

3. 仕事は個人にとっても意味のあるものとすること。
4. 知識や技術は世代から世代に受け継がれ、発達させられるものであること。

これらのまとめとして、「人間労働の再生」のために日本が学ぶべきものとして最後に述べられている言葉は、この1年半の間ルノーから派遣されたカルロス・ゴーンの過酷な「合理化」とたたかっている労働者の一人として強い共感を感じるものです。

『人にやさしい』工場づくりをめざすといわれるトヨタの宮田工場の場合でも、その改革がこれまでのような効率至上主義を維持しようとする限り、人間としての労働者への配慮はおのずと限界が存在せざるをえないことになる。工場改革ひとつとりあげても、個別の企業、それも経営者の意図にまかせていたのでは、本当の意味での『労働の人間化』が実現するわけではない。ましてや今日の日本社会のように、労働者の権利や自由、民主主義が抑圧され、雇用や労働条件までもこれまでの慣行やルールが崩されている。ルールなき資本主義のなかにあつては、労働者の働くルールや社会的規制をつくりだすことは、なによりも大切な、緊急の課題である。」

カルロス・ゴーンが掲げる「日産リバイバル・プラン」は日本の経営者ではできなかったような血も涙もない系列企業切捨て、部品単価の切り下げ、工場閉鎖などを強行しています。今期の業績が回復傾向が顕著であることから、一部に評価する論調もみられますが、系列部品メーカーおよび労働者に徹底した犠牲を押しつけることは最悪の経営であり、この本がかかげる「人間労働の再生」の理念と真っ向から対立するものです。

(新日本出版社・2000年5月刊・2700円)

(さかい しげき・JMIU日産自動車支部書記長)

香川正俊著

『第3セクター鉄道』

『第3セクター鉄道と地域振興』

下山 房雄

私はかつて「現代の貧困」を論じて(『大月 経済学事典』1979年刊244頁)次のように書いたことがある。「現代の貧困には、低賃金と失業に代表される古典的貧困に加えて、公害・都市問題に由来する生活困難あるいは心身の損傷が大きな意味をもっている。人間のみならず文化財や自然をも破壊する環境問題、共同住宅・清掃・水道処理施設・公共交通手段などの不備・不足、こうした新しい形の貧困を〈現代的貧困〉とよんでいる。……それは一方では資本主義に固有の無政府性・無計画性と利潤追求性の大規模な発現が地域住民生活を侵害したものであり、他方では、住民の生活環境保持・整備にあたるべき公権力が資本にたいする規制と適切な公的支出を怠ったため激発したものである。現代的貧困が、貧困の地域的発現であるかぎり、対応の主体は住民運動である……。」現代の貧困を、労働問題としての古典的貧困と、地域問題としての現代的貧困との合成と考えるこの定義的叙述は、今日時点でも誤りではないが、地域問題叙述の内容が明らかに「過密過疎」の過密の方に傾斜している点で不十分であった。標記の香川氏の2著を読んで、私はまずそういうことを思った。高度成長期の一方における重化学工業および関連3次産業の急激な発達、他方における農林業の衰退のもとで、国土のかんりの部分で人口流出がおこったわけだが、残存した住民のもとでの労働と消費の循環生活が移動の確保を含めうまくいかない事態に立ち至った「過疎問題」も明示的に指摘すべきだったのである。

さて高度成長挫折後の経済危機乗り切り策として1980年代は世界的に新自由主義的政策が唱道され実践された。日本では、それは中曽根内

書 評

閥の「臨調行革」として政策展開されたが、その中核的位置に置かれたのが、国鉄の分割・民営化であった。この国鉄分割民営化は、組合差別を含んで行われた5万人国鉄労働者の整理解雇などの点では古典的貧困化であり、他方地方ローカル線の廃止などの点では現代的貧困化といえよう。

この地方ローカル線廃止に反対する地域住民の抵抗運動の中で、やむない次善苦肉の鉄道維持策として、地方自治体が資本と運営に参加する第3セクター鉄道が生まれた。香川氏の『第3セクター鉄道』(以下Aと略称)はその3セク鉄道の形成史から現在の構造に至る全面的分析の書であり、また『第3セクター鉄道と地域政策』(以下Bと略称)は九州に六つできた3セク鉄道のうちの二つ—南阿蘇鉄道(旧高森線)と甘木鉄道(旧甘木線)—の事例研究(南阿蘇分計8章、甘木分計10章)であり、3セク設立に至る諸主体(行政諸機関、国鉄、運動団体など)の葛藤・せめぎあいの歴史分析と、前身の国鉄ローカル線および3セク会社の経営経済的分析が主内容を成す。

