域の将来像の中でどのような地域公共交通が必要なのか、自治体が主体的に検討を進めている。
- 12月18日開催の第5回検討会において、あいの風とやま鉄道への移管も含めた鉄道事業再構築実施計画について、関係者で合意し、22日に国土交通大臣に計画の認定を申請。
- 令和6年2月8日、同計画を認定。

● **区間** ※¹ 高岡市、氷見市、砺波(となみ)市、南砺(なんと)市 ※² 地域交通法によらない任意の検討会 ● **周辺路線図**

城端線：高岡～城端 14駅、29.9km（単線非電化）
 氷見線：高岡～氷見 7駅、16.5km（単線非電化）

● **ご利用状況（輸送密度）**

区間	S62年度	R元年度	R4年度
城端線	4,479	2,923	2,481
氷見線	4,416	2,498	2,157

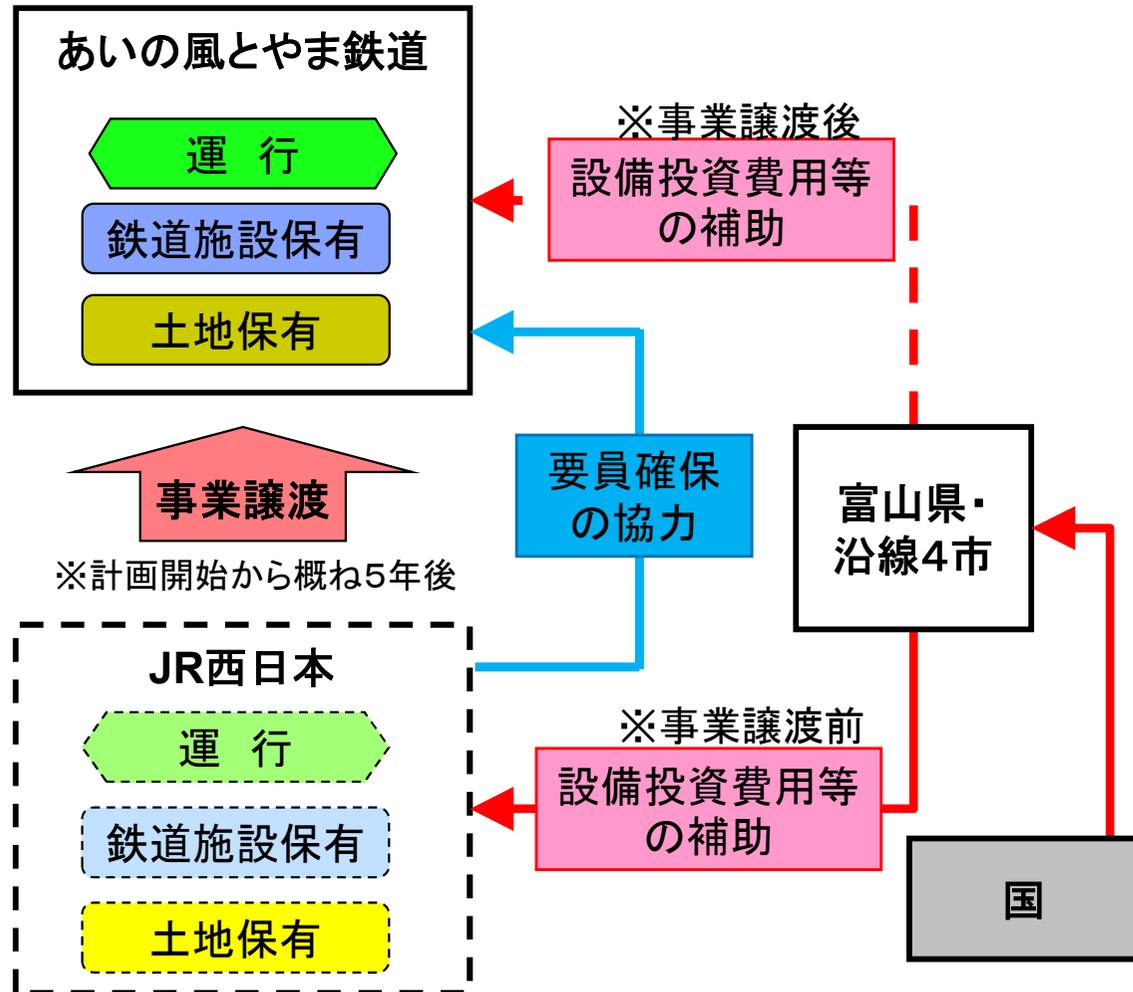
● **城端線・氷見線のこれまでの動きと現在の状況**

- ◆ 昭和62年度に、城端・氷見線活性化推進協議会を立ち上げ、利用促進策を検討・実施
- ◆ 令和2年6月 城端線・氷見線LRT化検討会設立。
 (メンバー: 富山県、沿線4市、JR西日本)
 令和5年3月、LRT化せず、新型鉄道車両の導入を含めた、鉄道の利便性・快適性向上施策を図ることで合意
- ◆ 令和5年7月 第1回城端線・氷見線再構築検討会開催
 10月 第3回検討会 あいの風とやま鉄道への移管を大筋合意
 12月 第5回検討会 鉄道事業再構築実施計画案について合意
- ◆ 令和5年12月22日 国土交通大臣に実施計画の認定を申請
- ◆ 令和6年2月8日 同計画を認定



鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和6年2月～令和16年3月)



JR西日本は150億円を拠出し、鉄道施設整備費の一部に充当し、残りは事業譲渡後の経営安定のための基金に積み立てる。また、事業譲渡前の既存設備の改良についても実施・協力する。

具体的施策と効果

効果

- 高岡駅を中心に東西南北を結ぶ鉄道路線が同一の運行主体となり、富山県西部の交通ネットワークが強化
- 利用者数: 12,000人/日以上 (R15年度見込)
(計画開始前: 9,609人/日 (R4年度))
- 路線の収支: $\Delta 7.06$ 億円 (R15年度見込)
