

【資料】

自動車工業と組織労働

井上 昭 一

はじめに

1930年代の、アメリカ合衆国の自動車工業の特徴は、資本の側からみれば、独立系小企業がほとんど経済的重要性を喪失しつつあり、ジェネラル・モーターズ (GM)、フォードならびにクライスラーの、いわゆるビッグ・スリーによる寡占体制が確立したことにある。他方、労働側からみれば、それは産業別組織会議 (CIO) 系の全米自動車労組 (UAW) が成立したこと、すなわち、自動車資本が組織労働者からの「新しい挑戦」に直面したことが特記される。その双方ともに、1929年秋に発生した恐慌と、その後の一連の不況に基点を求められよう。

1920年代から30年代にかけて、自動車工業を組織化するアメリカ労働総同盟 (AFL)——自動車労働者の要求を満たす組織構造を発展させることよりも、現存の職能別組合の差別的特権を擁護することにより大きな関心をもっていた——の中途半端な試みは、「記念すべき愚かな行為」とでも表現すべきものであるが、⁽¹⁾それはさておくとして、1935年8月、当初 AFL の肝煎で結成された UAW——「大恐慌の落し子」といわれる⁽²⁾——は、翌36年5月に

(1) John B. Rae, *The American Automobile*, 1965, pp.128-129.

(2) William Serrin, *The Company and the Union*, 1972, p.115.

第1回大会を開いてCIOへの即時加入を決定し、同7月に正式に加盟した。この時点では、自動車労働者のわずか15%が組織されていた⁽³⁾だけであるが、新しいCIOの旗の下に、UAWは自動車資本との闘いに備えるのである。それは従来から提唱されてきた産業別組合主義理論の最初の試金石であった。

CIOの結成に加えて、(フランクリン・D.)ルーズベルト民主党政府は、労働組合運動の発展を反映した政策をとらざるをえなかった。1933年3月4日、大統領に就任したルーズベルトは、1929年10月に始まった大恐慌によって資本主義の一時的・相対的安定が崩れ、かつてない危機に追い込まれたアメリカで、資本主義体制救済の諸施策ニュー・ディールを打ち出した。その過程で、産業を回復させるためのニュー・ディール計画の一環、全国産業復興法(NIRA)が1933年6月16日に制定された。

NIRAは、アメリカの産業機構を政府によって統制する計画であり、例えば児童労働の廃止、最低賃金と最高労働時間の規定、労働者の団結権と団体交渉権の保証など、画期的な内容をもっていたが、1935年に、最高裁によって違憲として葬り去られた。その後、労働者の希望は、同年7月5日に制度化された全国労働関係法(NLRB、通称ワグナー法)に基づき、雇用主の不当労働行為——例えば、組合員であるという理由で労働者を解雇することや、雇用主の支配する会社御用組合を設立することなど——が明確に規定され、その防止を目的とする全国労働関係委員会の設置に託されることになった。

さて本資料は、Abraham Johannes Muste (1885~1967), *The Automobile Industry and Organized Labor, New Frontiers*, Vol. IV, No.5. Sept. 1936 を抄訳し、紹介したものである。

A. J. マストの経歴は、左翼主義者のなかでも異彩を放っている。もともと彼は牧師であり、ニューヨークのスラム街で働いているときに社会的に目覚めた。彼は半世紀間という長きにわたって、アメリカ平和主義運動に影響力を有していた。晩年においてさえ、彼は積極的な行動主義原則を貫いた。

(3) James J. Flink, *The Car Culture*, 1975, p.186.

例えば1959年には、ネブラスカ州オマハ近くのミサイル基地を取り巻くフェンスをよじ登ろうとして逮捕されたし、さらに例えば、死ぬ直前には、北ベトナムに飛び、ホー・チ・ミンと会談した。

マストの経歴には、別の側面もある。1920年代から30年代にかけて、彼は指導的な労働組織者であり、労働教育者でもあった。彼はまた、アメリカ合同織物労働組合の書記長やブルックウッド労働大学の理事も務めた。さらに本稿でも触れられているが、1934年のトレド・オート・ライト社のストライキや、1935年の GM ストライキにおいても、指導的役割を演じた。

稿者マストは、1930年代半ばの自動車工業界の鳥瞰図をきわめて具体的に、数字を示しつつ論じ、国内市場の相対的狭隘さを克服するために、必然的に、海外、とりわけ西ヨーロッパに最初は商品輸出、続いて資本輸出を行うことによって、同工業がしだいに国際的性格を有し多国籍企業化していく様子を描写している。そして、金融資本と資金的にも人的にも紐帯を強め、ライバル企業打倒のためには現地国政府とあらゆる手段を通じて結託し、官憲買収も辞さないと言っている。また、資本の専制支配に一定の歯止めをかける労働組合の発言力強化に嫌気がさし、資本逃避=逃亡工場を敢行するが、労働組合はそれを許さないためにも団結する必要があると説く。とはいえ、AFL や会社組合のリーダーシップでは不十分であり、自らの希望を託すものは産業別組合主義以外にはないと目覚め、その実現に向けて闘う過程がヴィヴィッドに描かれている。マストは、団結権と団体交渉権を確立するために労働者が4年間にわたって粘り強く闘っている足跡を追い、その闘争からもたらされた教訓のいくつかについて分析している。

当時は、組織労働にとっては快適とは、けっしていえない雰囲気支配的であったが、マストは、急進的な組合戦術が究極的に勝利を収めると断言している。つまり、労資間の闘争は不可避的に続くが、最終的には、自動車労働者がアメリカ労働者階級の歴史に、重要で、ドラマティックで、そして運命的な一章をつけ加えるだろうと確信しているのである。

基幹産業ないし大量生産産業において、産業別に労働者を組織化し、資本

の専制を否定する運動の尖兵の役割を演じることになった自動車工業のストライキに焦点を合わせたマスト論文は、発表後すでに50年の歳月を経ているが、現在の我々の問題意識からしても、色あせるどころか、ますますの光沢を放っている。紹介するゆえんである。

<経済的重要性>

アメリカ経済において、自動車工業の重要性を誇張することはむずかしい。消費者の側からすれば、年々の国民所得のかかなりの割合が、衣食住といった基本的必需品を除けば、他のどの商品よりも自動車に費されている。毎年40億～50億ドル相当の自動車が購入されている。アメリカの自動車登録台数は2,500万台を超えている。全世界では3,700万台である。モーターリストたちは、政府機関によって徴収された税金8ドルのうち1ドルを支払っていると見積もられてきた。

