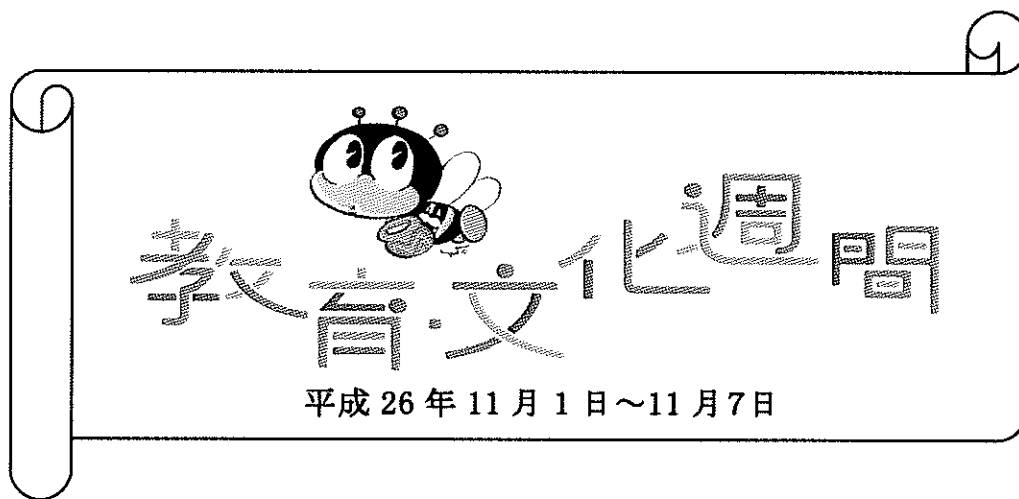


記事 ○ 平成27年度国土交通省鉄道局関係予算要求の概要
(地下高速鉄道関係分抜粋)

○平成27年度国土交通省鉄道局関係予算要求の概要における地下高速鉄道関係についてとりまとめました。

次頁「平成27年度鉄道局関係予算概算要求概要」(抜粋)のとおりです。



(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@jmetro.or.jp

平成27年度国土交通省鉄道局関係予算概算要求の概要(地下鉄部分抜粋)

平成26年8月28日現在

○事業費・国費総括表

(単位:百万円)

| 区分 | 事業費 | | 国費 | | 前年度 (予算)(D) | 倍率 (C/D) |
|------------------------------------|----------------------|----------------|-------------|--|----------------|-------------|
| | 平成27年度 (要求・要望)(A) | 前年度 (予算)(B) | 倍率 (A/B) | 平成27年度 (要求・要望額)(C) うち通常要求枠 うち優先課題 推進枠 | | |
| 【公共事業関係費】 3.都市鉄道整備事業費 地下高速鉄道 | 36,484 | 49,037 | 0.74 | 9,194 7,494 1,700 | 12,358 | 0.74 |

(注)「優先課題推進枠」とは、「新しい日本のための優先課題推進枠」で、「骨太方針2014」及び「日本再興戦略」改訂2014等を踏まえた諸課題に関する要望額である。

○主要施策別

(単位;百万円)

| 区 分 | 事業費 | 国 費 | 事業概 要 等 | 備 考 |
|--|------------------------|----------------------|--|-----|
| I 地方の創生 3. (1)鉄軌道駅のバリアフリー化の推進 ①バリアフリー化の推進 ②ホームドアの技術開発 | 36,484の内数 778の内数 | 9,194の内数 389の内数 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | |
| II 国民の安全・安心の確保 I-(1)鉄道施設の耐震対策 ①鉄道施設(主要駅や高架橋等) (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)) I-(2)地下駅の浸水対策 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)) | 36,484の内数 36,484の内数 | 9,194の内数 9,194の内数 | <ul style="list-style-type: none"> 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を推進 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、止水版や防水ゲート等の浸水対策の推進 | |
| III 成長戦略の具体化策 国際競争力の強化 (1)・②地下高速鉄道ネットワークの充実 (1)・③ 大規模な輸送障害対策の推進 | 36,484の内数 36,484の内数 | 9,194の内数 9,194の内数 | <ul style="list-style-type: none"> 地下鉄の新線建設 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、ホーム拡張等の整備の推進(事業例;木場駅、勝どき駅等) | |

