



港区新橋5-15-5
国鉄労働組合中央本部
高橋伸二
濱中保彦

10・22 2500mに延
伸した成田空港B滑走路の
運用開始▽人口13億200
0万人の中国都市部人口、
来年にも農村部超過半数

に達すると報道。20年には
総人口の60%、30年には70
%に達すると予測。
10・25 ソウル・上海・
香港に続く4路線目となる
羽田発着国際線北京便の就
航開始。
10・26 第173臨時国
会召集

10・27 関門橋真下付近
で、海上自衛隊ヘリコプタ
ー搭載護衛艦「くらま」と
韓国籍貨物船「カリナスタ
」が衝突し双方で火災。
10・28 日本郵政臨時株
主総会で次期社長に元大蔵
事務次官の齋藤次郎氏
(73)選出し、再スタート。

闘争団員

相次ぎ二氏が逝去

解決見ずに無念の想い

JR不採用問題の解決を見る事無く闘争団員3氏が相次いで亡くなった。10月14日、静岡地内で唯一の闘争団員である野田紀泰さん(57歳)が脳溢血により急逝した。告別式は17日、静岡県沼津市内の沼津愛昇殿で行われた。また10月21日には、肺ガンにより入院加療中だった旭川闘争団員の藤原秀康さん(59歳)が逝去され、24日に旭川市内の旭川ベルコ会館で告別式が行われた。さらに10月23日、国労佐賀地区本部委員長の鳥栖闘争団員・松尾洋さん(60歳)が咽頭ガンにより逝去された。告別式は25日、佐賀県鳥栖市内の鳥栖斎場で行われた。亡くなられた方は、国労闘争団員としては50名、1047人では58名(10月26日に全動労争議団員1名が逝去)となった。

鉄道記念日に急逝

野田紀泰さん安らかに



故野田紀泰さん

いきました。前日まで元気でいたのにどうしてこのようになつたのですか。君も自分が突然、違う世界にいて戸惑っているに違いありません。君は夜遅く、また土日でも地本に寄って忙しく仕事をしているのを私は幾度か見ました。闘争団員として生活体制の確立から努力して資格を取り開業した行政書士のかたわら国労運動と闘争団活動、そ

追悼の辞
【静岡地本森田委員長から野田さんを偲ぶ追悼の辞が届けられた】
野田君、今でも信じられませんか。人違いではないかと思

ろかし忙しい毎日を送っていたことと思います。その中で君の献身的な労働相談は多くの人を救い、希望を与えたに違いありません。不安定な雇用で働かざるを得ない労働者が多い中、多くの労働問題が発生し、君は多くの労働相談を解決するために東奔西走したことで体に負担をかけすぎたのではないですか。野田君、大会や集会のあいつで君は熱く訴えていたことを今でも覚えています。それは不当な扱いを受けた未組織労働者を助けるために組織された労働組合がもっとしっかりするべきだと言っています

したね。君の熱血漢、正義感には驚かされました。君を必要とする人達が周りに多く存在していたのに残念でなりません。また忙しい中でも、将来の生活設計を立てていたことでしょうか。実現することなく若くして旅立つ悔しさは計り知れません。JR不採用問題も昨年から解決に向けた環境が前進し、君も原告団員になっている採用差別国労訴訟も先月末に結

審査し勝利判決を勝ち取る闘いを強化する矢先であり解決を目にすることなく、この世から去って行くとはさぞかし悔しいことと胸が痛みます。もっと早くこのJR不採用問題が解決していたら君の負担も軽くなつてこのような結果にはならなかつたと思います。私は10月14日の鉄道記念日当日に君がこの世を去つたことは鉄道に対する長年の思いとして国労組合員として、そして闘争団員として、強く訴える叫びを感じました。そうした君の叫びを重く受け止めて、JR不採用問題の解決の報告を一刻も早く墓前に報告できるように残された私たちが奮闘する決意です。どうかやすらかにお休みください。
2009年10月17日
国労静岡地本執行委員長 森田 豊次

貨物 年未 3・5カ月分を要求 第2回交渉は11月5日を予定

国労は、2009年度年未手当の支払い要求3・5カ月分(支払日12月4日)を12月20日以降各社に申し入れたが、貨物会社に対しては10月23日に要求書を提出。第1回交渉を26日に行つて趣旨説明をした。要求内容は、①支払額②基準内賃金の3・5カ月分、②支払日12月4日、③55歳以上の支払い条件大幅改善、④社員・組合間差別を行わず公平・公正に、⑤調査期間内に55歳に達した者は55歳到達時の基準内賃金の100%算定基礎額とすること、⑥契約・臨時社員も社員と同様に取



