

「鉄道・運輸機構法の一部改正法案」の成立に対する見解

2016年11月11日、参議院本会議において「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案（以下、「機構法改正法案」）」が賛成多数で可決され成立した。JR連合は同法案の国会審議に際して、JR東海ユニオンをはじめとする加盟単組、そしてJR連合国会議員懇談会や「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」に所属する国会議員等とともに、働く者の立場からの主張を発信してきた。衆参両院の国土交通委員会審議では、附帯決議も含め、私たちの主張が全て反映された点を高く評価するとともに、共鳴し連携・考動して頂いた全ての関係者に敬意と謝意を表す。

この度の法改正は、本年8月に政府が閣議決定した「未来への投資を実現する経済対策」に端を発する。「現下の低金利状況を活かし、財投債を原資とする財政投融资の手法を積極的に活用・工夫することにより、中央新幹線計画の全線開業（大阪まで）を最大8年間前倒すことを図る」とされ、JR東海が現計画で品川～名古屋間開業後に設定した「経営体力回復期間」を最大限短縮し、連続して名古屋～大阪間の工事に着手し、開業年度を前倒しすることを企図する内容である。機構法改正法案は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「機構」）を通じてJR東海へ財政投融资資金の貸付けを行うため、機構の事業に新たに融資機能を付加するために必要な法改正手続きであった。

JR連合は従来、JR東海が自己負担で推進している中央新幹線計画については、施策自体の有する経済・社会的な意義はもとより、働く者の立場から、当該施策によるJR東海の持続的な発展が、組合員の雇用確保・創出、労働条件改善等に資すると捉え賛同してきた。また当該計画の推進について、政府がこの度「国家の経済対策」として位置付け財政投融资を活用するということに鑑みれば、大きな意義・価値があると捉えた。具体的な内容は「長期・低利・固定での資金融資」であるが、一方で国鉄時代に政治等の介入により財政投融资が採算性の不確実な路線建設等に多く用いられたという過去の教訓を踏まえれば、何よりも「JR東海の経営の自主性」の確保が大前提であるということ、各方面に対し訴えかけてきた。

加えて、機構は整備新幹線の建設主体でもあり、整備新幹線計画の推進にも共通する課題に係る主張も合わせて展開する重要な機会と捉え、国会審議に反映する取り組みを展開してきた。具体的には、中央新幹線・整備新幹線の各事業ともに、人の確保の可否や施工能力を度外視した事業の進め方（前倒し圧力）は、作業の安全性確保や過重労働防止、労働災害防止といった観点から許してはならないということ、建設主体の安全に係る判断を尊重するべきといった主張である。参議院では、大型インフラ整備のみならず地域の移動・輸送手段の確保に向けた国の尽力を求める要素も附帯決議に付すべく訴えた。

その結果、今法改正案の審議に際しては、JR連合国会議員懇談会や「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」をはじめとする多くの国会議員が、私たちの考え方に共鳴し、国会審議における主張内容の展開と反映を強く誠実に行うとともに、さらには附帯決議への反映という形に結実した。

JR連合は、中央新幹線計画及び整備新幹線計画の推進にあたっては、引き続き「安全」を基軸として、働く者の視点を重視した労働条件・労働環境の確保を大前提とした政策提言を行っていく。また、今後の整備新幹線計画の推進にあたっては、利用者の利便性や、事業運営を行う事業者の経営、地域の経済・社会への影響などの様々な要素を踏まえた合理的かつ総合的な判断・推進を求め、各加盟単組と密に連携し政策活動を展開していく。

2016年11月14日
日本鉄道労働組合連合会（JR連合）