

Say-cho

JR西労組が取り組む 「地域活性化運動」



は じ め に

昨年末に「交通政策基本法」が成立したことを契機に、いわゆる「地域公共交通活性化再生法」など関連法の改正の動きなどとともに、地域公共交通の役割や、それと連携した地方のまちづくりなどの重要性が再認識され、「交通政策基本計画」の策定や施策の実施が進むものと期待されます。

J R西労組はかねてより地域との共生を唱道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、鉄道や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。

また、J R連合の中核単組として、「交通政策基本法」を具現化すべく、「交通重点政策」を含めた産別の政策方針とも関連づけて、地域交通に関わる政策実現に取り組んでいく必要があります。

「J R西日本グループ中期経営計画 2017」では「地域との共生」が強調されていますが、今後、北陸新幹線開業、新たな寝台列車の導入、D Cキャンペーンなど観光施策の展開、京都鉄道博物館の開業をはじめ、各所でのプロジェクトの推進など、地域に関わるさまざまな対応が進められていくこととなります。また、地方ローカル線については「ご利用状況に応じた最適な地域交通の実現」と題し、「地域との信頼構築に向けた取り組みの推進」などの方針が示されていますが、地方路線の利用は大幅に減少しており、その展望は非常に厳しいとみなければなりません。これらの経営課題について、責任組合として深く関心を持ち、労働組合の強みを活かして、積極的に参画して課題の解決、前進に関与していくこととします。

こうした問題認識にもとづいて地域活性化運動の実践を提起し、自治体との懇談などを通じ、労働組合の立場から問題発信し、地域共生を促進する取り組みを強化しています。この自治体との懇談活動を行っていくためには、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必要があります。今回、Say-Cho NO.42 では、これまでJ R西労組が取り組んできた地域活性化運動をはじめ、「交通政策基本法」や「交通政策基本計画」「地域公共交通活性化再生法」などについて理解を深め、各地本、本社総支部における一層の運動強化に繋がるツールとして活用できる内容として作成しました。各級機関における勉強会や職場集会などにご活用いただきますようお願いいたします。

Say-cho

Saycho 2014.11 No.42

I 取り巻く環境.....	2
II J R西労組の地域活性化運動について.....	5
III 地域公共交通に関する法整備の状況	
1 交通政策基本法の成立.....	12
2 交通政策基本法にもとづく交通政策基本計画の策定.....	13
3 交通政策基本計画.....	13
4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について.....	16
5 公共交通に関する法整備による今後の地方自治体の動き.....	17
事例紹介	
1 豊岡市(バス路線の活用).....	18
2 富山LRT.....	19
3 京都市(歩くまち京都).....	20
IV 政策実現と政治との関わりについて	
1 地方議員との関わり.....	22
2 国会議員との関わり.....	23
V J R西労組の組合員として取り組むべきこと.....	28
巻末資料	
1 交通政策基本法.....	30
2 交通政策基本計画の数値目標.....	33
3 地域公共交通に関する活性化及び再生に関する法律.....	38
編集後記.....	40

I 取り巻く環境

交通産業を取り巻く環境として大きな課題は何と言っても少子高齢化と人口減少です。今後、通勤や通学のために公共交通を利用する生産年齢人口が大きく減少する一方で、高齢者や生徒など公共交通を利用せざるを得ない割合が増してきます。そして地方部でこの現象は顕著に見られるようになることが想定されており、私たちのJR西日本エリアの地方路線における輸送量も国鉄改革時から比べると減少傾向にあることが分かります。そのような中で、将来にわたって持続可能なまちづくりと地域公共交通のあり方についての検討が、まさに今からはじまっていくこととなります。

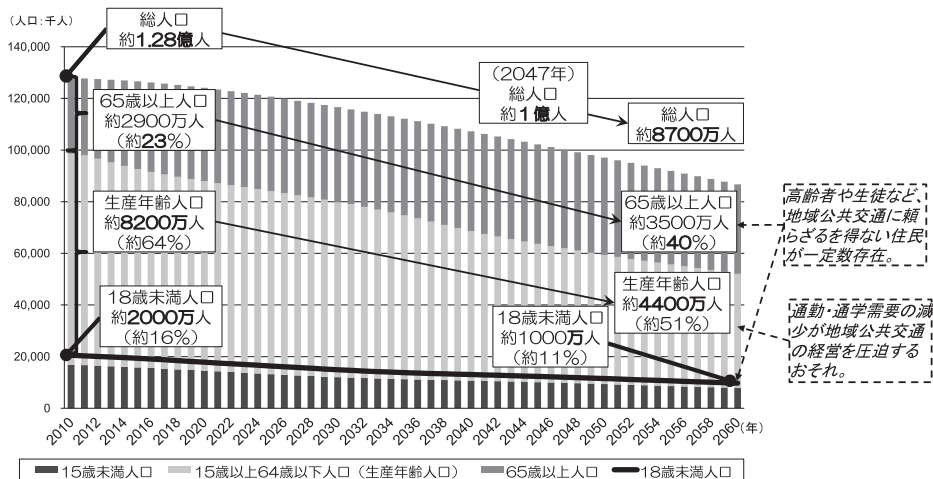
日本の人口の推移

日本はこれまでに経験したことのない人口減少が始まっており、2047年には1億人を切ってしまうと予測されています。少子高齢化が急速に進み、2060年の高齢化率は40%となり、65歳以上の人口は3人に1人の割合となります。同時に、15歳以上64歳未満の生産年齢人口はすでに8,000万人を切っている状況にあり、今後ますます減少し、2040年頃には6,000万人程度にまで落ち込むと予測されています。

高齢者や15歳未満の生徒など、地域公共交通に頼らざるを得ない住民が一定数存在する一方で、生産年齢人口の減少によって通勤通学需要の減少が地域公共交通の経営を圧迫することが懸念され、地方の鉄道路線はますます維持が難しくなってくると考えられます。

人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は現在の2060年には現在の半分近くまで減少。



(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

地方の人口減少 全国市区町村の約半数の自治体が消滅

地方の人口減少の最大の要因は、若年層を中心とする地方から大都市圏への人口移動によるものです。

地方から大都市圏への「人口移動」は、累積すると約1147万人(1954年〜2009年)もの膨大な数にのぼっています。この「人口移動」の特徴は、移動した対象が一貫して「若年層」中心で進んできたということです。

将来子どもを産む若年層を「人口再生産力」とするならば、地方は単なる人口減少にとどまらず、「人口再生産力」そのものを大都市圏に大幅に流出させることとなってしまいました。その結果、地方は、加速度的に人口減少が生じる事態となったのです。これが、地方から人口減

少が始まり、しかも地方の人口減少スピードが非常に速い要因となっています。

このまま推移すると、地方の多くの地域は将来消滅するおそれがあると言われています。人口の「再生産力」を表す簡明な指標として「若年女性（20～39歳の女性人口）」の状況を見てみると、若年女性が高い割合で流出し急激に減少するような地域では、いくら出生率が上がっても将来的には消滅するおそれが高いこととなります。地方と東京圏の間の人口移動数は有効求人倍率の格差に高い相関を示しており、雇用や経済状況が深く関わっていることが明らかになっています。今後、大都市（特に東京圏）は急速な高齢化に伴い医療介護の雇用需要が増大することが必至であり、それにより今後も相当

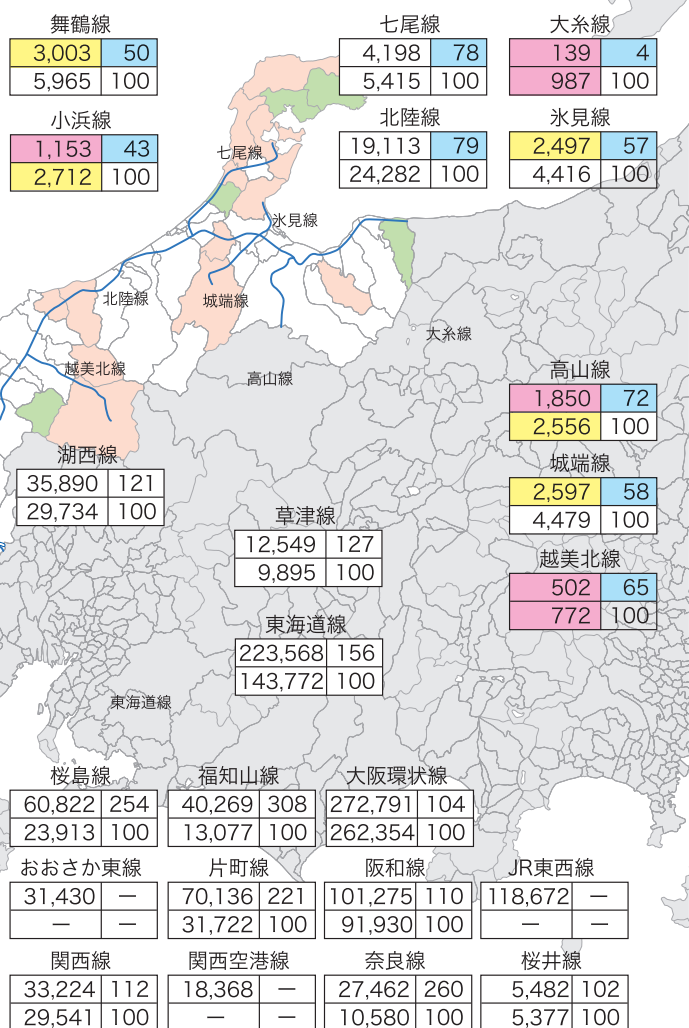
規模の若者が流入していくことが見込まれています。

国立社会保障・人口問題研究所が公表している「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」において、地域間の人口移動が将来も収束しないと仮定して推計してみると、全市区町村1798のうち、若年女性人口が2040年に5割以上減少する市町村は896（全体の49・8％）に達し、そのうち人口1万人未満は523（全体の29・1％）にのぼる結果となりました。やや言い過ぎな部分はあるかも知れませんが、地方から大都市圏への人口流入や少子化が止まらなければ、全市区町村の約半数の自治体が消滅してしまうかも知れないと言われています。

JR西日本エリアにおける 利用・収入の状況

1987年のJR発足時点と2012年の25年間で1日あたりの乗客の通過量を比較してみると、2012年時点で、国鉄民営分割の第1次廃線対象基準である1日当たり2000名以下の路線（図中赤色部分）が13路線、第2次廃線対象基準である1日4000名以下の路線（図中黄色部分）が8路線もあります。

特に地方路線においては少子高齢化を如実にあらわしており、多くの地方路線で通過量は25年で4割程度減少し、大変厳しい状況にあります。



人口移動が収束しない場合において、2040年に若年女性が50％以上減少し、人口が1万人以上の市区町村（373）

人口移動が収束しない場合において、2040年に若年女性が50％以上減少し、人口が1万人未満の市区町村（523）

（国立社会保障・人口問題研究所）



※平均通過量

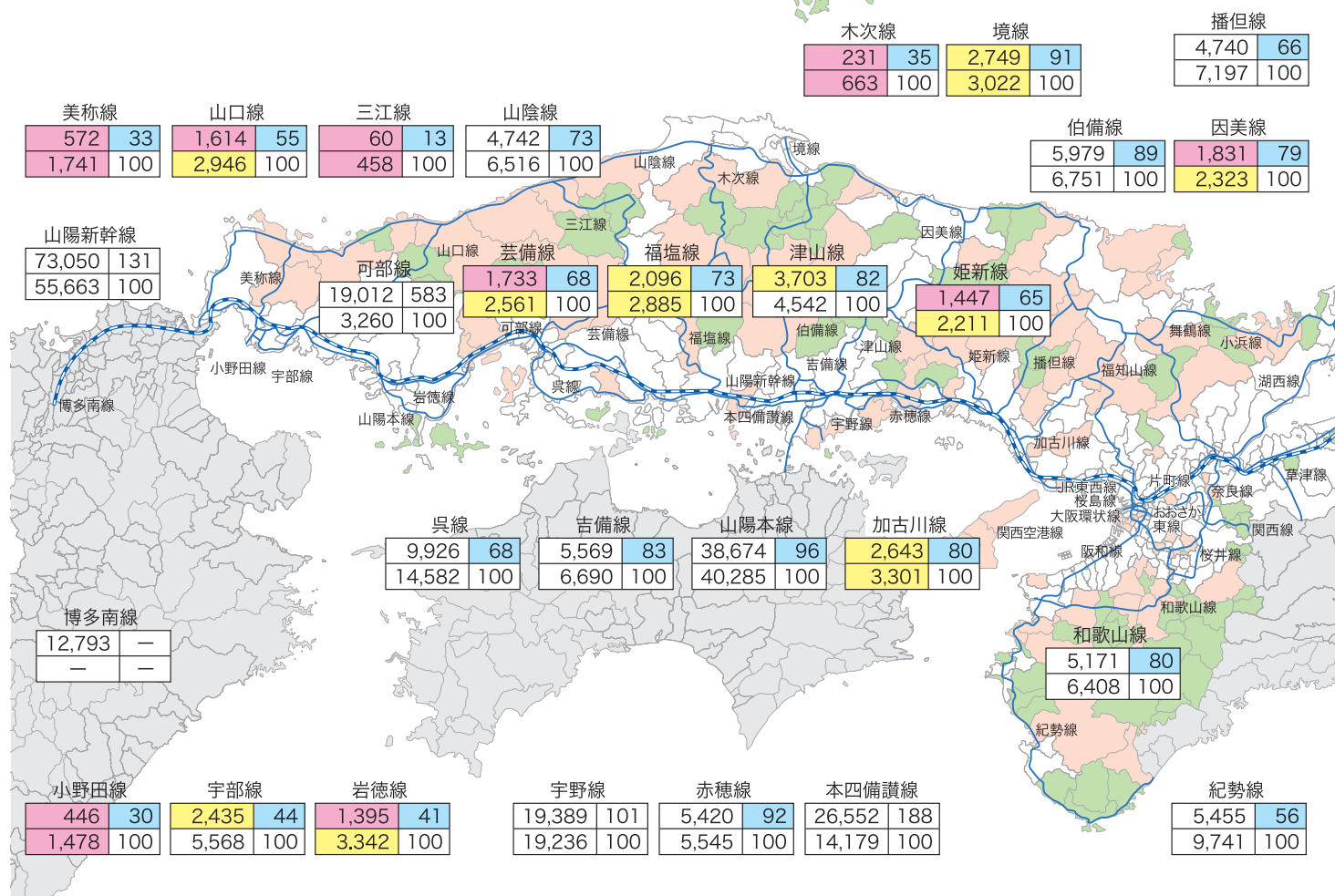
4,000人/日キ口未滿(民営分割時第二次廃線検討対象)

2,000人/日キ口未滿(民営分割時一次廃線対象)

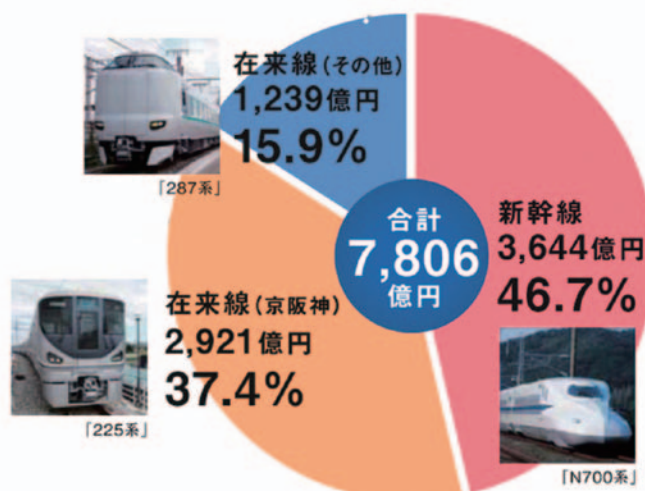
※ は減少傾向にある線区

路線名

'12平均通過量	人/日キ口	%
'87平均通過量	人/日キ口	%



運輸収入の内訳(2013年度)



