

第4回教研フォーラム「働き甲斐のある職場と社会をめざして」をふりかえって
 【私の意見】「学生の通学権保障を」---立命館大学名誉教授：土居靖範
 【私もひと言】「立命民主主義」再生へ---立命館大学名誉教授：松田博
 【私もひと言】立命の福山雅治の出現に期待する！-----宮澤正男
 【編集後記】サプライズ

第4回教研フォーラム

「働き甲斐のある職場と社会をめざして」をふりかえって

「立命館の民主主義を考える会」世話人
 立命館大学経済学部教授：斎藤 敏康

今回のフォーラムは、「立命館の民主主義を考える会」の単独開催ではなくて、教職員組合と高等教育研究会の共同主催で行われた。「考える会」は「立命館の民主主義を考える会 第4回フォーラム」として開催したのであるが、教職員組合は「第4回教研フォーラム」として、また高等教育研究会は「第90回定例研究会」としてそれぞれ主催したことになる。3団体がそれぞれの位置づけで取り組んだわけであり、組合と高等研はタイトル「働き甲斐のある職場と社会をめざして」に添えて「学園ガバナンスの民主的改革・創造に向けて」とサブタイトルを打っている。出し物は同じであるが異なった興味と関心で、それぞれの会の構成員に聞いていただけたのなら、企画者として嬉しいことであるし、それが共同開催の妙味でもあろう。そのような関係で、今回のフォーラムは高等教育研究会の機関誌『大学創造』に載録されることになった。4月下旬発行予定とのことなので、「考える会」会員諸兄姉には『大学創造』をお届けする措置をとりたい。

世話人会で今回のフォーラムを企画する話し合いの際に、「働き甲斐のある職場と社会をめざして」というメインテーマは二方向からの関心が交差するところに生まれた。

一つは、報告者の一人、井上文夫氏の小説『時をつなぐ航跡』である。労働組合の分裂と差別に対して粘り強くたたかう日航労働者の生活と仕事を一人の客室乗務員を通して描いた作品のなかで、ベテランの主人公が差別と反目が支配する職場の人間関係に悩む若い同僚に語る一言がある。

「それは多分、自由にもものが言えて仲間や上司を信頼できる職場なのか、そうではない職場なのかの違いが、根底にあるような気がするの」

それは多分、日航だけのことではない。もう長い間、私たちの職場は慢性的な労働強化のもとで潤いのある人間関係を失ってきているのではないだろうか。



05年の「ガバナンス改革」以降は特に上意下達 of 指揮系統が強くなり、皆で議論し工夫をしながら業務を作り上げていく気風が薄れていはいはないか。正規職員と非正規職員の間には壁はないか。若い職員の悩みと真剣に向き合ってくれる先輩や上司がいるだろうか。寒心に堪えない。一方は徹底的な労働組合分断と差別、格差待遇の労務政策により、他方は指揮命令系統の強化を通じて協調から競争へと職場の関係を変える機構体制の改悪によってではあるが、もたらされる結果は共通する。それは「労働強化」と「職場崩壊」「人間破壊」である。そう考えた時に、航空会社と大学・学園という一見縁遠い存在の間に漠然とではあるが、ある共通項が見えるように思われたのである。

そこまで考えた時に、私たちは身近な一人の人物に想到する。その名は「渡辺峻」、昨年春、立命館大学を定年退職されて京都文教大学で教育研究を継続しておられる渡辺先生が「考える会」に加わられただけではなく、会のニュースに会社の組織と労働のあり方に関する一文を寄稿してくれていた。新しい会社組織と人材マネジメントを論じた『組織と個人のマネジメント—新しい働き方・働かせ方—』という近著も、私たちは目にしていた。氏ならば私たちが漠然と垣間見た日航と立命館の共通項に明確な輪郭と内容を与えてくれるに違いない。

こうして「働き甲斐のある職場と社会」が決まった。比較の対象は日航と立命館、ならばここは語呂よく「JALとRU」と行こう。いっそ、渡辺謙主演の映画「沈まぬ太陽」がブレイクし、山崎豊子の原作小説も好調であるばかりか、マスコミで報道されているように巨額の経営赤字で再建が危ぶまれているJALを前面に出して、学内外の耳目に訴えようと「宣伝方針」まで一気に決まってしまったのである。

