

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: shakaisushin@nifty.com

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

FAX(03)329915367

振替 〇〇一〇〇一 九一五八四三一 労金 中央労金本店 No.1154163

購読料 月額 700円 6ヵ月前納制

〈もくじ〉

■巻頭言

米朝信頼関係醸成がカギ

滝野 忠……………2

進展した六ヶ国協議

勝利解決への大きな足がかり……………3

九・一五判決について

◆資料1 原告団・弁護団・共闘会議「声明」◇……………4

不十分な判決、認められず……………4

◆資料2 鉄道・運輸機構「コメント」(九月十五日)……………4

判決にはは控訴……………4

◆資料3 ◇「九・一五」判決への国労の声明……………5

◆資料4 北海道新聞社説(九月六日)◇……………5

国労差別 不法行為の判断は重い……………5

『労働者には希望がある』を読み……………6

「つくばエクस्प्रेस」と交通バリアフリー……………7

―障がい者団体の点検乗車から―……………7

競 (狂) 争 「三重奏」……………11

―つくばエクस्प्रेस(TX)と地域社会―……………11

職員厚遇問題の「その後」……………12

―読者からのおたより……………13

編集部だより……………10

「国鉄まつり」にご参加を……………10

日時 十月十六日(日) 午前十時より……………10

場所 亀戸中央公園……………10

旬刊 社会通信

NO. 946

二〇〇五年一〇月一日号

二〇〇五年一〇月一日発行
(毎月一日、十一日、二十日三回発行)

米朝信頼関係醸成がカギ

進展した六ヶ国協議

六ヶ国協議は、「朝鮮半島の非核化を平和的手段で達成する」ことを目的とする。協議開始は〇三年八月である。このほどようやく「共同声明」が採択された。東北アジアの平和と安定に画期的な出来事である。共同声明で何が確認されたのか。

第一は、協議の目標が「平和的な方法による朝鮮半島の検証可能な非核化」であることが再確認されたことだ。

第二は、「敵対」関係にあった米国との間で①相互の主権尊重、②平和共存、③関係正常化への措置をとることが約束されたことだ。米国と北朝鮮との間で「信頼醸成」の気運がつくられた。

第三は、このことによって、北朝鮮は①すべての核兵器および既存の核計画の放棄、②核不拡散条約（NPT）、国際原子力機関（IAEA）早期復帰。たいする米国は①朝鮮半島に核兵器をもちこまないこと、②北朝鮮を攻撃、侵略しないことを約束した。朝鮮半島のもう一つの国、韓国は朝鮮半島非核化共同宣言を再確認した。これら当事国において、入口にすぎないけれど、「朝鮮半島非核化」が申し合わされた。

北朝鮮と米国との間に、これで全面的かつ完全な信頼関係がつけられたわけではない。北朝鮮は①原子力の平和利用の権利、②軽水炉提供を要請し、他五ヶ国はこれらを「尊重」「議論」することにも同意した。

第四は、日本の立場である。仲介役の中国、ロシア、三八度線で国境を接する韓国は、北朝鮮と国交をもつ。日本は米国とともに国交をもつてはいない。北朝鮮にとつて、これまでの外交上、最大の脅威は米国だ。その米国に日本は深く肩入れする。そして、脇役の日本が拉致問題等でドラ声を取り上げる。米国は先に見たように北朝鮮と二つの約束をした。その結果、日本は平壤宣言を基礎に国交正常化のために措置をとることを、北朝鮮に約束した。日本と北朝鮮の間で中断されていた外交交渉再開は、その結果である。

第五は、北朝鮮の主権と国家存続のため①エネルギー、貿易、投資の分野での経済協力、②エネルギー支援、③韓国は電力供給を再確認した。

第六は、約束されたことがらについて、「約束対約束、行動対行動」の原則で段階的に調整・実施していくとしたことである。

これに対し、各国代表は「安全保障と繁栄は核ではなく、周辺国との良好な関係によって得られる」（米国）、「声明は我々の目標と、到達の原則を明確にした」（韓国）、「成し遂げられた合意は一つの段階であり、新たな段階の始まり」（中国）、「北朝鮮が相応の核不拡散体制に復帰しない限り、エネルギー協力をすることはできない」（ロシア）。日本はいえれば拉致を念頭に「すべての関係国から日朝間の懸案解決が重要との理解が得られたのは非常に重要」と述べる。

今回の合意は「入口」と「出口」を同時に定めた。「入口」で二年余の日時を要している。「出口」にはどれだけかかるのか。中国は「今後も進まねばならない道はとて長く、困難や曲折も予想される」と楽観視してはいない。

（滝野 忠）

勝利解決への大きな足がかり

— 九・一五判決について —

九月一五日、国労組合員ら二九七名のいわゆる「鉄建公団訴訟」について、東京地裁で判決が言い渡された。翌日の新聞各紙は久々に一面ニュースで取りあげ「JR不採用、国労差別を認定」（毎日）などと大々的に報じた。

判決の本身は、国労組合員らに対し採用差別があったことは不法とし慰謝料の支払いを命じた。しかし、原告等が求めていた雇用については「解雇は有効」とするなど矛盾に満ちた内容となっている。また、不法行為（不当労働行為）を認定しながら、その慰謝料は五〇〇万円と余りにも現実ばなれした値のものとなっている。判決の翌日には利息を含む二五億一八〇万円の慰謝料を仮執行によって手にする一方、被告側は控訴手続きを取ったため（原告も控訴の予定）、裁判の舞台は東京高裁に移ることになる。

控訴審では、改めて被告の不法行為を再確認し、①不当労働行為の救済は原状回復を基本とすること、つまり解雇撤回⇨雇用の継続、②慰謝料、損害賠償の増額、③六ヶ月以上の停職処分歴（労働処分）を理由とする原田亘氏らの救済排除（請求棄却）に対する是正等を中心にならう。

