

令和6年度

鉄 道 局 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

令和5年8月

国土交通省鉄道局

# 令和6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	31億円	(対前年度比 1.42倍)
合計	1,159億円	(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)	6,563億円の内数
非公共事業	地域公共交通確保維持改善事業等(総合政策局)	282億円の内数
	モーダルシフトを強力に促進するための環境整備等 (自動車局(物流・自動車担当)にて事項要求)	
	地域における受入環境整備促進事業(観光庁)	19億円の内数
	鉄道脱炭素施設等の整備促進(環境省)	20億円の内数

## <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】
- 都市鉄道ネットワークの充実 【14億円、160億円の内数、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.8)

- 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)【6,563億円の内数、301億円の内数(総合政策局、観光庁予算)】
- 地域鉄道の安全性・利便性の向上の促進  
【99億円の内数、9億円の内数、301億円の内数(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  
【160億円の内数、21億円、99億円の内数、301億円の内数(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  
【160億円の内数、12億円、99億円の内数】
- 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  
【8.3億円の内数、0.2億円、20億円の内数(環境省予算)】
- 物流革新に向けた貨物鉄道ネットワークの強化と更なる活用  
【99億円の内数、9億円の内数、5億円の内数、※】

※このほか自動車局(物流・自動車担当)において、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組みに必要な経費について、事項要求

- 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進 【1.4億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進 【5億円の内数】

### ●鉄道システム・技術の海外展開 (P.30)

【21億円の内数】

# 目 次

第一. 令和6年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
第二. 令和6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	3
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	5
②東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）の延伸整備	6
③東京メトロ南北線（品川～白金高輪）の延伸整備	6
(3) 列車遅延対策の推進	6
(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	6
【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】	7
【空港アクセス鉄道の整備】	7
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）	8
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	11
(2) 地域鉄道の利便性の向上	
①地域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	17
(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
<b>2. 鉄道の災害復旧の支援</b>	
(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	23
<b>IV. 鉄道分野におけるGX、DXへの投資の加速化</b>	
<b>1. 鉄道資産を活用したGXの投資加速化</b>	
(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
<b>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</b>	
(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	26
(2) 鉄道へのモーダルシフトの強力な促進と輸送の効率化の推進	27
<b>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）</b>	28
<b>4. 鉄道の技術開発・普及促進</b>	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道技術開発）	29
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	29
<b>V. 鉄道システム・技術の海外展開</b>	
1. 鉄道システム・技術の海外展開	30

# 第一. 令和6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6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	227,500	194,000	1.17
[都市・幹線鉄道]	107,711	61,915	1.74
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	4,200	7,971	0.53
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	63,443	31,948	1.99
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	2,686	69	38.93
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	5,963	5,456	1.09
6. 鉄道防災事業費補助	1,826	1,466	1.25
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	29,593	15,005	1.97
小 計	335,211	255,915	1.31
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	2,570	3,940	0.65
小 計	2,570	3,940	0.65
〈 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	312	95	3.29
・ 一般鉄道技術開発	282	85	3.33
・ 鉄道脱炭素施設等実装調査	30	10	3.00
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	1,846	1,538	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	2,159	1,633	1.32
合 計	339,940	261,488	1.30
〈 関連事項 〉 地域公共交通確保維持改善事業等 モーダルシフトを強かに促進するための環境整備等 地域における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6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	23,700	14,600	1.62

(単位：百万円)

国			費		備 考
令和6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	
31,388	8,661	22,727	22,822	1.38	
1,400	1,400	-	6,736	0.21	
15,987	5,160	10,827	8,050	1.99	
855	-	855	23	37.17	
2,101	2,101	-	2,055	1.02	
1,163	-	1,163	923	1.26	
9,882	-	9,882	5,035	1.96	
111,760	89,033	22,727	103,194	1.08	
985	985	-	985	1.00	
985	985	-	985	1.00	
656,283の内数	490,769の内数	165,514の内数	549,190の内数	-	
156	-	156	47	3.29	
141	-	141	42	3.33	
15	-	15	5	3.00	
332	-	332	23	14.38	
1,846	1,846	-	1,538	1.20	北陸新幹線事業推進調査を含む
502	264	238	294	1.71	
255	-	255	255	1.00	
43	43	-	43	0.99	
3,134	2,153	981	2,201	1.42	
115,879	92,171	23,708	106,380	1.09	
28,219の内数	20,011の内数	8,209の内数	22,247の内数	-	
-	-	-	-	-	※
1,896の内数	1,260の内数	637の内数	1,643の内数	-	
2,000の内数	2,000の内数	-	2,188の内数	-	

(※) 「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組みに必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。(自動車局(物流・自動車担当)にて事項要求)

(注) 「重要政策推進枠」は、「経済財政運営と改革の基本方針2023」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023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6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

