

研究所とのNet Work

所報

Aichi Labor Institute

も：く：じ

- ・トヨタの「V字型復活」とシーメンスの「労働貯蓄」

.....大木 一訓 p 2~

- ・トヨタ・フランス工場の労働者の実態

.....杉山 直 p 8~

- ・まだ間に合うのなら

.....桜井 善行 p11~

- ・刈谷市職員倉田康弘さんの過労死認定を求めた

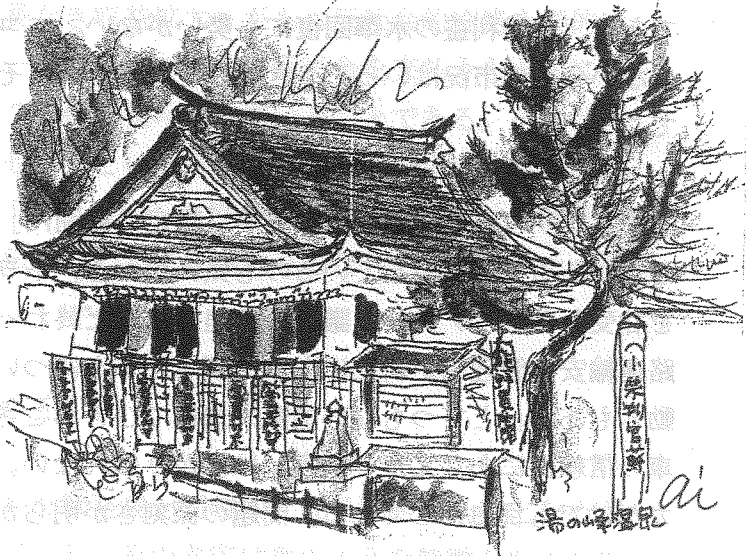
名古屋地裁判決にあたって・声明 自治労連愛知県本部 p13~

- ・トヨタ・見事“黒字”回復？

～「復活・再生」はどこまですすんだか.....伊藤 欽次 p14~

- ・新刊紹介：内部留保の経営分析

.....編集部 p22~



● 第151号

○ 2010年5月15日

愛知労働問題研究所

トヨタの「V字型復活」とシーメンスの「労働貯蓄」

大 木 一 訓

1 トヨタの「V字型復活」をどう見るか

トヨタの業績がV字型復活を見せたと言う（資料参照）。5月11日に記者会見した豊田章男社長は、当初計画より1年前倒しで黒字転換できたと、いささか得意気であった。トヨタの将来について、その地元経済への影響について、不安をつのらせてきた人々にとっても、これが朗報であればよいのであるが、はたしてどうであろうか。

発表された2010年3月期連結決算の内容をみると、いささか気になることが多い。

一つは、言われるほど「回復」の内容がよくないことである。トヨタの場合も、この間、日本をふくむ各国政府の新車購入支援策によってずいぶん助けられたし、トヨタ自身も800億円も投じてしゃにむに販売促進策を展開したのであるが、それにもかかわらず販売台数も販売高も減少している。中国やアメリカでは販売増を実現したが、ヨーロッパ、それに日本では、いぜん販売減が続いているからである。営業利益の水準回復にも勢いがいい。エコ減税などの政策支援が期待できない今後の市況はいっそうきびしくなるが、それへの積極的な打開策は見えてこない。

また、リコール問題での損失が「想定範囲内」だとし、すでに問題は沈静化しつつあると楽観視しているのも気にかかる。トヨタはすでに史上最高の課徴金を甘受したが、アメリカ議会での追及はまだ終わっておらず、合衆国全国高速道路運輸安全管理局が新たにトヨタ製トラックについての調査を開始するといった動きもある。とてつもない国際的規模でひきおこされたリコール問題が、トヨタ車の信頼性にあたえた「損害」ははかり知れない。予定される民事訴訟はアメリカだけでも目白押しである。問題の深刻さが明らかになるのは、まだまだこれか

らであろう。この点で致命的なのは、トヨタが、リコール問題での法違反を正式には認めないばかりか、問題の根底にある技術、生産システム、管理運営、経営戦略等の欠陥を、真剣に把握・是正しようとする姿勢に欠けていることである。同様の「事故」を繰り返しひきおこす可能性が非常に高いといわねばならない。

だが、なにより気になるのは、図に見るように、業績の回復が主として「原材料や部品などの原価改善の努力」や「労務費や減価償却費などの固定費削減」といった「合理化効果」によってなしとげられている点である。実際、トヨタが最近すすめてきているコスト削減策は、下請け単価の切り下げにせよ従業員の解雇やボーナス・カットにせよ、なりふりかまわぬ過酷なものとなっているのであるが、今回の「業績回復」は、主として下請け業者や従業員にそうした犠牲を強いることによって達成された、ということである。

しかし、考えてみると、これを「業績回復」というのはおかしい話ではなかろうか。黒字になったといっても、それはトヨタが生産し市場で販売できた価値がこれまでよりも増大したからではない。本来は下請け業者や従業員の所得となるべきものを、経営者が横取りして自らの利益にしてしまっただけのことである。いわゆる「成長なき収益拡大」である。「成長なき収益拡大」は、メーカーであるはずのトヨタが、その収益のかかなりの部分を投機的な性格の強い「金融事業」に依存するようになってきている点にも示されている。いずれにせよ、「成長」しえなくなった企業は、中長期的に経営破綻状態におちいる他なくなるのであるが、今回の決算はそうした悪夢をかいま見せるものとなっているのである。

そして、最後に。トヨタの「成長なき収益拡大」がもつ反社会的性格を端的に示すものとして、今次決算では、一株当たり45円の配当金を支払うとともに、内部留保の利益剰余金をさらに370億円積み増していることである。それは、「莫大な内部留保を社会的に還元せよ」という労働者・国民の要求に、真正面から挑戦しているばかりではない。「合理化」への協力が労働者・下請け企業者の利益にもなるという協調主義の宣伝が、いかに欺瞞にみちたものであるかを、白日のもとにさらしている。

2 「生産体制の再構築」は何をめざすか

ところで、トヨタは5月11日の決算発表と同時に、成長戦略の具体化をめざす生産体制の再構築構想を発表している。その内容は次のような特徴をもつもの

であった。

第一に、これまでのようなコスト削減が難しくなっていることを認めつつも、「力ずくでやってきたコスト削減を仕事の仕組みとして定着化させる」と言い、30～40%にも上る部品調達価格切り下げを長期計画のもとに実現していくと言って、実際にはこれまで以上にきびしいコスト削減策を追求すると宣言したことである。

