

地 下 鉄 短 信 (第 57 号)

平成 25 年 1 月 7 日発行

編集 (社) 日本地下鉄協会広報部 責任者 向田正博

電話 03-5577-5182(代) FAX 03-5577-5187

- 記事 1. 平成25年 國土交通大臣 「年頭の辞」
2 平成25年 鉄道局長 「年頭の辞」

○ 國土交通省大臣及び鉄道局長よりの「年頭の辞」。

1. 平成25年 國土交通大臣 「年頭の辞」(抜粋)

別添ファイル参照

2. 平成25年 鉄道局長 「年頭の辞」(抜粋)

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つて

国土交通大臣 太田昭宏

平成25年という新しい年を迎え、謹んで新春のごあいさつを申し上げます。

(中略)

安倍内閣の重要な課題は、景気・経済を再生すること、被災地の復興を加速すること、防災・減災をはじめとする危機管理を構築することです。私自身も現場の声をくみ取るよう取り組んでまいりましたが、今後はさらに、国土交通行政を預かる身として、特に防災・減災対策など国民の命を守る公共事業について、中長期的な幅広い視野をもって、国民の皆様にご理解いただけける形で着実に実施してまいります。さらに、震災から二度目の冬を迎える中、被災地で本当に悩んでいる方が復興の加速を実感できるよう全力で取り組んでまいります。国土交通省は、海上保安庁、気象庁、観光庁などの外局も含め多數の現場組織を有しております、これらの組織が一丸となって必要な施策を講じていく決意です。

新政権において、国土交通行政に対する皆様の益々の御支援・御協力をよろしくお願いいたします。

(中略)

昨年12月には、中央自動車道笛子トンネルにおいて天井板が落下し、9名の尊い命が失われる事が発生しました。事故発生の翌日から、笛子トンネルと同様の吊り天井板を有する施設を対象に緊急点検を実施し、必要な措置を講ずるとともに、現在、トンネル内の付属物等についても点検を実施しているところであり、これらの結果等を踏まえて所要の対策を実施してまいります。中央自動車道は下り線を12月29日に対面通行で開通したものの、上り線は通行止めのままであり、輸送や観光等国民生活への影響を最小限に留めるよう取り組んでまいります。

また、今後、高度経済成長期に集中投資した社会資本の老朽化の進行が見込まれる中、戦略的な維持管理を推進しつつ、必要不可欠

な社会資本を整備するなど、防災や安全・安心といつた観点から、社会資本の再構築を進めていくことが必要です。このため、施設の点検を行うとともに、今後戦略的な維持管理を行うための必要な諸課題について早急に検討を行ってまいります。

公共交通の安全確保につきましても、全力で取り組んでまいります。昨年4月に発生した関越自動車道における高速ツアーバスの事故を受けて、過労運転防止の基準強化等のバス事業の安全基準の強化と監査体制の強化、処分の厳格化を行いうとともに、新高速乗合バスへの早期の移行促進を進めます。また、バス事業の方に関しても更なる検討を進め、安全確保と事故防止に万全を期す所存です。このほか、鉄道駅のホームドアの整備、モード横断での運輸安全マネジメントの推進等、国民生活に直結する交通の安全確保とあわせて被害者等への支援に関する取り組みを進めます。

長期にわたるデフレと歴史的な円高から脱却し、持続的な経済成長を目指すため、需要創出策と日本の強みを活かした成長戦略の着実な実行に国土交通省としても積極的に取り組んでまいります。

経済活動の基盤となる社会資本につきましては、人口減少や急速な高齢化、深刻な財政状況などの状況を踏まえつつ、コストの削減、PPI/PFIの活用促進などを通じて、真に必要な基盤を整備し、我が国の経済活性化に向けた取組を加速させていくことが重要と考えております。

大都市を国全体の成長エンジンとしつつ、地方の中核都市を地域経済の活性化の牽引役としていくため、主要都市間、都市と港湾・空港等を連絡する高規格幹線道路や大都市圏環状道路、地域の経済・産業を支える港湾、大都市拠点空港等の基盤強化、都市鉄道ネットワークの充実・強化に取り組んでまいります。

(中略)

観光分野では、東北観光博、東北・北関東への訪問運動等による観光振興を通じ、被災地の早期復興に貢献するほか、無電柱化の推進などによる良好な景観の形成など国内外の観光客から選ばれる魅力ある観光地域づくり、オールジャパンによる訪日プロモーションや国際会議の誘致の強化、急成長するアジアのクルーズ需要の取り

込みに向けたクルーズ船の日本寄港促進のための環境整備、昨年1月の中國の万里の長城遭難事故も踏まえた旅行の安全確保の推進、我が国観光産業の強化等、観光立国の実現に向けた総合的な取組を強化してまいります。

(中略)

