

国交省要請概要について

- 【日 時】 2023年11月14日(火) 15時30分～16時42分
- 【要請場所】 参議院議員会館103会議室
- 【紹介議員】 森屋隆参議院議員(立憲民主党・参議院国土交通委員会筆頭理事)
- 【議事進行】
- | | |
|-------------------------------|-------------|
| (1) 司会あいさつ | 岩元書記長 |
| (2) 主催者あいさつ | 松川委員長 |
| (3) 紹介議員あいさつ | 森屋隆参議院議員 |
| (4) 国交省あいさつ | 村田茂樹鉄道局長 |
| (5) 国労要請趣旨説明 | 岩元書記長 |
| (6) 国交省回答 | 事前文書回答の補足説明 |
| (7) 国労各エリア本部および全国貨物協議会代表からの要請 | |
| (8) 国交省との意見交換 | |
| (9) まとめと閉会あいさつ | 岩元書記長 |

【要請骨子(本部6項目)】

- ① 新型コロナウイルス感染症の「5類」移行に伴い、需要回復期における固定資産税の減免措置等による負担軽減策と鉄道事業の将来を担う人財確保のための技術継承や教育の充実、産業雇用安定助成金等の拡充や制度改善およびJRに対する安全・安定輸送のための社員の処遇・業務改善の指導
- ② JR北海道・四国会社に対する持続可能な経営支援策の継続とJR九州の安定経営に向けた助成策ならびに被災線区に対する支援策の継続および持続可能な地域公共交通のネットワーク整備と活性化に向けた必要な支援と財源確保
- ③ 改正地域公共交通活性化再生法に基づき設置される『再構築協議会』での「廃線ありき」を前提とした検討ではなく、自治体、地域住民が一体となった地域公共交通の再構築と丁寧な合意形成および地方交通線の廃止手続きを定めた鉄道事業法の見直しと法改正ならびに「協議運賃制度」導入において鉄道利用者の利益保護を第一義的に考えた運賃設定
- ④ 激甚災害等による被災鉄道復旧に対する公的助成と災害復旧事業費補助制度等の拡充と大規模自然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とトンネル・橋梁など老朽化した鉄道構造物等のインフラ整備と車両、レール、枕木、踏切・信号保安装置等の維持・更新も含めた老朽化対策に対する補助の拡充
- ⑤ JR各社の検査体制の充実と事故防止に向けた行政指導、さらには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の充実と新設ならびにバリアフリー化の推進に伴うホームドアやエレベーター等の設置促進と税制優遇による支援の拡充および自動運転のルールづくりや輸送の安全のための基準と要員確保
- ⑥ 整備新幹線建設に伴う並行在来線の維持と貨物調整金制度の適用等による第三セクター会社への経営支援、モーダルシフトの推進と安定的な貨物輸送の確保のためのJR旅客会社とのダイヤ調整、鉄道貨物を維持するための線路使用料の見直しならびに法的措置の確立

2023年11月14日

国土交通大臣
齊藤 鉄夫 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。

本年5月8日から新型コロナウイルス感染症は感染症法上の『5類感染症』に移行し、交通運輸産業を取り巻く状況も、人の移動が活発化し、社会経済活動やインバウンドも徐々に回復してきました。しかし、その一方で、コロナ禍による人財流出や慢性的な人手不足、ドライバーの高齢化、eコマース市場の拡大に伴う物流量の増加などにより、時間外労働の上限規制が始まる2024年には国民生活や経済活動に不可欠な物資が運べなくなるという物流危機が懸念されています。

いうまでもなく、交通運輸産業は重要な社会インフラの機能を有するとともに、地域社会・経済にとっても必要不可欠な業種ですが、少子高齢化や人口減少が進行するなかにあつて誰もが安心して移動や観光、物流サービスが利用できる環境を整備することは社会的責務となっています。

本年4月21日、経営が厳しいローカル線に対し、国の関与を強め、沿線自治体と鉄道事業者の再編協議を後押しする地域公共交通活性化再生法改正法が参議院本会議で可決・成立しました。