第二には、今後は「輸出量産車は需要地での生産に切りかえ」「国内は完成車の輸出拠点から新技術や新工法への取り組み拠点へ」と生産体制を切りかえていくとして、海外生産を大幅に拡大し、国内の生産能力・生産水準は縮小・低下させていく政策を打ち出したことである。主要工場の生産能力削減や下請け企業の部品受注削減も生じるであろうことを公然と認めたのである。

第三に、新規投資は、主として新興国での増産と環境対応の新技術開発に向けられるという。国内雇用の創出に役立つような投資は今後ほとんど期待できないであろう、ということである。今回の決算で明らかにされたように、国内では「業績回復」にともない黒字が増えても、それは内部留保の積み増しや株主への配当金支払いに優先的にまわされてしまい、雇用拡大には結びつかないのである。

ここに見るのは、国民経済を破壊し、労働者・住民の生活を犠牲にしてかえりみない多国籍企業の戦略である。トヨタの新たな「成長戦略」とは、「成長なき収益拡大」からさらにすすんで、「生活といのちを破壊する収益拡大」路線へと、つまり露骨な「わが亡き後に洪水は来たれ」の経営戦略へと、歩を進めようとするものに他ならない。「V字型復活」が、こうした危険な経営戦略と一体のものとして登場している事実を見落としてはならないだろう。

実をいえば、トヨタについてみた以上の経営動向は、いま日本の多くの大企業についておきている事態である。多国籍化した日本の大企業は、いまだに20世紀末のアメリカ的経営戦略に固執し、「コスト削減」と「海外進出」以外の言葉を忘れてしまったかのようである。しかし21世紀の今日、そうした反国民的な経営戦略は通用するものであろうか。「失われた20年」と言われるように、すでに日本社会は、世界でも例外的なゼロ成長の下、多国籍企業と大株主だけが繁栄する閉塞的な経済を、長期にわたって押しつけられてきた。それに対する国民の批判が自公政権の崩壊にみちびいた、という一事をもってしても、トヨタ的経営戦略は時代錯誤だと言わねばならない。

3 ヨーロッパ企業の「労働貯蓄」

すでにヨーロッパをはじめとする世界の大企業は、新しい世紀にふさわしい人間尊重の、持続可能な経営を構築しようと努力してきている。とりわけ最近の深刻な不況のもとでの、その創造的な取り組みは、われわれにとっても非常に参考になる。その点で「インターナショナル・ヘラルド・トリビューン」紙は最近（2010/2/5付）、「不況克服策としての現代化」と題して、ドイツの金属機械大手シーメンスの場合を例に取り上げながら、ヨーロッパの企業が、第二次大戦後最悪の不況の最中でも雇用を守るために努力し、従来とは異なる景気回復への道を築きつつあると紹介していて、興味深い。筆者なりに整理した特徴的な点を挙げてみると、こうである。

（１）ヨーロッパの大企業には、不況下においても非常に活気がある。

シーメンスの工場は約1世紀前に操業開始した古くからの工場であるが、現在は旧式タービンに比べ二酸化炭素の排出がいちじるしく少ない、世界でももっとも先端的なタービンを製造している。しかも、その生産は、昨年の不況がきわめて深刻な時期に500人の労働者を新規採用して開始しているのである。

会社は不況を、経験豊かな人びとを温存し、かれらの知識を企業内にとどめ、かれらの忠誠と信頼を高めて、たんに仕事の上のつながりというよりも家族の一員だと感じてもらえるようにする、またとない機会だととらえている。

こうした経営政策をとるのは、景気が上昇に向かうときに、いち早く新しい成長の機会をわがものとする準備をととのえておくうえでも重要だと考えられているのである。

（２）ヨーロッパ企業は安易なスクラップ・アンド・ビルドの政策をとらない。

ヨーロッパの企業は、アメリカ企業のように景気動向に敏速に対応して、新しい工場で仕事をはじめたり、仕事をもっと安上がりな地域に移したりするのではなく、古い工場を現代化し効率化するという方法で対応している。

それは短期的には、より低い収益と生産性を受け入れることにもなるが、決して技術革新で遅れをとることにはならない。ヨーロッパは、技術革新や雇用創出を新しい小企業に依存しているアメリカと違い、大企業を活性化することで基幹産業の競争力を維持している。

ヨーロッパの福祉国家は、技術革新にむけた労働者・国民の結束を最優先するような体制をとっており、ヨーロッパの企業は企業活動にともなう社会的責任についてより自覚的なのである。

(3) 収益を削ってでも雇用を守る

失業防止のためには、企業は、労働者たちがより少ししか働かないことを認めており、生産性が低下するのを甘受している。

ドイツ企業は、労働時間の短縮だけでなく、短期的に収益率が低下することも許容する決意をかためているのである。いわゆる「労働貯蓄」(labour-hoarding)の慣行である。

ドイツでは、企業の収益率が2008年第一・四半期の6.26%から前期の0.58%まで低下している。同様にフランスの収益率も、6.5%から1.2%に低下している。

(4) 奇跡的な失業率低下

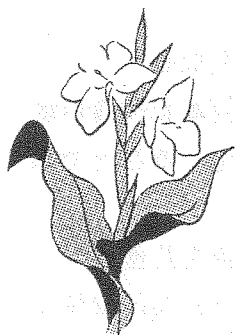
オランダ4%、オーストリア5.4%に見るように、北欧、中欧の失業率は比較的低い。2年前まで7.5%だったドイツの失業率も昨年は5%まで縮小した。