少子・高齢化が進む中、子育て世代・高齢者の快適な暮らしの創出等豊かな暮らしを実現するため、コンパクトシティの形成、子育て世代や高齢者向けの住宅、地域の公共交通システムの充実、超小型モビリティの導入促進、通学路の安全確保、バリアフリー化の推進、自転車利用者の安全な環境の確保を推進してまいります。

(中略)

21世紀はエネルギー需給ひつ迫、地球温暖化が進行し、世界における省エネ・再エネに対する需要が高まっています。このため、エネルギー・環境分野を日本最大の成長分野に育てあげていくことに取り組みつつ、低炭素社会づくり・生物多様性の保全等を一層推進してまいります。例えば、低炭素社会づくりにおいては、国内の二酸化炭素排出量の5割以上を占める民生・運輸部門を所管する国土交通省が先頭に立って、省エネ・低炭素化対策に取り組んでいくことが重要です。

このため、都市の低炭素化への取り組みや地域社会・国民生活の構成要素となる住宅・建築物、公共施設、自動車・船舶・鉄道など の輸送機関の省エネ・低炭素化等を推進するため、省エネ住宅等の普及を支援し、公共建築物・施設の率先进んだ低炭素化を推進するとともに、電気自動車の普及の加速等に取り組んでまいります。また、再生可能エネルギーの導入・普及を促進するため、着床式・浮体式海上風力発電の普及拡大、下水熱・污泥等のエネルギー利用のための革新的技術開発・普及促進、小水力発電に係る規制緩和等に取り組むとともに、次世代ITS(高度道路交通システム)、公共交通機関の利用促進、鉄道輸送や海上輸送へのモーダルシフト等を推進してまいります。

(以下、略)

平成25年 鉄道局長 「年頭の辞」

国土交通省鉄道局長 潼口 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。

【鉄道の老朽化対策】

鉄道輸送において、安全の確保は最大の使命です。

昨年12月、中央自動車道トンネルで天井板が落下し9名もの尊い命が失われたという痛ましい事故が発生しました。鉄道局においても、当該事故の発生を踏まえ、直ちに、鉄道トンネル内の重量構造物をはじめ、新幹線トンネルや海底トンネル内に後付けで施工された下東等の緊急点検を実施する等の対策を講じたところです。

また、我が国では、高度経済成長期に道路、港湾、空港などの社会资本が集中的に整備された結果、今後、急速に老朽化が進行すると見込まれるため、社会资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。鉄道分野においても、地域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、鉄道施設の老朽化状況等の実態把握を早急に行うとともに、効率的かつ適切な維持・更新の実現に向けた取組みを、今後強力に進めいくこととしています。

【鉄道の防災・減災対策】(略)

- 第2の課題は、「少子高齢化の進展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、通勤・通学や買い物など日常生活を支える都市の基盤インフラとして重要な機能を担つております。従来から、民鉄線の複々線化、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、震災復興にも資する仙台市東西線の整備を推進し、仙台都市圏の南北軸となる地下鉄南北線等と結節するごとににより、仙台市内の東西南北における拠点間の連携を高め、都市機能の充実等を図って参ります。また、福岡市七隈線の延伸整備を推進し、福岡

市の二大核である天神地区と博多駅地区を結ぶ鉄道ネットワークを構築することにより、福岡市の都心部における回遊性の向上や慢性的な交通渋滞の解消等、全市的な交通課題や環境問題への対応等を図つて参ります。

さらに、既存ストックの有効活用による速達性の向上や交通結節機能の高度化を実現するため、引き続き、都市鉄道利便増進事業を活用した相鉄・JR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。また、阪神三宮駅については、駅施設の利用円滑化や交通結節機能の大幅な向上を図つており、本年3月には全ての改良工事が完成する予定です。

一方、近年、相互直通運転化や高密度なダイヤ設定、ホームの狭隘さや乗換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。さらに、遅延の影響範囲についても相互直通運転の進展とともに拡大しております。このため、引き続き、駅部における平面交差箇所の立体交差化や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つて参ります。

【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】(略)

【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含むあらゆる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、バリアフリー法に基づく基本方針を改正し、平成23年度から新たに1日あたりの平均利用者数が3千人以上の駅を整備目標として、エレベーター等の設置を進めており、平成23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、段差の解消をはじめとする鉄道駅のバリアフリー化に取り組んで参ります。

また、鉄道駅については、施設の改良を通じて、輸送力の増強や安全性・乗換利便性の向上等を図るとともに、駅周辺の再開発事業とも連携し、魅力あるまちづくりに繋げていくことが重要です。このため、今後も引き続き、阪神甲子園駅など、まちづくりと連携した駅の総合的な改善を推進することとしています。さらに、駅が多くの住民の生活拠点となつている

都市部において、駅や駅周辺に生活支援機能の集積を図ることは、活力ある都市生活の実現、鉄道利用の促進・活性化の実現に資することから、駅に地域のニーズに合った保育施設等の生活支援機能を整備する「コミュニケーション・ステーション」化を推進して参ります。

○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者種の中で機械、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、路線丸ごとの低炭素化、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。