

鉄道車両に検査制度の導入を

～車輜労協の要請で国土交通省が方向性示す～

業種別 交通関連部会に共闘組織として参画している、車輜産業労働組合協議会（以下、車輜労協）は、2016年2月4日にJAMの組織内議員である津田やたろう参議院議員（当時）に加えて、参議院国土交通委員会の委員長である神奈川選挙区 金子参議院議員（当時）同席のもと、国土交通省鉄道局に鉄道車両への検査制度の導入などを要請し、方向性を示しました。

車輜労協は鉄道車両の製造やメンテナンスに携わる労働組合で組織され、JAMの構成組織からは6組合（日本車輜、近畿車輜、J-TREC、ナブテスコ、東急テクノシステム、富士車輜）、基幹労連の構成組織からは2組合（川崎重工兵庫支部、新潟原動機新潟トランス支部）の合計8組合で構成されています。

私たち車輜労協はこれまで毎年、国土交通省鉄道局に対し、鉄道車両産業への支援について要請行動をしました。

自動車には保安上の技術水準に適合しているか、国が定めた検査をする、車検制度があるのに対して、鉄道車両には国が定めた検査制度はありません。あるのは、各鉄道事業者が自ら定めた保安ルールのみです。

現行制度では、40年、50年経った古い車両でも、保安上で事故が発生した場合、製造者責任を問われることとなります。鉄道事業者の保護が強い現状を改善するためにも、車輜労協として国土交通省に要請しています。

ここ数年の要請行動が実を結び、国土交通省のホームページに初めて、鉄道車両産業における課題及び対応の方向性が示されました。

また、整備新幹線の促進や海外への積極アピールなどについても要請しました。

継続は力なりとの言葉通りです。これには組織内議員であった、津田やたろう議員の力添えが非常に大きかったのは言うまでもありません。

今後も、要請行動を通じて、国の鉄道政策や交通政策に活かしていくように頑張っていきます。

車輛産業労働組合協議会：2016年度産業政策

平素は、私たちが働く鉄道車両業界に対しましてご高配を賜り、労働組合の立場からも厚く感謝申し上げます。

国内経済は、堅調な企業収益を背景とした所得・雇用環境の着実な改善により消費マインドが持ち直しに向かうなど、景気好循環の兆しが見られ始め、引き続き緩やかな成長が期待されますが、海外景気下振れによる国内経済への下押しリスクが懸念されます。

国内の鉄道市場については、中長期的に少子高齢化による旅客人員の減少傾向に変わりはないため、今後とも現状の市場規模にとどまり、大きな成長は期待できません。海外の鉄道市場については、世界各国において高速鉄道、都市鉄道及び貨物鉄道の新たな路線の整備が次々と構想・計画されるとともに、それらの一部は実施段階に移行されつつあり、この拡大傾向はその勢いを徐々に増しながら当分継続するものと考えられます。

鉄道輸送は数多くある輸送機関の中でも環境に優しくエネルギー効率に富んだ大変優れた陸上大量輸送手段であり、長期的に地球温暖化防止にもプラスになることは間違いありません。国として、国内外で安全な鉄道利用促進に対する積極的な支援を求めます。

記

1. 鉄道車両産業の現状と将来へ

①鉄道車両の安全性・快適性について

鉄道車両は、定期的に検査はされているが、耐用年数・使用年数について明確にされていないのが現状です。各社の運用状況が違うが、鉄道車両そのものの安全性はもちろんのこと、環境にやさしくエネルギー効率性の観点からも鉄道車両の耐用年数・使用年数についての考え方、ならびにガイドラインを国として明確にすることをお願いします。加えて日本の鉄道車両技術の規格等の国際標準化の早急な推進をお願いします。

また、2020年東京オリンピックの開催にあたって、各駅構内において混雑が予想されます。首都圏を中心とした交通網の整備の検討も考えられていますが、駅構内での転落・接触事故の防止の観点からも乗り降りの多い地域も含め駅構内のホームドアの設置義務および費用負担について技術開発も含めた引き続きの国の支援をお願いします。

②生活交道路線の確保

新しく建てられた住宅や公共施設の近くには交通網が発達していない地域もあり、車や自転車などの移動手段を持っていない人たちには住みにくい地域になっていることがあります。

そこで、活力ある社会の実現と地域間の交流には鉄道は必要不可欠なものであります。国が主体となり地方自治体も応分の負担を行って、路線維持・増備・新設に必要な助成措置を講じ、収益性・採算性を重視しながらも、環境に優しく生活に必要な鉄道の利用促進に努めていただくようお願いいたします。

