

地下鉄短信(第61号)

平成25年1月30日発行

編集 (社)日本地下鉄協会広報部 責任者 向田正博
電話 03-5577-5182(代) FAX 03-5577-5187

記事 ○ 平成25年度国の予算(案)〔鉄道局関係〕の概要

平成25年度国の予算(案)が、1月29日(火)に閣議決定されました。
鉄道局関係の資料は、以下のとおりです。

- 平成25年度国の予算(案)〔鉄道局関係〕の概要
別添ファイル参照

平成25年度「児童福祉週間」の標語 ;最優秀作品

君がいる ただそれだけでうれしいよ (多賀葵さん 12歳 東京都)

(注) 必要に応じ、社内へ転送、回覧などをお願いします。

配信先を変更又は追加した方がよい場合は、新しい配信先の職名、氏名及びメールアドレスをお知らせ下さい。

本短信について、ご意見をお寄せ下さい。

連絡先: mukaida@jametro.or.jp

平成25年度

鉄道局関係予算決定概要

平成25年1月

国土交通省鉄道局

對平日的訓誨

夏澤富亮君年輪閱風斷續

且工學之S. 蘇平

風斷續皆斷交士國

目 次

平成25年度鉄道局関係予算事業費・国費総括表	1
平成25年度鉄道局関係予算の概要(主要施策別)	3
I 復興・防災対策	
1. 東日本大震災からの復興加速等	
(1)被災した三陸鉄道の復旧支援	5
(2)その他の災害復旧対策	5
2. 事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等	
(1)鉄道の老朽化対策	6
(2)鉄道の事前防災・減災対策	7
II 高速鉄道ネットワークの整備による成長力強化等	
1. 整備新幹線の整備の推進等	
(1)整備新幹線の着実な整備	8
(2)整備新幹線建設推進高度化	9
(3)北陸新幹線の開業に合わせた交通結節点機能の強化	10
(4)幹線鉄道の高速化・利便性向上に向けた調査	11
2. 中央新幹線に関する調査等	
(1)中央新幹線に関する調査	11
(2)超電導技術高度化等	11
III 暮らしの安心・地域活性化	
1. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上	
(1)都市鉄道ネットワークの改善	12
(2)大規模な輸送障害への対策の推進	15
(3)鉄道駅の総合的な改善	16
(4)都心-空港・郊外直結鉄道の推進等	17
2. 地域鉄道の活性化と安全の確保	
(1)地域鉄道の安全な輸送の維持	18
(2)地域鉄道の利便性の向上(コミュニティ・レール化)	19
3. 鉄道の安全対策の強化	
(1)ホームドアの整備等バリアフリー化の推進	20
(2)事故防止等のための踏切保安設備の緊急的整備	22
4. 鉄道分野における省エネルギー化の取り組み	
(1)エコレールラインプロジェクトの推進	23
(2)蓄電池電車の開発	23
IV 世界における日本のプレゼンスの強化	
鉄道システム・技術の海外展開	24

平成25年度鉄道局関係予算事業費・国費総括表

区 分	事 業 費			
	平成25年度 予 算 額 (A)	前 年 度 予 算 額 (B)	倍 率 (A/B)	東日本大 震災復興 特別会計
【公共事業関係費】				
[新幹線]				
1. 整備新幹線整備事業費補助	266,000	309,500	0.86	0
[都市・幹線鉄道]				
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	67,792	66,284	1.02	0
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	18,423	14,700	1.25	0
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	34,210	44,095	0.78	0
5. 幹線鉄道等活性化事業費補助	10,583	5,160	2.05	0
6. 鉄道駅総合改善事業費補助	2,590	1,366	1.90	0
7. 鉄道防災事業費補助	1,736	713	2.44	0
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	250	250	1.00	0
小 計	333,792	375,784	0.89	0
【その他事項経費】				
1. 鉄道技術開発費補助金	1,581	1,744	0.91	0
・ 超電導技術高度化等	913	1,068	0.85	0
・ 一般鉄道	668	676	0.99	0
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	2,750	7,020	0.39	0
・ 未着工区間における設計施工法等調査等	200	833	0.24	0
・ 軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発	2,550	6,187	0.41	0
3. 鉄道施設安全対策事業費等補助金	5,779	1,446	4.00	1,800
・ 災害復旧	272	272	1.00	1,800
・ 鉄道施設の耐震対策	5,507	1,174	4.69	0
4. 踏切保安設備整備費補助金	262	272	0.96	0
5. 新線調査費等補助金	-	-	-	-
6. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-	-
7. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-	-
8. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-	-
9. 経済協力調査委託費	-	-	-	-
小 計	10,372	10,482	0.99	1,800
合 計	344,164	386,266	0.89	1,800
〈 関連事項 〉				
地域公共交通確保維持改善事業				

(注) 1. 「東日本大震災復興特別会計」は、復興庁計上分の「東日本大震災からの復旧・復興に係る経費」の予算額である。

2. 【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。

3. 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		東日本大震災復興特別会計	備 考
平成25年度 予 算 額 (C)	前 年 度 予 算 額 (D)	倍 率 (C/D)			
70,600	70,600	1.00	0	[平成25年度鉄道局関係財政投融资計画等総括表] 機関名：鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)	
23,324	23,080	1.01	0		
6,141	4,900	1.25	0		
13,944	16,436	0.85	0		
1,539	950	1.62	0		
558	300	1.86	0		
1,059	411	2.58	0		
83	83	1.00	0		
93,924	93,680	1.00	0		
594	646	0.92	0		
260	308	0.84	0		
334	338	0.99	0		
2,750	7,020	0.39	0		
200	833	0.24	0		
2,550	6,187	0.41	0		
1,904	459	4.14	900		
68	68	1.00	900		
1,836	391	4.68	0		
107	107	1.00	0		
150	56	2.70	0		
59	77	0.77	0		
202	202	1.00	0		
90	50	1.80	0		
60	58	1.03	0		
5,916	8,675	0.68	900		
99,840	102,355	0.98	900		
30,578	30,578	1.00	2,700		

25年度の概要	25年度 予 算 額	前 年 度 予 算 額
民鉄線の建設及び大改良 財政融資資金借入金 (融資比率：建設40%、 借換100%)	億円 314	億円 379

平成25年度鉄道局関係予算の概要（主要施策別）

区 分	平成25年度予算額		事業概要等
	事業費	国 費	
I 復興・防災対策	(百万円)	(百万円)	
1. 東日本大震災からの復興加速等			
(1) 被災した三陸鉄道の復旧支援	1,800	900	(復興庁計上)
(2) その他の災害復旧対策	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
2. 事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等			
(1) 鉄道の老朽化対策			
① 鉄道施設の老朽化対策 (鉄道施設安全対策事業費等補助金) (地域公共交通確保維持改善事業)	250	83	・地域鉄道の橋りょうやトンネルなどの老朽化対策
② 青函トンネルの老朽設備更新	1,206	804	・青函トンネルの機能保全を図るための施設の老朽更新
(2) 鉄道の事前防災・減災対策			
① 鉄道施設の耐震対策 (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)) (鉄道整備等基礎調査委託費)	7,717 (5,507) (2,210) -	2,393 (1,836) (557) 90の内数	・首都直下地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備え、主要な鉄道駅や高架橋等の耐震対策を推進 ・高架下利用のある駅等の耐震補強促進方策の検討調査
② 海岸等保全、落石・なだれ等対策	530	255	・旅客会社が行う落石・なだれ対策等のうち、一般住民等の保全保護にも資する鉄道防災事業の推進
II 高速鉄道ネットワークの整備による成長力強化等			
1. 整備新幹線の整備の推進等			
(1) 整備新幹線の着実な整備	266,000	70,600	
(2) 整備新幹線建設推進高度化	2,750	2,750	・未着工区間における設計施工法等調査や軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発調査
(3) 北陸新幹線の開業に合わせた交通結節点機能の強化	10,583の内数	1,539の内数	・北陸新幹線の新規開業に合わせて、地域の鉄道の新幹線乗継駅の新設等を支援し、交通結節点機能の強化を図る
(4) 幹線鉄道の高速化・利便性向上に向けた調査	-	90の内数	・全国の鉄道ネットワークの現状を整理する調査
2. 中央新幹線に関する調査等			
(1) 中央新幹線に関する調査	-	150の内数	・東日本大震災を踏まえた土木構造物の地震対策や大深度地下での安全・防災対策の更なる検討・検証等
(2) 超電導技術高度化等	913	260	・超電導技術を活用した更なるコスト低減や省エネルギーに有効な超電導ケーブルの技術開発等
III 暮らしの安心・地域活性化			
1. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上			
(1) 都市鉄道ネットワークの改善			
① 既存の都市鉄道網を活用した相互直通化	18,423	6,141	・連絡線等の整備
② 地下高速鉄道ネットワークの充実	34,210の内数	13,944の内数	・地下鉄の新線建設等
③ 貨物鉄道の旅客線化	10,583の内数	1,539の内数	・大都市圏における貨物鉄道線の旅客線化

区 分	平成25年度予算額		事業概要等
	事業費	国 費	
	(百万円)	(百万円)	
(2) 大規模な輸送障害への対策の推進	34,210の内数	13,944の内数	・相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化工事等
(3) 鉄道駅の総合的な改善	2,590	558	・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
(4) 都心-空港-郊外直結鉄道の推進等 ・ 都心-空港-郊外直結鉄道に関する調査	-	150の内数	・都心と郊外・国際空港とを直結する「都心-空港-郊外直結鉄道(都心直結線)」プロジェクトの検討を進める
2. 地域鉄道の活性化と安全の確保			
(1) 地域鉄道の安全な輸送の維持	-	-	・安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対する支援を地域公共交通確保維持改善事業において実施
(2) 地域鉄道の利便性の向上(コミュニティ・レール化)	10,583の内数	1,539の内数	・利用促進を図るべく、利便性向上のための施設整備を支援
3. 鉄道の安全対策の強化			
(1) ホームドアの整備等バリアフリー化の推進			
① ホームドアの整備 (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)	5,139	1,295	・鉄道における安全性や安定性の更なる向上を図るため、駅のホームからの転落事故等の防止に効果の高いホームドアの整備を推進
② ホームドアの技術開発	668の内数	334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ホームドアの技術開発
③ 鉄道における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)	7,865	1,982	・駅のバリアフリー化、コミュニティ・ステーション化の推進に係る施策を地域公共交通確保維持改善事業において実施
(2) 事故防止等のための踏切保安設備の緊急的整備	262	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の緊急的整備を推進
4. 鉄道分野における省エネルギー化の取り組み			
(1) エコレールラインプロジェクトの推進	-	-	・鉄道施設に対する再生可能エネルギーの導入や、省エネ設備の導入等について計画的に取り組む鉄道事業者を支援(環境省との連携事業)
(2) 蓄電池電車の開発	668の内数	334の内数	・鉄道における環境性能の更なる向上を図るため、節電・省エネ効果が期待される蓄電池電車の技術開発
IV 世界における日本のプレゼンスの強化			
鉄道システム・技術の海外展開	-	1,110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を推進
IV. その他			
1 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	59	
2 譲渡線建設費等利子補給金	-	202	
3 新線調査費等補助金	-	150	
4 鉄道整備等基礎調査委託費	-	90	

