

## 運輸・一般労働者組合の源流と成立(上)

——合同過程と組織論を中心に——

浅見 和彦

1. はじめに
2. 運輸・一般労働者組合の源流
  - (1) ふたつの「ドッカーズ・ユニオン」——  
ドック・波止場・河岸・一般労働者組合と  
全国ドック労働者組合
  - (2) ロンドン・バスの「たたかう労働貴族」  
を中核とした道路輸送労働者——統一車両  
労働者組合と全国車両労働者組合
  - (3) わすれられた「真の一般組合」——労働  
者組合 (以上本号)
3. 運輸・一般労働者組合の成立(以下次号)
  - (1) 「新組合」における合同運動——一般労働者  
全国協議会と全国運輸労働者連合
  - (2) 港湾労働者と道路輸送労働者との産業別  
労働組合の結成——1922年の運輸・一般労働者  
組合
  - (3) 運輸・一般労働者組合の成立——1929年  
の運輸・一般労働者組合と労働者組合の合  
同
4. むすびにかえて

### 1 はじめに

イギリスの労働組合は、国際的にみて、ある意味で〈例外的な組織的特質〉をもっている。その組織的特質とは、歴史的にみると先行して強固に定着したクラフト・ユニオンと、そのごに多数の産業や職業にまたがって組織された巨大な一般組合とが形成する組織構造である。とくに一般組合については、二大一般組合として、運輸・一般労働者組合 (Transport and General Workers' Union) と一般・自治体・ボイラー製造工関連組合 (General, Municipal, Boilermakers and Allied Trades Union) とがよく知られており、前者は、今日、というよりも1937年以降一貫して、イギリス最大の組合であり、後者もまた、組合員数第三位の規模を誇っている。

本稿の目的は、この一般組合のうち、まず運輸・一般労働者組合の成立過程を事実叙述的に明らかにしてみることである。とはいっても、あらゆる事柄を網羅的に描くことは、もちろんできない。今後、運輸・一般労働者組合史の研究が本格的におこなわれることをめざして、その予備的作業を

おこなうにすぎない。はじめに、そのための私の問題意識と一定の視点を明らかにしておきたい。あらかじめ、この組合がわが国でどのように受けとめられているかを念頭に置きながら、述べておくほうがよいだろう。

日本ではこの組合は、有名な1889年のロンドン・ドック・ストライキのイメージと今日の巨大一般組合のそれとを、おそらく一つの直線でつないだものがイメージとして形成され、そして、その中間点に1922年の結成が置かれて、それが支配的になっていると考えてはほほ間違いなまいだろう。

それというのも、この組合に関する歴史研究が日本ではまったくといってよいほどないからである。十数年前にあらためて、「現代イギリスの労働運動の研究にとって運輸一般労組の分析は不可欠である」<sup>(1)</sup>との指摘がなされていたにもかかわらず、この指摘は歴史研究の分野では活かされなかった。

私の考えからすれば、なぜイギリスの一般組合に関する研究、とくに歴史研究が日本にないのか、そのこと自体がある意味で大変興味深い。なぜイギリスの労働組合史の研究が例えば合同機械工組合、全国鉄道労働組合、全国鉱山労働組合などに集中したのか、なぜ〈例外的な組織的特質〉をかかえた国におけるいわゆる「産業別」労働組合史なのか、ということの意味も今日問われなければならないことであるように思われる。

もっとも、合同機械工組合の歴史研究をもってイギリス労働組合史論を提出した研究者からも、十数年前に、「一般組合の問題を、過渡期においては石炭・鉄道の労働組合運動に解消し、その後の時期については産業別組合一般に解消しているわれわれの分析は、労働組合運動の全体的把握という意図によってもたらされたのであったが、イギリス労働組合運動を特徴づけるこの組織の位置づけとしてはまったく不十分であったと反省せざるをえない」<sup>(2)</sup>とのべられた例があった。しかし、率直に言えば、その後、こうした反省をされた人々も、またその批判をおこなった人々も一般組合の歴史研究の領域に深くふみいることはせず、今日に至っている。その結果、私の判断では、イギリス労働組合(史)にかんするわが国における理解にはけっして小さいとはいえない事実認識の遅れが生じたと思われるのである。

たしかにイギリスでも、「1888-90年の発生から第一次大戦までの一般組合運動の特質と意義にかんする概括的な評価を提起しようとする試みは、最近の研究をみてもないし、ましてイギリス労働組合運動全般の構造と運動方向の変化という鳥瞰図のなかに位置づけようとするものは皆無であ

(1) 岡本秀昭「英国建設業の交渉機構——運輸一般労組拡大の制度的背景——(上)」、大原社会問題研究所「資料室報」第201号。

(2) 栗田健『増補イギリス労働組合史論』(未来社、1978年)、316ページ。この栗田氏の論稿は、最初1970年に発表されたものである。そして、氏がその「分析の欠陥」をついたと承認されたのは、鈴木幹久「イギリス労働組合運動史における「一般組合」の位置」名城大学『名城商学』第15巻4号、による批判であった。

る」<sup>(3)</sup>という評価もおこなわれている。しかし、日本の場合は、こうした評価や位置づけ以前の  
問題点＝事実認識の遅滞が存在してきたと思われるのである。

本稿はそのギャップをいくらかでも克服することをめざしてなされる限定的な作業という性格を  
もつことになろう。

以下での作業はつぎのような手順と視点で、仮説を示しつつおこなう。まず、今日の巨大な運輸・  
一般労働組合を形成するうえでの〈原型〉をつくりあげた歴史的時期を示すことである。また、そ  
れと並んで、その源流となる諸組合を特定してとりあげる。そして、その時期にそれらの組合がど  
のような過程を経て合流したのかを追跡する。その際の視点は組織論におく、というものである。

第一に、成立の歴史的時期という点でいえば、この組合が成立したのは——くりかえして強調す  
れば、今日の運輸・一般労働組合の〈原型〉がつくられたのは——ロンドン・ドック・ストライキ  
の1889年でも、運輸・一般労働者組合という名称の組織が結成された1922年でもない(「結成」と「成  
立」という用語の使い方によって、区別する意図がこめられている)。ここでは、源流となる組合  
の結成から運輸・一般労働者組合の成立過程は1880年代末から1920年代末までととらえなければな  
らない、と考えられている。

第二に、その理由になるであろうが、いわゆる「新組合運動」とその中心になる一般組合の運動  
と組織化の高揚の歴史を、19世紀末から20世紀の初めにかけての〈二つの波〉をもった〈過程〉と  
してとらえていることである。すなわち、第一の波が1880年代末であり、第二の波が1910年代のは  
じめである。この二つの時期が〈二つの波〉にあたる(したがって、当然のことながら、1889-90  
年のいわばヒロイックな局面のみを切りとって取りあげる立場にはない)。そして、この二つの時  
期を経て、1920年代に大合同の過程を迎えるのである。そのなかに運輸・一般労働者組合の結成＝  
成立過程が位置づけられるのである。

イギリスにおける一般組合研究の代表者の一人も、最近あらためて次のように強調している。  
「1889年のドック・ストライキとその余波は、新組合運動のあらゆる側面を例証し、それゆえ、こ  
の現象全体のポピュラーなイメージをもたらしている。しかし、興味深いことは、1911-13年のた  
いへんに似かよった組合の高揚と転換はけっして同じような呼称(label)を生みださなかったこ  
とである。それが〔1889年と〕同じように大きなイノベーションをとめない、〔1889年と比べて〕  
よりいっそうラジカルであったにもかかわらず、である。このときでさえも、1889年に開始された

