

## 国際運輸労連（ITF）の過去、現在、将来<sup>1)</sup>

小 林 英 夫

### 要 約

組合活性化のためにはグローバル化に対応した交渉力の再構築が必要だが、その具体例は、グローバルな賃金交渉を展開する国際運輸労連に求められよう。同労連は、かつては反ファシズム・反ナチズムの抵抗運動の故に知られたが、陸海空にわたるその組織は、いまや対テロリズムの情報活動に有効であろう。ところで現在の便宜置籍（FOC）船にたいする TCC-Bench Mark 交渉は反 FOC ではなく、伝統的な組合賃金政策にほかならない。便宜置籍そのものを否定することは困難であり、船籍受入国の規制ないし船舶・乗組員の各国際基準の確保こそ強力に押し進められるべきであろう。

キーワード：便宜置籍；TCC-Bench Mark；青色証明書；Global Union Federation,  
経済学文献季報分類番号：15-53；15-61.

### 1. まえおき

組合運動にかつての精彩はない。たとえばアメリカの場合、それは1980年代に譲歩交渉（concession bargaining）に象徴される後退を余儀なくされたが、組織率でみるかぎり今も基本的に変っていない。日本もそうで、とくにバブル崩壊後が著しい。だがヨーロッパはかならずしもそうでない。それは救いだが、世界の全体像は冒頭の一文につきる。その原因について多くのことが論じられてきたが、根本的には情報技術の進展と共産圏の崩壊のもたらしたグローバルな競争という新事態にたいして、従来型の労働組合が対応しきれていないということであろう。交渉力をグローバルな水準で再構築し強化することが労働組合の今後の課題となろうが、それは容易でない。その問題に接近する最良の道のひとつは、おそらく国際運輸労連（the International Transportworkers Federation、略して ITF）、とくにその海員部会の活動を点検してみることであろう。というのも海員にはすでに国際労働市場が存し、ITF は、そこに組合機能をいかに働かせるかに苦勞してきたからである。ITF は1996年

1) この覚書内の FOC にかんする記述については、国際運輸労連のインスペクターである全日本海員組合の田口雅彦氏から資料の提供を受けた。また同氏の近畿船員地方労働委員会連絡会議（平成15年8月19日）における報告「FOC キャンペーン」にも少なからず負う。

に創立100周年を迎えたが、幸いなことにその翌年には記念論文集が出版されている<sup>2)</sup>。内容はITFの過去の歴史を中心とするが、もちろん将来も展望されており、むしろそこに出版の意義があろう。問題解決の鍵がそこに見つかるかもしれないというのに、日本では本書はほとんど知られていないようだ。よって以下にそれをみよう。

## 2. ITFの生い立ち

1860年代が第1インターナショナル(1864~1876)にみられる国際労働組織の模索の時代とすれば、1888年のロンドンの国際労働組合会議以降はその実践の時代であろう。1890年にはイギリス海員組合がコペンハーゲンの海員争議を支持し、その後外国人船員の組織化を進めるなど国際主義への動きがみられる。1896年のロッテルダム港湾争議では同海員組合が協力し、争議後にロンドンに海員と港湾労働者が集まって国際組織の可能性を探ったが、これがITFの始まりである。同年に第1回運輸労働者会議が開かれたが、組織対象を厳密に運輸労働者に限定してITFの名称を正式採用したのは、1898年の第3回会議である。門戸は当然鉄道、路面鉄道、自動車に解放された。20世紀に入るとアメリカ港湾労組の加盟の動きに伴って対米組織化(特に黒人の組織化)が強調され、1908年のITF大会は対外国人・対黒人活動の強化を決議している。今や国際化したITFの問題は、T・マンのごときイギリス人指導者と書記局の弱体性であって、かれらの国際主義に反対するドイツ人たちは、書記局をロンドンからハンブルクに移せしめ、マンを継いだB・ティレットの後任としてH・ヨッハデを指導者とするに成功した。その後ITFは、1910年の50万人から1914年の100万人へと勢力を倍加させただけでなく、1911年のイギリス運輸(海運・港湾・鉄道他)争議にさいしては国際支援とスト破りの防止に貢献した。その結果ヨッハデとティレットが親しくなっただけでなく、イギリス人とドイツ人の両グループの間にも絆ができた。要するにITFの創設と初期の発展に寄与したのはイギリス人だが、その後の秩序ある発展に寄与したのはドイツ人である<sup>3)</sup>。

## 3. ITFと第1次世界大戦

1914年の大戦勃発により書記局は、交戦国加盟組織の連絡事務所としてアムステルダムに移され、オランダ海員組合のJ・ブラウティガムが実務を担った。当初はイギリス船員が抑留ドイツ船員を支援するなど国際連帯がみられたが、やがてヨッハデとティレットは自国の

---

2) Bob Reinalda ed., *The International Transportworkers Federation 1914-1945: The Edo Fimmen Era* (Stichting beheer IISG, Amsterdam, 1997) pp.301.

3) *Ibid.*, pp.38~43.

立場を反映して対立し、その融和は成らなかった。ヨッハデは入隊して消息不明となり、イギリスの運輸労働者はドイツ人書記局の裏切りを理由に ITF を批判した。1918年の大戦終了直後、オランダとスウェーデンの組合が ITF の再建に動くが、イギリスの組合は、ドイツの組合とのいかなる関係修復をも拒否した。1919年オランダ、ベルギー、ドイツ、イギリス4カ国の運輸労組代表がアムステルダムに集まり、英独代表のぎこちないが劇的な出会いの一幕を経て ITF の再出発（ただし事実上の海員抜き）となった。1920年のクリスティアニア（現オスロー）における ITF 大会で、本部はアムステルダムに留めおき書記長には前年就任のエド・フィメンが留任し、組織の運営は大会（2年毎）、評議員会（年1回）、執行委員会（年4回）、運営委員会（本部所在国の加盟組合の任命する3委員）によるとする規約が決定された。翌1921年には産別部会（港湾、鉄道、海運）とそれぞれの総会および書記局が設けられた<sup>4)</sup>。

#### 4. ITF と国際労働組合運動

大戦中の ITF のドイツ人指導部による運営に不満だったイギリスの J・H・ウィルソンやアメリカの A・フェルセスは、1918年にコペンハーゲンで国際海員同盟 (ISF) を結成して ITF と対立した。1920年の ILO 海事総会で正当な労働代表たりえたのは、ISF の方である。だが ITF は争議の国際支援をする一方で傘下組合に ISF との二重加盟を禁じたため、加盟組合の ISF 脱退が始まり、やがて ISF は ITF と競合する力を失った<sup>5)</sup>。

革命直後のロシアの労働組合との関係は、ITF や国際労連 (IFTU) 内に革命の心情的理解者が結構いたのにモスクワ側が攻撃に急だったため、必ずしも良好でなかった。1921年モスクワで赤色労働組合インターナショナル (RILU) が結成されると、フィメンは RILU 支持者にたいして組織防衛に努めた。やがてフィメンは国際緊張の高まりの故に対露姿勢を変え、1923年1月の RILU の統一戦線の呼びかけは拒否したものの5月の ITF とロシア労組の代表会談では、反ファシズムとソ連防衛を決議した。そのためフィメンは強い批判を浴び IFTU 書記長を辞したが、ITF 書記長の辞職は辛うじて免れた。他方イギリスでも労働組合会議 (TUC) がロシアに接近して英露労組委員会を設置し (1925年)、ロシア労組の IFTU 加盟を訴えたが、IFTU 内の反対が強く実現しなかった。やがて TUC は英露労組委を脱し、国際的労働統一の問題は下火となった。なお RILU は ITF の競合組織として海員港湾労働者インターナショナル (ISH) を創設し、フィメンを敵視の標的とした<sup>6)</sup>。

4) *Ibid.*, pp.47~51.