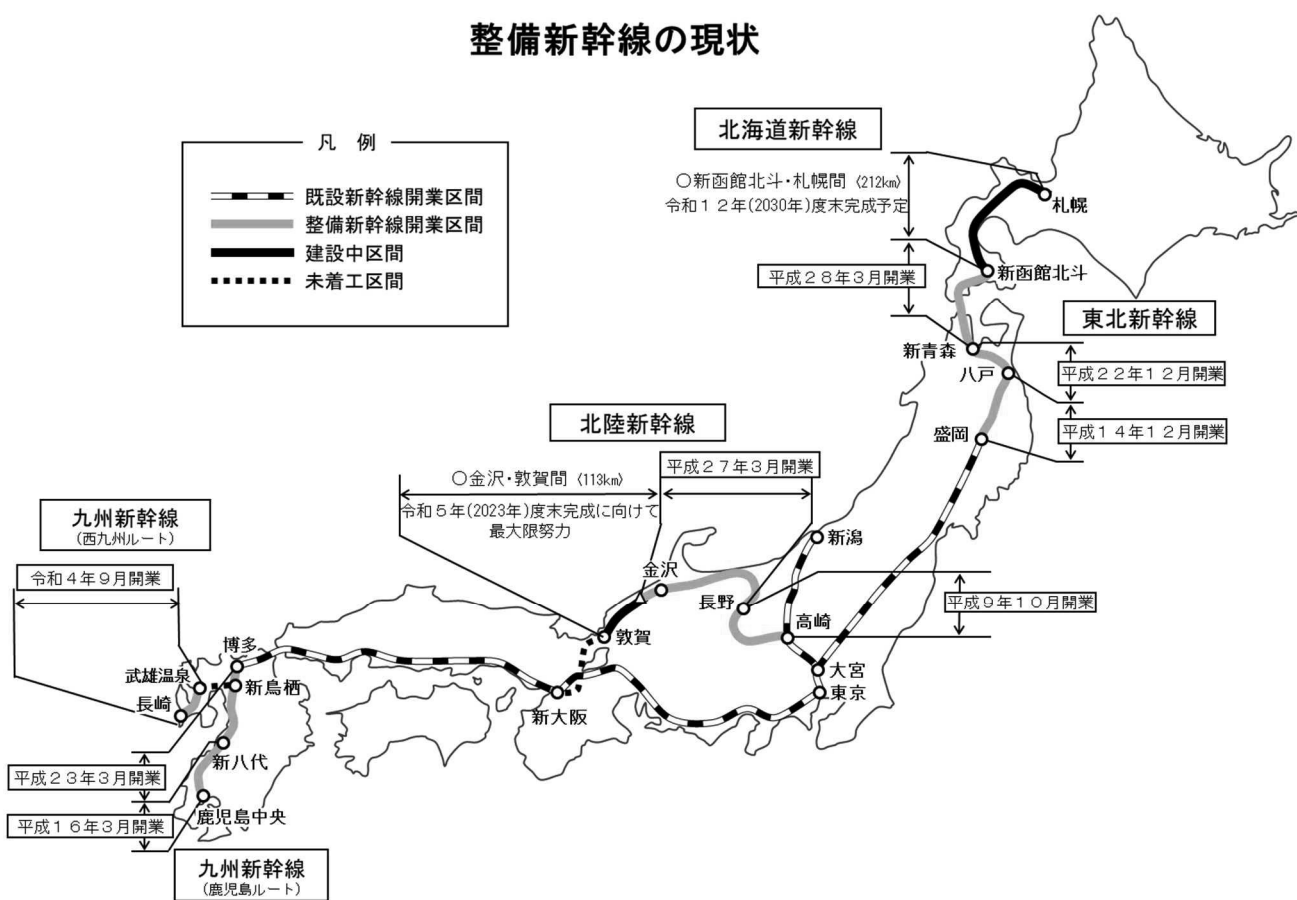
#### 1. 整備新幹線の整備の推進

##### (1) 整備新幹線の着実な整備

[事業費：227,500百万円、国費：80,372百万円]  
(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、着実に整備を進める。

#### 整備新幹線の現状

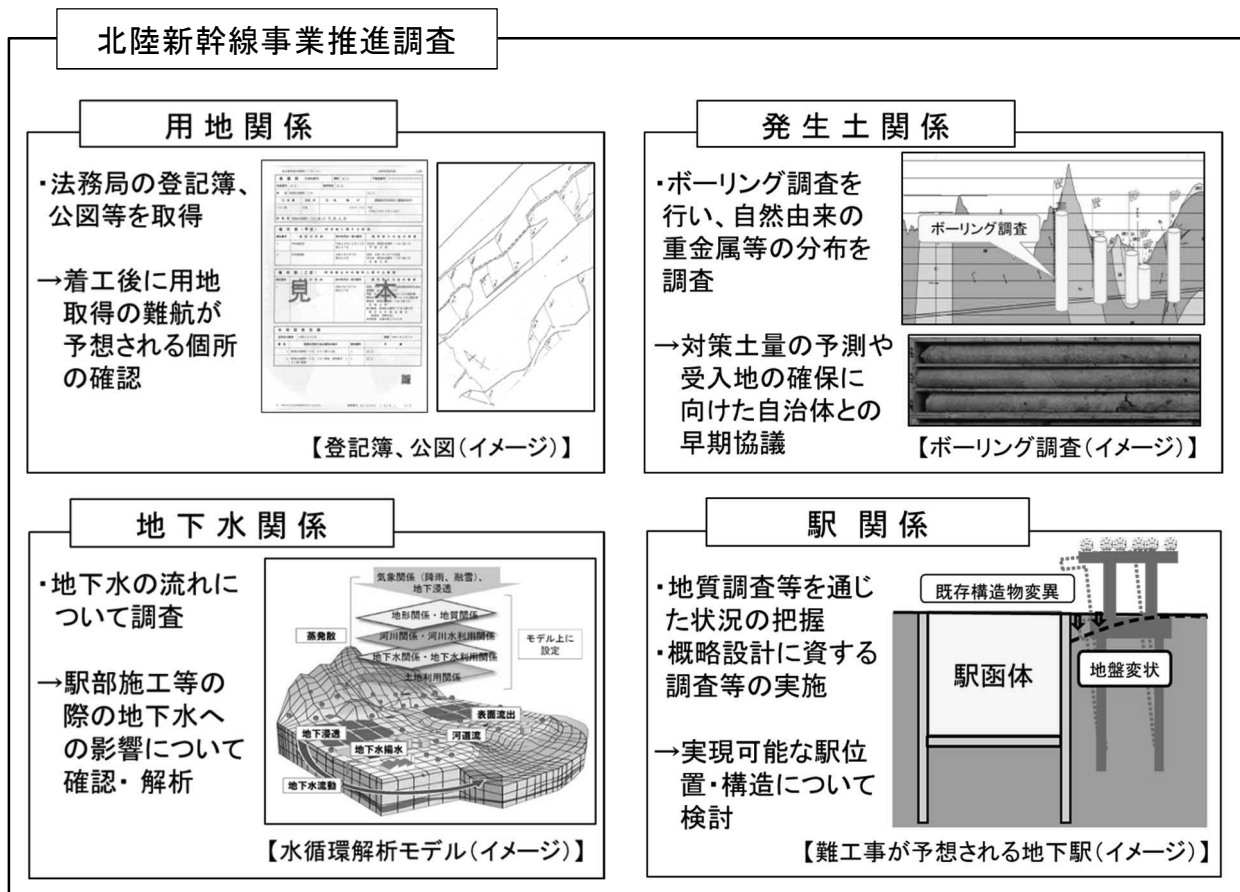


##### (2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等

[事業費：1,846百万円、国費：1,846百万円]  
(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の解決や実現可能な駅・ルートを検討が必要不可欠であり、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、地下水への影響確認、駅の位置や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：502百万円の内数]  
(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等の高機能化等の地域の実情に応じた今後の方向性について検討するため、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：4,200百万円、国費：1,400百万円]  
(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。

