

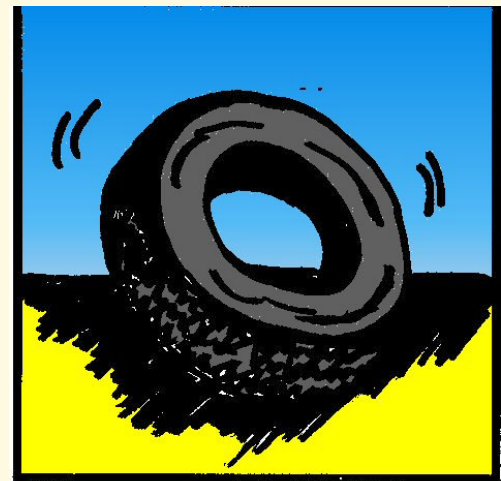


# ICEM ゴム産業部会 世界会議

トルコ、イスタンブール

2006年4月6日-7日

- グローバルレポート -



## 目次

概観	3
1. 原料	4
1.1. 天然ゴム	4
● 表: 天然ゴムの生産量と消費量	
1.2. エラストマー(合成ゴム)	6
● 表: 合成ゴムの生産量と消費量	
● ポリブタジエンゴム	
● ブチルゴム(イソプレンイソブレンゴム)	
● ニトリルゴム(アクリロニトリル)	
● ポリクロロプレン	
● ニトリル-ブタジエンゴム(アクリロニトリル-ブタジエンゴム)	
● スチロールブロック共合体	
● フッ素ゴム	
● エラストマー系ポリオレフィン	
● 乳化スチレンブタジエンゴム	
● エチレンプロピレンゴム/エラストマー (EPDM and EPM)	
2. タイヤ産業	11
● 2004年のタイヤ産業状勢	
● タイヤ産業の投資額	
● 中国 - 市場と挑戦	
● 引き続き成長する中東欧のタイヤ産業	
● 新しいグローバルプレイヤー	
● タイヤ製品のすき間市場	
● 新技術	
2.1. ビッグ3	17
2.1.1. ミツシエラン	17
2.1.2. ブリヂストン	18
2.1.3. グッドイヤー	19
2.2. コンチネンタル - 特殊ケース?	19
3. その他のゴム産業	22
4. 世界の労働組合の挑戦と課題	24
4.1. 活動調整	24
4.1.1. グローバルグッドイヤー労組ネットワーク	24
4.1.2. グローバルブリヂストン労組ネットワーク	24
4.1.3. フロイデンベルグとのグローバル協約	25
4.2. ゴム産業の安全衛生	25
● タイヤ産業の安全衛生問題	
● タイヤ以外のゴム産業のリスクと有害性	
● 環境保全と労働組合の取り組み	
4.3. 労働争議 - 2002年—2006年	27
● 二つの事例	
● 国際連帯	

## 概観

タイヤおよびゴム産業は ICEM 組織対象産業の中で最も寡占化が進んでいる産業部門の一つである。タイヤメーカーのビッグ3が市場の53%を占有している。

ゴム産業内の各部門の状況に関する本稿が、当該産業の産業状勢、主要各市場の傾向、それらが労働者の生活および労働組合にもたらす影響に関する概観を加盟組織の皆さんに提供することができたら幸いである。

主な動向は、すでに現出している。つまり、賃金が安い諸国への生産拠点の移転である。この傾向は製造業すべての産業部門において顕在化しているが、ゴム製品の需要、特に90年半ばから中国の好況を背景に、タイヤの需要が好調に伸びている中、この動向はゴム産業において特に顕著に表出している。

自動車産業に製品をジャストインタイムシステムで納入しているゴム企業は自動車会社の近郊で操業する 경우가しばしばである。しかしながら、需要量の変動するさまざまな製品をジャストインタイムに納入することはなかなか難しい。まさにこの分野で、金属部分、最新のエレクトロニクス部分、繊維部分およびゴム部分からなる部品を製造する企業が増えている。

この結果、これら関連産業のそれぞれの産業部門のインターフェーズはますます流動的になっている。多くの諸国や地域において、労働組合は産業部門別に組織されているが、現在、産業部門の境界の定義がますます難しくなっているのが実情である。各労働組合間の労働者の権利に関する労使協議・交渉についてのナショナルレベルおよび国際レベルの調整はこれまで以上に必要となっている。

本稿では、2005年から高騰し続けてしている原料価格の動きについても考察した。

さらに、事業所レベル、職場レベルの労働組合活動の必要性についても詳細に考察した。賃金交渉、ストライキあるいは工場閉鎖の問題はすでに周知の事情である。しかし、契約および派遣労働の使用に関連する労働争議の問題は、現在、緊急に取り組む必要がある課題となっている。意欲ある労働組合代議員がこれらの新しいタイプの労働者グループの組織化を試みた職場では、これまでには経験しなかったほど過酷なプレッシャーが経営側からかかってきたという事例もある。

本稿では、経営側は利益率が悪いことを理由に工場を閉鎖したが、従業員たちが引き続き当該会社を経営した結果、長期的雇用を保障することが出来た事例など、個々の事例を取り上げて検察した。

また、本稿では出来る限り労働組合の闘いの前線で活動する人々に対し励ましとアイデアを提供するよう努めたつもりである。

# 1. 原料

ゴム産業の原料は二つのグループに分けることが出来ると考える。

- 1) 天然ゴム：他の作物と同様にプランテーションで収穫され、洪水、干ばつ、害虫による被害など自然環境によるインパクトの影響を受ける。
- 2) エラストマーまたは合成ゴム：原料は重油。合成ゴムは多くの産業部門および製品に使われており、天然ゴムの代替品以上の物性を持つものとして開発された。

合成ゴム（エラストマー）の世界生産量は1960年以降、天然ゴムの世界生産量を超している。現在、エラストマーは世界ゴム生産量の60%を占めている。

## 1.1. 天然ゴム

1990年の世界天然ゴム消費量は500万トンであったが、2004年には700万トンに上昇した。この消費拡大傾向はさらに続き、2010年には需要量が1200万トンとなり、深刻な不足状況となるであろう。

ほとんどの天然ゴムの基はバラゴムの木の樹液である。このバラゴムの木で初めてゴムの樹液が採れるようになるまでには7年間かかる。また、樹液の採取は限られた期間しかできない。35年以上の古木は伐採しなければならない。こうした事情を背景に、既存のプランテーションを拡大したり、新しいプランテーションを創設したりしても、推定需要量の供給に間に合わないだろう。

ゴム樹液の不作や悪天候の結果、現在、天然ゴムが多少供給不足の状況にある。この状況は、世界の天然ゴム生産量の約70%を供給しているタイ、マレーシアおよびインドネシアの収穫状況に当てはまる。しかし、世界最大のゴムプランテーションはリベリア（アフリカ）にある。このプランテーションにおける非人道的な労働条件が問題となり、当該プランテーション経営者は米国の裁判所に告訴されている。この問題については本稿の別の項で詳しく説明する。この裁判の判決結果によっては天然ゴム市場に影響が出る可能性がある。

ここ数年来、タイヤ産業は天然ゴムの60%以上を消費している。したがって、タイヤ産業はゴム産業の駆動力であり、動向を決めるファクターでもある。しかし、それぞれのタイヤのタイプにより天然ゴム量の割合は異なる。グッドイヤーはトラック用タイヤのポリマーの場合、天然ゴムを約80%の割合で使っているが、乗用車用タイヤの場合、天然ゴムの割合は27%である、としている。

天然ゴムはいつの時代においてもゴム産業にとって重要な原料である。天然ゴムと同様の物性を持つ合成ゴムの製造はまだ可能ではないからだ。

2005年5月末、グッドイヤーのマネージャー、ジョー・ジンゴは、天然ゴムの代わりに使える合成ゴムを造るため、研究開発に資金を投入する、と表明した。この研究が完成すれば、グッドイヤーは4年後には天然ゴム供給不足の問題を回避することができる。この声明の数週間後、日本のタイヤメーカーのブリヂストンは、

前年度の石油価格の高騰で価格が上昇した合成ゴムの値上がり分を補完するため、天然ゴムの割合を増やす、と発表した。これら二つの事例は天然ゴムの動向の判断を難しくしている。

