

令和7年度

鉄 道 局 関 係

予 算 概 算 要 求 概 要

令和6年8月

国土交通省鉄道局

令和7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	1,118億円（対前年度比 1.08倍）
災害復旧	10億円（対前年度比 1.00倍）
非公共事業	36億円（対前年度比 1.63倍）
合計	1,164億円（対前年度比 1.09倍）

（関連事項）

公共事業	社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）	6,089億円の内数
非公共事業	地域公共交通確保維持改善事業（総合政策局）	274億円の内数
	モーダルシフト推進事業（物流・自動車局）	6億円の内数
	地域における受入環境整備促進事業（観光庁）	14億円の内数

＜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】
【北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について事項要求】
- 都市鉄道ネットワークの充実 【0.3億円、176億円の内数、5億円の内数】

●デジタル田園都市国家構想の実現に向けた持続可能性と利便性の高い地域交通ネットワークの再構築の推進（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） 【6,089億円の内数、274億円の内数（総合政策局）】
- 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進
【101億円の内数、288億円の内数（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
【176億円の内数、24億円、101億円の内数
、288億円の内数（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. 18）

- 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進
【176億円の内数、101億円の内数、12億円の内数】
- 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. 25）

- 鉄道資産を活用したGXの投資加速化 【5億円の内数、2億円】
- 物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用
【3億円の内数、101億円の内数、5億円の内数、6億円の内数（物流・自動車局予算）】
- 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進 【3億円の内数、4億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進 【3億円の内数、4億円の内数】

●鉄道システム・技術の海外展開（P. 31） 【21億円の内数】

目 次

第一. 令和7年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
第二. 令和7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北陸新幹線事業推進調査	4
②青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発	4
③トンネル工事の施工性向上に資する研究開発	4
④経済設計調査等	4
(3) 幹線鉄道ネットワーク等に関する調査	4
2. 都市鉄道ネットワークの充実	
(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等	5
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実	
①なにわ筋線の整備	6
②東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備	7
③東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備	7
(3) 列車遅延対策の推進	7
(4) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査	7
【東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について】	8
【空港アクセス鉄道の整備】	8
II. 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. 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進	
(1) 地域鉄道の安全性の向上	12
(2) 地域鉄道の利便性の向上・利用環境の改善	13
(3) J R北海道、J R四国及びJ R貨物の経営支援	14
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	15
(2) ホームドアの更なる整備促進	16
(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	17
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	18
(2) 豪雨対策の推進	18
(3) 地下駅等の浸水対策の推進	19
【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】	20

(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	21
②青函トンネルの機能保全	22
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進	23
(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	23
(7) 事前防災・老朽化対策等に対する技術的支援	23
2. 鉄道の災害復旧の支援	24

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	25
(2) 鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援	26
(3) 鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携事業】	26
2. 物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用	
(1) 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進	27
(2) 鉄道へのモーダルシフトの強力な推進	28
3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進	29
4. 鉄道の技術開発・普及促進	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道技術開発）	30
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	30

V. 鉄道システム・技術の海外展開

31

第一. 令和7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7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	265,800	227,500	1.17
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	108,934	80,317	1.36
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	90	4,200	0.02
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	69,741	55,019	1.27
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	910	67	13.58
6. 鉄道防災事業費補助	6,358	6,070	1.05
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	1,826	1,466	1.25
	30,009	13,495	2.22
小 計	374,734	307,817	1.22
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	4,000	4,000	1.00
小 計	4,000	4,000	1.00
〈 関連事項 〉 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）			
【その他事項経費】			
1. 鉄道技術開発費補助金	920	67	13.81
・ 一般鉄道技術開発	560	57	9.89
・ 鉄道脱炭素施設等実装調査	360	10	36.00
2. 技術研究開発委託費	-	-	-
3. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	1,923	1,603	1.20
4. 鉄道整備等基礎調査委託費等	-	-	-
5. 経済協力調査委託費	-	-	-
6. その他	-	-	-
小 計	2,843	1,669	1.70
合 計	381,577	313,486	1.22
〈 関連事項 〉 地域公共交通確保維持改善事業 モーダルシフト推進事業 地域における受入環境整備促進事業			

2. 鉄道局関係財政投融资計画要求総括表

区 分	令和7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	4,710	21,700	0.22

(単位：百万円)

国 費					備 考
令和7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	－	80,372	1.00	※
31,476	8,271	23,205	22,822	1.38	
30	30	－	1,400	0.02	
17,574	3,820	13,754	13,864	1.27	
273	－	273	20	13.65	
2,363	2,363	－	2,101	1.12	
1,163	－	1,163	923	1.26	
10,073	2,058	8,015	4,514	2.23	
111,848	88,643	23,205	103,194	1.08	
1,000	1,000	－	1,000	1.00	
1,000	1,000	－	1,000	1.00	
608,930の内数	452,414の内数	156,516の内数	506,453の内数	－	
460	280	180	33	13.81	
280	280	－	28	9.89	
180	－	180	5	36.00	
449	449	－	20	22.29	
1,923	1,923	－	1,603	1.20	
467	454	13	246	1.90	
265	－	265	255	1.04	
33	33	－	43	0.77	
3,596	3,139	457	2,200	1.63	
116,444	92,782	23,662	106,394	1.09	
27,399の内数	17,700の内数	9,699の内数	21,405の内数	－	
599の内数	35の内数	564の内数	41の内数	－	
1,440の内数	1,440の内数	－	1,240の内数	－	

(※) 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の新規着工に要する経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(注) 「重要政策推進枠」は、「経済財政運営と改革の基本方針2024」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」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7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

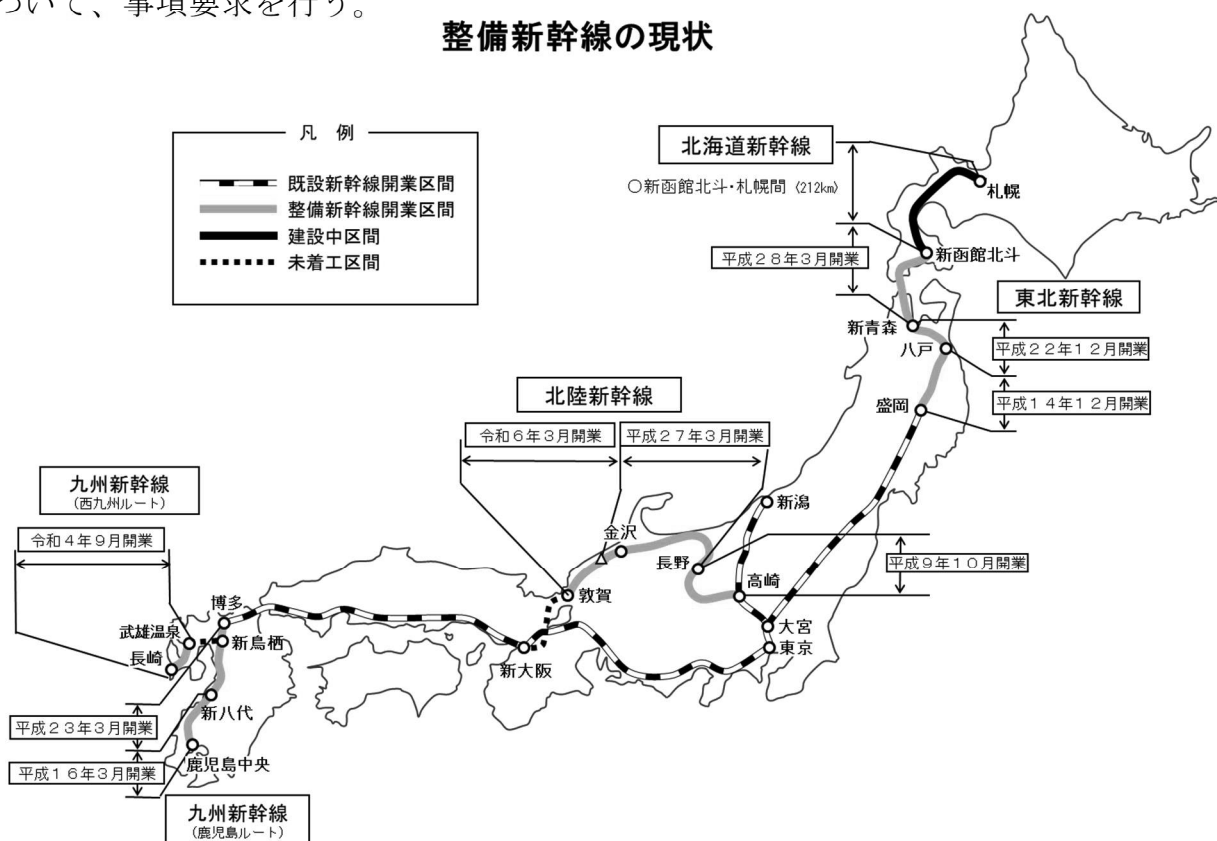
[事業費：265,800百万円、国費：80,372百万円]

