

令和2年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和元年8月

国土交通省鉄道局

令和2年度鉄道局関係予算概算要求について

<鉄道局関係予算>

公共事業	1,150億円（対前年度比 1.10倍）
非公共事業	33億円（対前年度比 1.29倍）
合計	1,183億円（対前年度比 1.10倍）

（関連事項）地域公共交通確保維持改善事業 264億円の内数
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 60億円の内数

<主な施策>

●整備新幹線の整備の推進（P.3）

- 整備新幹線の整備（平成27年1月の政府・与党申合せ等に基づき、着実に整備）【792億円】
【建設中区間の確実な開業に追加的に要する経費の一部について事項要求】

●都市鉄道ネットワークの充実（P.5）

- 神奈川東部方面線の整備【116億円】
- なにわ筋線の整備、福岡市七隈線の延伸整備【93億円の内数】

●安全・安心の確保（P.8）

- 耐震・豪雨対策の推進 **拡充**
【93億円の内数（地下鉄）、93億円の内数（民鉄等）】
- ホームドアの整備促進
【93億円の内数（地下鉄）、357億円の内数（民鉄等）】
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備更新【357億円の内数】
- 鉄道施設の戦略的維持管理・更新【93億円の内数】

●鉄道の災害復旧の促進（P.16）

- 鉄道軌道整備法等による災害復旧支援【9億円】

●鉄道駅のバリアフリー化等、鉄道の利便性の向上（P.17）

- エレベーター等の設置
【93億円の内数（地下鉄）、324億円の内数（民鉄等）】
- 鉄道駅の総合的な改善【28億円】

●鉄道の技術開発・普及促進（P.19）

- 鉄道技術開発・普及促進制度【5億円】

●鉄道システム・技術の海外展開（P.20）

- トップセールス、案件発掘・形成調査、鉄道技術・規格の国際標準化対応等【21億円の内数】

目 次

I. 令和2年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
II. 令和2年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要	
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	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 なにわ筋線の整備	6
② 福岡市七隈線の延伸整備	7
(3) 東京圏における都市鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関する調査	7
3. 安全・安心の確保	
(1) 耐震対策の推進	8
(2) 豪雨対策の推進	8
(3) 地下駅等の浸水対策の推進	9
【防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策】	10
(4) ホームドアの更なる整備促進	11
(5) 地域鉄道の安全性の向上	12
(6) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策の推進	
① 鉄道施設の戦略的維持管理・更新	13
② 青函トンネルの機能保全	14
(7) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進	15
(8) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	15
(9) 鉄道テロ対策に関する調査	15
4. 鉄道の災害復旧の促進	16
5. 鉄道駅のバリアフリー化等、鉄道の利便性の向上	
(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	17
(2) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	18
(3) 列車遅延対策の推進	18
(4) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	18
6. 鉄道の技術開発・普及促進	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）	19
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	19
7. 鉄道システム・技術の海外展開	20

I. 令和2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2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	443,000	396,300	1.12
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	109,423	82,870	1.32
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	32,247	39,235	0.82
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	37,007	20,581	1.80
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	1,725	2,004	0.86
6. 鉄道防災事業費補助	8,514	7,359	1.16
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	2,111	1,982	1.07
8. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	27,819	11,709	2.38
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	3,640	3,640	1.00
小 計	556,063	482,810	1.15
【その他事項経費】			
1. 鉄道技術開発費補助金	337	370	0.91
・超電導技術高度化等	33	66	0.49
・一般鉄道	304	304	1.00
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	1,945	1,561	1.25
・設計施工法等調査等	1,545	1,217	1.27
・青函共用走行区間における貨物列車走行調査	400	344	1.16
4. 新線調査費等補助金	-	-	-
5. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-
6. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-
7. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-
8. 経済協力調査委託費	-	-	-
小 計	2,281	1,931	1.18
合 計	558,344	484,741	1.15
〈 関連事項 〉			
地域公共交通確保維持改善事業			
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業			

2. 鉄道局関係財政投融资計画要求総括表

区 分	令和2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	16,090	13,800	1.17

(単位：百万円)

国 費			前年度 予算額 (D)	倍率 (C/D)	備 考
令和2年度 要求・要望額 (C)	うち 通常要求枠	うち 優先課題推進枠			
79,192	79,192	0	79,192	1.00	建設中区間の確実な開業に追加的に要する経費の一部について事項要求
34,924	14,065	20,859	24,905	1.40	
11,568	0	11,568	11,568	1.00	
9,325	9,325	0	5,185	1.80	
575	575	0	525	1.10	
2,838	2,838	0	2,453	1.16	
1,327	1,327	0	1,259	1.05	
9,291	0	9,291	3,915	2.37	
910	910	0	910	1.00	
115,026	94,167	20,859	105,007	1.10	
160	0	160	169	0.95	
8	0	8	17	0.49	
152	0	152	152	1.00	
450	0	450	153	2.95	
1,945	1,545	400	1,561	1.25	
1,545	1,545	0	1,217	1.27	
400	0	400	344	1.16	
43	43	0	41	1.06	
7	7	0	9	0.75	
41	41	0	52	0.79	
359	359	0	295	1.22	
255	0	255	255	1.00	
3,260	1,995	1,265	2,535	1.29	
118,286	96,162	22,124	107,542	1.10	
26,441	21,668	4,773	22,005	1.20	
6,003	6,003	0	5,474	1.10	

(注) 「優先課題推進枠」は、「新しい日本のための優先課題推進枠」で、「骨太の方針 2019」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」等を踏まえた諸課題に関連する要望額である。

