



地下鉄短信(第307号) 平成29年8月29日発行

編集 (一社)日本地下鉄協会 責任者 向田正博

電話 03-5577-5182(代) FAX 03-5577-5187



記事 ○平成30年度国土交通省鉄道局関係予算概算要求の概要

- 平成30年度国土交通省鉄道局関係予算概算要求の概要がまとまりました。  
別紙参照

【お知らせ】

✿29.8月号「SUBWAY」(214号)を、協会HPに掲載しました。  
コンテンツ「SUBWAY」からご覧下さい。

(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30年度

鉄 道 局 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

平成29年8月

国土交通省鉄道局

## 平成30年度鉄道局関係予算概算要求について

### <鉄道局関係予算>

公共事業	1,086億円（対前年度比1.09倍）
非公共事業	46億円（対前年度比1.26倍）
合計	1,132億円（対前年度比1.10倍）

（関連事項）地域公共交通確保維持改善事業 282億円の内数

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 88億円の内数

### <主な施策>

#### ●整備新幹線の整備の推進（P.3）

- 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）【755億円】

#### ●都市鉄道ネットワークの充実（P.5）

- 神奈川東部方面線の整備（都市利便増進事業）【116億円】
- 大阪外環状線の整備（貨物鉄道の旅客線化）【13億円の内数】

#### ●鉄道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化等の推進（P.7）

- エレベーター、ホームドア等の設置  
【71億円の内数（地下鉄）、370億円の内数（民鉄等）】
- ホーム拡幅等による列車遅延対策【71億円の内数】
- 鉄道駅の総合的な改善【36億円】

#### ●地域鉄道の安全性・利便性の向上（P.10）

- レールやマクラギ等の安全性向上に資する設備更新  
【454億円の内数】
- 経営改善・サービス向上に資する車両更新（新規）【4億円】

#### ●防災・減災対策の充実（P.13）

- 鉄道施設（主要駅や高架橋等）の耐震対策  
【71億円の内数（地下鉄）、83億円の内数（民鉄等）】
- 鉄道施設の戦略的維持管理・更新【83億円の内数】
- 地下駅等の浸水対策  
【71億円の内数（地下鉄）、83億円の内数（民鉄等）】

#### ●鉄道システム・技術の海外展開（P.19）

- トップセールス、案件発掘・形成調査、鉄道技術・規格の国際標準化対応等【19億円の内数】

### <関連事項>

高速鉄道インフラシステム輸出推進

【（財政投融资）15億円】

# 目 次

I. 平成30年度鉄道局関係予算概算要求総括表	1
II. 平成30年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要	
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	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	5
(3) 貨物鉄道の旅客線化	6
(4) 都心直結線の整備に向けた検討の推進	6
3. 鉄道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化等の推進	
(1) 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	7
(2) 列車遅延対策の推進	8
(3) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	9
4. 地域鉄道の安全性・利便性の向上	
(1) 地域鉄道の安全輸送の確保及び利用環境の改善	10
(2) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	12
(3) 活性化・再生に向けた域外旅客誘致方策に係る調査	12
5. 防災・減災対策の充実	
(1) 鉄道施設の耐震補強（主要駅や高架橋等）	13
(2) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策	14
(3) 地下駅等の浸水対策	16
(4) 海岸等保全、落石・なだれ等対策	17
(5) 鉄道の災害復旧	17
(6) 防災・減災対策に資する技術開発	18
(7) 事故防止のための踏切保安設備の整備	18
6. 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	19

I. 平成30年度鉄道局関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

1. 鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表

区 分	事業費			国 費			備 考
	平成30年度 要求・要望額 (A)	前年度 予算額 (B)	倍 率 (A/B)	平成30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)	倍 率 (C/D)					
【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	263,000	1.32	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	108,402	95,073	1.14	33,135	12,345	20,790	23,753 1.39
3. 都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）	34,776	51,254	0.68	11,568	0	11,568	11,568 1.00
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	28,099	16,135	1.74	7,081	7,081	0	4,066 1.74
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	8,150	8,788	0.93	1,341	466	875	1,274 1.05
6. 鉄道防災事業費補助	11,018	5,149	2.14	3,566	3,566	0	1,643 2.17
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	1,948	1,630	1.20	1,232	1,232	0	1,030 1.20
小 計	24,411	12,117	2.01	8,347	0	8,347	4,172 2.00
小 計	456,402	358,073	1.27	108,585	87,795	20,790	99,203 1.09
【その他事項経費】							
1. 鉄道技術開発費補助金	699	572	1.22	320	0	320	228 1.40
・超電導技術高度化等	119	232	0.51	30	0	30	58 0.51
・一般鉄道	580	340	1.71	290	0	290	170 1.71
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	3,100	2,600	1.19	3,100	2,100	1,000	2,600 1.19
・設計施工法等調査等	1,100	1,100	1.00	1,100	1,100	0	1,100 1.00
・動可変電車（フリートレイン）の技術開発	1,000	1,000	1.00	1,000	1,000	0	1,000 1.00
・青函共用走行区間における貨物列車走行調査	1,000	500	2.00	1,000	0	1,000	500 2.00
3. 鉄道施設災害復旧費補助金	272	272	1.00	68	68	0	68 1.00
4. 地域鉄道車両整備費補助金（仮称）	1,050	0	皆増	350	0	350	0 皆増
5. 新線調査費等補助金	-	-	-	125	125	0	97 1.29
6. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-	14	14	0	20 0.70
7. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-	73	73	0	91 0.80
8. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-	280	280	0	280 1.00
9. 経済協力調査委託費	-	-	-	250	0	250	250 1.00
小 計	5,121	3,444	1.49	4,581	2,660	1,920	3,634 1.26
合 計	461,523	361,517	1.28	113,166	90,455	22,710	102,837 1.10
＜関連事項＞							
地域公共交通確保維持改善事業				28,193	19,923	8,270	21,361 1.32
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業				8,810	8,810	0	8,530 1.03