出版社を通じて井上氏にフォーラムへの出席をお願いする手紙を書き、その中で次のように訴えた。

「90年代以来の新自由主義的構造改革路線は、日本のあらゆる社会領域分野に破壊的災禍をもたらしましたが、大学をはじめとする教育研究分野も例外ではありません。……科学技術政策の国家管理強化、国立大学法人化や教育研究費の競争的配分などによって、大学間に排他的・競争的環境が作り出され、各大学は「一校生き残り」を賭けて学費を上げ、拡大路線に走り、教職員に対しては賃金抑制と労働強化を押しつけています。

航空会社と大学では機構も社会的役割も異なりますが、サバイバルのための経営優先主義が進行すると、結局それぞれの組織にとって最も大切な使命がないがしろされていくのです。航空会社でいえばそれは安全であり、大学では教育と研究です。その点で、日航で進行していた事態と大学でのそれは基本的に同質のものであったといえます」

井上氏からは次のような許諾の言葉がメールに載せて届いた。

「航空労働者の使命でもあります安全や健康・権利を守る闘いの経験が少しでも皆様のお役に立てればと思ひまして、また私たちの闘いを理解していただく良い機会でもあると思ひまして、招請をありがたくお引き受けたいと思ひます」

1月16日当日、井上氏は「日航の労務政策と労働組合の闘いの歴史」と題して会社の概要から、「沈まぬ太陽」にも描かれた労組の闘いの歴史、特に客室乗務員組合の、空の安全と乗務員の健康を守る闘いについて話され、「航空の安全」を組合運動の根幹に据え、所属組合の垣根を越えて、「安心して働ける職場」や航空産業の発展と平和のために様々な運動を進めてきたことを述べた。同席した元日本航空乗員組合委員長で『時をつなぐ航跡』の登場人物のモデルの一人でもある鮫島敏昭氏も豊富な事例を交えながら乗務員の労働と健康について語ってくれた。

渡辺峻氏は、「R大」ではなくて「ある」大学をも念頭に置きながらということで、社会人集団モデルと人材マネジメントの理論的変遷をたどりながら、「ある大学」の最近のガバナンス改革なるものがいかに時代遅れの古い理論に立脚したものであるかを明らかにした。時代遅れの管理という点ではナショナル・フラッグ・キャリアを誇る日航もまったく同様であることも浮き彫りにされた。

フォーラムの冒頭、主催者挨拶に立った教職員組合連合委員長の雀部晶氏は、25年前の夏に日航ジャンボ機が御巢鷹山に衝突した時、たまたまそこからふた峰先の山道を車で走っていたこと、その時に「フェール・セイフ」という言葉が聞こえていたけれども、「まさかあの大阪空港で尻もちをついた飛行機ではないだろうな」という疑念が、後で現実になって愕然とした思い出があるという、技術論の専門家ならではの話も印象的であった。

鮫島氏を含めて三氏の報告の後、フロアを交えた議論に移った。多岐にわたる話題が出されたが、焦点の一つはやはり現今の日航の再建を巡ってであり、経営破綻の原因、背景等をめぐってやり取りが行われた。

最後に、余談であるが印象深い出来事も付けくえておきたい。

井上氏への取り次ぎを新日本出版社に依頼した時、たまたま応対してくれた編集部のU氏が立命館大学の卒業生（法学部）であって、フォーラムについて次のような励ましを寄せてくれた。

「立命館を卒業して30年近く、いろいろなところで耳にする母校「民主立命」の変質ぶりに心を痛めていました。その実質はまさに先生が喝破されたように「大学改革」に名を借りた新自由主義的「改革」だったと思います。この小説を読まれて、再「民主化」闘争を進める大学人の力になることができれば、こんなにうれしいことはありません」

