

研究所とのNet Work

所報

Aichi Labor Institute

もくじ

職安の窓口から見た深刻な雇用・失業情勢
に思う (舟橋 洋) (2)

港湾の「国際競争力」政策と財政問題 (太田敬承)
..... (4)

第4回自動車関連労働者と地方組織交流会に
参加して (北村清幸) (8)

地労委民主化Ⅱ 闘争に画期的な5. 12判決
(津田 顕) (10)

＜部会研究会報告＞環境問題と労働運動――半年の
取り組み報告 (12)

＜統計にみる＞豊田職安管内の求人倍率激減 (14)

第7回総会、権利セミナー99の企画、第8回賃金
問題懇談会などの案内 (15)

研究所だより (16)



● 第76号

○ 1999年7月15日

愛知労働問題研究所



職安窓口から見た深刻な雇用・失業情勢に思う

舟 橋 洋

苛立つ求職者

先日も私の勤務する安定所で一つのトラブルが発生しました。

求職者の方が安定所に溢れている中で、求人情報の閲覧コーナーにて求職者同士の肩が触れたことが原因でのトラブルですが、最近、安定所ではこの種のトラブルが非常に多発しています。場合によっては、求職者同士の殴り合いのケンカにまで発展したり、それを止めに入った安定所職員への暴行等の事例もでています。

4月の完全失業率(総務庁6月1日発表)は、3月と同じ4.8%と史上最悪の水準を推移するとともに、男性の完全失業率はついに5.0%に達しました。また、失業者数は統計史上最悪の342万人となっています。さらに、倒産やリストラによる「非自発的」な離職者が11年4カ月ぶりに「自発的」な離職者を上回りました。

こうした状況の中で、連日安定所には多数の求職者の方が訪れ、混雑を極めていくことが冒頭のようなトラブルが起こる一番の要因ですが、同時に、失業の状況が長期化していることや、さらには再就職への展望がはっきり見えないという焦燥感から求職者の方のいらだちが非常に高まっていることも見逃すことはできないと思います。

たしかに失業は人を精神的に大変不安定にするものですが、冒頭のようなトラブルは、これまでの円高不況をはじめとした雇用・失業情勢悪化の時期には見られなかったことであり、それほどまでに現在の雇用・失業情勢が内容的にも深刻化しているといえます。

一方、これら求職者の方と対応する安定所窓口の体制は、長年にわたり定員の削減が強行される一方で、新たなに助成金や給付金などの新規業務が増大するもとで、きわめて不十分なものとなっています。

たとえば、安定所の中心的な仕事の一つである職業相談窓口では、求職者の方に長時間待っていただいても、ゆっくりと相談ができないというのが実態です。そして、安定所職員はそうした実態にジレンマを感じながらも業務遂行に迫られています。

求められる実効ある雇用対策と労働行政体制の拡充

政府は6月11日、深刻化する雇用・失業情勢のもとで、産業構造転換・雇用対策本部において「緊急雇用対策」を決定するとともに、いま145通常国会の会期を延長し、緊急雇用対策を盛り込んだ5000億円規模の99年度第1次補正予算案と関連

法案の成立をめざすことを決定しました。その内容は、

- ① 社会人の非常勤講師への登用や地方自治体の公的業務を民間やNGOへ委託することによる雇用創出、
- ② 中高年ホワイトカラ、失業者や学卒未就職者に対する就職支援・能力開発支援の推進。教育訓練給付制度の拡充、労働基準監督署の求人開拓、雇用保険の制度改革等の就職支援、
- ③ 中高年労働移動支援特別助成金の拡充や職業安定法及び労働者派遣法の「改正」等の人材流動化策等となっています。

しかし、今回決定されたこれらの「緊急雇用対策」がどこまで効果を発揮できるかはなほ疑問に思われます。たとえば、雇用創出策で合計50万人を創出するとしています。が、財政事情がきびしくなっている地方自治体がどこまで積極的な役割を果たせるのか。また効果が長続きするかどうか不明です。中高年ホワイトカラー失業者に対する能力開発支援についても、もともとコストが高いということでも知られた中高年ホワイトカラー失業者が、能力開発により多少のキャリアアップができたとしても、はたして就職につながるのかどうか疑わしいといわざるを得ません。

また、職業安定法・労働者派遣法「改正」や雇用保険法「改正」にむけた検討などを、「緊急雇用対策」に盛り込んでいることも大変問題といえます。職業安定法・労働者派遣法「改正」によって雇用・失業情勢が改善されることは断じてなく、深刻な雇用・失業情勢の中でさらに不安定雇用労働者を増大させるだけしかありません。

このような雇用・失業情勢の深刻化に名を借りたさまざまな法・制度の改悪を同時に、かつ一挙にすすめようとする政府の動きは断じて見逃すことはできません。さらに、「緊急雇用対策」を実施するとなれば当然大幅な業務量増大となりますが、それを担保する行政体制について、何ら示されていないのも大きな問題といわざるを得ません。

