

2020年11月6日

国土交通大臣
赤羽 一嘉 殿

国鉄労働組合
中央執行委員長 松川 聡



要 請 書

国土交通行政の円滑な推進のために日夜ご尽力されている貴職に敬意を表するとともに、日頃から私どもの要請に真摯にご対応いただいていることに心から感謝申し上げます。

ご案内のように今年に入ってから、世界的に新型コロナウイルスが感染拡大し、多くの国々でロックダウンが実施され、4月7日には日本においても全国を対象に緊急事態宣言が発出されました。こうした情勢のもと、あまつさえ少子高齢化が深刻な地域経済はさらに疲弊し、中小・小規模事業者の事業継続はかつてない苦境に立たされ、特にコロナ危機での企業倒産による解雇や「派遣切り」、労働条件の引き下げなど、リーマンショック以来の雇用危機が危惧されています。日本経済も、今年4～6月期の実質GDPが前年同期比でマイナス9.9%と急激に落ち込み、JR各社をはじめ、国内の交通事業者もいずれも感染症の影響で運輸収入が激減し、第1四半期の連結決算は過去最大の落ち込みとなり、2021年3月期予想ではJR東日本が4,180億円、JR西日本が2,400億円の赤字となる見通しとなりました。

いま大都市圏を中心に新型コロナウイルス感染者数が増減を繰り返していますが、コロナ禍はしばらくの間、一進一退的な感染動向に左右されざるを得ず、経済活動の再開を急ぎ過ぎて感染が拡大すれば逆に消費が萎縮し、結局、社会や生活基盤をも揺るがしかねないというジレンマの状態にあります。

10月1日からは東京発着の消費喚起策「Go Toキャンペーン」が追加され、入国制限も大幅に緩和されましたが、中長期的な視野に立った検査や医療体制を強化しつつ、社会経済活動と感染拡大防止対策の両輪を足並みそろえながら、有効な対策を講じることが求められています。

こうした状況のなか、今年7月、熊本県を中心に九州各地や岐阜県、長野県など中部地方や山形県において甚大な被害をもたらした「令和2年7月豪雨」は、記録的ともいえる河川の氾濫や土砂災害により、住宅の浸水被害は1万9千棟を超え、今なお1千人以上の住民が避難生活を余儀なくされています。毎年、繰り返される大きな激甚災害に対して、鉄道事業者の経営体力も限界にきており、新たな法整備や助成金・交付金の拡充など国としての対応強化が必要不可欠です。

とりわけ経年劣化によるトンネル・橋梁など鉄道施設の老朽化対策も深刻となっており、大規模自然災害に対する防災・減災対策とともに国や自治体が一体となって社会的インフラ基盤の整備として推し進めていくことが喫緊の課題となっています。

本年5月27日に「地域公共交通活性化・再生法改正法」が可決・成立しました。本改正では、これまで地方自治体による「地域公共交通網形成計画」「地域公共交通網再編実施計画」の策定がなかなか進まないことや、地域公共交通に対する理解に温度差があることなどを背景に地方自治体間の連携が取れなかったことへの反省から、地域公共交通計画の策定を地方自治体に努力義務

化されました。

また、9月25日に貴省が取りまとめた2021年度予算概算要求および税制改正要望が公表されましたが、期限切れを迎える「鉄軌道用車両等の動力源に供する軽油の免税措置」や「低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置」などの延長要望とともに、JR北海道、JR四国、JR貨物への支援に係る所要の措置も盛り込まれました。

さらに、貴省が新型コロナウイルス感染拡大の影響で業績が悪化していることから鉄道・運輸機構を通じてJR北海道、四国、貨物に無利子で貸し付けている支援金について、今年度分の返済を一年猶予することも明らかにされています。

私ども国鉄労働組合に対するこれまでの貴職のご理解やご協力に心から感謝を申し上げるとともに、つきましては、下記要請事項についてご検討を深めていただき、問題解決に向けてご尽力下さるようお願い申し上げます。

