

平成28年度

鉄道局関係
予算概算要求概要

平成27年8月

国土交通省鉄道局

平成 28 年度鉄道局関係予算概算要求について

< 鉄道局関係予算概算要求額 >

公共事業	1,091 億円 (対前年度比 1.11 倍)
非公共事業	72 億円 (対前年度比 1.79 倍)
合 計	1,163 億円 (対前年度比 1.14 倍)

[うち、「新しい日本のための優先課題推進枠」 246 億円]

(関連事項：地域公共交通確保維持改善事業 349 億円の内数)

< 主な要求項目 >

○整備新幹線の整備の推進

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）等

○都市鉄道ネットワークの充実

神奈川東部方面線の整備、福岡市七隈線の延伸整備、ホーム拡幅等による列車遅延対策 等

○駅のバリアフリー化、駅空間の高度化の推進

平均利用者 3000 人/日以上以上の駅におけるエレベーター等の設置、ホームドア整備やホームドアの技術開発、駅改良に合わせた保育施設整備 等

○地域鉄道の安全性向上・活性化

地域鉄道のレールやマクラギ等の安全性向上に資する設備更新、新駅設置等の利便性向上のための施設整備 等

○防災・減災対策の充実

鉄道施設（主要駅や高架橋等）の耐震対策、地下駅等の浸水対策 等

○鉄道システム・技術の海外展開

トップセールス、海外鉄道計画へのコンサルティング等を通じた積極的関与、鉄道技術・規格の国際標準化対応 等

目 次

平成28年度鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表	1
平成28年度鉄道局関係予算概算要求の概要（主要施策別）	3
I 国民の安全・安心の確保	
1. 新たなステージに対応した防災・減災対策、老朽化対策の推進	
(1) 鉄道施設の耐震対策	5
(2) インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新の推進	6
(3) 地下駅の浸水対策	8
(4) 海岸等保全、落石・なだれ等対策	9
(5) 鉄道の災害復旧	9
(6) 防災・減災対策に資する技術開発	10
2. 生活空間の安全・安心の確保	
事故防止のための踏切保安設備の整備	10
II 豊かで利便性の高い地域社会の実現	
1. 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	11
(2) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	12
2. 鉄軌道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化の推進	
(1) 鉄道におけるバリアフリー化の推進	13
(2) 鉄道駅の総合的な改善	15
III 日本経済の再生	
1. 整備新幹線の整備の推進	
(1) 整備新幹線の着実な整備	17
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化	18
(3) 幹線鉄道等の整備効果等に関する調査	18
2. 都市鉄道ネットワークの充実	
都市鉄道ネットワークの充実	19
3. インフラシステム海外展開等の推進	
鉄道システム・技術の海外展開	23

平成28年度鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表

(単位:百万円)

区 分	事業費			国 費			備 考	
	平成28年度 要求・要望額 (A)	前年度 予算額 (B)	倍率 (A/B)	平成28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)
【公共事業関係費】								
【新幹線】								
1. 整備新幹線整備事業費補助	205,000	160,000	1.28	75,450	75,450	0	75,450	1.00
【都市・幹線鉄道】								
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	107,686	77,558	1.39	33,648	9,037	24,611	22,490	1.50
3. 都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)	47,700	26,535	1.80	15,900	0	15,900	8,845	1.80
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	26,068	30,111	0.87	6,569	4,620	1,949	7,588	0.87
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	10,381	7,984	1.30	1,729	1,729	0	1,561	1.11
6. 鉄道防災事業費補助	5,236	5,353	0.98	1,666	1,666	0	1,397	1.19
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	2,488	1,910	1.30	2,318	170	2,148	1,185	1.96
8. 本州四国連絡橋(本四備讃線)耐震補強	14,142	5,443	2.60	4,714	100	4,614	1,814	2.60
	1,671	222	7.53	752	752	0	100	7.52
小 計	312,686	237,558	1.32	109,098	84,487	24,611	97,940	1.11
【その他事項経費】								
1. 鉄道技術開発費補助金 ・超電導技術高度化等 ・一般鉄道	1,198 560 638	1,393 706 667	0.86 0.79 0.93	506 188 319	506 188 319	0 0 0	567 224 344	0.89 0.84 0.93
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金 ・設計施工法等調査等 ・動可変電圧(ワリタージェットレイン)の技術開発 ・有附共用走行区間の貨物列車走行調査	5,661 845 2,746 2,070	2,497 207 2,020 270	2.27 4.09 1.36 7.67	5,661 845 2,746 2,070	5,661 845 2,746 2,070	0 0 0 0	2,487 207 2,020 270	2.27 4.09 1.36 7.67
3. 鉄道施設安全対策事業費等補助金 ・鉄道の災害復旧 ・鉄道施設の戦略的維持管理・更新	272 272 0	878 272 606	0.31 1.00 皆減	68 68 0	68 68 0	0 0 0	270 68 202	0.25 1.00 皆減
4. 踏切保安設備整備費補助金	508	245	2.08	222	222	0	107	2.07
5. 新幹線調査等補助金	-	-	-	129	129	0	216	0.60
6. 戦傷病者等無償乗車給付等負担金	-	-	-	25	25	0	42	0.59
7. 横濱線建設費等利子補給金	-	-	-	137	137	0	137	1.00
8. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-	150	150	0	100	1.50
9. 経済協力調査委託費	-	-	-	258	258	0	58	4.46
小 計	7,640	5,012	1.52	7,156	7,156	0	3,993	1.79
合 計	320,326	242,570	1.32	116,254	91,643	24,611	101,933	1.14
〈関連事項〉 地域公共交通確保維持改善事業				34,855	25,867	8,988	29,009	1.20

(平成28年度鉄道局関係財務施設投資計画等総括表)
○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)

28年度の概要	28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 243	億円 265

(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2015」及び「日本再興戦略(改訂2015)」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、庁費等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、復興行計上分を含んでいない。
(注)端数処理により小計は、一致しない場合がある。

平成28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28年度要求・要望額		事業概要等
	事業費	国 費	
I 国民の安全・安心の確保	(百万円)	(百万円)	
1. 新たなステージに対応した防災・減災対策、老朽化対策の推進			
(1) 鉄道施設の耐震対策			
① 鉄道施設(主要駅や高架橋等) (鉄道施設総合安全対策事業費補助 (都市鉄道整備事業費補助(地下鉄)))	14,142の内数 26,068の内数	4,714の内数 6,569の内数	・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
② 本州四国連絡橋(本四備讃線)の耐震補強	1,671	752	・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
(2) インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新の推進			
① 鉄道施設の戦略的維持管理・更新	14,142の内数	4,714の内数	・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	2,148	2,148	・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	638の内数	319の内数	・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資する技術開発
(3) 地下駅の浸水対策 (都市鉄道整備事業費補助(地下鉄)) (鉄道施設総合安全対策事業費補助)	26,068の内数 14,142の内数	6,569の内数 4,714の内数	・浸水被害が想定される地下駅等(出入口及びトンネル等)について、止水板や防水ゲート等の浸水対策の推進
(4) 海岸等保全、落石・なだれ等対策	340	170	・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
(5) 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
(6) 防災・減災対策に資する技術開発	638の内数	319の内数	・大規模地震に備えるため、耐震構造の開発等の防災・減災対策に資する技術開発
2. 生活空間の安全・安心の確保			
事故防止のための踏切保安設備の整備	508	222	・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
II 豊かで利便性の高い地域社会の実現			
1. 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 (地域公共交通確保維持改善事業)	-	34,856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
(2) 地域鉄道の利便性の向上(コミュニティ・レール化)	10,381の内数	1,729の内数	・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. 鉄軌道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化の推進			
(1) 鉄道におけるバリアフリー化の推進			

区 分	平成28年度要求・要望額		事業概要等
	事業費 (百万円)	国 費 (百万円)	
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)	26,068の内数	6,569の内数 34,855の内数	・エレベーターやホームドアの設置等鉄軌道駅のバリアフリー化等の推進
② ホームドアの技術開発	638の内数	319の内数	・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
(2) 鉄道駅の総合的な改善	5,236	1,666	・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駅の大規模なバリアフリー化の推進
III 日本経済の再生			
1. 整備新幹線の整備の推進			
(1) 整備新幹線の着実な整備	205,000	75,450	
(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化	5,661	5,661	・軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発等
(3) 幹線鉄道等の整備効果等に関する調査	-	150の内数	・鉄道ネットワークの現状や過去の事例、関連事業の実施状況等を踏まえ、鉄道の整備効果を高めるための方策調査
2. 都市鉄道ネットワークの充実			
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	47,700	15,900	・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	26,068の内数	6,569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	26,068の内数	6,569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	10,381の内数	1,729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	-	129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
3. インフラシステム海外展開等の推進			
鉄道システム・技術の海外展開			
	-	1,568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	-	25	
2 譲渡線建設費等利子補給金	-	137	
3 新線調査費等補助金	-	129	
4 鉄道整備等基礎調査委託費	-	150	

