

JR連合産業政策委員会 国交省鉄道局との意見交換を実施



要望書を手交する、JR連合産業政策委員会羽野委員長（左）鉄道局総務課企画室三島梨加室長（右）

4月20日、衆議院第1会館会議室において、JR連合産業政策委員会は国交省鉄道局との意見交換を実施し、貨物鉄産労からは辻村中央執行委員長が出席しました。

当日は、古川衆議院議員にもお越しいただき、①二島・貨物の経営自立②持続可能な地域公共交通③運賃料金制度④カーボンニュートラル⑤獣害対策⑥災害対策⑦人財確保

⑧新幹線ネットワーク⑨税制改正要望事項の9点について意見交換会を行いました。

貨物を代表して辻村委員長は、JR貨物の現状を含めながら、「私は、1993年4月に入社し、その頃からモーダルシフトが叫ばれているが、今現在、ほとんど進んでいないのが現状である。鉄道へのモーダルシフトが進まない理由として、リードタイムや運送コストの増加等に加えて、自然災害により輸送障害が頻発し、「近い勝手が悪い・定時運行の低下」等があげられる。また、昨年11月には、財政制度等審議会より「JR貨物はシェアが長きにわたり横ばいであり抜本的改革を検討すべき」と大変厳しい意見もいただいた。荷主としては、使い勝手の良い輸送手段を選ぶのは当然ではあるが、国が「物流革新緊急 パッケージ」で定めた鉄道コンテナ輸送等の目標達成には、より強い政策推進が必要である。JR貨物は、国が示した目標に向けて一丸となって取り組んでいるが、2024問題でJR貨物に追い風が増えているものの、営業費用も比例して増えており、厳しい経営状況が続いている。利益を出すためには、安い運送費の大幅な見直しが必要であり、まずは、国が声を上げて、運送業界全体（特にトラック）に蔓延る安い運送費改善に取り組んで頂きたい。

次に、アボルール改定について。

現在、線路使用料の協定や保守関係など、JR旅客会社と協議しているものの話は前に進んではおらず、監督官庁として鉄道・物流全般が良い結果となるような着地点へと適切に導く必要があるのではないかと考える。アボルールは今から40年前に出来たスキームであり、時代は大きく変容し今の時代に合っているのか検証が必要であり、合わせて、労働力不足により夜間作業が決められた時間内に終わらないという問題も起きている。今後、日本の人口は予想をはるかに上回るスピードで減少していき、労働者不足が顕著になっていく。モーダルシフトを進め、物流クライシスが起きないように物流のあり方を真剣に議論し、貨物鉄道がより進むよう必要な設備投資や旅客会社との調整等、政策推進に向け引き続きご支援をお願いしたい。と、述べられました。