並行在来線を考える青森県民集会

扱つこと――の6項目。第1回交渉で国労は、①日本の経済動向、②生活状況、③賃金・生活実態調査に基づく生活実態、④貨物の経営実態――にふれて要求趣旨を述べ、特に社員・家族の置かれた厳しい生活状況を踏まえ、生活改善に最低限必要な3・5カ月分を要求し、切実な社員の声・期待に対してしっかりと応えるよう強く主張した。次回第2回交渉は11月5日

必要な支援策求める 並行在来線の維持・存続を

青森県新幹線並行在来線対策会議は、10月17日、青森市内で並行在来線「青い森鉄道」を考える青森県民集会を開いた。2010年12月、東北新幹線・新青森駅開業にともない、並行する東北本線はJR東日本から分離され、八

戸から青森までの経営が第三セクター「青い森鉄道」に移行する。すでに青い森鉄道は、目時〜八戸間25・9キロメートルの経営が青森県に移行しており、四期連続の赤字経営となっている。延長距離

が約5倍の121・9キロメートルになることから、地方自治体の負担増や維持・存続を危惧する200人以上の県民や労働組合員が参加した。同集会では、渡辺英彦対策会議長のあいさつに続いて、青森県知事代理として武田志郎並行在来線対策室長、青森市鹿内博市長が来賓としてあいさつ。

安部誠治関西大学商学部教授、桜井徹日本大学商学部教授の講演について、竹内久幸長野県議会議員が「しなの鉄道の現状と課題」について、伊沢昌弘東北本線並行在来線問題対策協議会議長が「いわて銀河鉄道の現状と課題」について報告した。



10月27日の鉄道・運輸機構前行動から

座り込みや 議員要請等

10月中央行動

JR不採用問題の早期解決を求めて「4者・4団体」は10月中央行動を10月27〜30日に取り組み、鉄道・運輸機構前、衆議院第2議員会館前での座り込みや、宣伝行動、議員要請を並行して行った。27日、横浜の鉄道・運輸機構前では、上京闘争団を中心にJR組合同員、支援者など約100人が座り込みをおこなった。鉄道・運輸機構に向かつて紛争解決を求めるシュプレヒコールや市民に訴えるチラシ配布を行った。



一度はいつてみたいと考えていた「黒部・立山アルペンルート」縦断の旅に出かけた。信濃大町から扇沢

「黒部第4ダムを経て室堂平で1泊。翌日はバスで美女平に向かい、ケーブルカーを乗り継いで立山で1泊。翌日は宇奈月温泉まで移動し、トロッコ電車に乗って樺平を往復し帰路へと着く行程だった▼「黒部の太陽」では見ていたが、実際に現地へ行ってみると多くの犠牲を伴わなければ完成を見なかつたはずの黒4ダムが威容を放つていた。破砕帯に突き当たったときの絶望感は想像を絶したであろう。犠牲者が出るたびに挫折感と闘った思いが偲ばれる。「人間と自然の調和」が環境問題と絡んで取りざたされているが、思いは複雑だ▼映画「剣岳」で見たのと同じ室堂からの雄山、遠望できる剣岳など見事というしかない。日頃の思いを吹き飛ばしてくる迫力があった。立山信仰の地でもある。越中富山の薬屋さんが紙風船を持って毎年田舎に訪れていたことを何とはなしに思い出した▼立山カルデラが原因の土石流が、近隣住民を長年苦しめてきた歴史も学ぶことが出来た。砂防会館」の展示は土石流との闘いを残しており、砂防ダムの規模の大きさに驚き、自然と人間の関係も考えさせられた▼一方で、政治がつくり出した闘いもある。人間が人間を相手にする闘いは避けようと思えば避けられないはずはない。それこそ人間の知恵である。政治に人としての温もりが求められている。(濱)

青年部中央委

青年の力で組織拡大を

新部長には赤松さん選出



赤松青年部長を選出した第97回青年部中央委

青年部は10月7日、静岡県熱海市で第97回青年部中央委員会を開催し、2009年度青年部運動方針を決めるとともに、役員改選では新青年部長に赤松大さんを選出した。委員会であいさつした岩元青年部長は、この1年間の闘いの

