

一九七七年二月一日第三種郵便物認可

発行所 社会通信社

発行人 滝野 忠

e-mail: shakatsushin@nifty.com

東京都渋谷区本町六丁目二八の二コトボ幡ヶ谷九〇四 電話(03)3377-4649

FAX(03)32299-5367

振替 〇〇一〇〇一九一五八四三二 労金 中央労金本店 No 1154163

購読料 月額 700円 6カ月前納制

### 〈もくじ〉

#### ■巻頭言

ゆうメイト物語

二宮 基……………2

輸入超大国、米国のゆくえ……………3

憲法は国家論そのもの……………5

— 憲法問題の深層(二) —……………5

労働現場と「障害」者運動は矛盾するか……………7

— JR労働者からのお手紙に思う —……………7

省エネからゆとり創造に目的変更……………11

— サマータイム法案の上程に反対する意見 —……………11

◇資料 英国の「ネイチャー」誌報道(要旨)◇……………13

断定的なものではない……………13

横田めぐみさんの遺骨鑑定 帝京大講師が認める……………13

読者からのおたより……………14 編集部だより……………10

# 旬刊 社会通信

NO. 931

二〇〇五年四月一日号

二〇〇五年四月二日発行  
(毎月一日・二日・二日三回発行)

ゆ う メ イ ト 物 語

皆さんこんにちは。僕はJPU阪神東支部で青年部長をさせてもらっている二宮基と言います。JPU (Japan Postal workers Union)とは日本郵政公社労働組合の略で去年公社化されるまでは、全通という名前で活動していました。ですから僕は当然郵便局で働く「郵便やさん」として毎日赤いバイクに乗って郵便配達をしています。しかし、僕は「ゆうメイト」です。ゆうメイトとは世の中で一般的にアルバイトと呼ばれる存在です。しかし、郵便局では国家公務員法の都合により、アルバイトとは呼ばず非常勤職員もしくはゆうメイトと呼ばれます。

現在郵便局内ではどんどんと非常勤化が進んでおり、僕が勤めている伊丹郵便局でも全職員のおよそ半分がゆうメイトとして働いています。ゆうメイトの雇用は法律上「日々雇用」となっていて一日一日の雇用が連続するという仕組みになっています。伊丹郵便局ではそれを二ヶ月単位の雇用契約として繰り返しています。しかし、仕事の減少や、仕事上のミスを理由にゆうメイトが雇用期間の満了という形で解雇されるという事態がたびたび起こっています。

**バイク事故後の納得いかない対応に怒り** なぜゆうメイトである僕が支部の青年部長をやっているのか?と思われた方もおられるのではないのでしょうか。僕はゆうメイトになってから三年半くらいになりますが、去年のちょうど今くらいまでは労働組合に対して全く興味も関心もありませんでした。すでにご存知の方もおられるとは思いますが、去年の一月三十一日に僕はバイクでの郵便配達中に交通事故を起こしました。

その事故は、信号機のないT字の交差点を僕がウインカーを出し左折しようとしているにもかかわらず、後方から来た乗用車が僕のバイクを強引に追い抜き、そのまま僕の進路を塞ぐ形で交差点を左折し、その直後に急停車しました。あまりに急な出来事でよけきれなかった僕のバイクはその乗用車の後部に接触しました。乗用車にはほんの小さなキズが付きましたが双方にケガはありませんでした。しかし、一歩間違えれば僕は大怪我をしていたかもしれないし、死んでいたかもしれない。にもかかわらず乗用車の運転手は「お前がぶつかるようにわざと急停車した。」というような発言をしており故意に接触させようとした事実が明らかでした。しかし、僕の連絡を受け現場に来た当局責任者はどちらからも交通事故の状況を聞かないうちに、「申し訳ございません、全て弁償させてもらいます。」とその場で勝手に謝罪をして、弁償を約束してしまっただけです。

その後、警察に行き、郵便局に戻ると当局管理者二名に別室にて交通事故の状況説明を求められたので、ありのままの事実を説明しました。しかし、それまでそれなりの信頼関係ができていたと思っていた管理者は手のひらを返したかのように、頭ごなしに僕の説明を否定し、僕が一方的に悪いと決めつけ、その場で「反省すること」「罰として翌日から自転車で配達すること」「始末書を提出すること」を指示し、その上で「クビも含めた処分をする」と言ってきました。

僕は完全に裏切られたと感じました。全く納得のいかない対応に怒りを覚えました。で

もどうすることもできない僕は「もうゆうメイトをやめよう」と考えることしかできませんでした。

**組合に加入し解雇し抗議集会し解雇撤回** そんなふうを考えていた時に、僕の話聞いて相談に乗ってくれたのが一緒に働いていた組合役員の方々でした。僕の話聞いた組合役員の方々は「その当局の対応は絶対におかしく、絶対に許すわけにはいかない」と、強い意志を持って即座に当局との話し合いを行ってくれました。

それまで僕は労働組合というものを全く理解していませんでした。というより労働組合というものは僕にとって身近な存在ではなく、主に正規職員のためのものだという間違った認識を持っていました。しかし、その日以来組合役員の方々は何度も僕のために当局との話し合いの場を設け、真剣に僕を守ろうと、助けようとしてくださいました。その姿を見て僕は労働組合とは「自分たちのような弱い立場にいる人間のためにあるものだ」ということ理解し労働組合に加入しました。

その後も約一ヶ月以上にわたり何度も組合と当局の間で話し合いを重ねましたが、当局は事実をすり替え、交通事故の原因追求をしようともせず、悪いのは僕であるという姿勢を全く変えることなく、自転車での配達をさせ、始末書の提出を要求し、ついに二月二七日に僕を別室に呼び出し解雇を通告しました。その後JPU阪神東支部で約八〇人も人を集めて抗議集会を開いてくださいました。そして、僕に対する不当な解雇を撤回するよう交渉し、ついに僕の解雇は撤回されました。その時、僕はもう二度と僕のような惨めな想いをする人は現れてほしくないと強く想いました。

