

令和5年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和4年8月

国土交通省鉄道局

令和5年度鉄道局関係予算概算要求について

<鉄道局関係予算>

| | |
|-------|----------------------|
| 一般公共 | 1,245億円（対前年度比 1.20倍） |
| 災害復旧 | 10億円（対前年度比 1.00倍） |
| 非公共事業 | 29億円（対前年度比 1.27倍） |
| 合計 | 1,284億円（対前年度比 1.19倍） |

| | |
|-----------------------------|----------|
| （関連事項）地域公共交通確保維持改善事業（総合政策局） | 263億円の内数 |
| ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業（観光庁） | 31億円の内数 |
| 鉄道脱炭素施設等の整備促進（環境省） | 22億円の内数 |

<主な施策>

●豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進（P.3）

- 整備新幹線の整備の推進 【804億円】
【整備新幹線の整備に追加的に要する経費について事項要求】
- 都市鉄道ネットワークの充実
【67億円、145億円の内数、4億円の内数】

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

- 鉄道事業者と地域の共創に対する支援（危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新） 【総合政策局予算とあわせて事項要求】
- 地域の鉄道の安全性・利便性向上の促進
【181億円の内数、4億円の内数、294億円の内数（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
【145億円の内数、24億円、181億円の内数、
294億円の内数（総合政策局、観光庁予算）】

●防災・減災、国土強靱化への投資の加速化（P.17）

- 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進
【145億円の内数、20億円、181億円の内数】
- 鉄道の災害復旧の支援 【10億円】

●鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化（P.24）

- 鉄道資産を活用したGXの投資加速化
【4億円の内数、0.1億円、22億円の内数（環境省予算）】
- 貨物鉄道ネットワークの充実 【4億円の内数、4億円の内数】
- 鉄道のスマート化を促進するためのDXの促進 【1億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進 【1億円の内数、4億円の内数】

●鉄道システム・技術の海外展開（P.29） 【23億円の内数】

目 次

| | |
|--|----|
| 第一. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求総括表 | 1 |
| 第二. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要 | |
| I. 豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進 | |
| 1. 整備新幹線の整備の推進 | |
| (1) 整備新幹線の着実な整備 | 3 |
| (2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等 | |
| ①設計施工法等調査等 | 4 |
| ②青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発 | 4 |
| (3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査 | 4 |
| 2. 都市鉄道ネットワークの充実 | |
| (1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等 | 5 |
| (2) 地下高速鉄道ネットワークの充実 | |
| ①なにも筋線の整備 | 6 |
| ②東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備 | 7 |
| ③東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備 | 7 |
| (3) 列車遅延対策の推進 | 7 |
| (4) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査 | 7 |
| 【東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について】 | 8 |
| 【空港アクセス鉄道の整備】 | 8 |
| II. デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進 | |
| 1. 鉄道事業者と地域の共創に対する支援（危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新） | 9 |
| 2. 地域の鉄道の安全性・利便性の向上の促進 | |
| (1) 地域の鉄道の安全性の向上 | 11 |
| (2) 地域の鉄道の利便性の向上 | |
| ①地域の鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化） | 12 |
| ②移動の利便性向上・利用環境の改善 | 12 |
| (3) JR北海道、JR四国及びJR貨物の経営支援 | 13 |
| 3. 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進 | |
| (1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進 | 14 |
| (2) ホームドアの更なる整備促進 | 15 |
| (3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業） | 16 |
| III. 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化 | |
| 1. 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進 | |
| (1) 耐震対策の推進 | 17 |
| (2) 豪雨対策の推進 | 18 |
| (3) 地下駅等の浸水対策の推進 | 18 |
| 【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】 | 19 |

| | |
|--|----|
| (4) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策の推進 | |
| ① 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新 | 20 |
| ② 青函トンネルの機能保全 | 21 |
| (5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進 | 22 |
| (6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進 | 22 |
| 2. 鉄道の災害復旧の支援 | |
| (1) 鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援 | 23 |
| (2) 災害発生時における復旧支援活動の強化 | 23 |
| IV. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化 | |
| 1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化 | |
| (1) 鉄道分野のCN加速化に関する調査 | 24 |
| (2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援 | 24 |
| (3) 鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査 | 25 |
| (4) 鉄道脱炭素施設等の整備促進 | 25 |
| 2. 貨物鉄道ネットワークの充実 | |
| (1) 自然災害の発生時等に代行輸送の拠点となる駅機能強化への支援 | 26 |
| (2) 我が国のカーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための調査 | 26 |
| 3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進（デジタル技術を活用した省力化システムの調査） | 27 |
| 4. 鉄道の技術開発・普及促進 | |
| (1) 鉄道技術開発（一般鉄道） | 28 |
| (2) 鉄道技術開発・普及促進制度 | 28 |
| V. 鉄道システム・技術の海外展開 | |
| 1. 鉄道システム・技術の海外展開 | 29 |

第一. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求総括表

1. 鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表

| 区 分 | 事 業 費 | | |
|------------------------------|------------------------|-------------------|-------------|
| | 令和5年度 要求・要望額 (A) | 前年度 予算額 (B) | 倍率 (A/B) |
| 【公共事業関係費】 | | | |
| [整備新幹線] | | | |
| 1. 整備新幹線整備事業費補助 | 194,000 | 240,000 | 0.81 |
| [都市・幹線鉄道] | | | |
| 2. 都市鉄道利便増進事業費補助 | 7,971 | 29,958 | 0.27 |
| 3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道） | 57,463 | 17,752 | 3.24 |
| 4. 幹線鉄道等活性化事業費補助 | 1,336 | 510 | 2.62 |
| 5. 鉄道駅総合改善事業費補助 | 6,419 | 6,300 | 1.02 |
| 6. 鉄道防災事業費補助 | 3,151 | 1,466 | 2.15 |
| 7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助 | 53,966 | 13,598 | 3.97 |
| 小 計 | 324,306 | 309,584 | 1.05 |
| [災害復旧] | | | |
| 8. 鉄道施設災害復旧事業費補助 | 3,896 | 3,896 | 1.00 |
| 小 計 | 3,896 | 3,896 | 1.00 |
| 【その他事項経費】 | | | |
| 1. 鉄道技術開発費補助金 | 245 | 205 | 1.20 |
| ・超電導技術高度化等 | 0 | 0.6 | 皆減 |
| ・一般鉄道 | 245 | 205 | 1.20 |
| 2. 技術研究開発委託費 | - | - | - |
| 3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金 | 1,718 | 1,432 | 1.20 |
| ・設計施工法等調査等 | 1,618 | 1,332 | 1.21 |
| ・青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発 | 100 | 100 | 1.00 |
| 4. 鉄道整備等基礎調査委託費等 | - | - | - |
| 5. 経済協力調査委託費 | - | - | - |
| 6. その他 | 20 | - | - |
| 小 計 | 1,984 | 1,637 | 1.21 |
| 合 計 | 330,186 | 315,117 | 1.05 |
| 〈 関連事項 〉 | | | |
| 地域公共交通確保維持改善事業 | | | |
| ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業 | | | |
| 鉄道脱炭素施設等の整備促進 | | | |

2. 鉄道局関係財政投融资計画要求総括表

| 区 分 | 令和5年度 要求額 (A) | 前年度 (B) | 倍率 (A/B) |
|----------------------|---------------------|------------|-------------|
| 【機関名】鉄道建設・運輸施設整備支援機構 | 16,590 | 215,290 | 0.08 |

(単位：百万円)

| 国 | | | 費 | | 備考 |
|------------------------|-------------|---------------|-------------------|-------------|----|
| 令和5年度 要求・要望額 (C) | うち 通常要求枠 | うち 重要政策推進枠 | 前年度 予算額 (D) | 倍率 (C/D) | |
| 80,372 | 80,372 | 0 | 80,372 | 1.00 | ※1 |
| 44,141 | 13,093 | 31,048 | 23,822 | 1.85 | |
| 6,736 | 6,736 | 0 | 11,568 | 0.58 | |
| 14,480 | 1,513 | 12,967 | 4,473 | 3.24 | |
| 444 | 444 | 0 | 170 | 2.61 | ※2 |
| 2,354 | 2,354 | 0 | 2,100 | 1.12 | |
| 2,046 | 2,046 | 0 | 923 | 2.22 | |
| 18,081 | 0 | 18,081 | 4,588 | 3.94 | |
| 124,513 | 93,465 | 31,048 | 104,194 | 1.20 | |
| 974 | 974 | 0 | 974 | 1.00 | |
| 974 | 974 | 0 | 974 | 1.00 | |
| 123 | 0 | 123 | 102 | 1.20 | |
| 0 | 0 | 0 | 0.2 | 皆減 | |
| 123 | 0 | 123 | 102 | 1.20 | |
| 375 | 0 | 375 | 111 | 3.37 | |
| 1,718 | 1,618 | 100 | 1,432 | 1.20 | |
| 1,618 | 1,618 | 0 | 1,332 | 1.21 | |
| 100 | 0 | 100 | 100 | 1.00 | |
| 392 | 370 | 22 | 338 | 1.16 | |
| 255 | 0 | 255 | 255 | 1.00 | |
| 53 | 43 | 10 | 58 | 0.91 | |
| 2,915 | 2,031 | 885 | 2,297 | 1.27 | |
| 128,402 | 96,470 | 31,933 | 107,465 | 1.19 | |
| 26,324の内数 | 19,417の内数 | 6,907の内数 | 20,733の内数 | - | ※2 |
| 3,064の内数 | 3,064の内数 | 0 | 2,706の内数 | - | |
| 2,188の内数 | 2,188の内数 | 0 | 5,500の内数 | - | |

