

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幡ヶ谷九〇四 電話(03)3377-4649 FAX(03)3299-5367  
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

若者に職がない! なぜ?

伊勢 太郎……………2

正々堂々、土俵に上がれ……………3

大同団結の力で勝利判決めざす……………4

―一四・四集会「アピール」(要旨)―

増田さんをただちに職場にもどせ……………5

東京都学校ユニオン……………5

―教育基本法十条違反、野蛮な平和教育への介入―

企業内格差拡大経営にNO! 全下野労組印刷会社闘争……………7

―三つのスローガン掲げ、新たな闘いを―

◇世界の政治 中近東の情勢◇……………8

「反米」「反帝国主義」の胎動……………8

誰でも使える都市交通?……………10

―自由化が欧州の公共サービスへ及ぼした様々な影響―

障がい者も一乗客・一利用者として位置づけ、……………14

法の趣旨違反には罰則も! 滝野 嘉津子……………14

―「交通バリアフリー法」見直しへの基本視点―

政党と階級……………17

読者からのおたより……………19

# 旬刊 社会通信

NO. 966

二〇〇六年五月・二日合併号

二〇〇六年五月一日発行  
(毎月一日・二日・二日三回発行)

## 若者に職がない！なぜ？

若者に職がありません。少子・高齢化が叫ばれ労働力不足がいわれているにもかかわらずです。先進資本主義諸国における失業率はEU諸国で平均一〇%、二五歳以下の若者の失業率は二〇%をはるかに超えています。一月末から断続的におこなわれたCPE（若者首切り法）へのフランス若者、労働組合の反対運動は三月末から四月はじめ、全国的規模のたたかいへと発展、粉砕しました。

CPE反対にまず立ち上がったのはエリート学生たちでした。昨年十月末には移民の子どもたちが「差別」に抗し激しい破壊運動がおこなわれたばかりです。移民の子どもたちはイスラム圏からの移住です。彼らに職はありません。

失業率は四〇%といわれます。彼らの「暴動」は局地的な紛争で終わりました。今度は様相をすっかり異にしました。国立大学に学ぶ学生たちが、CPEにたいし「二年間もビクビクしながら働くなんてごめんだ」、「性別、人種、信仰による差別で解雇されても何もいえない」、「いつ解雇されるかわからない若者に部屋を貸す大家やローンを組む銀行なんてない」と怒りの声を上げ、CPEは「コントラ・プール・エスクラブ」（奴隷のための契約）だと立ち上がったのです。失業そして首切りの自由、不安定な労働への「反乱」、資本主義下における労働力の地位を問う根本的行為です。

少子・高齢化で若者の労働力は絶対的に不足し、若者にとって職はありあまるほどあつて当たり前なのではないでしょうか。しかし、現実には若者に職がありません。これは大きな、しかも現代社会における根本的な矛盾です。

若い労働力が足りないって大騒ぎしているのに、未来を担う若者が労働者、人間として成長・発展できる道を閉ざされているからです。企業はヨリ安い労働力（移民）、再雇用高齢労働者を求め、即戦力にならない若者を働かせたくないのです。他方、発展途上国では二五歳前後の若者であふれ返っています。彼らは人口の五〇%を占めるまでにです。

先進資本主義国ではありあまる富、生産力発展の結果、機械が人を喰らう。かつてエンクロージャー運動で羊が農民を土地から追い出し、労働者に転化したようにです。発展途上国では富の欠如、外資による高度な生産力の応用が、ありあまる労働力をさらに過剰とし、失業者へと追い込んでゆきます。そして、生き、食うためにたたかいに参加してゆきます。ラテンアメリカにおける原住民（インディオ）を基礎とする政治勢力の拡大、中東諸国におけるイスラム原理主義といわれる諸勢力の伸長です。

生産力発展、とりわけME・IT技術の革命は、直接生産過程、流通過程（在庫管理、事務）を機械が人間にとって代わった。生産・流通技術の発展は、資本の有機的組成をマルクスが『資本論』で説いた以上を高めたのです。工場、事務現場に労働者の姿は皆無にちかひ。機械（ME・IT技術によって自動化された）が、人（労働者）を喰ってしまったのです。

労働者は先輩労働者に教えられ、しごかれながら熟練工へと成長します。熟練の技

は芸術の世界、未開の分野を除きすべて機械の支配するところとなりました。この結果が、若者に職場がない、人間として成長する場がないとの世界に共通する矛盾です。

## 正々堂々、土俵に上がれ

二十年目を迎えた国鉄闘争は、昨年九月一日、鉄建公団訴訟で東京地裁が一部とはいえ「不当労働行為」を認めたことよって新たな段階に入った。この成果は鉄建公団に地位確認等を求めた原告団二九八人と彼らと連帯・共闘し励ましつつけた国鉄共闘会議の努力に負っていることはだれもが認める事実である。

国労本部は東京地裁判決で敗訴して以来、全面的に闘いを放棄した。それどころか「四党合意」で闘いの終息をはかった。時間だけが過ぎ、客観的にみれば貴重な時間が内部抗争に費消された。国労本部の無為無策は最高裁判決後さらに際だった。あらんことに鉄建公団裁判は門前払い、敗訴は必至と悪罵を投げまくった。

九・一五判決が一部なりとはいえ不当労働行為を認め、原告一人ひとりに五百万円の慰謝料（期待料）を鉄建公団に命ずるや否や、態度をガラリと変え原告団にスリ寄った。原告団は国労組合員、したがって鉄建公団裁判は国労の闘いの成果だと宣伝し始めたのだ。盗人猛々しいとはこのことだ。しかも、統制処分、生活援助金凍結、原告団が営々と作り上げてきた事業体の物販活動をも排除し、恥とすることはなかった。国労本部は「機関決定」を理由に人の道に外れたことをやったのだ。

本部に対する原告団・家族、共闘の仲間の不信は強い。九・一五判決以降、国労本部はなにか行動をおこしたか。不信感を根本的に掃き浄める措置はとられたか、鉄建公団裁判を支援し国労が総がかりで闘うため、裁判を起こしていない残る六百人の国労闘争団員の地位確認を求める新たな裁判を起こしたか。なんにもやっていない。ただ、九・一五判決に乗っかることで、ささやかな成果を得たいというだけだ。

九・一五判決以降、資料にあるように多くの支援者の努力と働きかけで二月一日、「二〇四七人連絡会」がつくられた。二十年めにしてはじめて首切られた一〇四七人がともに闘う態勢をつくった。巨大な前進である。この態勢を強化することが国鉄闘争の勝利解決に直結する。

一〇四七人中国労闘争団が九六六人と圧倒的多数を占める。その国労闘争団が横一線に並び鉄建公団、国土交通省、政府・自民党にぶつかり裁判を進めることだ。すでに裁判を起こしている三百三十人、そして支援の仲間は国労が地位確認訴訟に討って出ることを求める。しかし、国労本部は時効が半年後にせまるばかりか、大会が七月にも開かれるにもかかわらず、裁判に討って出る気配はまったくみられない。ただ「準備している、準備は終えている」というのみである。

その裁判の内容はといえば地位確認を求めるのではなく、損害賠償のみであるという。鉄建公団原告団は地位確認、解雇撤回を掲げる。もし国労裁判が損賠だけとすると、要求がないに等しい国労六百人、原告団三百三十人と数は国労本部側が多くなる。高い要求と低い要求。低い要求にひっぱられる。原告団の闘いを妨害するだけのこと