また、都市内輸送手段として、乗り降りが楽な低床式路面電車は環境面から考慮しても市民の足として復活させる必要性があります。公共交通機関のバリアフリー化を早期に実現し、人に優しい社会環境の構築を行うとともに、地方自治体への導入を図るために、今後も一層のご指導・ご支援をお願いします。

③整備新幹線の促進

整備新幹線については、国の均衡ある発展と国民生活領域の拡大ならびに地方の利便性、環境への配慮、観光などへの波及効果の観点から見て、新しい交流が生まれる可能性があります。

また現在、一部の路線では、完成・開業を前倒しされ着実に整備を進められています。今後も既在来路線との利用競合についても、十分な検討を行い、バランスをとりながら必要性の高いものについては費用対効果に配慮しつつ、着実な建設に向け、力強い指導と政策が必要だと考えます。引き続き、残されている計画路線の早期開通に向けて、ご支援をお願いします。

④フリーゲージトレインの開発について

フリーゲージトレインについては、技術開発を推進し早期の完成・開業に向け取り組まれています。整備新幹線の整備効果ならびに地元への波及効果も含め今後も技術開発ならびに駅整備等、早期実現に向けて、ご支援をお願いします。

2. 海外案件への支援

①鉄道システムのPRについて

首相・大臣が東南アジア、北米等で日本の鉄道のシステムの素晴らしさを海外関係者にPRをしていただいておりますが、一部の国では白紙になった案件もあります。ビッグプロジェクトについては、国として最後までバックアップをお願いします。また今後も海外の政府関係者や鉄道事業者、関係企業などの鉄道関係者に対する啓発活動を通じ、日本の鉄道システムの素晴らしさと安全性を海外の鉄道関係者に対して引き続きPRをお願いします。

②海外の情報収集について

日本の鉄道の海外展開を促進するために必要不可欠な世界各国の鉄道事情や競合国の海外展開戦略、技術動向等の情報収集をお願いします。

今後もODAや政府トップセールスを使った各国への働きかけ、特に北米・アジアには企画の段階から組織的・資金的に引き続き対応をお願いします。日本の鉄道技術の優秀さをアピールして国際競争力の向上を図る諸施策の支援をお願いします。

以上

平成28年6月20日

国土交通省鉄道局

「鉄道車両産業の抱える課題及び対応の方向性」の取りまとめについて
～ 鉄道車両産業の将来の成長と鉄道インフラの海外展開の推進に向けて～

国土交通省では、平成28年5月から鉄道車両メーカー、鉄道事業者、関係団体等から幅広く意見を聴取し、今般、鉄道車両産業の抱える課題及び対応の方向性を取りまとめました。

我が国鉄道車両産業を取り巻く環境は大きく変化しています。国内市場の頭打ち及び海外市場の拡大が見込まれる中、業界の更なる成長のためには、海外需要の取り込みが必要になっている一方、多くの対処すべき課題も存在しています。

このため、国土交通省では、平成28年5月から鉄道車両メーカー、鉄道事業者、関係団体等から幅広く意見を聴取し、今般、鉄道車両産業の抱える課題及び対応の方向性を取りまとめました。

今回の取りまとめを踏まえ、今後、鉄道車両産業の将来の成長と鉄道インフラの海外展開の推進、さらには我が国鉄道の更なる発展にむけた取組みを推進します。

概要及び本文は添付資料のとおりです。

問い合わせ先：

国土交通省 鉄道局国際課 企画調整官 古井

TEL：03-5253-8111（内線40-162）

03-5253-8527（直通）

03-5253-1635（FAX）

鉄道局技術企画課 車両工業企画室長 吉永

TEL：03-5253-8111（内線40-763）

03-5253-8524（直通）

03-5253-1635（FAX）

鉄道車両産業における課題及び対応の方向性(概要)

我が国鉄道車両産業において、これまで需要の中心であった国内市場は、今後頭打ちになる一方、海外市場は拡大が見込まれており、業界の更なる成長のためには、海外需要の積極的な取り込みが必要。

しかし、鉄道車両産業の海外展開の促進には、生産能力(特に設計キャパシティ)の充実、欧州ビッグ3や中国中車など海外メーカーに対する競争力強化、保守サービスを含む発注のパッケージ化への対応能力の向上、現地生産化に係る相手国からの要請への対応など、多くの対処すべき課題が存在。

