

高石邦男君に問う——現場教員の挑戦状

愛高教副委員長 村上 俊雄

君は、教育を語る資格があるのか。

君には、「国権の最高機関」の一員として国政を付託される資格があるのか。君には、自己を客観的に見る程の知性はないのか。あれほど国民に説いた「人間の力をこえるものを畏敬する心」（臨教審答申）が、君にはあるのか。

政治権力を握るものが金にむらがり、巨利を得ようとする者が、権限のある者に金をばらまくことに、この国の民はいまさら驚かない。だが、高石君、君が行った行為を私たち現場、教職員は許さない。

君は二十数年前、三十歳ちよつとで岐阜県教育委員会教職員課長として「教育正常化」攻撃をおこない、一万二千名の岐教組、岐高教の組合員を二千名に追いやった。下呂の旅館にとぐろをまく校長たちに「何人落としたか」とハッパをかけた。この過程で、岐阜の教職員は夫婦、親子、同僚間で切り裂かれ、懊惱（おうのう＝なやみもだえること）の日夜を極めた。教職員をさいなんだ傷はいまなお不「正常」な事実となってうずいている（体罰、しごきによる自殺、教え子殺人、校長による公金着服、未来博での万引など）。

君は、文部省に戻った後も「腕力の強いのを」という声に応じ、北九州市教育長として、同じ手口を重ねた。それらの結果もあって次官に。

君は、中曽根前首相の「戦後政治の総決算」に見合う臨教審答申をつくる間、文部次官をつとめた。リクルートの江副前会長を教育課程審議会、大学審議会の委員にすえ、一万株をせしめた。

バレると奥のせいにした。去年は中曽根首相の意を汲んで、強引に社会科解体をやつてのけた。そしていま中曽根派から、国会に出るといふのだ。

私達は君が、教育を担う人間としても、公僕としても、夫としても、代議士としても、資格がないことを見届けている。

私は、君を不道德を教える教材として、大いに高校生たちに活用するつもりでいる。（むらかみ・としお 県立熱田高校社会科教諭）

成瀬 昇著「野武士のごとく」と愛労評

書店で「野武士のごとく」を目にすることがあると思う。なかには買い求められているかもしれない。買わなくとも「朝日新聞」の連載で承知の方もあろう。

著者の成瀬昇さんは、いうまでもなく昨年10月まで愛労評議長をつとめた人である。本人は「安保型人間の回想41年」と銘打っている。

その内容の前半は、名古屋革新市政確立をめぐるさまざまエピソードでつづられている。後半は全通津島の青年部長時代から、昨年の引退までのドラマが描かれている。

内容の評価はさまざまであろうが、かなり多くの人びとに読まれていることはたしかである。

ところが、この本が発売になることが予告された宣伝チラシに「この本を推薦します」と名をつらねた中に愛労評幹部は一人もない。不思議だと思っていたら、愛労評議長・新川末蔵名で『成瀬前議長の著書出版についての見解』なる文書が、11月1日付で、愛労評加盟組合だけでなく、各方面にも送りつけられているようだ。

この「文書」の評価はさておき、その「文書」をそのまま忠実に紹介しておくことにする。

1、回想録というのは、その性格上、自分を中心に書けば他の登場人物はすべて自分のための道具立てになってしまう側面をもっています。それだけに、あくまでも自己をきびしくみつめる姿勢が要請されます。とりわけ労働組合のリーダーの場合、良かれ悪しかれその結果が招来する責任は自己に帰すものであり、そこかれ逃れることはできません。

このような強い責任感、あとに連綿と続くであろう労働運動への愛情に支えられ生まれるものでありましょう。

2、回顧録というよりは、自分を中心とした「写真週刊誌的」興味を題材にした浦話に終始し、しかもそれがあまりにも直近の事柄であるため現存している多くの先輩、友人、後輩の補筆がなければ、ひとつの歴史として定着させがたい内容になっております。

3、「事実を否曲して書くことはゆるされません」といわれていますが、重要ところで事実との相違、あるいは著者の重い違いがあり、これらはいつの日か訂正されることが必要です。

4、著書の「ご購入のお願い」の文面に「過去に目をつむる者は現在においても盲目である」との一節がありますが、私たちの今日までの運動は、文章表現や比喩についてもかなりきびしい吟味を行うような水準にまで到達していることを明らかにしておきます。以上。

