

 話題

新造船工事に賑う

日立造船因島工場

船台上に油槽船「オス雄洋丸33,500T」
も見える

欧州産業人の心構え

日立造船KK常務 桑 原 秀 夫

ま え が き

本年5月から約2カ月間、デンマークで開かれたデイゼル機関の会議に出席したが、欧州各国を廻つて、造船、造機、工作機製作、電機製作、自動車製作等各方面にわたり、一流工場を見て参りました。私は会社で、労務安全管理を管掌している関係もあり、商用の合間を見ては、この問題を若干調査してみましたので、安全運動を中心に欧州各国の工場経営について私の見たまま、感じたままをのべてみます。

1. サイレンを鳴らさない工場

まず、西欧の工場の従業員の心構えといいますが、習慣といいますが、一寸したことなのですが、私が各国の工場を廻つて非常に感じたことがあります。これは、私が3年前に欧州各国を廻りました時には、気が付かなかつた程の些細なことですが、私は非常に重大視して帰りました。

一体何事かといえますと、西欧の工場では「サイレン」を吹鳴しないことです。日本では、私どもの工場でも、午前8時が作業開始になつていますが、まず午前7時50分に予報のサイレンを鳴らします。それから正8時、作業開始のサイレン、正午の休憩のサイレン、午後の作業開始時にまたサイレンといったように、1日に何回もサイレンが鳴らされ、従業員はこれに従つて行動しております。

ところが西欧では、何処の工場でもこんなことはありません。8時になると自主的に作業を始め、12時になればまた自主的に作業を休止して昼食にかかるといった具合です。このことは停車場でも同じであつて、日本のよ

うに発車ベルは鳴らさないで、発車時間になれば汽車は勝手にスウツと動き始めるという調子です。

極めて小さいことですが、私はこの点深く考えました。サイレンは簡単に考えれば一種の合図といえます。しかし考えようによつては「作業始め」「作業休め」の号令ともいえます。すなわち日本では「号令」をかけて貰つて始めて作業を始めたり作業を休止したりしているのです。ところが西欧では、このような号令をされなくても定められた時間はきつちり守つて待つという自主性が培われているわが国です。

必ずや西欧でも、今から何年か何10年前までは、現在の日本のように、汽笛を鳴らして汽車が動いたり、サイレンで従業員が働いていたに違いありません。それが何時頃から行われなくなつたことは、日本にも何時の日にかそうした時代が来ると考えられます。しかし現在やめていないところに、われわれは大いに考えさせられるものがあることを痛感する次第であります。これは、道徳というか産業人としての訓練度というか、そういった産業活動の基盤となつていく精神的なものが、西欧の場合と現在の日本の場合との間には、まだまだ相当の開きがあることのあらわれではないでしょうか。

2. 安全を通じて見た工場

このような違いが安全運動の場合にもあらわれているように感じられました。私が出発前に予想していたのに反して、われわれ日本の各産業が真剣に力こぶを入れているほどの熱意は一寸見当らなかつたのであります。しかし全然無関心ではない証拠には、どこの工場へ行つても、安全のポスターや掲示のない工場はこれまたないのであります。

第 1 表

年 次	造船工場での死亡災害	造機工場での死亡災害	鑄物工場での死亡災害	合 計
1945	3	—	1	4
46	1	—	—	1
47	1	—	—	1
48	—	—	2	2
49	5	—	—	5
50	3	1	—	4
51	—	1	—	1
52	2	—	—	2
53	—	—	—	—
54	2	—	—	2
55	1	—	—	1
11カ年間	18	2	3	23

そこで、この現状をどう判断するかという問題になるのですが、私は実際に見た感じから次のように考えております。

まず、私が見た 7～8つの工場は全部その国では代表的工場であるばかりでなく、世界的にも有名な工場であります。例えば、ドイツではハンブルグのドイツエペルフ造船所、エツセンのクルツプ工場、デュツセルドルフのシーエス工作機製作工場、スイスのブラウン・ボベリイ会社、イタリーのインノセンチー工作機工場等でありました。これ等の工場は歴史も古く、少くとも1800年代の創立でありますから、すでに安全運動の過程を卒業しているものと考えられます。従つて安全運動に最も大切な原動力である安全に対する最高経営者の自覚が出来上っているわけです。

第二には、従業員が決して無理な仕事をしないことです。例えば、どんなに注文が殺到して来て会社が忙しくなつても、日本のように徹夜をしたり残業をしたりすることは決して好みません。従つて忙しくなれば、2部制・3部制を実施してこれを補い、1日の労働時間は平日は9時間、土曜は半日という原則がキツチリと守られています。

第三には、作業手順が確立し、作業準備が万全に施されていることです。足場の問題にしても、この作業にはこの足場、この組立にまた別の組立作業に適する高さの中のある安定した足場を備えつけると言つた具合です。

第四には、作業面積の確保に可成気を配っていることが見られます。これに関連して工場内の整理整頓が100%完全に行き届いていることです。私の平素からの持論ですが、整理整頓は安全運動の第一歩であるとともに、また最終のものであると考えるのであります。考えればまだ沢山の原因があるかも知れませんが、こうしたわが国の工場経営では現在努力中または今後の課題として残っている問題が全く出来上っているのも、わが国のように、今更に安全表彰、安全競争などの鳴物入りで安全運動をやる必要がないと考えているのではないのでしょうか。

3. ある造船所の場合

それでは次に西欧の或る造船所の安全に関する実態をお知らせします。この造船所は従業員約6,000名で造船・造機を主としている日本の一流造船所とほぼ同じ規模のものであります。

