

研究

1920年代アメリカにおける自動車
労働者の労働と生活

——全米自動車労働組合（UAW）成立前史——

佐藤卓利

- I はじめに
- II 自動車労働者分断の構造
- III 自動車労働者の生活状態
- IV 「オープン・ショップ」下の労働組合
- V おわりに

I はじめに

1930年代、アメリカの労働運動は、鉄鋼・自動車・電機・ゴムなどの大量生産工業を中心とする産業別労働組合運動において顕著な発展をみた。この時代の産業別労働組合の成立は、横断的な団体交渉に基づく労働協約制度の確立という点で、アメリカ労資関係史上の画期をなしている。しかも、この労資関係の制度的枠組みは、第2次世界大戦を経て今日に至るまで基本的に変化しておらず、現代アメリカの労資関係を依然として特徴づけているものである。

したがって、現代アメリカの労資関係を解明するに当って、しばしば30年代の成立過程についての分析が不可欠の前提とされるのも、当然のことである。その際、30年代の産業別労働組合の成立を可能ならしめた最大の要因として、ニュー・ディール下の国家の労働政策の転換（労働者の団結権・団体交渉権を認めた全国労働関係法に代表される）があったことは、周知の事実であり、これまでの30年代産業別労働組合の成立についての研究も、その成立要因として当然にも国家の労働政策の転換を強調してきた。

しかし反面、その主体的な成立要因については、大恐慌を契機とした労働運動の高揚

を指摘するとどまり、その内部にまで立ち入っての分析は弱かったように思われる。この国家の労働政策の転換という要因以外にも、20年代のアメリカ労働者の現状維持的性格を形成していた「アメリカ的生活様式」が大恐慌によって破壊されてしまったこと、そしてアメリカ労働者内部の複雑な分断状態を労働者自身が克服しえたことが、産業別労働組合同士の重要な要因として考えられなければならない。

20年代における自動車資本の労働対策は、一言でいえば、労働組合の存在を否定し、労働者の雇用条件は労働者個人との個別の雇用契約によって定めるといふ、いわゆる「オープン・ショップ」運動の展開によって特徴づけられる。このような資本の態度に対して、アメリカ労働総同盟（AFL）に代表される職種別労働組合は、少数の熟練労働者の特権的地位を維持することを主要な運動方針とし、20年代の自動車労働者の大多数を占めていた不熟練労働者の組織化には、極めて消極的であった。

したがって、自動車労働者の大多数は、未組織のまま放置されていたのであり、さらに自動車労働者内部の人種的・民族的構成の複雑さが、自動車労働者間の分断と競争を一段と激しいものにしていたのである。

私の当面する研究課題は、上記の視点から既存の研究の弱点を補強しつつ、1930年代アメリカの産業別労働組合の成立を、その典型ともいうべき全米自動車労働組合（UAW）の成立を事例として解明することにあるが、さしあたり本稿の課題は、20年代における自動車労働者の生活状態を、特に資本による労働者の分断と支配の構造との関連において問題にしつつ、労働者の分断克服の客観的契機および主体的条件がいかに形成されつつあったかを解明することにある。

なお、そのばあい労働者状態の分析については、直接的生産過程における状態よりもそれとは区別される彼らの生活過程、いわゆる20年代における「アメリカ的生活様式」の普及という問題に多くの注意を払っている。これは、直接的生産過程については、これまで優れた研究の蓄積がある反面、生活過程については殆んど解明されていないということもあるが、くわえて、生活過程における諸問題が、直接的生産過程における資本の専制を可能ならしめる要因として強く作用していたのではないかと考えるからでもある。

- 1) わが国において、アメリカの産業別労働組合の成立過程を研究した先駆的な業績としては、神代和欣氏の「アメリカにおける『企業別組合』の形成と崩壊」『季刊労働法』No. 27, 1958年所収がある。津田真澄氏の『アメリカ労働運動史』総合労働研究所, 1972年, の第5章「大恐慌と産業別労働組合の発展」, 第6章「鉄鋼産業における労働組合の成立」, 第7章

「自動車産業における労働組合の成立と展開」は、わが国における最も詳細なアメリカの産業別労働組合成立史の研究である。また、30年代の体制的危機に対応した国家の「労資同権化政策」の展開という視点から、アメリカの産業別組合の成立を考察されたのは、萩原進氏の「アメリカ資本主義と労資関係」戸塚秀夫・徳永重良編『現代労働問題』有斐閣、昭和52年所収、である。

- 2) 塩見治人氏は、『現代大量生産体制論』森山書店、1978年、において、フォードシステムの生産構造についての詳細な実証研究をされている。また熊沢誠氏は、『寡占体制と労働組合』新評論、1970年、において、20年代の自動車工場における労働者状態を綿密に分析されている。

II 自動車労働者分断の構造

1920年代後半、アメリカの自動車産業は、大量生産体制と広汎な販売組織網に必要とされる資本規模の巨大化によって、新規企業の参入が困難となり、また価格引き下げを主とする激しい競争によって弱小企業が淘汰され、少数の大企業のみが存続する産業となっていた。25年にクライスラー社が設立されたのを最後に、有力企業の参入は皆無となり、ゼネラル・モーターズ (GM) ・フォード・クライスラーのいわゆるビッグ・スリーを頂点とする寡占体制が確立するのである (表1参照)。この間GMは、23年にフル・

表1 乗用車生産における各企業の比重 (1911~37年) (%)

	G. M.	フォード	クライスラー	3社計	他4社計 ⁽¹⁾	7社計	7社以外の全社
1911	17.82	19.92		37.74	15.34	53.08	46.92
13	12.15	39.46		51.61	9.52	61.13	38.87
15	10.93	38.18		49.11	6.48	55.39	44.41
17	11.22	42.43		53.65	4.32	57.97	42.03
19	20.77	40.08		60.85	6.46	67.31	32.69
21	12.73	55.67		68.40	7.93	76.33	23.67
23	20.73	46.05		66.28	8.51	74.79	25.21
25	19.97	40.02	3.60	63.59	13.79	77.38	22.62
27	43.49	9.32	6.22	59.03	18.80	77.83	22.17
29	32.31	31.30	8.18	71.79	12.28	84.07	15.93
31	43.88	24.84	12.42	81.16	8.15	89.31	10.69
33	41.44	20.69	25.41	87.54	6.66	94.20	5.80
35	39.24	28.04	22.73	90.01	7.33	97.34	2.66
37	41.79	21.37	25.44	88.60	9.15	97.75	2.25

(出所) Federal Trade Commission, Report on Motor Vehicle Industry, 1939, p.29. 玉野井芳郎編著『大恐慌の研究』東京大学出版会、1964年、220ページより引用。

(注) (1) 他4社とは、ハドソン、ナッシュ、パッカード、スチュードベイクカーである。

表2 アメリカにおける耐久消費財支出の見積り額
(1919—30年)

(100万ドル)

	住 宅	自動車	家 財	非営利 的施設	合 計
1919	1,785	1,668	3,810	185	7,448
20	1,712	2,046	4,400	236	8,394
21	2,016	1,370	3,690	297	7,373
22	3,414	1,836	3,830	387	9,467
23	4,395	2,681	4,580	426	12,082
24	4,772	2,507	4,660	457	12,396
25	5,141	2,747	5,040	609	13,537
26	4,843	3,150	5,360	692	14,045
27	4,645	2,690	5,410	712	13,457
28	4,355	2,933	5,660	664	13,612
29	3,193	3,293	5,910	568	12,964
30	1,824	2,065	4,970	467	9,326

(注) George Terborgh, "Estimated Expenditures for New Durable Goods 1919-1938," Federal Reserve Bulletin, Sep., 1939, p.733
より引用。

ライン政策とアニユアル・モデル・チェンジ(年式制度)による計画的陳腐化政策を採用することによって、27年には生産台数でフォードを凌駕し、業界のトップの座を確保するに至った。この時期以降、自動車産業では競争の基本的性格が、価格競争からモデル競争へと転換することになる。

