



交運労協ニュース No. 24

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年7月9日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【2024年政策・制度要求】

鉄道局から回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、6月26日16時より、合同庁舎2号館会議室において「2024年政策・制度要求」について国土交通省（鉄道局）から回答を受けた。交運労協から12名が出席するとともに、政策推進議員懇談会会長の近藤昭一衆議院議員にも同席いただいた。



冒頭、鉄道局の原田総務課長より、「交通運輸事業者はコロナ禍による非常に厳しい時期を乗り越え、ようやく人流も戻り、さらにはインバウンドも予想以上に回復しているというところまで来た。一方で金融機関に大きな負債を負ったこともあり、返済をしていかなくてはならないという、実はこれからが正念場でもある。その中で、必要な輸送サービスの対価をしっかりと払ってもらい、運賃料金を値上げするという大きな流れが出来つつあり、我々もしっかり予算を確保するという形で支援していきたい。ただし中長期的に見れば、交通運輸事業を国と事業者が何とかするのはなく、利用する住民や自治体など関係者で連携して、どうやって維持していくかを正面から向き合う時期になっている。地域交通法については、ここ数年しっかりと自治体に定着させることをやってきた。コロナ禍の時期は非常に厳しかったが、自治体の方々も改めて公共交通の重大さを理解して、自分たちでも考えていかなくてはならないという認識をもってもらったということは、非常に良かったと思う。そういう意味で、鉄道に関して改正法ができて、制度としてはある意味一通り揃ったわけで、これからしっかりそれぞれの地域で定着させていき、事業者を中心に、関係者がしっかり連携して支えていく意識をじっくりと熟成させていきたい」と挨拶をいただいた。

続いて、交運労協を代表して山口副議長（JR総連執行委員長）は、「職場で働く我々にとって、まずは人手不足、加えて離職という大きな問題に直面しており、どうやってその中で安全・安定輸送を確保していくのか、お客様の安心をどれだけ得ていくのかということに大変な努力、工夫をしながら仕事をしている。コロナ禍の大きな影響については、製造業や他産業に比べると、交通運輸産業は、収益比較でも、非常

に差がついているのも現実だ。日本の鉄道インフラをどう維持・活性化していくのかということに関して、本日はいくつかの切り口で提言をさせていただくので時間の許す限り、ぜひ有意義な意見交換をお願いしたい」と挨拶した。続いて近藤会長より、「日本を支えるインフラを通して国民の皆さんの生活を支えている。そうした中、なかなか人が集まらないという現状がある。新型コロナウイルス感染症の際も現場の皆さんに大変ご苦勞をいただいた。5類に移行後、一定程度落ち着いたところはあるが、コロナ禍以前とは、また違う状況になってきている。現場の皆さんの声を聞いて、ぜひ反映していただくことをお願いしたい」とご挨拶をいただいた。

以降、要求項目について回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請を行い、意見交換を終了した。なお、主な発言内容は以下のとおりである。

【地域公共交通の維持・活性化等について（交通系ICカードの共通乗車可能範囲のさらなる拡大に向けた事業者に対する導入に係る財政支援措置の拡充）】

（自治労都市交評・青山事務局長）

熊本県内でバスや電車を運行する5社は、全国交通系ICカードによる運賃決済を廃止すると発表し、現在代替案の議論が進められている。クレジットカードのタッチ決済や、QRコード、10カードや地域独自のカードなど様々な形態が考えられるが、利用者の利便性向上を担保するためにどのように考えているか。

（国土交通省・鉄道局）

基本的にはICカードの利便性向上への支援であるが、機能向上にも同様に支援を行う考えだ。ご指摘のクレジットカードのタッチ決済、QRコードの決済などについても、導入支援の対象とし、熊本についても、そういった支援を行っている。

【コスト増や社会的要請対応の適正な価格転嫁について（鉄道運賃の適時適切な価格転嫁の実現）】

（JR連合・石川産業政策局長）

収入原価算定要領の改定について、事業者の意見も反映していただいたことに、お礼を申し上げる。また、中間とりまとめにおいても指摘されている部分もあったが、コロナ禍を経た社会変容において「移動しない」という選択肢も顕在化するような社会状況になったと思われることから、より柔軟な制度にできるように、あまり時間をかけることなく、引き続き検討を進めて頂きたい。

