

## 全自動車準備会の結成と運動方針の展開 産業復興への取り組みから「生産復興闘争」へ

吉田 誠<sup>i</sup>

本稿では1947年4月に結成された全自動車労組準備会の結成プロセスと、結成後の運動方針の展開を明らかにする。この準備会は日産従組やトヨタ労組が中心となって中立系の産業別組合として結成された。自動車産業復興会議を設立し、労使協調的な生産復興運動を進めており、総同盟と非常に親和的な関係にあった。しかし、同年7月の片山政権による業種別平均賃金の設定や、自動車産業復興会議の行き詰まりから、次第に賃上げ闘争が主要な課題となっていった。準備会執行部は、12月の拡大中央委員会において生産復興を賃上げなどの諸要求実現の手段としてとりあげるとする方針案を提案する。しかし、生産復興闘争こそが現下の最大の課題であるとする修正動議が出され承認される。これは産別会議に接近していた傘下組合により、同年11月の産別定期大会の運動方針である人民闘争的な生産復興闘争の方針が密輸入されたのであるが、他方で生産復興闘争という言葉がもつダブル・ミーニングにより、従来の生産復興運動の方針も維持されたのである。

キーワード：生産復興闘争，生産復興運動，自動車産業復興会議，産別会議，総同盟，経済復興会議

### はじめに

本稿では、1946年後半期に日産重工業従業員組合（以下、日産従組。1947年4月以降は日産労組）が、全日本自動車産業労働組合（以下、全自）の前身組織である全日本自動車産業労働組合準備会（以下、全自準）を結成していく経緯、および1947年4月結成後の全自準がどのような組合活動を展開したのかをクロノジカルに確認する。

本稿の背景にある問題意識は、当初は職員層のヘゲモニーの下に穏健な組合として出立した日産従組（吉田，2019）が、どのようなプロセスを経て左派のあるいは戦闘的組合に変容していったのかを明らか

にすることにある。既に、別稿（吉田，2020）では1946年下半期の経営協議会を通じた経営参加の取り組みのなかで日産従組内には異なる二つの政策潮流が生起していることを明らかにした。一つは会社再建に向けて労使間の協調を重視し、困難さに直面した生産復興を実現するために、この協調的関係を産業レベルの労使関係、ひいては政府・官公庁にまで同心円状に広げ、政労使の枠組みで産業復興をなしとげていこうとする日産従組執行部の立場であった。もう一つは生産復興を困難にしているのは政府・官公庁の政策にあるとして、政治闘争を志向した吉原支部執行部の立場であった。そして自動車独自の産業別労働組合の結成が目指されていくなかで、前者が全自準の、後者が日産の労働組合のイニシアチブを握ることとなった。政治闘争志向を強めていた後者は、二・一スト中止後、その矛先を会社内に転じ

i 立命館大学産業社会学部教授

て社長追放等の「経営の民主化」を達成し、1947年6月に労組主導下での協議・参加路線に復位したことを確認した。

したがって、次に明らかにすべき課題は、日産従組旧執行部の主導により結成された全自準がどのような活動を展開していったのかという点と、日産労組が経営の民主化達成後どのような運動を展開したのかという点になるが、本稿では前者について検討することにする。

この時期の全自準をめぐる論点の一つに1947年12月の拡大中央委員会における方針転換がある。これは生産復興闘争に関する執行部提案に、反対意見が出て修正動議が可決されたことを指すが、先行研究はこの新しい方針により全自準が「たたかう姿勢を明確にした」と指摘している(熊谷・嵯峨, 1983, 62頁, 日産労連運動史編集委員会, 1992, 218頁)。こうした評価は「交渉の線から闘争へ」と今までの労使協調ともいうべき方向を転換した意義ある重要な会議であつた(畔柳, 1951, 8頁)とした当事者の総括を踏まえたものであるが、この政策転換がもった意義を前後の文脈のなかできちんと把握できているとは言いがたい。本稿では、ナショナル・センターとの関係にも留意しつつ、「生産復興闘争」という言葉がもつダブル・ミーニングに着目し、初期の方針からどのような転換が起こったのか、またその意義を明らかにする。

## 1. 全自結成前史

まず、1946年2月に企業別組合として出発した日産従組がどのように外部の労働組合との関係を構築していったのかを確認しておこう。組合活動を手探りの状態から開始したなかで、メーデーへの参加が地域的な組合の連帯の可能性を意識させることになる。1946年5月22日にはメーデー統制委員会が発展的解消をとげ、横浜労働組合会議となった(編集室, 1946, 10頁)。ただ、地域を中心とした連携では各組合の業種が大きく異なっているため労働条件等での

統一が難しいこと、また世界の主要な労働組合が産業別に組織されているということから、産業別組合への志向性が生まれてくる。他労組との連携のあり方を説いた最も古い文書である小林(1946)<sup>1)</sup>は、地区協議会は「地区的な問題で共闘する為と、日常闘争に於ける隣組的な横のつながりとしては必要な組織」としながらも、「力の結果に最も必要な同一の経済的基盤にたため組合同志であるので仲々協同体としての働きをはたすのは困難」として、「産業別」での連携が必要であることを説いていた。

この時期、金属機械関係の産業別組合の組織化は関東労協(1946年1月27日結成。後に産別会議へと連なる)系と総同盟(1946年1月17日結成)系が進めていた。総同盟については日産と「兄弟みたいな会社」である「日造」の労組が加盟していたこともあり<sup>2)</sup>、それへの加盟も検討されたが、「社会党を支持する」という規約があり政党支持の自由がないため断念した(田中他, 1951, 61~62頁: 発言は田中)<sup>3)</sup>。そして、池貝鉄工所の労組役員から熱心な勧誘があった関東労協系の関東機器に加盟することになった(田中他, 1951, 61~62頁: 発言は松山初代組合長, 大和田, 1948)。機械器具産業の一労組として日産従組は動くことになり、全日本機器労働組合(以下、全日本機器)の結成においてはその神奈川支部長を日産従組書記長の中村秀弥が引き受けたのである。

自動車産業として独自の産業別組合の組織化を進める話はトヨタコロモ労組からの申し出から始まる。日産従組は自動車系労組について、全日本機器内部での結集を目指していた。トヨタもその意を受け全日本機器への加入を大会で決定する。しかし、十月闘争を経験するなかでトヨタは全日本機器内での自動車結集に疑義を呈するようになる。トヨタコロモ労組の執行部は急遽全日本機器への加入を延期することにし、自動車だけの産業別組合の結集を画策し、日産従組にもちかけたのである。

日産の場合は既に全日本機器に加入し、日産従組書記長が神奈川支部長ポストを担う重責にあった。

また三大メーカーの一つであるゼーゼル労組が全日本機器脱退を拒否していた。にもかかわらず、日産従組は、トヨタコロモ労組の提案を受け止め、全日本機器から離れて新たな自動車単一の結成へと方針転換することになったのである。

### 全日本機器からの離脱の理由

日産従組が、全日本機器および産別会議の外に自動車産業の組合を結集させるという決断に踏み切った理由としては二点指摘できる。一つは産別会議および全日本機器が主導して闘われた十月闘争への違和感であり、もう一つが当時の日産従組における運動方針との関係である。

第一の理由である十月闘争における違和感とは、「ストライキ戦術を採用し、全国的な産業別ゼネストを目標」（産別会議史料整理委員会編、1958、16頁）とした方針とその指令のあり方であった。周知のように産別会議、およびその傘下である全日本機器は十月闘争においてスト攻勢を主張し、その後に「ゼネストで生産復興」を唱えることになる。すなわち、ゼネストで吉田内閣を打倒した後、新たな「人民政府」を樹立し、その下で生産復興をなしとげるという方針であった（産別会議史料整理委員会編、1958、29頁）。

これに対し、日産従組書記長の中村秀弥は、そのゼネスト戦略を次のように総括・批判した。すなわち、十月闘争は本来は生産管理闘争とすべきであったが、それができなかったのは「労働者に生産管理を行ふ力がなかつた」ためである。またゼネストが目指すところは「吉田反動内閣打倒を目的とした政治ゼネスト」であり、「政治革命」である。これ自体には反対するものではないが、たとえ内閣を倒したとしても生産管理能力を有していない日本の労働者は、「政局担当能力」を有しているとはいえず、日本再建をもたらすことができないとしたのである（中村、1947、3頁）。

さらに日産従組内部では、全日本機器の指令の出し方、組織の運営方法にも疑義が呈されていた。例

えば、9月に国鉄労組が人員整理に対してゼネストで対抗するとした際、全日本機器は共同闘争を打ち出した。日産従組は共同闘争にはせず、大会で「決議文を作って応援」することになったが、この時、「下部の意見を取上げない」うちに全日本機器の執行部が共同闘争の指令を出したことが問題となった（大和田、1948、22～23頁）。

