

## 新年のご挨拶

## 年頭の辞



国土交通省 鉄道局長

奥田 哲也

## ○ 新年を迎えて

平成29年を迎え、謹んで新春のお慶びを申し上げます。

本年が皆様方にとりまして飛躍の年となりますよう、心よりお祈り申し上げます。

昨年は、熊本地震や北海道における台風による豪雨災害をはじめ、様々な自然災害によって鉄道分野においても各地で大きな被害が発生しました。ここに改めて被災された関係の方々へ心よりお見舞いを申し上げますとともに、鉄道の復旧に関わられた全ての関係の皆様のご尽力に対し、深く敬意を表します。

国土交通省と致しましても、被災地の交通の利便性を確保するとともに一日も早い復旧・復興が実現するよう必要な支援を行っているところですが、昨年12月には、東日本大震災によって被災したJR常磐線相馬駅～浜吉田駅間が運転再開し、これにより、福島県北部と仙台圏とのアクセスが回復しました。引き続き、残る竜田駅～小高駅間の復旧を着実に進め、平成31年度末までの全線開通を目指します。また、昨年8月の台風で大きな被害が発生したJR北海道石勝線トマム

駅～新得駅間並びに根室線新得駅～芽室駅間で昨年12月に運転を再開しました。さらには、熊本地震により被災し、一部区間が運転休止しているJR九州豊肥線並びに南阿蘇鉄道の一日も早い復旧に努めて参ります。

また、昨年は、我が国鉄道ネットワークの整備に大きな進展が見られた一年となりました。

一昨年の北陸新幹線の長野～金沢間開業に続き、昨年3月には北海道新幹線の新青森～新函館北斗間が開業し、これにより、新幹線が北海道から九州までつながることとなりました。利用者数は開業前の在来線優等列車の2倍近い実績となっており、周辺の主要観光地における入込客数も増加するなど、顕著な開業効果をもたらしております。魅力ある観光資源に恵まれた北海道・東北地域への集客力が高まることにより、これら地域の更なる振興・発展に資することを願っております。

さらに、昨年11月には、リニア中央新幹線について、現下の低金利状況を活かし、財投債を原資とする財政投融資の手法を積極的に活用・工夫することによって、その全



線開業を最大8年間前倒しするべく、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律が臨時国会で成立致しました。リニア中央新幹線の全線開業によって、三大都市圏は1時間で結ばれ、人口7千万人の巨大な都市圏が形成されることとなります。国土構造が大きく変革され、三大都市圏の成長力が全国に波及することによって、日本経済全体を発展させることが期待されており、引き続きこの事業が安全かつ円滑に進められるよう必要な支援を行って参ります。

国鉄改革から約30年を経て、JRの完全民営化に関しても、新たな進展がありました。JR東日本、JR西日本、JR東海の本州3社に続いてJR九州の完全民営化が実現し、昨年10月、同社の株式が上場されました。同社の完全民営化は、これまでの様々な経営努力が実を結んだものであると考えており、JR九州には、上場後も引き続き、九州における基幹的な輸送機関として、鉄道事業を確実に運営し、サービスを一層向上させて頂くとともに、関連事業を通じたまちづくりや観光振興の取組みの機動的な展開を通じて、九州地域の活性化にさらに貢献して頂くよう期待しております。

新年を迎えるにあたり、改めて鉄道を取り巻く社会環境に目を転じますと、人口減少や少子高齢化の進展、地球環境問題の深刻化、バリアフリー化・駅ホームにおける安全性向上の要請、訪日外国人旅行者の増加、我が国鉄道システムの海外展開への期待の高まりなど、昨今、鉄道を取り巻く社会環境には、大きな変化が生じつつあります。このような中、鉄道局職員一丸となって、以下に述べるような課題に正面から全力で取り組んで行く決意でございますので、引き続き、皆様の

ご理解、ご協力を賜りますよう、お願いを申し上げます。

○第1の課題は、「安全・安心な鉄道輸送の確保」です。

### 【鉄道事故防止】

鉄道輸送の基本は安全であり、事故防止を図ることが何よりも重要であることは言うまでもありません。これまで各鉄道事業者におかれても様々な安全対策に努めていただいておりますが、こうした努力にもかかわらず、鉄道事故・インシデントが依然として発生しているのが現状です。より一層の安全対策を施し再発防止を徹底していただくとともに、国土交通省としても保安監査などを通じたチェック体制を確保して参ります。

