

近代化の近代とは、一般には古代および中世、すなわち前近代に対していわれる現代を含めた近代を意味するものであって、この近代が前近代に対して特長づけられる人間性の復活と、合理性の徹底とを前近代の伝統をたたき伏せつつ、事業活動の諸部面に実現していく努力が近代化への努力にほかならない。これは具体的には合理化と同時に、民主化ないし人間化を事業活動の諸部面に実現していく努力となって現われる。

2 鉄道事業近代化の過程

鉄道事業における近代化には2つの段階がある。その1は産業革命の一環としての交通における近代化、すなわち鉄道の出現により交通手段の近代化したことであり、その2は鉄道が交通機関として老朽化した時代における近代化である。第2段階の近代化はその動機を分けて2つとすることができる。一般産業と同様諸施設の能力水準を国際水準まで向上させるということと、自動車運輸の発達により鉄道の活動分野が縮小された時代—自動車鉄道併存時協調を前提とする経営の合理化、ないし近代化〔高橋秀雄著 交通の近代的経営 204頁〕である。欧米の鉄道ではすでに1930年代に自動車の鉄道に対する影響を身近に感じて以来、今日では鉄道は自己の存立のための近代化の時代に入っているが、国鉄では明治以来つづけられてきた諸施設の近代化への努力は、その経営形態、労働力の豊富、第2次大戦による国際水準からの遊離等によってはなほだき遅滞したのに加えて、戦後自動車の急速な増加によって、今日欧米の鉄道事業が当面していると同じように、自動車の影響防衛時代から、急速に鉄道の分野縮小の鉄道自動車併存時代に入らんとしている。この状況に対応してとられなければならない近代化は経営においては原価の低減・運賃の低下・労働者の給与引上げと優秀な労働力の調達によって、生産性を向上する努力が必要である。

3 鉄道経営における近代化の対象

鉄道経営の近代化は一般企業経営と同じく、1には経営を取巻く対外関係について行われなければならない。その対象となるものは、直接的には主として旅客・荷主・納入者・政府・国会・労働組合・銀行・競争会社との関係、間接的には一般公衆、労働組合連合体および学協会等であって、これらの善意と協力をうるための諸活動ならびに直接の接触関係、たとえば直接旅客・荷主を取扱う輸送サービス関係の活動ならびに対国会政府関係、対労働組合関係等の諸活動について近代化の考慮が払われなければならない。

もう1つは経営の対内関係の近代化であって、第1に輸送諸要素の近代化、すなわち人・物およびそれらのおおに関する技術の近代化である。人に関しては労働力の近代化であり、物に関しては材料・設備・車両・施設の近代化である。第2にこれら諸要素の結合によって行われる輸送と諸要素および輸送を経営活動たらしめる管理との2面の近代化である。これらはそれぞれ方式の近代化が対象として採上げられる。

近代化は前項で述べたように、そのねらいとするところは、他の類似事業と比較して遅れた技術および経営水準を相手のそれまで高め、さらにそれを持続して、鉄道事業の企業としての競争力を高め維持して、鉄道が将来にわたって持続的に発展していくことであるが、その具体的な内容は、合理化ないし能率化を経営の諸活動の上に徹底していく一方、それと並行して経営従事員の人間性の発揮をねらって、経営内部の民主化を実現していくという2面をもっている。すなわち近代化への努力とは人間化ないし民主化と合理化の2面を両立させる経営努力である。

このような近代化への努力は鉄道事業においても、まず労働力および物的設備に対する合理化からはじめられ、労働力の合理化には従事員の採用・配置・訓練教育・安全衛生の面について要員配置の適正化とその機動的運用、職員養成訓練における各種訓練方式の導入、基準業務量の設定、個人別作業割当の計画化(個人別作業ダイヤ化)、給与体系の合理化、従事員協力体制の確立、作業環境の改善、安全作業の確立等労働力の能率化ないし合理化の徹底のための努力がつけられてきている。物的設備の合理化には車両・施設・設備ならびにこれらの合理化に適用される技術の面について行われ、とくに戦時戦後に荒廃した車両および輸送施設を補修し改良し、かつ技術的立遅れを克服することが緊急必要であったから、一般には物的設備の合理化ないし近代化が合理化ないし近代化の合言葉となり、経営の近代化すなわち設備近代化のように取扱われた。この合理化は具体的には車両の復興については米・仏・独の技術の導入のもとに行われ、輸送施設は線区あるいは地区の輸送力に対応して線路の強化、電化の推進、老朽施設の取替、諸改良等を通じて具体化されている。

事実、鉄道の発展の歴史はわが国の鉄道においても、その時代時代の設備の近代化への努力の歴史である。歴史が示す設備技術の近代化は鉄道設備を特長づける安全装置を例としても、それが車両ごとに設備された手動制動機から空気制動機へ、ねじ連結器から自動連結器へ、さらに密着連結器へ、また蒸気機関車が電気機関車・ディーゼル動車へ、軌条の重量化、分岐器の改良等技術の進歩に応ずる設備・車両・施設の近代化は労働力・輸送方式・管理方式へ影響して鉄道事業発展の主導的役割をはたしてきた。

輸送の近代化は別項に詳細に解説してあるから、ここでは詳細を省略するが、この近代化は管理面の近代化と同じく方式の近代化が直接の対象として採上げられる。この近代化は対内部関係としての輸送方式の近代化とともに対利用者関係における運賃制度、輸送制度等サービス方法を改善して、競争力を充実する対外関係の近代化を包含する。しかも前記の物的設備および技術の近代化に裏付けられることが必要である。

設備・技術・輸送方式およびサービス方法の近代化は、常に進歩的技術の導入によってその目的を達成しうが、労働力の合理化ないし能率化が近代化と称されるためには、労働力の所有者である従事員が土地・資本・企業能力の所有者などと同じく、対等の立場に立って労働能力の所有者として交渉的取引という所有過程に参与するという、従事員の事業内における人間性の尊重が並行して努力されなければならない。

〔近代的経営の制度に位置する各人また各集団は、一方においてgiveすると同時に他方においてtakeするという二重の機能をもっている〕(占部都美著 近代経営学 306頁)から、事業内の労働者、経営者は作業労働ないし管理的労働を提供し、一方これらの人々はそれぞれの提供分に対して対価を取得するのであって、各集団の取得能力はそれぞれの交渉力に依存している。この具体化としては、経営組織の上下各位置に労使の協力態勢を確立し、給与制度の近代化ならびに厚生福祉施設の増設あるいは年金制度改革等が行われなければならない。

4 管理の近代化

設備・技術・労働力の近代化はそれがいかに重要であっても、決して事業経営の近代化の全部にかかわることはできない。それは部分的合理化としての限界をもつものである。これらのものの近代化は、事業経営の近代化の中に他の経営諸条件と有機的に関連づけられた一つの地位を与えられるものであって、これ