

研究所とのNet Work

所報

Aichi Labor Institute

も：く：じ

・キャリア教育をめぐって（素描）

・・・吉田 豊 p 2～

・大企業依存から中小企業振興による地域再生へ

・・・本多 弘司 p 4～

・ただいま奮闘中地域労連〈機関誌全労連3月号から〉

愛知・尾中労連

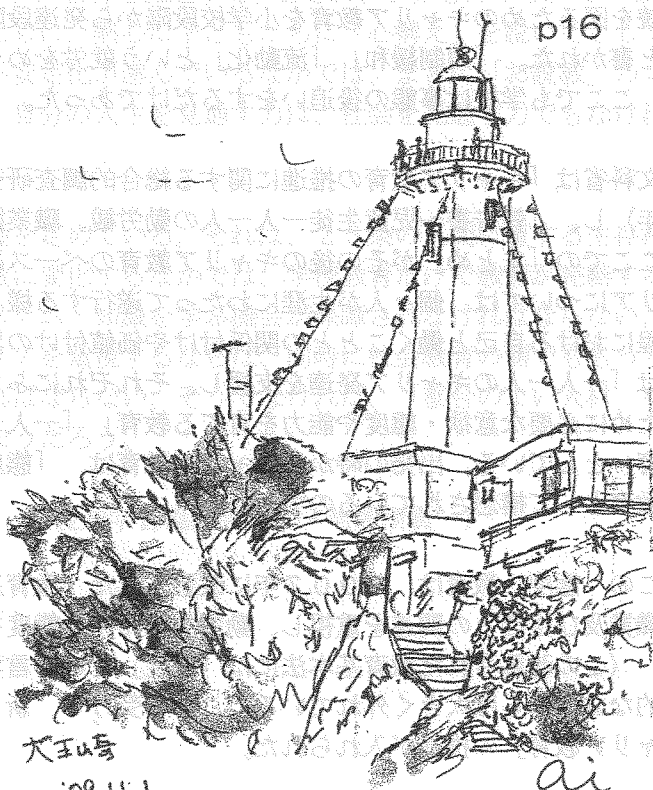
p 7～

・トヨタは“火のくるま”

ーリコール騒動からみえる“ごうまんざ”ー・・・伊藤 欽次 p 9～

・研究所便り

p16



大玉山

09.11.1

● 第150号

○ 2010年3月15日

愛知労働問題研究所

キャリア教育をめぐって(素描)



吉田 豊

○「卒業クライシス」という言葉が、マスコミで使われている。「クライシス」の内容は、二つある。一つは、不況の長期化にともなう親の経済事情から「授業料などの高負担に耐えられずに卒業ができない」という意味である。もう一つは、新規採用減から「卒業後の進路が決まらない」という意味である。学校関係者は、この二つの「クライシス」を前にして、とまどい、困り果てている。

○教育界では、十年ほど前から「進路指導」から「キャリア支援」という言葉が多用されるようになった。従来の「進路指導」は、本人の希望・学力・適性・実績・態度や家庭環境などをふまえ、学校の持っている情報（過去の実績）を提供して、進路の選択を誘導してきた。まさに、生徒を選別して社会の要望にあてはめていくような「指導」であった。これに対して「キャリア支援」は「指導」をせず、（自己責任の議論を背景にしながら）本人の希望を「支援（サポート）」していこうというものであり、人生に「希望」を持ちそれを「設計」する知識と意欲を育成するというものである。

○「キャリア教育」は、1999年の中央教育審議会の答申（初等中等教育と高等教育との接続の改善について）から学校に持ち込まれることになった。その背景には、フリーターや早期離職さらには若年無業者の増加がある。こうした問題を「教育の力」で変えたいという意図で導入されたと言える。答申には、「学校と社会及び学校間の円滑な接続を図るためのキャリア教育を小学校段階から発達段階に応じて実施する必要がある」と書かれた。「規制緩和」「流動化」という就労をめぐる社会の変化は、評価外であり、ここでも学校は事態の後追いをするだけであった。

○文科省は「キャリア教育の推進に関する総合的調査研究協力者会議」を設置（2002年）し、「報告書～児童生徒一人一人の勤労観、職業観を育てるために」をつくった。ここでの「まとめ」がその後のキャリア教育のベースになった。この報告書では、キャリアについては「個々人が生涯にわたって遂行する様々な立場や役割の連鎖及びその過程における自己と働くこととの関係付けや価値付けの累積」と、キャリア教育については「一人一人のキャリア発達を支援し、それぞれにふさわしいキャリアを形成していくために必要な意欲・態度や能力を育てる教育」「一人一人の勤労観、職業観を育てる教育」としている。出発の時からキャリア教育は、「態度」というか「心構え」を育てる教育として構想されているのである。

○この「態度」教育は、2007年に改悪された「教育基本法」2条（教育の目標）の「職業及び生活との関連を重視し、勤労を重んずる態度を養うこと」として書き込まれた。（この改悪された教育基本法には「態度」という言葉が目立って多く、客観的・科学的な立場からは大きく外れている）これを受けて、新しく出された学習指導要領に「キャリア教育」の推進が入れられた。

○実際に学校で行われている「キャリア教育」はどんなものであろうか。もっとも多いのは、「職場体験」である。中学生の職場体験を実施している学校は全国の9割を越え、職業高校におけるインターンシップもかなりの比率で行われている。次には、学級や学年で外部講師を招いての講話やワークショップであろう。私の経験でも、県が教育「特区」を使ってはじめた高校生の事業所での体験を授業時間に入れ、インターンシップが事実上の採用への事前評価になり就職に結びつく。こうして、企業と学校との連携をすすめ、「企業の人事担当者が学校に入り込んできた」というのが実感である。