1920年代は、アメリカ資本主義が全体として順調な発展をみた時期であり、いわゆる「相対的安定期」の下で耐久消費材の需要が著しく増大し、「アメリカ的生活様式」が大衆化した時代でもあった。この「アメリカ的生活様式」の象徴として、とりわけ住宅と自動車に対する需要は大きく(表2参照)、この増大する需要に支えられて、自動車産業は急速に拡大した。³⁾自動車生産台数は、21年の約162万台から29年の536万台へと急増し、これに伴い雇用労働者数も21年の約19万人から29年の約43万人へと増大したのである(表3, 4参照)。

10年間に倍増した自動車労働者は、いかなる内容の労働に従事していたのであろうか。

1924年に発表されたチャールズ・ライテルの調査によれば、⁴⁾自動車労働者の作業は6種類に分類されている(表5参照)。ライテルは、1912年から23年までの11年間に、グループⅠとⅡ、すなわち不熟練労働者である機械係と組立工の全労働者に占める比率は、著しく増大した反面、グループⅢとグループⅥ、すなわち熟練工と一般労働者(common

表3 アメリカの自動車生産(工場販売)台数の推移(1914~38年)

(千台)

	全自動車	商業車	乗用車		全自動車	商業車	乗用車
1914	569	25	543	1927	3,401	465	2,937
15	969	74	896	28	4,359	543	3,815
16	1,618	92	1,526	29	5,358	771	4,587
17	1,874	128	1,746	30	3,356	571	2,785
18	1,171	227	943	31	2,390	417	1,973
19	1,934	276	1,658	32	1,371	235	1,136
20	2,227	322	1,906	33	1,920	347	1,574
21	1,616	159	1,457	34	2,753	575	2,179
22	2,544	270	2,274	35	3,947	695	3,252
23	4,034	409	3,625	36	4,454	785	3,670
24	3,603	417	3,186	37	4,809	893	3,916
25	4,266	531	3,735	38	2,490	489	2,001
26	4,301	517	3,784				

(出所) Federal Trade Commission, Report on Motor Vehicle Industry, 1939, pp.22-23.
吉富勝『アメリカの大恐慌』日本評論社, 昭和40年, 83ページより引用。

表4 自動車産業の雇用と賃金の推移(1921~34年)

	平均雇用者数	支払賃金総額 (ドル)	一人当り年間 均賃金 (ドル)
1921	186,000	299,098,780	1,608
22	253,104	395,707,531	1,563
23	318,098	579,002,686	1,820
24	329,563	547,215,700	1,660
25	361,442	649,668,829	1,797
26	375,281	657,724,859	1,753
27	324,665	585,823,733	1,804
28	402,138	712,567,699	1,772
29	427,459	775,478,810	1,814
30	325,124	647,588,438	1,992
31	270,464	397,207,034	1,469
32	229,800	282,929,203	1,231
33	190,027	233,507,619	1,229
34*	323,810	—	—

(出所) National Automobile Chamber of Commerce, Automobile Facts and Figures, 1934, p.57 より作成。

(注) ※ 数字には、部品・アクセサリ・車体・タイヤの製造業は含まれない。

※ 34年の雇用者数は、4月時点のものである。

5)
laborer) のそれは激減したと述べている。

全体の労働者の半数以上を占める機械係と組立工は、自動機械とベルト・コンベアー

表5 自動車労働者のグループ別分類（男子労働者のみ）

グループ	作業の型	代表的な事業所の数	労働者数	平均時間給	労働力の増減傾向
I	機械係	39	12,332	.68	増
II	組立工	40	4,631	.66	増
III	熟練工（手職）	34	2,360	.84	減
IV	検査・テスト係	31	4,043	.61	決定的資料なし
V	補助員	23	653	.56	決定的資料なし
VI	一般労働者	24	2,307	.46	減

（出所） Wages and Hours of Labor in the Automobile Industry, Bill. 348, U.S. Bur. Lab. Stat. Pub., Oct., 1923, cited in Charles Reitell, op.cit., p.40.

表6 アメリカ男子不熟練労働者の産業別時間給（1923—39年）（ドル）

産 業	1923		1929		1933		1939	
	平均時間給	順位	平均時間給	順位	平均時間給	順位	平均時間給	順位
印刷（新聞雑誌）	.540	1	.486	7	.419	8	.623	10
ゴ ム	.522	2	.604	1	.475	2	.673	3
自動車	.496	3	.576	2	.505	1	.797	1
ペ ン キ	.494	4	.476	10	.441	5	.627	8
鉄 鋼	.484	5	.511	5	.367	15	.638	6
化 学	.477	6	.543	3	.469	3	.694	2
毛 織 物	.470	7	.442	17	.373	14	.524	16
鑄 造 ・ 機 械	.469	8	.507	6	.432	6	.629	7
農 機 具	.450	9	.512	4	.413	9	.654	5
皮 革	.442	10	.485	8	.360	16	.557	11
紙 ・ パ ル プ	.442	11	.450	15	.375	13	.540	13
印 刷（図 書）	.442	12	.479	9	.444	4	.543	12
紙 製 品	.435	13	.452	14	.412	10	.531	15
電 気 機 器	.428	14.5	.474	11	.430	7	.669	4
精 肉 加 工	.428	14.5	.471	12	.391	12	.624	9
木 綿（北 部）	.403	16	.362	20	.341	19	.494	17
家 具	.390	17	.447	16	.325	20	.536	14
木 材	.369	18	.454	13	.348	17	.479	18
靴	.367	19	.438	18	.397	11	.434	20
くつした・メリヤス	.356	20	.385	19	.342	18	.458	19

（出所） Sumner H.Slichter, Notes on the Structure of Wages, The Review of Economics and Statistics, Feb., 1950, p.89.

を中心とする生産手段体系に基礎づけられた動作研究と時間研究によって、画一的な単調反復労働を強制された。その労働には、労働者自身の思考は一切必要とされず、労働の自己実現的性格は完全に剝奪されていた。したがって彼らにとって労働は、苦役以外

の何ものでもなく、彼らの関心は、もっぱら彼らの受け取る賃金に向けられていたのも当然のことである⁶⁾。

20年代の自動車産業は、まさに高賃金産業の代表であった(表6参照)。自動車産業の大量生産体制を基礎とする高生産性・高賃金政策は、大量の不熟練労働者を引き寄せることになる。高賃金を求めて自動車産業に殺到した不熟練労働者は、さまざまな集団から構成されていた。1910年代までは、ポーランド・イタリア・ロシアなど東南欧の後進資本主義諸国からのいわゆる「新移民」が流入し、その後、第1次世界大戦による移民

表7-1 デトロイトにおける人種・民族別人口構成(1910~1930年)

	1910	1920	1930
総人口	465,766	993,678	1,568,662
アメリカ生まれ白人(a)	115,106 (24.7)	313,997 (31.6)	537,844 (34.3)
アメリカ生まれ白人(b)	188,255 (40.4)	348,771 (35.1)	503,016 (32.1)
外国生まれ白人	156,565 (33.6)	289,297 (29.1)	399,281 (25.5)
カナダ	41,945	58,894	94,284
ポーランド	—	56,624	66,113
ドイツ	44,674	30,238	32,716
イタリア	5,724	10,205	28,581
イングランド	9,032	17,169	28,636
スコットランド	3,320	6,933	23,546
ロシア	18,644	27,278	21,781
ハンガリー	5,935	13,564	11,162
アイルランド	5,584	7,004	9,817
ユーゴスラビア	—	3,702	9,014
ベルギー	2,237	6,219	8,969
ルーマニア	—	4,668	7,576
ギリシャ	—	4,628	6,385
チェコスロバキア	—	3,351	6,291
オーストリア	14,160	10,674	5,898
リトアニア	—	2,653	4,879
その他	5,310	19,493	33,633
黒人	5,741 (1.2)	40,838 (4.1)	120,066 (7.7)
インディアン・アジア人	99	775	8,455

(出所) Thirteenth Census of the United States, Vol. II p.953; Fourteenth Census of the United States, vol. III, p.488, p.495; Fifteenth Census of the United States, vol. III, p.1147, p.1155 より作成。