(計画開始前: $\Delta 10.86$ 億円 (R4年度))
※毎年の収支差は経営安定のための基金から補填

具体的な施策

- 利便性向上施策
 - ◇ 新型車両の導入
 - ◇ 交通系ICカード対応
 - ◇ 運行本数の増、パターンダイヤ化
 - ◇ 高岡駅での両線の直通化
- 持続性向上のための既存設備の改良等
 - ◇ 新型車両の導入に伴うホームのかさ上げ
 - ◇ 線路設備・電路設備の改良
 - ◇ 事業主体の変更に伴う指令の移転・駅案内表示の改修
- まちづくり・観光施策との連携
 - ◇ フィーダー交通の導入促進
 - ◇ 駅へのアクセス道路の整備
 - ◇ 沿線の景観や立地環境を活かした観光関連施設や集客施設等の整備・拡充
 - ◇ アニメや漫画などを活用したまちづくりと連携した観光商品の造成、滞在型旅行の促進

令和2年度以降の運賃改定の状況(本省権限)

※鋼索鉄道は除く

令和6年5月21日現在

鉄道事業者名	対象路線	申請日	認可日	改定日	改定率等
東急電鉄	全線（こどもの国線を除く）	R4. 1. 7	R4. 4. 8	R5. 3. 18	12. 9%
近畿日本鉄道	全線	R4. 4. 15	R4. 9. 2	R5. 4. 1	17. 0%
JR四国	全線	R4. 8. 26	R4. 12. 9	R5. 5. 20	12. 8%
広島電鉄	市内線（軌道）	R4. 9. 6	R4. 10. 18	R4. 11. 1	190→220円
JR東日本	電車特定区間	R4. 9. 16	R4. 12. 27	R5. 3. 18	通常：改定率1. 4% オフピーク：10%割引
南海電鉄	全線	R4. 10. 28	R5. 2. 3	R5. 10. 1	10. 0%
京急電鉄	全線	R5. 1. 13	R5. 4. 21	R5. 10. 1	10. 8%
新京成電鉄	全線	R5. 2. 17	R5. 6. 2	R5. 10. 1	12. 4%
東京モノレール	全線	R5. 3. 17	R5. 6. 16	R6. 3. 16	10. 8%
京王電鉄	全線	R5. 3. 24	R5. 6. 23	R5. 10. 1	13. 3%
名古屋鉄道	全線	R5. 5. 26	R5. 9. 1	R6. 3. 16	10. 0%
JR西日本	大阪環状線等、電車特定区間、 拡大区間（幹線）	R6. 5. 15	未	未	大阪環状線等 5. 8% 電車特定区間 2. 2% 拡大区間（幹線）△5. 1%

