

ノンフィクションライター・西岡研介氏の「週刊東洋経済」における「集中連載『JR歪んだ労使関係』」で、6月25日発売号では、「スクープ！元社長の自殺に新事実」「JR北海道『組合介入』を許した経営」と題する記事が掲載された。JR北海道の『異常な労使関係の犠牲者』の一人、故・中島元社長の自死の真相に迫る内容となっている。

JR北海道と北鉄労が築いた想像を絶する“知られざる闇”

～旧国鉄時代の悪弊「現場協議」の復活をめぐる動きが、故・中島社長の自死の引き金になった可能性～

同記事は、2011年9月に起きたJR北海道社長の中島尚俊氏の自殺の動機について、「11年5月に石勝線で起きた特急列車の脱線・炎上事故と、同年7月に明らかになった、労働時間のルールを定めた『36協定』の違反への対応に忙殺され、心身ともに疲弊したからではないかと、当時いわれた。」という約7年前の情報から綴られるが、今回の衝撃の取材結果が続く。「直接の引き金になったのは、このとき同社がJR北海道労組と締結しようとしていた合意文書にあるとみられる」という。「これは労使双方のトップ同士しか知りえない、同社の『封印された』歴史だ。そして、それはJR北海道の歪んだ労使関係を赤裸々に示す証拠でもある。」

11年当時のJR北海道労使の緊張関係…36協定違反を機に会社を揺さぶる北鉄労

当時背景として、2011年7月に札幌中央労働基準監督署がJR北海道に対し、本社計画部門での36協定違反の是正勧告を行った事案が挙げられている。「違反に、JR北海道労組は会社への態度を硬化させた。国交省への報告書の作成には組合の協力が不可欠だったが、これを拒否、36協定違反を徹底的に糾弾した。」「彼らが突然、36協定違反を問題にしたのは、中島社長と島田修総務部長（当時、現社長）を追い込むためだった」という。当時、中島-島田体制で労使癒着関係にメスを入れ、労務政策を変えようとしていたが「組合はこの労政改革をひっくり返す機会を狙っていた。それが本社の36協定違反」と紹介。「9月7日、JR北海道は社員に対し（中略）『36協定違反に対するお詫び』を発表し、全面的に謝罪。島田氏は翌2012年子会社に転出（事実上の更迭）、中島氏失踪はその5日後であった。島田氏は当時、「中島社長は組合に殺された」「あの組合とはいずれぶつからないとダメだ」と語っていたという。

国鉄時代の現場を荒廃させた「現場協議制(=職場単位の団交)」を復活させる「合意」文書の存在！

中島社長失踪の直前に組合側から提示され締結に至った‘合意文書’では、<今後、社長-委員長、総務部長-書記長、専任部長-交渉部長を基礎とした関係を深め…（後略）><「トップ懇」や「月一懇」の早期開催、本社主管部と本部とのコミュニケーション形成、支社と地本との関係確立、現場と分会との関係確立（中略）これまでの状況克服のために…>といった文言が並ぶ。これは「組合による経営への口出しを容認する」に等しく、中島-島田体制で、会社側の窓口を総務部に一本化するなど組合に厳しい姿勢で臨んでいた‘改革’と真逆の内容だった。にも拘わらず、同文書の締結時、末尾に「この合意内容は、故中島社長の意志でもある」という文言が加えられた。同文書に基づく労政は、島田氏が社長として戻る2014年までの2年余りにわたり続いたという。その2年間、様々な事故・不祥事が噴出したが、2014年1月には相談役（元社長）の坂本氏が、中島氏と同じ石狩湾で自殺するという事件も発生した。

事故と不祥事の連鎖を企業体質の問題と見た政府は、2014年4月に島田氏を社長に呼び戻し、労政転換と体質改善を‘期待したはず’の人事を断行。その後「トップ懇」「月一懇」は行われておらず‘現場協議’も横行してはいない模様だが、単独維持困難線区問題など重大な経営課題が山積する中、2018年6月の会社役員人事では、改革を望む者を落胆させるプレスがなされた。「3人が常務取締役就くが、いずれもJR北海道労組と親密な関係にあった人物。うち2人は組合の意を受け、別労組の組合員に対する差別人事に手を染めてきた。労政の転換などできるわけがない」と総務部OBは言う。経営の中枢を蝕む革マル派と関係者を排除せずして会社の健全な再生はあり得ない！内外のすべての関係者が強く認識し行動するべきだ！