

研究所とのNet Work

所報

Aichi Labor Institute

も：く：じ

・巻頭言 新年に思う 猿田 正機 P2～

・——トヨタへの批判と提言——
東富士からのメール便 スコッチ p4～

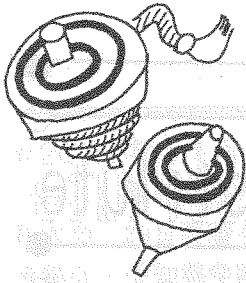
・ブログ風“トヨタ漁りの日々” 伊藤 欽次 p14～

・研究所便り p24



● 第137号
○ 2008年1月15日

愛知労働問題研究所



新年に思う

猿田正機

明けましておめでとうございます。本年も宜しくお願い致します。

昨年の大晦日はタイのバンコクのホテルでおくった。2007年12月の総選挙で、06年9月の軍部のクーデターで政権を追われたタクシン前首相派の「国民の力党」(PPP)が第一党になった。都心から離れた川べりにホテルを取ったこともあり、街が一望でき、新年になると共に街のあちこちで上げられる花火が夜空を彩るのがみられた。

私が新年を外国で迎えるのは、スウェーデン、インドについてこれが三度目である。この時は、留学中に街の丘の上で新年を祝うシャンパンを飲みながら街中で上げられる花火をみて氣勢を上げるスウェーデンの若者の姿を思い出していた。

12月30日にはアユタヤへ遺跡を觀に普通列車に乗り込んだ。2時間の旅というのに一人15バーツ(≒55円)という安さであった。さすがに年末ということで列車は込み合って座る席はまったくなく、途中駅で乗り込もうとする人びとも乗り込むのに大変な苦勞をするほどであった。駅や列車の雑踏する人ごみを経験して昔、故郷・北海道へ上野駅から普通急行で26時間かけて帰省したときのことを思い出していた。私にはあまりにも懐かしい光景であった。

帰路、バンコクのファラボーン駅に着き、駅構内の広場をみると年末で帰省すると思われる人々で溢れていた。そのほとんどの人が飾ってある王様の写真に向かって座っているのが印象的であった。

新年早々帰国すると西野さんから原稿依頼のメールが入っていた。思いつくままに書いたのが以下の一文である。

愛知労働問題研究所は「トヨタ研究所」ではないことはいうまでもない。しかし現状は、「トヨタ研究所」化している。これに不満を抱いている人も少なくないと思う。しかし、これは私の本意ではない。私の夢は、雇用・失業問題をする人、賃金・最低賃金制などを研究する人、中小企業の労働問題をする人、ジェンダー問題に取り組む人やトヨタを研究する人など様々な研究者が自由に活躍できる研究所である。この夢は叶わぬ夢なのであろうか。

私個人はトヨタ研究やスウェーデン研究が今後の日本にとってきわめて大事だと思って研究に取り組んでいる。労問研を通じてトヨタ研究者を育てたいという私の夢はわずかながら達せられている。しかし、80歳を過ぎた伊藤副所長までがトヨタに夢中になるとは驚きであり感動であった。それだけトヨタ研究の大切さと面白さを労問研の多くの仲間知ってもらえたというであり、大変嬉しく思っている。また、この度の内野過労死裁判の勝利に少しは貢献することができ、所長として少しは責任を果たせたのではないかとホットしている。

伊藤さんの『あなたの知らないトヨタ』『トヨタの品格』に続いて、私も『トヨタウェイと人事管理・労使関係』（税務経理協会）を2007年の12月にやっと出版することができた。本書を寄贈した中央大学の大学院生から次のような礼状を頂いた。その一端を紹介する。「…このたびは、大変貴重な本をお送りくださいましてありがとうございました。ワクワクしながらご本、受け取らせていただきました。先生の議論もさることながら調べたデータや情報が満載されていました。大切に拝見させていただきます。…」こういう手紙を読むたびに院生時代を思い出すと共に、愛知に住む研究者としてトヨタ研究の苦労とともに喜び・責任を痛感させられる。

トヨタ研究を続けながらつくづく考えさせられるのは、トヨタの批判のみならず労働の人間化や労働生活の質の向上の問題であり、炭酸ガスの排出などの環境問題や公共交通機関の大切さである。自動車で成り立つ愛知県にあって、早急にどうしても取り組まなければならない課題であろう。

また、全トヨタ労働組合が結成されて、労働組合運動とはどうあるべきかを改めて考えさせられている。労働問題や労働運動研究を志して大学院へ進学した私としては、一度は本格的に取り組まなければならない課題であろうとは思っているが、なかなか時間が取れないのが現実である。

この混迷する社会にあって、労問研が少しでも社会の役に立つ研究所であり続けたいものである。

（さるた・まさき／中京大学教授・当所所長）



『トヨタの品格』を買われた静岡県在住のスコッチさんから研究所に送られてきたメールです。メールは、昨年11月末から年末まで12回に及びました、今年も元旦からさっそくメールをいただいています。

ご本人の了解を得ましたので『所報』で紹介することにします。ざっとみてもいままでだけで30頁をこえる分量です。こんごもつづくでしょう。ですから、分載・連載（ごく一部割愛）とさせていただきます。ご期待下さい（編集部）

トヨタへの批判と提言――

東富士からのメール便 ①

<1回目のメール・11月27日>

はじめまして、私は36歳の男性です。「トヨタの品格」を本日読み終わりました。

私は以前、技術系特定派遣会社に所属していました。そして、愛知県下のトヨタ自動車某工場へ派遣されていました。品質関係の業務でした。

その経験も踏まえて書きます。

トヨタ礼賛の日本のメディア、そしてそれを盲信してしまう大衆。言いたい事は多々ありますが、今回は何点かに集約します。

① 正社員と非正社員

派遣時期は今（07年12月）から約3年前で時差はありますが、「トヨタの品格」の記述には思い当たる部分が多い。

私の在籍した部署もとにかく非正社員が多かったし、関連会社からの出向も多い。もちろん、トヨタ正社員もいますが、彼らは国内外の出張に工数をとられてしまう。したがって、通常の内勤業務などはほとんど非正社員で回転している状態でした。

しかし、派遣社員は任期満了や転職で定着しないケースが多い（トヨタ正社員への登用は無し!?）。そして、その後任も派遣社員なのですが、引き継ぎが不完全なケースも多々ありました。

担当技術者本人の責任感の問題でも有りますが、管理職も多忙の為か目配りできないようです。

昨今のトヨタの品質低下の一端は、こういう業務体制や人事の流動化にも要因がありそうです。

② 派遣会社とトヨタ

先にも述べたとおり、私は特定派遣会社の社員でした。その派遣会社は東京に本社があり、全国何箇所かに支社を設置していました。

特にどこかの企業系列ではないので、あらゆる企業の案件を抱えています。中でも、トヨタ自動車は案件の宝庫、増員の可能性大（売り上げ向上）です。

だから、その派遣会社は自動車系志望者はとにかくトヨタに送り込もうとしました。仕事とのミスマッチが事前に予測できる場合でも、全くお構い無しでした。

トヨタは派遣社員で経費削減、自社利益は向上。派遣会社は派遣人員の拡大で、中

間搾取向上、自社利益は向上。

では、間の派遣社員は？

メリットなんぞありませんよ、トヨタと派遣会社が得するだけでね。

③トヨタ某工場にて

派遣されて早々気になったのが、正社員の様子。ワケありの人が多かったですね。でも、離婚とか、不倫とか、借金とか・・・その類いの問題ではありません。身体上のことです。指が足りない、手が無い、腕が無い、足を引きづる・・・

最初は身障者を積極的に雇用しているのかと思いました。でも、実は彼らは過去に社内の労災で障害を負った人たちでした。以前は通常の身体を持っていた人たちです。相当大きな災害でも公にならず、内々で事後処理されたようです。即死した事例もあるようで・・・

『トヨタの品格』では、過労や精神疾患等の事例を挙げています。労災についての真相も知りたいのですが、どうでしょうか？

<2回目のメール・11月28日>

こんにちば。まさか御返信頂けるとは・・・嬉しいですね。

引き続きメールを楽しみにしています。では、前回の続きを書きたいと思います。

④ 田原工場と社員食堂

前は某工場と書きましたが、実際私が派遣されていたのは田原工場です。愛知県下ではありますが、西三河のトヨタ城下とは多少風土が違うのかもしれない。

本社や元町などから転勤してきたトヨタ社員には、“島流し”になったと言う人もいましたね。でも、西三河の閉塞感から少しは解放されたという人もいました。

しかし、巨大な土地に膨大な従業員がいる割には、近所にコンビニもスーパーもありません。飲食店も無いので、昼食の為に外出することも不可能です。弁当持参か、出勤時に買い込んでくるか、社員食堂を利用するしか有りません。ただ、見る限りでは大半は社員食堂利用でした。

