

一九七七年十二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: shakaitsumushin@nifty.com

東京都渋谷区本町六丁目二八の二コーポル館ヶ谷九〇四 電話(03)3337714649

FAX(03)3229915367

振替 〇〇二〇〇一 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■

「安全」問題への労働組合の責任

滝野 忠……………2

JR 労資関係にメスを

現代情勢の特徴について (一)

……………3

◇福知山線脱線事故を取材して◇

自己判断否定させる労務管理と労働組合攻撃

京成労組電車支部……………5

利益優先のスピードアップが招いた大惨事

小泉 政治の四年

……………9

生きることが闘い

太田 耕造……………11

―「障害」者が生きるためにかける「迷惑」―

岩井さんの菩提寺を訪ねて

横田 厚……………13

読者からのおたより

……………14

旬刊 社会通信

NO. 936

二〇〇五年六月一日号

二〇〇五年六月一日発行
(毎月一日・二日・二二日三回発行)

「安全」問題への労働組合の責任

J R 労資関係にメスを

安全問題は、「労資を超越した課題、だから労資関係とは別次元」の問題との意見がある。これは間違いだ。安全は労資関係の根本問題である。

資本は利潤拡大を至上目的とする。競争激化は、利潤を低める諸施策、投資を排除する。なぜなら、安全施策は資本にとって、金食い虫で、利潤を生まぬ。労働者・労働組合、利用者の強い声、圧力が十分ではない時、資本は安全施策にけつして金をかけることはない。本誌九三四号『現場無視の労務管理が根本原因―JR西の脱線事故』に報告されているように、現場労働者への「恐怖管理」こそが、もつとも「安上がり」な施策となる。

緊張はいつの日かすり切れる。ベテラン運転手ですら報告にあるとおりのだから、夢、希望がかないノッチ（車でいえばハンドル）を握る若い運転手においておやである。

利潤は資本の回転率に比例する。同じ時間に列車運転回数がふえるだけ利潤はふえる。ダイヤ（列車運行表）をつくるのはスジヤと呼ばれる熟練工だ。今は、ダイヤはコンピュータがつくる。管理・企画部門の最大限利潤を前提にである。

大惨事の可能性は、国鉄分割民営化以降だれもが危惧していた。鉄道マニア諸氏にあってはとりわけそうである。レールという軌道の上を列車への負荷（ふか）をマニアとして事業者以上に感じ心配していたからである。

筆者にもその思いはあった。東海道新幹線が「のぞみ」中心に運用された時だ。「ひかり」に乗った。揺れる、じつに揺れる。検札で車掌さんに、「よく揺れるね」。車掌さん「のぞみ以前の車両でして」。「脱線はないんでしょうね」と言いたかったが、車掌さんの素直な対応に、「お疲れさん、がんばって」。その時の車掌さんの表情の良かったこと。現場労働者の気持ちがズバリ表れていた。

「日本人」はなんでこんなに急ぐのだろうか。南北はたしかに長い。北海道から九州まで鉄道で旅する人は皆無、鉄道マニアだけであろう。分割民営化以降、駅舎は立派になり、列車のスピードは速くなった。しかし、せいぜい五〜六分、一〜二分である。駅舎が立派になったことで、乗降時間は一〜二分はふえる。なんのことはない、総合時間はプラス・マイナス・ゼロである。これをJR各社はサービス向上とのたまわく。しかし、駅舎に駅員はいない！ なんでこれがサービス向上か！ 駅舎新設はいい。しかし、エレベーターはない！ 高齢社会、身障者は。さらに駅舎にはまさに露店勢揃い。駅前商店街は閑古鳥が威勢よく鳴くばかりである。だれもかも周知のことである。国鉄分割民営化は効率化、利潤優先の時代をつくった。この結果が、JR西の大惨事である。

労働組合は企業内労働者の労働諸条件向上ばかりでなく、彼らの商品（鉄道運輸業では安全な輸送）への任務をもつ。資本は利潤優先でその任務をおろそかにする。その実態をもつともよく知るのが労働集団（個々の労働者・労働組合）だ。個々の労働者は膚身（はだみ）で日々感じつつける。労組は会社と癒着し、労働者の気持ちを切って捨てる。それが、今回の大惨事でもある。

労組の「声明」をみると涙が出る。彼らには労働組合の責務の自覚がない！ 安全輸送に会社に申し入れるって。ふざけんじやない。己の要求を明らかにし、ストライキを宣言すべき。それがJR西事故への労組の態度である。

(瀧野 忠)

現代情勢の特徴について(一)

世界政治の枠組み転換

一九九〇年を前後して、情勢は劇的かつ根本的に変化しました。世界市場は「社会主義体制」崩壊で、資本主義的生産関係に再び包み込まれてしまったからです。「冷戦」あるいは「平和共存」といわれた社会主義世界体制対資本主義世界体制の競争・対立は消え去り、資本主義諸国間の競争・対立関係への回復、あるいは復帰です。ムキダシの資本主義、帝国主義の時代の再来です。

「体制間」矛盾の時代、先進資本主義諸国は、「対社会主義」を目的に協力・協調政策が図られました。資本主義国間の矛盾・対立を強調するのではなく、社会主義の発展・前進を抑え込むために「小異を捨てて大同につこう」というのです。その典型が第二次世界大戦後の政治的・経済的枠組みであるIMF・GATT体制の破たんが誰の目にも明らかになった時つくられたG7(先進国首脳会議)でした。ソ連崩壊でG7の「対ソ同盟」という役割は終焉しました。G7の役割は旧ソ連・東欧諸国家群を資本主義体制に取り込むことが使命となったのです。旧東欧の国家群はG7に援助を求め、ロシアは「核管理」の必要からG7にとっては「特別」の国家となり、中国は「社会主義市場経済」でG7からの資本導入にひた走ったのが一九八〇年代中葉でした。