(※1) 整備新幹線の整備に追加的に要する経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(※2) 新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援については、公共交通のグリーン化の要請や、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要、政府全体の動向等も踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
(総合政策局予算とあわせて事項要求)

(注) 「重要政策推進枠」は、「経済財政運営と改革の基本方針2022」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」等を踏まえた重要な政策に関連する要望額である。

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

(注) 端数処理により、計は一致しない場合がある。

(注) 財政投融资計画要求は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道整備に係る業務分である。

第二. 令和5年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要

I. 豊かな田園都市国家を支える交通インフラの整備の推進

1. 整備新幹線の整備の推進

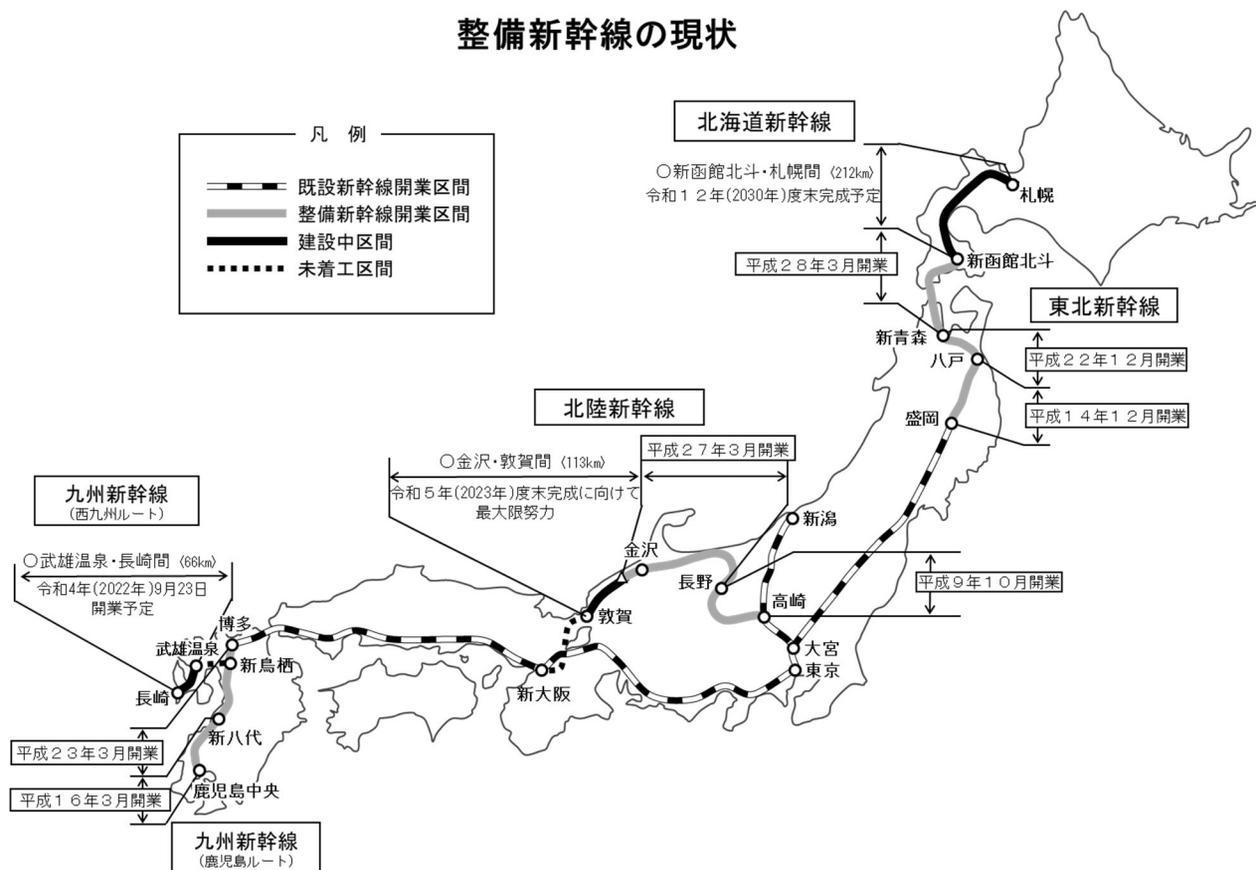
(1) 整備新幹線の着実な整備

[事業費：194,000百万円、国費：80,372百万円]
(整備新幹線整備事業費補助)

[整備新幹線の整備に追加的に要する経費について事項要求]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

整備新幹線の現状



(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等

①設計施工法等調査等

[事業費：1,618百万円、国費：1,618百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

整備新幹線に関する地質調査及び概略設計等の設計施工方法調査等、工事の円滑な実施又は整備方策の検討に必要な調査を行う。

②青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発

[事業費：100百万円、国費：100百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

新幹線列車と貨物列車とが共用走行する青函共用走行区間において、安全性を確保しつつ新幹線列車を高速走行させるため、時間帯区分方式の段階的拡大の可能性に係る調査・開発等を行う。

(3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：392百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

幹線鉄道等の鉄道は、地域間の移動時間を大幅に短縮し、駅その他周辺地域の開発を促進することにより、我が国の経済活動や国民生活の向上に極めて大きな効果をもたらしてきた。基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方を検討するため、効果的・効率的な整備・運行手法等に係る具体的な調査を行う。