社員食堂はトヨタ系の運営です。そして、周辺環境からして従業員は食堂を半ば強制的に利用するように仕向けられている。

田舎企業社員だから、丸の内企業社員とは事情が違うのはわかります。

ただ、食費でさえもトヨタグループの中で還流、外に落とさせないのか・・・

つまり、こんな面ですらトヨタの“モンロー主義”なるものを見た思いでした。

また、トヨタの拠点全てそうでしょうけど、食堂での正社員との格差。現在はどうなっているかは知りませんが、当時の時点でのお話。

正社員は確か半額で食べることができ、非正社員は全額でした。正社員は組合補助という裏付けがあるので、納得できなくはありません。ただし、ほとんどの非正社員は給与が低いはずで、食費も馬鹿にならない。

大トヨタはそれ位還元してやれないのか、と思っていましたけど・・・

今日はここで止めておきますが、またいろいろ書いていきます。

<3回目のメール・12月1日>

注目の裁判[内野労災訴訟のこと]、判決が出ましたね。この結果がトヨタ及び社会全体の正常化の機にしたいものです。

ただ、姑息なトヨタとトヨタの取り巻きのような政官界です。今後の動向も注視しなくてはならないでしょう。

さて、本日もトヨタに対する批判や提言を書きたいと思います。

⑤ メーカーとディーラー

12月に突入し、初日の今日は土曜日です。本来ならディーラーはボーナス商戦、年末商戦の時期です。ボーナスは来週に支給の会社が多いのかな？

しかし、昨今の販売不振でディーラーも元気ありませんね。

私は現在日産車に乗っていますが、地元で閉鎖になった営業所もあります。顔見知りのセールスマンも将来不安からか、去っていきました。

でも、国内の新車販売不振はトヨタも直撃しています。多分この状況ではいずれトヨタもディーラー再編でしょう。

事実、近所のネット店（旧ビスタ店系）は活気がありません。全国シェアの10%増し（57%位？）とも言われる愛知県のトヨタ販売店はどうですか？

お膝元だから販売不振やリストラ危機はないのでしょうか？ いや、私は愛知県でも販売の最前線は危機感はあると見ていますが。

ディーラーの危機感に比べると、メーカーのそれは弱いですね。だって、メーカー幹部の発言を聞けば歴然としていますよ。

「新車を多数投入する。」

「若者を惹きつけるスポーツカーを作る。」

「車の楽しさを知ってもらう為に〇〇する。」

そんなことは誰でもすぐ思いつきますよ。

最大の問題はそんなことじゃなくて、一般消費者の経済面でしょう。一般消費者はそれを認識しているから、なかなか車を買わなくなった。

駐車場、車検、税金、保険、燃料、有料道路、免許更新・・・後々まで金食いな車ですから。

メーカーだってそれは周知しているわけですよ。でも、販売不振の要因として前面に打ち出しにくい。労働者の給与を締め上げて、利益を貪っているのはメーカー自身ですからね。

何としてもそれは言いたくないわけで、何とか他の要因で誤魔化してるんです。

でも、メーカーは日本市場は見捨てようとしているのかもしれませんがね。海外市場という逃げ道があるメーカーはそれで生き延びることができるかもしれませんが、国内市場でしか動けない全国のディーラーは死活問題です。

また、販売店の消滅は既存のユーザーにも大打撃となります。それはトヨタ不信を増長させるだけではないでしょうか？

ただでさえ、昨今の品質低下で疑心暗鬼なユーザーが急増しているのですから。

良くも悪くも“販売のトヨタ”です。メーカーとディーラーは別会社とはいっても、最終的に商談成立しないとメーカーも有り得ない。世界一にばかり目が行き過ぎて、足元がぐらつき始めている。

ディーラーもメーカーに対し、不信感や憎悪感を高ぶらせている。

私は品質関係で市場クレーム対応をやっていました。日々全国のディーラーからクレーム品が送付されてきましたが、中には？の部品も・・・

というか、結構正常品も多いんですよ。無理矢理クレーム品として申し立ててきているとしか思えなかった。

でも、それはメーカーに対するディーラーの怒りとも思えたんです。

こういう嫌がらせとも思える行為で、立場の弱いディーラーはメーカーへの怒りを突き付ける。

私もディーラー出身ですから、彼らの思いもわからないことはありません。

今後のテーマとしてトヨタ系ディーラーのことも取り上げてみてはいかがでしょうか？ メーカーとディーラーは別会社とはいっても、看板は同じトヨタです。

何も知らない人はディーラーも好景気のトヨタと誤認しています。

今回も長々と書き綴ってしまいました。でも、まだまだ書きますよ。それでは本日はここまでと致します。

<4回目のメール・12月7日>

前回のメールから少々時間が空いてしまいましたが、また書き込みます。

⑥ 裁判と世間の反応

判決[内野労災訴訟勝利判決のこと]から一週間経過です。この裁判についてインターネットの各掲示板では反応豊かですね。

特に「マイニュースジャパン」や「全トヨタ労働組合(ATU)」のサイト上ではね。個人的には東京での外国特派員向け会見の記述が印象的でした。

ところで、今回の裁判は少なくともトヨタ系の企業の関係者の注目が高かったと思います。ただ、事前事後共に一連の報道の体たらくにより、トヨタ以外の世間一般には浸透してませんね。

愛知県内ではどうでしょうか？(トヨタと関係ない人たちの反応など)

同じ自動車業界なら関心はあるだろうと、他メーカーの者にも聞いてみましたよ。でも、やっぱり全然知らないんですよね・・・知っている者もいるでしょうけど。もっとも彼らは自らも似たような境遇にあるわけで、その危機は予見していると思いますが。

またいろいろと書き込みますので、よろしくお願い致します。

<5回目のメール・12月8日>

愛知のマスコミは今回の件[内野労災訴訟勝利判決のこと]については、しっかりと報道したようですね。

ただし、基本的にはやはりトヨタ寄りなんでしょうけどね。

私が愛知県赴任時代に驚いたのは、トヨタの新車発表がローカルニュースになること。いかにもトヨタ帝国という感じでしたけどね。

ただ、愛知県は当然トヨタ関係の労働者が多い。ということは、トヨタの真実を知っている人が多いということにもなりますね。

マスコミがあまりにもトヨタ礼賛ではしらせてしまう、ということでしょうか？
トヨタの真相関係の書籍は愛知でよく売れるとも聞きますし。

報道については在京局や全国紙の方がより問題かもしれません。愛知ローカルとは違って、視聴者や読者が膨大ですからね。

トヨタもその点を突いて、多額の広告出費で在京マスコミを飼いならすのでしょうか。まあ、電通の存在もありますけどね。

ということで、今日のネタはこれです。

⑦ トヨタとスポーツ

愛知万博＝トヨタ博、セントレア空港＝トヨタ空港

、愛知県で巨大な施設が作られたり、イベントが開催されると大体“トヨタ〇〇”という別称が付くでしょう。それはこの地におけるトヨタの影響力を示すものである。

ただし、逆に言うと愛知県はトヨタしかないのか、と小ばかにする表現でもある。

名古屋オリンピックが開催されていれば、間違いなく“トヨタオリンピック”となったでしょう。

ただ、最近では別称はなくとも全国各地のイベント（特にスポーツ）にトヨタの広告だらけですね。スポーツの世界にもトヨタマネーなんですね。

自社にも谷亮子とか安藤美姫とか、著名な選手を採用しています。これはトヨタがスポーツ活動に熱心な会社というポーズなのでしょうか？

でも、良くも悪くも彼女たちは広告塔なんだと思います。一般社員のように“乾いた雑巾をさらに絞る”存在じゃない。

オリンピックという大舞台で金メダルを取るための専念がある程度認められているでしょう。

でも、多分多くのトヨタ関係者は内野さんのような過労死の恐怖がある。ここにトヨタの二枚舌、表裏を感じるのには私だけでしょいか？

トヨタのスポーツに対する思惑は、結局は拝金主義なのです。特に今年は例のF1日本グランプリにおいて、それを見事に露呈してしまいました。

私はレース自体はテレビ観戦でしたが、現場はF SW（富士スピードウェイ）です。私の地元ですから、レース後も日常会話でブーイングが絶えません。

このレース開催の真実をやはり大部分の在京マスコミはダンマリです。一部の自動車マスコミや男性週刊誌（週刊プレイボーイなど）は取り上げましたけど。

大筋で言うといわゆる“トヨタ方式”のミスマッチということでしょうか。来年も富士ですが、どの程度“カイゼン”するかは注視したいものです。

本日はここまでにします。次回は東富士のことを書こうと思います。

<6回目のメール・12月13日>

今年度のF1日本GPの実情は、洋泉社「本気のクルマ選び2008」に記載されています。そうそう、洋泉社といえば「トヨタの品格」ですね。

さて、今回は東富士地区のことを書きたいと思います。

⑧ 東富士地区 その1

今回は東富士といっても、その労務状況とかではありません。地元なのですが、なかなか内情がわからないのです。その意味ではあまり情報提供できないのが残念です。もしかしたら、貴殿や当研究所の方が知っているのでは・・・
ということで、別視点で見た東富士地区です。

