

令和4年度

鉄道局関係予算決定概要

令和3年12月

国土交通省鉄道局



# 令和4年度鉄道局関係予算について

## <鉄道局関係予算>

公共事業	1,052億円（対前年度比 1.00倍）
非公共事業	23億円（対前年度比 0.98倍）
合計	1,075億円（対前年度比 1.00倍）

（関連事項）鉄道建設・運輸施設整備支援機構事業	3,525億円の内数
鉄道建設・運輸施設整備支援機構事業（財政投融资計画）	2,153億円の内数
地域公共交通確保維持改善事業（総合政策局）	207億円の内数
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁）	27億円の内数
低炭素化に向けた鉄道の省エネ設備・機器の導入の支援（環境省）	55億円の内数

## <主な施策>

### ●鉄道ネットワークの整備推進（P. 3）

- 整備新幹線の整備の推進  
【804億円】  
【鉄道建設・運輸施設整備支援機構 1,060億円】
- 都市鉄道ネットワークの充実  
【160億円の内数】  
【鉄道建設・運輸施設整備支援機構 財政投融资計画 2,153億円の内数】

### ●地域や鉄道利用者の安全・安心の確保（P. 11）

- 地域の鉄道ネットワークの維持活性化  
【48億円の内数】  
【総合政策局予算 207億円の内数】  
【観光庁予算 27億円の内数】  
【鉄道建設・運輸施設整備支援機構 2,465億円の内数】
- 鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進  
【112億円の内数】  
【総合政策局予算 207億円の内数】  
【観光庁予算 27億円の内数】

### ●防災・減災対策や災害復旧の着実な推進（P. 18）

- 防災・減災の充実  
【100億円の内数】
- 鉄道の災害復旧の促進  
【10億円】

### ●グリーン社会の実現、デジタル化の加速等のための鉄道技術の開発・普及促進（P. 26）

- グリーン社会の実現、デジタル化の加速  
【6億円の内数】  
【環境省予算 55億円の内数】
- 鉄道の技術開発・普及促進  
【2億円の内数】

### ●鉄道システム・技術の海外展開（P. 30）

【19億円の内数】

# 目 次

第一. 令和4年度鉄道局関係予算総括表 .....	1
第二. 令和4年度鉄道局関係予算施策別概要	
I. 鉄道ネットワークの整備推進	
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 .....	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東京8号線(有楽町線)の延伸整備 .....	6
②都心部・品川地下鉄の整備 .....	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
③なごみ線(有楽町線)の延伸整備 .....	8
④福岡市七隈線の延伸整備 .....	9
(3) 列車遅延対策の推進 .....	9
(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 .....	9
【空港アクセス鉄道の整備】 .....	10
II. 地域や鉄道利用者の安全・安心の確保	
1. 地域の鉄道ネットワークの維持活性化	
(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
(4) 低炭素化に向けた鉄道の省エネ設備・機器の導入の支援 .....	13
【京王線車内傷害事件等の発生を受けた対策について】 .....	14
2. 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・減災対策や災害復旧の着実な推進	
1. 防災・減災の充実	
(1) 耐震対策の推進 .....	18
(2) 豪雨対策の推進 .....	18
【JR河川橋梁の総点検・対策】 .....	19
(3) 地下駅等の浸水対策の推進 .....	20
【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】 .....	21
(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 .....	22
②青函トンネルの機能保全 .....	23
(5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進 .....	24

(6) 海岸等保全、落石・なだれ等対策の推進	24
2. 鉄道の災害復旧の促進	25
IV. グリーン社会の実現、デジタル化の加速等のための鉄道技術の開発・普及促進	
1. グリーン社会の実現、デジタル化の加速	
(1) 鉄道の有する特性を踏まえた再生可能エネルギーの社会実装等の調査	26
(2) ICT等の活用による持続可能な鉄道システムへの転換	26
(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	27
(4) 低炭素化に向けた鉄道の省エネ設備・機器の導入の支援（再掲）	27
【燃料電池鉄道車両の開発】	28
2. 鉄道の技術開発・普及促進	
(1) 鉄道技術開発（一般鉄道）	29
(2) 鉄道技術開発・普及促進制度	29
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	30

# I. 令和4年度鉄道局関係予算総括表

## 1. 鉄道局関係予算事業費・国費総括表

区 分	事 業 費		
	令和4年度 予 算 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	240,000	486,000	0.49
[都市・幹線鉄道]			
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	69,584	73,180	0.95
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	29,958	32,989	0.91
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	17,752	19,466	0.91
5. 幹線鉄道等活性化事業費補助	510	1,083	0.47
6. 鉄道駅総合改善事業費補助	6,300	5,271	1.20
7. 鉄道防災事業費補助	1,466	1,466	1.00
8. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	13,598	12,905	1.05
[災害復旧]			
8. 鉄道施設災害復旧事業費補助	3,896	3,764	1.04
小 計	313,480	562,944	0.56
【その他事項経費】			
1. 鉄道技術開発費補助金	205	252	0.82
・ 超電導技術高度化等	0.6	11	0.06
・ 一般鉄道	205	241	0.85
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	1,432	1,400	1.02
・ 設計施工法等調査等	1,332	1,260	1.06
・ 青函共用走行区間における貨物列車走行調査	100	140	0.71
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	1,637	1,652	0.99
合 計	315,117	564,596	0.56
〈 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			
低炭素化に向けた鉄道の省エネ設備・機器の導入支援			

## 2. 鉄道局関係財政投融资計画総括表

区 分	令和4年度 (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	215,290	316,700	0.68

(単位：百万円)

国 費				備 考
令和4年度 予 算 額 (C)	前 年 度 予 算 額 (D)	倍 率 (C/D)	令和3年度 補正予算額	
80,372	80,372	1.00	0	
23,822	23,822	1.00	0	
11,568	11,568	1.00	0	
4,473	4,905	0.91	2,830	
170	361	0.47	0	
2,100	1,757	1.20	1,229	
923	923	1.00	603	
4,588	4,308	1.07	5,620	
974	941	1.04	540	
(※1) 105,168	105,135	1.00	10,822	
102	123	0.83	0	
0.2	3	0.06	0	
102	121	0.85	15	
111	200	0.56	148	
1,432	1,400	1.02	0	
1,332	1,260	1.06	0	
100	140	0.71	0	
338	288	1.17	0	
255	255	1.00	0	
58	69	0.85	0	
2,297	2,335	0.98	163	
(※2) 107,465	107,470	1.00	10,985	
20,733の内数	20,630の内数	-	28,503の内数	
2,706の内数	3,383の内数	-	9,988の内数	
5,500の内数	8,000の内数	-	0	

- (注) 1. 【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。  
2. 財政投融资計画は、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。  
3. 端数処理により、計は一致しない場合がある。

※1 このほか、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務収入の一部（106,042百万円）を活用  
【整備新幹線の建設】