私たち全労働（全労働省労働組合）は、この間、深刻な経済状況及び雇用・失業情勢のもとで、窓口体制の強化、雇用保険関係法令上の弾力的取扱い等を含む既存業務の緊急改善措置とあわせて、業務量の増大が著しい部署に暫定定員を含む労働行政職員の増員をはじめとする、適正かつ十分な規模の補正予算編成措置を講ずるよう、政府・労働省に強く求めてきました。

まさにいま、真に実効性のある緊急雇用対策と労働行政の拡充が求められていると考えます。

（ふなはし・ひろし／全労働省労働組合・行革闘争本部委員）

港湾の「国際競争力」政策と財政問題



太田 敬 承

日本の港湾では、本格的グローバル時代を迎えて、「国際競争力」強化が急ピッチですすめられています。1998年、世界の港湾のコンテナ取扱量は、1位シンガポール、1510万個、2位香港1465万個、3位高雄627万個、5位釜山575万個、10位上海306万個と、アジア主要港が圧倒的シェアを誇り、日本では東京港245万個、横浜港226万個、名古屋港149万個、日本全体で約1000万個でシンガポール、香港の3分の2程度にすぎません。

北米航路（アジア・北米間）貨物のうち、日本発の貨物は17%です。国際海上輸送（不定期船輸送をのぞいて）91.5%がコンテナ船による輸送です（コンテナ輸送コストは在来線の7分の1です）。

多国籍企業によるグローバルな経済活動は「北米・欧州・アジア」の三大基幹航路と、フィダー（支線）航路を走り回るコンテナ船による輸送網によって、支えられています（1997年11月現在3185隻のコンテナ船と397万個のコンテナが活動している）。

日本の港湾のコンテナ貨物取り扱いシェアの相対的低下をとらえて、政府・財界は日本の港湾の「国際競争力」が低下したと喧伝しています。

運輸省は、このままでは「日本の港湾は国際的ハブ港（拠点）機能を失い、アジア主要港のフィダー港に転落する、貿易立国日本の基盤を危うくする」とし、長期港湾政策『大交流時代を支える港湾（2010年目標）』を1995年7月策定しました。

主要内容は、① 2010年には日本のコンテナ貨物は3210万トン（1994年1300万トンの2.4倍）。コンテナ取り扱い2000万個（1994年959万個の約2倍）となる。

② 中枢国際港湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州）の必要コンテナバースは110～120バース（現在の約2倍）、中核国際港湾は（駿河湾など全国で8カ所）20～25バース、その他全国20カ所でコンテナバースが必要である。

③ 2000年までの事業費は74,900億円、というものです。

過大目標、過剰設備です。ここ数年日本のコンテナ取扱いは1000万個程度で推移し微減傾向です。企業の海外生産が進行することを考えれば、長期的には減少は避けられません。コンテナバースにしても決して不足ではなく、むしろ過剰傾向です（船社は就航船を大型化し削減している）。問題は効率的運用です。

日本の港湾で最も効率的運用が行われている名古屋港でも「1バース当たりの年間取り扱い量は13.5万個程度」で、シンガポール、香港などアジア主要港では「年間1バース50万個前後」です。

運輸省は、地方港へコンテナバースを整備する理由として「国際運賃に比べ、国内の港までの陸送費、内港海運の運賃が高い。外国から直接コンテナ船を入港させた方

が、輸送コストが安くなる」（例として、「新潟・東京・ロス」と「新潟・釜山・ロス」間のコンテナ1個の輸送費は、新潟・東京間の陸送費が22万円と高く、トータルでは前者が37万円、後者が26万円（後者が11万円も安くなる）として、地方にどんどんコンテナバースを造成し、現在40港以上となっていますが、ほとんど年間1万個以下の取り扱いで、無駄な投資と大問題となっています。

コンテナバースの造成費は1バース、100億から200億円程度です。航路、道路、防波堤など含めれば、すぐに300～400億円の巨額な費用となります。

少数の荷主の利益のため、巨額な財政負担（造成費・運営費）を強いられる住民こそ、たまったものではありません。

日本の港湾のコンテナ貨物のシェアが低下したのは、多国籍企業がアジアを中心とする外国に生産を急激に移転・拡大させたことによるものです。「国際競争力」が低下したとして、立派なコンテナバースをいくらつくっても、「海外へ去った日本の生産、貨物は戻ってこないし、アジア諸国の貨物が、日本の港へ積み替えのため寄港することもあります（アジア諸港の港の方が効率的でコスト安）。また、限られた日本のコンテナ貨物を奪い合い「主要港（中枢国際港湾）と地方港に立派なコンテナバースをどんどん造れば、主要港も地方港も貨物の分散、非効率、共倒れ」となることは明らかです。過大目標、過剰投資、非効率なばらまき公共投資と断言できます。

また、日本の港湾料金（荷役料金、港湾施設使用料等）が外国港湾より高い、内航海運料金が国際海上運賃より高いと攻撃して、港湾運送事業（事業参入を免許制から許可制に、料金認可制から届け出制に）、内航海運（船腹調整制度廃止、協定運賃廃止）、港湾労働者に「365日・24時間稼働導入、労使事前協議制廃止等」の規制緩和を実施しようとしています。

