

研究所とのNet Work

所報

Aichi Labor Institute

も：く：じ

・多国籍企業と対峙する労働運動

—新たな時代認識と課題

・・・後藤 基 p2～

・新刊紹介『微笑みかげんの階級闘争』原富悟著

・・・大木 一訓 p7～

・書評『路面電車を守った労働組合—私鉄広電支部—

小原保行と労働者像』河西宏祐著

・・・櫻井 善行 p9～

・災いチャンス、「生産体制の再構築」へ

・・・伊藤 欽次 p14～

・復興財源は「有るところ」から取るべきだ・・・ブログ

新刊紹介「働く女性の母性保護」駒田富枝著・・・編集部 p26～

・研究所便り

・・・編集部 p28



● 第157号

○ 2011年5月15日

愛知労働問題研究所



多国籍企業と対峙する労働運動

—新たな時代認識と課題

後 藤 基

1. 震災・福島原発事故—生かされない過去の教訓

4.11 に発生した大震災、地震によって福島原発事故が発生した。地震による津波によって東北地方を中心に大きな被害をもたらした。同時に、発生した福島原発事故は、チェルノブイリ原発以降、改めて原子力のあり方を我々に投げかけた。そればかりか、震災と原発事故は、国民生活、地域産業などに甚大な被害をもたらした。そして、震災・福島原発事故とその後の対応は、これまでの永年の自民党政権、引き続く民主党政権の国民国家を蔑にした国家政策上の多くの矛盾と課題を露呈させた。それらは多岐にわたるが、教育・科学技術、地域づくり、リスクマネジメント、医療福祉、エネルギー政策、食料等々、あらゆる分野に及んでいる。

国家における危機管理体制、企業における危機管理体制については、1995 年に発生した「阪神・淡路大震災」の教訓も、いつか過ぎ去った出来事のごとく活かされていない。

危機管理は、日常に国家主導者・経営責任者の関与が不可欠であり、日頃からの事前準備と、“いざ”の場合の初期対応がいかに迅速に処理できるかの速度にかかっている。また、現場では臨機応変に指揮命令が下せる指揮者が居るかということも重要な点である。

過去の教訓から今回の一連の対応をみるならば、誰もが考える危機における常套な対応から大きく逸脱し、政府も東電もわが身を守ることだけに終始したものであった。そこには、国民と国民生活を最優先に考える姿勢は微塵も無いことが浮き彫りとなった。その一端は、危機時における情報開示にも見られる。とりわけ危機情報は、迅速かつ正確なものでなければならない。福島原発事故の政府報道では、前日まで経済産業省の TPP 担当官が、事故後は保安院として、2 次・3 次情報の原稿を読み上げるだけの伝達官になるなどは、なにおか言わんやである。

2. 国民・国民生活を省みない火事場泥棒

一方、こうした大危機時にもかかわらず、震災を利用し国民・国民生活を押し込めるさらなる方向が生まれている。災害時、我々は何をなすべきかを知ってい

るが、政府・大企業への犯罪を隠蔽するために、民間の広告ネットワーク（AC）を使い、“まずしさとがまんを共有しよう”と呼びかけ（国民の団結）と、国民総動員へのナショナリズムを醸成する。震災を機に日米同盟の再強化を図るため、「トモダチ作戦」と命名された米軍による搜索・救難、物資輸送がおこなわれた。また自衛隊は、過去最大の 10 万人体制で被災者支援、原発事故対策に取り組み、国民生活への浸透と信頼を築こうとしている。同時に、この時期集中的に高校や大学への自衛隊勧誘活動も活発に行われている。

経済同友会は、復興を通じた新たな国づくりとして、内閣に「復興院」を設置し「危機的状況を克服し、被災地域の復興を成し遂げるためには、各県単位で空港や港湾の整備を行う従来型の地方振興政策ではなく、我が国の経済を牽引する国際競争力ある魅力的な広域経済圏を創り上げていくことが必要で」そのためには「“新たな国づくり”として「将来の道州制導入を視野に入れた制度設計」と「広域連合の設置や市町村合併による自治体行政の再建に取り組むことが必要である。」と述べている。災害地では、これまでの市町村合併によって、救援体制や医療体制が全く機能不全に陥ったのに、である。また経団連は、復興のためとして、国内規制緩和の積み残し課題である 73 項目にわたる規制緩和を要求している。その他、震災財源のための消費税引き上げ論、原発存続論、より一層の海外進出論等々、火事場泥棒的政策や議論が矢継ぎ早に行われている。

政府・大企業にあっては、この震災を絶好の好機と捉えている。それは“震災復興”を口実に、国内における諸分野での新自由主義政策を完結させること、本格的な海外事業展開のための“アジア”に向けた新自由主義政策の展開である。その意味で、復興をどのような姿とするか、まさに政府・大企業と国民・労働者との戦いの正念場といえよう。

3. 復興と対抗の局面

日本は今、大きな転換点にある。戦後の高度経済成長型経済は、米国の金融危機で最終的に終焉した。戦後日本経済は米国を大市場とし、日本国内での工業生産を輸出することで維持し、その結果として GDP 成長を行ってきた。この構造は、今や終焉を迎えた。この 10 年間の変化をみれば、日本大企業の多国籍の進化は、2000 年以降進展の度をより深めてきた。アジア市場が拡大し、対中国輸出は米国を抜き第一となっている。今や市場は、米国ではなくアジアであり中国である。

2008 年の輸出入貿易総額では、中国との貿易額は、対米貿易額の 1.51 倍となっている。

とりわけ自動車では、海外生産台数が、国内生産台数を凌駕している。これにともなって、利益についても、アジアで 2 兆 7 千億円、北米で 1 兆 2 千億円とな

っている。こうした海外進出にともなって、輸出の国内からの企業内貿易の比重の低下とともに、現地での東アジアでの生産ネットワークが拡大している。

資本における過剰蓄積は、1970年代後半のスタグフレーション（不況とインフレ）とその抑え込みを経て、80年代後半のバブル経済での投資急増によって一層深刻化し、そのことが1990年代以降の、長期の過剰生産能力と金融問題をもたらした。この対応策として、1990年代末以降、資産を削減し、その後も多少の景気回復局面にあっても投資を抑制してきた。

これによって大企業の利潤率回復と、投資、雇用、賃金、消費、マクロ成長等の低迷の併存という構図が繰り返されている。

たとえ金融緩和名目で、追加で供給された資金も、実体経済に投資先を求めず、金融商品市場に大量の資金を流入していく事になる。それは食料、原材料の値上がりなどに転嫁される。その結果、中小企業、消費者、労働者の賃金へと価格上昇の埋め合わせにコスト削減の対象とされている。再分配機能がない今日では、より弱い国民各層の貧困問題として現れている。

資本の過剰な生産能力の温存、そして投資を抑え雇用や賃金も抑制し、利潤率の上昇の追求と資産構成の一層の金融へのシフトの構造が続いている。この構造は、大企業の利潤は増大していくが、国民にとって全く実感のない景気「回復」を繰り返すだけである。

こうした資本の動向と合わせて、1970年代後半からスタグフレーションを口実に、新自由主義はケインズ主義の終焉とともに、「市場原理主義」、規制緩和政策による「福祉国家」解体を強めてきたことを、併せて考えることが重要である。

今日の事態は、まさに政府と資本とが機を一にして行ってきたものに他ならない。解体の攻撃は労働者・国民の生活と権利への攻撃と経済社会の民主的改革の道を封殺するものである。たとえば90年代の地域産業の空洞化、雇用の解体の進展に合わせ、「自助」の叫びとともに、福祉・医療・教育などの公的サービス分野の解体・合理化が進んできた。これらも空洞化に代わる経済の行き詰まりと、国民の雇用の行き場の一つの解決策として位置付けてきたものである。

震災によって、地方製造部品企業が壊滅的被害を受け、主要大企業の生産が一時ストップした。それほどまでに、東北3県に主要工場があったのかと思わされるが、東北地域は、最低賃金が最も低い地域である。国内においても、ベトナムやタイと同様の論理がまかり通っている。今年5月に、相次いで発表されている大企業の決算報告は、国内が被害を受けようとも、海外利益が増大したと狂喜の発表が行われている。また大手自動車においては、早々と国内生産を100万台縮小し、その分を海外生産で実施するとの発表を行った。

これまでの日本の経済成長の構造は、根本的に変わった。資本主義のもとで、

よりよい国民生活を実現するという「福祉国家」を構想できる社会から、制度や諸権利を剥ぎ取られ、毎日の食べ物と雇用を心配しなければならない社会にまで押し込められている。

2011 年度版経団連「経営労働政策委員会報告」（経労委報告）は、これからの日本社会と労働者の将来に、いかに対応するかを如実に示している。その一端をあげれば、企業の社会的責任の放棄、労働組合を対等平等な団体交渉の相手とはせず、これまでの春闘は行わず経営についての懇談会とする。そればかりか、低賃金や不安定雇用に対する法的規制に対して、不満や反対を表明し、労働政策審議会に対して圧力をかけている。