---

(3) R.Hyman, 'Mass Organization and Militancy in Britain: Contrast and Continuity', in W.J. Mommsen and  
Hans-Gerhard Husung (eds.), *The Development of Trade Unionism in Great Britain and Germany  
1880-1914*, 1985, p. 250, このモムゼンらの著書は、イギリスとヨーロッパ大陸諸国の「新組合」運動にかん  
する比較分析がおこなわれており、たいへん興味深い研究となっている。

過程の継続、あるいはその第二波とみなされているということを示している」<sup>(4)</sup>。

そして、この見かたにたてば、一般組合の歴史的發展は、次のような三つの局面を区別する時期区分にしたがうことができる。「すなわち、第一に1889-92年の拡大、第二に1892年と1910年との間におけるその重要性の相対的低下、そして第三に1911年以後の復活した——そして結局あきらかになったように——恒常的な拡大である。これらの諸局面はそれぞれ、特有の組織と政策の諸形態を發展させた」<sup>(5)</sup>。

また、一般組合の戦術はこれらの三つの段階に照応して、次のように区別される。「第一は、1889-92年の旧式の一般組合運動であり、第二は、1892-1910年の慎重で、制限され、保守的であった「セクショナルな」組合運動であり、そして、第三は、1911-20年の拡大のなかから起こってきた革命的な組合同への要求、産業別組合運動、あるいは現代の運輸・一般労働者組合にはっきり表現されているような「一般」組合組織である。第一と第三の段階とは、ともにすべての「不熟練」(unskilled)労働者の組織をめざした。第二の段階は——主として周囲の状況の圧力によって——旧式の交渉が可能であった「不熟練」労働者の諸集団の組織に、みずからを限定することによって、事実上それを放棄した」<sup>(6)</sup>。

第三に、それでは運輸・一般労働者組合じたいの源流を形成した諸組合は何だったのか、という問題である。たしかに、この組合は1922年の結成とそれ以降、数多くの組合を合同してきた。したがって、ある意味ではそのすべての組合が運輸・一般労働者組合の源流であろう。しかし、ここでは、そのなかから、おもなく三つの源流)を特定している。結論的に先回りしていえば、それらは、第一に、ロンドンとリヴァプールとにそれぞれの拠点をもちた「ふたつのドッカーズ・ユニオン」を中核とした港湾労働者の組合であり、第二は、道路旅客輸送労働者と道路貨物輸送労働者との二つのグループによって構成される道路輸送労働者の諸組合、とりわけロンドン・バス労働者を中心とした旅客輸送労働者の組合である。そして、第三は、わが国での「一般組合」概念が「製造工業以外の交通、運輸、配達、建設等の不熟練かつ雑多な労働者が組織された」<sup>(7)</sup>とされていること

(4) E. J. Hobsbawm, 'The "New Unionism" in Perspective', in *Worlds of Labour: Further Studies in the History of Labour*, 1984, p. 152, ホブズボウムはこの見かたを肯定しているのである。

(5) E. J. Hobsbawm, 'General Labour Unions in Britain, 1889-1914', in *Labouring Men: Studies in the History of Labour*, p. 187, 鈴木幹久・永井義雄訳「イギリス労働史研究」ミネルヴァ書房, 1968年, 165ページ。訳文については、邦訳書を参照させていただいているが、必ずしもそれに従っていない。また[ ]内は、浅見による補足である。以下、同様。

(6) *Ibid.*, p. 191, 邦訳書, 176ページ。

(7) 塩田庄兵衛編『労働用語辞典』(東洋経済新報社, 1972年)17ページ。そのほかの労働運動・労働問題分野の辞典においてもほぼ同様の規定を見出すことができる。これは、おそらく大河内一男編『労働事典』(1965年, 青林書院新社)における組合組織形態論の定義がそれ以降、普及したものではないかと思われる。

をくつがえすことになるが、機械・金属、化学など、まさに「製造工業」を中心とした「新産業」、とくにミッドランドの自動車工業を中核とした半熟練労働者（さらには、全国の農業労働者）を基盤にした忘れられた〈真の一般組合〉である。本稿は順次、これらの〈三つの源流〉の軌跡をたどることにする。なぜ、この〈三つの源流〉に特定したかは、そのなかで明らかになると考えている。

最後に第四として、以上の視点にたつて作業をおこなう際に、とりわけ関心をもちつつ追跡したいのは、運輸・一般労働者組合、あるいはそれを形成することになる諸労働組合が、とりわけその指導者たちが、いかなる課題に取り組み、いかなる組織論を形成したのか、ということである。一般組合という労働組合の組織形態（私は、ある意味では一般組合はいわゆる「組織形態」ではないと考えてはいるが）と労働者の経験、指導者たちの組織論とはどのようなつながりや意味をもったのだろうか、ということである。

以上で簡単に私の問題関心をのべたつもりである。それでは、上にのべた運輸・一般労働者組合の成立の歴史的時期および時期区分、源流にかんする仮説を私の視点にもとづいて、まずは運輸・一般労働者組合の源流となる主な諸組合の結成から合同にいたるまでの道程からみてゆくことにしよう<sup>(8)</sup>。

## 2 運輸・一般労働者組合の源流

### (1) ふたつの「ドッカーズ・ユニオン」

——ドック・波止場・河岸・一般労働者組合と全国ドック労働者組合——

1922年に結成されたという意味での運輸・一般労働者組合は、「ひとつの一般組合でおおわれた形にはなっていたものの、事実上、港湾労働者と道路輸送労働者との産業別労働組合」<sup>(9)</sup>であったと性格づけられている。いいかえれば、今日の運輸・一般労働者組合のような Multi-Industrial Union あるいは General-Industrial Union ではなく、当初は、「港湾労働者と道路輸送労働者との産業別労働組合」という組織的性格をもっていたということである。したがって、運輸・一般労働者組合はそのこのある時点で組織的性格を変化させたことを予想させる。

まず、このことを認識したうえで、前者、すなわち第一の源流である港湾労働者における源流をみることにしよう。この分野における労働者はいかにして組織され、結集するにいたったのか。そして、いかにして運輸・一般労働者組合を結成する合同への道を歩んだのだろうか。

---

(8) 私は以前にここでものとほぼ同じ視点から、運輸・一般労働者組合の成立にかんするごく簡単なスケッチを描いたことがある。浅見和彦「イギリス運輸一般の源流と成立について——二つの源流と二度の成立——」【月刊 TGU】（全日本運輸一般労働組合）、1984年4月号。

(9) E. J. Hobsbawm, 'National Unions on the Waterside', in *Labouring Men*, p. 206. 邦訳書、187ページ。

1922年の運輸・一般労働者組合の結成は、それまでに存在していた地方的（Regional）な諸組合にかわって、初めて一つの全国的な組織をつくりあげることになった。この点に大きな意義を見出せるのであるが、その港湾労働者の労働組合といえば、おそらくイギリスでも日本でも、ただちに思い浮かべられるのは、1889年のロンドン・ドック・ストライキ<sup>(10)</sup>とそのなかから誕生した“ドッカーズ・ユニオン”——ドック・波止場・河岸・一般労働者組合（Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union）であろう。まさにこの組合こそは、ウィル・ソーン（Will Thorne）<sup>(11)</sup>が中心となったガス労働者・一般労働者組合（National Union of Gasworkers and General Labourers）とともに、1889年のそれという意味でのいわゆる「新組合運動」のシンボリックな存在である。そして、運輸・一般労働者組合の成立過程において、のちにもみるように、きわめて大きな役割を演じるのである。

このことをおさえたうえで、しかしながら、イギリスにおける港湾労働者の全国的・産業別結集には、〈二つのドッカーズ・ユニオン〉がその中核となったことが見落とされてはならない。1922年に運輸・一般労働者組合を生み出した「合同の中心にあったのは、二つのドック労働者の組合であった」<sup>(12)</sup>。すなわち、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合とともに、全国ドック・河岸・一般労働者組合（National Union of Dock, Riverside and General Workers, 1889年に結成されたその前身の名称は全国ドック労働者組合—National Union of Dock Labourers）である。

