

転型期の日本労働運動

II 労働戦線の流動化の実態とその背景

～寡占体制下の大企業組合主義の形成と技術革新による労働組合の体質変化

- 1 IMF・JCの発足
- 2 JCの性格および特徴
- 3 労働戦線の流動化の進行
 - (1) 全造船
 - (2) 全国金属
 - (3) 合化・化同
 - (4) 公労協
 - (5) 総評反主流・日共系

1 IMF・JCの発足

最近、わが国の労働戦線には、にわかに流動化の兆しがめだちはじめている。あるものはすでに明瞭な形をとりはじめているし、あるものはまだわずかにその萌芽をのぞかせはじめたにすぎない。しかし、この流動化現象には何かしら底深い背景が感じとれるのである。それは言葉の正確な意味で“転機に立つ日本労働運動”の、苦悩と模索にみちた歴史的営みのようにみうけられる。

いまのところ、この流動化の動きがもっともめだつた形で進行しているのは金属・機械労働戦線の分野であるが、今後おそらく化学産業や第三次産業などにも急速に波及していくことになる。金属・機械におけるこの流動化への決定的衝撃を与えたものは、周知のように、わが国の名だたる金属・機械関係の大労働組合が大挙して国際金属労連(IMF)に加盟し、その加盟方式として通常行なわれているそれぞれの単産の直接独自加盟方式をとらず、日本協議会(JC)を窓口とする一括加盟方式をとったことである。そこでまずこの問題からみていこう。

IMFは周知のとおり国際自由労連(ICFTU)系の国際産業別書記局(ITS)の下部組織である。したがって、これへの加盟自体はことさら問題となるほどのことではない。すでにこのITSの産業別組織に加盟している単産はかなりある。全通がPTTI(国際郵便電信電話労連)に、全織同盟がITGWF(国際繊維被服労連)に加盟しているのをはじめ、交通運輸関係諸単産では国労、動力車、全日通、都市交(以上総評)、全日海(同盟)、交通公社(中立)がともにITF(国際運輸労連)に加盟している。また炭労、全鋳(以上総評)、全炭鋳(同盟)はともにMIF(国際坑夫連盟)に加盟している。

このように総評、同盟などの上部団体の違いをこえて同一のITS系国際組織に加盟している例はかなり多いのであって、この点でも上部団体を異にする、あるいは中立もふくめた金属・機械労組

のIMF加盟は、別に目新しい動きではない。したがって問題はIMFへの加盟そのものにあるのではなく、JC(日本協議会)という形で、上部団体を異にする(中立もふくむ)金属・機械産業の諸単産が、国内的な「結集体」を結成し、それによって労働戦線の既成の配置図に微妙かつ深刻な波紋を投じることになった点にある(さきあげたITS系国際組織への加盟単産はそれぞれ独自に加盟しているだけで、同一組織への加盟を理由に明確な国内的結集体をもっていない)。

IMFは「八年前に日本の労働組合・・・と提携をはかっていくために東京に事務所を開設しましたが、その当時からIMFは日本の労働事情を研究してきました・・・すると御承知のように日本は上部団体がいくつかにわかれている。その上部団体に入っている組合がいくつもある。また上部団体をもたない電機労連のような中立のもの、あるいは全く中央の労働戦線に関係をもたない全国自動車のようなもの、川崎製鉄のような単組として残っているところなどいろいろの形のものがある。IMFはそういう日本の労働戦線の事情を考えて、ある特定の金属労組だけがIMFと接触をもつことによって、より多くの組合との接触が妨げられることがあってはIMFの趣旨にも反するということからJC方式を考えた」(福岡知之「IMF・JCのめざすもの」、『月刊労働運動』65年11月号)のであるが、この一括加盟＝JC方式の出現によって、IMF加盟問題がたんなる国際組織への加盟という以上の衝撃を、わが国の労働戦線に与えることになったのである。すなわち、総評、同盟といった既成の労働戦線統一母体の枠の外で、金属・機械という基幹産業の労働組合の結集体が、「国際組織への加盟の窓口」としてではあれ、つくられたということが、総評、同盟などから「第三勢力」化への動きとしてうけとられ、警戒のまなざしでみられる原因となったのである。

それはおそらくつぎの理由による。すなわちわが国の労働戦線は大まかにいえば、官公労や陸上

第3表 金属・機械労働組合の
系統別組織状況(万人)

総評系	
鉄鋼労連	19
全国金属	19
小計	38
同盟系	
全金同盟	16
自動車労連	10
造船総連	5.7
三菱重工(除・船)	1.8
小計	33.5
新産別系	
全機金	3.3
京都地連(金属)	1.3
小計	4.6
中立組合	
電機労連	35
全国自動車	8
全造船	7.5
全電線	2.9
車輛労連	1
小計	54.4
以上総計	130.5

交通運輸関係は総評が圧倒的に強く、海員、繊維、電力などは同盟の独占というふうに、産業によって総評、同盟の勢力分割がいまのところほぼ確定しているが、こと金属・機械産業分野に関するかぎり上記の二者に加えて中立労連、新産別もふくめて四者まったく入り乱れているうえ、どこにも所属しない純粋中立組合も多数存在するといった一種の混沌とした状態を呈しているのである(第3表参照)。最大・最強のナショナル・センターとしての座の確定をめざして競合しつつある総評、同盟(総評の425万に対し同盟は166万で、同盟の量的劣勢は覆うべくもないが、こと民間産楽に関するかぎりその勢力はほぼ互角といってよい)が、その量・質両面の意味をこめての勢力拡大の主要分野をこの金属・機械産業分野に求めようとしていることはあえて憶測するまで