(整備新幹線整備事業費補助)

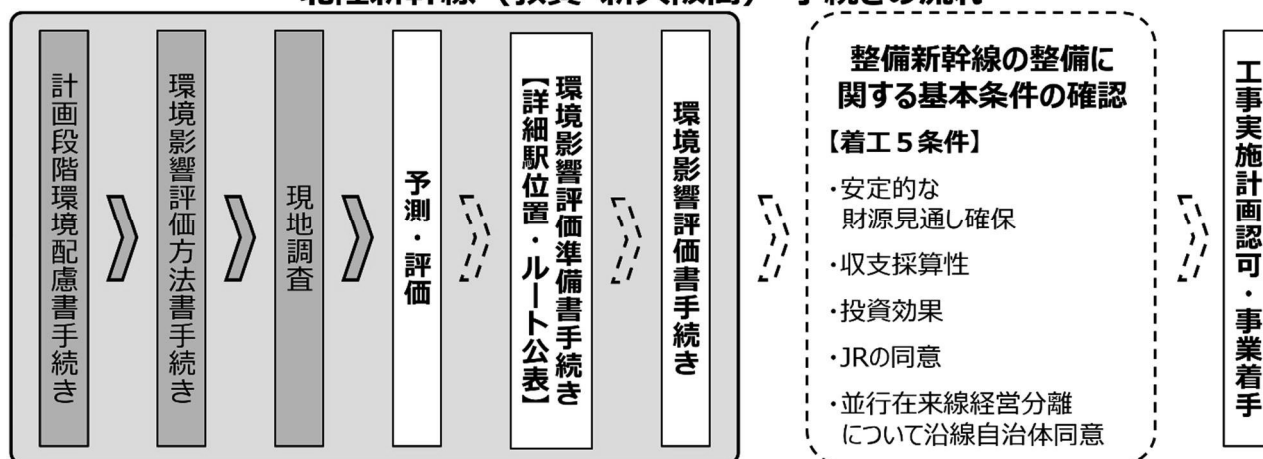
[北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について事項要求]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、既着工区間の整備を着実に進めるとともに、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の新規着工に要する経費について、事項要求を行う。

整備新幹線の現状



北陸新幹線（敦賀・新大阪間） 手続きの流れ



（２）整備新幹線の建設推進及び高度化等

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

① 北陸新幹線事業推進調査

北陸新幹線の施工上の課題を解決するため、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、用地確保に向けた調査、発生土の処理に向けた検討、駅の工法の検討に必要な調査等を先行的・集中的に行う。

② 青函共用走行区間における新幹線列車の高速走行調査・開発

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

③ トンネル工事の施工性向上に資する研究開発

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

④ 経済設計調査等

整備新幹線に関する経済効果調査や輸送量調査等の経済設計調査や環境影響評価に係る手続きに必要な調査等を行う。

（３）幹線鉄道ネットワーク等に関する調査

[国費：467 百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

幹線鉄道等については、これまで、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。基本計画路線及び幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた諸課題について方向性も含め検討するため、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。

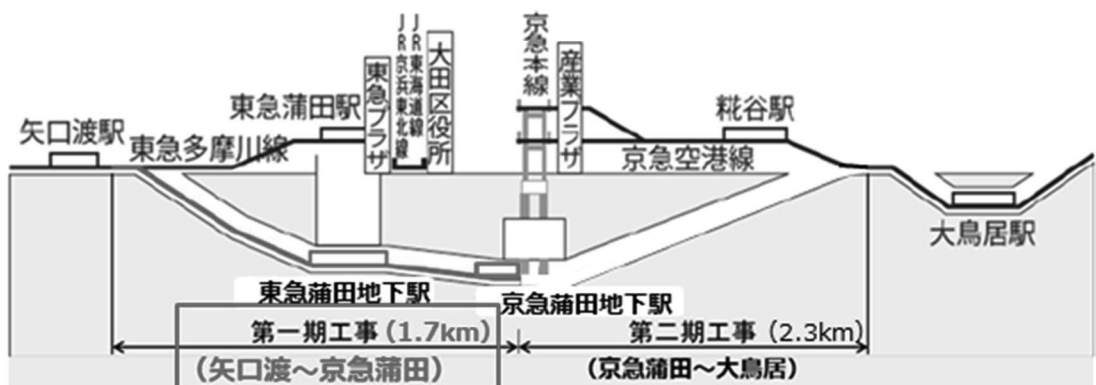
(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等

[事業費：90 百万円、国費：30 百万円]
(都市鉄道利便増進事業費補助(速達性向上事業))

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

○ 新空港線の整備

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



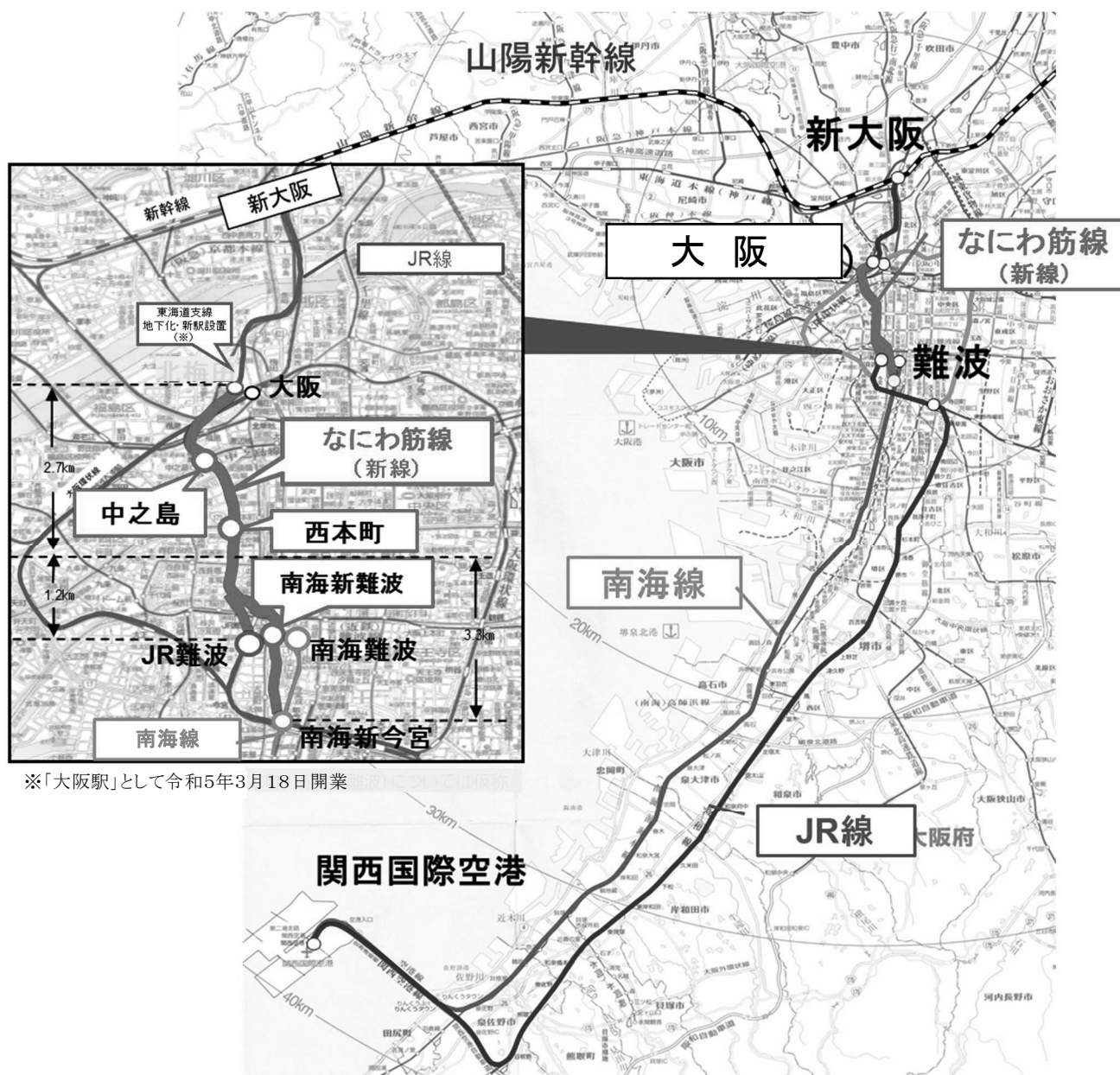
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：69,741 百万円の内数、国費：17,574 百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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