昨年8月東京地下鉄銀座線青山一丁目駅において、また同10月には近畿日本鉄道大阪線河内国分駅において、視覚障害者の方が転落して亡くなられる痛ましい事故が発生し、駅ホームにおける安全性向上が社会的要請となりました。

これらの事故を踏まえ、国土交通省としては、関係事業者の方々の参加を得て「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置して、6回にわたって議論を行い、同12月、ハード・ソフト両面からの総合的な安全対策を、中間とりまとめとして公表しました。

ハード面の対策としては、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅のうち、車両の扉位置が一定など整備条件を満たしている駅について、原則として平成32年度までにホームドアを整備するとともに、技術的に整備困難な駅についても、昨年12月に策定した「新型ホームドア導入検討の手引き」を活用して、昇降ロープ式など新たなタイプのホー

ムドアの普及促進を図ることとしました。また、視覚障害者の方にとってどちらの側が安全に歩行可能か分かるようホーム内側に一本線を追加した内方線付きの点状ブロックを、1日当たりの利用者数が1万人以上の駅に平成30年度までに整備することとしました。

ソフト面では、お申し出があった視覚障害者に対して駅員等が乗車及び降車の誘導案内を実施することとしたほか、危険時に視覚障害者が明確に気づくような声かけの強化や、旅客による声かけの促進等を行うこととしております。

今後、国土交通省としても、これらの対策が着実に実施されるよう、検討会を活用しながら積極的にフォローアップを行い、駅ホームの更なる安全性向上を図って参ります。

また、鉄道建設工事中の安全確保についても、これまで以上にしっかりとした取り組みが求められています。昨年11月に発生した福岡市七隈線延伸工事現場における道路陥没事案について、徹底的な原因究明と再発防止対策が必要であることから、現在、国立研究開発法人土木研究所が設置した第三者委員会（「福岡市地下鉄七隈線延伸工事現場における道路陥没に関する検討委員会」）において、学識経験者等の知見を活かして検討いただいております。国土交通省と致しましても、この検討委員会を全面的に支援していくとともに、得られた知見などを関係事業者にも情報提供し、同様の事案が防止され、安全かつ確実に工事が行われるよう、適切に対応して参ります。

踏切事故は、依然として運転事故全体の約3割を占めている状況にあります。昨年3月に踏切道改良促進法を改正し、課題のある踏切については鉄道事業者と道路管理者で改

良の方法が合意されていなくても指定を行い、その改良を促すなど、対策の加速化を図ることとしております。また、今回の改正を機に、法に基づく保安設備の整備に対する補助制度対象に、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非常押しボタン等を追加して、踏切事故防止対策を一層強化して参ります。

### 【鉄道におけるテロ対策】

昨年は、各国首脳や主要閣僚の参加を得て、伊勢志摩サミット並びに関係閣僚会合が全国各地で開催されたところ、鉄道事業者をはじめとした関係各位との連携により、鉄道における警戒警備の徹底を図ることができました。

引き続き、2020年開催予定の東京オリンピック・パラリンピックの開催も見据えて、警察当局などの関係機関とより一層の連携を図り、鉄道の安全な運行の確保に万全を期すよう、鉄道駅等における巡回警備や防犯カメラの設置など「見せる警備・利用者の参加」を軸とするテロ対策を推進して参ります。

### 【鉄道の老朽化対策】

高度経済成長期等に集中的に整備された我が国の社会資本ストックは、今後、急速に老朽化することが懸念されていることから、社会資本の適切な維持管理が重要な課題となっています。鉄道分野においても、鉄道施設の長寿命化に資する補強や改良に対する補助制度を活用して、戦略的な維持管理の実現に向けて必要な取組みを進めて参ります。

### 【鉄道の防災・減災対策】

将来その発生が懸念される首都直下地震や南海トラフ地震等、大規模地震に備えた耐震対策については、これらの地震発生時に震度6強以上が想定される地域における主要な



駅や高架橋などへの耐震補強を支援しているところであり、引き続き、必要な対策を推進して参ります。

また、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の発生時には深刻な浸水被害が懸念されることから、平成27年度より地下駅における浸水対策設備の整備に対する補助制度を創設したところであり、引き続き、浸水対策の推進を図って参ります。

