

平成31年度
鉄道局予算概算決定・税制改正概要

国土交通省 鉄道局

平成30年12月



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

【予算】

- 平成31年度鉄道局関係予算概算決定総括表 1
- 整備新幹線の整備の推進
 - 整備新幹線の着実な整備 2
 - 整備新幹線に関する調査等 4
- 都市鉄道ネットワークの充実 5
- 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の推進 . . . 6
- 安全・安心の確保 7
- 鉄道の災害復旧 8
- バリアフリー化の推進 9
- 駅の改良等、鉄道の利便性の向上 10
- 鉄道の技術開発・普及促進 11
- 主な新幹線プロジェクトと海外展開に向けた取り組み 12

【税制】

- 平成31年度鉄道局関係税制改正概要 13

平成31年度鉄道局関係予算概算決定総括表

鉄道局公共事業予算は、前年度から75億円(臨時・特別措置を除いても40億円)増加。

(単位:百万円)

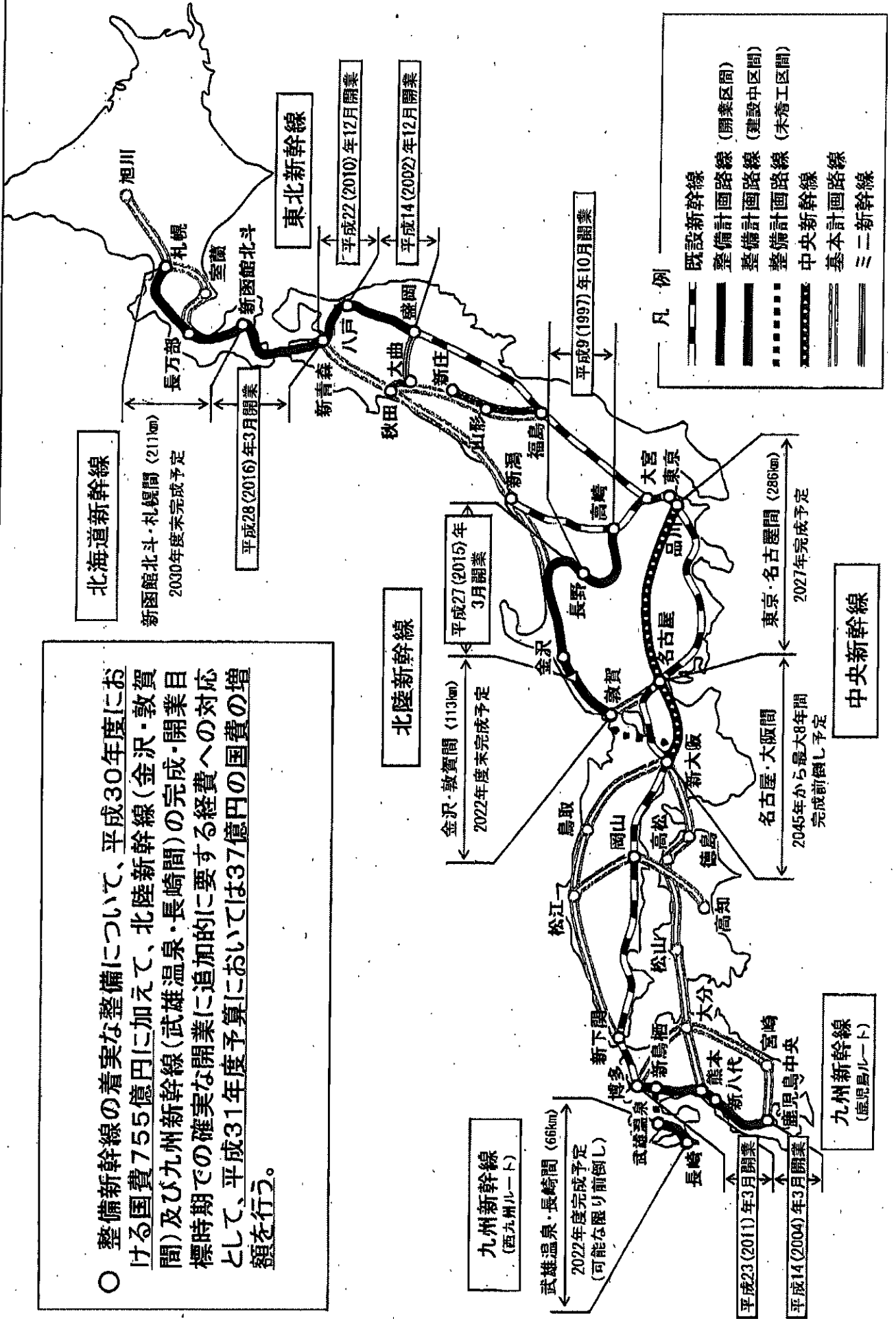
区分	事業費					国費			うち 臨時・特別措置
	30年度 当初予算 (A)	30年度 補正 (一次・二次)	31年度 決定額 (B)	対前年度 倍率 (B)/(A)	30年度 当初予算 (C)	30年度 補正 (一次・二次)	31年度 決定額 (D)	対前年度 倍率 (D)/(C)	
【公共事業関係費】									
【整備新幹線】									
1. 整備新幹線整備事業費補助	348,000	-	396,300	1.14	75,450	-	79,192	1.05	-
【都市・幹線鉄道】									
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	81,428	12,043	94,077	1.16	24,876	3,940	28,455	1.15	3,550
3. 都市鉄道整備事業費補助(地下鉄)	34,776	-	39,235	1.13	11,568	-	11,568	1.00	-
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	18,084	3,485	23,982	1.33	4,557	876	6,042	1.33	857
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	7,985	-	2,004	0.25	1,288	-	525	0.41	-
