

## ひと味違った労働をしたいために

飯島 信吾（東京都／シーアンドシー代表）

### 国道の風景

最近、取材で訪れた地域の「国道の風景」は、日本の「地方」における雇用の姿を如実に示している。

たとえば、岩手県遠野市の「高齢者福祉」の取材に向かった折、途中、福島県の浜街道沿いをルポライターのS氏の車から見た風景は、原発から帰るワゴン、乗用車にのる労働者の長大な列である。その労働者は、原発の下請け労働者。右対向車線を通り抜けるのに、30分はゆうにかかった。何千人も労働者の群れであった。

翌日、浜街道をとおりぬけて仙台から「東北自動車道」にはいるための国道6号線は、どこかでみた異常な風景であった。

車窓から見える看板は、トヨタ、日産、マツダなどの自動車ディーラー会社、中古車販売会社、ガソリンスタンド、大型駐車場付きデニースなどのファミリーレストラン、損害・生保などの保険会社、自動車修理工場、パチンコ、サラ金。

この風景は、滋賀の琵琶湖大橋から「東名高速道路」にはいるための栗東インターまでの姿である。東北と関西とは違って同じ構造に労働（稼ぐこと）と生活、町並みになっていることを示している。

この「自動車関連企業」に従事して、毎日の家族の営みをせざるをえない労働者の問題は、やや複雑である。

話は飛ぶが、東京から離れた「地域」を見渡したとき、その地域の「公共投資」のすさまじさは、目を見張るものがある。たとえば、平野部にみともなくたつ新潟県庁の姿。現代の「お城」風。その離島である佐渡島の大文化ホールや各種補助金で建てられた施設。

本四架橋もしかり。

高度成長期と低成長期には、まだ農村部の成人人口は平均40～50代で、購買力はあったから、公共投資→土建企業→自動車産業→消費者の循環は、あったかもしれない。

現在、都市部とその他の人口比は、8対2ぐらいか。農業従事者の高齢化はすすみ、平均60代。農業後継者は2000名にみえない状況である。

私の見た「国道の風景」は、自動車産業と農村部の衰退を前にした人間たちの「あだ花」なのではないか。

バブル期の都市サラリーマンのゴルフ熱と農村部におけるゴルフ場開設への期待は、市場的にはマッチして進行しているように見えたが、リゾート開発の失敗も相まって、新たな発想が求められている。

### 問題の一端

94年になって、新聞の切り抜きを「自動車」にかぎって行ってみた。以下はその見出しである（毎日新聞に沿って）。

○「自動車生産、10.2%減93年実績。戦後初3年連続、前年下回る」（1月26日）

（落ち込み幅も終戦直後の47年=24.1%減に次ぐ戦後2番目に悪い数字。年間1100万台の生産水準は84年の水準。原因は国内販売の低迷に加えて、円高に伴う海外生産シフトで輸出が減）

○「軽も8年ぶり160万台届かず」（1月11日）

（前年比2.8%減。軽自動車を含めた93年の自動車販売台数は、前年比7.1%減の646万8011台）

○「輸入車 3年ぶり販売増」（1月11日）

（国内全体の自動車需要が減る中で、逆に20万1481台と前年実績を9.1%も上回った。日本メーカーの海外生産車=逆輸入車の輸入が増えたため。米国ホンダのアコードクーペ、米国トヨタのセプタークーペなど逆輸入車が前年比47.8%増）



- 「四輪車輸出は失速前年比11%も落ち込み戦後2番目」(1月28日)

(日本自動車工業会は、1993年の四輪車輸出台数を前年比11.5%減の501万7761台と発表。輸出台数は、86年以降8年連続で前年実績を割込んでおり、85年のピーク=673万台に比べると25%も減。輸出台数自体は減ったものの、部品を国内で生産し海外で組み立てるノックダウン=KD車は、前年比12.4%増の76万945台)

- 「93年輸出、英国日産1位に」(1月23日)

(英国日産の乗用車輸出台数が、英国自動車メーカーの中で1番になった。25万台の3分の2以上の18万台以上を欧州に輸出)

- 「昨年のEU域内 日本車シェア上昇」(1月19日)

(欧州連合=EU域内自動車販売暫定統計によると、日本車販売は直接輸出と現地生産分を合わせて139万台で前年比12.8%減。域内全体では1140万台。EU市場での日本車シェアは12.2%=92年11.8%と上昇)

- 「昨年の上場企業の雇用調整 8万8千人が減少」(1月25日)

(上場企業の44.3%で、8万8423人減らす。業種別では電機、自動車、証券)

- 「年労働時間 トヨタ、日産、マツダ2000時間切る」(1月22日)

(1993年年間労働時間がピークのバブル時代よりも1割も減る。販売低迷で残業が大幅に減少。「意図しない時短達成」と自動車総連)

## ヒント・ヒント

ソ連体制の崩壊、ベルリンの壁の撤去などで世界が一つの市場になったこと。そして、以上のような構造は、「産業の空洞化」であり、企業のグローバル化戦略を80年代半ばの円高不況から資本の側は、着々とすすめていたこと。

資本はまったく歓迎している。

しかし、電機産業・デパート、スーパー、建設などの産業実態をみつめなおし、どのような生活スタイル(生活様式)をわたしたちが構築するの

か。

そのときに自動車や電機産業、金融・保険などの「おこぼれの労働と生活の人間」でいいのか、という問題を私たちに投げかけてはいないか。

『超失業』(長谷川慶太郎著)のいう「企業はどうすればいいのか。工場の方を賃金の安い国へ持って行く。それしかない」(78P)とか「今回の人員整理の特徴は、ホワイトカラーの削減が主だということです」「管理部門のリストラが避けられない。それしか企業をスリム化し、収益構造を改善する方法は、もうないんです」といわしめ、多くの読者=サラリーマン労働者の気持ちは、これでいいのかという気持ちか、やっぱりしょうがないと諦めになるのか。

それとは別に、『目先の利益主義改革論』(梶原一明・徳大寺有恒共著)で紹介されている富山県の光岡自動車の手作り自動車の例は、上記のような依存型ではない一つの生き方のヒントを示していないか。労働者協同組合グループ・エコテックでのドラム型洗濯機の製造・販売の成功がもたらす意義は大きいのではないか。

「地ビール」から「自ビール」へと、だれでもが生産できる労働の復興と明日も安心して生活できることは「現代の保守的人生」とはひと味違った生き方である。