「今年5月に沖縄への平和行進に参加した。参加して米軍基地の存在は生活と密接な関係があり、昼夜を問わず騒音問題や米兵による犯罪の恐怖など現地に行くことで学べるが多かった。他の青年部員にもこのような経験を直接肌で触れ学んでほしい」

「九州では15年ぶりとなる組織拡大を勝ち取ることができ

総括と組織強化・拡大に向けた取り組み、JR不採用問題の早期解決、とりわけJR職場における国労を組織することの重要性を強調した。

討論では、大要以下が述べられ、青年部長集約の後、今後1年間の青年部運動方針を決定した。

た。久しぶりの拡大により九州全体で喜びをわかちあった。新入社員組合加入について差別的な取り扱いがあった。和解の趣旨が生かされてお

ず、公正・公平な組合加入を実現させるために申し入れ等をしていかなければならない」

青年部新役員

青年部長 赤松大(新幹線

・新)▽副青年部長 強田安昭(近畿・再)▽常任委員 彦田貴弘(東京・再)、平山陽介(東京・新)。

第20回迎えた激励交流

筑豊闘争団で2泊3日

青春の門ツアー

【筑豊闘争団発】筑豊闘争団現地支援行動の「第20回青春の門ツアー」が10月17日から19日に取組まれた。この「ツアー」は1991年11月に第1回が開かれて以降、毎年秋に実施され、第20回まで

に練馬区職労・東水労・東京清掃・郵政などの280人が筑豊現地で2泊3日の交流・支援行動を行った。

今回は、20回という節目にあたり「原点に帰ろう」と筑豊歴史探索などの観光はせ

ず、あくまでも「闘争支援」を重点とした日程を組み、参加者15人が中味の濃い激励・支援行動を行った。

10月17日、ツアー参加者は福岡空港に到着後、車の中で昼食をとり一路田川へ向



た。到着後、田川平和憲法を守る会主催の「高校生平和大使帰国報告会」に参加し、長崎を中心にして活動している高校生のことを知らなかった参加者は、強い感銘を受けた。その後、闘争団事務所得意思統一後、宿で闘争団役員との夕食交流会を行った。

18日早朝、闘争団事務所前

広場でツアー参加者と闘争団員とで「朝の意思統一」を行い、各現場(ビルメン2、草刈1、行商1、準備・記録)への振り分けをして現場に向かった。「行商物販」は、闘争団員自身が久しぶりで心配もあったが、ツアー参加者4人は気合十分で想像以上の成績をあげ、ほっとした場面もあった。

夕刻からは快晴となった直

最終日の19日は、闘争団事務局・事業体役員とツアー参加者との意見交流を行い、解決局面での闘い、支援のあり方など今後の闘いにむけた意見交換を行った。

地元で選出された国会議員への要請行動を取り組んでいる。本部に報告されている取り組み内容は以下のとおり」

10月5日 北九州地区本部と門司・八幡・小倉・筑豊各闘争団代表は、福岡8区山本衆院議員(民主党)、福岡9区緒方衆院議員(民主党)、福岡10区城井衆院議員に対しての協力要請を行った。

10月8日 長崎地区本部と闘争団家族が、長崎第2区で初当選した福田えりこ衆院議員に対する要請を行った。

10月9日 長崎地区本部と闘争団家族は、長崎第1区高木義明衆院議員(民主党)に対する要請を行った。

10月19日 博多地区本部は、福岡15区で衆院議員となった民主党衆院議員への要請を行った。要請先議員は1区松本龍議員、2区稲富修二議員、3区藤田一枝議員、4区古賀敬章議員、5区楠田大蔵議員。

10月23日 熊本地区本部と熊本闘争団は、民主党松野信夫参院議員(倶連代表)に対して解決への協力を要請した。

10月24日 熊本地区本部と熊本闘争団は、初当選した社民党中島隆利衆院議員に対する要請行動を行った。

高速道路料金問題に対する国労としての考え方

第5回中央執行委員会で策定

本部は、10月15日に開催した第5回中央執行委員会で、与党民主党がマニフェストに掲げる高速道路無料化施策について、総合交通体系や地球温暖化対策の観点から検証を行い、国労としての考え方を策定した。本部は、この「考え方」を基本として、持続可能な総合交通体系の確立をめざして「交通基本法案」の上程など国会の動向を見据えながら、制度・政策要求を柱とする当面の課題として政府・国交省や各政党に「要望」として働きかけを行うこととしている。内容は以下のとおり。