山陽新幹線や近畿圏（路線の3割）の経営基盤
はあるもののエリア内のほとんどは採算状況の
厳しい地方路線（路線の7割）

なお、JR西日本の路線は、新潟県から福岡県までの2府16県にまたがり、路線の3割が近畿圏や山陽新幹線、7割が地方路線となっています。

そして運輸収入の内訳をみると、路線の3割の近畿圏と山陽新幹線で収入の85%を占め、地方路線の赤字を埋める構造となっています。

【参考】JR西日本エリアの運輸収入の状況

Ⅱ JR西労組の地域活性化運動について

JR西労組のこれまでの地域活性化運動

JR西労組が地域と関わり、地域の活性化に本格的に取り組むようになったきっかけは1998年に提案された広島県の可部線の一部廃線問題にさかのぼります。

可部線の可部～三段峡区間は輸送人員が少なく、会社は路線の一部を廃止し、バスへの転換を図る意向を示しました。

これに対して、JR西労組は、これまで懸命に地方路線の存続や発展に頑張ってきたにもかかわらず、地域の理解を求める努力や、利用促進を通じて存続を模索するなどの取り組みもなく、一方的な経営視点にもとづいて地方路線を廃止しようとする会社の判断に異を唱えてきました。そして、これを契機に鉄道を活かした地域活性化に全エリアで取り組む方針を確認し、運動を本格化してきたところです。

1999年には「活かそう・研こう・地域の鉄道」をテーマに政策シンポジウムを開催するとともに、組合員・家族に対してアイデア募集を行ったり、各エリアにおいても、政策委員会や地域活性化検討委員会の開催やアンケート活

動など、多くの組合員に地域との共生・発展への認識の共有に取り組んできました。

ちなみに：

1999年の政策シンポジウムに際して行ったアイデア募集では、駅・地方路線の活性化への組合員と家族から560超のアイデアが集まりました。アイデアの中には、その後、実際に商品化されたり、実現しているものもあります。

「駅の活性化におけるグッドアイデア賞」

- ・ 顔のない駅に顔をつくらう
- ・ 若者にライブステージを提供して人集め
- ・ 駅にログハウスをつくり、鉄道利用のアウトドア
- ・ 通勤時に出して、帰宅時に受け取るクリーニング店の経営
- ・ 地元ボランティアによる駅周辺の植栽でコンテストの実施
- ・ 列車のドアから即海へ、浜茶屋を駅に
- ・ 駅の鉄道マニア駅化

「地方路線の活性化におけるグッドアイデア賞」

- ・ もくもく関西線構想
- ・ JRと自治体と連携した組織づくり
- ・ JR乗車券スタンプラリーカードの作成
- ・ 利用地域専用の乗車券類
- ・ JR保養所の併用による割安旅行企画
- ・ 車両改造して自転車を載せる
- ・ 自治体を主体とした共同のイベント開催
- ・ 拠点駅にセレモニースター設置



※可部線「乗って残そう運動」※

可部線の廃線問題においては、組合員やその家族に対して、観光名所へのハイキングなどを呼びかけ、「乗って残そう運動」を展開してきました。

地元自治体においても、対策協議会などが設置され、関係省庁や会社への存続陳情をはじめ、自治体の運賃助成や無料送迎バスの運行など



乗って残そう運動ハイキング



可部線三段峡駅前

「地域と鉄道の再生運動」は盛り上がりを見せました。

JR西労組は、可部線乗車ツアー、映画祭、駅伝大会など60回以上の利用促進イベントにも地元とともに取り組んできました。

会社は、こうした動きを踏まえて、2度にわたって増便社会実験を実施し、この間の利用を見極めて判断する意向を示しました。

しかしながら、2度にわたる増便社会実験においても残念ながら目標乗車数に達することができず、2003年には可部線は一部廃線と

なっていました。

しかし、地域との不十分な合意形成のもとに、進められた可部線の一部廃線は、この後のJR西日本が地域との関わりを見直す大きなきっかけになりました。

※きのくにシーサイド号の運行※

近畿自動車道の開通・南進、京奈和自動車道の計画、南紀白浜空港のジェット化などの動きがある中で、和歌山地本は政策提言「PLAN DASH21」をまとめてきました。組合員の知恵と夢とロマンの総結集により「きのくに線に

こんな列車を走らせよう」とアイデア募集を行い、乗って楽しいきのくに線の実現を求めてきました。和歌山県の紀勢本線の活性化のため、駅の活性化、「きのくにシーサイド号」の運行を提起し、実現に向けて取り組みられました。



きのくにシーサイド号

※岡山県の吉備線のLRTへの転換※



LRTイメージ

岡山で開催した2002年の定期中央本部大会岡山県の吉備線のLRTへの転換を提起しました。しかし、富山港線が2006年に「富山ライトレール」としてLRT化が実現してきたのに対して、吉備線は具体的な進展がないままでした。岡山で開催した2004年JR西労組第6回政策シンポジウムでは、吉備線LRT化の問題を取り上げて討議を行い、これをきっかけに地方議員による沿線自治体への働きかけや連合岡山メーデーにおけるパネル展示を行うなどPR活動などを展開してきました。

なお、昨年5月、岡山市役所で会談した岡山市の大森雅夫市長と総社市の片岡聡一市長は、吉備線のLRT化は国土交通省が提唱する「コンパクトシティ」実現の



連合岡山メーデーでのパネル展示

ため、観光振興のためにも有効との認識で一致したと表明しました。また、今年8月、岡山市と総社市に加えJR西日本の3者協議が開催され今後具体的な動きがあるものと考えられます。

※新神戸駅への「のぞみ号」の停車※

2000年に開催された第12回定期中央本部神戸大会において、JR西労組は神戸空港の開港に對抗して山陽新幹線の新神戸駅への「のぞみ号」の停車の必要性を提起してきました。



新神戸駅

連合兵庫や兵庫県交運労協の協力を得て神戸地本を中心に「のぞみ号」停車チラシ配布などの運動を展開し、兵庫県、神戸市、観光協会、商工会などにも要請行動を行ってきました。その結果、2001年秋のダイヤ改正で新神戸駅への「のぞみ号」停車を実施し、観光資源が豊富な神戸をJRグループとしてPRし集客に努める足がかりとなりました。

※山陰本線高速化事業※

JR西労組は米子地本を中心に、過疎化の進

行による沿線人口の減少と高速化する他の輸送機関との競争に對抗して、「活力ある山陰の鉄道」づくりを目指し、山陰本線を「命と暮らしを守る生活路線」と位置付け、山陰本線の高速化と都市圏輸送の充実・強化、住民の理解と沿線自治体へ積極協力を求める運動を展開してきました。そして、事業に必要な費用の捻出においては地方議員による沿線自治体への働きかけによって実現してきました。沿線自治体の費用負担のもと、1998年に島根県側高速化工事が始まり、枕木変更、カンスト見直しによる曲線通過速度の向上、駅の一線スルー化、分岐器の変更、車両導入などを行い、2001年に高速化を行ってきました。また、同様に、2002年には鳥取県側高速化工事が始まり、枕木変更、カンスト見直しによる曲線通過速度の向上、軌道移設、駅の一線スルー化、踏切鳴動時間変更、車両導入などを行い、2003年に高速化が実現しました。187系気動車の導入により、米子～鳥取間は14分短縮、松江～益田間は38分短縮が図られました。また高速化されたことにより、利用者数の増加にもつながりました。



※ 地元の活性化のために地元がつくりあげた木次線の奥出雲おろち号の運行 ※

国鉄改革時に第1次廃止対象線区に選定されていた木次線は、生活必要路線としての役割を担っている一方で、沿線人口が減少し、きわめて厳しい運営状況に陥っていました。そこで、路線の活性化のために、自主・自立の厳しい経営環境の中で「着地型営業展開」を掲げ、沿線自治体とともに「奥出雲ロマン鉄道構想」をもとに、「木次線強化促進協議会」でトロッコ列車導入が提起されました。沿線自治体の雲南地区の活性化と木次線存続への熱い願いから、車両改善費用や運行費用を沿線自治体が負担する形で、1998年に「奥出雲おろち号」の運行が始まりました。



奥出雲おろち号

※ 舞鶴線電化と赤レンガ倉庫の活用 ※



赤レンガ倉庫群

福知山本地では、人口流出と舞鶴自動車道の開通などの環境変化に対して、「鉄道の活性化なくして町の繁栄はない」との方針を持って沿線自治体の協力を得てサミットなどを開催してきました。

また、国際都市・舞鶴や小京都・出石、城崎温泉などの豊富な観光資源を結ぶ鉄道の高速化のために東舞鶴駅・綾部駅間の舞鶴線電化に際しての活性化に向けたアイデア募集など全組合員参加で運動を進めてきました。1999年に電化開業し、特急まいづる号や北近畿タンゴ鉄道の直通特急



赤レンガ倉庫パーティー

「タンゴ・ディスカバリー号」が運行されることとなりました。また、明治から大正時代に旧海軍によって建てられた多くの赤レンガ倉庫を今後の町おこしの材料として活用すべく舞鶴市で開催した2004年の第16回定期中央本部大会では、大会レセプション会場として整備・活用し、以降の利用促進につなげてきました。

※ 全エリアでのパークアンドライド通勤 ※

全エリアにおいて沿線自治体へのノーマイカーデー設定、駅前用地を活用して駐車場化したパークアンドライド通勤などの普及を積極的に働きかけるとともに、通勤定期券購入者に対する駅前駐車場利用割引設定などのしくみづくりにも積極的に取り組んでいます。



駅前駐車場

JR西労組の地域活性化のための沿線自治体訪問活動

JR西労組では、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ています。

具体的には、各地方本部が、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連合の「21世紀鉄道ビジョン」「総合交通体系にもとづく交通政策の基本的方向」などの政策や「交通重点政策」も参考にしながら、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、地域公共交通の維持や公平競争の観点から、労働組合の立場から実態や課題などを問題提起して懇談を行う活動を展開することを要請しています。2013年度の訪問実績としては27箇所を訪問してきました。

JR西労組は、また、府県連合、府県連合地

地方本部	自治体訪問箇所
金沢地本	七尾市、射水市
京都地本	京都市、草津市、米原市、長岡京市
大阪地本	奈良市、伊賀市
和歌山地本	和歌山県、新宮市、那智勝浦町
神戸地本	赤穂市、上郡町
福知山地本	篠山市、豊岡市、朝来市、丹後市
岡山地本	岡山市
米子地本	島根県、松江市、出雲市、雲南市、奥出雲町、美郷町、川本町、江津市
広島地本	広島県

2013年度 自治体訪問実績

《自治体との懇談内容》

- 利用促進や地域活性化に関する課題の共有化
- 「交通政策基本計画」や「地域公共交通活性化再生法」にもと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
- 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
- 地域と連携した減災・防災対策など

協、交運労協に150名を組織共働役員として派遣し、課題の共有化を図っているほか、地方議員との情報交換も行っています。

JR西労組は、今後も自治体訪問活動や政治活動に取り組み、地域共生の運動を主導し、鉄道の特性を活かした交通政策と地域活性化を実現していきます。

来年の3月には北陸新幹線が開業します。開業効果を最大限引き出すとともに、並行在来線の第3セクター化や枝線が今後も地域公共交通として地域活性化に寄与するように提言していくことが必要です。

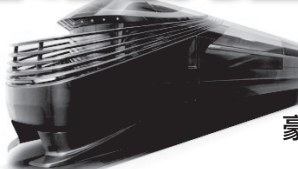
この他、豪華寝台列車、京都鉄道博物館、岡山駅前や広島駅前開発など地域との共生が必要とされる大きな課題がたくさんあります。

労働組合の立場から企画提案運動を実践し、会社との協議、自治体訪問を実施してこれらの施策が地域活性化に最大限の効果を発揮するように取り組んでいきます。

労働組合の立場から企画提案運動を実践



北陸新幹線と並行在来線
第3セクター化(2015年3月)



豪華寝台列車
(2017年春)



京都鉄道博物館(2016年春)

岡山駅前イオンモールと
路面電車乗入れ(2014年12月)



広島駅前開発
路面電車乗入れ
(2020年代前半頃)



米子駅
南北自由通路新設
(2018年頃)



各エリアの課題や取り組み

京阪神・和歌山・福知山エリア

滋賀県との包括的連携協定を締結

滋賀県とJR西日本は、平成23年2月、滋賀県の地域及び鉄道の持続的発展に資するため、相互に情報や意見の交換に努め協働により取り組むことが可能な案件について、緊密に連携し協力する包括的連携協定を締結した。

<連携事項>

- (1) 駅を核としたまちづくりに関すること
- (2) 駅を中心としたアクセス改善に関すること
- (3) 低炭素社会の実現と環境保全に関すること
- (4) 観光・文化の振興・交流に関すること
- (5) 子育て支援、青少年の健全育成、高齢者・障がい者支援に関すること
- (6) 地域の暮らしの安全・安心の確保および災害対策に関すること
- (7) その他、滋賀・びわ湖ブランドの推進、県民サービスの向上および地域と鉄道の持続的発展に関すること

奈良県との包括的連携協定を締結

奈良県とJR西日本は、平成25年10月、奈良県内の地域と鉄道の持続的発展を目的に「駅を中心としたまちづくりやアクセス改善」「観光・文化の振興」などを柱とする包括的連携協定を締結した。

<連携事項>

- (1) 駅を中心としたまちづくりやアクセス改善
- (2) 観光・文化の振興
- (3) 景観・環境保全
- (4) 地域の安全・安心の確保と暮らしの向上

「ハローキティ和歌山号」の運行

「和歌山デスティネーションキャンペーン」期間に観光列車として「ハローキティ和歌山号」が運行される。串本～新宮沿線の観光名所をハローキティが可愛く紹介し、鉄道旅行の楽しみが倍増する。平安衣装やJR制服姿のハローキティも描かれ、魅力たっぷりの「ハローキティ和歌山号」は快速列車全車指定席となっている。

湖西線利便性向上プロジェクトチームによる防風柵設置要請

三日月大造滋賀県知事は9月12日、JR西日本京都支社を訪れ、JR湖西線の利便性向上について協力要請を行った。11日に開催された第一回湖西線利便性向上プロジェクトチーム（県と沿線の天津市、高島市、長浜市などで構成）に連動したもの。同チームの会議では、(1)比良駅～蓬萊駅間において風を遮蔽する防風柵の設置(2)近江舞子・新旭の両駅のバリアフリー化をJR西日本へ要請することを確認している。また、同チームは、湖西線の利便性向上に向けた検討を行うため設置されたもので、検討事項として、強風対策、バリアフリー化、ダイヤ改善、観光誘客・観光キャンペーン、地元利用促進などを挙げている。

要請を受けたJR西日本は、9月17日、滋賀県内を走る湖西線で強風による運転の見合わせが相次いでいることから防風柵を新たに設置することを決定した。

高槻市との「大規模災害等発生時における帰宅困難者対応に関する覚書」を締結

大規模災害が発生し、電車の運行がストップし、市内のJR高槻駅や摂津富田駅で帰宅困難者が多数発生した場合のJRと高槻市の対応を定めた覚書を締結した。JR西日本では初めてとなる。

<連携事項>

- (1) 鉄道の運転状況や避難場所の開設状況などの情報共有
- (2) 帰宅困難者の安全確保と駅構内での一時滞在
- (3) 避難場所への帰宅困難者の誘導
- (4) 平常時の備えとしての防災訓練や情報収集体制の整備など

