

平成31年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成30年8月

国土交通省鉄道局

平成31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	1,075億円（対前年度比1.06倍）
非公共事業	32億円（対前年度比0.92倍）
合計	1,107億円（対前年度比1.06倍）

（関連事項）地域公共交通確保維持改善事業 294億円の内数
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 78億円の内数

<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）【755億円】
【建設中区間の確実な開業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（P.5）

- 神奈川東部方面線の整備【116億円】
- なにわ筋線の整備 新規、福岡市七隈線の延伸整備【87億円の内数】

●鉄道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化等の推進（P.7）

- エレベーター、ホームドア等の設置【87億円の内数（地下鉄）、371億円の内数（民鉄等）】
- 鉄道駅の総合的な改善【27億円】

●安全・安心の確保（P.9）

- 鉄道施設の戦略的維持管理・更新【63億円の内数】
- 鉄道施設の耐震・豪雨対策の促進【87億円の内数（地下鉄）、63億円の内数（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】

●鉄道の災害復旧（P.14）

- 鉄道の災害復旧の支援【9億円】

●鉄道の利便性の向上（P.15）

- 移動の利便性向上、利用環境の改善【78億円の内数】

●鉄道の技術開発・普及促進（P.16）

- 鉄道技術開発・普及促進制度 新規【4億円】

●鉄道システム・技術の海外展開（P.17）

- 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. 平成31年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
II. 平成31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福岡市七隈線の延伸整備	5
②なにわ筋線の整備	6
(3) 空港アクセス鉄道等の今後のあり方に関する調査	6
3. 鉄道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化等の推進	
(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	7
(2) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	8
(3) 列車遅延対策の推進	8
4. 安全・安心の確保	
(1) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策	
①鉄道施設の戦略的維持管理・更新	9
②青函トンネルの機能保全	10
(2) 鉄道施設の耐震・豪雨対策の促進	11
(3) 地域鉄道の安全性の向上	12
(4) 事故防止のための踏切保安設備の整備	12
(5) 地下駅等の浸水対策	13
(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策	13
(7) 東京オリンピック・パラリンピックに向けた鉄道テロ対策に関する調査	13
5. 鉄道の災害復旧	14
6. 鉄道の利便性の向上	
(1) 移動の利便性向上・利用環境の改善	15
(2) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	15
7. 鉄道の技術開発・普及促進	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）	16
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	16
8. 鉄道システム・技術の海外展開	17

I. 平成31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		
	平成31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	390,000	348,000	1.12
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	106,215	81,428	1.30
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	39,235	34,776	1.13
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	34,690	18,084	1.92
5. 幹線鉄道等活性化事業費補助	2,185	7,985	0.27
6. 鉄道駅総合改善事業費補助	9,241	7,079	1.31
7. 鉄道防災事業費補助	1,942	1,630	1.19
8. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	18,922	11,874	1.59
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	3,640	2,340	1.56
小 計	499,855	431,768	1.16
【その他事項経費】			
1. 鉄道技術開発費補助金	400	699	0.57
・超電導技術高度化等	66	119	0.56
・一般鉄道	334	580	0.58
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	1,900	2,500	0.76
・設計施工法等調査等	1,400	1,100	1.27
・青函共用走行区間における貨物列車走行調査	500	500	1.00
・軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発	0	900	皆減
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	2,300	3,199	0.72
合 計	502,155	434,967	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	平成31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	15,700	12,000	1.31

(単位：百万円)

国 費					備 考
平成31年度 要求・要望額 (C)	うち 通常要求枠	うち 優先課題推進枠	前年度 予算額 (D)	倍率 (C/D)	
75,450	75,450	0	75,450	1.00	建設中区間の確実な開業に追加的に要する経費 について事項要求
31,154	13,266	17,888	24,676	1.26	
11,568	0	11,568	11,568	1.00	
8,741	8,741	0	4,557	1.92	
585	585	0	1,286	0.45	
2,704	2,704	0	2,253	1.20	
1,236	1,236	0	1,030	1.20	
6,320	0	6,320	3,982	1.59	
910	910	0	910	1.00	
107,514	89,626	17,888	101,036	1.06	
184	0	184	320	0.57	
17	0	17	30	0.56	
167	0	167	290	0.58	
400	0	400	0	皆増	
1,900	1,400	500	2,500	0.76	
1,400	1,400	0	1,100	1.27	
500	0	500	500	1.00	
0	0	0	900	皆減	
41	41	0	85	0.48	
9	9	0	14	0.66	
52	52	0	73	0.71	
390	390	0	280	1.39	
250	0	250	250	1.00	
3,226	1,892	1,334	3,523	0.92	
110,740	91,518	19,222	104,559	1.06	
29,377	19,724	9,653	20,995	1.40	
7,760	7,760	0	8,532	0.91	

(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 2018」及び「未来投資戦略 2018」等を踏まえた諸課題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。

