

OECD 多国籍企業行動指針に関する
トヨタ自動車株式会社及びトヨタ・モーター・フィリピン社に対する
問題提起に係る最終声明

平成31年4月11日
経済協力開発機構（OECD）多国籍企業行動指針
に係る日本連絡窓口（NCP）

1 OECD 多国籍企業行動指針

（1）1976年に経済協力開発機構（OECD）が採択した「OECD 多国籍企業行動指針」（以下、「行動指針」という。）は、政府から多国籍企業に対する勧告であり、情報開示、人権、雇用及び労使関係、環境、贈賄の防止、消費者利益、科学及び技術、競争、納税などの幅広い分野における責任ある企業行動の原則と基準を定めたものである。

（2）行動指針に参加する各国政府には、「各国連絡窓口」（NCP：National Contact Point）が設置される。我が国においては外務省・厚生労働省・経済産業省の三者で日本連絡窓口（以下、「日本NCP」という。）を構成し、行動指針の普及活動、行動指針に基づき提起された問題への対応を行っている。

（3）行動指針に法的な拘束力はないが、日本NCPとして、各企業が行動指針を遵守することを奨励してきている。

2 問題の提起

フィリピントヨタ自動車労働組合（Toyota Motor Philippines Corporation Workers Association。以下、「TMPCWA」という）及びフィリピントヨタ労働組を支援する会は、2004年3月4日、日本NCPに対して、トヨタ自動車株式会社（以下、「トヨタ自動車」という）及び同社が出資するトヨタ・モーター・フィリピン社（Toyota Motor Philippines Corporation。以下、「トヨタ自動車フィリピン」という）が下記のとおり行動指針¹に違反しているとして問題を提起した。

（1）労働協約・団体交渉の拒否（行動指針 IV. 雇用及び労使関係 1. (a)）

トヨタ自動車が出資する（出資比率：34%）トヨタ自動車フィリピンは、フ

¹ 2011年に行動指針は改訂され、第IV章として人権に関する章が設けられる等の修正が行われたため、問題提起の際に挙げられている章の番号は現在のものとは異なっている。

フィリピン政府から正式に労働組合として認められ労使協議の権利を付与されているTMP CWAとの労使協議を嫌悪し、訴訟を繰り返すことで、団体交渉を拒否し続けている。

(2) 解雇（行動指針 IV. 雇用及び労使関係 6.）

TMP CWAはやむなくストライキによって打開の道を探ったが、トヨタ自動車フィリピンは、ストライキに参加した233名の組合員を不当に解雇した。

(3) 国際的義務、人権を尊重していない（行動指針 II. 一般方針 2.）

2003年2月、TMP CWAはILO結社の自由委員会にフィリピン政府及びトヨタ自動車フィリピンによるILO第87号及び第98号条約違反を訴えた。2003年11月、ILO結社の自由委員会はTMP CWAの訴えを認めフィリピン政府によるILO条約違反を指摘し、同政府に対して勧告を行った。

(4) 団結権の妨害、威嚇（行動指針 IV. 雇用及び労使関係 7.）

トヨタ自動車は、問題を解決しようとしていない。TMP CWAの合法的ストライキの際には、同社は「争議が長期化すればフィリピンからの撤退も辞さない」とフィリピン政府に圧力をかけ続けている。

(5) 団体交渉、労使協議の拒否（行動指針 IV. 雇用及び労使関係 8.）

トヨタ自動車はトヨタ自動車フィリピンに対して、フィリピン最高裁判決に従い且つILO結社の自由委員会の勧告に従って正常な労使関係を築くように直接指導する重大な責任がある。

3 初期評価の実施

(1) 問題の提起を受けて、2010年3月10日、日本NCPは、行動指針の
手続手引 I. C. 1. 及び実施手続に関する注釈²に基づき、提起された問題が
更なる検討に値するかどうかについての初期評価を行った。

(2) 具体的には、実施手続に関する注釈の第14段落に従って、以下のとおり
検討した。

ア 関係当事者の身元及び問題に対する利益

問題の提起者は、トヨタ自動車フィリピンの労働者により組織された団体であるTMP CWA及びその支援団体であるフィリピントヨタ労組を支援する会である。また、問題を提起された企業は、日本の多国籍企業であるトヨタ自動車及び同社のフィリピンにおける海外生産会社であるトヨタ自動車フィリピンで