さて、紹介した文章を読んでどのよう
に思われるかは、みなさんの判断に
おかせしよう。

著者は「あとがき」でこのように書
いている。「戦後四十一年間、多くの
仲間を支えられ苦楽をともにしながら
私なりに闘ってきたが、労働運動は停
滞し、革新勢力は分断され、軍事大国
化への歩みが急速度である。私は、こ
れまでの私の生きざまに誇りをもって
はいるが、「オレの半生は、一体なん
だったのか」と疑念を抱き半生を強い
られていたことも事実である」と。

また「回顧録」を書くにあたって「
事実」を否曲して書くことは赦されな
い“毀誉褒貶なにかせん”との決意で
筆を執ったが、それとは裏腹に随分控
え目な文章になってしまった」とも述
懐している。

そして「財界や自民党は「連合」に
熱いまなざしを注いでおり、政治戦線
の動向も複雑で「革新連合政権」の樹
立は夢物語りになっている。労働組合
は言うまでもなく、資本の抑圧と搾取
に抗し、労働者の生活と権利を守るた
めに闘う階級的大衆組織である。「労
働者は団結し連帯して資本と闘う。諸
悪の根元、自民党政治と対決し、革新
勢力を総結集して闘う」この道をひた
すら歩み続けたことは正しかったし、

「闘いの中からしか輝かしい未来は開
けてこない」と信じてきたが、回想録

注：毀誉褒貶（きよほうせん＝悪口と
ほめ言葉のこと）

を書き終えて、いっそうその思いを強く
している」という。

しかも「いまは、革新冬の時代。残念
ながら私の回顧録は「敗軍の將、兵を語
る」類のものになったが、一日も早い春
の訪れのために、本書が少しでも役立つ
ならば幸せである」とむすんでいる。

「連合」が発足してから1年たった。
マスコミは、さまざまな報道をしている
が、どれひとつも「連合」は労働者の利
益を守るためにはなばなくたたかって
きたという評価はまったくなかった。

むしろ、財界と席を同じくする機会
はふえ、竹下総理や自民党首脳と親しく話
し合う機会もまた目立っている。

こうした状態を、労働者はいつまでも
ゆるすほど寛容ではないはずである。

成瀬氏の言うように「革新冬の時代」
のようにみえるかもしれないが、木枯し
が吹くなかでも、もくもくとたたかう労
働者はいたるところにいる。冬のつぎに
春がやってくるように、ひとりではわ
れわれの「春」は訪れないであろう。

反動攻勢に屈服する「連合」をえらぶ
のか、反動攻勢と立ち向かうために、ま
ともなたたかうナショナルセンターをつ
くる道をえらぶのかの「選択の激動」の
さ中で、たたかいの先頭に立ってこそ「
春」を呼ぶことになるにちがいない。

(K)

成瀬昇著『野武士のごとく』

エフエー出版／定価1,500円

第51回定例研究会報告(1988.10.15)

産業構造調整下の名古屋港と 全港湾の闘い

報告者——太田さん(港職労)、渡辺さん(全港湾)

最初に太田さんから「産業構造調整と名古屋港」というテーマで報告をしていた。報告は、1 今日の名古屋港、2 名古屋港と産業構造調整、3 産業構造調整のもたらすもの、4 最後に、という構成である。

まず、今日の名古屋港の特徴について豊富な資料を駆使して説明された。輸出品では、輸送機械のみで70.8%(1987年)を占め、輸入品では、原油・鉄鉱石・石炭の工業用原燃料上位3品目で61.4%(1987年)になる。また、移出品では、輸送機械・石油製品・重油で68.7%(1987年)、移入品では、鉄鋼・石油製品・重油で58.6%になる。要するに、名古屋港は「車と鉄と油」の港である。埠頭の利用形態で名古屋港の特徴を見ると、輸出の52.5%(1984年)、輸入の85.3%(同)がトヨタや新日鉄という民間企業の専用埠頭から船積みあるいは陸揚げされている。東京港、大坂港、神戸港は民間埠頭が輸出ではほとんどゼロ、輸入でもそれほど多くないのに比べると、名古屋港は企業の専用港という性格が極めて強い。円高の影響を見るため85年と87年の比較を見ると、輸入金額では1兆9753億円から1兆5067億円と23.7%の減少にとどまるが、為替レートが1ドル=240円から120円台になっていることを考えるとこの間に大幅な輸入拡大が進んでいることがわかる。なかでも食料品は、牛肉が、8,522トンから13,883トンと63%増、豚

