

トヨタ生産方式は、昭和48年のオイルショック以来、低成長時代に強く、効率が良い生産方式として注目され、くわえて昨今のトヨタグループの世界規模での躍進もあって、大いに脚光を浴びている。「世界で評価の高いトヨタ流を見習えば躍進に直結する」とばかりにトヨタ生産方式を導入する企業も増えてきた。

だが、そうした“もてはやされよう”には、効率やコスト削減など、うわべのメリットのみに目を向けたものが実は多いのではないかと感じられてならない。「ジャスト・イン・タイム」「ニンベンのついた自動化」「かんばん」と

いったアイテムの真の意味までリットにつながる」「収益性が合よくとらえているのではない

ことトヨタ生産方式が語られて忘れてはならないのが「安全衛生」における安全衛生とは、人命と作業者を事故や疾病から守って、すことである。

トヨタ生産方式では、安全衛

本書の代表的なページです。

コラム1 昭和20年代

Column.1

ボルト・ナットに 黄ペンキ塗色の提案で1万円（昭和29年）

トヨタ自動車では、昭和26年5月に報奨金付きの「創意工夫提案制度」が発足した。アメリカ・フォード社で実施されていたものをアレンジして始まったのである。私も安全衛生分科会の事務局業務を担当した。昭和29年、安全部門で初めて創意工夫提案が採用され、賞金が出されることになった。11月、鍛造部のA氏から出た提案である。

縦型スチームハンマー機の最頂部にある緩衝器の締め付けボルトとナットのゆるみを地上から見て分かるよう、黄ペンキをボルト・ナットに縦状に塗布。両者のペンキにズレが生じれば、ナットがゆるんだことが分かるので、すぐ締め直せばよい。これを標準化してはどうか、という提案だった。鍛造部では以前、縦型スチームハンマー機の緩衝器が外れて吹き飛ばす事故があり、その原因がナットのゆるみだったことから着想したという。

A氏の「黄ペンキ」提案は高く評価され、標準化の採用と賞金1万円の支給が決まった（最高賞金が5万円だった）。当時ではなかなかの金額である。

実を言うとそのとき、事務局としては、この提案をあまり評価していなかった。私も「ペンキ塗色はすでに旧知の方法ではないか」と反対意見を述べた。しかし、審査委員たちから「いくら旧知としても、鍛造機には採用されていないし、他の設備でもほとんど実施されていないではないか。適用範囲は広く、災害防止への効果は大いに期待できる。賞金は少ないぐらいだ」と反論され、エキスパートとして意見したつもりが、かえって赤面する羽目になった。

それとともに安全への関心が社内でも盛り上がってきている、と実感したのだった。