

鉄道車輛産業の現状と将来や 海外案件の支援について

～ 2021 車輛労協 国土交通省鉄道局へ要請行動 ～



左から、山野忠事務局長（近畿車輛労組執行委員長）、常川陽介議長（日本車輛労組執行委員長）、森本正司国土交通省鉄道局鉄道国際戦略本部国際標準化推進室課長補佐、森本真治参議院議員（広島県選挙区）、伊藤孝恵参議院議員（愛知県選挙区）

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、2021年7月16日に東京・参議院議員会館で、JAM準組織内国会議員の森本真治参議院議員（広島県選挙区選出）を通じ、国土交通省鉄道局へ鉄道車輛産業の現状と将来やリニア中央新幹線・整備新幹線、ホームドア設置やバリアフリー化など安全性・快適性や鉄道車両の海外輸出への支援などについて政策提言を行った。

国土交通省鉄道局からは、鉄道事業課・施設課・国際課など各部署から12人が参集し、詳細な説明を受けた。



要請行動冒頭に鉄道車輛産業の状況説明する常川議長
左側が交通関連部会、右側が国土交通省鉄道局

要請書は次ページ

車輛産業労働組合協議会：2021 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。2021 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. 鉄道車輛産業の現状と将来へ

(1) 鉄道貨物利用の促進

モーダルシフトの推進は、トラックのドライバー不足や交通渋滞の解消のほか、トラックが排出する CO2 の抑制による環境負荷を低減する狙いがあります。国土交通省においては物流総合効率化法による取り組みより鉄道貨物の利用促進に期待するところですが、各事業者が立場を超えて協力することで利用の増加に繋がります。税制特例措置に関する制度内容を正しく理解することが重要となりますので、制度の周知に向けた一層の取り組みについて要請します。

また、鉄道事業者が機関車の取得に際して行う税制特例措置については、法人税関係は令和 4 年 9 月まで、固定資産税関係は令和 4 年 3 月 31 日までとし、共に期限が近づいています。老朽機関車が全体の約 3 割を占めていることを踏まえて更なる延長の検討をお願いします。

(2) 貨客混載事業の更なる促進

人口減少社会における宅配会社の人手不足と地方ローカル線の利用率減少は、社会インフラを維持する観点から深刻な状況にあります。

国土交通省では、本事業において物流総合効率化法に基づき経費の支援や税制優遇措置が実施されていますが、同法の認定においては関係企業への周知が大切です。地方ローカル線の廃線問題も含めて郊外・過疎地域の活性化に向け、同事業の更なる促進をお願いします。

(3) 鉄道における自動運転の開発・推進

超少子高齢化により働き手の減少に伴い乗務員の確保が難しく、特に地方ローカル線においては運転手が不足することから減便を余儀なくされるケースがあります。急激に進む労働力人口の減少への対応として、省力化・省人化への対応が急務となっていることから、開発における支援や法整備、税制優遇措置等、国の積極的な取り組みをお願いします。

(4) 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－名古屋間の 2027 年先行開業においては、これまでに例のない難工事を経験していますが、実現に対しては世界的にも関心の高い事業に位置付けられています。また、関西圏が熱望する大阪までの延伸においては、名古屋までの建設工事が予定通りに完了することが大切です。引き続き、関係省庁との連携を踏まえて、事業の円滑化に向けた対応をお願いします。

② 整備新幹線

日本社会の発展において人の移動に伴う交流人口の増加は、地方都市における経済効果に大きく寄与します。現在、着工中の 3 区間（新函館北斗－札幌、金沢－敦賀、長崎－武雄温泉）の開業目標時期に向けた確実な事業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）の調査についても整備効果を幅広く確認し、財源確保や技術面の克服により着工に結びつくよう適切に進めていただくことをお願いします。

③基本計画路線

首都圏への人口が一極集中する日本社会において、地方活性化に向けた新幹線の整備は各地域からの期待が大きい状況です。現在国土交通省として行っている「新幹線の整備効果の検証」に関して、得られた結果を適切に具体化することが大切です。そして採算性が重要視される点においては、新幹線での貨客混載事業についても収益面での計画に織り込む等の工夫をし、整備新幹線への格上げに向けた更なる推進についてお願いします。

(5) 鉄道車両の安全性・快適性について

①ホームドアの設置

依然として視覚障害のある方のホームからの転落事故により、痛ましい事故が発生しています。利用者の安全性の確保が求められる中、バリアフリー法の基本方針により、令和3年度以降の目標設定として10万人以上／日の利用駅（279駅）に対し、800番線を整備する目標が設定されました。

コロナ禍での鉄道事業者の事業収入が減少する中、到達への道りは険しい状況が伺えますので、設置費用・開発費用等における公共予算の活用について、引き続き整備への推進をお願いします。

②バリアフリー化

急速に高齢化が進む日本社会において、バリアフリー化の推進は国民生活にとって重要な施策として求められています。令和3年度以降の新たな整備目標（3千人以上／日の利用駅に加え、基本構想の生活関連施設の2千人以上／日の利用駅）に対し、期限までの適切な推進をお願いします。

③駅施設の利用環境の向上

共働き世帯が増加する昨今、公共交通機関の利用者にとって駅施設の充実が重要視されています。特に、子育て支援施設や医療・介護施設については、利用環境の向上として整備が求められています。魅力ある地域環境の向上に向けては国の支援制度の拡充が必要となりますので、地方公共団体や鉄道事業者との連携も含めて一層の推進についてお願いします。

(6) 災害時の緊急対応について

近年、大規模な自然災害の発生に伴い鉄道網や車両基地への被害が甚大な状況となり、鉄道事業者の事業損失として経営に与える影響が大きくなっています。公共交通を維持するためにも不測の事態においては、復旧に向けた国としての迅速な対応をはじめ必要な経費の支援をお願いします。

2. 鉄道車両の海外輸出への支援について

(1) 官民一体となった連携強化

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、それを踏まえて政府のトップセールスによる官民一体となった取り組みが進められてきました。引き続き、各プロジェクトにおける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、鉄道車輛技術の国際標準化の推進が重要です。国際規格への提案においては時間を要するため、地道に進める必要があります。日本の優れた技術の規格化に向け、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