この「経労委報告」を読むとき、1997 年の国際自由労連の調査によるアメリカの労働組合の実態が思い出される。アメリカでは、スト権と労働組合を結成する権利は、労働関係法では十分保障されていない。雇い主が労組を破壊あるいは労組結成しようと決断した場合、法律は労働者を守ることはできない。

調査では、労働者の 79% が自分の職場で組合を結成しようとしたら解雇されると述べ、労組結成のために運動した労働者の少なくとも 10 人に 1 人は解雇され、毎年の組合承認選挙で組合支持の投票をした労働者の 30 人に 1 人が不当解雇されたという。経営者の組合つぶしは熾烈さを極め、労組結成妨害と労組破壊に集中している。仮に労働者が組合を結成しても、経営者自身がロックアウトし、労働者を解雇・配転を繰り返す。これに対する罰則は軽微なものである。そして「団体交渉を回避するために労組を認めない会社を作ることが普通の合法的手段」とであると豪語する。経団連の今年の「経労委報告」が、これからの日本の労働者をどこへ向かわせようとしているか、もはや明らかであろう。

4. 私達はどうたたかうのか

資本・大企業の思惑が、今や企業の社会的責任を放棄し利潤の拡大、市場の拡大にあるかぎり、民主党政権が目玉にする「新成長戦略」は進んでいく。震災による部分的な修正はあるかもしれないが、「復興」口実に一層推進されていくであろう。成長戦略に必要とされる投資ファンドも、復興のための国内ファンドと共に組み入れられ、年金基金や郵貯資金、国民のわずかな筆筒預金も根こそぎ剥ぎ取り、PFI, PPP, TPP へと傾れ込み、海外インフラ投資に注ぎ込まれることになる。復興構想によって、作られる地域は産業空洞化の中で“より美しい”街として、観光と福祉サービスしか存在しない地域として蘇る。

2010 年 5 月 6 日、アメリカのオバマ大統領は、「この 14 カ月で雇用者数は 200 万人以上増えた」と述べた。しかし金融危機で失った雇用は 800 万人である。米国 GE の労働者数は 13 万人で、全米でも有数の雇用企業である。2009 年以降も、

米国内で6000人以上の新規雇用を発表している。しかし、2001年に15万8000人いた従業員も、2010年には2万5000人を削減し、海外従業員を拡大している。それにともない海外売上比率も3割から6割に倍増している。

米商務省調査によれば、多国籍企業の2009年までの10年間、米国内の雇用を290万人削減し、海外の雇用は240万人増加した。こうした雇用の海外シフトは、個人消費を左右する賃金水準にも悪影響を及ぼす、と指摘している。

いま、アメリカで最も売り上げを伸ばしている企業は、フアミリー・ダラー社である。日本の「100円ショップ」の米国版。店内には生活雑貨、洋服、食品が置かれている。自動車のエンジンオイルが250円、色鉛筆（12色）が80円、ティッシュペーパーが80円等など。100円ショップの繁盛は、消費者の賃金の低下と生活への根強い不安によっている。こうした光景は、日本と同様といえよう。

私達はこれからの日本の姿、国民と国民生活の在り方を真剣に考えなければならない時に来ている。当面の労働者の権利獲得や賃銀の向上、要求実現、震災地の復興への努力は全力で取り組まなければならない。こうした取り組みとともに、国民を蔑にする政府と国家を捨て責任を放棄する大企業に対して、真の国民国家を創り上げる、労働者・国民からの政策を押し進める必要がある。

それにはまず、これまでの闘い成果に十分確信を持ちながらも、あらゆる分野での現状をつぶさに把握することから始めなければならない。本当にどうなっているのか、国民は何を考えているのかの詳細な分析が必要であろう。

原発事故が発生し、一人の青年の呼びかけによって、短時間で1500名のデモが行われた。私達はこうした一人一人の想いを、強大な力へと組織する幅広い取り組みが必要になっている。

それにしても、労研の力は余りにも微力である。所員の方々はもとより、心ある自覚的な、労働者・研究者が頭を寄せ合い、真の社会構築の歩みに参加されることを希望している。

（ごとう・もとい/当研究所所長）

以下の論文・記事を参照されたい。

坂本雅子「新成長戦略」は日本をどこに導くか」経済 183号（2010年12月）

大槻久志「金融恐慌後の資本主義をどう把握するか」前衛 869号（2011年4月）

大木一訓「財界の身勝手な弁明・経団連「経労委報告」を読む」赤旗2月連載

新刊紹介 原富悟著『微笑みかげんの階級闘争』

2010年11月、あけび書房

大木 一訓

労働組合運動にかんする、一風変わったタイトルの本が出版された。著者は、埼玉土建一般労働組合の出身で、埼玉労連の事務局長・議長を歴任し、全労連の幹事も務めてこられた原富さんである。よく知られているように、埼玉土建や埼玉労連は、要求闘争や組織拡大運動を創造的に発展させ成果を上げている点で、全国的にも注目されてきた労働組合である。そして原富さんは、その運動の中心的人物としてだけでなく、「原富バンド」でライブ演奏している組合幹部としても有名である。その原富さんが、「微笑み（ほほえみ）」かげんの「闘争」などというのは、いったい何のことを言っているのだらうとページをめくってみると……いやいや、その答は読者の楽しみにしておくことにしよう。

とにかく型破りでおもしろい本なのである。B5版127ページの内容は、序章：共感力のある組織と運動＝労働組合の新しい時代に、第1章：労働組合を100倍楽しむ＝体験的労働組合組織論、第2章：草莽崛起（そうもうくつき）＝労働組合と社会運動、終章：つぶやき＝時に遅れず追い越さず、という四つの章からなっている。いずれもそんなに長くない章だけれども、そこには、情勢論あり運動論・組織論あり、組合運動史や自叙伝もあり、ジョン・レノンも民主主義や革命も論じられる、というように、およそ労働組合運動にかかわる問題は何でも出てくる。特徴的なのは、それらの問題が、実践的感性的な右脳の問題と理論的政策的な左脳の問題とが渾然一体となっていて統一的に論じられていることである。あるいは、組合運動の成長・発展と労働者や活動家の成長とが表裏一体の視野のなかでとらえられていることである。ちょうどオーケストラの総譜のように。筆者のように外野から運動を眺めてきた者にとっては、なるほど経験豊かな運動家の目には、こんなふうに世界や周りの人たちが見えているのか、と実に興味深い。

しかし、本書全体のサブタイトルが「労働組合を100倍楽しむために」となっているように、本書の最大の特色は、労働組合運動を「創造的で楽しい活動」として描いていることであろう。「仲間たちが要求闘争や組織拡大運動を楽しいと感じるような組織と運動」をつくるのが大事であり、実際そうできるのだという確信を示していることである。もちろん、そうなるためには、「子どもを連れていってもよいのかしら」と思わせるような、そして「悩んでいる時だけでなく嬉しいことがあったときにも気軽に話せる仲間がいる」ような組合づくりが必要であり、「未来に向かって進んでいる」という感覚と確信」を仲間たちがもてるようにする運動をすすめなければならない。そのための「集団作業としてのPDCA」、「左右の脳の統一」、「全員参加」、あるいは大きい敵に勝つための視点など、経験に裏付けられた埼玉労連の取り組みが次々と紹

介される。そして原富さんは、「仲間が成長し仲間が増えていくことは楽しい」と言うのである。

原富さんの場合、こうした組合づくりの原点には、大阪の化学機械メーカーで組合副委員長として活動していたとき、組合員の要求にもとづいて活動していたにもかかわらず、組合員によって組合役員を罷免されるという苦い経験をしたことがあるようである（詳しいことは本書81ページ以下を参照）。「正しくとも通らないことがある労働者たちは気づいていてもギスギスした職場の雰囲気嫌い、私への不信任票を投じた」「正しいことを貫くには、気分感情をもふくめて、職場で影響力をもつ人たちが応援してくれるような活動が必要だ」「労働者は誰でも弱い部分をもっている。その『弱い』部分までふくめて人を信頼したい」と原富さんは言う。

こうした運動への姿勢は、埼玉労連のローカルユニオン組織化の運動にも活かされているように思う。「どんな雇用形態、就労形態にしろ、団結の力で生きていける状況をつくりたい」といい、「共済活動をはじめとする生活支援の活動は必須である」「労働と生活をまるごと支援していくことが労働組合への継続的結集につながっていく」として、原富さんはローカルユニオンを、「人間らしく生き働ける条件を獲得しようとする社会運動の重要な構成部分であり、労働組合運動の新たな発展の条件となっている」として非常に重視している。

それは、たんに組合運動強化の観点からだけでなく、吉田松陰のいう「草莽崛起（そうもうくつき、草の根の総決起の意）による社会改革を目指しているからであろう。長州・萩の生まれである原富さんは、小学校の時の教科書が「松蔭読本」であったという。そして「松蔭が教えたのは、尊皇攘夷ではなく、『社会は変えうるもの』という社会観と、『すべての人間には可能性がある』という人間観だったのではないか」「現代の草莽崛起は労働組合の前進にかかっている」と喝破するのである。