もない。このため総評はこれまでも「金属共闘」を通じて中立系金属・機械労組との統一行動の積上げに努力してきたのである。

ところがいまや、金属・機械産業の主要組合が総評、同盟といった既成全国中央組織の思惑や枠組を離れ、上部団体の違いをこえて「国際交流の窓口」という形をとおして結集しはじめ、1964年5月に正式にIMF-JCとして発足し、活動を開始しているのである。これには電機労連(中立労連)、造船総連(同盟)、全機金(新産別)、全国自動車(純中立)の四単産を中核とし、自動車労連(同盟)がオブザーバーとして加わっている。このほか本田技研労組など若干の中立単組が参加し、さらに単産としての加盟が間にあわなかった鉄鋼労連からは八幡製鉄、神戸製鋼、中山製鋼の三組合が単組ごとに参加していたが、66年2月の臨時大会で鉄鋼労連として正式加盟を決定しており、鉄鋼労連の主要組合が今後電機労連などとともにIMF-JCの中核勢力となることは明らかである(第4表参照)。

第4表 IMF-JC 加盟組合(1966年2月現在) 単位:人

正式加盟		オブザーバー加盟	
総評系		同盟系	
鉄鋼労連	190,000	自動車労連	100,000
中立労連系		三菱重工<新三菱>	40,000
電機労連	350,000	純中立	
同盟系			
造船総連	57,000		
新産別系		三菱自動車(単組)	4,000
全機金	33,000		
純中立			
全国自動車	80,000		
本田技研	9,000		
キャタピラ三菱	2,500		
以上小計	721,500		144,000
正式・オブザーバー加盟 合計			865,500

(注) 全国自動車はトヨタを中心に、いすゞ、日野、鈴木などで組織されており、自動車労連は日産を中心にその下請関連企業だけで組織されている

いうまでもなく金属・機械産業が今日の産業構造に占める比重は質量ともに決定的なものがあり(労働者数にして約400万人)、この分野にもし労働組合としての統一母体が形成され、たんなる「国際連帯の窓口」とか連絡機関としての機能をのりこえて進むことがあるとすれば、わが国の労働戦線全体に与える影響はけだし甚大なものがあるろう。

2 JCの性格および特徴

ここでJCの性格について、かいつまんで

で検討しておこう。

第一に、JCは鉄鋼労連が65年の定期大会で激論のすえ加盟決定の前提条件としてその性格の明確化を求めたのに対して、11月に正式の回答を与え、「国内における第三勢力をめざす運動体」を意図するものでなく、また「ナショナル・センターをめざすもの」でもないことを明確にした。JCの福間議長も「総評、同盟にかわる第三勢力の結集などまったく考えてもいないし、誤解です。かりにJCが将来100万、200万の組織になったとしてもそれは所詮金属産業の枠内にかぎられるものですし、しかも国際連帯を中心にした組織にすぎません。したがって総評のようないわゆる一国のナショナル・センターなどとはおのずから性格が違うのです」とのべているが、同時に他方では「将来においてJCを金属産業の大規模な産業別組合として発展させるのかどうか(という問題は)、JCの加盟組合の将来の問題であって、JC自体の問題ではない。その方向をめざすべきかどうかは、JCのこれからの運動なり、日本の労働運動のここしばらくの推移がおのずから決定していくと思う。・・・ただ願わくば、日本の労働戦線も将来はドイツ、イギリス、アメリカのように一国のナショナル・センターが1つになり、そのなかにかくつかの産業別の組織が現在と違った規模と態様

で整理されることが望ましい」という考えを明らかにするとともに、さらにJCは「反総評とか反同盟とかいわれる筋合いはまったくない・・・むしろ私どもは総評、同盟がJCの存在意義とその将来について積極的な協力的態度をとってくれるよう期待しているのです。あえて言わせて頂くならば総評、同盟が今までやろうとしてできなかった金属労働者の大同団結の場所づくりを、とらわれない立場のものが新たにやろうとしているのだというその辺のことをもっと御理解願って御協力頂けたらと思っておるのです」とものべている。引用が長くなるが重要なのでさらにつづけると、「総評、同盟はお互いに自分たちの関係をどうなさろうとしているのか、実はよそごとながら大変気にかかるわけです。労働戦線の統一の可能性、条件というものはむしろだんだん遠のいているんじゃないでしょうか。二つのナショナル・センター相互がお互いの関係をどう考えているのか、そこが問題です。

関係が濃化すれば、それを中心にすべての問題がきわめて整然と整理されていくんじゃないでしょうか」（福間知之、前掲誌、傍線筆者）とのべている。

大分長い引用になったが、この福間発言の含意するところはとくに注目に値する。すなわち、当面はJCを国際連帯のたんなる「窓口」と規定しつつも、長期展望においては大産業別組織への成長・転化の方向もあえて否定してはおらず、さらにその上に立って日本労働戦線の大同団結へのキャスティング・ボートをにぎらんとする遠大なヴィジョンをも隠していないからである。この点はいいかえれば、JCの指導理念のなかに既成の総評・同盟などのもつ体質や運動スタイルに対するかなり根底的な批判がふくまれていることを意味する。この点にこそ、JCに対する多くの論議が呼び起こされ、またJCが組織としても運動実績としても、まだいべきほどのものをもつにいたっていないにもかかわらず、既成組織の側に一種の危機意識を喚起させることになった主要点の一つなのである。

JCの第二の特徴は、その形成経過や構成メンバーからも知られるように、特定の政治色やイデオロギーをこえた集団であるということである。より正確に言えば「脱政治」化の傾向を強くもった集団だといってもいい。JCの積極的推進グループが既成の尺度でいえば「右派」と目される人びとであるという点からいえば、「脱政治」をできるかぎり広範な勢力結集のための“かくれみの”にしているとみることができるともかもしれない。しかし、現実には同盟＝民社党的な意味での政治色（この場合政党色ということもふくめて）をもつとめて排しようとしている傾向が強いのも事実なのである。JC幹部のなかに同盟＝民社に対してあからさまに不快の念を示すものがあることもその一証左といえるだろう。事実、こうした微妙な空気を反映するかのように、66年の同盟大会にしめされたIMF-JCに対する同盟の態度はきわめてあいまいなものである。もともとIMF-JCについては、同盟内に根強い対立（造船総連と全金同盟）があるのに加えて、同盟主流はIMF-JCに批判的態度をとっている。同盟の66年運動方針におけるつぎの表現は、JCに対する同盟の態度のあいまいさを端的に示している。

