

研究

全米自動車労働組合 (UAW) の成立

——失業者運動との関連で——

佐藤卓利

- I はじめに
- II 大恐慌下の失業者運動
 - 1 「アメリカ的生活様式」の崩壊
 - 2 大恐慌下の失業者運動
- III 大恐慌下の自動車労働者の闘争
 - 1 大恐慌下の自動車産業と「熟練労働者」
 - 2 ブリッグス・ストライキ——失業者の連帯と離反
- IV UAWの結成に向けて
 - 1 直属組合による組織化——職種別組合主義対産業別組合主義
 - 2 UAWの成立——産業別組合主義の勝利
- V おわりに

I はじめに

1930年代、大量生産工業における産業別労働組合の成立は、アメリカ労働運動の最も大きな前進であった。20年代の大量生産工業では、労働組合の存在を認めず労働者を競争と分断状態におく資本の「オープン・ショップ」運動が展開され、資本の専制的支配が貫徹していたが、30年代の産業別労働組合の成立は、資本による労働者の競争と分断を制限し、団体交渉制度による新たな労資関係を作り出すことになったのである。

本稿の課題は、30年代アメリカの産業別労働組合の成立過程をその典型とも言うべき全米自動車労働組合 (UAW) を事例として 解明することにある。30年代にUAWを成立せしめたおもな要因として次のことが考えられる。(1)大恐慌による自動車労働者の経済状態の極端な悪化 (20年代に自動車労働者が「相対的高賃金」によって一定の「アメリカ的生活様式」を維持しえたことが、労働組合の結成を阻んでいたひとつの要因であった)。(2)労働者の

団結権・団体交渉権を承認した全国労働関係法などニュー・ディール労働立法の制定（20年代には實際上、労働者の団結権・団体交渉権は認められていなかった）。そして(3)自動車労働者自身による競争と複雑な分断状態の一定の克服（20年代には膨大な相対的過剰人口を基礎とした労働者間の競争と人種・民族間対立が自動車労働者の統一を妨げていた）¹⁾。

わが国におけるUAW成立についての研究は、大恐慌による自動車労働者の経済状態の極端な悪化や全国労働関係法などのニュー・ディール労働立法の制定に注意を払いつつも、自動車労働者自身による競争と分断状態の克服という点については分析が不十分であるように思われる。20年代に「オープン・ショップ」の牙城であった自動車産業において、何故UAWの如き強大な産業別労働組合が成立しえたかという問題を考察するにあたっては、大恐慌とニュー・ディール労働立法の制定という客観的条件とともに、自動車労働者が競争と分断状態を克服しようとした運動についても十分に注意を払う必要がある。本稿では、こうした問題意識から大恐慌下に展開された失業者運動と自動車労働者の闘争の関連に注目した。

周知のようにマルクスは、労働者たちが「労働組合などによって就業者と失業者との計画的協力を組織して、かの資本主義的生産の自然法則が彼らの階級に与える破滅的な結果を克服または緩和しようとする」³⁾ことの決定的重要性を指摘している。本稿では、かかる視点から大恐慌とニュー・ディール労働立法の制定という客観的条件の下で、自動車労働者がUAWの結成を実現するには、就業者と失業者の統一とアメリカ的特殊性として人種・民族間対立の克服が必要であり、この点で大恐慌下の失業者運動が果たした役割の重要性を強調した⁴⁾。

なお、本稿が対象とする時期は、大恐慌が勃発した1929年からUAW第2回大会が開催された36年までである。自動車産業において団体交渉制度が基本的に確立されるのは、UAWがGM・クライスラーとの間に団体協約締結に成功する37年以降のことであるが、これについては今後の研究課題として、別の機会を得たいと考えている。

- 1) 20年代の自動車労働者の状態については、拙稿「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—」『立命館経済学』第31巻、第5・6合併号、1982年2月、を参照されたい。
- 2) わが国におけるUAWの成立についての研究としては、津田真澄『アメリカ労働運動史』総合労働研究所、1972年。熊沢誠『寡占体制と労働組合』新評論、1970年。井上昭一「ジェネラル・モーターズ会社における労働組合の成立」『岡山商大論叢』第11巻、第1号、1976年1月。青山すみ子「ニュー・ディール時代労働運動——自動車産業を中心とする——」

- 『アメリカ史研究』第5号、1982年などがある。
- 3) カール・マルクス『資本論』第1巻、大月書店『マルクス＝エンゲルス全集』第23巻第2分冊、834ページ。
- 4) 失業者運動についての研究としては、Bernard Karsh and Philips L. Garman, “The Impact of the Political Left”, in Milton Derber and Edwin Young ed., *Labor and the New Deal*, 永田正臣他訳『現代アメリカ労働運動史』が注目に値する。わが国においては、清水知久「アメリカ共産党の失業者運動1929—36年」『两大戦間研究会会報』7・8・9号、1963年が、失業者運動についての貴重な研究である。

Ⅱ 大恐慌下の失業者運動

1 「アメリカ的生活様式」の崩壊

1929年10月ニューヨーク株式市場の株価大暴落に端を発した大恐慌は、アメリカ社会全体を未曾有の大混乱に陥れた。耐久消費財産業である自動車産業においては、大恐慌の影響はとくに激しく、自動車生産台数は29年536万台、30年336万台、31年239万台、32年137万台と下降の一途をたどり、32年には29年の約25%の水準にまで落ち込んでしまった（表1参照）。自動車生産の激減は、賃金切り下げ、労働時間短縮、大量失業を生み出し、自動車労働者の間に広汎かつ深刻な経済状態の悪化をもたらした。

表1 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2 アメリカ自動車産業における賃金と労働時間の推移 (1928~40年)

| | 1時間あたりの平均賃金 (セント) | 平均週労働時間 | 平均週所得 (ドル) |
|------|----------------------|-------------|---------------|
| 1928 | 75.0 (100) | 46.9 (100) | 35.14 (100) |
| 30 | 72.4 (96.5) | 34.5 (73.6) | 25.01 (71.2) |
| 32 | 68.0 (90.7) | 31.3 (66.7) | 21.27 (60.5) |
| 33 | 59.3 (79.1) | 35.2 (75.1) | 20.96 (59.6) |
| 34 | 70.0 (93.3) | 33.3 (71.0) | 23.31 (66.3) |
| 35 | 73.9 (98.5) | 37.1 (79.1) | 27.41 (78.0) |
| 36 | 77.4 (103.2) | 38.5 (82.1) | 29.75 (84.7) |
| 37 | 89.1 (118.8) | 35.9 (76.5) | 31.94 (90.9) |
| 38 | 92.5 (123.3) | 32.9 (70.1) | 30.45 (86.7) |
| 39 | 92.9 (123.9) | 35.5 (75.7) | 32.90 (93.6) |
| 40 | 94.9 (126.5) | 37.9 (80.8) | 35.88 (102.1) |

(出所) *Bulletin No.706 of the United States Bureau of Labor Statistics*, p.15 より作成。

表3 アメリカ自動車産業における事業所数・賃金労働者数・賃金支払総額の推移 (1921~35年)

| | 部 品 ・ 車 体 製 造 | | | | 完 成 車 製 造 | | | |
|------|---------------|----------------|-------------|----------------------|-----------|----------------|-------------|----------------------|
| | 事業所数 | 年間平均賃金労働者数 (1) | 賃金支払総額 (ドル) | 1人あたりの年間支払賃金 (ドル)(2) | 事業所数 | 年間平均賃金労働者数 (1) | 賃金支払総額 (ドル) | 1人あたりの年間支払賃金 (ドル)(2) |
| 1921 | 1,974 | 69,119 | 96,779,079 | 1,400 | 385 | 143,658 | 221,973,586 | 1,545 |
| 23 | 2,120 | 163,530 | 253,147,058 | 1,540 | 351 | 241,356 | 406,730,278 | 1,685 |
| 25 | 1,358 | 228,382 | 372,720,933 | 1,632 | 297 | 197,728 | 341,210,401 | 1,726 |
| 27 | 1,213 | 181,489 | 291,290,968 | 1,605 | 264 | 187,910 | 321,664,093 | 1,712 |
| 29 | 1,188 | 222,760 | 368,625,279 | 1,655 | 210 | 224,688 | 364,457,339 | 1,622 |
| 31 | 940 | 150,649 | 193,770,459 | 1,286 | 178 | 134,866 | 156,755,887 | 1,162 |
| 33 | 701 | 145,745 | 148,321,562 | 1,018 | 122 | 97,869 | 103,784,905 | 1,060 |
| 35 | 825 | 240,757 | 328,374,734 | 1,364 | 121 | 147,044 | 217,039,434 | 1,476 |

(出所) *Biennial Census of Manufactures*, 1931 edition, p.1042, p.1049; 1935 edition, p.1150, p.1156 より作成。

(1)には、会社役員・技師・事務社員は含まれていない。

(2)は、賃金支払総額を年間平均賃金労働者数で除したものの。

表2によれば、1時間あたりの平均賃金は28年の75.0セントから33年の59.3セントへ約21%の低下、平均週労働時間は28年の46.9時間から34年の33.3時間へ約29%の低下、そして平均週所得は28年の35.14ドルから33年の20.96ドルへ約40%もの低下を示している。しかし、これは雇用労働者の平均指標であって、失業者の経済状態は反映されていないから、自動車労働者全体の実際の貧困状態はより以上に激しいものであったことに注意しなければならない。自動車産業における雇用労働者数は、表3によれば部品・車

体部門で29年の222,760人から33年の145,745人へ約35%の低下、完成車製造部門で29年の224,688人から33年の97,869人へ約56%の低下を示している。

GM・クライスラーに比して欠損率の大きかったフォードは、ルージュ工場とハイランド・パーク工場の両方で従業員を29年の111,781人から33年の29,439人へ大幅に削減した（表4参照）。ほぼ4人のうち3人がこの期間に失業したことになる。一方かろうじて失業を免れた労働者も、その大部分は週3日労働を余儀なくされたのである。フォードの従業員の大部分がその住民であったデトロイト市では、31年1月の時点で有給職業従事者（gainful workers）689,566人のうち223,489人（レイ・オフ中の48,959人を含む）、ほぼ3人に1人が失業状態²⁾にあった。

表4 フォードのルージュ工場とハイランド・パーク工場
における賃金労働者数の推移（1915～33年）

| | ルージュ工場 | ハイランド, パーク工場 | | ルージュ工場 | ハイランド, パーク工場 |
|------|--------|-----------------|------|--------|-----------------|
| 1915 | | 18,028 | 1925 | 56,908 | 50,565 |
| 16 | | 31,298 | 26 | 56,773 | 41,326 |
| 17 | | 35,246 | 27 | 49,195 | 31,051 |
| 18 | | 32,531 | 28 | 74,055 | 33,125 |
| 19 | 8,822 | 43,080 | 29 | 98,337 | 13,444 |
| 20 | 8,073 | 49,337 | 30 | 88,519 | 3,661 |
| 21 | 6,592 | 31,745 | 31 | 61,010 | 1,840 |
| 22 | 20,491 | 44,194 | 32 | 56,264 | 780 |
| 23 | 35,912 | 63,168 | 33 | 28,915 | 524 |
| 24 | 40,378 | 61,759 | | | |

（出所） Allan Nevins and Frank Ernest Hill, *Ford: Expansion and Challenge 1915-1933*, 1957, Appendix III, p.687.