(注) ()内は、総人口に対する比率、(a)は、両親がアメリカ生まれ、(b)は、両親あるいは片親が外国生まれ。

表7-2 アメリカ自動車産業における不熟練労働者の人種・民族・性別構成（1920年）

	Laborers			Semiskilled operatives		
	全 (%) 体	男 子	女 子	全 (%) 体	男 子	女 子
アメリカ生まれ(a)	25,194 (30.2)	24,062	1,132	52,270 (43.2)	46,585	5,685
アメリカ生まれ(b)	12,610 (15.1)	11,838	772	32,743 (27.0)	27,915	4,828
外国生まれ	39,031 (46.9)	38,550	481	34,331 (28.3)	32,141	2,190
黒人	6,430 (7.7)	6,349	81	1,726 (1.4)	1,644	82
その他(c)	76 (0.1)	75	1	94 (0.1)	91	3
合計	83,341 (100.0)	80,341	2,467	121,164 (100.0)	108,376	12,788

（出所） Fourteenth Census of United States, vol. IV, 1920, pp. 346-348 より作成。

（注） (a)は、両親ともアメリカ生まれの白人, (b)は、両親あるいは片親が外国生まれの白人, (c)は、インディアンとアジア人が含まれている。

表7-3 アメリカ自動車産業における不熟練労働者の人種・民族・性別構成（1930年）

	Laborers			Operatives		
	全 (%) 体	男 子	女 子	全 (%) 体	男 子	女 子
アメリカ生まれ	61,900 (50.0)	59,192	2,708	114,739 (70.9)	99,081	15,658
外国生まれ	43,326 (35.0)	42,639	687	43,099 (26.6)	39,829	3,270
黒人	16,450 (13.3)	16,289	161	3,245 (2.0)	3,154	91
その他※	2,450 (1.7)	2,030	11	874 (0.5)	861	13
合計	123,717 (100.0)	120,150	3,567	161,957 (100.0)	142,925	19,032

（出所） Fifteenth Census of the United States, vol. IV, 1930, p. 27, p. 29 より作成。

（注） ※その他には、メキシコ人、インディアン、アジア人が含まれる。

の中断と1924年の移民制限立法を契機に、南部の貧困白人や黒人が増大した。さらに北部農村地帯、ミシガンやペンシルヴァニアの炭坑地帯、そしてカナダからも大量の不熟練労働者が流入するようになった⁷⁾（表7-1, 2, 3参照）。機械操作や組立作業の習得には、わずかの期間を要するだけであり、しかもその賃金は相対的に高水準であったから、デトロイトをはじめとする自動車産業の中心地には、多数の工場経験を持たない人々が殺到することになったのである。20年代に一般化した毎年のモデル・チェンジは、自動車生産に季節的変動をもたらし、これに伴って雇用も季節的性格を帯びることになった

（表8，図1参照）。生産の集中期（4，5月がピーク）に労働力を吸収し，生産の縮小期（11・12月がボトム）に排出するという自動車産業に特徴的な労働力の吸収・排出メカニズムは，この多数の不熟練労働者のプールによって円滑に行なわれえたのである。

生産の年間サイクルに規定された自動車労働者の雇用は，生産縮小期の操業短縮による短時間労働，あるいはレイ・オフのために不規則であり，したがって高い賃率があるまま，高い年間所得とはならなかったこと，また彼らには，雇用保障の権利は何らなかったから，いつでもレイ・オフや解雇の通知がなされる危険性があったことに留意する必要がある。またレイ・オフや解雇の順位についても客観的な基準はなく，もっぱら職長の権限によって決められることが一般的であった。当時のこうした状況について，後にUAWの活動家となったC・W・ファウンティンは，次のように回想している。

「毎年のモデル・チェンジ期におけるレイ・オフは，自動車労働者の安寧にとって常に脅威であった。それは，6月か7月ごろに始まった。ボスたちは，1度に2・3人をつまみ出し，復帰せよという通知があるまで家で待機するよう告げた。仕事を続けられる幸運な人間の選択には，まったく何の根拠もなかった。職長がその決定権を握っていたのである。もし，たまたま彼が君に好意を感じていたなら，あるいは君が彼にまわりつき彼に尽すなら——あるいはもし，君が猛烈に働き人一倍生産を上げるような奴らのひとりなら，君は他のやつらよりも2・3週間長く働くほうに選ばれるかもしれない……。10月か11月にわれわれは，ぼちぼち工場に復帰し始める。再び職長が，だれが最初に再雇用されるかについてのすべての決定権を握っていた。会社での勤続年数は，何ものをも意味しない……。一般にレイ・オフされた労働者は，何らかの明確な時期⁹⁾に再雇用されるというどんな種類の保障も持っていなかった。」

また20年代には，公共職業斡旋機関の機能が弱く，労働者が自動車工場に職を求めようとする場合には，工場の人事部に直接出向くか，あるいは民間の職業斡旋機関に依存する以外になかった。こうした機関に依存した場合，彼らは多額の手数料を要求された¹⁰⁾のである。

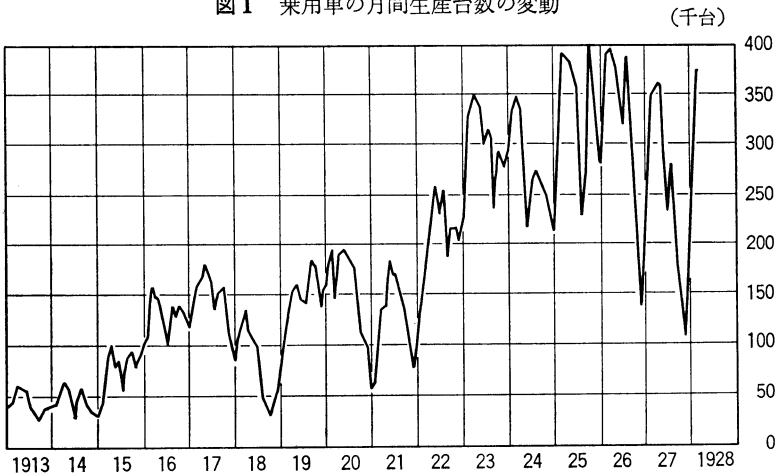
20年代の自動車労働者には，何ら雇用保障がなく，彼らの仕事を取って替わろうとする多数の失業者の群れが常に待ち受けていた。工場の門前には，失業者が絶えず職を求めて列をなしている一方で，工場の中では，職長が絶対的の権限を持ち，労働者に服従と労働強化を強制するといった自動車資本の労働者支配の基礎には，自動車産業の相対的高賃金を求めて殺到した多数の不熟練労働者からなる相対的過剰人口があった。相対的過剰人口のプールは，自動車資本によって雇用の季節的調整手段として利用されるとともに，自動車労働者間の競争を強め，彼らの団結を困難にする強力な要因として作用していたのである。

表8 自動車の月間生産台数 (1921—27年)

