

地下鉄短信(第113号)

平成26年1月6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26年 国土交通大臣 「年頭所感」
2. 平成26年 鉄道局長 「年頭の辞」
3. 平成26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26年 国土交通大臣 「年頭所感」(抜粋)
別添ファイル参照

2. 平成26年 鉄道局長 「年頭の辞」(抜粋)
別添ファイル参照

○ 平成26年 (一社)日本地下鉄協会会長 「年頭のご挨拶」
別添ファイル参照

(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 太田昭宏



平成26年の新春を迎え、謹んでご挨拶を申し上げます。

第二次安倍内閣は2年目に入りました。この内閣では、「被災地の復興の加速」、「景気・経済の再生」、「防災・減災をはじめとする危機管理」を三本柱としています。そのいずれについても、社会資本や交通体系の整備、国民の安全・安心の確保などを使命としている国土交通省は大きな役割を担っています。本年4月に消費税率の引上げが実施されますが、それに伴う反動減を抑制しながら、成長力を底上げしていかなければなりません。本年も国民の皆様に進進を「実感」していただけるよう、引き続き総力を挙げて対策を充実してまいります。

なかでも社会資本整備については、新しい角度からの取組を昨年始めたところですが、我が国は災害が頻発する脆弱国土であり、切迫する首都直下地震や南海トラフ巨大地震など大規模災害に絶えず備えていく必要があります。また、高度成長期以降に整備したインフラの老朽化に対して、戦略的に対策を進めていくことも必要です。このため、国民の命を守る公共事業として、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、

耐震化を日本の政策のメインストリームとして位置付け、国土交通省の総力を挙げて取り組んでまいりました。また、大都市の国際競争力強化や地域の活性化など、我が国の成長に寄与する社会資本の整備も着実に進めていく必要があります。

さらに、我が国の国土を取り巻く状況を見ると、本格的な人口減少、高齢化の進展、切迫する巨大災害、国際的な都市間競争の激化や物流構造の変化によるグローバル化の進展など、極めて大きな変化に直面しています。このため、2050年頃までの長期の視野に立って、日本の国土や都市・地域のあり方をどうすべきか、経済や暮らしをどのように成長・発展させていくかといった観点から、新たな「国土のグランドデザイン」を策定します。（中略）

また、2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応もしっかり進めていく必要があります。大会は、力強い日本の姿を世界に発信する絶好の機会であり、国土交通省としても大会の成功に向けて対応を進めてまいります。その際、2020年がゴールということではなく、2040年、2050年の国土づくりを見据えた上で、その助走期間として捉えていくべきだと考えます。

（中略）

（東日本大震災からの復興）

東日本大震災からの復興の加速については、被災地の方々に復興を早期に実感していただけるよう、総力を挙げて取り組みます。基幹インフラの復旧は順調に進んでおり、引き続き事業を着実に実行してまいります。一方、住宅再建・まちづくりについては更なる加速化が必要であるため、住まいの復興工程表と加速化措置を着実に実施していきます。具体的には、労務単価の柔軟な見直し、人材・資材の確保、用地取得の短縮化などの措置を引き続き講じてまいります。

（防災・減災対策）

我が国は、集中豪雨、台風、地震など自然災害が頻発し、さらに首都直下地震や南海トラフ巨大地震が切迫しています。このため、事前の備えとしての防災・減災対策に万全を期すべく、ハード・ソフトが一体となった総合的な対策に総力を挙げて取り組みます。（中略）

（社会資本の戦略的な維持管理・更新、老朽化対策）

高度成長期以降に整備したインフラが今後急速に老朽化することに対し、的確な点検・修繕の実施や予防保全の考え方に立った長寿命化計画の策定など戦略的な維持管理・更新を推進します。国土交通省としては、昨年を「メンテナンス元年」と位置付け、3月に社会資本の維持管理・更新に関する工程表をとりまとめるなど総力を挙げて取り組んできましたが、こうした意識が社会に定着してきました。本年も引