国際海上運賃（コンテナ運賃）は海運自由化のもと、世界のコンテナ船社間で「過当競争、過剰船舶、料金ダウン、再編淘汰」が繰り返される過酷な条件のなかで決定されてきました。

現在は世界の巨大船社による6大コンソーシアムの競争時代に入っています。国際海上運賃も一貫して下がり続けています。1985年北米向けコンテナ1個の料金、約3300ドルが1998年末には、2000ドルを切っています（7月から3000ドル近くに回復）。

日本の外航船社の運賃収入は1985年2兆7110億円から、1997年1兆8303億円と32.4%も減少しました。コストの高い日本船籍船は、外国用船等にとって替えられました（日本船籍船1985年・1028隻から1997年・182隻、外国用船等1407隻から1839隻）。

日本人外航船員も22,536人から4,561人と大幅に減少し、「日本海運真空化」といわれる深刻な事態になっています。外航定期船社も12社から3社に集約されました。

海運自由化のもと、低運賃を享受しているのはグローバル活動をする多国籍企業です。企業の総物流コストは、対GDP比で「1980年8.72%、1990年6.50%」と大幅ダウンしています。

1997年上半期の輸出額の49.9%を輸出上位30社が占めています（トップはトヨタ自

動車で輸出額の7.4%)。製造業の場合、輸出の50.6%、輸入の20.4%が自社海外進出企業との企業内貿易(輸送機器は輸出の45.68%、電気機器輸出は63.96%)で占められています(1996年11月現在)。

これまでの説明を要約すると、政府、財界がすすめる日本の港湾の「国際競争力」強化政策は、日本の港湾に「市場競争・規制緩和」原則を導入し、結果的には「過剰投資、港湾コスト引き下げ」の港湾間競争をすすめるものです。

もちろんメリットを享受するのは、コンテナ貨物の荷主である多国籍企業であり、負担を受けるのは住民、労働者、中小企業です。

一方、直接港湾の建設、管理に携わる港湾管理者は、「国際競争力」強化政策に率先して追随しています。競い合って大水深コンテナバース造成に血道を上げ、同時に東京、横浜、名古屋、神戸、大阪などの主要港湾では、官民総ぐるみで「使いやすい港づくり協議会」等を設置し「コンテナバースの増強、効率的使用、港湾施設使用料等の引き下げ(適正化の判断でなく、他港も下げるから自港も下げる傾向)、情報化、365日・24時間稼働体制」等を推進しています(内容は玉石混淆です)。

結論からいえば「限られた、あるいは減少するコンテナ貨物の奪い合い」にすぎず、港湾管理者の「支出増を収入低下によって財政基盤」を崩してしてしまいます。

つぎに名古屋港管理組合の財政、コンテナバース整備とこんごの動向についてふれてみます。

日本の港湾は、港湾施設の建設、改良(名古屋港管理組合の場合、一般会計予算では「整備費」で計上されている)は、「国庫補助金及び起債」を財源とし、港湾管理運営費(公債費ふくむ)は、「港湾施設使用料等収入」で賄うこととされています。

以上の財源で不足を生じたときは、その自治体の財源により補充することになる(管理組合の場合、設立母体である愛知県及び名古屋市からの負担金で補充する)。

1990年度から1999年度までの10年間の整備費(以下、予算上の金額はすべて当初予算の金額)は、209,979百万円で、中心はコンテナ体制強化のための「航路、岸壁、泊地、用地造成、道路、クレーンと付属設備等の整備」です。

整備費の財源内訳は「組合債92,764百万円(44.1%)、国庫補助金17,215百万円(8.1%)、県市負担金75,992百万円(36.1%)、その他(11.7%)」です。

組合債の未償還額は、1990年度末で33,070百万円から1999年度末106,114百万円と、約3倍に急増し、1999年度(一般会計予算42,640百万円)の組合債は14,910百万円(組合債比率は34.9%)、公債費は7,035百万円(公債費比率は15.9%)に達しました。公債費は2003年前後に1千億円を超えることが予想され、当分の間この状況がつづく想定されます。

他方収入面では、1999年度で港湾施設使用料収入は6,948百万円、これに土地貸付等の財産収入を加えると、独自収入は13,429百万円となります。しかし独自収入は、19

96年以降微減となり、こんごの増収は（施設増強を除く）見込めません。

その結果公債費が急増し、独自収入と限りなく接近し、管理費（1999年度で11,092百万円）が賄えなくなることが生じます（現在でも不足）。

新たな施設整備のための組合債発行も、「増大する公債費と頭打ちの独自収入」を考えれば困難であり、最後の頼みの綱の県市負担金も、財政破綻に近い状態からは期待しにくくなっています。八方塞がりの閉塞状態です。

1990年代のきびしい後遺症のもとで、次期港湾計画（2001～2010年）を迎えることになります。次期港湾計画は策定作業中で内容はわかりませんが、港湾計画の指針となる『名古屋港基本計画（1988年策定）』の改訂が昨年3月出されました。