F1を開催した富士スピードウェイ（以下はFSW）は小山町（おやまちょう）に立地しています。この小山町、そして御殿場市と裾野市はこちらでは北駿地区と称されています。昔の駿河国の東側を駿東（すんとう）と称し、その駿東の北部三市町が北駿です。ただ、地元以外では東富士地区と称した方がわかりやすいでしょうね。

富士山の東側だから、東富士で実に明快です。東富士の呼称が有名なのは、間違いなく裾野市のトヨタ自動車東富士研究所の存在です。

そして、トヨタ系の関東自動車東富士工場（以下は関自）ですね。

更にここに例のFSWを加えて、私は勝手に“トヨタ東富士3セット”と考えています。そして、ここにはトヨタの策略が見え隠れするのですが。

⑨ 東富士地区 その2

最初に関自ですが、近年横須賀の本社機能を同社東富士に移転しました。登記上は横須賀が本社のようですが、実質は東富士が本社です。

これにより社員の移動もあり、横須賀出身の関自社員の賃貸入居も目立ちます。横浜や相模ナンバーのトヨタ車が近所の駐車場に増えてますからねえ・・・

ただし、横須賀方面で持ち家がある社員も多く、単身赴任の方も多し。また、その単身赴任を拒んで退職者もかなり出たみたいですね。

では、なぜ関自は横須賀を撤収してしまったのでしょうか？ 関自にその真意はあるのでしょうか、外野からの見解はこうです。

まず、親方トヨタ自動車の主に開発事情ではないでしょうか？ トヨタの東富士研究所と隣接させることによる効率化でしょうかね。勿論、現代の開発データはコンピュータ上で共有できます。

開発拠点を複数広域に点在させても、コンピュータで一発です。しかし、実車実物はそうはいきませんから、現地に出向く必要がある。横須賀と裾野はそう遠くはありませんが、トヨタからすれば横須賀に拘る意味がないのでしょう。

裾野に集約しちまえよ、というところでしょうか。

関自の社員はいまだに困惑していると思います。

あと、東富士地区は箱根に近いというのがありますけどね。どのメーカーも箱根を走らせるのが定番でしょう。

中でも裾野のトヨタからが一番近いんじゃないでしょうか？ 次が厚木の日産テクニカルセンターだと思います。

企業都合とはいえ、関自の撤収は横須賀市にとっては雇用や税収面での損失になりますね。

そして、今度は相模原のセントラル自動車の移転もあります。これまた相模原市にとっては痛手じゃないですか。仙台に移転らしく、疲弊気味の東北経済の活性剤となる自動車産業進出・・・だそう。

でも、相模原も東京都の隣接市とはいえ、そんなに活気ないですよ。

これで関自とセントラル、トヨタ系完成車メーカーが神奈川県から撤収します。大

阪府の人口を抜いて、第二位になった神奈川県も産業面では不安要素が多いですね。まさか横浜のトヨタ系ショッピングセンター「トレッサ横浜」がその穴埋めってことはないでしょうな。

⑩ 東富士地区 その3

トヨタ自動車東富士研究所と関自の間には東名高速及び裾野インターがあります。裾野インターは東名開通時には存在しませんでした。

では、何故増設されたのかといいますと、当時の説明ではこういうことです。富士サファリパークや日本ランド遊園地に行く為の利便性向上、という解釈でした。

確かにそれまで東名利用者は沼津か御殿場を下りてから半端な位置でした。裾野インター開設で確かに短縮化はされたと思います。

でも、これまたトヨタが圧力掛けて作ったんじゃないの？という話もあるんですね。

豊田地区と東富士地区って以前ヘリ輸送をやっていたと思います（今はどうですかね？）。でも、奥田社長の時代に墜落事故もありました。

ヘリを使う事自体は構わないと思います。しかし、実車は陸送しなければなりませんから、この裾野インターはしてっやたりですね。

その行程はほとんど裾野インターと豊田インターの間だけですから。

それともトヨタは裾野インターができる事を確信して、東富士研究所を作ったのでしょうか？ だとしたら、その読みの深さは末恐ろしいですねえ・・・

しかし、これもさながらもっと恐るべきトヨタの政治力は第二東名ですよ。第二東名は研究所の裏手を通りますし、今も工事が続いています。

ところが、ちょうどテストコースと第二東名がクロスしてしまうのですよ。通常なら用地買収交渉でしょうが、大トヨタ様には何も言えないのでしょうか。

かといって、コースを跨ぐ橋脚は作れない。だって、そんなことしたら開発秘匿が丸見えになっちゃいますから、絶対許さんでしょう。

わざわざトンネルを掘らせて対処しているようです。

⑪ 東富士地区 その4

さて、最後にFSW（富士スピードウェイ）の話をしたと思います。

FSW＝トヨタなのですが、元々トヨタの所有物ではありません。しかし、F1参戦を表明していたトヨタがレース開催を目論んで買収したんです。

買収自体は否定しませんが、個人的には別の手法が良かったと思います。トヨタの自腹で一からサーキットを築いて欲しかったですね。

このことだけでもトヨタは規模ばかりでなくて、尊敬の対象にはならない。モータースポーツや自動車文化への理解が欠落していると思います。

本田宗一郎さんのようにクルマ好きの本能ではないのですよ、トヨタは。

本能的な行動がないと、鈴鹿サーキットなんて作れなかったはずですよ。

トヨタは巨万の富を得てから、実績のあるサーキットを買収する。ビジネスとしては合理的ですが、そこに何ら思いを揺さぶられませんね。

トヨタは量産量販台数では世界一目前（現時点では）です。しかし、F1では新参であり、目立った実績もありません。挑戦心は評価しますが、先駆者に対する敬意はあまり感じられない。

その敬意無さ故の開催権“強奪”（鈴鹿→富士）だったんじゃないでしょうか？

その何をやっても許される、という驕りはレース当日に露呈してしまった。トヨタ方式の運営も過信で機能不全になってしまった。顧客第一主義と思われているトヨタが、観客を激怒させてしまった。

来年も富士、再来年は鈴鹿、以後は隔年開催です。しかし、早くも鈴鹿固定開催を望む声が高まっているとも聞きます。

私は今年のチケットはあえて買いませんでした。予期せぬトラブルが多発するのは・・・という不安からでした。

でも、それは残念ながら的中してしまったようです。こうなると、来年はどうするか考え込んでしまいます。

申し訳ありません、ダラダラと長い文章になってしまいました。
次回はトヨタ世界一の意味を書きたいと思います。

<7回目のメール・12月16日>

前回の東富士の話の補足をします。

小山町のFSWの近くには経団連のゲストハウスがあります。そして裾野市のトヨタの近くに（箱根寄りですが）キャノンの事業所があります。

キャノンの御手洗氏は現在の経団連会長です。トヨタの奥田氏は先代の経団連会長です。東富士地区に経団連会長を輩出した、トヨタとキャノン・・・何たることだ！偶然でしょうが、何だか恐ろしいです。

