

平成27年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成26年8月

国土交通省鉄道局

目 次

平成27年度鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表	1
平成27年度鉄道局関係予算概算要求の概要（主要施策別）	3
I 地方の創生	
1. 整備新幹線の整備の推進	
(1) 整備新幹線の着実な整備	5
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化	6
(3) 幹線鉄道の現状を踏まえた高速化・利便性向上方策検討のための調査	6
2. 地域鉄道の安全性向上・活性化	
(1) 地域鉄道の安全輸送の確保及び利用環境の改善	7
(2) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	8
3. 鉄軌道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化の推進	
(1) 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進	9
(2) 鉄道駅の総合的な改善	11
II 国民の安全・安心の確保	
1. 防災・減災対策	
(1) 鉄道施設の耐震対策	13
(2) 地下駅の浸水対策	14
(3) 海岸等保全、落石・なだれ等対策	15
(4) 鉄道の災害復旧	15
(5) 防災・減災対策に資する技術開発	16
(6) 事故防止等のための踏切保安設備の整備	16
2. インフラ老朽化対策	
(1) 鉄道施設の戦略的維持管理・更新	17
(2) 青函トンネルの機能保全	18
(3) 戦略的維持管理に資する技術開発	18
III 成長戦略の具体化策	
国際競争力の強化	
(1) 都市鉄道ネットワークの充実	19
(2) インフラシステム輸出等の推進	24

平成27年度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27年度 要求・要望額 (C)
	平成27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】				
[新幹線]				
1. 整備新幹線整備事業費補助	156,000	156,000	1.00	71,950
[都市・幹線鉄道]				
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	91,764	83,747	1.10	27,831
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	26,535	17,280	1.54	8,845
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	36,484	49,037	0.74	9,194
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	7,984	5,738	1.39	1,561
6. 鉄道防災事業費補助	5,353	2,280	2.35	1,397
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	2,945	1,826	1.61	1,875
8. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	12,241	250	48.96	4,859
8. 本州四国連絡橋（本四備讃線）耐震補強	222	7,336	0.03	100
小 計	247,764	239,747	1.03	99,781
【その他事項経費】				
1. 鉄道技術開発費補助金	1,484	1,438	1.03	613
・超電導技術高度化等	706	778	0.91	224
・一般鉄道	778	660	1.18	389
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	4,110	2,385	1.72	4,110
・設計施工法等調査等	303	200	1.52	303
・軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発	2,897	2,146	1.35	2,897
・青函共用走行区間の貨物列車走行調査	910	39	23.33	910
3. 鉄道施設安全対策事業費等補助金	9,965	6,758	1.47	3,299
・鉄道施設の耐震対策	9,027	5,880	1.54	3,009
・地下駅の浸水対策	60	0	皆増	20
・鉄道の災害復旧	272	272	1.00	68
・鉄道施設の戦略的維持管理・更新	606	606	1.00	202
4. 踏切保安設備整備費補助金	245	242	1.01	107
5. 新線調査費等補助金	-	-	-	236
6. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-	42
7. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-	137
8. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-	135
9. 経済協力調査委託費	-	-	-	58
小 計	15,803	10,824	1.46	8,736
合 計	263,567	250,570	1.05	108,517
〈 関連事項 〉				
地域公共交通確保維持改善事業				36,320

(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 2014」及び「『日本再興戦略』改訂 2014」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) 〈関連事項〉地域公共交通確保維持改善事業には、復興庁計上分を含んでいない。

(注) 端数処理により計は、一致しない場合がある。

(単位：百万円)

国		費		備 考
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)	
71,950	0	71,950	1.00	新規着工区間の開業時期の前倒しについて事項要求
10,690	17,141	24,087	1.16	
0	8,845	5,760	1.54	
7,494	1,700	12,358	0.74	
1,561	0	970	1.61	
1,197	200	496	2.82	
255	1,620	1,119	1.68	
83	4,776	83	58.54	
100	0	3,301	0.03	
82,640	17,141	96,037	1.04	
613	0	556	1.10	〔平成27年度鉄道局関係財政投融资計画等総括表〕 ○民鉄線の建設及び大改良 機関名：鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)
224	0	226	0.99	
389	0	330	1.18	
4,110	0	2,385	1.72	
303	0	200	1.52	
2,897	0	2,146	1.35	
910	0	39	23.33	
3,279	20	2,230	1.48	
3,009	0	1,960	1.54	
0	20	0	皆増	
68	0	68	1.00	
202	0	202	1.00	
107	0	107	1.00	
236	0	183	1.29	
42	0	54	0.78	
137	0	202	0.68	
135	0	90	1.50	
58	0	58	0.99	
8,716	20	5,866	1.49	
91,356	17,161	101,903	1.06	
27,504	8,816	30,560	1.19	○地域公共交通ネットワークの再構築に資する 鉄軌道事業者の取組み等の支援

27年度の概要	27年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額
財政融資資金借入金 (融資比率：建設40%、 借換100%)	億円 290	億円 303

平成27年度鉄道局関係予算概算要求の概要（主要施策別）

区 分	平成27年度要求・要望額		事業概要等
	事業費	国 費	
I 地方の創生	(百万円)	(百万円)	
1. 整備新幹線の整備の推進			
(1) 整備新幹線の着実な整備	156,000	71,950	<※新規着工区間の開業時期の前倒しについて事項要求> ・軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発調査等 ・鉄道ネットワークの現状や利用者のニーズ等を踏まえた在来幹線鉄道の高速化・利便性向上方策検討のための調査
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化	4,110	4,110	
(3) 幹線鉄道の現状を踏まえた高速化・利便性向上方策検討のための調査	-	135の内数	
2. 地域鉄道の安全性向上・活性化			
(1) 地域鉄道の安全輸送の確保及び利用環境の改善 (鉄道施設総合安全対策事業費補助) (地域公共交通確保維持改善事業)	11,991	4,776 - 36,320の内数	・地域鉄道における安全性の向上に資する設備の更新等の推進 ・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の支援
(2) 地域鉄道の利便性の向上(コミュニティ・レール化)	7,984の内数	1,561の内数	
3. 鉄軌道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化の推進			
(1) 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進			・エレベーターやホームドアの設置及び子育て支援施設の整備等、鉄軌道駅のバリアフリー化等の推進 ・車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発 ・まちづくりと一体となった駅の総合的な改善や駅空間の高度化及び人工地盤や通路の新設等を要する大規模な駅のバリアフリー化の推進
① バリアフリー化の推進 (都市鉄道整備事業費補助(地下鉄)) (地域公共交通確保維持改善事業)	36,484の内数	9,194の内数 - 36,320の内数	
② ホームドアの技術開発	778の内数	389の内数	
(2) 鉄道駅の総合的な改善	5,353	1,397	
② 本州四国連絡橋(本四備讃線)の耐震補強	222	100	
II 国民の安全・安心の確保			
1. 防災・減災対策			
(1) 鉄道施設の耐震対策			・首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、主要な鉄道駅や高架橋、地下鉄施設等の耐震対策の推進 ・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、本州四国連絡橋(本四備讃線)の耐震補強工事を着実に実施
① 鉄道施設(主要駅や高架橋等) (鉄道施設安全対策事業費等補助金) (都市鉄道整備事業費補助(地下鉄))	9,027 36,484の内数	3,009 9,194の内数	
② 本州四国連絡橋(本四備讃線)の耐震補強	222	100	

区 分	平成27年度要求・要望額		事業概要等
	事業費	国 費	
	(百万円)	(百万円)	
(2) 地下駅の浸水対策 (都市鉄道整備事業費補助(地下鉄)) (鉄道施設安全対策事業費等補助金)	36,484の内数 60	9,194の内数 20	・浸水被害が想定される地下駅等(出入口、換気口及びトンネル等)について、止水板や防水ゲート等の浸水対策の推進
(3) 海岸等保全、落石・なだれ等対策	515	255	・旅客会社等が行う海岸等保全、落石・なだれ等対策のうち、一般住民等の保全保護にも資する鉄道防災事業の推進
(4) 鉄道の災害復旧	272	68	・経営の厳しい鉄軌道事業者が実施する災害復旧の支援
(5) 防災・減災対策に資する技術開発	778の内数	389の内数	・耐震性の評価手法等の防災・減災対策に資する技術開発
(6) 事故防止等のための踏切保安設備の整備	245	107	・踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備を整備
2. インフラ老朽化対策			
(1) 鉄道施設の戦略的維持管理・更新 (鉄道施設安全対策事業費等補助金) (鉄道施設総合安全対策事業費補助)	606 250	202 83	・地方鉄道の橋りょうやトンネル等の長寿命化に資する改良等の推進
(2) 青函トンネルの機能保全	2,430	1,620	・青函トンネルの機能保全を図るための施設の更新
(3) 戦略的維持管理に資する技術開発	778の内数	389の内数	・高架構造物の常時モニタリング等の戦略的維持管理に資する技術開発
Ⅲ 成長戦略の具体化策			
国際競争力の強化			
(1) 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	26,535	8,845	・利用者利便の増進を図るため、連絡線の整備・相互直通化を実施し、速達性向上の推進
② 地下高速鉄道ネットワークの充実	36,484の内数	9,194の内数	・地下鉄の新線建設
③ 大規模な輸送障害対策の推進	36,484の内数	9,194の内数	・高密度ダイヤ等に伴う慢性的な列車遅延の増加等に対処するため、ホーム拡幅等の整備の推進
④ 貨物鉄道の旅客線化	7,984の内数	1,561の内数	・大都市圏における貨物鉄道線の旅客線化
⑤ 都心直結線の整備に向けた検討の推進	-	236の内数	・都心と首都圏空港とのアクセスを改善し、東京都心の立地競争力の強化を図る都心直結線の整備に向けた検討の推進
(2) インフラシステム輸出等の推進 鉄道システム・技術の海外展開	-	1,284の内数	・官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開の推進
Ⅳ その他			
1 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	42	
2 譲渡線建設費等利子補給金	-	137	
3 新線調査費等補助金	-	236	
4 鉄道整備等基礎調査委託費	-	135	