I 復興・防災対策

1. 東日本大震災からの復興加速等

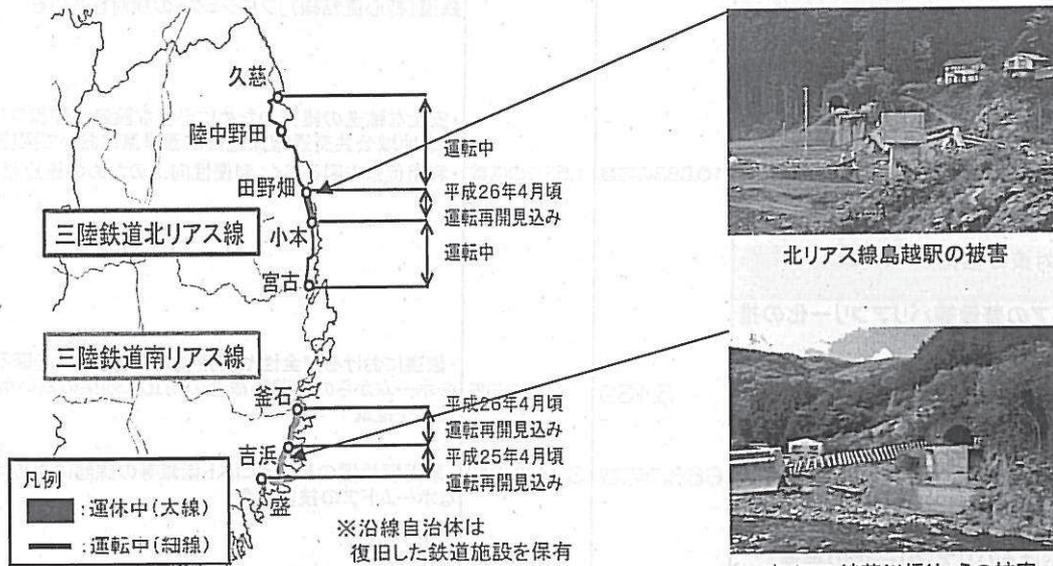
被災者の暮らしを支える基盤となる公共交通について、被災状況・復興状況や地形等の地域の特性に応じ鉄道の復旧を支援する。

(1) 被災した三陸鉄道の復旧支援

[事業費：1,800 百万円、国費：900 百万円（復興庁計上）]
 (鉄道施設災害復旧費補助金)

平成23年3月に発生した東日本大震災により甚大な被害を受けた三陸鉄道の災害復旧事業を引き続き実施し、平成26年4月頃の全線運行再開に向け、早期復旧を支援する。

【三陸鉄道 東日本大震災による被害と復旧状況】



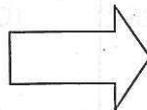
北リアス線島越駅の被害



南リアス線荒川橋りょうの被害



レールの復旧(H24.2.1より敷設開始)
 (北リアス線: 田野畑～陸中野田間)



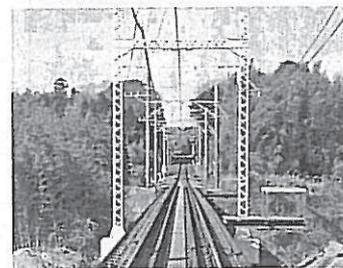
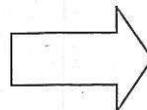
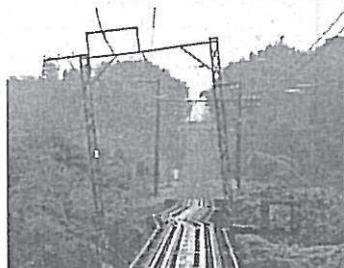
H24.4.1 運行再開
 (北リアス線: 田野畑～陸中野田間)

(2) その他の災害復旧対策

[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大規模災害を受けた場合、速やかな災害復旧を実施して運輸の安定及び民生の安全を確保する。

【平成23年度 三岐鉄道の災害復旧の例】



2. 事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等

(1) 鉄道の老朽化対策

① 鉄道施設の老朽化対策

[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)
 [国費：33,278 百万円 の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

資金力等に一定の限界がある中小の鉄道事業者が所有する橋りょう、トンネル等の鉄道施設の老朽化対策を推進するため、平成24年度補正予算による総合的な取り組みとあわせ、老朽化した施設や設備の改良・補修を支援する。

平成24年度補正予算(45億円)

- ・施設の状況等に関する詳細評価や対策方法の検討を支援。(安全性評価・対策検討緊急事業)
- ・対策の必要性が既に判明している施設のうち、緊急的に対応が必要な更新等を支援。(緊急老朽化対策)
- ・施設の点検状況のデータベース化を国が行う。(戦略的維持更新に向けたデータベース化)

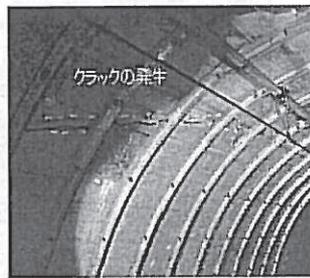
平成25年度予算

- ・地方鉄道のトンネル改修等複数年度にわたる老朽化対策を支援。(鉄道施設総合安全対策事業費補助)
- ・地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等を支援。(地域公共交通確保維持改善事業)

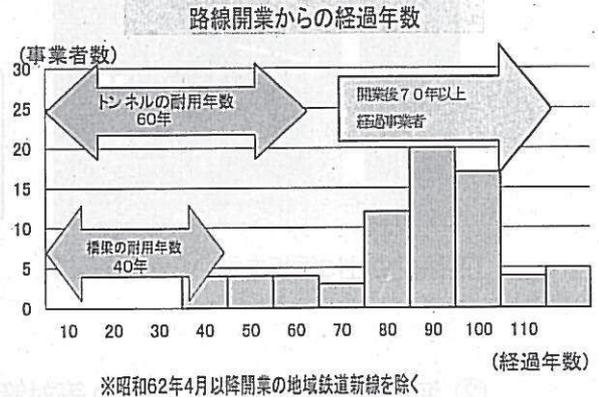
○老朽化した施設の例



【橋りょうの場合】



【トンネルの場合】

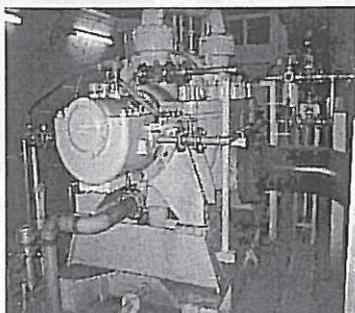


② 青函トンネルの老朽設備更新

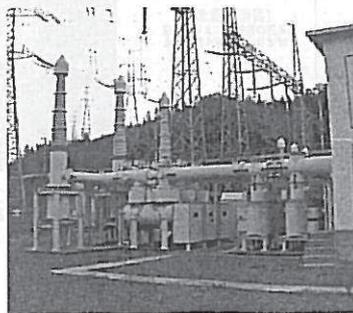
[事業費：1,206 百万円、国費：804 百万円]
 (鉄道防災事業費補助)

青函トンネルは、昭和63年の開業以来、海底下という劣悪な環境の下、設備の劣化が著しく進んでいることから、鉄道防災事業として、平成11年度より緊急的に機能保全を図るための改修工事を行っている。

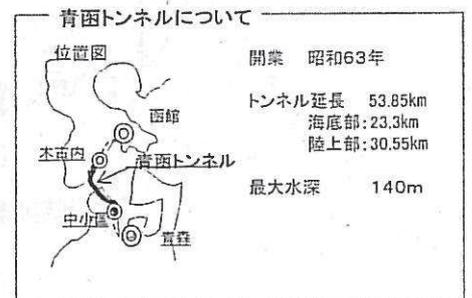
平成25年度は、排水ポンプ、変電所設備等の改修を行う。



【排水ポンプ】



【変電所設備】



(2) 鉄道の事前防災・減災対策

① 鉄道施設の耐震対策

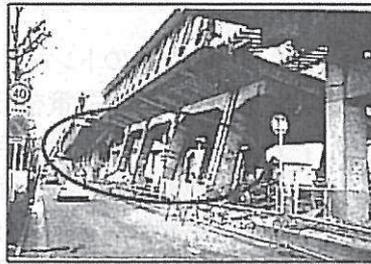
[事業費：7,717百万円、国費：2,393百万円]

(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(地下高速鉄道))

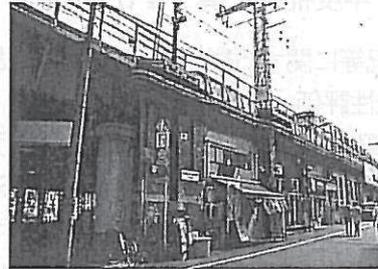
[国費：90百万円の内数] (鉄道整備等基礎調査委託費)

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・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、より多くの鉄道利用者の安全を確保する観点や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策をより一層推進する。

なお、耐震対策により取得した鉄道施設について、税制上の特例措置を講じる。また、高架下利用のある駅等の耐震補強を促進する方策を検討する。



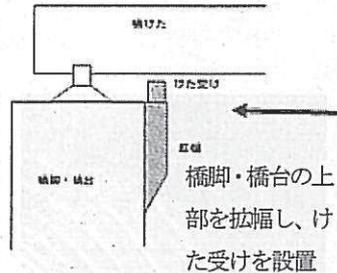
【阪神淡路大震災で倒壊した高架橋】



【高架下の利用例】



【高架橋の柱に鋼板を巻いた耐震補強】



【緊急輸送道路と交差する橋りょうの落橋防止工】



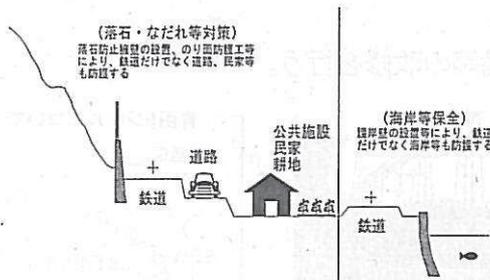
② 海岸等保全、落石・なだれ等対策

[事業費：530百万円、国費：255百万円]

