

# えっ、鉄道貨物は日本に必要ない！ 貨物「尊厳死」説の登場

2012・9・10

資料室報No.110

## はじめに

いま 2012 年度政府予算はお金が無く予算執行が満足に出来ない状況にある。

予算をまかなうために必要な公債発行特例法案（註一 1）が、新年度からすでに五カ月以上過ぎているにもかかわらず未だに成立していないために、遂に予算執行に影響を及ぼす事態となっている。（9 月 5 日現在）

他方、政局は解散をめぐる民主と自民党首会談で、解散については一応「合意」されたものの、時期については今もやりとりされている状況である。

さて消費税大幅アップに踏み切り、原発の再稼働を強行した野田内閣であるが、いまやその支持率は雪崩を打って後退している。

かつ「維新の会」などの台頭によって、国会や地方議会に於いても民主党を離党する者が跡を絶たない始末である。すでに衆議院 54 名、参議院 17 名、合計 71 名もの国会議員が民主党から去っているが、さらにこの動向は続くようである。

かかる窮地を打開するために野田首相は、尖閣諸島や竹島の領有権をめぐる領土問題を押し出しつつ、ナショナリズムの鼓舞による人気回復に躍起となっている。

同時に、米オスプレイ機の日本配備について、その危険性を顧みることなくオスプレイの連続事故については「機体の問題はない、原因はパイロットミス」とする米の見解を、そのまま自らの見解として、配備についてこれを強行せんとしているのである。

こうしてオスプレイ機配備に合わせて、領土問題を押し出しつつ、今年度の防衛白書にも明らかなように、対中国を意識した沖縄・八重山諸島への自衛隊配備増強を推し進めようとしているのである。まさに安全保障政策の全面的な強化である。

民主党は前回の総選挙で、地すべりのように大勝した際のマニフェスト「コンクリートから人へ」はウヤムヤにされて、かつての自民いやそれ以上に「人からコンクリート」政策に舞い戻り、さらに安全保障に資する軍事的政策の強化へ転じようとしているのである。

実際に凍結されていた整備新幹線の着工再開は、コンクリート政策への回帰を示す具体的な現われでもあろう。

かかる中で 8 月下旬には「鉄道貨物は日本に必要はない」などと国鉄改革を全く否定するような「鉄道復権は幻想」と言う本（註一 2）が発刊されたのであった。貨物改革を闘う私たちは、その内容について若干検討しておかなくてはならないだろう。

## 私たち貨物労組の闘い

さて私たち貨物労組はいま、守ろう！創ろう！俺たちの鉄道貨物輸送！をスローガンとして、そのために、JR貨物改革三本柱（雇用と生活・全国ネットの維持・職場を守る）を掲げた秋の闘いを全力をあげて職場から取り組んでいるところである。

私たちが示す貨物改革のロードマップは、安全、健康、ゆとりを実現する事を基礎として、職場環境と企業風土を整えた貨物改革を実現するということである。

しかしそれは、貨物会社が推し進めようとしている、株式の上場、そのためH30年には100億円以上の経常利益を上げるという途方もない「選択と集中」による無理な計画を尻押しするものではない。

私たちは東日本大震災直後に大きく評価されたような鉄道貨物輸送。すなわち震災という特殊な状況下に於いて有用性を遺憾なく発揮した鉄道貨物輸送の優れた利点を通常期に於いても更に発揮して、鉄道貨物輸送の存在感を今よりも不断に高めていくという事である。

国鉄改革25年の節目に於いて私たちは、将来に渡って、雇用不安のない自立できる貨物鉄道会社を確立すること、そのことを通じて、組合員・家族の幸せを実現しなくてはならないのである。（貨物労組新聞第417号、2012・8・15一面参照）

こうした立場に立って全力を傾注して貨物改革を実現するために奮闘していることを、真っ向から否定するような「日本には貨物鉄道輸送などいらない！」とか、あろうことか「貨物は尊厳死すべき」などと主張しているのが、「鉄道復権の幻想」とい

う本である。

ではそこで主張されている「鉄道貨物不要論」などについて私たちは若干言及しておかなくてはならない。

## 存在価値がない貨物鉄道！

「鉄道復権は幻想」とのべるこの本の著者は、その前書きで以下のように述べている。

「ある亡霊が日本を徘徊している…鉄道復権論という亡霊が…」と。

なんとかの有名な共産党宣言の冒頭の言葉をパロディとして用いているのだ。

さしずめ鉄道貨物の復権を目指すという労組などは亡霊の類いでもあると言いたいのであろうか？

そして「エネルギー浪費の自動車中心の交通体系は終わりを告げ、環境にやさしい鉄道時代が再び到来する。というのがこの亡霊のご託宣です」などと書いているのである。

更には「残念ながらこうした鉄道バラ色論は幻想に過ぎない、鉄道は交通市場におけるすき間産業（註一③）であり、このすき間は今後狭まることはあっても広がることはない」とか、

