

地下鉄短信(第223号)平成28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28年 国土交通大臣 「新年のはじまりに当たって」(抜粋)
2. 平成28年 鉄道局長 「年頭の辞」(抜粋)
3. 平成28年 (一社)日本地下鉄協会会長 「年頭のご挨拶」

○国土交通大臣及び国土交通省鉄道局長よりの「年頭の辞」

1. 平成28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28年 鉄道局長 「年頭の辞」(抜粋)
13頁参照

○平成28年 (一社)日本地下鉄協会会長 「年頭のご挨拶」

20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 28 年の新春を迎え、謹んでご挨拶を申し上げます。

昨年 10 月に第 3 次安倍改造内閣が発足し、国土交通大臣を拝命しました。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、昨年も、9 月の関東・東北豪雨など、多くの自然災害が発生しました。これらの災害により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、被害に遭わ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頂けるよう、引き続き総力を挙げて取り組んでまいります。

東日本大震災の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。今年 3 月には震災から 5 年が経過し、4 月からは、「復興・創生期間」という新しいステージが始まります。復興の一段の加速化を図り、「実感できる復興」へとしっかりと取り組んでまいります。

大きな自然災害を始め、様々な事件があった昨年でしたが、「一陽

来復」を願い、今年1年が丙申（ひのえさる）に相応しい、様々な事柄が前進していく年になるよう、国土交通行政を前に進めていきたいと考えています。

まずは、観光です。昨年、訪日外国人旅行者数が1900万人台に達し、2000万人という目標達成が十分視野に入ってきました。政府を挙げて、次の時代に向けた新たな目標の設定に関する議論も始まりました。その達成に向け、官民総力戦で、受入環境の整備など観光立国の実現に向けた取組を推進してまいります。

また、我が国は人口減少時代を迎えましたが、社会のあらゆる生産性を向上させることで、経済成長を実現していくことができると思います。

そのため、まず、これまでの社会資本整備の進め方を大きく転換し、「賢く投資・賢く使う」インフラマネジメント戦略へ転換してまいります。わずかな投資で過去の投資効果が開花する「ストック効果開花プロジェクト」への重点投資や、社会資本整備のあらゆるプロセスにICT等を導入して生産性を高める「i-Construction」などを進めます。

（中略）

5月には伊勢志摩サミットが開催され、9月にはG7長野県・軽井沢交通大臣会合を開催し、「自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及」、「交通インフラ整備と老朽化への対応のための基本

的戦略」等をテーマとして議論を行う予定です。いずれも我が国を代表する景勝地で行われ、日本の有する技術や強みを活かして議論を主導し、日本の魅力を内外に発信できる絶好の機会でもあります。地元地方公共団体等とも連携しながら全力で会議の成功に向けて取り組んでまいります。

今年、国土交通省は発足から 15 年を迎えて、これまでの実績を糧とし、新しい時代への挑戦をスタートします。このため、私は、国土交通省の強みである現場力をしっかり活かして、その先頭に立って諸課題に取り組んでまいります。

【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、高台移転などの取組を一段と加速してまいります。

道路、鉄道など基幹インフラの復旧は着実に進んでおります。

常磐自動車道が昨年 3 月に全線開通したほか、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 7 割で開通済み又は開通見通しが公表されています。例えば、平成 31 年のラグビーワールドカップ開催が予定される釜石は、平成 30 年度に花巻と高速道路で結ばれる予定です。

(中略)

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、昨年6月に認定した東北地方の広域観光周遊ルートの形成に向けた支援、東北観光の魅力を海外に発信する取組など、地域と連携して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。

【国民の安全・安心の確保】

今後、気候変動の影響により水害・土砂災害の頻発化・激甚化が懸念されており、加えて、切迫する南海トラフ巨大地震や首都直下地震など大規模な地震・津波災害や火山災害等にも備えるため、防災・減災、老朽化対策をさらに強化する必要があります。

関東・東北豪雨を踏まえ、社会全体で洪水に備える「水防災意識社会」の再構築を図ってまいります。(中略)

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、想定される地震ごとの被害特性に合わせ、避難路・避難場所の整備、公共施設の耐震化、住宅・建築物の耐震化

