

補論

イギリス運輸一般労働組合の教訓と一般労働組合の課題

一 はじめに

1 当面する組織化運動の問題点

建設・資材・一般労働組合協議会（建設一般）が一九七三年発足してから一年たった。新しいこうした組織を発展させるために活動家のみなさんは、この一年間さまざまな経験をつまれたことと思う。成果もあつたし、失敗もあつたろう。しかしいづれにせよ、たいへんな苦勞をされ、組織の一部には、こんな苦勞をしてまで、なぜこのような新しい組織をつくらなければならないのか。いったいこうした活動に成功の見通しはあるのだろうかといった疑問も生まれているかもしれない。

そこで、建設一般とある種の一致点をもつ、イギリスの運輸一般労働組合TGWUの経験を紹介し、参考にさせていただきたいと思う。

建設一般が当面している中心課題は、建設・資材ならびに関連産業の未組織労働者を組織することである。

わが国の建設労働者の組織率は、一九七三年に一八・五%（注、七七年に一七・二%）で、同じ年の全産業の組織率が三三・二%（七七年も同じく三三・二%）であるから、決して高い方ではなく、むしろ組織化がおくれている産業といわなければならない。しかも、低い組織率の内容を分析してみると、これまでによく組織されていたのは、親方層を含めた職人的労働者、すなわち町場の大工、左官というような職

人たちであった。それに比べて、近代的な建築にたずさわる現場労働者の組織率はきわめて低い。

いまこの四階の窓から外を眺めると、名古屋にも高層建築がたちならんでいる。私は実は戦前、名古屋に住んでいたことがあるが、このような高層建築は当時はなかった。これは戦後の六〇年代にできたものである。六〇年代になって、名古屋だけでなく、東京から大阪、名古屋、福岡、仙台というような都市はもちろんのこと、さらに全国いたるところの、人口一〇万、二〇万の都市に、高層のビルが大量に建てられた。ところで、そういう建物をつくる仕事をしている労働者、つまり、野丁場の働き手たちとくと、組織率は、極めて低い。しかも、この野丁場の人たちのあいだに組織がいくらかあるとすれば、それは大きな工務店の本社職員たちがその大部分を占めている。仕事場では監督的な立場に立ち、資本家側を代表して、数十人、数百人の労働者たちを使う立場に立つ人たちが、職員組合に組織されているが、実際に建築労働にたずさわっている労働者は、ほとんど組織されていない。この点を考えると、野丁場における組織率は実際にはさらに低いものになる。

しかし、労働組合運動の側から考えてみると、こうした状態は放置しておくわけにはいかないし、そこでの組織化の条件が、いつまでも同じ状況にとどまっているはずのものではない。事実、これらの建設労働者の場合、いまはたしかに組織率が低いが、これを組織化するための条件は、いくらか変化しつつあるように思われる。いまは未組織のままであるが、しかし今後は、これまでとちがって、そういう人たちを組織化していく条件が出てきているように思われるのである。

一般にいつて、資本主義の発展は、労働者の組織化の条件をつくりだす。

まず第一に資本主義の発展は、資本の集中をすすめる。二〇坪かせいぜい三〇坪程度の日本風の住宅をつくっていた、そういう資本に比べて、五階建、八階建、一三階建のビルディングの建築を請け負う資本

は、はるかに大きな資本である。建設産業においても、だれが見ても明らかのように、資本の集中が行なわれている。資本の集中は、労働者を、一つの資本、一つの企業、一つの仕事場に集中させるが、このことは、その労働者を組織化していくための、しかも、重要で基本的な条件をつくりだす。

第二に、資本主義の発展は労働者の数を増大させる。建設産業にたずさわる労働者の数も、六〇年代にいちじるしくふえ、それが一つの仕事場に多数集められていくという状況があった。

このように見てくると、建設産業においても、労働者を組織化するための一般的条件は、これまでに少なくともある程度できてきている。ところが、これまでは、他のさまざまな産業では、労働者の組織化が、資本主義の発展によってつくりだされるこれらの条件にささえられて発展してきたのに、建設産業ではあまり進まなかった。

では建設産業ではこんごもこの組織化がすまないのだろうか。もしすすむとすれば、それは、この資本の集中・集積の進行にもなる労働者の数の増大と集中ならびにその貧困化という、労働者の組織化の一般的条件以外のどんな要因がこれに加わるることによってであろうか。

この点で、労働者の組織化の条件としての第三の問題——機械化の進展にもなる職人的な仕事の減少と、新しく機械化された作業についての新しい熟練をもつ労働者の増大が、野丁場やその他の未組織の労働分野における組織化の条件をどのように変化させているかということを考えることが必要になる。

2 建設労働や清掃労働に起こった変化

建設産業においては、六〇年代に労働過程の機械化が大いにすすんだ。巨大な機械をはじめ、これまで

使われなかつたさまざまな機械が作業のなかに入ってきた。まさしく建設労働そのものが、機械化されつつある。このことは、建設産業の労働条件を変えるだけでなく、労働者自身をも変えてきている。これまで建設労働者のなかで一番よく組織されていた町場労働者は、大工、左官など、それぞれ一定の熟練をもっていた。これにたいして野丁場労働者は、そういう職人的な熟練をもたないため、組織化されにくかった。しかし、いまは野丁場で働く労働者の多くが、機械について、一定の技能と熟練を要求され、それを動かしていくための知識や免許を要求される。そういう方向に、事態はどんどんすすみつつある。ところで、労働運動史をふりかえって見ると、外国の例をみても日本の例をみても、こういう時期に労働者を新たに組織化していく条件ができてきているのである。

いま私は例を建設労働にとった。しかし、例を変えれば、次のようにいうこともできる。十数年前にはわたくしたちの想像もできなかったような、巨大なビルディングが、いまいたるところにできている。それとならんでまた、いたるところに自動車のデポなどができた。数十台、数百台の新車や中古車の貯蔵所である。こうした巨大なビルディングやデポなど、大がかりな清掃業務を必要とする場所が、新たにできてきた。かつては、ビルディング内にあるさまざまな会社の事務室や職場にとめている人が、朝出勤してきた時に、五分か十分、ほうきをもてばかたづいていた。それが、いまやそうではなくて、専門の清掃業務にたずさわる労働者を必要とする、新しい職場が、これまた想像もできないほど広まっている。このことを十余年前に、みなさんのどれだけが予想していたか。おそらくだれもが予想していなかった。