その内容は、2010年を目標にコンテナ取り扱い「221万個から249万個（1996年146万個）とする」。コンテナバースは船舶の大型化への対応も含め、「水深15.16m、2バース、水深15m、2バース、水深14m、1バースの計5バースを新規造成（現行11バース）する。西4区南側とポートアイランドはすべてバースとする。アクセスとして東航路の水深を16mに増深等、西4区からポートアイランドへの道路整備をする」というものです。

事業費は示されていませんが、試算によれば「東航路増深等、ポートアイランド2バース整備、連絡道路」のみで、約2000億円、それ以外の整備費でさらに数百億円の巨費が必要となります。

破産に近い財政危機にありながら、さらなる大型コンテナバース等整備と巨額な投資（過剰目標、過剰施設の可能性が圧倒的に強い）が、名古屋港管理組合、地域、住民にどんな事態を招来するのでしょうか。

さいごに、こんごの港湾のあり方について、問題点を指摘しておきます。

1. 「政官財」一体となった「国際競争力」強化という口実ですすめる、港湾での「公共事業のバラまき、港湾コスト削減」の実態をもっと拡げる。
2. 地方の港湾管理者は「国際競争力」政策が、港湾の発展になると信じている（疑問があっても、自ら政策がないので追随する）。
3. 港湾管理者の事故責任の欠如。港湾計画が国の長期計画で指示されたコピーである（国に依存）。財源が不足したら一般財源で補填すればいいという、安易な制度、姿勢。
4. 総合的な港湾運営体制、地方へ権限委譲。港湾計画も含めて国策で決定されます。文部省を除いた各省の縦割り行政で、細分化されています。原則として、地方＝港湾管理者に権限を委譲し、総合的、効率的運営ができるポート・オーソリティ体制（欧米の港湾では確立）の確立すれば責任も明確になる。
5. 広域港湾制度（例「伊勢港湾」）無駄な港間競争、無駄な投資を避け、効率的港湾配置、利用が可能になる。

（おた・けいしょう／当研究所・所員、元名港職労委員長）



第4回自動車関連労働者と地方組織交流会 に参加して

北村 清 幸

私は、岡崎・額田地域センターを代表して初日の午後のみでしたが、交流集会に参加しました。この交流集会は「大企業への民主的規制、地域経済の立て直しの方向を探究する呼び水にする」ことを課題の一つと掲げていました。

私は、仕事が教職なので、自動車産業に関してはほとんど知識を持ち合わせていません。しかし、今回参加するなかで、いま大変な事態が県内・県外の自動車産業界で進行していることを認識しました。配付された資料には下記の問題点が記されていました。

《産業大編成の三つの特徴》

その1. 日本の自動車産業も、国際的な「大競争と大編成」の一貫としてすすんでいること。世界的なM&A（企業合併・買収）が、あらゆる産業分野に及んでいるとのこと。例えばクライスラーとダイムラーベンツの合併。フォードによるボルボの買収（乗用車部門）日産とルノーの提携となって現れてきています。

その2. 戦後最大不況の中にあつて、あらゆる産業分野の企業の「勝ち組」と「負け組」が明確に二極化を始めているとのこと。

その3. 上記のことを、国家・政府・財界が協力しあつて推進しているとのこと。具体的には、破綻した銀行への「公的資金」の投入や、政府が閣議決定した「産業再生計画」（1月）「産業競争力会議」の設置などで、国家が前面にでた産業再編、リストラがすすめられています。そのために、「企業会計の見直し」「持株会社の解禁」「法人税などの減税」「労働法制の改悪」など、大企業を法制面で全面的のバックアップしようとしています。

《背景》

これらの背景には、第1に、グローバル化した多国籍資本が最大限利潤の確保のために、合従連衡を繰り返し、国民に責任を持たなくなっていること。第2に、戦後最大・最長の不況に示される日本経済の行き詰まりと、戦後日本の「対米従属・輸出指向型再生産構造」の行き詰まりが上げられていました。

これらの結果、日本資本は、輸出を維持しながら、海外進出を推し進め、円高と資本の多国籍化が国内産業の空洞化を招き、農林漁業や中小零細企業、小売り流通業に壊滅的な打撃を与えていることを指摘していました。

《労働者の生活と権利を守る闘い》

労働者側の今後のたたかい方として、第1に、国際的な労働基準を武器にしたたたかい。第2に、中小零細企業とそこで働く労働者や地域住民と団結できる条件のひろがり。第3に、蓄積している過剰資本と生産力を労働条件の改善・雇用の吸収・拡大、下請け企業への適性単価にすることなど、いまこそ（経済再生・大企業の民主的規制の筋道）を明らかにしていく条件がひろがっていることが紹介されました。

《信じられない自動車メーカーのリストラ合理化計画》

トヨタ

関東自動車・トヨタ車体でのライン閉鎖
生産台数50万台削減計画
→ 380~400万台 (300~350万台に)
→ 1割削減・3カ年計画
→ 元町工場の1ライン・稼働時間半減
→ 期間工ゼロ (2~3000人いた)
→ 春闘一時金満額割れ (12年ぶり)
GMと環境技術車共同開発
独VWと部品共同開発