「人口集積に決定的に依拠する旅客鉄道は輸送量が段々に減少し、鉄道に適性がある市場は縮小、地理的条件に左右される鉄道貨物はすでにその存在意義自体が失われている」などと強調して述べているのである。

そして結論としては「鉄道復権などは幻想であり存在感もない」と言うのである。

なぜこのように述べるのであろうか？

私たちは単純に「自動車中心の交通体系は終わりで、また環境にやさしい鉄道の時

代が来る」などと思ってもいない。

それどころか現在の交通体系に占める自動車の役割は更に続くはずであると認識している。

実際にそのような利点を自動車は確かに有しているからだ。しかし自動車のためのインフラ整備の限界や、燃料エネルギーと同居する環境問題が存在していることも事実なのである。

従って私たちからすれば、自動車と鉄道双方の有用性を発揮しうる交通政策こそ確立させなくてはならないのであり、こうした視点から問題を考えるのである。

今や「自動車時代の終焉<sup>しゅうえん</sup>とか、また鉄道時代の到来など」と単純に考える者など誰れもないはずである。

若干疲れるけれども、そのために著者の主張について更に見なければならぬ。

本書の主な内容であるが、メインテーマは「鉄道復権は幻想」であり、以下主な内容は

- I 「衰退産業」鉄道が生き残るには
- II 国鉄崩壊と鉄道再生
- III 分断された分割民営化とその成果
- IV 鉄道「勝ち組」はこれからも安泰か
- V 国鉄改革成功物語りを超えて、三島会社とローカル線と貨物
- VI 新幹線はもういらぬ
- VII かつての「陸の王者」鉄道に静かな余生を。

という構成である。

総体としては、国鉄改革の総括論でもあり、それに踏まえた鉄道産業の過去と現在そしてこれからを述べようとしているものである。

こうした展開と同時に「国鉄改革」を経

た鉄道貨物論について論じられているのである。

では紹介した I～VIIの中で、一体どのように鉄道貨物を論じているのであろうか？その主な論点についてはおよそ以下の通りであった。

## 鉄道貨物不要論とは

では彼の鉄道貨物に関するご託宣<sup>たくせん</sup>を見よう。

まずは鉄道がすき間産業であるという認識についてである。すなわち「旅客はすき間が多いが、貨物輸送においてはすき間が無い」(12P)としているのだが、ここですき間産業と言う場合、著者はあらかじめ旅客はすき間が多く貨物輸送においてはすき間が無いと論じているだけである。

彼のすき間論とは、鉄道はスピードで飛行機に負け、便利さでも自動車に負ける。故に鉄道はスピード、便利さで中途半端<sup>ちゅうはんぱ</sup>な存在であり、同時に貨物輸送が入り込すき間は無いと言うように論じるのである。

だからその結果「日本では貨物輸送の鉄道が占めるシェアは5%を切っている状況であり、先進国と言われる中で鉄道貨物のシェアが最低であるのは、鉄道貨物輸送が入り込む余地<sup>よち</sup>(すき間)が無いからだ」と言うのが彼のすき間論である。

しかし問題は、こうした現実がなぜ生じているのか？についてこそ分析されるべきであろう。これにはまったく触れては居ないのである。

次に著者は、鉄道貨物輸送の優位性を発揮できる場は無いと断言するのである。

すなわち「モーダルシフトなど、過度のトラック依存から鉄道への振り替えを主張

するが、鉄道のシェアが低いのはトラック依存ではなく、むしろ内航のシェアが高いからであり環境負荷を言うのなら、もっと内航を増せばよい」(14p)などの詭弁を弄しつつ「日本では貨物輸送について過度のモーターリゼーションが生じていると言うより、鉄道がその優位性を発揮できるすき間が残されていないと言った方が正確である」と論じているのである。

そして結論として「安易なモダリティ論は鉄道貨物が活躍できるすき間が無くなっている現実から、鉄道貨物関係者の目を背けさせるだけだ」(15p)などと貨物に携わる人々に説教しているのである。

しかしこうした論理はまったくおかしいと言わなくてはならない。

最も疑問に思うことは、まずは鉄道輸送はすき間産業(ニッチ産業)という捉え方とその誤りについて指摘しておかなくてはならない。

交通運輸部門である鉄道産業の旅客輸送や貨物輸送は経済学的に見れば、延長された生産手段(註一4)と言われている。

またすき間とは、各企業が競う場、あるいはその市場を指すものであるから、おのずから違う領域の問題なのである。

つまり生産手段にかかわる事柄と、市場を区別することなく論じられているということである。

もっと直接的に言えば、市場におけるすき間云々と言う場合、例えば旅客、貨物列車を一個の商品とすれば、市場で売られるべき商品たるダイヤ(列車)が、入り込む余地がはなはだ少ないということが鉄道貨物の最大の問題なのである。