同様なことがその後も続く。産別会議が9月19日の執行委員会で十月闘争の方針を決め（産別会議史料整理委員会編、1958、19頁）、全日本機器では9月28日に中央執行委員会の指令が出される。その内容は「(一) 労働協約の締結 (二) 首切反対 (三) 最低賃金 (四) 労調法反対 (五) 賃金封鎖反対 (六) 吉田内閣打倒の六項目要求で十月十日に機器分会は一斉に要求書提出、十六日に回答受領、十七日に二十四時間ゼネスト」というものであった。日産従組では「機械的に指令を出すこと」に対する批判と「政治闘争」への展開について批判が上がり、全日本機器に対して会社の「回答が来てから委員会を開き状況を判断して改めてゼネストに関する態度を決めるやう申入れ」、この「日産案が可決」されて、全日本機器としてのゼネストは阻止されることになった（大和田、1948、22～23頁）。産別会議および全日本機器が「機械的」＝上意下達的に政治闘争を基調としたゼネストの指令を発出したことに対して、傘下労組の労使交渉過程や意思決定を蔑ろにしていると批判的態度をとったのである。

第二の理由は、日産従組の方針が経営再建に向けた経営参加の方向性を明確にしたことと関係している。というのも、拙稿（2020）で確認したように、経営協議会での組合の役割を経営の監視から経営参加へと踏み込んでいった時期と、自動車単一結集への方針変更については时期的に符号しているからである。十月闘争におけるゼネスト論との対峙を通じて日産従組執行部が形成した産業別組合像は、新たな日産従組の方針の延長線上にあった。すなわち、中村は自動車単一を目指す理由を次のように論じている。

「我々は政治ゼネストをも為し得る単一組合の在り方を考へなくてはならない。そしてかかる組合は平時に於ては単一組合として経営参加を計画し得る組合でなくてはならぬ。機器労働組合は之に含まれる産業が余りに複雑で現在の労働者の能力を以てしては単一組合としての経営参加を十分に計画し得ぬのである。我々は経営参加を計画し得る単一組合として自動車単一の結成の一日も早からんことを希望するとともに全力を之に集中することを誓ふものである」(中村, 1947, 3頁)。

「政治ゼネストを為し得る」単一労組を目指すべきとして、組合像における産別や全日本機器との全面対決は避けながらも、「平時に於ては単一組合として経営参加を計画し得る組合」であるべきとしていた。これは日産従組が1946年8月の経営協議会設立以降に目指してきた方針、すなわち日産従組が経営参加することで日産再建を担う主体たらんとしたことを踏まえ、企業再建に直接結びつくような産別組合の結集のあり方を追求していたのである。

敗戦により資材や資金が枯渇し、また統制経済が続いているなかで、政府の産業政策へ関与していくことは会社再建を目指す立場から不可欠であったが、多種多様な機械金属系の産別組合である全日本機器という枠組みでは、もっぱら自動車産業の復興策を政府や関係官庁に求めていくことは難しかった。日産再建のためには自動車産業復興が政府の政策のなかで位置付けられ、そして重点的に資源配分されるよう働きかけていく必要がある。このためには自動車を産別組合の枠とすべきであると判断し、日産従組はトヨタ労組の申し出に積極的に応えることになった。そして1947年初頭の日産従組の業務組織の改正にあたっては「自動車労組の目的」の一つとして「全産業復興会議を目的とする自動車産業復興会議の実現」を掲げたのである<sup>4)</sup>。

なお、4月の全自準の結成大会を控え、日産従組は1947年3月末に全日本機器を脱退している。脱退を伝える『日産旗旬報』6号(1947年4月1日)の記事では「円満」な脱退であったことを強調してい

た。しかし、産別会議の機関紙『労働戦線』第28号(1947年4月22日)では「統一を妨げる自動車労組」、「日産重工の過失」とした批判記事を掲載した。実際は全自準の結成に対して、強い反対がある中での脱退となった<sup>5)</sup>。

## 2. 全自準の結成と生産復興運動への取り組み

自動車単一結成の動きは1947年初頭から顕現し、1月13日に関東地区協議会(後に東日本地区協議会と改称)、同月24日には西日本地区協議会が結成された。前者は日産従組が、後者はトヨタ労組がそのイニシアチブを握り、両者統合による単一化が進められ、同年4月10日には全自動車準備委員会の結成をみた。

結成当初の「運動方針」<sup>6)</sup>は次のように定められていた。まず「労働運動は労働者の生活権の維持並に向上の為の運動」としたうえで、全自準としては(イ)「就労権の確保」、(ロ)「労働条件の維持改善」、(ハ)「最低賃金制(スライディングシステム)の確立」を「獲得すべき目標」としていた。そのうえで、「利害相反する階級が存在する限り」、これらを得るためには「斗争」が必要であり、この斗争に勝利するため「労働戦線統一」(組織)、「産業復興の主導権」、「経営の民主化」、「民主戦線を通した民主人民政府の樹立」(政治運動)、「我々自身の質向上」(教育宣伝)に努めていくとし、それぞれについての方針が定められていた。

生産復興の方針としては、これまでの実績からすると政府や資本家には「全く生産復興の能力の無い事」から労組自らが進んで生産復興の問題をとりあげるとして、経済復興会議の一環として「理解ある進歩的産業資本家」と協力して自動車産業復興会議を設置し、そこで「自ら解決すべきは解決し然らざるものに就ては資本家並に政府にその洪面、反対弾圧をも押し切つてその協力並に履行を迫る」としていた。

また、経営民主化については、「統一労働協約の締

結」，「経営協議会の設置」，「戦犯及封建的人物の追放」が掲げられ，労働協約の締結によって労資対等の「発言権」を確保し，経営協議会をその「発言権を具体的問題に就て行使する」場とするとしていた。

ここで留意しておくべきことは「斗争」という言葉が用いられながらも，具体的な闘い方を示していくなかでストライキに関する言及がなく，目標達成の手段としてストライキを埒外に置いていたということである。労使協力による生産復興を目指した日産従組執行部の方針との連続性が，この運動方針から読みとれるのである。

こうした方針に沿うかたちで，自動車産業復興会議の結成について「三月十五日，全自動車より各経営者に提唱されると共に自動車製造組合に経営者の取まとめ方を依頼し<sup>7)</sup>」ていた。経営者側では6月16日に自動車産業経営者連盟を結成することになるが，全自準の結成および自動車産業復興会議の呼びかけがその触媒となっていたのである。5月10日には普通自動車復興会議が発足した。その後小型，特殊，部品，車体などの業種においても復興会議が発足し，7月22日にはこれら全ての業種を包括した自動車産業復興会議が成立し，自動車産業復興運動が進められることになった<sup>8)</sup>。こうした準備会時代の一連の行動は，自動車として産業別組合結集を目指した当初の意図，すなわち労資「対等の立場に立つて」「民族経済復興」を目指すという方向性を明確に示していた（松山，1951，67頁）。

### 自動車単一結集に向けた総同盟への接近

上記のような全自準の運動方針は，大枠として総同盟と経済同友会が主導した経済復興会議の路線に合致していた。すなわち，産別会議の「ゼネストで生産復興」を拒否し，総同盟と経済同友会の経済復興会議による生産復興を政策的には志向することを意味していた。そして，この接近は単に政策面で近似しているということだけではなく，自動車単一の組織化にあたって総同盟との具体的な連携も意味した。

勿論，経済復興会議には産別会議も参加することになり，日産従組の全日本機器からの脱退は経済復興会議の路線対立をめぐっては言えないという見方もできようが，企業レベルでは「ストライキを避けつつ生産に邁進」しながら，政治・政策レベルでの「政治的解決」をもとめて「国民運動」（佐藤，1947，6頁）を進めていくという方向性は，ゼネストで政権打倒を構想する産別会議とは相容れないものであった。そして，それは二・一スト不参加という方針，および「社会党案」の方針として当時の日産従組本部執行部では顕現していたのであった（吉田，2020，25頁）。

他方，自動車単一の組織化に向けての総同盟との具体的連携はどうであったのか。これについては，総同盟の「協力」（高野，1948，239頁）を得て，関西圏の自動車関連労組の組織化が進められた。というのも「関西の自動車関係の組合」は「全部総同盟関係という情況」（畔柳他，1951，21頁 発言者：松岡美智雄）であったからである。全自準の委員長となる松山は，「関西の問題については『総同盟の高野氏との間に連絡をつけることが関西を動かしやすくする。』という見地から，「私が高野氏と会って自動車の方針を話した所，高野氏は非常に好意的で『自動車産業は戦後残された最高の技術を有する重工業だから，それだけでも大同団結する必要がある。』という意味のことを話された。そこで関西に対してもその方向で進めることになった。」（畔柳他，1951，21頁）と回顧している。

