



港区新橋5-15-5 国鉄労働組合中央本部 03-5403-1640 発行人 松川 聡 編集責任者 瀧口良二 (組合員の購読料は組合費の中に含む)

月間 白話

10・12 台風19号による記録的豪雨で東日本各地に河川氾濫や土砂災害多発、死者90人、行方不明者5人、天皇即位の礼、キ

リスト教関係団体は「政教分離に違反」と会見 10・23 辺野古移設埋立裁決取消訴訟で沖縄県敗訴 10・25 菅原経産相を金品配布疑惑で事実上の更迭 10・29 羽生田文科相が大

野防衛相は台風被害に関し「雨男」発言を陳謝▽英国はEU離脱をめく12月12日総選挙、下院可決 10・31 河合法相が贈答品疑惑で引責辞任▽沖縄県首里城の主要7棟が全焼失 11・1 東京五輪のマラソンと競歩は札幌開催、小池

都知事は「台意なき決定」 11・2 ラグビーW杯日本大会は南アフリカが優勝 11・5 JRR上場4社の中間決算、売上高過去最高 11・9 ベルリン壁崩壊30年、反移民で新たな分断 11・12 「桜を見る会」招待客を首相が私物化疑惑

お知らせ

権力私物化やめろ！ 安倍政治を終わらせよう！ 12・4 官邸前大行動 ◎と き 12月4日(水) 18時30分 ◎と ころ 首相官邸前

11・3 国会正門前行動

平和憲法を守り東アジアに平和を

日本国憲法の公布から73年を迎えた11月3日に、戦争させない・9条壊すな！総がかり行動実行委員会、安倍9条改憲NO！全国市民アクション、3・1朝鮮独立運動100周年キャンペーンの3団体共催の、「安倍改憲発議阻止！辺野古新基地建設やめろ！東北アジアに平和と友好を！11・3国会正門前行動」が国会前で、労働者・市民1万人が結集した。

主催者を代表して、総がかり行動実行委員会の小田川義和共同代表が、大学入試の英語民間試験延期問題や相次ぐ大臣の辞任にふれ、「格差を助長し、権力の腐敗が著しい安

JAL争議を年内に解決させよう

JAL不当解雇撤回争議は、昨年5月14日に「解決に向けて踏み出す」との日経経営側の対応が示され、「特別協議」が今年7月までに12回にわたり開催された。

当該による希望者全員の職場復帰、解決金の支払い等の「統一要求」に対し、特別協議の場で示された会社対応は、LCC新会社(ZIPP AIR)や経験者採用の募集に応募の機会を提供するという内容にすぎず、この間の

擄を行った。続いて、「ノー・アベ」のキヤンドル集会を開催する安倍糾弾市民行動共同のバク・ソグンさんは、徴用工問題など誤った歴史認識で韓国へイトを煽る安倍政権を批判し、「平和の連帯で新しい日韓関係を

倍政権を許さず、9条改憲を阻止しよう」と挨拶した。立憲野党からは、社民党の福島瑞穂参院議員、共産党の穀田恵二衆院議員、立憲民主党の逢坂誠二衆院議員らが挨拶し、「平和を守る」と訴えた。

交渉経過を足蹴にするかのように乗務職に応募した原告全員を不採用とする一方で、「解決金については支払う考えはない」という不誠実な姿勢に終始している。こうした状況を打開する

また、両労組とJAL不当解雇撤回争議団、日本航空の両労組と当該は、年内の解決を目指し団結強化を図りながら、社内に「10回目の大



羽田空港宣伝行動参加者



羽田空港で争議解決を訴える支援者

11月10日には、羽田空港アピール大宣伝行動が取り組まれ、羽田空港第1ターミナル到着階通路にて、争議当該・支援者総勢160人で「JALは争議解決を決断しろ」とプラカードを掲げてアピールを行った。今後、12月9日にはJAL本社大包围