鉄道における精神障害者割引の導入にむけた動き

- これまで、毎年の要請や、運賃改定の相談等の機会等を捉えた要請など、鉄道事業者に対して精神障害者割引の導入を働きかけ。
- 令和3年6月の大臣指示を踏まえ、鉄道事業者と意見交換を行うなど、事業者に対し、改めて早期導入を働きかけ。
さらに、令和5年2月に以下趣旨の文書を発出し、事業者に改めて理解と協力を要請。
 - ・ 精神障害者についても、身体障害者及び知的障害者と同様に割引制度を導入するよう改めて理解と協力を求める。
 - ・ 割引による減収分について、運賃改定時における収入原価算定において考慮する。



これまでの精神障害者割引の導入状況

- J R:未導入
- 大手民鉄:西鉄 平成29年4月導入、近鉄 令和5年4月導入
東急、京王、京急及び南海 令和5年10月導入
名鉄 令和6年3月導入 16者中7者で導入済
- 公営・中小民鉄等:154者中104者で導入済(令和5年4月時点)

精神障害者割引の導入拡大

(令和6年4月11日に各社発表)

	事業者	導入予定時期
JR	JR北海道、JR東日本、 JR東海、JR西日本、 JR四国、JR九州	令和7年4月1日導入予定
大手民鉄 (関東)	京成	令和6年6月1日導入予定
	東京メトロ	令和6年8月1日導入予定
	東武、西武、小田急、 相鉄	令和7年4月1日導入予定
大手民鉄 (関西)	京阪	令和7年4月1日導入予定
	阪急、阪神	令和7年1月末頃導入予定
関東の中小民鉄 (Suica・PASMO加盟事業者)		令和7年4月1日導入予定

→これにより、JR及び大手民鉄はすべて精神障害者割引の導入が完了
(全鉄軌道事業者の約99%(輸送人員ベース)で導入)

※ 東京都交通局、大阪メトロは都民・市民限定で割引を実施中であるが、それ以外にも割引を拡大予定
(東京都交通局:令和6年8月1日～、大阪メトロ:令和7年1月末頃～)

○ 令和7年4月1日に、障害者用ICカード(Suica・PASMO)の利用対象者を
身体障害者、知的障害者に加え、精神障害者に拡大予定

鉄道駅バリアフリー料金の届出状況

○ 令和6年3月時点で、以下の17社が届出済み。

事業者名 ※括弧内は届出日		JR東日本 (R4.4.5)	JR東海 (R4.11.17)	JR西日本 (R4.8.19)	東武 (R4.10.19)	西武 (R4.8.4)	小田急 (R4.8.4)	東京メトロ (R4.4.25)	相鉄 (R4.10.21)	京成 (R5.9.15)
收受開始日		R5.3.18	R6.4.1	R5.4.1	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R5.3.18	R6.3.16
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤 定期	4.7円	5.0円	5.0円	10円	10円	10円	6.2円	10円	10円
	通学 定期	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円

事業者名 ※括弧内は届出日		京阪 (R4.8.5)	阪急 (R4.8.3)	阪神 (R4.8.3)	大阪メトロ (R4.8.10)	西鉄 (R4.9.21)	横浜高速 (R4.9.2)	神戸電鉄 (R4.8.4)	山陽電鉄 (R4.8.10)
收受開始日		R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1	R5.3.27	R5.3.18	R5.4.1	R5.4.1
料金 設定額	定期外	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円	10円
	通勤 定期	6.2円	6.3円	6.3円	6.3円	6.2円	10円	6.3円	6.0円
	通学 定期	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円	0円

検証の背景・目的等

2022年3月16日(水) 23時36分頃、福島県沖を震源とするマグニチュード7.4の地震が発生。この地震により、東北新幹線やまびこ223号で17両のうち16両が脱線し、乗客6名が負傷したほか、約1,000箇所施設被害が発生した。

東北新幹線の脱線及び施設被害を踏まえ、これまで進めてきた新幹線の地震対策を検証し、国土交通省が取り組むべき方向性を整理するため、学識経験者等による検証委員会を開催。