（国土交通省・鉄道局）

社会的要請対応の適正な価格転嫁について検討されたいとのことだが、先般の中間とりまとめにおいても、「現行の上限認可制について課題があり、精査が必要」とされている。したがって、引き続き検討していきたいと考えている。

補足

国土交通省は「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を2022年2月に設置し、今後の鉄道運賃・料金制度のあり方や取り組むべき施策について議論、同年7月に中間とりまとめを行った。

中間とりまとめには、当面の対応として、安全・安心や環境といった今日的な課題

に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映できるよう、総括原価の算定方法の見直しについて検討することが盛り込まれた。

中間とりまとめを踏まえ、国土交通省は、政策的に必要性が高い設備投資を加速化すること、近年の動力費や人件費等の上昇を踏まえこれらを適切に総括原価に反映すること等を可能とするため、本年3月に収入原価算定要領を改定した。

一方、現行の上限認可制そのもの見直しについては、中間とりまとめにおいて、運賃・料金設定の自由度の向上や多様化を進めることと利用者利益の保護や利便性の確保をどうバランスさせるかといった点等について議論を更に深めていく必要があり、当面の対応の結果も踏まえ、引き続き検討を行っていく課題と整理された。

また、中間とりまとめでは、柔軟な運賃・料金制度の実現には、鉄道事業者によるICカード等に係るシステムの見直しも必要との課題が示された。

国土交通省としては、これらのことも踏まえ、柔軟な運賃・料金制度の実現や現行の上限認可制そのもの見直しについて、引き続き検討を行っていくこととした。



【モーダルシフトの促進について】

(JR総連・山口執行委員長)

31ftコンテナの取り扱い拡大との回答をいただき、コンテナホームの拡幅など駅の積み替え施設に対して、様々な支援はいただいていると思うが、実は40ftコンテナを鉄道輸送した場合に、北方面は東北本線の盛岡が輸送の限界となる。一方、東海道線では、興津駅～清水駅間に清見寺跨線橋があり、これが限界支障をしており、ここから西へは40ftコンテナを輸送することができないと職場から報告を受けている。

したがって、積み卸しをする駅の設備を拡充する取り組みは、非常に大事なことだが、運行に関わるいわゆる建築限界の問題も併せて検討しなければならないと考えている。現状報告として受け止めていただきたい。

(国土交通省・鉄道局)

40ft背高コンテナの輸送に対応するため、JR貨物は低床貨車を開発し実証運行を行っている。引き続き課題解決に取り組んでいきたい。

(JR連合・石川産業政策局長)

緊急パッケージにおいて、鉄道と海運へのモーダルシフトを10年で倍増するとの野心的な目標を掲げているが、ここに向けて、しっかりと貨物鉄道へのモーダルシフトを進めていくには、貨物鉄道全体のレベルを高めていく必要がある。また10年で倍増させていく具体的な道筋などを示すことも必要である。例えば、31ftコンテナの置き場の設置や、施設の拡充などの問題は、現場の組合員の反応からすると、今解決しよ

うとしても、本当に実現できるのかと不安なところがある。国の委員会でも処方箋として課題を挙げ、こうすべきということが示されているが、改めて進める上での障壁などがあれば、お示しいただきたい。

また、残念ながら、JR貨物は昨年度においても赤字決算だったが、物流の「2024年問題」の追い風を踏まえて取り組まれるよう求めている。課題としては、毎年発生している豪雨災害によって、荷主が離れてしまっていることが原因として挙げられる。特にJR山陽本線では迂回路がないことから、荷主離れが発生している。国はハード面として新南陽駅を代行輸送拠点とすべく、公共予算で補いながら、JR貨物においてBCPを策定して速やかに代行輸送を実施できるよう、会議を設置している。そこに労働組合も参画しながら、官民一体となってJR貨物のBCPを後押ししている。まず信用を回復することが、輸送量を従前の水準に戻すことにつながる。併せて、31ftコンテナの導入支援も行っているおり、これらをもって輸送量を伸ばしていくことが必要と考えている。

(JR総連・山口執行委員長)

モーダルシフトについて、荷主離れの大きな要因として、貨物輸送の定時性の問題がある。自然災害などによる不通区間があった場合、万一やむを得ないとしても、通常の設定故障などによる輸送障害が起きた場合に、鉄道貨物はJR各社を渡り渡っての輸送になるわけで、各社によって鉄道貨物より旅客列車をいかに優先させて運転整理をしていくかということになり、遅延が増幅する事態が発生している。

