

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

月刊 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. 10. 15 No. 5032

11・3 第21回動労千葉 団結運動会に集まろう

組合員・家族・OBみんな集まり楽しい一日を

と き 11月3日 9時 ところ 千葉公園 (運動広場)
千葉駅下車徒歩10分

公園内は駐車できません、車はご遠慮ください。

整備新幹線問題で貨物本社交渉

整備新幹線(盛岡・八戸ルート)建設にもなう東北本線(同区間)の第三セクター化は、貨物会社の存亡にかかわる問題になるうとして、(経過や問題点などについては、日刊動労千葉9月1日号「整備新幹線建設に揺れる貨物会社」を参照のこと)。動労千葉は7月30日「動労総連発第15号」を発売しこの問題についての貨物会社の見解を求めた。これに対し貨物会社は、8月末に文書回答を行ったが、9月27日には貨物本社において貨物支部代表の参加のもと団体交渉が開催された。以下にその交渉の要旨を掲載する。

組合 国鉄分割・民営化強行の時、整備新幹線は政治の介入だということ凍結となっていた。それが分割・民営化以降、凍結解除されてしまった。そこに分割・民営化の矛盾がある。東北本線が第三セクターに移行し赤字になった場合、線路使用料を今の5倍に値上げしなければ維持できないと青森、岩手両自治体関係者が言っているが、その経過はどうなっているのか。

会社 新幹線の線路を、貨物が使用するということには、安全上問題があるとしても関連費用に一千億円以上の投資が必要ということは無理である。迂回ルートは、不便になるということから、JR貨物としても東北本線がベストの選択であると判断した見通しとしては、がんばるとしか言いようがない。世論形成が重要であり、JR貨物の主張を理解してもらえない。

組合 線路を走るといふことは、鉄道会社としては基本中の基本であるが、その基本が貨物会社に与えられていない。今回の東北本線はまだ一部分で、今後他の線区で考えられることであり、他の地方自治体を含めどうなるかわからない。会社としての姿勢も見えてこない。

会社 JR貨物としては受益の範囲ではない。その中で線路を貸さないということになれば、当社も一万人の社員を抱えているので、国鉄改革法を変えてもらえない。そういう主張を含め周囲に理解してもらえない。枠組みを変えるなら、国鉄改革法を変えてもらえない。

組合 国鉄改革法はすでに破産しているのは確かであり、もう少し会社が政府、運輸省に訴えてもいいのではないか。貨物会社の経営は、予想以上に厳しくなっている。整備新幹線の凍結と国鉄改革法は、リンクしていて理念が矛盾している。整備新幹線問題は、貨物会社経営陣がメインで政府、運輸省に線路使用料の減額、補助金を出させるように訴えていかなければならないと思うが、千葉県でもいすみ鉄道を見直せという論議があるのに、青森県、岩手県に東北線を持たせるなどブイクション以外のなものでもない。

会社 バブルの崩壊以降、物流業界は過当競争に突入している。そこで自治体の言うとおりに線路使用料を払っていたら、会社の経営は成り立たない。自治体の利害(青森、岩手それぞれに別の運営会社を設立することになる)も一致していない。フェリーもここ数年赤字で今年も百億円位の赤字が出ているので、フェリーが潰れるか、貨物会社が潰れるかのまん比べをしている。ときなので今はがまんしてもらえない。

運輸省にお願いしに行っても、丸め込まれてしまうので、従来の我々の主張を言っていないかなければならない。貨物会社が分割・民営化の枠組みを変えろと運輸省に言えば、物流業界全体で5%のシェアしかない貨物会社は、それではやめてもらっても結構です、荷物は自動車、船でも代替できると言われかねない。一万人の社員とその家族四万人のためにも会社を潰すわけにはいかない。