平成27年度
鉄道局関係
予算概算要求概要

抜 粋

平成26年8月
国土交通省鉄道局

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> |
| (2) 整備新幹線の建設推進及び高度化 | 4,110 | 4,110 | ・軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発調査等 |
| (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 | ・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. 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 | ・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) | 7,984の内数 | 1,561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 |
| 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 (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 | ・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 |
| ② ホームドアの技術開発 | 778の内数 | 389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 | 5,353 | 1,397 | ・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 |
| 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) (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 | 3,009 | ・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 | 222 | 100 | ・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 |

| 区 分 | 平成27年度要求・要望額 | | 事業概要等 |
|---|-----------------|----------------|--|
| | 事業費 (百万円) | 国 費 (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 | |

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]

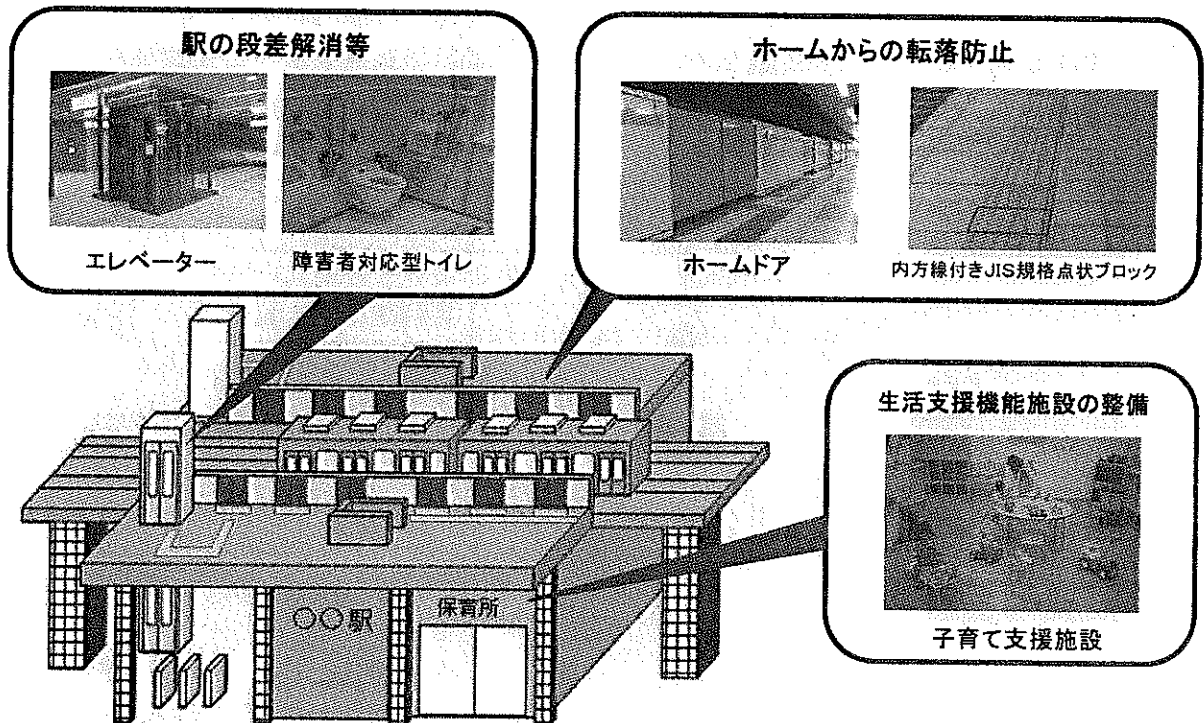
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