「論語」にある「徳は孤ならず、必ず隣あり」という言葉を思い出した。こうしたフォーラムを企画して、このように思いがけない出会いに恵まれることも嬉しいことである。

※お詫び 3ページ土居先生は経済学部特任教授となっておりますが、正しくは経営学部特任教授です。訂正させていただきます。

【私の意見】

立命館大学として学生の通学権保障を具体化することが望まれる

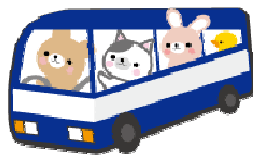
立命館大学名誉教授
経済学部特任教授：土居靖範

立命館大学が今日まで学生のマイカー通学を禁止している点は高く評価するが、学生の通学を保障する行動を具体的に早急に起こすことが切実な課題と考える。以下、展開したい。

1. 学生は通学困難で悲鳴をあげている

立命館大学の衣笠キャンパスや BKC キャンパスで日夜学ぶ学生は極めて高い授業料や生活困難に呻吟しているが、通学困難でも悲鳴をあげている実態がある。

私は今年度 2009 年後期に衣笠キャンパスで、「京都のまちづくりと持続可能な交通」のテーマで「教養ゼミ」を開講している。25 名の学生がその授業に参加している。身近な交通の認識・問題発見として、各自の通学ルートの紹介と問題点の発表から授業がスタートした。自転車で通える大学周辺に居住する学生とバス通学生がおおよそ半分半分であった。バス通学は阪急電車の西院駅や京都駅からの乗車が多かった。西院駅でのバス乗車はバス車内がいっぱいで乗れず、積み残しのため授業時間に間に合わない状況や京都駅からはバスが道路渋滞で遅れることがたびたびで、同じく授業時間に間に合わない状況が発生している。往復 440 円のバス運賃の高さもあげられた。



他方 BKC キャンパスでも通学条件の問題点が多々ある。BKC に経営学部が移転した年から、「交通システム論」の授業を担当している。その授業では提出してもらったレポート課題として前期開講での事例をあげたい。

「交通システム論」の受講生は下記のテーマで第 1 本目のレポートを提出してください。

*月*日～*日*の間「学びステーション」へレポートを提出してください。A4 用紙を使用し、字数は 3000 字前後、ワープロを使用すること。

(テーマ) 諸君の立命館大学 BKC キャンパスへの通学手段について

①現状と、②抱えている問題点、および③その改善点について、まとめてください。

*図表・写真等を使用して分かりよくまとめてください。写真・地図は、説明箇所に直接貼り付けるか、またはスキャナーで読み込んでください。

毎年のレポートから BKC で学ぶ学生諸君は、あたかも悲鳴をあげるかのように、通学上の諸問題・諸困難をあげている。メインとなる JR 南草津駅と BKC までのバスは国道 1 号線と京滋バイパスの横断に極めて時間がかかる上に、途中のバス停からの積み残し発生という問題点を抱えている。更に往復運賃 440 円という高さから、経済的自衛のため自転車やバイクで通う学生が多いが、そこでの走行上の問題点が指摘されている。受講生の強い要望として、開講期間中の通学保障のため、大学が他大学が実施しているような独自の通学バス＝スクールバスの運行の必要性が提起されている。

目を転じて同じ京都市内と郊外の京田辺市に 2 キャンパスをもつ同志社大学では、今出川キャンパスと田辺キャンパスの 2 キャンパスとも鉄道駅近くにあり、通学条件は極めて恵まれている。立命館大学の衣笠キャンパスは嵐電の等持院駅が近いが、JR 線や阪急との連携が無いためその利用は限られている。JR 花園駅からは徒歩 30 分はかかる。

他方 BKC キャンパスは最寄り駅の JR 南草津駅とは徒歩で 40 分と、かなりの遠距離である。

両キャンパスとも立命館大学では学生のマイカー通学を禁止している点は高く評価される（なお、衣笠キャンパスでの教職員のマイカー通勤禁止も高く評価される）が、学生の通学を真剣に保障する行動を具体的に起こすことが極めて切実な課題となっている。学生の通学保障は立命館大学が今後大きく発展するために極めて重要な視点であると認識することが必要と考える。