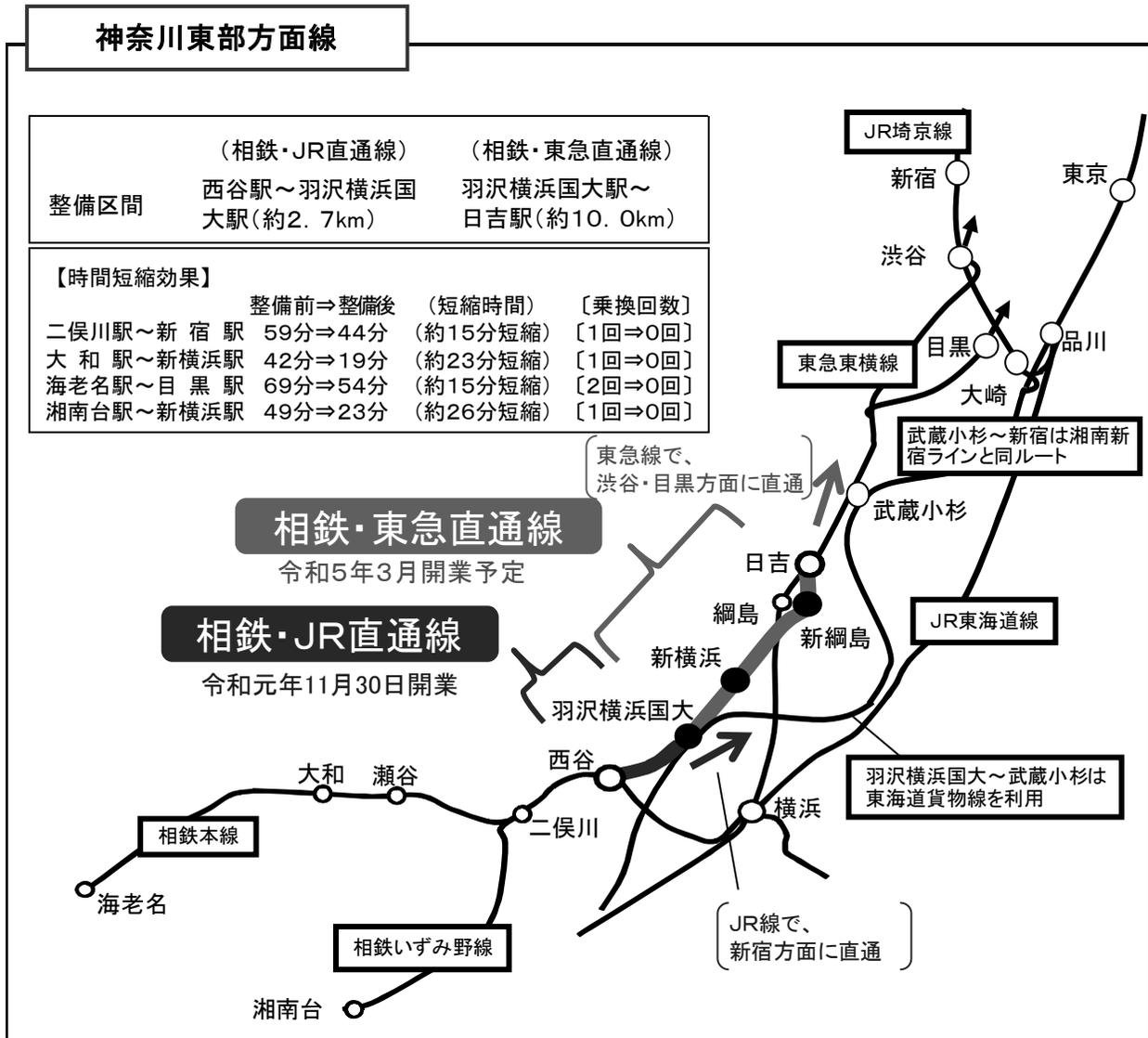
2. 都市鉄道ネットワークの充実

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

(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等

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

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



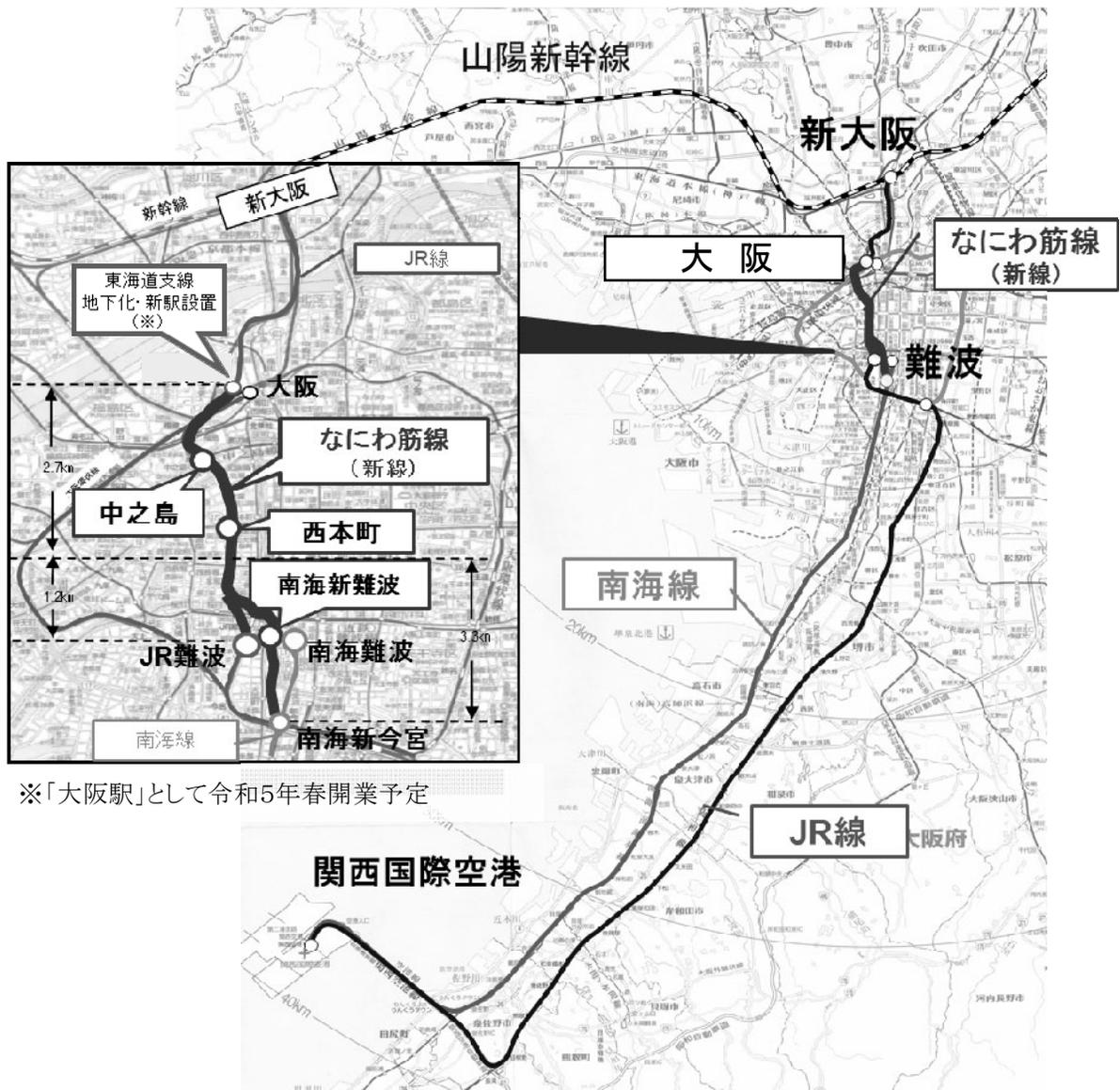
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：57,463 百万円の内数、国費：14,480 百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進する。

① なにわ筋線の整備

大阪都心部を南北に縦貫する新線を整備し、既存の鉄道路線と接続させることにより、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図る。



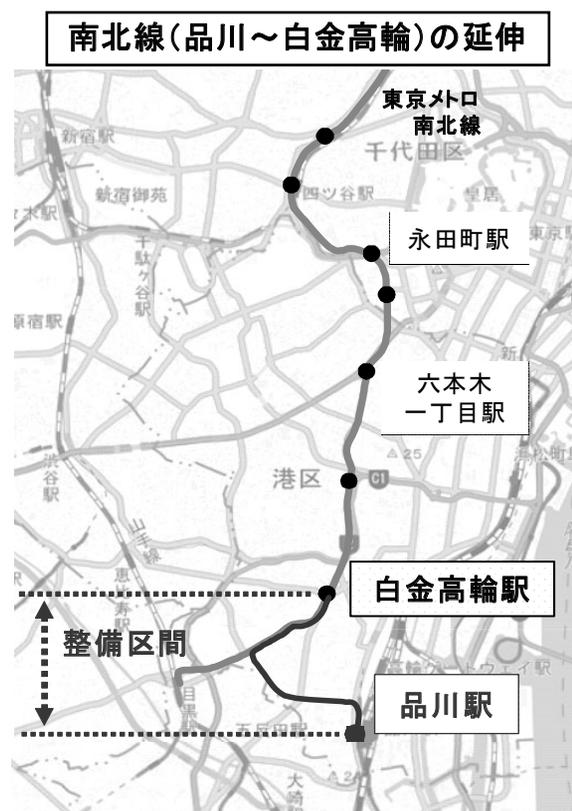
※令和13年春に開業予定

② 東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備

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

③ 東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備

同答申に基づき、六本木等都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅を結ぶ新線を整備することにより、都市中心部の移動の円滑化や国際競争力強化の拠点である品川駅周辺地区と都心部とのアクセス利便性の向上など都市機能の一層の充実を図る。



(3) 列車遅延対策の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

高密度ダイヤの運行や相互直通運転化に伴う慢性的な列車遅延の増加等に対処するため、ホーム拡幅、折返施設等の整備を推進する。

(4) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査

[国費：392百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成28年4月20日)において示された、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向け、諸般の社会情勢を踏まえた調査及び検討を行う。また、今後の国際拠点空港等の需要増に対応するため、空港アクセス鉄道構想の事業性等について調査を行う。

○東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について

(令和3年7月交通政策審議会答申第371号) (抜粋)

1. 今後の地下鉄ネットワークのあり方について

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

2. 東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割について

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

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

3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について

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

【空港アクセス鉄道の整備】

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

<羽田空港アクセス線東山手ルート>



<効果>

東海道線を経由して羽田空港と多方面とのアクセス利便性が向上。

(参考) 東京駅～羽田空港

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

| | | |
|--------|------|----|
| 東山手ルート | 約18分 | なし |
|--------|------|----|

<京急空港線引上線>



<効果>

京急品川駅～羽田空港間の運行本数増発を通じて、アクセス利便性が向上。

京急品川駅～羽田空港の運行本数
現 6本/時 ⇒ 9本/時

※引上線は車両入換え等を行う専用線。

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

1. 鉄道事業者と地域の共創に対する支援

(危機的状況にあるローカル鉄道に係る地域モビリティの刷新)