今回はトヨタの世界一を考察します。

⑫ トヨタの世界一について

先日トヨタの08年と09年の世界販売計画が出ました。いよいよ1000万台超過狙いを公にしましたか。強気ですね、相変わず。

今回の裁判はお構いなしに突っ走っている感は否めません。

これほどの増産増販に追いつかない業務体制や労働環境でしょ。

一難去ってまた一難ですか・・・

そう、トヨタの世界一って相当な犠牲が見え隠れするんですよね。でも、引き続きトヨタ礼賛の報道が続くんでしょうね・・・

今年はプリウス誕生10周年で、ハイブリッドカー先駆者のトヨタ礼賛が目立ちます。ただ、ハイブリッドというのは手段の一つで絶対正解というわけではない。ディーゼル、電気、水素、燃料電池・・・あれこれ模索中なんです。

だから、本来はハイブリッド以外もありなんです。

ところが、トヨタとマスコミの巧妙な戦略によりその他が封じられてしまった。

これは正当な技術競争なのでしょうか？

ただ、2006年からメルセデス・ベンツが日本市場でディーゼルの再投入。

08年に日産、09年にホンダがディーゼルの日本市場に投入予定です。

ようやくハイブリッド以外の選択肢ができるようになってきました。

ディーゼルへの理解もできつつある中でハイブリッド礼賛。

何だかトヨタの懐の狭さを感じていますよ、私は。

世界一メーカーは生産販売台数だけでなく、実りある技術競争の牽引役を果たすべきです。

ハイブリッドカーの既得権益にしがみついてどうするのでしょうか？

世界王者は挑戦を受けるべき立場、そして世界全体のレベルを上げる責務がある。

残念ながらトヨタにその決意は感じられないし、「何それ？」でしょう。

本当に台数や利益の数字だけなんです。

他社のヒット作を恥ずかしげもなくパクリ、強大な販売力で売るのも情けない。生まれたての弱小メーカーじゃないんですよ、トヨタは。

世界一メーカーがウィッシュ作って売れて、歓喜している事にあきれますね。安易に飛びつくユーザーも反省しなければなりません。

これまではトヨタが消費者教育（洗脳？）してきましたが、これからは逆です。消費者ももっと厳しい目を持ち、トヨタを教育して名実を高める役割をしましょう。マスコミや政府官庁が体たらくなら、良識ある消費者（労働者）が最後の砦です。

さて、またあれこれ書き立ててしまいました。次回もう少しトヨタの世界一を考察してみます。

<8回目のメール・12月21日>

今回は前回の続きでトヨタの世界一を考察しようと思っていましたが、それは後日に致します。

⑬再度、東富士について その1

正直、トヨタ自動車東富士研究所の内部事情は私も掌握はできていません。

あくまで外部からの視点、そしてトヨタがあるが故の地元事情くらいがやっとですね。何故内部事情がわからないかというと、それは私が関係者ではないからです・

というと、元も子もないのですが、周囲にもここに勤務している者が極少なんです。三河のように猫も杓子もトヨタ関係者というわけではないので、人伝に聞く事も稀ですね。

裾野市に事業所があるといっても、あくまでトヨタ入社後の人事配置でしょう。本社を始め、三河地区から赴任してくる者が多いはずですよ。そうすると、近所にでもそういう方が転居してこなければ、顔見知りする機会がない。

かといって、派遣社員としての東富士経験者もしくは現職はどうかというと、これもまた案外なくて。

研究所という性質上、生産工場とは違って地元雇用はあまりないんでしょうね。私も地元なので東富士研究所で働いてみたいとは思ったんですが、事はそう簡単ではない。まず、トヨタに採用されなければならないし、入社しても東富士勤務を保証するものでもないですから。

東富士は本社と開発の両輪ですから、勤務状況は同様かもしれませんね。経済誌でトヨタ本社の灯りが深夜まで消えない写真を見ましたが、東富士はどうですかね？深夜にあの付近を通ったことがないので、今度自ら確認してみます。

東富士経験者や現職がもっと情報を寄せてくれればいいですね。私があればこれと模索するより、やはり生の声の方が説得力ありますから。

⑭東富士について その2

これは個人的な見方に過ぎないのですが、そんな東富士でも良い点があります。

三河で働く人々、あるいは愛知に拠点を置く貴殿には大変失礼ですが、“三河でないこと”です。

東富士研究所はトヨタ自動車なのですから、当然三河的なるものを背負っています。ですが、裾野市はトヨタ支配の土地ではないので、トヨタ絶対主義ということはない。今のところ、この町ではトヨタが専制君主にはなっていない。

トヨタ以外の価値観も十分見えるし、本来はそういうものです。

でも、そうはいっても一方でこの地区も“第二の三河”になってしまう可能性は皆無ではないでしょう。それはトヨタ関連の事業所で占拠されてしまうという意味ではなくて、政治的にです。

以前東名裾野ICや第二東名の話をしましたが、もう一つ道路について考察します。

東富士地区にとっての主要道路は国道246号（以下はR246）です。この道路は東京渋谷から神奈川県北部を経て、静岡県沼津市までのルートです。裾野市においては関東自動車東富士工場の東側真横を通ります。東京方面へは東名高速利用が一番効率的ですが、高速閉鎖の場合はこのR246が重要です。

静岡県から神奈川県に入る一般道路は国道1号（以下はR1）が有名です。でも、箱根越えのこのルートも霧や積雪ではどうにもなりません。まあ、もう一つに熱函道路（ねっかんどうろ）経由で熱海の海岸線から湘南へ出る手もありますが、いずれにせよ、R246は非常に重要な道路です。

トヨタはこの道路の重要性は承知していると思います。そして、今年のF1開催に合わせたかのように、急ピッチで小山町地区が片道2車線に。でも、R246はまだ神奈川県山北町などは旧態然です。もしかしてトヨタが圧力かけてここも近代化するかな!?と考えてみたり・・・

横須賀の関自と相模原のセントラルが撤収しても、まだ東京の日野自動車がありますから。連絡道路は万全にさせるのではないのでしょうか？

もちろん、トヨタが自社の業務都合でなんて事は言い出すはずもないですがね。

これにより東京～神奈川～静岡～愛知の“トヨタ道路”が前進します。そこで、また余計な事を思いついてしまいました。愛知～大阪（関西）はどうなっているのでしょうか？ 関西にはダイハツがありますから、何かしら考えているように思えますが。

またまた長く書いてしまい、読みづらくて申し訳ありません。

でも、年末にかけてまだまだメール出しますよ。

再度、田原時代の件も振り返ります

それでは今日はここまでにします。



＜次回に続く＞s

＜ブログ風・「トヨタ漁りの日々」 ②＞07年11・12月



前号につづいて、トヨタ漁(あさ)り々の戦果(釣果)を披露します(セレクトは独断と偏見)。「トヨタ研究」はもとより、県内の経済・労働情勢を考えるうえでも、役立つのではないかと自画自賛して、当分の間つづけるつもりです。よろしく。(伊藤)

11月 1日(木曜日) 全トヨタ労組、トヨタ自動車と6回目の団交

10月31日、全トヨタ労組は、トヨタ自動車と団体交渉をおこなった。交渉事項(要求)のメインは、中越沖地震のカレンダー変更による7点の要求です。全体の要求は5項目から成ります。

1. 継続審議になっている組合員の人事処遇について。
2. 継続審議になっている疾病者への勤務配慮について。
3. 組合活動の権利について。
4. 中越沖地震によるカレンダー変更の件について。
5. 快適な職場環境をつくることについて。

今年は今回で6回目の団体交渉。ブログによると、組合側の交渉員は大分要領が飲み込めてきましたが、毎回緊張の連続。まだまだ不慣れなことばかりで、苦労しているとのこと。新しい組合らしい取り組みを心がけていると言っている。

11月 1日 全トヨタ労組の機関紙配布に、トヨタの守衛さんが尋問

また、全トヨタ労組のブログによると、10月27日土曜日は中越沖地震の影響でトヨタの振替え出勤日。トヨタの言い分はカレンダー変更であるので休日出勤にあたらない。だから手当ては支給しないとのこと。

操業停止した稼働日は労働者が要求して休日になったわけではない。「そのけそのけトヨタが通る」式の横暴な振る舞いではないか?