※これら以外に、JR北海道の経営改善に向けた地方自治体からの支援に係る必要な地方財政措置について要求を行う。

Ⅱ. 平成31年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要

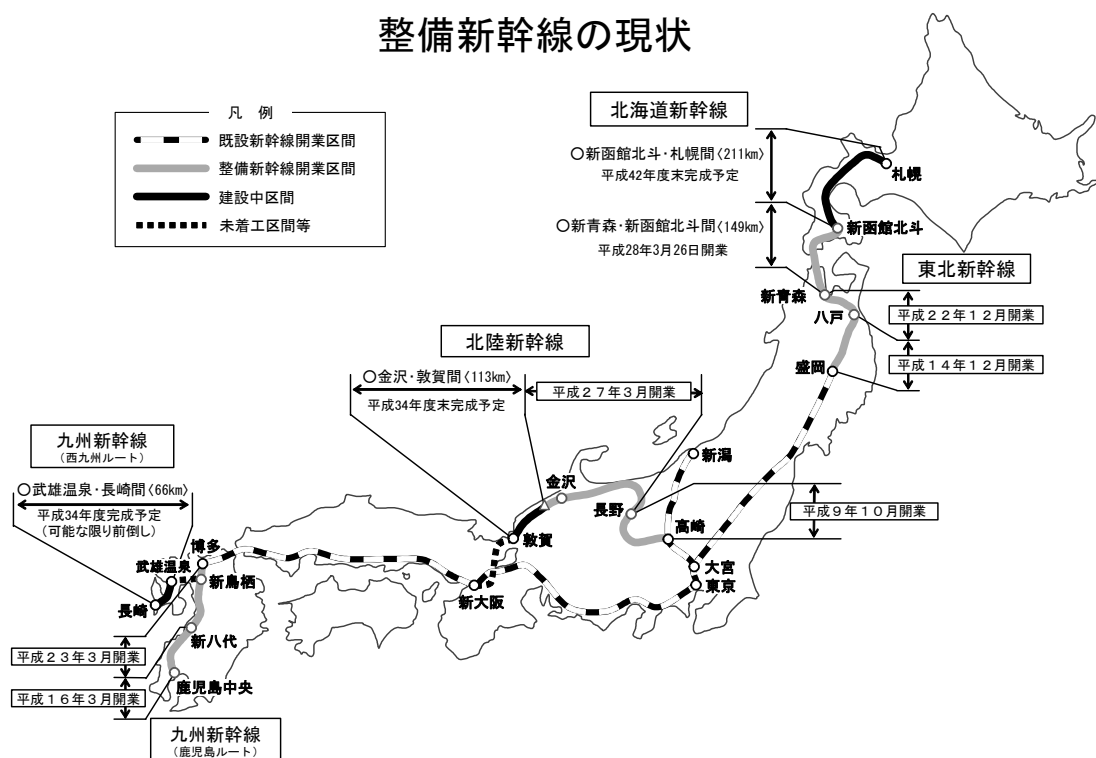
1. 整備新幹線の整備の推進

(1) 整備新幹線の着実な整備

[事業費：390,000百万円、国費：75,450百万円]
 [建設中区間の確実な開業に追加的に要する経費について事項要求]
 (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について、事項要求を行う。



- ◎ 『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。

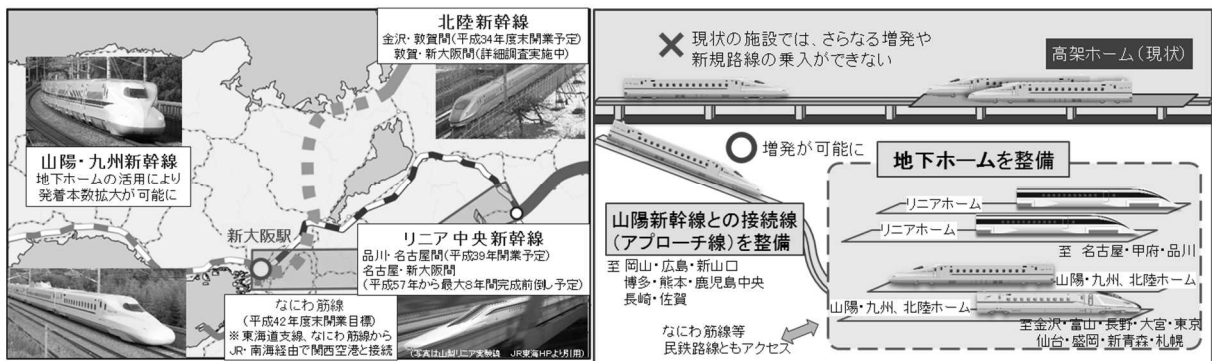
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化

[事業費：1,900百万円、国費：1,900百万円]
 (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（詳細ルート調査中）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。

- ・新幹線高速走行中の貨物列車の誤進入を防止するシステムの開発
- ・新幹線走行前の線路上の支障物の確認時間を短縮するための確認車等の開発
- ・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：390百万円の内数]
 (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。