[新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークへの再構築等に向けた支援については、公共交通のグリーン化の要請や、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要、政府全体の動向等も踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。(総合政策局予算とあわせて事項要求)]

令和4年7月の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」における提言を踏まえ、危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、協議会の開催、実証運行を通じた関係者の合意形成に向けた支援のほか、合意した再構築方策の実現に向けて、関係局予算を総動員して、頑張る地域に対する総合的な支援を行う。

※「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

○ローカル鉄道をめぐる状況の変化

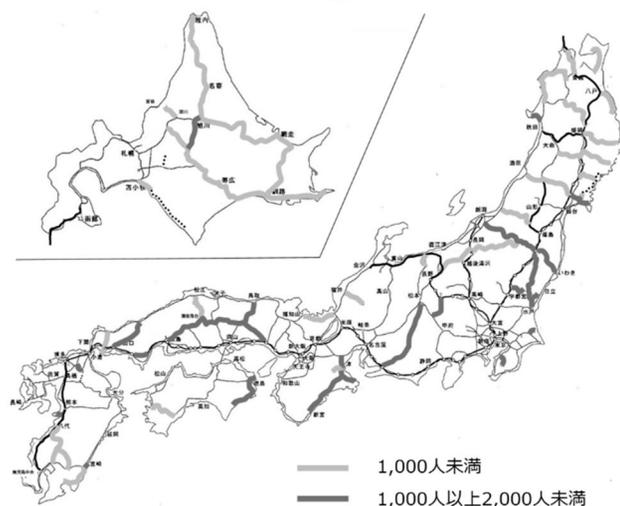
- 昭和62年(1987年)の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

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

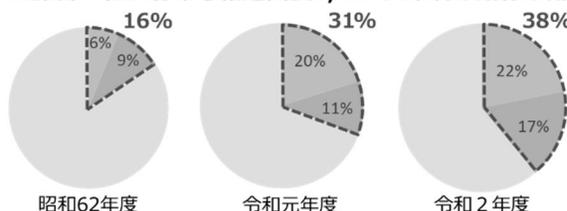
- この間のJR各社による廃線は抑制的(18線、787km(参考:国鉄末期には83線、3,157km))
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

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)



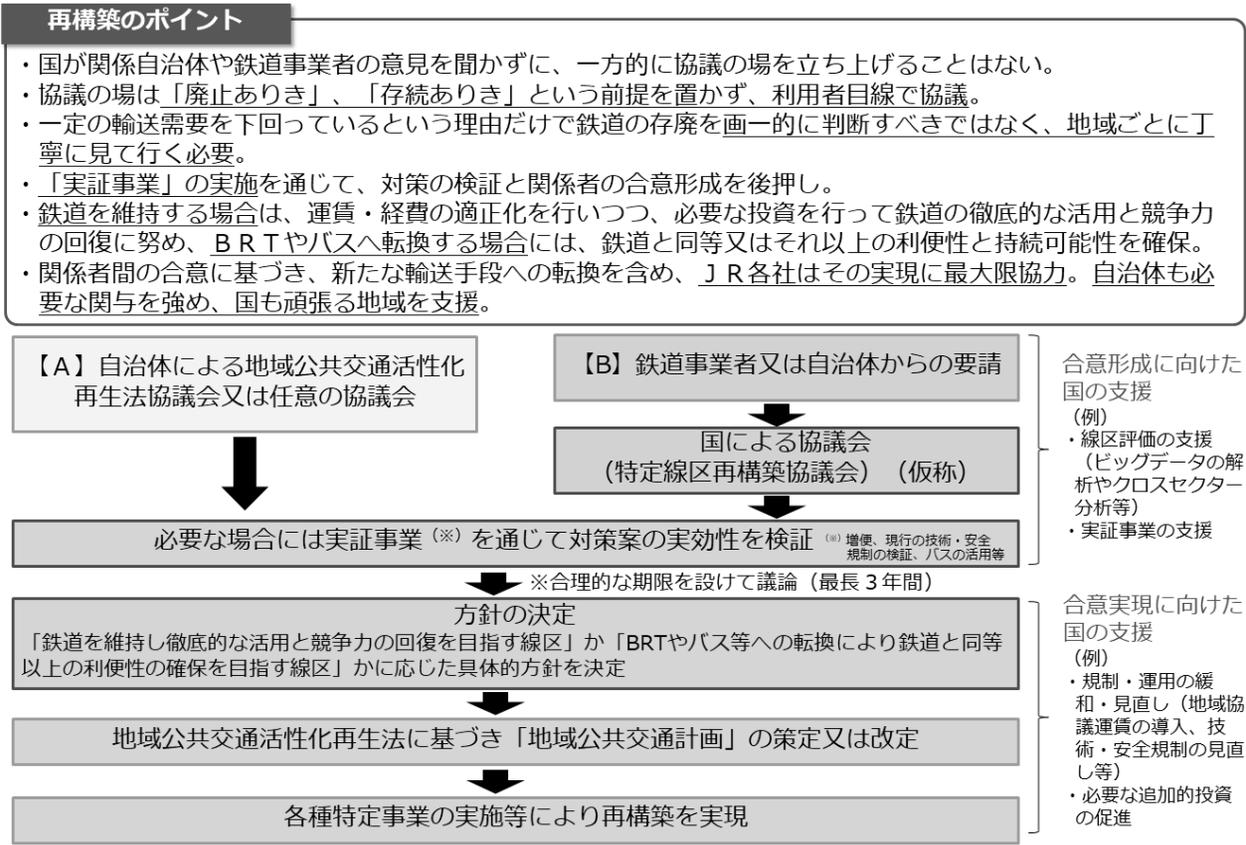
(注) 路線全体の輸送密度を示したもの。今後の協議については、線区(路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの)単位で判断

JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



■ 1,000人未満 ■ 1,000人以上2,000人未満 ■ 2,000人以上

○鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要



○より利便性と持続可能性の高い公共交通への再構築の事例

鉄道輸送の高度化を実現した事例

■ 上下分離 (JR東日本 (只見線))

■ MaaS (Mobility as a Service) ・スマート化

■ GX・DX対応車両等への転換

■ 外部資源を活用した駅の活性化

BRTやバスへの転換や連携を実現した事例

■ BRTへの転換 (JR東日本 (気仙沼線・大船渡線))

■ バスへの転換 (JR北海道 (日高線))

■ バスとの共同経営 (JR四国 (牟岐線)・徳島バス)

2. 地域の鉄道の安全性・利便性の向上の促進

(1) 地域の鉄道の安全性の向上

[事業費:53,966百万円の内数、国費:18,081百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[総合政策局予算 26,324百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

通勤・通学・通院のための利用など地域にとって欠くことの出来ない公共交通機関である地域の鉄道等において、安全な鉄道輸送を確保するために行うレールやマクラギの更新、信号保安設備の整備など安全性の向上に資する設備の整備等に対して支援を行う。

支援対象例

線路設備 (コンクリートマクラギ化)

[改良前]



木製マクラギ



[改良後]



コンクリート製
マクラギ

防護設備 (法面 (のりめん) 固定)

土砂法面



コンクリート
法面

車両の更新等



(2) 地域の鉄道の利便性の向上

①地域の鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）

[事業費：1,336百万円の内数、国費：444百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法の枠組みを活用して、地域の鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備（新駅の設置等）に対し支援を行う。

(支援対象例)



新駅の整備



行き違い設備の新設



②移動の利便性向上・利用環境の改善

[観光庁予算：3,064百万円の内数]
(ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業)

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

(支援対象例)

【インバウンド対応型鉄軌道車両の整備】



車両設備の整備等



車内案内表示の多言語化



車体行先表示の多言語化

【LRTシステムの整備】



低床式車両（LRV）の導入



停留施設の整備

【ICカードの導入】



簡易型 IC 改札機

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

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

<支援の概要>

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

(2) JR北海道、JR四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。

①経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）

②各社の中期経営計画期間内における支援の実施（総額：2,465億円）

JR北海道（～令和5年度）：1,302億円

※上記とは別に地域と協力して行う「黄線区」への支援も実施

JR四国（～令和7年度）：1,025億円

JR貨物（～令和5年度）：138億円

③支援手法の拡充

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

(3) 令和3年度の主な支援実績は以下の通り。

JR北海道：出資 300億円、DES 230億円、助成金 160億円、
鉄道運輸機構への貸付（経営安定基金運用益下支え）
2,970億円に対する利払（年利5%）

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

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

JR貨物：無利子貸付 12億円

3. 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進

(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,419百万円の内数、国費：2,354百万円の内数]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

