

できないために生じる〈構造的失業〉」との規定である。つまり、前者は商品市場→労働市場の需要不足・供給過剰のもとでの失業であり、後者は需給一致のもとでの失業だ。

私の理解では前者はマルクスのかつケインズの概念であり、後者はミクロ理論的概念である。前者は両大戦間の独占段階慢性不況下の失業解明のツールとしてマルクス恐慌論あるいは長期停滞の成長論の中で開発され、後者は戦後高成長期を「完全雇用」とした上でなお執拗に現存する失業を説明するべく開発された。後者はマルクスの流動的過剰人口あるいはケインズの摩擦失業にほかならない。今日の失業問題がそれに尽きるわけではないことは明らかだろう。本書でも「完全雇用＝自然失業率」などのミクロ理論批判があつてよかったのではないのか。

(新日本出版社・1997年9月刊・3700円)

(理事・九州大学名誉教授)

柴田悦子著

『物流経済を考える』

国分 武

はじめに

「物流」関係の本というと、多くは企業の輸送部門をどう「合理化」するか、輸送コストをどう削減するかという観点から書かれたものが多く、私たちの問題意識にピタッとくるものが少ないように思う。ところがこの本は、私たち労働者や国民の立場から「物流」をとらえ、「物流」が社会に果たす役割の重要性・公共性を、国際的経済活動の視野から明らかにし、物流に従事する者にとっては、自らの仕事をマクロ的な視野から位置づけることができ、そこで働くことの意義と喜びを与えてくれている。国際複合一貫輸送としての陸・海・空の物流、トラックターミナル・港湾・空港などのあり方・位置づけなどもよく分かり、「物流」をトータルとして把握できるし、そこに働く者の責任と連帯(国際連帯も含めて)

の必要性も理解できる。また、私たちにとって当面のたたかひの焦点である「規制緩和」問題についても、筆者は政府・大企業の政策に厳しい批判の目を向けるとともに、規制緩和が交通労働者にもたらす影響も詳しく分析し、働く者への暖かい視線を感じる。さらに筆者は、物流の社会的損失(マイナス面)についても、鋭い社会的告発を行っており、特に道路公害の加害者であり、被害者でもある大型ドライバーにとっては、労働と市民生活との関連で考えさせられる内容となっている。全体として、これまで私たちが追求してきた「物流の政策的課題の方向性・具体化」について、理論的解明もいただいたような気がし、今後の政策闘争の方向に多くの示唆を与えてもらったように思う。

本書の構成と主な内容

本書の構成と主な内容について、私の従事するトラック運輸の関わりから若干ご紹介させていただこう。

第1章「物流と運輸業」は、最初に運輸が生産労働であることを位置づけるとともに、そもそも「物流」とは何かを経済活動の発展と国際化、技術革新の発展との関係で、急激に変化していく過程を含めて立体的に捉えている。

この章で関心が深かったのは、宅配便成功の背景である。「生協・コンビニ・酒屋などに集荷ステーションを置き、取次手数料をそれらの店舗に渡すことで集荷システムを成功させ」「路線トラック輸送の結節点に大規模ターミナルを設置、高速自動仕分機の導入によって、短時間に大量貨物の仕分けが可能になった」と、集荷・配送・輸送のシステム化と、コンピュータネットワークによる情報システムの結合が、宅配便の成功をもたらしているとし、今後は、貨物追跡システム等の「情報システムのレベルが物流部門の競争の焦点となっている」と指摘している。

第2章「国際物流の変化」は、産業空洞化と多国籍企業化の中で、国際複合一貫輸送がどのように展開され、進展してきたのかについて考察されている。

この章では、企業物流のジャスト・イン・タイム、ドアツウドアサービスの要請が、物流の効率化・物流コストの削減を推進する原動力になってきたこと

書評・新刊紹介

がよく理解できた。

第3章「物流産業」は、物流産業としての海運・航空・鉄道・トラック・内航・港湾・空港の各業種・業態の課題と問題点が鮮明にされている。

この章で興味深かったのは、鉄道貨物の衰退が主として経済構造の変化によるものとはいえ、国鉄の分割・民営化と同様、政府の「国鉄貨物安楽死」政策に関係があるという指摘である。

また、トラックについては、「規制緩和と政策の影響を強く受け、業界をゆるがすような深刻な競争と経営難に直面している」とし、「ごく小数の大手トラック企業と圧倒的多数の小・零細業者の間で、二極化の傾向は一層明確化してきている」と分析している。

第4章「東アジアに見る国際物流」は、国際経済でも注目を集め、日本との関連が大きい東アジアの国際物流について、特に港湾を中心に分析が行われている。

第5章「交通運輸業における規制緩和」は、交通・運輸部門における規制の特質、交運労働者への影響などが政府への批判も含めて展開されている。

ここでは、規制緩和を考えていく視点は、「第1に規制緩和によって恩恵を受けるのは誰か、犠牲を被るのは誰かという点と、第2に果して規制緩和でその業自体と日本経済は活性化するかという点である」と明快に述べ、「規制緩和が単純に経済活性化につながると考えるのは誤りである」と断じている。その実例として規制緩和がもたらす影響について深く分析し、特にトラックの規制緩和については、「従来この分野に進出していなかった業者の参入を許し」「新たに参入した取扱業者・大手荷主は、実運送事業者（トラック業者）に、運賃ダンピングや過積載を強要する結果となり、中小トラック事業の荷主への従属性は一層強まったといえる」と分析。「トラックの場合は、業者と労働者が共通した問題、例えば荷主からの運賃ダンピングや過積載をせざるを得ない状況を解決せねばならない」と、労使の共同の必要性を論じ、荷主「勧告制度」についても、「単に労働条件に限った問題でなく、交通安全、道路公害への対応を含めたより広い視点から取り組まなければならない」と指摘している。

また、この章では、「交通・輸送事業は経済活動にとって不可欠の分野であると同時に、場所的移動から生ずる外部不経済は不可避である」として、「無視できないのは、交通事故。死亡はすでに第2次大戦中の戦死者を上回り」「運輸当事者のみでなく、第3者に被害が及ぶのが一般的である」「運転者にとっての事故は労働災害にほかならない」と、物流のマイナス面にふれている。そして、「トラックをめぐる環境への対応は、トラック自体の改善、燃料のクリーン化などに加えて、トラック輸送構造それ自体を見直さねばならない。ジャスト・イン・タイム、多頻度少量輸送による車両の増加などをチェックし、より合理的な物流ヘシフトすることで、公害発生要因を削減することが可能であろう。トラック輸送中心の物流体制は曲り角にきていよう」と述べている。

第6章「市民生活と物流」は、阪神大震災と神戸港、食料輸入問題、物流と道路公害、ナホトカ号物流事故など具体的な事例を通して、市民生活と物流の関係を分析し、物流の持つマイナス面を鋭く告発し、今後の方向を提起している。

「道路が公共財として国によって建設・整備が行われ、その上を走行する自動車（公害発生源）に何の規制も行わない現実では、国や公団の責任はまぬがれることはできない」としているほか、トラックの総量規制、モーダルシフトなども提言されている。さらにイギリスのブキャナン・レポートやW・A・ロブソンレポートの紹介も示唆に富んだものであった。

（成山堂書店・1997年10月刊・2400円）

（全日本運輸一般労働組合・書記長）

