

運輸・一般労働者組合の源流と成立(下)

——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、前号)
3. 運輸・一般労働者組合の成立 (以下、本号)
 - (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

3 運輸・一般労働者組合の成立

(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

これまでに述べてきたように、運輸・一般労働者組合の主な源流は、第一に港湾における二つのドッカーズ・ユニオンであり、第二に道路輸送労働者、とりわけロンドン・バス労働者を中核とする道路旅客輸送労働者であり、第三に機械工業における半熟練労働者および農業労働者のあいだに主力部隊をもった労働者組合であった。

つきには、これらの合同過程をみるが、最初は三つの源流に直接に関連する事柄に限定せず、視野を広げて、1900年代末から1920年代にいたる時期に、「新組合」、一般組合のあいだで展開された合同運動に注目しておこう。「新組合」、一般組合にとってのこの時期は見逃されやすく、ほとんど注目されてこなかったといえる。それらの運動は、そのすべてが実際に合同に結実したわけではないが、挫折した場合を含めて、その運動の経過をおさえつつ、それがめざした方向性についてみていくことにしたい。これらは、結局、第一次世界大戦後、二つの巨大一般組合、すなわち運輸・一

般労働者組合と全国一般・自治体労働者組合の結成に収斂されることになる。

(a) 一般労働者全国協議会 (GLNC) の結成と全国一般労働者連合 (NGWF) への発展

労働者組合の結成がそれに対する労働運動の側の対応の「第三の産物」⁽⁶⁹⁾であったと指摘されるように、1897-98年の機械工業における雇用主のロックアウト攻撃によって合同機械工組合 (Amalgamated Society of Engineers) を主力とするクラフト・ユニオン (全体で合計約7万人の組合員) が敗北した事件は労働運動全体に大きな衝撃を与えた。R.ハイマンによれば、この事件に対する労働運動の反応の第一と第二のものは——つまり労働者組合の結成以外の二つの反応は——労働組合総連合 (General Federation of Trade Unions) の結成と労働党 (Labour Party) の結成であった。

前者の労働組合総連合は、労働組合会議 (Trade Union Congress) とは別個に設置されたが、これは TUC とともにいわばイギリスにおけるナショナル・センターの機能を担う組織であり、主として争議の財政的支援を担当する狙いが込められていた⁽⁷⁰⁾。その労働組合総連合は1906年12月に11の一般組合の代表を招集したが、それらのうち10組合が、1908年に一般労働者全国協議会 (General Labourers' National Council) ⁽⁷¹⁾ を結成した。この加盟組合には、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合、労働者組合、合同市街鉄道・車両労働者組合など、のちの運輸・一般労働者組合につながる組合と、ガス労働者・一般労働者組合、全国合同労働組合など、のちの全国一般・自治体労働者組合 (National Union of General and Municipal Workers, 1924年結成) につながる組合とが含まれていた。

この協議体自身は、ほとんど組織機能をもたなかったが、第一次世界大戦中の活動を経て、1917年7月に、より活動的な全国一般労働者連合 (National Federation of General Workers) に発展的に改組されたのである。ウエップ夫妻は「それは11の重要な一般組合を含み、総計80万人以上の組合員をもっている。この重要な連合は … (略) … 統一の方向にむかって重要な一歩を踏み出したのである」⁽⁷²⁾と指摘している。そして、この連合は、前号でも述べたように、とりわけ機械工業における一般組合の交渉活動を調整・統一するうえで大きな役割を果たし、その中心には労働者組合があった。

⁶⁹ R. Hyman, *op. cit.* p. 4.

⁷⁰ この組織は1919年まで対外的にはイギリスを代表する労働組合中央組織であって、TUCは少なくとも国際的にはイギリスのナショナル・センターとはみなされていなかったのである。

⁷¹ H. A. Clegg, A. F. Thompson, *A History of British Trade Unions Since 1889*, vol. 1. p. 450.

⁷² ウエップ夫妻、邦訳『労働組合運動の歴史』上巻、586ページ。

(b) 全国運輸労働者組合 (NTWF) の結成

第二は、1911年の全国運輸労働者組合の創設である。これは「新組合」全体にかかわる合同というよりも、運輸業における諸組合の全国的基礎をもった産業別組織化をめざす合同運動としての性格をもっていた。

イニシアチブをとったのは、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合の書記長、ベン・ティレットであった。ティレットはその呼びかけを1910年7月に発したが、そのなかで「われわれは、長い経験を経て、どのような変革、どのような真の変革をもたらすにも、運輸業のさまざまな組合の間に、より一層良好な連帯が存在しなければならないことをよく知っている」、「運輸業に関連するすべての組合の真の連合」⁽⁷³⁾を直ちにつくろう、と述べた。

この呼びかけは、ティレットの名前でだされたが、この年の5月に8年ぶりにオーストラリア、ニュージーランドから帰国したトム・マンの支持と援助によるところが大きかったといわれる。

この呼びかけは50以上の運輸業の諸組合に送付された。その主な組合は、第一に、全国ドック労働者組合、労働保護同盟、合同沖仲士組合、合同船頭・はしけ船頭組合、などの港湾関係、第二に、全国海員・火夫組合、といった船舶輸送関係、第三に、合同鉄道従業員組合といった鉄道関係、そして第四に、ガス労働者・一般労働者組合といった、その組合の一部に運輸業の組合員を抱える一般組合、であった⁽⁷⁴⁾。

全国運輸労働者連合は、このドック・波止場・河岸・一般労働者組合の提案にもとづいて、次のような経過によって、翌1911年3月31日に正式に発足した。

まず、ティレットの呼びかけにもとづいた会議が1910年9月22日と23日の両日にわたってロンドンで開かれ、これに15組合ないし16組合⁽⁷⁵⁾が参加した。結論的にいえば、会議の結果は、ティレットやマンが望んだ「合同」ではなかったが、「連合」、すなわち全国運輸労働者連合の結成をもたらした。この場では「すべての運輸業の組合の連合を支持する決議」をおこない、つづいて11月には5人からなる委員会が規約の起草を開始した⁽⁷⁶⁾。そしてついに、翌1911年3月31日付をもって正式に発足したのである。当初、17組合⁽⁷⁷⁾が加盟したといわれ、同年6月1日にリヴァプールで開かれた第1回年次総会には16組合⁽⁷⁸⁾が出席した。この連合の指導部には、委員長にハリー・ゴス

⁷³ Industrial Syndicalist, Aug. 1910., P. 13.