脱線



高架橋損傷

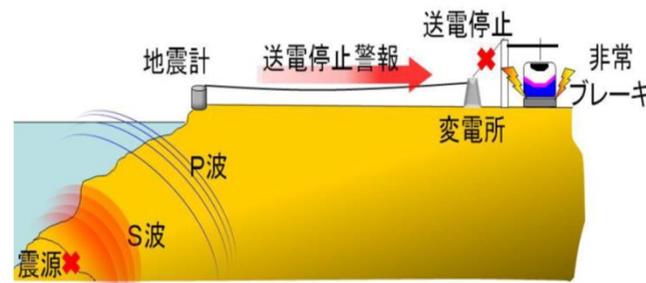
これまでの新幹線の地震対策

① 構造物の耐震対策



- ・高架橋：兵庫県南部地震を受け実施した耐震補強は2010年度に概ね完了し、更なる対策を実施中。
- ・電柱：鋼管柱への交換を基本としつつ、交換できない電柱は耐震補強を実施中。

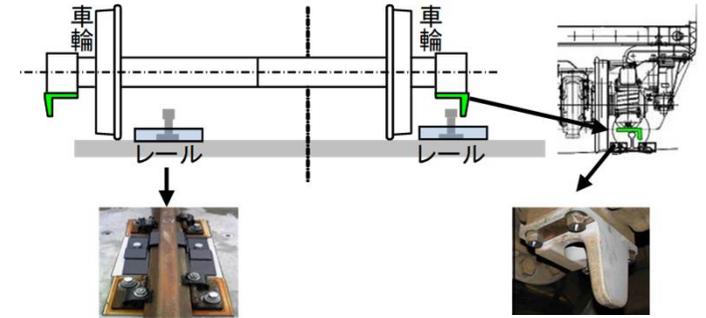
② 早期地震検知システムの充実



- ・地震計の増設、地震検知システムの機能強化、列車ブレーキ力の向上を図るなど、早期に列車を停止させる取組みを実施中。

③ 脱線・逸脱防止対策の促進

※図はJR北海道、東日本、西日本（北陸）で採用されている対策



(レール転倒防止装置)

(逸脱防止ガイド)

- ・列車の脱線を極力防止するための脱線防止ガードや、仮に脱線した場合においても線路から大きく逸脱することを防止するための装置の整備を実施中。

新幹線の地震対策に関する検証委員会

【構成】

委員長：須田 義大（東京大学生産技術研究所教授）

委員：学識経験者、研究機関 オブザーバー：JR、鉄道運輸機構

【開催状況】

・2022年5月31日に第1回検証委員会を開催、12月14日に第2回検証委員会を開催

・2024年3月公表の運輸安全委員会報告書も踏まえ、検証を進めている。

※検証委員会の下に3つの専門WG（耐震WG、早期地震検知システムWG、脱線・逸脱防止対策WG）を開催。2022年12月14日に耐震WGにおいて、構造物等の耐震対策について中間とりまとめを実施。



第1回検証委員会の様子

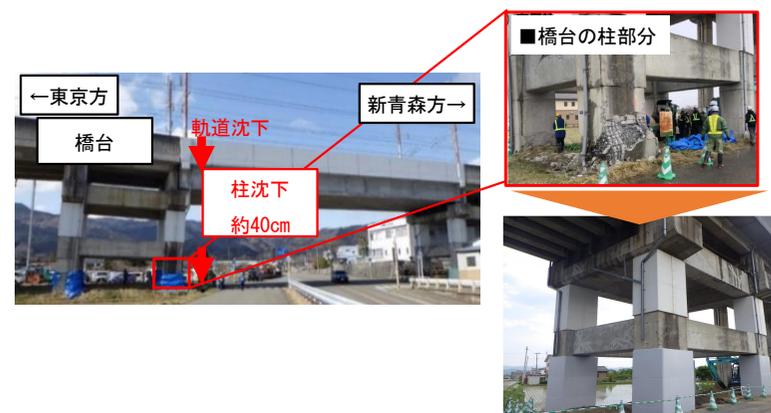
中間とりまとめ（2022年12月14日）の概要

耐震WGにおいて、耐震基準等（構造物の耐震基準、電柱の耐震指針）、耐震補強方法及び耐震補強計画の検証が一定程度進み、

- ・耐震基準等や耐震補強方法については見直しの必要はない
- ・鉄道事業者が策定している現行の耐震補強計画については見直す必要があることが評価されたことから、鉄道事業者に対し現行の耐震補強計画の見直しを求めるため、高架橋及び電柱耐震補強の当面の方針についてとりまとめを実施。

【高架橋】

大規模な地震に対して構造物が崩壊しないほか、構造物が損傷しても軌道を支える桁が大きく沈下、傾斜しないことを目標に、新幹線のPC桁を支えるラーメン橋台の柱について、現行計画を令和7年度までに前倒しする形で優先的に耐震補強を進める。