6. 鉄道防犯事業費補助	7,079	156	7,359	1.04	2,253	52	2,453	1.09	-
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	1,630	300	1,982	1.22	1,030	200	1,259	1.22	-
8. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	11,874	8,102	19,575	1.64	3,982	2,810	6,608	1.66	2,693
一般公共(交通機関以外)小計	428,428	12,043	490,377	1.14	160,728	3,940	107,847	1.08	3,550
【災害復旧】									
9. 鉄道施設災害復旧事業費補助	2,340	3,876	3,640	1.56	970	1,048	910	1.00	-
公共小計	431,768	15,919	494,097	1.14	101,936	4,988	108,557	1.07	3,550
【その他事項経費】									
1. 鉄道技術開発費補助金	699	-	370	0.53	320	-	169	0.53	-
2. 技術研究開発委託費(新規)	-	-	-	-	-	-	153	若増	-
3. 整備新幹線建設推進高度化等	2,500	-	1,561	0.62	2,500	-	1,561	0.62	-
・設計施工法等調査等	1,100	-	1,217	1.11	1,100	-	1,217	1.11	-
・省営共用走行に係る調査	580	-	344	0.69	500	-	344	0.69	-
・P-アゲゾレの技術開発	900	-	-	皆減	900	-	-	皆減	-
4. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-	-	280	-	295	1.05	-
5. その他	-	-	-	-	423	-	357	0.84	-
非公共小計	2,198	-	1,931	0.88	3,823	-	2,535	0.72	-

整備新幹線の着実な整備



概算決定額 国費792億円<白>ハシ3ページ参照>

○ 整備新幹線の着実な整備について、平成30年度における国費755億円に加えて、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への対応として、平成31年度予算においては37億円の国費の増額を行う。