鉄道でも、貸ビル業でも、自動車販売業でも、資本の側は清掃の仕事を切り捨てて、これを下請会社にまかせた。ところが、日本の労働組合は、企業別の労働組合であるために、同じ場所でこれまで一緒に働いてきて、しかも、同じ資本の下で働いていたその仲間が、清掃会社に雇われる身分に変わると、組合か

らはずされてしまうということが、いたるところで出てきているし、また資本の側も、それを要求している。もちろん国鉄で清掃にたずさわっている人たちは、そういう労働者として組織化されながら、総評を通じてか、それ以外の機関を通じてか、国鉄労働組合と協力してたたかっていたか、なければならぬだろう。しかし、たとえば、ビルディングや自動車デポや、さまざまそういう場所で、新たにいちじるしく拡大している清掃業務——新たに一つの独立した業種として、専門の企業によって行なわれるようになっていく清掃業務の労働者は、一体どれだけ組織化されているのか。これも、まさしく、資本の蓄積がすみ、その集中・集積がすすむなかで出てきた新しい職業、とりわけ建築が巨大化していくなかで、この十数年間に、急激に増大してきた職業であり、そこに多数の労働者がいるにもかかわらず、多数が未組織のままに放置されている。

ところがこの清掃の作業も、いまでは、ほうきとちりとりをもてばだれでもできるといふような仕事ではなくなってきた。薬品や機材、モーターのついた一定の機械を使いながら清掃を行なう時代に入ってきているから、この労働者たちも、こんごますます熟練を要するものに発展をしていくものと考えべきであろう。

そうだとすると、ここでも、これまでそれらの労働者が、組織されずに放置されているあいだに、資本主義の発展は、それを組織化するための、一定の条件をつくりだしていたことになる。

二 イギリス運輸一般の組織化運動と教訓

1 運輸一般労働組合の発足

さて前おきはこれぐらいにして、そろそろ本題に入ろう。

いま若干示唆的にべたように、もしもいま、野丁場の建設労働者やビルディングその他の清掃労働者の組織化の条件が新たにできてきているのだとすれば、これらの労働者を組織化していくのにもっとも適合した組織形態をとらなければならぬだろう。そしてそれに適合した組織形態をみつげだすことができれば、あとは組合組織化にとりくむ活動家たちの確信と熱意と努力がありさえすれば、組織化のたたかいは成功するはずである。

以上のべたような問題意識に立って、イギリスの運輸一般労働組合(TGWU)の組織化運動の歴史と、その組織化方針を紹介しよう、というわけである。

まず運輸一般労働組合とは一体どんな組合なのか、その紹介からはじめよう。この組合の出発点となつたのは、国際的に大きな反響を呼んだ、一八八九年のロンドン港湾労働者の大ストライキであった。

現在の野丁場の仕事がいちじるしく機械化されつつあるのと同様に、現在の港湾労働は、これまたいちじるしく機械化されているが、いまから八十余年前のイギリスの港湾労働は、まったくの不熟練労働者によつて行なわれていた。要するにそれは、ハシケ労働であつて、船から荷をつみ下す、船に荷をつみ上げ

るのに肩でヒョイとかつぎ、腰をかがめながら運んでいく、というだけの仕事であった。こういう何の熟練も要しない仕事は、だれでもできるから、したがって、資本の側は労働者をいくらでも失業者で補充することができた。ということは、賃金・労働条件に不満をもった労働者を、資本の側は、いつでも解雇することができたということである。そういう弱い立場におかれた労働者は、なかなか自分たちを組織化することはできない。二〇〇〇人の労働者がこの港で働いていたとして、その町には、一〇〇〇人からの失業者がいて、いつでも就業中の港湾労働者にとってかわろうとしている。そういう状況のもとでは、その二〇〇〇人の労働者は、資本に対抗して、団結するだけの力をもちえない。だから、港湾労働者は、この時期までまったく組織化されていなかった。組織化されていないから、いっそう彼らの賃金・労働条件はひどいものになっていった。組織化されている機械工、金属工たちは、この労働者たちのことを浮浪人と呼んでいた。その浮浪人といわれていた労働者たちが、一八八九年になってついに、怒りを爆発させてたたかに立ち上がったのである。

しかし、ここで重要なのは、この頃までに、実はこれらの港湾労働者は、みずからを組織化していくための条件をもちはじめたということである。浮浪人と呼ばれ、あいかわず何の熟練も要しない仕事をしているかのように考えられていた彼らの仕事のやり方が、実際には徐々に変化しつつあった。港湾労働は、ある種の熟練が必要とされる、そういう仕事に変わりつつあった。そのなかで、彼らの怒りが爆発し、大ストライキに発展して、この闘争が組織化のきっかけをつくりだしたのであった。

この闘争が有名なのは、一つには、このストライキを指導するためにつくられた委員会、マルクスの一番末の娘のエリノアが書記をつとめたからであるが、もう一つは、この闘争にたいする全世界の労働者の連帯のひろがりであった。みなさんは「赤旗の歌」を知っておられるだろうが、あの歌のなかで、「フラ

ンス人は愛す旗の光、ドイツ人もその歌うたう、モスコウ伽藍に歌ひびき、シカゴに歌声高し」という言葉がでてくる。これは、アメリカの労働組合オルグのジェームズ・コネルが作詞したもので、ロンドン港湾のストライキに、全世界の労働者が連帯闘争をして、シカゴでも、モスクワでも、パリでも、ドイツでも、労働者がその支援のデモを行なった、その光景をうたっているのである。運輸一般労働組合などという、しつかつめらしい名前をみていると、何か遠い国の、遠い組織のような気がするが、実は、この組合が出發する時点でのたたかいの歌を、日本の労働者はそれと知らずにうたっている。そういうわれわれとは因縁浅からぬ組合なのである。