九八年五月二八日の東京地裁判決で労働委員会命令の取り消し（敗訴）以来、国労内部の混迷は、その後「四党合意」の受け入れをめぐって大混乱に落ち入り、〇三年一二月二二日の最高裁判決によって、事件そのものの解決への動きは膠着状態となっていた。

こうした状況に風穴を開け、勝利的解決への足がかりを提供したのが今回の判決である。一部の学者や無能な人々から「門前払い」されると批判されてきた本裁判は「訴訟救助」という労働事件では前例のない経過を経て、司法としては初めて不当労働行為を認定したことの意味は大きい。判決内容全般を見れば不当判決と言うしかないが、今後の闘いにかけて相手を特定し、その責任を追及する政治的、法的、道義的根拠をえて、法廷闘争とは別に、自立した解決に向けての交渉が可能となったと云えよう。

後続の第二次訴訟、千葉動労、全動労の裁判闘争の勝利的成果が期待される。また、この判決は国労内の本部支持グループにも大きな動揺を与え、第二次原告団に新たに加わる動きも加速することにならう。

今回の判決は国労からの弾圧（処分、生活援助金の凍結、物販オルグ先からのしめ出し）で苦しめられてきた原告団・家族にとつて、自信と確信を深めることになり、支援者にとつては改めて勝利の展望をもって再出発する契機となり、闘いは一歩前進したと言えよう。この判決が国労の方針、運動に与える影響は計り知れないものとなったが、闘いの主導権は原告団がにぎることになり、国労は苦渋の道を歩まざるを得ない。

「四党合意」では、不当労働行為責任を問わず、七〇〇八〇万円をまとめようとしたが、本判決では金銭だけを見ても十一〜十二倍の八八五万円をえた訳で、さまざま犠牲を払いつつも「四党合意」を粉砕した成果は大きいといえよう。

国労に残された道は、これまでの処分や生活援助金凍結など、労働組合としてあるまじきこれまでの行為を反省し、本訴訟を認め、共にその戦列に加わることによってのみ、国労自身の名誉を回復し国鉄闘争の早期全面解決の道が再び切り拓かれることを勇気をもって決断する以外にない。

◇資料1 原告団・弁護団・共闘会議「声明」◇
不十分な判決、認められず

本日、原告団の請求を一定程度認める判決がなされた。国鉄が原告らについて「JR北海道、JR九州の各採用候補者名簿に記載しなかったのは、同原告らが、主として国労に所属していることないし国労の指示に従って組合活動を行っていることを理由として、採用基準を恣意的に適用し、勤務成績を低位に位置づけたことによるもの」と認められ、不法行為と評価するのが相当であり、当該判断を覆すに足りる証拠は存在しない」と明確に指摘し、原告団の一八年間の闘いが正しかったことを証明した。

また、二〇〇三年二月二日の最高裁判決時が「時効消滅の起算点である」と認め、被告らの時効の主張を退けた。そして差別されたこと自体による苦痛、原告らが正当な評価を受けるといふ期待権とJRに採用されるべき期待権の侵害を認めて期待権としては比較的高額な慰謝料一人五〇〇万円の支払を命じた。原告団は、本日の判決が名誉回復の一助になると確信する。

しかし、再就職促進法に関する法律判断を誤り、国鉄清算事業団からの解雇に対する解雇無効の主張を認めず、解雇についての不法行為も認めず、賃金相当損害金も認めないなど全般的に極めて不十分な内容である。

また、原告らは、国鉄分割民営化に際して仕事をとり上げられ人材活用センターに押し込められるなどの差別攻撃を受け、国鉄清算事業団に収容されて人格を無視した「自学自習」という名目での無為の日々を送らされた。ところが、これらについては、判断せずに時効を認めた。その点でも不当な判断であると言わざるを得ない。

佐藤昭一他四名について請求を棄却した点は、不当な判断として弾劾するものである。

JR不採用から一八年余り、原告ら及びその家族は、就職差別、結婚差別などあらゆる差別、偏見と闘い、苦難の道を行ってきた。一八年の間に一〇四七名の仲間のうち三四名が亡くなり、この裁判を提訴してからも原告団の一名が判決を待たずに亡くなった。

この一八年間の苦難は口に出して言いあらわされるものではなく、本日の判決は到底一八年間の償いになるものではない。

しかし、原告団の意気は軒昂である。原告団の目標は、あくまでも鉄道員として地元JRに復帰することである。今後闘いの場は控訴審に移ることになるが、第一審のとき以上に団結を強め、被告の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、さらには同機構が全株式を有するJR北海道及びJR九州にくわえJR東日本への職場復帰を要求する。

さる四月二十五日の福知山線尼崎駅付近の事故は、極限的な人減らし、安全性を無視したスピード・アップ、日勤教育と称する異常なまでの人事管理体制が背景にあり、分割民営化が安全性を一切無視した営利至上主義であることが明らかとなった。まさに分割民営化がもたらせた必然的な事故である。尼崎事故で亡くなった一〇七名の犠牲者に心から哀悼の意を捧げるとともに、原告団は、あくまでも国家的不当労働行為である国鉄分割民営化に反対し、必ずや鉄道労働者に復帰して二度と同種事故を起こさせないためにも闘うことを誓うものである。(二〇〇五年九月一日)

鉄建公団訴訟原告団

同事件弁護団

一〇四七名の不当解雇撤回国鉄闘争に勝利する共闘会議

◇資料2 鉄道・運輸機構「コメント」(九月一日)◇
判決には控訴

本日、東京地方裁判所において、国労闘争団員ら二九五名が当機構を被告として雇用関係存在確認等を求め提訴していた事件につき、当機構一部敗訴の判決言い渡しがありました。

昭和六二年四月の国鉄改革に際し、JR各社に採用されなかった職員に対しては、国鉄清算事業団が再就職促進法に基づき三年間にわたり再就職対策を行い、同法の失効に伴い再就職しなかった職員を解雇したところですが、判決で事業団のこれら措置が全面的に適正と認められなかったことは、極めて残念に思います。