全トヨタ労働組合はこの日、振替え出勤日を『休日出勤扱いとして手当てを支給せよ』と要求したビラ(『機関紙 オートヨタの仲間』第5号)をトヨタの工場門前で配布した。『へえ～手当て支給いいね～』と興味を持ちながら受け取っていく労働者もいた。

しばらくすると守衛さんが二人近づいてきた。あなた方はどういう人たちで、何をしているのか? ここは会社の私有地である。許可を取っているのか?(私有地といっても公共の道路の地下道なので、一般の人でも通るような地下道) 私有地から出るように、と云われた。そして以下の質問があったという。

- ① 何時から配っているのか
- ② 何枚配ったのか
- ③ 何時まで配るのか
- ④ 誰の指示でやっているのか
- ⑤ あなたは誰か
- ⑥ 従わないなら処分も検討する

こうしてみるとこの二人の守衛さんは意地悪そうにみえたが決してそうではない。人のよさそうな20代～40代の守衛さんで、あなた方がいる間仕事だから戻るわけにはいかないと言っていた、そうだ。携帯で連絡をとりながら言われたとおりやっていたようで、宣伝が終わったら、帰るまで跡をついてきて見送ってくれたそうだ。

ブログは言う。人の良い守衛さんを仕事だと言い聞かせ、手足のように電話で指示して

やらせる会社の思惑はなんでしょうね。ここにも「トヨタがまかり通る式」の構図が見えますね。と。

また、ブログは、宣伝終了後、振り返るとめずらしく虹が出ていました。思わすみとれていた、と書いていた。

11月 3日(土曜日・祭日) トヨタ自動車70周年を期に「新長期ビジョン」発表

トヨタは、70周年にあたって、環境・安全対策などで2020年(平成32年)までの長期的な経営方針「トヨタグローバルビジョン2020」を策定し2日に社内に公表した。

この「新長期ビジョン」は、数値目標こそ示していないが、基幹技術と位置づけるハイブリッド車を全車種に展開するほか、ロボット、高性能電池など次世代技術の事業化などを掲げている、という。

渡辺捷昭社長が同日(2日)、愛知県豊田市の本社で、役員と次長級以上の管理職幹部社員約2000人を集めて長期ビジョンを説明。「人と技術の力で明日の世界を切り開く」との考えを伝えた。英語版も作成し、国内外の拠点での全社員への浸透を図る。

ハイブリッド車について、トヨタは2010年代初頭に年間販売100万台の目標を掲げており、この方針に沿って「全車種展開」を掲げた。また、ハイブリッド車などに使う充電電池も小型・高性能化を進め、燃料電池も含めて他産業にも活用できる次世代型電池の開発・事業化に取り組むとしている。

さらにロボット技術の強化も掲げた。トヨタは福祉分野などで人間を助ける「パートナーロボット」を開発中で、「新市場を開拓し『中核事業』に育てる」と意気込む。このほか、生物由来の燃料・プラスチックなどの導入▽1人乗り自動車など次世代の移動手段の開発▽通信を利用した運転支援システムの実用化—などを進める。

トヨタが長期ビジョンを策定するのは3度目。前回の平成14年には当時の張富士夫社長(現会長)が2010年に向けた長期ビジョンを公表し、世界シェア15%の達成という目標を掲げた。

3日に創立70周年を迎えるトヨタだが、創業精神に立ち返り、企業としての「将来像」を社員が共有化することを狙いに、新ビジョンをまとめた。

経営ビジョンの策定は02年以来。今回は創立70周年に合わせて作成し、「長期的にありたい企業像」をまとめた。世界全体での組織力の発揮、技術革新、新しい価値の創造などの追求を表明。一方で世界各地で愛される企業になるという意味をこめて「町いちばんの企業となる努力」(「トヨタ本体としては豊田市で町いちばんを目指す」という意)を掲げ、利潤追求だけでなく、世界各地で地域社会と調和し、ともに成長をすることで「地球にいちばんの企業」を目指すという。

トヨタが長期ビジョンの「骨子」は、

- 一、進化したハイブリッド技術を全車種に展開
- 一、通信技術を駆使した高度運転支援システムを実用化
- 一、安心・快適な次世代の乗り物を商品化
- 一、暮らしの中で役立つパートナーロボットを実用化し、中核事業に育成
- 一、さまざまな産業に広く活用できる小型高性能二次電池や燃料電池を開発
- 一、各産業と協力してバイオ燃料やバイオプラスチックの技術を確立

11月6日(火曜日) 70周年記念で慰労金支給、組合員平均5万円

会社から「社達」が配信されて、GLから伝達があったという。それは、創立70周年

を迎えるのを機に従業員に「協力慰労金」を支給すること。従業員の長年の協力に対するものとしており、11月22日に支給する。

組合員平均で5万円。課長級以上の基幹職は平均10万円となる。対象者は全社で7万1300人。支給総額は40億円といわれている。

また準社員やパートタイマー、スキルドパートナー、トヨタ工業学園生らにも金一封が贈られる。さらに期間工には記念品が贈答される予定。

11月7日 トヨタの救急車で指切断＝隊員・患者の事故3件 — 378台、無償修理へ

時事通信によると、トヨタ自動車製救急車の機材収納部の金具で患者がけがをする事故が続き、7日、この部分を製造した100%子会社のトヨタテクノクラフトは同日、金具を取り外す改善対策を国土交通省に届け出た。対象は06年10月から07年10月までに製造された378台で、リコールに準じ無償の回収・修理をする。

国交省によると、これまでに同社から報告された事故は3件。大阪府の堺高石消防本部の救急隊員が07年10月30日、患者を担架に乗せ車内に運び込む際、金具に指を当て、左手薬指を切断した。

また、07年7月18日と9月26日には、静岡県富士市と埼玉県上尾市で、いずれも患者が担架で車内に乗る際、金具で左手に擦り傷を負った。

11月7日（水曜日） 奥田相談役が、消費税の税率引き上げの必要性を強調

小泉政権で経済財政諮問会議の民間メンバーだった奥田碩・トヨタ自動車相談役（前日本経団連会長）が7日、自民党の財政改革研究会に出席し、消費税率引き上げの必要性を強調した。奥田氏は終了後、記者団に「あの時はものが言えなかった。政治的配慮だった」と述べ、小泉政権では消費税論議がタブーだったことを打ち明けた。

会合では奥田氏のほか、同じ民間メンバーだった吉川洋・東大教授も出席。奥田氏が「将来の負担を考えると消費税引き上げしかない」と持論を展開すると、吉川氏も「11年度の基礎的財政収支の黒字化」という政府目標について「財政再建のゴールではない」と述べ、消費税増税は避けられないとの見解を示した。

11月8日（木曜日） トヨタの中間決算、売上高過去最高、世界販売好調

各紙いっせいに、トヨタの中間決算の結果を報じた。トヨタ自動車が7日発表した07年9月中間連結決算は、売上高が前年同期比13.4%増の1兆3122億円で中間期としては8年連続で過去最高を更新し、米ゼネラル・モーターズ（GM）の4～9月期の906億ドル（約1兆3000億円）を上回り中間期で初めて世界首位に立った。本業のもうけを示す営業利益は同16.3%増の1兆2721億円、最終（当期）利益も同21.3%増の9424億円とともに2年連続で過去最高となった。

しかし国内販売は低調だった。が、中国や中東など新興市場での販売増がけん引した。トヨタは今年の世界販売台数でGMと首位を争っているが、GMは7～9月期決算で大幅赤字に陥り、収益力ではトヨタが圧倒している。

この結果、トヨタは08年3月期決算の業績予想も上方修正し、売上高は当初予想より5000億円増の2兆5000億円、営業利益は500億円増の2兆3000億円と、ともに過去最高を更新するとの見通しを示した。

トヨタの4～9月の世界販売台数（子会社のダイハツ工業、日野自動車を含む）は前年同期比3.8%増の430.1万台。国内販売は若者の車離れなどで同6.3%減の100.6万台にとどまったが、ガソリン価格の高騰が続く中、得意の低燃費車が人気を集め、新興市場の好調に加え収益源の北米も堅調に推移した。上半期の為替相場がトヨタの想定

レートより円安で推移したことで、営業利益が約1500億円押し上げられた。

トヨタは今年の世界販売計画を934万台に設定しているが、鈴木武専務は「達成できると思う」と自信をみせた。

11月8日（木曜日） 「経済」誌にトヨタ関連の論文を掲載

本日発売された『経済』12月号の、「特集:外国人労働者と日本」の中で、元研究所の事務局次長（元あいち健康センター事務局長）の佐々木昭三さんが、「世界一のトヨタを支える下請け関連外国人労働者・ベトナム人研修生・実習生と偽装派遣日系ブラジル人」という論文を寄稿している。ぜひご一読を。