前著Aは、総論的な1—5章(第3セクター鉄道と鉄道政策の分析/第3セクター鉄道の現状分析/過疎地域の実状と過疎地域「再生」に係わる国の基本姿勢/過疎地域交通維持の必要性和需給調整規制廃止問題/過疎地域再生に対する第3セクター鉄道の役割と同鉄道の維持方策)および各論的な6—9章(転換に伴う財産等の取扱手続きと「圧力団体」の役割/国の補助制度/税制上の措置/経営安定基金と保険制度)という構成をとる。後著Bは、それらに対しての特論ということになる。また両著を通じての分析の手法は、研究対象の全面的解明という課題に対応した総合社会科学的な手法である。ちなみに香川氏の表現を引けば「政治・行政・経済・地域開発・法律・社会・経営・財政・税制・観光その他総合的な角度から考察した」(A iii頁)ということである。なお香川氏の本両著刊行に至る過程での関連先行論文がいくつかあるが(例えば私や香川氏が編者に加わったお茶の水書房1999年刊『現代の交通と交通労働』III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」)、本両著の全ての章は書き下ろしである。また利用資料の重要部分はゼミ学生とともに駅頭や車中で行ったアンケート調査や運輸省内部資料(B 17頁)、その他関連諸機関などフィールドに密着して収集した一次資料である。両著の索引をみてもわかるように、それらの資料を駆使して書かれた実証的研究が本両著の基本的性格であるが、外国の関連事情・制度との比較研究の展開や、いくつかの重要問題についての学説批判もある。その学説批判を具体的に引いておこう。バス、乗合タクシーなど別形態の公共交通の可能性を説いて鉄道に固執するなとする安部誠治氏にたいする反批判—「国土・地域政策と交通政策の表裏一体性について一切触れず、評者の着眼が地域住民の移動の権利保障にのみおかれた」(A 103頁)、地方割増運賃制否定論を不合理な地域エゴと斥ける中西健一氏にたいする批判—「「公共性」を「交通サービスの生産に要した原価」としての観点からしか見ることが出来ない「経済至上主義者」」(B 57頁)、これらがそうである。

本両書を通読して強く印象づけられる特徴を3点、以下に挙げておきたい。第一には、著書Bのタイトルに表現されており、あるいは上述の安部氏への反批判にみられる観点、すなわち地域交通政策と地域振興政策の表裏一体性の強調である。地域振興の中身は、甘木鉄道のように大都市近郊型はやや別となるが、一般には「地域の特性を生かした産業」(A 75頁)とりわけ地域の自然資源と結びついた観光、それも通過観光ではない宿泊観光の振興が強調されている。「宿泊客を中心とするリピーターを確保出来なければ観光による地域振興はのぞめない」(B 149頁)あるいは「宿泊客中心の観光地誘客は過疎地域再生の大きな切り札といえる」と述べられ、グリーン・ツーリズムに注目される(A 108頁)ごとくである。この観点はまた「住民の移動手段に収斂する廃止代替バスや乗合タクシーの導入およびスクールバスや福祉バスへの混乗等は地域再生に大きな限界を有する」(A 102頁)とされる所以でもあるが、そのための費用負担に

については、国家の政策によって荒廃した「過疎」地となったのだから、それを活気ある「低人口地域」に回復するのは国家の責任だと根本的な主張をされている。曰く—「過疎地域「再生」における最大の問題は、本来の「低人口地域」に戻す責任を持つ行政の施策が「対策」に過ぎず、重要な国土・地域「政策」として位置づけられてない」(A11頁)「重要な事柄は、過疎地域再生の最終責任主体を国に求めることである。単なる「低人口地域」を過疎地域にならしめた責任は、国策として高度成長政策を押し進めた国に存する」(A125頁)。賛成だ。

第二は第一の系論であるが、マイカー批判である。自家用乗用車を対象とする「道路整備が第3セクター鉄道を含む公共交通機関を衰退させ過疎同地域と都市住民の交流を阻害し、地域における再生を困難にする元凶と考え」(A74頁)あるいは「過剰な道路整備が...多くの宿泊が見込まれる公共交通機関を利用する遠方からの観光客の不便性を高める」(B132頁)とする立場から「自家用自動車の利便性の低下」といった踏み込んだ主張が繰り返し述べられるのである(A112頁、B173頁など)。これ以上の道路投資の抑制というにとどまらず、マイカー利便性をより低下させるとの政策の具体的内容はあまり明確ではないが、地域振興政策の財源の一つとして「自家用乗用車に係わる諸税率引き上げ」

が挙げられているということはある(A125頁)。レールを剥がすのに対置して道路の閉鎖まで主張されるなら賛同をためらうが、「自動車の社会的費用」を一定程度、私的費用に転化(受益者負担!)する政策主張ならば賛成できよう。

第三は地方自治の重要性の確認である。日本国憲法に謳われた「地方自治」は「3割自治」とか「陳情行政」と言われる仕組みの中で形骸化してしまっているのだが、この3セク鉄道についていえば、国家が放棄しようと決意した鉄道を、本両書全体が描いたように地方自治体は住民の意向を受けて維持しようと苦心し尽力し、コンミュニケーション的役割を果たした。そうした役割を果たす上で、町村合併はマイナスだと氏の指摘(A130頁)は重要、かつ共感できる。傘下に多数の工場がある企業の企業別労組が、もしも事業所別労組だったらほぼ確実に反対運動がおきるような特定一工場の閉鎖を多数決原理で容認するのに似た論理が、特定地域住民のうえに降りかかるからである。

以上の諸特徴をふまえて、第3セクター鉄道を苦勞して設置し、なお現在苦勞してその運営に係わっている多くの実践家および支援研究者に本両著を薦めたい。

(成山堂書店 2000年6月刊・2600円/成山堂書店 2000年7月刊・5600円)

(しもやま ふさお・理事・下関市立大学)

訂正とお詫び

本誌2001年冬季号No.41の一部新聞広告において、特集の論文「労働者・高齢者と介護産業界からの見直しを迫られる介護保険制度」の筆者名が誤っていました。

掲載紙には訂正した広告を再掲載いたしましたが、筆者の山本敏貢氏をはじめ関係者各位ならびに読者のみなさんに多大なご迷惑をおかけしたことをお詫びいたします。

労働運動総合研究所