である。

国労本部は正々堂々土俵に上がり、原告団の闘いを支えよ。まだ裁判をやっていない闘争団員は本部に地位確認を求める裁判を起こすことを求めよ。

## 大同団結の力で勝利判決めざす

——「四・四集会」アピール（要旨）——

全国各地から参加された皆さん！「国鉄労働者一〇四七名の不当解雇撤回！国鉄闘争に勝利する四・四全国集会」は、被解雇者はもとより共に闘う仲間も相互の強い連帯に勇気づけられ、勝利への確信になったと信ずる。われわれは、苦節二〇年の闘いを通して念願の「大同団結」を実現した被解雇者一〇四七名を今後もしっかりと支え、今日の情勢下で展開されている国民各階層の生活防衛、平和、人権、民主主義のための広範な運動と連帯して勝利解決を手にするまで闘い抜くことを改めてここに宣言する。

一九八七年二月一六日。被解雇者一〇四七名にとって、生涯忘れることのできないJRへの不採用通知が届けられた日である。二〇年目を迎えた二〇〇六年二月一六日。東京・日本教育会館において、「JR採用差別事件の勝利解決をめざす！一〇四七名闘争団・争議団・原告団二・一六総決起集会」が開催された。この集会で、「被解雇者一〇四七名連絡会」（略称一〇四七連絡会）が結成されたことは画期的なことであった。直ちに「一〇四七連絡会」としての、関係省庁・鉄道運輸機構への申し入れ行動など新たな闘いが始まっている。

四・四全国集会は、「一〇四七連絡会」、当該労働組合組織、各種の支援共闘組織、弁護団による闘争体制の確立、学者、ジャーナリスト、文化人、その他心ある支援者団体・個人による広大な共同に向けての大きな一歩となった。この「大同団結」の流れは、誰も押しとどめることはできない。こうした契機となったのは、昨年九月一五日の国鉄労働組合の組合員二九七名が鉄道建設公団に解雇無効・地位確認を求めた訴訟に対する東京地裁判決である。それは、結論において解雇を法的に有効とした極めて政治的な折衷判決であり、到底容認できるものではない。しかし、「国鉄によるJR採用名簿作成で国労差別があった」と、司法機関として初めて憲法、労働法制が禁ずる「不当労働行為」を認定した点において、解決に向けた運動にとって重要な意義をもつものであった。

われわれは、闘争勝利の大原則である被解雇者の「大同団結」が実現し、共同行動が開始されたことを改めて心から歓迎するとともに、被解雇者を抱える当該労働組合組織を始め、長期にわたるこの闘いに、これまで物心両面の連帯、支援を寄せられたすべての皆さんに、引き続き「大同団結」体制とその運動の強化、展開、さらに勝利解決へ向けて、相互の結束を促進し、闘争全体の力量を早急に高める支援・連帯の活動を訴える。

国鉄労働者一〇四七名解雇撤回闘争の今日の到達点を勝利解決へ向けて大きく前進させるためには、①鉄建公団訴訟の控訴審闘争、鉄道運輸機構に対する三つの裁判闘争への公正な判決を求める署名運動、裁判傍聴等の支援活動、②ILO勧告の早急な実施を含めて、政府を解決交渉のテーブルに着かせるための大衆行動、③各級議会への請願運動、新たな世論喚起のために解雇の不当性を暴露する宣伝活動などの強化が求められている。

こうした活動の一体化した強化なくして、政府責任による解決を勝ち取ることは不可能であり、広く国民の皆さんに一人でも多く、この闘いの輪に加わっていただくことを強く訴えるものである。

## 増田さんをただちに職場にもどせ

―教育基本法十条違反、野蛮な平和教育への介入―

三月一日、東京都教育委員会は、九段中学の社会科教諭増田都子さんに、いきなり解雇（「分限免職」）を通告しました（前号参照）。増田さんから教育する権利を奪うのみならず、生活の糧さえも奪う、不当かつ過酷な処分です。

理由は、処分されても反省せず、研修センターで抗議声明を読み上げたこと、録音をしたことなどが、「教育公務員としての適格性」や「責任感」を欠くというものです。この解雇は、古賀、土屋都議ら都議会内の右翼的な勢力と連携しての、平和教育に対するファッショ的な弾圧であり、権力による教育内容への介入を禁止した教育基本法十条を蹂躪する違法行為です。「君が代」不起立での大量処分と同じく、真実を教え、良心的な不服従を貫く教員に対する違憲・違法な政治的な弾圧以外のなにもでもありません。

教育にたずさわる者としての良識や判断力、「適格性」を欠いているのは、増田さんではなくて、都教委の方です。私たちは、ただちにこの処分を撤回し、増田さんを職場に復帰させるように、満身の怒りをこめて要求します。

### 古賀発言や扶桑社教科書を批判するのは、教員として当然の義務

都教委は、増田さんが研修センターで抗議声明を朗読したことなどを、処分の理由にあげています。しかし、増田さんの行動は、都教委による長期研修の強制が、どんな合理性も法的な根拠もない、理不尽なものだからです。

都教委は、増田さんが『ノ・ムヒョン大統領への手紙』の中で、「日本は侵略などしていない」という古賀都議の都議会での公的な発言や「アジア諸国への戦争は、民族独立を助ける正当な戦争」と日本の侵略戦争を賛美する扶桑社の歴史教科書を「歴史偽造主義」と批判したことを、「不適切」、「公務員としての信用を失墜させるもの」として処分し、長期研修を強要しました。

しかし、日本が武力で韓国を併合し、中国や東南アジアを侵略したのは、歴然たる歴史的な事実です。この侵略戦争への反省は、村山首相はもとより小泉首相でさえも公式に表明しているところではあります。

増田さんが、この右翼的に「偏向」した古賀都議の発言や扶桑社歴史教科書を批判したのは、歴史や社会の真実を伝える責務を持つ良心的な社会科教員なら、誰でもやらなくてはならない当然の行為だからです。

「日の丸」や「君が代」を強制し、歴史を偽造して、子どもたちの心に歪んだ「愛国心」を植えつけようとする都教委や自民党、小泉政権の動きに対する痛切な危機感にもとづいたものです。

増田さんの行為は、憲法や教育基本法に忠実な社会科の教員として賞賛されるべきものではあっても、非難されたり、ましてや処罰されるようなものではありません。

## 増田さんの授業は、生徒の信頼も厚い、模範的な教育実践

昨年九月の突然の長期研修の強制は、当事者の増田さんはもとより彼女が教えていた生徒たちに重大な悪影響を与えました。

というのも九段中だけでなくそれ以前に勤務した学校でも積み重ねてきた増田さんの授業は、生きた現実の経験、事例にもとづき、子どもたち自身の頭で考えさせ、自主的な判断力を養うことをめざした模範的な教育実践だからです。

増田さんは、九段中学でも多くの生徒に慕（した）われていました。ところが都教委は、突然学年の半ばで、長期研修を強いることで、増田さんの社会科教育への熱情を打ち砕き、人格や名誉を蹂躪（じゅうりん）（じゅうりん）（ただけではありません。増田さんの教育する権利を奪い、そうすることで、子どもたちの教育を受ける権利、真実を学ぶ権利をも冷酷・非道にもふみにじったのです。

