

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、リニア中央新幹線の推進など



国交省鉄道局(右)へ政策提言書を手
渡す常川議長(右2番目)
左から、伊藤議員、熊谷議員、山野
事務局長(近畿車輛労組執行委員長)

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8月9日に東京・衆議院議員会館で、JAMものづくり国会議員懇談会幹事の熊谷裕人参議院議員（埼玉選挙区）の計らいにより、鉄道車両産業の現状と将来についてなどを、国土交通省へ政策提言を行った。

要請には同じ交通関連部会に属する信号業種労連も参加し、伊藤孝恵参議院議員（愛知選挙区）が参加した。ものづくり懇幹事長の森本真治参議院議員（広島選挙区）は日程の都合で同事務所の八木橋秘書が同席した。

要請内容は、①鉄道貨物利用の促進について、②日本列島における鉄道網の在り方、③LRT整備促進、④鉄道における自動運転の開発・推進、⑤リニア中央新幹線ならびに整備新幹線の促進、⑥鉄道の安全性・快適性について、⑦災害時の緊急対応について、⑧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（政策提言書は次ページ）。

物流業界ではいわゆる2024年問題に直面し、様々な諸課題が危惧されている。2050年カーボンニュートラルの実現においてもモーダルシフトの推進、併せて、新たな街づくりへのLRT整備や鉄道自動運転への積極的な推進、シニア中央新幹線、整備新幹線の促進などを要請し、前向きな回答を得た。



政策提言する、常川議長。
奥列が車輛労協・信号業種
労連の要請団12人、手前が
国交省、上座に熊谷議員

国土交通大臣
齊藤 鉄夫 殿

2023年8月9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：2023年度産業政策

平素は、私たちが働く鉄道車輛産業に対しご高配を賜り、労働組合の立場からも厚く感謝を申し上げます。2022年度の産業政策を策定しましたので、鉄道事業に対する積極的な支援を求めます。

1. 鉄道貨物利用の促進

物流業界では働き方改革関連法による2024年問題に直面し、様々な諸課題が危惧されるなか、国土交通省では、昨年7月に「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」により、14の課題と取り組むべき方向性が示され、コンテナ輸送量を増加させる目標が設定されました。

モーダルシフトの推進に最も効果的な鉄道輸送は環境負荷が低く、運送業の労働時間問題を解決し、距離が長くなればコストダウンも図れます。“2050年カーボンニュートラルの実現”には、鉄道網が効果を発揮する絶好の機会であり、新幹線を含めた貨客混載事業を最大限駆使することが大切です。

また、環境保全の観点からエコルールマークが推進されているものの、社会への更なる浸透が必要であり、カーボンニュートラルの実現に不可欠なロゴマークとして積極的な推進も併せてお願いします。

2. 日本列島における鉄道網の在り方

昨年7月「輸送密度千人未満」のローカル線に対し、その在り方に関する提言が示され、協議会設置のもと議論が始まりました。人口減少で路線を維持することへの負担は理解するものの、明治の近代化に貢献した鉄道網は、災害時の人流・物流に対する代替ルートとして貴重な役割を果たします。

また、国内には各地に秘境があり観光資源の宝庫です。近年注目の高い観光列車の投入により、観光需要が高まることで人流の導きに期待ができます。加えて、新たな試みとして旅客車と貨車との連結による事業も沿線活性化への可能性を秘めています。先人達が開拓した難工事に対し、廃線やバスへの転換が前提ではなく、カーボンニュートラルの実現に必要な公共交通であることを踏まえて議論されるようお願いします。

3. LRTの整備促進

人口減少と高齢化が進む地方では、高齢者の運転免許証の返納と共に交通弱者の増加が課題となっています。一方、低コストで整備ができるLRTは、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として評価され、旧富山ライトレールの富山港線は社会的な成功事例として紹介されています。

しかしながら、新規路線や延伸は進まず、全国で21都市20事業者の路線距離は約206kmに留まっています。各地で貨物線や旧貨物線の跡地があり、それを活用することで低コストによりLRTが整備できる地域もあるため、新たな街づくりの好事例として推進することをお願いします。

