

車輛労協が国交省へ政策提言

鉄道車両産業の現状と将来について 要請

モーダルシフトの推進など

業種別 交通関連部会に共闘組織として参画している、「車輛産業労働組合協議会（常川陽介議長 日本車輛名古屋労組 執行委員長）」は2020年2月13日に東京・参議院会館で、JAM準組織内国会議員の森本真治参議院議員を通じ、鉄道車両産業の現状と将来についてなどを、国土交通省鉄道局へ政策提言を行った。鉄道産業と深い関わりがある信号業種労連からもオブ参加した。

要請内容は、第一に、「鉄道車輛産業の現状と将来へ」として、①鉄道貨物利用の促進について、②貨客混載事業の更なる促進、③リニア中央新幹線ならびに整備新幹線の促進、④鉄道車両の安全性・快適性について。第二に「鉄道車両の海外輸出への支援について」を提言し積極的な支援を求めた。

近年トラック運送業界ではドライバーの人手不足が社会問題とされ、貨物列車では一編成で十トントラック六十五台分の貨物を輸送でき、尚且つトラック輸送と比べてCO₂排出量が10分の1程度とされるのでモーダルシフトの推進を要請した。併せて、鉄道路線網の輸送力増強と青函トンネルなどでの速度向上の対策を要請もした。また、鉄道利用者がホームから転落・接触事故が年間約三千件発生している状況で、ホームドアの更なる整備に向け、計画的な数値目標設定について議論を進めるよう質した。

国土交通省鉄道局の回答として、モーダルシフトは国交省として「モーダルシフト等推進事業認定」で認定企業に補助金を交付している。また税制特例措置もしており、引き続き貨物鉄道でのモーダルシフトを進めていく。ホームドア整備は10万人利用駅を優先し2020年3月末まで八百駅の整備目標で、昨年末までに全国783駅が整備され、3月の達成へ向けて進捗を進めている。バリアフリー駅は3500駅目標に対して、90%達成している。引き続き推進していく等、前向きな回答を得られた。

*貨物輸送の手段をトラックから鉄道・海運などへ転換すること。大量輸送が可能な鉄道や海運を利用することで、地球温暖化の緩和、ドライバーの人手不足、道路混雑の解消などをねらうこと。



国交省鉄道局(左)へ政策提言書を渡す常川議長(中)と森本参議院議員(右)。



政策提言する、常川議長(日本車輛名古屋労組 執行委員長)。奥列が車輛労協メンバー、手前が国交省。
於・参議院議員会館

国土交通大臣
赤羽 一嘉 殿

2020年2月13日
車輛産業労働組合協議会
議長 常川 陽介

車輛産業労働組合協議会：2020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を申し上げます。

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として、長期的に地球温暖化防止にも寄与すると考えます。

以下に本協議会として2019年度の産業政策を策定しましたので、国として、国内外における鉄道利用促進に対する積極的な支援を求めます。

1. 鉄道車輛産業の現状と将来へ

① 鉄道貨物利用の促進について

CO₂をはじめとする温室効果ガスの削減は、環境保全を進めるうえで重要な課題となっております。しかしながら、国内ではトラック輸送の分担比率が総貨物輸送量の9割を占め、併せて近年のトラック運送業界ではドライバーの人手不足が社会問題とされています。

一方、貨物鉄道は地球環境に優しい輸送手段であり、トラック輸送と比べてCO₂の排出量が1/10程度とされ、貨物列車1編成で10tトラック65台分の貨物を輸送できるという極めて大きな効果が示されています。モーダルシフトが推進されれば「地球環境問題」や「ドライバー不足」を解決するための有効な手段となりえます。

国土交通省では荷主企業へのインセンティブ支援策として、「モーダルシフト等推進事業費補助金」による支援が行われ、その効果に期待するところですが、同時に、鉄道路線網における輸送力の増強と速度向上への対策もはかかっていく必要があります。

また、青函トンネルでは、「新幹線の速度向上」と「貨物鉄道の輸送能力」への課題に直面していますが、これらを解決するための新たな対応策についても積極的に取り組んでいくことをお願いします。

② 貨客混載事業の更なる促進

人口減少に起因する地方都市の過疎化は、公共交通機関にとって深刻な社会問題となっており、特に地方ローカル線においては廃線の危機に直面するケースは少なくありません。

一方、近年のインターネットショッピングの著しい隆盛により、宅配会社における人手不足が社会問題となっています。

こうした背景の中、2017年9月から規制緩和された貨客混載事業では、ヤマト運輸（株）、佐川急便（株）、日本郵便（株）の宅配事業者大手3社全てで鉄道事業者との事業化が進み、徐々に取り組み実績が構築されてきました。

ただし、駅施設の問題や積載の作業性等において課題があるのも事実で、さらなる進展の足かせとなっているケースもあります。法規制の緩和や事業費用補助により、推進モデルケースの拡大について国の積極的な取り組みをお願いします。

③ リニア中央新幹線ならびに整備新幹線の促進

リニア中央新幹線については、2017年に財政投融資の手法を活用・工夫することにより、開業を最大8年前倒しすることとなりました。しかし、品川駅や名古屋駅、南アルプストンネルでの難工事により、品川－名古屋間の2027年先行開業が厳しくなっています。こうした難題について、国としても課題解決に向けた指導力の発揮をお願いします。

また、整備新幹線においても九州新幹線（西九州ルート）新鳥栖－武雄温泉間や北陸新幹線の小浜－新大阪間は未着工であり、予算の確保が大きな課題となっています。

加えて、基本計画線に関しても開業に期待する声は大きく、「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を踏まえ、計画・着工への道筋について、地方活性化への波及効果につなげるよう気運を高めて対応することをお願いします。

④ 鉄道車両の安全性・快適性について

駅構内においてのホームからの転落・接触事故は年間約3,000件発生し、安全対策の観点からホームドアの設置が求められています。

今般「ホームドア整備に関するWG」が設置され、「ホームドアの更なる整備促進に向けた提言」が取りまとめられましたが、整備に向けた方針が示されていません。今後、計画的な数値目標の設定について議論していただくことをお願いします。

また、バリアフリー化に関しては高齢者や障害者等の円滑な移動による利用を確保する観点から、現在、国土交通省では「1日当たり平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅」に対し、「平成32年度までに原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等の移動等円滑化を実施」するとしていますが、これらの着実なフォローをお願いします。

2. 鉄道車両の海外輸出への支援について

日本の鉄道技術は、安全性・信頼性・速達性と総合的な技術面で世界トップ水準にあり、将来の鉄道産業と日本経済が発展していくためにも受注競争に勝ち抜く必要があります。しかしながら、海外の総合メーカーは鉄道システム全体を1社で構築しているのに対し、日本では企業が要素ごとに細分化されているため、受注競争において不利な状況になっていることから、官民一体となった一層の連携強化が必要となります。

また、海外での競争力の向上においては、鉄道車輛技術における国際標準化も進めていく必要があります。2019年7月に鉄道総研の鉄道国際企画センターへ調査課が新設されましたが、これらの関係機関との連携のもと日本からの鉄道関係国際標準化への提案に関して、引き続き国の一層の支援をお願いします。

以上