

令和7年度 交通政策審議会陸上交通分科会 鉄道部会 資料

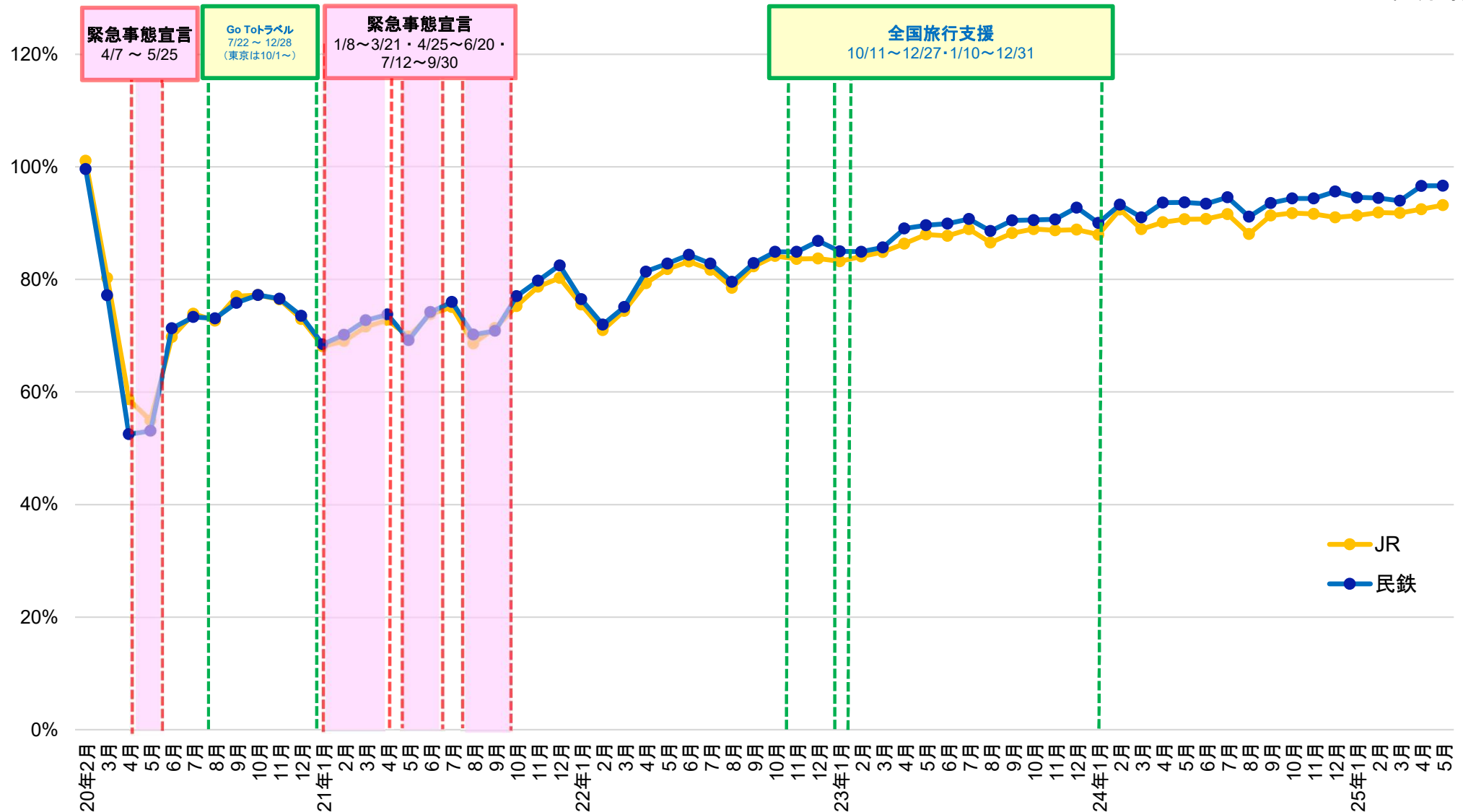
令和7年10月1日
国土交通省鉄道局

1. 鉄道輸送の状況	p2～	4. 鉄道運賃・料金制度	p65～
2. 鉄道関係予算	p8～	5. 鉄道のバリアフリー	p70～
3. 鉄道ネットワーク整備・維持		6. 防災・減災、国土強靱化	p76～
① 整備新幹線・リニア中央新幹線	p10～	7. 人手不足対策	p79～
② 幹線鉄道ネットワーク	p28～	8. 鉄道のDX	p91～
③ 都市鉄道	p36～	9. 鉄道のGX	p98～
④ JR北海道・四国・貨物	p48～	10. 鉄道標準化ビジネスプラン	p105～
⑤ ローカル鉄道	p52～	11. セキュリティ対策	p108～
⑥ 貨物鉄道	p57～	12. 観光	p112～
⑦ 評価マニュアル	p63～	13. 海外展開	p115～

1. 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、コロナ前と同程度まで回復(JR:93%、民鉄:97%)

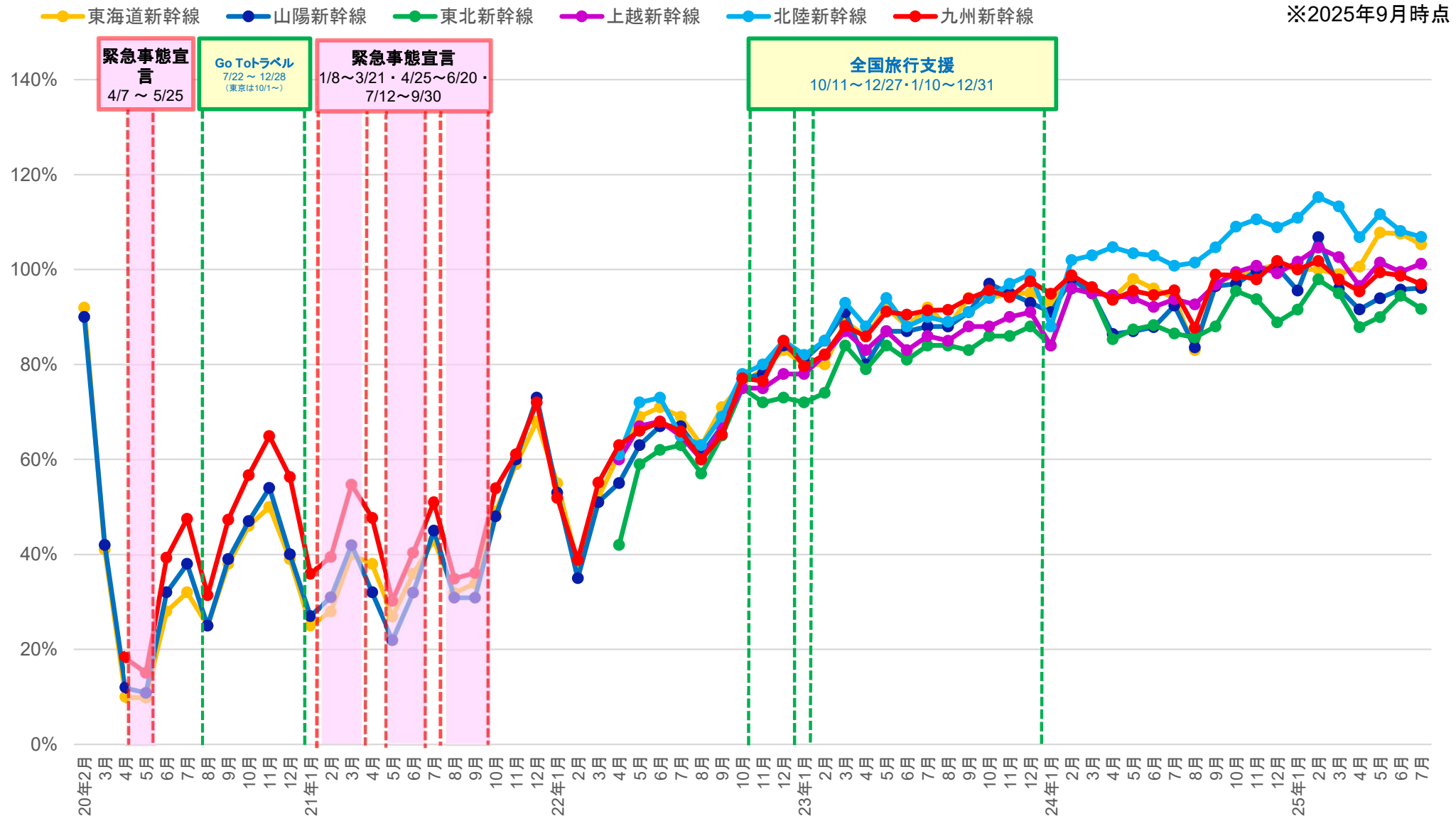
※2025年9月時点



※ 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年度同月との比較。

○新幹線の輸送人員も、コロナ前と同程度まで回復



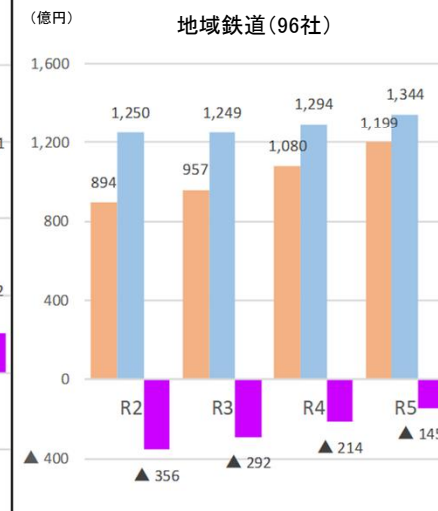
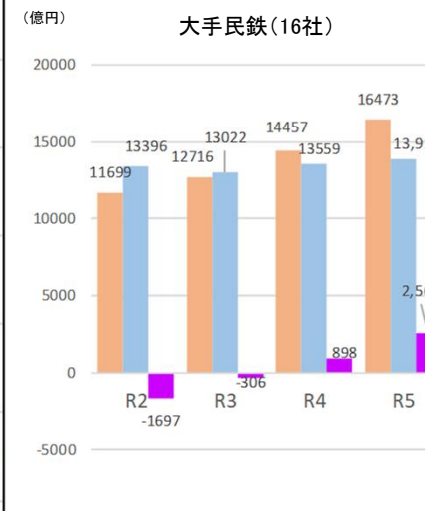
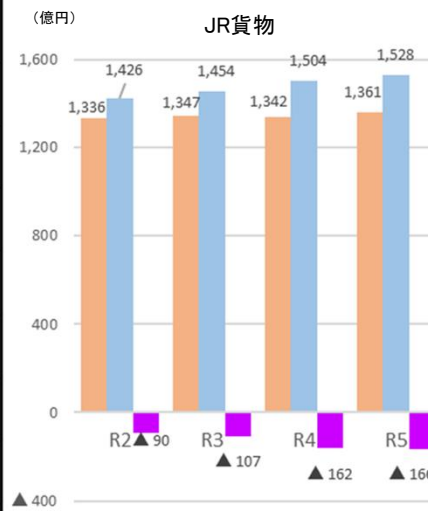
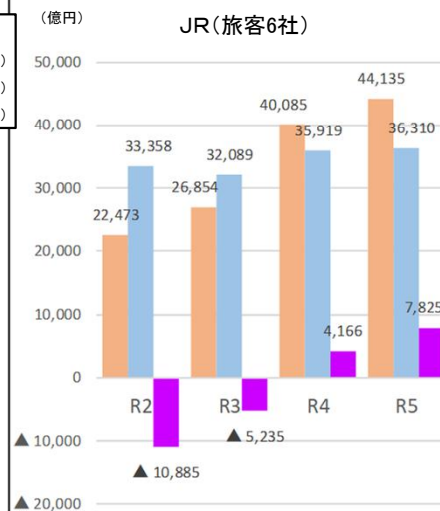
※ 各新幹線データの最新の月については速報値となっている。
 ※ 2018年度同月との比較(山陽新幹線のみ2019年度)
 ※ 各社HP公表資料より作成。

鉄道事業者の決算状況について(単体:R2~R5)

(単位:億円)

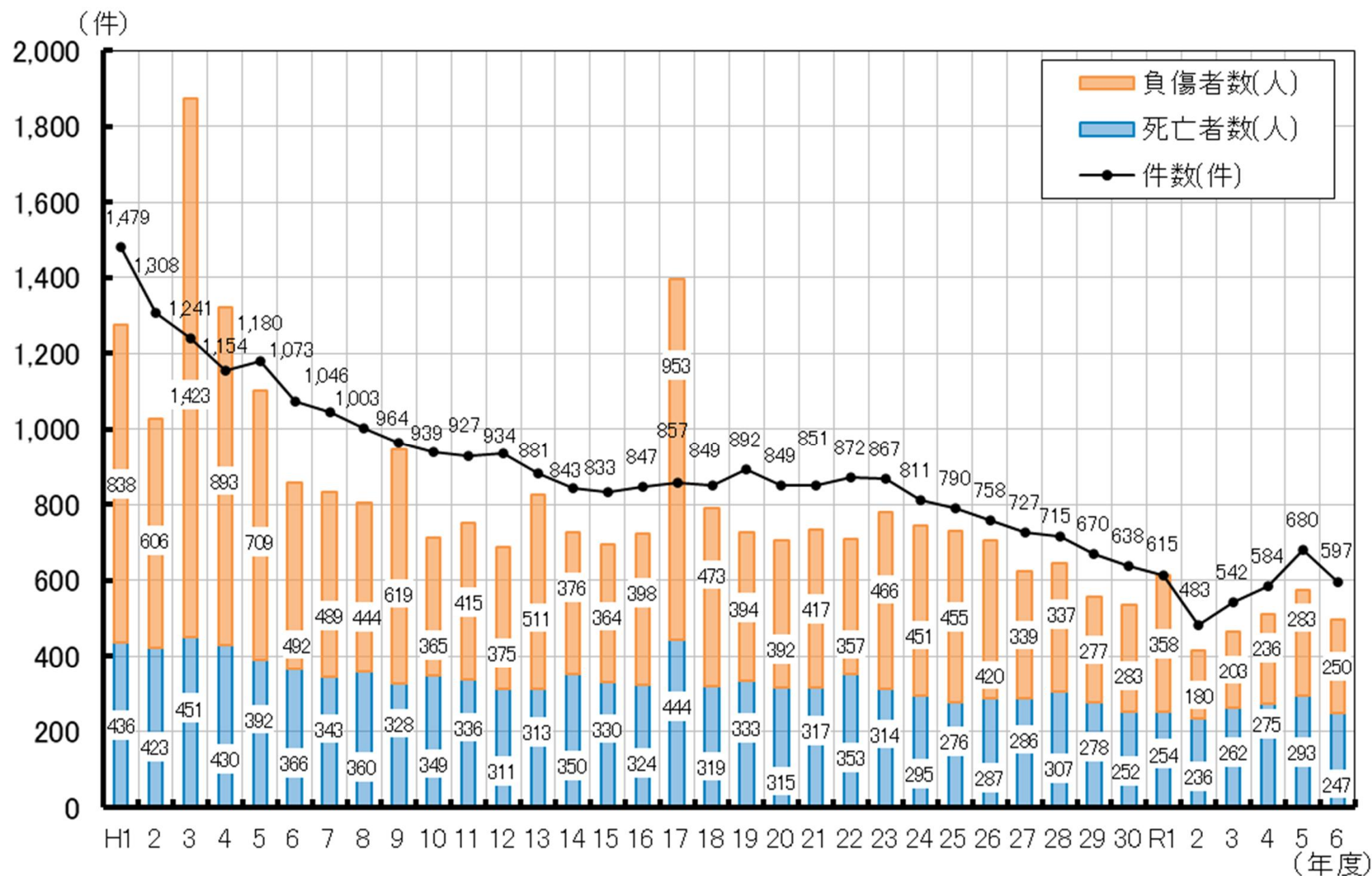
分類	JR(旅客6社)				JR貨物				大手民鉄(16社)				地域鉄道(96社)			
年度	R2	R3	R4	R5	R2	R3	R4	R5	R2	R3	R4	R5	R2	R3	R4	R5
営業収益(鉄道)	22,473	26,854	40,085	44,135	1,336	1,347	1,342	1,361	11,699	12,716	14,457	16,473	894	957	1,080	1,199
営業費用(鉄道)	33,358	32,089	35,919	36,310	1,426	1,454	1,504	1,528	13,396	13,022	13,559	13,911	1,250	1,249	1,294	1,344
営業利益(鉄道)	▲ 10,885	▲ 5,235	4,166	7,825	▲ 90	▲ 107	▲ 162	▲ 166	▲ 1,697	▲ 306	898	2,562	▲ 356	▲ 292	▲ 214	▲ 145
経常利益	▲ 10,879	▲ 4,015	3,535	8,400	0	▲ 12	▲ 63	▲ 62	▲ 1,296	371	1,754	3,831	▲ 400	▲ 249	▲ 79	10
純利益	▲ 9,810	▲ 2,855	3,205	6,091	0	▲ 26	▲ 52	▲ 47	▲ 1,658	777	1,673	4,774	▲ 314	▲ 219	▲ 15	154

(凡例)
■ 営業収益(鉄道)
■ 営業費用(鉄道)
■ 営業利益(鉄道)

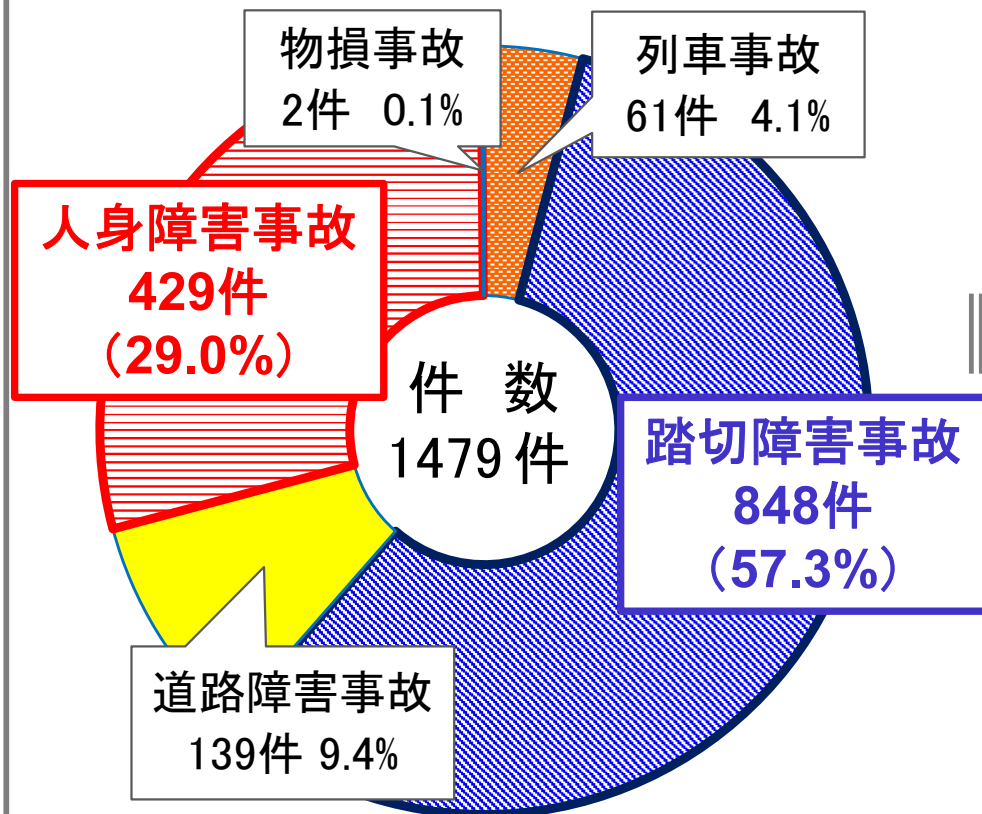


※数値については四捨五入の処理をしているため、合計が異なることがある。
 ※上記の大手民鉄16社は、東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄である。
 ※地域鉄道はR4年度までは95社だが、R5年度はハビラインふくいが追加され、96社となっている。

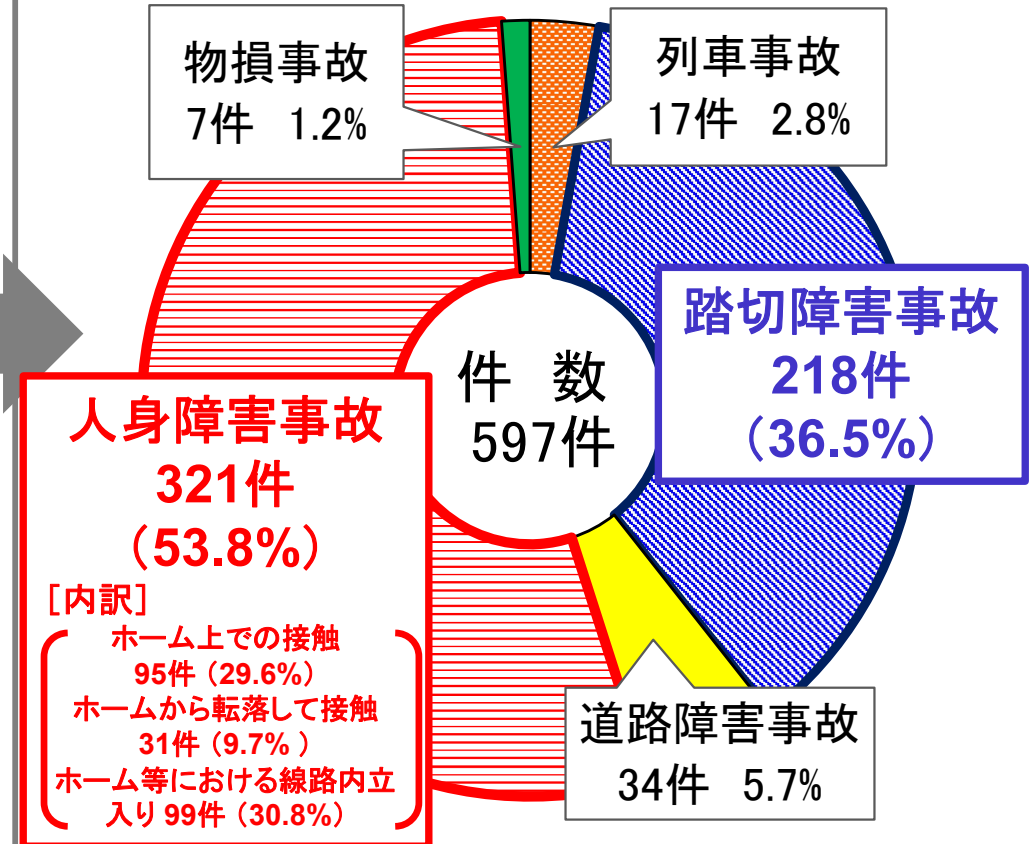
鉄軌道運転事故の件数及び死傷者数の推移



平成元年度（1989）



令和6年度（2024）



2. 鉄道関係予算

■防災・減災、国土強靱化＜公共＞：54億円

○鉄道施設総合安全対策事業費補助：45億円

- ・地域鉄道の安全性の向上（レール、マクラギ等）
- ・耐震対策、豪雨対策、地下駅の浸水対策
- ・橋梁、トンネル等の長寿命化、地域鉄道メンテナンス体制強化
- ・踏切保安設備の整備促進、第4種踏切緊急対策
- ・ホームドアの整備

○鉄道防災事業費補助：9億円

- ・落石、なだれ等対策、海岸等保全

※ 下線は令和6年度補正予算より新設された事業

■災害復旧＜公共＞：10億円

■＜非公共＞：21億円

○整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金：16億円

- ・北陸新幹線事業推進調査等

○鉄道システム・技術の海外展開：2億円

○鉄道技術開発、鉄道整備の基礎的な調査等：3億円

■整備新幹線整備＜公共＞：804億円

■鉄道ネットワークの整備等＜公共＞：174億円

○都市鉄道利便増進事業費補助：0.3億円

- ・新空港線（蒲蒲線）の整備

○都市鉄道整備事業費補助（地下鉄）：153億円

- ・東京メトロ有楽町線の延伸整備
- ・東京メトロ南北線の延伸整備
- ・なにわ筋線の整備
- ・地下鉄駅におけるバリアフリー化
- ・地下鉄の耐震対策、浸水対策
- ・列車遅延対策

○鉄道駅総合改善事業費補助：21億円

- ・バリアフリー化、駅機能高度化施設整備

○幹線鉄道等活性化事業費補助：0.2億円

- ・貨物鉄道の災害時における代行輸送力の強化、輸送力増強

1,063億円

[公共] 1,042億円
[非公共] 21億円

■関連予算

【公共】

- ・社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業、都市・地域交通戦略推進事業）
4,874億円の内数

【非公共】

- ・地域公共交通確保維持改善事業（総合政策局）
209億円の内数
- ・地域における受入環境整備促進事業（観光庁）
6億円の内数
- ・公共交通利用環境の革新等（観光庁）
7億円の内数

※ 端数において合計とは一致しないものがある。

3. 鉄道ネットワーク整備・維持

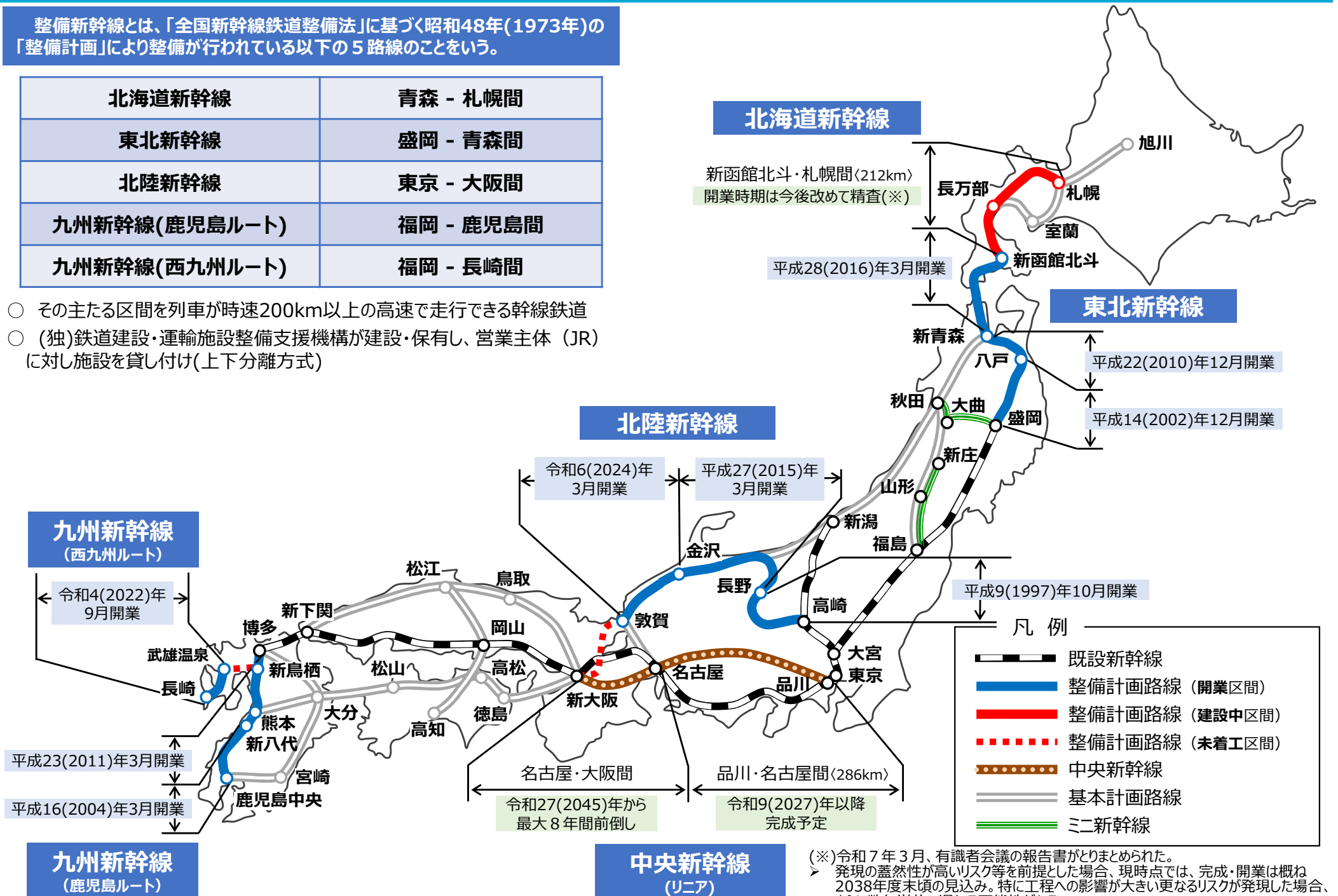
① 整備新幹線・リニア中央新幹線

全国の新幹線鉄道網の現状

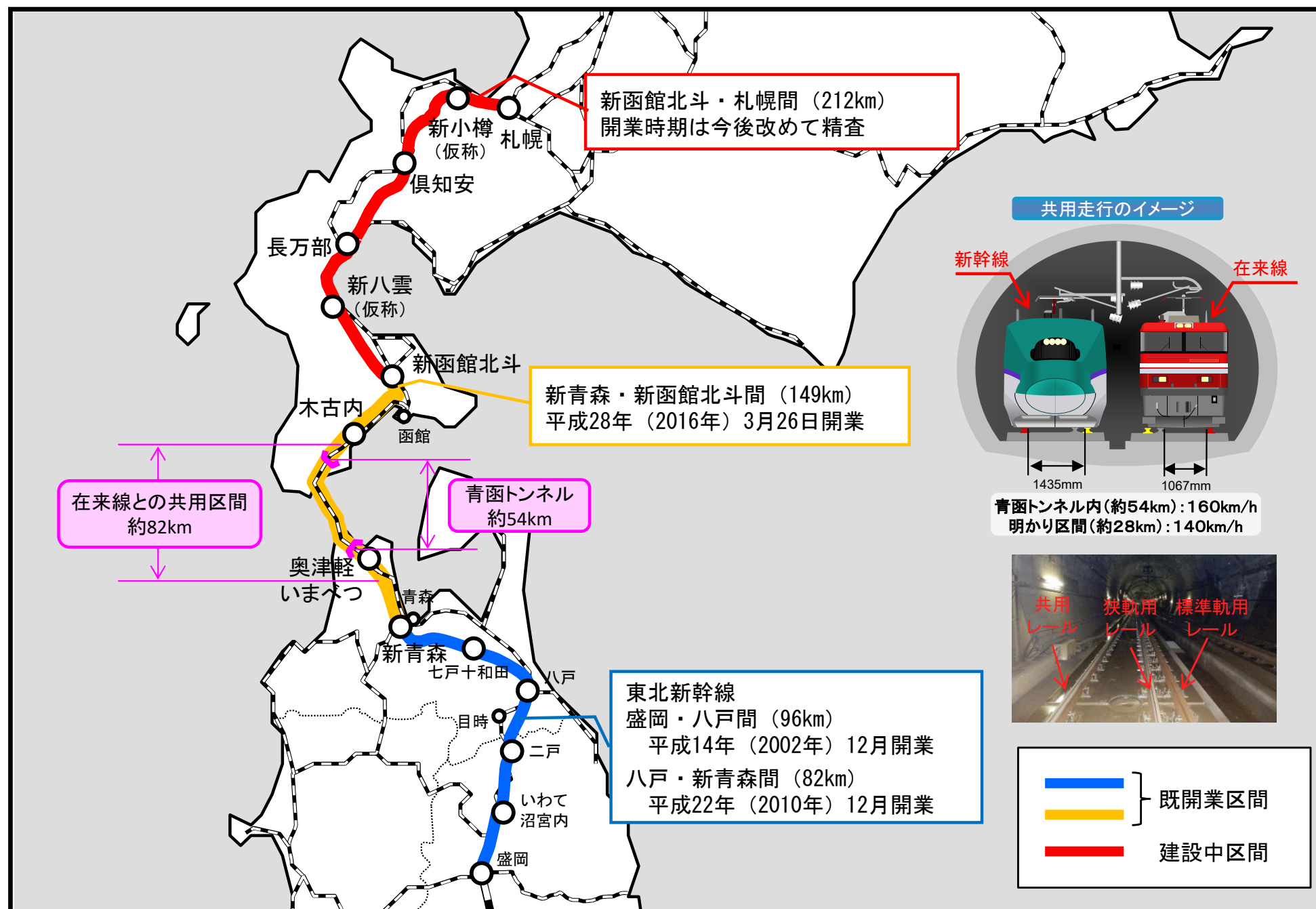
整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

