



2020年5月29日

日本鉄道労働組合連合会

## JR二島・貨物経営自立実現PT第6回会合 政策提言・中間とりまとめを策定！

5月27日、「JR二島・貨物経営自立実現PT」第6回会合を開催し、同PTの中間とりまとめとして「JRと地域の将来展望を両立し、働く者が希望を持って働きつづけられる自立経営の実現への提言」を策定した。

事務局から提示した提言案では、「地域における人流・物流ネットワークのあり方」と「経営のあり方」について、それぞれの観点から“あるべき姿”を示し、今年度末で節目を迎える支援措置については、2021年度以降、現行の助成策の延長・拡大が必要であるとした上で、その“あるべき姿”を実現するための将来像を明確化することが重要との認識が示されている。一方で、新型コロナウイルスによってJRグループには深刻な影響が出ており、厳しい経営環境にあるJR二島・貨物にとっては経営自立へのスタートラインに立つことも困難となることから、こうした影響を考慮した対応も不可欠であるとしている。

提言案については、中間とりまとめとして、共同座長をはじめ各委員から了承を得られた。これを今後の議論のベースとしながら、9月末となった政府予算概算要求、秋の臨時国会を見据えて、各方面へ主張を展開していく。

### 【経営自立実現PTの目的】

- ◇ JR北海道・JR四国では若手や中堅層の離職が増加し歯止めがからず。社員が安心して意欲を持って働き続けられる環境が不可欠。
- ◇ したがって、2021年度以降も支援が必要だが、単なる支援の延長の弥縫策にとどめず、各社が経営自立を果たす具体的な将来像を示し、これを着実に進めていくための支援とすべき。

経営自立とは「JRが主体的な立場で、地域において持続可能な鉄道サービスを提供するというJRが本来担うべき役割を発揮できる経営環境」と位置づける。

### 【政策提言の考え方】

- ◇ ①JR経営のあり方と②持続可能な交通体系の問題を区分する。
- ①→JR二島・貨物会社の事業領域を労使の努力によって経営の責任が持てる範囲とすべき。
- ②→そのうえで、地域における持続可能な交通体系の構築に向けて国や地方が主体的に責任を持つ、との役割分担が必要。

- ◇ 新型コロナの影響で地方公共交通の厳しい状況は加速。全国共通の課題としてスピード感を持って持続可能な将来像の議論を！

### ■2021年度以降の新たな支援措置の要望【今年度解決すべき当面の課題】

1. 設備投資・大規模修繕等に対する支援(青函・本四や貨物運行に伴う負担軽減含む)
2. 運転資金への手立て(経営安定基金の機能維持、国に対する借入金の返済猶予など)
3. 将来を見据えた取り組みに対する支援
  - ① 地域と連携した持続可能な交通体系の構築(地域を含む関係主体との協議推進)
  - ② 在来線ネットワークの利便性向上に資する支援(一体的交通サービス提供への支援、四国における短絡線整備など)
  - ③ 北海道新幹線の高速化(320km/h)に対する支援(青函共用走行は維持)
  - ④ 北海道新幹線札幌開業に伴う並行在来線の存続(貨物の必要性を認識したうえでの判断)と貨物調整金の財源確保
  - ⑤ 四国新幹線の実現に向けた予算措置の早期実現(早期に整備計画への格上げすべき)
  - ⑥ 貨物鉄道の安全安定輸送に資する対策強化(防災減災対策、リダンダンシー確保、結節強化、新幹線による貨物輸送など)
4. 新型コロナウイルス感染症による影響に鑑みた財政的支援