引き続き総合的・横断的な取組を推進してまいります。政府全体としては、昨年11月に「インフラ長寿命化基本計画」をとりまとめました。この基本計画に基づき、国、地方自治体レベルの行動計画の策定等について、国土交通省が中心的な役割を果たしながら推進してまいります。

さらに、これらの戦略的な維持管理・更新の推進を含む21世紀型の社会資本整備を進めるための基本的な考え方である「社会資本整備の基本方針」を策定します。

（交通政策の総合的な推進）

人口減少、少子高齢化の進展、国際的な都市間競争の激化、切迫する都市災害など、我が国の交通政策に関する喫緊の課題に対し、政府が一丸となって強力に取り組むための体制を構築するものとして、昨年、「交通政策基本法」が成立しました。

今後は、同法に基づき、社会資本整備重点計画と連携を図りつつ「交通政策基本計画」を策定・実行し、関係者の一体的な協力の下で交通政策を総合的に推進することにより、人口減少社会における地域の活力の維持、国際交通の競争力の強化、安全・安心な社会の構築等を進めてまいります。

（公共交通等の安全・安心の確保、暮らしやすい生活環境の実現）

（中略）

高齢者、障害者等誰もが暮らしやすい生活環境等を実現するため、公共交通の充実、公共交通機関等におけるベビーカー利用の円滑化、鉄道駅のホームドア整備、ユニバーサルデザインタクシーの普及促進、超小型モビリティの導入を促進します。

（空港、港湾などの整備による都市の国際競争力の強化）

（略）

（住宅・不動産市場の整備） （略）

（地域の活性化と豊かな暮らしの実現）

人口減少社会において地域の活力を維持・強化するため、歩いて暮らせるまちづくりと地域公共交通についての新たな枠組みの構築を一体的に進めます。また、道の駅の活用など地域活性化を推進します。（中略）

（環境・エネルギー対策の推進）

エネルギー・環境分野を日本最大の成長分野に育てるとともに、低炭素社会・自然共生社会・循環型社会の実現、形成に向けた取組を推進します。（中略）

（観光立国の推進） （略）

（インフラシステム輸出の推進） （略）

平成 26 年 鉄道局長 「年頭の辞」

国土交通省鉄道局長 瀧口 敬二

○新年を迎えて(略)

○ 第 1 の課題は、「鉄道の安全施策の推進」です。

【J R 北海道への対応】(略)

【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。このため、国土交通省においては、「国民の命を守る」観点から、社会資本の戦略的な維持管理・更新を推進するため、国土交通大臣を議長とする「社会資本の老朽化対策会議」を開催し、昨年 3 月に「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」をとりまとめたところです。鉄道分野においても、地方鉄道を中心に鉄道施設の老朽化が深刻な問題となりつつあることから、鉄道の安全性の長期的な向上を図るため、平成 2 6 年度政府予算案において、鉄道施設の長寿命化に資する改良に対する新たな補助制度の創設が盛り込まれています。今後、この制度を活用し、戦略的な維持管理の実現に向けた取組みを強力に進めて参ります。



【鉄道の防災・減災対策】(略)

【鉄道事故防止・テロ対策】(略)

○第 2 の課題は、「社会環境の変化に応じた鉄道サービスの向上」です。

【新幹線ネットワーク】(略)

【中央新幹線プロジェクト】(略)

【都市鉄道の整備・推進】

都市鉄道については、都市の基盤インフラとして重要な機能を担っており、従来から、地下高速鉄道の新線建設、貨物線の旅客線化等により、混雑緩和や所要時間の短縮などの機能の向上を図ってきたところです。

地下高速鉄道については、引き続き仙台市において地下鉄南北線等と結節する東西線の整備を推進するとともに、福岡市において七隈線の延伸整備を推進し、都市機能の充実、交通課題や環境問題への対応等を図って参ります。

さらに、既存ストックの有効活用による速達性の向上を実現するため、引き続き都市鉄道利便増進事業を活用した相鉄・J R 直通線及び相鉄・東急直通線

の整備を推進し、横浜市以西から東京都心まで、より短い所要時間かつ乗換え無しによるアクセスの実現に取り組んで参ります。

一方、近年、高密度なダイヤ設定、ホームの狭隘さや乗換えに便利な車両への旅客の集中等により、乗降・乗換時間が増え、列車の遅延が多発するという問題が深刻化しています。このため、引き続き駅部におけるホームの増設等を支援し、首都圏における列車遅延の軽減等を図って参ります。