11月21日（水曜日） 「トヨタの品格」いよいよ発売

私の「トヨタの品格」が名古屋市内の主な書店の店頭で平積みされていた。ある大型書店では、入り口の「話題の本」コーナーに目立つように並べられた。本屋によっては、「トヨタの闇」と並べて怒れていた。お客さんが見比べていた。長い思案の末「トヨタの品格」を手にしてカウンターに向かった。ほっとした。

11月25日（日曜日） 第24回トヨタ・シンポ

今年のトヨタ・シンポは、豊田市駅近くの便利な場所（豊田産業文化センター）でひらかれた。でも、参加者は102人と、ちょっと寂しかった。

午前中は、横浜国立大学教授の萩原伸次郎さんから「ワシントン発の経済改革と日本経済」というテーマで、グローバルなかでの日本経済の状況についてのお話を聞いた。

午後は、特別報告として、①トヨタ自動車革新懇から職場の状況を、②愛知労関研の伊藤から「トヨタ強奪の構図とトヨタ研究の重要性」を報告、③愛労連榑松事務局長からベトナム人研修生問題についてを、ベトナム人4人とともに、④元豊田市職員からは旧下山村と旧額田町に新たに建設されようとしているトヨタの研究開発施設計画と状況について、⑤東京大気汚染裁判勝利をめざす実行委員会から「東京大気汚染全面解決の総括」について、それぞれ報告があった。

その後フロアからの発言として、⑥トヨタ過労死裁判をたたかう「支援する会」からの報告と、⑦原告の内野博子さんからの訴え、⑧フィリピントヨタ労組を支援する愛知の会のとりくみ、⑨大村豊田市会議員（共産党）から、市内中小企業の7割は赤字、大もうけしている企業に多額の補助金、大企業と中小企業の賃金格差、などを報告、⑩全トヨタ労組・若月委員長からは、底辺の非正規労働者からの労働相談が多い、など、⑪新婦人豊田支部の沢村さんから、小学生の医療費無料が実現など、⑫日本共産党の八田ひろ子さんから、ネットカフェ常連（「難民と言わんで」と言われているという）の実態、など、⑬JMIU名古屋地域支部のKさんから、トヨタ下請けの実態が、さいごに⑭しんぶん赤旗日曜版記者・岡清彦さんから、こんど刊行する「トヨタの光と陰」（いそっぷ社、12月1日に発売予定）の内容の紹介、と報告が続いた。

シンポでの論議が深まったかどうかは別として、意義は大いにあった。さいごにシンポ主催者から、来年2月11日に予定されている第28回トヨタ総行動の成功させるよう呼びかけがあつて、閉会した。

11月30日（金曜日） 内野労災訴訟名古屋地裁で勝利判決

この日、内野さんの遺族、支援する会の皆さん、そして弁護団の皆さんが12時50分入廷した。傍聴できなかった支援者の皆さんが見守るなか、13時10分弁護士さんが法廷から出てきて堂々と『勝利判決』を支援者に伝えた。傍聴できなかった支援者からいつせいに「やった！」という歓声が上がリ、よかった、よかったと皆で喜びあっていた。

判決は、内野さんの亡くなる前の1カ月の残業時間を106時間45分とみとめ、さらに通常業務以外のEX会、QC活動などのトヨタでは自主活動といわれていることも「事業活動に役立つ仕事である」として、「業務」とみとめた。

報告集会では、内野博子さんから、夫が亡くなってから5年余り、子育てしながらの裁判、会社や豊田労働基準監督署の夫の頑張りを認めない不誠実さに怒りやら、情けないやらなど、と思いが話された。勝利判決でやっと天国の夫に「ゆっくり休んで」と言えそうですと喜びの声でした。本当におめでとうございます。

11月30日(金曜日) 『トヨタ世界の光と陰』刊行

名古屋市内の主な書店に、岡清彦さんの『トヨタ世界の光と陰』(いそっぷ社)が並んでいた。「しんぶん赤旗」記者の筆者が、19年にわたるトヨタ取材を一冊にまとめた力作。

内容は、第1章 眠らない、眠れない街——優秀なトヨタマンに何が起こったか、報われなかったトップセールスマン、35才の技術者はなぜ死を選んだのか、「私は泣き入りしたくない」、第2章 検証・トヨタイズム——復活した「豊田綱領」とは何か、トヨタのトラウマになった「大争議」、政治に介入した真のねらい、「品質のトヨタ」が泣くリコール問題、第3章 トヨタの「ワーキングプワ」——期間工とは どんな労働者なのか、人間らしく働くために

となっています。ぜひお勧めしたい。研究所でも取り扱っています。1600円+消費税です。

12月3日(月曜日) トヨタに2869億円 消費税還付(06年度分)

毎週「全国商工新聞」が届く。今日付の新聞は、「輸出企業10社で1兆円の消費税還付金 トヨタ 2869億円」と一面全部を使って報じていた。これは、関東学院大学大学院教授の湖東京至さんが推算した最新の「06年分消費税還付金上位10社」によるもの。

10社の還付金は1兆59億円、トヨタは昨年より204億円多く、2869億円、という。くわしくは是非「全国商工新聞」を——

12月4日(火曜日) トヨタ労組、ペア1500~2000円要求へ

朝日新聞夕刊が報ずるところによると、トヨタ自動車労組が、08年春闘の賃上げ要求は、07年春闘で獲得した月額千円(組合員平均、要求は、1500円)を上まわる賃上げをめざすとして、「賃金制度改善分」として1500~2000円の範囲で要求額を決めるようだ。別に、定期昇給に相当する「賃金制度維持分」6900円とは別。

また一時金要求は、07年春闘で過去最高の259万円を、数万円下回る250万円超で要求する方向のようだ。減額は、要求方式の一部変更によるもので、実質的には07年並みの水準と言っている。正式な要求は来年(08年)1月下旬に決定するという。

12月5日(水曜日) 期間従業員(1年以上)を組合員化へ——トヨタ労組

毎日新聞の報道によると、トヨタ自動車労組は、来年4月から、勤続1年以上の期間従業員の組合員化について、対象車全員に組合加入を義務づけるユニオンショップ制を導入する方針を固めた。トヨタ労組は、対象者の大半の同意を取り付けた上で、年内に組合規約を改正し、来年(08年)4月まで会社と協議し、ユニオンショップ協定の改定を目指すという。

トヨタの期間従業員は、国内12工場に約9千人いるが、このうち1年以上の「シニア

期間従業員」約4000人が対象になる。正社員の組合費は平均約6000円だが、期間従業員の組合費は月1000円程度になるという。

役員を選挙する権利は認めるが、被選挙権（役員に立候補する権利）は認めていないなど、正社員の組合員と大きな違いがある。期間従業員の一部からは、「なんのメリットもない。減収になるだけだ。加入する、しないは本来労働者の自由でなければおかしい。」という声があがっている、という話しが伝わってきている。

12月5日（水曜日） 厚生省は控訴をやめて、トヨタ過労死裁判原告らが申し入れ

訴えて地裁で承知判決をえた原告の内野博子さんが、厚生労働省を訪れ「豊田労基署が労災申請を却下したために何度もくじけそうになりました。いい判決をいただきました。控訴期限の14日まで不安でいっぱいです。これ以上遺族を苦しめないために、地裁の判決を真摯に受け入れ、控訴しないでください」と申し入れた。これには、佐々木憲昭衆院議員、井上哲士参院議員、八田ひろ子元参院議員（いずれも日本共産党）が同席した。これには弁護団や支援者らも参加した。

応じた労働基準局労災補償部の主任は「みなさんの要望を真摯に受けとめたい。舩添大臣への手紙も届けたい」と答えた。

そのあと内野博子さんは外国人記者クラブでも記者会見をした。

12月11日（火曜日） 原価改善活動で年3千億円以上のコスト削減見込む

11日付けのロイター配信記事は、トヨタ自動車の渡辺捷昭社長の興味深いインタビューを報じていた。その内容を紹介しよう。

〔豊田市（愛知県） 11日 ロイター〕 トヨタ自動車の渡辺捷昭社長は11日、ロイターのインタビューに応じ、2005年に開始した新たな原価改善活動について、年3000億円以上のコスト削減効果を見込んでいることを明らかにした。効果は来年投入する車から表れ、2010年ごろに最も大きくなるという。