ドイツは、アメリカよりも深刻な不況に襲われたにもかかわらず、経済的な奇跡と言ってもよい失業抑止力を発揮している。

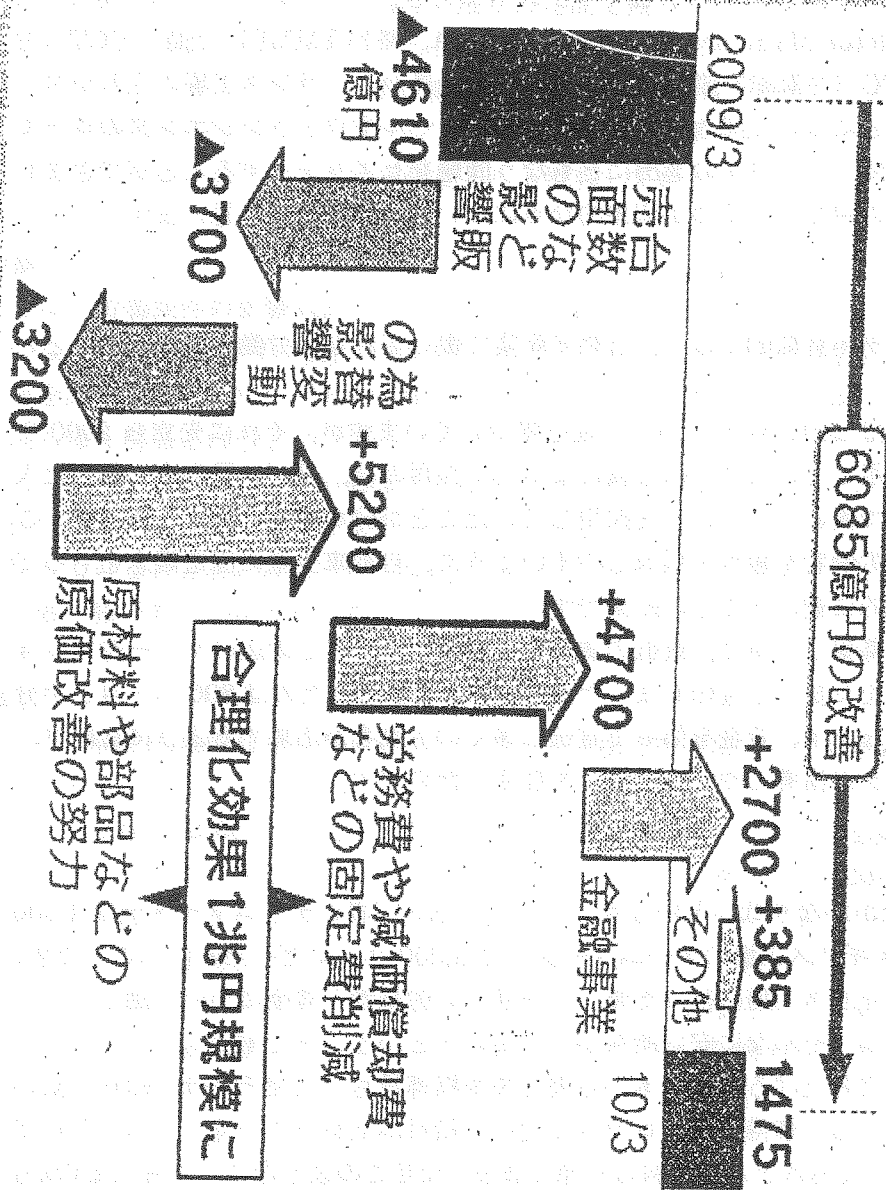
上記に見てきたヨーロッパ企業の最近の経営動向から、われわれは何を汲み取ることができるだろうか。最近のヨーロッパ企業には、サステイナビリティ・オフィサーという、環境と人間にやさしい、持続可能な成長をたえず追求するような経営専門家が、職場におかれるようになっていると聞く。われわれも「持続可能な成長をたえず追求する」立場から、わが国大企業の破壊的な経営戦略を打破し、つくり変えていくような体制を、一日も早く確立していかなばならない。

(完)

(おおき・かずのり／労働総研代表理事)



営業損益の増減要因



トヨタ・フランス工場の労働者の実態

杉山 直

今年2月9日～17日（水）の日程でフランスに行き、トヨタのフランス工場（正式名称：Toyota Motor Manufacturing France S.A.A, 略称 TMMF）で働く CGT（労働総同盟）と FO（労働総同盟労働者の力）の組合員からフランス工場の生産システムや労働条件などについて聞き、また、同組合のリールやヴァランシエンヌのローカルユニオンを訪問し、トヨタの進出にともなう問題をヒアリングすることができました。ここではその中で、いくつか印象的な点について紹介したいと思います。

未経験者

第1は、トヨタが意識的に以前、自動車産業で働いていない労働者を採用したという点です。

フランス工場は2001年1月から生産を開始していますが、それに先立ち2000年から労働者を採用しています。組合員によると、採用の後、元パン屋や店で働いた人など自動車工場で働いていない人を採用していたことが分かったということです。これは、トヨタが労働者を教育・指導しやすいように、自動車生産に固定観念をもっていない人を意識的に避けたことの結果です。

また労働者を募集した時に、最低の賃金を1,500ユーロとし周辺のルノーやプジョーより高い賃金を支払うと宣伝しましたが、実際に支払われたのは800ユーロと半分だったということです。賃金を偽って宣伝し多くの労働者が応募するように仕向け、その中からトヨタが指導しやすい労働者を採用したのです。

低賃金

第2は、賃金がかなり低いという点です。フランス工場のチームリーダーは1,500ユーロですが、イギリス工場のチームリーダーは5,300ユーロだったということです。ある組合員がイギリス工場に行った時、イギリスの労働者と賃金について話したところ、イギリス人は「そんなに安い給料か」と驚いたということです。

また、工場を立ち上げる時に日本から来た技術指導員も「なぜそれほど給料が安いのだ。日本だったら、修得したプロセスに従って給料が上がっていく。でもこちらだと、上がっていてもほとんど給料は一緒のまま。なぜこのようなことが起こるのか」と日本人も驚いていたということです。

労働密度

第3は、労働密度が非常に高いという点です。プジョーで働いたことのある組合員

によると、同じ仕事でタクトタイムがトヨタとプジョーは同じであっても、プジョーが1回の作業のところ、トヨタは3回の作業をさせられるということです。これが事実かどうかは確認し得ていませんが、少なくとも、非常に高い密度だという認識を持っていることを感じました。

さらにプジョーでは例えば1日に400台の部品を作らないといけない時に、仮に3時間で300台を作ることができた場合、残りの時間で残りの100台をゆっくり作ることができるという裁量があったということです。トヨタにはこうした余裕がありません。またルノーで働いたことのある組合員は、「トヨタと同じ仕事でした。しかし、ルノーの方は楽でした」と言い、プジョーで働いたことのある組合員は「トヨタの時より、もっと幸せでした。ここは牢屋だ!」と批判していました。

うつ病

第4は、労働条件の影響もあって「うつ病」が多い点です。組合員の話では統計はみていないけれども、「うつ病」が多いということでした。組合員は、最近、若い女性が自殺を図ったこと、また、ある労働者がプレッシャーの影響でアルコール中毒になり、間もなく解雇されるという事例を紹介しました。

また、別の組合員は、女性の労働者が積雪のため明日工場に行くことができなくなり、彼女が上司に出勤できなくなることを伝えたところ「もし来なかったら、君は罰則が待っている」と言われたという事例を挙げていましたが、フランス工場でもストレスが強い様子をうかがえました。

退職者

第5は、特に印象的なことでしたが、フランス工場では退職する労働者がかなりの数にのぼっているという点です。

フランス工場は2000年に250名の労働者を採用しました。この内、200名がチームリーダーのようで、残りはグループリーダー（チームリーダーの上の職位）やマネジャー（管理職）でチームメンバーの採用はありませんでした。このチームリーダー200名の内、現在までに50パーセントぐらいが退職しているということでした。チームリーダーたちは、グループリーダーになれると思っていましたが、結局、経営者が公言した第2工場も建設されず昇進できなかったことや、仕事が辛いことなどが退職の理由ということでした。

