

## わたしの仕事 (18) トヨタ自動車(株)

小林麻衣子 (H21/2009卒)



### 1. はじめに自己紹介

- ・ 学歴：2005年入学 → 機械システム学コース専攻  
熱工学研究室（吉田先生、岩井先生、齋藤先生）  
配属 → 2009年学卒で入社
- ・ 家族構成：夫、長男（9歳）、次男（4歳）

### 2. 仕事内容

私は入社以来経理系の部署に従事しています。経理部門の中に、事務系からも技術系からも入れる部署があり、私はそこに配属になりました。京大機械系の卒業生は設計・実験の部署に配属されることが多いので、珍しいことと思います。

そこでまずは、トヨタの全体像をお金の観点より紹介致します。5/12決算発表でしたが、2019年度連結の売上高は29.9兆円、営業利益は2.4兆円でした。因みに30兆円という額は、日本の国家予算の1/3～1/4にあたります。連結ですので、海外事業体・子会社対象企業なども含んだ額ではありますが、新型コロナウイルスの影響下で、全世界のこんなに沢山のお客様に買っていただいて、従業員としては嬉しく、感謝しかありません。

お客様の多種多様なニーズに合わせ期待を超えるべく、日々地域・車種毎に開発が行われており、私の仕事は、その中でも、Cセグメント（3ナンバーエントリーモデル）の原価・収益企画です。ここからは、原価・収益企画について触れたいと思います。私達の会社は、クルマを作りお客様に買っていただいて利益を得ることで存続できます。一方で、クルマの販売価格も各モデル決まっています。例えば、軽自動車はおよそ100万円、コンパクトカーはおよそ150万円などで、そのレンジを超えると車を買っていただけません。従って私達は、販売価格から利益を引いた金額をお小遣いとして、クルマを作る必要があります。いかにお小遣いの中でやりくりして、お客様にとって魅力的な一台の車に仕上げていくのかを企画することが、私の仕事です。

### 3. やりがい

私の仕事のやりがいは、国や文化の違いを受け入れ合いながら共通の目的を成し遂げるために一丸となって活動できることです。ここで、私にとって最も印象深かった、ある北米プロジェクトでの経験を紹介したいと思います。私が担当することになった時、このプロジェクトは残された時間で解決するには困難を極める課題に直面していました。加えて、初めての英語圏の仕事で、当時の私の英会話力はゼロでした。アサインされた時の絶望感は今でもよく覚えています。しかしプロジェクトに残された時間を考えると、絶望感に浸る余裕は全くなく、毎日届くTOEICのような長文メールと、週に何回もセットされる北米とのSkypeに悪戦苦闘しながらも、粘り強くコミュニケーションを続けるうちに、どうしたら北米側が仕事を進めやすいのか、それによってプロジェクトを加速させやすいのか



北米出張時の休日 夕食のアメリカンフード

が分かってきて、それからは北米とのコミュニケーションもプロジェクトを進めることも苦でなくなり軌道に乗り始め、自分がプロジェクトを動かしている1人だと感じることができました。プロジェクトが終わった時、全ての課題を解決することができなかったことが実際の結果でしたが、その分、次回のモデルチェンジに向けて、自分達がどうすべきだったのか、何がやりづらくて次期にむけて変えるべきなのか等、これも北米と活動しているところです。

### 4. トヨタの"働き方改革"

入社して仕事することがルーティンだった時代が、今やどこにいても仕事を遂行する時代へと変わりつつあります。トヨタも例外ではなくテレワークする社員が増えていますが、実は最近の出来事ではありません。

私自身がテレワークを始めたのは5年前で、次男出産から3ヶ月で復職した時でした。子供の送迎や発熱などがあっても、仕事を滞りなく進められるよう、テレワークができる端末を用意してもらいました。その時すでに、テレワークができ

る勤怠制度も、端末も、存在はしていたのですが、活用している社員は限定的で、特に男性社員は朝早くから夜遅くまで会社にいることが当たり前でした。

その光景が変わり始めたのは約3年前で、テレワークを活用する男性社員が増えました。これには大きく2つ理由があり、1つは、世帯の有無を問わず、社員がどこでも仕事ができるよう制度と端末が拡充されたこと、もう1つは、上司に共働き世代が増えたことです。私が入社した時の上司の世代は、共働き世帯はとて少なく、長男幼少期での育児と仕事の両立は、私だけでなく上司も手探りでした。

しかし、約3年前はちょうど自分より8歳ほど年上の社員がマネージャーになったタイミングで、マネージャー自身が両立環境下にあるケースが増えました。それにより、送迎や発熱で早く帰るとか遅く出社する姿を上司自身が見せてくれる光景が増え、部下もそうすることへの躊躇が減ったように思います。私が当時所属していたグループは、海外生産車を扱いながら両立環境下の社員が多かったため、海外出張やテレワークでグループ員の出社率が3割の時もありました。テレワークのしやすさは部署に依り、製造現場や設計部門、医療従事者は依然として出社率が高いですが、それでも今年に入って世間がテレワークを導入・拡充する前から、トヨタは制度もシステムもある程度整っていたため、比較的スムーズに足元の環境変化を受け入れられました。

## 5. さいごに

この場をお借りして、学生さんの皆さんへ一言お伝えしたいと思います。

学生の皆さん、例年と違う時間を与えられ、様々なことに使われていると思いますが、その中で、ぜひ英会話または外国語会話にも取り組むことをおすすめします。私は英語は得意科目ではありましたが、話すことはできないまま社会人になりました。その結果、業務上北米と会話できるようになるために、夜明け前に英会話の勉強に始まり、夜が明けた頃現地とのSkype会議、日中は業務、夕方～夜は母親業、子供が寝た後は残務、そしてまた夜明け前に英会話の勉強・・・という寿命を削るようなことをする羽目になりました。両立環境下で勉強時間を捻出することがいかに体に酷かということを経験しましたので、もし皆さんに今時間があるならば、自己研鑽されることをおすすめ致します。