埼玉労連の運動については、すでに2009年11月に刊行された『埼玉労連20年史・発展のメロディーを奏でる』や、原富さんの論文「新しい時代の地域運動、その到達と課題」（季刊『労働総研クォーターリー』76・77号、2010年、所収）によって知ることができるが、それらは今回刊行されたこの『微笑みかげんの階級闘争』と合わせ読むことによってより深く生き生きととらえることができよう。

ところで……。これらの著作はみな次世代に運動経験の蓄積や教訓を伝えたいという思いで書かれたものである。愛知にも優れた運動経験や経験豊かな運動家が少なくないが、それを次世代に伝えるような形でまとめたものはまだ見られない。多くのベテラン活動家が定年・引退の時期を迎えているだけに、この空白を埋めることは喫緊の課題ではなかろうか。愛知労研もお手伝いして、何人かの運動家の著作をまとめることができれば、それは運動の展望を切り開く一助にもなると思うのだが。

（おおき・かずのり／労働総研顧問・所員）

書評 河西 宏祐著『路面電車を守った労働組合 —私鉄広電支部・小原保行と労働者群像』

櫻井 善行

本書を理解するために

本書は労働社会学者河西宏祐氏（早稲田大学教授）が、私鉄総連中国地本広電支部のリーダーであった小原保行氏（1998 年逝去以下敬称略）の生涯と組合運動の関わりを聞き取り調査を中心としてまとめたもので、従来の労働問題研究としての社会科学的手法とは趣も異なるが、記述も難解ではなく、読む人を魅了させてくれる。

労働組合が前世紀の遺物とされ、様々な事例は過去のエピソードとされようとしている現在、労働組合はこういうものだ読者に示唆してくれている。圧倒的少数派になった広電支部がその後創意工夫と粘り強い闘いで多数派を形成する過程については読むものを引きずり込んでくれる。この書評ではまず内容を整理と、著者のこだわった部分をあげ、また私鉄総連という産業別労働組合組織にも触れ、理解の一助にする必要がある。

本書の構成は、ほぼ小原保行と組合活動での関わりで第 8 章まで時系列で展開されている。第 1 章比和町のゴンさんでは小原の追い父から国鉄入社までの時期について触れ、小原の生家、から鉄道学校に入学、国鉄に入社にいたる興味深い内容が書かれている。日本も敗戦に見舞われ、混迷の時代で、一方では戦後労働運動の黎明期という時代でもあった。

第 2 章広島電鉄に入社（バス車掌時代）では、小原が広島電鉄に入社した当初の会社の状況が描かれている。若き労働者小原の正義感を燃え立たせたのは職場に横行するチャージに代表される不正であり、それが労働組合幹部の腐敗とともに、いくつかの政治的な潮流の中で日本社会党への入党の道を選んでいる。

第 3 章は冷や飯食い（職場活動家時代）では、小原の職場活動家時代についての記述である。レッドパージの嵐が吹き荒れようとしていた。組合から会社派が分裂し、残った組合もいくつかの政治潮流にわかれていた。労働組合に魅力が感じず去る人も多く、第一組合は弱体化していくばかりで、そのとき小原は書記長になった。1954 年 3 月、若干 24 歳の時であった。当時の組織率は 42・3%、その後凋落の一途をたどり、1960 年には 16 %にまで減少する。この時期でも第二組合から広電支部に来る労働者がいたが、「職階職務給反対闘争」の惨敗に見られるように後退を続けていたのが実際であった。一方では『蜂の巣』グループのような非公然の学習会集団も作られていた。特別時間外手当を要求した「川祭り闘争」も行われこれは勝利した。有給休暇・生理休暇の取得闘争や女子結婚退職反対闘争では先駆的な役割を果たした。この時期少数派ではあっても伝家の宝刀としてのストライキを有効に果たした。そこに

は卓越した指導者としての小原保行の存在があった。

第4章ゼロの闘い(少数派組合の書記長時代)では、組合専従役員となった小原の少数派組合の書記長時代についてで、困難だが少数派組合であったが故に、知恵と英知を絞り出し様々な闘いに取り組み、タダ働き反対闘争、配車基準闘争、郊外バス三要求闘争(移動基準など)や、差別反対闘争論、オルグ活動秘話、決死の思いで立ち上がった33人の志士の存在もあった。この時期には小原らを引き継ぐ第二世代活動家層の登場が注目に値する。少数派であるが故に、財政的な余裕もなく組織も弱く会社との交渉力も十分ではなかったのであろうが、そのことが第一組合員の意識を高め、担い手として成長したのであろう。第2世代とは、弘田勝則に代表される1960年前後に入社した層である。

第5章葬儀屋(私鉄総連中央執行委員時代)では、小原が私鉄総連中央執行委員時代のことについて触れられ、当時小原は主に中小の私鉄の支援ということで各地を回ったが、中でも圧巻だったのは花巻バス争議への支援と指導であり、これも最後には組合側が勝利するが、章末のエピソードも読む人をほろりとさせる。

第6章正規戦の先鋒(副委員長時代)では、広島に戻った小原が副委員長時代の闘いが綴られている。「正規戦の先鋒」という表現の、広電支部の「黄金期」への飛翔に向けた大きなうねりがあった。小原の職場復帰により「公休の輪番制」が始まった。バスのフリー担当制、大手並賃上げ闘争では広電支部が主導権を握ることになった。賃金体系の是正闘争(自動昇級制)、ダイヤ協議権闘争もこの時期に行われた。これらの闘いを可能にしたのは、次世代の組合活動家が成長し、第三世代活動家層の登場したことも大きい。

第7章路面電車を守る闘い(委員長時代Ⅰ)では、小原が委員長に就任した時代のことである。下戸だった小原が酒豪になるのは私鉄総連専従時代だといわれるが、パブのような「関の酒場」であった組合事務所は小原のキャラ抜きには語れない。この時期特筆すべきなのは、本書の表題にもなった労働組合が路面電車を守る闘いの全面に立ち、実際に実現したことである。こうした闘いを通して第二組合との力関係も逆転することになった。

第8章多数派から統一へ(委員長時代Ⅱ)では小原委員長の時代について多数派となる過程について記述されている。小原の労働組合観には、「位取り」の発想(労働者の砦)があった。多くの組合では活動家層は「団塊の世代」で切れているが、それよりも一回りも若い第四世代活動家層が登場しているのは驚くべきことである。仕事に対する高い職場規律の確立していったのも大きな特徴である。組合員意識の変化への対応もあった。組織統一を前に小原は定年退職を迎えた。エピソードとしての焼酎と船釣りも興味深い。

第9章「組織者・小原保行」という組合運動家では労働組合オルグとしての「小原保行」について多面的な考察を加えている。小原には遺訓として名言がある。「どや、なんかあったんか」は現場主義であり、「雇用を守るために職場を守る」生活主義であり、「敵は最小に、味方は最大に」は小原の運動論であり、「百の合理化には、百の

闘い方がある」は反合理化論であり、「労働運動は未来永劫にわたってつづく」は長期的展望にたったものであり、「人に騙されても人を騙すな」は労働者文化の神髄であり、「労働組合は労働者の砦」は戦闘的労働組合主義者の表現であり、「寂しゅうならん者がないように」は生涯組合員として仲間を支える労働組合観であった。小原が定年退職を迎えた時の支部の組織率は60%、定年退職3年後支部と電労は組織統一した。後継者・弘田勝則についての非業の最期についても紹介している。

第10章新広電支部では新広電支部の活動についての記述である。会社側は時代を反映させるかのような規制緩和・変形労働時間制の導入があり、経営合理化(人件費削減)の嵐が吹き荒れており、契約社員制度が導入したのもこの時期である。新広電支部はストも含めて契約社員の正社員化を掲げて闘ったが、支部再生として大きな転機となったのはバス部門の黒字転換であり、全国的注目の中で闘いは継続された。特筆すべきことは全契約社員を組合員化して、できるだけ組合員間の格差を是正する方向をとったことである。これは次の新たな発展期に向けて十分たる意義があった。「追記」には長年の課題であった全契約社員の正社員化を実現(2009年春闘)についても触れている。

エピローグでは、小原が筆者の勤務先にてゲスト講義をしたことや、小原の人柄を彷彿させてくれる。筆者が小原と出会ってからの『交流』についてのべ、最期の時についても記述している。小原は1998年8月1日、原爆所固有の重複がんの進行により息を引き取った。享年68歳であった。以上が本書の内容の概要である。

いくつか考えさせられたこと

本書では表題のごとく、「路面電車を守った労働組合」という施策提言がなされており、表題からすると企業経営や生産性向上のために労使一体となって「がんばっている」巷の、あるいは近隣にある労働組合を連想したくなるが、実はそうではない。確かに、「路面電車を守るために」労働組合が必死になって企業以上に政策提言を企業にも行政にも働きかけているし、様々な「努力」をしたのは事実ではある。しかしそれは数十年の極少数派組合(最低時組織率16%)の時代から闘いの蓄積があったからである。とりわけ赤字だった路面電車を黒字化するために必死の努力をした。それは経営陣以上の努力であった。そこだけとらえれば、典型的な「労使協調」主義と見られるが、実はそうではない。こうしたことができるのは、長い少数派の時代の徹底した闘いをしてきた積み重ねがあったからである。お荷物であった路面電車の黒字化への努力を労働組合が先頭になってやったからこそ、本当は路面からレールを引きはがしたかった会社の思惑を断念させてたのであろう。