記

1. 新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受け、大手・中小を問わず、すべての公共交通事業者の経営がきわめて厳しい状況となっていることから、事業存続に向けた支援策の創設とそのための予算を確保していただくこと。また、現在、中小企業・小規模事業者等に固定資産税・都市計画税の減免が行われていますが、公共交通の維持・確保に向けて、大手事業者とその子会社にも適用されるよう、関係省庁と連携をはかり、公租公課について特例猶予および減免制度を延長・拡大するなど税制改正を含め対策を講じていただくこと。さらに新型コロナウイルス感染症が収束するまで雇用調整助成金の特例措置を延長していただくこと。
2. JR北海道及び四国会社は、経営安定基金の運用益に対する鉄道・運輸機構の利益保証が終了し、全額自主運用を余儀なくされることにより厳しい経営環境にあります。とりわけ国鉄清算事業団債務等処理法は2020年度で期限切れを迎えますが、引き続き2021年度以降の支援継続のために法改正を行うとともに新たな支援策の枠組みについて検討いただくこと。国鉄改革のスキームとして整備新幹線建設に伴い経営分離し、発足した第三セクター会社に対して「貨物調整金」制度が適用されていますが、JR北海道・四国会社に対して、経営動向を踏まえながら、引き続き必要な法改正も含めて財政負担の軽減など持続可能な恒久的支援策を講じていただくこと。
3. JR九州会社は人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、地方交通線では鉄道の特性を發揮することは困難な現状があり、自立経営が求められながらも、厳しい経営環境に置かれていることに変わりはありません。日田彦山線のBRT復旧が正式合意されましたが、被災線区の鉄道復旧など、今後とも地域住民の足を守るために、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行なっていくこととともに、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じていただくこと。
4. トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに50年以上を越えている設備が多く、特にJRは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順

次大規模改修が必要となっています。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹ですが、鉄道事業者にとっては相当の経営負担を伴うことから、施設の維持・更新、車両も含めた老朽化対策に対して大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図っていただくこと。さらにこのたび新たに努力義務化された地域公共交通計画の策定と、地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進計画の実施に必要な財政上の支援措置を講じていただくこと。また、安全・安心な鉄軌道を構築するために、鉄道施設総合安全対策事業費等補助金、都市鉄道整備事業費補助金、鉄道技術開発費補助金、鉄道整備等基礎調査、踏切保安設備整備費補助金等の予算を確保し、要件の緩和と補助率を拡充していただくこと。

5. JR各社では、近年、台風や集中豪雨などの自然災害が多発し、多くの鉄道施設に甚大な被害が発生しています。改正鉄道軌道整備法により災害復旧事業費補助制度が緩和されましたが、経営基盤が脆弱な地域鉄道の早期復旧につながるよう、さらなる補助率の引き上げなど拡充を検討していただくこと。また、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業による老朽化対策や安全対策の強化に向けて予算の拡充と補助率の引き上げをはかっていただくこと。さらに、災害発生時における生活物資輸送などの円滑な流通に向けて、多様な輸送モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進、さらに被災した鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの維持に向けた取り組みを講じていただくこと。
6. ホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、「1日あたりの利用者が10万人以上の駅」について原則ホームドアを設置するとされていますが、鉄道駅の利用状況などを勘案しながら設置基準数について見直し、なお一層の設置促進を図るとともに地域公共交通バリア解消促進等事業の補助率を引き上げられたい。また、これらの設備の増加は、維持・管理等保有コストの増加につながり、鉄道事業経営を圧迫することから、補助と税制優遇による支援を拡充していただくこと。また、近年、費用負担について、厳しい財政状況に置かれている地方自治体の負担が3分の1を下回ることにより、結果的に鉄道事業者がその不足分を負担するという事例も発生しています。ついては、地方自治体が負担すべき不足分については、国が充当していただくこと。
7. JR各社に対して、検査体制の充実と必要な対策を講ずるよう指導と支援を行なっていただくとともに在来線も含めてATS装置や異常時列車停止装置、脱線防止設備など、事故防止関連設備や保安に資する設備の設置に関わる補助制度を充実および新設していただくこと。また、都市鉄道では相互直通運転区間の延伸により、些細なトラブルが大規模な輸送障害につながる事例が多く見られることから、大規模な輸送障害対策のための事業費を拡充されたい。また、2013年度から環境省と連携し、鉄軌道事業者における省電力・低炭素化に資する設備の導入を支援している「エコレールラインプロジェクト事業」について、引き続き継続し、予算を確保していただくこと。
8. 整備新幹線建設に伴う並行在来線については、特に安全対策を重視した鉄道路線として維持し、貨物輸送の継続など鉄道輸送ネットワークを活かして、地域住民の生活や物流を確保していただくこと。とりわけ青函トンネルは、北海道～本州間の旅客輸送はもとより、貨物鉄道の