以下は、2002年から2004年までの天然ゴムの生産量、需要量および価格推移を示す表である。

年	2002	2003	2004
<b>天然ゴム生産量(千トン単位)</b>			
南米	160	172	187
アフリカ	359	355	378
東南アジア	5663	6199	6795
他のアジア地域	1209	1288	1332
合計	7350	7986	8640
<b>天然ゴム消費量(千トン単位)</b>			
北米	1266	1225	1290
南米	425	473	516
EU	1182	1336	1307
他の欧州諸国	156	180	196
アフリカ	115	118	122
アジア/オセアニア	4312	4635	4901
合計	7540	7966	8333
<b>供給と需要の割合(千トン単位)</b>			
合計	-190	20	307
<b>天然ゴム備蓄量(千トン単位)</b>			
合計	2060	2004	2311

年	2003	2004	2005
<b>1トン当たりの天然ゴム価格</b>			
SICOM, RSS3 (S\$)	1879	2187	2500
ニューヨーク TSR20 (US\$)	1120	1350	1535

出所: Rubber Statistical Bulletin from International Rubber Study Group (IRSG), 2006年2月

天然ゴム資源はまだ十分あったとしても、2005年の第④四半期に幾つかのタイプの天然ゴムの供給不足が生じた事情は周知のことだ。過去数ヶ月の価格上昇はこの状況を反映した結果だ。2006年1月、日本の天然ゴム価格は過去21年間で最も高い価格となった。ニューヨーク商品市場において短期間に TSR20 1kg の価格が2米ドル以上まで上がり、価格上昇の傾向がさらに顕在化した。この価格は1914年のブラジルのゴム市場崩壊時以後最高値である。

過去数年間に石油価格が30%以上上昇した結果、天然ゴム価格を合成ゴム価格と比較した場合、天然ゴム価格は合成ゴム価格を100とした場合、110以上となった。

しかしながら、この割合は2005年後半期の上昇分のみを反映した割合である。2005年後半期まで、天然ゴム価格はここ永年低い状況にあった。そのため、天然ゴム産出国は数回にわたって天然ゴム価格の値上げを試みたが、成功しなかった。現在、市場専門家なら誰も、ゴム価格の上昇の終焉は見通しが立たないことに同意するだろう。

## 1.2. エラストマー（合成ゴム）

合成ゴムがゴム生産の大半を占めるのが現状であるが、合成ゴムが市場商品化されたのはあまり前のことでもない。各種のエラストマーの新しい応用用途が増える従って、合成ゴムの生産量が増えた。特に北米、西欧、および日本でこの傾向が顕著に見られた。

年	2002	2003	2004
<b>合成ゴム生産量(千トン単位)</b>			
北米	2300	2344	2409
南米	614	644	674
EU	2723	2755	2871
他の欧州諸国	1018	1175	1232
アフリカ	68	77	74
アジア/オセアニア	4180	4426	4721
合計	10900	11448	11974
<b>合成ゴム消費量(千トン単位)</b>			
北米	2123	2152	2139
南米	659	689	795
EU	2616	2657	2623
他の欧州諸国	819	925	931
アフリカ	98	109	104
アジア/オセアニア	4294	4725	5138
合計	10740	11339	11846
<b>供給と需要の割合(千トン単位)</b>			
合計	160	109	128
<b>合成ゴム備蓄量(千トン単位)</b>			
合計 <sup>1</sup>	3090	3273	3401

出所: *Rubber Statistical Bulletin of International Rubber Study Group*

さまざまな物理的および化学的特性を持つ各種の合成ゴムはモノマーをポリマー化して製造することが出来るため、ゴム産業内のさまざまな用途に使用われている。

以下の表は各種合成ゴムの様々な用途を示す。

名称	タールマック混合剤	履物	接着剤	工業製品	タイヤ	接着面	プラスチック混合剤
eSBR		X	X	X	X	X	
sSBR	X	X	X	X	X	X	
BR		X		X	X	X	X
NBR		X		X			X
EPDM	X			X	X		X
IIR			X	X	X		
CR	X	X	X	X			
TR	X	X	X				X
Latex	X	X		X		X	

ESBR = 乳化スチレンブタジエンゴム  
 SSBR = 溶液重合化スチレンブタジエンゴム  
 BR = ポリブタジエンゴム  
 NBR = アクリルにトリルブタジエンゴム  
 EPDM = エチレンプロピレンジエンモノマー  
 IIR = ブチルゴム (イソブテンイソプレンゴム)  
 CR = ポリクロロプレンゴム  
 TR = 多硫化ゴム

出所: *International Institute of Synthetic Rubber Producers, Inc. (IISRP)*

量的には、ポリブタジエンゴム (**BR**) は二番目に重要な合成ゴムである。1999 年の消費量は 1.953 トンであった。生産量の 70%以上がタイヤ産業向けである。(IISRP データ参照のこと。) BR は主にサイドパネルやタイヤの接着面に使われる。

ブチルゴム (**IIR**): 毎年、自動車用および自転車用等のタイヤチューブ製造に約 650 トンが使われている。

多くの液体、オイルおよび化学物質に示す耐化学性のため、ニトリルゴム (**NBR**)、特に最近開発された水酸化ニトリルゴム (HNBR) は自動車産業、機械エンジニアリング部品、石油生産の用途に適している。HNBR は 1984 年に初めて商業生産されたが、現在世界 HNBR を製造している企業は 2 社しかない。(日本のゼオンとドイツ/米国系の Lanxess)

強力な物性を持つポリクロロプレンゴム (**CR**) は非常に多くの用途に使うことができる合成ゴムである。この素材は世界的にネオプレンとして知られている。毎年、約 300 トン製造されている。CR を製造する会社は少ない。

IISRPによれば、2000年の主要各社の生産能力は以下の通り。

Name of manufacturer	国名	生産能力
DuPont DOW (現在: DuPont Performance) Elastomers	米国	100,000
Bayer AG (現在: Lanxess AG)	ドイツ	65,000
EniChem( 現在 Polimeri; 2005年9月に工場閉鎖)	フランス	40,000
電気化学工業	日本	48,000
トソー	日本	30,000
昭和電工_DDE (現在: 昭和電工)	日本/米国	20,000

米国の製造業、特にニューイングランドの自動車産業は現在原料不足を経験している。フランスの製造業者が製造をストップしたことと、昨年のリタとカタリーナの2回にわたるハリケーンによる甚大な被害で生産がまだ再開できない米国の工場があるためである。最大の製造会社である DuPont Performance Elastomers (DPE) は Lanxess を除けば、米国唯一の製造業者であるが、DPE の工場がハリケーンで大きな被害を被った。DPE で唯一まともに操業できる工場はケンタッキー州レイビルにある工場だけであるといわれている。

このレイビルの工場は米国の DuPont 工場で数少ない組織工場の一つである。米国の DuPont は労働組合と交渉しないことを自慢にしている。従って、この例外的工場は会社側をいらいらさせているに違いない。2006年12月にケンタッキー州レイビルのネオプレン工場を閉鎖する、と最近、DPE が全米鉄鋼労連に再確認した時、少なくとも、全米鉄鋼労連の職場代議員などが持った印象である。しかし、最近、DPE はレイビルの工場の閉鎖を2007年3月まで延期した。

この原料不足のもう一つの解決策は日本から輸入される CR に課されるアンチダンピング税を廃止する策である。これが実現すれば、ニューイングランドのクロロプレン消費企業は大いに助かるであろう。しかし、この策ではレイビル工場の閉鎖問題は解決しない。

**ニトリルゴム (NBR)** はアクリルニトリルとブタジエンの共重合体で、その組成と、モノマーユニットが比較的多いという物性およびその物理的及び化学的特性のため、さまざまな用途に使うことができる原料である。IISRP の調査によれば、2005年の世界消費量は368トンまで伸びた。NBR の主要製造企業は以下の通り。

- Lanxess (カナダとフランスの工場)
- Girsal (メキシコ)
- 現代 (韓国)
- JSR 株式会社 (日本)
- 錦湖 (韓国)
- Nantex (台湾)
- NitriFlex (ブラジル)
- PetroChina (中国)
- Petroflex (ブラジル)
- Polimeri Europa (イタリア)
- ゼオンケミカル (日本、英国および米国の工場)