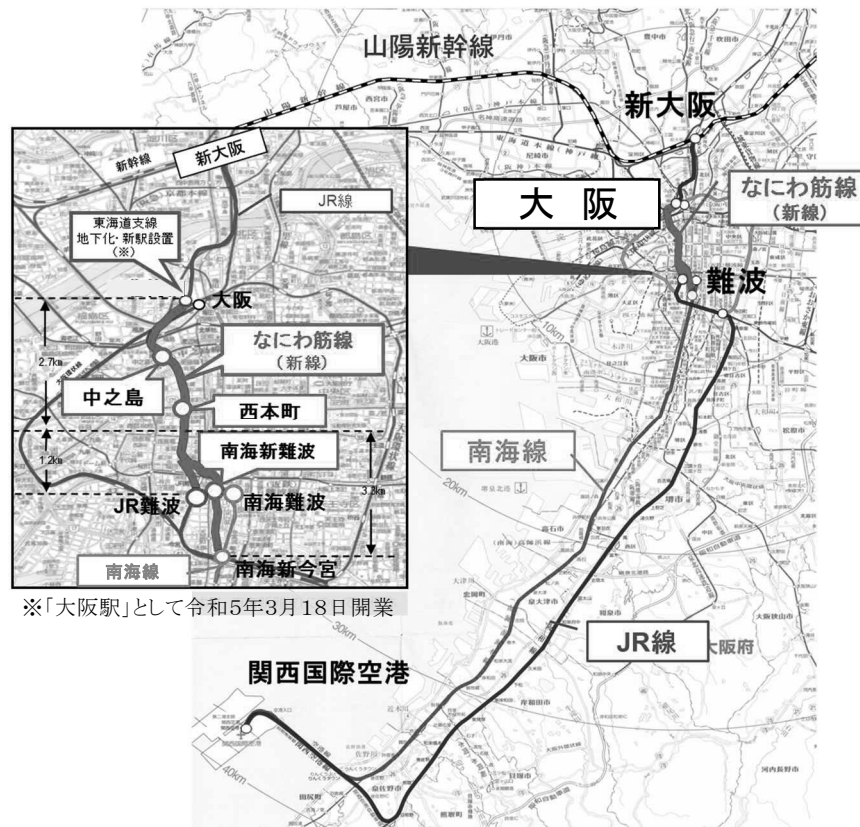
### (2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：63,443百万円の内数、国費：15,987百万円の内数]  
(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。



※2030年代半ばに開業予定

## (3) 列車遅延対策の推進

[事業費：63,443百万円の内数、国費：15,987百万円の内数]  
(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：502百万円の内数]  
(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ルート経由	約28分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約33分	1回(品川)
<b>東山手ルート</b>	<b>約18分</b>	<b>なし</b>

＜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 656,283 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 28,219 百万円の内数]  
(地域公共交通確保維持改善事業等)  
[観光庁予算 1,896 百万円の内数]  
(地域における受入環境整備促進事業)  
等

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。

令和5年6月に閣議決定した骨太の方針において、地域公共交通について「ローカル鉄道の再構築など「リ・デザイン」の取組を加速化」することとされ、また、10月に施行される改正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)
- ・先進車両導入支援等事業

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向けた仕組み

### 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  
・協議運賃制度の導入  
・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）

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、**社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）により支援**

**地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設**

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み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

※地域交通法に基づき、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・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・番電・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、赤字路線であって再構築協議会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 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、「新会社社が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、先進車両導入支援等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：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[総合政策局予算28,219百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業等)

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

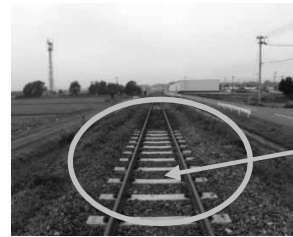
##### 線路設備（コンクリートマクラギ化）

[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

### ①地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）

[事業費：2,686百万円の内数、国費：855百万円の内数]  
(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：1,896百万円の内数]  
(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) 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】

令和2年度末に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、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。

J R北海道及びJ R貨物については、各社の経営改善に向けた取組状況や新型コロナウイルスの影響等の社会経済情勢等を踏まえつつ、令和6年度以降の具体的な支援について検討する。

#### <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の期限について、令和12年度まで延長。

(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（総額:2,465億円）

J R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

J R四国（～令和7年度）：1,025億円

J R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. 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：63,443百万円の内数、国費：15,987百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：5,963百万円の内数、国費：2,101百万円の内数]  
(鉄道駅総合改善事業費補助)

[総合政策局予算：28,219百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業等)

[観光庁予算：1,896百万円の内数] (地域における受入環境整備促進事業)

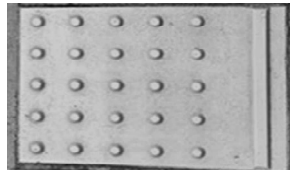
地域住民の日常生活や観光の拠点となっている鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差解消、内方線付き点状ブロックの設置による転落防止、バリアフリートイレの設置等を推進し、ユニバーサル社会の実現や快適な旅行環境の整備を図る。

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)。

#### 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3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：63,443百万円の内数、国費：15,987百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：5,963百万円の内数、国費：2,101百万円の内数]  
(鉄道駅総合改善事業費補助)

[事業費：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]  
(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3年度末))

- ・鉄軌道駅全体の総番線数：19,841番線、総駅数：9,379駅  
(うち10万人/日以上駅 総番線数：911番線、総駅数：173駅)
- ・鉄軌道駅全体の整備済番線数：2,337番線、整備済駅数：1,002駅  
(うち10万人/日以上駅整備済番線数：406番線、整備済駅数：127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