日産

北米680億円赤字
99.3期単350億円赤字、無配当転落
米国事業再建、本社ビル売却
合理化効果3年で3900億円
生産台数170→150万台 (2002年に)
95年座間工場閉鎖・日産車体一部閉鎖
織機事業、トヨタ織機へ営業譲渡
グループ全体間接人員5000人削減
ルノーと提携・出資率36.8%

ホンダ

98, 3期連結営業利益4600億円
(うち北米で46%稼ぐ)
00, 3050億円、5年連続増収増益
生産実績: 国内124万、海外127万
(98年度)
北米に新工場建設 (2003年稼働13万台)
鈴鹿: 3ラインのうち1ラインを、3年
後を目途に閉鎖
2000年採用10%削減

三菱

98, 3期単222億円赤字
連結1018億円赤字
米国製造・販売子会社1000人削減
98・3 3500億円コスト削減策
工場閉鎖
→ 丸子工場、名古屋バス部門
→ 大江工場生産ライン整理
→ 京都エンジン部門八木工場へ移管
フィアットに技術供与

《感想》

上記の大手自動車産業のリストラ・合理化計画には、労働者のことはほとんど眼中にない、企業の生き残り作戦を見せつけられた気がしました。

集会の特別報告1として、名古屋市立大学の藤田栄史氏の「自動車産業の国際的再編＝トヨタの戦略を中心として」と題する話がありました。そこでは、各社とも車台の共通化や、部品の共通化で低コスト化を目指しているとのこと。また、環境・安全・リサイクルをアピールし、多品種化の製品戦略を図っていることを知りました。その結果、労働者は低賃金と過密な長時間労働が約束され、おまけに能力(差別)給料の強化で、600~700万円の年収差がつけられようとしている。という報告がありました。

集会の特別報告2は「フォードにのみこまれたマツダの現状」が、マツダの労働者から報告されました。マツダは、会社優先で労働者が絞られているとのこと。6200人の首切りと、コストの3割カットで下請けいじめもひどいとのこと。1\$: 60円でも生き残れるように、猛烈な締めつけを行っているマツダの現状が報告されました。

今回、交流集会に参加して、異業種の間人ですが大変教えられることの多い集会と思いました。これからの労働者側のたたかう方向が見えてきた感じがしました。

(きたむら・きよゆき/岡崎額田地域センター議長・県立岡崎工業高等学校教諭)

「地労委民主化」闘争に画期的な5・12判決

津 田 顕

10年も前のことである。私が在職していた「明治屋労組」は、会社の組合つぶしとたたかう中で、毎年地方労働委員会に救済申し立てをしていた。「参与」の労働者委員は、「愛労評」の役員だったから安心して相談していた。

ところが、平成元（1989）年5月いつものように新規申し立てをしたら、地方労働委員会は「同盟推薦」の委員を押しつけてきた。まだ「連合」「愛労連」にわかれていない時期でした。地労委はいつのまにか味方の陣地でなく、敵の陣地になっていたのである。これが今日の地労委民主化裁判の発端となった事件である。

たたかう労働者にとって、地労委は「駆け込み寺」の一つであるが、労資協調の「同盟」（いま「連合」）の委員は、私たちからみれば使用者委員と同じだから、信用できるわけがない。

平成元（1989）年12月愛知県は30期の労働者委員7人全員を「連合」役員ばかり任命した。そして今日まで5期10年、不正常な状態がつづいている。それだけではない、愛知県の労働行政は「連合」結成以来、「連合」中心に傾注していった。審議会や委員会の委員のほとんどは「連合」役員を任命し、「連合」の事務所を格安に提供し、海外視察旅行につれていき、「連合」主催の文化事業、安全衛生センターにも資金を提供している。まさしく愛知県と「連合」の癒着、談合である。

愛知県は「愛労連」に対しては労働団体と認めないで、「分派」（太田元労働部長の証言）にすぎない扱いを今日までしてきた。これはすべて鈴木前知事の保身のためであった（知事選の応援をうけた。万博、空港プロジェクトの成功には労使の安定が必要であるという「地労委50年史」）。

いま、戦後最悪の失業率、リストラ攻撃の中で、多くの労働者は苦しみ、泣かされている。しかし「連合」はたたかわないでいる。地労委を舞台に見ても、平成11年5月現在申し立て件数7件のうち、「連合」系はゼロである。いまほど「労働者を見捨て、会社を守る」姿勢を露骨に出している時はない。

連合独占打破に大きな条件を切り開いた「判決」、金縛りにあった県知事

5月12日、名古屋地方裁判所は「第30期労働者任命にかかる損害賠償事件」の判決をだした。

判決は「県と「連合」が癒着している決定的証拠がないから県に勝たせたが、疑われても仕方がない状況にある」（要旨）としつつ、今後は①任命基準を公表すること、②系統別の構成にすること、③みんなに支持される委員を選ぶこと、など愛知県に「手かせ」、「足かせ」をはめた画期的な内容であった。