4. 鉄道における自動運転の開発・推進

少子高齢化により乗務員の確保が難しく、地方ローカル線では運転手が不足し減便を余儀なくされるケースがあります。一方、国土交通省では鉄道の自動運転技術検討会が行われ、その取りまとめが昨年9月に発表されましたが、自動運転の実現で労働力が補われ、鉄道事業の維持・発展に期待できます。

採算面で厳しい事業者が容易に導入できることも踏まえ、今後の積極的な推進をお願いします。

5. リニア中央新幹線ならびに整備新幹線の促進

(1) リニア中央新幹線

品川一名古屋間の先行開業に期待が高まるなか、工事に際しては社会的にも環境影響評価に関する重要性が高まっています。国の重要な基幹インフラとして、引き続き、有識者の知見や関係省庁との連携を踏まえ、事業の円滑化に向けた推進をお願いします。

(2) 整備新幹線

着工区間の金沢―敦賀間においては開業が目前と迫り、交流人口の増加に伴う地域経済への効果に期待が高まっています。一方、新函館北斗―札幌間においては、想定外の事案が発生し、その影響の精査が求められています。財源確保を含め、着実な整備の推進をお願いします。

また、未着工区間（敦賀―新大阪、武雄温泉―新鳥栖）の調査についても施工上の課題を解決することが大切です。対象地域において将来展望を見据えて、計画が具体化されるようお願いします。

(3) 基本計画路線（全国に計 11 路線）

国土交通省では「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を進め、先般「効果的・効率的な新幹線の整備手法のイメージ」が示されました。この手法は短時間で段階的に整備効果が得られるため、早期に新たな交流人口の創出に期待できます。地方創生に向けて、調査の具体性が高まるようお願いします。

6. 鉄道の安全性・快適性について

(1) 鉄道におけるバリアフリー化の推進

国土交通省では、エレベーター等の整備対象駅の拡大やホームドア整備の加速化に向け、第 2 次交通政策基本計画に基づき、全国の鉄道施設のバリアフリー化が加速しましたが、今後の更なる推進に期待しています。ただし、本計画は令和 7 年度までのため、期間内の適切な推進と共に令和 8 年度以降の継続的な計画の策定に向けて検討されるようお願いします。

また、地方部における支援措置の重点化として、補助率が拡充（現行最大 1/3 から最大 1/2）されましたが、継続的に予算が確保されるようお願いします。

(2) 駅施設の利用環境の向上と交通ネットワークの充実

高齢化社会では駅施設に都市機能（医療・福祉・子育て支援・商業等）を確保する共に、その沿線に住居を集約することで持続可能な街づくりが実現できます。現在進めている“コンパクトシティの形成”に関して、好循環を追求した魅力ある事業として社会に発信し、積極的に推進するようお願いします。

7. 災害時の緊急対応について

近年、自然災害の発生に伴い鉄道施設への甚大な被害が発生するなか、国土交通省では鉄道軌道整備法に基づき、復旧への支援が進められていると認識しています。但し、迅速に復旧が必要なケースでは法整備も必要となるため、その点も含めた引き続きの支援推進をお願いします。

8. 鉄道車両の海外輸出への支援について

(1) 官民一体となった連携強化

世界トップ水準である日本の鉄道技術が外国企業との厳しい競争環境に勝ち抜くためには、関係省庁や関係機関との綿密な連携による相手国との対話を重視し、国内企業の関係性を高めた案件形成が重要となります。引き続き、事業採算性を重視し、新たな案件発掘に向けた取り組みをお願いします。

(2) 鉄道車輛技術における国際標準化

国際競争が熾烈化する中、海外案件における受注環境の向上には、国内企業の連携強化による鉄道システムの国際標準化の推進が重要です。欧州の戦略的な国際規格化を踏まえ、産官学の連携のもと、国際会議等での存在感を高め、引き続き、長期的な観点で継続的に対応することをお願いします。

以上