5) *Ibid.*, pp.77~80.

6) *Ibid.*, pp.94~104.

ITFの抱えた最大の問題はIFTUとの機構上の矛盾である。労働組合の組織ベースは職種か産業であり、そのベースの上で組織が地域レベル→国レベル→国際レベルへと発展するという理念からすれば、各レベルの組合の協議機関にすぎない各レベルのセンター組織はその流れに付随するものであろう。IFTUは国レベルのセンターの国際連合体であって、国レベルの職種別産業別組合のそれではない。後者が国際産業別書記局（the International Trade Secretariat, 略してITS）であってITFはその有力な1つであり、フィメンはITSのIFTUにおける従属的役割に不満をもった。だがITFの主張は支持されなかった。結論はIFTUとITSとは対等でなく、ITSの役割は諮問的だというにあり、ITFは敗れたのだ。その底流にあったのは傘下組合のIFTUとITSへの二重上納の問題であり、ナチス政権下のドイツ労組の脱退による財政難がそれを一層複雑にした。IFTU執行部は、ITSをIFTUに統合し、一定の上納を条件としてITSの発言権を認める案を考えたりしたが、結局は財政難の解決を欧州外への組織拡大に求め、組織改革は調整委員会に委ねることにした。だが調整委員会はうまく機能しなかった。ITSのなかで戦時中唯一機能したITFは、戦後の活動再開についてIFTUに協力を申しでたが拒否され、特別に設置されたIFTUの非常時委員会がそれを検討した。その案は、IFTUのベースは各国センターとし、各ITSは6部門に編成して部門代表をIFTU執行委員会に入れるというものだが、ITS側はこれを拒否し、ITSは国別センターと対等の自主権をもつとの妥協がなされた。だがIFTUに国際労働運動を主導する力はもはやなく、二国委員会（米英、仏英、英ソ）とTUCは、IFTUの廃止と世界労連（WFTU）の設立（1945年）に合意した。WFTUは産別部にITSを統合しようとし、ITFはそれを拒否した。結局WFTUは分裂し、国際自由労連（ICFTU）の誕生（1949年）となった<sup>7)</sup>。

ITFの欧州以外への組織拡大についてみると、1919年にアジア（とくに日本）への拡大が論じられ、1922年には組織拡大に人の派遣の必要なことが強調されたが、現実に非欧州の組合（北米、中南米など）が加盟したのは1923年である。米窪満亮氏の参加した1924年大会は、植民地の組織化を議題としただけでなく、評議員会に非欧州代表を加える権限を与えた（1930年印度と日本の代表が加えられる）。1931年ITF会長・書記長の日本、中国、印度、蘭印への訪問が決定され、9月に書記長フィメンが来日した（本土→朝鮮→満州→上海の行程を米窪が随行し、通訳を勤めた）。だがITFの地域別再編（地域別書記局の設置）という1928年大会方針は、当時のアジアでは実現しなかった。またフィメンの反植民地・反人種差別主義は、若干の非欧州組合の加盟という成功を取めたが、1920年代に顕著な西欧船主による中国人船員雇用差別のような慣行を是正することはできなかった<sup>8)</sup>。

---

7) *Ibid.*, pp.106~116.

8) *Ibid.*, pp.117~124.

最後に ITF の ILO 活動を条約・勧告の成立状況からみる。鉄道労働者部会は ITF 内の最大の部会だが、自動連結、団結権、労働時間のいずれの問題についても、ILO 活動の進展はない。港湾労働者部会は 2 番目に大きい部会で、1945年までに重包装貨物の重量標示や貨物積卸時の災害防止について 3 条約・3 勧告を得たが、その後の新しい動きは 1973 年からである。前 2 者ほどの勢力ではないが「最もうるさい」(the loudest) のが海員部会であり、同部会は、対 ILO 戦略から ITF 大会時に部会会議をどの部会よりも多く開いた。ILO が海事に限って労使 2 者構成の合同海事委員会を設け、特別の海事総会で議することにしたのも、海上の特殊事情による。ただし当初 ILO に力を有したのは ISF であって、ITF が ISF にとって代わるのは 1924 年からである。成立した海員の条約・勧告は多岐に亘り、1945 年時点で 13 条約と 6 勧告、ITF100 周年時点で 36 条約と 26 勧告に及ぶ。その集大成は国際海員法典と考えられるが、それは「体系的な計画行動の帰結ではなくて当事者間の力関係の結果」であるという。なお注目すべきは、ITF は国際法典を欧米基準と考え (1924 年)、戦時には連合国商船隊の労働条件均一化の方針をとったが、一方 ILO の合同海事委員会が各国への条約批准要請とならんで有色人船員の白人に比して不利ならざる労働条件を決議したことである。戦後初の海事総会 (1946 年) は 9 条約と 4 勧告を採択したが、それは ITF にとって満足すべき成果であった。他に漁船員、道路運送労働者、路面鉄道労働者、内陸水運労働者、民間航空労働者の 5 部会が存するが、ILO にかんして付言すべきは漁業と道路運送である。漁船員が部会として海員から独立するのは 1949 年で、1959 年には最低雇用年齢・身体検査等の条約、1966 年には能力証明等の条約と訓練にかんする勧告が成立した。また欧州における自動車運転手の保護規制の運動の歴史は古いが、週 48 時間・休憩時間の条約と関連する 4 勧告が成立したのは 1939 年であって、その後 1979 年まで動きはない<sup>9)</sup>。

## 5. 国際政治における当事者としての ITF

両大戦間期の国際労働組合の活動の大きな特徴は、それが労働者の反独裁的国際連帯の理念を文字どおり実行に移したことにある。

(1) ハンガリーの場合 1920 年 3 月 IFTU は、ハンガリー政府によるソビエト・ハンガリー共和国人民委員の略式裁判と処刑の計画を知ると、同政府にボイコットの警告を発し、5 月にはその開始を決議した。6 月 ITF も参加を決定した。ハンガリー政府は、IFTU の批判する白色テロは誇張であり、ボイコットは主権侵害であるとした。各国の世論や新聞の論調は分裂したが、全体としてボイコット反対であったという。IFTU のボイコット決議は加盟組

9) *Ibid.*, pp.130~149.