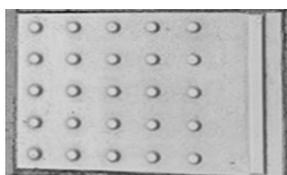
地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリートイレの設置等を推進し、ユニバーサル社会の実現や快適な旅行環境の整備を図る。

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

主な整備内容



エレベーター



内方線付き点状ブロック



バリアフリートイレ

○段差解消等に関する令和7年度までの整備目標等

(バリアフリー法に基づく基本方針)

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

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

(参考：駅における段差解消の進捗状況(令和2年度末))
・3,000人以上/日の鉄軌道駅 : 95.0%

(交通政策基本計画)

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

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

※上記のほか、地域公共交通確保維持改善事業[総合政策局予算：26,324百万円の内数]においても引き続き支援。

※また、訪日外国人旅行者のストレスフリーで快適な旅行環境の整備に資するものについては、ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業[観光庁予算：3,064百万円の内数]により、引き続き支援。

(2) ホームドアの更なる整備促進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,419百万円の内数、国費：2,354百万円の内数]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

ホームにおける転落・接触等は、視覚障害者のみならず一般利用者においても多く発生している。転落・接触等の防止効果の高いホームドアについて、一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、更なる整備を促進する。

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

○ホームドアに関する令和7年度までの整備目標等

(バリアフリー法に基づく基本方針)

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

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

(参考：ホームドアの整備状況(令和2年度末))

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

(交通政策基本計画)

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



ホームドア

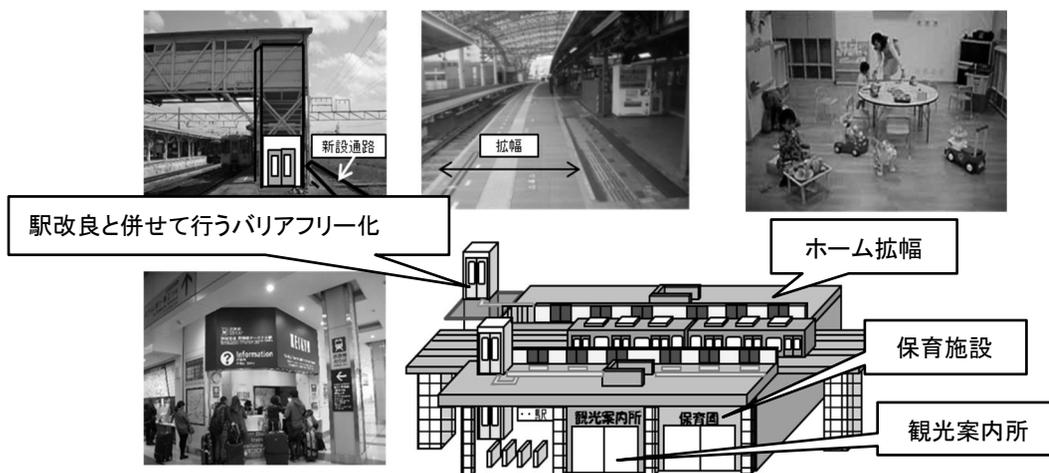
(3) 駅空間の質的進化 (次世代ステーション創造事業)

[事業費：6,419百万円の内数、国費：2,354百万円の内数]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

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

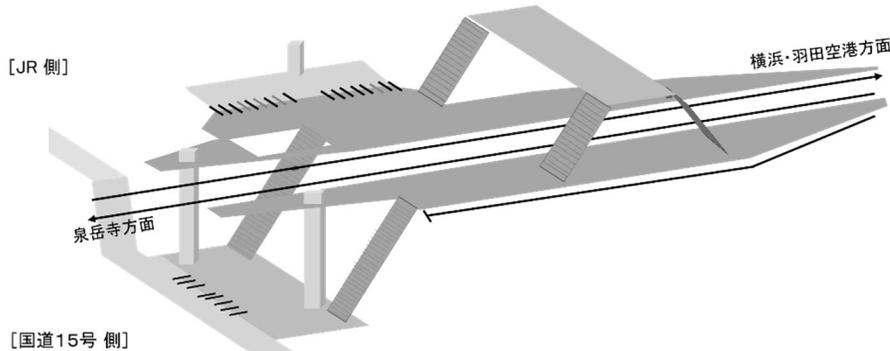
また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充したところであり、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る。

次世代ステーション創造事業イメージ

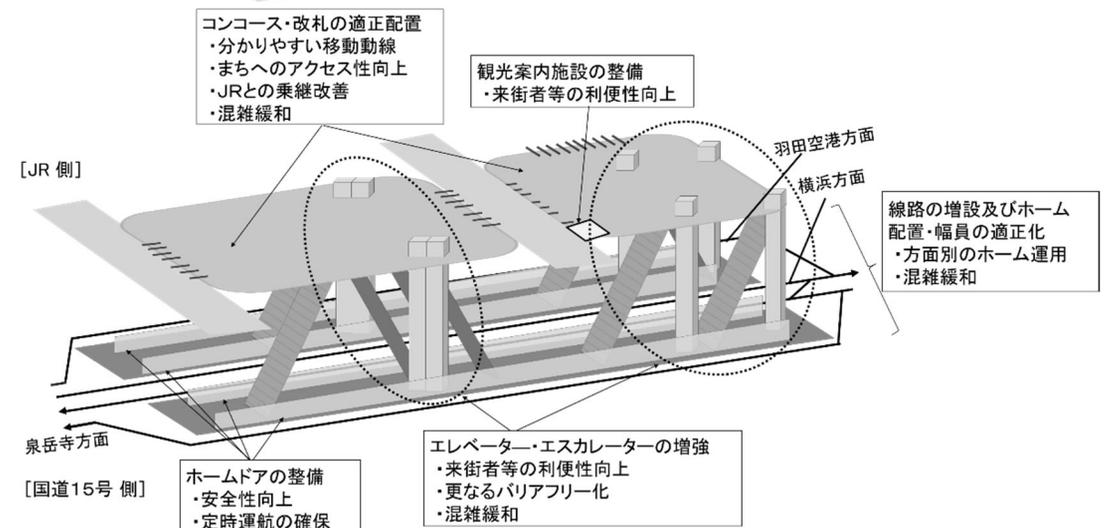


【事業例】京浜急行電鉄 品川駅

整備前



整備後



Ⅲ. 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化

1. 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進

(1) 耐震対策の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

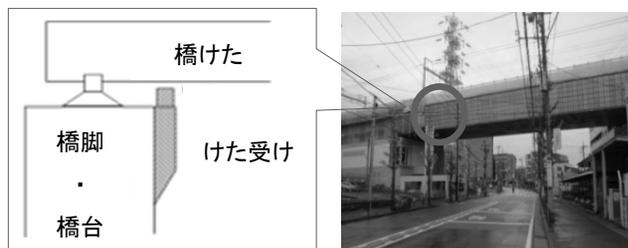
首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進するとともに、地下鉄のトンネル等の耐震対策を引き続き推進する。

高架橋の耐震対策の例



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策

橋梁の耐震対策の例



落橋防止工による橋梁の耐震対策

また、令和4年3月16日に発生した福島県沖を震源とする地震による東北新幹線の脱線及び施設被害を踏まえて設置した「新幹線の地震対策に関する検証委員会」において検証を行っているところであり、それを踏まえ、新幹線等の耐震対策を加速化する。



令和4年3月の地震による
新幹線の施設(ラーメン橋台)被害



鋼板巻きによるラーメン橋台の耐震対策

※「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

東北新幹線の脱線事故の検証を踏まえた新幹線等の防災・減災の推進に関する費用負担の在り方等の検討を進める。

(2) 豪雨対策の推進

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

激甚化・頻発化する豪雨災害から鉄道施設を防護し、鉄道の安全・安定輸送を確保するため、河川に架かる鉄道橋梁の流失・傾斜対策や、鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を推進する。

鉄道橋梁の流失・傾斜対策の例



橋脚の補強

土砂流入防止対策の例



斜面の補強

(3) 地下駅等の浸水対策の推進

[事業費：57,463百万円の内数、国費：14,480百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

三大都市圏をはじめとする大都市圏では、地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生した場合、深刻な浸水被害が懸念される。

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

このため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等について、駅の出入口やトンネルの坑口等における浸水対策を推進し、防災・減災機能の強化を図る。

地下駅の浸水被害の例



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



小田急電鉄(下北沢駅)
平成25年10月台風による浸水
(3時間運休、約41万人に影響)



主な対策

地下駅出入口



止水板



防水扉

トンネル坑口・トンネル内



防水扉(坑口)



