

J R北海道が公表した「黄8線区の協議について」に対するJ R連合の見解

2026年9月18日

J R 連 合

J R北海道は2026年9月16日、「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。

黄8線区に係る協議に関して、同社は4月15日に「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」を公表し、維持する仕組みとして上下分離方式の検討等の4点を掲げていた。沿線自治体との協議に入るとしていたものの、苦しい財政事情を抱える沿線自治体が上下分離によるさらなる負担の増加に反発する姿勢を見せたことで、協議は進展が見られない状態に陥っていた。

J R連合はかねてより、北海道という地域の特情を踏まえれば、他地域のように沿線自治体と事業者が線区のあり方について協議を行う方式ではなく、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道のあり方を議論すべきと主張してきた。

黄8線区には、貨物鉄道が走行する線区も含まれている。9月18日には、北海道新モダルシフト推進協議会が「道内生産地域への生活必需品の安定供給に向けた『新モダルシフト』の実証事業」の実施を公表するなど、今後の黄8線区のあり方を考えるうえでは、J R貨物の経営自立、貨物鉄道ネットワークのあり方、物流政策としての判断も求められる。

今回示された協議の進め方に関する方針について、国や北海道庁の関与が強められたという点においては、従前からのJ R連合の主張と合致しており、望ましい方向に進んだものと評価する。

しかしながら、協議の内容からは、2016年、2026年4月にJ R北海道が掲げた「上下分離」を撤回し、「これまで地域と一体となって進めてきた利用促進・利便性向上等の取組の成果・効果等をしっかり分析・評価し、さらに深掘り」とされている。また、報道によれば、国による財政支援も議論されないとされている。J R北海道が保有・管理する鉄道設備は、いわば社会資本であり、その維持・更新は、安全・安心な社会の実現を図るうえで極めて重要であるが、既に一民間事業者が抱えることは難しい状況となっている。沿線自治体の財政状況を踏まえれば、単に上下分離を求めるだけでは事態は進展しないものの、J R北海道の経営自立に向けては避けて通ることのできない課題であり、関係主体による踏み込んだ議論が求められる。一例ではあるが、9月17日に開催された政府の有識者会議では、J R連合が主張してきた防衛関係予算を鉄道のメンテナンスに活用する方針が示された。J R連合は、総合的で分野横断的なポリシーミックスの検討・実践を含めて、関係主体が早期に議論を開始すべきと改めて主張する。

他方、J R北海道自身の自助努力が求められることは言うまでもない。同日、J R北海道は黄8線区の協議方針とあわせて、「J R北海道『稼ぐ力』プロジェクトチーム」がとりまとめた提言も公表した。経営自立には収益性の向上が必須であり、提言内容を踏まえた取り組みは欠かせないと理解する。

こうした施策に加えて、J R連合は「J R連合が緊急的に対応を求める重点政策課題について」で主張したように、経営自立の可能な経営形態の確立や、例えば新規事業への投資を可能とするような経営安定基金の活用が必要と考える。

国の監督命令により、J R北海道は2027年3月末までに黄線区の抜本的事業改善方策を取りまとめることとされている。残された時間は限られているが、協議の枠組みが変わり、様々な動きが生じ始めていることを踏まえ、北海道における鉄道のあり方とともに、将来の経営自立に向けた議論が着実に進められるべきである。

J R連合は、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、引き続き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。

以上