合を拘束せず、したがって参加の程度は、オーストリアの完全参加とルーマニアの不参加を両極端として国によりさまざまであった。ハンガリー政府は対抗措置をとり、オーストリアにたいして国境を完全に封鎖した。オーストリア蔵相が IFTU とハンガリー政府との間の調停に入り（ハンガリーの対抗措置の効果の表われ）、6週間に及ぶボイコットと反ボイコットは終わった<sup>10)</sup>。

(2) ポーランドの場合 IFTU は連合国の対ソビエト・ロシア干渉を非難していたから（1918年）、連合国がポーランドに武器を供与してロシアに侵入させると（1920）、すぐ抗議し、武器輸送の阻止を決定した。ITF も呼応した。ダンチヒの港湾労働者が陸揚げを拒否し、欧州諸港でもボイコットがあり、ドイツ政府も領内通過を禁じた。遂にロシアとポーランドの2国間交渉が行われ、ボイコットは止んだ。ITF は、ハンガリーの場合を含めて2つのボイコットの成功を祝福したが、1923年の仏・ベルギー軍による独ルール地方の占領にたいしては、フィメンの意に反して立たなかった。時代は変わったのだ<sup>11)</sup>。

(3) イタリアの場合 ムッソリーニ政権の誕生（1922年）によりファシスト組合のみが存在することになった。組合復活を意図する G・サルデリは、1926年ローマに ITF の鉄道部会（ITS）を設立するが、本部を襲撃されてフランスに亡命した。かれは反ファシスト宣伝活動に努め、ITF こそはそれを支援せる唯一の国際組織であった。1930年7月に ITF の資金援助で行われた G・バッサネシ他の飛行機によるミラノ上空からの反ファシスト文書の投下は、その一例である<sup>12)</sup>。

(4) ドイツの場合 ITF 大会で反ファシズムを唱えたドイツの指導者も、ヒットラーが政権を取ると妥協し、IFTU の対独ボイコットの防止をフィメンに訴える始末であった。ITF の J・オルデンブレクが1933年に訪独して執行委員の H・ルドルフと会い、ドイツの抵抗運動が始まった。1935年までに鉄道労働者の国内非合法ネットワークが確立されて（ゼネストも可能）、ITF は接触を維持したが、ゲシュタポに逮捕された。すぐ連絡網が再建され、非合法パンフレットの配布や新聞発行がおこなわれるが、再び活動家の一斉逮捕となった。1938年ルクセンブルクに逃れた H・ヤーンを中心に反ナチス網の構築が試みられるが、多数逮捕された（結果は1名死刑宣告、1名獄中死亡など）。その後もヤーンの活動は続くが、結局は少数の抵抗に終わった<sup>13)</sup>。

鉄道労働者と対照的なのが海員である。海員は合法的に出国でき、ゲシュタポの手も届か

10) *Ibid.*, pp.155~163.

11) *Ibid.*, pp.164~166.

12) *Ibid.*, pp.167~172.

13) *Ibid.*, pp.176~181.

ない。アントワープが活動拠点となったが、合法活動を主張する ISH や独共産党と非合法活動しかないとする活動家とが対立し、後者はグループとして ITF と協力した。1939年ドイツの非合法グループは壊滅状態だったが、アントワープの ITF グループは、ドイツの航路に300の連絡員を配しえた。かかる成功の一因は、束縛を嫌って渡り歩く海員の性格にある。そのネットワークはゲシュタポの侵入を許さず、モデルとされた。ITF は、デンマーク、ノルウェー (オスローの指導者 W・ブランドは後の独首相)、フランス、アメリカ西海岸等の諸港湾で協力を得たが、アントワープ以外の ITF グループは、海員でも ITF メンバーでもないことがしばしばであった<sup>14)</sup>。

(5) スペインの場合 1936年のスペイン市民戦争は、ファシズム反対を革命日程に結びつける可能性の故に国際労働運動にとって象徴的な意味をもった。ITF は、スペイン向け軍用貨物の点検を傘下に指令し、またスペイン共和国支援の拠金を行なった。従来 ITF に無理解だった共和国も、戦線で倒れた ITF メンバーの救済基金を設置し、また各国駐在の大使に ITF への協力を指示した。ITF のフランコ政権にたいする通商ボイコットの呼びかけには、ノルウェー海員は呼応したが、中立の立場の英国の組合は反対して ITF 脱退まで考え、労働者連帯の見通しは消えた。スペイン市民戦争を反ナチ闘争と見る ITF グループは市民軍に参加し、ある戦闘でその中隊が重大な損失 (半数が死傷) を蒙ったが、イギリスの不介入は、ドイツとイタリアからのフランコ政権への武器・軍隊の輸送 (ITF の情報網はそれを捉えた) を許し、市民戦争を「悲劇的な茶番」とした。他方ソビエト・ロシアは、国外でスペイン共和国を支援しながら国内ではトロツキストを弾圧し (ITF メンバーも逮捕)、コミンテルンにたいする ITF の怒りを買った。結局のところスペイン共和国は敗れてナチス・ドイツが強大となり、大戦が不可避の下では唯一のファシズム対抗策は再軍備と信じられた。1938年に ITF は書記局のロンドン移転を決定したが、一方アントワープ・グループは、全ドイツ船舶の航行停止を計画 (エンジン投入用の水銀カプセル保持などを含め) するとともに、英仏情報部にも協力を求めた<sup>15)</sup>。

(6) 西側情報機関との協力 ITF と英仏情報機関の公式協力関係は1939年からである。すでに1936年に H・クニユフケン は、独再軍備計画の情報を英仏に提供していた。1938年英情報部は、スウェーデンからドイツへの鉱石輸送のサボタージュを計画してフィメンと協議するが、翌年中止となり、これに怒ったフィメンが絶交せんとしてクニユフケンに宥められる一幕もあった。1939年かれらは仏情報部と会い、求めるは金銭ではなくて非合法活動する仲間への協力であることを強調したが、協力ルールは一方的だったようで、大戦勃発時フラン

14) *Ibid.*, pp.181~185.

15) *Ibid.*, pp.185~189.