他方，当時総同盟副主事であった高野実も次のように総同盟が自動車単一結成に助力したとしている。

「全自がつくられようとした一昨年（1946年：引用者注）の晩秋，日産自動車の同志からいろいろと相談をうけた。そして，その時の事情としては，日産という大型の王座に立つ単位組合が産別会議から脱退して，その上で，中立及総同盟傘下の労働組合にひろく呼びかけることが，全自をまとめるうえにいちばんよいという結論であつた。また，こういう出発で，自動車復興運動を組織していけば，全自を本

当の全自にまとめあげることが出来ると考えられた。

総同盟も、すすんで、この事業に協力することになつて、主として、西部を受持つて活動した。総同盟と二重加盟していきたいところはそのように、一応脱退したいところはこのように決して、総同盟というワクをむりにはめてかかることはしなかつた」(高野, 1948, 239~240頁)。

両者の生産復興に対する姿勢の親和性にに基づきながら、日産従組からすれば総同盟に自動車単一の組織化支援を期待し、また総同盟にとっては産別会議系組合の引き剥がしをはかるという観点から、両者は良好な関係を形成していたのである。

#### 自動車産業復興会議の活動とその行き詰まり

この時期の全自準は、進歩的経営者と共に産業復興を目指すことを第一義におき、自動車産業復興会議の結成・運営に注力し、その中で賃金や労働条件の改善を目指していた。その政策を象徴するのが指令第4号(6月7日中央委員会)として出された第1回生産復興運動を8月1日から開始せよという号令であった<sup>9)</sup>。「生産復興は現場から」をスローガンに傘下組合に「民主的な生産計画」を「樹立」し、「経営の民主化」を進め、「生産諸条件の改善」を進めていく運動である。各組合は「生産復興会議等」を設け「大衆討議」をおこない、「経営協議会等を通じ」てその結果の実現を進めていくよう指令したのである。

こうした下からの生産復興運動を進める一方で、企業内では解決できない諸問題を自動車産業復興会議でとりあげ、産業復興の課題として政府や関係官庁に要求していくことが目指された。すなわち自動車産業復興会議は「自動車産業を如何に確立するか」(松山, 1951, 67頁)を主要議題として、「生産計画, 資材問題, 業種別平均賃金策定等」(自動車産業経営者連盟, 1957, 73頁)の問題について取り上げ、常任委員会を「週一回乃至月数回」を開催し、具体的活動としては、懇談会の実施、各種意見書・要望書などの提出、パンフレットやポスターの作成、国会

への依頼などを行った(自動車産業経営者連盟, 1957, 84頁)。

この自動車産業復興会議の成果として畔柳(1951, 7頁)は「①組合が復興会議を開くことによりこれに希望をつないで組織がかたまったこと」, 「②対官庁闘争において『機械器具部門』の枠から「自動車部門」の枠を個別につくらせたこと」をあげている。また総同盟の高野実も全自準の取り組みを次のように概ね肯定的に評価していた。「全自は大きく伸び、且つ、復興会議は次第により仕事をしはじめた。もつとも、その復興会議は他の業種別のものと同様に、物動のワクについての争いや妥協の場所であつたり、丸公引上の運動や融資運動に、却つて、労働組合が使われてしまつた筋がないではないが、とに角、かなり活発な復興運動をたたかつたものである。かくて一ヶ年の活動は組織の確定にも、復興運動にもまことに大なる前進と成果とをあげたというる」(高野, 1948, 240頁)。

しかし、自動車産業復興会議の活動は早々に行き詰まりを迎えていた。松山(1951)は、その一因として経営者側に熱意が見られなかったことを挙げている。当初は経営側も積極的に出席したが、「労働攻勢の緩和を期待」しての参加であつたため、次第に常任委員会の運営は労働者側委員と事務局が中心になっていった。そして決定されたことを会社に持ち帰って徹底させることがなく、「協力する熱意」がなくなつていたという。また、組合の側としても取り上げる課題が、専門性を必要とし、幹部が中心となって動かざるをえないものであるため、大衆化に馴染みにくいことが認識されてきた。

全自準は9月25日に「自動車産業民主化」を掲げ、「一、自動車産業の運営は復興会議を基盤として強力、かつ一元的に推進すること」, 「一、自動車産業に官庁の補助事業が必要であるとすれば、自動車産業経営者連盟に吸収し、その業務を復興会議に報告せしめること」を、各社の「経営協議会において協議し、経営者より確約をとること」とした指令第7号を発した。これは自動車産業復興会議の事務局となつて

きた製造工業組合が戦中の統制会を起源としており、「依然官僚統制に追従し、ほう問的機関として我々労組の意向を軽視し各経営に対して現実的な影響力」<sup>10)</sup>をもっていることから、それを排斥して労使による「一元的推進」を目指し、「自動車産業に官庁の補助事業が必要であるとすれば、自動車産業経営者連盟に吸収」したうえで「製造工業組合（後の自動車工業会）事務局を復興会議事務局として労資により共同管理」（自動車産業経営者連盟，1957，73頁）にすることを目指したものであった。

ただ、この要求は直接経営者連盟に出されたものではなかった。傘下組合に各経営協議会で議論するよう求めたのであり、その意図が先に挙げた課題の大衆化にあったと見ることができる。傘下組合に各企業でこの要求を提出させることで、一般組合員にも自動車産業復興会議の課題を共有化しようとしたのである。しかし、これに関する話題がその後の『全自動車ニュース』には出てこないことからすると、この指令はうまく機能しなかったようだ。他方、経営側からすると、この指令を契機として自動車産業復興会議は「開店休業状態」（自動車産業経営者連盟，1957，73頁）になったという。取りあげる議題が「漸次政治色を帯びて来た」（自動車産業経営者連盟，1957，84頁）ことにより経営側の離反を招いたのである。組合側がその後何度かその再興の呼び掛けを行うが、1949年7月には自動車産業経営者連盟の申し入れにより名実ともに解散した。

自動車産業として労働組合がまとまり、また労資が産業復興会議を通して政府に対して自動車産業に重点を置いた政策を訴えかけ、資金や物資を獲得していくことによって、生産復興の隘路からの脱出を目指したが、この路線は暗礁にのりあげる。経営者から積極的協力を得られず、また課題の大衆化も困難であったからだ。そこに、片山内閣による業種別平均賃金が拍車をかけ、全自準はその路線の転換をせまられることになるのである。

### 3. 業種別平均賃金の軋轢と全自準の方針転換

片山内閣は1947年7月に業種別平均賃金1800円を発表した。これはインフレ対策として「原価主義」に基づいて鉱工業品の公定価格を設定する新物価体系の設定の一環であり、その原価設定に用いる工業総平均賃金を1800円と定め、賃金がこの額を超えている業種については「実際賃金を考慮」した額とするとし（大河内編，1966，63～64頁）、自動車製造業については2250円と設定されていた。

政府の意図としてはコストプッシュ要因となる賃上げを押さえ込むことにより、物価の安定化を狙ったものであり、この額を議論した給与審議会でも労働者側委員の強い反対があったが、これは「実際に支払われる賃金の基準ではなく、「公定価格の基礎となる賃金コストの標準額の算定である」（金子，1972，285頁）と主張してその実施に踏み切ったのである。

全自準執行部としては、労働者政党である社会党の首班政権ということもあり、業種別平均賃金に対して当初とった態度はアンビバレンツであった。一方では、産業別に標準賃金を定めることについては「物価体系確立為の基準として労働者の生活を安定せしむる」<sup>11)</sup>として肯定的な側面があるとしていた。そして産業別の中に「業種別として自動車製造のワケが設定された」ことについても評価をしていた。

他方、何よりも問題となったのは、その額が業種別平均賃金1800円、自動車2250円と組合の立場からすると低い金額設定となったことである。全自準としては、平均賃金が低額に定められることにより「賃金ストップ」を経営者に強いることになるとして、自動車については2700円を政府にもとめていた。また、設立されたばかりの自動車産業経営者連盟に対しても、自動車産業としての平均賃金を設定するよう政府に働きかけをすること、および物価庁に提出する価格決定資料において平均賃金を2700円に設定するよう協力を求めたが、後者については「政府 GHQ

其の他各産業との関係もあり簡単に態度表明出来ない」と断られた<sup>12)</sup>。

この問題への当面の対応策が議論されたのが、8月21日、22日に開催された拡大中央委員会であった。第一議題に「業種別平均賃金対策」が掲げられ、その方針が議論されたが、その結論については先のアンビヴァレントな態度が引き継がれた。すなわち、一方では「生活を安定させるため」には「物価を安定させる」ことが必要であり、その手段として「物価体系」を「確立」するために「業種別平均賃金を策定すること」は認められるとした。しかし、他方で、この「業種別平均賃金」を「労働者の生活を安定し得るもの」とするためには、適切な配給の実施、生活保証のための最低賃金の設定、また最低賃金の物価スライドが必要であるとするとともに、業種別平均賃金1800円自体は根拠がない額だとして批判したのである。そのうえで、今後は政府との交渉を行っていくがその母体は全労連とすることにし、付帯決議として現在2250円を下回っている組合については必ず2250円を獲得することを決定した<sup>13)</sup>。

