



下山房雄・山本興治・
澤喜司郎・香川正俊編著

『現代の交通と交通労働』

柴田 悦子

(1)

国鉄がJRに転換して10数年が経過した。JR発足に際し、国労組合員が不当差別を受け、優秀な鉄道マンが新会社に採用されなかった事実は広く知られている。この不当労働行為の現実を九州・山口地域において職場実態を調査し、具体的研究を続けてきた研究者集団の成果が本書である。4年にわたって続けられた研究会メンバーは、九州・山口在住の研究者、専門領域は交通経済、社会政策、労務管理、労働法など多方面にわたり、大学人以外に弁護士、医師らが参加している。国労組合からもオブザーバー参加しており、多角的視点からの討議を踏まえた研究成果である。本書完末に収録されている研究会記録をみると、約2～3カ月に1回、合計19回の研究会が続けられ、その半分以上が1泊研究会である。これをみても本書が研究集団の熱意と努力によって生まれた成果であることが判り、敬服する次第である。

また本書は、研究会の実質的リーダー下山房雄(下関市大学長)の九州大学退官記念の意味も含んでいる。「あとがき」で書かれているが、これもユニークな退官記念出版である。

(2)

本書はⅢ部構成からなり、Ⅰ部社会と交通経済、Ⅱ部交通産業と交通労働、Ⅲ部国鉄・JRの労務管理である。Ⅲ部に重点があるのは研究会の性格上当然であるが、単に国鉄・JRの労働問題に限定するのではなく、学際的研究者集団の長所を生かして、交通の基礎理論、くるま社会の検証、イギリス初期鉄道会社の労務管理、過疎地域の第3セクター鉄道、タク

シー労働など多方面にわたる研究が収められている。

読者は通読することで、今日の交通問題を広い視点で考える契機を得るが、自分の関心深い章をとり出して読んでも、各章力作ぞろいであるから十分満足できると思われる。

純粹に歴史や理論を扱った章を除いて、各章とも何らかの実態調査分析を行い、それを基に理論化への試みがされているので説得力があり、わかりやすい。

中でも実態調査を踏まえJRの労働問題を論じたものは、Ⅲ部第7章JR駅員労働の現状と展望——九州の小倉・門司・門司港駅を中心とした管理と労働の対抗(山本興治)、第8章国鉄分割・民営化の過程における国労差別の不当労働行為とその救済法理について(石井将)、第9章JRの懲罰処分の賞与・昇給管理(下山房雄)である。

第7章は副題に示すように、小倉・門司・門司港駅の労務管理と駅員の労働実態を調査、この地域におけるJRへ移行後、25種類におよぶ変形労働、複雑な交替勤務の実態が紹介されている。九州JRでは約85%がJR連合の組合員で、とくに労使間のトラブルは無いようであるが、著者は鉄道の将来を考える際、利用者・住民の立場から鉄道のあり方と労働のあり方を検討し、労働者自身の手で労働のあり方をコントロールする必要性を述べている。

第8章で著者(弁護士)は国労に対する不当労働行為裁判を通じ、最大の争点である不当労働行為を行った責任を誰が負うのかとの問題を取り上げている。改革法23条の形式論理で組み立てられたJRの主張で責任回避をつづける経営側に対し、不採用となった約500名の国労組合員が、JR復帰を果すために10年以上にわたって闘い続けてきた経緯が記述さ

れている。JRの不当労働行為責任を認め、不採用取消を求めた中労委裁定の内容、それが東京地裁で覆される状況がくわしく記され、この間の事情がよく理解できる。

第9章はJR西日本を中心に、国労組合員に対して行われた人権を無視した差別行為の数々、配属差別、昇給差別の実態が具体的資料に基づいて示されている。ここで注目したいのは、少数（国労組合員）への差別を懲罰的処分として実行、従来の労働慣行を全く無視した新型の賃金・昇給管理を行っている点である。国鉄分割・民営という経営形態の変化の中で、労働者の権利が平然と踏みじられた事実を忘れることはできない。Ⅲ部7・8・9章は歴史の証言として重要な意味を持つ。

(3)

Ⅱ部の交通産業と交通労働は、第4章初期イギリス鉄道労務管理と会計（村田直樹）、第5章タクシー事業における労働と管理（塚本一郎）、第6章鉄道業のリストラとILO（上村雄一）から構成されている。第4章では世界で最初に鉄道を敷いたイギリスにおいて、鉄道会社は鉄道員の養成に力を注ぎ、共済組織友愛会を設立して労働者の厚生事業をはじめた状況が紹介されている。当時他産業に比して資本蓄積が進んでいる鉄道業の経営分析は珍しい論文で興味深い。

第5章ではタクシー業の実態と特質を明らかにした上で、規制緩和下でタクシー業の労働と労働管理がいかに変化しつつあるかを論じている。「企業内個人タクシー」方式のような請負的な契約関係による、労使間の個別化傾向に対し、著者は「自治的社会連帯を基礎に競争を制限する」労働組合の役割がこれから一層重要になると鋭い指摘を行っている。

第6章は'94年4月に開催されたILOの「鉄道事業のリストラの経営および人事におよぼす影響に関する政・労・使三者会議」の紹介である。EUはじめ諸外国の鉄道整備と業績改善などの実態が紹介され、「鉄道再編・改善の事業は国家による系統的な長期計画の一部に組みこまれ、しかも総合交通政策として計画されるべき」との指摘は全く同感である。

(4)

Ⅰ部社会と交通経済は、第1章自動車文明と生活文化——くるま社会の克服方法（福留久大）、第2章交通用役の特質と交通労働の価値（澤喜司郎）、第3章第3セクター鉄道と過疎地域の再生——高千穂鉄道の事例研究（香川正俊）から構成されている。

第1章はいまや生活の1部に組みこまれてしまった自動車の利便性の反面にある交通事故の日常化、排ガス汚染・環境破壊の深刻さを指摘、自動車を持たざるをえない時代であるからこそ、移動における人間の主体性回復を訴えている。生活文化を変化することによってくるま社会脱却の方向を示している。

第2章は交通研究者にとって最も関心のある章である。私も真っ先にこの章を読んだ。ここでは交通用役生産説をめぐる論争の中心である①未積載部分を交通用役の売れ残りとするか否か、②空車・空船は用役生産とどうかわるか、③交通生産で生じた価値移転について、人間輸送の場合、通勤客と観光客の間に差があるか否か等についての論述である。①については交通用役生産の個別性と用役生産の即時財としての性格から、積合せ輸送の未積載部分は価値生産を行っていない。②の空車・空船輸送も同様であるが、用役生産の準備過程で行われる空車（例えば列車の車庫出し）は、全生産過程の一部に位置づけられる。③について著者は両者ともに価値移転を行うと主張しているが、個人所得と交換される観光旅行は価値の消滅と考えるのが一般的である。いずれにせよこの種の論文は、われわれに原点へもどって考えるチャンスを与えてくれる。

第3章、第3セクター高千穂鉄道の事例研究は、過疎地交通が地元各方面の努力で再生を図っても困難な経営を強いられている事例の実態分析である。直接乗客にアンケート調査を行い、地域の再生の中で鉄道経営の安定化への道を論じた貴重な資料といえる。

本著はどの章をとり出しても力作ぞろいであり、幅広い読者を満足させてくれるであろう。

（御茶の水書房、1999年1月刊・4000円）

（会員・名城大学教授）