I 地方の創生

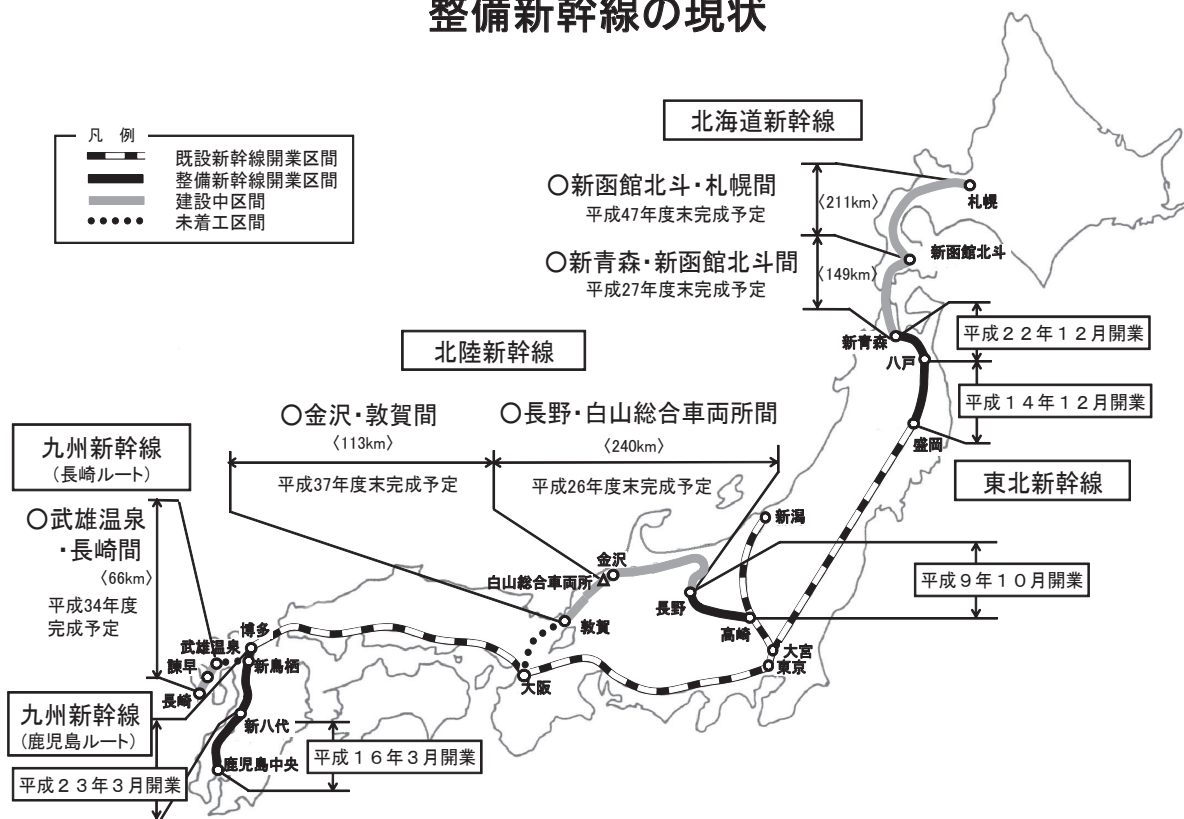
1. 整備新幹線の整備の推進

- (1) 整備新幹線の着実な整備 [事業費：156,000百万円、国費：71,950百万円]
[新規着工区間の開業時期の前倒しについて事項要求]
(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、着実に整備を進める。

新規着工区間の開業時期の前倒しについて、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 (申し入れ)』 (平成26年7月15日 与党政策責任者会議、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム) の主な内容

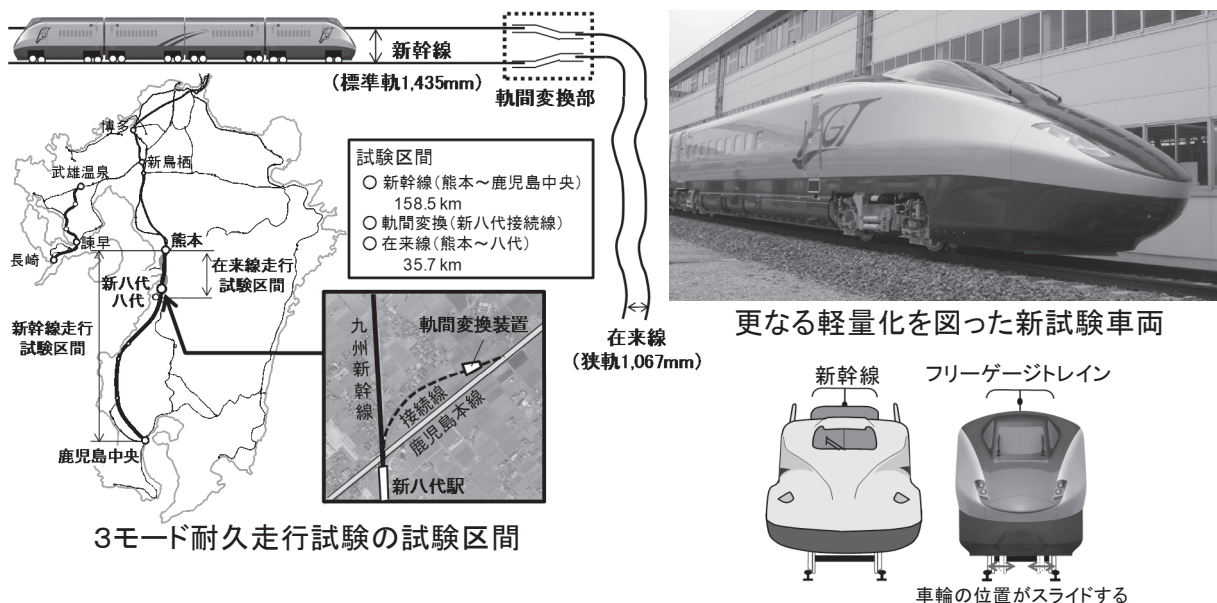
- ① 整備新幹線の新規着工3区間の取扱い
 - ・北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間) の開業時期の5年前倒し (H47→H42) を目指す
 - ・北陸新幹線 (金沢・敦賀間) の開業時期の3年前倒し (H37→H34) を目指す
 - ・九州新幹線 (武雄温泉・長崎間) の開業時期を可能な限り前倒す
- ② 財源上、技術上の課題の検討等
- ③ 平成27年度予算編成過程での政府における必要な検討の要請

(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化 [事業費：4,110百万円、国費：4,110百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

整備新幹線の整備効果をもとめるための軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発や駅整備に伴う整備新幹線の開業効果に係る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。

○軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発

九州新幹線、新八代接続線（軌間変換）、鹿児島本線（在来線）を繰り返し走行する「3モード耐久走行試験」（3年で60万kmを走行）の2年目として、着実な走り込みを実施するとともに、更なる安全性の高度化に向けた雪対策（耐雪・耐寒化）に関する技術開発を推進する。



○青函共用走行区間の貨物列車走行調査

新幹線列車と貨物列車が共用走行する青函トンネルにおいて、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調査を行うとともに、必要な技術開発を推進する。

(3) 幹線鉄道の現状を踏まえた高速化・利便性向上方策検討のための調査

[国費：135百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

幹線鉄道は、地域間の連携強化や地域の活性化を図る上で、重要な役割を果たしており、利用者からは高速化や利便性の向上が求められている。そこで、全国の鉄道ネットワークの現状や利用者のニーズ、各施策の課題や効果等を踏まえ、真に必要な施策に重点化を図るため、実情に即した検討を行う上で必要となる調査を行う。

2. 地域鉄道の安全性向上・活性化

(1) 地域鉄道の安全輸送の確保及び利用環境の改善

[事業費：11,991百万円、国費：4,776百万円]

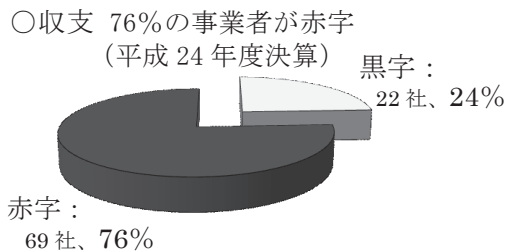
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[国費：36,320百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

通勤・通学・通院等の利用者に欠かせ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地域鉄道事業者等が行う車両やレール、マクラギなど、安全性の向上に資する設備の更新等に支援を行うとともに、バリアフリー化されたまちづくりの一環として、利用環境改善を促進するために行うLRシステムやICカードシステムの導入等に支援を行う。

地域鉄道の現状



平成24年度の経常赤字事業者

民鉄：65.3%

三セク：88.1%

⇒ 安全な鉄道輸送を充実していくために
鉄道施設総合安全対策事業費補助
を拡充し、支援する。

安全性向上(鉄道施設総合安全対策事業費補助、地域公共交通確保維持改善事業)

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者等が行う安全性の向上に資する設備の更新等を支援。

【補助対象者】 鉄軌道事業者

【補助対象設備】

軌道改良、落石等防護設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両の更新等



軌道改良



車両の更新



ATS

利用環境改善(地域公共交通確保維持改善事業)

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRシステムの導入等を支援。

【補助対象者】 鉄軌道事業者

【補助対象設備】

低床式車両(LRV)、停留施設、制振軌道、変電所、車庫、ICカードシステム導入等



低床式車両(LRV)の導入



停留施設の整備



ICカードシステム導入

(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：7,984百万円の内数、国費：1,561百万円の内数]
 （幹線鉄道等活性化事業費補助（連携計画事業））