フランス工場の退職者は、プジョーに比較しても非常に多いということです。組合員は実際の数字を示して、退職者の状況を説明してくれました。退職者数は、2009年の1月は24人、2月は18人、3月は18人おり、おおよそ毎月、18人から25人の間での退職者がいました。この人数を使って年間の退職者数を推計すると、216人から300人となります。『トヨタの概況2009』によると、2009年3月末の従業員数は3,788名なので、この退職者数は全従業員数の年間約6パーセントから約8パーセン

トに相当します。

FO ノール県本部書記長へのインタビューでも、彼は「トヨタの労働者はトヨタで働いていることをあまり自慢に思っていない」と述べました。組合員も「トヨタにいることに誇りをもっていない」と言っていました。

労使関係

フランス工場と日本のトヨタの違いの大きな一つは、労使関係にあります。フランス工場には、CGT、FO の他に CFTC（フランスキリスト教労働者同盟）など合計 5 つの労働組合があります。日本との違いは企業別組合という形態をとっていないという点だけではなく、労働組合の運動の質が違うようです。つまり、フランス工場では、問題が発生すればストライキや抗議行動が行われています。

、昨年 4 月、フランス工場では減産に伴う休業による賃金カットに対して、労働者はストライキを行いました。その中心となったのが CGT と FO でした。そして労働者は事実上、トヨタに賃金カットを撤回させることに成功しています。

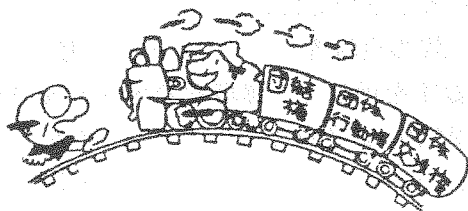
また今回の調査では、抗議行動が何回もあったことが分かりました。例えば、超過勤務が月曜日から水曜日まで続き、木曜日に会社から土曜日に勤務するよう言われた時、労働者は木曜日に早退するという抗議行動をとったなどです。

このように、フランス工場には経営に対して、はっきりと労働者の要求を掲げ実現を目指す、日本のトヨタにはほとんどみられない労働者・労働組合の姿がありました。

<付記>

本稿は、『月刊全労連』2010 年 5 月号に猿田正機氏（中京大学教授）と杉山の連名で掲載した「トヨタ・フランス工場の労働者の実態」を、杉山の責任で表現を修正したものです。

（すぎやま・なおし／ 所員）





まだ間に合うのなら

労働組合雑感 Part 2

23

桜井善行

はじめに

前号での報告に少なからぬ仲間から好意的な反応をいただいた。実践の部分では、多くの人々が苦悩しながらも、現状を突破し未来を切り開いていこうとしている。そういった人々に冷や水を浴びせるつもりではないのはいうまでもない。むしろそうした人々と現状分析を共有して未来を切り開いていきたいという思いがある。したがってそのためには、今ある困難な状態の原因を切開し、あり得るべき方向への進路に導ける確固たるものを確立する必要がある。私からすれば、今までの実践の総括と次世代へのバトンタッチのために、その作業をしていきたいと考えている。

団塊リタイア2ヶ月

この3月、多くの職場では団塊の世代の最後の部分が現役を退いた。この3月までに還暦を迎え、退職したのは1949年から1950年にかけて生まれた人々である。報告者もその1人であるが、彼らは戦後の混乱期に戦地から復員し、結婚・出産という経過をたどっており、この年度に限らず、1947年度から3年間に出生した人々は我が国の人口ピラミッドの中でも突出している。

この層は、かつては「ベビーブーマー」といわれ、後には「団塊の世代」（堺屋太一）と命名された。いつの時代もよきに悪しきに「突出」して目立っていたのだろう。彼らが去った後、すでに2ヶ月が過ぎようとしているが、職場は大きく変わろうとしている。1つは職員構成が一気に若返ったということである。もう一つは女性の存在が目につくようになったことである。このこと自体はなんら非難されることではないし、むしろ好ましいことだと思える。また非正規雇用の人も職場で目につくようになった。これらの現象は特にデータで裏付けられたものではないが、職場に青年層や女性や非正規雇用の人々の比率が高まったことの表れであろう。

ただこれらのことが、次世代に伝承できないことも表れてきている。特に製造現場では技能の継承がスムーズに行かないことであり、これは数年前からささやかれてきたことであるが、「労働力の流動化」とともなう非正規雇用の大量導入により職場における「技能形成」が十分におこなわれなくなり、それがかつては物づくりとして誇るべきものを持っていた「メイドインジャパン」に暗い影を落としつつある。

労働組合運動への影響

すでに20年前からささやかれてきたことであるが、私たちが関わってきた労働組合の組織と運動の担い手は、団塊の世代を中心にそれ以前に出生した人々によって多くが担われてきた。彼らがリタイアした後、組織と運動はどうなっていくのかと。

その心配は現実のものになってきた。長期低落の労働組合員の減少と組織率の低下

だけではない。役員のなり手がいない、機関会議への未結集の増加などによって、今まで行ってきた労働組合活動の基本が成立しない現実を目にするようになった。しかも職場の末端に位置する管理職員もかつては組合役員の経験は別としても、組合員であった人が多数であったが、最近では組合経験のない人が管理職になりつつあり、人望がなかったり様々な知識に精通しない故、職場をまとめきれなくなっている。

労働組合サイドからすれば、こうした基本構造が大きく変化することにより、従来型の活動を維持できるところは本当に少なくなった。かつては職場だけではなく地域も含む広大な「面」を支えてきたところが、現在では「点」と「点」がかろうじてつながっているにすぎない。機関会議に費やす時間もかつてのような激しい議論はなくなり、量的にも半分以下になっている。

職場におけるまともな労働組合の活動は見えにくくなっている。この現実だけは見えておく必要がある。

労働組合運動の担い手を求めて

ローカルセンター愛労連の大会に参加していつも感じることもある。それは各組合からの参加者の意識と発言内容である。誤解を恐れずにあえていうならば、参加者・代議員のひたすら「義務感」と単産からの「実践発表会」の報告である。それはナショナルセンターやローカルセンターの宿命であろう。企業別組合の呪縛に囚われているものが、自らの周囲に目を向けて、視野を拡大していくことは大事なことであり、必要でもある。しかしそこにとどまっているならば、地域や全国の課題との結合はなかなかできない。参加者の多くが、「おつとめ」であれば、その場限りのものになってしまうのであろう。