本書を読み解いて、本書の全体の文脈からさけて通れないのは以下の項目であろうと思われる。以下その点についてだけ私の感想を記しておきたい。

私鉄総連は名鉄や近鉄という大手の単組の動向は聞いたことがある。組合役員(委員長)の選出で、事前に会社にお伺いをたてたり、経営サイドのノルマを労働組合が積極的に受け入れるという。(切符の斡旋など)しかし大きな単組だけを見て私鉄総連を決めつけてはいけな。私鉄総連には大小様々な単位組合が存在しており、単

純な企業別組合の連合体ではないことも本書で知った次第であり、多くは単位組合の上部団体として地方連合会があるが、広電の上部団体の中国地方と北海道、沖縄だけは限定的な「産業別組合」の機能を果たし、それが、「私鉄労働組合中国地本広電支部」と名乗っている理由でもある。

広電支部が、戦後の高揚期を過ぎて、極少数派に転落していくのはどこにもあった事例である。「電産」「全自動車」などなど。その多くは最期は消滅していった。しかし広電支部はそうはならなかった。その少数派は、職場の労働者から浮き上がることなく、現場の要求に根ざした闘いをやってきた。質の高い労働者は、質の高いユニオンリーダーを生み出した。それは、小原保行だけではなかった。小原の世代以降にいくつかの世代にわたって有能なリーダーが出現しているのである。

小原というよりは、「広電支部」は、経営側が合理化案を提案してきたときに、労働組合主導で、路面電車の職場と仕事(家族も)を守ることに成功した。本書では生々しく語られているが、「政労使」の協力を軸に、今までお荷物であった赤字部門の代表であった路面電車を黒字化させることに成功した。労働条件を一時的に落としてでも、労働者の雇用を守った意義は大きい。運動のある場面では、建前を重視する「原理主義」が横行することはよくある。確かに「合理化絶対反対」というスローガンは、「カッコいい」かもしれないが、その運動を続けた結果、組合員の雇用も守れなかった事例は数多い。「三井三池」闘争は戦後労働運動の分水嶺とされるが、結論だけで語れば、当事者には申し訳ないが、あの「偉大な闘い」から労働者は残念ながら、組合員の雇用を守れなかった。

組合員の雇用を守ることが、家族と路面電車と市民の足を守ったことである。そこには4者の共通の利益があったが、そこにいたるまでには労働組合として様々な葛藤があっただろう。安易な資本への迎合ではなかった。小原が、「会社側に対する、労働組合の『位取り』」という発想も貴重な提起である。労働者の雇用を守るためには、資本主義社会では「会社経営を黒字化」すること、「損益分岐点」をクリアすることが必要であり、それが労働組合が会社に対する「位取り」の優位さを示すものであるという発想も捨てがたい。

「電車の機能を高める運動」は圧巻であった。都市交通事情調査(前委員長のヨーロッパへの派遣調査)、駅前ホームの延長の提案、電車優先の信号機(感應信号)の導入、県公安条例の制定要求の働きかけ、などである。争議が泥沼に継続して倒産した事業所を労働組合によって再建されたケースはあるが、労働条件は以前よりも劣悪になり、それを補うために物販を各労働組合に支援要請に行くことはよくある。広電支部が路面電車の存続に真剣さの裏返しでもあった。契約社員の正社員化もすごいことである。日本の労使関係の対象は、男子の正規雇用労働者を基本であり、非正規の労働者は終身雇用制も年功賃金も福利厚生も蚊帳の外であり、企業内組合も最近までは組織化の対象外であった。企業が非正規労働者を多く雇うのは、コストからであり、職場を分断・管理しやすいという意味もある。また労働組合の多くはこの問題を正視できなかった。だが広電支部は、小原亡き後に非正規社員である契約社員の正社員化

という快挙を実現したが、広電支部の差別を許さない闘いの一環として、1つの到達点と見るべきであろう。

本書p216には「労働組合の団結力は、まず学習、集会、行動ですね。二番目は闘争資金、三番目は青年部、女性部活動、四番目が共済、五番目が政治力です。それから家族組合、OB会や地域共闘・産別共闘もある。そういったいくつかの要素を具体的に一つ一つ補強していく」この内容と順序がすべて妥当かは異論もあるだろうが、労働組合の基本が押さえられており、労働組合の運動と前進に必要なものは何でも活用する立場であり、現在でもこうした当たり前の労働組合があるのは、貴重なことである。

本書は、いわゆる学術書ではないがノンフィクションやドキュメントの報告集でもない。対象としての読者を絞りきれないまま発行したのではないかと思える。だから、研究者以外にも少なからぬ読者を獲得したのだろう。とはいっても私鉄広電支部・小原保行と労働者群像を描くには、時系列的な年表がどうしても必要だったが、それがなかったのが残念である私鉄総連内の広電支部の位置づけの図表もほしかった。

本書からもっとも学んだのは、異論もあるし、お叱りを受けるかもしれないが、労働組合運動の「理論と実践」は、崇高な理論や政治組織があつてそれに導かれた場合のみ前進するという「観念」があるとしたら、それは克服しなければならない。「我こそは奔流」という唯我独尊という意識の露払いも必要であろう。労働組合運動の潮流によって勝利に導かれるという発想にとらわれている限り、広電支部が極少数派から多数派に転化し、しかも「路面電車を守った」だけでなく「契約社員を正社員化」した根拠を理解することは困難ではないだろうか？労働組合にとって大事なのは、「現場主義」ということだろう。しかしそれすら1つ間違えば、「木を見て森見ず」や「森見て木を見ず」ということにもなりうるであろう。本書の対象であった、私鉄総連広電支部の運動には、総評型運動の弱点もあるだろうが、それは本書の意義や広電支部の存在感を弱めることにはならない。私たちも潮流にとらわれずに、こうした書物を読む必要はある。

(さくらい よしゆき／ 当研究所副所長)

災いチャンス、「生産体制の再構築」へ

東日本大震災——トヨタ・未曾有のラインストップ

伊 藤 欽 次

はじめに、未曾有の東日本大震災および福島第1原発重大事故で、被災・犠牲になられた皆さま方に心からのお見舞いを申し上げます。

いまなお避難生活などを余儀なくされている皆様方には、しかも頻発する余震、不十分な支援のもとで、言いしれぬご心労をおかけしていることと思います。

また、被災者への救援・支援のために現地などで活躍されている多くの方々のご尽力に心から敬意を表します。

政府、自治体はもとより、多くの国民の手による救援・復興のために力をつくすことが求められています。また、福島第1原発の重大事故を一刻も早く収束させ・安全を確保することが急務です。東電・政府の責任は大であり、全力を尽くすべきです。また、すべての被害者への補償も万全を尽くすべきです。

1. トヨタ、ライン・ストップ

＜東日本大震災＞

名古屋でも、3月11日午後2時46分ころ、私は事務所から駅に向かう途中の路上で、大きなゆれ・地震を感じた。駅についた。多くの人々がケイタイで、連絡を取り合うという、異常な光景にであいました。

この地震は、日本の太平洋三陸沖を震源とする「東北地方太平洋沖地震」で、マグニチュード (Mw) 9.0 という、巨大大地震でした。

1923年(大正12年)の関東地震(関東大震災)のM7.9や、1994年(平成6年)の北海道東方沖地震のM8.2を上回る、日本国内観測史上最大で、1900年以降、世界第4位の巨大地震であったと言われています。

断層が破壊した震源域は、岩手県沖から茨城県沖までの南北約500km、東西約200kmの広範囲に及んだ。しかも大規模な津波が、北海道から千葉県におよぶという巨大地震・大津波でした。この津波によって、三陸沿岸をはじめとする全国各地で大きな被害が発生した。とくに岩手・宮城・福島の3県の沿岸での津波被害は甚大であった。数多くの人命が奪われた。

「東日本大震災」と命名されたこの大地震による国内の被害は、地震そのものによる被害に加えて、津波・火災・液状化現象、さらに、福島第一原子力発電所重大事故・大規模停電など多岐にわたり、1都9県が災害救助法の適用を受けた。大きな津波被害を受けた東北地方の太平洋沿岸を中心に、関東地方や北海道でも死傷者が出る事態となっている。

この死者・行方不明者数は、関東大震災の10万5,385人につぐものであり、阪神・淡路大震災の6,437人を優に超えた。5月13日現在、死者15,019人、行方不明9,506人(合計24,525人)。避難所などで生活をしている方々は、いまなお115,522人が、

家をと職を失い・不便な生活などを強いられています。(警察庁まとめ)