I 国民の安全・安心の確保

1. 新たなステージに対応した防災・減災対策、老朽化対策の推進

(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：14,142百万円の内数、国費：4,714百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[事業費：26,068百万円の内数、国費：6,569百万円の内数]
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

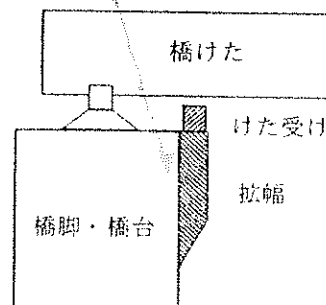
南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模地震に備え、地震時において、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進する。また、地下鉄の耐震補強も引き続き推進する。



【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：1,671百万円、国費：752百万円]
(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) インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新の推進

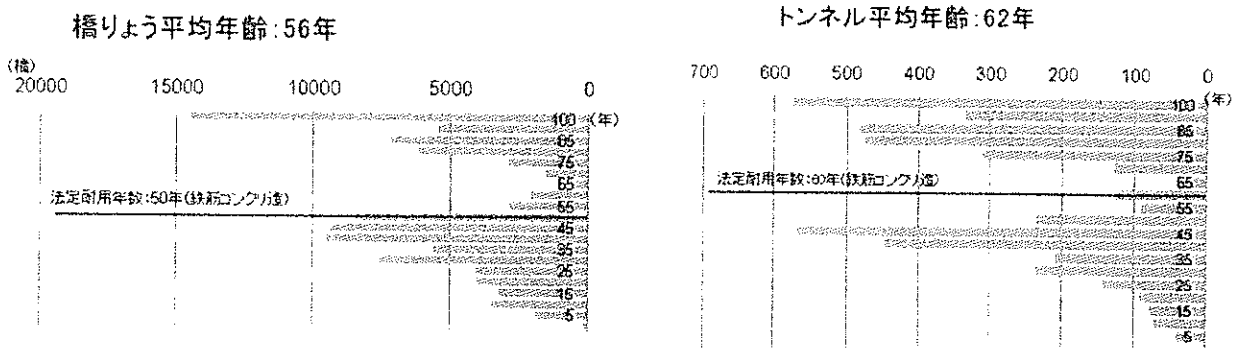
① 鉄道施設の戦略的維持管理・更新

[事業費：14,142百万円の内数、国費：4,714百万円の内数]
(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。

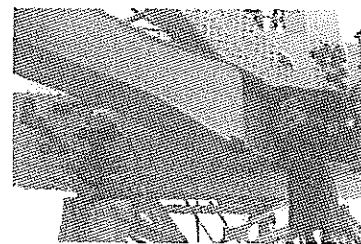
鉄道施設のストックピラミッド

橋りょう、トンネルの平均年齢は50年以上

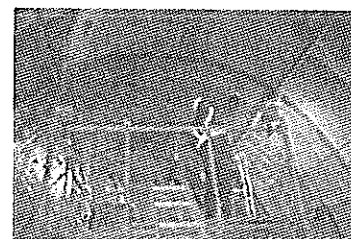
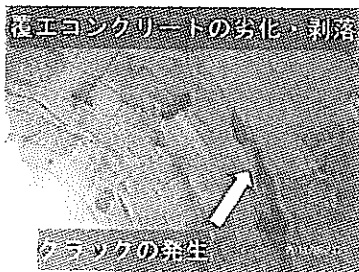


【老朽化する橋りょう、トンネルの長寿命化に資する改良事例】

・橋りょう



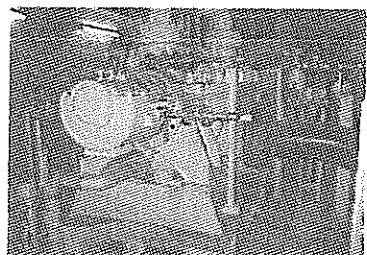
・トンネル



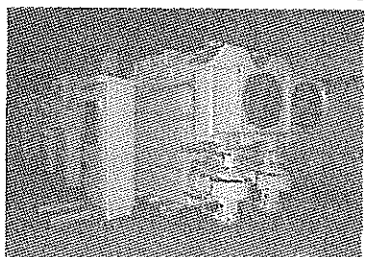
② 青函トンネルの機能保全

[事業費：2,148百万円、国費：2,148百万円]
(鉄道防災事業費補助)

青函トンネルは、延長約54kmの長大トンネルであり、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年弱が経過したが、海底下という過酷な環境にあるため、トンネルの機能を維持するために必要な排水設備や変電所設備等では、著しく劣化が進んでいる。これら設備を改修・更新することにより、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。

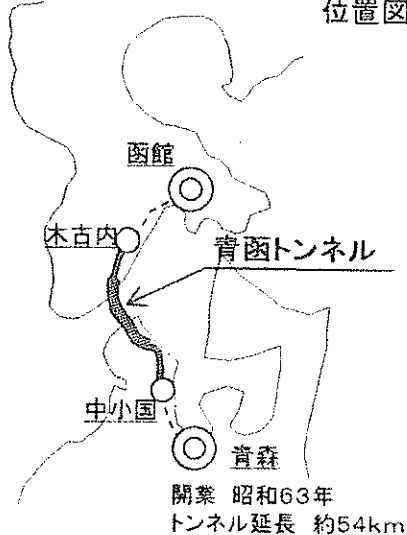


【排水設備の一例】



【変電所設備の一例】

青函トンネルについて 位置図



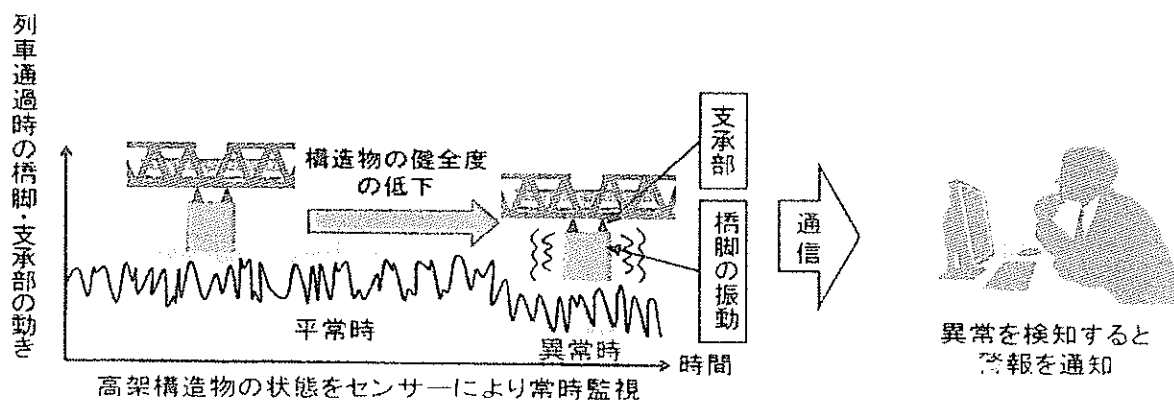
③ 戦略的維持管理に資する技術開発

[事業費：638百万円の内数、国費：319百万円の内数]
(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。



(3) 地下駅の浸水対策

[事業費：26,068百万円の内数、国費：6,569百万円の内数]
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

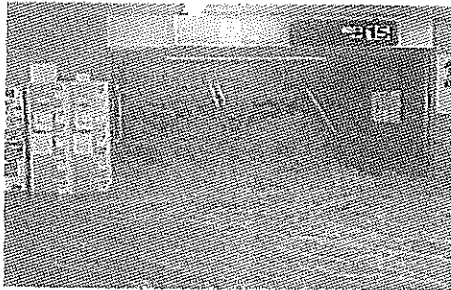
[事業費：14,142百万円の内数、国費：4,714百万円の内数]
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

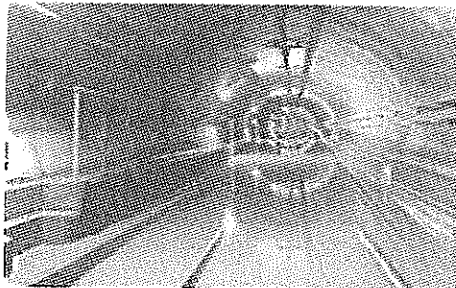
地下駅等地下空間は閉鎖的で地上に比べ浸水のスピードが速く、地下空間への浸水開始後、避難に係る時間の猶予が少ない。このため、浸水そのものを防止する取組を事業者自ら行うことが大変重要である。

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、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。

