

J R 総連通信

2023年10月18日 No.1681

全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連） <http://www.jr-souren.com>

交運労協「第39回定期総会」



10月12日、交運労協「第39回定期総会」が都内にて開催され、JR総連を代表して小林政策・政治部長が発言しました。

小林政策・政治部長 発言要旨

- 改正地域活性化再生法が施行された。今後はJR等が国に再構築協議会の設置を申し出れば、国が間に入り、ローカル線の在り方について協議がつけられていく。そもそもローカル線の収益性は望めず、公益性の視点でつけられてきた経緯がある。だから、国はJRに移行する際、スキームをつくり、本州三社は、内部補助の仕組みによってローカル線を維持してきた。一時コロナによって赤字に転落した途端、こそって収益性の論法を持ち出し、ローカル線が経営の負担になっている、だから地域から共に考えようではありませんかと存廃議論を浮上させたが、あまりにも拙速なやり方。
- 地域公共交通という課題について、JR側からの視点だけではなくて、地域の視点、バス労働者の視点、タクシー労働者の視点、物流・観光の視点と、あらゆる方向から課題に向き合っていかなければ、不十分な政策に留まってしまう。その意味でも、産業間の連帯・連携が必要であるし、再構築協議会について対策・検証する場も必要ではないか。
- 今般の法改正に際し、再構築協議会の構成員には、労働者を含めることと附帯決議に一文を入れてもらった。しかし、どのような手続きを踏めば参画できるのか、はっきりとしたものがない。是非、交運労協でも検討してもらえないか。協議会には、鉄道のみならずバスやタクシーの事業者も含まれることから、地域の声をつかみ、交通運輸産業で働く労働者の声を反映させなければならない。
- 北海道新幹線の札幌延伸に伴う函館―長万部間の並行在来線問題について、国と道、JR北海道、JR貨物の4者は貨物路線を維持する方向で一致した。この間、運輸労連さんとも本州を結び貨物鉄道輸送の維持については同じ立場で訴えてきた。しかし、貨物路線は維持するものの旅客が運行をやめ、貨物のみという状況になると、JR貨物が現在受けている線路使用料の優遇措置、いわゆるアポイダブルコストルール の概念は成立しなくなる。前例のない協議になるが、これらの課題解決にむけて引き続き交運労協の指導と牽引役をお願いする。