<クルマの生産ライン、いっせいにストップ>

東日本大震災で、世界市場を牽引(けんいん)してきた大手自動車メーカーの生産ラインは軒並み稼働を停止した。最大の要因は部品供給の停滞であった。部品工場が被災したことと、輸送ラインがストップしたことによるものでした。

「自動車部品メーカーの中には生産拠点が壊滅的被害を受けたところや、東京電力福島第1原子力発電所周辺に工場がある会社もあり、100社以上が生産を再開できない状況。」(3/24産経)といわれていた。

<JIT(ジャストインタイム)・トヨタ生産方式「ギブ・アップ」>

トヨタに代表される「カンバン方式」は、効率的な生産でコスト競争力を高めるための大きな強みといわれてきた。だが、自動車には2万～3万点の部品が使われ、うち1つでも欠ければ生産はストップする。

1995年(平成7年)の阪神大震災、2007年(平成19年)の新潟県中越沖地震でも。部品調達が途絶え、自動車各社は生産停止に追い込まれた。災害・事故のたびにカンバン方式の弱点が指摘されてきた。でも、過去のさまざまな災害でも、きわめて短期日で生産は再開されてきた。阪神淡路大震災(1995年1月19日)のときでも、4日後には操業を再開していた。しかし、今回の東日本大災害は、1カ月余経過しても、本格的な生産再開のめどすら立たなかった。

<参考> 過去におけるトヨタの主な国内ラインストップ

	事 故 名	事 故 発生時点	トヨタのラ インストッ プ時点	経 過
1	東名高速道 路日本坂ト ンネル事故 火災(静岡 市)	1979年 7月11日 (水) 午後6時25 分頃	1979年 7月12日 (木) 午後2時部 分操業	トヨタの関東地方のサプライヤー 65社の部品供給が断絶した。トヨタの元町工場が12日午後2時より操業停止、高岡工場は部分操業、同日夕方より回復・通常操業再開中央
2	台風18号 豪雨による 中央発條・ 本社工場浸 水(名古屋 市緑区)	1991年 9月19日 (木)早朝	1991年 9月19日 (木)夜より ほぼ操業停 止	発條・本社工場はトヨタに車体振動制御部品(板ばね、つる巻バネ、スタビライザー)を供給している。 19日夜は、トヨタの12工場のうち11工場が操業停止、委託生産の19工場でも休止状態、20日(金)は全面操業停止。 21日(土)、22日(日)の連休明けより通常操業再開・
3	阪神淡路大	1995年	1995年	住友電工・伊丹工場はトヨタのクラ

	震災による 住友電工・ 伊丹工場、 富士通テン ・神戸工場 などの操業 停止（大阪 府、兵庫県）	1月19日 （木）午前 5 時 46 分頃	1月19日 （木）朝に部 分操業 夜より全 面操業停止	ウン、マークなど3車種にディスク レーキを供給している。富士通テン ・神戸工場はトヨタにカーラジオ、 カーステレオを供給している。 トヨタで19日（木）夜より部分操業停 止、同日夜と20日（金）に委託生産工 場も含めて29工場で操業停止、連休 明けの23日（月）に通常操業再開。
4	アイシン精 機・刈谷第 1工場火災 （刈谷市）	1997年 2月1日 （土）午後 4 時 10 分頃	1997年 2月2日 （日）休日、3 日（月）部分 操業停止、4 日（火）ほぼ 全面操業停 止。	トヨタはアイシン第1工場のブレー キ・クラッチ関連の3部品（タンデム マスターシリンダー、クラッチナス タシリンダー、プロポーショニグバ ブル）に約8～9割依存していた。
5	東海豪雨に よる東海理 化・西枇杷 島工場 浸水と交通 網分断（現 清洲市）	2000年 9月11日 （月）夕方	2000年 9月12日 （火）午後 4 時より操業 停止	トヨタはスイッチ類を東海理化西枇 杷島工場に依存していた。 12日（火）はトヨタの委託生産工場も 含めて24工場で操業停止。 13日（水）夜より通常操業再開。
6	新潟県中越 沖地震によ るリケン・ 柏崎工場の 操業停止 （柏崎市）	2007年 7月16日 （月）午前 10 時 13 分頃	2007年 7月19日 （木）夕方よ り全面操業 停止	トヨタはリケン・柏崎工場にピスト ンリングを依存していた。 トヨタは19日（木）夕方より委託生産 工場も含めて24工場で操業停止、週 明け23日（月）より通常操業開始

（出所）『日本経済新聞』、『日本産業新聞』、『朝日新聞』、『中日新聞』より作成
『トヨタショックと愛知経済—トヨタ伝説と現実—』2011年4月、晃洋書房、p21）

<トヨタ、生産ストップ>

トヨタは、3月12日に予定していた休日出勤による生産を中止した。同日、国内すべての組立・部品工場、及びすべてのボディメーカーで、14日の工場稼働を中止すると発表した。トヨタでは、「ボディメーカー、サプライヤーなど従業員の安全確保とその家族の安否確認を最優先するため」としていた。

12日、同社従業員および、トヨタ東北、東北地区ボディメーカーであるセントラル自動車宮城工場、関東自動車岩手工場の従業員の無事を確認したと発表した。ただ、従業員の家族については、引き続き、安否の確認をすすめていた。

<堤、トヨタ九州—3月28日から、17日ぶりで生産再開>

再三再四、生産休止が報じられ、生産再開が遅れに遅れた。ようやく、3月28日(月)から、堤工場とトヨタ九州・宮田工場でHV車種(プリウス、レクサスなど)の生産を再開した、17日ぶりのことであった。しかし、一部再開、しかもフル稼働ではなかった。

4月11日には、3月末閉鎖・宮城工場へ移管予定だったセントラル自動車相模原工場(神奈川県相模原市)を再稼働させた。

<38日ぶり、ようやく全工場で生産再開→5割操業>

そして4月18日、38日ぶりに、ようやく全工場で、通常の半分ていどの生産が再開された。異例の生産ストップであった。

他のメーカーでは、

日産 4月11日から追浜、日産車体、13日九州(日産車体を含む)、18日いわき、栃木が本格再開。

ホンダ 4月11日に操業再開。6月末まで5割操業。

マツダ 4月4日操業再開。稼働率7~8割。

スズキ 4月11日から、全工場昼勤のみ稼働。

ダイハツ 4月18日再開。

富士重 軽は3月31日、他は、4月6日再開。5割操業

三菱自 4月7日以降、すべて操業。

と、いずれもトヨタより先んじていた。

2. 東日本大震災は、トヨタの「第三の拠点」を直撃

<「第三の拠点」>

東北地方は、トヨタグループが九州につづく、「第三の生産拠点」とするため、グループ企業があいついで進出した。

東北地方には、トヨタの子会社(100%出資)「トヨタ自動車東北」(宮城県黒川郡大和町、1998年稼働、生産品目:制御ブレーキアクチュエータ(ABS・ECB)など)をはじめ、関東自動車岩手工場(岩手県金刺町、1993年稼働、年30万台で、『ラクティス』や『ヤリスセダン』など国内外向けに7モデルを生産)、トヨタ紡織などのグループ企業が進出してきた、

トヨタグループの組立メーカーであるセントラル自動車は、2011年2月16日に、宮城工場の開所式を華々しく行った。同工場は、セントラルの相模原工場を移転・新設したもので、今年1月から輸出用の『ヤリスセダン』(日本名『ベルタ』)の生産を始めた。4月には『カラーラアクシオ』の生産も立ち上げ、早期に年12万台のフル生産にもっていく計画であった。この工場は、設備投資を従来の6割程度に抑えるなどトヨタグループの新鋭工場と賞賛されている。

セントラルの宮城工場と合わせ「東北地域で年45万ないし50万台規模の拠点を構築」する考え。トヨタの新美篤志副社長は16日の開所式のあと、仙台市のホテルで記者会見し、同社「第3の国内生産拠点」となる東北地域から「世界で戦える競争力をもったコンパクトカーを送り出したい」と強調していた。

<出鼻を挫かれた>

トヨタ自動車系のセントラル自動車は、今年1月から操業を開始したばかりの宮城新工場が、3月11日に発生した東北太平洋沖地震（東日本大地震）の影響で操業を停止した。大きな被害に遭わなかったものの、この震災で、宮城工場への生産全面移行・本社の移転（3月末）が1か月移譲延期されることになった。

* 宮城工場は、この1月に稼働。生産ライン短縮など最新技術を取り入れ、車1台あたりの生産コストを約6%引き下げた、トヨタグループのモデル工場と喧伝されている。

3. 原材料・部品・部材の調達に大きなダメージ

＜崩れたピラミットの裾野＞

自動車メーカーが軒並みに稼働を停止した最大の要因は、部品供給（サプライチェーン）の停滞であった。完成車には2～3万点の部品が使われているが、1つ不足してもクルマはつukれない。

部品は、一次下請け、二次下請け、三次下請け、さらにその下請けと、巨大なピラミットを形成していることはよく知られている。東北地方には、きわめて多くの部品メーカーが立地し、その多くが地震・津波で被災した。原発で避難を余儀なくされた下請け企業も少なかった。

