

Twitter

国土交通委員会で質疑する津村議員（上）と野田議員（下）

～「チーム公共交通」の輪を拡げ、そして「チーム地域共創」の形成を！～

第12回政策シンポジウム

鉄道特性の発揮、公共交通の持続的な発展にむけて

10月17日、高松市内にて「鉄道特性の発揮、公共交通の持続的な発展にむけて」～「チーム公共交通」の輪を拡げ、そして「チーム地域共創」の形成を！～をテーマに、第12回政策シンポジウムを開催した。

本シンポジウムでは、JR四国・半井真司代表取締役社長、名古屋大学大学院・加藤博和准教授からそれぞれ特別講演を頂いた後、シンポジウムのテーマを題材にパネルディスカッションを展開した。また、単組からの取り組み報告を受け、その後、「鉄道特性活性化プロジェクト」の中間答申の骨子を報告した。

第1部 特別講演

四国家の一員として

～わきざき乗りに来ていただける鉄道をめざして～



J R 四国・半井社長

J R 四国の地方鉄道の活性化と地域共生の現状について説明する。まずJR四国の経営環境は、会社発足当時150億円ほどの営業損失を想定し2082億円の経営安定基金を措置され、運用益で鉄道の赤字を補填しているが、金利の引き下げによって十分な運用益が確保できない厳しい状況である。

四国においては、常に高速道路との競争だった。会社発足当時は約11kmだった高速道路

路が、現在は3架橋を含め4県都が結ばれている。JR四国の複線率は全路線の5%程度で、単線がゆえに行き違いが多くダイヤの自由度がない。線形も悪く、鉄道が持つべき速達性が発揮できる状況にない。防災面でも非常に弱い。

鉄道運輸収入の内訳として島外からの利用が増えている。一方で四国の人口は年々減少し、昨年ついに385万人となった。2040年には300万人を切るという予測もある。四国の人口が減る中で、

地方の公共交通を念頭に起きつつ、チーム公共交通の形成を提唱した。交通のベストミックス、モード間の連携、共存が必要なのだという趣旨は、2年たつてどうか。日本の交通は事業者の独立採算性

され、その後、地域公共交通活性化再生法の改正、物流総合効率化法の改正など、総合交通政策の推進、貨物モータリシフト推進などに資する環境整備が行われてきており、厳しさは底を打ったかに見える

《主催者挨拶》松岡裕次会長

地域公共交通について

今こそ本気に考え行動しよう

るが、依然として日本の交通政策には偏りがあるのが現実である。

2年前の政策シンポジウムにおいて、JR三島・貨物の経営安定化を図るという目的も含め、より厳しい状況にある

島外からの利用者を増やすことは、四国の人にも島内を移動していただくという動機づけができると考えている。

J R 四国は、四国家の一員であり、四国の発展に貢献して

発展はない。四国の発展のためは、JR四国の役割は、①日常生活に寄与すること。鉄道で言えば足として貢献している。②地域の活性化に協力し

「チーム公共交通」形成に不可欠な

J Rに期待される役割

名古屋大学大学院 加藤准教授

「チーム公共交通」というのがこのシンポジウムの一つのキーワードになっているというところで、この10数年、様々な現場で公共交通をどう守り、どう良くしていくかということに向き合ってきた中で考え

「チーム公共交通」というのがこのシンポジウムの一つのキーワードになっているというところで、この10数年、様々な現場で公共交通をどう守り、どう良くしていくかということに向き合ってきた中で考え

自動車メーカー、IT企業等が自動車の自動運転技術の開発と導入に向けた動きを加速させている。シェアリングエコノミーという概念に基づくビジネスを推進する動きもある。社会実験も始まっており、

自動車のメーカー、IT企業等が自動車の自動運転技術の開発と導入に向けた動きを加速させている。シェアリングエコノミーという概念に基づくビジネスを推進する動きもある。社会実験も始まっており、



原則が根本にあり、事業者間の利害対立は、行政の温度差、地域の意識の差等々が壁となり、前に進んでいるのはわずかな地域でしかない。交通運輸業界では新たな動きが顕在化している。経済産業省や

交流人口を増やすこと、③安全の確保、④健全な経営状況のための収益の確保である。とりわけJR四国の鉄道に乗り込みに来ていただけるように、東京や京阪神などの発地側に

向けてPRを行い、着地側と地域と連携しながら受け皿を整備して付加価値をつけてご旅行をしていただく仕組みをつくっていく。

また、平成22年から、四国経済連合会の会長を座長とする「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」を開催していただき、将



名古屋大学大学院 加藤准教授

したい。

「地域公共交通」とは、地域公共交通活性化再生法2条1項「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動

