

イタリア・フィアットの経営改善と 労働者のたたかい

藤田 宏

はじめに

労働総研が創立15周年記念事業の一つとして、フランス、ドイツ、イタリア3カ国に労働調査研究チームを派遣したのは、ことし2月のことでした。私も、この研究チームの一員として参加しました。しかし、訪問した労働組合のなかで唯一つCGIL（イタリア労働総同盟）傘下のFIOM（金属機械労組）・フィアットについては、どうしても積極的に報告しようとする気持ちがわきませんでした。

というのも、フィアットは深刻な経営危機に見舞われており、そのもとで、フィアットのFIOMの組合員が大変な苦闘を強いられていたからです。訪問したときの印象では、フィアットは倒産寸前といってもおかしくない経営状態で、フィアットの労働者は、そのなかで、たたかいの展望も見出せないまま、とにかくたたかいを続けているという感じだったのです。そのねばりづよいたたかいぶりには、心底、共感し、日本の労資協調の大企業労組との決定的な違い、日本でもこうしたたたかいができればという思いを強くしたものでした。しかし、その思いとは裏腹に、日本の労働組合運動を前進させるという見地から、その現状をどういう角度から報告すればいいのか、なかなか思い至らなかったというのが率直な気持ちだったのです。

それから半年が経過しました。うれしいニュースが届きました。深刻な経営危機下のフィアットに顕著な変化が現れたのです。フィアットの経営改善がすすみ、自動車部門にも巨額の開発・研究投資を行うということをフィアットの経営者が発表したのです。その背景には、フィアットの労働者のたたかひがあったことは疑いのない事実といえます。以下、フィアットの経営改善の状況とフィアットの労働者のたたかひを、今度は確信を持って報告したいと思います。

深刻な経営危機下のフィアットの経営改善

「2連続四半期黒字 フィアット復活の兆し」（日経産業新聞8月4日）——の見出しを“発見”したときは、びっくりしました。同紙によると、「自動車部門『フィアット・アウト』の赤字額が8800万ユーロと前年同期の約3分の1にまで縮小」「4－6月の販売台数は43万3000台。前年に比べると4.8%減だった。だが売上高は50億700万ユーロと逆に2.4%増えている」と、フィアットが経営改善に向かっていると報じているのです。半年前にフィアットを訪問したときは、正直言って、フィアットの経営改善がすすむとはまったく考えられませんでした。

調査団が訪問したのは、ことし2月22、23日のことでした。当時、フィアット・アウトは深刻な経営危機に見舞われ、工場閉鎖、一時帰休などのリストラ・人減らしの嵐が吹き荒れていました。イタリア国内にあるメルフィ、ポリニアーノ工場は月2週間の一時帰休を実施し、シチリア、テルミネ両工場も5月から一時帰休に入ることが提案されるという状況でした。

調査団は、22日にはトリノのフィアット本社にあるミラフィオリ工場のFIOM・CGILの労働組合事務所、23日にはローマにあるFIOM・CGILの労働組合事務所を訪れました。ミラフィリオでの調査の翌日、ローマで労働総研の調査団を迎えてくれたのは、同労組の全国コーディネーターであるレルロ・ラッフォ氏でした。懇談は午前10時から正午までの2時間の予定で始まりました。しかし、地方にあるパルモナ工場などの組合員から「会社から一時帰休の提案があったが、サインをするのかどうか、どうすればいい」などの連絡が、ラッフォ氏の携帯電話に再三にわたってかかってきて、そのたびに懇談が中断されるという緊迫した局面を迎えていたのです。

ラッフォ氏らFIOM幹部の説明によれば、フィ

アットの経営危機はなかなか深刻なものでした。「20年前、フィアットは世界の自動車企業ランキングで4位だったのが、いまでは20位になってしまった」「フィアットの市場シェアは、EUでは7%、イタリアでも27.6%しか占めていない」。要するに、フィアットの車は売れなくなってしまった。イタリア国内でも、フィアットの代表的国民車であったフロント・パンダなどが、日本のトヨタのヤリスなどにシェアをどんどん奪われているということです。