物流ルートとしても極めて重要な役割を果たしており、将来にわたって貨物列車の運行本数や列車ダイヤは保障されなければなりません。そのためにも、第三セクターの安定した経営基盤の確立をはかるとともに、J R 旅客会社とのダイヤ調整問題、J R 貨物の経営が成り立つ仕組みを前提とした線路使用料の見直しと法的措置を確立していただくこと。

9. 改正物流総合効率化法による支援措置について、鉄道貨物輸送分野における適用範囲は限られており、鉄道貨物輸送の利用促進をさらに図るために適用範囲の拡充が求められています。モーダルシフトの一層の促進に向けて、J R 貨物が輸送力増強策として進めるインフラ整備に対して助成制度の拡充を図るとともに、無利子貸付融資枠の拡大や税制上の特例措置等を拡充・強化していただくこと。
10. 高齢化社会の進行の中で地域の足の確保は不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を有するものですが、「地方創生」の具現化をめざす国の方針からしても地方交通線の維持は必要不可欠です。2000 年の鉄道事業法改正以降、路線の廃止手続きについては「事業者の届け出制」となっていますが、鉄道事業者単独での路線の維持・存続はきわめて厳しい状況にあることはいうまでもありません。鉄道事業法の見直しも含めて、沿線自治体や住民の十分な理解を得ることを届け出の条件とするよう再検討いただくこと。また「地域公共交通確保維持改善事業」について、地方鉄道の維持・活性化、バリアフリー化、L R T の導入等の幅広い施策を含めた補助制度として拡充を図っていただくこと。

【国労東海本部要請事項】

11. 駅の無人化を見直し、全ての利用客が同じサービスの提供を受けられるよう行政から強く指導していただくこと。

(要請理由)

国労東海本部管内では静岡地方本部や名古屋地方本部が管内の団体と利用者アンケートを行ってきています。アンケートに基づいた要望は中部運輸局に行っていますが、利用者からは新幹線などの高速鉄道中心ではなく在来線の充実を求める声も多く上がっています。その寄せられた要望の一つとして駅の窓口がなくなり、旅客集中サービスが導入されたことによって高齢者や障がい者などが利用しにくくなっている問題が出ています。機械化が進むことがすべて悪いわけではありませんが、すべての利用者が利用しやすいことや安全が大前提であると思われれます。「無人駅では電車が止まった場合では状況がわからず困る」との声があり、J R 東海はホームページで運行状況がみられるとされていますが、公共交通の在り方としては不十分であると思われれます。

また、J R 東海では駅の無人化が進み、飯田線では伊那市駅から飯田駅の間、約 50 キロ 23 駅に駅員が配置されていません。無人駅では自治体が駅員を配置するなどの処置を行っていますが、沿線にある 6 つの高校に通学している学生たちは、わざわざ駅員がいる駅まで定期券を購入しにいかなければならない状況も出ています。

また、飯田線は、豊橋から豊川駅間が I C カードの利用できる区間であり、全線で利用できるわけではありません。また、旅客集中システム導入している武豊線・東海道線の豊橋から岡

崎駅間の利用客からは、同様の声も寄せられています。旅行での問い合わせや、忘れ物の問い合わせなど駅員が居るから気軽に声を掛けられるといえます。駅周辺の防犯上の観点からも無人駅における要員配置など利用者目線に立った体制の確保など指導いただくことをお願いします。また、静岡県内の東海道線や身延線ではトイレのない車両がいまだに運行されており、利用者からトイレに関する要望も上がっています。組合としても会社と交渉を進めながら、中部運輸局へ同様の要請も行っていますが、行政からも声を上げてもらいたい。

【国労西日本本部要請事項】

12. JR西日本では「のぞみ台車亀裂事故」後、原点に立ち返り安全を追求するとして「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2022」をスタートさせました。さらにJR西日本会社は「利用者の利便性を追求する」と明言するものの、ワンマン列車の拡大や地域の玄関口である駅の無人化の拡大は、地域住民・利用者・交通弱者の方々への安全・サービスの低下をもたらしています。