**スチレンブロック共重合体 (SBC)** は熱可塑性エラストマー系の中で最も大量に生産される合成ゴム。年間 1200 トンの生産量。独特の物性ため、最終製品のフレキシビリティあるいはプロセスの特性を改善するために添加される物質である。

**フッ素ゴム (FPM)** はシーリング剤としてしばしば使われ、化学物質および熱に耐性を持つフッ化炭素エラストマーである。200 度まで熱することができる。このゴムの主な製造企業は以下の通り。

- DuPont Performance Elastomers
- Dyeon
- Ausimont
- ダイキン

**ポリオプレンエラストマー (POEs)** は、1990 年代の初めに開発された比較的新しいポリマーで、世界需要量は年間 200 トン。POE はフレキシブルなプラスチックに使用できるため多くの産業で使われている。2000 年半ばまでに生産量が倍増すると見込まれている。

**乳化スチレンブタジエンゴム (ESBR)** は現在世界市場にある合成ゴムの中で最も変パンに使用されているゴムである。ESBR の各グレードはゴム産業のほぼすべてのゴム製品に使われている。主にタイヤやベルトコンベアのようなゴム製品に使われている。以下の表は ESBR の製造会社とその事業所の一覧である。データの出所は IISRP の構成企業。

会社名	工場	生産能力 単位：トン
アメリカポリシンボル Co.	テキサス州ポートニチェス	235, 000
バイエルゴム Inc.	カナダ、オンタリオ州サルニナ	20, 000
DSM コーポリマー Inc.	ロスアンゼルス、ベイトンルージュ	150, 000
グッドイヤー	テキサス州ヒューストン	267, 000
インダストリアス・ネグロメックス SA	メキシコ、アルタミラ	92, 000
ペトロフレックス	ブラジル、カシアス	196, 000
	ブラジル、トリウンフォ	65, 000
バイエル SA	フランス、ラワンテンノー	80, 000
ダウケミカル	オランダ、ペルニス	85, 000
	ドイツ、シュコポウ	91, 000
ドウォリー SA	ポーランド、オスウェキム	104, 000
エニケム SpA	英国、ハイス	120, 000
	イタリア、ラベンナ	90, 000
カーボンケム	南ア、サソブルグ	32, 000
現代石油化学	韓国ダエザン	60, 000
JSR Co.	四日市市	215, 000

ゼオン.	徳山市	190,000
韓国クンホーPC	韓国、ウルサン	180,000
SINOPEC	中国、北京	80,000
TSRC	台湾、カオシウング	105,000

出所: *International Institute of Synthetic Rubber Producer*

エチレン・プロピレンゴムおよびエラストマー（EPDM と EPM）は、引き続き急速に伸びている合成ゴム製品で、スペシャリティと一般製品に使うこと出来る。2000年の販売高は870トンであった。残念ながら、上述以外の新しい情報は入手できなかった。

## 2. タイヤ産業

タイヤ生産の動向は世界自動車産業の状況に密接に連結している。過去 2 年間に原料価格が高騰した結果、タイヤ企業の利益率は下がった。全体的には、タイヤ企業はタイヤ価格を上げることによってこのインパクトを緩和できたようだ。主にドル市場で事業活動をしている企業は、安い米ドルを背景に、利益が抑制された形となった。

世界の自動車産業状況は、いずれの市場においても勝者と敗者の図が明確になり、非常に流動的な状況となっている。米国の市場ではジェネラルモーターズやフォードなどの大企業が造った車の販売高は下落し、OE タイヤ部門の販売高の状況に即そのインパクトが見られ、日本の OE タイヤの売上げは13.9%の伸びを示した。韓国最大のタイヤメーカー、ハンコックは2005年度のタイヤ販売量が8.7%上昇したと報告している。これは主に、中国市場での販売高の伸びに起因する。世界のトップ10社のタイヤメーカーの中で、2003年に世界ランクで順位を上げたのはハンコックのみであった。その結果、日本の東洋タイヤは世界10位に落ちた。これ以外の場合、世界のトップタイヤメーカー1位から13位までの順位がここ数年変わっていない。

世界のタイヤ市場は3社によって支配されている。これら3社の販売高が世界のタイヤ市場の50%以上を占めている。世界第3位のタイヤメーカーの販売高は世界4位のメーカーの2倍の販売高である。このような寡占状況を背景に、ブランド名は大変重要なファクターとなっている。そのため、タイヤメーカーの大企業はOE市場のシェアの確保、拡大を望んでいる。タイヤを直接自動車会社に売るビジネスはあまり利益が上がらないビジネスだが、ドライバーがタイヤを換える必要が出てきた時にすでに自分の車に付いているタイヤと同じブランドのタイヤを買いたいと考えたとすると、取替えタイヤ市場は非常に利益が上がるビジネスとなる。

タイヤメーカーは先進国においてハイパフォーマンスタイヤを生産し、開発途上国において廉価であり複雑ではないタイヤを生産してきた。しかし、このような労働の分配図に変化が出てきた。中東欧、南米及びアジア諸国では、タイヤ工場の近郊に自動車工場がある場合、次第に、多国籍企業の子会社においてハイパフォーマンスタイヤを製造するようになってきた。

### 2004年のタイヤ産業状況

2004年、世界のタイヤ販売高は15%の伸びを示した。これは販売量が1%増加したこと、価格の変更と、特にドルが弱い状況で通貨換算レートが変わったことに起因する。2004年度の世界のタイヤ販売高は920億ドル、タイヤメーカー12社の総収入は100億ドルであった。これは世界市場の81%である。

順位	会社名	2004年販売高 (タイヤのみ) 百万ドル単位	本社がある国
1	ミッシェラン	17,888.20	フランス
2	ブリヂストン	16,750.00	日本
3	グッドイヤー	15,150.00	USA
4	コンチネンタル	6,100.00	ドイツ
5	ピレリ	4,043.50	イタリア
6	住友ゴム	3,150.00	日本
7	横浜ゴム	2,863.80	日本
8	クーパー	2,081.60	米国
9	ハンコック	1,902.50	韓国
10	東洋タイヤ	1,618.10	日本
11	クンホタイヤ	1,562.00	韓国
12	グラントツア	1,045.00	シンガポール

出所: Rubber & Plastics News

### タイヤ産業の投資額

近年、タイヤ産業の投資活動は大幅な伸びを示した。以下の概観は European Rubber Journal による。

年度	投資総額
2001-2002	16億ドル
2002-2003	12億ドル
2003-2004	20億ドル

2004年に発表された最も重要かつ最大の投資事例を下記に示した。

- ロシアの SIBUR グループはオムスク、イエカタリンブルグ、ボルフズスク、及びヤロスラブルの各工場の近代化と生産能力増設のため、3億ドルを不特定期間投入する計画である。
- コンチネンタルはブラジルのバヒア州カマカリの新工場建設に1億8300万ドルを投資する計画である。
- 東洋タイヤは米国のジョージア州ボーツアーカウンティの乗用車及び商業用自動車用タイヤの生産能力の増設のため、1億5000万ドルを投入する計画である。
- クンホータイヤは、2008年までに、中国の南京工場の生産能力を増設するため、1億3000万ドルを投資する計画である。

- コンチネンタルはブラジルの新タイヤ工場の操業開始に際し、2008年までに生産能力の増設と1000人の雇用機会創出を実施するため、1億220万ドルを投資する計画である。
- ピレリはMIRS (Modular Integrated Robotic System)装置を世界各地の大型トラック用タイヤ工場に取り付けるため、1億150万ドルを投入する。
- ブリヂストンは防府のOTR生産能力の増設に1億600万ドルを投入する予定である。
- ミシュランは中国に1億ドルを投資する計画である。投資計画の内容は明らかになっていない。

2004年度のタイヤメーカー各社の投資計画を密接に考察すると、それぞれ異なった投資優先事項を持っていることがわかる。ミシュランは投資額4億5000万ドルでトップに位置し、予想に反して、コンチネンタルは投資総額3億8900万ドルで、3億ドルのブリヂストンを抜いている。財務困難に苦しむグッドイヤーの投資総額は3220万ドルとなり、10位に転落した。

