

創造・参加・実践
No.603

最新のJR西労組運動をチェックしよう!

JR西労組ホームページ

http://www.jrw-union.gr.jp

QRコードでダイレクトニュースを登録して下さい



労働協約改訂交渉や春闘等の
JR西労組運動の情報を
文字ニュースとして配信します。

※wjru.comをドメイン指定して下さい。



西日本旅客鉄道労働組合

〒530-0012 大阪市北区芝田2丁目1番18号

西 阪 急 ビ ル 9 階

TEL06-6375-9869代 JR071-7155代

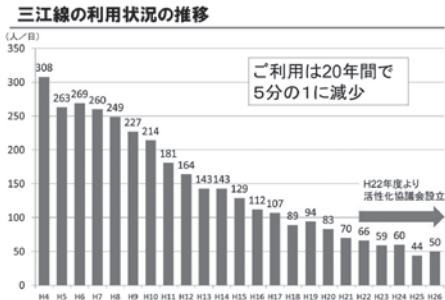
(FAX)06-6373-4133 JR071-7151

発行責任者 荻山 市朗

編集責任者 宮野 勇馬



三江線 88年の歴史に幕



三江線は、1975年の開業当初から、輸送密度が500人/日しかなく、全長が1008.1kmと長大「代替道路未整備」であることを理由に、かろうじて国鉄改革時の廃線対象となることを免れた経緯がある。

その後、沿線の人口減少・少子高齢化の進展に加え、沿線道路が整備されるなどの影響により、利用客は減少の一途をたどり、2009年には輸送密度が70人/日まで落ち込んだ。

これらを踏まえ、2010年には、沿線6市町、島根県、JR西日本、住民代表等で構成される「三江線活性化協議会」が設立され、同協議会が主体となって「総合連携計画」を策定し、活性化事業を実施してきた。

2012年には、沿線住民からの声を踏まえ、バスによる増便社会実験が実施された。実施期間中に、利用者から「バス停を増やしてほしい」「本数も更に増やしてほしい」との声があったことから、12月にはバス停を新設し、ダイヤもそれまでの1.7倍から2倍に増やして、運行することとした。

しかしながら、結果は平均乗車人数3.7人、対前年同期比の2割増にとどまるなど、期待していた成果を得ることはできなかった。

その後も、度重なる豪雨災害により、三江線は長期間の運休を余儀なくされた。最近でも、2013年8月に豪雨災害により全線が運休を見合わせた。9月には一部区間で運転が再開されたが、特に被害が大きかった江津～浜原駅間は復旧が遅れ、費用負担について、JRと地元自治体が話し合ったうえ、全区間で運転を再開できたのは、翌2014年7月だった。復旧費用は約11億円かかり、JR西日本が約6億円、地元自治体などが約4億8000万円程度を負担した。

三江線を教訓に 改めて地方ローカル線の今後を考える

1930年4月20日に三江線(石見江津～川戸間)が開業。その後、1975年8月31日に三江線の全線が開通した。そして、2018年3月31日、三江線がその長い歴史に幕を閉じた。全線開通までに45年、廃止までが43年。その歴史は、決して順風満帆ではなかった。

2012年には、沿線住民からの声を踏まえ、バスによる増便社会実験が実施された。実施期間中に、利用者から「バス停を増やしてほしい」「本数も更に増やしてほしい」との声があったことから、12月にはバス停を新設し、ダイヤもそれまでの1.7倍から2倍に増やして、運行することとした。

しかしながら、結果は平均乗車人数3.7人、対前年同期比の2割増にとどまるなど、期待していた成果を得ることはできなかった。



落石にのり上げた列車

特に開業の古い三江北線を中心に、落石によるリスクがあった。2004年6月22日には、川戸駅～田津駅間において、時速45km/hで走行していた列車が、落石に乗り上げて、脱線するという事故が発生。それまでも、落石防護柵などは設置されていたものの、事故を防げなかったことか

ら、63カ所にわたる徐行箇所が設定された。

その後、区間の統合などが行われ、廃止時まで、落石の危険のある箇所として合計59箇所、距離にして約27kmが徐行区間とされていた。この区間では、万一落石が発生した場合であっても、安全に停車できるよう、30km/hでの徐行運転を実施しており、速度向