○大学でも「キャリア学科」が設置されたり、「キャリア」という名称の講座がひらかれている。私の経験でも、経済や社会についての一般的な教養とともに、就職に向けての「心得」や「技術」（面接・志望動機・自己アピールなどの対策を含む）や「資格の取得」などが行われている。時には、企業の人事担当者や商工会の担当者を招いて、採用試験のためのノウハウが「講義」される。学生本人の希望の実現や社会的・経済的な自立のサポートということになっているが、実際はどうだろうか。目標を持って入学してくる学生よりも、目標を探すために進学してくる学生の方が多いという状況のなかでは、「自分を自覚」し「希望を持つこと」自体が揺らいでいる。そこに就職難というクライシスで、生き方が管理されていく。学生のキャリア形成につながっているとは思えない内容も多い。

○教育行政の側からも、そして（親や若者本人をふくめて）社会的な圧力によっても、これからさらに学校におけるキャリア教育の動きは強まるだろう。文科省の教育振興基本計画に「小学校段階からのキャリア教育を推進する」とされ、予算も付けられている。学校から職業への円滑な移行のために、熱心に子どもたちに「心構え」を説いたとしても、雇用市場の流動化・雇用の不安定化が進んでいるなかでは、まさに「お説教」のレベルにとどまるしかないだろう。自分の人生を見通す力は、社会を見通す力でもなければならぬ。

○憲法26条は、国民の教育権を定めている。それは、25条の人間に値する生存権の具体的な手だてでもある。急激に変化するなかでは、学校教育だけで教育が完結するものではない。新しい技術やシステム・知識を学ぶ機会が保障されなければならない。学校教育における職業上のキャリアを重視するならば、同時に社会教育の側でももっと職業教育をきちんと保障しなければならない。そうでなければ、「都合のよい人材」を送り出すための教育になってしまうだろう。

（よしだ・ゆたか / 愛知学習協議会会長・当所所員）

大企業依存から中小企業振興による地域再生へ

本多 弘司

今年の2.11 トヨタ総行動で中小企業アンケートを実施したところ、多数の回答が寄せられた。豊田、知立、刈谷の工場地区に600通の配布で、70通の回答である。数年前に実施した非正規向けのはがきアンケートでは、1通の回答のみであった。配布に当たって100件近くの事業所が閉鎖されていた。数は少ないが今回のアンケートから、第1に仕事量の減少、第2に単価の引き下げ、第3にリコールの問題、第4に倒産の危機がクローズアップされた。詳細は別紙愛労連の結果を参照いただきたい。トヨタ自動車は昨年末に3年間3割の単価引き下げを通知している。2月に豊田市の商工会議所を訪ねた時、担当者は「昨年までは何とかやってきたが、今年は生きるか死ぬかの正念場である。」と言っていた。さらに、リコール問題などで先行きは不透明である。行政は経済危機後に緊急経済対策を行ってきたが、中小零細企業の状態を十分に把握していない。豊田市では4半期ごとのファックスによる景況調査のみである。03年5月に豊田市は、市内10人以上の事業所にアンケートを実施している。この時期は北米の住宅バブルを背景に、トヨタが02年から07年の絶頂期であった。当時も「CCC21」、「BT2」など猛烈なコスト削減が下請け関連会社にされた。アンケートは521社で回収率は58%、業種別では輸送用機械機器34%、金属製品10%、一般機械器具8%、プラスチック製品5%と車関係が圧倒的に多い。経営上の課題として、3つまでの回答では1番が単価の下落で72%、2番が受注量の減少で50%であった。つまり、単価の問題、受注量の問題は全く同じであるが、経済危機とリコールの問題が加わり倒産が増大しているのが現状である。

いわゆる「トヨタ・ショック」により、非正規労働者、外国人労働者は大量に雇止め、解雇された。そのため08年までは豊田市の人口が社会増であったが、09年には社会減に転じた。豊田市は定住人口の増加を進めているが、最も肝心の正社員化の増大で定住をするという考えは持ち合わせていない。日本に働きに来る日系人も定住化の傾向にあるが、09年4月より帰国支援により多数が帰国した。豊田市は各種の緊急経済対策を実施したが、雇用対策は国の枠内で、臨時職員の採用位しかなく自治体の雇用創出は進んでいない。そればかりか官製ワーキングプアも増大している。その一方で、トヨタのテストコースと研究開発施設の計画には、支援の担当課を設置し用地折衝など便宜を図っている。市民税の収収が大きく落ち込んだ現在も、大企業依存、研究開発施設支援の姿勢に変わりはない。しかし、3月議会で大村義則議員の質問で、臨時職員を使って中小企業の実態調査をすると答弁した。

鳩山政権は「コンクリートから人へ」や、中小企業憲章の策定を考えているが、現実には車、家電などの「エコ減税」による大企業優遇である。さらに、労働者派遣法の改正も先送りされている。自治体も中長期の構造転換を見据えた政策を、住民参加で公開による熟慮が必要である。大企業と中小零細企業が共存共栄し地域再生のために、中小企業振興条例の制定が望まれる。中小企業の実態調査がその第1歩になることを期待したい。

(ほんだ・こうじ / 当所所員)

第31回トヨタ総行動

「仕事量・単価に関する中小企業アンケート」まとめ

2010年3月1日

愛知県労働組合総連合

愛労連などで構成するトヨタ総行動実行委員会は2月11日、トヨタ関連下請企業の集中する西三河地域で「仕事量・単価に関する中小企業アンケート」を配布しました。

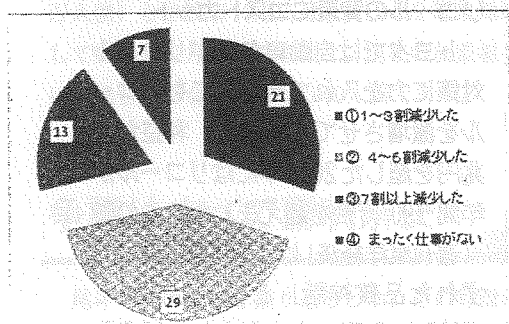
アンケートは豊田市・知立市・刈谷市のなかで工場の集中する地域30カ所に配布し、月末までに70通を回収しました。2000年版の住宅地図で工場と思われるところを選びましたが、すでに100事業所が無くなっており配布は約600事業所となりました。県下ではこの1年に倒産・廃業が多くありましたので、これら無くなった事業所もそのなかに多く含まれているかもしれません。現在実施されている事業所統計(21年末現在)で3年前との比較が明らかになります。