① なにわ筋線の整備

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



② 東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備

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

③ 東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備

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



※2030年代半ばに開業予定

(3) 列車遅延対策の推進

[事業費：69,741百万円の内数、国費：17,574百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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

(4) 東京圏における今後の都市鉄道等のあり方に関する調査

[国費：467百万円の内数]
(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、J R東日本が羽田空港アクセス線の新線区間において、令和5年3月の工事施行認可を受け、同年6月より工事に着手するとともに、京急電鉄が令和4年3月の鉄道施設の変更認可を受け、国とともに京急空港線引上線の工事を進めているところ。今後、両プロジェクトの特性を活かしながら、空港アクセス鉄道の利便性が全体として向上するよう取り組んでいく。

また、その他の空港における鉄道アクセスについても地域の動向に応じて取り組む。

＜羽田空港アクセス線東山手ルート＞



＜効果＞

東海道線を経由して羽田空港と多方面とのアクセス利便性が向上。

(参考) 東京駅～羽田空港

東京～羽田空港	所要時間	乗換
東京E/L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)

[社会資本整備総合交付金 608,930 百万円の内数]

(地域公共交通再構築事業、

都市・地域交通戦略推進事業(※))

[総合政策局予算：27,399 百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

ローカル鉄道の中には、人口減少等による長期的な需要減に加え、新型コロナの影響等も重なり、鉄道事業者の経営努力のみによっては、持続可能性と利便性の高いサービスの維持が困難な線区が出てきている。

こうした状況を踏まえ、地域交通法に基づき、必要な場合には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の支援を行う。

具体的には、鉄道事業者、沿線自治体等の関係者による再構築に向けた協議会の開催、調査事業、実証事業の実施に関する費用を支援する。

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

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

等により支援を行う。

この他、社会資本整備総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)等において、立地適正化計画に位置づけられた都市の骨格となる公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間(レール・架線等)の整備等を支援する。

(※) 社会資本整備総合交付金は、地方公共団体が自ら作成した整備計画に対して、国が配分を行い、計画内の各事業については、地方公共団体が自由に配分することができるため、基幹事業毎の明確な予算規模は無い。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組み

背景・必要性

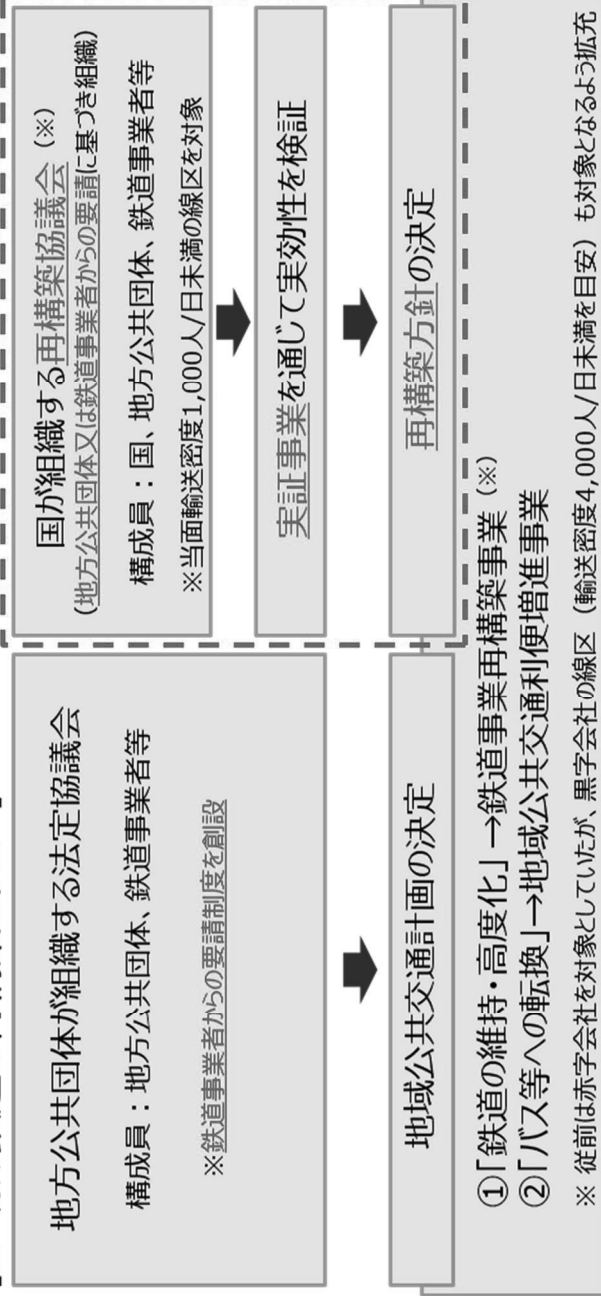
- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしているのは、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要がある。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「**再構築協議会**」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】

（令和5年度に創設）



- 【合意形成に向けた国の支援】
- 協議会開催、調査事業・実証事業について、「地域公共交通再構築調査事業」により国が支援

- 【合意実現に向けた国の支援】
- 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）により国が支援

- 規制・運用の緩和・見直し・協議運営制度の導入・技術・安全規制の見直し等

地域公共交通の再構築を実現

社会資本整備総合交付金-地域公共交通再構築事業の概要

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、令和5年度に新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付け**た場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築やバス路線の再編等を行う事業実施計画**

- ・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備
- ・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケーション施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目的）で、**鉄道・バス車両の導入**も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補 助 要 件】

(1) **地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定**

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
- ※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) **地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携**

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) **事業の効果（実効性）を確認するための目標設定**

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額の目標を設定すること

(4) **実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用**

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

※JRに関し、「新会社とその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

車両の導入については、先進車両導入支援事業においても支援



2. 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進

(1) 地域鉄道の安全性の向上

[事業費：30,009 百万円の内数、国費：10,073 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：27,399 百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

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

支援対象例

線路設備（コンクリートマクラギ化）

[改良前]



木製マクラギ

[改良後]



コンクリート製
マクラギ

防護設備（法面（のりめん）固定）

土砂法面



コンクリート
法面

車両の更新等



（２）地域鉄道の利便性の向上・利用環境の改善

〔観光庁予算：1,440 百万円の内数〕
（地域における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 L R T システムの整備及び I C カードシステムの導入等に対して支援を行う。