供給者サイドからすれば、自動車工業はアメリカ産業のキー・センターである。それは消費者市場ときわめて重要に連結している。すなわち鉄鋼、石炭、ゴムなどの基礎産業と密接な連関をもち、アメリカ産業全体の歯車が狂って投げ出されないかぎり、破壊されることのないリンクである。500万人以上の人びと、あるいは総労働者の8人に1人が直接・間接に自動車事業から生活の糧を得ている。自動車の生産割合は、直接的には道路建設や石油製品の販売から、間接的には警官の数にいたるまで、我々の経済生活のあらゆる側面に影響を及ぼしている。

自動車企業の影響力は、けっしてアメリカ国内のみに制限されない。これら産業巨人の翼は世界中に伸びている。自動車生産に必要な原材料は、地球上のあらゆる地域から輸入されている。アメリカ産業の需要は、多くの国々の経済に対する決定要因である。自動車企業の商業的・産業的活動も同様に、その範囲において国際的である。巨大な自動車会社は、ほとんどすべての重要な国において、金融的・政治的つながりをもつと同時に、販売機関や製造・組立て工場を有している。

〈金融組織〉

資本主義産業の後発児たる自動車工業は、その技術的發展と金融構造の双方において、もっとも進んだもののひとつである。自動車会社の金融構造は、きわめて明確な方法で、現代の金融の主要特徴、つまり資本主義の主要特徴を反映している。

フォード自動車会社は例外として、すべての巨大な企業は、株式や社債を証券取引所に上場する株式会社形態を採っている。株式会社は株主に対して正規の報告書を発行しなければならないので、我々はこれら諸企業の産業的・金融的な事業活動に関する情報を入手することができる。ところが、フォード社はいまだにフォード一族の閉鎖的な企業にとどまっている。同社の財務上の秘密は注意深く守られている。フォード社に関する我々の唯一の情報源は、同社がマサチューセッツ州で事業を遂行するために、提出することを余儀なくされている年次報告書だけである。

そのフォード社も海外での拡張資金を調達するためには、株式会社形態を採用せざるを得ず、その結果、カナダとイギリスのフォード社も証券取引所に上場され、正規の報告書を発行している。

理論的にいえば、株主たちは自動車会社の利益に対しては、第1番目の請求権を有している。なぜならば、彼らは名目上のオーナーであるからだ。しかし実質的には、企業は役員や取締役たちによって支配されている。彼らは、他の大企業や金融機関と接触を保っている。企業内のこの小集団が実際に会社を経営し、収益のもっとも多いところをとってしまう。

トップ・マネジメントは自らに対して巨額のサラリーとボーナスを認め、そして内部情報網を通して安全に会社の株式に投資する。このような手段によって、例えばジョン・J. ラスコブ——デュポン社の副社長兼 GM の取締役——は、1935年6月、つまり GM が増資を発表する2カ月前に数千株の GM 株式を購入したのである。

役員や取締役たちは、完全に独立した個人というわけではない。彼らは企

業を支配している巨大な金融集団の代理人である。かくして、GM の取締役会にはデュポン一族が君臨していることになるわけだ。彼らは GM を組織し、依然として GM 株を大量に所有している。その他には J.P. モルガンやその仲間——モルガン銀行、ファースト・ナショナル・バンカーズ・トラストなどの頭取、GE 社長のオーエン・D. ヤングたち——も、GM 取締役会に席を占めている。巨大な金融集団は、重役連係、金融上の補助＝融資、諸企業の財務面に精通していることなどによって、諸企業に対して大いなる影響力を行使する。

銀行ならびにそれと結びついて投資会社がつけ加えられるが、この投資会社は新会社を設立したり、あるいは旧会社を再編することによって、途方もない利益を蓄積する。この種の顕著な例としては、1925年ダッジ兄弟社がディロン・リード会社によって買収され、再組織化されたことがあげられる。ディロン・リード社はこの取引で2,725万ドルの現金を手元に集め、さらに1928年のクライスラー社とダッジ社の合併において、1,100万ドル以上の現金を手中におさめた。

このように、「内部者たち」(insiders) は、株主たちが分け前を与えられる以前に、かなりの額を受けとるのである。

<ビッグ・スリー>

GM、フォードおよびクライスラーは自動車業界のビッグ・スリーである。1934年には3社で総販売台数の93.5%のシェアを占めた。GMは43.5%、フォードは28%、そしてクライスラーは22%であり、残る6.5%は独立の小メーカー、すなわちスチュードベーカー、パッカード、ナッシュ、ハドソン、オーバーンなどに分割された。

これらの数字からみて、ビッグ・スリーが自動車業界を牛耳っていることは明らかである。独立メーカーは押しのけられ、そしてテーブルからわずかばかりの残りものを得るだけである。GM、フォードならびにクライスラーの3社だけが自動車工業であると断言できよう。その他のメーカーは相対的

に重要ではないのである。それゆえに、我々はこれらビッグ・スリーに考察の焦点を絞り、典型的な独立メーカーであるスチュードベーカーについては、簡単にみるにとどめよう。

< G M >

GM は自動車工業界の独裁君主 (Leviathan) である。GM は巨額の資本金、多数の株主 (1935年にはおよそ34万人)、非常に多額の投資をした工場や組織などを擁している。同社は、1927~28年にかけてフォード社がT型車からA型車へ転換するために操業停止したときに、前面に登場してきた。それ以来、フォード社は多くの場合に経営困難を表明してきたが、GM はその主導的地位を明け渡したことはなかった。

GM は世界中で6~16気筒にまたがり、価格も525~7,550ドル (1936年工場渡し価格) にわたっている完全な乗用車ラインを製造・販売している。このことは商用車、トラック、キャブ、コーチについてもいえる。イギリスとドイツの子会社は同様な、しかし小型車ラインを製造している。自動車がGM の主要な製品であるが、同社の活動は製造、流通、金融など多くの関連分野にまで広がっている。

GM の他の製品は、フリジデアという商標のもとに販売されている冷蔵庫や空調装置、自動車部品・アクセサリ、暖房器具、照明器具、家庭用器具、ディーゼルおよびガソリン自動車、ディーゼル機関車、アンチ・ノック混合剤、産業ならびに家庭用の電気モーター、冷却剤などである。GM はシボレー、ポンティアク、オールズモービル、ラ・サール、キャディラック、シボレー・トラック、そしてGMCトラックを生産している。次に掲げる主要事業部、子会社、関連会社はこのマンモス会社の規模のものすごさを示している。

AC スパーク・プラグ事業部 (ミシガン州フリント), AC スフィンクス・スパークキング・プラグ社 (英バーミンガム), アダム・オベル社 (独リュッセルハイム), ビュイック自動車事業部 (ミシガン州フリント), キャディラック自動車事業部 (ミシガン州デトロイト), シボレー自動車事業部 (ミシガン州デトロイト), シボレー商用

