

道労連第 39 回定期大会

「対話と学びあい」で労働組合の力をひろげよう

道労連は8月1日に第39回定期大会を開き全道の単産・地域の代議員、執行部など80人余りが参加しました。建交労から代議員として、道本部の森国委員長、須貝執行委員、鈴木執行委員、鉄道本部の最上暢書記長、トラック部会の石塚幹夫事務局長が参加しました。すべての議案が満場一致で採択され、新年度役員に建交労北海道本部から宮澤毅副議長、出口憲次事務局長、竹田吉宏事務局次長が再選されました。(三上友衛議長のあいさつ、建交労の代議員の発言などは続報)

道にJR北海道への支援強化求める

7月16日の「建交労全国統一要求書」にもとづく道庁との交渉で、JR北海道への支援強化について4点に絞って意見交換しました。

第1点は、北海道新幹線の札幌延伸により経営分離される函館本線山線と黄色線区について、国の支援を求めることです。オール北海道で北の鉄道を守る運動を築くことで運行継続をめざし、上下分離方式も視野に入れた沿線自治体との協力のもとで、国土交通省からの大きな支援が得られるよう、JR設立委員であった北海道知事として「分割民営化時の約束を守れ」と道民の先頭に立つよう求めました。山線でも黄色線区でも、バス転換は運行距離や運転手不足などを考えると公共交通の維持は難しく、財政が厳しい沿線自治体に負担を押し付けずに線路の部分は政府の責任で維持する上下分離方式とするよう知事が先頭に立って声をあげることを求めました。そもそも、経営安定基金運用益を満額(498億円)見込んで収支が均衡を保てる計画が実行できたのは発足から3年だけで、バブル経済崩壊以降20年以上にわたって目減りしても政府は見ても見ぬふりで、2011年に石勝線トンネル内で発生した特急列車脱線火災事故で、第三者委員会が「事故原因は資金難により線路補修や列車の更新など安全にお金をかけられなかったことによる」と示してから、政府による支援がおこなわれるようになったことを説明しました。JR北海道設立委員だった知事が先頭に立って、政府に対し分割民営化時の約束事を守り、北海道民の暮らしに必要な鉄道の維持をオール北海道で取り組むよう求めました。知事は会見などで「JR北海道の経営努力」という言葉を使うがJR北海道に対して、これまで以上に何を求めているのかという質問に「不動産部門など鉄道以外での収益拡大」と答えました。

第2点は、観光列車を存続して観光資源と沿線の経済を守るために、後継の機関車の貸与を検討することです。ディーゼル機関車DE10の引退により観光列車の運行が今年限りになってしまう問題について、沿線自治体からは地域産業の盛り上げに貢献してきた実績があるという声があり、富裕層をターゲットにした「青い星・赤い星」とのニーズの違いについて共通していました。道から特急車両などを無償貸し出しされていることに謝意を述べ、後継機関車として製造されているDD200型ディーゼル機関車の無償貸与を重ねてお願いしました。担当部局の発言から、沿線自治の要望が実現に近づくという感触を得ました。

第3点は、大雪による公共交通の障害を防ぐために鉄道や高速道路の高架部分の排雪に北海道開発局の協力が得られるよう国交省に求めることです。今年1月25日の大雪による輸送障害で7千人が千歳空港に缶詰めとなった問題について、JRだけに問題があるかのような報道への思いは一致できました。道は「今後の検証結果を見極めたうえでの対応を考える」ということでしたが、新千歳空港と札幌間の移動手段の確保のために除排雪がカギを握っていることは共有できました。

第4点は、北海道新幹線の札幌延伸が遅れることで生ずる損害について、道が中心となって国交省や鉄運機構に補償を求めることです。沿線自治体や商工団体をはじめJR北海道も収入の見込みが閉ざされ大きな影響を受けることは共通認識となりました。この問題でも政府・鉄道運輸機構の責任で補償をおこなうことなど、知事の奮闘に期待を述べました。