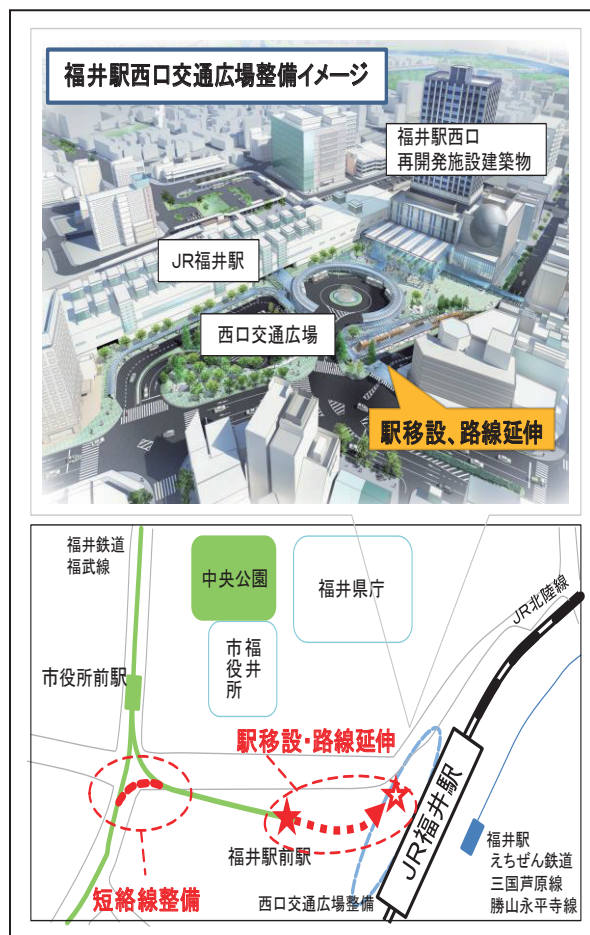
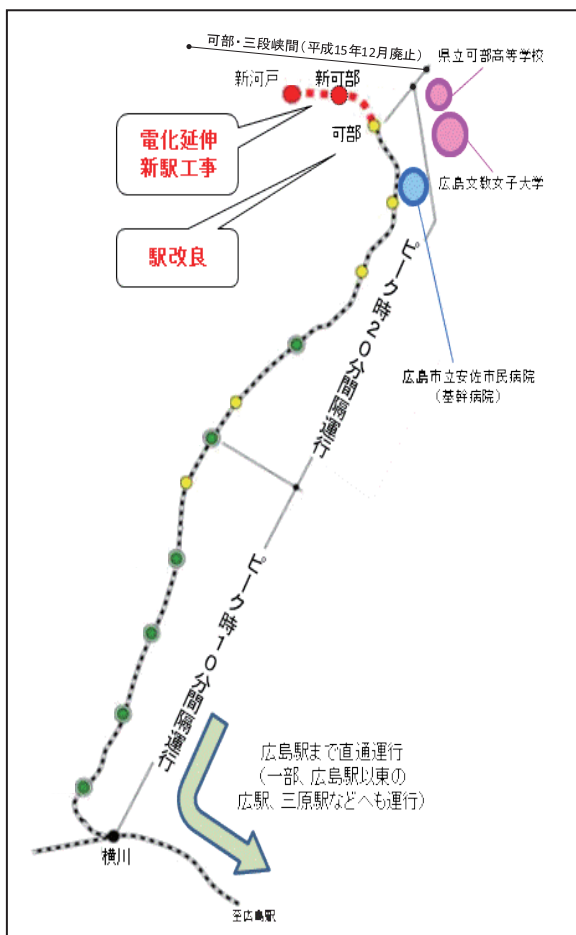
潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対し支援を行う。

- J R 西日本・可部線の一部電化延伸等【継続】（平成 28 年度完了予定）
- 福井鉄道・福武線の駅移設・短絡線整備【新規】（平成 27 年度完了予定）
- えちぜん鉄道・三国芦原線の新駅設置【新規】（平成 27 年度完了予定）
- あいの風とやま鉄道・あいの風とやま鉄道線の新駅設置【新規】
 （平成 29 年度完了予定）

・連携計画事業の事業例

【J R 西日本・可部線の一部電化延伸等】地域の輸送ニーズに適した輸送改善を図るため、J R 可部線の一部電化延伸（可部駅～新河戸駅）、新駅工事、駅の改良等を行う。

【福井鉄道・福武線の駅移設・短絡線整備】J R 福井駅西口交通広場整備にあわせて、福井鉄道沿線へのアクセス拠点となる福井駅前駅の移設及び短絡線整備を行う。



3. 鉄軌道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化の推進

(1) 鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進

① バリアフリー化の推進

[事業費：36,484百万円の内数、国費：9,194百万円の内数]

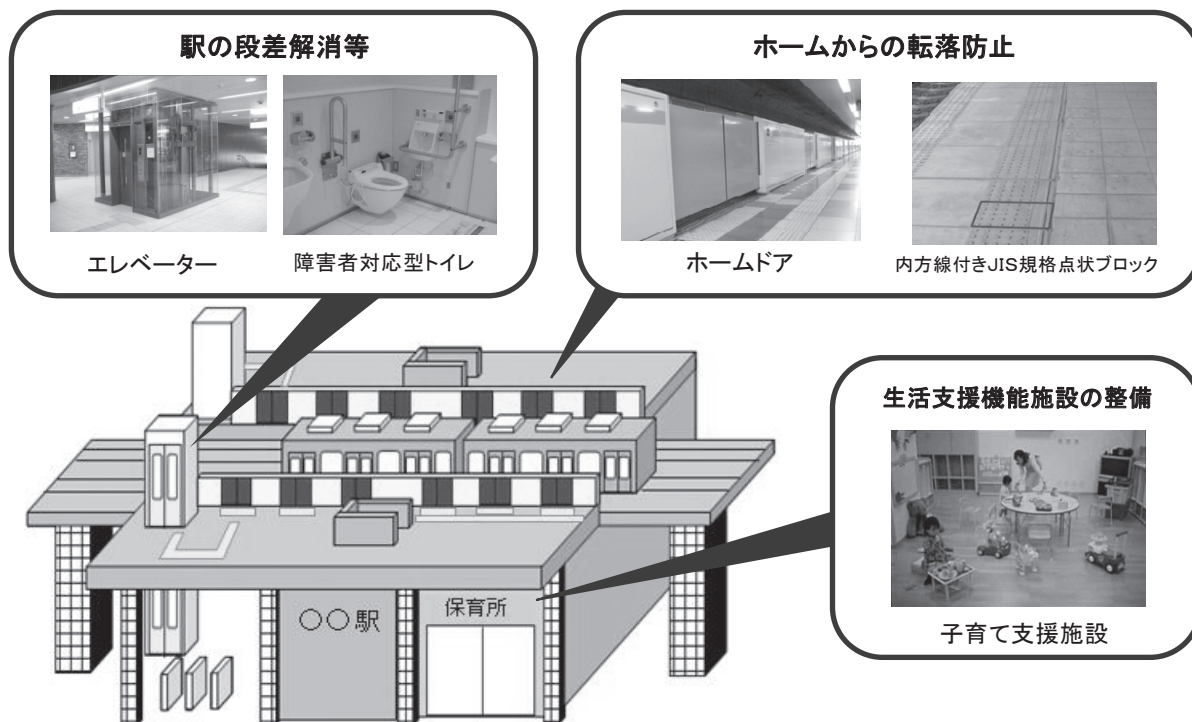
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[国費：36,320百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

バリアフリー法の基本方針に基づき、エレベーター等の設置による段差解消、ホームドア等の設置による転落防止、障害者対応型トイレの設置等の駅のバリアフリー化について、国・地方公共団体・鉄道事業者が一体となって取組みを推進する。

また、既存の鉄道駅等に子育て支援施設等の生活支援機能施設を併設して、地域にとって利用しやすい環境の創出を進める。



<駅の段差解消>

○バリアフリー法の基本方針に基づき、1日当たり平均利用者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。この場合、地域の要請・支援の下、駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り整備する。

※平成24年度末時点で、約82% (2,829駅/3,457駅) で段差解消済み。

○さらに、離れた位置に多くの人を利用する複数の出入口がある駅では、複数のルートにおいて段差解消を行う。

<ホームドアの整備による転落防止>

○バリアフリー法の基本方針に基づき、鉄道駅のホームからの転落事故等の防止に極めて効果の高いホームドアの整備を積極的に推進する。

※平成25年度末時点で583駅に設置。

現在、東京メトロ銀座線 全駅（大規模改良予定駅除く）、西武池袋線 池袋駅、京王井の頭線 吉祥寺駅、大阪市営地下鉄御堂筋線 心斎橋駅及び天王寺駅等で整備を実施中。

【ホームドアの整備例】



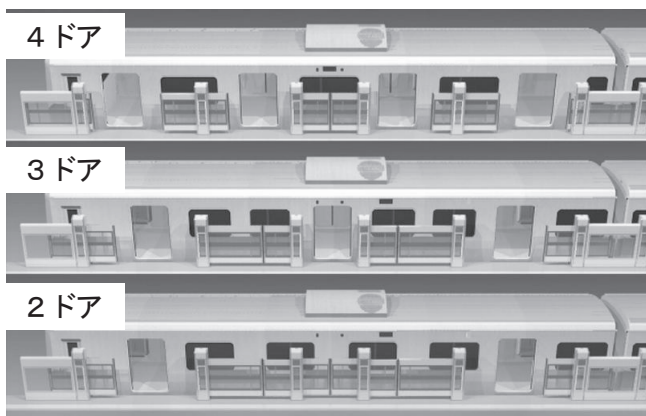
② ホームドアの技術開発

[事業費：778百万円の内数、国費：389百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドアの技術開発を行う。

【マルチドア対応ホームドア】

車両の扉位置に対応してホームドアが開く位置を変えることにより、異なる扉位置の車両に対応可能。



【昇降ロープ式ホームドア（支柱伸縮型）】

従来のホームドア部分を昇降ロープとすることで開口部を広くし、車両扉位置の相違に対応可能。また、軽量化により設置コストを低減するとともに、支柱を伸縮型とすることでホーム端の見通しを確保。