(注) 前年度予算額は、臨時・特別の措置を含んでいない。

(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。

Ⅱ. 令和2年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要

1. 整備新幹線の整備の推進

(1) 整備新幹線の着実な整備

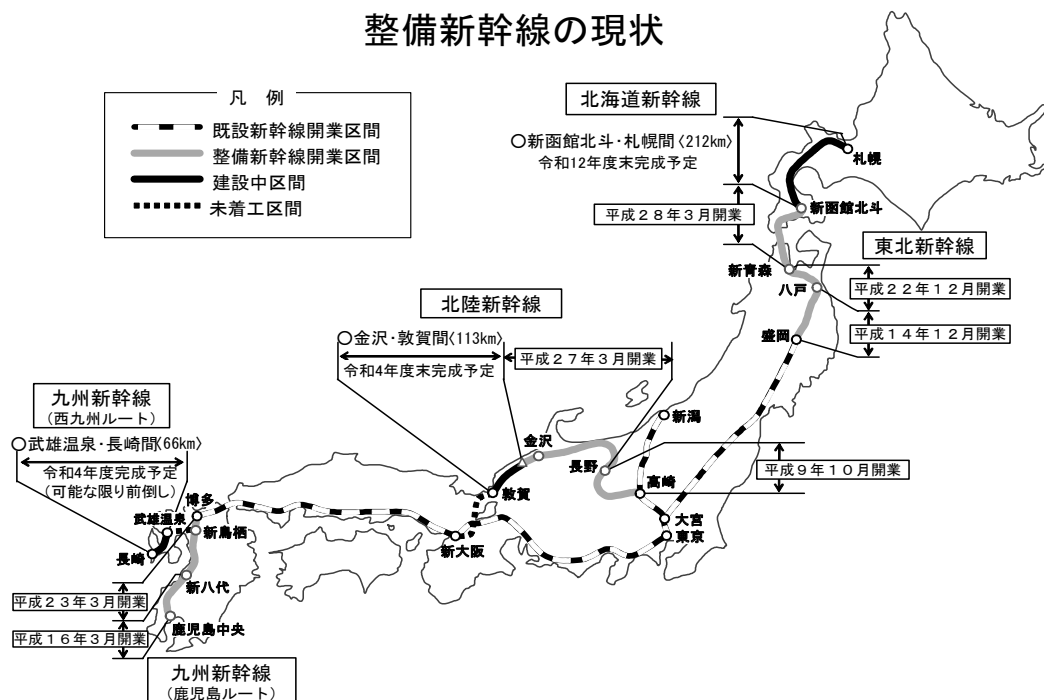
[事業費：443,000百万円、国費：79,192百万円]

[建設中区間の確実な開業に追加的に要する経費の一部について事項要求]
(整備新幹線整備事業費補助)

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、平成27年1月の政府・与党申合せ等に基づき、着実に整備を進める。

なお、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の完成・開業目標時期での確実な開業に追加的に要する経費の一部について、事項要求を行う。

整備新幹線の現状



◎『整備新幹線の取扱いについて』（平成27年1月14日政府・与党申合せ）の主な内容

○北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

完成・開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指す。

○北陸新幹線（金沢・福井・敦賀間）

完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指す。

○九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しする。

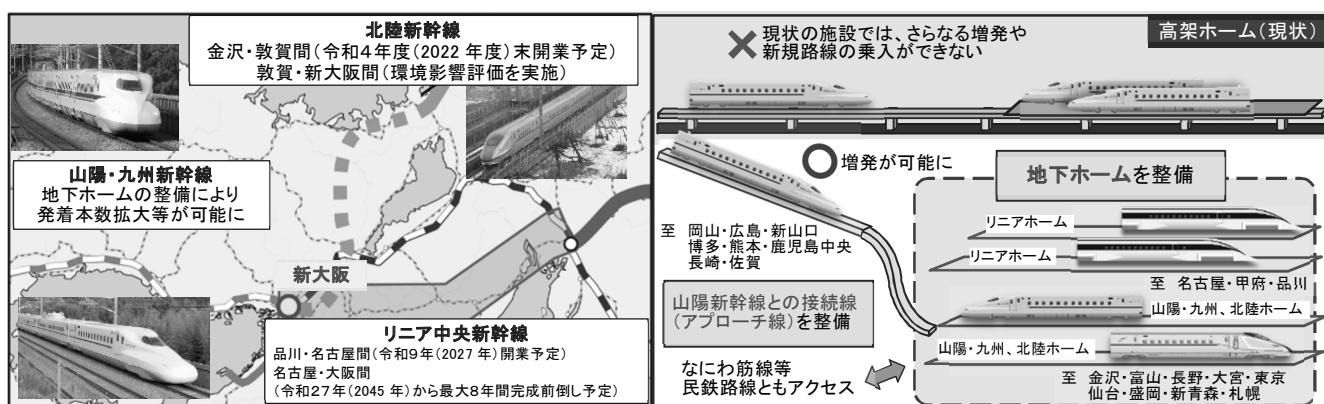
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化

[事業費：1,945百万円、国費：1,945百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

① 設計施工法等調査等

北陸新幹線の環境影響評価等整備新幹線の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。

特に、新大阪駅については、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図るために必要な調査を行う。



② 青函共用走行区間における貨物列車走行調査

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の具体的な方法等について調査するとともに、高速走行に必要な以下の技術開発を行う。

- ・ 時間帯区分方式の段階的拡大の可能性に係る調査・開発
- ・ 青函共用走行区間における貨物列車のあり方についての調査 等

(3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：359百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

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、単線による新幹線整備その他の効果的・効率的な整備手法等に係る具体的な調査を行う。