かくして大恐慌は、自動車労働者の間に広汎かつ深刻な経済状態の悪化を引き起こすことによって、「20年代の繁栄」の下で自動車労働者の間に浸透していた「アメリカ的生活様式」³⁾を崩壊させるに至るのである。

社会保障制度の未整備を背景とした「アメリカ的生活様式」の普及は、生活の社会的水準から落ちこぼれまいとする自動車労働者に激しい競争を強制し、彼らの間に自助精神・個人主義を持ち込むことによって、自動車資本の労働者支配を強めていた重要な要因であった。⁴⁾「アメリカ的生活様式」の実態は、いったん何らかの事故により収入が絶えたならば、すぐさま困窮状態に陥らざるをえないという極めて不安定なものであった。社会保障制度が未整備であった当時のアメリカ社会にあっては、困窮状態にある人

々の救済は、地方自治体と教会・コミュニティ基金・民族集団内の共済組合⁵⁾などの民間慈善団体の手に委ねられた。しかし民間慈善団体の活動は、資金面でおのずと限界があり大恐慌による貧困の拡大には十分に対処しえるものではなかった。

したがって大恐慌が自動車労働者の間に生み出した未曾有の貧困の救済は、社会保障制度の未整備と民間慈善団体の救済能力の限界のために、挙げて地方自治体の負担となったのである。デトロイト市の救済活動は、29年7月から30年6月の会計年度に救済件数が1万4千件・支出額445万ドルであったものが、次会計年度（30年7月—31年6月）には4万6千件・1,250万ドルへと一挙に跳ね上がった⁶⁾。自動車産業にその経済活動の多くを依存していたデトロイト市は、全国の主要都市の中でも人口に対する救済者数の割合が高く（表5参照）、また救済資金に占める公的機関の比重も全国の主要都市の中でとりわけ大きかった（図1参照）。デトロイト市は、主として公共福祉局を通じて住むべき家を失った失業者とその家族に対して宿泊施設の提供や給食の世話にあたり、また在宅の被救済者に対しては1家族1ヶ月につき約35ドルの手当を支給した⁷⁾。失業者の数が増加するにつれて市の救済支出は、30年9月80万ドル・10月100万ドル・11月125万ドル・12月165万ドルと急増し、この間公共福祉局は3万4千世帯に援助を与え、1晩に5千人の宿泊サービスと1日に1万2千人の給食サービスを行なった⁸⁾。

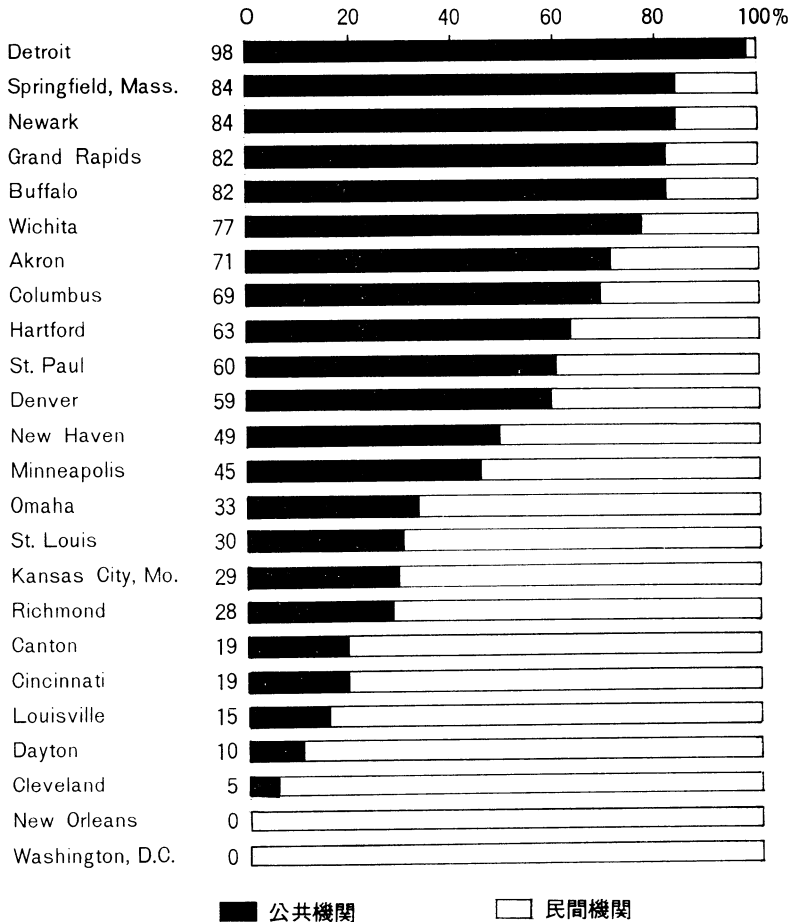
表5 アメリカ主要都市（人口50万以上）
の被救済者数（1933年）

| 都 市 | 人 口 | 被救済者数 | 比率 |
|----------|-------------|------------|------|
| ニューヨーク | 6,930,446 | 687,475 | 9.9 |
| シカゴ | 3,376,438 | 401,592 | 11.9 |
| フィラデルフィア | 1,950,961 | 217,164 | 11.1 |
| デトロイト | 1,568,662 | 180,311 | 11.5 |
| ロサンゼルス | 1,238,048 | 113,425 | 9.2 |
| クリーブランド | 900,429 | 134,037 | 14.9 |
| セントルイス | 821,960 | 84,463 | 10.3 |
| ボルチモア | 804,874 | 102,830 | 12.8 |
| ボストン | 781,188 | 99,758 | 12.8 |
| ピッツバーグ | 669,817 | 120,327 | 18.0 |
| サンフランシスコ | 634,394 | 51,909 | 8.2 |
| ミルウォーキー | 578,249 | 67,422 | 11.7 |
| バッファロー | 537,076 | 86,453 | 15.1 |
| 全 国 | 122,775,046 | 12,685,664 | 10.3 |

（出所） *Monthly Labor Review*, Jul., 1934, p. 32.

（注） 人口は1930年センサスによるもの。

図1 アメリカ主要都市の救済資金に占める民間・公共機関の割合（1930年）



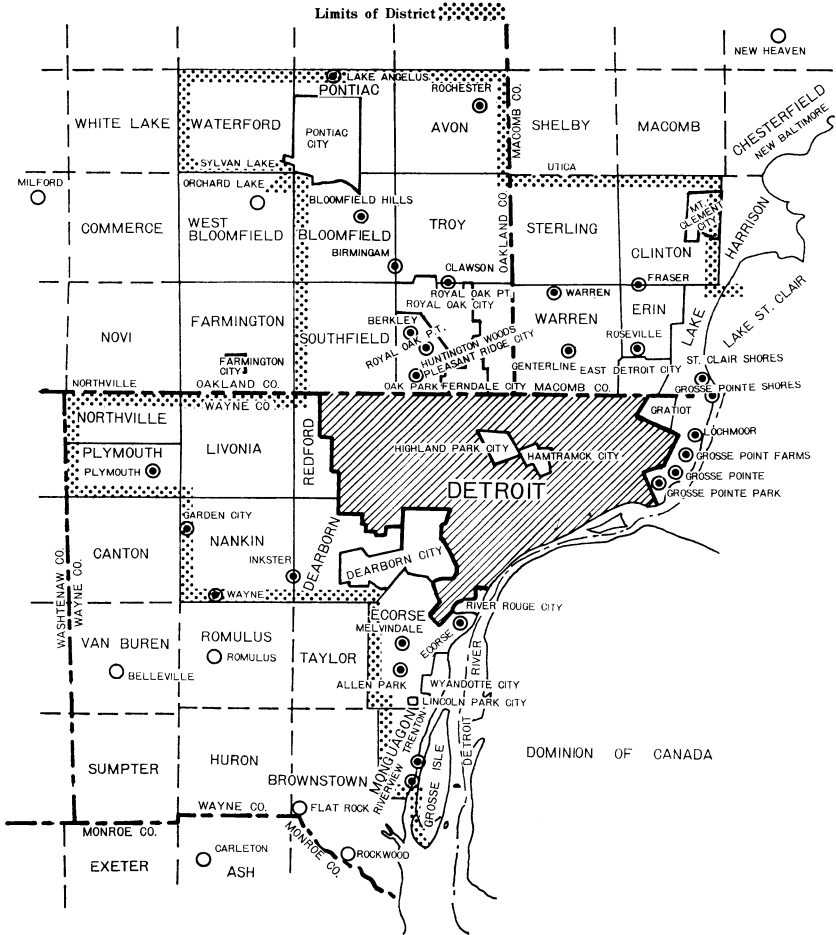
(出所) *Monthly Labor Review*, Apr., 1931, p.801.

しかし大恐慌は、市の主要な財源であった財産税の激減とさらに地方債の起債困難という状況を生み出したのである。市の財政は急激に悪化し、救済支出の激増に堪えきれず救済支出の削減を余儀なくされるに至る。救済支出の削減は、主として救済受給資格の制限という形で行なわれ、まず単身者や子供のいない健康な夫婦だけの家族はすべて救済対象からはずされ、さらに夫婦と子供ひとりだけの家族や反社会的経歴をもつ家族

も排除されることになった。この結果、31年7月—32年6月の会計年度には救済件数は2万7千件（対前年度比約41%減）に、救済支出額は920万ドル（対前年度比約26%減）に減少したのである。¹⁰⁾

このような救済活動の縮小をもたらした市の財政悪化には、財産税収の激減と地方債の起債困難という事情に加えて、さらに自動車資本の救済負担の回避という特殊な要因

図2 デトロイトおよびその周辺の行政区地図



(出所) *Fifteenth Census of the United States: 1930 Metropolitan Districts*, p. 72.