[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】



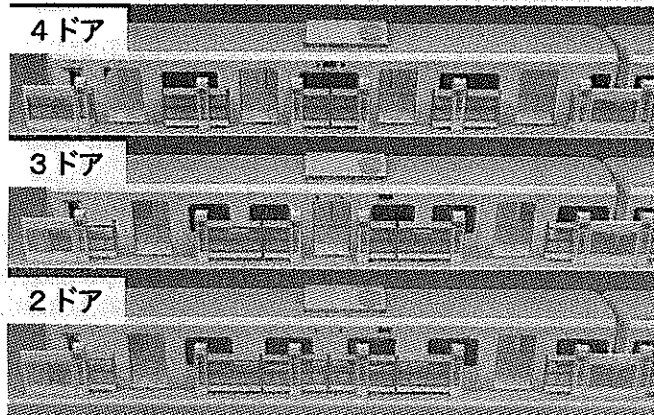
② ホームドアの技術開発

[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。



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）)

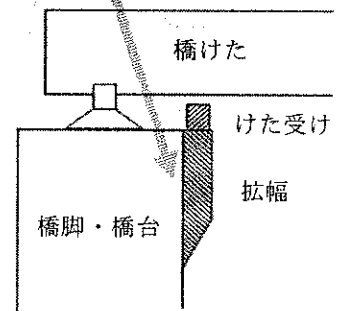
防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、国土強靱化の観点から地震時における鉄道網の確保を図るとともに、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、より多くの鉄道利用者の安全確保を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策について一層の推進を図る。また、地下鉄の耐震補強も引き続き推進する。



【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]

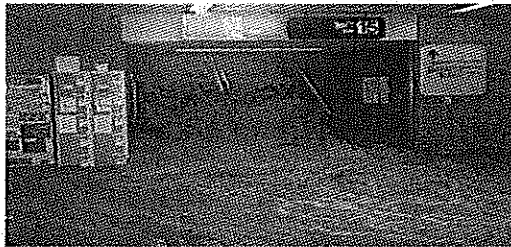
(鉄道施設安全対策事業費等補助金)

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。

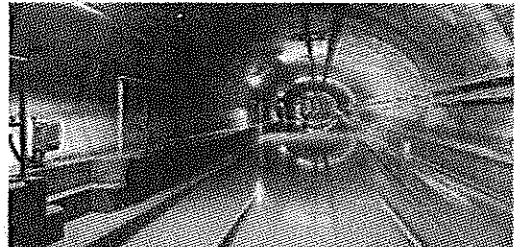
地下駅等のように、地上に比べ浸水のスピードが速く、閉鎖的な空間で浸水被害を減少させるためには、単に避難確保のための取組だけではなく、浸水そのものを防止する取組等を事業者自ら行うことが重要である。

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



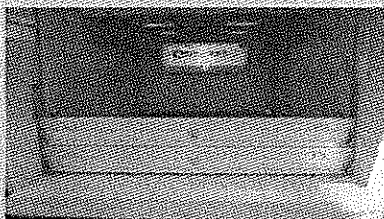
H15.7
福岡市交通局(博多駅)
大雨による御笠川の氾濫(約10万人に影響)



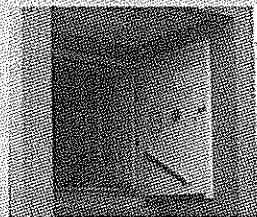
H25.9
京都市交通局(御陵駅及びトンネル)
台風18号による安祥寺川の氾濫(4日間運休)

