

「全国統一要求書」にもとづき札幌市・道庁と交渉

札幌市 60 現場でアスベストアナライザーを活用 保健所を通じて5件の石綿救済法申請

8月26日の札幌市との交渉では、札幌市が保有しているアスベストアナライザー2台の活用状況を質しました。昨年度は市内の60現場で活用し、数件の異常値が検出されたが機器の誤作動の場合もあり、必要な対応を施工業者に求めたとの回答でした。

また、市の保健所などでアスベスト相談を受けており、昨年度は5件を環境保全機構に申請して石綿救済法が適用されたことも明らかにされました。

道庁にJR北海道への支援強化求める

午後からの道庁交渉で、「JR北海道への支援強化」について4項目（①道が中心となって道内の総合交通体系を見直して国をふくめた議論をすすめること、②北海道新幹線の札幌延伸で経営分離される函館本線山線の有効活用、③JR北海道の鉄道を維持・存続させるための道としての支援、④北海道新幹線の札幌延伸が大幅に遅れることによって生じる損害の補償を国・鉄道運輸機構に求めること）に絞り込んで鉄道本部を中心に意見交換しました。道側は総合政策部交通企画課が対応し、道の取り組みと考えが事前に示されて前向きな回答のもとでの意見交換となりました。

① 道内の総合交通体系の見直しについては、道内の鉄道網のわが国における人流・物流面での役割をふまえ、JRの経営自立につながる実効ある支援が継続されるよう国に働きかけ、応援する機運の更なる醸成や地域と一体となった利用促進策の一層効果的な展開を図って路線の維持・活性化に取り組むと回答があり、鉄道本部からは既存の鉄道という資源を活用し太くするために引き続き努力を求めました。

② 並行在来線（函館本線山線）の有効活用を含めた再検討では、並行在来線対策協議会ブロック会議で「バス方式」が確認されましたが、この会議にはバス事業者は参加しておらず「蚊帳の外」とされた中で決められ、昨年になって初めてボールを投げられたバス事業者が「運行距離と運転手不足から引き受けは困難」としている点について、時系列では鉄道本部が指摘される通りと認めました。「地域の暮らしや観光で利用される方にとっての利便性に配慮し、沿線自治体と共に検討を進めることが重要との考えのもと、関係者といっそう連携を図りながら対応する」と回答がありました。鉄道本部は、観光列車や貨物列車も運行できる軌道を維持して、客車や貨物列車を牽引できて除雪作業にも活用できる小型ディーゼル機関車の貸与や、2000年の有珠山噴火時を例として迂回路線の役割が高いことをふまえた検討を続けるよう求めました。

③ 収入増につながる観光列車の必要性については、道の無償貸し出し（特急車両1編成と一般気動車8両）に感謝するとともに、観光立国北海道にふさわしい自然体感型車両の運行を継続させるために、ディーゼル機関車の貸し出しなど道からの更なる支援と国への働きかけを求め、鉄道の維持・存続と観光列車運行による地方創成の取り組みを提起しました。

④ 北海道新幹線の札幌延伸が遅れることで、地元企業や沿線自治体は大きなダメージを受けており、「知事が先頭になって損害補償を国・鉄道運輸機構に求める」点では、「オール北海道で緊急要望をおこない地方負担の軽減をはじめ、影響の把握と最小化に向けた幅広い分野を包括的に支援する政策パッケージの作成を、政府をあげて検討・実施することを求めている」と回答され、鉄道本部も秋の国土交通省交渉の場で訴えていくことを伝えました。