都教委が増田さんを教壇から排除したのは、都教委自身が、「中立」、「公正」であるべき「教育行政」としての「適格性」を失い、軍国主義的・ファッショ的な言動を繰り返し、「日の丸」、「君が代」強制や良心的な教員たちへの処分を都教委にけしかける古賀、土屋ら反動都議とべつたりの「偏向」した立場に立っているからにほかなりません。

増田さんへの長期研修の押しつけや不当解雇は、平和教育、民主主義的な教育に対するファッショ的な弾圧以外のなものでもありません。

## 「長期研修」は、人権蹂躪の「隔離部屋」、「収容所」

都教委が増田さんに強いた長期研修は、「研修」としての内実を全く欠いています。いったい五、六人のほかの教員たちと一緒に壁に向かった机と椅子、トイレに行くときにさえ、監視の職員に言わなくてはならないようなやり方が、「研修」などと呼べるものでしょうか。

一日中教員を拘束し、自分が犯してもいない過ちを、解雇の恐怖で脅かしながら「反省」を強要する長期研修なるものは、悪徳企業の経営者が自分に批判的な労働者や組合活動家を一般の労働者から隔離して、いじめぬく「隔離部屋」といったどこが違うというのでしょうか。このようなやり方は、戦前の日本の軍国主義が良心的な知識人に対して行った「転向」の強制、どこかの全体主義国がいまも行っている「洗脳」、「思想改造」と何一つ変わりありません。

増田さんがこのような研修に抗議したり、話し合いの内容を録音したのは、自分の人権、人格の尊厳を守るための正当な行為で、健全な人権感覚をもった教員、労働者なら、だれもがなすべき正当な権利の行使です。

## 処分は、憲法・教基法改悪の先取り

今回の増田さんの解雇（分限免職）は、根津公子さんはじめ「君が代」斉唱に反対して着席した教員に対する大量処分と連動したものです。石原都政や中村都教委の反

動的な教育行政に反対する教員に対する政治的・ファシヨ的な弾圧、憲法・教育基本法改悪など「戦争のできる国家」作りの一環以外のなものでもありません。

私たちは、都教委が自分たちの行ったことの不当性を真摯に反省し、解雇を撤回し、ただちに増田さんを職場、教壇に戻すように要求します。 (東京都学校ユニオン)

## 企業内格差拡大経営にNO!

―三つのスローガン掲げ、新たな闘いを―

全下野新聞労働組合の「印刷部門別会社化・転籍」闘争は、昨年五月の会社提案から約十カ月経過し、白紙撤回要求から二十回にわたる団交、宇都宮地裁への新会社設立差し止めを求めた仮処分申請、県労働委員会のあっせん協議などを経て来ましたが、闘争は大きな転機を迎えました。あっせん協議の場でも仮処分の決定の影響は大きく、組合の別会社化の容認という大幅な譲歩と無期限出向の要求にも関わらず、会社は転籍前提の交渉を譲らず管理職層の組織率などの面からストライキなどの戦術行使も有効でない現状もあり、苦渋の決断として転籍条件での交渉に入ることを決定しました。

二月二十二日の深夜にわたるスト集会で執行部のこの方針を説明。組合員に理解を求め、今後の方針として組合再生、経営民主化、新聞印刷と印刷部員を守るなどをスローガンに今後も闘っていくことを確認しました。翌二十三日には結果として年収平均二五%のカット率を最高十七%に抑制するなどした八項目にわたるあっせん協定案に調印。印刷部員も不本意ながら再配置か転籍かの調査に応じました。

しかし転籍条件は別途協議する、別会社を認め、抗告取り下げなどを文言とした協定案に調印したものの、会社は退職金上積みなどの要求にはゼロ回答、深夜の新聞印刷業務と命と健康を守る価値は子会社であっても差があってはならないはずですが、危険が多い職場であるにも関わらず会社は別会社であることを理由に具体的な労災補償を明記しないなど論外の不誠実さを露呈し、人事制度で管理職を黙らせ、組合攻撃も辞さない姿勢です。組合は転籍者の労働条件について再要求を提出、転籍当該者を含めた拡大事務折衝などを開き再配置者への不利益処遇の禁止、転籍者の個別の事情に配慮を求めるなどしました。会社側の説明を受けこの時点で印刷職場の残業拒否指令を解除。転籍希望者は残業扱いで新工場での研修に入りました。

新会社設立は四月十日、九日は休刊日に当たるとため本社工場でのすべての印刷業務は八日が最終日となります。設立の準備と新輪転機稼働への研修、テストなどが連日行われ、平行して労働条件交渉も現時点で本社同等の内容をすべて求めることは現実的に不可能なため、労災補償や三六協定など重要なものを優先し細部の詰め段階に入りました。その後労働委員会での調印を予定しています。昨秋年末、今春闘と並行的に交渉を行ってきましたが、今後、印刷別会社・転籍闘争の総括や検証を行いこれからの課題を検討していく方針です。

宇都宮地区労にも常任単組を中心にこれまでデモや街宣、ビラ配布など多大な支援を頂き共に闘ってきましたが、不本意な結果を招きました。この悔しさをバネに「組

介再生」「経営民主化」「新聞印刷と印刷部員を守る」をスローガン格差社会を象徴する経営政策とその姿勢に対し、さらに闘っていく所存です。

新工場稼働に伴い印刷別会社闘争はひとつの節目を迎えます。これまでの多大なご支援、ご協力に重ねて深く感謝申しあげます。  
(全下野労組印刷会社闘争)

#### ◇世界の政治 中近東の情勢◇

### 「反米」「反帝国主義」の胎動

#### 失敗したブッシュ

ブッシュは「自由と民主主義」を大声でわめきちらします。「自由と民主主義」の突撃隊は、星条旗を押し立てた四軍です。他国への干渉・介入、そして侵略です。ブッシュは世界中を星条旗で埋め尽くすことをもくろんだのです。

最初の標的が○一年九月十一日の同時テロを口実とした中近東諸国でした。原油・天然ガスのエネルギー基地であること、キリスト教文化にイスラム教文化が同和しないこと、イスラエルへの敵対勢力を取り除くこと、「反米・反資本主義の国家・民族を親米・親資本主義に置き換えることがその目的でした。

米国ブッシュのおもわくは過去五年間に、ものごとくに失敗しました。アフガニスタン、イラクはすでに内戦状況でブッシュのいろいろな政権を維持するために、今なおさまざまな名目で侵略政策が強められています。パレスチナでは「自由」な選挙の結果、ブッシュが頼りとしたPLO主流のフアタハが、反主流のハマスに蹴散らされてしまいました。イスラエルでもとつぜんのリクードの政策転換と分裂で一挙に政界再編の動きとなりました。パレスチナ情勢は急変したのです。

アフガニスタン、イラクの情勢は当初から予想されたことでした。ブッシュの侵略・侵略が宗派・民族、そして石油利権といった抗争要素を一挙に開き、米占領軍への抵抗闘争とも相まって混乱の巷に陥れたからです。米国内では―共和党内部でも―こんな事態をもたらした犯人はだれかと責任のなすりつけあいが始まっています。政治的にブッシュは死んだのです。

#### 民意はハマスを押し上げた

パレスチナでは破綻の仕方が異なります。ブッシュは○三年四月、アフガン、イラク侵攻作戦と同時にイスラエルのシャロン、パレスチナのアッバスと語らって、イスラエルとパレスチナの「平和共存」をめざす行程表をつくり上げました。パレスチナ自治政府を金で買収―パレスチナ自治政府の予算は二十二・三億ドル(二千六百億円)―し、ブッシュが強制、「売り」とする「自由」な選挙が二月におこなわれました。