【電柱】

大規模な地震に対しても電柱の倒壊や列車走行空間を支障するような損傷が生じることを防ぐことを目標に、新幹線の高架橋等上の単独コンクリート製の電柱について、令和9年度までに実施するとともに、更なる整備促進に繋がる耐震補強方法の検討や、地震発生後の早期復旧に向けた対応の検討を行う。



○主な被害と運行状況

- ・平成23年7月の新潟・福島豪雨で、4橋りょう被災（うち、3橋りょう流失）
- ・運行状況：令和4年10月1日より、会津川口～只見間で運転再開
- ・復旧費：約91億円
- ・平成29年度平均利用者：41人/日、被災前の同区間 鉄道利用者 49人/日

○鉄道軌道整備法による支援

平成30年6月に鉄道軌道整備法が議員立法により改正され、黒字会社の赤字路線に対しても一定の要件を満たせば補助が可能となった。

■ 補助対象要件

- ・被災路線が過去3年間赤字であること
- ・復旧費用が路線の年間収入以上
- ・長期的な運行の確保に関する計画の策定
- ・事業構造の変更により鉄道事業者が復旧した鉄道施設を公的主体が保有等

■ 補助率 国：1/3 地方負担：1/3

<鉄道復旧スキーム(上下分離方式)：平成29.6.19合意>

【第二種鉄道事業者：JR東日本】

- ・鉄道施設及び土地を借り受けて、運行
- ・運行経費・車両経費を負担

車両 運行

鉄道施設及び土地の貸付  使用料の支払い (減免措置)

【第三種鉄道事業者：福島県】

- ・鉄道施設及び土地を保有
- ・JR東日本からの使用料(鉄道施設経費に相当)の減免相当額のうち7割を負担※
- ※残る3割は関係市町村が負担

鉄道施設 土地

【第6只見川橋りょう】



【第7只見川橋りょう】



○主な被害(平成28年4月16日熊本地震)

- ・橋りょう: 2箇所(立野橋りょう及び第一白川橋りょう)
- ・トンネル: 2箇所(犀角山トンネル及び戸下トンネル)

○復旧費用: 約70億円

○運行状況: 令和5年7月15日より、立野駅～中松駅間で運転再開
(※中松駅～高森駅間は、平成28年7月31日より運転再開)

○復旧状況: 平成30年3月より、復旧工事を実施中

- ・平成30年度: 犀角山除去工事完了、立野橋りょう復旧工事完了
- ・令和元年度: 戸下トンネル復旧工事完了、第一白川橋りょう撤去用クレーン設置
- ・令和2年度: 第一白川橋りょう上部工撤去及び上部工製作
- ・令和3年度: 第一白川橋りょう下部工補強、上部工製作、架設工事
- ・令和4年度: 第一白川橋りょう架設工事、軌道・信号通信設備復旧
- ・令和5年7月15日: 全線復旧

○支援措置: 補助率の嵩上げ等による特別な支援

■ 対象災害

大規模災害からの復興に関する法律第2条第9号に基づく特定大規模災害等

■ 補助対象要件

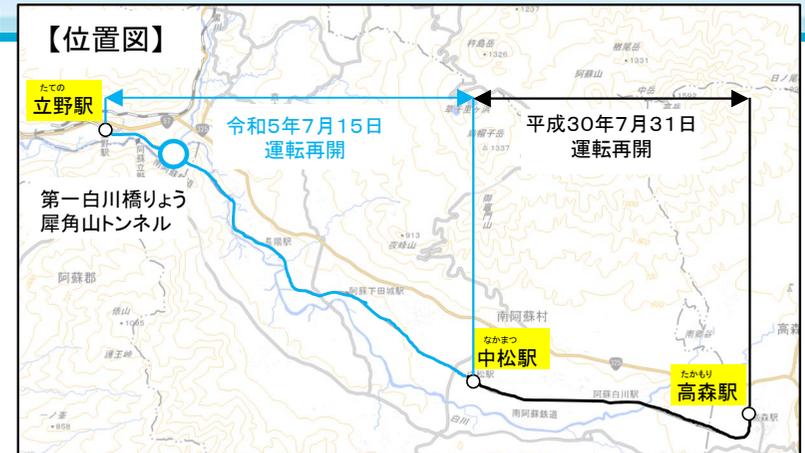
- ・ 災害を受けた事業者が過去3年間赤字
- ・ 復旧費用が当該路線の年間収入以上
- ・ 長期的な運行の確保に関する計画の策定
- ・ 事業構造の変更により、鉄道事業者が復旧した鉄道施設を公的主体※が保有等