※2 このほか、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定を活用【JR二島貨物支援】

JR北海道(令和3~5年度):1,302億円、JR四国(令和3~7年度):1,025億円、JR貨物(令和3~5年度):138億円



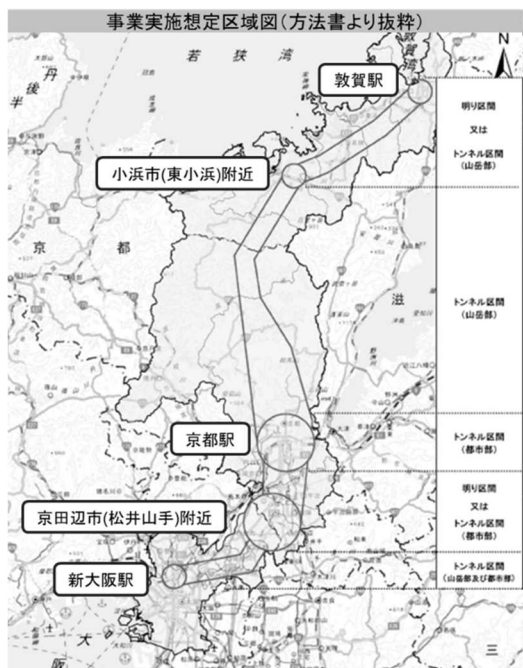


## (2) 整備新幹線の建設推進及び高度化等

### ①設計施工法等調査等

[事業費：1,332百万円、国費：1,332百万円]  
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

北陸新幹線に関する環境影響評価に係る手続きや、地質調査及び概略設計等の設計施工方法調査等、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。



### ②青函共用走行区間における貨物列車走行調査

[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)  
[国費：338百万円の内数]  
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

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、高速走行に必要なとなる技術開発を行う。

- ・時間帯区分方式の段階的拡大の可能性に係る調査・開発
- ・将来的な貨物鉄道の取扱いに関する調査

### (3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：338百万円の内数]  
(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。

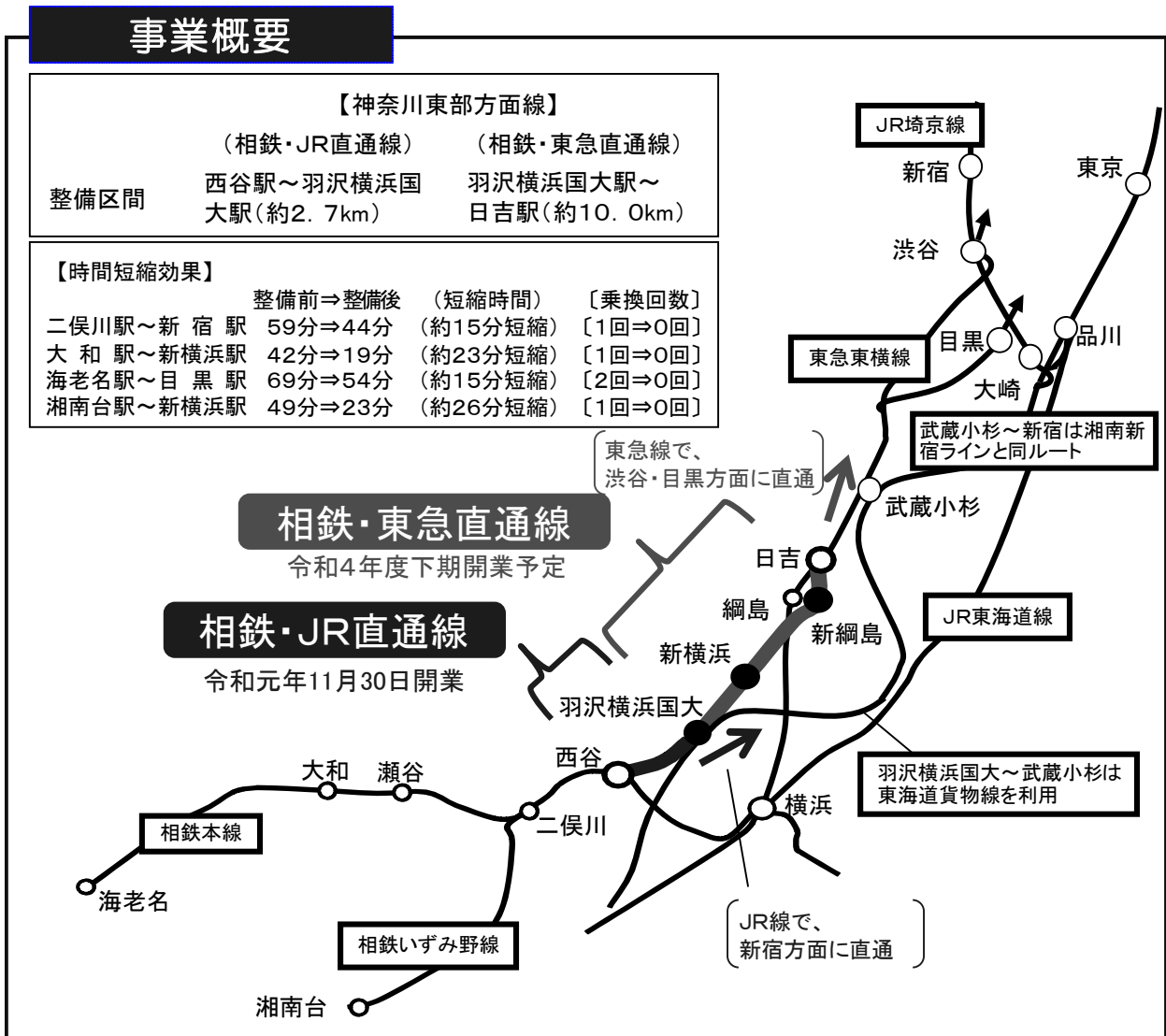
## 2. 都市鉄道ネットワークの充実

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：29,958百万円、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：17,752 百万円の内数、国費：4,473 百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

<参 考>

[令和3年度補正予算]

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)

国費：2,830 百万円の内数

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 東京8号線（有楽町線）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。

### ② 都心部・品川地下鉄の整備

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。



○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

（略）同答申\*以降に国土交通省が実施した調査においては、費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示されており、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきである。

ii) 都心部・品川地下鉄構想について

（略）同答申\*以降に国土交通省が実施した調査においては、（略）費用便益比や収支採算性ともに概ね良好な数値が結果として示されており、近年の品川駅周辺の開発計画の進展も踏まえると、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、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、東京メトロのネットワークとの関連性があり、運賃水準や乗換利便性など利用者サービスの観点や整備段階での技術的な観点からも、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、多額の設備投資を伴う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、東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想のいずれについても、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）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踏まえ、東京メトロが東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄構想の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。