よく知られているように、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合は、1889年のロンドン・ドック・ストライキのなかから、ベン・ティレット（Benjamin Tillet）<sup>(13)</sup>が1887年7月に組織した茶労働者・一般労働者組合（Tea Operative's and General Labourers' Union）を組織的母体として誕生した。それは、この1889年のロンドン・ドック・ストライキとドック・波止場・河岸・一般労働者組合にかんする最も包括的な研究によれば、1889年の9月の半ばないし、その下旬のことであ

---

10) 実は「この大ドック・ストライキがどのように起こったのか依然はっきりしていない」（J. Schmeer, Ben Tillet: Portrait of a Labour Leader, 1982, p. 40.）。「一八八九年八月のロンドン港湾ストライキの起源について、今なおすべてが解明されたわけではない」（都築忠七「一八八九年の人々」『イギリス社会主義思想史』1986年、95ページ）。このストライキにかんする包括的な研究としては、J. Lovell, Stevedores and Dockers: A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914, 1969, chap. 4. を見よ。また Lovell, 'The Significance of the Great Dock Strike of 1889 in British Labour History', in W. J. Mommsen and Hans-Gerhard Husung (eds.), The Development of Trade Unionism in Great Britain and Germany 1880-1914, 1985. も参照。

11) ウィル・ソーンも、ティレットが1887年に創設した茶労働者・一般労働者組合の組合員であった。

12) E. Taplin, The Dockers' Union: A Study of the National Union of Dock Labourers, 1889-1922, 1986, p. 4. この Taplin の著書は、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合に比して、ほとんど知られることのなかった全国ドック労働者組合にかんする最初の包括的研究である。

13) ティレットについての最近の研究書としては、Schmeer, op. cit. を参照。

る<sup>(14)</sup>。このときドック・波止場・河岸・一般労働者組合は組合員が1万8000人にふくれあがっており、指導部はトム・マン (Tom Mann) が委員長、ティレットが書記長に就任した。「その指導部、新しい組織名称、組織構造といったすべてのことが、地方的で職業別の形態をとった労働組合よりも、全国的で一般組合の形態をとった労働組合運動の立場を示すものであった」<sup>(15)</sup>のである。ロンドンのドック・波止場・河岸・一般労働者組合は、このことによって、第一にロンドン以外の港湾労働者のあいだに、第二に港湾労働者以外の労働者のあいだに、組織を拡大することができる可能性や条件をもったといえる。

もちろん、港湾労働者の間では、1890年7月時点で、ロンドンのほかにハル、プリストルを中心にしてブリテン島の南部と東部の港湾における組織化はすべてといってよいほどドック・波止場・河岸・一般労働者組合の手によっておこなわれたのである。すこし具体的にみてみよう。

組合は1889年9月から翌90年7月までの間に急速に組織を拡大した。テムズ河地域だけで7地区60支部が確立し、2万5500人の組合員を擁していた。地域的な構成としては大多数はロンドンが、また産業的には港湾労働者が中心であった。とはいえ、7地区のうち1地区はまったくセメント産業と製紙産業との労働者が占められていた。また、ドック地区でも製油工場や醸造工場の労働者を組合員としている支部がいくつか存在した<sup>(16)</sup>し、さらには農業労働者の組織化<sup>(17)</sup>にも積極的であった。つまり、「一般」組合の容貌をもっていた。

その結果、1890年のピークの時点では組合員数は5万人を超え、5万6000～5万7000人に達したのである。しかし、このときがピークであった。景気の後退と1890年に結成された海運連盟を中心とした雇用主側の断固とした反撃とによって、これ以降、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合は急速に組織を破壊され、弱体化していく<sup>(18)</sup>。ハルは、1891年ごろにはドック・波止場・河岸・一般労働者組合のなかでもロンドンにかわって「最もよく組織化された港」<sup>(19)</sup>になっていた。し

---

(14) Lovell, *Stevedores and Dockers*, p.114は「1889年9月半ば (mid-September)」に開かれた集会で、となっており、同じ Lovell, *'Significance'*, p.103.のほうは「1889年9月下旬 (late September)」の代議員集会で、となっている。一方、日本では、最近の研究、例えば安川悦子『イギリス労働運動と社会主義』1982年、200ページも、前川嘉一『イギリス労働組合主義の発展』1965年、59ページに依拠してか、「8月19日」としている。

(15) Lovell, *'Significance'*, p.103.

(16) Loc.cit.

(17) E.J.Hobsbawm, *Labour's Turning Point 1880-1900*, second ed. 1974, pp.88-89.

(18) ラヴルは、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合は雇用主の攻撃以前に「一般」組合の性格からドック労働者のみの性格の組合へ後退した、と論じている。そして「そのことは、組合の基本戦略から生じた」と指摘している。Lovell, *op .cit.*, pp.105-108.

(19) R.Brown, *Waterfront Organisation in Hull 1870:1900, 1972*, p.46.

かし、「この組合の全国の組合員の大半がいまやハルにあった」<sup>(20)</sup>という1893年におこなわれたストライキは敗北し、これによって実質的にここでの組織が崩壊した。まさに「1893年のハル・ストライキにおける労働者の敗北は、ブリテンにおける新組合運動の最初の主要局面の終章であった」<sup>(21)</sup>のである。

一方、全国ドック労働者組合は、1889年にロンドン・ドック・ストライキに先立って、グラスゴーで創設された。同年2月のことであった。創設の1週間後に、R・マッキー（Richard Mcghee）が委員長に、E・マッシュュー（Edward Mchugh）が書記長に着任して、11月の第1回大会で正式に選出された。ドック・波止場・河岸・一般労働者組合が「ストライキのなかから生まれた唯一の新組合」<sup>(22)</sup>であったのになし、全国ドック労働者組合は組合結成を呼びかける大衆集会のなかから誕生した。この組合は、本部を1890年にはグラスゴーからリヴァプールに移し、北イングランドや東スコットランドを拠点とした。こうしてイギリスの港湾はロンドン、ハル、ブリストルを中心にしたドック・波止場・河岸・一般労働者組合とリヴァプールを中心にした全国ドック労働者組合との二つの「全国組合」<sup>(23)</sup>が勢力をわけあうこととなった。

この全国ドック労働者組合も、ロンドンを中心としたドック・波止場・河岸・一般労働者組合と同様に、1889年に結成したものの、それ以降、1891年初めには、雇用主の攻撃によって半数が脱落し、「全国ドック労働者組合の社会的存在は事実上消滅した」<sup>(24)</sup>といわれるように後退と摸索の時期を経験する。1894年以降は1922年の合同まで重要な役割を果たすジェームズ・セクストン（James Sexton）が書記長に就いて組織の維持と財政の安定に努めるが、「雇用主の敵視が変わらないため、セクストンの政策の基調は非戦闘的な方針にそったものにならざるをえなかった」<sup>(25)</sup>し、「全国ドック労働者組合はほかの多くの不熟練労働者の組合に比べて打撃が少なく、困難な時期を生き延びたが、これは争議を回避するセクストンの主張を反映したものであった」<sup>(26)</sup>。

しかしながら、全国ドック労働者組合とドック・波止場・河岸・一般労働者組合とは、以上にみ

---

<sup>20)</sup> Ibid., p.66.

<sup>21)</sup> Ibid., p.88.

<sup>22)</sup> Lovell, *Stevedores and Dockers*, p.104.

