

2015 年 9 月 26 日

インド・マルチスズキ人権侵害事件支援連帯する会

結成 1 周年報告交流集会 情勢報告

布施恵輔（全労連国際局長）

はじめに

ご紹介いただきました全労連の常任幹事で国際局長の布施です。

昨年の 7 月の結成総会にもお邪魔しまして、1 年経ちました。前回のお話の際に 15 年 11 月に招へいするインドの NTUI（新労働組合イニシアティブ）という現地の労働組合からメッセージをいただきました。「日本でスズキの地元で連帯する会があることが、どんなにインドの労働者を激励することか伝えて欲しい。」と言っていました。

全労連全体でも大企業の中に組合員がいる企業は限られており、スズキには組合員がいませんので直接支援するのは困難な状況です。しかし静岡県評や西部地区労連の協力もいただいて、社会的に包囲していく運動を進めています。この困難な状況を逆転するためにも 11 月の NTUI の静岡、浜松訪問を実現させてもう一歩進めたいというのが全労連の強い想いです。

インドのお話をする前提となる情報から話をしたいと思います。私たちが支援している、マルチスズキを相手にたたかっている労働組合＝MSWU（インド・マルチスズキ労働組合）は、中立の労働組合でどこのナショナルセンターにも加盟していません。インドのナショナルセンターは、政府が公認しているものだけでも 7 つくらいあります。その他に「全国的な組織として認められている労働組合」と言いますが、それらを含めると 13 くらい全国的な労働組合組織があります。先ほど話のあった 2015 年 9 月 2 日のゼネストは、13 の全国的な労働組合が呼びかけて、まさに全国的に取り組まれたストライキでした。

マルチの闘いは、スズキがインドに進出してグルガオン工場が完成した頃から様々な運動が取り組まれてきました。他社でもホンダでも 20 年くらい前に争議がありましたが、自動車産業の重要争議には 7 つあるナショナルセンターの中でも進歩的なセンターを中心に支援をしてきました。しかし今回のマルチのたたかいは、それらとも違って全てのナショナルセンターが支援する構図になっています。そのような支援が得られるからこそ MSWU はどこにも所属しないで中立として活動しています。そのため残念ながら情報がダイレクトに届きにくく、言葉の問題もあり、なかなかリアルタイムな情報交換が難しい状況にあります。全労連はインドのナショナルセンターのいくつかと関係があります。例えば CITU（インド労働組合センター）は親しく付き合いがあり、組合員は 500 万人くらいいます。ここは元々ホンダの争議もマルチの争議も一生懸命支援してくれます。今回のマルチの問題は、インドの労働者階級全体の怒りをかけていて、右派のナショナルセンター

も支援しているといひます。ILO 結社の自由委員会への提訴もインドの全ナショナルセンターの署名を取るまで出さないことになっています。できるだけ全部の組織を巻き込んで闘うことが大事だと MSWU も思っているし、支援する側も思っています。様々な組織がかかわっているという事情から、情報がダイレクトに伝わってこないのです。各組織での関わりが多少異なるために、また聞きのまた聞きになってしまうこともあります。それをまた太田さんはじめ浜松の皆さんにお話ししますので薄まってしまうのは仕方のないことです。

マルチスズキ弾圧被害者との面談

私は昨年の12月にインドに行きました。非正規労働の問題を交流する国際会議がムンバイで行われたのです。その帰りにデリーに寄って1日使って争議をたたかっている労働者と面談し、NTUI と突っ込んだ話をすることができました。資料の3ページにあります。この時にお世話になった NTUI が、一番一生懸命マルチに支援をしている組織だと考えています。当日は NTUI の人たちと一緒にハリアナ地方最高裁判所の弁護士控室に行きました。ここは電気もないし、暖房もない寒いところでした。内容は、太田さんに質問を準備していただいて色々聞きました。刑事裁判として言われているが、労働事件だというのは明らかだ。スズキは日本で「事前に1200本鉄パイプを準備して暴れた」としているが、インドではどう言われているか？と聞きましたら笑われました。「今頃そんな事言っているのか、インドでも同じように言われているが、警察が周辺に待機していた事などかなり分かってきた事があって意図的に作られた事は明らかだ。」とされています。また押収したとされたスウィフトのバンパーの部品も「そんなもの持ち出せるわけがないじゃないか。」と言っていて、彼らの話しからもかなりいい加減な刑事訴訟であることが分かりました。

新しい情報ですが、4ページの従業員のリストのアルファベットの順に A から選ばれて起訴されているんです。全くいい加減極まりない。ですからアルファベットの下の方の人は起訴されていません。彼らも全く不当だと切々と訴えていました。