「一部のITSの中には(IMFのこと・・・筆者注)その組織活動を急ぐあまり、国際自由労連との関係を忘れたかのような行動もみられ、左翼勢力に利用されるがごとき行動もみられる。」

ところで、従来においては、総評系はもちろん、同盟の組合でも労働組合の指導理念ないし綱領的目標として社会主義(あるいは民主社会主義)への志向がその基底的役割を果たしてきたのであるが、こうしたものはJCにはない。あるいは少なくとも当面はこうしたテーマを掲げることを自意識的に強く避けようとしている。この点でもJCが既成の運動形態、なかんずく政党運動＝社会主義運動と労働組合運動との伝統的な関係について、かなり根底的な批判を定立させようとしている底意が感じとれるのである。かくして、JCのめざす方向を端的に言えば、いわゆる近代的労働組合主義、ないしアメリカ的トレード・ユニオンズのように思われるのであるが、こうした特徴的変化はある意味で、戦後一貫して民族独立や反戦平和、民主主義運動の砦として、つねにその先頭に立って闘ってきたこれまでの日本労働組合運動の伝統的イメージからすれば、まさに“転型”ともよびうる変化といえるだろう。

第三の点は、JCがこれまでのような鉄鋼、電機、造船、自動車といった業種別の単産組織の枠をこえて、多様な業種を包含する大産業別的な結集体であるということである。

たしかに今日のように造船会社の製品の半分以上が陸上機械であったり、電機会社—たとえば日立が電気機械だけでなくさまざまな産業機械や車輛や化学プラントまで生産し、三菱重工の場合で言えば、機械のほかに船や自動車や航空機まで生産するといったように、企業の巨大化—寡占体制の強化ということでもあるが—とともに経営の多角化が進んでくると、従来の業種別的な単産組織—中産別方式では、労働者の産業別的結集の器(うつわ)としてはあまりにも窮屈なものとなってきていることは否定できないのである。三菱重工が一企業で81,000名の従業員を有するのに対し、産業別組織といわれる全造船機械(中立労連)が75,000名である、という一事をもってしても、この間の事情を察するに十分であろう。日立労連の場合でも電機、車輛、機械、化学プラントを生産し、七万余人の組合員を抱えているのであって、この一企業労組だけで、既に既成の中産別組織の構成や量的スケールに匹敵するものを備えているのである。このように既成の小産別組織の枠組みをこえて多角化し、量的にも巨大な組合員を抱えるにいたった大組合が、寡占体制確立への動きのなかで群生しつつあるのだが、こうして肥大化した企業別組合を、いまの労働戦線のなかにどのように位置づけていったらいいのか。産業構造ないし産業体制におけるこうした変化に触発されて、巨大企業を先頭とする労働組合が既成の労働戦線の分解・再編を志向し、それがどれだけ明確な組織論的裏づけやリアリティをもったヴィジョンにもとづいているかは別としても、何かしら既成の器より大きなもの、“大産業別組織”的なものへと駆り立てられる内的衝動—必然性といってもいい—が存在していることは容易に理解しうるところであろう。1995年以降の高度成長期を通じて、その姿をあらわにした日本資本主義の新段階において生じた、労働組合運動におけるこうした組織課題に対して、総評も同盟も有効な手を打ってこなかったという間隙に乗じて、IMFという“エトランゼ”が積極的に工作し、JCの結集として結実し、日本の労働戦線への影響がその実体以上に大きな注目をひくことになったのは、まことに皮肉なことといわなければならない。

産業構造ないし産業体制の変貌への労働組合の対応という問題は、技術革新の進展にともなう生産構造の変革への職場からの組合活動の刷新という問題とからんで、事後的・受動的には多くのユ

ニオン・リーダーの意識にのぼってきていたことは否定しえないところだろう。だが、それがあまりに断片的な表象にすぎず、したがって、対策もまた彌縫的・対症療法的なものにとどまり、この過程の科学的・全面的研究にもとづく総合的・合理的対応策を欠如したまま、オルグの増員や幹部や活動家の“やる気”にばかり依存してきたことも否定できない。JCのリーダーたちが、この点で総評・同盟の幹部より問題把握がより進んでいたとか、そのための対応策を体系的に打ちだしているというつもりはもちろんないが、JCの一幹部からつぎのような批判を許す弱点が総評や同盟、とりわけわが国最大の組織である総評の側にあまりにも強かったことは疑問の余地なく肯定しなければなるまい。

「産業の再編成と産業構造の大変革は単に日本だけのことでなく、世界の共通した傾向と思いますが、とくに日本では激しい。好むと好まざるとにかかわらず・・・今後も進行していくでしょう。

問題は、そのことが日本経済の一つの道行きだとすれば、大きな立場で産業政策について労働組合としてもその立場から一定の見解とそれに対する政策をもち、それに基ずいて組合の組織問題についても・・・具体的な政策が生まれてくると思う。

そういうことについて、むしろ既成のナショナル・センターが実践面であまりに欠けていたのではないか。そこに実は大きな問題があると思う。もちろん賃上げも政治闘争もやらなければなりません。一方において、労働組合として大切な職場の基盤が大きく転換していこうとする構造的転換について案外無関心であって、それへの取組みが弱いわけです。そうしているうちに事態が進行して、いろいろな(組織)問題が発生してきた。たとえば化学産業にしても、なぜ大コンビナートの労働者を結集することができないのか。(彼らは)むしろ労働運動からますます離れていく傾向もあります。こういった現象が、なぜ起っているのかをよく反省して見なければならぬと思います。ここらあたりで、単なる過去の墮性から脱却して、新しい組織や運動を創造していかなければならない。

資本の側は急ピッチで体制の再編成を進めているにもかかわらず、組合側にはそれに積極的に対応して、みずからの体制を再編、強化していこうという動きがみられないし、事態の認識そのものが一致していない。個々の労働者なり労働組合がそれぞれバラバラに新しい情勢に・・・対処していて、既成の上部組織(総評や同盟のこと一筆者注)は情勢の質的・構造的変化への運動の積極的対応という点について、あまりにも指導性に欠けているのが実情ではないでしょうか(福間知之、前掲誌)。