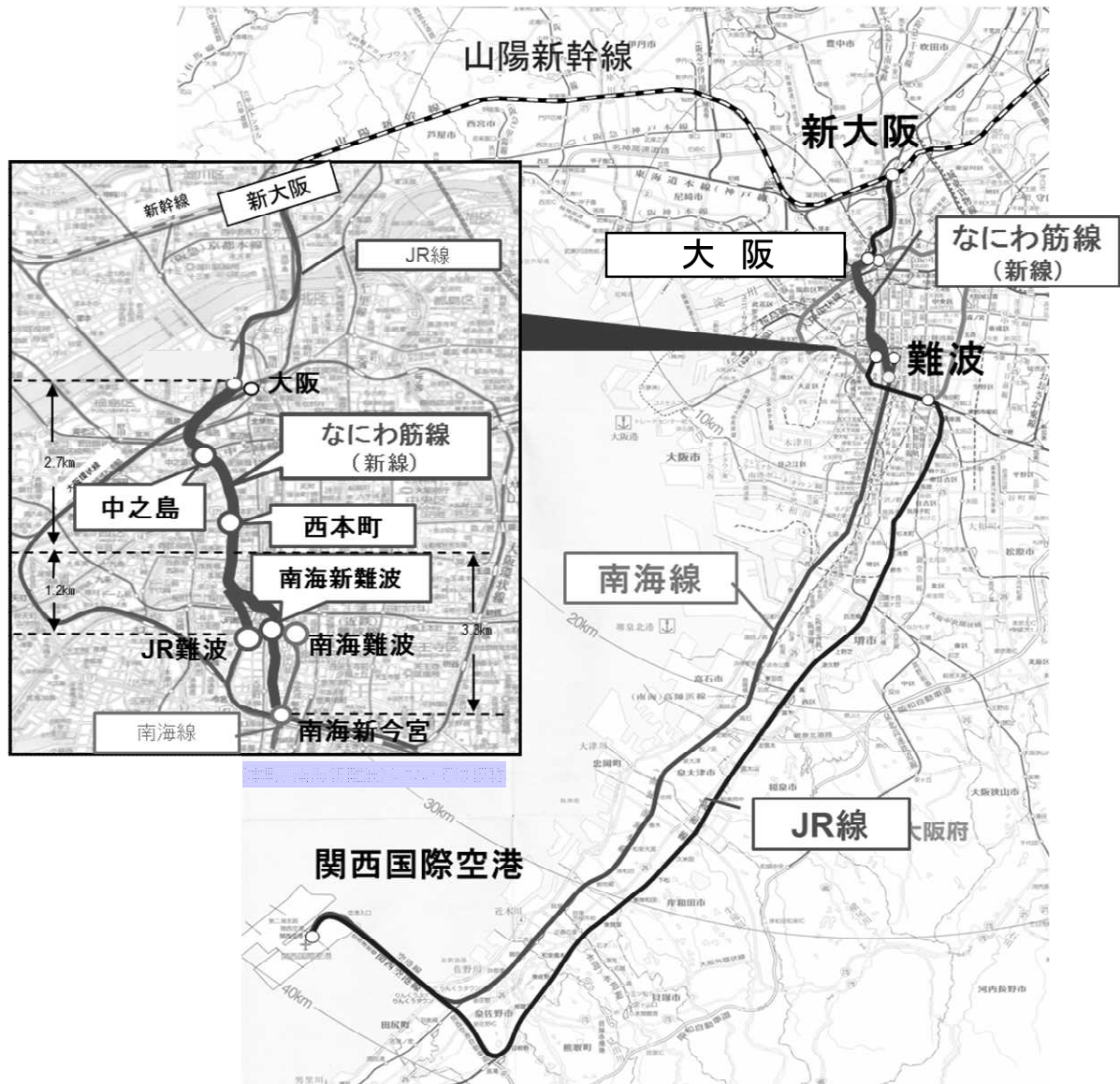
3. 東京メトロの役割を踏まえた株式売却のあり方について

（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）東京メトロ株式の売却に当たっては、2.（2）で検討した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。

※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7月交通政策審議会答申第198号）

### ③ なにわ筋線の整備

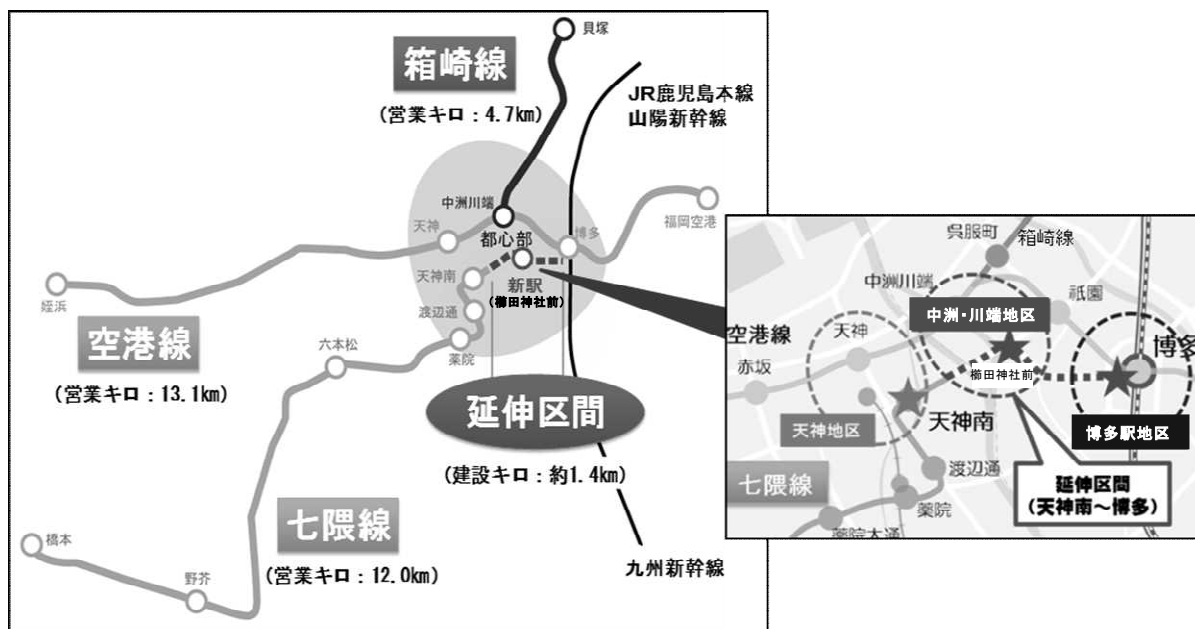
大阪都心部を南北に縦貫する新線を整備し、既存の鉄道路線と接続させることにより、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実を図る。



※令和 13 年春に開業予定

#### ④ 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。



※令和4年度中に開業予定

#### (3) 列車遅延対策の推進

[事業費：17,752百万円の内数、国費：4,473百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

##### < 参 考 >

[令和3年度補正予算]

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)

国費：2,830百万円の内数

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：338百万円の内数]  
(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。

## 【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月の鉄道事業許可取得を受け、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、京急電鉄が京急空港線引上線の工事着手に向けた設計や関係者との調整を進めている。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)

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. 地域や鉄道利用者の安全・安心の確保

### 1. 地域の鉄道ネットワークの維持活性化

#### (1) 地域の鉄道の安全性の向上

[事業費：13,598百万円の内数、国費：4,588百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[総合政策局予算 20,733百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

#### <参 考>

[令和3年度補正予算]

鉄道施設総合安全対策事業費補助

国費：5,620百万円の内数

地域公共交通確保維持改善事業

総合政策局予算：28,503百万円の内数

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：510 百万円、国費：170 百万円]  
(幹線鉄道等活性化事業費補助(地域公共交通計画事業))

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：2,706 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)

<参 考>

[令和3年度補正予算]

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：9,988 百万円の内数

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、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。

<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) 令和3年度の支援実績は以下の通り。

J R北海道：出資 300億円、DES 230億円、助成金 160億円（交付決定額）、  
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%）

J R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

(4) 低炭素化に向けた鉄道の省エネ設備・機器の導入の支援【環境省連携施策】  
[国費：5,500百万円の内数]  
(エネルギー対策特別会計)