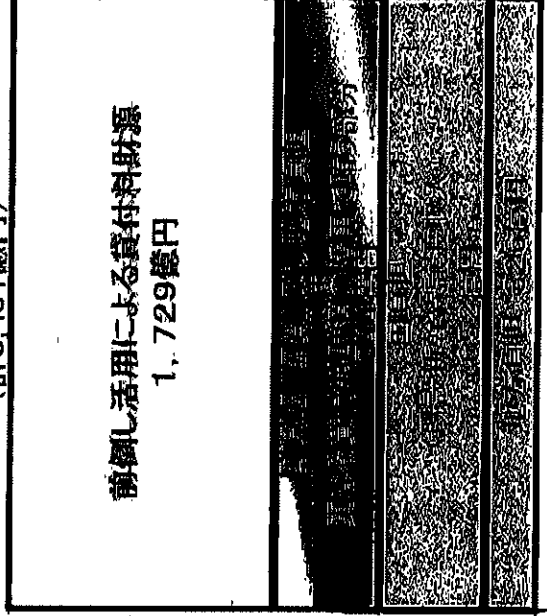
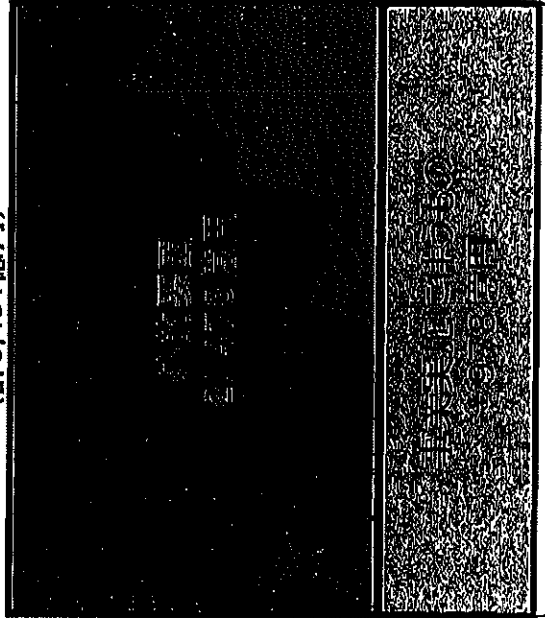
北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の建設費増加への対応について

参考

- 今般、労務単価の上昇、消費税率の改定、東日本大震災を受けた耐震設計標準の改訂等の外的要因や、関係機関との協議、現地状況の精査等の事業の実施に伴う要因により、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の建設費が当初見込みより3,451億円増加する見込みとなっているところ。
- 平成27年1月の政府・与党申合せによる完成・開業目標時期を確実に実現するため、今般の建設費増加により追加的に必要となる3,451億円分全てについて、以下のとおり措置することにより、安定的な財源見通しを確保。

財源必要額
(計3,451億円)

財源充当額
(計3,451億円)



H31(2019)年度～2022年度

H31(2019)年度～2022年度

<建設費増加分に係る平成31年度(2019年度)における財源構成について>

- ・前倒し活用による貸付料財源 432億円
- ・国負担 200億円(国費増額分 37億円 既設新幹線譲渡収入 163億円)
- ・上記国負担に伴う地方負担 101億円

※ 四捨五入の関係で数値が合わない場合がある。

※ 外的要因分のうち744億円については、国負担(国費)及び地方負担又は更なる貸付料財源の活用で手当することになっており、2022年度までの間、具体的な財源構成は、毎年度の予算要求の中で決定していく。

整備新幹線に関する調査・技術開発

概算決定額 国費15.6億円<白>4ページ参照>

(主な対象項目)

北陸新幹線敦賀以西に関する調査 (2.2億円の内数)

敦賀・大阪間における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実施。
 経済財政運営と改革の基本方針2018(平成30年6月15日閣議決定)に基づき、新大阪駅の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実施。

○調査項目(例)

- ・環境影響評価方法書の作成
- ・猛禽類調査
- ・地質調査(ボリリング調査)
- ・地形調査(空中写真測量)
- ・新大阪駅に係る事業内容の検討等

※駅・ルート公表後に環境影響評価手続き(4年前後が必要)を進める。

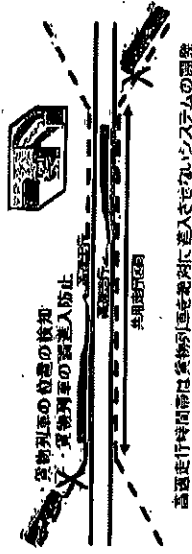


青函共用走行区間の高速化 (3.4億円)