現状の MSWU ですが、主要な幹部のほとんど解雇され、刑事事件で逮捕・収監され、今はほとんど釈放されています。しかし、2014年4月にハリアナ工場での労働組合役員選挙を実施し新執行部ができています。この役員選挙で元々の執行部が立候補しようとしたが、裁判中で叶いませんでした。しかし現状は解雇された労働者の闘いを引き継いだ人たちが当選したので、選挙は勝利したと考えています。これも現地で聞いた情報ですが MSWU の新指導部は、11月にスズキの浜松本社を訪問しています。この辺からスズキは徐々にやり方を変えていると推測されます。以前は MSWU を徹底的に弾圧するという意図が明確で、あんな事件まで起こしました。現状の執行部に対しては何とか懐柔しようという路線に変化している可能性があります。彼らの方から、「もちろん洗脳されていないから大丈夫だ。」と言っていました。彼らも分かっている、スズキは絶対新しい執行部を浜松に連れてきて洗脳して返すつもりなんだと分かって来ています。新執行部のもと MSWU は、

職場の労働条件の改善に取り組んでいます。賃上げ、通勤バスや手を洗う設備の改善などに取り組んでいると報告がありました。

資料にある4700ルピーの賃上げとは、どれくらいなのか？太田さんから質問がありました。1ルピーは1円80銭くらいです。ですから日本円に単純に換算すると8000円くらいの賃上げになります。インドの平均賃金は一概には評価が難しく、日本の正規、非正規の格差も大きいですが、インドの格差はより大きいです。最低賃金に張りついている人がたくさんいる一方、高給取りも少ないために数字上の中位数に近い賃金水準の労働者がほとんど存在しないわけです。インドでは、アンオーガナイズド（unorganized）といいますが、非正規とか非公式と訳されています。そのような雇用関係も不安定な労働者がたいへん多く、道端で物を売っている人も含めて unorganized です。日本よりも不安定雇用労働者の範囲が広いです。そのような日雇いや日給労働者の賃金と、公務員や大企業の労働者の賃金水準を全て一緒に平均を取るとその間の人が存在しないという意味です。

ムンバイの平均的な労働者の賃金が3年前で2万8400円くらいです。今は3万円くらいと推定されます。ですから8000円の賃上げはかなりのものです。つまり、マルチスズキで働いている正規労働者は、かなりの高給取りです。もちろん技術もあり、英語も上手な人が多い点からもかなり水準の高い労働者ということがいえるでしょう。

インドは、人口が中国に次いで2番目です。中国は、一人っ子政策を取ったためにここ20年くらい経つと人口が急速に高齢化していきます。インドは、一人っ子政策は取っておらず若年労働人口がたいへん多くいます。国連人口基金の統計では、2030～40年代に中国を抜いてインドが1番になることが予測されています。中国の今の就労人口が7億5000万人くらい。インドは4億6000万人です。その人たちの中で若年労働者の数で言うとインドの方が若いです。しかし、インドは弱点としてよく指摘されるのは、教育水準の問題です。読み書きのできない人たちの人口は減っていますが、カーストが低くてそもそも小学校に入っていない人口の層が一定あります。指定カーストと呼ばれる不可触民という最下層を考えると、それらに属する労働者だけで4億6000万人の中で6000万人程度と推測されています。それらの層では小学校卒業くらいの学力レベルくらいしかないという事になり、文字でマニュアルを読んで作業することができません。インドでは学力構成で見ても未就学か初等教育（小学校）しか通っていない人が4億6000万人のうちの64%だということです。中国を当てはめると37%しかない。中国は社会主義政策をとっていて、教育は充実しているので小学校は出ている人が多いです。人口規模で差があるのと学歴で差があり、技術力で差が出てきています。つまり、マルチの労働者はマニュアルが読めて、集団で作業ができるという労働者であり、レベルが高いのです。ですから4700ルピーの賃上げは、インドでは驚くべき水準と言えますが、彼らにすれば2～3割くらい月収が上乗せされたいくらいの水準の賃上げを勝ち取った感覚だと思えます。

