

この旅の一部始終については、すでにHPの本編の方で報告させていただきました。ただ、叙述が細切れになっているという嫌いがありますので、この番外編で、改めて二つのテーマについて「総括」的に振り返ってみたいと思います。

二つのテーマというのは、交通手段であった鉄道(アムトラック)と宿泊施設であったホテルについてです。今回は、その「前編」ということで、アムトラックの実状について、総括的に報告させていただきます。

アムトラックの旅

私がアムトラックの旅を選択したのは、何よりも、自動車の運転免許を持たないという絶対的な制約のためです。「車中心社会」アメリカにあって、この制約は決定的に不利な条件となります。私の旅が、ある程度の不便や問題を抱えるであろうことは、すでにこの最初の点からして明らかであったといえるでしょう。

自動車であれば快適になるはずの旅も、その他の交通手段では必ずしもそうはなりません。アメリカは、この自動車の旅に対応することを中心として、各交通システムが組み立てられています。したがって、免許を持たないものが選択すべき次善の策は、グレイハウンドという長距離バス会社による「バスの旅」だということになります。

しかし、このバスの旅は、居住性と快適さという点で、鉄道の旅に劣ります。まだ、アメリカに不慣れな私にとっては、事前にチケットを購入しておけるアムトラックの方が安心だということもありました。それに、急ぐ旅でもありませんから、缶ビールでも飲みながらのんびりと窓外に流れ行く景色を眺めたいという気持ちもありました。

こうして、旅行会社に依頼して、訪問を予定していた6都市の間の全ての切符をアムトラックから購入しました。全て「列車の旅」になる、はずでした。この時は……。

ところが、結果的にはそうなりません。当初の計画に反して、全体の4分の1くらいは、鉄道以外の旅になってしまったのです。

「鉄道の旅」から「バスの旅」へ

旅に出る前に、ライシャワー研究所のゴードン所長から電話をもらい、休み中の予定を聞かれました。その時、旅行の計画を話したら、「どうして今頃そんなところに行くの？」と尋ねられました。デトロイトやクリーブランドは、春から夏にかけていくところで、この時期にノコノコ出かけていくような所ではないというわけです。

この時、不吉な予感がしました。新聞やテレビの天気図を見ますと、シカゴやデトロイト近辺の気温は低く、いつも雲があって雪が降っているようです。日本の日本海側に似た感じがします。知りませんでした。

不吉な予感は、早くも列車に乗る前からの中しました。シカゴから来るはずの夜行寝台列車が到着しません。午後1時40分発のはずが2時間遅れで出発です。真夜中に、とある駅に停車してしまい、ケンタッキーフライドチキンの差し入れを受けました。結局、乗り継ぎ予定の駅であるトレドに着いたのは、翌日のお昼過ぎでした。

当初の予定では、乗り継ぎ時間は16分待ちですから、ボストンを出る前から間に合わないことは分かっていました。「どうしたらいいのかなあ」と思いながら、トレドの駅の待合室に行き、係員に聞きました。

すると、「バスが待っている」と言います。外に出ると、バスが止まっています。多分アムトラックが調達したのでしょう。「列車の旅」変じて「バスの旅」になってしまいました。

今度は「タクシーの旅」

この鉄道からバスへの振り替え輸送には驚きましたが、しかし、このような変更は、まだ序の口でした。デトロイトからトレドに戻るときは、今度はグレイハウンドのバスです。アムトラックの乗客8人が駅から乗り込み、グレイハウンドの営業所に行って乗客を乗せ、これをトレドの営業所に降ろし、私たち8人をアムトラックの駅まで送ってくれました。

結局、トレドからデトロイト間は、行きも帰りもバスでした。このあと乗り込んだ列車も2時間遅れです。こうして、クリーブランドに着きましたが、ここからピッツバーグに向けては、もっと驚くことができました。

列車の到着予定時間近くに駅に行きますと、駅員が私の名前を聞きます。乗客名簿のようなものがあって、名前をチェックしています。しばらく待つようにと言うので、待合室で待っていましたら、大声で乗客を集めます。「列車はここには来ない」と言っているようです。