(鉄道防災事業費補助)

旅客会社が行う落石・なだれ対策等のうち、一般住民等の保全保護にも資する事業を推進する。

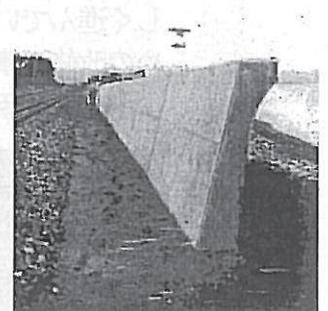
落石・なだれ等対策 海岸等保全



【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】

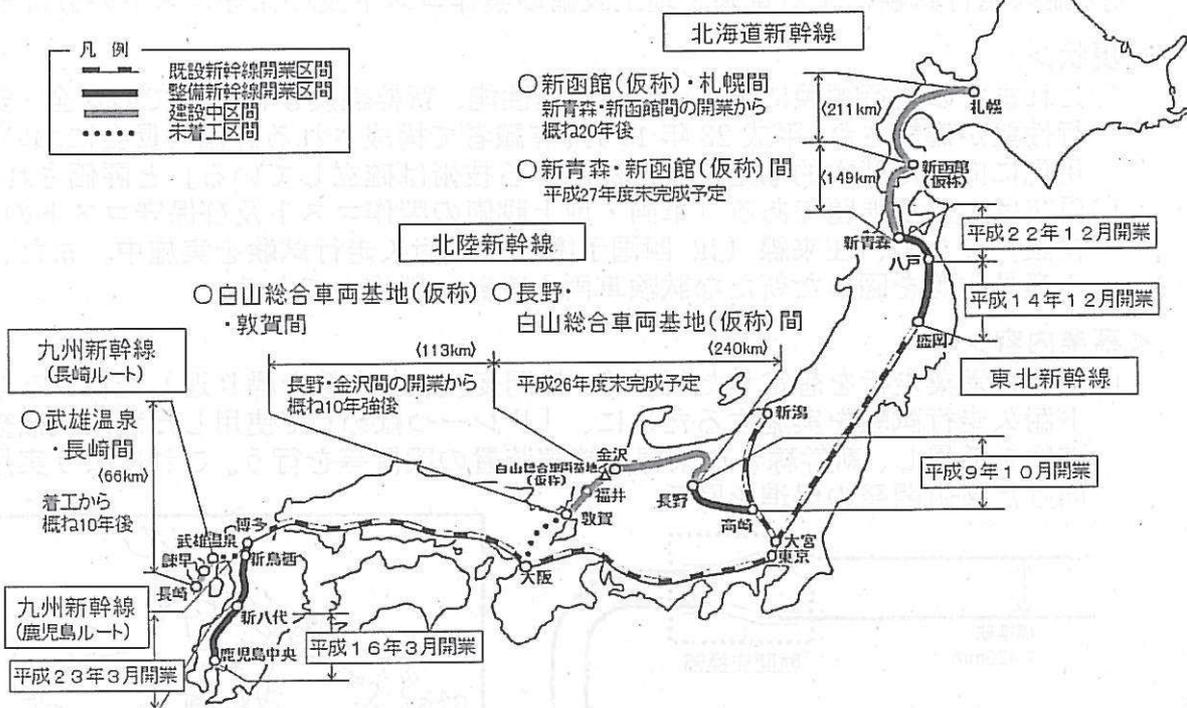
II 高速鉄道ネットワークの整備による成長力強化等

1. 整備新幹線の整備の推進等

(1) 整備新幹線の着実な整備 [事業費：266,000百万円、国費：70,600百万円]
(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、着実に整備を進める。

整備新幹線の現状



整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。

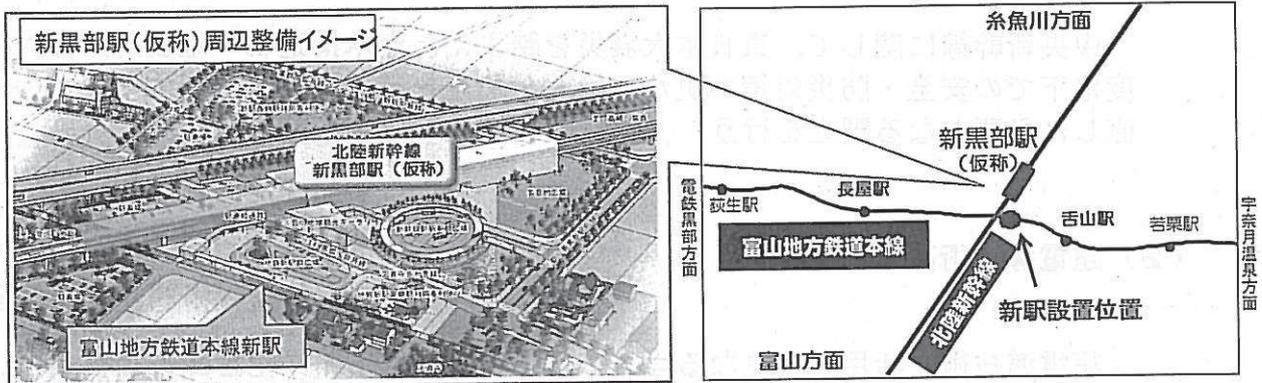
(3) 北陸新幹線の開業に合わせた交通結節点機能の強化

[事業費：10,583百万円の内数、国費：1,539百万円の内数]
 (幹線鉄道等活性化事業費補助(連携計画事業))

整備新幹線の開業効果を周辺地域に広く波及させるため、平成26年度末の北陸新幹線の新規開業に合わせて、地域の鉄道の新幹線乗継駅の新設等を支援し、交通結節点機能の強化を図る。

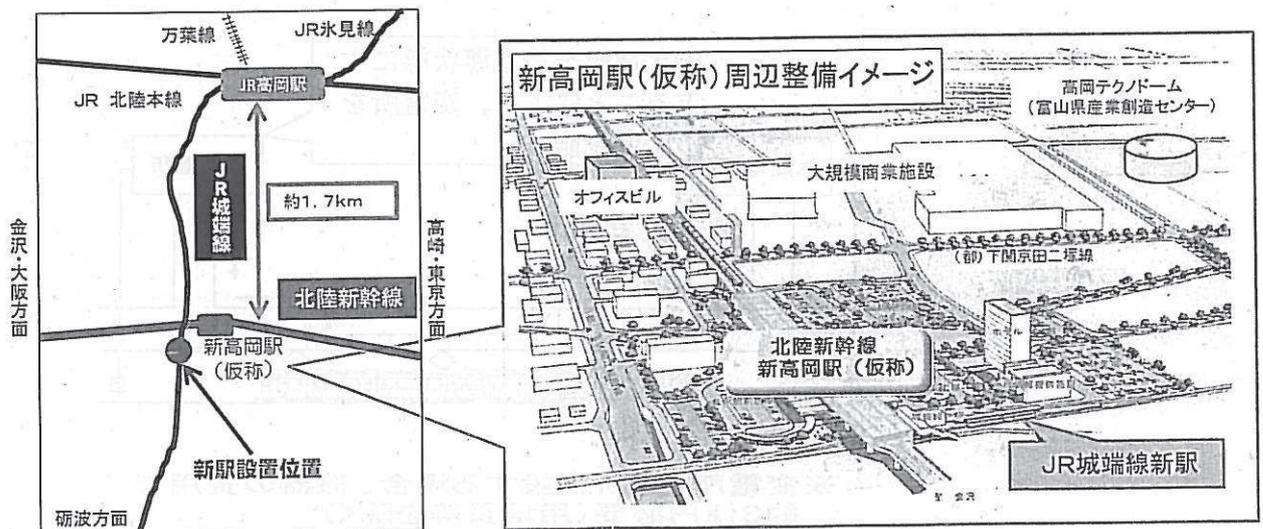
・富山地方鉄道本線の新駅設置

黒部市公共交通戦略推進協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、北陸新幹線新黒部駅(仮称)開業に合わせて、黒部市中心部や観光地とのアクセス拠点となる富山地方鉄道本線の新駅を設置。



・JR西日本城端線の新駅設置

城端・氷見線活性化推進協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、北陸新幹線新高岡駅(仮称)開業に合わせて、高岡市中心部とのアクセス拠点となるJR西日本城端線の新駅を設置。



(4) 幹線鉄道の高速化・利便性向上に向けた調査

[国費：90百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

在来幹線鉄道は、地域間の連携強化や地域の活性化を図る上で、重要な役割を果たす一方、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について整理した上で、真に必要な施策に重点化を図り、利用者のニーズに応じていくために必要な調査を行う。

2. 中央新幹線に関する調査等

(1) 中央新幹線に関する調査

[国費：150百万円の内数]
(新線調査費等補助金)

中央新幹線に関して、東日本大震災を踏まえた土木構造物の地震対策や大深度地下での安全・防災対策の更なる検討・検証を行うなど、技術的な基準の見直しに必要となる調査を行う。

(2) 超電導技術高度化等

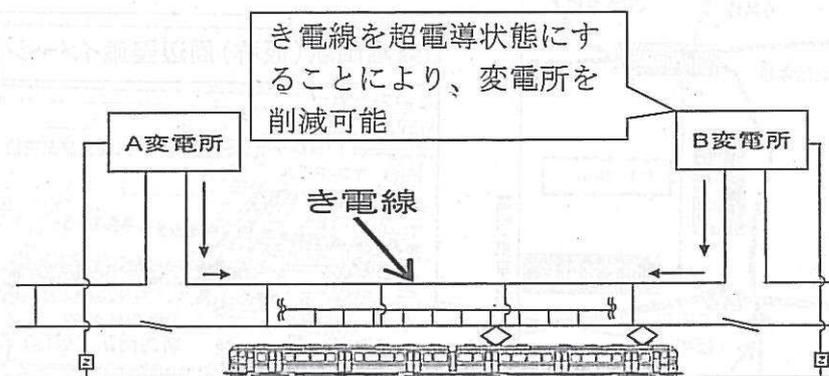
[事業費：913百万円、国費：260百万円]
(鉄道技術開発費補助金)

超電導技術を活用して更なるコスト低減や省エネルギー化を図るため、高温超電導磁石や超電導ケーブルの技術開発等を行う。

【実施開発例】

超電導ケーブルの技術開発

変電所から電車に電力を供給するき電線では、電気抵抗により送電時に電圧が低下する。こうした課題に対応するため、き電線を超電導状態(電気抵抗がゼロ)とする超電導ケーブルの技術開発を行う。