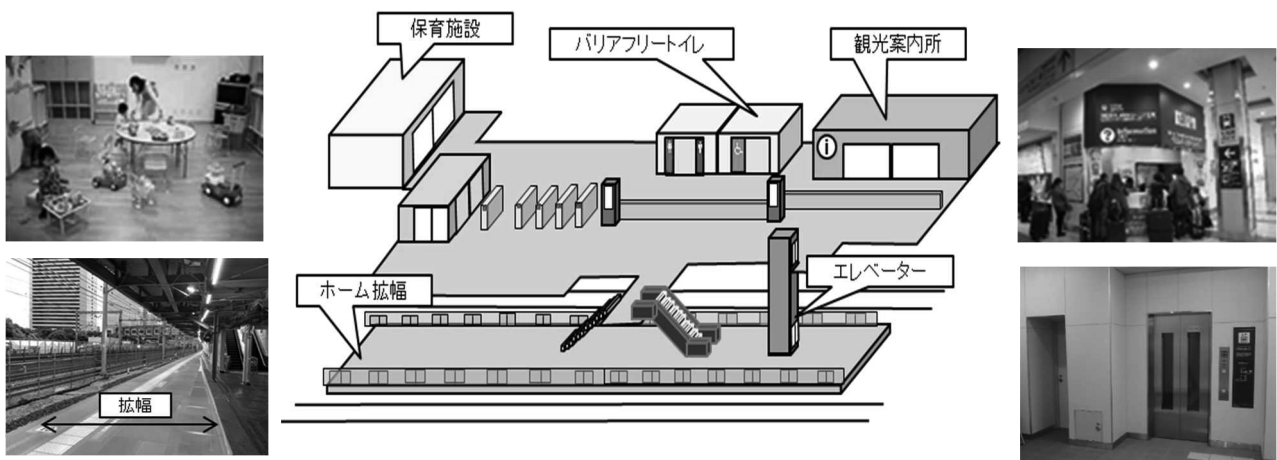
### (3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）

[事業費：5,963百万円の内数、国費：2,101百万円の内数]  
 (鉄道駅総合改善事業費補助)

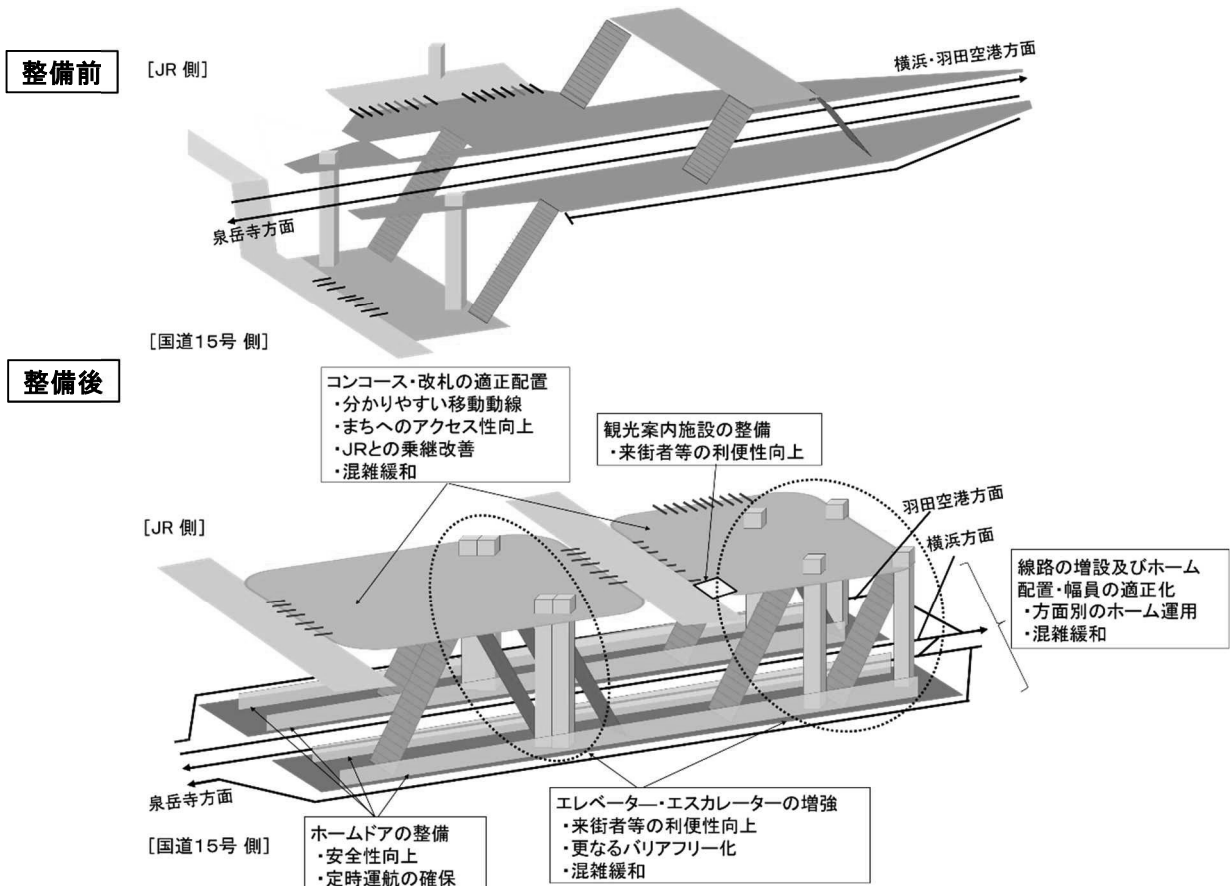
駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備について支援する。

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】京浜急行電鉄 品川駅



### 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：63,443百万円の内数、国費：15,987百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

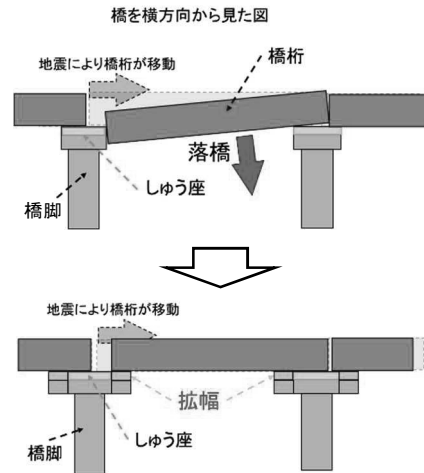
[事業費：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

