

## トヨタシステムと労災・過労死・自死 ～40年余のトヨタ研究を振り返って～

猿田正機

愛知働くもののいのちと健康を守るセンター理事長  
中京大学名誉教授

### はじめに

本報告の特徴は、40年以上にわたって、トヨタ研究をするなかからみえてきたトヨタ労働者の健康・安全について私なりに整理することである。それは、安全・健康問題の専門家でもなく、トヨタの安全・健康を意識的に追跡したわけでもない筆者にとっては危険な作業といえるかもしれない。しかし、若い研究者にはできない作業と思ひ敢えて挑戦することとした。

### 1. 社会学者・研究者と「労災・過労死・自死」

なぜ、労働問題研究者で「過労死」問題に取り組む人が少なかったのか。たとえば、社会政策学会でも労働問題研究者が興味をもったのは雇用、賃金、労働時間であり労使関係であった。安全・健康をテーマとする人少なかった。それは一つには、医学の知識が必要とされたこと、そして、もう一つは、いわゆる「過労死」問題も、欧米のように、これらの研究・運動が前進すれば解決すると考えていた人が多かったからではないか。

「過労死110番」に、早くから取り組んだのは弁護士・医師であり、労働運動家であった。経済関係では、労働経済学者ではなく経済理論研究者の森岡孝二氏であった。現在でも、熊沢誠氏などはいるが、本気で取り組んでいる人はそう多いわけではない。私自身にしても、水野幹男弁護士に頼まれてトヨタの「過労死」問題に関わることになったのが「過労死」と関わることになったキッカケであった。それ以来、トヨタやトヨタ関連企業の多くの労災・過労死問題に直接、関わってきた。

しかし、われわれの期待に反して、日本の労働運動は後退し、つまり雇用・賃金・労働時間そして労使関係は悪化を続け、その結果としての労働者の健康・安全も脅かされ過労死・自死問題」まで発生させてしまっている。そして、労働運動

や政治に期待できない結果として、労災認定の裁判闘争が増え続けている。

しかし、医学だけでは過労死問題は解決しない。法律(過労死・自死認定基準など)だけでも解決しない。これだけだと、起こった結果に対するたたかいになる。それはトヨタで多数発生している労働災害や「過労死・自死」をみているとよく分かる。原因を究明し、その根を断つことが必要である。そのためには、「働き方」だけではなく、「社会・企業・生産・労働のシステム」そのものにも目配りが必要である。

### 2. トヨタの働き方と「労災・過労死・自死」－研究の限界性－

社内報を中心にトヨタの詳細な研究を続けてきた辻勝次氏は、「もともと社内報は会社の会社による会社のための広報であり、調査者としては情報の信憑性と信頼性について十二分に慎重でなければならない」(『トヨタ人事方式の戦後史』ミネルヴァ書房、2011、p.594)と述べ、「社内報のデータの信憑性と会社による情報統制」について触れ、次のように述べている。「労災死が50年間で2件(記事では業務中事故として出ている)というのは、信じがたい数字である。交通事故死が50年で1件ということにも、これと同じ疑問を感じる。また自殺を示唆する死亡ケースも皆無である。先に述べた情報統制、報道統制があると考えるのが自然であろう」(辻前掲書、pp.585-6)。ちなみに、自殺者についての分析も少ないが、非常に多いことが想定される。たとえば、警察庁の「自殺統計原簿 2008年」をもとにした東大大学院の澤田康幸氏の整理によると、豊田警察署管内の「被雇用者」(93人)や「管理者」(5人)、「無職」(139人)、「学生生徒」(11人)の自殺者数はすべて全国一位である。