インドの自動車産業の展開

インドの自動車産業の展開を書いておきました。太田さんも触れましたが、日本で何かあればスズキの本社機能をそっくり代替できる体制をインドで作っています。インドの自動車は、自由経済政策への転換前の91年に34.1万台。それが2011年には403.5万台に急速に拡大し、世界6位の生産台数になっています。インドは戦後独立してしばらくは社会主義的な政策を取って、外国と貿易や取引を制限し、外資は入れさせないことを基本的なポリシーで80年代までしました。かなり閉鎖的な経済政策と言えます。79年以前の段階は、混合経済といいましてインド政府自身も言っていましたが、国営企業の多い経済形態でした。今でも日本では信じられませんが、銀行の多くと生命保険は国営、州立です。外資の銀行も入って来っていますが、ほとんどシェアがありません。労働者が銀行に行くといえ国営です。国の経済における国家管理の割合が高い経済ですが91年に転換します。外資を段階的に入れていく、自動車でいうと4段階に分けて入れていきます。第1期は外資が入っていないで、タタというほぼ国営の会社が作っていました。第2期の80年代に入るとスズキが入ってきます。この時も外資の比率は20%以下ですし、工場もすべて政府が準備し、ここに入れという指定をされ、年間5%を売り上げないといけない条件が付いていました。そこにスズキが入っていった、日本で開発したマルチ800という車が爆発的ヒットになりました。これが売れたことでスズキは一定の地位を確保しました。その頃は産業許可制度があって、外資で入ってくる企業は政府が許可しなければいけないことになっていました。それが第3期の91年の新自由主義経済への転換で基本的に許可制度はなくなり、外資の株式保有割合も当初の20%から今では50%まで許可されます。この頃にGM、フォード、トヨタ、ホンダ、現代、フィアットなどの第2段階グループが進出してきます。第4期の2000年代以降は、インドの経済が成長していく時期で生産力が爆発的に増え、この10年間で急激に拡大する時期を経験しています。この時期に日産、VW、BMWなどが入って来て2010年には自動車生産実績のあるメーカーは28社で乱立状態になっていますが、その中でスズキの位置は抜群です。生産のほぼ半分がスズキ、次がタタですので、この2社で7割のシェア、残り26社で3割しかないのです。インド国内でスズキは強力なシェアを占めています。

インドの国は逆三角形の形をしていて北部のデリー、中西部のムンバイ、南東部のチェンナイの3ヶ所にインドの自動車産業は集約されます。ちょうど三日月の形をしていますので三日月型展開と言われます。政府が公認で誘致していたのがデリー首都圏です。2011年にインドで生産した自動車403.5万台そのうち37.9%は、このデリー首都圏で生産されています。(表1)

図1の地図を見て下さい。スズキはデリーからグジャラートを経由してムンバイへ行く国道8号線沿いに工場を持っています。グルガオンは産業集積地ですし、空港にも近くビジネスのしやすい良い位置を独占的にキープしています。後から入ってきたメーカーはどんどんその中心の外側へ工場を立てざるを得ませんでした。ホンダは10年くらい遅かつ

たCのエリアになります。そしてサプライヤーもその周辺に立っています。デリーで言うとホンダのサプライヤーは日系13.4%、現地系87.5%と日系が少ないように思われますが、産業許可制度の頃に進出して連れて行きたくても連れていけなかったというパターンが多かったわけです。逆に現地の企業を育てていて現地で調達できている側面があってスズキもホンダも経営上、上手くやっていると云えます。

マルチは2012年に2輪の工場のあるロータク県にR&D（研究開発部門）を作っています。ホンダも集約センターを2013年から10年かけて稼働させる計画です。国内で2輪車が売れなくなって、まだ売れる南アジアで力を入れているといえるでしょう。