	乗用車	トラック	合計		乗用車	トラック	合計
1921				1924			
1月	46,452	8,015	54,467	8月	254,019	30,629	284,618
2月	61,176	10,451	71,630	9月	261,875	34,456	296,331
3月	100,013	13,756	113,769	10月	259,836	31,807	294,613
4月	138,647	14,872	153,519	11月	204,173	30,442	234,615
5月	144,894	12,966	157,860	12月	179,016	28,019	207,065
6月	177,742	13,647	191,389	合計	3,203,049	397,863	3,600,912
7月	167,143	11,522	178,665	1925			
8月	169,427	14,029	183,456	1月	210,887	29,704	240,591
9月	146,327	14,604	160,931	2月	248,237	35,340	283,577
10月	136,429	13,779	150,208	3月	327,968	46,457	374,425
11月	107,650	11,130	118,780	4月	384,229	49,554	433,783
12月	72,167	9,278	81,445	5月	373,349	45,917	419,266
合計	1,468,067	148,052	1,616,119	6月	358,640	39,848	398,488
1922				7月	354,777	42,973	397,750
1月	81,813	9,447	91,260	8月	221,594	38,994	260,588
2月	106,865	13,343	120,208	9月	267,196	58,651	325,847
3月	155,025	19,790	174,815	10月	397,332	44,779	442,111
4月	200,197	22,202	222,399	11月	333,176	39,320	372,296
5月	236,009	24,339	260,348	12月	283,074	33,694	316,768
6月	256,396	27,372	283,768	合計	3,760,459	505,231	4,265,690
7月	227,936	22,659	250,595	1926			
8月	249,962	24,928	274,890	1月	277,831	31,713	309,544
9月	187,412	20,349	207,761	2月	325,122	39,058	364,180
10月	214,279	22,674	236,953	3月	387,570	46,900	434,470
11月	214,469	23,245	237,714	4月	389,833	51,474	441,307
12月	207,764	21,145	228,909	5月	375,317	45,867	421,184
合計	2,338,127	251,493	2,589,620	6月	343,708	44,192	387,900
1923				7月	319,688	39,587	359,275
1月	222,635	21,667	244,302	8月	382,651	43,955	426,606
2月	253,271	24,330	277,601	9月	352,202	43,485	395,687
3月	322,459	36,320	358,779	10月	292,562	41,859	334,421
4月	338,704	39,232	377,936	11月	222,419	33,882	256,301
5月	348,603	45,223	393,826	12月	139,850	28,077	167,927
6月	336,751	41,807	378,558	合計	3,808,753	490,019	4,298,802
7月	298,742	31,297	330,039	1927			
8月	315,589	31,254	346,843	1月	199,650	39,277	238,927
9月	299,154	28,738	327,892	2月	264,171	40,592	304,763
10月	234,413	31,037	265,450	3月	345,911	48,525	394,436
11月	284,905	28,692	313,597	4月	357,009	47,736	404,745
12月	276,502	28,928	305,430	5月	357,150	46,956	404,106
合計	3,631,728	388,525	4,020,253	6月	278,729	43,231	321,960
1924				7月	236,868	31,608	268,476
1月	287,417	31,109	318,526	8月	274,381	34,438	308,819
2月	336,094	34,225	370,319	9月	226,443	33,939	260,382
3月	345,900	36,818	382,718	10月	183,042	36,670	219,712
4月	336,814	39,044	375,858	11月	109,758	24,653	134,411
5月	276,755	37,350	314,105	12月	106,079	27,472	133,551
6月	219,798	31,977	251,775	合計	2,939,191	455,097	3,394,288
7月	241,322	28,987	270,309				

(出所) Facts and Figures of the Automobile Industry, 1928rd edition, p.9. National Automobile Chamber of Commerce, U. S. A.

図1 乗用車の月間生産台数の変動



トラックの月間生産台数の変動



(出所) Facts and Figures of the Automobile Industry, 1928 edition, p.8.
National Automobile Chamber of Commerce, U.S.A.

かかる労働者間競争を一層複雑にしたのが、労働者間対立のアメリカ的特異性であつた。先に述べたように自動車労働者は、アメリカ生まれの白人・黒人・旧移民(北西ヨーロッパ系)・新移民(東南ヨーロッパ系)など複雑な集団から構成されていた。これらの労働

働者集団は、それぞれに生活習慣や利害意識を異にしており、労働者階級としての階級の利害の一致に向うよりも、人種・民族・宗教などに基づく集団を形成し、相互に反発しあう傾向があった。こうした傾向は、資本による労働者の分断に最大限利用されることになったのである。

例えば南部の貧困白人は、労働者間の分断のためにスト破りとして自動車資本に積極的に利用されたと、ロバート・ダンは29年に出版した自動車労働者の状態を研究した著作の中で、次のように指摘している。

「デトロイト雇用主協会の役員によれば、これらの労働者（南部の貧困白人——引用者）は、『アカとボルシェヴィズム』に対する優れた防波堤をなしており——南部の新参者にとってボルシェヴィズムとユニオニズムは、実際上同義語である——それ故、彼らは企業の重役たちが『善良なるアメリカ人』と見做すものである。会社は、ストライキの際には常に彼らで街をいっぱいにしようとするであろう。というのは、彼らは最高のスト破りとなると信じているからである。¹²⁾」

またポーランド人労働者は、自動車労働者の中で大きな集団を構成していたが、彼ら他の集団に対する態度について、I・ハウとB・J・ウィディックは、UAWの歴史に関する著作の中で次のように述べている。

「ポーランド人と南部人の間には、一貫した、しかしほとんど気づかれてこなかった軋轢が存在している。両集団のデマゴグによってあおりたてられた宗教上の論争が、工場内での衝突の口実あるいはきっかけとなっている。……ハムトラムク（デトロイトのポーランド人居住地域——引用者）のポーランド人の中には、反ユダヤ的感情と同様に反ニグロ的感情も強い。この理由の一部は、彼らが南部人から『学んだ』ことによる。また一部は、黒人がデトロイトの民族的階層における上下の等級（scale of ethnic snobbery）¹³⁾では、便宜上ポーランド人以下の社会集団であるために、反ニグロ的となったのである。」

ポーランド人労働者の集団にかぎらず、他の集団においてもこのような軋轢は存在し、労働者間対立が資本によって意図的に工場内に持ち込まれ、労働者に競争を強制していた。この事情についてロバート・ダンは、フォードの職長の次のような言葉を紹介している。

「黒人のそばで白人を働かせることは良いことだ。というのは、ある程度の競争が彼ら双方を共により多く働かせ、かくして双方からのより多くの生産を保障するからだ。¹⁴⁾」

このように20年代の自動車産業においては、相対的過剰人口の圧迫下での就業者と失業者の競争と労働者階級内部での人種的・民族的・宗教的相違から生ずる軋轢を意図的に利用しての資本による労働者の分断政策が、労働者支配の重要な武器の1つとなっていたのである。

- 1) 佐美光彦「自動車産業」, 玉野井芳郎編著『大恐慌の研究』, 所収1964年, 東京大学出版会, 235~246ページ。
- 2) 井上昭一『アメリカ自動車工業発達史年表』, 1975年, 山陽国書出版, 57~66ページ。
- 3) 「住宅需要は第1次大戦中の住宅不足(建築資材はおもに軍関係にふりむけられた)や都市の家族形成数が新規住宅着工件数を上廻ったこと, 自動車の普及による, いわゆる住宅地の郊外化傾向 suburbanization などのためいっそうはなはだしかったのである」というように, 住宅需要と自動車の普及は, 相互に関連し合いながら20年代の耐久消費財ブームを主導した。吉富勝『アメリカの大恐慌』, 日本評論社, 1965年, 78ページ。
- 4) Charles Reitell, "Machinery and Its Effect upon the Workers in the Automotive Industry," *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. CXVI, Nov., 1924, pp. 37-43.
- 5) common laborer とは, 自動車産業では運搬・荷役・掃除等の仕事を担当する労働者のことで, 賃金のランクでは自動車労働者の最下層に位置していたが, リフトや運搬機の導入によって彼らの数は減少する傾向にあった。Ibid., pp. 39-40.
- 6) ライテルは, このような労働者の意識について次のように述べている。「自動機械が, 労働者から彼自身の個性や能力をある程度発揮する機会を, 奪っているかぎり, 彼らは仕事から得られる金銭を除いて, 仕事には関心を示さないであろう。」Ibid., p. 41.
- 7) Robert W. Dunn, *Labor and Automobiles*, 1929, pp. 63-68, Joyce Shaw Peterson, *A Social History of Automobile Workers before Unionization, 1900-1933*, (Ph. D. dissertation, The University of Wisconsin-Madison, 1976) pp. 30-34.
- 8) 1916年に R. R. Lutz が行なった調査によると, 「典型的な自動車工場」における必要経験期間に基づく労働者の構成は, 次のとおりであった。1カ月以下44%, 2ヶ月15%, 3ヶ月12%, 4ヶ月2%, 6ヶ月14%, 6ヶ月~1年2%, 1年4%, 2年~3年4%, 3年~4年2% (鍛冶工, 機械据付け工, 大工), 4年1% (工具製作工)。R. R. Lutz, cited in R. W. Dunn, op. cit., p. 60.
- 9) Clayton W. Fountain, *Union Guy*, 1949, cited in Sidney Fine, *The Automobile under the Blue Eagle*, The University of Michigan, 1963, p. 15.
- 10) 当時のデトロイトにおける民間職業斡旋機関の実態について, ロバート・ダンには次のように述べている。「民間の職業斡旋機関は, 自動車労働者を雇う仲買人である。例えば, デトロイトで職を探している労働者が, それらのひとつに行って少なくとも5ドル支払えば, 工場の門前で直接求職の申し込みをするよりもわずかにチャンスがあるかもしれない。というのは, その機関はしばしば会社の雇用係と餌を分け合っているからである。」R. W. Dunn, op. cit., p. 116.
- 11) アメリカ労働者階級のこのような特異性に関する歴史的, 社会的視角からの最近の研究としては, Mike Davis, "Why the US Working Class is Different." *New left review*, No. 123, Oct., 1980, が注目される。
- 12) R. W. Dunn, op. cit., p. 64.
- 13) Irving Howe and B. J. Widick, *The UAW and Walter Reuther*, 1973, p. 12.

