



一般社団法人 日本地下鉄協会

地下鉄短信（第390号）平成31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31年 国土交通大臣 「新年の挨拶」(抜粋)
 2. 平成31年 鉄道局長 「新年を迎えて」
 3. 平成31年 (一社)日本地下鉄協会会长 「年頭のご挨拶」

1. 平成31年 国土交通大臣 「新年の挨拶」(抜粋)

次頁参照

2. 平成31年 鉄道局長 「新年を迎えて」

7頁参照

3. 平成31年 (一社)日本地下鉄協会会长 「年頭のご挨拶」

16頁参照

(注) 必要に応じ、社内へ転送、回覧などをお願ひします。

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

新年の挨拶

(抜粋)

国土交通大臣 石井 啓一

平成 31 年という新しい年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年 10 月に第 4 次安倍改造内閣が発足し、引き続き、国土交通大臣の任に当たることとなりました。本年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬ御理解と御協力を宜しくお願ひ申し上げます。

昨年も平成 30 年 7 月豪雨、台風 21 号、北海道胆振東部地震など、各地で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、被害にあられた方々に心よりお見舞い申し上げます。被災地の方々が一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。

東日本大震災から本年の 3 月で 8 年が経過します。被災地では復興への確かな歩みが見られますが、今もなお多くの方々が避難生活を続けられています。平成 32 年度までの復興・創生期間の総仕上げに向け、一刻も早く生活や生業が再建できるよう、引き続き、全力で取り組んでまいります。

気候変動の影響により更なる頻発・激甚化が懸念される自然災害等から国民の安全・安心を確保することは、国土交通行政の重要な使命です。昨年の一連の災害を踏まえ、政府は重要インフラの緊急点検を行い、12 月 14 日、「防災・減災、国土強靭化のための 3 か年緊急対策」をとりまとめました。国土交通省としてこれに集中的に取り組み、ソフト・ハードの両面からの災害時のインフラ機能の確保等に万全を期してまいりたいと思います。

また、危機管理面での対応、交通の安全・安心確保への対応等に引き続き、しっかりと取り組んでまいります。

人口減少・超高齢化社会を迎えた我が国では、働き手の減少を上回る生産性の向上によって潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起こすことは極めて重要です。そのため、国土交通省のあらゆる分野で進められている「生産性革命」を更に推進し、本年を生産性革命「貫徹の年」と位置づけ、成果として結実させていきます。

国土交通省では、平成 28 年から生産性向上につながる先進事例を「生産性革命プロジェクト」として選定し、着実に取組を進めてきました。本年からは、この「生産性革命プロジェクト」を新たなステージに昇華させ、AI や IoT 等を活用して安全・快適なまちづくりを進める「スマートシティ」の推進など、新たな取組にもチャレンジしてまいります。

本年 10 月 1 日に消費税率の引上げが予定されていますが、需要変動の平準化、景気変動の安定化のための対策として、住宅ローン減税の控除期間の 10 年から 13 年への延長及び一定の性能を満たす住宅を対象にした新たなポイント制度の創設を追加的に行うこととなりました。既に措置することが決定しているすまい給付金の拡充などの対策とあわせて、経済に影響を及ぼすことのないよう、万全を期してまいります。

また、昨年の臨時国会において、新たな外国人受入制度を含む「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律」が成立しました。本制度により、現場における担い手を確保することに資するものと期待しております。

昨年の訪日外国人旅行者数は6年連続過去最高を達成し、初めて3000万人を突破しました。本年も、「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた2020年4,000万人、その消費額8兆円等の目標達成に向けて、眞の観光立国が実現できるよう取り組んでまいります。

さらに、経済の好循環を拡大するとともに、アベノミクスの成果を全国津々浦々に浸透させ、地域においても成長と好循環を実感できるようにするため、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、人生100年時代等に対応した居住環境の整備に取り組んでまいります。

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、東京をはじめ各地域の魅力を発信する絶好の機会です。大会の開催がいよいよ来年に迫ってきましたが、海上警備を含むセキュリティ対策、首都地域の防災対策や渋水対応の強化、円滑な輸送の確保など、大会の成功に万全を期してまいります。また、訪日外国人旅行者、障害者、高齢者等にとっても安全・安心なユニバーサルデザインの街づくりや「心のバリアフリー」に取り組み、未来志向の交通・まちづくりを積極的に推進します。

さらに、昨年11月には、2025年国際博覧会の大坂開催が決定されました。世界に日本をアピールする絶好の機会であり、我が国経済にとっても大きな意義を有するものと考えています。今後、会場へのアクセス環境の整備等、政府一丸となって必要な取組を進めてまいります。

【被災地の復旧・復興】

(東日本大震災からの復興・創生)