このストライキを通じて、港湾労働者の組合ができた。そしてこの組合がたたかかっていくうちに、港湾労働者だけではなくて、運輸関係の労働者を軸にしながら、不熟練労働者と半熟練労働者を、すべての産業について組織化していこうと考えるようになった。こうして第一次大戦前に、すべての不熟練労働者を組織化するための闘争をすすめていくのであるが、さまざまに困難にぶつかったあげく、結局一九二〇年に、今日の運輸一般労働組合の最初の形がととのうのである。

さて、ここで熟練工、半熟練工（もしくは熟練労働者、半熟練労働者）という言葉がでてきたので、これに少し説明を加えておこう。熟練工というのは、次のようなものをいう。イギリスでは今日にいたるまで徒弟制度があり、その徒弟的な訓練を受けた労働者だけが、熟練工の地位につける。この徒弟的な訓練をへないで、職場における作業の経験をとおして、技能や熟練を身につけていく労働者を半熟練工という。一九世紀の末までは、労働組合に組織されていたのは熟練工だけで、半熟練労働者と不熟練労働者は組織されていないかった。運輸一般労働組合は、これらの半熟練工と不熟練工を広範に組織化しはじめたのである。

2 今日運輸一般労働組合

一九二〇年に、この組合が発足したとき、それはわずか二五万人の組織であった。ところが、今日の運輸一般労働組合は、一九五万人の組合員をもつイギリス最大の労働組合になっている。しかも、そのなかには一二の産業別のグループがあり、その一つに建設労働者も含まれている。だから、形のうえていえば、さまざまな産業別の労働組合が一つの組合に結集しているという、それ一つで労働組合中央組織のような形をとった組合である。したがって、運輸一般労働組合と名のついでながら運輸労働者はそのうちの十数%を占めているだけである。

これとまったく同じことを現在の日本がやったら、さまざまな組合から文句が出るであろうから、そのあたりは、日本の状況に適應した方法をとる必要があると思われるが、とにかくイギリスでは、あらゆる産業にわたって組織化をすすめた。わたしもこのことを、書物のうえでは知っていたが、実感としては、もう一つピンとこないものがあつた。しかし、一九七一年にイギリスにしてみると、たまたまフォード自動車社で大ストライキがたたかわれていた。イギリスのフォード自動車社では、五万人余りの労働者が働いているが、その労働者たちが、九週間にわたる大ストライキをたたかった。一体、このフォード自動車社の労働者をどういう組合が組織しているかというところ、常識的には誰でも、機械工の組合が組織しているだろうと考える。ところが、合同機械製造労組が組織しているのは五万人余りの労働者の一割程度で、あとの九割は、運輸一般労働組合が組織している。このように、日本ではちょっと考えられないようなことをやっているのである。

3 建設労働者の組織化

しかし、とくにわれわれの関心をひくのは、この運輸一般労働組合が、建設労働者を組織化しているという点であり、かつ、建設労働者の組織運動のなかで、この組合が六〇年代の後半以降その役割をますます高めている点である。

しかも、建設労働者のあいだでのこの組合の組織化が、最近、とりわけ一九六〇年代いらい、大きな成功をおさめてきているという点は、建設産業における作業の機械化の進展とそれにもなうこの産業の労働者の質の変化と関係があるようなので、とくに重要な示唆をわれわれに与えてくれるように思われる。

イギリスの建設労働者は、資本の側に対抗するために、二つの大きな協議会組織をもっている。もちろん、労働者にとっては、一つの協議会を作り、資本の側と協議するというのが、一番望ましいことである。ところが、日本でも同じことであるが、建設産業の機械化は、金属産業や繊維産業など製造業よりも遅れ、巨大な建設機械は、第二次大戦後になってはじめて大々的に発達した。そこで、イギリスでも、大工、左官、煉瓦工など旧来の職人層が、左官の組合だとか、大工の組合というふうに組織化されている。つまり職人組合が強力であり、ハバをきかせていた。しかし、これらの組合は、どうしても、職人の特殊な利益を追求しようとする。しかも、資本の側がこういう職人層の賃金を引き下げようとはかると、資本とたたかうことはほどほどにして、職人セクトの立場から、技能をもたない一般労働者は自分たちより賃金が低いのが当然だと主張するので、一般労働者、つまり熟練をもたない労働者たちが、それに不満をもった。そこで、運輸一般労働組合に組織化されている、こういう大工組合や左官組合に入っていない建設労働者

は、はじめ、こういう職人組合と一緒にたつたかかっていくというやり方を拒否した。

職人組合のほうは、いま述べたような事情にあったから労資協調的で、労資は対等で、話し合いをすれば結論がでてくるというような考え方をとった。一般労働者のほうは、賃金が低いから、そんな悠長なことをいってられない。団結して資本とたたかうほかなかった。

こうして職人組合と一般労働組合のあいだで、建築協議会についての考え方が二つにわかれてしまい、今日にいたるまで、建築関係職労働者連盟と、全国建築関係職労組という、二つの協議会ができて、主として、後者のほうが土木関係、前者が建築関係の協議会ということで、資本の側と一定の協議機関をもっている。

ところが、六〇年代に入って、この労資協調主義にたつた職人組合中心の協議会のほうは、しだいに組織人員が減り、そして逆に、運輸一般労働組合と都市一般労働組合という、一般労組が中軸になって組織をすすめている協議会のほうが、どんどん組織人員をふやし、とりわけ運輸一般労働組合の加盟人員がふえている。しかも、以前には職人の賃金のほうが高かった。それが今日では逆転してしまった。一方は、労資協調でやっているうちに仕事が減り、労働者数も減少し、賃金が下がっていった。他方は、たたかいながら、しかも、同じ建設産業といっても、ますます発展していく近代建築の野丁場労働者を組織していたから、仕事がどんどんふえていく。しかもその仕事のやり方は機械化されていく。こういう条件に依拠しながら、戦闘的にたたかっていたので、賃金をより高くすることができただけではなくて、組織人員もどんどん拡大した。運輸一般労働組合の資料（『建設一般』、第一号に掲載）を見ても明らかなおり、この組合は建設労働者のさまざまな組織を最近、どんどん合併している。そして、それと同時に、そのまわりの未組織労働者を結集している。だから、運輸一般労働組合が、一九二〇年に二五万人という組合員か

