



1. パリの地下鉄ストに考える
2. 生産性運動
3. あまりに広域な年次学術講演会

1. 新聞によるとフランスのパリでは目下(10月上旬)地下鉄の全面ストが続行中であり、当局は軍隊のトラック、セヌ川の観光船まで動員して努力しているが日頃の地下鉄利用者500万人の足を確保するのはとても無理。道路もふだんならパリへの流入車23万台のところ40万台にも達し、バス・自家用車の身動きがとれない状態とのこと。もしこれが東京であったらどうか。1日かそこらであればすでに経験ずみのおり時差出勤・休暇等によりなんとか切り抜けることも可能だろうが、1週間も続いたらどうか。想像するのも困難だ。東京に地下鉄が最初運転されたのは昭和2年(浅草—上野 2.2 km)で当時都心交通の主役は路面電車であった。したがって、地下鉄は路面電車の補助交通機関として混雑の激しかった上記区間に建設された次第であった。物めずらしさに長い行列ができたのも昔の話——いまや総営業キロ112 km、世界でもニューヨーク、パリ等について第5位に達し、利用客も日に360万人の多きにのぼっている。しかし、この地下鉄も深刻な問題に逢着している。巨額な建設費、建設に適した道路の不足、さらに都市域の拡大に伴う高速運転への要求等がそれである。すでに通勤新幹線の構想は久しく、また運輸省は運輸技術審議会に「新交通システム」に関する諮問をしたところである。都市交通問題は都市住民のすべてがその解決を強く願っている。関係者の努力とその成果を期待したい。 [C]

2. 最近の新聞紙上で国鉄のマル生運動なるものが、かなり大きく取り上げられている。内容は労使対立の中での不当労働行為の問題のようである。マル生運動とは国鉄で行なっている生産性運動のことである。生産性運動とは、1944年5月のILOフィラデルフィア宣言を直接の契機として始まった。第二次大戦後の経済復興は労働者の協力なくしては達成できない。労働者の協力を得るためには、労働者は商品でなく、人間であることを確認し、従来の企業整備と異なることを明確にして労働者の参加を求め、労使協力のもとに生産性の向上が実現したのである。雇用の安定、労使の協調、成果の公正配分、を三原則とするわが国の生産性運動は、組織労働者1100万人のうち、その過半数が参加しているといわれる。美味しいパイを大きく、分け前は多くということであろうか。今年の夏から初秋にかけては、集中豪雨や台風・ドルショック・成田デモ・沖縄問題等々にかと騒がしいことが多かった。深まりゆく秋、公共投資規模の拡大に際しても、将来の国民に立派な遺産を残すように静かに考えたいものである。物ごと本筋を取り違えないことが肝要である。 [J]

3. 今年も学会の年次学術講演会が仙台で開かれた。かつては研究発表というと大学関係者が圧倒的に多かったように思っていたが、最近は民間企業の研究所にも立派な施設が整えられて、数々の成果をあげられるところがふえてきたようである。全国大会に限らず、学会の研究発表会是一种のお祭りであるという人が多い。いや、その祭を通して全国の研究者が何を考え、何をしようとしているかを直接当人から聞ける点が有意義なんだという人もある。それにしても、講演概要集を読んで内容を理解することはむずかしいようである。とくに自分の専門分野の研究ならばともかく、専門外の分野となると一体どんな人々が、どんな考え方で研究しているのか把握できていないので、結局、過去何年分かの概要集を集めてきて、調べ直さないとだめである。毎年、学会誌に大会特集号が出され、各分野の総括報告が掲載される。紙数に制約があるものとみえて、報告者は苦心されているようであるが、いくつか問題があるようである。第一に問題の核心に触れた報告であってほしいこと、第二に各研究に対する報告者の論評がずばりほしい、といったことを感じる。 [S]