が作用していた。すなわちデトロイト市は、20年代の自動車産業の急成長を反映して近隣地域の併合を伴いつつ急速に人口を膨張させた（1920年の約99万人から30年の約157万人¹¹⁾）が、ハイランド・パーク、リヴァー・ルージュ、ディアボーンといったフォードなどの自動車企業が主要工場を置く地域は、デトロイト市には含まれず（図2参照）、したがって市の住民の多くがフォードなどの自動車企業の従業員（あるいは、かつての従業員）であったにもかかわらず、市はこれらの企業から財産税を徴収することはほとんど出来なかった¹²⁾のである。

かくして大恐慌は、社会保障制度が未整備な状況下で、収入の途絶あるいは激減という事態に対する防衛手段をほとんど持っていなかった自動車労働者とその家族を急速に貧困化させることになった。例えば、デトロイトでは31年におよそ5万人の住宅所有者が抵当支払い不能のために家を失い、人口千人あたりの出生率は29年の23.5人から33年の15.7人に低下した。また31年の自殺者は過去5年間の平均よりも30%も増大したのである¹³⁾。

大恐慌が自動車労働者にもたらしたかかる貧困状態は、何を意味するものであったか。デトロイト市の失業委員会（Mayor's Unemployment Committee）は、32年夏に生活困窮者の実態調査を行なったが、その結果をふまえて次のような結論を下した。「貧困化の陰惨な徴候、それは誇り高きアメリカ市民を急速に不安と欠乏の水準に陥れ、さらにかつてアメリカの生活水準として知られていたものを破壊しつつある¹⁴⁾」と。このことは、20年代に浸透した「アメリカ的生活様式」を基礎として自動車労働者の間に広まった自助精神・個人主義は、彼らの生活防衛の手段とはならないことを客観的に示すものに他ならなかった。したがって大恐慌は、生活の崩壊に対する個人的な対応を越えた集団的・組織的な闘争の必要性を自動車労働者に自覚させずにはおかなかったのである。

- 1) Samuel M. Levin, "The Ford Unemployment Policy", *The American Labor Legislation Review*, Vol. XXII, No. 2, Jun., 1932, pp. 101-102.
- 2) Sidney Fine, *Frank Murphy: The Detroit Years*, 1975, pp. 246-247.
- 3) 「アメリカ的生活様式」の特徴については、成瀬龍夫氏の次の指摘が明瞭である。「アメリカ的生活様式の特徴は、一応つぎのように要約できる。第1に、相対的高賃金と社会保障の未整備を両極の条件として、金融資本による労働者家計の支配、強制消費の構造が高度に組織化されていること、第2に、その結果、都市化と家族の解体による生活の『社会化』がすすんでも、その社会制度的な保障が弱いため、労働者はきわめて流動的で不安定な生活条

件におかれざるをえず、労働者間の競争性と資本への従属性が強まらざるをえないこと。」向井喜典、池上惇、成瀬龍夫編『現代福祉経済論』、青木書店、1977年、41ページ。なお、1920年代のアメリカ自動車労働者の生活状態については、前掲拙稿、161—167ページを参照されたい。

- 4) 前掲拙稿、166ページ。
- 5) 例えば、民族集団内の共済組合の活動については、20年代末に共産党のオルガナイザーとしてデトロイトで活動したスティーブ・ネルソンの次のような叙述が参考になろう。「自動車労働者、なかんずく外国生まれの労働者は、彼らのクラブや友愛組合 (fraternal groups) に執着していた。都市における大衆文化の発達と流入にもかかわらず、これらのグループは大多数の人々にとって娯楽の主要な形態であった。それらは、また娯楽以上のものも提供した。それらは何か問題が生じた際、それに対応する社会的ネットワークの中心であった。」「……われわれの友愛組合支部には約350人のメンバーがいて、そのほとんどすべてがフォードで働いていた。私が支部の会長となってから半年の間に3人の会員が死亡した。ひとり、3人の子供をもつ36歳くらいの男で、私の前に会長を勤めた言葉の明晰なやつだった。彼は私が知り合いとなった時にはすでに肺病でやせ細っていたが、かつては偉丈夫であったにちがいない。この男は熟練労働者で、ハイランド・パーク工場の近くに自分の家をもっていた。彼は結核で死んだのだ。会長として私は、彼の葬式の準備にかかわった。通夜が3日間続き、仕事が終わってから毎晩、私と何人かの役員たちは彼の亡骸が安置されている家に行った。女たちがやって来て、ひざまずいてお祈りをし未亡人を慰め彼女と一緒に泣いた。男たちも同じことをしたが、最後は台所で酒を飲みフォードの労働条件について話し合った。ラインのスピード・アップと塗装工場と塗装工場の健康を冒す労働条件の悪さは、常に彼らの憤慨するところであった。この男がフォードで最初に働いたのは塗装工場であった。彼の亡骸が横たわるその室にいたすべての男女は、その職場の労働条件のために彼は死んだのだと信じた。半年に3度、私はこのような出来事に出合った。そして私は、何故これらの人々が友愛組合支部に属しているのかという疑問に突き当たったのである。友愛組合支部は、社会保障や失業給付がまったくなかった時代に、葬式の費用を賄い、婦人に何がしかのものを与えたのである。支部はこれらすべての点で活発であった。支部は共同墓地を購入し、不当な料金を請求しない葬儀屋を見付け、病気のあいだ保険金を支払ったのである。」 Steve Nelson, James R. Barrett, Rob Ruck, *Steve Nelson American Radical*, 1981, pp.43-44.
- 6) William J. Norton, "The Relief Crisis in Detroit", *The Social Service Review*, Vol. VII, No. 1, Mar., 1933, pp.3-4.
- 7) *Ibid.*, p.6.
- 8) Beulah Amidon, "Detroit Does Something About It", *The Survey*, Feb., 15, 1931, p.540.
- 9) アメリカの財政学者W. J. シュルツとC. L. ハリスは、このような状況を次のように述べている。「1929年以降増大する失業につれて湧き出した困窮の潮は、まず私的慈善を、そして間もなく低下する徴税と弱体化した信用状況によって半身不随に陥った地方政府の救済能力を呑み込んでしまった。」 William J. Shultz and C. Lowell Harriss, *American Public*

Finance, 1954, p. 50. なお大恐慌下のアメリカ都市財政については、さしあたり林健久『ニュー・ディールと州・地方財政』立正大学経済研究所, 1969年を参照のこと。

10) W. J. Norton, *op. cit.*, p. 5.

11) 片桐正俊「アメリカ大都市財政(1)―1900～1929―」札幌商科大学『論集』第32号, 1982年, 42ページ。1910年から30年までのデトロイト市の人口増加については、前掲拙稿の表7-1を参照のこと。

12) 労働史家 I. パーンスタインは、この事情について次のように述べている。「失業中の労働者に対する救済責任は、デトロイト市に降りかかった。というのは、フォードは取るに足らないリンカーン工場以外は、そのすべての操業をデトロイト市の域外で行なっていたために、市に対してほとんど税金を納めていなかったからである。」「例えば、1931年4月にデトロイト市公共福祉局は、以前フォードの従業員であった人々の5,601世帯に援助を与えたが、これは救済負担の20%を成していた。先に述べたようにフォードの主要工場は市域外にあったから、会社は市から申し訳程度の税金を負わされたただけであった。さらに、ヘンリー・フォードは慈善行為に反対した。彼いわく『寄付は創造力を抑制し企業心を麻痺させるものである』と。」 Irving Bernstein, *The Lean Years: A History of the American Worker 1920-1933*, 1960, p. 255, p. 289.

13) Sidney Fine, *op. cit.*, pp. 247-248.

14) *Ibid.*, p. 250.

2 大恐慌下の失業者運動

大恐慌がもたらした大量失業と未曾有の貧困に対して、いち早く失業者の抗議運動を組織したのは共産党であった。大恐慌勃発の翌年30年3月に早くも、共産党および共産党系の労働組合統一同盟 (Trade Union Unity League) によって全国的デモンストレーションが呼びかけられ、それには全国で125万人、デトロイトでも10万人の人々が参加したと言われる。彼らは「仕事をよこせ、さもなくば賃金なみの失業手当をよこせ」「餓死するな、闘え」等のスローガンを掲げて、政府・地方自治体・企業に仕事や失業救済を要求したのであった。¹⁾

一方、アメリカ労働総同盟 (AFL) に代表される職種別労働組合の失業対策は、労働時間の短縮による仕事の分ち合いによって組合員の失業を防止し、さらにかかる措置によっても失業を防止しえない場合には、組合員の賃金から基金を積み立て、その中から失業手当を支給することによって組合員の生活水準を維持しようとするものであった。²⁾ このような職種別労働組合の失業対策は、自動車産業などの大量生産工業における未組織労働者の失業救済に対しては、何ら影響を及ぼすものではなかったし、さらに法的な労働時間規制や最低賃金制度が伴わないかぎり、その効果は極めて限られたものとなら

ざるをえなかった。³⁾

職種別労働組合から排除され、組織的な自衛手段を持ちえなかった失業者の組織化は、まず30年7月に共産党が設立した失業者協議会（Unemployment Council）によって着手された。さらに35年秋には社会党がシカゴ労働者失業委員会（Chicago Worker's Committee on Unemployment）を結成し、また全国失業者連盟（National Unemployed League）が33年7月に J. A. マストを中心とする急進主義グループの進歩的労働者活動会議（Conference for Progressive Labor Action）⁴⁾によって組織された。デトロイトなど自動車産業の中心地でも失業者協議会や失業者連盟による失業者の組織化が進められていった。かくして大恐慌のさなか困窮に喘ぐ失業者は、はじめて自身の組織を持つことになったのである。

これらの失業者組織の中で最も成果をあげたのは共産党によって組織された失業者協議会であった。失業者協議会の運動方針は、次の2点がとくに注目される。すなわち、第1に就業者と失業者の統一を追求したこと、第2に人種・民族による差別に反対したことである。失業者協議会を指導した共産党は、失業者協議会の運動について次のような方針を提起した。

「週賃金の切り下げを伴わない1日7時間労働を要求する闘争と合理化反対闘争は、就業者との共同という点で失業者の闘争の重要な部分を成さなければならない。高物価・高家賃に反対する闘いは、就業者と失業者の共同闘争の一層幅広い基礎を作り出す。『強制労働』反対闘争と失業者に与えられたすべての職において組合協定賃率を獲得する闘争、つまりフーパー（大統領）とグリーン（AFL会長）による仕事の分かち合い計画（stagger plan）に反対する闘争は、就業者と失業者の共同闘争における両者の統一の重要な武器である。同様にわれわれは、賃金切り下げなしの労働時間短縮と賃上げを要求することによって超過労働に反対する就業者を支援しなければならない。」

「ほとんど完全に見落されてきた課題は、差別に反対する闘争、すなわち何らの考慮もなく飢餓状態に放置されている外国生まれ労働者の差別に反対する闘争である。そしてこの政策は、ますます強められつつある。また大量失業は、浮浪や納税不能などのため労働者のすべての層の選挙権剝奪を引き起こしている。われわれは、すべての労働者の権利を要求し、外国生まれ労働者・黒人労働者・浮浪労働者などに対する差別に反対する闘争を進展させなければならない。」⁵⁾

このような注目すべき方針にもかかわらず、30年から31年ごろの失業者協議会は、失業者を集会やデモに一時的に動員できても、彼らを恒常的に組織し日常的な闘争を進展させることにはいまだ成功していなかった。その原因として次のような運動上の弱点が共産党によって指摘された。⁶⁾ (1)デモンストレーションとそれに類する活動に頼り過ぎた