業種は金属、輸送用機器、一般機械が多くなっていますがいずれも自動車部品に使われるものです。豊田市にはトヨタ自動車の本社・元町・堤・高岡工場があり元町工場周辺には鉄工団地など下請け企業が集まっています。また刈谷市には豊田自動織機、トヨタ紡織、トヨタ車体、デンソー、アイシンの第一次グループ5社の本社があり、関連下請け企業がたいへん多くあります。

また従業員数では5人未満が多く、20人未満までで66%を占めています。

業 種	
①一般機械	9
②金属製品	19
③輸送用機械機器	16
④電気機械器具	3
⑤プラスチック製品	3
⑥その他	20
総計	70

従業員数	
①5人未満	20
②5人以上～10人	9
③10人以上～20人	17
④20人以上～30人	4
⑤30人以上～50人	4
⑥50人以上～100人	8
⑦100人以上	8
総計	70



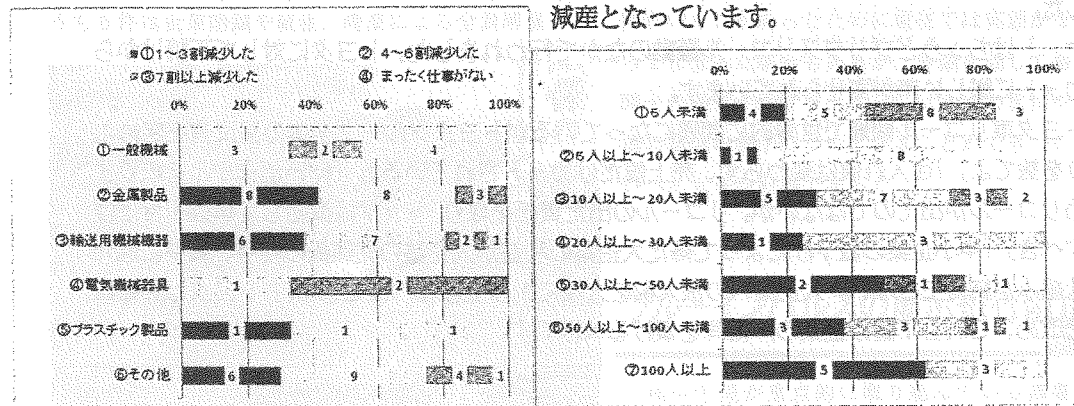
仕事量はピーク時の半分以下

「仕事量(ピーク時と比較して)について」は70%が「4割以上減少」し、平均では半分以下になっていると思われます。なかには7割以上減った会社も20社と多く「この状態が続くと廃業を余儀なくなる。余命6ヶ月という状態」という声も寄せられています。

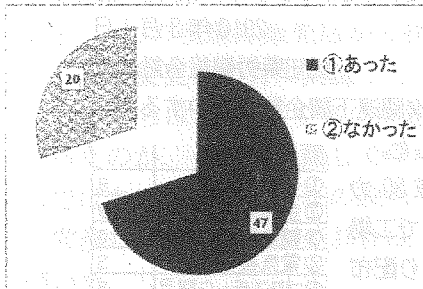
業種別には一般機械、従業員数で5人未満の事業所で「7割以上減」「まったく仕事がない」などい

っそう厳しくなっています。エコ減税でトヨタの生産は一定回復しましたが、トヨタの温暖化対策戦略が確定しないなか、関連企業では新たな設備投資ができず、県内の工作機械メーカーも大幅な

減産となっています。



「毎年の部品単価値下げ要請をなんとかしてほしい。」



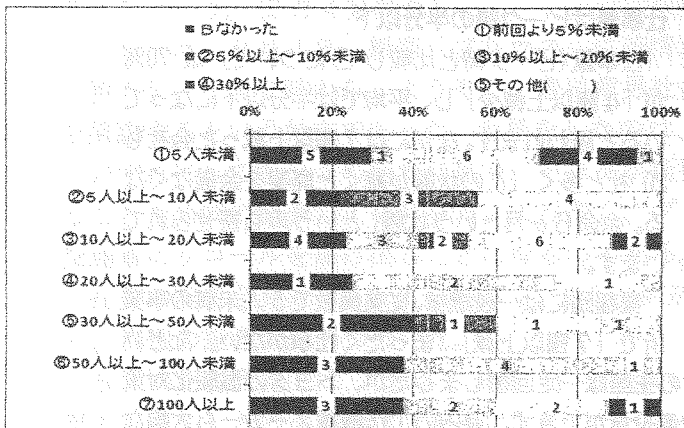
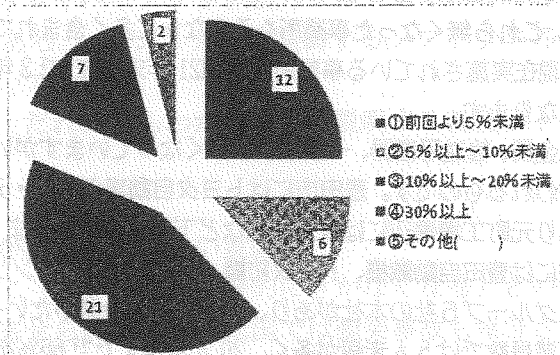
「部品価格3割削減を トヨタ系列会社に要請」(中日 12/23)が下請け企業を驚かせました。