### **中国：市場と挑戦**

拡大する中国市場の需要は世界各国の市場に影響を及ぼしている。中国は2003年にこれまでゴムの消費量ではナンバー1であった米国を追い越した事実を見ても、中国市場の需要の伸びがもたらすインパクトは明瞭である。さらに、中国のタイヤ諸会社は世界タイヤおよびゴム企業上位75社のリストに登場する状況となったが、タイヤの需要が堅調に伸びたため、グローバルタイヤ企業の多くは全般的として実績を改善することができた。米国市場へのトラック用タイヤの輸出では中国産タイヤが最大のシェアを占めるようになった。2004年の年次報告書の中で、European Rubber Journal (欧州ゴムジャーナル) は中国系タイヤ・ゴム企業の16社がトップ75社以内にランクされ、その内3社はトップ20社内に位置している、と報告している。2004年に中国系企業120社にDOTコードの使用が認可された事実は、中国タイヤ企業が競争力を増大していることを示すもう一つの事例だ。(2000年には45社しかDOTコードの使用が認可されていなかった。) DOTコードとは米国輸送局タイヤ安全基準を満たす輸入タイヤに発行される番号のことである。

このような状況にあって、中国にタイヤ工場を持つ多国籍企業や中国系の会社とジョイントベンチャー会社を設置している外資系企業も多い。グッドイヤーはダリアンに1工場を、ブリヂストンはシェンヤング、ティアンジン、ウォシに3工場を、ハンコックはジアシングとファイインに工場を持っている。コンチネンタルは中国に300万ドルを投入し、タイヤ工場を建設する計画である。タイヤメーカーでは世界第12位のシンガポール系企業、グラントツアーは中国に7工場を持っている。中国で製造されたタイヤの大部分は輸出されているが、近い将来、タイヤ生産の大半は中国国内用となることが予想される。

米国のタイヤ市場を別の観点から見てみたい。ゴム製品の生産拠点が各国に増設、新設された結果、米国内のゴム産業就労者数は、1997年から2004年3月の期間に、87100人から68700人に減少した。と同時に、米国が輸入したタイヤ本数は2001年から2004年の間に倍増した。タイヤ輸入は年間二桁の割合で着実に伸び、今や100万本のタイヤが米国に輸入される状況だ。(出所: *Rubber & Plastics News*, 2005年7月)。取替えタイヤ部門の輸入タイヤの割合はこの間に35%まで上昇した。

### **引き続き成長する中東欧のタイヤ産業**

アジアと同じように、中東欧地域の情勢は流動的である。東欧にかなりの生産拠点を移転したり(ドイツのコンチネンタルの例が典型)、同地域における既存の生産能力を増設したりするタイヤ産業の大企業が出てくる一方、ミシュランやハンコックなどの企業は2005年にハンガリーに新タイヤ工場の建設を発注した。いわゆる「自動車産業トライアングル」(チェコ、スロバキアおよびハンガリー)にはフォルクスワーゲン、スコーダ、アウディなどの自動車会社の生産拠点がある。従って、顧客企業の工場の近くに生産拠点を置くことは企業戦略の面で大変重要な意味を持つ。中東欧諸国の自動車産業市場は引き続き成長していくだろう、とすべての専門家が予想していることから、これらの諸国におけるタイヤ産業もさらに成長すると思われる。

### **新しいグローバルプレイヤー**

もう一つの側面は世界市場の変容である。例えば、ロシアの会社、Amtelは1億9590万ユーロでオランダのタイヤ会社Vredestein Banden B.V.を買収した。新会社、Amtel-Vredesteinはタイヤ工場をロシアに3工場、オランダに1工場持っている。

今一つ明確になっていない問題はロシア国内のタイヤ市場の動向である。乗用車やトラック製造会社が増えることになれば、ロシアのタイヤ工場にとってはポジティブな動きとなるわけだが、現在のロシア国内の取替えタイヤ市場向けと輸出市場向けだけでは、ロシアのタイヤ企業にとって強い刺激材料とはならない。

南半球のタイヤメーカーも、多国籍企業は西欧、米国あるいは日本だけの特権ではないことを示した。例えば、インド第2位のタイヤメーカー、Apollo Tyreは南アフリカとジンバブウェーのダンロップ・タイヤ・インターナショナルを2億ドルで買収した。インドのタイヤ市場は中国市場と同じペースで拡大しているわけではないので、外国市場のタイヤ産業に参入し、自社の生産能力の増設を図ることにより世界市場における地位を強化しようと試みるタイヤメーカーもある。

インドの将来の見通しは、ロシアの場合と同様、不透明である。両国のタイヤ市場の場合、現在のところ、国内企業が支配的な地位にあり、タイヤ需要増のペースも中国や他の諸国のペースよりも遅い。

## タイヤ製品のすき間市場

各地域の異なった事情や状況は、タイヤ産業の各部門に影響を与えた。産業分析の専門家は、オフロード車両用の OTR タイヤの生産については、2008年までは現在のボトルネック状況が続く、と予想している。世界の鉱業は、ここ2年から3年の間はさらに好景気が続く、と予想されているため、ブルドーザー/アースムーバー用のタイヤ需要は伸びる、と期待される。タイヤメーカーはこの需要増については、特定の地域への投資か、タイヤ事業の統合や特定のタイヤ製品事業部門の売却という、まったく異なった対応ができる。

例えば、グッドイヤーは農業機械用タイヤの事業を米国企業の Titan Tyre Corporation に売り、コンチネンタル・ノースアメリカはオフロードタイヤ事業部門の売却を3度も試みた。

財務面で必要な連結・統合を達成するため、中核的事業部門を整理統合し、非中核的事業部門を売却することも重要な意味を持つ。経営側の決断がいかにかに近視眼的であるかをまさに提示したのはコンチネンタルタイヤ・ノースアメリカ (CTNA) の事例である。CTNA は2005年の初め、オハヨー州ブライアンにある OTR 事業部門を売ることを発表した。当初、ドイツの Roesler Group の名が上がり、その次に出た名前が Titan International である。2006年の春季現在、投資会社 Pensler の名前が買い手候補として上がっている。オハヨー州にある工場の労働者は組織されており、全米鉄鋼労組 USW の代議員は売却契約が法的に発効する前に継続される協約を交渉することになっているため、所有権の移行期間中は (労働者の団結権と団体交渉権は) 擁護される形となっている。

最初に Roesler が降り、続いて Titan International が降りた。ビジネス界では、これは労働組合との交渉問題が背景理由ではなく、出来るだけ長い期間 OTR タイヤ事業からの利益を確保しようと、CTNA が交渉の延期を試みているためだ、とうわさされている。2005年に自動車産業への OTR タイヤの供給不測の状況が明確になったことから、コンチネンタル側の売却延期戦略という見方は正しいようだ。CTNA は現在、また別の買い手の候補を見つけたようだ。投資の利益還元についての同社取締役会の近視眼的思考、つまり、中期的市場混乱状態の中で目先の利益を得ようとする経営戦略のためだけに、当該事業所への投資が回避された形となったわけだ。

その間、他のタイヤメーカーは、米国および自国国内にある生産拠点の拡大を発表した。(ブリヂストン、ミッシュラン (北米)、横浜ゴムおよびグッドイヤー)

## 新技術

近年、最も目覚ましい進歩を見せたのはランフラットタイヤの技術である。タイヤの空気が抜けた時、車体の重量を支えることができるように、強化ゴムで出来たサイドウォールを取り付け、空気の圧力がなくても、最高80km/hの速度で何キロも走ることが出来るタイヤを製造する技術である。ミッシュランは他にも PAX と呼ばれる技術を開発した。タイヤの中 (ホイールリムとタイヤの間) に硬いゴム、あるいはプラスチックのリングを入れる技術である。このタイヤを使うと、パンク時に最寄りの自動車整備工場まで走ることができる。したがって、スペアタイヤと取り替