結果はホワイトハウスを襲った大地震となりました。米国・イスラエルがありとあらゆる手段で応援したPLO主流派のフアタハは四五議席しかとれず、イスラエルを認めず①第三次中東戦争(一九六七年)へ復帰、②入植民(植民地)撤廃、③壁の撤

廃を求め在野の政治集団ハマスがなんと七四議席―全議席一二二―を占めたのである。

パレスチナ人民は米国に押し付けられた「自由」な選挙で、腐敗・墮落したフアタハでなく、地域・住民レベルからの社会活動で彼らと生活を共にするハマスを未来を託したので。「自由」な選挙の結果、民意は尊重されなければなりません。

しかし、米国はむろん米国と共同でフアタハを支援したEU諸国は、ハマ스에①武力放棄、②過去の和平合意承認、③イスラエル生存権の承認を三つの条件としてふりかざし、これらを認めなければ支持はむろん支援もしないと、ハマスを包囲網を強めています。まさに、民族の主権の侵害です。帝国主義的干渉策以外の何物でもありません。

### イスラエルでは政界再編

イスラエルでは①パレスチナ入植地からの一方的撤退、②国境の一方的策定を政策としたシャロンの党・カディマが第一党―全議席一二〇中二九―となりました。どうしてイスラエルが入植地からの一方的撤退の道を選んだのでしょうか。

入植とは植民、植民地主義です。イスラエルは針ネズミのように張りめぐらされた軍事力で、パレスチナの大地の占領を拡大しつづけました。その結果、アラブ人とイスラエル人が「共生」する土地がふえたのです。争いが起こります。軍隊が出動します。費用はふくらみます。財政は悪化します。イスラエル国家が軍事費増大の負担に耐え切れなくなったのです。重要な植民地(入植地)はイスラエル領に取り込み、一方的に国境を設定し防禦体制を整えるのが目的です。

こうした結果はこれからの世界政治にどんな影響を与えるのでしょうか。さらに、どうしてこんな大きな変化が沸き起こったのでしょうか。

### 占領軍は無差別殺人

アフガニスタンは荒涼たる大地が広がる貧しい国です。近代的文明・文化から取り残されるばかりか、一九世紀以来、英国の侵略から今日にいたるまでの戦乱で国土は荒れ果てる一方です。貧しき民は唯一の生産であるケシ栽培に精を出します。軍閥、政府高官が儲ける手段とし密輸します。

アフガンには米軍一万八千人、ISAF(国際治安支援部隊)と称される多国籍軍が進駐し、治安回復をめざします。彼らの任務はアルカイダ、タリバン掃討です。どこそこにビンラディンがいるとの「情報」―ほとんどが賞金目当て―があれば米軍戦闘機が爆弾をまきちらします。無垢(むく)なアフガン民衆が米軍の犠牲になってゆきます。アフガニスタ人は誇り高い民族です。怒りは「反米」感情となりゲリラ戦が展開され、治安はさらに悪化する。米軍、ISAFは撤退すらいけない状態におかれています。

イラクはさらに悲惨です。イラクの富の源泉は豊かなアブラ。そのアブラがイラク人民にない。こんな矛盾に満ちたことがあるでしょうか。「フセイン時代よりもっと

ひどい」「それは米国の占領だ」となるのは当たり前のことです。イラクには米軍十五万はじめ二十万の軍隊が国民を威圧しつづけています。イラクは民族、宗派、旧フセイン派との対立・抗争ばかりか、同じ民族・宗派内でも激しい戦闘がおこなわれています。

味方のなかに敵がおり、敵のなかに味方がいる。日々激しく揺れ動く情勢のなかで、生き残る道は「やられる前にやつつける」が原則になります。自爆テロは、太平洋戦争末期の「神風特攻隊」に米兵が恐怖―実害は皆無にちかかったけれど、飛行機を爆弾にして突っ込むという精神状況に恐怖したのでしょうか―した比ではないはず。子どもが女性が、歩いている小動物が爆弾となるのです。兵士にとってはすべてが敵です。こうして、ここでもまた平和な暮らしを求める庶民たちが殺されてゆきます。

フセインがどれだけの人を殺したか定かではありません。しかし、ブッシュがイラク人を無差別に何万人、あるいは何十万人も殺していることは明らかです。

パレスチナは国際支援によって生きる他ない国です。ありとあらゆる名目で世界各国から援助が舞い込みます。その資金に国際官僚はむろん、国内の高位高官が群がります。腐敗と墮落は飲み食いのなから生まれるんですね。

### 新しい胎動が始まった

中近東諸国は三十歳台までの若者が人口の半分を占めています。彼らに職はまったくありません。生き、未来を拓くためには「たたかう」他ありません。未来の設計図をどう描くのか。「社会主義崩壊」が未来への希望を失わせ、混迷を深めています。

アフガン、イラク、パレスチナ人民はどんな国づくりをめざすのでしょうか。まず米国の干渉政策排除がめざされます。「民族自決」です。パレスチナのハマスには「イスラエルを承認せよ」「武装解除せよ」と包囲網づくりと兵糧攻めがすでに開始されています。パレスチナ自治政府は独自の財源はほとんどありません。予算二億ドルの過半が国際社会から支援です。この支援を米国、EU諸国は凍結するとハマスを威嚇しています。

パレスチナの新政府は「私たちは塩とオリーブ油だけで生きぬいてみせる」と意気軒昂です。ハマスはイラン、ロシア、中国に支援強化を求めます。イラン、ロシアはハマスの意向に応じる姿勢をはつきりとさせ始めました。米国にとって新しい不安がふえたのです。世界がどのように動いていくのかはまだ定かではありません。しかし新たな社会をめざした胎動が中近東でも始まったということなのです。

## 誰でも使える都市交通？

―自由化が欧州の公共サービスへ及ぼした様々な影響―

### 民営化―二つの問題の解決

交通運輸の民営化は、当初は別々だったが、後に相互に関連性をもつようになった

二つの問題を解決しようとする中で生じてきた。第一の問題は、純粹にイデオロギイ的な問題で、サービス提供における国の影響力をどう低減させ、それを公共サービスや公益事業の提供については死んだも同然だった民間部門に渡していくのかだった。第二の問題は、市民への基本的なサービス提供は維持しつつ、政府がどう減税のための財源を見つけるのかという現実的な問題だった。

この二つの問いに対する答えを見つけるにはそれほど時間はかからなかった。公有の産業を売却して減税の穴埋めをすればいいというのがその答えだ。

航空やバスの分野で規制緩和を開始し、自由化を最初に大々的に推進したのは米国だったが、欧州の自由化の旗手となったのは英国だった。英国では、公共機関が公共交通を運営するという考えに右派の政治家が常に反対してきた。

国が交通運輸に関与することの戦略的な重要性が広く一般に認識されてきた大陸ヨーロッパでは問題にもならなかったことだ。大陸ヨーロッパには「現状で上手くいっているなら、いじくるな。上手くいっていないければ経営者が理由を考える」といった風潮があり、通常、公営企業の業績不振などあり得ないと考えられていた。

一九八〇年代半ばの英国バス産業の自由化は、規制緩和、分断化、民営化を同時に実施するという大胆な試みだった。産業構造を変えれば、必然的に業績に対する無関心にも終止符が打たれ、市民に提供されるサービスが大きく向上するだろうという理論だったが、実際、必然的にそうなるという保証は何もなかった。