全自準としては、経済復興会議、社会党首班内閣、自動車産業復興会議など、政労使が協力し産業復興、生産復興へと取り組むための枠組みが整ったにもかかわらず、しかし、政府にも、使用者側にもその足元をすくわれた格好となったのである。社会党を支持政党とする総同盟は、10月7～9日にかけて開催した第二回大会においても、「片山内閣への積極的協力態度」、「実質賃金の確保」という観点から、この政府の方針を支えていくことを強く主張したが<sup>14)</sup>、中立労組である全自準はそこまで肩入れすることはできず、全労連を通じての業種別平均賃金引き上げの方針を決めたのである。

業種別平均賃金決定以降、賃上げ闘争が徐々に焦点化されてきたことを端的に示しているのが、全自準が2回発行していた『全自ニュース』である。この機関紙が取り上げた傘下組合の活動における賃上げ闘争の件数は、1号(1947年5月15日)2件、2号(6月1日)4件、3号(6月15日)7件、4号

(7月1日)9件と増加する傾向はあるものの一桁が続いた。それが業種別平均賃金が問題となった7月上旬以降については、5号(7月15日)7件、6号(8月1日)11件、7号(8月15日)20件と増加するのである。

両面印刷2頁からなる『全自ニュース』の紙面構成においても、当初、表面に経済復興会議や生産復興運動の取り組みが占め、傘下組合の活動は裏面に記載されていたが、10号(10月1日)からは傘下組合の賃上げ闘争の取り組みが表面に掲載されるようになり、自動車産業復興会議などの記事は裏面へと追いやられることになった。

こうした賃上げ問題の焦点化は、当時のインフレの激しさという客観的条件を抜きにすることはできないが、業種別平均賃金の設定も二つの意味で促進要因となっていた。一つには自動車産業平均2250円が設定されたことにより、これよりも低い企業では労組がこの額に基づいた賃上げを要求することになった。特に、関東・関西に比べ賃金水準が低かった東海地方では賃上げを要求した6社中、トヨタ自動車をはじめとする4社の労組が2250円の賃上げで妥結している<sup>15)</sup>。

他方、全自準が懸念していたように平均賃金よりも高い企業においてはその額が足枷となった。物価スライド制を導入していた日産においても、これを理由の一つとしてスライド制をストップさせるということにもなり(熊谷・嵯峨, 1983, 61頁)、ますます労組の関心が賃上げへと収斂していくことになった。経営側が業種別平均賃金を理由に賃上げを拒み、生産復興と賃上げを結びつけることが難しくなり、その突破が課題となったのである。

## 12月の拡大中央委員会の開催と執行部案批判

自動車産業復興会議を通じた生産復興が行き詰まり、また業種別平均賃金の設定により賃上げ闘争も困難になってきたことから、全自準の当初の運動方針が問われることになった。これまで「賃上、企業整備 生産復興運動、産業民主化など広はんな斗争を

続けてきたが、斗争目標が多面、且複雑になればなる程現場の組合員にはピンと来なくなつてゆく傾向<sup>16)</sup>が出てきているという状況認識を背景に、12月に再度、拡大中央委員会を開催することになった。その開催にあたって示されたのはこの大衆化という問題であり、労働者の最大の関心である「生活問題」すなわち「『食えない』という問題」に焦点をあて、これと「その他の問題との関係を明らか」にするという処方箋が示された<sup>17)</sup>。

そもそも全自準としては「食えない」という状況を打破するために、生産復興運動や産業民主化に取り組んできたが、「これ等の問題は余りにも大きく且複雑」なため、生活問題とは「切りはなされた独立の問題」として扱わざるをえなくなっていた。組合員の生活問題解決の前提として産業復興や企業再建へ注力してきたが、政府による業種別平均賃金の押し付けは賃上げを困難にし、労働者の生活悪化をもたらしてきた。この際、賃上げや雇用保障等の諸要求実現を主軸に据えて総ての問題を整理していく方針を確認することで、大衆を巻き込んだ組合活動の活性化を期したいということである<sup>18)</sup>。これが「生産復興斗争は要求の為の一手段である」、「各組合は要求と結びつけて生産復興斗争を展開する」というスローガンに込められた意味であった<sup>19)</sup>。

これに対して、12月の拡大中央委員会では生産復興斗争を後景に退けることに対する批判が挙がり、執行部提案は退けられる。後述するように「生産復興斗争は要求貫徹のための一手段ではなく」、「われわれの最大な目標でなければならない」<sup>20)</sup>という動議が出され、修正が承認される。一瞥するかぎり、この生産復興斗争への取り組みの強調は産業復興路線への回帰のようにも見えるが、上述のように先行研究は「たたかう姿勢を明確にした」と指摘している。この先行研究の評価は正しい側面をもつが、二つの意味で表面的でもある。一面では、確かに生産復興斗争の強調は「たたかう姿勢」を示すものであったが、それは全自準執行部案の修正要求が産別会議の生産復興斗争の方針へと同調させようとする動きで

あったことに触れていないからである。他面では、生産復興斗争という言葉がもつダブル・ミーニングにより、それまでの生産復興の方針もまた維持されることになったことを見逃しているからである。この点を確認するために、全自準の拡大中央委員会に先立って11月に開催されていた産別会議の第二回定期大会<sup>21)</sup>でどのような生産復興斗争が提起されていたのかを確認しておこう。

#### 産別会議における生産復興斗争のダブル・ミーニング

産別会議の第二回定期大会において採択された運動方針ではどのように生産復興斗争が構想されていたのであろうか。この時の運動方針は、『産別会議小史』では「斗争の目標を生産復興に集中すること」、「このための方法としては地域斗争を行い」、「組織を大産別に整理していく」と端的に整理されている（産別会議資料整理委員会編、1958、55頁）。しかし、この大会における運動方針の決定の経緯および方針内容が翌年の産別民主化同盟（民同）の結成を惹起したのであり、この整理を額面どおり受け入れるわけにはいかない。したがって少し迂遠にはなるものの、この運動方針に関する議論のプロセスを概観し、議決された運動方針における生産復興斗争の概念について確認しておきたい。

運動方針策定過程への共産党フラクションの介入については、共産党関係者および民間関係者によって見解が分れているが、概ね次のような経緯を経て大会に提案されたことになっている<sup>22)</sup>。まず書記局中心の起草委員会が草案を作成した。この当時、書記局は共産党員で占められていたものの、「党中央の方針にそった政策路線を追求する党員からなるグループ」と「党中央の方針に批判的な党員グループ」とに分化していた（兵頭、2018、129頁）。起草委員会の案を幹事会で確認した後、書記局が手直しし、それが再度幹事会にかけられた。異論が出たものの「決定的意見」とはいえず、この案が幹事会において承認された。しかし、共産党のフラクション会議で検討したところ改訂が必要であるということになり、

事務局長の指示で改訂されたものが印刷された。これが幹事会を通すことなく執行委員会に諮られ、そして大会に上程された。この改訂では全通案をもとにした地域闘争の追加や、社会党に対する評価の変更などが行われていたとのことである(産別会議事務局編, 1948, 86~97頁)。そして、大会ではこの案自体に対しても議論が続発し、運動方針については大会で議決された意見をもとに再度修正して決定するということになり、最終的に執行委員会で確定されたのは12月17日であった。

大会に提出された運動方針では、「生産復興の大方針」として「働く者の手に依る生産復興闘争を強力に闘い取る」ことを掲げ、基本的態度、闘争主体、闘争内容を提示し、これらを進めていく戦術としての地域闘争を提唱したことになっている<sup>23)</sup>。ここでは、この生産復興闘争が含意する内容が、二つの意味を有し、論者や状況に応じて意図的、戦術的に使われていたことを示したい。すなわち、時として、生産復興闘争は生産復興運動と同義で使われている。菅道産別会議議長の大会当日の挨拶では「働くものの手による働くものための生産復興運動を強力に展開し日本再建のかがやかしい大事業をさらに熱心に、さらに精力的にやらなければならない」<sup>24)</sup>となっており、運動方針を示す言葉として生産復興闘争と言うべきところが「生産復興運動」となっていた。生産復興闘争という語は、生産復興運動と特に異なる意味ではなく、入れ替え可能な言葉として使われていたことを示している。しいて言うならば、生産復興の取り組みを強めるという意味で闘争という言葉が使われたのである。産別会議も経済復興会議に参加していたのであるから、その中で労働者のイニシアチブを発揮した生産復興への取り組みを進めていくことを生産復興闘争に意味させていた。

