

東海道貨物支線貨客併用化と我々

資料室報No.116

2013・3・10

貨客併用

まずは現実から見よう。
アベノミクスが流行語のように取り沙汰されている1月31日、首都圏版のマスコミ各紙はこぞって東海道貨物支線に旅客列車（電車）が走ったニュースを報じた。

それによると神奈川県や東京都、横浜市と川崎市、大田区と品川区など、六つの自治体で組織されている「東海道貨物支線貨客併用整備検討委員会」（以下「整備検討委」）が企画し、神奈川県知事や有識者など320人が乗車して運転されたという。

現地調査と称した電車の運転は「人もモノも運ぶ新しい鉄道に夢を乗せて」というフレーズで東海道貨物支線約18^キ。(次ページ略図参照)を使って運転されたのであった。

「支線」とはいえ図に示したように、わがJR貨物のメインルートである東海道貨物線の終着駅、東京貨物ターミナルに連なる最も重要な線区である。

全国ネットワークによって運ばれ、東海道貨物支線を経由し発着する貨物量は、東京貨物ターミナ

ルの場合、一日の発着トン数はコンテナ約7500^ト（2010年）であり、またかの大震災に際して油輸送で大活躍した石油列車が発着する根岸駅は、一日約8000^ト（車扱）にも達する最重要拠点でもあるのだ。

この外^ほ川崎貨物ターミナルや浜川崎なども存在する。

特にJR貨物の発着トン数ベスト10の2位、3位を毎年占めているのが「東夕」であり「根岸」なのである。

東海道貨物支線は毎日152本の列車が設定されている区間でもあるのだ。

しかし神奈川県などの沿線自治体は、貨物支線が京浜臨海地帯を縦貫^{じゅうかん}し、しかも国際空港として位置づけられ拡張された羽田空港へのアクセス（空港の地下を貨物支線が通っている）に着目し、貨物支線を利用した旅客輸送を行うために貨客併用を打ち出しているのである。

JR貨物にとって極めて重要な線区であるにもかかわらず、さしたる国民経済的な観点も^と乏しいまま、ただ京浜臨海地帯の旅客輸送が便利になるというだけで、併用

化プランが打ち出されたことを、マスコミが大きく取り上げたのである。

だが私たちが一番危惧する事は、このような記事を目にした荷主である企業は、一体どのように感じるのでしょうか？という事である。

荷を託す側から見れば、JR貨物についてのイメージの形成に連なる問題として非常に気になるところである。

なぜなら、私たちは鉄道貨物の衰退について、国鉄時代からその様をつぶさに見てきているからである。

鉄道貨物の衰退は、その結果として貨物ルートの旅客化として現れるのである。

その事実は枚挙にいとまがない。

例えば武蔵野線や東海道貨物線、品鶴線、山手貨物線などは、いつの間にか旅客が主となる線区に変わってしまった。

しかもこのような事態が国鉄からJRになった今でも続いているのだ。私たちは、かかる歴史的な事実について想起しこれを教訓化しつつ、最近の貨物の動向について感じていることを述べなくてはならない。



メインルートが！

東海道貨物支線の貨客併用プランについて、当該JR東日本横浜支社は「東海道線の通勤時間帯は3分ヘッドの過密ダイヤであり、貨物支線を併用して改善するほか、京浜臨海部の活性化を図る狙いがある」(1・31読売)という意見である。

ところですでに触れた「整備検討委」についてであるが、これは2000年当時の運輸政策審議会(註一1)が東海道貨物支線の旅客併用化について「2015年を目途に整備について検討すべき」と答申し、これによって発足した経緯がある。

しかし問題はこれに要する費用が4000億円(註一2)とされながらも、併用化による採算性や経済効果、あるいは事業主体など重要な事は明らかにされていない。

だが計画には東京テレポートまでの新線や、JR品川駅へのアクセス建設などもあり、こうした計画はインフラ整備として、アベノミクスによる「第一の矢」公共事業予算によるコンクリート政策に、かなりの引火性を持つ計画でもある。

実際に同乗した黒岩神奈川知事は「東京と神奈川の臨海部の二つの特区がつながるメリットを実感した」と述べ「羽田空港へも便利になる。新路線を今すぐ整備するのではなく既存の貨物路線を使って一歩一歩進

めたい」と、計画についての段階的な進行をコメントしているのである。

(1・31朝日)

私たちがこの計画に関心を抱くのは外でもない、次のような経験があるからである。

すなわち2006年の段階で、東海道貨物線（支線ではない）の羽沢貨物駅に、近郊私鉄である相鉄（相模鉄道）がアクセス線を建設して、東海道貨物線を使って渋谷・新宿に乗り入れる相鉄～JRの直通運転計画が突如として決められたのであった。