地下駅等の浸水被害



H15.7
 福岡市交通局(博多駅)
 大雨による御笠川の氾濫
 (1日間運休、約10万人に影響)

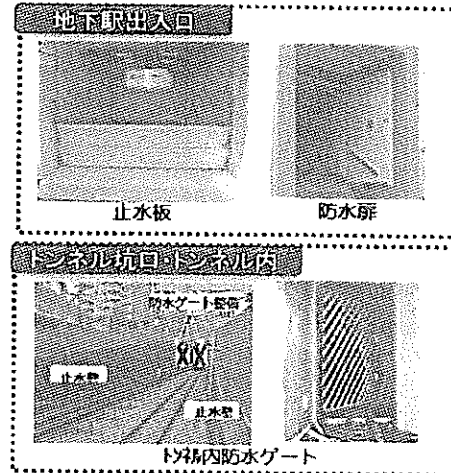


H25.9
 京都市交通局(御陵駅及びトンネル)
 台風による安祥寺川の氾濫
 (4日間運休、約45万人に影響)



各種ハザードマップ等において浸水被害が想定される箇所への浸水対策設備設置に対し支援を実施

○主な浸水対策設備



※その他 津波 豪雨等災害時のバックアップ機能も果たす予備電源装置を整備

(4) 海岸等保全、落石・なだれ等対策

[事業費：340 百万円、国費：170 百万円]

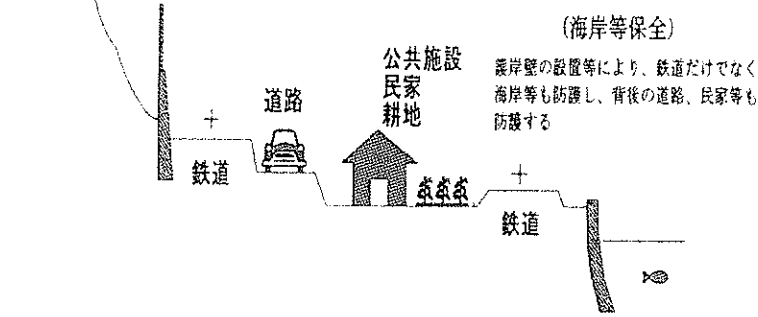
(鉄道防災事業費補助)

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。

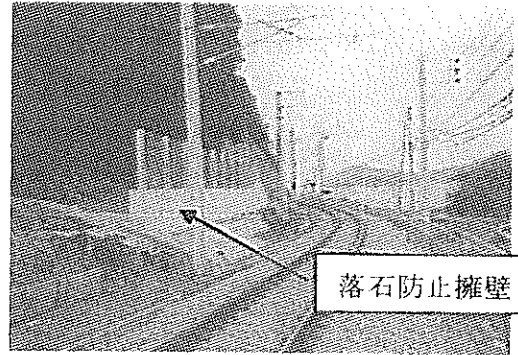
落石・なだれ等対策 海岸等保全

(落石・なだれ等対策)

落石防止擁壁の設置、のり面防護工等により、鉄道だけでなく背後の道路、民家等も防護する

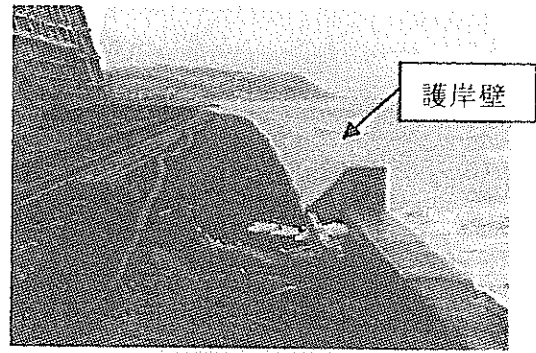


【鉄道防災事業の概念図】



落石防止擁壁

【落石防止擁壁の一例】



護岸壁

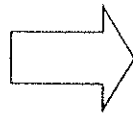
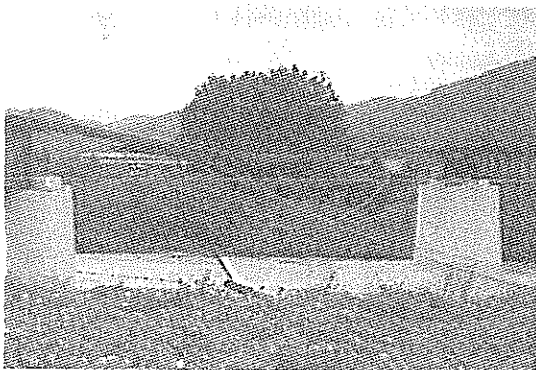
【護岸壁の一例】

(5) 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の鉄道施設が災害により大規模な被害を受けた場合、鉄道軌道整備法に基づき被災した鉄道施設の復旧を支援し、沿線地域における安定輸送を確保する。



【平成 26 年度 信楽高原鐵道の復旧の例】

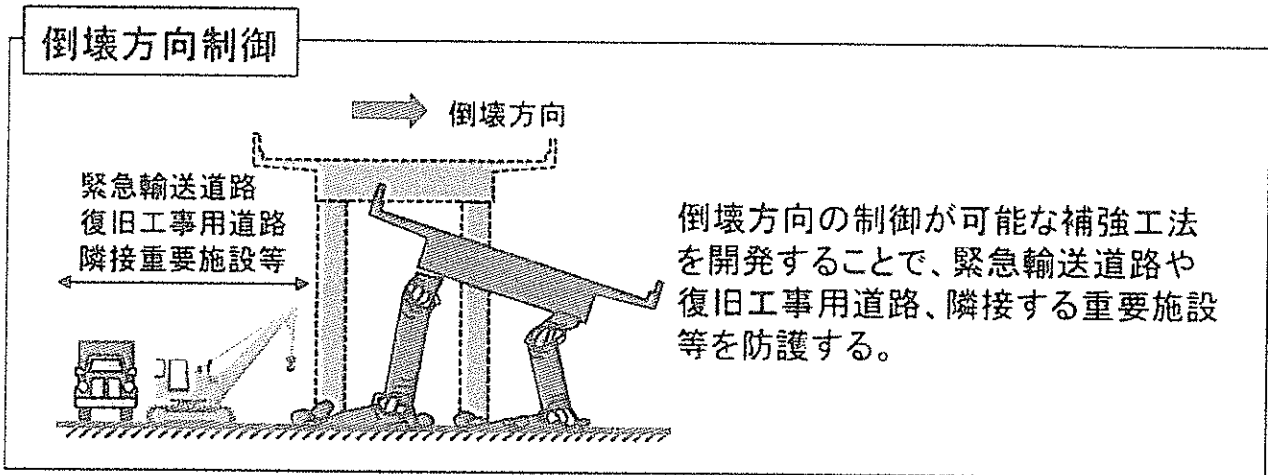
(6) 防災・減災対策に資する技術開発

[事業費：638百万円の内数、国費：319百万円の内数]
(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、耐震構造の開発等の防災・減災対策に資する技術開発を行う。

【実施開発例】

設計で想定された以上の地震が発生した場合であっても、構造物が倒壊する方向を制御すること等により、沿線被害の軽減や早期復旧を可能とする補強工法の開発。

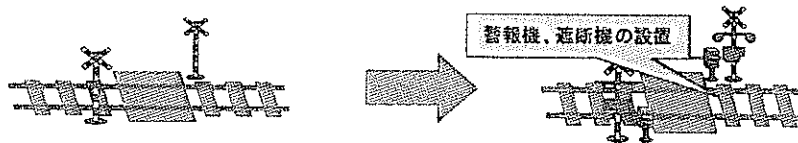


2. 生活空間の安全・安心の確保

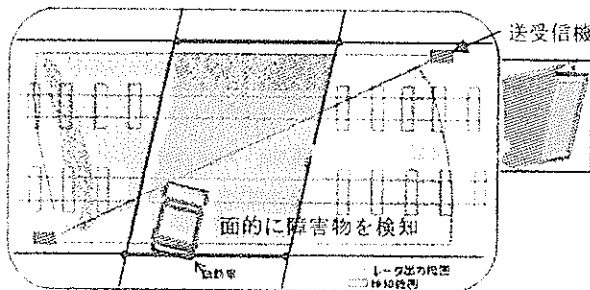
○事故防止のための踏切保安設備の整備

[事業費：508百万円、国費：222百万円]
(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、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。



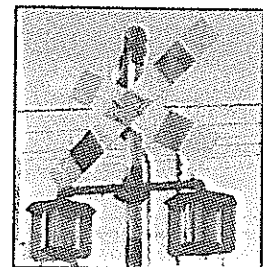
また、近年社会的に関心の高い高齢者等の歩行者の踏切事故を防止するため、踏切内に閉じ込められた歩行者を検知しやすい障害物検知装置や閉じ込められたことを通報する非常押しボタン等の整備も進める。