## 凋落の加速化

英国バス産業の民営化後、最初の数年間に実施されたMBO（マネジメント・バイアウト）が混乱をもたらした。大都市は使用年限を越えてしまったようなバスであふれ、バス会社は、乗客に整合性のとれたサービスを提供しようと努力するどころか、他社を市場から駆逐するために営業しているといえる状況だった。公共輸送サービスへの信頼が崩れるとともに、乗客数が史上最悪のレベルに加速度的に落ち込んでいったのも無理はない。

そこで、企業の支払い能力を高めるため、大幅なコスト削減が実施された。しかし、資本の再配置は行われず、公共交通労働者の雇用条件の低下という形でコスト削減が断行された。一九八六年から一九九五年の間、バス運転手の週あたりの実質賃金は一六・五パーセント下落した。一方、同じ期間に全産業の週あたり実質賃金の平均は、一九・四パーセントも上昇している。組合と利用者団体は、民営化のプロセス自体に反対するキャンペーンを実施したが、政府はそうしたロビー活動にも無反応だった。

民営化と再編による競争激化は想定可能であったため、バス産業の自由化は比較的に容易であったといえる。しかし、英国政府も同じ民営化のモデルを鉄道産業に当てはめることはできなかった。鉄道軌道へのアクセスは全く開かれていなかった。新規参入への障壁は非常に高く、参入コストは古いバス二、三台分どころでは済まされないほど高かった。そこで、国有鉄道の時代からすでに線路網の分断が開始されていた。

経営者は、「めいめいの」ビジネスの発展だけに集中したため、細分化された鉄道

各部門内部でのみコスト削減を推進する文化と縦割り意識が醸成されていったが、それは公共の利益には全くならないものだった。この時期には、大幅な人員整理も行われ、一九九五年から一九九七年の間に鉄道労働者が半減した。

一九九〇年代初めに鉄道の民営化が決定しインフラと運行が分離される中、こうした文化はさらに助長された。鉄道の上下分離を初めて実施したのはスウェーデンだったが、上下分離システムに激しい内部競争の要素を付け加えたのは英国だった。最近、英国で何件かの鉄道事故が発生したが、その後、関係事業者の間で責任のなすり合いが繰り返されたことは実にみっともない話だった。また、この結果、軌道当局と保守請負業者の契約が厳格化した事実が示すのは、鉄道民営化そのものではないとしたら、鉄道分断化のプロセス全体が告発されたということである。

鉄道労組は産業構造の分断化の悪影響をバス労組ほどまともには受けなかったが、大規模な失業に苦しめられた。人員削減の結果、サウスウエスト鉄道では、時刻表通り列車を運行するだけの運転士がいらないという状況に陥った。

英国鉄道海事運輸労組(RMT)は、積極的にキャンペーンを展開し、戦略鉄道局が使用者をストライキによる経済的損失から保護するための政策を取っている事実を明らかにした。また、サウスイースタン鉄道を再民営化するという政府の決定にも抗議した。サウスイースタン鉄道は、フランスのコネックス社(別の英国の組合、運輸従業員組合(TSSA)によって、EU労働時間指令への違反や不当行為が露呈した)から買収した鉄道フランチャイズだ。

バス産業では、激しい競争の結果、業界全体の利益が減少し、運転手や車掌の賃金も下がった。その後の不安定な状況下で、バスの新規発注が激減したために、英国のバス製造産業が衰退するという事態をも招き、ここでも大幅な人員整理が行われた。最終的に、英国バス産業は、その後起きた多数の合併を見ても分かるが、改革へ向けた起業家精神を放棄してしまった。

### 合併により利益が急上昇

現在、英国の三大バス事業者は、アリーバ、ファーストグループ、ステージコーチである。一九八九年には、これら三社の売り上げがバス業界全体の売り上げに占める割合は一パーセントに過ぎなかったが、一九九七年にはこの割合が五二・五パーセントまで上昇した。そのため、現在では競争は減り、寡占傾向が強まっている。しかし、経営者も労働者もこの状況を条件付きの発展と考えている。

一九九一年以来、バス運転士の実質賃金は一六パーセント上昇した。しかし、これは全産業の平均実質賃金上昇率の二二パーセントに比べると低く、それ以前に実施された賃下げ分を完全に埋め合わせるものになっていない。バス産業は依然として民間が所有していたが、一握りの企業による寡占状態が復活し業界の利益率は上昇した。このことが新規車両への設備投資をもたらしたとともに、賃金引下げにつながった。新しいコンゴロマリットの中では、突如として出現したステージコーチが目立つ。同社は一連の買収を単独で行っては、すぐに買収先企業の資産を売却し、次の企業買収

の資金をつくり出した手法を繰り返してきた。これが比較的短期間に多数の事業者が一極集中する状況を生み出してきた。

市場での影響力を利用し、多数業者の一極集中と運賃無料政策などにより、既存の業者を追い出すというその手法はしばしば略奪的ともいえる。同社のこうした手法によって、組合は同社の市場独占への動きに反対すべきなのか、それとも市場独占の結果もたらされる雇用確保に甘んじるべきなのか、ジレンマに陥ることになった。

### 欧州の自由化

社会的市場主義の欧州と英国型の自由化の衝突は、交通運輸の発展のための様々なアプローチに常に影響してきた。大陸ヨーロッパでは、戦略的な輸送を含む、あらゆるものを可能にする力を国がもっていると考えられていたが、英国では、国は税金を賢く使うことができないう厄介者とみなされてきた。

大陸ヨーロッパの国々は、自由化傾向を増すEUの運輸政策が推奨する市場自由化へ向けた新しいアプローチに影響されてきた。しかし、自由市場万能論に立ったイデオロギー的政策も、急激な変化をもたらすほどの力もたなかった。

フランス政府やベルギー政府は、こうした急激な変化からは距離を置こうとした。イタリアやドイツは、鉄道分断化のモデルをフランスやベルギーよりは真剣に取り入れようとしたが、それでも、所有構造と国内競争に関しては、徹底的な変革は避けてきた。

はじめドイツ鉄道は路線へのアクセス権よりも座席を売ろうとしたが、旅客数の激減に直面して方針変更が必要になった。ドイツやイタリアでは、フランスやベルギーに比べ、鉄道自由化へ向けた欧州委員会の取り組みに対する反対の声は小さくなっていったが、それでも、ドイツでは財政的難しさもあり、鉄道の民営化は本格的には実施されなかった。一方、英国のマージーサイド旅客鉄道のフランチャイズ権が、国营オランダ鉄道などが形成するコンソーシアムに譲渡されたことは、公共部門への裏口参入の例として興味深い。

### 公共サービスを脅かすもの

国際協力は、労働組合同士の間であっても容易ではない。しかレグロバル化は、一握りのグローバル・プレーヤーがサービスやネットワークを買収する動きをもたらすため、交通運輸の公共サービスを破壊する以外の何者でもない。これらほんの一握りのプレーヤーが、今後の交通運輸システムのあり方を決定するだけでなく、労働者の雇用条件や労働条件、公共サービスの重要性までも決めていくことになる。

市場自由化の英国型モデルはサービスやビジネスの質、コストパフォーマンスの面では、全くといっていいほど利用者のためになっていない。現在、英国政府は欧州にも交通運輸のグローバル化を推進するよう求めている。しかし、英国以外の欧州諸国がなぜ英国型モデルに従わなければならないのだろうか？ グロバル化を推進しその結果、国が交通運輸という戦略的な産業分野のコントロールを失っていくといった

