



**地下鉄短信 (第272号)** 平成29年1月4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 1. 平成29年 国土交通大臣 「新年のはじまりに当たって」(抜粋)  
2. 平成29年 鉄道局長 「年頭の辞」  
3. 平成29年 (一社)日本地下鉄協会会長 「年頭のご挨拶」

1.平成29年 国土交通大臣 「新年のはじまりに当たって」(抜粋)  
次頁参照

2.平成29年 鉄道局長 「年頭の辞」  
18頁参照

3.平成29年 (一社)日本地下鉄協会会長 「年頭のご挨拶」  
26頁参照

(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

## 新年のはじまりに当たって

国土交通大臣 石井啓一

平成 29 年の新春を迎え、謹んでご挨拶を申し上げます。

今年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬご理解とご協力をお願い申し上げます。

さて、去年は、4月の熊本地震、8月から9月にかけての北海道や東北への度重なる台風の上陸など、大きな自然災害が発生しました。犠牲となられた方々に対して謹んで哀悼の意を表しますとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。被災地の皆様が、1日も早く元の暮らしを取り戻していただけるよう、引き続き総力を挙げて取り組んでまいります。

東日本大震災から3月で6年が経過し、被災地では復興への確かな歩みが見られますが、今なお多くの方々が避難生活を続けておられます。本年は「復興・創生期間」の2年目に当たります。基幹インフラの復旧・復興や、住まいの確保などに引き続き取り組みながら、被災地の自立につなげ、被災地が地方創生のモデルとなるような復興の実現に未来志向でしっかりと取り組んでまいります。

国民生活の安全・安心を守ることは、国土交通省の重要な使命です。頻発化・激甚化する自然災害への的確な対応に加え、生命・財産を脅かす事故への対策も急務です。昨年1月には、軽井沢スキーバス事故が発生し、多くの若い命が失われました。また、東京地下鉄銀座線や近鉄大阪線で視覚障害者の方がホームから転落して死亡する痛ましい事故も発生しました。このような悲惨な事故が二度と発生しないよう、バス事業者に対する監督強化やハード・ソフト両面からの駅ホームの安全性向上等の対策を行ってまいります。また、11月には、福岡市のJR博多駅前の道路が大規模に陥没する事象が起きました。国土交通省では、福岡市からの要請を受けて、所管の土木研究所において原因究明及び再発防止策の検討を進めているところです。

我が国の人口は2008年の約1億2,800万人をピークに減少が始まっています。少子化は深刻で、高齢化も極めて速いペースで進んでいます。当面、生産年齢人口が減少していくことは、もはや動かしがたい事実です。しかしながら、働き手の減少を上回る生産性の向上により、潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起していくことによって、経済成長を続けていくことは十分可能です。現在、政府はGDP600兆円の実現を目指していますが、ビッグデータやICTといった新技

術の活用や既存インフラの徹底活用などの取組を通じて生産性向上を図り、この目標達成に貢献していきたいと思っています。こうした観点から、昨年を「生産性革命元年」と位置付け、生産性向上に向けた先進的な取組として20の「生産性革命プロジェクト」を選定してまいりました。今後は、できるだけスピーディーにこれらのプロジェクトの具体化を進め、本年を生産性革命「前進の年」にしたいと考えています。あわせて、生産性向上の意識を国土交通省の様々な施策分野に浸透させてまいりたいと思っています。

社会資本整備には、移動時間の短縮等を通じて生産性を高めて民間投資を促進する効果、災害リスク等を低減させる効果、国民生活の質を向上させる効果といった「ストック効果」があります。厳しい財政制約の下、こうした社会資本本来の効果を最大限発揮させることが重要です。このため、異なる分野の事業を一体的に実施したり、既存施設に小さな投資を行うことでその施設の機能を大きく高める取組など「賢く投資」する取組や、ビッグデータや新技術の活用によって利用効率を向上させるなど「賢く使う」取組を全力で推進してまいります。

昨年の訪日外国人旅行者数は、年間2,400万人前後となり、過去最高となったほか、訪日外国人旅行消費額は4兆円も視野に入る勢

いで増加し、引き続き好調に推移しました。昨年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、「観光は真に我が国の成長戦略と地方創生の柱である」との認識の下、「2020年訪日外国人旅行者数4000万人・訪日外国人旅行消費額8兆円」などの新たな目標の達成に向け、「観光先進国の実現」に取り組んでまいります。

(中略)