える煩わしさがなく、スペアタイヤを常備する必要もない。この結果、車体の重量も大幅にへるだけでなく、燃料消費量も少なくなる。

2005年10月、ミシュランは自社の耐久的技術であるMDT方式をトラック用タイヤ工場でも採用することを決め、今後2～3年間にそのための設備投資に4億ユーロ投入する、と発表した。新しいタイヤのプロフィールは改善され、構造も違ってくる。トレッドは常に摩滅するが、いわゆる‘ウォータードロップ’方式のラメラ（層板）のおかげで、タイヤのプロフィールは常に再生され、タイヤの寿命期間にコンスタントな接着性を保障する方式だ。加えて、タイヤのプロフィールを3次元レベルで設計することにより、タイヤのライフサイクルが延び、グリップが強化された。

もう一つの技術刷新はほぼ恒久的に400メートルのスティールワイヤーを巻き上げる方式だ。

この技術の場合、タイヤの重量が軽減する。その結果、トラックの車軸の重さは最高130kgと軽くなる。加えて、（同じタイヤでの）走行距離も従来の2倍となり、400kgの貨物を余分に載せて走行できる。（7トン級のトラックの場合）

トラック用タイヤ部門に見られるもう一つの動きは、従来のタイヤより幅が広いタイヤが出てきたことである。ハンコック・ノース・アメリカは30インチ幅のタイヤを市場に出した。しかし、タイヤ幅は製造面で限界があるだけではなく、長期的なタイヤの安全性の面でも制限される。したがって、この傾向はやがては鈍化傾向となるだろう。ミシュランもトラック用に幅広のタイヤ、XOneを市場に出した。

タイヤ用のゴムのミックスの違いで出てくる違いも大きい。タイヤ大企業は、いわゆる‘グリーンタイヤ’の生産に新しいゴムミックスを使っている。グリーンタイヤとは、転がり摩擦が低いタイヤのことである。グリーンタイヤを付けた自動車の燃料消費量は低くなる。（ミシュランの予想では約3%減少）

ブリヂストンは、最近、幾つかのチンバーを備えたタイヤを開発した、と発表した。このタイヤで走った場合、チンバーが一つしかないチューブのタイヤの場合よりも乗り心地がよい。

2006年1月、東洋タイヤは米国ジョージア州ホワイトに1億8000万ドルを投入し、タイヤ工場を新設した。東洋タイヤが特許を持っている、極度に自動化されたタイヤ製造方式で、すでに日本国内の工場では採用されている「ATOM方式」がこの工場に導入された。この製造方式を採用した場合、タイヤ製造現場に働く労働者数が大幅に減り、従来の労働力の3分の1となる。この問題は、世界の労働組合が組合員の利害を代弁する場合の大きな挑戦/課題となっている。

この生産方式はまったく新しい技術とは言えない。最初に登場した同じような技術はミシュランのC3M方式である。これに続いて出てきたのがブリヂストンのBIRD方式、ピレリのMIRS方式など。グッドイヤーやコンチネンタルも作業スペースと現場要員数を減らす自社独特のシステムを開発した。これらの新方式を採用した場合、作業スペースは従来の10分の1で済む。将来的には自動車工場の中でタイヤが造られることになるかも知れない。

## 2.1. ビッグ 3

タイヤメーカーのビッグ 3 は世界のタイヤ市場の 53%以上を占有している。販売高で見た場合、ナンバー 4 のタイヤメーカーはナンバー 3 のタイヤメーカーの半分の販売高しかない状態だ。これはまさに寡占状態の典型といえる。したがって、以下、タイヤメーカーのビッグ 3 の概要について簡略に述べてみたい。ビッグ 3 すべて、世界規模で事業活動を展開しているが、ミッシェランの場合、ほぼタイヤ製品のみを製造している会社である。しかし、ブリヂストンとグッドイヤーは他のゴム製品も製造している。ゴム製品全体の世界販売高を見た場合、ブリヂストンは第 3 位、グッドイヤーは第 1 位である。

### 2.1.1. ミッシェラン

本社:	フランス、クレールモン・フェルラン
ウェブサイト:	<a href="http://www.michelin.com">www.michelin.com</a>
従業員数:	127,000 (2004 年)
工場数:	19 カ国 74 工場
ゴムプラントーション:	ブラジルとナイジェリアに合わせて 6 ヶ所
製品販売国:	170 カ国
販売高:	€ 155 億 900 万 (2005 年度は前年度と比べ+ 3.6 %)
利益高:	€ 8 億 890 万 (2005 年度は前年度と比べ+ 35.9 %)

2004 年、ミッシェランは 1 億 9 4 0 0 万本のタイヤを販売した。その内訳は、ロシアを含む欧州地域で 53% (+0.7%)、北米地域で 33% (-1.6%)、その他の地域で 14% (+ 0.8%) であった。

グループ内の欧州最大のタイヤ工場はポーランドのオルツティンにある。他のタイヤメーカーの多くもこの動きになった。ドイツのコンチネンタルのグループ内最大の工場はチェコにある工場である。

昨年、ミッシェランがフォーミュラ 1 のタイヤ事業から手を引いたことは特出されるべき出来事であった。安全問題の懸念が飛び交う中、ミッシェランが短い通告期間でタイヤをリコールしたため、11 チームが US グランプリレースに参加することが出来ず、レースは大失敗に終わった。それまで、フォーミュラ 1 はミッシェランに支配され、ブリヂストンはフェラーリなどのレースチームにタイヤを供給していただけだった。ブリヂストンがフォーミュラ 1 レースの分野で支配的地位を享受するようになった後、ミッシェランは同社の宣伝大惨事の問題を克服したようだ。

米国のサウスカロライナ州レキシントンにあるミッシェランのブルドーザー用タイヤ工場の生産能力増設に投入された投資額は近年では最大規模である。この結果、レキシントン工場の生産能力はこれまでの 2 倍となった。特に鉱業用車両のタイヤ市場で需要が伸びていることが今回の投資の背景となっている。

## 2.1.2. ブリヂストーン

本社:	東京
ウェブサイト:	<a href="http://www.bridgestone.co.jp">www.bridgestone.co.jp</a>
従業員数:	113, 699 (2004 年)
工場数:	25 カ国 140 工場 (内、タイヤ工場 47)
ゴムプランテーション:	中国、タイ、インドネシアおよびリベリアに 少なくとも 5 ヶ所
製品販売国:	150 カ国以上
販売高:	2 兆 6920 億円 (2005 年度は前年度と比べ+ 8.2%)
利益高:	1808 億円 (2005 年度は前年度と比べ+ 58%)

上述の高い利益高は主に企業年金の関連の単発利益に起因する。

2005 年の販売高の各地域の割合は日本 36.5%、米国 36.4%、欧州 11.5%、およびその他 15.6%であった。

2005 年度は、利益率も高かったが、ブリヂストーン・ファイヤーストーン・ノース・アメリカ社は、安全性の問題で 2001 年にファイヤーストーンタイヤをリコールした問題について、フォードモータース社に 2 億 4000 万ドルを支払うことで、同社との法的争いに決着を付けた年でもあった。(ただし、これでブリヂストーンは自社のタイヤに落ち度があったことを認めたわけではないとしている。) フォードが製造したオフロード車が起こした数件の死亡事故にファイヤーストーンのタイヤに問題があるのではないかと関連付けられていた。これまでのところ、フォードは米国国内の犠牲者の家族との裁判では常に敗訴している状況だ。ブリヂストーンはこれまでにタイヤリコールに 4 億 4000 万ドルを注入しているが、ブリヂストーンの本社は過去数年間に十分な資金を貯めてきたため、財務表にはあまり影響は表出していない。

2005 年、ブリヂストーンは 1 億ドルをかけて中国広東州に合成ゴム工場を建設する、と発表した。

2005 年、ブリヂストーン・ファイヤーストーンは同社のリベリアのゴムプランテーションで、事実上、奴隷労働の状況で労働者を雇っているとし、米国連邦裁判所に告訴された。新聞社数社は世界最大のこのプランテーションで働いている労働者の労働条件は人道的とは言えないものだ、と報道している。こうした状況の中で、2006 年 2 月にゴムプランテーション労働者 6000 人のほとんどが労働条件の改善と賃上げを求めてストに入った。1 週間続いたストの後、労使は労働者の労働条件の改善のための解決策を見出すため、交渉を開始した。