こと、(2)日常的で直接的な要求闘争を過少評価したこと、(3)日常的闘争を発展させ失業者をそこに引き込むことが出来るような組織形態を作り上げるが出来なかったこと、——失業者協議会は「飢餓行進」などを組織して失業者の窮状を社会に訴える活動を展開したが、こうした活動は断続的なものであった。また「飢餓行進」に動員した失業者を組織に定着させる努力も不十分であったし、どのような形態で組織するかについても明確ではなかった。さらに(4)失業者運動を指導するうえでの上意下達の官僚主義・命令調の指導・すべての決定が上から与えられること・失業者の側でのイニシアチブが発展させられなかったこと、——失業者協議会などの大衆組織を前衛党の勢力拡大の基盤としてのみ重視する「伝導ベルト」(transmission belts)論が、いまだ共産党の方針に反映していた。

かかる反省のうえに失業者協議会は、家賃の支払い不能や抵当流れによる住居からの追い立てに反対する闘争・地方自治体への救済要求闘争など、失業者の日常的要求に基づいた活動を強めることになった。32年当時のデトロイトでは、シカゴやクリーブランドなどとならんで失業者協議会の活動が活発に展開されたが、そこでは次のような失業者協議会による追い立て反対闘争が展開された。

「デトロイトでは、……彼ら（失業者たち——引用者）は今や自分たちの小さな家を失う瀬戸際にあった。その家の借金が彼らの『繁栄の日々』の唯一の記念であった。これらの労働者の主要な関心は、いかにして自分たちの小さな家を守るか、ということであった。共同した抵抗や市当局への代表者派遣を共に行なうことよってのみ自分たちの家の強制売却をやめさせることが出来るのだと彼らに説明することによって、わが同志たちは本当の失業者協議会の建設に成功し、失業者の共同闘争と失業保険を要求する闘争にこれらの労働者を参加させることになった。このことは、彼らの多くが宗教心に篤く後進的であった事実にもかかわらず成し遂げられたのである。」⁷⁾

かくして失業者たちは、彼ら自身と彼らの家族の生活を守るためには、これまでの個人主義や自助精神を越えた共同闘争が必要であることを次第に自覚するようになったのである。例えば、のちにUAWの副組合長となるW. モーティマーは、失業者運動の中で自身の経験について次のように語っている。

「なすべき仕事が無かったので、何千人もの労働者たちは良き時代に購入した家の抵当を支払うことが出来なかった。このことは大量の抵当流れと家・家具・財産の喪失を意味した。共産党の援助によって組織された小さな家と土地の所有者の連盟 (Small Home and Landowners League) という名の組織が、もんなしの人々を動員し、抵抗し、物理的援助だけでなく法的援助も与えたのである。」「ついに、抵当支払いのモラトリアムが確立し、何千人ものもんなしの人々

が、おもに共産党とその影響下にある組織の指導によって救われた。私はこの活動の中で非常に活動的となり、共産党の人々とともにピケットライン、デモンストレーションその他の活動の組織化に従事した。⁸⁾

このような失業者の追い立て反対闘争は、彼らの居住地に組織された失業者協議会の支部 (local) によって担われた。支部は街区 (ward)・選挙区 (precinct)・行政区 (borough) などを基礎単位として組織され、また英語が十分に話せない外国生まれの労働者に対しては特別に言語別組織 (language organization) が作られた。これらが集まって市協議会を構成し、市協議会は市当局に対する救済要求闘争の展開を通して失業者の組織化を進めたのである。⁹⁾ その際、さまざまな階層から成る失業者の結集のために統一戦線方針が明確にされたことは注目に値しよう。共産党の失業者運動における統一戦線方針は以下のようなものであった。

「この統一は、就業者と失業者・組織労働者と未組織労働者・白人と黒人・アメリカ生まれと外国生まれという労働者階級の全階層を包括するものでなければならない。それは、労働者の政治的・宗教的見解およびその所属にかかわらず統一されなければならない。この統一にとって根本的なことは、労働者の所属する政党の問題でもなく、あるいは如何なる政党との関係の絶縁を要求するものでもない。統一戦線が明確に意味するものは、直接的目的のプログラムを基礎とする闘争の統一である。¹⁰⁾」

失業者運動における統一戦線方針の明確化は、外国生まれ労働者や黒人労働者の中で、これまで以上に失業者運動を促進することになった。デトロイトでは、失業者協議会がポーランド人の友愛クラブの施設を利用したり、黒人や南部出身者の組織化を進めるなどして、31年までに15の支部に1,500人を組織していたと言われる。¹¹⁾ 失業者運動が、外国生まれ労働者や黒人労働者の中に浸透しえたことは重要な意義をもつと言わねばならない。なぜなら、AFL加盟の職種別労働組合の多くは、黒人労働者を公然とその組織から排除していたし、外国生まれ労働者の組織化にも極めて消極的であったからである。¹²⁾ したがって彼らの多くは、失業者運動に参加することによって、はじめて人種や民族の狭い枠を越えた活動を経験し、こうした活動の蓄積が人種・民族間対立から階級的統一へ、さらには労働組合結成への重要な主体的契機のひとつとなったと考えられるからである。¹³⁾

失業者協議会は、これまで述べてきたように失業者の日常的な要求闘争を通して失業者の組織化に取り組むとともに、さらに失業保険制度の確立を要求することによって就業者との統一を一段と高いレベルで進めようとした。失業者協議会が要求した失業保険制

度の内容は、次のような特徴をもっていた。(1)その基金は資本と政府が全額負担すべきこと、したがって労働者に一切負担を転嫁してはならないこと、(2)すべての労働者とその家族に適用すべきこと、したがってその適用においては一切の差別を行なわないこと、(3)保険金の支払いは労働不能の全期間にわたり賃金の全額を補償すべきこと、したがって保険が就業者の賃金を引き下げたり就業強制の手段とならないようにすること、¹⁴⁾などである。

大恐慌下での失業者運動は、失業者と就業者の統一と人種・民族による分断状態の克服を運動の重要な方針として掲げ、企業や地方自治体に対して仕事や失業救済を要求し、さらにこうした日常的要求闘争を失業者と就業者の競争防止手段としての失業保険制定要求闘争と結合した。このような失業者運動の展開は、大恐慌下の自動車労働者の闘争とどのように結びついたのであろうか。自動車労働者のストライキにとって最大の脅威は、資本によるスト破りの導入であったが、失業者協議会は失業者を組織してスト破りの防止に努め、さらに彼らを就業者とともにピケットラインに立たせる活動を展開した。のちに見るように、自動車労働者のストライキ闘争の勝利には、かかる失業者の支援活動が決定的な重要性をもつことになるのである。

- 1) W. Z. フォスター、合衆国共産党史刊行委員会訳『アメリカ合衆国共産党史』下巻、大月書店、1954年、395～396ページ。
- 2) Sidney Hillman, “A successful Experiment in Unemployment Insurance”, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Mar., 1931, pp. 104-107.
- 3) AFLが、ともかくも失業保険の制定と労働時間の法的規制を支持するようになるのは、大恐慌の深刻な影響が加盟組合の組織率を急減させつつあった32年のことである。かかるAFLの失業保険制度に対する消極的姿勢をJ. O. モリスは次のように説明している。「政府の保険計画に対する反対は、このような考案が労働者の忠誠を政府と雇用主に向けてることによって（なぜなら、政府は保険プログラムを管理し、雇用主は給与税を通してそのプログラムの資金を負担することになるだろうから）、組合を間接的に弱体化するであろうという確信に幾分か基づいていた。またAFLの指導者たちは、組合員が未組織の職場（nonunion jobs）の容認を拒否するならば、彼らは失業補償を給付されず、こうした状況が労働組合を直接に弱体化し会社組合の発展に拍車をかけることを恐れたのである。」James O. Morris, *Conflict within the AFL: A Study of Craft Versus Industrial Unionism, 1901-1938* 1958, p. 138.
- 4) Bernard Karsh and Phillips L. Garman, “The Impact of the Political Left”, in M. Derber and E. Young ed., *Labor and the New Deal*, 1957, pp. 86-92.
- 5) “Resolution on Work Among the Unemployed”, *The Communist*, Vol. X, No. 9.

- Oct., 1931, pp. 838-849.
- 6) *Ibid.*, p. 838.
- 7) A. Allen, "Unemployed Work—Our Weak Point", *The Communist*, Vol. XI, No. 8, Aug., 1932, pp. 685-686.
- 8) Wyndham Mortimer, *Organize! My Life as a Union Man*, 1971, pp. 51-52.
- 9) Daniel J. Leab, "'United We Eat': The Creation and Organization of the Unemployed Councils in 1930", *Labor History*, Vol. 8, No. 3, Fall, 1967, p. 311; I. Amter, "The Revolutionary Upsurge and the Struggles of the Unemployed", *The Communist*, Vol. XII, No. 2, Feb., 1933, p. 119.
- 10) I. Amter, "Unity in the Struggle for Social Insurance", *The Communist*, Vol. XII, No. 7, Jul., 1933, p. 651.
- 11) Roger Keeran, *The Communist Party and the Auto Workers Unions*, 1980, p. 69.
- 12) こうした事情について S. ファインは次のように述べている。「自動車工場なかんずくデトロイト地区に、黒人と外国生まれ労働者が相当数存在したことは、また A F L にひとつの問題を投げかけた。A F L 加盟のいくつかの組合が行なった人種差別による黒人の A F L 加盟反対、自動車工場における黒人と白人労働者の対立、反労働組合政策をとるフォード・モーター社——他のどの自動車会社よりも黒人を多く雇用し、彼らに対する仕事の割当てにおいて差別がより少なかった——に対する黒人の支持、白人以上に高い黒人の失業率、これらのことがすべて労働組合の訴えに黒人が応えることを妨げた。外国生まれ労働者については、ポーランド語を話すアレキサンダー・マークスがしばらくのあいだ活動したハムトラムクを例外として、A F L は自動車産業の移民-民族グループ (immigrant-nationality groups) に訴えることが出来る 特別のオルガナイザーの起用に熱心ではなかった。この原因の幾分かは、資金の不足であったし、移民を組織することが分裂的影響をもつのではないかという恐れであった。」Sidney Fine, *The Automobile under the Blue Eagle*, 1963, p. 149.
- 13) 失業者運動がその後の労働組合結成に及ぼした影響について、B. カーシュと P. L. ガーマンは、次のように述べている。「かくして、これら左翼の人々は、彼らの失業者組合を通じて膨大な数の労働者に経済的社会的諸問題を解決する戦略的武器として組織という考え方を持ち込んだ。失業者組合のメンバーであったこと、すなわち既存の利益を守り新しい利益を獲得しようとするデモンストレーションや『職よこせ闘争』に参加してきたことによって、のちに民間産業に職を得た膨大な数の労働者が、労働組合主義の用語や戦術に不慣れでなくなり、そうでなかった場合にくらべて労働組合結成の訴えにより敏感になったと考えることはもっともなことのようと思われる。」B. Karsh and P. L. Garman, *op. cit.*, p. 97.
- 14) C. A. Hathaway, "A New Phase in the Struggle for Social Insurance", *The Communist*, Vol. XII, No. 4, Apr., 1933, pp. 384-391.

