

イチオシ書評

『鉄道貨物 再生、そして躍進』

JR貨物名誉顧問 伊藤直彦 著

■発行：日本経済新聞出版社

■定価：1,800円+税

「かつて、国鉄民営化の議論が白熱化していた頃、赤字の元凶の一つだった鉄道貨物の“安楽死論”がややもすれば強行されかねない状況だった。仮にこの案が実行されいたら、今の日本は経済的にも、そして安全上も全保障面や国民の安心・安全上も相当厳しかったはずだ」――。

これは、著者であるJR貨物名誉顧問、伊藤直彦氏の持論と言つてもいいだろう。



国鉄改革からJR貨物30年
経営改善の軌跡を描いた必読の書

杉山武彦 著

本書の冒頭でも述べられているように、これまで国鉄・JRを扱った書籍は数多く編纂されている。だが、その大半は「旅客」に関するものか、が最悪に陥り、ストが頻発したことなどが主な理由だ。とりわけ、昭和50(1975)年に組合側が強行した「ストライキ」は、ある意味鉄道貨物に「ダメ押し」のダメージを与えた。当時、国鉄職員自身が「荷物がいつも届くかは、荷物に聞いてくれ」と

「鉄道貨物」という、インフラの歴史や事業状況、利便性や問題点など、あらゆる角度から検証したもののは極めて少ない。その意味で本書は、日本の鉄道貨物の全体像について、JR貨物の社長・会長経験者が切り込んだ、「決定版」でもある。「貨物安楽死論」が飛び出すよううに、国鉄時代末期の鉄道貨物輸送は酷くなる一方だった。

- トラックに比べ陸上輸送手段として大量・定時輸送で圧倒的に優位
- CO₂排出量はトラックの10分の1（エネルギー効率がいい）
- 大量の荷物を少ない人員（運転手など）で輸送できる

●輸送インフラを複数維持することとの「保険」（トラック、海運がだめな場合の「最後の砦」）

実際、東日本大震災時には、東北に通じる高速道や主要国道がならトラックへと猛烈にシフトして行ったこと、そして同時に、労使関係が最悪に陥り、ストが頻発したことなどが最も悪影響を及ぼした。被災地では燃料の枯渇が憂慮された。「どうすればいいのか」と絶望に陥る政府を救つたのが、"隠し玉"とも言うべき鉄道貨物だった。すでに営業輸送をやめた鉄道ルートを復活、横浜→新潟→郡山で大量の石油を運

放つほどだったようで、大口顧客の大半が見切りをつけ、トラックにシフトしていった。「ある意味、自業自得だ」と伊藤氏は述懐するが、「世界中どこを見ても、鉄道貨物を全廃する国など聞いたことがない。それには理由があるからだ」とも強調してやまない。

鉄道貨物の利点を並べれば、

- トラックに比べ陸上輸送手段として大量・定時輸送で圧倒的に優位
- CO₂排出量はトラックの10分の1（エネルギー効率がいい）
- 大量の荷物を少ない人員（運転手など）で輸送できる

●輸送インフラを複数維持することとの「保険」（トラック、海運がだめな場合の「最後の砦」）

●輸送インフラを複数維持することとの「保険」（トラック、海運がだめな場合の「最後の砦」）

実際、東日本大震災時には、東北に通じる高速道や主要国道がならトラックへと猛烈にシフトして行ったこと、そして同時に、労使関係が最悪に陥り、ストが頻発したことなどが最も悪影響を及ぼした。被災地では燃料の枯渇が憂慮された。「どうすればいいのか」と絶望に陥る政府を救つたのが、"隠し玉"とも言うべき鉄道貨物だった。すでに営業輸送をやめた鉄道ルートを復活、横浜→新潟→郡山で大量の石油を運

び込んだ。国民の安心・安全を担保する「安全保障」の典型を、鉄道貨物は果たした瞬間だ。

そして、「安楽死論」の空気を一掃したのが、日本商工会議所会頭の永野重雄氏（新日鐵会長）だった。いわく、「鉄道貨物輸送の重要性とその有効活用を強調する声が、どこからも聞こえてこないのは誠に遺憾だ。再建は可能だし、立て直すのがむしろ国民の命題だ」――。

この言葉が、今日の鉄道貨物＝JR貨物の存在に直結することは確かだろう。まさに恩人であり、加えて、財界重鎮の「先見の明」の確かさを再認識させられる。

翻つて、日本はすでに人口減少に突入し、トラック・ドライバーの確保にも苦心している。加えて最近の若者は長距離トラックの運転手になりたがらない、という風潮もあるという。このため、中長距離輸送をJR貨物に委ねる企業が急増していると言ふ。

地球に優しく、人手不足解消の"切り札"として急速に復権し始めた鉄道貨物＝JR貨物の全貌を、誰よりも鉄道貨物を愛する著者がまとめた、渾身の1冊である。