2. 鉄道局関係財政融資計画要求総括表

区 分	平成30年度 要求額 (A)	前年度 予算額 (B)	倍 率 (A/B)
【機関名】 鉄道建設・運輸施設整備支援機構			
1. 高速鉄道インフラシステム輸出推進	1,500	0	皆増
2. 民鉄線の建設及び大改良	15,000	13,400	1.12

(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 2017」及び「未来投資戦略 2017」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、放棄、庁務類の一般事務費等を含んでいない。  
(注) 端数処理により、計は一致しない場合がある。

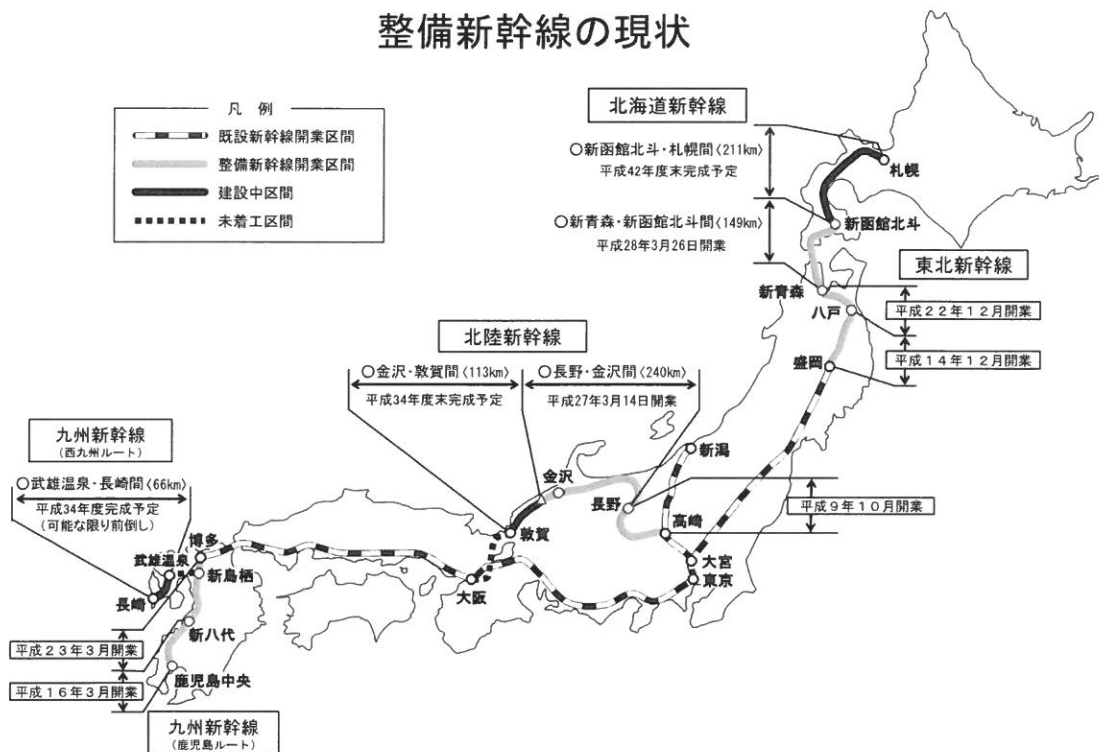
## Ⅱ. 平成30年度鉄道局関係予算概算要求施策別概要

### 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：348,000百万円、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。
  - 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：3,100百万円、国費：3,100百万円]  
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

### ① 設計施工法等調査等

北陸新幹線の駅・ルート公表に向けた詳細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 軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発

軌間可変技術評価委員会（平成29年7月開催）による審議を踏まえ、営業走行を目指し、耐久性の向上に資する技術開発等を実施するとともに、運行環境に適応した、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。

### ③ 青函共用走行区間における貨物列車走行調査

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、高速走行に必要な次の技術開発を行う。

- ・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確認車等を開発
- ・新幹線高速走行中の貨物列車の誤進入を防止するシステムを開発 等

## (3) 幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査

[国費：280百万円の内数]  
(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。これまでの幹線鉄道等の整備効果等を踏まえ、今後、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方の検討に必要な、我が国の幹線鉄道ネットワークの現況や、幹線鉄道等の効率的な整備手法等について調査を行う。