スは、5人のITF独海員を敵性国民として抑留した。この点では英情報部の方が同情的だった<sup>16)</sup>。

(7) ITFのレジスタンス 大戦勃発とドイツの電撃戦はレジスタンスの夢を砕く。いわゆる「奇妙な戦争」(“Phony War”)の時、独船のサボタージュが散発に終わっただけでなく、レイキャビックの英領事は2件の独船反乱に無関心を装い、スウェーデン政府は独脱船者を本国送還し、以後ドイツは船内規律を強化した。さらにスウェーデンでは、クニユフケンが情報活動の故に警察に逮捕され、以後もITFの独活動家の逮捕が続いた。ゲシュタポは、独船サボタージュとの関係でクニユフケンの引き渡しを求めたが、ITF会長と英駐瑞典大使の尽力でスウェーデン内での監禁に止まった。フランスではITFの反ナチ独船員が抑留されており、在英中のフィメンはその英送還を求めたが、成らなかった。一方ヤーンは、ドイツ鉄道労働者の非合法活動(列車の脱線や信号操作による誤誘導など)を指導し、また独内陸船員は、英情報部の協力で非合法活動を再開したが、大した効果はなかった。ヤーンは、ドイツのルクセンブルグ侵入後イギリスに逃れた。結局はITFの欧州活動が粉碎され、各地で独指導者が拘束された<sup>17)</sup>。

「奇妙な戦争」後の1940年8月、イギリスに特別作戦実施本部(SOE)が設置された。役割は通商ボイコットにあり、組織はプロパガンダ担当のSO 1とサボタージュ破壊担当のSO 2に分かれた。前者の活動計画の1つが欧州革命放送局(SER)であり、放送内容は亡命ドイツ人が決定したので、ITFのW・アウエルバッハは労働サボタージュの知恵を授けえた。ヤーンが鉄道サボタージュを訴え、1941年11月、62人の鉄道員が200件の怠業に関してゲシュタポに逮捕された。ゲシュタポの報告では、ヤーンの関係せるサボタージュは1941年11月71件(うち鉄道34件)、同年12月47件(うち鉄道17件)、1942年764件(うち鉄道171件)であるが、鉄道のそれは、注油、ブレーキ点検、操車場の列車誘導等に関するものであった。一方国際社会主義者同盟(ISK)の元メンバーでSERと関係あるヒルダ・モンテは、1941年にSOEの支援でリスボンに入ってITF連絡網を構築し、これと接触したルネ・ベルトレは、スイスからフランスを移動してITF海員をメキシコに亡命させた。ただしアントワープのITFグループは、仏ヴィシー政権によってナチスに引き渡され、W・レーマンはゲシュタポ本部で死んだ。他方1941年にブラントとI・エンデルレはITFにたいし、訪独・在独のスウェーデン人やノルウェー進駐のドイツ兵をつうじてドイツとノルウェーの情報を収集すべく協力を申しでた。翌夏エンデルレの仲間はスウェーデンで非合法活動を開始するが、取締強化で活動は困難となり、1943年崩壊した。1944年6月ITFのF・コスロウスキー

16) *Ibid.*, pp.189~191.

17) *Ibid.*, pp.191~193.

が連絡網の再建に乗り出し、接触した ITF の A・シュミットは、スウェーデンでの非合法文書活動に加えて独船員の離船を促し、停船を余儀なくさせた。

なお1944年初 ITF と ISK は、アメリカ戦略局 (OSS) と協力してドイツに非合法組織をつくろうとした。4月に ISK のエンネ・カピウスが潜入し、9月には夫のユップが落下傘潜入し、ルール地区に組織をつくった。カピウス夫妻は逮捕を逃れたが、W・キルスタインは逮捕され、ヒルダは国境を不法に越さんとして殺された。またスウェーデンからドイツへの密入国計画は、SOE の反対で成らなかった。要するにドイツにはフランスのようなレジスタンスの空気はなかったが、ITF も ISK も OSS も、その可能性を過大評価したのだ<sup>18)</sup>。

## 6. 第2次世界大戦における ITF 活動

(1) 国際労働組織として 1939年6月 ITF 評議員会は、前年の大会で委譲された権限にもとずき本部のロンドン移転を決定した。アムステルダムの事務所は残されたが、オランダを占領したナチスは、管理者を収容所に入れ、建物を売却し、文書を没収した。大戦中のこととして大会、評議員会、執行委員会は開かれず、運営委員会 (3委員すべて英国人) と書記局が組織を運営した。運営委員の1人が英運輸一般労組の E・ベヴィン (1940年5月チャーチル内閣の労相となる) である。ITF は連合国支持の立場にあり、独ソ不可侵条約によるコムニストの戦術に影響されたものの自立自存する力は保持した (ただし加盟組織の脱落があり、非欧州世界への組織拡大を唱えた)。ノルウェー、デンマーク、オランダ、ベルギー、フランス、ポーランドの各海員組合は英国に活動の場を移し、1941年7月にはノルウェーを除く前記5カ国の中央運輸労働者組織 (BDDFP) が結成され、ITF に加盟した。この組織は、ロンドンの ITF と同一ビルに本部を設け、英国各地に支部を置き、メンバーの利益追及と並んで反独裁を唱え、入港船舶を訪れて活動した。当時英国政府がオランダ船員の賃金が英船員のそれを上回ることを理由に亡命オランダ政府に船員の賃下げを求めたところ、同政府は戦時ボーナスのみを引き下げたので、英政府は、他の連合国との比較で自国船員の賃上げをせざるをえなかった。BDDFP は、1945年夏解散した<sup>19)</sup>。

英国内のスウェーデン、ギリシャ、ユーゴスラビアの海員の場合、かれらは中立その他の政治理由から別組織をつくった。英船の中国人船員の場合は、かれらは全中国海員組合の英支部を結成して白人船員との均等待遇を求め、ITF はかれらの英海運連盟との交渉を支援し、死亡補償以外の点で合意が成った。またインド人船員の場合、英港湾でかれらに接触できなかった全インド海員組合会長は、ITF に頼みこんで英政府に掛け合ってもらおうと、英政府は、

18) *Ibid.*, pp.193~198.

19) *Ibid.*, pp.217~221.

インド当局との話し合いを主張して交渉を拒否した。ITFは、前記会長をオルグとして2都市にインド海員センターを設立せしめ、それらは翌年全インド海員組合の支部となった。ITFはインド当局に圧力を加え、ロンドンのインド高等弁務官の許へ代表を送り、ILO理事会でインド当局を非難した。最後にアメリカの場合、いわゆる「奇妙な戦争」中に軍需物資を積んだ連合船が、乗組員離船等の問題を理由に米国港湾内で停船せしめられ、海員間に混乱を招いた。一部はナチスの宣伝、一部は欧州の海員組合を抑制しようとの米国の思惑がそこにあったという。ITFは情報宣伝活動の必要を感じ、まず国際商船職員協会(IMMOA)のO・ベクーをITF代表として、また後にはITFのオルデンブレクをそれぞれ派米し、ニューヨークに事務所を開設せしめた(1941年5月)<sup>20)</sup>。

(2) アメリカ情報部との協力 有名な米戦略局(OSS)は、ルーズベルトが1941年に設けた情報調整官(COI)をその翌年に発展せしめたものだが、その労働部の設置に寄与したのはA・ゴールドバーグ、W・ドノヴァンその他である。ドノヴァンは反ナチ的労働組織を思いついたが、当初の労働部に労働地下組織を利用しようとの考えはなかった。だが元独社会党議員だったトニ・ゼンダーは、最強の抵抗運動は労働者から生まれるもので、労働的民主的手法こそが力をもつとして、ゴールドバーグにこの点にかんする調査機関の設置を提案した。OSSは、自ら関わらない形で欧州労働調査室を設置した。OSSが先ずはITFのオルデンブレクに接近した背景には、かかる状況が存する。OSSは、ベルギー情報部との関係を疑ってベクーとの接触をためらい、OSSとITFによる南仏運送サボタージュのベクー提案も信用しなかったが、ゴールドバーグの方は心理戦争の実際(飛行機からの宣伝文書投下など)にベクーの支援を求めた。1942年夏以後OSSは、労働者を心理戦の重要な市民要素とみてITFと接触し、さらにゴールドバーグは、OSSのロンドン事務所設置のため渡英し、ITFやIFTUなどと接触した<sup>21)</sup>。