防水扉(トンネル内)

【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】

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

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

① 鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策

例：洗掘防止工



橋脚の補強

② 鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策

例：法面防護工



コンクリート枠による斜面の補強

③ 地下駅・電源設備等の浸水対策

例：地下駅出入口における浸水対策



止水板・防水扉の整備

④ 地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策

例：耐震補強



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策

⑤ 予防保全に基づいた鉄道施設の老朽化対策

例：橋梁の防食塗装



橋梁の長寿命化に資する改良

(4) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策の推進

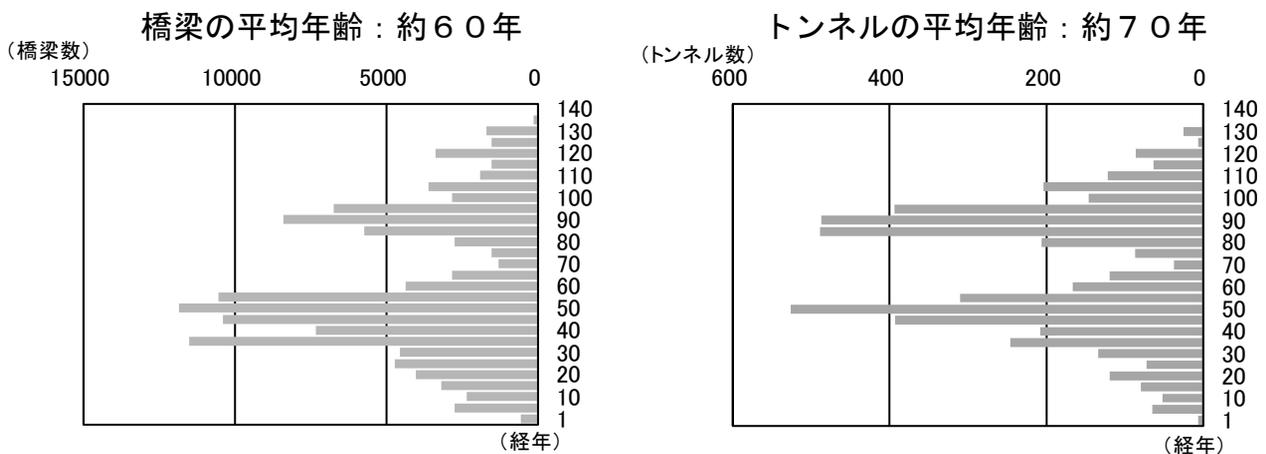
① 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新

[事業費：53,966 百万円の内数、国費：18,081 百万円の内数]
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

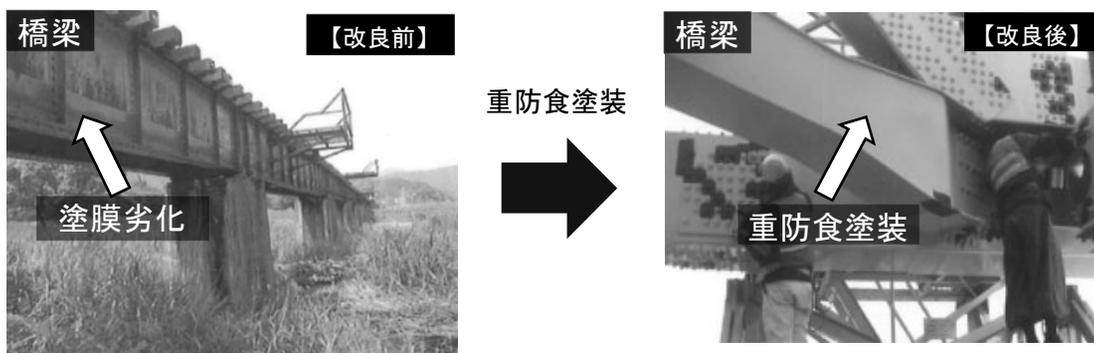
鉄道の橋梁やトンネル等については、老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。このため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良を支援する。

鉄道施設のストックピラミッド

橋梁、トンネルの平均年齢は60年以上



橋梁の長寿命化に資する改良事例

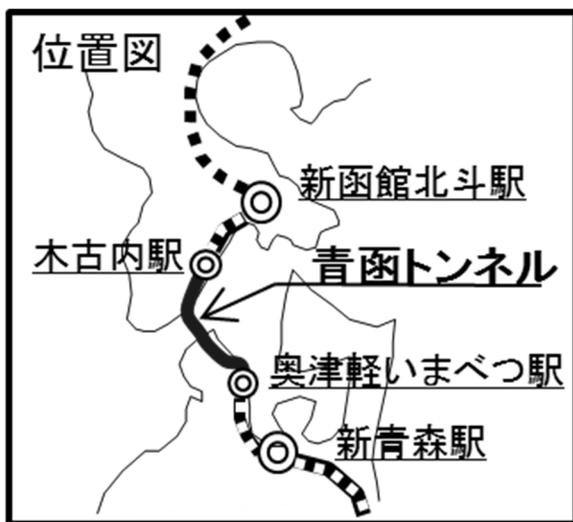


② 青函トンネルの機能保全

[事業費：3,151百万円の内数、国費：2,046百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

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

これらの設備の改修・更新等を計画的に実施することにより、青函トンネルの機能を適切に保全し、北海道と本州間の円滑かつ安定した人流・物流を確保する。



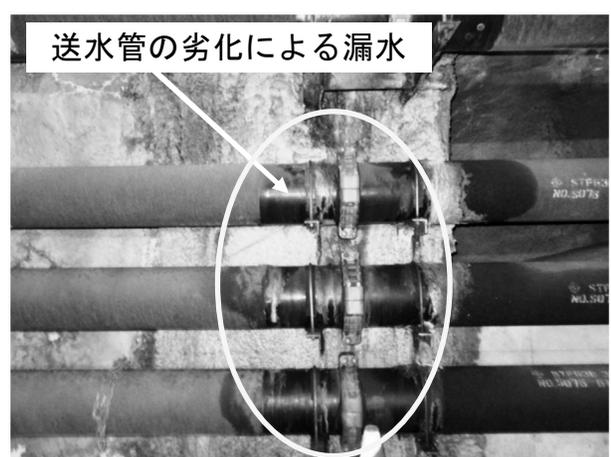
トンネル（先進導坑）の変状



排水設備の劣化



消火施設への送水管の劣化

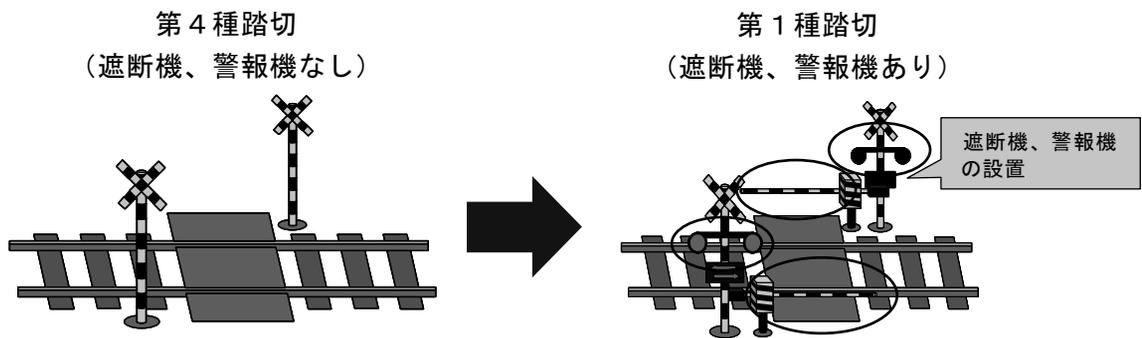


(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進

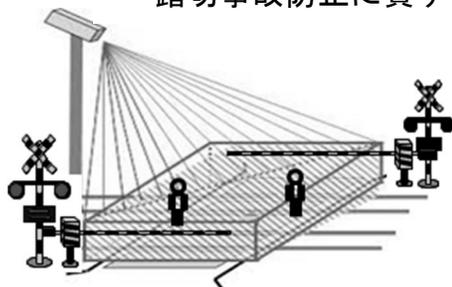
[事業費：53,966百万円の内数、国費：18,081百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法に基づき、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備（第4種踏切の第1種化等）を推進する。
また、高齢者等の歩行者の踏切道事故を防止するための障害物検知装置や非常押しボタン等に加え、災害時に踏切道の状況を確認できるようにするための踏切監視用カメラ等の整備を推進する。