車体事業部（インディアナ州インディナポリス）、デルコ機器事業部（ニューヨーク州ロチェスター）、デルコ製品事業部（オハイオ州デイトン）、デルコ・レミー事業部（インディアナ州アンダーソン）、デルコ・レミー・ハイアット社（英ロンドン）、エレクトロ・モーティブ社（オハイオ州クリーブランド）、エチール・ガソリン会社（ニューヨーク州）、フィッシャー・ボディ会社（デトロイト）、フリジデア事業部（オハイオ州デイトン）、カナダ・GM社（オンタリオ州オシャワ）、ハリソン事業部（ニューヨーク州ロックポート）、ハイアット・ベアリング事業部（ニュージャージー州ニューアーク）、インランド事業部（オハイオ州デイトン）、ケネティック・ケミカル社（ニュージャージー州ディーブウォーター・ポイント）、マッキンノン・インダストリーズ社（オンタリオ州セント・キャサリン）、モレイン製品事業部（オハイオ州デイトン）、ニュー・デパーチャー事業部（コネティカット州プリストル）、オールズ・モーター・ワークス・サービス会社（ミシガン州ランシング）、オーバーシーズ・モーター・サービス会社（ニューヨーク）、パッカード電気事業部（オハイオ州ウォーレン）、ポンティアク自動車事業部（ミシガン州ポンティアク）、サギノー鍛鉄事業部（ミシガン州サギノー）、サンライト・エレクトリック事業部（オハイオ州ウォーレン）、テルシュテット製造事業部（ミシガン州デトロイト）、ユナイテッド・モータース・サービス会社（ミシガン州デトロイト）、ボグゾール自動車会社（英ロンドン）、ウィントン・エンジン製造会社（オハイオ州クリーブランド）、イエロー・トラック&コーチ=GMトラック会社（ミシガン州ポンティアク）。

GM はまた、航空産業にもかなりの権益を保持している。すなわち同社は、アメリカのもっとも重要な航空会社の1つ、ノース・アメリカン航空会社の発行済株式の約30%を所有しているのである。

ディーラーへの GM 車の販売——カナダの販売および海外出荷を含む——は、1932年の56万2,970台から1935年の171万5,688台に上昇した。1936年の最初の10カ月は、1935年全体よりも20%以上もの増加を示した。1935年では乗用車は144万1,024台、そして商用車は27万4,664台の販売を示した。乗用車部門で最高の売れ行きはシボレー車で82万5,474台、商用車では同じくシボレーの23万8,506台であった。ビュイック、オールズモービル、ポンティアクはそれぞれ10万9,724台、18万8,581台、17万8,083台を数え、キャディラックは8,901台、そしてラ・サールは1万4,095台であった。

1934年にドイツのアダム・オペル社は乗用車を6万3,068台と商用車を

8,597台生産し、イギリスのボグゾール社は乗用車1万8,817台と商用車2万1,639台生産した。

GM は、全世界を市場とする巨大な国際的組織である。GM は、ドイツとイギリス両国に利益を計上しうる工場を有している。例えば1934年に、ドイツの子会社であるアダム・オベル A. G. はドイツで40%のマーケット・シェアを占めた（乗用車とトラックを含む）。イギリス子会社であるボグゾール社は、アメリカやドイツにおける GM 社ほど主導的立場にあるわけではないが、着実にイギリス国内や輸出市場の相当部分を確保しつつある。

<収 益>

1909年の GM の純売上高は2,902万9,875ドルであった。それは1929年には15億440万4,472ドルのピークに達し、1932年には4億3,231万1,868ドルに下落した。そして1935年には、再び11億5,564万1,511ドルに上昇した。純利益は1909年には900万ドル強、1911年にはわずか300万ドルそこそこであったが、1916年には2,800万ドルを少し超え、そして1919年に軍需ピークで6,000万ドルに達した。1921年は第一次世界大戦後の赤字を示したが、1925年には1億ドルの純利益を計上した。今までの純利益の最高額は、1928年に記録された2億7,646万8,109ドルであった。ところが、それは1932年にはわずか16万4,979ドルにまで落ち込んでしまった。1935年に GM は、再び配当に1億6,722万6,510ドルを充当した。そして1936年の最初の9カ月は50%以上の上昇を示した。

実際に支払われた「配当可能利益」の割合は、1909年の4.58%から1928年の61%にまでまがっている。不況期でも GM は、普通株株主に多額の配当を支払い続けた。例えば、1930年と31年の両年には1億3,000万ドル強、1932年にはほぼ5,400万ドル。1935年には収益の63%を配当として支払った。税金は1936年には1億9,575万ドルであった。

総計として表される数字のいくつかは、印象的でしかも重要である。1909年～36年の間に、GM の総売上高は160億ドル以上に達した。同期間中、優

先株配当に総額1億5,500万ドルが支払われ、普通株配当はおよそ15億ドルにも及んだ。また約6億ドルが事業に再投資された。

デュポン社がGMにおける最大の単一の株主である。デュポン社はGMの普通株を1,000万株所有し、最近、そのうちの20万株をデュポン社の株主に分配した。したがって、うまくやった少年の成功物語は投資にある。1921年に戦後不況でGMが困窮しているとき、ジョン・J.ラスコブはデュポン一族に向かって、GMを救済することはデュポン社にとって利益になろうと助言した。デュポン一族は金融商会J.P.モルガンから5,000万ドルを借金し、手持ち資金と合わせ8,000万ドルを投資することによって、自動車会社=GMの25%の株式を購入した。そしてGMの社長としてピエール・デュポンを、また彼の片腕としてラスコブを送り込んだ。GMに投資された8,000万ドルは、デュポン一族のために、配当という形ですでに2億5,000万ドルの利益を計上していた。デュポン社の純利益のうち約44%はGMの配当から計上され、46%は化学製品から、そして残る10%はその他諸々の源泉からもたらされた。

<サラリー>

GMの経営幹部が株主の利益を羨む理由はない。まず第1に、彼らの1934年の年俸は、合計で400万ドルを超えているからである。この400万ドルは、下のように、1万ドル以上の年収を受けとっている245人に分けられた。

給与階層	人数
100,000ドル以上（但し120,000ドル以上はなし）	2人
80,000～99,999ドル	1
70,000～79,999	8
60,000～69,999	1
50,000～59,999	5
40,000～49,999	2
30,000～39,999	7
20,000～29,999	34
15,000～19,999	55

10,000~14,999

130

(10,000ドル以上の給与所得者合計

245人)