渡辺社長は原価改善活動の進捗について「ほぼ（想定どおりに）行けると思う。来年出てくる新しい車にかなり導入されるだろう」と説明。年間3000億円程度の低減効果があったとされる前回の改善プログラムと比較したうえで「それ以上のペースを期待している。そうでないと意味がない」と述べた。1台あたりのコストが下がることから、販売台数が拡大すればそれだけ効果は大きくなるという。

原価改善はトヨタの競争力の源泉の1つ。渡辺社長が現職に就いた2005年から「V.I（バリューイノベーション）」と呼ばれる新しい原価改善活動を開始した。設計の段階から従来の開発手法を見直し、部品点数を削減するなどしてコスト削減を図ろうとしている。2000年から取り組んだ前回のプロジェクト「CCC21」では、5年間で約1兆円のコスト削減効果を上げたとされる。

渡辺社長は「V.I」に続く次の原価改善プログラムにも言及。「（2010年ごろには）次の概念も考えているだろう。（部品やユニット単位のコスト低減ではなく）車そのもの（を見直す）かもしれない」と語った。

また渡辺社長は、今後の生産能力の増強について、年間販売目標1040万台を掲げる2009年までは既存工場の効率化で対応することも選択肢の1つと説明。新しい工場の建設については慎重な姿勢を示した。同社長はカナダやロシアなどで新しい工場が立ち上がることを指摘し、「（能力は目標に）もうほぼ近い」と述べた。そのうえで「（既存工場の）生産性を向上させれば（生産能力の）ポテンシャルは上がる。人の投入の仕方、設備の改善、時間の使い方によって能力は決まってくる」と語った。

12月11日（火曜日） 内野労災判決で控訴すべきでないと国会で追求

この日の参院厚生労働委員会で、日本共産党の小池晃議員が、樹添厚労相にたいして、原告の内野博子さんの要請書どおり、控訴すべきでない。全世界にもニュースがながれている。世界的企業の社会的責任から、きびしい態度で臨むべきだ。との追求に大臣は、「小池委員の意見をきっちりとふまえて対処したい」と答えたという。

12月12日(水曜日) 毎日放送からDVD「映像'07夫はなぜ、死んだのか」届く

大阪の毎日放送が、12月9日深夜に「映像'07夫はなぜ、死んだのか——過労死認定の厚い壁——」が放映されたという。そのDVDが、取材デレクたーから研究所あてにおくられてきた。ぜひみなさんに視聴をおすすめしたい。ご希望があれば、貸し出しします。ご連絡をください。

12月14日(金曜日) 厚労省控訴断念、内野過労死地裁判決確定

11月30日に画期的な判決があった内野過労死裁判は、14日の控訴期限ぎりぎりに控訴を断念したことが伝えられた。翌日の、新聞でも大きく報道された。

12月19日(水曜日) 猿田先生が『トヨタウェイと人事管理・労使関係』上梓

猿田先生の新著『トヨタウェイと人事管理・労使関係』(中京大学経営研究双書No. 27)が届いた。さっそく目を通した。本文約500頁という大冊である。これは前著『トヨタシステムと労務管理』(1995年)につづくものである。

新しい本は、「これまでのトヨタ研究の一層の発展・進化である」「27年にわたる長期間、トヨタ研究に携わっているとはいえ、トヨタという巨人を対象に、決して完全とはいえない調査・資料をもとにそているだけに誤解や欠陥も多いであろう」とのべつつ、「この種の調査研究や資料を残しておくことは後生なり後に続く若手研究者に対する責任ではないか」という、並々ならぬ決意が伺われる。

内容は、3部からなる。「第Ⅰ部 トヨタの人事管理・労使関係」で、第1章 トヨタ何故、注目されるのか 第2章 トヨタウェイと人事管理・労使関係2つの総括的な論文からなる。内容から、全体を概観できるものとなっている。

「第Ⅱ部 トヨタ生産方式の「進化」と人事管理・労使関係」で、第3章 トヨタの成長・発展と矛盾の維持・拡大、第4章 トヨタシステムと人事管理、第5章 トヨタ生産方式とトヨタウェイ、第6章 「動機づけ」管理と長時間・過密労働、第7章 昇格・昇進・昇級管理、第8章 人事考課制度、第9章 企業内教育管理、第10章 管理者・監督者教育、第11章 トヨタの労使関係、第12章 トヨタ関連下請企業の労務管理、第13章 トヨタ及び関連企業労働者の労働・生活状態、第14章 トヨタ及び関連下請企業の労使関係、となっている。6章と11章を除けばすべて書き下ろしの労作である。

「第Ⅲ部 1990年代後半にみるトヨタの労務管理」は、第15章から第19章におよぶ。これらはいずれも、前著「トヨタシステムと労使関係」発刊以降、1995年から2000年までの既発表の論文を掲載している。

いずれにしても大部・大冊である。23日ころには、主な書店で目にすることができるようである。また、近々、猿田先生編・著『トヨタと格差社会』(仮題)が刊行される。これとあわせて、出版を祝う会が、多くのみなさんの参加で盛大に開いたら……。

12月25日 07年の生産見込み・海外生産国内を逆転、08年計画を発表

トヨタの渡辺社長は記者会見で、2007年の生産実績見込みで海外生産が国内生産を上回ると発表した。

07年生産実績見込み 854万台(前年比+6%)

内、国内生産 423万台(前年比+1%)

海外生産 431万台（前年比+11%）

国内生産はバブル経済期の1990年に記録した過去最高（422万台）並みの水準ながら、中国、タイなどの工場の新増設で、海外生産が伸び、国内を上回った。

08年の生産計画も発表した。

08年生産計画 880万台（07年実績見込み比+4%）

内、国内生産 430万台（同 +2%）

海外生産 485万台（同 +6%）

国内生産を海外生産が上回るだけでなく、その差が広がる。いずれにしても、2年連続で過去最高の生産となる。

12月26日 奥田碩トヨタ前会長・現相談役が内閣特別顧問に就任

トヨタの奥田碩相談役・前会長は、環境や経済政策強化を目的とした内閣特別顧問に任命された。トヨタと自民党政府との関係はいつそう強くなった。

12月27日 奥田・渡辺氏福田首相の訪中に同行、日中経済の「橋渡し役」を努める

福田首相が中国に訪問した。これにあわせてトヨタの奥田碩相談役・内閣特別顧問と渡辺捷昭社長も同行訪問した。奥田、渡辺両氏は、首相と全行程を同行するのではなく、トヨタの専用機で天津空港に直行。29日に福田首相が天津を訪問する際にトヨタの天津工場を視察するのを案内するため。トヨタと中国の関係は深く、小泉首相時代は「政冷経熱」とまで言われたトヨタの中国ビジネスを福田首相に紹介するとともに、日中経済の「橋渡し役」を努めると見られている。

天津工場は、中国最大手の第一汽車集団（吉林省长春市）との合弁で2002年に稼働。現在は小型乗用車「カローラ」や高級車「クラウン」などを生産している。

12月28日 「トヨタ本」氾濫の1年であった。その中で……

きょうは役所など仕事納めである。しめくりに、この1年「トヨタ本」がどれくらい出されたかを見ることにする。トヨタ本と言っても、自動車工学・クルマ紹介の本は含めないで、2001年から、意識的に書店を漁ってきた。2001年は16冊だったのが、

2002年 22冊

2003年 20冊

2004年 28冊

2005年 45冊

2006年 42冊

と年々ふえてきている。もちろん、ほとんどが、トヨタ礼賛本か、トヨタ式仕事術やトヨタ式働き方推奨本である。トヨタと名が付けば、売れるようで、出る出るわの状況。

こうしたなかで2007年は、なんと55冊を数える。すさまじいと言いたいようがない。

しかし、今年は、すべてがトヨタ礼賛本ではなかった。そのなかで異彩を放ったのが、猿田正樹先生の『トヨタ・ウェイト人事管理・労使関係』（税務経理協会、2007年12月、5600円）であった。

このほか、しんぶん赤旗記者である岡清彦さんの『トヨタ日本一の光と陰』（いそづぶ社、2007年12月、1600円）も……。

また、渡邊正裕・林克明『トヨタの闇』（ビジネス社、2007年11月、1300円）、週刊金曜日編『続 トヨタの正体』（金曜日、2007年12月、1000円）もあげられるであろう。

私の『トヨタの品格』も1枚加わった年であった。2007年の「トヨタ本」をリストアップした。参考までに

高橋敏秋『トヨタの現場でS級にたどりついた40年』(新風舎、2007年1月、1400円)
下川浩一・藤木隆宏『トヨタシステムの原点』(文真堂、2001年1月、2500円) ●
日経情報ストラテジー編『ケースで学ぶトヨタ流企業改革』
(日経BP社、2007年1月、1800円)