⁷⁴ Ibid., pp. 14-15.

⁷⁵ 15組合といているのは、Schneer, op.cit. p. 151. 16組合といているのは、Clegg, Fox, Thompson, op.cit.

⁷⁶ Loc. cit.

⁷⁷ Lovell, Stevedore and Dockers, p. 153.

⁷⁸ Schneer, op.cit., p. 172. に16組合の名称が掲げられている。

リング (Harry Gosling, 合同船頭・はしけ船頭組合), 書記長にジェームズ・アンダーソン (James Anderson, 合同沖仲士組合) が就任した。最初は「関係する業種・職種における争議の統制と指導」をめざしたが、「さしあたっての目的」として「組合員の重なりあいの除去, 各組合の組合員証の相互承認, 組織の改善の促進」などの機能に限定せざるをえなかった⁽⁷⁹⁾。しかし同時に, 現在の運輸・一般労働者組合からみるならば, 「この全国運輸労働者連合の創設は, 多数の組合の合同と運輸・一般労働者組合の誕生への道を開く画期であることを示すことになった」⁽⁸⁰⁾と位置づけられている。

この全国運輸労働者連合結成の直後の1911年の港湾ストライキは, 全国ドック労働者組合とドック・波止場・河岸・一般労働者組合を「かなり緩いものであったが, 一つに結合した」⁽⁸¹⁾。また, 全国運輸労働者連合の加盟組合数も1911年の初めの12組合から12年の27組合へと大きく増加する。しかし, 全国運輸労働者連合が大きな役割を果たしたのはロンドンにおける争議にかんしてであった。1911年のたたかいが示した全国統一闘争も, 実際には, 地方ごとの組合によって成果の獲得や協約の締結がなされたのであり, 地域ごとのセクショナリズムが克服されたわけではなかった。また, ロンドンで全国運輸労働者連合が大きな働きをしたのは, 1911年の協約が実に九つの個別協約であった⁽⁸²⁾ことにも表わされているように, ここではどの港湾労働者の組合も中心的な位置を占めるほど組織勢力が大きくなかったためである。

そのうえ, 1911年のストライキの成果として, ロンドン以外の港湾では賃金の引上げと交渉権の獲得が成功したのに対し, ロンドンでは団体交渉に対する雇用主の抵抗が強かった。このため翌1912年のロンドンの争議は前年のような全国的統一闘争とならず敗北した。また, 全国運輸労働者連合の指導部, つまりロンドンの指導者たちの「大ばくち」⁽⁸³⁾が失敗を深刻なものにしたのである。

(c) 一般労働者全国協議会と全国運輸労働者連合による合同計画

1912年の「ロンドン・ドック・ストライキの大敗やほかの港湾での敗北によって, 全国運輸労働者連合の弱点と不十分性が暴露された」⁽⁸⁴⁾ことから合同問題が再燃した。1912年の夏, 全国運輸労働者連合の内部に合同検討委員会が設置された。熱心にイニシアチヴをとったのは, 再び, ティ

⁷⁹ Clegg, Fox, Thompson, *op. cit.*, p.33.

⁸⁰ TGWU, *Story of the TGWU*, 1975, p.13.

⁸¹ Hobsbawm, 'National Unions on the Waterside', in *Labouring Men*, p.218. 邦訳書, 200ページ。

⁸² Lovell, *Stevedores and Dockers*, p.178. 1911年のストライキについては, 同書第6章を, 翌年のストライキについては第7章を参照。

⁸³ Taplin, *op. cit.*, p.119.

⁸⁴ *Ibid.*, p.120.

レットらドック・波止場・河岸・一般労働者組合の指導者であった。

しかし、全国運輸労働者連合は港湾とそれ以外の労働組合をともにかかえていたことから、連合から合同へすすむには困難をともなった。すなわち、労働市場の規制をおこなううえでの政策の対立をかかえていた。港湾の組合、とりわけ全国ドック労働者組合は労働市場規制のためのトレイド別の自主性を主張し、これにたいして、港湾以外の組合、とりわけ、ガス労働者・一般労働者組合はそれに反対し、組合員証の相互承認を主張したのである。

1913年6月、全国運輸労働者連合の年次総会が開かれたが、ここでの議論の最大の焦点は、「合同」は全国運輸労働者連合のすべての加盟組合による合同か、それとも、そのなかの港湾のみの合同か、というものであった。全国ドック労働者組合、合同仲士組合、全国海員・火夫組合は、後者の意見を主張し、ガス労働者・一般労働者組合などは、前者の意見を支持した。

しかし、港湾といってもドック・波止場・河岸・一般労働者組合の出席者は、全国ドック労働者組合などの主張に反対して、次のように主張し、ガス労働者・一般労働者組合の意見に同調した。発言したのはアーネット・ベヴィンであった。「ブリストル港では、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合が唯一の組合であり、あらゆる種類の労働のあらゆる種類の労働者をかかえていた。しかし、仕事の縄張りをめぐってのトラブルは一つもなかった。組合員の移籍は各都会ごとにそれぞれの役員がいる都会制できわめてスムーズにいった。地方でできたことが、全国ではできないのだろうか」⁽⁸⁵⁾。この意見は、リヴァプール港における組織化の強力さ、全国ドック労働者組合のセクショナルな性格とロンドン港における組織の脆弱さ、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合の一般組合的性格との対照を反映するものでもあった。