播但線の電化

播但線はかつて全線非電化であったが、阪神大震災以降の東海道山陽本線の迂回ルートとしての期待もあり姫路～寺前間が電化された。

しかし、寺前～和田山間は3つのトンネルが介在し、莫大な工事費用がかかることなどの理由で現在も非電化区間となっている。播但線の電化によって、神戸・姫路など山陽エリアから兵庫県北部地域への利便性を向上させることは、播但線沿線地域だけでなく兵庫県北部地域全体の活性化にもつながることが期待される。

山陽エリア

岡山駅前への路面電車乗り入れ

岡山市は、中心市街地活性化のため、路面電車のJR岡山駅東口広場への乗り入れを検討している。路面電車（岡山電気軌道）の乗り入れは、同市の都市交通戦略にも盛り込まれ、今年12月、岡山駅前に年間2千万人の利用が見込まれる西日本最大級のイオンモールが出店するのを受け、人の流れを中心市街地に引き込むため乗り入れは必要と判断し、市議会でも検討が進められてきた。今年1月、岡山市長とJR西日本の真鍋社長が会談し、今後JRがバスやタクシーなど各交通事業者や交通管理者と協議していくことが表明された。

JR吉備線LRT化

JR西日本は、2003年に活性化が必要なローカル線のうち、吉備線と富山港線は将来的にLRT化して経営分離したいと構想を発表してきた。富山港線は、2006年に「富山ライトレール」となりLRT化が実現してきたが、吉備線は具体的な進展がないままであった。昨日5月、岡山市役所で会談した岡山市の大森雅夫市長と総社市の片岡聡一市長は、吉備線のLRT化は国土交通省が提唱する“コンパクトシティ”実現のため、観光振興のためにも有効との認識で一致したと表明してきた。

中国銀行と「地域振興に関する業務協力協定」を締結

中国銀行とJR西日本は、2013年8月、「地域振興に関する業務協力協定」を締結した。自治体や地元企業との連携を進めるとともに、JR西日本グループ一体となって、駅を中心とした街づくりに貢献していくことを確認した。

広島駅への路面電車乗り入れ

今年9月、広島市による広島駅南口広場再開発の基本方針が定まった。路面電車の広島電鉄が駅ビルの2階部分に高架で乗り入れ、1階部分はバス停やタクシー乗降場などに活用して乗り換え客の利便性を高める。2020年代前半完成を目指す。県内外の広域交通拠点として広島経済の活性化につながると考えられる。

両備グループと「公共交通の発展のための相互協力に関する覚書」を締結

両備グループとJR西日本岡山支社は、平成22年11月、「公共交通の発展のための相互協力に関する覚書」の締結を行なった。岡山駅を中心とした公共交通について、高齢化社会への対応と地球環境問題への適合を重視する観点から、利用者にとってより利便性の高い公共交通ネットワークを構築するために相互に協力することを目的としている。

<連携事項>

- (1) 公共交通の必要性、重要性について、利用者をはじめとする関係者の理解、支援を深めるために連携して取り組むこと。
- (2) 岡山駅を中心とした各々の交通事業の活性化に努めるとともに、様々な方策によって一層の利便性の向上を図ること。
- (3) 「環境」と「高齢化」に対応し、21世紀に誇れる岡山市内の公共交通を目指すとする基本的な認識について共有すること。



岡山市との懇談の様子

岡山県との包括協定の締結

岡山県と西日本旅客鉄道株式会社岡山支社は、緊密な相互連携と協働による活動を推進することにより、鉄道ネットワークを活用した地域振興を図ることを目的に、包括協定を締結します。この協定締結を受け、9月28日にオープンする鳥取県・岡山県共同アンテナショップや、平成28年春に開催される岡山デスティネーションキャンペーンなどを活用した地域振興に関する取り組みを積極的に展開していくこととしている。

<連携事項>

- (1) 観光振興および岡山県の情報発信に関すること。
- (2) 鉄道の利便性向上および利用促進に関すること。
- (3) 地域と暮らしの安全・安心の確保に関すること。
- (4) その他双方が合意した事項

可部線の延伸

可部線電化延伸事業については、鉄道事業法に基づき、国土交通大臣に対し可部～新可部～新河戸(仮称)(約1.6km)鉄道事業許可申請を行い、このたび平成26年2月25日に許可を取得した。今後、平成28年春の開業を予定しており、列車本数は1日に99本を予定している。

山陰エリア

松江商議所、松江市との地域振興協定を締結

JR西日本米子支社と松江市、松江商工会議所の3者は、平成25年8月、「地域振興のための連携協力に関する協定」を締結した。観光客の誘致やJR松江駅(松江市朝日町)周辺のにぎわい創出に結束して取り組む。JR西日本管内で、支社が市町村や商工団体と協定を結ぶのは初めて。

木次線トロッコ列車「おろち」

宍道湖・中海園と石見園、山陽園との結節点である斐伊川・神戸川流域の2市2町(出雲市・雲南市・奥出雲町・飯南町)の連携・協力による「出雲の国・斐伊川サミット」が平成19年11月に発足した。このサミットでは、圏域の一体的な発展をめざすため、古代出雲文化や環境、観光、産業、芸術文化、福祉など様々な分野で交流連携を図り、圏域の活力を創出する共同事業を実施している。しかし、木次線のトロッコ列車「おろち」については車両の老朽化を理由に平成27年度以降の運転継続が危ぶまれている状況であり、JR西労組は今後のあり方についての議論を提起している。

米子駅前開発

米子駅南北一体化構想は、当初の駅南地区の米子工業高校移転を核とした駅前開発とは異なり、コンベンションホールなどの現在の駅前機能の補完的役割などを想定した構想として平成16年頃からあらためて浮上してきた。米子駅南北一体化構想は、①「南北を自由通路で結び」駅と線路をバリアとせず往来できるようにする。②「駅の改札口を橋上化」し、駅裏と言われている③「南側の鉄道用地部分約1haの駅隣接地を高度利用する」の3つの事業の構想となっている。駅南方面からのアプローチが出来る事によって駅南方面地区の価値が上昇することによる民間の開発の動きも期待できるという派生効果も予想されている。また、事業の進み方によっては米子支社ビルの移転の課題もある。

三江線活性化事業を通じた地域との対話を実施

平成23年に取り組んだ増便社会実験の結果にもとづき、平成25年7月に地元自治体等と連携を図り「三江線沿線地域の公共交通のあり方勉強会」を立ち上げ、2回月ごとに会合を開催してきた。鉄道、バスを含めた三江線沿線地域の公共交通の課題を共有し、エリア全体における持続可能な公共交通のあり方を議論してきた。従来の三江線に特化したアンケートではなく、沿線の公共交通全体(鉄道、バス、タクシー)を対象にして住民の移動に関する実態を把握し、将来の公共交通の可能性を含めて把握するなどの取り組みを進めている。

島根県との観光振興における連携協定を締結

島根県とJR西日本は、観光振興などにおける連携協定を締結した。今後、中国地方を数日かけて周遊する豪華寝台列車の運行などを検討しており、地域の観光振興に期待が寄せられている。今後は、双方の若手によるワーキンググループを立ち上げ、様々なアイデアを協議することとしている。

山陰合同銀行との「地域振興に関する業務協力協定書」を締結

山陰合同銀行とJR西日本は、2012年3月、「地域振興に関する業務協力協定書」を締結した。鳥取駅、米子駅、松江駅、浜田駅で共同挨拶運動を実施し、通勤中のお客様への挨拶を通じ地域とのコミュニケーションの充実を図った。

Ⅲ 地域公共交通に関する法整備の状況

1 交通政策基本法の成立

2002年に民主党から議員提案され、以降、三日月前衆議院議員が中心となって成立にむけて取り組んできた交通基本法案は、民主党政権下においても繰り返し審議されましたが、ねじれ国会の影響から、一昨年11月の衆議院解散に伴い廃案となりました。

自民党政権発足後は、三日月議員ら民主党、社民党議員が東日本大震災の教訓をもとに法案を練り直し、大規模災害対策、交通従事者の確保・育成、既存交通施設の有効活用などを加筆したうえで、昨年6月に議員立法として再提出されました。政府においても、あらためて法律案の内容が検討され、議員立法とほぼ同内容の「交通政策基本法案」を11月1日に閣議決定し上程、最終的に11月27日に政府提出法案として「交通政策基本法」が可決され、12月に公布、施行されました。

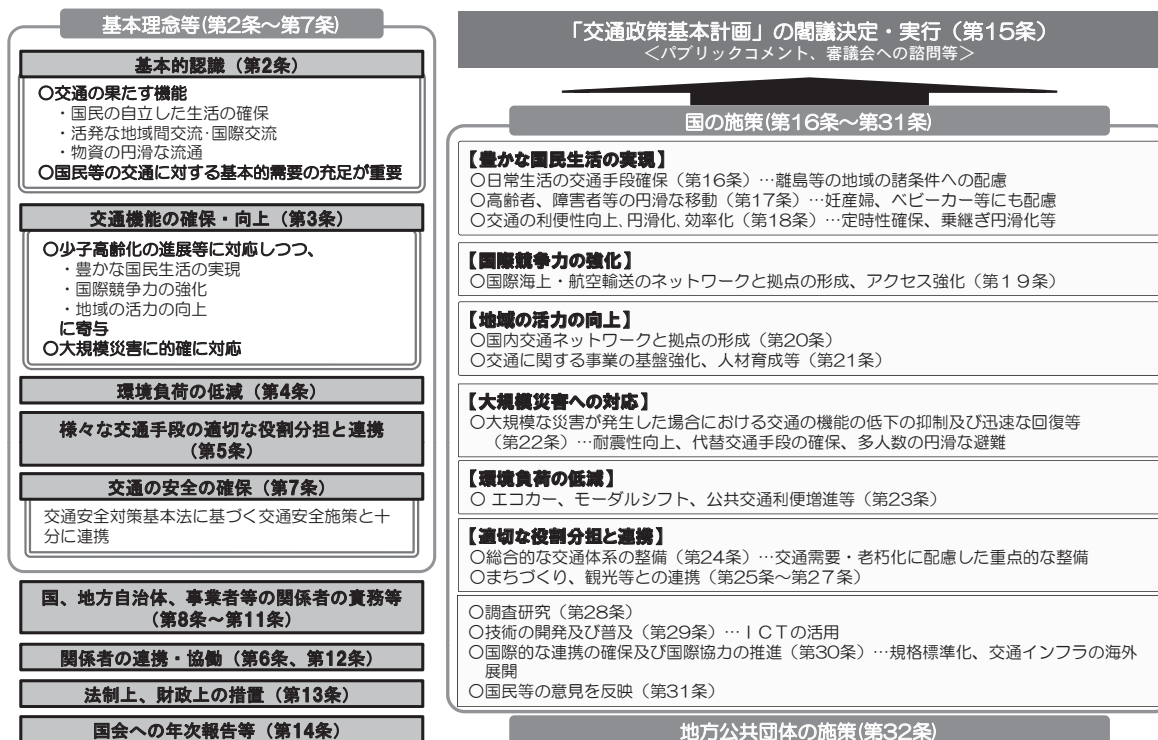
今後、交通政策基本法を活かし、JR連合とともにJR西労組が以前から主張してきた、交通インフラの老朽化対策の推進、交通労働者不足の懸念払拭、労働環境の改善など交通政策に関わる議論を充実させ、実効性のある鉄道、公共交通の維持と地域活性化にむけた取り組みを進めていくことが求められています。

交通政策基本法の概要

- 「交通政策基本法」の目的は「国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展(第1条)」[交通施策の理念と実現のために、国などの責務を明らかにすること(第8条)]とある。つまり「移動する権利は国が責任を持って保証する」という考え方である。
- ここでいう基本理念とは、「国民の基本的な交通を充足させる(第2条)」[交通によって環境負荷を軽減する(第4条)]「大規模災害発生時に交通を確保する(第3条)」[交通安全対策基本法と連携する(第7条)]などである。
- また、これらを充足させる国の基本的政策として、「日常生活に必要不可欠な交通手段の確保等」があげられ、施策にあたって「国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務」が定められた。
- 自治体や国には「自由に移動する権利」を確保する義務があり、例えば、赤字を理由などに鉄道路線がなくなると沿線の人々の交通手段はどう確保するのか、代替手段を考えなくてはならない。「交通政策基本法」は、「自由に移動する権利」を「生存権」並みに格上げするという画期的な法律であるといえる。
- 「交通政策基本法」が施行されたことにより、災害などで被災して寸断された鉄道や道路の早期復旧が期待できる。また、ローカル線の鉄道、バスの存廃論議が、損益重視から権利の尊重に視点を移し、新たな交通事業展開や交通弱者の救済に繋がる。

※国土交通省資料を参照

交通政策基本法の構成



2 交通政策基本法にもとづく 交通政策基本計画の策定

「交通政策基本法」は、豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、「交通政策基本計画」を閣議決定しなければならない旨を定めることにより、例えば以下のような交通に関する課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進していくための法律となっています。



《交通に関する課題》

- 人口減少、少子高齢化が加速度的に進展し、特に地方のバスなどの運輸事業の経営悪化が深刻化している中で、**過疎化が進む地域における生活交通の確保**
- 国際的な競争がますます激しくなる中で、経済成長著しいアジア太平洋地域の活力を取り込むために、**国際的な人流・物流のネットワークを充実させること**
- 東京を始めとする太平洋側の諸都市が、近い将来、大地震に見舞われる可能性が高い中、東日本大震災の経験を踏まえ、**巨大災害への備えを万全なものとする**

「交通政策基本計画」の策定・実行により、政府が一丸となって対応

3 交通政策基本計画

「交通政策基本法」では、政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「交通政策基本計画」を定めなければならないこととされています。「交通政策基本計画」は交通分野ではじめてとなる国レベルのマスタープランであり、交通に関する施策についての基本的な方針及び目標や政府が講ずべき施策等について記載することとされており、国や自治体、民間、さらに国民の役割分担や責任をあきらかにすることと交通に関する施策を総合的、計画的に推進することとなります。

この「交通政策基本計画」は、現在、国土交通省などで策定に向けて急がれ、年内に閣議決定され、成立する予定になっています。成立後、2015年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）を計画期間と定め、各都道府県・市町村における具体的施策が実施されることとなります。

交通政策基本計画の策定スケジュール

2014年

2～3月 地方公共団体関係・交通関係団体へのアンケート

4月 交通労働協を通じてJR連合・JR西労組もアンケート回答

5月 事業者へのヒアリング（JR東日本、JR東海、JAL、ANA、日本通運、神奈川中央交通など）

6月 交通政策審議会・社会資本整備審議会において中間とりまとめ（素案）

8月 交通政策審議会・社会資本整備審議会において中間とりまとめ（案）

9～10月 各省協議パブリックコメント

11～12月 「交通政策基本計画」を閣議決定

2015年～2020年

各都道府県・市町村における具体的施策を実施

〈交通政策基本計画の構成〉

●交通に関する施策の基本的方針

交通政策基本法の規定や時代潮流を踏まえて、3つの「基本的方針」を設定

(基本的方針)

- 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

●交通に関する施策の目標【巻末資料33頁参照】

交通政策基本法の規定を踏まえつつ、計画期間内に目指すべき「目標」及びその趣旨を記載するとともに、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定

●交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

「目標」の各々について、計画期間中に取り組むべき主要な施策の骨子を、これまでの取り組みを更に推進していくものと、取り組み内容を今後新たに検討するものに分けて記述

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 自治体中心に、コンパクトシティ等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

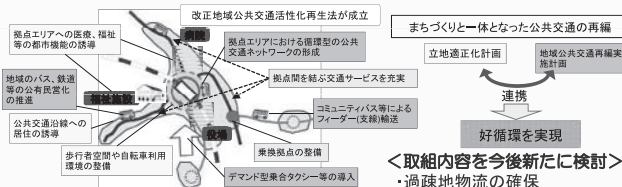
(趣旨)