「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：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]  
(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：63,443百万円の内数、国費：15,987百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]  
(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



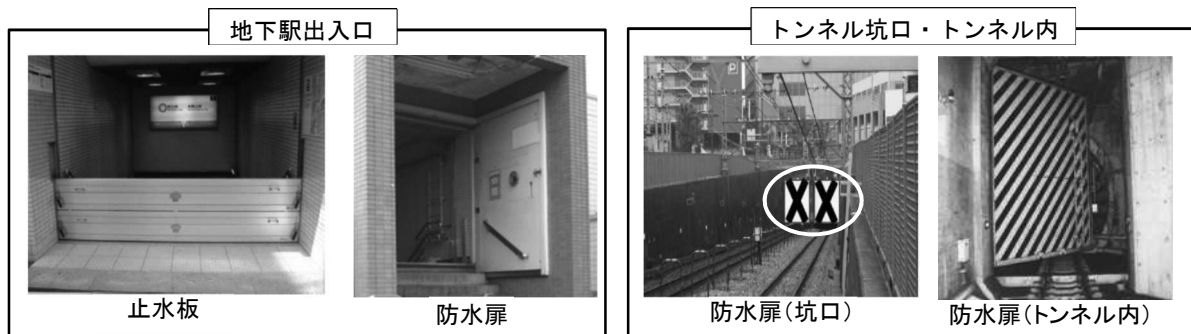
京都市交通局(御陵駅)  
平成25年9月台風による浸水  
(4日間運休、約45万人に影響)



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



## 【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

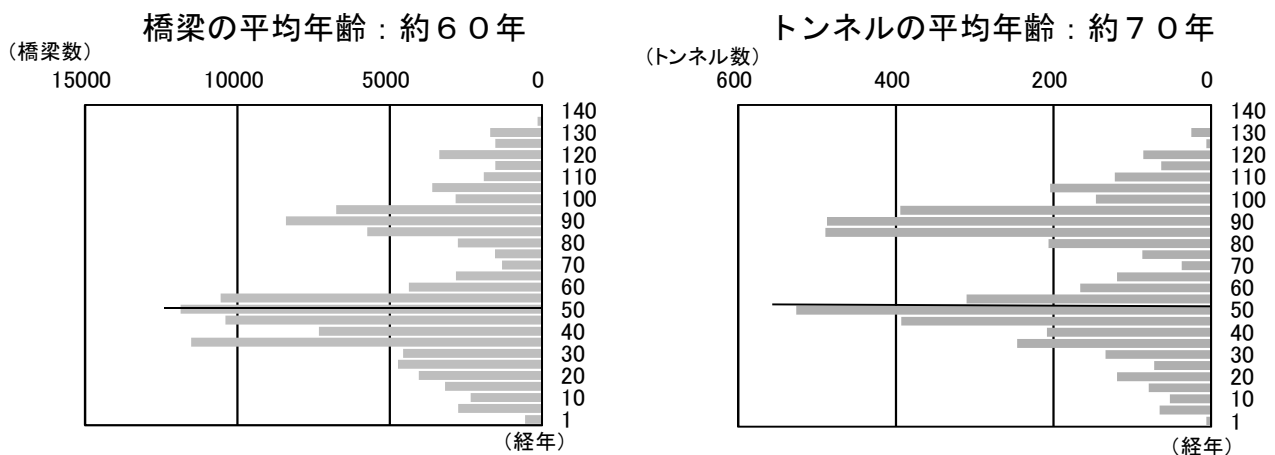
[事業費：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

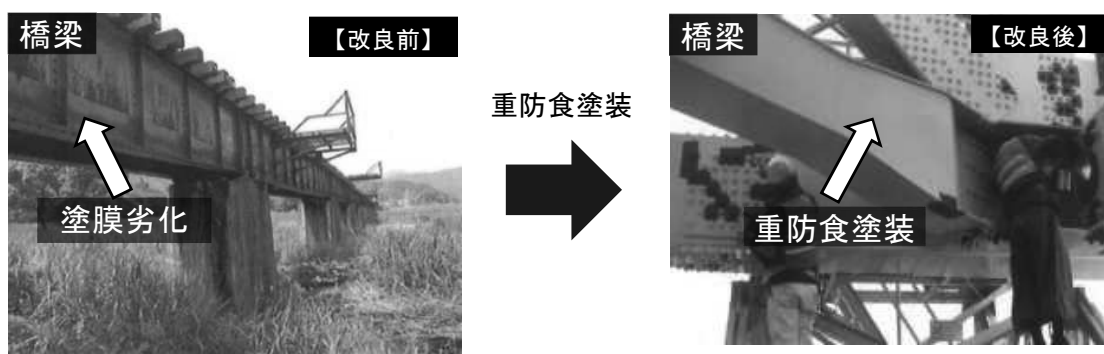
鉄道の橋梁やトンネル等については、老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。このため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良を支援する。

#### 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：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)

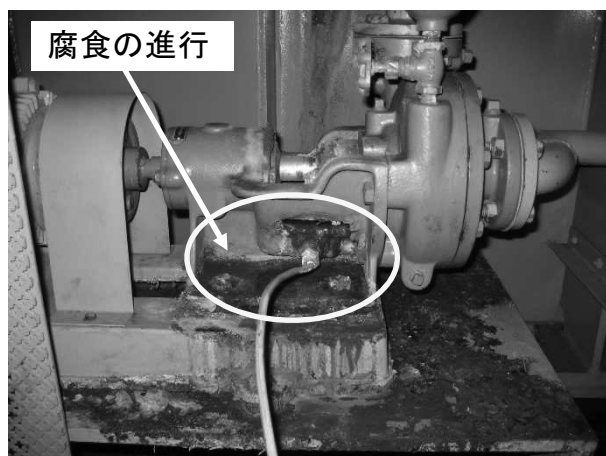
青函トンネルは、延長約 54 k m の我が国最長の海底トンネルであり、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である。昭和 63 年の開通から 30 年以上が経過しており、湿度が高く、塩水が浸入する海底下という過酷な環境にあるため、青函トンネル特有の設備である火災検知装置や大型排水設備等の著しい劣化に加え、トンネル（先進導坑・作業坑）の変状が発生している。