去年の総会の時もお話しましたが、多国籍企業という言い方は、本社があってそこから国境を越えて出かけて行く、タコ足みたいなイメージであります。トヨタは愛知に本社があってピラミッド型の重層な下部構造が東海圏、愛知を中心にした構造があります。その中の生産部門の一部を切り売りして例えば北京に工場を持っていく、言い換えれば中国へ進出していくが本社は愛知にある、これが私たちの多国籍企業に対する80年代、90年代のイメージです。ところが今の企業は、どちらかというと無国籍で、最適生産地を見つけてどこにでも展開していきます。開発などの重要部分も含めどこでも生産し、どこでも売り、世界中に展開します。スズキはトヨタよりもはるかにグローバル企業になっているかもしれません。仮に日本の市場が全く機能しない、車が全く売れないとなった時に彼らは資本の論理から言ってインドに切り替えても全く問題ないと言えるでしょう。今、私たちの運動の中でも多国籍企業ではなく、グローバル企業という言い方をするようになっています。グローバル企業になっていくとどういうことになっていくか。本社がある国は全く関係ない国でも、生産して売ればいいわけです。この傾向は強くなっています。グローバル企業にとって、本社所在地の経済とか社会環境とかは、どんどん視野の外に出ていきます。そうするとマクドナルドとかユニクロとか労働者を使い捨てにして全然平気な企業になっていくわけです。安倍政権が目指す企業が世界で一番活躍し安い国という政策はまさにそういう事です。日本の企業に居てもらう必要がないわけです。グローバル企業にどんどん来てもらう、その為に労働法制を壊す、法人税などを下げる、労働組合や物を言う人は排除していく、インドやひどい国ではもう始まっています。外国へ出張にいくとテレビCMから流れてきます。「〇〇国の輸出加工区では労働組合は作らせません、法律でそうなっています」と平気で宣伝しています。インドでも造船、廃船解体業を見ると労働組合は禁止されている地域が増えています。これを利用するグローバル企業がどんどん増えています。そういう企業に今スズキは変貌しようとしています。もう少し突き詰めて考えると、日本的な今の協調路線の労使関係は邪魔になってくるはずです。労働組合をわざわざ相手にしなくてもグローバルに進出できるわけです。日本で物言えない労働組合作って、争議起こさないで労働者を言い含められる労働組合が存在することと、日本であえて生産していることは意味が全く違います。グローバル企業になって労働組合はハッキリいらないという傾向は強まりますし、グローバル企業になればなるほど労働組合の組織率は低く

なっています。正規の職員も非常に少ない。ヨーロッパ・アメリカであってもそうです。本来その国の国家経済に基盤を置いていたはずの企業がどんどんグローバル企業になっていきます。労働者や労働組合、地域経済の意見なんか聞かなくても構わないというビジネスモデルになっている事の裏返しだと思います。

インドに進出している自動車工場全体の傾向もそうですが、それが分かるデータが表 2 です。英語ではコントラクターと言われるものです。直接雇用ではない、日本で言う派遣と請負を合わせてコントラクターとくくって表現されています。2003年のハリアナ州の自動車産業の中のワーカー（現場労働者）の人たちの構成です。ハリアナ州は、スズキが最も早く進出し、最も集積が進んでいる地域で直接雇用が39,273人、請負が22,024人で請負比率は35.9%。インド全域では直接雇用が240,848人で請負が67,860人で請負比率は22.0%でハリアナ州がその段階からすでに非正規化がすすんでいて、2013年にはさらに高くなって請負比率が65.5%になっています。つまりスズキやホンダなどが直接雇用している人でない、人材派遣業を通して雇用されているコントラクトの労働者をインドの自動車産業は活用していることは事実です。そして先ほど言った政府と結託してというのは、正にそれが実態です。インドの請負労働法—これも日本の請負とは対応していないところもあります。インドの場合、請負労働法（規制と廃止）という名前で覚えていただきたいのですが、元々の法律の概念は、中間搾取の禁止です。中間搾取の禁止のためだからこそ政府が許可しなければ請負や派遣は使ってはいけないというのが法律の建前なのです。繰り返しますが、元々の立法趣旨は中間搾取禁止ですから請負・派遣を使うときは政府の許可が必要です。中間搾取の禁止の目的は、本来州の裁量で「請負を使っちゃだめだ」と州が言うはずですが、ハリアナ州やグジャラート州では非常に多くのコントラクト労働者を使っています。そういう形で州政府自ら産業集積地に対して、外資を呼び込んでいるのです。インドの労働組合運動は、本来的に強いので派遣、請負の比率はまだ低いです。たとえばケララ州や西ベンガル州とか左翼勢力が強い州では特に比率が低いです。州によってバラツキがありますが、ハリアナ州は極めて高いのです。

グローバル企業の進出する時の労働者をできるだけ安く使ってやろうという意図を、インドの連邦政府、州政府が応えるという構図ができています。だからこそあんな刑事事件を起こす素地があると言えるでしょう。州政府の協力や黙認という形でああいう事件を起こす素地があるという事が言えると思っています。

今後のたたかい考えるうえで

今後のたたかいを考えるうえで、最新の情報を寄せてくれる NTUI からの情報です。

1. 34人の労働者が依然として収監されています。6－7月に新たに2人が逮捕されました。現在逮捕されているのは計36人です。当初から逮捕されていた34人のうち2人の保釈請求がハリアナ州の高等裁判所により却下されています。マルチの弁護士は州最高

裁での争いの準備をしており、その他の収監者についても同様です。

2. 労働事件としても提訴され、裁判所から和解が要請されていました。マルチの経営者側は独自に回答をしており、5回の尋問が行われ、結果は不調でした。調停結果の報告書を現在待っているところであり、不調の場合は労働裁判所へ持ち込まれます。