10人ほどの乗客はゾロゾロと外に出ていきます。良く分からない私はその後引き続きながら、前の方にいた駅員に、「ピッツバーグに行けるんですか」と、大きな声で聞きました。すると、横の方にいた客の一人が、「大丈夫ですよ」と答えてくれました。

この人に付いていけば安心だということで、一緒に行きますと、駅の外に停まっていたワゴン型のタクシーに荷物を入れて乗り込みます。「タクシー？ どうして？」面食らいな

からも、私もタクシーに乗り込みました。こうして今度は、「列車の旅」から「タクシーの旅」に変更です。

横に座った先ほどの乗客に話を聞きましたら、シカゴからの列車が遅れているので、クリブランドの駅まで来ないで、その一つ手前の駅でバイパスの路線に入ると言います。そして、この駅で列車に乗り込むために、今、我々はタクシーでそこに向かっているのだ、というのがその人の説明でした。

すごいですね。途中から線路を変えちゃうんですから。臨機応変といいますか、いい加減といいますか、やるのが大胆です。後から考えますと、この線路は普段は貨物線として使われているもののようです。こうして我々乗客は、列車に乗るために田舎の小さな駅に、タクシーで向かったわけです。

変更次ぐ変更

まだまだ変更は続きます。ピッツバーグから乗り込む予定の列車の発車時間は7時11分でしたが、始発がシカゴですから、最初から時間通りに来るわけではないと諦めていました。しかし、それでも時間通りに駅に行かないわけにはいきません。

朝早く飛び起きて、駅についたのは6時40分です。掲示を見ましたら、案の定「All Trains Delayed」とあります。この頃になりますと、私も慣れてきました。「そうでしょうね」と思いながら、ホテルから持ってきたバナナなどをパク付いていました。「さて、今度はどうするのかな？」アムトラックのお手並み拝見という気分です。

しばらくしましたら、案内がありました。8時にバスが出ると言います。またまた「バスの旅」です。時間になったら、乗客はホームの方に向かい、途中で逸れて構外に出て、バスに乗ります。3台ほどのバスがあり、行き先毎に分乗しました。

私が乗ったバスは、ワシントンのユニオン駅行きです。途中、サービスエリアのような所に30分休憩し、到着したのは午後1時半です。列車での到着予定時間より、1時間ほど早く着いてしまいました。列車よりもバスが速いわけです。「車中心社会」の面目躍如というところでしょうか。

さて、ワシントンから先は鉄道が発達し、今も利用客の多い東海岸路線です。それに、シカゴ発はもう来ません。雪の多い地方ともお別れです。変更はもうない、と思いました。

実際、列車がバスに変わるような大きな変更はありませんでした。それでも、やはり遅れました。ワシントン発は20分遅れ、フィラデルフィア発は10分遅れ、最後のニューヨーク発も7分遅れです。

フィラデルフィアでは、出発直前にホームに出るゲートが変更になり、ニューヨークでは列車の発車時間近くになったら掲示が消え、出発予定時間が過ぎてもホームに出るゲートが分からないという有様です。まったく、最後までヒヤヒヤさせられ通しでした。

鉄道産業の衰退と悪循環

このように、アムトラックの旅はさんざんでした。変更次ぐ変更で、気の休まる時がありません。駅に行ってみるまで、時間通りに来るのか、列車に乗れるのか、いつ出発できるのか分からないわけですから、嫌になってしまいます。

列車に乗り込んで、必ずしも順調には走りません。わざわざタクシーを使って乗り込んだピッツバーグ行きの列車は、途中も遅れに遅れて、3時間半かかるところが5時間半もかかりました。午後4時43分到着予定が、7時半です。

日本でも雪のために遅延するということがありますから、アムトラックだけが問題だというわけではないでしょう。しかし、シカゴ近辺でどれだけ降ったのか分かりませんが、私が乗った区間は天気良くほとんど雪は降っていませんでした。積もってはいますが、10センチもなかったでしょう。これでどうして遅れるのか、私には理解できません。

列車の遅れによるダイヤの調整に手間取るということも考えられます。ボストンから出た列車がノロノロ運転していたとき、他の列車との調節のためであるという放送がありました。しかし、日本に比べれば遙かに列車の本数が少ないですから、ダイヤの調整によってそれほど遅れるとは考えられません。

