



「急速に進み、10年先の未来が駆け足でやってきた」と感じる中、我々の変わらぬ使命を果たしていくためには、「鉄道のあり方」も変えていく必要があります。

リモートワークなどによる通勤・出張の縮小や時差出勤などの行動様式は定着しつつありますし、複数拠点生活や地方分散傾向が話題になるなど、働き方・暮らし方にも変化の兆しが現れつつあります。

今後は、「時間と場所に縛られない働き方、住まい方へのシフト」がキーワードになってくると考え、「鉄道のある暮らし」と銘打ち、駅や車内での新たなオフィス環境の整備、鉄道とセットにならせたお試し地方移住など新しい需要掘り起こしに向けて、順次トライアルを実施するなど、社会変容に対応した新たな価値の提供に挑戦していきます。

また、デジタル化の流れが加速する中、WESTERや23年春リリース予定のモバイルICOCAをキーデバイスとした「一人ひとりのニーズに応じたシームレスな移動や生活サービス」を進化するセンサー技術やネットワーク技術を活用したCBM(状態基準保全)によるメンテナンスのシステムチェンジ、グループウェアを活用した働き方の改革などに取り組んでいきます。

加えて、コロナ禍を経て、人との出会いなどのリアルな価値が強く意識され、我々の強みである広域鉄道ネットワーク、まちづくり、観光開発などの取り組みが、より重要になってきます。

こうした社会行動変容を踏まえ、お客様へ提供するサービスや、私たちの働き方を柔軟に変化させていくことが、今後も社会に価値ある企業グループとして持続し、成長していくために必要

不可欠なことであると考えており、まずは、今後本格化する回復需要を確実にキャッチするための商品サービスを準備していきたいと考えています。

「ご利用は徐々に戻ってきているものの、想定よりも戻りが遅いように感じられ、休日の行楽地の賑わいを見れば、まずは自家用車で家族旅行という慎重なスタートとなっているように感じます。また、年末年始の利用は多少期待できますが、2月のGOTキャンペーンの再開などを通じた継続的な利用促進等が不可欠です。」

さらには、ビジネス利用がコロナ前に戻らない可能性が高いのではと危惧しており、需要に応じたダイヤ設定とともに、よりいこう観光需要の発掘などに地域と共に力を注いでいく必要があると考えます。これらの施策は会社だけでは解決できず、国を巻き込んだ取り組みが一層重要で、JR7社は、10月に国土交通省に対し、「お客さまの移動促進による地域経済の活性化に向けた要望」を提出されたと聞きました。JR西労組もJR連合と連携し、これまでの雇用調整助成金の特例措置延長等の要請と同様、DXなど構造改革に要する投資への免税、そして継続的な利用促進や地方路線のあり方、変動運賃制、地方路線の上下分離などについて、国に要請したいと考えています。苦境の中、会社の存続ならびに組合員の雇用と生活を守るために、労使関係は解決できない課題に対して、双方が国に訴えていく必要があります。

コロナ禍で非対面化のニーズが高まってきている中、変容する駅のあり方について議論を進めながら、スピード感をもって業務の変革を進めざるを得ません。2023年のモバイルICOCAが劇的に

シフトを繰り返しながらOTJTを中心とした丁寧な教育を長期間行うことで優秀な人材へ育て上げる、つまりは長期雇用を前提とした産業です。会社の財産である人材を流出させないために、これまでの働き方を見直す時期に来ているのではないのでしょうか。

例えば、「みどりの窓口」の減少に応じた駅体制のあり方や昼間に列車を運休し拡大開会工事の実施等、社会変容に応じて、JR特有の勤務体系を考えるきっかけにもなるのではないのでしょうか。

また、秋の労働協約改訂交渉時に育児介護休業法の改正に伴って、現行の育児介護関係制度を含め、一般的な見直しを図ることを労使で確認したことについて、組合員からは期待の声が挙がっています。働きがい向上のために、労使協議を通してより良い制度となるようにしていきたいと考えています。

