

ものづくり産業を支える仲間たち③③

自動車総連一いすゞ自動車
藤沢工場

今回は、自動車総連加盟の企業、いすゞ自動車株式会社藤沢工場を訪問させていただいた。東京の都心部から電車で1時間余、小田急江ノ島線「長後駅」で下車。タクシーで5分くらいのところにある。敷地面積は101万平米で東京ドーム22個分の広大な敷地で、従業員は無料の循環バスを使って構内を移動する。

いすゞ自動車の創業は、第一次大戦中の1916年(大正5年)で、現存する日本の自動車メーカーでは、最古の歴史を誇っている。いすゞという社名の由来は、伊勢神宮内宮の西端を流れる「五十鈴川」に因んで命名したとのこと。今回訪問した藤沢工場は、同社の中核生産拠点で1961年(昭和36年)に開所し、生産・開発・購買部門が集約されている。従業員数は全部門合わせて7000名程度。2003年以前はピックアップトラックや『ビッグホーン』などの乗用車も製造していたが、ピックアップトラックはタイの工場に生産移管しており、現在の車両生産はトラックのみに集中している。

現在、同工場で製造しているのは、大型トラック『ギガ』、中型トラック『フォワード』、そして主力製品である小型トラック『エルフ』だ。トラックだから、部品点数は乗用車と比



トラックフロント部分の機装工程

べると大分少ないと思っていたが、さにあらず、1万点を超えるとのこと。それから、車種もエルフという名前だったら皆同じ車型だと思っていたらさにあらず、トラックはキャビンの幅やフレームの長さ、そして荷台の構成など非常に数多くのバリエーションを持っており、ギガ

で550、フォワードで500、主力のエルフに至っては1300もの車型があると聞いてびっくりした。少量多品種ゆえの生産効率の改善が収益面での大きな課題になる。

その少量多品種の中でのあくなき生産効率の改善の結果、生み出された生産ノウハウを集大成したのが、「IMM(いすゞ・マニファクチャリング・マネージメント)」だ。これを国内外のいすゞ工場でスタンダード化して、世界中のどこでも常に同じいすゞ品質を保てるように推進されている。これがいすゞの『品質第一』を支えている。

工場の組み立てラインを見せてもらって、まず目を見張ったのが、ラインに沿って普通は並んでいる部品や工具等の棚が無くて、すっきりしていることだ。工具や取り付け部品台車は、その作業者について動くような仕組みになっているからだ。人が動いて取るのではなく、台車の方がついて回るといった次第だ。

表紙イラストは、機装組み立て工程で、トラックの運転席部分のシートや内装取り付けの作業しているところ。組み立て作業も、人間の姿勢に合わせて、機械がトラックなどを傾かせて、作業がやりやすいような位置に向こうからやってくる。品質向上と生産性向上



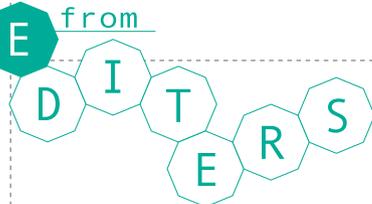
エンジンの組み立てライン



オレンジ色の品質チェックゾーン

を突き詰めていった結果が、いすゞの場合、機械やラインに人を合わせるのではなく、人間の動きに合わせて、人に優しいやり方で改善しており、「労働の人間化」に結びついている。人間に優しい日本のものづくりモデルをここに見て感動すると共に誇りを感じた。

工場内では、オレンジ色にぬられているゾーンは重要で、品質チェックの場所と決まっている。これは、いすゞの世界の生産拠点全てで共通のルールだ。随所に開所のようにオレンジゾーンが設置され、不良品を絶対に流さないぞ、という信念が工場内にみなぎっていた。(美)



◆東日本大震災から丸2年が過ぎた。日本人の悪い癖として、「喉元すざれば熱さ忘れる」とあるとおり、マスコミをはじめ、過ぎ去りしものを、

事を、忘れ、蓋をして、置き去りにしたまま、新しい関心事項に飛びついていく傾向がある。大震災しかり、原発問題しかり、政権交代しかり、領土問題しかり、本質的な総括をしないまま、反対が賛成かだけの2元論的論争に終始するのではなく、重層的に、多角的視野で未来の日本を世界に誇れるものとするため、建設的な論議と継続的取り組みが今こそ必要だ。◆今号では、特集として、「ものづくり産業の空洞化

阻止と国内雇用の維持に向けて」をテーマに組んだ。金属ものづくり産業なくして日本の将来はあり得ないとの観点から、金属産業を取り巻く空洞化と国内雇用の課題について前向きに考察した。藤本先生からは、「日本のものづくり現場は必ず生き残れる。労使で知恵を出し合い、良い現場を残していくことが大事」との言葉をいただいた。(美)

SPRING
issue
[春号]