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催は、東日本大震災から復興した力強い日本の姿を示すとともに、世界を代表する成熟都市になった東京を発信する絶好の機会です。大会まで4年を切りましたが、その準備とスムーズな運営に国土交通省を挙げて対応してまいります。

#### 【東日本大震災からの復興加速】

東日本大震災からの復興について、インフラ復旧、住宅再建・復興まちづくりなどの取組を一段と加速してまいります。

鉄道、道路など基幹インフラの復旧は着実に進んでおります。

復興道路・復興支援道路については、順次、開通予定年次が明確になってきており、全体の約9割で開通済み又は開通見通しを公表しております。また、常磐自動車道については、復興・創生期間内での

一部4車線化の完成を目指すとともに、大熊IC・双葉ICの整備を推進してまいります。

JR常磐線は、昨年12月に相馬駅～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てまいります。また、JR山田線の復旧についても着実に進めてまいります。

(中略)

住宅再建・復興まちづくりについても引き続き、「住まいの復興工程表」に沿って事業を着実に推進しており、この春までに、災害公営住宅については約2万5000戸が、高台移転については約1万3000区画がそれぞれ完成する見込みです。

風評被害を払しょくし、観光による復興を加速化させていくことも非常に重要です。このため、東北観光復興対策交付金による地域の実組への支援、東北地方の認定広域観光周遊ルートの形成に向けた支援を行うとともに、我が国初となる全世界に向けた東北の集中的なプロモーションなどに、取り組んでまいります。

今後も、現場の声を伺いながら、被災者の方々が1日も早く復興を「実感」できるよう、総力を挙げて取り組んでまいります。

## 【平成 28 年熊本地震からの復旧・復興】

熊本地震では、最大震度 7 の地震が 4 月 14 日及び 16 日に二度発生し、甚大な被害をもたらしました。全国各地から派遣されたリエゾン、TEC-FORCE や海上保安庁が、被害状況調査など、国土交通省の「現場力」を活かした早期の復旧に取り組みました。

地震発生から今月で 9 カ月が経過し、応急仮設住宅については計画された 4,303 戸が全て完成するなど、生活の再建は着実に進んでおります。今後とも仮設住宅にお住まいの方々の気持ちに寄り添いながら、恒久的な住まいの確保に取り組んでまいります。また、多くの宅地被害が発生したことから、宅地の早期復旧・耐震化に向け、支援を強力に進めてまいります。特に、壊滅的な被害が発生した益城町においては、発災後早期に国の直轄調査に着手し、断層の確認や、安全な市街地の復旧・復興方策等を検討しており、引き続き、被災地区における早期復興まちづくりに向け、強力に取り組んでまいります。

大きな被害を受けた阿蘇大橋地区については、俵山トンネルが昨年末に開通し、熊本市内と南阿蘇地区の東西交通軸が確保されるなどインフラの復旧を進めています。崩壊斜面对策について、年初から有人施工を開始し、復旧を加速化します。通行止めとなっている阿蘇

大橋地区の国道 57 号・325 号、一部区間が運転を休止している JR 九州豊肥線及び南阿蘇鉄道も含め、引き続き、国土交通省の持つ技術力を結集し、一日も早い復旧に努めてまいります。

また、熊本空港については、コンセッション方式を活用したターミナルビルの建て替えを進めてまいります。

観光については、一時は大量の宿泊キャンセルが発生するなど大きな打撃を受けましたが、国内外への正確な情報発信・効果的なプロモーション等を含む「九州の観光復興に向けての総合支援プログラム」を着実に実施した結果、現在は地震発生前の水準までほぼ回復しました。熊本城公園の早期復旧など、引き続き関係省庁と連携しながら九州の観光復興に取り組んでまいります。

## 【国民の安全・安心の確保】

### （防災・減災対策）

今後、気候変動の影響により頻発化・激甚化が懸念される水害・土砂災害、切迫する巨大地震・津波災害や火山噴火等にも備えるため、防災・減災、インフラの老朽化対策をさらに強化する必要があります。

「大災害は必ず発生する」との意識を社会全体で共有し、洪水・地震・土砂災害等の様々な災害に備える「防災意識社会」への転換を



図ってまいります。頻発する水災害に対しては、洪水氾濫を未然に防ぐ対策を着実に推進するとともに、地域で一体的・計画的に浸水対策を実施する取組を国管理河川で引き続き強力に推進し、都道府県管理河川への拡大を加速します。切迫する南海トラフ巨大地震や首都直下地震に対しては、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」に基づき、緊急輸送道路上の橋梁や住宅・建築物の耐震化、道路・航路啓開体制の確保、緊急輸送道路等における無電柱化の推進、実践的な訓練の実施や不断の見直しにより、大規模地震へのさらなる対応力の向上を図ります。また、「東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた首都直下地震対策ロードマップ」を策定し、首都地域の防災対策に万全を期してまいります。