## ○第2の課題は、「鉄道ネットワークの整備」です。

### 【整備新幹線、リニア中央新幹線の整備等】

新幹線の整備は、移動時間の短縮によって、ビジネスや観光の交流を促進し、国民生活や経済活動、地域社会の活性化等に大きなインパクトをもたらします。

現在整備中の北海道新幹線(新函館北斗～札幌間)、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3区間について、平成27年1月の政府・与党申合せ等に基づき、円滑かつ確実な整備を図ります。

また、未着工区間である北陸新幹線(敦賀～大阪間)については、ルート選定に係る与党の決定を踏まえ、まずは、検討委員会\*から求められた京都・新大阪間の調査を引き続き行い、調査結果がとりまとめ次第、検討委員会\*に報告を行うとともに、平成29年度当初より、小浜京都ルートについて、駅・ルート公表に向けた詳細調査を行うなど、適切に対応してまいります。また、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方についても必要な調査を行って参ります。

(\*与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム 北陸新幹線 敦賀・大阪間整備検討委員会)

リニア中央新幹線については、三大都市圏

を結ぶ新たな高速大量輸送機関として、東海道新幹線とともに我が国の国民生活や経済社会を支える大動脈となると同時に、大動脈を二重として災害リスクに備えるとの大きな役割が期待されています。その意義に鑑み、財政投融资制度を活用して、最大8年間の全線開業前倒しを図るべく、昨年の臨時国会において独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行うとともに、平成28年度第2次補正予算並びに平成29年度予算において合計3兆円を財政投融资計画で措置することとしました。既に昨年11月から貸付を行っているところであり、国土交通省としても、引き続き、この事業が安全かつ円滑に進められるよう必要な支援を行って参ります。

### 【都市鉄道の整備】

昨年4月、交通政策審議会において「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が取りまとめられました。同答申では、概ね15年後、2030年頃の東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、国際競争力の強化に資する都市鉄道や豊かな国民生活に資する都市鉄道など6つの項目が示されるとともに、これらを実現する上で意義のある具体のプロジェクトがとりまとめられました。国土交通省と致しましても、目指すべき姿の実現に向け、プロジェクト推進のための地域の取組に対して必要な支援を行って参ります。

また、現在行っている新線整備事業としては、大阪外環状線新大阪駅～放出駅間の貨物線の旅客線化事業や、相模鉄道線とJR線・東急電鉄線を結ぶ神奈川東部方面線の整備事業、福岡市営地下鉄七隈線天神南～博多間の延伸事業などがあり、これらの事業を着実に進め、都市鉄道ネットワークの充実に努めて参ります。

さらには、まちづくりの拠点として駅に期

待される多様な役割を果たすため、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある駅(「次世代ステーション」)の創造を推進していくことが必要です。国土交通省としては、ホーム・コンコースの拡幅等の駅改良と併せて行うバリアフリー化施設や生活支援機能施設等の整備を総合的に支援してまいります。

### 【地方における鉄道に係る取り組み】

鉄道は、地域における住民生活や経済活動を支える輸送機関として、重要な役割を果たしていますが、人口減少や少子高齢化の進展等により、特に地方において、その輸送人員は減少傾向にあり、厳しい経営状況に置かれています。

国土交通省としては、老朽化した鉄道施設の更新等に対して支援を行うほか、新駅設置や行き違い設備の新設による増便など、地域のニーズに応じた利便性の向上を図る取り組みを支援して参ります。

このような中、北海道においては、地域の人口減少やマイカー等の他の交通手段の発達に伴い、路線によっては輸送人員が大きく減少し、鉄道の特性が発揮しづらい路線が増加している厳しい状況にあります。昨年7月、JR北海道は、地域特性に応じた持続可能な交通体系のあり方について、今後、地域と相談を行っていく意向を明らかにしており、同11月、地域と相談を行う具体的な線区について説明が行われました。今後、JR北海道単独では維持困難な線区について、地域の交通を確保することを前提に、JR北海道と地域との協議が開始されることとなります。