らはじまって、あらゆる産業に組織の手をのぼし、建設産業でもいちじるしく組織化を前進させることによって、一九七四年には、一七五万人の巨大労組（一九七八年現在では一九五万人）になっているのである。この組合の経験を、われわれはまともに分析してみる必要がある。

4 運輸一般労働組合の組織化運動の教訓

それでは、こうした運輸一般労働組合の経験は、われわれに何を教えているであろうか。

私は、最初に、日本の建設・清掃労働者の組織化を考へる場合に、そのための新しい条件が生まれてきているのではないかということ述べたが、運輸一般労組の経験は、まず第一にその問題に関連した教訓を示している。結論から先にいえば、それは、独占資本主義への移行、そのもとの資本の集中と建設産業における技術的な過程の発展によって、未組織労働者を組織化していくための条件ができたのを、運輸一般労働組合が、みごとにとらえていたということである。

もうすこしくわしくいえば、次のようなことであろう。

労働組合の組織化の歴史は、国際的にはすでに二〇〇—三〇〇年の長きにわたっている。そして労働組合運動は、まずイギリスにはじまり、ついであらゆる国に広まってゆき、組合員の数は、全世界で、今日二億五〇〇〇万人から三億人近くに達するといわれているが、こうした労働組合への組織化の発展をおしすすめる基礎条件を説明するものとして、一般的に次のようにいわれている。

資本の蓄積は、より多くの労働者を生み出すとともに、資本の側の富の蓄積とは対照的に、労働者のあいだに貧困を生み出す。そして、資本の集中は、労働者を一定の工場や一定の仕事場に集中させ、あるい

は、一定の居住地に集中させていく。こうして資本主義の発展は、労働者の組織化の条件を作りだす。しかし、すでに述べたように、この一般的条件に、さらに生産の技術的な過程の変化をもう一つ組み込んで考えると、もっと事態は、はっきりしてくる。

(1) 職業別労働組合の成立と限界

労働組合運動の初期にはどういう形で組織ができたかという点、それは熟練労働者だけを結集した職業別組織であった。なぜ、はじめ労働組合は、熟練労働者だけの職人的な組合になるのか。それは、労働組合運動がはじまった頃の工業は、まだ工場制手工業の段階にあったからである。この段階では労働者は、動力に結びつけられた機械を使って仕事をするのではなくて、旧来の大工が、ノミやカンナやノコギリで仕事をするように、手で使う「道具」で仕事をしていた。こういう労働者が仕事をする場合には、いずれも熟練を要するが、工業のなかではこういう熟練をもった労働者しかその当時は働いていなかった。

ところが、産業革命をつうじて新たに工業が発展して、工場制工業がはじまった。工場制工業がはじまると、機械、動力が使われる。ここでは、今度は機を織るにしても、金属をけずるにしても、労働者が道具で織ったりけずったりするのではなくて、労働者の代わりに機械が作業をするようになる。旋盤機械が金属をけずるのであって、労働者が手工的道具でけずるのではない。旋盤機械には動力がついている。だから、自動的に金属をけずっていく機械が作業をしているのであって、労働者はこれを操作し、あるいは監視するオペレーターになった。ところが、工場制工業の初期の段階では、たとえば、この旋盤機械をあつかっていくのに、たいへんな熟練を要した。それは、旋盤機械が、まだ十分精巧な機械になっていなかったからである。いまのように、オートメーションになっていて、メーターをあわせれば全部旋盤機械が

正確にけずってくれるというようなものではなくて、ある程度手を使いながら、金属を動かしていく。その動かし方一つで、求められたとおりに金属をけずることができ、へたに動かせば、たちまち二ミリも三ミリもくもくしてしまう、使いものにならないものができてしまう、というような機械であった。そこで旋盤機械をあつかうには、徒弟的訓練をうけた熟練工が必要であった。したがって、機械を使っている工場、旋盤機械の動いている工場では、この旋盤機械を使って仕上げをする労働者が、たいへんな熟練を要する仕事をする。その他の労働者は、その旋盤機械のところへ材料を運んでいたり、仕上げた品物を倉庫におさめにいったりという、だれにでもできる仕事をやっていた。こういう仕事ならば、工場で一〇年働いていた労働者をクビ切つて、ぜんぜんその工場のことをしらない労働者をおる日突然つれてきても、口で教えさえすれば、いつでも働かせることができる。

ところが熟練工となると、若いときから熟練工に弟子入りして、小型、中型、大型旋盤などあらゆる機械をあつかうことを、七、八年から十数年かかって身につけていなければ一人前の仕事ができなかった。そこで、一般労働者はいつでも首を切れるが、熟練工となると、資本の側もちょっと手が出せない。熟練工が集まって、賃金・労働条件をよくしようと話し合っていることがわかっていても、うっかりそれに文句をいい、そのなかの主謀者と思われる者の首を切れば、あとの熟練工全部が団結して、翌日から工場に來てくれないということになり、工場はともやっけていけない。だから、資本の側は熟練工にたいして、かなり弱い立場にあった。そこで、熟練工が組合をつくることを、資本の側は、しぶしぶ認め、熟練工の組合とは、話し合いをしながらやっていくという体制をうけ入れないわけにはいかなかった。

しかし、工場労働者の八〇%以上を占める熟練をもたない労働者の問題となると、資本の側の態度はまったく別であった。「お前たち、何を生意気なことをいっている。お前たちの首をきつたって、町にはか