判決に対しては、控訴した上、当機構としてさらに主張・立証していきたいと考えています。

◇資料3◇
「九・一五」判決への国労の声明

1、本日、東京地裁民事第三六部は、国労の闘争団員の一部が、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を被告として提訴していた、いわゆる鉄建公団訴訟について、判決を言い渡した。この訴訟は、一九八七年の国鉄分割民営化に際してJRへの採用を拒否され、一九九〇年に国鉄清算事業団を解雇された国労闘争団のうち一部組合員らが二〇〇二年一月提訴したもので、国鉄の権利義務を承継した鉄道建設公団（さらにその権利義務を引き継いだ現鉄道運輸機構）を被告に、一九九〇年の解雇無効を理由として地位確認等を求め、その後予備的に損害賠償請求を追加してきたものである。

なお、JR各社に対して採用措置を含む原状回復を求めた労働委員会への不当労働行為救済申立事件は、二〇〇三年一月二日最高裁判決によって、国鉄改革法の解釈として、JR不採用の使用責任を負うべきはJRではなく国鉄であるとの理由で、中央労働委員会の救済命令の取消しが確定している。

2、本日の判決は、原告らの地位の確認と解雇以降の賃金の支払請求は否定したものの、国鉄によるJR採用候補者名簿の作成に国労差別があったとして、JR採用について正当な評価を受けるべき機会を奪われた慰謝料五〇〇万円の支払いを命じたものである。判決が、国鉄の損害賠償責任を認めただ点は評価しうるものであるが、十八年間におよぶ闘争団員らの受けた苦痛を償う慰謝料としては不十分といわざるを得ない。

また、判決が被告の時効の主張を排斥し、本件の損害賠償請求権の時効は前記最高裁判決の時から進行するとしたことは、当然とはいえ適切な判断である。

3、国労はこの間、前記最高裁判決が指摘した国鉄の責任及び昨年六月十八日に示されたILO第6次勧告等を基本に、採用差別問題の公正な政治的・全体的解決を図るため全力で取り組んできた。われわれは、本日の判決も認めた国鉄の責任をあらためて確認するとともに、この判決を機に、戦後最大の不当労働事件というべきJR採用差別問題の国労基本要求に基づく全体解決をすみやかに実現するため、組織の統一と団結を一層強化し、引き続き奮闘するものである。

◇資料4 北海道新聞社説（九月一六日）◇
国労差別 不法行為の判断は重い

「国労に加入していたことで差別を受け、不利益な取り扱いがあった」。東京地裁が、司法としては初めて旧国鉄の不当労働行為を認め、賠償を命じた。

国鉄分割民営化にあたり、JRに不採用とされた上、旧国鉄清算事業団を一九九〇年に解雇された、道内を中心とする国労組合員らへの判決である。

JR不採用問題では、二〇〇三年の最高裁判決で国労組合員側の敗訴が確定。政治解決の道も、四党合意の空中分解により閉ざされるなど、出口の見えない状態に陥っていた。

それだけに、旧清算事業団を継承した被告側の鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧鉄建公団）は、判決の重みを謙虚に受け止めるべきだ。一定の救済策を盛り込んだ今回の判決が、解決に向けてステップとなっしてほしい。

〇三年の最高裁判決では、不採用問題の法的責任について、国鉄を継承した旧清算事業団にあり、民営化されたJRにはないとの判断を示した。

今回の訴訟は、JRではなく鉄建公団（当時）を被告とすることで、これとつながる旧国鉄や国の責任を問うた意味がある。

あらためて指摘したいのは、労働争議の調整を行う中央労働委員会が、清算事業団を解雇された国労などの組合員の大半について、選考、採用を再度行うなどの救済策をJRに命令していた事実である。

各地の地方労働委員会も、組合活動を理由にした不採用を不当労働行為と認定してきた。中労委の救済命令は、最高裁がJRの責任を否定して取り消したが、不当労働行為と認定したことの重みは消えない。

ただ、原告側にとつては、今回の判決で解雇が有効とされ、賠償額も請求を大幅に下回ったこと

に、不満が強いだろう。

二〇〇〇年に「四党合意」で政治決着の試みが進んだ際、国労本部はこの受け入れを決めた。だが、合意に反対して裁判闘争を継続する原告らは本部から批判され、一部は処分された。職場や仲間を失いながらも続けた十八年の闘いに比して、救済が十分ではないという思いは理解できる。

旧国鉄の不法行為が判決に盛り込まれた以上、国の責任があらためて問われる。独立行政法人の鉄道・運輸機構や、監督権限を持つ国土交通省は、早期の解決を図るべきだ。

この際は、今回の訴訟に参加しなかったJR不採用組合員の救済も視野に入れる必要がある。選挙で大勝した与党にとつても、解決へ政治的力量を示す絶好の場であろう。

国労への風当たりが強まって以降、労働運動が後退、働く者の地位は不安定となり、リストラも当たり前の風潮が広がった。不当労働行為は放置しない、という国の姿勢も示してほしい。

『労働者には希望がある』を読みて

心篤き本

二〇〇五年三月一九日、東京で開催された「早田昌二郎さんを励ますつどい」の案内文が一月末に届いた。民間の一労働者（木工関係の会社）にとつて、極めて残念・悔しい思いで欠席のハガキ（メッセージ）を出しました。

『理論と実践・学習と交流』を最も重視されご指導いただいた灰原茂雄さん・岩井章さん両先輩に学び奮闘されている出席者の皆さんに心より敬意を表します。『：励ますつどい』の成功をいのります。』（二〇〇五年三月一九日 札幌市・松村清治）

贈呈本といつしよにご丁寧なる言葉を頂きました。冊子の名は『労働者には希望がある——国鉄反合研運動の原点——』（編集者・早田昌二郎、発行・灰原基金）とありました。私は、この本を読んで久しぶりというか、かつてなく人間味のある心篤きよい本であることを実感しました。

