

9 男女平等参画推進の取り組み

昨年8月以降、各地方本部や総支部において選出された24名の女性執行委員を対象に、第10回女性役員意見交換会を開催し、これまでの取り組みの情報共有や意見交換を行いました。また、各地方本部においても女性組合員や女性役員を対象とした行事や学習会が積極的に開催され、中央本部は講師として積極的に参加してきました。

また、JR連合が主催する女性役員意見交換会や連合の中央女性集会などに青年女性委員会と共に積極的に参加し、産別内の女性役員のネットワークを強めるとともに、他産別の女性役員の活躍ぶりを知るなど視野を広げることが出来ました。

現在、JR連合第3次男女平等参画推進計画の達成に向けて取り組んでいます。女性役員を増やし

ていく上で、具体的な役割や目標が不明確でやりがいや達成感が持たないこと、役員経験が短いこと、知識が少なく、わからないことも多く、レクリエーションだけの参加にとどまるなど、積極的に運動に関われないなどの課題も判明してきています。

本部は引き続き、JR西労組運動を担う女性役員の育成と裾野の拡大に取り組むこととします。女性役員が自信をもって職場のリーダーとして活躍できるように土壌作りや、各地に点在している女性役員の地本・支部・分会を超えたネットワーク作りを目的に実施している「第3回女性ネットワーク委員会」を5月下旬に開催する予定です。

なお、JR連合第3次男女共同参画推進計画では、各種会議の女性参画率を女性組合員比率に高めることを目標としています。機関会議や研修などに多くの女性役員が出席できるように各級機関の協力をお願いします。

7 当面する政策課題への取り組み

1 地域活性化にむけた活動の展開

JR西労組は、かねてより「地域との共生」を提唱して取り組みを進め、少子高齢化や地方の過疎化、モータリゼーションの進展などの厳しい環境変化の下で、鉄道をはじめとする公共交通を活かしたまちづくりや、観光振興などの地域活性化を求めて具体的な運動を展開してきました。

2013年11月には、三日月元衆議院議員をはじめ、JR連合国会議員懇談会議員らの尽力によって「交通政策基本法」が成立し、2014年5月と2015年8月には「地域公共交通活性化再生法」が改正されるなど、法整備が進んでいます。また、

2015年2月には「交通政策基本計画」が策定され、同6月には「交通政策白書」が作成されるなど、将来の地域における公共交通のあり方について、地方自治体、事業者、地元住民を巻き込んだ対策の具体化に向けた枠組みができたところです。

この「交通政策基本計画」は、成立後、2020年度までが計画期間と定められており、現在、各都道府県・市町村において、具体的な施策が実施されているところとあります。具体的には、「地域公共交通活性化再生法」に基づき、各都道府県・市町村が主体となつて「地域公共交通網形成計画」並びに、「地域公共交通再編実施計画」が策定されることとされています。

2017年9月に開催した「第1回政策・調査委員会」では、このような現状について確認し、引き続き沿線自治体等との懇談活動を継続実施するとともに、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、各支社等との協議の充実、地方連合会・交運労協・地方議員等との懇談を継続的に実施することを確認しました。

(1) 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ています。昨年6月には、トワイライトエクスプレス瑞風が運行を開始したことにより、地域との連携がより一層重要になっていきます。一方で、JR北海道は2016年11月、先に廃線を決めていた留萌・増毛間に加え、単独では維持困難な10路線13区間を公表しました。JR西日本管内においても、三江線が廃止されることが決まっています。

地域における持続可能な公共交通網を考えていく



にあたり、今後ますます自治体との連携が重要になります。今年度、自治体訪問を行っていない地本については、各支社や地方連合会・交運労協、地方議員等とも連携し、速やかに実施計画を立てることを要請します。

(2) 三江線の廃止に関する対応について

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ます。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が実現できるよう、引き続き会社に対して求めていくこととします。

また、廃止が決定して以降、多くのお客様が乗車しており、安全運行の確保ができるよう、引き続き米子地本と一体となった取り組みを行うこととします。

今後は、地域の視点からの将来を見据えた責任ある議論を通じ、地域との合意のもと、利便性が高く、地域に最も適した持続可能な公共交通を築くことが求められます。

JR西労組は、組合員の雇用確保と不安解消に責任を持つて対応することはもとより、地域の公共交通を担い、地域との共生を重視するJR西日本に対し、その責任や立場を自覚のうえに、代替交通が整備されるまで安全安定輸送を確保するとともに、地域にふさわしい持続可能な公共交通の形成に向けて、積極的に役割を果たすよう強く要請してまいります。

