

全国統一要求書にもとづき札幌市と交渉 放課後児童クラブの実態など訴える 「賃金実態調査」の対象拡大と改善要請を

7月16日に「建交労全国統一要求書」にもとづく札幌市との交渉をおこない、道本部の森国教委員長、宮澤毅書記長はじめ執行部や関係支部・部会役員など11人が参加しました。あらかじめ文書回答を受け、重点項目にしぼって担当課長などとやりとりしました。

「放課後児童クラブ」については、「常勤2名以上を配置した場合」の国の補助（加算）について「民間学童保育だけでなく公設の児童会館についても措置してもらいたい」と要請しました。また、児童会館の職場は人手不足が深刻だという実態も訴えました。

「高齢者の雇用・就労機会の拡大」「偽装請負」「労災かくし」などについても市の対策を質しました。札幌市の「賃金実態調査」について対象工事の拡大や、賃金が設計労務単価を下回っている場合には改善を要請するよう求めたのに対しては、「対象は例年と同じ」「道庁のように改善を求めることはしていない」との回答でした。

「じん肺・アスベスト被害の防止と補償の拡充」では、アスベストアナライザーについて「令和7年度は44件で使用して9か所でアスベストの含有が確認された」ことを明らかにしました。

JR北海道・2025年度線区別収支とKPI報告

7月7日にJR北海道の2025年度線区別収支とKPI達成報告、および2026年度KPI設定の説明がおこなわれました。線区別収支では、収入面で利用者の減少を運賃改定によってフォローしたことで、札幌圏の収支が公表以来11年目にして通年で黒字となりました。新千歳空港の利用客と北広島にあるエスコンフィールドへの来場者が増加していることや、快速エアポートの増便で千歳線の利用拡大につながっていました。石北線を走る特急オホーツクの快速列車への置き換えは特急車両の購入費を捻出できないためであり、札幌と地方都市を結ぶ特急列車の存続は地方都市における観光収入への影響も考えられることから、「沿線出身の議員から国や道への支援要請を強めてもらうよう働きかける」ことを求めました。収支報告では、災害復旧費や線路改修費などで数字の変動があり、青函トンネル改修費についても計画的な工事が終えていることから昨年度の費用は減少したものの、今年度は竜飛方の特高压ケーブルの交換作業が計画されているので営業損失の拡大が想定されます。「国からの支援金が線区別収支報告には反映されず全体の決算において計上されているために正確な線区ごとの収支を追えていないのではないか」と指摘しました。黄線区については、「国土交通省にJR北海道への継続的な支援を求めるときに、沿線自治体と道の姿勢や会社から示される数字が重要だ」と伝えました。KPI報告では、未達成項目と次年度の目標設定の説明を受けて、社会人採用の取り組みに努力していることに触れ「採用者からの声を大切にしたい求人活動」とともに、「不動産部門における設定値が前年実績よりも抑えた目標にはなっているが、所有する不動産の有効活用にも限界があってマンション建設候補地も少なくなっている状況を加味すること」や小樽地区でのホテル建設などの検討を提案しました。最後に、離職者を減少させる取り組みについて、退職者からの声は現場管理者のみならず、職場で聞きとった退職される社員の思いを共有するために、労使による意見交換の必要性を述べてこの日の団体交渉を終えました。

【北海道鉄道本部 竹田吉宏】