※地方公共団体又は公的出資比率が50%以上の法人等

■ 補助率 国: 1/2 地方: 1/2

<参考> 地方負担分については、補助災害復旧事業債(交付税措置率95%)の充当が可能

【位置図】



【第一白川橋りょうの復旧】



【犀角山トンネルの復旧】



- 深刻化する人手不足への対応として、生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野に限り、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れるため、在留資格「特定技能1号」及び「特定技能2号」を創設（平成31年4月から実施）
- **特定技能1号**：特定産業分野に属する相当程度の知識又は経験を必要とする技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格
在留者数：224,467人（令和6年2月末現在、速報値）
- **特定技能2号**：特定産業分野に属する熟練した技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格
在留者数：48人（令和6年2月末現在、速報値）

（特定産業分野：介護、ビルクリーニング、工業製品製造業、建設、造船・舶用工業、自動車整備、航空、宿泊、自動車運送業、鉄道、（16分野） 農業、漁業、飲食料品製造業、外食業、林業、木材産業
（赤字は特定技能2号でも受入れ可。青字は特定技能1号で受入れ可とする方針であり、省令等を改正する予定。）
（「工業製品製造業」は省令等を改正するまでは引き続き「素形材・産業機械・電気電子情報関連製造業」として受入れ可。）

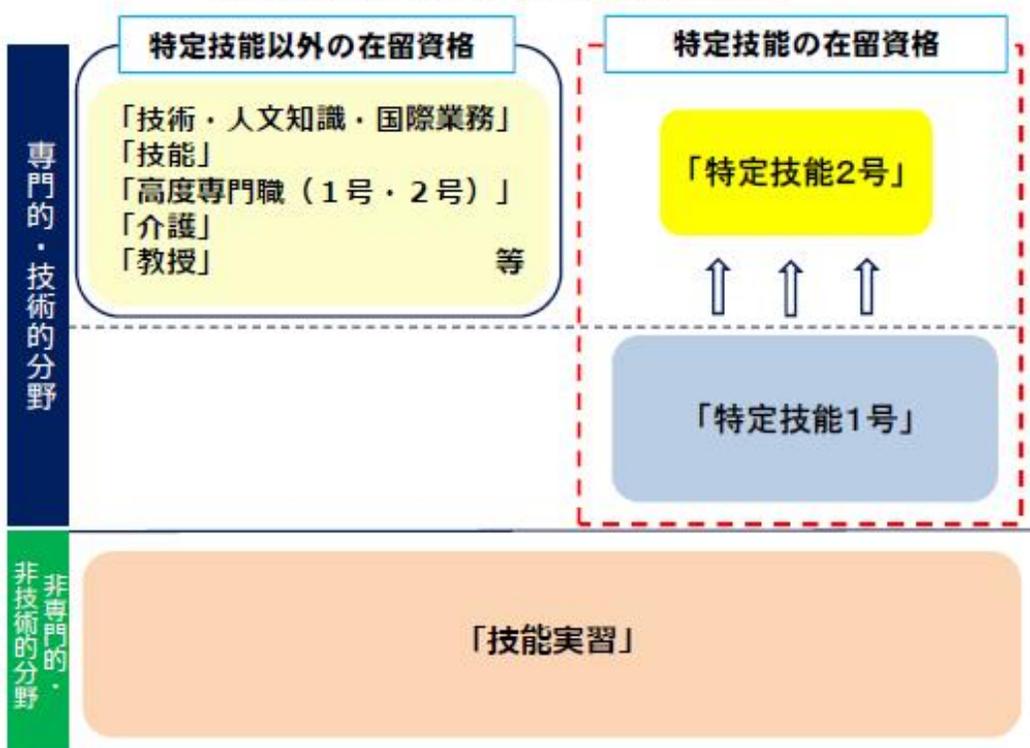
特定技能1号のポイント

在留期間	1年を超えない範囲内で法務大臣が個々の外国人について指定する期間ごとの更新（通算で上限5年まで）
技能水準	試験等で確認（技能実習2号を修了した外国人は試験等免除）
日本語能力水準	生活や業務に必要な日本語能力を試験等で確認（技能実習2号を修了した外国人は試験免除）
家族の帯同	基本的に認めない
支援	受入れ機関又は登録支援機関による支援の対象