（支援対象例）

【インバウンド対応型鉄軌道車両の整備】



車両設備の整備等



車内案内表示の多言語化



車体行先表示の多言語化

【L R T システムの整備】



低床式車両（L R V）の導入



停留施設の整備

【I C カードの導入】



簡易型 IC 改札機

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

J R北海道、J R四国及びJ R貨物について、それぞれの経営自立に向けた取組みを進めるため、厳しい経営環境を踏まえつつ、必要な支援を実施する。

＜現在の支援の概要＞

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

(2) J R北海道、J R四国等に対する具体的な支援パッケージは以下の通り。

①経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）

②各社の中期経営計画期間内における支援の実施

J R北海道（令和 6 年度～令和 8 年度）：1,092 億円

※上記とは別に地域と協力して行う「黄線区」への支援も実施

J R四国（令和 3 年度～令和 7 年度）：1,025 億円

J R貨物（令和 6 年度～令和 8 年度）：193 億円

③支援手法

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

※支援を活用した設備投資の例



新型車両の導入
（J R北海道）



オペレーター対応可能な
券売機の導入
（J R四国）



荷役機器の導入
（J R貨物）

3. 鉄道駅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：69,741 百万円の内数、国費：17,574 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：6,358 百万円の内数、国費：2,363 百万円の内数]

(鉄道駅総合改善事業費補助)

[総合政策局予算：27,399 百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

[観光庁予算：1,440 百万円の内数] (地域における受入環境整備促進事業)

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

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



エレベーター



内方線付き点状ブロック



バリアフリートイレ

○段差解消等に関する令和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4年度末))

- 3,000人/日以上及び基本構想の重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上3,000人/日未満の鉄軌道駅：93.6%

(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(鉄道駅バリアフリー料金制度)を創設。

（２）ホームドアの更なる整備促進

[事業費：69,741 百万円の内数、国費：17,574 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：6,358 百万円の内数、国費：2,363 百万円の内数]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

[事業費：30,009 百万円の内数、国費：10,073 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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

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

○ホームドアに関する令和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4年度末）〉

- ・鉄軌道駅全体の総番線数：19,919番線、総駅数：9,390駅
(うち10万人/日以上駅 総番線数：1,056番線、総駅数：212駅)
- ・鉄軌道駅全体の整備済番線数：2,484番線、整備済駅数：1,060駅
(うち10万人/日以上駅整備済番線数：493番線、整備済駅数：157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

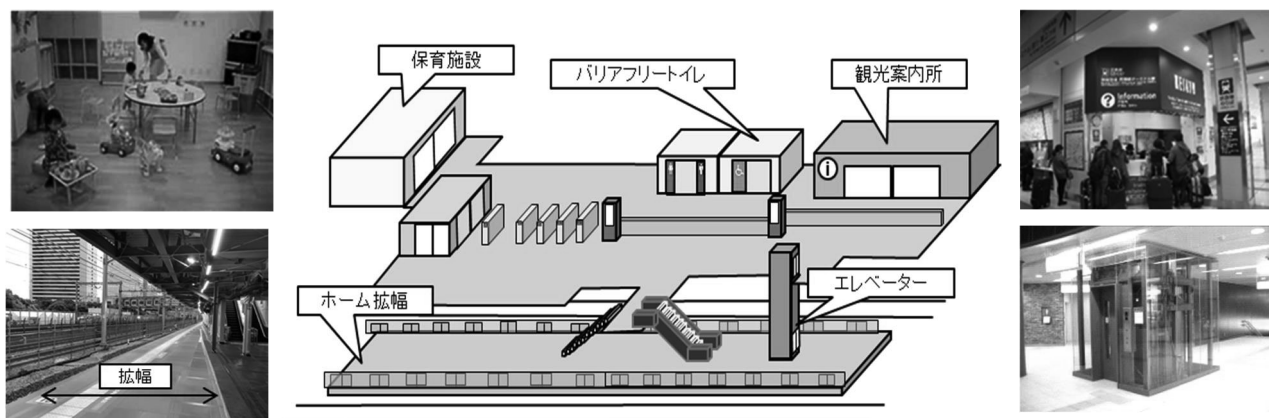
(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）

[事業費：6,358 百万円の内数、国費：2,363 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。

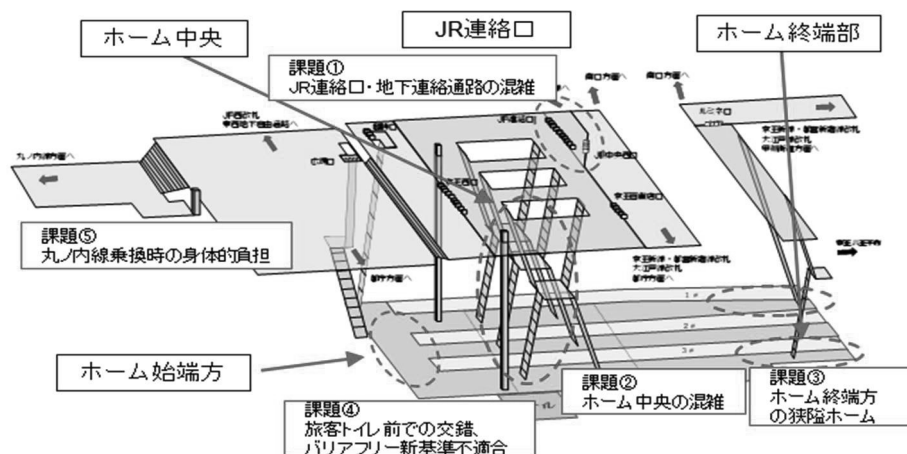
また、地方部における支援措置の重点化を図るため、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅におけるバリアフリー設備の整備については、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充しており、これを活用し、鉄道駅のバリアフリー化の加速化を図る。

次世代ステーション創造事業イメージ

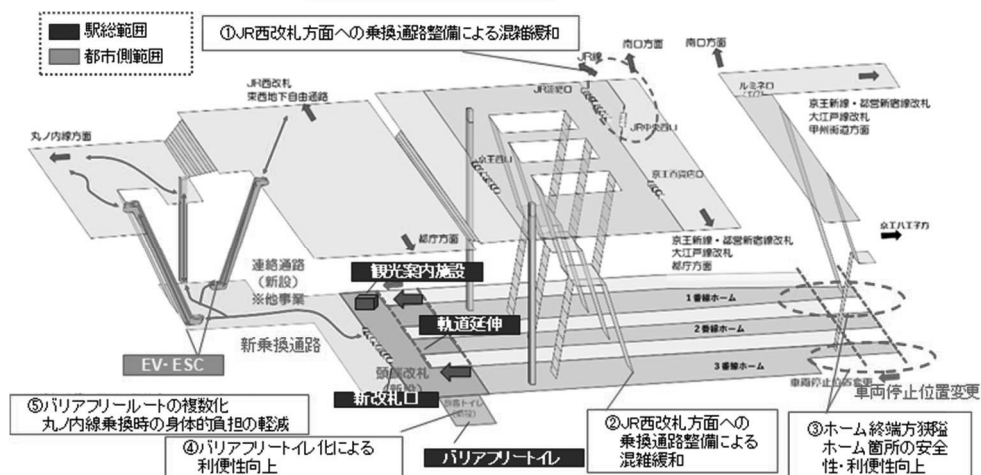


【事業例】京王電鉄 新宿駅

整備前



整備後



Ⅲ. 防災・減災、国土強靱化への投資の加速化

1. 耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の推進

(1) 耐震対策の推進

[事業費：69,741 百万円の内数、国費：17,574 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：30,009 百万円の内数、国費：10,073 百万円の内数]

