

11月10日、国労本部は国土交通省に要請！

11月10日、国労本部は国土交通省に対し6項目の要請を行い、貨物会社関係では、「貨物調整金」は2030年度の期限前に「国鉄改革のスキームとして財源を確保すべき」と要請を行った。

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、昨年度からの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経営分離した第三セクターにとっても経営を支える大きな仕組みである。

一方「貨物調整金」の財源は2030年度が期限であり、その後は貨物会社の全額負担も含め検討されていくが「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、住民の足の確保と物流の全国ネットの維持等、恒久的な「貨物調整金」の財源確保を要請する。

老朽車両の更新⇒税制上の支援を

JR移行から35年が経過し、今年度JR北海道、四国及びJR貨物に対する承継特例や「買替特例」の延長が盛り込まれた。国鉄末期、貨物部門への投資は行われないうまま老朽車両を継承し、貨物会社は土地の売却を繰り返す中で、すでに売却用地は無くなった。一方で会社が保有する全機関車の約1/4は旧国鉄車両であり、青函トンネルの共用走行として支援を受け積極的な新型車両への更新を実施したが、早急な老朽車両の更新への税制上の措置はもとより、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を要請する。

自然災害に対応する鉄道整備法の拡充を！

国鉄末期、貨物部門への投資は行われず、老朽車両を受け継いだ貨物会社は、土地売却を繰り返す中で売却用地は無くなる一方、国鉄時代の車両も数多く残っている。

物流の2024問題や北海道の動向は鉄道貨物物流に大きく影響する。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、全国ネットワークの維持を要請する。

自衛隊輸送⇒慎重な取扱いを

自衛隊の部隊輸送や軍事輸送の方向性が示される中、日本国憲法下で大規模災害と同一視した「国防力」との位置付けに、労働組合の立場から憂慮している。攻撃目標となる危惧や輸送中の事故など沿線住民の不安もあり、自衛隊の鉄道輸送に関する議論について慎重な取扱いを要請する。

線路使用料⇒将来にわたる軽減措置を

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となっている。

過去に「JR貨物の完全民営化を目指した基本問題懇談会」をはじめ議論が続けられ、「当面の間」「完全民営化までの間」現行ルールを踏襲するとされており、今後の改定協議で、当事者間の協議だけに委ねず「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。