これでは「勝った」愛知県が青ざめるわけである。愛知県は勝ったので判決を不服として控訴はできないし、判決を守るとなれば、今後は「連合」以外に労働

者委員を割り当てしなくてはならない。前にも行けず、後にも戻れず、愛知県は逃げ場がなくなったのである。

地労委民主化会議は5月21日臨時総会で、① 裁判は所期の目的を達したのですべて終結し、② この判決をバネに、今年12月の35期任命にむかって大きな運動を展開する、ことを決め、具体的には、① 県交渉で詰める。② 県会議員全員に判決文をわたす。③ 7月県議会で追求する。④ 学者・弁護士にアピールを呼びかける。⑤ パンフレット・ビラ・署名。⑥ 候補者に多くの労組から推薦決議。⑦ 決起集会・座り込み。

労働者委員の任命にかかわる、愛知県の告示は9月中旬、推薦締め切りは10月中旬です。夏休みを考えると時間がありません。忙しいときですがあと半年。みなさんの精一杯のご支援をお願いします。

(つだ・けん／地労委民主化会議事務局員・全明治屋労組出身)

「5・12判決」をふまえた当面の運動について〈要請〉

愛知地労委の民主化を求める連絡会議・事務局長・見崎徳広

判決から1カ月余、この間私たちは報告集会、幹事会、総会を開き、5月末には民主化会議の合宿も行って、12月の次期委員任命にむけた運動を検討してきました。そして「裁判は所期の目的を達したのですべて終結させ、判決を武器に次期委員の公正選任へ、直ちに大運動をくりひろげる」と決定。当面つぎの運動に力を尽くすと決めました。みなさんの奮闘を強く要請します。

* 30期訴訟は控訴せず、5月末に判決確定

* 33・34期訴訟は6月2日取り下げ書提出(6/9愛知県が同意した)

① 愛知県との交渉を強める。(5/12河内副知事、6/1長谷川労働部長に申し入れ)、② 判決紹介パンフとビラを作成し組織内外の学習と宣伝を強める。7月5～6日県議会民主労働委員会では代表者の意見陳述と傍聴に取り組む。各労働組合は、大会・学習会・執行委員会などで学習と意思統一につとめる。

③ 学者・弁護士・元労働者委員にも協力を依頼し、知事への要請行動を検討する。④ 次期委員候補は4名から2名にしぼり、愛労連から1名、愛労連以外から1名を候補とし、民主化会議幹事会で確認する。愛労連は阿部議長の推薦を決定。⑤ 組織内はもちろん、中立、連合も含めた広範な労組、団体に訴え7月はじめから愛知県にたいする、要請・署名を開始する。

⑥ 候補者推薦手続きをとる9月以降は、大量宣伝、集会、座り込みなどを検討し具体化する。⑦ 地労委に事件を申し立てている労組、争議団、弁護団の交流を強化し、地労委の運営の民主化に継続的に取り組む。⑧ 財政の確立に努める。当面カンパの納入を急ぎ、秋の闘争資金は別途協議する。

以上

環境問題と労働運動

半年の取り組み報告



近 森 泰 彦

労働問題研究所で「環境問題」が話題にのぼって、ともかく部会として取り組みを始めようということになりました。98年1月の所員会議において、つぎのような要旨で問題提起をしました。

「地球温暖化防止京都会議(97/12・COP3)では議長団日本のリーダーシップが問われました。環境問題にはこのほかに、産廃等ゴミ処理、ダイオキシン、自動車公害、化学物質の放出、核廃棄物の処理など、多方面にわたりその量と質は地球環境はもとより、人間の生存を脅かすものとなりつつあります。しかもこれら排出物の大半は、企業とりわけ独占大企業の生産活動によるものであり、また、深刻な事態に立ち至ったことについては、政府・自治体の責任も大きいものがあります。

現在これらの廃棄物を規制する運動の中心をになっているのは、ほとんどの場合、市民・住民運動という形を取っています。いま、企業に対して環境汚染をしない生産システムを確立させると同時に、後始末にも責任をとらせる運動が求められています。

『日本経済の提言』(1997)では大企業の民主的規制の柱に、① 国の政策や法律の民主的改革による上からの規制、② 大企業のなかで働いている労働者による規制(階級的労働運動が中心)、③ 自治体と住民の側からの規制、の3点をあげています。活動をつづけている市民・住民運動と連携して、労働運動の分野からも日常的な運動の課題として位置づけて、社会的なネットワークをつくり上げる発想が必要な時期にきているのではないのでしょうか。

とはいっても、これまで空白の分野ですのでさいしょから「政策」づくりなどというレベルではありませんので、ともかく勉強から始めようということになりました。

参議院選挙がありましたので、スタートはおくれましたが98年12月から始めてこれまで4回(2カ月に1回・偶数月)の学習討論会を行ってきました。

回	テーマ	講 師	参加者	内 容
第 1 回	環境運動愛知 ネットワーク の歴史	青空裁判原告 団事務局長 伊藤 栄氏	15人	愛知における「健康と環境を守れ」いっせい行動22年の歴史を学んだ、60団体が参加し、この要請には知事も市長も顔をだす。名古屋の革新市政を生み出した力の一つ。全国に誇れる運動、「抜けているのは労働者の部隊」(伊藤)
第 2 回	ゴミ減量・リ サイクル、環 境問題に対す る清掃支部の	名古屋市職員 労組清掃支部 伊藤慎次書記 長ら	12人	名古屋市の「埋めてしまえ」がゆきづまり、非常事態宣言(99/2)。しかし、製造者責任と国の政策不備は不問。清掃