■基本的立場

鳩山政権のマニフェストにある「高速道路料金無料化」に関して連立与党内も含めてさまざまな問題点が指摘されている。とりわけ民営化された高速道路各社に料金割引分を税投入し、効率化や営業努力を使わない人に割引分や

力と関係なく料金保証をする政策は、交通モード間に不公平な競争を強いるばかりか、公共交通機関に多大な悪影響をもたらすともいわれている。総合交通体系や地球温暖化対策の観点から検証した場合に以下の問題点が考えられる。

①受益者負担原則(高速道路を使わない人に割引分や

れまでの借金をつけ直し)から見て公正・公平といえるのか。

②地球温暖化対策や環境対策に逆行しないか。(CO₂、NO_x、PMの増加)

③財源問題として他に優先して使うところがあるのではないか。

④総合交通政策との整合性

■「高速道路料金無料化」の具体的な問題点について

(1) 全国民への負担転嫁は不公平

利用者が特定でき、個別料金の徴収も可能な高速道路は、受益者負担原則を徹底

し、利用者から適正な料金を徴収することが公正である。⑤地域生活交通への影響

(逸走、生活路線バスの赤字加速化、地方交通線の廃止、旅客フェリーの撤退)などが懸念されないか。

国が地域の活性化や国民生活の下支えをするのであれば、高速道路やマイカーの利用促進ではなく、いまこそ公共交通や物流などすべての交通モードに対して必要な対策を講じ、人・まち・環境にやさしい公共交通を築くべきと考えるものである。

本来費用を負担すべき受益者が費用負担を免れれば、市場がゆがむことになる。高速道路料金を引き下げて高速道路に要する費用が減るわけではなく、結局、国民の負担に転嫁されるだけである。

(2) 環境悪化を促進

高速道路が有料である場合、利用者は、その料金が利用することによる便益を下回る範囲でしか利用しない。しが大幅に減少するおそれがある。

(3) 公共交通が衰退

マイカーが優遇されるため、鉄道やバス、フェリーなどが競争上不利になり、収入が大幅に減少するおそれがある。

ただ利用することになり、車が増加するが、一方、トラックなどの幹線貨物輸送を鉄道・海運にシフトする「モーダルシフト」とも食い違うことになる。

温暖化ガス排出の交通部門の寄与分は非常に大きい。高速道路が無料になり、高速道路利用率が向上すればCO₂、NO_x、騒音等の環境問題が悪化する。今春の大型連休の2週間だけで高速道路「1000円乗り放題」により二酸化炭素(CO₂)排出量が66万トンアップ(環境自治体会議・環境政策研究所)したという指摘もある。公共交通機関の利用が減って、トータルとしてCO₂が増えることになれば、まさに温暖化対策に逆行することになる。

(4) ストロウ効果の発生

「高速道路無料化」により高速道路各社の料金収受に関わる者の雇用が無くなる恐れがある。特に収受員は地元の高齢者を採用しているケースが多く、地方の高齢者の雇用不安の問題にもつながる。また、無料区間の管理運営や高速道路建設・出入口の増設を直接国で実施することになる

(5) 雇用問題の発生

「高速道路無料化」により約1700円(1日8ポンド)を導入し、素晴らしい効果を上げている。

国民の理解を求めているのは大変だと思いが、低炭素社会をめざしながら、地域の景気も良くしたいとするなら、高速道路より公共交通機関に税金を投入するべきであり、マイカー優遇でなく、むしろ応分の社会的費用の負担を求めるべきである。

方河川敷で、ツアー参加者と闘争団員・家族・地元支援者による「大交流会」を行った。闘争団員、ツアー参加者が国鉄闘争への思いや決意を述べた。

10月19日 博多地区本部は、福岡15区で衆院議員となった民主党衆院議員への要請を行った。要請先議員は1区松本龍議員、2区稲富修二議員、3区藤田一枝議員、4区古賀敬章議員、5区楠田大蔵議員。

10月23日 熊本地区本部と熊本闘争団は、民主党松野信夫参院議員(倶連代表)に対して解決への協力を要請した。

10月24日 熊本地区本部と熊本闘争団は、初当選した社民党中島隆利衆院議員に対する要請行動を行った。