**助け合える仲間の輪を広げていきたい** それから僕はJPUの組合活動に積極的に参加するようになりました。武庫川ユニオンの活動にもできる限り参加させてもらうようにもなりました。そして、支部の方々に薦められ青年部長になりました。しかし、何をするのも初めてのことはかなりのうえに知識が乏しいため、正直言って混乱の毎日です。毎日が勉強です。支部の役員の方々に支えられ、ご迷惑をおかけしながら何とかやっています。

ほんの少し目を凝らして見ると様々な問題が見えてきます、いろんなところで権力によって弱い立場の人が虐げられているという事実を知りました。何も知らなかった僕ですが、おかげ様でいろんな知識を得ることができました。そして、いろんな仲間に出会うことができました。非常に視野が広がりこれまで自分の目の前にあった社会がだんだん違うものに見えるようになってきました。

あの時僕を助けてくださった方々、そして、労働組合の意味を教えてくださいました方々には本当に感謝しています。僕はその方々のように、あの時、僕が感じた惨めな想いを誰にもさせたくないために、一人でも多くの人を助けたい、そして一人でも多くの助け合える仲間の輪を広げていきたいと想ってがんばっているつもりです。

(二宮 基)

## 輸入超大国、米国のゆくえ

米国の貿易赤字は〇四年度、六千二百億ドル(六十五億円)にもふくらんだ。過剰な消

費と輸出の減少である。貿易赤字を減らすには、輸出拡大と輸入抑制しかない。為替政策ではドル切り下げ、金融政策では金利引き上げとなる。しかし、ブッシュは貿易赤字解消には無関心であるばかりか、先日発表した〇六年度予算案でも軍事費を中心に、財政赤字もふくらむ一方である。財政と貿易の二つの赤字は、これからもますます膨脹しつづける。

一九七〇年代まで、米国の経済力の強さは自動車、電機産業を中心とする大量消費材の生産だった。しかし、その面影はすっかり消えてなくなった。自動車業界のビッグスリーは、日本のトヨタ、ホンダ、そして独のダイムラーに追い上げられ、米国内のシェアを減らしつづける。電機産業のGE（ゼネラル・エレクトリック）も同様だ。GM（ゼネラル・モーターズ）、GEは今では消費者金融で本業以上に利益を上げる「寄生企業」となっている。

モノの輸出は減り続けた。これを埋め合わせたのが、農産物、武器、航空機輸出である。農産物輸出ではトウモロコシ、大豆、小麦、牛肉の世界最大の輸出国であったし、さらにカーギル、ADM、コナグラといった穀物メジャーは種販売を独占した。米国と軍事同盟を結ぶEU諸国外の兵器はすべて米国製だ。とりわけ戦闘機、ミサイル誘導兵器はそうである。兵器と関係するのが旅客機という航空機産業。十年ほど前までは米国の航空機メーカーが世界の空を席捲した。

今はどうか。羽田、成田で駐機場にならぶ旅客機に目をやってみるがよい。世界の航空機メーカーは集中と合併で今やたったの二社である。ダボはぜのような姿かたちのジャンボ（B747）に象徴される米国のボーイング社、ボーイングを追走するヨーロッパ諸国が共同でつくるエアバス社だ。航空機業界の米国独占は一九九〇年代に幕を閉じた。昨年の受注機数でエアバス社が三百七十機、ボーイング社が二百八十五機で、エアバスがボーイングを上回った。

農産物は米国のもっとも重要な輸出品だった。九六年には二百七十三億ドルの黒字を稼いだ。しかし、〇四年、黒字は九十六億ドルと約三分の一に減った。〇五年には黒字ゼロとの予測である。ブラジルが世界の農業基地の存在感を増していることがその背景にある。

武器輸出でもヨーロッパとの競争は強まり、さらに日本などが自主開発に力を注ぐことから輸出は減ること必至。このように米国の貿易赤字は増えることはあっても、減ることはない。

輸入も増えることはあれ、減ることはない。灼熱の坩堝（るつば）と化した中国は、海外大企業からの直接投資の飛躍的増大と相まって農産物、原材料輸出から原材料、農産物輸入国、工業製品輸出国に転じた。国内は工場、住宅、オフィスの建築ブームで、石油、石炭、鉄鉱石が湯水のごとく消費される。需要は供給をはるかに上回る。原材料価格はハネ上がる、寡占化が価格硬直性を高める方向に作用する。こうして原材料価格はさらに高まる。この面から米国の輸入はふえ、赤字はふくらみつづけることが予想される。米国は世界を一つにあわせた以上の軍事力をもつ。アメリカ流に世界を再編するとして、全地球上に軍を派遣し、米国に逆らう国を鎮圧する。しかし、背景に強固な経済力があつたればこそである。米国経済はすでに乱熟期から後退期に突入している。米国経済は投機という「ビッグ・バン」で輝いているかに見えるだけである。

# 憲法は国家論そのもの

— 憲法問題の深層 (二二) —

憲法問題はすぐれて国家論でもある。近代の欧米憲法は「権利の章典」「人権宣言」として、支配・抑圧されていた階級、人民が、支配・抑圧する階級に押しつけた国家の基本法の性格をもつ。国家を古い権力の道具、機関としていいのか。それとも人民の機関にするのかとの問題である。

## アメリカ独立宣言そしてフランス革命

英国の植民地だった米国は独立をめざす闘争のなかで「ヴァージニアの権利章典」(一七七六年)、「独立宣言」(一七七六年)、「マサチューセッツ憲法」(一七八〇年)で①自然権、②契約思想、③「合意の支配」、④革命権をうたった。具体的にはこうである。

「われわれは、自明の真理として、すべての人は平等に造られ、造物主(神・編集部)によって、一定の奪いがたい天賦の権利を付与され、そのなかに生命、自由および幸福の追求の含まれることを信ずる。そしていかなる政治の形体といえども、またこれらの権利を確保するためのあいだに政府が組織されたこと、これらの目的を毀損するものとなった場合には、人民はそれを改廃し、かれらの安全と幸福とをもたらすべしとみとめられる主義を基礎とし、また権限の機構をもつ、新たな政府を組織する権利を有することを信ずる。」(『人権宣言集』、岩波文庫、一一四頁)。