このなかの一環としてあったのが、クリントンが展開した一九九四年十月の、いわゆる「米朝枠組み合意」でした。社会主義を標榜するのは朝鮮民主主義人民共和国(以下、北朝鮮と略記)とキューバだけ。キューバへの包囲網をせばめるためにも北朝鮮との融和が絶対に必要との前提に立つものでした。

ソ連崩壊で一九世紀のイギリスの地位に立ったのがアメリカでした。世界のGDPの二五%を占め、軍事力ではEU諸国を圧倒し、CIA・FBIの情報網は世界中にはりめぐらせるばかりか、全世界と軍事条約を結び軍事拠点を形成しているのがアメリカです。アメリカに主導されたG7は①テロ、②麻薬、③核・生物化学兵器といった大量破壊兵器の製造と拡散、④発展途上国の経済的支配を政治と経済の主要課題にしたのが一九九〇年代後半です。

グローバリゼーション

経済の分野でグローバリゼーション、世界大競争、新自由主義との言葉が流行したのもこの頃です。グローバリゼーションは今に始まったことではありません。歴史的には一五世紀後半以降、大航海時代、重商主義の時代、産業革命を経て、近代資本主義の成立とともに始まることは世界の古典中の古典『共産党宣言』が解き明かしているとおりです。

問題はなぜ今、グローバリズム、グローバリゼーションが喧伝されたかです。三つの理由が考えられます。一つは社会主義世界体制の崩壊で市場が急速に膨脹したことです。巨大な人口と国土をもつ旧ソ連、中国が資本主義の世界市場に流れ込んだのです。資本が吸血鬼のように活気づいたであろうことはまちがいありません。

二つは一九八〇年代以降進行していたME・IT技術によるすさまじい生産性の向上です。ME・IT革命で全産業は一日二十四時間体制の稼働が可能になりました。しかも、

工場、事業所は自動化、無人化し、労働力は完全に機械の付属物とされてしまいました。いったん工場がつくられれば製品は湯水のごとくつくられます。資本は資本コストの安い国に生産基地を移します。市場の拡大以上に製品があふれてきます。競争の激化です。IT技術の発展によって、資本主義の時代のことわざである「時は金なり」が、まさに秒単位にまで加速されたのです。

資本は将来よりも今の儲けを求めます。世界の株式、為替、商品市場は投機資金であふれかえり、巨大企業は一銭でも安い地域に資本を移し生産します。競争にとり残された企業はより強い企業に身売りするか、倒産するかしかなない状況の到来です。この結果、これまた猛烈な勢いで進んでいるのがメガ・コンペティションといわれる大競争と巨大企業の集中・合併です。こうしたなか今進んでいるのが「超独占」体の形成です。

三つは、資本を規制する力が失われたことです。G7の国々にあつては行政改革、規制緩和の名のもとに資本に抵抗、闘う組合がつぶされ、社会主義世界体制崩壊でいま社会保障制度が根こそぎ破壊されようとしています。社会保障制度改悪は日本ばかりではないのです。イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、スペイン、そしてアメリカ等すべての国に共通しておこなっていることです。諸外国ではこうした改悪政策に労働組合がストライキを組織し、さまざまな社会団体・社会運動が国民的規模で支援します。しかし、日本ではこうした抵抗は皆無です。なぜでしょうか。

理由は単純明瞭です。労働運動が社会主義世界体制崩壊と軌を一にするかのように再編されたことです。連合の中心組合は階級的労働運動⇨労働者が主人公とする労働組合のアンチテーゼとしてつくられた会社組合、御用組合です。その会社組合・御用組合が日本労働運動をハイジャックしたのです。これにたいし欧米の労働組合は組織率は減らしているとはいうものの、一九世紀以来の組織をずっと維持しています。しかも、運動は日本のように企業別ではなく産業別、しかも地域からたたかわれます。ここに日本と欧米労働組合のもつとも決定的な違いがあります。

グローバルゼーションとはこのように巨大独占資本間の猛烈な市場獲得競争の時代のことなのです。

「政治的独立」の背後

いわゆる「冷戦」時代、民族独立・社会主義をめざす運動の高まりのなか、先進資本主義国は露骨な植民地政策をとることは困難になり、英仏独等の植民地は民族独立していきまます。政治的独立は認め、政治の大元である経済を支配しようとの転換です。露骨な帝国主義的干渉が消滅したわけではありません。己の氣にくわぬ政府・政権が誕生すると「自由と民主主義の敵」とのレッテルを投げかけ、軍を派遣し政府の転覆をはかったのは枚挙にいとまがありません。

二〇世紀をつうじてアメリカがラテンアメリカ諸国におこなってきた政策がその典型です。ラテンアメリカ諸国は今、一九八〇年代の金融危機、債務危機よりもっと深刻な状態にあります。しかし、アメリカは隠しています。モノを言いません。理由はこれまた簡単です。ラテンアメリカ諸国の政府はキューバを除いてアメリカの言うこと、WTOやIBRD（世界銀行）、さらに金持ち国家のサロンであるBIS（国際決済銀行）、パリクラブがいうままに、国内での自由な搾取と収奪を許しているからです。（つづく）