(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)

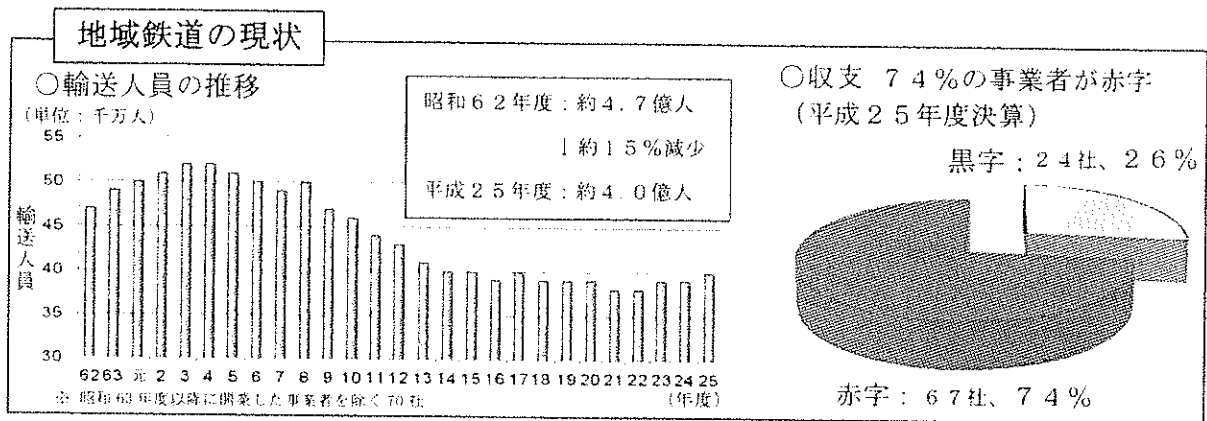
II 豊かで利便性の高い地域社会の実現

1. 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

[国費：34,855百万円の内数]
 (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LRTシステムやICカードシステムの導入等に支援を行う。



安全性向上(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)

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、A T S、列車無線設備、防風設備、車両の更新 等

軌道改良

車両の更新

A T S

利用環境改善(利用環境改善促進等事業)

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、L R T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(L R V)、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(L R V)の導入

停留施設の整備

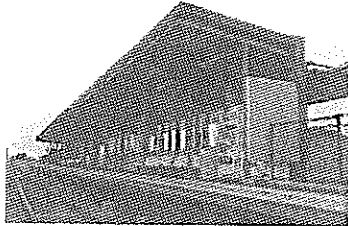
ICカードシステム導入

(2) 地域鉄道の利便性の向上 (コミュニティ・レール化)

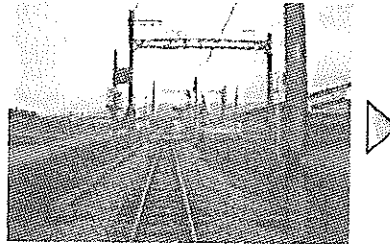
[事業費：10,381百万円の内数、国費：1,729百万円の内数]
 (幹線鉄道等活性化事業費補助 (形成計画事業))

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。

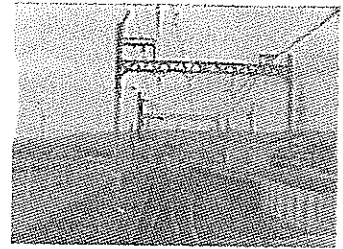
・補助対象設備例



新駅の整備



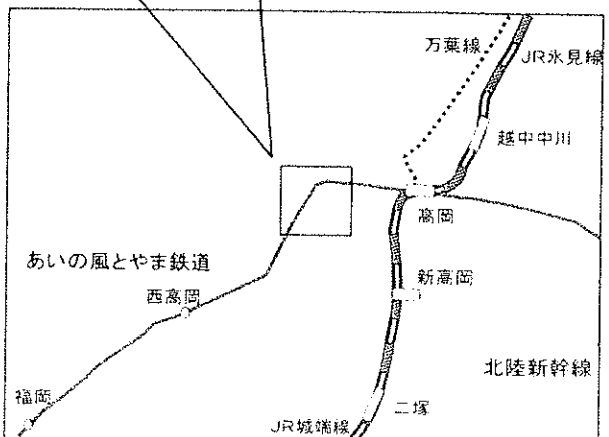
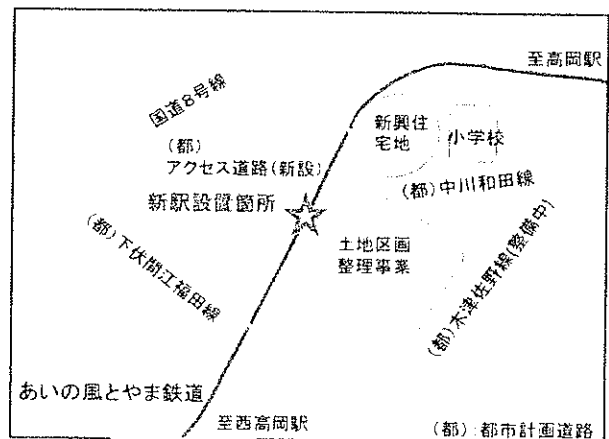
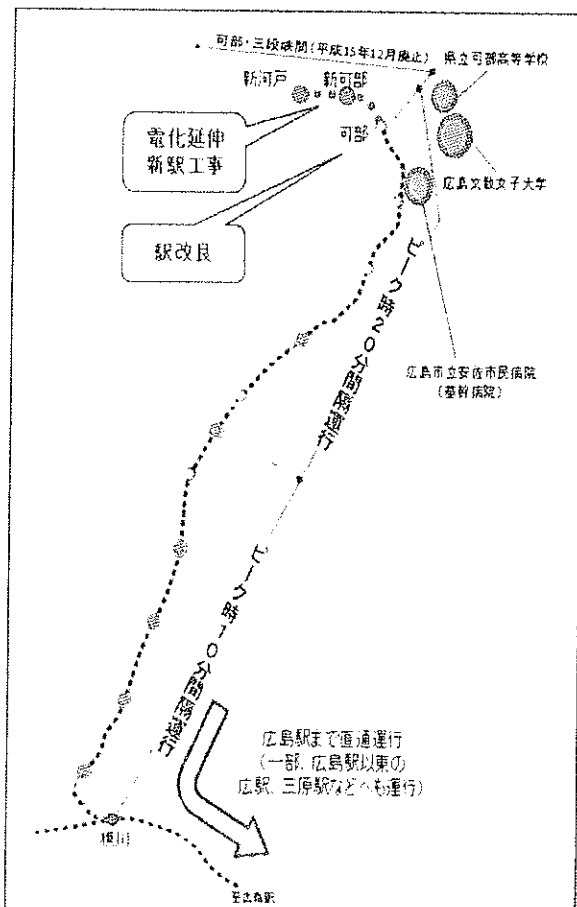
行き違い設備の新設



・形成計画事業の事業例

【JR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、JR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。