2. バスの改善による通学条件の改善は必要だが、・・・

自転車、バイク、徒歩以外の学生はバスを利用している。バスの改善をどのように進めれば良いであろうか。果たして抜本的改善につながるか。公費助成連絡会の活動は評価されるが、なかなか改善は進展していない。

現状の京都市営バスや近江鉄道バスは都市の公共交通機関として、極めて問題が多いといえる。最大の問題点は「不安定性」である。バスは定時性・確実性がポイントであるが、バス走行環境の抜本的な改善が全くなされていない状況が指摘される。

バス優先レーン遵守や優先信号の導入があれば、走行環境はいくらか良くなるであろう。しかし現状のバスは「すべてのひとと環境に優しい」とはけっしていけない。そして京都や草津では、バス改善の抜本的な展望は見えて来ない。

3. 衣笠キャンパス・BKC キャンパスの今後の抜本的通学条件の具体的改善には・・・

バス交通システムの改善を追求しながら、抜本的・安定した通学条件の改善のため、各ターミナルとキャンパスを結ぶ鉄軌道導入が必要と考える。それは具体的には LRT (Light Rail Transit, 新型路面電車) の導入である。

既に京都市では『新しい公共交通システムについての調査報告書』を 2005 年 8 月に発表している。これは京都市にふさわしい公共交通ネットワークを実現するため、新しい公共交通システムの LRT 導入のあり方などについての検討を目的に 2003 年、2004 年に行った結果報告である。詳細は京都市のホームページを参照してほしいが、より具体的に課題を抽出するため、観光客の移動支援や交通拠点間の連絡強化などの観点から、今出川通り等 7 路線を設定し、各路線について一定の前提条件の下、需要予測や採算性などに関する定量的、定性的評価や自動車交通等、他の交通手段や沿線住民に与える影響などについて検討を行っている。そして、それらの検討の結果、新しい公共交通システムの導入に向けて、今後、まちづくり、福祉、観光及び環境政策との連携を図りながら、現行の交通機関の使われ方を根本から見直す必要がある

るとともに、更に市民的議論を進めていく必要があることを指摘している。京都市では、都心地域を中心とした慢性的な交通渋滞、鉄道やバスの公共交通ネットワークの連携不足など、多くの交通問題を抱えており、「京都市基本計画」や『「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン』（京都市 TDM 施策総合計画）に基づく、ひとと環境にやさしい公共交通ネットワークの構築が必要としている。

これに向けて京都市では「新しい公共交通システム調査」として、LRT 等の新



しい公共交通システムの導入のあり方などについて、検討を進めてきました。こうしたことを踏まえて、京都市では、今後、この調査を基に市民や事業者の皆さんと様々な手法により、議論を進めていきたいと考えているとしている。

立命館大学では積極的に全力をあげて京都での LRT 導入を支援することが必要と考える。すべてのひとと環境に優しい LRT が、大学の街京都、観光都市京都、歴史都市京都にふさわしい。京都議定書が策定された京都市が今、大きく世界発信することが必要と考える。

BKC キャンパスが位置する草津市では LRT 導入計画は具体化されていない。しかし、JR 南草津駅と BKC キャンパスを巡回するルートや JR 石山駅～BKC キャンパス間を結ぶ学園ルート（龍谷大学・滋賀医科大学・立命館大学）が利用者が十分見込める有力候補として考えられる。琵琶湖を抱える滋賀県の今後のシンボルとなろう。

道路が狭い。そこに LRT 軌道を引くと車道が一層狭くなりクルマの渋滞が増大するからという理由での反対意見が一部で見られる。これまではあまりにもクルマ優先であったが、都市内では車道の削減し、LRT、自転車、歩行者それぞれに割り振ることが望まれる。すべてのひとと環境に優しいまちづくりのために、そうすべきである。

安心、安全にいつまでも住みつづけられるまちづくりと交通が市民から切に求められている。公共交通機関主導のまちづくりへの転換、これが京都市および草津市政最大の課題といえよう。過剰な自動車が京都市内や草津市内を走りまわり、歩行者や自転車を隅に追いやり、渋滞を引