◇福知山線脱線事故を取材して◇

自己判断否定させる労務管理と労働組合攻撃

利益優先のスピードアップが招いた大惨事

どうして、なんでと尼崎へ

四月二十五日、九時一八分、JR福知山線の塚口駅〜尼崎駅間で、宝塚駅発同志社前行き快速列車（七両編成）が七〇km/h制限速度曲線で脱線転覆して、線路沿いに隣接する駐車場とマンションに激突した。この事故で死者一〇七人、重軽傷者四六〇人を招く大惨事となった。現在、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会、兵庫県警などで事故の究明にあたっている。

私たちは、事故の状況、なぜ大惨事を招いたか、状況判断はマスコミなどを通じた情報しか得ることはできていない。同じ鉄道業種に働く者として客観的状況は推測できるもの、実際の状況を把握することはできない。

事故発生の四月二十五日から二週間を経たとき、現地に向向いての取材としては遅れているものの、大阪、兵庫エリアでの鉄道運行状況、鉄道に従事している者の思い、現場の状況などを直接的に知ることは、私たちの職場の安全対策にも通じるものがあると思う。このような思いを持って五月一日〜一日の短期間であったが兵庫県尼崎に出かけることにした。

一日、七時離陸の羽田発ANAで伊丹に着いた。取材メンバーは三名。リムジンバスで三宮に行き、現地で世話をしてくれる兵庫県労働組合共闘会議事務所におじやました。突然の取材と午前中にもかかわらず、共闘会議事務局長はじめ国労組合員駅勤務で非番の仲間も駆けつけてくれた。それに福知山線を担当する車掌の仲間も出席していただいたことに感謝を申し上げた。

「労働実態」について話し合い

車掌の仲間も勤務明けの非番と事故以来の精神的負担もあって、身心ともに疲労が溜まっているようだった。それでも私たちの質問に元気に答えてくれ、問題の本質に迫った発言をしてくれた。事故当時、列車を運転していた運転士の所属は、京橋電車区（所属運転士約一〇〇人・運転線区：桜島線・西明石〜大阪、京橋、三原操車場・学研線木津・東西線・宝塚線新三田）。車掌の所属するのは京橋車掌区（約二一〇人・乗務線区：大和路線・阪和線・関空線）。他区への転勤もあるという。JR西日本の労務管理は「日勤教育」などで厳しいと報道がされているなか、労働実態について尋ねた。

- ①遅れについても秒単位で報告するよう指導された。
- ②スピードアップの過密ダイヤで二分〜四分遅れは普通だった。
- ③運転士は秒単位で遅れの通告をさせられている。
- ④車掌は遅れが出ると指令室から列車無線で聞いてくる程度。
- ⑤列車のオーバーランについては、

- ・あやまり 一〇m以内。
- ・不良 一〇m以上。

・通過 停車駅に止まれず次駅まで行く。

⑥尼崎での接続について行路表に種類に分かれ印が記入されている。絶対接続は名の通り絶対に接続させるために、遅れに対する厳しさがある。

- ・絶対接続(三分の遅れまで待たせる)

- ・普通接続(遅れがあると接続させない)

⑦事故前まではPR放送などせかすほど迫られた。

⑧しかし、事故後は態度を一変させて、「PR放送はやらないでよい」という。

⑨自分もJRになった当初に一週間の日勤教育をさせられたがそんなにひどいものではなかった。しかし、現実に西労に対しては徹底的に叩かれている。

⑩運転士の所属組合JR連合西労組。車掌はJR総連西労。

※JR西日本の労働組合員は三万二千人。約八〇%以上が西労組(旧鉄労系)、次が国労で、西労(旧動労系)は最少数組合。

⑪塚口駅付近を運転中に「脱線しそうだ」の乗客や車掌から述べられた報道があったが現実的とは思えない。最高速度の一二〇km/h運転にも大きな揺れを感じることはない。

⑫事故列車が伊丹駅の停車でオーバーランしたことの列車無線のやりとりがあった。同線を乗務していたので無線内容はキャッチしていた。

⑬神戸線尼崎駅付近人身事故で消防救助隊員の接触車事故以来、車掌に携帯電話が貸与されている。

車掌が事故現場に駆けつけ、列車を離れるために指令室との連絡に使用する。(運転士は貸与されていない)

「最強列車」で事故現場へ

以上の内容について二時間ほど話し合いができた。昼食をとってから国労闘争団の仲間案内で事故現場に向かった。一三時五五分に三宮駅から新快速に乗車して尼崎宝塚線の事故現場に向かった。大阪を中心にしたアーバンエリアを最高速度一三〇km/hで激走する名物の新快速列車。JR特急より早く、関西私鉄を叩き潰した最強列車である。宝塚線の快速列車も同様に一二〇km/hで運転されていた。

三宮を出発すると直ぐに一二〇km/hまで速度を上げた。直線線路を突き進み、芦屋駅を過ぎると連続一三〇km/h運転。前面かぶりつきで展望していたが、三〇年を超える運転経験の私もビビった。三宮と尼崎間二二九kmを一四分の運転時間で到着した。京成から参加した三人の口からも「・・・」だった。京浜急行も真っ青な爆走運転で、この超高速運転が関西私鉄を葬ったのかとの思いをした。

阪神線(梅田と元町)、阪急線(三宮と梅田)にも乗車してみた。JRに比べて運転速度が下がるが、関東私鉄から比べれば低い運転速度ではない。一〇〇km/hと一〇km/hを高速で連続運転するが、それ以上にJR西日本の運転速度は別格である。スピー

ドが最大の商品となり、安全度の低下に繋がるリスク対策が欠落して、私鉄をまかしJR西日本への旅客需要ばかりを戦略にしていた。

尼崎駅に降りるとコンコースに、JR腕章を着けた背広の職員が神妙な顔をして立っている。改札を出た橋上コンコースから事故現場のマンションが遠くに見えた。駅から徒歩で二〇分ほどで現場に着いた。新聞社がチャーターしたタクシーが一〇台以上停り、線路沿いの駐車場には中継用のパラボナアンテナまで設置してあった。マンション正面玄関、献花台、そして線路沿いにマスコミ関係者が三〇人を超え、現場の緊張感が漂う空気があった。