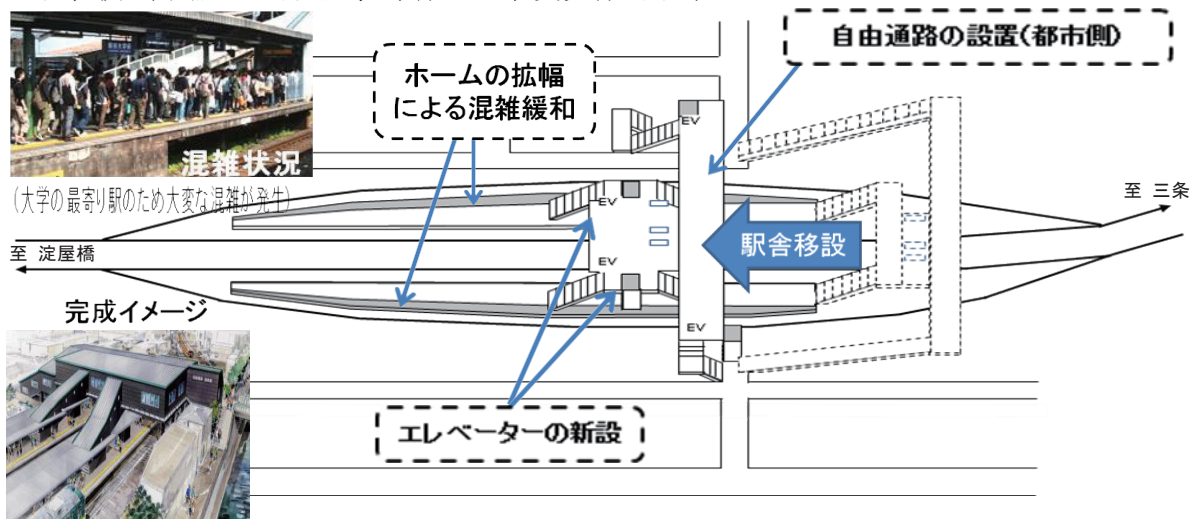
(2) 鉄道駅の総合的な改善

[事業費：5,353百万円、国費：1,397百万円]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

○まちづくりと一体となった駅の総合的な改善（総合改善事業）

鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、鉄道駅の改良（バリアフリー化、ホーム・コンコースの拡幅等）と都市側の事業（自由通路の設置、土地地区画整理事業等）とを一体的に行い、駅機能を総合的に改善する。

○深草駅（京阪電気鉄道、平成27年度完成予定）

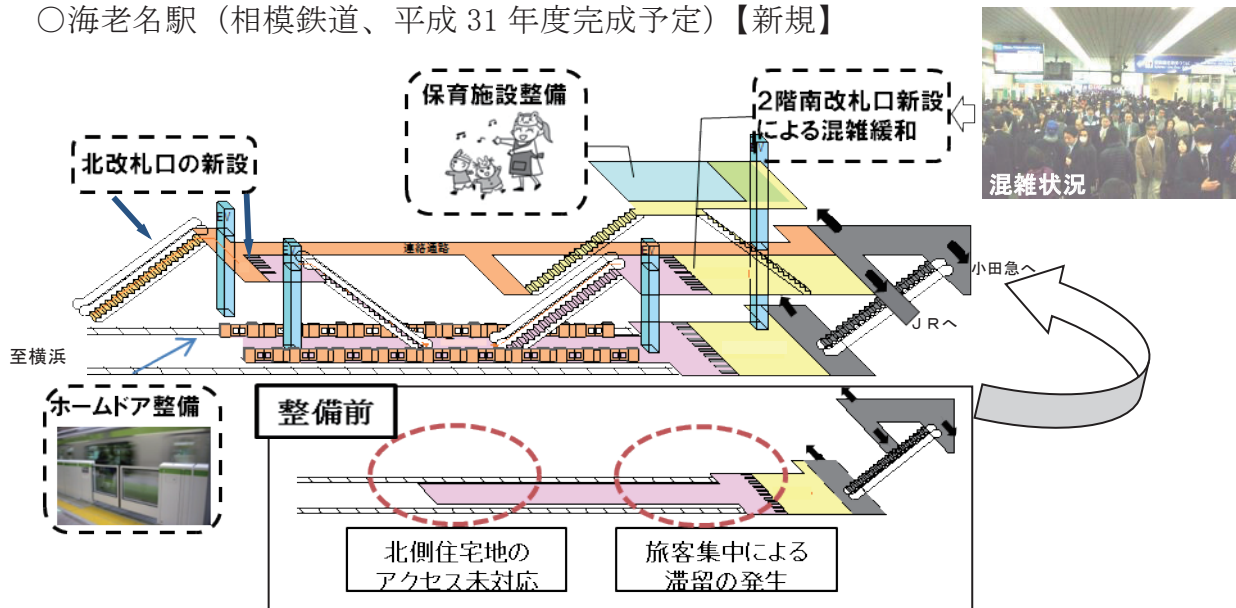


※その他、金沢八景駅（京浜急行電鉄、平成28年度完成予定）、甲子園駅（阪神電気鉄道、平成28年度完成予定）においても実施

○駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）（連携計画事業）

既存の鉄道駅の改良にあわせて、保育施設等の生活支援機能との一体的な整備を進めることにより、地域にとって利用しやすい鉄道駅の整備を推進する。

○海老名駅（相模鉄道、平成31年度完成予定）【新規】



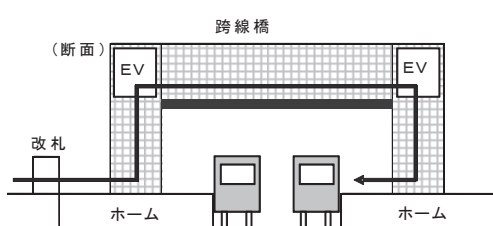
※その他、西院駅（阪急電鉄・京福電気鉄道、平成32年度完成予定）、関内駅（JR東日本、平成28年度完成予定）においても実施

○鉄軌道駅の大規模なバリアフリー化の推進

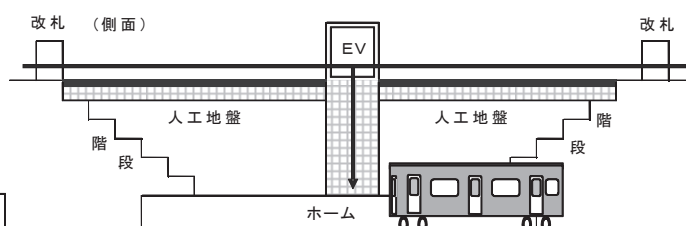
駅は地域の拠点であり、まちづくりの観点からも重要な施設であるが、未だ段差解消がされていない駅の中には、エレベーターを整備するために人工地盤や通路の新設を要するもの等複数年かけて比較的大がかりな改築が必要になるケースもあることから、地域住民の意向も反映できるよう地元と適切な連携の下、バリアフリー化を推進する。

人工地盤や通路の新設等を要する大規模なバリアフリー化の事例

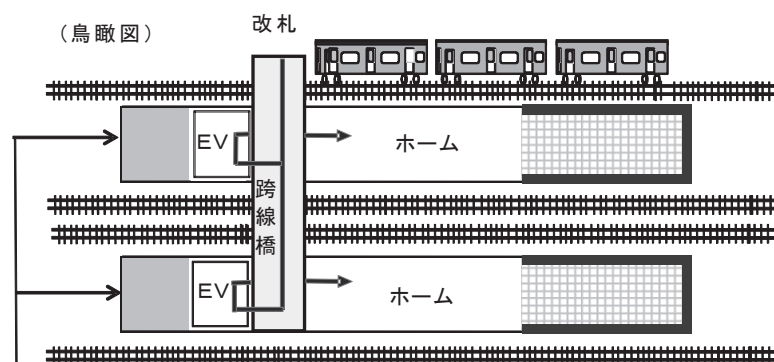
【事例① 跨線橋新設】



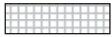


【事例② 人工地盤設置】



【事例③ ホーム延長】



EV整備によりホーム幅員が確保できないため、使用しなくなるホームの範囲

-  : バリアフリー工事における新設箇所
-  : バリアフリー化された経路
-  : 増床部分

Ⅱ 国民の安全・安心の確保

1. 防災・減災対策

(1) 鉄道施設の耐震対策

① 鉄道施設（主要駅や高架橋等）

[事業費：9,027 百万円、国費：3,009 百万円]
(鉄道施設安全対策事業費等補助金)

[事業費：36,484 百万円の内数、国費：9,194 百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）)

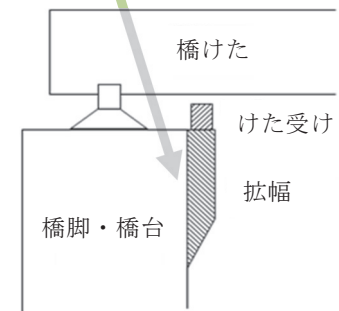
防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、国土強靱化の観点から地震時における鉄道網の確保を図るとともに、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、より多くの鉄道利用者の安全確保を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策について一層の推進を図る。また、地下鉄の耐震補強も引き続き推進する。



【橋上駅の補強】



【高架橋の補強】



【橋りょうの補強】

② 本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強

[事業費：222 百万円、国費：100 百万円]

(独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構出資金)

南海トラフ地震等の大規模地震による被害を回避・軽減するため、本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強を着実に実施し、本州と四国を結ぶ鉄道ネットワークの確保を図る。

(2) 地下駅の浸水対策

[事業費：36,484百万円の内数、国費：9,194百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[事業費：60百万円、国費：20百万円]

(鉄道施設安全対策事業費等補助金)

三大都市圏をはじめとして、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すれば深刻な浸水被害が懸念される。

地下駅等のように、地上に比べ浸水のスピードが速く、閉鎖的な空間で浸水被害を減少させるためには、単に避難確保のための取組だけではなく、浸水そのものを防止する取組等を事業者自ら行うことが重要である。

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、出入口、換気口及びトンネル等の浸水対策を推進し、防災・減災対策の強化を図る。

地下駅の浸水被害



H15.7
福岡市交通局(博多駅)
大雨による御笠川の氾濫(約10万人に影響)



H25.9
京都市交通局(御陵駅及びトンネル)
台風18号による安祥寺川の氾濫(4日間運休)