Ⅲ 大恐慌下の自動車労働者の闘争

1 大恐慌下の自動車産業と「熟練労働者」

大恐慌の過程を通じてGM・フォード・クライスラーのビッグ・スリーは、自動車産業における独占体制を一層強固なものとした。乗用車生産における3社のシェアは、29年の71.79%から31年81.16%、33年87.54%、35年90.01%と拡大し、他方独立系メーカーの地位は一層弱体化することになった(表6参照)。自動車産業は、これらの完成車組立てメーカー以外にも部品メーカー、車体メーカー、工具・金型メーカーから構成されており、大恐慌はこれらの企業の地位を一層不安定なものにし、完成車組立てメーカーへの従属を一段と強めることになった。かかる過程は当然のこととして、これらの企業に働く労働者の経済状態を完成車メーカーの労働者の経済状態よりも一段と悪化させたのである(表7参照)。

20年代末から自動車産業では、自然発生的なサボタージュ・職場離脱・ストライキなどの労働者の反抗が生じていたが、そのほとんどすべてがひとつの職場に限られ工場全体に波及することはなく、また1日以上続くことも稀であった。このような労働者の反

表6 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 | 24.86 | 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) 他社とは、ハドソン、ナッシュ、パッカード、スチュワードベイクカーである。

表7 完成車工場と部品工場における1時間あたりの平均賃金と
週平均労働時間の月別比較（1933～34年）

| | 平均時間賃金 (セント) | | 週平均労働時間 | | | 平均時間賃金 (セント) | | 週平均労働時間 | |
|---------|-----------------|------|-----------|------|---------|-----------------|------|-----------|------|
| | 完成車 工場 | 部品工場 | 完成車 工場 | 部品工場 | | 完成車 工場 | 部品工場 | 完成車 工場 | 部品工場 |
| 1933年1月 | 55.9 | 49.4 | 35.6 | 43.6 | 1934年1月 | 65.5 | 60.5 | 32.6 | 35.1 |
| 2月 | 57.1 | 51.2 | 31.2 | 38.9 | 2月 | 65.9 | 59.9 | 38.4 | 38.4 |
| 3月 | 57.4 | 51.3 | 29.1 | 29.2 | 3月 | 67.2 | 60.0 | 40.5 | 38.8 |
| 4月 | 57.4 | 50.6 | 34.9 | 38.1 | 4月 | 72.3 | 63.0 | 38.9 | 37.3 |
| 5月 | 57.2 | 50.0 | 41.3 | 44.2 | 5月 | 73.3 | 65.3 | 35.6 | 32.9 |
| 6月 | 57.4 | 49.5 | 40.6 | 44.8 | 6月 | 72.9 | 64.6 | 32.8 | 31.6 |
| 7月 | 57.6 | 50.7 | 38.2 | 43.5 | 7月 | 75.1 | 67.5 | 28.4 | 29.3 |
| 8月 | 63.6 | 56.5 | 38.3 | 37.6 | 8月 | 75.5 | 67.0 | 32.7 | 30.1 |
| 9月 | 66.2 | 58.2 | 33.8 | 34.0 | 9月 | 76.1 | 67.3 | — | 25.2 |
| 10月 | 66.4 | 57.9 | 32.8 | 32.6 | 10月 | 75.5 | 68.9 | 31.9 | 27.7 |
| 11月 | 67.7 | 59.7 | 30.9 | 35.5 | 11月 | 75.8 | 67.5 | 31.7 | 29.8 |
| 12月 | 66.1 | 60.5 | 30.5 | 37.8 | 12月 | 74.4 | 65.4 | 36.4 | 34.7 |

(注) 出所, Wages, Hours, Employment, and Annual Earnings in the Motor-Vehicle Industry, 1934, *Monthly Labor Review*, Mar., 1936, p.530, p.537. より作成。

抗は、とりわけ車体製造工場に集中しており、賃金切り下げをもたらす出来高レートの
変更がその発生の主たる原因であった。²⁾

労働者の反抗が車体製造工場に集中したのは、次のような理由があった。車体製造
工程における機械化は、20年代の後半に急速に進行したが、この過程で車体の素材が木
材から金属へと転換し、これまで高度の熟練を必要としたヤスリかけ・ワニス塗り・塗
装といった工程は、スプレー装置の導入によって、もはや不要のものとなってしまった。³⁾
かかる事態は、塗装工など車体製造に従事していた労働者の熟練を急速に解体し、これ
に伴って出来高レートが切り下げられていった。さらにこのような過程を一層促進した
のが大恐慌であった。例えば、不熟練労働者である組立て工の1時間あたりの賃金が28
年の76.2セントから32年の63.2セントへ17.1%低下したのに対して、塗装工のそれは
82.4セントから61.5セントへ25.4%も低下したのである(表8参照)。

このように車体製造に従事する労働者は、完成車の組立てに従事する労働者以上に激
しく大恐慌からの打撃を被ったのであるが、前者が後者以上に反抗的であったのは、単
に経済状態が一層悪化したという事情だけではなかった。彼らは、組立てラインに働く
労働者とはかなり性格を異にしていた。彼らは、20年代に機械化が進展するまでは自動
車労働者の中で、最も高度な熟練と、したがってまた高い賃金を維持していた。高度な

表8 自動車産業における職種別1時間あたりの平均賃金の推移 (1922~34年)

(ドル)

| 職 種 | 1922 | 1925 | 1928 A | 1930 | 1932 B | 1934 | B/A% |
|------------------------------|------|------|--------|------|--------|------|------|
| 1. 組立工 (モーター, トラン スミッション) | .661 | .747 | .762 | .725 | .632 | .745 | 82.9 |
| 2. クレーン運転工 | | .726 | .707 | .637 | .658 | .685 | 93.0 |
| 3. 原料運搬工 | .495 | .570 | .589 | .589 | .575 | .613 | 97.6 |
| 4. 機械操作工 (a) | .659 | .727 | .751 | .713 | .634 | .714 | 84.4 |
| 5. 機械操作工 (b) | .700 | .764 | .792 | .774 | .667 | .754 | 84.2 |
| 6. ラッカー塗り・エナメル磨 き工 | | .871 | .841 | .746 | .603 | .841 | 71.7 |
| 7. 金属仕上げ工 | | .851 | .893 | .738 | .633 | .867 | 70.9 |
| 8. やすりかけ工 | | .843 | .807 | .702 | .591 | .723 | 73.2 |
| 9. 塗 装 工 | .723 | .850 | .824 | .733 | .615 | .783 | 74.6 |
| 10. 工具・金型製作工 | .769 | .875 | .919 | .887 | .785 | .899 | 85.4 |

(注) 出所, *Monthly Labor Review*, Feb., 1942, p.294. Table 6 より作成。

(a)は, 自動旋盤・ねじ切り盤・立て型ボール盤・フライス盤の操作工

(b)は, 中ぐり盤・研磨盤・手動旋盤・平けずり盤の操作工

6~9が主として車体製造工程にかかわる労働者。

熟練と高賃金は、彼らに独立心と自尊心を付与し、かかる性格は機械化に伴う出来高レートの切り下げに対する激しい反抗となって現れたのである。

しかし、このような車体労働者の戦闘性には大きな弱点が潜んでいた。彼らの戦闘性は狭隘な熟練意識に基礎づけられたものであった。したがって、彼らの利害関心は共通した職種の範囲に限られていたため、彼らの反抗はひとつの職場を越えることは稀であり、たとえある職場でストライキが生じたとしても、他の職場ではそれに無関心に仕事が続けられたのである。GMのフィッシャー車体事業部のある指し物工は、当時のこうした状況を次のように語っている。

「私の職場 (unit) は、ストライキに突入した。ストライキはおよそ3週間続き、その間われわれはピケットラインを行ったり来たりした。しかし旧い職種別組合の構成のために、車体工場 (shop) の金属仕上げ工・塗装工・材木仕上げ工その他すべての職場の労働者は、賃金カットの通告を受けなかったが故に、仕事を続けたのである。彼らはわれわれに取って代わる人間を雇い入れた。3週間、工場は正常に操業し続け、われわれのストライキは敗北し、私はブラック・リストに載せられ首を切られたのであった。」⁴⁾

かくして20年代末から大恐慌の初期に、車体製造工場を中心に自然発生的、散発的に生じた熟練労働者の反抗は、ほとんど勝利することなく、その参加者は解雇され、そののちには職場に組織を維持することも困難であった。しかしながら、このような反抗の

積み重ねは、熟練労働者をして彼らの狭い職種の壁を乗り越えさせる地点にまで至るのである。それがブリッグス車体社全体を巻き込み、さらには他社にまで波及することになる33年1月から4月にかけてのストライキであった。

- 1) William H. McPherson, *Labor Relations in the Automobile Industry*, 1940, pp. 5-7. S. ファインは、完成車組立て企業と他の企業との関係を次のように述べている。「部品製造企業は、部品を主要工場（完成車製造企業の一引用者）よりも効率的かつ経済的に生産しうる場合にのみ生き残ることが出来た。こうした事情は、独立した部品製造企業や工具や金型を製造する下請工場（job shops）の地位を、そして独立した車体製造企業の地位を——その度合は前者と比べて、それほどはなはだしくはなかったが——非常に従属的なものとした。おびただしい数の部品製造企業——工業センサスは、1929年に1,188の独立した部品製造工場を記載している——が存在していたが、これらの企業は2, 3の大きな得意先の企業との取り引きを求めて競争した。得意先の企業は、自社で同じ部品を製造することも出来たし、また子会社あるいは所有や契約関係によって密接に結びついた企業から同じ部品を購入することも出来た。それゆえ、部品工場の賃率が主要工場で支払われる賃金よりも低い傾向にあったのは何ら驚くべきことではない。完成車製造企業が、はじめて部品製造企業に購入注文をする際に明確な数量を契約書に明記せず、また購入契約を短期ベースに限定したことは、部品メーカーの生産問題を一層複雑にし、その雇用カーブを完成車製造企業のそれと同様に不規則なものにした。」Sidney Fine, *The Automobile under the Blue Eagle*, p. 6.
- 2) Joyce S. Peterson, *A Social History of Automobile Workers before Unionization, 1900-1933*, (Ph. D. dissertation, The University of Wisconsin-Madison, 1976.) p. 232, p. 244.
- 3) *Ibid.*, pp. 78-79. 20年代に機械化が進行するまで、車体製造工程は例えば次のような熟練労働者を必要としていた。フレーム製作工、計器盤製作工、鋳型製作工、金属仕上げ工、材木仕上げ工、塗装工などである。R. Keeran, *op. cit.*, p. 83.
- 4) cited in J.S. Peterson, *op. cit.*, p. 233.