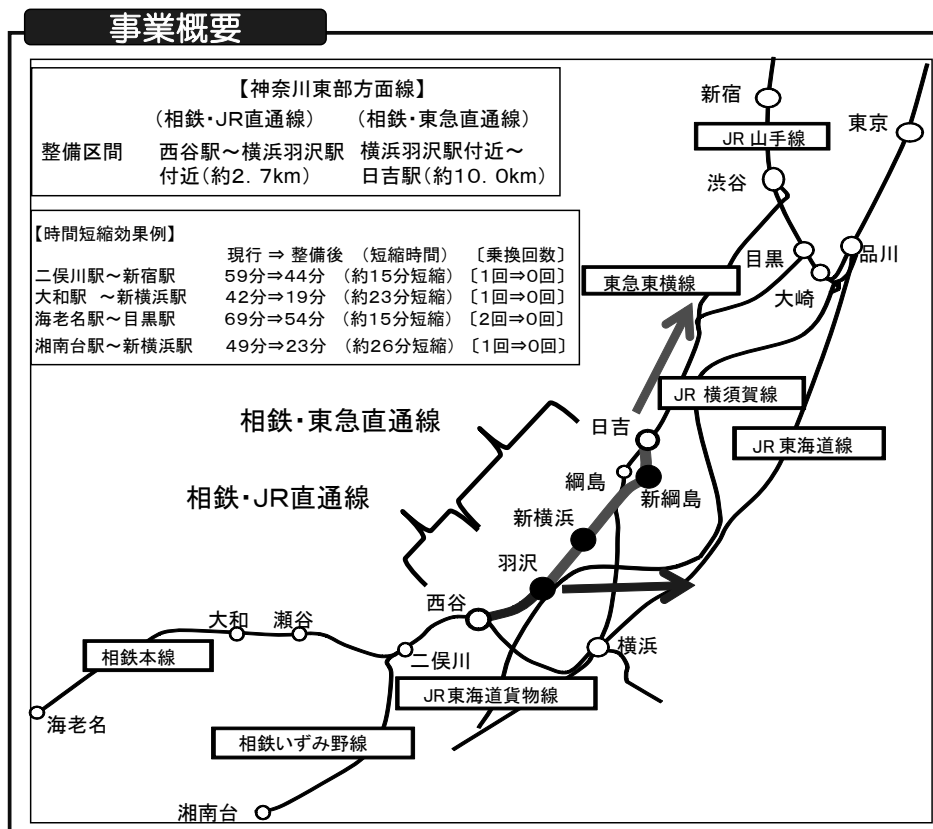
2. 都市鉄道ネットワークの充実

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：39,235百万円、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。



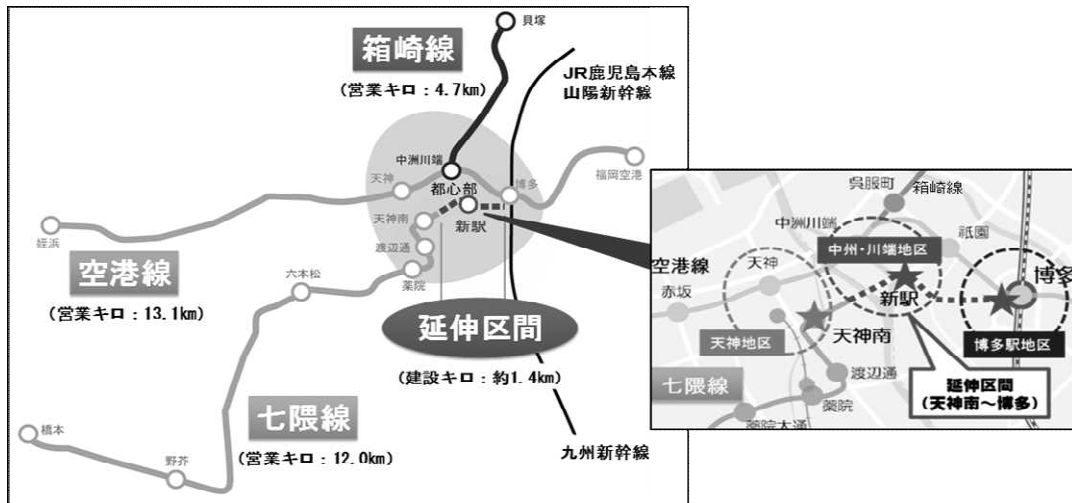
(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実

[事業費：34,690百万円の内数、国費：8,741百万円の内数]
(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。