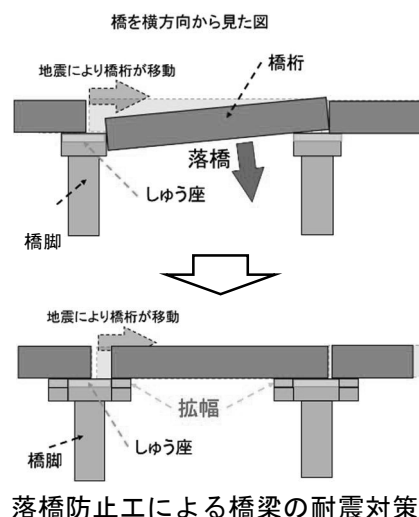
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

「新幹線の地震対策に関する検証委員会」における中間とりまとめを踏まえ、令和5年3月に改正した特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令等に基づき、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進するとともに、地下鉄のトンネル等の耐震対策を引き続き推進する。

高架橋の耐震対策の例



鋼板巻きによる高架橋の耐震対策



落橋防止工による橋梁の耐震対策

(2) 豪雨対策の推進

[事業費：30,009 百万円の内数、国費：10,073 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：69,741 百万円の内数、国費：17,574 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：30,009 百万円の内数、国費：10,073 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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

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

このため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される駅出入口、トンネル坑口、換気口等の開口部、トンネル内及び電気設備について、浸水対策を推進し、防災・減災機能の強化を図る。

地下駅の浸水被害の例



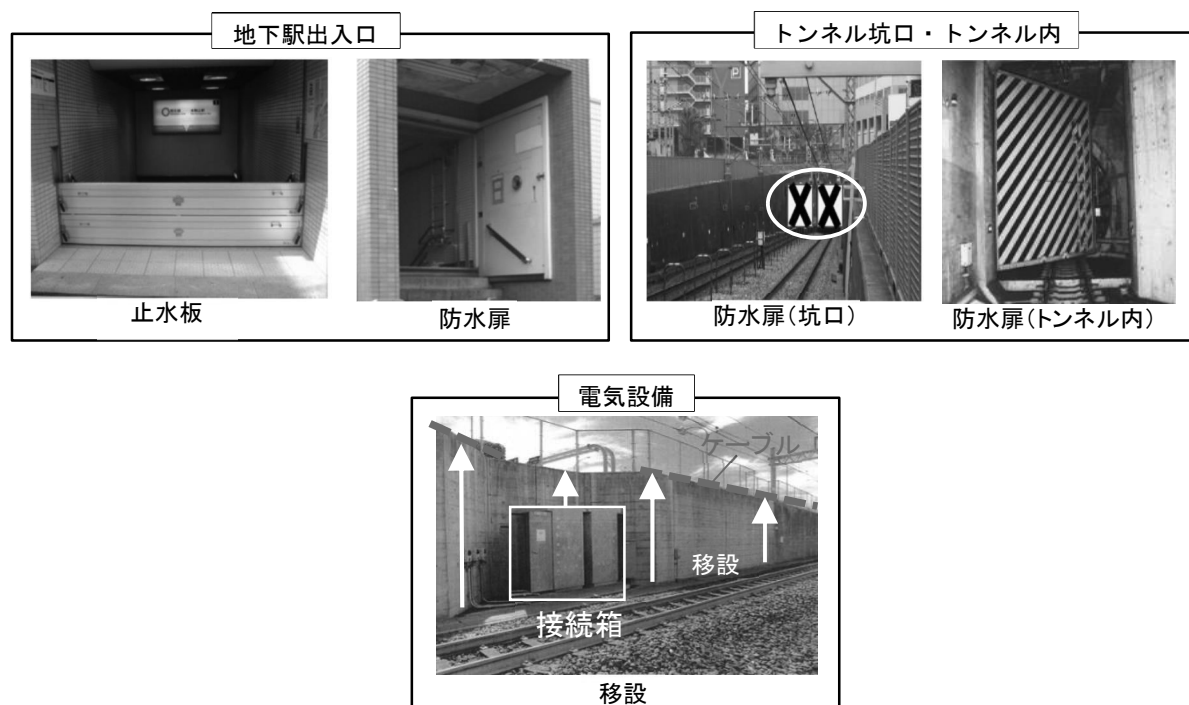
京都市交通局(御陵駅)
平成 25 年 9 月台風による浸水
(4 日間運休、約 45 万人に影響)



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



主な対策



【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：30,009 百万円の内数、国費：10,073 百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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

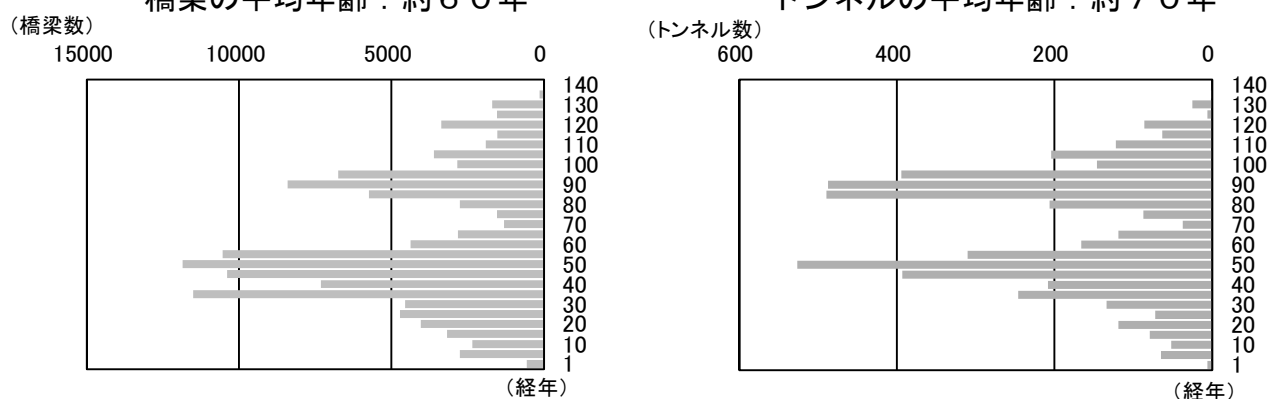
また、地域鉄道において、脱線事故が多発していることを踏まえ、広域的・戦略的なインフラメンテナンス実現に向け、鉄道事業者の技術力向上、検査業務体制の再構築を推進する。

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

橋梁の平均年齢：約60年

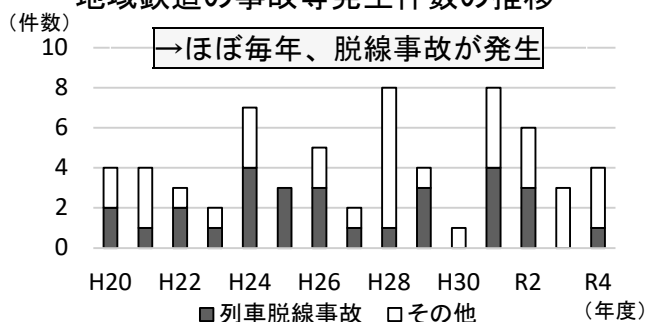
トンネルの平均年齢：約70年



橋梁の長寿命化に資する改良事例



地域鉄道の事故等発生件数の推移※



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

車両脱線事故の例



② 青函トンネルの機能保全

[事業費：1,826 百万円の内数、国費：1,163 百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

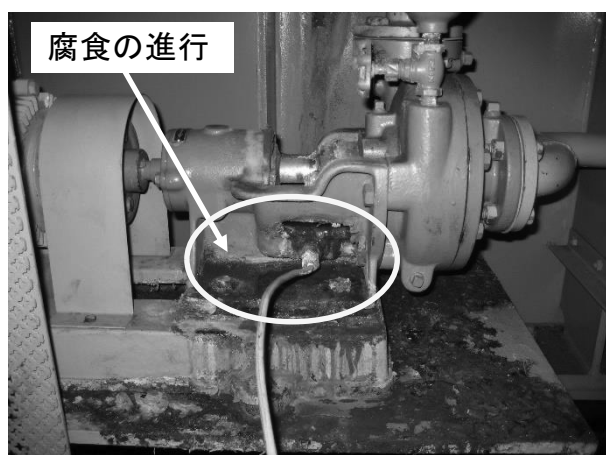
青函トンネルは、延長約 54 k m の我が国最長の海底トンネルであり、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である。昭和 63 年の開通から 30 年以上が経過しており、湿度が高く、塩水が浸入する海底下という過酷な環境にあるため、青函トンネル特有の設備である火災検知装置や大型排水設備等の著しい劣化に加え、トンネル（先進導坑・作業坑）の変状が発生している。