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つです。発災当初は約47万人に上った避難者は減少しましたが、昨年11月時点でもなお約5万4千人の方々が避難生活を続けられております。一刻も早く生活や生業が再建できるよう、引き続き総力を挙げて取り組んでまいります。

(中略)

JR山田線については、三陸鉄道に運営移管し、本年3月23日の運転再開を予定しております。また、JR常磐線については、平成31年度末までに残る不通区間である浪江駅～富岡駅間の運転再開を目指しています。本年も、一日も早い全線開通に向けて取り組んでまいります。

観光関係では、風評被害を払拭するため、「東北6県の外国人宿泊者数を2020年150万人泊」の実現に向け、東北観光復興対策交付金による地域の取組への支援、海外市場向けに東北の魅力を発信する集中的なプロモーションを行います。特に福島県においては、国内プロモーションや教育旅行の再生に向けた取組への支援に取り組んでまいります。

(平成30年7月豪雨、台風21号、北海道胆振東部地震等の相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興)

昨年も、平成30年7月豪雨、台風21号、北海道胆振東部地震など、大規模な自然災害が相次ぎ、防災・減災の取組の重要性が再認識される1年となりました。これらの自然災害により、地方公共団体が管理する公共土木施設において、多くの被害が発生しました。国土交通省としては、被災自治体が早期に災害復旧事業に着手できるよう、被災直後のTEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による被害状況の調査や、災害査定の効率化等の支援を行い、迅速に災害査定を実施していくとともに、再度災害防止対策にも取り組んでまいり

ます。

鉄道分野では、平成 30 年 7 月豪雨の影響による斜面崩壊などにより、多くの路線が被災しました。被災した鉄道について、道路や河川などの関連事業と連携して、早期復旧を図る取組などを実施しました。引き続き、被災した鉄道が早期に円滑に復旧できるよう必要な措置を講じてまいります。

(熊本地震からの復旧・復興) (略)

【国民の安全・安心確保】

(防災・減災対策)

今後、気候変動の影響により頻発・激甚化が懸念される水害・土砂災害・渇水被害、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・減災対策をさらに強化する必要があります。昨年発生した豪雨等でも、これまでに整備した施設が確実に効果を発揮し被害を防止・軽減しており、こうした事前防災対策が重要です。政府は、昨年の一連の災害を踏まえ、重要インフラの緊急点検を行い、12 月 14 日、「防災・減災、国土強靭化のための 3か年緊急対策」をとりまとめました。国土交通省では、重要インフラの総点検の結果などを踏まえ、ソフト・ハードの両面から 67 項目の緊急対策を行ってまいります。具体的には、ソフト対策として、災害時に命を守るために、ハザードマップ等による必要な各種リスク情報の徹底的周知や外国人旅行者等への情報提供体制の確保など国民等の安全確保に資する体制強化等、ハード対策として、河川・砂防等の防災のための重要インフラの機能強化等により大規模な浸水・土砂災害・地震・津波・火山噴火等による被害の防止・最小化等を図るとともに、道路・鉄道・港湾・空港等の国民経済・生活を支える重要インフラの機能強化等により、命を守るために災害時の避難や救助、1 日でも早く平常の暮らしや経済活動を取り戻すための迅速な復旧・復興に不可欠な交通ネットワークの確保等、ソフト・ハードの両面からの「防災・減災、国土強靭化のための 3か年緊急対策」に集中的に取り組んでまいります。

(中略)

(将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進)

我が国では、高度経済成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化すると見込まれることから、インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づく計画的な維持管理・更新に引き続き取り組みます。

また、社会資本メンテナンス元年（平成 25 年）以降の取組の実績や新たな知見等を踏まえ、今後 30 年後までの維持管理・更新費の推計を行ったところ、「事後保全」から「予防保全」へ切り替えることによる費用の縮減効果が大きいことが分かりました。今後、予防保全の考え方を基本としたインフラのメンテナンスを国、地方公共団体などが一丸となって着実に進めるとともに、新技術やデータの積極的活用、集約・再編等の取組による効率化を図り、持続的・実効的なインフラメンテナンスの実現を目指します。

さらに、「インフラメンテナンス国民会議」の活動を通じて、新技術の開発・社会実装を後押しするなど、メンテナンス産業の育成・活性化を図るとともに、全国 10 地域に設立した地方フォーラムを活用し、地方への展開を一層強化してまいります。あわせて、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、広く共有してまいります。

(交通の安全・安心の確保)

(中略)

鉄道分野では、平成 28 年 12 月に発生した新幹線の台車にき裂等が生じる重大インシデントなど社会的影響の大きい鉄道の輸送トラブルが続けて発生したことを踏まえ、「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を開催し、昨年 7 月に必要な対応策などをとりまとめました。その結果を踏まえ、新幹線をはじめとする鉄道の安全・安定輸送の確保に向けた取組を進めてまいります。