※変電所1箇所新設する場合、機器の費用で約3億円必要(用地費等を除く)

Ⅲ 暮らしの安心・地域活性化

1. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上

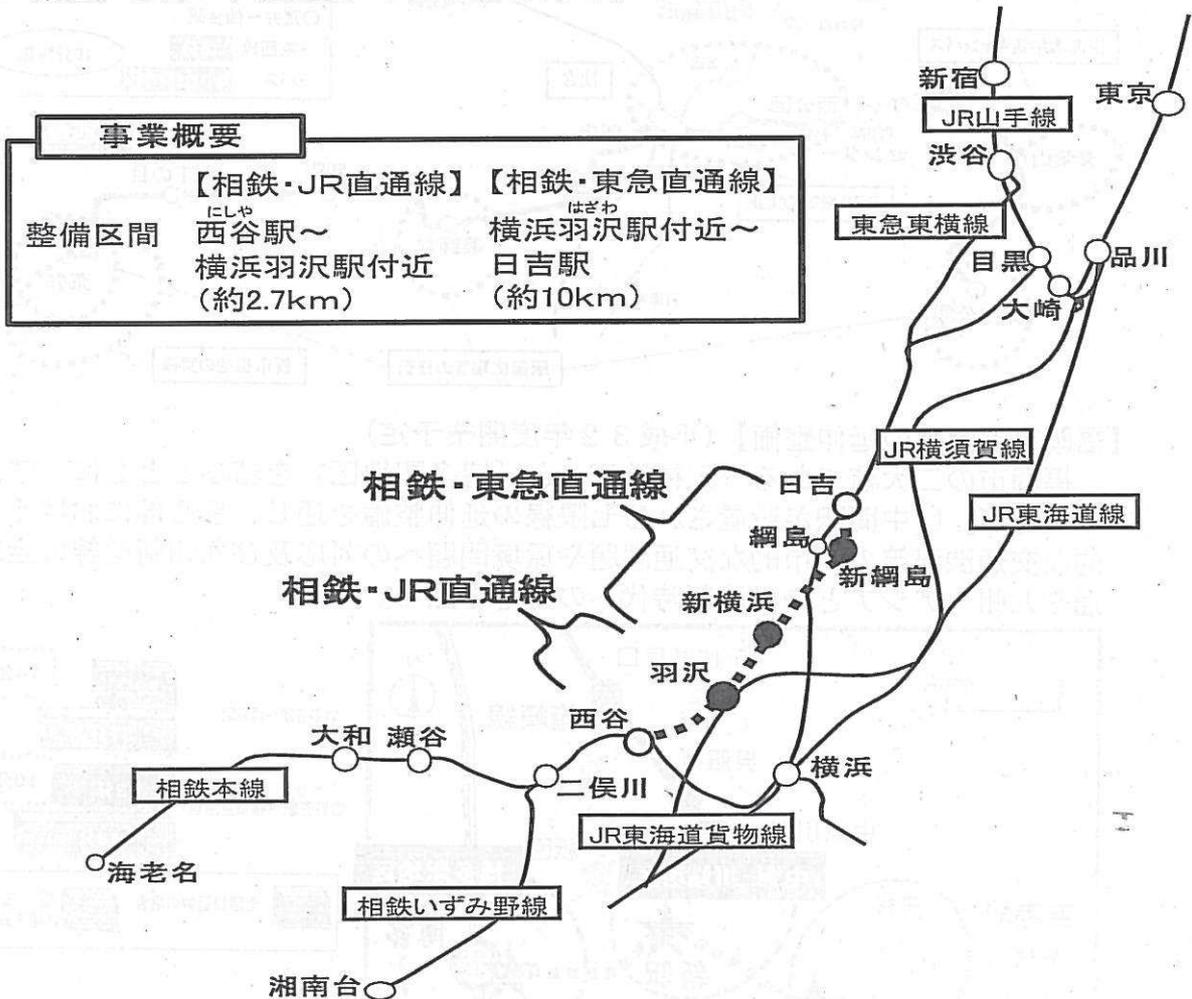
(1) 都市鉄道ネットワークの改善

既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、投資効果の高い大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上等に重点投資する他、地下高速鉄道、輸送障害対策等の整備を推進し、これらの利便性向上施策を通じて、公共交通の利用を促進し、地域の活性化を図る。

① 既存の都市鉄道網を活用した相互直通化

[事業費：18,423百万円、国費：6,141百万円]
 (都市鉄道利便増進事業費補助(速達性向上事業))

相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワーク(既存ストック)を有効活用し、利用者利便の増進を図るため、連絡線の整備・相互直通化(相鉄・JR、相鉄・東急)を行い、速達性の向上を推進する。



事業概要	
整備区間	【相鉄・JR直通線】 <small>にしや</small> 西谷駅～ 横浜羽沢駅付近 (約2.7km)
	【相鉄・東急直通線】 <small>はざわ</small> 横浜羽沢駅付近～ 日吉駅 (約10km)

[時間短縮効果例]			
	現行	整備後(短縮時間)	【乗換回数】
<small>ふたまたがけ</small> 二俣川～新宿	59分	→ 44分(約15分短縮)	【1回→0回】
大和～新横浜	42分	→ 19分(約23分短縮)	【1回→0回】
海老名～目黒	69分	→ 54分(約15分短縮)	【2回→0回】
湘南台～新横浜	49分	→ 23分(約26分短縮)	【1回→0回】

② 地下高速鉄道ネットワークの充実

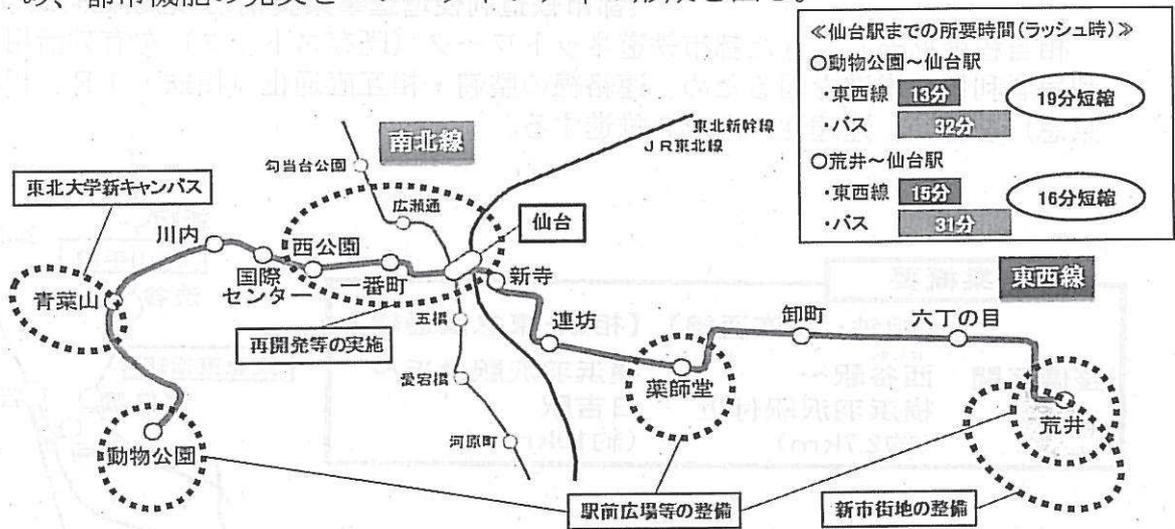
【事業費：34,210百万円の内数、国費：13,944百万円の内数】
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

大都市圏における通勤・通学混雑の緩和、沿線地域の活性化、公共交通の利用促進による都市構造の低炭素化等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進する。

《新線建設》

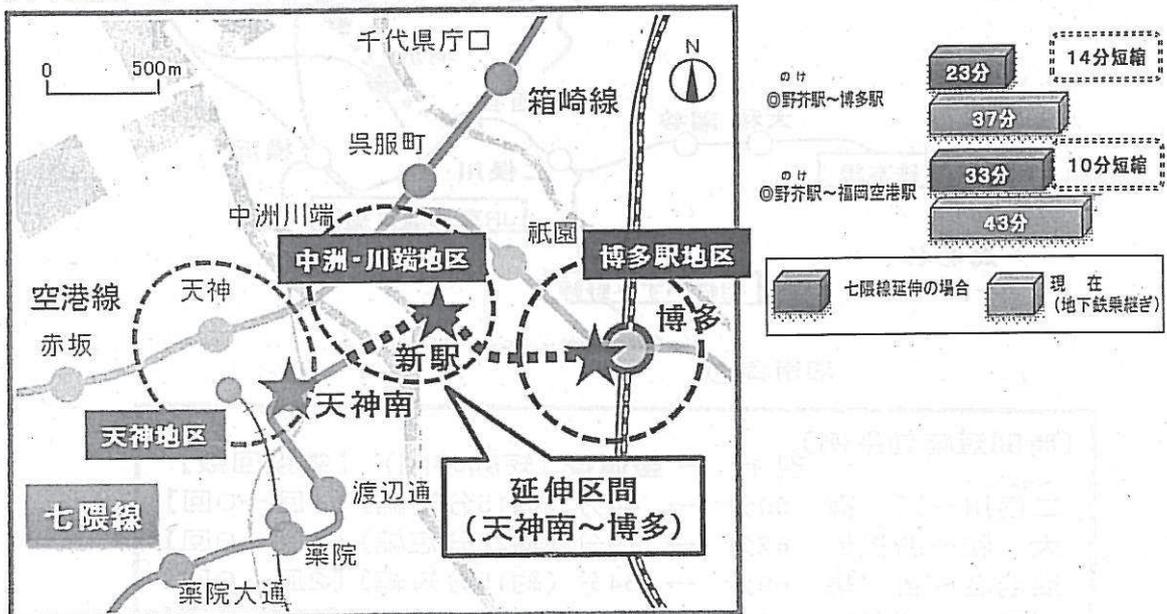
【仙台市東西線の整備】(平成27年度開業予定)

仙台都市圏の東西軸となる地下高速鉄道(東西線)を整備し、地下鉄南北線とJR線に結節させることにより、仙台市内の東西南北における拠点間の連携を高め、都市機能の充実とコンパクトシティの形成を図る。



【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」を結ぶとともに「中洲・川端地区」に中間駅が設置される七隈線の延伸整備を通じ、都心部における慢性的な交通渋滞等の全市的な交通課題や環境問題への対応及び九州新幹線の全線開通や九州・アジアとの交流新時代への対応を図る。