この交渉はまだ妥結を見ていない。また、米国の裁判についても状況待ちの状態である。ICEM はこの労働組合と連絡接触関係を確立する必要がある。同労組は数年前に短期間 ICEM に加盟したことがある組合である。けれども、ストライキに関する記事によれば、組合幹部は経営側と密接な関係にあるため、労働者はこの組合に満足していないようである

### 2.1.3. グッドイヤー

本社所在地:	米国オハヨー州アクロン
ウェブサイト:	<a href="http://www.goodyear.com">www.goodyear.com</a>
従業員数:	8万人強(2005年)
工場数:	28カ国99工場(この内44工場がタイヤ工場)
ゴムプランテーション:	なし。2005年に最後のプランテーションを売却
参入市場:	ほぼすべての国
販売高:	197億ドル0(2005年度が前年度に比べ+7%)
Profit:	2億2800万ドル(2005年度が前年度に比べ+50%)

2004年のタイヤ売上高の内訳は、北米(48.6%)、欧州(27.7%)、東欧、中近東およびアフリカ(7.9%)、南米(7.7%)およびアジア太平洋地域(8.1%)となっている。

2005年度のグッドイヤーの業績は1998年以来、最善の業績であった。連続6四半期赤字を出した後、2004年度の第1四半期に初めて黒字となった。高い銀行ローン返済額を背景に、グッドイヤーは、引き続き困難な財務状況に当面してきたが、主な負債項目は引当金が不足している企業年金であった。全米鉄鋼労連の協約交渉委員はこうした厳しい状況の中で交渉に当たったが、結果として、従業員の給付金の一部の削除を認めざるを得なかった。

2003年以降、グッドイヤーは米国アラバマ州ハントヴィル工場(従業員数1100人)、グアテマラの工場(従業員50人)を閉鎖し、2003年から5年間の間に英国のウォルバーハンプトン工場を閉鎖する予定である。

ハリケーンのカタリーナとリタがもたらした被害で、グッドイヤーは2100万ドルの臨時支出となり、経常利益に影響が出た。引き続いて発生した被害の結果、グッドイヤーは北米の出来高を30%カットせざるを得なかった。

2005年9月、グッドイヤーの会長兼代表取締役のロバート・キーガンは、今後3年間に2億5000万ドルの経費削減を実施し、財務業績を回復させる、と発表した。キーガンは数値や関係諸国の名前は上げなかったが、割高のタイヤ生産拠点の閉鎖を含み、業績回復努力を実施する、としている。

2005年12月、グッドイヤーはオーストラリアとニュージーランドで事業活動を展開しているジョイントベンチャー会社、サウス・パシフィック・タイヤ(SPT)の残りの50%の経営権を買った。

### 2.2 コンチネンタル — 特殊ケース?

本社所在地:	ドイツ、ハノーバー
ウェブサイト:	<a href="http://www.conti-online.com">www.conti-online.com</a>
従業員数:	80,586(2004年)
工場:	18カ国100工場、内29工場はタイヤ工場
販売高:	125億974 Mio. ▪ = +9.2%(2004)
利益高:	1,096 Mio. ▪ = +28.2%(2004)

社内では“コンチ”という愛称で呼ばれているこの会社は90年代の初めには買収対象の会社であったが、その後、事業を立て直しに成功した。ただし、労働者や労働組合にとっては厳しい対応を迫られる結果となった。オーストリア、ベルギー、スウェーデン、米国、及びドイツの利益が上がっていない、とされる工場の閉鎖の結果、多くの雇用機会が失われ、経営側は利益を上げているドイツの従業員に賃上げなしの週40時間労働を押し付けた。この状況が背景となり、2005年末から2006年はじめにかけてハノーバー・スツッケンのタイヤ工場で労働争議が起きた。

コンチネンタルほど、執拗かつほとんど妥協なしにいわゆる賃金が安い諸国に生産拠点を移した欧州のタイヤ企業は他にはない。1993年、コンチネンタルはチェコのオトロコヴィツチにあるバルムタイヤの工場を買収した。この工場は2005年には1800万本のタイヤを製造し、世界最大のタイヤ工場となった。2006年には2700万本のタイヤを生産する計画である。この生産量は1993年当時の17倍である。同工場で生産されるタイヤの80%は輸出用である。

ドイツのコンチネンタル労働争議の焦点は利益を上げている工場を、労働協約で雇用機会の保障を合意しているにもかかわらず、突然、閉鎖しようとする経営側の方針と対応の仕方であった。(2005年: 4000万ユーロの経常利益) コンチネンタルはドイツのタイヤ事業からの撤退を試みているが、ミッシェラン、ピレリおよびグッドイヤーはドイツの工場に新技術導入に関連して設備投資を行い、雇用創出をするなど、まったく逆の経営方針で事業を展開している。

ドイツ国内にあるコンチネンタルの諸工場で多数のデモと集会が実施され、欧州労使協議会参加の各国労組も団結して抗議した。その結果、ハノーバー・スツッケン工場の閉鎖計画を中止し、2007年度末まで操業と雇用機会を保障することで妥結した。2007年以降については、経営側は解雇される従業員に代替雇用機会を提示することになっている。

今回初めて、IGBCEとIGメタルの両労組が共闘委員会を設置し、合同で抗議行動を展開した。ここ数年来、コンチネンタルは、タイヤを自動車産業に供給するだけでなく、自動車産業のシステムプロバイダーとしての企業前略を構築した。つまり、フォルクスワーゲン工場で造られる自動車に取り付けられる車軸部分全体のシステムを納入してきた。そのために、エレクトロニクス会社を買収し、ABSシステムなどのシステムを納入している。

このやり方が国際レベルで必要かどうかについては、別の二つの事例における経営側の反応を見れば、明確な答えが出ている。2005年の春、南アフリカのポートエリザベス工場の経営中枢は他のコンチネンタルの工場と比較して給与費用を低くするために、NUMSAと週末シフトの追加について合意することを期待していた。職場代表と労働組合は既存の労働協約について、特に適用条項について経営側との協議の際に指摘したが、経営側は適用条項を無視し、追加分の週末就労手当の支払いを拒否するとともに、労働組合と解雇通知前に協議することを規定する南アフリカの労働法規に違反し、従業員数人を解雇した。これら2つのケースについての裁判では、NUMSAが勝訴したが、経営側は解雇した労働者をすぐには復職させようとはしなかった。

2005 年末、ハノーバーのコンチネンタル本社は、ノースカロライナ州シャルロッテの全米鉄鋼労組が組織している工場に 2006 年 4 月に予定されている賃上げ交渉は、同工場の労働費用を 35% 下げるための交渉に使う、と述べた。経営側は 3200 万ドルのコストカットは交渉の余地なし、と主張し、労働者を代表する全米鉄鋼労連には、賃金カットか医療保険カットかの、どちらかの大幅譲渡案を取るかを定める機会が与えられる、という。こうした形の労使紛争は脅迫、あるいは焼畑農業式方針としか言いようがない。

これに対し、組合側がすぐに合意しなかったため、経営側は報道機関に対し、ほぼ従業員の半数に当たる合計 513 人の雇用機会を 2 段階に分けて削除する、と発表した。火に油を注ぐように、コンチネンタルは、労働組合がない米国のモントバーノン工場で 10% の賃金削減を実施する、宣言すると同時に、同工場の近代化に 6000 万ドルから 7000 万ドルを投資する計画である、と表明した。全米鉄鋼労連はこれまでに数回、モントバーノン工場の組織化を試みたが、常に会社側による辛辣な反労働組合キャンペーンに対抗することができず、組織化に失敗してきた。

経営側の無責任な姿勢にストップをかけるため、関係労働組合と支部労組が互いに連絡接触関係を確立し、共通の手続きについて調整することが肝要である。

### 3. その他のゴム産業

タイヤ産業のほかに、自動車産業に依存するその他のゴム産業がある。タイヤ以外のゴム企業上位50位の企業の内、トップ13位の企業はすべて自動車産業の部品供給会社である。トップ50社の内39社がこのカテゴリーに属している。