したがって、旅客会社の路線を走っていることから、旅客列車を優先輸送していく場合、万一やむを得ないが、一方で物流を優先させると定時性が失われ、そのことにより荷主離れが進んでしまうことが現実としてある。各社のスタンスによるが、いわゆる運転整理で、いかにして旅客列車と貨物列車の兼ね合いを作っていくのかという点からも、何か策を練れないかと考えてる。

(国土交通省・鉄道局)

ダイヤ設定時には、朝ラッシュを一番に優先し、二番目に貨物列車・高速列車等を優先させるという考え方もある。ダイヤ設定の段階では貨物列車はそれなりの優先度をもって扱われており、貨物は定時性が高いと認識している。むしろ災害時の定時性が守られないということで、荷主離れが起こっていることが課題である。物流の「2024年問題」において、社会の行動変容によりどれだけリードタイムの延長が認められるかということや、社会の流れの中で貨物の定時性の問題もある程度は緩和されていくのではないかとということも踏まえながら、引き続き取り組んでまいりたい。

【鉄道の安全・防災対策等について（鳥獣の進入による被害）】

(JR総連・荒木政治・政策部長)

列車とシカとの接触に関して、特に道東方面においてシカの個体数が増加しており、また最近ではクマとの衝突も非常に多く、夜間はハンターが出られず駆除ができないことで、場合によっては列車と乗客がその場で一晩過ごすということもあり、貨物輸送も含め、利用客に迷惑が掛かっている。シカとクマとの対策防止で、シカ柵についても回答をいただいたが、現実的にかなり経費が掛かっている。抜本的な対策とな

ると、なかなか難しいと思うが、ぜひ費用面も含めてご検討いただきたい。

(国土交通省・鉄道局)

費用面に関しては、今のところ検討する予定はないが、北海道に関しては、昨年度、環境省とJR北海道で調整し、JR沿線について優先的にハンターを派遣して、害獣の駆除に取り組んでいただいたと聞いている。そういった観点から、害獣の駆除は環境省の所管となるので、やはり環境省がメインで対応することとなる。費用面のご要望などについては、ご連絡いただけたら環境省に意見を伝えることは可能である。具体的に対策を講じる場所については、JR北海道にリストを作成していただいている。そういった取り組みをもって、何らかの対策が進んでいけばと考えている。

【鉄道の安全・防災対策等について（踏切設備整備）】

(私鉄総連・三吉総合政策局部長)

警報機や遮断機がない第4種踏切について、貴省より「鉄道事業者の基本的な責務として着実に確保されるべきもの」と回答いただき、このことについては理解する。一方で、踏切設備の維持管理についても「同様に」とされているが、実際には事業者のみの負担では対策が困難であることから、何らかの支援をいただきたい。

私鉄総連には上信電鉄労働組合があるが、4月6日にその上信電鉄の第4種踏切において、残念ながら9歳の女の子が亡くなった。こうした事故が二度と起こらないように、第4種踏切に関しては、早急に自治体と連携し、何とか対策を講じていただきたい。関係自治体である富岡市やみどり市が費用を拠出していただけるということで、上信電鉄も取り組むこととなったが、こうした箇所が全国で2,000カ所以上ある。こうした悲劇を繰り返さないように、ぜひともご支援をお願いしたい。

(国土交通省・鉄道局)

第4種踏切については、安全性の向上が重要な課題であると認識しており、今まで第4種踏切の整備への支援を行うことで第1種化を促進しており、第4種踏切自体は毎年着実に減少しているところだ。しかし場所によっては、地域住民との関係や第1種化への費用負担等もあり、なかなか進んでいないところもあり、改めて上信電鉄の事故を受けて、各種対策を着実に進めていきたいと考えている。



<2024年政策・制度要求（国土交通省・鉄道局）>

1. 自然災害・震災対策などについて
2. 都市鉄道の整備促進等について
3. 地域公共交通の維持・活性化等について
4. コスト増や社会的要請対応の適正な価格転嫁について
5. 整備新幹線の建設および並行在来線の維持等について
6. モーダルシフトの促進について
7. 鉄道の安全・防災対策等について
8. バリアフリー設備の整備促進等について
9. 鉄道係員に対する暴力行為の防止について

<2024年政策・制度要求（国土交通省・総合政策局）>

【鉄道関連】

1. 「交通政策基本法」および「改正地域交通法」を活かした施策について
2. 自然災害・震災対策などについて

以上