国労女性部 第5回中央委員会

国労女性部は、10月19・20日に、東京・アワーズイン阪急の会議室において第5回女性部中央委員会を開催しました。

委員会は、女性部組織の強化・拡大、健康で人間らしく働き続けられる労働条件の確立、国民春闘勝利などの2019年度活動方針を決定するとともに、新役員を選出しました。

国労本部からは本間組織部長が出席され、国労を取り巻く情勢と次世代へ国労運動と

財政を引き継いでいくこと、そのためにも組織拡大が重要であることが提起されました。また、台風15号・19号の被害状況の報告とカンパを集める旨が報告されました。

2019年度エリア・地方本部執行部体制

東日本本部 長野地方本部 第82回定期大会(11月10日) 執行委員長 徳武 稔 執行副委員長 松本 功 執行副委員長 宇佐美正信 書記長 折橋 錠二

特別執行委員 飯島 英樹 特別執行委員 久保田清一 特別執行委員 矢澤 栄雄 特別執行委員 若林 進 会計監査員 森 謙司 会計監査員 寺島 久人 青年部長 新津 雄太

執行委員 宮本 充 執行委員 宮田 弘 執行委員 倉石 勇 執行委員 北澤 正美 執行委員 雪入 裕次 執行委員 青木 稔 執行委員 宮川 裕満 執行委員 柳原 昭治

執行委員 柳原 昭治



女性部委員会参加者

毎年春に、首相主催で行われる「桜を見る会」が、2020年の来春は中止となった▼来年度予算要求で、19年度と比べて約3倍の5729万円(前年度1767万円)に達しており、参加者がメディア等で「安倍首相から「桜を見る会」に誘われた」等と語り、参加者増加の背景には政権浮揚のためのメディア戦略という性格が見え隠れする中、首相自身の後援会関係者が多数出席し、前後にはパーティーまで開催されていることが報道され、大きな批判的となった▼野党は、この問題を追及するチームを立ち上げ、対策本部へと格上げし、衆参両院での予算委員会における集中審議を求めている▼時を同じく、大物女優が麻薬取締法違反で逮捕のニュースが流れ始め、昨夜の桜はどこに散ったのか?と思えるような気がした▼ふと思えば「もり」

「かけ」から間もなく2年、厚生労働省の不正統計から1年、10年ぶりの労働基準法改正から半年と、今の政権が窮地に追い込まれた時にはいつも、国民の注目を集めるスキヤンダルの話題がメディアから流れ出すような気がする▼ある女優が、「法を犯した芸能人の逮捕に、必要以上に大騒ぎしなくていいです。私たちの暮らしに支障はありません。騒ぐべきは政治家や特権階級の人達が法を犯しても逮捕されていない現実です。私達や子供達の未来に関わってきます」とツイッターに投稿との記事を見た。全くその通りだと感じているのは、私だけではないだろう。(宮)

組織拡大

◎東京地方本部・横浜支部・武蔵小杉駅分会 竹内葉平さん 22歳、11月1日付◎東京地方本部・横浜支部・横浜電力技術センター分会 辻嘉之さん 42歳、11月1日付

国土交通省要請行動

地球温暖化・超高齢化社会に 対応した公共交通の構築を

国労本部は11月5日、各エリア本部および全国貨物協議会代表とともに、国土交通省に対し、「JR北海道・四国会社に対する持続可能な恒常的支援策の確立」をはじめ、12項目にわたる喫緊の諸課題についての要請を行った。

冒頭、国交省要請の紹介議員である吉川元衆議院議員から、「私の地元の大分でも2年連続して県内で大きな豪雨災害が発生した。いまだに日田彦山線については結論が出ない状況にあり、地元自治体を中心にJR九州に鉄道復旧を要望しているが、まだ話し合いの先が見えていない。毎年大きな災害が全国各地いっどこで起こるか分からないという状況になると、JRが単独でどうにかするということが難しくなっていく状況も生まれてくる。昨年、鉄道軌道整備法の改正も行われたが、住民の足を守るという観点から国として抜本的な対策を講じるよう引き続きご尽力を願いたい。民間企業になったとはいえ、JRは公共交通を担う要でもある。現場の声を聞き、要望についてしっかりと受け止め、ご回答願いたい」と述べられた。