まさに核心を衝く痛烈な批判といえる。もちろん福間氏の出身単産である電機労連、さらその選出母体である松下電器労組がかかる方向での“新しい運動”を正しく創造しえているのかどうかは筆者には詳らかでない。「言うは易く行なうは難し」のタトエは、とりわけこうした問題の場合に痛切に胸に沁みるものであることは、筆者もよく承知している。しかし、いまここで問おうとしているのは、この問題について、どのグループが、どれだけつきつめた、どれだけ鮮烈な問題意識をもって立ち向っているのか、また立ち向おうとしているのか、ということである。

JCの結成には、こうした、深い背景と根拠をもった契機が伏在していたとしても、しかしそれが文字どおり日本労働戦線のキャスティング・ポートをにぎる巨大な産業別組織になるか、それともたんなるビッグ・ビジネス・ユニオン(大企業組合)の“エリート・クラブ”的サロン組織となりはてるかは、いまのところなんともいえない。そのためにもJCの動向は今後ともひきつづき注目する必要があるし、これを支持するにしろ反対するにしろ、冷静かつ理性的な分析と批判がつつけられなければならない。

さらに第四点として、JCの性格をめぐるいくつかの論点から重要と思われるものを一、二付記してみよう。

その一つはJCのもつ大企業組合主義(ビッグ・ユニオニズム)的性向であり、その二は、すでにわが国の輸出品構成の重化学化にともなって、輸出産業のトップ・クラスにランクされるにいたった金属・機械産業の労働組合が、国際連帯を強化することによって、“公正競争”の外的圧力を意識的に活用し、その生産性と製品性能がすでに国際的一流水準に達しているのに対して、はなはだしく立ちおけている賃金・労働条件を欧米なみの水準に上げることがを目的としたものであるということであって、開放経済体制の実現と輸出産業としての地位の上昇がJC結成を促迫したという点である。もっとも、この後者の点については、開放経済下の国際競争をのりきるための労資一体となった一種の“産業ナショナリズム運動”の一形態だといった見方も提出されている。鉄鋼経営者連盟が鉄鋼労連のJC加盟をこうした面から歓迎しているという事実が厳としてある(『鉄鋼調査週報』65年9月22日号の土屋労働部長の発言をみよ)以上、JCがこのような側面をもっていることを否定することはきわめて難しい。概して、経営者側がJCのもつ諸性格に好意を示しているという事実に照らし合わせてみると、それはさきにもふれたJCの今後のあり方や行き方を予測する一つの重要な指標たることを失うものではない。この点でとくに注目に値するのは、JCのオブザーバー加盟組合である自動車労連(日産系)の体質とその動向が、今後JCのなかでどのような位置を占めていくかということである。なぜならば、現在の自動車労連は“労資協調”をさえもはや古びた理念と断じ、“労資一体”化を標榜する“組合運動”を推進しており、それはすでに労働組合というより経営機構の一部と化し去った組織であり、“新しい産報組織”とさえみられうるものになっているからである。

こうした側面—さらにつけ加えていえばAFL・CIOなどの対日工作の激化などもふくめて—を重視する観点からみれば、JCは日本における「反共」ないし「反社会主義」的組合の結集体、あるいは別ないい方をすればまったく体制内化した“ビジネス・ユニオン”に転落するにちがいないといった批判もある(大宮知郎「IMF・JCの本質と方向」、『月刊労働問題』66年2月号参照)。だが、必要なことは、JCの若干のリーダーたちの思想傾向やその思惑に一喜一憂することではなく、客観的な側面をみつめることである。

その意味で、ここではJCのもつ大企業組合主義的性向の問題について、もう少し立ち入ってふれておこう。鉄鋼、電機、化学といった、巨大な設備投資に支えられて技術革新が飛躍的に進み、生産構造の変革が進行した産業分野の大企業組合のなかでは、労働組合のある種の“体質変化” —

これは労働組合の主体的な、目的意識的な「自己革新」と区別されなければならない―が自然発生的に起こっているのであるが、このこととIMF・JCへの接近・結集の間にもある種の内的連関があると推定される。いささか図式化のきらいはあるが、鉄鋼労連などにみられる事例に即してそのいくつかを指摘してみよう。そのいくつかはすでにのべてきたJC自体の性格と重なり合うのだが、まず、運動の基調としていわゆる組合主義・経済主義的な行き方をとる。そして政治的課題に対しては“不感症”的な体質を強めている。ユニオン・リーダーのタイプとしても従来の“使命感”に燃えた“使徒”的なものから、実利主義・合理主義に立つ実務家的な行動原現を備えたリーダーが生まれているといわれている。組合運営にしても、ともすれば「ドンブリ勘定」的組合運営に流れてきた旧型組合スタイルに代って、企業の経営管理の近代化の手法に刺激されてか、さまざまな近代的手法を取り入れ、マーケット・リサーチならぬさまざまなアンケート調査や経営分析・産業分析などによって、組合員の要求や、経営や産業の動向を“科学的”に把握しようとしたり、組合の機関構成にライン・スタッフ制を取り入れたたりして、ビジネスライクに“組合実務”を処理してのけるのである。大企業労組ほどこうした組合実務が複雑・膨大となり、その実務的処理が組合の日常業務の大きな部分を占めるものになっていることに注目しなければならない。

また組合幹部の選出基準も従来のどちらかといえば“年功型”的なものから“実力主義”になってきており、複雑化した組合実務に精通し、また“勘”や“ハツタリ”でなく新しい生産過程の技術的理解度の高さを基礎にした緻密な計数的能力を備えた意味での“交渉能力”においてすぐれたものが、しだいに年功と“義理人情”的な人間関係に支えられた、あるいはたんなる“理念型”の旧型指導者にとって代りつつあるといわれている。