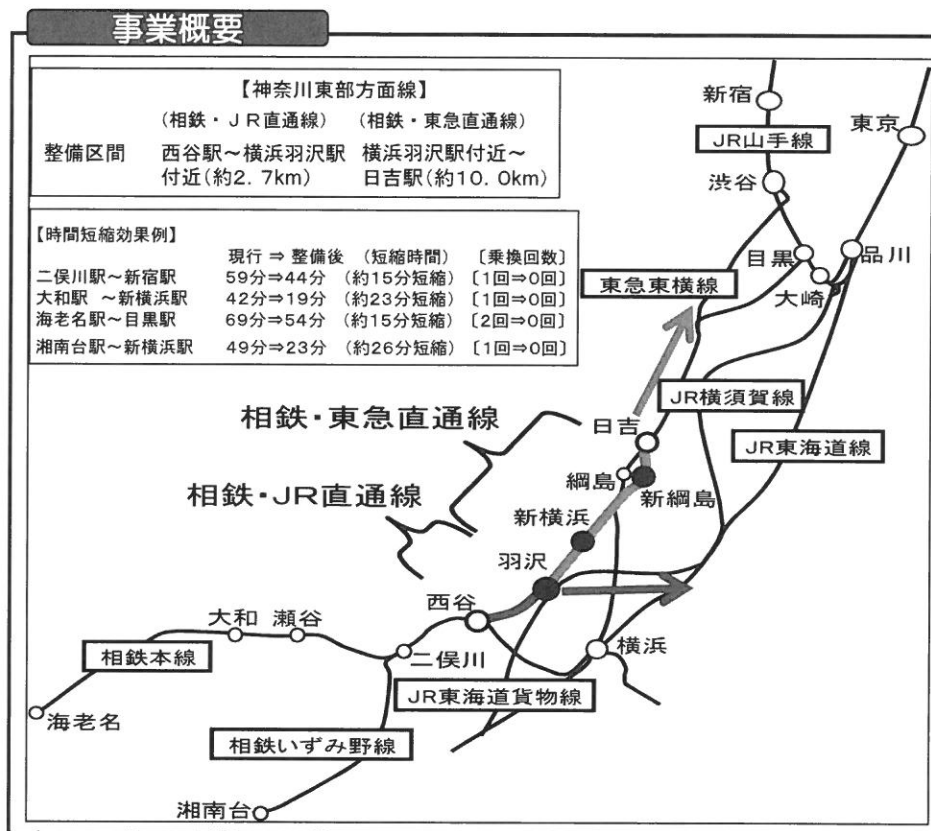
## 2. 都市鉄道ネットワークの充実

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：34,776百万円、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：28,099百万円の内数、国費：7,081百万円の内数]  
(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】

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) 貨物鉄道の旅客線化

[事業費:8,150百万円の内数、国費:1,341百万円の内数]  
(幹線鉄道等活性化事業費補助(旅客線化))

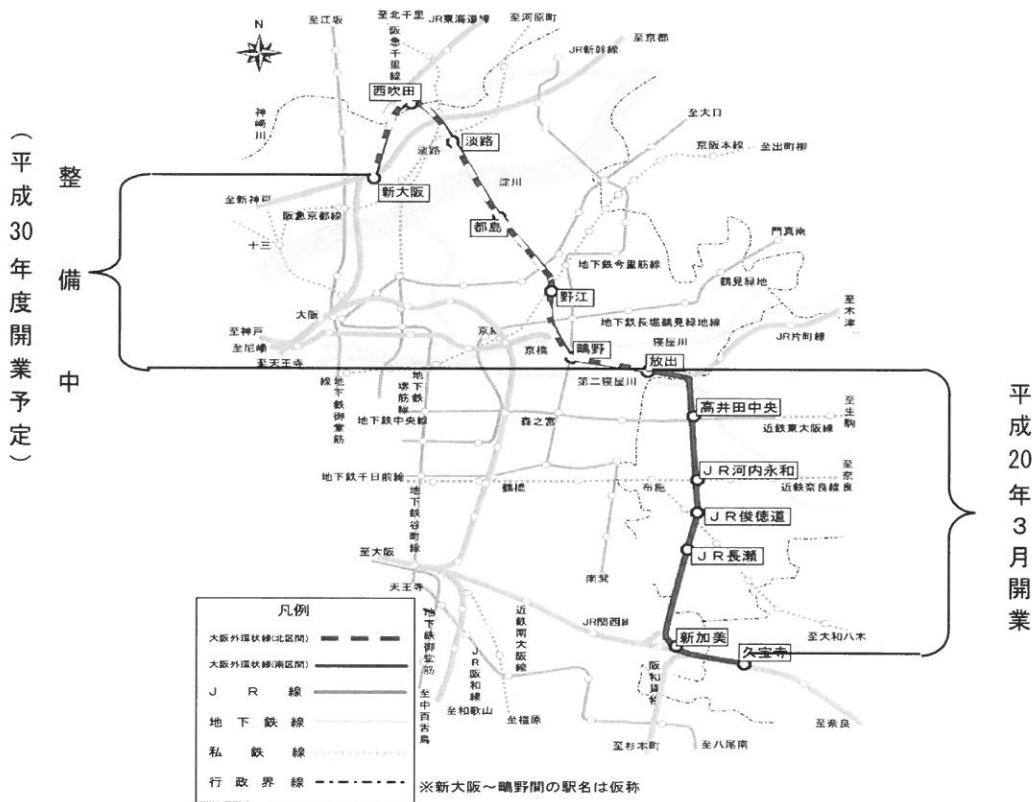
既存ストックを有効活用しつつ、沿線地域の通勤・通学輸送を確保するとともに、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の都市機能の向上・活性化を図る観点から、大都市圏における貨物鉄道線を旅客線化し、効率的な鉄道整備を推進する。

【大阪外環状線(おおさか東線)(新大阪～久宝寺:21.9km)<sup>きゅうほうじ</sup>】

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)<sup>はなてん</sup> 平成30年度開業予定  
(南区間(放出～久宝寺)<sup>はなてん きゅうほうじ</sup> 平成20年3月開業)

大阪外環状線(おおさか東線)路線図



### (4) 都心直結線の整備に向けた検討の推進

[国費:125百万円の内数]  
(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. 鉄道駅のバリアフリー化、駅空間の高度化等の推進

#### (1) 鉄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：28,099百万円の内数、国費：7,081百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[国費：28,193百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

[国費：8,810百万円の内数]

(訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業)

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、ホームドアや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とともに、オリンピック・パラリンピック東京大会の関連駅等におけるエレベーターの増設やホームドア整備などを進め、東京大会に向けたより高次元のバリアフリー化に取り組む。

#### 主な整備内容



エレベーター



障害者対応型トイレ



ホームドア



内方線付き点状ブロック

#### ○段差解消・障害者対応型トイレ等

・バリアフリー法の基本方針に基づき、1日当たりの利用者が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。

※約86% (3,045駅/3,542駅) で段差解消済み (平成27年度末)。

#### ○ホームドア

・「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」のとりまとめ(平成28年12月)に基づき、1日当たりの利用者が10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定など整備条件を満たしている駅を原則として平成32年度までに整備するなどホームドア整備を促進する。