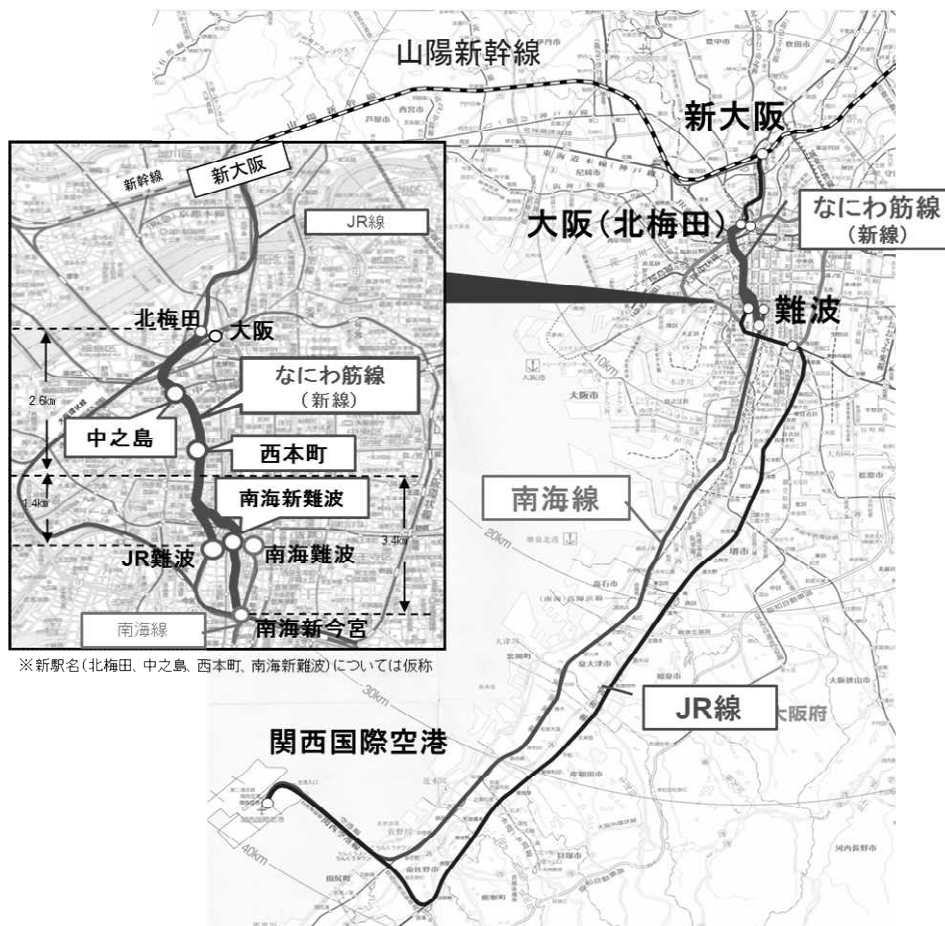
①福岡市七隈線の延伸整備

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。



②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。



(3) 空港アクセス鉄道等の今後のあり方に関する調査

[国費:390百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

訪日外国人旅行者数が急増する中で、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。また、都市鉄道ネットワークの今後のあり方等に関する調査を行う。

3. 鉄道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化等の推進

(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

[事業費：34,690百万円の内数、国費：8,741百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[国費：29,377百万円の内数]

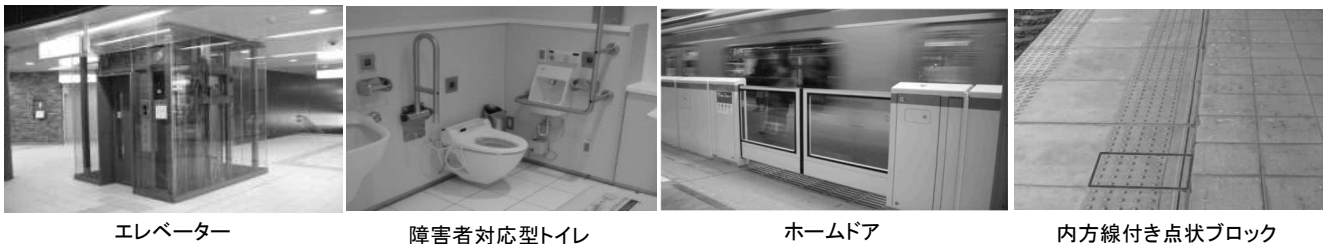
(地域公共交通確保維持改善事業)

[国費：7,760百万円の内数]

(訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業)

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、ホームドアや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、新国立競技場の最寄り駅である千駄ヶ谷駅、信濃町駅等において、エレベーターの増設・大型化、ホームドアの整備等を行うなど、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



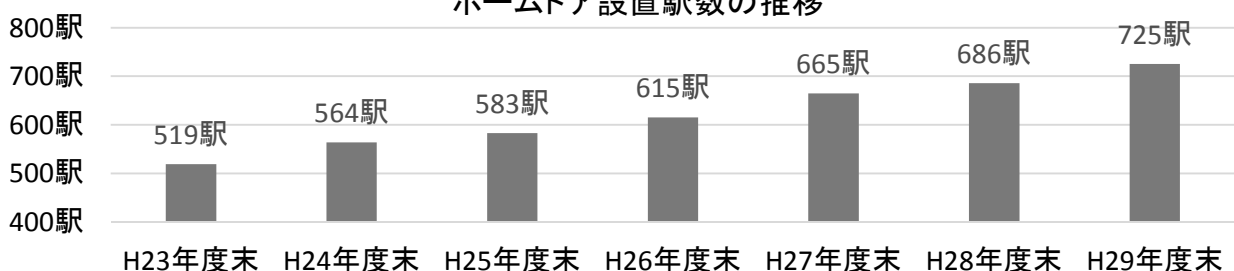
○段差解消・障害者対応型トイレ等

- ・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人以上の駅を平成32年度までに原則として全てバリアフリー化する。
※約87% (3,098駅/3,559駅) で段差解消済み (平成28年度末)。

○ホームドア

- ・「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」のとりまとめ(平成28年12月)に基づき、1日当たりの利用者が10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定など整備条件を満たしている駅を原則として平成32年度までに整備するなどホームドア整備を促進する。
- ・交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)において、平成32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図る。

ホームドア設置駅数の推移



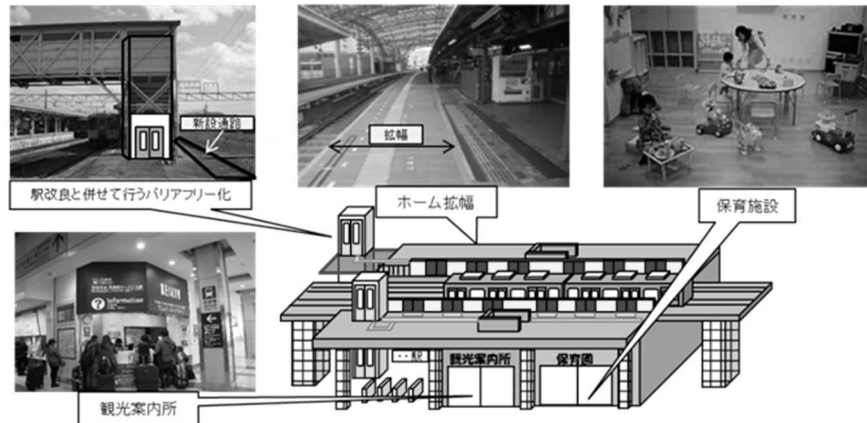
(2) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）