すでにこの工事は2015年3月完成を目途に進行しているのである。

この計画の実現によって、東海道貨物線の貨物列車への影響は計り知れないほど大きいことは言うまでもあるまい。

このようにJR貨物の重要線区である東海道貨物本線においても、私鉄が乗り入れる事態についての記憶が生々しく残るのであるが、今度は東海道貨物支線についての旅客併用化が首都圏の自治体によって計画されているのである。

このような貨物のメインルートに関する厳しい現実に触れたが、更に貨物の現実について若干気になる事柄についても見ておこう

註一1 運輸政策審議会

国家行政組織法及び旧運輸省組織令に基づき旧運輸省内に設置された審議会で、略称は運政審。

平成13年（2001）1月に実施された中央省庁等改革法による行政改革によって同審

議会は廃止され、現在は国土交通省内に設置された交通政策審議会にその役割を委譲している。

平成12年1月旧運政審による答申第18号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」があり、これが首都圏における貨物ルートの旅客化の要因となっているようである。

註一2 総事業費4000億円

同計画では既存の貨物支線18キロを併用化するだけでなく、東京タ～江東区の東京テレポート間や東タ～JR品川間に接続する新線約15キロなどの建設や貨物支線に設ける新駅建設など、総事業費は4000億円とされている。

隗かいより始めよ

さてここで取り上げるのは以下の二つの事柄についてである。

まず一つは、会社の広報誌「貨物鉄道」1月号の田村社長の巻頭言である「隗より始めよ」（註一3）と、もう一つは昨年外部から常勤の監査役に就任した仙波監査役のやはり広報誌「貨物鉄道」でのJR貨物観である。

さて田村社長の新年の「挨拶と決意」であるが、これはおよそ以下のような内容である。

第一に、安全輸送の確保に全力を
第二は、収入の確保に全力投球

・目標達成のために建てた対策は多岐にわたるが、その工程と数値目標は明示されている。

その対策がきと的を外れていない限り、あきらめることなく一步一步

と前進するしかない。外れていたら急遽^{きゅうきょ}別の対策に切り替えて、猪突猛進するしか残された道はない。第三には、3月ダイ改、二大プロジェクトの完了。併せて商品のモデルチェンジを図る。

・しかしダイ改翌日から収支が改善するわけではない。ダイ改によって産み出された機関車、貨車、要員は段階的に減っていくことになる。これらの効果をいち早く顕在化させるために、全精力を振り絞ってペースを上げていく。

(下線強調は筆者)

以上の三点、安全、収支改善、ダイ改の取り組みを新年を節目に強力に推進していくが、この取り組みが中期計画「飛躍」や長期の経営計画の見直し論議に直結してきます。(同)

と述べているのである。

これによるとダイ改の目的は、収入改善というよりも、経費の削減にあるかのようなのである。

さらに次のようにも述べているのである。

「今後、現実的には今年度事業計画の売上高は計画達成が困難な状況にあります」

「経常利益が達成出来たとしても、来年度の事業計画、それにつながる『飛躍』の見直しをせざるを得ないと考えています。」

さらに「売上高が減っても、景気動向に左右されない確固とした利益が出せるかどうか、それはこ

れからの我々が出していく結果に左右されるという事です。あきらめたら終わりです。『自立』を目指して目の前の困難に逃げないでぶつかっていく、それしか打開の方法はない」と社員に対して述べているのである。

こうした発言に見る社長の現実感とその内容（特に下線強調箇所）について、私たちはしっかりとチェックしなくてはならないだろう。

私たちが求めていることは、現実を乗り越えてゆくため精神論ではなく具体論・各論こそ示すべきであるという事である。

イメージ的に言えば、鉄道貨物の撤退論・安楽死論を乗り越えて来た教訓、即ち鉄道貨物の社会的必要論の形成であり、これを貫徹していくため、何が障害であるのか？をはっきりと示して、その障害を克服していく方法を示さなくてはならない。これが私たちの出発点をなすものである。

そうした意味で監査役へのインタビューは現実的である。

すなわち、外から入って見たJR貨物の現実とその印象についてかなり率直に述べているからである。

具体的には

- ①「親方日の丸、最後は国が」という甘え
- ② 300人以上の労働組合が三つもあること。
- ③ 本社、支社、現場との意識ギ

ヤップ。一体感が欠ける。

④ 社員の積極性、チャレンジ精神が希薄。

⑤ 自然災害や輸送障害は日常茶飯事に発生。と厳しくJR貨物について述べているのである。

ところで私たちはよく、貨物の将来性は？とか自立などと口にするけれど、将来性や自立とは、主要には監査役が述べているような①～⑤の克服がまず必要であることは言うまでもない。それこそ私たちが目的を実現するための出発点をなすものであるからだ。