この産業の他の部門には、ブリヂストンやグッドイヤーなどの典型的ゴム企業のカテゴリーに入らない合成ゴムの製造会社がある。例えば、BASF、ダウ・ケミカル、デュポンあるいはランエックスなどの会社である。

他の産業部門には病院の手術室などで使われる医療用手袋やコンドームの部門がある。両製品とも成長が期待される分野であるが、遅れても2010年までには天然ゴムの供給不足となると予想されていることから、これらの産業分野にも影響が出てくると考えられる。なぜならば、多国籍タイヤメーカーは従来通り、天然ゴムの最大消費企業に留まり、必要な場合には、ゴム手袋やコンドームを製造する中企業(殆どの場合)に対抗し、高い価格を支払うことができるからだ。

2004年10月にドイツのフェニックス AG がコンチネンタル AG に買収された結果、2005年のランキングは大きく変わった。これまで、コンチネンタルは6位で、フェニックスは15位であった。これら2社の販売高を合わせると、これまでナンバー1だったフランスのハッチンソン SA を抜くレベルとなる。しかし、単純加算でランクが決まるかどうかわからない。なぜならば、2006年2月にコンチネンタルはフェニックス傘下の会社で防音関係の専門会社であるスタンキーウィッツをオランダのイクウィティ・ファン・デル・ギルデ に売ったことについても考慮する必要があるからだ。

現在、米国では国内市場の合成ゴム部門の生産能力問題の論議が浮上している。イタリアの企業、ポリメリは塩素の供給の問題で、クロロプレンを製造するフランスの子会社を閉鎖した。クロロプレンを造るもう一つの会社、米国のデュポン・パーフォーマンス・エラストマーは、昨年ハリケーンで大きな被害を受け、現在、短期的に生産を中止している。そのため、米国国内でクロロプレンを製造している工場は、現在、ランエックスとケンタッキー州ルイビルにあるデュポン・パーフォーマンス・エラストマーの工場の2カ所しかない。しかし、米国市場の需要があるにもかかわらず、ルイビルの工場は2006年末に閉鎖される予定である。

ランエックスもデュポン・パーフォーマンス・エラストマーも特約している顧客に供給している。この結果、多くの下請け業者、特にニューイングランドの下請け業者はクロロプレンの供給が途絶えるため、今後数ヶ月工場を閉鎖せざるを得ない状況となる。デュポン・パーフォーマンス・エラストマーは、会社を閉鎖する決定を撤回する意思はないが、ルイビル工場を2007年3月まで操業すると表明したため、東部の諸会社は米国政府に対し、操業継続と従業員の雇用保障のため、日本から輸入されるクロロプレンに対するアンチダンピング税の撤廃を求めている。

皮肉なことには、ルイビル工場は米国にあるデュポン工場の内、労働組合がある数少ない工場の一つで、発効期限がまだある労働協約もある。従って、同工場を組織している全米鉄鋼

労連は、今回の経営側の決定は経済レベルの決定ではなく、政治的決定であると見ている。

## 4. 世界の労働組合の挑戦と課題

### 4.1. 活動調整

何回か本稿で述べたように、国際レベルでの労働組合間の調整活動は多国籍企業問題に実効ある対応をしていくために、ますます重要となっている。欧州連合(EU)の法規で設置が規定されている欧州労使協議会は、個々の事業所が互いに対抗することを回避することを可能にする制度で、経営側も欧州労使協議会に企業業績についての情報を提出し、説明する必要がある。これは国際レベルでもしばしば行われている取り組みでもある。

ICEMは、過去、調整機能の強化と、敏速な情報交換を可能にし、加盟組織のために目的が明確な行動を起こすことを可能にするグローバルネットワークの設置を試みてきた。

これまで、ゴム産業部会では2つの方策を取ってきた。一つのモデルはグローバルネットワークの設置。そして、そのネットワーク内に調整委員会を設置し、当該委員会は労働組合活動についての情報交換を運営し、ナショナルレベルの賃金交渉、あるいは経営側との争議についての情報をニュースレターに載せ関係組織に回覧する方法である。

もう一つのモデルはフロイデンベルグ社の経営中枢と締結したグローバル枠組み協約である。当該グローバル協約の中で、経営側は同社のすべての事業所において基本的人権と労働組合権を遵守することを保障している。

#### 4.1.1. グローバルグッドイヤー労組ネットワーク

1999年3月、全米鉄鋼労連の支援の下、16カ国から100人以上の労働組合活動家が集まり、当該ネットワークが創設され、ネットワーク運営委員会が設置された。2001年、最初のニュースレター、“Global Solidarity”(グローバル連帯)が発行された。その後、このニュースレターは不定期に発行されている。加えて、アジア太平洋地域の場合、グッドイヤーの事業所がある国で、隔年、グッドイヤー労働組合代議員の会議を開いている。前回の会議は2005年8月にマニラで開催された。

この会議の焦点はタイのバンコクにあるグッドイヤー工場の労働組合議長、アナン・ポーウングが解雇された問題であった。経営側は彼が契約労働者や短期契約労働者の組織化を試みた、と非難した。ICEM書記長は現地の経営中枢に抗議の書簡を送り、世界のメディアはICEMの記者声明を報道した。その後で、アナン・ポールウングは復職することができた。グッドイヤーネットワーク内での連帯支援活動実施を試みたが、残念ながら、期待より成果が上らなかった。今後はこのような連帯行動の実施は改善されなければならない。

#### 4.1.2. グローバルブリヂストン労組ネットワーク

ブリヂストンネットワークは9労組のイニシアチブで創設され、第一回運営委員会は2001年4月、東京で開催された。その後、運営委員会会議は年1回の割合で開催されている。前回の運営委員会は2005年6月、再度、東京で開催された。その前の会議はブラジルで開催された。当該ネットワークは不定期ではあるが、ニュースレターを発行している。

当該ネットワークのコミュニケーションに関連する特別の挑戦課題は、リビアのファイヤーストーンのゴムプランテーションにおける労働条件について今起こっている労働争議の問題であることは明確だ。米国の国際労働組合権基金 (International Labour Rights Fund) はブリヂストン・ファイヤーストーン・アメリカを米国連邦裁判所に告訴した。ブリヂストンはリビアにある同社のプランテーションにおける奴隷労働に関し告訴されている。ICEM 加盟組織は公式にこのプロセスに関与していない事実を鑑みて、当該プランテーションの状況を正しく把握することは非常に難しい。また、プランテーションの労働組合委員長はプランテーション従業員から信頼されていないと報道機関は報道しているが、この記事によりこの問題はさらに複雑になった。

#### 4.1.3. フロイデンベルグとのグローバル協約

タイヤ以外のゴム産業では世界ナンバー2のフロイデンベルグ社とのグローバル協約は同社の経営中枢、ドイツの IGBCE および ICEM 間で 2000 年 7 月に締結された。その後、協約は一回改定された。ICEM 書記局の目標は当該協約を活性化させ、労働組合間の協力を拡大する世界各国の活動を推進することである。

米国のフロイデンベルグ事業所の労働者の組織化に取り組んでいる労組への支援は、現在、当該ネットワークの挑戦課題となっている。昨年、ICEM と IGBCE はフロイデンベルグの本社経営中枢と、何回かコンタクトした。一般的に、現状は満足できるものではない、と認識されているが、米国の加盟組織とともに、この方向で引き続き取り組んでいくつもりである。

もう一つのポイントとして指摘できることは、欧州労使協議会の関係で労働組合間の連絡接触関係が拡大していることである。例えば、中東欧に新しい工場が建設される場合、特にグリーンフィールド(更地)での工場新設の場合、しばしば労働組合が組織されていない。このような場合、欧州労使協議会は新しい会社内での労働組合組織に一助することができる。このような分野において、ICEM は EMCEF の支援を期待することができる。EMCEF は欧州地域内の活動を密接に調整している。

## 4.2. ゴム産業の安全

ICEM および加盟組織はゴム産業に働く労働者の過半数を組織している。そのため、各ゴム会社の労働条件について周知する必要がある。労働安全、環境保全、生産/製品安全の問題に関連して、ゴム産業の多国籍企業の多くは自国で厳しい規制を受けている。現地の国内法で規定されているかどうかにかかわらず、すべての事業所で最善の安全衛生および環境基準を採用するべきである、というのが ICEM の政策方針である。