続いて松川中央執行委員長が国労を代表して、「JRは公共交通であり、安全・安定輸送を含めてお客さまサービスという観点からも営利だけを



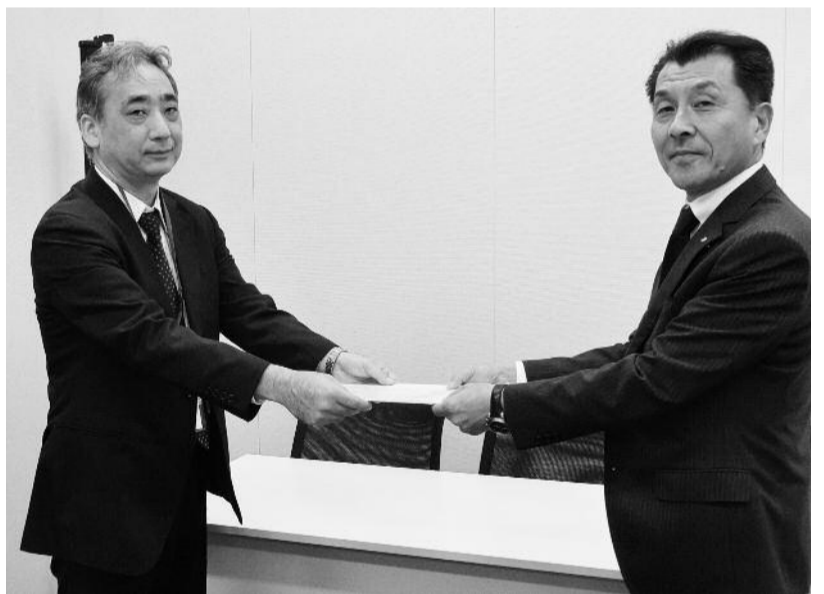
挨拶する吉川衆議院議員

追い求める経営であってはならないと考えている。近年、豪雨や台風など自然災害が多発している現状にあるが、そのたびに鉄路が寸断され、廃線やバス転換などの議論が繰り返されている。鉄道軌道整備法が一部改正されたが、黒字企業であるJR東日本においても自然災害の多発で被災した鉄道復旧が経営を大きく圧迫するという現状は変わらず、今回の台風19号によって北陸新幹線編成車両が水に浸かり、複数の河川の氾濫でいくつかの線区では橋脚が流され、復旧まで1年はかかるだろうといわれている。これから河川工事も含めて復旧作業

が進められていくが、国交省の管轄だけに是非とも迅速な対応をお願いしたい。今回の台風19号は激甚災害と大規模災害復興法にもとづく非常災害に指定された。鉄道においても国・自治体・鉄道事業者も含めて支援が行えるよう、ご尽力をお願いする。路線の廃止の手続きが鉄道事業法のなかに定められているが、認可制であったものが届け出制になっている。昨年、JR西日本において三江線が廃線になったが、廃線による地域経済の疲弊や住民の生活への影響は計り知れない。廃線が鉄道事業者の一方的な判断とならないよう鉄道事業法の抜本的な改正を要請したい。JR北海道・四国もたいへん厳しい経営環境にあるが、これも公共交通という観点から考察していかないと鉄路が一本も残らないということにもなりかねない。9月の国連気候行動サミットで16歳のグレタさんの演説が注目されたが、地球温暖化防止対策は世界的にみても非常に重要な課題となっている。鉄道貨物のCO₂排出量は自動車に対して11分の1ともいわれているが、これはJR貨物の経営に対する一つの回答でもある。国交省において政策としてモデルシフトが推進されているが、地球環

境に優しい鉄道貨物輸送のシェアをさらに拡大の方向に進めて頂きたい。これから日本社会は超高齢化社会となる。自動車運転免許の自主返納なども推奨されているが、公共交通を含む移動手段をどうするのか、社会的ニーズに応えていくことも問われている。公共交通の重要性はますます高まっていくだけに忌憚のない意見交換を通じて私どもの要請を真摯に受け止めていただきたい」と挨拶した。