その結果、「フィアットの2000年の経営計画では、世界各地に進出した工場を含めて400万台を生産することになっていた。しかし、現在は110~120万台しか生産していない」状況になっており、「フィアットの自動車部門の赤字は、80億ユーロ（約1兆640億円）にのぼっている」という深刻な事態が生じていたのです。そうしたなかで、社内的には、「経営陣の自動車部門の責任者は、この2年間に5人も解任されている。大企業の歴史のなかでもこれだけ経営陣が交代する例はない」という状況が生まれているというのです。

この深刻な経営危機をもたらした要因は、大きく言って2つあるということでした。一つは、経営陣のグローバル戦略の失敗です。「アルゼンチンやブラジルに工場進出したが、いずれもあまり儲からない状況にある」「フィアットの主力車種のパンダをポーランドで生産するようにしたが、それも成功していない」ということです。実際、ポーランドのフィアット工場はGMに売却されることになりました。

もう1つは、いっそう深刻な問題です。「フィアットの経営危機の最大の原因は、経営陣が自動車部門への十分な投資と研究・開発をしてこなかった」「経営陣は、自動車部門で上げた収益を、自動車部門で使おうとせず、エネルギー、銀行、保険、観光、運輸部門に投資している」という経営陣の姿勢です。自動車産業が研究・開発投資に消極的になっては、すさまじい競争を勝ちぬくことなど到底できません。労組幹部の話聞いていて、国際競争が激化する自動車産業から、フィアットの経営陣は手を引こうとしているのではないかという感じさえ受けました。

懇談後、フィアットのトリノ工場のあった広大な一角を車で通りかかりましたが、そこは運輸・小売

部門に様変わりしていました。その情景を目の当たりにして、日本では、自動車メーカーとして知られているフィアットは、実は、さまざまな産業部門を抱えるグループ企業となっており、自動車部門はスクラップの対象になっているのではないかという思いをさらに強くしたものでした。

翌日、調査チームは訪問に次ぐ訪問という強行日程から久方ぶりに“解放”されて、束の間の“ローマの休日”をとることができました。ローマ旧市街の名所・旧跡を歩いて“観光”しました。市内のいたるところで路上駐車している車列をみると、フィアットの車はないかと自然に目が向きます。数は少ないもののあるにはありましたが、どれも旧型ばかり。フィアットのシェアがイタリア市内でも落ち込んでいて、フィアットはいよいよ倒産なのかということ。“ローマ市内観光”で実感しました。自動車部門に投資をしないというのであれば、それは遠からず現実になるのではないかという危惧をいっそう強く抱くことになったのです。

ところが、フィアットは、この点でも方針転換をしたようです。「日経」8月4日夕刊は、「フィアット24車種投入 自動車部門に96億ユーロ投資」という見出しで、フィアットの経営陣が、イタリア政府や労働組合に2008年までの事業計画を提示したと報じました。このなかで、「今後4年間で180億ユーロ（約2兆4000億円）に上る設備投資を実施、再建の要である自動車部門は20種類の新型車を発売し、活性化を図る」という方針を明らかにしたのです。また、この事業計画では、「設備投資のうち、過半の96億ユーロは自動車部門であるフィアット・アウトに投入。設備投資の抑制が自動車事業の不振の悪循環を招いたとの反省から、36億ユーロは研究・開発費に充てる」ことになっています。

労働者のたたかいなしには考えられない転換

半年前とは、180度異なる大転換です。問題は、この大転換はどうして生まれたのか、頑迷とも思えた経営陣を反省させた力はないかということです。それは、一言で言えば、労働者の粘り強いたたかい、職場労働者の団結の力なしには成し遂げられなかった転換ということができます。

国際・国内動向

F I O M・フィアットの労働者が掲げた経営危機打開にむけた要求は、経営陣にたいしては開発・技術部門に投資せよ、とくにエコロジーのモーター開発に本格的に取り組めということと、資本の再構築、たとえば、フィアットの自動車部門の提携先を探せというものでした。国にたいしては、こうした政策をフィアットが実行するように、国として関与せよという要求を掲げていました。