き起こしている。公共交通機関、マイカー、自転車、歩行者、それぞれに道路空間をきちっと割り振ることが必要といえる。



マイカーや地下鉄にかわる、すべてのひとと環境に優しい公共交通の LRT（新型路面電車）を市民の移動を確実に保証するものとして積極的に整備することが望まれる。費用は地下鉄建設に比べると極めて少なく、極めて早く建設できる点も有利である。

4. 国や地方自治体は「学習権」・「交通権」を保障する責務があるが、立命館大学としても学生の「通学権」保障の責務がある。

日本国憲法で保障している基本的人権を実質的に保障するものとして、交通権がある。交通権は、すべての国民が自己の意思に従って自由に移動し、財貨を移動させるための適切な交通手段を平等に保障される権利（フランスの国内交通基本法）とされ、ひと言で言えば「現代社会における国民の移動の権利」で、国および自治体が保障することが必要と考える。

交通権は一般にはまだまだ馴染みのない概念かもしれない。ただ、この権利は 1982 年制定のフランスの国内交通基本法に盛り込まれ（その後、細部の条文では改訂がつづいている）、日本では 1986 年に交通を権利と考える学際的・実践的な学会である「交通権学会」が発足している。同学会が 1998 年度に発表した交通権憲章提案では、交通権は次のように定義されている。「交通権とは『国民の交通する権利』であり、日本国憲法の第二二条（居住・移転および職業選択の自由）、第二五条（生存権）、第一三条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権である」。交通権の詳細については、交通権学会編『交通権憲章』日本経済評論社、1999

年 7 月刊を参照していただきたい。

すべてのひとと環境に優しい公共交通機関の実現が切に望まれているが、そうした持続可能な交通システムの公共交通を維持発展させることが「交通基本法」の役割となる。環境負荷の少ない公共交通体系の確立、人々が安全で健康に生活できるまちづくりと交通の実現である。

国は交通基本法を制定し、長期的な道路政策も含めた総合交通政策を樹立し、地方自治体に権限を移譲し、「地域交通整備基金」（仮称）の枠組みづくりを含めた財政制度の確立をはかる。

都道府県は国の関係行政機関を含め、道路行政、交通規制権限も範疇にいたした地域交通協議会（仮称）の開催を行い、市町村がすすめる「地域交通計画」作成のコーディネータ役という重要な役割をはたす。また都道府県は国と共に市町村の総合交通政策課員の育成・教育・研修に積極的にあたる。

市町村は、当該地域交通の全体としてのコントローラーを勤めるが、そのため地域交通を確保するための交通政策を策定する。議会と協力し、「交通基本条例」の制定を行う。条例には当該地域の行政・市民のまちづくり理想・方向の実現のために、それぞれの役割・責任を明記する。また市町村は市民との協働を強める。市町村は公共交通事業者と交通契約を締結し、市民・住民のための交通サービス確保を責任をもって遂行する。公共交通事業者は質の高い輸送サービスを提供することで社会的責任を貫徹する。

学生の通学権を保障する LRT 導入を促進する具体的な行動として、立命館大学がこの間に蓄積した 1000 億円に達する剰余金の一部を京都市や草津市に寄付することで、立命館大学として学生の「通学権」保障を具体化する意向を示す必要がある点を訴えて、私の意見としたい。



【参考文献リスト】

1. 土居靖範『生活交通再生 一住みつづけるための“元気な足”を確保する一』自治体研究社、2008 年 11 月刊
2. 土居靖範『交通政策の未来戦略 一まちづくりと交通権保障とで脱「クルマ社会」の実現を一』文理閣、2007 年 1 月刊
3. 土居靖範『『地域公共交通活性化及び再生に関する法律』の評価と課題—この法律をステップにして交通基本法制定へ大きく踏み出そう—』『立命館経営学』2007 年 9 月発行に収録
4. 秋山哲男他著『生活支援の地域公共交通』学芸出版社、2009 年 4 月
5. 辻本勝久『地域生活圏の交通とまちづくり—持続可能な社会をめざして—』学芸