² 2011年に行動指針及び関連文書は改訂されている。初期評価は2010年当時の行動指針及び関連文書に基づいて実施した。

ある。

イ 問題が実体的かつ具体的かどうか

提起された事項は、従業員の権利侵害や団体交渉等に関連する実体的で具体的な問題についての提起である。

ウ 適用し得る法律及び手続との関連性

提起された事項は、フィリピンの裁判所において取り上げられ、関連する法律及び手続が適用されている。このうち、上記2（2）解雇については、フィリピン最高裁判所が、2007年10月19日に判決を出し、翌2008年3月17日にTMP CWAによる再審の申立を却下し、フィリピンにおける司法手続が完結している。

エ 類似の問題がその他の国内的又は国際的手続でどのように取り扱われているか

労使紛争に関する類似の問題が、フィリピンの裁判所、労働雇用省で取り扱われている。

オ 問題に対する検討が行動指針の目的と有効性に資するかどうか

提起された事項は、行動指針の「II. 一般方針」及び「IV. 雇用及び労使関係」に該当しており、当該問題を検討することは行動指針の目的及び有効性の促進に資する。

（3）日本NCPは関係当事者のいずれかが正しいと判断するものではないが、提起された問題が行動指針を根拠としているところ、これに対して日本NCPとして活動の余地があり、行動指針の手続手引I. C. 1. 上の「更なる検討に値する」と判断した。ただし、上記2（2）解雇の問題については、上記（2）ウのとおり、フィリピンにおける司法手続が完結しており、日本NCPとして活動の余地がないため、更なる検討に値しないものとした。

4 問題解決支援のための日本NCPの取組

（1）日本NCPは、当事者間による問題解決を支援すべく、問題提起者との面談及び被提起企業との面談を重ねてきた。その中で、問題提起者の見解を被提起企業に伝える、問題提起者の要望に応じて被提起企業から同企業の見解等を聴取し問題提起者に伝える等の対応を行った。

（2）また、日本NCPは、ILOにおける手続、フィリピンにおける司法手続、フィリピン労働雇用省の対応等を注視してきた。

ア ILO結社の自由委員会は、2010年の第356回報告書において、トヨ

タ自動車フィリピンの元労働者に関して合意に達することを目的としてフィリピン政府が話し合いを開始すること等を勧告している。また、同委員会は2015年の第376回報告書において、解雇された労働者のための生計プロジェクトを立ち上げてフィリピン政府とトヨタ自動車フィリピンがそれぞれ同額を出資するという既存の枠にとらわれない解決法を同政府が提案したことを歓迎している。

イ 日本NCPが問題提起者及び被提起企業から聴取したところによると、フィリピン労働雇用省は、トヨタ自動車フィリピンとTMP CWAの双方が出席する会合の開催を準備し、2017年1月13日及び同27日に開催された会合に双方が出席した。当該会合のうち少なくとも1回にはILOも同席した。

(3) 2018年4月、日本NCPとトヨタ自動車との面談において、同社から改めて、概要以下のとおり立場が表明された。また、同社は後日、トヨタ自動車フィリピンの立場も同様である旨を日本NCPに伝えた。

ア 本問題提起の各論点については、フィリピン及び日本最高裁により既に判決が確定、又はフィリピン政府によって適切な対応がなされたものと理解している。

イ ILOによる勧告に対してはフィリピン政府の最大限の努力がなされたと理解している。生計プロジェクトを立ち上げるという既存の枠にとらわれない同政府の解決案に対しては、トヨタ自動車フィリピンは合意する用意がある旨を表明している。その一方でTMP CWAの考え方との間で隔たりが大きく、協議は進展していない。