【あいの風とやま鉄道・あいの風とやま鉄道線の新駅設置】鉄道利用を促進するため、土地区画整理事業等により今後の人口増加が見込まれる地域に新駅を設置する。



2. 鉄軌道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化の推進

(1) 鉄道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

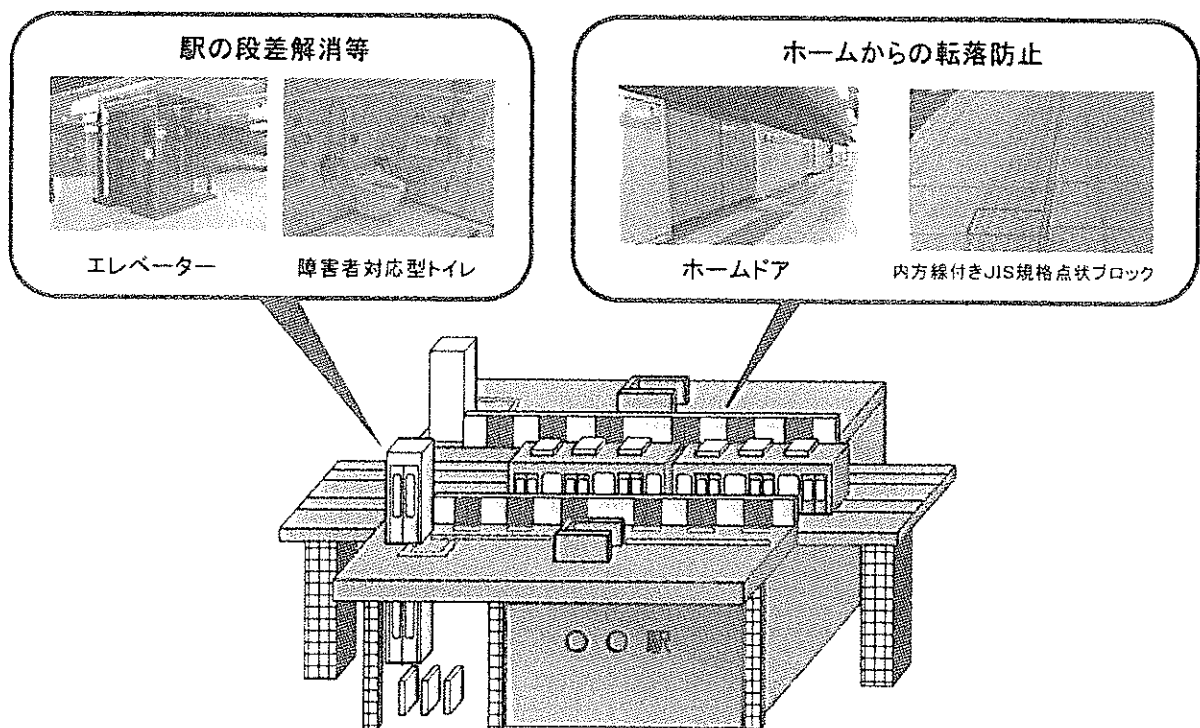
[事業費：26,068百万円の内数、国費：6,569百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[国費：34,855百万円の内数]

(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及び交通政策基本計画に基づき、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。



<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25年度末時点で、約83% (2,909駅/3,491駅) で段差解消済み。

○さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、会場周辺駅等において、アクセシビリティガイドラインに対応させるなど一層のバリアフリー化を推進する。

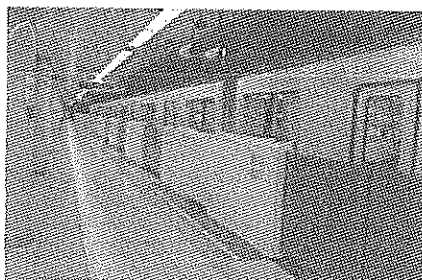
＜ホームドアの整備による転落防止＞

○バリアフリー法の基本方針及び交通政策基本計画に基づき、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26年度末時点で615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、東急東横線 菊名駅、名古屋市名城・名港線 全駅等で整備を実施中。

【ホームドアの整備例】



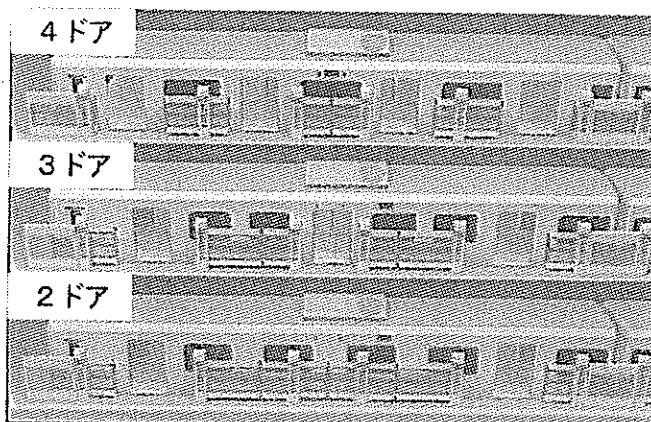
② ホームドアの技術開発

【事業費：638百万円の内数、国費：319百万円の内数】
（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。



(イメージ)

【昇降バー式ホームドア】

従来のホームドア部分をバー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、下降時の支柱高さを抑えてホーム端の見通しを確保するとともに、軽量化による設置コストの低減を図る。



(イメージ)

(2) 鉄道駅の総合的な改善

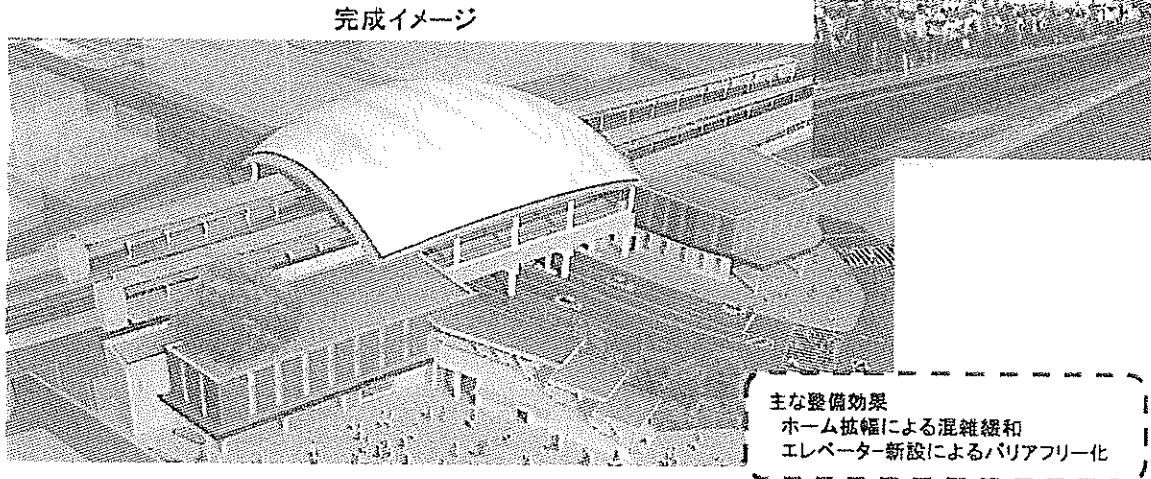
[事業費：5,236 百万円、国費：1,666 百万円]

(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。

【事業例：甲子園駅（阪神電気鉄道）】（平成 28 年度完成予定）

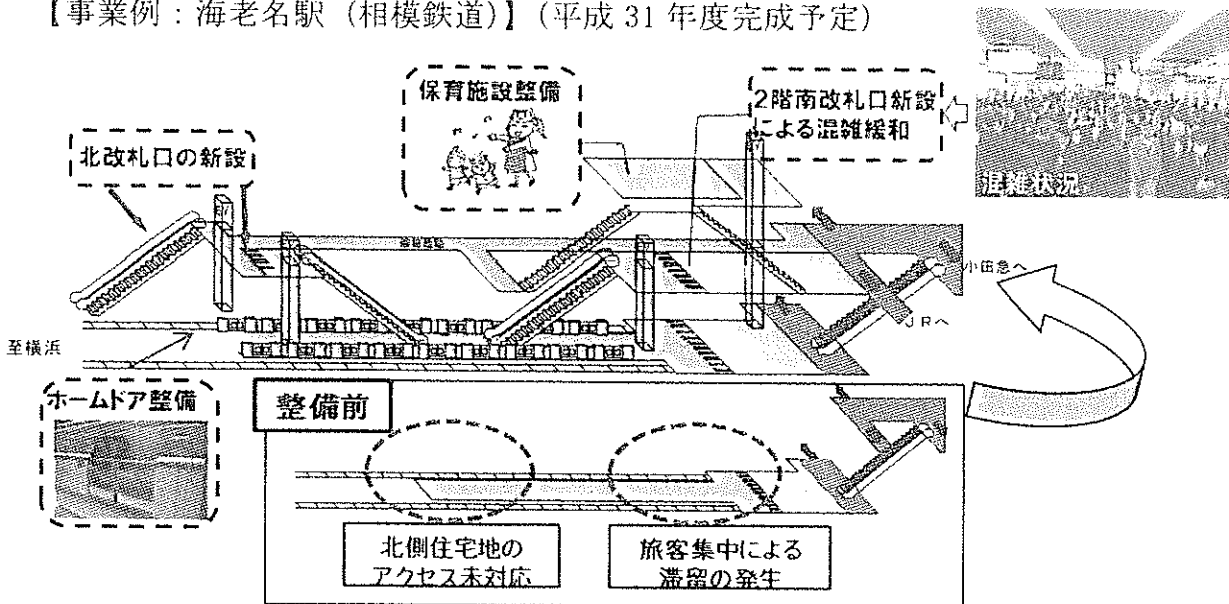


※その他、金沢八景駅（京浜急行電鉄、平成 30 年度完成予定）においても実施。

○駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）（形成計画事業）

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。

【事業例：海老名駅（相模鉄道）】（平成 31 年度完成予定）



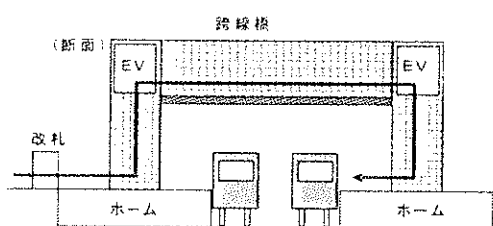
※その他、西院駅（阪急電鉄・京福電気鉄道、平成 32 年度完成予定）、関内駅（JR 東日本、平成 30 年度完成予定）においても実施。

