

○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はありますが、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】

整備新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系を形成するとともに、ビジネスや観光の交流を促進することで、地域の産業や社会の活性化等に大きな効果をもたらすことが期待されます。

昨年の北陸新幹線（長野・金沢間）の開業に続き、本年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業予定です。予定どおりの開業に向けて着実に取組みを進めて参ります。また、平成24年6月に着工認可した北海道新幹線（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区間についても、昨年1月の政府・与党申合せに基づき、着実に整備を進めて参ります。

また、北陸新幹線（敦賀・大阪間）については、現在行われている与党の議論を踏まえ、所要の調査を行ってまいります。

新幹線と在来線の直通運転が可能となる軌間可変電車（フリーゲージトレイン）については、昨年末の軌間可変技術評価委員会における審議を踏まえて、耐久性の向上等に資する技術開発を進めて参ります。

リニア中央新幹線は、三大都市圏を結ぶ新たな高速大量輸送機関として、北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、災害リスクに備えた二重系化を実現するという大きな役割が期待されてい

ます。平成23年に整備計画の決定とJR東海に対する建設の指示を行った後、環境影響評価の手続きを経て、平成26年10月に「中央新幹線 品川・名古屋駅間工事実施計画（その1）」を認可しました。現在、JR東海において、品川駅や南アルプストネルの工事が着手されており、国土交通省としても、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】

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

「H28 鉄道局長年頭の辞」

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。