こうした点は、技術革新による生産構造や経営体制の近代化に対応する意味で、労働組合の「近代化」の一つの形態として正しく評価されなければならない一面をたしかにもっている。しかし、問題なのは、一般的にいつ「近代化」ととげた組合が、他面において戦闘性＝階級性を低下させ、企業内化＝体制内化の傾向を色濃く帯びていく事例が多すぎるということが、争えない現実だという点である。その理由の一斑は、さきにもふれたように、この「近代化」なるものが、目的意識的な自己脱皮＝自己革新としてではなく、経営や生産構造の近代化の、あるいは巨大化した労働組合の日常業務の複雑・多岐化のたんなる随伴現象として自然成長的に起こっているということに求められよう。したがって、ここにみられる“近代的”ないし“合理主義的”感覚やビヘイビアが、組合の企業内埋没化と矛盾なく調和していつてしまう危険が大きいのである。

しかし先にもふれたように、こうした変化のなかには、同時に“第二組合”的ないし“旧型右派”的色彩を拭いきれぬ同盟的な意味での“右容り”とは一概に規定できない一面も備えているのである。最近、鉄鋼労連内などでかなりポピュラーになっている用語を借用すれば、おそらく“ニュー・ライト(新しい右派)”とでも呼べるべき性格を形成しつつあるのである。だがいまのところは、まだかかるグループがすべての大企業組合で支配的な力をもちはじめているわけではない。一般的に言えば、年功序列的な企業内秩序の一定の解体過程とともに登場してきた30歳代の活動家グループが、彼らのもつ実行力と実務的知識・能力に裏づけられた交渉能力、近代的センスにものをいわせ

て、“古い左派”や“古い右派”にもまれながらようやくその存在を主張しはじめたという段階であろう。

そして重要なことは、JCの性格とこのニュー・ライト・グループのビヘイビアとが符号する点が多くみられる、という点である。

労働組合の「近代化」を受動的な形にせよいわば先取りしつつあるニュー・ライト・グループに代って、労働組合内においてニュー・レフト(新しい左派)の勢力を培養・強化し、大企業組合の企業内化＝体制内化を阻止するためには、労働組合の自己革新＝体質の近代化とその階級性の強化を結合するための媒介項を発見し、近代的であると同時に階級的な、つまり現代的な労働組合のあり方とその運動路線を創造しえなければならなくなっている。

3 労働戦線の流動化の進行

(1) 全造船 以上、最近の労働戦線の流動化状況をIMF-JC問題を中心にみてきたが、このなかで鉄鋼労連については不十分ながらあわせてふれてきたので、つぎに同じ金属産業のなかで深刻な問題を全造船機械、全国金属の最近の組織問題にふれ、さらに流動化の底の深さをしめす意味で、公労の動向や総評内反主流＝日共系組合における深刻な組織動揺についてかいつまんでのべておくことにしよう。

全造船は、大企業間の企業合併が進行している現段階における労働組合のもっとも重要な組織問題の一つを、きわめて鋭角的に露呈しつつある。この10年来の春闘のなかで、産業別統一闘争の強化が運動の主要な組織路線として定着しつつある反面で、大企業労組の企業内化の傾向が強まり、産業別統一闘争の“形骸化”の傾向が強まっていることは周知の事実であるが、全造船ではきわめて鋭いかたちで、いま、産業別闘争に重点をおくか、企業内闘争に重点をおくべきか、さらに、同盟系の造船総連との共同行動や統一をどう進めるかの問題が提出されている。これはいうまでもなく、全造船傘下企業に相ついで起こった“大型合併”によって惹起された問題なのである。

64年に三菱三重工の合併によって従業員81,000名、資本金794億の日本一のマンモス企業が誕生したが、組合の方は上部団体を異にする4つの単組にわかれていた。しかしこのなりゆきとしてなんらかの資本別組織＝「企業連」的なものを必要とする事情が強くなる。少なくとも要求や戦術の“調整”をはかる必要は強まる。しかし現実には、この4単組はそれぞれ上部団体を異にし(全造船、造船総連、同盟直結、中立)ているため、この“調整”は至難のことである。それぞれが上部団体＝産業別の統制に従うか、企業内の事情を優先させるため企業内の統一＝企業連の結成を重視するか、の岐路に立たされたのである。「右派」は企業連の結成による企業内統一を強硬に主張し、「左派」はとくに全造船の中核をもって任ずる三菱長崎を中心に、産業別統一の視点を強く主張して激しく対立し、ついに伝統ある三菱長船も65年12月大分裂を起こすという悲劇的結末を迎えてしまった。

三菱重工や石川島播磨重工などで起こっているこうした問題を解決するには、全造船と造船総連の統合の方向が考えられよう。しかしそれが可能となったとしても一いまのところ、その実現性はまだ乏しいが一全造船に露呈されつつある問題を全面的に解決することにはならない。石川島でさえその売上高の六割余が陸上機械であることを考えると“造船”労働者の結集だけでことたりる問題ではないのである。ここでも金属・機械の大産業別組織の必然性がその露頭をあらわしているといえるのである。しかし、実際には企業連の強化をめざしている「右派」も、単産強化を主張する「左派」も、ともに当面の問題に追われて大産業別組織への積極的な展望を欠いたまま、企業内での激しい組織争いに忙殺されているのだが、三菱造船の分裂によって全造船の弱体化はもはやおおうべくもない。

全造船としては、現在まだJC問題について明確な態度をうちだしていない(内部的な組織問題でそれができなかった)のであるが、最近における全造船の中核組合であり、日本労働運動の歴史のなかでも由緒深い組合である三菱長崎造船労組の大分裂(12,000人のうち66年2月末現在約一万人が民社系の第二組合に結集した)を契機に、JC指向勢力が全造船内部で急速に強化されることが予想される。しかも現在、造船大手組合ではその多くが民社右派幹部が主流派を形成しつつある。とくに三菱長崎の全造船離脱を契機に、三菱横浜造船がこれに追随することは時間の問題とみられるにいたっている。その結果、全造船の「総評指向」性は大幅に後退することになるだろう。