[事業費：9,241百万円、国費：2,704百万円]
 （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

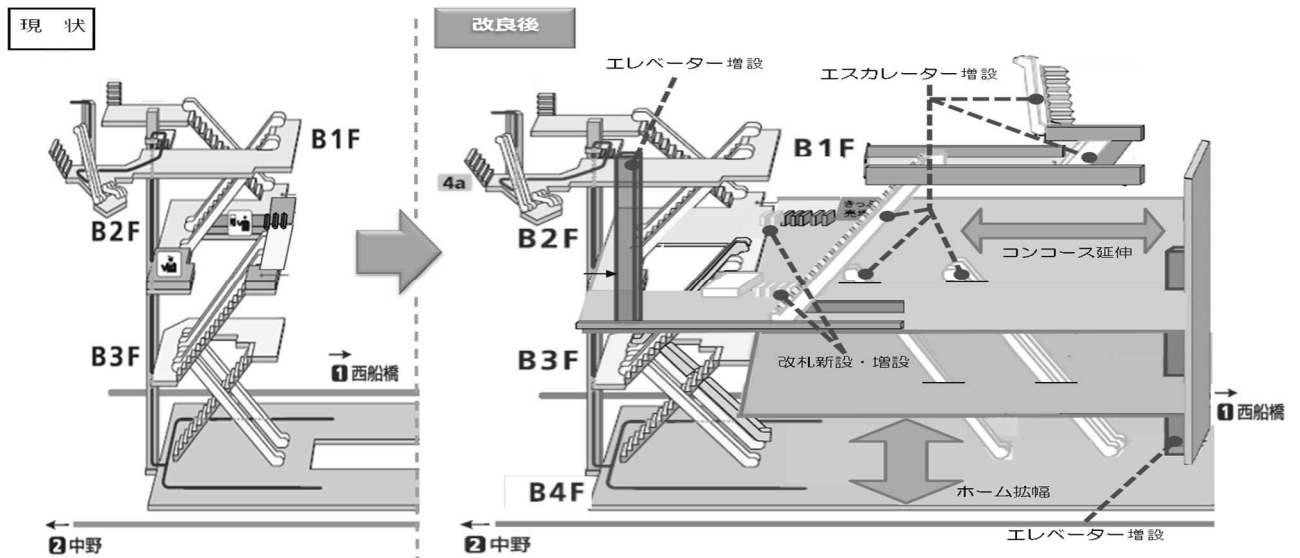


(3) 列車遅延対策の推進

[事業費：34,690百万円の内数、国費：8,741百万円の内数]
 （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. 安全・安心の確保

(1) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策

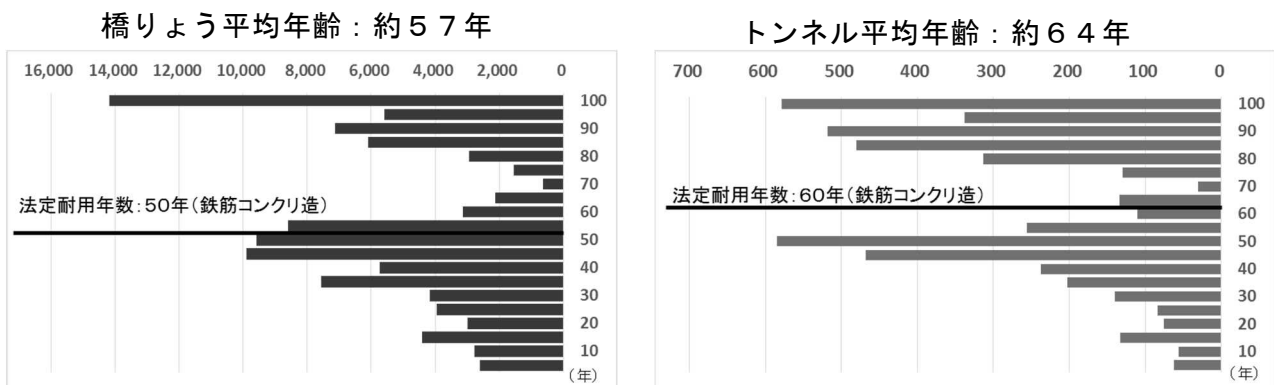
① 鉄道施設の戦略的維持管理・更新

[事業費：18,922百万円の内数、国費：6,320百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

鉄道事業者が保有している橋りょうやトンネル等の鉄道施設には、法定耐用年数を越えたものが多くあり、これら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、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、初期費用はかかるものの、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補強・改良を支援する。