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

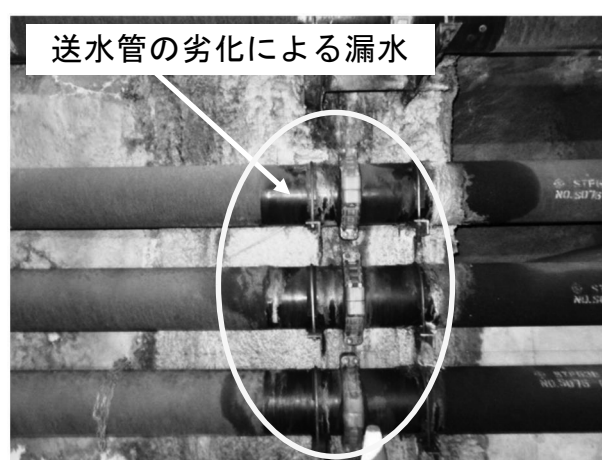
トンネル（先進導坑）の変状



排水設備の劣化



消火施設への送水管の劣化



（５）事故防止のための踏切保安設備の整備促進

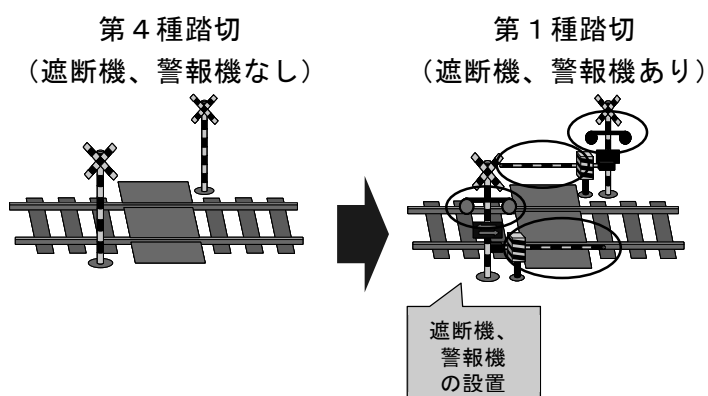
[事業費：30,009 百万円の内数、国費：10,073 百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

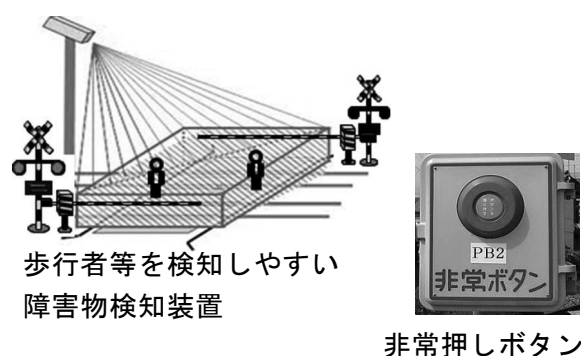
また、高齢者等の歩行者の踏切道事故を防止するための障害物検知装置や非常押しボタン等に加え、災害時に踏切道の状況を確認できるようにするための踏切監視用カメラ等の整備を推進する。

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

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



災害時の管理に資する設備の例



踏切監視用カメラ

第４種踏切の安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の例



設置前



設置後（イメージ）

（６）海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進

[事業費：1,826 百万円の内数、国費：1,163 百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

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

（７）事前防災・老朽化対策等に対する技術的支援

(鉄道建設・運輸施設整備支援機構建設勘定運営費交付金)

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

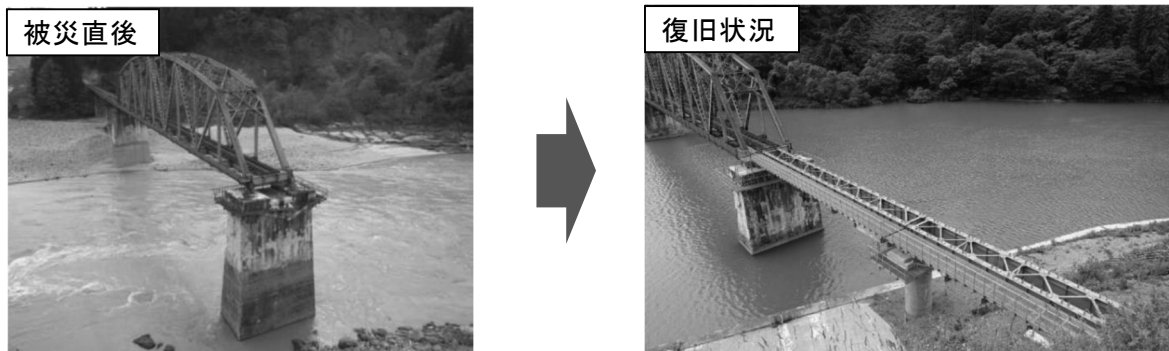
2. 鉄道の災害復旧の支援

○鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援

[事業費：4,000 百万円、国費：1,000 百万円]
(鉄道施設災害復旧事業費補助)

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

災害復旧の例



J R 東日本 只見線

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

災害復旧の例



南阿蘇鉄道

Ⅳ. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化

1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化

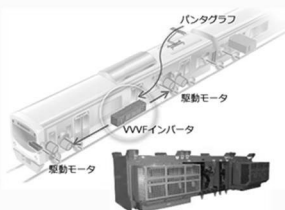
2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野においては、令和5年5月に「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」をとりまとめた、①『鉄道事業そのものの脱炭素化』、②『鉄道アセットを活用した脱炭素化』、③『環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化』を進めることとした。

これらの取組を推進するため、鉄道分野のカーボンニュートラル加速化に関する調査を行うとともに、鉄道事業者等が行う鉄道脱炭素に向けた取組を支援する。

3つの柱に沿った取組を推進

鉄道事業そのものの脱炭素化

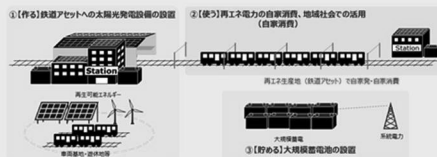
- ・ 高効率な車両の導入加速化（SiCパワー半導体デバイス搭載車両等）
- ・ 車両の減速時に発生する再生電力の活用（回生電力貯蔵装置等）
- ・ 蓄電池車両・ディーゼルハイブリッド車両による非電化区間の実質電化
- ・ 非化石ディーゼル燃料の使用、水素を用いた燃料電池鉄道車両等の開発・導入



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

鉄道アセットを活用した脱炭素化

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



環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化

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



（1）鉄道分野のCN加速化に関する調査

[国費：467百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

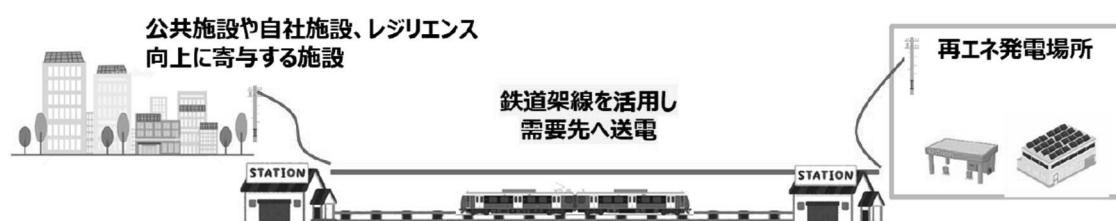
「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」を踏まえ、鉄道車両の脱炭素化、鉄道資産を活用した再生エネルギー導入や沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消、鉄道利用によるCO₂排出削減効果の見える化等の施策を推進するため、必要な調査・検討を行う。