国交省側から各要請事項に対する回答がなされた後、各エリア本部と全国貨物協議会代表から、JR各社を取り巻く経営状況や取り組みなどに



国交省に要請書を手渡す松川委員長

ついて報告と要請を行なった。最後に佐藤書記長が国交省

国交省としては両社に対する基金の運用益による下支え措置、鉄道・運輸機構の剰余金を活用した車両や設備の更新のための助成金など累次にわたって支援を行なってきた。運用益の下支えは平成28年度をもって一旦終了しているが、平成23年度から措置している基金の実質的な積み増しについては、引き続き令和13年度(2031年度)までは行なうことになっている。平成23年度から令和2年度まで両社に対して老朽化した設備等の更新、安全投資と修繕のための助成金、無利子

国土交通省回答(要旨)

① JR北海道・四国会社に対する持続可能な恒常的支援策の確立

【国交省】

JR北海道と四国を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

地方における人口減少や少子化の進展、高速道路の整備に伴う自動車等との競争の激化などに要因がある。両社においては各種の経営努力が行なわれているが、低金利による運用益の減少や車両・設備の老朽化などにより、財政基盤や収益基盤が十分ではない。

いう責務を果たすために必要となる措置については国交省として十分に検討して参りたい。

② JR九州会社の安定経営確立に向けた支援策の継続とローカル線維持・存続に向けた財源確保

【国交省】

JR九州は完全民営化をされているが、九州の基幹的な輸送機関として必要な鉄道ネットワークを適切に維持する必要があると考えている。国交省としても完全民営化に先だってJR九州が配慮すべき事項として現に営業している鉄道路線の適切な維持等について指針というものを策定している。この指針にもとづいて万が一必要と認められる場合は指導・助言・監督命令を行なうこととなっている。

③ JR貨物の輸送力増強に向けたインフラ整備に対する助成制度の拡充と税制上の特例措置の拡大

【国交省】

貨物鉄道は営業用トラックに比べてCO₂排出量が11分の1であり、地球環境に優

⑤ 激甚災害等における鉄道復旧に対する公的助成と災害復旧事業費補助制度等の拡充

【国交省】

被災した鉄道に対して円滑な復旧工事を実施するため、平成30年7月豪雨を契機として鉄道事業者や国交省の関係部局など、関係者で連絡調整会議を設けて道路や河川等に関連する他事業と連携して復旧工事を迅速に行なうこととなっている。

いことに加えて1編成が営業用トラック65台分の貨物が輸送できることから、トラックドライバー不足に対して物流の生産性向上をはかる上でも重要な役割を担っている。こうした観点からモデルシフトの推進が重要であると考えている。

国交省では物流総合効率化法にもとづいて、貨物鉄道へのモデルシフトを行なう取り組みに関する認定を受け、鉄道貨物量を増やした荷主企業等に対して運行経費の一部補助を行なっている。また、旅客鉄道を活用して貨物鉄道に必要な車両や荷物用のリフト等の設備について固定資産税の特例措置を講じている。

④ 青函トンネルにおける貨物列車の運行本数の確保とJR旅客会社とのダイヤ調整および線路使用料等の見直し

【国交省】

整備新幹線建設に伴う並行在来線については、地域の力で維持することが基本とされているが、一方で経営分離後の並行在来線の事業者の厳しい経営環境に鑑み、貨物調整

る。また技術的な課題についてはは地方の鉄道事業者を対象として、被災情報の詳細な把握や復旧方策などの支援を実施しているところである。

財政支援については鉄道軌道整備法にもとづく支援制度があり、鉄道事業者の資力のみで復旧することが著しく困難な場合については、国と地方自治体それぞれ一定の割合を支援するようになっている。

金制度や地域鉄道事業者の安全投資に対する補助制度、税制上の優遇措置など国による支援措置を講じている。国交省として引き続き並行在来線事業者の経営の状況を把握しつつ、これらの措置が最大限活用されるよう適切に対応してまいりたい。

JR貨物は経営基盤の確立等の条件が整い次第、早期に完全民営化するという基本的な方針を踏まえ経営に取り組んでいる。JR旅客会社とのダイヤ調整については、基本的には当事者間の自主的な調整に委ねることが適当であると考えている。