結局は、鉄道産業としての体力全体が低下していると考えざるを得ません。そのため、多少の雪であっても、それに適切に対応することができなくなっているのではないのでしょうか。

確かに、バスによる振り替え輸送や線路の変更、そこへのタクシーでの乗客輸送などの危機対応策はなされました。しかし、それは列車という輸送手段以外の力を借りての対応であり、それ自体が鉄道の輸送能力低下を示しています。

しかも、このような対応は、いずれも乗客の数が少ないからこそ可能なものです。それに、冬になって雪が降るたびにこのようなことを繰り返しては、ますます乗客は減っていくでしょう。結局、悪循環に陥っていくことは明らかで、今のままではそこから抜け出すことは難しいように思われます。

日本への教訓

アムトラックは、今でもそれなりの乗客を集めている東海岸線などのような路線と、ほとんど乗客の乗り降りが無い内陸線とに分かれています。今回の私の旅でいえば、フィラデルフィアまでの前半が後者であり、ワシントンからの後半が前者であるということになります。

日本でも、多くの乗客が乗り降りする大都市近郊線と、利用者のあまりいない地方の路線とに2分されつつあります。そして後者は、まさにアムトラックと同様の道を辿らうとしています。

それでよいのでしょうか。アメリカと日本とでは、国土の広さや地形が大きく異なります。交通体系の役割やあり方も、当然異ならなければならないはずです。

ところが、このような基本的な条件や必要性の違いを無視した形で、同じように「車中心社会」に向けてモーターライゼーションが進み、鉄道などの公共的な大量輸送手段が衰退しています。

今回、アムトラックの旅によって多くの不便を味あわされたということもあって、「これではいけない」という思いを強くしました。日本がこの後を追ってはいけません。今の正確で安全な日本の鉄道輸送システムを維持しさらに拡大していくことこそが、日本の将来の交通システムの根幹でなければなりません。

今はまだ、間に合うと思います。でも、このままの趨勢を放置しておけば、いつかはアメリカと同様に鉄道産業の体力が衰退していくことは避けられないでしょう。

まだ間に合ううちに、この趨勢を逆転させることが必要なのではないかと。これが、今回の旅で私の得た教訓の一つですが、皆さんはどう思われますでしょうか。

(いがらし じん・研究員・留学中)



「レイバーネット」について

レイバーネット(<http://www.labournet.org/>)は、1995年にピケットラインを越えることを拒否したため解雇された、500人のリバプール港湾労働者支援のために開設された。この争議で、WEBサイトが世界中の港湾労働者の連帯促進に重要な役割を果たした。この教訓に基づいて、レイバーネットは他の業種、国の労働者にも支援を広げている。レイバーネットは、資本主義のグローバル化の時代、労働者の権利・労働条件の維持・向上は一国内で行うことは困難になっており、コンピュータ技術を通じた労働者の国際連帯が必要であると主張する。「国際サイト」の他に、アメリカ、カナダ、イギリス、韓国、ドイツ、ラテンアメリカ諸国、オーストラリアなど国別にもレイバーネットが設置され、国際サイトとは独立して運営されている。レイバーネット日本(<http://www.labornetjp.org/>)も今年2月1日に正式運用を開始した。

国際サイト(英語)は、各国のレイバーネットや労働関係サイトへのリンクのほか、各国で起きている労働争議の情報と国際連帯・抗議行動の呼びかけが掲載されている。例えば、韓国の浦項製鉄(POSCO)が、同社の組合弾圧に抗議するパロディサイトの閉鎖を求めて訴えを起こし、ソウル地裁が閉鎖の仮処分を出したことが報告されている。そして、抗議サイトの強制的な閉鎖に備えて、各国の労働サイトに同サイトのミラーサイトを設置するキャンペーンを進めている。国際サイトは、エルサルバドル、イラン、メキシコ、トルコ、南アフリカなど、独自のレイバーネットを持たない国々の労働運動・争議に関する情報の発信に力を入れているようである(但し、各国情報はDead Linkが多い)。

