

## 鉄道開業 150 年記念セミナー（9/21（水）） 齊藤大臣ご挨拶

国土交通大臣の齊藤鉄夫でございます。鉄道開業 150 年記念セミナーの開催に当たりまして、ご挨拶を申し上げます。

今年は、1872 年（明治 5 年）10 月 14 日に、新橋・横浜間で日本の鉄道が開業してから 150 年目を迎えるという節目の年に当たります。

我が国の近代化とともにあり、人々の暮らしを支え、産業の発展を牽引するとともに、国民生活の豊かさの礎となり続けてきた鉄道が、明治から大正・昭和・平成を経て、令和の今日に至るまでその歩みを進めてきたことは、大変喜ばしいことです。

本日は、我が国の鉄道の 150 年間の来し方を振り返り、地域や生活に根付いた鉄道の行く末について議論をするという意義深いセミナーにお招きいただいたこと、また、このようにご挨拶をする機会をいただきましたことに対して、感謝を申し上げます。

個人的な話にはなってしまいますが、私は、プロフィールの趣味欄に「鉄道」と記すほどの鉄道好きですので、この場を借りて、鉄道に対する私の思いをお話したいと思っております。

私は、広島県の県境に当たる島根県邑智郡邑南町、旧羽須美村というところで生まれ育ちました。そこには、江の川に沿って走る国鉄三江線の鉄路が通っていました。

当時はまだ三次から延びる三江南線と山陰方の江津から延びる三江北線と分かれておりまして、羽須美村はこの三江南線の終着駅がございました。

子どもの頃は、その鉄路を見る度に、これが都会までつながっているのだということに思いを馳せ、このレールの先に未来があると、自分の人生を投影させ、大きな夢を抱いておりました。

しかしながら、少年時代に憧れ、今に至る鉄道愛を抱く原体験となった三江線は、非常に残念なことに 2018 年に廃線となってしまいました。それは、三江南線と三江北線が一本につながった三江線が、1975 年の全線開通から約 40 年が経過したときの出来事でした。

そのときに地域が受けたショックと悲しみは並大抵のものではありませんでした。そのとき、私は、地域に根付き、誇りでもある鉄道には、単に輸送密度だけでは判断することができないような文化や歴史的な価値があるということを感じていました。

その後、忙しくてなかなか鉄道に乗る時間もない時期もありましたが、時刻表を愛読し、鉄道に乗った気分を味わうなど、鉄道は私の生活の一部であり続けました。

今でも、観光地等に訪問する際の経路を考えて胸を躍らせたり、かつて

活躍した特急列車等の名前が載っている古い時刻表を読んで、昔を懐かしんだりしています。

時刻表好きが高じて、時刻表検定試験も受験して、5級に認定して頂いたことでもあります。その際に頂いた認定証は今でも大事にとってございます。

また、国土交通大臣に就任して間もなくの昨年11月28日には、令和2年7月豪雨により、橋梁が流失するなどの甚大な被害を受け、全線が運休していた「くま川鉄道」が、被災から1年5か月振りに湯前・肥後西村間で部分運行を再開する、その記念出発式に出席させていただきました。

多くの地元の方々が集まり、風船も飛び交う中、ブラスバンドの演奏に包まれて湯前駅を出発した「くま川鉄道」に乗車し、運転士さん横の正面の窓に張り付いて、沿線から地元の方々が旗や手を振ってくださる姿を拝見しました。

このような体験を通じて、この記念出発式は、人吉球磨地域の復興に向けた象徴的なイベントであると感じ、改めて、地域における鉄道の重要性や、地方創生に果たす役割の大きさを実感しました。

一方で、少子高齢化の著しい我が国では、現在、東京一極集中も相まって、特に地方部において激しい人口減少に直面しています。

鉄道に目を向けますと、そうした人口動態の変化やモータリゼーションの進展等により、赤字のローカル線が増えてきております。また、気候変動に伴って、頻発・激甚化する災害により、老朽化した鉄道インフラが大きな被害を受け、運休を余儀なくされるなど、様々な面で、鉄道事業が置かれた環境は変化してきています。