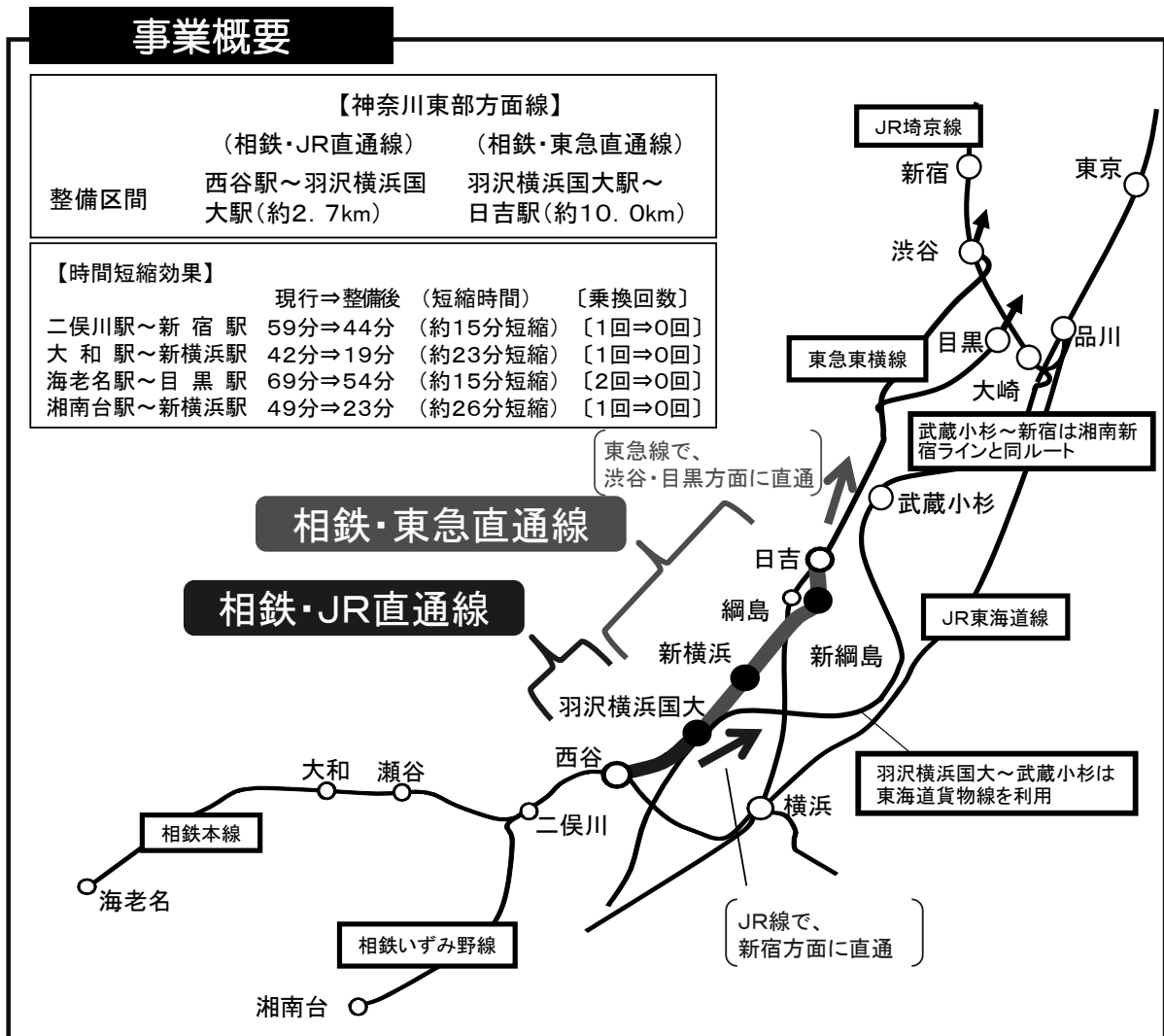
2. 都市鉄道ネットワークの充実

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：32,247百万円、国費：11,568百万円]
 (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。



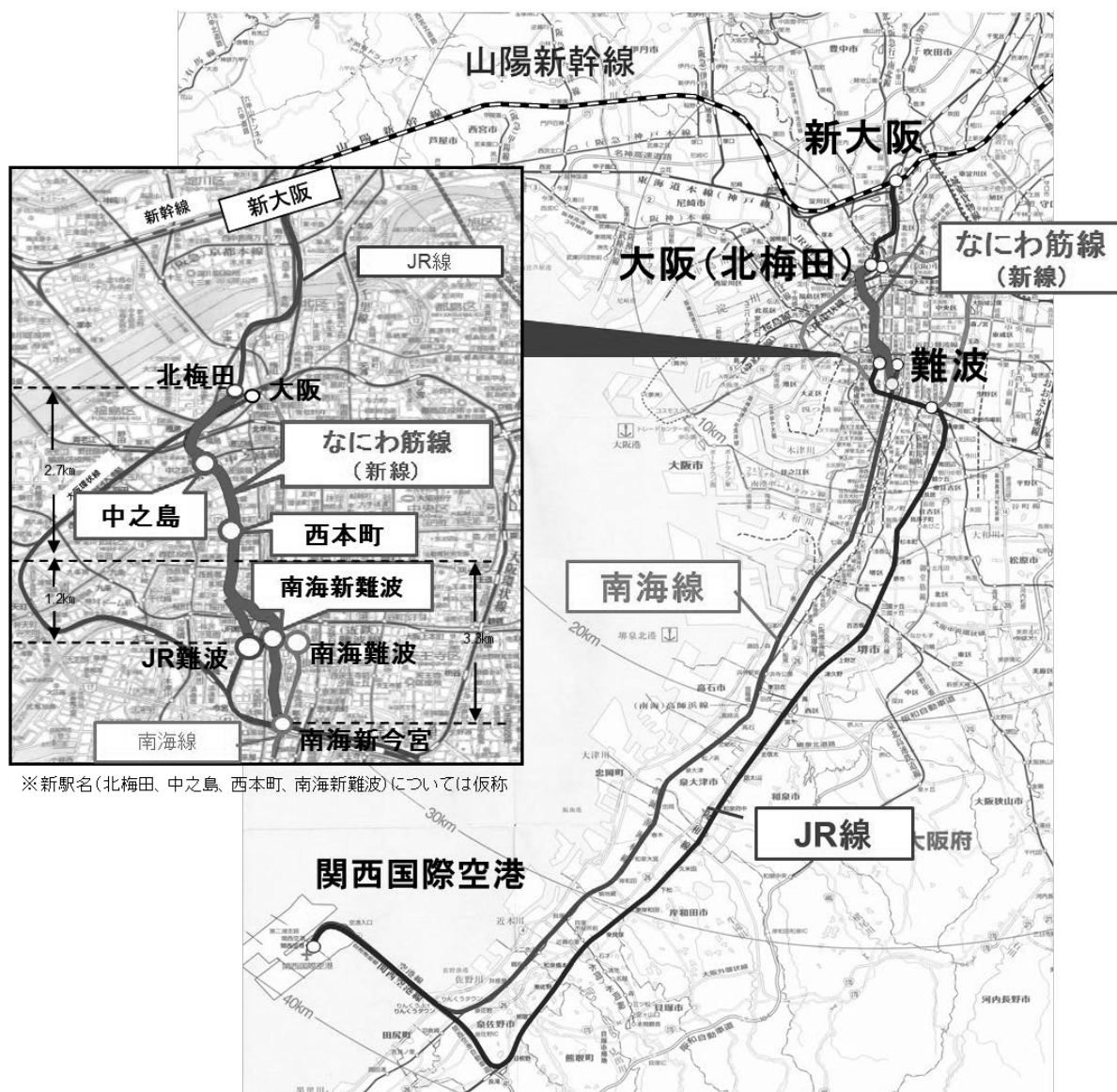
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：37,007百万円の内数、国費：9,325百万円の内数]
(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。