また、昨年 9 月の台風の来襲に備え、鉄道事業者各社が行った「計画運休」の対応等について、関係者が情報共有を行うとともに今後の計画運休のあり方等について検討を行うため、「鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催し、計画運休の実施や運転再開にあたっての安全確認、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、地方自治体への情報提供の仕方や計画運休する時間の表現方法、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まいります。

さらに、近年の豪雨災害の頻発化・激甚化を受けて、鉄道事業者が行う河川橋りょうの流失・傾斜を防止するための対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入を防止するための対策を支援してまいります。

(戦略的海上保安体制の構築等の推進) (略)

【力強く持続的な経済成長の実現】

(生産性革命「貫徹の年」)

人口減少・超高齢化社会を迎えた我が国では、働き手の減少を上回る生産性の向上によって潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起こすことは極めて重要です。そのため、国土交通省のあらゆる分野で進められている「生産性革命」を更に推進し、本年を生産性革命「貫徹の年」と位置づけ、成果として結実させていきます。

(中略)

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とともに、新大阪駅を全国の新幹線ネットワークのハブとして位置付ける「地方創生回廊中央駅構想」の実現に向け、平成 31 年度より所要の調査を実施し、この取組の具体化に取り組んでまいります。また、メンテナンスの効率化・省力化のため、平成 31 年度は AI やカメラ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、高架構造等で実現されている自動運転について、踏切等のある一般的な路線への導入に向け、安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件についても検討を行ってまいります。

公共交通分野においても、運行情報等のオープンデータ化の推進を図るため、官民の関係者で構成する検討会を継続的に開催するとともに、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる実証実験を官民連携して実施するなど、引き続き取組を推進してまいります。

(中略)

自動運転、ICT 施工等の幅広い分野での生産性向上、新産業創出等を支えるため、高精度測位や 3 次元地図をいつでも・どこでも・誰でも活用できるよう、「電子基準点網」の拡充・高度化及び「基盤地図情報」に基づく地図インフラの利活用を推進してまいります。

(現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革)

社会全体の生産性向上に加え、産業の中長期的な担い手の確保・育成に向けて働き方改革を進めることも重要です。

(中略)

(生産性を向上させる社会资本整備の戦略的な推進)

社会资本整備については、厳しい財政制約の下、安全・安心の確保や生産性向上などのストック効果を最大限発揮できるよう、重点投資を加速させることができます。このため、まずは現下の低金利状況を活かし、昨年台風21号による被害を受けた関西国際空港について、財政融資を活用し、護岸の嵩上げや電源設備等の浸水対策等の防災機能の強化を進めるとともに、高速道路について、昨年度に引き続き、財政投融資を活用して、暫定二車線区間の機能強化による防災減災対策、生産性向上のための新名神高速道路の六車線化を行うこととしています。

(中略)

(民間投資やビジネス機会の拡大)

(略)

(観光先進国の実現に向けた取組の推進)

観光は地方創生の切り札、成長戦略の柱です。「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の目標達成に向けて、地方誘客と消費拡大に向けた取組を推進し、「観光先進国の実現」に取り組んでまいります。

まずは、地方に来ていただくため、我が国への玄関口となる空港での搭乗関連手続を顔認証により一元化する「One ID」の導入や、スマートフォンによる移動・滞在環境整備など、ITの力を最大限活用し、最先端の旅行環境を実現します。また、先進的なデジタルプロモーションを推進するとともに、近隣のアジア諸国において増加するリピーターや個人客の確実な取り込みや、欧米豪市場を対象としたグローバルキャンペーン、中南米・中東などの新たなマーケットの観光需要の取り込みや全国27の「訪日誘客支援空港」への支援等を通じた地方空港への国際線就航促進にも一層力を入れてまいります。

また、広域的に渋滞が発生している観光地において、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、エリアプライシングを含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策の実証実験を推進します。

2つ目に、地方での満足度を向上させるため、文化財や国立公園などにおける多言語解説の充実や、魅力ある公的施設・インフラの大胆な開放・公開、ナイトタイム活性化等を通じた「コト消費」の拡大に重点的に取り組むことによって、利用者目線でインバウンド向けの設備投資を強化し、「稼ぐ」観光地への改革を目指します。

3つ目に、地方での滞在日数を増加させるため、古民家活用による高付加価値な宿泊施設を創出するとともに、旅館における生産性向上を図ることで、「稼ぐ」旅館への改革を後押ししていきます。これと併せて、健全な民泊サービスの普及や地域の取組を支える世界水準のDMOの形成・育成にも取り組みます。

これらの施策について、本年1月より新たに徴収が開始される国際観光旅客税の収取も活用しながら、政府一丸、官民一体となって取り組んで参ります。

【豊かで活力のある地域づくり】

(コンパクト・プラス・ネットワーク)