「立命民主主義」再生への期待（その1）

立命館大学名誉教授
元産業社会学部教授：松田 博

私が産業社会学部の教員となったのは1980年代の初頭であった。真田先生や遠藤晃先生はじめ諸先生から「構成員自治」や「教職協働」など「立命民主主義」の意義について「熱い」話をたびたび伺うことができたことも今では懐かしい思い出である。「民主主義を語ることは美しいが、それを実践することは大変厳しいことである」ということを常々言われていたのは郷里の大先輩である松尾博文先生であった。先生方の言葉の意味を身をもって実感したのは赴任3年目で教職員組合の賃金厚生担当執行委員となったときである。まさに「民主主義の学校」に入学したと云ってよい経験であった。「構成員自治」や「教職協働」の意義を日々実感するとともに、「実践としての民主主義」の厳しさを体験したことは、その後の研究者、教育者人生を歩むうえでの貴重な経験となった。

当時の教職員組合の軸足は「学園創造、教学創造を支える賃金厚生要求の実現」であり、具体的には関西、関東、同志社や東京の6私大を含む「9私大水準への到達」であり、9私大水準からの「落ち込み是正」の具体的実現政策の確立が焦点であった。さらに手狭な個人研究室スペースの2倍化も重点要求であり、これは一挙ではないが組合の粘り強い取り組みによって徐々に実現していった。そこには理事会も含んで「大学創造の一体感」が立命の民主主義的伝統として脈々と流れていたと思う。時代も変わり、また学園規模も当時とは比較にならないほど大きくなった。「古き良き時代」として懐かしむのではなく、21世紀の学園創造にふさわしいスケールで「教職協働」や「構成員自治」を基礎とする「一体感」の再生にむかっただけの2010年となることをOBの一人としてこころから期待したい。

フランスの歴史学者J.ヴェルジェは、中世の「大学共同体」の発展について次のように述べている。「共通の特徴として第一に挙げられるのは、すべての大学が、13世紀初頭に隆盛をきわめた組合運動に属したという点である。教師、学生はあらゆるところで結集し、宣誓を行ない『大学』を構

成する。自分たちの手で規約を取り決め、代表者を選ぶ。自己組織化を通じて、相互扶助のシステムを確立し・・・そして組合の存在理由そのものである営為、つまり研究と教育が自律的に行なわれるよう法規を定めるのである」（『大学の歴史』文庫クセジュ）。ヨーロッパ最古の大学であるボローニア大学などでもその発展期は「構成員自治」や「教職、学生との協働」が発展し、さらに自治都市の支援もあって「大学自治」が確立していくが、本学が目指している方向もまたわが国では歴史が浅いかもしいが、数世紀にわたる世界の大学史のうえでは堂々たる「本道」であることに確信を持ってよいのではないだろうか。たとえ「歴史を語ることは美しいが、歴史を創造することは困難である」にしても。

「民主立命」の再生構想にとって、「民主主義」的伝統の継承と刷新という発想も重要な契機となるのではないだろうか。政治学者の篠原一氏は「民主主義の複線化」・「討議デモクラシー プラス参加デモクラシー」を提唱している（『市民の政治学』岩波新書）。社会学者の佐藤慶幸氏は「アソシエティブ・デモクラシー」を主張している（同名書、有斐閣）。最大限の合意形成を重視する「熟議デモクラシー」や、争点・相違点を明確にして、それぞれの見解の長所を合成する「闘技デモクラシー」も提唱されている。ラグビーにたとえると、フィールドではフェアプレイ精神で大いに闘い、試合終了後は「ノーサイド」精神で相手の健闘を讃えるというイメージである。本学での「教職協働」や「構成員自治」の具体的な発展を目指す取り組みが、同時に「デモクラシーの論じ方」（杉田敦、同名書、ちくま新書）のさらなる深まりと広がりとなることを期待したい。それはまた「立命館憲章」に刻まれている「自主・民主・公正・公開・非暴力」という叡智ある原則の実現、さらには「多文化共生の学園」創造の担い手間の連帯感、信頼感醸成の礎ともなるであろう。（2010/01/24）