JR西日本金沢支社は2030年までに北陸エリアの在来線で新たに37駅を無人駅にするを発表しました。現在エリア内に140駅、内77駅が無人駅であり、10年後には114駅になり8割が無人駅となります。2017年の会社データでJR西日本全体では1200駅の約56.5%の677駅が無人駅で、線区を問わず省人化・機械化導入により毎年無人駅化が進められ、「駅でのトラブル・異常時の対応。無人駅による安全・サービス低下。列車遅延など情報伝達・対応が出来ない。防犯上の不安、介助の必要な高齢者、障がい者への影響。交通弱者の不便さ。駅は街づくりの拠点であり地域活性化への影響」など、これ以上の会社施策は公共交通機関としての役割と鉄道の安全を確保する上で大きな問題であると考えます。地域やすべての利用者の安全・安心を確保する立場で、国土交通省として「駅の無人化への規制と有人化の推進、ワンマンではなく運転士・車掌が乗務し安全・安心の鉄道輸送を構築すること」を鉄道事業者にご指導願いたい。

13. ホームドアやホーム要員が設置・配置されていない駅ホームにおいて、2017年10月阪和線富木駅での転落事故、今年7月には総武線阿佐ヶ谷駅での転落事故などいずれも視覚障がい者の方が死亡する痛ましい事故が発生しています。ホームドアの設置は1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄道駅を優先に整備が図られ、全国で855箇所（2020年3月末時点）となっており、痛ましい事故を再び繰り返さないためにも、転落防止に効果が高いとされるホームドアの設置が急務です。鉄道駅ホームからの転落事故は、国の指導と援助、鉄道事業者が駅係員の配置、ホームドアの設置をはじめバリアフリー設備の拡充を含め、駅・ホームの安全に向けて安全対策を可及的速やかに実施することが必要です。同時にこれまでもお伝えしてきた列車とホームの隙間への転落について、今年4月6日の衆院決算行政監視委員会で大阪府にあるJR西日本の鳴野駅で発生しているホームと列車の隙間転落事故について再度取り上げていただきました。組合調査で2015年3月から現行設備が使用開始されて以降44件もの隙間転落が発生しています。2018年度政府の統計において全国で隙間転落事案が752件、鳴野駅では2019年度に14件発生したとお答えされています。赤羽国交大臣も「数がこれだけ起こっているということは、何か構造上の問題、欠陥があると思っています。もう一回しっかり、JR西日本に万全の対策を取るよう指導していきたい」と答弁されている。この大臣の

答弁を踏まえ、9月16日に大阪交運共闘と共に国労が近畿運輸局に要請を行いました。運輸局からは「国会答弁があったからこそ、4月からいち早く鳴野駅を含む学研都市線など車内の様子を含め確認なども取り組めた。我々もしっかり注視していく。これまでもJR西日本から聞き取り調査も行っている。」との回答もいただきながら、「駅員も置いている駅もあるので、ホームの安全のために駅員を置いてはどうかと提案したが、会社の回答は『出来ません』と変わらないものの『朝夕のみの対応は行う』と言っている。」など報告もいただき、ご尽力もいただいています。組合も直ぐに出来る安全対策の一つが『ホーム係員の終日配置』だと考え、会社に申し入れています。会社は聞き入れようとはしません。引き続きJR西日本が抜本的な安全対策を講じるよう改めてご指導願いたい。

14. 検査規制の緩和に伴い、車両の検査周期を「80万kmから160万km」に延伸するとされています。JR西日本管内でも国労として会社に福知山線事故や新幹線台車亀裂事故からも慎重にすべき何かあれば取り返しがつかないことになるかと指摘をしています。車両に限らず他の系統でも検査周期の延伸が行われていますが、車両故障、設備故障などによる輸送障害も多発をしている現状にあり、安全が保てる実態に則した検査周期の見直しの検討を要請します。
15. 北陸新幹線の開業によって経営分離された並行在来線では、開業以来厳しい状況が続いており、今後も事業の黒字化は見通せない状況にあります。さらに2023年には敦賀まで延伸されますが、並行する在来線は第三セクター会社に移管され開業年度から赤字と予測されています。国民の足を守り活性化させる立場から、国からの支援・強化策を出していただき、JR会社にも安全運行と利便性向上に向けた支援策を講じるようご指導を願いたい。
16. 公共交通機関における身体障がい者の方への割引制度の導入に比して、精神障がい者の方への割引制度は遅れています。とりわけ、全てのJR会社で未だに精神障がい者の方への割引制度が導入されていません。2016年4月施行の障がい者差別解消法の理念である「全ての国民が障がいの有無によって分け隔てられることなく相互に人権と個性を尊重しあいながら共生する社会の実現」の趣旨を生かしながら、JR各社への精神障がい者割引制度導入に向けご尽力いただきたい。

以 上