レイバーネット日本は、日本に関する労働関連情報だけでなく、韓国を始めとする世界各国の情報を日本語で提供する。特に、地理的近さと労働運動の活発さを反映して、韓国の労働情報が特に充実している。これまで、韓国関係の最新の労働情報を日本語で読めるサイトが(私が知っている限り)なかったため、レイバーネット日本が提供する情報は貴重である。自動車産業や金融業における活発な労働運動の情報に接すると、隣の国なのに日本とこうも違うのかと考えさせられてしまう。

同サイトは、日本国内のデモ、集会、セミナー、研究会などの情報も提供している。これらの情報は、「イベントカレンダー」(<http://www.labornetjp.org/EventItem/>)にコンパクトにまとめられている。WEBサイトを見に来た人が、直接情報を書きこむこともできる。その他、分野別に整理された解説つきリンク集、「談話室」(掲示板)などもある。

レイバーネット日本は、このように多くの情報を提供する充実したサイトになっている。今後、このサイトが情報提供サイトに留まるのではなく、組織・未組織労働者への発信を通じて、低調な日本の労働運動を少しでも活性化する役割を果たすことを望みたい。

レイバーネットとレイバーネット日本を紹介したのは、私が「レイバーネット日本」設立記念集会に、パネルリストの1人として参加するため、レイバーネットについて前もって予習をしておこうと考えたからである。設立記念集会は、2月10日(土)13:30~16:30に法政大学92年館301教室(JRまたは地下鉄「市ヶ谷」駅、徒歩5分)で行われ、パネ

ルディスカッションの他に、韓国労働ネットワーク協議会事務局長・李龍根氏の講演がある。詳しい情報は、(<http://www.labornetjp.org/aboutus/foundingmeeting>)を参照されたい。

(すずき あきら・研究員)

【2000年12月31日～2月5日】

新 着 一 覧

△▼△▼△ 新着情報 △▼△▼△

【お知らせ】

<http://oisr.org/notice/index.html>

講演会のご案内(01.1.31掲載)

社会・労働関係文献月録(2000.11受け入れ分)(01.1.31掲載)

新着図書目録2000.1 月受け入れ分(01.1.26掲載)

新着目録(定期刊行物)2000.11～2001.1受け入れ(01.1.24掲載)

新着洋書目録2000.1 月受け入れ分(01.1.22掲載)

公開研究会のご案内(01.1.18掲載)

月例研究会のご案内(01.1.18掲載)

【大原デジタルライブラリー(電子図書館・資料館)】

<http://oisr.org/dglb/index.html>

★社会労働関係文献データベース★

<http://oisr.org/kensaku/ronbun.html>

<http://133.25.160.82/kensaku/ronbun-ac.html>

<http://oisr.org/kensaku/washo.html>

<http://oisr.org/kensaku/yosho.html>

○データは、毎月更新しています。(最新: 2001.1.15)

★ 研究論文 E-TEXTリンク集 ★

(WWW上に存在する社会・労働関係文献のE-textへのリンク集、およびE-textリンク集へのリンク。)

●労働編

<http://oisr.org/sp/etextlinks-l.html>

●社会学・社会問題編

<http://oisr.org/sp/etextlinks-sy.html>

●社会政策・社会福祉編

<http://oisr.org/sp/etextlinks-sw.html>

●ジェンダー編

<http://oisr.org/sp/etextlinks-g.html>

・E-Textリンク集《社会政策・社会福祉編》に以下の論文を追加。(01.2.3)

小川 晃子「ケアマネジメント支援情報システムをめぐる課題 ―介護保険制度に伴う福祉情報化の動向から―」(PDF岩手県立大学社会福祉学部紀要)

月刊福祉99年9月号掲載記事「TREND DOCUMENTS情報システム・情報ネットワーク」

平成10年度 社会福祉・医療事業団「東欧・西欧における在宅福祉事業実態調査」結果
(WAM5月号・6月号掲載記事)

平成10年度「岩手県内市町村における福祉分野情報化の検証及び実証的開発モデル構築に関する調査・研究」報告書 担当分

朴 明喜「韓国の老人問題と福祉サービスの課題——慶南地域の実態調査を通して」
(佛教大学博士論文要旨)

