

研究所とのNet Work

所報

Aichi Labor Institute

も：く：じ

・日本はなぜこうも卑屈なのか

・・・大木 一訓 p 2～

・若者を理解するために

・・・長沢 孝司 p 7～

・「歩車共存」について

・・・小森 俊明 p 11～

「環境首都」フライブルグを事例として

・愛労連幹事退任にあたっての挨拶

・・・桜井 善行 p 16～

・名古屋鉄道労働組合第8次全組員

意識調査を読んで

・・・西野 脈郎 p 18～

・名鉄の経営実態とリストラ

・・・植村 好清 p 22～

・シナプスを伸ばして新しい連帯を！

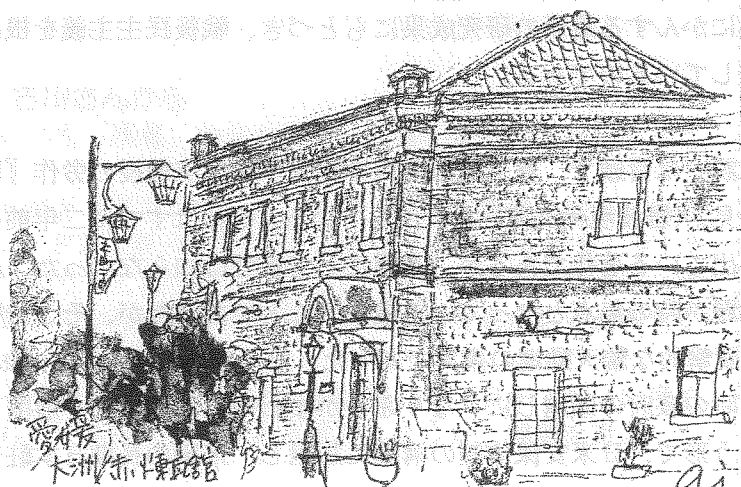
・・・近森 泰彦 p 26～

・「所報」読者からのたより

p 31～

・研究所便り

・・・編集部 p 32



● 第153号

○ 2010年9月15日

愛知労働問題研究所



日本はなぜこうも卑屈なのか

大木 一訓

毎年夏の盛りになると「終戦」の日がやってくる。それは、戦争を知る者がみな、その残酷な狂気と破壊の体験を想いおこし、平和の尊さをいま一度心に刻む日である。いや、戦争を体験しようといまいと、こぞって戦争の人間・自然破壊を告発し、平和憲法を守る決意をあらためて固めてほしい日である。筆者もその日がくると、家族四人で、敗戦後二年もの間「放浪」生活をしていた「満州」から、命からがら引き揚げてきた夏の暑い日のことを思い出す。房州の母の実家にたどりついて、温かい白いご飯を食べさせてもらった時の嬉しさが、昨日のことのようによみがえってくる。戦争は、戦争だけは起こしてはならない。そう思い詰めて、子どもながらに「世界政府」の構想に夢中になった。とうに還暦を過ぎた歳になっても、その初心は忘れずに伝えていきたいものだと思う。

ところで8月15日には、新聞各紙は慣例のようにいっせいに「終戦」にちなんだ社説をかける。元旦の社説とならんで、この日の社説に何が書かれるかは、各メディアの見識を示すとともに、時流の行方を占う材料ともなるので、筆者はいつも保守派の「読売」までふくめて各紙を読み比べるてみるのであるが、今年は思わず快哉を叫びたくなるような傑出した社説に出会った。「歴史は沖縄から変わる」と題する中日新聞の社説である。「普天間基地問題は、沖縄の戦後がなお終わっていないことを告げる事件でした。歴史は沖縄から変えねばなりません」と主張するその「社説」は、昭和天皇にかんする最新の研究成果にもとづき、戦後民主主義を根底から問い直す論議を展開しているのである。

「社説」は冒頭で、豊下楢彦関西学院大学法学部教授の労作『昭和天皇・マッカーサー会見』（岩波現代文庫）を引用している。それはすでに二年前の2008年7月に初版が出ている著作であるが、寡聞にして筆者は知らなかった。読んだのは、今年普天間問題が時の焦点となっている最中のことであったが、そこで明らかにされていたのは、衝撃的な驚天動地の事実であった。なんと昭和天皇が、「象徴天皇」になってからも、時の政府の頭越しに「なりふりかまわぬ天皇外交」を展開し、日本側からの要望という形で、日米安保体制の構築に加担し、米軍の長期日本駐留や沖縄の基地固定化を積極的に推進していったというのである。マッカーサーと「会見」した天皇が、占領軍への全面協力と引換えに、戦争責任を追及する東京裁判の被告席から逃れたことは、労働運動の常識であった。また、外国人記者とのインタビューで、戦争責任を

「言葉のアヤ」だと片づけたり、広島への原爆投下を「やむを得ないこと」と断じたりする天皇が、戦争の犠牲をかえり見ず、まるで先の戦争の局外者であるかのように装う狡猾な人物であることもわかっていた。しかし、「共産主義の脅威」という強迫観念にとりつかれた平和憲法下の「象徴天皇」が、日本への米軍駐留を短期に終わらせようと努力していた当時の吉田首相ばかりか、「日本はアジアのスイスたれ」と提唱していたマッカーサー占領軍総司令官の頭さえ飛び越えて、アメリカ政府に直接日本への長期米軍駐留をもとめ、国内政治もその方向に誘導していったとは…。2002年に講談社から出たピューリッツァー賞受賞のハーバード・ビックス『昭和天皇』も、そこまでは明らかにしていなかった。

中日「社説」の画期的な点は、この豊下教授の所説を真正面から取り上げ、それが膨大な関係資料の収集・検証と、緻密な解説によって論証された、何人も否定できない事実であることを認めたことである。そして、日本の「米国依存の体質」はどこからきたのかと問い、それは意外なことに昭和天皇だ、と結論づけていることである。ここで「昭和天皇」と言うのは、むろんたんに一個人だけを問題にしているのではないであろう。新憲法のもとでも昭和天皇が政治的外交的影響力を行使しえたのは、日本の権力機構やマスコミのなかに、戦前・戦中の軍国日本時代から生き延びてきた反共主義集団が温存・再生産され、闇の権力を行使しているからである。いや、戦前からの旧勢力だけではない。昭和天皇は国体＝天皇制を守るためにはアメリカ軍の長期日本駐留が不可欠だと考えたというが、財界などの支配層のなかには、自分たちの支配体制と権益を守るためには米軍駐留が不可欠だと考える者が少なくない。「昭和天皇」という言葉は、こうした新旧の売国的勢力全体の代名詞ととらえるべきであろう。普天間問題の帰趨を見ても明かなように、「昭和天皇」の闇の力は、昭和天皇亡き後の21世紀においても生き延び、なお強力に作用している。「歴史は沖縄から変わる」という中日「社説」は、この闇の権力にはっきりけじめをつけるような民主的改革を、沖縄基地問題への取り組みを突破口としておしすすめ、歴史を前進させていこう、とアピールしているのである。われわれはこのようなメデを地元にもつことを誇らしく思う。

中日「社説」のアピールは、労働運動にもいくつかの重要な課題を提起している。

これまで日本の労働者たちは、日本は、日本の支配層は、なぜこうもアメリカに卑屈なのかという疑問をくりかえし提出してきた。それに対する従来の回答は、アメリカの圧倒的な支配力を強調するものがほとんどであった。日本は軍事的にも金融的にも支配されているからだ、といった説明である。支配層のあいだでも、流布されてきたのは「幕藩体制」論であった。「現在の世界は、日本の近世の構図そのままと心得る

べきだ。アメリカは徳川幕府であり、その他の各国は諸藩なのである。徳川幕府の覇権が確立してしまった以上、生き延びていくには徳川にすり寄る以外ないのである。…それが賢明なピヘイビアである。アメリカへの協力にいささかでも躊躇をみせてはいならない」(渡部昇一「歴史の教訓」2001年)というのである。こうした議論は、なぜ日本だけがアメリカへのとくべつ強い従属下におかれねばならないのかを説明していないし、事実上、支配層もやむを得ず屈従を強いられている被害者であるかのよう描いている点で、とうてい人を納得させるものではない。しかし、形は変わっても、もっぱらこうした「支配される側の論理」で問題を考える傾向が、従来は一般的だったのではあるまいか。

、だが、決定的な要因は国内にあったのである。自分たちの支配体制と権益を維持するためには、すすんでアメリカへの屈従の道を選び、国民の利益や国の主権を献上して恥じない勢力が、日本の政治や外交を動かしてきたところにこそ問題の根はある。豊下教授が完膚なきまでに実証したその事実を、いまや日本の世論が直視しはじめたというのは、実に重要な歴史の転機である。日本の労働運動は敗戦直後から、戦後の民主改革が天皇制官僚や公安警察さえ温存するきわめて不徹底なものに終わっていることを重視してきた。あるいは、政・財・官・労の癒着やアメリカへの軍事的金融的従属を深める政策が、日本の民主主義をゆがめる大きな要因となっていることを告発してきた。そして日本社会を前進させるにはまず民主主義革命が不可欠であると訴えてきたのであるが、その労働運動の長年の主張が広く国民に受け入れられる条件が生れつつある、と言ってよいように思われるのである。労働運動は、今日の時点であらためて「民主主義革命」の内容とプロセスについての論議を深め、政策的にも実践的にも国民的合意を形成していく一段の努力を求められているといえる。

その点で、一つの中心的課題となるのは、昭和天皇を虜(とりこ)にした反共主義とのたたかいであろう。わが国でとりわけ反共主義が根強いのは、戦争と専制権力に反対するたたかいを一貫して展開してきたのが日本共産党であったという歴史的事実の反映に他ならない。豊下教授の研究は、この反共主義とのたたかいが日本社会の民主化をすすめるうえでいかに決定的に重要かを示している。最近の労働運動のなかでは、大企業での反共的差別とのたたかいが一定の前進をみせたことも影響してか、この課題への意識的取り組みが弱まっているように感じられるが、反共主義を運動の原則とする「連合」が民主党新政権の中心的組織基盤となっている現状からしても、この課題の重要性はいっそう高まっていると言わねばならない。