ここでもすでに、そのつど問題を糊塗するやり方ではもはや事態に対応しえなくなっているであり、真の解決はやはり事態の客観的な認識にもとづいて、企業の巨大化にともなう「企業連」の位置づけを冷静に検討し、造船総連との統合をはかり、さらに大産業別結集への展望を先取りしていくこと以外にないであろう(佐勝芳夫「企業連組織と産業別統一」、永田一郎「三菱造船労組の分裂とその教訓」、『月刊労働運動』66年2月号参照のこと)。

(2) 全国金属 金属共闘の強化を志向し、JCをアメリカ国務省の手先と断じてこれにつよく反発している全国金属は、もっとも“総評的”な組合として金属戦線の最左派に位置づけられているが、ここでもさまざまな組織問題が進行している。そして「全金方式」ともいうべき地域共闘方式は、しだいに分解しつつあるようにみえる。日産、プリンスの合併にともなう全金プリンス労組の崩壊はその典型的な一事例であろう(日産労組が行なったプリンス労組に対するきわめて露骨な切り崩しについては、『月刊労働運動』66年2月号の赤木氏の報告を参照のこと)。

元来、全金は一般機械を中心とした組織であるが、そのなかには自動車や電機などの部品工業が多く、この部品工業は、主として巨大メーカーの系列ないしは下請の関係におかれている。したがって、これらの部分は一般機械というより自動車産業や電機産業の親企業の影響を直接にうけ、その利害も共通する点が多い。

これは、電機、自動車など部品組立て産業の発展という戦後の産業構造上の問題に関連するが、こうした部門では、関連産業との共闘の志向を内在させざるをえないのである。

第二の底流としては、業種別共闘の方向が強まっていることである。全金としては公けには業種別共闘を組織方針のなかに位置づけてはいないが、現実には組織の内外に多くの業種別共闘が発生している。時計共闘、計器共闘などはすでに以前から全金内に存在していたが、このほか組合系統をこえて全金外に構成されている共闘組織—たとえば光学労協、鉄骨橋梁労協—などに加入しているものがかなりの数にのぼっている。

現実には企業競争や景気変動などの外的条件を同じくし、また職種や業態の似たものが共闘を組むことは、労働条件の比較もやりやすく、こうした点からも業種別共闘はいわば必然の方向のようにもみえる。そしてこの方向がさらに強まるとすれば、いわゆる「全金方式」指導の枠と矛盾する事態が起こることが当然予想される。

もう一つの問題は、全金加盟の大企業労組のかかえている問題である。すでに産業別ないしは業種別の共闘体制が一般化した現状では、大企業労組ほど全金以外の産業別組織の動向に支配されやすい。たとえば、日産との合併以前からプリンス労組は全金指令の要求額を実現することなどおよそ無謀にちかいことであった。他の自動車メーカーとくに日産、トヨタなどがつくる相場を上まわることとははじめから至難のわざだったのである。こうした問題も一つの原因となって、大企業労組と中小・下請労組のミゾが深まっているのが現状であり、他方では、大企業に対する全金の指導力も、全金以外の産別組織の影響をうけて、相対的に低下しつつあるのであって、いわゆる「全金方式」の分解傾向が、静かに進行しつつあるのだが、これに対してもし有効な対応策を講じなければ、早晚、組織の減少や機能マヒがさけられない事態に直面するのではないかと思われる。

(3) 合化・化同 金属とならぶ重要部門である化学労働戦線にも、検討を要する微妙かつ重要な動向がめだっている。その一つは、合化労連と化学同盟の積年の宿願であった両者の統合による大化学組織(化学労連)の結成が流産してしまったこと、さらに合化、化同の両者の内部にそれぞれ深刻な組織問題が発生したことである。

65年春闘で、民間労組としては私鉄とならんで大きな役割を果たした合化労連は、現在、東洋高压の組織問題が表面化して動揺をきたしているのである。住友化学とともに春闘の前面に立った東圧は、住友と協調できる戦術として東圧はアンモニア部門、住友はポリエチレン部門をともに無期限ストに突入させることにした。結局双方はストに入り、鉄鋼労連の2,500の「相場」を上まわる3,800円の回答でストを中止した。ところが東圧の会社側は「ドル箱」部門である千葉のアンモニア部門をとめられたことがかなりひびいたらしく、ただちに反撃に転じ、組合切りくずしにかかった。こうして東圧では「右派系」の幹部が執行機関で多数をにぎる結果となった。こうして東圧労組は、合化脱退の方向へと動いているのだが、住友化学とならんで現在合化労連の二大組合である東洋高压が脱退すれば、合化にとってその痛手はあまりにも大きい。すでにこれまでも、ビッグ・ビジネスの合化脱退や分裂があいついでいた。昭和電工(1万人=ほとんど全部脱退)、三菱化成(4,000人H脱退)、新日窒(3,000人=分裂、第一は1,500)さらに太田薫氏の出身単組である宇部興産の分裂脱退など。そしてもし東洋同圧(8,000人)の脱退となると、残る大手は住友化学(9,000人)、

日産化学(6,000人)といったところになるが、それとともけっして安泰なわけではない。東圧の合化脈脱がもし現実化すれば、それはおそらく残留組合の最大手組合たる住友化学にもなんらかの影響を投じることになるであろう。すでに住化内部では脱在の総評指導部の指導に反発するグループが「民連グループ」のイニシャティブのもとに着々と勢力を拡大し、企業レベルで主流派の座に近づいているといわれているのである。住化の今後の動向はまさに合化労連の死命を制するものになるろう。

65年春闘の余波は、東圧問題をひき起こしただけではなかった。合化との合併を既定方針としていた化学同盟との組織問題にまで、その影響が波及した。65年春闘後の合化の大会で、住友の反対で化同との合併が流産してしまったためである。

いろいろの経過はあったが、とにかく化学同盟は専従役員が多すぎて合化にとっては“お荷物”になりすぎる、化同の闘争方式は全国金属同様、地域共闘方式であり、産業別方式をとっている合化には合わない、といった主張が多数を制し、合併がご破算になった。すると今度は、これを契機に合化との合併に期待してきた化同のなかの大企業組合のなかから分裂が起こった。「ゴム労連」が化同から独立したのである。化学同盟は加工化学中心で業種も多岐にわたり、中小企業を多くかかえて全金の組織実態と似かよっている。ところが化同のなかではゴム、タイヤ部門がきわめて高いウェイトをもっている。ゴム労働者だけで二万人以上であり、横浜ゴムなどの大企業がその中心をなしている。このため、これまでもゴムと非ゴム労組の違和傾向は強かったし、非ゴム中小企業が地域共闘的に運動を進めてきていたのに対し、ゴム部門は業種別共闘的な行き方をとってきた。