や不燃化、道路啓開体制の確保、緊急輸送道路等における無電柱化等、実効性のある対策を推進してまいります。また、火山災害に対しては、観測・監視体制の強化や迅速な情報提供に取り組んでまいります。

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、今後点検・診断、修繕・更新といった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、「国土交通省インフラ長寿命化計画」に基づき、計画的に点検・診断や修繕・更新などを行うとともに、産学官が一丸となって取り組むための「インフラメンテナンス国民会議」（仮称）の設置等により、世界に先駆けてメンテナンス産業の育成・活性化、さらには地域産業化を図ってまいります。

交通における安全・安心の確保は重要な課題です。踏切については、踏切事故が依然約1日に1件、約4日に1人死亡するペースで発生するなど踏切の安全確保が急務です。そのため、ソフト・ハード両面の幅広い対策を取り込んだ計画的な踏切対策を推進してまいります。（中略）

昨年は、残念ながら国民の皆様の身近なところで安全・安心を脅かし、信頼を損なうような事件が起きました。

建設工事の関連では、免震ゴム、基礎ぐい工事、落橋防止装置の溶接といった分野で次々と問題が明らかになりました。いずれも原因の究明、再発防止策の検討を急ぎ進めました。今年是对策を着実に実行し、国民の不安を払しょくし、建築物の安全性や建設工事に対する信頼を回復できるよう取り組んでまいります。(中略)

今後も国民の安全・安心に直結する課題に対しては、迅速かつ着実に取り組んでまいります。

【我が国の主権と領土・領海の堅守】(中略)

【質の高い観光立国の実現】

観光は、急速な成長を遂げるアジアをはじめとする世界の需要を取り込み、日本の力強い経済を取り戻すための重要な柱です。

昨年11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」を立ち上げました。この会議では、今後さらに増加していく訪日外国人旅行者の満足度を高め、リピーターとなってもらえるよう中長期的観点から総合的・戦略的に政府全体で推進していく施策について検討することとしております。併せて、今後も、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」の施策を始め、観光振興の施策を強力に実行してまいります。

インバウンドが急増する一方、その多くはいわゆるゴールデンルートに集中しています。このため、外国人旅行者を全国津々浦々へ呼び込むべく、昨年6月に全国で7つの広域観光周遊ルートを認定いたしました。今後、モデルルートの形成や地域資源の磨上げの取組に対して必要な支援を行ってまいります。

さらに、拡大しております外国人旅行者による旅行消費についても、外国人旅行者への消費税の免税制度について免税対象金額の引下げを行うとともに、地方での免税店拡大を進め、外国人旅行者の地方における地場製品の購入につなげていくことで、地域経済の活性化を図ってまいります。また、外国人観光客の地方への誘客を推進するため、地方空港の国際線着陸料軽減を図ります。

併せて、地方空港等における CIQ 体制の充実、無料公衆無線 LAN 環境の整備、多言語対応の強化など、外国人の受入環境の整備を促進してまいります。

加えて、今後外国人旅行者の急増に伴う宿泊施設需要に対応するため、関係省庁とともに民泊の適正なルールのあり方についても検討してまいります。

(中略)

【「賢く投資・賢く使う」インフラマネジメント戦略への転換】

(中略)

【豊かで利便性の高い社会の実現】

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
いう危機感があります。また、大都市圏においても今後、急速に高
齢化が進むことが予想されています。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。関係省庁からな
るコンパクトシティ形成支援チームなどの枠組を活用し、関係施策
を連携させた支援の充実や、モデルとなる好事例の横展開を図るな
ど、地方公共団体の取組を強力に支援してまいります。また、昨年
創設した鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資制度等により
地域の公共交通ネットワークの再構築を図る取組を推進してまいり
ます。

(中略)

昨年8月に改定された国土形成計画（全国計画）を受け、「稼げる

国土、住み続けられる国土」の実現のため、全国8つの広域ブロックごとに、概ね今後10年間の戦略を示す広域地方計画を今年度中を目途に策定します。また、北海道の強みである食や観光を担う地方部の「生産空間」を支えるべく、今年春を目途に新たな北海道総合開発計画を策定します。併せて、各ブロックごとの社会資本整備重点計画を策定します。