たたかいの困難が続くなかで、労働運動はしばしば宿命的な社会観におちいつてき

た。企業主義も企業別組合も低賃金や社会保障の貧困も、革命的な日本社会の変革でもなければ大きな改善は望めない。アメリカの覇権が崩壊しないかぎり、沖縄の軍事基地をなくすことはできないだろう。等々。しかし、豊下教授の研究を読むと、歴史はわれわれが思い描く以上に大きな可能性を随所に秘めた流れだということがよく分かる。たとえば、われわれは、冷戦下での沖縄軍事基地返還は無理であったが、冷戦構造が崩壊しアメリカの覇権が弱まっている今日ではその可能性が出てきた、といった話をよく聞かされる。だが豊下教授によると、実際には冷戦下においても基地を早期に返還させる可能性は十分あったのである。いわんや今日においては、中日「社説」も指摘するように、「世界は多極化し、対決から共生の時代へと大きく流れを変えようとしている」のであり、労働運動は民主的変革への可能性を大きく切り開いていくことができるはずである。その出発点としての沖縄でのたたかいを、もっともっと国民全体の共通課題としていく責務を労働運動は追っているのである。

それにしても、日本のメディアは8月15日をなぜ一致して「終戦の日」と言うのであろうか。「終戦の日」というのは、昭和天皇が終戦詔書によって戦争を終わらせた日という意味である。さきに引用したハーバート・ビックスが詳しく書いているように、終戦詔書には、天皇の政府が戦争に負けたという事実と、なぜ降伏が遅れて国民の犠牲を大きくしたかを国民に伏せておくねらいがあり、同時に、事実とは正反対に、天皇を戦争の遂行には消極的な反軍国主義の平和主義者として描きだそうとするねらいがあった。引揚者として敗戦国民の辛酸をなめてきた筆者の場合もそうだが、「終戦」という言葉は、戦争で大きな犠牲を強いられた国民の実感にはまったくそぐわない表現である。事実とは敗戦であり降伏であって、その厳しい現実をしっかりと見据えることによってこそ、日本の平和と民主主義はその確固とした土台を築くことができると思うのであるが。

(完)

(おおき・かずのり／当所理事・日本福祉大学名誉教授)



嶋山由紀天首相を退陣させた。普天間基地問題は、沖縄の戦後がなお終わっていないことを告げる事件でした。歴史は沖縄から変えねばなりません。

「米国に依存しつづける安全保障、これから五十年、百年経ていいとは思わない」。前首相の辞任演説。同感なのですが、いったいこの米国依存の体質はどこからきたのでしょうか。

その疑問に答えてくれたのが岩波現代文庫の「昭和天皇・マッカーサー会見」に収められた豊下健彦関西学院大学法学部教授の論考で、意外なことに「昭和天皇」というのが回答でした。

社説

2010・8・15

明史料を解説した豊下教授の研究は従来の昭和天皇像、戦後史観を根底から覆します。

敗戦で昭和天皇が直面したのは言うまでもなく戦犯としての訴追と憲法改正による天皇制消滅の危機でした。マッカーサー元帥の協力で極東軍事裁判を切り抜け、新憲法で象徴となった天皇が直面した次なる危機が共産主義の脅威。昭和天皇にとり日本を守ることは天皇制を守ることは同様でした。

非武装が日本の最大の安全保障とする理想主義のマッカーサーに

対し昭和天皇はリアリストでした。憲法九条や機軸不全の国際連合では日本を守れず、米軍依拠の天皇制防衛の結論に至ったといえます。

かくして、「米軍駐留の安全保障体制の構築」が昭和天皇の至上課題となり、象徴天皇になって以降も、なりふり構わぬ「天皇外

交」を展開されたといつのが豊下明の核心部です。

例えば一九四七年九月、宮内省御用掛寺崎英成を通じてマッカーサーの政治顧問シーボルトに伝えられた有名な天皇の沖縄メッセージは「米国による琉球諸島の軍事占領の継続を望む」「米国による沖縄占領は共産主義の影響を懸念する日本国民の賛同も得られる」

軽武装・経済第一の戦後路線を敷いたというのが通説ですが、ダレスの要求は米軍の基地自由使用権だった。その要請は天皇によって満たされたといえます。

豊下教授は、もう一つの戦後史・安保体制という新たな国体を描き出しますが、独立国をめざす気概が存在した当時の外務省、も天皇外交がなければ日本外交は残して九六年七月、自殺してしま

す。「剣利な刃で五体を削られるまじ」な自棄と結果責任からこぼれます。無念は引き継がなければなりません。

抑折したとはいえ嶋山前首相の普天間基地問題への取り組みと挑戦は未来につながったかもしれません。

火が付いた沖縄県民の「県外・国外移設」の要求が消えるとは思えません。冷戦構造が残る東アジアで沖縄の戦略的価値が高いといえ、海兵隊の移転が抑止力や日

歴史は沖縄から変わる

終戦の日を考える



若者を理解するために

～『若者と社会変容』(大月書店)を手がかりとして～

長沢 孝司

【1】この数年来、現代の若者に対する社会(大人)の認識は、急速な変化を遂げてきた。その認識の変化を促した要因は明らかであろう。現代の若者が置かれた雇用不安定、低賃金と過酷な労働、いざという時のセーフティネットの欠如、そして自殺の急増などが、誰の目にも明らかになってきたことにある。とくに2008年2月に共産党志位委員長の派遣労働問題を正面からとりあげた国会代表質問、奇しくもその直後に起きた秋葉原無差別殺傷事件、さらにそれに続くリーマンショックに伴う派遣労働者の大規模解雇、そして年末の派遣村運動は、現代青年の貧困化を社会的に白日のもとにした。こうして今日、若者(青年)問題、とりわけ雇用問題は、若者の個人的問題ではなく、ほかならぬ社会的・構造的な問題であり、社会的に解決すべき喫緊の問題であるという認識は、社会的な共通認識となっている。

実は、若者をめぐるこうした認識が共通のものとして定着したのは、そう古いことではない。1900年代はむしろ、「今の若者はリッチの育てられたために自主性と自立性に乏しい」「自分で考える力がない」といった若者バッシングが盛隆していた。山田昌弘氏の「パラサイトシングル」論も、悪意はなかったとはいえ、そうした論調を代表するものであった。たしかに当時は、自らフリーターやニートを選ぶ若者が一部には存在していた。そしてその傾向を逆手にとって、政財界は若者の「働き方の多様化」に応えると称し、さまざまな非正規労働者(特に派遣労働)を増大させた。これが、他ならぬ「ロストジェネレーション」と称される現代の30歳代層である。

【2】こうした若者バッシングに歯止めがかかった画期は、ほぼ2000年と見てよいだろう。このターニングポイントを明瞭に示しているのが、中央公論編集部編『論争・中流崩壊』中公新書、2001年であろう。多様な諸論者の見解を紹介した本書を通読すれば明らかなように、若者の社会的格差を是認する論者の根拠薄弱ぶりは明白であった。その際の論争の中心的争点の1つは、「教育の機会が平等なのだから、その結果として生じる結果(所得)の不平等はやむを得ない」という主張にあった。これに対して、教育の機会自体がそもそも親の階層と所得に規定されており、スタートラインにおいてすでに不平等であることが明示化され、その後はこうした認識が共有されていく。そしてその直後に、社会学者の宮本みち子氏による『若者が社会的弱者に転落する』(洋泉社、2002年)が刊行された。この本はご存知の方も多いと思うが、要するに氏は、ヨーロッパ諸国の先進的な若者支援を紹介しながら、日本の立ち遅れを明らかにし、それが職業的自立や晩婚化・少子化、親への依存などを生み出していること、したがって今日必要なことは、若者にたいする総合的な自立支援政策であることを明らかにしたものである。さらにその後、格差社会の構造を解明する著作が続々と刊行

され、その中心的な一環としての若者の不安定・非正規雇用が理論的・実証的に解明されるようになった。その後は、先述したように、マスコミの精力的な報道もあって、若者の貧困化は広く知られるようになったのである。90年代は「豊かさとは何か」を問いかける著作が相次いだが、「貧困」という言葉はまるで禁句であったことを思えば、隔世の感がある。

【3】こうした社会的状況のもとで、いま若者にはっきりと変化が起き始めているように思われる。私は毎年、日本福祉大学の社会福祉学部で、1年生のほぼ全員を対象に社会学の講義を行っており、新入生の変化をいち早くキャッチできる立場にあるのだが、変化を感じるようになったのは、現在の2年生からである。その変化の1つは、労働問題に関心が高まったことである。つい最近まで、社会福祉学部の学生にとって、それはかなり縁遠いテーマであり、関心をひきつけるのが最もむづかしいテーマであった。だが今は、それを自分の近い将来の問題として受け止めるようになってきている。そのことに関連して、第2の変化は、格差社会と貧困への関心の高まりである。派遣労働者の大量解雇、それを救済すべきセーフティネットの欠如、そして年越し派遣村の取り組み等、これまた彼らの将来に起こりうる問題なのだ。彼らに対するこうした理解は、なお私の直感かと思っていたところ、西澤晃彦氏（東洋大学）が、『貧者の領域』2010年刊の冒頭で「今では、大学の大教室で学生相手に貧困を論じて、学生たちに染み込んでいくような感さえ出てきた」と記している。やはり私の単なる直感ではないようだ。

【4】しかし、問題はその次にある。それは、そうした社会的な関心にも拘わらず、学生たちが何らかの行動や運動に移そうとはしないことである。学生自治会も依然として低迷しているし、クラスの討論でも、話が「政治」に及びそうになると黙ってしまう。途方もない高い学費を「親に申し訳ない」とは思っているが、自治会に声を結集するのではなく、そのエネルギーをバイトに向けていく。学生と形は違うが、労働組合においても、若者を運動に結集させることが困難になっている。若い世代が活動家として育ってこないのである。20代、30代の肩に過重労働がのしかかり、賃金抑制、解雇の不安がのしかかっているのに、組織的な運動に容易にはつながらない。

