

国土交通省鉄道局と交渉 国の責任で北海道の鉄路を守れ

3月7日の「建交労・春の中央行動」で、午後1時から全国鉄道本部を中心に国土交通省鉄道局との交渉をおこないました。この交渉には北海道鉄道本部から3人のほか、前日から上京していた90日会の代表9人も参加しました。

JR北海道にかかわっては、昨年7月に国からの経営支援（2年間で400億円）が決定したものの、脆弱な経営基盤のうえに災害復旧費用等が膨らみ、監督命令による経営改善がJR北海道に重くのしかかっており「清算事業団債務等処理法は20年度で期限切れを迎え、21年度以降の支援継続は法改正が必要となることから、枠組みにとらわれない法改正を含めて持続可能な恒久的支援対策を講じること」を求めました。これに対して国土交通省は「法改正を検討している」と回答しました。北海道鉄道本部の代表は「築50年以上の老朽化した建物で気温がマイナスの中で作業をしている。昨年200人も職員が辞めた」「除雪作業のために40～50億円が必要だ」などの実態を訴え、「国の支援がなければJR北海道は線路の切り捨てに進まざるをえなくなる。自治体に負担を求め、JR北海道に責任をかぶせるのではなく、国の責任で北海道の鉄路を守るべきだ。経営安定基金の運用益が半減したため、人件費を抑制し安全対策がおろそかにされてきた。国の支援策を早急に示すべきだ」と強く求めました。

また「大規模な自然災害等における生活物資輸送や被災地の復興を支えるために、鉄道路線の復旧に対する公的助成と財源確保の拡充」「代替輸送や迂回ルート確保に向けた鉄道ネットワークの維持」を求めたのに対しては、「今後もJR貨物を指導する」との回答でした。北海道鉄道本部から「日高線についてJR北海道は、廃線に同意すれば護岸整備をやるなどと言っているが、線路をはがすために護岸工事をやるなどというのはおかしい」と指摘し、「有珠山の噴火のときのように函館本線（ヤマ線）を使えるように整備しておくことが必要だ」と求めました。

さらに、青函トンネルについて「JR旅客会社とのダイヤ調整問題や線路使用料の見直しをおこなうとともに、JR貨物の経営が成り立つ仕組みを前提とした特別な措置をおこなうこと」を求めましたが、国土交通省は「当事者間の自主的な調整だ。線路使用料は分割民営化の際のルールで決められており、完全民営化までそのままだ」と回答しました。

さようなら原発北海道集會に600人 脱原発の知事を選ぼう

3月9日、札幌市・共済ホールで「原発事故から8年/フクシマを忘れない！さようなら原発北海道集會」が開かれ600人が参加しました。集會では、北海道生協連の麻田信二会長が「泊原発を再稼働させない、脱原発の知事を選ぼう」とスピーチし、北海道がんセンターの西尾正道名誉院長がトリチウムの危険性について明らかにしました。また、北海道大学名誉教授の小野有五さんが「胆振東部地震が教えてくれた！泊原発のさらなる危険性」について講演しました。福島県から参加した湯野川守さんが現地からの報告をおこないました。集會のあと、参加者は札幌市内をパレードして「再稼働反対」「泊は廃炉」などと市民に訴えました。