※10万人以上の駅について、全260駅のうち84駅でホームドア整備済み。10万人未満の駅を含む全駅では686駅で整備済み (平成28年度末\*)。

\*10万人以上の区分は平成27年度実績による。

#### ○東京大会関連駅のより高次元のバリアフリー化

・新国立競技場の最寄り駅である千駄ヶ谷駅、信濃町駅等において、東京大会までにエレベーターの増設・大型化、ホームドアの整備等を行うなど、東京大会関連駅のより高次元のバリアフリー化を進める。

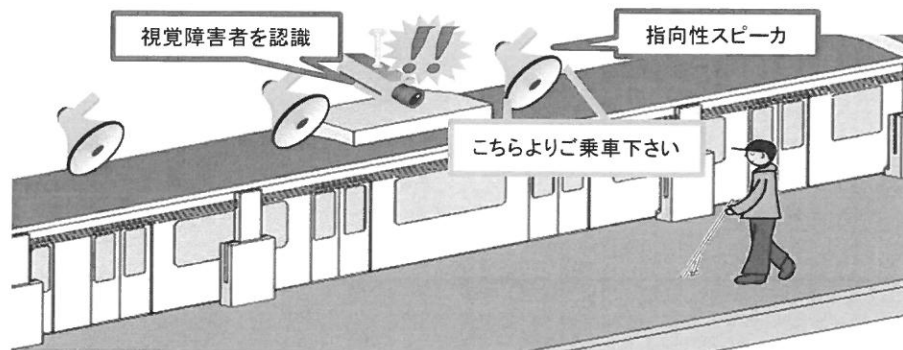
## ② ホームの安全性向上に資する技術開発

[事業費：580百万円の内数、国費：290百万円の内数]  
(鉄道技術開発費補助金)

視覚障害者等を含むすべての駅利用者からの受容性が高いホームドアシステムの技術開発を行う。

- 開発内容:カメラで撮影した映像データを解析することで白杖や盲導犬を認識し、開口幅の広い昇降式の新型ホームドアなどの乗降位置を、適切に案内するシステムの開発。

(乗車位置案内例)

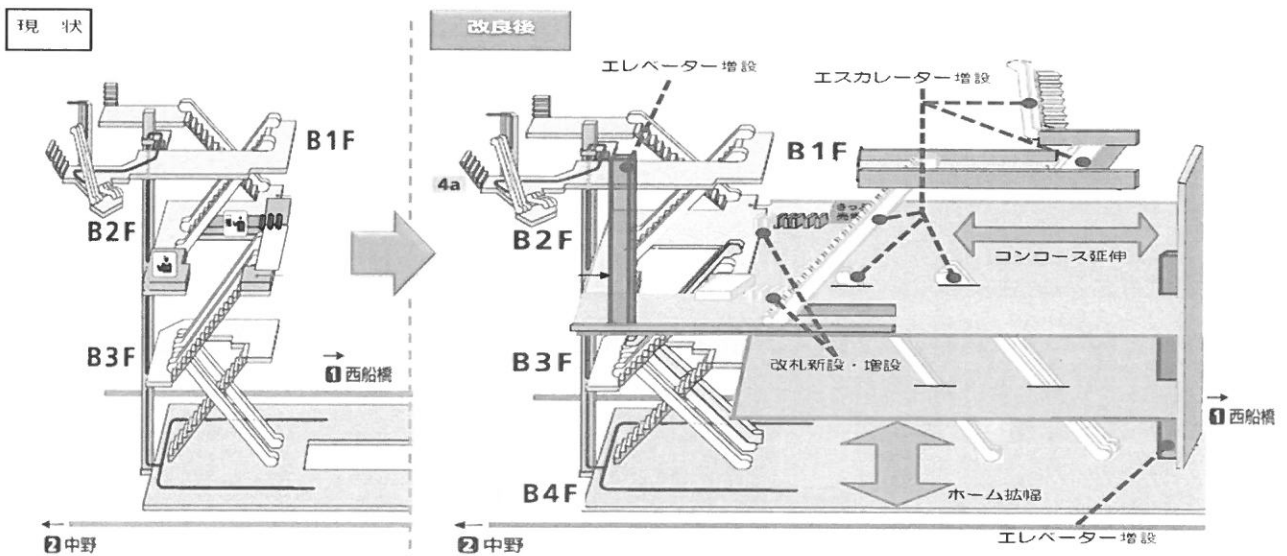


## (2) 列車遅延対策の推進

[事業費：28,099百万円の内数、国費：7,081百万円の内数]  
(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