最近になるほど、技能系より事務・技術系に長

時間労働者が多くなっている。浅野和也氏(「トヨタの働き方の変化」、拙編著『逆流する日本資本主義とトヨタ』税務経理協会、2014、p.38)はトヨタ自動車労働組合の「定期大会議案書」をもとに、労働時間の変化を調べ公にしているが、それによると、トヨタにおける2001年～2004年度の年間所定外労働時間360時間超えの人数は、2001年度2,515人、'02年度5,900人、'03年度10,375人、'04年度6,562人である。ピーク時の2003年度の人数と比較すると、その後かなり減少している。とりわけリーマンショックの不況時は2008年度893人、2009年度690人と減少は著しい。ただし、2010年度、11年度には再び増え始め2014年度には4484人となっている。ジャスト・イン・タイム方式の下では残業時間の変動は常態である。

この年間所定外労働時間360時間というラインは36協定で締結されている限度時間であるが、トヨタの36協定には特別条項が付いており、その絶対限度時間は「P-A(ライン労働など):600時間、それ以外(生産技術など)720時間」である。つまり、360時間超えの申請が受理されれば、600時間もしくは720時間の残業が可能ということである。もちろん、これにサービス残業は含まれていない。多くの裁判からみえてくる労働時間は異常に長く、また不透明であり、その実態は依然として闇のなかにある。

また、残業がなくなったからといってトヨタの場合には、労働が楽になったとは一概には言えない。現在係争中のT氏のケースでも、裁判資料によると、開発・設計を担当していた「被災者は、リーマンショック以前には、月間20～50時間ほどの時間外労働を行っていた時期もあったが、リーマンショック後、徐々に時間外労働が減り、2009年7月以降は、時間外労働がなくなった。これは、仕事が減ったから時間外労働が減ったのではなく、会社の指示により、減らされたものである」。それとストレス・パワハラなどが重なって自死にいたったケースである。

### 3. トヨタの労災・過労死・過労自死

トヨタ労働者の在職中の突然死、治療後の死、自死や退職後の療養生活の状況、関連企業の労働者や期間工など非正規労働者の労災・過

労死などは、まだまったくと言ってよいほど実態の解明がなされていない。ここでその全貌を明らかにすることはできないが、地元に住み、長年、トヨタ研究を続けてきた者として、筆者が直接関係した労災や過労死・自死の裁判、そして見聞きしてきた事例をもとに、ごく簡単に報告してみたい。

#### (1) いわゆる「過労死」定着以前のトヨタ

私が、中京大に赴任した1979年前後は、東京では千代田総行動が全盛期で、大阪では御堂筋総行動、愛知では栄総行動が行われていた。しかし、そこで過労死・自死の解決が要求項目とされることはなかった。当時、栄総行動(『栄総行動』1983年9月)でトヨタと名のつく争議は、「トヨタカローラ名古屋」の大平争議と「愛知トヨタ」の山中争議の解雇争議のみであった。同年に出版された『大企業黒書』(新日本出版、1983.4)にも、トヨタについての記載はほとんどなく、「資料」での豊田自動織機の「ただ働き」問題とトヨタ自工の「腰痛患者の労災認定」がみられる程度である。しかし、この頃すでに労働災害や死亡災害事故などが頻繁に起こっていた。

川人博「かつては、ほとんどの在職中死亡が私病扱いされ、闇に祭られていたが、過労死110番の活動が契機となって、こうした被害や職場の実態が社会的問題とされるようになり、過労死という言葉も社会的に定着した。」(事務局長・川人博「過労死弁護士全国連絡会議 第5回総会への報告」1992.10.2)と述べているが、トヨタの場合にもそれが当てはまる。

#### (2) トヨタと関連企業の死者数148人

筆者が、聞いたり目にしたりしたトヨタの労働災害、主に死亡事故について『中京企業研究』(近刊)で整理したが、そこで取り上げたのは、いわゆる「過労死110番」が1988年に登場する以前のケースが23ケースであり、「10人の自殺者」を入れると死者数は32人である。それ以後のケースは28ケースで、死者数は、トヨタの職場で働いていた期間工や他社からの派遣労働者を含めて28人である。ここで掲げたトヨタの死者数は合計60人である。しかし、これも一部であり、その実態