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。

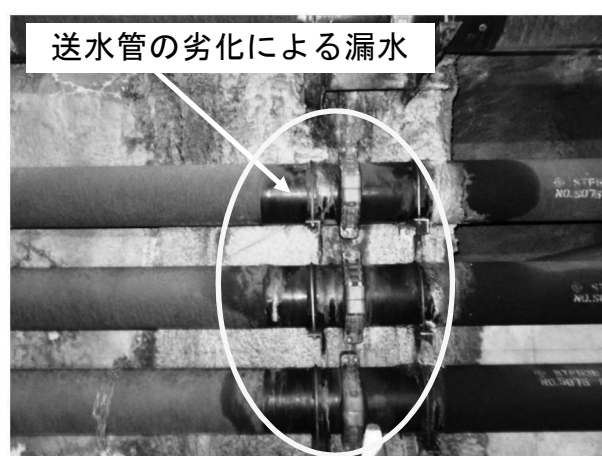
### トンネル（先進導坑）の変状



### 排水設備の劣化



### 消火施設への送水管の劣化



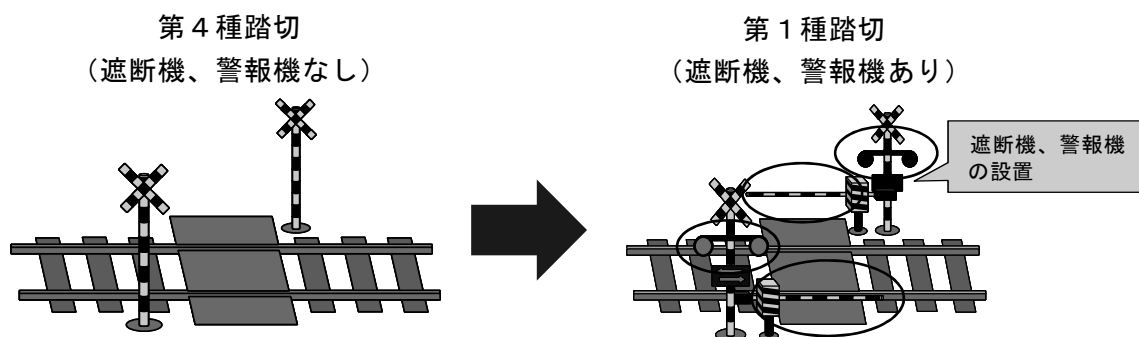
## (5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進

[事業費：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

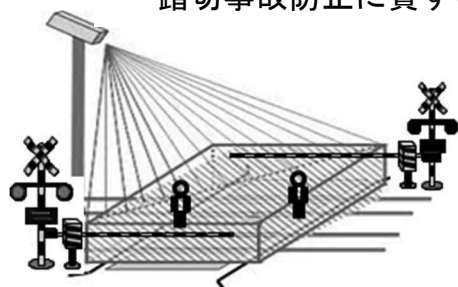
踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法に基づき、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備（第4種踏切の第1種化等）を推進する。

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



非常押しボタン

### 災害時の管理に資する設備の例



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：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。

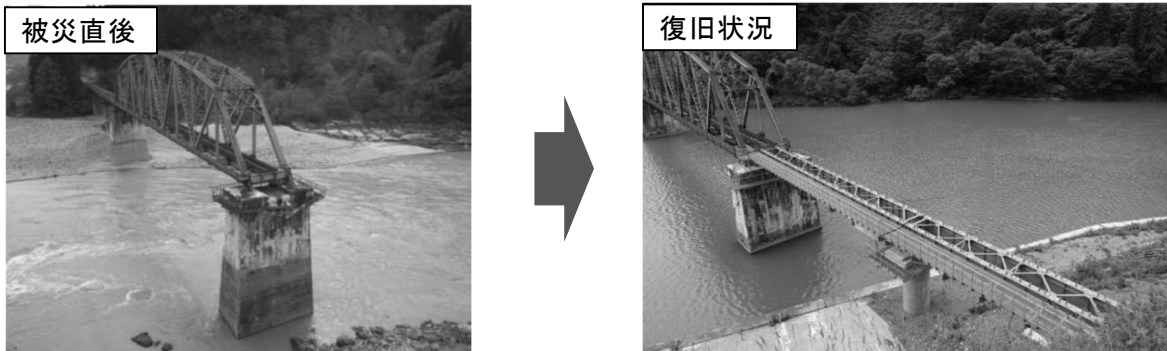
## 2. 鉄道の災害復旧の支援

### (1) 鉄道軌道整備法等による鉄道の災害復旧支援

[事業費：2,570百万円、国費：985百万円]  
(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

(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、災害により被災した鉄道施設の災害復旧を支援する。

## 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

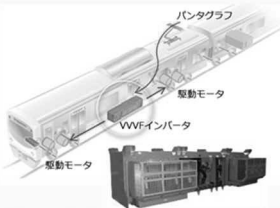
2050年カーボンニュートラルの実現に向け、鉄道分野においては、令和4年3月に「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」を設置し、令和5年5月に「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」をとりまとめた。本とりまとめにおいては、①『鉄道事業そのものの脱炭素化』、②『鉄道アセットを活用した脱炭素化』、③『環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化』を進めることとした。

これらの取組を推進するため、鉄道分野のCN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

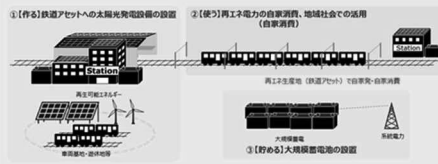
- ・ 高効率な車両の導入加速化（SiCパワー半導体デバイス搭載車両等）
- ・ 車両の減速時に発生する回生電力の活用（回生電力貯蔵装置等）
- ・ 蓄電池車両・ディーゼルハイブリッド車両による非電化区間の実質電化
- ・ 非化石ディーゼル燃料の使用、水素を用いた燃料電池鉄道車両等の開発・導入



※ 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

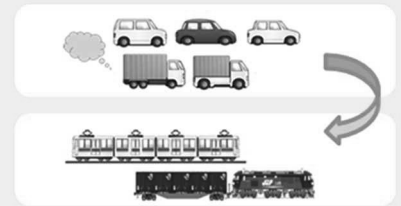
##### 鉄道アセットを活用した脱炭素化

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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