鉄道事業等における省CO<sub>2</sub>化を促進するため、エネルギーを効率的に使用するための先進的な省エネ設備・機器の導入を支援する。

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

## 【京王線車内傷害事件等の発生を受けた対策について】

国土交通省では、本年8月に発生した小田急線車内傷害事件を受け、JRや大手民鉄等の鉄道事業者と意見交換を行い、警戒警備の強化等の鉄道車内における傷害事件の発生を受けた対策をとりまとめ、これを順次実施している。

しかしながら、その後、10月の京王線車内傷害事件など、乗客の安全を脅かす事件が相次いで発生したことから、再度鉄道事業者と意見交換を行い、12月に、線区や車両等の状況を踏まえた取組として以下の追加的な対策をとりまとめ、順次実施することとした。

- 乗客の安全な避難誘導の徹底
  - ・複数の非常通報装置のボタンが押され、かつ内容が確認できない場合は緊急事態と認識し、安全を確保するため防護無線の発報等により他の列車の停止を図るとともに、当該列車についても速やかに適切な箇所に停止させることを基本とする。
  - ・駅停車時にホームドアと列車のドアがずれている場合の対応として、ホームドアと列車のドアの双方を開け乗客を安全に誘導・救出することを基本とする。(11/2開催の緊急安全統括管理者会議指示事項)
- 各種非常用設備の表示の共通化
  - ・非常通報装置に加え、車内の非常用ドアロックやホームドアの取扱い装置についても、路線の特性や装置の機能に応じ、ピクトグラムも活用した表示方法の共通化について検討・実施する。
- 利用者への協力呼びかけ
 

以下の事項について、利用者への協力を呼びかける。

  - ・乗車時に非常通報装置の位置を確認すること
  - ・非常時には躊躇なく非常通報装置のボタンを押すこと
- 車内の防犯関係設備の充実
 

以下の事項について、費用面も考慮しつつ、必要な基準の見直しや費用負担のあり方も含め検討を開始する。

  - ・車両の新造時や大規模改修時における車内防犯カメラの設置(録画機能のみであるものを含む)
  - ・映像や音声により車内の状況を速やかに把握できる方法等(非常通報装置の機能向上等)
- 手荷物検査の実施に関する環境整備
  - ・本年7月に改正された鉄道運輸規程に基づき、危険物の持込みを防ぐために必要に応じて手荷物検査を実施することについて旅客等に対し理解と協力を求めるとともに、車内への持込みが禁止されている物品についてのわかりやすい周知を図る。

また、不審者を発見した場合の対処、検査のノウハウの共有、訓練の実施等について、警察との連携を図る。

経営基盤が弱い地域鉄道事業者に対しては車内の監視カメラ等の導入を支援することとしており、また、映像や音声により車内の状況を速やかに把握できる方法等について調査費を活用して検討、実証実験等を進める。



車内防犯カメラの例



非常通報装置の例



非常通報装置と非常用ドアロックを一体的に案内している例



非常通報装置を視察する斉藤大臣  
(11/13 東京メトロ総合研修訓練センター)



車内で不審者が刃物を振り回すことを想定した訓練  
(11/24 東京メトロが大塚警察署と合同で実施)

## 2. 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：17,752百万円の内数、国費：4,473百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,300百万円の内数、国費：2,100百万円の内数](鉄道駅総合改善事業費補助)

[総合政策局予算：20,733百万円の内数](地域公共交通確保維持改善事業)

[観光庁予算：2,706百万円の内数](訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業)

#### <参 考>

#### [令和3年度補正予算]

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)

国費：2,830百万円の内数

鉄道駅総合改善事業費補助

国費：1,229百万円の内数

地域公共交通確保維持改善事業

総合政策局予算：28,503百万円の内数

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

観光庁予算：9,988百万円の内数

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。

また、地方部における支援措置の重点化として、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅については、補助率を現行の1/3以内から1/2以内に拡充し、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関係)

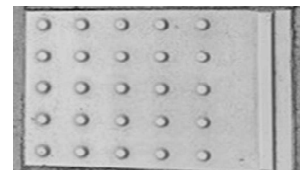
#### 主な整備内容



エレベーター



バリアフリートイレ



内方線付き点状ブロック

#### ○段差解消等に関する令和3年度以降の整備目標等

##### (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(令和元年度末))

・3,000人以上/日の鉄軌道駅：91.8%

##### (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、利用者から薄く広い負担をいただく新たな料金制度を設けることについて、パブリックコメントを実施(意見募集期間：令和3年11月19日～12月18日)。

## (2) ホームドアの更なる整備促進

[事業費：17,752百万円の内数、国費：4,473百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：6,300百万円の内数、国費：2,100百万円の内数]

(鉄道駅総合改善事業費補助)

[事業費：13,598百万円の内数、国費：4,588百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

### <参 考>

#### [令和3年度補正予算]

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)	国費：2,830百万円の内数
鉄道駅総合改善事業費補助	国費：1,229百万円の内数
鉄道施設総合安全対策事業費補助	国費：5,620百万円の内数

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として、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅については、補助率を現行の1/3以内から1/2以内に拡充し、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関係)

#### ○ホームドアに関する令和3年度以降の整備目標等

(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(令和元年度末))

- ・鉄軌道駅全体の総番線数：19,951番線、総駅数：9,465駅  
(うち10万人/日以上駅 総番線数：1,275番線、総駅数：285駅)
- ・鉄軌道駅全体の整備済番線数：1,953番線、整備済駅数：858駅  
(うち10万人/日以上駅整備済番線数：447番線、整備済駅数：154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：6,300百万円の内数、国費：2,100百万円の内数]  
 (鉄道駅総合改善事業費補助)

<参 考>

[令和3年度補正予算]

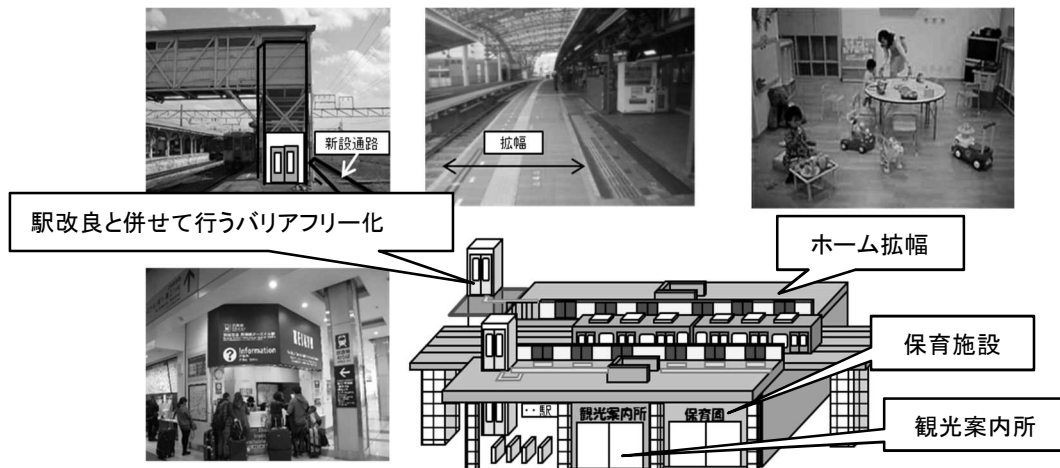
鉄道駅総合改善事業費補助

国費：1,229百万円の内数

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。

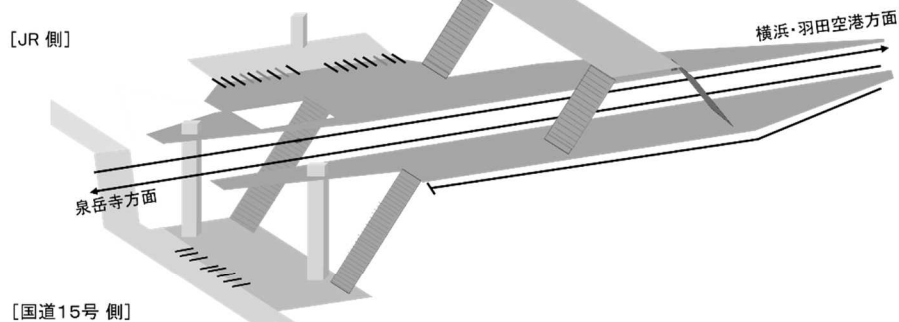
また、地方部における支援措置の重点化として、バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー施設整備については、補助率を現行の1/3以内から1/2以内に拡充し、バリアフリー化の加速化を図る。