現場の七〇キロ制限曲線は、宝塚方面から直線区間が続き名神高速道路をくぐり二〇〇m位の地点にある。付近のレール、マクラギは上下線ともに証拠物件として押収されており茶褐色のガラスだけだった。名神高速道路下の下り線に上り線から移設した事故車三両（後部車両）が損傷を受けたまま留置してあった。その後方上り線に普通列車が停止している。また、事故を起こした対向下り線を運転していて、間一髪難を逃れた特急北近畿（四両編成）が現場の二〇〇m外方に停車していた。それだけ見ても事故当時の緊迫感を感じ取ることができた。

背景にプレッシャー

名神高速道路下から現場の緩和曲線まで約一〇〇m、宝塚方向から直線区間（最高速度一二〇km/hを運転してきた列車は名神高速道路が目印となり、七〇km/hに減速するブレーキポイントを決めやすい箇所）に思えた。しかし、現実は一六六km/hを超える高速運転（事故調査委員会＝高速運転から一気に常用ブレーキと非常ブレーキを施したが、緩和曲線上一〇八km/hで車両横転した）で曲線に入ってしまう結果となり脱線する惨事になった。どうしてギリギリまでブレーキ操作を施さなかったのか疑問は残る。直前の伊丹駅でオーバーランをしたことや遅れを回復しようとする、通常と異なる思いのプレッシャーが背景にあったと考えられる。

運転時間の遅れを一〇秒単位で報告する。事故に繋がらない遅れにも、JR西日本会社はみさかいなしに処分（懲罰委員会処分と昇格見送り、一時金の賃金カット）する。さらに日勤教育の名でイジメと同様な精神的苦痛を体験させる。反省などが見られないと一カ月でも二カ月でも長期にわたって乗務勤務を外した下車勤務を続ける。JRでは自殺者まで出ている。このようなとき、労働組合の役割は絶対に大きい。

企業はイエスマンの社員を作ろうと必死になっている。労働組合を体制内化させようと労使協調を目指している。労働者個々の考えは無用、会社の決めたこと、会社の言うことだけを守ればよいとする。JR職場の仲間は怒りをまくしたて主張する。「作業態度、運転操作、サービスについて、私服添乗を頻繁にしている。列車の遅れを回復をする運転速度オーバーに目をつぶり、事故が起きると基本を守らないとして個人責任に転嫁して処分、安全を守るという思想が全く持ち合わせない」と言う。

通勤電車で一二〇km/h〜一三〇km/hの超高速運転で一〇秒の遅れを責める。ラッシュ時でも停車二〇秒でドアを開閉をする。車掌に遅れを出すなど楛が飛ぶ。笑顔の応

対ができていないと処分される駅務員。会社の思いに反すると処分が雨あられと降ってくる。自己の思考を奪われる徹底した労務管理が行われているのがJR西日本会社の実態である。このような異常とも思えるこれまでの実態が今回の大惨事を招いたと断言できる。

JR西日本会社は、尼崎駅、宝塚駅、振り替え輸送を依頼している阪急梅田駅（振り替え輸送を二週間に及んで続けていることに阪急は打ち切りを検討している。一時的な相互救済的な振り替え輸送に身銭を使わずここにも甘えるJR西日本がある）、そして事故現場に若手の本社社員などが張り付いて案内、謝罪を続けている。肝心な会社役員が利用者の前に見えてこない。事故現場にある献花台に立ちふさぎこんだJR幹部候補生の顔が哀れに感じたが、労務管理を推進してきた末端管理職と共にその責任の重さに謹んで反省を感じるべきであると思ひ現場を後にした。

取材を終えて

原因は複合的　いつも列車事故が発生すると「スピードオーバーか？」などが第一原因に挙げられます。今回も当然に曲線制限速度七〇キロを超える速度で運転した運転士に原因があるとされました。しかし、異常ともいえる高速運転で制限速度を超える運転に複合的要因があったのではないかとする報道が素早くされました。その背景に、伊丹駅の停車位置をオーバーランしたことによる「処罰」への恐怖感と、停車位置修正に伴う遅れの発生を回復しようとする運転士の動揺を引き起こすことに、事故誘発の原因があったのではないかと思います。

原因は複合的であると航空・鉄道事故調査委員会を始め兵庫県警の発表、マスコミ各社も同様に報道しています。複合的事故要因としてあげられるのが次の項目などです。

①管理職の私服添乗での監視、駅ホーム停車位置のズレや秒単位の遅れも懲罰（日勤教育）で処分をする労務管理。

②競合路線に競い勝つことを目的にスピードアップを最大の商品価値にしている。実態に合わないダイヤの過密性で一分〜三分の遅れるのがあたりまえになっている。

③車両のコストダウンに伴う軽量化で被害の拡大。

④旧型ATSで速度制御ができない。
そして、事故後のボウリング、ゴルフコンペ開催など、重大事故が発生したにもかかわらずJR西日本の会社体質への批判が続いています。今後、事故調査が進むにつれ事故解明が明らかになっていくと思ひますが、現時点で明らかにならなければならないことがあります。

