

丸山恵也・高森敏次編

「現代日本の職場労働」

境 繁樹

JIT＝ジャスト・イン・タイムと呼ばれる生産方式は別名トヨタ生産方式とも呼ばれます。部品メーカーに対してはトヨタの生産ラインに必要な最小限の部品を常時・安定して供給することを義務づけ、生産工程の労働者に対しては「かんばん方式」に代表されるように全工程にわたる必要最小限の部品在庫と極限の効率化を追求した労働を強制するものでした。

トヨタ自動車が二度の石油危機を乗り越えて発展したことと生産ラインの人減らしの手法として自動車生産ラインのみならずコンベアラインを有する大部分の製造業に適用可能だったこともあって、JITはまたたく間に日本中に広まりました。1980年代にはGM（ゼネラル・モーターズ）とのアメリカの合弁会社でのトヨタ生産方式の導入の成功およびMIT（マサチューセッツ工科大学）の研究グループによる紹介などにより、世界的に有名になり世界各国で導入されてきました。

しかし、その本質は労働者および部品メーカーに極限の労働を強いるものであることは論を待ちません。

本書は、JITが導入されている企業における職場の実態を報告するとともに、JITの本質の研究、さらには人間性を取り戻す生産方式へのアプローチなどについてまとめたものです。

特に、第2部は「日本の職場労働の実態」と題して、日産自動車、トヨタ自動車、日立製作所、松下電器、沖電気工業、山武、オリエンタルモーターおよび川崎重工業の生産ラインの労働実態を詳しく報告しています。私たち現場の労働者にとって嬉しいのは、執筆者がそれぞれの職場の労働者であったり、または聞き取りを行って

執筆した人が労働内容を知悉した労働者であるため、これらの職場の労働の実態があくまで労働者側の労働負担および健康への影響という観点からとらえられている点です。

読んでみてあらためて驚くのは、どの職場でも作業内容が100分の1分単位に細分化されて分析され、作業のなかのムダの排除に懸命な努力がされていることです。このことが企業の利益を生み出す源泉であるとの教育が徹底され、そのために外部からコンサルタントを招いた企業も数多くあります。「先生」と呼ばれるコンサルタントが職制をつき従えて職場内を歩き回り、ムダを摘出して職制にムダの排除を叱咤激励する傍若無人さは、労働者の人格を否定するものとして怒りを禁じ得ません。

紹介の順番が逆になりましたが、第1部は那須野公人、秋野晶二および丸山恵也の各氏が執筆分担されて、JITシステムの基本的な解説、1990年代に電機産業に現れたセル生産方式および世界に広がるJITシステム（日本化＝ジャパナイゼーション）にたいするたたかいの現状について述べておられます。

私などのように日常は自動車工場での労働に明け暮れて視野が狭くなりがちな者にとっては、座右に置いて常に読み返す必要があります。

この本は3部構成であり、最終の第3部は「過密労働の健康への影響と規制」と題して、梶山方忠および千田忠男の両氏が現在の各職場に見られる過密労働が、回復力を失った過労の領域に達していることを分析し、過密労働を規制する方策を提案されています。

第3部は最後に丸山恵也氏が執筆された結章「人間労働の再生」で締めくくられています。このなかでは、歴史的にフォード・システムとトヨタ・システムの限界を説き、氏がスエーデンに滞在して研究されたボルボ生産システムを紹介しています。ボルボの働き方の根底にある考え方として、氏は次の4点をあげられています。

1. 労働者自身が自分の仕事を完全にコントロールできること。
2. 仕事は全体性を持ち、また、全体と自分の位置・関連が分かること。

3. 仕事は個人にとっても意味のあるものとすること。
4. 知識や技術は世代から世代に受け継がれ、発達させられるものであること。

これらのまとめとして、「人間労働の再生」のために日本が学ぶべきものとして最後に述べられている言葉は、この1年半の間ルノーから派遣されたカルロス・ゴーンの過酷な「合理化」とたたかっている労働者の一人として強い共感を感じるものです。

『人にやさしい』工場づくりをめざすといわれるトヨタの宮田工場の場合でも、その改革がこれまでのような効率至上主義を維持しようとする限り、人間としての労働者への配慮はおのずと限界が存在せざるをえないことになる。工場改革ひとつとりあげても、個別の企業、それも経営者の意図にまかせていたのでは、本当の意味での『労働の人間化』が実現するわけではない。ましてや今日の日本社会のように、労働者の権利や自由、民主主義が抑圧され、雇用や労働条件までもこれまでの慣行やルールが崩されている。ルールなき資本主義のなかにあつては、労働者の働くルールや社会的規制をつくりだすことは、なによりも大切な、緊急の課題である。」

カルロス・ゴーンが掲げる「日産リバイバル・プラン」は日本の経営者ではできなかったような血も涙もない系列企業切捨て、部品単価の切り下げ、工場閉鎖などを強行しています。今期の業績が回復傾向が顕著であることから、一部に評価する論調もみられますが、系列部品メーカーおよび労働者に徹底した犠牲を押しつけることは最悪の経営であり、この本がかかげる「人間労働の再生」の理念と真っ向から対立するものです。

(新日本出版社・2000年5月刊・2700円)

(さかい しげき・JMIU日産自動車支部書記長)

香川正俊著

『第3セクター鉄道』

『第3セクター鉄道と地域振興』

下山 房雄

私はかつて「現代の貧困」を論じて(『大月 経済学事典』1979年刊244頁)次のように書いたことがある。「現代の貧困には、低賃金と失業に代表される古典的貧困に加えて、公害・都市問題に由来する生活困難あるいは心身の損傷が大きな意味をもっている。人間のみならず文化財や自然をも破壊する環境問題、共同住宅・清掃・水道処理施設・公共交通手段などの不備・不足、こうした新しい形の貧困を〈現代的貧困〉とよんでいる。……それは一方では資本主義に固有の無政府性・無計画性と利潤追求性の大規模な発現が地域住民生活を侵害したものであり、他方では、住民の生活環境保持・整備にあたるべき公権力が資本にたいする規制と適切な公的支出を怠ったため激発したものである。現代的貧困が、貧困の地域的発現であるかぎり、対応の主体は住民運動である……。」現代の貧困を、労働問題としての古典的貧困と、地域問題としての現代的貧困との合成と考えるこの定義的叙述は、今日時点でも誤りではないが、地域問題叙述の内容が明らかに「過密過疎」の過密の方に傾斜している点で不十分であった。標記の香川氏の2著を読んで、私はまずそういうことを思った。高度成長期の一方における重化学工業および関連3次産業の急激な発達、他方における農林業の衰退のもとで、国土のかかなりの部分で人口流出がおこったわけだが、残存した住民のもとでの労働と消費の循環生活が移動の確保を含めうまくいかない事態に立ち至った「過疎問題」も明示的に指摘すべきだったのである。

さて高度成長挫折後の経済危機乗り切り策として1980年代は世界的に新自由主義的政策が唱道され実践された。日本では、それは中曽根内