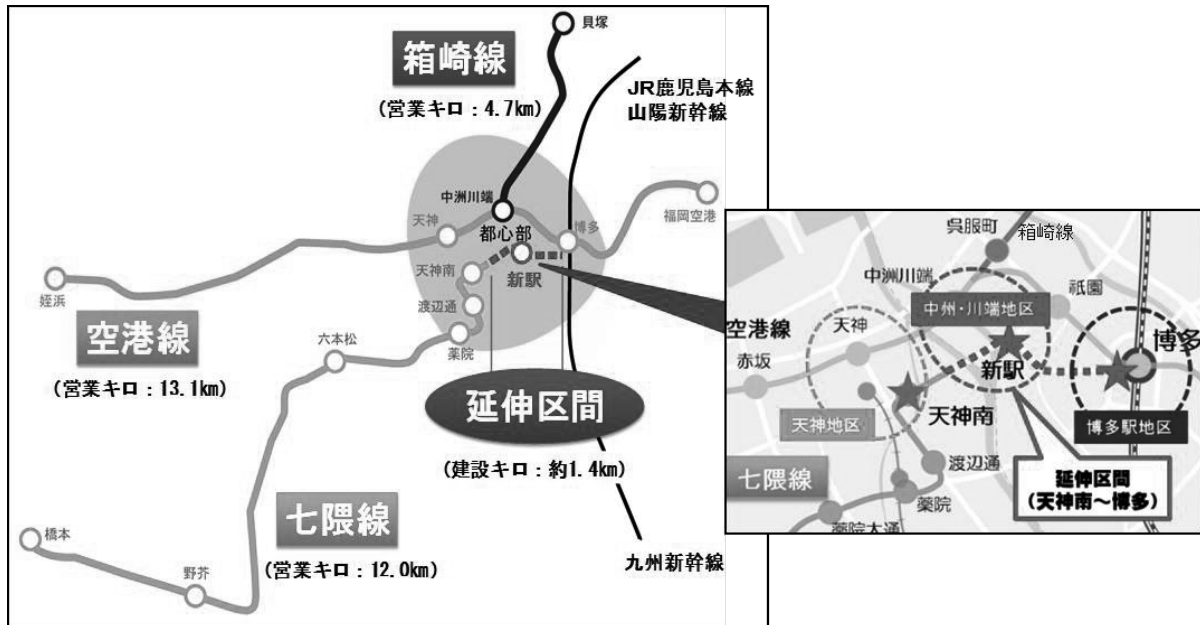
① なにわ筋線の整備

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。



② 福岡市七隈線の延伸整備

福岡市の二大核である「天神地区」と「博多駅地区」を結ぶことにより、都市中心部の移動の円滑化や福岡市西部から博多駅へのアクセス性を向上させるなど都市機能の一層の充実を図る。



(3) 東京圏における都市鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関する調査

[国費：359百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

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、取組みの進捗状況を把握し、諸般の社会情勢を踏まえた東京圏の鉄道ネットワークの将来的なあり方等について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。

3. 安全・安心の確保

(1) 耐震対策の推進

[事業費：37,007百万円の内数、国費：9,325百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：27,819百万円の内数、国費：9,291百万円の内数]
(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。

駅の耐震対策の例



鉄骨ブレースによる
駅ホームの屋根の耐震補強

高架橋の耐震対策の例



鋼板巻きによる
高架橋の耐震補強

(2) 豪雨対策の推進

[事業費：27,819百万円の内数、国費：9,291百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

頻発化・激甚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りょうの流失等防止対策や、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。

河川に架かる鉄道橋りょうの流失等防止対策【制度拡充】



例：橋りょうの架替（橋脚数を減らすことにより、豪雨時の橋りょう流失等を抜本的に防止）

鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策



例：斜面の補強（鉄道に隣接する斜面を補強することにより、線路への土砂流入等の被害を防止）

(3) 地下駅等の浸水対策の推進

[事業費：37,007百万円の内数、国費：9,325百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：27,819百万円の内数、国費：9,291百万円の内数]
(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



福岡市交通局(博多駅)
平成15年7月大雨による御笠川の氾濫
(1日間運休、約10万人に影響)



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3か年緊急対策】

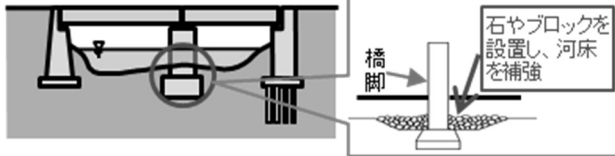
近年の自然災害により、国民の生活・経済に欠かせない重要なインフラがその機能を喪失し、国民生活や経済活動に大きな影響を及ぼす事態が発生していることを踏まえ、平成30年9月に重要インフラの緊急点検を実施し、同年12月に「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」がとりまとめられた。

鉄道分野においては、以下の4項目の対策について、平成30年度から令和2年度までの間に集中的に実施する。

① 鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策

例：洗掘防止工

河川に架かる鉄道橋りょう
(イメージ図)



ブロック等による橋脚の補強

② 鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策

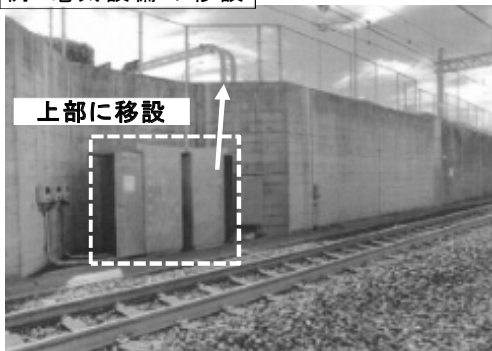
例：法面防護工



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：電気設備の移設



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

(4) ホームドアの更なる整備促進

[事業費：37,007百万円の内数、国費：9,325百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：27,819百万円の内数、国費：9,291百万円の内数]

(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、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅を中心に、更なる整備を促進する。