現場で働く労働者にとって安全で輸送を担うことが一番の要素です。そのことが働き続け、生き続けることになります。だからこそ安全運転を会社に追及しなければならぬこととであり、自らも安全意識の向上が求められます。しかし、JR西日本は競合する阪急宝塚線などへの競争意識から、線路状態、ダイヤ密度、尼崎駅での東海道線接続を優先してダイヤのスピードアップを続けてきました。そのあたりは当然に安全を脅かすことに繋がります。現場労働者をムチで叩き「ミス」に対し容赦ない処分を下してきます。「少しのブレーキ操作ミス」「秒単位の列車遅延」「報告隠しに倍増の処分」「利用者からの苦情」

などに、「日勤教育」の名で長期間の下車勤務(何十日間も乗務をさせない見せしめと賃金カットと昇格見送りなど何重もの処分をする)をさせる。人間の尊厳を否定する過酷な労務管理を強行しています。安全に対する問題意識さえ労働者から口封じをしています。

スピードアップで このようなことは氷山の一角に過ぎません。鉄道会社はダイヤを商品といます。その最たるものが列車のスピードアップです。どこの鉄道会社もダイヤ改正ごとに列車のスピードアップをして時間短縮を図っています。利用者にとっては時間短縮がなされることで利便性が良くなりますが、現場で働く者は手放しで喜べません。電圧、線路状態は勿論のこと車両性能、安全対策からホーム要員配置、そして、スピードアップで運転係員に重度の労働が化せられ、安全を脅かすことに繋がります。無理な速度アップが事故の誘発を招くことの観点から討論が求められます。

前に記したように、労務管理が進んで現場で働く者の声が封じられています。「意見を言う者」に処分をちらつかせ、「ものを言うな。言われたことだけを守れ」「従わない者、いうことを聞かない者」の処分を連発しています。どのような問題が飛来しようが、「自分で判断できない。判断待ち」の環境が作られてしまっています。JR西日本がその例であり、鉄道会社にまん延しようとしています。

国土交通省は、「ATSP形などの安全制御装置が施されないと営業再開をさせない」「全国の鉄道会社に導入を促す」と述べています。ATSP形が導入されれば制限速度オーバーなどを押さえられ、私鉄大手は既に導入されているなどの報道もあります。しかし、曲線等制限速度抑制にはATSP形導入だけで万全ではありません。他に多くのオプションを備えることが求められ莫大な投資と期間が必要です。簡単に導入されるものではありません。今までの例でいえば設備投資は必ず労働コストに転嫁してきます。

私たちは一〇年間にわたり、列車種別の多様から停車駅誤認防止対策のバックアップ装置を設置することを強く会社に申し入れてきました。しかし、現実には「基本動作の励行」のまぐらことを繰り返して、ヒューマンエラー対策にはおかむりをしてきました。

市場原理が進む中、勝ち組になることが正義とされ、今日の新自由主義経済が押し進められています。収入さえ上がれば良いと、安全に対するリスク対策の欠落が、今回の事故を招いた要因が大となっています。今一度、真の安全とは何かを事態を通して明かすことが強く求められるときです。
(京成労組電車支部)

小泉政治の四年

小泉首相が四年間もなぜ政権を維持しているのか。理由はいたって明白だ。

第一。小選挙区制度、保守二党制「定着」である。小選挙区制導入と政党助成金制度は「セット」となった。自民党への助成金(〇五年度)―これはまさに不労所得―は一五四億一九〇〇万円。自民党総裁(首相)と幹事長が使途を自由に裁量する。巨額な金は党首の権力を強める方向に作用する。

第二。小選挙区制で候補擁立は党執行部の権限となった。候補者は一選挙区に一人。派

閥の存在感消失である。存在感を失った派閥に献金するお人好しいはない。献金は派閥の長より党執行部に向かう。政治家志願の野望家たちは、派閥の長より党におもねる。派閥は力をなくし、党の力はさらに強まる。

第三。国会はじめ首長選候補選任についても、党執行部が圧倒する。かつての中選挙区―複数（五〇二議席）―では、派閥が骨肉の争いを展開し、党員を買収し、自民党の「活力」となった。候補選任権は自民執行部専管となった。「勝てる」候補は派閥だろうが関係ない。「勝てない」候補には党が「独裁」権をふるう。派は消え、党「権力」は増大する。

第四。小泉首相は世界観、哲学とは無縁な「遊び人」だ。TV人間でいえばタモリ、サンマ、キンちゃんといったところであろう。「その場限り」で適当にあしらう。それが「人気」の秘密。それを「粉砕」できない野党のダラシナさが、さらに小泉を増長させる。

与野党ともに「存在感」ある政治家は存在しなくなった。新聞、TVに登場するのは首相ばかり。こうして、政権党党首の「存在感」はいや増すばかり。小選挙区制導入前までは、首相―総理大臣より、次期首相を狙った派閥の長にマスコミは照点を当てた！照点を当てられた派閥の長は政策、組織―派閥強化を競い合った。

当時はといえば、高度経済成長とその余韻がつづいた時代で、独占企業と系列企業、中小・零細企業が「共栄」した牧歌的時代でもあった。今は違う！自民党は独占企業だけの党となった。それが、規制緩和―大企業の自由な活動放任―政策だ。自民党員で「お布施」の見返りがあるのは独占企業だけ。大企業労働者、そして管理職は今、安定した「労働者」でない。「希望退職に応じなければ首よ」が現実。「首」を自民党は守ってくれない。だから、企業は「自民党に入れ」と、ヒラよりも多くふくれ上がった下級管理職に自民党入党を強制できなくなった。五〇〇万党員から一四〇万への急降下である。

