

車輜労協 国交省へ政策提言 モーダルシフトや整備新幹線促進など 鉄道車両産業の現状と将来について



国交省鉄道局（右2人）へ政策提言書を手渡す常川議長（右3番目）
左から村田享子議員、伊藤孝恵議員、山野事務局長

JAM交通関連部会に業種別共闘組織として参画している、車輜産業労働組合協議会（常川陽介議長・日本車輜名古屋労組・執行委員長）は7月19日に東京・参議院議員会館で、JAM準組織内議員の村田享子参議院議員の計らいにより、鉄道貨物利用の促進（モーダルシフト）や整備新幹線促進、鉄道車両産業の現状と将来についてなど、国土交通省へ政策提言を行った。要請には伊藤孝恵参議院議員（愛知選挙区）、同じ交通関連部会に属する信号業種労連も参加した（写真下）。

要請内容は、①鉄道貨物利用の促進、②日本列島における鉄道網の在り方、③LR

T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などを提言し積極的な支援を求めた。

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LR T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。（政策提言書は次ページ）



車輛産業労働組合協議会 2024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。2024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

モーダルシフトの一例として、紙製品と飲料製品のトラック輸送を鉄道輸送への転換により、劇的なCO₂排出量削減とトラックドライバー運転時間省力化が達成できました。貨物鉄道は小回りが効きませんが、担う役割は極めて大きいことから、これまでのモーダルシフトの推進に加え、複数の輸送手段を組み合わせたモーダルコンビネーションの推進も併せてお願いします。

新幹線貨客混載輸送は高頻度輸送や即日速達輸送の強みがあり、生鮮食品を始めとした消費期限が比較的短い商品の輸送には有利に働きます。ひいては地産品のPRや販路拡大につながり、地域の発展に貢献する可能性もあることから、新幹線貨客混載輸送のさらなる推進をお願いします。

また、エコレールマーク認定は進んではいるものの、企業や消費者へのさらなる浸透が必要であり、企業にはインセンティブの付与、また消費者には周知などといった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

一部のローカル鉄道では、少子高齢化や人口減少などの鉄道事業者の責に起因しない事情による需要の大幅な低下により、持続可能性と利便性の高いサービスの維持が困難となっています。そのような中、昨年10月にローカル鉄道の再構築に向けた改正地域交通法が施行され、条件はあるものの再構築協議会の設置が可能となったほか、鉄道事業再構築事業の対象は赤字事業者のみならず、輸送密度4,000人未満の区間も対象となり、前進が図られました。この改正地域交通法を活用し、地方自治体や鉄道事業者とも連携しながら、ローカル鉄道の再構築をお願いします。

また、令和6年度の鉄道局関係の予算は3,075億円であり、道路関係の5兆3,193億円と比較し、約17分の1と極めて少額となっています。その予算の約74%（2,275億円）が整備新幹線整備事業に充てられており、残りの約26%（約800億円）が都市・幹線鉄道整備事業に充てられていますが、取り組む内容は多岐にわたっています。日本列島の鉄道網やネットワークの維持・構築は必須であること、また「2050年カーボンニュートラル」の政府目標を達成するためには鉄道の果たす役割が極めて大きいことを、組織内議員等を通じて国へ伝え、さらなる予算の確保をお願いします。

3. LRTの整備促進

昨年8月に宇都宮ライトレールが開業し、そこから6か月の利用者数実績は当初予測の約1.2倍となり、各月とも当初予測である312,400人/月を上回る結果であることから、地域住民の足として定着していることがうかがえます。また、富山ライトレール（現・富山地方鉄道）では観光客数の増加や視察団の訪問など、大きな経済効果が生まれています。

その一方で、今後も、地方では人口減少や高齢化が加速すると推測され、高齢者の運転免許証の返納と共に交通弱者も増加していくことなど、課題の1つとしてバリアフリー化が挙げられます。そこで、低床式LRT車両の導入などは、地域住民が安全・安心に生活できるまちづくりに寄与することから、LRTの整備促進をお願いします。

4. 鉄道における自動運転の開発・推進

鉄道事業は多くの現場職員によって支えられていますが、少子高齢化による労働人口減少、ひいては人手不足が深刻な問題となっています。この問題を解決するには、ICT技術等を活用した現場業務の省力化・効率化が必要不可欠となります。そのような中、今年3月に、踏切のある路線であるJR九州香椎線において全国初の自動化レベルGoA2.5（添乗員付き自動運転）が開始されました。

このJR九州以外にも自動運転の導入を検討している事業者・路線が複数あり、各事業者には多くのメリットが享受できるよう、技術のさらなる進化に向けた取り組みをお願いします。