青函共用走行区間における新幹線の高速走行に向けた技術開発等を実施。

○開発項目(例)

- ・貨物列車誤進入を防止するため新たなシステムの開発
- ・線路上の支障物の確認時間を短縮するための手法の開発
- ・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



幹線鉄道ネットワーク等のあるり方に関する調査

概算決定額 国費3.0億円の内数<白>4ページ参照>

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実施。

「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の推進



概算決定額 国費126.5億円の内数
(30年度二次補正予算額 国費36.9億円の内数)
 <白ハインページ参照>

国民経済・生活を支える交通インフラとして重要な役割を担う鉄道が、豪雨や地震等の災害に対してその機能を維持できるよう、重要インフラの緊急点検を踏まえて、以下4項目の緊急対策を推進する。

①河川橋りよの流失・傾斜対策

緊急点検

平成30年7月豪雨により傾斜した橋脚
(JR予讃線 射田川橋梁)

洗掘防止工
異常検知システムの導入 等

水阻防止工
河川に架かる鉄道橋りよ

緊急点検

③地下駅・電源設備等の浸水対策

緊急点検

平成30年台風21号により浸水した線路
(関西国際空港アクセス鉄道)

地下駅出入口等における止水板・防水扉等の設置、電気設備等の移設等

緊急点検

電気設備(接続箱)の移設イメージ

②斜面からの土砂流入防止対策

緊急点検

平成30年7月豪雨により崩壊した斜面
(JR呉線)

法面防護工等

法面防護工の事例

④地震による落橋・朽ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策

緊急点検

大規模地震による倒壊した高架橋
(阪神・淡路大震災)

鉄骨ブレース、鋼板巻き等による耐震補強の実施

緊急点検

鋼板巻き

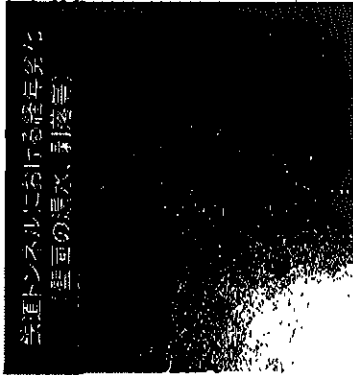
鋼板巻きによる耐震補強事例 6

安全・安心の確保

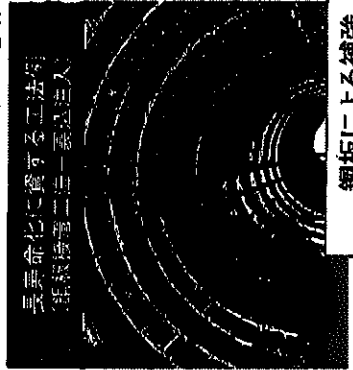
概算決定額 国費78.7億円の内敷
 (30年度二次補正予算額 国費30.1億円の内敷)
 <白パン11, 12ページ参照>

老朽化対策

・老朽化した土木構造物の補強・改良を行い、長寿命化を推進



トンネルにおける経年劣化
 (壁面の剥離、剥離等)



長寿命化を図る工法例
 (鋼板付二次構造注入)