肉が37,229トンから86,423トンと132%増などと急増している。また、原油および粗油は数量では10,105TKLから11,002TKLと8.9%増なのに価額で見ると4,330億円から1,799億円と58.5%減となっており、原油安と円高の利益は極めて大きいことがわかる。輸出入金額は、この間4兆5105億円から3兆6446億円と19.2%の減少である。特にテレビ、二輪車、テープレコーダーの減少は著しい。テレビは金額で1259億円から300億円へと76%もの大幅な減少である。これらの商品は企業の現地生産化によりNIESからの輸出が増加していることによる。完成車の輸出を見ると総計で126万台(86年)から120万台(87年)へと減少しているが、特にトヨタでは1,116,802台(85年)、941,858台(86年)、880,150台(87年)というように大幅に減少している。ついでに田原港からの輸出も見ておくと、ここでも776,073台(86年)から711,757台(87年)と減少している。こうしたなかで自動車部品が3117億円から4018億円と28.9%も増加しているが、これは一時的な動きであろう。

次に、名古屋港と産業構造調整について説明された。その第一点は地域開発を巡る問題である。1985年に運輸省から4全総の港湾版と言える「21世紀の港湾」が発表された。これは大型開発の拠点を港に置こうというものであり、具体的には、港を高度物流拠点・産業開発拠点・

都市再開発拠点・海洋開発拠点にしようという内容である。例えば、東京湾開発、横浜のMM21などがある。そしてこうした地域開発を進めるため、規制緩和をめざした「民活法」「リゾート法」を港湾事業に適用するための法改正が行われている。また、公有水面埋立法を改正し、公有財産である海岸を埋立するにはこれまで公の資金が三分の二必要であったがこれを改め公の資金は二分の一でよいということになり、民間企業による投資を促進することになった。

88年11月に管理組合として決定する予定になっている名古屋港基本構想について、その特徴を見ると、第一に、30年先の2017年を最終目標とした初めての長期構想であること、第二に、この構想は、今後名古屋港に係わる諸計画が策定される場合の指針として活用されるべき性格を持つこと、第三に、これは民間の諸事業活動の指針として活用されるべきとしてその範囲を広くしていること、第四に、管理組合の整備推進面、管理・運営面の役割を積極的に示していることである。

構想の具体的な内容は、高次複合物流拠点構想、世界貿易・みなと情報拠点構想、スペーステクノロジーパーク構想、水際総合居住拠点構想、ウォーターフロントパーク・プロムナード構想という五つのプロジェクトからなっている。最初の高次複合物流拠点構想というのは、海、陸、空の貨物を取り扱うターミナルを整備して貿易、物流に関するトータルな情報システムの構築を目指そうというものである。

名古屋港と産業構造調整を巡る問題点

の第二は物流に関するものである。円高の進行に伴って輸出量の減少あるいは停滞傾向が生じている。また、日本企業のアジア各国への投資を見ると87年には総計で60億ドルでこれは86年の2.6倍である。また、タイに対しては6倍の増加になっている。これに伴いアジアからの輸入も急増しており、87年にはNIESからの輸入が前年比81.6%増、ASEANからの輸入が47.8%増、中国からの輸入が49.3%増となっている。さらに企業内国際間分業が拡大する。例えば、三菱自動車では、シンガポールでカーラジオを積み込み、クアラルンプールからドアを調達し、フィリピンからトランスミッションを運んできて、オーストラリアからホイールを持ってきてタイで組み立てる。エンジンだけ日本からもって行く。こうした国際的な生産体制に応じた輸送体制の編成が求められる。

最後に、産業構造調整によってどのような影響がもたらされるかという点について説明された。トヨタや新日鉄は無国籍企業であり、地域の経済状態など無視して首都圏と海外に目をむけている。トヨタの北米生産が本格化すると鉄と車の港である名古屋港にも甚大な影響が生じるだろう。輸入面では、愛知県は製造品出荷額で見ると繊維、家具、プラスチック、窯業などが全国一の割合を占めており、今後こうした製造品の輸入が増大すれば大きな影響を被るだろう。また、名古屋港の高次物流基地化構想の進展はその過程で中小企業の大掛かりな整理淘汰を引き起こし、港で働く労働者に大きな犠牲を強いるものとなろう。それゆえ、

