

○新年を迎えて



国土交通省鉄道局 局長 蒲生 篤実

平成31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。

さて、昨年は、平成30年7月豪雨をはじめとする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。

平成30年7月豪雨では、西日本地域で多くの鉄道が被災し、発災直後には32事業者115路線で運転を休止していましたが、その後、関係者と連携して復旧作業を進めたことにより、現在も運転休止しているのは2事業者2路線となっています。その際、山陽線の不通に伴い、JR貨物では、トラックや船舶による代替輸送を実施するとともに、山陰線等を経由する迂回輸送を実施しました。引き続き、被災路線の一日も早い運転再開やそれまでの間の代行輸送の充実等について、関係者と連携して取り組んでまいります。

東日本大震災によって被災したJR山田線については、復旧及び三陸鉄道への運営移管を経て、いよいよ本年3月23日の運転再開を予定しており、これに向けて着実に取り組んでまいります。また、JR常磐線の残る不通区間である浪江駅～富岡駅間については、来年度末までの運転再開を目指しているところであり、一日も早い全線開通に向けて取り組んでまいります。

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、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、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。また、一昨年の新幹線台車き裂等の発生を受け、昨年設置した「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」において、台車の設計・製造・検査などに関する根本的な検証を行うとともに、台車枠の検査マニュアルの見直しなどについて検討を行い、とりまとめた結果を踏まえ、台車枠の検査箇所の指定や検査方法等について、必要な見直しを実施してまいります。

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。

【計画運休】

昨年9月の台風第21号や第24号の来襲に備え、鉄道事業者各社が行った「計画運休」の対応等について、関係者が一堂に会して情報共有を行うとともに、対応が適切であったのか検証し、今後の計画運休のあり方等について検討するため、「鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催し、当日の対応の検証を行うとともに、1. 計画運休の実施について、2. 運転再開にあたっての安全確認、3. 利用者への情報提供に係る中間とりまとめを行いました。

今後は、①地方自治体への情報提供の仕方、自治体の範囲 ②計画運休する時間の表現方法（列車本数を減らし始める時刻など） ③計画運休の際の振替輸送のあり方等について引き続き、検討を行っていくこととしています。

【鉄道におけるセキュリティ対策】

昨年6月に東海道新幹線車内において刃物で他の乗客を切りつけ、3名が死傷する痛ま

しい事件が発生しました。この事件を受け、新幹線を運行するJR5社や警察による警戒強化などについて当面の対策をとりまとめ、これを着実に実施してまいります。また、国土交通省では、適切に梱包されていない刃物が列車内への持込規制物品に該当する旨を明確化するため、省令を改正し、本年4月1日から施行される予定です。

本年6月の大阪G20サミットや9月から始まるラグビーW杯、2020年の東京オリンピック・パラリンピックなど、重要なイベントが続くことから、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」を軸とする鉄道におけるセキュリティ対策を推進してまいります。

【鉄道の防災・減災、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。

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。

さらに、近年、地域に深刻な影響を与える大きな災害が続いていることから、総理の指示により重要インフラの緊急点検を実施し、鉄道においては、①河川橋梁の流失・傾斜対策、②斜面からの土砂流入防止対策、③地下駅・電源設備等の浸水対策、④地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損傷対策を対応方策としてとりまとめました。これを踏まえ、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を今年度から平成32年度までの3年間集中で実施することとしています。鉄道施設の防災・減災対策は、自然災害が頻発化・激甚化する中で、今後も重要な課題であり、国土交通省としては、鉄道事業者による施設の維持管理、防災・減災対策が適切に行われるよう、必要な支援を行ってまいります。

【鉄道の災害復旧】

昨年は、大阪府北部地震、平成30年7月豪雨、北海道胆振東部地震、台風21号・24号の来襲など、自然災害が連続し、鉄道においても多くの被害が発生しました。

こうした災害に対して、国土交通省では関係機関と連携し、一日も早い復旧に向けて取り組

んでまいりました。平成30年7月豪雨では、被災した路線の一日も早い復旧を図るため、省内関係局及び関係鉄道事業者からなる連絡調整会議を設置し、道路や河川などの関連事業と連携して、被災した鉄道の復旧工事の工程を調整し、運転再開時期の前倒しを行うなどの取組を行いました。

台風21号では、タンカー船が関西国際空港連絡橋に衝突し、道路桁が押されたことにより、鉄道桁も約50cm横ずれし、また、高潮の影響により、空港島の掘削部の軌道内が冠水する事態が発生しました。復旧工事については、道路桁の撤去が順調に進んだこと、鉄道桁の健全性に問題がなかったこと及び鉄道桁の据え直し作業が順調に進んだことにより、約2週間後の平成30年9月18日に運転再開しました。軌道内の排水作業についてもテックフォースにより迅速に進められました。

昨年の通常国会においては、議員立法により鉄道軌道整備法が改正され、一定の要件を満たせば、黒字の鉄道事業者の赤字路線についても助成対象となるなど、要件の緩和も行われました。

国土交通省としては、今後とも、鉄道軌道整備法による災害復旧事業費補助制度の活用をはじめ、関係する事業との連携を図るなどの取組を進めることにより、被災した路線の一日も早い復旧に向けて必要な支援を行ってまいります。