トヨタは、3月29日、東日本の震災で、ゴムや樹脂、電子部品など約500種類の部品の調達に支障が出ている、と発表していた。

＜東北地方が「ハイテク産業」の集積地だった＞

震災報道で、東北地方が、ハイテク産業の集積地となっていたことを初めて知った。半導体、電機、自動車部品関連といったハイテク産業であった。

東北地方のはいて起算業の工場が操業をストップしただけで、そこからの部品が日本国内はもとより、海外メーカー、あるいは日本メーカーの海外生産まで、青酸ガスストップするという、サプライチェーンの脆弱さを見事に露呈した。

＜マイコン不足で、大幅減産長期化＞

2007年の新潟中越沖地震の際エンジン部品の「ピストンリング」で国内シェア5割だったリケン（現・本田技研工業）の工場が被災し、トヨタなど国内12社の操業が1週間ほど停止したことがあった。

こんどの震災で生産再開が長引いた・生産再開後もフル稼働にいたらない大きな要因は、電子部品・マイコン（マイクロコンピューター）の絶対的不足であった。エンジンなど機械部分をコンピューター制御する「マイコン」は、最近の自動車には「あらゆる場所に埋め込まれている」といわれる重要部品である。ところが、この自動車むけのマイコンは、世界市場占有率（シェア）約4割を占める企業「ルネサスエレクトロニクス」の中核工場（茨城県ひたちなか市）が被災し、トヨタ、日産、ホンダなどの国内メーカーだけでなく米メーカーなど海外のメーカーに供給不安がひおがったのでした。

生産の効率化のため在庫を持たない「カンバン方式」では、一つの部品を複数社に「分散発注」して、部品メーカーを競わせコスト削減をはかるとともに、リスクの分散をはかってきた。しかし、このマイコンだけは「分散発注」ではなかった。これが、

生産再開が遅れた原因となったのである。

4月末時点では、電子部品を安定的に調達するめどが立たず、4～6月期は前年の半分程度の生産台数にとどまる可能性が高くなっている。

＊「ルネサスエレクトロニクス」＝2010年4月に、日本を代表する半導体専門メーカーのNECエレクトロニクスとルネサス テクノロジーの合併により、半導体専門メーカー「ルネサスエレクトロニクス」が誕生。本店：川崎市、本社事務所：東京都千代田区大手町、事業内容：各種半導体に関する研究、開発、設計、製造、販売およびサービス。従業員数：約46,000人（連結）。グループ企業は日本国内だけで販売会社が1社、設計・応用技術会社が3社、製造会社が12社、エンジニアリングサービスが4社、事業会社が1社の合計21社に上る。製造会社が多いのは、NECエレクトロニクスが製造工場を子会社化していたことによる。

主要な株主：NEC、日立製作所、三菱電機の持ち株比率はそれぞれ33.94%、30.62%、25.05%を占める。3社合計の比率は89.61%。

年間売上高はおよそ1兆円である。日本の半導体メーカーとしては売り上げベースでは東芝の半導体部門と並んでトップクラスに位置する。世界の半導体メーカーとしては第5位に相当する。

被災した、主力工場である那珂工場は、操業を、6月15日から再開すると発表。当初は「7月から一部限定での生産再開を目指していた」（同社）が、約1か月前倒しする。主に自動車向け車載マイコンを生産していく方針。

同社は自動車向け車載マイコンの世界最大手。震災の影響で自動車のサプライチェーン（供給体制）が崩れていたが、那珂工場の操業再開に伴い、今後各自動車メーカーの生産拡大が期待される。

4. 下請けの中小企業、大打撃

<2次、3次、4次以下の下請け企業に“痛打”>

自動車は、2～3万点に及ぶ部品の多くは、2次、3次、4次以下の下請け企業でつくられている。猛烈なコストダウン要請で、必死に耐えて生産をし続けてきた。

このサプライチェーン（部品供給）を支えてきた2次、3次、4次以下の下請け企業の多くが東日本の震災と福島第1原発の重大事故で、大きな被害と生産中止を余儀なくさせられた。

自動車組立メーカーはもとより、主要部品メーカーへの納入ができず、組立メーカーは生産休止に追い込まれた。被災を受けなかった下請け企業は、生産休止、再開後の減産の影響を受けて、受注量は大幅に減少し、きわめてきびしい経営環境におかれている。

<県内企業の86%「震災影響」 県中小企業家同友会調査>

東日本大震災の影響について、愛知県中小企業家同友会がいち早く県内企業に行ったアンケート調査をおこない、4月16日発表した。

これによると、「影響がある」「今後ある」との回答が86%に上った。うち8割以上の企業が物資不足の影響を挙げ、原材料や部品の調達難、取引の停滞などを懸念する声が目立った。地域行事などを自粛するムードの広がりを不安視する声も多く、同会は「影響が連鎖し、地域の経済活動が停滞することが懸念される」としている。

被災地域との取引が売上高に占める割合は「1～4%」が48%、「5～9%」が29%と1割以下が多いが、中には被災地域との取引が売上高の30%以上を占める企業もあった。

震災の影響については、「ある」が58%、「今後ある」が28%。具体的には、資材の調達難や取引の減少、計画停電に伴う納期の遅れ、債権の回収難、消費の自粛ムードによる売り上げの減少、原燃料の高騰、交通網の乱れに伴うコスト増などの声が目立った。(調査は4月6～11日に実施。製造業、建設業、流通・商業、サービス業などの会員企業96社から回答を得たものであった。)

＜大震災で雇い止め急増、愛知県643人＞

厚生労働省が4月28日に発表した「非正規労働者の雇い止め等の状況」によると、非正規労働者の雇い止め。解雇は73事業所・6806人にのぼっています。(4月17日時点、3～6月実施・予定)今年に入ってから、18,67人(1月)、3871人(2月)、4564人(3月)と増え続けていました。

4月にはさらに急増。県別では、福島県がダントツの1182人。ついで、東京735人、愛知643人、大阪579人、宮城県536人の順でした。愛知では、部品の納入が滞り、トヨタの全工場が3月14日からストップした。このため、下請け・関連事業所の雇い止め。解雇が急増したものと思われる。

＜JMIUに持ち込まれた労働相談＞

東日本大震災から1か月余のあいだに、JMIU愛知支部は10人を超える人から労働相談があった。そのほとんどが、自動車部品関連でした。

「1日11時間働いていたのが、5時間になった。賃金は、定時の6割。終日働いた人には有給を認めない。法律違反だと講義したら、解雇された。」(30代男性、期間工、飛騨)、「派遣会社から、14日から休め。仕事はいつからかはわからない。休業手当支払い義務はない。有給は半分支払う。」(40代男性・派遣、西三河)、「3月14日から休業。秋頃の休日に振り替える。監督署に聞いたがアイマイ。」(期間工、豊田加茂)、「3月17、18、21日を有給で休むよう指示。そのご4月15、22、28日は一斉休業。5月6～7日を9～12月の休日に振り替え。休業手当は6割。5月以降の休業日は、前月末までに通知。」(20代男性・期間工、尾張中部)、「3月14日から2週間休めといわれた。賃金はない。」(30代男性。期間工、西三河)、「3月12日から休業。休業手当の支払い義務はないと、不支給。3月29日に一部の労働者に解雇通告。」(40代男性、豊田加茂)。「仕事量減少のため、4月より週2日休日増。2万円の賃下げ。」

(40代男性・正規、西三河)、「20名の派遣労働者は解約。正社員は週3日就業。休業補償は6割。」(50代男性・正規、津島海部)、「仕事量が8割減。パート10名は午前中だけ。正社員2名も仕事がない。」(60代男性・嘱託、豊明)、「3月12日から休業。休業手当の支払い義務はない・無支給。3月25日に3か月の雇用契約をしたが、4月4日に解雇してあげるので、雇用保険を。忙しくなったら戻ってきて。」(30代男性・派遣、西三河)、「4月は約10日休業。有給で対応。5月は15日間休業予定、6割の休業手当。会社は「有給は使うな」という」(50代男性・正規、知多)

会社社長からも相談があった、「3月12日から休業。3月中は持ちこたえたが、もう限界。中小企業緊急雇用安定助成金も条件不一致でダメ。3月末でいったん解雇せ

ざるをえない。業界で当局交渉を強めるよう進言している。」

<愛労連・大震災緊急労働相談110番>

愛労連は4月28日、全労連の呼びかけにこたえて「大震災緊急労働相談110番」をとりくんだ。

ここでも、「派遣労働者は解雇され、正社員は週3日就業で生活ができない。」「休日も出勤してきたが、仕事がなくなり給料が出ない。」「震災を理由に採用内定が取り消された」など、切実な訴えがあり、自動車部品関連労働者の相談が多数を占めていたという。

自動車のドアミラー製造会社に働く30代の派遣労働者は「東北の取引先が操業停止。仕事がなくなり自宅待機。休業補償がない。」「会社が突然、豊竹の仕事が減り仕事は休むが、休業補償はしない。賃金は月2万円下げると発表した。こんな一方的なやり方は許せない」（男性）と訴えていたという。