次世代ステーション創造事業イメージ

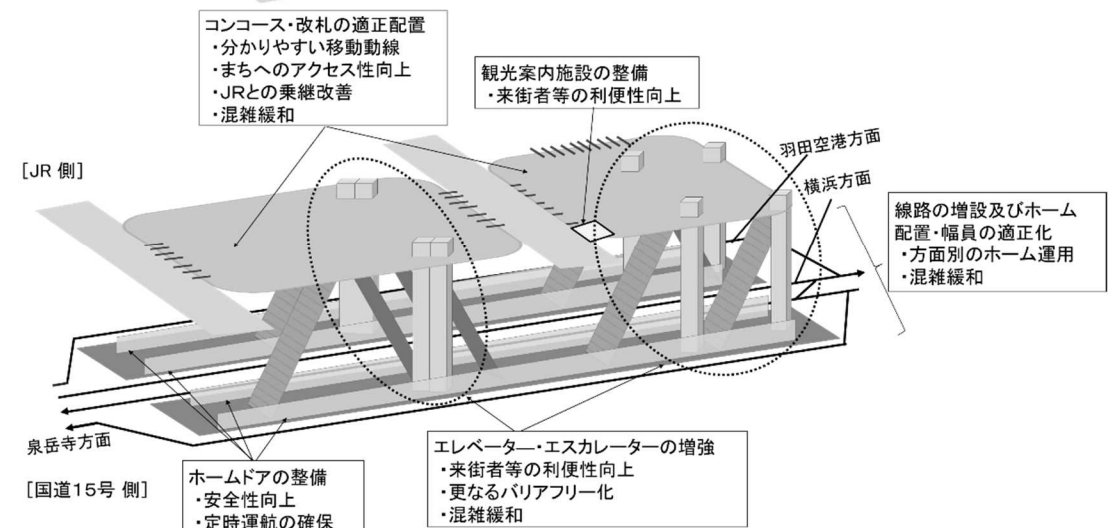


【事業例】京浜急行電鉄 品川駅

整備前



整備後



### Ⅲ. 防災・減災対策や災害復旧の着実な推進

#### 1. 防災・減災対策の充実

##### (1) 耐震対策の推進

[事業費：17,752百万円の内数、国費：4,473百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：13,598百万円の内数、国費：4,588百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

##### <参考>

[令和3年度補正予算]

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)  
鉄道施設総合安全対策事業費補助

国費：2,830百万円の内数  
国費：5,620百万円の内数

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：13,598百万円の内数、国費：4,588百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

##### <参考>

[令和3年度補正予算]

鉄道施設総合安全対策事業費補助

国費：5,620百万円の内数

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



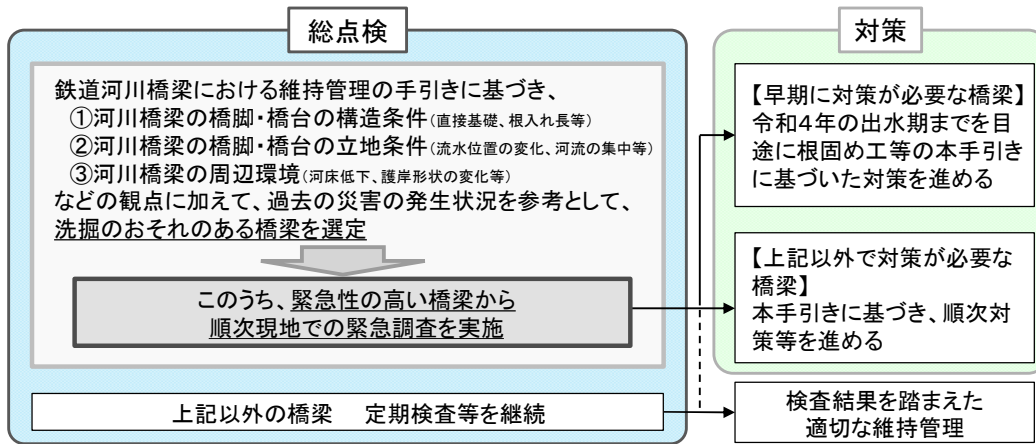
斜面の補強

## 【JR河川橋梁の総点検・対策】

近年、激甚化・頻発化する豪雨災害により河川に架かる鉄道橋梁の傾斜や流失等の被害が発生していることを踏まえ、被災時に影響の大きいJRの河川橋梁を対象とした総点検を行い、その結果、早期に対策が必要な橋梁については、令和4年の出水期までを目途に根固め工等の対策を実施することとしている。

令和3年度補正予算においては、これまで、補助制度（鉄道施設総合安全対策事業費補助）の対象事業者ではなかったJR東日本、JR東海及びJR西日本を補助対象事業者とし、洪水への耐性強化を推進している。

### ■ JR河川橋梁の総点検・対策イメージ

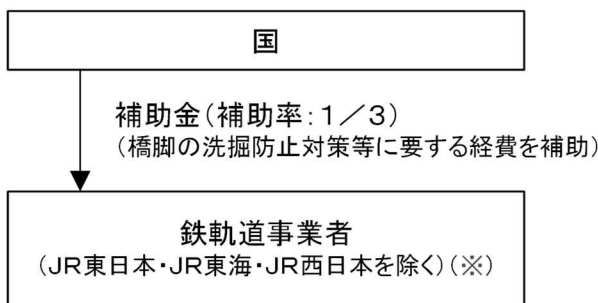


（緊急調査の実施状況）

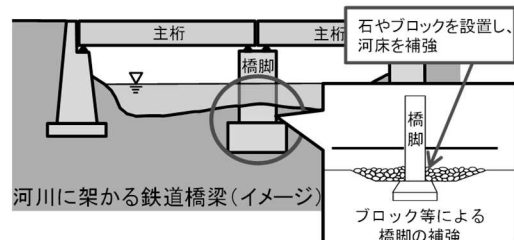


- 洗掘のおそれのある橋梁の橋脚周辺において、橋梁の上からロープを使用して洗掘の進行状況を確認
- また、試験機で橋脚に衝撃を与え、橋脚基礎部における安定性の評価を実施

