

<学会参加記>

趣味と研究

森本壮亮

2008 年 10 月の暮れ、経済理論学会の大会に出席するために九州へ向かった。その土日は昨年まで 2 年間教えていた京都橘大学の学園祭がある日でもあり、その学園祭に行って、自分がかつて教えていたクラスの教え子たちの顔を久しぶりに見てみたいという気持ちも強かったので、学会参加は苦渋の決断であった。しかし、一院生として、1 年に 1 度しかない学会に参加しないというわけにはいかない。まだ右も左もわからぬ駆け出しの研究者としては、自分が普段交流のあまりない他大学の研究者たちがどのような興味関心を持ち、どのような雰囲気で行っているかということは、非常に興味のあることであるし、また知らないといけないことでもある。そのような思いを噛み締めながら、遠く九州の地に足を踏み入れた。

経済理論学会は日本を代表する「マルクス経済学学会」ではあるが、近年の大会報告や、機関誌『季刊経済理論』に収められている論文を見る限り、マルクスからはかなり遠ざかってきているように思われる。決してそれらが面白くないというわけではないが、マルクス研究のない「マルクス経済学学会」というのも寂しい。その中で、マルクスを前面に出した報告が伊藤誠の国際不等労働量交換論に関する報告であった。自分は現在、古典派とマルクスの価値論の違いを中心に研究しているので、国際不等労働量交換論は、直接は関係なさそうに当初は感じたが、伊藤報告は現下の国際的な不均等発展（先進国への富の集中と先進国の多国籍企業による途上国や後進国からの搾取）も、マルクスの価値論から分析することが可能であるということを示したもので、非常に興味深いものであった。それに対して、会場からどのような議論が出されるかというのは、まさに「見物」であった。

ところで、私は学会で遠隔地に行く際は、ついでに興味の鉄道を撮影することが多い。今回も、鉄道を撮影するのを楽しみにして九州へ赴いた。今回は九州大学であったので、とりあえず博多近辺の撮影地をあらかじめチェックして行った。学会はたいいてい 9 時か 10 時から始まるので、それまでの朝の時間は、鉄道を撮影することができる。今回も、鹿児島本線の博多近辺随一の有名撮影地で朝撮影をしてから、学会に向かうことにした。

ところが、その撮影地から地図を片手に九州大学を目指して驚いた。なんと、その撮影地のすぐ隣が、九

州大学だったのである。加えて、その撮影地のすぐ先が JR 貨物福岡貨物ターミナルだったのだが、大学キャンパスと貨物ターミナルとが隣り合わせにあるのか、まるで大学キャンパス内に貨物ターミナルがあるかのような構造になっていた。そのために、九州大学の学生は、朝以外にも授業の合間に鉄道撮影をしたり、もしかしたら大学内の高い建物から貨物ターミナルを見下ろすこともできるかもしれないのである。学会中にも教室には貨物機関車の汽笛が聞こえてきて、このような環境で研究ができる九州大学というのは、実際に在学している鉄道好きにはこの上ない最高の環境だろうと感じた。

なお、もちろん私は学会以外でも鉄道撮影に行くことがある。その度に常を感じるのが、交通政策のまずさだ。自分は普段は経済原論や経済学史を研究しているので、交通経済学のことは素人に毛が生えた程度にしか知らないが、どうやら経済学の世界では、日本の国鉄民営化は成功したということになっているらしい。恐らくこれは市場主義的な経済学の優勢を反映した議論であることが推測されるが、このような議論は鉄道好きの間での議論とは全く真逆のものである。