ブルジョア革命の「典型」とされるのがフランス革命(一七八九年)だ。ヨーロッパ諸国は中世の昔から、インターナショナルでグローバルな世界だ。当時の知識人は全欧州を旅し、知識を深めている。グローバリズムが喧伝される日本はマスコミでしゃべりまくる知識人すべてがアメリカ留学組。ヨーロッパ留学組は「反権力」的であるのは興味をひく。フランス革命(一七八九年)は、国王ルイ一六世、その後(きさき)マリー・アントワネットを断頭台に送った。当時の臨場感をほうふつさせるかの小説が『マリー・アントワネット』(岩波文庫)である。マルクス『共産党宣言』に、貴族の「怠惰なのらくら生活」(岩波文庫、四三頁)との一文がある。向坂塾での二十代、「のらくら生活」の実態は、我われには想像困難なことだった。われわれも年代を重ねるにつれ、世界の古典を読む。知識も広く深くなった。

封建時代、貴族が支配した日本では『紫式部日記』、ヨーロッパではさきに述べた『マリー・アントワネット』である。紫式部日記は皇子誕生を祝う行事・儀式がえんえんとくり返されること、マリー・アントワネットは日々の遊興、髪ゆい、服飾である。

フランス革命の「自由・平等・博愛」のイデオロギーはアメリカ独立戦争に参加したフランス人により持ち帰られた。フランスは当時「のらくら貴族」が支配した。そこに「第三身分」(市民)が台頭し、封建貴族を打ち倒したのである。勝利の宣言がいわゆる「人権宣言」(正式名称は『人および市民の権利宣言』・一七八九年)で、歴史上諸国の憲法および政治の実際に与えた影響はきわめて大きい。『宣言』の傾向は二つである。

第一はその形而上学的傾向である。一つの世界観の表明、一八世紀哲学、ルソー、ロツクの要約であることだ。そこにかかげられる権利は、単純に一七八九年のフランス王国にあるフランス人のみに関するものでなく、人の本性から派出する自然権として、人は人である限りその帰属を受けることが宣明される。

第二は個人主義的傾向である。宣言は、個人に自由・所有権・安全および圧制に対する抵抗を認め、この権利の保障のため公権力が組織され、この組織された公権力により個人の権利が侵害されないことを配慮する。

第三は市民階級中心の傾向である。その具体的あらわれは、市民の平等の尊重と市民の所有権の保障、すなわち封建的特権階級の廃止、封建制の廃止である。

### レーニンと『国家と革命』

国家論を歴史上もつとも鮮明にしたのが、レーニンの『国家と革命』だった。レーニンは一九〇四年革命以降、「ロシアは革命情勢」と分析し、ロシア革命準備に全力をつくした。第一次世界大戦によるロシア国家の破綻、労働者、農民から供給された軍の崩壊、兵・労・農のソビエト結成を革命政府の萌芽、社会主義政権の権力機関ととらえ、「労働者の国家」とはなにかを、マルクスの『フランスの内乱』、『ゴータ綱領批判』を中心に再構成し、論じたのである。だから、『国家と革命』―『帝国主義論』はその背景に経済動向を論じ、独占・金融寡頭制の成立、戦争遂行のための経済と国家の完全な融合に国家独占を、社会主義に物質的条件を整えるものと論じたのである。

レーニンの一九〇四年以降の論述（論文ではない！）はすべて社会主義を樹立するための視点から論じられる。国家独占、国家資本主義はむろん、独占資本、金融寡頭制との概念はすべてそうだ。レーニンはロシア革命、社会主義国家を実現し、スターリンは社会主義世界体制の基礎をつくった。官僚組織、労働組合の「保守性」をだれよりもよく知っていたのがレーニンで、「そんなことは分かりきったこと。批判より実践―パブリコミュン方式のリコール」を重視した。労働者の国家を律したのが社会主義憲法である。

### 国家の本質ついた「桜田テーゼ」

国家権力と国家権力の側にたつ輩は、「国家の本質」について多くを語らない。国家の本質を語ることは、国家は「だれのために」、「なんのために」生まれ来たったか、存在するかがたちまちのうちに明らかになり、彼らの階級的支配が成り立たなくなるからである。彼らの国家にたいする見解は、①利害の仲裁機関、②三権分立、③自衛権は国家としての固有の権利といわれるにすぎない。憲法改悪の姿勢をあらわにし始めてからは小沢一郎の「ふつうの国」、あるいは歴史小説で時代、人物をじつに生き生きと描くけれど歴史認識ではじつに古い考えの持ち主である司馬遼太郎さんの造語「この国のかたち」と、じつにナイーブに、抽象的に表現されこんにちんちんしている。ちやうど「愛国心」を「国を愛する心」というようにである。

「国家とはなにか」を支配する者の立場から、国家によって庇護される立場から、はっきりと鮮明に、しかもわかりやすく語ってくれたことがあった。三十年ちかく昔の一九七六年、当時、財界長老で日経連会長だった桜田武だ。当時、労働運動は戦後第二の高揚期で一九二時間にわたって打ち抜かれたスト権ストの余韻（よいん）を残していた。その時、政界のドン・田中角栄がロッキード事件で逮捕された。

政治は不安定になり、経済ではインフレがすすみ、労働運動は高揚期の余韻を残していたまさにそのような時だった。桜田は財界の労務担当司令官として、政治の安定策を説いてみせた。

「…一九三〇年頃、ドイツ・ヒトラー出現前のような小党分裂に陥ることは議会政治の



終焉であることを警戒すべきであります。我々は日本人の優秀性を信じて待つ心積もりです。

政治が混迷している間の日本には安定帯がなければなりません。私は企業の職場を中心とする労資が安定帯となり得ると信じます。昭和二十年初頭から敗戦後の一兩年に経験したところであります。