たしかに、運動経験があまりにも未熟であるという問題はある。だが、問題はそれだけではなくさうだ。むしろ、若者たちの「組織」に対する感覚、政治参加に対する感覚は、私のような「旧い」感覚とは異なっているように思われるのだ。彼らが育った社会的環境、彼らの価値観や政治感覚などを、一から捉え直してみる必要があるのではないか。

【5】こうした問題意識に応える1冊の本がある。イギリスの社会学者A・ファーロングとF・カートメル『若者と社会変容』（大月書店、2009年原書は2007年刊）である。本書は全9章から成り、ヨーロッパ先進諸国（一部は日本も含む）の動向に

広く目配りしながら、若者をめぐる教育、労働市場、家族、余暇、健康、犯罪、政治参加という順序で、トータルに捉えているところに特徴がある。もちろん著者はイギリスの経験を強く念頭に置いているので、そのまま日本に当てはまらない部分もあるが、その骨子を紹介しておきたい。

- ① 彼は、1980 年以降の時代を「後期近代(社会)」と呼ぶ。現代の若者が育ち、生きている後期近代の社会環境は、60 年代、70 年代とは大きく異なっている。
- ② とは言え、階級・階層による格差は厳然と貫かれているのであり、この視点を否定または欠落させた多くの理論は、問題をトータルに捉えられない。
- ③ では、後期近代の基本的な特徴は何か。60 年代、70 年代はフォーディズムの時代（ピラミッド型組織による画一的大量生産の時代）であり、そこでは、労働組合にあっても、階級的同一性に基づく連帯と集团的訓練を経験した。しかし後期近代のポストフォーディズムの時代は、資本の商品多様化戦略によって、若者の選択は多様化し個人化し、その選択は「自己責任」たる性格をもつ。
- ④ 一方、ミドルクラスの特権であった高等教育に、労働者階級の子弟が大量に入学するようになり、若者期が長期化する。それとともに、低技能労働の高学歴者の定着は、自分たちはミドルクラスであるという「認識論的誤謬」を与え、「もはや階級社会ではない」という幻想を生み出した。
- ⑤ この後期近代は、サービス産業が中心であり、それは際限なく変転していく。そのため、フォーディズムの時代のように、長期にわたる専門人としての成長ではなく、その変転に対応できる浅く広い能力が求められる。それは「フレキシブルな専門化」（ベックのいう「放浪者の雑業」）である。そしてその変転の度に、若者は自己のアイデンティティを再構成するという困難に迫られる。しかもその選択は「自己選択」の結果と映るから、自分のリスクは自分で負わねばならないと意識する。こうして、社会の問題が「自己」の問題にすり替わる。
- ⑥ こうしたリスクは、低階層の若者により強いので、離家し独立するのが困難になり、親への依存を強くする。
- ⑦ 余暇もコンピュータが中心になり、その同質化ゆえに、自己の階級・階層はいつそう不鮮明になり、また、自己が現実にいるコミュニティや社会が意識の後景に退いていく。
- ⑧ これらの結果、若者は相互依存関係において生きている感覚を失い、リスクと不安を個人主義的に解決すべきというプレッシャーにさいなまれる。実際には、今日ほど若者に、「標準的なやり方」を強制している時代はないのだが。
- ⑨ こうして若者は、集团的経験の意義が意識されづらくなっており、それが政治的参加の低下につながっている。また、かつては親の政党支持が子どものそれに結びつく傾向があったが、今はその影響はほとんどなくなっている。
- ⑩ だが、彼らがおしなべて政治に無関心と見るのは正しくない。そうではなくて、彼らの政治への目の向け方、そして参加の形が変わってきているのだ。
- ⑪ すでに見たように、若者は自己のアイデンティティの再構成を絶えず要求される。

したがって、自己実現が若者の根源的課題であって、それは集団的行動という媒介を経ずに、個人という圏域から政治に向かうようになるということである。

- ⑫ そして、この場合の政治的課題とは、狭義の意味での政治というより、もっと広い意味であり、それは環境保護、自動車に替えて地下鉄に乗る、動物愛護の活動、有害製品のボイコット、ゲイの権利デモなどを含むのである。そして、とりわけ、自分の生活にとって意味がある個別的政治問題にはしばしば関与もする。要するに、「身近な、個人化された形態の政治参加」あるいは「個人的問題の政治課題化」なのである。これは社会学では「新しい社会運動」とも呼ばれてきたものである。
- ⑬ こうした傾向を、これまでの集団による「解放の政治」の弱まりと見るのは早計である。後期近代は、過去と断絶しているのではなく、構造的に連続しているのであって、若者を襲っているグローバルなリスクを減少させる運動と、自己の新しいライフスタイル形成の権利を促進する運動は、結びついていく性質をもった運動なのである。

【6】いささか長くなってしまったが、著者の若者論が首尾一貫した観点を貫いて、トータルな把握に努めていることが理解されよう。もちろん私は、本書が今日の若者を完全に捉えているとは思っていないが、重要な手がかりを与えていると考える。

その際、日本の若者を理解していくためには、彼らが中・高生活をどう過ごしてきたかを理解することが不可欠となろう。私は昨年、数人の一年生と茶菓子をはおぼりながら、中・高生活の体験を数時間も雑談したことがある。その1つは、よく指摘されることだが、偏差値教育の弊害である。これが彼らの内面をいかに深く縛っているかは創造をはるかに超えるものである。そして2つ目は友人関係である。新学期の1ヶ月内には、どのグループに入れるかが生徒たちの最大の関心事であり、入れなければ1年間孤立状態になり、いじめの絶好のターゲットになる。グループに入れても、ボスに気に入られないと、いじめられて放逐される。その後はどのグループにも入れない。KY とは、そういう土壌から生まれた言葉だったのである。こうした孤立と孤独の恐怖が深く刻まれ、それは大学生になっても容易には消えないのである。こうした若者にとって、「政治参加」にはかなりの距離があることは、容易に察せられよう。

こうした日本の若者の特質を踏まえながら、より深い若者の理解が求められていると言えよう。そのためには、まずは若者自身が気楽に語れる場を、大らかな気持ちで設定することから始める必要があろう。

(ながさわ・たかし／ 当所副所長)



『歩車共存』について

ー「環境首都」フライブルクを事例としてー

小森 俊明

はじめに

本来、日本では「歩車共存」というとき、最低限の自動車利用を残しながら、歩行・居住環境の向上を目指した、いわば人間主体の交通のあり方であった。本稿のテーマである「歩車共存」の考え方は、さらにそれを拡大したものである。ここではまず、1992年に「環境首都」として認められたドイツのフライブルク市を事例として取り上げてみたい。

1. 「環境首都」フライブルクの交通政策

フライブルク市は、人口約19万人の都市で、ドイツ、フランス、スイスの交通の要所である。筆者がフライブルクを取り上げようとした意図は、何よりもフライブルクが「環境首都」として認められたからである。

フライブルクの交通政策は決して自動車を否定しているわけではない。交通手段としてこのうえなく便利な自動車の役割は認めながらも、排出ガスや騒音を発生させる自動車への依存度を減らそうとしたのである。そのために市電網の拡張、バス路線の整備、自転車道路網の拡張とともに歩行者ゾーンの設置、住宅地の最高時速30km制限、中心部における自動車レーンの縮小、駐車料金の値上げとともに、そこに住む人のためには住宅地区駐車優先制度などきめ細かな対策をとることとなった。

フライブルクの交通政策には5つのコンセプトが貫かれている。

- ① 自家用車を削減する。
- ② 同時に公共の電車、バスや自転車などの交通機関を増やす。
- ③ これらを互いに乗り換えやすいよう工夫する。
- ④ 住宅地には車が大量に進入しないようにする。
- ⑤ 駐車場は特に公共駐車場は減らし、駐車料金も高くする。

歴史的な流れとしては、公共交通を充実させて自家用車の使用を抑制しようという第一次総合交通システムのコンセプトが1969年に作られた。早速1972年、エネルギーを使わない自転車を奨励するための自転車専用道路を含む第一次自転車網プランを発表、同年に市電の維持とその拡大・開発を決定した。

1972年には、第二次総合交通システムのコンセプトが決定され、さらに環境と人間にやさしい交通政策がとられるようになった。

1984年には市内への自動車の乗り入れ制限に踏み切った。この自動車の制限によって生じた不便さを補完するものとして、ハード面では公共交通（市電、市バス）網の拡充、そしてソフト面としては、安価（59 マルク、約 4130 円、金額は 1997 年時点）で便利な「地域環境定期券（レギオカルテ）」というものを考案し普及させた。

この定期券は市電、市バスと近郊地域の国有鉄道、さらにほとんどすべての私営バスにも共用できる。そして日曜日や祭日には一枚で家族 6 人が利用できる。つまり、この定期券一枚で地域内のすべての交通機関に乗り放題なのである。なお、バスの燃料は天然ガスを使用しているため排ガス中の有害物質はごくわずかである。

販売価格の 59 マルクは実費の約 60%であり、残りの 40%は州が補助している。また、義務教育の通学用は路線指定だが 25 マルク（約 1750 円）、大学生（各種学校生も）は 40 マルク（約 2800 円）、学生でなくても 26 歳以下は他人に貸すことはできないが 48 マルク（約 3360 円）となっている（いずれも当時の金額）。

その他には、近郊電車の市外の駅前には広い無料の駐車場が設けられており、市外から市内への通勤や買い物にはこの駐車場に自動車を置き、電車に乗り換えて市内へ通う、パーク・アンド・ライドシステムがある。

駐車場は 1988 年から整備が始まり、7 か所約 2500 台分ある。市の中心から 6、7 km の外周部の市電の駅近くにある。このようなシステムのため市の中心部では自動車はほとんど見当たらず歩行者天国に近いという。