「労働者には希望がある」この本の書評（全国の闘う仲間の皆さん、是非読んで下さい！）、責任ある方がしつかりと報告されることを期待しています。私からは「早田昌二郎さんの生き方に学ぶ」として、灰原茂雄さんハナさんご夫妻との出会い等忘れ難い思い出を書かせて下さい。

灰原さんのこと

私（松村清治）は、高校を卒業し旧国鉄旭川局（宗谷本線名寄駅）に入り、十三年余で退職した元国労組合員です。その後、今の会社は七つ目の職場で現在六一歳。残業ナシで手取り一六万五千円余の低賃金労働者です。このような実態、現実ですので、一九八六年以来東京方面へ行ったのはたったの三回です。

その二回目の時には、滝野嘉津子さん（社会通信）、樋口俊土さん（現・新社会党本部）の案内で灰原茂雄さん・ハマさんご夫妻の自宅におじゃまし懐かしい、楽しい忘れられない時間を過ごしました。今でもよく覚えていますが、奥さまの手料理でお酒（ウイスキー）もいただき話も弾みました。

その時の会話の主な内容ですが、私は「解雇撤回・首切り反対」をまさに生命を賭して闘っている闘争団員・家族の皆さんのことを思いつつ、ひるがえって専従者である「国労本部・エリア本部・地方本部・地区本部等の役員」が苦闘しているJRの国労組合員・闘

争員と家族のことを真剣に考えて闘っているかどうか。しかし、国労内の動向と現実を見る聞くにつけ(重ねて)国労本部をはじめ役員姿勢に厳しい、悔しい思いでいっぱいである……との元国労組合員としての気持ちを抑えることが出来ずに、つい話の最中に(少しく大きな声で)泣いてしまいました。まさに突然のことで、灰原ご夫妻もさぞやビックリされたのではないかと思います。このことを今でもしっかりと憶えています。私と灰原さんご夫妻との久しぶりの出合いでしたが、それが最後となってしまいました。

私が国労本部の役員を退任し(一九七四年十月〜十一月)、地元北海道名寄市(国労旭川地区本部名寄支部)へ戻る時に開いてくれた「横浜中華街での食事会」に妻と息子二人一緒に出席したときにも、灰原さんご夫妻がわざわざ来て下さりあたたかい激励をいただきました。今でも感謝の気持ちを忘れたことはありません。

本当に本場に立派な先輩・指導者であり、全国争議団、国労闘争団をはじめ全国の闘う仲間へ「檄」を送り続けてきた「反合研運動の生みの親である」灰原茂雄さんのことを……在りし日のことを偲んでいます。

拡めたい

ブロックで反合研運動を仲間と共にやってきた者(元国鉄北海道反合研事務局長)として、『労働者には希望がある』を読んで、「反合研運動、とりわけ国鉄反合研運動の原点」について今さらながら灰原先輩の生き方・思想を知る上で多くのことを学ぶとともに、向坂先生、灰原茂雄さん・岩井章さん両先輩からご指導いただいたことを決して忘れることなく、これからもそのことをしっかりと受け止め生きていきたいと思っています。

非常に光栄で嬉しいのは、同著に私の名前が三回も出ていることです。(三十九頁、「国労綱領の改定」運動：他)。そういう気持ちをこめて「発行・灰原基金」の事務局宛に二十冊を注文しました。この本は「全国の闘う仲間に関わりなく勇気を与えるもの」との確信していますので、是非とも多くの仲間を広めたいと思っています。

今が一番重要な時期ですので、「鉄建公団訴訟裁判の判決・九月十五日に向けて頑張ること！」「解雇撤回・首切り反対」に向けた国労内の統一と団結！ 国労綱領の堅持！」をめざし、全国争議団・とりわけ国労闘争団と家族の皆さん、力強く前進する鉄建公団訴訟裁判原告団の皆さんと共に、私も歩んでいきたい。

(元国労組合員・鉄道退職者の会々員 札幌市・松村清治)

※ 私・松村が灰原茂雄さん・ハマさんご夫妻の自宅におじゃましたのは、今から十三年前の一九九二年九月二十二日のことです。当時、四十八歳でした。

「つくばエクスプレス」と交通バリアフリー

―障がい者団体の点検乗車から―

待ちにまつた開業日

八月二四日のつくばエクスプレス(TX)の開業日、電動車いす使用の仲間とその支援者ら二〇数名が秋葉原駅に集まり、つくば駅まで点検乗車した。国際的な障害者団体「DPI(障害者インターナショナル)日本会議」交通問題担当常任委員の今福義明さん、「誰

もが使える交通機関を求める」全国行動東京実行委員会事務局長の松井俊次さんらだ。

二〇〇〇年に成立した「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」の付帯決議にある「見直し」のヤマ場を迎えるこの時期に開業する「つくばエクスプレス」は、同法の様々な移動円滑化基準が適用され将来を見据えて基準を超えるものになっているか、同法の成果と同時に問題点が披露されるこの日を彼らは待ちかまえていた。

彼らは日頃バリアがあると聞けば直ちにはせ參じ、乗り物が開発運行されると聞けば飛んでいく。結果や状況は日常的にメールで知らせてもくれ、毎年夏から秋に定期的に鉄道事業者と話し合いをもち、彼らが必要とすることを要望し、ときには一緒に点検し、さらなる改善を求め活動してきた。

トータルで良好、しかし…

JR秋葉原駅の中央口を出ると、斜め前にTX秋葉原駅改札口へ直行する十八人乗りエレベーターがあった。大きな電動車いす使用者が二人並んで入ることができ、加えてベビーカーの赤ちゃんとお母さん、杖をつく高齢者も一緒に乗ることができほどの大きさだ。現在の交通バリアフリー法ガイドラインは十一人乗りだが、彼らはもう何年も前からエレベーターは誰もが一緒に利用できる十八人乗り以上のものを！と訴え要求してきた。