鋼板による補強
 十ひび割れ部に樹脂注入

クラックの発生

従来工法と比較した場合、耐用年数の大幅な向上
 (従来工法)10年 → 約70年

地域鉄道安全対策

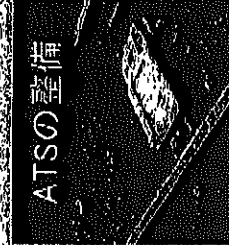
・地域鉄道の安全な鉄道輸送を確保するため、安全性の向上に資する設備の更新を推進



軌道の改良



信号の
 コンクリート化

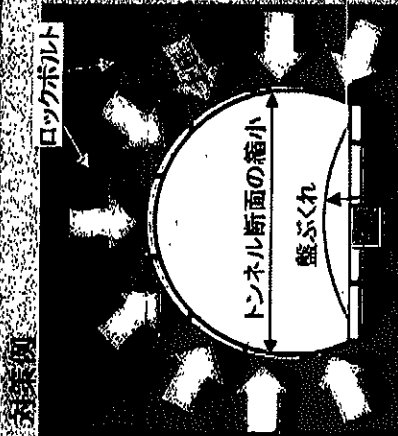


ATSの整備

青函トンネルの機能保全

海底下という過酷な環境にある青函トンネルの機能を持続するため、老朽化した構造物の修繕や設備の更新を推進

トンネル元道導軌の劣化対策



トンネル(先遣導軌)内に
 おける盤ぶくれの発生状況

トンネル周辺の土圧によりトンネル断面が縮小、踏盤が盛り上がる現象(盤ぶくれ)が発生。周囲にロックボルトを打ち込むことにより変状を防止する。



トンネルに流れた水を排水するための設備の更新

鉄道の災害復旧

概算決定額 国費9.1億円
 (30年度一次・二次補正予算額 国費10.5億円)
 <白パン15ページ参照>

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。

(※)平成30年6月の改正により、黒字鉄道事業者の赤字路線にも補助対象を拡大するとともに、一定の要件の下で補助率の嵩上げ(1/4→1/3)が可能となった。

○平成23年新潟・福島豪雨からの早期復旧

JR只見線：復旧費：約81億円

工期：2018～2021年度(予定)



被災前



現状

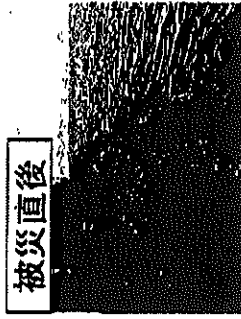
第7只見川橋りょう

※ 改正鉄道軌道整備法を初適用(国費補助率1/3)

○平成29年台風18号からの早期復旧

JR予讃線：復旧費：約29億円

工期：2017～2021年度(予定)



被災直後



現状(応急復旧後)

海岸寺～詫間駅間 海岸護岸

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、補助率の嵩上げ等により、復旧を強力に支援する。

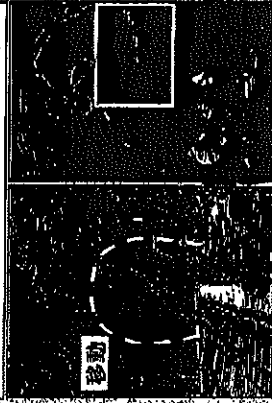
※ 特に大規模な災害で甚大な被害を受けた場合は、国費補助率は1/2で支援。

○平成28年熊本地震からの早期復旧

南阿蘇鉄道：復旧費：65～70億円(積立中)

工期：2018～2022年度(予定)

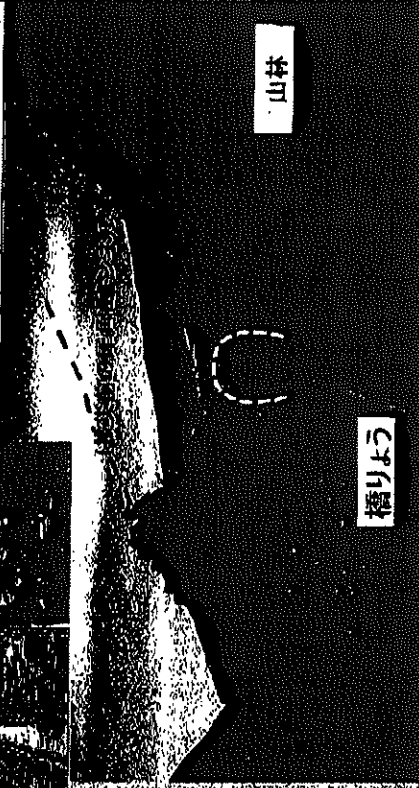
被災直後の犀角山トンネル



移動

トンネルの被害が大きいため、理由から、オーブンカット工法により犀角山トンネルを撤去することとなった

復旧イメージ図



橋りょう

山林

第一白川橋りょう周辺

バリアフリー化の推進

概算決定額 国費60.4億円の内数※
 (30年度第二次補正予算額 国費8.8億円の内数)
 <白ハシ16ページ参照>

○ 鉄道駅のバリアフリー化の推進

目標(2020年度(平成32年度))