14) R. W. Dunn, op. cit., p. 70.

Ⅲ 自動車労働者の生活状態

先に述べたように、ともかくも自動車産業に職を確保しえた労働者は、他の産業の労働者に比較すれば相対的に高い賃金を得ることが出来た。彼らは、その賃金によって20年代に普及した「アメリカ的生活様式」を営む物質的な基礎を獲得しえたのである。しかしこれは、40歳にもなれば働き続けることが不可能であると言われるほど激しく、かつ単調な労働に耐えることによって、はじめて得ることが出来るものであった¹⁾(表9参照)。「アメリカ的生活様式」を維持するための彼らの日々の生活とは、いかなるものであったのか。次に示すのは、あるフォード労働者の一日のスケジュールである。²⁾

表9 自動車労働者の年齢別構成

		10～19歳	20～24歳	25～44歳	45～64歳	65歳～	不明	合計
1920	Laborers	8,575 (10.3)	13,011 (15.6)	43,553 (52.3)	15,819 (19.0)	2,148 (2.6)	235	83,341
	Semiskilled operatives	14,533 (12.0)	24,217 (20.0)	64,694 (53.4)	16,340 (13.5)	1,272 (1.0)	108	121,164
1930	Laborers	6,853 (5.5)	21,992 (17.8)	68,043 (55.0)	24,627 (20.0)	2,100 (1.7)	102	123,717
	Operatives	9,701 (6.0)	31,579 (19.5)	93,654 (57.8)	25,197 (15.6)	1,769 (1.1)	57	161,957
1930 (デトロイト)	Laborers	1,884 (3.9)	6,871 (14.1)	29,021 (59.5)	10,298 (21.1)	658 (1.3)	62	48,794
	Operatives	1,485 (3.3)	7,175 (16.2)	27,774 (62.6)	7,482 (16.9)	431 (1.0)	18	44,365

(出所) Fourteenth Census of the United States, vol. IV, pp. 382-385, および Fifteenth Census of the United States, vol. IV, pp. 48-51, p. 803 より作成。

(注) () 内は年齢別構成比・%。

A. M. 5:00 起床

5:35 朝食を終える

5:40 市街電車に乗る

6:45 工場に着く、仕事の準備

7:00 仕事の開始

11:00 昼食

11:20 仕事の再開

P. M. 3:20 仕事を終える、彼は急いで外に出る、仕事に疲れ汚れて眠い。

3:30 市街電車に乗る

4:35 帰宅

5:15 彼は入浴を終えて自分の余暇時間を過ごそうとするが、工場の苦しい記憶を忘れることが出来ない。彼は疲れており、翌朝も午前5時に起きなければならない。

2週間毎の3交替制の下で、彼は食事・睡眠時間の不規則・転倒を余儀なくされ、また家族との団欒も破壊される。彼には、翌日の労働のために体力を回復することに費やす以外の自由な時間はない。こうした生活が、日々繰り返されるのである。³⁾

工場での激しい労働によって疲労が蓄積しているにもかかわらず、彼は通勤に1時間以上も費やしている。この事情についてロバート・ダンは、次のように説明している。

「多くの労働者は、工場から遠い所に住んでいた。自分の家を持つという大量宣伝されたアメリカの生活水準に従おうとする人々は、とりわけそうしなければならなかった。このため、このフォード労働者は、自分の仕事に関連して実際に1日に9時間半から10時間を費やすというのが妥当である。」⁴⁾

自動車労働者が、そのために日々の激しい労働に耐えねばならない「アメリカの生活水準（様式）」とは、いかなる内容を持つものであったのか。ここでは、1930年に合衆国労働統計局によってなされたフォード労働者家族の家計調査に依拠して、20年代自動車労働者の生活の一端を見ることにしよう。⁵⁾ この調査は、その世帯主が1日7ドルの最低賃金を得ており、1929年の1年間に225日以上就業した100家族を対象としたものである。100人の世帯主は、いずれも不熟練ないしは半熟練労働者であったが、その年間所得の平均額は1,694ドル63セントで、これに平均17ドル2セントの他の家族構成員の収入を加えて、一世帯の年間総収入の平均額は、1,711ドル87セントであった。この額は、当時の自動車労働者の平均年間総収入額にほぼ一致する（表4参照）。これに対して、年間総支出の平均は、1,719ドル83セントで7ドル96セントの赤字であった。支出の内訳は、表10-1に示すとおりである。

支出費目を見ると、食費32.3%に次いで住居費22.6%が大きな比重を占めているのが注目される。100の家族のうち持ち家は、32家族で、他は借家であった。その内訳とそれぞれの年間平均家賃は、29家族が一戸立て住宅で394ドル3セント、32家族が共同住

表10-1 フォード自動車労働者100家族の費目別平均支出 (1929年)

費目	平均年間支出 (ドル)	総支出に占める割合 (%)	費目	平均年間支出 (ドル)	総支出に占める割合 (%)
食費	556.12	32.3	医療費	64.73	3.8
被服費	210.67	12.2	学費	6.41	0.4
住居費	388.81	22.6	洗剤費	16.64	1.0
光熱費	103.20	6.0	理髪代	12.37	0.7
家具・備品費	88.55	5.2	雑費	175.77	10.2
生命保険	59.16	3.4	合計	1,719.83	100.0
交通費	37.40	2.2			

(出所) Monthly Labor Review, Jun., 1930, p.14.

(注) 家族構成員数の平均は4.5人で年間総収入の平均額は、1,711ドル87セントであった。

表10-2 家持ち32家族の住居費の内訳

費目	平均支出額 (ドル)
元金支払	233.90
利息支払	137.05
税金	79.39
特別課税	4.53
修繕費	42.12
水道料金	8.05
保険	7.06
合計	512.10

(出所) Monthly Labor Review, Jun., 1930, p.39.

表10-3 フォード自動車労働者100家族の家計における雑費の内訳 (1929年)

費目	100家族で除した平均支出額 (ドル)		費目	100家族で除した平均支出額 (ドル)	
	平均支出額 (ドル)	該当する家族数		平均支出額 (ドル)	該当する家族数
災害保険	.48	4	書籍	.20	7
動産保険	.70	8	郵便料金	1.63	99
教会および他の宗教団体への献金	9.62	79	音楽業	2.61	9
共済組合・クラブ・友愛組合の費用	1.05	9	タバコ	19.08	84
慈善事業への寄付金	1.53	63	道具	1.29	21
家族以外への贈り物	5.66	40	クリーニング代	4.23	22
映画	5.55	86	化粧品	4.66	98
演劇およびコンサート	.03	2	トイレ用薬剤	9.02	99
ダンス	.11	3	電話	1.71	43
その他の娯楽	.69	19	転居	2.06	19
遠足	.26	9	自転車	.36	1
休暇(市外へ)	2.59	7	自動車(購入費)	40.11	19
旅行(休暇以外の)	3.32	11	自動車(維持費)	36.67	47
新聞	12.06	100	ガレージ料金	1.78	6
雑誌および定期刊行物	1.46	48	家事使用人の賃金	1.08	5
			他の雑費	4.17	79
			合計	175.77	

(出所) Monthly Labor Review, Jun., 1930., p.48.

