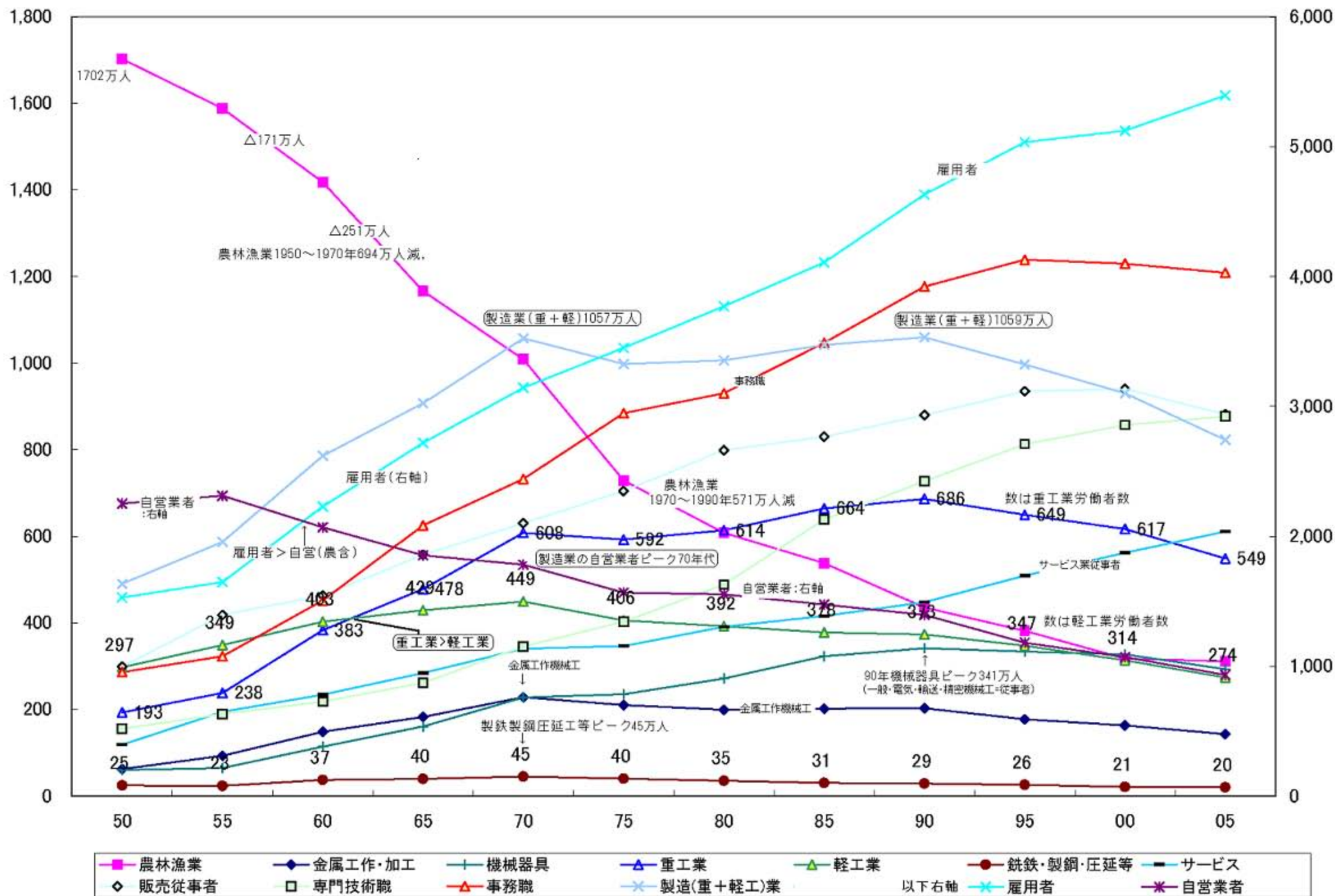


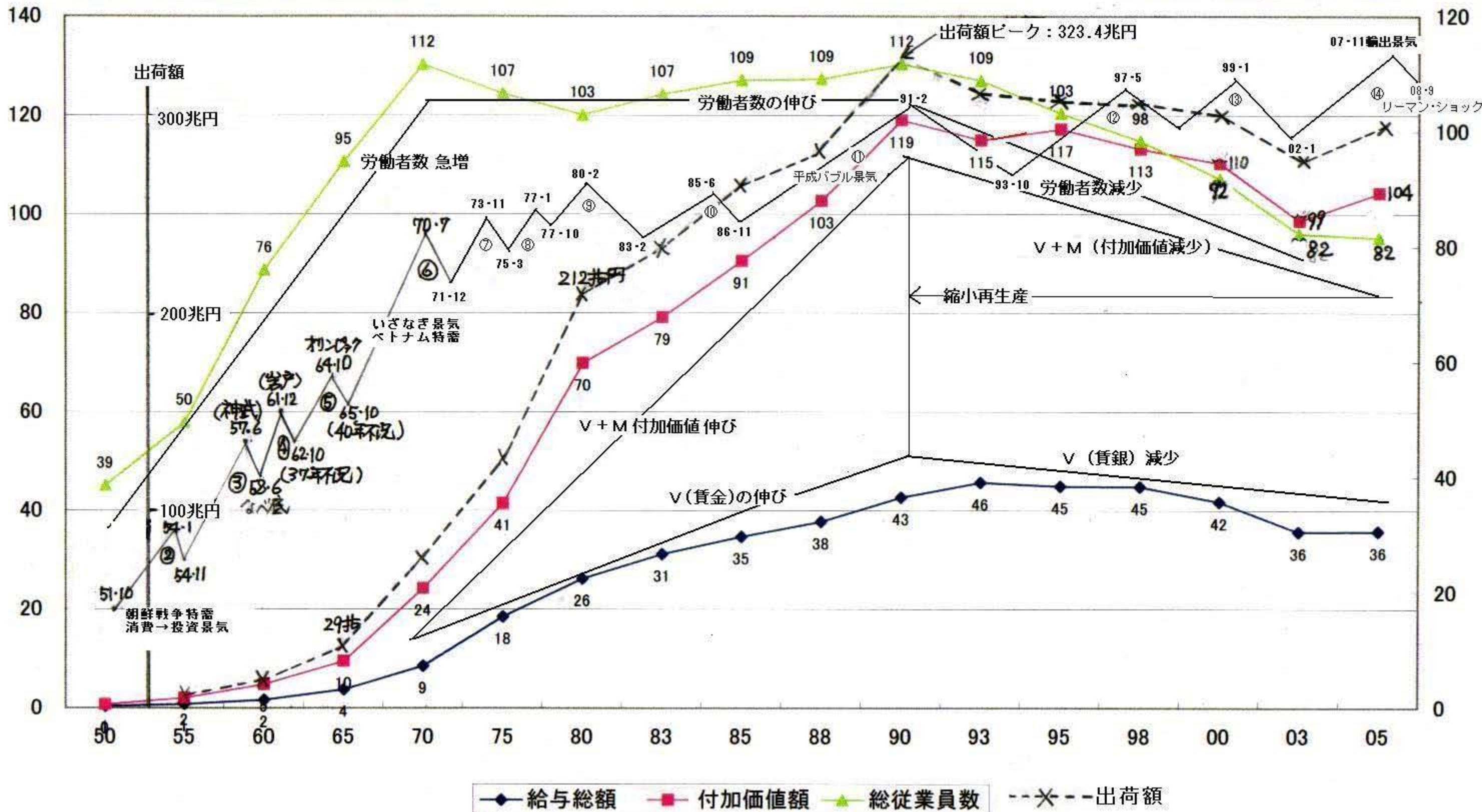
第1図 労働力編成総括

各産業/単位:万人



左軸=総給与と付加価値額, 単位:兆円

右軸:従業員総数, 単位:10万人