それに警察、裁判所が健全であり所要の官僚組織が健在であれば、政治の混迷は案外経過できると信ずるものです。

桜田は財界の大番頭として、ついうっかりとしゃべってはいけないことをしゃべってしまった。国家権力の中心は国会などにあるのではなく、警察、裁判所、官僚機構に示される公的権力、とりわけ暴力装置にあるということである。(伊勢 太郎・つづく)

## 労働現場と「障害」者運動は矛盾するか

—JR労働者からのお手紙に思う—

### 匿名さんからの投稿

一カ月ほど前のこと「JR労働者」匿名さんから、次のようなお手紙をいただきました。友人知人にアドバイスをいただきながら考えてみました。

社会通信No.九二七号等に掲載の「新宿駅ベリアフリー」問題の記事を読み感じたことを書きます。確かに、身体の不自由な方が安心して交通機関を利用できる様にと云う事は理解出来ませんが、ただそれは利用される方の考えで、その車椅子を電車に乗せる事については各駅の駅員が行う事になります。

新宿駅など大きな駅には「車椅子担当」の部署がありますが、多くの駅にはその様な担当する部署は存在していません。私もそうですが、車椅子の方が来られるとなるとその時間「休憩」「食事時間」をさいて対応しなければなりません。それ故に、日曜日等の休日になると休憩時間も食事時間も無い状態で、車椅子の方への対応を皆嫌がっています。逆に言いますと迷惑に感じている人もいます。

ご存じの通り現在何処の駅におきましても、合理化で殆ど一人の駅員が一種の「多能工」的に仕事を日々行っています。私の勤務している職場では、車椅子の方が来たり、来るとの連絡が来ると改札の窓口を閉め改札の人が対応したり、ホームの人が休み時間や食事時間をさいて対応をします。また、改札の人が対応となりますと、長時間窓口が無人となり、トラブルや苦情の原因となり日々車椅子の方に不信感を持つてしまいます。ただ、これは会社がいけないと言われるかもしれませんが、介護者が三人とか二人とかいるのに何故何もしてくれないのでしょうか？殆どの介助者は、「先に降りたり」「知らないフリ」をしている方が多いのが実態です。何もしないのなら、介助ではないのでは？

現在JRは苦情・トラブルは個人の責任になり、その様な事象があった場合には徹夜明けの日に、管理者に呼ばれ長時間に渡る事情聴取があり、始末書的なものを書かされたり仕事を外されたりしています。また、車椅子の方もされるのが当然の様な態度を取る方が殆どで、また、非常に傲慢な方が多いことが残念でなりません。例えば、(略)……また、書いたらきりがありません……貴方様方の活動については、共感し応援をしていますが、ただ車椅子の方だけの面を取り上げて、「駅の設定問題」に付いての活動では多くの方々の支援は受けられないと思います。今後は、それに携わる係員の事も考えての行動を宣しくお願い致します。

お手紙を私が目にしたのは確か三月四日の夕方でした。No.九二七号の発送日から数日もたない素早いお便りでしたので、匿名さんの悩みは深いものとお察しするところです。お忙しいなか感想のお手紙をお寄せ下さったことに先ずお礼を言いたいと思います。

この運動のきっかけは車いす介助の駅員さんの労災で、労災をなくしたい思いでした。施設・設備が充実していれば防げる事故でした。「障害」者も他の乗客と同じように、社

生活上必要があつて駅を利用し、必要があつて介助を求めているわけです。立体交差や高架駅、複数ホームをつなぐ連絡橋、ホームと電車の段差や隙間等々、これらにバリアがなければ「障害」者は単独自力乗降できるわけですし、単独自力乗降したいのです。

「障害」者は三〇年余ひたすらバリアフリー化の運動をつづけ理解を求めているのですから、共に生きる仲間として、お手紙のような矛盾は何としても解決されなければなりません。まず、実際に介助の仕事にも携わっている他鉄道のAさんに感想をきいてみました。

手紙をくれた方の気持ち非常に良く分かりますねえ。車椅子使用の人が礼も言わないから、次に利用する車椅子の人に対して無然な態度になり、それを見た車椅子の人が駅係員に嫌悪感を抱き、双方がどんどん離れていってしまう。これが、今の現状なのではないでしょうか？

私などは、休憩しているより車椅子使用者を介助している方がむしろラクでした。何故なら休憩で身体は休められますが、心の拠り所まではなかなかありませんでしたから。その点、車椅子使用の人とは世間話ししながらちよちよとお手伝いするだけです。他の係員の介助の姿を見ると、無言で黙々と作業していましたから、人間というより車椅子を運んでいるという認識なのだろうと思います。なんせ二四時間勤務は本当にハードなんです。他の係員は明け番でどっか遊びに行っていました。私はぐったりでした。

労働現場はどこでも想像を超えるものなんです。職場も会社に対して人員要求といつても、そう簡単ではないです。会社に対してモノが言えない状況にあるから「障害」者に矢が向いてしまうのではないのでしょうか。しかし、それでいいわけありませんよね。

### 「移動の自由は生きる根源」です

現代社会において、公共交通で移動することは社会生活上必須の条件です。人間の生きる根源にかかわる基本的な人権の一つだと思ふのです。「障害」者だけが公共交通から排除されることは許されることではありませんし、許してはならないと思います。

昨年三月、東久留米市で出会った電動車いす使用の三〇代の女性が、「刑務所の囚人だつて外に出られますよね。だのに私は出られなかつたんです。気持ちが塞いでどうしようもなかつた時、Bさん主催の相談会に行つたんです。Bさんからいろいろと教えてもらつて、私も電動車いすを使用するようになり、電車にも乗れるようになったんです。」と云っていました。家に閉じこめられた生活は死んだも同然。社会参加が必要なんですよね。