2 ブリッグス・ストライキ——失業者の連帯と離反

1933年1月に始まったブリッグス車体社におけるストライキは、デトロイトの4つの工場で1万人の従業員のうち6千人を巻き込み、さらにデトロイトの他社の自動車工場にまで波及したというその規模と、ストライキの直後にストライキ委員会が設立され、失業者がストライキを積極的に支援したというその性格において、これまでの自然発生的・散発的なストライキとは段階を異にするものであった。ブリッグス・ストライキは、最終的に労働者の敗北に終わったとはいえ、のちのUAW成立に至る自動車労働者の闘争の先駆をなしたのである。

ブリッグス社は、最大の独立車体メーカーであり、デトロイトの4工場でフォード・

クライスラー・ハドソンなど完成車メーカーの車体を生産していた。とりわけフォードに対してはそれが使用する車体の43%を供給しており、両社の結びつきは極めて緊密なものであった。¹⁾

車体製造工程の労働条件には特有の劣悪さがあった。換気装置の不備のために呼吸器系の障害に苦しむ労働者が多く、また塗装工程では揮発性の溶剤を使用することから常に火災の危険性が潜んでいた。さらに車体の生産量が完成車メーカーの需要に応じて変動せざるをえず、労働時間が10数時間に及ぶ時もあれば工場がほとんど遊休している時もあるといったように労働時間は非常に不規則であった。賃金は出来高給が一般的で、不規則な労働時間と出来高レートの切り下げが労働者の収入を不安定なものにしていた。

このような劣悪な労働条件に対する不満を背景として、33年1月11日のウォーターロー工場における20%の賃金カットの通告をきっかけにストライキが勃発したのである。このストライキは会社側の通告撤回により2日後に中止されたが、今度は1月22日にハイランド・パーク工場の金属仕上げ工が、賃金カットに反対してストライキに突入した。このストライキは、ブリッグス社の他の3工場にも波及し、ピークには6千人の労働者が参加することになったのである。この間、ストライキの波はモーター・プロダクツ社（参加者900～1,400人）・ヘイズ車体社（450人）・マーレー車体社（4,000人）・ハドソン社（3,000人）にも広まった。²⁾

ブリッグス社以外では、会社側が賃金カットの撤回あるいは若干の賃上げを認めることにより、ストライキは短期間のうちに収束したが、ブリッグス社の労働者は賃金カットの撤回だけでは満足せず、共産党系の自動車労働組合（AWU）に援助を求め、各工場にストライキ委員会を設立して闘争を継続したのである。ハイランド・パーク工場とマック・アヴィニュー工場の間には合同ストライキ委員会が設けられ、これにはAWUや失業者協議会のメンバーも参加した。⁴⁾

合同ストライキ委員会は、以下の要求を会社側に提示した。

(1) 会社の不正な金もうけ（rackets）を廃止すること（会社は労災保険料や厚生基金を賃金から天引きし、さらに工具や社員バッジを強制的に売り付けていた）。

(2) 無給の待機時間（dead-time）を廃止すること（工場の操業が中断した場合、その期間労働者はまったく賃金を支払われなかった。車体工場では、完成車メーカーの注文が不規則なため、こうした事態が頻繁に起った）。

(3) 出来高 ボーナス制度を廃止すること（その内容については労働者に明示されず、したがって労働者は自分の受けとる賃金額を事前を知ることは不可能であった）。

(4) 1時間40セントの最低賃金制度の確立と1日9時間・週5日労働・超過労働に対する賃金の5割増を制度化すること（先に述べたように車体工場の労働時間は極めて不規則であったし、出来高給が一般的であったから労働者の収入は非常に不安定であった）。

(5) 職場委員会と苦情処理委員会の設立を認めること（労働条件に対する苦情については、集団的な交渉は認められず、職長と労働者の個別的な交渉が建て前であった）。

(6) ストライキ参加者を犠牲にしないこと（ストライキ参加者は、解雇されブラック・リストに掲載されることが一般的であった⁵⁾）。

ブリッグス社の全工場でのストライキは、同社から車体の供給を受けていたフォード社とハドソン社の工場を閉鎖に追い込み、またクライスラー社も部分操業を余儀なくされた。かかる大規模なストライキに直面したブリッグス社は、無給の待機時間の廃止と出来高給労働者の最低時間賃率の保障によって、なんとか労働者の不満を解消しようとした。しかし会社は、ストライキ委員会との直接交渉はあくまでも拒否したのである。なぜならストライキ委員会との交渉に同意することは、事実上、労働組合の承認につながることになり、自動車産業における「オープン・ショップ」の牙城の一部が崩壊することを意味したからである。ブリッグス社の屈服が産業全体へ波及することを危惧した完成車メーカーとりわけフォードは、ブリッグス社に圧力を加えストライキに対する強硬姿勢を堅持させたのであった⁶⁾。

かくしてブリッグス・ストライキは、自動車産業全体にわたる資本対労働の対決という様相を帯び長期化することになったが、このストライキの際立った特徴は、失業者がこれを積極的に支援しスト破りの防止に大きな役割を果たした点にある。失業者協議会は、ブリッグス社から解雇された労働者を組織し、彼らを含めた多数の労働者をピケットラインに動員した。当時デトロイトには、少なくとも17万5千人以上の失業者がいたと言われるが、かかる多数の失業者の存在は、スト破りの供給源として大きな脅威であった。失業者協議会による数千人の失業者を動員してのスト破りの防止活動は、長期にわたったブリッグス・ストライキを支えた最も重要な要因であったのである⁷⁾。

罷業者と失業者の団結が、ストライキ勝利の鍵であった。しかし資本による両者の分断策が、新聞・ラジオ等による反ストライキ・キャンペーンや反共攻撃の形で展開され、ストライキの長期化につれて両者の間には、き裂が生じていった。当時ストライキ委員

会のメンバーであったJ. W. アンダーソンは、熟練工を中心とするストライキ参加者の一般的感情を次のように語っている。

「AWUの組合員は、おもに失業者であった（したがってAWUの組合員は、同時に失業者協議会のメンバーでもあった——引用者）。ストライキに参加した労働者は、自分たちの利益が失業者の利益と同じものだとは思っていなかった。彼ら（ストライキ委員会に加わったAWUの組合員たち——引用者）の言葉は、必ずしも労働者の言葉というわけではなく、むしろアジテーターの言葉であった。彼らのうちの2人は外国生まれであった。彼らのストライキに対する重要な貢献にもかかわらず、フィル・レイモンド（共産党のオルガナイザーでAWUの書記であった——引用者）と共産党は、ストライキの終結以前にたいしては信用を失墜していた。」⁸⁾

ストライキ委員会から共産党のメンバーが排除され、それとともに失業者協議会は戦線を離脱した。失業者のストライキからの離反は、会社によるスト破りの導入を容易にしたのである。ストライキ参加者は、スト破りによる仕事の略奪を恐れて職場に復帰し始め、4月にはストライキが終結した。ストライキの中心メンバーは、解雇されブラック・リストに載せられた。⁹⁾

ブリッグス・ストライキは、会社側があくまでストライキ委員会との交渉を拒否し続け、最後にはスト破りの導入によって工場を再開したという点で、労働者の敗北に終わったとはいえ、大恐慌の最中に大量の失業者が街に溢れている状況の下でも、自動車労働者の団結した闘争は、資本に対して大きな譲歩を余儀なくさせたのである。ブリッグス社では、例えば金属仕上げ工の賃金は1時間あたり55セントから62セントに引き上げられた。ストライキの波及を恐れた他社も賃上げを認めざるをえなかった。労働時間はより規則的となり、賃金からの不当な控除も廃止された。¹⁰⁾労働者がこうした成果を獲得しえたのは、彼らが従来狭い職種の枠を越え全社にわたってストライキを組織し、さらにたとえ一時的ではあれ失業者との共同闘争を実現しえたことにある。

会社側は、経済的な譲歩はしつつも、ストライキ委員会との交渉という従来労使関係の変更につながる事態は最後まで拒否し続けた。このような会社側の姿勢を変えること、すなわち団体交渉による協約の締結を獲得することなしには、ストライキの最終的勝利はないということをブリッグス・ストライキは示した。ブリッグス・ストライキのち、自動車産業で頻発することになるストライキのなかで、会社側との団体協約の締結に成功した労働組合が、自動車産業における産業別労働組合成立の橋頭堡を築くことになるのである。

1) R. Keeran, *op. cit.*, p. 84.

- 2) *Ibid.*, p. 86.
- 3) A W U は車体工場を中心に組織されていた労働組合で、当時の組合員数はおよそ千名前後であった。二重組合主義を方針とする共産党の路線の下で、有能なオルガナイザーを有してはいたが、自動車労働者の間に幅広い影響力を持つことは出来なかった。大恐慌下で多くの組合員は失業者となり、彼らは失業者協議会のメンバーとなって失業者運動に従事した。なお20年代のA W U の活動については、前掲拙稿167—172ページ参照のこと。
- 4) R. Keeran, *op. cit.*, 87.
- 5) *Ibid.*, pp. 87-88.
- 6) *Ibid.*, pp. 88-89.
- 7) *Ibid.*, pp. 89-90.
- 8) Jhon W. Anderson, "How I Became Part of the Labor Movement", in Alice and Staughton Lynd ed., *Rank and File: Personal Histories by Working-Class Organizers*, p. 58.
 ストライキが敗北に終わった主体的要因には、罷業者の狭い利害意識や反共意識の露呈とともに、共産党の側での二重組合主義や社会ファシズム論の大きな弱点もあった。ストライキの最中に発行された共産党の機関誌の中の一節は次のように出張している。「傑出した指導者はひとりもおらず、組織はほとんど存在しなかったから、同志たちは社会党には出合わなかった。I. W. W. に関しては、すべての同志たちは彼らが渡り労働者 (hobos) の一団にすぎないと考えていた。しかし、われわれは彼らが工場の中に、そして熟練労働者の中にもいることを発見した。したがって、この発展しつつあるストライキにおけるわれわれの主要な問題は、社会改良主義者に対する激しい闘争と彼らの打倒なしには、いかなる前進もしえないことを認識することである。」「Some Lessons of the Strike Struggles In Detroit”, *The Communist*, Vol. XII, No. 3, Mar., 1933, p. 199.
- 9) R. Keeran, *op. cit.*, p. 94.
- 10) J. W. Anderson, *op. cit.*, p. 64.