2 JR連合と連携した政策実現にむけた取り組み

JR連合では、早期に対処・解決すべき政策課題

に対する取り組みとともに、中長期的課題に対し、政府・行政・有識者・JR各社等を巻き込み、JR連合がその中心軸として、課題解決を図る取り組みを進める方針を提起しています。特に、持続可能な地域公共交通の実現においては、交通モード間の連携を高めていくことが必要不可欠であるとの認識のもと、「チーム公共交通」「チーム地域共創」形成を提唱し、取り組みを進めています。

JR西労組は、JR西日本はもとより、JRグループ各社が将来にわたって地域・社会の発展を支える公共交通としての役割を果たし続けられるよう、JR連合と連携して取り組みます。

(1) 「交通重点政策」の実現に向けた取り組み

JR連合では、比較的短期的政策課題を中心に毎年「交通重点政策」として、政策要求とその解説を取りまとめています。鉄道防災対策の強化、整備新幹線問題、高速道路料金問題、バス産業の問題など、私たちに関わる多くの課題について、JR西労組の政策活動、地域活性化活動にも反映させながら、その実現に取り組むこととします。

(2) 北陸新幹線をめぐる問題の解決

北陸新幹線については、3年前倒して2022年度の完成・開業の計画となっている敦賀延伸、さらには福井先行開業に関する課題、その先の大阪への延伸開業に伴うルート選定に伴う並行在来線に関する課題、さらには今なお試験が中断しているフリーゲージトレインの開発など、私たちに密接に関わる問題が数多くあります。

これらについて、JR西労組中央本部は「北陸新幹線建設問題に関するJR西労組の考え方」をまとめ、JR連合やJR西労組が推薦する「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」所属議員と連携して取り組みを進めてきました。

ルート問題については、会社も主張する「小浜・京都を通り、新大阪を結ぶルート」の実現を主張して、国土交通大臣をはじめ関係箇所への働きかけを行った結果、与党のプロジェクトチームにおいて、2016年12月に敦賀・小浜・京都、2017年3月に京都・松井山手・新大阪のルートが決定しました。また、福井先行開業についても、用地取得が進まないことなどを理由に事実上断念されています。

しかし、敦賀・新大阪間は、現時点、2030年度末に北海道新幹線が開業するまでは財源の見通しがなく、このままでは北海道新幹線が札幌まで開通した後の2031年に着工、2046年頃完成の予定であることから、建設財源を確保し、2022年末の敦賀開業以降、速やかに敦賀・大阪間の工事に着工し、早期の建設・開業が実現するよう強く求めたいです。

さらに、残るフリーゲージトレインの課題については、技術上の課題から今なお実用化の見通しがつかない状況が続いており、JR西労組としては北陸新幹線への導入を断念し、フル規格で敦賀・新大阪

間を早期に開業すべきであると引き続き求めていきます。

今後も政治や行政の動向を注視し、JR連合と連携して精力的な取り組みを行います。

(3) 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、2015年度より地方自治体(市町村)レベルの公共交通の実態把握(フィールドワーク)を開始しています。

JR西労組は、今後も地域の総合交通体系の整備に向けて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。

(4) 2018税制改正要望について

JR西労組は、2018年3月に適用期限を迎えるJR各社に共通の各種税制特例措置(軽油引取税免税措置、バリアフリー設備に係る特例、耐震補強特例)に加え、JR貨物に関わる貨物新車特例の期限延長をもとめ、JR連合とともに、大臣要請行動などの取り組みを行いました。

JR連合国会議員懇談会に所属している岸本周平衆議院議員(和歌山1区)、泉健太衆議院議員(京都3区)と共に、11月27日(月)には牧野京夫国土交通大臣、12月6日(水)には奥野信亮総務副大臣に対して、要請行動を実施しました。

このような取り組みの結果、昨年12月に発表された与党税制大綱には、JR連合とともに求めてきた内容が、ほぼ要望通りに盛り込まれました。

3 安全で秩序あるバス事業に向けて

2016年1月15日、軽井沢においてスキーツア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、バス産業における構造的な課題も含め、業界全体として安全意識を高める必要があります。

また、この事故の背景には、2000年、2002年の行き過ぎた規制緩和があり、新規参入の一時停止など、行政をも巻き込み、業界全体として安全意識を高め、構造的な課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、両バス地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。