しかし、他方、上述のスローガンでは「働く者の手に依る生産復興闘争を強力に闘い取る」とも記されている。この奇妙な表現が意味するところは重要である。つまり、これは働く者の手により生産復興を闘いとると言っているのではない。「闘い取る」対

象が「働く者の手に依る生産復興闘争」と言っているのである。このフレーズに出てくる「生産復興闘争」を先の意味での生産復興運動として理解するならば、ここで「闘い取」られるものは生産復興ではなく、「働く者の手に依る」<sup>25)</sup>生産復興運動そのものなのである。つまり、「働く者に依る」生産復興運動を可能とする政治経済体制を闘い取るということであり、この闘いこそが生産復興闘争ということになる。

吉田資治産別事務局長は「労働者をギセイにする資本家的な経済再建のコースか、労働者的な生産復興のコースか」との二者択一を提示し、後者の「正しいコースのために全労働者の力を結集し更に大きな民主戦線の結成を期さねばならない」<sup>26)</sup>としていた。「更に大きな民主戦線」という形容詞で労働者階級だけではなく、農民・漁民・市民等を含意させ、「労働者的な生産復興のコース」を勝ち取るために全人民による民主戦線を結成して行う人民闘争が生産復興闘争であるという立場になっていたのである。

このように二つの意味を生産復興闘争に被せながら、第二回定期大会における生産復興闘争という概念は、前者的な装いの下に、後者的な枠組みに沿った運動方針が作られたのである。つまり表向きは国民的課題である生産復興に労働者的立場から取り組むという姿勢を見せながらも、現体制下における生産復興運動は労働者的なものにはなりえないから、労働者的な生産復興が可能となる体制を作る人民闘争に注力するということである。別の言い方をすれば、このダブル・ミーニングによって、前者的な方針に立つグループと、後者的な方針を進める立つグループとの間で、その対立を決定的とせず終わらせることができた。そして、大会では後者的な立場がヘゲモニーを握っていったのである。

これを示す出来事が生産復興闘争が議論された大会二日目に起こっている。「議案には経済復興会議に労働者案を持ち込めとあるが、産別会議としての成案は時間がかかる、各単産として入り込み、復興会議を労働者に資本家案を納得させる機関にしようとの

資本家の企図を粉碎せよ」と全日本機器の代議員が「叫べば全員これを可決」したという。経済復興会議の中で労働者的な生産復興の方向を議論し、その実現に努力していくという路線が否定され、経済復興会議をいわばイデオロギー装置にすぎないとして、その資本家の意図を「粉碎」していく場とするという方針が了解されたのである<sup>27)</sup>。

こうした議論の結果、同年12月にまとめられた運動方針においては、生産復興闘争に対する基本的な態度として「イ、働く者全体の生活の安定と向上」、「ロ、あらゆる経営の徹底的民主化」、「ハ、金融機関をはじめ石炭、電力、肥料、交通、運輸、通信、鉄鋼等重要産業の国有、国营人民管理」が挙げられているが、この「基本的態度」が意味するところは「労働者の手に依る生産復興闘争」を可能とするために闘いとるべき目標を挙げているということになる。つまり、この三つの条件が揃ったうえでないと「働く者」の手による生産復興は行えないとしたのである。

この実現のための主体として設定されたのが、労働者のみならず農民や市民などを含めた人民であった。賃上げや企業整備などの闘争課題について、職場闘争からスタートし、地域の労働者や農民、市民などを巻き込んだ地域闘争へと広げていくという戦術をとったのである。要するに地域闘争を進めていくなかで農民や市民を巻き込んだ人民戦線を構築し、それにより人民政府を確立することを目指した闘いを進める。この人民闘争が生産復興闘争であり、人民政府成立後によく「労働者的な生産復興」に取り組むことができるというのが、その論理建てとなる。これが第二回定期大会の議論を踏まえて確定された運動方針の枠組みということになった。そして最終的には生産復興闘争とは「賃金闘争、税金闘争、六・三・三制のための闘争、資金資材かくとく闘争、電力闘争、食糧闘争、企業整備・行政整理反対闘争、農民、市民との共同闘争、罷業権団結権をまもる闘争」であるとされたのである（全日本産業別労働組合会議編、1949、34頁）。

ここに至ると生産復興運動的要素がほぼ消失している。ただ、生産復興運動という意味で生産復興闘争を理解し、その路線を重視する人たちもおり、細部まで見るとその声が部分的には取り込まれている。例えば、それは「労働規律の確立」として書き込まれるということにもなった<sup>28)</sup>。しかし全体としては、生産復興闘争という概念は表向き生産復興へのコミットメントを示しながらも、大局的には政治経済体制の転換を目指した人民闘争路線を表す言葉として用いられていたとみるべきであり、それが後の産別民同をめぐる議論のなかでも問題となるのである<sup>29)</sup>。

#### 全自準拡大代議員会での議論

全自準の12月の拡大中央委員会に話を戻そう。全自準執行部は政労使による生産復興や産業復興が労働者生活の改善を図っていくための基盤であるという従来のスタンスを変え、「要求の為の一手段」として生産復興闘争をとりあげるとし、次の方針を掲げていた。

- 「1 生産復興闘争は要求の為の一手段である
- 2 各組合は要求と結びつけて、生産復興闘争を展開する
- 3 生産復興闘争の基本方針は、指令第四号を確認する
- 4 全自動車の復興会議は各組合で解決し得なかつた問題を取り上げる
- 5 全自動車の生産復興会議（労働者側の会議）の性格を明確にする<sup>30)</sup>」

この方針では、賃上げなどの要求に結びつけて生産復興闘争を実施するとしうえて、各職場における生産復興運動を進めていくことが求められた指令第四号が指示されており、そして自動車産業復興会議は単組レベルでは解決できない問題を取りあげるとしていた。生産復興闘争とは謳いながらも、その中味は従来の生産復興、産業復興に対する取り組み

を含意させていた。生産復興運動の大衆化の困難さを克服するために賃上げなどの要求のための手段として位置付けを変えたことが闘争という言葉の持つ意味であった。要求実現のために生産復興に取り組むことが生産復興闘争の含意するものであった。賃上げを獲得する手段として生産復興に取り組むという方針は、政府方針を支持し1800円を墨守しようとする総同盟的な路線からの離脱を明確にしていたといえる。

しかし、この執行部提案に対して、東京支部、神奈川支部から異議が出された。「生産復興闘争は要求貫徹のための一手段ではなく、あくまで祖国再建のため、広はん全人民闘争で、われわれの最大な目標でなければならない」<sup>31)</sup>という動議が出されたのである。白熱した議論が行われた結果、下記のように変更された。

- 「1 生産復興闘争は生活権擁護及産業の社会化と民族経済復興のために強力に展開する
- 2 削除
- 3 生産復興闘争の一翼として自動車産業復興会議は強力に運営する
- 4 削除」<sup>32)</sup>

生産復興闘争の位置付けが手段ではなく、「最大の目標」であるとする異議に沿ったかたちで設定しなおされた。生産復興闘争とは、「産業の社会化」や「民族経済復興」をめざした闘いであるとされ、ここでの修正は上述した産別会議の運動方針に類似している。修正を要求した者の立場からすると、それらを実現する「全人民闘争」こそ生産復興闘争なのである。生産復興の大義を掲げながら、産別会議の人民闘争路線と接続可能な方針が密輸入されたとみてよい。そして、先の指令4号や自動車産業復興会議の具体的役割についての言及は削除され、一見すると生産復興への取り組み方針は空疎になったようにみえる。

他方で、生産復興闘争という言葉は表向き生産復

興を目指す運動を否定するものではない。執行部としては生産復興運動の大衆化が難しいために、その位置づけを手段へと変更しようとしていたが、しかし生産復興へのコミットメントを放棄したわけではなく、むしろ拘っていた。それが修正前の指令4号や自動車産業復興会議の位置づけへの言及に表われていた。これに対して、反対派は生産復興闘争を全面に出せという主張であった。そのため、組合の課題として生産復興闘争を最重要視するという方針は従来方針の延長線上にもあるという位置づけになる。これまでの生産復興への取り組み方針を否定することにはならないので、従来のやり方を踏襲することには言及した項目2は不必要となり、削除されたのである。また生産復興を最重要とする観点から「開店休業状態」になっていた自動車産業復興会議についても「強力に運営する」との確認がなされたのである。確かに、産別会議的な人民闘争の要素は付加されたが、生産復興や産業復興の方向性は従来通りのまま残ることになったのである(松山, 1948, 15頁)。