浸水対策設備

地下駅出入口



止水板



防潮扉

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

換気口



浸水防止機

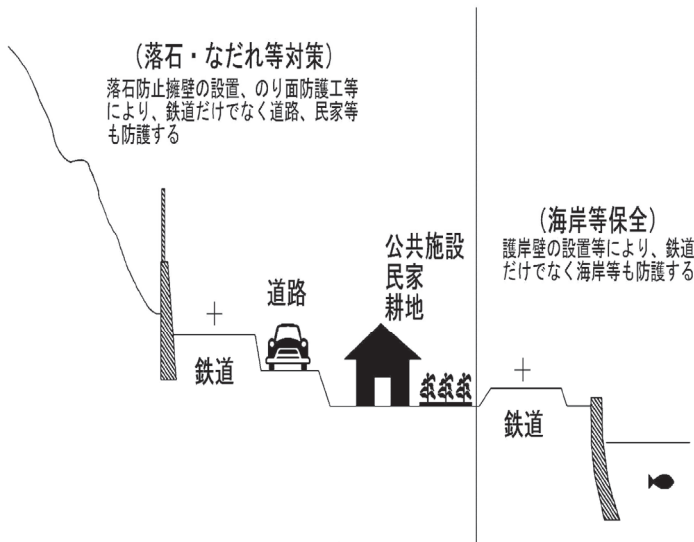
(3) 海岸等保全、落石・なだれ等対策

[事業費：515 百万円、国費：255 百万円]

(鉄道防災事業費補助)

旅客会社等が行う海岸等保全、落石・なだれ等対策のための施設の整備のうち、一般住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業を推進する。

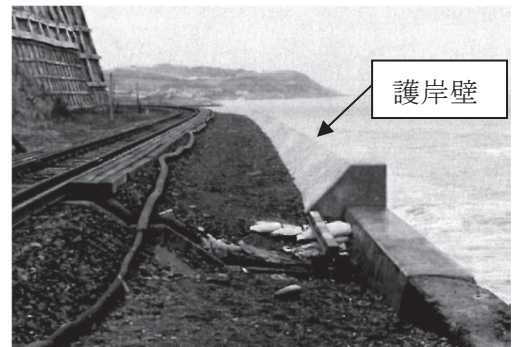
落石・なだれ等対策 海岸等保全



【鉄道防災事業の概念図】



【落石防止擁壁の一例】



【護岸壁の一例】

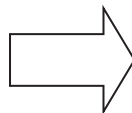
(4) 鉄道の災害復旧

[事業費：272 百万円、国費：68 百万円]

(鉄道施設安全対策事業費等補助金)

経営の厳しい鉄軌道事業者が災害により大規模な被害を受けた場合、速やかに災害復旧を実施し、運輸の安定及び民生の安全を確保する。

【平成 24 年度 平成筑豊鉄道の災害復旧の例】



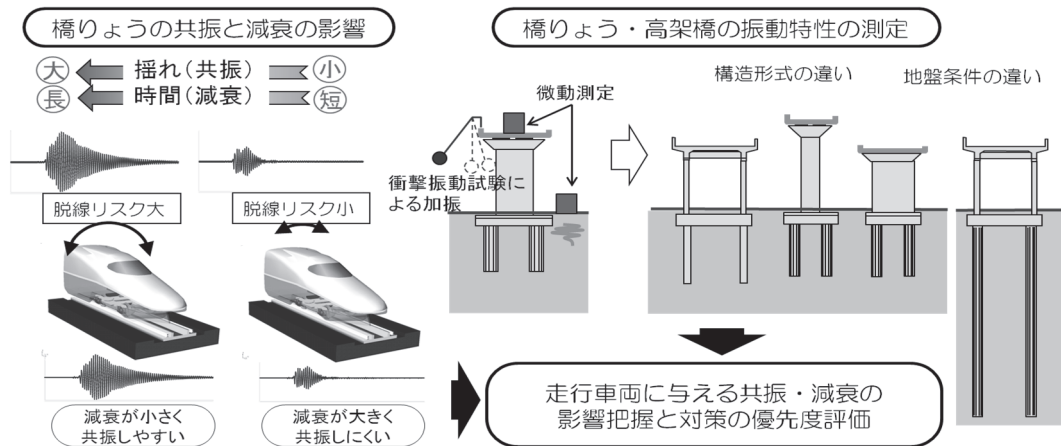
(5) 防災・減災対策に資する技術開発

[事業費：778百万円の内数、国費：389百万円の内数]
 (鉄道技術開発費補助金)

首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えるため、耐震性の評価手法等の防災・減災対策に資する技術開発を行う。

【実施開発例】

構造物のタイプ等に応じた共振特性や減衰特性を把握することにより、車両の走行安全性への影響を解明し、対策の優先度を評価する手法の開発を行う。

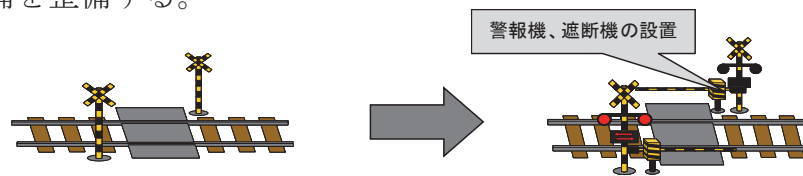


※減衰：地震の揺れの振幅が徐々に減少していくこと。

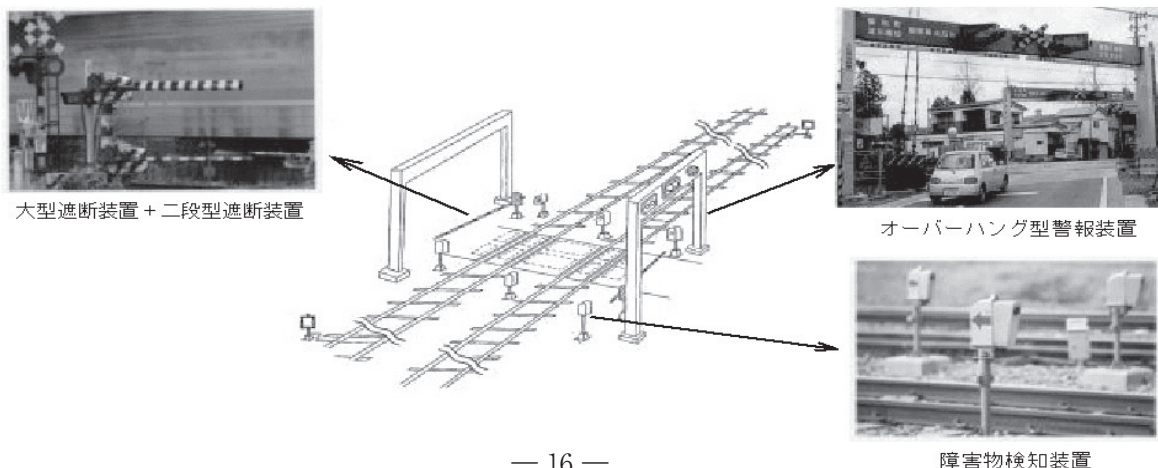
(6) 事故防止等のための踏切保安設備の整備

[事業費：245百万円、国費：107百万円]
 (踏切保安設備整備費補助金)

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、立体交差化や統廃合による除却ができない踏切道について、踏切道改良促進法に基づき踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備を整備する。



また、第1種踏切（遮断機のある踏切）において、自動車の直前横断や立ち往生等による事故を防止するため、高規格化保安設備（大型遮断装置、二段型遮断装置、オーバーハング型警報装置、障害物検知装置）を整備する。



2. インフラ老朽化対策

(1) 鉄道施設の戦略的維持管理・更新

[事業費：606百万円、国費：202百万円]
(鉄道施設安全対策事業費等補助金)

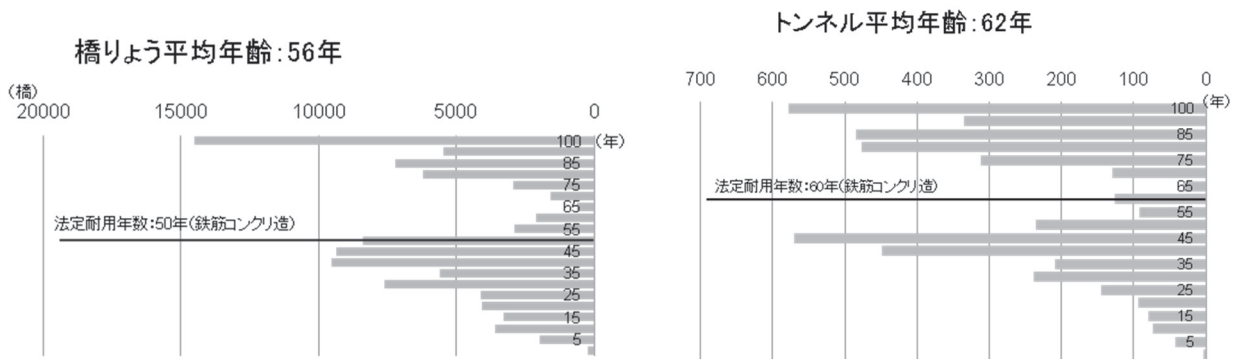
[事業費：250百万円、国費：83百万円]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

鉄道事業者の多数が開業後70年以上を経過しており、橋りょうやトンネル等の構造物は高齢化している。

このため、地方の鉄道について、鉄道施設の劣化等による被害を事前に防ぐための橋りょう、トンネルの大規模な改良を引き続き推進するとともに、長寿命化に資する鉄道施設の改良に対しても支援を行い、戦略的な維持管理・更新を推進する。