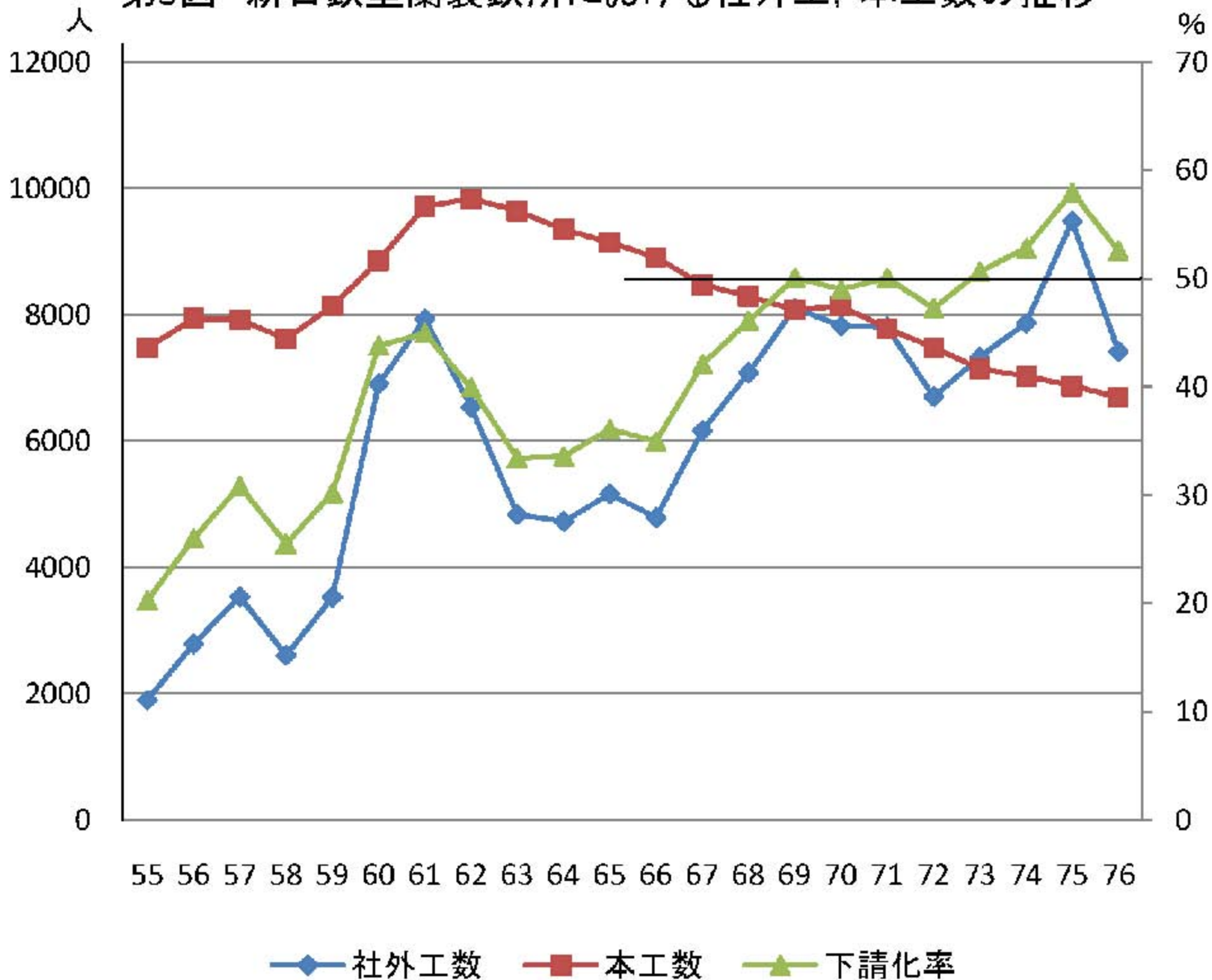
注記) 下記資料 (1) に (2) を接続し, 筆者作成。

資料出所)

(1) 「19-47-a産業別総実労働時間指数 (事業所規模30人以上) (昭和27年~平成15年)」総務省統計局『日本長期統計総覧 (CD-ROM)』 (日本統計協会, 2007年)。