この総会の雰囲気は、港湾に限定した合同に傾いていたが、合同をおこなうという方向だけを確認したにとどまった。

そのとき、全国運輸労働者連合だけの議論にとどめない動きがあらわれた。全国運輸労働者連合の加盟組合のうちいくつかは一般労働者全国協議会も加盟していたが、この一般労働者全国協議会の執行部も合同を検討し始めていたのである。そこで、二つの組織は共同小委員会を設置することにした。1914年3月25日、同小委員会は両組織の執行部に合同計画の報告を提出した。それは両組織の構成組合すべてが合同するというもので、港湾の組合の一部、すなわち全国ドック労働者組合と合同船頭・はしけ船頭組合にあった懸念に配慮し、組織内に一定の自主性を認めた地区制や都会制を設けることと不必要な労働移動を避けることをうたった条項が明記されていた。1914年7月8日、合同のための特別会議が開催された。会議には、鉄道を除く運輸業の組合とあらゆる一般組合が参加した。ドック・波止場・河岸・一般労働者組合、全国ドック労働者組合を含む26組合が賛

⁸⁵ Lovelle, Stevedores and Dockers, p.210.

成し、2組合が反対、2組合が態度を保留した⁽⁸⁶⁾。

しかし、結局、この巨大な合同計画は第一次世界大戦の勃発によって挫折することになったのである。この計画が戦後息をふきかえすとき、そのイニシアチヴをとることになる人物こそアーネスト・ベヴィンであった。

(d) ドック・波止場・河岸・一般労働者組合とガス労働者・一般労働者組合との合同計画の挫折、および全国合同労働者組合の結成と解体

第一次大戦後、いくつかの合同計画が考えられたが、「そのうちの二つの計画が展開した。一つは、労働者組合、全国合同労働組合と自治体労働組合（Municipal Employees' Association）を統一するもので、いま一つはガス労働者・一般労働者組合とドック・波止場・河岸・一般労働者組合をいっしょにするものであった」⁽⁸⁷⁾。

1919年、テイレットのドック・波止場・河岸・一般労働者組合とソーンの全国一般労働者組合（National Union of General Workers、ガス労働者・一般労働者組合が1916年の大会で組織名称を変更⁽⁸⁸⁾）は両組合の合同をおこなう計画に合意し、同年末に組合員投票を実施した。しかし結果は、全国一般労働者組合の4分の3が投票し、圧倒的多数が合同に賛成したにもかかわらず、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合のほうは投票率が41%にとどまって、労働組合（合同）法の規定に達せず失敗に終わった。これは、テイレットにかわって、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合の事実上の指導者となっていたアーネスト・ベヴィンが、合同になればドック波止場・河岸・一般労働者組合の側とみずからの地位が不利になると考慮して意図的に挫折させたものといわれる⁽⁸⁹⁾。

一方、労働者組合と全国労働組合、自治体労働組合の三組合の合同計画は、1919年1月に全国合同労働者組合（National Amalgamated Workers' Union）の発足となって、いったん結実する。この三組合の中では、労働者組合が当時イギリス最大の組合になったときであり、全国合同労働組合は一般組合のあいだでは全国一般労働者組合について第三位の規模をもっていた。ところが、この二つの組合のあいだで、一つは組合民主主義のありかたをめぐる、もう一つは、全国合同労働者組合と全国一般労働者組合との合同をめぐる、意見の対立が深刻化し、全国合同労働者組合は短期

⁸⁶ Lovelle, *Stevedores and Dockers*, p.210.

⁸⁷ *Ibid.*, pp.211-212.

⁸⁸ Clegg, *General Union in a Changing Society*, p.96.

⁸⁹ *Ibid.*, p.81.

⁹⁰ *Ibid.*, pp.98-99.その証拠として、ベヴィンにとつての拠点であったブリストルでの投票率がわずかに27%であったことが指摘されている。

間で解体してしまったのである⁽⁹⁰⁾。

(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

前節でみた「新組合」、一般組合のあいだでの合同計画が挫折した後、三つの源流の中で、まず1920-22年に第一と第二の源流が合流することによって、運輸・一般労働者組合を結成する。これが「港湾労働者と道路輸送労働者との産業別労働組合」をつくる局面である。この1922年1月1日をもって正式に発足する運輸・一般労働者組合の結成過程をみると、三つの段階を経ているといえる。

まず第一段階は、港湾における労働組合の主要勢力である二つのドッカーズ・ユニオン、すなわち全国ドック労働者組合の後身である全国ドック・河岸・一般労働者組合 (National Union of Dock, Riverside and General Workers in Great Britain and Ireland)⁽⁹¹⁾とドック・波止場・河岸・一般労働者組合とを合同の中核として結集することであり、そして、第二段階は、その周囲に港湾における他の諸組合を結集することである。そのうえに第三段階として、こうした港湾の諸組合と並んで、道路輸送労働者の組合——そのなかには道路貨物輸送と道路旅客輸送の双方をふくむ——を結集し、大別すると二つの部門、すなわち港湾と道路輸送との合同組織として結成する段階である。三つの段階を追跡してみよう⁽⁹²⁾。

第一段階。全国運輸労働者連合が1919年10月に提出した標準最低保障日給などの要求は、この年に制定された産業裁判所法 (Industrial Court Act) の下で調査がおこなわれることとなった。いわゆるショー調査 (Show Inquiry) である。この調査の過程で活躍したのがドック・波止場・河岸・一般労働者組合の事実上の書記次長になっていたアーネスト・ベヴィンであり、かれはこれによって、「どちらかといえば無名の若い労働組合活動家から全国的に名の知れた人物、すなわちドック労働者の顧問弁護士 (Docker' K.C.)」⁽⁹³⁾に躍り出た。