③ 貨物鉄道の旅客線化

[事業費：10,583百万円の内数、国費：1,539百万円の内数]
(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。

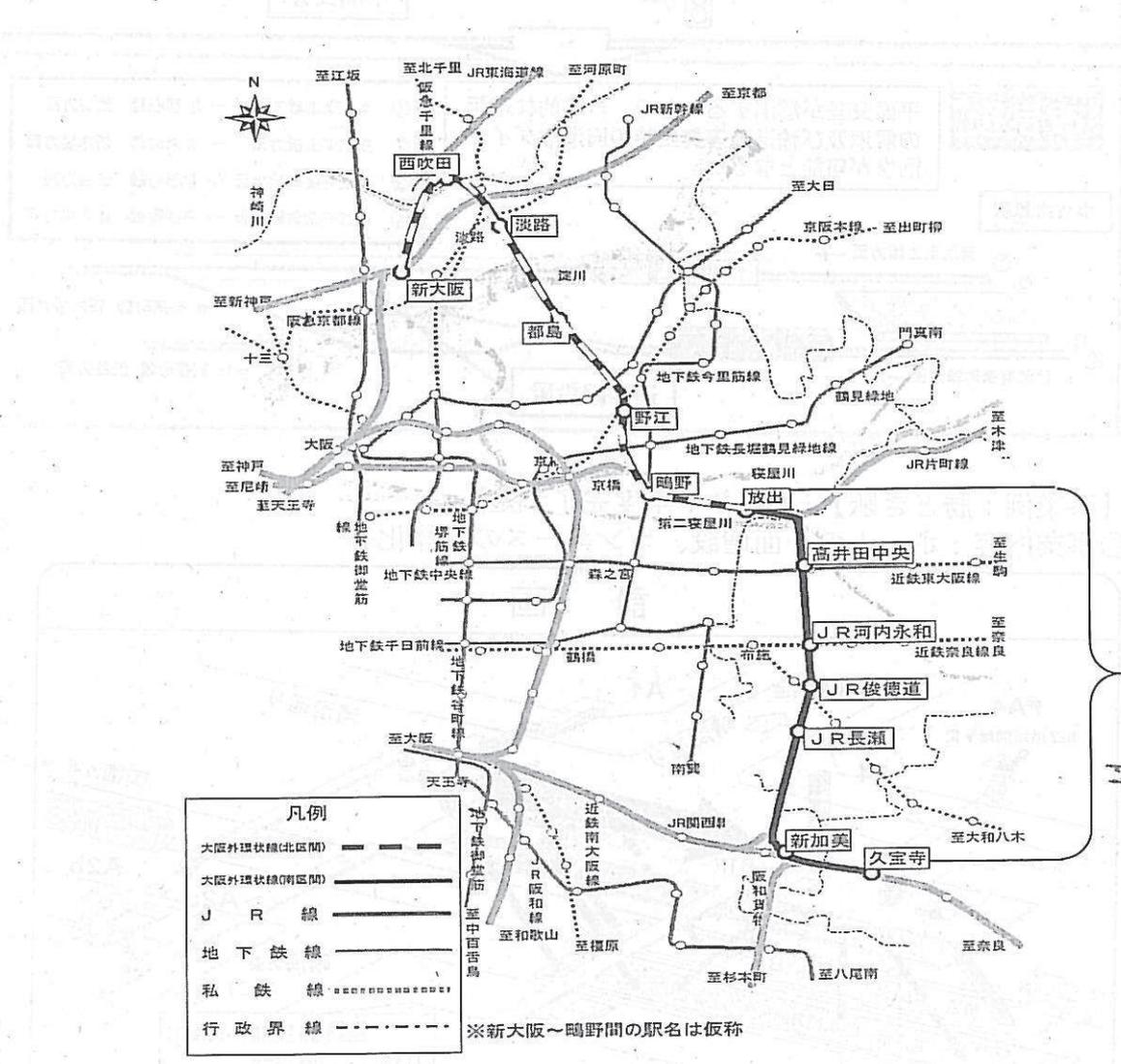
【大阪外環状線(おおさか東線)】

大阪外環状線(おおさか東線)(新大阪~久宝寺:21.9km)は、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ろうとするものである。

北区間(新大阪~放出)平成30年度開業予定

(南区間(放出~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



平成20年3月開業

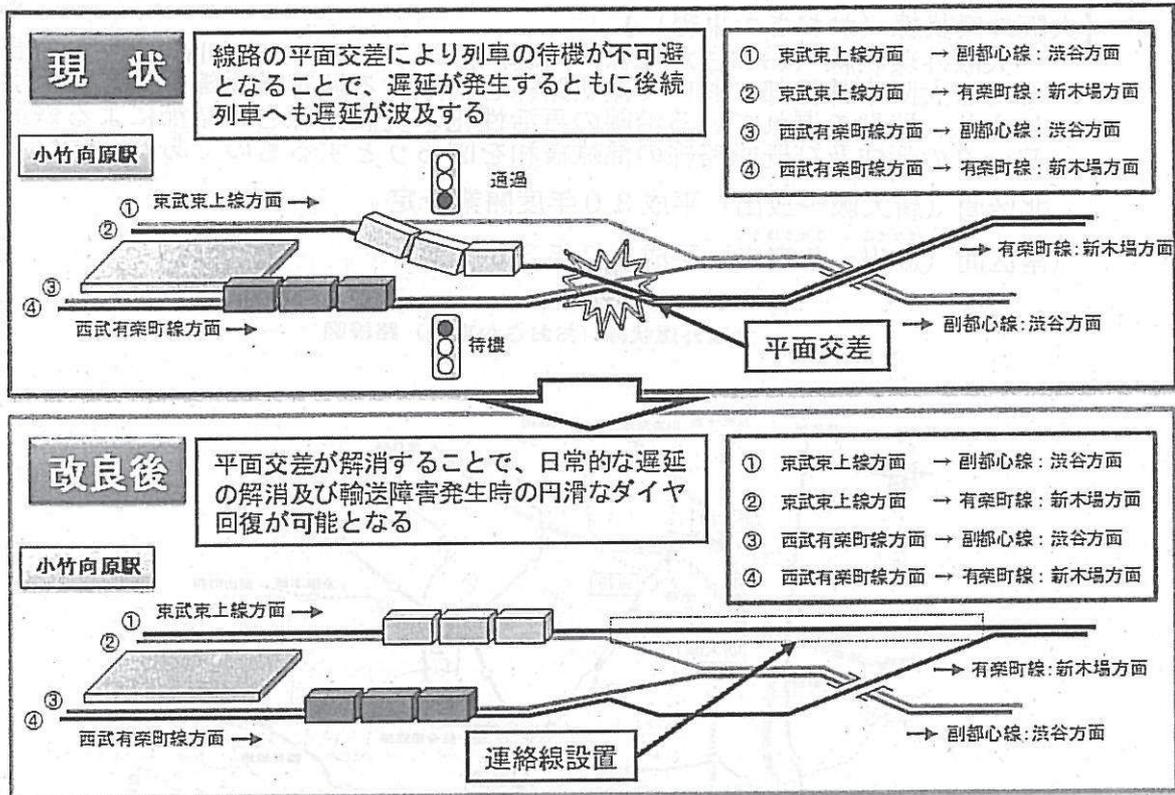
(2) 大規模な輸送障害への対策の推進

[事業費：34,210百万円の内数、国費：13,944百万円の内数]
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

高密度ダイヤの設定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、折返施設等の整備を推進する。

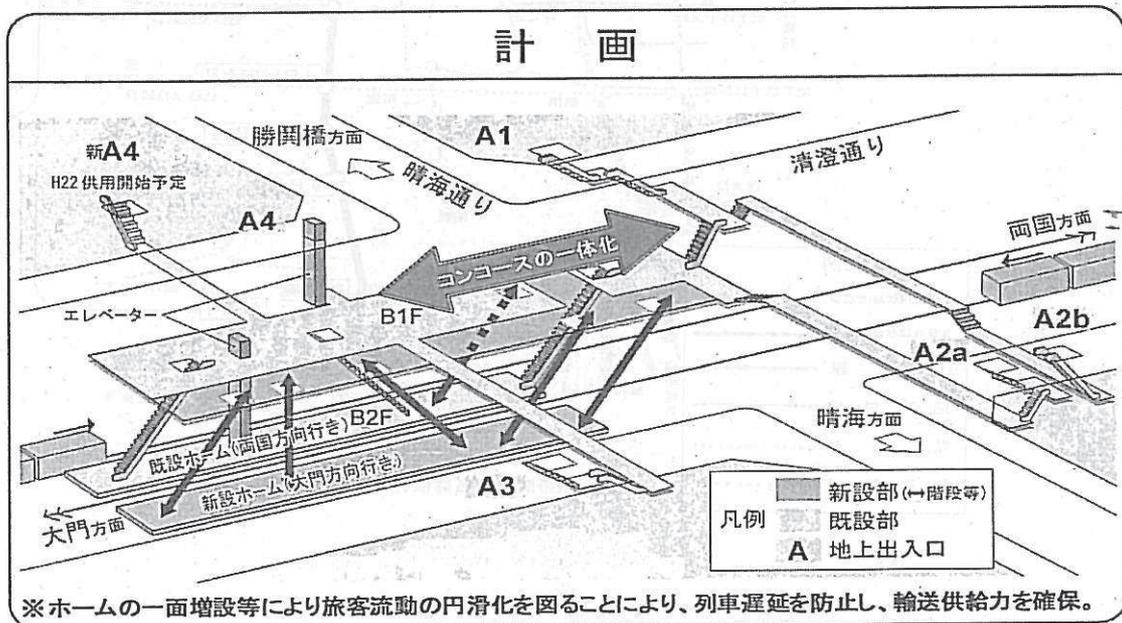
【事業例：小竹向原駅】(平成28年度完了予定)

○事業内容：相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化工事等
 ※平成25年3月に副都心線と東横線の相互乗り入れを予定



【事業例：勝どき駅】(平成27年度完了予定)

