

11・7 建交労秋の中央行動 交運共闘の行動などに参加

東京に木枯らし1号を観測した11月7日に「建交労秋の中央行動」がおこなわれ、北海道から函館支部の鈴木書記長、旭川支部の須貝副委員長と春田書記次長、北海道鉄道本部の竹田委員長と最上書記長が参加しました。午前10時から国土交通省前でおこなわれた交運共闘決起集会のあと、交運労働者の労働条件改善や安全・安心な交通産業確立を求める国土交通大臣・厚生労働大臣・経済産業大臣あての個人請願をおこないました。北海道からは国土交通大臣あて480人分、厚生労働大臣あて480人分、経済産業大臣あて485人分の署名を提出しました。

午後からは事業団・高齢者部会の厚労省交渉や全国鉄道本部の国交省交渉に参加しました。

JR北海道への支援求め国交省交渉

午後からの国交省交渉では山形県と新潟県を結ぶ米坂線の早期復旧とJR貨物が抱える課題の解消と貨物鉄道の輸送力増強にむけた対策強化などを求めました。JR北海道の課題では北海道鉄道本部の最上書記長が職場の状況を述べ、早期退職した青年労働者の思いを伝えて将来展望が見えて労働条件改善につながる支援を求めました。続いて竹田委員長は「早期退職に歯止めをかけて労働力の確保を実現するために処遇改善の原資が保てるような恒久的な支援の法制化」「10年後の鉄道貨物輸送の倍加を視野に入れた北海道の総合交通体系を確立するために上下分離による負担の軽減」や「収益拡大計画とされる北海道新幹線札幌延伸が大幅に遅れることによって生じるJR北海道グループ全体の収入減を補償して既存の鉄道存続のために必要な支援を強めること」を求めました。また、新幹線開業で並行在来線となる函館本線山線について沿線住民の代替交通とされるバス会社の運転手不足問題があり「札幌圏でさえ今冬期ダイヤで減便が発表されており、沿線協議会の議論を見守っていききたいとした国交省の姿勢では住民の足が失われてしまう」と指摘し、ニセコ・倶知安地区のインバウンド需要と貨物輸送も含めた鉄道利用の再考を促しました。

財政支援について「国交省の資料では北海道新幹線札幌開業の当初計画であった2030年までの実施は読み取れるが、以後の考えが示されないことでJR北海道は処遇改善の必要性は認めても決断できない状況」であり国として早急な態度表明を求めました。黄色線区の損益改善では、沿線の皆さんと力を合わせて経費削減の努力をおこなっても、車両の老朽化による新車導入で減価償却費が高額になることから一瞬で吹き飛んでしまう点を指摘したところ、意見交換の中で国交省は「沿線の皆さんと力を合わせて実施する小さな取り組みが重要で、削減される額の問題ではない」としました。

北海道民にとって大切な北の鉄道を守るために、JR北海道への引き続く支援を求め、この日の交渉を終えました。

なくせじん肺キャラバン・札幌市に要請

11月11日に「なくせじん肺キャラバン」で札幌市に要請しました。市側からは環境局・保健福祉局・都市局・財政局の担当者が対応し、アスベスト調査台帳の整備やハザードマップの作成と公表、補助金制度の拡充などを求めました。市が保有するアスベストアナライザーの活用では、令和5年度に66件で使用し、13件でアスベストの含有が確認されたことなどが明らかにされました。