一方、国内市場にあっては、鉄道事業者がそれぞれのインフラ事情や利用者ニーズ等に応じた車両をメーカーとの協働により導入。我が国の安全で利便性の高い鉄道を支えている点等に留意しつつ、車両の標準化等による生産効率化を追求。

1. 今後の成長戦略に向けて

課題

- ▶海外市場の需要の取り込み

対応の方向性

- ▶引き続き重要な市場である国内市場に対応する一方、アジアはもとより、欧州、北米等の海外需要を積極的に取り込み

2. 海外展開の主な課題

課題

- ▶生産能力、特に設計キャパシティの充実
- ▶欧州や中国などの海外メーカーに対する競争力強化
- ▶保守サービスを含む発注のパッケージ化傾向への対応
- ▶現地生産化要請への対応

対応の方向性

- ▶海外向け車両の仕様の検証による設計負担軽減
▶OB人材や他部門人材の活用等
- ▶品質、納期遵守等日本の強みを生かした取組の強化
▶付加価値を高めた差別化
▶内外企業との連携
- ▶車両メーカーの保守サービスへの対応能力の向上
▶鉄道事業者による参画・支援
- ▶直接投資等、具体の対応を検討

海外展開円滑化に向け、国は、我が国技術の国際標準化の推進、国内認証機関の充実、海外向け車両の仕様の検証等を推進

3. 国内向け車両における生産効率化

課題

- ▶車両メーカーの設計負担・生産コストの軽減、鉄道事業者の車両コストや保守負担軽減等を考慮した生産性向上

対応の方向性

- ▶安全性の確保のほか、企業間の差別化と生産の効率化のバランスに留意しつつ、車両の標準化等により、生産の効率化を追求

「鉄道車両産業の抱える課題及び対応の方向性」取りまとめ
～ 鉄道車両産業の将来の成長と鉄道インフラの海外展開の推進に向けて～

1 市場動向と鉄道車両産業の今後の方向性

我が国の鉄道車両産業を取り巻く環境は大きく変化している。これまで需要の中心であった国内市場は、新造車両の生産が低減傾向にあり、近年は若干回復しているが、今後当面は頭打ちになることが予想される。

一方、海外市場については、アジアをはじめ、欧州、北米等を中心に今後とも成長が見込まれている。2019 年の車両市場は 7 兆円程度に達するとみられ、国内市場と比べその規模は非常に大きくなっている。

また、インフラの海外展開は、政府の成長戦略の柱の一つであり、鉄道についても強力に取り組むを推進している。円借款の鉄道案件向け供与額が増加するなど政府は日本企業による海外案件獲得の支援を行っている。

こうした状況を踏まえれば、我が国の鉄道車両産業が今後更なる成長を遂げるためには、引き続き重要な市場である国内市場に対応しつつ、海外市場の需要を積極的に取り込む姿勢が不可欠である。

地域別では、アジアが重要である。アジアは、地理的・心理的に近く、新しい市場であり、その成長度も高い。また、北米、欧州、中東等については、メーカー各社の強みや事情を踏まえた取組が求められる。

2 海外展開に当たっての諸課題と対応の方向性

1 設計能力等生産能力の充実

我が国の鉄道車両メーカーは、アジアを中心に世界各地で受注を獲得してきたところであるが、最近、我が国の車両メーカーの生産余力、特に設計余力の制約が案件取組への課題となることがあると指摘する声がある。

これに対し、各社は、採用の拡大、OB や他部門人材の活用、設計作業の外注など、様々な企業努力を行っているが、拡大する海外需要を取り込むためには、車両メーカーの生産能力、とりわけ設計能力を充実させることが重要である。

具体的には、各社が行っている人材確保策やアウトソーシング努力を継続し、また施策の拡充を検討していくことが必要となるが、加えて、海外向け車両の仕様の検証、国内認証機関の充実等によりメーカーの設計負担の軽減を図ることも求められる。

2 海外メーカーとの競争激化に備えた競争力強化

各社が海外展開を推進するに当たっては、欧州や中国を始めとする強力な海外メーカーとの競争は避けられない。

このうち欧州のメーカーは、世界各地に長年にわたり海外展開の経験を有し、多くの生産拠点を設けている。また、中国のメーカーは、欧州のメーカーを上回る世界最大の規模をもって近年海外事業を急速に拡大しており、我が国車両メーカーと競合するケースも増えている。