「誰もが使える交通機関を求める」委員会の松井さんは強調する。「駅で電車を利用する人はみんな急いでいる。『譲り合いの心』で使っていても、十一人乗りのエレベーターでは電動車いす使用者一人と介助者が乗ればあと一人ぐらいしか乗れない。われ先にとなる。急いでいるから仕方がないや〜にかき消され、結果的には障害者は遠慮したり使いにくいものになってしまう。みんな急いでいるよ。そういう感情が出てきちゃう」と。

TX開業日の秋葉原駅はお祭り騒ぎの混雑で、出入り口のシャッターは降ろされ入場を制限していたが、エレベーターはいずれも改札口近くにあり、地上から改札口まで、改札口からホームまで迂回させられることもなくスムーズに移動できた。障がい者らが日頃の体験をねばり強く訴え交通事業者や国の関係者に主張してきたことの成果といえよう。

また、高齢者や一般乗客等に配慮された休憩用ベンチや休憩スペースが設置され、改札口が車いす使用者も使いやすい幅の広さであり、シースルーの有人改札カウンターのすべてが車いす対応の高さのローカウンターを併置。券売機も使いやすく、案内板も見やすい見通しがきく明るさだった。階段には二段手すりがあり、エスカレーターは乗降口がスリステップで乗り降りしやすい高齢社会に備えた試みがなされていた。

視覚に障害のある方々が切望していた転落防止設備の可動式ホーム柵もあった。車内音声案内の『次駅・次々駅』『扉の開閉側案内』『英語案内』『電光表示』や「音声・点字案内」などの備えもあり、これまでの他の鉄道に比べれば格段の差で高く評価できるものと思われた。しかし、ホームと車両の段差と隙間が大きかったことに衝撃的な打撃を受けた。

裏切られた「段差と隙間」

交通バリアフリー法の移動円滑化基準では「ホームと車両の段差はできるだけ平らにしなければならぬ、隙間はできるだけ小さくしなければならない」とあるなかで、TXは秋葉原駅では段差五センチ隙間十六センチであった。つくば駅は段差二・五センチ、隙間

十センチ、南千住、浅草、新御徒町なども段差五センチと隙間十二センチで、駅によってその大きさの違いも目立った。

こうした状況では、車いす使用者の乗り降りには駅員の介助や「ホーム渡り板」が必要だ。仮にホームに駅員がいなくなったり無人駅になったりすると、障がい者の移動が制限される恐れもある。開業日点検乗車に参加した二〇数人は「期待は見事に裏切られた！」とガツカリした表情。実際、この日は混雑し初日で慣れなかったこともあるが、始発駅でも乗換駅でも着駅でも依頼したが駅員による介助はなく、電動車いす使用者は単独自力での乗降を余儀なくされた。その際、頸椎に障害を持った電動車いす使用者の頭が大きく揺られて痛々しかった。「飛び降りたような感じ。怖かった」と感想を述べた者もいた。

前輪の大きい電動車いすを使用し、頸椎に障害のない車いす使用者は単独自力乗降可能であろうが、前輪の小さい電動車いすや手動車いす、ベビーカー等の使用者は乗降時に前輪がホームと車両との隙間にはまり込んで転倒する恐れもある。また、高齢者の場合は一〇センチほどの段差でも転倒し重大な結果をまねくことも少なくない。ホームと電車の「段差・隙間」は、いのちにかかわる、人生を大きくかえてしまいかねない重大な問題なのだが、企画・設計の段階から軽く考えられ、その必要性が認識されていないようだ。

また、関西の私鉄新型車両では、「車いすスペース」「フリースペース」が各車両毎に一カ所設置され、車いす使用者ばかりでなくバギー使用者や大きな荷物を持った人々にも利用され喜ばれているが、TXには列車一編成に二カ所しかないことも指摘された。

さらに、「二〇駅のうち十九駅のエレベーターは十五人乗り以上なのに、乗降客が多い北千住駅だけが十一人乗りなのはなぜか」「トイレは人工肛門用のオストメイトを備えているのに、二十駅すべてが簡易式で使いにくい」「車いすでも使いやすいバリアフリー自動販売機を備えている駅は三分の二だけ。こうしたちぐはぐはなぜか」や、「案内を日本語、英語、中国語、韓国語で表記しているが、漢字が読めない者にはひらがなの表記が必要」等々、点検乗車参加者の感想がつついた。

七日間かけ全二〇駅を乗降

今福さんはその後七日間かけて全二〇駅を乗り降りしながら、それぞれの駅に乗り入れているバスや鉄道も点検乗車し、次のように感想を語った。

評価点として、「沿線各駅から新設バス・ルートいろいろ発着でとても面白い。秋葉原駅を除く新設バスターミナルのほぼすべてのバス、タクシー・自家用車ターミナル、さらには他鉄道駅舎に、雨防止の上屋が設置され、駅舎部にもっとも近いターミナル位置に、車いす使用者対応の駐車スペースが設置されていること」

最大の問題点は、「ホームと車両の段差と隙間を規定する交通バリアフリー法の移動円滑化基準適用は、時間的に間に合わなかったのか？ あるいは、ホームと車両との段差と隙間の徹底したバリアフリー化努力がなされたのか？ という問いを残すものとなった」「ホームと車両との段差と隙間のバリアが残り、車いす使用者が安全に円滑に単独自力乗降できないということ、駅員の『ホーム渡り板』接遇サービスに依存せざるをえない非自立的乗降の継続を強いられることになる。建設に約八四〇〇億円という巨額の投資をして、ユニバーサルデザインを標榜していた結果が、この状態であったというのは、悲しいではないか」

「TXより半年前の今年二月に開業した福岡市営地下鉄『七隈線』はホームと車両の段差がなく、すき間はわずか五センチ。段差や隙間をなくすためには駅舎内のホームをまっすぐにしなくてはならないなど、小手先ではできない。移動円滑化基準をどれだけまじめに考えているかが問われる」