### ■ 鉄道施設総合安全対策事業費補助（豪雨対策）



#### 【橋脚の洗掘防止対策の例】



※令和3年度補正予算では、一定の要件のもとで、JR東日本・JR東海・JR西日本に対しても支援を実施



### (3) 地下駅等の浸水対策の推進

[事業費：17,752百万円の内数、国費：4,473百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：13,598百万円の内数、国費：4,588百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

#### <参考>

[令和3年度補正予算]

都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)

国費：2,830百万円の内数

鉄道施設総合安全対策事業費補助

国費：5,620百万円の内数

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補強

### 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



塗膜劣化



重防食塗装

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：13,598百万円の内数、国費：4,588百万円の内数]  
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

<参 考>

[令和3年度補正予算]

鉄道施設総合安全対策事業費補助

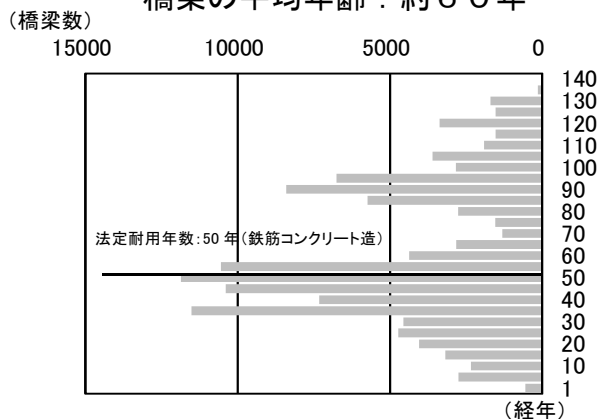
国費：5,620百万円の内数

鉄道の橋梁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。

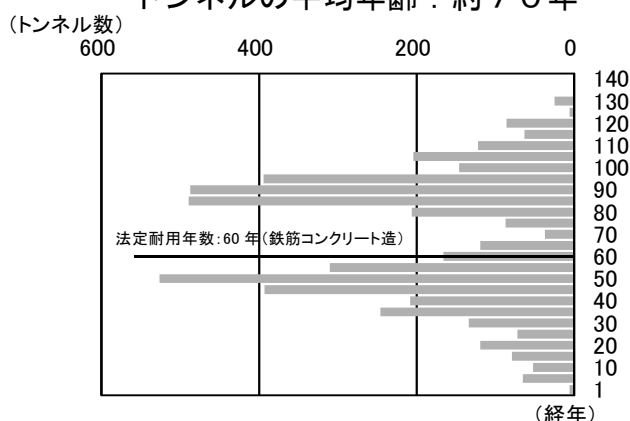
鉄道施設のストックピラミッド

橋梁、トンネルの平均年齢は60年以上

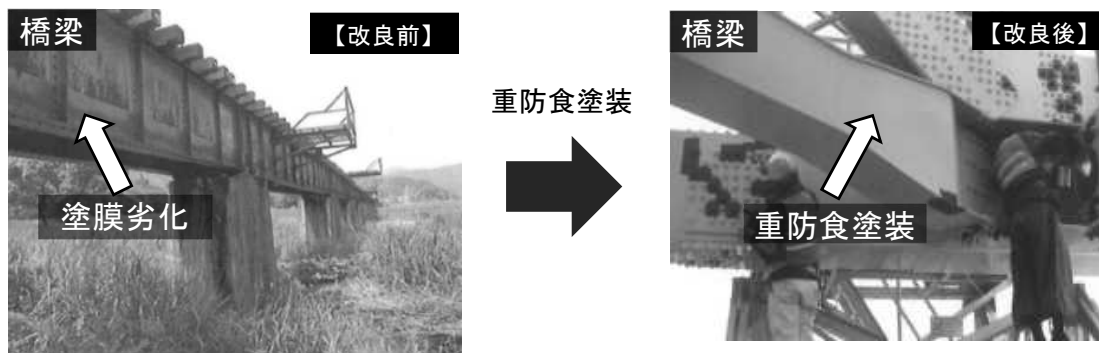
橋梁の平均年齢：約60年



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



## ② 青函トンネルの機能保全

[事業費：1,466百万円の内数、国費：923百万円の内数]  
(鉄道防災事業費補助)

### <参 考>

[令和3年度補正予算]

鉄道防災事業費補助

国費：603百万円

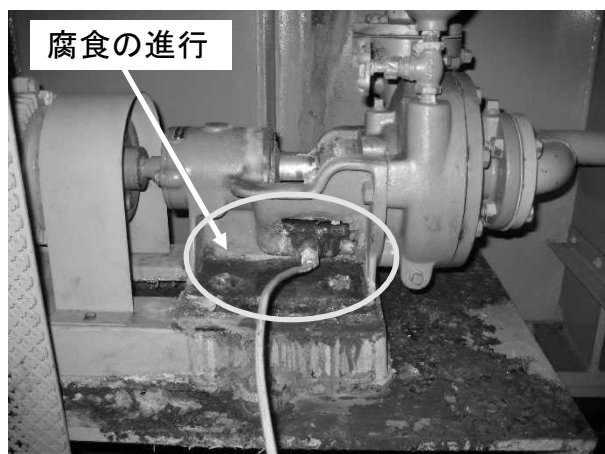
青函トンネルは、延長約54kmの我が国最長の海底トンネルであり、北海道と本州を結ぶ唯一の陸路である。昭和63年の開通から30年以上が経過しており、湿度が高く、塩水が浸入する海底下という過酷な環境にあるため、青函トンネル特有の設備である火災検知装置や大型排水設備等の著しい劣化に加え、トンネル（先進導坑・作業坑）の変状が発生している。