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策の例)

＜これまでの取組を更に推進＞

・「コンパクトネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



主な数値指標
 ・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数：100件
 ・デマンド交通の導入市町村：314市町村(2013) → 700市町村

目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

(施策の例)

＜これまでの取組を更に推進＞

・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入
 ・自転車の活用に向けた取組を推進

＜取組内容を今後新たに検討＞

・バスフロート船の開発



主な数値指標
 ・低床式路面電車の導入割合：約25% (2013) → 35%
 ・コミュニティサイクルの導入数：54都市 (2013) → 100都市

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策の例)

＜これまでの取組を更に推進＞

・現行の整備目標を着実に実現する。
 ・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



主な数値指標
 ・ノンステップバスの導入割合[*]：41% (2012) → 70%
 ・主要鉄軌道駅の段差解消率[*]：82% (2012) → 100%
 ・ホームドアの設置数[*]：583駅 (2013) → 800駅

＜取組内容を今後新たに検討＞

・低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進



目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

(施策の例)

＜これまでの取組を更に推進＞

・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

＜取組内容を今後新たに検討＞

・公共交通機関のサービスレベルの見える化
 ・交通系ICカードの事業者間での共通利用やエリア間での相互利用の推進
 ・ITS技術等の活用による道路利用の効率化



主な数値指標
 ・日常生活における公共交通に対する満足度[*]：約40% (2012) → 約50%
 ・相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない県の数[*]：12県 (2013) → 0県

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

※国土交通省資料を参照

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

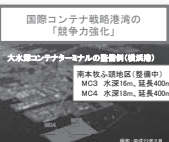
- ・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- ・LCCの普及に向けた環境整備(専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化

主な数値指標
・首都圏空港の空港容量拡大[*]: 71.7万回(2013) → 74.7万回+最大7.9万回 【※今後、関係自治体等との協議を開始する予定】
・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]: 7% (2013) → 17%

- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化(港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等)



主な数値指標
・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース(埠頭)数: 3バース(2013) → 12バース(2016)
・三大都市圏環状道路整備率[*]: 63% (2012) → 約75% (2016)

目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(趣旨)

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に行う機構を創設

主な数値指標
・交通分野における日本企業の海外受注額推計: 0.5兆円(2010) → 7兆円

※ 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(趣旨)

定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・新幹線ネットワーク(整備新幹線、リニア中央新幹線)の着実な整備と地域鉄道等との連携
- ・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用(スマートICの整備等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大

主な数値指標
・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]: 【北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業予定)】 20%増(2014-17) 【北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業予定)】 10%増(2015-18)
・道路による都市間交通の確保率[*]: 約48% (2012) → 約50% (2016)

目標③ 訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備(ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等)
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化
- ・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実

主な数値指標
・無料Wi-Fiの導入割合[*]: 【国際定期便が運航する空港】 93% (2013) → 100% 【新幹線主要停車駅】 53% (2013) → 100%
・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]: 17.4万人(2013) → 100万人

※ 国土交通省資料を参照

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(趣旨)

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応が必要となっている。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
- ・代替ルート確保、輸送経路啓蒙等の輸送手段確保
- ・避難誘導、帰宅困難者対策(自治体・民間企業との協力体制)



<取組内容を今後新たに検討>

- ・車両等の老朽化への対応

主な数値指標
・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率: 91% (2012) → 概ね100% (2017)
・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率: 79% (2013) → 82% (2016)
・港湾BCP(事業継続計画)が策定された主要港湾の割合: 3% (2012) → 100% (2016)
・長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率: 36% (2013) → 100% (2016)

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

(趣旨)

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対応し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整える。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・輸送を支える技能者、技術者の確保(航空機操縦士)

世界的に操縦士需要が急増。
アジア/太平洋地域においては、
2030年には2010年の4.5倍必要。
…民間養成機関の供給能力拡充等
(バスドライバー)

バス事業の運転者(男性)の労働環境
労働時間…全産業平均の約1.2倍
所得…全産業平均の約0.8倍

主な数値指標
・主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]: 120人(2012) → 約210人
・自動車関連の女性労働者の数(バス:1.4%(2011)、タクシー:2.3%、トラック:2.4%(2013)、整備士:0.85%(2009)): 増

※ 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(趣旨)

JR北海道問題、高速バス事故、韓国フェリー事故等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立が必要となっている。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
- ・運輸安全マネジメント制度の充実強化
- ・新技術の活用

運輸安全マネジメント制度
事業者が社内ルールとなった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認



主な数値指標
・運輸安全マネジメント評価実施事業者数: 6,105事業者(2013) → 10,000事業者
・大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率: 約54% (2013) → 90%

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨)

我が国の運輸部門のCO₂排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

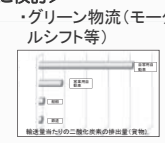
- ・次世代自動車の一層の普及



地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応率への導入を促進



2015年市場導入予定の大型燃料電池自動車の本格導入に向け、車両の保安基準の見直し等を検討



CO₂排出単位を比較すると、鉄道はトラックの1/8、船舶は1/5であり、モーダルシフトによってCO₂排出量を削減

主な数値指標
・新車販売に占める次世代自動車の割合: 23.2% (2013) → 50%
・モーダルシフトの推進【鉄道】 187億トキロ(2012) → 221億トキロ 【貨物輸送トキロ】 【海運】 333億トキロ(2012) → 367億トキロ

※ 国土交通省資料を参照

4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について

地域公共交通のあり方を見直すにあたって、地域公共交通の主である鉄道や船舶の充実とバスやタクシーとの連携強化が必要であり、そのためには、従来の道路運送法・鉄道事業法・軌道法・海上運送法という縦割り型の法制度を包括する新しい枠組みが必要であるという認識のもと、平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されました。

いわゆる「地域公共交通活性化再生法」であり、この法律によって、次の5つの「地域公共交通特定事業」の推進が図られることとなりました。



《地域公共交通特定事業》

■軌道運送高度化事業

より優れた加速・減速性能を有する車両を利用。上下分離制度

■道路運送高度化事業

より大型のバス（連接バス等）を利用。交通規制など道路交通の円滑化に資する措置と併用

■海上運送高度化事業

より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

■乗継円滑化事業

接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等

■鉄道再生事業

事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る

人口減少や少子高齢化が進み、公共交通機関をとりまく環境が年々厳しさを増している中、特に地方においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービスの



水準の一層の低下が懸念されています。一方

で、人口減少社会において地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが喫緊の課題となつています。このような状況を踏まえ、交通政策基本法の基本理念にのっとり、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進し、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になることから、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部が改正されました。【巻末資料38頁参照】



《地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正のポイント》

■地域公共交通網形成計画

市町村が作成することができる「地域公共交通総合連携計画」について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正するとともに、当該計画の策定主体に都道府県を追加する。

■地域公共交通再編実施計画

「地域公共交通網形成計画」において、路線の再編等を行う「地域公共交通再編事業」に関する事項が定められたときは、地方公共団体は、当該事業が行われる区域内の関係する公共交通事業者等の同意を得て、当該地域公共交通再編事業を実施するための「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができることとする。また、認定を受けた「地域公共交通再編実施計画」に定められた「地域公共交通再編事業」について、道路運送法等の法律上の特例を設ける。なお、この認定を受ける国からの財政面での助成対象となりより一層の事業展開につながっていく。

5 公共交通に関する法整備による今後の地方自治体の動き

「交通政策基本法」が成立し、国の交通政策のマスタープランとして「交通政策基本計画」が策定されることによつて、2015年～2020年までの間に、具体的に実施する項目とその数値目標が掲げられることになります。国は、この数値目標を達成するように、都道府県や市町村などの地方自治体に対して、地域公共交通を活性化する事業を行う場合には、その費用を助成するということを決定したことになります。

これまでも、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」にもとづき国からの助成によつて、例えば、市内循環バスの導入やLRT化などの先進的な事例がいくつか実現していましたが、すべての都道府県や市町村が取り組んできた訳ではありません。どちらかというと地域公共交通の活性化に取り組んできた地方自治体は決して多くはありませんでした。すべての都道府県や市町村が地域公共交通の活性化に取り組めていない背景としては、次に示すようなものがあると考えられます。

・ 道路は国・行政主導であるが、地域公共交通は事業者主導という考えが強い。とりわけJRに対してはそうした傾向がある。

・ 地方自治体の中には、地域公共交通そのものに対する意識が希薄であったり、温度差がある。

・ 地方自治体には交通行政に長けた人材が十分にいない。

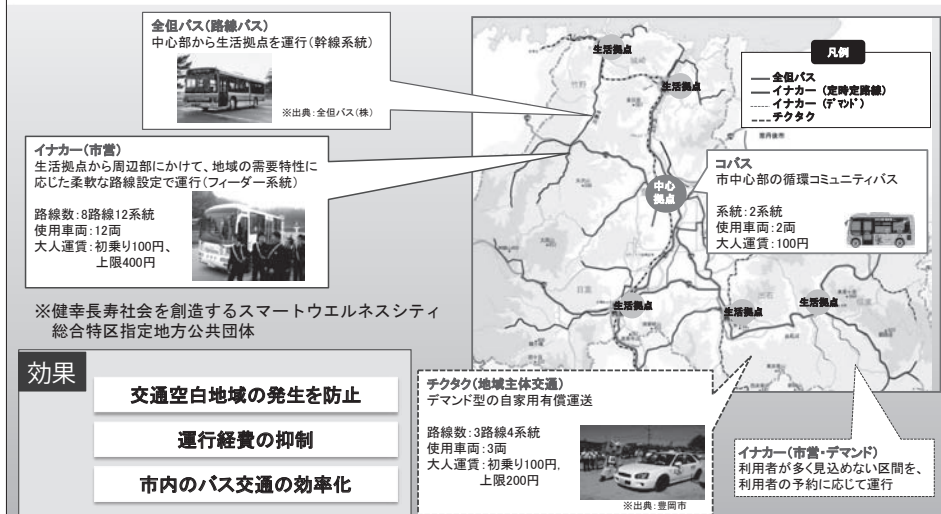
・ 事業者側も地方自治体などの補助金ありきの考えが強い。

しかし、国は、交通政策のマスタープランである「交通政策基本計画」を策定したことによつて、掲げた数値目標を達成するように都道府県や市町村などの地方自治体に対して積極的に働きかけをせざるをえなくなったと言えます。

したがって、今後、2015年～2020年までの間、都道府県や市町村などの地方自治体は、「交通政策基本計画」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」に則り、人口減少社会において地域の活力を維持・強化するためのコンパクトなまちづくりと連携しながら、地方自治体が先頭に立つて、関係する航空・船舶・鉄道・バス・タクシーなどの公共交通事業者とともに持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくこととなります。

事例紹介① 豊岡市のバスによる持続可能な地域公共交通の実現

確交通手段の適切な役割分担にもとづく最適な生活交通ネットワークの構築



豊岡市の紹介

豊岡市は兵庫県の北部にあり、日本海に面しています。平成17年に1市5町が合併した町で、人口は約8万9千人、森林が約80%を占める街です。城崎温泉は1300年もの歴史を持ち、多くの文豪に愛された温泉です。豊岡市シンボルであるコウノトリは昭和46年に環境の悪化などにより日本の空から姿を消しましたが、最後の生息地である豊岡市ではコウノトリを自然界に返す取り組みを行っています。

豊岡市の公共交通としては、JR山陰本線が南北に走っており、豊岡駅を中心に路線バス、市営バス、イナカー（市営バス）が走っています。また、路線バスなどが運行していない交通空白地域に運行している地区の乗り合いタクシー「チクタク」（地域住民が主体となりボランティアで運行）があります。また、コウノトリ但馬空港があり、大阪・伊丹空港と約40分で結んでいます。このように豊岡市の公共交通は、飛行機のほか鉄道やバス交通、さらにはボランティア輸送がそれぞれの特徴に応じて役割を分担しながら支えています。

豊岡市では、平成19年に路線バスの大幅な休止問題が発生しました。民間バス事業者から、翌年の平成20年10月に市内のバス路線26路線のうち、半数の11路線を休止するという通告がありました。従来から豊岡市もバス事業者に対して赤字補填の補助金を支出していたにもかかわらず、バス事業者の経営状況の悪化から一方的に路線休止の通告がされました。その休止される路線の状況は、高校生や小中学生が通学に利用しており、高齢者などの姿も見られました。市長をはじめ市の幹部にも実際にバスに乗りし、何とかしなければということを通認識としました。

豊岡市は、「市民の足を守る」を基本理念とし、「地域の需要や特性に応じた運行とする」、「地域で支え合う持続可能な公共交通とする」、「継続的に事業の評価と見直しを行う」の4つの基本方針にもとづき、市営バスにより市民の足を確保しています。

<路線維持の取り組み事例>

神鍋線はJR江原駅と神鍋地域を結ぶバス路線です。利用者が減ると運行便数が減り、運行便数が減ると利便性が下がります。利便性が下がるとさらに利用者が減るという負の連鎖が起っていました。神鍋線沿線はマイカー通勤の多い地域でもあることから、バスの利用者はわずか数人しかいない状況で、このままでは近い将来路線休止されかねない状況でした。

行政の反省として、従来はバス事業者に補助金を交付することが一番の仕事であり、市内全体のバス交通のあり方について検討することはありませんでした。また、事業者の反省として、無計画のために大幅な路線休止を出してしまいました。さらに、地域住民の反省として、自家用車の方が便利で快適だから、バスはいまのところ乗らないと思う人が多かった。このようなそれぞれの反省のもと、行政側から沿線の方々に、みんなでこの神鍋線を次世代に残す取り組みを始めませんか、社会実験の提案を行いました。

社会実験の内容は大きく2つあります。まず1つめは、利用者負担の縮減として運賃の上限を200円（路線の起点から終点までの運賃は680円）としました。2つめは、利便性の向上として、以前は高校生たちが通学に利用できる朝6時台のバスが運行していましたが、年々バス利用者が減少し、朝の便は廃止されていました。この朝の便を復活させて増発するとともに、さらには夜9時台の帰宅便を増発するなどの利便性を向上させました。

地元住民も路線バスが維持できないとの危機感のもと地元組織を立ち上げ、バス事業者と行政の三者によって協定書を締結し、それぞれの役割と責任を明確化して社会実験を3者共同でおこなってきました。2期にわたって社会実験を実施するなかで、次の4つの取り組みを行いました。①地元主催の決起集会を行い、地元およびバス事業者の決意を確認し合いました。②高校生のさらなる利用拡大として沿線の中学校への社会実験の内容や意義についての出前講座を行いました。③関係地区の全世帯に戸別訪問して地域の方々に直接訴えました。④直接マイカーの利用者にe通勤プロジェクトやノーマイカーデーを呼びかけるキャンペーンを実施しました。

社会実験の結果は年間の利用目標数値を達成することはできませんでしたが、この取り組みが路線バスのことだけでなく、地域の活性化に大きな効果がありました。高校生をはじめ地域の方々の乗車運動も広がり、社会実験の効果があつたという判断のもと、本年10月から活性化運行とし、3年間の一定期間は事業を継続することを約束し、その状況を1年ごとに評価分析を行い、3年後にはその結果を基に運行ルートや運賃も含め再度検討することとしています。

豊岡市は、引き続き、「乗って守ろう公共交通」を合言葉に、地元、運行事業者、行政の3者が協同し、主体的かつ積極的に関わりながら公共交通の利用促進に努めていきます。

(2014年10月10日 JR連合 第11回政策シンポジウム 豊岡市報告資料を参照)