線路使用料については、国鉄分割・民営化の際にJR貨物の収益性を確保し、鉄道貨物輸送のサービスを維持していく観点から貨物輸送によって傷んだレールや枕木等の修繕費のみに限定された。JR貨物とJR旅客6社との間では、この考え方に沿って鉄道線路の使用料について協定が締結されている。JR貨物が旅客会社に支払う線路使用料の取り扱いについては、このような経緯を十分踏まえた上で検討する必要がある。

昨年度には議員立法により鉄道事業者が黒字であっても一定の要件を満たす路線については支援できるよう、鉄道軌道整備法の改正も加えるなど制度の拡充を行なってきたが、さらなる支援制度の拡充については運用状況を見極めながら検討してまいりたい。



国労を代表して挨拶する松川委員長

でも補助対象としている。国交省としては被災した鉄道が早期に復旧されるよう鉄道軌道整備法による成果があるところ、他事業との連携を含め、必要な支援を行なってまいりたい。

⑥ 大規模自然災害時における鉄道の代替輸送や迂回路の確保など鉄道ネットワークの確保

災害発生時における物資輸送など円滑な貨物輸送のため、鉄道貨物輸送は重要であると認識している。昨年発生した平成30年7月豪雨や本年の台風19号では不通区間が発生し、貨物列車も運休となった。JR貨物ではトラックや船舶による代替輸送に加え、

迂回輸送も実施した。国交省として引き続き適切な物資輸送が行なわれるようJR貨物に指導してまいりたい。

⑦ 老朽化した鉄道構造物等のインフラ整備と設備・車両の維持・更新に対する税制支援策
鉄道事業は営利を目的とす

⑧ 地域公共交通の確保・維持・改善に向けた鉄道事業法の見直しと法改正
鉄道路線の廃止手続きは鉄道事業法の規定に基づいて廃止予定の1年前までに国土交通大臣に届け出ることになっている。その届け出があった

⑨ 鉄道の安全・安定輸送確保に向けた検査体制の確立と事故防止に向けた設備改善と予算措置
現在、保安設備がない踏切が多数残っている。まずは保安設備設置のための補助を優先すべきと考え、そのための必要な財政支援を行なっている。

⑩ バリアフリー化の推進に伴うホームドアやエレベーター等の設置に対する財政負
ホームドアについては平成28年12月の「駅・ホームにおける安全性向上のための検討会」の中間取りまとめにおい

踏切保安設備の維持・メンテナンスについては、鉄道事業者みずからの資力において実施すべきと考えている。「踏切道改良促進法」にもとづく公的な支援については、同法の趣旨にのっとり、課題のある踏切の改良に対して一定の補助を行なっているが、引き続き予算の確保と踏切の安全性向上のための対策を行なうてまいりたい。

⑪ 大都市圏における鉄道ネットワークの構築に向けた事業の促進と補助制度の充実ならびに2020東京オリンピック・パラリンピックの混雑緩和対策
鉄道駅総合改善事業化により支援を行なっている。鉄道駅は周辺の施設と一体となつて街のにぎわいを形成し、地域の活性化を図る上で極めて重要な役割を担うことが期待されている。平成29年度から補助対象事業者を直接、鉄道事業者としたことや補助率がバラバラだったものを3分の1に統一するなど制度改革をして充実をはかってきた。令和元年の予算においても前年度比2億円増の約25億円程度

⑫ 東日本大震災と東京電力福島第一原発事故の影響により不通となっていた常磐線全線運転再開にあたっての安全性確保
現在一部不通となっているJR常磐線について、2019年度末までの全線開通をめざしている。国交省としては引き続き、関係省庁と緊密に連携してJR常磐線の一部も早い全線開通の実現に向けて取り組んでまいりたい。なお、JR東日本からは運転再開後も労働安全衛生法にもとづき、社員の健康管理に努めるとともに必要な教育及び訓練を実施していくと聞いている。

⑬ 国土交通大臣は廃止を
行なった際の公衆の利便の確保に
関し、関係地方公共団体や利害関係人の意見を聴取する。また、関係地方公共団体の知事から申し出があった場合は代替交通機関の確保等にか

は、各者が3分の1ずつ負担していくことを基本としているが、地方自治体の補助額にかかわらず、国は3分の1を上限として支援している。残りの3分の2の負担額については自治体と鉄道事業者の協議により、負担割合が定められるものと考えている。