○鉄軌道駅の大規模なバリアフリー化の推進

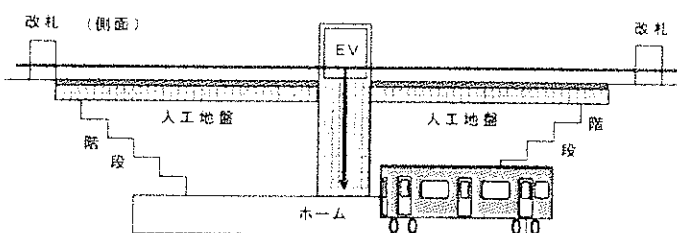
駅は地域の拠点であり、まちづくりの観点からも重要な施設であるが、未だ段差解消がされていない駅の中には、エレベーターを整備するために人工地盤や通路の新設等を要するものなど複数年かけて比較的大がかりな改築が必要になるケースもあることから、地域住民の意向も反映できるよう地元と適切な連携の下、バリアフリー化を推進する。

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

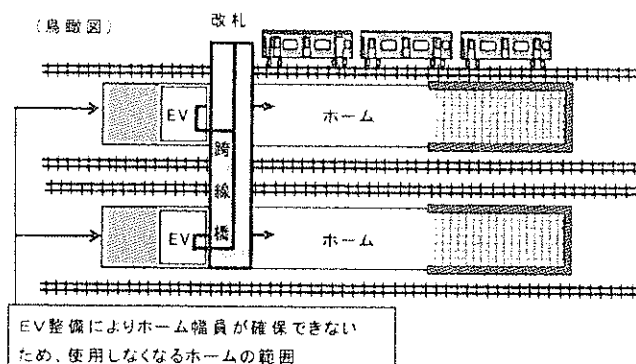
【事例① 跨線橋新設】






【事例② 人工地盤設置】



【事例③ ホーム延長】



-  : 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

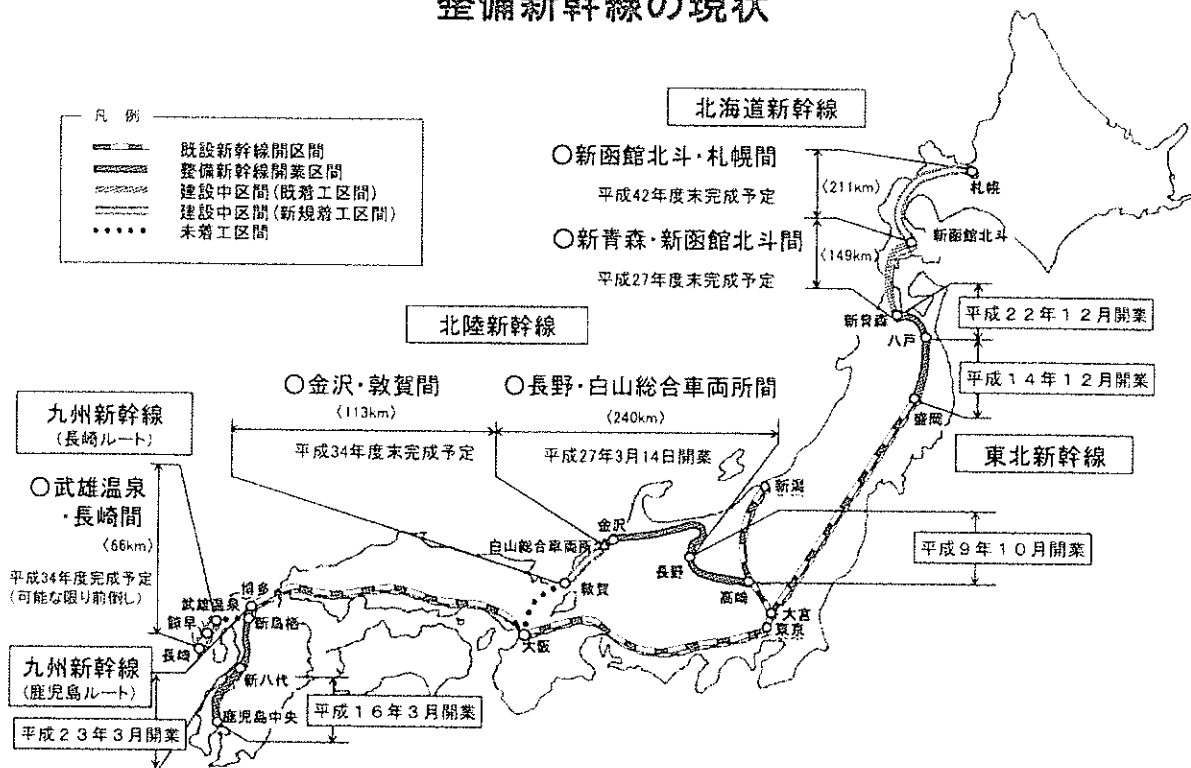
Ⅲ 日本経済の再生

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：205,000百万円、国費：75,450百万円]
(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、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。

整備新幹線の現状



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

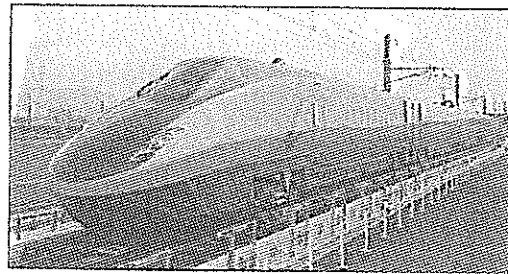
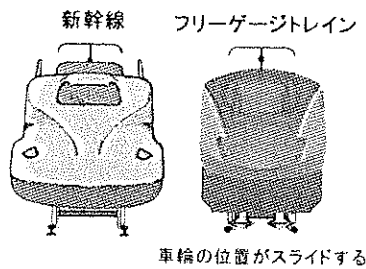
- 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)
完成・開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指す。
- 北陸新幹線(金沢・福井・敦賀間)
完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指す。
(注) 在来線との乗換利便性を確保する観点から、福井駅の早期活用等について、別途与党において、今夏までに検討を行う。
- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)
フリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しする。

(2) 整備新幹線の建設推進及び高度化 [事業費：5,661百万円、国費：5,661百万円]
(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高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地元への波及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

九州新幹線長崎ルートへの導入に向け、耐久性の評価に関する技術開発を実施するとともに、北陸新幹線導入に向け、更なる安全性の向上に資する雪対策（耐雪・耐寒化）に関する技術開発を推進する。



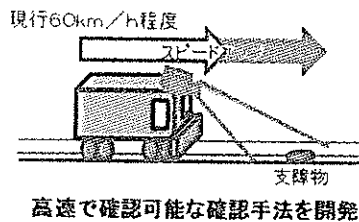
更なる軽量化を図った新試験車両

○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、必要となる技術開発を行う。

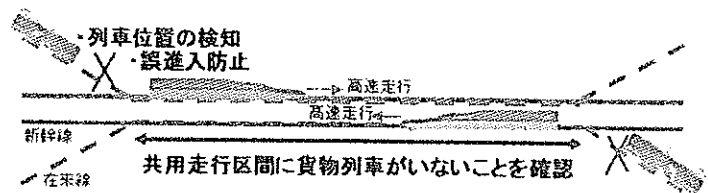
< 確認手法の開発 >

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手法を開発



< 運転保安システム等の開発 >

新幹線高速走行中に、貨物列車を進入させないためのシステムを開発



(3) 幹線鉄道等の整備効果等に関する調査

[国費：150百万円の内数]
(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きた。そこで、全国の鉄道ネットワークの現状や過去の事例、関連事業の実施状況等を踏まえ、鉄道の整備効果を高めるための方策について調査を行う。