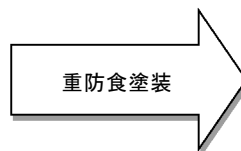
鉄道のストックピラミッド

橋りょう、トンネルの平均年齢は50年以上

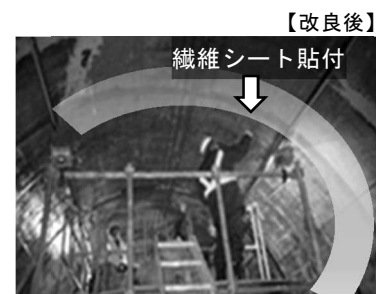
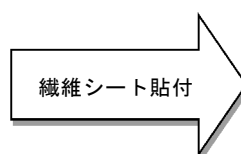


老朽化する橋りょう、トンネルの長寿命化に資する改良事例

・橋りょう



・トンネル

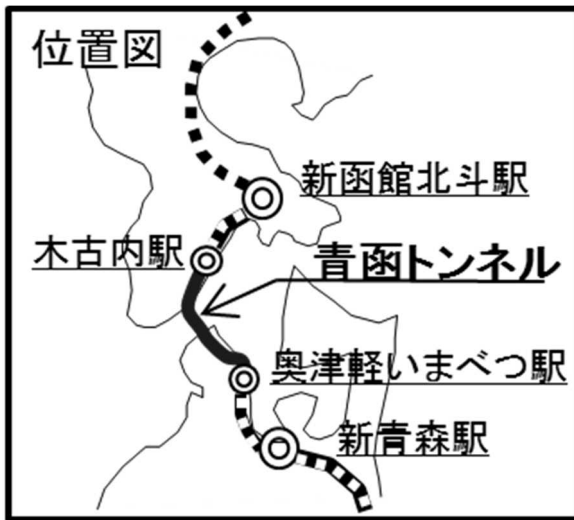


② 青函トンネルの機能保全

[事業費：1,942百万円の内数、国費：1,236百万円の内数]
(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年の開通以来30年が経過しており、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だけではなく、先進導坑や作業坑といったトンネルにも変状が発生している。

これら設備の改修・更新やトンネルの変状対策を実施することにより、北海道と本州間の円滑かつ安定した人流や物流機能を確保する。



【トンネル(先進導坑)の変状】

排水設備の例



(2) 鉄道施設の耐震・豪雨対策の促進

[事業費：18,922百万円の内数、国費：6,320百万円の内数]
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[事業費：34,690百万円の内数、国費：8,741百万円の内数]
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時において、鉄道利用者の安全確保や一時避難場所としての機能の確保及び社会・経済的影響の軽減等を図るため、主要駅や橋りょう等の耐震補強を一層推進するとともに、地下鉄の耐震補強も引き続き推進する。また、近年激甚化する豪雨災害に適切に対応するため、河川に架かる鉄道橋りょうの橋脚の補強等に対して支援を行う。



鉄骨ブレースによる補強

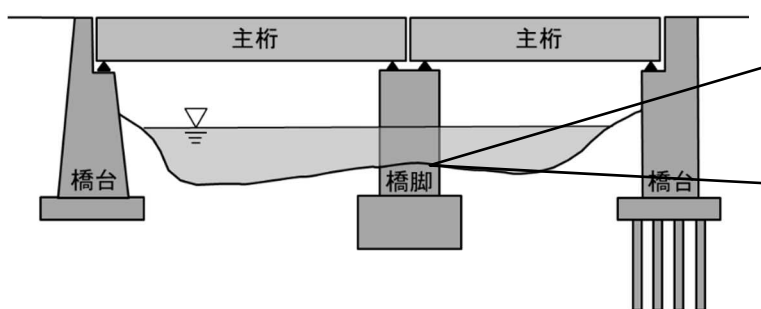


鋼板巻きによる高架橋の補強

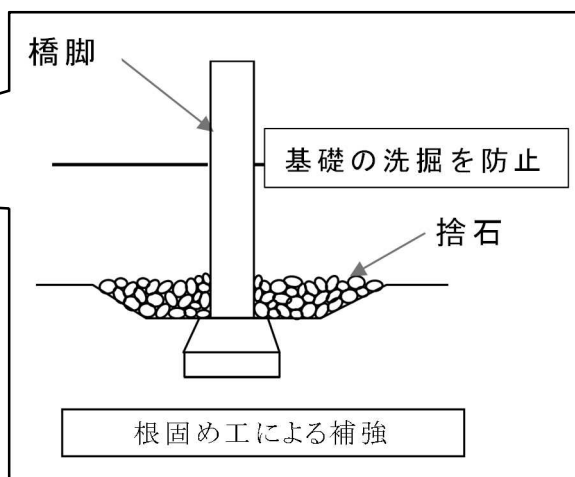
九州北部豪雨によるJR九州久大線花月川橋りょうの被災状況



河川に架かる鉄道橋りょうのイメージ図



【橋りょう(橋脚)の補強例】



(3) 地域鉄道の安全性の向上

[事業費：18,922百万円の内数、国費：6,320百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)
[国費：29,377百万円の内数]
(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