宅で381ドル64セント、7家族がアパートで425ドル76セントであった。持ち家に住む32家族の年間ローン返済額の平均は、370ドル95セントで、これに税金・修繕費・保険料

表10-4 フォード自動車労働者100家族における耐久消費財の普及状況 (1929年)

	普及数		普及数
自動車	47	ピアノ	13
ラジオ受信機	36	蓄音器	45
ラジオ拡声機	35	洗濯機(手動)	2
ミシン(足踏み)	75	洗濯機(電動)	49
ミシン(電動)	5	アイロン	98
真空掃除機(手動)	2	扇風機	4
真空掃除機(電動)	19	トースター	6
電話	5		

(出所) Monthly Labor Review, Jun., 1930, p.50.

など他の費目を加えると、その住居費の平均額は、512ドル10セントにも達した(表10-2参照)。

このような多額の住宅ローンを抱えた自動車労働者の暮しぶりについて、後に UAW の副組合長となった W・モーティマーは、20年代の自身の生活を振り返って次のように語っている。

「私は堅実に働き、収入は私の職種に支払われる平均額よりも上まわっていた。それにもかかわらず、生活はかつかつであった。抵当支払い・税金・保険料は、家計を逼迫させた。生活必需品以外のものに使う金は、少しもなかった。他の所持持ちの賃金労働者と同様、私も自分のことは自分でする男だった。もし自分の靴に半皮張りが必要であったら、それを自分でやった。われわれは、地主に地代を払うことはしなくてすむようになったが、今や抵当債権者の手がかちり⁶⁾と握られていた。」

W・モーティマーが述べたような事情は、表10-1からすれば、調査対象100家族にもそのまま当てはまるであろう。雑費以外の支出費目は、「アメリカ的生活様式」を最低限維持するための必要経費であった。雑費の総支出に占める割合は、わずかに10.2%であって、その費目の内訳は、表10-3に示すとおりである。この中で特に支出額が大きいのは、自動車の購入費と維持費であり、100家族中47家族が自動車を所有していた。他の耐久消費財の所有については、表10-4に示されている。

表10-1には、貯蓄の費目が見当たらないが、おそらく生命保険が貯蓄的役割を果たしていたと思われる。生命保険には、100家族中87家族が加入しており、年間の掛け金は、5家族が25ドル未満、22家族が25ドル～50ドル未満、22家族が50ドル～75ドル未満、26家族が75ドル～100ドル未満、9家族が100ドル～125ドル未満、3家族が125ドル～250

⁷⁾
ドル未満であった。

以上の自動車労働者家族の家計分析を通して、次のことが言いうるのであろう。自動車労働者は、相対的高賃金によって持ち家や自家用車に代表される「アメリカ的生活様式」を享受することが、ともかくも可能であった。まさに彼らは、「アメリカ的生活様式」を維持するためにこそ、日々の激しい労働に耐えていたのである。「アメリカ的生活様式」の普及は、自動車労働者の間に個人主義と現状維持的性格を強めることになったが、しかしぎりぎりの「アメリカ的生活様式」の内実は、いったん彼らが失職・病気・怪我⁸⁾あるいは死亡すれば、たちまち彼らの家族の生活は破綻せざるをえないというものであったのである。

当時は、言うまでもなく失業保険や困窮世帯への生活扶助が、国家的な規模で制度化されていなかった。⁹⁾こうした中で一家の働き手を失った家族は、どのようにしてその生活を維持したのであろうか。そのような家族の生活を支えたものは、主として民族集団内の共済組合や教会・慈善団体による扶助であった。次に自動車労働者の中でのこのような相互扶助機能について見ることにしよう。

大挙して東ヨーロッパや南ヨーロッパからやって来た移民労働者たちは、その大部分が農民出身であり、ほとんど工場での経験はなかった。したがって彼らの多くがアメリカで生きのびる道は、不熟練労働者となる以外なかったのである。このような移民の大量到来は、アメリカ生まれの不熟練労働者にとっては経済上の競争相手として非常に大きな脅威であった。経済上の脅威は、アメリカ生まれ労働者の移民労働者に対する民族的偏見を増幅させ、労働者階級としての両者の同質化は容易に進行しなかった。¹⁰⁾

英語も満足に話せずアメリカ的習慣にも馴染めなかった移民労働者たちが、まったく見ず知らずの国で生き抜こうとするならば、民族的紐帯以外に依拠すべきものはなかった。こうして彼らは、同国人としての観念を強く意識しつつ出身国ごとに一団となって自動車工業都市に流入することになったのである。このような事情をアメリカの社会学者であるラルフ・コロドニーは、次のように述べている。

「東部もしくは南部ヨーロッパ出身の労働者たちにとって、国籍の観念は、彼らが故国の岸壁を離れた直後にはじめて現実のものとなった。新しい土地において、彼らにとって最も重要な社会的区分は、母国語を話すものとそうでないものとの区分であることがわかった。この結果をもっとも現実的に表したものは、これらの移民によって形成された多数の友愛組合的な組織であった。¹¹⁾」

移民労働者にとって友愛組合は、同国人どうしの連帯の場であり、相互扶助の機関で

あった。友愛組合は、組合員が病気の間は保険料を支払い、死亡した場合は、葬儀の費用を賄った。そして残された家族に対しては、何がしかの援助を与えた。¹²⁾ 社会保障が制度的に確立していない時期に、友愛組合などの民族集団内の共済機能こそが、自動車労働者の生活を支えた基盤であったのである。

自動車労働者の相対的高賃金は、彼らに最低限のアメリカ的生活様式の享受を保障し、友愛組合などの民族集団内の共済機能は、社会保障制度に代ってそれを補完した。こうしたメカニズムは、一方で自動車労働者の自助精神と個人主義を助長し、他方で民族集団内での団結と他集団に対する排外的傾向を生み出すことになった。自動車労働者内部でのこうした状況は、彼らの労働組合への無関心な態度を作り出し、彼らの階級としての統一を困難ならしめる重要な要因となっていたのである。

- 1) 40歳を越えた労働者が、機械のスピードに付いて行くことは、肉体的に困難であり、したがって、自動車資本は労働者の採用に当っては、若年労働者を選好した。ロバート・ダンは、フォードの人事政策について次のように述べている。「フォード社のハイランド・パーク工場では、約44,500人の従業員のうち約34,200人が40歳以下であった。40歳以上の人間が職を得ることは、ほとんど不可能である。そしてフォードの人事係は、会社は40歳以上の人間は雇わないと公然と述べていた。また、どんなに長い間、実直に会社への『忠誠心』を尽そうとも、40歳に達した人間がそこで職を維持することは難しい。」R. W. Dunn, *op. cit.*, p. 72.
- 2) *Ibid.*, p. 99.
- 3) *Ibid.*, p. 100.
- 4) *Ibid.*, p. 99.
- 5) U. S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, (以下 B. L. S. と略す), "Standard of Living of Employees of Ford Motor Co. in Detroit," *Monthly Labor Review*, Jun., 1930, pp. 11-54.
- 6) Windham Mortimer, *Organize! My Life as a Union Man*, 1971, p. 43.
- 7) B. L. S., *op. cit.*, p. 43.
- 8) 自動車工場は、危険な職場であった。次に示すのは、1925年10月におけるフォード・ルーリュ工場（全従業員数57,000人）病院の治療件数の統計である。裂傷・擦過傷28,416人、目の負傷4,448人、打撲傷2,443人、刺し傷1,925人、火傷1,213人。1ヶ月間に38,477人もの従業員が治療を受けていた。J. S. Peterson, *op. cit.*, p. 137.
- 9) アメリカで社会保障法が制定されたのは1935年であった。それ以前には連邦社会保険は皆無であり、公的扶助は39州で養老扶助、45州で母親扶助が、州あるいは地方自治体によって行なわれていたにすぎない。櫻林誠、『労働経済学序説』、有斐閣、昭和32年、365ページ。
- 10) 移民に対するアメリカ生まれ労働者の偏見と、両集団間の断絶についてラルフ・コロドニーは、次のように述べている。「彼ら（移民たち一引用者）は恨みの対象となり、そして集団としてのステレオタイプが作りあげられた。そのステレオタイプによれば、移民の連中は自

分たちと異なっているだけでなく、肉体的にも不潔であり、無知であり、また彼らの食習慣は不衛生であった。経済上の敵は人種的な敵となり、両集団の間の社会的な交わりは最小限に抑えられた。明らかな言語上の障壁は別として、新しい移民が自ら望んで他の労働者たちと親しくなろうとしても、その機会が限られたことは不思議ではない」。Ralph L. Kolodny, "Ethnic Cleavages in the United States: A Historical Reminder to Social Workers," P. E. ワインバーガー編, 小松源助監訳, 『現代アメリカの社会福祉論』所収, ミネルヴァ書房, 1978年, 274ページ。

11) 同上, 278ページ。

12) Stave Nelson, James R. Barrett, Rob Ruck, Steve Nelson American Radical, 1981, pp. 43-44.