- ・交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）に基づき、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅について、ホームドアの優先的な整備を行う。
- ・また、同計画において、2020年度に約800駅としている整備目標について、できる限り前倒しを図る。



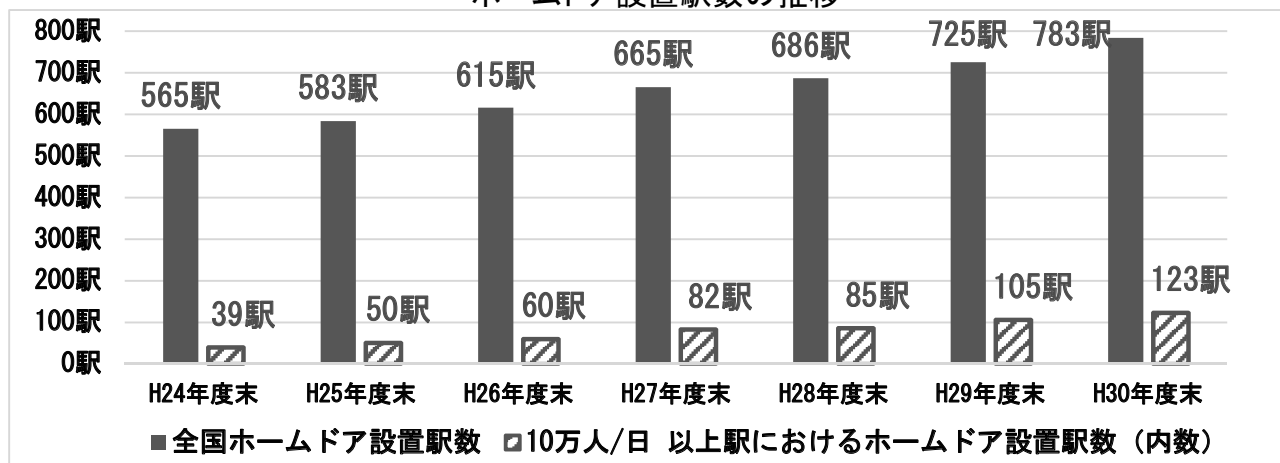
ホームドア

○ホームドアの更なる整備促進に向けた提言（令和元年7月）概要（一部）

(ホームドア整備に関するWG（有識者会議）)

- ・ホームドアは視覚障害者のためのバリアフリー施設であるとともに、**全ての利用者の安全性の向上を図るための施設**でもあることを認識した上で、更なる整備を推進
- ・優先整備の対象としてきた1日当たりの利用者数が**10万人以上の駅**の整備について、**番線ごとの整備状況にも着目して引き続き整備を推進**

ホームドア設置駅数の推移



【全国の10万人/日以上駅：279駅】（平成30年度末）

※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：26,441百万円の内数）においても引き続き支援。

(5) 地域鉄道の安全性の向上

[事業費：27,819百万円の内数、国費：9,291百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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



電路設備 (電柱コンクリート化)

老朽化した鉄柱



長寿命な
コンクリート柱



防護設備 (法面固定)

土砂法面



コンクリート
法面



※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：26,441百万円の内数）においても引き続き支援。

(6) 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

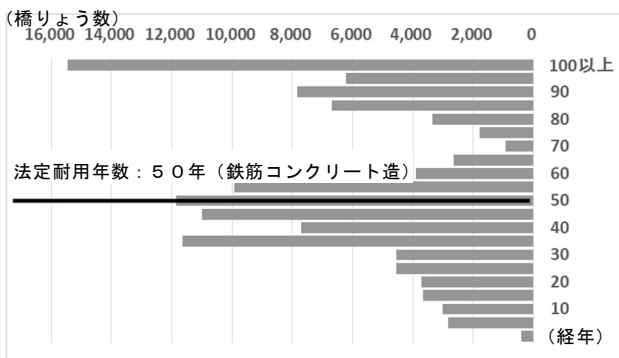
[事業費：27,819百万円の内数、国費：9,291百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

鉄道の橋りょうやトンネル等については、法定耐用年数を超えるものも多く、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・補強を支援する。