(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・育成と生産性の向上は重要な課題です。

運輸分野においては、今後深刻化する人手不足や高度化・多様化する荷主・利用者ニーズに対応するため、物流生産性革命として、多様な関係者の連携によるモーダルシフトや物流拠点における輸送フローの円滑化等物流の総合化・効率化施策を推進してまいります。加えて、ビッグデータの活用による収益性の高いバス路線への再編、タクシー事業の効率化、活性化など生産性の向上につながる施策を推進してまいります。建設業や造船業などにおいても、建設技能労働者の適切な賃金水準の確保や社会保険の加入促進などにより処遇改善を図るとともに、教育訓練の充実強化、若者や女性のさらなる活躍を推進する取組や、ICTの活用など産業界を挙げて生産性の向上

と担い手の確保・育成に向けた取組を進めてまいります。

【国際競争力の強化】

我が国の国際競争力の強化や成長戦略の実現を通じて、経済成長を促進していく必要があります。

東京、大阪など日本の経済を牽引する大都市においては、世界に引けを取らないビジネス環境・居住環境の整備により、国際競争力を大きく高めてまいります。また、海外企業の投資・立地を促進するとともに、都市開発の海外展開を推進するため、「日本版シティー・フューチャー・ギャラリー（仮称）」構想を東京都ともタイアップして、官民一体となって推進し、日本の都市の魅力を世界に発信してまいります。

三大都市圏環状道路、新幹線・都市鉄道、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や機能強化を着実に進めてまいります。

三大都市圏環状道路については、来年度に、圏央道の境古河 IC～つくば中央 IC間が開通することで、湘南から成田空港まで接続されるなど、引き続き、着実に整備を進めてまいります。

(中略)

昨年は、インドの高速鉄道への新幹線システム導入に関する日印両政府間での協力覚書署名や、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）によるテキサス高速鉄道など3事業への支援決定等の成果が得られました。インフラの海外展開は、海外の旺盛なインフラ需要を取り込み、我が国経済の活性化を図るため、政府をあげて取り組んでいる課題です。今後、地域・国別の戦略的取組を明確化した「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定し、「質の高いインフラ」の更なる展開を推進してまいります。また、相手国に対するプロモーションについても、関係省庁と協力しつつ、より充実した対応を行うとともに、JOINなどのツールを活用し、関係機関とも連携しながら、大手から中小まで我が国企業の海外展開を支援してまいります。

(中略)

【2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応】

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。

大会の安全でスムーズな運営のため、交通、宿泊、会場及びその

周辺地域などの快適性、安全性の確保とともに海上警備を含むセキュリティ対策に取り組んでまいります。

パラリンピックが開催されるということも大切です。これらを契機として、公共交通や公共施設等のバリアフリー化を通じた「人に優しいまちづくり」、「心のバリアフリー」についても推進してまいります。

これらの取組を通じ、安全・安心で国民総参加による「夢と希望を分かち合う大会」の実現、そして次世代に誇れる「レガシー」を創出する大会にするとともに、大会の開催効果を地方につなげていくよう、取組を進めてまいります。

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28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。

はじめに、我が国鉄道網の新たな進展について触れたいと思います。昨年3月、北陸新幹線が金沢まで開業し、首都圏と北陸地方とのアクセスが飛躍的に向上しました。これまでの在来線特急と比べて乗車人員は大幅に増加しており、また石川・富山両県における宿泊者数や観光地における入り込み客数も大きく増加するなど、顕著な開業効果をもたらしております。さらに本年3月には、北海道新幹線が新函館北斗まで開業します。整備新幹線の着実な整備により、企業の進出や工場の移転、駅周辺の再開発などの経済面でのインパクトに加え、観光資源に恵まれた魅力あるこれらの地域への集客力が高まることにより、地域の更なる振興・発展に資することを願っています。

また、昨年12月、仙台市営地下鉄東西線が開業しました。新たな路線の開通により、地域の方々の交通利便性が大きく高まるとともに、地域経済の活性化にも結びつくよう期待しているところです。国民生活を支える身近な交通機関として、また、我が国の経済社会の発展を支える社会資本として、今後とも世界最高水準の輸送サービスを提供していけるよう、多くの関係の方々とともに取り組んでまいりたいと考えています。