事例紹介② 富山市の富山地方鉄道LRT

(富山市作成資料より)



富山市が目指す串とお団子の都市構造

串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通

お団子：串で結ばれた徒歩圏

富山ライトレールはJR西日本の富山港線を引き継いだ富山市も出資する第3セクター鉄道です。富山港線を引き継ぐにあたり、一部を路線変更して路上に併用軌道を新設したほか、路上の区間も含めて4駅を増設したうえ、従前の駅も全面的な改良を行ってきました。また、車両もすべて低床式の新車を導入し、運行頻度はラッシュ時10分間隔、日中15分間隔と利便性を高めたほか、接続するバスの路線再編や結節点の整備も行い、日本初のLRTと呼ぶに相応しいトータルシステムとして構築されました。路面電車化を契機に沿線のまちづくり事業も一体で行われ、土地区画整理や一般住宅建設、高齢者向住宅の誘致も行われたほか、富山港線と並行する富岩運河と古い街並みの保存、整備も行われました。

富山港線LRT化事業 (平成18年4月29日開業)



LRT化



車両も含めたLRT化経費を市が負担するとともに施設の維持、管理、更新経費を市が支援

《関連施策》



フィーダーバスとのスムーズな乗換(岩瀬浜駅)

《運行サービスの向上》

	富山港線		富山ライトレール
運行間隔	30～60分	→	15分(ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅(富山駅除く)	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両

運賃は200円均一制に。



駐輪場(越中中島駅)

富山ライトレールは「ポートラム」という愛称がつけられ、1日あたりの平均利用者数はJR時代と比較すると、平日で約2.2倍、休日で4.7倍の乗客が利用しました。高齢者の利用が増えているほか、利用者の半数程度が従来移動しなかった乗客です。外出を控えていた高齢者が週末に子や孫の自動車で買い物をす

る代わりに、平日、便利な公共交通機関で街に出かけるということになれば、街がにぎわうだけでなく、高齢者の健康にとっても良いことです。富山ライトレールは、便利な公共交通があれば、自動車ではなく、公共交通を利用する人が決して少なくないことを実証しています。

さらに富山では2009年に既存の富山地方鉄道の路面電車線の環状線化も完成させた。単純な同心円上のコンパクトシティだけではなく、公共交通を軸とした「お団子と串」のまちづくりをかける富山市は高山線の活性化と並行して街中に路面電車新線を建設しました。「セントラム」と名付けられた環状線には、将来「ポートラム」も乗り入れる予定ですが、路面電車の運行は富山地方鉄道であり、富山市では初めて上下分離方式を採用し、線路などのインフラ整備は市の事業として行ってきました。

富山市の取り組みは、まちづくりという大きな目標のパッケージにLRT整備が組み込まれたかたちでありました。富山ライトレールの想定外の利用者は、岩瀬浜をはじめとする沿線の活性化、高齢者の外出促進、自家用車の抑制というかたちで成功をおさめています。

富山市の住宅着工が落ち込む中でも、ライトレール沿線では着実に住宅が増えている状況であります。コンパクトシティは行政が強制的に住民を移住させることではありません。利便性の高い魅力的な公共交通を軸に自然に出来あがるということを富山市で実証されています。

(出典 交通研究協会発行 LRT次世代型路面電車とまちづくり)

効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化

歩行者数の増加、空き店舗の減少

住民のライフスタイルの変化

買い物目的の外出機会の増加

III

地域公共交通に関する法整備の状況

事例紹介③ 京都市の「歩くまち京都」の取り組み



それが10年経って24%と4ポイント下がり、鉄道が3ポイント上がりました。公共交通優先の「歩くまち・京都」にしていこう、脱クルマのまち、社会にしよう大都市で高らかに宣言したのは京都が初めてです。

＜京都市の取り組み＞

- ①公共交通の利便性を世界に冠たるものにすべく鉄道とバスの連結、鉄道どうしの連結、協力していくようしました。市バスの利便性を高め、10年前は年間40億円の赤字でしたが、今は黒字になり、この3月からさらに増発を行っています。京都駅からほとんどバスを出すことによって観光客にとっても、住民にとってもいい。
- ②まちづくり全体を鉄道、バスに合わせたまちづくり、「歩くまち」にしていこうことです。例えば、クルマ中心ではなく、四条通の歩道を倍にしようとしている。四条通はいま、片側2車線です。あれを1車線にする。観光客の方々は可能な限りクルマで来ていただかないようにしてもらい、公共交通優先のまちづくりを進めていきます。

- ③歩いて楽しいまちにしていこう「脱クルマ社会」の取り組みです。まちの空間を楽しくしていくことで健康にも環境にもいい影響を与えることとなる。朝起きて「おはよう」「おはよう」と言いながら駅まで行き、バス停まで行く。そうすると子供、おじいちゃん、おばあちゃんに声を掛ける。そして景色も見られる。また公共交通を利用すれば、帰りにはおいしい日本酒を飲みながら帰ることもでき、食文化の振興につながり、コミュニケーションも深まります。

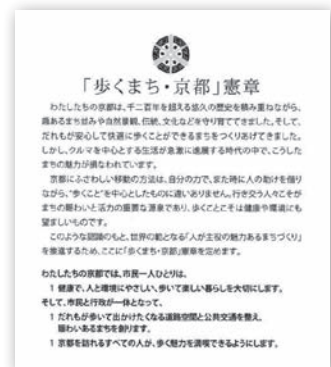
以上、3つの取り組みをオール京都でやっていこうと考えています。行政がライフスタイルの転換に取り組むというもので、10年間議論を重ね、平成22年に「歩くまち・京都」、公共交通優先のまちにしていこうと取り組みを始めました。JR西日本さんをはじめとする鉄道事業者、バス事業者、京都市の地下鉄も一緒になってこの取り組みを進めてきました。皆で鉄道、バス、公共交通を大事にすることによって、マイカーに乗らないお年寄り、学生、障がいのある人、皆が公共交通で快適に移動できるようなまちづくりを市民と一緒に取り組んでいます。

一具体的な内容一

- 「歩くまち京都推進室」をつくり、保健福祉局、お医者さんも加わって、産業も観光も全部が一体となって公共交通を考え、歩くまちを考え、まちの発展をつくる取り組みを進めています。例えば、マイカーで通勤者と比べ、歩いて駅・バス停まで行っている人には糖尿病が少ない。お医者さんも一緒になってライフスタイルを変えていくために指導的な役割を果たせば、健康だけでなく、公共交通の経営・経済・環境にもいい。
- 人口減少に歯止めをかけてエココンパクトなまち・スマートシティにして、駅近くにいろんな便利な機能を集中させていきたい。
- 市バスの74系統のうちの20系統は黒字で、54系統は赤字です。赤字路線のバス停のすべてに100円稼ぐためのバス運行費用を算出して記載しています。“黒字になったらもっと増発しますよ、そのために皆さんバスに乗ってくださいね”と呼び掛けています。市民参加によるモビリティマネジメントの取り組みを進めています。
- 京都鉄道博物館をはじめJR西日本が中心になってまちづくりや観光、そのまちに住む人の文化芸術の振興のために委員会の事務局を担い、京都市、経済界、大学などと一緒になって取り組んでいます。
- 大店舗法等々の国の法律によって駐車場の確保が定められているが、京都市独自の条例をつくって駐車場をできるだけつくらない、鉄道の利用者にもバスの利用者にも便利になるように、取り組みを進めてきました。
- 事業者、市民の負担のもとに市内のあらゆる建物から屋上の看板を全部撤去し、電飾看板など明るい看板や大きすぎる看板は認めないという規制を行っています。
- 空き家を資産として徹底的に活かしていこうという取り組みを進めています。
- 京都駅の東、崇仁地域に芸術大学を誘致し、世界から多くの人が集まってくるようする。
- 京都駅の南、東九条地域に文化芸術、あるいは人々、住んでいる人が暮らしの中に役立つようなことを集約して活性化する。
- 梅小路界隈の嶋原はかつて京都六花街（上七軒・祇園甲部・祇園東・嶋原・先斗・宮川町）のひとつであり京都市独自に無形文化財に認定されています。また、嶋原には中央卸売市場があり、すし市場があります。今後、大改装して築地のような場所にしています。
- 「歩くまち・京都」の「バス・鉄道の達人」アプリを作成し、鉄道やバスなどの公共交通のすべての情報が入っており、目的地までを、日本語または英語で、どの路線を使えば一番安くいけるか、渋滞の情報も加味してどのコースを使えば一番早く行けるか、付近にどんな観光やお店があるかがわかるようになっています。

京都のまちの美しさにさらに磨きをかけていく取り組みが市民ぐるみでできるようになってきました。あらゆる取り組みのすべての根幹が、「歩くまち・京都」、公共交通優先のまちづくりです。

(2014年7月9日 JR西労組 第26回定期中央本部大会 記念ディスカッション 京都市門川市長の発言より抜粋)



IV 政策実現と政治との関わりについて

IV 政策実現と政治との関わりについて

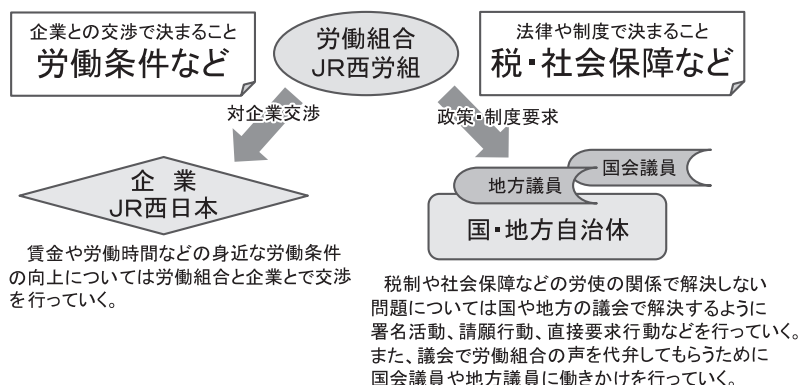
JR西労組は、私たちの政策を実現してくれる私たちの代表者・代弁者を地方議会や国会に送り込むために大きな運動の柱として政治活動に取り組んでいます。しかし、労働組合の政治活動というと「選挙活動」が大きくクローズアップされがちで、選挙動員への参加などの印象が強いかも知れません。

しかし、政治活動の本来の目的は、選挙活動によって当選させることができた地方議員や国会議員と連携し、地方議会や国会において私たちのための政策実現を実行していただくことにあります。軽油引取税やJR三島会社の固定資産税の減免措置などの税制改正、鉄道に関する国家予算策定においては議員の方々の協力は必要不可欠です。

JRは政治と深い関わりを持つ産業であり、先に述べた鉄道・公共交通を活かした地域活性化をはじめ、JR西労組グループの発展と私たちの雇用や地位向上のためには政治に関心をもち参画していくことが非常に重要だと言えます。

労働組合の仕事は・・・

私たちの仕事と暮らしを守り、より良いものにすること



JR西労組は、政策や理念が一致する政党(議員)と相互信頼のもとで支持・協力関係を築いています。また、政党(議員)との関係は、相互不介入を基本とし、政党(議員)の下部機関のように指示を受けたり、逆に政党(議員)に圧力をかけたりもしません。

税制特例と予算要求の流れ

税制改正への関わり

JRが適用を受ける主な税制特例支援メニュー

- ・軽油引取税免税措置(JR7社、3年ごと見直し)
- ・JR三島特例・承継特例措置(固定資産税減免措置、5年ごと見直し)

〈毎年の税制改正に向けたスケジュール〉

- 単組と連携し、JR各社との政策意見交換会の実施。税制要望事項の確認
- JR連合執行委員会、JR連合国会議員懇談会での意思統一
- 国交省鉄道局との勉強会・折衝

8月頃 国交省鉄道局等→税制要望事項の発表

9月～10月 与野党の税制・税務調査会等での審議

12月上旬 政府税制大綱発表

1月～3月 通常国会での関係法案審議

- ・国会議員とともに要請行動
- ・署名活動
- ・地方議会における意見書採択

国家予算に対する関わり

鉄道関連の主な予算要求メニュー

- ・整備新幹線の促進(H27年度 約720億円)
- ・鉄道施設の耐震化(H27年度 約30億円)
- ・バリアフリーの促進(H27年度 約91億円)
- ・鉄道施設の老朽化対策(H27年度 約2億円) など



国交省鉄道局との勉強会・折衝

〈毎年の予算要求に向けたスケジュール〉

- 単組と連携し、JR各社との政策意見交換会の実施
- JR連合執行委員会、JR連合国会議員懇談会での意思統一

4月頃 国交省鉄道局等との勉強会・折衝

※課題により他省・部局とも折衝

8月頃 国交省鉄道局「次年度予算概算要求策定」

以降、国交省と財務省との折衝

12月 次年度予算案策定

1月～3月 通常国会での予算案と関係法案審議

3月末 予算成立

- ・国会議員とともに要請行動
- ・署名活動
- ・地方議会における意見書採択

1 地方議員との関わり

地域に根ざした鉄道・バス事業に従事する私たちにとって、地方政治は非常に大切な役割を担っており、「交通政策基本法」の成立を受けて、公共交通を活かしたまちづくりや地域活性化の取り組みの重要性が高まる中、自治体や住民の積極的な参加や協力が求められていきます。J R西労組の企画提案運動を実践するため、様々な施策について地域活性化に最大限の効果を発揮させるためには、地方議員との連携は欠かすことができません。

現在、17名の地方議員によりJ R西労組は「地方議員団会議」を結成し、我々への支援はもとより、J R西日本がそれぞれの地域に密着した事業活動を展開できるように働きかけを行っていただいております。毎年、「地方議員団会議」の総会を開催し、今年は、特に、地方議員のみなさんに対して各地方本部の自治体訪問活動を支援するように要請しています。

〈J R西労組地方議員団会議〉

J R西労組地方議員団会議は福岡裕隆会長のもと17名の会員が結集しており、J R西日本グループと働く仲間の立場を代弁しながら、地域に密着した政治活動を展開しています。



古城 克實
金沢地本／射水市議会
(任期) 2017年11月
議員団会議事務局長



藤本 悟
金沢地本／美浜町議会
(任期) 2018年3月



大伴 雅章
京都地本／長岡京市議会
(任期) 2017年10月



矢野 進次
京都地本／湖南市議会
(任期) 2017年10月



田尻 匠
大阪地本／元・奈良県議会



大橋 一夫
福知山地本／京都府議会
(任期) 2015年4月



大西 洋平
岡山地本／浅口市議会
(任期) 2018年4月



楠木 忠司
岡山地本／岡山市議会
(任期) 2015年4月



松原 繁之
岡山地本／里庄町議会
(任期) 2015年4月



小西 義巳
岡山地本／総社市議会
(任期) 2017年9月



福岡 裕隆
米子地本／鳥取県議会
(任期) 2015年4月
議員団会議議長



中田 利幸
米子地本／米子市議会
(任期) 2018年6月



伊藤 武
広島地本／元・山陽小野田市議会



山下 隆夫
広島地本／下関市議会
(任期) 2015年1月



酒本 哲也
広島地本／下関市議会
新人



羽良 和弘
福岡地本／那珂川町議会
(任期) 2017年3月



安江 千賀夫
福岡地本／豊前市議会
(任期) 2016年3月

※2014年10月現在、J R西労組地方議員団会議所属の17名の議員

これまで地方議員などへの働きかけを通じて実現してきた主な政策・取り組み

◎各地方エリアでの取り組み

Ⅱ項で紹介したように、可部線乗って残そう運動、のぞみ号の新神戸駅停車、山陰本線高速化、奥出雲おろち号運行、舞鶴赤レンガ倉庫の活用、吉備線LRT化など、それぞれの必要性を地方議員の皆さんと連携し、住民の理解と沿線自治体へ積極協力を求める運動を展開してきました。また、これらの実現に必要な費用の捻出などにおいても地方議員による沿線自治体への働きかけは欠かすことは出来ません。J R西労組への支援はもとより、J R西日本がそれぞれの地域に密着し、その地域の期待に応える鉄道産業として、健全な発展を遂げるため、より深く地域に密着した政治活動を展開していただいています。