<sup>23)</sup> 両組合は実態が regional ではあったが、「全国組合」の名称を持っていた。ドック・波止場・河岸・一般労働者組合は「国際組合」でさえあった。少なくとも一時は、Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union of Great Britain, Ireland and Netherlands を名乗った。

<sup>24)</sup> Taplin, *op.cit.*, p.40.

<sup>25)</sup> Ibid., p.55.

<sup>26)</sup> Ibid., p.66.



た共通性のみならず、比較してかなり重要な違いをもっているといえる<sup>(27)</sup>。

まず、1889年よりも前の時期の両港湾とそれぞれの組合組織化の相違が存在した。1879～80年に発生したリヴァプールのストライキは、この港湾の労働者の全階層を巻き込む性格のものであった。とはいえ、それによって大衆的な労働組合運動が定着することはなかったため、1889年の全国ドック労働者組合の結成は港湾の全階層を組織する性格をもった。これに対して、ロンドンでは、1870年代の初め、ストライキのなかから労働保護同盟(Labour Protection League)が結成された。これは、基本的には港湾労働者のなかの熟練労働者、とくに沖仲士の組織という性格をもって1880年代まで組織は維持され存続した。また、港湾におけるもう一つの熟練職種、はしけ船頭は1872年に、それまでのはしけ船頭のギルド的な機能を担ってきた組織が実質的に労働組合に移行して、合同船頭・はしけ船頭組合(Amalgamated Society of Watermen and Lightermen)<sup>(28)</sup>が成立した。

また、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合についていえば、「1900年以降は、ロンドンでは、事実上崩壊」<sup>(29)</sup>しており、ロンドン以外の地方組織から集めた組合費を支えにしてロンドンにお

---

27) 以下に関連する点について、この時代の観察者のひとりが次のように分析していた。ロンドン港は、波止場の所有者や船頭、はしけ船頭らのギルド的な特権をもった団体、そしてドック会社に支配されている。一方、リヴァプール港は、こうした状態が「双葉のうちに押しつぶされ、港湾制度全体が近代化された」。ロンドンでは「そのときドック労働者のストライキが勃発した」。「ブルジョアジーは、ドックの大立者は彼らにとっても敵であり、スト中の労働者は自分自身のためばかりでなく、間接的にはブルジョアジーのためにも闘争を始めたのだと、思いついた。ストライキにたいする公衆の同情とブルジョア社会からの前代未聞の寄付金額との秘密は、ここにある」(エンゲルス「ブルジョアジーの辞職」【マルクス・エンゲルス全集】第21巻、386-390ページ)。

28) この組合について、ウエップ夫妻は次のように指摘していた。「かれらはいつも直接に顧客と交渉し、また1350年以降は継続して組織されたという伝統をもっている。船頭の職業を統制するための権限は、1555年の国会の立法によって、当時法人化されたテムズ河船頭・はしけ船頭同業組合に与えられ、この組合の管理は当初から完全に親方はしけ船頭の手にあったようである。親方のいない船頭は、この組合から組合員の資格を受けざるをえなかったし、今日の労働組合、すなわち合同船頭・はしけ船頭組合はテムズ河船頭・はしけ船頭同業組合の役員会に、労働する船頭と職人はしけ船頭の代表を若干名送り出す目的で1872年に設立されたものである」(ウエップ夫妻「労働組合運動の歴史」上巻、日本労働協会、1973年、15ページ)。また、日本のイギリス・ギルド史研究者は、「船頭、車夫、ポーターの三つの運送関係ギルドは、親方層の地位も低く、資本・賃労働関係への分裂が進まないため、ギルドそれ自身が労働組合に接近していったように思われる」と注記している(坂巻清「イギリス・ギルドの崩壊史の研究」、1987年、385-386ページ)。この合同船頭・はしけ船頭組合の書記長となったH・ゴスリング(Harry Gosling)こそ、のち全国運輸労働者連合の議長となり、そして運輸・一般労働者組合の初代にして最後の委員長になった人物であった。ゴスリングについては、Bellamy and Saville(eds.), op. cit., IV, 1977, pp.83-89.のJ.Lovell執筆による伝記を参照。

29) Lovell, Stevedores and Dockers, p.151.

ける港湾労働者の組織を維持している状態にあった。具体的には、次のようになっていた。「ドック・波止場・河岸・一般労働者組合がいくらか安定したのは、ティレットが自主的な調停機構を支持する政策をとっていた南ウエールズのブリキ板労働者の組合員拡大の結果であった。1910年、すなわちドック労働者の次の戦闘性の高まりの前夜には、この組合には119の支部があったが、そのうち69支部が南ウエールズにあり、そのまた29支部はブリキ板の支部であった。そして、それらのブリキ板支部が組合の収入の5分の1を負担していたのにたいし、ロンドンのドック支部からのものは20分の1にすぎなかった」<sup>(30)</sup>し、また、いわゆる「労働不安」と「新組合運動」第二波最後の年にあたる「1914年には、235支部の109支部がプリストル湾と南ウエールズ地域にあった」<sup>(31)</sup>。

1889年におけるロンドン・ドック・ストライキの高揚によって、そのなかから誕生したドック・波止場・河岸・一般労働者組合は、リヴァプールとは異なって、港湾労働者の全階層を巻き込むという形をとらなかつた。沖仲士とはしげ船頭の組合が別個にすでに強固に組織されていたのである。これにたいして、リヴァプールでは、全国ドック労働者組合と競合したのは、二つの小さな石炭運搬夫の組合だけであつたし、それも1911年には吸収してしまった。このため、港湾の全階層・職種を含んだ「全国ドック労働者組合の包括的な性格によって、港湾労働者のみの組織であり続けた」<sup>(32)</sup>し、港湾労働者のみに限定された組合という意味で、「全国ドック労働者組合は、その33年の歴史をつうじて、強力なセクショナルな組合として展開した」<sup>(33)</sup>のである。そして、「ドック労働者の組合としては、全国ドック労働者組合の組合員数と影響力とはドック・波止場・河岸・一般労働者組合のそれを上回つたし、組合員を港湾以外に拡大する必要はより少なかつた」<sup>(34)</sup>のである。

## (2) ロンドン・バスのたたかう「労働貴族」を中核とした道路輸送労働者

### ——統一車両労働者組合と全国車両労働者組合——

前節でも指摘したように、1922年に結成された運輸一般労働者組合は「実質的に、港湾労働者と道路輸送労働者との産業別労働組合」であつた。次には、どのようにして後者の道路輸送労働者が結集し、またどのようにして港湾労働者の組合との合同に加わつたのかをみななければならない。

道路輸送労働者の分野では1922年の合同＝運輸・一般労働者組合の結成に参加した主要な組合は、おもに道路乗客輸送部門で組織していた統一車両労働者組合（United Vehicle Workers）であ

<sup>30</sup> Bellamy and Saville (eds.) .op.cit. , IV , 1977 , p.180 (John Saville と AJ.Topham 執筆による Tillet にかんする伝記)

<sup>31</sup> Ibid. , p.182.

<sup>32</sup> Taplin .op .cit .p.159.

<sup>33</sup> Ibid. , p.167.

<sup>34</sup> Ibid. , p.4.