「この様な禍根を残さないように、二〇〇七年度開業予定の『東京地下鉄13号線』と『新交通 日暮里・舎人線』においては、何としても設計・計画の段階からの障害当事者参画を勝ち取らねばならない！」と熱っぽく語っていた。

今福さんの質問に講師動揺

九月四日、「TX開業記念 技術交流inつくば2005」つくばエクスプレスを科学する！』と題して首都圏新都市鉄道株式会社参与の北村不二夫氏が「TXの概要」を、鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部審議役の平岡慎雄氏が「TXの新技术とユニバーサルデザイン」を講演した。

今福さんは、これに参加しホームと車両の段差と隙間問題を質問した。二人の講師は一瞬動揺した表情で、「ハード面での不備はソフトでカバーする」と答え、段差と隙間が生じた理由について平岡氏は「島式ホームで、ホームの先を絞り込んで狭くしてあるためホームが曲線になる。直線の車両を曲線に走らせることで隙間が出来てしまう。段差は車両にバネを持たせてあり、乗客が乗ったときに下がる分を上げているため車両を高くしている」と、答えは一般的。「七隈線」での試み・努力がTXではなされなかったようだ。コデーネーターの茨城大学の長谷川幸介氏は、「これからのユニバーサルデザインのために当事者を交えて一カ月に一回位で研究会を設け社内で検討していただきたい」と提起した。それにしても新橋〜横浜二九キロにわが国初の鉄道が開通してから二〇年余、この間の発展はめざましいものがあつたが、誰もが使える安全でバリアフリーな鉄道への歩みはまだ始まつたばかり。当事者が現場の問題点を率直に提起し、計画・設計の段階から当事者参画を勝ちとらなければバリアは解消されない。今福さんらは、さらに、聴覚や視覚に障害のある方々と点検乗車し、首都圏都市鉄道に要望書を提出したいと語っている。(K)

◇ 編集部だより || 私の読書 (一) ◇

▽読書に興味をもって四〇年余。お金もないのに、本ばかり買い込んだ。我が家は「小鳥小屋」。置く場所はない。私の、そして妻の実家はじめ数ヶ所でホコリを被っている。

▽新刊本は浜の真砂のごとき状況だ。現れては消え、消えては現れる。読書とは広い知識を得ることはもちろんであるが、さまざまな事象について「考え」、「真理」を掴みとる知的行為、それを自由な社会に結びつける実践である。

▽古今東西の古典は、人間、社会、理論と実践について「考える」ことを教えてくれる。新刊本には、多くそれがない。というわけで、この数年、新刊本は図書館にまかせ、ほとんど買うことがなくなつた。読書はホコリを被つた古典がもつぱらとなつた。

▽「今頃、古典か」と笑われるかもしれない。しかし、知恵遅れの小生は、ようやく古典の「楽しさ」がわかつてきたのだからしょうがない。『レーニン全集』を読了し、今は『マル・エン全集』。そして、向坂逸郎先生の諸論文・随想に挑戦している。

競（狂）争 「三重奏」

—つくばエクスプレス（TX）と地域社会—

旅は私にとって生活そのものだ。一年の半分を旅したこともまれではない。旅はかつて楽しみだった。今は、苦しみとなった。ユッタリと走る鉄道、バス路線は、四季のおりおりを楽しませてくれた。目的地に着いたほんの一時、市民の生活を支える市場（いちば）を眺め回った。その地方の生活と文化、習慣を一瞬に体験できる、その楽しみがいかに楽しかったことか。市場は今では地域生活から切断されてしまった。観光客への市場へと変わった。かつては、地域の人で活気にあふれた市場に、今は地域の人はいない。苦しみとはそういうことである。

大都市圏は人であふれる。地方は人の姿はまばら。商店街は姿を消した。人を集め、街を「活性化」させるか、マチ・ムラ興（おこ）しが地域最大の課題となった。地域荒廃は、国の荒廃と一体だ。政府公報メディアNHKは、政府の政策を宣伝する。

八月二四日、つくばエクスプレス（TX）が開業した。TXは秋葉原（東京）を始発駅に千葉—埼玉—つくば（茨城）を着駅に、四県五八・三キロを最高時速一三五キロ、四五分で突っ走る。この日、沿線地域は「お祭り」騒ぎにわいた。TXは①二一世紀はじめての線路、そして最後の新線、②首都圏に動脈、③沿線開発との地元の期待である。

TXは第三セクター「首都圏新都市鉄道」が営業主体だ。株主は四都県（東京、埼玉、茨城、千葉）、四区（千代田、台東、荒川、足立）、埼玉二市（八潮、三郷）千葉二市（流山、柏）、茨城四市町村（守谷市、谷和原村、伊奈町、つくば市）、他民間企業ふくめ二〇八団体。着工は九四年、公費は八三〇億、ほとんど無利子である。

つくば市は研究学園都市として茨城県南につくられた人口都市だ。東京とつくばを直接結ぶ線路はない。つくばに向かう旅行者の足は①東京駅八重洲南口発の直行高速バス、②上野発の常磐線で牛久、荒川沖、土浦に出、そこからバスまたはタクシーでつくばに向かうことになる。所要時間はバスで約七〇分だが、八重洲とつくばを結ぶ首都高速道は過密で時間計算は困難。常磐線は土浦まで特急で四〇分、快速で八〇分。そこからバス、タクシーを乗り継ぐと約二時間かかる。

TXは東京都心・秋葉原とつくばを結ぶ。所要時間は最速で四五分。時間的には便利になる。しかし、それとともに三つの「足」の競争が過熱となる。TXは秋葉原—つくば間の運賃を一一五〇円とした。高速バスは一二五〇円だから一〇〇円も安い。これはバスとの競争を意識した料金設定だ。高速バスは負けてはなるものかと一〇〇円安くし、TXと同じ一一五〇円にさっそく料金を改定した。JRも必死である。常磐線に特別快速という新車両を導入した。上野—土浦を五五分で走る。運賃は一二八〇円である。

