

11月11日、国労本部は国道交通省に要請！

11月11日、国労本部は国土交通省に対し、5項目の要請を行った。JR貨物に対する要請では、「貨物調整金」は2030年度の期限を前に「国鉄改革のスキームとして財源を確保すべき」と要請！

H23年度から10年間、総額890億円の無利子融資、並びに補助金により、老朽車両等の更新、青函トンネル走行に伴う新型機関車の投入、長期債務の有利子債務の減少などJR貨物の経営は大きく改善し、今年度から3年間で138億円の無利子融資や「貨物調整金」の延長は、貨物会社の経営安定化や整備新幹線開業でJRから経営分離した第三セクターの経営を支える大きな仕組みである。

しかし、「貨物調整金」の財源は2030年度までの期限があり、その先は貨物会社の全額負担も含め検討される。「国鉄改革のスキーム」を基本とする整備新幹線建設に伴う「政府与党合意」の経過からも、住民の移動する足の確保と物流の全国ネットワークの維持に向け、将来にわたり「貨物調整金」の財源の確保について要請する。

老朽車両の更新⇒税制上の措置と支援を！

JR移行から34年が経過し、来年度税制改正要望にJR北海道、四国及びJR貨物に対する承継特例や貨物会社に対して「買替特例」の延長が盛り込まれた。

国鉄末期、貨物部門にはほとんど投資が行われず、老朽車両を継承した貨物会社は、継承した土地を売却し、新型機関車を購入する際に、当時も税制上の優遇措置が実施されたが、すでに売却用地は無くなり、一方で、貨物会社保有の全機関車の約1/4は旧国鉄車両である。青函トンネルの共用走行では支援を受け積極的な新型車両への更新を実施しているが、早急な老朽車両の更新に対する税制上の措置などに加えて、改めて、鉄道運輸機構の利益剰余金を活用した補助金や無利子融資などの支援も要請する。

自然災害に対応する鉄道整備法の拡充を！

年々甚大化する自然災害は、今年9月に復旧し、一昨年の「西日本豪雨」での寸断には至らなかったものの、全国のどこかで災害が発生しても深刻な影響を受ける鉄道貨物輸送の現状から、迂回輸送、トラック、船舶による代行輸送も重要である。

同時に、内陸部への石油輸送など危機管理の面から迂回ルートの確保、迂回輸送の重要性が問われており、鉄道インフラとして、JR旅客など、第一種鉄道会社に頼らざるを得ない貨物会社の現状から、鉄道軌道整備法の更なる拡充を要請する。

線路使用料⇒将来にわたる法的措置

JR貨物が成り立つ基本的スキームは、アボイダブルコストルールに基づく線路使用料である。JR旅客会社などに支払う線路使用料の運輸収入に占める割合は、(発足時7.9%⇒約2倍の15%程度)に増加し、経営圧迫の一つの要因である。過去に「JR貨物の完全民営化を目指した基本問題懇談会」や、旅客会社の完全民営化、民法規定での20年の節目でも議論され、JR旅客会社の株式上場の際、その指針により「当面の間」「完全民営化までの間」現行ルールを踏襲することになった。

今後の改定協議で、当事者間の協議に委ねるのではなく「国鉄改革のスキーム」として、将来にわたり負担を軽減させる措置・法的措置を要請する。