浸水対策設備

地下駅出入口

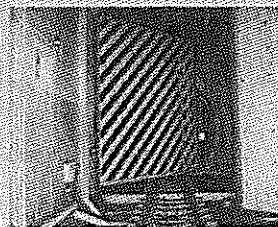


止水板



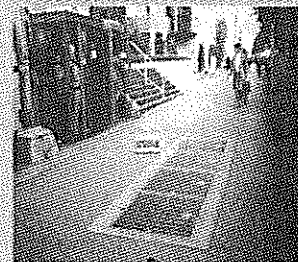
防潮扉

トンネル坑口・トンネル内



トンネル内防水ゲート

換気口



浸水防止機

② 地下高速鉄道ネットワークの充実

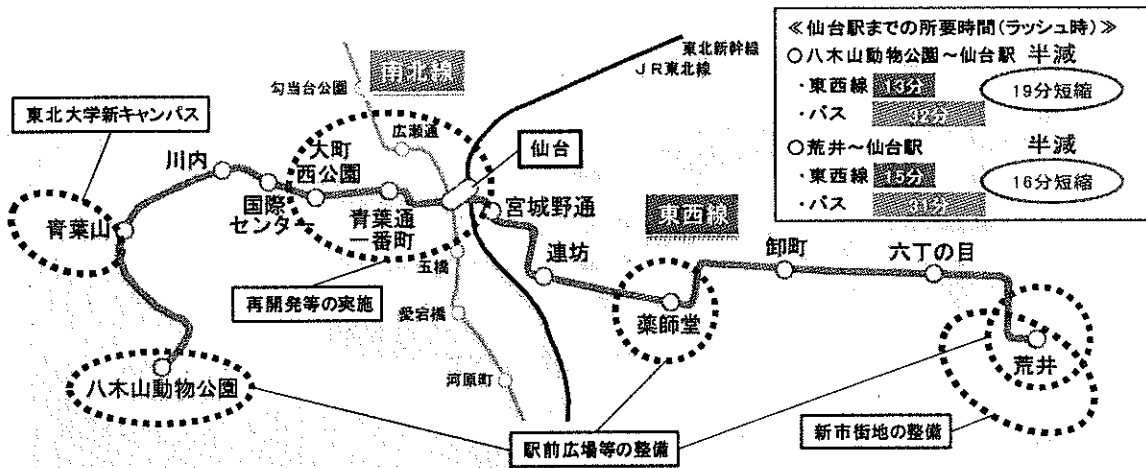
[事業費：36,484百万円の内数、国費：9,194百万円の内数]
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

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》

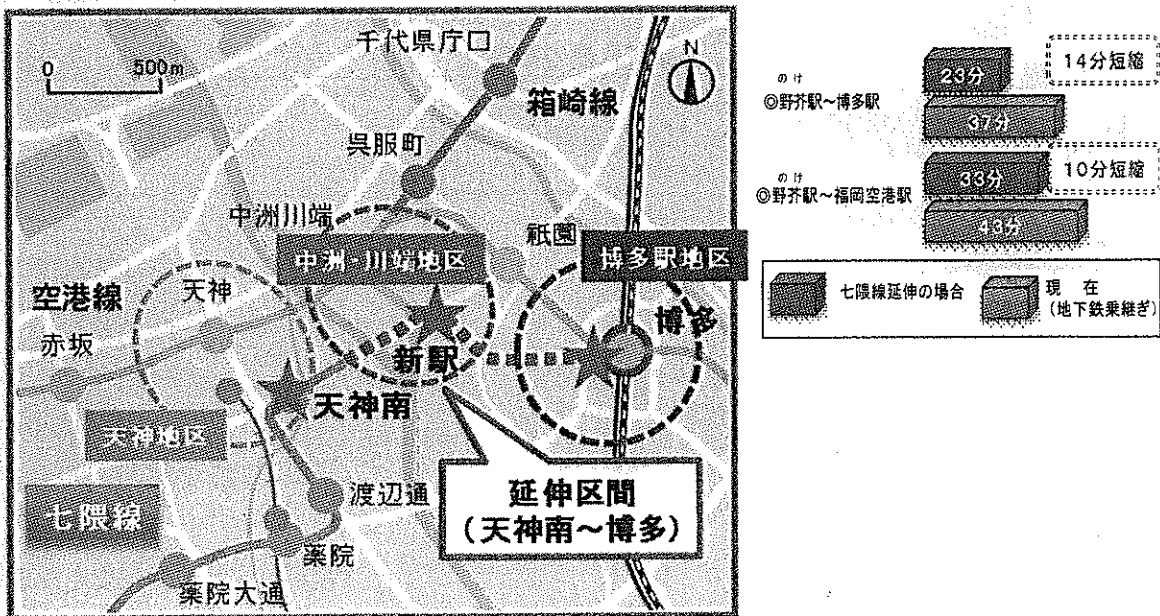
【仙台市東西線の整備】(平成27年度開業予定)