○事業内容：ホームの一面増設、コンコースの一体化等



(3) 鉄道駅の総合的な改善

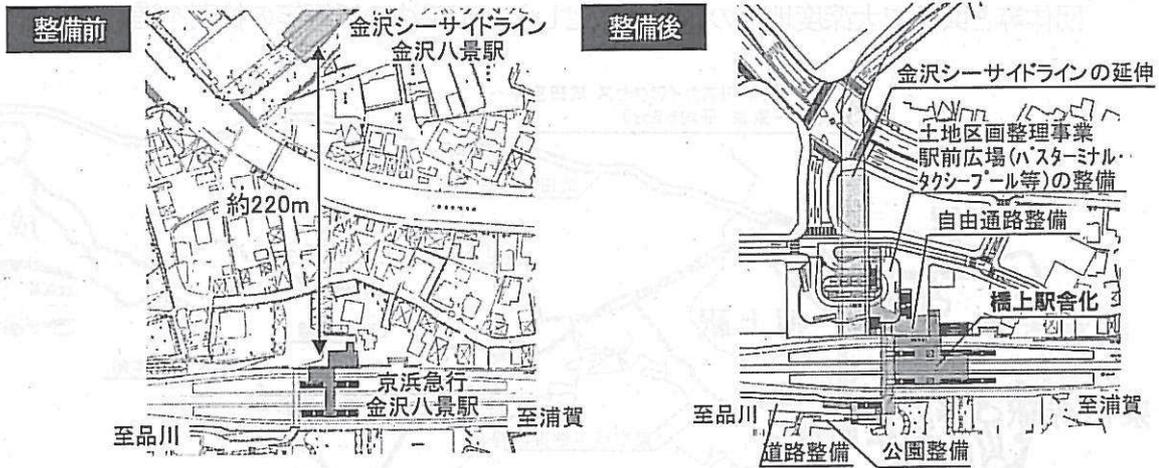
[事業費：2,590百万円、国費：558百万円]

(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、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善する。

○金沢八景駅（京浜急行電鉄）、甲子園駅（阪神電気鉄道）、京急蒲田駅（京浜急行電鉄）



金沢八景駅

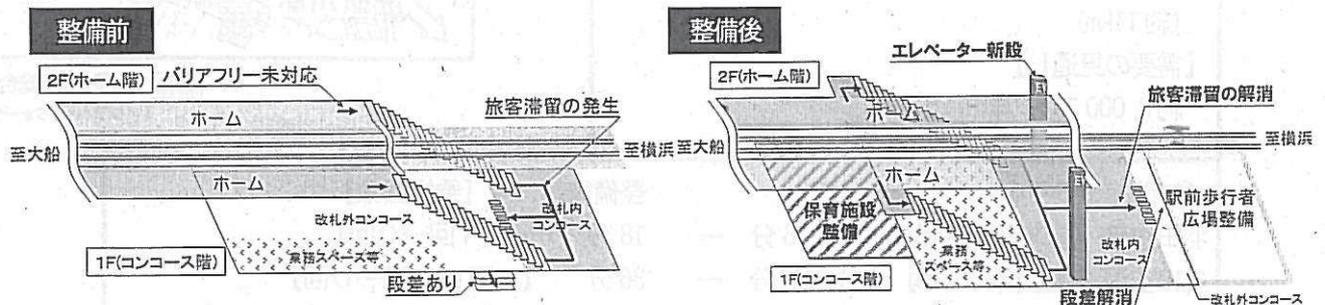
太字：鉄道駅総合改善事業

駅周辺の土地区画整理事業、金沢シーサイドラインの延伸、自由通路整備と一体的に駅舎の橋上化を行うことにより、乗換動線の整備による旅客流動の円滑化や鉄道利用者の利便性の向上を図る。

・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）

人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった保育施設等の生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）を図る。

○関内駅（JR東日本）



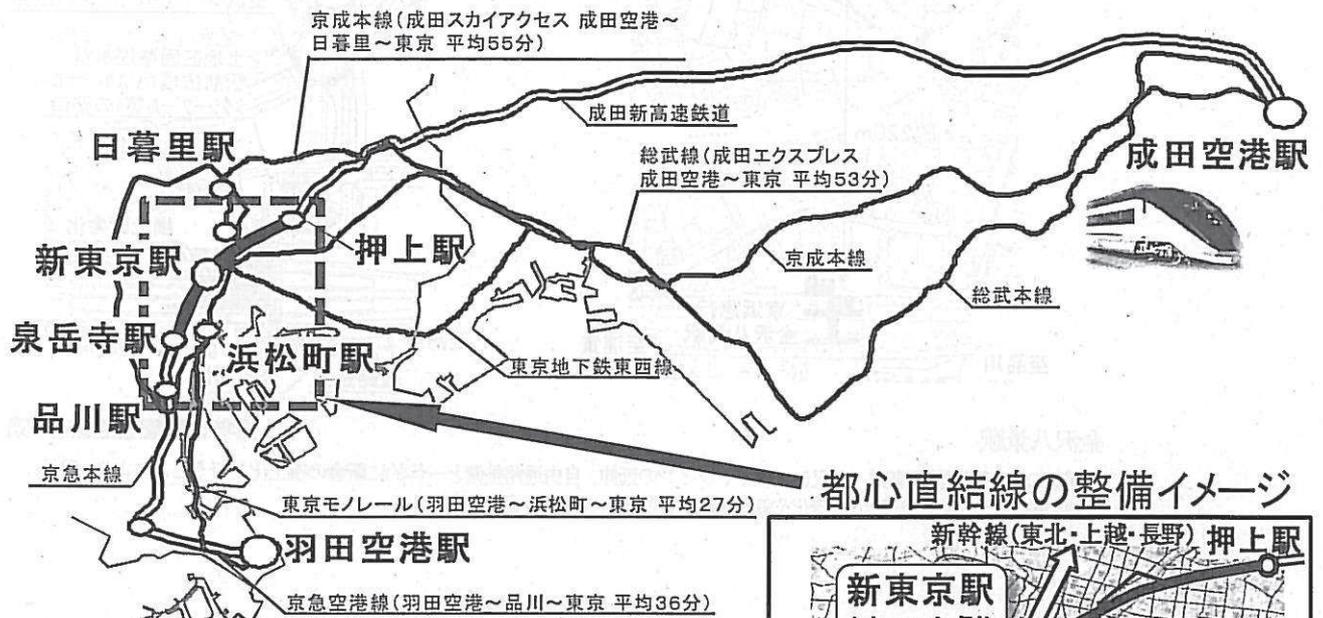
関内駅

関内駅北口において、駅周辺の段差解消やエレベーターの新設、改札口の移設等を実施することにより、円滑な旅客動線の確保やバリアフリー化等、鉄道利用者の利便性の向上を図るとともに、保育施設を整備することにより、駅機能の高度化を図る。

(4) 都心一空港・郊外直結鉄道の推進等

- ・ 都心一空港・郊外直結鉄道（都心直結線）に関する調査 [国費：150百万円の内数]
(新線調査費等補助金)

アジアのビジネス拠点として日本全体の再生の牽引を担う東京都心と羽田・成田両国際空港を結ぶ鉄道アクセスを世界トップクラスの水準に改善し、さらに依然として高い東京圏の通勤混雑の緩和をも図る観点から、都心と国際空港、都心と郊外とを直結し、速達性、利便性を向上させる「都心一空港・郊外直結鉄道（都心直結線）プロジェクト」について、地元地方公共団体等と共同で大深度地下の利用を想定したPFI手法の活用等の検討を進める。



都心直結線の整備イメージ



- : 都心直結線
- : 都心直結線につながる既存線

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→東京駅	平均 27分～36分	→ 18分	【1回→0回】
成田空港→東京駅	平均 53分～55分	→ 36分	【1回 or 0回→0回】

※羽田空港は国際線ターミナル、成田空港は空港第2ビルを起点とする。

【混雑率の緩和】	現況 (H23年度)	整備による増減
総武線(快速) 新小岩→錦糸町	177%	△13%
東西線 木場→門前仲町	199%	△2%

2. 地域鉄道の活性化と安全の確保

(1) 地域鉄道の安全な輸送の維持

[国費：33,278百万円の内数]
(地域公共交通確保維持改善事業)

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。その一環として、経営環境が厳しい地域鉄道事業者が行う安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対する支援を行う。（鉄道事業再構築事業を実施する事業者が行う安全設備の整備等のうち一定のものについては、補助率を1/2に拡充する。（現行：1/3））

『地域公共交通確保維持改善事業』
 ～生活交通サバイバル戦略～
25年度予算額 333億円

地域公共交通確保維持事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援 <ul style="list-style-type: none"> ○ 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援 ： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持 等 ○ 市町村を主体とした協議会の取組みを支援 ： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等 ○ 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援(注)
地域公共交通バリア解消促進等事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援 ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援 ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援
地域公共交通調査等事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援 ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援 ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援(注)
(注) 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される27億円を含む。

地域鉄道の現状

○ 輸送人員

(単位: 千万人)

S62: 約4.7億人
↓ 17%減少
H23: 約3.9億人

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く71社

○ 収支
約8割の事業者が赤字(平成23年度決算)

鉄道事業再構築事業

- 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けて実施
- 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象

目的
 当該路線における輸送の維持

内容
 経営の改善
 市町村等の支援
 +
 事業構造の変更
 例: 上下分離

地域鉄道の安全性向上

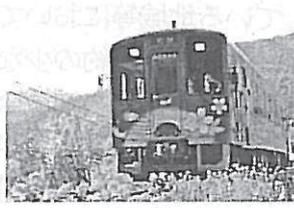
安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の整備等を支援。

【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

(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：10,583百万円の内数、国費：1,539百万円の内数]
(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。

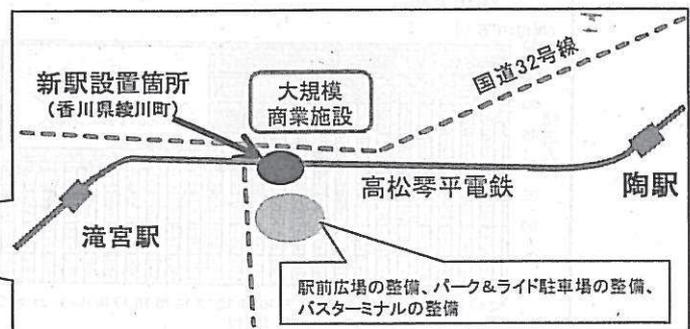
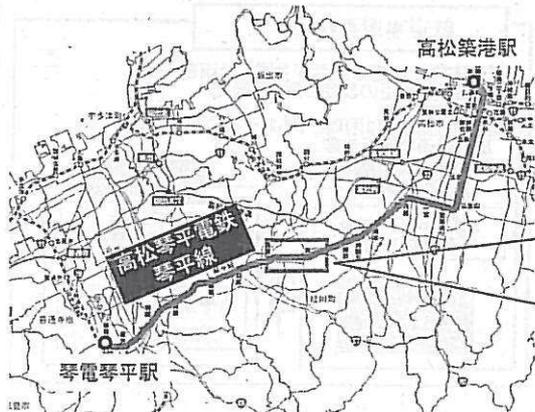
・連携計画事業の事業例 (高松琴平電気鉄道)