基本的に大聖堂（ミュンスター）を中心とした半径 1.5 km のリングと呼ばれる旧市街地は乗用車の進入禁止になっている。リングに乗り入れられるのは路面電車、バス、荷物を商店に運ぶ自動車、大聖堂のまわりで毎朝開かれる朝市のための自動車、高齢者や身障者を運ぶ自動車および居住者のための自動車、などに限られている。バス、タクシーも数は少ないが往来している。

駐車場は少なく、そのうえ駐車料金は非常に高い。そして、時速 30 km の制限が敷かれている。信号は路面電車や自転車、歩行者優先で、自動車が一番軽んじられている。

フライブルクの街で一番便利な乗り物は自転車ということになる。専用道 150 km を含む自転車レーン 400 km を整備している。昔、駐車場だった場所のほとんどが駐輪場になっていて、身障者用の自転車や緊急の車輛、そこに住んでいる人以外は郊外から乗り入れても駐車場を確保するのは難しい。フライブルク中央駅周辺の駐車場もほんのわずかで、見渡す限り駐輪場になっている。フライブルク大学の構内の元駐車場もほとんど駐輪場に変身している。

ドイツでは「総合交通コンセプト」が議会で承認を得、1989 年 4 月 4 日以降はすべての住宅地は時速 30 km 制限区域とされた。これにより、騒音だけでなく排出ガスも少なくなり居住環境も向上し、庭木や街路樹などの自然環境も守られるし、歴史的建築物などへの排出ガスや振動も押さえることで古い建物を保護する役割ともなった。さ

らに車道と歩道、自転車道の区別のない住宅地の道路を歩行者も自転車も安心して歩け、自動車と並んで自転車で走ることにも可能である。この時速 30 km 制限によって住宅地での交通事故が激減した。安全と静けさ、排ガスの削減と、時速 30 km 制限はさまざまなメリットを住民にもたらしている。

フライブルクでは、そこに住む人々の利便を損なわないで、しかもそこに住む人々により良い環境を享受してもらうというコンセプトが時速 30 km 制限を生み、自家用車に代わって公共交通機関の充実を図ることに力を注ぐ原点といえる。また、その延長線上に弱者に優しい施策が随所にみられ、その結果、交通弱者である歩行者、高齢者、子どもの安全を守ることに成功している。同時に、車椅子の人たちにも家に閉じこもることなく自由に歩き、公共交通機関を使ってどこへでも行けるように、路面電車の二両連結の中央部分は車椅子でも停留所から段差なしに乗り降りできるようにステップを低くしてあり、車内では車椅子のままでもつかまりやすい手すりのある車椅子専用のスペースが3台分ほど設けてある。

このようなフライブルクの交通問題への取り組みは、成果として現われている。1976 年と 1991 年の比較をしてみると、全体では 38 万 5000 トリップ（1976 年）であったものが、50 万 2000 トリップへと 30.4% 増加している。しかし、増えたのは自動車ではなく、公共交通と自転車だという。また、自動車交通は 23 万 1000 トリップから 23 万 4000 トリップへと 1.3% 増えている。その反面、公共交通は 53% 増加、自転車は 100% 増加している。自動車交通の割合も全体の 60%（1976 年）から 47%（1991 年）へと減少している。

これらすべてが評価され、フライブルクは 1992 年にドイツ自然保護協会から「自然と環境の保全に貢献した環境首都」の称号を与えられた。そして、国際環境自治体協議会（ICLEI）の欧州事務局もこの地に置かれるようになったのである。なお、現在のドイツでは特に「環境首都」を選ぶのを止めている。

このようにフライブルクでの交通を含めた環境にな対する意識の高さの背景としていくつかの要因が考えられる。

ドイツ連邦政府は 1971 年に発表した環境計画のなかで、「個々の市民も環境にやさしい行動を通じて環境づくりと保護に関与すべきである。・・・そのためには環境を意識した行動を一般的な教育目標として学習計画に入れるべきである」として、環境教育の必要性をはじめて明確に打ち出した。ドイツでは具体的な教育政策は各州の政府の管轄で、学習指導計画は州ごとに異なるが、一般的には 1980 年以後、環境に関するテーマがますます多くの教科に、詳しく扱われるようになってきている。

また、交通安全に関連して、ドイツでは「交通参加者」という言葉が使われる。交通参加者とはつまり、歩行者、自転車に乗っている人、オートバイに乗っている人、乗用車に乗っている人、大型車に乗っている人であり、それぞれの車を指すこともあ

る。

ドイツの教育内容や交通参加者に代表される国民の意識の高さを考えると、フライブルクが「環境首都」になるというのは必ずしも特別のことではないと思われる。つまり、ドイツやフライブルクの市民の意識の中に「歩車共存」を支える基盤ができあがっているのではないだろうか。

2. 「歩車共存」とは

ドイツのフライブルクのような様々な交通施策・政策に、改めて「歩車共存」を定義づけてみたい。

第一に、「歩車共存」の「歩」について考えてみたい。ここでの「歩」は、歩行および歩行者など基本的な交通および人間というのが基本となる。さらに、自転車、バスや路面電車、地下鉄をはじめとする鉄道など公共的な交通を含めて考えてよいのではないかとと思われる。

第二に、「歩車共存」の「車」については、二輪や貨物自動車を含む私的な自動車交通を示すものである。特に、「歩車共存」の考え方の中では、自動車は「よそ者」として扱われることが多い。

第三に、以上をふまえた上で、「共存」の考え方を示してみたい。現在の日本を考えると交通の中心を自動車が担っている「クルマ社会」、「クルマ依存社会」と言わざるをえない。労働、学習、生活物資の購入、社会活動、社会的サービスの享受、自然環境や文化環境におけるレクリエーションなど現代人の生存に不可欠なさまざまな社会的機会は、交通によってはじめて接近可能となる。

その中で「交通権」という新しい概念が生まれた背景には、モータリゼーションの中で交通に関する権利が侵害されたからであり、それが個人的努力で解決しうるものではなく社会的に解決しなければならないことが明らかになったからである。そうした現状を打破するためにも、歩行を基本として自転車、路面電車、バス、地下鉄、JRなどの重量鉄道をはじめとする公共交通機関を連携、連続させた交通体系の整備が必要となってくると思われる。

クルマ社会から脱却した社会、「歩車共存」を達成した社会とは、自動車を優先的に選択しなくてもよい、歩行を基本とし、自転車、バスや鉄道など公共交通機関を積極的に選択できるシステムができあがった社会といえるだろう。そのための施策としては「自動車交通の抑制」、「歩行・生活環境の向上と確保」、「公共交通機関の充実・整備」が一つのまとまりとして必要となってくる。以上を考えると、人間と自動車が共存するためには、現在よりも適度に自動車および自動車交通の量を減らすことが条件となってくると思われる。そうした社会の一つのモデルとして「環境首都」としてのドイツのフライブルクが考えられるのではないかとと思われるのである。

また、日本においても、国としては交通需要マネジメント施策など、現在の「クルマ社会」を加速させるのではなく、「クルマ依存」を見直し、ドイツや北欧、オランダなどの周辺各国に見られるように、筆者が考える「歩車共存」の考えが取り入れられつつあることは、日本においても「歩車共存」が決して夢物語ではないという可能性を示してくれていると思いたいのである。

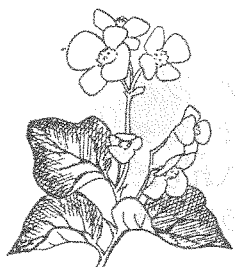
また、1995年10月にフライブルク市の当時の現職市長ロルフ・ベーメ氏が鎌倉市を訪れて講演されていることから、筆者は特に鎌倉市に注目しているが、日本の他の都市でもいくつかの施策が行われていることにも最後に触れておきたい。

(こもり・としあき／ 中京大学大学院前期博士課程終了)

(付記：昨年4月に地元・東郷町・御岳地区の自治会長に就任した。地域の活動というのは、やってもやってもきりが無いものだと予想していたが、町から降りてくる仕事が多く、地域のためというより町のためにする仕事の方が多いくらいであった。

就任中にもっとも重点を置いて取り組んだのは、町内の御岳、白鳥、和合が丘を通して赤池を終点とする名鉄バスの廃止反対、公共交通の充実運動である。この運動は私にとって都市計画、環境問題についてなど大変勉強になり、おかげでずいぶん地域公共交通問題にも詳しくなった。しかし、トヨタの工場が近くにあることもあって、主な交通手段は自家用車で、2～4台所有している家も多い。住民の足としての公共交通の貧弱さは驚くばかりであり、町民の意識も高いとはいえない。東郷町には私鉄や地下鉄の駅は一か所もないだけでなく、これまではしっていた名鉄バスも廃止するというのである。「今後、交通は便利になります」と言われ、名鉄が造った住宅団地に住んでいる私としては、まったく腹の立つ話である。その詳細については、いずれ機会をみて整理してみたいと思っている。本稿はドイツの「環境首都・フライブルク」の交通事情についてみたものである。私も家族で訪問した際に、人間的な町づくりに感嘆したことを今でも覚えている。温暖化や気候変動など環境問題がいよいよ深刻化する折、われわれにとって大いに役立つ知識なるのではと思い、大学院修士時代にこの研究に取り組んでいたかつての教え子・小森俊明氏に、改めて整理し直して頂いた。記してお礼を述べたい。・・・猿田正機)





愛労連幹事退任にあたっての挨拶

桜井 善行

愛労連の結成とともに、西三河にある3つの地域組織から選出される愛労連幹事として通算8期その任務をつとめさせていただきました。私を選出した母体の西三河南労連はすでにこの3月に岡崎額田地域センターと統合し新たに西三河労連としてスタートしています。また私もこの3月、定年退職を迎えています。今回退任される何人かの役員さんとともに、結成以来関わってきた者がすべていなくなるというのはとても寂しい思いですが、これも新たな組織の再生にとって避けられないものであるならば、やむをえないかなあとと思っています。これから皆さんの活動を側面から支えていくためのサポートをさせていただきたいと思っていますから、よろしくお願いします。