り、また主として道路貨物輸送部門でのウェイトが高かった全国車両労働者組合（National Association of Vehicle Workers）である<sup>(35)</sup>。

前者の組合は、1922年の運輸・一般労働者組合結成直前の1920年に三つの組合の合同によって、成立し、この合同時点で109,425人の組合員を数える大きな組織であった。この組合を結成した三つの組合のうち二つがその主力組合であり、一つは合同市街鉄道・車両労働者組合（Amalgamated Association of Tramway and Vehicle Workers）、いま一つがロンドン・地方・免許車両労働者組合（London and Provincial Union of Licensed Vehicle Workers）であった。

また、後者の全国車両労働者組合は、1891年に結成され、運輸・一般労働者組合の結成に参加することになる組合であった。

これらの組合の形成史とその合同過程をみてみよう。

この点ではまず、イギリスの1889～90年の「新組合運動」の“爆発”は「伝統的には、ロンドン・ドック・ストライキ、不熟練労働者の組織化や『社会主義の復活』と結びつけられるが、実際には、全国のおよそすべての工業地域、広い範囲のさまざまな産業、非常に多様な政治的つながりをもった労働者諸階層にかかわっていた」<sup>(36)</sup>ことを確認することが必要である。1889年のロンドンでは、港湾ストライキによる組織化だけでなく、市街鉄道馬車労働者の組合が結成され、これに2,000～3,000人が結集した。この組合はロンドン・州・市街鉄道・乗合バス従業員労働組合を名乗り、委員長には組合を組織した若い弁護士のトマス・サザースト（Thomas Surtherst）が、また専従役員にはウィリアム・コリソン（William Collison）が就いた（このコリソンは、のちストライキ破りとして有名になるコリソンのことである）。このときはバスといっても、まだ自動車ではなく馬車による時代であった。当時、バス乗務員は15～16時間労働という長労働時間<sup>(37)</sup>のなかで与えられ

---

35) 統一車両労働者組合にかんする最初のまとまった研究は、運輸・一般労働者組合のロンドン・バス部会役員によって最近刊行された以下の研究である。K.Fuller, *Radical Aristocrats: London Busworkers from the 1880s to the 1980s*, 1986. これにたいして、おもに道路貨物輸送部門であった全国車両労働者組合についてのまとまった研究は皆無と思われる。ここでも、統一車両労働者組合を中心とした動きに限定してみることになる。なお全国車両労働者組合は、National Union of Vehicle Workers としている文献がよく見かけられ、組合旗にもそう書かれている例を確認できる（J.Gorman, *Banner Bright*, 1973, pp.94-95.）が、Taplin, op.cit., p.152.が *First Annual Report of the TGWU for the year ending 31 December 1922*.にもとづいていることから、少なくとも結成時にかんしては本文中の原名称のほうを掲げた方がよいと判断した。

36) E.J.Hobsbawm, 'Economic Fluctuations and Some Social Movements since 1800,' in *Labouring Men*, p.140. 邦訳書, 133ページ。

37) Hobsbawm, *Labour's Turning Point*, p.93.

ていたものの、賃金水準は労働者のなかでも最も高い層に含まれていたのであった<sup>(38)</sup>。

サザーストの組合は、1891年6月にロンドン・ジェネラル乗合バス会社が券売制の導入をおこなうという合理化をしたさいに、労働時間の12時間への短縮を中心とした要求を掲げたストライキをおこなった。これには8000人の労働者が参加し、時短などの要求が実現した。しかしながら、その成果は雇用主の反撃にあって長続きしなかった。こうして、この最初の組合はバス労働者のなかに大きな影響力をもつことができずに、まもなく(1892年ないし1893年に)消滅した。

また、マンチェスターでも、1889年に合同市街鉄道・車両労働者組合が結成された。この組合は、道路旅客輸送との道路貨物輸送の両部門でロンドンおよびその他の地方で組合員をもつようになり<sup>(39)</sup>、一方、辻馬車の部門ではロンドン辻馬車御者労働組合(London Cabdriver's Trade Union)が組織された。この組合は、前述の全国車両労働者組合の支部であったように思われる<sup>(40)</sup>。

いずれにしても、第一次世界大戦の前夜に、ロンドン・地方・免許車両労働者組合が登場し、その後合同市街鉄道・車両労働者組合がこの組合との合同をおこなう時期までは、組織化の沈滞期をむかえるのである。これは、やはり港湾におけると同様に、また「新組合」、一般組合に共通して、本稿の時期区分において指摘した「第二の局面」を経過することを示しているといえる。

この部門、とくにバス部門における組織化を困難にした要因は一体何であったのだろうか。それは、当時としてはかなり高かった賃金水準であり、雇用主との関係における労働者性と「自営」的な要素(馬車の賃賃料の支払い、料金の一部のヤミ収入など)との混在にあったといえよう。これらは、労働組合への結集よりも各個人ごとの対応という傾向を生み出したといえる。しかしながら、券売制の導入という企業側の合理化は、こうした「自営」的な側面をぬぐいさって、労働者化を進めるものとなり、労働組合への組織化の主体の側の障害を除去していく傾向・条件をつよめることになったといわれる。

「要するに、19世紀の後半には、ロンドン・バスの労働者たちは依然、半熟練の半ば自営的な性格をもった労働者とみなされていた(そして、かれら自身もそう考えていたのである)ということができる。労働者は高い収入をえられたという点で、労働貴族への足掛かりをもっていたのである。自動車時代の到来とともに、労働者は完全な労働貴族の地位を手に入れ、そして恒常的な労働組合

<sup>(38)</sup> Fuller, op.cit., p.19. なお、「1890年代初頭までに、ロンドンにはジェネラル会社による860台とそれと提携操業する約200台、道路車両会社による275台の乗合馬車が運行していた」(T.C.バーガー, C.I.サヴィジ<大久保哲夫訳>『英国交通経済史』, 泉文堂, 1978年, 158ページ)。

<sup>(39)</sup> TGWU, Record, March 1962に掲載されたT.Corfieldの執筆によるThe Union's History-Part vii, Road Passenger Transport. この資料は、岡本秀昭教授から貸与していただいたものである。

<sup>(40)</sup> J.Gorman, Banner Bright, pp.94-95.

組織を手に入れるようになるのであった」<sup>(41)</sup>。

1913年、ロンドン辻馬車御者労働組合は、ロンドン・バス・市街鉄道・自動車労働組合（London Bus, Tram and Motor Workers' Union）を合併し、それまでの辻馬車＝タクシー労働者に限定せず、広く道路輸送労働者を組織する方針を示す組織名称として、ロンドン・地方・免許車両労働者組合（Lodon and Provincial Union of Licensed Vehicle Workers）へ変更した。こうした方針の成功によって、その年には12,000人のバス労働者のうち9,000人を組織するに至ったのである。そして、その後数年間に、この組合は経済闘争の面で戦闘的であると同時に、政治的にもラジカルな組合として展開していくことになる<sup>(42)</sup>。

このことの背景には、第一には、とりわけ1910年代にはいって進んだバスの馬車から自動車への転換という事情によっていたといえる。「これまでみられた種々の輸送形態間の均衡は、バスが、ついに高密度なロンドンの交通内で、厳しい使用に耐えうる性能に発展した1910年から14年に突然の変化をみせたのである」<sup>(43)</sup>。それは、従来の乗合馬車と比べて大きい収容能力をもった自動車バスの登場で、1910年10月に認可され、その優秀さが証明されると毎週20台の割で生産されることになり、「1年前にはまだ343台の乗合馬車を運行させていたLGOC〔ロンドン・ジェネラル乗合バス会社〕は1911年10月にその最後の馬車をサービスから撤退させた」<sup>(44)</sup>という急激な変化をおこした。

これによって、馬車時代の労働者はバスの自動車化によってほとんど生き残ることができず、この技術変化の要求する新しい熟練をもった労働者の登場がおこった。そして自動車バスの運転労働者は、馬車時代の御者とは大きく異なった地位を確保することができたのである。このことは、その技術のほか免許が警視総監によって交付されるという事情によって他の一般労働者たちと区別されたこと、またそのことが雇用主に対する交渉力を強めたこと、安全運行や交通法規の順守などが社会問題として重要になったこと、などによって支えられていた。また、当時、ロンドンのバス事情はロンドン・ジェネラル乗合バス会社の事実上の独占状態にあり、これによって、さらに交渉力が強められたからであった。このような要因が、バス労働者に、運輸・一般労働者組合のある役員の言葉を借りれば、「労働貴族」——もちろん19世紀のそれとは異なった意味でだことわっている——としての意識と誇りを持たせ、またその地位を守るための手段として労働組合の組織化へと向かわせたのであった<sup>(45)</sup>。

一方、道路貨物輸送部門はどうであったのか。イギリス交通経済史の研究によれば、「1914年ま

41) Fuller, op.cit., p.25.