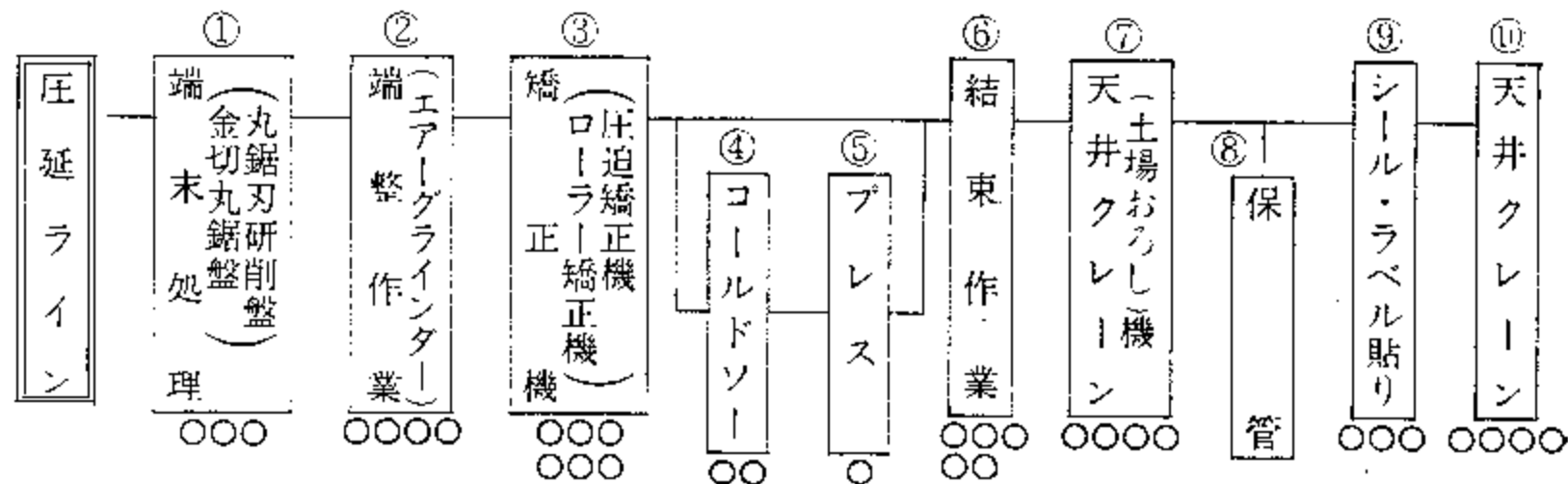
(2) 厚生労働省統計表データベースシステム「毎月勤労統計調査」第30表 就業形態別総実労働時間 指数及び増減率-就業形態計 (30人以上) http://www.dbtk.mhlw.go.jp/toukei/kouhyo/indexkr_1_1.html (08/04/19)