こうした状況の中、我が国車両メーカーには競争力の一層の強化が求められる。具体的には、品質、納期遵守等日本の強みを生かした取組の強化、市場のニーズに応じつつ新技術を活用し付加価値を高めた差別化等が求められる。

また、内外企業と企業ごとの強みを活かした生産活動面での連携を行い、増減する需要にも適切に応えられるよう体制の強化を図ることや、顧客の多様なニーズに応えうる事業規模や充実した製品ポートフォリオ等海外メーカーの強みを参考にすることも必要と考えられる。

3 車両案件のパッケージ化への対応強化

各国で様々な鉄道プロジェクトが進められる中、近年車両納入と保守サービスをパッケージ化するケースが多くみられるようになっている。こうしたパッケージ化案件は、保守サービスを含めたトータルで事業性を判断できる面があるなど日本の強みを発揮しやすいとの指摘がある。

このため、車両メーカーには、保守サービスのノウハウが蓄積されている鉄道事業者の参画・支援を得るなど、保守サービスへの対応能力を高める努力が求められる一方、鉄道事業者には、海外事業への参画又は車両メーカーへの支援を通じて当面車両メーカーの海外展開を後押しすることが期待されている。

4 現地生産化要請への対応

海外案件では、先進国か途上国かを問わず、メーカーに対して一定の現地生産等を要求し、当該国の経済や雇用への貢献を求めるケースが多く見られる。

例えば、米国では、バイアメリカン政策に基づき、案件により受注額の一定割合以上を米国内で調達し、組立を行うことが法律により義務付けられている。また、インドについては、モディ政権がメイク・イン・インドを掲げる中、強い現地生産化要請がある。

現地生産化は、相手国の市場規模等がリスク要因となる一方で、コスト競争力の強化、周辺地域への車両輸出拠点化等のメリットがあるとされる。

こうした状況を踏まえ、車両メーカーには、現地生産化等への要請に対し、直接投資を含む具体的な対応のあり方について早い段階から検討しておくことが求められる。

5 政府等の支援

民間企業である鉄道車両メーカーの海外展開を進めるためには、設計能力の

充実を始めとする諸課題の克服が必要であるが、併せて、民間企業が積極的に取り組もうとするような海外案件がより多く提供されることが重要である。

このため、国や政府関係機関が、発注者たる外国や自治体に対し必要な働きかけを行うほか、メーカーの負担軽減策を講じるなどの環境づくりを行っていくことが不可欠である。

具体的には、案件形成段階からの車両メーカーの意向等の十分な確認、海外向け車両の仕様の検証、日本の技術の国際標準化の推進等による日本規格の国際化、国内認証機関の充実等による認証取得の円滑化といった取組が求められる。

3 国内向け車両に係る生産効率化

国内の鉄道車両市場では、鉄道事業者は、各自の企業努力の一環として、それぞれのインフラ事情や利用者のニーズ等に応じた車両を、車両メーカーとの協働関係を生かし導入している。こうした手法は、高度な安全性や信頼性の確保、そして利便性の向上等を通じ、我が国における世界に例を見ないほど良質な鉄道サービスの実現に貢献している。

一方で、最近では、車両メーカーが設計負担・生産コストの軽減等のため、独自に車両の標準化に取り組む動きも見られる。また、鉄道事業者においては、車両コストや保守負担の軽減、相互直通運転の円滑な実施等のため、事業者内や相互直通運転を行う事業者間で車両の共通化に取り組むケースが見られる。

こうした状況を踏まえ、鉄道の安全性の確保に加え、事業者間及びメーカー間の競争、すなわち差別化と車両生産及び運行・維持の効率化のバランス等に留意しつつ、国内において、車両の標準化、鉄道事業者同士による共同調達の実施等、車両メーカー、鉄道事業者等関係者にとってそれぞれメリットのある車両関連施策を推進することが求められる。

4 おわりに

今回、鉄道車両メーカーはもとより、鉄道事業者等から幅広く意見を聴取したうえで、我が国鉄道車両産業の今後のあり方について、その課題と方向性の取りまとめを行った。

鉄道車両産業の抱える課題や将来進むべき方向性について、関係者が共通認識を持つことがまずは重要であるが、その上で、関係者が、鉄道車両産業の将来の成長と鉄道インフラの海外展開の進展、さらには我が国鉄道の更なる発展に向けて、具体的取組について検討し可能なものから速やかに具体化していくことを求めるものである。

以上