そして、このショー調査委員会の報告⁽⁹⁴⁾が発表された1920年3月、そのドック・波止場・河岸・

⁹⁰ 全国合同労働者組合にかんしては、Clegg, *General Union in a Changing Society*, pp.97-98, 102. および Hyman, *op. cit.*, pp.123-127. をみよ。

⁹¹ Taplin, *op. cit.*, p.138. 全国ドック労働者組合 National Union of Dock Labourers in Great Britain and Ireland は、1912年に全国ドック労働者・河岸労働者組合 National Union of Dock Labourers and Riverside Workers in Great Britain and Ireland に改称していた。

⁹² 1920-1922年の結成過程の経緯については、Allen, *op. cit.*, pp.41-47. Fuller, *op. cit.*, pp.63-71. Taplin, *op. cit.*, pp.151-157. TGWU, *The Story of the T.G.W.U.*, 1975, pp.14-19. による。

⁹³ Taplin, *op. cit.*, p.143.

⁹⁴ この報告には、①ドック労働者の登録制の全国的導入、②最低保障賃金制、③週給化、④合同労使協議会の全国レベルと地方レベルでの確立が盛り込まれていた。Ibid., p.145.

一般労働者組合のベヴィンのイニシアチブで、この組合と全国ドック・波止場・河岸・一般労働者組合との合同に関する非公式の協議がおこなわれた。またベヴィンは、全国ドック・波止場・船舶輸送職員組合（National Union of Docks, Wharves and Shipping Staffs）⁽⁹⁵⁾にたいしても合同計画を提示した。5月には、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合と全国ドック・河岸・一般労働者組合の両組合が新しい組合の創設について細部にわたる討議を開始する。「マージーサイドにおける全国ドック労働者組合の強さとロンドンにおけるドック・波止場・河岸・一般労働者組合の弱体さが背景となり、戦時の経験によって強化された合同へのうごきが促進された」⁽⁹⁶⁾のである。6月の全国運輸労働者連合の年次総会は運輸業の労働者組合の合同を支持する決議を採択する。そして、7月14日、両組合は会談し、新組合結成へ向けた会談を他の諸組合を含めて開催することを呼びかけたのである。「運輸業界（Shipping World）における資本の結合に対応した最良の経済的組織形態」をつくろう⁽⁹⁷⁾、と。そして、このときにドック・波止場・河岸・一般労働者組合のティレット、ベヴィン、ケイ（H.W.Key）など7人と、全国ドック・河岸・一般労働者組合のセクストン、ミリガン（G.Milligan）など6人⁽⁹⁸⁾とからなる共同小委員会を設置した。この委員会には、どちらの組合の役員でもないが、全国運輸労働者連合の委員長、ハリー・ゴスリングが議長として加わるように要請され、これが実現された。ゴスリングの参加は港湾関係の組合に大きな影響力を行使しようとするねらいがこめられていたであろう。この小委員会は14組合の招請を決定する⁽⁹⁹⁾。

第二段階。8月18日、13組合（そのほかに、合同に関する情報、連絡を取りたいとした1組合は欠席）の代表59人が参加して会議を開催。ここで各組合から1名の代表で構成され、これにゴスリングを議長、ベヴィンを事務局長とする、総勢15名からなる合同委員会⁽¹⁰⁰⁾を設け、同日、初会議を開いた。

⁹⁵ この組合は、当初、ロンドン港職員組合として組織され、その後何度か名称を変更し、1919年にこの名称を採用した。A.Marsh and V.Ryan, Historical Directory of Trade Unions, Vol. I Non-manual Unions, 1980, p.161.

⁹⁶ Taplin, op.cit., p.161.

⁹⁷ TGWU, op.cit., p.16.

⁹⁸ この13人の氏名は、Allen, op.cit., p.43.の脚注を見よ。

⁹⁹ Loc.cit. この14組合の名称は以下のとおり。①全国ドック・河岸・一般労働者組合、②ドック波止場・河岸・一般労働者組合、③スコットランド・ドック労働者組合、④全国労働者組合、⑤全国船荷積込ギルド、⑥、全国ドック・波止場・船舶輸送職員組合、⑦合同沖仲士保護同盟、⑧北イングランド船荷積込労働組合、⑨南岸労働保護同盟、⑩カーディフ・ベナース・バリー石炭積込労働組合、⑪合同船頭・はしけ船頭・はしけ労働者組合、⑫ウィーヴァー船頭組合、⑬マージー船頭組合、⑭全国船荷積込・穀物計量・石炭計量労働組合。

(100) 15人の氏名は、TGWU, op.cit., p.19.

その後、新組合の名称を選定する作業が行なわれた。当初、内陸運輸労働組合（Inland Transport Union）が提案され、ついで、内陸運輸・一般労働者組合（Inland Transport and General Workers' Union）となり、最後に、運輸・一般労働者組合（Transport and General Workers' Union）で一致した⁽¹⁰¹⁾。最初の名称案は、ベヴィンの提案になるものであったが、その他の点での重要な役割にもかかわらず、かれの案は却下されたかたちになった。この点では、全国ドック・河岸・一般労働者組合を除名されて1909年にアイルランド運輸・一般労働者組合（Irish Transport and General Workers' Union）⁽¹⁰²⁾を創設し、1913年のダブリンのストライキでその名をはせたジェームズ・ラーキン（James Larkin）による影響が大きかったのかもしれない。