特定技能2号のポイント

在留期間	3年、1年又は6か月ごとの更新（更新回数に制限なし）
技能水準	試験等で確認
日本語能力水準	試験等での確認は不要
家族の帯同	要件を満たせば可能（配偶者、子）
支援	受入れ機関又は登録支援機関による支援の対象外

【就労が認められる在留資格の技能水準】



- 踏切がある、ホームドアがない等の路線における自動運転に関する技術基準（解釈基準（鉄道局長通達））について、2024（令和6）年3月15日改正。

自動運転の要件の明確化（GOA2.5の要件の追加）

- 自動運転の要件のうち、線路内の安全確保に関する要件について、GOA（:Grade Of Automation）2.5係員による自動運転の要件を追加

【自動運転における線路内の安全確保の要件※】

従 来	<ul style="list-style-type: none"> ・人等が容易に立ち入らない構造（高架化等） ・ホームドア等の設置（ホームドア等がない場合は、線路上の支障物の検知及び自動停止する装置）
追 加	<ul style="list-style-type: none"> ・線路上の支障物を係員が認めたときに緊急停止操作するもの【GOA2.5の要件】

※この他、自動運転には「列車防護を必要としない」、「緊急時に旅客が容易に避難できる」といった要件がある。

自動運転のレベルに応じた定義と機能等の整理

- 自動運転のレベルに応じて、GOA2.5、GOA3、GOA4と定義し、それぞれの機能及び装置を整理

	GOA2.5	GOA3	GOA4
定 義	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・係員が列車に乗務し、異常時に避難誘導等を行う形態 	<ul style="list-style-type: none"> ・無人運転
機 能 等	<ul style="list-style-type: none"> ・GOA2.5係員の疾病等により緊急停止操作ができなくなった時に自動停止する機能 ・GOA2.5係員が乗務しないと出発できない機能 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・GOA3係員が乗務しないと出発できない機能 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行と同様

※GOA2.5は、日本が独自に定義した自動運転の形態である。

趣 旨

- 鉄道分野の自動運転については、一部の新交通システム等では行われているものの、踏切がある等の一般的な路線では行われていなかった。
- 一方で、鉄道分野においても、運転士や保守作業員等の確保、養成が困難となっており、特に地域鉄道等においては、係員不足が深刻な問題となっている。
- こうした状況下で、今般、JR九州香椎線において、踏切のある区間での自動運転が実施され、他の事業者においても導入に向けた検討が進められている。
- このため、自動運転の導入に向けた検討状況に関する情報共有等により、自動運転の取組を促進することを目的として「鉄道における自動運転の導入・普及に関する連絡会」を設置する。

メンバー

有 識 者：古関隆章(東京大学大学院 教授)【座長】
平栗滋人(鉄道総合技術研究所 JR部長)
工藤 希(交通安全環境研究所 主席研究員)

鉄 軌 道 事 業 者：JR東日本、JR九州、東武鉄道、東京メトロ、
(導入検討事業者) 大阪メトロ、南海電鉄

関 係 団 体：日本地下鉄協会、日本鉄道電気技術協会、
日本鉄道車両機械技術協会、
日本鉄道運転協会、日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会