永田 俊一・佐竹 秀典・鈴木 亘「介護保険制度と介護市場の分析」(日本銀行調査
統計局 Working Paper Series 00-17、PDF 2000年12月)

拓殖大学政経学部経済学科大石高久ゼミ卒業論文

慶應義塾大学総合政策学部小熊英二研究会レポート・論文一覧

・E-Textリンク集《社会学・社会問題編》に以下の論文を追加。(01.2.3)

村瀬 洋一

「電子調査など社会調査の新技法に関する最新情報」

「社会科学における文献検索法」

「社会意識に関する東京住民調査」

拓殖大学政経学部経済学科大石高久ゼミ卒業論文

慶應義塾大学総合政策学部小熊英二研究会レポート・論文一覧

・E-Textリンク集《ジェンダー編》に以下の論文を追加。(01.2.3)

拓殖大学政経学部経済学科大石高久ゼミ卒業論文

慶應義塾大学総合政策学部小熊英二研究会レポート・論文一覧

・E-Textリンク集《労働編》に以下の論文を追加。(01.2.3)

樋口 篤三「労働運動と生協運動の再生と発展を——21世紀は国家から地域・自治体
優先」

大村 彰一郎「日本的経営とはどうあるべきか」

高井良 健一「三池争議体験者のライフヒストリー」

拓殖大学政経学部経済学科大石高久ゼミ卒業論文

慶應義塾大学総合政策学部小熊英二研究会レポート・論文一覧

・Charles Weathers “Japan’s Fading Labor Movement”をE-TEXTリンク集(労働編)に
追加。(01.1.13)

・E-TEXTリンク集(労働編)につぎの論稿を掲載。(01.1.12)

張 瑞雄「日本的雇用関係の再編成 ——日本企業社会の眼界」

鈴木 彰「『民主経営』における労働組合その役割と課題…生協での経験を通して
考える」

宮坂 純一「会社人間の動揺 ——内部告発との関連で会社人間の今後を展望する」

大濱 慶和「日本的経営の特質とその課題に関する一考察」

【社会労働関係リンク集】

<http://oisr.org/links/toc03.html>

(新たに追加したサイト)

- ・新潟県教職員組合(01.2.4追加)
- ・新潟県公立高等学校教職員組合(01.2.4追加)
- ・静岡県教職員組合三島支部(01.2.4追加)
- ・但馬教職員組合(01.2.4追加)
- ・日本プロ野球選手会(01.2.2追加)
- ・熊本大学教職員組合(01.1.30URL変更)
- ・連合島根(01.1.29追加)
- ・自治労連熊本県自治体一般労働組合(01.1.26追加)
- ・International Institute of Social History(01.1.22再追加)
- ・日本航空労働組合(01.1.21追加)
- ・ネットワークユニオン・東京(NUユニオン東京)(01.1.21追加)
- ・長崎県労連(01.1.19追加)
- ・電機連合四国地方協議会(01.1.19追加)
- ・JMIU高見澤電機支部(01.1.19追加)
- ・JMIU横河電機支部(01.1.19追加)
- ・札幌市立高等学校教職員組合(01.1.16追加)
- ・高槻市役所労働組合(01.1.16追加)
- ・白木屋・魚民でのまない会(01.1.15追加)
- ・長尾文庫(大阪府立大学社会福祉学部図書室)(01.1.14追加)
- ・青年法律家協会(01.01.10追加)
- ・知って!ハンセン病国賠訴訟(01.01.10追加)
- ・世界労連(世界労働組合連盟)(01.1.11追加)
- ・自治労大分県職員労働組合(01.1.9追加)
- ・自治労熊本県職員労働組合(01.1.9追加)
- ・自治労連瀬戸市職労(01.1.9追加)
- ・全国労働金庫労働組合連合会(01.1.8追加)
- ・東日本旅客鉄道労働組合八王子地方本部(01.1.6追加)
- ・LabourNetに解説を追加、そのなかに、「レイバーネット日本」試験サイトへのリンクも設ける。
- ・Labour File(01.1.4追加)
- ・伏見地区労働組合協議会(01.1.4追加)
- ・自治労東大阪(01.1.4追加)