第三段階。合同委員会は8月以降、合同計画を仕上げていく一方、9月14日、港湾の枠をこえて、道路貨物輸送、道路旅客輸送の労働組合へ参加を呼びかけることを決定し、2日後の16日、新たに統一車両労働組合や全国車両労働組合など道路輸送の7組合⁽¹⁰³⁾へ招請状が送られた。これは、ショー調査における活躍から名を知られるようになったベヴィンが、1919年の市街鉄道労働者の全国交渉や、1921年の市街鉄道労働者の要求をめぐる産業裁判法にもとづいた調査の中で論陣をはり、重要な役割を果たしたため、市街鉄道労働者のあいだでベヴィンにたいする期待が高かったことが契機になっていたからである⁽¹⁰⁴⁾。

この7組合への呼びかけを受けて、12月1日、19組合、83人の代表が会議をもった。ここでは、若干の修正があったが、合同計画案⁽¹⁰⁵⁾が承認された。この計画案のなかでもきわめて重要なのはその組織論＝組織構成の部分であった。それは、いわゆる二重代表制、二重の組織構造をえがいていた。すなわち、一つは、業種別ないし職業別グループ制（Trade Group）であり、地域と全国のレベルでその委員会を構成する。いま一つは、全国を11の地域（Area、のち1950年以降はRegionと呼称する）にわけて、そこでは業種、職業にかかわらずに結集する委員会を設置する。そして、この二重のルートを通じて、5つのトレイド・グループから1名ずつと11地域から1名ずつの合計16

(101) Ibid., p.16.

(102) アイルランド運輸・一般労働者組合については、D.D.Greaves, *The Irish Transport and General Workers' Union: Formative Years, 1909-1923*, 1982. を参照。また Taplin, *op.cit.*, chap.6. を見よ。なお、運輸・一般労働者組合は、アイルランドにおいては「合同運輸・一般労働者組合（Amalgamated Transport and General Workers' Union）」と呼称している。

(103) この7組合の名称は、Allen, *op.cit.*, p.44. を見よ。

(104) TGWU, *Record*, March 1962に掲載された A. Corfield の執筆による *The Union's History-Part vii, Road Passenger Transport* による。

(105) この計画案全文が Allen, *op.cit.*, pp.313-316. に収録されている。

名によって構成される中央執行委員会 (General Executive Council) が統括するというものである⁽¹⁰⁶⁾。

この組織論=組織構成こそは、当時の大きなイノベーションであり⁽¹⁰⁷⁾、ベヴィンやドック・波止場・河岸・一般労働者組合の経験が作りあげたものといえ⁽¹⁰⁸⁾、今日まで変わることはない運輸・一般労働者組合の組織論となるものであった。ベヴィンとかれのドック・波止場・河岸・一般労働者組合が「このことで先んじていたのは、この組合のなかで大きな勢力を占めていたプリストルの港湾労働者とウェールズのブリキ板労働者という二つのきわめてはっきりとした対照的な単位があったため、それぞれにかなりの自治を認めざるをえなかったからである。また1911-14年には西部で新しい種子が芽ばえる。すなわち、『ブリキ板地区』が業種別部会に変化し、他の業種に対する一つの見本になったし、さらに、それよりもっと大きな分岐である『メッキ部会』は[1911年に——引用者]ほとんど地域的な基盤にはもとづかず創設された。そのご運輸・一般労働者組合は組織だった業種別の自治のうえに誕生することになる」⁽¹⁰⁹⁾。

また、このトレード・グループのうち3つのトレード・グループにはその内部に4つの部会をもうけることになっていた。すなわち、ドック・グループには石炭輸送部会、一般グループには金属・化学部会、そして道路輸送グループには道路貨物輸送部会と道路旅客輸送部会である⁽¹¹⁰⁾。しかし道路輸送グループのあり方については、統一車両労働者組合など旅客輸送労働者から、道路旅客輸

(106) 運輸・一般労働者組合の組織論は、同じ一般組合といっても、全国一般・自治体労働者組合の組織論とは大きく異なる。後者の組織構造は端的に言えば、地域別の分権型構造であり、トレード・グループ構造を正式にはもっていないのである。この点については、Clegg, *General Union*, pp.27-82,344-347.を見よ。このトレード・グループ構造の有無の差がそのこの両組合の合同政策のうえで大きな差となってあらわれる点が重要である。

(107) 「そのような運営の二重制は、すでに印刷・製本・紙業労働者組合と全国事務労働者組合でみられたが、ベヴィンの計画はこれらの組合よりもはるかに大規模であった」(Clegg, *A History of British Trade Unions since 1889*, vol. II, p.306.)。

(108) さきあげた全国運輸労働者連合の1913年総会におけるベヴィンの発言 (Lovell, *Stevedores and Dockers*, p.210.) をいま一度参照。アレンは、この二重構造のヒントを1915年にアメリカを訪問した際に、AFLのトレード・ディパートメント制から得たのではないかとしている (Allen, *op.cit.*, p.43.)。しかし、それがベヴィンの組織論の確信を強める働きをしたとしても、ここで述べているようにプリストルにおけるドック・波止場・河岸・一般労働者組合の経験を基礎にしたと考えなければならないだろう。ただし、ナショナル・センターの組織論に示唆を得たという指摘は興味深い。

(109) Hobsbawm, *General Labour Unions in Britain, 1889-1914*, in *Labouring Men*, p.193. 邦訳書, 179ページ。

(110) Allen, *op.cit.*, p.313.