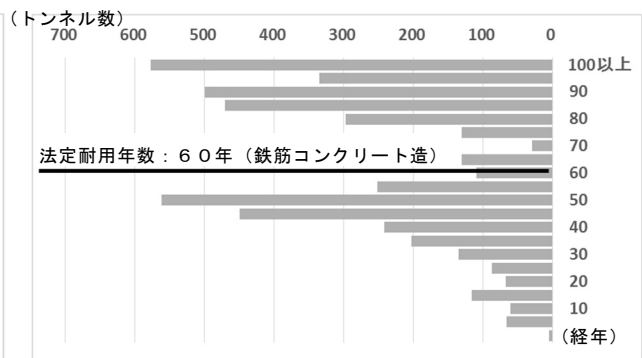
鉄道施設のストックピラミッド

橋りょう、トンネルの平均年齢は50年以上

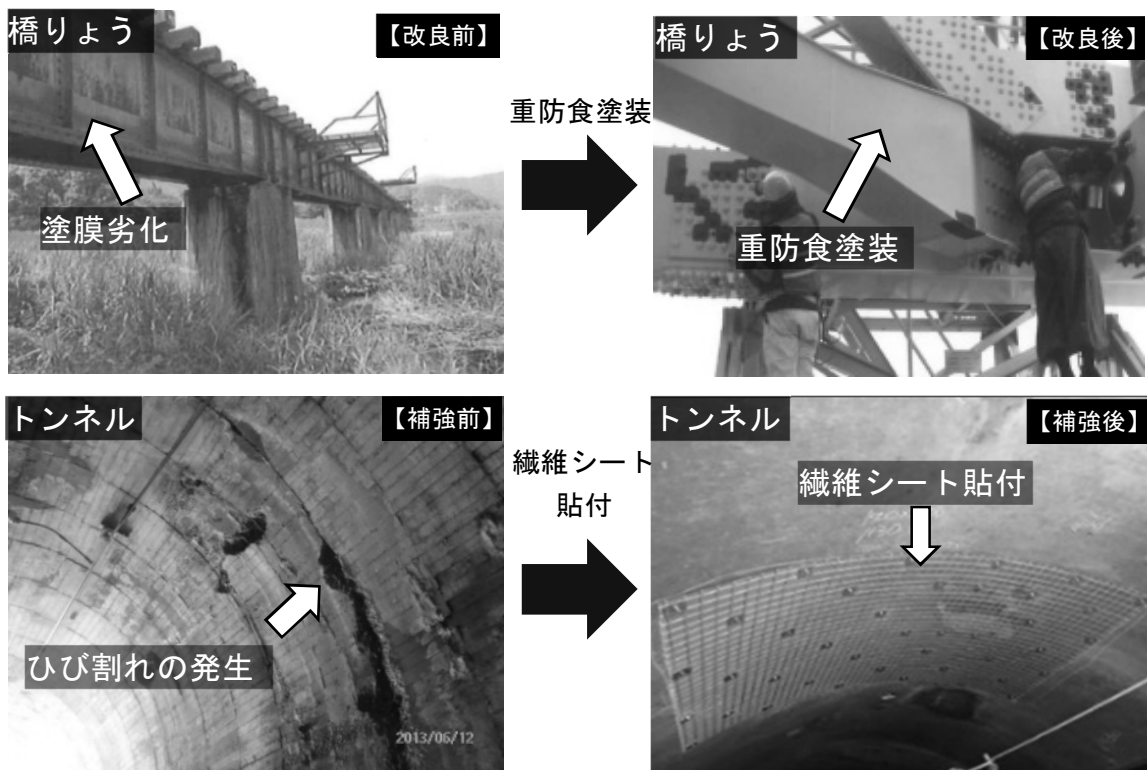
橋りょうの平均年齢：約60年



トンネルの平均年齢：約70年



橋りょう、トンネルの長寿命化に資する改良・補強事例



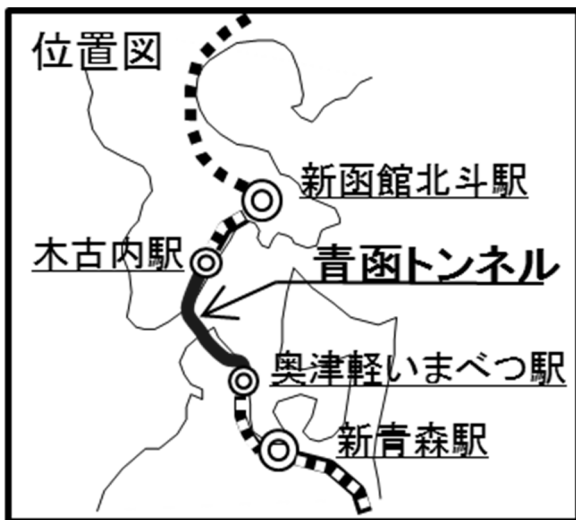
② 青函トンネルの機能保全

[事業費：2,111百万円の内数、国費：1,327百万円の内数]
(鉄道防災事業費補助)

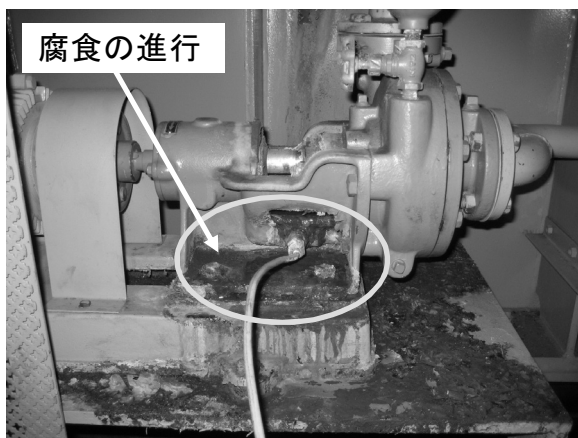
青函トンネルは、延長約54kmの我が国最長の海底トンネルであり、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である。昭和63年の開通から30年以上が経過しており、湿度が高く、塩水が浸入する海底下という過酷な環境にあるため、青函トンネル特有の設備である火災検知装置や大型排水設備等の著しい劣化に加え、トンネル（先進導坑・作業坑）の変状が発生している。