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。



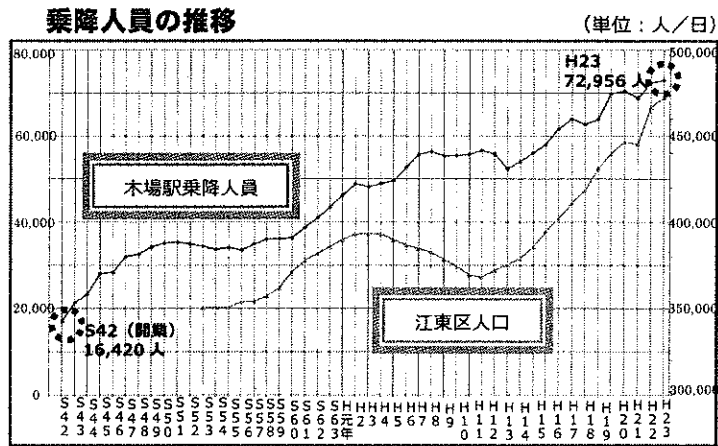
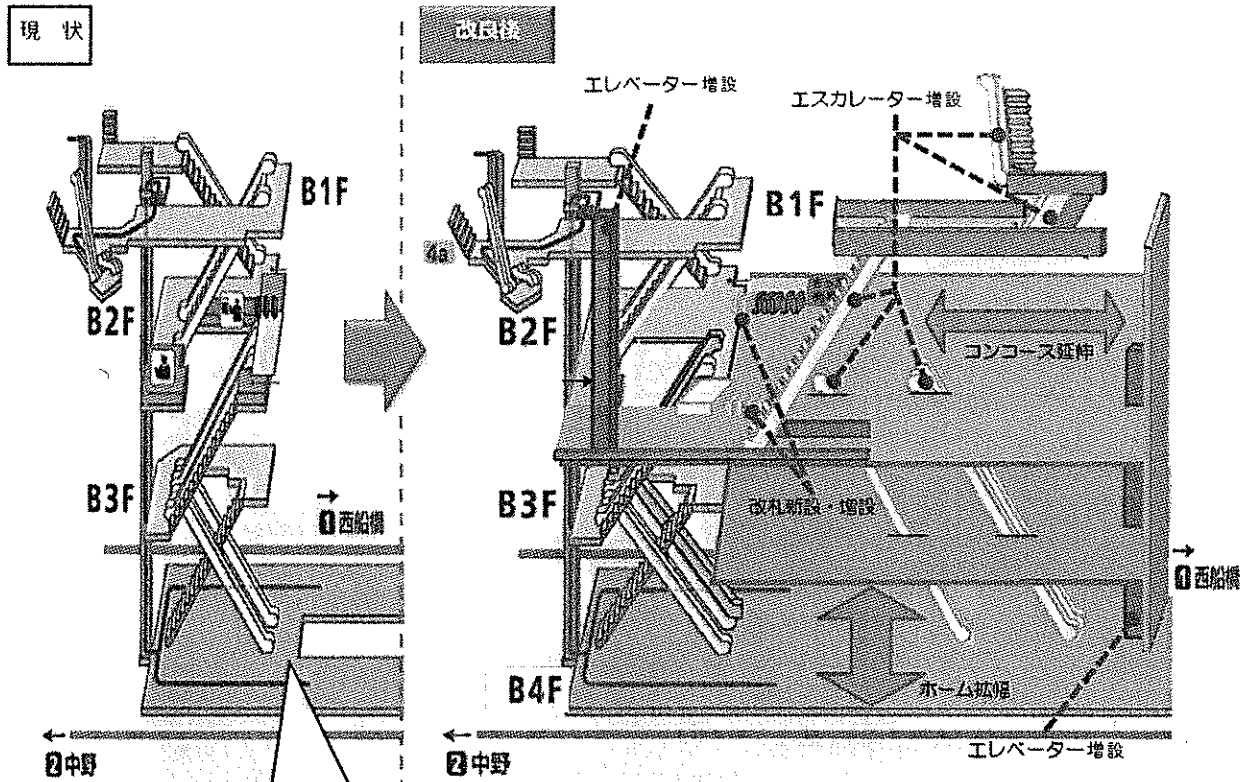
③大規模な輸送障害対策の推進