第3図 新日鉄室蘭製鉄所における社外工、本工数の推移



注記) 資料出所表2—2をグラフ化した。
 資料出所) 木村保茂「(第2部) 大手製鉄所社外工労働力の再編・陶冶」
 (道又健次郎『現代日本の鉄鋼労働問題』北海道大学図書刊行会, 1978年, 209頁)。

第4図 H型鋼精整工程と社外工編成



注) 1 一重の囲みは社外工作業，二重の囲みは本工作業。

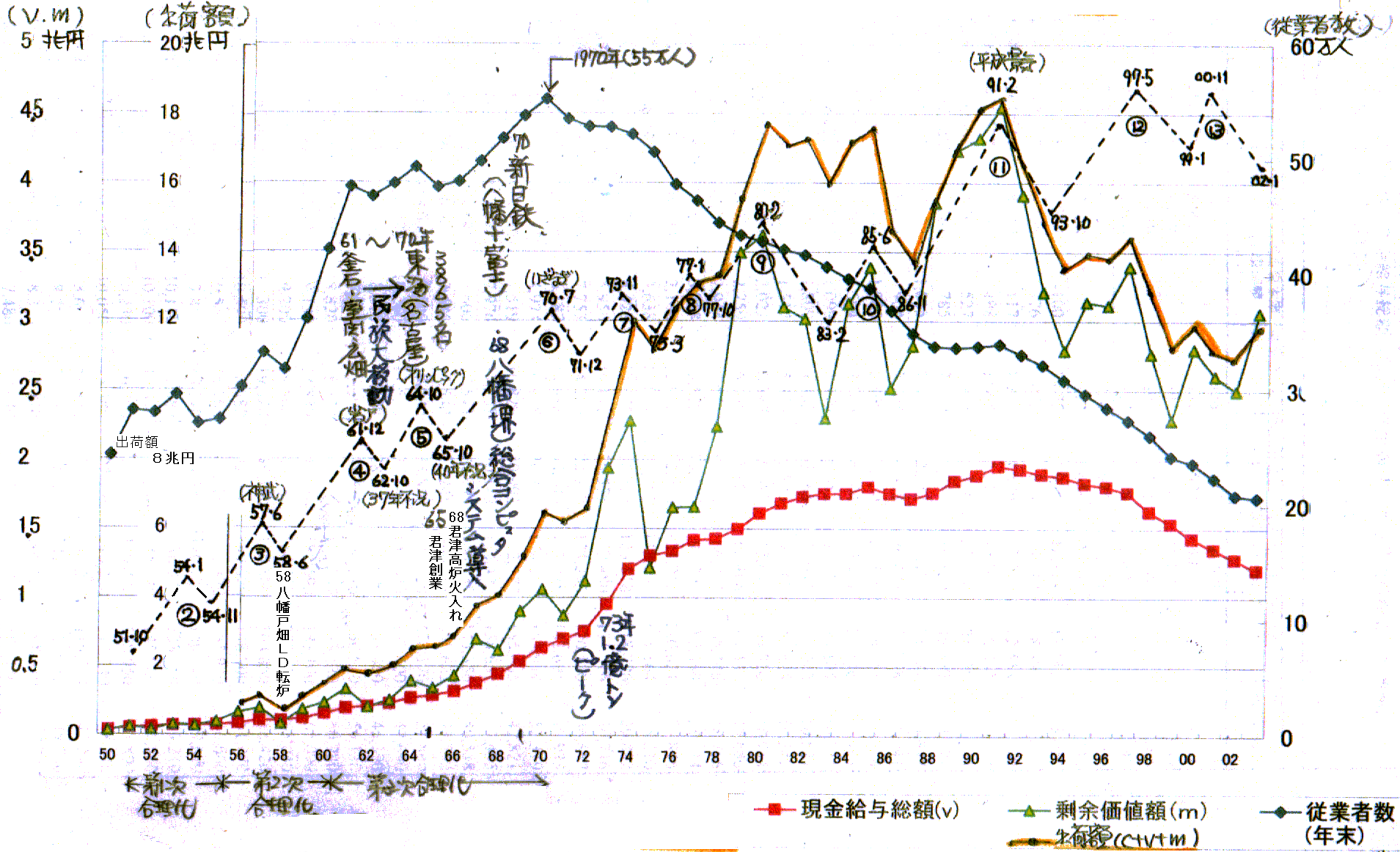
2 ○は1直分の社外工要員数。

3 H形鋼精整の本工は，総合検査1人，疵検査1人，寸法形状検査2人，約定振当・結束指示2人，矯正1人，積出管理1人，カード台帳1人，工長1人の計10人（1直分）である。

注記) 資料出所の図を転載。

資料出所) 木村保茂「(第2部) 大手製鉄所社外工労働力の再編・陶冶」(道又健治郎『現代日本の鉄鋼労働問題』，北海道大学図書刊行会，1978年，238頁)の「図2・5」。