上を阻害する大きな要因となっていた。

このような現状と経過を踏まえ、2010年に立ち上げた「三江線活性化協議会」の5カ年計画の期限が、半年後に迫った2015年10



石見支部の職場集会に中央本部も出席



三江線の廃止表明を伝える新聞(2016年9月2日・山陰中央新報)

月の、会社は沿線自治体に対して、持続可能な公共交通の実現に向けた検討の申し入れを行った。中央本部は直ちに交渉を申し入れ、事前の情報がなかったことについて遺憾の意を表すとともに、「組合

員の雇用確保を前提に、「廃止ありき」で「期限ありき」ではなく、「交通政策基本法」等の基本理念・方針に則り、地域が理解・納得できる、持続可能な公共交通のあり方を確立すべきである」と訴え、鉄道事業を存続することを断念し、月内に廃止届出を行う意向を明らかにした。

9月16日、20日に行われた石見支部職場集会に再度中央本部も参加し、当該職場で働く組合員の声に耳を傾けた。組合員からは、廃止表明という事実を踏まえ、会社への不信感をあらわにする声や、国鉄末期のような雇用不安は決して起こさないよう切実に願う声、さらには廃止表明後の多客対応について安全運行上の不安を感じるなどの様々な声が噴出した。それらの声を踏まえ、中央本部は再度交渉を実施し、会社からは「雇用不安は招かない」「引き続き丁寧な対応を行う」などの回答があった。

特に、廃止期日については、廃止届の提出から原則1年後であるところ、バス輸送にスムーズに移行するまでは、しっかりと鉄道による移動手段を確保するよう求め、廃止届の提出から1年半後の2018年4月1日となった。

廃止までの間、米子地本を中心に、勉強会や体験乗車の取り組みなどが行われた。また、世間からの注目を集める中、雪害からの復旧や多客対応、ダイヤ改正対応など、多くの尽力のもと、大きな事故もなく、その歴史に幕を閉じることができた。三江線に関わってきたこれまでの全ての組合員に、敬意をこめて感謝を申し上げる。

急速に進む人口減少を踏まえ、改めて地方ローカル線の維持・存続、地域公共交通のあり方について、労働組合の立場で考える必要がある。

JR西労組として、政策活動の重要な柱として、今後も取り組んでいく決意である。

9月21日、27日、28日の4日間に亘って開催された、

その後、地元自治体との協議や住民への説明会、新交通プランの比較検討等が行われ、同年9月1日、会社は、三江線が鉄道の特性が発揮できていないこと、地域のニーズに合致していないことなどの認識のうえに、

脱退が続くJR東労組 「基本給の0.25%」 のペアで妥結

JR東労組の崩壊が止まらない。脱退者はすでに2万人を超えたとされ、当初4万6千人いたJR東労組組合員は、ほぼ半減した模様。

絶望的な組織状況の中、JR東労組は、3月16日に今春闘の妥結をした。その内容は、「ペアは基本給の0.25%」。つまり、基本給が高ければ高いほど、ペアも大きくなる「格差ペア」での妥結である。

JR東労組の春闘速報では、「所定昇給額を算出基礎にしないベースアップとする成果を確認」としているが、JR東労組の求心力が加速度的に低下することはもはや避けられず、瓦解寸前といえる。

そのような中、JR東労組に見切りをつけ、新たな組合や団体の結成が相次いでいる模様である。一つは東京・大宮・横浜各地本の車両職や営業職を中心とする「JR東日本新鉄道労働組合(略称:新鉄労)」、さらには「社友会(社員会)」などの結成が始まっているようである。

また、横浜地本や東北3地本(仙台・秋田・盛岡)は、JR東労組中央本部執行部に対して責任を求め、ついに4月12日には、臨時大会が開かれる模様である。

臨時大会を、まさしく「背水の陣」で迎えるJR東労組の執行部。臨時大会において、どのような結論が出されるのか、注目したい。

<p>JR総連 (73,000名→53,000名?)</p> <p>(主要JR単組)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●JR北海道労組 ●JR東労組 ●JR東海労 ●JR西労 ●JR貨物労組 	<p>JR連合 (81,000名)</p> <p>(主要JR単組)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●JR北労組 ●JREユニオン ●JR東海ユニオン ●JR西労組 ●JR四国労組 ●JR九州労組 ●貨物鉄産労
--	--

※厚生労働省「平成28年度労働組合基礎調査」による