また労働者であるならば、自らが関わる仕事に対する力を伸ばしていくのは必要であろう。しかしこれとて、仕事に関わる様々な環境や条件について目を向け、不合理な点について「改革」という視点がなければ、単なる専門的職能集団に特化することになってしまうだろう。

人が成長するのは、様々な人と出会い、様々な体験をし、その中で1つの筋道を認識することも重要なことである。しかし、その体系はどんなに立派な「理論と実践」があっても、自ら消化することなく、受け流していく日々が続くならば、それはその人の血となり肉とはなっていないであろう。必要なのは、血となり肉とすべき努力である。様々な課題を、景気よく「いけいけドンドン」で提起するのも必要かもしれないが、時としてはたちどまり、過去を振り返りながら、次の飛躍のための地道な実践の積み重ねが必要である。今こそ、現実を正確にとらえ、次のための準備をする時期ではなかろうか。

世代交代で表れつつある労働組合運動の1つの現象については次の機会に職回することにしてみたい。

(さくらい・よしゆき／ 当研究所副所長)

刈谷市職員倉田康弘さんの過労死認定を求めた名古屋地裁判決にあたって・ 声明

4月21日、名古屋地方裁判所は、刈谷市美術館職員・倉田康弘さんの過労死を公務災害と認定しなかった地方公務員災害補償基金愛知県支部の「処分取り消しを求めた訴訟」で、請求を棄却する不当判決を行いました。みなさまのこれまでのご支援に感謝申し上げるとともに、高裁での過労死認定を勝ち取る新たなたたかいをはじめることを表明します。

判決は、「98年4月の市の組織改革で美術館職員が減り、仕事量の負担が増大した」と認めながら、基金支部審査会が認めていた残業時間数すら認めず、「死亡6ヶ月前の公務は繁忙であったが過重とは認められない」と判示し、原告の妻・利奈さんが主張していた「早朝出勤や自宅へ仕事を持ち帰ってきた」とする時間外労働についても「休日出勤や自宅での残業の証拠がない」「黙示の命令も認められない」と退け、死亡との因果関係を否定し、請求を棄却しました。

倉田康弘さんを取りまく環境は、美術館勤務3年目の98年4月、副館長が減員・廃職となったうえ、館長と業務係長が異動し、美術館経験のない上司が配属され、4人体制が3人になるなど業務経験者は倉田さんのみとなりました。

業務の多くが倉田さんに集中し、何の配慮も気配りもない上司のもとで「市民のためにいい仕事をしたい」の思いで、連続40日間休みなじの勤務を続け、「今年は正月くらい休もうかな。このままじゃ俺、過労死するかもしれんな」とのつぶやきが漏れるほど、肉体的にも精神的にも過重な勤務を強いられてきたなかで死亡したものです。

判決を受けて利奈さんは「納得できない。公務災害基金制度は救済制度であり、本来なら使用者側が申請し、労働者を助けるべき制度。被災者が苦勞して証拠を集めて提出したものも採用されず…。長時間労働で苦しめられている労働者はこれでは救われない。控訴して、働く人が健康で安心して働ける社会にするためにもがんばりたい」と決意を表明。弁護団も、「労働者の勤務時間を把握するのは使用者の責任、義務でありながら、判決は立証責任を労働者に押しつけるもの」「基金支部審査会より勤務時間の認定を後退させる判決は考えられない」とその不当性を指弾しました。

原告と弁護団は、「過労死を防ぐ砦としてあるべき裁判所が、その存在意義をも問われる不当な判決」であるとして、ただちに控訴することを明らかにしました。

私たちは11年間、家計を支え、子育てに追われながら「もう同じような悲しい労働者をつくってはいけない」と、認定闘争をたたかってきた倉田利奈さんの思いを、高裁の場で必ず実現させる決意です。不当判決への怒りを勝利へのエネルギーにし、控訴審のたたかいを大きく広げ、「働く者がむくわれる社会の実現」に向けて、原告利奈さんや弁護団とともに、たたかいの先頭に立って奮闘するものです。ひきつづきみなさんのご支援・ご援助をよろしくお願いいたします。

2010年4月

刈谷市職員倉田さんの過労死認定を求める会
自治労連愛知県本部

トヨタ 見事「黒字」回復？

——リコール騒動、そのご……

伊 藤 欽 次

◇ トヨタのリコール問題がおさまったら、欧州の黒マグロ問題がマスコミをにぎわせていたが、これもすぐ消えてしまった。トヨタのリコール騒動が下火になったかのようにだが、トヨタの深部にはマグマが沈殿しているようにもみえる。そう、した中で、2010年3月期決算は、「奇跡の黒字」を実現した。

1. 「奇跡の黒字復活」、2010年3月期決算

5月11日、トヨタは2010年3月期決算を発表した。

○ 予想を超える「黒字」

10年3月期連結決算見通しの推移と「決算」、今期見通し、は下表のようでした。

(単位：億円)

発表時	売上高	営業利益	純利益	為替レート
09年5月	165,000	▼ 8,500	▼ 5,500	(ドル) 95円
8月	168,000	▼ 7,500	▼ 4,500	92円
11月	180,000	▼ 3,500	▼ 2,000	93円
2月	185,000	▼ 200	800	92円
10年3月 期決算	189,509	1,475	2,094	
前期決算	205,295	▼ 4,610	▼ 4,370	101円

11年3月 期見通し	192,000 (1.3%)	2,800 (89.8%)	3,100 (48.0%)	
---------------	-------------------	------------------	------------------	--

2010年3月期決算は、売上高では、前期を若干下回ったものの、当初見通しを1割以上上回った。営業利益では、当初見通しでは、8,500億円の赤字を見込んでいたが、販売の持ち直し、トヨタ特異の原価低減などで、黒字化を達成した。

○ 増益要因（純利益の増減要因）

増益要因——原価改善の努力 5,200億円
固定費の削減 4,700
 金融事業の増益 2,700

	その他	385
	小計	12,985億円
減益要因	台数等の影響	3,700億円
	為替変動の影響	3,200
	小計	6,900億円
	営業利益	+6,464億円

このうち、「固定費の削減」は、

研究開発費の減少	1,787億円
労務費の減少	627
減価償却費・設備関係費	378
その他	1,908
	4,700億円

また、大規模リコール（無料の回収・修理）問題の対策費用は約2000億円の減益要因が発生したが、原価提言や固定費削減など1兆6900億円の緊急収益改善効果で吸収したという。