トヨタの下請けでは発注量が激減するなかでも単価の引き下げが行われてきました。6割、47 事業所で「この1年間に単価の引き下げがあった」という回答です。すでに30%、50%という引き下げもありました。

「定期的に行われるコストダウン(2回/年)が当然のように実施(半強制)」されているといいます。

零細業者はいっそう深刻

単価の引き下げは末端にいくほど厳しくなる傾向です。5人未満の会社では回答17社のうち11社が10%以上の引き下げです。「50%の引き下げ。トヨタが100万なら一次85、二次60、三次40、四次28万」「単価の切り下げには限界があります。あまりにひどい値引きにはならない様をお願いします」と切実な声が届いています。



リコールの背景にコストカット

トヨタでは自動車各社がリコール対策に力を入れてきた時にもリコールを激増させてきました。利益が1兆円を超した2004年にはリコールが年間190万台を超えました。この時「週刊東洋経済」は「トヨタの変 ぐずれた品質神話」と警告しました(2006年7月)。しかしトヨタはさらに利益を2兆円にまで倍増させる一方で1千万台を超すリコールを発生

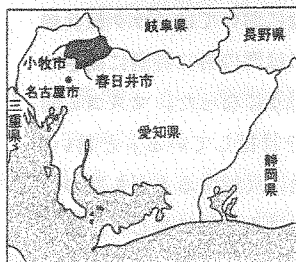
させました。

アンケートはちょうどプリウスリコール騒動のなかで行われました。トヨタに対して下請けからコストカットに厳しい声が寄せられています。

「現在トヨタ車リコール問題で世界的に問題になっているがトヨタグループ全体の猛反省を求めたい。傲りを捨てよ」「仕入れ値は変わらず、売上値だけカットされている。」「乾いたタオルを絞りすぎのためリコールが出たのではないか。リコールの出た責任を取り、トップは減給して単価引き下げを中止すべき」「中小企業の値下げによって得た大企業の利益が大企業の従業員の給与、賞与に還元される仕組みが納得できない。大企業への法人税を大幅に引き上げるべきである。」「トヨタは利益第一主義を改め、これら下請け企業の声に耳を傾けるべきです。」

ただいま 奮闘中 地域労連 No.59

争議と平和運動で 地域に根ざした活動を



愛知・尾中労連

(尾張中部地区
労働組合総連合)



事務局長 加藤博一

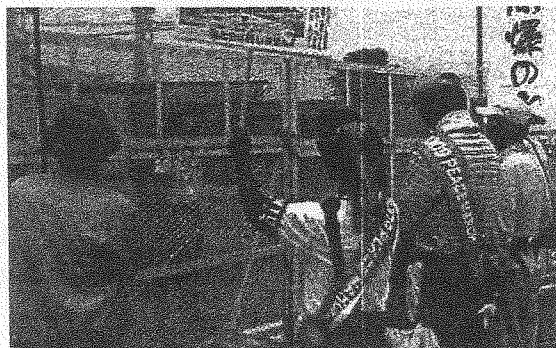
尾張中部地区労働組合総連合（尾中労連）は、名古屋市の北に位置する春日井市（現在の人口30万人強）と小牧市（同15万人強）とを対象地域として1989年11月に設立された。現在の加盟組合数は24組合、組合員総数は2,000人弱である。

争議はすべて勝利解決

尾中労連の活動を振り返るとき、その特徴の第一として数多くの争議に関わってきたことが挙げられる。94年の建交労平安生コン争議から08年の愛知文教大学争議まで全部で10件の争議を支援。うち6件は企業閉鎖や破産、廃業による全員解雇

で、残る4件の内訳は不払い残業2件、不当配転・整理解雇各1件である。争議支援にあたっては慎重かつ迅速であることを心がけ、さまざまな方法—例えば貸切バスで京都に出かけて社長宅付近でビラを配布して訴えたり、別の事例では東京の親会社社長宅に元日に出席したりといったような行動も含め、できる限り効果的な方法を模索し、実行してきた。そのような運動の結果、裁判闘争となった9件すべてにおいて勝利解決し、その解決金は総額で2億7,000万円を超えている。

さて、これら多くの争議を経験する中でいくつかの組合が組織されて尾中労連に加盟したのも特筆すべきことであろう。企業閉鎖や破産に関わる件がいくつかあったために現在では実態がなくなってしまった組合もあるが、争議を通して組合員同士の連帯が強まり、さらには地域の実情や他業種の職場の様子について学ぶことができたのはたいへん大きな収穫であった。



柵越しの小牧基地申し入れ行動（ブルーインパルスの展示飛行中止を求めて）

ブルーインパルスの展示飛行阻止

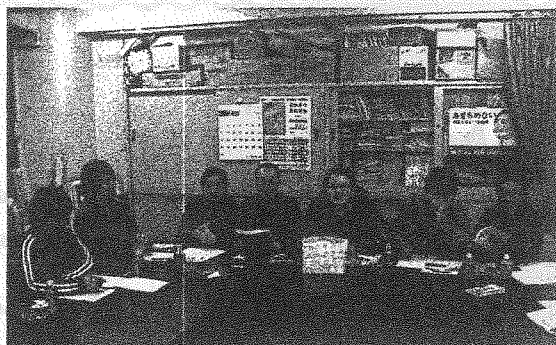
尾中労連が重点的に取り組んでいる課題とし

て、平和への取り組みが挙げられる。小牧市にはイラク派兵や空中給油・輸送機配備で有名になった空自小牧基地があり、また、春日井市には市街地訓練を行っている陸自春日井駐屯地と空自最大の弾薬庫である高蔵寺分屯基地（通称「高蔵寺弾薬庫」）とがある。尾中労連は市民団体や平和団体などと連帯してさまざまな平和運動に取り組んできた。91年に1万人を集めた「2.11小牧基地包囲大行動」のような単発のものもあるが、現在継続的に取り組んでいる大きな運動は次の3つである。