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)に対し施設を貸し付け(上下分離方式)



(※)令和7年3月、有識者会議の報告書がとりまとめられた。
➤ 発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある。
➤ 現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目的が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。

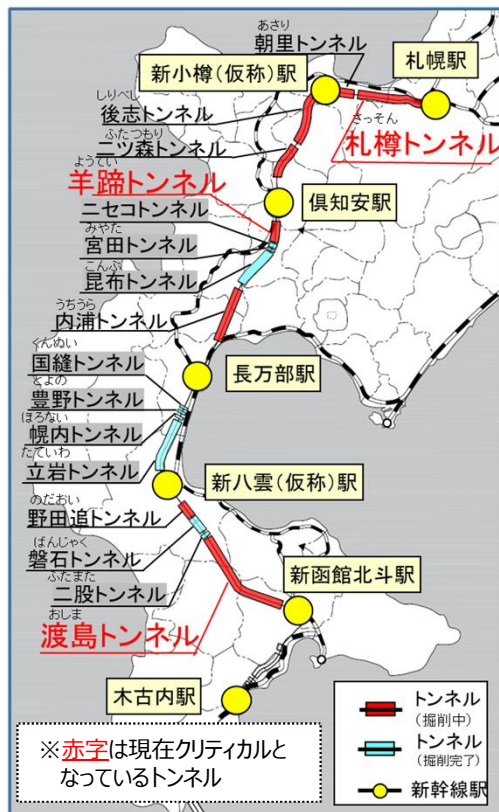


北海道新幹線(函・札幌)の整備に関する有識者会議報告書(令和7年3月)

背景・趣旨

- 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)については、平成27年(2015年)1月の政府・与党申合せにおいて「平成42年度末(2030年度末)の完成・開業を目指す」とこととされていたが、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、工事が遅延。
- 令和6年5月には、鉄道・運輸機構(以下「機構」という。)から国土交通省に対して、**令和12年度末の完成・開業については極めて困難**と考えられるとの判断に至った旨の報告がなされた。これを受けて、国土交通大臣から鉄道局に対して、①機構からの報告内容が合理的なものであるか、②講じることができる方策がないか、有識者の知見も得つつ、改めて全体工程の精査を行うこと、機構においても、③開業に関する今後の見通しについての検討作業に対応するよう指示がなされた。
- これを受けて、鉄道局において本有識者会議を開催し、①②③について議論を行ってきた。本報告書は、本有識者会議における検討結果をとりまとめたものである。

検討体制



○「北海道新幹線(函・札幌)の整備に関する有識者会議」

(敬称略、順不同)

<座長>

- 森地 茂 政策研究大学院大学 名誉教授

<委員>

- 小澤 一雅 政策研究大学院大学 教授
- 岸 邦宏 北海道大学大学院工学研究院 教授
- 野澤 伸一郎 JR東日本コンサルタンツ株式会社 常務取締役 技術統括本部長
- 三上 隆 旭川市立大学・旭川市立大学短期大学部 学長

<オブザーバー>

- 今井 政人 北海道旅客鉄道株式会社 取締役副社長

【開催実績等】

R6/5/10(第6回), 5/27(現地視察), 6/5(第7回), 7/24(第8回), 9/11(第9回), 10/24(第10回), 11/18(第11回), 12/2(第12回), R7/1/28(第13回), 3/13(第14回)

○「地質不良対策等検討ワーキングチーム」 (有識者会議と並行して開催し、工程短縮策を議論)

<メンバー> 国土交通省鉄道局・北海道開発局/土木研究所 寒地土木研究所/大手ゼネコン四社/トンネル技術協会/全国軌道業協会/日本鉄道電気技術協会/鉄道・運輸機構/等

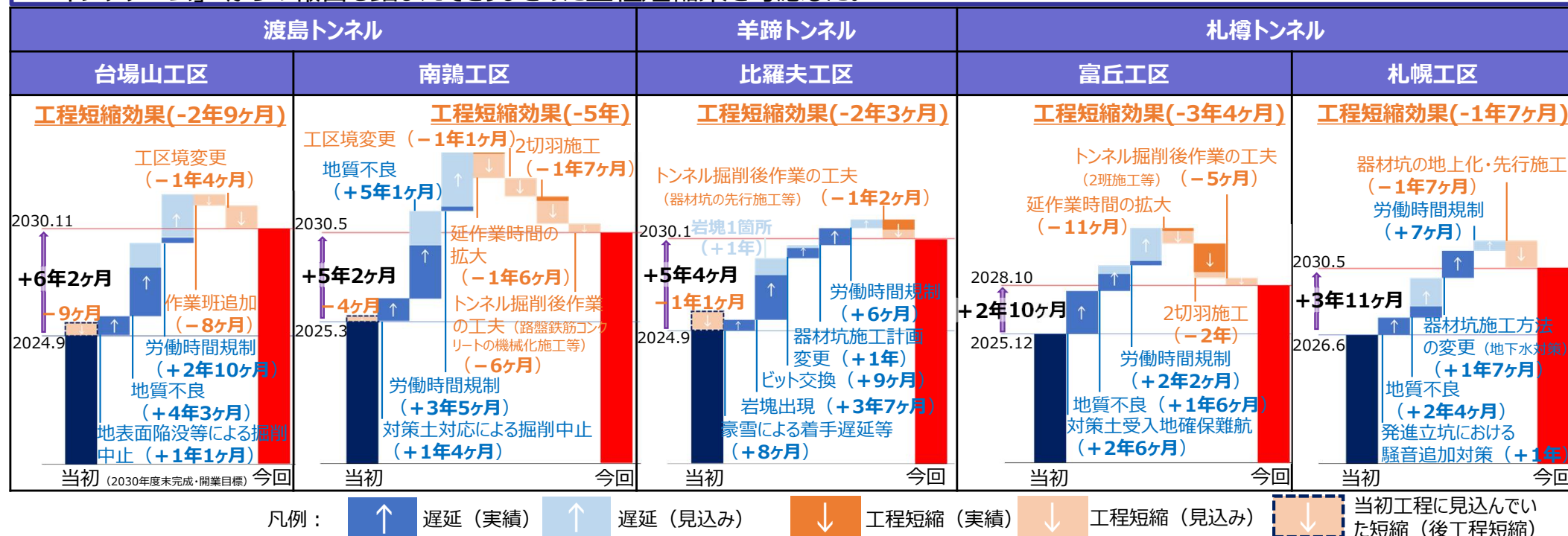
【開催実績等】

R6/5/9(第1回), 6/3(第2回), 6/25・26(現地視察), 6/26(第3,4回), 7/16(第5回), 8/5(第6回), 8/21(第7回), 9/3(第8回), 10/8(第9回), 12/26(第10回), R7/2/19(第11回)

土木工工程、設備工工程、監査・検査工工程（報告書3.～5.）

土木工工程

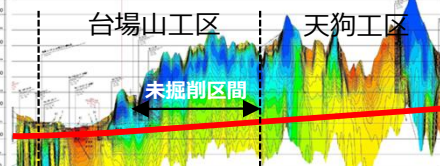
- 土木工工事については、クリティカルとなっている3トンネルを中心に見通しを議論。このうち、特に遅延リスクの高い工区は以下の通り。
- 見通しには、これまでの施工実績や把握できた地質状況を踏まえ、蓋然性が高いリスクを見込むとともに、「地質不良対策等検討ワーキングチーム」からの報告も踏まえてとりまとめた工程短縮策を考慮した。



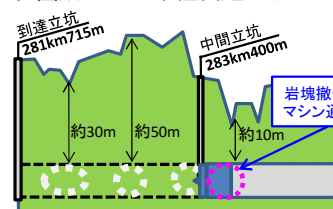
- 上の見通しで見込んだリスク以外にも様々なリスクが存在。それらのリスクが発現した場合には、更なる遅れが生じる可能性がある。

・未掘削区間で想定以上に地質不良が継続
 （長尺ボーリングは台場山、南鶉いずれの工区も目標の500mに届かず停止、空中電磁探査※の結果からも明確に地質質を示唆する結果は得られないなど、地質見通しには不確実性が残る）

※電気の通り易さを空中から調査する手法



・更なる岩塊の出現で掘進停止
 （1箇所につき1年程度遅れるおそれ）



・想定外の対策土の出現に伴う受入地の不足



設備工工程

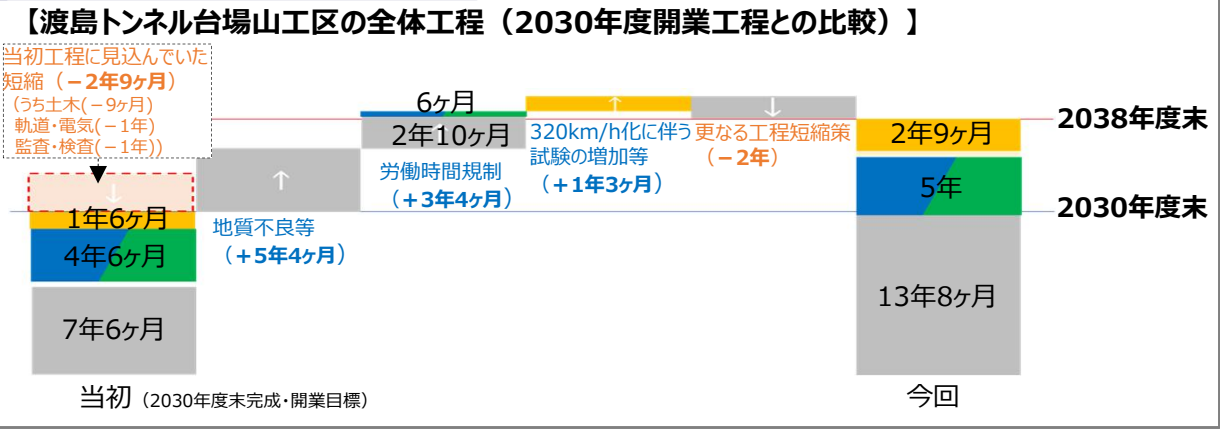
- 当初工程には1年分の工程短縮策を盛り込み済み
- 労働時間規制の影響により、作業時間が91%に低減(+6ヶ月)

監査・検査工工程

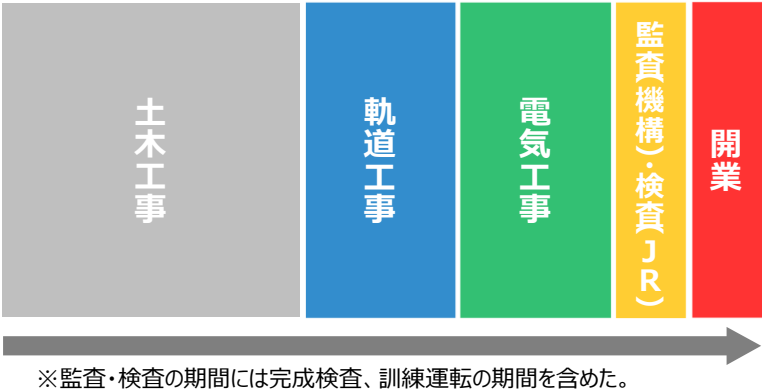
- 当初工程には1年分の工程短縮策を盛り込み済み
- 厳しい気象条件下での320km/h化に伴う試験の増加等(+1年3ヶ月)

開業時期に関する今後の見通し、今後の対応（報告書6.～7.）

開業見通し



【新幹線工事の流れ】



土木工事

軌道・電気工事

監査・検査

検討結果

蓋然性が高い
リスクを
考慮した工程

地質不良、労働時間規制等（+8年2ヶ月）

工区境変更等の更なる短縮策（-2年）

（計+6年2ヶ月）
（2030年11月完了）

労働時間規制や人手不足（+6ヶ月）

進行中の技術開発が完了するなど条件が整えば更なる短縮可能性あり

（計+6ヶ月）
（2035年11月完了）

320km/h化に伴う試験の増加等（+1年3ヶ月）

（計+1年3ヶ月）
（2039年2月完了）

更なる工程遅延
リスクの例

更なる地質不良や岩塊の出現

受注できる企業が限られることによる不調不落

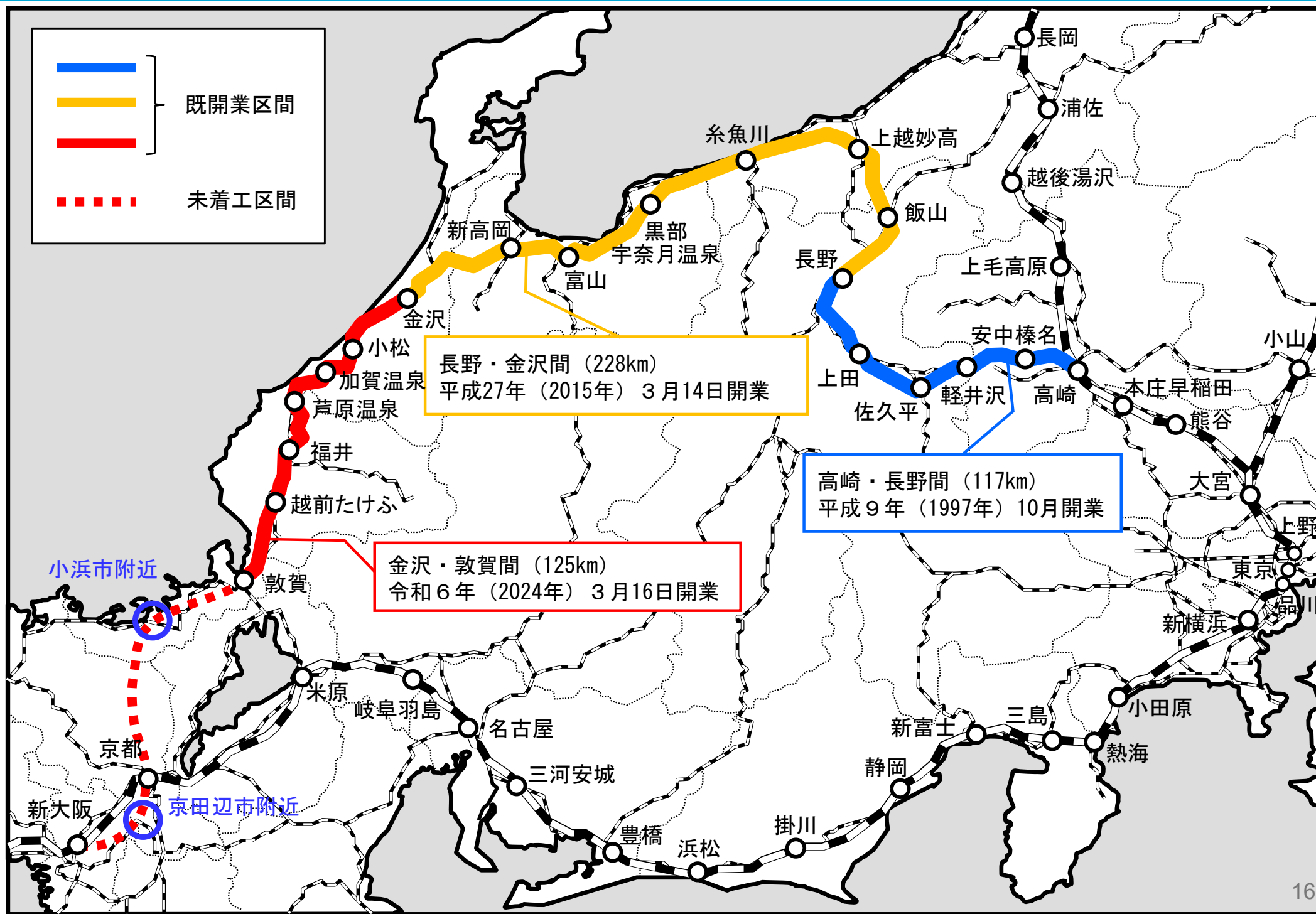
設備等の損傷・盗難被害発生による対応

- 現在の工程遅延状況に加えて、地質不良や労働時間規制等による今後の工程遅延の見込みを考慮すると、工程短縮策を加味しても、2030年度末の完成・開業は困難との機構の報告内容は合理的。
- これまでの施工実績や把握できた地質状況等を踏まえ、発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。
- 特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性。

今後の対応

- 掘削の難航が続くトンネルについて、未掘削区間の地質の全容把握には至っていないことなど、現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、渡島、羊蹄、札幌トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、高架橋等の工事状況や設備工事の更なる工程短縮策の実施可否等を見極めた上で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。
- 沿線自治体は、発生土受入地の確保等に当たって協力が不可欠なプロジェクト・パートナー。北海道新幹線札幌延伸推進会議や機構の地域連携チームを通じて、工事の進捗状況やリスクの発現状況等について、随時情報共有すること。
- 足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視すること。
- 関係者が一丸となって、リスクの発現やその影響を最小限にするための取組み等を進め、一日も早い開業に努めること。

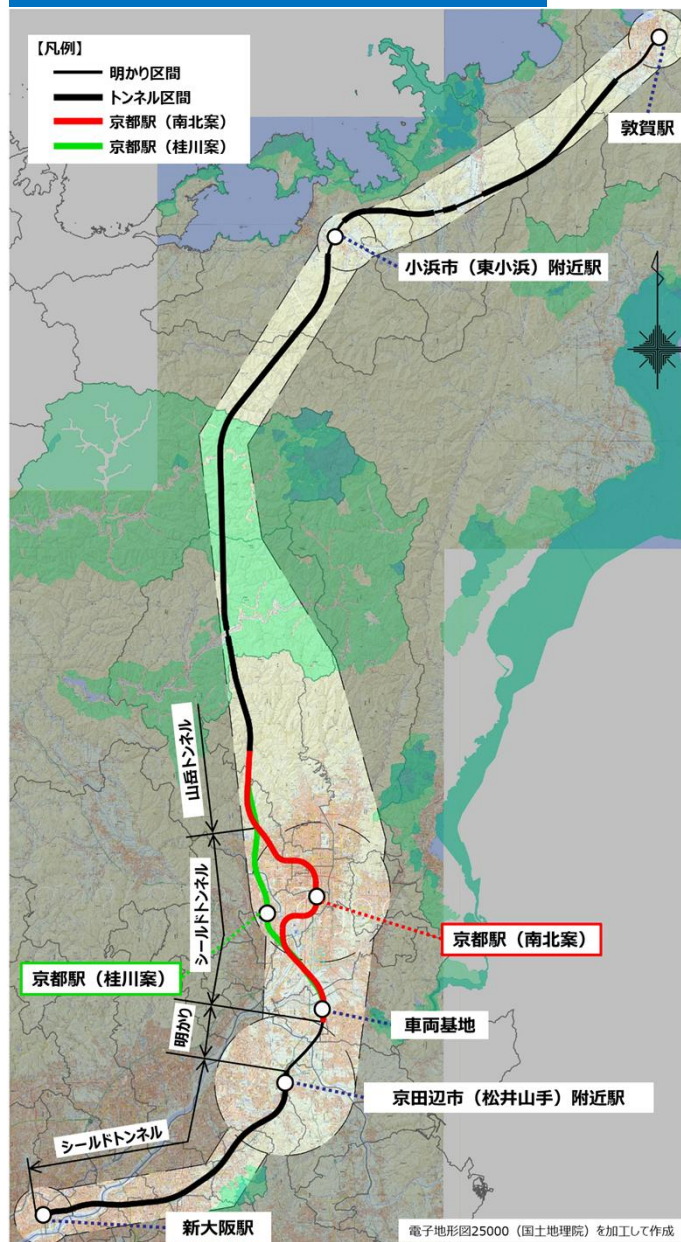
北陸新幹線の概要



北陸新幹線(敦賀・新大阪間)について

- 環境影響評価手続を進めるとともに、令和5年度より、施工上の課題を解決するための「北陸新幹線事業推進調査」を先行的・集中的に実施。令和6年8月に詳細な駅位置・ルート案などを提示し、令和6年12月、与党の整備委員会からPTに対し、南北案、桂川案のいずれかとすることなどを内容とする中間報告がなされた。

詳細な駅位置・ルート(案)



※現時点での想定イメージ。

小浜市(東小浜)附近駅



京都駅



京田辺市(松井山手)附近駅



新大阪駅



事業費・工期等

	南北案	桂川案
総延長	約144km	約139km
停車場等	東小浜(地上) 京都・松井山手・新大阪(地下) 各駅、車両基地	
新大阪駅工期	概ね25年程度	
京都駅工期	概ね20年程度	概ね26年程度
概算事業費(※1) (令和5年4月価格)	概ね3.9兆程度	概ね3.4兆程度
概算事業費(※2) (含 将来の物価上昇見込)	概ね5.2兆程度	概ね4.8兆程度

※1 平成28年度当時は2.1兆円。その後の物価上昇、検討の深度化等により再算定。

※2 令和5年4月時点の価格で算定された概算事業費について、近年の物価上昇率を踏まえ、今後2%上昇すると仮定。

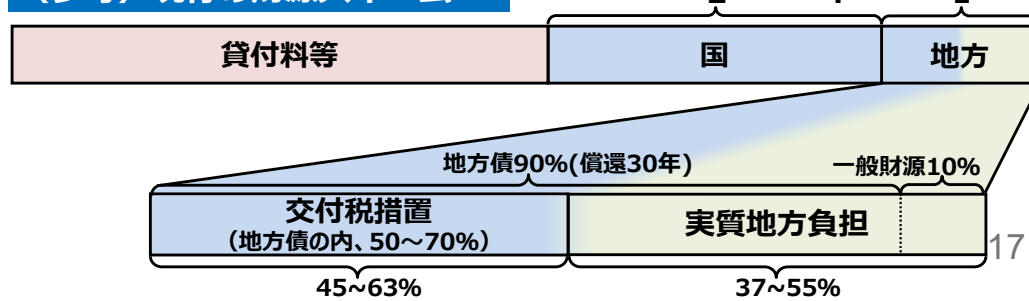
与党 整備委員会 中間報告(R6.12.23)(抜粋)

- 京都市内の駅位置・ルートについては、**南北案、桂川案のいずれかとすることが適切**…
- …**地元関係者等の懸念や不安を払拭するため最善を尽くす…科学的知見に基づく情報発信を念入りかつ重点的に実施**し、そのための体制強化を図るとともに、沿線自治体等の協力を要請し、取り組む…
- …調査について、**南北案と桂川案で共通の箇所の深度化を図るため、必要かつ十分な予算を確保することが必要**…小浜市(東小浜)附近駅等の着工準備として、…増額する必要
- …ルートに係る検討、地元関係者等の懸念や不安の払拭と並行して、**安定的な財源の確保、費用対効果のあり方等について検討を速やかに行う**…

(参考) いわゆる着工5条件

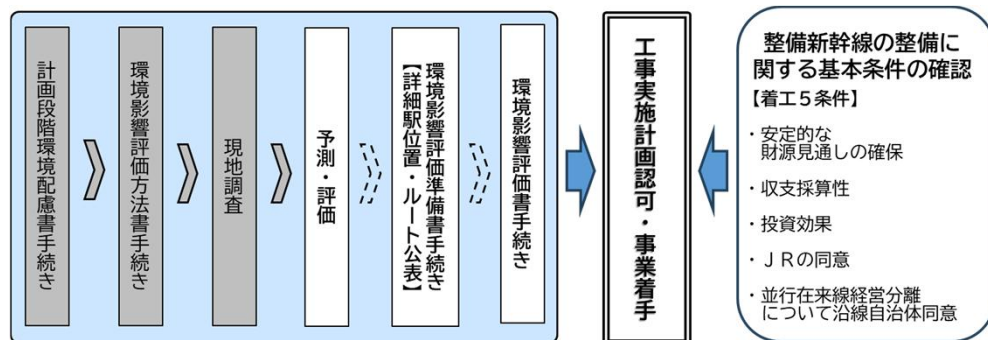
- ① 安定的な財源見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ JRの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離について沿線自治体の同意

(参考) 現行の財源スキーム



- 鉄道・運輸機構による環境影響評価においては、現地調査は概ね終了し、予測・評価を実施中。
- 令和5年度より、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「北陸新幹線事業推進調査」を先行的・集中的に実施。
- 国土交通省及び鉄道・運輸機構において、地元関係者の懸念や不安を払拭するため、京都府内での自治体向けの説明会や自治体、経済界等への個別説明等を通じて、科学的知見に基づく情報発信を実施。

環境影響評価手続きの流れ



情報発信の実施

- 地元自治体向けの説明会を実施するとともに、市町村、経済団体、関係組合等20以上の関係団体への説明を実施



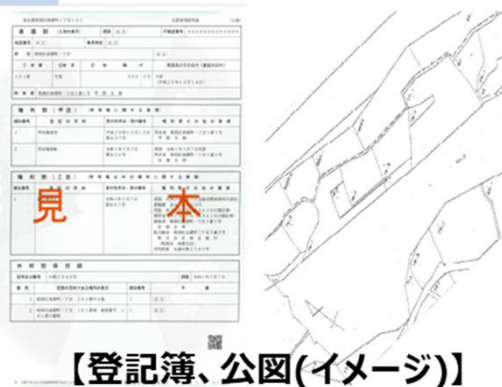
京都府下自治体向け説明会の様子（R7.3）

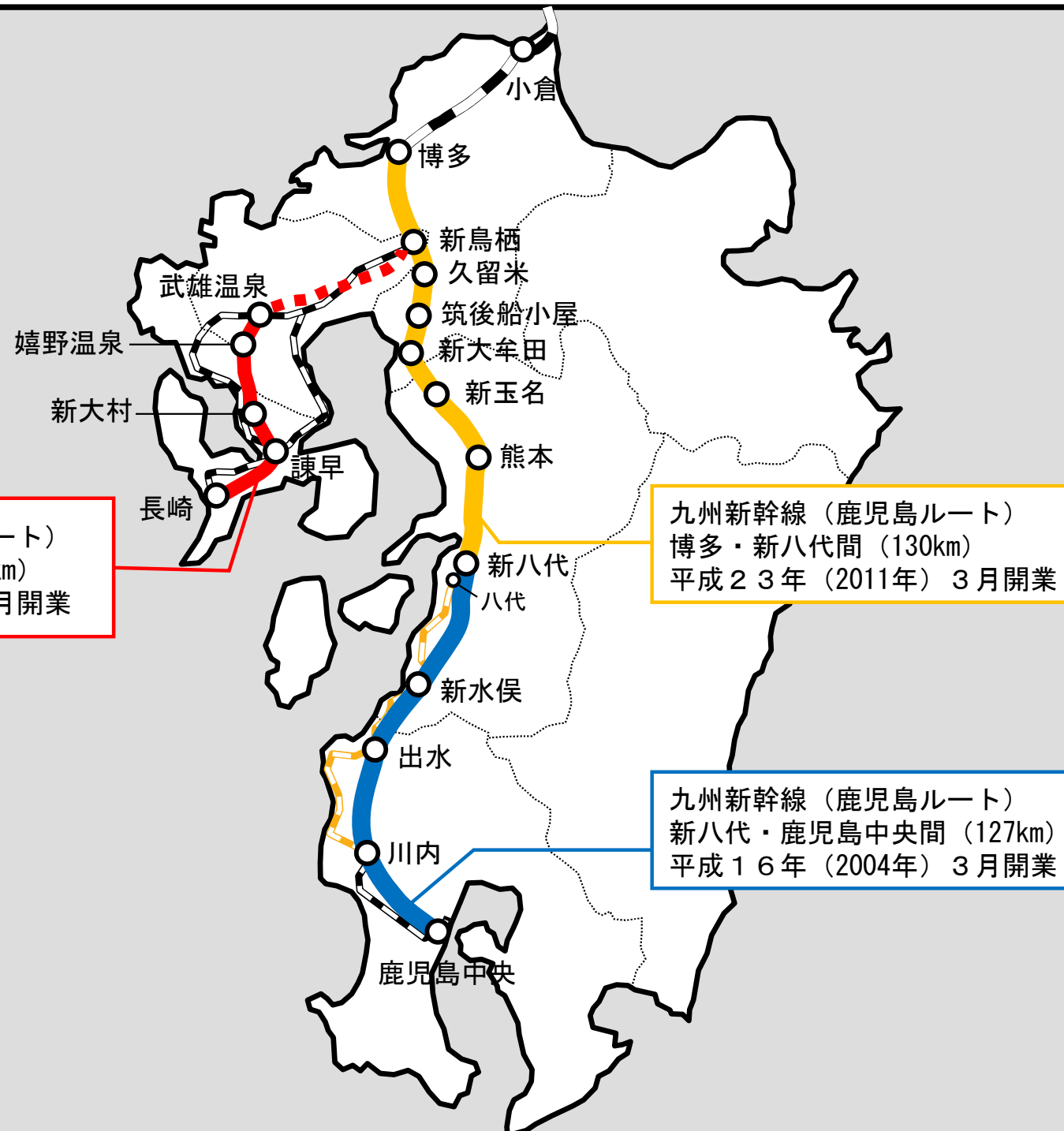
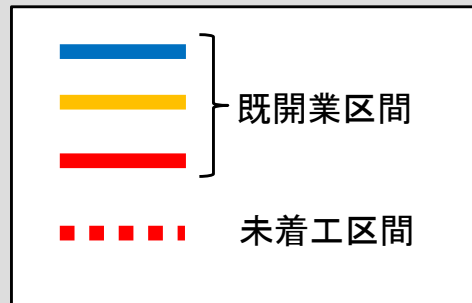
北陸新幹線事業推進調査