「暗い話題ばかりではありません。大阪エリアにおいては2025年の大阪万博や、なにわ筋線の開業、当社においては北陸新幹線延伸、うめきた新駅開業、広島駅ビル開発、「WESTEXPRESS銀河」の紀南ルート運行や「LIGHTEXPRESS」瑞風の運行再開等、明るい話題も多くあります。一方で、国交省では上下分離方式の議論も出てきていますが、今後の地域共生について、ローカル線のあり方も含めお

シフトを繰り返しながらOTJTを中心とした丁寧な教育を長期間行うことで優秀な人材へ育て上げる、つまりは長期雇用を前提とした産業です。会社の財産である人材を流出させないために、これまでの働き方を見直す時期に来ているのではないのでしょうか。

例えば、「みどりの窓口」の減少に応じた駅体制のあり方や昼間に列車を運休し拡大開会工事の実施等、社会変容に応じて、JR特有の勤務体系を考えるきっかけにもなるのではないのでしょうか。

また、秋の労働協約改訂交渉時に育児介護休業法の改正に伴って、現行の育児介護関係制度を含め、一般的な見直しを図ることを労使で確認したことについて、組合員からは期待の声が挙がっています。働きがい向上のために、労使協議を通してより良い制度となるようにしていきたいと考えています。

「暗い話題ばかりではありません。大阪エリアにおいては2025年の大阪万博や、なにわ筋線の開業、当社においては北陸新幹線延伸、うめきた新駅開業、広島駅ビル開発、「WESTEXPRESS銀河」の紀南ルート運行や「LIGHTEXPRESS」瑞風の運行再開等、明るい話題も多くあります。一方で、国交省では上下分離方式の議論も出てきていますが、今後の地域共生について、ローカル線のあり方も含めお

シフトを繰り返しながらOTJTを中心とした丁寧な教育を長期間行うことで優秀な人材へ育て上げる、つまりは長期雇用を前提とした産業です。会社の財産である人材を流出させないために、これまでの働き方を見直す時期に来ているのではないのでしょうか。

例えば、「みどりの窓口」の減少に応じた駅体制のあり方や昼間に列車を運休し拡大開会工事の実施等、社会変容に応じて、JR特有の勤務体系を考えるきっかけにもなるのではないのでしょうか。

また、秋の労働協約改訂交渉時に育児介護休業法の改正に伴って、現行の育児介護関係制度を含め、一般的な見直しを図ることを労使で確認したことについて、組合員からは期待の声が挙がっています。働きがい向上のために、労使協議を通してより良い制度となるようにしていきたいと考えています。

「暗い話題ばかりではありません。大阪エリアにおいては2025年の大阪万博や、なにわ筋線の開業、当社においては北陸新幹線延伸、うめきた新駅開業、広島駅ビル開発、「WESTEXPRESS銀河」の紀南ルート運行や「LIGHTEXPRESS」瑞風の運行再開等、明るい話題も多くあります。一方で、国交省では上下分離方式の議論も出てきていますが、今後の地域共生について、ローカル線のあり方も含めお



新居3年で築いた信頼関係を、労使力を合わせてこの難局を乗り越えよう！



魅力を再発見し、取り上げていきたいと考えています。そうすることによって、鉄道やグループ会社の利用が進むとともに、地域経済の活性化にもつながると考えます。

ローカル線については、沿線人口の減少や少子高齢化、道路を中心としたまちづくりの進展などの環境変化の影響を受けて、コロナ以前より厳しい利用状況となっています。地域の皆さまと課題認識を共有しながら、まちづくりとあわせて公共交通のあり方について、共に模索していきたいと考えており、対話の中で、地域が選択肢の一つとして上下

「1987年4月に激動の国鉄改革を経てJR西日本が誕生しました。労組再編については、自由で民主的な労働組合の結成に向け、改革後も苦労を重ね、1991年12月6日にJR西労組が発足。昨年も様々な難局を労使一体となって乗り越えてきており、会社発足以来の最大の危機でもある現在も、共に乗り越えていかなければなりません。」

この30年の振り返りと今後の労使関係について、お互いに期待することをお聞かせください。

長谷川 まずは、JR西労組が結成30周年を迎えられたことを心よりお祝い申し上げます。発足以来、健全で安定した労使関係を構築し、社員とその家族の幸せのために尽力されていることに敬意を表したいと思います。