##### 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CO<sub>2</sub>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：502百万円の内数]  
(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、鉄道利用によるCO<sub>2</sub>排出削減効果の見える化等の取組について、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：30百万円、国費：15百万円]  
(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。

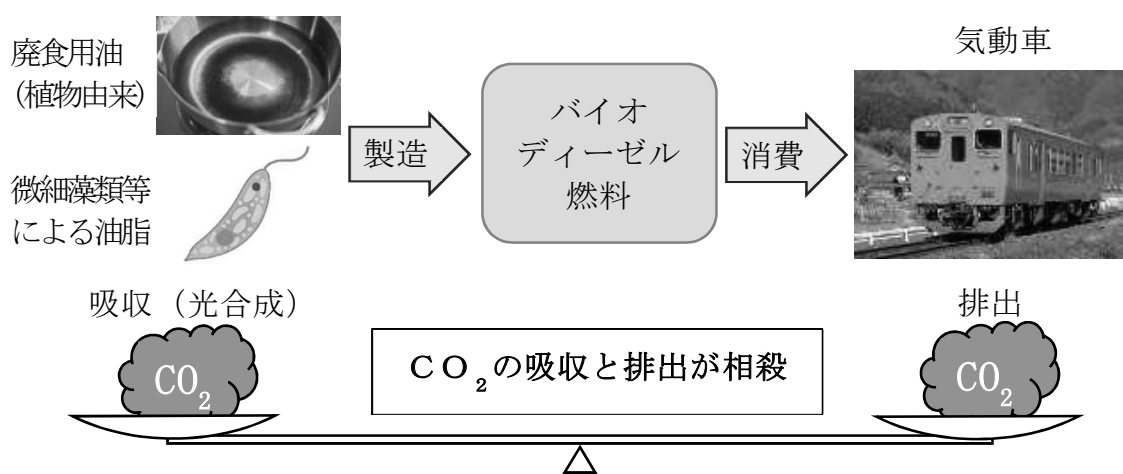
### (3) 鉄道車両におけるバイオディーゼル燃料の導入に向けた調査

[国費：332百万円の内数]

(技術研究開発委託費(鉄道技術開発・普及促進制度))

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、鉄道車両における次世代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っており、現在、エンジン単体試験及び気温の影響等を確認するための走行試験を実施中。令和7年度以降の実用化を目指し、令和6年度は、次世代バイオディーゼル燃料を鉄道車両で使用することにあたっての安全性・安定性を確認するため、複数の営業列車で長期走行試験を行う。



バイオディーゼル燃料の概要

### (4) 鉄道脱炭素施設等の整備促進【環境省連携施策】

[国費：2,000百万円の内数]

(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. 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。

「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」とりまとめ）を踏まえ、貨物鉄道の輸送特性を活かした物流の効率化を実現するため、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、輸送力の増強、トラック輸送との連携強化等による鉄道へのモーダルシフトの強力な促進と輸送の効率化の推進を図る。

### (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：2,686百万円の内数、国費：855百万円の内数]  
(幹線鉄道等活性化事業費補助)

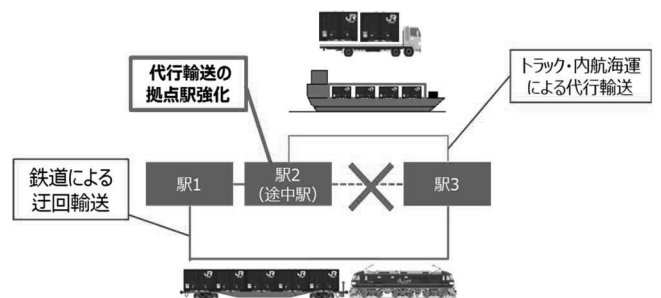
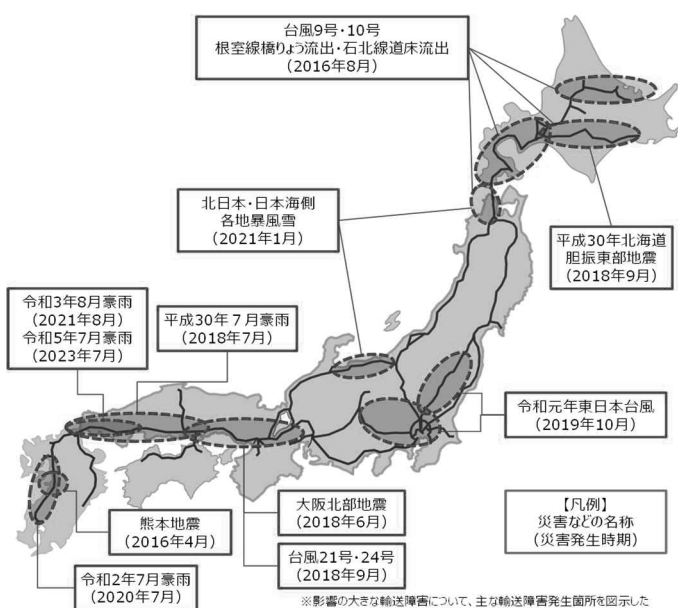
[事業費：29,593百万円の内数、国費：9,882百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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促進と輸送の効率化の推進

[事業費：2,686百万円の内数、国費：855百万円の内数]  
(幹線鉄道等活性化事業費補助)  
[国費：502百万円の内数]  
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

### 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」の取扱いを拡大していく必要がある。

このため、輸送需要が高まることが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。

### ②国際海上コンテナの鉄道輸送拡大への対応

国際海上コンテナ(40ft)については、現状ではほぼトラックにより陸上輸送されているが、モーダルシフトを強力に促進するためには、鉄道を活用した海陸一貫輸送を拡大することが重要である。

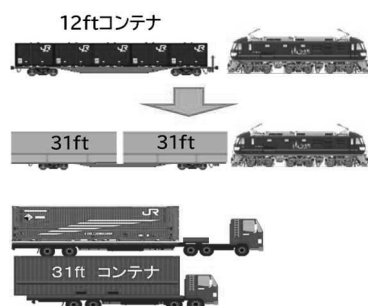
このため、国際海上コンテナの鉄道輸送拡大に向けて、その輸送ニーズや、背丈の高い国際海上コンテナがトンネル等を安全に通行するための方策等の課題について、調査を行う。

