

## 貨物の経営は構造矛盾が大きく影響している！ 11.14国土交通省への要請と意見交換を行う！ ローカル線問題や安全問題、貨物会社の抱える諸課題について要請！

11月14日、国労本部は、中央執行委員及び各エリア執行委員長・全国貨物協議会議長とともに国土交通省への要請及び意見交換を行った。

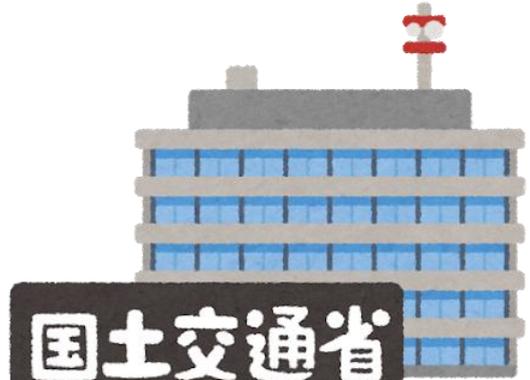
要請では、交通運輸産業は重要な社会インフラの機能を有しており、少子高齢化や人口減少が進行する中であっても「誰もが安心して移動や観光、物流サービスが利用できる環境を整備する事が社会的責務である」ことや、昨年10月に地域公共交通活性化改正法が施行されたものの、交通政策基本法第27条では「国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図る」としているが、鉄道は線区が複数の自治体に跨ることから関係者の合意形成が困難となり、法定協議会等が十分に活用されていない実態にある。

その一方で、豪雨など激甚災害により鉄道の復旧を要望してもBRTやバスなどによる鉄道以外の復旧策が検討される状況や、JR北海道・四国は経営自立の途上であり、JR貨物は安定的な事業運営に課題が残るものとなっている。また、トンネル・橋梁など経年劣化も深刻化する中で、地方公共交通の維持・活性化と利便性とサービスが損なわれないことをはじめ、モーダルシフト推進により10年で鉄道・内航海運の輸送量倍増を目指すなど、社会的役割が期待される中で、貨物会社の抱える課題(線路使用料・貨物調整金・ダイヤ調整・北海道新幹線札幌延伸に伴う貨物鉄道の維持)についての働きかけを国土交通省に対し、要請を行っている。JR貨物は発足から事あるごとに自然災害の影響をはじめ、構造矛盾による経営への影響が期末手当にも大きく影響している。経営陣は、今こそ社員を最優先した経営判断をすべき時である！

### JR各社の諸課題の 解決に向け7項目を要請！

会社は社員に犠牲を強いるばかりでなく、  
国に対しても働き掛けを強めるべきだ！

要請概要として①離職が進むJR会社の人財確保と安定輸送確立に向けた処遇改善、②JR北海道・四国への抜本的な支援策と地域公共交通のネットワーク整備への支援や被災地支援、③鉄道路線維持のための公的資金支援制度の拡充や国によるリーダーシップの発揮、④「鉄道路線の廃止」に伴う「自治体や地域住民との協議を条件とする」法制化、⑤大規模自然災害への対応と設備投資への支援、⑥JR各社の事故や駅利用者の見守りなど介助要員の指導を含む安全問題、⑦国鉄改革のスキームとしての全国貨物鉄道の維持・管理や線路使用料やダイヤ調整問題。など7項目の要請を行った。



平均赤字額36,000円、その補填の大半は「期末手当」と「預貯金の切り崩し」  
期末手当はなくてはならない「生活給」  
であり年末手当3.0ヶ月必要である！

11月19日 回答予定