日本ゴム、BSタイヤなどの大手ゴム労組が化同を脱退していったなかで、横浜ゴムなどの大手組合は合化労連との合併に期待して化同にとどまってきたのだが、「化学労連」の構想が破れ去ったあとは化同にとどまる積極的理由を見出せなくなった。そこであらたに「ゴム労連」を旗揚げして四散していた中立・未組織のゴム労働者を結集する道を選んだのである。ゴム労連が分断したことによって、もはや化同の弱体化はおおうべくもない。

65年春闘後のほんの数ヶ月の間に起こったこうした連鎖反応によって、化学における大産別組織への構想が破れ、かえって化学労働戦線を細分化させるとともに、大企業労組と中小企業労組のミゾをいっそう深める結果になったことは、まことに皮肉なことといわなければならない。しかもこうした“連鎖反応”の主役を演じたのが、いずれも大企業労組であったという点が注目されなければならない。JCにみられたビッグ・ユニオニズムと、化学における大企業労組の行動パターンの間には、底流において共通するものがあるように感じられるからである。

現在、住友化学などの企業を除いては、パターン・バーゲニングを行なう力もちうる組合は合化にはない。これには昭和電工はじめ大手の相つぐ脱退がひびいているが、それとともに一その多くが石油化学に進出していることもふくめて-石油化学を中心とする新興化学部門の組織化が果たせていないことが決定的な問題だといえよう。最近、化学関係労組のなかに、これまで合化を脱退していった大企業労組や、石油精製、石油化学など新興化学部門の大企業労組を結集しうる化学労

働戦線の新しい統合力式が、合化労連の枠を離れたところでさまざまに模索され、構想されはじめていと伝えられるのは、この意味できわめて注目に値するといわなければならない。

(4) 公労協 総評の中核勢力である公労協には、いままでみてきたような大規模な組織的流動化現象はみられない。民間企業のように、景気変動の影響や企業競争や国際競争力の強化といった問題でも直接影響を受けることがなく、さらに一企業＝一単産という形である程度の産業別の機能を発陣しうる体制になっていること、また民間におけるように産業構造の変化や大規模な技術革新も全電通など一部を除いては、それほど直接的かつ全面的でない、といったことも流動化現象をきたさなかつた条件としてあげることができよう。

しかしやはり、公労協全体としての相対的な「安定性」にもかかわらず、労働運動全体への影響力の面に、質的な変化が生じつつあることは指摘しておかなければなるまい。これは一つには、産業構造上、民間重化学工業部門の比重が決定的に高まってきているにもかかわらず、総評が依然として“公労協中心”的体質を払拭しえず、ために民間労組の総評への不満、公労協への不満が濃化していることと関連している。もう一つ、公労協自体としての問題点をあげれば、第一に「格差賃金」をめぐる国労対全通・電通の確執の顕在化であり、第二は、公労協の影響力の低下がなによりもその最強組合であった国鉄労組の組織の弱体化に起因していることであろう。

わが国最大の交通動脈をにぎり、総評の支柱でもある国労の弱体化は、公労協、総評にとってもっとも手痛い打撃であるばかりでなく、わが国労働戦線全体におよぼす影響もまた決定的なものがある。

国労弱体化の原因は、直接には公労協の中心組合をつき崩そうとする政府・独占の意図を体した当局の強力なテコ入れ(昇給、昇進、配転などの差別など)に支えられた第二組合の増大であろう。現在、国鉄従業員40余万のうち、国労27万、動力車6万、第二組合の新国労7万という構成である。だが国労は、実際にはすでに25万人台に落ちこんでいるともいわれている。国労は66年から、3年計画で30万人まで組織を回復・拡大すべく真剣な取組みを開始したようであるが、それが効果的に行なわれるためには、たんなる教育・啓蒙活動の強化にとどまらず、これまでのように激しい派閥争いや政治的対立が指導部の間で行なわれ、組合員の地道な要求が放置され、闘争といえば幹部請負的な方式に流れてきた、そういう組合の体質や活動スタイルの転換と改革が不可欠であろう。

その意味で注目されるのは、公労協のなかではもっとも技術革新が進み、作業過程の変革が激しく進められてきた全電通が、組合体質の“近代化”と“戦闘性”ないし“階級性”を一まだ十分ではないにしろ一有機的に結合しえている数少ない組合(民間もふくめてみて)の一つと目され、「総合労協闘争」や「長期運動方針」の策定など、労働運動における「抵抗闘争主義」から「政策闘争主義」への転換を先駆的に押し進めつつある点である。

さらにつけくわえていえば、この全電通が「公労協中心」といわれているいまの総評の体質に強い不満と批判をしめし、賃金政策の修正や機関運営の改善などその“体質改善”を要求する先頭に立っているという事実注目しなければならない。こうして全電通は一部の民間労組の共感をもえ

ながら、総評主流派内反主流派の一つの中心として、しだいにその影響力を強めていく傾向にあるが、もちろんそれは交通動脈をにぎる国労のような“打撃力”の強さにおける影響力というより、むしろ運動の質的な側面への影響力を強化する方向をたどることになるだろう。

(5) 総評反主流・日共系 最近、総評反主流系単産や総評系単産内の反主流勢力一俗にいえば、日共系組合ないし日共の強い影響下にある組合のなかで、日共路線に反発するグループが台頭し、組織動揺が、退潮期ともいえるほどの状況が生じていることも注目しなければならない。それをあざやかにしめしたのは64年春闘における公労協の4.17ストに共産党が反対活動をしたため、それまで公労協(国労、全通、電通など)のなかでも一定の積極的批判グループとして存在していた共産党系活動家が大量に統制処分を受け、それぞれの組織内部でその影響力をいちじるしく低下させてしまったことである。