このように生産復興闘争はダブル・ミーニングであったがゆえに、それを最も重要視せよとする反対意見は執行部にとっても受け入れ可能であった。したがって翌年初頭の全自結成に向けた方針の提案では、一方では、「低賃金と首切と労働強化による資本家的生産復興運動とは徹底的に闘う」として闘う立場を明確にしながらも、資本金による「生産サボと斗つて生産を高揚する、即ち敗戦日本における増産の必要性をはつきりと認識する」<sup>33)</sup>ことが記されたのである。産別会議の方針との接続を可能としながらも、まだ生産復興運動へのコミットメントはしっかりと残っていたとみるべきである<sup>34)</sup>。

#### 傘下組合の産別系組合への接近

では、執行部案に反対したグループと産別会議との間には直接的関係はあったのであろうか。それを示す動きを確認しておこう。一つに、拡大中央委員会で執行部案に異議を唱えた東京支部含油合金分会の羽室光は、同分会がこの会議に先だって「全自動

車脱退、産別会議の機器加入」を決定していたことを後年明らかにしている。「これを最後の機会として全自動車の執行部に提案を行い、容れられなければ既定の方針を即実行に移す」ことを決めていたのであり、そのため執行部提案に対して異議を唱えたというのである（羽室、1951、70頁）。羽室は全日本機器の当時の方針を「あらゆる闘争は敵の焦土戦術に対する労働者の生産復興闘争の一環として闘う」（羽室、1951、72頁）と振り返っているが、まさにその方針が全自準に持ち込まれたのである。

また、東京支部とともに執行部案批判にまわったのは神奈川支部であるが、同支部は日産労組がその中心的な組合となっていた<sup>35)</sup>。この時期、日産労組はかなり産別系組合に接近していた。というのも、日産労組は1947年の後半期に産別傘下の大企業連合労組との連携を進めていたからである。この連携は東芝労働組合連合会が呼び掛けた8月18日の懇談会から始まる。東芝をはじめとする7つの企業連合労組（日本製鉄、日立、日本電気、三菱重工、日本鋼管、日産）が集まり、情報や意見交換が行われ、今後も懇談を続けていくことが決められた<sup>36)</sup>。その後、懇談会への参加労組として理研、富士産業、沖電気、三菱化工機、池貝などの労組が加わり、9月11日には経済安定本部官房次官、労働次官、日銀副総裁等を招いて「政府の方針を聴く会」を開催している。そしてこれらの企業連合労組は「所属単産の枠をこえて共同闘争委員会を組織し」（金属共同闘争委員会）、「これが中心になって共同闘争」（金子、1970、70頁）を実施した。このため『日産旗旬報』24号（10月1日）から26号（11月1日）には、この共同闘争委員会に参加した企業の賃上げ闘争、ストライキの実施状況が掲載され、「吾が労組も一大闘争に待機姿勢」と各企業の闘争に続く姿勢をみせ、闘争体制の確立へと向かっていた<sup>37)</sup>。

さらに、この共同闘争委員会は、「産別傘下」の金属系単産が「中立系の金属産業労働組合」に呼びかけて結成された同年12月の「大金属共同闘争委員会」へとつながっていくのであるが、その幹事役員には

日産労組と全自準から出ていた（大原社研、1949、206頁）。幹事役員となったのは、東芝、日産、自動車、電工、鋼管、全船からの代表であるので、東芝と日産を除くと、残りは全て単産からの代表である。東芝労連はもともとの呼び掛け団体であるとともに、他単産に加盟している傘下労組があるという事情があったことを鑑みると、全自準の傘下にある日産労組が、単産である全自準とともに、この闘争委員会の幹事になるというはきわめて不自然であるが、それだけこの取り組みに対するコミットメントの強さを示しており、日産労組はこの時期、産別会議の磁場に引き寄せられていたのである。

産別系組合への接近は、『日産旗旬報』第29・30合併号に掲載された産別会議の第二回定期大会の傍聴記からも看取できる。というのも、産別会議の大会での決定事項ならびに運営方法について全面的に礼賛しているからである。「賃金問題や企業整備の闘争の考え方が飽迄吾々が行っている生産復興の立場に近い線で討論され再建の熱意」で溢れ、「闘争の中心を生産復興に置き地域別に結集して闘う方法が採用され地域闘争に全力を向ける傾向」が出ていること、また労戦統一についても「産別を解散してもという決意でやること又このためには中立組合を上にしてその意見を尊重して行かねばいけない」という方針が議論されたことなど、かつて袂を分かったとは思えないほどの絶賛であり、一つたりとて批判がない。

そして大会運営のあり方も、「あらゆる問題の審議が実に徹底して居り、幹事団から提出された幾つかの案が片つ端から修正されたり全面的にヒツクリ返され」、「下からの声で闘争方針を決定してゆく議事審議の課程は学ぶべき」とあるとしていた。決定事項についても会議運営のあり方についても、そのまま12月の全自準の拡大中央委員会での再現を暗示するような記事となっていたのである。

更に、この時点ではいまだ全自準の圏外にいたヂーゼル自動車（後のいすゞ自動車）の労組内での動きも産別会議系の動きを示すものとして興味ぶかい。

デーゼル自動車では川崎支部のみが全自準に加盟していたが、他の支部では「共産党細胞」が全自準を全日本機器に対する「分派活動」とみなし、「機器に結集すべき」と強力に主張していた。しかし、47年12月には全自準が大金属結集を支持していることを理由に「職場においてもそれまで反対していた組合員も、加入の方向に主張するように態度が変わってきた」。こうした態度変化は、それまで全自加盟を主張してきた人たちに「どうも共産党員が賛成して来たのはおかしい」と警戒させ、「消極的」な態度に変化させることになったという(城村, 1951, 60頁)。

少なくとも生産復興闘争を第一に掲げるといふのは産別会議第二回定期大会の方針に共通するものであり、デーゼル内の共産党フラクが大金属結集を念頭に置きながら全自単一への参画路線へと転換するにあたって、全自準の側でも産別会議の方針にあわせるかのように舵を切っていたのである。産別系の策動とまではいえないにしても、産別会議系の圏域にあった傘下労組によって全自準が「たたかう姿勢を明確にした」のである。

全自準自体は産別会議への加盟という方向性は出していない。しかし全労連を核とした労線統一の方向性は全自準の方針として明確になる。産別、総同盟、中立の「ワクをはずした」「産業別組織」の戦線統一をめざし、そのために「全労連強化の運動」と「下からの運動」とを進めていくという方針が12月の拡大中央委員会で決まっている<sup>38)</sup>。そして、全労連解散となる1950年まで全労連の旗振り役を担っていたのである。

ナショナル・センターとの関係で整理しておくならば、生産復興闘争をめぐる12月の拡大中央委員会における執行部提案は、賃上げ抑制を伴う総同盟の経済復興会議路線に見切りをつけたものであった。賃上げなどの要求に結びつかない生産復興運動では大衆化に限界があるという反省に基づき出された方針だからである。他方、生産復興闘争を前面に出した修正方針は、人民闘争を含蓄させた産別会議の運動方針と親和的なものであり、その連携を意識した

ものであった。この意味で全自準は「たたかう姿勢」を示すことになった。ただし、全自準の執行部は従来の生産復興、産業復興を放擲したわけではなく、むしろ生産復興闘争の持つダブル・ミーニングにより、その継続性を担保できたのである。

こうした全自準の方針展開を受けて、総同盟は全自批判の側に移る。高野(1948)は、全自がその単一結成にあたって中立を謳うことによって「共産党フラクに犯されて」(249頁)しまう危険性を警告し、すでに全自の「生産闘争」の方針が産別会議の「地域的人民闘争らしきものを採り上げ、大金属共闘と全労連と世界労連に、その生命をたくしているかに見える」(248頁)として批判したのである。そして、総同盟内部に「自動車連合」の結集を画策したが、総同盟と全自準に二重加盟していた組合のうち、大発など一部の単組を除いて、多くは新たに単一結成されることになった全自に残留することを選んだのであった(中村, 1951, 65~66頁)。

### おわりに

本稿は日産従組が自動車単一の組織化を志向した経緯、そして全自準の執行部が核となって結成された全自準の政策の展開について、外部団体との関係のなかで検討してきた。生産復興を目指す日産従組執行部の労使協調的な運動方針は、産別会議傘下の全日本機器からの離脱を招来し、新たに結成された全自準に引き継がれた。それは、総同盟に親和的な路線であり、全自準の結成にあたっても総同盟との協力関係が成立していた。

1947年7月に片山内閣が業種別平均賃金を決定したことは、賃金問題の焦点化をもたらすことになった。業種別平均賃金未満の企業の賃上げ要求を後押しする効果があったこと、また業種別平均賃金が賃上げの足枷となる否定的効果への危惧があったことから、全自準としても賃金問題への対応が課題となってきたのである。他方で、全自準が積極的に進めてきた自動車産業復興会議は首尾よく7月に結成を

