

「沿線自治体との懇談活動の継続実施」

今年度も引き続き、地域活性化運動の実践の一環として自治体との懇談活動を展開します。自治体・地方議員・連合・交運労協とのつながりなど、JR連合・JR西労組の強みを活かして、各地の事情に応じて問題発信し、JR西日本グループと地域との共生を責任組合の立場から主導してまいります。具体的には、以下に沿って取り組みを進めます。

① 各地本・総支部における「交通政策基本法と基本計画に関する勉強会」の開催

各地の事情に応じて、鉄道の特性を活かした地域共生の取り組みを労働組合の立場から課題提起していくために、各地本・総支部で「Say-cho No.42」(JR西労組が取り組む地域活性化運動や「Say-cho No.44」(地方ローカル線の今後を考える)、「2017年交通重点政策」等を活用して、「交通政策基本法と基本計画」に関する勉強会等を開催し、運動の活性化につなげます。

② 各支社との協議の充実

「地域との共生」の実現に向けた取り組みについて、地本・支社間で労使協議を強化する他、協議会など沿線自治体とJRとの対話の促進へ働きかけを進めます。

③ 地方連合会・交運労協 地方議員等との懇談

組合員の地方政治に対する意識を高めることも視野に入れ、地方連合会や地方交運労協の仲間や地方議員などと地域活性化に関する課題について懇談し、地域のニーズや要望の把握に努めるとともに、私たちの活動への理解と認識を共有して取り組みへの協力を要請してまいります。

④ 沿線自治体と懇談活動の促進

地域共生の中心的なパートナーである沿線の地方自治体との連携を強化し、地域活性化の取り組みを推進するために自治体との懇談を進めます。各地本は地方議員と連携するなどして、府県、および地方幹線・ローカル線の沿線市町村の担当部署を訪問し、JR連合・JR西労組の取り組みと問題意識を説明するとともに、まちづくりや地域公共交通の維持・活性化にむけて、実態や課題、他地域における先進事例、地域活性化のための提言などを問題提起し、懇談活動を展開することとします。



《自治体との具体的な懇談内容》

- ▼ 利用促進や地域活性化に関する課題の共有化、情報提供
- ▼ 「交通政策基本計画」や「地域公共交通活性化再生法」に基づく具体的な取り組み
- ▼ JR線活性化等の協議会の設置されていない場合は、協議会設置の働き掛け
- ▼ 歓迎ムードの醸成、地域が潤う仕組みづくり等のアイデア出し、意見交換
- ▼ コンパクトシティ構想、駅の活性化、まちづくり、他交通機関との関わり、観光振興の取り組み、バリアフリー、踏切撤去、無人駅対策 など
- ▼ 地域と連携した減災・防災対策 など

2 今後の三江線への対応について

2016年9月、会社は三江線の廃止届を提出し、2018年4月1日をもって三江線は廃止されることとなりました。現在は、沿線首長らでつくる「三江線代替交通確保調整協議会」(地元協議会)が代替交通機関について協議を進めています。5月31日に開催された協議会では、国土交通省が提示した代替バスルート案について概ね了承し、今年8月末までに、バス事業者や停留所の位置など、詳細なルートを盛り込んだ運行計画を決定することが確認された模様です。

JR西労組として、地元の意見をしっかりと聞き、持続可能な交通体系になるよう、引き続き会社に対して求めていくこととします。

3 北陸新幹線をめぐるとの問題について

(1) 敦賀以西のルート選定と建設について

敦賀以西のルートが決定し、今後は並行在来線や財源確保の問題に焦点が移ります。現在の案では、2030年末に予定されている北海道新幹線的全線開通までは財源がなく、北海道新幹線が札幌まで開通した後、2031年に着工、2046年頃完成の見通しですが、北陸圏における経済交流の中心が関西圏から首都圏へ移行してしまう前に、早期にルートを決定して開通させることが必要です。

また、並行在来線に該当するか否かの議論はともかく、北陸新幹線の敦賀以西開業で影響を受けるのは、北



(2) フリーゲージレインの取り扱い

〔北陸新幹線の導入に係る取り扱い〕

北陸新幹線の敦賀・大坂間にフリーゲージトレイン(FGT)の導入が検討されていますが、技術上の課題から実用化の見通しが立たない状況に陥っています。FGTは1999年より実験が始まり、2014年春から実用化にむけた3次試験車を投入し、10月より耐久走行試験(60万キロ)を開始しました。しかし、約3万キロ走行した11月末に台車部分の不具合が発生し、試験の再開について2017年6月にも結論が出る見通しです。

開発に関わるグループ会社を含め、見通しの立たない開発への不安が高まっています。北陸新幹線のFGTの導入については断念するとともに、フル規格によって敦賀・新大坂間を早期に開業することを求めていきます。

4 地方における企画提案運動の推進について

これまでJR西労組は、1998年に提案された可部線の一部廃線問題をきっかけに、各地方において地域と連携した多くの企画提案運動を実施してきました。今後、少子高齢化や人口減少が進展し、特に地方において地域との連携が一層必要とされます。

そうした状況を踏まえ、本年7月の定期大会において「岡山の地域活性化と公共交通」と題する記念集会を開催することをきっかけとして、各地方での企画提案運動を一層推進することとします。

現在、西日本の各エリアは少子高齢化・人口減少の問題に直面しています。これまでの地域のあり方を維持することが困難になり、特産品や技術・技能などの地域の伝統が失われていくことに危機感を抱いている自治体も少なくありません。JR西日本も、トワイライトエクスプレス瑞風の運行や、牡蠣やサバなどの特産品の創出などによって地域との連携を推進していますが、影響は一部のエリアに限られているなどの課題も残っています。

JR西労組として、地域の課題と向き合ったうえで、より地域と一体となった企画提案運動を進めるべく、取り組みを進めることとします。

5 JR連合と連携した政策実現にむけた取り組み

(1) 「交通重点政策」の実現にむけた取り組み

JR連合は、比較的短期の政策課題を中心に「2017交通重点政策」とその解説を取りまとめました。すでに各地本・総支部に一定数を配付しており、自治体訪問の際に活用するなど、積極的な取り組みを要請します。

(2) 地方議員団訪問の取り組み

JR連合は、第11回政策シンポジウムにて提唱した「チーム公共交通」の形成に向けて、地方自治体(市町村)レベルの公共交通の実態把握(フィールドワーク)を開始しており、2015年11月には岡山市長を訪問し、吉備線のLR T化や路面電車の駅前乗り入れ等の課

題、地域の総合交通体系について議論を交わしました。本部は、今後も地方議員団会議等と連携し、本取組みの継続的かつ精力的な取り組みを支援することとします。

6 バス事業の安全とJRバスの活性化に向けて



2016年1月15日、軽井沢においてスキーヤーの大型貸切バスが転落事故を起こし、乗員2名を含む計15名が死亡、乗客26名が重軽傷を負う大惨事が発生しました。

このような事故が二度と起きないよう、引き続き各労使間で議論を行うことはもちろん、行政をも巻き込み、業界全体として安全意識を高める必要があります。

また、今回の事故の背景には、2000年・2002年の行き過ぎた規制緩和があります。新規参入を一時的に停止するなど、行政をも巻き込み業界全体として安全意識を高めて構造的な問題に対応していく必要があります。

さらに、バス運転者が慢性的に不足しており、そのことが労働環境や労働条件を厳しくしている現状もあります。

このような課題に対処するため、今年度もバス対策委員会を継続的に開催し、両バス本本における課題を共有するとともに、JR連合自動車連絡会と連携して、安全の確立、適正な労働条件の確保に向けて取り組みます。