産業構造調整と企業の無国籍化の進行するなかで、われわれに求められていることは、地域住民や国民の生活に本当に役に立つ名古屋港とはどういうものか明らかにし、それを創りだしてゆくことである。

続いて、渡辺さんより、やはり豊富な資料を用いて名古屋港における港湾作業の実態や歴史、問題点などを説明していただいた。まず、輸出入貨物船積・陸揚料金算定表を用いて最近の特徴的な運送形態を説明された。在来貨物とコンテナ貨物の料金を比較すると、海上運賃がコンテナの方が1M/T当り約1万円安く、従ってコンテナ輸送が増加するのだが、そうしたなかで、さらに、荷主直行で日雇い労働者や学生アルバイトを使ってコンテナヤードから船積みすれば、港湾業者に支払う手数料を大幅に節減できる。従ってこうした港湾運送業を不用とするような運送形態が増加している。港湾運送事業法によるとその第一章第二条に定義が与えられているが、そこには「この法律で「港湾運送」とは、他人の需要に応じて行う行為であつて云々」とあり、他人即ち荷主が自分で港湾運送を行っても別段罰せられない。そこで上で見たような形態での港湾運送が増加しているのである。なお、港湾運送事業の種類は、所謂元請けの一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ運送事業、検数事業、鑑定事業、検量事業の七種類で、名古屋港には合計で約80社ある。

現在、これらの事業を営むには「運輸大臣の免許を受けなければならない」と

なっているが、それを許可制あるいは届け出制に規制緩和しようとする動きが強まっている。

次に、年表を用いて全港湾の闘いの歴史を説明された。戦前は軍需品輸送のため統制会社の一港一社だったが、戦後独占禁止法に抵触して48年に一港一社制が廃止された。名古屋の場合は、49年に伊勢湾、名港、「三井・三菱・川西・日通」の3ブロックに解体された。この時、労働組合の側は全国単一組織の全港湾労働組合を結成した。

58年に東海製鉄が設立され64年に第一号高炉が完成するが、この時期に名古屋港に対する独占資本の支配が強められ、「ストのない港をつくれ」「全港湾をつぶせ」という攻撃が激しくなる。

67年にコンテナ船が登場し、その後急速に港湾労働者が減少して行く。当時、約1万人の労働者が、現在では約6千人に減少している。とくに、はしけ労働者は800人から200人へと急減している。

次に、当面の課題として、港湾事業の規制緩和について説明された。運輸省は、物流事業者が、各輸送機関を通じて効率的な物流システムを形成できるように、物流事業規制の見直しを進めており、その一環としてトラック事業規制の緩和および複合一貫輸送促進のための規制緩和が提案されている。例えば、トラック事業の参入規準については、従来の需給調整規制を廃止し免許制から許可制にする、また、運賃については認可制を事前届け出制にするなどとなっている。

複合一貫輸送というのは、一人の運送人が複数の輸送機関にまたがるサービス

を一貫した運賃と責任で引受る方式である。現行では、トラック・鉄道・船など各運送取り扱い事業は別れておりそれぞれの事業者の責任の下で行われているが、これらを統一的な事業として行おうというものである。そうすると、複合一貫輸送事業者は、各輸送機関のなかで最も費用の小さい事業者を結んで運送を行うようになるが、そのしわ寄せが結局労働強化の形で労働者に押しつけられる。

次に、認可料金が守られず、港運料金ダンピングが行われているという点について説明された。料金ダンピングは結局港湾労働者にしわ寄せされるのだから止めさせる必要がある。しかし、認可料金を守らない場合には、受取人にのみ罰則規定があり支払人にはその規定がないため、中小企業のダンピング競争は放置されたままになっている。それゆえ、世論を高めて認可料金を守らせるような環境をつくってゆく必要がある。

最後に、来年の一月一日から施行される「港湾労働法一部改正」の問題点について説明された。この法律によって「港湾労働者雇用センター」が設立されるのだが、これは、港湾荷役の波動性に合わせて、日雇い労働者だけでなく常雇い労働者までも就労調整しようというもので、その機能からすると派遣労働者派遣センターになる。要するに港湾労働者の雇用削減のための法律なのである。

討論のなかでは、港湾労働における手配権の実態、市民生活の安全を守るために果たしている港湾労働の役割など具体的な例を挙げながら補足説明をしていた。
(渡辺)

