

ここでドイツにおける熟練・職務の習得がどのようにして獲得されるのか、を見てみよう。ドイツのマイスター制度は中世以来の伝統を持ち、1953年からは職能制度として法制化（「手工業法」）され産業発展に大きな役割を果たしてきたとされる。児童は小学校4年終了時点で、中学校、実業学校、高校・大学と3コースに分かれる。中学校あるいは実業学校を卒業すると、職業学校での訓練に入る。同年齢のほぼ7割がこのコースに進むという。職業学校は州が設け、職種に応じ地域の商工会議所もしくは手工業会議所が運営する。訓練生は、企業や店と契約して見習いとなり、仕事をして賃金をもらいながら、一定期間は職業学校に通う。企業・事業所での実地教育と職業学校での技能・理論教育を組み合わせた教育期間が3年から3年半ある。修了試験に合格すれば、専門労働者、準職人、職人、商業アシスタント、医療アシスタントなどになる。さらに、職業学校では、3年から5年の就業期間を経た主に手工業関係の専門労働者がマイスターに挑む再訓練を受ける。本章での論旨にかかわる職種をみると、このマイスター制度には金属加工・自動車＝車両組み立て・精密機械・二輪車両組み立て・電機製造工なども含まれている。

ところが、日本における熟練の形成は、およそドイツとは違っていた。「1960年代に日本の企業は西ドイツからさまざまなプラントや機械を購入した。それらのプラントや機械の据付時や試運転時にドイツ人の技師などが来日し、指導に当たった。その際ドイツ人技師たちは、設計時の計画通りの人数の作業員をそれぞれ固定した配置につけ、それぞれの職務に必要な技術や技能を訓練し、試運転に待機させた。西欧では機械設計時にすでに要員数および配置を決定してしまい、それぞれの職務に必要なとする技能や技術の程度も固定してしまい、それぞれの要件を満たす作業者を新たに社内外で募集する。日本ではこのような場合、横文字に強い、学習意欲の高い若年層を配置につけた。当該作業集団には組長以下さまざまな年齢階層の作業者がいたが、ドイツ人の考えとは異なり、すべての作業者がいずれ、すべての作業を習得し、適宜ローテーションする。試運転が開始され、1週間経った次の月曜日にドイツ人技師が出社すると、プラントのコントロールパネルのところには自分が一度も訓練したことのない作業者が配置についていた。ドイツ人技師は早速プラントの運転を停止させ、工場長に対し、プラントの安全操業に対する責任をとれないと抗議した。長い時間の討議の末、日本では固定的な職務配置はないこと、作業間で十分

に訓練内容についての情報交換がなされたので、既に他の成員でも十分に安全操業が可能であることをドイツ人が納得し、驚嘆した」。

この逸話が示すように、日本では学業成績優秀な「新卒者をフレッシュマンとして白紙で採用し、採用後職場配置や職種を決める」⁽⁹⁾。新日鐵がこうした新規学卒定期採用方式をとるのは1965年以降のことである。これによって次のことが日本では「合理的」になる。卒業学校とそこでの成績が就職の際の決定的な要素（「学歴社会」の基礎）となり、資本・企業の中で働きながら労働者は「熟練労働者」へと成長していく。また熟練習得の過程で職務の豊富化（＝「多能工」化）も達成する。会社に勤め続けた在職年数がすなわち熟練習得の度合いとなり、職務給とも連動するようになる。したがって「年功賃金体系」が必然的となる。また、「多能工」になることによって、短期的景気変動にともなう職場間の繁閑に対応した労働力配置（配置転換）が可能となり、また日常業務における突然の欠勤にも対応できる。資本・企業はこうした労働者を「本工」として長期的雇用関係のもとに置こうとする。この点からも「終身雇用」が企業・資本にとっても合理的な制度ということになる。

かくして、一定の体力と学校教育による知的水準を前提として、熟練は企業の現場での日々の労働の中で養成されるものとなる。明日販売すべき技能は今日の企業内での労働によってのみ養成される。そこにはすでに熟練形成における労働者の「自律性」も熟練の「社会的通用性」も存在しない。労働力の価格形成において決定的重要性をもつ熟練・技能形成において、資本・企業の主導権は不動のものとなる。労働者は会社によって育てられ一人前になっていくわけだから、会社への忠誠心は否が応でも高まっていかざるをえない。後に述べることだが、下請・社外工と本工の格差・差別がこれに拍車をかけ、封建家臣のような会社への強い帰属意識が、企業が期待していた以上に、本工労働者の中に芽生え育っていったのである。

本工の「資本への実質的包摂」の過程② 自動車産業

いま述べた装置産業である鉄鋼業の「労働者の実質的包摂（従属）」に対して、組立加工作業が中心である自動車産業では、それはかなり異なった過程をとることになる。当事者は次のように述べている。「自動車産業はあの当時[1957年頃]は鋳物部門を除いて……単純・組立という性格が強かった」⁽¹²⁾。「新