また、去年は関東地方や四国地方で深刻な渇水が発生しました。近年頻発する渇水や洪水により企業の生産活動に支障を及ぼすリスクを早期に軽減するため、「ダム再生ビジョン」を策定し、既設ダムを最大限に活用したハード・ソフト対策を戦略的・計画的に進め、利水・治水両面にわたる効果を早期に発揮させる取組をさらに進めてまいります。

また、昨年打ち上げた気象衛星「ひまわり9号」等による気象観測

体制の強化や、分かりやすい気象情報の提供に取り組めます。

(インフラ老朽化対策)

我が国の社会資本は、高度成長期以降に集中的に整備され、今後老朽化対策が必要となる施設が急速に増加すると見込まれています。そこで、戦略的な維持管理・更新を推進するとともに、その基盤となるメンテナンス産業の育成・活性化を図ってまいります。このため、昨年11月に設立された「インフラメンテナンス国民会議」において、産官学民が一体となってインフラメンテナンスの理念の普及や課題の解決を図っていくとともに、優れた取組や技術開発をインフラメンテナンス大賞において表彰してまいります。

(交通分野における安全・安心の確保)

昨年1月に発生した軽井沢スキーバス事故のような悲劇を二度と起こさないという決意の下、貸切バス事業の許可に係る更新制の導入や罰則の強化などを行う道路運送法の改正を行うとともに、監査の体制強化や行政処分の厳格化等、監査の実効性向上に関する措置を講じました。引き続き、安全・安心な貸切バス運行の実現に努めてまいります。

昨年4月に発覚した燃費不正事案を踏まえ、不正行為の再発防止に万全を期すために、型式指定時等における審査の厳格化等を着実

に実施するとともに、不正が起きた際の行政処分や罰則の強化に向けた検討を進めてまいります。

相次ぐ高齢運転者による交通事故の防止対策として、コミュニティバスなど運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保、踏み間違い防止装置などの自動車の先進安全技術の活用等に取り組んでまいります。高速道路において発生している逆走については、2020年までに逆走事故ゼロを目指し、インターチェンジやジャンクション等への物理的・視覚的な対策を加速化するとともに、新技術を活用した対策等を進めてまいります。正面衝突事故の発生が課題となっている暫定二車線区間については、四車線化や付加車線の設置、反対車線への飛び出しを防ぐワイヤロープの設置検証を進めてまいります。ビッグデータを用いて速度超過や急減速の発生地点を特定し、効果的な速度低減策を実施するなど生活道路の交通安全対策を進めてまいります。

(中略)

#### 【観光先進国の実現】

昨年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた新たな目標の達成を目指して、「観光先進国の実現」に取り組んでま

まいります。

まず、我が国の豊富で多様な観光資源について、その魅力を極め、地方創生の礎としてまいります。具体的には、魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放、モデル地区の指定等による景観の優れた観光資源の保全・活用、古民家等の歴史的資源の再生・活用などを行うとともに、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝えてまいります。

また、観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業化を目指します。具体的には、宿泊業、旅行業、通訳案内士に係る規制・制度を見直すとともに、民泊のルールを整備します。加えて、トップレベルの経営人材育成のための、一橋大学、京都大学への観光 MBA 設置の準備や、ICT 利活用等による宿泊業の生産性向上などを進めます。また、欧米豪、富裕層等をターゲットとした訪日プロモーション、昨年末に立ち上げた関係府省連絡会議を活用した MICE 誘致などを戦略的に実施してまいります。

さらに、外国人旅行者、高齢者、障がい者を含めた全ての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境を築いてまいります。具体的には、新幹線、高速道路などの高速交通網の活用による「地方創生回廊」の完備、訪日クルーズ旅客 2020 年 500 万人の目標達成に向

けたクルーズ船受入のための環境整備、オリパラに向けた各地の観光地や交通機関におけるバリアフリー化の推進、オリパラナンバープレートの寄付金を活用したリフト付きバス等の普及促進などに取り組んでまいります。

(中略)

#### 【持続的な経済成長への貢献】

(「生産性革命プロジェクト」の具体化)