私の経験則からすれば、役員としてもっともつらかったのは、はしごをかけてそのあとにはしごをはずらされて、それでも孤軍奮闘しなければならなかったということです。特に愛労連や全労連の綱領や方針には、ローカルセンターやナショナルセンターは、産別（単産）と地方・地域組織は対等独立なものであるという崇高な提起です。かつて総評時代はおろか産別会議の時代にもなかった方針を具体化したところに、全労連は企業別組合や企業主義を本気に克服していこうという姿勢が伺えました。

1980年代の後半、当時の労戦統一は明らかに資本の意向を受けた協調主義的潮流による選別排除による「全的統一」でした。こうした中で、闘うナショナルセンター・ローカルセンター結成は必然でした。私たちもまた、困難な中でそうした事業の一端を担うべく奮闘してきたことを今更ながら思い出されます。困難だった末端組合員の説得、しかし時間をかけて論議することによって支持・信頼されたときには大きな喜びを感じました。

今、私たちはあのとき困難ではあっても、新たな闘うナショナルセンター・ローカルセンターに関わったことは間違いではなかったということを確信を持って声を大にしていることができます。

しかし、現在私たちの運動はいま大きな曲がり角に来ていることは、ものを見ることのできるならば、誰の目にも明らかです。組織構成員の高齢化と役員になり手不足、これらは早晚組織の淘汰をもたらすのではないかと危惧しています。しかもこれだけ資本の攻勢が激しくなっているにもかかわらず、私たちの中には生活保守主義とお任せ組合民主主義（代行主義）が蔓延しているのではないかとと思われることにしばしば遭遇します。年越し派遣村では、所属組織の違いに関係なく多くの労働組合が参加しました。そして様々な工夫と努力によって「年越し」と「就職斡旋」や「生活保護」申請を行うことができました。あの年越し派遣村によって多くの人の命と生活をつなぎ止めることができました。

しかし、誤解を恐れてあえていうならば、それ以上のものでもそれ以下のものでもありませんでした。確かにその後、これを契機に労働組合や弁護士の方々によって全国各地に派遣首切り相談などが行われるようになりました。これは画期的なことだったと思います。にもかかわらず、私が強調したいのは、これだけひどい状態に労働者が置かれているにもかかわらず、これだけ労働組合が必要だと内外に明らかにされているにもかかわらず、新たに労働組合に組織された人々は、派遣切り 40 万人のうちの 1%にも満たない 4000 人足らずです。しかもその組織された人々も、問題解決の後には少なからぬ人々が退いています。ここに私たちの置かれている困難さがあると思います。

愛労連のこの間の組織と活動は、多数の「官」と少数の「民」とに成り立っています。「官」と「民」は、意識的にメディアや支配層が働くものを分断させるために行ってきたものです。今また「正規」と「非正規」との分断をも活用しながら支配層は働くものへの攻撃を強めています。曰く「民間がこれだけひどいんだから、公務員はもっと我慢しなくては」「非正規のひどい状態の上にあぐらをかいている正規雇用労働者」というたぐいです。同じ働くものがいがみ合うような不幸な状態をもたらしています。こういうときこそ、働く仲間は手を取り合うことが必要であるにもかかわらずです。

本日の愛労連大会の論議は貴重なものです。この 20 年間に私たちの運動はどこまで到達したのかという検証がなされなければなりません。到達した意義を踏まえながら、不十分な点や交代している点も正確にみていかなければなりません。弱点も正視しなければなりません。本日この大会に参加されている方々は、いずれも参加組合の中では主要な役割を担っているはずです。ひょっとして「お義理」で参加しているかもしれませんが、そんなことにお構いなく時代は動いているのです。確かに私たちは、身内の中では契機のいい話をする傾向があります。しかし、私たちの外側には権利もルールもない嵐が吹き荒れている社会が構えています。そういった中で、日々呻吟する労働者と本当の意味で手をつなぐ必要性があると思います。私たちの運動が既得権益に守られた運動体に過ぎないということをいわれないためにも、弱者に対して単なる同情的な視点だけにとどまるのではなく、新たな地平を求めていくべきだと思います。

愛労連も全労連も「産別と地域」の課題要求を結合させるところに意義があります。狭い企業別組合の利益だけを求めるのではなく、すべての働くものを視野に入れた運動を今こそ行っていくべきです。本日参加された代議員の皆さんに、次の時代を担っていただきたいという思いで挨拶をさせていただきました。長い間有り難うございました。これからも側面から支えていきたいと思っています。

※愛労連大会で退任する役員が多かったため、時間不足でいえなかった部分の原稿です。



名古屋鉄道労働組合 第8次全組合員意識調査を読んで

西野 展郎

この調査は、08年9月に地域別組織から業種別組織に移行した機会に、組合員と執行部の意志の共有化を図るため、14年ぶりに意識調査を実施した。

調査の目的は、組合員の職場生活・私生活の実態と組合活動に対する関心と期待度の把握、組合活動の取り組み成果に対する評価度の把握が中心であり25項目の設問をしている。

主な調査内容は、労働組合について、仕事会社について、生活についてである。調査期間は08年12月である。集約はビジネスコンサル、労組が分析した。

参加者は全組合員6430人であり、参加率は95.3%と高い。男性5541人、女性533人、無記入は356人である。調査結果を2010年6月に発表した。

以下設問から私の独断で、特徴のある回答を紙面の許す限りご紹介する。

問1. 労働組合は必要ですか

非常にそう思う、	32.1 %	どちらかと言えば思わない、	3.2 %
かなりそう思う、	29.8 %	あまりそう思わない、	2.8 %
どちらかと言えばそう思う、	29.6 %	ほとんどそう思わない、	1.8 %

問3. 組合活動への関心度

かなり関心がある	9.8 %	あまり関心がない	33.9 %
やや関心がある	47.2 %	ほとんど関心がない	8.2 %

問4. 組合活動への参加について

○どれくらい組合活動に参加したいと感じますか

非常に積極的に参加したい	2.2 %	どちらかと言えば参加したくない	37.2 %
かなり参加したい	5.9 %	あまり参加したくない	10.3 %
どちらかと言えば参加したい	35.2 %	ほとんど参加したくない	8.1 %

○参加したくないと感じる理由（複数回答）

自分の時間が削られるのがいやだから	65.0 %	組織運営の進め方に疑問を感じるから	16.4 %
組合は活動の成果が不十分であり課題の解決を期待できないから	43.6 %	組合の方針政策が私の考えと違うから	9.4 %
仕事が忙しいから	32.4 %	そもそも今後労働組合は必要ないと考えるから	2.4 %

問7. 組合に対するイメージ
名鉄労組のイメージ

	肯定的	否定的	無回答
改革的	13.5%	84.7%	1.8%
わかりやすい	25.1%	73.2%	1.7%
たよりになる	30.9%	67.4%	1.7%
親しみやすい	37.8%	60.5%	1.7%

問9. 情報伝達や職場集会について

○組合が発行する機関紙をどの程度読んでいますか

いつも読んでいる 25.3% あまり読んでいない 23.9%
ときどき読んでいる 47.0% 読んだことがない 3.2%

○組合が発行する機関紙にどのような記事を期待しますか（二つ以内回答）

生活（年金、福祉、財産形成など）に役立つ情報 44.8%
会社の経営に関する情報 44.2%
組合活動に関する詳細な情報 33.2%
趣味、余暇の充実に役立つ情報 19.0%
仕事のスキルアップに関する情報 13.1%
組合員同士のコミュニケーションに関する情報 12.7%

○職場集会などを開催するときどのような環境整備が必要だと思いますか

（二つ以内回答）

愚痴や不平不満に終わらず、 効率的に短時間で実施する 26.0%
建設的な問題解決につなげ 38.1% テーマ、内容などの事前告知 21.4%
時間帯設定の工夫 29.8% じっくり話合う時間を設定する
わかりやすいテーマ、内容にする 16.7%
26.2% 参加したくない 7.0%

問10. 選挙や政治活動は取り組むべきか

○組合の政治活動について

取り組むべき 18% どちらでもいい 45%
取り組むべきでない 27% わからない 9%

○選挙や政治活動に取り組むべきでない理由

成果が見えてこない 32% 支援政党を強制されるのはいや 40%
動員が煩わしい 20% 他の組合活動が手薄になる 5%

問12. 労働組合は成果を出していますか

積極的に活動しよい成果を出している	1.0 %
積極的に活動しある程度成果を出している	15.7 %
積極的に活動しているが成果は出していない	12.1 %
ある程度活動しておりある程度成果も出している	30.4 %
ある程度活動しているが成果が出していない	27.3 %
活動が不足しており成果は出していない	5.2 %
どんな活動しているかわからない	7.6 %

問14. 職場内のコミュニケーションについて

○私たちの職場ではいろいろな話や交流をしていますか

よくしている	25.3 %	あまりしていない	19.3 %
たまにはしている	51.9 %	まったくしていない	2.8 %

○私たちの職場では、仕事に関係なくいろいろな話や交流は必要だと思いますか

必要である	38 %	どちらかと言えば必要ない	3 %
どちらかと言えば必要である	42 %	不必要である	1 %
どちらともいえない	15 %		

問16. 仕事の難易度について

○現在行っている仕事の難易度はどの程度ですか

もっと難易度の高い仕事がしたい	1.8 %	どちらともいえない	46.0 %
やや低い	2.9 %	どちらかと言えば高い	24.1 %
どちらかと言えば低い	9.0 %	やや高い	12.2 %
		高すぎる	3.5 %

問18. 仕事観について

(二つ以内回答)

○あなたが現在仕事をしている上で不満に感じているものは何ですか

賃金	59.5 %	役職	6.2 %
労働時間	30.9 %	福利厚生	6.1 %
評価	19.5 %	勤務地	5.7 %
仕事の内容	12.8 %	不満はない	5.2 %
職場の雰囲気	10.9 %	その他	4.9 %
上司の仕事の進め方	8.1 %	スキルアップ	3.5 %