この30年を振り返ると、労使ともにその道は決して平坦なものではなく、多く

「暗い話題ばかりではありません。大阪エリアにおいては2025年の大阪万博や、なにわ筋線の開業、当社においては北陸新幹線延伸、うめきた新駅開業、広島駅ビル開発、「WESTEXPRESS銀河」の紀南ルート運行や「LIGHTEXPRESS」瑞風の運行再開等、明るい話題も多くあります。一方で、国交省では上下分離方式の議論も出てきていますが、今後の地域共生について、ローカル線のあり方も含めお

分離等を検討しただけのことには有難いことと認識しています。しかしながら、まずは、その地域のまちづくりや移動特性、ニーズを踏まえ、どのような交通体系が地域にとって最適なかを検討をしていくことが重要なのではないかと考えています。

これまで地域との丁寧な対話を通じて、LRT化やバスへの転換を進めてきた路線もありますが、引き続き、MaaSやドローン・シブシブの活用しながら、地域のニーズに適した持続可能な交通体系を地域との対話を通じて実現していきたいと考えています。

「1987年4月に激動の国鉄改革を経てJR西日本が誕生しました。労組再編については、自由で民主的な労働組合の結成に向け、改革後も苦労を重ね、1991年12月6日にJR西労組が発足。昨年も様々な難局を労使一体となって乗り越えてきており、会社発足以来の最大の危機でもある現在も、共に乗り越えていかなければなりません。」

この30年の振り返りと今後の労使関係について、お互いに期待することをお聞かせください。

長谷川 まずは、JR西労組が結成30周年を迎えられたことを心よりお祝い申し上げます。発足以来、健全で安定した労使関係を構築し、社員とその家族の幸せのために尽力されていることに敬意を表したいと思います。

この30年を振り返ると、労使ともにその道は決して平坦なものではなく、多く

「暗い話題ばかりではありません。大阪エリアにおいては2025年の大阪万博や、なにわ筋線の開業、当社においては北陸新幹線延伸、うめきた新駅開業、広島駅ビル開発、「WESTEXPRESS銀河」の紀南ルート運行や「LIGHTEXPRESS」瑞風の運行再開等、明るい話題も多くあります。一方で、国交省では上下分離方式の議論も出てきていますが、今後の地域共生について、ローカル線のあり方も含めお

せ、一人ひとりの力を結集し、総団結して取り組むことで、今日を克服し、明日を切り拓いていきたいと考えています。健全な労使関係なくしてこの危機を乗り越えることはできません。今後も労使で協力しながら変革・復興の取り組みを進めていきたいと思ひます。

私が入社した平成3年(1991年)に、革マル派との決別を宣言し、新生JR西労組が誕生しました。組織率75%からのスタートの中、西労はストを連発し、組織拡大が絶対命題でした。国鉄改革の教訓は「度と雇用不安を起さない」ことであり、JR西労組は、これまで、健全で是々々の労使関係を構築してきました。

1995年に発生した阪神大震災の際は、労使の結束で乗り越え、早期復旧することが出来たことは、JR西労組の発展の礎となったのではないかと感じています。

福知山線列車事故は痛恨の極みでしたが、JR西労組としても安全確立を1丁目1番地に据え、是々々で議論してまいりました。

また、昨年は初めて期末手当交渉を行いました。発足当初から続く年間臨給方式は、JR西日本の労使が健全で互いの信頼関係が築けている証であると感じています。

JR西労組は、青年女性委員会の活発な活動、グループ労組を巻き込んだJR西日本連合活動などのウィングの広い運動と企画提案運動が強みだと感じています。

JR西日本の最大の危機をなんとかして乗り越え、これからは労使の健全な発展を持続できるよう、引き続き、JR西労組の役割であるチェックや提言を行っていく所存です。

この状況に、怯むことなく、誰かがやるのではなく、「自分ができる」のチャレンジ精神で乗り越えていきたいと思います。そして、労働組合が最も大切にして「助け合い」「支え合い」の精神を胸に、明るい未来を信じてともに頑張りましょう。

司会：田中佑佳(情宣部長) 2021年12月対談