(中略)

また、地域公共交通については、地域の公共交通のビジョンである「地域公共交通網形成計画」が昨年11月末までに438件策定される等、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組が各地で進められています。計画策定や地方鉄道やバス路線等の地域公共交通の確保維持にかかる支援の他、人材・ノウハウ面の支援により、これらの取組を積極的に支援してまいります。一方で、利便性の高い地域公共交通ネットワークの実現を促進するためには、事業者間の連携や協働が重要です。このため、このような事業者間の取組を円滑化するために必要な競争政策の見直しについて、各地域の実情を踏まえながら、公正取引委員会をはじめとした関係省庁と連携して、検討を進めてまいります。また、このような競争政策の見直しも含めた、地方部を中心とした移動手段の確保や運転手不足等の諸課題に対する地域公共交通政策のあり方についても検討を進めてまいります。

複数のモードの検索・予約・決済を一括で提供するMaaS（マース。Mobility as a Service）を含む新たなモビリティサービスの推進に向けては、移動の利便性や効率性の飛躍的な向上をもたらし、公共交通の利用の増加等により、都市や地方が抱える交通サービスの様々な課題の解決につながる可能性があります。このため、日本型MaaSのあり方や新モビリティサービスにおける今後の取組について検討を進めていくとともに、実証実験に対する支援、新たなモビリティの走行空間の確保や、交通ターミナルなどの乗り換え拠点の整備についても重点的に進めてまいります。

(スマートシティ構想)

AI・IoT等を活用して安全・快適なまちづくりを進める「スマートシティ」については、昨年11月に日本経済団体連合会と意見交換を行い、Society5.0時代のスマートシティの実現に向けて連携・協力していくことを合意し、国土交通省内に「スマートシティプロジェクトチーム」を設置しました。引き続き、関係省庁と一緒に、関係団体や企業、自治体等と連携してモデル事業を実施するなど、スマートシティの推進に向けて取り組んでまいります。

(安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備)

(個性・活力ある地域の形成)

(中略)

高齢者、障害者を含む全ての人が住みよい街づくりを進める観点から、バリアフリーの推進は大変重要です。特に、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会はその好機であり、共生社会の実現に向けて、バリアフリー法の改正、公共交通機関のバリアフリー基準の見直し等を行いました。本年も、ユニバーサルデザインの街づくり、心のバリアフリーをはじめとする諸施策に省を挙げて取り組んでいくとともに、大会後も見据え、全国各地における高い水準のバリアフリー化を進めてまいります。

(中略)

【結語】

国土交通省は、本年もその強みである現場力を活かし、諸課題に全力で取り組む所存です。国民の皆様の一層の御支援、御協力をお願いするとともに、本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心から祈念いたします。

○新年を迎えて



国土交通省鉄道局
局長 蒲生篤実

平成31年を迎えて、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。

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月の大坂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ます。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、国土強靭化のための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、財政投融資の貸付けにより、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になります。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ます。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的な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。

昨年の主な動きとしては、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、我が国の大幹線システムの導

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・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る、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も、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。

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)



新年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。

さて、地下鉄は、地下鉄開業以来 90 年を超えて、この間、市の発展とともに新線の開業や既設線の延伸を重ね、今日、北海道から九州まで、全国 12 都市で 46 路線、総延長 843 km、利用者総数は 1 日当たり 1,730 万人に達するなど、市民生活や都市活動において基幹的な公共交通機関としての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、都市の交通渋滞の緩和に寄与しているほか、高度な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(CO₂)排出量が少なく環境にやさしい公共交通機関であるほか、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。

近年の順調な景気回復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急増などにより、地下鉄の輸送人員は年々増加傾向で推移しております。特に本年は 9 月に迫ったラグビーワールドカップや来年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会などに伴う環境の整備も緊急の課題であります。

日本地下鉄協会では、これらの状況を踏まえ、ソフト面でのマナー向上の啓発活動をはじめ地下鉄の役割、魅力をより一層高め、国内外に向け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、少子高齢化社会を見据えた地下鉄運営の効率化に引き続き取り組んでいきたいと考えております。

また、安全・安心の観点から、地下鉄施設の耐震・浸水対策や施設の維持・保守対策が喫緊の課題となってきております。今後、進化する鉄道技術の導入、ICT や人工知能(AI)の活用等による情報化への取り組みなど経験の共有や共同調査・研究に重点を置いた活動を行ってまいります。

今年も、さらにいっそう「安全・安心、快適・便利、人にも環境にもやさし

い地下鉄」の魅力を発信し、皆様に愛される交通機関とな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、皆様のご支援ご指導をお願い申し上げまして新年の挨拶と致します。