送は部会ではなく、トレード・グループとして設置するように要求が出された。この結果、運輸・一般労働者組合は正式の発足時には、①ドック、②水路、③道路貨物輸送、④道路旅客輸送、⑤一般、⑥事務・管理・監督の6つのトレード・グループを組織することとなったのである⁽¹¹¹⁾。

また、地域をいまひとつの基礎としている点についても注目をしておかなければならない。たしかに業種・職業と地域との2つを基礎にするといっても、実際に中央執行委員会を構成する場合は、例えば、1922年当初であれば業種別・職業別のルートから6人、地域のルートから11人を出しているように、後者の地域のほうにウエイトをかけているということである⁽¹¹²⁾。これは、後になっても、というよりも現在に至るまで、各々からの人数は変化しても変わらずにいる点である。

合同に関する組員投票は20組で実施された。翌1921年5月11日には、1917年労働組合（合同）法の規定を満たして合同支持が多数を占めた11の組合の代表が会議を開催した。ここでは、第一に、運輸・一般労働者組合を1922年1月1日に正式に発足させることを決定し、第二に、合同委員会に変わって臨時執行委員会を設置することを決め、臨時委員長にゴスリング、臨時書記長にベヴィン、同じく臨時会計にケイを選出したのであった⁽¹¹³⁾。また、9月27日から3日間、特別規約会議を開催し、最終的に規約⁽¹¹⁴⁾を決定した。12月には正式に役員選挙をおこない、委員長にゴスリング、書記長にベヴィンを選んだ⁽¹¹⁵⁾。また全国トレード・グループ担当の役員を任命した⁽¹¹⁶⁾。

そして、遂に1922年1月、前年5月の会議に参加した11組合とそこご合同支持が判明した3組合を加えた14組合⁽¹¹⁷⁾が、正式に運輸一般労働者組合を結成したのである（このときの14組合の組織名称は第2表の通りである。）

この結成過程で、ドック・波止場・河岸・一般労働者組合とともに大きな役割を果たした全国

(111) Ibid., p.74.

(112) 地域からの人数は、つねに、トレード・グループからの人数のおよそ二倍である。

(113) Allen, op.cit., p.45.このとき、ゴスリングは一致して選出されたが、ベヴィンにたいしては対立候補として前述の統一車両労働者組合のスタンレー・ハーストがたった。

(114) 運輸・一般労働者組合の規約にかんする分析としては、中林賢二郎「イギリス運輸一般規約から学ぶ」【月刊 TGU】1984年1月号がある。

(115) Taplin, op.cit., p.154.ゴスリングの対立候補は4名、ベヴィンにたいしては共産党系の対立候補があった。また、ティレットはベヴィンによって閑職に追いやられた。

(116) Allen, op.cit., pp.46-47.

(117) 運輸・一般労働者組合を結成した14組合の名称を原資料にもとづいて特定し、明らかにしたのは、研究者としては Taplin, op.cit., p.152. が初めてだと思われる。それまでは、1922年中に合同した18組合の名称が14組合と区別されずに示されていた。なお、日本に紹介されている前川嘉一、前掲書が挙げている14組合の名称は、1920年にここでいう第一段階で招請された14組合とを取り違えた誤りである。第2表と比べてもわかるとおり、最初に招請された14組合と結成段階の14組合とは違いがある。

ドック・河岸・一般労働者組合は、組合員投票の結果が出ていなかったため、1月1日付の合同＝発足に間に合わず、3か月後の4月1日になって正式に合同した⁽¹¹⁸⁾。合同時に、全国ドック・河岸・一般労働者組合組織人員は、70,000人であった⁽¹¹⁹⁾。また1922年中にあと3組合が合同し、同年中の合同組合数は18組合となる。

以上見てきたように、1922年時点の運輸・一般労働者組合は「実質的に、港湾労働者と道路運送労働者との産業別労働組合であり、これに一般組合の形態をまとっていた」といえるのである。

第2表 1922年1月1日付で運輸・一般労働者組合を発足させた14組合の名称

-
1. ドック・波止場・河岸・一般労働者組合 (Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union of Great Britain and Ireland)
 2. 合同船頭・はしけ船頭・はしけ労働者組合 (Amalgamated Society of Watermen, Lightermen and Bargemen)
 3. 労働保護同盟 (Labour Protection League)
 4. 全国合同労働組合 (National Amalgamated Labour Union of Great Britain and Ireland)
 5. 北イングランド船荷積込労働組合 (North of England Trimmers' and Teemers' Association)
 6. 全国ドック・波止場・船舶輸送職員組合 (National Union of Docks, Wharves and Shipping Staffs)
 7. 全国船荷積込・穀物計量・石炭計量職員組合 (National Union of Ships' Clerks, Grain Weighers and Coal-meters)
 8. 統一車両労働組合 (United Vehicle Workers)
 9. 合同荷馬車夫・トラック運転手・自動車運転手組合 (Amalgamated Carters, Lorrymen and Motormen's Union)
 10. 全国車両労働者組合 (National Association of Vehicle Workers)
 11. 合同荷馬車夫労働組合 (Associated Horsemen's Union)
 12. 全国合同石炭労働者組合 (National Amalgamated Coal Workers' Union)
 13. 北スコットランド荷馬車夫・自動車運転手組合 (North of Scotland Horse and Motormen's Association)
 14. 合同荷馬車夫・自動車運転手組合 (Amalgamated Association of Carters and Motormen)
-

<注> Eric Taplin, *The Dockers' Union*, 1986. p.152.による。

(118) Taplin, *op.cit.*, pp.155-156. 全国ドック・河岸・一般労働者組合の合同によって、11地域から12地域の体制になった。

(119) *Ibid.*, p.157.