もちろん、経営陣がつくり出した経営危機の犠牲を労働者に転嫁する攻撃にたいして、雇用を守る、不安定雇用の拡大に反対する、賃金の13%アップなどの要求をかかげて、その実現のためにたたかっていました。

とくに、自動車産業を守れという立場から、職場を基礎に労働者多数の力を結集し、地域的、国民的な規模のたたかいに発展させるよう努力していたのが印象的でした。フィアットの生産がイタリア経済に占める割合が3%に上ることも明らかにして、イタリアの自動車産業を守る意義を訴えることについても重視していました。この取り組みのなかで、フィアット本社のあるトリノ市の市長は、トリノにあるミラフィオーリ工場が閉鎖されると「鉄道の線路に座って抗議する」というようになったといいます。

こうした政策を実現するために、F I O Mの労働者は、ストライキを提起してたたかっていました。ラッフォ氏は、「われわれの交渉の唯一の武器はストライキである」といいます。しかし、このストライキは職場の少数の先進的労働者だけで取り組まれてはいません。フィアットには、イタリア3大労組(C G I L、C I S L〈イタリア労働組合連盟〉、U I L〈イタリア労働同盟〉)傘下の産業別労働組合があります。これら3つの労組あわせても、労働組合組織率はほぼ3割といえます。しかも、3大労組の要求がすべて一致しているわけではありません。たとえば、不安定雇用の拡大については、C G I Lは反対していますが、他の2労組は反対していません。しかし、企業を存続させ、雇用を守るという要求では一致しています。F I O Mは、この要求で3大労組が足並みをそろえることを重視し、職場労働者の圧倒的多数を結集した団結の力を土台にして、統一行動の発展に努力していました。

そのなかで、04年11月にたたかわれたミラフィオーリ工場存続のたたかいでは、ストライキに全工場の8割以上が作業を放棄し、約5000人の労働者が工場内でのデモ行進に参加しました。こうしたストライキを機軸に、2005年3月には、トリノ市で「企業の存続発展のために」というヨーロッパ規模での会議も開催し、フィアット経営陣を社会的に包囲する取り組みを続けてきたのです。

この職場労働者の多数を結集する団結の力を重視した粘り強い取り組みのなかで、「研究・開発への重点投資」「企業の存続」という労働者の要求を経営陣も認めざるをえなくなったといえることができます。

よくたたかいが困難に直面するなかで、「展望があるのか」という声を聞きます。たしかに、展望があるかどうか、よくわからない状況に直面することも事実です。しかし、たたかう以外に展望を切り開くことはできない、そして、少数の先進的労働者だけの取り組みではなく、職場労働者の多数を結集してこそ、つまり、労働者の団結の力こそが要求実現の確かな保障である—このことをイタリアのフィアットの労働者が教えてくれたように思います。

懇談の最後に、イタリアの労働組合運動の研究家でもある調査団の斉藤隆夫団長(群馬大学教授)は、伝統あるC G I L・F I O Mのたたかいが重大な困難に直面していることに感慨無量の面持ちで、たたかいいの展望について、ラッフォ氏に質問しました。ラッフォ氏は、こういいました。

「われわれはきょうの報告では苦境に立っていることしか、みなさんに報告できない。しかし、次回は明るい報告をあなた方にできるだろう。われわれは幾多の困難を乗り越えてきた伝統をもっているから、そのことは約束することができる」

フィアットの経営が改善し、研究・開発にも巨額の資金を投資するというニュースを前にして、伝統あるイタリアの階級的な労働組合運動の「底力」とともに、職場を基礎に労働者の多数を結集して、団結の力でストライキをたたかい、社会的にも経営陣を追い詰めていくならば、要求は実現できるという労働組合の力の確かさというものを改めて感じ取ることができました。

(ふじた ひろし・会員)