12月(第53回) 定例研究会のご案内

と き 12月17日(土)

午後 1時半から

ところ 名古屋市 婦人会館

テーマ

この1年をふりかえり・来年を
展望するー情勢・職場・運動
をみんなで語りあう

「研究会」というと堅苦しく、近寄りがたいといって参加をためらわれているのでは……

定例研究会を会員みんなのものにするため改革をという意見も……

今回は、年末ということもあっていままでとは趣向をかえ、標題のようなテーマで、ワイワイ、ガヤガヤ話し合ってみませんか。つまり、炉端をかこみながらの話し合いふうに(とはいっても酒はない)

しゃべりっぱなしではしまりがないので、

しめくくりのあいさつ

愛知労働問題研究所所長

大木一訓 さん

から少し長めのおはなしでしめくくりを

ぜひたくさんのご参加を

年金者組合 設立準備すすむ

かねてより、年金者組合をつくる準備がすすめられています。

”年金者組合をつくろう”というよびかけは、かなりの反響をよんでいるようです。

愛知県でも、何回かの準備の会合がもたれています。さいきんは、「年金者組合をつくる交流年金学習会」ももたれています。

愛知以外でも、東京、北海道、三重、長野、京都、大阪、岡山、福岡などで準備会がつくられたり、その準備の会議がひらかれています。

年金者組合は、五つの要求を柱に話し合いをすすめています。

- (1)公的年金を改善し、健康で文化的に生活できる年金額の引き上げる
- (2)働きたい高齢者に、その意欲・経

験・能力の応じた就労を公的に保障すること。

- (3)すべての労働者が健康に生き、疾病に際しては無料で適切な医療が受けられるようにすること。
- (4)高齢者が健康で快適な生活が送れるよう環境・施設を拡充すること。
- (5)高齢者が教養、知識を高め、社会活動への参加が保障されるよう必要な援助を行うこと。

大隈鉄工争議団

勝利和解かちとる

16年間たたかわれていた「大隈鉄工争議団」の回顧撤回訴訟は、10月21日、名古屋高裁で一括解決をみた。

会社は争議団に2億5千万円を支払う、7人全員は任意退職をするという内容。

●12月・1月の予定

<統一労組懇>

- 12/3 ニチバン勝利報告集会
(名鉄グランドホテル)
- 12/13 大隈争議勝利報告集会
(不二パークホテル)
- 12/18 階級的ナショナルセンター確立組織代表者1万人集会
(千葉・浦安、東京ベイNKホール)
- 1/14 89春闘臨時総会(中小企業振興会館)より「旗びらき」

1/22 年金者組合要求学習集会

<消費税止めさせる会>

- 12/2 消費税粉碎交流集会(P6:30 県勤労会館)

12/11 消費税粉碎中央集会

<'89愛知総行動実委>

- 1/7 「春のたたかいをすすめるための団体代表者学習交流集会」(仮称)

大隈の争議は、1972年吉川氏が、73年酒井氏が、それぞれ解雇され、名古屋地裁に訴え不当解雇撤回のたたかいをはじめた。このたたかいを支援してきた後藤さんら5人を、1976年「不況」を口実に指名解雇をしてきた。

76年3月「大隈鉄工争議団」を結成、多くの労働組合や民主団体、労働者の支援をうけ、廃品回収などで生計をたてながら、16年間にわたるたたかいで

石播愛知の人権侵害との
たたかいを描いた小説

藤林 和子著

『伊吹おろし』

(青磁社刊)

要求実現をめざす

《「職場の自由と民主主義を守る
愛知連絡会」交流集会》

ないよう：「過労死110番」の状況、激
動する労戦とあたりしナショナルセ
ンターの確立、各職場のたたかいの
報告、交流・意見交換など

12月11日(日)13時から

名古屋港ポートビル 2F C会議室

東海自治体問題研究所 が

DATA なごや市政

——住つつけられるまち名古屋を

発 刊

このほど、名古屋市職労と自治体問題
研究所が共同で編集した『DATAなご
や市政』が刊行された。

市政の主人公は210万市民であるのに
「名古屋市新基本計画」(1988.8策定)に
は「市民のくらしの姿が見えてこない」
そこで、「市民のくらしの現在を多角
的にとらえること第一の目標」のして編
まれたのがこの冊子である。