○現在行っている仕事の満足度はどの程度ですか

非常に満足している	5.3 %	どちらかと言えば満足していない	
やや満足している	11.9 %		10.9 %
どちらかと言えば満足している	30.3 %	あまり満足していない	8.1 %
		ほとんど満足していない	4.7 %
どちらともいえない	28.0 %		

問19. 現在の生活の不安要因は

(三つ以内選択)

○現在の生活において負担や不安に思っていることは何ですか

収入	74.7 %	住宅	16.0 %	転勤	11.3 %
健康	35.4 %	人間関係	15.6 %	恋愛・結婚	7.9 %
社会保障	30.7 %	財産形成	14.0 %	介護	6.5 %
昇進昇格	18.0 %	育児・教育	12.7 %	その他	2.3 %

問24. 政治意識への関心は

○日本の政治で最も関心をもっていることは (三つ以内の回答)

税金問題	55.8 %	教育問題	12.9 %	公共交通	7.1 %
年金問題	45.9 %	少子高齢化	11.3 %	外交問題	4.1 %
景気対策	45.6 %	治安問題	10.8 %	関心がない	3.1 %
医療福祉	39.5 %	環境・エネ	9.9 %		
雇用労働政策	19.7 %	食糧問題	7.8 %		

○支持する政党はどこですか

民主党	33.9 %	社民党	0.9 %	無回答	2.1 %
自民党	8.7 %	国民新党	0.3 %	支持政党なし	51.1 %
公明党	1.2 %	改革クラブ	0.1 %		
共産党	1.0 %	その他	0.8 %		

問25. 非正規雇用労働者について

○非正規社員についてどのような存在として捉えていますか

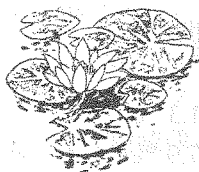
仕事を取り組み上で必要不可欠な存在	40.3 %
臨時的な要因としての割り切った存在	28.8 %
捉えどころがなくつきあいが難しい存在	6.4 %
責任がなくあまりたよりにできない存在	5.4 %
特に関心がなく意識していない	8.8 %
無回答	10.2 %

○非正規社員の賃金はその仕事に見合っていると思いますか

まったく見合っている	1.4 %	どちらかと言えば見合っていない	
かなり見合っている	4.6 %		10.4 %
どちらかと言えば見合っている		あまり見合っていない	7.4 %
	12.6 %	まったく見合っていない	3.2 %
どちらともいえない	48.9 %		

このような調査でしたが、各設問に労組の分析が付いている。さらに年齢別分析も加えられている。詳細になるので割愛したが研究所に問い合わせ下さればコピーして提供します。

(にし・しんろう／当研究所・所員)



名鉄の経営実態とリストラ

10.03.末現在

植村 好清

名鉄グループの10年3月期連結決算は、営業収益6,200億円(対前年▲6.8%)、営業利益169億円(同▲30.0%)、経常利益113億円(同▲40.5%)、当期純利益56億円(同▲50.8%)となった。同期の名鉄単体の決算は、営業収益970億円(対前年▲3.6%)、営業利益62億円(同▲48.0%)、経常利益27億円(同▲69.3%)、当期純利益12億円(同▲87.2%)となった。

会社は「平成21年度決算は、連結決算が本格導入された11年度以降で、営業収益の減収率、営業利益及び経常利益の減益率が最大となる大変厳しい結果となりました」単体では「特に21年度は、輸送人員合計が14年度以来7期ぶりに減少に転ずるなど大幅な減益となりました」と述べています。

減益要因として、連結では鉄軌道事業やタクシー事業、不動産事業などの業績回復の遅れ、個人消費の低迷が百貨店その他の流通事業やレジャー・サービス事業の業績に与える影響が大きいことなどを上げ、単体では景気低迷で輸送人員の減少、分譲土地評価損の計上や減価償却費増、受取配当金の減少などを上げ、その他の減益要因として、資産のうち株式の時価下落で投資有価証券が111億円、減価償却による建物及び構築物が83億円、減損損失及び売却で土地が39億円それぞれ減少している。負債の部では有利子負債が46億円、工事負担金等の前受金149億円などが増加していることを上げている。

会社はこうした経営状況を背景に、関係会社をこの1年間で、伊良湖ガーデンホテル、浜松名鉄ホテルの譲渡を含め11社を譲渡又は廃業しています。名鉄本体では、新賃金制度の導入にとどまらず、昨年の秋闘時に前代未聞の「臨時給越年分削減など経営健全化に向けコスト削減提案」をしました。結果は当初の提案より小幅になったものの、基幹職および専任職の年俸者は業績年俸の一部を、年俸者以外の者は役割等級により削減しました。10春闘はベアゼロ、臨時給4ヶ月と昨年よりも約24万円下げて妥結しています。会社は春闘後の「れいめい2010.4」で「賃金水準についても中長期的な視点で、あるべき水準をゼロベースで見直すという姿勢で臨みました」と述べているように、会社の思惑通りの妥結になったといえます。名鉄本体従業員の2009年度の平均給与年収額は5,912,591円で、1999年度6,191,378円を278,787円、4.5%下回っており、2005年に「働きがいを引き出す制度」として導入された新人事賃金制度が、賃下げのために導入されたことは明白です。2010年度は、10春闘の妥結内容からみて平均給与年収額はさらに下がることが予想されます。

会社は今後について、「売り上げの回復が見込めない中で、収支のバランスを改善するためにはコストの削減しかありません」と強調します。「ワンマン運転の拡充、退職

者不補充で、鉄道の人件費を2年で50億円減少を検討」(東洋四季報)と報じられていますが、すでに22年度をめざし提案されている尾西線(玉の井～津島)、豊川線、築港線のワンマン運転化、7 サービスセンターの廃止、中間決算で赤字の連結子会社59社の対策などさらなるリストラを進めようとしています。

会社は、トヨタのように「乾いたタオルを絞るような努力」をいいますが、そのトヨタは、大量リコール問題が勃発しています。社長は「トヨタのリコール問題からも『他山の石』とする教訓は多くあります」と述べていますが、鉄道の事故は、JR西日本のように取り返しがつかないものになります。

会社は新・中期経営計画策定時に、数値目標として当期純利益150億円、有利子負債6800億円を目指すとしました。本年3月期連結決算での有利子負債は6,658億円、支払利息102億円です。歴代経営者による巨額の借入金が経営の足を引っ張っています。会社は人件費削減を中心としたコスト削減ばかりで、旅客を増やすための施策が見られません。旅客が減少しているのは、景気低迷に大きな要因がありますが、JRとの並行区間で完敗していること、地域とのふれあいをいいながら、駅員無配置駅が276駅のうち180駅あり、うち名古屋市内は36駅のうち16駅あります。駅員のいない駅ではサービスが低下し旅客が減るのは当然です。いま必要なのは目に見えた増収対策ではないでしょうか。

労働組合は、バブル期には賃上げや労働協約改善要求を取り上げてきたものの、バブル崩壊以降の労働組合は会社と競うかのようにリストラに協力しており、労働組合の基本的なあり方が問われています。

2009年～2011年「名鉄グループ新・中期経営計画」の数字目標

2008年度実績			2009年度実績	2011年度
当期純利益	連結	110億円	120億円	150億円
	個別	円	億円	億円
連結有利子負債		7,200億円	億円	6,800億円
期末従業員数	連結	人	人	人
	個別	人	人	人

名鉄グループ及び名鉄本体のリストラ(業種別)

《名鉄グループ》

業種名	会社名
鉄道	福井鉄道撤退・譲渡(08年)
合併	電気3社「メイエレック」(03年)
ホテル・旅館業	名鉄伊東温泉「和風旅館那古野」廃業(98年)。「名鉄マリーナホテル」廃業(99年)。「山中グランドホテル」廃業(99年)。「磐梯グランドホテル」廃業(00年)。「南京グランドホテル」売却(03年)。「サイパングランドホテル」譲渡、海外ホテ

	ル事業から撤退 (05 年)。「岐阜ルネッサンスホテル」撤退 (03 年)。「名鉄岡崎ホテル」撤退 (04 年)。 名鉄グランドホテルとセントレアホテルの事業統合 (07 年)。伊良湖ガーデンホテル譲渡 (09 年)。浜松名鉄ホテル譲渡 (09 年)。
船 舶	「日本ライン遊船」廃止。(03 年)。名港遊覧船廃止(06 年)
レジャー	「八重山民俗園」「黒島マリンビレッジ」など沖縄事業からの撤退 (03 年)。「福島国土観光」清算 (03 年)。「渥美花の村」閉鎖 (04 年)。オーストラリア現地法人「豪州名鉄」を解散 (04 年)。「宮城蔵王観光」撤退 (04 年)。「串本海中公園センター」売却 (05 年)。「びわ湖バレイ」譲渡 (07 年)
スポーツ	「名古屋スポーツガーデン」(03 年)。「豊田パブリックゴルフ場」譲渡 (05 年)。「鳥羽カントリークラブ」譲渡 (06 年)
バス事業	名古屋市営バス・大森営業所の業務委託 (07 年)。「おんたけ交通」地方自治体へ無償譲渡 (06 年)。豊橋鉄道・自動車事業部門を分社化 (07 年)
観光バス&タクシー	「京都観光バス」廃業 (99 年)。「大阪名鉄観光バス」と「名鉄神戸観光バス」の全株式を譲渡 (03 年)。「大阪名鉄タクシー」を売却 (03 年)。「北陸交通」解散 (05 年)。 「名古屋遊覧バス」解散 (06 年)。「ニュー東京観光自動車」売却(06 年)。「札幌観光バス」売却(06 年)。名古屋観光日急、名鉄東部観光バス、名鉄西部観光バス 3 社統合して名鉄観光バスが 7 月に吸収合併 (08 年 7)。名鉄クレハ観光バス解散 (08 年 4 月)
賃貸業	「西三河総合ビル」の閉鎖 (04 年)。
情 報	「名鉄メディア」はセントラルファイナンスに吸収合併 (04 年)。「名鉄エージェンシー」譲渡 (06 年)。「グリーンシティケーブル」を譲渡 (07 年)
流通業	「名豊ビル」撤退 (04 年)。「名鉄ホームセンター」閉鎖 (05 年)。「新岐阜百貨店」廃業 (05 年)。「名鉄パレ」・スーパー 23 店・営業譲渡 (05 年)。