国鉄改革からも35年以上が経過し、大きな構造変化が起きている中で、鉄道が真に地域の発展に貢献し、将来にわたって利便性を感じられる公共交通であるためにはどうすればよいのか、地域や鉄道事業者など関係者が真剣に考えなければならない時期に来ております。

そうした中でも、鉄道に対しては、引き続き、地域の足として安全で安定的な輸送を維持するなど重要な役割を果たすことが期待されており、これまで国土交通省も様々な施策を講じてまいりました。

ローカル鉄道に関して申し上げますと、本年2月に、鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会を設置し、検討会でのご議論を経て、本年7月、検討会の提言として、地域の公共交通を守っていくために、国、沿線自治体、鉄道事業者のそれぞれが、今後の取り組むべき方向性等が示されました。

検討会の提言においては、まずは沿線自治体を中心となって、自らが協議会を設け、将来に向けた自らの地域の公共交通のあり方について検討

することが基本原則とされました。一方、関係者による合意形成が困難であり、一定の輸送密度の目安を下回る等の場合には、国が鉄道事業者や沿線事業者の要請を受けて、新たに協議会を設置することとされています。

協議会においては、利用者目線で、どのような地域公共交通のあり方が望ましいかについて議論することが重要であり、「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置かずに、鉄道が各地域で果たしている意義や役割について協議する、最初の一步が踏み出されることを期待しています。

また、鉄道輸送サービスの運賃・料金に関して申し上げますと、時代の変化に伴って、鉄道事業に求められる役割やニーズが多様化・高度化していることを踏まえ、鉄道輸送サービスの運賃・料金に関する制度について、今日的な視点から検討するため、本日、この後に基調講演を行われます森地茂先生にもご参画いただき、本年2月に「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を設置し、7月に中間とりまとめをいただきました。

中間とりまとめでは、当面の対応として、現行制度の基礎となっている総括原価に関してその算定方法を見直すこと、現行制度を前提にその運用を改善・工夫することで、サービスの多様化等を図るための新たな運賃・料金の設定を実現させること、地域モビリティの維持・確保に向けた交通事業者間の連携を後押ししていく観点から地域の関係者の合意による運賃設定を可能とすること、という3点について検討を開始し、順次実施していくこととされ、早速、国土交通省において実施に向けた検討に着手しているところでございます。

先ほどの3点を実現することによって、例えば、ピーク時間帯以外に鉄道を利用した場合、その他の時間帯に利用した場合よりも割安となるオフピーク定期券のような多様なサービスが今後提供されることを期待しています。

国土交通省におきましては、先ほど申し上げたローカル鉄道や鉄道運賃・料金制度のほか、鉄道分野におけるカーボンニュートラルや頻発する災害への対策等にも取り組んでいるところです。

これまで、様々な取組みに対して、本日、この場にいらっしゃる鉄道関係者等の多くの方々にご協力いただいておりますが、引き続き、鉄道行政における様々な課題に対して全力で取り組んでまいりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

1872年（明治5年）に開業してからの150年間、我が国の鉄道は様々な課題を乗り越えて走り続け、人々の暮らしや産業の成長を支えてきました。

国土交通省といたしましても、将来にわたって便利で持続可能な公共交通の維持・確保のため、山積する課題にしっかりと対応し、我が国の社会経済の基盤である鉄道の発展に貢献してまいりたいと考えております。

先ほど、廃線となった三江線の話をして頂きましたが、先日、この地元にお伺いし、ご意見を伺ってまいりました。現在、運行されている代替バスは、江の川の兩岸を走ってくれるようになって便利になった、ショッピングセンターや医療センターにも行ってくれるようになったので助かる、元々あった町営バスとの連絡が工夫されているいろいろなところに行けるようになった、という高齢化率が50%を超えている地域の皆様の喜びの声でした。

最後に、本日のセミナーが大きな成果を上げられること、そして、鉄道が、次の150年、更にその先の未来において、人々と夢を乗せて走り続け、国民からの期待に応え続けることへの期待を申し上げまして、私からのご挨拶といたします。