首都圏には東海、関西圏と違いJRと民鉄が併走する路線は少なかった。首都圏にも新たな仁義なき競争、争いが始まったのである。第三セクターに参加する自治体、開発デベロッパーは、地域再開発に血眼となる。通勤客を住宅開発で呼び込み商業地、観光開発したいというのである。

つくば市は研究開発都市で人間のかおりはない。彼ら住民の多くは腰かけのサラリーマン、つくばをついの住処とする者は少ない。茨城に鐵路はなく、自動車が必要な交通手段となる。常磐線の主要駅も取手を過ぎれば駅前商店街はなく、通勤者の車を駐車させる駐

車場が駅を包囲する。駅周辺には宅地が造成されるだろう。しかし、主要な交通手段は車となる。つくばからTXを利用する旅行者は周辺地域から車でつくばに向かう。つくばは車で埋めつくされる。地方の空港と同じになるのではないか。

さらに深刻なのはTXが地域社会に与える影響だ。つくばへの旅行者はバス、常磐線を利用した。常磐線利用者は周辺駅から路線バス、タクシーでつくばに向かった。これら利用者がいなくなる！タクシー、路線バスは縮小、廃止に追いこまれる。(T)

職員厚遇問題の「その後」

全国的に進行 マスメディアなどの集中砲火をあげていた、職員厚遇問題の「その後」の状況について報告します。

職員厚遇として報道されていた福利厚生制度は、その多くが廃止・見直しされることとなりました。また、長年の労使交渉で獲得してきた諸手当なども、見直し・減額さらには廃止とされてきています。それは、名指しされていた自治体だけではなく、全国の自治体で同様の見直しや、制度改悪が進んでいます。なぜなら、地方公務員の福利厚生制度は、地方公務員法四二条に基づくものであり、その法に基づいて条例化して、実施していることからして、全国すべての自治体に該当します。

名指しの自治体には、「攻撃しやすい条件」があったのでしようが、その「部分的な行き過ぎ」を最大限に利用し、市民感覚・世間常識という超法規的な口実をつけ、公務員の福利厚生制度を否定するような攻撃が、全国的に現在進行しています。

医療保障の分野でも この職員厚遇問題について、医療保障の充実を求める立場から批判したことをふまえて、その立場から「その後」を報告します。

大阪市健康保険組合の保険料の負担割合が、被保険者と事業主との負担割合、すなわち労使の負担割合が一对二であったものを、労増・使減などで、今年度の一・五対二を経過措置とし、一对一とされることになりました。大阪府市町村職員共済組合も、同様の経過措置をふみ、一对一となることになりました。

健康保険法の改悪の中で、政府管掌健康保険の保険料負担割合は、原則労使折半(例外規定あり)とされましたが、健康保険組合・共済組合などには、従前からの経緯をふまえ、例外規定が設けられています。それは、一定の範囲内で料率や負担割合また独自の給付などを決めることができるという規定であり、そうしたことを充分承知しながら、マスメディアは、職員厚遇というデマ宣伝を展開し、公務員の医療保障制度の水準を切下げるための攻撃をかけてきたのです。

保険料率・負担割合・付加給付などの見直しですが、大阪市・大阪府下の自治体のみならず、全国の自治体で進められているのが現状です。

さらに、注意をしておかなければならないことは、マスメディアのデマ宣伝のその口実は、健康保険に「公費が三分の二も投入されている」という攻撃であって、労使負担割合が「折半になっていない」ということではない、ということなのです。当然の事業主負担を、公費を投入しているとして、批判・攻撃しているのです。新聞報道などを注意深く読み返してみても、労使折半になっていないからではなく、公費投入がけしからんとなっていま

す。これは、次なる攻撃をかけるための、伏線とみることができます。

「国民保険構想」のねらい 社会保障の一体的改革構想の中で、医療、年金、介護、雇用、児童関連などの社会保障諸制度を、『国民保険』なるものに一元化するという、国民保険構想が示されています。多くの問題点を含んでいます。その中の特徴的なもののひとつが、事業主負担の廃止です。

民間において、社会保険などの労使負担割合を一对一とさせたことをふまえ、歴史的経緯や法や条例などで守られている公務員に対して、市民感覚・世間常識などという、超法規的な口実でもって改悪を迫ってきたのです。

しかし、あえて『労使折半』という言葉を使わないのは、国民保険構想でも示されているように、事業主負担を限りなく減少させるための、さらなる攻撃の企図を持っているからだ。と、看破しておかなければなりません。

福利厚生制度の切り捨てが、民間企業のなかで進んできています。例えば、社宅や社員食堂の廃止や外社化・外部委託など、さまざまな形で進行してきています。そうした企業の雇用経費負担軽減の攻撃、その全面化・全体化の攻撃として、職員厚遇問題キャンペーンがあったといえます。

市職員互助組合は、労使折半で費用負担し、さまざまな福利厚生事業を進めてきました。しかし、『赤字の自治体が職員の福利厚生に税金を支出するのは、市民感情を考えると如何なものか』という議論や、『互助組合であれば職員だけの掛金で運営するべきだ』として、事業主負担は廃止となりました。これも、全国的に波及するのではないのでしょうか。

福祉国家・憲法の否定 蛇足ですが、国税局の税務調査が入り、福利厚生事業のいくつかや、業務用の被服についても、非課税とするには不備があったとして、給与の現物給付とみなすとの指摘があり、結果的に所得税の追徴ということになりました。

それに基づき住民税も、時効である五年間さかのぼって、追徴することになりました。毎年の給付そのものが少額ですから、税額も少額ですが、しかし、その事務処理はけっこう大変な状況となっています。

また、憲法改悪に反対する立場からも批判してきましたが、労働者への福利厚生制度を否定し、雇用主としての責任、企業の社会的責任、政府の責任を放棄するなど、福祉国家・憲法を根底から否定する具体的事実が、現実として進行していること、その一部分を見ただけですが、この報告で充分だと思えます。(H・Y)