事業内容

ことடன்活性化協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、高松琴平電気鉄道琴平線のすえ陶駅～たきのみや滝宮駅間に新駅を設置し、駅を中心とした新たなまちづくりを行う。

※一体的に実施する利用促進施策
駅前広場の整備、パーク&ライド駐車場の整備、バスターミナルの整備

<平成25年度完了予定>



3. 鉄道の安全対策の強化

(1) ホームドアの整備等バリアフリー化の推進

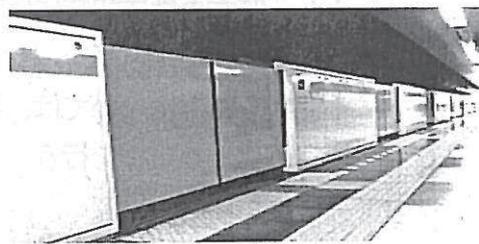
① ホームドアの整備

[事業費：5,139百万円、国費：1,295百万円] (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[国費：33,278百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

鉄道における安全性や安定性の更なる向上を図るため、駅のホームからの転落事故等の防止に効果の高いホームドアの整備を積極的に推進する。

【ホームドアの整備例】



② ホームドアの技術開発

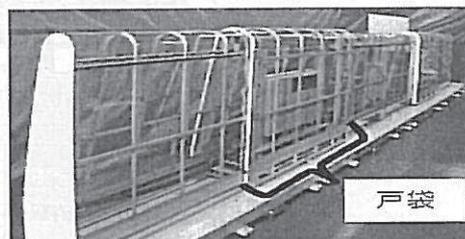
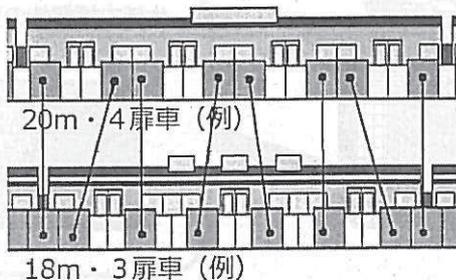
[事業費：668百万円の内数、国費：334百万円の内数]

(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ホームドアの技術開発を行う。

【戸袋移動型ホームドア】

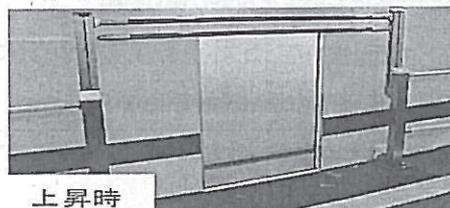
車両の扉位置に対応して戸袋が移動することにより、複数の扉位置や、車両の停止位置のかなりのズレに対応可能。



【昇降式ホームドア】

従来のホームドア部分を昇降するバーやロープとすることで、ホームドアの軽量化を図り、設置コストの低減を図る。

・昇降バー式ホームドア



・昇降ロープ式ホームドア



③ 鉄道におけるバリアフリー化の推進

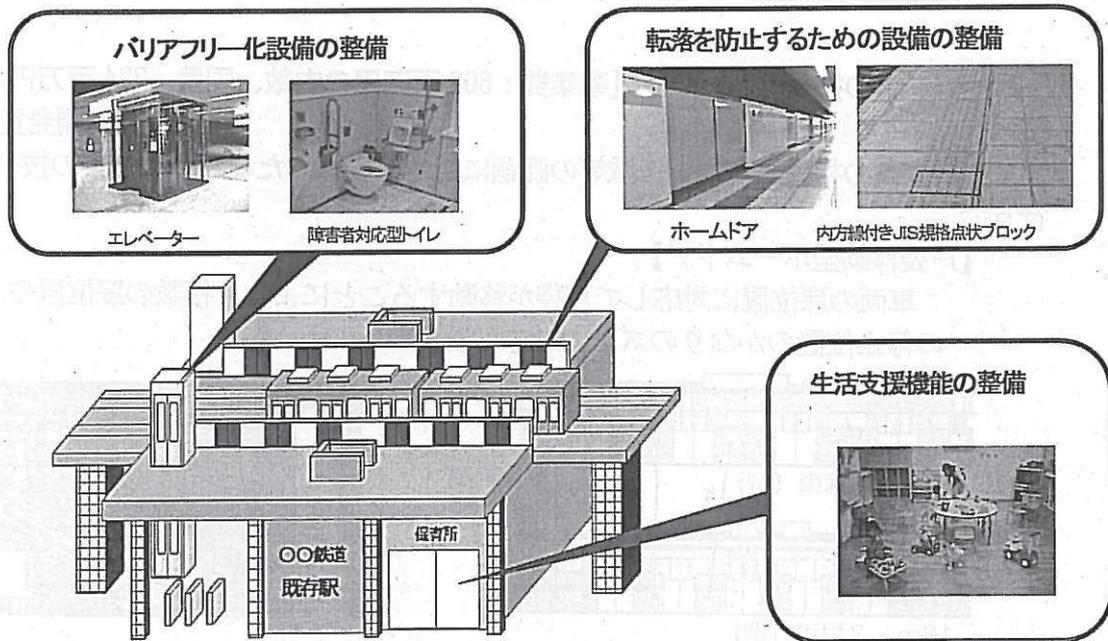
[事業費:7,865百万円、国費:1,982百万円] (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[国費:33,278百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

駅のバリアフリー化については、平成32年度末を目標とする基本方針に基づき、既存の鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、障害者対応型トイレの設置等を、国・関係地方公共団体・鉄道事業者等の関係者一体の取組みにより推進する。

また、既存の鉄道駅等に保育施設等の生活支援機能を併設する利用環境の改善を図る「コミュニティ・ステーション化」を推進する。

上記取組みについては、平成23年度から創設された「地域公共交通確保維持改善事業」により支援を行う。



基本方針

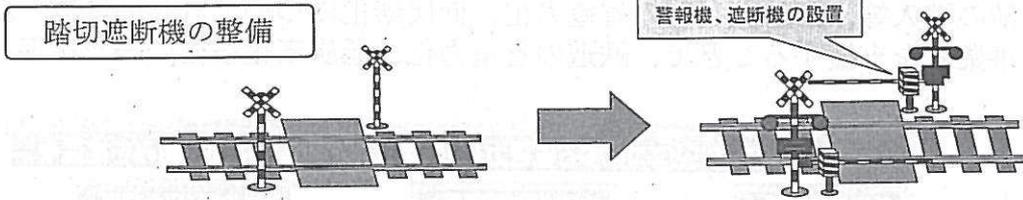
- 1日当たり平均利用者3,000人以上の駅を平成32年度までに原則として全てバリアフリー化
この場合、地域の要請・支援の下、駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り整備
- ホームドア・可動式ホーム柵について鉄道のサービス面、技術面、コスト面の課題を総合的に勘案した上で優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進

(2) 事故防止等のための踏切保安設備の緊急的整備

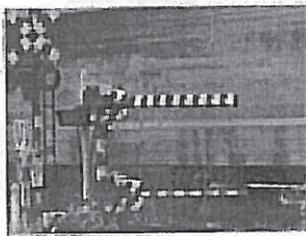
○踏切道の改良

[事業費: 262 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り除却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緊急的に整備する。



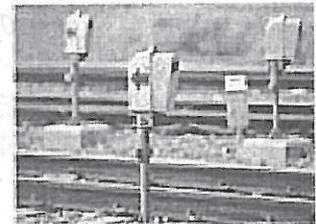
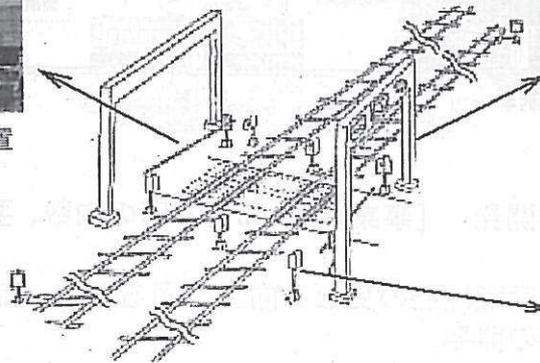
第1種踏切（遮断機のある踏切）において、自動車の直前横断や立ち往生等による事故を防止するため、高規格化保安設備（大型遮断装置、二段型遮断装置、オーバーハング型警報装置、障害物検知装置）を整備