	取り組み			支部は千種区の自治会が始めたビン回収に協力、その後地域との共同へ前進。
第3回	私はこうしたい・ゴミ問題	同上	16人	清掃支部役員を囲んで自由討論。*燃えないゴミ、燃やしていけないゴミ。*職員の意識変化、かつては恥ずかしい仕事だと顔を隠してた。いまは市民意識の高まりで、問い合わせや町内役員になるなど変化。*夜半によそから捨てにくる。など
第4回	消費者から見たゴミ問題	名古屋勤労者市民生協 向井 忍氏	11人	ゴミネットワーク発足(91年)10年間にわたるゴミ問題に対する消費者運動を学んだ。名古屋市長のゴミ宣言に、15の市民団体が公開質問状と要望書を提出。(豊富な資料あり)

これまでの4回の学習会で、ゴミ問題が抱えている企業社会の暗部が見え始めてきました。もうしばらく、さまざまな分野の事実をつうじて問題意識を深めていきたいと思います。

高度成長時代をつうじて、私たちは大量生産・大量消費・大量廃棄という生活に乘せられてきました。「消費は美德」「消費者は王様」「お客様は神様」。企業が関心を寄せるのは、生産・流通・販売までであって、あとは野となれ山となれです。

「廃棄物処理法」が改正(1997年)されました。ところが最悪・恐怖の産業廃棄物である「放射性廃棄物」「医療廃棄物」は法の外です。このため、有害産業廃棄物が農村地帯の谷間を埋め尽くしています。

全労連副議長、鴨川孝司氏は「労働者と労働組合は環境の破壊によって、自身の生活が重大な影響を受けるだけでなく、環境破壊の現場、あるいは保全に関連する職場で労働するという関わりを持っている」

と述べて、環境問題と労働運動が正面から立ち向かう必要を強調しています。

まだ、このような命題に迫る力量は持てていませんが、ひろく学習を重ねながら、すすめていきたいと思います。ぜひ多くの方のご参加をお願いします。

次回のご案内 <問い合わせ・連絡先 052-883-6978 労問研・近森>

* と き 1999年8月27日 18:30~20:30

* と ころ 労働会館本館 2F・小会議室

* テーマ 「農林業から見たゴミ問題」(公共事業をやめれば産廃半減)

* 講 師 後藤 基 先生(市邨短期大学)

(ちかもり・やすひこ/当研究所 所員)



豊田職安管内の求人倍率激減

愛知県は、毎月

「労働市場概況」

を公表している。

機会があって、豊田の若者に「就職難を考える」学習会に呼ばれた。そこで上記の「概要」に目をやって驚いた。

それまでは、豊田職安管内の求人倍率は県内でもダントツなどと誇らしげに「求職天国」かのように言われていた。

ところが「期間工」の採用ストップなどの記事や、部品製造下請け企業で働いていた日

(月別)	失業率		有効求人倍率			
	全国	愛知	全国	愛知	豊田 職安	刈谷 職安
99. 4	4.8		0.46	0.50	0.34	0.48
3	4.8	4.2	0.53	0.61	0.42	0.57
2	4.6	1~3月	0.50	0.63	0.44	0.65
1	4.4		0.47	0.62	0.46	0.63
98. 12	4.4	3.6	0.47	0.61	0.47	0.65
11	4.4	10~12月	0.50	0.60	0.49	0.65
10	4.3		0.51	0.63	0.57	0.71
9	4.3	3.3	0.51	0.63	0.56	0.76
8	4.3	7~9月	0.49	0.63	0.68	0.54
7	4.1		0.49	0.60	0.72	0.63
6	4.3	4.0	0.48	0.58	0.76	0.59
5	4.1	4~6月	0.50	0.58	0.48	0.63
4	4.1		0.55	0.64	0.53	0.79
3	3.9	3.4	0.63	0.79	0.84	1.04
2	3.6	1~3月	0.62	0.84	1.12	1.10
1	3.5		0.61	0.85	1.06	1.12

愛知県「レイバー・マーケット・プロフィール（労働市場概況）」より

業し、地域で社会問題となっている話題が報じられていたが、この統計をみて、豊田職安管内の求人倍率がかつての1/3以下にまで落ち込んでいることに驚いたのである。いつも県内平均を大きく上回っていたのに。

これは、あきらかに自動車産業の不振（生産のおちこみ）が大きく影響していることはあきらかである。いま自動車産業は国際的再編の渦のなかにあり、国内ではトヨタ1社分（400万台分）が過剰生産能力だといわれている。車台（トラック-A）、部品の共通化などの「合理化」、生産ラインの廃棄（トヨタ車体）などがとりあげられ、トヨタの機械設備を供給している豊田工機が一時帰休をうちだすなど、トヨタ王国がいつまでも「雇用維持」がつづけられるか？