1935年12月3日、米証券取引委員会 (The Securities and Exchange Commission) は、GM の役員・取締役の俸給と、年俸2万ドルを超えるその他の従業員の給料を公表した。このグループは1934年には、およそ500万ドルを受けとった。経営担当副社長で経営執行委員会メンバーのウィリアム・S. ヌードセンは21万1,128ドル、アルフレッド・P. スローン社長は20万1,473ドル、ドナルドソン・ブラウンは13万4,688ドルであった。7人のフィッシャー兄弟の給料は7万8,840ドルから12万5,219ドルにわたっていた。海外事業担当副社長のジェームズ・ムーニーは11万8,306ドル、そして主任技師のチャールス・ケタリングは14万495ドルもらっていた。取締役会のメンバーであることを除いて、何の職能も果たさないグループ——全国的に著名な金融家であるジョージ・F. ベーカー、ピエール・S. デュポン、ジュニアス・S. モルガン、ジョン・J. ラスコブ、ジョージ・ホイットニーたち——は、それぞれ、8,763ドルの名誉的な報酬を受けとっていた。

サラリーに加えて、GM の役員たちは2つの形態、すなわちボーナス・プランとマネジメント・プランで補完的な給与を得ている。1934年には、1,534人の役員がそのような報酬を得た。そのうちの約200人は、どちらのプランにも関係していた。およそ250名が参加しているマネジメント・プランは、きわめて単純である。このプランは、役員たちが時価のいかににかかわらず、追加資金を出さなくても、1株40ドルでGM株式を購入できる仕組みになっていた。1936年12月1日、GMは株式市場で1株70ドルで発行したので、役員たちは40ドルで取得した株式を売却することによって、かなりの売買差益(1株につき30ドル)を実現することもできよう。

ボーナス・プランの下では、GMは特別な役員に対して株式を提供する。1935年には、総計18万9,010株の普通株が2,310人の役員の間配分された。仮に、その株式が1株当たり50ドルにしかならないとしても、これらのボーナスは945万500ドルに達するのである。

これらの数字を GM の賃金と比較すれば、次のことに気がつく。すなわち、GM の労働者は非常に季節的変動にさらされ易いのである。例えば、1929年に23万3,286人いた労働者が1932年には11万6,152人に減り、そして1936年末に1929年の水準に回復した。1929年の給料支払い額は3億9,000万ドルであり、1932年では1億4,300万ドルであった。トップ経営者の平均的サラリーは、近年では年間約1万5,000ドルであるのに対して、全従業員の年収は1万ドルをはるかに下回り、およそ1,350ドルであった。

<フォード>

フォード社は、自動車工業では2番目に大きな企業である。ディアボーンにある主要な製造単位は、自社の乗用車やトラック用の部品を製造している。リバー・ルージュ工場では動力、照明、暖房、消防部、電信電話交換、ガラス工場、貨物、研究所、大機械工場などを運営している。さらに少年工用の職業訓練学校、病院、安全衛生部、映画スタジオなどを維持している。フォード社の本社は、その近くに位置している。デトロイト地域近郊には技術研究所、ディアボーンのフォード空港、リンカーン自動車会社、そしてハイランド・パーク工場なども存在していた。リバー・ルージュ工場では溶鉱炉、機関車修理工場、世界最大の鋳造工場、自動車組立て工場、車体工場、コークス炉、平炉、鉄鋼工場や圧延工場、製紙工場、焼結工場、ガラス工場、セメント工場などを経営している。

全米中に散在している小工場に加えて、デトロイトに近接して7工場——ノースヴイル、イプシランティ、フラットロック、ウォーターフォード、フェニックス、プリマスおよびナンキン・ミルズ——が存在している。その他の工場はミシガン州アイアン・マウンテン、ミネソタ州ボウル、ニューヨーク州グリーン・アイランド、オハイオ州ハミルトン、ミシガン州ランセ、ミシガン州ベクアミングにそれぞれ位置している。

フォード社はまた、ミシガン州北部からリバー・ルージュ工場まで鉱石や木材を運搬し、帰路、デュラスに石炭やコークスを運ぶ貨物船を所有・運営

している。同社は海外輸出用として7隻の船舶を所有している。他のフォード社の船は、大西洋や太平洋を航海して、自社の諸工場や外国港に自動車部品を運搬する業務に携っている。フォード社は全米中に11の組立て工場、27の販売機関、19の部品貯蔵支店をもっている。子会社のフォードソン石炭会社は、ケンタッキー州とウェスト・バージニア州に鉱山を所有し経営している。

フォード社はカナダの東ウィンザー、イギリスのダーゲナム、ドイツのケルンに関連会社をもっている。東ウィンザー工場は販売を指揮し、カナダや、実質的に英国諸島を除く大英帝国に原材料を供給している。ダーゲナム工場はイギリスに原材料を供給し、一定割合をヨーロッパの組立て工場にまわしている。ケルン工場はドイツ、オーストリー、ハンガリーならびにチェコスロバキア向けの部品を製造すると同時に、それらの国に対する管轄権を掌握している。

製造工場に加えて、フォード社は組立て工場、サービス工場、関連会社などを次の都市にもっている。

アルゼンチンのブエノス・アイレス、運河地帯のクリストバル、キューバのハバナ、メキシコのメキシコ市、ウルグアイのモンテビデオ、ブラジルのリオ・デ・ジャネイロ、チリのサンチャゴ、ブラジルのサンパウロ、中国の上海、日本の横浜、エジプトのアレキサンドリア、ベルギーのアントワープ、フランスのアスニエーズ、スペインのバルセロナ、イタリーのボローニャ、ルーマニアのブカレスト、デンマークのコペンハーゲン、アイルランドのコーク島、フィンランドのヘルシンキ、トルコのイスタンブール、ポルトガルのリスボン、オランダのアムステルダム、スウェーデンのストックホルム、ギリシアのアテネ、ブラジルのパラ州にゴム栽培用として約250万エーカーの土地（うち8,775エーカーを開墾中）。

1914年にフォード社は26万2,972台の乗用車とトラックを生産した。1925年には199万995台製造した。この年フォード社は1億1,500万ドルの利益、つまり、1株当たり666ドルの利益を計上した。1929年、A型車への移行後、生産は依然として高かったものの、その利益はわずか8,200万ドルであった。1932年の販売は最低で利益は7,500万ドルであった。1932～35年にかけて

て、利益はけっして400万ドルを超えることはなかった。これはフォード社の2つのライバル会社——GMとクライスラー——の興隆の影響による。

1933年までフォード社の利益は膨大なものであった。長年の間、それら利益はすべてフォード一族の金庫に入ってしまった。アメリカ国内において同社は、借金をしたり新株を発行したりすることによって、現在の規模を構築したのではなく、莫大な額の利益を事業に再投資することによって、その大を達成したのである。

