

○新年を迎えて

国土交通省鉄道局

局長 藤井 直樹



平成30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、九州北部豪雨や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。

自然災害により被災した鉄道の復旧については、経営の厳しい鉄道事業者に対し、鉄道軌道整備法に基づく補助制度により支援をすることとしており、昨年の台風により被災した北近畿タンゴ鉄道等の鉄道事業者への支援を検討しております。さらに、大規模な災害により甚大な被害を受けた経営の厳しい鉄道事業者に対しては、支援制度を拡充のうえ、より強力で支援してまいります。

なお、東日本大震災によって被災したJR常磐線については、昨年4月に小高駅～浪江駅間が、昨年10月に富岡駅～竜田駅間がそれぞれ運転を再開しました。引き続き、残る浪江駅～富岡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。

国土交通省としては、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、引き続き、必要な支援を行ってまいります。

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。

以下、それぞれの課題について述べてまいります。

○ 第1の課題は、「安全・安心な鉄道輸送の確保」です。

【事故等の防止】

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、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あり、昨年12月には、新幹線台車に亀裂等が発生した新幹線として初の重大インシデントが発生しました。また、鉄道施設や車両のトラブルにより多くの利用者に多大な影響を及ぼす大規模な輸送障害も発生しております。今回の一連の事案を踏まえ、鉄道事業者に対して、新幹線をはじめとする鉄道の安全・安定輸送の確保に向けた適切な指導等を行うとともに、これらの背景にあると考えられる構造的な問題について、今後有識者を交えて分析・検討してまいります。

また、運転事故全体の過半数を占めている人身障害事故については、ホームドア設置などのハード対策や警備員の重点配置、利用者への注意喚起などのソフト対策を総合的に行うことにより、事故防止を図る必要があります。

運転事故全体の3分の1以上を占めている踏切事故についても、立体交差化や踏切保安設備の整備等、引き続き対策を進めていく必要があります。

人身障害事故や踏切事故の防止のためには、施設の改良等による対策に加え、鉄道利用者や踏切通行者の理解と協力も必要不可欠です。このような観点から、今後ともハード、ソフト両面から事故防止を強力に推進してまいります。

【鉄道におけるテロ対策】

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まいります。

【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を進めてまいります。

【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まいります。

また、都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、近年、全国各地で水害が頻発し、激甚化する中で大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、地下駅における浸水対策設備の整備に対する補助制度で支援しており、引き続き、浸水対策の推進を図ってまいります。

○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、着実に確実な整備を進めてまいります。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀～大阪間）については、ルート選定に係る昨年3月の与党の決定を踏まえ、平成29年度より鉄道・運輸機構において、駅・ルート公表に向けた詳細調査が行われており、30年度概算決定においても、所要の予算が盛り込まれています。できる限り早期の全線開業に向けて、引き続き適切に対応してまいります。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、昨年9月の与党検討委員会において、整備のあり方等に係る今後の検討方針が議論され、平成34年度の対面乗換方式での開業以降の整備のあり方に関し、「フリーゲージトレインを導入する場合」、「フル規格の新幹線で整備する場合」、「ミニ新幹線で整備する場合」等に係る比較検討作業を行うこと等が決定されました。国土交通省としては、この検討方針を踏まえ、西九州ルートの整備のあり方の検討に必要な項目について、本年度末目処の検討委員会への報告に向け、しっかりと調査を行ってまいります。

また、全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、東九州新幹線、山陰新幹線

等の計11路線が、基本計画路線に位置づけられているところです。平成29年度からは、これら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関する調査を行っており、引き続きこの調査に取り組んでまいります。

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、災害リスクに備える上でも二重化された基幹的交通機関としての大きな役割が期待されています。このため、一昨年、法改正を行い、現在進めている品川～名古屋間の工事に財政投融資を活用することにより、品川～名古屋間開業後、連続して名古屋～大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業を当初予定していた2045年から最大8年間前倒しすることを可能としたところです。昨年7月までに、予定していた3兆円全ての貸付を完了したところであり、国土交通省としても、引き続き、この事業が安全かつ着実に進められるよう必要な支援を行ってまいります。

