

県民参加の民主県政をめざす 埼玉各界
連絡会

民主県政の会

第191号
2018年7月1日

埼玉県議会6月定例会が6月18日開会され、7月6日まで19日間の日程で行われます。18日の開会日、上田知事は全国知事会会長就任を報告しましたが、自民党は祝意を示さず知事との対立を一層深めている印象です。

埼玉県議会 6月定例会

米軍オスプレイ飛行 「政府は アメリカに遠慮がある(知事答弁)」

共産党が東海原発、ホンダ工場閉鎖等で知事ただす



6月定例会は6月26日午後、日本共産党の柳下礼子議員が一

般質問に立ちました。議員は米軍横田基地へのCV22オスプレイ配備の危険性について、米軍が戦略上の理由から飛行ルートや目的等の事前通告・開示を行わない姿勢を厳しく批判するとともに、知事が全国知事会会長に就任にしたことにも触れながら「国に対して言うべきことはつきり言う」よう求めました。上田知事は当初米軍への対応は国の専断事項だとしていましたが、柳下議員の再質問に

「政府には(アメリカに対して)遠慮がある」の認識を示しました。また柳下県議は、今年法定運転から40年を迎える東海第二原発をさらに20年運転延長させようとする計画に「本県は東海第二原発から80km強に位置しており、重大事故となれば被害は甚大だ」と指摘し、再稼働に対する知事の考えをただしました。昨年暮れに県議会自民党が、原発再稼働を求める決議を強行可

市民と野党の共闘さらに強く

オール埼玉実行委で地域交流会

6月18日、さいたま市内でオール埼玉実行委員会と地域連絡会の合同会議が行われました。会議は1万3500人が参加した「6・3オール埼玉総行動」について、「地域連絡会の

運動が憲法改悪反対の声を6・3集会に総結集させた」と総括しています。各地域連絡会の発言では「所沢駅に80人など市内5駅で署名宣伝している」「(8区)や、「集会で国民民主党の

議員が決意表明したが、地域連絡会から各野党に政策協定を提起して運動を一步前にすすめる(7区)など、運動のさらなる発展を感じさせる発言が続きました。今後の活動として3千万署名の推進とともに、9月の市町村議会にむけて請願運動をすすめることなどが提起されました。

決したことをけん制する質問になりました。柳下県議はこのほかホンダ狭山工場の閉鎖問題や県農業大学校跡地活用について、さらに障害児の放課後等デイサービスや公立病院の独法化、県立高校の統廃合の中止などを求めて質問しました。

自民党は上田知事の全国知事会長就任批判や原発再稼働決議の強行など自党の存在を示そうとしており、1年後の知事選に向けた動きが始まっています。またオスプレイ飛行や東海原発での質問中、柳下県議の声が聞き取れないほど(自民党席から)ヤジが飛び、傍聴者から「品性が感じられない」と怒りの声が上がっていました。

民主県政の会が 9月に県政シンポ

来年の県知事選挙まで1年。会は代表者会議や幹事会で、知事選をたたく政策論議を重ねてきました。

会の政策について構成団体・個人の意見を交流するため、県政シンポジウムを開催します。

■日時

9月8日(土) 13:30~

■場所

県民健康センター1階会議室(さいたま市)

■内容(予定)

「子育てをめぐる格差と貧困」をメインテーマに医療・保育・教育などの分野で討論します。

ホンダ狭山工場閉鎖の もたらすもの 4

柴田泰彦 民主県政の会特別代表

八郷氏は就任前、中国ホンダの生産統括責任者を務めていたことから社内役員を中国ホンダ出身者で固めてきています。「八郷社長のお友達幹部体制」との声も聞かれるそうです。

HONDA狭山工場閉鎖もEV化への流れの中で

今回は狭山工場閉鎖問題をふくめ、自動車産業の大転換期を迎える中で、90%以上が中小零細企業である埼玉県経済の行方について少し考えてみたいと思います。

中国では、自動車生産・販売が今世紀に入って急速に伸びてきています。2001年には年間200万台だったものが、10年には1800万台を突破、15年には2500万台と、2位アメリカの1210万台を大きく引き離す成長を遂げています。このうち、日本はトヨタ・日産・ホンダで、販売台数全体の15・9%をシェアしています。この巨大市場へのさらなる進出競争でホンダが、他社を大きく引き離す狙いが八郷社長の方針転換から見えてきます。

日本でも、日産自動車の「リーフ」をはじめ、トヨタのPHV「プリウス」など、EVやP

HVの流れが急速に展開し始めました。とりわけアジア最大の自動車市場中国が、2019年から各メーカーに対し、EV車などを現地生産するよう規制をかける方針を示したこともこの流れを促進しています。

インサイト(HV車)の国内販売が伸び悩む中、中国HONDAで力をつけてきた八郷社長体制の下で、国内需要の低迷による販売不振を、中国を拠点とするEV生産体制の強化で競合他社を引き離す戦略。今回のホンダ狭山工場の閉鎖問題もこうした自動車業界の世界的流れの中で起きたのではないのでしょうか。

EV化で大きく変わる自動車産業の構造

いずれにしても自動車産業のこうした大転換は、第二の産業革命ともいわれ、日本の産業構造にも大きな転換が迫られてくるものと思います。なぜなら、EV車にはエンジンがありません。クラッチもありません。現在の内燃機関の自動車を構成する部品は3万点もあるのに、E



ホンダのEV車モデル

V車はモーターを中心に約半数の部品点数で構成されるといいます。すなわち、従来の自動車生産にぶら下がっていた中小下請けの部品メーカーが大きな打撃を受けるといふことです。

県内中小企業の業態転換をエネルギー政策でソフトランディング

県産業労働部産業労働政策課作成の「埼玉県経済を取り巻く現状」というデータをのぞいてみました。いずれもH26年の数字です。県内総生産額は名目で20兆9144億円。東京・大阪・愛知・神奈川について全国第5位、GDPに占める割合は4・1%となっています。製造品出荷額3兆8534億円のうち、上位が、食料品6127億

円、化学5190億円、輸送機械4246億円となっています。3位の輸送機械は、埼玉の場合ほとんどが自動車部品製造です。EV化に伴ってここに大きな変化が出てくるわけです。例えばエンジンシリンダーのピストンリングをつくっている企業などはいらなくなってしまうのです。EV化に伴う産業構造の変化の中で、従来の仕事を失うことになる県内中小企業の業態転換をどのようにソフトランディングさせていくのかは県内経済を考えるうえで大きな課題ではないでしょうか。

福島原発事故以来「脱原発」、自然再生エネルギーの活用が進められています。こうした取り組みを本格的に展開する絶好の機会だと思つたのです。市町村単位程度の限られたエリア内での小規模な発電電(ソーラー発電、マイクロ火力発電、バイオ燃料発電、地熱発電、風力発電)などその地域の地勢に応じた)を、地元で担う事業への転換などは検討の価値があるのではないかと思つています。

(最終回)