42) Ibid., p.26.

43) T.C.バーガー, C.I.サヴィジ, 前掲書, 174ページ。

45) Fuller, op.cit., pp.26-27.

では、ロンドンおよびおそらく他の殆どの大都市では、市街鉄道、バス、タクシーによる公共旅客輸送機関は、事実上すべて機械化され、とくにロンドンの場合、「1911年には全旅客車両のうち馬によるものは13%となっており、1913年にはほんの6%であった」といわれるのにたいして、「貨物車両はまだ主に馬を用いており、ロンドンでは1913年に88%の割合であった」し、「道路運送事業の旅客部門とは対照的に、道路貨物輸送における大規模事業は、きわめて稀であった」<sup>(46)</sup>という。この旅客輸送部門と貨物輸送部門のあいだの相違が、道路輸送労働者のなかにおける旅客輸送労働者、とりわけロンドン・バス労働者の中心的な役割を説明するうえで役にたつのではないだろうか。

第二の背景は、やはりロンドン・地方・免許車両運転労働者組合の結成が「労働不安」の下でおこなわれたことである。このときは、港湾の場合と同じように、社会主義、とりわけサンジカリズムの台頭がみられた<sup>(47)</sup>が、この組合の専従役員たち、とくにジョージ・サンダース (George Sanders)<sup>(48)</sup>やアーチャー・ヘンダースン (Archie Henderson、元合同市街鉄道・車両労働者組合のオルガナイザー) がその影響下にあった。第一次世界大戦の勃発にさいしては、イギリス労働運動の大勢は、「労働不安」の高まりなどなかったかのように雲散霧消してしまい、戦争支持への熱狂を示すが、この組合の指導部は開戦当時から反戦の立場をとっていたのである。1915年には組合に徴兵制反対委員会が結成されたのもその表れであった<sup>(49)</sup>。

ところで、このロンドン・地方・免許車両労働者組合と合同市街鉄道・車両労働者組合 (Amalgamated Association of Tramway and Vehicle Workers) との合同によって (最終的にはもう一つの小さな組合が加わり三組合によって) 統一車両労働者組合が誕生したのであった。合同市街鉄道・車両労働者組合は、ロンドン・地方・免許車両労働者組合とは対照的に穏健派の組合として知られており、ロンドン・地方・免許車両労働者組合と対立することもしばしばであった。しかし、1915年5月、ロンドン市の市街鉄道の労働者のおよそ半数を組織するロンドン・地方・免許車両労働者組合は、労働時間短縮を掲げてストライキに突入したが、この事件が両組合の関係に変化をもたらした。これは、当初ロンドン・地方・免許車両労働者組合の単独の戦いであったが、合同市街鉄道・車両労働者組合のロンドンにおける組織もまもなくこれに加わり、共闘委員会が結成された。この争議を経て2,700人の組合員を増やし、ロンドン・バス労働者のあいだではその9割を結集するにいたった。そして1918年には、60支部、20,000人の組合員を擁するまでに拡大した。一方、合同市街鉄道・車両労働者組合はこの組合のオルガナイザーのA・ヘンダーソンがロンドン・

<sup>46</sup> T.C.バーガー、C.I.サヴィジ、前掲書、176および218ページ。

<sup>47</sup> イギリスのサンジカリズムについては、B.Holton、British Syndicalism 1900-1914, 1976を参照。この研究が最も包括的なものと思われる。

<sup>48</sup> サンダースは、のち運輸・一般労働者組合の一般グループの全国役員を務めるが、かれはプロフィンテルンのイギリス・ビューローのメンバーにもなった。Fuller, op.cit., pp.65, 70.

<sup>49</sup> Fuller, op.cit., p.47.

地方・免許車両労働者組合へ移籍し、組合員もこちらへ加入するなどしたため、1915年末にはロンドンの合同市街鉄道・車両労働者組合の支部はほとんど消滅したといわれる<sup>(50)</sup>。

また、そのご1917年8月に、道路輸送労働者の17組合が後で詳しく触れる全国運輸労働者連合を通じて、要求を提出することを決定したり、さらには1918年1月、合同市街鉄道・車両労働者組合とロンドン・地方・免許車両労働者組合とは、加盟していた全国運輸労働者連合を通じて、全国的な要求を提出するなどの共闘がすすむという展開がみられた<sup>(51)</sup>。

こうした背景のもとで、合同市街鉄道・車両労働者組合とロンドン・地方・免許車両労働者組合の両組合の合同へ向けた協議は、1918年1月から開始された。このとき後者の組合員24,000人、前者の組合員28,000人であった。この協議で議論となったのは、中央本部の設置場所と専従役員の選出方法の二点であったが、結局、本部はロンドン・地方・免許車両労働者組合の主張するロンドンに（合同市街鉄道・車両労働者組合はマンチェスターを主張）、専従役員については合同市街鉄道・車両労働者組合の主張する任命制にすることで落ち着いた（ロンドン・地方・免許車両労働者組合は選挙制であった）。合同は1920年に達成され、書記長には合同市街鉄道・車両労働者組合のスタンレー・ハースト（Stanley Hirst）が就任した。また、組織的には、組合内部に、乗合バス部会と道路貨物輸送部会を設置した<sup>(52)</sup>。

しかしながら、この時点では統一車両労働者組合は十分に組織的に統一したものとは言えない状態にあったのである。「ロンドン・地方・免許車両労働者組合は常に全ての乗客輸送労働者の全国的組織化に関心をもってきたし、また1915年の市街鉄道ストライキの芳しくない経験によって合同の必要性が強く指摘されてきていた。道路乗客輸送労働者の組織の必要性和ロンドン・バス労働者の強い独立性との間の矛盾は、そのごの〔運輸一般労働者組合結成後の〕時期の緊張を生む恒常的な源になるのであった」<sup>(53)</sup>。

### (3) わすれられた「真の一般組合」

#### ——労働者組合

たしかに1922年の運輸・一般労働者組合は「実質的には港湾労働者と道路運送労働者との産業別労働組合」であった。しかし、これはまた「1929年以前の運輸・一般労働者組合」がそうであった、と限定することが必要である。R・ハイマンはいう。「1929年以前の運輸・一般労働者組合は、基

50 Ibid., pp.32-34.

51 Clegg, A History of British Trade Unions since 1889, vol. II .p.203.

52 Ibid., pp.54-59.

53 Ibid., p.55.ロンドンバス労働者と運輸・一般労働者組合結成後のベヴィン指導部との緊張・対立については、V.L.Allen, Trade Union Leadership:Based on a Study of Arthur Deakin,1957,pp.63-73,および Fuller, op.cit.を参照。

本的には港湾労働者と道路輸送労働者との産業別労働組合であった。その名称にもかかわらず、運輸・一般労働者組合の「一般」組合員は比較的わずかであった。規約では、組合が包含する諸業種の様々な階層を規定していたにもかかわらず、「一般労働者」というカテゴリーは含まれていなかった<sup>54)</sup>。しかし、こうした状況を転換させる事件が発生した。それは、1929年における運輸・一般労働者組合と労働者組合 (Workers' Union) との合同である。