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。

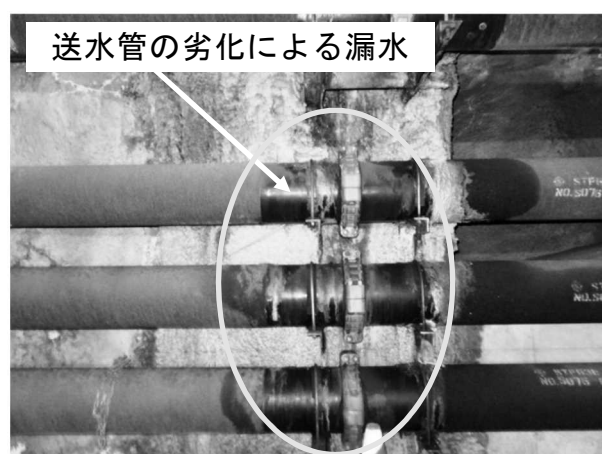
### トンネル（先進導坑）の変状



### 排水設備の劣化



### 消火施設への送水管の劣化

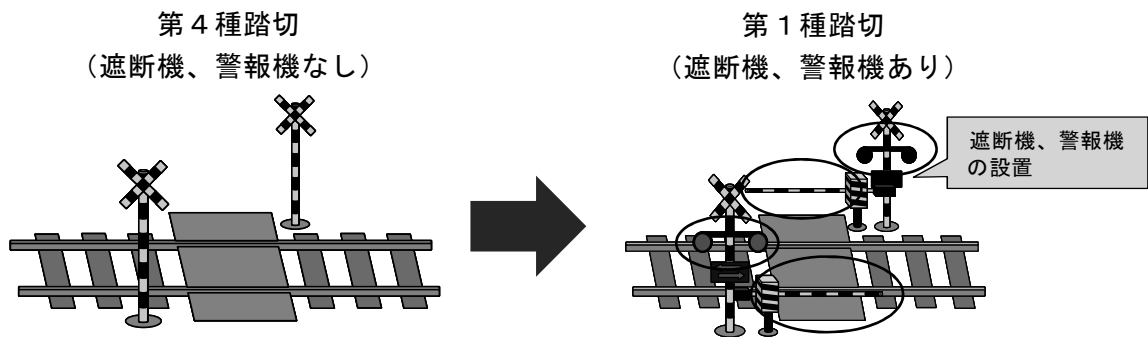


## (5) 事故防止のための踏切保安設備の整備促進

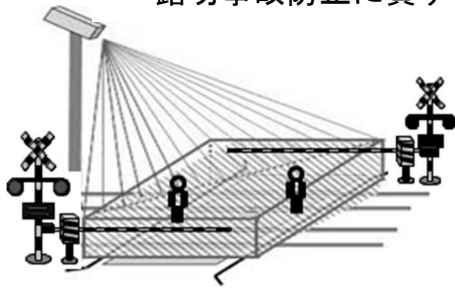
[事業費：13,598百万円の内数、国費：4,588百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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：1,466百万円の内数、国費：923百万円の内数]  
(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：3,896 百万円、国費：974 百万円]  
(鉄道施設災害復旧事業費補助)

<参 考>

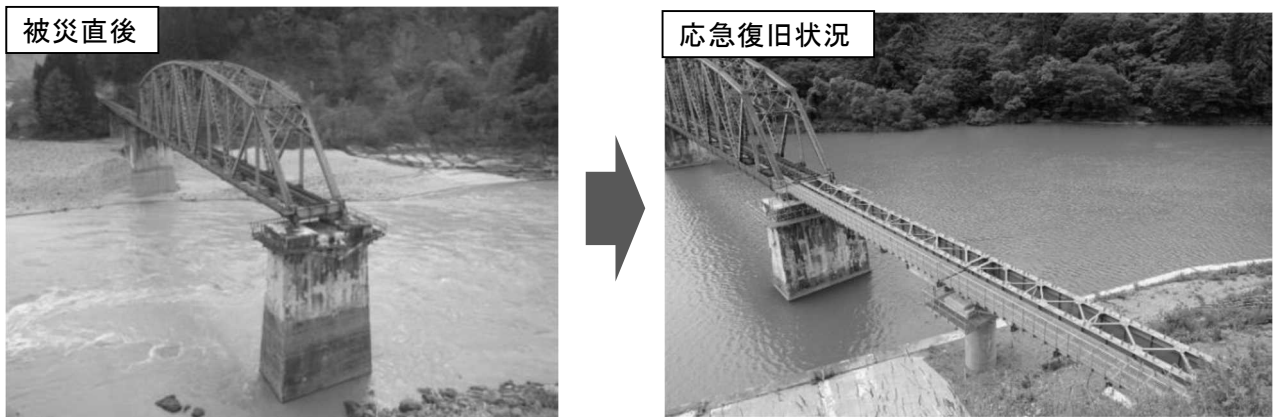
[令和3年度補正予算]

鉄道施設災害復旧事業費補助

国費：540 百万円

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。

### 災害復旧イメージ



南阿蘇鉄道

## IV. グリーン社会の実現、デジタル化の加速等のための鉄道技術の開発・普及促進

### 1. グリーン社会の実現、デジタル化の加速

#### (1) 鉄道の有する特性を踏まえた再生可能エネルギーの社会実装等の調査

[国費：338百万円の内数]  
(鉄道整備等基礎調査委託費等)

2050年カーボンニュートラルの目標が、鉄道事業にどのような広がりを持つ事象であるのかを明らかにすることを目的として、新型コロナウイルス感染症を契機とした社会の行動変容を踏まえた基礎的な調査及び検討を行う。また、鉄道の有する特性を踏まえた再生可能エネルギーの社会実装の可能性について調査を行う。



車両センター構内における太陽光発電



鉄道駅構内における風力発電

#### (2) ICT等の活用による持続可能な鉄道システムへの転換

[事業費：205百万円の内数、国費：102百万円の内数]  
(鉄道技術開発費補助金)  
[国費：111百万円の内数]  
(技術研究開発委託費)

#### <参考>

[令和3年度補正予算]

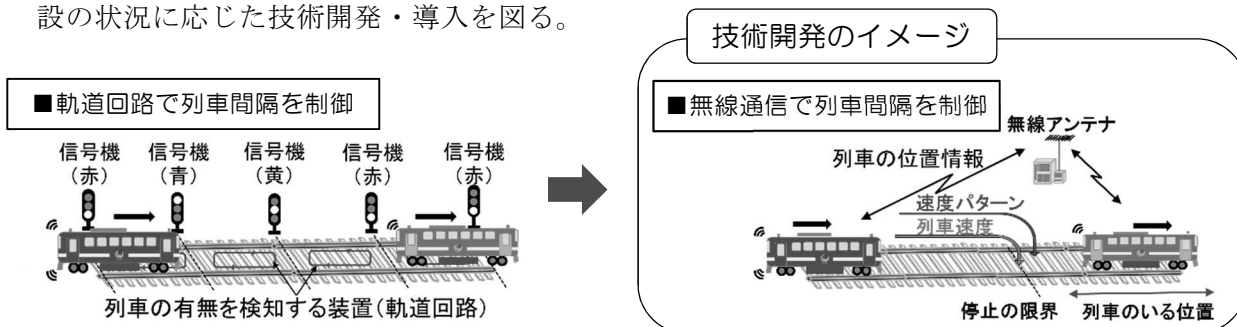
鉄道技術開発費補助金

国費：15百万円

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いる鉄道事業において、今回のコロナ禍の経験を踏まえ、感染症拡大時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、ICT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：地方鉄道向けの無線等を活用した運転保安システムの開発

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。



### (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：111 百万円の内数]  
(技術研究開発委託費)

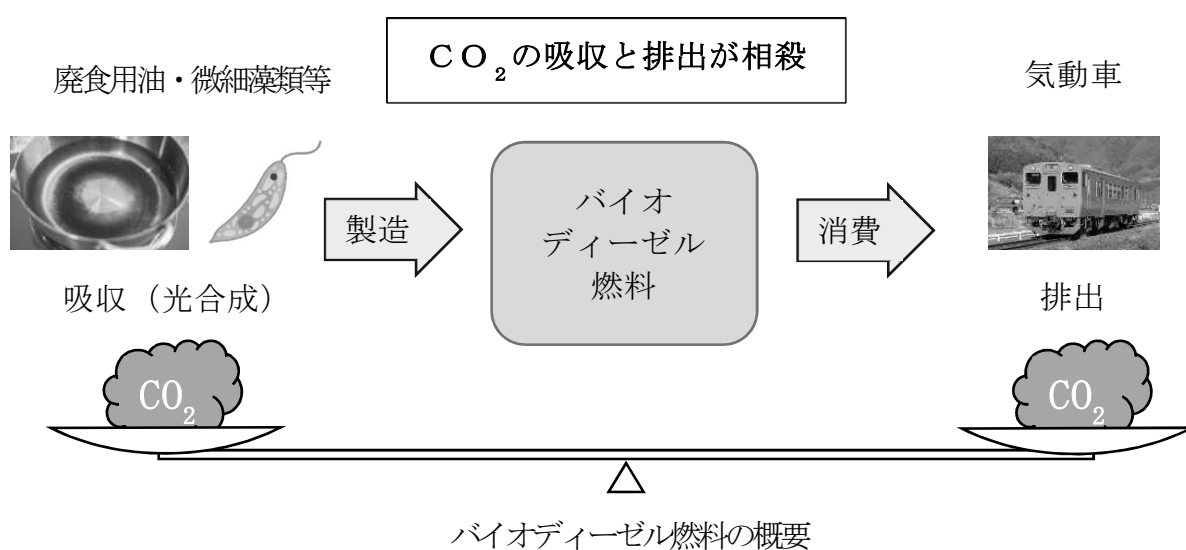
#### <参 考>

[令和3年度補正予算]  
技術研究開発委託費

国費：148 百万円の内数

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) 低炭素化に向けた鉄道の省エネ設備・機器の導入の支援【環境省連携施策】