[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



・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))

低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業

12,198百万円(9,400百万円)

地球環境局地球温暖化対策課

1. 事業の必要性・概要

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併せて創出することが必要である。

特に、オリンピック東京大会が開催される2020年は、世界の温室効果ガスの削減目標年でもあり、環境先進国として、世界が注目するこの機会を最大限活用し、都市圏の低炭素化を加速的に進め国内外に発信する意義は極めて大きい。

このため、本事業では、公共性が高い社会システムの整備に当たり、社会基盤の寿命は長いため、今を逃すと長期にわたるCO₂排出型システムのロックインが懸念されることから、エネルギー起源CO₂の排出が長期にわたり少なくなるような技術等を導入するための事業に対し支援を行う。

2. 事業計画（業務内容）

(1)の基本的要件に該当する(2)の分野の事業に対して補助を行う。

(1) 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
- 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・実証的な性格を有し、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の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

(2) 対象事業の分野

- ① 交通体系の整備に当たっての低炭素価値向上を目的としたモデル・実証事業
- ② 福祉・公共施設等の整備に当たっての低炭素価値向上を目的としたモデル・実証事業
- ③ 次世代型社会インフラの整備に当たっての低炭素価値向上を目的としたモデル・実証事業

3. 施策の効果

社会システムの構築に当たっての「低炭素社会」としての付加価値の創出



低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業

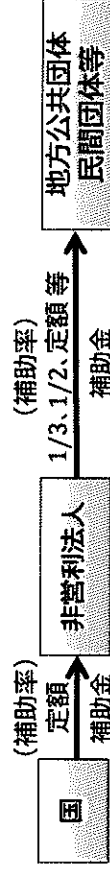
平成27年度要求額
12,198百万円 (9,400百万円)

背景・目的

- 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ことが必要。
- 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。
- 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。

事業スキーム

間接補助 (平成24、25年度は基金により執行)



事業概要

公共性が高い社会システムの整備に当たり、エネルギー起源二酸化炭素の排出が長期にわたり少なくなるとなるような技術等を導入するための事業に対し支援を行う。

期待される効果

- 社会システムの構築に当たっての「低炭素社会」としての付加価値の創出

イメージ

【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



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>

- 鉄道を活用した物流の低炭素化促進事業(国交省連携)
- 物流の低炭素化事業(国交省連携)
- エコレーララインプロジェクト事業(国交省連携)
- 災害等非常時にも効果的な港湾地域の低炭素化推進事業(国交省連携)

社会や民生インフラ整備に当たっての低炭素価値向上

<具体的な事業>

- 地域の再生可能エネルギー等を活用した自立分散型地域づくり事業
- 信号機の省電力化等推進事業(警察庁連携)
- 地域における街路灯等へのLED照明導入促進事業
- 省CO2型福祉施設等モデル支援事業(厚労省連携)

<具体的な事業>

- 省工型データセンター構築事業(総務省連携)
- 上水道システムにおける再エネ・省エネ等導入促進事業(厚労省連携)
- 地域の未利用資源等を活用した社会システムイノベーション推進事業
- 漁港の省エネ化実証事業(農水省連携)
- 低炭素型の融雪設備導入支援事業

環境省ガイドラインに基づき、補助事業の当初段階&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)