労働者組合は、1897～98年の機械工業の争議における合同機械組合を中心としたクラフト・ユニオンの敗北をきっかけにして、この時代の歴史的な課題に取り組もうとしたトム・マンによる「新しい組合」の構想とともに始まった。それは、次のような3つの性格をあわせもった組織でなければならないとされた。第一にあらゆる熟練と職業の労働者を団結させる「真の一般組合」、第二に未組織労働者の地位と状態を改善する「戦闘的な組合」、第三に大衆的な政治運動を展開する「政治的な組合」である<sup>55)</sup>。この組合はマンの精力的な努力によって、1898年5月1日に創設された。指導部には、委員長にチャールズ・ダンカン (Charles Duncan)<sup>56)</sup>、副委員長にトム・マン、書記長はトム・チャンバース (Tom Chambers) が就いた。

しかし、マンの意気込みにもかかわらず、労働者組合は、当初わずかに800人の組合員で始まったにすぎなかった。そして、最初の12年間、つまり1910年までは、せいぜい5,000人の組合にすぎなかった。「1910年の時点で、この組合の組合員の産業別構成について語るのには、ほとんど意味のないことであった。というのは、組合員構成は、主要には地域的な基盤にもとづいて、さまざまであったからである。すなわち、南ウェールズの金属労働者、ミッドランドの低熟練機械工業労働者、北アイルランドの繊維労働者、ヨークシャーの広範な『一般労働者』であった」<sup>57)</sup>。1910年の時点のイギリスで、労働組合が強力に確立されていたのは二つの分野、すなわち一つはクラフトマンがみずから組織していた分野、いま一つは、明確なクラフトが確立していなかったもののそのほとんどの階層を組織していた産業、すなわち炭鉱、繊維、鉄道、一部の公共部門などである。

したがって、1911～14年の「労働不安」の時期に一般組合が大規模に組織化されるのは、第一にクラフトマンのいる伝統的な産業の低熟練層の労働者、第二に、新しい大量生産の産業、すなわち化学、ゴム、塗料、石油精製、醸造、製粉、食品加工、煉瓦、セメントなどの労働者、の二つの分野であった。後者の場合、当然それまでは、まったくといていいほど労働組合の組織化はおこなわれていなかった。

一般組合は、1911～14年の「労働不安」の時期の爆発的な組織化の恩恵をこうむっている。なか

<sup>54)</sup> R.Hyman, *Workers' Union*, 1971, p.169.

<sup>55)</sup> *Ibid.*, pp.6-7, 30.

<sup>56)</sup> ダンカンについては、J.Bellamy and J.Saville, *op.cit.*, vol. II, pp.123-126.のD.Martin 執筆による伝記も参照。

<sup>57)</sup> Hyman, *op.cit.*, p.37.



でも、労働者組合の場合、機械工業でそうであった。「労働者組合の役割は、二つの産業で他の一般組合から区別される。一つは農業だが、さらに重要なのは機械工業におけるこの組合の地位であり、それはいくつかの点で決定的であった。この組合は半熟練の生産労働者のあいだで強力な核を持っていたという点で、他のあらゆる一般組合から区別されていると見なされてきた。既存の組合との関係で、この事実の含意はきわめて大きい」<sup>(58)</sup>。

第一に、ここでは、徒弟制度は崩れてきていて、1914年頃では、大量生産方式が銃火器、弾薬、自転車、自動車、電気製品など、最も近代的な分野に導入され始めていた。しかし第二に、労働組合は、クラフト・ユニオンの合同機械工組合がイングランド北部の旧来の機械工業地帯に組織基盤を集中させており、合同機械工組合が強力であった機械工業の中心地では、低熟練労働者の組織化は、おもにガス労働者・一般労働者組合と全国合同組合によっておこなわれた。しかしながらミッドランドでは、クラフトマン自身の組織化は弱く、全国合同労働者組合は足掛かりをまったく持たず、ガス労働者・一般労働者組合も弱体であった。しかし、ミッドランドは機械工業の最も急速に拡大する分野の中心地であった。というのは、まさにここでこそ新興の自転車、自動車工業が確立していたからであった。

労働者組合は、そうした機械工業の新しい諸業種の半熟練労働者を組織化する点で飛び抜けた力を発揮した<sup>(59)</sup>。とくにミッドランドには、1914年に全組合員の40%が集中したほどであり、なかでも「最も著しい成果はコヴェントリー（Coventry）において達成されたのであって、そこではこの組合は成長する自転車、自動車工業の半熟練労働者を拡大することができた」<sup>(60)</sup>。また、1890年代以降のコヴェントリーの自動車工業に関する最近の研究も次のように強調している。「第一次大戦によってコヴェントリーの自動車工業の労働組合員数は著しく拡大された。合同機械工組合の組合員も急増したが、1906年にこの町に支部を確立した労働者組合は1913年から1919年の間におよそ三倍の拡大を遂げるという最もドラマチックな変化を経験した。労働者組合の拡大は1913年の数多くの交渉の成功によるものであったが、同時に戦時生産の拡大に伴う半熟練機械労働の量の急増

---

<sup>58</sup> Ibid., p.70.

<sup>59</sup> ホブズボウムによれば「半熟練労働者」という用語が近代的な用法として最初に記録されているのは、ガス労働者・一般労働者組合の1894年大会のそれであるが、「熟練」「半熟練」「不熟練」という分類は今世紀に入るまで定着せず、半熟練労働者をもう一つのグループとして認めた最初のものの一つが1904年のパーミンガム・スモール・アームズ（BSA）での運動に言及した労働者組合の機関紙 Workers' Union Record, September 1916, p.11. であるという（Hobsbawm, Labouring Men, pp.202,305. 邦訳書, 181, 257ページ）。

<sup>60</sup> Hyman, op.cit., p.61. また、コヴェントリーにおける自動車工業の発展と労使関係の歴史についての分析として、A.Friedman, Industry and Labour: Class Struggle at Work and Monopoly Capitalism, 1977, part 5 を参照。このなかで著者は、「とりわけイングランド北部の機械工業の中心地で、新機械導入のコストが高いこと、機械化が混乱した効果を生むこと、そうした機械につけるクラフトマンは熟練度が低下しているにもか

の結果でもあった」<sup>(61)</sup>。

この相違はその産業の内部での労働者組合の役割を決定的にするうえで重要な意義をもつことになったのである。1914年には750支部にまで増加し、うち20数支部は1,000人をを超える巨大支部であった。こうして、労働者組合の組織構造としては「規約の制約を受けずに、また、組合運営の構造に影響を与えずに、新しい地区を開設したり、新しいオルグを任命したりする」<sup>(62)</sup>地域オルグ制 (system of Divisional Organizers)<sup>(63)</sup>を1915年末には確立しつつ、全国組合としての体制を整備したのであった。

一般組合の緩やかな協議体であった一般労働者全国協議会 (General Labourers' National Council, 1908年結成) は、あとに述べるように、1917年に全国一般労働者連合 (National Federation of General Workers) に再編強化されたが、この連合体はその構成組合の活動を全国レベルで調整する点でイニシアチブを発揮した。機械工業では、その組合員規模からして労働者組合が主導的な役割を果たしたのである<sup>(64)</sup>。

一方、農業において、労働者組合は、1914年から翌年にかけては組合員が減少したものの、1918年以降は二つの農業労働者の組合を合同しつつ、組織を拡大した。1918年の400支部、30,000人から、

かわらず高い賃金を支払わねばならないこと、こうしたことすべてが機械化の速度をスロー・ダウンさせた。一方、コヴェントリーでは、新業種の成長によって、最新の機械の導入がずっと容易であった」(p.192)と指摘している。労働市場との関係でいえば、ここでの熟練度別の労働力構成はイングランド北部とは大きく異なっており、半熟練労働者の割合がきわめて高かった。