私の母は六四歳で腰椎骨折・寝たきり一七年、夫の父は五七歳で脳血栓・寝たきり一五年。二人とも「殺してくれ」と叫び、母は「自殺」（未遂）に追い込まれ悲惨でした。

そんななかで、二〇〇〇年に交通バリアフリー法が制定されました。交通事業者や道路事業者等は、二〇一〇年達成目標―駅施設や電車・バス・船・航空機、バスターミナルや道路のバリアフリー化―を求められています。中間点である今、都市ではエレベーターの設置も目立つようになりました。今後、高齢社会が本格化していきますが、同じ二〇〇〇年制定の介護保険と相まって、いっそう多くの車いす使用者等が駅や駅施設を利用することになるでしょう。私の住んでいる東京・渋谷・幡ヶ谷でもこの頃急激に車いす使用者が目につくようになりました。高齢者も頼もしく電動車いすを使用しています。

過日はストレッチャーで都電荒川線を利用して人を見かけました。荒川線は停留所までスロープで行けますし、ホームと電車の隙間も段差もなく駅員さんの手を借りずに乗降できるのです。車内には車いすスペースもありますので車窓を眺めながら会話がすすみとても楽しそうでした。こうなるよう駅員さんからも交通事業者に要請して欲しいのです。

駅員さんにとつても高齢者・「障害」者にとつても安全・快適な公共交通・駅舎、労働環境をつくることを心から願っているのです。そのために私たちは、国や自治体、交通事



業者に要請し街頭宣伝し、外側から応援したいと闘っているのですが、いかががでしょうか。

### 鉄道事業者へ、「障害」者・労働者「対立」の構図を取り除く

「車いす使用者の介助者が三人とか二人とかいるのに何故何もしてくれないのでしょうか？」と問うておられますが、過密ダイヤの危険な駅で手を出すことはそう簡単なことではないでしょう。介助者は女性が多いので、それを踏まえた「仕組み」が必要だと思います。「薄い担架で急病人を駅の階段で運ばなければならぬとき、駅員は手を貸してくれない」と、消防署の救急隊員も感じておられました。同種の問題かと思えます。

交通バリアフリーを求め奮闘中の電動車いす使用者のBさんは次のように語っています。

JR匿名さんの手紙を拜見し、大枠は、国が障害者市民の移動を保障していないところから、中枠として、鉄道事業者も現場駅員に、「障害」者乗客の「障害」介助面を駅員の勤務外位置づけとして、責任にいたるまで転化している構図がありますね…。

私は、匿名の主さんと話し合う自信ができました。わたしたち障害当事者も駅設備の不備や接遇サービスの不接遇の原因を駅員のみに基づくような論理とやり方をせず、きつちりと鉄道事業者や国に基づく論理を構築しなければならぬのです。

そうすることで、一人でも多くの匿名さんが交通バリアフリー化の意義を理解してくれることでしょう…。また、駅現場でトラブル時、ついつい駅員に強く当たったり、抗議したり、お礼を言わなかったりすることがありますが、現場はまさに現場で、すべてを上に向けて、上に上げるためには、まとめなければならず、一々できることではありませんから、結果駅員に当たることになることが多いですが、この閉じられた、鉄道事業者の思う壺にはめられた、駅員と障害者の対立関係の構図から早く抜け出さなくては、交通バリアフリーは、進まないかもしれないですね…。とはいえ、本当に難しいですが…。

私自身も今、九一歳の父親の車いす介助で、JRや京王線、小田急線などを利用します。大江戸線は全駅にエレベーターが設置され、電車とホームとの段差や隙間が小さいです。で車いす使用でも殆ど単独自力乗降できますし、京王線でホームを嵩上げしているところもやはり容易に乗降できます。地下鉄などでは緊急措置として部分嵩上げしているところもあります。小田急線は二人乗りの大きなエレベーターが多く車いす使用者二〜三人が一緒に乗降できますので、その分駅員さんもバタバタしなくて済むことでしよう。

段差や隙間がある駅では介助の際は必ず「ホーム渡り板」(スロープ版)を使用する必要があります。四センチほどの段差でも、頸椎に障害がある者は頭(首)がちぎれてしまうほどの痛み・衝撃を受けます。「渡り板」は各ホームの前と後ろと中央の三ヶ所ぐらいに、素早く使えるところに置いて、駅員さんが駆け足しないで済む体制が望まれます。ホームと車輪の段差と隙間がなくなれば、車いす使用者の殆どが単独自力乗降できるようになりますので、「渡り板」を運んでの介助は不要になります。車いす使用者の最大の不安もつともトラブルの多い「駅間連絡ミス」問題も必然的に解決されるわけです。

また、それぞれの障害のある方の特徴やニーズを知って接遇・介助をして欲しいですね。国交省やエコモ財団では冊子「接遇・介助マニュアル」をつくり、ホームページでも公開し事業者配布しているようです。それを徹底できる職場環境をつくって欲しいです。ちよつとした工夫で身体や気持ちに負担をかけない介助の仕方があるものです。

付き添いの介助者に問い話しかけるのではなく、介助を必要としている「障害」者本人とコミュニケーションをとることが基本です。主体は「障害」者ですし、人格を尊重し、他の乗客と同じように、移動の円滑化、安全化、快適化をめざすことは当然のことです。

お手紙で「『障害』者は傲慢な方が多いことが残念」と述べていますが、接遇・介助を

されたときの「障害」者の状況や前後の環境はどうだったのでしょうか。「差別意識」やその時の「差別的対応」を敏感に捉え何かを訴え怒っていることも稀ではないようです。

二〇〇〇年の法制定によって、国や自治体、交通事業者等の責任で交通バリアフリー化が実現されることとなり、今、市区町村において「障害」当事者参画・市民参画で二〇一〇年までの計画・推進がなされています。この状況からも、労働現場でも業務に正しく位置づけられ解決されなければ、今後ますます過酷な労働の悪循環となってしまうでしょう。

### 労働組合でとり組んでいただけませんか

駅で働く仲間と相談し、それぞれの労働組合に提起してはどうでしょうか。国労役員の方Cさんは、左記のように語ってくれました。

車内や駅構内でのトラブルや事件は、全て駅が責任を持って対処しなければなりません。ですから、車椅子問題だけでなく、病気で倒れるとか、痴漢や窃盗などの犯罪、忘れ物などがおれば、まずは駅員が対応して、しかるべき機関に通報となります。その時、食事をしているようがいまいが関係なくやるしかないので。JRの管理権だからです。