IV U A W の結成に向けて

1 直属組合による組織化——職種別組合主義対産業別組合主義

1933年6月16日に成立した全国産業復興法(National Industrial Recovery Act—NIRA)は、産業別カルテルを組織し、独占資本による生産と価格の自主規制によって生産の復興と景気の回復を企図するものであった。産業別カルテルである公正競争規約 (codes of fair competition) は、NIRA第7条(A)項によって以下の内容を含むことが義務づけられていた。

(1)被用者は団結権、および自ら選出した代表による団体交渉の権利を有し、代表者の選任または

自己の組織化、その他団体交渉あるいは相互援助ないし保護の目的のためにする協同行為に際して、雇主またはその代理人の干渉、抑制または強制より自由でなければならない。

(2)被用者または求職者はすべて、その雇入れの条件として、会社組合への加入を要求されたり、または自己の選択する労働組織への加入、その結成、またはそれへの援助をしないよう要求されてはならない。

(3)雇主は大統領によって認可、規定された最高労働時間、最低賃金率、その他の雇用条件に同意しなければならない¹⁾。

規約の作成に際しては、資本家・労働者・消費者の代表が参加することになっていたが、自動車産業では、全国自動車商業会議所（National Automobile Chamber of Commerce）のメンバーと所轄機関である全国復興局（National Recovery Administration）の長官 H. S. ジョンソンによって事実上規約が作成され、8月26日にローズヴェルト大統領の承認を受け発効した。規約は1時間48セントの最低賃金と週48時間の最高労働時間を規定したが、労働者の団結権にかかわって次のような条項が挿入されていた。「当該産業の雇主は、被用者がいかなる組織に加入しているかを問わず、個々人の業績（merit）を基準としてその選抜・維持・昇進に対する権利を行使することが出来る²⁾。」この条項は、労働組合員に対する差別を許すものであり、事実上NIRA第7条(a)項の団結権の承認（形式的なものにすぎなかったが）を否定し、これまでの資本の反労働組合政策を是認するものであった。

このような重大な欠陥を自動車規約は含んでいたが、AFLはそれに対する批判を避け、ともかくも自動車産業における労働者の組織化に着手し始めた。AFLはW. コリンズをデトロイトの組織化運動の責任者に任命し、職種別労働組合の管轄権紛争を避けるため、自動車労働者をとりあえずAFL本部が直接管理する直属組合（federal labor unions）に組織することにした³⁾。直属組合は工場単位で組織されたが、組合員はいずれも適当な職種別労働組合に配分されることになっていた。W. モーティマーの言葉によれば、この直属組合の性格は「マス・プロ労働者が自動車産業に管轄権を主張するさまざまな職種別労働組合によって烙印を押されるために集められた罌⁴⁾」のようなものであった。AFLは依然として職種別組合主義を墨守しようとしていた。またAFLは自動車労働者の組織化を進めるにあたって、資本との話し合いと政府の介入に依存し、ストライキによる資本との対決を回避することに努めた。

こうしたAFLの姿勢に対して、あくまでも反労働組合政策をとる自動車資本は、一方では労働スパイによる組合員の摘発と解雇によって、他方では会社組合の設立によ

て、AFLの組織化運動に対決したのであった。⁵⁾ その結果は、W. コリンズが34年1月にAFL執行部へ提出した報告によれば、直属組合は「潰滅させられた」という状況であった。⁶⁾

AFLの協調路線は、自動車資本の強硬な対決姿勢の前に破綻せざるをえなかったが、直属組合の中にはAFLの協調路線を批判し、ストライキによって賃上げや労働組合の承認を迫る組合も出現した。その中でとくに重要な成果を獲得したのは、トレドの直属組合 No. 18384 とクリーブランドの ホワイト・モーター社直属組合 No. 18463 であった。これらの直属組合はストライキによって資本から団体協約を獲得し、その実績を基礎として直属組合内における産業別組合主義のイニシアチブを確立して、UAW結成の核となるのである。

トレドは自動車部品工業の中心地で、およそ1,100の部品工場が集中していた。⁷⁾ トレドでは直属組合が工場単位で組織されるのではなく、市内の部品工場を包括した単一の直属組合 No. 18384 が組織された。⁸⁾ 完成車メーカーに対して従属的地位にあった部品メーカーは、大恐慌下で製品コストの切り下げを余儀なくされ、その結果、部品メーカーの労働者の賃金は完成車メーカーの労働者以上に低められていた（108ページ表7参照）。

トレドにおいては、34年4月エレクトリック・オート・ライト社など3社の部品メーカーに直属組合 No. 18384 が20%の賃上げと労働組合の承認を要求し、会社側がそれを拒否したことからストライキが始まった。⁹⁾ このストライキの重要な特徴は、失業者協議会と失業者連盟が一貫してストライキを支援し、スト破りの導入を阻止することによってストライキを勝利に導いた点にある。このストライキについて、当時のあるジャーナリストは次のように述べている。

「トレドに関する要点は次のことにある。すなわち組織された失業者が街頭に立ち現われ警察と闘い大騒動を引き起こすことは、一般に何ら目新しいことではない。しかし、彼らは通常こうしたことを失業あるいは救済状態に対する防衛という自身の目的のために行なう。彼らの利益は別のところ、すなわち他の人間がやめてしまった職を探し、それを獲得することにあると思われるにもかかわらず、トレドでは彼らはストライキ中の被用者がストライキに勝利するのを支援するためにピケットラインに立ったのである。¹⁰⁾」

罷業者と失業者が結びつくことは会社の最も恐れるところであったから、会社側は訴訟により民事裁判所からピケットラインに立つ人間を罷業者だけに限定する命令を出させ、さらにはストライキの差し止め命令をも出させたのである。失業者協議会と失業者連盟は、これを無視し大量のピラを失業者や他の工場の労働者に配布してピケットライ

ソへの動員を一層強めた。最終的におよそ2万人の人々がオート・ライト社の工場を包囲することとなり、ついに会社側は屈服した。6月4日に直属組合は、オート・ライト社から5%の賃上げと組合員を差別しないという内容の協約を獲得し、ストライキは終結した。かくて資本との激しい闘争に勝利した直属組合 No. 18384 は、AFL 直属組合の中で最強の組合となるのである。¹¹⁾

一方クリーブランドのホワイト・モーター社では、W. モーティマーを中心として33年夏に労働組合が結成された。ホワイト・モーター社は、トラック製造企業で33年末の時点で約2,500人の従業員を雇用していたが、大恐慌はこの中小メーカーの経営状態を悪化させ、33年上期には200万ドルの損失が生じていた。¹²⁾労働組合の結成にあたってモーティマーは、クリーブランド労働総同盟（AFLのクリーブランド地域組織）に援助を依頼したが、その対応は「だれも外国生まれのしろと労働者の群れを組織することなんか出来はしない¹³⁾」という極めて冷淡なものであった。しかしながら、ホワイト・モーター社の労働者たちが自主的に労働組合の結成に乗り出すと、AFLも直属組合による組織化を開始し、労働者たちは独立した労働組合としてホワイト・モーター社の労働組合を維持するのか、それともAFLの直属組合に加入するのかの選択を迫られたのである。この時モーティマーがとった方針は、彼自身の言葉によれば次のようなものであった。

「私は、独立組合を解散してすべての組合員が直属組合に加入し、そのメンバーとなるように提案した。私は、直属組合がわれわれの要求に完全に応えるものではないということを十分に承知していた。それは産業別組合ではないが、その下でわれわれは自分たちの工場を組織することが出来る。そして、もしわれわれの隊列の中で真の民主主義を聞いて取りそれを維持するならば、われわれは確実に直属組合を、獲得する必要がある¹⁴⁾、そして獲得しなければならない性格をもつ労働組合の建設の基礎として利用することが出来る。」

かくしてホワイト・モーター社の独立組合は、AFL 直属組合 No. 18463 となったのである。組合は33年12月に賃上げ・労働条件の改善・労働組合の承認を要求するストライキ批准投票を1,087対78で成功させ、会社側に要求を受け入れるように迫った。業績の悪化に苦しむ会社側は、賃上げは拒否したがストライキを恐れて直属組合を含めた従業員代表の選出に同意した。さらに組合は、34年2月に再度賃上げを要求し、不熟練労働者（common laborers）は43セントから51セントへ、半熟練労働者（the semiskilled）は60セントから67セントへ最低時間賃率を引き上げさせ、熟練労働者（the top brackets）については賃率を5セント引き上げることを認めさせたのである。¹⁵⁾

ホワイト・モーター直属組合 No. 18463 がこのような組織的な力を持ちえた背景には、

クリーブランドにおける全国でも最も活発な失業者運動があった。先に述べたように、32年後半に「小さな家と土地の所有者の連盟」という失業者組織が作られ、追い立て反対闘争・地方自治体への救済要求闘争・ピケットラインへの失業者の動員など活発な運動を展開した。「連盟」は33年には2万人以上のメンバーを擁するまでに発展し、この組織の活動を通じてモーターをはじめ多くの自動車労働者が組織的な経験を積んだのである。¹⁶⁾

トレドやクリーブランドなど自動車産業の周辺地域で、また部品メーカーやトラック・メーカーなど資本の支配力が相対的に弱い部門で、AFL直属組合は失業者組織との協同あるいはその力を背景として団体協約の締結に成功した。しかしながら、34年前半ごろの直属組合はAFLの支配下におかれ、それぞれが工場ごとに分断されたままであり、産業レベルでの直属組合の結合は、AFLの職種別組合主義の方針により厳格に禁止されていた。トレドやホワイト・モーター社の直属組合は、自動車労働者全体の統一のためには産業別労働組合の結成が必要であると主張し、AFLとの対立を強めて行くことになる。

- 1) 条文の出典は『原典アメリカ史』第5巻、岩波書店、昭和32年、527ページから。ただし表記は現代的に改めた。
- 2) cited in S. Fine, *op. cit.*, p. 68.
- 3) 直属組合はAFLの被保護者と見做され、AFL加盟の職種別全国組合のような自主性は与えられず、AFLの強力な統制下に置かれた。例えば、直属組合に加入した労働者は1ヶ月1ドルの組合費を支払ったが、そのうち35セントはAFL本部に上納された。しかし全国組合のAFL本部への上納金は、組合員ひとりにつき1ヶ月1セントにすぎなかった。*Ibid.*, p. 142.
- 4) W. Mortimer, *op. cit.*, p. 58.
- 5) 例えばGM社は、労働組合対策費としてピンカートン探偵社1社に対してだけでも、34年に10万ドル、35年には20万ドル以上も支払ったと言われる。また自動車資本は、NIRA第7条(a)項を名目的に順守する手段として会社組合を設立した。労働者は職長の監視下で会社組合を自分の代表者として選出することを強制され、GM社では78%、クライスラー社では86%、ダッジ社では90%、ハドソン社では91.9%の労働者が代表選出選挙で会社組合に投票した。S. Fine, *op. cit.*, p. 153, pp. 155-156.
- 6) Irving Bernstein, *Turbulent Years*, 1970, p. 96.
- 7) Mauritz A. Hallgren, "Bankers and Bread Lines in Toledo", *The Nation*, Vol. 134, No. 3483, Apr., 6, 1932, p. 395.
- 8) S. Fine, *op. cit.*, p. 39, p. 206.
- 9) *Ibid.*, p. 275. エレクトリック・オート・ライト社は、照明・始動・発火装置などを製造

していた企業で、クライスラー・ハドソン・パッカードなどの完成車メーカーにその製品を供給していた。I. Bernstein, *op. cit.*, p. 219.