[国費：5,500 百万円の内数] 再掲  
(エネルギー対策特別会計)

鉄道事業等における省CO2化を促進するため、エネルギーを効率的に使用するための先進的な省エネ設備・機器の導入を支援する。

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



## 【燃料電池鉄道車両の開発】

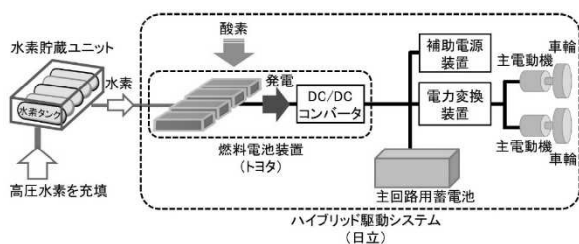
燃料電池鉄道車両については、JR東日本が、令和2年5月に、2050年度の鉄道事業におけるCO<sub>2</sub>排出量「実質ゼロ」を目指す環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ2050」を公表している。

同目標達成に向け、日立製作所、トヨタ自動車等と連携し、水素を燃料とする燃料電池と蓄電池を電源とするハイブリッドシステムを搭載した燃料電池鉄道車両（愛称名：HYBARI（ひばり））の開発を進めており、令和4年3月頃から、鶴見線、南武線での実証試験を予定している。

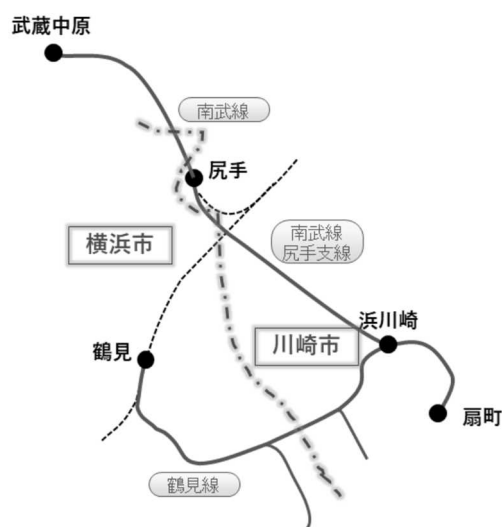
国土交通省では、関係省庁と協力しながら、燃料電池鉄道車両の円滑な導入に向けて取り組んでいるところ。



試験車両のイメージ



燃料電池ハイブリッドシステムの仕組み



実証試験の区間

## 2. 鉄道の技術開発・普及促進

### (1) 鉄道技術開発（一般鉄道）

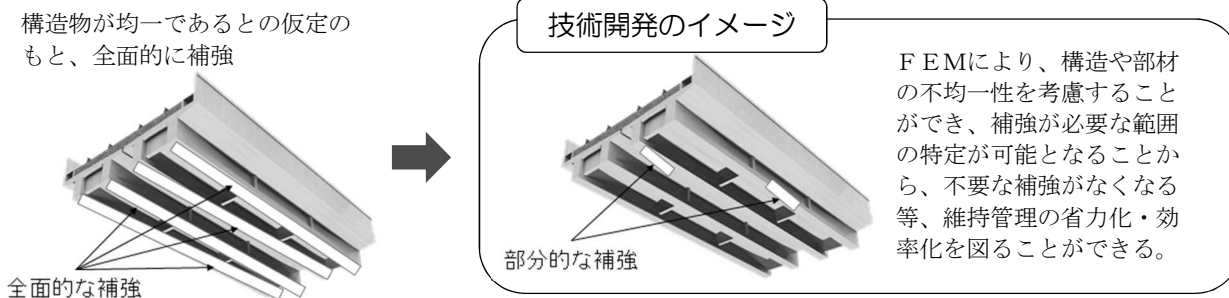
[事業費：205 百万円の内数、国費：102 百万円の内数]  
(鉄道技術開発費補助金)

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。



### (2) 鉄道技術開発・普及促進制度

[国費：111 百万円の内数]  
(技術研究開発委託費)

#### <参 考>

[令和3年度補正予算]  
技術研究開発委託費

国費：148 百万円の内数

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

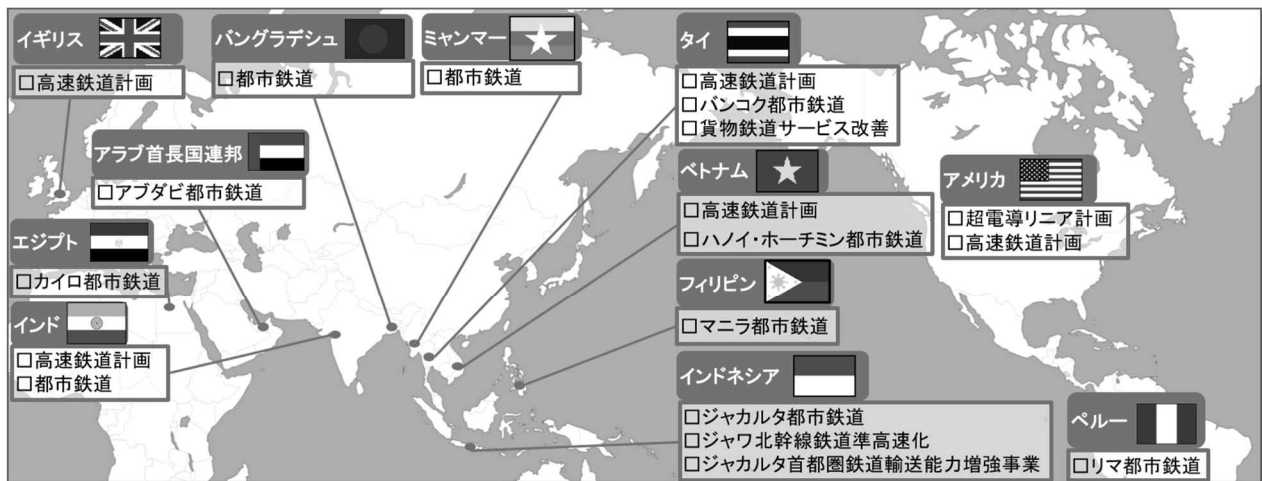
[国費：1,869百万円の内数]

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、「成長戦略フォローアップ」（令和3年6月閣議決定）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んできたが、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）における車両設計・製造・保守を我が国企業を含む企業連合が受注したほか、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、インドネシア・ジャカルタ都市鉄道南北線が2019年3月に、タイ・バンコク都市鉄道レッドラインが2021年11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、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：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」

#### 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。)