（調査の例）用地関係調査

- ・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個所の確認





国土交通省鉄道局と佐賀県の協議について

- 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8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

第8回 令和6年8月23日(非公開)

九州新幹線西九州ルートに関する諸課題について

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

地域の理解を得るための取組について

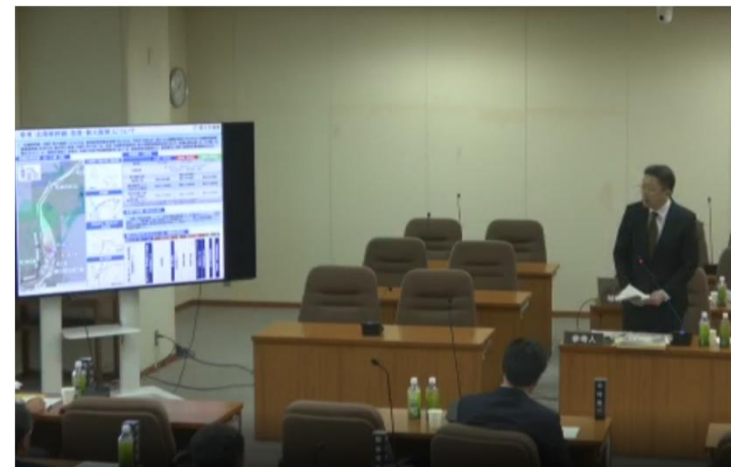
- これまで、様々な場を通じて、地域の理解を得られるよう取組を行ってきており、引き続き取組を進める。

佐賀県内等での説明・講演

- | | | |
|--------------|---------------------------|------------------|
| ・ 令和6年4月16日 | 佐賀市議会による参考人招致におけるご説明 | (国土交通省鉄道局幹線鉄道課長) |
| ・ 令和6年4月27日 | 佐賀市内での講演(約400名聴講(佐賀新聞報道)) | (国土交通省鉄道局幹線鉄道課長) |
| ・ 令和6年10月1日 | 佐賀県議会による参考人招致におけるご説明 | (国土交通省鉄道局審議官) |
| ・ 令和6年11月22日 | 長崎市内での講演(約100名聴講(佐賀新聞報道)) | (国土交通省鉄道局審議官) |
| ・ 令和7年2月10日 | 佐賀市内での講演(約190名聴講(佐賀新聞報道)) | (国土交通省鉄道局幹線鉄道課長) |
| ・ 令和7年6月30日 | 佐賀市内での講演(約60名聴講(サガテレビ報道)) | (国土交通省鉄道局幹線鉄道課長) |



佐賀市内での講演 (R6.4)



佐賀県議会における説明 (R6.10)



	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

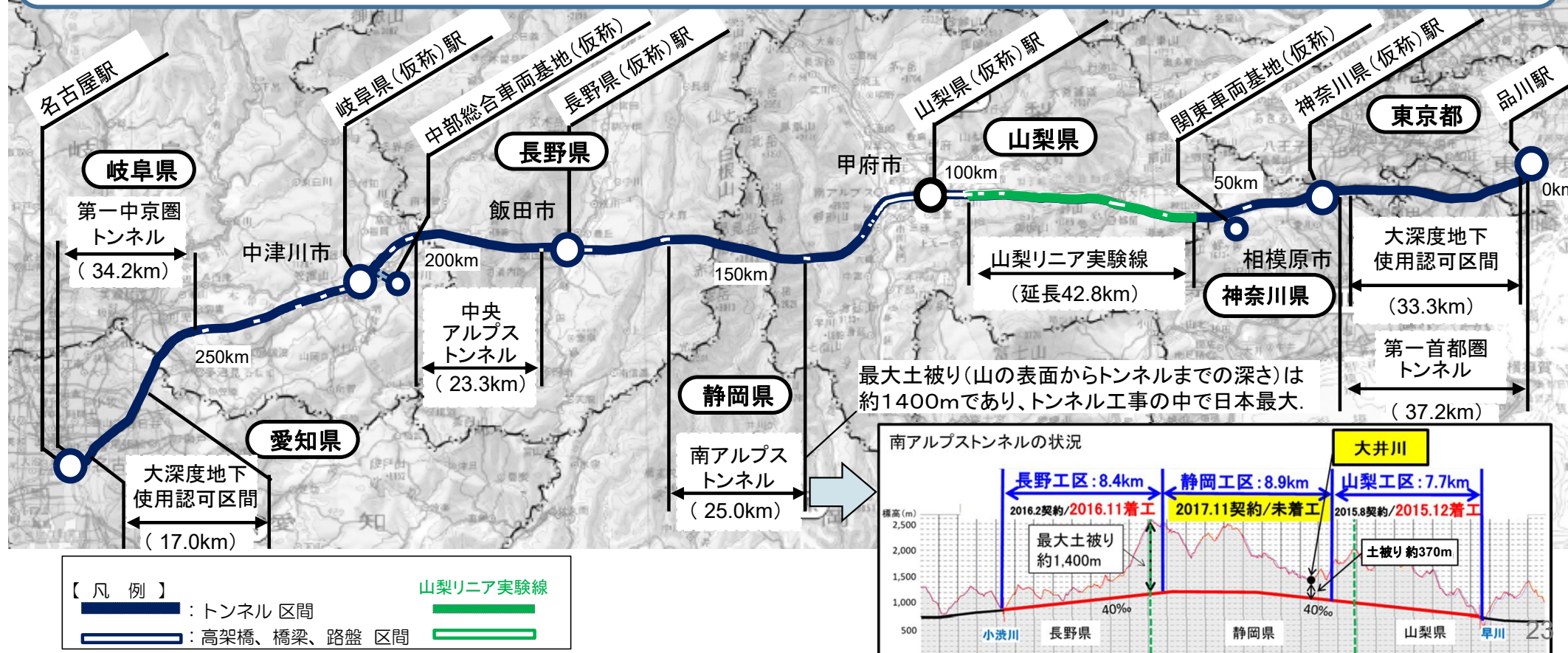
(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

※5 H23.5.26 国土交通大臣決定

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
- 認可時期等：平成26年10月 工事実施計画認可（用地や土木構造物等）（工事着工：平成26年12月）
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。



【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（順不同、敬称略）】

- 【座長】**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（人材育成、地域づくり）
- 【委員】**小室 俊二** NEXCO中日本 相談役（土木工学、山岳トンネル事業実務）
大東 憲二 大東地盤環境研究所 所長（環境地盤工学）
東城 幸治 信州大学 副学長・教授（進化生物学）
徳永 朋祥 東京大学 教授（地下水学、地圏環境学）
増澤 武弘 静岡大学 客員教授（植物生態学、環境生態学）
静岡県専門部会（生物多様性部会）委員
森 誠一 岐阜協立大学 教授（環境保全学、動物生態学）

【オブザーバー】静岡県、大井川流域（8市2町*、静岡市）、
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

* 8市2町：大井川中下流域で利水を行う島田市、焼津市、掛川市、藤枝市、袋井市、御前崎市、菊川市、牧之原市、吉田町、川根本町

【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
（JR東海は2027年の開業が実現できないと説明）
- 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 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
- 令和6年7月15日（月）
・山梨工区の高速長尺先進ボーリング現地視察
- 令和6年8月22日（木）第4回会議
・静岡県とJR東海の協議状況 等
- 令和6年10月6日（日）
・大井川流域（8市2町、静岡市）、静岡県とモニタリング会議委員との意見交換会
- 令和6年11月26日（火）第5回会議
・山梨工区の高速長尺先進ボーリング（11/20静岡県内到達） 等
- 令和7年3月25日（火）第6回会議
・山梨工区の先進坑の掘削状況 等
- 令和7年6月6日（金）第7回会議
・水資源の対話完了、上流域の沢の現地踏査状況 等



設置目的

リニア中央新幹線の「三重・奈良・大阪ルート」を前提とした詳細なルート・駅位置の早期確定及び早期の全線開業に向け、三重・奈良・大阪の行政課題を共有し、連携をより深めることを目的としてリニア中央新幹線三重・奈良・大阪建設促進連携会議（以下「連携会議」という。）を設置する。
（令和6年7月18日「リニア中央新幹線三重・奈良・大阪建設促進連携会議設置要綱」より抜粋）

協議事項

- (1) リニア中央新幹線三重・奈良・大阪間の建設工事に関する事
 - (2) リニア中央新幹線三重・奈良・大阪間における駅周辺のまちづくりに関する事
 - (3) リニア中央新幹線三重・奈良・大阪間の広報・啓発に関する事
 - (4) その他必要な事項
- （令和6年7月18日「リニア中央新幹線三重・奈良・大阪建設促進連携会議設置要綱」より抜粋）

【メンバー】

三重県	地域連携・交通部長
奈良県	県土マネジメント部長
大阪府	都市整備部長
国土交通省	官房審議官（鉄道局）
東海旅客鉄道株式会社	中央新幹線推進本部副本部長

令和6年7月18日（木） 第1回会議

○各沿線自治体、国土交通省、JR東海の取組状況と方向性について説明・意見交換

令和6年7月31日（水）

○総理が国土交通省・JR東海を正式なメンバーとして参加させる旨を表明

令和6年9月2日（月）第2回会議

○国土交通省、JR東海を正式なメンバーとする規約改正
○各沿線自治体、国土交通省、JR東海の取組状況と方向性について説明・意見交換

○名古屋・大阪間の早期開業に向け、自然環境、発生土、用地取得、まちづくりなど、検討すべき事項や参考事例、施策の検討を進め、引き続き会議メンバーで連携し、情報共有を行いながら取組を進めていくことを合意。

今後の整備新幹線の貸付のあり方に関する小委員会について(案)

概要

- 整備新幹線については、鉄道・運輸機構が建設し、JR各社に貸付けているところ、整備新幹線として初めて開業した北陸新幹線（高崎・長野間）の現行の貸付契約期間は、平成9年10月の開業から令和9年9月末までの30年間とされており、それ以降の取扱いについて、検討を進める必要。
- 既に北陸新幹線（金沢・敦賀間）や北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設財源として、開業後31年目以降の貸付料収入を償還原資とした財政投融資の借入を行っていることに加え、今後、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の着工等に向けて、開業後31年目以降の貸付料を含めた財源の議論を進めていく必要。
- さらに、今後の整備新幹線の貸付のあり方を考えるにあたっては、大規模改修のあり方についても、あわせて検討することが重要。

これらを踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に小委員会を設置し、
開業後31年目以降の取扱いや大規模改修のあり方等についてご議論いただきたい

委員（案）

（五十音順・敬称略） ◎ 委員長

家田 仁	政策研究大学院大学特別教授
岩倉 成志	芝浦工業大学工学部教授
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科教授
奥田かつ枝	（株）九段緒方総合鑑定代表取締役
熊谷 則一	涼風法律事務所弁護士
河野 康子	日本消費者協会理事
宮島 香澄	日本テレビ放送網（株）社長室
◎ 山内 弘隆	武蔵野大学経営学部特任教授

主な審議事項

①整備新幹線の貸付制度

②開業後31年目以降の取扱い

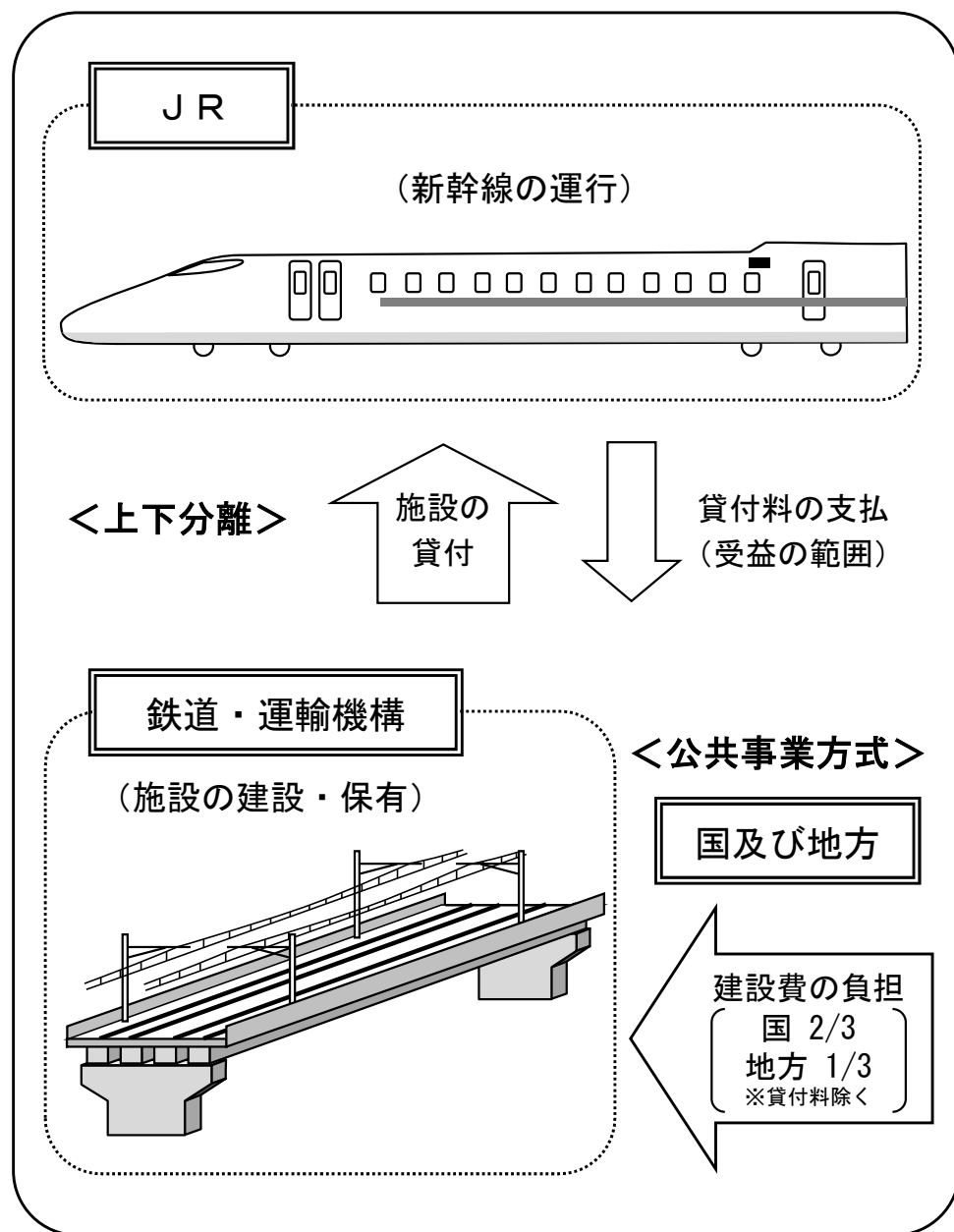
- ・貸付料の徴収期間、契約のあり方、貸付料の算出方法、受益の範囲

③大規模改修のあり方

スケジュール（予定）

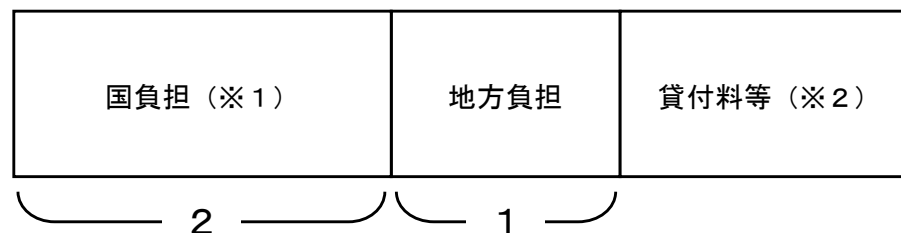
令和7年10月～ 委員会の設置・開催
（以降、順次開催 ※JR各社ヒアリングも実施予定）
令和8年夏頃 とりまとめ

【整備方式】



○安定的な財源見通しを確保

財源スキーム



※1 国負担には公共事業関係費及び既設新幹線譲渡収入を含む。

※2 貸付料等には前倒し活用の借入金を含む。

○基本条件の確認等

- ・ 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
- ・ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

すべて確認された
場合のみ着工

3. 鉄道ネットワーク整備・維持

② 幹線鉄道ネットワーク

○ 特急列車は、普通列車に比べ停車駅が少なく、運転速度も速いことから速達性を有する。

著作権の都合により公開できません。

○在来幹線鉄道の所要時間の比較（例）

国鉄末期の昭和62年3月の時刻表と現在を比較すると、下記のとおり短縮している。

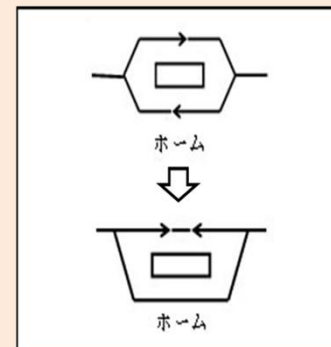
区間 (営業キロ※1)	S62.3 時刻表	R7.3 時刻表	短縮時分
札幌～名寄 (213.0km)	3時間13分 (急行天北)	2時間24分 (特急宗谷)	△49分
盛岡～秋田 (127.3km)	1時間47分 (たざわ2号／4号／17号)	1時間23分 (こまち41号)	△24分
福島～新庄 (148.6km)	2時間15分 (つばさ9号)	1時間46分 (つばさ131号)	△29分
鳥取～益田 (284.2km)	4時間33分※2 (まつかぜ1号)	3時間40分 (スーパーおき3号／ スーパーまつかぜ5号)	△53分
高松～高知 (159.3km)	2時間32分 (南風4号)	2時間11分 (しまんと2号)	△21分
小倉～宮崎 (339.9km)	5時間1分 (にちりん29号)	4時間32分 (にちりんシーガイア5号)	△29分

※1 令和7年3月時点

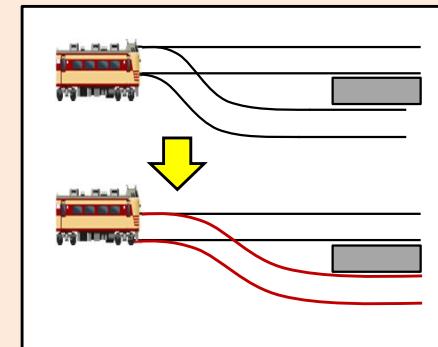
※2 鳥取～益田間については、S60.3に直通で運転される特急が一旦廃止されているため、S59.2時点の所要時間を記載している。

駅構内改良

- ・ 一線スルー化
駅構内の線路の片側を直線化し、通過列車の速度向上を図る手法
- ・ 高速分岐器化
曲がる角度の小さい分岐器を導入し、列車の速度向上を図る手法



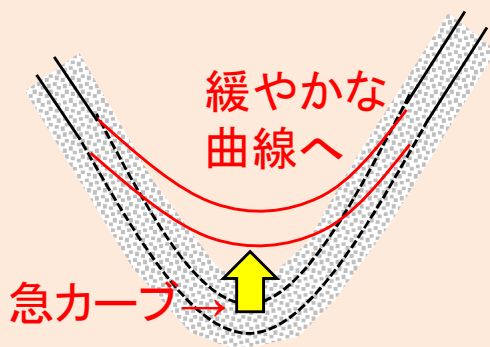
一線スルー化



高速分岐器化

曲線改良

曲線を緩やかにし、走行速度の向上を図る手法



複線化

列車の行き違いや待ち合わせを解消するため、単線を複線に改良する手法

軌道強化

列車の荷重による劣化や損傷を抑制するため、強度の高い部材に交換する手法

立体交差化

踏切除却のため、線路と線路又は線路と道路を橋梁等の構造物で立体的に交差させる手法

信号保安設備改良

列車の高速化に適應するため、信号保安設備を改良する手法

車体傾斜式車両

- ・ 曲線通過時に車体をカーブの内側に傾斜させることで、曲線の通過速度向上を図った車両
- ・ 昭和48年に中央本線で初めて導入されて以降、現在も様々な路線で活用



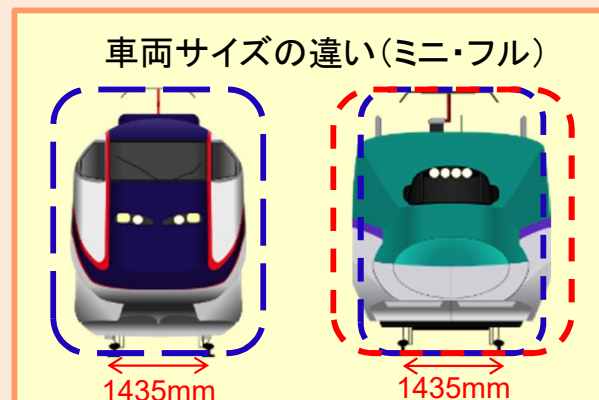
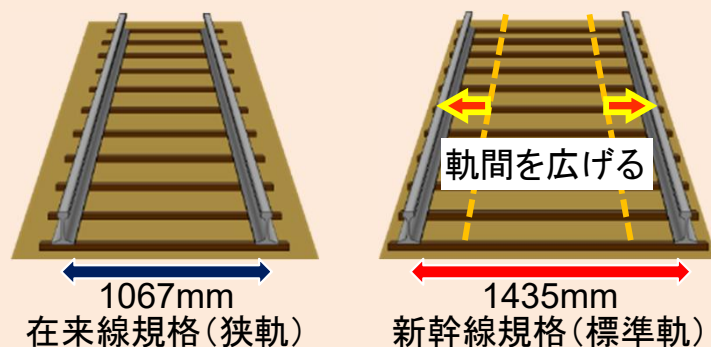
特急うずしお(JR四国HPより)



特急やくも(JR西日本HPより)

ミニ新幹線

通常、新幹線と在来線では軌間（レールの幅）が異なり、直通運転はできないため、軌間を新幹線規格にあわせて広げたうえで、在来線規格の車両を用いることで、新幹線と在来線の直通運転を可能とした車両



山形新幹線つばさ(JR東日本HPより)

在来線区間の標準軌化

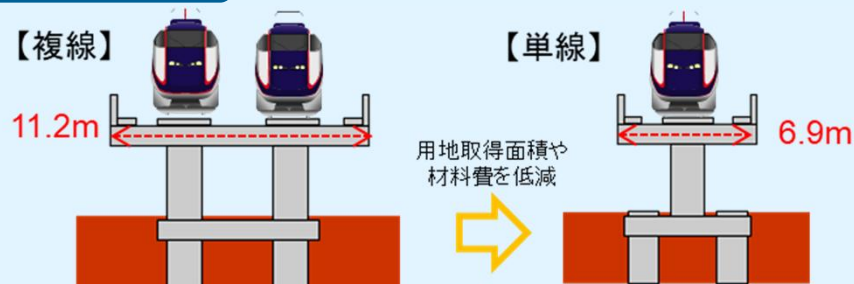
(※)導入時には併せて設備改良も実施

路線名 (特急等の名称)	設計最高 速度	表定速度	貨物 走行	軌間幅	表定速度の区間
ほくほく線※ (特急はくたか) ※：北陸新幹線金沢開業前	160km/h	110km/h	無	1,067mm	越後湯沢・直江津間
湖西線 (特急サンダーバード)	130km/h	105km/h	有	1,067mm	京都・敦賀間
成田スカイアクセス線 (特急スカイライナー)	160km/h	102km/h	無	1,435mm	日暮里・空港第2ビル間
智頭線 (特急スーパーはくと)	130km/h	84km/h	無	1,067mm	上郡・智頭間
つくばエクスプレス線 (快速)	130km/h	78km/h	無	1,067mm	秋葉原・つくば間

(参考) 新幹線の表定速度 東海道新幹線(東京・新大阪間)：233km/h、東北新幹線(東京・新青森間)：238km/h

- 基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、既存の在来線を活用した高速化手法やミニ新幹線方式など、効果的・効率的な整備・運行手法や高機能化等に関する調査、新たな幹線鉄道の方向性も含めた検討を行っている。

単線新幹線

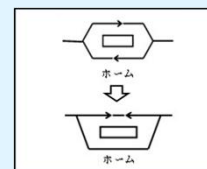


(調査内容の例)

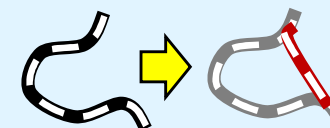
- 複線から単線にすることによる事業費削減効果の検討
- 行き違いによる所要時間増加等の運行上の課題の整理

既存線活用的高速化手法

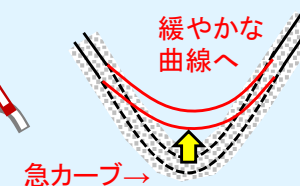
駅構内改良



短絡線建設



曲線改良



(調査内容の例)

- 高速化要望路線の曲線・勾配等の高速化阻害要因を整理
- 既存線を活用し、事業費を抑えつつ高速化する手法の検討

ミニ新幹線方式

秋田新幹線



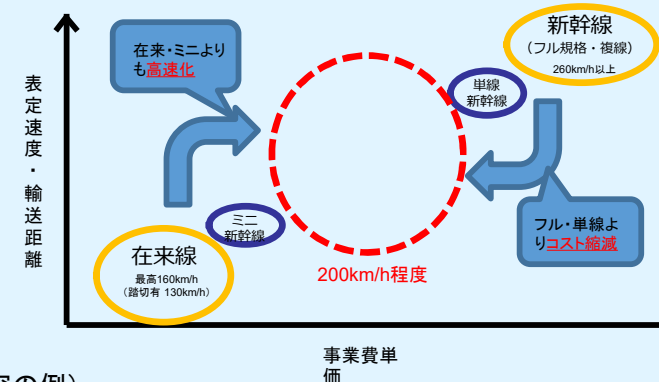
山形新幹線



(調査内容の例)

- 軌道改良や橋梁改良に係る工事費等の整理
- 在来線利用者への影響を低減する工事手法等の検討

新たな幹線鉄道の方向性



(調査内容の例)

- 事業費と整備効果からみた、新たな幹線鉄道の方向性検討

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

（3）地域における社会課題への対応

（持続可能で活力ある国土の形成と交通のリ・デザイン）

ローカル鉄道の再構築、鉄道ネットワークの在り方等の議論の深化、幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に関し、更なる取組を進める。（中略）

我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線³⁹、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクトの強化、航空ネットワークの維持・活性化を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。（中略）

基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークについて、各地域の実情を踏まえ、地方創生2.0の実現にも資する幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める。リニア中央新幹線については、財政投融資による支援を踏まえ、全線開業に係る現行の想定時期の下⁴¹、環境・水資源の状況等を厳格にモニタリングし、必要な指導や技術的支援を行うとともに、沿線自治体と連携して、全線開業に向けた環境整備を行う。

39 現在、必要な調査等を進めており、未着工区間の早期整備に向けて取組を進める。北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、改めて全体工程を精査するとともに、工程等にも工夫を凝らし、一日も早い完成・開業を目指す。また、開業の遅れによる影響への対応について、沿線自治体等からの聴取により丁寧に取り組む。

41 2016年、建設主体の当時の2045年の東京・大阪間の開業想定時期について最大8年間前倒し（最速2037年）を図るため、財政投融資を活用して2016～2017年の2年間で3兆円の長期・固定・低利の貸付けを行った。

3. 鉄道ネットワーク整備・維持

③ 都市鉄道

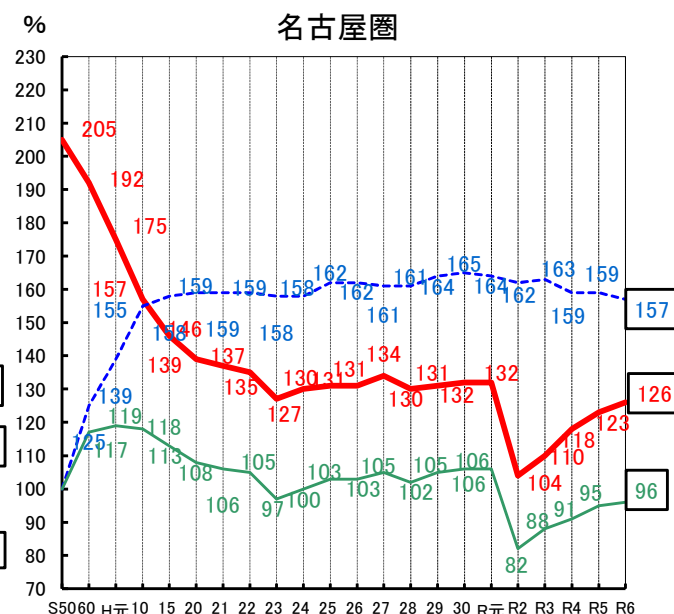
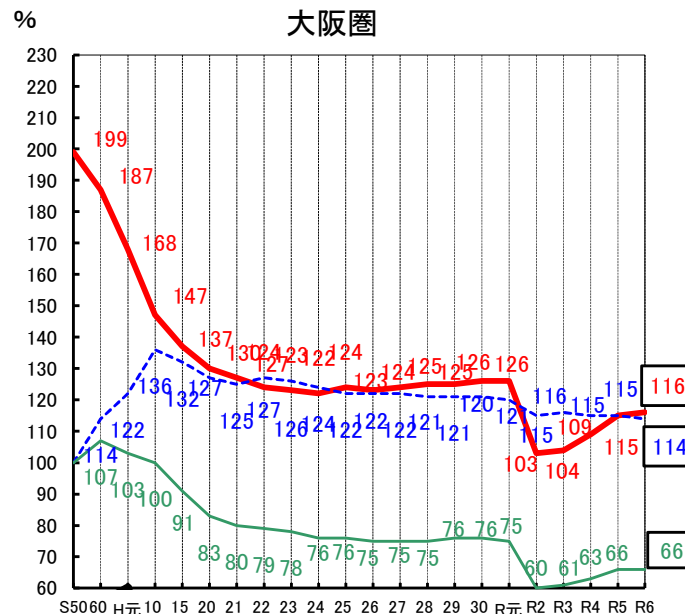
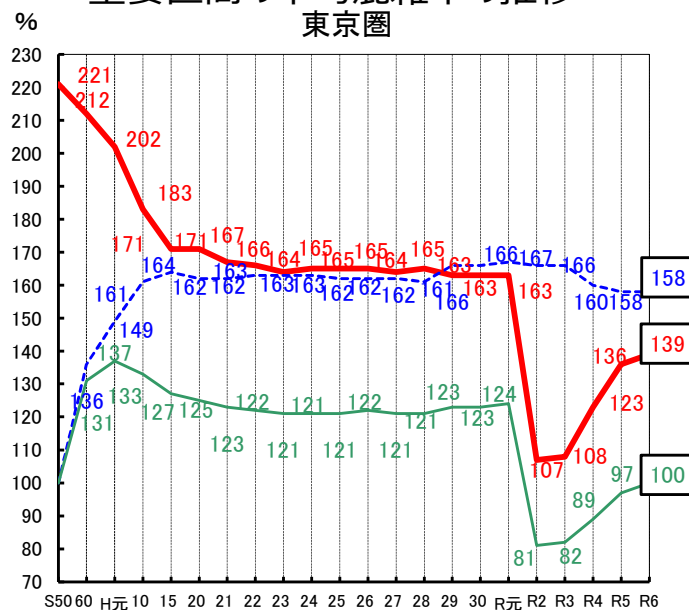
三大都市圏の主要区間における混雑率の推移