は、依然として不明である。これ以外にも、家族殺害事件、誘拐事件、放火事件、妻の自殺や売春など「生活の崩壊」とみられるケースもあるが、本稿ではカウントしていない。

トヨタ関連企業については、意識して調査したわけではまったくないが、色々な集会で見聞きした労働災害に関わる事件が全体で26ケースあった。そのうち死亡事故とみられるケースが16ケースであるが、死亡者数は大同特殊鋼の73人を含めると88人になる。

年度ごとの正確な数字はまったく明らかではないが、参考に2002年度の死者数を上げると、会社が社内報に掲載している在職死亡者数は8人であり、辻勝次氏が雑誌『エコノミスト』を引用して、トヨタ労組が公表しているとする在職死者数は68人である。筆者が見聞きした「過労死」を含む死者数は、期間工2人を含めて8人である。このように正確なところは全く分からない。

ちなみに筆者が、証言、上申書、支援する会の会長などとして直接関係した裁判事件は、トヨタ関係が4件、下請企業関係が3件、そしてトヨタ・デンソーの両社に關係する裁判が1件の合計8件である。しかも、各裁判が数年にわたる長期の裁判である。

以上、本稿で掲げたトヨタ及び関連企業の死者数だけで、総計148人である。これらの死亡事故が労災として認定されたかどうかは、ごく一部を除いて不明である。ほとんどが私病(自己責任)として処理されていることが想定しうる。

辻氏はトヨタでの死者の処遇を、「①聖人・聖者としての処遇、②ごく平均的な一般的な信者の通常死、③悪魔・悪霊の扱い」(辻勝次、2011、p.565)に3分類している。この分類によれば、裁判に訴えた人々はすべて「③悪魔・悪霊の扱い」を受けた従業員といつてよいだろう。

非正規労働者(期間工)や関連下請企業の労働者については、雇用の契約・再契約の際に、慎重な健康チェックが行われ、職場で倒れる前に企業外へ排出されているとみることができる。

### (3)トヨタ社員労災認定裁判にみる新たな局面

現在、控訴中のこの事件は、人事労務管理の視点から見ると、最近、広がっている「ジタハラ」

の極端な例と云う。「ジタハラ」とは時短ハラスメントの略称で、時短とは労働時間短縮のことである。その特徴は、「働き方改革」と称して、管理職が定時になると「早く帰れ」「残業するな」と命令するようになったのだが、時短前と仕事量は変わらず、単に労働時間だけが短縮されたことにより「仕事が終わらない」など、労働者の負担が相変わらず減らないことである。このトヨタの事例では、かつての職場の同僚C氏が、「残業規制がありました、求めせられるアウトプットは、以前と変わりはありませんでした。自宅に持ち帰って仕事はすることが出来ないで、定時で仕事を終わらせないといけなくて、結局、仕事が遅れていき、遅れることで怒られるという悪循環になっていました。」と述べているが、これは、「ストレスによる管理」と「ジタハラ」が一体となり、「自死」に結びついた最悪のケースといえよう。

しかも、職場の仲間が仕事で悩んだうえ、パワハラで自死しているのに、トヨタの多くの同僚や上司は裁判で、たとえば、「被災者が、何が原因で亡くなったのかは、まったく心あたりがありません。」などと証言している。

### おわりに

鎌田慧氏は、かつて豊田市を「悲しみの市」と呼んだが、その実態は現在でも、相対的には良くなっているようにみえるが、決して改善されたとは言えないだろう。フランスの労働時間研究者である清水耕一氏は、トヨタなどの労働時間の実態について次のような印象を述べている。「21世紀初頭の日本の労働時間はフランスの労働時間に関する歴史に照らせば法規制がほとんど存在しない19世紀的状况にあるような印象を持たざるを得ない。」(清水耕一『労働時間の政治経済学』名古屋大学出版会、2010年12月、p.360)

以上みてきたような「労災・過労死・自死」は自己責任で済む問題ではない。トヨタに自由に「人づくり」をさせてきたり、組合員が労災を訴えても「個人の問題」として取り上げない労働組合の責任や自主性・主体性や個性を育てない「管理教育」「企業内教育」、そして政治の責任が大きいといえるだろう。