### (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：11,018 百万円、国費：3,566 百万円]  
(鉄道駅総合改善事業費補助)

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。

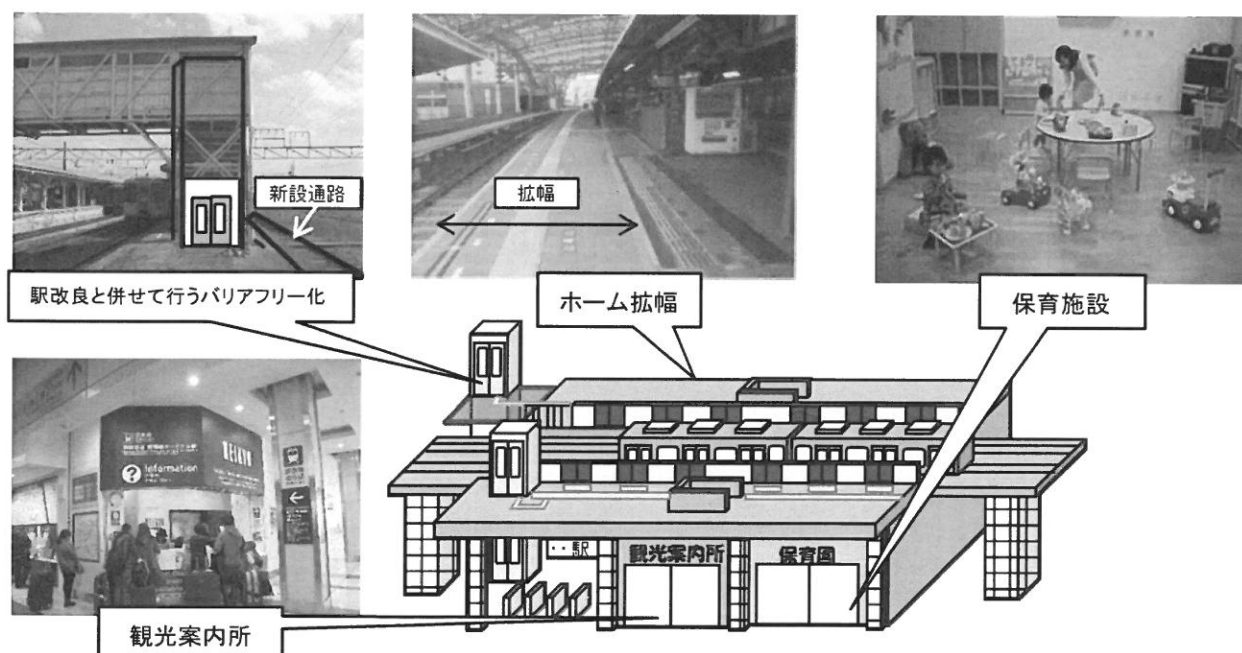
#### 【事業概要】

- 地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会（「駅まち会議」）において整備計画を策定
- 駅改良と併せて行うバリアフリー施設及び駅空間高度化機能施設の整備を支援

#### 【事業メニュー】

- 駅改良
  - ・ホーム・コンコースの拡幅等による安全性・利便性向上
  - ・跨線橋や人工地盤等の整備 等
- バリアフリー施設（エレベーター、ホームドア、多機能トイレ等）の整備
- 駅空間高度化機能施設の整備
  - ・生活支援機能施設（保育所、病院等）
  - ・観光案内施設（観光案内所、手荷物預かり所等） 等

#### 次世代ステーション創造事業イメージ



※ 総合改善事業、形成計画事業、大規模バリアフリー化事業の継続事業については、引き続き実施

## 4. 地域鉄道の安全性・利便性の向上

### (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：24,411百万円の内数、国費：8,347百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[国費：28,193百万円の内数]

(地域公共交通確保維持改善事業)

[事業費：1,050百万円、国費：350百万円]

(地域鉄道車両整備費補助金(仮称))【新規】

[国費：8,810百万円の内数]

(訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業)

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支援を行う。

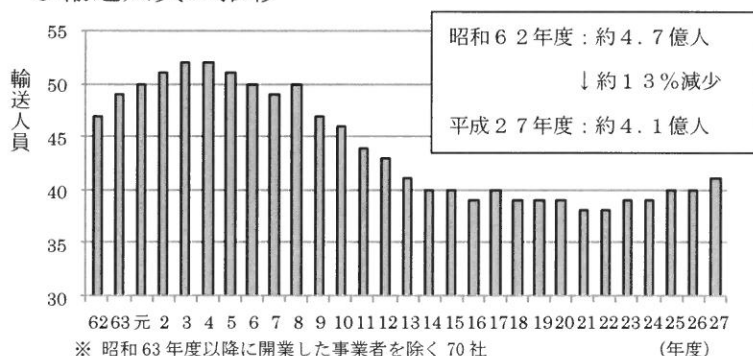
また、経営改善・サービス向上に資する計画的な車両整備に対して支援を行う。

さらに、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、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。

### 地域鉄道の現状

利用者の減少などにより、多くの事業者が厳しい経営状況に置かれている中、車両や施設の老朽化が進んでいる。このため、安全性の確保はもとより、経営改善や利便性の向上・利用環境の改善に資する施設等の整備が必要となっている。

#### ○輸送人員の推移

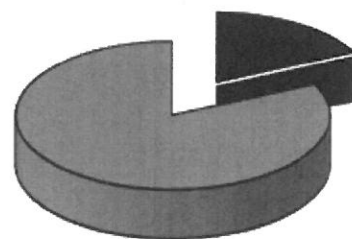


#### ○収支 74%の事業者が赤字

(平成27年度決算)

黒字：25社、26%

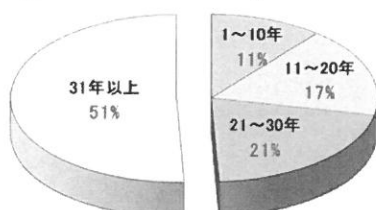
赤字：71社、74%



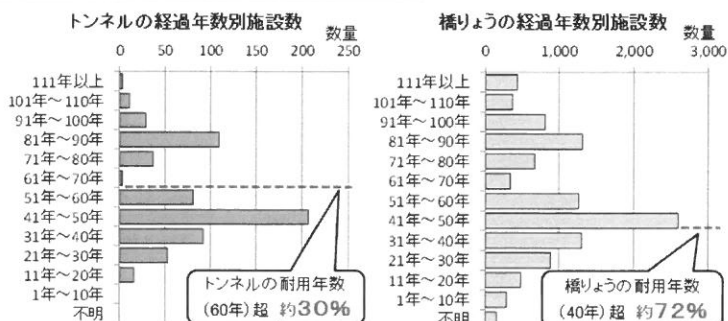
#### ○施設の現状

##### 車両の経過年数

内燃車の耐用年数 11年  
電車の耐用年数 13年



##### トンネル・橋りょうの経過年数別施設数



※鉄道局調べ(平成27年度末実績) 地域鉄道事業者(96社)