- 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。
- 混雑率は、コロナの影響等により改善し、**現在は目標値を下回っている状況**であるものの、**通勤需要の回復等により、上昇傾向**にある。

● 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

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。

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

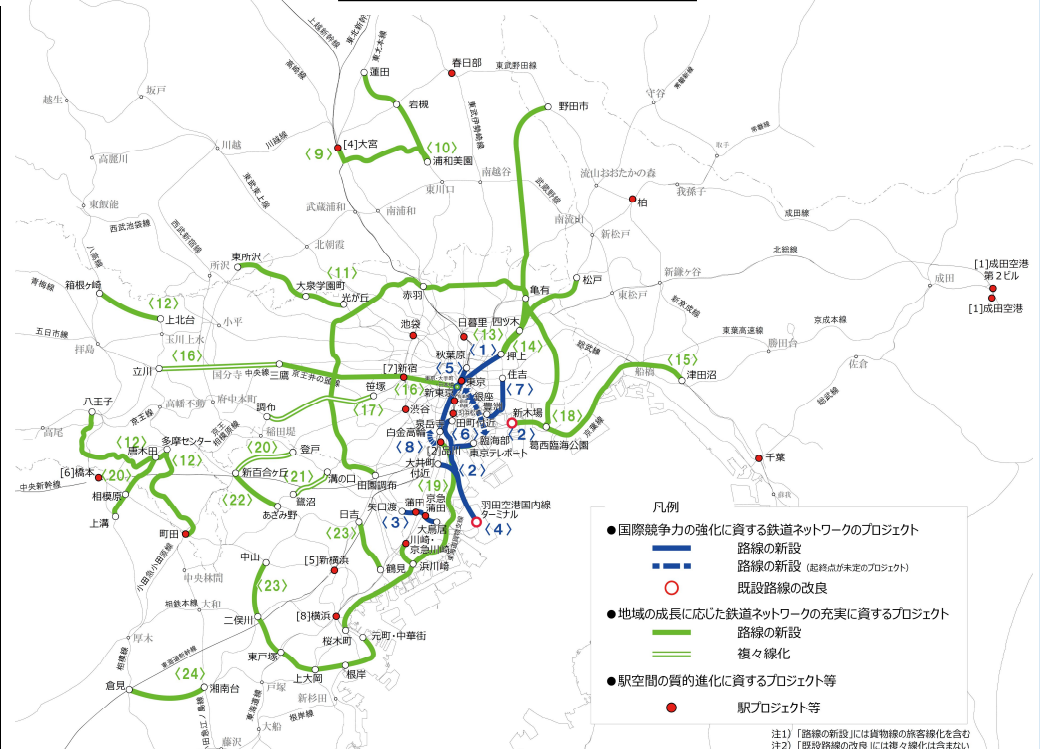
○国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅

- [7] 新宿駅

○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



○東京メトロ有楽町線(豊洲～住吉)の延伸整備

■事業目的

- ①国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部等とのアクセス利便性の向上
- ②東京メトロ東西線の混雑緩和
(交通政策審議会第198号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」より)

- 事業主体 東京地下鉄(株)
- 整備区間 豊洲～住吉 (4.8km)
- 建設費 約2,690億円
- 事業期間 令和4年度(2022年度)～2030年代半ば
- 開業予定 2030年代半ば

<有楽町線の延伸>



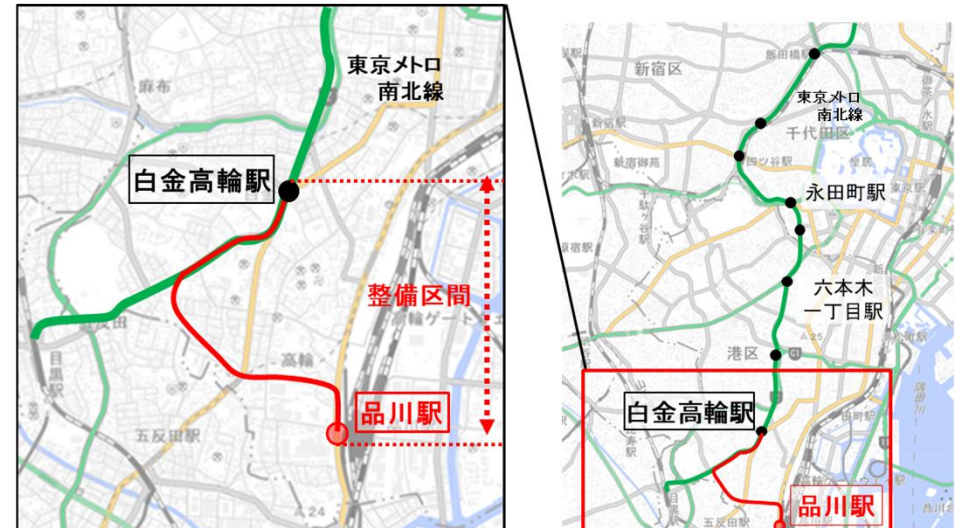
○東京メトロ南北線(品川～白金高輪)の延伸整備

■事業目的

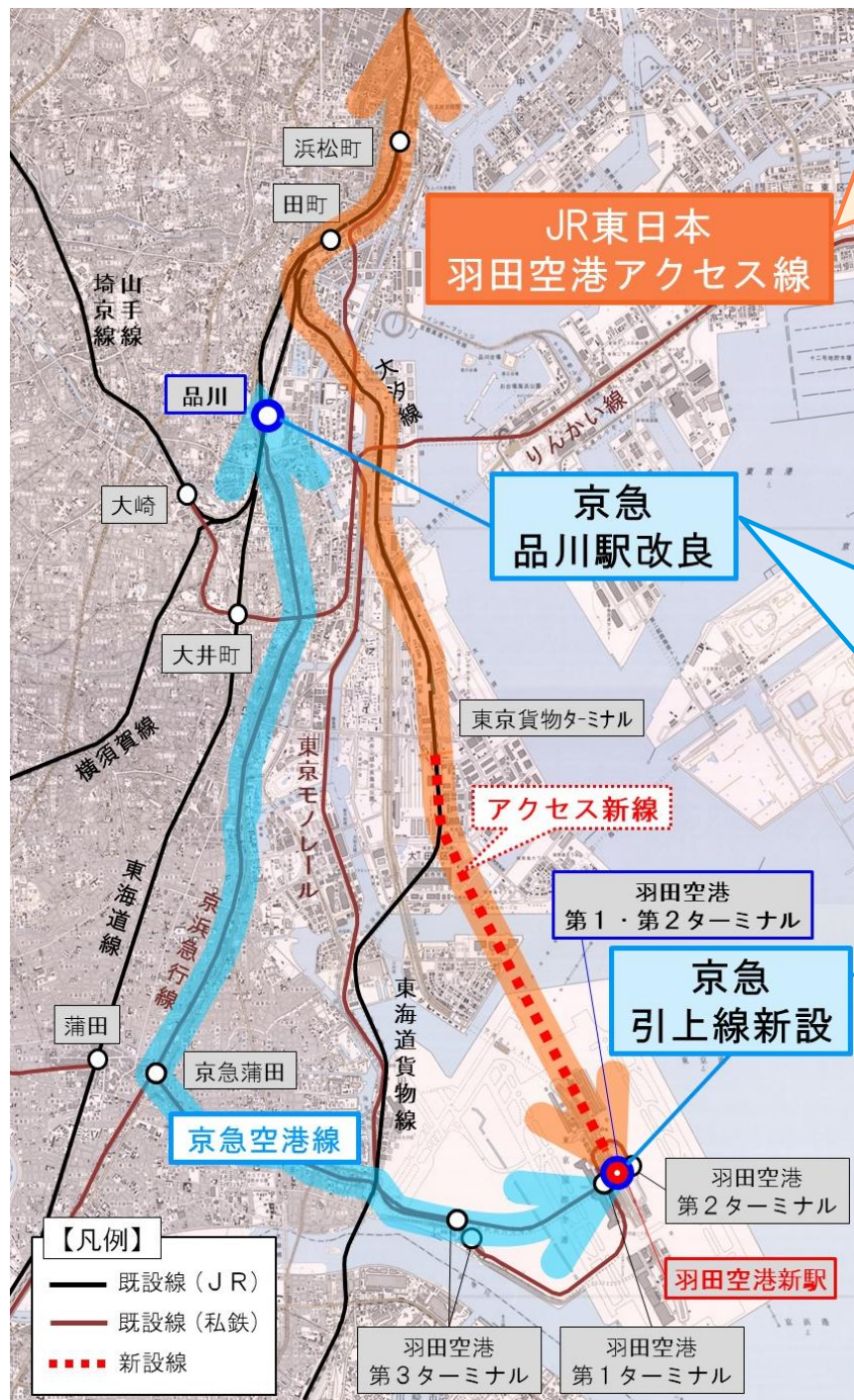
- 六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性向上
(交通政策審議会第198号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」より)

- 事業主体 東京地下鉄(株)
- 整備区間 品川～白金高輪 (2.5km)
- 建設費 約1,310億円
- 事業期間 令和4年度(2022年度)～2030年代半ば
- 開業予定 2030年代半ば

<南北線の延伸>



東京圏の都市鉄道プロジェクト(羽田空港アクセス)



【事業の概況】

- JR東日本は、2021年1月の鉄道事業許可取得を受け、工事着手に向け調整中。
- 事業費：約3,000億円 ※車両費を除く
- 供用開始：2031年度予定
※JR東プレス資料による見込み

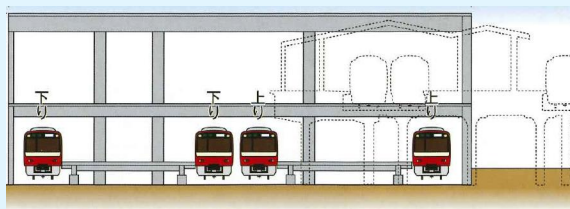
【事業の効果】

- 休止線（大汐線）等の既存ストックを活用することにより、全線新線整備の事業よりも早期整備が可能。
- 羽田空港アクセス線の整備により、東海道線との直通運転等を通じて、**羽田空港と多方面（常磐・宇都宮・高崎線方面）とのアクセス利便性が向上。**
- 運行本数4本/時。

（参考）東京駅～羽田空港の所要時間・乗換回数

東京駅～羽田空港	所要時間	乗換
東京モルル経由	約28分	1回（浜松町）
京浜急行経由	約33分	1回（品川）

JR経由	約18分	なし
------	------	----



【京急品川駅改良事業の概況】

- 京急電鉄は、2021年度に工事着手。
- 主な事業内容：2面4線化、ホーム・コンコース・改札の適正配置、エレベーター・エスカレーターの増強、ホームドアの整備、観光案内施設の整備

【事業の効果】

- 線路の増設（2面4線化）及び各自由通路に面した駅舎の配置により利便性向上が図られる。
- ホームドアの設置により、安全性向上が図られる。
- 昇降施設の増設により、更なるバリアフリー化が推進される。
- 京急品川駅～羽田空港の運行本数 現6本/時⇒9本/時



※引上線とは車両入換え等のための専用線

【京急引上線新設事業の概況】

- 京急電鉄は、2022年度に工事着手。

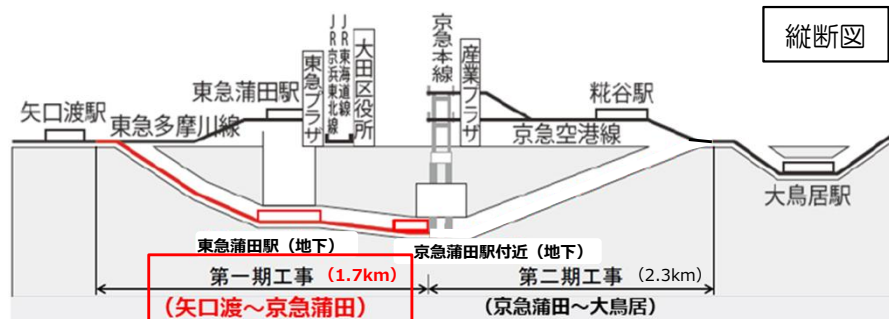
国土交通省における対応方針

- 多方面と結節するJR東日本羽田空港アクセス線、多頻度で都心とつながる京急空港線の各々の特性や機能を活かしながら、空港アクセス鉄道の利便性が全体として向上するよう、国土交通省として必要な支援・協力を行う。
- 羽田空港内においては、**空港整備事業として空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業に2020年度より新規着手。**

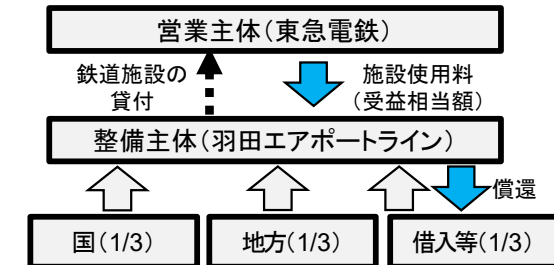
- 平成28年4月に交通政策審議会より答申された「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」と位置づけ
- 矢口渡から京急蒲田までの先行整備（第一期工事）により、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性を向上

事業概要

- 事業スキーム：都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）
- 整備主体：羽田エアポートライン株式会社（大田区と東急電鉄が出資する第三セクター）
- 営業主：東急電鉄株式会社
- 整備区間：矢口渡駅・東急蒲田駅間～蒲田新駅（仮称） 約1.7km
- 概算事業費：約1,250億円
- 開業予定：令和20年代前半



事業スキーム



主な整備効果

羽田空港へのアクセス利便性の向上

○自由が丘駅 ～ 羽田空港第1・第2ターミナル駅

区分	整備前	開業後
時間	約51分	約34分 約17分短縮
乗換	2回	1回

○新宿三丁目駅 ～ 羽田空港第1・第2ターミナル駅

区分	整備前	開業後
時間	約61分	約54分 約7分短縮
乗換	2回	1回

※整備主体及び営業主は、現時点の想定であり、今後、都市鉄道等利便増進法の手続きを経て決定する。
※概算事業費は、税抜き金額である。

○北港テクノポート線(臨港鉄道)の開業

■整備概要

- ・本臨港鉄道は、港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶことを目的として港湾計画に位置付けられており、コスモスクエアから夢洲を経由して新桜島に至る7.5kmの臨港交通施設である。
- ・大阪港の骨格となる幹線道路網の補助的機関として、物流と人流を分離することにより、幹線道路網の負担を軽減し、港湾物流の円滑化を図る。
- ・このうち、コスモスクエア～夢洲(駅構内部含め3.4km)を令和2年度に採択し、令和7年1月に開業した。



○なにわ筋線の整備

■主な事業目的

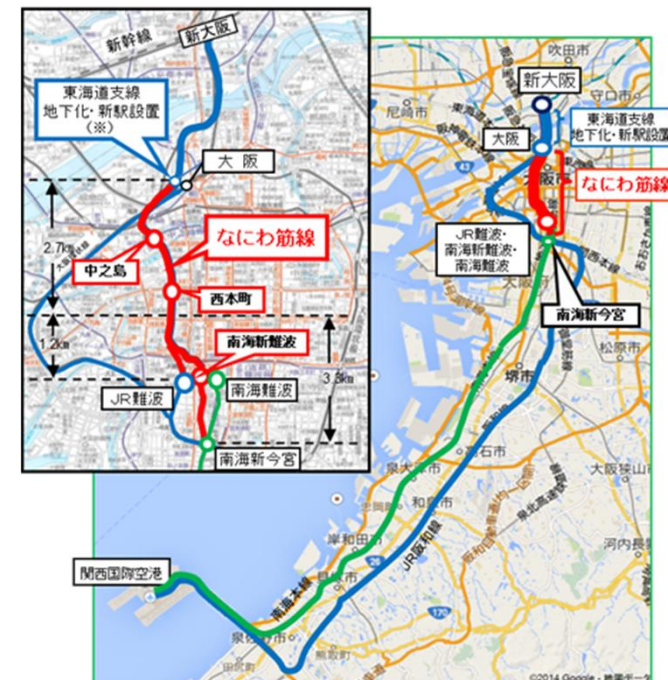
- ・関西国際空港と梅田、新大阪、京都とのアクセス向上を図る。
- ・大阪の南北都市軸の強化(中之島、うめきた等の拠点性向上)を図る。

■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

■開業予定 令和13年春



※「大阪駅」として2023年3月開業

多摩都市モノレール箱根ヶ崎延伸

■事業目的

多摩地域のアクセス利便性向上

■事業区間 上北台～（仮称）No. 7駅（※箱根ヶ崎駅付近）

■整備駅数 7駅

■建設キロ 複線 7.0km

■開業時期 2030年代半ば

■事業費約 1,290億円（税込）
（インフラ部・インフラ外部合計）

■整備方式 都市モノレール事業



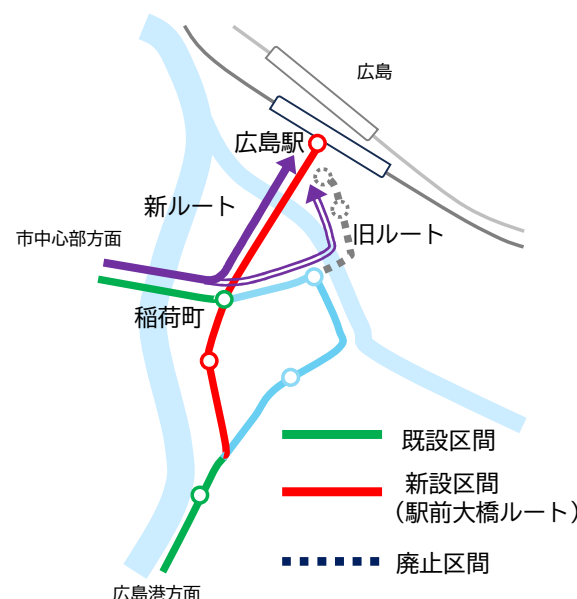
支柱、桁、駅舎といった骨格を形成する構造物等は「インフラ部」として東京都が整備し、車両、電車線（動力用電力供給）、券売機といった運行・経営に必要な部分などについては「インフラ外部」として多摩都市モノレール（株）が整備。

広島電鉄駅前大橋ルートの開業

■事業目的

広島駅南口広場はＪＲ各線と広島電鉄等との接続拠点であるが、広島電鉄の乗降場の処理能力が十分でない、バスの降車場がない等の課題があったほか、広島電鉄の市中心部方面等からの進入ルートが迂回している状態であった。

このため、同広場整備の一環として、広島市が中心となって広島電鉄を駅ビル２階へ最短距離の高架で進入させる「駅前大橋ルート」の整備を進め、本年８月３日に開業。



■事業効果

・運転経路変更により市中心部～広島駅間の乗車時間が約4分短縮

いなりまち
稲荷町→広島駅 : 6.5分→2.5分 (△4分)

・広島駅では移動距離60m短縮・上下移動解消により
JR線との乗換時間が約74秒短縮

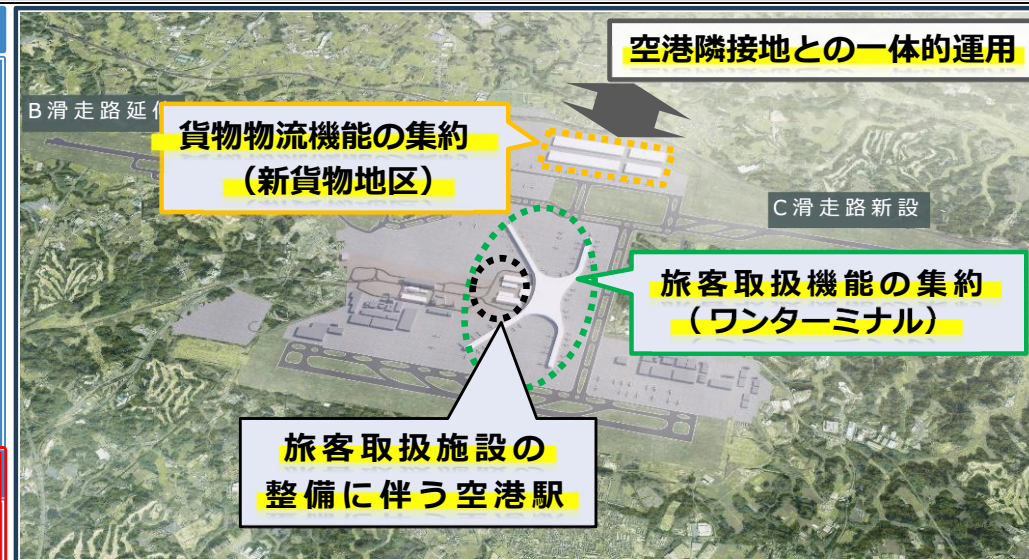
「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」(事務局:航空局・鉄道局)において、
旅客・貨物取扱施設等や、鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、航空事業者や
鉄道事業者を含めたステークホルダーにより議論を行い、基本的な整備の方向性についてとりまとめ(令和7年6月)

旅客・貨物取扱施設等の対応の方向性

- 滑走路の新增設により発着容量は50万回へと大きく増加するため、**十分な取扱容量を備えた旅客・貨物取扱施設の整備が必要**
- 旅客の乗継需要や、国際貨物の継越需要を引き付け、取り込むために、**乗継・継越利便性を高めること等が必要**
- 旅客取扱施設については、**集約ワンターミナル方式に優位性**があると考えられ、館内移動を円滑化するモビリティの導入が望ましい
- 貨物取扱施設については**貨物上屋やフォワーダー施設を集約し、空港隣接地との一体的運用を可能とする新貨物地区の整備**が望ましい

空港アクセスの対応の方向性

- **新幹線・リニア駅や羽田空港といった地方送客拠点及び成田空港利用旅客の多くが第一訪問先としている東京都心へのアクセス強化**が肝要であることから、更なる**速達性等利便性向上の方策(列車の増発、他社線区を含めた既存路線の相互乗入れ強化など)**について、検討を進める
- 輸送力増強の方策として、列車の増発、長編成化、ボトルネック解消のための鉄道施設の改良などを検討するとともに、**単線区間が制約となり、必要な輸送力及び利便性が確保できない場合には、当該区間の複線化**についても検討を進める
- **空港駅についても、輸送力の増強及び利便性の向上が必要**、空港の国際競争力を確保するためには**旅客ターミナルに直結した位置に設置されていることが望ましい**

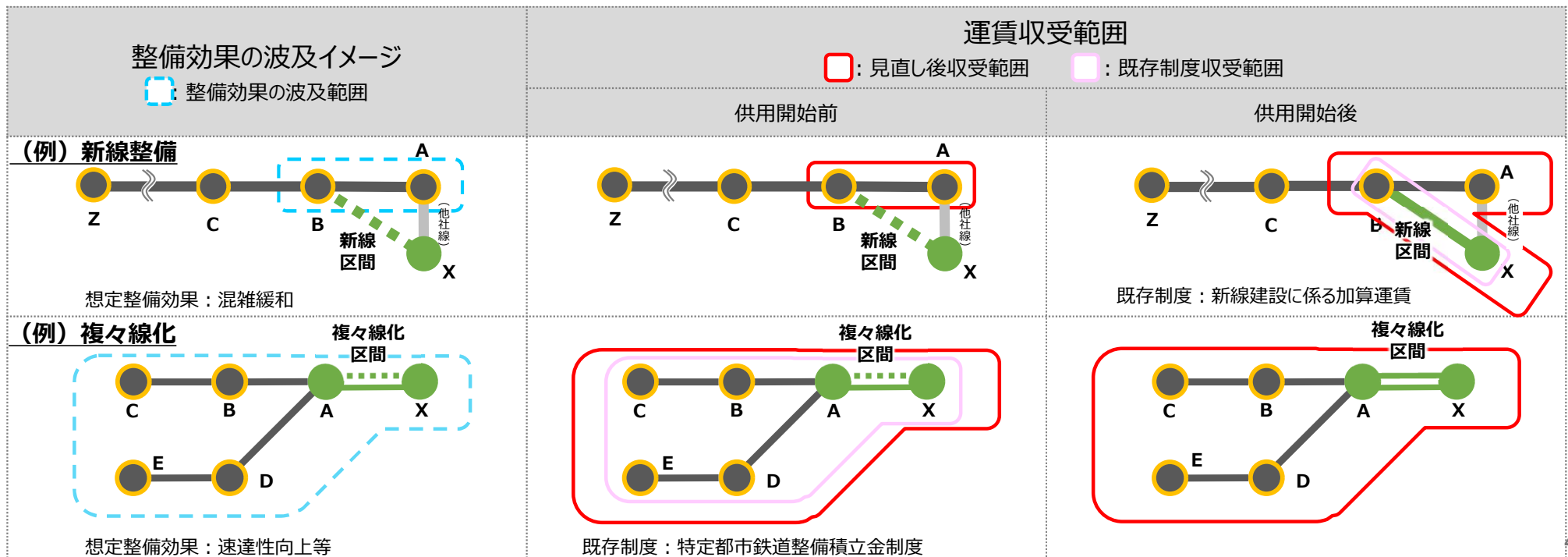


- 上記の方向性に基づき、
 - ・旅客取扱施設や貨物取扱施設をはじめとする空港の本体施設については、空港の設置管理者である成田空港会社を中心となり、国土交通省や関係事業者の意見を踏まえながら具体的な計画の策定に着手し、需要に応じて段階的に整備していく
 - ・鉄道による空港アクセスについては、国土交通省、成田空港会社、関係事業者、関係自治体が協議を通して、具体的な対応内容を検討
- これらの検討結果を踏まえ、最終的なとりまとめに向けて、更なる検討を進めていく

利用者の負担を平準化しつつ、利用者ニーズの多様化及び高度化を踏まえた都市鉄道の迅速かつ着実な整備を促進するため、加算運賃制度について、対象事業、収受期間や収受範囲の見直しを検討中

見直しの概要

- ①収受範囲 **供用開始後に整備区間を利用する利用者に限らず、受益すると認められる利用者を対象**
- ②収受時期 **供用開始前も含め**、工事開始後から費用の回収が完了するまで（供用開始前の収受期間は最大10年間）
- ③対象事業 速達性向上、定時性向上、快適性向上等の**利用者利便の向上に直接的かつ効果的につながる事業**を対象（複線化・複々線化、大規模な駅改良、新線整備等）
- ④事業規模 **制限なし**
- 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**
（従前どおり、運賃の累計収受額等の確認・公表も実施）



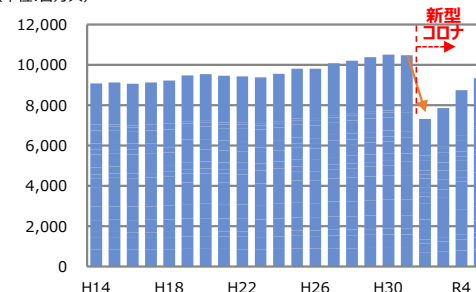
都市鉄道整備の開発利益の還元について①

都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会 とりまとめの概要(令和7年6月)

都市鉄道整備を取り巻く現状

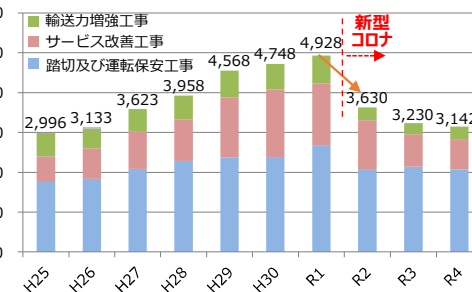
- **都市鉄道は、人口稠密な我が国都市の社会経済活動を支える重要な基盤。**また、環境面で優れた交通手段である都市鉄道の利便性を向上させ、その利用を促進していくことは**2050年カーボンニュートラルを実現する上でも重要。**
- 他方で、都市鉄道整備（新線整備、輸送力増強、大規模駅改良等）の担い手である**鉄道事業者は、近年の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により経営・財務状況が悪化し、設備投資額も大きく減少。**コロナ禍を受けた人々の行動様式の変容や中長期的な人口減少により**今後は輸送需要の大幅な拡大が見込めないこと、建設費の高騰も相まって、特に大規模な設備投資に積極的に取り組むことが困難な状況。**
- **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。**
- 今後の都市鉄道整備の促進においては、こうした**効果の幅広い受益者により都市鉄道整備を支えていくという視点が重要。**

(単位:百万人)



大手民鉄（16社）の輸送人員の推移

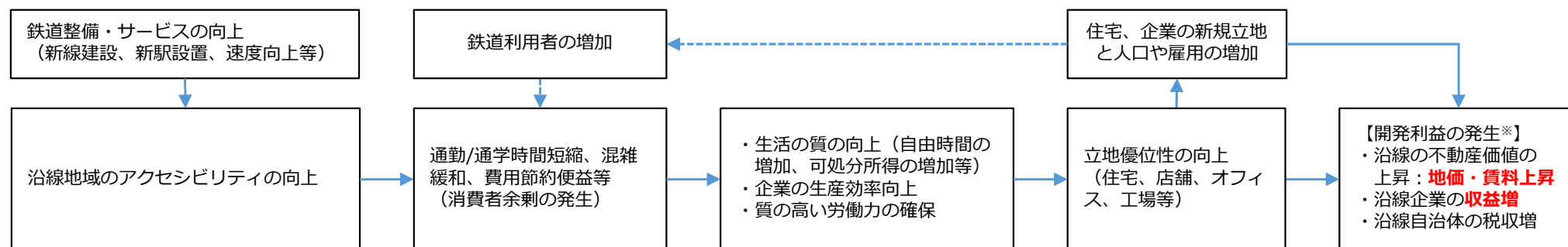
(単位:億円)



