

国土交通省に支援策を要請！！ 前号に続く JR貨物の経営に「国鉄改革のスキーム」が前提である！ 新型車両への更新、線路使用料問題・2030年貨物調整金問題など課題は山積み！

11月11日、国労本部が国土交通省に行った5項目の要請は、「コロナの影響による公共交通事業者への支援」「鉄道事業者と子会社への特例猶予や減免措置」「雇用調整助成金の特例措置」「JR 北海道・四国・貨物に関わる二島および承継特例」「新規製造車両に関わる特例措置の延長」「JR 九州の被災線区への支援継続や持続可能な地域公共交通整備の支援」「自然災害等での鉄道ネットワークの整備支援」「事故防止関連設備の補助制度や利用者の安全に関わる行政による指導」などであり、JR貨物への要請は「貨物調整金の恒久化」「経営が成り立つ前提での線路使用料」など鉄道貨物ネットワークの維持・確保についてである。

これらの課題に対して、国土交通省は「JR 貨物の輸送ネットワークの維持は物流の確保の観点から重要」「近年多発している大規模な自然災害を踏まえ災害時の代替輸送を迅速に行うため BCP 対策を進めている」「大規模災害など不測の事態が起きた際、輸送ネットワーク維持のため必要な助言を行う」「国鉄改革は線路使用料のあり方を前提に、JR の経営が成り立つよう経営安定基金の設置や制度設計が行われており、これらの経緯を十分踏まえた上で検討が必要である」「ダイヤ調整は線路容量の物理的制約の状況や解決策を熟知する当事者間の自主的な調整に委ねることが適切と考える」「鉄道事業法は廃止路線の1年前に国土交通省届出が提出されるが、鉄道事業者に対し、地域に対して丁寧に対応するよう必要な指導とともに、地方運輸局を通じて地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用し、当該鉄道事業者と地域が連携し、鉄道の活性化をはじめとした必要な対話が円滑に進むよ支援していく」との見解が示された。

JR 貨物の経営を成り立たせるための前提が「国鉄改革のスキーム」であり、JR 貨物経営陣は「社員への責任転嫁」ばかり行うのではなく、国に対して求める姿勢も見せるべきである！

「設備投資」も必要だが「社員への投資」も必要だ！！ 減収の責任は社員には無い！コロナ禍の奮闘に報いるべきだ！

これまでも貨物会社は「どの地域」「どの線路」で発生した自然災害でも甚大な影響を受ける環境下にあり、一昨年「平成30年7月豪雨」等の大規模災害以降、経営陣も「鉄道強靱化」「BCP対策」について言及し、「事業計画」や「JR貨物グループ中期経営計画2023」で重要な課題として位置付けられ記載されるようになった。

2021年度中間決算では、山陽線等が不通になりながらも、「新型コロナ」に伴う景気低迷の影響を前年は大きく受けたが、積み合わせ貨物や紙・パルプ等で経常損失は連結・単体ともに改善されている。

本来、堅調に推移するはずのJR貨物の減収理由は「自然災害」と「新型コロナウイルスの影響」に他ならない。

7月期改訂に続き、10月期改訂で下方修正しながらも「安全と経営戦略投資については変更せずに行う」との会社の姿勢に対し、「社員への投資も必要である」ことを強く求めなければならない！！

JR 貨物経営陣に対して「今こそ社員の生活向上をはかれ！」の全国の社員の声を届けよう！