国際的な「車闘」といわれる時代に、トヨタといえでも人減らしをはじめとするリストラ「合理化」は避けて通れないだろ。そのために、ホワイトカラー（事務・技術）の賃金体系の「改正」（年齢給の廃止・職能給の拡大）を強行したのもそのあらわれであろう。こんごの求人倍率の動向に目が離せない。（K・I）



愛知労働問題研究所 第7回総会

研究所は、「規約」にしたがって2年に1回(10月)総会をひらくことになっています。ことしは総会開催年です。以下のように総会の開催を予定しましたので、会員のみなさんのご参加をおねがいします。

と き 10月 17日(日) 午後1時半から
と ころ 労働会館本館 2F・第1・2会議室
議 事 第6期の活動報告と第7期の事業計画(案)について
記念講演 (目下検討中です)

総会案内と「議案」は、9月15日発行の「所報」といっしょに送付する予定です。

労働者の権利部会からお知らせ

新企画:

『権利セミナー・99』

を準備しています。

「労働者の権利セミナー99」を3回連続(9月~12月)で、労働時間、雇用(出向・転籍)、成績主義賃金をとりあげようということになりました。理論・法制、たたかいのノウハウ、などを弁護士・法学者、専門家などに講義を分担していただくことを考えています。

この企画の具体化は、

9月24日(土)午後1時半(労働会館・小会議室)の「権利部会・第10回研究会」のときに、参加者で議論をし決めたいと考えています。

みなさんもぜひ研究会に参加して、「権利セミナー」を有意義なものにするために知恵と力を貸して下さい。なお、

第10回研究会のテーマは

「労働者性」概念を考える

報告は、伊藤大介弁護士(名古屋南部法律事務所)です。

職場の賃金問題を気楽に

交流・学習する

第8回賃金問題懇談会

と き 7月30日(金)
午後6時半から
と ころ 研究所事務室

はなしあうこと(予定)

① 各職場の賃金をめぐるできごとの交流

② 各企業の賃金体系と主な構成・その特徴と問題点の検証(事例研究)

③ こんごの資料収集と「事例集」作成作業のすすめかた

④ 次回の日程、など

*どなたでも参加できます。気軽においでください。職場の賃金に関する資料をご提供下さいできれば、あなたの「給与明細書」をコピーさせて下さい。

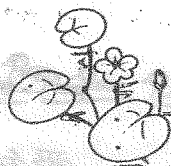
*問い合わせ: 052-883-6978

愛知労働問題研究所(西野・伊藤)

1999年7月15日

いちど代議士や労働者の賃金: 労働法

研究所だより



☆1999年5月15日以降の主な活動日誌

- <5月> 15日「あいち賃金セミナー99」 18日 第67回日本労働運動を読む会 22～23日
第4回自動車関連労働者と地方組織交流集会 28日 第6期第7回理事会 29日
労働者の権利部会第9回研究会
- <6月> 2日 経営分析部会定例研究会 5日 第18回所員会議 11日 第8回賃金問題
懇談会・日立争議解決を迫る6/11行動 12～13日 愛労連第9回地域労連研究集会
14～16日 自治労連全国定期大会 20日 第65回自動車産業職場政策研究会 21日
第68回日本労働運動を読む会 25日 環境問題第4回学習討論会 26～27日 働く
ものの99西日本セミナー
- <7月> 1日 賃金論勉強会 3日 電力政策学習会・愛知革新懇世話人会、地域職場
交流会・労働総研理事会 4日 豊田革新懇総会 7日 労働法制第32回事務局会
議 9日 愛労連2000年ピクトリーマップ作成委員会 10日 第19回所員会議・女性
労働部会企画賃金学習会 14日 経営分析部会トヨタ部会

☆今後の主な予定

- <7月> 18日(日) 第66回自動車産業職場政策研究会 14:00～
19日(月) 第69回日本労働運動を読む会 18:30～
21日(水) 賃金論学習会・2 労働会館 10:00～12:00
24日(土) 第10回労働者の権利部会 労働会館 13:30～
27～29日 全労連第18回定期大会・東京
30日(金) 第9回賃金問題懇談会 18:30～
31～1日 第45回日本母親大会・松山市
- <8月> 16日(月) 第70回日本労働運動を読む会 18:30～
19日(木) 第20回所員会議 18:30～
21日(土) 愛知健康センター総会
21～23日 第11回中小商工業全国交流研究集会・浜松
27日(金) 環境問題第5回学習討論会 18:30～
28日(土) 第8回理事会 14:00～



- * 「所報」第76号(隔月刊)/発行日1999年7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 ali@japan-net.or.jp
- * 所報定価(1部)200円+送料90円 (1年)1200円+送料540円 *会員の購読料は
- * 研究所会費(年)個人6000円 団体1口・12000円 会費に含む
- * 送金先 郵便振替0086-6-80604/東海銀行金山支店・普通口座 1368019
- * お問い合わせ:会費の納入についてご協力下さい