まず死亡災害から調べてみますと、第1表となつており、過去11カ年間に23件の死亡災害を出しています。なお同造船所の別の統計によりますと、1835年から1956年

までの22カ年間に54人の災害死亡者があります。どちらの統計からも、大体年間2人強の死亡者を出しているわけで、1953年だけが死亡災害のなかつた年であり、造船業の如き重工業では、死亡災害を絶無にすることは西欧でもなかなか難しいことのようにです。

次に休業災害についての数字を掲げて、私の感じたことを述べてみます。

休業災害とは、工場で働いていてケガをし休業しなければならなくなつたものを言うのですが、その発生状況を計る尺度として度数率という単位が用いられています。度数率というのは単位労働時間当たり何件の休業災害が発生したかの頻度を示すもので、国際労務局制定の算式では

$$\frac{\text{休業災害件数}}{\text{延労働時間}} \times 1,000,000$$

となつております。ところがこの造船所では別の算式を用いており

$$\frac{\text{年間休業災害件数}}{\text{平均1日労働者数}} \times 100$$

となつております。従つてこれを国際労務局制定算式に換算するには、約4.2倍せねばならぬことになります。参考までに双方の数字を掲げてみます。(第2表)

この戦前戦後に亘る長年の記録をどう見るべきかは、見る人によつていろいろ異つた解釈がありましようが、まず1940年から段々下つて行つて1945年が一番下降しております。ところが1946年になると一挙に悪くなつていますが、これは終戦とともに一挙に新規未熟練工を大量に採用したためだと説明していました。それから1～2年間は多少の波がありますが漸次下降カーブをとつていきます。日本の数字と比較してみる場合、1955年の39.9だけに重点を置いてはいけなうと考えます。(わが国の19

第 2 表

年 次	度 数 率	国際労働局制定 の 度 数 率
1940	22.8	95.5
41	18.3	76.8
42	18.9	79.2
43	16.5	69.2
44	13.8	57.9
45	12.2	52.5
46	21.0	88.1
47	17.0	71.3
48	14.3	60.0
49	16.3	67.0
50	12.1	50.7
51	11.7	49.2
52	10.5	44.0
53	11.6	48.8
54	10.1	42.5
55	9.7	39.9

55の全国造船所年間平均度数率は31.7です)この15年間、スローではあるがステツディに下りカーブになつていくことに注意したいのであります。

これがいろいろな面での西歐的な考え方であり、また真の姿ではないかと思ひます。西歐は現在繁忙を極めており、3年前の1953年に向うに行きました時と全然と云つてよいほど様相が變つております。当時は造船を除いた他の業種では、例えば工作機械にしても船用補機類にしても各社は注文を手を出して待つてゐるという状態

で、話をすれば何時でも入手できるという状況でしたが、本年5月行きました時には、各社とも1957年すなわち来年一杯は仕事を持ち1958年の後半渡しのものでなければ注文に応じないという処もある位でした。このように、極めて繁忙ではあるが、忙しけれどもいくらかでも仕向とか、どんどん設備の増設をするという考え方は出て来ないのであります。設備の増設などは長期の繁忙が予想できて始めて行ふということで、スローではあるがステツディな物の考方をしております。

従つて、先程のべた安全の記録にしても、今後5～6年たてばやがては20台となり、更に10台となり、しかも後戻りはしないだろうということを考える時、われわれは今少しものの考え方を変えなければならないことを痛感した次第であります。

む す び

以上、私が西歐各国の工場を廻りまして見たまま感じたまを述べて見ました。西歐は産業革命の發生の地だけに、技術水準の高いこともさることながら、産業人としての心構えやものの考え方にも地についていることを感じます。わが国は技術面では欧米各国の最高水準に追いつくべく努力していますが、その背景となる産業人としての心構えなりものの考え方については、まだまだ学ばなければならぬ点が多々あると思ひます。この小文が皆様の何等かの参考ともなれば幸甚と考える次第であります。

鋼 船 建 造 状 況

10月末現在 運輸省 発表

運輸省は31年10月末現在の造船所別鋼船建造状況を明らかにしたが、工事中船舶では三菱造船長崎造船所が10隻、178,560総トンで第1位を占めている。このほか10万総トン以上の船舶を工事中の造船所は7隻～124,400総トンの川崎重工、4隻～112,700総トンのN.B.C.興三、三菱日本重工横浜、日立造船因島、新三菱重工、播磨造船などがつづいている。(単位総トン、貨は貨物船、油は油送船、鉄は鉄道連絡船、客は客船→貨客船を含む、漁は漁船、雑は雑船、輸は輸出船、警は警備艦の略)
△東造船→漁1隻、84雑3隻136計4隻、220警2隻 120
△浅野造船→油1隻、150雑1隻、80計2隻、230△第一造船→油1隻、150△第一般船工業→貨1隻、270油1隻

270油1隻、295計2隻、565△藤永田造船→貨3隻、25,800△大洋造船→貨4隻、3,480漁10隻、1,330計、14隻 4,810△函館ドック→輸3隻、25,500、警2隻、600△播磨造船→貨2隻、14,700、輸3隻、65,460、計5隻、80,160△林兼造船→貨1隻、3,400、漁5隻、2,552、計6隻 5,952△日立造船桜島→貨1隻、8,750、輸3隻、30,850計4隻 39,600△同向島→貨2隻、9,940、客2隻、1,098、漁2隻、1,480、計6隻、12,518△同因島→貨2隻 17,500、油1隻、21,000、輸3隻、49,050、計6隻、87,550△波止浜造船→貨3隻、1,175、油1隻、280計4隻 1,455△鶴浜造船→貨3隻、540、△石川島重工→貨3隻 20,200、輸5隻、38,200、計8隻、58,400