- 10) cited in *ibid.*, p. 221.
- 11) R. Keeran, *op. cit.*, pp. 112-114.
- 12) S. Fine, *op. cit.*, p. 221.
- 13) このAFLの態度に対してモーティマーは、次のように主張している。「本人あるいはその両親が、ハンガリー・ポーランド・イタリアその他どこから来ようと、彼が耐え難い労働条件の下、飢餓賃金で仕事を喜んでするということにはならない」と。W. Mortimer, *op. cit.*, pp. 54-55.
- 14) *Ibid.*, p. 59. なおこの時期、共産党ははまだ二重組合主義路線をとっており、統一戦線の立場からこの路線を変更して直属組合へ積極的に参加するようになるのは、34年末のことである。したがって、モーティマーの方針は、共産党の方針を1年ほど先取りしていたことになる。
- 15) S. Fine, *op. cit.*, p. 212.
- 16) John Williamson, *Dangerous Scot: The Life and Work of an American "Undesirable"*, 1969, pp. 99-100.

2 UAWの成立——産業別組合主義の勝利

全国産業復興法の成立を契機に開始された自動車労働者の組織化は、資本の頑強な反労働組合政策とAFLの協調路線・職種別組合主義の限界のために容易に進展しなかった。35年前半までの直属組合の組織人員は全国で22,687人、組織率はおよそ5.4%という状態であった。とりわけ自動車産業の中心地デトロイトでの組織化は惨憺たる状況で、デトロイト全域での組合員数はわずか2,197人、そのうちフォードのルージュ工場¹⁾で19人、クライスラーとGMのデトロイト工場それぞれ178人と423人であった。また35年8月の時点で直属組合は、わずか16の企業から団体協約を獲得していたにすぎず、しかもそのうち14は部品メーカーであり、あとのふたつはホワイト・モーター社とピアス・アロー社でいずれも中小メーカーであった。

自動車産業において産業別労働組合を確立するためには、ビッグ・スリーとの団体協約の締結が必要不可欠であったが、直属組合がAFLの支配下で工場ごとに分断されていては、とうてい強大なビッグ・スリーに団体協約を承認させることは出来なかった。デトロイトにおける組織化の失敗は、AFLの職種別組合主義の破綻を明白にした。したがって直属組合の産別派は、分断状態にある直属組合を統一し、その限られた力を集中するために、AFLの支配を排し直属組合を合併して全国規模の労働組合を結成する運動を強力に押し進めることになったのである。

このような運動の展開は、自動車労働者を工場ごとに分断し職種別の枠をはめようとするAFLに一定の妥協を余儀なくさせた。AFLは、自動車労働者のつき上げを緩和するために34年6月に「自動車労働者直属組合全国会議」(National Conference of United Automobile Workers Federal Labor Unions)を招集した。この会議には77の直属組合を代表して137人が出席したが、グリーンAFL会長は自動車労働者はいまだ未熟であり全国組合の結成は時期尚早であると主張し、全国組合の結成を要求する産別派の主張を退けたのである。²⁾

この会議ののちホワイト・モーター直属組合は、自主的にクリーブランド地域の直属組合の結集に乗り出し、34年夏に9つの直属組合によって「クリーブランド地区自動車協議会」(Cleveland District Auto Council)を結成した。これ以降この協議会が中心となって産別派の全国的結集が進められることになる。協議会は、AFLの自動車労働者の組織化に対する消極姿勢・政府の介入への依存・直属組合の分断政策を非難する声明を發表し、34年9月から35年6月までの間に4回にわたって自主的に直属組合の全国会議を開催して自動車労働者の全国的統一を強めていった。³⁾

この間の注目すべき出来事は、共産党の路線転換であった。34年後半以降、共産党は従来の二重組合主義からAFL直属組合内での統一戦線の強化に活動の重点を移行した。この方針転換に沿って自動車労働組合(AWU)は解散され、そのメンバーは工具金型製作工であればアメリカ機械工教育協会(MESA)に、不熟練労働者であれば直属組合に加入することになった。⁴⁾

35年半ばの時期になると直属組合の中での全国組合結成要求は圧倒的意見となった。35年6月のAFLによる直属組合28支部の意見調査によれば、組合員の93.3%が全国組合の結成を要求していた。⁵⁾このような自動車労働者の全国組合の結成を求める意見の広がりに対して、AFLはついに全米自動車労働組合(United Automobile Workers of America)の結成大会開催を承認せざるをえなかった。35年8月26日UAW第1回大会が開催された。この大会には約2万6千人を組織する65の直属組合が代表を派遣したが、グリーンAFL会長は自動車労働者の自主的な役員選出を認めず、一方的にAFLのオルガナイザーであるF.ダイロンをUAW組合長に任命した。さらに自動車産業全体の管轄権もAFL加盟の機械工組合などの強い反対によって認められなかった。⁶⁾

この大会ののちUAWの産別派は、大量生産工業における産業別労働組合の結成を主張してAFLから分裂した産業別組織委員会(Committee for Industrial Organization)と結

びつき、UAWに対するAFLの支配を排する準備を進めた。産別派は36年4月に自主的に第2回大会を開催し、F. ダイロンを組合長から解任して新たにH. マーチン（組合長）、W. モーティマー（副組合長）などの役員を選出した。さらに自動車産業全体にわたって職種別の枠にかかわりなく全自動車労働者の組織化を進めることが方針として決定されたのである。⁷⁾

かくして、AFL支配下の直属組合に組織された自動車労働者は、当初の工場ごとの分断状態と職種別組合主義による束縛から脱して、自主的・戦闘的な産業別労働組合UAWを作り上げることになった。しかしUAWが自動車産業で真にその存在を出張しえるためには、ビッグ・スリーによる団体交渉の当事者としての承認が必要であった。36年末から37年初頭にかけてのGMにおける座り込みストライキによって、ビッグ・スリーのうち最初にGMから団体交渉の当事者としてUAWの承認を獲得することになるのだが、このストライキは、第2回大会で最終的に確立された産別派のイニシアチブによって準備されたのである。

- 1) S. Fine, *op. cit.*, pp.407-408; R. Keeran, *op. cit.*, pp.130-131. 部品メーカーや中小の完成車メーカーの労働組合に対する弱さをS. ファインは次のように説明している。「AFLの組織化の努力が自動車産業における国際組合（UAWのこと——引用者）の設立に先立って成功を納めた限りで、それはおもに独立自動車企業の工場や自動車部品工場においてであった。ナッシュ・スチュードベーカー・ホワイトのような独立企業は、GM・フォード・クライスラーよりもずっと金融状態や市場の地位が不安定で、それゆえ労働組合の圧力に抵抗する力が弱かった。部品企業もまた傷つきやすかった。というのは予定通り製品を納入しえないことが、多数の競争相手に破れたり主要工場自体との取引きに失敗したりするので、長期にわたる労働争議には耐えられないと多くの部品企業は感じていたからである。」 Sidney Fine, *Sit-down: The General Motors Strike of 1936-1937*, 1969, p.71.
- 2) R. Keeran, *op. cit.*, p.122.
- 3) *Ibid.*, pp.125-130.
- 4) S. Fine, *op. cit.*, p.65; R. Keeran, *op. cit.*, p.128. アメリカ機械工教育協会（Mechanics Educational Society of America）は、1933年に自動車労働者の中で最高の熟練労働者である工具金型製作工を中心に組織され、AFL加盟の機械工組合の官僚主義と法外な組合費の徴収を批判し、低額の組合費で熟練工を組織した。直属組合が工場を基礎としているのに対し、MESAは地域を基礎として失業者も組織していた。 Samuel Romer, “The Place of Labor in the Auto Industry”, *The Nation*, Vol.138, No.3587, Apr., 4, 1934, pp.379-380; Matthew Smith, “Militant Labor in Detroit”, *The Nation*, Vol.138, No.3593, May, 16, 1934, pp.560-562.
- 5) R. Keeran, *op. cit.*, p.133.
- 6) S. Fine, *The Automobile under the Blue Eagle*, pp.416-419.

- 7) この時期、UAW以外にも自動車産業には3つの有力な独立組合が存在していた。それはアメリカ自動車労働組合連合（Associated Automobile Workers of America—AAWA）、自動車産業労働組合（Automotive Industrial Workers' Association—AIWA）、アメリカ機械工教育協会（Mechanics Educational Society of America—MESA）であった。AAWAは34年夏にAFLから脱退したいくつかの直属組合によって結成され、ハドソン社で有力な地位を築き上げていた。AIWAはダッジ工場の従業員代表機関から発展したものである。MESAは33年初頭に結成された工具金型製作工を中心とする熟練労働者の組合で、デトロイトの下請工場や部品工場を拠点としていた。これら3つの独立組合の組織人員を合せると、UAWの組合員総数を上回っていたと言われる。第2回大会後、AAWAとAIWAがUAWと合流し、MESAもデトロイトの3つの支部が合流した。S. Fine, *Sit-down*, pp. 71-72; R. Keeran, *op. cit.*, p. 143.

V お わ り に

本稿では、1929年の大恐慌勃発から36年のUAW成立に至るまでの自動車労働者の闘争過程を失業者運動との関連において考察した。その結論は以下の通りである。

大恐慌は、20年代に自動車労働者の間に浸透した「アメリカの生活様式」を破壊し、そのことによって、自動車労働者の個人主義や自助精神が生活防衛の手段とならないことを客観的に示したのであった。大恐慌下に展開された失業者運動は、就業者と失業者の統一と人種・民族間対立の克服を運動の主要な課題として掲げ、またこの運動の過程において、それまで組織的活動経験をもつことがほとんどなかった多くの自動車労働者に、組織的活動の重要性を認識させたのである。

こうした失業者運動の展開に対応して、熟練労働者の反抗から始まった就業者の闘争もしだいにその狭い利害意識から脱し、失業者運動との共同闘争を基礎に、まず自動車産業の周辺地域・周辺部門において団体協約の締結に成功した。こうした闘争の成果を背景にAFL直属組合の中でイニシアチブを握った産業別組合主義を志向する労働者たちは、AFLの職種別組合主義による分断政策を排して、自主的に直属組合の結集を強め自動車産業における産業別労働組合の基盤を構築した。このような闘争の過程を通じて全米自動車労働組合（UAW）は成立したのである。

37年以降UAWは、GM・クライスラーなどから団体協約を獲得し自動車産業における団体交渉制度を定着させることになるが、この問題については今後の研究課題として、後日発表の機会を得たいと考えている。