Ⅳ 「オープン・ショップ」下の労働組合

これまで見てきたように、20年代において自動車労働者を労働組合に組織化することを困難にしていた要因は、相対的過剰人口と人種・民族・宗教の相違から生ずる軋轢を利用しての資本による分断政策、そして相対的高賃金を基礎とする「アメリカ的生活様式」の普及にあった。さらに20年代のアメリカでは、いまだ労働者の団結権・団体交渉権は法的に承認されず、このことが自動車資本の労働組合の存在を許さない、いわゆる「オープン・ショップ」政策を可能にしていた。周知のように、当時のアメリカの法制度は、財産権の絶対視によって資本を保護する一方で、労働組合に対しては、独占禁止法を適用し事実上その存在を認めていなかったのである。¹⁾

かかる状況下で、アメリカ労働総同盟 (AFL) に代表される職種別労働組合は、少数の熟練労働者の既得権の維持を主要な方針とし、資本の「オープン・ショップ」政策に対抗する不熟練労働者の組織化には、極めて消極的であった。また20年代の自動車産業は、大量生産体制の確立によって労働者の大多数が不熟練労働者となり、客観的には産業別形態での労働者の組織化がふさわしいものとなっていたにもかかわらず、熟練労働者を中心とする職種別組合は、職種別の枠を越えた統一には進まず、頑強に職種別形態に固執していたのである。²⁾

このようなAFLの労使協調路線・職種別組合主義の限界は、1926—28年にAFLによってなされた自動車労働者組織化の試みに端的に示されている。

AFLは、1926年10月の年次大会で自動車労働者の組織化を開始することを決議し、

12月に自動車労働者に管轄権を主張する17の職種別労働組合を招集して会合を持った。しかしながら、それぞれの職種別労働組合は互いに管轄権を主張して譲らず、結局27年3月の会合で、いわゆる「繰り返しの」不熟練工程に従事する労働者に対しては、それぞれの管轄権を一時保留し、彼らを AFL が直接管理する支部組合 (local labor unions) に所属させることになった。³⁾

AFL は、組織化に当って資本との話し合いによって問題を解決しようとする労使協調路線をとり、ストライキなどの資本との直接的対決を避けた。この結果については、28年11月の AFL 年次大会への金属職種部長ジェイムス・オコンネルの報告に明瞭に示されている。

「AFL 会長は、次のような見解を持って自動車会社の何人かの重役たちと接触しようとした。すなわち、われわれが組織しようとしている従業員に対する彼らの敵意を減ずるような協定の取り決めを目的として、彼らとの会談を求めた。」「彼らとの接触がなされ、会談を行なうとの約束を確実にしようと試みられたが、何ら有効な成果は得られなかった。われわれが2年前に開始した自動車労働者の組織化運動は、われわれが期待した程度までには至っていない。⁴⁾」

自動車資本の頑強な「オープン・ショップ」政策の前に、AFL の組織化運動は挫折せざるをえなかった。自動車資本は、AFL の労使協調路線すら必要としないほどに強力な支配体制を確立していたのである。⁵⁾

かかる AFL の労使協調路線・職種別労働組合主義を批判し、自動車労働者の産業別組織化を唱えたのが、自動車労働組合 (AWU) であった。

AWU の前身は、馬車や荷車の製造に従事していた労働者からなる馬車・荷車労働組合 (International Union of Carriage and Wagon Workers) であったが、1912年にその名称を馬車・荷車・自動車労働組合 (Union of Carriage, Wagon and Automobile Workers) に変更し、自動車労働者の組織化を開始した。AWU の自動車産業への進出は、機械工組合など他の職種別組合との管轄権紛争を引き起こし、AFL は、AWU に対してその名称から「自動車」を削除するよう命じた。しかし AWU は、これを拒否し、1918年に AFL から除名され独立組合となった。この時期 AWU は、1万3千人程度の組合員を有していたが (表11参照)、その構成員は、塗装工・大工・座席製作工・板金工などの熟練労働者が主体であった。⁶⁾

AWU は、1920年の全盛時に4万人から4万5千人の組合員を擁し、デトロイトやトレドなどの自動車産業の中心地に35の支部を配置していた。その最大の支部は、デトロ

表11 自動車労働組合（AWU）の趨勢

	組合員数		組合員数
1902	5,500	1929	1,500
1910	1,100	1930	100
1915	3,000	1931	175
1919	13,000	1932	800
1920	40,000~45,000	1933	1,500
1921	39,000	1934	885
1926	3,000		

（出所） Joyce S. Peterson, *A Social History of Automobile Workers before Unionization, 1900-1933*, (Ph. D. dissertation, The University of Wisconsin—Madison, 1976.) p.254, p.270 より作成。

イト支部であって、1920年には3万人から3万5千人を組織していたと言われる⁷⁾。しかし1920年の戦後不況とパーマー司法長官の「赤狩り」を槓杆とする自動車資本の労働組合弾圧政策（「オープン・ショップ」政策）は、AWUに潰滅的打撃を与えた。不況によってデトロイトでは労働者の65%が失業しているという状況下での、1921年2月のフィッシャー車体会社におけるストライキの失敗⁸⁾、さらに「赤狩り」による中心的活動家の逮捕や国外追放が、デトロイト支部の組合員がわずかに200人ないし300人へと激減する事態を引き起こしたのであった。この時以降、自動車産業では「オープン・ショップ」政策が全面的に展開され、事実上の無組合時代が続くことになる。

AWU 衰退の直接的原因が、国家と資本の労働組合弾圧政策にあることは、言うまでもないが、一方AWU自体にも大きな弱点が存在した。AWUは、産業別組合主義を唱えたけれども、実際のところその主要な構成メンバーは熟練労働者であって、大多数の不熟練労働者を組織してはいなかった¹⁰⁾。不熟練労働者の大多数は、東南欧や南部からの農村出身の労働者であって、彼らは労働組合についての知識や経験をほとんど持っていなかったから¹¹⁾、21年2月のフィッシャー車体会社などの熟練労働者中心のストライキは、かえってAWUを大多数の労働者から孤立させることになったのである。

20年代を通じてAWUのメンバーは少数であったが、共産党の指導の下に幾つかの工場内に支部を維持し、職場新聞やパンフレットを配布して産業別労働組合主義による自動車労働者の組織化を訴え続けた¹²⁾。こうした活動とともに特にAWUや共産党の活動で注目されるのは、自動車労働者の民族集団の中で展開した独自の活動である。

先に述べたように、外国生まれの自動車労働者たちは、それぞれの出身国ごとに集団

を構成し、その中で友愛組合や文化クラブを組織していた。AWU のメンバーや共産党員は、このような組織の中での活動を重視し、民族集団内にその影響を広めていた。ロガー・キーランは、自動車産業における共産党の活動に関する歴史を研究した著作の中で自動車労働者の民族集団内における共産党の影響について次のように述べている。