【次号へつづく】



立命の福山雅治の出現に期待する！

立命館大学元職員（‘06. 3 定年退職）：宮澤 正男

今、全国の大学で中教審答申後追い型のトップダウン改革の見直し、ボトムアップ改革が強まりつつあります。そして教育の質の向上とともに「学習者中心の教育」や「学生が思わず勉強したくなるような」動機付けが模索されています。

‘08～9年度、山形大学と本学との包括協定にもとづき職員交流が取組まれました。（ちなみに山形大学には、私が産社事務室時代の同僚で、APU勤務を最後に退職した安藤章二氏が研究員で働いています。）山形大学のホームページによれば、本学のテーマは『学習者中心の教育』を体現する地域交流施策の展開、山形大学は「学生が中心の大学を体現するためのアクションプラン」です。約1年半にわたって相互訪問をはじめ、メール会議、TV 会議等で交流を深め、それぞれの大学のテーマの到達点と現在の実施状況を整理したパワーポイントを作成。（立命館では、学長に対し政策提案を行っています）昨年末にそれぞれの学内で行われた成果発表会を讃え合うなど、深い絆が結ばれた。発表内容は今後「報告書」としてまとめる予定、と紹介されています。

本学の5人の青年はキャンパスが別々の条件の中で、文献調査やアンケート、学生や地域交流関係者に対するヒアリング、政策提案に向けた討議など目に見えない努力がされていました。


学内でも教育開発支援課や学部事務室、アドミニ研修卒業の若手を中心に、自主的な「共同職員研修」が土休を使うなどして取組まれています。

昔からどの時代でも、改革・革新の原動力は青年です。ちょうど青年に人気のある福山雅治主演の「龍馬伝」がNHK大河ドラマで放映されています。ドラマは龍馬が黒船来航を目撃し、剣術修業に疑問を抱いて世界に目を開いていく局面に入りました。

競争主義的施策である「G30」の申請にあたっての「付帯条件」で予測されたかのように、補助金施策を追いかけていた常任理事会政策が政府のチェンジで先が十分見えない学園課題となっています。現場の人々（契約職員含む）は、このまま当初の計画どおりに進めてどうなるのか、明確な判断材料もコントロールも十分に示されず、縦割り分担で相互の関係も薄く直面する日々の業務に追

われる状況は、現局面の坂本龍馬の心境と通ずるところがあるのではないのでしょうか。

多くの職場でこれまでの業務蓄積や働く環境や諸条件改善の運動の積み重ねとどう関係するのか、繋がりを模索しています。

先の見通しが困難であっても、黙々と日々の仕事をしていれば、誰かが道を開いてくれるのでしょうか。

かつての青年（今は熟年、退職者）は、学生のために、自分の存在位置を「全学的視野」と「歴史的社会的」に認識できない者は、一人前の大人ではないと年輩者から指摘され続けました。そのような指摘に反発し、同僚と、時には年配者をつかまえ自由に疑問をぶつけ、青年部、婦人部（現女性部）の中でディスカッションが盛んに行われていました。学園が大きくなり、専任職員を上回るくらいの契約・派遣職員が増加する下で、最近では多忙でアメリカ的縦割り業務スタイルが強まり、課題の共有化と協力・協同して業務を遂行することが少なく、業務会議や昼休みなどで青年層に内容ある丁寧なアドバイスをする職制や年配層が少なくなっていることが、青年の革新的成長や原動力の発揮を遅らせているのかも知れません。アドミニ研修対象者に選ばれないと、日々の業務遂行と平衡して自己実現の研修をするゆとり、時間が取れないというのが実態なのかもしれません。

組合青年部が発行している“激流”という機関誌があります。全青年部員の自己紹介や活動のまとめがメイン企画になっています。その自己紹介を読ませてもらうと、日頃感動した小説や音楽、映画・テレビ等の紹介とともに、10年先の自画像を予想しています。

夢や目標を実現する決意を“激流”という雑誌でオープンに語れることは、最近の青年の良いところなのでしょう。自己紹介中心の“激流”は重宝されている面もありますが、かつては20ページ程で年数回発行し、学生のための業務改善提案、読書感想文、旅行記、詩、映画鑑賞など多彩な内容でした。今の青年もそのような材料は沢山持っているようです。時間と発表の場を与えられれば、かつての青年よりもっと多彩な内容で紙面を飾るのではないのでしょうか。