6月の国民平和大行進ではすべての自衛隊施設で申し入れ行動を行い、行進コースも5コースが昼に合流するという形態を取り、さらに夕食を兼ねて通し行進者の歓迎集会を行って交流を深めるというのが恒例のパターンだ。9月には小牧平和県民集会を開催し、基地撤去等を訴えてデモ行進や申し入れ行動を行っている。12月には高蔵寺弾薬庫一周平和マラソンを開催している。新日本スポーツ連盟とも共同で行うこのマラソンは09年で26回目を迎え、全国から400人を超すランナーが集まった。市長からもメッセージが届き、また、ランナーからは「住宅が弾薬庫に接近していて驚いた」といった感想が寄せられるなど、アピール効果も高いものとなっている。ほかにも情勢に応じてさまざまな運動を展開している。

秋の小牧基地航空祭において例年ブルーインパルスによる展示飛行（曲技飛行）が企画され、そのたびごとにそれを阻止する運動を展開している。特に09年は小牧基地開庁50周年に当たり、基地側の熱意は並々ならぬものがあつた。そこで私たちも諸団体と一丸となって反対運動に取り組み、地域から12,000筆近くの署名を積み上げるなど積極的に行動し、ついに基地側に展示飛行を断念させることができた。これは平和を求める連帯が実を結んだ大きな成果であつた。

しかし一方で空中給油・輸送機は4機が配備されるなど、運動を緩めてはならない状況があるのも事実である。また、自衛隊側の対応も年々ひど



尾張中部ユニオン定例会の風景

くになっており、小牧基地においてはイラク派兵前後から、申し入れの日には門の外に特別に高さ2m程の柵が設置されるようになった。マスコミ向けには「開かれた基地を目指している」と言い、私たちに対しては「基地に反対する人たちなので柵を設けた」と言っている。この姿勢に対して、強く抗議しつづけないといけないと思っている。

地域労組結成し、さらなる運動の拡がりを

昨今の社会情勢を受け、「元気な愛知」でも派遣切り・雇止めが急増し、当地区においても労働相談・生活相談が急増してきた。そのような状況を受けて尾中労連内部でも、未組織労働者や失業者が結集する地域ユニオンの必要性が議論されるようになってきた。そして、09年4月以来毎月、そういった人たちを交えて会合を重ねてきた。会合の際には軽食と飲み物とを尾中労連が用意し、和やかな雰囲気の中で話し合いが進められ、やがて労働組合の重要性が浸透して、ついに11月15日に「尾張中部ユニオン」が誕生した。

現在の加入者数はまだ多いわけではないが、組合員からは「学びたい」という強い熱意が感じられる。今後も学習・親睦等、さまざまな面で尾中労連がサポートしていきたいと思っている。

いま労働者をめぐる状況は最悪と言ってもよい時代を迎えている。このような時だからこそ、労働者の生活と権利、地域の平和を守るため、より一層力を入れて地域に根ざした運動を進めたい。

トヨタは “火のクルマ”

——リコール騒動からみえる“ごうまんさ”

伊 藤 欽 次

◇ この2か月は、トヨタの「リコール問題」で明け暮れた。ふだんでも、マスコミなどでは、トヨタ関連の記事が多いのだが、今回は、その比ではなかった。情報を追うのが、精一杯の状況であった。

1. 「赤字」からの脱却をめざし、コスト低減にやっき

トヨタは、「トヨタ・ショック」ご、必死になって、「赤字からの脱却」をめざし、徹底したコスト削減の追求と、販売台数の復活・増販をめざしてきた。

昨年5月18日、新型「プリウス」を発売。政府の経済対策としての「エコカー減税・買い替え補助」と、「手ごろな値段」(最低205万円)と「すぐれた燃費(1L当たり38K 走行)」に助けられ、順調に売上をのばし、赤字からの脱却・起死回生の目玉として、特段に力をいれできた。

順調な販売に助けられて、生産が追いつかず、昨年秋から、ふたたび「期間従業員」を採用し、増産に対応している。

しかし、トヨタは、徹底したコスト削減を追求するために、従業員に、社内報『クリエーション』(2010年1月号)で

—— トヨタ復活のためには、「クルマづくりを通じて社会に貢献する」という理念を改めて共有し、「現地・現物」で、「お客さま第一」「創意くふう」「人材育成」を実践することが不可欠です。——
とよびかけています。その中で

——「一人ひとりが一人称で反省を」—— 求めています。

——まず、皆が「こうなったのは何がたらなかったからのか？」と一人称で反省することが一番大事で、やはり原点に帰って「現地現物」をもう1回、皆が実践できるようにしなければなりません。それがトヨタ復活のための第一歩なのです。(傍線、本文のママ)

トヨタの「赤字」・経営危機は、従業員「一人ひとり」の責任であるかのような言いぐさには驚きを覚えた。

2. 2010年3月期決算見込み——赤字幅縮小、「黒字」みとおしに

こうしたなかで、2月4日、2010年3月期・第3四半期の決算が公表された。

これによると、2009年4～9月期連結決算は、本業のもうけを示す「営業利益」は、前年同期比76.4%減の522億円、最終利益が70.4%減の972億円と、9月中間期は、「赤字」から「黒字」に転換した。

2010年3月期の通期予想は、営業損益を3500億円の赤字から200億円の赤字に圧縮、最終損益は2000億円の赤字から、800億円の「黒字」に大幅上方修正した。前年3月期決算時の「次期予想」から3回にわたる「修正」の経緯は下表のとおりである。