党員年間千円であれ、五〇〇万人で五〇億円。労働者には想像を絶する額となる。量は質に変わる。かつての党員五〇〇万人が今では一〇〇万人強なのだから、小選挙区制導入による税金収入が自民党執行部の「力」をどれだけ強めていることか。小泉は己の力でなく、政党助成金という力、さらに中曽根第二臨調―これは米国レーガン、英国サッチャーの流れに風見鶏が同調しただけ―の流れに乗っているタコである。

さらに 見逃すことができないのは日本全体の保守化現象である。安部晋三という若手政治家に象徴的でもある。彼は政策を何一つ持っていないやしない、北朝鮮脅威論、天皇制をおおるだけで大空高く舞い上がっている。都知事の石原慎太郎だっておんなじだ。彼らはヒトラーも顔負けの言動をくり返す。マスコミは彼らを「時の人」と持ち上げる。社会、思想、文化風潮はこうしてますます右に流れていく。小泉は四年間、なぐにもやっちゃいない。デマゴグだけで、中曽根以降の流れに群れて流れているだけだ。

日本政治は反動化し、これからの憲法と教育基本法改悪策動のなかで民族主義、復古主義傾向をさらに強める。他方、中国、朝鮮半島の二つの国を始め、欧米諸国、新興国家群も民族意識は高まる傾向にある。こうして、小泉の言動はさらに右にぶれる。世界政治も「いつか来た道」への危機にある。

生きることが闘い

—「障害」者が生きるためにかける「迷惑」—

障害者によるバリアフリーの闘いの足跡

これまでの障害者の公共交通機関のバリアフリー実現の運動は、障害者本人と共感するボランティアに支えられて活動してきました。特に、七〇年代の車椅子で川崎市営バスに乗りたい障害者のハンガーストライキは、公共交通機関に車椅子で乗るという当然の権利を奪われた者が、社会で生きる証を求める身体を張った叫びであり、お願いし、施されるだけの対象から脱皮して、わが国の障害者運動に大きな影響を与えた画期的なものでした。

わたしは、仕事の帰り、国鉄川崎駅前のバスターミナルで冷たい雨が降りしきる中、テナントに寵も横たわる仲間を激励に行ったことを、昨日のことに思い出します。

この闘いは、人間として、権利に基づいた物言う存在、行動する存在として、多くの障害者を勇気づけ、理解し、支援し、共に行動するサポーターを、自ら獲得して行く運動へと、大きく変化した時であったと思います。

この闘いがきっかけとなって、神奈川県では県下の労働組合、市民団体、障害者団体などで構成する県民のいのちと暮らしを守る共同行動委員会の分科会で、公共交通機関のバリアフリー運動が取り組まれて三〇年になります。

また、各地で公共交通機関のバリアフリーの運動が起こり、車椅子で使える街の公衆トイレマップや車椅子で入れる喫茶店・レストランマップなど、障害者が街に出るためのバリアフリー情報を発信する運動も生まれ、行政も公的施設のバリアフリーを進め、日本のバブル経済崩壊に伴う集中豪雨のような輸出急増を恐れた米国は、日本に対し「内需の拡大策」を義務づけ、二〇〇〇年の交通バリアフリー法の成立を契機に、各地で一気にバリアフリーが実現する力となったと思います。

わが国の憲法は人権尊重を掲げています。国連人権宣言の障害者の権利では、「障害者は同年代の市民と同じ権利を有する」と規定し、日本はこの宣言を批准しています。障害者の権利はいうまでもなく、法的根拠を持つているのです。しかし、法律で崇高な理念を決めても、それを実現し、護る社会の力がなければ、単なる絵に描いた餅に過ぎません。いうまでもなく、個人は障害者の権利を実現する社会的な責務を負います。

障害者の権利を実現し、護るのが連帯の始まり

前触れが長くなりました。No九三一に滝野嘉津子さんが触れられているJRの匿名労働者に対し、最初、強い「差別」意識に怒りを覚えました。しかし、障害者の闘いと、厳しい現状を紹介しなければ、真に問題を理解して戴くことは難しいと考えました。職場の人手不足、それを要求し実現できない労働組合の現状を、昼休みの問題や何もしない介護者、傲慢な障害者に転化して、問題の解決になるのでしょうか？匿名氏の論法は、「障害者は街に出るな」につながる横暴にはなりません。まさに、資本と権力が狙った障害者と労働者を分断する策謀に乗せられた悲しいできごとです。

わたし達は運動として、障害者の仲間がどんどん街に出て、人びとに迷惑をかけることを進めています。できるだけ自分一人を外に出て、迷惑をかけることを当然の権利であると進めています。そうしなければ、障害者の権利は剥奪され、形骸化した社会の中で忘れ

去られるからです。ショッピングや映画鑑賞、地域の自治会活動やさまざまなイベントなど、人の息づかいがする「街」に出ることは、まず、社会参加の第一歩なのです。一人を外に出るのは、多くの危険が口を開けている条件の中で、重度の仲間には命を掛けた勇氣を必要とする捨て身の活動なのです。

介護をしない介護者を非難しますが、介護者が常にいなければ街に出れないなんてことが、異常というほかはないのです。一人で外に出て困ったときに、声を掛ければ直ぐに手を貸して貰え、解決でき、行動できるのが、真のノーマライゼーションではないでしょうか？。

また、介護者が万能の市民・学生でないことを理解して戴きたいと思います。「車椅子の障害者は礼もいわない傲慢」な態度と思われていますが、多くの場合、車椅子なかでも電動車椅子を使用する障害者は、言語障害を併せ持っていることが多いのです。話せるとしても、僅かな素振り、ちよとした一言で、障害者は相手の本音を見抜く力を、生きながらに持っています。それは、労働者が職場の管理者による差別を見抜く力より、はるかに強い洞察力である場合が多いのです。あるいは、また、若い障害者ほど閉鎖された障害児だけを集めた歪（いびつ）な特殊教育の温室の中で育ち、社会性に若干欠ける場合もあります。それは、少数派労働者が、管理され、閉塞された職場で言葉を失っていることと似ているとわたしは思います。加えて、嫌だと思ふ駅員の深い気持ちの奥底を、仕方なく対応する態度となつて表れ、礼をいわないとも思ふのです。