＜クライスラー＞

クライスラー社は、ビッグ・スリーのなかではもっとも小さく、かつ後発メーカーながら、GMやフォードのもっとも強力な競合企業である。クライスラー社とその子会社はクライスラー、プリマス、デ・ソト、ダッジ、ファーゴなどの乗用車、トラック、部品・付属品、産業用ならびに船舶用モーターや空調装置などを製造・販売している。同社は10工場をもっている。ずなわち、ミシガン州のハムトラックとデトロイト、オハイオ州デイトン、インディアナ州ニュー・キャッスル、カリフォルニア州ロサンゼルス、オンタリオ州ウォーカービル、そしてインディアナ州エヴァンスビル。

1934年末にクライスラーは5万4,360人の従業員を擁していた。それはGM労働者数のおよそ4分の1であった。クライスラーは直接的に、あるいは子会社を通して、次のような会社を支配している。

アンプレックス製造会社、アンプレックス輸出会社、クライスラー輸出会社、カナダ・クライスラー社、クライスラー・イリノイ社、クライスラー販売会社、クライスラー自動車部品会社、クライスラー・カンザスシティ会社、カナダ・クライスラー自動車部品会社、カリフォルニア・クライスラー社、クライスラー・フィラデルフィア社、クライスラー・ピッツバーグ社、デラウェア・デソト自動車会社、カナダ・デソト自動車会社、ミシガン・ダッジ兄弟社、カナダ・ダッジ兄弟社、ニューヨーク・ダッジ兄弟社、カナダ・ファーゴ自動車会社、デラウェア・ファーゴ自動車会社、ニューヨーク自動車保管会社、ボストン自動車保管会社、ポートランド自動車保管会社、カナダ・グラハム兄弟社、インディアナ・グラハム兄弟社、マックスウェル自動車会

社(ミシガン州), カナダ・マックスウェル自動車会社, ニュー・キャッスル不動産会社(インディアナ州), ペキン・ウッド・プロダクツ社(アーカンサス州), カナダ・プリマス自動車会社, プリマス自動車会社(デラウェア), クライスラー・デトロイト会社(ミシガン州), ハムトラック鉛管・暖房会社, ザップ開発会社, ソサエテ・アノニム・クライスラー社(ベルギーのアントワープ), クライスラー自動車会社(英ロンドン), イギリス・ダッジ兄弟社。

クライスラー社は1925年に5万3,373台, 1927年には19万2,083台の自動車を販売した。1928年にはダッジ兄弟社を吸収合併した。ピークは1929年に訪れた。

年次	販売台数 (台)	配当 (ドル)	1株当たり利益 (ドル)	1株当たり配当 (ドル)
1929	450,543	21,902,168	4.94	3.00
1932	222,512	11,254,232	2.58	1.25
1935	843,599	34,975,819	8.07	2.00

1934年には、総販売台数59万8,884台のうち4万7,172台が輸出された。

<スチュードベーカー>

自動車工業史は、多くの企業が消滅したり、買収されたりしたことを示している。今日、ビッグ・スリーとの競争に直面して歩んでいかなければならない小企業にとっての険しい道は、スチュードベーカー社の歴史によって例示される。同社は自らを「偉大な独立業者」と宣伝していた。もともとワゴン、馬車ならびに馬具の世界最大メーカーの1つであったスチュードベーカー社は、自動車工業においてもパイオニアであり、早くも1902年には、ガソリン自動車と電気自動車の製作にとり組んでいた。

初期のブームの時代にあっては、スチュードベーカー社の事業は順調であった。1923年には、利益は実に1,834万2,222ドルというピークに達した。1920年から29年までの10年間に、同社の利益が941万1,322ドル以下になったことはなかった。しかし、1929年になって問題が発生した。自動車工業における同社の相対的な地位とその利益額は、1923年以来、着実に減少しつつあ

った。

スチュードベーカー社の財政状況は、不況が長びくにつれ、ますます危険になった。1932年の経常損失は557万7,656ドルであった。その年の6月30日までに、同社の純然たる運転資本（子会社のピアース・アロー分は除く）は、946万7,938ドルに減少してしまった。おまけに、支払期日のきた、あるいは支払期日の迫っているものも含めて銀行に480万ドルの短期借入金を負っていた。脆弱な財務基盤を是正するという見地から、手形や社債を発行することによって運転資金を調達する努力がなされた。しかしながら、当時の金融市場の状況がそれを不可能にした。

会社存続のためにスチュードベーカー社は、1932年9月、ホワイト・トラック会社の株式の95%を獲得した。両社の合併が提案されたが、ホワイト社の株主の小集団による反対のため、この計画は流産せざるをえなかった。スチュードベーカーの事業は、たえ間なく衰退していった。

1933年3月に発令された銀行支払停止令が、スチュードベーカー社を管財人の管理下に入らざるをえなくした。管財人はコストを削減した。ピアース・アロー社の株式を売却した。ロックン・モーター社の在庫を一掃した。それ以来、スチュードベーカー社は、財務的に健康体をとり戻した。新しい運転資本を獲得するために、同社は1934年12月10日に再編され、今ではその新しい基盤にもとづいて事業活動を遂行している。まだ利益を計上するまでにはいたっていないが、1934年全体の欠損額は、わずか100万ドルほどにとどまった。

スチュードベーカー社の主要工場は、インディアナ州サウス・ベンドに位置している。また同社は、以前に製造に利用されていたが、現在では遊休化している4つの工場をデトロイトに所有している。カナダ・スチュードベーカー社は、オンタリオ州ウォーカービルに1つの組立工場をもっている。同社は、乗用車系列に加えて4トラック系列——ホワイト、PA、スチュードベーカーおよびインディアナ——を製造しており、それらすべてはホワイト社によって販売されている。このホワイト社は管財人管理下に入らず、むしろ

1934年には、フォードとシボレーを除くいかなる競合企業よりも多くの売上高を実現した。

＜自動車工業の見通し＞

1929年から35年までのアメリカとカナダにおける乗用車とトラックの総生産台数は、次のとおりである。

年次	台数	小売額(概算)
1929	5,621,715台	4,774,822,000ドル
1930	3,510,178	2,839,014,000
1931	2,472,359	1,904,586,000
1932	1,431,467	1,058,715,000
1933	1,986,208	1,318,227,000
1934	2,895,629	2,015,778,000
1935	4,200,000	—