鉄道好きの間では、国鉄民営化は失敗であったという意見が大勢である。2009 年 3 月に、ほんの 10 年ほど前には 1 日に 10 本近くあった九州発着の長距離寝台列車がついに消滅したが、鉄道好きの間ではこのような長距離列車の廃止は国鉄分割民営化の負の側面だと言われている。最後の東京発九州行きの寝台列車が発車した 3 月 13 日には、「一つの時代が終わった。時代の波についていけなくなった」とマスコミでは報道されたが、鉄道好きでそう思っている人間は意外と少ない。国鉄分割民営化により、JR 各社の足並みがそろわなくなったこと、いや、そろえられなくなったことが、一番の原因であると言われている。具体的に言えば、分割により会社間をまたぐ長距離列車の調整・計画がしにくくなり、特に列車が遅延した際の手続きの煩雑さや、走行が夜中やラッシュ時に重なる旅客会社とそうでない旅客会社との利害の不一致等、分割がなかった時代は存在しなかった問題が生じるようになったのである。それゆえに長距離列車は、国鉄時代には「稼ぎ頭」として重点的に投資が行なわれたのに対して、国鉄分割民営化後はほとんどテコ入れされることがなくなってしまった。だが、かつては「稼ぎ頭」であった長距離寝台列車が 30 年以上前の姿で走らされていることは、それらを愛してやまない鉄道好きには信じがたいビジネス戦略であり、「新車を入れないのは、乗客数を減らすことで、地方自治体に廃止前に説明する際理由をつくるためだ」などと言われることも多い。事実、決して需要が減少しているわけではな

く、長距離列車の衰退に伴って、その分長距離バスが勢力を伸ばしている。移動する人々のニーズに応えられる状態にないだけなのだと分析している鉄道好きは多い。

長距離列車に加えて国鉄分割民営化の負の側面だと言われているのが、鉄道貨物輸送である。日本の国鉄民営化は「垂直分離」であるとい一般的には言われるものの、JR 貨物はほとんど自社で線路を持っていない。JR の各旅客会社に線路使用量を払って運行させてもらっている状態である。そのため、人身事故等でダイヤが乱れた際は、貨物列車は一番に足止めされる。旅客会社としては、ダイヤが乱れた際は、振替輸送の手配や補償などもあるため、旅客列車を優先して走らせる。すると貨物列車の走る余地はなくなり、何時間も抑止させられることにある。それを露骨にやる旅客会社もあるようで、貨物会社の社員や鉄道好きにすこぶる評判の悪い旅客会社もある。利潤を求める資本主義企業としては当然の措置なのかもしれないが、このような感じでかなりの頻度で大幅遅延が発生する鉄道貨物輸送は、環境が重視されるこの時代状況の中にあっても、当然のことながら思うように伸びない。

鉄道貨物輸送と絡んで更に深刻なのは、整備新幹線の並行在来線の問題である。九州新幹線の部分開業により、鹿児島本線の八代以南が第 3 セクターの肥薩おれんじ鉄道となり、それまでは関西や首都圏と結ぶ長距離列車や、博多や小倉発着の特急列車がひっきりなしに走っていた線も、単行のディーゼルカーと 1 日数本の貨物列車のみが走る超ローカル線となった。当然、地元の足として果たせる鉄道の役割は低下し、沿線都市も新幹線の駅がない所は衰退していつている。これはこの九州南部だけの問題ではない。あと 5 年もすれば北陸新幹線の開業により、現在の北陸本線のかなりの部分（金沢－直江津間）が同様の状況になるか、最悪の場合廃線となる。

必ずしも国鉄時代が良かったというわけではないが、このように国全体としての交通政策をとることが分割によってできなくなってしまったという弊害は大きなものがある。加えて、新幹線や大都市圏でもうけた分で地方ローカル線の赤字を埋め合わせるというかつてのシステムはかなりの程度消滅し、分割民営化によりもうかる部分を株式会社化して、もうけを株主や民営化によって給与水準が上がった管理職層に分配し、赤字部分を第 3 セクター化して地方自治体等に補填させるというシステムが新たにできあがってきている。国鉄民営化は、分配構造も変え、地方の疲弊ももたらしたのである。撮影の際に実際に訪れて目の当たりにする地方の衰退と、人や乗り物の流れが絶えることのない普段自分が研究生活をしている都会とのギャップは

激しい。

こうして考えてみると、同じ対象である経済も、普段の経済学研究と趣味とでは全く違った姿に見えてくるし、問題視角も大きく異なってくる。もしかすると単に感情が入っただけなのかもしれないが、机上で理論を研究しているだけでは見えない部分が趣味によって新たに見えてきているように思われる。

（京都大学大学院）