65年における参議院選や東京都議選挙における“躍進”や、ここ数年喧伝されてきた“党勢拡大”と、労働組合運動におけるその指導力や影響力のいちじるしい後退というこのあざやかな対照は、現在の日本共産党の体質上の特質をかなりの確に表明しているように思われる。

現在、総評反主流単産の最大拠点の一つになっているのは全建労(世界労連にも加盟、34,000人)であるが、この核大拠点において、最近、組合員の相つぐ脱退による組織減少と分裂がにわかめだちは始めている。すでに61年春闘後、四国地本の一部に第二組合が生まれ拡大しつつあったが、最近東海地本の拠点である名四国道、静岡国道、三重などの各支部に第二組合が生まれ、他の職場にも波及しつつある。また組合から逃避するものも増え、東海地本のある支部では、職員が400人もいるのに最近組合員は10余人に減ってしまったといわれる。組合の“空洞化”の進展もまたいちじるしいのである。第二組合の相つぐ結成は、こうした危機感に根ざしていると思われるが、その多くはけっして同盟指向ではなく、全建労・本部の総評路線からの“逸脱”を不満とするものであって、総評脱退を要求しているのではない。

全建労は、安保闘争頃までは着実に組織の拡大がなされてきていた。それは長期にわたる「臨時職員制度」との闘いが大衆的支持をうけていたためだといわれている。そして、臨時職員の待遇を定員内職員とかわらないところまで闘いをとった。この闘いを軸として差別待遇反対と職場の民主化闘争が大きな成果をあげていたのである。ところが、この闘争目標がほぼ達成されたころから、建設省は従米の治水重点から利水や道路建設重点に行政方向を転換した。こうした政策転換の結果、合理化やそれにとまなう配転問題が発生した。当然、組合員の要求も新しい事態に即応して変化していった。新しい事業にみあった技術や技能を身につけることを望み、また配転や合理化への不安を強くいだいていた。また物価上昇にプッシュされて賃上げ要求も高まっていた。

だが、全建労指導部はこうした新しい情勢と新しい諸要求を的確にとらえていく指導性を欠いたまま、いたずらに「政治化」の一途をたどり、「米日二つの敵」や「安保共闘再開」論などの単線的な政治主義へ深入りしてってしまったのである。賃金闘争に対しても「人事院勧告の粉砕」といった左翼的な空語を弄し、組合員の地道な要求に対して、実態を無視して飛躍的論理を押しつけ

てきていたのである。徹底した体質変革と指導部の刷新がないかぎり、全建労はしだいにその組織を維持することも困難になるのではないか。

日共系リーダーたちが指導部をにぎる地銀連(中立組合)も61年以降、組織分解の傾向がめだってきていたが、64年に入ってからさらに激化し、最近までの間に大手組合を中心に15組合25,000名が脱退し、さらに65年末には、残留労組中最大の組織である滋賀銀行が分裂をひき起こすなど、組織動揺がやんでいない。最盛時(61年)には18組合37,000名近くいたものが、最近では1万名を大きく割ってしまった。

脱退組合の動向については、千葉銀行と分裂した第二組合4行で結成されている「五行会議」が企業との癒着度が強く、なかには同盟指向のものもある。またこれとは別に静岡、横浜銀行などの大手では「八行会議」を母体として新組織結成への動きもある。こうして地銀連は、すでに産業別組織としての機能一もともと旧全銀連からの市銀連の分裂によって、銀行労働者の産別組織としての比重はきわめて低かったのだが一は失われつつあり、しだいに一種の活動家集団、つまりかつての産別会議崩壊期の日共系「統一委員会」化への傾斜を深めている。

地銀連にかぎらず、金融関係の組合では、日共系左派の執行部が崩れたとき、それに代ってかなり“企業癒着”型の右寄り指導部がでてくるケースが多いことが注目される。「中間」的な、たとえばここでいえば社会党的な勢力が皆無に近いのである。このため、「左」から「右」への極端な振幅・移行が特徴的である(たとえば全損保の東京海上支部における最近の執行部交替もその典型である)。かかるビヘイビアの根拠がどこにあるのかの解明は、しだいに比重を高めつつあるホワイト・カラー労働者の組合運動の問題点を検討するうえで主要な課題であるが、ここではこれ以上ふれることができない。

日本医労協(総評、6万人)も総評反主流系の一角をになっているが、その傘下の有力組合の一つである全日赤(6,000人)の内部でも、現執行部を「赤色労働組合主義」ときめつけ、これを総評路線にひきもどそうとする反主流派による内部闘争がゆきづまり、別組織「全日赤労協」の結成をみている。

現在日赤には、全国で18,000人の職員、労働者が働いているが、組合員はその最盛時(60~61年の病院スト)でも8,000人程度であり、最近では6,000人台に低下しているといわれる。これ以上脱落があれば、組合機能の維持も困難になるといった危機感が、再建派の旗上げを促進する要因になった。65年4月、15単組2,500人程度でこの「全日赤再建協」が旗上げしたのだが、しだいにその組織を拡大しつつあるといわれる。

この分裂も、柔軟な労働組合政策を欠如したまま放置されている現在の日共系ユニオン・リーダーたちの政策的誤謬や欠陥と、その排他的・独善的組合運営、極端な政治主義といったものの結合の結果、起こるべくして起こったものといわなければなるまい。

このほか、紙数の関係でふれられないが、全自連、全自交、全日自労などで同様の組織問題が起こっており、紙パ労連でも日共系指導部の座がゆらぎはじめている。とくに全自連(全日本自動車運輸労働組合、4万人)の場合は、最大拠点である東京地本が、組合費の上納を拒否するという強

硬態度をもって“日共系組合”的な体質の改革を要求していたが、66年2月ついに分裂してしまった。

こうして、ここ数年の間、総評反主流系組合ないし日共派が執行部で主流をしめる組合の組織動揺がめだち、その総評内、あるいは労働戦線内部での発言権ないし影響力は“地すべり”的に低下してきているのである。