上の表が示すように、自動車工業は1932年に最低点に下落——1929年をピークとすれば、その4分の1にまで低下——した。

1936年の最初の8カ月の生産台数は、1935年同期をほぼ14%上回っていた。1936年11月、F&B インダストリーズ・サービスは、1936年の利益は1935年のそれを54%上回り、配当支払いは1935年の1億800万ドルに比較して、2億4,500万ドルになろうと見積った。生産は産業循環の方向転換に乗じて着実に上向き、そしてその上昇は生産が1929年の記録と並ぶ、もしくはそれを凌駕するまで継続するにちがいない。

とはいうものの、この拡張は一様な方法では生じないだろう。それはきわめてイレギュラーであろう。巨大企業は弱小企業やお互いを犠牲にして、市場のより大きな部分を食い争うだろう。もっとも弱い独立企業はスミの方に追いやられ、倒産に追い込まれるだろう。

自動車工業のようなきわめて競合的で、混雑した領域・業界においては、種々の企業の相対的な地位に、突然変化が生じることが四六時中発生する。人気車種や新しい機械技術の導入は、あれこれの企業を1年か2年、同業他

社よりも業績を先行させることがあるかもしれない。

我々はインデペンデントの間に大変革が生じることを期待しているというものの、実際には依然として、少数者の手に生産の集中が起こる傾向にあることは否めない。モデル、価格、クラス、調査方法などは非常に標準化され、競争は激しく、そして資産は巨大なために、インデペンデントのどこであれ、ビッグ・スリーに挑戦することができない。ビッグ・スリーはインデペンデントのなした革新をただちに模倣することができるし、最終的な手段としては、弱小企業を吸収・合併してしまうことも可能なのである。

国内市場のシェアをめぐるの、もっとも激烈な競争はビッグ・スリー間で行なわれよう。トリオのなかでもっとも若いクライスラーは、今後数年間に、工場と利益の双方を大いに拡張・増加させる可能性がある。クライスラーは、他の企業から部品を購入してきた。フォード一族所有の企業は、すでに巨費を投じて重要な工場を建設した。フォード社の火急の必要は、その生産台数を吸収する国内外のマーケットを見出すことである。GMは拡張計画に5,000万ドルを投じているが、その金額の大きな割合は工場の改築に費され、また新しい機械への投資というよりも、その修理に投ぜられよう。同様なことがフォード社についてもいえる。GMの生産に関する主要な問題は、労働力の問題である。GMは製造事業を分散化させることによって、ストライキによる生産ストップに対抗しようと努力している。

クライスラーは恐慌の間でも前進していた。しかるに、GMとフォードは後退するか、あるいは足踏み状態であった。1929年のクライスラーは、全自動車事業の8%を占めるにすぎなかったが、今日では20%を占有している。1935年上半期にはGMとフォードは、両社が1929年にもっていたと同じ占有率を示した。ビッグ・スリーの赤ん坊＝クライスラーは、今日では、1924年にGMが占めていた地位に匹敵する地位を占拠している。クライスラーの株式は証券取引所において、自動車株の間でも、投機的な人気を得ている。同社の労働者は、生産の増加に必然的ともなう、収益の増加に対する分け前を要求する権利を有している。

〈国際的性格〉

我々はGMとフォード、そして一定割合においてクライスラーも、単に国内的な製造業者ではなく、世界のいたるところに製造工場、組立て工場、子会社、販売機関をもった国際的な企業であるとみなしてきた。これらの企業の国際的性格の重要性を洞察しないことには、自動車工業やアメリカ資本主義全体の将来を理解したり、予測したりすることは不可能である。

アメリカ国内における自動車事業は、新規市場を求めるといふよりは、ますます取替え市場志向になっている。ある会社は、他の会社から何かを奪うことによってのみ、国内販売増を達成することができる——もし、同社が先に何も奪われないならば——。高度な競争状態が販売経費を増大させ、利益率を低水準に据え置くのである。巨大企業はすべて、通常の国内販売台数の増加を充足させる以上の生産能力を具備している。

その結果、巨大企業は利益見込みがより大きく、しかも市場も未開拓な海外諸国に販路を求めて進出していく。これらの企業にあっては、輸出事業はかつてなく重要な要素になってきた。あらゆる指標は、来たるべき時期に、GMとフォードの海外販売が相対的により大きくなっていくことを示唆している。1929年以前から識別できるようになった海外志向は、今日では大いにハズミをつけてきた。

このことは、1934年のGMの『年次報告書』の「海外事業」の項から引用することによって、もっともよく示すことができる。

「過去長年の間、海外諸国に向けての当社製品の輸出は、アメリカの全般的な経済的立場に好影響をもたらしてきた。さらにそのことよりも重要なのは、GMの収益に大いに貢献してきたということである。当社はすでに、世界中に効果的な製品流通機構を確立してしまったので、製造事業に着手することによって、製品の供給源を拡充する方針を採用した。最初はボグゾール社を吸収することによってイギリスに、続いてアダム・オベル社を買収することによってドイツに。」

アメリカ国内やカナダ以外の世界市場への GM の進出は、同社の海外製造工場が発展するにつれて、加速化されてきた。そして世界市場に占める割合は、1929年の4%そこから1934年の14%にまで増大した。その間 GM は、アメリカやカナダから輸出される自動車の3分の1を占めていた。つまり、GM のアメリカとカナダ以外の世界市場に占める地位——国内外双方のあらゆる生産源泉を含んで——は、1934年にはおよそ20%にまで上昇したのである。

GM の乗用車・トラックの海外販売——国内外の製造子会社分を含む——は、1925年の10万894台から1928年の28万2,157台へと増加した。1932年には7万7,159台に減少したが、それ以降急速に増大してきている。1934年には前年実績を84%も上回った。価格も改善されたために、卸売金額は93%上昇した。1934年に海外で販売された総数22万560台のうち、約50%がアメリカからの輸出であり、1933年においてはこの数字は45.2%であった。過去数年間におけるこの傾向は、アメリカ製品が支配的地位を占めている非生産諸国の、より急速な経済回復によって生じている。

自動車事業の回復は、アメリカ国内におけるよりも海外の方がはるかに大きい。GM のイギリスとドイツにある製造工場の能力は拡充されよう。というのは、現在の需要に対応するには不十分であるからだ。

1935年11月、ヨーロッパから帰国したジェームズ・ムーニー GM 輸出担当副社長は、次のように宣言した。「自動車事業はドイツでブームを巻き起こしている。同国での GM の販売は今年度75%増加した。イギリスでの販売は25%上昇し、フランスでの業績はちよっぴりだが伸びた」。ムーニーは、また次のようにも述べている。「GM は1936年早々に、ドイツのブランデンブルクに新工場をオープンさせるだろう」と。

フォードは海外分野で GM に歩調を合わせようと努力している。イギリス・フォード社（アメリカのフォード社によって支配され、大英帝国、アイルランドならびにソビエト連邦を除くヨーロッパにおいてフォード車や部品を製造・組立て、そして販売する独占権を有している）を通じて、フォード