わりがいくらでもいる」ということで、この労働者たちが不満な顔をしたり、労働組合を組織する気配がみえると、たちまちこれを処分した。弱い立場にあるこの労働者たちはたたかえなかった。そこで、工場制手工業の段階で、熟練工の組合として出発した初期の労働組合は、産業革命をへて、動力と機械をくみ合わせた工場制工業が発展してくる段階になっても、あいかかわらず、熟練工だけを組織する職業別組織の形態をとったものだけが、資本とのたたかいにうちかかって、その組織を維持し、発展させることができた。ヨーロッパでは、一九世紀のあいだに、ほとんどすべての国で労働組合運動が広がったが、一九世紀の労働組合運動というのは、実は熟練工の労働組合運動だったのであって、その他の一般労働者は、ほとんど組織されていなかったのである。

(2) 半熟練・不熟練労働者の組織化の条件の拡大

ところが一九世紀の末、一八八九年になって、イギリスの港湾労働者が、突然怒りを爆発させて大ストライキをやって、そのなかではじめて自分たちの組織を作りだしていった。この同じ年に、ガス工場の労働者やマッチ工場の婦人労働者がこれまたストライキ闘争に立ち上がり、みずからを組織化しはじめた。こうして一九世紀の末になって、未組織の組織化が急激にはじまる。つまり、徒弟的な訓練を経ていない半熟練工と不熟練工がみずからを組織化しはじめるのであるが、その理由は、一九世紀末の一八八〇—九〇年代にかけて、工場制工業や事業所、仕事場のなかに、一定の変化が起こってきた。工場で使用される機械が、この時期からいちじるしく精密なものになったのと同時に、動力は、それまで蒸気機関しか使われていなかったのが、電動機や内燃機関が使われるようになった。そして優秀な機械と、優秀な動力が結びつけられて、機械の行なう作業がいままでよりもはるかに精密なものになってきた。それと同時に、こ

れまでの精密でない機械では不可能だった大量生産方式が可能になった。この大量生産方式というのは、部品ごとに一貫作業で作ってゆき、そしてあとでこれらの部品を組み立てることによって完成品をつくりだすというやり方である。なぜそういうことができるようになったかといえば、機械が精密になったので、部品の設計をして、部品ごとに別々に作っていても、全部品をあとで組み立てれば一つの同じ製品ができるようになったからである。

十数年の経験を経てきた熟練工たちが仕上げていたその作業を、こうして今度は機械がやってくれるようになってしまった。つまり、熟練工がいなくても完成品ができるようになった。それと同時に、この優秀な機械のもので、この機械を動かす、半熟練労働者（徒弟的訓練はうけていないが、工場内での作業経験をとうじて、一定の熟練度を身につけた労働者）が、生産のなかで、重要な役割をはたすようになっていく。だから工場のなかでの仕事は、半熟練工と不熟練工とがチームを作ってやっつけば何でもできるというように、仕事の性質が変わってきた。ガス工場でも、ガスを作っていくのに石炭をどのようにしてカマにほうり込んでいくか、これは実は、それほど簡単なことではない。二年、あるいは三年という経験をもった労働者が中心になり、火の色をみながら、全体の仲間の仕事の段どりを、その人たちが決めて、他の未経験な労働者を指導しながら、仕事をやっていった場合に、最も少ない石炭で、最も大量のガスを作ることができるというものはっきりしてくる。また港湾労働者では大型クレーンその他の機械の導入が同じように作業方法に変化をもたらした。そうなると、これらの半熟練工と不熟練工は、かつての熟練工と同じく、資本にたいして強い立場に立つことができる。そこで、この段階まで資本主義が発展してくると、熟練工だけでなく、一般の労働者が半熟練工を中軸にしながらから組織化されていく条件ができ上がり、そのことをとうじて、労働者の組織化が前よりも格段にすすむ。

ある時期までは、不熟練工をどんなに組織化しようとしても、資本の側の壁にぶつかって、それがどうしてもできなかった。それが、ある段階へいくと急にすすみはじめるのは、実は、いまいったような理由による。つまり、組織化のための条件が大きく変わったという事実がそこにあった。だから、一九世紀から二〇世紀に入っていくにしたがって、いままで未組織であった半熟練工と不熟練工の組織化が急激にすすんでくる。運輸一般労働組合はこのことと結びつきながらのびていったのである。

(3) 建設産業と半熟練・不熟練労働者の組織化

しかし、読者のなかには次のような疑問がでてくるのかも知れない。こんなことはもうずっと前の話であって、運輸一般労働組合が、一九二〇年に、他の労働組合に合同を呼びかけて、さまざまの職種の労働者を、大々的にこの時点から大きく組織化していくようになったといっても、それはかなり前の話ではないか。一九世紀の末から、すでにそのような条件ができてくるとすれば、日本でも同じだろう。ところが今日の日本は、もう一九七〇年代に入っており、運輸一般労働組が発展を開始してからすでに五〇年以上もたっている。その間に日本では野丁場の労働者の組織化がなかなかすすまなかったのだから、今日もそう簡単に物事がすすむわけではないか、と。

こうした疑問にたいしては、もう一つ次のようなことを考えてみる必要がある。機械化や新しい技術の導入は、産業別に不均等に行なわれていく。あらゆる産業が、機械化を統一的にすすめていくのではない。そしてその点では、建設産業は、機械化がたいへん遅れた産業だということである。

このため、イギリスにおいても、運輸一般労働組合が、建設産業の半熟練工を軸にしながら、不熟練工を組織化していくという、そのたたかいに、大きな成功をおさめるのは、一九六〇年以降のことであった。

もちろんそれ以前にも、その組織化はすすめられていたが、そのたたいが大きく成功するのは、一九六〇年以降であったということは、運輸一般労組のだしている手引書「わが組合の活動・第一部」(『建設一般』一号所収)や岡本秀昭教授の研究「英国建築産業の交渉機構——運輸一般労組拡大の制度的背景」(『建設一般』第一号もしくは法政大学大原社研『資料室報』第二〇一号・第二〇二号所収)を読めばわかる。それは一九六〇年以降、急激にのびていったが、特に、一九六五年以降ののび方がすさまじい。六八年には、建設関係の二つの労働組合を、運輸一般労働組合は吸収して、そして未組織の労働者をさらに大きく仲間に入れた。