今回の改正法の骨格をなす『再構築協議会』は、沿線自治体や鉄道事業者の要請を受け、国が意見を聞いた上で設置し、自治体と事業者は「正当な理由がある場合を除き、応じなければならない」とされて、まずは輸送密度（1キロあたり1日の平均利用者数）1,000人未満の路線が対象（全国62路線103区間）となりますが、参議院の附帯決議では『再構築協議会』の対象となる線区については、輸送密度1,000人未満の線区に限ることなく、地域の実情を踏まえて対象となる線区を決定することを求めています。同時に、ローカル線に沿ってバスを走らせるといった実証事業について、国が費用を補助し、事業結果を踏まえ、関係者間で「鉄道の維持」か「バスなどへの転換」を決め、「再構築方針」がまとめられることになりました。

わけても、衆参両院において、「結論が出ない場合であっても協議を打ち切ることなく、丁寧な合意形成に努め、合意のない交通手段の再構築等を行わないこと」などを旨とする附帯決議も採択されましたが、参議院附帯決議では赤字の鉄道事業者のみならず、JR各社の路線においても上下分離方式を導入可能とすることが盛り込まれています。

また、改正鉄道事業法では、鉄道の事業者が地元の自治体や住民などの合意を得られれば、国の認可がなくても届け出だけで運賃設定ができる『協議運賃制度』が創設されました。

さらに本年8月24日に貴省が発表された2024年度予算概算要求および税制改正要望では、地

域鉄道の安全性・利便性の向上、鉄道駅におけるバリアフリー化等の推進とホームドアの整備促進、鉄道等施設の耐震・豪雨・浸水・老朽化対策の促進、物流の「2024年問題」対策として実施する担い手の確保・育成や、貨物駅や鉄道貨物ネットワークの機能強化、モーダルシフトの促進、中継輸送の普及促進や自動運転の実証、災害時の支援物資物流の強化等が提出されています。

こうしたなか、去る8月2日、JR西日本が今回の地域公共交通活性化再生法改正法成立後初となる芸備線の再構築協議会の設置を国に要請することを明らかにしました。この動きに対して、関係する地元自治体である岡山県と広島県は「協議会がいいものなのか、デメリットがあるのか、まだ判断できない」「住民に対する十分な説明という意味でも、すべての路線の収支や赤字路線を維持するためのJR内部での補助の内容を明らかにするよう引き続き求めていきたい」との慎重な姿勢であることが伝えられています。すでに自治体と鉄道事業者の間で認識の違いがあるだけに、今後、費用対効果や採算第一主義だけを論拠として「鉄道廃止・バス転換」へ協議を加速させることがないよう名実ともに附帯決議に示された十分な合意形成が最重要課題となることはいうまでもありません。

いま、JR北海道、四国においては沿線の人口減少や高速道路整備の進展による輸送人員の減少等に加え、ポストコロナにおける社会変容、あるいは本格的な人口減少の進行によって、大変厳しい経営環境にあり、いまだ経営自立の途上にあります。また、JR貨物についても、鉄道貨物輸送が台風・豪雨等の自然災害の影響を受けやすいなど、安定的な事業運営にはなお課題が残されています。

その上に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強く求められています。

また毎年、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も必要不可欠です。

2000年から運輸関係の規制緩和により、鉄道事業法が改正され、新規参入や撤退、運行路線の休廃止などの手続きは、免許・許可制から届出制となり、2001年の「省令改正」によって事業者である鉄道会社の責任で技術基準が改訂できるようになってから、JRでは車両や線路などの検査周期の延伸が次々に行われたほか、線路や電気設備、駅の出改札や車両のメンテナンス業務などがグループ関連会社に「業務委託」されました。

しかし今、こうした鉄道事業の外注化や要員削減を柱とした効率化施策に加えて、技術継承、労働条件の悪化、教育の不十分さがJR・グループ・関連各社で多発している輸送障害や鉄道事故、労災死亡事故を引き起こす背後要因ともなっています。その結果、架線や変電所で鉄道設備の保守・点検の現場力の低下などに起因する信号トラブル、雪害による長時間列車立ち往生、あわや触車事故、電化柱衝突事故等が発生し、輸送の安全が大きく脅かされています。

