



読者の声

*電子メールによる「読者の声」への投稿は、
jjsccomment@jsa.gr.jp までお寄せください。

● 頭をうやうやしく下げるより人権尊重を

一つのミスも失言も許されない式典などに数多く出席する天皇の心労は如何ばかりであろう。私は、少しでもフォーマルな会であれば、何ヵ月も前から心と体は緊張していた。

2015年でも、82歳の天皇は祭祀だけで19件、くわえて慰靈、大臣の任命、外国要人との対応など、心身ともに休まるときがあるまい。このような心労を一身に負ってきたが、もはや避けられない「生前退位」を提案したのである。

これに対し、天皇制を奉り、国に身をささげる國民を愛する「有識者」の「天皇は祈っているだけよい」という発言には驚愕した。国旗や皇居に懃懃に頭を下げる「有識者」の腹のなかを垣間見た思いがした。彼が守りたいのは天皇ではなく、自己の利権に繋がる体制ではないのか。学校の卒業式で、「君が代」を「クチパク」した教員を叱責する教育委員会やそれを指導する「有識者」の腹のなかも「国益」を謳いながら私益に執着しているのである。利権のための体制維持に天皇が利用されるのでは、戦前も戦後も何ら変わらない。

私は、日本国憲法は世界の誇りであると思う。そして国旗や皇居に自ら頭を下げることはしない。それでも、天皇の苦労に思いを馳せ、人たる天皇の人権が侵されることがあつてはならないと思っている。

(東京支部・瀬戸昌之)

● 危険な組体操

組体操事故が年間8000件、そのうち4分の1が骨折というひどい状況の中で、組体操が社会問題となり、ピラミッドやタワーの段数を規制したり、中止したり、別の演技に変える学校が増えましたが、依然として実施している学校が福岡県の高校に見られます。

ネットで福岡県の筑紫丘高校が6段ピラミッドを2017年に、香椎高校が7段を2016年に実施しています。

(東京支部・浦田一郎)

のを知りました。ユーチューブの動画タイトルはそれぞれ「2017 筑紫丘高校大運動会 赤タンブリング①」と「2016 香椎高校体育祭 赤ブロック組体操」です。

限界を超えてます。誰も止める人がいないのか、このまま継続すれば重大事故が必ずおこります。1990年に同じ福岡県の早良高校で8段ピラミッドを練習中に6段目で崩落し、頸椎損傷の事故が起こり、1994年に福岡高裁で1億円の賠償判決が出され確定しました。筑紫丘高校と香椎高校は、過去から何を学んでいるのでしょうか。

2016年、文部科学省とスポーツ庁は安全性が確保できない組体操は中止するように通達を出しましたが、この通達は無視されています。私は福岡県教育委員会と文部科学省へ意見をあげました。巨大組体操の危険性を検証した私の記事、論文を参照してください。

<http://www.osaka-ue.ac.jp/zemi/nishiyama/kumi.html>

(大阪支部・西山 豊)

● 10月号特集・変わりゆくキューバについて

キューバの歴史、社会、政治など、知らないことがわかり大勉強になりました。「普遍的な価値観」を教える「価値教育」のことを知り、先進国における価値中立的教育論は、事実の問題として新自由主義的価値観を教えていたのではないかと考えさせられました。しかし、「価値教育」は政権の価値観を教えることになる危険性を持つことを、見ないわけにはいかないのではないでしょうか。

価値教育、政権担当者の継続、立候補の制限、一党支配、検閲、官僚制、中央集権制などの問題が断片的に出されています。しかし、これらの一連の問題を真正面から分析することが必要なのではないかでしょうか。キューバのいわば光と陰の相互関係を考えいくことは私たちにとって重要なことだと思います。

(東京支部・瀬戸昌之)



科学者つうしん

編集 総務財政部

市民公開講座「JR 北海道にみる地域交通の課題」を開催

JSA 北海道支部



2017年10月29日(日)、北海道支部は「2017北海道科学シンポジウム」を開催し、午後の部として現在問題となっているJR北海道の廃線提案について、市民向けシンポジウムを行いました。40名ほどが参加しました。

JR北海道は2016年11月、「単独では維持困難な10路線13線区」を公表、それによれば現在2500キロある鉄道の半分が「単独維持困難」とされ、バスへの転換や市町村への財政負担を求めていました。これに対応すべき北海道知事は、運輸交通審議会の「鉄道ネット・ワーキングチーム」が出した6類型ごとの地域協議を優先させ、鉄道網として維持するという姿勢を示さないため、札幌から離れている地域ほど住民は切り捨てられるという不安をもっています。

科学者会議の会員が中心となって今年5月に鉄道のあり方について研究会を開いたところ、全道から100名近くが集まり、いろいろな問題が出されました。太平洋岸を走る日高線は一昨年台風によって海岸線がえぐられ、そのまま不通となっているが、国土保全に責任を持つべき国が海岸浸食を放置しているのはおかしい、室蘭線と石勝線が交差する安平町追分地区にある追分高校は、生徒の3分の1以上が汽車通学なので、鉄道がなくなれば高校の存続も危ぶまれる、「単独維持困難路線」には100万人が住んでいるが、もし廃線となれば一層の過疎化が懸念される、等等。

そこで今回のシンポジウムにおいては、北海

道で鉄道の果す役割、技術の継承と事故の関係、分割民営後30年のJRの経営状況がどうであったのか、現存する鉄道網を維持するとしたらどのような方法があるのか、について専門家を招いて報告してもらいました。フロアからは民営化後のJRの経営優先主義で列車の本数が減り、乗り継ぎが不便になり、駅の無人化で愛着がなくなった、鉄道切捨ては文化の切り捨てだなど、JRに対する不満が続出しました。

報告者の主要メンバーは科学者会議の会員でもあったので、いまのJR北海道の経営破綻が分割民営化の帰結であること、事故多発を受けて設置された「JR北海道再生促進会議」(財界主導)が全線維持ではなく「選択と集中」を迫り北海道知事もその路線なので、JR北海道がお手上げ状態であると解明。住民の交通権を保障しているスイス、北欧などの例をあげて、住民生活の維持と経済の活性化の点からも鉄道の存続が大切なので、JRだけに任せず、上下分離方式など国や自治体も責任を持つ別の方法があると説明、オール北海道での運動を強調しました。

(北海道支部 美馬孝人)