また建設産業における職人組合の協議体は、一九五〇年代までは大きな力をもっていたし、建設産業のたたいのなかで、指導的な立場をとっていた。ところが、それがしだいに力を弱めていった。というのは、町場職人的な仕事がいせよせよめられてきたということが一つ。それから、そこで労働組合運動のあり方が、労資協調主義的で、そのために組合員の要求を十分くみ上げていかなかったということが、もう一つそれに加わる。組合の指導部が、右翼化して、下部組合員の要求をくみ上げないものだから、一九六〇年以降は、その組合員たちが、組合中央の指導を離れて、独自のたたいを起こしたが、組合中央は、労働者が職場や仕事場ごとに行なう闘争を、組合のたたいとして公認しない。組合員がストライキをやっても、スト手当を出さない。そこで、不満をもった組合員が組織をはなれ、職人組合がしだいに組織を縮小していった。

他方、野丁場の仕事はいっそうふえている。そのなかで、運輸一般労働組合が戦闘的にたたいか。かつての、不熟練工、半熟練工といわれた人たちは、いまではブルドーザー、大型クレーン、その他さまざまの機械を使いながら作業をしている。そういう半熟練工だとか、一定の経験や免許を必要としている労働

者に変わりつつある。その人たちを軸にしながら、建設職場のすべての労働者を結集して、階級的にたたくという方向をとりはじめた運輸一般労働組合は、組合員を集めるだけでなく、これまで別の組織をつくっていた組合までもそのなかに吸収していくことになった。

こうしたイギリスの組合の経験からひきだされる教訓の第一は、これまで未組織状態にあった一定産業や一定職種の労働者を新たに組織化していく場合には、資本主義の発展によって、生産の技術的な過程に一定の変化が起こり、それにつれて労働者自身の主体的な条件が変化して、かつての不熟練工が半熟練工になり、不熟練工と半熟練工の果たす役割がきわめて重要になってくるという状況をとらえて組織化をすすめるということが基本的に重要だということ、こうした組織化の条件の変化を自覚的にとらえて、組織化をすすめていくということが重要だということであろう。

第二は、戦闘的・階級的な立場にたつて組織化をすすめていかなければならないということである。もちろん、資本主義が現在の発展段階に到達する以前から、労働者は組織化されているから、日本でもそうだが、建設産業のなかには職人的な組合があるだけではなくて、監督労働者に類似した、大工務店の職員たちの組合も生まれてきている。職人組合は、職人的な立場を否定することはできないし、特にそれが親方を含めて組織されている場合には、この組織のたたかひの性格には一定の限界が出てくる。他方、大工務店の職員の組織の場合には、いっそうその性格に限界が出てくる。これらの職員はそのほとんどが監督労働者であり、作業場では、むしろ資本を代表する仕事をしているのであるから、そうした組合員の考えにはどうしても限界が出てくる。もちろんその人たちの組織化がすすむのはよいことであるし、その人たちの組織と、建設一般の組織とが連携を持ち得るとしたら、いっそうそれは素晴らしいことにちがいないが、しかし、そういう組織の限界というものを心得ておくことは必要であろう。

5 運輸一般労働組合の階級的強化

もとより、運輸一般労働組合がつねに輝かしいたたかいをしてきたわけではない。

それが右翼的傾向のなかにまよい込んでいた時期は、かなり長期にわたりさえした。右翼的潮流がこの組合の指導権をとるようになったのは、次のような理由によるものであった。熟練労働者たちから浮浪者と呼ばれ賃金水準がきわめて低かった港湾労働者や、その他の不熟練労働者たちが、みずから組織化していった場合、確かに大きな成果を勝ちとることができた。急激に巨大化していく組合にたいして、イギリスの独占資本は、譲歩した。とりわけ社会保険、社会保障関係では、大きな譲歩をした。これらの一般労働組合が、社会保険、社会保障の諸権利を獲得していっただけでなくて、これらの組合の指導者たちが、社会保険、社会保障関係の公務員にとりたてられていった。これは、イギリス独占資本のたいへんずるがしこいやり方であった。それまでイギリス社会の最低の層に属していた人たちが、いっきよに「お役人」にとりたてられ、また一般組合員たちは、社会保険、社会保障制度を手に入れ、その地位は、かなり安定した。しかも、その人たちのやっていたさまざまな作業が、公共事業としてやられていくにしたがって、こういう労働者が、半ば公務員的な立場に立つことができるようになった。これらのことは、組合員の思想と組合の政策に大きな影響を与え、運輸一般労働組合は、イギリスで最も右翼的な労働組合といわれるようになった。

運輸一般労働組合は、一九五〇年代までは、イギリス労働組合運動の最右翼を形成し、この組合の幹部は、労働党の右派勢力の中心勢力となった。第二次大戦の直後に労働党内閣ができたときも、外相として

その反共・親米政策を推進したのは、この組合出身の労働党右派幹部ベヴィンであった。また、共産黨員やその同調者には組合役員になる資格を与えないという、ファッショ的な組合規約をつくるために、一九四八年頃イギリス労働組合会議の執行部にあたる総評議会内で指導的役割を演じたのも、この組合の右翼的指導者たちであった。

しかし五〇年代の半ばになると、そういう右派勢力が、だんだん運輸一般労働組合のなかで力を失っていった。というのは、社会保険とか社会保障とかでいいめにあったからといって、実はそれはいいなどではなくて、当たり前のことだった。それは、一般労働組合に組織された不熟練工たちが、ようやく人間なみの生活水準を手に入れるところに来てきたというにすぎなかった。しかも、その人間なみと思われた生活水準は、五〇年代から六〇年代にかけて、イギリス独占資本主義の発展がすすむにつれて、しだいに低下していった。そのことに、運輸一般労働組合の組合員たちは気がついた。とりわけ、そういう政策に同調しているのが組合の右派幹部だということがわかってきた。そこで、一九五〇年代の半ばになると、これまで右派幹部が占めていたこの組合の書記長の地位を、中間派のフランク・カズンズが占めるようになった。この人は、労働党内閣にその後入閣して、科学技術庁の長官になったが、労働党内閣が所得政策を実施すると、彼はそれに抗議をして、長官を辞職してしまった。