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。

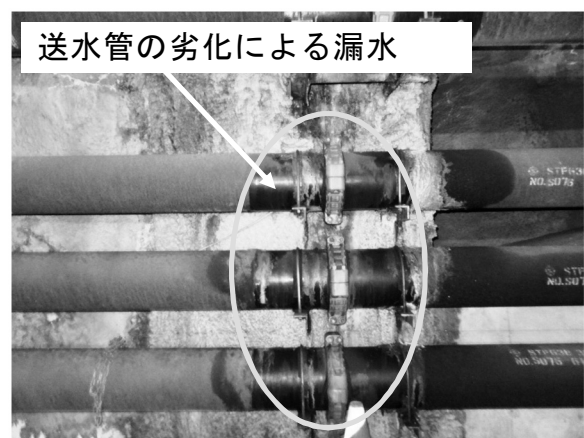
トンネル（先進導坑）の変状



排水設備の劣化



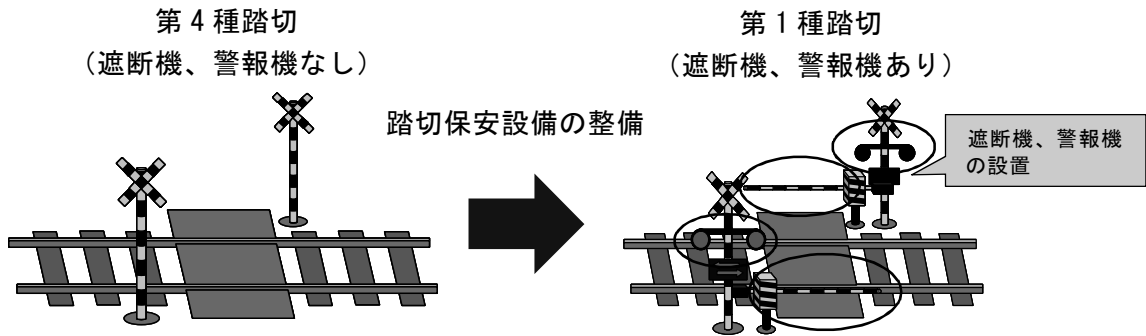
消火施設への送水管の劣化



(7) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進

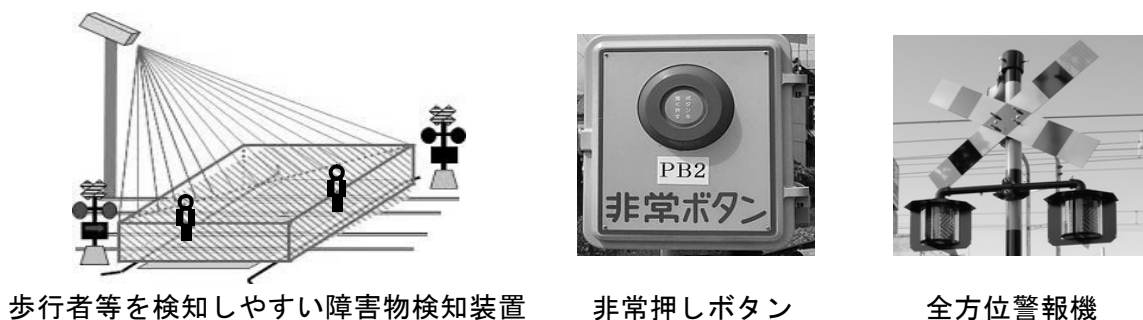
[事業費：27,819百万円の内数、国費：9,291百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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、近年社会的に関心の高い高齢者等の歩行者の踏切事故を防止するため、踏切内に取り残された歩行者を検知しやすい障害物検知装置や、取り残されたことを通報する非常押しボタン等の整備を推進する。

高齢者等の歩行者の踏切事故防止に資する設備の例



(8) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進

[事業費：2,111百万円の内数、国費：1,327百万円の内数]
(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。

(9) 鉄道テロ対策に関する調査

[国費：359百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

国際的なテロの脅威は極めて深刻な状況であり、鉄道テロ対策は重要な課題となっている。このため、鉄道におけるセキュリティ向上のための手法等について調査を行う。

4. 鉄道の災害復旧の促進

○鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援

[事業費：3,640 百万円、国費：910 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。

(※) 平成 30 年 6 月の改正により、黒字鉄道事業者の赤字路線にも補助対象が拡大するとともに、一定の要件の下で補助率の嵩上げが可能となった。

支援対象の例



J R 東日本 只見線



J R 四国 予讃線

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。

支援対象：南阿蘇鉄道



5. 鉄道駅のバリアフリー化等、鉄道の利便性の向上

(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

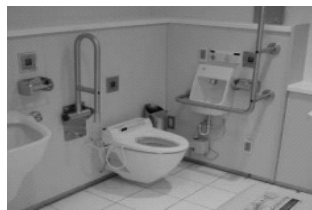
[事業費：37,007百万円の内数、国費：9,325百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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、障害者対応型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とともに、オリンピック・パラリンピック東京大会までに、新国立競技場等の最寄り駅において、エレベーターの増設・大型化を行うなど、東京大会関連駅のより高次元のバリアフリー化を進める。

主な整備内容



エレベーター



障害者対応型トイレ



内方線付き点状ブロック

○段差解消・障害者対応型トイレ等

- ・バリアフリー法の基本方針に基づき、1日当たりの利用者が3,000人以上の駅を2020年度までに原則として全てバリアフリー化する。
※約89% (3,192駅/3,575駅) で段差解消済み (平成29年度末)。

※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：26,441百万円の内数) 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、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 (観光庁予算：6,003百万円の内数) により、引き続き支援。

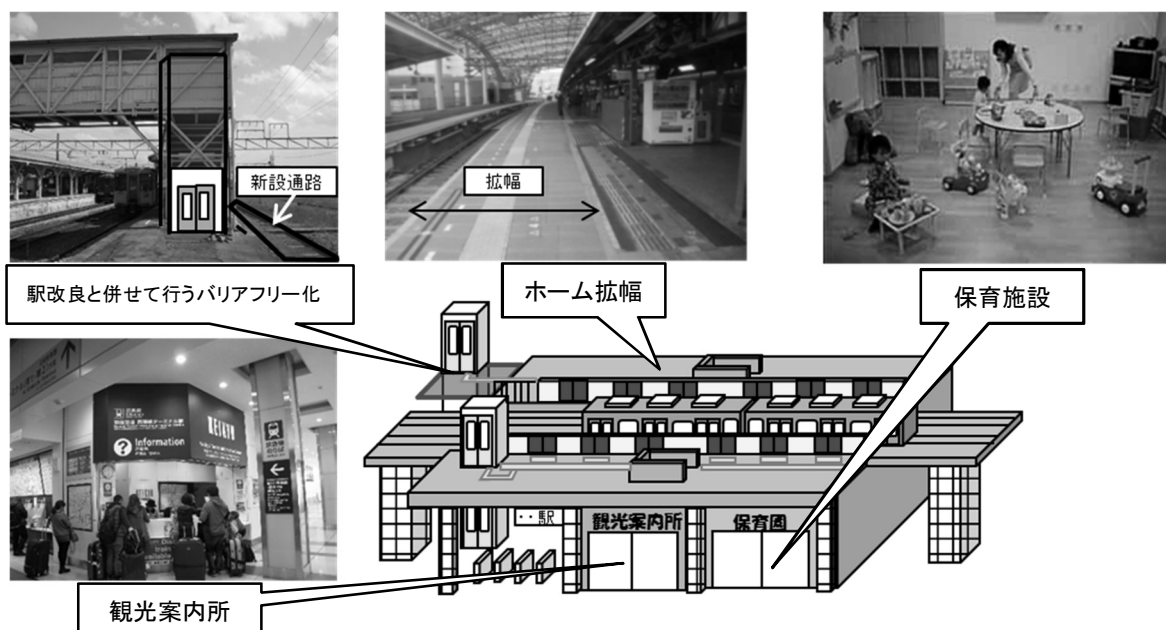
(2) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）

[事業費：8,514 百万円、国費：2,838 百万円]
(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。

○事業内容：地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会（「駅まち会議」）において策定した整備計画に基づき、駅改良と併せて行うバリアフリー施設及び駅空間高度化機能施設の整備について支援

次世代ステーション創造事業イメージ



(3) 列車遅延対策の推進

[事業費：37,007 百万円の内数、国費：9,325 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。

○事業内容：ホームの拡張、エレベーター・エスカレーターの増設、改札の新設等

(4) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）

[事業費：1,725 百万円、国費：575 百万円]
(幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）)