【空港アクセス鉄道の整備・強化】(略)

【地域鉄道の再生・活性化】(略)

【LRTやICカードの導入等利用環境の改善】

近年、まちづくりとの一体性に配慮した人にも環境にも優しい新たな都市の交通システムとして、LRTシステムの構築に対する期待が高まっています。例えば、富山市では、地域公共交通活性化・再生法に基づく「軌道運送高度化事業」を活用し、自治体がインフラ等を整備・保有し、民間事業者が運行を担う「上下分離方式」により地域と事業者が一体となった取組みが進められています。さらに、札幌市交通局においても昨年4月に「軌道運送高度化事業」の認定を受け、路線のループ化、低床式車両の導入を進めています。

今後も、このような地域のイニシアチブによるまちづくりと交通の連携を進展させていくことが必要です。

また、ICカードについては、利用者利便の向上の観点から、その普及・相互利用化の促進に努めることは重要であると認識しています。昨年3月23日には、10種類の交通系ICカードの全国相互利用サービスが開始されましたが、今後も、事業者やエリアの拡大が期待され、より一層の利便性の向上が図られるとともに、地域の活性化が図られることを期待しています。

今後も、国土交通省の関係部局と連携しつつ、LRTシステムの構築に不可欠な低床式車両の導入や振動・騒音が低減される制振軌道の整備、ICカードの導入等に対し、総合的に支援して参ります。

【鉄道駅のバリアフリー化等】

急速に進む高齢化と障害者をはじめとする全ての人々が社会活動に参加しやすいユニバーサル社会を実現するため、鉄道駅のバリアフリー化の推進は重要な政策課題です。このため、バリアフリー法の「基本方針」に基づき、1日あたりの平均利用者数が3千人以上の駅の原則全てを平成32年度までにバリアフリー化することを目標として、エレベーター等の設置を進めています。平成24年度末では約8割の駅で段差の解消がなされているところです。

今後も引き続き、地方部も含めてより一層バリアフリー化を展開し、国、地

方公共団体、鉄道事業者の三位一体の取り組みにより、鉄道駅のバリアフリー化に取り組んで参ります。(中略)

【消費税率引上げに伴う運賃改定への対応について】

政府全体の基本的な考え方などを踏まえ適切に対応するとともに、この際に IC カード利用による 1 円単位運賃を導入したいとの要請に対し、消費税率の引上げ分をより正確に転嫁する観点から認める方針としております。なお、1 円単位運賃を導入するにあたっては、1 円単位運賃と 10 円単位運賃を利用者にとってわかりやすい方法で表示し、丁寧な説明を行うよう求めて参ります。

現在、JR、大手民鉄等各社から運賃改定の認可申請が出されているところですが、申請内容を十分に審査し、所要の手続きを経て、適切に対応して参ります。

○第3の課題は、「産業政策としての鉄道行政の推進等」です。

【環境にやさしい貨物鉄道輸送へのモーダルシフトの推進】(略)

【世界最先端の鉄道システムの海外展開】(略)

【新たな時代に向けた環境対策等の推進】

現在、我が国においては、地球環境問題や東日本大震災を契機としたエネルギー制約への対応が喫緊の課題となっています。鉄道は、環境に優しい交通機関として期待される一方で、全体の電力使用量としては大口使用業種の中で機械、鉄鋼等につづき 4 番目の産業となっており、更なる低炭素化、省電力化を進めることが必要となっています。

こうした状況の中で、鉄道事業者による鉄道駅・運転指令所、鉄道車両等に対する再生可能エネルギーや省エネ設備の導入等、低炭素化、省電力化を図るため、環境省と連携を図りつつ、エコレールラインプロジェクトを推進して参ります。

また、環境性能の更なる向上を図るため、省エネ効果の高い蓄電池電車の開発や、送電時の電圧降下を低減する超電導ケーブルの技術開発等を推進して参ります。

(以下 略)