手法とは全く異なるやり方を交通労働者が実践し実証していく必要がある。

その他にも、組合は、地域社会による地域交通の管理の面で存在感を増すべきだ。地方自治体がバスサービスを直接管理してきた都市は多いが、英国のバス自由化により、これが破壊され、最終的に民間事業者が経済的な観点のみから商業サービスを提供するようになった。厳密に商業化したネットワークから上がる収益は直接株主の手に渡り、地方政府は社会的に有用ではあるが、財政的に存続不可能なサービス維持のため、法外な金を支払わされている。(政府から助成を受けているバスサービスの総マイル数は、一九八六〜一九八七年には二〇パーセントだったが、二〇〇四〜二〇〇五年には二八パーセントに増えた)

注目すべきケーススタディは、英国ノッティンガムの新しいドラム(路面電車)システムだろう。このシステムは、既に欧州全域で公共交通システムを運営しているフランスの企業、トランステプ社が運営している。同社は、公共交通システム運営の前提条件として、地方政府とのパートナーシップを主張している。したがって、同社の手法は、地方政府を交通運輸サービスから完全に締め出していくという従来型の参入モデルとは異なっている。

規制緩和前、大都市や大きな町の公共交通は競争から保護されていると非難されてきた。規制緩和後は、公共事業者が民間事業者の独占により置き換えられた。そのような民間事業者は、例えば、中小のライバル企業にはどうてい不可能な運賃無料政策を実施するなどして、新規参入事業者を踏みつけにし冷酷に排除してきた。

選ぶ余裕がある市民なら、唯一の選択肢は、公共交通を利用するのをやめて車に切り替えることだ。この結果、公営バスで働く労働者を代表する交通労組は、サービスの直接提供から撤退しろという上からの圧力に警戒を怠ってはならない。英国の大都市の運輸局は依然として調整役を務めてはいるが、公共交通システムへの影響力を失い、民間の独占企業への単なる資金提供者になってしまったことに徐々に不満を募らせている。

容易なことではないが、公共交通とその利用者、従業員に対する脅威が地域で猛威を振るっている時にも、国際的な脅威をも考慮に入れ、広い視野をもつことが極めて重要である。

(トランスポート・インタナショナル、ボブ・ラングリッジ)  
※ ボブ・ラングリッジは、英国のオックスフォード・ブルックス大学の経済学・運輸関係問題の講師兼研究員。

障がい者も「一乗客一利用者」として位置づけ、

法の趣旨違反には罰則も!

―「交通バリアフリー法」見直しへの基本視点―

「交通バリアフリー法」制定後五年目の見直し案が二月末閣議決定され、今国会で審議されている。東横インによる障がい者の宿泊施設の不正撤去や差別発言に全国各地から非難の声が高まったが、電車やバスなど公共交通機関の利用にも、「東横イン」

と本質的に異ならない問題が数多く存在する。「乗車拒否」「利用拒否」「危険を伴う移動」等々だ。四月二〇日の参議院参考人陳述はこの問題が浮き彫りにされた。参考人陳述をされたのはDPI（障害者インターナショナル）日本会議常任委員交通問題担当の今福義明さんをはじめ四人。大都市での法対象公共交通機関での飛躍的なバリアフリー化を評価する一方、地方の市町村は大きく立ち後れている、基準に従ったバリアフリー設備があるにもかかわらず「乗車拒否」「搭乗拒否」「乗船拒否」は後を絶たない等、それぞれの訴えは参議院・国土交通委員会の議員や傍聴者らの心に響いた。

「JR新宿駅から安全とバリアフリーを考える会」や土浦・つくば地域のバリアフリーの活動でアドバイスをいただいている今福さんは、二〇〇〇年～二〇〇六年までに全国各地で日常的に起こっている「乗車・搭乗・乗船拒否」、「転落・転倒（重傷・死亡）事故・故障」などを事例集で示され、その信じられない内容に皆が驚かされた。

「障害」に対する無理解、バリアフリー化設備の操作の未習熟や未習得、接遇サービスの不備等々、障がい者の社会参加を阻害する要因が果てしなく存在し、それらは障がい者に対する差別と偏見に基づくものであることがクローズアップされた。

「交通バリアフリー法」の目的は、高齢者、身体障害者等の「自立した日常生活及び社会生活を確保」「公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進」だ。

この目的のため「法」はバリアフリー施設・設備に対して国や自治体で補助金を用意している。国の交通関連バリアフリー関係予算を見ると、鉄道駅におけるバリアフリー化設備の整備に対する補助（一八年度 八四・四億円）、ノンステップバス等の導入に対する補助（同一八・四億円＋一六億円の内数）、旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化に資する補助（同 二四二〇・八億円の内数）、空港のバリアフリー化の推進（同一六九・〇億の内数）等々だ。この面からもバリアフリー施設・設備は「障がい者が使えない」「危険を伴う」ものとなつてはならない。（※内数表記は事業の全体額）

政府案は、これまでの「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」が一本化され、駅舎などの交通機関と建築物、公園などが結びつけられてバリアフリー化がより面的に考えられるようになり、住民・利用者の提案制度も新設され評価面もある。

しかし、いかに面的にバリアフリー化が進んでも、「後を絶たない乗車・利用拒否」「転落転倒等の事故と背中合わせの現実」をなくすための明確な規定（罰則も）が盛り込まれない限り、また、「移動・利用の権利」の条文が設けられない限り、障がい者・高齢者等の社会参加は閉ざされ「法」の趣旨は活かされない。（嘉）

#### 参考人陳述で今福さんが語った内容

二〇〇〇年に現在の交通バリアフリー法が成立して、現在までの五年間に、同法成立以前と比べて、同法のバリアフリー化対象の公共交通機関は、飛躍的にバリアフリー化されました。特に、地下鉄や大手鉄道事業者や大手バス事業者の駅設備・車両・バス車両のバリアフリー化は、驚くべき変化です。同法の成立によって、多くの移動制約者が円滑に移動できるようになりました。

また、同法の大きな特色である自治体による基本構想策定により、駅を中心とした

重点整備地域の歩道やバスターミナル等の整備も「だれにでも使いやすい」ユニバーサルデザイン」の観点」が生かされるようになってきました。

しかし、新たな問題も出てきました。その点をぜひ、聞いていただいて、これから審議される交通バリアフリー新法をよりよいものにしていただきたい。

(1) わたしたちは「一乗客、一利用客として他の乗客と同じ様に対等に扱われたい」と強く願っています。ここで言うわたしたちは、電動車いす使用障害者だけではなく、手動車いす使用障害者も視覚・聴覚・知的・精神に障害を持つ人たち、そして高齢者や乳母車を押す人たちも含めてです。

ですから、交通バリアフリー新法においては、わたしたちを「一乗客、一利用客」として明確に位置づけてほしいのです。

(2) わたしたちは、公共交通機関を安全に安心して移動したいと強く願っています。そのために、わたしたちにとって安全ではない、転倒や転落事故が起こって大怪我や心的トラウマになるような、キャタピラ式階段昇降機や急勾配スロープのバス、障害者や高齢者に対する無理解な不接遇による事故が二度と起こらないようにしていただきたいと思うのです。具体的には――