大手民鉄（16社）の設備投資額の推移

都市鉄道整備による受益と費用負担

- 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はなく**、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。**
- 都市鉄道整備に必要な費用は、鉄道利用者の運賃を原資とした鉄道事業者による負担を基本としているが、都市鉄道整備の性質に鑑みると、**より幅広い受益者に対して費用負担を求めることには一定の合理性があり**、鉄道整備において、直接的に鉄道を利用しない場合でも**沿線企業、不動産所有者、開発主体、国、沿線の地方自治体などがその受益を認識し、整備費用の一部を負担した事例は多数存在。**
- 今後の都市鉄道整備においては、地域の実情を踏まえ、プロジェクトごとに地方自治体や開発者等の**多様な受益者による費用負担について検討を行い、合意形成を図っていくことが重要。**



※ このほか、自動車交通の鉄道への転換に伴うCO₂排出削減による地球温暖化抑制への効果や排気ガス、道路騒音、交通事故の減少等の局所環境問題の改善による住宅、企業等の立地優位性の向上、関連公共施設（駅前広場、アクセス道路）の整備に伴い発生する開発利益がある

鉄道整備に伴う開発利益の発生メカニズム

開発利益の還元に向けて(合意形成に向けたポイント)

- 鉄道新線・新駅の整備又は既存駅の改良に当たって、沿線企業、不動産所有者、開発主体、近隣自治体等が事業に参画し、費用の一部を負担した、直近20年程度の期間の事例を抽出し、事業の関係者、費用負担者、負担額算定方法の観点で分析を行い、**主な共通点から合意形成に向けたポイントを整理。**

主な共通点

(1)事業に係る関係者

- ・ 鉄道や駅の整備にあたっては、多くの事例で**地方自治体**(住宅地開発を伴う場合は公団(UR)等)が**関与**。

(2) 負担者

- ・ **協議会を立ち上げ調整**し、行政及び鉄道事業者以外に、不動産や商業系、地権者、公社・公団等が負担している事例が多く存在。
- ・ 開発事業に際して、鉄道事業者との協議を自治体が義務付けている例も存在(容積率緩和の条件)。

(3)負担額の算定方法

- ・ 事業費を算定した上で、**受益額などを踏まえて主体ごとの負担割合を定めている**傾向。

合意形成に向けたポイント

(1) 地元自治体の積極的な関与

- ・ 関係者間の合意形成を図る上では、利害関係の異なる主体との調整や複数の事業の連携等を事業の計画段階から進めることが大きな役割を果たしており、**行政がリーダーシップを発揮することが重要**

(2)関係者との協議の仕組み作り

- ・ 鉄道整備事業の実施に向けては、**関係者間で協議会等を設置するなど、いつ・誰と調整すればいいかを明確化することが重要**
- ・ 容積率緩和の有無にかかわらず、地方自治体から開発事業者へ鉄道事業者との協議を促すなどのルールづくりも考えられる。協議を通じて、よりよいまちづくりにもつながる可能性がある。

(3)受益する内容の明確化

- ・ 受益者および受益者ごとに発生する受益の種類(地価、事業収益等)、受益発生の時期、受益額とそれに基づく負担額、負担方法(負担金、用地提供等)など、**主体が判断するための根拠・材料を示すことが重要。**
- ・ 負担者間の公平感や可能な限りフリーライダー(対価を支払わずに受益を享受する者。)を発生させないという観点が重要。

検討に資する事例の分析

1 国内における開発利益の還元事例集

- プロジェクトごとの特性を踏まえた工夫を参考とできるよう、既往事例を出資・負担の方法と整備対象の種別(新線、新駅又は既存駅)から分類し、13事例を紹介。

2 海外における開発利益還元制度集

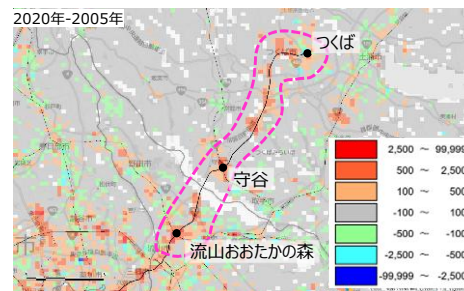
- 海外における開発者負担の考え方の参考となる、4事例の還元制度を紹介
- プロジェクトや地域の実情を踏まえた、地方自治体における新たな仕組みの検討を期待

3 受益の定量化事例・手法

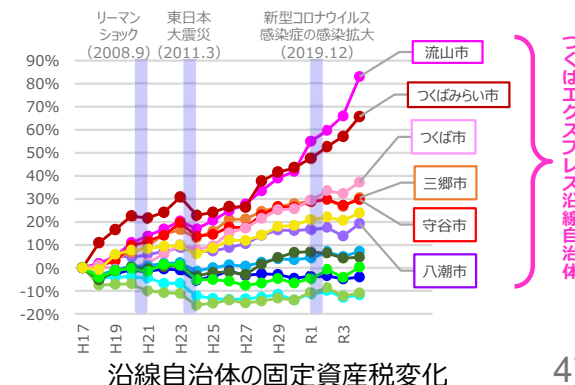
- 過去に整備された鉄道路線や鉄道駅における**都市鉄道整備による受益の広がり方を、既存統計による実績値を用いて定量化**(つくばエクスプレス・摂津市駅)。
- 新規プロジェクトの検討に際して、受益する内容の明確化に資するよう、**夜間人口と地価の上昇効果の定量化手法を検証。**

開発者負担の事例(第三セクター設立・新線整備 みなとみらい線)

- ・ **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**
- ・ 鉄道側とまちづくり側の**横断的な連絡体制を構築**
- ・ **関係者と学識経験者からなる会議の設置**
- ・ 開発事業の施行者又は土地所有者を負担者とし、駅からの距離などを基に算出した**それぞれ受益額の大きさにより負担額を案分**



つくばエクスプレス沿線の夜間人口変化



沿線自治体の固定資産税変化

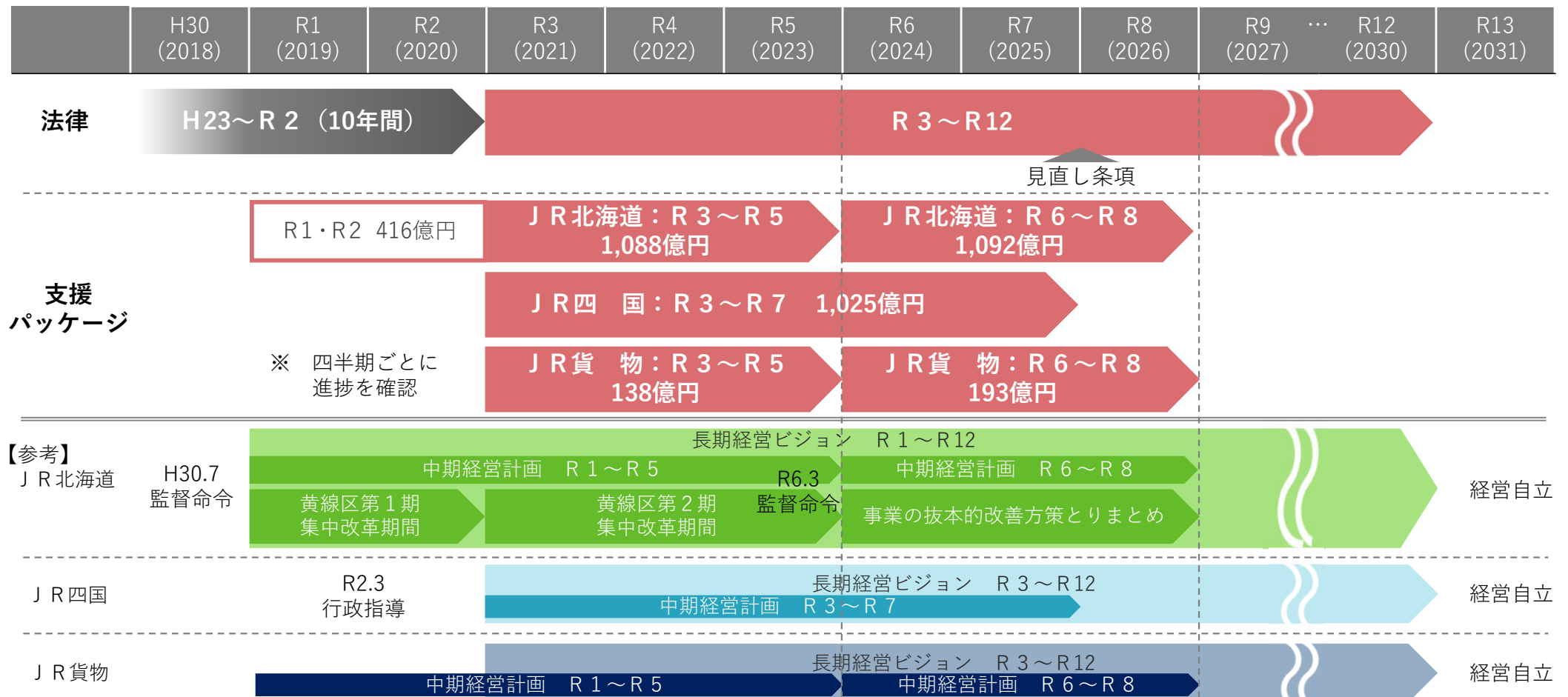
つくばエクスプレス沿線自治体

3. 鉄道ネットワーク整備・維持

④JR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7年4月1日現在

○ 社員数	5,925人
○ 主な経営諸元(令和6年度)	
・営業収益	単体: 908億円 連結: 1,560億円
・営業利益	単体: ▲ 567億円 連結: ▲ 482億円
・経常損益	単体: ▲ 192億円 連結: ▲ 125億円
・輸送人員	126百万人 (定期外: 57百万人 定期: 69百万人)
○ 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) <令和8年3月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北海道が鉄道維持の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) | ⑤ 宗谷線(名寄～稚内) |
| ② 花咲線(釧路～根室) | ⑥ 根室線(滝川～富良野) |
| ③ 富良野線(富良野～旭川) | ⑦ 室蘭線(沼ノ端～岩見沢) |
| ④ 石北線(新旭川～網走) | ⑧ 日高線(苫小牧～鵲川) |

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 | ※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 |
| ※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 | ※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 |
| ※3 日高線(鵲川～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 | |

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

開業時期は今後改めて精査(※)

(※)令和7年3月、有識者会議の報告書がとりまとめられた。

・発現の蓋然性が高いリスク等を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。
特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性がある。
・現時点の開業見通しには相当程度の不確実性があるため、トンネルの貫通に一定の目的が立った段階で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。

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7年4月1日現在

○ 社員数	2,010人			
○ 主な経営諸元(令和6年度)				
・営業収益	単体:	304億円	連結:	552億円
・営業利益	単体:	▲ 148億円	連結:	▲ 130億円
・経常損益	単体:	33億円	連結:	42億円
・輸送人員	40百万人		定期外:	15百万人
			定期:	25百万人
○ 鉄道旅客営業キロ	853.7km			

凡例	輸送密度	令和6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人以上	6%

営業キロ 853.7km (100%)



3. 鉄道ネットワーク整備・維持

⑤ローカル鉄道

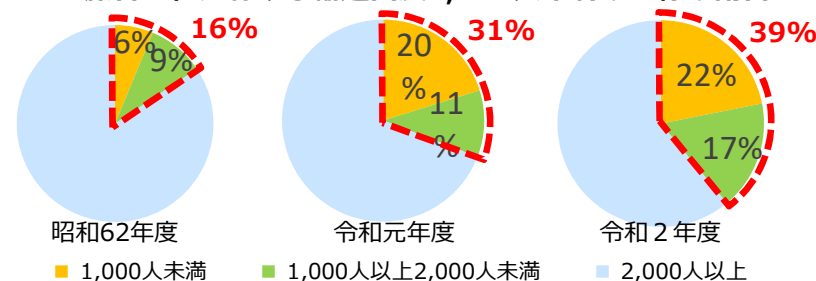
背景

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、J R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が、国鉄改革から40年近くが経過し、状況は大きく変化。

地方部の人口減少・少子高齢化の進行 乗用車保有台数の増加 高速自動車国道の整備進展 高速乗合バスの運行系統の拡大
〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R1）〕〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

- J R・大手民鉄・地域鉄道を問わず、全国のローカル線において、鉄道特性を十分に発揮できていない路線について、**沿線自治体を含む関係者が一丸となって利便性と持続可能性の高い地域公共交通への再構築を図っていく必要。**

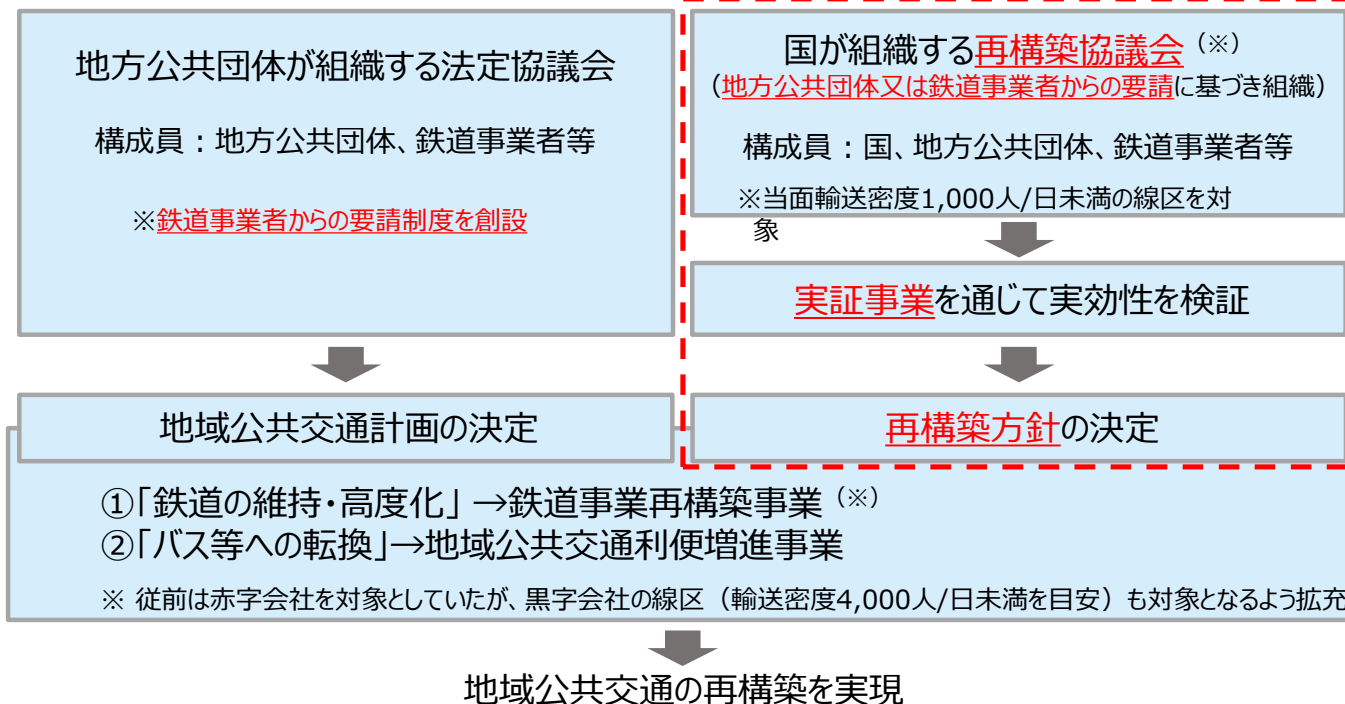
J R旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



（注）輸送密度：1日1 km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）

法制度・予算による支援

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



地域公共交通再構築調査事業

鉄道事業者、沿線自治体等の関係者によるローカル鉄道の再構築に向けた協議会の開催、調査事業、実証事業の実施に関する経費を支援。



社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）

地方公共団体が、地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合、必要な施設整備等に関する地域の取組みを支援。



○ 令和5年改正地域交通法の施行後、JR西日本の芸備線で再構築協議会が設置されたほか、これまでに19件の鉄道事業再構築実施計画を認定。

【鉄道事業再構築実施計画の認定実績】

(令和7年6月24日現在)

	事業者	路線	認定日	備考
1	JR西日本	城端線、氷見線	令和6年2月8日	新規認定
2	養老鉄道	養老線	令和6年2月29日	変更認定
3	北近畿タンゴ鉄道	宮福線、宮津線	令和6年2月29日 令和6年12月25日	変更認定 再認定
4	信楽高原鉄道	信楽線	令和6年2月29日	再認定
5	JR九州	長崎線	令和6年2月29日	新規認定
6	南阿蘇鉄道	高森線	令和6年2月29日	変更認定
7	山形鉄道	フラワー長井線	令和6年3月29日	再認定
8	近江鉄道	近江鉄道線	令和6年4月1日	新規認定
9	高松琴平電気鉄道	琴平線	令和6年6月27日	新規認定
10	北陸鉄道	石川線、浅野川線	令和6年12月26日	新規認定

	事業者	路線	認定日	備考
11	青い森鉄道	青い森鉄道線	令和7年1月30日	新規認定
12	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	令和7年1月30日	新規認定
13	由利高原鉄道	鳥海山ろく線	令和7年1月30日	新規認定
14	会津鉄道	会津線	令和7年1月30日	新規認定
15	JR東日本	只見線	令和7年1月30日	新規認定
16	三陸鉄道	北リアス線、リアス線、南リアス線	令和7年1月30日	変更認定
17	四日市あすなろう鉄道	内部線、八王子線	令和7年3月25日	再認定
18	のと鉄道	七尾線	令和7年6月24日	新規認定
19	一畑電車	北松江線、大社線	令和7年6月24日	新規認定

認定計画に基づく再構築の取組例（※ 国は社会資本整備総合交付金により支援）



整備後のイメージ

新駅の設置と駅前整備
(高松琴平電鉄)



ハイブリッド気動車のイメージ

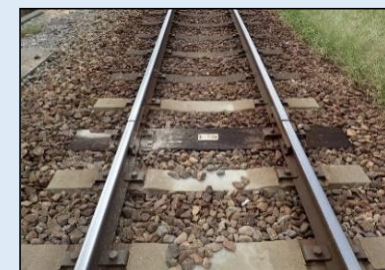
新造車両・ICカードの導入
(城端線・氷見線)

画像提供：城端線・氷見線再構築会議



改良後のイメージ

駅舎の改良
(養老鉄道)



線路設備の更新
(北陸鉄道)

- 令和5年の地域交通法改正から一定期間が経過し、新たな制度を活用したローカル鉄道の再構築の取組みが全国的に進んできている一方、更なる制度の充実・強化や全国的な鉄道ネットワークの在り方等に関して様々な意見が出ている。
- こうした状況を踏まえ、「経済財政運営と改革の基本方針2025」や「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」で、「鉄道ネットワークの在り方等の議論の深化」といった方向性が示されており、これまでのローカル鉄道の再構築に係る取組みのフォローアップ等を通じた議論の深化を図り、更なる取組みにつなげる。

経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

(2) 地域における社会課題への対応

ローカル鉄道の再構築、**鉄道ネットワークの在り方等の議論の深化**、幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に**関し、更なる取組を進める。**

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版(令和7年6月13日閣議決定)

VIII. 地方経済の高度化

3. 地方経済を支える新時代のインフラ整備・安心の確保

(2) 地方の自動運転の社会実装の加速化・地域交通のリ・デザイン

⑤「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開

その際、**鉄道については、**ローカル鉄道の再構築を推進しつつ、**ネットワークの在り方等の議論を深化する。**

1. 趣旨

4/9の広島県知事等から総理への「全国的な鉄道ネットワークのあり方に関する特別要望」の際に、総理から「国と知事の皆様との間で一度議論を行う必要がある」旨の発言があったことを踏まえ、国土交通省と関係知事による意見交換の場を設ける。

2. 開催概要

日時：令和7年8月26日（火） 16:30～17:00

場所：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 幹部会議室

3. 出席者

地方側・・・滋賀県 三日月知事、鳥取県 平井知事、広島県 湯崎知事、山口県 村岡知事

※ 新潟県 花角知事（全国知事会国土交通・観光常任委員長）は欠席、書面提出

国交省側・・・中野大臣、水嶋事務次官、佐々木国土政策局長、五十嵐鉄道局長、池光公共交通政策審議官

4. 議題

- （１）地方側からの発言
- （２）国土交通省側からの発言
（鉄道ネットワークに関する国の考え方について）
- （３）国土交通大臣からの発言



3. 鉄道ネットワーク整備・維持

⑥貨物鉄道

令和7年4月1日現在

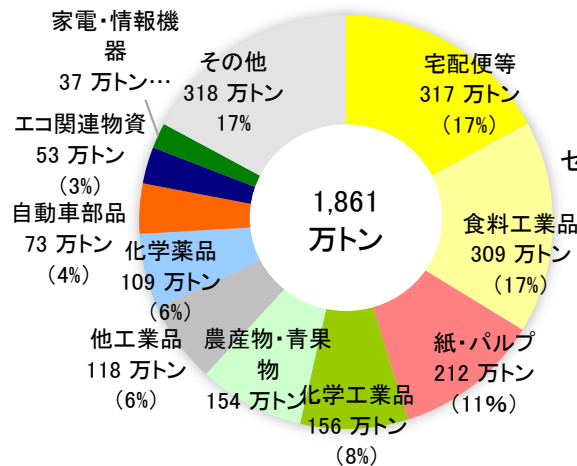
○ 社員数	5,589人		
○ 主な経営諸元(令和6年度)			
・営業収益	単体: 1,622億円	連結: 2,007億円	
・営業利益	単体: 6億円	連結: 27億円	
・経常損益	単体: ▲8億円	連結: 14億円	
・輸送量	2,715万トン		
			コンテナ: 1,862万トン
			車 扱: 853万トン
○ 営業キロ	7,805.5km		
	(うち、第1種区間29.1km)		



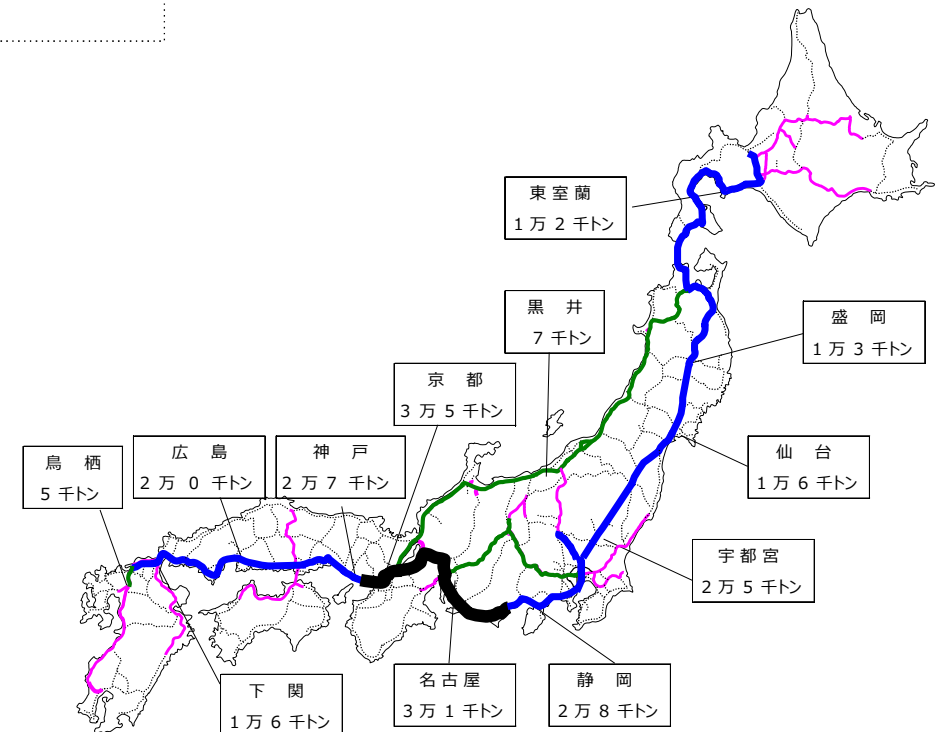
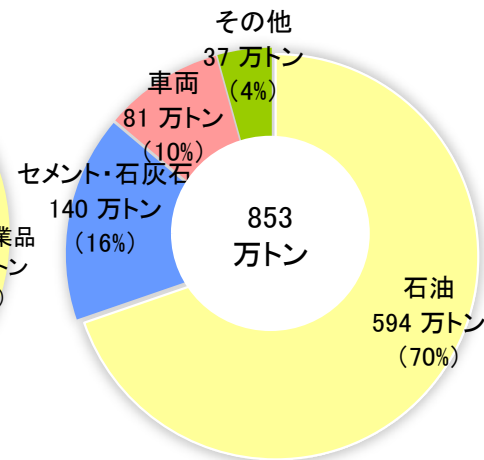
※令和6年度平日平均の断面輸送量

JR貨物が運んでいる物資(令和6年度)

コンテナ



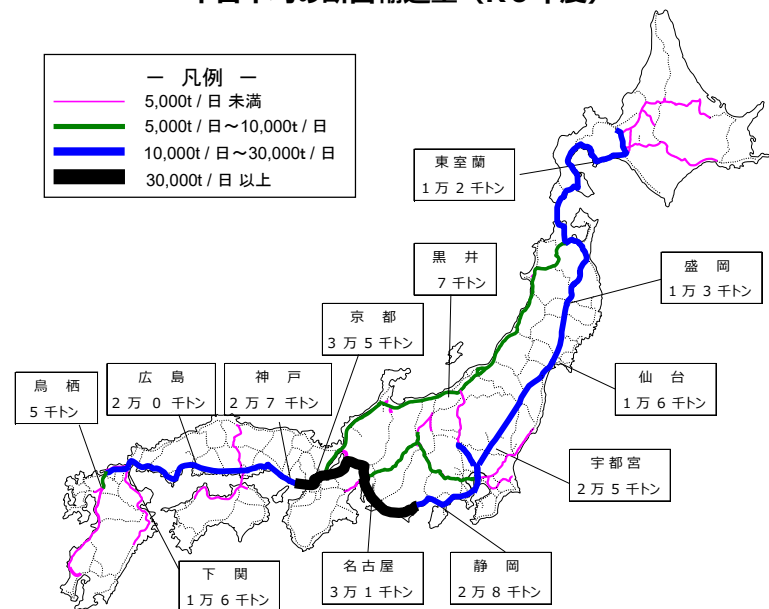
車扱



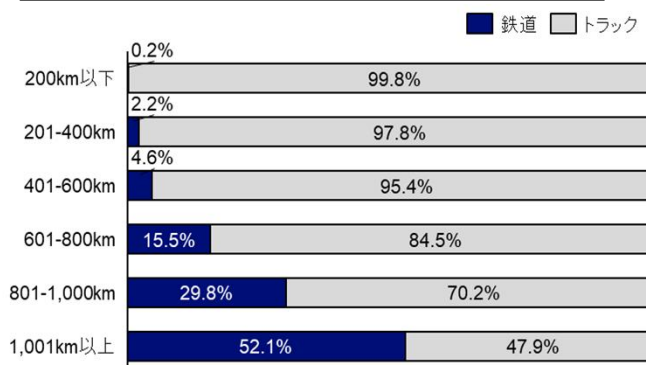
- 貨物鉄道は、**定時性に優れた効率的な大量輸送機関**であり、**全国ネットワークを活用して、特に中長距離輸送**において重要な役割。
⇒不足するトラック輸送の受け皿として、**トラック中距離輸送から鉄道へのモーダルシフトの推進**に大きな期待。
- **優れた環境性能**（CO2排出量はトラックの1/11）を有している。
⇒**2050年カーボンニュートラル実現への貢献**にも大きな期待。