それから、働く人手が足りないということ、その職場で要求するしかないのです。もちろん、そのための要求を通すとすれば、国労は少数なので、地域利用者からの支援の力は重要ですけど。介護者がいるのに手伝わぬという苦情もありますが、それはお門違いというものですよね。本来、介護者がいなくても旅行が出来る状況にするのが、バリアフリーの精神なので。それに、介護者の多くは、ボランティアの方のようだし、JRから指図される筋合いのものではないですよ。また、お札の言葉とか、挨拶とか、無礼な態度とかで怒ってますが、JR利用者全体の比率で車椅子の方だけが突出して柄が悪いとは思えません。柄の悪いお客や、暴力を振るうお客は車椅子関係者に多いなどは聞いたことはありません。確かに、一生懸命やってくれている駅員さんには一言感謝の言葉だとか、投書などしてくれば、その駅員さんはきっと喜んでしょうけど。手紙の主の表現では、駅で働く「労働者」は、それでは何をしようとするのか、まったく書かれていませんね。バリアフリーの問題点が、駅員の不足なら、増やす運動をすべきですし、駅員が少なくても、可能な設備を要求すべきでしょう。駅のバリアフリーは今後も各駅で、人の手をなるべくかけないでも、より安全なものへと、JRの方針でも一応はやることになっているのです。やむにやまれず訴える障害者たちに、駅員のことも考えなければ支援が得られないなどは、いやがらせと妨害のための内容と思えません。交流をし、問題点を突き合わせて、一緒にやろうというべきでしょう。

以前、都バスのバリアフリー問題で、バリアフリー化の要求を「障害」者と一緒におこなったとき、同じような議論がありました。「運転手の労働強化と、手間がかかって正常な運行に支障が来る」というのです。しかし、現在はどうか。バリアフリーのバスは当たり前になっています。

今若いと思っている方々も一〇年先、二〇年先には高齢者の仲間入りです。いつ「障害」者になるかもしれません。「障害」者なるべく単独自力で乗降できる施設・設備を要求し、諸外国の例を見聞しながら国や鉄道事業者と話し合い実施を迫っています。交通バリアフリーを切り拓いてこられた「障害」者はやっぱり高齢社会の水先案内人です。知恵袋です。知恵を借りながら労働現場の方々と一緒にバリアフリー化を求める運動を推進したいのです。現場労働者と利用者が一緒に決意して交通事業者者に迫れば事態は好転すると考えるのですが、いかがでしょうか。またのご感想をお願いします。(滝野 嘉津子)

### ◇ 編集 部 だ よ り ◇

▽「人らしく1047キロ、マラソンキャラバン」は、十八年間の支援・連帯してきた共闘組織と一人ひとりの仲間、新たな活動と行動への熱気を生み出しました。

▽体力に自信がない編集子は「死んじやう。大丈夫なの」と、とても賛成できませんでしたが、中野氏が完走。疲れたそぶりもない。ただただ彼の体力と意地に敬服です。

▽全国の共闘は彼を励まし、彼は限界を超えた力を発揮したのです。中野氏の精神的、肉体的力となった！中野氏の壮挙を戦線拡大の力にどうするか。追って、四国共闘から紹介があります。

## 省エネからゆとり創造に目的変更

—サマータイム法案の上程に反対する意見—

一、はじめに 九九年に法案上程を断念せざるをえなかったサマータイム法案が再び浮上している。当弁護団は九九年四月、労働時間延長の危険、省エネ効果試算への疑問、省エネ及び労働時間規制の抜本対策の必要の点からサマータイム導入に反対する決議を公表したが、同意見で指摘、危惧した点は今日も変更すべき状況には全くない。それどころか、労働時間の二極化が進み、中堅層では週六〇時間以上働く者が二割を超えるなど長時間労働化は増々進んでいると言わざるをえない。

ところが、法案を推進する「生活構造改善フォーラム」（以下、「フォーラム」という）やサマータイム制度推進議員連盟（以下、「議連」という）は、法案の目的を省エネからゆとり創造・ライフスタイル変更へ変更して、今国会での成立をめざすとする。全く同一内容の法案の目的が変更されること自体、当該法案の必要性に疑問を抱かせ、制定理由の脆弱さを示すものである。

二、省エネ効果は期待できない まず、省エネ効果は、「フォーラム」が掲げる一〇項目の目的・提案の五番目に格下げとなり、「議連」のサマータイム実現「宣言」（三月一八日）でも三項目の三番目に「（省エネの）具体的な実践につながるよう」と記されるのみである。これは省エネ効果が期待できないことを自ら認めたと評さざるをえない。

三、ゆとり創造にまず必要なこと 一、ゆとりを生まなかつた要因 ゆとり創造目的については、時短が叫ばれて十数年、これが目標通りに進まなかつた要因を分析し、これを除去しなければ、ゆとり創造など不可能であり、せいぜい時刻が一時間ズレるだけで終わってしまうであろう。ゆとりを生まない生活を労働者に強いてきたのは企業の利益至上主義、効率至上主義である。サマータイムを推進するとする日本経団連からこの点に対する反省・見直しは全く聞かれない。それどころか、競争激化を理由として、成果主義賃金制度への移行、労働時間規制の緩和撤廃、雇用の不安定化を強力に推進し、主張している。

かかる労務政策により一人ひとりの労働者は無限定な競争を強いられ、精神的・肉体的に長時間過密労働を余儀なくされている。過労死・過労自殺や精神疾患の罹患は多くの労働者にとって他人事ではない。その不安にさらされながら、労働者は自己と家族の生活のためにギリギリまで働いているのである。