「外国生まれの自動車労働者の間で、共産党員がどの程度の影響力を持っていたかを明確にするのは不可能であるが、彼らはほとんどすべての主要な民族集団の共済・教育・文化組織に加わっていた。彼らの民族労働者への影響は、保守的な、ナショナルリストティックなそして教会が関係するような組織に比較すれば小さなものであったが、他のどんな急進的党派よりも大きなものであった。」¹³⁾

20年代の自動車労働者は、全体として階級的利害よりも民族的利害を重視し、そこに自身の生活基盤を置いていた。このことは、階級的統一の阻害要因となっていたが、AWU や共産党は民族集団内での活動を通して、自動車労働者の民族集団の枠を越えた階級的利害の一致を強調したのである。この点こそが、30年代における UAW 成立の主体的要因として大きな意味をもつものであった。30年代に労働者が全体として民族集団の枠を越えた闘争を展開しえたことが、UAW 成立の一つの重要な要因であったのである。

- 1) 周知のように、財産権の絶対視は、資本の権利として工場を操業する権利を認め、したがってストライキに対しては、警察の保護を受ける権利、スト破りを使用する権利、ロック・アウトを行なう権利を認めていた。さらに、工場の操業を妨害すると見做された労働組合員に対しては、彼らを差別待遇し、ブラック・リストに載せて再びどこにおいても雇用されることのないようにする権利さえあった。また資本は、組合員ではないこと、組合員とはならないことを条件とする雇用契約、いわゆる「黄犬契約」すら結ぶことが出来たのである。

さらに、1890年に制定されたシャーマン反トラスト法は、本来は独占体を規制する法律であったが、独占体に対しては何ら有効な規制を行ないえず、かえって労働組合を独占体と見做すことによって、労働組合の弾圧を合法化するものとなった。1913年に、労働組合を独占体ではないとするクレイトン法が成立したが、実際には、資本の労働組合弾圧を何ら規制するものとはならなかったのである。アメリカ労働法の歴史的発展については、さしあたり John R. Commons and John B. Andrews, Principles of Labor Legislation, 1937, 池田直視・吉原節夫共訳、『労働法原理』、ミネルヴァ書房、昭和34年を参照のこと。

- 2) 野村達朗氏は、職種別労働組合が、不熟練労働者の組織化に冷淡であった理由を次のように説明されている。「不熟練移民労働者の組織化には産業別組織形態が必要だった。しかし、職能別から産業別への転換は旧労働者（アメリカ生まれ労働者および旧移民労働者——引用者）の利害と衝突した。熟練不熟練の区別を克服した階級的統一の原則に基く闘争によって利潤部分に喰い込むことは、雇主側の激しい抵抗に遭遇するのに対し、賃金部分におけるより多き分配に与ることの方が、不熟練工を組織から排除すれば、容易であった。このために

は職能別原理に固執し熟練工の job control を確保することが必要だった。従って…UMW (United Mine Workers, 炭坑労働組合——引用者) などを中心に興って来た産業別組合運動に対しては、1901年のAFL大会における Scranton 宣言（産業別組合主義を炭坑など特殊な産業に限定した——引用者）により枠が課せられ、以後もその運動に対し『敵愾』に停止の呼びかけが行なわれた。」野村達朗「移民労働者の流入とアメリカ労働運動」『愛知県立大学外国語学部紀要』No. 2, 1967年, 189～190ページ。

- 3) R. W. Dunn, op. cit., pp. 177-178. 自動車産業には、それぞれの熟練職種に対応して職種別労働組合が存在していた。例えば、鍛冶工組合、金属研磨工組合、板金工組合、塗装工組合、機械工組合、金型工組合、大工組合、電気工組合、座席製作工組合など。J. S. Peterson, op. cit., p. 287.
- 4) cited in R. W. Dunn, op. cit., pp. 178-179.
- 5) 当時の自動車資本のAFLに対する態度をロバート・ダンは、次のように説明している。
「とにかく、資本家たちにAFLの組織化を援助することが、彼らの利益を守るうえで最高の策であると納得させようとしたAFL指導部の試みは、完全に失敗した。雇用主たちは、AFLの力尽きしに労働者を支配し、彼らを『アカの影響』から守ることが出来ることに満足している。彼らは、急進派であれ保守派であれ、すべての労働組合の攻撃に対して自分たちが難攻不落であると思っている。」Ibid., p. 180.
- 6) Roger Keeran, The Communist Party and the Auto Workers Unions, 1980, p. 32. キーランは、1918年の時点でAWUは組合員数を2万3千人と主張したと述べているが、表11の数字は、J. S. Petersonの資料に依った。
- 7) Ibid., pp. 33-34.
- 8) フィッシャー車体会社は、GMの車体事業部であり、21年のストライキは、25%の賃率切り下げを契機に始まった。AWUは、主として車体工場の熟練労働者から成る労働組合であって、当時フィッシャー車体会社のデトロイト工場を重要な拠点としていた。R. W. Dunn, op. cit., p. 189, J. S. Peterson, op. cit., p. 259.
- 9) R. Keeran, op. cit., p. 35.
- 10) J. S. ピーターソンは、20年代のAWUの限界について、次のように指摘している。
「1産業、1管轄権、1労働組合」という、そのスローガンにもかかわらず、そして組合員たる資格は、性・民族・人種の別なくすべての自動車労働者に開かれているという、その主張にもかかわらず、実際のところその主要な勢力は、産業別労働組合としては無力であることを運命づけられている熟練労働者の中にとどまっていた。ストライキは、1工場内のわずかに1・2の部門を含むだけであつた。というのは、組合員はそこにはいかなかったからである。」J. S. Peterson, op. cit., p. 260.
- 11) 「以前鉦夫であった人々は例外として、20世紀の最初の30年間に、ミシガンや他の地域の自動車工場に引き寄せられた労働者たちは、少なくともひとつの共通した特徴を持っていた。すなわち、彼らの個人的な経験に関する限り、彼らはほとんどまったく労働組合主義に無知であつた。」Sidney Fine, Sit-down: The General Motors Strike of 1936-1937, 1979, p. 63.

12) 工場の中では、資本の徹底した弾圧によって活動は事実上不可能であったから、彼らは工場の門前で新聞を配布した。その内容は、労働条件や賃金に対する苦情や不満、産業別組合主義や社会主義の訴えなどであった。R. Keeran, *op. cit.*, pp. 51-53.

1927年8月における共産党の職場新聞の発行部数は、次のとおりである。Spark Plug 1,300部、Red Motor 1,000部、Ford Worker 20,000部、Dodge Worker 3,000部、Packard 2,000部、Hudson 3,000部、Fisher Body 3,000部、Flint Fisher Body 1,500部。Rebecca Grecht, "Factory Newspapers", *Party Organizer*, Vol. 1, No. 2, Dec., 1927, p. 15.

13) R. Keeran, *op. cit.*, pp. 43-44.

おわりに

本稿では、30年代自動車産業における産業別労働組合 UAW 成立の主体的要因を解明する試みの前提として、20年代自動車資本による労働者の分断と支配の構造を明らかにすることを課題とした。これまで述べてきたことを整理すれば、20年代の自動車産業では、相対的過剰人口を楨杆とした資本による就業者と失業者の競争の強制、それを一層複雑にした人種・民族・宗教の相違から生ずる労働者間の軋轢の資本による意図的利用、「アメリカ的生活様式」の普及と民族集団の共済機能によるその補完、労働者の団結権・団体交渉権を認めない法制度の下での「オープン・ショップ」政策の展開、これらが自動車労働者の階級的統一の阻害要因となっていた。かかる状況下で、AFL の労使協調路線・職種別労働組合主義は、自動車労働者の組織化には無力であり、また産業別組合主義を唱えた AWU や共産党の運動も、いまだ現実的な力を持ちえなかった。産業別組合が実現される客観的条件は、29年大恐慌による「アメリカ的生活様式」の物質的基礎の破壊とニュー・ディール体制下における労働者の団結権・団体交渉権の承認によって準備された。しかし、自動車労働者の分断状態は、彼ら自身によって克服される必要があった。20年代に AWU と共産党によって提起された自動車労働者の民族集団の枠を越える運動は、大恐慌下に展開される失業者運動において、はじめて現実的な広がりを見せることになるのである。