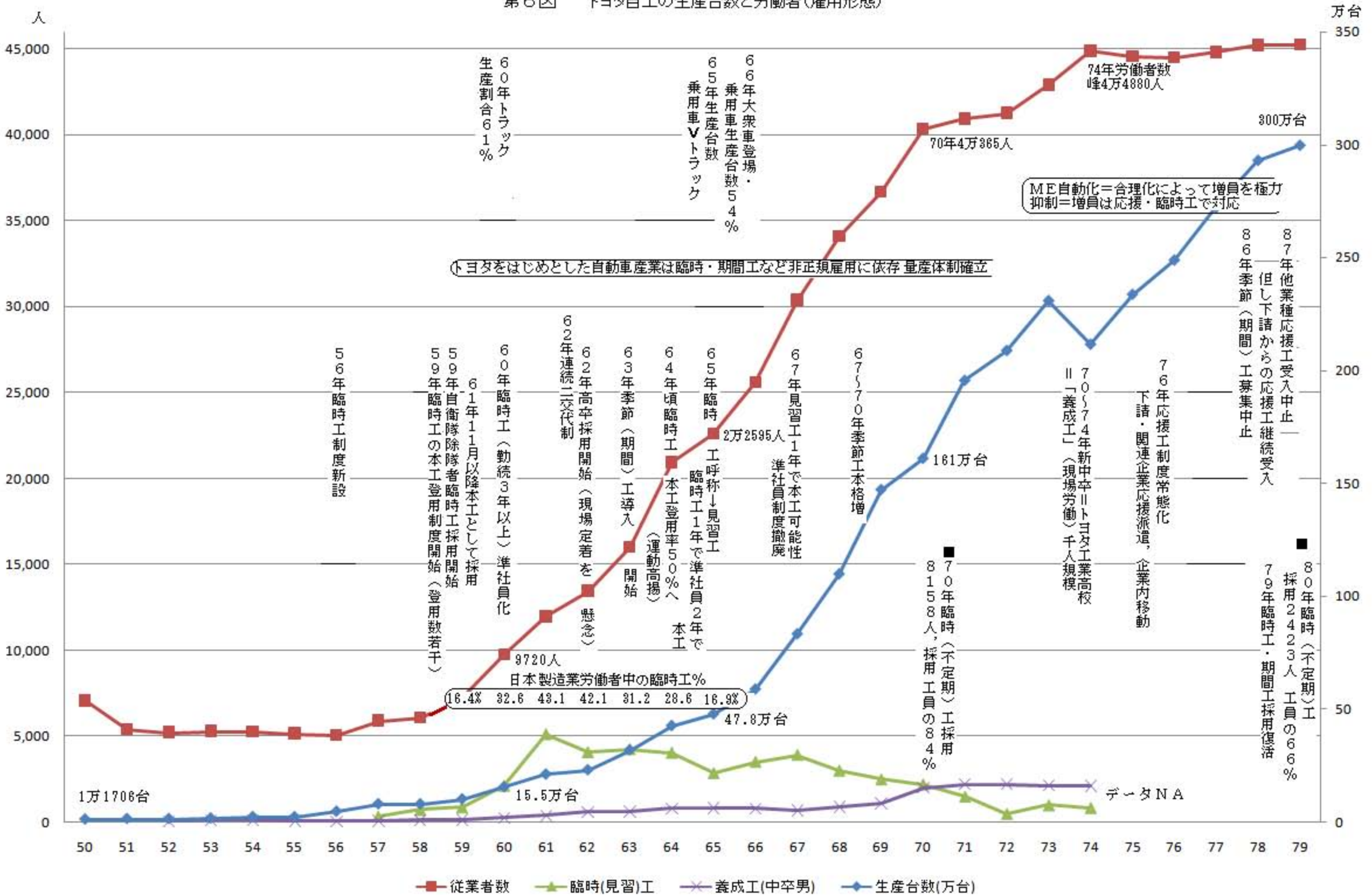
単位:左兆円 右軸人



注記
 固定資本摩滅償却額の算出式は、ニ(固定資本摩滅償却額; cf) = ト(出荷額; c+v+m) - ハ(原材料使用額; cz) - ホ(現金給与総額; v) - ヘ(剰余価値; m) であり、剰余価値の算出式は、ヘ(剰余価値; m) = リ(粗)付加価値額; v+m) - ホ(v; 現金給与総額) である。原注記は日本統計協会『日本長期統計CD-ROM』(日本統計協会, 2007年) 8-6表の注記を参照。
 資料出所

「8-6表 製造業の産業中分類別事業所数, 従業者数, 現金給与総額, 原材料使用額等, 製造品出荷額等, 生産額, 製造品在庫額及び付加価値額 (昭和23年~平成15年)」日本統計協会『日本長期統計CD-ROM』(日本統計協会, 2007年)。

第6図 トヨタ自工の生産台数と労働者(雇用形態)