(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
運輸・一般労働者組合が結成されるとそのおよそ2年後の1924年には、全国一般労働者組合 (National Union of General Workers) と全国合同労働組合 (National Amalgamated Union of Labour), 自治体労働組合 (Municipal Employees' Association) の3組合が合同して、全国一般・自治体労働者組合 (National Union of General and Municipal Workers)⁽¹²⁰⁾ が結成された。この時点で、主要な一般組合は運輸・一般労働者組合と全国一般・自治体労働組合へと巨大な合同をおこない、残る主要一般組合は労働者組合のみとなっていた。

労働者組合は、1911年以降の組織の爆発的拡大の中で、組合給付を大幅に増加させる計画を立て、これを実施しようとした。しかし、その瞬間の1919-20年がこの組合の組合員数のピーク——イギリス最大の組合となった——の約50万人であった。

その労働者組合の組合員数は、第1表 (本誌前号、41ページ参照) が示すように、経済不況に襲われた1920年代初めから、急減する。1921年に24万7,000人へといきなり半減し、1922年=15万人、1923年=14万人へと、実にピーク時の三割以下に激減した。その後数年は、14-15万人を維持したが、組合財政は破綻の危機を迎え、労働者組合の指導部は合同への道を探り始めた。

労働者組合にとって、合同の相手として選ぶべきは、運輸・一般労働者組合か、それとも全国一般・自治体労働者組合かのいずれかであった。後者のほうは、一時はともに全国合同労働者組合を構成した全国合同労働組合も主力になって結成した組合であったが、その「活力を欠いた組合運営 (tired administration)」⁽¹²¹⁾ のために労働者組合の指導部にとっては魅力がなかった。これにたいして、「運輸・一般労働者組合のほうは、合同後の数年で、組合員数でも評判の良さという点でも、急速に先んじ始めた」⁽¹²²⁾。労働者組合のピアド (John Beard) 委員長は、1927年9月に運輸・一般労働者組合のベヴィンと非公式に接触をもったが、このときベヴィンは、運輸・一般労働者組合はトレイド・グループ制をもっており、これがかなりの自主性をもっていること、労働者組合が合同すれば、経過的に労働者組合自体を新しい全国グループとして扱うことなどを説明した。

1928年11月、合同の計画は両組合の執行部によって承認された。合同後も運輸・一般労働者組合という組合名称も変えずに維持することで合意した。そして、2年の過渡期の間は、労働者組合は2名の中央執行委員を出す運輸・一般労働者組合のなかの1つの全国グループとなることになっ

(120) 全国一般・自治体労働者組合の結成過程にかんしては、Clegg, *General Union*, pp.1-23, および Clegg, *General Union in a Changing Society*, pp.108-115. を見よ。なお、全国一般労働者連合は、この1924年に正式に解散する。また、全国運輸労働者連合は、1927年に正式に解散する。

(121) *Ibid.*, p.134.

(122) Clegg, *General Union*, p.347. この著書は、全国一般・自治体労働者組合にかんする研究であるが、最後にごく簡単に運輸・一般労働者組合との比較をおこなっている。

た。「1929年8月3日、土曜日、両組合は正式に解散した。そして次の月曜日〔つまり、1929年8月5日——引用者〕、新しい運輸・一般労働者組合が誕生したのである」⁽¹²³⁾。合同時には労働者組合の組合員数は、9万5000人であった。全国レベルでは、労働者組合の執行部は1931年の労働者組合グループの解消までの間、トレイド・グループ委員会として機能し続けた。その後、その組合員は、一般グループと新設の金属・機械・化学グループとへ移行した⁽¹²⁴⁾。

この運輸・一般労働者組合と労働者組合の合同の意義はどのように評価しうるだろうか。とくに、運輸・一般労働者組合の歴史にとってどのような意義をもったであろうか。

ハイマンの見解をきいてみよう。

「結局のところ、合同における財政的側面はたいして重要ではなかった。それよりも、ずっと重要なのは、労働者組合の産業上の守備範囲が、運輸・一般労働者組合の実際の性格にたいしておこなった貢献であった。1929年以前の運輸・一般労働者組合は、基本的には港湾労働者と道路輸送労働者との産業別組合であった。その名称にもかかわらず、運輸・一般労働者組合の「一般」組合員は比較的少なかった。規約では、この組合が包含する諸職業のさまざまな種類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。しかし、この合同は、こうした状態を転換したのである」⁽¹²⁵⁾。「運輸・一般労働者組合は、情勢が組合組織に有利になったとき、組織拡大のための既存の足掛りをもった一連の産業のなかにその地位を獲得したのである。この事実が運輸・一般労働者組合の後の発展にもった意味は、そのさまざまなトレイド・グループがたどった対照的な消長によって判断できるであろう」⁽¹²⁶⁾。

「1929年にベヴィンの組合の組合員数は合同の相手の組合員数の3倍あったが、現在の運輸・一般労働者組合の組合員数の半分は、もともと労働者組合によって確立された組合組織が寄与したものと考えるのは無理のないことであろう。さらに、この組合員は、地域別にみても、産業別にみても、運輸・一般労働者組合の最も急速に拡大しているところである。この合同がなかったならば、——そのエネルギーな指導者たちの歴史にもかかわらず——産業構造の変化にともなって、労働運動のなかでの影響力を後退させながら、運輸労働者の中規模な組合組織にすぎなくなってしまった

(123) Hyman, *op.cit.*, p.163.

(124) *Ibid.*, p.165. ここでもわかるように、各々のトレイド・グループは、たしかに、一つの組合のなかにつくられた「事実上の産業別労働組合」(TGWU, *op.cit.*, p.7)である。

(125) *Ibid.*, p.169.