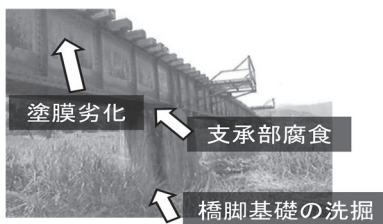
鉄道施設のストックピラミッド

橋りょう、トンネルの平均年齢は50年以上



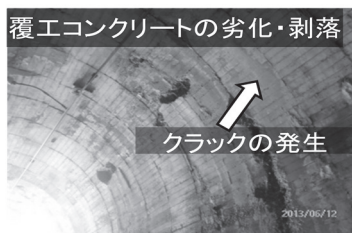
【老朽化する橋りょう、トンネルの長寿命化に資する改良事例】

・橋りょう



重防食塗装

・トンネル



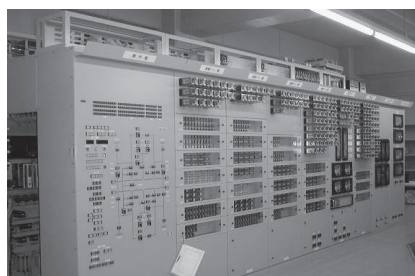
繊維シート貼付

(2) 青函トンネルの機能保全

[事業費：2,430百万円、国費：1,620百万円]
(鉄道防災事業費補助)

青函トンネルは、北海道・本州間を結ぶ唯一の陸路として活用され、国民生活の安定や経済活動等に大きく寄与している。しかし、昭和63年の開業以来25年以上が経過しており、また海底下という劣悪な環境の下にあることから、設備の劣化が著しく進んでいる。

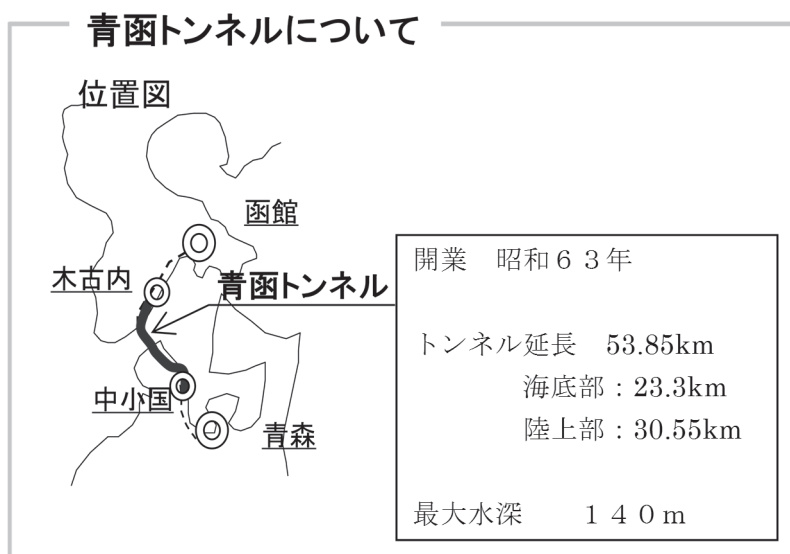
このため、青函トンネルの機能保全を図るため、変電所設備や通信設備の更新を行う。



【変電所設備の一例】



【通信設備の一例】



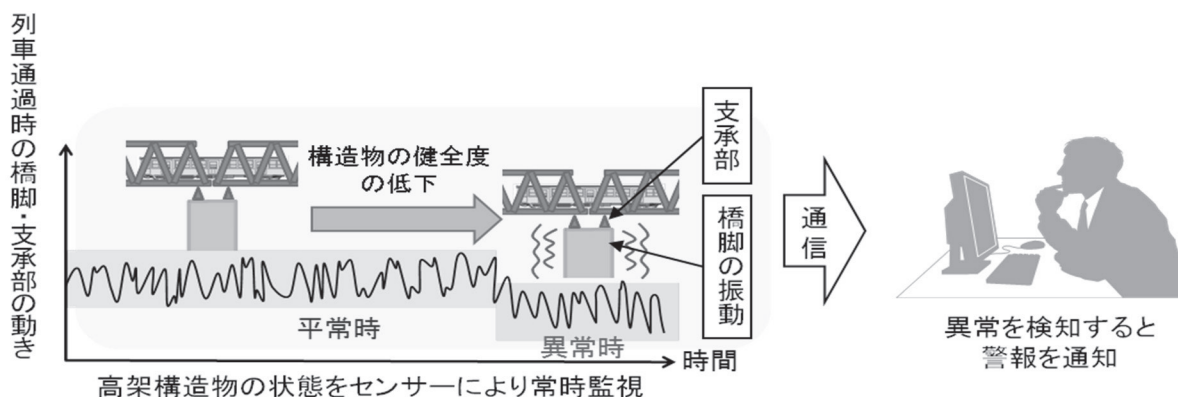
(3) 戦略的維持管理に資する技術開発

[事業費：778百万円の内数、国費：389百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

戦略的維持管理の観点から、メンテナンス精度の向上やコスト低減による維持管理の効率化に資する技術開発を行う。

【実施開発例】

高架構造物の維持管理において、常時モニタリングにより構造物の健全度をリアルタイムに評価するシステムの技術開発を行う。



Ⅲ 成長戦略の具体化策

国際競争力の強化

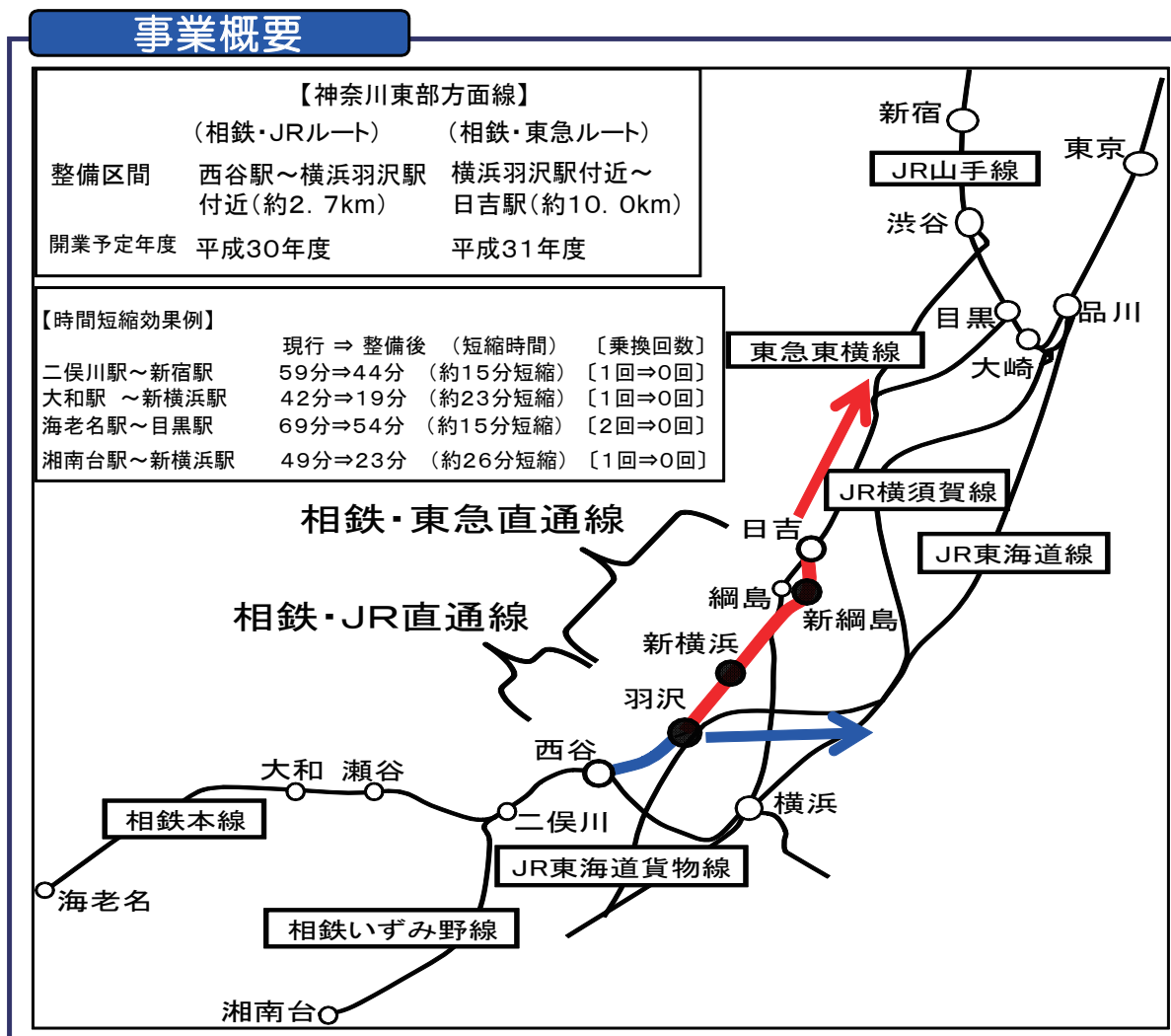
(1) 都市鉄道ネットワークの充実

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、輸送障害対策等を推進し、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：26,535百万円、国費：8,845百万円]
(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

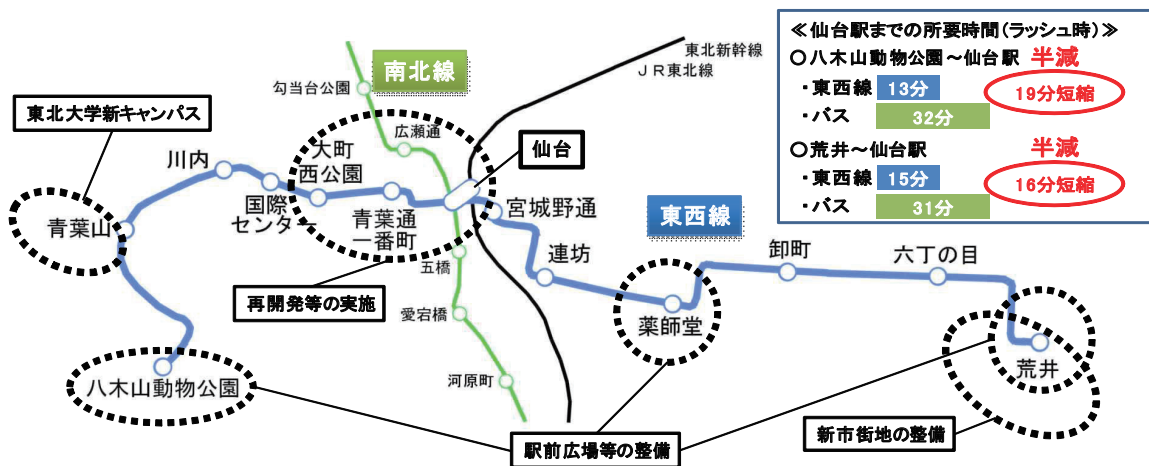
[事業費：36,484百万円の内数、国費：9,194百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