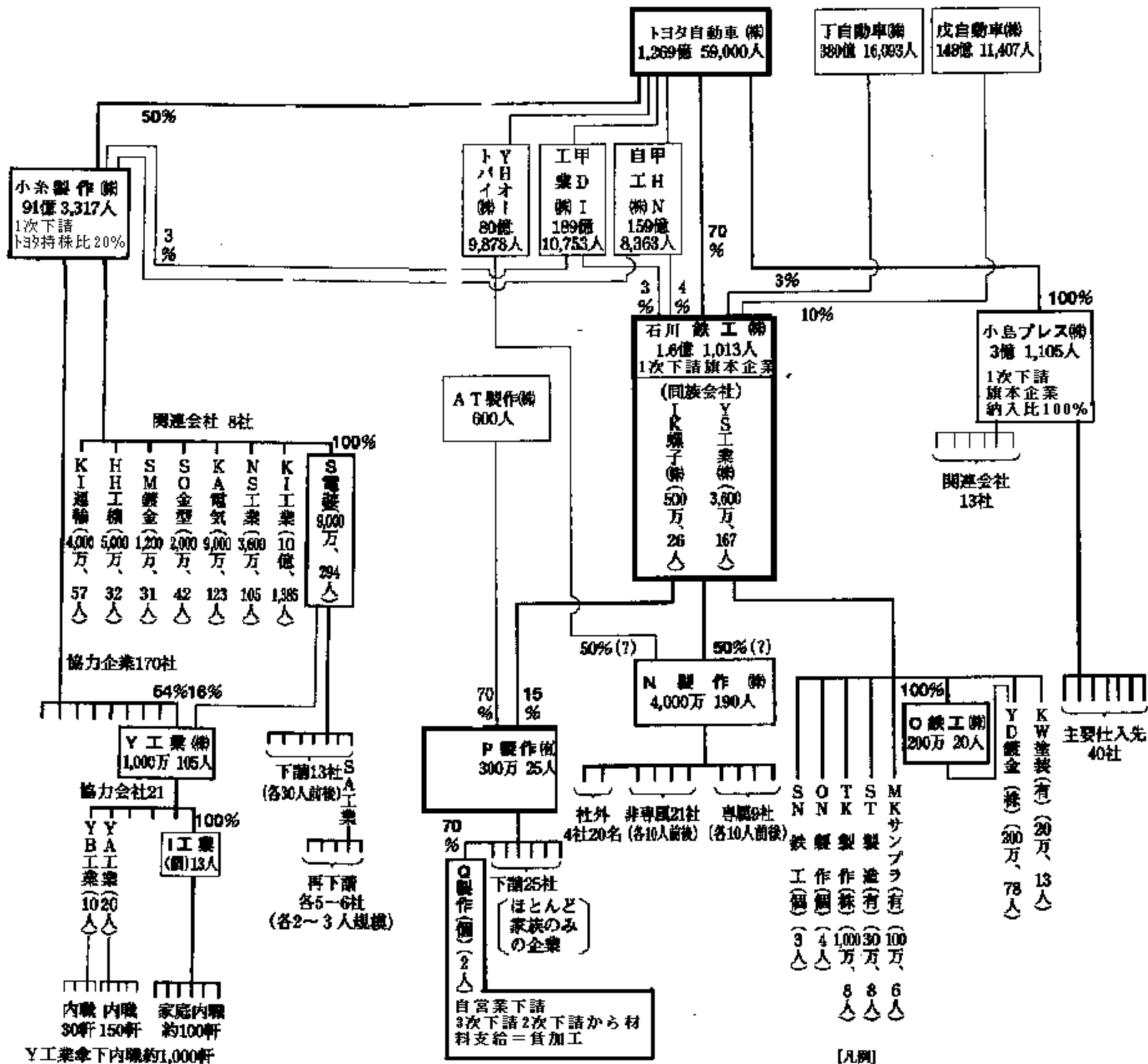


注記)

- 資料出所148頁「表4-1トヨタ自工在籍従業員」より作図。従業員数の詳細は以下の原注のとおり。
 - 従業員数合計は、46～57年は自工『20年史』(663頁)。61～79年(但し67年は除く)は『有価証券報告書』の各事業年度版による。58～60年、67年は『トヨタのあゆみ』(537頁)の図から算出。『20年史』663頁下段の(注)および『有価証券報告書』の記載より57年以降は臨時工を含み(56年に臨時工制度できる),『30年史』804頁の註から判断すると、養成工を含み、期間工(季節工)は含んでいない。
 - 臨時工は、56～60年は『日本労働市場の構造』(山本潔著)225頁による。これは1月の数である。56年1月の数は『技術革新の社会的影響』(日本文科学会)98頁によれば233人となっている。61～62年は『有価証券報告書』による。11月の数。63～65年は『豊田市史4』(254頁)。66～74年は同上の図より算出(概数)。
 - 養成工は52～74年とも同上。
- 表中の「日本製造業労働者の臨時工%」は伊達浩憲「戦後日本自動車産業と臨時工」(『大原社会問題研究所雑誌』第556号, 2005年3月, 17頁)の「表3工程別臨時工比率の推移」の数値を転記。
- 臨時工の人数はトヨタの資料からは正確には把握できないと思われる。
- 図中の雇用管理に関する記述は野原光・藤田栄史編『自動車産業と労働者』(法律文化社, 1988年)88—106頁の「第2節 雇用管理の展開とA自動車の労働者の二分化傾向」によっている。