（２）鉄道脱炭素施設等の実装に係る調査に対する支援

[事業費：360 百万円、国費：180 百万円]
(鉄道技術開発費補助金(鉄道脱炭素施設等実装調査))

鉄軌道事業者等によるカーボンニュートラル実現に向けた先進的な取組を推進するため、鉄軌道事業者等に対して、鉄道脱炭素に資する施設等の整備等（例：再エネ等に係る発電設備、蓄電池、送電線の整備）に関する調査・検討に必要な経費の一部を補助する。

例：鉄道施設を活用した送電に関する調査・検討



例：鉄道を活用した水素輸送・供給に関する調査・検討



（３）鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携事業（エネルギー特別会計）】

2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道脱炭素に資する施設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. 物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用

貨物鉄道は、全国ネットワークを有し、定時性に優れた大量輸送機関としての特性と優れた環境性能を兼ね備えており、いわゆる「物流の2024年問題」を踏まえたトラック長距離輸送からのモーダルシフトの促進や、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、大きな役割が期待されている。

「2030年度に向けた政府の中長期計画」（2024年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）において、鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指すこととされており、貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化を図るとともに、大型コンテナ等の導入促進等による鉄道へのモーダルシフトの強力な推進を図る。

（1）貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進

〔事業費：910百万円の内数、国費：273百万円の内数〕

（幹線鉄道等活性化事業費補助）

〔事業費：30,009百万円の内数、国費：10,073百万円の内数〕

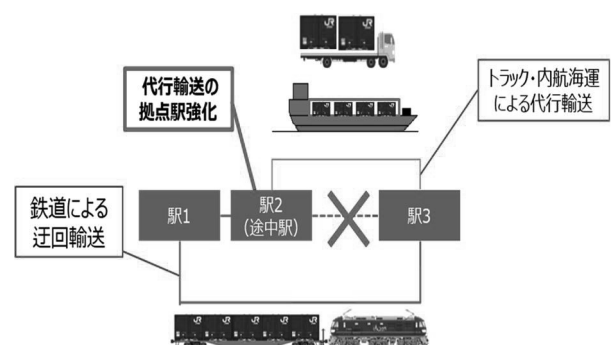
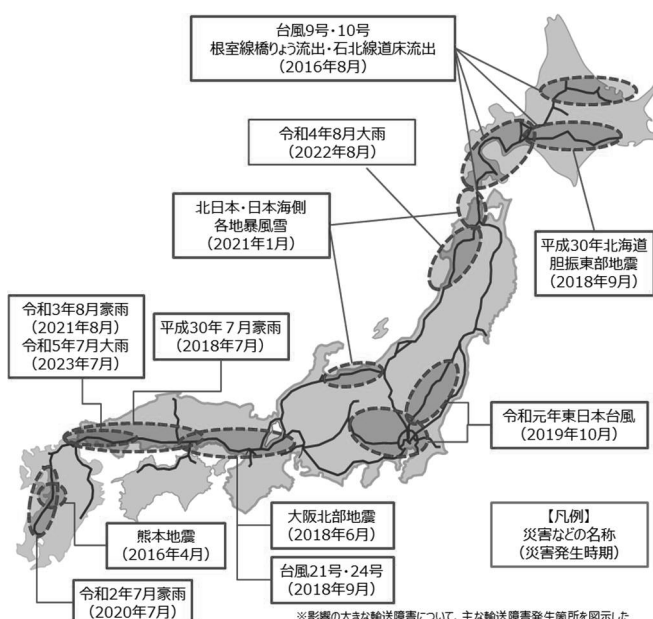
（鉄道施設総合安全対策事業費補助）

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

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

【自然災害に起因する近年の大規模輸送障害の発生箇所】

【災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応】



（２）鉄道へのモーダルシフトの強力な推進

〔事業費：910 百万円の内数、国費：273 百万円の内数〕

（幹線鉄道等活性化事業費補助）

〔国費：467 百万円の内数〕

（鉄道整備等基礎調査委託費等）

〔物流・自動車局予算：599 百万円の内数〕

（モーダルシフト推進事業）

①輸送力の増強、積替え円滑化のための貨物駅の施設整備等の加速化

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

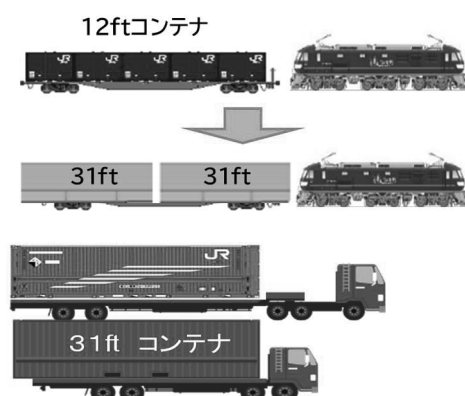
このため、輸送需要が高まることを見込まれる貨物駅において、コンテナホームの拡幅等の施設整備等を行い、貨物鉄道の輸送力増強を図る。

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

②新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査等

新幹線による貨物輸送の更なる拡大可能性の検証等、「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」の中間とりまとめに基づく取組の実施、2024年度の輸送動向をはじめとする各種データの収集等のフォローアップ等を行う。

【31ft コンテナの取扱いの拡大】



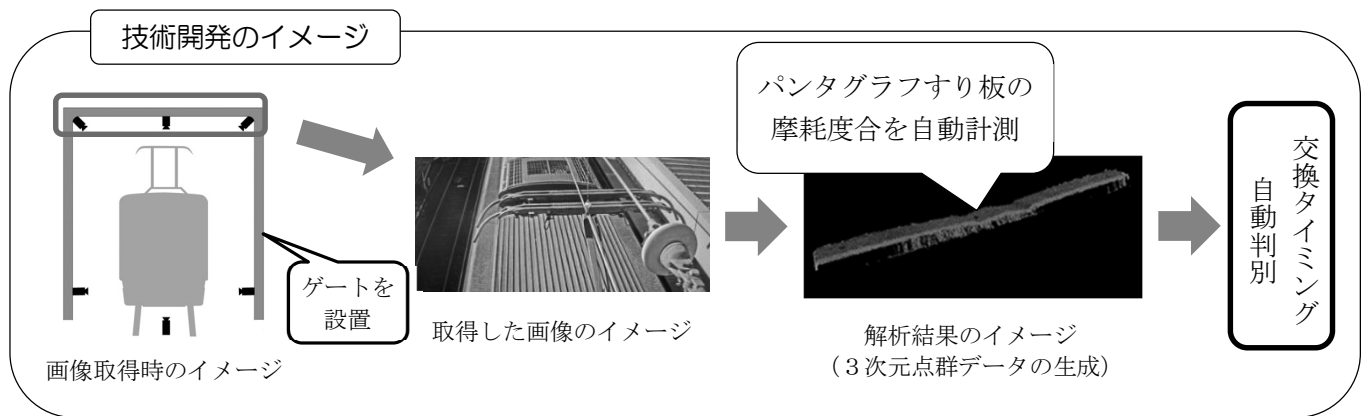
3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進

[事業費：560 百万円の内数、国費：280 百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金(一般鉄道技術開発))
[国費：449 百万円の内数]
(技術研究開発委託費(鉄道技術開発・普及促進制度))

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

例：鉄道車両における屋根上検査業務の自動化に向けた画像解析手法の開発

現在、車両検査の多くの項目を目視で行っていることから、多くの労力・時間を費やしている。特に、高所である屋根上での作業は危険を伴うため、パンタグラフすり板の交換タイミングを自動判別可能な技術の開発を行い、点検業務の効率化・省力化を図る。