① ホームからの転落防止にもっとも有効な「ホーム可動柵」整備の数値目標を立てて下さい。

② 車いす対応エスカレーターを交通バリアフリー基準から除外してください。

③ 国内全駅から、交通バリアフリーガイドラインにも入っていない「キャタピラ式階段昇降機」を全廃して下さい。

④ 聴覚障害者の強い要望である公共交通機関における緊急時のお知らせ文字情報サービスの数値目標を立てて下さい。

(3) 現行交通バリアフリー法の基本的趣旨は、「公共交通機関を利用する障害者や高齢者の移動の円滑化にある」ことは言うまでもありません。しかし、過去五年間、信じられないことですが、交通バリアフリー法の移動円滑化基準に適合している設備で、車いす使用障害者等が乗車拒否、あるいは、利用拒否された事例が報告されています。

鉄道や路線バスなどの公共交通機関によって、納得できない、不合理な理由で乗車拒否あるいは利用拒否されたら、大変につらい。現代社会では、考えられない抑圧です。

どうしてこんなことが起こるのでしょうか？ これは障害を理由とした差別ではないでしょうか？ また、大きな矛盾だと思えます。

ぜひ、交通バリアフリー新法においては、新法の趣旨に違反するようなことが起こらないように、法文に盛り込んでいただきたいと強く願います。

(4) 交通バリアフリー法における移動円滑化基準のバリアフリー化適合設備の中には、事業者による適切な操作・運用がなくては、それらの設備そのものが十全に機能しない設備がいくつかあります。それらの設備をいつでも利用できるように、操作・運用の接遇サービスを義務化してください。

(今福 義明)

## 政党と階級

日本政治は小選挙区制導入、労働戦線再編成で二つの保守党に占拠された。二大保守党体制である。民主・小沢と自民・小泉の高笑いはその象徴である。自民・民主の二つの保守党は、独占的大企業の発展が労働者、「国民」生活を向上させるとする。両党ともに日本経団連が求める資本の手を縛るさまざまな法律を亡きものとするに必死である。それが規制緩和、行革、福祉破壊だ。その返礼に日本経団連は二つの保守に政治献金を再開した。

日本労働運動の中心勢力・連合は、民主支持を看板にする。だが、自民にも協力・協働を働きかける。旧総評労働運動崩壊、労働者党弱体化で、日本労働者は階級形成への歩みを停止させられた。一九八〇年代からの労働運動の敗北が労働者から生気を奪ったのが現状でもある。

### 資本と労働

労働者は数が多い。しかしバラバラだ。団結には大衆運動というエネルギーを要する。それになりたいし、資本家どもは数は少ないけれど、社会的な力として団結し、労働者に対応する。数が少なく、利害を共にすることが彼らの「団結」を容易にするのである。その様は〇六年春闘、とりわけJC回答に示された。日本最大企業・トヨタ自動車の労組は、千円賃上げを要求した。結果は満額回答となった。「ベア（賃上げ）」が実現したとの評価もある。こんなダラシない、トヨタ資本を持ち上げ、喜ばず評価でいいのか。

トヨタ自動車の〇五年純益は一兆二千億円である。千円の賃上げは年間で一万二千円、トヨタ労働者は約六万人であるから、「ベア」といわれる賃上げ負担分は一万二千円×六万人の七億二千万円、純利益との比率はゼロ・コンマ・ゼロゼロ六%。まさにミクロの世界にすぎぬ。なんとササヤカな「見返り」で満足していることか。定昇分ふくめた賃上げは七千九百円。総額七十億円で、一兆二千億円との比率は〇・五%である。

片や労働組合は資本と協調する連合、反連合をスローガンに結成された全労連も、企業内賃上げは容易じゃない。両組合ともに最低賃金制度の確立が必要と、全国最賃の数字づくりに忙しい。連合の最賃は一人世帯で十六万円、全労連傘下でもっとも元気い京都総評で十七万円である。両者ともに生活保護費をもとにマーケット・バスケットで求めた数字という。こんな賃金で憲法二五条は実現されるのか。

資本は競争を口実に賃下げにひた走る。失業者、低賃金国の労働者が日本をめざす。移民労働者である。日本経団連は移民労働者拡大に舵を切った。移民労働者と日本労働者の競争は激化する、こうして賃金はたたかわなければどんどん切り下げられていく。現在の力関係では十六万、十七万の最賃要求は最高へとされてしまう。

## ストライキ運動、そしてデモ

あらためて資本と賃労働との関係が問い直されなければならぬ時に入ったのである。独占資本、政府は日本の労働者、「公務員」賃金は世界最高と、賃下げに叫び狂う。労組は形の上では批判してみせるが、身体を張った闘いは「控え」ている。EU（欧州連合）はじめとする諸外国では民営化、企業合理化、労働者への首切り自由をめざす諸立法に反対するストライキがフランスのOPE、イギリスの公務員賃金切り下げ等のように、労働運動の流れになってきたというのである。

日本労働運動の課題はなにか。階級構成、階級関係を総合的に考え、次の時代への戦略をつくることである。こんな問題意識から階級構成、現代の政党について考えてみたい。

## 日本の階級構成

現代日本の人口は約一億三千万人。その内訳は①十五歳以上の就業者六千三百万人、②完全失業者三百万人、③十五歳未満の子ども達千三百万人、④学生三百万人、⑤年金生活者三千五百万人である。

就業者はひとくくりにはできない。生産手段を管理・運営する首を切る者と、彼らの統制下での労働を強制され彼らの都合で首切られる者との経済的地位は、同じ「就業者」とはいえ「格差」は絶対的である。大・小資本に雇われて生活する雇用者、雇用者を搾取する大小資本家、商店主・商工業主は、大中小資本家に生産手段を収奪され労働者階級につき落とされる不安を感じ生活している。全国「銀座」通りのすたれようはどうだ。彼らのイライラは天まで昇る勢いだ。

就業者とは働いている人の総称。政府統計上は「雇用者」と表現される労働者四千万九百万人、失業者三百万人の五千二百万、家族従業者（小零細商工業者）三百五十万人―うち農・林・漁業二百八十万人がおまかな数である。小企業者（四十九人以下）の有給役員、個人事業者と家族従業者は四百万人。彼らは大資本に痛めつけられる階級・階層であり、その比率は九五%をはるかにこえる。

資本家階級にもいろいろある。何百・千億を資本とする大独占資本、億を単位とする中企業である。中企業（労働者五百人以上）の役員は二万二千人、大企業（労働者一千人以上）の役員は八千人にすぎない。これは、東洋経済が発行する役員四季報にある上場会社二千八百六十九社で重役三万六千六百人との数字とほぼ同じだ。

日本の階級構成は就業者を分母とすれば労働者階級は八〇%をこえる。中間階級とされる農林漁民は三百万で四%強、小資本家は三百八十万で五%弱、大中資本家は中二・二%、大〇・八%である。

## 現代の中間階級

中間階級にはこの他弁護士、公認会計士、医師、大学教師、さらには評論家、タレント、物書き、芸術家等々がいる。彼らは「知識」「技」という生計手段をもつ。知

識階級の「特権」である。「知識」は生産力、文化の発展とともにヨリ速く、ヨリ安く、ヨリ大量に生み出される。

医師は毎年三千人づつ「生産」される、弁護士は司法制度改革で一挙に倍ちかく二千人にもふやされる。数がふえれば彼らの競争は激しくなる。知識人はこうしてだいに労働者階級へと蹴落とされる。その不安が彼らを労働者と「対立」する立場に追い込んでいく。と同時に、資本のある者の側に着くインテリ・知識階級はふえていく。彼らは階級脱落者となり、面白ければ売れるとT V、雑誌、新聞等をつうじた劇場政治・文化をつくる。場所の提供者はマスメディアである。