○ V字回復「黒字転換前倒し」は、「トヨタの底力」（原価低減）

一昨年初の世界同時不況で、2009年3月期決算（連結）は、巨額の営業赤字に陥った。2年後の、2011年3月期決算では、黒字回復をめざすとしていたトヨタは、「奇跡的」に、1年で黒字を達成した。マスコミは、こぞって「トヨタの底力」と賞賛している一方。これは、「お家芸」の原価低減（＝ゲンテイ）、つまり「乾いたタオルを絞る」どころか、「乾ききったタオルを無理矢理絞る」やり方で、限界があるのではないかと、とも報じている。10年3月期決算での原価削減は1兆円近くあったが、11年3月期見込みでは2900億円が見込まれている。

「前期は力づくでコスト削減に取り組んできたが、今期から2年間で仕事のやり方や仕組みとして定着できる活動をしていく」（小沢副社長）という。

○ 政府のエコカー減税、買い換え補助も大きな「助け船」

諸外国での、「新車買い換え補助」など支援策とともに、日本ではくわえて、「エコカー減税」（2009年4月から、延長して、2010年9月まで）に助けられて、「プリウス」が11か月連続、売り上げ首位を記録・更新し続けてきた。リコール問題が重かったが、大きな落ち込みとはならず。海外生産も回復している、という。

○ 巨額の内部留保積み増し

内部留保の主要な部分である「利益剰余金」は、前期より370億円積み増して、11兆5、686億円となっている。

○ 「今年度が新しいトヨタ再出発の年と考え、新たな成長戦略へとかじを切っていきたい」——豊田章男社長言明

2010年3月期決算発表の記者会見で、豊田章男社長は冒頭「一瞬たりとも気の抜けなかった1年だった」と振り返りつつ、「やっとスタートラインにつくことができた。今年度が新しいトヨタ再出発の年とし、新たな成長戦略へとかじを切っていききたい」とのべたという。

その「新しい成長戦略」の一つは、以下のことのようにある。

○ 国内320万台死守へ——ライン集約などで生産縮小

トヨタは、前年度の期初では、09年度の世界生産台数見込みを620万台とし、「700万台を切っても利益がでる体質へ転換」させることをあきらかにした。

過剰設備問題の解決に向けて、「現状の生産体制を抜本的な見直していく。5～6年かけてじっくりやりたい。」（新見副社長）

そのため、「国内の生産能力を、15年をメドに現在の年390万台から2割近く（70万台）削減し、320万台体制にする」方針をあきらかにした。終戦直後の混乱期をのぞけば、創業以来となる国内生産設備の縮小に踏み切ることとなる。具体的には、

田原工場の生産ライン3本を2本に 輸出用大型車などを主に生産してきた田原工場は、3本の生産ラインのうち、第1・2ラインを統合（乗用車とSUVを混流生産）、11年末までに「2本」にする。生産能力は60万台から40万台程度に調整。すでに期間従業員の採用を抑制しており、「早期退職などによえう人員削減は行わない」という。

こんご、老朽化している東海地域の関連会社の生産ラインが統廃合されるみこみ。

高岡工場、1ライン休止 現在2ラインのうち1ランは2月から休止している。このラインは、小型車やミニバンを生産できる「混流生産ライン」に切り替え、2013年までに移動させる計画（当初は11年末稼働予定）。

関東自動車岩手工場へ、同一プラットフォーム車種を統合 小型車「ヤリス」（日本名ヴィッツ）「イスト」「ラクティシ」など同一プラットフォーム車種を、関東自動車岩手工場（岩手県）に集約する。

堤工場は、HV車に特化 堤苦情は、堤工場は、現在、ハイブリッド車「プリウス」を生産している。こんご、「プリウス」とその派生車に特化させる計画。

この生産ラインの統廃合・縮小は、「雇用状況に大きな影響をあたえる」ものとみられる。

○ NUMMI、車両生産終了

米・GMとトヨタの合弁会社「NUMMI」（米・カルフォルニア州）の自動車生産は、米西部時間4月1日午前9時21分、最後のカロラが生産ラインから送り出されて、25年間つづいた車両生産活動は終わった。

○ 部品値引き要請、平均1.5%程度

4月14日、トヨタは、4～9月に納入される自動車部品の購買価格につて、部品

メーカー各社に平均1.5%程度の引き下げを求める方針を決めた。

2008年秋以降、世界的な販売低迷をうけて、多くの部品メーカーに引き下げ養成を控えていたが、「販売が回復」。部品メーカーの多くは10年3月期決算で「営業黒字」がみこまれることから、要請にふみきったという。

トヨタは、いままでも、半期に1回のペースで、自動車部品の購買価格を改定（毎回、平均1.5%程度の引き下げ「要請」）してきた。

○ 原材料価格の高騰が待ち伏せている

しかし、懸念材料が横たわっている。金融危機で、投資資金が、商品市場にも流れていることから、石油、農畜産物などへの商品投機にまわり、物価の上昇を誘発している。こうしたことから、鉄鋼などでの原材料が高騰し、鋼板価格の上昇は避けられない状況にあるようだ。こうしたことが、自動車産業の利益に大きなマイナス要因となる懸念がつよまっている。

○ 生産拡大は新興国で、しかし「北米でしっかり稼ぐ」

「北米は収益的な重要拠点との位置づけはかわらない」としつつ、中国やインドなどの新興国への出遅れが指摘されている。このため、「今後の成長を左右する」新興国に、生産拡大に力を注ぐ計画である。中国では、長春新工場を2012年前半の稼動をめざしている。インドでも、新工場を建設している。しかし、新興国市場では利益率の低い100万円を切る小型車が中心で、「HVで稼げるようになるには、まだまだ時間がかかる」とのため息が聞こえてくる。深刻国市場中心の収益構造に転換するまで、「北米でしっかり稼ぐしかない」というが、リコール問題の影響は見逃せない。過去最大規模という販売促進策（ロン金利ゼロなど）の効果で「急回復」しているものの、採算の悪化や、販売促進策が切れた後の反動減が避けられないとの見方が支配的である。