<グループ会社数の推移>

	03 年 1 月 24 日	04 年 3 月末	05 年 3 月末	06 年 3 月末	07 年 3 月末	08 年 3 月末	09 年 3 月末	10 年 3 月 末
連結子会社	228 社	207 社	186 社	170 社	165 社	160 社	152 社	141 社
持分法適用会社	27 社	24 社	22 社	22 社	22 社	19 社	17 社	17 社
関係会社計	255 社	231 社	208 社	192 社	187 社	179 社	169 社	158 社

09 年年度中間期決算で、関係会社 158 社のうち 59 社で純損失計上。

《名鉄本体》

事業名	内 容
スポーツ	「スポーツクラブ」の外部委託 (01 年)

鉄道路線廃止	谷汲線、揖斐線＝黒野～揖斐、竹鼻線＝江吉良～大須、八百津線の4線廃止（01年）。特急北アルプス号廃止（01年）。三河線＝猿投～西中金 8.6km、碧南～吉良吉田 16.4km廃止（04年）。岐阜市内線、田神線、揖斐線、美濃町線の廃止（05年）。 犬山モノレール廃止（08年）
鉄道駅廃止	東笠松駅、学校前駅（05年）。三河萩原、鎌谷、椋岡、布土、弥富口（06年） 廃止後 275 駅・うち無人駅 125 駅（07年）。無人駅 181 駅（09年）
鉄道ワンマン運転化	美濃町線（00年）。三河線（知立～猿投）（01年）。三河線（知立～碧南）予定（06年）。
鉄道女性運転士	「女性運転士」が誕生（09年）
航空サービス業務	全日空総代理店業務から撤退（07年）
駅旅行センター廃止	碧南中央、知多半田、津島（99年）
バス事業別会社化	バス事業の分社化、「名鉄バス株式会社」設立（04年）。 「地域運行会社」設立（08年）。JR 東海バスから春日井市、瀬戸市の一般バス路線を継承（09年10月）
福利厚生制度の見直し	健保組合が扱う保養所の契約打ち切り（04年）。施設の下呂寮、不老閣、大里寮廃止（04年）。福利厚生へのアーサロン廃止（09年）。退職乗車証 75 才（06年） 職務乗車証廃止（09年12月末）、退職乗車証廃止（09年12月末）。
文化レジャー事業	「名古屋田中千代服飾専門学校」廃校（99年）。 「阿久比スポーツ村」閉鎖（99年）。 「名鉄体育館」閉鎖（99年）。南知多ビーチランド、日本モンキーパーク、明治村、リトルワールド、カルチャーセンター、スポーツクラブを別会社化し、「名鉄インプレス」として再スタート（03年）。 「内海フォレストパーク」閉鎖（03年）。
名鉄病院	名鉄病院を済生会病院へ事業譲渡（10年）
賃金関係	新人事・賃金制度導入（05年）。幹事駅長クラスに年俸制導入。（08年） 早期退職者支援制度の募集（10年）

- ・ 新型車両を大量投入 10年度までに300両以上。（総投資額400億円）
- ・ 早期退職者支援制度 退職日2010年6月30日 （単位:万円）

年齢	55 歳	56 歳	57 歳	58 歳	59 歳以上
特別加算金	1,000	800	600	400	0

（うえむら・よしきよ／当所会員）

シナプスを伸ばして新しい連帯を！

近森 泰彦

民主的な労働組合運動を目指して未経験ながら職場で仲間を広げる活動に精力を傾けた60年代。この運動を潰すことを経営の柱に掲げた中部電力と支配下の労働組合に対抗して裁判を含めると30年のたたかいに勝利し定年を迎えました。その後、私たちの人権裁判支援に運動で応えるため「愛知働く者のいのちと健康を守るセンター」（NPO愛知健康センター）で10年余り労安活動に携わってきました。この間の経験をもとにして労働運動について問題提起できればと思っています。

*非正規労働者・企業内組合と地域ユニオン

トヨタショック（2008年9月以降）はトヨタ関連下請け会社の非正規労働者大量解雇を引き起こし日本社会の致命的問題を浮き彫りにすることになりました。愛労連事務所や傘下のJMIU、全国一般、地域ユニオン（ふれあいU、愛知連帯U、女性Uなど）、健康センターなどには引きも切らず相談が続きました。

西三河地域で解雇され、職と住まいを同時に失った人たちが名古屋にひきよせられて集まってきました。失業者支援などで30数年の経験を持つ笹島日雇労働組合、笹島診療所のリーダー方がまとめ役となり行政（中村区役所）に窓口を開かせ市職員と一緒に生活保護、宿泊所などの手当てに奮闘しました。全国一元気な愛知はたちまち垂直に落ち込み、今日に至るも就職難が続いています。

「組合員個人の問題は扱わない」ことを基本とするトヨタはじめ企業内労働組合はトカゲの尻尾切りによって社員組合員の雇用を守ることを是認し路上に向けて人に手を差し伸べることはありませんでした。健康センターの経験からも、仕事が原因で「うつ病」や労災事故に遭遇し苦しんでいる組合員を疎んじ、職列から離れた彼らを会社の意に沿って排除する側に立っていることは歴然としています。働く人々の家族、地域の暮らしに目を向け社会福祉の充実を通じて福祉社会を目指すという労働組合の社会的使命は企業の利益貢献に置き換えられたままでいいのでしょうか。愛知でも非正規労働者が自ら立ち上げた地域ユニオンの活動が広がっています。紙面に制約がありますので「ATUサポート市民の会」の活動を通じてその一端を紹介します。

*ATU&ATUサポート市民の会

1、組合民主化を掲げてトヨタ自動車では若月さんはじめ有志の方が役員選挙に立候補してきました。ところが組合（選挙管理委員会）は一定の得票を勝ち取る若月さんの立候補を嫌悪し抑え込むために「推薦人50人」というハードル置きました。推薦

人になった人を職制が脅かして取り下げさせ若月さんらを締め出し、会社が指名した職制が役員を占める「組合」に変えられてしまいました。企業内労働組合は介入を受けやすく結局企業利益第一に陥ってしまいます。

組合選挙から排除された若月さんは仲間を募り、支援者や弁護士とともに準備を重ね2006年2月、トヨタ関連企業で働くすべての労働者に門戸を開いた個人加盟「全トヨタ労働組合」(ATU)を立ち上げ委員長に就任しました。全トヨタ労連(30万人)はこれに強く反発し参加組合と下請け企業に向けて反ATU大キャンペーンを行いました。(ビラ参照)ATUは攻撃を許さず労働者には組合を選択する自由があることを訴えながらトヨタ、デンソー、アイシン、ジェイテクト、トヨタ車体など関連企業を団体交渉や裁判を支援して弱い立場に置かれた労働者のいのちと雇用を守ってたたかっています。

2、トヨタ生産システムは「日本システム」となり世界的にも注目を浴びて取り入れる企業が広がっています。入社後から「トヨタマン」教育が終生続き家庭、地域、教育、政治などに影響を及ぼしています。ATUの発足に賛同し支援する立場から融資が集まって1年余り議論を重ねたのち、市民生活の中でトヨタシステムと向き合う場づくりを織り込んだ「ATUサポート市民の会」を立ち上げ(2008年1月)、事務所を名古屋駅近く(徒歩10分)のNPOステーションに置きました。

機関紙「れいめい」発行(本年9月で13号)、地域ユニオンとの共同、外国人労働者支援、トヨタ講座開催などに取り組んできました。

① 広がってきた共同の宣伝行動

愛知の経済と労働運動はトヨタを抜きに考えることができません。2008年4月にNPOステーションの労働4団体(市民の会、女性ユニオン名古屋、愛知連帯ユニオン、ゼネラルユニオン)共同110番宣伝(ビラ、ハンドマイク)をミッドランドビル(トヨタ本社)前で始めました。現在は名古屋ふれあいユニオン、笹島日雇労働組合、ATU、NPO愛知働く者の健康センターが加わり争議抗議行動と組み合わせで最後にここに集結して宣伝を行うことになりました。8月はジェイテクト解雇撤回の共同行動をユニオンみえとともに行いました。

② トヨタ講座

9月にトヨタ5次下請元経営者をパネラーに迎えて第6回目の講座を行います。

これまで主にトヨタの下流域での問題を当事者の協力のもとに行ってきました。

1回・沖縄出身の中央発条派遣労働者解雇事件(沖縄タイムスで大きく報道)

2回・愛知製鋼の偽装請負追及

3回・愛知製鋼は請負労働者を正規雇用せよ

4回・トヨタ一次下請光精工は外国人労働者を正規雇用せよ

5回・トヨタリコール、設計開発労働者に関く

6回・5時下請け経営者の話を聞く

③ トヨタ学習会

トヨタ生産システムの基礎を学ぶ学習会をトヨタ研究者（猿田中京大学教授グループ）とトヨタ弁護団に講師をお願いして6回連続（月1回）で行いました。今後ユニオンと共同で行いたいと思っています。

1 講・「トヨタ生産システムと労働者・地域社会」（猿田正機 中京大学教授）

2 講・「トヨタの賃金制度」（杉山直 中京大非常勤講師）

3 講・「トヨタの労働時間」（浅野和也 愛知東邦大学助教）

4 講・「トヨタの労働組合」（桜井善行 愛知労働問題研究所所員）

5 講・「トヨタの労使協議制度」（杉山直）

6 講・「相談から見えるトヨタの労働者」（梅村浩司弁護士）

④ トヨタ関連争議支援

トヨタの内野過労死裁判、デンソーうつ病損害賠償裁判、ジェイテクトうつ病不当解雇撤回裁判、アイシン労災認定、職場復帰支援などATUと連帯して行ってきました。トヨタ関連で働く労働者にとってATUは頼りにされる存在になってきています。

