2026年秋年末闘争・組織拡大
CTG 建交労道本部闘争速報
2026年10月26日／第５号
〒060-0909 札幌市東区北9条
東1丁目北海道労働センター2F
TEL011-711-7377
FAX011-711-7388
e-mail／ctg.hokkaido@gmail.com

太平洋運輸分会が燃料手当妥結

釧路地域支部太平洋運輸分会は10月19日、燃料手当について妥結しました。妥結内容は、年間2,250.9㍑×159.39円（10月10日現在の釧路の平均価格）＝358,771円（暫定）で、10月分給与で３分の２（239,180円）を支給し、２月の給与で10月から１月の各月価格を算出して10月の支給額と相殺して支給となります。灯油価格が高騰する中で総支給額は増えるものと思われます。

JR北海道から「線区別収支と利用状況」の報告受ける

ＪＲ北海道の「2026年度第１四半期・線区別の収支とご利用状況について」の報告が10月19日におこなわれ、竹田委員長と最上書記長が出席しました。営業収益は、千歳線の利用が好調で「北海道新幹線開業10周年記念企画」の増収効果もあり全体で増加しましたが、営業費用が人材確保のために待遇改善をおこなったことや物価高騰で増加したため、全体の営業損失は前年比で拡大しました。線区別でみると、札幌圏４線区は新千歳空港や北海道ボールパークへのアクセス利用が好調で営業収益は増加していますが、新製車両を投入したことで費用が増加し、営業利益が縮小しました。黄線区では営業費用の増加で営業損失が拡大した線区が多くなり、利用者数（輸送密度）でみると全体でほぼ前年並みでした。説明を受けて建交労からは「利便性と車両の老朽化による安全面を考えての新車入れ替えや各線区における修繕費の増加は年度ごとの計画により増減がある。北海道新幹線も大規模な架線の張替えやレールの更新が実施された年度は費用が膨らんでおり、営業利益の算出は長期に見なければ判断は難しい」と伝え、どの程度の期間を基準とするのが適当かと考えさせられました。札幌・岩見沢間や岩見沢・旭川間の利用者数の減少は、高速バスとの競合区間でＳキップが廃止になり、これまでバスよりも割高だが札幌中心部とのアクセスが良く交通渋滞による遅延がない「ＪＲを選択」したのが、時間の正確性よりも安価で移動できる「バスへの移行」と考えられ、「家計収入の減少と物価高騰による影響が反映されている。競合区間で利用者の増加をめざす新たな取り組みが必要だ。第２四半期には大雨による土砂崩壊などで２週間に及ぶ運休もあり、上期の収支状況に不安を抱えている」ことを述べて意見交換を終えました。

JR北海道第52回「安全に関する労使合同会議」

ＪＲ北海道の「第52回安全に関する労使合同会議」が10月22日に開催され、竹田委員長と最上書記長が出席しました。綿貫社長のあと、今回は「鉄道の安全輸送の確保について」の指示を受けて会社が取り組む改善措置の８月末現在の進捗状況が報告され、８月31日に函館本線五稜郭・七飯間で発生した、移動式クレーンのブームが架線に接触し感電した事象について説明を受けました。６月に釧網線緑駅構内で発生した協力会社社員が保安体制を確保せずに線路内に立ち入った事象への緊急対策として「線路立ち入り前の３つの確認」の徹底が注意喚起され、安全意識の醸成や向上に寄与する教育など安全指導がおこなわれており、事象報告と対策は工務関係のすべての関連会社に周知されているものと考えます。８月31日の感電事象は作業内容や請負う会社の違いはあるものの、ＪＲ北海道の注意喚起も対岸の火事のように流され、自分たちの作業に置き換えて受け止められていないと思われ、作業時間や人手が不足しており、心身ともに余裕がないことの現れです。発注元のＪＲ北海道が作業計画を立案する過程で、発注先の労働環境などを把握することが重要だと思います。労災事象を起こさないためには、ルールの厳守と基本動作の徹底ですが、架線や信号高圧線に隣接するクレーン作業時には、き電（電力供給設備）停止など人命を第一にした取り扱いを手間（作業手続きなど）を惜しまずおこなうことが労災防止の最たるものだと考えます。　【北海道鉄道本部　竹田吉宏】