又は観光旅客その他の当該地域の交通手段として利用される公共交通機関をいう」である。観光列車も大事な地域公共交通の一つであり、もちろん通勤通学、買物、通院などの日常のものも地域公共交通である。

また、4条には誰が何をし

なければならぬという努力義務が示されている。まず、市町村が主体的に取り組みとあり、県は必要があると認められるときは主体的に取り組みとある。そして、公共交通事業者等は質の向上と情報提供を行うことを求めている。

5年先、10年先、鉄道の特性を活かせる分野の中で四国の鉄道をどう残していくのか、一方で、特性が発揮できないエリアにおける公共交通のあり方を改めて議論をしていた

だとしてもJR四国として問題提起していきたい。

ひとつの地域公共交通のシステムを、住民や利用者や交通事業者や沿線の企業、病院とか学校や自治体が、人や金や心や口を出すということである。利害関係はあるが、地域をよくしていくということでは繋がる。地域をよくしていくために、この1台のバス、1つの路線、これをよくしていくためには、一体それが何をしたらいいのかというのを忌憚なく話し合うことが必要不可欠である。

地域公共交通について話し合う場としては、2006年の道路運送法改正に基づく地域公共交通協議がある。交通の不便な地域で、公共交通を

確保するために、市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、運転者代表、道路管理者、交通管理者などが協議し合えることとなった。

このうち運転者代表というのは労働組合を指し、委員として一定の発言力をもつ。対象は乗合バスのみで、メンバーに拒否権があ

第2部 単組からの報告

新たなステージへ 組合員の幸せを求め

J R九州労組 延時副委員長

J R九州は、今年4月1日の改正JR会社法の施行に伴い、これまで経営を支えてきた税制特例が2018年度末をもって廃止されることとなった。株式上場するといえど経営環境は厳しさを増す一方、

近年増加している大雨などによる鉄道施設への被害も甚大となっている。豪雨や台風などによる鉄道施設の被災の多くは鉄道用地外からの土砂流入などで復旧に時間も要している。また、自然災害に伴う復旧は原則として事業者が対応することとなっており、経営負担も大きい。

本年4月の熊本地震でも九州新幹線の脱線をはじめ、在

公共交通の基幹は既存の鉄道バス、タクシー会社が多担っている。そこにこそ交通事業者の今日的な付加価値もあるし、これに貢献できる活動をしてこそ、労働組合は職場、雇用を守り、地域を守ることができるのではないかと。そして、現場に立脚した企画提案力やサービス力が必ずその地域で必要とされる。まさにJRというこの企業グループが、これまでずっと貯めてきた色々なノウハウや組織力などを発揮する場所でもある。コンパクトで個性的な自立した各小地域を結び、地域全体、国全体としてクオリティ・オブ・ライフが高い持続可能な地域を支えることが地域復興であり、その実現にはJRの皆さんが「チーム」に入ることが必須であると考えている。

地域公共交通活性化再生法に関わってきたが、交通事業者や労働組合の皆さんの役割がここで存分に発揮でき、そして、地域の皆さんを助けてもらえるようにすべきと考えている。地域公共交通を役に立つものにするため、労働組合が参画して知恵を出して協力していただいて導いていただく必要がある。

来線も大きな被害を受けた。JR九州の復旧工事費用は総額約100億円を超える見込み。最も被害の大きい豊肥本線の復旧は全く見通せない状

来線も大きな被害を受けた。JR九州の復旧工事費用は総額約100億円を超える見込み。最も被害の大きい豊肥本線の復旧は全く見通せない状

来線も大きな被害を受けた。JR九州の復旧工事費用は総額約100億円を超える見込み。最も被害の大きい豊肥本線の復旧は全く見通せない状

来線も大きな被害を受けた。JR九州の復旧工事費用は総額約100億円を超える見込み。最も被害の大きい豊肥本線の復旧は全く見通せない状

来線も大きな被害を受けた。JR九州の復旧工事費用は総額約100億円を超える見込み。最も被害の大きい豊肥本線の復旧は全く見通せない状

来線も大きな被害を受けた。JR九州の復旧工事費用は総額約100億円を超える見込み。最も被害の大きい豊肥本線の復旧は全く見通せない状



550人超の仲間が地域公共交通において労働組合が関与していくことの必要性を確認し合った



延時副委員長

第12回政策シンポジウム「鉄道特性の発揮、公共交通の持続的な発展に向けて」

況となっている。さらに、新幹線脱線対策の脱線防止ガードレール敷設進捗も全線の14%にとどまっている。その他、橋梁やトンネルなどの鉄道施設の老朽化の問題、獣害被害

主要政策課題「三江線廃止」をめぐる対応

J R 西労組 宮野政策・調査部長

三江線は、2018年4月に廃線が決定された。理由は、①拠点間を大量に輸送するとの特性が発揮できていない、②貨物・通院などの地域のニーズに合致していない、③5年間様々な取り組みを行ったが利用者の減少に歯止めがかかっていない、④自然災害リスクの高まり、としている。