踏切保安設備の整備（イメージ）



高齢者等の歩行者の
踏切事故防止に資する設備の例



歩行者等を検知しやすい障害物検知装置

災害時の管理に
資する設備の例



非常押しボタン



踏切監視用カメラ

(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進

[事業費：3,151百万円の内数、国費：2,046百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

旅客会社等が行う海岸等保全や落石・なだれ等対策に係る施設整備のうち、鉄道施設だけではなく、家屋、道路、耕地等の保全・保護にも資する事業を推進する。

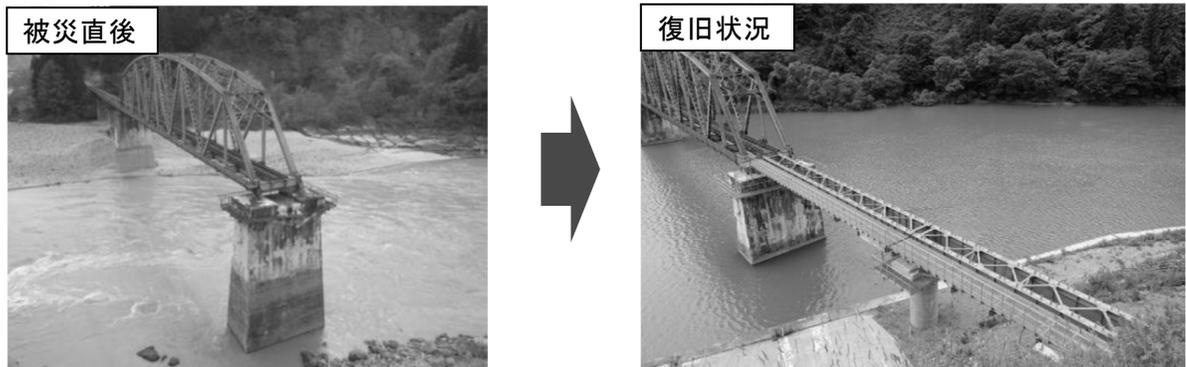
2. 鉄道の災害復旧の支援

(1) 鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援

[事業費：3,896百万円、国費：974百万円]
(鉄道施設災害復旧事業費補助)

鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨などの災害で被災した鉄道の早期復旧を支援する。

災害復旧の例



JR東日本 只見線

また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道については、特別な支援制度(事業構造の変更等の要件を満たすことを前提として補助率を嵩上げ)により、復旧を強力に支援する。

災害復旧の例



南阿蘇鉄道

(2) 災害発生時における復旧支援活動の強化

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

IV. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化

1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化

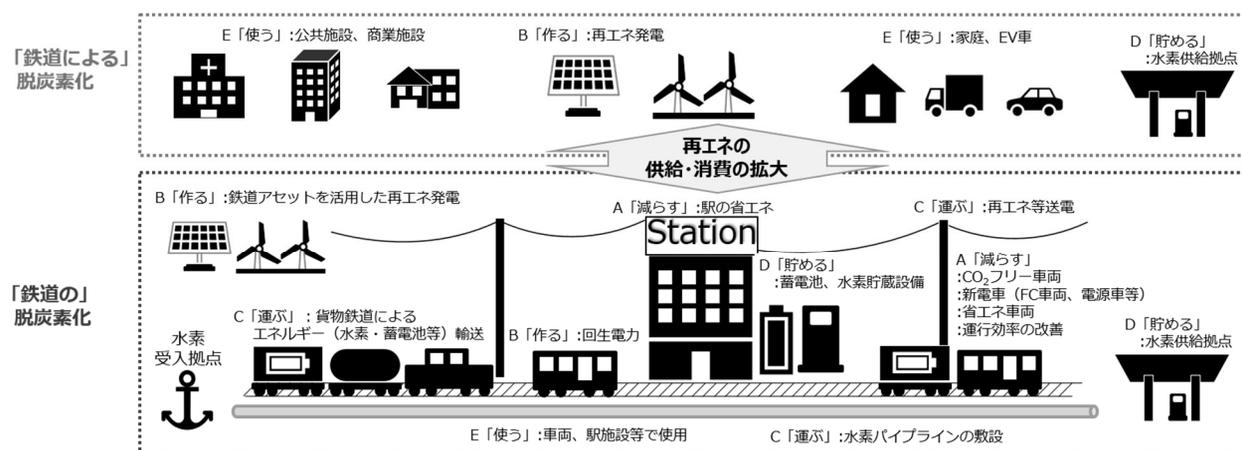
2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野においてもカーボンニュートラルに関する取組を加速化させる必要がある。令和4年8月の「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」における中間とりまとめを踏まえ、鉄道資産を活用した再生可能エネルギーの生産（太陽光パネルの設置等）等の取組について、CO2削減効果や事業性等を明らかにする調査を行うとともに、鉄道事業者等が行う鉄道脱炭素に向けた取組を支援する。

(1) 鉄道分野のCN加速化に関する調査

[国費：392百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

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

鉄道脱炭素に向けた取組の概要



(2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援

[事業費：20百万円、国費：10百万円]

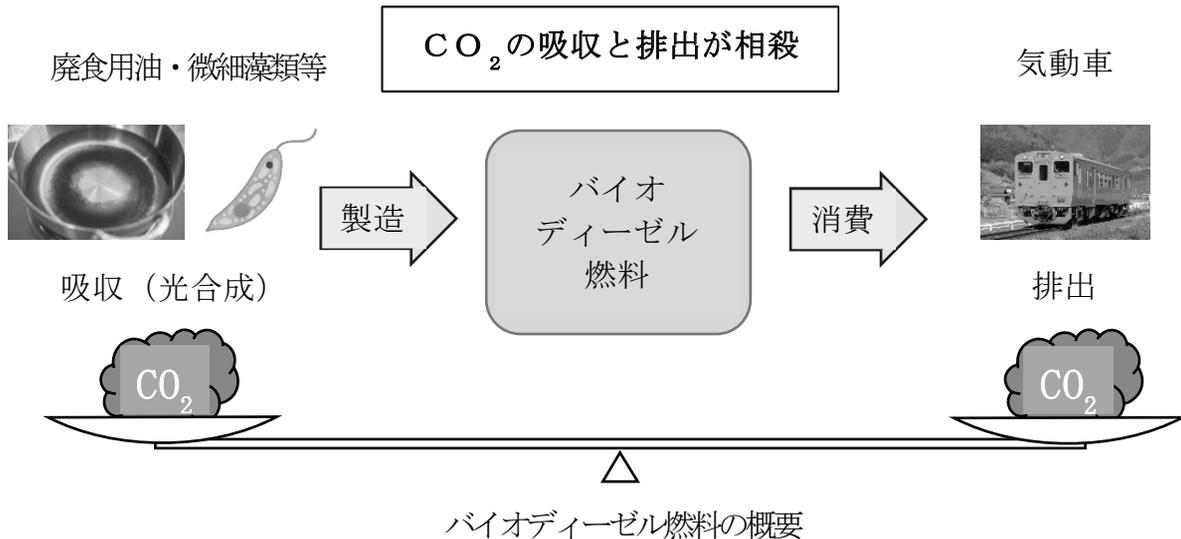
鉄軌道事業者によるカーボンニュートラル実現に向けた取組を推進するため、鉄軌道事業者に対して、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等に関する調査・検討に必要な経費の一部を補助する。

(3) 鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査

[国費：375百万円の内数]
(技術研究開発委託費)

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

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



(4) 鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携施策】

[国費：2,188百万円の内数]
(エネルギー特別会計)

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

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



鉄道施設内に設置した電力貯蔵装置



省エネルギー車両

2. 貨物鉄道ネットワークの充実

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

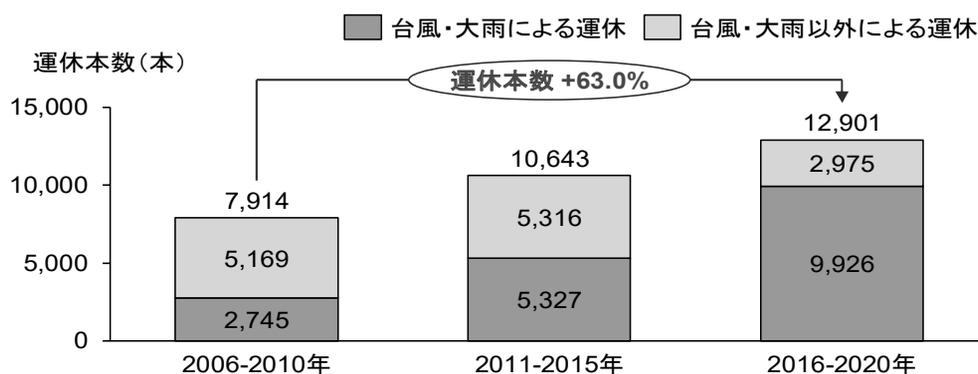
令和4年7月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における中間とりまとめを踏まえ、貨物鉄道がその特性を活かした役割を十分に発揮できるようにするため、自然災害の激甚化・頻発化に対応して輸送障害発生時の対応力を強化するとともに、カーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための諸課題の解決を図る。