国鉄改革時に貨物鉄道会社が成り立つた

めに、商品でもあるダイヤ設定にかかわるJR各会社間の取り決めとして、ダイヤ設定順位が定められている。しかし会社間の利害から、線路を保有しない貨物鉄道会社は、市場で販売する商品たるダイヤの設定が、まったく自由でないことから、鉄道貨物が伸びない最大の原因となっているのである。

こうした当たり前のことにはあえて触れず、すき間が無いだから貨物は駄目なのだという論理はまったくの本末転倒である。

貨物が入り込むすき間が無いという場合以上のような矛盾が存在しているのである。

## 尊厳死が必要な貨物

更に著者は鉄道貨物輸送について次のように論じている。

すなわち「日本ではすでにほぼその役割を終わった存在であるにもかかわらず貨物輸送は実は旅客利用者の負担で維持されています」と述べるばかりか「今こそ尊厳死が必要な鉄道貨物」とまで言い放つのである。

私たちはこの言葉に頭に来るが直対応することはしない。その前に冷静に著者の鉄道貨物論について見るのである。

本書に示されている鉄道貨物の関する著者の見解・主張は概ね以下のようである。

- ① すでに述べた、すき間のない貨物輸送(12p)
- ② 貨物の凋落と、ローカル線輸送量の減少(34p)、
- ③ 最悪の選択は貨物とローカル線への投資(36p)
- ④ 旅客の負担を前提にして鉄度貨物は残る事に(51p)
- ⑤ そして、今こそ尊厳死が必要な貨物

(178 p) などと非常に恣意的な感じの貨物論が展開されている。更に

⑥ JR 貨物が経営破綻しないカラクリ (180 p) と私たちの必死の努力をカラクリとして一蹴している。

⑦ 旅客が貨物の赤字を穴埋めする不公平な支援の仕組み (182 p)

⑧ だから鉄道貨物は生き残れるすき間がない (184 p)

などと貨物について述べているのであるが、そのあげく最後にはダメ押し的に「国交省に期待したい鉄道貨物の幕引き」(233 p) とまで述べているのである。

旅客会社が貨物の赤字を穴埋めする不公平な仕組みとは、アボイダブルコストルールの事である。

私たちは、このような暴論に一つ一つ反論する前に必要な事があると思う。

すなわち、こうした口汚い鉄道貨物に対する言辞に対して、一体貨物の経営者たちの怒りはどうであろうか！と思うのである。

自らのJR貨物会社を「日本には必要のない会社」とか「旅客の支援で生き残っているだけ」あるいは「尊厳死」とまで言われていることに対して、経営者として腹の底からの憤りがまずは必要なのではあるまいか！と思うのである。

なぜならこうした貨物にかかわる問題とその内容は、鉄道貨物改革を実現せんとしている組合員・社員に直ちに伝播するのであり、その場合当然にも組合員たちは、わが経営者がどのような態度を取るのかを最大の関心を持ってじっと見守っているからである。

## おわりに

本書は「国鉄改革」の総括とでも言うべき内容を含んでいることは事実である。

だから国鉄改革によって誕生した鉄道貨物会社の経営について叙述しているのは著者としての「国鉄改革」の総括であり、その一部なす鉄道貨物についての見解であろうことは間違いない。

だが問題なのは、取り上げられ扱われているのは、私たちが日々働いているJR貨物の存在と今後について、鉄道貨物はもう存在感はないとか、尊厳死、「国交省は見切りをつけろ！」とまで踏み込んで述べている態度に強い怒りを覚えるのである。

しかしこのような鉄道貨物を歯牙にもかけない見方が公にされているにもかかわらず、わがJR貨物会社は「H30年には100億円以上の経常利益を出し上場を果たす」という事をロードマップで世間に示しているのである。

この本が述べる貨物尊厳死論と貨物会社が示すロードマップの完全民営化・上場論とは天と地の違いがある。

しかしこの天と地は私たちの眼前にある現実なのである！

だからこそ私たちは強い憤りを覚えるのである。

## 註

### 註一1 公債発行特例法案

2012 年度予算は一応成立はしているが、歳入の 40%に相当する約 38 兆円分の赤字国債を発行する法案は成立せず 9 月 8 日に廃案となった。

### 註一2 福井義高著 (現青山学院大学教授)

国鉄から J R 東を経て大学教授、現在は青山学院大学院国際マネジメント研究科教授

### 註一3 すき間産業

既存の企業が進出していない小さな分野や市場で成り立つ産業、ニッチ産業という。

### 註一4 生産手段

生産過程において、その物質的条件として使用するもの。労働対象と労働手段からなる。すなわち土地、原料（労働対象）と生産用具・生産用建物、交通・通信手段（以上労働手段）など。