

「JR北海道グループ長期経営ビジョン」等に対する見解

2019年4月9日、JR北海道は2031年度の「経営自立」を目指し、「JR北海道グループ長期経営ビジョン・未来2031」、「中期経営計画」、「事業計画（アクションプラン）」を公表した。

北海道において持続可能な総合交通体系を構築することは、道内の社会生活・地域経済を支え発展させるのみならず、道外との間の人流・物流の活性化にも寄与する国家的な重要課題である。国土の22%という広大な面積を有し、冬季には極めて厳しい気象にさらされる特殊な環境下で、地域の実情に即した最適な人流・物流ネットワークを構築することは、前例のない壮大な挑戦といえる。その中でJR北海道の鉄道網が、極めて重要な役割を担うということは言をまたない。このビジョン等には、地域との連携・協働や将来的な交通政策、公的支援措置等の部分に不確実な要素が多分に含まれているものの、JR北海道は画に描いた餅とならぬよう、不退転の決意で、責任ある対応をしなければならない。国鉄分割・民営化時、JR北海道等は厳しい経営環境が想定され、経営安定基金や税制特例措置等が講じられた。その後も累次にわたる経営支援策が施されてきたが、JR北海道はこうした事実経過をあらためて強く認識し、これまで以上に徹底した最大限の経営努力を行うことが求められる。

この間、JR連合・JR北労組は「JR北海道再生プラン」をはじめとする声明・見解等を発信し、JR北海道の再生・奮起を促し、政策活動を展開してきた。「単独維持困難線区」の公表以降は一貫して、すべての関係者が集う「チーム地域共創」の形成の必要性を内外に訴え、粘り強い連携・協働によって「道内の人流・物流ネットワークの目指すべき将来の姿を明確にすること」が最優先課題であると主張してきた。今回ビジョンで示された「ありたい姿」の具現化にむけては、JR北海道は国や道、関係市町村、地域住民をはじめとするすべての関係者との間で胸襟を開いて対話を一層充実させ、真の信頼関係を構築し、試行錯誤していかなければならない。それが「未来」への何より重要かつ確実な道である。政治・行政においては単に赤字を補填するような助成ではなく、現行の縦割の予算配分の枠を超えた柔軟な財源の確保や持続可能な支援のあり方の整理・構築によって、経営安定基金に依存することなくJR北海道が将来に亘って社会的使命を果たし続けられる基盤を形作っていかなければならない。また、道内や青函トンネルにおける物流輸送のあり方について、道内外の生活や経済に大きな影響を及ぼす喫緊の課題と認識し、JR貨物のみならず各関係者が知恵を絞り、最適な輸送手段に関する総合的な検討を重ねていかなければならない。

さらに、JR北海道で働く者にとっても魅力的で、健やかに働き続けることができる企業となるよう、各種変革を進めなくてはならない。超少子高齢化社会の中、あらゆる産業で人手不足が大きな課題となっている中、JR北海道の健全な発展にむけては人財確保が必要条件となる。そして、JR北海道再生推進会議からの提言にも明記されている企業体質の変革が、同社の再生にとっては絶対的に不可避の課題である。同社には、政府見解として‘革マル派の浸透について鋭意解明中’とされている労働組合との関係を清算し、真に民主的な労働組合との健全な労使関係を構築する社会的責任があるということも申し添えておく。

道のりは極めて険しい。しかし、JR北海道・国・道・市町村・地域住民や、JR貨物、そして健全かつ建設的な労働組合をはじめとするすべての関係者がスクラムを組めば、必ず前進を図れる。それを政治がバックアップしていく。日本中が、そして世界がうなるような「チーム地域共創」を実現しようではないか。JR連合・JR北労組は、働く者の立場からこの課題に真摯に向き合い、引き続き政策課題・組織課題の解決・前進を図っていく。

2019年4月24日

日本鉄道労働組合連合会（JR連合）

JR北海道労働組合（JR北労組）