ウ 上述のこれまでの事実を考慮し、日本NCPによる手続に基づき問題提起者との対話を実施しても事態の進展は見込めない。対話に参加することは不適切と考えている。

エ 本件はフィリピンの現地で議論されてきた問題であり、今後も、比政府からの問合せ等があれば現地でトヨタ自動車フィリピンが誠実に対応する。

(4) NCPによる問題解決支援は、関係当事者の合意に基づくものであるところ、上記(3)により本件個別事例ではかかる合意が存在しないことが明らかになったことに鑑み、OECD多国籍企業行動指針の実施手続に関する注釈第35項³に従い、日本NCPは、一連の対応を終結することとした。

³ OECD多国籍企業行動指針の実施手続に関する注釈第35項では、手続の終了の条件の一つとして、「各国連絡窓口が個別事例に関する一又はそれ以上の当事者が誠実に関与又は参加しようとしなさいとの判断を下した場合」と規定されている。

(5) 問題提起者からは、本件対応の終結に関して、概要以下のとおり見解が表明されている。(本項目における脚注は、該当箇所に関する日本NCPの立場、見解を示したもの。)

ア 本件は長期間に及んでおり、ILO結社の自由委員会の勧告もあり、フィリピン労働雇用省はトヨタ自動車フィリピンとTMP CWAの交渉の場を設定しようと努めてきたが、トヨタ自動車フィリピンはフィリピン最高裁判決が確定しているとしてこれに応じていない。

イ トヨタ自動車及び日本NCPは、DOLEから提示され、ILOも推奨している解決案として「生計プロジェクト」をあげているが、DOLE及びILOが主張している主要な解決案は「職場復帰、それができなければ相応の金銭補償をする」ということであり、生計プロジェクトはあくまで解雇者の困窮を支援する提案である。

ウ 問題が解決に至っていない中、日本NCPが一連の対応を終結させることを決定したことは受け入れられない。終結するのであれば、行動指針に沿った勧告をトヨタ自動車に出すべきである。また、問題提起から初期評価まで6年、最終声明まで15年という長期間に渡っているにもかかわらず、その理由について日本NCPから納得のいく説明がされていないことは遺憾である⁴。

エ トヨタ自動車は当初から現在に至るまで18年間「現地のことは現地で対処されるべきもの」という言葉を繰り返してきた。国連「ビジネスと人権に関する指導原則」は多国籍企業の本社がサプライチェーンにおいて人権尊重に責任を負うと明記しており、この指導原則を反映して行動指針は改訂されたが、トヨタ自動車本社はこのような国際的動向をまったく無視しているにもかかわらず、日本NCPの一連の対応はこのトヨタ本社の態度を是認している⁵と考える。

(6) 日本NCPは、最終声明案を作成し、2018年11月27日、問題提起者及び被提起企業に対して同最終声明案への意見を求めた。両者から意見が提

⁴ 本件につき問題提起がなされた後、日本NCPは、当事者からの情報収集、フィリピンにおける労使関係事情やフィリピンの司法手続の把握等に努めた。日本国外での事例であること、また、問題提起後も事態が進展するなど事案が複雑であることから、これらの情報収集等及び提起された問題が更なる検討に値するか否かについての検討・決定に時間を要したものである。初期評価の実施後、双方から話を丁寧に聞くなど解決支援の努力をしてきた。なお、長期にわたった理由の一つに、本件は3(2)ウにあるようにフィリピンの司法手続においても扱われていたため、これに関連する情報収集及び検討等にも時間を要したことがある。これらの事情は日本NCPから問題提起者に伝達している。

⁵ 日本NCPは、中立的な立場をとっており、問題提起者と被提起企業どちらかの主張についてそれが正しいかどうかを判断することはしない。

出され、日本NCPは提出された意見を検討し、最終声明の一部修正を行った。

5 結論

NCPによる問題解決支援は、関係当事者の合意に基づくものであるところ、問題提起者の見解が上記4（5）ウのとおりである一方、トヨタ自動車及びトヨタ自動車フィリピンの立場は上記4（3）ウのとおりであり、本件個別事例ではかかる合意が存在しないことに鑑み、OECD多国籍企業行動指針の実施手続に関する注釈第35項に従い、日本NCPは、本件問題提起に関する対応を終了する。

日本NCPは、トヨタ自動車及びトヨタ自動車フィリピンに対し、多国籍企業行動指針を尊重しつつ、活動を行うことを求める。

（了）