地域における鉄道のあり方については、それぞれの地域の実情に応じた持続可能な公共交通全体のあり方に関する議論が行われ

る中で協議していただくことが重要です。国土交通省と致しましても、北海道庁と連携しながら、これらの協議に参画し、地域における持続可能な交通体系の構築のために何ができるのかを検討して参ります。

### ○第3の課題は、「社会環境の変化に応じた鉄道政策の推進」です。

### 【鉄道システムの海外展開】

鉄道分野をはじめとするインフラシステム輸出は、「日本再興戦略2016」(平成28年6月)においても重要な施策の一つとして位置づけられており、我が国の鉄道システムの海外展開は、鉄道関連産業の国際競争力の向上を図り、ひいては我が国の経済成長を促進するためにも極めて重要な課題です。

昨年の主な動きとしては、まず、インドのムンバイ～アーメダバード間高速鉄道について、2018年(平成30年)に工事を始めて、2023年(平成35年)の開業を目指すことで合意し、これに向けて具体的な設計等の業務を開始したところです。また、マレーシア～シンガポール間高速鉄道については、両国間で二国間協定が締結され、2026年(平成38年)の開業を目指すことや、車両調達等を行う企業等を国際入札で選定することが合意されました。さらには、タイのバンコク～チェンマイ間高速鉄道について、新幹線システムによって整備することを前提に二国間の協力を具体化する旨の覚書を締結したところです。

今後とも、川上段階からの案件発掘・形成を進めるとともに、官民連携によるトップセールスや、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を行うほか、我が国の鉄道技術・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んでまいります。



### 【鉄道分野における観光施策の推進】

昨年、訪日外国人旅行者数が初めて2,000万人を突破しました。インバウンド観光の推進は、政府における重要政策の柱の1つであり、昨年3月には、安倍総理を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において「明日の日本を支える観光ビジョン」が取りまとめられ、この中で、2020年に訪日外国人旅行者数を4,000万人にすることなどの新しい目標が設定されたところです。

地方を訪れる外国人旅行者が増大する中で、鉄道がインバウンド観光の推進に果たす役割は、ますます大きくなっています。訪日外国人旅行者に、日本の鉄道網を駆使してより快適に旅行を楽しんでいただくために、引き続き、鉄道における多言語表記の充実やWi-Fi整備、バリアフリー化を推進するとともに、駅の観光案内機能の強化や周遊パスの充実などの取り組みを進めて参ります。

### 【鉄道におけるバリアフリー化の推進】

鉄道駅におけるバリアフリー化については、バリアフリー法に基づき、1日当たりの利用者数が3千人以上の鉄道駅について原則全てを平成32年度までにバリアフリー化するとの目標を掲げております。平成27年度末時点では約86%の駅でエレベーターやスロープ等の設置による段差解消がなされていますが、2020年開催予定の東京オリンピック・パラリンピックの開催も見据え、引き続き目標の達成に向けた取り組みを進めて参ります。

また、ホームドアについても、平成27年度末時点で665駅に整備されていますが、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ(平成28年12月)を踏まえて、1日当たりの利用者数が10万人以上の駅を中心に整備の加速化を図るとともに、技術的に整備困難な駅についても、昇降

ロープ式など新たなタイプのホームドアの普及を促進して行くほか、乗車時及び降車時の誘導案内や駅員等による声かけの強化、旅客による声かけの促進等、ソフト面の対策も強化して参ります。

### 【鉄道における環境への配慮】

二酸化炭素排出量の削減や物流の効率化などの観点から、自動車(トラック)から貨物鉄道輸送への転換(モーダルシフト)は重要な課題です。モーダルシフトの促進に向け、環境省と連携して、31フィートコンテナの導入や、国際海上コンテナのうち利用が拡大している背高コンテナの鉄道輸送を可能とする低床貨車の開発に対する支援を行って参りました。

今後、さらなる環境性能の向上を図るため、CO<sub>2</sub>排出量削減効果が期待される燃料電池車両などの技術開発を推進して参ります。

以上、鉄道行政の主な課題と施策について申し述べましたが、私どもはこれらの諸課題に真摯に取り組み、着実かつきめ細やかに施策を推進していきたいと考えています。関係の皆様においても、より一層のご理解とご協力を頂き、安全・安心で快適な輸送サービスの提供に精励して頂くことをお願い致します。