経営者からも「東北から部品が供給されず、アルバイトを解雇せざるをえなくなった」と相談があった。担当者は、解雇予告手当の支払いなど、ルールを守った対応を求めたといいます。

5. “生産再開”、でも半分ほど——見えない先行き

<3月の国内生産、“最低”>

トヨタの国内生産は62.7%減の12万9491台と、1カ月の台数としては記録が残る1976年以降で最低となった。同社は3月14日から国内の車両組み立てをすべて停止。同28日から徐々に再開し、4月18日には全工場の操業にこぎ着けたものの、稼働率はなお5割程度にとどまっていた。

4月の生産も、前年の5割以下であろう。

<通常生産は11～12月ごろに、豊田社長、見通しを発表（4/22）>

4月22日、トヨタは、東日本大震災の影響を受けた国内外の生産に関する現時点における見通しを下記のように発表した。

1. 生産正常化の見込み

国内及び海外工場において概ね本年11月～12月頃の期間に生産正常化*の見込み。

2. 国内の生産見込み

車種によりばらつきがあるが、7月頃から順次生産を回復させ、11月～12月頃までには生産正常化の見込み。

3. 海外の生産見込み

地域・車種によりばらつきがあるが、8月頃から順次生産を回復させ、11～12月頃までには生産正常化の見込み。

* 生産正常化：年間生産計画レベルの生産状況のことをいう

また、豊田社長は、この日の記者会見で、「トヨタ車をお選びいただいたお客様におかれましては、納期が大幅に遅れておりますこと、心よりお詫び申し上げます。

震災発生直後からトヨタの従業員が現地に入り、工場、販売店、仕入先の方々と一体となって、復旧に向けた活動を実施してきました。私も何度か被災地を訪問し、彼らの活動を直接見てまいりましたが、この『現場の凄まじい努力』が一日も早い生産回復を可能にするものと確信しております」と語った、という。

「生産正常化に向けた見通し」についての社長スピーチ

豊田でございます。

本日はお忙しい中、急なお願いにもかかわらずお越しいただきまして、誠にありがとうございます。

まず始めに、今回の大震災でお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、被災された地域の皆様に、心よりお見舞い申し上げます。

さて、トヨタでは4月18日から、国内全工場で生産活動を再開いたしました。本日は、国内および海外での「生産正常化までの期間」など、大まかな目処がついてまいりましたので、できるだけ早くお伝えしたいと考え、ご報告させていただくことにいたしました。

まず、生産正常化の時期ですが、国内及び海外において、概ね本年11月から12月頃に、震災以前の正常な状況に回復できる見込みです。

国内生産は、現在はおよそ5割程度で稼働しております。現在を底に7月頃からは、できる限り生産を増加させ、車種によりばらつきはございますが、11月から12月頃までには全ライン、全モデルで正常化できる見込みです。

次に、海外生産に関しましては、現在の生産レベルは4割程度でございます。生産回復のスタート時期は、部品輸送に時間を要するため、日本より1か月遅れ、8月頃からとなります。以降、国内同様に生産を増加させ、地域や車種でばらつきはございますが、11月から12月頃までには生産を正常化できる見込みです。

トヨタ車をお選びいただいたお客様におかれましては、納期が大幅に遅れておりますこと、心よりお詫び申し上げます。トヨタ自動車および販売店では、これまで以上にお客様サービスの充実を心がけますので、どうか、ご理解賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

また、販売店、仕入先などにおかれましては、ご苦勞をおかけすることになり、大変申し訳なく存じます。販売店、仕入先に対する支援体制も検討してまいりますので、よろしくご理解お願い申し上げます。

今回の天災は、従来のもものと異なり、被害地域が広範囲に及んでいることから、経済的影響は、日本全体、全ての産業に及んでおります。トヨタも震災発生直後から、従業員が現地に入り、工場、販売店、仕入先の方々と一体となって、復旧に向けた活動を実施してきました。

私も何度か被災地を訪問し、彼らの活動を直接見てまいりましたが、この「現場の凄まじい努力」が、一日も早い生産回復を可能にするものと確信しております。

自動車産業は、裾野が広く、与える影響が大きいため、少しでも早く、正常化を進めなくてはならないと考え、全社を挙げて取り組んでおります。

皆様におかれましては、どうぞご理解、ご支援をいただけますよう、よろしくお願い申し上げます。

6, トヨタで働いている労働者の賃金、大幅減少

<震災後の工場労働者の勤務>

3月11日(金)東日本大震災。14日(月)から全工場が操業を停止した。28日(月)から、堤工場とトヨタ九州が操業、4月18日(月)から全工場が操業再開した。

この間、工場労働者は、3月14日(月)～18日(金)は、「特別休暇・賃金80%」21日(月)、22日(火)は、上司が労働者に年休にするかどうかの意思確認。出勤した労働者は、工場の清掃や棚卸の準備。23日(水)、24日(木)、25日(金)の休業は、「労使協定」により、原則して「年休扱い」となった。(労働者の年休が6日以上ある場合は、「計画的付与」の対象。6日未満の場合は、①自由意思による年休、②特別休暇・賃金90%(期間従業員は90%相当の手当)、③出勤、を選択させられた。

3月28日(月)堤工場、トヨタ九州が操業再開したが、4月13日(水)は休業であった。

4月18日(月)から、全工場で操業を再開した。とはいえ、4月20日(水)は休業日であった。生産は、通常の半分以下であった。

4月29日(金)から、5月9日(月)まで、11日間の大型連休となった。

<大型連休明けから、1直勤務のみとなった>

ところが、5月の連休明けの労働者の勤務シフトは、1直(日勤)のみであった。5月10日(火)～6月3日(金)までは、連続2交代制勤務を中止し、勤務は1直(6時25分～15時15分)、2直(16時10分～1時)のうちの1直だけになります。

それは、電子、ゴム、樹脂関係の約150部品の納入が滞っているために、生産は通常の5割程度になるとしています。

2直は「休日で、後日に振替出勤」になる日と、「休業」で賃金80%になる日があります。

この勤務表から見ると、年内に生産をばん回する振替出勤が実施される見込みです。

トヨタは、2交代制の労働者を「白」、「黄」の2つのグループに分けています。1週毎に1直、2直を交代します。今回の勤務では次のようになります。

■ 「白」「黄」の両グループとも、「1直」に当たる勤務は出勤になります。

■ 2直は次のようになります。

▼「休日」で、「振替出勤」になるのは

・「黄」が5月10日(火)～13日(金)と23日(月)の5日間

・「白」が5月16日(月)～20日(金)の5日間

▼「休業」で賃金80%になるのは

・「黄」が5月24日(火)～27(金)の4日間

・「白」が5月30日(月)～6月3日(金)の5日間

この出勤表を見た労働者は「大震災直後の3月14日(月)から18日(金)の5日間は振替出勤になった。今回、5日間の振替出勤が増える。6月6日(月)以降に、合わせて10日間の振替出勤が実施されるということになる。土曜日出勤や夏休みが大幅になくなって出勤になるのではないかと。部品が入ってれば、一気に生産を取り戻すということか…」(ブログ、「トヨタに生きる」4.23から)

<5月の出勤は、わずか7日＝わが家は、「火のクルマ」>

A「今年のゴールデンウィーク、18連休だぞ！」

B「そうそう、5月の出勤日って7日しかないんだね。」

これは、トヨタの職場でのある会話だそうです。

実際に連二の「黄直」の職場では、4月28日～5月15日、5月21日～29日が休みになっています。正味、5月の出勤日は、16日～20日と30、31日のみの7日間でした。(ブログ「トヨタに生きる」5.14)

基本賃金は保障(「休業日」は80%)されたとしても、出勤しないと付かない手当はゼロ。5月の給料袋(いまは「振り込み」)は「薄っぺら」で、生活は大変。ましてや期間従業員など非正規労働者は、もっときびしい生活を強いられている。

7, 災い転じて「生産体制の再構築」実現へのチャンス——忍び寄る「空洞化」

<2011年3月期決算——営業利益3倍超…業績予想公表は見送り>

5月11日、トヨタの2011年3月期決算が発表された。アジアなど新興国を中心にした販売増やコスト削減により、本業のもうけを示す営業利益は前期比3.1倍の4682億円となった。

ただ、東日本大震災の影響で、車両生産が停止に追い込まれ、営業利益は1100億円押し下げられた。

売上高は0.2%増の18兆9936億円、税引き後利益は94.9%増の4081億円で増収増益を確保した。

震災の影響が見通せないため、2012年3月期の業績予想の公表は見送り、6月中旬までに発表する、という。

<トヨタ決算発表席上で 国内生産を海外への発言>

豊田章男社長は5月11日、都内で開いた記者会見で「急激な円高や震災の影響もあったが、経営基盤は着実に強化されている」と語っていた。

そのなかで、豊田章男社長は「トヨタは日本で生まれ育てられたグローバル企業。この産業基盤、雇用基盤をどう維持していけるかを考え、日本のモノづくりにこだわりたい」とのべたという。