⑤ 東海地域外国人支援ネットワークへ参加

この地域はトヨタ関連の下請けで働いている外国人労働者が一番多いところです。

無権利状態で働かされている労働者の諸権利獲得、家族の暮らし、子供の教育問題改善など様々な分野で支援運動を行っている団体・個人が集まって「東海地域外国人支援ネットワーク」を2009年3月に結成しました。来年6月に名古屋（中京大学）で「移住連全国フォーラム」開催が決まりました。サポート市民の会は運営委員会に加わっています。

⑥ 「西三河働く人の暮らし・健康ネットワーク」結成

トヨタ関連の工場が集中している西三河地域は非正規労働者の解雇など問題多発地帯です。この地域の労働者を組織しているユニオンなど諸組織の代表が集まって1年ほど議論を重ね7団体・個人で2010年5月に「西三河働く人の暮らし・健康ネットワーク」（略称：西三河ネット）を結成しました。安城地区労の応援を得て事務所を提供していただきました。

⑦ フィリピントヨタ労働組解雇撤回闘争支援

合法的に発足した「フィリピントヨタ労働組合」はトヨタの弾圧によって200人を超す組合員が解雇されましたが10年にわたって解雇撤回闘争を粘り強く続けています。

ILOは解雇撤回の勧告をフィリピン政府に対して繰り返し行いました。またI

MF（国際金属労連）も世界的なキャンペーンを行って支援しています。日本でも支援する会をつくりトヨタ本社に対して不当解雇撤回の要請を続けてきました。多国籍企業トヨタが開発途上国に進出した時の野蛮な本性を露わにしている事件です。市民の会も支援運動に参加しています。

*社会的な連帯の前進を

ATUサポート市民の会はATUの運動を支えるとともに、トヨタ生産システムが内蔵している企業利優先に対して地域、暮らしを守る立場から共同の取り組みを模索しています。事務局員はボランティア2人（近森、中村）ですがこまめに皆さんの声を聞きながら共同の取り組みを心がけています。

諸活動を通じて知り合った地域ユニオンの皆さんからも「まとめ役」を期待されています。前項で紹介した活動はその様な声を背に取り組んできたものです。

トヨタを取材したい、非正規労働者を紹介してほしい、学生向けのトヨタ関連講座を開いてほしいなどの声が内外から寄せられます。この2年間で、以下のものをまとめました。

☆NLC（アメリカの多国籍企業調査告発団体）トヨタ調査スケジュールをたて同行し、報告書「アメリカからトヨタを見た！あなたの知らないトヨタ」の日本語版発行

☆K大学生向け講座（5講）「トヨタ講座レジメと感想文集」冊子発行

☆「大量リコールを生み出したトヨタの開発設計過程」冊子発行

労働者の二極化は今後も縮小する気配はありません。雇用条件が違っていても最低限社会保障、社会保険、教育など人間らしく生きていく共通のベース創りが労働運動の大きな課題です。労働者、市民の間に社会的連帯を広げて政治を動かすインパクトのある力を作る以外に道はありません。2年あまりのささやかな経験からですが「イデオロギー」や「組織の枠を」を越えた大きな連帯と協同時代に入ってきたと思っています。

（ちかもり・やすひこ／当所所員）



評議会 ニュース

トヨタ労組は元気の素を
提案します

2007.1.30(火)
発行

発行所 全トヨタ労働組合連合会
トヨタ自動車労働組合
TEL:0565-24-1111
FAX:0565-24-1177

発行人 鶴岡光行 編集人 弘岡達史
印刷所 長苗印刷株式会社

当面の対応について

組合員への重大メッセージ

昨年1月に、トヨタとトヨタ関連企業で働く労働者（非典型労働者を含む）を加入対象とする新たな労働組合（全トヨタ労働組合）が結成され、トヨタ労組の組合員2名が、当該労組に加入しました。そして当該労組の連絡先が、愛労連（※）系の西三河南地域労働組合総連合となっている事などから、当該労組は、私たちトヨタ自動車労働組合とは**基本的な考え方が全く異なる団体**であり、私たちがこれまでの歴史を踏まえ大切にしてきた、労使相互信頼・労使相互責任をはじめとした考え方を根本から否定する組織である事を皆さんにお伝えしました。

（'06年1月31日発行評議会ニュース「組合員への緊急メッセージ」ご参照）

今回は残念ながら、**新たに当該労組が私たちの仲間であるトヨタ労組の組合員（更に+1名）を巧みに勧誘し、当該労組に加入させた事**をお伝えしなければなりません。

彼らは確実に自組織の拡大を図っており、今後は、同じトヨタで働く期間従業員、派遣社員の皆さんも含めた勧誘活動を進めるなど、私たちの会社生活、地域生活を脅かす様々な活動を行ってくる事が考えられます。

こうした点を踏まえ、私たちがなすべきことは、「これまで築き上げたトヨタの労使関係」および「トヨタで働くすべての人の幸せを実現していく」という考え方を阻害しかねない彼らの行動に対して、今まで以上に**毅然とした態度をとり、私たちの組織を守る**と言う気概を持って行動をする事です。

皆さんのご理解とご協力をよろしくお願いします。

※愛労連:共産党系の労働組合であり、連合愛知（トヨタ自動車労働組合の上部団体）と対立する組織

2007年1月26日

トヨタ自動車労働組合

執行委員長 鶴岡 光行

◇ 「所報」読者からのたより

○ 静岡県在住のスコッチさんから

——私のコメントを掲載していただきまして、どうもありがとうございます。ですが、そのコメント文も含め、「所報」の掲載文全般に転換ミス、誤字脱字が目立ちます。ご多忙の中での編集かと思われますが、より読みやすい「所報」をめざすためには、その辺の改善をお願いします。

——その他の情報 マツダ宇品工場の元基幹社員による無差別暴走殺傷事件、容疑者も「秋葉原の事件に倣った」と供述しているようですが、あの事件から2年経って、容疑者自身に、マツダに、社会全般に、一体なにがあったのでしょうか？ ワールドカップ、大相撲、参院選の話題に、掻き消されてしまった感がありますが……。

トヨタ関係では、同社のテストドライバー鳴瀬弘さんの突然の事故死。トヨタのみならず、自動車の世界全体で敬意を払われている人材だけに、日本の自動車業界全体が低迷、凋落気味の最中、このような貴重な人材をこういう形で失ったのは大変ショックです。

最後にトヨタ関係の書籍を一つ紹介しておきます。『指さして言うTOYOTAへ 誰のためのクルマづくりか』徳大寺有恒（有峰書店新社）。よろしければお読みください。

○ 「所報」編集部から いつも、スコッチさんからは、「所報」が着いたら必ずメールで、近況が伝えられました。いつもありがとうございます。今回、ご指摘の「転換ミス、誤字脱字」については、十分注意するよう努めます。よろしくおねがいします。

なお、「所報」読者の皆様方も、メールで、短信を、「所報」にお寄せください。お待ちしております。

◇ ロンドン在住の、古川さんから

ロンドンの古川です。いつも「所報」をおおくりくださりましてありがとうございます。

感想文の request ありがとうございました。7月・8月と郷里の広島に帰郷しておりました。昨日ロンドンに戻ったところ、西野さんの手紙を拝見しました。長期に当地を留守にしておりましたので、こちらの メディアから遠ざかっておりました。すこし充電してからお便りをお送りしますのでしばらくお待ちください。

熱帯の日本から戻ってみると、当地はむしろ肌寒い毎日。日中でも15度ぐらいで、ヒーターを入れています。なにかと大変でしょうが、健闘を祈念しております。とりあえず。

研 究 所 便 り

☆2010年9月15日以降の活動予定

〈9月〉25日学習講座「内部留保とは何か、計算方法は」

〈10月〉2日15時～愛知労働問題研究所
研究集会「アメリカ金融
覇権終わりの始まり」
日本福祉大：毛利良一教授予定

・13時～第5回理事会・第12回所員会議

〈11月〉6日第13回所員会議

10日栄総行動

11日秋の地域総行動

28日第27回トヨタシンポジウム

☆研究所寄贈・購入文献紹介

反貧困でつながろう、国境を越えた仲間たち（かもがわ出版：樽松）

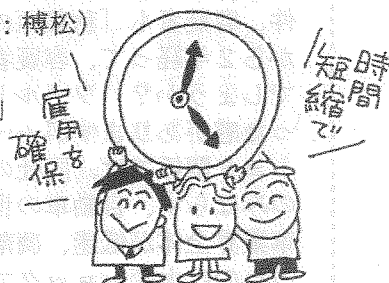
愛労連20年のあゆみ（愛労連）

・月刊全労連、特集「市民を守らない市民サービスでいいのか」

いのちと健康愛知2011年会誌、

経済科学通信2010/9、エコノミスト9/14、ダイヤモンド8/28

政権漂流：中公新書森省歩



★ホームページが変わりました。Web会員を募る予定です。主な論文を随時載せていきたいと思っています。ご意見をいただきたいと思っています。

☆今回153号を発行しました。執筆いただきましたみなさまのご協力に感謝いたします。あわせて会員の皆様からの積極的な投稿をお待ちしております。

☆事務所のFAX番号が変わりました。TELと同じ052-883-6978です。

☆第12期新年度会費の納入について、お願いいたします。

* 「所報」第153号（隔月刊） / 発行日2010年9月15日

* 発行所・編集発行人 愛知労働問題研究所（略称：労問研）

* 〒456-0006 名古屋市熱田区沢下町9-3 労働会館304号

* TEL/FAX(052) 883-6978 Eメールai-romonken@roren.net

* ホームページ <http://www.roren.net/romonken/>

* 研究所会費（年）個人6000円 団体1口・12000円 * 会員の購読料は会費に

含む。収入のない大学生・院生割引あり相談下さい。送金先：郵便振替00860-6-80604 愛知労働問題研究所／三菱東京UFJ銀行・金山支店・普通口座1368019

* お願い：12期 2010年度・会費納入にご協力下さい。