(1) 自然災害の発生時等に代行輸送の拠点となる駅機能強化への支援

[事業費：1,336百万円の内数、国費：444百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

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

【災害による近年の大規模な輸送障害】



(2) 我が国のカーボンニュートラル実現等への一層の貢献を促すための調査

[国費：392百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

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

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

3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進 (デジタル技術を活用した省力化システムの調査)

[事業費：245百万円の内数、国費：123百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

鉄道事業は、運転士、駅係員、保守係員など多くの現場職員によって支えられており、今回のコロナ禍の経験を踏まえ、感染症拡大時にも運行を維持し、さらには将来の労働力不足時代でも鉄道事業を継続できるよう、デジタル技術等を活用した現場業務の省力化・効率化に資する技術開発を推進する。

例：VR軌道検査・工事・作業計画支援システムの開発

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

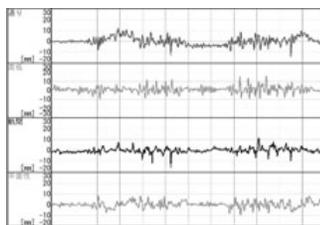


軌道変位計測の様子

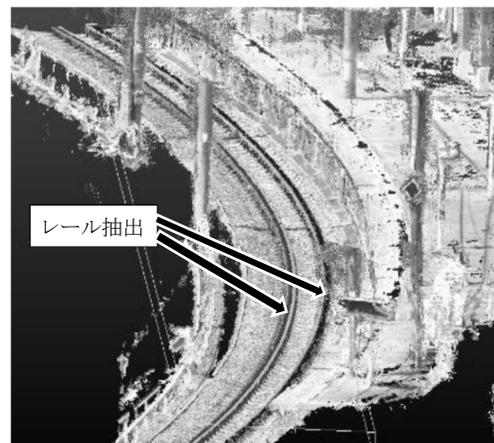
技術開発のイメージ



営業列車等の運転台に
VRカメラを搭載



軌道の変位を算出



VR空間上で線路を再現

4. 鉄道の技術開発・普及促進

(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）

[事業費：245百万円の内数、国費：123百万円の内数]

(鉄道技術開発費補助金)

鉄道技術開発を促進し技術水準の向上を図ることを目的として、①新技術の鉄道への応用に係る基礎的、基盤的技術開発、②安全対策に係る技術開発、③環境性能向上に資する技術開発、への支援を行う。

例：FEM（有限要素法）※によるコンクリート構造物の設計手法の開発

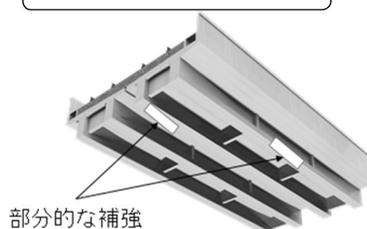
鉄道橋梁等のコンクリート構造物の新設や補強を行う際の設計において、鉄筋量の最適化や補強の要否を正確に判断できるよう、FEMの導入が期待されている。一方で、FEMを扱う設計者によって解析結果が大きく異なることから、FEMによる標準的な設計手法を確立することにより、コンクリート構造物の設計におけるFEMの活用を促進する。

※ FEM（有限要素法）：複雑な形状・性質を持つ物体を細かく分割して解析する手法。

構造物が均一であるとの仮定のもと、全面的に補強



技術開発のイメージ



FEMにより、構造や部材の不均一性を考慮することができ、補強が必要な範囲の特定が可能となることから、不要な補強がなくなる等、維持管理の省力化・効率化を図ることができる。

(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：375百万円の内数]

(技術研究開発委託費)

今後我が国では、人口減や高齢化により鉄道利用者や働き手が減少し、また鉄道施設の経年劣化も進行する。このため、既存施設の有効活用を図りながら、鉄道の運営や施設の維持管理の効率化・省力化を可能とし、利用者の利便性の向上にも資する鉄道分野での生産性向上を進める必要がある。具体的には、以下のように国が主体的に関与すべきものについての技術開発及びその技術の普及を進める。

- 鉄道事業者のニーズはあるが、民間主導では開発が進まない技術
- 社会的要請が高く、鉄道業界に広く展開することが望まれる技術
- 特に経営の厳しい地方鉄道での導入が求められている技術 など

V. 鉄道システム・技術の海外展開

1. 鉄道システム・技術の海外展開

○鉄道システム・技術の海外展開

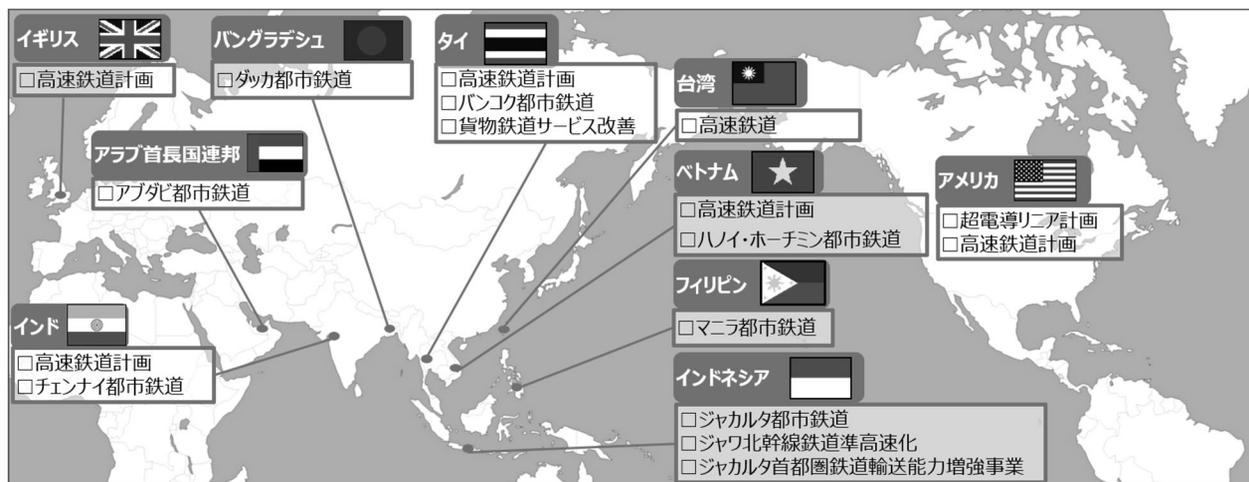
[国費：2,259百万円の内数]

現在、多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進しており、鉄道関連産業については、海外市場において大きな成長が見込まれている。

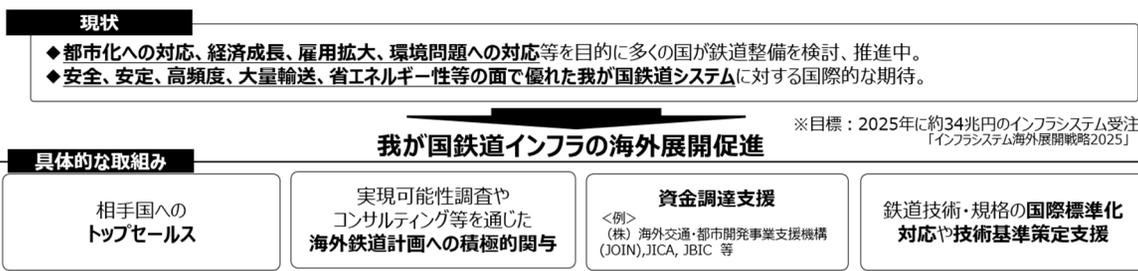
鉄道分野をはじめとするインフラシステム輸出は、「経済財政運営と改革の基本方針2022」（令和4年6月7日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ」（令和4年6月7日閣議決定）等に掲げる重要な施策の1つとして位置付けられており、我が国鉄道技術の継承・発展及び鉄道関連産業の国際競争力向上・拡大を図り、我が国の経済成長を促進するために極めて重要である。

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

今後も、川上の段階から案件発掘・形成をさらに進めるとともに、官民連携によるトップセールス、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構等を通じたファイナンス面での支援、我が国鉄道技術・規格の国際標準化対応や技術基準策定支援等に一層強力に取り組む。



※ミャンマーについては、現下の情勢を踏まえ、今後の事態の推移を注視し検討



(この冊子は、再生紙を使用しています。)