○貨物鉄道ネットワークの現状

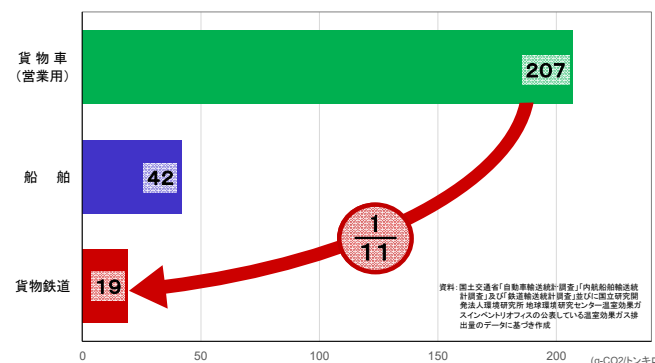
平日平均の断面輸送量（R6年度）



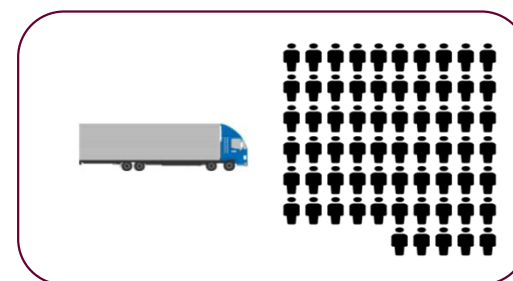
○陸上貨物輸送の距離帯別シェア



○輸送機関別のCO2排出量原単位



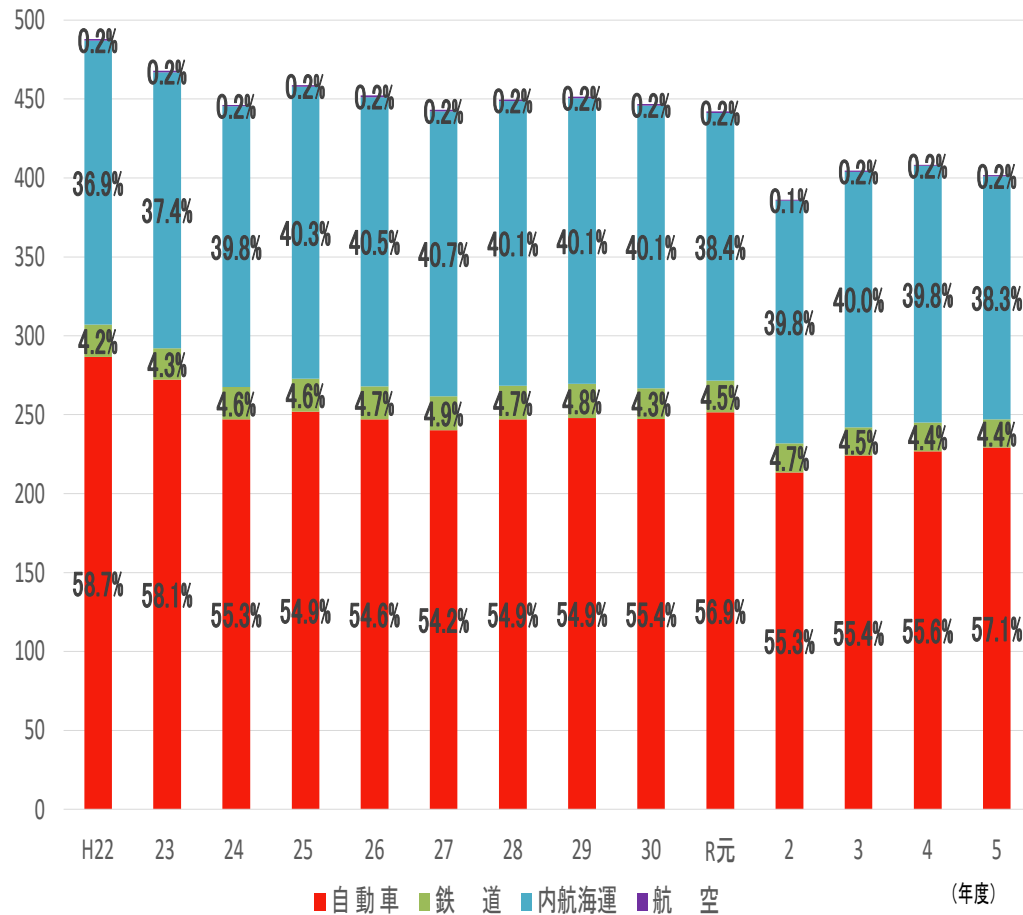
○効率的な大量輸送機関



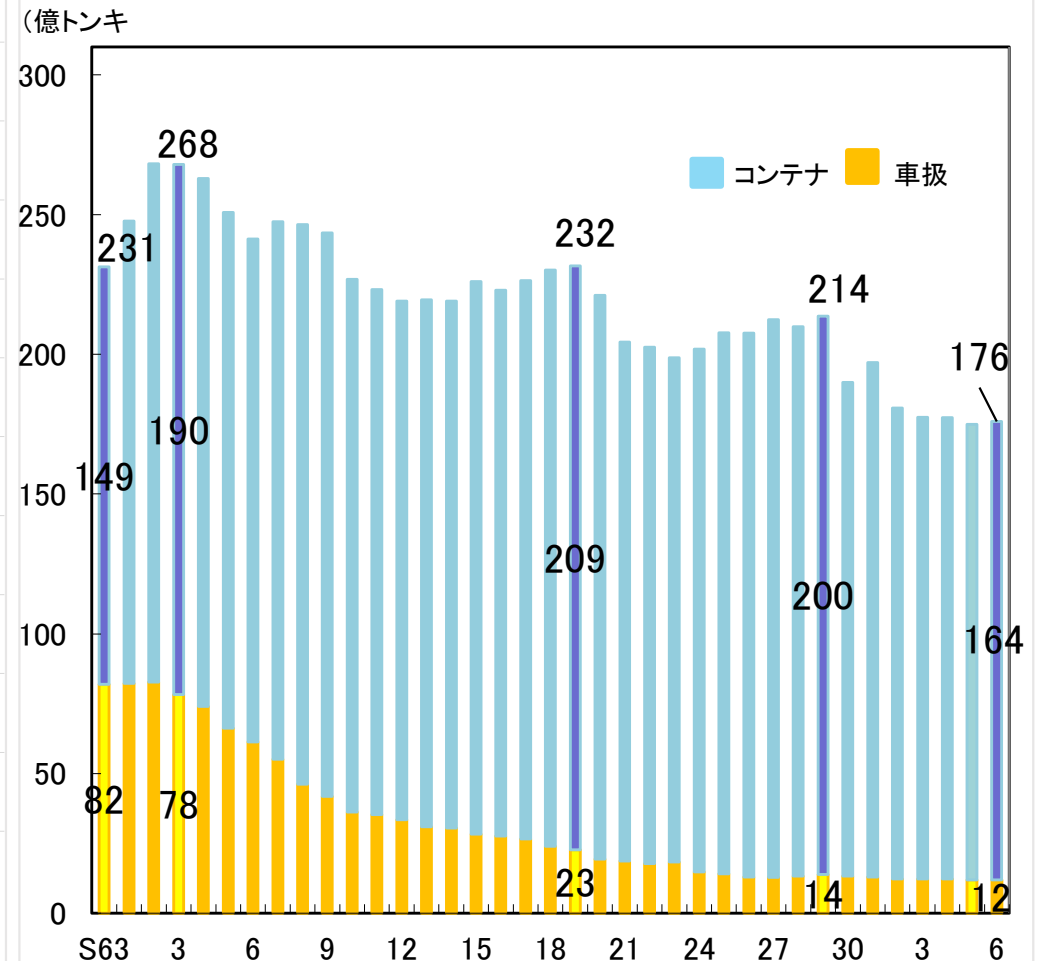
最大650トン（10tトラック65台分）の輸送が可能。

- 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状況

災害発生時期	災害	被害路線	運休期間	運休本数
2016年8月	台風9号 台風10号	根室線 石北線	115日間	173本
2018年7月	豪雨	山陽線 等	100日間	4,421本
2019年10月	東日本台風	東北線 中央線 等	17日間	1,196本
2020年7月	豪雨	鹿児島線 等	121日間	368本
2021年8月	豪雨	山陽線 中央線 等	24日間	900本
2023年7月	豪雨	山陽線 等	14日間	554本
2024年9月	豪雨	羽越線 等	16日間	150本

貨物鉄道を取り巻く環境と課題

- トラックドライバー不足や2050年カーボンニュートラルといった諸課題を踏まえたトラック輸送から鉄道貨物輸送へのモーダルシフト促進
- 激甚化・頻発化する自然災害による大規模な輸送障害を背景とした荷主の忌避等を回避するための災害対応能力の強化

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「31ft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

<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>



狭い貨物駅



整備により大型コンテナの取扱い拡大

災害対応能力の強化

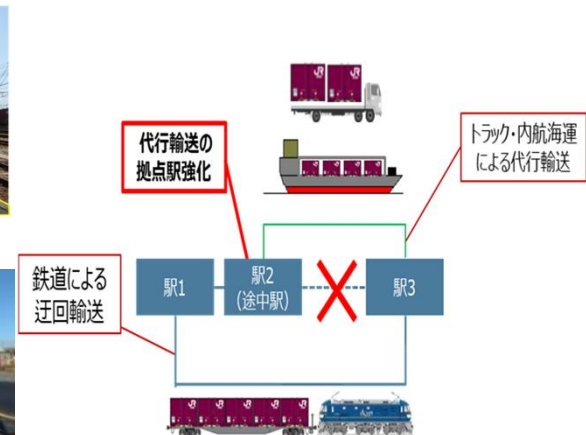
- 災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化

→ 代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備
→ 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、B C P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>



整備イメージ



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

3. 鉄道ネットワーク整備・維持

⑦ 評価手法マニュアル

- 国土交通省の「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」の改訂及び第63回国家戦略特別区域諮問会議における要望を踏まえて、令和7年3月に鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルの改訂を実施した。
- 具体的には、社会的割引率（4%）について、近年の国債実質利回りを踏まえた1%及び2%を参考比較のための値として併記できるとの改訂を行った。

マニュアル改訂の背景

①令和5年9月の技術指針改訂

- 「社会的割引率（4%）について、最近の国債実質利回りを踏まえ、1%及び2%を参考比較のための値として設定できる」との趣旨の改訂がなされた。

②第63回国家戦略特別区域諮問会議

- 第63回国家戦略特別区域諮問会議（令和6年6月4日開催）において、茨城県から要望があり、「国家戦略特別区において取り組む規制・制度改革事項等について」として、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに、社会的割引率に関する技術指針の改定内容を反映させる改正を令和6年度中に行う」こととされた。



（参考）第63回国家戦略特別区域諮問会議（R6.6.4開催）の配付資料「国家戦略特別区において取り組む規制・制度改革事項等について」から抜粋

1. 新たに構すべき具体的な施策

（1）地域・社会課題の解決に向けた規制・制度改革に係る提案募集に関する規制・制度改革事項

①～⑩ （略）

⑪鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルの改訂

・公共事業評価における費用便益比（B/C）の算出に係る社会的割引率については、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」の改訂（令和5年9月12日付）により、当面4%を適用するものの、近年の国債の実質利回りを踏まえた1%及び2%を参考比較のための値として併記できるとされた。「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」においても、社会的割引率に関する同指針の内容を反映させる改正を2024年度中に行う。

4. 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**するほか、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。

(3) 経常的な経費の変動に適切に対応(経費の算定方法の改善)

原則として消費者物価指数（生鮮食品及びエネルギーを除く。）の上昇率の5年単純平均（地域別）を用いて算定するほか、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。

(4) 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、総括原価への計上できるようにする。**

(5) 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。

最近の運賃改定の状況(本省権限)

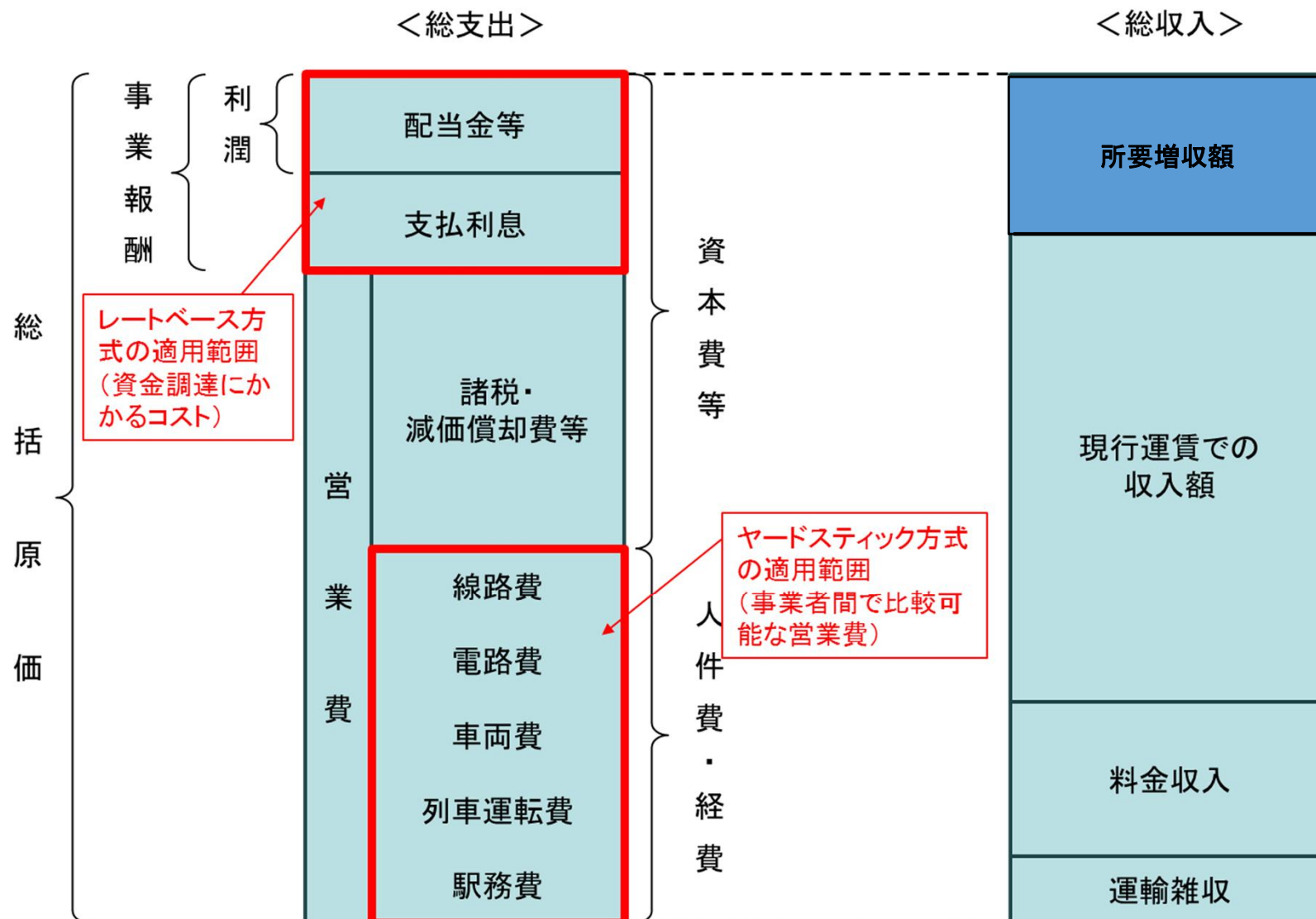
※鋼索鉄道は除く

鉄軌道事業者名	対象路線	申請日	認可日	改定(予定)	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、 幹線(拡大区間)	R6.5.15	R6.8.9	R7.4.1	大阪環状線等 5.8% 電車特定区間 2.2% 幹線(拡大区間) △5.1%
JR北海道	全線	R6.6.28	R6.10.29	R7.4.1	7.6%
JR九州	全線	R6.7.19	R6.11.29	R7.4.1	15.0%
京阪電鉄	全線	R6.12.3	R7.3.25	R7.10.1	12.4%
JR東日本	全線	R6.12.6	R7.8.1	R8.3予定	7.1%
西武鉄道	全線	R7.3.14	R7.7.23	R8.3予定	10.7%
首都圏新都市鉄道	全線	R7.4.11	R7.8.8	R8.3予定	12.2%
西日本鉄道	全線	R7.9.17	申請中	R8.4予定	12.4%

(参考)総括原価方式の下における上限認可制

- 国土交通大臣は、鉄道事業者が定めた運賃等の上限が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して認可（鉄道事業法第16条第2項）。

総支出(総括原価) ≥ 総収入(上限運賃)



5. 鉄道のバリアフリー

＜バリアフリー法に基づく基本方針におけるバリアフリー整備目標と進捗状況＞

段差解消等	ホームドア
【第4次目標（案）※（令和8年度～令和12年度）】 <u>1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上3,000人未満の鉄軌道駅を原則として全てバリアフリー化。</u> 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。 ＜対象利用者数は据え置き＞ 第3次目標（現行）（令和3年度～令和7年度） 3,000人以上駅・基本構想策定2,000人以上駅は原則全てバリアフリー化 ＜進捗状況＞〔令和5年度末〕 ・<u>3,000人/日以上</u>の段差解消駅及び、基本構想の生活関連施設に位置づけられた<u>2,000人以上3,000人未満の段差解消駅</u> 約94%（3,331駅/3,546駅）  エレベーター  バリアフリースイットイレ	【第4次目標（案）※（令和8年度～令和12年度）】 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、<u>鉄軌道駅全体で4,000番線</u>、うち1日当たりの平均利用者数が<u>10万人以上の鉄軌道駅で900番線を整備。</u> ＜拡充＞ 第3次目標（現行）（令和3年度～令和7年度） <u>鉄軌道全体で3,000番線</u>、うち1日当たりの平均利用者数が<u>10万人以上の鉄軌道駅で800番線</u>を整備 ＜進捗状況＞〔令和5年度末〕 ・全鉄軌道駅の整備番線 2,647番線（1,129駅/9,407駅） ・うち10万人/日以上¹の整備番線数 559番線（180駅/235駅）   ホームドア

- 令和2年から毎年バリフリ実績報告に掲載しているホームと車両の段差・隙間対策。バリフリ料金の適用等もあり、整備は順調に進んでいる。
- 車椅子利用者団体からの要請を踏まえて、次期バリフリ基本方針における今後5年間(令和8年度～12年度)の目標値案(4000番線)を公表した。

《段差・隙間の目安値について》

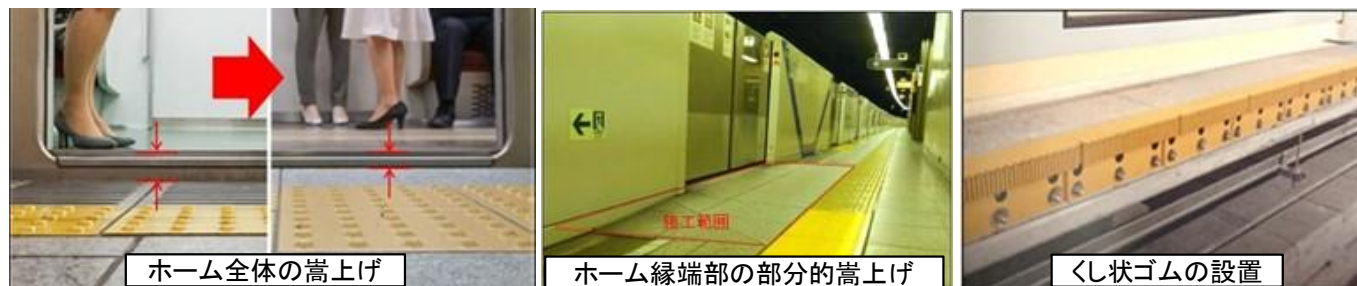
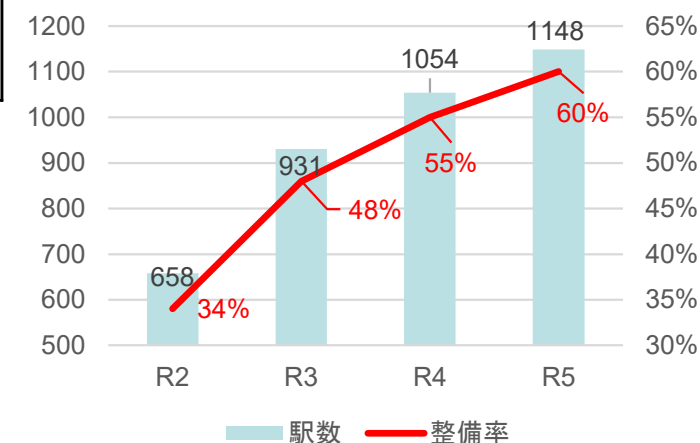
車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全確保を両立するホームと車両乗降口の段差・隙間の目安値や整備の方向性等について、関係者により検討した結果、ホーム形状や軌道構造に応じて、以下を当面の目安とすることとなった。

	コンクリート軌道		バラスト軌道	
	段差	隙間	段差	隙間
直線部	3cm	7cm	目安値(3cm)を参考にできる限り平らに	目安値(7cm)を参考にできる限り小さく
曲線部	3cm	— できる限り小さく	目安値(3cm)を参考にできる限り平らに	— できる限り小さく

※目安値の検討にあたり、様々なタイプの車椅子を利用する車椅子利用者23名による実証試験を実施。段差3cm、隙間7cmの組み合わせは約9割の方が単独乗降可能であった。



【ホームと車両の段差・隙間を縮小している駅数】※
(駅)



段差・隙間解消の主な対策

※「ホームと車両の段差・隙間を縮小している駅数」とは、一列車またはホーム一箇所でも、ホームと車両の間の段差・隙間が段差3cm・隙間7cmを満たす箇所がある番線(のりば)数を一部でも有する駅数をいう。
※段差・隙間の縮小が可能な駅は全国に1924駅あり(令和5年度末時点)、上図の「整備率」はその駅数に対する割合

<バリアフリー法に基づく基本方針におけるバリアフリー整備目標と進捗状況>

【第4次目標（案）※（令和8年度～令和12年度）】

総車両数約52,000両のうち約80%をバリアフリー化

新幹線車両及び特急車両の車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める。

<拡充>

第3次目標（現行）（令和3年度～令和7年度）

総車両数約53,000両のうち約70%をバリアフリー化（バリアフリー化率（令和6年度）：約60%）

新幹線車両の車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める。

◆ 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7年8月末現在）

新幹線車両		
JR東海	N700S	41編成
JR東日本	E5系	6編成
	E7系	16編成
	E8系	9編成
JR西日本	W7系	13編成
	N700S	3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	4編成
JR西日本	273系	11編成

※令和7年8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

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7年10月1日時点で、16社が活用中。いずれの事業者も通学定期の料金設定はない。

鉄道駅バリアフリー料金制度

事業者名 (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)
収受開始日		R5.3.18 ※運賃改定時 収受終了予定	R6.4.1	R5.4.1	R5.3.18	R5.3.18 ※運賃改定時 収受終了予定	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※2	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 (届出日)		京阪 (R4.8.5)	阪急 (R4.8.3) (R6.10.1) ※1	阪神 (R4.8.3) (R6.10.1) ※1	神戸電鉄 (R4.8.4) (R6.10.1) ※1	大阪メトロ (R4.8.10)	西鉄 (R4.9.21)	横浜高速 (R4.9.2)	山陽電鉄 (R4.8.10)
収受開始日		R5.4.1 ※R7.9.30 収受終了	R5.4.1	R5.4.1	R5.4.1 ※R7.1.18収受終了 R7.1.19※1	R5.4.1	R5.3.27 ※運賃改定時 収受終了予定	R5.3.18	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※2	6.2円	6.3円	6.3円	6.3円	6.3円	6.2円	10円	6.0円

※1 神戸高速線（阪神電鉄・阪急電鉄・神戸電鉄）

※2 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（R7年度予算）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額152.6億円の内数（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20.5億円の内数（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209.0億円の内数（補助率：1/3）
- ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額6.7億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

特 税 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。

＜鉄軌道＞

バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標（案）

青字：令和7年度末目標との変更箇所

2030（令和12）年度までの目標		2023年度末 現状値	2025年度末 数値目標	2030年度末 数値目標	数値目標以外の目標
3,000人/日以上及び 基本構想の生活関連施設 に位置付けられた 2,000人/日以上鉄軌道 駅におけるバリアフリー化率	段差の解消 ※1	約94%	原則 100%	原則 100%	- 地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う - その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 - 高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、駅及び周辺施設の状況や駅の利用状況及び駅の構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める
	転落防止設備	約84%	原則 100%	原則 100%	
	視覚障害者誘導用ブロック ※2	約45%	原則 100%	原則 100%	
	案内設備 ※3	約77%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型トイレ ※4	約92%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型券売機	(約91%)	—	原則 100%	
	拡幅改札口	(約97%)	—	原則 100%	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数 ※カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記）		2,647番線 (559番線)	3,000番線 (800番線)	4,000番線 (900番線)	
プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数		(※5)	—	4,000番線	
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率		約60% ※6※7	約70% ※7	約80% ※8	新幹線車両及び特急車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める

※1 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）及び鉄軌道駅に限っては公共交通移動等円滑化基準第18条の2への適合をもって算定。

※2 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。

※3 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。

※4 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。

※5 国土交通省集計値 2,169番線

※6 各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。

※7 2020年4月に施行されたバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け）への適合状況。

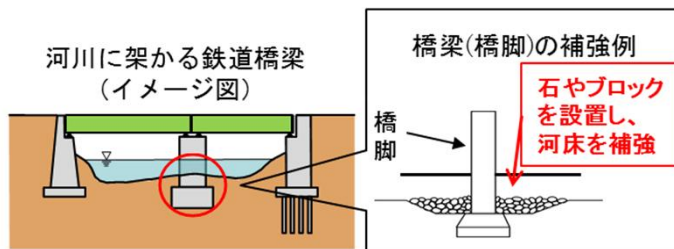
※8 2023年4月に施行された新たなバリアフリー基準（新幹線及び特急車両における車椅子用フリースペース設置等を義務付け）への適合状況。

6. 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

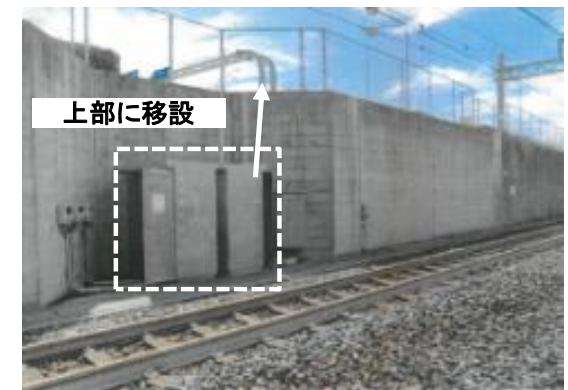
例：法面防護工



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

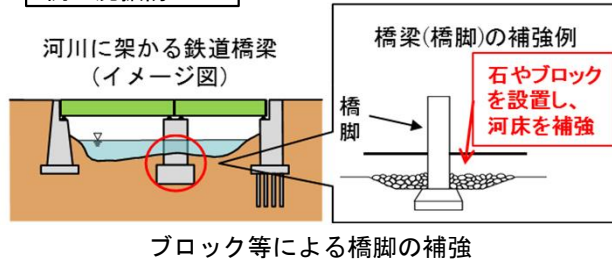
例：橋梁の防食塗装



- 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ところ。
- 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「第一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となる施策として、以下の6項目の施策を盛り込んでいる。なお、5か年加速化対策までに推進してきた施策に加え、復旧性向上に資する耐震対策、青函トンネルの老朽化対策やRAIL-FORCE隊員の対応能力向上等の施策を新たに盛り込むことにより、鉄道分野における国土強靱化を着実に推進する。

①河川橋梁の流失・傾斜対策

例：洗掘防止工



②隣接斜面からの土砂流入対策

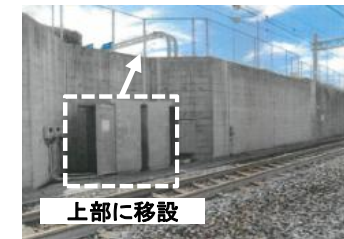
例：法面防護工



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

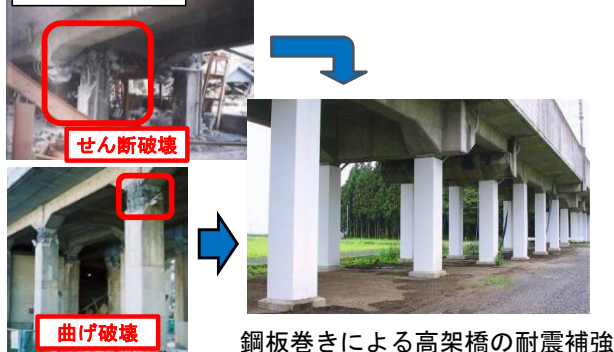
例：電源設備の移設



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



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



⑥RAIL-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

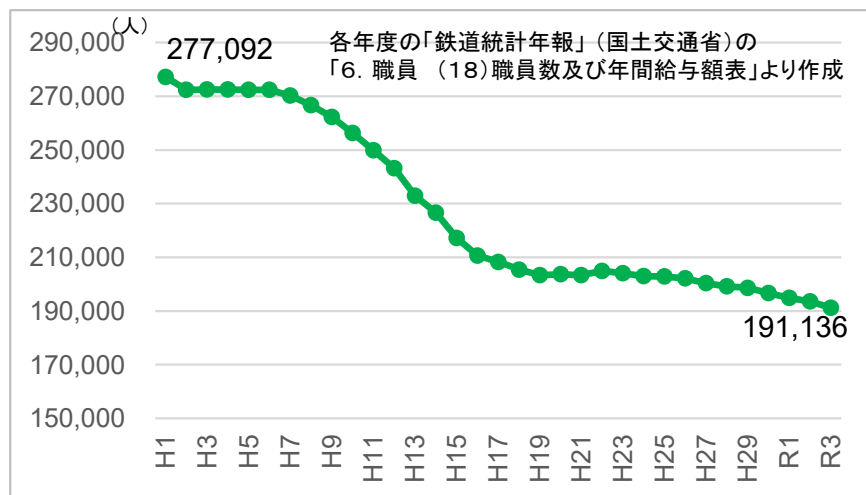


路盤の流出状況の測定

7. 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



➤ 鉄道分野の有効求人倍率

令和5年度

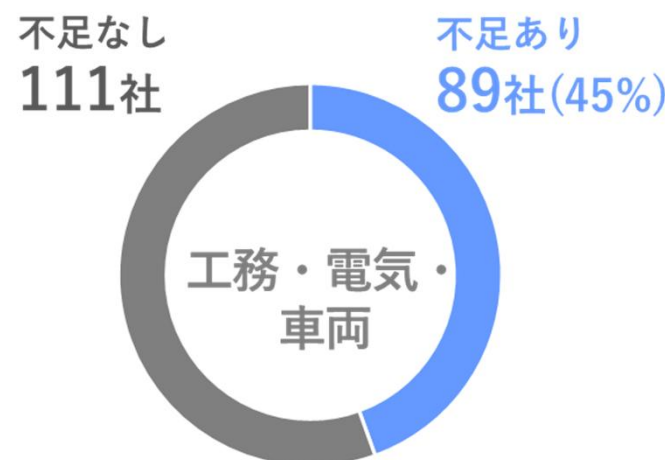
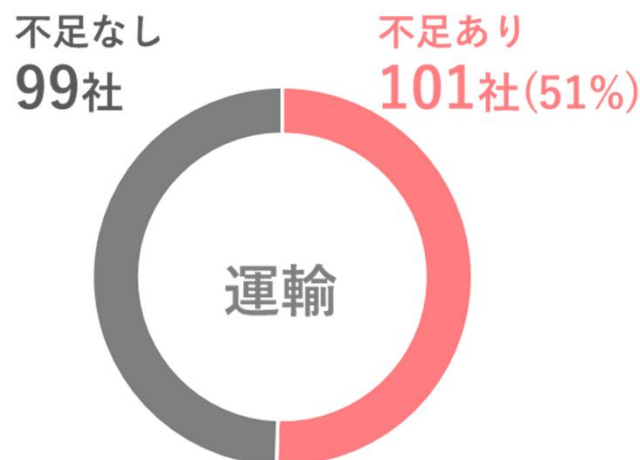
3.45倍※¹(全産業平均 1.17倍※²)

※¹厚生労働省により、令和4年改定「厚生労働省編職業分類」における「鉄道運転士」「車掌」「旅客・貨物係事務員」「鉄道車両入換・編成作業員」「鉄道線路工事作業員」「電気工事作業員」「輸送用機器製造技術者(自動車を除く)」「輸送用機械器具整備・修理工(自動車を除く)」について、各々の有効求人数、有効求職者数をそれぞれ合算したものをを用いて算出

※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

➤ 鉄道事業者に対する人手不足の状況等に関する調査(※)の結果

○ 運輸部門、工務・電気・車両部門の両部門について、約5割の鉄道事業者から「人手不足を原因とした残業や休日出勤が発生している」という回答があった(調査の回答数は200社)。