は全ヨーロッパ諸国での自動車生産面で、しだいに重要な役割を演じつつある。自前の自動車工業をもたない弱小諸国では、ほとんどすべての市場は GM とフォードに分割されている。なぜならば、他のヨーロッパの製造諸国は、しばしば政府の特別な優遇措置や財政援助によって彼ら自身の領域内では競争することはできても、高い関税障壁に保護された外国市場では競争力を発揮できないからである。

フォード社はフランス、イタリーおよびドイツではもっとも人気があって、低価格市場で効率的に競争している。同社は、ほとんどすべてのヨーロッパ諸国や世界中で組立て工場を設立した。カナダ・フォード社は最近、75万ドルを投じてニュージーランドに組立て工場を設立するという計画を公表した。

イギリスの有名な金融雑誌『エコノミスト』(1931年2月29日号、431～432ページ)には、次のように述べられている。

「ヨーロッパにおけるフォード社の金融組織の、1つの興味ある発展は、ルクセンブルクに登録されたフォード投資会社の設立にある。この会社は、全ヨーロッパにおけるフォード社のための手形交換所としての役割を演じ、いくつかの企業の準備金を統轄して組織的に投資を行ない、さらに工場の新設または拡張を計画している人に資金を融資するだろう」。

フォードと GM は、世界市場での覇権をめぐる闘っている。そして双方ともに、その争いにおいて、ライバル打倒のためには商業的な手段以外の方法を用いることに、何らちゅうちょしない。

例えばドイツは、GM とフォード間のもっとも重要な闘争地域の1つであった。GM の子会社アダム・オペル社は、ドイツの全自動車ビジネスの40%を所有している。フォードは、同国には組立て工場をもっているにすぎない。ヒトラー体制は、組織労働者によるドイツの自動車工場の財産没収という可能性を除去した。そしてヒトラー政権による道路建設計画や軍事計画が、ドイツ自動車事業に活力を注入した。

子会社アダム・オペル社を通じて、GM がヒトラー政権から与えられた支

援は、1936年1月8日付の『ニューヨーク・ポスト』に、次のように報じられている。

「空襲から守るためにドイツの中心地に位置している新しい自動車工場は、戦車、装甲車、そしてトラックを建造するためにオペル自動車会社によってオープンされたものである。その新工場はドイツをモータリゼーション化すると同時に、戦争の場合には、ドイツの産業動員のためのナチスの計画の主要単位となるべく意図されている」。

ところがフォードの場合には、そのような親密な関係をもっていなかったので、しだいに疎んじられはじめた。

巨大な国際企業、国際金融家、そしてもっとも反動的な人々の間の一定の連系のなかで、労働者階級に敵対するような政治体制が自動車業界に芽生えつつある。オーエン・D.ヤングは、重要なドイツ工場をもっているGMの取締役である。彼はまた、別のアメリカの国際企業GE——ヒトラーを支持している巨大な電機トラストのジーメンスと提携中——の会長でもある。ヤングは有名なヤング・プランを打ち出したが、それは、彼が関係をもっている巨大企業やモルガン商会の利益を擁護するためのものであった。モルガン商会はGMやGEを後援している銀行家であり、国際的な金融業者である。

モルガン商会を中心とする諸企業は、イタリアでは1926年にムッソリーニ体制安定化のために、イギリスでは1931年に労働党政権打倒を目指す反労働党勢力に対して、そして現在ではヒトラー政権に対して、それぞれ金融的支援を与えている。かくして、アメリカの巨大企業や巨大銀行は、国際的な反動を支援している。

巨大企業の国際的な活動や金融上の利権は、単に他の諸国の労働者に対してのみ影響を及ぼすだけではない。それらは同様に、アメリカの労働者に対する武器となる可能性もある。

もし自動車工業の労働者が大きな交渉力をもった強力な産業組織を結成し、会社に歯向かおうとしはじめるならば、GMもフォードも労働賃金が安

くて、安全に操業できる保証のあるところへ、ちゅうちょなく移動するだろう。例えばフォードは、イギリスやアイルランドでトラクターを製造しており、アメリカに輸入している。アメリカとカナダ間の最近の関税条約は、ストライキの場合には、アメリカからカナダへ自動車事業を一時的に、あるいは永久的に移行する門戸を開放している。あらゆる産業における資本と同様に、自動車資本は、利潤を徹底的に追求するに当たっては国籍は関係がないことを知っている。

これら産業巨人こそが、組織化を求めて闘っているアメリカ自動車労働者が直面する敵方なのである。

<自動車工業の組合主義>

様々な意見の代表者でも、自動車工業に確固たる組合主義が組織できるかどうかの問題が、今日の重要な社会問題のひとつであることについては、意見の一致をみている。リベラルな人々や大多数の労働者——彼らは依然として、保守的ないしゆるやかなリベラリストたちである——は、次のように確信している。すなわち、強力な労働組合を持っていない自動車労働者は、自動車会社に代表される強力で多額の資金をもっている企業と賃金、労働時間、労働条件などに関して交渉することは絶望的である、と。現在の経済的・社会的秩序は、もはや「救済不可能」と考えているラディカルな人々は、自動車工業のような産業に労働組合を結成することに望みをつないでいる。というのは、彼らは労働組合こそが新しい社会秩序を発展させると信じているからだ。他方、雇用主や反動家たちは自動車工業——資本主義経済と政治体制を象徴する産業——におけるオープン・ショップ制ならびに会社組合のトリデを守るのに全力を傾注している。

過去3年間、労働組合主義化をめぐるの労資間の絶え間ない、全国的かつ強烈なドラマチックな闘争が展開されてきた。その闘いにおいて、自動車工業、労働者、政府の代表者たちが現代の世界で、これら労働組合が果たす役割を明確に示してきた。

＜1933年以前の組織化努力＞

1933年以前の、自動車工業界での労働組織化の歴史については、一瞥するだけで十分である。第1次世界大戦直後、全米自動車・航空機・車両労組(UAAVW)——1つの産業ベースで組織されたアメリカ労働総同盟(AFL)系組合——が、車体工場でかなりの効果をあげていた。しかしながら、1921年に発生した悲惨なストライキがUAAVWを職能別に分割すると同時に、AFLの影響力を実質的に消滅させてしまった。AFLを脱退した組合は、のちに共産党に引き継がれ、自動車労働者組合の基礎となった。好況期には労働組合旗は泥にまみれ、わずかに突発的・部門的なストライキだけが労働組合主義の理念を存続させていたにすぎない。