- 利用者数100人以上以上の駅について 原則として全てのエレベーター化
- 利用者数10万人/日以上以上の駅について 車両の扉位置が一定なし整備条件を満たしている場合は、ホームドアを整備

鉄道駅のバリアフリー化の状況(移量解消)

利用者数3,000人以上以上の3,575駅のうち、
 3,192駅(89%)が移量解消済み(平成29年度末)

実質的に移量解消
 されている駅
 183駅(5%)

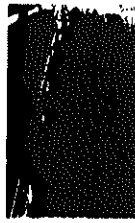
既設未解消の駅
 200駅(6%)



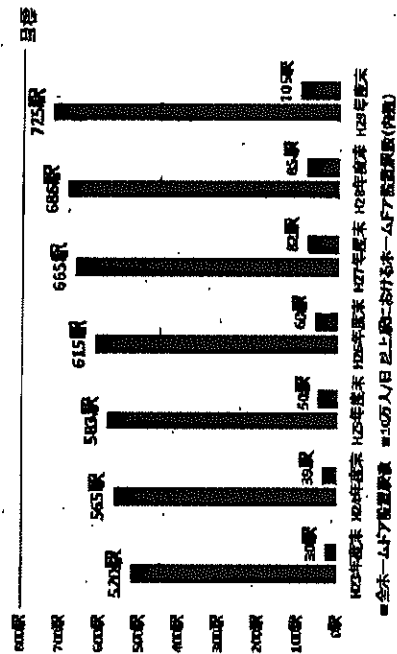
※エレベーターの寸法などが、基準(省令)に適合している駅

鉄道駅のホームドア設置状況

- 全国で725駅に整備。
- 利用者数10万人/日以上駅(平成29年度末で275駅)は、105駅に整備(平成29年度末)
- 10万人/日以上駅を優先的に整備。
- 交通政策基本計画(平成27年2月)における平成32年度に約800駅とする目標について、できる限りの前倒しを図る。



ホームドア



オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた鉄道駅のバリアフリー化の更なる進展

● 東京大会の場内の競技会場の最寄り駅については、すでにエレベーターや多機能トイレ等を整備済み。

● 今後、新国立競技場(オリンピックスタジアム)など主要会場の最寄り駅を中心として、エレベーターの増設・大型化、ホームドアの整備などを進め、より円滑で快適、安全なバリアフリー化を実現する。

【具体例】●新国立競技場(オリンピックスタジアム)(J R)

- 千駄ヶ谷駅：エレベーターの大型化・増設、ホームドア整備、トイレ拡張、改札、コンコース拡張等その他の駅改良
- 信濃町駅：エレベーターの増設、ホームドア整備、トイレ拡張
- さらに、都営地下鉄、東京メトロの最寄り駅(国立競技場駅、青山一丁目駅、外苑前駅)においても、エレベーター増設やホームドア整備を予定。