第二に、昨年はJRの完全民営化についても大きな進展が見られました。JR九州の完全民営化を達成するため、JR九州を、いわゆるJR会社法の適用から除外する「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案（JR会社法の一部改正法案）」が、昨年6月国会で可決されました。今後、JR東日本、JR西日本、JR東海の本州3社に続き、株式上場手続きを進めることとしております。これにより、機動的な経営が可能となり、JR九州が地域の活性化や観光振興にますます貢献する企業となっただけのことを大いに期待しております。

さらに、新幹線をはじめとする日本の鉄道システムを海外に展開すべく官民を挙げて取り組んで参りましたが、昨年12月に行われた日印首脳会談に際し、インドのムンバイ～アーメダバード間高速鉄道について、新幹線の導入で合意しました。日本の優れた鉄道システムは、定時性や利便性等の輸送サービス、安全性等の技術面で向上を続け、世界的にも高い評価を得ております。国土交

通省としても、関係省庁や海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）、さらには民間企業とも連携し、引き続き関係国への働きかけを精力的に進めていきたいと考えています。

鉄道を取り巻く社会環境は、人口減少・少子高齢化、地球環境問題の深刻化、大規模災害の発生など、大きく変わりつつあります。新年を迎えるに当たり、今後とも鉄道局職員一丸となって、以下に述べるような国内外の様々な課題に正面から全力で取り組む決意ですので、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、なにより事故防止を図ることが重要です。各鉄道事業者においても様々な安全対策に努めていただいているところでありますが、こうした努力にもかかわらず近年鉄道事故・インシデントが相次いでいるのが現状です。昨年4月の青函トンネル内での列車からの発煙、JR山手線での電化柱の倒壊、5月のJR長崎線での列車接近事案、6月の東海道新幹線における列車火災事故、12月のJR山田線での土砂流入による列車脱線事故など、それぞれ原因は異なるものの、鉄道の安全を脅かすような事案が相次いで発生しました。鉄道事業者に対してより一層の安全対策を促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。

鉄軌道の運転事故は長期的に減少していますが、人身障害事故は駅のプラットフォームでの事故の増加等により平成14年度から増加傾向にあります。このため、特に1日あたりの利用者数が10万人以上の駅について、ホームドア又は内方線付きJIS規格化点状ブロックの優先的な整備などのハード対策とともに、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、旅客の転落防止対策を推進して参ります。

踏切事故については、その減少を図るため、立体交差化や踏切保安設備の整備等を進めているところですが、近年、我が国社会において高齢化が進む中、高齢者等の踏切事故への関心が高まっています。このため、平成26年7月に「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」を設置し、高齢者等の踏切事故の実態を把握するとともに、高齢者等が踏切内に取り残されないための対策や踏切道内に取り残された高齢者等を救済する方策等について検討し、その結果を

平成27年10月に公表したところです。踏切道改良促進法については、改良すべき踏切道の指定期限が本年3月となっているため、指定期限を5年間延長する等の所要の措置を講ずるべく、改正法案の提出を予定しているとともに、踏切内に取り残された歩行者も検知しやすい障害物検知装置等の保安設備の整備に対する補助制度を拡充するなど、踏切事故防止対策を推進して参ります。

【鉄道におけるテロ対策】

本年5月に開催される伊勢志摩サミットに関連して、広島での外務大臣会合など閣僚会合の開催が全国各地で予定されています。パリでの連続テロ事件をはじめ世界的に「ISIL」が関与したとされるテロが相次ぐなど、国際的なテロの脅威は依然として深刻です。これまでも、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」を推進してきたところですが、サミット開催に向けて、警察当局との連携強化やより一層の警戒・警備の徹底・強化を図り、安全・安心な運行の確保に万全を期すこととしてまいります。

【鉄道の老朽化対策】

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期などに集中的に整備されたため、今後急速に老朽化することが懸念されており、社会資本の適確な維持管理が極めて重要な課題となっています。このような中、国土交通省が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組みの方向性を明らかにする計画として、平成26年5月に「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」がとりまとめられました。鉄道分野においても、鉄道施設の長寿命化に資する改良に対する補助制度等も活用し、戦略的な維持管理の実現に向けた取組みを進めて参ります。

【鉄道の防災・減災対策】

我が国では、近い将来、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震が発生し、大きな被害がもたらされることが懸念されており、このような大規模地震に備えることが喫緊の課題となっています。このため、「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」において、首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域における主な駅や高架橋などの鉄道施設について、平成29年度までに耐震補強に努めることとしています。