●災害における地方自治体との連携

地震、津波、集中豪雨などの自然災害によって鉄道が被災するケースが多発しており、鉄道の防災が重要な課題となっています。とくに、東日本大震災を契機に、地震、津波対策の一層の強化が求められているところです。落石防止、河川改修、津波に対する避難路や避難所の確保などのハード対策、また、津波警報時の

旅客の避難誘導などのソフト対策については、JRと地域との連携、協力が欠かせません。これらの対策の推進に伴う協議を行うとともに、治山・治水対策、津波対策について、JRのみならず、地域と一体となった対策が欠かせないことから、地方自治体など行政に理解と協力を呼び掛ける運動も展開していく必要があります。

〈これまでの主な自然災害による鉄道被災〉

豪雨災害など自然災害による鉄道路線の復旧には数年の歳月と多くの費用を要しますが、これらを鉄道事業者が担うこととなります。鉄道路線の復旧や地方の治山・治水行政と一体化した鉄道防災対策においても公的助成を受ける仕組みの構築が必要だと考えます。

■平成7年阪神淡路大震災による鉄道被災

多くの駅舎倒壊や線路に大きな被害が発生した。また、山陽新幹線においても8箇所の橋脚が倒壊した。在来線は地震発生から74日後、新幹線は81日後に運転再開した。



■平成16年福井豪雨による鉄道被災

九頭竜川水系足羽川に架かる7つのうち5つの橋梁が流失し、越前花堂駅 - 越前大野駅間が不通となった。路線存続が危ぶまれたが、全線の復旧に約3年ぶりに全線復旧した。



■平成23年台風12号による鉄道被災

台風12号による那賀川の増水で、紀勢本線的那賀川橋梁が流失するなどの被害を受けたが、平成23年12月に全線復旧した。



■平成25年山口県島根県豪雨災害による鉄道被災

山口線の阿武川橋梁の3箇所で橋脚が流失するなどの被害を受け、山陰本線でも橋脚損傷などが発生した。また、三江線にも被害が生じた。平成26年夏に3線とも全線復旧した。



※現在の鉄軌道整備法においては国からの補助対象は限定的な取扱いとなっており、同法の適用対象を拡大することが求められています。

2 国会議員との関わり

将来にわたるJRの健全な発展と、働く者の雇用や地位向上のために、JRグループや働く者の意見を代弁する政治勢力の拡大に取り組んでいく必要があります。民主党政権の取り組みにより、労働法制の見直し、交通政策基本法の成立、高速ツアーバス問題等の抜本解決など、私たちに关わる重要課題が前進した一方で、自公政権により労働者保護ルールが再び破壊されていることも認識しなければなりません。私たちは働く者の代表として、連合が目指す「働くことを軸とする安心社会」の実現や、JRグループの健全な発展を築くために、積極的に政治や選挙に関与していくことが必要不可欠です。



JR西労組 地方議員団会議の総会の様子



米子地本の地域活性化検討委員会に出席する福岡議員と中田議員

JR連合国会議員懇談会

1994年に設立されたJR連合国会議員懇談会は、現在では高木義明会長、榛葉賀津也副会長、尾立源幸副会長、小川淳也事務局長を三役とする体制のもと、8名の国会議員が所属しています。JR連合が抱える政策的課題、組織的課題の実現に向けて連携を強化して取り組むこととします。



会長
高木 義明
衆／当選8回／長崎1区
JR九州労組



副会長
榛葉 賀津也
参／当選2回／静岡県
JR東海ユニオン



副会長
尾立 源幸
参／当選2回／大阪府
JR西労組



事務局長
小川 淳也
衆／当選3回／香川1区
JR四国労組



幹事
長浜 博行
参／当選1回(衆4)／千葉県
JR東日本ユニオン



幹事
泉 健太
衆／当選4回／京都3区
JR西労組



幹事
岸本 周平
衆／当選2回／和歌山1区
JR西労組



幹事
広田 一
参／当選2回／高知県
JR四国労組

JR西労組関係議員3名

※2014年4月現在、所属はいずれも民主党

21世紀の鉄道を考える議員フォーラム

2006年2月に設立されたJR連合「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」は、高木義明会長以下、衆議院議員および参議院

議員の総勢54名の国会議員が所属し、私たちの政策課題の解決・前進に向けて取り組んでいただいています。



川端 達夫
衆／当選9回／滋賀1区



前原 誠司
衆／当選7回／京都2区



山井 和則
衆／当選5回／京都6区



馬淵 澄夫
衆／当選4回／奈良1区



辻元 清美
衆／当選5回／大阪10区



松本 剛明
衆／当選5回／兵庫11区



津村 啓介
衆／当選4回／岡山2区



柚木 道義
衆／当選3回／岡山4区



林 久美子
参／当選2回／滋賀県



福山 哲郎
参／当選3回／京都府



前川 清成
参／当選2回／奈良県



水岡 俊一
参／当選2回／兵庫県



江田 五月
参／当選4回／岡山県



柳田 稔
参／当選3回／広島県



森本 真治
参／当選1回／広島県



津田 弥太郎
参／当選2回／比例区



柳沢 光美
参／当選2回／比例区



難波 樊二
参／当選1回／比例区



浜野 喜史
参／当選1回／比例区

※2014年4月現在、所属はいずれも民主党、JR西労組関係議員19名

IV

政策実現と政治との関わりについて

これまで国会議員などへの働きかけを通じて実現してきた政策・取り組み

●JR三島会社及びJR貨物に対する租税特例措置

JR連合はJR三島会社及びJR貨物の経営安定に向けた取り組みを積極的に展開しています。特に、租税特例措置を中心とする経営支援策については期限切れを迎えるにあたって、永続的な措置とすべく、様々な取り組みを展開しています。



2011年に「三島特例」「承継特例」の継続適用、ならびにJR各社が現在適用を受けている「軽油引取税減税」措置の継続適用されることとなりました。(JR西日本は自動車の燃料などに軽油を使用しており、年間7億円程度の減税措置を受けています)

※「三島特例」：JR三島会社に対しては、各エリアの鉄道ネットワークを維持するという目的のもと、三島会社が所有する一定の固定資産にかかる課税標準を1/2に減免する租税特例措置

※「承継特例」：国鉄からJRへの移行に際しての激変緩和措置 JR各社が国鉄から承継した固定資産にかかる課税標準を2/5(当初は1/2)に減免する租税特例措置

※「外形標準課税特例」：JR三島会社に対して措置された経営安定基金分については事業税の資本割の課税標準から控除する租税特例措置

●鉄道・運輸機構の特例業務勘定にける利益剰余金の取り扱い見直し

2011年のいわゆる事業仕分けにおいても鉄道・運輸機構の特例業務勘定にける利益剰余金の取り扱いについて、JR連合は、新幹線、JR株式、国鉄用地などの売却収入を由来とする当該利益剰余金については、自立経営確保の展望が見えないJR三島会社およびJR貨物の自立経営を確保し、国鉄改革を真に完遂するために有効活用すべきと訴え、政府・民主党へ働

きかけ、さらには地方議会での意見書採択に取り組みました。その結果、1・2兆円を国庫に返納し、JR三島会社およびJR貨物会社に対して最長20年間、無利子貸付を含めた6、000億円の支援措置が実現しました。

●国鉄清算事業団長期債務JR追加負担問題

鉄道共済年金の厚生年金への統合に対しては、鉄道共済年金の積み立て不足部分の約9、400億円について、国鉄勤務時代に対応する部分の7、700億円については国鉄清算事業団が、JR勤務時代に対応する部分の1、700億円は、JR会社がそれぞれ負担する合理的な区分によって決定されていきました。しかし、1998年、政府は、国鉄清算事業団が負担する7、700億円のうち、JRに採用された者の国鉄勤務時代にかかる部分の約3、600億円をJR会社を追加負担させ、総額5、300億円にしようとした。JR連合はこれには強く反対し、世論を動かす、追加負担



デモ行進風景

額は当初計画から半減の1、800億円となりました。(JR西日本は445億円の追加負担となりました)

●直流電車電動機に使用するカーボンブラシ

福島県浪江町にはJRや民鉄の直流電車の電動機に使用するカーボンブラシの製造メーカーがあり、東日本大震災による東京電力福島第二原発事故に伴う立入禁止区域指定によって、カーボンブラシが枯渇する事態が想定されたため、民主党議員に働きかけを行い、自衛隊の協力によりカーボンブラシの確保を行ってきました。これによって、JRや民鉄の直流電車の運行に対する影響を最小限に抑えることができました。(JR西日本エリアでは日中時間帯の間引き運転は1週間程度のみ)



直流電車の主電動機



カーボンブラシ

「JRを救え！」避難区域に突入した極秘・特攻チーム

東日本大震災から二年を迎えた今でも、未だに語られていない「秘話」がある。原発事故の対処に急派中の自衛隊・中央特殊武器防護隊(中特防)に、その特命が与えられたのは、震災発生から約一カ月後、四月上旬のことである。国土交通省からの極秘の要請だった。

「原発事故で避難指示区域内の工場から、ある部品を一刻も早く入手して頂きたい！」

ある部品とは「電刷子」。簡単に言えば、電車を動かすモーター部分の極めて重要な「金具」だった。

国土交通省が深刻な口調で続けた。

「その『金具』がなければ、JR西日本の全エリアを走る、新幹線を含む、2300両もの電車が動かなくなる——」

「金具」をJR西日本に卸している日立化成の広報担当者によれば、その「金具」は、電車の稼働とともに摩耗するため、定期的に取り替える必要があった。

しかし、「金具」の工場が立入禁止区域に指定されてしまい、供給が途絶えていたのだ。

影響は深刻だった。すでにJR西日本では、在庫の「金具」だけしか使えないため、間引き運転せざるを得ない非常事態に追い込まれていた。しかも、そのまま供給がなければ、2300両両が完全ストップしてしまうという最悪の事態は現実的な問題だったのである。

「金具」が保管されていたのは日立化成の関連会社の工場。福島第一原子力発電所から約十五キロ北西の全住民が避難した浪江町にあった。高レベルの放射線が検知され、全住民は避難。立入も禁止されていた区域である。

国土交通省も震撼していた。一日だけでも五百万人という膨大な人の流れと大規模な物流に影響する事態は、日本経済そのもののへの深刻なダメージも危惧されたからだ。

中特防に躊躇する余裕はなかった。陸上自衛隊監部関係者によれば、中特防と日立化成の関連会社の社員は極秘の「特攻チーム」を編成。中特防は、工場に向かうまでの間、放射線レベルの計測を継続し、緊急救助に備えた。そして「金具」の確保に成功した社員の除染も敢行したのだ。

社員たちと日立化成の勇気は、人知れず、西日本のみならず、日本そのものを救っていたのである。

週刊文春より

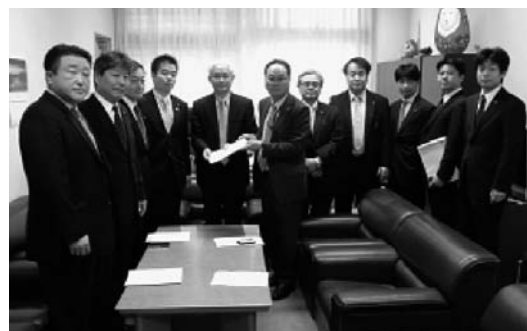
●高速道路料金割引施策への対応

JR西労組は、JR連合とともに、税金を投入した高速道路料金割引は、受益者負担を原則とする高速道路の料金施策を根本から覆す制度である上、JRをはじめとした公共交通機関との公正な競争バランスを著しく崩す政策であることから反対してきました。過度な料金設定はJRやフェリー等の公共交通機関との公正な競争が著しく歪められることとなり、結果として運賃値上げのみならず市場からの退出も懸念さ



国土交通大臣への要請行動

れ、公共交通機関の利用者、とりわけ通学利用者や高齢者等の交通弱者から移動手段を奪うことも懸念されるからです。利便増進事業として措置されてきた高速道路料金割引原資が2013年度末に枯渇する中、国



国土交通省道路局への要請行動

土交通省で料金体系のあり方について制度設計が進められていました。JR連合は、高速道路料金が鉄道を含めた公共交通に大きな影響を及ぼすことから、料金施策の実施にあたっては統合的（総合的）な視点から持続可能な交通体系の構築に立脚した制度とするように国土交通大臣をはじめ、国土交通省の道路局・鉄道局、民主党政調会長に対して要請行動を行ってきました。この結果、2014年4月から高速道路料金は従前より値上げされることとなりました。



●新高速乗合バス制度への移行

関越自動車道におけるツアーバス事故以降、JR連合は、バス事業の秩序づくりと安全の確立、適正な労働条件の確保に向けて、バス運転者の過労防止を図るための運転者の配置基準の見直し、安全を担保できる料金設定、バス運転者の確保など国土交通省によってバス事業のあり方について各種検討会が開催され、2013年8月から「新高速乗合バス事業制度」へ移行することができました。



高速乗合バスに関する検討会

●JR連合「交通重点政策」の実現

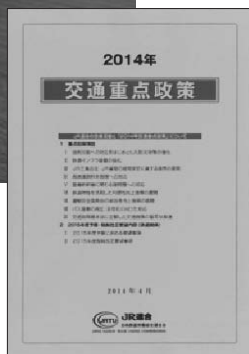
産業政策活動としてJR連合が比較的短期間で実現を求める政策提言について、毎年「交通重点政策」を策定しています。引き続き、安全・安定輸送を積み上げ、皆様に信頼され、国民の生活や地域を支えるJRを着実に発展させていくために、JRの置かれた現状と課題、私たちの要求・提言をまとめた内容となっています。この「交通重点政策」をすべての衆議院議員と参議院議員に配付して理解と協力を要請しています。

●「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」の各政策秘書との意見交換会

JR連合は、JR連合の抱える政策実現に向けて「21世紀の鉄道を考える議員フォーラム」の各政策秘書との意見交換会を開催しています。JR連合執行部、単組役員ら当面する政策・組織課題について活発な議論を行い、「交通重点政策」の実現および次年度予算概算要求や税制改正要望に向けたより一層の理解と協力を要請しています。



意見交換会風景



交通重点政策表紙

V JR西労組の組合員として取り組むべきこと

私たちJR西労組はかねてから地域との共生を唱道して積極的に取り組みを進めてきたところです。そのような中、「交通政策基本法」の成立と関連法の改正などにより、今、地域公共交通の役割や地方のまちづくりなどの重要性についての認識が高まっています。鉄道事業者であるJR西日本の責任組合のJR西労組の組合員として、1人ひとりがこれらの知識やその重要性を認識するとともに、政策実現のために政治活動にも積極的に参画していく必要があります。また、「JR西日本グループ中期経営計画2017」にもとづく経営の動向へのチェック・提言機能を発揮させながら、地域活性化運動の実践を提起し、自治体との懇談などを通じ、各地の事情に応じて、労働組合の立場から問題発信し、地域共生の取り組みを促進する活動を展開していく必要もあります。組合員の皆さんにはこうした課題認識のもとに以下の取り組みに是非参画いただきたいと思います。

関心を持つ

まずは、公共交通事業のひとつである鉄道事業を担うJR西日本の責任組合のJR西労組の組合員として、1人ひとりが「交通政策基本法」、「交通政策基本計画」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」など公共交通に関する社会情勢などについて関心を持つようにしていきたいと思います。また、職場がある地元における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も、これらの公共交通に関する法律などに関する知識を少なからず身に付けるようにしていきたいと思います。