大都市圏における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。

《新線建設》

【仙台市東西線の整備】(平成27年度開業予定)

仙台都市圏の東西軸となる地下高速鉄道(東西線)を整備することにより、仙台市中心部と東西南北における拠点間の連携を高め、都市基盤の強化を図る。



【福岡市七隈線の延伸整備】(平成32年度開業予定)

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向上などを図り、都市機能の一層の充実を進める。



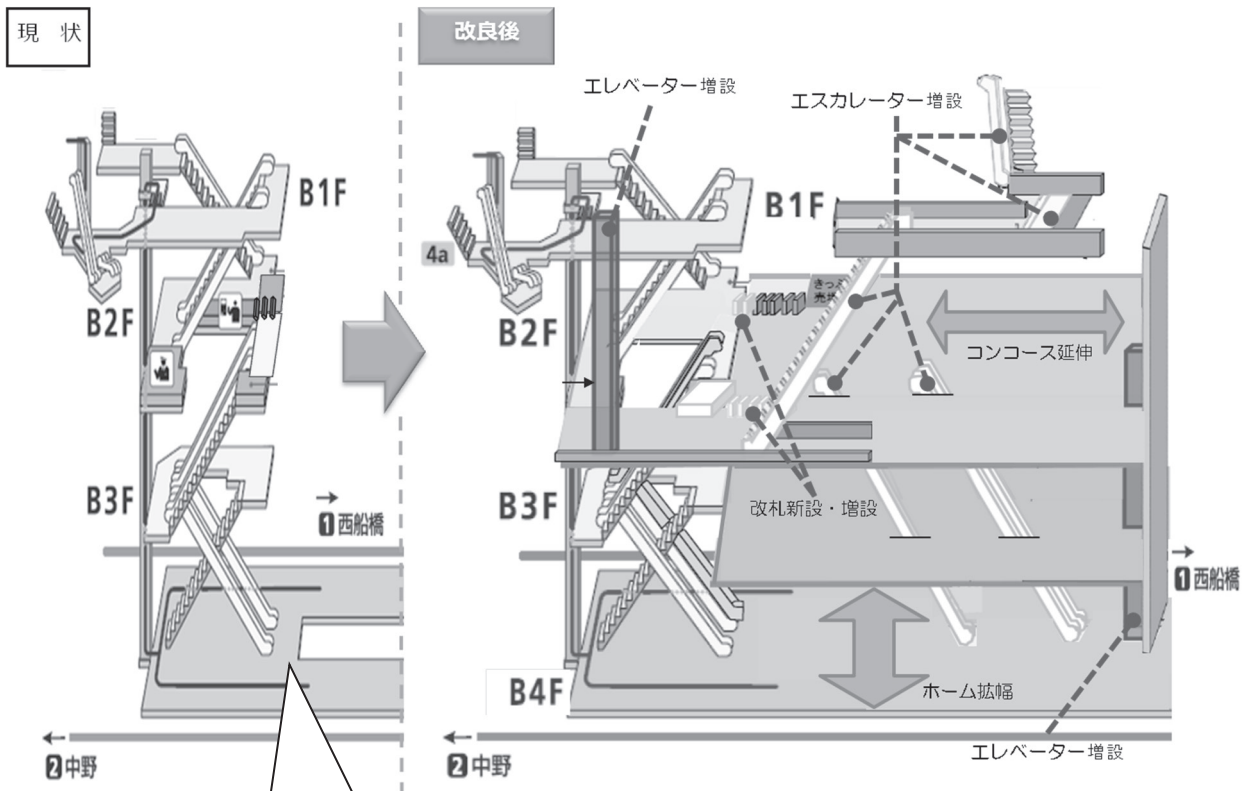
③大規模な輸送障害対策の推進

[事業費：36,484百万円の内数、国費：9,194百万円の内数]
 (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、ホーム拡幅、折返施設等の整備を推進する。

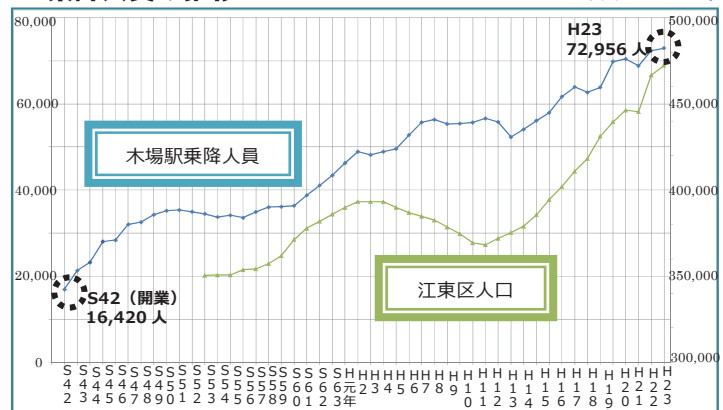
【事業例：東京メトロ東西線 木場駅】 (平成32年度完了予定)

○事業内容：ホームの拡幅、エレベーター・エスカレーターの増設、改札の新設等



乗降人員の推移

(単位：人/日)



・その他の主な事業実施箇所

- 都営地下鉄 大江戸線 : 勝どき駅 (ホーム増設、コンコース拡幅等 (平成27年度完成予定))
- 東京メトロ 有楽町線・副都心線 : 小竹向原駅 (平面交差の解消 (平成30年度完成予定))
- 〃 東西線 : 茅場町駅 (ホーム延伸・拡幅等 (平成30年度完成予定))
- 〃 千代田線 : 北綾瀬駅 (ホーム延伸等 (平成30年度完成予定))

④ 貨物鉄道の旅客線化

[事業費：7,984百万円の内数、国費：1,561百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助(旅客線化))

既存ストックを有効活用しつつ、沿線地域の通勤・通学輸送を確保するとともに、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の都市機能の向上・活性化を図る観点から、大都市圏における貨物鉄道線を旅客線化し、効率的な鉄道整備を推進する。

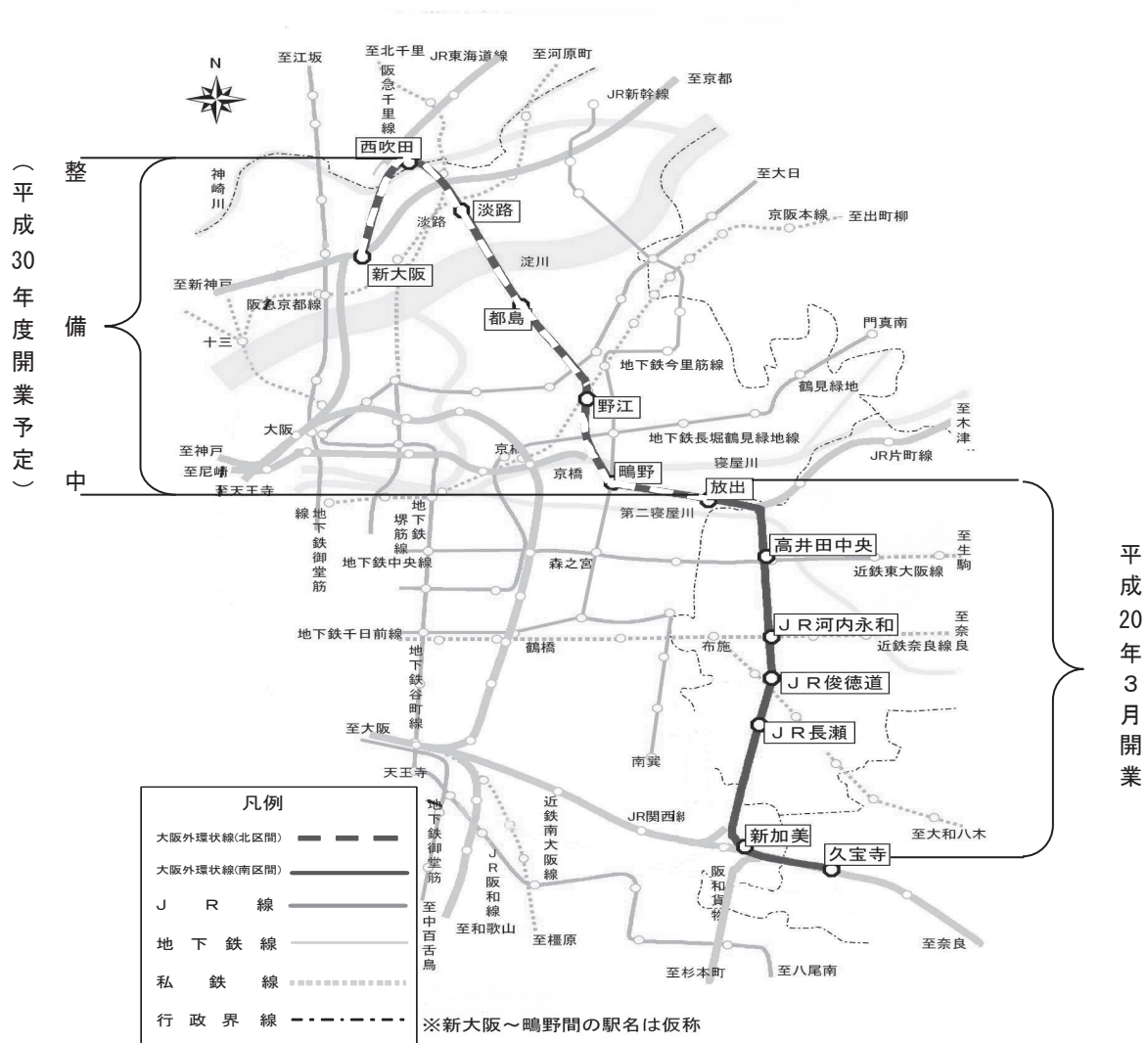
【大阪外環状線(おおさか東線)(新大阪～久宝寺：21.9km)^{きゅうほうじ}】