5. リニア中央新幹線ならびに整備新幹線の促進

5.1 リニア中央新幹線

今年3月に、JR東海から「リニア中央新幹線静岡工区の着工の遅れが開業の遅れに直結しており、2027年（令和9年）の開業はおろか、新たな開業時期さえ見通すことができない」と発表されたほか、同年4月には、政府は「経済財政運営の指針『骨太の方針』に、全線開業時期は最速2039年（令和19年）と明示する」旨の報道がありました。いずれにしても、国の重要な基幹インフラであることには変わらないこと、また、名古屋―大阪間の開業に向けて、JR東海は環境影響評価に着手し始めたことから、有識者の知見や関係省庁との連携、ならびに沿線自治体の理解を踏まえて、事業の円滑化に向けた推進を引き続きお願いします。

5.2 整備新幹線

北陸新幹線の金沢―敦賀間が開業し、交流人口の増加に伴い一定の経済効果が見込まれますが、真価を発揮するのは全線開業した時と考えます。一日も早い開業をめざして、駅の配置や土木など、施工上の課題を解決するための調査を引き続きお願いします。

北海道新幹線の新函館北斗―札幌間は約8割がトンネルを占めていることなど、工事に時間やコストを要することが想定されますが、財源と安全を確保の上、引き続き着実な整備の推進をお願いします。

九州新幹線の新鳥栖―武雄温泉間は、九州や西日本全体の活性化に大きく寄与するものであります。佐賀県には新幹線整備の必要性や重要性、ならびに将来の展望をお伝えし、ご理解いただけるよう引き続きの協議をお願いします。

6. 鉄道の安全性・快適性について

6.1 鉄道におけるホームドアの設置とバリアフリー化の推進

人身障害事故は運転事故全体の過半数を占めており、その対策が急務となっています。警備員の配置も考えられますが、警備員の採用や人件費などの課題があることから、ホームドア設置・整備が効果的と考えます。駅の構造や利用実態、地域の実情を考慮して、優先順位をつけながら、ホームドア設置・整備に向けた取り組みを引き続きお願いします。

さらなるバリアフリー化に向けて、都市部では「鉄道駅バリアフリー料金制度」の継続、地方部では「バリアフリー設備の整備に係る補助率（最大1/2）」の維持など、地域特性に応じた対応を引き続

きをお願いします。また、第2次交通政策基本計画は令和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いたします。

6.2 駅施設の利用環境の向上と交通ネットワークの充実

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。例えば、東急電鉄 池上駅の駅ビルでの保育施設の新設は、待機児童の減少に寄与しました。これは鉄道駅総合改善事業によるものであり、今後も地域住民のニーズを把握し、地方自治体や鉄道事業者と連携しながら、鉄道駅総合改善事業の推進ならびに予算の確保をお願いします。

また、コンパクトシティの成功事例として富山市が挙げられ、「公共交通の活性化」「公共交通沿線への居住推進」「中心市街地の活性化」などの施策により、転入人口や中心市街地の小学校児童数の増加につながっています。このような成功事例やモデル都市の情報発信を行うほか、関係省庁や地方自治体と連携の元で、コンパクトシティの形成に向けた取り組みを引き続きお願いします。

7. 災害時の緊急対応について

近年、地震や豪雨などの自然災害の被害は激甚化かつ頻発化しているほか、南海トラフ大地震の発生確率は今後30年以内に70～80%とされています。「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が完了後は、改正された「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」や「国土強靱化実施中期計画」に基づき、継続的な取り組みを引き続きお願いします。

また、昨年4月には、鉄道・運輸機構にて鉄道災害調査隊が創設され、すでに被災した事業者に派遣がなされました。今後とも、この鉄道災害調査隊との連携、活動の支援をお願いするとともに、被災した鉄道施設等に対する復旧の支援ならびに復旧の早期化も併せてお願いします。

8. 鉄道車両の海外輸出への支援について

8.1 官民一体となった連携強化

鉄道システムの海外展開に関する最近の動きとして、台湾高速鉄道車両の受注、ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道事業の土木工事着手、ダッカ都市交通整備事業6号線の部分開業が挙げられていることなど、日本の鉄道技術は世界に認められています。しかしながら、依然として中国や欧州企業等との厳しい競争環境下にあることから、相手国との対話、関係省庁や関係機関との綿密な連携を元に、事業採算性を重視した上で、高速鉄道事業および都市鉄道事業の受注獲得・実現、ならびに新たな案件発掘に向けた取り組みをお願いします。

8.2 鉄道車輛技術における国際標準化

欧州では、欧州地域規格（EN規格）の戦略的な国際標準化を進めているなど、国際情勢は極めて活発化しています。そのような中、海外案件における受注環境の向上には、産官学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。鉄道国際規格センターは日本産業標準調査会を通して国際規格案の議論をしており、鉄道システムの国際標準化の推進に向けて、人的協力や支援を引き続きお願いします。

また、鉄道技術標準化調査検討会が標準化活動を進めていますが、世界から遅れを取らないよう継続的な議論も併せてお願いします。

以上