

関の経営成果におよぼす影響を、とくに1978年以来本格化した連邦政府の運輸規制緩和政策との関連で、いわば外延的に分析すること」であり、第2は「アムトラックの存続をめぐる利用者側からの議論の中で、連邦、州、地方を問わず各級政府は、総ての国民にたいして基本的公共交通手段を保証する義務を負っているとの主張などから、筆者は、公共交通機関の再生政策の基本理念として移動する権利あるいは交通権を据えるべきではないか、との認識を深くしたことである」としている。

第1章では、1920年代に始まり1950年代後半に顕在化した鉄道業の衰退要因について分析し、それには2つの原因があるとしている。第1は「鉄道経営自体に求めねばならない」として、国内輸送需要の質的变化への対応の遅れ等、かつての独占体としての鉄道業あるいは鉄道業という交通産業の構造に衰退の原因を求めている。第2は「アメリカ合衆国の経済政策、とりわけ国家独占資本主義的財政スペンディング政策と、それがもたらすインフレーション政策によるものであった」とし、1930年代のニュー・ディール期以来、連邦政府は有効需要の創出によって独占資本の強蓄積を保証するため、実際の輸送需要とは無関係に州際高速道路体系を中心とした巨大な公共投資を遂行し、その結果、モータリゼーションが一層促進され、鉄道に対する自家用車・バス・トラック等の市場競争力が強化され、さらに財政スペンディング政策の不可避的産物としてのインフレーション政策によって鉄道の輸送原価が増大し、それは主として道路輸送諸機関との競争のために強いられていた低運賃水準と相まって、鉄道各社の経営を脅かすことになったという。

第2章では、1950年代から1960年代初期にかけて発生した都市通勤鉄道(マス・トランジット)の経営危機の基本的要因を鉄道の資本蓄積過程自体の中に求める分析を行い、それは経営合理主義に反する鉄道運賃政策、都市間輸送重視を基本とした投資政策、および長期的見通しが不十分なまま遂行された不採算部門の切り捨て政策の3点に集約できるとし、これまで一般に鉄道危機の主な要因とされてきた都市化や自動車化による市場競争条件の変化は、上述の基本的要因を補いつつ都市通勤鉄道の経営危機を加重するいわば「外的条件」としての役割を果たしたものであるとする独自の結論を導出している。

(III)

第3章では、まず1970年代初頭に発現した東部鉄道の経営危機すなわち鉄道問題を分析するための予備的考察として、1級鉄道の鉄道別・地域別貨物輸送・経営諸指標の動向と、鉄道問題の外的要因の一つとされる1960年代の産業構造の変化およ

びその直接的反映としての都市間貨物輸送需要の質的变化を分析した後、1960年代における鉄道問題の内的要因としての鉄道経営における諸問題を豊富な資料によって多角的に解析し、著者はアムトラックの母体としての1960年代における都市間1級鉄道輸送システムが内包していた主な問題点は以下の3点に集約されるという。第1に、都市間1級諸鉄道は大手荷主(独占的大企業)の主導により、収益の大半を特殊用途の大企業専用貨車への投資に振り向け、基礎的諸施設である路盤、枕木、線路その他鉄道構築物等に対する設備・保守投資を安全基準以下に削減する方法を選択したこと、第2にその結果、一般有蓋車等の更新不足、荷役・操作場施設の不備等のため、特に中小の一般荷主は貨車不足問題や貨車到着の遅延問題等の重大な社会問題に直面させられたこと、第3に一般貨物の紛失・損傷等が急増したばかりか諸設備の整備不良や近代化投資の不足等によって重大な鉄道事故が頻発し、これは特に一部大手荷主のための大型貨車導入が線路保守水準の低下と相俟って重大な脱線事故等を招く主因となり、こうして1960年代の貨物輸送市場における荷主らの都市間1級諸鉄道に対する信頼関係は急速に瓦解の一途を辿ることになったとしている。

第4章では、主に1980年代から1990年代半ばに至る全米旅客鉄道公社(アムトラック)への連邦助成全面削減案を巡る連邦政府と同公社との間の政策論争に焦点を合わせ、連邦議会予算委員会公聴会議事録、同報告書、運輸省報告書、会計検査院報告書等の1次資料を素材にして米国連邦旅客鉄道政策のあり方が検討されている。そして、著者は「結局のところ、絶対額こそ減少する年度があっても、議会と世論の力で、そして何よりもアムトラック自身の経営努力によって、連邦助成プログラム自体は辛うじて維持されてきた。／実のところ筆者は、その社会的背景として、アメリカ国民と議会の中に交通における民主主義の概念、あるいは交通における国家の基本的役割についての健全な大局的見地が根強く存在していたのではないか、との仮説をもっている」とし、またアムトラックの設立を規定した1970年鉄道旅客輸送法は「すべてのアメリカ国内旅行者(外国からの訪問者を含んでいることにも留意)にたいして、国家の最高立法機関が、全国的輸送システム構築・財政的助成措置という裏付けと共に、旅行(交通)手段選択の自由を高らかに宣言していたのである。…しかもモータリゼーションの最先進国であるアメリカ合衆国において、上に紹介したような理想主義的とも言うべき、きわめて進歩的な公共交通を選択する自由にたいする積極的認識が連邦議会で支配的であったことに、われわれは注目したい。さらに…『ドイル報告』や『ケネディ運輸教書』が、早くも1960年代初頭に、高ら

かと公共交通讃歌を謳いあげていたのも、けだし同様の理念的背景があったからではなかろうか」という。

(IV)

最後に、著者は「全米都市旅客鉄道の行く末は、とくに今後1～2年以内における連邦政府の鉄道政策、とりわけ車輛設備更新を含む投資補助政策のあり方如何で、大きく好転あるいは暗転する蓋然性が高い、と言わねばならない」と結んでいる。

そして、1985～86年当時のアメリカ合衆国における鉄道業界では「アムトラック問題」とは別に「コンレール民営化問題」があり、この方がはるかに大きな社会的関心をアメリカ国内で引き起こしていたが、本書が敢えて「アムトラック問題」だけに議論の焦点を絞った理由について、著者は「最近の特にアムトラックをめぐる諸議論の中には、わが国をふくむ先進資本主義諸国における鉄道・運輸業界に共通する本質的な論点がある、いくつか見出されるように考えるからである」といい、正しく著者が言うように、わが国の地方交通のあり方を検討する場合にも本書は一つの示唆を与えてくれる。

最後に、筆者は本書を著者より謹呈されたが、筆者が浅学非才なために本稿において本書の全体を的確に紹介できず、また筆者の誤読の可能性もあるため、この点については著者のご海容をお願いする次第である。

(株式会社中央経済社、1999年、164+9頁、2,800円+税)