2、ゆとりを生む前提条件 かかる現状からすれば、サマータイム導入による労働時間増加が懸念されるのは当然である。

しかし、この点、「フォーラム」は「残業時間の常態化は、本来サマータイムとは全く無縁である。無用な心配をする前に、この際、常態化した残業や不明朗なサービス残業をやめるといった思い切りが大切である。」そのために、「サマータイム制度の導入をきっかけに新しいワークルールを制定し、サービス残業といった構造的な問題を解消するため労働基準法の厳格な適用を求めることによって、新しいワークルールを実現させ」とするのみで、「新しいワークルール」を法として制定する考えは全く示しておらず、個別

企業における「労使自治」に期待するのみである。

「労使自治」によって、この十数年、時短が進まなかったのは客観的事実である。政府は一般労働者の一八〇〇時間労働社会を目指すとし、これは国際公約でもあったが、今日でも一般労働者の年労働時間は企業の支払労働時間による毎月勤労統計によつてすら二〇〇〇時間を超えている（現実の実労働時間は、これに合法・非合法の不払い労働時間が加算される）。にも拘らず、政府はこの公約、目標を放棄し、時短推進法を労働時間設定改善法へ変えようとしている（今国会に上程された、時短推進法改正法案。なお、同法案に対して当弁護士団は三月八日付けで反対の意見書を公表している）。明るい夕方に帰れる、実効ある法律が制定されない限り、明るい夕方の残業と化してしまう危惧は到底、ぬぐえない。

**四、地理的及び社会的条件** 「フォーラム」では、既に七〇カ国以上で導入され、グローバルスタンダードだと主張する。しかし、これは地理的条件と社会的条件を無視した議論である。まず、地続きで緯度の高い、ヨーロッパ、北米諸国と島国で中緯度の日本とは地理的条件が根本的に異なる。さらに、ヨーロッパ諸国との社会的条件の違いとして、通勤時間の短さ及び一日の実労働時間の短さとこれを保障する法制度（実労働時間の上限規制、勤務間隔時間の規制、閉店法等。いずれも日本の法は存在しない。三六協定における「基準時間」は行政指導の根拠にすぎず、さらに特別協定時間という青天井の抜け道が用意されている。）の存在に留意しなければならない。これらの社会的条件なくして、夕方の一時間がゆとりの一時間となる保障などどこにもない。

これを、全人口の一割を擁する東京を例にとつて検証してみると、夏の夕方、屋外で活動できる程明るいのはせいぜい一九時までである。今日、最もポピュラーな所定労働時間帯は九時・一八時（または、八時半・一七時半）である。通勤には一時間以上を要する。定時（一八時）に退社できる者は少数派で、三〇分〜一時間の残業は通常である。であれば、夏時間の一八時（通常の一七時）が終業時刻となつても、帰宅は夏時間の一九〜二〇時（通常の一八〜一九時）であつて、夏時間の二〇時（通常の一九時）までに利用できる明るい時間はほとんどない。

そして何よりも不可思議なのは、フォーラムでは、サマータイムの下でも労働時間も睡眠・食事等の生活必要時間もその長さは変わらないとする。では、夕方のゆとりの一時間は、何を削つて創出されるのか？

**五、十二分な国民的論議を** ゆとり創造のためにも、省エネ推進のためにも、今、必要なのは利益・効率のみを追求する企業社会に組込まれた労働時間のあり様についての抜本的な是正であり、さらに、二四時間社会の見直しである。かつて、完全週休二日制の実現を目指した西ドイツ（当時）の労働組合は、「土曜のパパは僕のもの」という秀逸なスローガンを掲げたが、我が国においても、「夕方のパパは僕のもの」を実現できる労働時間制の実現がまず先である。

「フォーラム」や「議連」等の主催によるサマータイム実現緊急大会においては、「錯覚」に基づく反対も多いとの発言がなされた。ゆとりが創出されるという「錯覚」と明る

い夕方の残業と化すという「錯覚」といづれが正夢か、十二分に検討されなければならぬ。また、同大会では、成立後三年間リードタイムを置くので心配はないとの発言もなされた(その後の報道では「二年」に短縮されており、また、「フォーラム」が行った首長アンケートでは「一年」とされている)が、導入を決めてから「錯覚」だと不安を消そうとする手法は、批判を許さない傲慢な発想である。省エネにも経済にも即効のないことは推進勢力でも認めざるをえないところであり、なぜ今、十分な議論もなく、国民的コンセンサスをつくる時間を与えずに成立を急ぐのか、極めて疑問である。

いづれにしても、サマータイムは、生まれたばかりの赤ちゃんからお年寄りまで、文字通り、全ての国民の毎日の生活それ自体に直接影響を及ぼす法律である。国民的コンセンサスを得てから国会が取り上げるべき問題であつて、安易に立法すべき問題ではない。ゆとり創造と省エネ実現のために全国民的論議がなされ、その中でサマータイムについても十分に検討なされることを強く求めるものである。(日本労働弁護団幹事長 鴨田 哲郎)

◇資料 英国の『ネイチャー』誌報道(要旨)◇

断定的なものではない

横田めぐみさんの遺骨鑑定 帝京大講師が認める

イギリスの科学専門雑誌『ネイチャー』(nature)の英文ホームページは二月三日付記事の中で、横田めぐみさんの遺骨鑑定をした帝京大学講師の吉井富夫氏が「自分が行った鑑定は断定的なものではなく、また、サンプルが汚染されていた可能性がある」ことを認めていると報じた。記事の要旨を紹介する。

◇ ◇

東京の帝京大学では、遺骨の五つのサンプルを鑑定した結果、二つの骨片からDNAを発見した。しかし、両方とも横田めぐみさんのへその緒から抽出したDNAとは一致しなかった。

日本をリードする法医学専門家である帝京大学講師の吉井富夫氏は、自分が引き受けた五つのサンプルからDNAを辛うじて抽出できた理由が幾つかあると言っている。その中には、彼がDNAを増幅させるPCR法(the nested polymerase chain reaction)と呼ばれる非常に繊細な方法を用いたという事実が含まれる。