三江線の輸送密度は、大幅に落ち込んでいる。危機感を覚えた沿線の自治体はJRとともに2010年度から活性化協議会を設立し、バスによる増便社会実験や様々なキャンペーンを行ったが利用は増えなかった。

また、度重なる豪雨災害による被災からその都度復旧を行ってきたが、現在でも隣接する山からの落石が後を絶たず多くの徐行箇所があり、三



宮野政策・調査部長

の問題などもある。

こうした課題を解決するため、JR九州労組は毎年、交通重点政策意見交換会を国会議員、市町村議員を交えて各県で開催している。2011

年度の税制特例の恒久化・継続を求める意見書採択においては、九州で65カ所の意見書採択を行ったが、今回の意見書採択は厳しい現状にある。国会議員を含め地方議員も少

席し、住民と丁寧な直接対話を行ってきた。

第3部 パネルディスカッション

地域公共交通に対するそれぞれの思いや取り組み

【太田】パネリストから所感やそれぞれの立場での取り組みを紹介いただいた。公共交通については、

【小川】国政の立場から地域公共交通についてどう考えているかを今年の2月に国会で四国新幹線について質疑したことを例に紹介したい。質疑の中で以下の4点を主張した。

1点目は、新幹線は日本列島に標準整備されるべき基礎的なインフラであり、標準整備であるとの問題提起。2点目は、これまでの交通政策は道路偏重で、鉄道を中心とした公共インフラには、2分の

労働組合として地域や公共交通の形成に参画している

荻山市朗政策委員長(JR連合副会長・JR西労組中央執行委員長)

少子高齢化 人口の減少、地方の過疎化など、我々を取り巻く環境は非常に厳しい中、公共交通に対する仕組みが整って、問題意識が相当高まってきた。JRもそこにしっかりと

と参画しながら、将来の公共交通のあり方、鉄道の維持活性化に積極的にかかわっていかねばいけない。我々の取り組みによって随分JR各社も、地域に向き合う姿勢、地域共生の姿勢も高まってきた。これからも我々が力を発揮しなければいけないという決意を新たにしたい。

一つ目に、職場で働く組合員が、ステークホルダーの中

でも会社の経営状況とか施設の実態、いろんな情報も知りながら、かつ利用者の皆さん、地域と常に向き合っている。問題意識やいろんな事情がわかっていて存在だと思ふ。この強みを働く者として生かして参加していくことが必要ではないか。そのことをお互いに認識し合いたい。

- ◆コーディネーター 太田 和博 専修大学教授(JR連合PTアドバイザー)
- ◆パネリスト 小川 淳也 衆議院議員(議員懇談会事務局長)
- 加藤 博和 名古屋大学大学院准教授
- 池之谷 潤 私鉄総連交通政策局長
- 板東 和彦 高松市市民政策局交通政策課長
- 上村 良成 JR連合総合組織・政策局長



コーディネーター・太田教授

厳しい状況の中で公共交通をどのように考えるか

【太田】厳しい中でも地域やまちづくり等と協働しながら鉄道というものが十分活かせる分野と、頑張ってもかならず厳しい分野についてディスカッションをしたい。様々な状況のもとで公共交通が今後どうあるべきなのか、あるいは制度が使いづらいとか、国に対する要望というふうなものも聞きたい。

【板東】行政の立場から公共交通を今どう見ているかお話ししたい。市民の公共交通に対する関心度は高い。一般乗合バス路線はこのままではもう成り立たず廃止に追い込まれていくことを危惧している。バス路線が存在する前提としたまちづくりを真剣に見直す時代に来ている。高松市では2013年9月に公共交通の利用促進条例を制定し、行政、交通事業者、市民が公共交通を考えていくための条例として位置付けている。「こととでん(琴平電鉄)」とタイアップして電車とバスの乗り継ぎ割引制度や、ゴールド

【池之谷】公共交通の重要性は、人流、物流を担う上ではある。【小川】国の資源配分を変えていくというのは相当困難である。うまい理屈で道路局から



地域公共交通への思いとそれぞれの知見を紹介いただいたパネリストのみなさん

【上村】今は活性化協議会などに十分に参加できていないが、一部ではあるが、島根県の市町村では一部交運労協として、つまり労働組合として参画していると聞く。交運労協として地域公共交通に関わっていくというのも一つの方策である。