さらに、J.Hintonの研究に依拠したものであるが、第一次世界大戦中のショップ・スチュワード運動のいわば二つの型の相違にかんする著者の分析も興味深い。「大戦中、コヴェントリーのショップ・スチュワード運動は、きわめて逼迫した労働市場によってもたらされた賃金・労働条件を向上させる機会をつかもうとする半熟練労働者の戦闘性によって進められたのであり、それはダイリューションの脅威にたいしてみずからの特権を擁護しようとしたクラフトマンの戦闘性よりも強かったのである。ダイリューションは機械工業の中心地のイングランド北部では、1915-16年に突然やって来たのにたいし、コヴェントリーでは、より漸進的に、またより早い時期から生じた。そして、ダイリューションは伝統的な諸業種の内部での直接的な熟練の解体よりもむしろ新業種の大規模な拡大によって発生していたのである。コヴェントリーの半熟練労働者の相対的な強さと労働者組合の相対的な戦闘性とは、コヴェントリーのショップ・スチュワード運動のより大きな成功を説明するのに役立つし、労働組合役員やトップ・マネージャーによってとられた態度が〔イングランド北部における左派系のショップ・スチュワード運動とは〕異なっていたことを説明するのに役立つ」(pp.193-194)。このことは、第一次世界大戦にはいると、「以前は労働運動の左翼に確固として立っていた労働者組合の指導者たちが、非妥協的な右翼的な立場をとった」(Hyman, op.cit., p.82) ことに照応する。

<sup>61)</sup> D.Thomas and T.Donnely. The Motor Car Industry in Coventry since 1890s, 1985, p.79.

<sup>62)</sup> Hyman, op.cit., p.75.

<sup>63)</sup> Ibid., p.104.

<sup>64)</sup> Ibid., p.91.

1920年の4月の公称160,000人（実数はハイマンの推定で120,000人）へと急増した<sup>(65)</sup>。

こうした1910年代末の労働者組合の組合員構成をほかの一般組合の組合員構成と比較すれば、次のような特徴をもっていた。「全国一般労働者組合〔ガス労働者・一般労働者組合の後身〕は、ロンドンと南部およびランカシャーの二つの強力な地区を持っており、またヨークシャー、スコットランドにも重要な組織の一部があった。全国合同労働者組合はタインサイドを創立の起源としていたが、その後、リヴァプールと南ヨークシャー、北アイルランドに主要な中心地を發展させた。したがって、双方ともイギリスの伝統的な中心地にその大半の組織を持っていたのである。またドッカーズ・ユニオンはもちろん主として大きな港湾、とりわけロンドンとブリストルに拠点をおいていた。その産業上の守備範囲は南ウェールズとイングランドの西部であった。これらとは対照的に、労働者組合はイギリス工業が最も急速に拡大していた地域——ミッドランドと南部——で最も著しかった」<sup>(66)</sup>。

新組合運動の第二波は、第一波とは重要なことが異なっていた。その一つは、「第二波は、既存のヴィクトリア時代の産業の空白だけでなく、技術的にも組織的にも新しい産業を組織したことである。このことは、金属産業部門で明らかである」<sup>(67)</sup>。

この結果、労働者組合は、1919年に単一組合としてはイギリスで最大の組合に躍り出たのである。組合員数は実に約500,000人であった。1910年には5,000人であったのだから、驚くべきことに、わずか10年の間で——おそらくは労働組合の組織拡大の歴史上空前絶後の記録であろう——実に100倍に急増したのである（第1表参照）。

---

<sup>(65)</sup> Ibid., pp.99-101.

<sup>(66)</sup> Ibid., p.113.

<sup>(67)</sup> Hobsbawm, The 'New Unionism' in Perspective, p.162. ここで指摘しておく必要があると思われるのは、新組合運動の第一波をドック・ストアガス労働者・一般労働者組合の組織化に代表させながら、マルクスにしたがって、「工場制度」と「工場制度への機械の導入」、「機械制大工業制度のもとでの技術革新」が「一般労働組合の運動、新組合運動を推進した」「80年代・90年代の客観的状況」だとする見解（富沢賢治『労働と国家——イギリス労働組合会議史——』1980年、82ページ）や、同じくドック・波止場・河岸・一般労働者組合やガス労働者・一般労働者組合の組織化は「一九世紀末の一八八〇—九〇年代にかけて、工場制工業や事務所、仕事場のなかに一定の変化が起こってきた」こと、すなわち、「工場で使用される機械が、この時期いちじるしく精密になった」こと、動力に「電動機、内燃機関が使われるようになった」こと、「大量生産方式が可能になったこと」が「その理由」だとする見解（中林賢二郎『現代労働組合組織論』1979年、231—232ページ）があることである。しかし、この見解は、新組合運動の第一波を総合的に説明しうるであろうか。本稿の立場は本文中でも明らかであるが、次のような見解に同意していることを強調しておこう。すなわち、新組合運動の第一波においては、「その組合とストライキとは、『新しい』ものであったが、それらは、産業が新しいものとは正反対のものであるという事実によって生じた、ということである。それはおおむね、近代化や合理化によってではなく、旧来の方式での労働力の搾取の増加による拡大と足並みをそろえている。合

第1表 労働者組合 (Workers' Union)  
の組合員数の推移

年	組合員数
1898年結成時	800 人
1898年末	2,000
1899年末	4,172
1910年	4,500
1911年初め	5,000
1911年末	18,000
1912年	23,000
1913年	91,000
1914年	143,000
1915年	200,000
1916年	200,000
1917年	230,000
1918年	380,000
1919年	495,000
1920年	495,000
1921年	247,000
1923年	140,000
1925年	152,000
1927年	140,000
1929年初め	120,000
1929年合同時	95,000

この労働者組合こそ、運輸・一般労働者組合——今日の原型——の第三の源流となるのである。この組合がイギリス最大の組合になったにもかかわらず、長いあいだその多くを知られずにいた<sup>(68)</sup>のは、みずからの歴史を31年で閉じることになる、その後たどった運命に関係する。(未完)

(法政大学大学院)

〈注〉 R.Hyman, Workers' Union, 1971.  
の文中の記述によって作成。

理化は、往々、1889-90年の衝撃にたいする対応であって、その逆ではない(Hobsbawm, The New Unionism in Perspective, p.159.)。ホブズボウムは、以前から1889年の爆発の主要な要因は「技術の停滞、企業活動の拡張および利潤の低下」という大不況に特有の型を指摘し、「1911年には技術の非連続性および実質賃金の低下がきわだっている」と指摘していた(Hobsbawm, 'Economic Fluctuations', in Labouring Men, p.147.邦訳書, 142ページ)。つまり、両氏がえがいたシーンは新組合運動のその第二波を待たなければならなかった。

この労働者組合にかんする画期的な研究が、R.Hyman, Workers' Union, 1971. である。日本でも、この組合にかんしてはまったく注目されてこなかった。たとえば、ウェット夫妻の邦訳『労働組合運動の歴史』(日本労働協会, 1973年)では、「労働者の組合」「労働組合」と訳語が不統一のうえ、「原書とは別の視角から訳者が独自に作成した」(訳者解題)という索引で「労働者組合」は項目としてあげられておらず(原書の索引では二か所があげられている)、954ページでは全国婦人労働者連盟といっしょにして一つの組合とするという混同をしてしまっている。なお、他の一般組合についても別々の組合を一つの組合としてしまったり、同一の組合を別個に項目としておこすなどの誤りが多い。率直に言って、日本の研究者の一般組合史認識、ひいてはイギリス労働組合史認識の水準をしめす一例である。