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が発生すれば深刻な浸水被害が懸念されます。このため、平成27年度から地下駅における浸水対策設備の整備に対する支援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。地下街やビルの地下と接続する地下駅での浸水防止対策については、鉄道事業者のみならず、接続する地下街やビルの管理者等との連携が不可欠となっています。このため、水防法が改正され、想定される最大規模の洪水・内水・高潮に関する浸水想定区域を新たに設定するとともに、浸水防止等に係る計画の作成に際して接続する地下街やビルの管理者等の意見聴取を求めるなど、関係者間の連携に係る制度整備が図られたところです

ハード対策以外でも、大規模地震発生時における首都圏鉄道の運転再開のあり方や災害時における旅客の避難誘導の迅速化・情報提供等の対応策の取りまとめなど、新たな防災・減災対策も強力に推進して参ります。また、帰宅困難者対策として、「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」の最終報告を踏まえ、鉄道事業者と自治体等関係機関が連携し、鉄道利用者の一時滞在施設への誘導や飲料水等の備蓄を促すなど、より災害に強く安全な鉄道の構築に向けた取り組みを推進して参ります。

○第2の課題は、「鉄道ネットワークサービスの整備」です。

【整備新幹線、リニア中央新幹線の整備】(略)

【都市鉄道の整備】

現在、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」の検討が行われており、今春には答申がまとめられる予定です。駅空間の質の向上や防災対策、遅延対策等、近年対応の重要性が増している課題を含め、より質の高い都市鉄道ネットワークの構築に向けて、各種施策に取り組んで参ります。

新たな路線整備については、福岡市営地下鉄七隈線天神南・博多間の延伸事業、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及び相模鉄道とJR横須賀線、東急東横線を結ぶ神奈川東部方面線の整備事業が行われているところです。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。

また、JR関内駅や阪神甲子園駅等において、まちづくりと連携した駅の総合的な改善を進めており、駅利用者の安全性や利便性の向上を図るため、駅空間の高度化を推進して参ります。

【地域鉄道の維持・活性化】

地域鉄道は、地域住民の通勤・通学等の重要な交通手段であるとともに、地域コミュニティの強化や観光への取組みといった地域振興・活性化の観点からも重要な役割を担っています。しかしながら、少子高齢化の進展等により輸送人員は減少傾向にあり、厳しい経営環境に直面しています。

地域鉄道の維持・活性化のために最も重要な安全の確保について、老朽化した鉄道施設の更新等を支援し、安全な輸送の維持を図って参ります。また、地域が事業者と一体で進める「公有民営」等の事業構造の変更や利用促進の取組みなどにより輸送の維持を図る「鉄道事業再構築事業」に対し、法律上の特例・予算・税制・地方財政措置の総合的な枠組みで、重点的に支援して参ります。さらに、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、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組みに対する支援を行って参ります。

引き続き、これらの支援を総合的・機動的に活用していくことで、地域と事業者が連携して行う意欲的な取組みを効果的に支援して参ります。

○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】

我が国のインフラシステムの海外展開は、「日本再興戦略」を支える重要な施策の1つであり、国土交通省では、我が国鉄道システムの海外展開を精力的に推進しています。

こうした取組により、昨年5月、タイのバンコク～チェンマイ間高速鉄道に関し、昨年12月、インドのムンバイ～アーメダバード間高速鉄道に関し、新幹線の導入で合意しました。鉄道局としては、これらの合意を契機とし、高速鉄道をはじめとする我が国鉄道システムの海外展開に、より一層力を入れて取り組んで参ります。具体的な取組は以下の通りです。

第一に、対象国への働きかけです。これまでも、海外の要人等に対して働きかけを行って参りました。引き続き、様々な機会を捉え、新幹線等我が国鉄道の優位性について理解を求めて参ります。

第二に、海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）等を通じた日本企業支援です。昨年は、米国テキサス州の高速鉄道事業、ブラジル都市鉄道事業に対するJOINの出資を認可しました。引き続きこうした支援を通じ、我が国企業の海外進出をより一層後押しして参ります。