(126) *Ibid.*, p.170. また第3表を参照。労働者組合との合同の前年にあたる1928年とそれ以降の組合員構成の変化、とくに1938-42年の金属・機械・化学グループの爆発的な拡大を見よ。なお、富沢賢治、前掲書、119ページは「運輸・一般労組は、機械・金属・化学労組同盟を併合して組合員100万人をこえる巨大組合になった」と述べているが、「機械・金属・化学労組同盟」に該当する組合は見当たらない。

にちがいない。旧労働者組合に負うところは明らかなのである」⁽¹²⁷⁾。

以上に言い尽くされているハイマンの評価は、基本的には同意できる妥当な評価ではなからうか。

第3表 運輸・一般労働者組合のトレード・グループ別組合員数の変化

トレード・グループ	1928年	1938年	1942年	1966年	1972年	1980年
ドック	96,000	88,000	80,000	56,000		
水路	8,000	8,000	8,000	16,000		
ドック・水路					58,000	45,000
管理・事務・監督	5,000	9,000	17,000	62,000		
事務・技術・監督職組合					93,000	147,000
道路旅客輸送	79,000	151,000	170,000	181,000	161,000	129,000
道路貨物輸送	37,000	80,000	98,000	219,000	208,000	208,000
一般	68,000	171,000	278,000	338,000	217,000	238,000
動力	20,000	29,000	38,000	41,000		
金属・機械・化学		96,000	400,000			
化学・ゴム				138,000	129,000	125,000
機械				269,000		
機械・動力					256,000	241,000
建築・建設・土木		32,000	40,000	53,000	69,000	350,000
政府関係				58,000		
自治体関係				44,000		
公務・航空運輸					156,000	189,000
農業				13,000		
食料・飲料・タバコ					181,000	209,000
自動車				176,000	218,000	169,000
合計	313,000	664,000	1,128,000	1,411,000	1,746,000	2,050,000

- 〈注〉 1. 1928年と1966年は、Hyman,op.cit.,p.170. による。
 2. 1938年と1942年は、Allen,op.cit.,p.225. による。ただし、四桁までの概数にした。
 3. 1972年は、TGWU, Report and Balance Sheet 1972. による。
 ただし、自動車は計算による推計。四桁までの概数にした。
 この資料は、岡本秀昭法政大学教授に貸与していただいた。
 4. 1980年は、J.Eaton and C.Gill, The Trade Union Directory, new ed.,1983,P.65. による。
 ただし、四桁までの概数にした。

4 むすびにかえて

以上にみてきたように、今日の運輸・一般労働者組合を形成する源流は、第一にドック・波止場・河岸・一般労働者組合と全国ドック・河岸・一般労働者組合の二つのドッカーズ・ユニオンを中核とした港湾労働者の諸組合であり、第二に、道路旅客輸送と道路貨物輸送との両部門によって構成される道路輸送労働者の組合、とくに統一車両労働者組合であり、第三に、機械工業の新業種・新地域、とりわけミッドランドの自動車工業における半熟練労働者を中心とした労働者組合であったことが確認されたと思う。

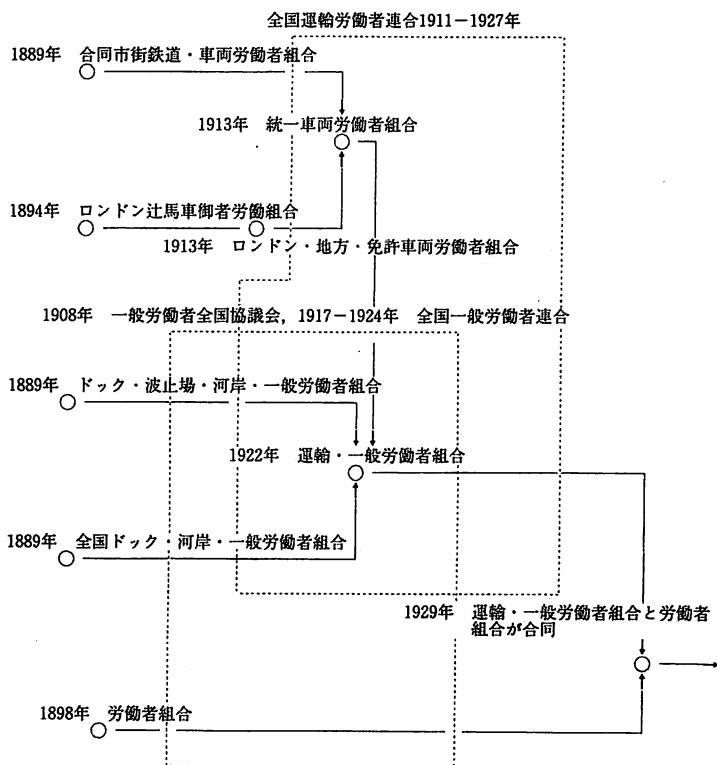
これら三つの源流は、「新組合」、一般組合の〈二つの波〉をもった発展史の三つの局面を経過し、「新組合」、一般組合のあいだの合同運動の模索をくぐって、最終的に、1920年代に結集し、大合同をおこなった。運輸・一般労働者組合は、1929年に基本的に今日の基礎を据えたといっていだろう。たしかに当初、港湾労働者と道路輸送労働者との産業別労働組合——かれらがそう考えたと

(127) Ibid., p.171.

いう意味での「産業別」組合——として結成された。それは、一般組合としての経験を定式化した指導者を生んだ組合の組織論をベースにして、その内部に「二重の構造」を形成していた。この運輸・一般労働者組合は、1929年の合同によって、その組織論＝「二重の構造」を有効に機能させつつ、実態としての組織的性格を大きく変化させたのであった。そして、1937年にイギリス最大の組合に達したが、第二次大戦によって運輸・一般労働者組合の組合員構成はさらに大きく変化した。主要な産業的基盤は、完全に製造工業に転換したのである⁽¹²⁸⁾。一つひとつのトレイド・グループは、たしかに事実上の「産業別」労働組合であったが、常に「一般」グループをもった巨大な一般組合として組織化され、各々のグループは個々の「産業別」組合として独立することはその後もなかった。

(法政大学大学院)

図 運輸・一般労働者組合の源流と成立の系譜



(128) 最初リヴァプールの港湾労働者であり、1939年に旧労働者組合の拠点、コヴェントリー地区書記となり、1969年に中央の第5代書記長となったジャック・ジョーンズ（本名 James Larkin Jones）の経歴は、こうした運輸・一般労働者組合の歴史的発展をいわば体现しているといえよう。