(※) 国土交通省において2025年2月上旬に実施

担い手確保の取組

制度運用

- ・ 運転免許受験資格の見直し(R6.7)
- ・ 外国人材の活用に向けて特定技能制度に鉄道分野を追加(R6.3)
- ・ 鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せの締結(R7.3)

賃上げ

- ・ 収入原価算定要領の改定(R6.4)

省力化・効率化の取組

省力化投資

- ・ 省力化投資促進プランの策定(R7.6)

事業者間連携

- ・ 地域鉄道のメンテナンス体制の強化

標準化

- ・ 標準化の推進に係る次期ビジネスプランの公表(R7.6)

DX

- ・ 新技術等を活用した鉄道のDXに関する取組

第2回「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(R7.3.3)

- 第1回連絡会議(R6.2.2)以降も運転士の不足により運行本数を減便するといった事態が見られることから、**第1回連絡会議以降の鉄道事業者が行っている創意工夫や効果的な対策、国の取組みなど**について意見交換。

・日 時：令和7年3月3日 ・場 所：国土交通省会議室〔Web併用〕
・構成員：鉄道事業者（156事業者）、関係団体（3団体）、国土交通省、厚生労働省



1. 国における取組み

(1) 運転免許受験資格の見直し(年齢要件の緩和)

○若年者の雇用拡大につなげる観点から、運転士の受験資格の年齢要件の見直し(20歳→18歳)

○令和6年7月1日省令改正(公布・施行)→10代で国の動免試験に合格した者1名(R6.12)

→ R7.6：さらに1名合格

(2) 鉄道分野における外国人材の活用

○外国人材の活用に向けて、在留資格「特定技能」の対象分野に運輸係員業務を含む鉄道分野を追加(R6.9)。

(3) 鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ

○退職自衛官の活用に向け、鉄道事業等への再就職の促進に向けて防衛省と連携していくことを調整中

○具体的には、退職自衛官向けの鉄道事業等の業界説明会の開催等への協力

→ R7.3.7：国土交通省、防衛省、JR7社及び事業者団体との間で申合せ締結

2. 事業者における取組み

(1) 第1回緊急連絡会議(R6.2)以降に実施した運転士確保に向けた取組等の周知(R6.10)

○採用・広報活動：6事業者が**学生向け広報活動**を実施し、2事業者が将来の**運転士候補生**として内定(高校生3名、1名)。

○運転士養成(助成制度の活用)：**助成制度**(厚生労働省の人材開発支援助成金)を新たに**5事業者(計16名)**が活用。

○運転士確保に対する自治体支援事業：**自衛隊と弘前市が協定を締結**し、**弘南鉄道において退職予定自衛官を対象としたインターンシップ**を開催。

(2) (1)の周知以降、新たに実施した運転士確保に向けた取組等の例(R7.2)

○採用・広報活動【50社局】

※対象事業者数：172社局

・動力車操縦者運転免許所持者に対して**中途採用実施**【14社局】・**学校訪問の実施・拡大**【13社局】

・新たに採用区分として**中途採用を設定**【11社局】

○計画的な運転士養成【12社局】

・免許を所持していない者に**新たに免許を取得させる**(自社養成・委託養成)【8社局】

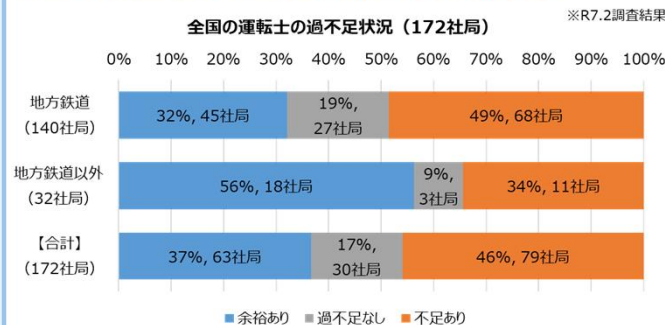
・運転士の養成に要する費用の**助成制度**(人材開発支援助成金)の活用【2社局】

○待遇・労働環境の改善【13社局】

・初任給アップ、住宅**手当の支給**など**待遇面の改善を実施**【7社局】

・希望者の**休日数を増加させる**(時短行路の設定)などの**待遇改善**【7社局】

【参考】 現行ダイヤに必要な運転士の過不足に関する状況について



注「地方鉄道」とは、本資料において、地方鉄道以外(JR、大手民鉄及び公営地下鉄)を除く鉄道事業者を指します。

- 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

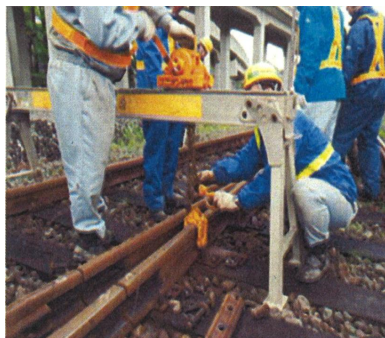
鉄道車両、車両部品の製造等

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

【受入見込み数】最大3,800人（2028年度まで）



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

* 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。

- 国土交通省は、防衛省のほか、以下の鉄道事業者団体及び鉄道事業者と「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」を令和7年3月に締結。
- 申合せに基づき、国土交通省、防衛省、鉄道事業者団体等との連携を強化することにより、退職予定自衛官向けの業種説明会や広報等を充実させ、退職予定自衛官の鉄道事業等への就職を後押しする。

■ 申合せの内容

国土交通省、防衛省、
鉄道事業者団体、鉄道事業者の連携を強化

- ・ 国交省及び鉄道事業者団体等は、退職予定自衛官向けの鉄道事業に関する説明会や現場見学会、インターンシップを開催する。
- ・ 国交省及び鉄道事業者団体等は、鉄道事業における有用となる資格や勤務環境、処遇、キャリアパス、すでに鉄道事業に従事している退職自衛官の活躍事例を示す等、退職予定自衛官向けの採用に関する広報を積極的に行う。
- ・ 防衛省は、鉄道事業者団体等に対して、自衛官等の採用に関する情報を積極的に提供する。
- ・ 鉄道事業者等は、自衛官の採用に関する情報掲示の場を提供する等の取組を行う。

■ 鉄道分野における締結者

＜事業者団体＞

一般社団法人日本民営鉄道協会
第三セクター鉄道等協議会
一般社団法人日本地下鉄協会
一般財団法人日本鋼索交通協会

＜事業者＞

北海道旅客鉄道株式会社
東日本旅客鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社
四国旅客鉄道株式会社
九州旅客鉄道株式会社
日本貨物鉄道株式会社



業種説明会やインターンシップ



(画像はタクシー車内)

車内への自衛官募集情報等の掲示

■ 北海道運輸局

○5/22 業界説明会@自衛隊真駒内駐屯地（札幌市）※JR北海道が説明、20名の任期制退職予定自衛官が参加

○6/23 インターンシップ@JR北海道社員研修センター・実習線（札幌市手稲区）

※JR北海道が主催、自衛官等20名が参加

○7/14 自衛隊合同企業説明会@札幌コンベンションセンター（札幌市）※JR北海道が出展、7名の任期制退職予定自衛官と面談

JR北海道による業務説明



5/22 若手隊員20名（男性15名、女性5名）が鉄道会社の概要や雇用情勢を初めて聴講

可動式横取り装置作業体験



6/23 若手隊員5名、援護課隊員15名が鉄道のインターンシップに初参加し、実習線において、現場最前線の職場を体験

自衛隊合同企業説明会



7/14 若手隊員7名がJR北海道の企業ブースを訪問、個別に仕事内容等について面談

■ 関東運輸局

○6/10、6/11 業種説明会@自衛隊朝霞駐屯地（東京都）

- ・日本民営鉄道協会から鉄道業界に関する説明を実施
- ・JR東日本担当者も現地での視察を実施
- ・2日間で**271名**の退職予定自衛官が参加



民鉄協が退職予定自衛官に対して、鉄道事業の業務説明を行っているようす（6月11日、自衛隊朝霞駐屯地）

※ その他の各運輸局においても、申合せに基づき、人材確保に資するそれぞれの取組を実施している。

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**するほか、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。

(3) 経常的な経費の変動に適切に対応(経費の算定方法の改善)

原則として消費者物価指数（生鮮食品及びエネルギーを除く。）の上昇率の5年単純平均（地域別）を用いて算定するほか、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定する。

(4) 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、総括原価への計上できるようにする。**

(5) 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。

調査概要

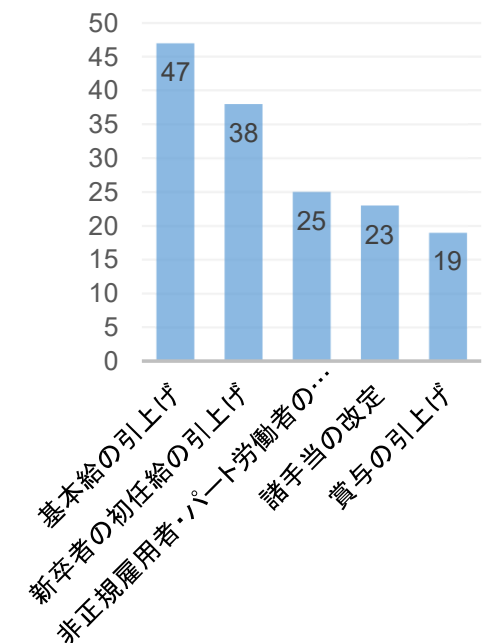
令和5年3月1日～令和7年4月1日の間に運賃改定を実施した鉄軌道事業者に対して、令和7年4月11日～5月15日に、地方運輸局を通じて、**賃上げ状況に関するアンケート調査**を実施。

- 調査対象 上記期間内に運賃改定を実施した鉄軌道事業者48者（別紙参照）
※上限運賃の範囲内で実施運賃を改定した事業者を除く
- 回収率 100%（48者から回答あり）

調査結果

➤ 運賃改定後に「賃上げを実施した」と回答した事業者の割合 ※賃上げとは、基本給の水準引上げ（全従業員又は一部従業員を対象）、定期昇給額の引上げ、賞与の引上げ、諸手当の改定、新卒者の初任給の引上げ、再雇用者の賃金の引上げ、非正規雇用者・パート労働者の昇級 等	100%
➤ 「基本給（ベース）の引上げを実施した」と回答した事業者の割合 ※全従業員又は一部従業員を対象としたものを含む	97.9%(47者)
➤ 全従業員を対象とした基本給（ベース）の平均改定率（平均改定額） ※定期昇給と基本給の改定額を切り分けることができない事業者を除く ※基本給は改定したものの、「改定額・改定率の回答は困難である」と回答した事業者を除く ※全従業員を対象に基本給を改定した事業者は計39者（うち改定率を算出できたのは36者）	4.64% (11598円)
➤ 賞与を上げた と回答した事業者の割合 ※基本給を上げた結果、賞与が増額された事業者を含む	40.4%(19者)
➤ 運賃改定後に賃上げを実施したものの、 今後1～3年以内に更に賃上げを実施する予定がある と回答した事業者	2者

賃上げを実施した事業者の内訳



省力化投資促進プラン（運輸業（鉄道））概要

実態把握の深堀

- 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、人手不足対策への対策が喫緊の課題となっている。
- 具体的には、運輸部門、工務・電気・車両部門ともに約 5 割の鉄道事業者が人手不足を原因とした残業や休日出勤が発生している状況であり、省力化投資の促進や省力化に資する優良事例の横展開等が必要である。

多面的な促進策

- 令和 6 年度補正予算等を活用し、自動運転や軌道・電気設備のメンテナンスに係る技術開発への財政支援とともに、省力化に資する設備導入への財政支援の実施。
- 鉄道事業者が活用可能な補助金等の周知や省力化に資する優良事例の横展開の実施。
- サプライチェーン全体での標準化等を促進するため、標準化関係者による検討会の実施。

サポート体制の整備・周知広報

- 鉄道事業者や関連会社の間で、路線の特性を踏まえた協調や人材確保等の取組を進展・拡大させるための情報交換・検討の場（プラットフォーム）の構築。
- 鉄道分野の関係団体や独立行政法人等が中小の民鉄事業者の業務をサポートするために、省力化・効率化につながる助言や検討支援の実施。

目標、KPI、スケジュール

- 鉄道分野における、2029年度の名目労働生産性目標は、2024年度比で約18%増（実質労働生産性目標は、約7%増）である。
- 労働生産性目標の実現に向けて、省力化・効率化に資する取組を行っている中小鉄軌道事業者の割合をKPIとし、2029年度においては、「工務（軌道）部門」で50%、「電気部門」で45%を目指す。

- 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。

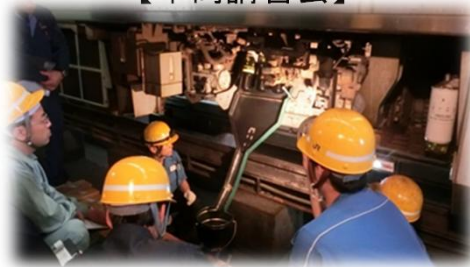
1. 関係団体による各種講習会

- 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】



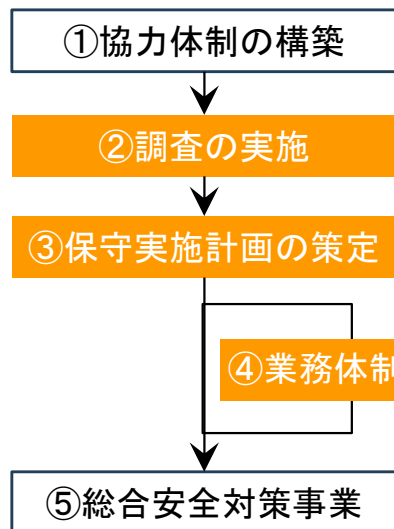
背景・目的

- 地域鉄道では、経営体力の低下、不十分な技術継承、人材不足等により技術力低下が課題となっている。
- 持続的・効率的なインフラメンテナンスの実現に向けて、事業者の技術力向上、検査業務体制等の再構築を推進し、鉄道輸送の安全・安定輸送を確保する。

制度概要

- 地域鉄道事業者が、高い技術力・専門的知識を有する鉄道事業者や第三者※)と連携して行う、保守実施計画策定、業務体制再構築(技術指導含む)等に要する事業費を支援(補助率:2/5以内)。
- 策定した計画等に則り、総合安全対策事業により施設整備を支援。
※)JRやJRグループの軌道整備会社、鉄道・運輸機構、鉄道総研、鉄道技術系協会などを想定

支援スキーム等



①協力体制の構築

高い技術力・専門的知識を有する第三者との協力体制の構築

②調査の実施

メンテナンス体制及び保有施設の検査等について総点検を実施

③保守実施計画の策定

施設等の保守実施計画を策定

④業務体制再構築

第三者による、社員教育や体制強化の支援による再構築

⑤総合安全対策事業(別事業)

PCまくらぎ化、重軌条化等を実施



弘南鉄道における脱線の事例

○令和6年度補正予算及び令和7年度予算における配分先

全国12事業者で実施予定



8. 鉄道のDX

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い。
- 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、特に地方鉄道においては、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、自動運転の取組み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】
新井英樹(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：連絡会の設置趣旨、各事業者の取組み等について
- ・2024年4月23日 第2回連絡会：技術基準の改正等について
- ・2024年8月27日 第3回連絡会：GOA2.5自動運転の現地調査(JR九州香椎線)
- ・2025年5月30日 第4回連絡会：各事業者の導入計画等について

課 題

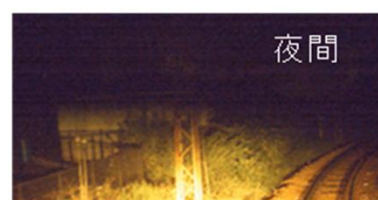
- 人口減少や高齢化の進行に伴う将来的な運転士の不足により、列車運行を維持できなくなることはないよう、鉄道運転業務の効率化・省力化が課題。



運転士による列車運転の様子

概 要

- 令和3年度～令和5年度で列車に搭載したカメラやセンサを活用した列車前方の支障物検知システム等の開発を行ったところ。令和6年度以降は悪天候時や逆光等の環境条件を踏まえた線路方向の支障物検知範囲の拡張を目指すとともに、検知範囲に応じて自動で走行速度を制御する機能の開発を行う。
- その他、カメラやセンサの鉄道車両への設置性向上(小型化等)に向けた検討や支障物検知範囲の拡張に必要なシステムの部品が走行時に鉄道線路から受ける振動の影響に関する検証等を行う。



雨等の環境変化による支障物検知の距離低下



検知距離に応じた走行速度の制御

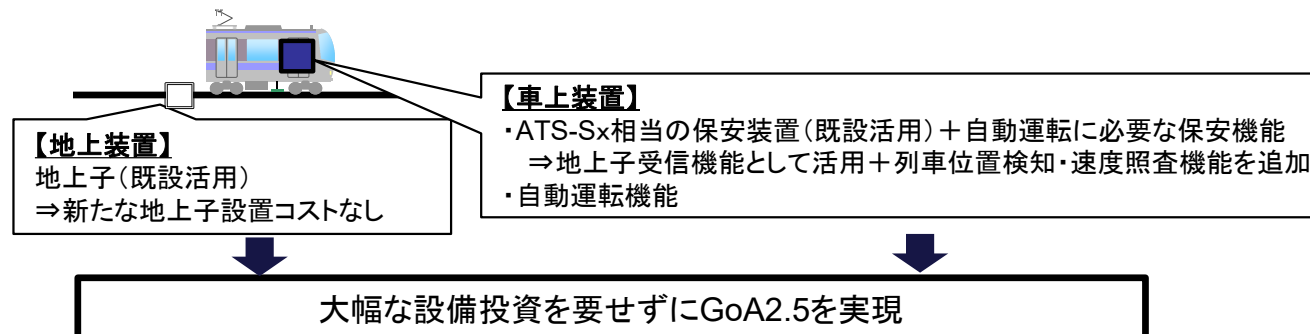
課 題

- 地域鉄道等では鉄道の運転士不足が特に深刻な状況であり、運転免許を持たない係員を列車前頭に添乗させるGoA2.5自動運転の導入が期待されている。
- 一方、GoA2.5自動運転を実現するためには列車位置や速度、駅の停止位置、力行、ブレーキをかける位置等多くの情報が必要であるが、地域鉄道等で広く導入されている保安装置(ATS-Sx)の区間に既に実用化されている技術で自動運転を導入しようとする場合は、ベースとなる保安装置が異なることから新たな保安装置に全面リプレイスする等大幅な設備投資が必要である。
- このため、ATS-Sxをベースとした低コストなGoA2.5自動運転システムの実用化を目指す。

概 要

- 地域鉄道等向けの低コストなGoA2.5自動運転に必要な、列車位置を検知する手法を提案し、プロトタイプ装置にて列車位置の検知精度を確認する。
- 既設の保安装置(ATS-Sx)の機能を活用した、列車位置検知、速度制限を含む連続速度照査、運転制御などの自動運転に必要な機能を整理する。
- 異常時の取扱いを含めた安全性を確保する手法を検討し、プロトタイプシステムの機能仕様の策定及び現車試験による機能検証を行う。

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



課 題

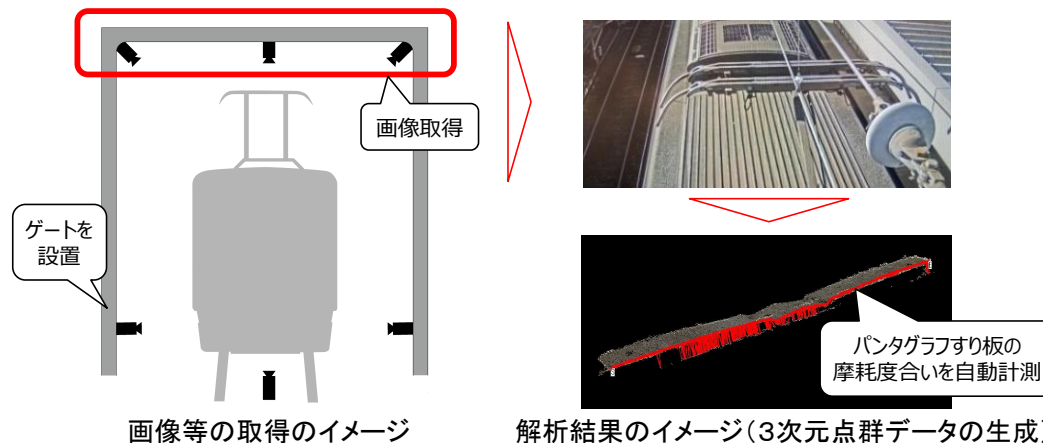
- 鉄道事業者の列車検査業務は、概ね10日に1度の頻度で実施する労働集約型の業務であり、車外からの目視点検が検査項目の大部分を占めている。目下の労働力不足の状況下においても、列車検査の水準を維持するため、検査業務の効率化・省人化が重要な課題となっている。
- また、特に屋根上での作業は危険が伴うことから、過酷な労働環境の改善や安全性の向上が求められている。



危険を伴う屋根上点検作業

概 要

- 列車検査業務のうち、最も業務効率化の効果が高いと考えられる屋根上での検査業務に着目し、パンタグラフすり板の摩耗状況を、カメラ画像を用いた画像解析により遠隔・自動で計測する技術を開発する。
- 本技術によりパンタグラフすり板の交換タイミングを自動で判別可能とすることで、検査業務の効率化・省人化及び安全性向上を目指す。
- また、開発にあたっては、コロナ禍を経て更に逼迫する鉄道事業者においても導入できるよう、安価なシステムとするための検討もあわせて行う。



課 題

- 鉄道の列車制御は、地上信号機等の地上設備が用いられており、これら地上設備の保守点検は、保守作業員の巡視等によって行われているが、設備の数が多く、列車運行の合間や列車運行のない夜間など、時間的制約がある中で行われている。
- このような中、保守作業員の感染症への感染、また人口減少や高齢化の進行に伴う将来的な保守作業員の不足により、地上設備の保守点検が十分に行われず、鉄道の安全運行に支障を及ぼすことのないよう、保守点検業務の効率化・省力化が喫緊の課題。

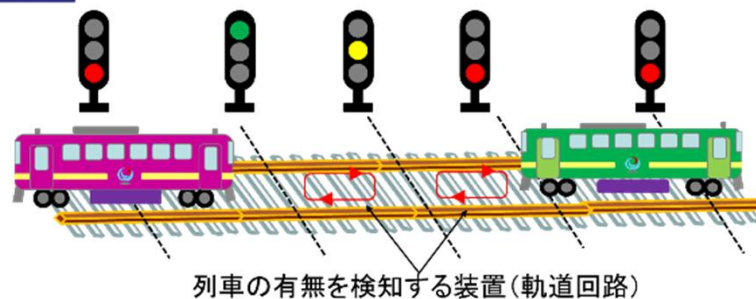


地上信号機の保守点検の様子

概 要

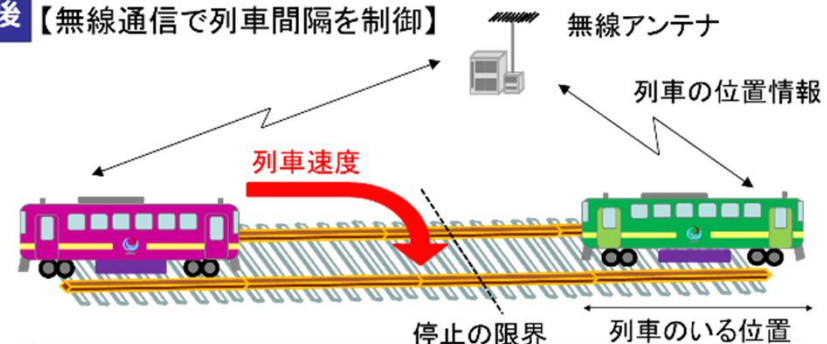
- 経営の厳しい地方の鉄道事業者でも導入を可能とし、簡素かつ低コストな無線等を活用した運転保安システムを開発する。
- 本システムにより、地方鉄道でも、信号機や軌道回路等の地上設備の削減が可能となり、地上設備の保守点検の効率化・省力化を実現。

現状 【軌道回路で列車間隔を制御】



信号機や軌道回路の設備数が多く、メンテナンスが負担

開発後 【無線通信で列車間隔を制御】



信号機や軌道回路が不要となるため、メンテナンスの負担が軽減

- J R各社を中心として有人窓口が混雑しているところ、鉄道の有人窓口配置する人員については、接遇や乗車券の販売等を適切に行うための十分な養成期間を経てから配置する必要があることから、鉄道事業全体での人員の確保が課題となっている。さらに、近年は鉄道係員に対するカスタマーハラスメントの問題も顕在化している。
- 一方で、有人窓口において発売されている乗車券等の多くは、ウェブサイトや券売機においても購入できるため、鉄道事業者においてはウェブ予約・購入の拡大や、カメラ・モニター付き券売機の設置等を進めているところ。

鉄道事業者の取組

<ウェブ予約・購入>

- ・ 全ての新幹線についてウェブ予約・購入が可能であり、特急列車についても取組が進んでいる。
- ・ 車椅子対応座席や障害者割引乗車券についても、ウェブ予約・購入の取組が進んでいる。

<カメラ・モニター付き券売機の導入>

- ・ 特急券や乗車券の購入だけではなく、証明書等の提示が必要な乗車券の購入や、遠隔対応できる券売機の導入が進んでいる。

<乗車券のQRコード化>

- ・ 従来の磁気券をQRコード化し、乗車券の受け取りを不要とする取組が進んでいる。



全ての利用者にとって利用しやすく、持続可能な輸送サービスを提供していくため、現時点においては、窓口でしか実施できないサービスの提供にも配慮しつつ、オンラインサービス（ウェブ予約・購入）やカメラ・モニター付き券売機等の認知度を一層高め、省人化、省力化の取組を推進する。

9. 鉄道のGX

鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿(概要)

(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(2022年度、人キロベース)

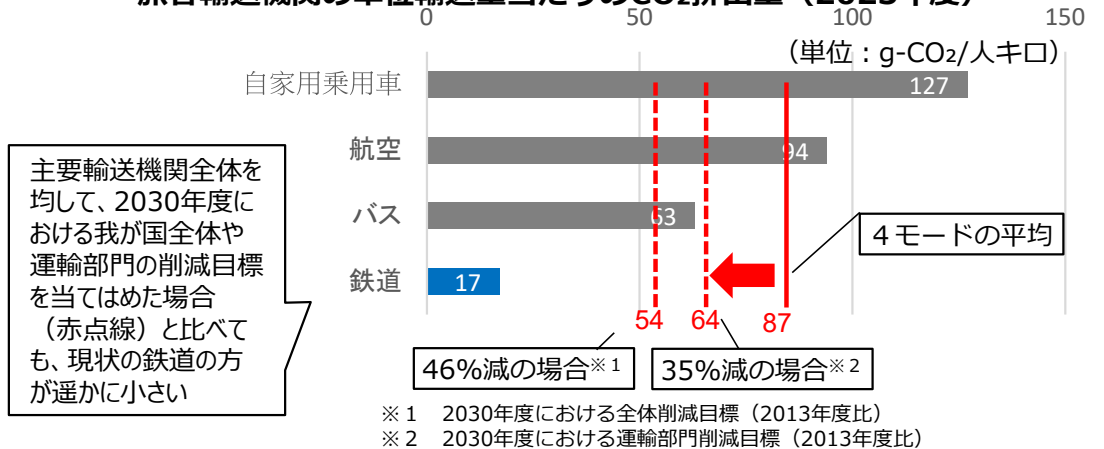
	鉄道	道路交通	その他
日本	28%	65%	7%
イギリス	9%	91%	1%
ドイツ	9%	87%	5%
フランス	12%	87%	1%
アメリカ	1%	83%	16%

(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。

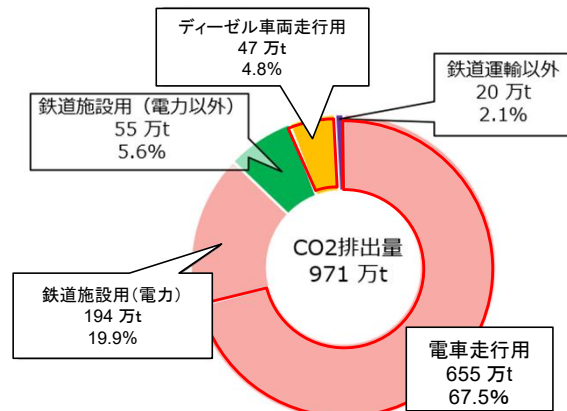
旅客輸送機関の単位輸送量当たりのCO₂排出量(2023年度)



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70%以上を占めており、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(2020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



イメージ: 東急電鉄 環境ビジョン2030より

鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿(概要)

(2)取り組むべき施策の方向性と目指すべき姿

鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会
最終とりまとめ(令和5年5月26日)(概要)

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

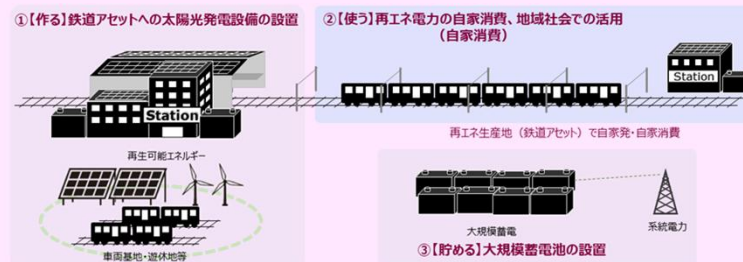
i 太陽光発電等の創エネ

- 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（グリーンレール）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

目的

- ・ カーボンニュートラルの実現に向けて、世界的に鉄道に対する期待が高まっている。
- ・ 水素燃料電池車両やバイオディーゼル燃料など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年を見据えて、鉄道分野のGXに関する目標設定や戦略策定を行う。

構成

学識経験者	古関 隆章 東京大学 大学院 工学系研究科 教授【座長】 近藤 圭一郎 早稲田大学 理工学術院 教授
鉄道事業者	JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州、JR貨物 日本民営鉄道協会、日本地下鉄協会、第三セクター鉄道等協議会
メーカー	川崎車両、川崎重工業、東芝、日立製作所、三菱電機、日本鉄道車輛工業会
研究機関	鉄道総合技術研究所
行政機関	国土交通省、資源エネルギー庁(オブザーバー)

検討範囲

鉄道全般をスコープに入れつつ、2040年を見据え、主に「新技術」・「新エネルギー」(水素、バイオ燃料、回生電力、再エネ等)にフォーカスして、目標・戦略を策定する。