OSSとITFの協力は2つの型に分けられる。第1はOSSおよび海員組合組織による船舶偵察員計画であり、具体的には船内情報員による乗組員問題等の報告の欧米・アジアにわたる収集であって、成功を収めた。第2はITFの対スウェーデン接触であって、ゴールドバーグはそれをよき情報源とみ、その接触の拡大に努めた。アメリカ鉄道労組執行部協会(RLEA)のV・シャホルムも、鉄道労働者との接触のためスウェーデン入りをした。かくしてOSSは、ITFをつうじ独労働者について最上の接触ができ(独鉄道労組の協力者は200人以上)、最良の判断ができた。フランスについてもOSSとITFは協力し、例えばITFは、地下運動支援の資金をスウェーデン、イギリスその他の国の組合から確保し、またゴールド

20) *Ibid.*, pp.221~223.

21) *Ibid.*, pp.225~226.

バーグはベクーの南仏派遣を考えたりした。ドイツの徴用せる仏労働者の帰国を利用した情報経路計画には、ルクセンブルグ労相が協力した。ただし仏情報機関との関係はしっくりしなかった。なお ITF は、OSS との協力について協定化を求めたが、それには合衆国陸軍や英戦時運輸省が絡み、最終的には実現しなかったようだ<sup>22)</sup>。

ゴールドバーグは、連合国の戦争努力への労働界の公式支持を欲し、1942年に英米労組の共同声明を求めたが、TUC、AFL、CIO それぞれの事情があり、困難であった。翌年初ロンドンの OSS は、仏非合法組織 CGT への米労組の支援 (AFL と CIO による \$ 25000) を要請したが、AFL が躊躇したため CIO が説得し、ベヴィンも AFL 会長に ITF 活動の重要性を説く手紙を書いた。OSS の D・ショウは米鉄道労組や RLEA と接触し、前者の F・スウィツァーをロンドンに、また後者のシャホルムをストックホルムに滞在せしめた。RLEA が OSS から資金を得たか否かは不明であるが、もし得ていたら、それは ITF の方針に反しよう<sup>23)</sup>。

以上のように英米の労組間協力や米労組の情報活動協力は必ずしも実らなかったが、それと対応していたのが IFTU の弱体ぶりである。OSS 労働部からみて IFTU に ITF ほどの力はなかった。IFTU が瀕死の状態にあったのは、ロンドンの各国亡命政権が別々のゲームをやり、連合国内の緊張から各国組合間の調和を計るのが困難だったという事情による。戦後に IFTU の価値を期待する向きもあったが、現実に支援能力のあったのは運輸、金属、鉱山の各 ITS であった。この 3 つの ITS は、1943年 3 月にロンドンで合同評議会を設置し、スターリングラードでの独敗北を踏まえて自由労組の再建を声明し、翌月には一般方針を定めた。OSS 労働部はこの評議会を評価したが、それは、今や必要なのは亡命者ではなくて敵国労働者からの協力であり、運輸労働者 (サボタージュも可能)、金属労働者 (武器等の製造に関わる)、鉱山労働者 (石炭・鉄鉱石を採掘) こそは重要な敵国情報提供者だと考えられたからである。海外亡命者からの情報はすでに枯渇していた<sup>24)</sup>。

OSS 労働部は、1943年 9 月アルジェで会議を開き、敵国内の労働者と接触する要員の訓練の要を認識し、以後自ら従来の情報収集陣地から積極作戦室へと転じた。そのためには欧州大陸の組織労働者との接触が必要で、ヴァルラン・ミッション (仏進攻後の CGT との協力) やハイネ計画 (鉄道レジスタンス促進のためのイタリア潜入) は具体策である。ハイネ計画にかんして ITF は、鉄道オルグのヤーンと P・P・ファノを OSS の指揮下に置いた。2 人は、アルジェリアで要員を訓練してイタリアに派遣したが、その目的は、イタリア情報

---

22) *Ibid.*, pp.226~230.

23) *Ibid.*, pp.230~231.

24) *Ibid.*, pp.232~233.

の入手だけでなく CGT 労働者との接触にあった。ITF の関心が伊運輸労組の再編にあったため、ファノは、バリで鉄道労働者会議を立ちあげて再建案をつくらせ、さらに路面鉄道や港湾の労働者活動を支援した。ヤーンもバリにてファノに接触した。なおベクーも加わったが、その派伊が米政府の便宜供与によったというのにアイゼンハウアー将軍他との意思疎通が十分でなく、ロンドンに戻されたという。要するに OSS 労働部が立案遂行し、ITF が傘下組織を再編し、ベクーが自らの役割を演じたことになる<sup>25)</sup>。

イタリアをめぐる ITF と IFTU は争った。1943年9月 ITF は IFTU にたいし、連合国戦争努力にたいする労働協力のために代表団の派伊を提案したが、IFTU は同意しなかった。そこで ITF が単独でファノを派遣すると、IFTU はかなり遅れて1944年8月に ITF を外した代表団（TUC, AFL, CIO, IFTU 代表から成る）を派遣し、両者の関係は悪化した。ITF のオルデンブレクとベクーは IFTU に呼びだされ、外国の活動に関わって金銭を受領したと糾弾された。2人から報告を受けたゴールドバーグは、武官を派英してイーデン外相の立合いの下で話し合わせ、IFTU 会長シトリン（英 TUC 会長でもある）に謝罪させた。だがシトリンの方は、英外務省が ITF によるヤーンとファノの派伊に関心を示すのであれば、IFTU も代表を派伊してよい筈なのに、外務省がそれを歓迎しないことに怒りを感じていた。IFTU は ITF の動きに困惑し、OSS と距離を置いた。シトリンは当初 ITF と OSS の関係を知らず、知るに及んで ITF の独立性を疑い、オルデンブレクがそれをシトリンに納得させるのに苦労した（ITF の金銭受領は否定された）。要するにフィメン、ベクー、オルデンブレクには目的のために手段を選ばないところがあったが、シトリンはそういう型の人間ではなかった<sup>26)</sup>。

結局 OSS 労働部の活動は、2段階に分かれる。第1段階（1942年9月～1943年9月）ではナチス・ドイツ内部との接触を構築しようとし、第2段階（1943年10月～1944年10月）ではドイツ周辺の被占領国に重点を移し、連合軍進攻に備えて活動家の落下傘降下訓練を優先させた（フランスに関しては ITF と CGT が寄与）。連合軍のパリ突入後は OSS 労働部の重要性が低下し、1944年10月に廃止となった。その後ドイツ情報が求められ、翌春までに OSS は150人の男女を入独させるが、その目的は労働勢力からの支援確保ではなくて、軍事作戦への支援であった。ところでかかる OSS 活動を ITF の視点からみると、ITF は、（1）金銭的対価を求めず、書面協定の締結をめざすなど独立性の維持に努めることにより、戦時下の自らの活動能力を高め、（2）ナチス・ドイツと被占領国に非合法情報網を維持して連合軍を助け、戦後の当該地域における正常な ITF 活動の復活にも寄与したが、（3）悲劇は OSS 活動の第2段階における方向転換にあり、その後 ITF は外国政府の方針に翻弄された。

25) *Ibid.*, pp.233～235.

