

国労本部電送No. 51	発信日 2020年11月9日	発信 企画部	責任者	受領者

指示第14号
2020年11月9日

エリア本部
各 執行委員長 殿
地方本部

国鉄労働組合
中央執行委員長 松川 聡

国土交通省要請の概要について

本部は去る11月6日、衆議院第2議員会館内においてJRを所管する国土交通省に対して労働組合の立場から、新型コロナウイルス感染症拡大のもとでの鉄道事業存続に向けた支援策の強化など喫緊の政策・制度要求に係る諸課題に加えて東海本部ならびに西日本本部から出された要請事項と併せた全16項目にわたる要請を行った。

冒頭、国交省要請の紹介議員である吉川元衆議院議員から「今年の7月豪雨により被災した地域を回ったが、九大線で鉄橋が落ちたり、土砂が崩れたり、レールが宙ぶらりんになるなどかなりの箇所で見舞われた。地域交通の要はJRだが、交通弱者や学生さんは代行バスを出してもらっているものの、定時運行を含めてなかなか厳しく簡単ではない。できる限り速やかな復旧を国土交通省においてもご尽力願いたい。同じく日豊線は単線ということもあって、この間、ダイヤ改正で本数も非常に減っている。自分も乗車したが窓に枝が当たり、カチカチと音を立てていた。一つには夏場は勢いよく枝が伸びることもあるが、列車の本数が減る一方、社員も減り、メンテナンスも行き届かないという側面もあると思う。安全上も問題もあるし、交通弱者のためのJRとして地域の住民の利便性をはかる努力を続けてもらいたいと思っている。今日は是非とも、国労の皆さんと実りある意見交換を願う。」と述べられた。

次に松川委員長が国労を代表して「JR・関連会社においても新型コロナウイルス感染の影響が大きく広がっている。株式上場4社においては中間決算で初の赤字ということになった。また2021年3月通期の見通しにおいても会社発足33年にして初めて大幅な赤字が見込まれている。その影響は多方面に及ぶが、鉄道収入が頭打ちの状態の中で経営を維持するためにはコスト削減が必至の状況である。人件費も含め設備投資など固定費を抑える動きとなっているが、そのなかには安全投資も含まれている。これが長期

化することになれば、安全・安定輸送に対する不安にもつながってくる。始終電の繰り下げ繰り上げも計画されているが、利便性やお客様サービスに直結する問題も懸念されている。一方、北海道・四国・九州・貨物会社においては、もともとの脆弱な経営基盤に追い打ちをかけられた形となっている。JR各社の社長が述べているように、コロナ危機で今後、鉄道利用者が100%戻ってくることはない。少子高齢化の問題とあわせて長いスパンで物事を見ていく必要がある。『アフターコロナ』を見たときに働き方や生活様式の変化が国民に求められている。在宅勤務やリモートなどが推奨されているが、生活と労働が大きく変わっていく可能性を示している。時差出勤も要請され、これにあわせてJRも時差運賃、オフピーク定期券の導入などが検討されている。しかし、本州三社においては運賃の値上げはかなりハードルが高く、認可という問題もあり、そう簡単にできるものではない。『アフターコロナ』でのJRの経営状況を勘案すると収入増がなかなか見込めないなかでコスト削減が一段と進んでいく。それだけに安全やサービスがおろそかになる危険性があるのではないかと考える。JRを含めた公共交通のあり方についてはこれまでと違った観点からのルールづくりが必要だと感じている。JRの路線は国鉄から引き継がれたものであり、公共交通という大きな使命をもっている。儲けるための鉄道ではなく、お客様サービスや地域の生活に根付いた路線でなくてはならず、黒字路線がない北海道や四国においても鉄道を守っていかなくてはならない。その観点からも税制措置などに関する要望を今回も要請させていただいた。近年、自然災害の多発により、九州や四国の山の中で鉄道災害が発生し、鉄道復旧するのか、廃線にしてバス転換するのか毎年のように問題を突きつけられる。国労は公共交通という観点から廃線にすべきではないとの立場であるが、新たな見地から財政支援がないと守っていくことが困難になる。本日はコロナ禍にも関わらず、事前の文書回答も含め、この機会をつくっていただいた国交省の皆さんに感謝する。」とあいさつした。

これに対し、国交省側からは有馬鉄道局鉄道事業課専門官から「コロナ禍の大変な状況の中、エッセンシャルサービスを維持していただいている鉄道事業者・従事者に御礼を申し上げます。あわせてコロナ禍において機会が限られているなかでこのような貴重な意見交換の場を設けていただき感謝する。鉄道事業者は大変な経営状況にあるが、さらに災害が頻発する中で苦勞されていると思う。本日は現場の声をいろいろ伺って、今後の行政の参考にさせていただきたい。」と述べられた。