若松義人『目からうろこ トヨタ式カイゼン入門』
(ダイヤモンド社、2007年2月、1500円) ●
若松義人『トヨタ流「見える化」成功ノート』(大和書房、2007年2月、1400円) ●
ジェームズ・M・モーガン、ジェフリー・K・ライカー、稲垣公夫訳
『トヨタ製品開発システム』(日経BP社、2007年2月、4000円) ●
中日新聞社経済部編『トヨタの世界』(中日新聞社、2007年2月、1400円)
鈴木一直『みんなDENSOが教えてくれた』(ダイヤモンド社、2007年2月、1429円) ●

水島愛一郎『豊田家と松下家』(グラフ社、2007年3月、1333円) ●
若松義人『貧乏トヨタのカイゼン実行術』(大和書房、2007年3月、648円) ●
若松義人『トヨタの上司は現場で何を伝えているのか』(PHP、2007年3月、720円) ●
島田卓/日刊工業新聞社『トヨタとインドとモノづくりトヨタ流インドビジネスの真髄』
(日刊工業新聞社、2007年3月、1600円) ●
藤原貞雄『日本自動車産業の地域集積』(東洋経済新報社、2007年3月、4000円)

マシュー・E・メイ『トヨタ アズ ナンバーワン』(アスペクト、2007年4月、1800円) ●
長谷川洋三『クリーンカー・ウオーズ』(中央公論社、2007年4月、1600円) ●
松崎久純『現場で役立つ 英会話でトヨタ生産方式』
(日刊工業新聞社、2007年4月、1900円) ●

原案・監修 若松義人/マンガ 摩周子『ビジネス漫画 トヨタ式自分「カイゼン」術』
(宝島社、2007年5月、1300円) ●
山田日登志『図解 ムダとり』(幻冬舎、2007年5月、1200円) ●

若松義人『トヨタ式「改善」の進め方』(PHP ビジネス新書、2007年6月、800円) ●
若松義人監修『10個のチャートで身につく 私を変える! トヨタ式仕事術』
(洋泉社、2007年6月、1000円) ●
水戸節雄・広瀬郁『大野耐一さん「トヨタ生産方式」は21世紀も元気ですよ』
(清流出版、2007年6月、1600円) ●
トヨタ生産方式を考える会編『トヨタ式 次の一手が見えるコストダウン読本』
(日刊工業新聞社、2007年6月、1700円) ●

若松義人『トヨタ式鬼十訓』(あさ出版、2007年7月、1400円) ●
青木幹晴『元トヨタ基幹職が書いた 全図解 トヨタ生産工場のしくみ』
(日本実業出版社、2007年7月、2000円)
津田孝『世界へ デンソーの海外展開』(中部経済新聞社、2007年7月、1600円) ●
成沢俊子『英語でKaizen! トヨタ生産方式』
(日刊工業新聞社、2007年7月、1800円) ●
トヨタ生産方式を考える会編『人間性尊重のモノづくりを極める トヨタ式人財づくり』
(日刊工業新聞社、2007年7月、1700円)
鈴木忠男『トヨタ生産方式と安全管理』(労働調査会、2007年7月、2000円)

奥田碩 VS 朱建榮『「地球企業トヨタ」は中国で何を目指すのか』

(角川学芸出版、2007年8月、1300円)

PHP 研究所『常に時流に先んずべし トヨタ経営語録』(PHP 研究所、2007年8月、1000円)

井上久男『トヨタの愚直なる人づくり』(ダイヤモンド社、2007年9月、1600円)

松井順一・石谷慎悟『職場のかんばん方式2 トヨタ式人づくり改善塾』

(日経BP社、2007年9月、1500円) ●

高木晴夫『トヨタはどうやってレクサスを創ったのか』

(ダイヤモンド社、2007年9月、1800円) ●

金田秀治・近藤哲夫『トヨタ式ホワイトカラー革新』

(日本経済新聞社、2007年9月、1600円) ●

OJTソリューションズ『トヨタの上司』(中経出版、2007年10月、1300円) ●

『HOW TOYOTA BECAME #1』(外国書、3150円) ●

日本経済新聞社『トヨタ国富論』(日本経済新聞社、2007年10月、1400円) ●

日経ビジネス編『先んずべし』(日本経済新聞出版社、2007年10月、1400円) ●

若松義人『トヨタ式世界を制した問題解決力』(経済界、2007年11月、800円) ●

荒井吉樹『御社のトヨタ生産方式はなぜ、うまくいかないのか?』

(技術評論社、2007年11月、1580円) ●

渡邊正裕・林克明『トヨタの闇』(ビジネス社、2007年11月、1300円)

土屋勉男・大野隆・井上隆一郎

『世界自動車メーカーどこが一番強いのか? 5年後のナンバーワン企業を見抜く』

(ダイヤモンド社、2007年11月、2000円) ●

フレディ・パレ+マイケル・パレ『ザ・ジャストインタイム』

(ダイヤモンド社、2007年11月、1600円) ●

『目で見て薦める工場管理 part IV トヨタ生産方式に学ぶ現場強化80の提案』

(日刊工業新聞社、2007年11月、2000円) ●

酒井貴光・矢野弘『図説 今日から使えるトヨタ式カイゼン実践マニュアル』

(イースト・プレス、2007年12月、1500円) ●

伊藤欽次『トヨタの品格』(洋泉社、2007年12月、952円)

岡清彦『トヨタ日本一の光と陰』(いそっぷ社、2007年12月、1600円)

武藤一夫『進化し続けるトヨタのデジタル生産システムのすべて』

(技術評論社、2007年12月、1890円) ●

週刊金曜日編『続 トヨタの正体』(金曜日、2007年12月、1000円)

山根一真『「トヨタ世界一時代」の日本力』(小学館、2007年12月、1800円) ●

猿田正機『トヨタ・ウエイト人事管理・労使関係』

(税務経理協会、2007年12月、5600円)

パスカル・ディニス『アンディ先生と私——トヨタが私に教えてくれたこと』

(センテージ・クリニング、2007年12月、1500円)

武田仁『絵とき トヨタ式簡便自動化』(日刊工業新聞社、2007年12月、1800円) ●

高柳真『静電気ホコリ「ゼロ」革命』(ダイヤモンド社、2007年12月、1429円) ●

*: ●は、研究所で未入手のもの



☆2007年11月15日以降の主な活動日誌

〈11月〉働く女性の愛知県集会 23日講演会・格差社会と地方自治 23～25日日本平和大会 29日再審を求める集会 30～1日国民春闘討論集会 〈12月〉1日地域運動交流集会・愛知県争議団総会 6日労働法制連絡会議総会 8～9日愛知春闘討論集会 8日第2回所員会議・部会研究会職場活動組合活動フォーラム 16日自動車産業職場政策研究会 22日青年学習会「仲間がいるって嬉しいね」 〈1月〉9日愛労連旗開き 12日新春学習会 14日第1回理事会・第3回所員会議

☆今後の主な予定

〈1月〉20日自動車産業職場政策研究会・中国経済シンポ・トヨタ学習会 24日最低賃金学習会 27日愛労連臨時大会 〈2月〉8日全労連キャノン本社トヨタ東京行動 9日職場活動組合活動フォーラム 11日トヨタ総行動（豊田市山之手公園）16日第4回所員会議予定 17日自動車産業職場政策研究会 29日地域総行動 〈3月〉1～2日革新市政の会市民集会 13日重税反対統一行動 23日愛労連・派遣請負シンポ

☆ホームページで、研究会案内を続けています。http://www.roren.net/romonken

ホームページが寂しいと思います。会員の方で少し技術をお持ちの方のご協力をお願いしたいと思います。論文や英文記事も載せたいと思います。

☆研究所寄贈・購入文献紹介

08年経労委報告・福祉ガバナンス宣言・労働ビックバン・新自由主義の犯罪・トヨタウェイと人事管理・労使関係・続トヨタの正体・トヨタの闇・地域振興における自動車・同部品産業の役割・トヨタ世界の光と陰

☆今回137号特別号を発行しました。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。

所報20年誌特別号は、まだ若干部数あります。ご活用下さい。

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

* 「所報」第137号（隔月刊） / 発行日2008年1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：07年度・会費納入にご協力下さい。

