

○新年を迎えて

平成27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、昨年も、豪雨や地震などの自然災害により、各地で大きな被害が発生しています。ここに改めて、災害で亡くなられた方々に謹んで哀悼の意を表するとともに、被災された関係の方々に対しまして、心よりお見舞い申し上げます。また、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。国土交通省としましても、昨年4月の三陸鉄道の全線運行再開のように、被災された皆様が、復旧・復興を感じられるよう必要な支援を行って参ります。

さて、昨年は、新幹線開業50周年、東京駅開業100周年など節目の年でもありました。鉄道が長きにわたり、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、世界最高水準の輸送サービスを提供してこられたのは、鉄道に携わってこられた多くの関係の方々が積み重ねてきた努力の賜にほかありません。

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。

【JR北海道問題への対応】

JR北海道においては、25年7月以降、各分野に及ぶ様々なトラブルが明らかになっています。特に、基準を逸脱していたレールの放置やその後明らかになったレールの検査データの改ざんは、鉄道輸送の安全を確保する上であってはならない問題です。国土交通省では、同社の問題点を洗い出し、抜本的な対策を講ずるべく、3回にわたる特別保安監査を実施し、JR北海道の再生のための対策の検討を行いました。そして、その結果を「JR北海道が講ずべき措置」としてとりまとめ、昨年1月に鉄道事業法に基づく事業改善命令及びJR会社法に基づく監督命令として、JR北海道に対し、その実施を命じました。

これを受け、JR北海道より、命令に基づく措置を講ずるための計画として、「第一歩の改善」に係る計画は昨年7月に、「更なる安全確保へ」に係る計画は同12月に、それぞれ報告を受けましたが、国土交通省としても、定期的な

報告、常設の監査体制等を通じて、J R 北海道がこれらの計画に基づき、講ずべき措置を確実に実行するよう監督し、また指導して参ります。

【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を行うことは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、昨年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。鉄道分野においては、従来より鉄道施設の維持管理・更新が適切であるかについて保安監査等を通じて確認してきたところですが、さらに、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。鉄道施設については、26年度より耐震補強事業の補助対象施設を拡充しましたが、固定資産税の優遇措置等も活用して、耐震対策を一層推進して参ります。

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が発生すれば深刻な浸水被害が懸念されます。27年度予算では、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要求していますが、防災・減災対策を強化するため、浸水対策の推進を図って参ります。

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、関係省庁や東京都等からなる「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進めるなど、引き続き、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。

【鉄道事故防止・テロ対策】

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

ラットホームでの事故の増加等により、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ます。また、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、昨年7月より「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」を開催し、事故に至った要因を分析し、ハード・ソフトの総合的な観点から対策の検討を行っています。これらにより、今後とも、事故の防止に努めて参ります。

さらに、17年4月のJR西日本福知山線脱線事故等を契機とした曲線部等における速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）の整備、インシデントの情報共有を引き続き推進し、鉄道の一層の安全確保を図って参ります。

他方、鉄道テロ対策については、本年も諸外国との情報交換・共有、監視システム等新技術の開発動向の把握などに努めていくほか、引き続き「見せる警備・利用者の参加」を軸とするテロ対策を推進します。

○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。

現在建設中の北陸新幹線（長野・金沢間）は本年3月、北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は27年度末の予定通りの完成・開業を実現するため、引き続き、着実に整備を進めて参ります。また、24年6月に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区間については、開業時期の前倒しに係る財源上の課題や技術上の課題等について、予算編成過程で結論を得るべく、政府・与党間でしっかりと検討して参ります。

また、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、九州新幹線や北陸新幹線への導入実現を目指し、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、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。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い、その後、環境影響評価の手続きを経て、昨年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。

この事業では、首都圏及び中京圏の大都市を大深度地下で、南アルプス等を長大山岳トンネルで通過し、品川、名古屋の両ターミナル駅では営業線の運行を確保しながらの大規模な地下駅工事になる等、難易度の高い工事が想定されています。また、トンネルの掘削に伴う建設発生土が多いことや、その運搬に伴う地域住民の生活環境や自然環境への影響、事業に伴う水環境や生態系への影響等、多岐にわたる分野での影響が懸念されています。

現在、JR東海において、本格的な工事の実施にむけて、沿線地域への事業説明等が行われているところですが、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】

昨年4月、交通政策審議会に「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」諮問されました。現在、都市の国際競争力の強化の必要性の高まりを踏まえた空港アクセス改善など、より質の高い都市鉄道ネットワークを構築していく観点から検討がなされているところです。国土交通省としても、審議会における議論を踏まえ、各種施策に取り組んで参ります。

地下高速鉄道については、仙台市において2路線目となる東西線の開業が本年末に予定されているほか、福岡市において七隈線の博多駅への延伸事業が行われています。また、既存ストックの有効活用による速達性の向上を図るため、都市鉄道利便増進事業による神奈川東部方面線の整備を推進し、横浜市以西から東京都心までのアクセス改善に取り組んで参ります。

【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、アベノミクスの「3本目の矢」である新たな成長戦略「日本再興戦略」を支える重要な柱の1つとして位置づけられています。国土交通省としても、我が国鉄道システムの海外展開を推進すべく、関係機関とも協力し、様々な取組みを行って参ります。

第一に、トップセールスです。安倍総理自ら、首脳会談の場を通じ、インドやマレーシア～シンガポール間の高速鉄道、米国における超電導リニアの導入等についてトップセールスを実施しました。国土交通省においても、太田大臣が官民挙げてマレーシアを訪問したほか、インド、ミャンマー等に対し、我が国鉄道システムの導入に向け、精力的に働きかけを実施しました。本年も、高い安全性と信頼性を有する我が国鉄道システムのトップセールスに積極的に取り組んで参ります。

第二に、海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を通じた日本企業支援です。JOINによる現地事業体に対する出資、役員・技術者の派遣、相手国との交渉などの支援を通じ、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。国際標準化機構（ISO）の鉄道分野専門委員会（TC269）において、日本人が議長を務めるなど、我が国は中心的な役割を果たしています。引き続き国際会議等における我が国プレゼンスを強化し、我が国鉄道技術の国際標準化を進めて参ります。また、我が国初の鉄道分野における国際規格の認証機関である（独）交通安全環境研究所は、着実に認証実績を積み重ねており、引き続き認証対象規格の拡充を図って参ります。

【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32年度までにバリアフリー化するという目標の達成に向けてエレベーター等の設置を進めており、25年度末では83%の駅で段差解消がな

されています。

また、ホームドアについても、26年9月末時点で593駅に整備されていますが、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(案)に掲げています。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。

加えて、利用者の安全性や利便性向上を図るために、市街地再開発事業等の都市側事業と一体的に駅のホームやコンコースの拡幅、バリアフリー化等を行い、駅機能の総合的な改善を推進して参ります。また、まちづくり側の意向を反映した既存の駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった保育施設等の生活支援機能を有する整備する駅空間の高度化を推進して参ります。

【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31フィートコンテナの導入支援や低温物流分野における新方式の温度管理コンテナの実証事業、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送に対するニーズ調査分析を行うため「輸出入コンテナ貨物における鉄道貨物輸送促進に関する調査会」の開催を環境省と連携して行って参りました。今後は、JR貨物において、これらの補助制度や実証事業、調査分析の結果を活用した貨物鉄道輸送の成長分野展開支援のほか、JR貨物の経営改革の促進や設備投資に対する支援に取り組み、鉄道貨物輸送の活性化、ひいては我が国全体の物流の効率化に貢献することを期待しています。

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の開発や、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。

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。