

11月14日、国労本部は国土交通省に要請！ 貨物会社としても、国や政府に対して貨物鉄道輸送量の倍増策を求めるべき！

11月14日、国労本部は国土交通省に対して、6項目にわたる要請を行った。要請行動は国労本部・各エリア代表・全国貨物協議会代表と立憲民主党・国土交通委員会筆頭理事の森屋隆参議院議員とともに、特に10月から施行された改正地域公共交通活性化再生法に基づき設置される『再構築協議会』での地域住民や労働者、自治体との丁寧な合意形成など衆参両院での附帯決議の順守や懸案の諸課題について、鉄道輸送業務に携わる労働組合の立場から、JRを所管する国土交通省への要請を行った。貨物会社関連では長期債務を抱える中で北海道・四国および貨物会社への経営支援をはじめ「貨物調整金」、「ダイヤ調整問題」、「線路使用料の見直し」「函館線をはじめとした鉄道貨物線の全国ネットワーク維持・管理」などの課題について要請を行った。
(詳細は国労電送 No81 を参照)

要請当日、国交省鉄道局とは、JR北海道・四国・貨物会社に対する持続可能な支援策の確立およびJR九州会社の安定経営確立に向けた助成策継続、地方交通線の維持・存続・活性化、自然災害等による鉄道復旧支援や鉄道インフラ基盤の整備、安全・安定輸送のためのホームドアの設置や必要な要員配置と検査体制の確立、路線廃止手続きのための鉄道事業法の見直しなど、喫緊する政策・制度課題について今後とも忌憚のない意見交換を進めていくことを確認しあつた。

事業継続に必要な経営支援の継続を

老朽化する車両・設備に対して経営支援策として発足後10年で無利子融資319億円をはじめ、2011年からは総額890億円、そして今年度終了する無利子融資138億円など継続して経営支援策が行われてきた。しかし、「長期ビジョン2030」では今後10年で4,020億円の設備投資が計画される中、コロナ禍による減収が続いており、貨物会社の経営状況からすれば長期債務を増加させ経営を圧迫させるもので、事業継続に不可欠な支援について引き続き要請する。

貨物会社の根幹をなす線路使用料の枠組みを！

JR各社に対する貨物会社からの線路使用料は「アポイダブルコストルール」に基づき支払いを行っているが、貨物会社の「生命維持装置」と言われる枠組みではあるが、そこには法的な裏付けはなく、JR各社と協定を結ぶことで維持されているのが現状となっている。

今後の貨物会社の経営への影響は大きく根幹をなす問題でもあり、その恒久的な枠組みは必要不可欠であることから強く要請する。

貨物調整金の恒久的な財源確保を！

第3セクターに関わる「貨物調整金」は整備新幹線建設に伴う並行在来線の経営分離が拡大しており、直近で北海道新幹線をはじめ、北陸新幹線の敦賀延伸が進められている中、切り離される並行在来線は貨物列車が運行する主要線区であること、線路使用料に関わる「貨物調整金」の財源は2030年度となっている中で、予断は許されない状況となっている。

貨物調整金は貨物会社にとって、経費構造として負担しきれものではない実態の中で、「国鉄改革のスキーム」を基本に「整備新幹線建設に伴う政府与党合意」の経過から、地域住民の移動する権利の保障や物流の全国ネットワークの維持に向けて「貨物調整金」の恒久的な財源確保を要請する。

貨物鉄道輸送量倍増への強い後押しを！

北海道新幹線札幌延伸に伴う並行在来線問題は、一部山線(長万部～札幌)の廃止・バス転換の一方で、函館～長万部間について国交省含む4者協議が続けられている。現状同様の線路使用料の維持を念頭に置き、JR発足時の枠組みを堅持した取り扱いとなるよう要請する。

また、「環境問題」「2024年問題」などの追い風の中で、「今後10年程度で貨物鉄道輸送量を倍増させる」ことを盛りこんだ閣議決定もされている。

ダイヤ設定も限界の中で、輸送量・輸送分担率の倍増の達成に向けて、今後の国交省からの強い後押しについても要請する。