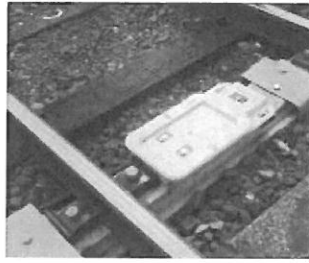
## 【支援対象例】

### 地域鉄道の安全性の向上

（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。）



軌道改良



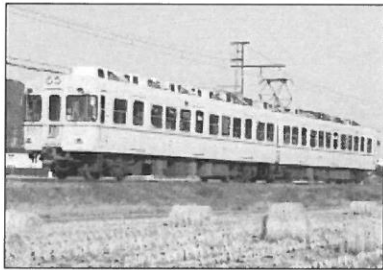
A T S の整備



法面固定

### 老朽車両の更新による地域鉄道の経営改善・サービス向上

（経営改善・サービス向上を図るため計画的に行う老朽車両の更新・改良を支援。）



老朽化した車両の更新・改良

### 移動の利便性向上・利用環境の改善

（利用者の移動に係る利便性の向上や利用環境の改善を図るため、鉄軌道車両、L R Tシステムの整備、I Cカードシステムの導入等を支援。）

#### 【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

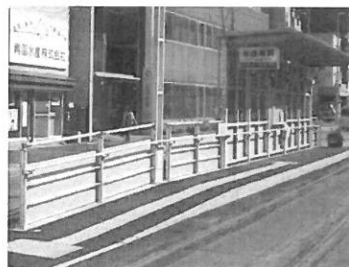


車体行先表示の多言語化

#### 【L R Tシステムの整備】



低床式車両（L R V）の導入



停留施設の整備

#### 【I Cカードの導入】



簡易型 I C 改札機

## (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：8,150 百万円の内数、国費：1,341 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

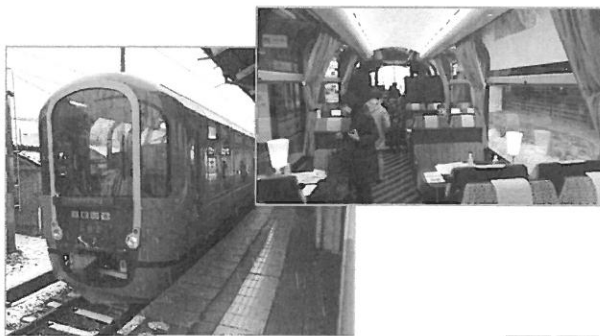


行き違い設備の新設

## (3) 活性化・再生に向けた域外旅客誘致方策に係る調査

[国費：280 百万円の内数]  
(鉄道整備等基礎調査委託費)

多くの地方路線では、沿線人口の減少等により厳しい環境に置かれているが、活性化・再生に向け、企画列車の運行等により地域外からの誘客を図る取組みも行われている。今後、こうした取組みを各地で効果的・効率的に推進していくため、先行事例における具体的なプロセスや効果等について調査を行う。



企画列車



企画乗車券



アテンダントの乗車

## 5. 防災・減災対策の充実

### (1) 鉄道施設の耐震補強（主要駅や高架橋等）

[事業費：24,411百万円の内数、国費：8,347百万円の内数]

(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[事業費：28,099百万円の内数、国費：7,081百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）)

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時において、鉄道利用者の安全確保や一時避難場所としての機能の確保及び社会・経済的影響の軽減等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震補強を一層推進する。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】



## (2) 戦略的なメンテナンス・老朽化対策

### ① 鉄道施設の戦略的維持管理・更新

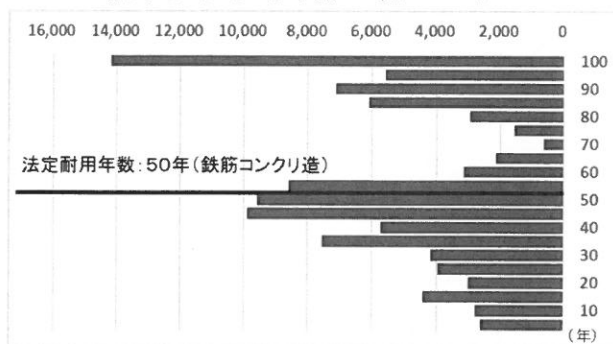
[事業費：24,411百万円の内数、国費：8,347百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