「明日の名古屋を考える」資料として
役立つにちがいないものである。

(内容)

第一章 名古屋市政はいま

第二章 財政からみた名古屋市政

第三章 「産業活性化」と市民生活

第四章 市民のくらしと行政課題

医療・福祉、国民健康保険、生

活保護、障害者福祉、保育、教

育条件、住宅政策、公害、環境

事業、水道事業、交通事業

第五章 住民自治・市政への参加

B4判・82頁／頒価 600円

申込は、東海自治体問題研究所まで

電話 (052) 916-2540

88年・県内の労働組合実態調査

組 織 率

過去最低の30.5%

毎年6月に労働省は「労働組合基礎調査」をおこなっているが、ことしの結果を県労働部は発表した。

それによると、県内の労働組合数は3,158、組合員は81万6,991人。前年にくらべ、組合数は11、組合員数は8373人増えている。しかし、全体の雇用者数が約7万3千人多くなったため、組織率は下がり、30.5%(昨年31.0%)となった。

1年間の増減を産業別にみると、組合員数がふえたのは製造業(4878人)卸売・小売・飲食業(3057人)サービス業(1609人)など。製造業では、輸送機器の4801人が目立つ。逆に大幅に減っているのが運輸・通信業の2565人。

一方、労働団体別にみると

県中立労協 23万2343人

愛 労 評 20万8325人

愛知同盟 12万6879人 で、愛労

評は1年間で758人減っているのに、県中立労協は7866人、愛知同盟は946人増えている。

<参考>組合員数と組織率の推移

年度	組合員数	雇用者数	推定組織率
1984	790,898	247.1万	32.1(29.1)
1985	797,668	244.4	32.6(28.9)
1986	805,187	256.9	31.3(28.2)
1987	808,618	260.7	31.0(27.6)
1988	816,991	268.0	30.5(-)

()内は全国

「連合不参加」で

愛知中小労連再建

中小労連運動を継承・発展めざす

愛知中小労連は、11月20日、第11回定期大会をひらき、「連合」参加の対応で意見がわかれ、話し合いによって「分離・再建」をすることになった。

「連合」不参加を表明している加盟組合はひきつづき「第12回臨時大会」として、「中小労連継承大会」をひらいた。

臨時大会は、18組合・58名が参加、中小労連の運動を継承・発展させ、労働者の生活と権利を守るまともなナショナルセンターの確立をめざそう、などを確認継承・再建大会を成功させた。

再建された「愛知中小労連(略称:全国一般愛知)」は、一般中小連絡会や、「連合」に反対してたたかってきた地方組織とともに、全国一般の積極的伝統を生かしたたかう全国単産の再建をめざしている。

再建大会でえられた主な役員は

委員長 鈴木 一(名証券労組)

副委員長 林 勝次(石川合板労組)

書記長 黒島英和(本部)

会 計 後藤 寛(東洋プライウツド労組)

なお、事務所は従前とおなじところ

名古屋市熱田区三本松10-1

必ず「全国一般愛知」と書くこと

電話は 052-881-2517

愛知の労働運動・・1988年 9月

- 1日 第2回全国高齢者大会(福島)
全国から3,000、愛知から49人参加
- 3、4日 全国都市交通あり方懇
会、名古屋観光会館
- 10日 ダニ問題シンポジウム、名古
屋市職労衛生支部などが中心で
- 10、11日 愛知統一労組懇88年次
総会 10万人の統一労組懇達成し
大きなローカルセンター確立を決
意
- 13日 名中統一労組懇年次総会
- 14、15日 安保廃棄県実行委員会
定期総会
- 16日 全トヨタ労連(236組合・20万)
定期大会 委員長に片桐清高氏
- 17日 建設一般全日自労県本部定期
大会
- 18日 消費税粉砕9.18国民大集会
全国から17万、愛知から新幹線・
バスで3,400人が参加
- 21日 消費税阻止愛知県民集会
22日、名古屋市へ消費税反対の要
請行動
- 21、22日 愛自交定期大会
- 22日 前進座「たいこどんどん」観劇
統一労組懇で実行委員会をつくり
- 22～29日 イタリア年金生活者組
合調査、愛知から小川春水、岩田
澄男氏の2人が参加
- 24日 中電人権裁判原告団総会
・千種・名東統一労組懇総会
- 25日 県原水協88年度定期総会
・運輸一般愛知地本定期大会
・全国一般名古屋合同支部定期大会