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・再生法に基づく地域公共交通網形成計画の枠組みを活用して、地域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。

6. 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：304 百万円、国費：152 百万円]
(鉄道技術開発費補助金)

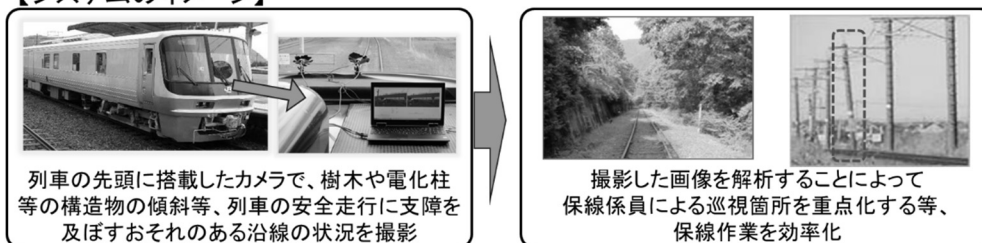
鉄道技術開発を促進し技術水準の向上を図ることを目的として、①新技術の鉄道への応用に係る基礎的、基盤的技術開発、②安全対策に係る技術開発、③環境性能向上に資する技術開発、への支援を行う。

例：線路周辺の安全対策に係る技術開発

樹木や電化柱等の構造物の傾斜等、列車の安全走行に支障を及ぼすおそれのある沿線の状況は、保線係員による巡視によって確認されている。一方、我が国の高齢化や人口減少等に伴い、今後、保線係員の不足が懸念されており、このような保線作業の省力化が求められている。

このため、列車の先頭に搭載したカメラで構造物等の状況を撮影し、その画像を解析することによって保線係員による巡視箇所を重点化する等、保線作業の効率化を図る「線路巡視支援システム」を開発する。

【システムのイメージ】



(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

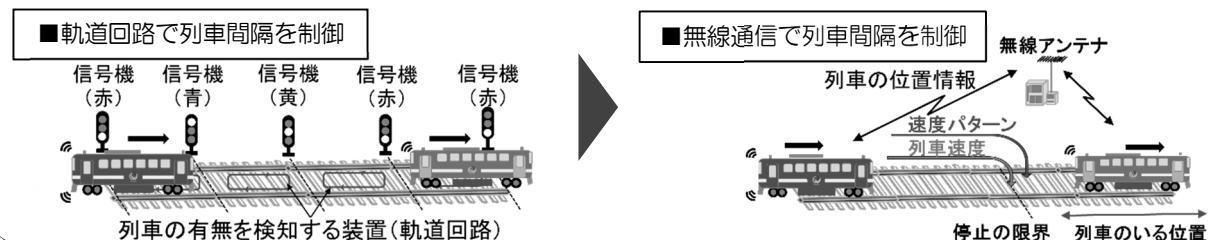
[国費：450 百万円]
(技術研究開発委託費)

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展する。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革命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

本制度によって取り組む技術開発のイメージ（地上設備の維持管理等の省力化）

無線等による列車の運行管理システムは、地上設備の削減が可能となり維持管理の効率化・省力化にも資することから、首都圏鉄道等での導入が始まっている。一方、経営の厳しい鉄道事業者においても同様のシステムが導入できるよう、既存の技術も活用しつつ、当該鉄道の施設の状況に応じた技術開発・導入を図る。



7. 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

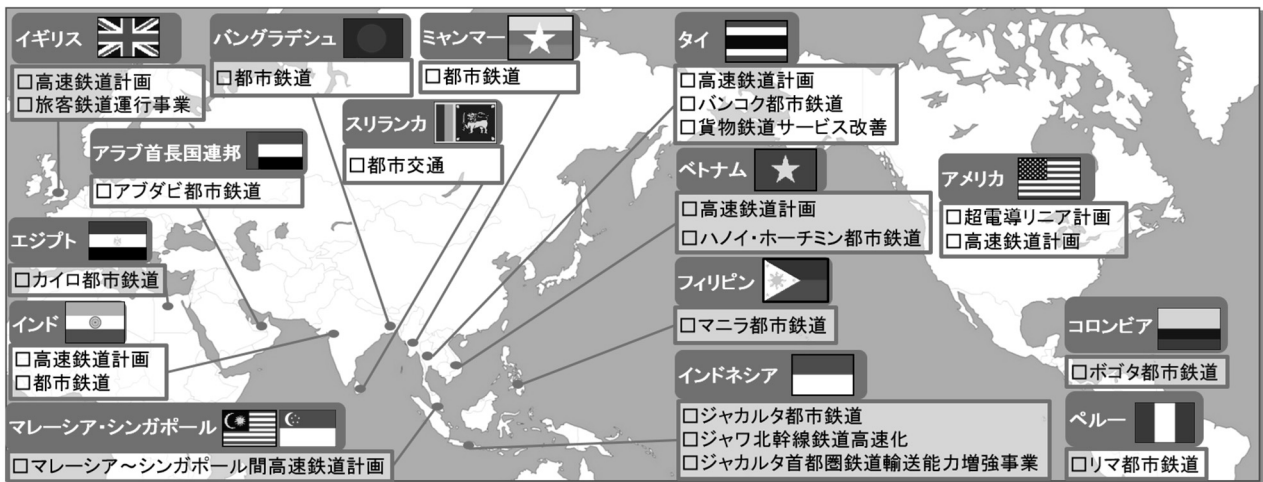
[国費：2,072百万円の内数]

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、安倍政権における成長戦略「成長戦略フォローアップ」(令和元年6月閣議決定)を支える重要な施策の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んできたが、その結果として、高速鉄道については、インドとの間でムンバイ～アーメダバード間高速鉄道への新幹線システムの導入について合意し、2017年9月の日印首脳会談に際して起工式典を開催するなど整備に向けた取組みを着実に進めており、また、都市鉄道についても、インドネシア・ジャカルタ都市鉄道南北線が2019年3月に開業するなどの成果を上げているところである。

今後も、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律(平成30年8月31日施行)の制定も踏まえ、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。



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。

※目標：2020年に約30兆円のインフラシステム受注
「インフラシステム輸出戦略(令和元年度改訂版)」

我が国鉄道インフラの海外展開促進

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。)