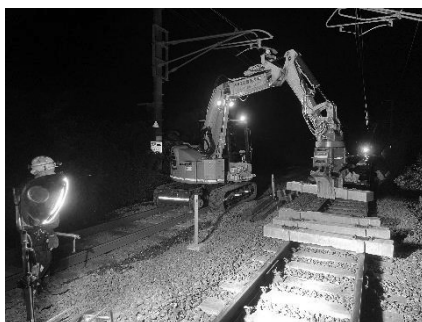


例：鉄道線路内のまくらぎ交換作業等の省力化を目的とした汎用双腕ロボットバックホウの開発

鉄道線路内のまくらぎ交換作業は、終電後から始発までの夜間に多くの作業員とバックホウを投入して行われている。現状のバックホウは多くのアタッチメントを作業員が付け替える必要があり、その交換に相応の時間を要する。また、バックホウの操作には熟練オペレーターの確保が必要であるが、人手不足により確保が困難となってきた。

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

技術開発のイメージ



まくらぎ交換の様子



汎用双腕ロボットバックホウのイメージ

4. 鉄道の技術開発・普及促進

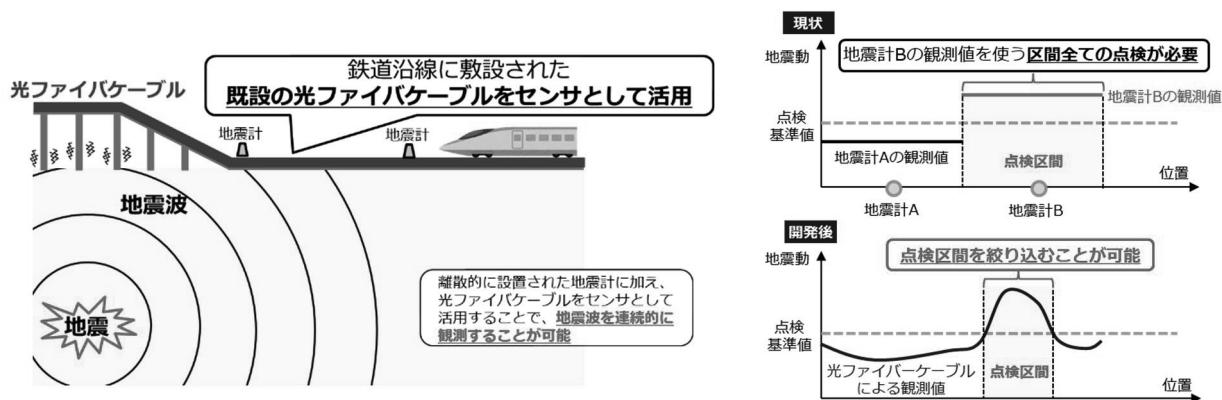
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道技術開発）

[事業費：560 百万円の内数、国費：280 百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金(一般鉄道技術開発))

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

例：早期運転再開に向けた新たな鉄道沿線地震動分布の把握手法の開発

地震発生時、離散的に設置された地震計に加え、既設の鉄道沿線に敷設された光ファイバケーブルをセンサとして活用する手法を開発することで、詳細な地震動分布の把握を可能とする。これにより地震発生後の点検区間を削減し、列車の早期運転再開を図る。



鉄道沿線地震動分布の把握手法のイメージ

(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

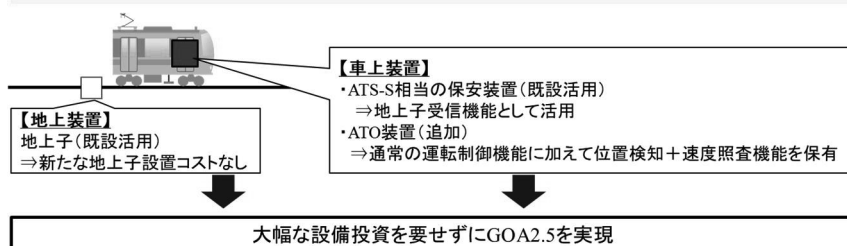
[国費：449 百万円の内数]
(技術研究開発委託費(鉄道技術開発・普及促進制度))

鉄道事業者のニーズはあるが民間主導では開発が進まない技術開発、社会的要請が高く、鉄道業界に広く展開することが望まれる技術、特に経営の厳しい地域鉄道等での導入が求められている技術など、国が主体的に関与すべきものについての技術開発及びその技術の普及を進める。

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

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

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



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

V. 鉄道システム・技術の海外展開

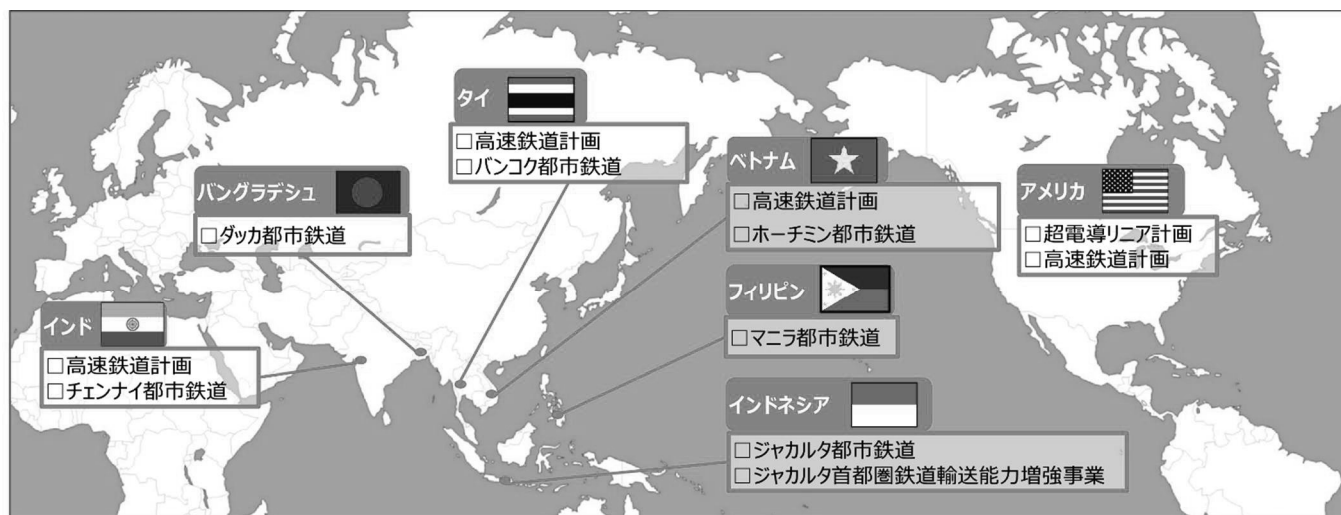
[国費：2,093 百万円の内数]

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2024」（令和6年6月21日閣議決定）、「2030年を見据えた新戦略骨子」（令和6年6月5日経協インフラ戦略会議決定）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、2023年5月に台湾高速鉄道車両調達事業において我が国企業が車両（144両）を受注したほか、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、我が国企業が車両等を受注したバングラデシュ・ダッカ都市交通整備事業6号線が2022年12月の部分開業に続き、2023年11月に延伸開業したほか、2024年4月には、インドネシア・ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）南北線延伸事業において、我が国企業が信号等のシステムや軌道工事を受注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ほか、国際規格等への対応に必要な認証の取得についても支援を行い、我が国企業の海外市場への参入の更なる促進を図る。



出典：国土交通省インフラシステム海外展開行動計画（令和5年版）

現状

- ◆都市化への対応、経済成長、雇用拡大、環境問題への対応等を目的に多くの国が鉄道整備を検討、推進中。
- ◆安全、安定、高頻度、大量輸送、省エネルギー性等の面で優れた我が国鉄道システムに対する国際的な期待。

我が国鉄道インフラの海外展開促進

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

具体的な取組み

相手国への
トップセールス

実現可能性調査や
コンサルティング等を通じた
海外鉄道計画への積極的関与

資金調達支援

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

鉄道技術・規格の国際標準化
対応や技術基準策定支援

（この冊子は、再生紙を使用しています。）