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



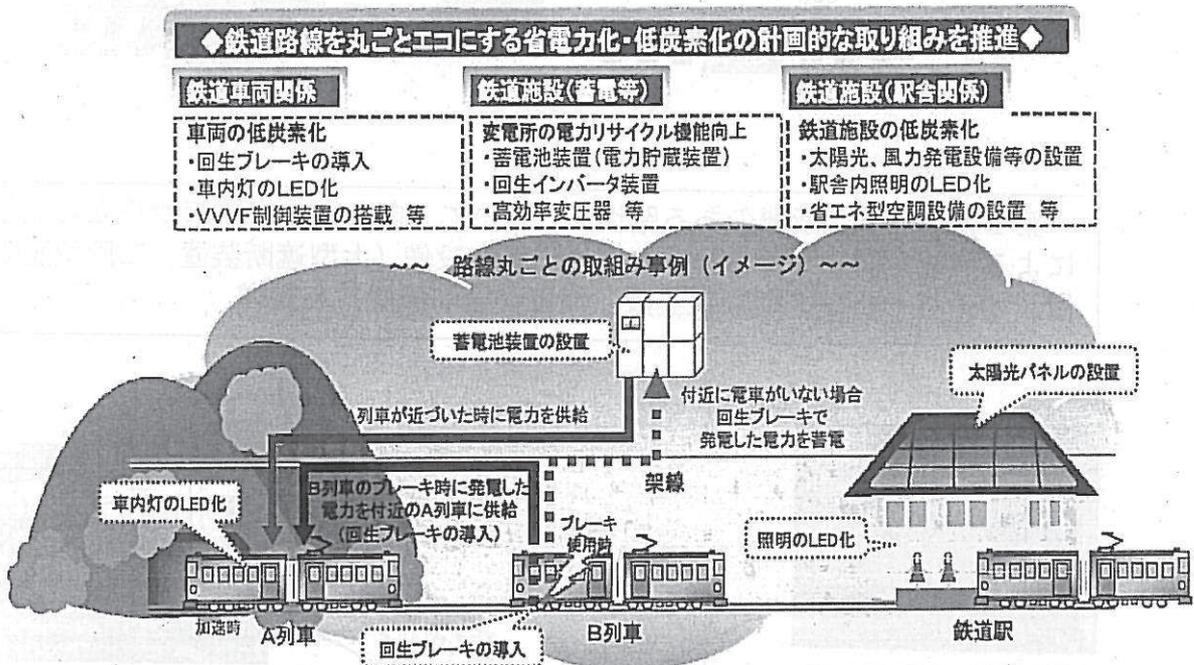
障害物検知装置

4. 鉄道分野における省エネルギー化の取り組み

(1) エコレールラインプロジェクトの推進（環境省との連携事業）

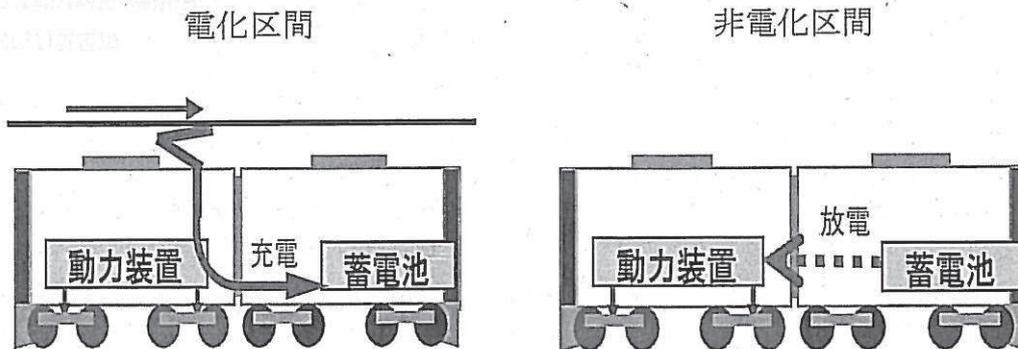
[環境省予算 低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金 国費：7,600百万円の内数、
エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業 国費：2,580百万円の内数]

エコレールラインプロジェクトにおいては、鉄道駅や運転司令所等に対する再生可能エネルギーの導入や、エネルギーを効率的に使用するための省エネ設備の導入等、路線丸ごとの省電力化、低炭素化について計画的に取り組む鉄道事業者を支援することで、鉄道の省電力化、低炭素化技術の普及を促す。



(2) 蓄電池電車の開発 [事業費：668百万円の内数、要求額：334百万円の内数] (鉄道技術開発費補助金)

鉄道における環境性能の更なる向上を図るため、節電、省エネ効果が期待される蓄電池電車の開発。



電化区間では、駅停車時に蓄電池へ充電し、非電化区間では、蓄電池から放電して走行する蓄電池電車を開発

IV 世界における日本のプレゼンスの強化

鉄道システム・技術の海外展開

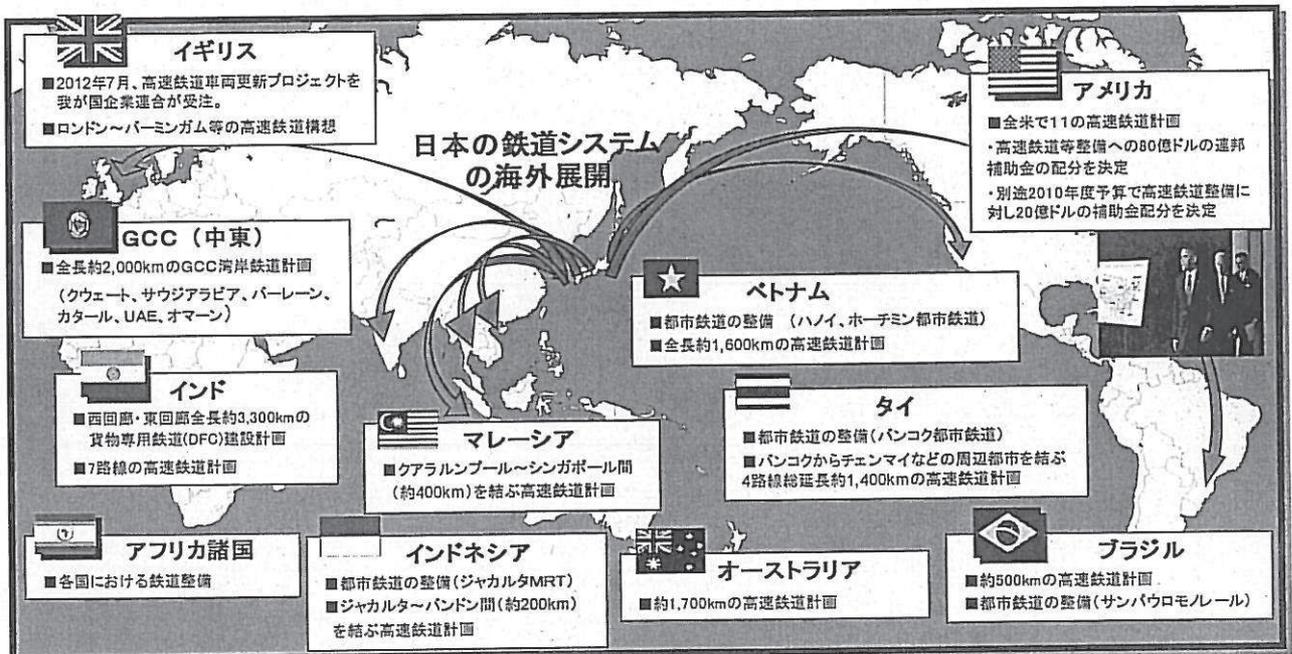
※上記を含む「官民連携による海外プロジェクトの推進」予算額

[国費：1,110百万円の内数]

現在、米国やブラジルを始めとする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。

二国間関係の強化に貢献するとともに、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、我が国鉄道システムの海外展開は極めて重要である。官民一体となって取り組んできた一つの成果として、平成24年7月に、我が国企業連合が英国鉄道史上最大規模の車両調達案件を受注した。

更なる受注獲得に向けて、官民連携によるトップセールス、案件形成・コンソーシアム形成の支援、我が国鉄道技術規格の国際標準化と相手国スタンダードの確保、高速鉄道整備を計画している国における技術基準作成の推進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
- ◆ 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
- ◆ 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

官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開を積極的に推進

政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスやシンポジウムの開催等

官民連携による案件形成・コンソーシアム形成の支援

我が国鉄道技術・規格の国際標準化と相手国スタンダード獲得

米国等の高速鉄道整備を計画している国における技術基準作成の推進

海外鉄道案件に対する発注コンサルティング能力の育成・確保

問題意識

- 環境省では、低炭素社会の創出のため、エネルギー対策特別会計において、低炭素創出ファイナンス・イニシアティブ及び再生可能エネルギー導入加速化プログラム等の施策を推進。
- エネルギー対策特別会計の事業の効果的な実施に当たり、予算要求段階から事業の実施中、終了段階における効果測定、重複排除、追跡調査、優先順位付け等を実施するための基盤整備が必要。
- 低炭素価値を併せて創出する社会システム構築を効果的・効率的に推進するため、交通体系整備、ライフライン施設等の整備、次世代社会インフラ等整備等の分野において、実証事業を通じてCO2削減対策の手法、削減ポテンシャル、事業性等を検証し、その成果を明示することが不可欠。

事業の概要

事業の効果測定等

- ① 事業効果測定手法の検討 (事業効果測定ガイドラインによる事業効果の算定)
- ② 技術動向調査 (国内外のエネルギー一起源CO2排出削減技術等の調査)
- ③ 地域における地球温暖化対策事業の実施状況調査・効果検証 (地方公共団体の取り組みを対象)

対策の有効性の検証 (実証事業)

【内容】

- ① CO2削減対策の手法の検証 (個別手法のCO2削減効果の検証)
- ② 削減ポテンシャルの検証 (CO2削減ポテンシャルの詳細把握)
- ③ 対策の事業性の検証 (対策に要するコスト等の検証)

【対象分野】

交通体系整備： 物流システム低炭素化(国交省連携)、鉄道輸送システム低炭素化(エコラライ)(国交省連携)、
港湾地域の低炭素化(国交省連携)

ライフライン施設等整備： 都市の廃熱を利用した低炭素化、港湾地域の低炭素化(国交省連携)

次世代社会インフラ整備： データセンター省エネ技術(総務省連携)、地中熱利用ヒートポンプ技術、下水道等未利用熱利用技術(国交省連携)

地域技術シーズ活用： 地域企業の先端技術シーズを活かした再エネ・省エネ

問題意識

- 今後、公共事業の多面的な展開が想定される中、**21世紀型の国際規範**となりつつある「**低炭素社会**」としての**付加価値を合わせて創出**する必要。
- **社会システム構築**は公共性が高く**投資回収の考え方に馴染まない**一方で、今を逃すと長期にわたり**CO2大排出型システムのロックイン**が懸念されることから、**低炭素価値向上のための国による財政支援が不可欠**。
- 今後国際交渉の主戦場と想定される2020年以降の目標を検討する際には、社会システムとしてどれだけCO2が削減可能かを分析し**国際交渉カードとして最大限活用することが戦略的対応**。
- **日本の優れた・尖った技術**を用いることで**経済活性化**を狙う。

基金の概要

【対象事業の基本的要件】

- ① 低炭素化に効果的な規制等対策強化の検討に資する事業
(規制等対策強化につなげる成果目標を設定)
- ② 公益性が高く資金回収・利益を期待することが困難な事業
- ③ モデル・実証的性格を有し、他事業への波及効果が大きい事業
- ④ 波及効果も含めたCO2削減効果の定量化が可能である事業
- ⑤ 日本型の先端技術の戦略的な活用・展開が期待できる事業

環境省

補助金

低炭素価値向上基金

補助金

要件に
基づく
厳格な
審査

対象分野

交通体系整備に当たっての
低炭素価値向上

<具体的な事業>

- 鉄道活用型の低炭素物流事業(国交省連携)
- 物流システム低炭素化事業(国交省連携)
- 鉄道輸送システム低炭素化(ICレールライ)事業(国交省連携)
- 港湾地域の低炭素化・災害時対応型事業(国交省連携)

災害時等対応型ライフライン施設等
整備に当たっての低炭素価値向上

<具体的な事業>

- 病院等の低炭素・災害時対応型事業(厚労省連携)
- 再エネ等を活用した自立分散型地域づくり事業

次世代型社会インフラ整備に当
たつての低炭素価値向上

<具体的な事業>

- 省エネ型データセンター構築事業(総務省連携)
- 地中熱利用ヒートポンプ技術導入事業
- 上水道システムにおける革新的技術導入事業(厚労省連携)

環境省ガイドラインに基づき、補助事業の中間段階&終了段階でCO2削減効果を分析・定量化(規制等による対策強化につなげる)