愛知の政治経済・・1988年 9月

- 5日 県中小団体中央会、「愛知県主
要業種中小製造業の景況動向」を調
査、63年4-6月期、生産、受注とも
増加、ただし収益性は、良くなった
企業10.2%、変わらない企業69.4%
悪くなった企業20.4%で、収益性は
良くないまま横ばい。
- 7日 名古屋商工会議所、愛知県、名
古屋市と懇談会開催、「第2東名、
中部新国際空港、リニアモーターカ
ーの建設推進は三点セットで行われ
なければならない」という点で合意
「新空港の場所選定は来年夏までに
行いたい」と知事が意向表明。
- 9日 名鉄グループの”指令塔”であ
る名鉄総合企業が海外戦略の第1弾
として香港に不動産会社を設立、テ
ナントビル、マンション経営、土地
開発など多角的事業を展開。
- 12日 愛知県、62年の工業統計調査結
果を発表、製造品出荷額は27兆4258
億円で、11年連続の日本一、ただし
円高で2年連続のダウン。
- 21日 中部地区上場企業の63年9月期
中間決算見通しを中日新聞社が集計
増益企業は昨年9月中間期の「3社
に2社」から「4社に3社に」、全
体の半分以上が2桁増益へ。
- 27日 トヨタの今年の総生産台数が過
去最高の430万台を達成する見込み
- 29日 開銀名古屋支店が東海主要企業
の63年度設備投資計画を調査、電力
を除いた全産業で前年度比17.5%増
と3年ぶりに2桁の高い伸び。

愛知の労働運動・・1988年 10月

- 2日 生きいきゴミニティ、久屋公園・名古屋市職労清掃支部などで「連合」に行かない、行けない労組労働者懇談会が10.2大学習集会記念講演、六本木前国労委員長
- 7日 統一労組懇と職自連が共同で県下67ヶ所の大企業門前、ターミナルでいっせい宣伝行動 700人が参加、7万枚のビラ配布
- 8日 年金者組合愛知よびかけ人総会・「労働者の権利110番」スタート 毎週土曜日・午後2時から
- 12、13日 愛労評定期大会 1989年解体を決定、自治労、建設一般など7単産が「新たな組織的対応をおこなう」と共同記者会見
- 13日 「止めさせる会」、消費税反対で全県宣伝行動
- 15日 県統一労組懇婦人連絡会総会
- 16日 ゴミシンボ、「資源再利用をすすめる住みよい町と障害者・高齢者の仕事づくりをすすめる会」が
- 19日 国労東海地本「雇用と人権を守る10.19名古屋集会」
- 21日 大隈争議団、勝利和解
- 22日 愛知国公共闘定期大会
- 23日 愛知金属機械労組連絡会結成総会
- 25日 中部電力、完全週休2日制、準フレックスタイム(時差出勤)の導入を、労組と合意、実施11月から
- 25日 県内の労働組合組織率、過去最低の30.5%

愛知の政治経済・・1988年 10月

- 6日 トヨタ自動車、3年余にわたって準備してきたトヨタ・マニファクチュアリングUSA(TMM)・ケンタッキー州ジョージタウンで本格生産体制が整い、6日3千人が参加し開所式 会場には「アメリカとともに前進するトヨタ」のスローガンが掲げられた。TMMは、ナゴヤ球場の約500倍、1,500億円を投じて建設。来年早々には、1日400台(年10万台)、来年秋には1日800台(同20万台)のフル生産となる。
- 11日 愛知県は10年余り先の21世紀はじめの「21世紀万博」構想をうちだした。18日に中部財界などとの懇談会で協力を要請、政府にはたらかける。
- 13日 トヨタ自動車、乗用車、トラックなどの米国内の総販売台数を、1992年をメドに年間150万台規模にする計画をあきらかにした。これは、米ビッグ3の一角クライスラー並の販売。今年は、年間93万台で、64%増、米国のシェアも10%となる。
- 13日 運輸省、中部新国際空港の立地について本格的な総合調査をはじめる意向。66年度からはじまる第6次空港整備5か年計画の対象空港に指定の方向か。
- 26日 トヨタ自動車が金融子会社、トヨタ・モーター・クレジットを11月中旬設立を発表。同社が金融会社をつくるのははじめて。資本金はトヨタの全額出資、30億円。