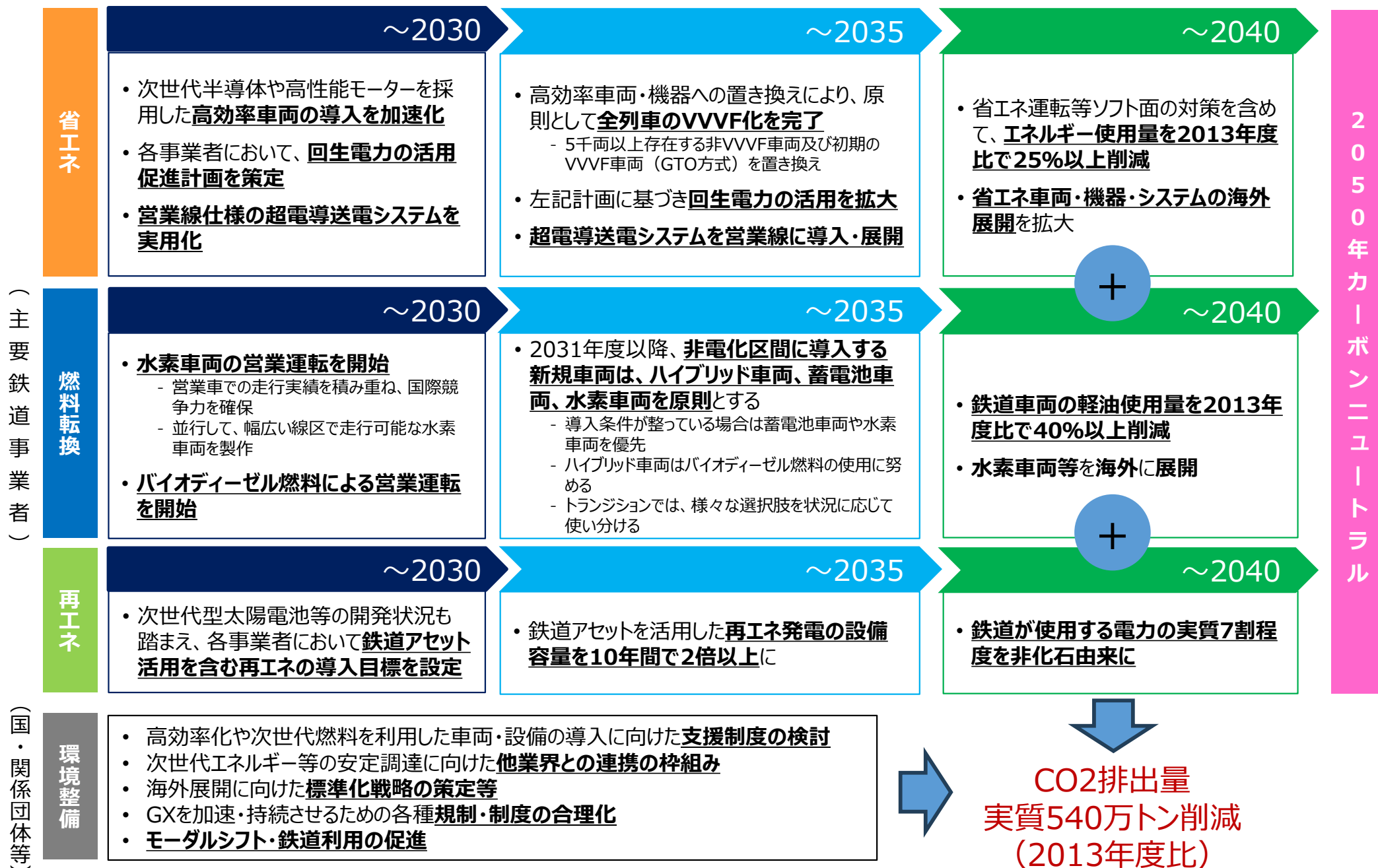
スケジュール

第1回 2025年 3月28日 第2回 4月15日 第3回 6月2日 第4回 9月8日

※「鉄道分野のGXに関する基本的考え方」をとりまとめ、9月16日公表。

- 気候変動への対応を契機として、世界的に鉄道に対する関心が高まっており、これは我が国鉄道産業が最先端の省エネ技術や革新的な車両を武器に、海外需要を取り込んで成長する絶好の機会である。この好機を逃すことなく、官民一体で鉄道分野のGX投資に取り組む必要がある。
- 国は、脱炭素効果の高い次世代型車両・関連設備の導入・普及を強力に推進し、開発・生産投資の促進、量産化・標準化を図り、コスト低減を目指す。
- 複数の鉄道事業者がそれぞれ開発を進めている水素車両については、共通する技術課題の解決に向けて、鉄道事業者やメーカーの垣根を超えた連携・協調を促し、幅広い線区で走行可能な水素車両を早期に実用化する。トランジションにおいては、「技術ポートフォリオ」の考え方にに基づき、様々な選択肢を状況に応じて使い分けていく。
- 水素やバイオディーゼル燃料等の次世代燃料の安定供給の確保に向けて、需要の創出やサプライチェーン構築等に関して、他分野・他業界との連携の枠組みを強化する。
- 官民の関係者が連携して、我が国鉄道技術の国内・国際標準化を推進し、メーカーの設計・製造負担の軽減を通じて、海外案件への対応力を強化するとともに、省エネ・脱炭素技術の活用を切り口とした「日本型鉄道GXパッケージ」の海外展開に取り組む。
- メーカーは、海外需要の取り込みに必要な設計・製造能力の確保、設備投資に取り組み、生産性向上を目指すとともに、鉄道車両に係わるカーボンフットプリントの導入を通じて、サプライチェーン全体に排出削減の取組を波及させる。
- 鉄道事業者は、国・関係団体等による環境整備を前提に、次世代型車両の導入等のGX投資を最大限前倒しするとともに、導入後のオペレーションに責任を持ち、ハード・ソフト両面での取組により、2030年代に2013年度比で実質540万tを削減するとしている排出削減目標の早期達成を図る。
- エネルギー安定供給の観点から、電力の需要側である鉄道事業者においても、鉄道アセットを活用した再エネ発電、変動性再エネの調整力となる蓄電装置の整備等、再エネの主力電源化に対応した鉄道システムへの変革を進め、官民の関係者で広域的なセクターカップリングに取り組む。
- 国と鉄道事業者が一体となって貨客両面でのモーダルシフトを推進し、鉄道の環境性能の向上を運輸部門全体の排出削減につなげていく。一方、環境優位性が発揮できる鉄道の利用を増加させることにより、鉄道分野の総排出量が増加することも想定されるが、その場合は運輸部門全体での排出削減につながる効果を適切に考慮する必要があることにも留意する。

鉄道分野のGXを進めるための目標等



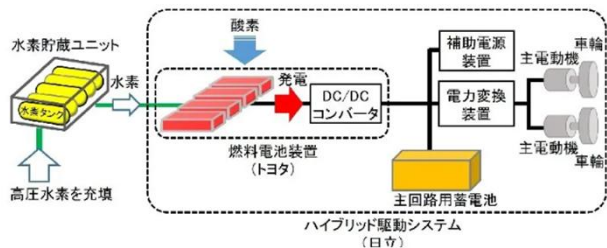
水素燃料電池鉄道車両の導入に向けた動き

- ▶ 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

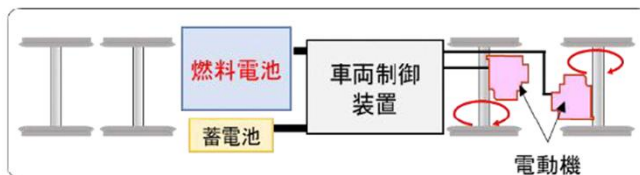
HYBARIの車両構造



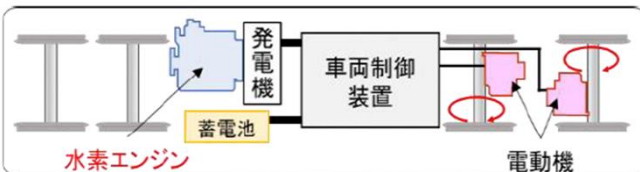
JR東海

- 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）

水素動力ハイブリッドシステム（燃料電池）



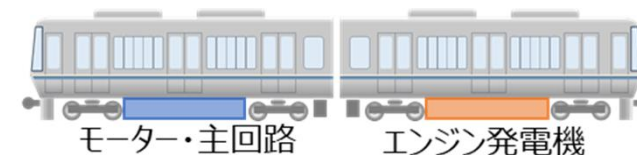
（参考）水素動力ハイブリッドシステム（水素エンジン）



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

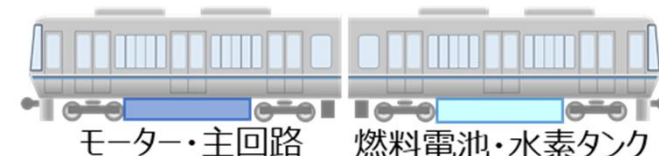
電気式気動車



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、第3回：2024年10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し、令和7年3月に安全性検証検討会の結果を踏まえ、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の改正及びそれに基づく告示の制定を行った。

（※2：第1回：2024年4月、第2回：2024年6月、第3回：2024年7月、第4回：2024年9月開催、第5回：2024年10月開催、第6回：2024年11月開催）

10. 鉄道標準化ビジネスプラン

- 「鉄道技術標準化調査検討会」※(委員長:大崎 博之 東京大学教授)において、社会情勢の変化やこれまでの標準化活動を通じて確認された課題等に対して、今後の鉄道技術の標準化のあり方を整理すべく、「鉄道技術標準化ビジネスプラン」を策定。
※学識者、国土交通省、鉄道事業者、製造事業者、研究機関及び関係協会から構成

鉄道分野の標準化活動における現状認識と方向性

鉄道分野の標準化活動を取り巻く社会情勢の変化

＜全国的な人口減少、少子高齢化の進行＞

- ✓ 人口減少に伴う鉄道利用者の減少や担い手不足により、鉄道事業の運営が厳しい環境。
⇒ 国内のみならず海外を見据えた市場の拡大や鉄道事業における効率化・活性化が必要。

＜世界における鉄道市場の拡大＞

- ✓ 世界の鉄道市場は今後も成長見込みであり、特にアジア太平洋地域では大きな市場拡大が見込まれている。
⇒ これまでも我が国鉄道システムの海外展開を推進してきたが、海外のコンサルタントの影響や現地法令等による制約が存在。

＜鉄道に関する国際標準化の状況＞

- ✓ 国際標準化機関での規格策定審議に対応してきており、専門家も派遣。
⇒ 国際審議の場における我が国のプレゼンスは向上しつつも、各国のコンセンサスが得られず、計画どおりに規格開発に着手できなかった事例も存在。

＜国外の認証機関による適合性評価の潮流＞

- ✓ 製品の品質、安全性を確保する観点等から、第三者による適合性評価を求められる動きが拡大。
⇒ 鉄道認証室を開設したが、安定的な需要の確保が難しく、認証体制の持続可能性に懸念。

＜鉄道システムの効率化に向けた動き＞

- ✓ 国内の鉄道事業の効率化を図る観点から、装置・部品等の共通化、効率的・効果的なメンテナンスの導入、省力化に向けた技術開発などが推進されている。
⇒ 人口・技術者減少の中、より効率的な事業運営、技術継承に取り組む必要有。また、装置・部品等の共通化の際は、必要に応じて標準化が有効。

＜カーボンニュートラルの実現に向けた動き＞

- ✓ ディーゼル車両から蓄電池車やバイオ燃料への置き換え、水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及の推進。
⇒ 今後の社会実装や将来的な海外ビジネスを視野に、規格を活用し明文化し、新たな技術について必要に応じて標準化が有効。

これまでの鉄道技術の標準化に関する活動と課題

＜規格への対応＞

- ✓ 我が国提案の国際規格を増やす等の「攻め」と他国提案の国際規格に我が国の技術を盛り込む等の「守り」の国際規格審議を推進。
⇒ 開発した国際規格の中には、国内で必要な規格化がされていないものも存在。

＜適合性評価への対応＞

- ✓ 鉄道認証室の設置や鉄道品質マネジメント認証のスキームを構築。
⇒ 安定的な需要の確保が難しく、認証体制の持続可能性に懸念。

＜海外への発信・普及＞

- ✓ 我が国の技術基準等の海外への説明や海外の標準化機関等との定期的な情報交換会を開催。
⇒ 我が国の技術への理解促進のため、安全性・信頼性に関する定量的な評価や評価プロセスの文書化に課題。

＜標準化活動に関する人材不足等＞

- ✓ 国際規格は審議を経て開発されるため、専門とする技術力に加え、高度な調整力・折衝力が求められることから、人材が重要な要素の一つ。
⇒ 継続的に標準化に従事する人材の育成、標準化活動に対する経営者層の理解を得ることが重要。

こうした社会情勢の変化やこれまでの活動で確認された課題を踏まえ、国際規格の新規提案体制の見直し、国内の鉄道事業の効率化や技術の言語化・明文化、標準化に取り組む人材育成等が重要。

目的及び取り組むべき活動

目的・目標

- 目的**：我が国の鉄道システムの**国際競争力の更なる強化**をはじめとした**我が国の鉄道事業及び鉄道産業の持続的発展**
- 目標**：上記の目的に向けて、鉄道分野に係る**技術の国際及び国内標準化活動**を通じて以下を実現することを目標とする。
- ・本邦企業の**受注機会拡大に寄与**し、受注した案件が円滑に遂行されるよう**環境整備**する。
 - ・新たな技術を中心に必要な**標準化を推進**し、**国内鉄道ビジネスの効率化・活性化**を図る。

取り組むべき活動

○国際規格の新規提案体制の見直し

■ 国際規格開発体制の強化

- ・国際競争力強化のために必要な技術の国際規格化の検討及び提案
- ・国際標準に関する情報の提供

○国内の鉄道事業の効率化や技術の言語化・明文化

■ 国内標準化の推進

- ・事業者間の装置・部品等の共通化などの取組みを進め、必要に応じ標準化
- ・国際標準化の動向を踏まえ、将来の国際標準化を基本とする

○計画的な国際規格開発

■ 内外の関係者との連携と協調に基づく国際規格審議の促進

- ・我が国の設計思想や技術が反映された国際規格審議(IEC/ISO)の促進
- ・各地域や国の標準化機関等と継続的な情報交換と、その内容の国内共有

○国際規格・国内規格の活用促進

■ 発行された国際規格のJIS化、解説書の作成・公表

- ・国際規格審議を経て合意し発行される国際規格のうち、日本の技術・設計思想が反映されたものを基本的にJIS化
- ・国際規格の解説書作成による国内規格開発支援及び国際規格の理解促進

■ 鉄道事業者等における規格の活用促進

- ・開発された規格の活用状況等の検証
- ・国際規格及び国内規格活用に向けた検討の促進
- ・製品の安全性・信頼性に関して作成したガイドラインの普及

○コンサルティング能力の強化

■ コンサルティング能力の強化

- ・国外の地域規格等が採用された事例を収集・検証し、我が国の技術を提案できるコンサルティング能力を強化
- ・海外案件で、我が国の技術や仕様を的確に提案・説明できるよう、必要な情報提供
- ・鉄道システム全体をインテグレーションする高い能力と強みの確立

○規格認証体制の拡充

■ 国内における鉄道製品の第三者認証機関の体制強化

- ・鉄道認証室の体制強化、認証サービス向上

■ 規格認証取得の支援体制の整備

- ・本邦企業の自社製品規格適合性証明の日本国内における支援体制整備

○標準化活動に取り組む人材の育成

■ 各組織における鉄道標準化人材の育成

- ・実務担当者等を対象とした人材育成プログラムの実施
- ・経営幹部に対する標準化活動理解促進に向けた取組や、標準化活動をキャリアパスに位置づけた裾野拡大に努める取組

11. セキュリティ対策

● 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



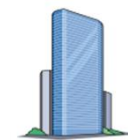
● 政府・行政サービス
● 医療
● **水道**
● **物流**
● 化学
● クレジット
● 石油
● **港湾**



NCOによる
調整・連携

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]



現 状

- ✓ 「鉄道分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン」にて、国土交通省が鉄道事業者に対して、情報セキュリティ対策の水準を明示
- ✓ 重要インフラ事業者等は、重要インフラの担い手としての意識に基づき、自主的に、PDCAサイクルに沿って、対策を実施したり、検証に当たっての目標を定めたりしているところ、そうした情報セキュリティ対策を実施する際に、当該ガイドラインを参考資料として活用
- ✓ ただし、業法体系として、サイバーセキュリティ確保に係る規定は未整備



今 後

- ✓ **鉄道事業法施行規則（省令）**を改正し、各事業者が輸送の安全を確保するために定める「**安全管理規程**」の記載事項にサイバーセキュリティの確保を含めることを**明確化**するとともに、国が定期的に監査等を実施することにより、事業者における取組強化を促進

（参考）安全管理規程

- ✓ **目的**：運輸事業者において、絶えず輸送の安全性の向上に向けた取組を行い、安全最優先の方針の下、**経営トップ主導による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制**の適切な構築を図る。
- ✓ 「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成18年法律第19号）」により、組織的な安全管理を実施すべき運輸事業者に対して、**安全管理規程の作成及び届出が義務付け**られているほか、安全統括管理者の選任及び届出ことが義務付けられている。
- ✓ **運輸マネジメント評価**：国土交通省の評価担当者による経営トップ及び安全統括管理者等の経営管理部門へのインタビューと文書・記録類の確認を通じて助言を行い、運輸事業者自らが自主的かつ積極的に輸送の安全の取組を推進。

近年の重要インフラへのサイバー攻撃情勢の緊迫化を踏まえた改正鉄道事業法施行規則の施行等に伴う具体的な内容を整理・検討するとともに、実効的なセキュリティ対策を講じるために必要な事項の整理・検討を行うため、標記の委員会を設置・開催する。

第1回での主要な質疑や議論（抜粋）

【対象システム】

- ・ 輸送安全への影響が大きい分野を追加することは自然。リスク分析では必須サービスを決めることが重要であり、中長期的には対象も変わり得る。
- ・ 鉄道側の不調によって都市機能がストップすることも避けなければならないリスクと考えれば、輸送安全とサービス安定の両方をスコープに入れるべき。
- ・ 公衆通信回線を鉄道システムに活用する研究がなされており、新技術により脆弱性が増す可能性もある。

新技術のスコープに入れるか現在の課題に集中するかは要検討。

【課題認識】

- ・ サプライチェーン攻撃は激増。鉄道を含むOT領域への攻撃が急激に増加する中、情報集約・共有が課題。
- ・ 鉄道サービスの効率化のため、サプライチェーンの問題も意識しながら、汎用品の活用にも取り組むべき。
- ・ 数日で解消するようなシステム障害とは異なり、サイバー攻撃では数か月にわたり止まる想定が必要。
- ・ 旅客に対する案内において、危険を誘導するような偽情報を流されることも致命的であり、旅客に対して与える情報も重要。
- ・ 重要インフラの相互依存関係を分析し、それに沿った対処策、復旧の迅速化、被害拡大の防止を検討する取り組みが、全体最適化を図るには必要。

【対策の観点】

- ・ 経営層において、危機管理の対象として、自然災害と同列のことが起こりうるものとして向き合うべき。
- ・ サイバーセキュリティは誰かが守ってくれるものではなく、企業自らが能動的な対応、行動を取ることが求められる。
- ・ サイバー攻撃を受けるものとして覚悟した上で、どう復旧するか、いかに復旧を早めるかという観点が必要。

委員名簿（順不同、敬称略）

委員	東京大学大学院	工学研究科電気系工学専攻 教授	古関 隆章
	情報セキュリティ大学院大学	教授	後藤 厚宏
	国土交通省	最高情報セキュリティアドバイザー	北尾 辰也
	日本サイバーディフェンス株式会社	最高技術責任者	名和 利男
	中央大学	国際情報学部 教授	松崎 和賢
	（一財）日本サイバー犯罪対策センター	業務執行理事	櫻澤 健一

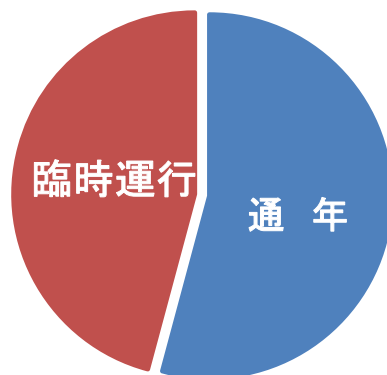
その他オブザーバー：内閣官房、警察庁、国土交通省、鉄道技術総合研究所、情報処理推進機構、各重要インフラ事業者 等

12. 観光

- 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92社、合計323種類の観光列車が運行されている。（2024年4月～2025年3月実績）

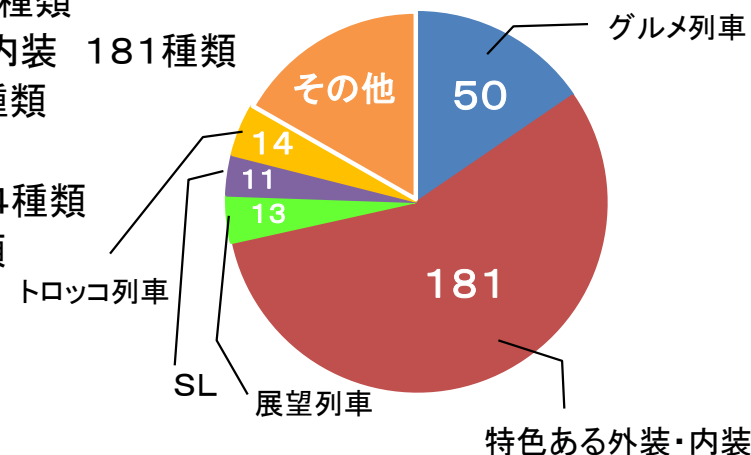
【観光列車の運行状況】

- 全国92社、323種類が運行（2024年4月～2025年3月実績）
- このうち、
約54%（175種類）は通年運行、
約46%（148種類）はイベントに
合わせた臨時運行等



➢ 322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 50種類
- ・特色ある外装・内装 181種類
- ・展望列車 13種類
- ・SL 11種類
- ・トロッコ列車 14種類
- ・その他 54種類



〈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。

〈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（土休日、GW・夏休み等は火曜日以外毎日）
- アニメを実物化した車両で「移動を楽しむ」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

〈東武鉄道 SL大樹〉 ※SL列車

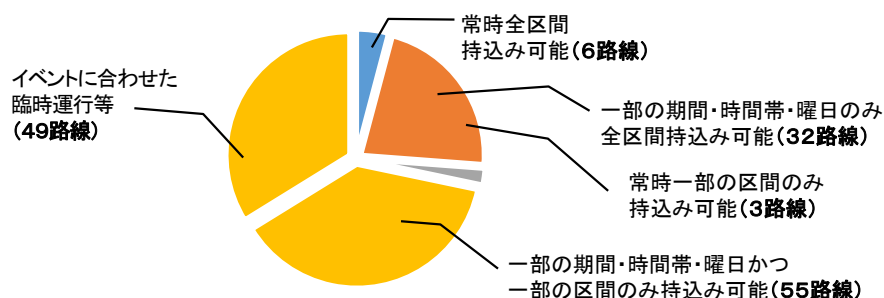
- 2017年8月から、鬼怒川線（下今市～鬼怒川温泉間）で運行を開始
- 通年運行（平日含む毎日）
- SL観光アテンダントが乗務し、記念乗車証の配布および観光案内等を実施。

- 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145路線で実施されている（2024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。

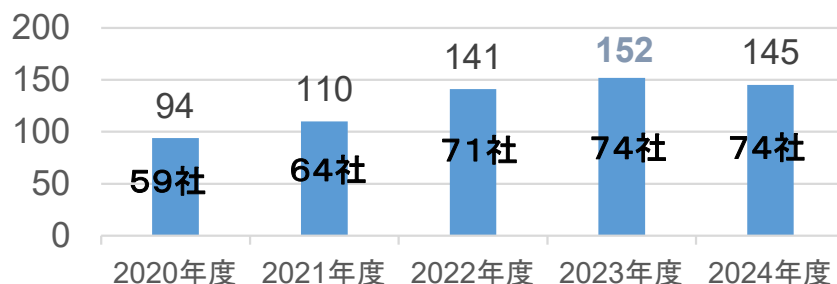
【サイクルトレインの実施状況】

- 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145路線で実施（2024年度実績）
- このうち約6割（90路線）は、特定の区間や時間帯で実施
- また、約3割（49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



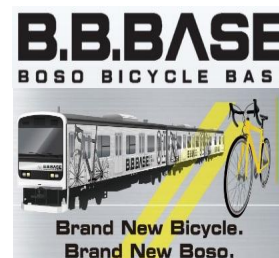
＜JR西日本(きのくに線)＞

- 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＞

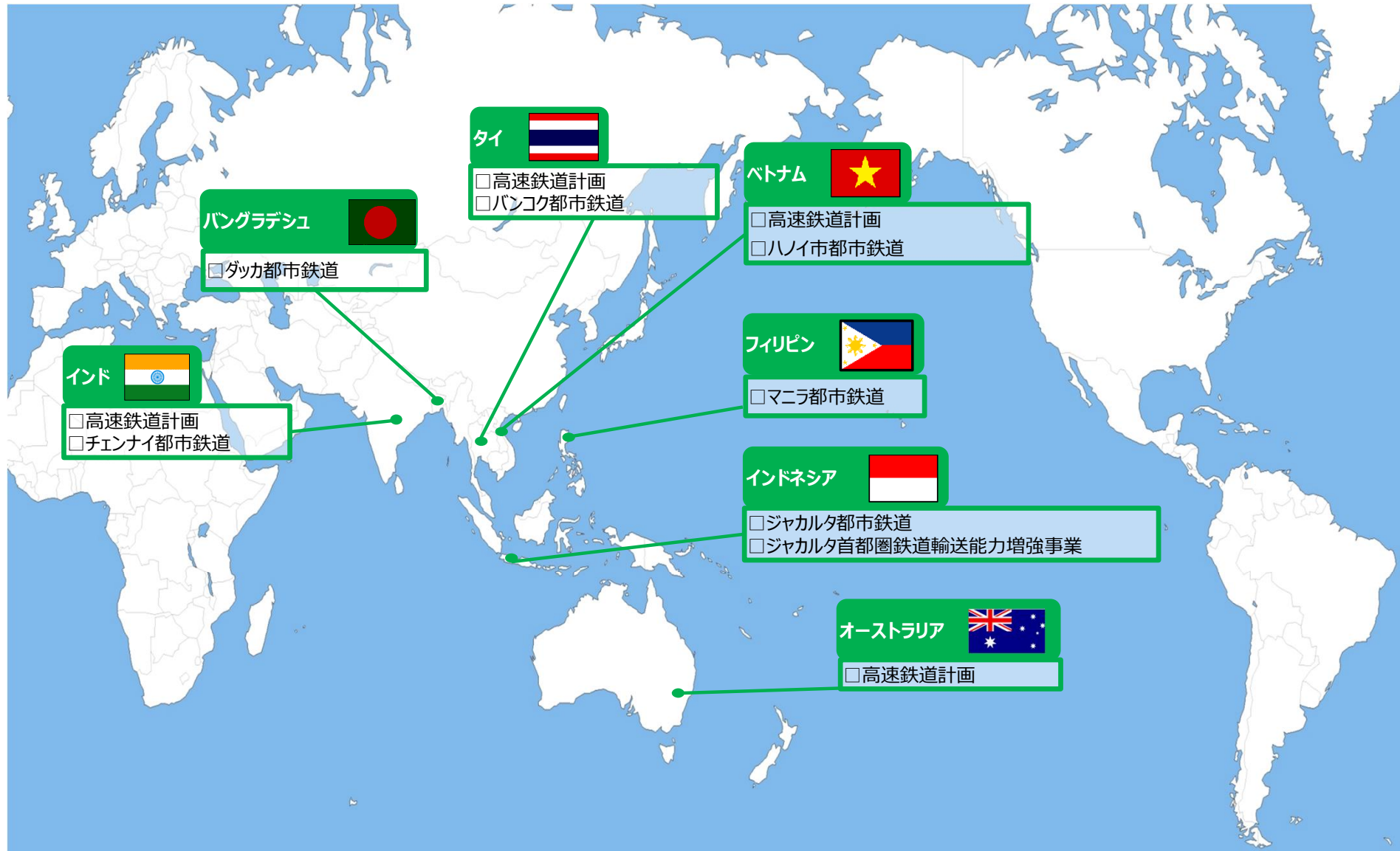
- 2003年4月1日より通年実施。
- 自転車の持ち込みは無料。
- 日常利用・観光利用の両面で活用され、年間約3万5千人の利用実績



＜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5種類(内房、鹿野山・菜久留トレイン、外房、佐原・鹿島、佐倉・銚子)。
- 日帰りプランのほか、宿泊プランも販売。

13. 海外展開



現 状

- ◆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し、国際的な期待がある。
- ◆資金未払い等のトラブルや、潜在的なカントリーリスクへの懸念により、本邦事業者の参入意欲が阻害されるおそれがある。
- ◆コストや納期長期化、多様なメーカーを統率するインテグレート能力不足等の面で課題がある。
- ◆新興国の案件においても欧州規格の採用が求められる場合があり、本邦事業者による海外展開において障壁となっている。

具体的な取組

我が国鉄道インフラの海外展開促進

※目標：2030年に45兆円のインフラシステムの受注
「インフラシステム海外展開戦略2030」

相手国への
トップセールス・
トップクレーム

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

DX・GXへの対応や、鉄道
関連事業者の受注基盤強
化等に係る施策の検討

最近の主な成果

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月には土木本體工事、2022年1月には軌道工事、**2024年3月には電気工事に着手。**



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月に本邦事業者が車両の追加調達を受注。**



現在走行中の台湾高速鉄道

※車両は2026年から順次納入予定

都市鉄道

■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を延伸（約6km）する事業。
- ・**2024年4月に本邦事業者が信号等のシステムや軌道工事を受注。**

■ベトナム・ホーチミン市都市鉄道1号線

- ・ホーチミン市初の都市鉄道事業。本邦事業者が土木工事や車両、信号・通信システム等を受注。
- ・**2024年12月に開業。**

■英国・エリザベスライン

- ・ロンドン中心部を東西に結ぶ新たな大動脈となる路線で、2022年5月に全線開業。
- ・**本邦事業者が出資する合併会社が2024年12月に運営事業を受注し、2025年5月に実際の運営を開始。**