国は今こそ貨物列車迂回対策を！

●ＪＲが貨物列車迂回に消極的にならざるを得ない理由

根室本線をめぐって、本州・札幌と道東を結ぶルートが石勝線だけになったら、災害で石勝線が不通となった場合に貨物輸送ができなくなることを地元が心配しています。一方、根室本線が災害時の貨物輸送の代替ルートとなる可能性について、ＪＲ貨物が「低い」と主張したと報じられています。しかしこれは事実と異なります。ＪＲ貨物にはそのように答えざるを得ない切実な事情があります。

ＪＲ貨物は自分の線路を持たない鉄道事業者です。線路はＪＲ旅客６社の所有であり、ＪＲ貨物は線路を借り、借料を払って「通していただく」立場です。しかし、元は旅客も貨物も同じ国鉄だったという事情、また国民経済に果たす鉄道貨物輸送の重要性を考慮して、国が「アボイダブルコストルール」を設けています。アボイダブルとは「回避可能」という意味で、ＪＲ旅客会社は、線路維持費のうち貨物列車が走らなければ回避が可能であったはずの部分しかＪＲ貨物に対し請求してはならないという制度が国の指針で設けられているのです。

もし、災害時に備えて、迂回輸送が可能なルートを、常に貨物列車が通れるように保線しておく義務を国がＪＲ旅客会社に課した場合、旅客会社は「それは貨物列車がいつでも走れるようにするためのもので、本来、旅客列車だけであれば必要なかったはずの費用だから、ＪＲ貨物に払ってもらう」ということになるでしょう。ＪＲ貨物にとっては「何年に一度走るのかわからない線路を維持してもらうだけのためにそんなお金は払えない」ということになります。政府 100％持株会社とはいえ、好調な業績を背景に将来の完全民営化が噂されている私企業・ＪＲ貨物にとって常識的な経営判断です。

自社の経営努力に加え、アボイダブルコストルールにも支えられ、ＪＲ貨物はここ数年来、毎年 100 億円程度の利益を上げられるようになりました。一方で、ＪＲ北海道は毎年 100 億を超える最終赤字を出しています。100 億円を超える赤字企業が、100 億円の黒字企業を支えなければならないというところに、国鉄分割民営化の矛盾が現れているのです。

●法改正で貨物調整金をＪＲに！

新幹線が新たに開業したら、ＪＲは政府与党合意に従い、沿線自治体の同意を得て並行在来線を切り離して良いことになっています。切り離された並行在来線を経営するのはＪＲではないのでアボイダブルコストルールは適用されず、貨物列車に高い線路使用料が課せられるケースが増えました。そのため、貨物調整金という制度ができました。線路使用料の値上がり分を国が肩代わりしてくれるようになったのです。

このような制度設計時の経緯から、貨物調整金は、新幹線開通に伴って切り離された並行在来線の区間にしか払わないと法律で決められています。しかし、災害時に備え、迂回輸送が可能なルートを常に貨物列車が通れるよう整備し、維持しておくことは政府の重要な役割だと当研究会は考えます。貨物列車の迂回ルートを維持するＪＲ旅客会社にも貨物調整金を出せるよう法改正が必要です。

公共交通の安全と未来を考える～安全問題研究会

URL:https://transportation.sakura.ne.jp/　e-mail:aichi200410@yahoo.co.jp