しかし組合員は中間派の指導にも満足していなかった。一九六九年になると、ジャック・ジョーンズが書記長になる。ジャック・ジョーンズという人がどういう考え方をとっているかということとは、「七〇年代の労働組合運動」と「民主主義は成長する組合の活力」という、ジャック・ジョーンズの行なった二つの演説の記録（『建設一般』第一号所収）を読めばおおよそのことはわかる。そこに述べられていることが、日本の戦間的な組合指導者のいっていることと、あまりにも似ていることに、読者は驚かれるだろう。こ

のジャック・ジョーンズは、実は、一九三〇年代に運輸一般労働組合のなかの、ロンドン・バスの組合で、戦闘的に活動していた活動家である。運輸一般労働組合の中央は、当時極右派幹部が占めていて、このロンドン・バスのストライキがはじまった時に、一定のところまでたたかいたがすすむと、ストライキ中止指令を出したが、ジャック・ジョーンズは指令を無視して、このストライキを徹底的におしすすめたために、組合から一時除名された。要するに戦前、彼は左翼反対派グループの指導者だったのである。

一九六〇年代までイギリスの労働組合運動全体は、まだまだ右派幹部の指導下にあつた。右派幹部は、組合員の自主性や意向を無視し、少数の幹部で組合を「指導」して、資本の側となれあい、労資協調政策をとっていた。だがジャック・ジョーンズにいわせると、イギリス労働組合会議は、九〇〇万人の労働者を組織して、最大の組合である運輸一般労働組合をはじめ、百五十余の組織を結集しているのだが、大半の組合がそういうやり方をとっている。しかし、それではダメだ。イギリスの労働組合運動を、本当に職場から強化していかなければならない、というのである。

一九六〇年代の後半にはいつてから、イギリスでは共産党と労働党左派が一緒になり、ジャック・ジョーンズも加わって、イギリス労働組合運動をよう護する全国委員会というのをつくった。これには、当時のイギリス労働組合会議九〇〇万の労働者のうち、約四〇〇万を代表する組織が加わった。ジャック・ジョーンズも、まだ書記長になる前であるが、この組織に加わっていた。それが、一九六九年、組合員たちの支持のもとに、運輸一般労働組合の書記長に選出されたのである。

こうして、この組合は、かつては右派に指導されていたのに、しだいに組合が、民主的・階級的に強化され、いまでは戦闘的な勢力が、この組合を指導するようになった。こういう指導のもとで、いま組織化運動が急激にのびているのである。ついでにここで、ジャック・ジョーンズのいう、「七〇年代の労働組

合運動」についての考え方を紹介しておく、それは、徹底的に職場を大事にし、それを軸にして運動をすすめるというものである。

ジャック・ジョーンズにいわせれば「労働者の問題についての専門家は労働者」である。労働省だとか、資本家団体は、労働組合の専門家として組合の役員を認め、その役員と取り引きしようとする。しかし、少数の役員というものは職場から離れた存在である。労働者の問題についての真の専門家は、職場労働者である。その職場の労働者を主体にして要求を作りあげ、たたかいをすすめていく。組合の中央は、それを調整し、弱い部分には援助を与える。全体から出てくる力で、弱い部分の援助をする。中央は、そういうかたちで組合を発展させていくべきだ。本当は労働者の利益を代表していかないくせに、全体の利益を代表しているような顔をして、資本の側と話し合って、いいかげんのところでたたかいをやめる——こういうのは組合の指導といわないのだというのが、ジャック・ジョーンズの考え方である。

そこで、現在、運輸一般労働組合はつぎのような活動方法をとっている。職場には職場委員をつくる。職場委員（ショップ・スチュワード）は、職場で運輸一般労働組合に入っている労働者の全員で投票して選出する。その職場委員は、ある場合には職種ごとにつくられることもあるが、多くの場合は、職場ごとにつくられる。それと同時に地域で産業別に、運輸一般労働組合の支部がつくられる。支部委員会と職場委員とが、ガッチリ連絡をとり、支部委員会は、職場委員を通じて、職場の状況をしっかりと把握する。そして、その地域の一定産業のたたかいをおすすめていく。中央がその全体を調整していく、というやり方である。

フランスの労働総同盟もそうだが、上からの指令でスケジュール闘争をするというやり方ではなく、もっとも強い部分で、たたかいがわき上がってくると、その部分と、他の部分の労働者のたたかいとを、中

央が調整していく。強い部分が孤立してたたかうのを防ぐために、ストライキに立ち上がる時期を一定時おくらせながら、他の立ち上がれる部分を、この強い労働者を軸にしながら、組織化していく。そして、全体をたたかいくみ入れていくというような、援助と調整の仕事をやっていく。中央の主たる任務はここにおかれ、労働組合運動全体は、あくまで職場労働者の要求と自主性を最大限にいかすかたちで行なわれているのである。

6 一般労働組合の組織形態

しかも、そのようにして、職場を基礎にたたかっていくという場合に、今日の資本主義の発展段階を考えると、その組織化にさいして、どうしても実状にあった組織形態を見つけたさなければならぬということを経験一般労働組合運動の経験は示唆している。それは、組織化の条件がある場合にはその条件に合った組織の形態をとっていくということである。運輸一般労働組の経験が教えてくれる第二の教訓はこの点にあるといえよう。

建設・資材・一般労働組合協議会は、建設、資材ならびに関連産業の労働者を一般労働組合の形態で組織しようとしているが、イギリスの経験は、一般労働組合という組織形態が、いまの課題にこたえていくために適切な形態であるかどうかという問題について、どのような示唆を与えているのかという点について、最後にふれておきたい。ジャック・ジョーンズがさきにあげた資料のなかでも明確に言っていることであるが、運輸一般労働組合は、産業別労働組合組織の原則を否定したことは一度もなかった。確かに、独占資本主義段階においては、労働組合の一般的形態としては、産業別労働組合のあり方が、最も適合し