26) *Ibid.*, pp.235～237.

(4) なお ITS と OSS の関係は戦後も公表されず、公式に論じられることもなかったが、ITF 指導者と米国関係者との個人的関係は残り、それが国際労働運動と米情報機関の戦後協力の基礎を築いた<sup>27)</sup>。

(3) 戦後にたいする準備 ITF は、戦時対米活動にさいして自らへの理解を高めるために名目加盟 (年会費 \$ 1000) を認め、戦後その正式加盟への切り替えを期待したが、戦時に ITF に加盟したのは、1942年加盟の北米国際海員組合のみである (戦後は特に AFL 系の組合が加盟した)。米以外の非欧州における加盟は、中南米、アフリカ、中東、アジアの小組合である。欧州における新規加盟は、イタリア、ギリシャ、チェコスロバキアの組合であった。ITF 傘下組合員数は1939年に190万人であり、戦時中に既加盟組合員数は43万6000人に減じたが44万人の新規加盟を得て倍加し、1946年には220万人であった<sup>28)</sup>。

ITF としての活動をみると、ITF は、内陸運送 (鉄道・自動車) 上の連合国協力のための小委員会に参加し、戦後の欧州運輸政策の展開に関わっただけではない。大戦中も ILO 内で活動を続けて国際海員法典の発展に寄与したし、さらに ILO 戦時機構の改革 (内陸運輸委員会の設置など) により運輸労働者が社会的条件の改善に取り組む機会をつくった。また ITF は、BBC と協定して欧州大陸向け放送活動を始め、それを3つの ITS (運輸、金属、鉱山) の設けた合同評議会に引き継がせ、在ロンドン亡命政府情報を13カ国語で放送せしめた (ただし IFTU が伝情報入手のための要員派仏を自らの業務としたため争いが生じ、以後 IFTU がその活動を担った)。なお ITF が非常時体制を解き、通常の執行委員会、評議員会、大会を再開したのは、それぞれ1944年11月、45年9月、46年5月である<sup>29)</sup>。

## 7. 100周年 (1996年) より見た ITF

第2次大戦後の動きを捉え将来を見通すには、100周年に視線を据えるのもよい。1996年の ITF は、120カ国の470組合から500万人の組合員を擁する。産業部会は8つで、部会別 (1993年) では鉄道と道路運送が大きくて各全体の1/3、合計で2/3をしめるが、海員は16%である。本来は欧州中心の組織だが、アジア、太平洋、南北両アメリカ、アフリカ等の諸地域に及ぶ。ロンドンに本部、各地域に地域事務所、またワシントンに FOC 活動の事務所を置く。意思決定機関は大会 (4年毎)、評議員会 (大会直後)、執行委員会 (年2回、下部組織として運営委員会を置く) である。目的は、労働組合と人権の尊重を推進し、社会正義と経済進歩に基ずく平和をめざし、加盟組合の組合員利益の擁護を支持し、自らの調査情

27) *Ibid.*, pp.237~238.

28) *Ibid.*, pp.243~244.

29) *Ibid.*, pp.244~245.

報活動を加盟組合に提供し、困難に直面せる運輸労働者に一般的援助を与えるにある。その手段は、加盟組合への一般のおよび争議支援、加盟各国組合間の相互援助、情報の伝播、国際労働運動との協力、国際機関への協力と参加などである<sup>30)</sup>。

反便宜置籍 (FOC) キャンペーン さて ITF は 8 産業部会を有するが、ITF が世界的にとくに知られるのは、海員・港湾労働者の反 FOC 国際行動（グローバルな労働市場への対応として他の運輸労働者のモデルたりうる）の故である。FOC とは船主の自国旗（自国の船籍）放棄に他ならないが、その目的は、戦時の中立国旗の利用などさまざまである。その始まりは、禁酒法時代の1922年にニューヨーク港外で米船が船客に酒を飲ませるためにパナマ国旗を掲げたことにある。1930年ノルウェー系米人船主が捕鯨船にパナマ国旗利用を決心したとき、かれはそれを必要置籍（flags of necessity）と称した。早くも1934年に ITF は、労働条件の悪化を招くとしてそれを討議した。2次大戦が終ると船主たちは、チープレイバーを求めてパナマ、ホンジュラス、リベリアへと一斉に置籍を始めた<sup>31)</sup>。

1948年 ITF は反 FOC キャンペーンを開始した<sup>32)</sup>。海員部会が対政府活動を担当し、特別海員部（当キャンペーンのセンターかつ非 ITF 海員の組合として新設）が実際面を担当した。海員と港湾労働者は公正慣行委員会を設け、ITF とともに当キャンペーン実施の責を担った。国際機関（ILO と IMO）も、FOC 撤廃をその長期目標として提起したが、それを実現するほどの力はなかった。ITF は、FOC 船主との間に ITF 労働基準の協約を締結することに努めた。かかる協約を締結した FOC 船は1952年50隻だったが、1982年2400隻となり、その後減じて1991年2000隻強であった。闘争として注目されるのは、1958年（11月30日～12月4日）の世界的規模の無協約反対ボイコット（300～400隻の停船）であって、損害賠償訴訟を提起されたものの成功を収め、世界の海運業にグローバルな労使紛争の重大さを認識させた。ITF の原則は、協約は乗組員の出身国よりは真正の船籍国の基準によるというものであった。1971年 ITF は反 FOC キャンペーンを再開し、真正船籍国の ITF 加盟組合もしくは ITF 特別船員部の承認せる協約を FOC 船に統一的に適用させる方式を確立した。具体的にはかかる協約に署名せる FOC 船主に ITF が青色証明書を交付し、ITF インспекターが

30) *Ibid.*, pp.25～27.