軌道改良



自動列車停止装置（ATS）の整備

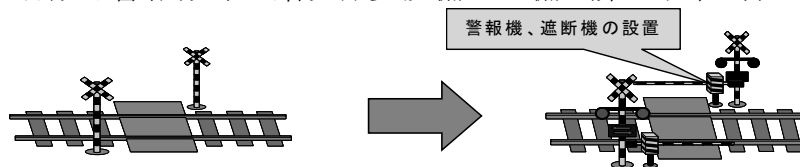


法面固定

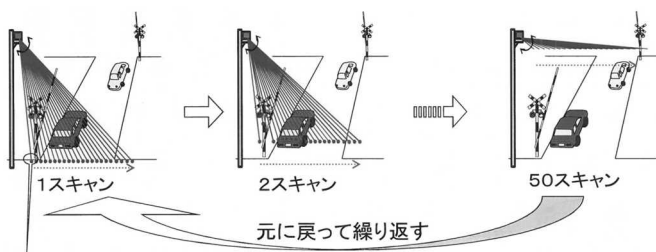
(4) 事故防止のための踏切保安設備の整備

[事業費：18,922百万円の内数、国費：6,320百万円の内数]
(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、引き続き踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備（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も進める。



(検知能力の高い障害物検知装置の例)



(非常押しボタンの例)



(全方位警報機の例)

(5) 地下駅等の浸水対策

[事業費：18,922百万円の内数、国費：6,320百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[事業費：34,690百万円の内数、国費：8,741百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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、河川氾濫や津波等の発生時における深刻な浸水被害が懸念される。

地下駅等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を与える。

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・減災対策の強化を図る。

地下駅等の浸水被害



H25.10
小田急電鉄(下北沢駅)
台風による浸水
(2時間運休、約40万人に影響)

○主な浸水対策設備

地下駅出入口



止水板



防水扉

トンネル坑口・トンネル内



止水壁

防水ゲート整備

止水壁

トンネル内防水ゲート



(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策

[事業費：1,942百万円の内数、国費：1,236百万円の内数]

(鉄道防災事業費補助)

旅客会社等が行う落石・なだれの対策や海岸等保全のための施設の整備のうち、鉄道施設だけではなく、近隣住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業を推進する。

(7) 東京オリンピック・パラリンピックに向けた鉄道テロ対策に関する調査

[国費：390百万円の内数]

(鉄道整備等基礎調査委託費)

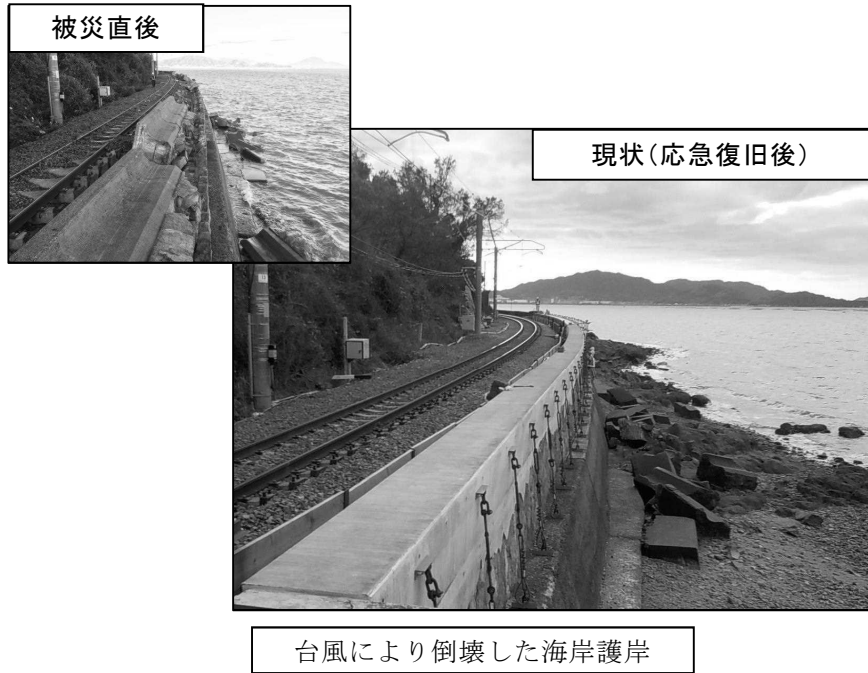
東京オリンピック・パラリンピックに向け、鉄道テロ対策は喫緊の課題となっている。このため、鉄道におけるセキュリティ向上のための手法等について調査を行う。