2. リコール問題、そのご——最重要市場・米国の動向がカギ

2月17日 トヨタ、社内と社外のコミュニケーションの改善を目的とするBR（ビジネス・リフォーム）コミュニケーション改善室（社長直属）を設立

3月10日 トヨタの一連のリコールによるコスト、50億ドル超える見通し-市場予想

3月23日 日経BP社『不具合連鎖 「プリウス」リコールからの警鐘』発売

3月25日 トヨタ：4～6月の国内生産1割減産…リコールで販売不振

3月26日 トヨタ、北米品質特別委員会の責任者にセント・アンジェロ氏（トヨタの北米技術・製造部門の執行副社長）を起用

3月29日 トヨタ：マツダにHV技術供与 量産で原価低減

3月30日 トヨタ：「グローバル品質特別委」が初会合 情報共有を強化へ

会合後の会見で豊田章男社長は「今日が品質管理強化の出発点」と、信頼回復

に向けた第一歩を踏み出したとの認識を示した。

4月 1日 トヨタ、入社式。1250人（昨年2436人）に社長が訓辞。

「皆さんは再出発の年に入社された1期生。『私がトヨタを立て直す』くらいの強い気持ちを持ってほしい」と呼びかけた。

4月 1日 合弁会社「NUMMI（ヌーミー）」（米カリフォルニア州）が2日（現地時間1日）生産を終了した。

4月 2日 トヨタ：3月の米国新車販売4割増 3カ月ぶり大幅プラスに。トップGMに肉薄

（1、2月の米国新車販売は、それぞれ前年同月比15.8%減、同8.7%減と大幅に減少。）

4月 5日 米トヨタ：ゼロ金利ローン、1カ月間延長（～5月3日まで）

4月 8日 トヨタ自動車の経営幹部は、一部車種の技術的問題を公表するタイミングについて1月に協議し、幹部の一人が1月16日付の電子メールで「この問題を隠しておく時期は終わった」と宣言していた。ダウジョーンズ・ニューズワイヤーズが7日に確認したトヨタ社内資料で明らかになった。

4月13日 トヨタ、レクサスGX460[高級スポーツタイプ多目的車(SUV)]、米誌（米消費者情報誌コンシューマー・リポート [電子版]）が危険性を指摘

4月14日 「ウォール・ストリート・ジャーナル（電子版）」トヨタ創業家と歴代社長との深まる反目ーリコール問題で激化

4月14日 トヨタ、米・情報誌の指摘を受けてSUVの販売を中止

4月15日 トヨタ、レクサスGXの生産を9日間停止・田原工場（4.16～26）

4月17日 トヨタ、米誌指摘のレクサスGXの横滑り問題を確認

4月17日 トヨタ、北米で「シエナ」計87万台をリコール

4月19日 トヨタ、米運輸省が「リコール隠し」を指摘した問題で、科せられた約15億円の制裁金を支払うと

4月20日 スポーツタイプ多目的車（SUV）の横転の危険性を認め、約3万4000台のリコール（回収・無償修理）を実施すると発表した。

4月20日 副社長を6人に増員 大規模リコールで業務量増加

5月 5日 延べ300万台超の修理終了、リコールでトヨタ発表

5月 6日 米下院エネルギー・商業委員会・公聴会

コンサルタント会社エクスポネント< EXPO.O >によって行われたトヨタの電子制御スロットルシステムに関する外部調査が焦点となるほか、トヨタの米販売子会社のレンツ社長が証言（延期）

5月10日 米・ラフォード運輸長官、豊田本社を来訪、社長と会談。

5月11日 2010年3月期決算発表

米・運輸省道路交通安全局（NHTSA）は、追加制裁金を巡る調査の対象を発表。トヨタが05年実施したスポーツタイプ多目的車（SUV）「ハ

「イラックスサーフ」のリコールについて、法律で定めた期間内に米当局に報告したかどうかの調査。通報が遅れたと判断されれば、追加制裁の対象となる・

5月13日 集団訴訟の審理始まる

5月20日 米下院、再びリコール問題で、電子制御に関連する疑惑で、トヨタの現地法人の幹部を聴聞

○ また、リコール

トヨタ自動車は4月20日に、米消費者情報誌が指摘したスポーツタイプ多目的車（SUV）の横転の危険性を認め、約3万4000台のリコール（回収・無償修理）を実施すると発表した。

また、米運輸省が「リコール隠し」を指摘した問題で4月19日、法令違反は否定しながら「論争が長引くのを避けるため」とし、て約15億円の制裁金を支払うと発表した。「復調傾向にある販売などへの影響を最小限にとどめたい」との思惑が反映した対応とみられている。

リコール問題は、こんごも尾を引く可能性があり、トヨタの思惑通り事態が沈静化するかは不透明と、見られている。

○ 電子系統の安全性は、未だ確認されていない

トヨタのリコールの対象になったのは、北米や中東などで販売された「レクサスGX460」と兄弟車「ランドクルーザープラド」。電子制御による車両安定装置（VSC）で制御しきれない場合があると判明、VSCのプログラムを修正している。

安全性能の向上が求められる中、自動車制御は機械式から、より複雑な電子式へと急速に移行している。最先端技術が盛り込まれた高級車は100個に及ぶマイクロコンピュータを抱えるとされる。

こうした中、車両の横滑りを防止するABS（アンチロック・ブレーキ・システム）が作動した際、一時的にブレーキが利きづらくなるとして、トヨタは2月にハイブリッド車（HV）「プリウス」のリコールを実施。電子制御の問題が注目された。国土交通省の保安基準ではリコールかどうかの境界線上だったが、トヨタはあえて信頼回復を優先した、という。

また、米議会公聴会で焦点となったレクサスなどの急加速問題についても、一部から電子系統の欠陥との指摘が出されている。米議会下院が、電子制御システムの欠陥の有無を検証する公聴会を5月6日（延期、20日開催予定）に再度開くなど、問題は長引いている。

東京農工大大学院の永井正夫教授は「自動車の電子制御システムは進化の途上で、不具合が生じやすい。今後、自動車各社のリコールは増えるだろう」と指摘。トヨタに限らず、業界全体が電子制御問題で対応を迫られることになりそうだ。

○ 信頼回復になお時間

一方、トヨタが当局から科せられた制裁金の支払いを決めたことで、アクセルペダル部品の不具合で実施した1月のリコールについては、両者の協議は一応の決着をみた格好である。

ただ、米ラフード運輸長官が「トヨタが報告義務を果たさなかった責任を認めたことに満足する」との声明を発表する一方で、トヨタは、法令違反との運輸省の主張を否定、ブランド力や信用力の低下に結びつく訴訟や論争の長期化を避けることを強調。両者の見解にはなお隔たりがあるようだ。

当局は、別の不具合でもトヨタの対応に問題が見つければ追加で制裁金を科す検討をするなど強硬な姿勢を崩していない。

さらに、トヨタが制裁金を受け入れたことで、トヨタが米国内で抱える100件以上の訴訟が不利となる懸念や、5月13日に予定される集団訴訟の初審理に影響を与える可能性も残る。3月に米新車販売が急回復、リコール問題から立ち直りつつあように見られているが、本格的な信頼回復には、なお時間がかかるであろう。

3. トヨタの「信頼回復」は

豊田章男社長は、昨年6月の就任直後の記者会見で、トヨタが過去10年間、世界最大の自動車メーカーになることに全力を傾けたあまり、「顧客第」という、同社のコアバリューがなおざりにされてきた、と語っていた。

