

道本部労災職病病部会が労働局交渉 振動障害・じん肺・アスベストなどで追及

道本部労災職業病部会は5月8日に北海道労働局との交渉をおこないました。交渉では、振動障害の防止対策について北海道でも熊本にならって「3軸合成振動レベル計」を配備するよう強く求めました。道内で施工しているトンネル工事が46件であり、令和5年度に54件の監督指導をおこなったことが明らかにされました。アスベストアナライザーの貸し出しは令和5年度に5回だったことも明らかにされましたが、道内に複数配備することを重ねて求めました。

石綿健康管理手帳の申請は70件で発給も70件、じん肺管理区分の申請は84件で決定数は繰越をふくめ90件でした。「建設アスベスト給付金」にかかわって、石綿肺の管理区分をもっていれば合併症がなくても給付対象になることから、その対象者の数を明らかにするよう求めましたが局からの回答はありませんでした。

このほか、労災職業病の認定業務、振動障害の「適正給付管理」や社会復帰対策、労働行政の体制強化などについても交渉しました。

JR北海道 線区別収支とアクションプランの報告

4月22日にJR北海道の第3四半期の線区別収支報告が3か月遅れでおこなわれました。コロナ禍による行動規制もなくなり海外をはじめ観光利用が増加されていることから2019年比で90%台にまで回復しました。観光地へのアクセス輸送は大幅に回復しましたが、通勤通学で利用される線区ではコロナ禍でも乗車数は微減だったことから大きな変化はない状況でした。JR北海道の鉄道収入は観光需要によって大きく左右されることの証しで、今回の報告は昨年10月から12月期のものなので、今年1月からの観光客増加を踏まえると2023年度はコロナ禍前の数字にまで回復すると感じています。第3四半期の報告が4月となったのは「中期計画」の作成が遅れたため国土交通省からの支援が示されなかったことが影響したものと受け止めています。5月に発表される2023年度報告で乗車数が平時まで回復し収支の安定が見込まれることから夏季一時金の支給が大幅に改善されるものと期待します。

このあと続いて、黄色線区の利用促進・活性化をめざすアクションプランの取り組み報告もありました。新型コロナウイルス感染症が5類に移行となったことから各地での奮闘が顕著に現れていました。沿線利用者とともに子供たちの印象に残り、思い出となる取り組みを求めてきましたが、ラッピング列車が運行され子供たちの体験イベントが開かれるなど頑張りを感ずる企画が多々ありました。アクションプランは5年間で期限にして沿線自治体をはじめ住民の皆さんとおこなってきましたが3月末で一区切りとなります。国土交通省が発出した勧告の中で黄色線区の方角性を示すことが求められており、コロナ禍での3年間はイベントへの自粛など制限がある中での精一杯の取り組みであって、その評価をJR北海道がどのようにまとめられ国土交通省がどう見極めるのか不安が募ります。コロナ禍の影響による収入減を保障するために支援強化をおこなってきた背景もあり、アクションプランの期間延長を実施し铁路の活用目的を広範に試して、線区の利用価値を見出していきたいものです。輸送業界の人手不足に対応する鉄道貨物輸送の強化をはじめ、イベントや観光利用での収入増加によって線区を維持するための財源作りなど、現存する鉄道資源を有効活用する手立てを引き続き示して、安全・安心な铁路が地域の公共交通として維持存続されるために会社との意見交換を強めていきたいと思ひます。

(北海道鉄道本部委員長 竹田吉宏)