(URLまたはコメントを変更したサイト)

- ・労働調査協議会(労調協)(01.2.2URL変更)
- ・全国福祉保育労働組合(01.1.29URL変更)
- ・長崎県労連(01.1.24URL変更)
- ・電機連合富山地方協議会(01.1.15コメント・名称更新)
- ・連合北海道(01.1.16URL変更)
- ・英国労働組合会議(TUC)(01.1.15コメント更新)
- ・デンマーク 労働総同盟(LO)—英語版(01.1.15URL変更)
- ・国際労働研究センター(00.1.14URL変更)
- ・自由法曹団(01.01.10コメント付加)
- ・日本国民救援会岡山県本部(01.01.10コメント付加)
- ・出版労連三一書房労働組合(01.1.10URL・コメント変更)
- ・静岡県西部教職員労働組合(01.1.10URL変更)
- ・山口県教職員団体連合会(01.1.10URL変更)
- ・大阪大学教職員組合(01.1.8URL・コメント変更)
- ・大阪大学教職員組合医学部支部(01.1.8URL変更)
- ・大阪市立大学教職員組合(01.1.8URL変更)
- ・省庁再編にともない、社会・労働関係リンク集—官庁・経営者団体の内容を一部変更。(01.1.6)
- ・リンク集 自治体労働組合(01.1.6URL変更)

【 スタッフ個人サイト 】

★ スタッフ個人サイトの近況 ★

<http://oisr.org/links/toc04.html>

○個人サイトの最新情報についてはトップページ、および各サイトの更新情報をご参照ください○

<http://oisr.org>

●Akira Suzuki's Japan Labor Research Information

<http://oisr.org/aki/>

★"Politics over Cooperative Economic Unionism --An Overlooked Aspect of the Union Movement in Postwar Japan,"(PDF File、研究会発表原稿)を掲載。(1.10)

●こんにちは、ようこそ 早川です

<http://oisr.org/hayakawa/index.html>

★「公務関連情報室」の「ニュース」「一口知識」に「国労続開大会、4党合意受け入れ、新執行部選出」を掲載しました。(1.30)

★「休憩コーナー」および「公務関連情報室」の「ニュース」「一口知識」に小目次を入れ、見やすくしました。それにともない、全ての「目次に戻る」という表記を「トップページへ」と改めました。(2.4~5)

●二村一夫著作集

<http://oisr.org/nk/index.html>

★好評連載中の『高野房太郎とその時代』は第24回「コスモポリタンホテルから福音会へ」(2001.1.16)と第25回「スクールボーイ」(1.26)を掲載しました。

★《編集雑記》に「読者各位への年賀状」(2001.1.1)を掲載。

★トップページをはじめ謝辞・相互リンク・履歴ページのデザインを変更しました(2001.1.12)。

●こんにちは小関隆志です

<http://oisr.org/koseki/>

★最近の論文、書評、記事を掲載しました。

★新たに写真集「お台場をそぞろ歩き、海鳥と出会う」、「ちよいとごっつあんの両国界限」、「子供らの歓声響く雪の朝」を掲載しました。

【 研究所刊行物 】

<http://oisr.org/pub/toc05.html>

2001年3月号予告を掲載。(01.1.31)

【 英語版 】

<http://oisr.org/english/toc06.html>

・Japan Teachers' Union (JTU) (01.1.15URL・コメント変更)

・MIC Union(01.1.6追加)

・省庁再編にともない、Links to Labor and Social Websites in Japan: Government Offices and Agenciesの内容を一部変更。(01.1.6)

OISR.ORGでは皆様のご意見・ご感想をお待ちしております。
更新情報ニュースレター“OISR-Watch”(無料)をご希望の方は
こちらにお申し込みください。

E-mail: webmaster@oisr.org

購読を中止するときはこちらにご連絡ください。

法政大学大原社会問題研究所 (<http://oisr.org>)

編集担当者:鈴木 玲

〒194-0298 東京都町田市相原町4342

TEL 042-783-2307 FAX 042-783-2311

[2001年2月5日開始、担当・鈴木玲]

OISR-WATCH

法政大学大原社会問題研究所 (<http://oisr.org>)