2. 都市鉄道ネットワークの充実

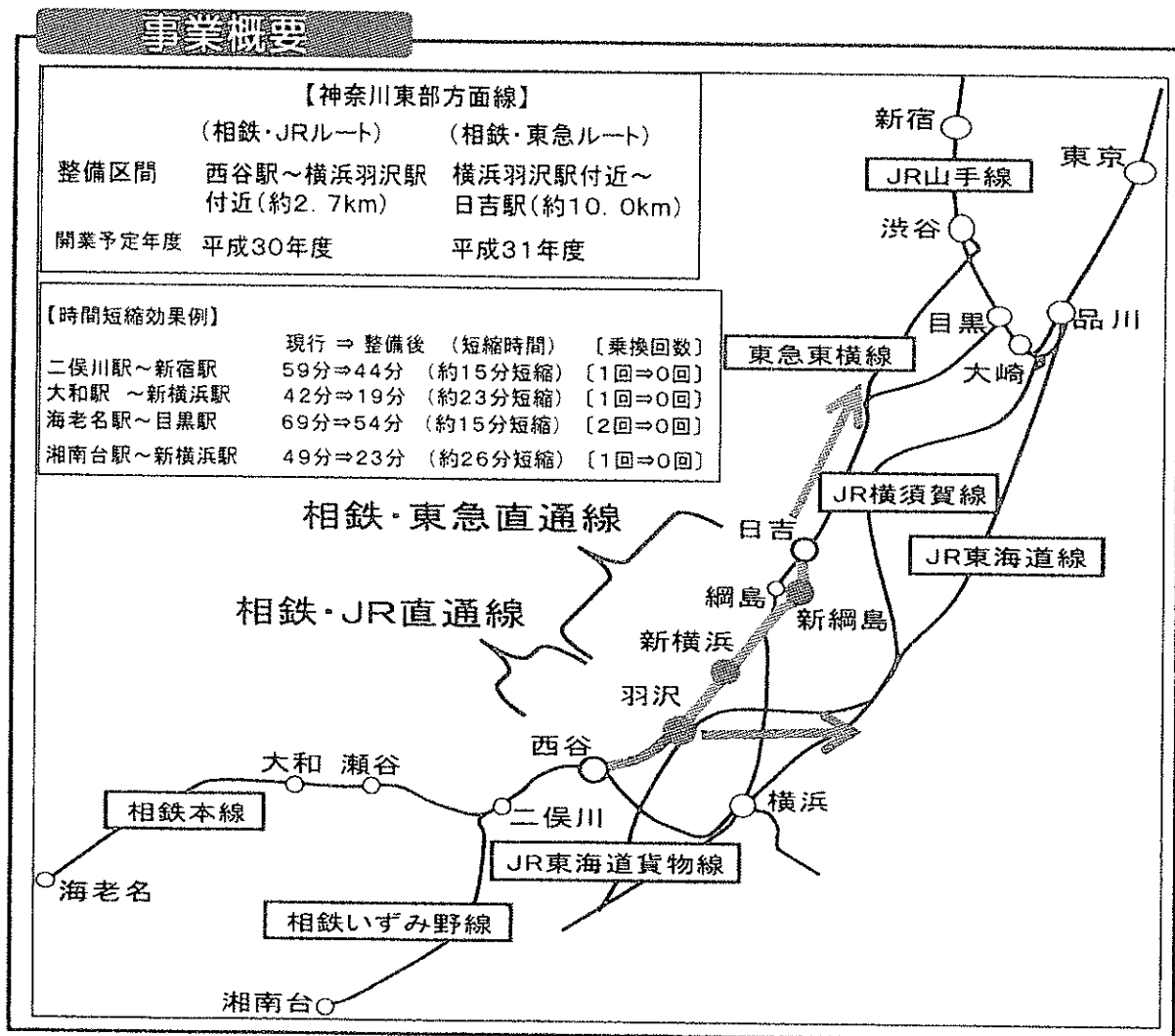
○都市鉄道ネットワークの充実

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：47,700百万円、国費：15,900百万円】
 (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

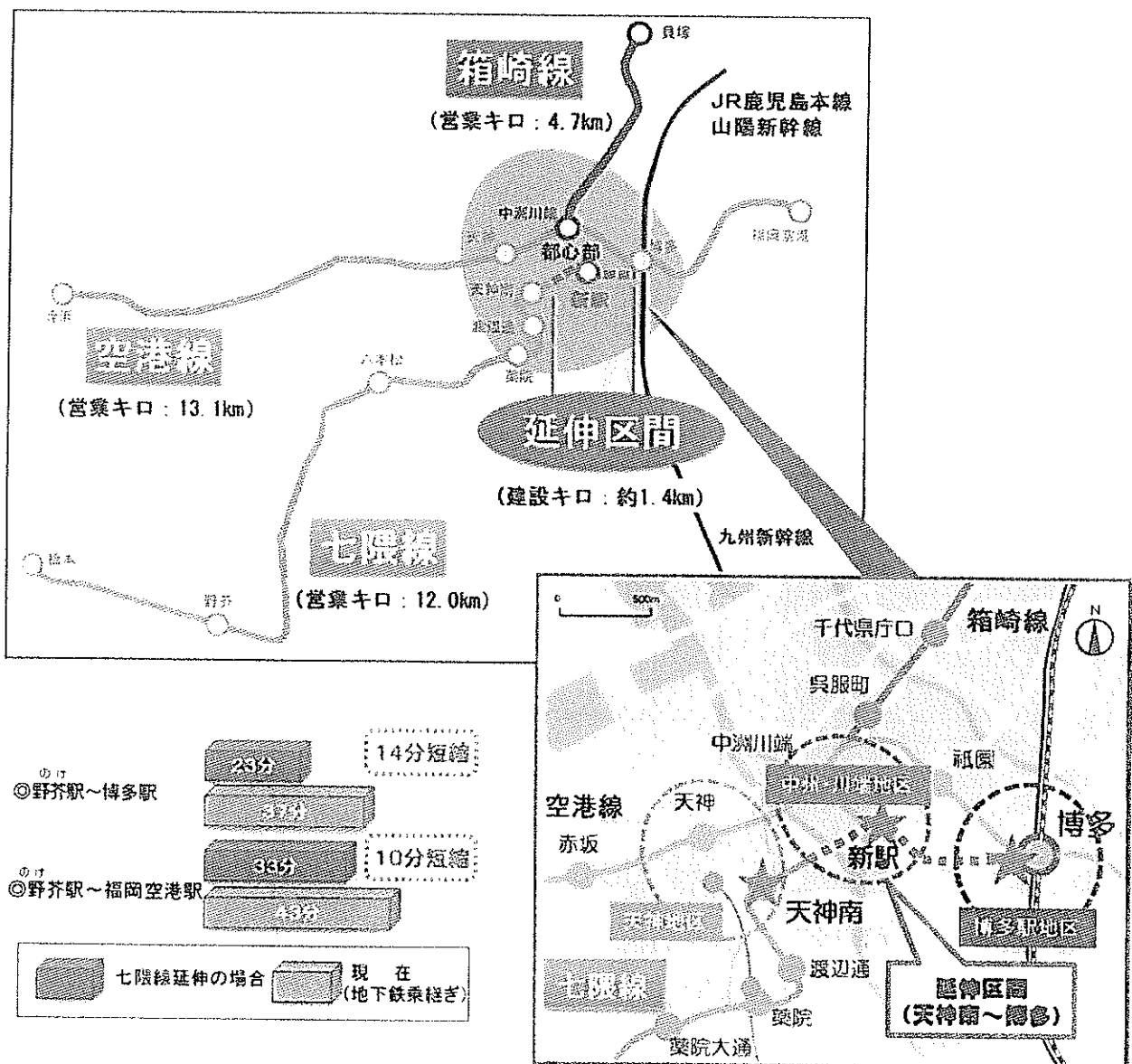
[事業費：26,068百万円の内数、国費：6,569百万円の内数]
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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。