資料出所) 地域構造研究会労働部会「愛知県における自動車及び同関連産業の労働市場とトヨタ自動車の雇用管理」(『日本福祉大学・研究紀要』第45号, 1980年, 148頁「表4-1トヨタ自工在籍従業員数」)。

第7図 自動車の生産構造(1985・86年)



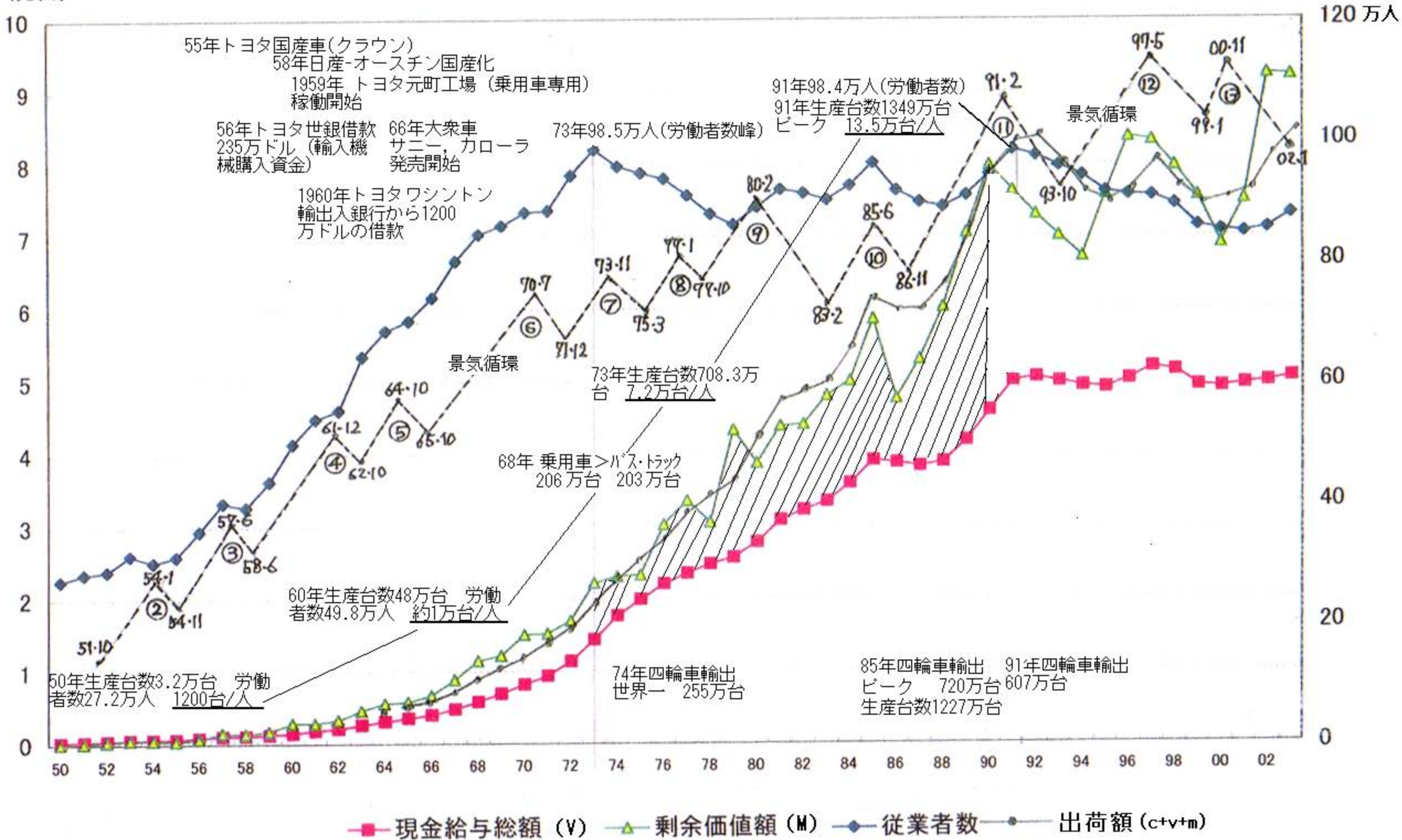
- 【凡例】
1. 太枠は調査対象とした企業。
 2. 億・万は資本金、人は従業員数。
 3. (株)は株式会社、(有)は有限会社、(個)は個人企業。
 4. 実線は発注・受注関係。
 5. 45%、24%等は、売上額中の受注先別別、ゴシックは調査親企業への納入比率。
 6. 図上の上下位置は、企業規模・下請関係・企業類型を考慮して定めた。

注記) (1) 資料出所「図区自動車工業の生産構造(1985・86年)」を記述にかかわる箇所を摘記し、加筆。
 (2) 凡例は原表のものである。
 資料出所) 山本潔『日本の労働調査、1945~2000年』(東京大学出版会、2004年) 458-459頁。

単位:兆円 万人

第8図 輸送機械労働者数・賃金・剰余価値

(兆円)



