

# 建設アスベスト訴訟で最高裁判決 国との「基本合意」にもとづき和解手続きへ 建設アスベスト被害救済へ「基金」創設

最高裁は5月17日に、建設アスベスト訴訟（神奈川1陣・東京1陣・京都1陣・大阪1陣）についての判決を言い渡しました。この判決で国の損害賠償責任が確定し、建材メーカーの連帯責任を認めました。判決を受けて5月18日に原告側は国との「基本合意」を締結し、これにもとづいて各地の裁判所で和解手続きがすすめられます。北海道の第1陣訴訟（札幌高裁）、第2陣・第3陣訴訟（札幌地裁）でも順次和解期日がもたれることになります。しかし、建材メーカーとの関係では引き続き裁判手続きがすすめられます。

また国会では6月9日に、訴訟をおこしていない患者・遺族をふくむ建設アスベスト被害救済のための補償基金を創設する法律が成立しました。

## JR北海道 経営改善に関する取り組みと線別収支報告で意見交換

6月3日の労使合同会議の終了後にJR北海道と「経営改善に関する取り組みと線別収支の収支とご利用状況について」の報告と意見交換がおこなわれました。経営改善に関する取り組みではコロナ禍により目標を定めない中で各種項目毎に検証をおこなった結果の説明を受けて、「在来線の老朽車両を入れ替えたことで修繕費などのコスト削減が進められている」ことや「インバウンド特別企画乗車券の販売額が150万円で対前年比0.05%と落ち込んでいる状況を踏まえて、要員や車両計画について国からの支援金を有効活用してコストの削減を進める」としていることについて、建交労からも見直すべき点を述べ意見交換をおこないました。

続いておこなった線別収支報告では「コロナ禍で緊急事態宣言や蔓延防止対策の呼びかけにより国内の移動自粛と海外からの観光客減少で利用客が著しく減少していることで、新幹線をはじめ特急列車や快速エアポートなど札幌圏を中心に減収幅が大きい」と資料を示しながら説明がおこなわれました。建交労からは、〈資料の中から線別利用状況を見ると「赤・茶線区」では落ち込み率は低く営業収益は前年比84%が確保されていて道民にとって欠くことのできない生活路線であることが読み取れる〉こと、〈新幹線での営業収益は前年比44%に留まり営業損失は144億円に拡大しており、赤・茶線区での営業損失20億円を補填し捻出するには「新幹線に係る経費の効率化」を進めることで十分に対応ができて、道民の交通権を保障できるもの〉と強く指摘しました。

また、「朝日新聞道内版」（5月29日）に掲載されたJR九州初代社長のコメントでは、例え札幌まで延伸になったとしても厳しい経営状況は変わらないと指摘しており、国が進める整備新幹線により北海道民をはじめJR北海道が背負わされている負担は計り知れないことがコロナ禍により明確になりました。そして、並行在来線となる函館本線山線（小樽～長万部間）について、観光資源となる温泉地帯（太平洋側・室蘭線）は地震や火山噴火など自然災害の発生が予想されており、迂回路線として国の物流を支える大切な線区であることを過去の実例を示して国と共に維持・整備を進めていくことの重要性を問いかけました。

※「赤・茶線区」＝輸送密度（1日1kmあたりの平均人数）が200人未満の線区。石勝線（夕張～新夕張）、札沼線（北海道医療大学～新十津川）、日高線（鶴川～様似）は廃止