

道本部労災職業病部会

1～6月の新規認定57件

労災申請などの要求で23人が建交労に加入

道本部労災職業病部会は今年1～6月の新規の労災認定のとりくみなどをまとめました。新規認定数の合計は57件（うち4～6月は34件）で、振動障害が22件（同15件）、じん肺が2件（同1件）、アスベスト疾患が1件（同0件）、騒音性難聴が25件（同16件）、じん肺の遺族補償が5件（同2件）、アスベスト疾患の遺族補償が2件（同0件）でした。労災申請などの要求で新しく建交労に加入した人は23人で、じん肺の管理区分決定が4人、アスベストの健康管理手帳発行が6人いました。

今年は「コロナ禍」による制限がなくなったこともあり、函館支部や旭川支部のほか、部会の援助で4年ぶりに苫小牧で、釧路支部が5年ぶりに「健康相談会」を実施しました。このあと医療機関を受診し、診断書が出た人については労災申請の手続きをすすめています。

運賃改定と2023年度線別収支・利用状況でJR北海道から説明

7月2日にJR北海道の運賃改定について会社から説明があり、北海道鉄道本部の竹田委員長が対応しました。6月28日におこなわれた社長会見で既にマスコミ報道されていますが、組合への提案や意見交換もなく公になったものです。4月に示された中期計画の中で運賃改定も盛り込まれてはいましたが、その際にも「日常的に利用している北海道民を大切にすることが会社の将来展望につながるもので、道民からの支持と応援を得られる取り組みが大事だ」と話してきた矢先のことです。通勤定期の割引率を下げる問題では、「通勤で利用されている皆さんは勤務先から通勤手当が支給されているので負担は増えない」という会社の現状認識には甚だしい怒りが込み上げました。道内の企業は中小が主体であり、労働者の半数は非正規で通勤費を自腹で捻出している方も少なくありません。JR北海道にしても非正規社員への諸手当の不支給など差別を続けています。中小企業や非正規労働者に更なる負担を強いる運賃改定は断じて認められるものではなく、JR離れが加速してしまうと危機感を覚えました。国交省への届け出はされていますが、一旦立ち止まって労働組合との意見交換を重ねて広範な声を集めながら施策を遂行するために知恵を出し合うことが必要ではないでしょうか。32年が経過した新千歳空港支線の運賃加算額の問題や、札沼線の電車区間だけを残して学園都市線とされて多くの沿線住民が利用しているのに運賃は地方交通線料金のままなど、検討すべき課題を表に出さない状態での運賃改定は許されません。JR北海道の経営難を利用者に押し付けるのではなく、北海道民にとって欠くことができない公共鉄道として安全安定輸送を続けるべきです。

また7月9日には、JR北海道が3日に発表した2023年度の線別収支と利用状況について会社から説明を受けました。新型コロナが5類になり、国内外の観光利用が高まって千歳線をはじめ大部分の線区で営業収益が増加していますが、2019年度比では輸送密度も9割ほどでコロナ前の水準には届かない状況です。北海道新幹線（149km）は117億円の赤字で、黄色線区全体（926km）での赤字額は148.5億円です。営業距離（6倍強）や沿線住民にとって欠くことができないものと考えた時に、31.5億円の差額はどんなに小さなものかと感じます。北海道新幹線の設備投資は増加し赤字額は膨らむことでしょう。国策による新幹線の赤字は不問とし、道民生活に必要な鉄道は危機にさらされている、こんな理不尽なことが許されるのでしょうか。秋に予定される国土交通省との交渉では、国鉄分割民営化時の国民との約束事を守るためには何が必要なのかを議論したいと考えています。（北海道鉄道本部委員長・竹田吉宏）