みたものの、数か月後には開店休業状態に陥ってしまう。全自準にとっても生産復興運動は大衆化しにくい課題であったとの認識が生じ、12月の拡大中央委員会では賃上げ等の要求実現こそが第一であり、生産復興闘争は要求実現のための一手段であるとする新たな運動方針を提案することになった。

しかし生産復興闘争こそ最大の課題であるとする修正提案が支部から提案され、執行部提案は大きな修正を受けることになった。先行研究が指摘したように「たたかう姿勢を明確にした」ものであった。ただ、それは産別会議の第二回定期大会の運動方針の密輸入であり、人民闘争路線を全自準にも持ち込もうという意図でなされたものであった。他方で、生産復興闘争という言葉がもつダブル・ミーニングにより、従来の生産復興運動の線も残された。産別会議の方針に親和的になったものの、その中味まで刷新されたというわけではなかったのである。産別会議にとっては生産復興闘争のダブル・ミーニングのうち、生産復興は建前的な側面が強く、人民闘争に力点が置かれ、これがその後の民同分裂につながっていった。これに対して、全自準では産別会議的な方向性が強くなりながらも、まだ生産復興運動的側面が残されていたことに留意しておく必要がある。

#### 謝辞

本論文はJSPS 科研費基盤研究C JP 18K02018 および21K01916の助成を受けて執筆された。

#### 注

- 1) 1946年「5月30日記」との記載あり。
- 2) 「日造」とは日立造船のことだと推測される。日立造船の労働組合は1945年末から1946年初頭にかけて事業所別、および社工員別に13の単組が結成され、1946年6月に日立造船労働組合連合会が結成される。単組で総同盟に加盟していたことが確認できるのは4労組である（労働組合二十年史編纂委員会、1970、3～12頁）。ただし、神奈川工場の労働組合も社員組合も総同盟に加入していた形跡はなく、また日立造船労働組合連合会も総同盟

には加盟していなかった（労働組合二十年史編纂委員会、1970、17頁）。何をもって田中が「日造」の組合を総同盟に加入していたと認識していたのかは不明である。

- 3) 『日産旗』1巻2号（1946年7月）の解説記事「説明 横浜労働組合会議」はこの点が強調されている。すなわち、従来は様々な経緯から「組合運動が直ちに政党と直結され勝ちであった」が、現在では「政治的自由が確保されている」のであるから、「組合運動」と「政治運動」を「主目的とする政党」とは異なることを理解し、組合そのものが「政党色を帯びることは現在の如く多くの政党の存在する際には組合を分裂せしめる危険」があり、「労働者の力を削減する結果となるのであるから、矢張りよく此の点は熟慮されなければならない」としていた（編集室、1946、10頁）。大和田は「総同盟の規約に『社会党を支持する』という明文があるので、組合が一党に傾くのは組合の自主性を失うものという考えから、外部団体への加入として、日産の第一歩は横労会議へと踏出されていた」としている（大和田、1948、21頁）。
- 4) 「組合業務組織改正する 業務組織の方針」『日産旗旬報』1号 1947年2月11日。
- 5) この時、脱退を阻止しようとする動きがかなりあった。「この当時機器や産別の関係でとつても苦勞した。機器から私をヒツパリに来たり、又近隣の機器加工工場よりデモをかけられる等、“機器脱退反対運動”には困った」（畔柳他、1951、21頁：発言者は中村）。なお、『労働戦線』の批判記事に対しては後日、全日本機器から全自準に「事情を知らない労線の記者が、聞きかじりで聞いたものであり」、「全く誤りである」との「釈明」があったとしているが（「統一妨害記事了解」『全自動車ニュース』2号 1947年6月1日）、『労働戦線』には以後も訂正記事は出ていない。
- 6) 「全日本自動車産業労働組合準備会運動方針」『全自動車ニュース』1号 1947年5月15日。
- 7) 「日本の生産陣容に<sup>マダ</sup>僥光自動車産業復興会議開かる」全日本自動車産業労働組合準備会『全自動車ニュース』1号 1947年5月15日。
- 8) 普通自動車、小型、特殊、部品、車体など細かな業種から復興会議を組織していったのは、それ

- それぞれの業種ごとの特殊性もさることながら、利害対立を引き起こしかねないものであったからだ。1948年の全自単一結成に対して、小型自動車関係の組合を総同盟で結集させようとしていた大発の労組は次のような批判を盛んにしたという。「小型としてはもつと生産をあげるため、資材の枠を取ることが必要だ。しかし鉄鋼の枠を見ても判る通り二十二年度自動車二三、五〇〇噸という数字は之以上ふやすことは無理で、結局小型をふやそうとすれば大型をへらさねばならぬ。所が全自動車は大型の御用組合だから、小型は総同盟へ行つた方が有利ではないか」(中村, 1951, 64頁)。このロジックから判るように、業種間での資材をめぐるゼロサム的な競合関係があり、自動車産業内部でも対立を引き起こしかねないものであった。それに丁寧に対応していくため全自準備会では細かな業種別の利害をまとめていったうえで最終的には自動車産業復興会議としたのである。
- 9) 「指令第四号 生産復興は現場から」『全自動車ニュース』3号 1947年6月15日。
  - 10) 「復興会議の再検討 経営者に確約を要求す 産業民主化を推進」『全自動車ニュース』10号 1947年10月1日。
  - 11) 「主張 われわれの責任」『全自動車ニュース』4号 1947年7月1日。
  - 12) 「自覚なき経営者 業種別平均賃金に弱腰」『全自動車ニュース』5号 1947年7月15日。
  - 13) 「拡大中央委員会開かる」『全自動車ニュース』8号 1947年9月1日。
  - 14) 大会では1800円では食えないのではないかという質問に対して、本部側(高野)は「新物価を暫定として一、八〇〇円がきめられたのだ。我々は新物価体系を守るために一応これを基礎にしたのである。新物価体系が堅持し得るなら夫々の企業が、生産増加、労働時間、能率増進などでそのベースを上げて行き得ると考える。吾々は物価を堅持する一方ヤミ撲滅、配給確保により実質賃金を向上していきたい」と回答している(労働省, 1952, 694頁)。
  - 15) 1947年8月時点での地区別の平均賃金に対する要求額は、関東地区2500~2800円、関西地区3000~3500円であったのに対して「中京地区」は2250~2500円という設定となっている(「2250円 大衆不満 生活斗争組織化せん」『全自動車ニュース』第7号 1947年8月15日)。
  - 16) 「賃金問題を中心に 期待される活発な討議 第二回拡大中央委員会開催決まる」『全自動車ニュース』14号 1947年12月1日。
  - 17) 「主張 拡大中央委員会の焦点」『全自動車ニュース』14号 1947年12月1日。
  - 18) 「主張 拡大中央委員会の焦点」『全自動車ニュース』14号 1947年12月1日。
  - 19) 「さかんに揉んだ 斗争目標と生産復興」『全自動車ニュース』15号 1947年12月25日。
  - 20) 「さかんに揉んだ 斗争目標と生産復興」『全自動車ニュース』15号 1947年12月25日。
  - 21) 産別会議は、この大会に先立ち結成大会(1946年8月)、臨時大会(1947年7月)を開催している。このために、この大会は第二回定期大会あるいは第三回大会と呼ばれ、当事者のなかでもどう呼ぶかは割れていた。本稿では基本的には第二回定期大会で統一することにしたい。
  - 22) ここでは産別民同が議論された第六回執行委員会議事録(1948年2月21日)において管道産別会議議長が整理した発言を基にしている(産別会議事務局編, 1948, 88頁)。管議長は非共産党員であるが、民同には加担せず、産別分裂の防止の立場で動いた。
  - 23) 「すぐに実行しよう 大会決議を各地方で、各職場で 議長 管道」産別会議『労働戦線』61号 1947年11月26日。
  - 24) 「すぐに実行しよう 大会決議を各地方で、各職場で 議長 管道」産別会議『労働戦線』61号 1947年11月26日。
  - 25) なお、「働く者」は雇用された労働者に限定されていないことにも留意しておく必要がある。「労働者、農民、漁民、市民、中小商工業者など」といった「働く人民大衆全体」なのである(全日本産別労働組合会議編, 1949, 22頁)。「働く者の手による生産復興」運動を闘いとするということは、全人民の手による生産復興運動が可能となる体制や状況を作り出そうということであって、生産復興そのものに取り組むという意味ではないことになる。ありていに言ってしまうと、全人民の手によ