我が国の持続的な経済成長を支えるため、生産性の向上による成長力を強化するとともに、新たな市場の開拓につながる取組として「生産性革命プロジェクト」の具体化を推進してまいります。

IoTの進展など、第4次産業革命として現在技術革新の波が押し寄せ、我が国の産業構造を一変させようとしています。人々の生活に密着した施策を展開する国土交通省においても、既存の枠組みにとらわれずに新たな技術を果敢に取り込んでいく必要があります。

建設現場の生産性向上を図るため、測量・施工・検査等の全てのプロセスでICTを活用するなどi-Constructionの取組を拡大させます。

交通事故の削減や地域公共交通の活性化、渋滞の緩和や国際競争力の強化など、自動車や道路をめぐる諸課題の解決に大きな効果が期

待されている自動車の自動運転について、昨年設置した「国土交通省自動運転戦略本部」において、車両の技術基準等の必要なルールの整備や中山間地域の道の駅等を拠点としたシステムの実証を推進してまいります。

また、ETC2.0等のビッグデータを活用し、渋滞箇所の状況をきめ細かく把握・整理し、効果的なピンポイント渋滞対策を行える取組や、高速道路の渋滞状況を踏まえて料金を機動的に変動させ、交通を分散させる新たな料金制度の導入に向けた検討を引き続き進めてまいります。

(中略)

物流分野においては、業務効率の改善と付加価値の向上によって物流産業の大幅なスマート化を図る「物流生産性革命」を推進しております。このため、共同輸配送、モーダルシフト等の輸送の効率化や手待ち時間削減に取り組むとともに、アジア等において我が国の物流サービスの競争優位を生み出すため、クール宅配便をはじめとする我が国の物流システムの国際標準化の推進等を図ってまいります。

鉄道分野においては、鉄道インフラ・車両のIoT化や次世代型車両の開発・導入を促進することにより、鉄道事業者のメンテナンスを効率化するとともに、無線を活用した次世代型列車制御システムの

開発・導入等の列車遅延に対する取組を促進してまいります。

「質の高いインフラシステム」の海外展開について、昨年3月に策定した「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」に基づき、各国ごとの重点プロジェクトに対してトップセールスを含めた戦略的な働きかけ等を行うとともに、相手国の課題の解決・提案にも資するような人材育成支援、制度構築支援等の取組を一層強化すべく、同計画の改定も行ってまいります。また、(株)海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）などを活用して、海外市場への我が国事業者の積極的な参入を促進してまいります。

気象事業者や産業界、学識経験者等を構成員とした「気象ビジネス推進コンソーシアム」を立ち上げ、農業や小売業などさまざまな産業分野への気象情報の利活用を促進してまいります。

（国際競争力の強化と担い手の確保・育成）

我が国産業の国際競争力の強化や民間活力の活用、産業の担い手の確保・育成等を通じて、経済成長を支える環境を整備してまいります。

東京、大阪など我が国経済を牽引する大都市について、海外企業やビジネスパーソン等を呼び込み、我が国の経済成長のエンジンとしていくため、大規模で優良な民間都市開発事業を加速するとともに、

国際会議場や外国人対応の医療、子育て施設を整備するなど、国際的なビジネス・生活環境の向上を図ります。また、「シティー・フューチャー・ギャラリー」構想を官民一体となって推進し、日本の都市の魅力の世界に発信してまいります。

また、新幹線、三大都市圏環状道路、国際コンテナ・バルク戦略港湾、大都市拠点空港など、国際競争力強化に必要な人流・物流を支える交通ネットワークの整備・機能強化を推進します。新幹線については、現在整備中の3区間について、円滑かつ確実な整備を図ります。北陸新幹線敦賀・大阪間については、昨年末、与党において、小浜京都ルートとすることが決定されました。国土交通省としては、まずは、与党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、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。リニア中央新幹線については、財政投融資の活用により、全線開業を最大8年間前倒しします。

(中略)

今後、生産年齢人口が減少する中で日本の経済を支える産業の担い手の確保・育成や働き方改革、生産性の向上は重要な課題です。地域の経済・雇用を支える建設業・運輸業・造船業において、教育訓練