31) *Ibid.*, p.28. なお FOC の定義は、当初は「船が伝統的海運国でない国の旗を掲げ、船の所有権と管理がその国とは別のところに存する場合」（ITF1968年大会）とされたが、後に「船の所有権と管理が、掲げている旗の国とは別のところに存する場合」（1974年 ITF 公正慣行委員会）となった。問題は、船籍国と船舶の「真正の関係」であるが、その内容はかならずしも明白でない。なお当該船員を組合側は「便宜船員」（crews of convenience）と呼び、船主側は「必要船員」（crews of necessity）ないし「非国籍船員」（non-flag nationality crews）と呼ぶ。

32) ITF の1948年以降50年間の FOC キャンペーンの簡単な年表は *Journal of the ITF*, 3/98, pp.8～9 をみよ。

FOC 船を入港時に訪問し、かかる証明書保有と協約の履行状況を点検するというものである。これに違反して徴収された協約との差額賃金総額は、1974年～1991年の間に1億4000万ドルに及んだ。なお協約に署名せる船主は、海員の国際援助福利保護基金への醸出を求められた。この反 FOC キャンペーンは、ITF をして伝統的な枠組を超えたユニークな組合たらしめたが、同時に矛盾をはらんでいた。というのも西欧の組合は、アジア海員による仕事争奪の防止をそれに期待し、アジアの組合はその逆を期待したからである<sup>33)</sup>。

国際機関における代表活動 ITF は、労働組合の権利擁護と運輸労働者の社会的保護ならびに運輸政策への合理的な接近のため多年 ILO と関わってきた。ILO 条約・勧告を類別すると、その最大のもは海員に関わり、国際海員法典 (the international seafarers code) と呼ばれる。ILO 総会には特別の海事総会があり、2 者構成の合同海事委員会が ILO 理事会に勧告する。さらに内陸運輸委員会 (1945年 ILO に設置)、国際海事機関 (1958年設立の国連機関で海事の安全・公害を扱う)、中央ライン川委員会 (欧州内陸水運を扱う) でも ITF の代表活動がみられる。航空では国際民間航空機関 (航空の安全、職員免許、危険物運送を扱う国連機関) および合同航空機関 (欧州共通の航空基準を扱う) で、また運輸政策では OECD、国連欧州経済委員会 (鉄道、道路運送、内陸水運の規準に関わる)、EU (運輸社会政策の共通基準に関わる) で ITF の代表活動がみられる。また人権や労働組合の諸権利のごとき一般的問題について ITF は、ICFTU や他の14の ITS と協力している。さらに ICFTU と ITS は、事実上同一の組合運動であるということを自認している (ミラノ協定)。ITF と他の ITS (食品・サービスなど) との関係は強化されている。また運輸企業の多国籍化 (UPS、DHL など) や郵政民営化により、ITS 間の共同活動の要は高まっている。ただし ITF はなお労働組合の世界にとどまっており、環境団体と接触をもつのは化学の ITS である<sup>34)</sup>。

ITF の21世紀への展望 ITF の考える運輸システムとは、国内的・国際的整合性ならびに合理的・協同的・公共的計画性をもつものであり、したがって自由化や規制撤廃は、かかる公共的観念からの後退とだされる。1994年の ITF 文書『運輸労働者：2000年の彼方』によると、以下のようなようだ。グローバル化にはグローバルな対応が必要である。サービス分野としての運輸に GATT (現 WTO) のルール適用を許しながら、そのルールに社会条項を含めようとした先進国組合の努力は、途上国組合から支持されずにそれと対立したため失敗した。だが他方では EU、NAFTA、APEC にみられるような地域ブロック化の傾向があり、地域内団結が国際団結にとって代わることはないような配慮が求められる (これは反 FOC キャンペーンで ITF が経験したところである)。なお航空にもグローバルな労働市場が出現

33) Reinalda, *op. cit.*, pp.28～30.

34) *Ibid.*, pp.30～31.

し、航空のFOCという事態が発生しつつある<sup>35)</sup>。

では21世紀の運輸労働者はどうなるか？ 伝統的運輸と他の運送（郵便・小包）との業域区分が曖昧となり、職務内容も技術的・管理的なものとなる。運輸のなかで組合組織率の高い分野（鉄道）の占める比率は低下しつつある。かかるグローバル化の変化のもたらす国際労働基準の弾力化にITFは抗するであろう。地域別発展を前提にした地域別組織化は認めるが、それがITF加盟組合の傘的（上部）組織となることは許されない。ITFこそがグローバル組織である。グローバル化と地域化の調整手段としては、ITF国際連帯基金の設置と適正情報サービスの提供が考えられる。従来の伝統的な産別部会アプローチでは、幅広い政策展望を欠くおそれがある。よりグローバルで運送様式を超えた（intermodal）アプローチが求められるが、2000年こそはかかる年であろうと<sup>36)</sup>。

## 8. あとがき

以上の記念論文集の内容から2つの大きな論点が指摘されよう。その第1は、ITFが国際政治の当事者として反ナチズムの活動に没入したことをどう評価するかであり、その第2は、ITFの労働組合機能をどこに見いだし、かつそれをどう評価するかであろう。

第1の論点についていえば、労働組合の政治活動とは組合要求の実現を政治面から支えるものだとする立場からすれば、ITFが現実におこなった抵抗運動は、労働組合の通常政治活動の範囲を大きく逸脱しよう。だが労働組合の存在の前提である民主主義そのものが危機に瀕した時代にあつては、その擁護のための抵抗運動は、たとえ底流に社会主義擁護が自由主義的・民主主義的な反ナチズムと結びつきうる状況があつたにせよ<sup>37)</sup>、時代の要請に合ったものとして正当に評価されるべきであろう。問題は、ITFが今後もそのような政治活動をなすべきか否かだが、ITF自身は、理由はともあれ過去の抵抗運動を誇らしげに語る事がなかつたことからして<sup>38)</sup>、それについて冷めた見方をしていることは間違いない。だが皮肉なことに戦争が主権国家間の争いから主権国家对テロリズムの争いに転じた現在、ITFほどの情報収集力をもちうる機関は他になかろう。その陸海空にわたる組織が本格的に機能すれ

35) *Ibid.*, pp.31~32.

36) *Ibid.*, pp.32~33.

37) かかる状況を象徴するのが、1919年以来の平和活動を理由にエド・フィメンのためのノーベル平和賞獲得委員会（委員長ベン・テイレット）が1936年英国で設置されたことであろう。かの有名なジンツハイマー教授がこれを「遊び」とみた以外は、多くの著名な政治家や著述家が支持を与えたという。ただしフィメンは一旦推薦を受諾しながら、立候補の発表直前に辞退した。（Reinalda, *op cit.*, pp.205~206.）

38) 直接的にはドイツ側の抵抗運動者たちが、戦後「スパイかつ祖国への反逆者」や「外国勢力の有給エージェント」などの烙印を押され、中傷されることを恐れたこともあろう。（Reinalda, *op. cit.*, p. 198.）

ば、FBI や CIA のとても及ぶところではない。例の 9 月 11 日事件直後 IMO 総会が海上保安を最優先事項としたとき、ITF 船員部会は船員の履歴 (とくに犯罪歴) のチェックに反対したというが、それは、指名手配されたテロリストの捜査に協力しないということではなからう<sup>39)</sup>。