第三に、国際標準化の推進です。日本が議長職を務める等中心的な役割を果たしている国際標準化機構（ISO）の鉄道分野専門委員会（TC269）を

はじめ、国際会議等での存在感をより一層高めて参ります。さらに、国際規格の認証機関である（独）交通安全環境研究所においても、認証対象規格の拡充等に力を入れて参ります。

【JR九州の完全民営化】

JR九州は、九州の基幹的輸送機関として、必要な鉄道ネットワークの維持・向上を図りながら、様々な関連事業を通じて地域に根ざした企業として発展してまいりました。今般、上場の前提となる安定的な経営基盤が確立しており、上場に向けた条件が整ったことから、昨年の通常国会に旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案を提出し、昨年6月に成立しました。今後は、鉄道・運輸機構における主幹事証券会社の選定、証券取引所による上場審査など、株式売却に向けて必要な手続きをしっかりと進めて参ります。

JR九州には、完全民営化後も、本業である鉄道事業をしっかりと運営するとともに、関連事業の展開や観光振興への取り組みを通じて、九州地域の活性化に貢献していくことを期待しています。

【鉄道におけるバリアフリー化の推進】

バリアフリー法に基づき、1日あたりの平均利用者数が3千人以上の鉄道駅の原則全てを平成32年度までにバリアフリー化するという目標をかかげておりますが、平成26年度末では約85%の駅で段差解消がなされています。引き続き目標の達成に向けてエレベーター等の設置を進めてまいります。

また、ホームドアについても、平成27年9月末時点で621駅に整備されていますが、平成32年度までに800駅に設置するとの目標を交通政策基本計画に掲げており、これに向けた取り組みを推進してまいります。さらに、ホームドアのより一層の整備促進を図るため、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推進しているところです。

【鉄道における環境への配慮（貨物鉄道輸送、技術開発の推進）】

トラックから貨物鉄道輸送への転換を図るモーダルシフト促進に向けて、31フィートコンテナの導入支援や、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を、環境省と連携して行って参りました。引き続き、これらの補助制度や実証事業を通じてモーダルシフトの促進に取り組んで参ります。

また、環境性能の更なる向上を図るため、節電、省エネ効果が期待される次世代ハイブリッド車両や、送電時の電圧降下を低減する超電導ケーブル等の技術開発等を推進して参ります。

【鉄道分野における観光施策の推進】

観光については、昨年12月に訪日外国人旅行者数が1900万人に達するなど、2020年までに2000万人の目標達成が視野に入ってきました。インバウンド観光は政府において重要な政策の柱の1つであり、このため、昨年11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」が設置され、次の時代の新たな目標の検討が進められています。鉄道分野においても、鉄道乗車券の利便性の向上や訪日外国人の受入環境の整備など訪日外国人の増加に向けた取り組みを進めてまいります。

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。

平成 28 年(一社)日本地下鉄協会・会長「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、地下走行による高速性と定時運行で、都市の交通渋滞を緩和しているほか、運行管理システムの構築により、高い安全性を確保しております。また、CO₂ 排出量が少なく環境にやさしい公共交通機関であり、さらには、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にも配慮しています。

昭和 2 年に東京で開業以来、約 90 年の歴史の中で、都市の発展とともに開業・延伸を重ね、昨年 12 月には、「公共交通を中心とした機能集約型都市の形成を先導しながら、新たな都市の魅力と活力を創造する」という理念の下、全国で 7 番目のリニアメトロとなる仙台市地下鉄の東西線が新たに開業しました。地下鉄は、今や、大都市の交通ネットワークの主軸として、北海道から九州まで、全国 12 都市で 46 路線、総延長 814 km、利用者は 1 日当たり 1,540 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、都市活動において重要な役割を果たす存在となっております。

一方、今後、地下鉄施設の耐震・浸水対策、環境対策やバリアフリーへの取り組みや、ソフト面における乗車マナー向上の啓発などをより一層進めるとともに、2020 年開催の東京オリンピック・パラリンピックをはじめとしたインバウンド対応などの課題に対処していく必要があります。

人にも環境にもやさしく、安全・安心、快適・便利な交通機関として、より多くの皆様に地下鉄をご利用いただけるよう、協会が一丸となって新たなチャレンジをしてみたいと思っておりますので、鉄道関係者の皆様におかれましては、さらなるご支援、ご協力をお願い申し上げます。

結びに、新しい年が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して私のご挨拶といたします。