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。

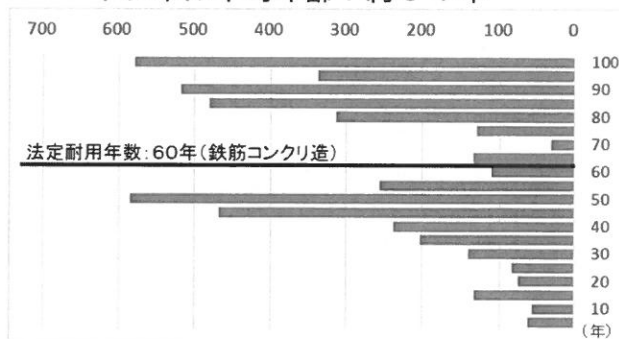
### 鉄道のストックピラミッド

橋りょう、トンネルの平均年齢は50年以上

橋りょう平均年齢：約57年



トンネル平均年齢：約64年



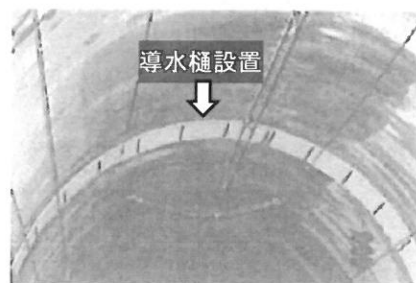
### 【老朽化する橋りょう、トンネルの長寿命化に資する改良事例】

#### ・橋りょう



#### ・トンネル

覆工コンクリートの劣化・漏水

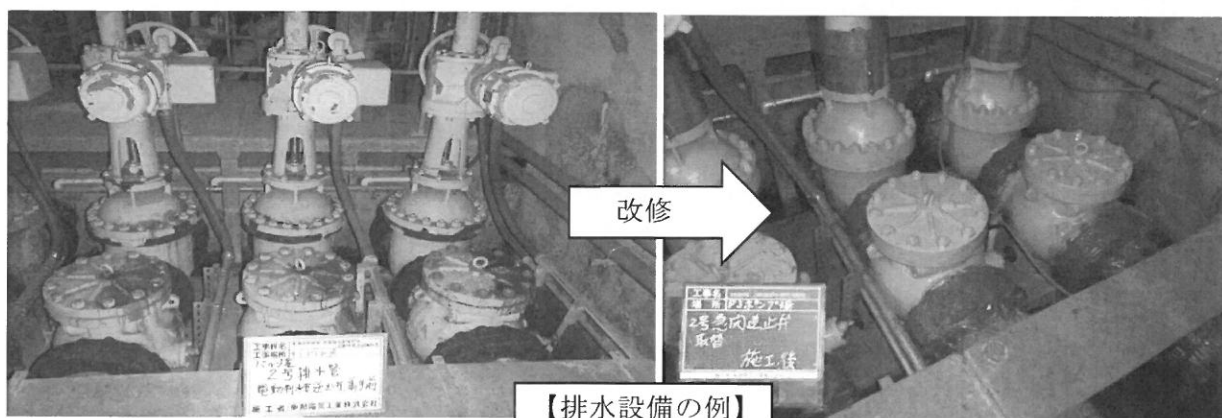


## ② 青函トンネルの機能保全

〔事業費：1,948百万円の内数、国費：1,232百万円の内数〕  
(鉄道防災事業費補助)

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年の開通以来30年弱が経過したが、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だけではなく、先進導坑や作業坑といったトンネル本体にも変状が発生している。

これら設備の改修・更新やトンネルの変状対策を実施することにより、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。



### (3) 地下駅等の浸水対策

[事業費：24,411百万円の内数、国費：8,347百万円の内数]  
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

[事業費：28,099百万円の内数、国費：7,081百万円の内数]  
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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、河川氾濫や津波等の発生時における深刻な浸水被害が懸念される。

地下駅等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を与える。

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)

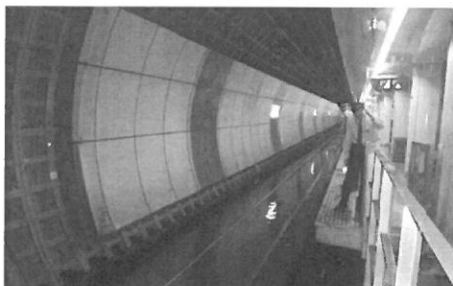
大雨による御笠川の氾濫  
(1日間運休、約10万人に影響)



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)



H25.9

小田急電鉄(下北沢駅)

台風による浸水  
(1日間運休、約41万人に影響)

所在する都道府県及び市町村

洪水ハザードマップ

津波ハザードマップ

内水ハザードマップ

高潮ハザードマップ

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

##### 地下駅出入口



止水板

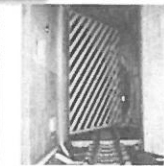


防水扉

##### トンネル坑口・トンネル内



止水壁



トンネル内防水ゲート

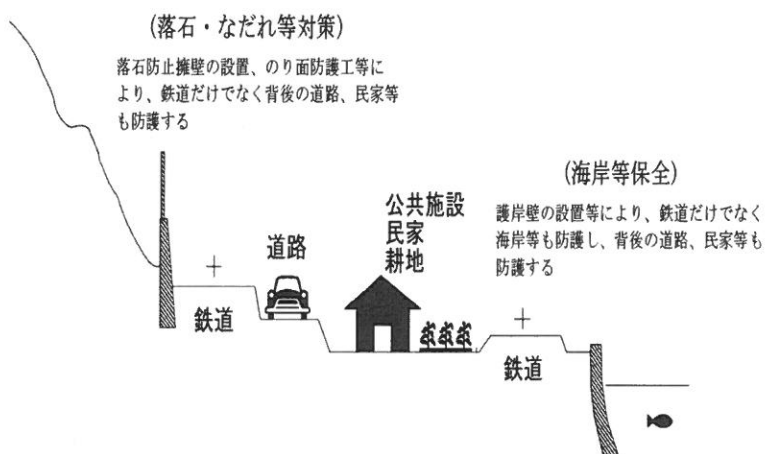
※その他、津波、豪雨等災害時のバックアップ機能を果たす予備電源装置を整備

#### (4) 海岸等保全、落石・なだれ等対策

[事業費：1,948百万円の内数、国費：1,232百万円の内数]  
(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。

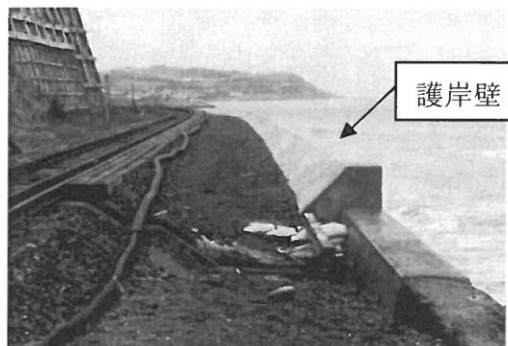
#### 落石・なだれ等対策 海岸等保全



【鉄道防災事業の概念図】



【落石防止擁壁の一例】

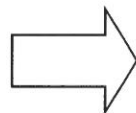


【護岸壁の一例】

#### (5) 鉄道の災害復旧

[事業費：272百万円、国費：68百万円]  
(鉄道施設災害復旧費補助金)