PCR法では普通、DNAを一度だけ増幅させるが、彼は今回、DNAの増幅を二度行った。また、彼が引き受けたサンプルが他の研究室のものより質が良かった可能性もある。彼は、「誰もが固有の方法をもって」DNAサンプルを扱うとしながら、「標準化されたものはない」と指摘した。日本では、火葬された標本(specimens)に対して法医学的鑑定が行われたことはほとんどないし、吉井氏を含むほとんどの専門家たちは、一二〇度で焼かれた遺骨にDNAは残っていないと考えていた。「私もまったく驚いた」と吉井氏は語った。しかし、遺骨にDNAが残存する可能性があるのは、この温度で焼かれた時間が短い場合だけである。

「温度だけでは、何も語ることはできない」と信州大学の法医学の専門家である福島弘文氏は述べている。

しかし、吉井氏は以前に火葬された標本を鑑定した経験はまったくなく、また、彼は自分が行った鑑定が断定的なものではなく、また、サンプルが汚染されていた可能性があることを認めている。彼は「遺骨は何でも吸い取る固いスポンジのようなものだ。事前にいくら徹底的に準備したとしても、もし、遺骨にそれを扱った誰かの汗や皮脂が浸み込んでいたら、それらを取り出すことは不可能だろう」と述べている。

日本の官吏らは、問題のDNAの再鑑定をおこないたいとも述べている。しかし、吉井氏は、五つのサンプルのうちもっとも大きい一・五号の骨片は、鑑定で使い果たしてしまったと述べている。そして、それはすなわち、意見の相違を解決する可能性がほとんどなくなったことを示している。

〔朝鮮事報〕〇五年三月二五日付

## ◇ 読者からのおたより ◇

「普通の老人」にご活躍に敬意を表します。小生賀状にてご挨拶申し上げました通り丁度九〇歳になりましたので、この際普通の老人になることに致しました。誠に恐縮ですが三月を以て購読を止めさせて頂きます。ご健闘を祈ります。  
(静岡・T)

編集部より 長い間おつきあいいただき本当にありがとうございます。戦争の狂気を知る大先輩が少なくなってきました。ご健勝を心から祈ります。

ビックリ この間、テレビを入れたら滝野夫人、ついで貴兄も、びっくりしました。良い話でした。誌代は必ず送りますから、打ち切らないで下さいね。  
(東京・T)

編集部より 私めは金魚のフンみたいなもの。NHKの体質がじつによくわかりました。  
立飲み代一回分 誌代お送りします。残りはカンパ。立ち飲み代一回分です。  
(神戸・M)

編集部より カンパに感謝。浜松町駅近くに、立ち飲み屋あり。連日大盛況で五時をすぎるとコップ酒あおるサラリーマンでごったがえしています。

既存メディアにもうアキアキ 降って湧いたようなメディア戦争が連日、新聞、テレビを賑わせています。ライブドアの単身挑戦は見事だが、マンネリ化した現在の低俗テレビ番組が少しはよくなるのだろうか。既存のメディアにはもうアキアキなので平和を追求し、人間尊重、差別を否定するメディアを切に望んでいます。  
(北海道・S)

編集部より おっしゃるとおり。私めはテレビはほとんど見ません。もっぱらラジオです。フジサンケイグループは極反動。規制緩和の推進社です。それが規制緩和が生んだホリエモンにほんそうされている。じつに皮肉もおもしろい。

改憲阻止 平和憲法改憲阻止のため、微力ですが、署名活動等今後がんばる。

編集部より 改憲ポイントがしほりこまれてきました。「通信」では「憲法と国家」をテーマに考えてゆきたいと思っています。感想聞かせて。

参考に 情勢に流されやすい中で、的確な指摘を受けているようで、ひじょうに参考になります。これからもがんばって下さい。  
(佐賀・M)

編集部より 嬉しく元気でるおたよりに感謝。編集稼業三十年。マンネリというアカを落とすために四苦八苦しています。

住所変更 さて、小生の町もご多分にもれず、昨年九月に近隣三町が合併し、下記の通り住所が変更されてしまいましたので、お手数でも「通信」発送の際の住所表記をご訂正下さるようお願いいたします。取りあえず用件のみ。  
(山梨・S)

編集部より 同じお便り、じつに頻繁にいただきます。ものすごいムダですよ。

「通信」から 社会通信No九二七号を読んだ。各頁、皆現代日本の、いや世界の歪みの本質が訴えられていた。以下は、私が引いたアンダーライン(約一五〇行)の一部です。

①町村合併 『何で役場からお金をもらえばいいのか』考えること、行動すること、今がチャンス、②年金改革 『自由』な社会は、片方に貧乏人を、貧乏人の犠牲で一握りの大金持ちを生んだ社会的不平等の拡大が、年金制度を「社会主義国家の誕生」とともに必要とし発展させられた」、③JR新宿 『一方では人類が宇宙へと行く科学技術の時代だというのに他方では「喜怒哀楽の表情」を失っていく、高齢者・障害者が沢山いる」、④テレビ番組は 『取材は事前四日間、延べ二五時間、取材内容は五、六分のビデオに収められ当日の収録のイントロに使われた。放映では大胆に編集され発言内容が微妙に変化していた」、⑤沖繩の現状 『北朝鮮(拉致問題)・中国(靖国問題)を仮想敵国として米軍と一体となった新防衛大綱を策定する段階まできている」、⑥社会主義国家が消えた 『社会主義、労働運動も後退し、独占企業間の大競争資本のむきだし搾取が現れてきた』  
(神奈川・K)

編集部より こんなに熱心に読んでいただいているなんて。もう感謝、感激。気が抜けなくなりました。

さらに資料です 先週送りました資料に追加して①市場化テストに対する取り組みの資料、②賃金カーブのフラット化の取り組みと結論の資料。(一部資料が重複していますが) ※平均的には四三歳〜四四歳位から賃金引き下げとなっています。労組関係の資料だけで申し訳ありませんが、批評とアドバイスをしていただけただけなら幸いです。  
(東京・C)

編集部より どこもかしこも賃下げ攻撃です。中心は総額人件費管理と成果主義・資格制度の導入です。