る生産復興運動が可能となるような政治経済体制を作り出すことに注力することを意味し、現体制下での生産復興運動（闘争）というのは意味がないとする立場である。

- 26) 「働く者の期待を集めて 産別会議第二回定期大会ひらく」産別会議『労働戦線』60号 1947年11月21日。
- 27) 「すぐに実行しよう 大会決議を各地方で、各職場で 議長 管道」産別会議『労働戦線』61号 1947年11月26日。
- 28) この経緯に関しては民同側の光村甚助（全通）と産別議長の菅の発言が参考になる。産別の生産復興闘争が「共産党の破壊的な生産復興」になっているという光村の批判に対して、菅は「生産復興については光村さんの考えとちがう。職場の規律の問題は執行委員会で特につけ加えられた」として産別会議の生産復興闘争が生産復興運動的な側面もあるとして抗弁しているのである（産別会議事務局編，1948，6頁）。
- 29) この二重の意味は翌年の産別民主化同盟の結成をめぐる産別幹事会、執行委員会の議論のなかでも重要な論点の一つとなる。すなわち生産復興闘争をどう捉えるかというのが産別民同の出発点の一つになっているということである。民同側からすると産別の生産復興闘争は、本来の「十のものを十一にする」ものではなく、共産党フラクションの介入により「パルチザン的な戦法によつて焦土戦術にみちび」（産別会議事務局編，1948，2頁）く、「破壊的な生産復興闘争」となっていると批判していた（産別会議事務局編，1948，6頁：いずれの発言も当時の光村によるもの）。
- 30) 「さかんに揉んだ 斗争目標と生産復興」『全自動車ニュース』15号 1947年12月25日。
- 31) 「さかんに揉んだ 斗争目標と生産復興」『全自動車ニュース』15号 1947年12月25日。
- 32) 「さかんに揉んだ 斗争目標と生産復興」『全自動車ニュース』15号 1947年12月25日。
- 33) 「運動方針原案を決定 単一化目前に迫る」『全自動車ニュース』16号 1948年1月25日。
- 34) 松山全自準委員長は「47年末に於いて産別会議もスト偏重排撃」を主張するようになったとし、産別会議の「生産復興闘争」の方針を生産復興運動

の線で理解していた（松山，1948，15頁）。

また、総同盟の高野実は全自の方針書の中に「低賃銀と闘い、最低賃銀の保証を闘いとり、資本家的立場よりする企業整備をハネ返して、完全雇用を守り抜き、この力を農漁民市民と結びつけて、広範囲の生産復興闘争へ盛りあげることこそ、われわれの進むべき途である」という「地域人民闘争」の方針と、「賃銀労働条件等について色々の不満があつても、組合の決定に基いて生産をあげて意識的首切りをはね返さねばならぬ」という方針とが「ごたまぜにしてこしら」えられている点を指摘し、どちらにプライオリティを置くかについて、組織内でコンセンサスができていないと「衝突をおこし、対立抗争をまめかれないことになる」と警告していた（高野，1948，243～244頁）。前者は産別会議の、後者は総同盟の方針に類するものであるが、本稿で指摘した「生産復興闘争」という言葉がもつダブル・ミーニングが、当時の争点となっていたことを明確に示している。

- 35) 当時の神奈川支部は委員長および書記長を日産労組が出し、他の執行委員も7名中2名が日産労組であった（「全自動車労組神奈川支部の強化」『日産旗旬報』23号1947年9月21日）。
- 36) 「企業再建整備対策労働組合懇談会の発足」『日産旗旬報』第20号1947年8月21日。
- 37) 「激化する労働攻勢」『日産旗旬報』第27、28合併号 1947年11月11日。
- 38) 「全労連を強化 戦線統一の方針を確認」『全自動車ニュース』第15号 1947年12月25日。

#### 引用文献

- 大河内一男編（1966）『資料 戦後二十年史』日本評論社
- 大原社会問題研究所編（1949）『労働年鑑』第22集 労働旬報社
- 大和田芳雄（1948）「労働戦線の統一」『日産旗』3巻2号
- 金子健太（1970）「産別会議の初期の活動」労働運動史研究会編『労働運動史研究』53号 労働旬報社
- 金子美雄（1972）「賃金問題の過去・現在および未来」所収 金子美雄編著『賃金』日本労働協会
- 熊谷徳一・嵯峨一郎（1983）『日産争議1953』五月社

畔柳馨（1951）「全自動車斗争史」全日本自動車産業労働組合調査部編『調査情報』第3号

畔柳馨他（1951）「座談会 全自動車をつくるまで」全日本自動車産業労働組合調査部編『調査情報』第3号

小林孝（1946）「日産組合の将来」『日産旗』1巻2号

佐藤哲郎「罷業の分析」『日産旗』2巻1号 1947年1月

産別会議事務局編（1948）『民主化同盟についての討議』全日本産業別労働組合会議出版部

産別会議史料整理委員会編（1958）『産別会議小史』

自動車産業経営者連盟（1957）『自動車産業経営者連盟十年誌』

城村勝二（1951）「ヂーゼル自動車の加入当時」全日本自動車産業労働組合調査部編『調査情報』第3号

全日本産業別労働組合会議編（1949）『産別会議はどう闘うか：第二回定期大会決定方針』真理社

高野実（1948）『新労働運動の戦略』牧書房

田中秋範他（1951）「座談会 五年間を回顧して」『日産旗 創立五周年記念号』

中村秀弥（1947）「自動車単一労組の結成と労働戦線の統一」『日産旗』2巻1号

中村秀弥（1951）「単一の結成と総同盟の策動」全日本

自動車産業労働組合調査部編『調査情報』第3号

日産労連運動史編集委員会（1992）『全自・日産分会上 全日産・一般業種労働組合連合会』

羽室光（1951）「拡大二中委における討論」『調査情報』第3号

兵頭淳史（2018）「戦後経済復興と産別会議」『専修経済学論集』52巻3号

編集室（1946）「説明 横浜労働組合会議」『日産旗』1巻2号

松山隆茂（1948）「生産復興への闘争」『自動車界』第1巻5号

松山隆茂（1951）「生産復興運動の批判点を回顧する」全日本自動車産業労働組合調査部編『調査情報』第3号

吉田誠（2019）「日産重工業従業員組合の結成に関する一考察」『立命館産業社会論集』第55巻2号

吉田誠（2020）「日産における1946年の十一月闘争と『危機突破』運動」『立命館産業社会論集』第56巻3号

労働組合二十年史編纂委員会編（1970）『日立造船労働組合二十年史』日立造船労働組合

労働省（1952）『資料労働運動史 昭和22年』労務行政研究所

## On Policy for Movement of “Preparatory Congress of All Japan Automobile Workers Union”

YOSHIDA Makoto<sup>i</sup>

**Abstract** : This paper deals with development of policy for the movement of the “Preparatory Congress of All Japan Automobile Workers Union” (PCJAWU), established April 1947, in a chronological manner. At first it aimed at building resilience of the Japanese automobile manufacturing industry, through which it tried to achieve betterment of both labor and life conditions of its members. Therefore, it insisted that its members should be devoted to production recovery movements on their shopfloors. The policy was similar to the policy of the Japanese Federation of Labor (Sōdōmei), a moderate national center, and it helped PCJAWU launch its organising. To promote the production recovery movement, it also tried to establish an Automobile Industry Recovery Council, in which labor and management in the industry would make recovery plans for the industry, propose them to the government, carry out bargaining with the government, and so on.

After July of 1947, when the Japanese government announced that the average wage for all industries should be set at 1,800 yen per month as an anti-inflationary measure, PCJAWU was forced to focus on the wage hike struggles of its member unions. Its priority gradually changed from the industry recovery movement to achieving its demands.

When it held an extended central meeting at the end of the year, its executive committee proposed a new policy to its members, that it should work on the production recovery movement only if it was useful to achieve their demands. However, some members objected to this proposal because they contended that the production recovery struggle was the most important issue in Japan at that time, and more aggressive policy, i.e. all people’s struggle, was necessary. This objection was approved. A new revised policy, focusing on the production recovery struggle, was adopted.

The slogan “production recovery struggle” seemed similar to that of the production recovery movement; sometimes it was the same, sometimes not. The former had a double meaning. It originated in the policy of the Congress of Industrial Unions of Japan (Sanbetsu Federation), a leftist national center, in November 1947. Ostensibly, it referred to the production recovery movement, but it also implied all working people’s struggle against the Japanese government. This double meaning made the policy change ambiguous, and was thus accepted more easily by both production recovery movement factions, i.e. the executive committee, and radical factions including communists.

Past studies have rightly characterised the amendment as a change to a more aggressive policy. However, we must also add that PCJAWU still managed to maintain commitments to the policy of production recovery movement thanks to the double meaning of “production recovery struggle.”

**Keywords** : Japan Automobile Workers Union, Sanbetsu Federation, Sōdōmei, economic recovery council, production recovery struggle

---

i Professor, College of Social Sciences, Ritsumeikan University