は、各者が3分の1ずつ負担していくことを基本としているが、地方自治体の補助額にかかわらず、国は3分の1を上限として支援している。残りの3分の2の負担額については自治体と鉄道事業者の協議により、負担割合が定められるものと考えている。

は、各者が3分の1ずつ負担していくことを基本としているが、地方自治体の補助額にかかわらず、国は3分の1を上限として支援している。残りの3分の2の負担額については自治体と鉄道事業者の協議により、負担割合が定められるものと考えている。

は、各者が3分の1ずつ負担していくことを基本としているが、地方自治体の補助額にかかわらず、国は3分の1を上限として支援している。残りの3分の2の負担額については自治体と鉄道事業者の協議により、負担割合が定められるものと考えている。

は、各者が3分の1ずつ負担していくことを基本としているが、地方自治体の補助額にかかわらず、国は3分の1を上限として支援している。残りの3分の2の負担額については自治体と鉄道事業者の協議により、負担割合が定められるものと考えている。



国労の国交省要請団

第28期全国労働安全衛生学校

「働き方改革」は労働者の使い捨て



開校式で挨拶する千田学校長

第1単位 記念講演
「働き方改革」から人間らしい働き方に
講師 千田 忠男 同志社大学名誉教授
第2単位 講演
「働き方改革」と自己責任過剰労働とは
講師 山田 厚 全国労働安全衛生研究会代表

全国労働安全衛生研究会主催の「2019年第28期全国労働安全衛生学校」が、11月2日～3日新潟県の新潟自治労会館にて開催され、国労から6名が参加し、全国の仲間と共に「働き方改革」について学んだ。

1日目の開校式に続き、第1単位「記念講演」として、学校長の千田忠男名誉教授(同志社大学の「働き方改革」から人間らしい働き方)と題した講演を受けた。

講演では、労働者の状態を、①最低賃金と不安定雇用の条件、②外国人労働者受け入れの条件、③過労死等発生の労働条件、④災害対応(時)(公務労働関連の条件)、⑤ヒューマンサービスマン労働関連の条件といった五つの労働条件から分析し、安倍政権の4重点政策の一つである、「アベノミックス」で金融・財政政策、買

易・関税政策、産業・税制政策、大企業の利益増強策が進められ、増え続ける企業の内部留保とは対照的に労働者の賃金は横ばいのなか、「1億総活躍プラン」の一環である働き方改革を、五つの労働条件の現実を下限として、不合理な仕組みの改革を押し進めようとしていると話された。

朝鮮幼稚園幼保無償化はずしに抗議

11・2日比谷集会実行委員会主催による「朝鮮幼稚園はずしNO!すべての幼児に教育・保育の権利を!」11・2全国集会&パレード」が11月2日に東京都日比谷野外音楽堂で開催され、労働者・市民4000人が参加した。

主催者を代表して、朝鮮幼稚園幼保無償化中央対策委員会のナン・スノウ委員長は、「日本の皆さんが在日朝鮮人の民族教育への支援を惜しまず、日本の当局への抗議の声をあげて下さっていることに、全ての在日の同胞の心を込めて感謝を申し上げます。本日の行動は私たちに希望と勇気を与え、日本政府への大

きな圧力になると確信する。本日の集会を契機に日本の皆さんと一層固く連帯し、幼保無償化の権利を勝ち取るまで、一歩も怯むことなく最後まで闘い続ける」との決意を表明した。

朝鮮学園を支援する全国ネットワークの藤本泰成事務局長(平和フォーラム共同代表)は、「本日の集会に参加された

在日の同胞と日本人の思いは、差別のない明るい豊かな未来のために、それぞれ認め合い信頼しあい日本社会を共に生きていくことだ。日本列島と朝鮮半島は古来から切り離すことのできない文化を相互に影響し合いながら育んできた。しかし日本は、近年韓国併合を強制し過酷な植民地支配を続け、朝鮮の文化を破壊する蛮行を行ってきた。この歴史を安倍首相はじめ多くの政治家はしっかりと学ばなければ政治家の資格はない。幼保無償化、高校の無償化を勝