た組織形態であり、各国のたたかいかいによってためされた確かな組織形態なのである。

しかし産業別組織だけではカバーできない労働者が、独占資本主義社会のなかには常に存在する。それは、たとえば、建設産業や清掃労働者のように、仕事場を地域的にたえず移動したり、かならずしも同一資本のもとで働かないで一つの企業から他の企業へと移動していく労働者で、しかもこれまで不熟練職種労働者とされていたのが、最近になって機械化が進展し、一定の熟練を要求されるようになってきて、その組織化の条件が強まってきているにもかかわらず、これまでどの産業別組織も十分にその組織化をすすめることができないでいるような労働者——こういう労働者として労働者を多数もつ産業では、一般労働組合という組織形態が有効であった。

そこで、運輸一般労働組合は、産業別の組織原理を否定しないと同時に、それに一般労働組合原理をとり入れる、というやり方をとった。これが、とりわけ一九六〇年代以降、イギリスでも独占資本主義の発展がすすみ、一つの資本がさまざまな業種に手をだすというような状況、あるいは、いろいろな産業が入り乱れて、どこからの産業なのかよくわからなくなるという状況のもとで、それからまた不熟練労働者がやっていた作業の機械化が急激にすすむというなかで、大きな成功をおさめた。こういうやり方は、たとえばわが国の建設一般の場合には、とり入れていい、きわめて現実的な組織形態であると思われる。

こうしていくつかの点からいって、運輸一般労働組合の経験は、建設一般のこんごの活動に多くのことを教えているように思う。しかし、いままで述べてきたのは、明るい面での教訓ばかりである。しかし、このような組織化の活動は、決して容易なものではない。今日、一九五万人の組合員をもつ運輸一般労働組合の場合、この組織化をすすめていく過程で、何度も苦勞を重ねた。しかも、その組織化というのは、

いつ実りをあげることができるとかもわからないような、サイの河原で石をつむような努力と感じられたこともあった。というのは、運輸一般労働組合の組合員は、仕事をたえず移動するものが多かったために、数年もすると、その過半数が入れかわってしまうというほど、組合員が絶えず入れかわっていった。新しい組合員を、毎年大量に獲得していながら、他方では、これまでの組合員が、つきからつきへとなくなっていく。だから、規約によると、組合役員になるためには、何年か連続した組合員資格をもっていなければならないのであるが、組合員の大部分がそうした資格を欠いているために役員になれない。そのため、ある時期には、右翼幹部の地位が固定化し、組合民主主義が否定されるようなことにもなった。

建設一般が、これから組織化にとりくんでいく場合に、やはりサイの河原で石をつむような、まったくムダと思われるような努力が、ある時期には要求されるであろう。それが実りをあげはじめた時も一方で一〇万人獲得したけれども、他方で七万人へったということで、ようやく一年間に組合員を三万人ふやしたというようなことになるのではないか。そういうことがかなり長期間つづいていくだろうと思われる。そういう困難さについての覚悟とその困難をのりきる熱意を、わが国労働組合運動の先進的活動家の皆さんは充分もっておられるにちがいないとの確信を披瀝して、この稿の結びとしたい。

〈付〉 主要労働運動関連統計指標

1) 労働組合員数ならびに主要団体別組合員数の推移

年	労働組合員数	主要団体別労働組合員数				
		総 評	同 盟	新 産 別	中立労連	そ の 他
1960	7662	3745	924	46	—	3081
1961	8360	3968	1108	43	—	3257
1962	8971	4122	1203	57	832	2781
1963	9357	4192	1348	50	896	2955
1964	9800	4207	1466	58	936	3213
1965	10147	4250	1659	61	984	3300
1966	10404	4248	1716	66	1021	3472
1967	10566	4208	1775	70	1038	3588
1968	10863	4214	1848	71	1270	3523
1969	11249	4249	1963	73	1345	3759
1970	11605	4282	2060	75	1400	3944
1971	11798	4245	2172	76	1350	4110
1972	11889	4267	2226	73	1393	4081
1973	12098	4341	2279	70	1374	4420
1974	12462	4457	2313	71	1401	4614
1975	12590	4573	2266	70	1369	4705
1976	12509	4579	2209	66	1354	4690
1977	12437	4557	2210	65	1330	4660
1978	12383	4525	2182	61	1321	4679

- 〔備考〕 1) 同盟の項は、60—61年は全労会議、62—64年は同盟会議の数字である。
 2) 1000人以下を四捨五入している。
 3) 労働省「労働組合基本調査報告」による(但し、68年は同報告速報による)。

2) 民間企業における企業規模別労働組合員数の推移

企業規模	1974年	1975年	1976年	1977年
合 計	8853千人	8933千人	8813千人	8714千人
1000人以上	5222	5227	5088	4987
300～999人	1361	1366	1381	1366
100～299人	1007	1023	1031	1033
30～99人	445	454	462	466
29人以下	66	69	72	71
そ の 他	753	795	778	790

- 〔備考〕 1) 企業規模は常備労働者数によってわけて組合員数は1000人以下を四捨五入してある。
2) 労働省「労働組合基本調査報告」による。

3) 雇用人口、失業者数、争議参加人員の推移

	雇 用 者	完全失業者数	争議行為参加人員
	万人	万人	万人
1960	2,370	75	233
1961	2,478	66	213
1962	2,593	59	188
1963	2,672	59	178
1964	2,763	54	163
1965	2,876	57	248
1966	2,994	65	230
1967	3,071	63	127
1968	3,148	59	234
1969	3,199	57	307
1970	3,306	59	236
1971	3,412	64	362
1972	3,465	73	266
1973	3,615	68	493
1974	3,637	73	533
1975	3,646	100	461
1976	3,712	108	340
1977	3,769	110	241

- 〔備考〕 総理府「労働力調査」および労働省「労働争議統計調査年報告」による。