出来ることから取り組む

それぞれの地域が抱える課題や将来のまちづ

くりのためのヒントとなるようなことを見出すためにも、組織として地域共生に取り組む以前に、まずは居住する地域の一員として、例えば、市町村の自治会活動や消防団活動をはじめ学校のPTA活動など、地元の地域共生の活動に積極的に参画するなどして、地域の方々とのつながりを持つことも大切な取り組みだと言えます。

政策実現に向けた政治活動への参画

私たちは、家族、地域、学校、職場など様々な場に属しています。「選挙」は、私たち国民が政治に参加し、主権者としてその意思を政治に反映させることのできる最も重要で、最も基本的な機会です。地域に根ざした地域活性化を

実現するために、私たちの意見を反映させてくれる代表者を私たち1人ひとりが「選挙」を通じて選び、私たち働く人の声を政治に反映させていきたいと思います。そのために、国や地方の政治に対して関心を持ち、JR西労組の主催する勉強会などを開いたり、ホームページや議員のニュースなどを通じて私たちの支援する政治家の政策や活動を把握することなども大切です。

JR西労組は、地域活性化をはじめとする私たちの運動に協力いただける議員を支援するために、「JRみかづき会」に代わる新たな政治団体の設立を目指しています。

組合員の皆さん、ぜひ積極的に参画していきましょう。



組織として地方議員との連携 と地方自治体訪問の実施

都道府県や市町村によつては、地域公共交通は事業者任せの考えが強かったり、地域公共交通そのものに対する意識が希薄であったり、地域公共交通の活性化に十分に取り組めていない実態もあります。地域に根ざした労働組合として働く者の立場から、ＪＲ西労組は、地域公共交通に対する意識が希薄で、活性化に取り組めていない地方自治体に対しては、様々な



好事例を積極的に紹介するなどして働きかけを行い、公共交通に関心を持たせ、事業者との橋渡しをするような役割を担っていきましよう。

また、地域公共交通に対する意識が高い地方自治体に対しては、事業者が積極的に地方自治体と関わるようにＪＲ西労組が橋渡しの役割を担っていきましよう。

地本・本社総支部は支部・分会とともに、地方議員団会議をはじめとする私たちの声を代弁する地方議員と連携し、県や沿線市町村の担当部署を訪問してＪＲ連合・ＪＲ西労組の取り組みや地域公共交通に関する問題意識を説明し、地方自治体が進めていく地域の活力を維持・強化するためのコンパクトなまちづくりと持続可能な地域公共交通の構築に対して意見交換するよう懇談活動を進め、ひとつでも私たちの政策実現につながるように前進させていきましよう。

ＪＲ西労組の仲間みなさん、ともに頑張りましよう。



**地域共生の運動を主導し、
鉄道の特性を活かした交通政策と地域活性化を実現しよう！**

【巻末資料】 交通政策基本法

(平成二十五年十二月四日法律第九十二号)

第一章 総則(第一条―第十四条)

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画(第十五条)

第二節 国の施策(第十六条―第三十一条)

第三節 地方公共団体の施策(第三十二条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第百十号)と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

(交通に関する施策の推進に当たつての基本的認識)

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者(以下「国民等」という。)の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

(交通の機能の確保及び向上)

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化

に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上を図られることを旨として行われなければならない。

2 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるときに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われることの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資することともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

(交通による環境への負荷の低減)

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減を図られることを旨として行われなければならない。

(交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携)

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段(交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。)の選択に係る競争及び国民等の自由な選択を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

(連携等による施策の推進)

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

(交通の安全の確保)

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)のつとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのつとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのつとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによつて、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

(法制上の措置等)

第十三条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

(年次報告等)

第十四条 政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出しなければならない。

2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画

第十五条 政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通政策基本計画」という。）を定めなければならない。

2 交通政策基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 交通に関する施策についての基本的な方針

二 交通に関する施策についての目標

三 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

四 前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 交通政策基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通政策基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

5 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、その趣旨、内容その他の必要な事項を公表し、広く国民等の意見を求めなければならない。

6 国土交通大臣は、第4項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の意見を聴かなければならない。

7 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、第4項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。

8 政府は、交通政策基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

9 第4項から前項までの規定は、交通政策基本計画の変更について準用する。

第二節 国の施策

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

(高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策)

第十七条 国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通の利便性向上、円滑化及び効率化)

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。）、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化（交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

(国際競争力の強化に必要な施策)

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

(地域の活力の向上に必要な施策)

第二十条 国は、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内

及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

(運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展)

第二十一条 国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

(大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復等に必要の施策)

第二十二条 国は、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十三条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

(総合的な交通体系の整備等)

第二十四条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連

携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設のお朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

(観光立国の実現の観点からの施策の推進)

第二十六条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往來の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往來に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往來の促進に必要な施策を講ずるものとする。

(協議の促進等)

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(調査研究)

第二十八条 国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十九条 国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者の間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第三十条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第三十一条 国は、国民等の立場に立つて、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

第三節 地方公共団体の施策

第三十二条 地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

附 則 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

※国土交通省資料を参照

- 交通政策基本計画では、基本的方針それぞれについて、目指すべき目標と、それらの目標を達成するために講ずべき施策を定めるとともに、目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定している。
- 数値指標は、現時点でデータが継続的に取得されているものなど、経年的にフォローできうる施策について設定しており、必ずしもすべての施策について網羅的なものとはなっていない。
数値指標を定めていない施策についても、今後、可能な限り関連する客観的なデータの集積や目標レベルの設定の試みなどに努めることとする。その一方で、数値指標の設定の有無にかかわらず、施策自体を具体化していくことが本計画の主眼であることに留意する必要がある。
- また、本数値指標は、本計画の策定後、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会の合同計画部会及び同部会の下に置かれる交通政策基本計画小委員会において、本計画に沿って実施される施策の推進状況、本計画の達成状況等についてフォローアップを行う際に、その達成状況を評価するツールの1つとして用いることを想定している。
- その際、社会資本整備重点計画等の関連する諸計画の改訂等により本計画に記載する数値指標が見直された場合には、見直し後の数値指標を踏まえて評価を行うものとする。

交通政策基本計画の数値指標一覧（案）

※国土交通省資料参照

（基本的方針A）豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
1 改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、自治体で作成する「地域公共交通網形成計画」の策定総数	まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの再構築の進捗状況を測る指標として、今後の取組を見込んで設定	2014年度	—	→ 2020年度	100	
2 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、鉄道の上下分離等のために地方自治体と鉄道事業者が共同で作成する「鉄道事業再構築実施計画」について、国土交通大臣が認定した総件数	経営の厳しい地域鉄道を存続させるための公有民営方式の導入状況を測る指標として、これまでの実績も踏まえて、今後の取組を見込んで設定	2013年度	4	→ 2020年度	10	
3 デマンド交通の導入数	地域公共交通ネットワークの再構築に向け、デマンド交通を導入した市町村の数	人口減少、高齢化の進んだ地方部における生活の足の確保方策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえて、今後の取組を見込んで設定	2013年度	311市町村	→ 2020年度	700市町村	
4 航路、航空路が確保されている有人離島の割合							
①航路	架橋されていない、及び、海上公共交通に依存している有人離島のうち、海上運送法に規定する旅客定期航路または不定期航路が確保されている離島の割合	有人離島の交通手段確保に向けた取組状況を測る指標として、現存する離島航路を今後とも確実に維持すべく設定	2012年度	100%	→ 2020年度	100%	
②航空路	航空輸送が確保されている飛行場を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島のうち、航空運送が確保されている離島の割合	有人離島の交通手段確保に向けた取組状況を測る指標として、離島航空路を今後とも確実に維持すべく設定	2012年度	100%	→ 2020年度	100%	

②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
5 LRTの導入割合（低床式路面電車の割合）	軌道事業者が保有する路面電車の全車両のうち、低床式路面電車の車両（LRV）の割合	自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえて、今後の取組を見込んで設定	2013年度	24.6%	→ 2020年度	35%	
6 コミュニティサイクルの導入数	複数のサイクルポート間で自由に自転車の乗り捨てが可能なコミュニティサイクルが実用化されている市町村の数（自治体や民間等、設置主体は問わない）	公共交通を補完するコミュニティサイクルの活用の進捗状況を測る指標として、これまでの実績を踏まえて、今後の取組を見込んで設定	2013年度	54市町村	→ 2020年度	100市町村	



③バリアフリーをより一層身近なものにする

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
7 車両のバリアフリー化							
①鉄軌道車両	車いすスペースの設置等により、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」(移動等円滑化基準)に適合する車両の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	56%	→ 2020年度	70%	
②ノンステップバス			2012年度	41%	→ 2020年度	70%	
③リフト付きバス等			2012年度	4%	→ 2020年度	25%	
④旅客船			2012年度	25%	→ 2020年度	50%	
⑤航空機			2012年度	89%	→ 2020年度	90%	
⑥福祉タクシー車両			2012年度	13,856台	→ 2020年度	28,000台	
8 旅客施設等のバリアフリー化							
①段差解消率： 鉄軌道駅 バスターミナル 旅客船ターミナル 航空旅客ターミナル	各乗降場と出入り口を結ぶ1以上の経路をエレベーター、スロープ等により段差解消するなど、移動等円滑化基準第4条に適合する旅客施設(1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のもの、以下同じ。)の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	82%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	83%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	88%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	85%	→ 2020年度	100%	
②視覚障害者誘導用ブロックの整備率： 鉄軌道駅 バスターミナル 旅客船ターミナル 航空旅客ターミナル	各乗降場と出入り口を結ぶ通路に視覚障害者誘導用ブロック等を設置するなど、移動等円滑化基準第9条に適合する旅客施設の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	93%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	85%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	56%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	97%	→ 2020年度	100%	
③障害者対応トイレの設置率： 鉄軌道駅 バスターミナル 旅客船ターミナル 航空旅客ターミナル	トイレが設置されている旅客施設のうち、移動等円滑化基準第13条から第15条の基準に適合する障害者対応トイレが設置されているものの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	79%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	63%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	71%	→ 2020年度	100%	
			2012年度	100%	→ 2020年度	100%	
④特定道路におけるバリアフリー化率	バリアフリー法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」で定める基準を満たす道路の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	83%	→ 2020年度	約100%	
⑤一定以上の大きさの有料路外駐車場におけるバリアフリー化率	特定路外駐車場のうち、路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	51%	→ 2020年度	70%	
⑥主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率	バリアフリー法に基づく基本構想において設定される重点整備地区の主要な生活関連経路を構成する道路において、音響式信号機等のバリアフリー対応型信号機や視認性に優れた道路標識・道路標示が整備されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	97.8%	→ 2016年度	100%	
9 ホームドアの設置数	ホームドアが設置されている駅の数	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためのホームドアの整備の進捗状況を図る指標として、バリアフリー法に基づく基本方針等を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	583駅	→ 2020年度	800駅	

④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
10 東京圏の鉄道路線における最混雑区間のピーク時間帯混雑率	東京都心部を中心とした概ね50km範囲のJR、民鉄及び地下鉄における混雑率(最混雑時間帯1時間当たりの列車の混み具合)	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	165%	→ 2015年度	150%	他都市圏の混雑率は、大阪圏主要20区間の平均値：124%、名古屋圏主要8区間の平均値：131%であり、その他の都市圏も150%超となっている区間は無い
①主要31区間の平均値			2013年度	14区間	→ 2015年度	0区間	
②180%超の混雑率となっている区間数							
11 東京圏の相互直通運転の路線延長	東京都心部を中心とした概ね50km範囲における相互直通運転の路線延長	既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しつつ、ネットワークの拡大・利便性の向上を推進するための施策の進捗状況を図る指標として、今後の取組を見込んで設定	2013年度	880km	→ 2020年度	947km	東京圏の鉄道総延長：2427km(2013年度)
12 信号制御の高度化による通過時間の短縮	対策実施箇所において短縮される年間の通過時間	「社会資本整備重点計画」の指標	—	—	→ 2016年度	約9,000万人時間/年短縮	目標は、2012年度から2016年度末までの短縮時間
13 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率	1年間に生産される車両総重量8トン超の大型貨物車のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両の割合	先進技術を利用してドライバーの運転を支援し、ドライバーの負担を軽減するための施策の進捗状況を図る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2012年度	54.4%	→ 2020年度	90%	
14 相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県の数	相互利用可能な交通系ICカード(2013年度時点では、Kitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、PiTaPa、ICOCA、nimoca、はやかけん、SUGOCA)の10の交通系ICカードが利用できない都道府県の数	公共交通機関の利用者利便向上のための施策の進捗状況を図る指標として、全都道府県において相互利用可能な交通系ICカードが利用できるようにすべく設定	2013年度	12県	→ 2020年度	0県	
15 バスロケーションシステムが導入された系統数(うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な系統数)	バスロケーションシステム(無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム)を導入した乗合バスの系統数(うちインターネットからバスの位置情報が閲覧可能な乗合バスの系統数)	公共交通機関の利用者利便向上のための施策の進捗状況を図る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2012年度	11,684系統 (10,152系統)	→ 2020年度	17,000系統	全バス系統数：51,840系統数(2011年度)

(基本的方針B) 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

①我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
16 首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便)	首都圏空港(羽田空港、成田空港)との間で国際線が就航している都市数	我が国の国際航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を図る指標として、近隣のアジア主要空港と同水準を目指すべく設定	2013年	88都市	→ 2020年	アジア主要空港並	アジア主要空港の国際線就航都市数(2013年)は、仁川空港・金浦空港(ソウル)143都市、香港空港(139都市)、チャンギ空港(シンガポール)134都市、北京空港・南苑空港(北京)97都市、浦東空港・虹橋空港(上海)83都市
17 三大都市圏環状道路整備率	三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	63%	→ 2016年度	約75%	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
18 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合	我が国の空港を離発着する国際線の旅客全体のうち、LCCによる国際線の旅客の占める割合	低コストというLCCの特性を活かした我が国の国際航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を見る指標として、これまでの伸び率や諸外国の状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年	7%	→ 2020年	17%	世界のLCCシェア(2012年、国内線と国際線を併せた値)は、北米30%、西欧39%、北東アジア10%(日本3%含む)
19 首都圏空港の年間発着枠 ※関係自治体等と協議中	首都圏空港(羽田空港、成田空港)における年間発着枠	「社会資本整備重点計画」に基づき2014年度に達成が予定されている74.7万回に、首都圏空港の更なる機能強化により見込まれる増分を加えて設定	2013年度	71.7万回	→ 2020年度	74.7万回 +最大7.9万回	
20 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルの整備数	我が国の国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)における水深16m以深の岸壁の整備数	「日本再興戦略改訂2014」の指標	2012年度	3パース	→ 2016年度	12パース	アジア主要港の整備数(2013年度)は、上海港16パース、釜山港21パース
21 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する国際基幹航路の便数							アジア主要港への寄港数(2013年度)は、釜山港(韓国)：北米44便・欧州5便・香港港：北米39便・欧州18便・シンガポール港：北米15便・欧州25便・上海港(中国)：北米38便・欧州23便
①北米基幹航路	我が国の国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)へ1週間に寄港する国際基幹航路の便数	我が国の産業立地競争力の強化に資する国際コンテナ戦略港湾政策の推進状況を見る指標として、寄港による荷主へのサービス提供水準を確実に維持すべく設定	2013年度	デイリー寄港 (京浜港30便、阪神港12便)	→ 2018年度	デイリー寄港を維持・拡大	
			2013年度	週2便	→ 2018年度	週3便	
22 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率	全国の港湾において、国際海上コンテナターミナル、国際物流ターミナルの供用により低減される輸送コストの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	2010年度比1.2%減	→ 2016年度	2010年度比5%減	