「世界中の顧客ニーズを満たすために事業を拡大したのは間違いではないと思うが、手を広げすぎたきらいはある」、とも語っていた。

過去のリコール事例にかかわっていたトヨタの元幹部は、「何が何でも」成長と利益をめざし、品質問題が未解決のまま放置されていたと発言している。

トヨタの「成長」へばく進したのは、1995年に社長、1999年に会長に就任した奥田碩現相談役の台頭を契機としていた。奥田氏の下、トヨタは世界最大の自動車メーカーになることを目指した。

その後10年間、米国で急成長をとげ、売上を伸ばすとともに、米国の製造拠点を拡大した。2000年には160万台だった米国での販売台数が、2007年には260万台に達した

諸問題に直面した当時の渡辺捷昭社長は、2006年、一部新型の導入を半年も遅らせた。この措置は、車両および部品設計に取り組むより多くの時間を技術陣にあたえるためだったという。渡辺は、「場合によっては、新製品を導入するために、ほかで予定された製品を全面的に廃止することも決定」していたという。

2カ月にわたる「見直し」の結果、トヨタは、グローバルな事業拡大重視のせいで、製品開発プロセスにほころびが出ていると結論づけた。

渡辺氏は当時のインタビューの中で、同社技術陣が、場合によっては、現物のプロトタイプを製作せずに、コンピュータ・シミュレーションに頼りすぎていると

いた、

こうしたことは、開発・設計部門のコスト削減、技術者の加重労働を誘発し、過労死・過労自殺、うつ病患者の急増が、十分な品質チェックを行うことなしえない体制がつくられていた。

トヨタはそうしたやり方・状態を放置したまま、今日にいたったのである。このことへの反省のないままでは、真の解決にはならないだろう。

このことへの反省と、技術者に十分な余裕を保証することが急務ではなかろうか。

◇ 産経新聞【戯言戯画】4月19日

豊田章男・トヨタ自動車社長 人がいいのはいいけれど…

人がよさそう。大量リコール問題で米議会公聴会后、涙ぐむ姿に多くの人がそう思ったのでは。

だいたい今回の問題は、自動車王国のメンツをつぶされた米国のイジメじゃないのか？。専用ジェットを乗り回し巨額な報酬が批判を浴びる彼（か）の地の企業トップと違い、現地法人の従業員と向き合う創業家の御曹司の姿勢は誠実さを感じさせた。幸い米国でのトヨタ車の販売台数も回復しつつあると聞く。

ところでちょっと待ってくれ。いまのトヨタにプリウス以外に魅力のある車はあるのか。80点主義の優等生的な車ばかりじゃあ、若い連中の車離れは加速し、老いばれ走り屋はワクワクしない。

昨年の社長就任直前、ドイツの24時間耐久レースでハンドルを握る姿はホント、まぶしかった。ヨタハチやハチロクのような、かつて車好きを夢中にさせた車を、この人なら世に出してくれると期待した。

人がいいのはいいけれど、80点主義をはねのけて、車好きをうならすことができるかな。まあいいか、アメリカや中国で売れるのはお買い得感のある優等生的な車。いままで以上にドンドン売りさばいてくれれば、ニッポンの景気も上向くさ。

（太田浩信）

（いとう・きんじ / 所 員）

新：刊：紹：介

シリーズ ○ 民主的改革のための経済学 ③

内部留保の経営分析

過剰留保の実態と活用



小栗崇資・谷江武士 編著

<本書の「帯書き」から>

「埋蔵金」を雇用のために活用せよ！

巨額の内部留保を温存したまま、「派遣切り」「雇い止め」が強行されることに高まる社会的批判。内部留保とは何か？

財界がいうように「設備投資などに使われていて取り崩しはできない」のか？「設備投資などに使われていて取り崩しはできない」のか？

——現代の企業会計の基礎をやさしく解説しながら、内部留保の活用が十分可能であることを明らかにした意欲作

我われの知る限り、内部留保に関する論議は海外にほとんどなく、この分野の研究は日本で独自に発展したものであるといえます。戦後日本の資本主義は、異常なほどのスピードと規模の資本蓄積によって発展してきましたが、それには会計制度も深く関わってきました。そうした資本蓄積を会計面でとらえ批判的に論じようとしたのが内部留保論です。……本書で新たに問題提起した論点もあり、内部留保論としての一定の水準を保っているのではないかとひそかに自負しています。(編者のことば)

「目次」をここに紹介しておきます。

はじめに

第1部 会計の見方と経営分析

第1章 財務諸表の仕組み

第2章 貸借対照表の仕組みと見方

第3章 損益計算書の仕組みと見方

第4章 キャッシュ・フロー計算書の仕組みと見方

第5章 新しい会計基準の見方

第6章 経営分析の方法

補章

第2部 内部留保の分析

第1章 内部留保とは何か

第2章 内部留保の項目と計算方法

第3章 内部留保の実態

第4章 大企業の労働分配率の推移

第5章 内部留保と法人税制

第6章 内部留保の活用は可能か

学習の友社

定価 2,100円

編著者の一人である、谷江先生・名城大学経営学部教授は、当研究所の理事としてご協力いただいております。

トヨタの内部留保の問題などについて、雑誌「経済」などに執筆されてきました。

会員のみなさん！ぜひご活用をおねがいします。

研究所にご連絡くだされば、送付させていただきます。



研 究 所 便 り



☆2010年3月15日以降の主な活動日誌

〈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 ☆

今後の主な予定

〈5月〉22日医師の会28周年「産婆になりましょう」 23日東海自治体学校(名大) 25日

革新県政の会要求・運動交流集会 25日名古屋市政の民主主義を守る市民の集い

29日第8回愛知労働問題研究所所員会議、公共サービスの民営化を考えるシンポ

31~6月11あいち平和行進 〈6月〉13日あつた9条の会5周年記念の集い 19日第9回

愛知労働問題研究所所員会議 24日参議院選告示 〈7月〉11日投票 21~23日全労

連大会 25日愛労連定期大会 31日第4回愛知労働問題研究所理事会・第10回所員会

議~~~~ 〈10月〉2日愛知労働問題研究所研究集会・第5回理事会

☆ホームページ (<http://www.roren.net/romonken>) ホームページを再開しました。

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。web会員を募ろうと考えています。

☆研究所寄贈・購入文献紹介

兼松男女賃金差別裁判報告集 岡谷の差別をなくす会ニュース最終号 小出ソフト

バンク過労死裁判報告集 マツヤデンキ過労死事件名古屋高裁判決 私鉄バスハイ

タク連絡会交流誌25号 「生活保障:岩波新書」宮本 「グローバル化経済の転換

点」中公新書仲井 「反貧困の学校」明石書店宇都宮・湯浅 「内部留保の経営分

析」学習の友社谷江

☆今回151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。

151号は150号に引き続き特別号になりました。

☆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151号(隔月刊) / 発行日2010年5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。