の充実強化、若者や女性のさらなる活躍の推進などにより担い手の確保・育成を図ってまいります。さらに、建設業においては、適切な賃金水準の確保や社会保険の加入促進などの処遇の改善、技能労働者の就業履歴が蓄積される建設キャリアアップシステムの構築の推進に取り組みます。また、トラック運送事業については、長時間労働の抑制や取引条件の改善のための取組を進めてまいります。タクシー事業については、東京において、タクシーが短距離でも利用しやすいよう初乗り運賃を見直すことにより、タクシーの短距離需要や、訪日外国人の観光需要の喚起を図ってまいります。

#### 【豊かな国民生活の実現と持続可能な地域社会の形成】

今後、著しい人口減少が見込まれる地方圏では、地域が維持できなくなり、消滅する地方公共団体が数多く発生するのではないかとこの危機感があります。また、大都市圏においても今後、高齢者の急増が見込まれています。これらの課題に対して、地域の特性や状況に応じながら施策と組織を総動員して対応してまいります。

まず、これからの人口減少社会を見据え、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を具体化していく取組を進めます。関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組を活用し、支援施策の

充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の「見える化」などを進め、省庁横断的に市町村の取組を支援してまいります。また、都市農地の適正な保全のための制度の充実や都市における民間活力を活用した緑地やオープンスペースなどの公共的空間の整備促進等を通じて、都市と緑・農が共生するまちづくりを推進してまいります。

歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化や、公共交通機関のバリアフリー化、ICTを活用した歩行者移動支援サービスの導入などのハード面の取組に加え、公共交通機関においてベビーカーが利用しやすい環境の整備に向けたキャンペーン等の啓発活動など、多様な人々の困難を自らの問題として認識して支えあう「心のバリアフリー」といったソフト面の取組も推進してまいります。

自転車は、極めて身近な交通手段として重要な役割を担っており、矢羽根型路面表示等を用いた自転車通行空間の整備等を推進するとともに、関係機関との連携により、安全で快適な自転車利用環境の創出に努めてまいります。(中略)

国土交通省はこれらの取組を通じ、持続的な経済成長や豊かな国民生活の実現を目指してまいります。新しい年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを祈念いたします。(終わり)

○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に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资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図る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。

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1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取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2000万人を突破しました。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。

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。

## 平成 29 年 「年頭のご挨拶」

一般社団法人日本地下鉄協会

会 長 高 島 宗 一 郎

(福岡市長)



明けましておめでとうございます。皆様には、お健やかに新春をお迎えのこととお慶び申し上げます。

日本の地下鉄は、1927年(昭和2年)12月に東京で開業以来、今年で90年を迎えます。この歴史の中で、都市の発展とともに開業・延伸を重ね、今や、北海道から九州まで、全国12都市で46路線、総延長831km、利用者は1日当たり1,668万人に達しており、まちとまちを繋

ぎ、人と人を結ぶ交通機関として、市民生活や都市活動において非常に重要な役割を果たす存在になっております。

地下鉄は、地下走行による高速性と定時運行により、都市の交通渋滞を緩和しているほか、運行管理システムにより、高い安全性を確保しております。また、二酸化炭素排出量が少なく環境にやさしい公共交通機関であり、駅や車内は清潔で、高齢者や外国人など誰にでも利用しやすいユニバーサルデザイン(UD)にも配慮しています。

近年の緩やかな景気回復基調や中心市街地の活性化、政府の観光立国政策による訪日外国人の増加などにより、地下鉄での輸送人員は前年に引き続き増加傾向で推移してきております。今後、2019年にはラグビーワールドカップが、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることから、更なるインバウンドの受け入れ環境整備が喫緊の課題となっております。

日本地下鉄協会では、これらの動向を踏まえ、ソフト面でのマナー向上の啓発をはじめ地下鉄の役割、魅力を更に高め、国内外に発信を進めていくとともに、安全対策や災害対策、バリアフリーへの取り組みをより一層進め、利用者の皆様の安全・安心の確保や地下鉄運営の効率化に引き続き貢献していきたいと考えております。

また、近年、安全・安心の観点から、地下鉄施設の耐震・浸水施設など維持・保守対策が大きな課題となってきました。今後、地下鉄事業者の技術や情報の共有、共同研究に重点を置いた活動を行ってまいります。

今年も、安全・安心、快適・便利、人にも環境にもやさしく、皆様に愛される交通機関として地下鉄の魅力を発信し、より多くの皆様に地下鉄を快適にご利用いただけるよう、協会が一丸となってさらにチャレンジして参りますので、変わらぬご支援ご指導をお願い申し上げます。

新しい年が、鉄道関係者の皆様にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年となりますことを心より祈念いたします。