### ③新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査

新幹線による貨物輸送については、一部の新幹線において実施されているところであるが、更なる拡大可能性を検証する。

※上記に加え、「物流2024年問題」の解決等に向け持続可能な物流を実現すべく、モーダルシフトを強力に促進するための環境整備及び再配達削減に向けた取組みに必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。(自動車局(物流・自動車担当)において事項要求)

【31ftコンテナの取扱いの拡大】



【国際海上コンテナ(40ft)の鉄道輸送】



### 3. 鉄道のスマート化を促進するためのDXの推進

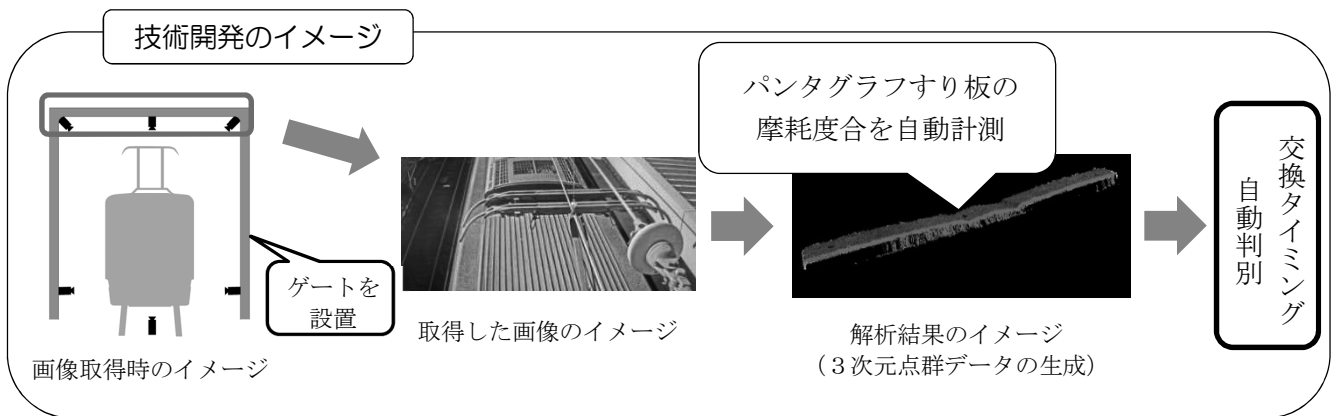
(デジタル技術を活用した省力化システムの調査)

[事業費：282百万円の内数、国費：141百万円の内数]  
(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、近年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。

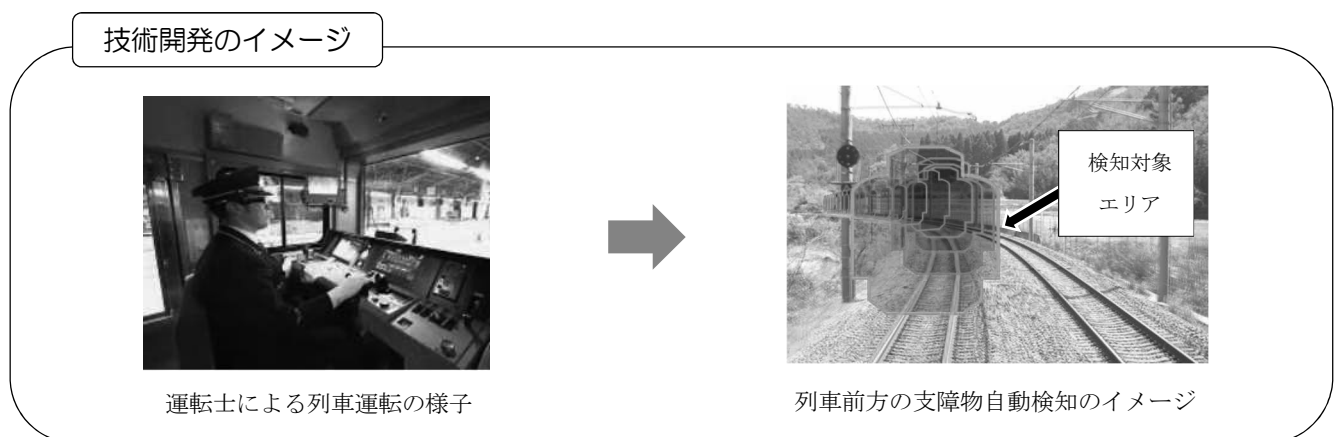
例：鉄道車両における屋根上検査業務の効率化に向けた画像解析手法の開発

現在、列車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、点検業務の省力化・効率化を図る。



例：鉄道自動運転の導入促進に向けた要素技術開発

踏切がある等の一般の鉄道での自動運転の導入に向け、現在、カメラやセンサを活用した列車前方検知機能の開発等を行っている。令和6年度は、悪天候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や自動で走行速度を制御する機能の開発等を行う。これらの要素技術の開発によって、鉄道自動運転の導入を促進する。





## 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：282百万円の内数、国費：141百万円の内数]  
(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。

### (2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：332百万円の内数]  
(技術研究開発委託費(鉄道技術開発・普及促進制度))

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

[国費：2,096百万円の内数]

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2023」（令和5年6月16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2023改訂版・成長戦略等のフォローアップ」（令和5年6月16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、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、2022年11月には、フィリピン南北通勤鉄道事業において我が国企業が鉄道システムを受注したほか、バングラデシュでは、我が国企業が車両を受注したバングラデシュダッカ都市交通整備事業6号線が同年12月に部分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。

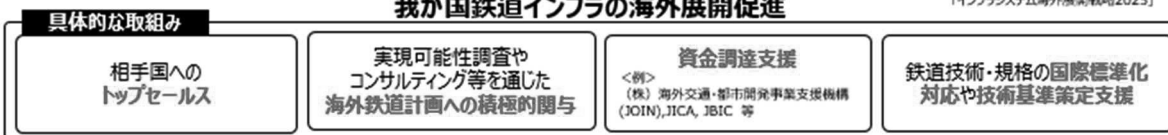


※ミャンマーについては、現下の情勢を踏まえ、今後の事態の推移を注視し検討

**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：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」





(この冊子は、再生紙を使用しています。)