あえていうのですが、公共交通機関は不特定多数の人びとを客にする事業です。どんな人が来てもお客として大事に扱うことをサービスとする前提で成り立っているはずです。職員・社員はそれを義務づけられ、賃金を得ているはずです。それに対応できない人手不足は、当然、経営者に対して要求し、実現するのが労働組合の役目であると考えます。

しかし、少数派労働組合であったり、労資の力関係で要求が実現しないときに、それを必要とする利用者を自分たちの力にする戦術を実行して、初めて連帯が生まれるのです。

このとき、言語に障害を持つ障害の障害者も、差別を共に闘う仲間として、アテトーゼをはね除け、礼をいう勇氣を示すと思います。

連帯は、まず、同じ社会に生きる仲間として、社会的弱者である障害者の存在を認め、提起される問題を正面からがっしりと受けとめ、権利を実現し、護る労働者の真拳な姿勢から生まれるのです。

共に闘う仲間として—JR匿名労働者へ—

国鉄分割・民営化の嵐が吹き荒れていたとき、闘う国鉄労働者を伴って障害者団体の署名をもらいに歩いたことがあります。そのとき、電動車椅子を使用し、言語障害のあるその障害者が、アテトーゼに震える身体を揺らして、ひとこと、ひとことを絞り出して断りの理由として、「国鉄分割・民営化の問題は理解できる。しかし、障害者が駅を利用するために、何をしてくれましたか？ 分割・民営化に関係なく、あなた達が障害者が安心して使える駅を実現したら署名します」というのがありました。

あれから約二〇年経って、気になる言葉に出会いました。「車椅子障害者がJRを使うということは、駅員さんの職場を守ることですよ」「われわれは車椅子を運ぶだけが仕事ではない」

昨年一二月一日に開かれた「JR新宿駅の安全とバリアフリーを考える集い」のわた

しの発言に対して、出席していたJ R労働者からの反論でした。

J R新宿駅の駅員さんの労災に端を発し、労働問題として提起されたこの運動に、わたしは、「障害者問題と労働問題を結び付ける画期的な運動です」と、「J R新宿駅のバリアフリーを考える会」事務局の滝野嘉津子さんに興奮してお話しました。新しい闘いの時代が来たと、わたしは実感しました。しかし、匿名労働者や集会の労働者の発言は、障害者の捨て身の闘いと、滝野嘉津子さんをはじめバリアフリー実現の運動を、労働問題として提起し、結集した人びとの知恵と力で勝ち取った闘いの成果が、J R新宿駅に車椅子でも使えるエレベータの設置を実現し、この運動を通して闘う仲間を同志としてつなぎ、幅広い運動として力を結集しようと努力している人びとに、水をさすことになるのではないかと、わたしは危惧しています。

J R新宿駅のバリアフリーの闘いを陰で支えたある方が、「障害をお持ちの方は、生きることが闘いだ。生き続けることが闘いだ」と述べられたことがあります。その場にいたわたしの險から、涙が止めどなく溢れたことがあります。障害を持って生まれ、障害を持って生き続けるには、この国は過酷な社会です。

この国の不条理と闘う全ての人びとが、連帯し、共闘できる切り口を、この闘いは運動の成果の中で示していると思います。そのことを理解して欲しいと思います。

(神奈川・障害者の社会参加を進める会・太田 耕造)

岩井さんの菩提寺を訪ねて

私の尊敬する人物。政治家は山口哲夫さん(元釧路市長、元参議院議員)、労働運動では、岩井章さんだ。

三月七日の鉄建公団訴訟結審の上京にあわせ、念願だった岩井さんのお墓参りができた。九七年二月に急逝され、追悼する会に出席できなかったこともあり、早くお墓参りがしたいと思ってはいたが延び延びになっていた。

三月五日、釧路始発の便で羽田に降り、新幹線で長野に向かった。岩井家の菩提寺は、長野電鉄小布施駅から歩いて一五分ほどの所にある。

岩井さんの著書で自伝らしきものは、八九年七月に上梓された「ひとすじの道五〇年」と思われる。「はじめに」のなかに、「この本は私の五〇年の闘いと生活の足跡である」と記されている。しかし、岩井家祖先や菩提寺については触れていない。

マルクス主義者と自認する岩井さんが、なぜ仏道のお墓に眠っているのか訝った。驚いたのは、お墓のある西永寺の山号の木画に岩井さん自筆のサインが浮き彫りされていた。

住職の長男の方が「山号は岩井さんが書かれたものです」と教えてくれた。本堂に招かれ、岩井さんが奉納した、中国周恩来首相との額入りの写真を見せてくれた。

いよ夫人の「言葉は生きて」と題する追悼文の中で、結婚を約したとき「親を大事に勉強している」と誓い合いました」とある。親を大事にすることは祖先を敬うことに繋がる。岩井さんの心の一面を知った。

岩井さんは、大正十一年四月二五日松本市巴町(現松本市中央)で出生している。「ひとすじの道五〇年」には巴町を「松本駅の斜め横」「松本の中心部」と記しているが、正確な場所は分からない。岩井さんが入学した開智小学校は、現在、歴史的建造物として保存されている。この頃から読書が好きだった。「道五〇年」には「教科書だけではあきたらず手当たり次第本を読んだ」と記されている。