エレベーター

- このほか、日本武道館(柔道)の最寄り駅(九段下駅)などにおいて、エレベーターの増設やホームドア整備を予定。

※このほか、総合政策局計上予算(国費220億円の内数)、観光庁計上予算(国費109.7億円の内数)も活用して整備を推進。

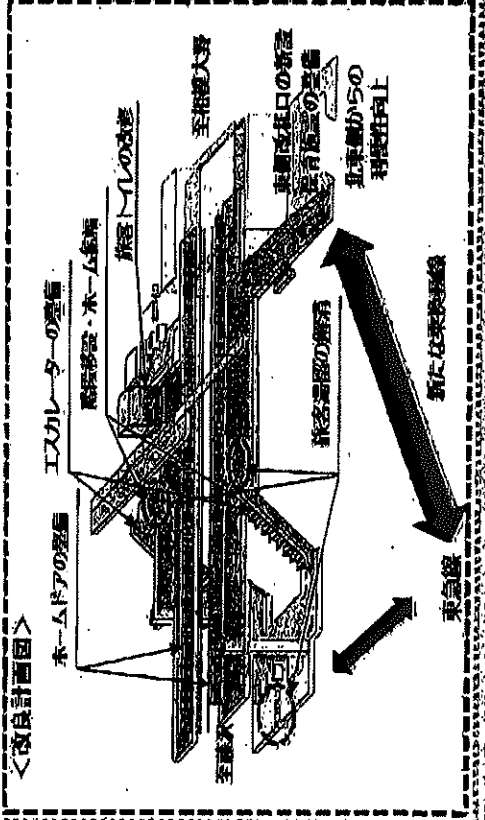
駅の改良等(駅空間の高度化・列車遅延対策)、鉄道の利便性の向上 国土交通省

駅空間の高度化
 (改修工事・コンクリート造事業)
 概算決定額 国費24.5億円
 (30年度二次補正予算額 国費0.5億円)
 <白パン17ページ参照>

ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の高度化に資する施設の整備に対して支援。

【事業例】小田急 中央林間駅改良事業

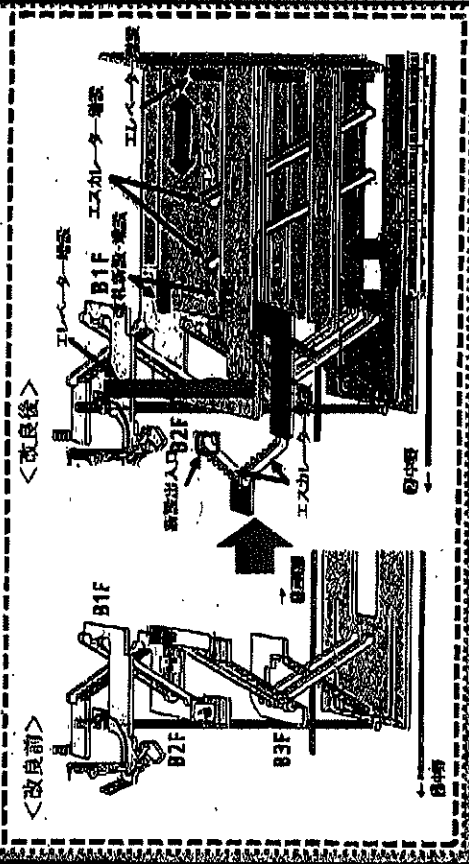
○ 東御改札口の新設による東急田園都市線との新たな乗換動線の確保や階段移設、ホーム拡幅、ホームドア等の整備を行う。



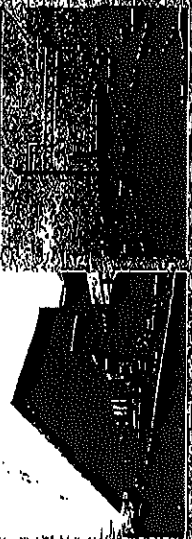
列車遅延対策
 概算決定額 国費60.4億円の内敷
 <白パン17ページ参照>

相互直通運転等による列車運行形態の複雑化及び高密度化、集中的な旅客の乗降によるホーム上の混雑から発生する慢性的な遅延への対策及び輸送障害時における円滑なダイヤや復旧のための対策として地下鉄駅の大規模改良工事を推進。

○ ホーム・コンコースの拡幅、エスカレーターの増設、出入り口の新設等の改良工事を行い、駅の旅客流動の円滑化を図ることで、列車遅延を防止し、輸送供給力を確保する。



鉄道の利便性の向上
 概算決定額 国費5.3億円の内敷
 <白パン17ページ参照>



○ 鉄道の利便性の向上
 潜在的な鉄道利用ニーズが大さい地方都市やその近郊の路線等について、利用者の利便性向上を図るための施設の整備に対し、支援を行う。

- 主な事業箇所
- ・あいの風とやま鉄道 新駅設置(高山駅~東富山駅間)
 - ・ちとせ鉄道 新駅設置(梶屋敷駅~糸魚川駅間)
 - ・高松琴平電気鉄道 新駅設置(三条駅~太田駅間)

