

民主化闘争情報

No. 1054

2026年9月25日
発行 日本鉄道労働組合連合会
(JR連合)

2026年9月16日、JR北海道は「黄8線区の協議について」と題し、いわゆる黄8線区を維持する仕組みに係る沿線自治体との協議について、国土交通省と北海道庁に対し協議会の立ち上げを要請する方針を公表した。事実上、国や北海道庁の関与が強められることとなり、従前からのJR連合の主張と合致した望ましい方向に進んだものと評価できる。これを受け、JR連合は9月18日、「JR北海道が公表した『黄8線区の協議について』に対するJR連合の見解」を発出した。



<JR連合見解>
(9月18日)

～“黄8線区”に関する新たな展開に沈黙のJR北海道労組～ JR北海道労組の主張(JR連合批判)とは真逆の流れに！

公式な情報発信が極めて限定的なJR北海道労組であるが、直近の主張を見てみよう。

(有)交通経済社「ACCESS」No. 741 (2026年5月下巻)によると、JR北海道労組書記長の高橋秀幸氏が、JR連合が2026年4月30日に発出した見解(「『黄8線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて』に対するJR連合の見解」)について、次のように言及している。(ゴシック、下線は当方にて強調)



<JR連合見解> (4月30日)

我々は責任組合として、「黄線区を維持する」には上下分離方式も1つの方策という考え方を会社が持っていることは承知していました。(中略)協議のテーブルについてもらうため、JR北海道としての考え方を示すのは当然ですから、それに口を挟む考えはありませんが、地元合意のない結論には反対です。ところで、JR連合は見解を発表し、「早期に国が主導し、持続的な仕組みの検討を開始するよう強く求め」ています。これは「監督命令に基づき、今年度末までに線区ごとに事業の抜本的な改善方を確実にとりまとめる」立場の会社と相容れないのではないのでしょうか。国は、まずはJRを含め地元で協議するよう示唆しているのであって、その国にいきなり、かつ無内容に「主導」を求めることは、時計の針を巻き戻すようなものです。筋違い・無責任ではないでしょうか。

JR連合は、JR北海道と地元自治体の双方の立場の相違、財源に限りがあり、2016年から議論が膠着してきた現実を踏まえ、監督命令に基づき抜本的な改善方をとりまとめる必要があるからこそ、かねてから、国の主体的な関与のもと、あらゆる要素(まちづくりや地域振興、産業・観光政策、食料安全保障、国防等)を加味して北海道における鉄路のあり方を議論すべきと主張してきたのであり、新しい協議会の立ち上げを受け、自治体側も議論に苦慮してきたことを表すかのように、滝川市長が「国の主体的な関与の下で協議する枠組みができるのは良いことだ」と評価するなど、決して筋違い・無責任ではないし、現実的にもそのような流れになっている。

“責任組合”と言うだけで組合員のために動かないJR北海道労組

一方で、JR北海道労組も、JR北海道と地元自治体との議論でこの問題に対する結論を得ることが極めて困難なことは、容易に理解していたのではないだろうか？そうでありながら、なぜ問題を先送りにする主張しかしないのか？なぜ長期的視点に基づく将来展望を提言しないのか？組合員とその家族の幸せのため、JR北海道の経営自立のために何か“責任組合”として取り組んできたのだろうか？そのような姿は決して見えない。

現状を読み解く手がかりとして、やはり「JR北海道における歪んだ労政」が問題の根幹にあるのではないか。本紙No. 1023でも言及したJR北海道の実態は、2019年9月20日に発売された西岡研介氏の著書「『トラジャ』JR『革マル』三〇年の呪縛、労組の終焉」でも指摘されているように、JR北海道とJR北海道労組が健全な労使関係にあるとは思えない。また、直近のJR北海道労組の実態についても、本紙No. 1043～1045「JR総連・JR北海道労組というリスク(上・中・下)」で明らかにしている。

すなわち、警察が革マル派との関係について鋭意解明に努めているJR北海道労組の、国や北海道庁といった他者からの介入を嫌がる姿勢が強く打ち出されていると感じざるを得ないということだ。このような排他的・非民主的な姿勢が、政策面でもJR北海道に負の影響を与えていると言っても過言ではないだろう。

いずれにしても、JR連合は引き続き、働く者の地位向上が可能な状態に不可欠な経営自立の実現に向けて、関係者への働きかけや政策主張への理解促進、深度化を図る取り組みを展開していく。