◇ 読者からのおたより ◇

介護生活の中で 暑中お見舞い申し上げます。いつも労働者の立場で情勢を明らかにされ闘いへの勇気を与えて頂き大変ありがとうございます。残念ながら「誌」の拡大が重要なときに二部減となりました。同志が夫婦で寝たきりの介護必要者となり、残念ですが三部の取り扱いになりました。今後拡大をねばり強く続ける決意です。よろしくお願い致します。(筑前市・K)

編集部より そんな中で「通信」おとりあつかいいただいて本当に感謝申し上げます。

「遊就館」と「平和資料館」 七月三十一日、神戸の女性三人で靖国神社「遊就館」とアクティブミュージアム「女たちの戦争と平和資料館」に行きました。広さも経費・規模・内容・質もあまりにも対照的でした。今の日本の現状、大きな岐路に立ち、一歩踏み出そうとする日本の人権を守っていききたい、正義を守っていききたいと思いました。小・中学生は遊就館は無料でカラフルなパンフレ

ットも用意され、侵略戦争を美化し戦争を賛美しています。アクティブミュージアムは性暴力を受けた女性たちの訴えと人間としての真つ直ぐな生き方が伝わってきます。七月三〇日の街頭宣伝でも訴えたのですが、もつと若い人に知らせたい。

編集部より 私を知り合いにタタキ上げの元軍人（下級兵）がいらつしやいます。そこを訪ねますと、靖国神社、特攻等の機関紙、資料を目にします。靖国神社、すさまじいでしょう。百分は一見にしかずです。

なぜ、かともあつさりよと 大正デモクラシーから昭和ファシズムまでは、たつたの二二年。そして今また、息の根を止められつつある。大正デモクラシーが幻想で根付かなかつた。 (茨城・M)

編集部より 生産力は発展しても人間の意識は変わらない。
上京 先日は甲子園カンパありがとうございました。子どもたちはまた、春に向けて頑張っています。「九・一五」判決 必ず勝つ！当日は上京します。もうしばらくお力添えをお願いします。

編集部より 十三日からの諸行動には参加します。一五日、判決時間は所要ができ裁判所前には駆けつけられません。報告会には参ります。

初心忘れない 九・一五判決がせまっています。今一度原点（分割・民営）に立ち返り、自己の運動を奮起させるべく、多くの労働者に訴えたいと考えております。今でも克明に滝野嘉津子さんとの出会いを記憶しています。たいへんな旅程の果てに私はいました。どれだけ励まされたことでしょうか。これからも初心を忘れずに頑張ります。

編集部より 本当にいろいろありました。そのいろいろに区切りをつけ、新たな出発点にしたい。蔵書を整理しています。ちかく歴史関係の本送ります。ご受納を。

何のための民営化 ごぶさたです。お元氣ですか。ご多分にもれず市町村合併で南太陽町となりました。何のために合併なのか、何のための郵政民営化・構造改革なのか。今日衆院選公示日、憲法改悪・福祉切り捨て反対、平和を求め、明るく、元氣な職場づくりのため原点に戻り、がんばります。定年まで二年半、強制配転により一時間二〇分通勤中です。

編集部より 元氣です。労働運動再生の条件、労働運動の原点を「構造改革」というすさまじい資本主義的合理化が作り出してくれています。

一八年前、議会で質問 アスベスト（石綿）による中皮腫が大きな社会問題になっている。この問題は、宇治市にあつても一八年前の一九八七年（昭和六二年）、私 池内議員が宇治市議会九月定例議会で小学校のアスベスト吹き付け、理科の実験用石綿網、石綿水道管について初めて取り上げ、結果、翌一九八八年、槇島小の普通教室や階段など九一三平米のアスベストが夏休み期間中に完全撤去され、石綿網の使用禁止や石綿水道管の順次取り換えも決まった。それにしても、学校創立から撤去までの二〇年間アスベスト校舎で過ごした教職員や在校生の健康については、気になることであり今後、当局としても健康調査や医療相談など、検討が求められている。（宇治市議・池内）
小泉と麻原彰晃 小泉はオウムの麻原彰晃に似ている。そもそも皆を説得しようなんて思わない。一〇〇人に一人熱烈ファンを作れば、一億二千万人口で一二〇万人にもなる。後は一百万回の嘘と権力と脅して何とかなるし、意外にも今までなってきた。何とかならなかったとしても、別に自分が死ぬわけでもナシ、無責任、後は野となれ山となれ、ギャンブルの勝敗は時の運。彼は心の底から人々を見下している。この鬱屈した世知辛い世の中、多くの人がイジメられる側になるのを恐れイジメる側に回ろうとする、自分の不幸を転嫁する生け贄を求める以外に選択肢が見えない、これらの人が彼の支持基盤であり、彼はこれらの人を更に大量生産しようと民営化等押し進める。

編集部より ヒトラーの「我が闘争」、読み返してみました。ラジオ、映画ニュースの映像がヒトラーを「英雄」にしました。今はテレビが：

「人事交流」 連日のご健闘に敬意を表します。さて、尼崎地区労議長であるJPU（郵便局労働組合）阪神東支部支部長の酒井浩二さんに対し、二〇〇五年九月五日に、大阪への人事異動の内示がされました。郵政職場では、一〇年ほど前より、人事交流（配置転換）が行われていました。目的は職場の活性化や人材育成ということですが、場面場面で労務施策として使われてきました。今回の人事交流は、現役の支部長である酒井支部長が配置転換されるというのです。これは明らかに労働組合活動に対する介入です。現在JPU阪神東支部として集いを企画されました。今回の人事異動は一人JPU阪神東支部の問題だけではなく、尼崎地区労にとつても議長に対する他府県への人事異動であり重大な問題です。JPU阪神東支部の仲間のみならず、全面的に支援していくため、全力で「集い」に参加していくことといたします。各労組の前面的な参加体制をお願い致します。

（郵便職場の人事交流を考える集い）