②地域間のヒト・モノの流動を拡大する

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
23 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合	我が国の国内線の旅客全体のうち、LCCによる国内線の旅客の占める割合	低コストというLCCの特性を活かした我が国の国内航空ネットワークの拡充のための施策の進捗状況を見る指標として、これまでの伸び率や諸外国の状況を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年	6%	→ 2020年	14%	世界のLCCシェア(2012年、国内線と国際線を併せた値)は、北米30%、西欧39%、北東アジア10%(日本3%含む)
24 北海道新幹線・北陸新幹線の開業を通じた交流人口の拡大							
①北陸新幹線	北陸新幹線の開業(2014年度末予定)による、東京圏と北陸地方及び周辺地域の旅客流動量(鉄道、バス、航空、海運)の変動割合	新幹線ネットワークの充実を地域間のヒト・モノの流動の拡大に具体的に結びつけるための施策の進捗状況を見る指標として、九州新幹線の開業(2011年3月)に伴う旅客流動量の変化を参考に設定	—	—	→ 2014-17年度	20%増	
②北海道新幹線	北海道新幹線の開業(2015年度末予定)による、東京圏と道南地域の旅客流動量(鉄道、バス、航空、海運)の変動割合		—	—	→ 2015-18年度	10%増	
25 道路による都市間速達性の確保率	主要都市等※を結ぶ都市間リンクのうち、都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	48%	→ 2016年度	約50%	
26 高速バスによる輸送人員	高速バスによる輸送人員	安全で利用しやすい高速バスネットワークの充実状況を見るための指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2011年度	約11,000万人	→ 2020年度	約12,000万人	
27 国内海上貨物輸送コスト低減率	全国の港湾において、複合一貫輸送ターミナル、国内物流ターミナルの供用により低減される輸送コストの割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2010年度	H22年度比0.6%減	→ 2016年度	H22年度比約3%減	

③訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
28 空港、鉄道駅における無料公衆無線LAN(Wi-Fi)の導入							
①主要空港	国際定期便やチャーター便など、ジェット機が発着可能な全空港のうち、無料公衆無線LAN環境が整備されている空港の割合	交通分野での外国人旅行者の受入環境整備の進捗状況を見る指標として、主要空港、新幹線主要停車駅において無料公衆無線LANが利用できるようにすべく設定	2013年度	87%	→ 2020年度	100%	
②新幹線主要停車駅	新幹線の速達列車が停車する主要駅のうち、無料公衆無線LAN環境が整備されている駅の割合		2013年度	52%	→ 2020年度	100%	
29 国際空港における入国審査に要する最長待ち時間	国際線が発着する空港における入国審査に要する最長待ち時間	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の指標	2013年	最長27分	→ 2016年度	最長20分以下	2013年の実績値は、成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港における最長待ち時間
30 クルーズ船で入国する外国人旅客数	我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」の指標	2013年度	17.4万人	→ 2020年度	100万人	

④我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
31 交通分野における日本企業の海外受注額推計	鉄道、次世代自動車等の交通分野における日本企業の海外受注額	「インフラシステム輸出戦略」の指標	2010年	約0.45兆円	→ 2020年	7兆円	

(基本的方針C) 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
32 主要な交通施設の耐震化							
①首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における主要鉄道路線の耐震化率	首都直下・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における、片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等の耐震化率	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2012年度	91%	→ 2017年度	概ね100%	
②緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	緊急輸送道路上に存在する橋梁のうち、損傷のおそれがない橋梁の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」・「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	79%	→ 2016年度	82%	
③大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	大規模地震の切迫性の高い地域の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により、緊急物資等の供給が可能となる人口	「国土強靱化アクションプラン2014」・「社会資本整備重点計画」の指標	2011年度	約2,640万人	→ 2016年度	約2,950万人	
④航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口	航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から100km圏内に居住する人口	「国土強靱化アクションプラン2014」・「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	7,600万人	→ 2016年度	9,500万人	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
33 信号機、航路標識の災害対策								
①停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備台数	信号機電源付加装置の整備台数	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	5,363台	→	2016年度	約6,400台	
②航路標識の耐震補強の整備率	耐震対策を講じる必要があると判定された航路標識のうち、耐震補強を行った航路標識の割合	南海トラフ地震等大規模災害においても航路標識機能を維持するための施策の進捗状況を測る指標として、補強の必要な航路標識全てについて対策を終えるべく設定	2013年度	75%	→	2020年度	100%	
③航路標識の耐波浪補強の整備率	波浪によって倒壊の恐れがある航路標識のうち、基礎部の補強を行った航路標識の割合		2013年度	74%	→	2020年度	100%	
④航路標識の自立型電源導入率	災害時における停電や配電線の損傷に影響されず、標識機能を確保するため、電源に太陽光発電を導入した航路標識の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	84%	→	2016年度	86%	
34 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率(重要交通網にかかる箇所)	土砂災害のおそれのある社会経済活動に深刻な影響を及ぼす重要交通網にかかる箇所のうち、急傾斜地崩壊対策事業等の実施箇所の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	約48%	→	2016年度	約51%	
35 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	防災点検等により災害のおそれのある箇所(要対策箇所)のうち幹線道路における完了箇所数の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2012年度	60%	→	2016年度	68%	
36 市街地等の幹線道路の無電柱化率	市街地等の幹線道路のうち、電柱、電線類のない延長の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」、「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	15.6%	→	2016年度	18%	
37 主要な交通施設の長寿命化								
①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	全国の15m以上の道路橋について、長寿命化修繕計画を策定している割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	96%	→	2016年度	100%	
②長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率	全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾における主要な係留施設について、長寿命化計画に基づき点検・補修等の対策を実施した割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	36%	→	2016年度	100%	
38 国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合	全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾において港湾BCPを策定した割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2012年度	3%	→	2016年度	100%	
39 航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合	三大湾(東京、伊勢、大阪)における緊急確保航路の航路啓開計画の策定割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	0%	→	2016年度	100%	
40 空港の津波早期復旧計画の策定空港数	津波のリスクが高いと考えられる空港における津波早期復旧計画の策定数	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	4	→	2016年度	7	
41 支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率	地域防災計画等で想定されている避難者数に支援物資を円滑に輸送するために必要となる特定流通業務施設(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律による認定を受けた施設)数のうち、協議会で民間物資拠点として選定されている施設数	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	28%	→	2016年度	100%	
42 首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置率	首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域(関東、中部、近畿、中国、四国、九州)のうち、国、自治体、有識者及びトラック協会や倉庫協会等の物流事業者団体を始めとした多様な物流事業者からなる協議会を設置している地域の割合	「国土強靱化アクションプラン2014」の指標	2013年度	0%	→	2017年度	100%	

②交通関連事業の経営基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
43 運輸安全マネジメントの普及								
①運輸安全マネジメント評価実施事業者数	国が実施する運輸安全マネジメント評価の実施事業者数	事業者の安全管理体制の構築・改善の進捗状況を測る指標として、これまでの実績を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	6,105事業者	→	2020年度	10,000事業者	
②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数	(評価ではなく)運輸安全マネジメント制度の内容を啓発するセミナーについて、国と認定民間事業者等が実施するものの受講者数の合計		2013年度	17,799人	→	2020年度	50,000人	
44 鉄道の対象線路等における速度制限機能付きATS等の整備率	脱線のおそれのある線路等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区、又は、運転速度が100km/hを超える車両が走行する線区の施設における、速度制限機能付きATS等の整備率	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	89%	→	2016年6月	100%	
45 鉄道の対象車両における安全装置の整備率	同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両のうち、運転士異常時停止装置、運転状況記録装置が設置されている割合	「社会資本整備重点計画」の指標	2013年度	98%	→	2016年6月	100%	
			2013年度	94%	→	2016年6月	100%	
46 自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実								
①訪問支援サービスの実施割合	重度後遺障害者(介護料受給資格者)宅に対して独立行政法人自動車事故対策機構が実施する訪問支援の実施割合	自動車事故被害者への支援を充実する施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2013年度	49.5%	→	2016年度	60%	
②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率	国が指定する短期入所協力施設(自動車事故により在宅療養生活を送る重度後遺障害者(介護料受給資格者)の短期入所を積極的に受け入れる介護施設)について、全都道府県のうち指定を受けた施設が存する全都道府県の割合	自動車事故被害者への支援を充実する施策の進捗状況を測る指標として、全都道府県において指定を受けた施設が存在するようにすべく設定	2013年度	12.8%	→	2020年度	100%	

③交通を担う人材を確保し、育てる

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		→	目標		備考
			年/年度	数値		年/年度	数値	
47 主要航空会社の航空機操縦士の人数	主要航空会社の航空機操縦士の人数	航空輸送需要の伸びに対応するために必要となる航空機操縦士を確保するための施策の進捗状況を測る指標として、航空需要の伸びを踏まえつつ、必要数が確保できるようにすべく設定	2012年	約5,600人	→	2020年	約6,700人	
48 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数	主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数	航空輸送需要の伸びに対応するために必要となる航空機操縦士を確保するための施策の進捗状況を測る指標として、航空需要の伸びや高齢者の退職見込み等を踏まえつつ、必要数が確保できるようにすべく設定	2012年	120人	→	2020年	約210人	

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
49 海運業(外航及び内航)における1事業者あたりの船員採用者数	高齢船員(50歳以上)の退職者数見込みを踏まえ、1事業者毎の毎年度必要する採用者数(1.83人)	海上輸送の人的基盤である船員を安定的に確保するための施策の進捗状況を知る指標として、高齢船員の退職見込み等を踏まえつつ、事業者ごとに必要数が確保できるようにすべく設定	2011年度	1.83人	→ 毎年度	1.83人以上を維持	
50 道路運送事業等に従事する女性労働者数				—	→ 2009-20年度	倍増	
①バス運転者	道路運送事業等に従事する女性労働者の数	人材の確保・育成のための施策の進捗状況を知る指標として、他の産業に比べ、著しく割合が低い女性労働者の絶対数を倍増させるべく設定	2011年度	約1,200人	→ 2020年度	約2,500人	
②タクシー運転者			2013年度	約6,700人	→ 2020年度	約14,000人	
③トラック運転者			2013年度	約20,000人	→ 2020年度	約40,000人	
④自動車整備士(2級)			2009年度	約2,400人	→ 2020年度	約4,800人	
51 モーダルシフトに関する指標							
①鉄道による貨物輸送トンキロ	鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ	物流の省労働力化やCO2排出量削減のための施策の進捗状況を知る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定	2012年度	187.0億トンキロ	→ 2020年度	221.4億トンキロ	
②内航海運による貨物輸送トンキロ	内航海運による雑貨の輸送トンキロ		2012年度	333.0億トンキロ	→ 2020年度	367.4億トンキロ	

④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

※他計画の指標を用いているものについては、その計画名を記載。

指標名	指標の定義	指標の考え方等※	現状		目標		備考
			年/年度	数値	年/年度	数値	
52 新車販売に占める次世代自動車の割合	毎年の新車販売のうち、次世代自動車(ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等)の販売割合	「低炭素社会づくり行動計画」の指標	2013年度	23.2%	→ 2020年度	50%	
53 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率							
①特定貨物輸送事業者(トラック200台～、船舶2万総トン～)	運輸部門の省エネ化を実現するために、エネルギーの使用の合理化等に関する法律(省エネ法)に基づき、エネルギー使用量の定期報告を義務づけており、同法の判断基準に則り、エネルギー使用に係る原単位又は電気需要平準化評価原単位を中長期的にみて改善する年平均割合	運輸部門を排出源とするCO2の削減に向けた施策の進捗状況を知る指標として、省エネ法に基づくエネルギー使用量の改善率を確実に達成すべく設定	—	—	→ 毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
②特定旅客輸送事業者(鉄道300両～、バス200台、タクシー350台～)			—	—	→ 毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
③特定航空輸送事業者(航空9,000トン～)			—	—	→ 毎年度	直近5年間の改善率の年平均-1%	
54 信号制御の高度化によるCO2の排出抑止	対策実施箇所において抑止される自動車からの年間の二酸化炭素排出量	「社会資本整備重点計画」の指標	—	—	→ 2016年度	約18万t—CO2/年	目標は、2012年度から2016年度末までの抑止量



(目的)

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の嗜好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となつていくことにかんがみ、市町村による地域公共交通総合連携計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もつて個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(地域公共交通網形成計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあつては単独で又は共同して、都道府県にあつては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

2 地域公共交通網形成計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二 地域公共交通網形成計画の区域

三 地域公共交通網形成計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施

主体に関する事項

五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

六 計画期間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

3 地域公共交通網形成計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を定めるよう努めるものとする。

4 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

5 地域公共交通網形成計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならない。

6 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

7 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成し

ようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

8 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通網形成計画の送付を受けたときは、地方公共団体に対し、必要な助言をすることができる。

9 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成したときは、主務大臣にあつては地方公共団体に対し、都道府県にあつては遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通網形成計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通網形成計画を送付しなければならない。

10 第六項から前項までの規定は、地域公共交通網形成計画の変更について準用する。

(協議会)

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を

実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

三 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

四 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

五 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

六 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通網形成計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。

七 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

MEMO

I 取り巻く環境

- 人口減少・少子高齢化の推移・予測 2
 ■出所：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（中位推計）

III 地域公共交通に関する法整備の状況

- 交通政策基本法の概要 12
 ■出所：国土交通省資料
- 基本方針A 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現 14
 ■出所：国土交通省資料
- 基本方針B 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築 15
 ■出所：国土交通省資料
- 基本方針C 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり 15
 ■出所：国土交通省資料
- 事例紹介 豊岡市のバスによる持続可能な地域公共交通の実現 18
 ■出所：2014年10月10日 JR連合 第11回政策シンポジウム 豊岡市報告資料
- 事例紹介 富山市の富山地方鉄道LRT現 19
 ■出所：交通研究協会発行 LRT次世代型路面電車とまちづくり
- 事例紹介 京都市の「歩くまち京都」の取り組み 20
 ■出所：2014年7月9日 JR西労組 第26回定期中央本部大会 記念ディスカッション 京都市門川市長の発言より抜粋

IV 政策実現と政治との関わりについて

- 「JRを救え！」避難区域に突入した極秘“特攻チーム” 26
 ■出所：週刊文春

編集後記

今回のSay.ChohはJR西労組の地域活性化の取り組みの運動の展開のため、これまでにJR西労組が展開してきた運動を振り返るとともに、昨年末に成立した「交通政策基本法」をはじめとする法整備の状況と今後の動向などについて理解を深める資料としてまとめました。

会社は、昨年4月に「JR西日本グループ中期経営計画2017」を策定してようやく、地域との共生を掲げましたが、JR西労組はこれより15年程前から「地域共生」を提唱し、地域活性化の取り組みを進めてきました。少子高齢化がより一層深刻化する中で、まさに今、沿線自治体・住民・鉄道事業者が一緒になって、地域の活性化によるまちづくりと持続可能な地域公共交通のあり方を検討していかなければならない時期に来ていると思います。

そのような中で、私たちはJR西日本の責任組合であるJR西労組の役割が何か、JR西労組のひとりの組合員としての役割が何か、そして、鉄道事業者であるJR西日本の社員としての役割が何かを考え、私たち一人ひとりが今出来ること、試すべきことを一緒に考えていきたいと思います。

(K・N)



Say-cho 第42号

2014年11月

発行責任者 前 田 稔

編集責任者 中 山 耕 介

発 行 所 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

(TEL)NTT 06-6375-9869(代) JR 071-7155(代)

(FAX)NTT 06-6373-4133 JR 071-7151

ホームページ:<http://www.jrw-union.gr.jp>