一方、同席上で、経理担当の小沢哲副社長は、「1ドル＝80円水準の中では、収益を預かる役員としては限界を感じている。いつまで日本でのものづくりにこだわるのか。社内の関係部署、社長に対してその旨の進言をせざるをえない。」と切り返した、という。

このやりとりは、一見「不協和音」のようにみえるが、これは「掛け合い漫才」とみる報道もあった、「理想」と「現実」の違いを見せつけたものといえる。

翌12日の各紙は、「トヨタ、国内生産縮小検討」(朝日)、「下請け企業危機に直面、製造業の空洞化懸念」(毎日)など、などと報じていた。

<「700万台で利益が出せる体制」確立にはずみ>

トヨタは、2008年の米国発金融危機・世界同時不況のもとで出現した「トヨタ・

ショックⅡ、2009年3月期決算の赤字転落、2009年6月社長の交代＝宗家帰り、猛烈な原価低減・収益改善活動、2010年初頭の米・リコール問題、2010年3月期決算・見事なV字回復・黒字実現、と激動の日々であった。

昨年(2010年)5月、「生産体制の再構築」方針をあきらかにした。(『所報』154号・2010年11月参照のこと)

これは、国内生産能力年390万台[09年度実績321万台]。年産320万台[日当たり1万3000台]企業が黒字になるレベル)「グループ全体であと2,3本ラインを止める可能性」。そして「国内の生産能力を5年間で2割削減する方針」といわれている。

この方針にしたがって、着々と、国内生産体制の「再構築」(縮小・再編)が徐々にすすめられてきた。

こうしたなかで、昨年初頭、米国のリコール問題が浮上し、マスコミをにぎわした。これも切り抜けた。2月24日(米国議会公聴会でトヨタ社長が陳述した日)を、2011年「再出発の日」とさだめた。その直後3月9日に、「トヨタグローバルビジョン」を発表した。(『所報』156号、2011年3月参照のこと)

そのなかで、「供給戦略」として、

- ・ 日本では、現有の生産能力と、世界最先端のモノづくりのノウハウを活かし、ハイブリッド車をはじめとする先進技術、高付加価値商品を中心に生産を行っていく。
- ・ 欧米においては、現有の生産能力を有効活用すべく、既存工場を効率的に稼働させる取り組みを推進する。
- ・ 新興国については、能力増強の必要性を見極めた上で、投資時期と規模を検討していく。

そして、今後は、「1ドル85円、販売台数750万台」という厳しい経営環境においても、「連結営業利益率5%、1兆円程度の営業利益」と「単独営業利益の黒字化」を早期に達成できる、「強い収益基盤」の実現を目指していく。

このビジョンにしたがって、新興国を中心とした「海外生産への移転・拡大」が推進されるであろう。そのためにも、TPP(環太平洋連携協定)の実現が不可欠になるであろう。

(2011年5月13日記)

(いとう・きんじ／当所理事・所員)

付記：トヨタ本紹介：

海野素央『トヨタ公聴会から学ぶ 異文化●コミュニケーション』(同友館、2011年3月、1001頁、1,300円＋税)

ジェフリー・K・ライカーら『トヨタの危機の教訓』(日経BP社、2011年5月、351頁、2200円)

* 復興財源は「有るところ」から取るべきだ

ソフトバンクの孫正義さんは 100 億円だそうです。楽天の三木谷社長とファーストリテイリングの柳井社長は 10 億円だといいます。

震災復興のために、金持ちが身銭を切って募金するのは、当然とはいえ高く評価したいと思います。これに続く金持ちや資産家が続々と現れることを願っています。

東京電力の清水正孝社長の年収は \$8.9 million = 約 7 億 4000 万円 (1 ドル 53 円で換算した場合) だそうです。真っ先にこれを差し出すべきでしょう。

売名や偽善でも良いんです、お金さえ出してもらえれば。お金には、悪意や善意、黒や白の色が付いているわけではないのですから……。

でも、個人の善意や募金だけでは足りません。復興のための資金には何十兆円もかかるでしょうから……。

その資金をどのようにして調達するのか。ただでさえ、国債などで膨大な借金を抱えている日本の財政ですから、これは大きな問題です。

『朝日新聞』4月5日付の「声」欄に、注目すべき投書が掲載されていました。「政党助成金も復興資金にせよ」というものです。

毎日新聞編集員の牧太郎さんも、「政党助成金を災害復旧に使い！」とブログ <http://www.maki-taro.net/index.cgi?e=1435> で書いていました。なかなかのアイデアだと思います。

政党助成金の導入によって廃止されるはずだった企業・団体献金は今も続いていますし、民主党まで再開しましたから、政党助成金がなくなっても困ることはないはずです。共産党は、元々政党助成金の受け取りを拒否していますし……。

しかし、政党助成金は約 320 億円ですから、それだけだけではどうも足りません。どうしたらよいのでしょうか。

と、この日の『朝日新聞』の隣の面を見たら、「3.11 復興財源は」という特集が組まれていました。中でも目を惹いたのが、「決算剰余金 寝かさず使い」という飯塚正史会計検査院官房審議官の提案です。

「10 年度の決算剰余金約 30 兆円を財源にする」というものです。10 年度の決算剰余金は本来なら 12 年度に使われるものですが、1 年も寝かしておかず 11 年度に使い、「11 年度をもって前々年度方式を前年度方式に変えれば、サイクルを変えた 11 年度だけは、従来の 09 年度分と修正後の 10 年度分がダブるので、片方が自由に使えるという理屈」なのだそうです。

いいじゃ、ありませんか。その辺のオジさんが、飲み屋で思いつきを話しているのではなく、会計検査院官房の審議官が天下の朝日新聞で提案しているのです。

この案を採用すれば、「特別会計上の目的を外す立法」だけで、30兆円もの財源が生まれることとなります。ぜひ真剣に検討してもらいたいものです。

とはいえ、財源をひねり出すのは「官」だけでよいのでしょうか。この際、「民」も一肌脱ぐべきではないでしょうか。

というのは、「民」にも潤沢な資金が眠っている倉があるからです。無いのであればしょうがありませんが、資金が有るのに、それを活用しないというのではもったいない。

その眠っている資金とは何でしょうか。そうです。大企業が保有している内部留保です。

「イザ」というときのために日頃から準備してある予備的資金で、当面、何かに使うという予定があるわけではありません。だから眠っている、別の言い方をすれば「死んでいる」資金ですが、これを使うのは、まさに「イザ」と言うべき今ではないでしょうか。

この内部留保は、総額で244兆円にもなると試算されています。いくら私でも、その全てを召し上げろなどという乱暴なことは申しません。

その一部で良いんです。わずか1%の税金をかけただけでも、国庫に入る収入は2兆4400億円になります。消費税並みの5%の税率なら、12兆2000億円です。

決算剰余金約30兆円に加えて内部留保への5%税で40兆円以上の財源が生まれます。1年分の国家予算のほぼ半分に当たりますから、これだけあれば充分でしょう。

復興財源は、無いところから取るのではなく、有るところから取るべきです。復興のための増税によって景気が悪化し、逆に復興の足を引っ張ってしまうなどという愚策は断じて避けなければなりません。

(『ブログ：五十嵐仁の転成仁語』4.12から)

：新：刊：紹：介：

駒田 富枝 著 『働く女性の母性保護』

- 第一章 人間として働くために——母性を腫のように大切に
- 第二章 母性保護の権利
- 第三章 母性保護のたたかいの歴史に学ぶ
- 第四章 いま、私たちのまわりで起こっていること
- 第五章 仕事も家庭も大切に人間らしく輝いて働きたい

学習の友社・「実践・職場と権利シリーズ ⑮」 定価 1,200円

研究所便り



☆2011年5月15日以降の活動予定

5月22日東海自治体学校、	16日第20回所員会議
MIC学習会「電子メディアの光と影」、	30日自治労連大会
第29回愛知医療研究集会	31日愛労連第44回定期大会
31日～あいち国民平和行進	8月27日第8回愛知労働問題研究所理事
6月4日全国非正規労働者交流集会	会
18日第19回所員会議	10月15日第13期愛知労働問題研究所総
19日愛知労働者学習協議会総会	会予定
7月3日愛知平和委員会総会	

☆研究所寄贈・購入文献紹介

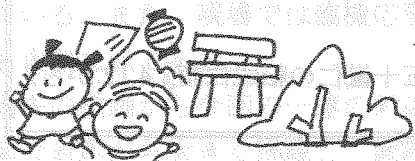
「働く女性の母性保護」駒田富枝著 エコノミスト4/5 4/19 ダイヤモンド4/16
東洋経済3/26 4/30 中央公論5月号 ニュートン6月号

★ホームページが変わりました。Web会員を募る予定です。主な論文を随時載せていきたいと思ひます。 ご意見をいただきたいと思ひます。

☆今回157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。

★

☆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157号(隔月刊) / 発行日2011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 2010年度・会費納入にご協力下さい。