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。

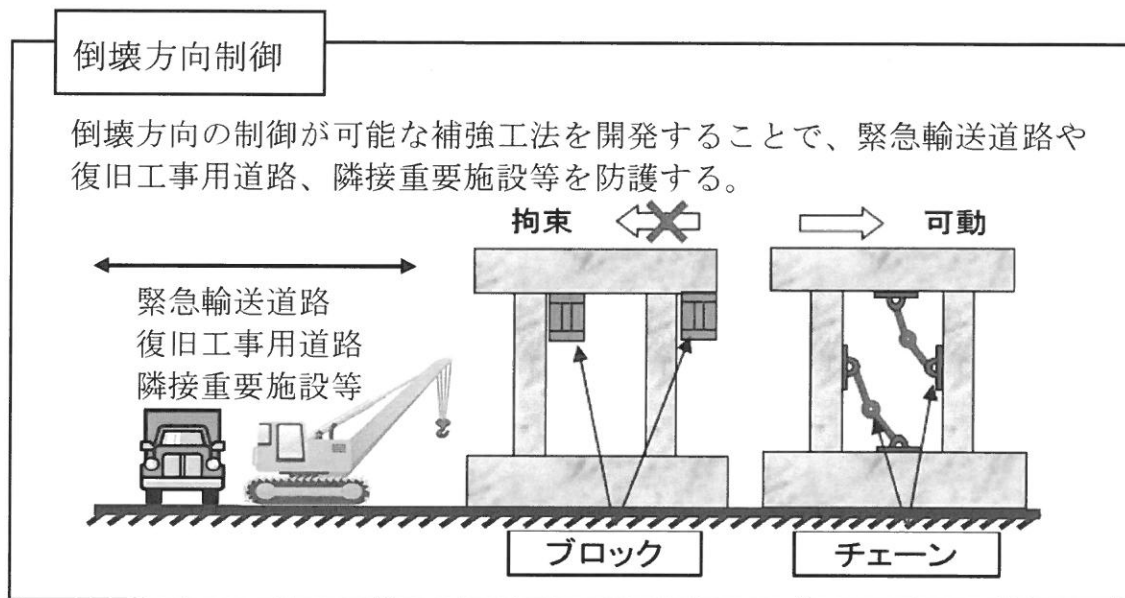


【平成28年度 北海道旅客鉄道の復旧の例】

(6) 防災・減災対策に資する技術開発

[事業費：580百万円の内数、国費：290百万円の内数]  
(鉄道技術開発費補助金)

万が一、耐震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。



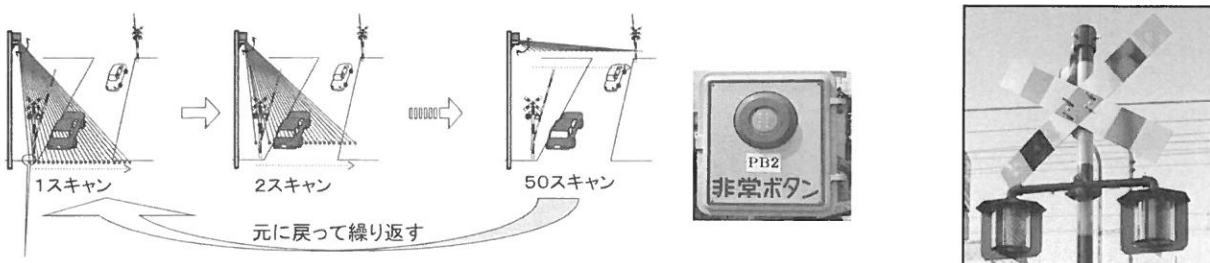
(7) 事故防止のための踏切保安設備の整備

[事業費：24,411百万円の内数、国費：8,347百万円の内数]  
(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、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、踏切内に取り残された歩行者を検知しやすい障害物検知装置や取り残さ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)

## 6. 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：1,942百万円の内数]

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「未来投資戦略2017」(平成29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、インドとの間で、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導入について合意するとともに、2023年(平成35年)の開業を目指して整備が進められることとな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。

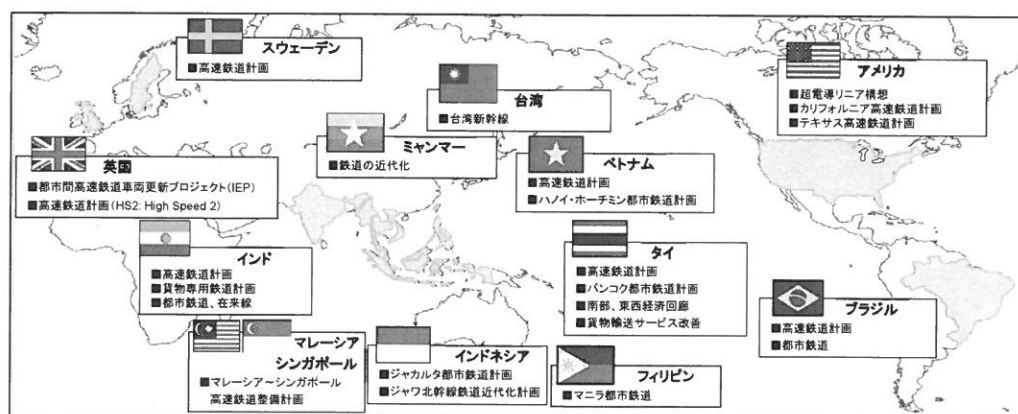
### 【関連事項】「未来投資戦略2017」(平成29年6月9日閣議決定)

#### 我が国企業の国際展開支援

##### ○インフラシステム輸出の拡大

鉄道等の分野で案件形成から完工後の運営・維持管理までを公的機関・企業がより本格的に実施できるようにする制度的措置の検討を含め更なるインフラシステム輸出を推進する体制構築を進める。

#### ・高速鉄道インフラシステム輸出推進 (財政投融资計画要求額 1,500百万円)



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29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

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