注記) 第5図に同じ。
資料出所) 第5図に同じ。

注56の表 トヨタ賃金と賃金構成

賃金項目		年						
		1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
基準内賃金	基本給	30.2	32.0	35.0	33.7	32.3	30.6	29.4
	役職手当	0.4	0.4	0.3	0.6	0.5	0.4	0.5
	生産手当	36.9	38.6	43.4	42.5	41.7	40.3	39.4
	家族手当	1.6	2.6	3.1	3.7	3.8	3.7	3.8
基準外賃金	超過勤務手当	21.6	16.3	8.1	9.4	11.5	14.8	16.7
	深夜勤務手当	3.8	4.6	4.6	4.6	4.7	4.7	4.6
	交替勤務手当	5.2	5.3	5.4	5.4	5.4	5.4	5.3
	特殊作業手当	0.3	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1
合計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
(金額)		118,000	140,100	143,900	161,400	182,600	206,200	224,800

註. 全トヨタ労連『賃金労働条件調査資料』各年度による。

注記) 資料出所「表3-8平均賃金構成比(%)」を転載。

資料出所) 地域構造研究会労働部会「資料：愛知県における自動車及び同関連産業の労働市場とトヨタ自動車工業の雇用管理」(『日本福祉大学研究紀要』第45号, 1980年138頁)。

表3-11 豊田市自動車関連従業者一人当り年間現金給与額及び同比率

年	1972	1973	1974	1975	1976	1977
総数	135.7	163.9	180.2		252.4	280.6
1~3人	73.9	101.6	78.7	105.3	115.3	113.8
4~9	78.1	86.3	116.4	123.1	140.5	160.7
10~19	86.8	111.7	123.1	151.4	168.8	157.6
20~29	93.4	108.9	139.7	139.7	146.8	180.1
30~49	87.4	107.4	126.8	225.3	180.4	187.1
50~99	99.5	115.3	161.6	169.6	188.8	191.4
100~199	87.5	113.8	148.8	165.9	164.2	209.3
200~299	106.6	148.1	x	194.0	207.5	266.6
300~499	109.1	131.5	188.6	216.8	244.6	
500~999	121.0	143.3	x	217.6	220.9	276.8
1000人以上	147.5	178.1	184.0	266.7	270.4	297.8
総数	92.0	92.0	97.9		93.3	94.2
1~3人	50.1	57.0	42.8	39.5	42.6	38.2
4~9	52.9	48.5	63.3	46.2	52.0	54.0
10~19	58.8	62.7	66.9	56.8	62.4	52.9
20~29	63.3	61.1	75.9	52.4	54.3	60.5
30~49	59.3	60.3	68.9	84.5	66.7	62.8
50~99	67.5	64.7	87.8	63.6	69.8	64.3
100~199	59.3	63.9	80.9	62.2	60.7	70.3
200~299	72.3	83.2	x	72.7	76.7	89.5
300~499	74.0	73.8	102.5	81.3	90.5	
500~999	82.0	80.5	x	81.6	81.7	92.9
1000人以上	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

- 註1. 原資料『工業統計調査』各年度
 2. 豊田市『統計季報』各年度による。

注66の表 自動車各社の組立ラインの基本的特徴（試算）

諸元 企業 ライン	生産能力		タクト (サイクル タイム) (c)	ライン スピード (d)	1人当りの 作業範囲 ($e=c \times d$)	組立ライ ンの長さ (f)	1直当り 要員* (片側 $\times 2$) ($g=f \div e \times 2$)	稼動開始 時期	
	月間 (a)	1日1直 (b)							
A社	I	10,000台 (2直)	200台	2.4分*	2.60m/分	6.25m	500m*	80 $\times 2$ 人	1961年11月
	II	12,000台 (2直)	268台	1.9分	3.16m/分	6.00m	600m	100 $\times 2$ 人	1972年11月
	III	20,000台 (2直)	500台	58秒	5.73m/分	5.50m	1,000m	167 $\times 2$ 人	1984年10月

注記) 資料出所「表AV-7」一部分を摘記した。A社とはトヨタ自動車である。原注記は以下のとおり。

- 注) 1. 計算の基本公式は、以下の通りであるが、くわしくは拙著『自動車産業の労資関係』（1981年、東京大学出版会）112頁以下、および『日刊工業新聞』1984年10月4日号参照のこと。
- (I) タクト = 1直労働時間 $\times 60$ 分 \div 1直当り生産台数
- (II) タクト \times 要員（片側） = ライン長 \div ラインスピード
2. 上記のラインは、1本の組立ラインを示している。各工場の組立ラインは1本とはかぎらない。
3. 各ラインのタクト、ラインスピードには一定の幅がある。例えば、ラインIIのタクトは1.6~2.5分として設計されている。しかし、ここでは単純化のために設計に当たっての基準となったと考えられる数値を示した。*印は資料精度のやや低いもの。

資料出所) 山本潔『日本における職場の技術・労働史、1954年~1990年』（東京大学出版会、1994年）300頁。