	売上高	営業利益	最終損期	販販売台数
当初予想(09年5月)	165,000	▼8,500	▼5,500	560(192)
1回目の修正(同8月)	168,000	▼7,500	▼4,500	660(202)
2回目の修正(同11月)	180,000	▼3,500	▼2,000	703(213)
3回目の修正(10年2月)	185,000	▼200	800	718(216)
09年3月期実績	205,295	▼4,610	▼4,370	756(194)

注)単位は億円、万台。かっこ内は日本、▼赤字

2011年3月期決算時の黒字化をめざしていたのが、「コスト削減など収益改善見通しの上積み[3400億円]」にくわえて、各国の経済対策を追い風に、「業績を下支えする「救世主」プリウス」などハイブリッド車や小型車の販売増で、通期の販売台数が急増した」ことで、1年繰り上げ、黒字化が達成できる見通しだという。

しかも、この黒字化には、アメリカをはじめとする海外での大規模なリコール(改修・無償修理)にかかわる費用(1000億円程度)および「販売面での影響700-800億円」を見込んだ上での「黒字」予想であるというのである。

マスコミでは、「市場予想を上回る好決算」と、高く評価していた。

3. 昨秋来のアメリカで――

2009年8月28日 米国でレクサス車が時速約190キロで衝突し、4人が死亡したいたましい事故が。米メディア中心に車両の欠陥問題として報道された。

9月29日、トヨタが事故の恐れがあるとしてフロアマットの取り外しをユーザーに求めると発表。

11月5日 トヨタ、米運輸省高速道路安全局(NHTSA)に安全対策実施を通知

11月25日 「カムリ」「プリウス」など8車種・約426万台の「自主改修」を発表。

米国での、リコール問題は、これで収束するかにみえた。

ところが、年が変わった1月21日、「部品の不具合でアクセルペダルが戻らなくなるおそれがある」として、約230万台のリコールを発表した。しかし、通常あわせて発表する「改善策」が、決まらない段階でのリコールという異常さであった。

しかし、「フロアマットとアクセルペダルだけの問題ではない」、「アクセルの踏み加減をセンサーが感知してエンジンのコンピューターに伝える電気制御装置が問題」だという疑念は、まったく払拭されていなかった。

1月26日 「カムリ」など8車種の米国での販売を一時中止すると発表した。

そのごも、小型トラック「タコマ」約8千台をリコールが報じられている(2/12)

一部では、アメリカでの、トヨタへの一連のリコール騒ぎを、「世界のトップメーカーとなったがゆえに政治的にたたかれている側面がある。ホンダやスズキならばこれだけ大騒ぎにはならなかった」と、米国の国内自動車産業を有利にする保護主義的な過剰反応との見方も、一部でつたえられている。

4. ねを上げ、リコールにふみきった——でも、日本製のクルマは大丈夫？

2月2日、名古屋オフィス（名古屋駅前・ミッドランドスクエア・ビル内）で、欧米や中国であいついだリコール問題について記者会見した。記者会見に出てきたのは、社長ではなく佐々木副社長であった。「改善対策の策定を優先し、（記者会見による）説明がおくれた」ことを陳謝しながら、一応の説明が終わったあと、記者らからきびしい質問がでたという。

「想定以上に騒ぎが大きくなった原因」、「昨年末、部品調達価格の30%削減を部品メーカーに提言したが、コスト削減と品質確保の両立はできるのか」、「社長からはいくらお金をかけてもリコールに全力を挙げてほしいといわれたのか」、などの質問が飛んだという。

質問と回答のやりとりの中で、「テスト不足」を認めた。米メーカー製のアクセルペダルについて「（個別の部品としては）さまざまな湿度や温度条件で性能試験をしたが、（他の部品と組み合わせたアクセル全体の）システムとしてはテストが欠けていた。」と、品質管理面で不十分な点があったことを認めた。

そして、「日本で生産されたクルマは本当に大丈夫か」という質問がでた。

「日本で生産されているものは、デンソー製の部品を使っている。しかもリコール対象のものと機構が異なっている。したがってデンソー製のペダルを付けているクルマはリコールの対象になっていない」と答えていた。

さらにきびしい質問が飛んだ。「社長自らが会見しないのはなぜか」。会見に臨んだ副社長は「品質保証に加え、カスタマーサービス本部の担当でもあり、私で対応できると考えた。」と。記者たちは納得しなかったようだ。

5. アメリカでのリコール問題が、日本に飛び火。高名なプリウスだから大変。

2月2日、副社長の記者会見の翌日、昨年発売したハイブリッド車・新型プリウスについて、ブレーキの不具合があるとの苦情が多数、寄せられていることを発表した。

米高速道路交通安全局によると、多くは、滑りやすい路面などで低速で走っていると、1秒前後、ブレーキが利かなくなるというもの。米国では、2月2日までに、102件。日本でも、昨年末までに2件の苦情が当局に寄せられている、ことを会社はあきらかにした。また、国土交通省は、3日、国内のトヨタ販売店に入っている苦情は、77件にのぼることをあきらかにした。

2月4日の第3四四半期決算の発表（東京本社）のあと、品質担当の常務役員が記者会見にのぞんだ。

この席で、常務は、「一定の路面状況で、信号など軽いブレーキをかけて止まろうとしたとき、回生と油圧ブレーキ併用して、減速する。この際、路面が凍結していたり、濡れていたりすると、ABS[アンチロックブレーキシステム]が作動する。AB

Sは油圧ブレーキを使うが、車輪のロックを防止するものなので、ブレーキをゆるめる機能がある。このため、回生から油圧に切り替わったときに時間差が生じ、すこし空走感がでる。ただし、踏み増せば安全にクルマは止まることができる」と説明したあと、「この現象は販売店から指摘を受けて、ABS制御に関するものと分かったため、**設計変更を1月に実施**している」と。

