

藤井国土交通事務次官 来賓挨拶

ただいまご紹介をいただきました国土交通省の国土交通事務次官を務めております藤井です。

本日は、シンポジウム「東京圏の鉄道の課題と展望」にお招きをいただき、誠にありがとうございます。

1400人の方の申込みがあり、このシンポジウムを聴講されているということで、高い関心の現れと思っております。

先ほど宿利会長からもありましたとおり、今年は鉄道開業150周年の節目の年に当たります。明治5年というのは色々な制度を作った年で、色々な150周年がございますが、その中でも鉄道への皆様の関心が高いことを、10月からの様々な報道を見て、つくづく感じたところです。

10月6日には、天皇・皇后両陛下をお迎えして、鉄道開業150周年の記念式典が無事執り行われました。

森地先生をはじめ、この場におられる関係の皆様のご協力を得て、無事に各種の式典、イベントが成功できましたことに、この場を借りて御礼申し上げます。

鉄道であります、色々な側面がございます。新幹線、あるいはローカル線など、それぞれの地域での鉄道の特性がありますが、この東京圏の鉄道は、ある意味で華々しい部分がある一方で、多くの人が集まる中で日々運行するというところで、事故に対する備え、あるいは、ちょうど一年になりますが京王線や小田急線での放火等の事案に対する備えなども含め、色々な課題に真っ先に取り組んでいかなければならない分野であると思えます。

そして、コロナが始まって3年弱となり、鉄道だけの問題ではありませんが、人々の動きというものに大きな影響を与えました。

東京圏はまだ人口も増えていくだろうという見込みの中で、需要も堅調に伸びていたところ、本当に驚くほど減ってしまったということは、皆様の記憶に新しいところと思えます。鉄道事業者の皆様が、新しい状況にしっかりと向き合い、取組を進めて、厳しい時期を乗り越えて来られていることに深く敬意を表する

次第です。

直近の数字で見てまいりますと、東京圏に限らない都市鉄道全般についてですが、この4月以降、コロナ前の2016年～2018年と比較して80～85%程度の数字で推移しています。決して100%まで戻っていない、というのは今後の都市鉄道を考える上で大きな論点になろうかと思いますが、そこまでは戻っております。

この時期に今年度第2期の四半期の決算が各社から出されていますが、ようやく黒字の基調に回復してきており、いよいよこれからどうしようかという時期に差し掛かってきた、というのが今の状況だと認識しております。

都市鉄道は、以前からの高齢化や生産人口の減少といった構造問題に向き合いつつありましたが、さらにコロナにより高齢者の方が感染や重症化のリスクもあって移動に抑制的になるという状況が生じていると思います。それに加え、テレワークというものが一気に普及し、今までと同じような移動をしなくても生活ができる、仕事ができるということになってまいりました。コロナがなければ、こういった状況は生じなかった、ということだと思います。これを踏まえて、どういう具合に鉄道をもっていくかが今の課題です。

本日のシンポジウムのテーマを拝見しましても、今申し上げた高齢化の影響、テレワークの影響といったものを、時機を得た形で取り上げていただいていると考えております。

そうした中で鉄道については、新しい取組が東京圏で行われているところです。新線の整備については、来年3月に相模鉄道と東急電鉄のST線と呼ばれる直通線が開業予定となっています。JRとの直通線であるSJ線は開通済みですが、ST線を現在、鉄道・運輸機構で整備していただいております。新横浜駅で新幹線に結節しますので、人々の移動の利便性を高め、また移動のパターンが変わってくるだろうと期待をしております。

さらに、今年の3月には、東京メトロの有楽町線の延伸、豊洲～住吉、また、南北線の延伸、白金高輪～品川の二つの事業の許可がなされております。整備にはもう少し時間がかかりますが、都心部の人口増加が続く中での混雑の解消、あ

るいは、リニアの開業を見込んでの結節点となる品川駅へのアクセス機能の強化を踏まえた備えということかと思えます。

さらに、バリアフリー料金の制度が令和3年10月にできましたが、令和4年1月から10月までに、東京圏の鉄道会社7社から、バリアフリー料金の設定についての届出をいただいているところです。これは特に、ホームドアを一気につけていきたいと各社の意識を強く反映したものです。コストはかかるけれども、それがこういう形で還元すると明確に示した場合に、一定の利用者負担というもの社会的に受容されるということが、一連の届出の中で明らかになってきていると思えます。利用者負担をどういうケースに活用するかがこれからの重要なポイントであると考えております。

さらに運賃の関係では、令和4年7月に、鉄道運賃・料金のあり方に関する小委員会の中間とりまとめを行っております。コロナで先行きの需要が見えない中で、総括原価主義の下でどう運賃改定を進めるのかという課題についての、一つの方向性を示させていただきました。これは、運賃を時間帯別に動かすことで混雑を緩和できないかという要請への対応でもあります。混雑緩和に対する要請が、コロナによりこれまでになく高まり、混んでいても隣の人とくっついていく訳にはいきません。こうした対応は、ある意味、試行錯誤のところがございます。社会的に受容されるかどうかを判断するための社会的な実験に取り組むといった意味合いも含めて、私どもといたしましては、運賃改定について、できる限り柔軟な仕組みをつくり、制度を運用していきたいという考え方で中間とりまとめを行いました。この考え方を踏まえて、東急電鉄では運賃改定を行っておりますし、JR 東日本では、いわゆるオフピークの定期券の導入の申請をいただいております。ポストコロナにおける様々な新たなニーズに的確に対応するため、引き続き、事業者や利用者の皆様のお声を聴きながら、行政としてしっかり取り組んでいきたいと考えております。

そうした意味で、本日のシンポジウムの内容は、私ども行政にとっても大変役に立つものが含まれているということで、期待をしているところでございます。シンポジウムの一連のご議論が、ご参加の皆様にとっての新しい気づき、新しい

取組につながることを祈念しまして、私からのご挨拶とさせていただきます。