

自動車総連の取り組み

相原康伸自動車総連事務局長に聞く

Q1 自動車総連として、夏期の電力不足に対応するため、全国規模での木金休み、土日操業を労使で取り決めるまでのご苦労についてまず聞かせてください。

相原 自動車総連は、日本自動車工業会（自工会）に対して、毎年カレンダーについて要請を行っています。この取り組みは1990年から行っており、既に20年来の活動です。自動車産業は裾野が広く、多くの関連企業に支えられていることもあり、カレンダーの統一は、健全な働き方、働く者の休日確保の観点から大変重要です。具体的には、毎年7月頃、自動車総連から自工会に対して、来年度の「総連モデルカレンダー」を提示して要請を行います、その後、そのモデルカレンダーをもとに個別労使によるカレンダー交渉が行われます。

一方、今回の東日本大震災を受けて、当面する産業課題への対応を協議すべ

く、4月14日には自工会の志賀会長と自動車総連西原会長との緊急トップ会談を開きました。席上、志賀会長からは、「今回の対応にあたっては人的対応、救援・救済をまずしっかりやり、その上で生産回復を通じた復旧・復興を目指すとの認識を震災直後から各社のトップ間で共有することができた。」と報告がありました。自動車総連からは「夏期の電力需給への対応」に関する要請を行いました。その内容は、①「夏期においては、産業別の輪番操業が望ましい」、②「東京電力、東北電力管内のみならず自動車産業全体で足並みをそろえ、極力夏期休暇を含む休目を合わせる努力をお願いしたい」、③「一方、週の休日については2日連続の休日の確保、夏期休暇についてはお盆を含む長期休暇の確保をお願いしたい」との3点です。このことは既に個別労使間で決定済みの本年度のカレンダーを大きく見直すことになること

から、改めて自工会から自動車総連に対して正式に協力を求める形が望ましい旨要請したところです。

これを受けて自工会からは、5月17日に自動車総連西原会長宛てに、「夏期電力制限に伴う休日振り替え」についての協力要請を頂きました。その内容は、「前例のない対応」との認識に立つて、本年7月から9月の間、下記内容をベースにモデルカレンダーの組み直しをお願いしたいとのものでした。具体的には、①「土曜・日曜の休日を木曜・金曜に振り返る」、②「上記①の対応は自工会会員（全国規模）で実施する」、③「夏期休暇については、従来どおりの考え方で設定する」との内容であり、最後に「この危機的状況を乗り切るため、労使一丸となって取り組みたい」との決意が示されました。

Q2 今回、自動車産業が労使で、電力対応のために、全国単位で木金休みの土日操業をいち早く決めたこと

は、自動車産業の裾野が広いこともあり、影響力も大きく意義あることだと思えますが、それができた理由は何だと思えますか？

相原 自動車総連と自工会の産業労使が過去の経験を踏まえて、第一に人の救援・救済、第二に地域の復旧・復興、そして最後に産業の復興をしようという考えをいち早く合意できたことが大きいと思います。それはメーカー、部品、輸送、販売、一般といった具合に雇用の裾野の広い自動車産業の持つ社会的役割を労使がきちんと自覚していたからこそ、復旧段階から、皆で一緒に足並みをそろえて対応できたのだと思います。メーカー各社はじめ、日頃は厳しい競争環境にあることは事実ですし、産業労使でも率直に自らの主張を闘わせることもありますが、労使の心あわせをまず産業レベルでできたところが今回のすばやい対応を可能にした背景のひとつだと思います。毎年

左側から神戸事務局長、相原事務局長、磯村中執（右側は聞き手の滑川次長）



のカレンダー協議をはじめ、日ごろのコミュニケーションが産業・企連及び個別労使それぞれの段階で緊密にできていたからこそ、有事の時に有効に機能したと感じています。ただし、産業労使で木金休日振り替えの話し合いを始めてわずか2カ月余りで全国一斉での実施につながる事ができたことは事実ですが、個々の職場段階では、自動車産業としての責任は理解しつつも、大きく生活や働き方に影響を与えることから、難しい判断となったことは充分承知するところです。

震災で被災した多くの部品メーカーなども、多方面からの手助けを頂きつつ、立ち上がって来たところが少なくありません。今回の「ものづくり現場」の復旧・復興への歩みを見て感じたいことは、金属の仲間のつながりの強さと力はずいといふことです。これは世界からも評価されています。平時はお互いに競争していても、ひとたび事あれば助け合って、産業の社会的責任を果たすというのは、日本独特の文化ともいえると思います。

Q3 自動車産業として木金休日に統一した理由は何ですか？

相原 今回は電力使用量の総量を下げることではなく、電力使用量のピークを下げる必要があります。一週間のうちで電力使用量のピークが高いのが木金ということ踏まえた対応です。神戸副事務局長が中心となって、産業の社会的役割などを念頭に自工会や部工会とその調整にあたってきました。総連加盟の各労連や各業種などの意見を踏まえつつ、自動車総連として調整にあたれたことは、良かったと考えています。

力と今回の休日振り替えで何としても15%の削減を達成し、少しでも世の中のために協力しようという思いで、木金への休日振り替えを自動車総連としても積極的に推進したわけです。自動車関連の電力使用量は、東京電力管内のメーカーで70キロワット。メーカーと部品をあわせて130万キロワット。さらに日本全体で6000万キロワットとも言われており、日本の就労人口の約1割を占める自動車産業の社会的役割として木金休日振り替えに取り組まれました。現実の数値として7月に入ってから木金の電力消費量は確実に下がっています。

また、そうは言っても、組合員・ご家族の皆さんの負担は、保育所の確保を始め、いろいろ大変なこともありまますので、産業労使共同で関係する政務三役や知事会などへ、今回の取り組みの主旨説明と合わせ、各地域において最大限の対応を求めてきました。今後は、自動車産業労使として今回の総括をしっかりとやる必要があります。

Q4 夏期の電力対応を終えた10月以降の見通しについてはどうですか？

相原 今年の10月以降の自動車の生産は概ね平常にもどります。今年の秋口からは多くのメーカーで増産体制に入る見込みです。因みに震災以降の生産台数への影響は、全メーカー合計で前

年比約120万台減となっています。グローバルレベルで競争は激化しており、いったん落ち込めどそれを取り戻すことが容易ではありません。

リーマンショック以降、ようやく回復局面にさしかかった途端、今回の震災があり、円高があり、さらには少子高齢化など根本課題は解決されていない状況に変わりはありませんが、何となく日本国内に自動車ものづくりを残さなければなりません。どういった状況に変わりはありますが、何を残さなければなりません。どういった状況に変わりはありますが、何を残さなければなりません。どういった状況に変わりはありますが、何を残さなければなりません。

スタイルで日本に自動車産業を残していくのか、強みを活かす観点に立ってそのスタイルを模索し、果敢に実行していく必要性があります。国内市場の活性化を図りつつ、国内で自動車の生産・販売を行っても利益を出せるしくみづくりが重要です。

数量ベースとしては国内で1000万台の生産確保を労使のひとつの目標で持たねばなりません。昨年は何とか960万台まで実績を残すことができ、今年こそ1000万台の回復を目指し、取り組んでいる途上にあります。「国内1000万台生産を可能とするための雇用を残す」という意味からもこだわっていききたいと思えます。自動車総連としても、国内の雇用を守るため覚悟を決めて取り組まねばなりません。