続いて、佐藤書記長が要請の趣旨を説明し、さらに国交省側から事前に示された文書回答にもとづき、佐々木副委員長から、「①コロナ禍の影響がJR各社ならびに関連会社の経営に波及し、JR西日本では年末手当の協定見直しが行われたが、国交省としてJR各社・関連会社の収入動向をどのように受け止めているか見識をお聞かせいただくこと。②JR・関連会社で働くエッセンシャルワーカーに対する新型コロナウイルス感染予防対策のために行政としての支援をさらに強化していただくこと。③国交省鉄道局から公表されている『鉄軌道輸送の安全に関わる情報』でも部内原因に起因する輸送障害が横ばいの状況・高止まりが続いており、安全最優先のために引き続き必要な提言と対

応を行っていただくこと。④ J R 発足後に経営効率化のもとでローカル線の廃止、駅の無人化・廃止計画の前倒し、列車ダイヤの大幅見直しと矢継ぎ早に施策が進められてきたが、各社ともに『コロナ前の需要回復は見込めず』『安定回復の予測時期も現時点では明らかにできない』状況のもとで、経営改善には限界があり、今一度、国鉄改革のスキームに視点をあてつつ、恒久的な支援策を講じていただくこと。⑤ コロナ感染症対策だけでなく二重三重の見直しを迫られる J R の『経営計画の見直し』『災害復旧』などに際し、鉄道事業者、地方自治体、各地方運輸局をはじめ国交省の協議におかれても、利用者・国民と私たち働く労働者の生活やくらしが回復・向上する方向でのタクトを振って頂くこと。」など 5 点にわたる追加要請を行ない、国交省側から以下のように口頭による回答がなされた。

「J R の厳しい経営状況については十分認識している。コロナ禍における事業の横断的な支援として一時帰休を実施した会社については雇用調整助成金がある。納税の猶予や社会保険料の猶予も J R 各社において適用している。特に上場 4 社については社債を発行したり、借入限度額を拡大したりしているが、ただちに経営が行き詰まるということはない。G o T o キャンペーンがはじまり、下期は盛り返しもはかっているものと考えているが、コロナ感染者の拡大も指摘されており、今後とも注視していきたい。北海道・四国・貨物については過去の無利子貸付の猶予などをやっているが、鉄道局としても独自に支援できることはやっている。また各社から相談があれば検討してまいりたい。」

「令和 2 年度第 2 次補正予算では、地域鉄道、地域バス、離島等への航路・航空路の各事業者向けに対し、十分な感染拡大防止対策の下での運行を確保するための駅・車両等の設備の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業に要する経費に対する支援を講じている。飲食業などもそうだが、政府全体として全てを含めた損失補填については措置ができないとの考え方だが、コロナ禍における新たな交通機関のあり方ということで実証運行に対する 2 分の 1 の補助を支援させてもらっている。」

「安全確保は鉄道輸送の重要な課題である。保安監査などで鉄道事業者の対策状況をその場で確認して適切な安全対策が講じられるよう指導している。コロナ禍で『三密』を避けて監査自体も延期している状況もあるが、実態を把握するよう努めていきたい。」

「二島・貨物会社に対してこれまでも累次の支援を講じてきたところであるが、鉄道・運輸機構の特例業務勘定は国鉄清算事業団から引き継いだものであり、将来的には清算されていくものである。その意味で財源にも限りがあり、『恒久的支援』というものはなかなか厳しいと考えている。北海道であれば 10 年後に北海道新幹線が開業するが、四国や貨物も含めて概ね 10 年後をめざして経営自立することを基本に新たな支援策を考えている。」

「被災した路線の復旧に対して鉄道軌道整備法による制度があるが、平成 30 年度に改正して黒字の鉄道事業者の赤字路線に支援できることが可能となった。これによって J R 九州の赤字路線にも支援できるようになった。豊肥線なども鉄道軌道整備法を使って支

援しているところである。支援事業だけでなく、砂防事業などとも連携しながら早期復旧に向けて支援を行ってまいりたい。」

「来年度から交通政策基本計画の新たな5カ年計画が始まるが、現在のコロナの現状を踏まえて政府の基本計画として年内には対策や検討が閣議決定されるものと思う。」

最後に佐藤書記長が今後とも国交省との意見交換を鋭意重ねていきたいとの要望を申し添え、要請を終了した。

今回は新型コロナウイルス感染症防止のため、本部三役が代表して要請を行ったが、国交省に対する要請内容とこれに対する国交省からの文書回答を添付する。

以 上