【都市鉄道の整備】

平成28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。国土交通省としても、目指すべき姿の実現に向け、同答申のフォローアップを引き続き行うとともに、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まいります。

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～放出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、北大阪急行電鉄南北線千里中央～新箕面（仮称）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まいります。

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組】

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の役割を果たしていますが、地方の鉄道路線の中には、利用者の減少により、厳しい経営状況に置かれている路線があるところです。

このため、国土交通省としては、地方鉄道の維持・活性化に向けて、安全輸送の確保のための設備投資のほか、新駅設置やICカードの導入などの利用者の利便性向上に資する施設設備等に対して支援を行ってまいります。

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、大量・高速輸送という鉄道特性を活かすことのできない路線が増加するという厳しい状況に置かれています。こうした中で、JR北海道は、単独では維持困難な線区を公表し、各線区の置かれた状況や、地域にとってより効率的で利便性の高い交通サービスのあり方などについて、地域の関係者の方々への説明・協議を開始しているところです。

国土交通省としても、北海道庁とも密接に連携しながら、地域の協議に積極的に参画し、各地域において将来にわたって持続可能な交通体系を構築するための取組に対する支援を行ってまいります。

○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】

政府の成長戦略である「未来投資戦略2017」（平成29年6月）においては、インフラシステム輸出が重要な施策の柱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、我が国の新幹線システムの導入について合意したインドのムンバイ～アーメダバード間高速鉄道について、9月の日印首脳会談に際し、起工式典を開催しました。また、タイのバンコク～チェンマイ間高速鉄道については、二国間の協力を更に加速するための覚書を締結しました。そして、マレーシア～シンガポール間高速鉄道については、新幹線システムが採用されるよう、安倍総理及び石井国土交通大臣をはじめ様々なレベルで働きかけを行ってきたところですが、12月に車両・システムを提供・保有す

る資産会社の国際入札が公示され、大詰めを迎えております。

本年は、これらの案件の受注獲得及び実現に向けた取組を着実に進めるとともに、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ための制度的措置の検討を含め、更なるインフラシステム輸出の推進に向けた体制構築等を進めてまいります。

【鉄道分野における観光施策の推進】

平成28年は、訪日外国人旅行者数が2404万人を記録し、過去最高となりました。昨年は、それを上回るペースを記録し、訪日外国人旅行者数が引き続き大きく拡大した一年となりました。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、平成28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4000万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。

訪日外国人旅行者が多数訪れる中で、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。

利用者の視点を第一に、また、環境の変化に応じて、迅速に鉄道分野におけるインバウンド受入環境整備を推進し、更なるサービス向上に向けて取り組む必要があります。

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、鉄道車両や駅における無料 Wi-Fi 整備・多言語対応、インターネット予約への対応、ジャパン・レールパスや地域における周遊パスの充実、トイレの洋式化などについて、強力に取組を進めてまいります。

【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2020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28年度末時点では約87%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組を進めてまいります。

また、ホームドアについても、平成28年度末時点で686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、ホームドアの設置が技術的に困難な駅につ

いても、昇降ロープ式などの新型ホームドアの普及を促進していくこととして
います。こうした取組により、2020年度までに10万人以上の駅において
148駅、10万人未満の駅を含めると882駅にホームドアが整備される見
込みです。このほか、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まいります。

【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、最新の鮮度保持技術を活用した冷蔵・
冷凍コンテナや、高速走行が可能な新型コンテナ貨車の導入に対する支援を行
ってまいりました。

今後、さらなる環境性能の向上を図るため、CO₂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まいります。

【鉄道における生産性の向上】

「生産性革命」については、国土交通省においては一昨年から取組を進めて
きておりますが、昨年12月8日に閣議決定された「新しい経済政策パッケージ」
の柱になるなど、政府全体において重要な課題になってきているところで
す。

鉄道分野では、メンテナンス技術者の減少や老朽インフラの増大が進む中、
効率的なメンテナンス体制を構築するため、次世代技術を活用したメンテナ
ンスの効率化・省力化に資する技術開発を支援するとともに、こうした新技術の
活用を促進するため、事業者間における優れた技術情報の共有を推進してまい
ります。平成30年度は、AIやカメラ等を活用して線路の検査に係る負担を低
減する技術開発等を推進してまいります。

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。