記者からは、「プリウスの問題で1月にプログラムを変更したのに、なぜ公表しなかったのか。**クレーム隠し**ではないか」ときびしい質問がでた。常務は、クレーム隠しではないと、あれこれの説明をしたようだ。

常務は、プリウスの不具合は、お客さまなりの気のせいと言わんばかりの説明がつづいた。

おそらく記者でも、自動車のメカニズムやハイブリッド動力システムの制御のことを、十分理解しているわけではないであろう。「システムを制御するソフトウェアの問題」はなおさら、理解は容易ではないであろう。

こうした内容を、ユーザはもとより、だれにでもわかるように説明する義務がトヨタにあるのではないだろうか。

6. 一転、リコールへ。ようやく社長が陳謝、きびしい質問

プリウスをめぐっては、低速走行時に「ブレーキが一時的にきかなくなる」といった苦情が、日米両国で100件以上も寄せられており、米国では衝突事故も報告されていたという。(2月4日時点)

トヨタは、2月4日 新型「プリウス」に苦情が出ていると公式に発表した。

翌5日、午後9時から、ようやく、豊田章男社長が記者会見し、リコール問題などを陳謝するという始末であった。会見をしたのは、「私なりのリカイゼン」という。

いずれにしても、この記者会見で、トヨタが新型「プリウス」に苦情が多く出ていることを公式に発表し、2月9日、ようやく、プリウスなどのブレーキ不具合で国土交通省にリコールを届け出ることになるのである。日米で30万台以上が対象。

社長の記者会見は、5日につづいて、9日(東京本社)、そして17日(東京本社)、と、異例の記者会見がつづいた。

5日の記者会見では、「お客さま第一」を強調し、「お客さまの信頼を回復するよう努力します」とのべるだけであった。

記者からは、「なぜ、この会見がこの時期になったのか」、「プリウス問題についてどう考えるか、トヨタ批判をどう受け止めているのか」、「ここまでリコールが大規模になって、あいついでいる理由は。トヨタ内部で問題が起きているのではないか。隠そうということはなかったのか」、「アクセルペダルの改善策の発表が、なぜここまでずれ込んだのか」、「今回の品質問題で、顧客第一目線と言うが、社長の指示はどの程度具体的なものなのか。リアルタイムに問題を把握できているのか」、「副社長任せではないのか」、「海外生産の中、現地部品を増やしてきたが、品質維持、向上の上でどう考えるのか」、「品質問題について明確な回答がなかった。知っていることがあればこの場で言ってほしい」など、きびしい質問がつづいたようである。

しかし、この記者会見段階では、リコールの実施などに言及しなかった。アメリカ

のメディアでは、「悪い知らせを、早く知らせることを怠ってきた」と手厳しい批判があった。

豊田章男社長の記者会見が遅れた理由のひとつに、1月下旬にひらかれていた、「世界経済フォーラム（WEF）年次総会」（ダボス会議）に出席していたのである。このことには一言もふれないでいた。そこで、いったい何をしていたのだろうか。会社の広報などでも、日程・行動について発表はしていない。マスコミもまったくいいていくらい報道していない。

注：ダボス会議とはもとより世界経済フォーラム（WEF）が主催し経済・社会について話し合うもので、創立者スイスのクラウス・シュワブの提唱で経済人のみならず政治家も含めトップが出席することで知られており、スイスのダボスで開催されるのでこの名がついている。

とにかく企業であれ国家指導者であれ出席できるのはトップに限られるということで、世界一流企業の社長や会長に加え、同時に近年では主要国の大統領や首相も顔を揃えるところから会議の存在そのものが注目されるようになっていく。日本からもここ数年来首相が出席しているし、大企業のトップが数十人規模で出席している。また、知識人やジャーナリストも招かれるという。

毎年1月下旬に開催されるのだが、出席者は2400人に上り、関係者も含めると約3万にも達するといいい、人口1万人程度の村はこのときばかりはふくれあがるようだ。

なぜダボスなのかということ。チューリッヒから車で2時間も要する決して便利とはいえないこのリゾート地に世界のトップが集まるのは、もちろんトップ自身が集うということのほか、不便さを押しつけてまでも出席しようというそういう積極的な動機付けが意義深く、直接顔を合わせて話ができることの貴重な体験を評価しているからだ。

ダボス会議に先駆けて専門家会議も開催されていて、それは環境などと60ほどのテーマごとにブースが設けられているのだが、展示物の最大の魅力は「人」そのものなのだといいい。政府からは、昨年は、麻生首相らが参加した。ことしは、国会日程の都合で、鳩山首相は参加をみおくり、仙谷大臣らが参加した。

いずれにしても、トヨタの対応は、「二転」、「三転」。大量のリコールは、クルマの「安全と信頼」をゆるがしたことは間違いない。

国内での記者会見を、副社長などに任せたことにきびしい非難があびせられ、あわてて登場・3度にわたる会見、という始末であった。

9. 米議会・公聴会での豊田章男社長

米国での大幅なリコール問題をうけ、米・議会が、トヨタ関係者を証人として喚問することになった。

当初は、豊田章男社長は出席しないと言っていたが、一転。出席することになった。

これには、いろいろな経緯、思惑が錯綜していたようである。

米議会の公聴会は、2月23日、下院エネルギー商業委員会、24日、豊田社長を招致した下院監視・政府改革委員会、そして、3月2日、上院商業科学運輸委員会、それぞれひらかれた。(現地時間)

米議会での公聴会報道は、マスコミで、過熱とおもわれるほど詳細に報じられていたので、ここでは、発言ややりとりは省く。関係者の冒頭の証言原稿(英文)は、トヨタのHPで公表されている。

