

国交省（鉄道局）・JR 連合意見交換を実施



要望書を手交する

鉄道局鈴木企画室長(右)とJR連海上村副会長(左)

4月22日（月）、中央合同庁舎において開催され、貨物鉄産労からは辻村委員長が出席し、JR貨物の現状を踏まえながら要請を行いました。

辻村委員長からは、『JR貨物が発足して35年以上が経過し、発足当初からモーダルシフトが叫ばれているが、今現在、全く進んでいない状況である。JR貨物は2024年問題解決の担い手であり、国もモーダルシフトの推進を掲げているが、自然災害・輸送障害等による遅れが頻発することや、旅客会社とのダイヤ設定上の制約等が要因となり、荷主からは「定着率の信頼性がなく、使い勝手が悪い」等で、嫌煙されているのが実情であり、日本における物流のあり方や各交通モードの役割を明確にし、その中でJR貨物をどう活用していくのか、国策として整理を行って頂きたい。

元日に発生した能登半島地震をはじめ、毎年のように甚大な災害が起きている。災害により高速道路の一部が通行止めになっても、他の高速道路や国道・県道等、迂回路があり、トラック輸送が停滞することはないが、貨物鉄道輸送では、線路の一部が災害の影響を受ければ、長期間の運休を余儀なくされ、災害に強い鉄道を作っていくためにも、旅客会社をはじめ事業者が保有する路線の強靱化対策に向けた必要な財政支援を行い、防災・減災対策を積極的に講じていただきたい。

アボイダブル・コストルールについては、2027年にJR会社間の協定が更新時期を迎える。JR旅客各社の保守費用が増大していることに鑑み、JR旅客各社の負担軽減を図るべく制度設計を行って頂き、見直しにあたっては、現行の課題を抜本的に解決する政策が必要であり、JR貨物の経営への影響を考慮し、過度な負担とならないようお願いしたい。並行在来線においては、「貨物調整金制度」による支援策が設定されているが、その財源は2030年度までしか決定していないほか、並行在来線の増加とともに貨物調整金の総額は増加しており、現行制度には持続可能性がない。中長期的な視点から持続可能な支援制度を構築するとともに、将来の新幹線整備の財源に影響を及ぼさないよう、必要な財源の確保を行っていただきたい』と、述べられた。

鉄道局からは、「荷主より、JR貨物が使いづらいという声は聞いている。要望を真摯に受けとめ、あらゆる角度から対応していきたい」と返答されました。

JR連合は、JR産業における政策課題を解決するべく、今後も積極的に取り組んでいきます