3. 解雇者と MSWU の代表は残念ながら11月の全労連のシンポジウムには刑事訴追されているために旅券が取れないので参加できなくなりました。

4. 労働組合の組織や運動の面で、グルガオン、スズキパワートレイン、スズキモーターサイクルなどマルチの工場集積地であるグルガオン地域で MSWU が運動でイニシアティブを発揮しています。9月2日の1億5000万人が参加したゼネストでは大きな力を発揮しました。

5. マルチの工場での要求前進に関してですが、過酷な労働密度を交渉で減らすことや、各種手当の増額を勝ち取っています。マルチの業績が順調であることから労働者の要求は通しやすい状況になっています。これらが完全な勝利とまでは言えませんが、労使関係や職場環境は正常化の方向へ向かっていると認識しているようです。

マルチの側は、刑事事件をあまりに乱暴で、1年以上刑事裁判も経過しています。逮捕された人の保釈も進み、36人残っている段階で、一部には労使関係を正常化する意図も見えるようになりました。以前のように MSWU を切って捨てることのできる状況でないことは分かっています。刑事事件を早く解決させて解雇を撤回させる事が今日求められているし、それはマルチの側の決断次第で可能だという事が、先ほどのインドの自動車産業の様子とマルチのこの間の業績から可能です。この点でインドの労働組合としっかり連帯しながら努力していきたいと全労連は考えています。

争議をしても日本で支援するのは大変です。原告団の方が中心になって、それを支える人たちがいて、労働組合や団体の協力も得て争議を進めていくというのが我々のやり方です。太田さんも何度も言われましたが、何しろ当事者がこの静岡におらず、これは強力なハンディキャップです。ここを何とか埋めなくてはなりません。

11月のシンポジウムでインドから NTUI を招待しました。シンポジウムは13、14、15日に東京でやりますが、その後静岡、浜松を訪れてみなさんと交流する機会を持ちたいと考えています。日本の労働条件や労使関係はどうなっているか、いつも彼らに必ず聞かれるのです。スズキの本社の経営実態や争議のたたかいの経験をキチンと彼らに伝える事もとても重要です。インドの側にとっても利益のあることです。彼らにとって役立つ情報なのです。だから解雇された労働者をこちらが支援するだけでなく、こちらが持っている情報を彼らと共有するという点で11月の来日を私たちは重要視しています。もちろん当事者ではないですが最前線で支援している人たちがインドから直接来てくれますので、みなさん方にも直接話を聞いてもらいたいですし、会員を増やす機会にしてもらいたいです。インドから技術者がたくさん本社に研修に来ていますから、門前で喋ってもらったり、

駅前で宣伝してもらうことも検討したいと思います。時間はかかりましたが、やっとここまで持って来ることができました。みなさんはぜひ激励したい気持ちが強いと思いますが、インドの人たちにとって役立つ企画なども、みなさんと相談しながら、進めせてもらいたいと思います。

以上



図1 デリー首都圏における自動車工場の立地
 出所：各社からの聞き取り調査等により作成。

表1 デリー首都圏の自動車工場

会社名（設立時の名称）	番号	操業開始年	生産品目	生産能力（万台）
マルチ・スズキ	A1	1983	乗用車	90
（マルチ・ウドヨグ）	A2	2006	乗用車	60
ホンダ・カーズ	B1	1997	乗用車	10
（ホンダ・シエル・カーズ）	B2	2008	乗用車	6
ヒーロー・モトコープ	C1	1985	二輪車	195
（ヒーロー・ホンダ）	C2	1997	二輪車	195
	C3	2014	二輪車	75
インディア・ヤマハ	D1		二輪車	
（エスコーツ・ヤマハ）	D2	エスコーツ社より継承	二輪車	100
ホンダ・モーターサイクル	E1	2001	二輪車	160
	E2	2011	二輪車	60
スズキ・モーターサイクル	F1	2006	二輪車	45
	F2	2014（予定）	二輪車	50

出所：各社からの聞き取り調査等による。

東京大学出版会 現代インド4 台頭する新経済空間
より

表2 ハリヤーナー州の自動車産業における雇用の問題

増加する請負労働者		（ワーカーと呼ばれる製造労働者）			
		直接雇用	請負	合計	請負比率
2003 年	ハリヤーナー州	39,273	22,024	61,297	35.9%
	インド全域	240,848	67,860	308,708	22.0%
2013 年	ハリヤーナー州	47,399	85,950	137,349	65.5%
	インド全域	409,997	297,490	707,487	42.0%

（Annual Survey of Industries より作成）