【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。

○七隈線延伸の概要



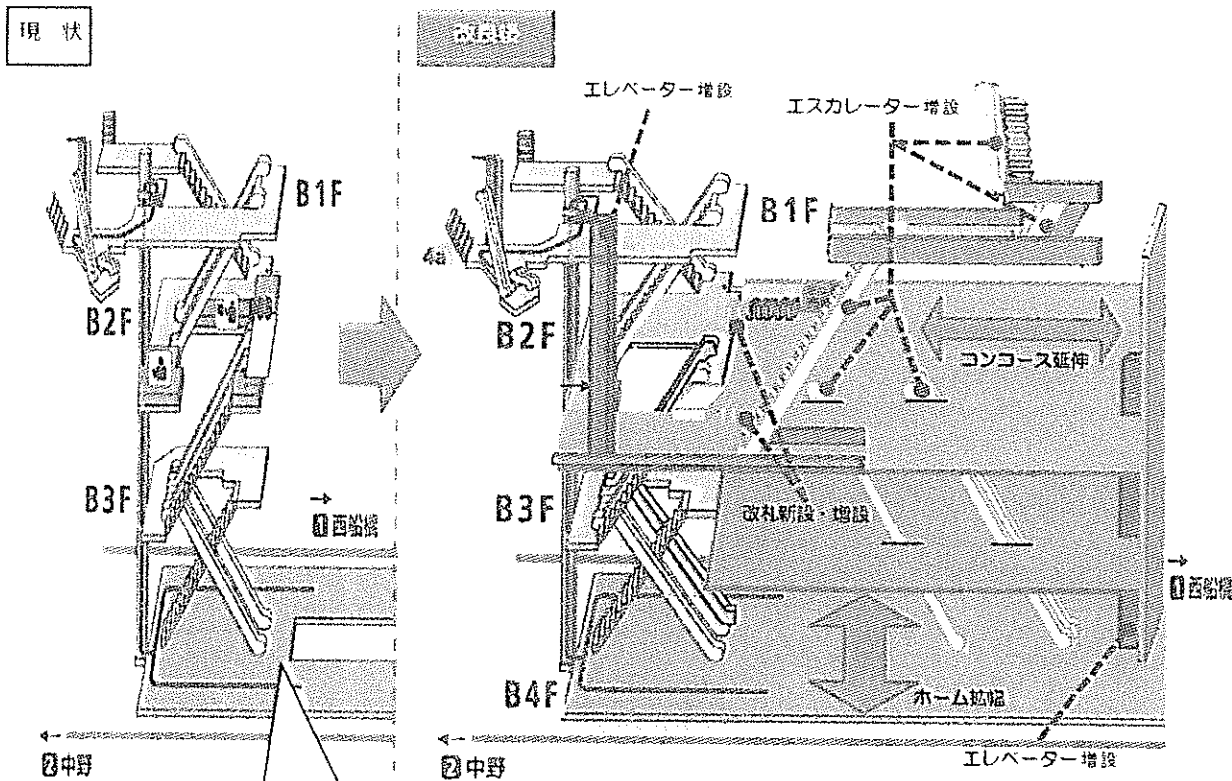
③ 大規模な輸送障害対策の推進

[事業費:26,068 百万円の内数、国費:6,569 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)

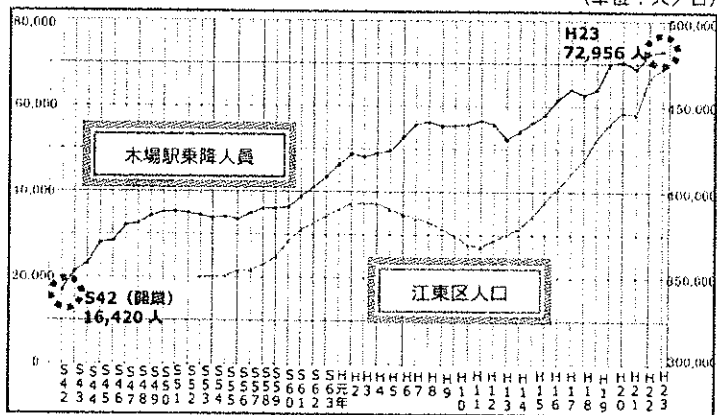
○事業内容：ホームの拡幅、エレベーター・エスカレーターの増設、改札の新設等



乗降客で混雑するホーム

乗降人員の推移

(単位：人/日)



④ 貨物鉄道の旅客線化

[事業費：10,381百万円の内数、国費：1,729百万円の内数]
(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。

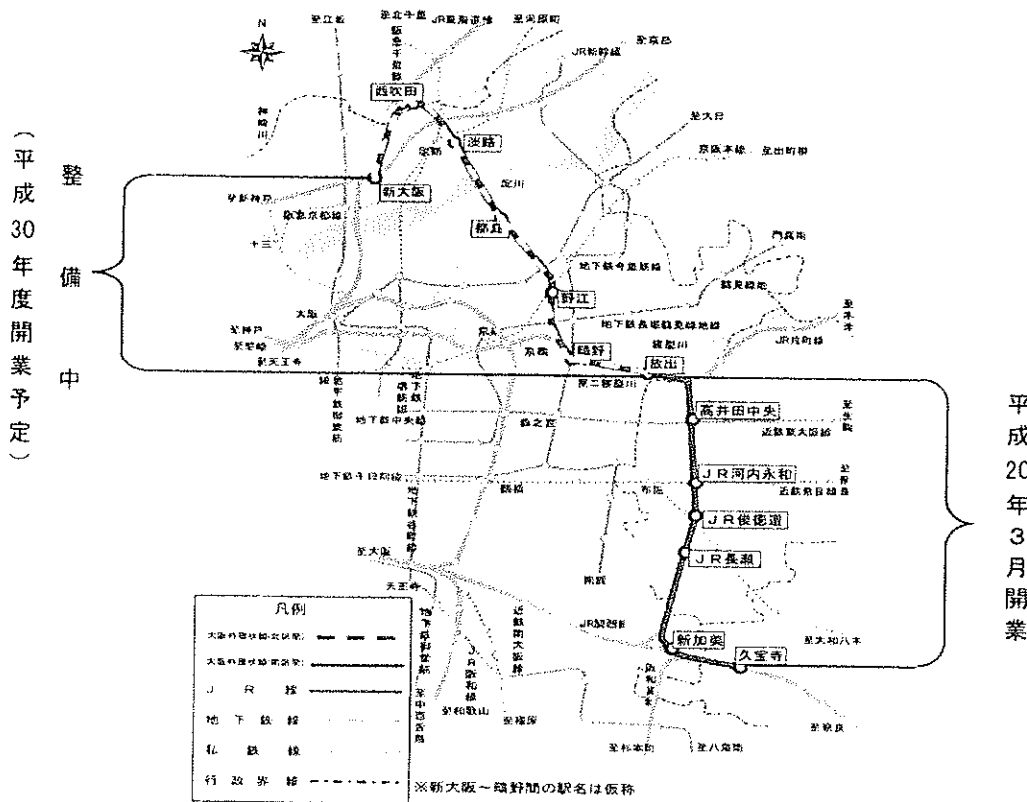
【大阪外環状線(おおさか東線) (新大阪^{きゆうほうじ}～久宝寺：21.9km)】

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、既設路線との結節点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^{はなてん}～放出) 平成30年度開業予定

(南区間(放出^{はなてん}～久宝寺) 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：129百万円の内数]
(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。

3. インフラシステム海外展開等の推進

○鉄道システム・技術の海外展開

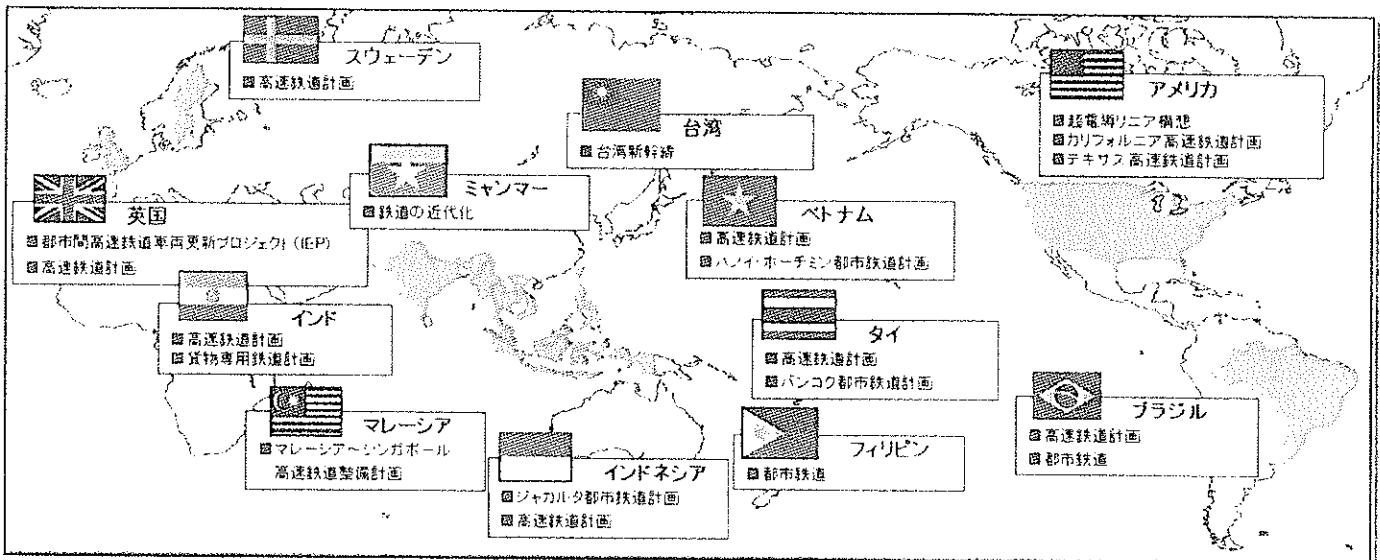
[国費：1,568百万円の内数]

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「日本再興戦略改訂2015-未来への投資・生産性革命-」（平成27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、平成27年度では、タイの高速鉄道に新幹線技術を導入する方針の合意などの成果を上げているところである。

今後も、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。



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27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

資金調達支援
 <例>
 (特)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

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

(この冊子は、再生紙を使用しています。)