とりわけ四分の一世紀も経過していながら、「親方日の丸意識」と言う甘えの構造が強く残っていることに驚くと同時に、やりきれない気持ちが交錯するのである。

監査役はプラス面についても述べている。すなわち

「全国一社制、鉄道貨物の独占事業体」ということの利点。この利点は一般的には独占だと価格決定支配力が生じるが、当社の場合にはそうにはなっていない。

したがって「鉄道貨物の強み・特性を積極果敢にアピールすべきである。」と積極性が必要性であると述べているのである。

註一4 隗より始めよ

遠大な事をなす時は、まず卑近な事から始めよ。転じて物事は、まず言い出した者が着手すべきであるという意。

逆流に抗して

すでに述べたように、今年度の決算にせよ、貨物ルートの旅客併用にせよ、あるいは「経営計画」の見直しという現実からわがJR貨物の存在が激しく揺らいでいることを強く感じるのである。

しかもそれは輸送量の慢性的な減少を根拠とした収入の低減となつて現れている。

更にはこの収入の低減に見合う形で収支をつぐなう為の減量経営（註一4）による施策が次々と深度化されて来たという事である。

この結果、私たちは発足から25年で現場の社員数は半減し、輸送量も発足時の約半分となっているのが現実である。

会社はこうした状況を打開するための数々の経営改善計画（フレイト21・新F21・NS2007・NS2011・そして飛躍など）を策定して来た。しかしことごとく頓挫しているのである。

それにもかかわらず「2015年には自立する基盤をつくり上場を果す」という壮大な計画（註一5）を内外に示したのが、ごく最近のわが貨物会社である。

しかし打ち上げた100億円以上の経常利益は、その兆しさを見出していない。

それどころか上場を実現する手段として、国や社会に対して示した「自立経営計画飛躍」の見直し

が公然と語られているのである。

かかる事態を打開することは決して容易なことではない！

実際に会社のトップが「猪突猛進、あきらめることなく一步一步と前進するしかない」と社員に述べているようにである。

けれども、いま必要なことは「日本でただ一つ、世界でもただ一つの鉄道貨物会社を大事に育てる」ことであり、そのための使命感に満ちた己の具体的な努力。これを基礎として、課題についての具体論・各論を打ち出すことである。これこそが経営者の任務であるはずである。

その意味では ACCESS2013 新春合併号に掲載された「時には夢物語も必要、経営戦略の大胆な転換を」のような問題意識が必要ではあるまいか。貨物労組委員長はインタビューに応じて、例えば異常気象による輸送障害について、「もっと具体的な対策として予報の精度を自らが高める努力によって克服していく具体的な努力を」とするような具体論こそいま最も必要なのではないだろうか。

いま私たちにとって必要な事は、上から下まで「やる気」にならなくてはならない時であり、積極性やチャレンジ精神が求められているのである。

やれデフレだ！景気が悪い！とか、輸送障害が多い！あるいは、誰が悪い！彼が悪い！と言っても

始まらないのだ！

そうした意味で、相沢委員長や仙波監査役の JR 貨物観は、現実に踏まえるべき事を厳しく具体的に指摘しているといえよう。

J R 貨物が国や社会に示した再建計画について、苦闘しているにもかかわらず、この苦闘に逆行するように、首都圏の重要な貨物ルートについて又もや旅客併用論が打ち出されている事態である。

しかしながら、これにさしたる意見も無いようである。

私たちは鉄道貨物の重要性を社会的に計るべく、更に撃って出なくてはならない。

それこそが我々の基本的な立場であるからである。 (完)

註一4 減量経営

不況に直面した企業が、内部の Slack (余裕) 資源を減らすことによって経営の立て直しを行うこと。

具体的には管理職の報酬カット、新規採用の停止、希望退職など固定的人件費の削減、遊休資産の売却、工場の統廃合、不採算部門からの撤退など。

一般的にはヒト、モノ、カネの節減を言う。

註一5 壮大な計画

貨物会社が 2010 年頃策定した完全民営化に向けた上場実現計画。

第一ステップ 自立に向けた基盤づくり

第二ステップ 経営自立への助走

第三ステップ 経営の自立

と段階的に実現する計画であった。