豊田章男社長は、その冒頭発言で、「トヨタは過去数年間、急激にその業容を拡大してまいりましたが、正直ややその成長のスピードが速すぎたと感じております。もともとトヨタ自動車経営の優先順位は、1)安全、2)品質、3)量(お客さまにタイムリーにクルマを届けるとの意味)であります。この優先順位が崩れ、そのために、我々自身が立ち止まって改善を考える余裕を無くし、よりよい商品をつくるためにお客さまの声を聞く姿勢を疎かにし、人や組織が成長するスピードを超えた成長を追い求めてきたことは真摯に反省すべきであります。その結果として、今回のリコールに至った品質問題を引き起こしたこと、それが原因で事故を引き起こしたことは誠に残念であります。」

豊田社長の発言が、アメリカ人の「心の琴線」にふれたかどうかは定かではないが、信頼回復の道は険しいとみるのが大方の評価である。

週刊誌などで、さまざまな特集・評論がくわえられていた。目にしただけでも10誌をこえていた。好意的なものから、きびしい批判を展開したものまで、さまざまであった。

10. 品質・安全とコスト削減・利潤追求は両立しない

トヨタの一役員は記者会見で、「品質と安全は両立する」と断言した。

品質問題は、大きくわけて、「設計品質」と「製造品質」があるといわれる。過去のリコールでは、「製造品質」が問われるケースが過半を占めていた。現在のリコール問題の大半は「設計品質」であることが、国交省の発表などでもあきらかである。

今回のリコール問題は、「設計品質」である。開発設計期間の短縮・試作・テスト回数圧縮、部品の共通化、などにある。しかも、「クルマのデジタル化がすすみ、制御ソフトウェアのウエイトが格段大きくなった」ことが、従来の設計品質管理での対応を困難にしているといわれている。

「現在のクルマは、エンジン、シフトチェンジ、ブレーキ、ステアリングが、それぞれ電子制御されている。さらにそれら全体を統合制御するなど、複雑性がいちじるしく進行している。プログラム解析のためのテストツールなどは普及しているものの、静的解析では実際の走行条件での動作をすべて確認することはむづかしい」と指摘されている。

「一方、実車テストだけでも、プログラム箇の干渉等による予期せぬ動作等の確認も難しい。」とも指摘されている。

そのうえ、部品単価のあくなき引き下げ、期間従業員の大量採用、従業員の賃上げ抑制・一時金削減などで、コスト削減に懸命であることも、「製造品質」に影響を及

ばしているのは周知のことである。

11. 第31回トヨタ総行動

こうしたなかで、第31回トヨタ総行動が展開された。雨天のなか、1000人が参加した。総行動実行委員会は、トヨタに申し入れている。

2010年2月8日

トヨタ自動車株式会社 取締役社長 豊田 章男様

第31回トヨタ総行動実行委員会

実行委員長 樽松 佐一

要 請 書

(前文・略)

記

- (1) 「利益より安全を優先」に、内部留保を活用して下請単価を大幅に引き上げる
こと。
- (2) 貴社及びグループ各社の非正規労働者の待遇を大幅に改善すること。
- (3) 残業を減らし、正社員の雇用を拡大すること。
- (4) 温暖化対策など新技術への転換にむけて下請企業への支援を行うこと。
- (5) テストコース造成による絶滅危機種への悪影響など環境破壊を行わないこと。

<リコール制度> 国内の場合、自動車に設計や製造による欠陥が見つかったときには、道路運送車両法に基づい、リコール実施前に国で国土交通省に届け出る義務があり、回収して無料で修理すること。米国、英国、ドイツ、中国など十数カ国に同様の制度がある。

ほかにも、安全確保などの理由で放置できない恐れがある場合に国交省に届け、無料で修理する「改善対策」や、車両には欠陥はないが商品性や品質を改善のためにメーカーが修理・改修する「サービスキャンペーン」がある。

このいずれも、トヨタのホームページで公表されている。

米国のリコール制度は、欠陥を認定するしないにかかわらず、リコール扱いとなる。トヨタは昨年11月、アクセルペダルがフロアマットに引っかかり、暴走する恐れがあるととしてペダルの無償交換に応じたが、この措置は日本ではサービスキャンペーンにあたる、

研究所便り



☆2010年1月15日以降の主な活動日誌

〈1月〉23日愛知労働問題研究所理事会・所員会議・学習協学習開き 24日愛労連第42回臨時大会 第24回市民と言論シンポ 〈2月〉7日愛知県AALA第26回総会 第11回あいち社会保障学校 11日トヨタ総行動・2.11愛知県民のつどい 12日全労連中央行動 20日愛知労働問題研究所所員会議・午後女性生活部会 21日憲法と平和を守る愛知の会「映画と講演」25日地域総行動 〈3月〉12日重税反対統一行動・共産党大演説会 14日反貧困春の大集会

☆今後の主な予定

〈3月〉19日革新愛知の会「講演と音楽の夕べ」20日愛知労働問題研究所所員会議・官製ワーキングプア研究会 〈4月〉10日憲法会議4月例会「冤罪はなぜ起こるのか」15日労働法制連絡会議総会 24日愛知労働問題研究所理事会・所員会議 〈5月〉1日第81回メーデー 3日憲法施行63周年市民の集い 16日第26回トヨタシンポ 23日東海自治体学校

☆ホームページ (<http://www.roren.net/romonken>) ホームページを再開しましたが、まだ工事中です。ご迷惑をかけました。みなさんからのご意見を取り入れていきたいと思ひます。

☆研究所寄贈・購入文献紹介

「労働法改革」連合総研 労働総研クォータリ76・77 労働総研ニュース238・239 労働総研ジャーナル47 日本労働研究雑誌 ビジネス・レーパー・トレンド

☆今回150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。

5月号・151号は150号に引き続き特別号になります。投稿を期待しています。

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。

☆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150号(隔月刊) / 発行日2010年3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09年度・会費納入にご協力下さい。