平成 26 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により、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、安全性が高く、他の交通機関に比べ CO₂ 排出量が少なく環境にやさしい乗り物です。また、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おります。

昭和 2 年に東京で開業以来、今年で約 90 年の歴史の中で、都市の発展とともに延伸・開業を重ね、今や、北海道から九州まで、全国 9 都市で 4 5 路線、総延長 749 km、利用者は 1 日当たり 1,480 万人に達しており、都市活動に欠かせない、まちとまちを繋ぎ、人と人を結ぶ交通機関として、非常に重要な役割を果たす存在になっております。

当協会では、地下鉄の役割、魅力を更に高め、国内外に発信していくとともに、今後は、施設の老朽化対策や環境対策にも取り組み、利用者の皆様の安全・安心の確保や地下鉄運営の効率化に引き続き貢献してゆきたいと考えております。

また、昨年 4 月より一般社団法人として新たなスタートを切り、私自身として、安全・安心、快適・便利、人にも環境にもやさしく、皆様に愛される交通機関としての地下鉄の魅力を発信し、より多くの皆様に地下鉄をご利用いただけるよう邁進していく所存です。

今後は、営業中の路線の維持、保守、老朽化対策のため、地下鉄事業者のノウハウの交流や共同研究に重点を置き、より一層活発な活動を行ってまいりますので、鉄道関係者の皆様の一層のご支援、ご協力をお願い申し上げますとともに、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す。

現在、一都九政令市において四十一路線が営業されており、今や大都市圏の交通の主軸となっております

特に、東京圏、大阪圏、名古屋圏では、都心において地下鉄が文字通りネットワークを形成し、さらに郊外へと相互直通運転をしており、通勤、通学輸送はもちろん、生活、ビジネスにも欠くことのできない存在です。

地下鉄は、道路輸送の混雑を緩和するとともに、CO₂の削減にも寄与していることは、言うまでもありませんが、地下鉄に踏切が無いことのメリットは、見落されがちです。もし、踏切があれば、市内は、「開かずの踏切」だらけになるでしょう。「開かずの踏切」は、やっと遮断機が上がっても、一台ずつ一時停止をして踏切を渡らねばならず、時間と燃料のロス、それにCO₂の排出の増加は、少なからざるものがあります。

地下鉄は、もっと多くの都市に、また、もっと郊外へと建設されることが望まれています。トンネルを掘るのに膨大な費用がかかるため、採算性の確保が隘路となっています。当協会では、この隘路を打開するため、トンネルの断面積を半分にし、トンネル掘削費を削減する小型地下鉄の開発、普及に力を入れています。この小型地下鉄は、従来の地下鉄と同様車輪でレール上を走りますが、駆動力として、通常回転モーターではなく、リニアモーターを使います。リニアモーターは、平板であるため、レールと車両の床面の間隔を少なくでき、車両の高さ低くし、それによりトンネルの断面積を小さくできます。この小型地下鉄を「リニアメトロ」と呼んでいます。リニアメトロは、既に、東京の大江戸線など六路線一〇〇・五キロで営業運転されています。

リニアメトロには、トンネルの断面積が小さいほかにも、メリットがあります。従来の鉄道は、車輪とレールの摩擦を利用して推進力を得ますが、リニアメトロは、電車の床下にあるリニアモーターと枕木の上に敷いた鉄板の磁力で推進力を得ますので、従来の鉄道では登れなかった急勾配を登ることができます。また、車軸と回転モーターの連結が無くなる結果、カーブ区間では、台車の二車軸は、カーブに適応してそれぞれ別の動きをすることが可能となり、急カーブも楽に曲がることができます。今後は、リニアメトロの地下鉄が増えるものと確信しています。

当協会は、かつては地下鉄建設のための財源の確保を最重点課題にしておりましたが、新線の建設が峠を越したことから、今後は、営業中の路線の維持、保守、老朽化対策のため、地下鉄事業者のノウハウの交流や共同研究に重点を置き、より一層活発な活動を行ってまいります。（以上）