各職場の青年（女性含む）に改革・革新の旗を高く掲げ進まれることを期待します。

【編集後記】

サ プ ラ イ ズ

鳩山首相が12億円にのぼる母親からの「偽装献金」を受けて、追徴課税を含め6億円の納税をしました。「偽装献金＝実母からの財産贈与」は秘書に任せていたから知らなかったという。

小沢民主党幹事長も秘書寮建設のために4億円の土地購入をし、政治資金収支報告書に記載せず、石川議員（元秘書）が逮捕・起訴されても、「個人の資産を動かしただけで、違法なことはしていない」と強弁しています。多額のお金の出し入れに無頓着なのか、証拠を突きつけられるまでしらを切り通す厚顔の持ち主なのか、小沢幹事長は証拠不十分で「不起訴」になりました。問題が発覚した時のために、小沢本人が起訴されないようによほど周到に秘書と打ち合わせをしていたとしか考えられません。いずれにしても庶民感覚からすればサプライズです。今後の国会での疑惑解明に期待したいと思います。

「考える会」ニュース No.9、11号の「編集後記」で「上梁正しからざれば下梁歪む」という諺を紹介し、トップのゆがみを正すことにふれました。民主党の党首と幹事長コンビに似たあーる大学のトップの二人、今年の年頭所感で学園改革検討委員会の答申を受けて、「立命館憲章」や「全構成員自治」の尊重を述べましたが、この間、なぜそのことを実践してこなかったのか、自らの誤りを自らのことばで語ってはいません。理事長は「研究者としての立場を脱しきれておらず、狭く考えてきた。経営の意識は希薄だった」との趣旨を語ったそうですが、間違いを間違いと認める反省の弁でないことは明白です。（「UNITAS」No.414号では「要約」されカットされています）

長いこと学部長・理事、総長（理事）、理事長を務めてきた人物が、12月23日の組合との団交において、「退任慰労金」は常務会にも常任理事会にも諮らずに、誰の発議で、誰の権限で一般理事会に提案したのか明確にするよう追及され、答弁できず沈黙しました。そのことに自戒の念を深めて、はじめて動機付けされ自分は「経営者＝理事長」だと自覚したのでしょうか。一時金訴訟団との和解協議にしても、理事長がリーダーシップを発揮して「従来の理事会見解のラインを超える」政策を示さず、禅問答のような話でごまかして「不和不信」を解消できているのでしょうか。これまで理事長として何をしてきたのでしょうか？悪いことはしても良いことはしてこなかったと反省の弁を語らず、沈黙の姿をさらけ出すことで、教職員から●●●●●を買っているのに、それで「裸(みそぎ)」を受けたと思っているとしたら本当にサプライズ！です。

多くの教職員、契約職員を前に年頭所感の最後で教職員組合連合にラブコールを送ったことで、「信頼回復」が得られると思ったらサプライズというより大きな錯覚です。川本前理事長から次ぎの理事長に橋渡しする「つなぎ」の理事長と自ら言ったことを忘れ、周囲の誰もが“鈴をつけない”ことをいいことにして居座ろうとしているらしい。あーる法人理事会は、こんな理事長をいつまでかかえておくのでしょうか。もっと世のため人のためになる処へ早く送り出してあげた方が本人のためにもなるのではないでしょうか。もっともひきとってくれる所があればですが。ある日、理事長が自ら辞めると表明するなら、これは本当に嬉しいサプライズ。これ以上居座ったら私学関係者のみならず、社会的にサプライズどころか嘲笑ものにされる時が来ているのではないでしょうか。

※●●●●●に、あなたならどんな文字を当てはめますか？

(M&H)

事務局連絡先：〒603-8577 京都市北区等持院北町 56-1 立命館大学教職員組合 気付
「立命館の民主主義を考える会（元教職員）」
TEL:075-465-8200（宮澤気付） FAX:075-465-8201
メールアドレス rits.democracy@gmail.com
ホームページアドレス <http://rits-democracy.blogspot.com/>