○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。

なお、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）においては、建設費が約3451億円増加する見込みとなりましたが、平成31年度予算の編成過程において、両区間についての安定的な財源見通しを立てたところです。平成27年1月の政府・与党申合せにおける完成・開業目標時期を確実に実現すべく、引き続きしっかりと取り組んでまいります。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、ルート選定に係る平成29年3月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの決定を踏まえ、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、この調査による駅・ルートの公表後、環境影響評価の手続きが進められていくこととなります。このため、平成31年度予算概算決定において、環境影響評価の実施に要する費用を盛り込んでいるところです。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。九州新幹線（西九州ルート）については、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州

新幹線（西九州ルート）検討委員会において、2022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、フル規格、ミニ新幹線の3方式についての検討が行われ、平成30年7月には、フリーゲージトレインの導入は断念せざるを得ず、新大阪まで直通することが可能なフル規格又はミニ新幹線のいずれかを選択する必要があるとの中間とりまとめがなされました。その後、同年8月の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいても、今後はフル規格又はミニ新幹線のいずれかの方式を選択すべく検討を進めることとされており、引き続き、与党における検討作業に適切に対応してまいります。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、東京・名古屋間を約40分、東京・大阪間を約1時間で結び、全線が開業することで三大都市が1時間圏内となり、人口7千万人の巨大な都市圏を形成することになります。これについては、財政投融资の貸付けにより、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が可能となりました。昨年、品川・名古屋間の電気関係設備の整備等に係る工事実施計画（その2）の認可を行い、10月には大深度地下使用の認可も行われたところであり、JR東海において、2027年の品川・名古屋間の開業に向け、品川駅や名古屋駅、南アルプストンネルの工事等に本格的に取り組んでいくこととなります。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。

また、新大阪駅については、「経済財政運営と改革の基本方針2018」（平成30年6月15日閣議決定）において、「リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。」ことが盛り込まれており、平成31年度より所要の調査を実施し、この取組の具体化を進めることとしております。

【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、今年度末に開業を予定している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～箕面萱野間の延伸事業などがあり、さらに、平成３１年度予算においては、大阪都心部を南北に縦断する、なにわ筋線整備が盛り込まれたところです。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重要な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もあるところです。

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整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、厳しい経営状況におかれているＪＲ北海道について、国土交通省では、昨年７月にＪＲ北海道の経営改善に関する国としての方針・考え方を公表しました。現在ＪＲ北海道は、本年４月から始まる第１期集中改革期間の事業計画（アクションプラン）の策定を進めるとともに、長期経営ビジョンや中期経営計画の策定を進めているところです。国土交通省としては、ＪＲ北海道の経営改善に向け、地域の関係者等の皆様とともに、必要な支援、協力を実施してまいります。

○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２０１８」（平成３０年６月閣議決定）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。

昨年主な動きとしては、８月末に、鉄道・運輸機構等に海外業務を実施させるための措置を講じた「海外インフラ展開法」が施行され、同法に基づき、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事業の設計業務等に参画しているところです。同高速鉄道事業については、10月の日印首脳会談に際し、追加の円借款の供与について合意するなど早期の着工に向けて取り組んでいるところです。このほか、都市鉄道についても、インドネシア・ジャカルタ都市鉄道南北線の年度内開業が予定されるなどの成果を上げているところです。

本年は、高速鉄道事業及び都市鉄道事業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、「海外インフラ展開法」の制定を踏まえ、川上の段階からの案件発掘・形成を更に進めるなど、我が国の鉄道システムの輸出推進に向けた体制構築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】

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一つであり、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、2020年に訪日外国人旅行者数を4000万人にすることなどの目標が設定されております。

平成30年は、訪日外国人旅行者数が史上初めて3000万人を越え、過去最高となりました。

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、訪日外国人旅行者向け企画乗車券の充実、トイレの洋式化、観光列車、サイクルトレインの導入等などについて、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、一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29年度末時点で725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、一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。

さらに、駅ホームにおいては、多くの車椅子利用者等の円滑な移動を可能とするため、列車を介助なしで単独で乗降可能とすることが望まれていることから、車椅子利用者の単独乗降と列車の安全な走行を両立しうる段差・隙間の解消の検討を進めてまいります。

【鉄道における環境への配慮】

貨物鉄道は、地球環境に優しい輸送手段であることに加え、貨物列車1編成で10tトラック65台分の貨物を輸送できることから、トラックドライバー不足が問題となる中、物流の生産性向上の観点からも近年注目を集めています。

このため、国土交通省においては、貨物鉄道の利便性を向上させ、トラックから貨物鉄道への転換（モーダルシフト）を促すために、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等を行ってまいります。

また、旅客列車につきましても、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平成28年から取組を進めてきておりますが、一昨年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、新幹線の新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との結節機能強化や容量制約の解消を図り、全国につながる新幹線ネットワークの充実を図る「地方創生回廊中央駅構想」の実現に取り組んでまいります。これにより、新大阪駅は全国の新幹線ネットワークのハブとして位置づけられ、東京と並び我が国の地方と地方をつなぐ中心的役割を果たすことが期待されます。

また、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してまいります。平成31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や無線等による列車の位置検知システムの簡素化に関する技術開発等を推進してまいります。

さらに、本格的な人口減少社会を迎え、運転士等の鉄道係員の確保が困難になってきています。鉄道事業者においてはより一層の業務の効率化・省力化が必要となっており、その一環で運転士の乗務しない自動運転の導入が求められています。

このような中、山手線において自動列車運転装置等の試験が行われるなど、自動運転の実現に向けた開発が進められており、国土交通省としましては、踏切等のある一般的な路線を対

象として、センシング技術やICT、無線を利用した列車制御技術などの最新技術も利活用し、鉄道分野における生産性革命に資する自動運転の導入について、安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件の検討を行ってまいります。

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。