中間階級であるインテリ・知識階級に政党をつくる力、能力はない。同じ中間階級である農民・小商工業主も同じ。現代にあつて政党をつくり己の利益を追求する階級は独占資本階級と労働者階級の二階級だけである。大企業と労働者・勤労国民の矛盾、地方と都市の格差は拡大するばかりである。だから、この二つの階級の隙間にあつて行つたり来たりする階級、階層、政治勢力は二つの基本的な政党と違う政党となり発現する。国民新党、新党日本がそうである。

これからも新しい政党ができるとすれば人口の三〇%をこえる高齢者、年金生活者による年金党であろう。彼らに新しい歴史を切り拓く力はないから、進歩より反動に。場合によってはファッションの支柱となることもある。

### 矛盾の本質を衝け

現代日本政治の根本問題は、就業者の九〇%にも達しようかという労働者階級が①負け戦つづきで疲労困憊し、②成果・成績主義浸透による労働者間競争の強まり、③猛烈な技術革命による労働者の機械への絶対的従属の進展、④これら総体から労働者がかつての手工業者のように一人独立労働者の様相を深めていることにある。

安全問題に典型的だが、全社会分野で矛盾は次から次へと噴き出でくる。矛盾の現象を追っかけてばかりでいいのか。矛盾の本質を暴露し、次の社会への思想的条件をつくる時である。

### ◇読者からのおたより◇

**九人解雇撤回闘争地裁・高裁勝利、最高裁へ** 神奈川県鎌倉市の大船自動車学校（現・湘南センチュリーモータースクール）は五年前に岡山県の勝英自動車学校に企業買収され、全従業員が退職を強要されました。これを拒否した九人は解雇されました。これに対し、横浜地裁は三年後に解雇無効の判決を下しました。会社は控訴しましたが、東京高裁も昨年五月に改めて全員の解雇無効と、解雇以来の賃金の支払いを命じる判決を言い渡しました。しかし会社はさらに最高裁へ上告し、復職を拒んでいます。勝英自動車学校は全国で自動車教習所の買収をくり返しては違法行為を重ね、司法による断罪が続いています。勝英自校の経営者（吉村武司氏）は地裁・高裁判決に従い、労組との話し合いに応じるべきです。さらに、勝英自校の悪質経営を黙認してその事業拡大を支えている金融機関（伊予銀行、中国銀行）の責任者も極めて大きいと言わざるを得ません。勝利の日まで闘います。

**スプリングピースサイクル** 三月十九日、大分市を出発したスプリングピースサイクルは別府、中津、築城を経由し、四月一日下関にて本州へバトンタッチしました。自転車での総走行距離（人

数×距離)は、なんと三九三キロ！ 実走参加の方々、伴走、街宣、出迎え&見送り、そしてカンパのご協力、たいへんありがとうございました。国会へは六月到着予定です。引き続き、メッセーじなどお届けください。

編集部より 先日はお世話になりました。ピースサイクルは順調のなようす。六月にはお会いしましょう。

(大分・I)

ふれ愛尼崎メーデー二〇〇六 今年も阪神尼崎駅側広場でふれ愛メーデー開催趙博さんのコンサート、園田学園吹奏部の皆さんのバンドの予定、そしてユニオンの仲間も出演するかも。屋台村の準備は着々、たこ焼き・やきそば・チヂミ・おでん・焼肉・焼鳥・トン汁など(酒のつまみばかりやー！)、地ビールもありまヨーン！メーデー川柳やブラカードコンクールも。賞金もありまっす。お楽しみに！

(尼崎・武庫川ユニオン)

編集部より 今こそ手作りで労働者の祭典を。ワイワイガヤガヤ、そして心と組織の団結の強まりが目に見えるようです。

新たな挑戦 私こと昨年十二月初めより病気休暇中でしたが、三月二十一日をもって、郵政公社を定年退職いたしました。有終の美を飾ることができず、定年目前にして三ヶ月に及ぶ入院、二度の手術を余儀なくされましたが、三月四日に無事退院し、どうにか体力・気力とも旧を取り戻しつつあります。顧みて、一九六四年、東京オリンピックの年に米沢郵便局に採用されて以来四十二年、実に波瀾万丈の年月を過ごさせていただきました。特に、七年間の労働組合専従を中心に三十数年の長きに亘って全通の役員として、地域運動の使い走りとして、多くの仲間と一緒に最後まで運動に関われたことが、私にとって何よりの喜びであり、誇りでもあります。しかし、今日の労働運動の停滞と混迷は残念というほかに、切磋琢磨する一方で自己批判の毎日でもあります。

(山形・S)

編集部より 療養されていたこと知りませんでした。回復されたごようすに安堵しております。自由な時間、豊かに使えます。しかし、「自主管理」は大変です。

合理化提案反対闘争決起集会 去る二月二七日多摩川競艇場において、自治労東京都本部主催による『全競労多摩川競艇合理化提案反対闘争決起集会』が、全国から届けられた力強い激励のメッセージや檄布をバックに、自治労東京都本部、全競労評議会関東ブロックの各単組、市町職部会、三多摩市町職公共民間労組、東京地公労の皆さん結集のもと、約五〇単組、総勢五〇〇名近い仲間の支援の中で力強く開催されました。今回多摩川競艇に出された合理化提案は、全国の競走場で働く労働者の生活権、生存権を脅かす無謀で許すことの出来ない提案であり、一〇〇万自治労全体の問題である。当局に対し「全面撤回」を求め、労使協議・労使合意を前提にして一方的な実施はしないよう要請をするべきであるということが確認されました。

(多摩川労組闘争ニュース〇六・三・三)

編集部より 「合理化反対」との言葉と運動が現場で見られなくなりました。私鉄京成はモデルです。

飛躍 北海道は四月に入ってもなお、降雪、吹雪に見舞われています。小泉政治は酷寒続きで、春は期待できないですね。民主党を期待できない現状では階級性をもった政党の飛躍がひつようです。

(名寄・斉藤二郎)

編集部より 全世界で労働者の権利を守る運動が氷を溶かし始めました。労働者はインターナショナルでグローバル。日本もその季節に入るのでは。そのためには足下から拠点をつくる必要です。じっくりと足場固めましょう。

第十一回被災地メーデー 十年を終えてこれからどうしていくのか、まさに今年のメーデーは正念場にさしかかっているといえます。「昨年までのようなやり方ではもう限界。このまま被災地メーデーを続けていくのは無理がある」という思いが出発点。テーマについては「勝ち組み」「負け組」という言葉があたりまえのようにまかり通る今の社会を問い直していこうと、「格差は出たり前?!」に。。

(第十一回被災地メーデー実行委員会)

編集部より 東京での三つのメーデー、私は飛び歩き。連合メーデーは四月二九日ですから、わりと楽になりました。しかし「マンネリ」をどう克服するかはどこも同じ。

「仲間たち」 定年退職まであと三年となりました。民営化(来年十月)前で、職場は戦場ですが、支部情報「仲間たち」は若い組合員と十日に一回欠かさず発行しています。

(鹿児島・K)

編集部より 支部ニュースお送りいただきありがとうございます。全通といえば日刊紙、職場の攻防、さらにご活躍を！