ICEM はまた、安全衛生基準の更なる改善を呼びかけるとともに、ゴム産業に特定される職業病や環境問題について世界規模で査定、モニターしている。

### タイヤ産業の安全衛生問題

タイヤの製造工程で排出される物質や排気ガスには発がん性物質が多く含まれている事実は、さまざまな研究で明らかになっている。これらの物質が原因のガンは職業病として認知されている諸国もある。同時に、これらの物質を取り扱う工程を密閉工程にして作業員との接

触がまったくない状態にするなど、問題の解決策はいろいろある。以下は発ガン物質として認知されている物質である。

- 芳香族アミン
- アスベスト
- ベンゼン
- 1,3 ブタジエン
- 塩素化炭化水素
- 木材塵
- イオン化放射線
- ニトロソアミン

芳香族アミンはすでに何年も前から研究結果が出ている発ガン物質である。ILO のデータによれば、膀胱がんを発病した人々の 20%は職場で芳香族アミンにばくろした人々である。膀胱がんは早期発見が可能な職業病である。

タイヤの加硫工程で発生し、添加煤に含有されているニトロソアミンは特に有害な物質である。タイヤ製品もそのライフサイクル期間に自然環境にニトロソアミンを排出している。

加えて、騒音、熱、単純反復動作など作業に関連するリスクもある。

また、特定の化学物質に皮膚が異常に反応するアレルギーという問題もある。

多くの諸国で労働者の平均年齢が上がっている状況の中で、同時に、装置機械の稼働率を上げ、給与費用の削減のために、ますます多くの職場で連続交替制勤務が導入されるようになった。これに加え、12 時間シフトを採用する職場も増えた。連続交替制勤務に従事する労働者すべてにとって重大な健康リスクとなる。連続交替制勤務に従事する労働者のために特別に労働条件を規定している諸国がある。また、リスクが低い連続交替制勤務システムを採用することによりポジティブな成果を出しているケースもある。ICEM はこれらの成果や条件はすべての地域で実施されるべきである、と考える。

### **タイヤ以外のゴム産業に見られるリスクと有害性**

当該産業では、様々な有機溶媒剤を使って製造された各種の合成ゴムが使用されている。加えて、ヘキサン、1, 1, 1,トリクロロエタンあるいはヘプタンなどの溶媒剤を使用するに関連する健康リスクや有害性の問題が出ている。

天然ゴムに皮膚が接触した場合、アレルギー問題がおきるケースも多い。このようなケースでは他の素材、例えばアクリル系の素材に替えれば問題は解決できる。

### **環境保全と労働組合の対応**

ゴム産業の最終製品および廃棄物はゴム労働者にとって有害であるばかりではなく、環境、大気、地下水にとっても有害である。したがって、製造全工程で使われ、排出するすべての物質や素材の責任ある取り扱いが非常に重要となる。労働者の教育訓練と、労働者を代表する組合と経営側との間の協力関係の確立が肝要である。ICEM は国際レベルの知識とコ

ンタクトを持っており、必要な場合には安全衛生および環境問題について支援を供与し、安全衛生及び環境問題について取り組む委員会を企業内に設置することについてアドバイスすることができる。

### 4.3. 労働争議 2002年—2006年

#### 二つの事例

2002年12月、Fábrica Uruguaya de Neumáticos SA (FUNSA=ウルグアイのタイヤ会社)の従業員たちは、閉ざされた工場の門の前に立ち、啞然とした。モンテヴィデオの工業地帯で70年間も操業して来た伝統的な会社でも破産するのであろうか？事前に何の通告もなしに、同社の従業員は会社の門の前で呆然とした。誰もこのようなことが起きるとは信じられなかった。これは従業員たちが自分たちの雇用機会を守るため長期間厳しい状況の中で取り組んできた闘争の前触れであった。まず、最初に、彼らは機械装置の輸送を阻止した。その後、工場操業再開のチャンスを得るまで、関係当局の様々な部署に行って談判した。

従業員の意思と願いが実り、この会社は再正されることになった。2004年9月、120人の従業員で生産が開始された。破産前と同じようにゴム手袋が生産された。2005年7月、農業用機械、トラック、及び乗用車用のタイヤの製造工程も増設された。この時点で、従業員数は170人に増加した。現在、一日に400本のタイヤを製造している。この会社のオーナーである従業員たちは、一日2000本のタイヤ生産を目指し、2006年の半ばに生産能力増設のため設備投資し、さらに雇用機会を創出する予定である。

二番目のケースはメキシコのヤリスコ州エルサルトにあるタイヤ工場の事例である。2001年9月、ドイツの多国籍企業、コンチネンタルは利益が上がらないという理由で、同社を閉鎖する方針だと表明した。同社の経営中枢は労働組合であるSindicato Nacional Revolucionario de Trabajadores de la Compañía Hulera Euzkadi (SNRTE)と交渉しなかった。当該労組とその議長イエズス・トレス・ニュンニョは3年間、工場の操業継続と971人の雇用機会を守るために闘った。

2004年、コンチネンタルは同社の50%を従業員に、残りの50%をタイヤ販売を専門にしているメキシコのグループ、ランチに移譲することに合意した。ストライキを実施した600人の労働組合員にも未払い賃金が支払われた。この会社は2005年1月から操業を再開し、これまですでに、1万本のタイヤを製造した。しかし、以前には一日に1万2000本から1万4000本生産していたが、現在では一日3000本生産されている。生産能力の増設の計画もある。

この成功例は今年の冬にダボスで開かれた世界経済フォーラムのプログラムの中で認知された。ICEMの米国の加盟組合、全米鉄鋼労連とドイツの加盟組織、IGBCEが労働者の雇将来と雇用機会を保障する解決策を見出すために支援を助勢を供与した。

これら二つの事例は、株主が求めるように利潤ばかりを追求しなければ、企業は雇用を提供し、経済的に機能することが出来ることを明確に提示した。責任ある会社経営は影響を受ける人々、つまり従業員の参加なしには出来ない。

## 国際連帯

以下は、ICEM が支援したゴム産業の主要労働争議の事例である。日付順に提示した。

- 2003年9月: ブリヂストンオーストラリアの従業員をロックアウトし、賃上げを拒否し、賃金を削減する計画は中止された。LHMU、CEPU、及び AMWU は ICEM の支援をえ、この争議に勝利した。
- 2004年5月: ICEM のトルコの加盟組織、Lastik-İş(ゴム労組)は賃上げ交渉中、6つのタイヤ工場でストライキ突入を呼びかけた。トルコノエルドガン大統領はこのストライキを非合法であり、国家の安全を危うくする、と主張した。これに対し、ICEM、EMCEF、及び ILO は抗議書簡を大統領に送付した。その結果、トルコの裁判所は、ストライキは合法的である、との裁定を下した。その後、Lastik-İş はゴム産業に働く 4000 人の組合員を対象にした賃金交渉を妥結した。
- 2004年9月: ほぼ一年続いたアルゼンチンのブリヂストン工場のストライキが終わった。非合法に解雇された 58 人の労働者の職場復帰を経営中枢が認め、また関係労働者たちにも ICEM 加盟の SUTNA を賃金交渉に当たる組合として認めた。ICEM は連帯支援メッセージと、ブリヂストンネットワークの関連でアルゼンチンの仲間を支援した。
- 2005年2月: ICEM 北米地域委員会は協約交渉が迫っている全米鉄鋼労連の仲間を支援した。
- 2005年8月: ICEM の記者発表と書記長のフレッド・ヒッグスとのインタビューが世界のメディアで報道され直後、非合法に解雇されたアナン・ポルウングはタイのグッドイヤーに復職することができた。
- 2005年9月: ICEM はマレーシアのグッドイヤーの労働争議が 1 年間継続している事実を留意を喚起した。この争議は同工場に働く 8 人の労働組合活動家が解雇されことが発端となっている。彼らの解雇の撤回と復職を求めて NUECMRP が闘争を展開している。
- 2005年11月: ICEM はタイのグッドイヤー工場の契約労働者の地位向上求めて、1000 人の従業員が行ったデモを支援した。