5. 鉄道の災害復旧

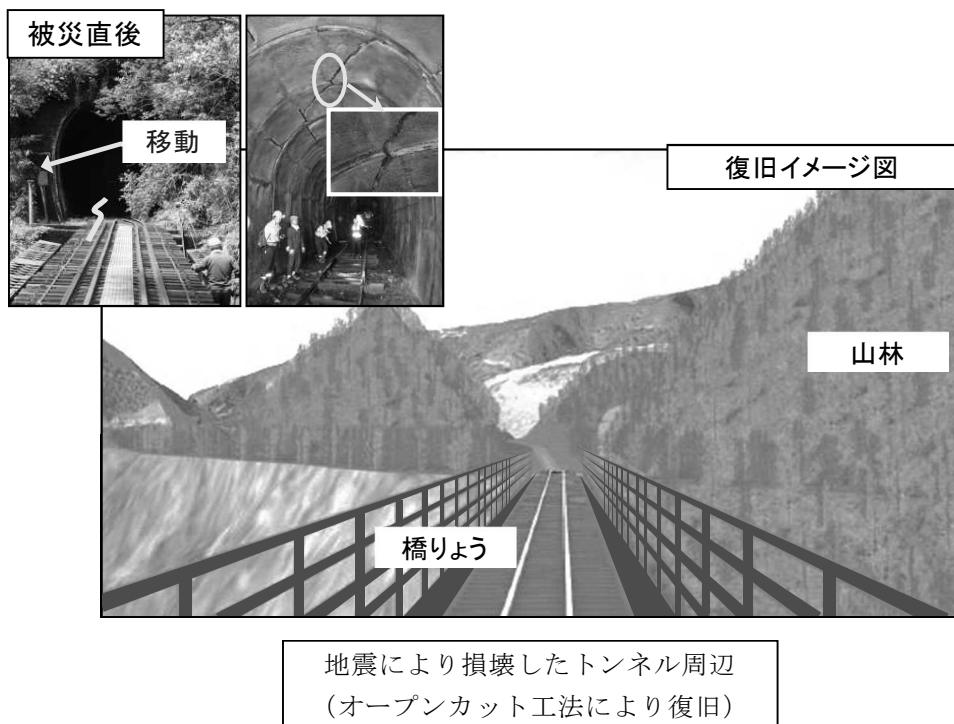
○鉄道の災害復旧

[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)

鉄道事業者が行う災害復旧事業について、黒字鉄道事業者の赤字路線も含め、早期復旧を後押しするため、鉄道軌道整備法に基づく支援を行う。



また、特に大規模な災害により甚大な被害を受けた鉄道については、補助率の嵩上げ等により強力に支援する。



6. 鉄道の利便性の向上

(1) 移動の利便性向上・利用環境の改善

[国費：7,760百万円の内数]
(訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業)

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

(2) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）

[事業費：2,185百万円の内数、国費：585百万円の内数]
(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

7. 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：334 百万円、国費：167 百万円]
(鉄道技術開発費補助金)

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：ホームの安全性向上に資する技術開発

開口幅の広いロープ式ホームドアは、多様な車両タイプが入るホームにも設置することができ、駅ホームの安全性向上に有効であるが、視覚障がい者にとっては乗車位置の特定が困難などの課題がある。このため、ホームに設置したカメラで白杖や盲導犬等を判別し、視覚障がい者に車両乗降位置等を案内するシステムの開発を行う。



(2) 鉄道技術開発・普及促進制度

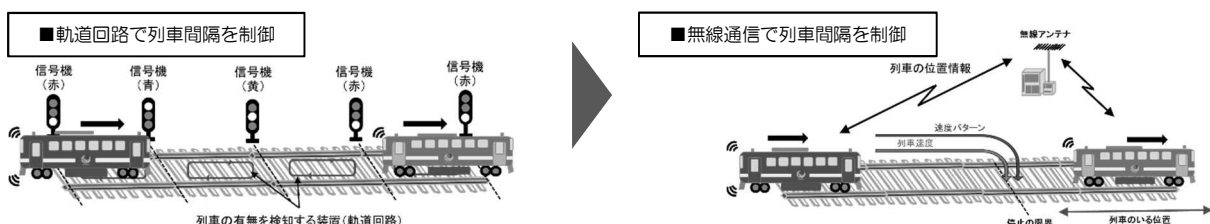
[国費：400 百万円]
(技術研究開発委託費)

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。

- 経済性が低く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。



8. 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

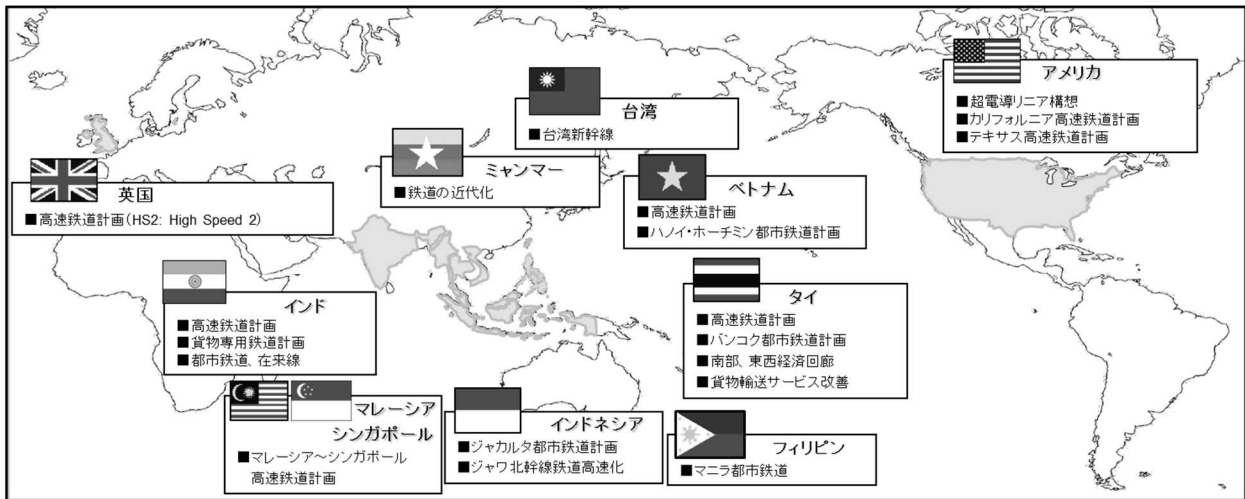
[国費：2,072百万円の内数]

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「未来投資戦略2018」（平成30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、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したほか、タイとの間では、バンコク～チェンマイ間高速鉄道をはじめとする鉄道案件全般について、二国間の協力を更に加速化するための覚書を締結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6月1日公布）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（平成30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。)