主な新幹線プロジェクトと海外展開に向けた取り組み

概算決定額 国費17億円の内敷
 <白ペン19ページ参照>

インド高速鉄道計画

区 間：ムンバイ・アームダバード間 (約505km)
 所要時間：2時間7分
 総事業費：約9,800億ルピー (約1兆8,000億円)
 最高速度：320km/h
 開業予定：2023年

タイ高速鉄道計画

区 間：バンコク・チェンマイ間 (約680km)
 所要時間：3時間27分
 総事業費：約1兆7,000億円 (概算)
 最高速度：300km/h
 開業予定：2025年 (バンコク・ピッサヌローク間)

アメリカ高速鉄道計画 (超電導リニア)

区 間：ワシントンDC・ボルティモア間 (約60km)
 所要時間：約15分
 総事業費：未定
 最高速度：500km/h
 開業予定：未定
 ※将来はニューヨークまで延伸。
 ワシントンDC～ニューヨーク間約370km
 (所要時間1時間以内)

アメリカ高速鉄道計画 (テキサス)

区 間：ダラス・ヒューストン間 (約385km)
 所要時間：約1時間30分
 総事業費：150億ドル超 (1兆6,500億円超)
 最高速度：330km/h
 開業予定：未定

マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画

区 間：クアラランブール・シンガポール間 (約350km)
 所要時間：約1時間30分
 総事業費：未定 (国際競争入札)
 最高速度：320km/h
 開業予定：2031年

ベトナム高速鉄道計画

区 間：ハノイ・ホーチミン間 (約1,545km)
 所要時間：約5時間30分
 総事業費：約587億USドル (約6兆2,000億円)
 最高速度：350km/h
 開業予定：2050年 (一部区間は2030年)

アメリカ高速鉄道計画 (カリフォルニア)

区 間：サンフランシスコ・アナハイム間 (約837km)
 所要時間：未定 (サンフランシスコ・ロサンゼルス間は2時間40分)
 総事業費：約773億ドル (約8兆5,000億円)
 最高速度：約350km/h
 開業予定：2029年

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)」

相手国へのトップセールス等の取り組みにより、我が国鉄道インフラの海外展開の促進を図る

平成31年度 鉄道局関係税制改正概要

【法人事業税関係】

<p>① <u>JR北海道・四国に係る資本割の特例措置の延長</u> <国鉄長期債務見合いの資本準備金を、資本割(外形標準課税)の課税標準から控除></p>	・5年間延長
<p>② <u>特定鉄道事業者(つくばエクスプレス)に係る資本割の特例措置の延長</u> <膨大な建設費に充当した資金の2/3を、資本割(外形標準課税)の課税標準から控除></p>	・5年間延長

【固定資産税関係】

<p>③ <u>都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設等に係る特例措置の延長</u> <鉄道機構のトンネルは非課税、鉄道機構の鉄道施設は課税標準 5年間2/3、都市計画税も同様></p>	・2年間延長
<p>④ <u>鉄道事業者の低炭素化等に資する新規導入車両に係る特例措置の拡充・延長</u> <鉄道事業者の旅客用新造導入車両は課税標準 5年間(JR・大手)2/3、(中小等)3/5> (拡充の内容) ・新造車両と同等の環境性能を備えた改造車両を適用対象に追加 ・電気式気動車の新造車両を適用対象に追加</p>	・拡充 ・2年間延長
<p>⑤ <u>低床型路面電車に係る特例措置の延長</u> <鉄道事業者の低床型路面電車(LRT車両)は課税標準 5年間1/3></p>	・2年間延長
<p>⑥ <u>鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の延長</u> <地域鉄道事業者が国の補助を受けて取得する安全性向上に資する資産は課税標準 5年間1/3></p>	・2年間延長