労働制と深夜労働の規制を曖昧にして、企業の都合で36協定を締結さえすれば様々な長時間労働が出来るようになったこと。その典型が36協定の特別条項であることが話された。

企業は「長時間労働の是正」と称して、残業規制を労働者責任で求めてきていること。生産性向上運動として、新技術・新機械・新システムで

「効率化」「ムダ排除」運動が進められ、時間と場所にとらわれない柔軟な働き方の促進として、「在宅勤務」「テレワーク」「サテライト」等がキーワードとなつている。そんな中、成果主義・出来高制など賃金

体系が新たにされると共に、目標管理・標準化と人事評価が強まり、正規・非正規の複雑・重層化と共に新たな雇用不安が生じていて、野放しの「働き方改革」は労働者の使い切り、使い捨てにつながると話され、最後に、職場の中での会話・雑談から安全運動、労働運動へと繋げていく事が重要だと話された。

「憲法・安保法制を考える」学習会

戦前の大本営発表の危険性

有事法制に反対して闘ってきた「陸・海・空・港湾労組20団体」主催による、「憲法・安保法制を考える」学習会の第2弾が、10月30日に品川区南部労政会館にて開催された。

今回は講師に新聞労連の南彰委員長(MIC議長)を招き、「新聞記者から見た安倍政

権と題して、1時間の講演を頂いた。改憲を目論んだ安倍政権だったが、2017年2月の森友学園に続き、5月の加計学園問題により事態は一変した。

5月17日に「総理のご意向」など書かれた文書が報じられ、国会の追及が始まり、菅官房長官は「怪文書のようなものだ」と否定したが、6月8日に東京新聞社会部の望月記者が23問を質問し、「きちんとした答えを頂いていないと思うから聞いてほしい」と食い下がり、政府は再調査し文書の存在を認めた。

この会見以降、「こ

どの推進とは、②安全衛生委員会活動とは、③労働(公務)災害認定とは、④労災職業病の自己責任について、の四つの分科会に参加者が分かれ、講師の報告を受けたあと、講師と参加者によるディスカッションが行われた。

最後に第5単位「報告と意見交換」が行われ、分科会報告、分科会報告のあと、参加者から地域医療構想における公立・公的病院再編統合の報告等を受けた。

全ての単位を終え、修了証書授与式で千田忠男学校長より代表者が修了証書を授与され、第28期全国労働安全衛生学校を修了した。

「憲法・安保法制を考える」学習会

弁をはじめ、①指名権を使って嫌な記者は後回し、②質問数の制限、③質問中に司会が数秒おきに「簡潔に」などと妨害、④政府見解に沿わない質問に「事実誤認」と主張するなど、次々に規制が強められてきた。

官邸が記者の質問内容にまで政府見解をあてはめてきている状況は、「大本営発表」に染まった戦前の過ちを繰り返す危険性があると南委員長は警鐘を鳴らした。

最後に、かつて取材先での取材内容は既存メディア(記者クラブ所属)を通じて市民に伝わっていた。しかし現在では、ネットメディアやSNSなどにより、既存メディアを通さずに直接市民に都合の良い情報が流されている。既存メディアが市民の信頼を得て、強まる権力に対抗できる

関係を作ることが求められると話された。



講演する南委員長

この会見以降、「こ

家族の幸せを災害から守る
火災共済 ⊕ オプション保障
火災共済の保障力を、さらにアップさせる新制度。

近隣の家へ損害を与えたときの「類焼損害保障」、日常生活での賠償事故に備える「個人賠償保障」、賃貸住宅で火事を起こした場合の「借家人賠償保障+修理費用」。火災共済とセット加入することで大型保障を実現します。

B1424401E2144-20150209

交通共済



オプション保障(類焼損害費用保険、個人賠償責任保険、借家人賠償責任保険+修理費用)は、共済火災海上保険を引受保険会社とする保険契約であり、共済ではありません。詳しい内容は必ずパンフレットおよび重要事項説明書をご確認ください。

みんなで暮らしをガード
交通共済(JR職域生協)
全国交通運輸産業労働者共済生活協同組合