第 2 の論点は最も興味深い。大雑把に言えば、ITF の労働組合機能は反 FOC 活動に見られよう。かつて製造業の労働組合は、協約締結企業の製品にユニオン・ラベルを貼付せしめ、その購入を消費者に訴えて組合員雇用の増大を計ろうとしたが、ITF の青色証明書はこれとどこか似ていなくもない。問題は、国内市場を前提とした組合コントロールが国際的にどこまで通用するかであろう。大なる国際賃金格差の存在を無視して組合による賃金標準化を強行すると、無理が生じる。たとえばインドの海員組合は、ITF の青色証明書に対抗して独自の賃金を標準とする証明書を発行し、1978年に ITF から権利停止処分を受けた (処分は1980年に撤回されている)。また1971年の第30回 ITF 大会は、FOC 船の AB (able-bodied) 船員の標準賃金の倍増 (£94から£188へ) を決定したが、その半年後に公正慣行委員会は、それを非現実的とみて£115に下げた。その際全日本海員組合は正直に£188を要求し、数百人が失職の憂き目にあったという。アジア地域からすれば、一方では高いヨーロッパ船員賃金の平均を標準としながら、他方では東欧船隊の運賃ダンピングに無関心であった当時の ITF の態度は、アジアの軽視ないし無視と映ったから、アジアの海員がアジアだけの組織の必要性を叫び、アジアだけの標準賃金と福利基金を唱えたのも無理からぬところであろう。ITF のアジア船員地域委員会が発足したのは1980年であり、アジア船員サミットが発足したのは翌1981年である<sup>40)</sup>。現在前者については、総会・委員会を含めた機構が各地域 (アフリカ、アジア太平洋、中南米・カリブ海) に確立されており、後者については、第21回のサミットが2004年3月フィリピンのセブ島で開かれたばかりである。

なおこれと関連して、ヨーロッパ各国の組合がアジア船員 (それぞれの自国の組合員) を強制加入させるという二重資格問題があった。乗船契約ごとに加入組合が変わりかねない珍現象は別としても、それは、確かに ILO の団結自由の精神に反しよう。「ただ乗り」(free rider) を防ぐエージェンシー・ショップ (agency shop) にヒントを得たのかもしれないが、問題ではあろう。現在の全日本海員組合も、非居住の特別組合員数が正規の組合員数を少し

39) これに関連して付言すれば、アルカイダが FOC 船を所有し、それをケニア米大使館襲撃に利用したとされることから、FOC 船にたいする保安上の問題が生じた。

40) 当時の状況については、木畑公一『アジア船員と便宜置籍船』(成山堂書店、昭和57年)が詳しい。なお木畑公一『戦後国際労働運動の軌跡』(日本生産性本部、1991年)の第3部にも要領のよい記述がある。

上回っている。

2002年8月ITFは、バンクーバーで第40回大会を開いた。今やITFは、組合員468万3637名(137カ国の605組合)を擁し、自らをもはやITS(International Trade Secretariat)ではなくGUF(Global Union Federation)であると称する。今回(2000年)のFOC標準賃金(2001年1月1日=\$1250、2002年1月1日=\$1300、2003年1月1日=\$1350、2004年1月1日=\$1400)の決定も、ITF代表者グループ(日本を含む17カ国の船員・港湾労働者代表)と国際船員雇用主協議会(IMEC:ITF協約締結実績のある船会社グループの団体)の合同フォーラムをつうじて正式の交渉機構を確立し、そこでなされたものである。ITFは、この決定を「国際的な交渉が行われた初めての賃金協定」と自賛する。以上は確かに労働組合機能のグローバル化への対応を示しているようだ。だがITFはその発足の経緯からして欧州中心であり、その欧州地域機構は他の地域のそれとは異なる。欧州連合(EU)運輸労連とITFとの調整の結果、同労連と既存のITF欧州機構とを清算してITF新欧州組織を創設することとなり(1998年ITF大会で承認)、1999年6月ブリュッセルにおいてヨーロッパ運輸労連(ETF)が結成された<sup>41)</sup>。結局は欧州という特別な地域の規模が、いまだに地球の規模より優先しているということであろう。その意味ではアジアという地域をベースとした活動がもっと主張されてよい。

最後に反FOCという考え方自体は、再検討されてもよいであろう。というのもITFの反FOC政策は、かならずしも反FOCといえないからである。たとえば便宜置籍船にたいするTCC(Total Crew Cost) Bench Markは、不公正な企業間競争が労働条件を悪化させる故に労働費用にかんして企業間競争条件を均等化させるという考え方に基づくものであろうが、それ自体は伝統的な労働組合の賃金政策でしかない。あるITF調査によれば<sup>42)</sup>、賃金が当時のTCC Bench Mark(\$1200)を下回る船員比率はFOC船について50%、自国籍船について49%でほとんど差がないが、それは、FOC船も自国籍船も共通の労働市場から乗組員を調達するかぎり当然の帰結であって、TCC政策が反FOC効果をもたない証拠といえよう。安全にかんする英国のある調査では<sup>43)</sup>、英国人船員の1995年に至る10年間の海上死亡率が、FOC船の場合は自国籍船の場合の倍であったが、これは、基準未満船の存在(FOCはその原因ではない)こそが問題であることを示す。ITFの1998年ニューデリー大会も、反FOC活動を自国籍の基準未満船にまで広げた。ILOは、147号条約(1976年)で船内安全基準お

---

41) 国際運輸労連『第40回ITF大会活動報告』(日本語版、2002年)、78~79、146~147、168~169ページ。

42) 国際運輸労連『シーフェアラーズ・ブルテン—便宜置籍船に対する50年間の闘い—』第12号(日本語版、1998年)、24ページ。

43) 同上、29ページ。

よび社会保障措置等にかんする立法化を加盟国に求め、また IMO は、船員訓練の質と誠実な資格証明手続の確保を労働供給国の責任とし (1995年)、さらに船舶の国際基準の遵守をその旗国の責任とする旗国管理 (Flag State Implementation) の原則をも確認したが (1997年)、ITF はこれに大きくかかわった。要するにここで求められているのは旗国の責任であって、反 FOC ではない。ITF 自身それを認めているようである<sup>44)</sup>。

---

44) ITF は、1948年のオスロー大会から1998年のニューデリー大会に至る50年間の反 FOC 活動を点検総括しているが (「オスローからデリーへ」)、それは、要約すれば次のようである。すなわち反 FOC 活動は、船籍を自国に戻すという目的の達成には失敗したが、約18000隻の FOC 船の約30% (船員数95000) について協約を締結することに成功した。その背景には、旗国と同単一国籍乗組員の切り離し (乗組員国籍の規制緩和) および乗組員斡旋機関のもたらす雇用継続性の消滅と多国籍乗組員の登場等の現象により、FOC 国対旗国という区別が曖昧になったという状況変化がある。その結果一部の自国籍船の賃金および物理的労働条件は、管理の良好な FOC 船のそれに劣ることとなり、賃金・労働条件の脅威は、いまや FOC 船だけでなく基準未満の自国籍船からも生じることとなった。かくして今後の闘争標的は基準未満船そのものであり、闘争目標は、(究極には FOC 撤廃を捨てないものの) 現実には旗国の如何を問わずすべての船舶に ITF 基準を確立することであると。(ITF Seafarers' Bulletin, No.13/1999, pp.27~29.)