鉄道輸送の最大の使命は何よりも安全輸送の確保にあり、事業者であるJRとこれを所管する行政が二重のチェック体制でしっかり確保していかななくてはなりません。

こうした状況を踏まえながら、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重ねて感謝を申し上げますとともに、下記要請事項についてご検討を深めていただき、監督官庁としてご尽力下さるようお願い申し上げます。

1. 新型コロナウイルス感染症法上の位置付けが『5 類感染症』に移行しましたが、公共交通の維持・確保に向けて需要回復期における人財への投資や設備投資を継続的に進めるようにするため、関係省庁と連携をはかり、鉄道事業者とあわせてその子会社にも固定資産税をはじめとする公租公課の減免措置等による負担軽減策を講じていただくこと。さらに、JR各社において、「将来への希望と誇りが持てない」と若年層の離職者が急増し、要員不足が慢性化している現状に鑑み、鉄道事業の将来を担う人財基盤を強化する取り組みとして技術継承や教育の充実をはじめ、産業雇用安定助成金等の規模・適用要件の拡充や手続きの簡素化など制度改善を図るとともに安全・安定輸送確立のため、日夜現場で働く社員の処遇や業務改善に努めるよう鉄道事業者に指導いただくこと。
2. JR北海道、JR四国及びJR貨物に対する経営支援策が2021年に公表されましたが、このうちJR北海道およびJR貨物の中期経営計画期間内における支援は2023年度末に節目を迎えます。引き続き、支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。あわせて、JR九州会社も自立経営が求められながら、例外なく人口減少や高齢化、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発揮することは困難な厳しい経営環境に置かれていることから、被災線区に対する支援策の継続と持続可能な地域公共交通のネットワーク整備に向けた必要な支援と財源を確保していただくこと。
3. 地域公共交通活性化再生法改正法にもとづき設置される『再構築協議会』では、鉄道の維持・存続・活性化を基本としながら、地方交通線の「廃線ありき」ではなく、地域住民の意向や地域に与える影響等を十分考慮しながら、国が主導して自治体、地域住民が一体となった地域公共交通の再構築をはかっていただくこと。また、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り、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法改正を再検討いただくこと。さらに「協議運賃制度」導入にあたっては、国民生活に必要な輸送サービスを提供するために鉄道利用者の利益保護を第一義的に考えた運賃設定を行うよう鉄道事業者を指導いただくこと。
4. JR各社では、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恒常的に発生していますが、インフラ基盤が脆弱な鉄道路線の早期復旧につながるよう改正鉄道軌道整備法の適用要件および対象を緩和するとともに、災害復旧事業費補助制度のさらなる補助率の引き上げなど公的助成の拡充を検討していただくこと。さらに、地震・風水害等の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。また、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施設や設備が多く、こうした大規模改修は鉄道事業者にとって相当の経営負担を伴うことから、耐震補強や大規模修繕工事をはじめ車両、レール、枕木、踏切・信号保安装置等の維持・更新も含めた老朽化対策に対して税制面を含めた補助を拡充していただくこと。

5. J R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A T S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。またホームドア・可動式ホーム柵の整備にあたっては、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ていただくこと。あわせて、鉄道における自動運転導入にあたっては具体的なルールづくりを行い、駅の無人化や列車のワンマン運転にあたっては障がい者をはじめ、駅利用者の見守りや介助要員の確保、さらには乗降時の旅客の安全及び異常時の避難誘導など基準を設けて輸送の安全を確保するよう鉄道事業者を指導していただくこと。

6. 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特例業務勘定・利益剰余金の継続活用等による「貨物調整金」制度が適用されていますが、貨物線としての維持について2025年度中に最終的な結論が出される函館線をはじめ、全国の鉄道ネットワークにおいて、安全対策を重視しながら貨物を鉄道路線として維持・管理していただくこと。さらに、地球温暖化防止に向けたC o2削減や生活必需品の物流確保のために鉄道・船舶輸送へのモーダルシフトを積極的に推進するとともに、安定した貨物輸送のためのJ R旅客会社とのダイヤ調整、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ならびに法的措置を確立していただくこと。

以 上