住工混在地区である大阪市外縁部において環状路線を形成する城東貨物線を旅客線化することにより、開発の遅れている沿線の再活性化、既設路線との結節による鉄道ネットワークの形成及び既設路線の混雑緩和を図る。

北区間(新大阪～放出)^{はなてん} 平成30年度開業予定

(南区間(放出～久宝寺)^{はなてん きゅうほうじ} 平成20年3月開業)

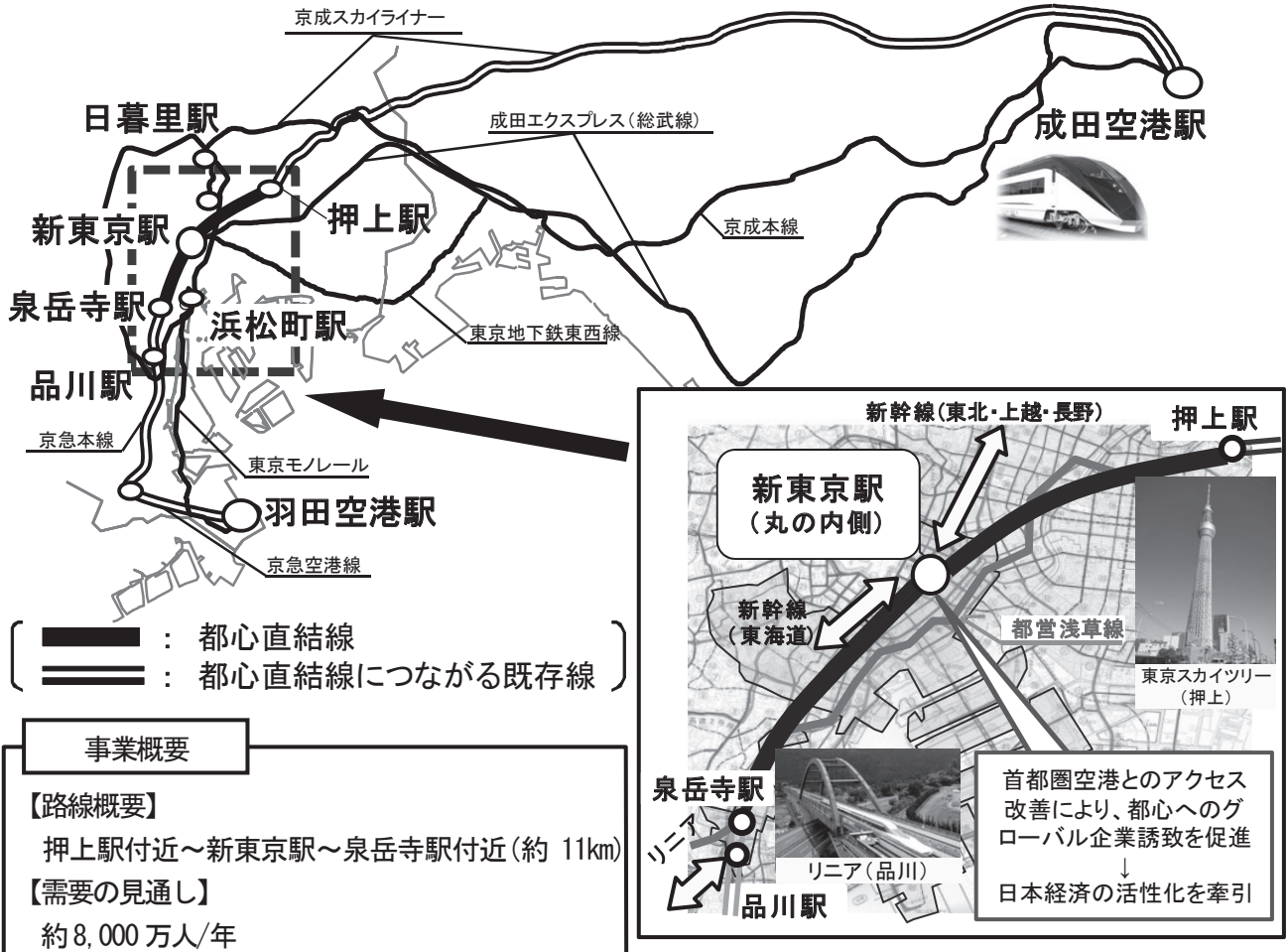
大阪外環状線(おおさか東線)路線図



⑤ 都心直結線の整備に向けた検討の推進

[国費：236 百万円の内数]
(新線調査費等補助金)

都心と首都圏空港とのアクセスを改善し、東京都心の立地競争力を強化することにより、グローバル企業の誘致を促進し、我が国経済の活性化を図るため、都心と首都圏空港とを直結し、短時間かつ乗換なしでの移動を可能とする「都心直結線」について、整備に向けた検討を進める。(大深度地下を利用し、鉄道事業として初となるPFI手法の活用を想定)



事業概要

【路線概要】
 押上駅付近～新東京駅～泉岳寺駅付近(約 11km)
【需要の見通し】
 約 8,000 万人/年

【時間短縮効果例】	現行	整備後	【乗換回数】
羽田空港→東京	27分～36分	→ 18分	【1回→0回】
成田空港→東京	53分～55分	→ 36分	【1回 or 0回→0回】
【混雑率の緩和】	現況 (H25 年度)	整備による増減	
総武線 (快速) 新小岩→錦糸町	178%	△13%	
東西線 木場→門前仲町	199%	△2%	

日本再興戦略 (H25. 6. 14 閣議決定)

○首都圏空港の強化と都心アクセスの改善
 …都心と両空港(羽田、成田)とのアクセス改善に向けて、既設の鉄道の活用や都心部における大深度地下の利用などによる都心直結線の整備に向けた検討を進める。

(2) インフラシステム輸出等の推進

○鉄道システム・技術の海外展開

※上記を含む「インフラ輸出等の推進」予算額

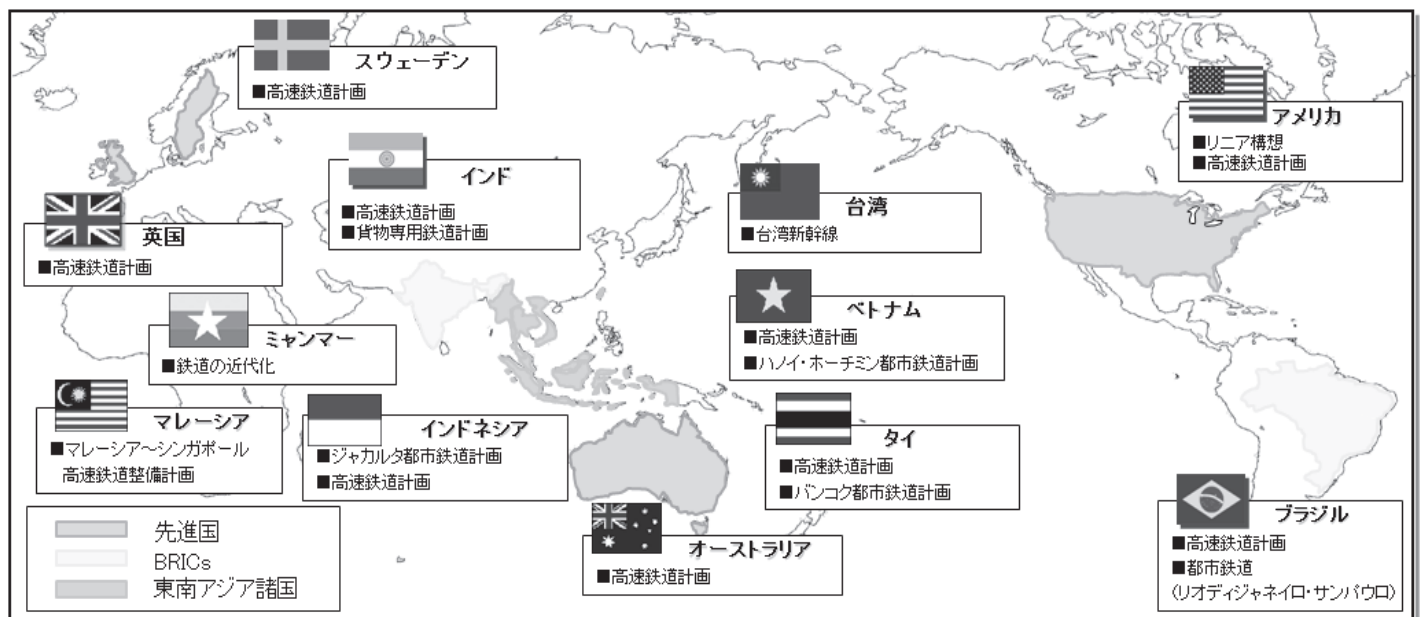
[国費：1,284百万円の内数]

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。

鉄道分野におけるインフラシステム輸出は、安倍政権における成長戦略「日本再興戦略改訂2014-未来への挑戦」(平成26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の向上と成長を図り、我が国の成長の牽引力としていく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や国内の体制作り等に取り組んできたが、その結果として、平成26年度では英国、シンガポールにおいて、我が国企業が車両を受注する等の成果を上げているところである。

更なる受注獲得に向けて、案件発掘・形成を進めるとともに、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。



世界の潮流

- ◆CO2排出量の少ない効率的な輸送機関として世界各国が鉄道に注目
- ◆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、ハイレベルで国際協力の要請
- ◆省エネルギー性、安全、安定、高頻度、大量輸送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

相手国への
トップセールス

資金調達オプションの
支援

鉄道技術・規格の
国際標準化対応や
技術基準策定支援

海外鉄道案件への
積極的提案と
発注コンサルティング
能力の強化

オペレーション支援
(アフターサポートも含む)

(この冊子は、再生紙を使用しています。)