行 政 機 関：国土交通省鉄道局【事務局】

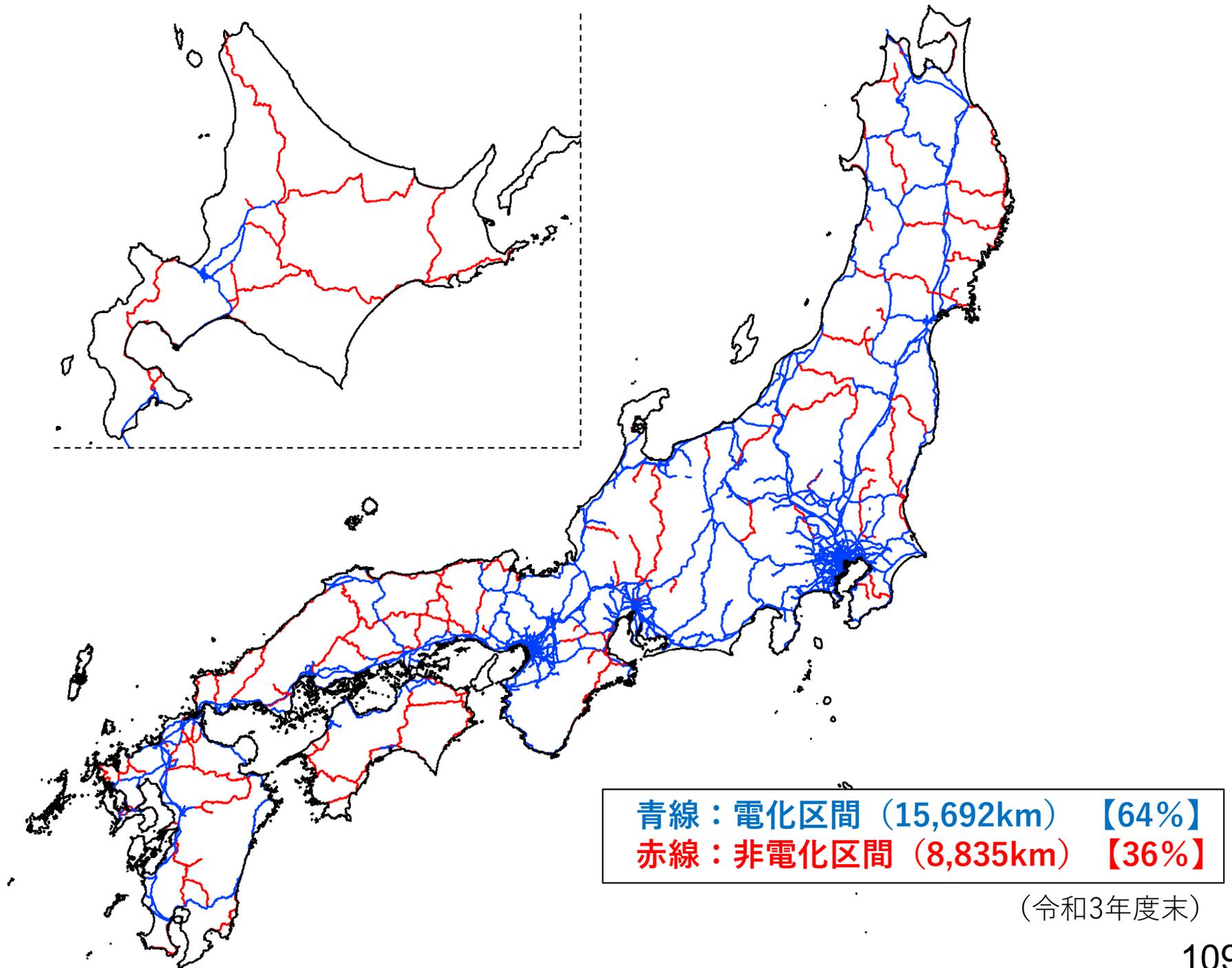
(オブザーバー：JR北海道、JR東海、JR西日本、JR四国、JR貨物)



開催状況

- ・2023年12月6日(第1回 連絡会 開催：連絡会の設置趣旨、各事業者の取組等について)
- ・2024年4月23日(第2回 連絡会 開催：解釈基準等の改正、前方支障物検知の技術開発について)

自動化 レベル	事業者名 (路線名)	スケジュール(目標時期)		備 考
		検証運転	営業運転	
GOA2.5	JR九州 (香椎線)	2019年12月～2020年2月 2020年12月～2024年3月	2024年3月	
	南海電鉄 (和歌山港線)	2023年8月～	未 定	高師浜線も検討
	東京メトロ (丸の内線)	2025年度予定	未 定	
	大阪メトロ (中央線)	2024年度予定	未 定	
	JR西日本 (環状線等)	2020年2月(今後は未定)	未 定	
GOA3	JR東日本 (在来線)	2018年度～2022年度 (GOA2)	未 定	
	JR東日本 (上越新幹線)	未 定	2030年代中頃	
	東武鉄道 (大師線)	未定	未 定	地上センサ及び前方障害物 検知システムは2023年度より 検証開始
GOA4	JR東日本 (上越新幹線)	2021年10～11月 (GOA4想定)	2020年代末	新潟駅から新潟新幹線車両 センター間の回送列車



一般社団法人交通ISAC（英文表示:Transportation ISAC JAPAN）

- 令和2年4月1日設立
- 現在の会員数 89団体(R6.2.22現在)
- 航空・空港・鉄道・物流の重要インフラ事業者等が中心となり、サイバーセキュリティに関する情報共有・分析・対策を連携して行う体制として設立

