結成20周年
新たな大躍進に向け出発！

動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号（動力車会館）
電話 （鉄電） 千葉 2935・2939番
（公） 043（222）7207番

99. 9. 1 No.5012

整備新幹線建設に揺れる貨物会社

整備新幹線建設による貨物輸送ルートの寸断

六年連続の赤字決算となった貨物会社は、新フレイト21・六千人体制合理化と超低賃金を労働者に強制し、犠牲をおしつけることで、なんとか「分割・民営化が成功した」という仮称をつくろうと躍起となっている。そうした貨物会社の前に会社の存亡のかかった事態が浮上してきた。整備新幹線建設と貨物輸送ルートをめぐる問題である。

整備新幹線建設は、国鉄分割・民営化の過程で「政治の国鉄への介入」の象徴的事例として取り上げられ「凍結」されてきた経緯がある。ところが分割・民営化直後から自民党などが、地元選挙対策などの狙いからこの「凍結」解除に動きだした。すでに長野新幹線がフル規格で開業し、山形・秋田新幹線が在来線兼用で開業している。さらに自民・自由両党でつくる整備新幹線協議会は未着工区間について「今後十年でめどをつける」ことを確認している。一方96年末に政府・与党申し合わせで「整備新幹線開業後は在来線の経営をJRから分離すること」が決まり、長野は軽井沢・篠ノ井間が第三セクターの「しなの鉄道」に経営移管されている。このまま整備新幹線建設が進むと、現在貨物列車が走行するJR線が第三セクター形式となり、貨物会社は第三セクター会社に線路使用料を払い、乗り入れる形になるのである。

貨物輸送ルートの問題で機会あるごとに交渉行う

動労千葉貨物協議会は、こうした整備新幹線建設による貨物輸送ルートの問題について、96年12月には新フレイト21に関連して、また97年6月と98年5月には年度事業計画に関連する形で貨物会社本社に三回にわたり解明を求めてきた。

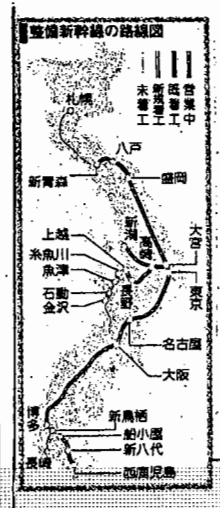
これに対して会社は、「鉄道貨物輸送を将来にわたって、安全、かつ安定的に行なえるルートを確保すること」「貨物列車の運行に際し、当社の経費増とならないこと」「を基本として、整備新幹線のスキームの中で所要の措置が講じられることを国等に要望している」と回答し、具体的には新幹線に貨物列車が乗り入れるよう要望していくことを明らかにしてきた。

貨物列車は在来線を走行、自治体は使用料引上げ要求

ところが東北新幹線の盛岡・八戸間の建設が進む中で、6月9日運輸省は、この区間の完成後貨物列車は走らせないことで関係五者（運輸省、東日本、貨物、青森・岩手両県）が合意したと発表した。また貨物会社の伊藤社長は新任の会見の中で、貨物輸送の「大動脈」東北ルートは、新幹線開業後もいまと同じ東北線を使い、奥羽線にう回する考えはないことを明らかにした。これは現在でも首都圏・北海道間で輸送時間を含めてフエリーとの間で熾烈な競争を行なっている貨物会社が、競争力確保のため、第三セクター会社になっても東北線ルートに固執することを表明したといえる。

ところが7月に入り、在来線を第三セクター形式で引き継ぐ青森・岩手両県がすでに貨物会社にたいして線路使用料の引き上げを求めていることが明らかになった。運輸省のまとめによると、98年度で全国三八社の第三セクター鉄道のうち黒字は八社、三〇社が赤字であったことが発表されている。JR在来線を引き継ぐ青森・岩手両県が、早々と貨物会社にたいして線路使用料引き上げを求めているのもこうした第三セクター会社の経営に不安を抱いているからに他ならない。

貨物会社は「新幹線に貨物列車を乗り入れる」ことができないばかりか、「当社の経費増とならないこと」も自治体の抵抗に直面することとなった。



線路使用料の抜本的軽減化公的負担の導入を求める

動労千葉は、今年1月「貨物会社の基本的在り方について（申第1号）」で線路使用料の軽減化を求めるよう貨物会社に申し入れた。これは赤字を理由に労働者に手当やベ・アなどをはじめとした犠牲を強いるのではなく、地球温暖化防止にむけたモーダルシフト（トラック輸送から鉄道や船舶への輸送形態の移行）政策の一環として、鉄道貨物輸送への公的負担を行なうよう関係省庁へ働きかけ、線路使用料の軽減化をはかることを求めた。

総連合申第15号で再度輸送ルート・使用料で申し入れ

このような交渉の経過にふまえて、貨物協議会は新たにこの問題で7月30日に以下の申し入れを貨物本社に行なった。

1. 整備新幹線・盛岡ー八戸ルート建設にかかわる貨物列車輸送ルートについて、会社の考え方を明らかにされたい。
2. 動労総連合申1号で解明を求めた、「線路使用料の抜本的軽減措置」について、今後の会社の考え方を明らかにされたい
3. 全国整備新幹線網建設計画と鉄道貨物輸送ルートの確保について、会社の考え方を明らかにされたい。

分割・民営化体制の矛盾の集中する貨物会社の将来展望を明らかにし、これ以上の労働者への犠牲の転嫁を許さないためにも、貨物支部を先頭に貨物問題への取り組みを強化しよう。

整備新幹線 連立与党が大幅前倒し論

JR貨物 思わぬ逆風

在来線廃止で負担増
線路利用料 値上げ必至

整備新幹線
財源不足 優先順位 貨物共用
3つの壁、協議迷走

大失業と戦争の時代に通用する新しい世代の動労千葉を創りあげよう！