昭和七年、北松本駅の裏手の白坂町(現在もある)に移った。「ここは田川という川の傍にあり」(道五〇年)とある。写真の右側が白坂町。岩井少年は、夢を持ち田川の土手を歩いたのだろうか。この地には、昭和十二年一月に上諏訪機関区へ就職するまで住んだ。

上諏訪機関区に庫内手として入り、六ヶ月後、機関助手科に合格した。この頃、国鉄内の最高学府専門部を受けようとして猛烈に勉強した。「英文の原書を一通り読めるところまでいった」(道五〇年)とある。

しかし、徐々に、偉くなることより進歩的雑誌の方に向いていった。「勤務の合同を見ては上諏

訪町立図書館へ通うようになった」(道五〇年)。町立図書館は、現在、市立図書館となって諏訪湖の近くに新設された。図書館は、市立図書館の分室として残されている。岩井さんが通いつめたのはこの図書館である。訪ねた日は、日曜日で休館だった。

三月五日は、釧路を出て、小布施でのお墓参りで一日が終わった。六日は、岩井さんの生まれた旧巴町のあたりを歩いた。その後、タクシーで岩井さんが通った、開智小学校、田川小学校、清水中学校を回った。上諏訪では、新設された市立図書館と岩井さんが「手長神社横にあった図書館へほとんど毎日のように出掛けた」(ここに本をみんな読んでやろうと考えた) (道五〇年) 町立図書館(現分室)に行った。ここは、松本駅から歩いて一〇分弱で、岩井さんも歩いただろうと思われる道を、偉人になりすまして偲んでみた。やがて、「反抗的態度に腹をたててのことだろう」(道五〇年) 塩尻支区へ飛ばされた。ここでも、岩井さんは、読書会などで学習を深めた。

この頃は、塩尻には図書館はなかった。刑事がうるさく、下宿を七、八軒転々とした。下宿の場所は分からないが、塩尻市内を歩いた。岩井さんが機関助手見習いで乗った、上諏訪から甲府までの車窓を楽しみながら東京に向かった。(横田 厚)

◇ 読者からのおたより ◇

職さがしながら 大変申し訳ありませんが、次から一部減でお願いします。いま、職をさがしながら「新社会」や貴誌の拡大に歩いています。成果が出ません。六〇歳を過ぎますが努力していきます。なお、住所が変わりました。(新潟・S)

編集部より たいへんご苦労の中、お取り扱ひいただいてのこと知りました。私どももさらにがんばり「通信」を充実させていきます。

「改憲案」オンパレード 憲法改悪を狙う自公民各党や財界・好戦勢力は今や改憲案づくりのオンパレードとなっています。自民党は、〇四年六月に「憲法改正のポイント」を発表し、さらに本年二月には森喜朗前首相を委員長とした「新憲法起草委員会」を設け、四月末に「憲法改正草案要綱」をまとめる予定です。公明党も〇四年六月に「論点整理」の中間発表をし、本年五月には憲法改正の「見解」をまとめます。

憲法を「改正」するには、その手続を定めた法律が必要です。自公民三党はそのための国会法改定の協議に合意。憲法「改正」の是非を問う「国民投票法案」を六月までにまとめることで一致しています。また憲法「改正案」は国会の三分の二以上の賛成が必要ですが、今や自公民三党だけで「改憲」発議は可能となります。日本国憲法の状態は今や危険水域に入っています。(憲法を生かす会・しが)

編集部より 五月三日、全国紙を駅売店ですべて買い揃えました。目的は社説で憲法問題をどう扱っているか。「読売」に象徴的でした。「改正の流れは止めることのできないところまで来た」というものでした。止めさせましょうよ。私たちの力で。

三単産職場交流会 五月一六(月)、桜井市で自治労、教組、JPU(全通)で「町村合併」「教育改革」「郵政民営化」と、それぞれの職場実態について交流会を開催する予定です。(奈良県労働者交流協議会)

編集部より 私たちに必要なのは横のつながりなんですよね。今の郵政民営化、公務員パッシングの始まりは一九七〇年代後半から始まった国鉄「分割民営化」。この教訓を労働組合、労働者は学びとろうとしてません。日経新聞が『私の履歴書』欄に加藤寛を登場させています。七〇年代から八〇年代の労使の攻防を知るうえで少しばかりおもしろい。

編集作業におおわらわ 八重桜も散りはじめ、ツツジの花が咲き始めました。いよいよ初夏の訪れです。「津々浦々」22号の編集に入っています。今回の特集は「闘いと戦略・戦術」です。兵庫の小西さん、山形の中村さんの論稿に横堀さん、鳩川さん、東京の小島さんの論稿で構成します。

先日、「社会通信」で掲載なされた広島土屋さんの「意識改革」の原稿をもう少し膨らませた論稿をお願いします。障害者情報ネット結成を全国の仲間呼びかけます。(津々浦々) 編集部・〇)

議論する機会をなかなか作れない 社会通信の最新号(No.九三二)、よくまとまっています。労働組合がこの問題について役に立つかどうかはわかりません。分会が上部機関に提出した「駅のパリアフリー」についての「団交要請書」についても完全に無視、あるいは「そんなのあったか」という態度でした。首を切られた仲間を必死に攻撃する現在の国労に対し、「まともなやれ」と突き上げるのは、首切りの問題であれ、パリアフリーの問題であれ、しんどいことですが、どちらにせよ職場の議論が必要なのはまちがいません。何のテーマであれ、「職場で議論する機会をなかなか作れない」というのが、どの職場でも、最大のなやみですが。(国労・A)