1926年の事件に際し、AFLは何かをなそうとの態度を示した。その時のAFL大会は、強力な新産業の要塞ともいべきデトロイトで開催された。そこで、労働者を組織化する動議が採択された。最初に、とにかく全労働者が1つの機関にまとめられた。そして次に、様々な職能別組合が結成され、雇用主がその組合を承認するまで既得権を放棄するよう要求された。しかし、それから数週間後に開かれた会議で、これらの職能別組合のリーダーたちは、もし熟練工の権限、すなわち既得権を一時的・暫定的にせよ放棄するならば、「われわれは恨まれるだろう」との声明を出した。

＜1933年の散発的な闘争＞

1933年に56万2,190台販売したGMは、翌33年には86万9,035台売った。配当に充当できる純利益は16万4,979ドルから、実に8,321万3,676ドルへと著増した。この数字に反映されている経済的变化は、1933年3月のルーズベルト大統領の就任以前に、すでに生じていた。そしてその変化は、自動車労働者の感情や行動に影響を及ぼした。

ある人は、次のように描写している。「1933年早々、苦境がはじけ始めた。ストライキが当惑するような速度で続発した。長い間収奪されていた、そし

て忍耐強い自動車の奴隷がゲームにあきてしまった」。その年は1月11日、ブリッグス車体のストライキで始まった。続いて21日のグランド・ラピッドでのヘイズ・ボディ、23～24日のデトロイトの4つのブリッグス工場の完全な統一ストライキ、27日のマーレイ・ボディ労働者、2月7日のハドソン・ボディ労働者、翌8日のハドソン製造会社労働者のストライキ。カリフォルニア州オークランドのシボレー・ストライキとクリーブランドのホワイト・モーター社のストライキは、その年の春と夏に順次終結した。

9月26日、ヘンリー・フォードはペンシルベニア州チェスターで最初のストライキに直面した。さらに2日後の28日に、ニュージャージー州のエッジウォーターでストライキに見舞われた。ウィスコンシン州ケノージャーでは、ナッシュ自動車会社の労働者が、11月9日、ストライキに突入した。11月13日、フィラデルフィアのパッド製造会社の4,000人の労働者がそれに続いた。

デトロイトの諸工場では、労働条件の改善を余儀なくされた。

〈自動車綱領と自動車賃金〉

ストライキ旋風が吹き荒れている間に、ルーズベルト政府は全国産業復興法を起草した。それは1933年6月に議会を通過した。すなわち、法律に基づいていくつかの巨大企業を規制するための「綱領」が通過したのである。しかし、自動車製造業者に一定の綱領に関心を示させるには幾多の困難があった。自動車製造業者たちは、何らかの公正な取引のルールに制約された競争を望まなかった。なぜならば、彼らはすでに緊密な連合を結成していて、相互の既得権益を守ろうとしていたからである。

綱領は賃金、労働時間などに関して組合メンバーに対する差別を一切認めず、そのことのゆえに自動車製造業者を悩ませた。したがって彼らは、自分たちの都合のよい綱領部分のみに署名した。その一部は「平均的条項」と呼ばれるものであり、それは季節的産業にあっては、実質的には時間の制約がないことを意味した。いずれにしても、労働者が綱領を施行させるのは非常

に複雑であり、ただわずかに週労働時間だけが制限されていたにすぎない。すなわち繁忙期には週5日制で48時間、レイオフの1週間は6日制40時間と計算されたのである。

自動車網領は、最低賃金を1時間当たり40～43セントに決めた。この取り決めは多くの労働者に幸いした。ほとんどの労働者は時間当たり賃金で、それ以上稼いだからである。時間当たり賃率は、恐慌のあいだは下落したが、恐慌は、労働者に何よりも破滅的なレイオフの脅威を感じさせた。全国産業復興局の『ヘンダーソン報告』は、次のように示している。工具技師と設計技師——非常に高度の熟練グループ——は、1929年には平均年収2,717ドル得ていたが、1933年には1,300ドルに減少し、翌34年には1,900ドルを少し上回っただけである。換言すれば、29年レベルを33%下回り、週給40ドル未満しか得ていないというわけである。

アメリカ労働省によれば、自動車労働者の1人当たり週給は、1933年では平均25ドルである。仮に、労働者が1年52週フルに雇用されたとしても、年収はわずか1,300ドルにしかならない。おまけに自動車工業では、好況期においてさえ、雇用は「悪名高き季節制」である。

1935年1月に発表された『ヘンダーソン報告』によると、1934年には全労働者の45%が、年間1,000ドル以下しか収入がなかった。ある工場では、労働者の3分の1が年収400ドル以下、5分の3が800ドル以下であった。

網領は実際には賃金に影響を与えなかったが、最長労働時間を10%削減

	自動車製造		消費財製造業		全製造業	
	1936年 8月	35年8月 比アップ 率	1936年 8月	35年8月 比アップ 率	1936年 8月	35年8月 比アップ 率
雇 用 (指数)	97.0	2.0	79.9	13.3	88.9	8.4
給 料 (指数)	83.4	15.4	73.0	25.9	81.0	17.2
平均週給	28.00 ^{ドル}	13.1	25.03 ^{ドル}	11.1	22.66 ^{ドル}	8.1
週当たり平均時間	36.3	11.4	40.4	9.6	39.4	7.5
平均時間給	77.3 ^{セント}	2.2	61.4 ^{セント}	0.9	57.1 ^{セント}	—

(注) 指数は1923—25年を100とする。8月の自動車生産台数は、連邦準備制度理事會(FRB)によって、平均的な月の生産台数の4分の3と積算されている。

し、時間当たり最低賃金を10%引き上げることによって、すべての綱領を修正しようとする、いくつかの動きがあったことだけ指摘しておこう。

<ニュー・ディール>

1933年の夏から秋にかけて、アメリカの多くの労働者は、次のように信じた。

「ブルー・イーグルは、一般大衆にとってはニュー・ディールの象徴である。それは特にルーズベルト政権にとっては、労働者が組合に組織されるべきとの願望である。そして労働者にとっては、それは自ら選んだ代表を通して団結権と団体交渉権を保有すると宣言した全国産業復興法第7条a項の下に、組合組織化努力を政府が積極的に支持するものである」と。

労働者たちが、とくに労働組合主義の伝統がほとんど存在しないような産業で組織化を企てた時、そして雇用主たちが組合と闘うため旧来の方法に訴えたとき、全国産業復興局や労働協議会の幹部連は、第7条a項を解釈するに当たって、おどろくべき差異を示した。ルーズベルト大統領は、労使間の紛争を成行きにまかせた。雇用主たちは、労働協議会との対応に際して引き延ばし策を採用し、そしてしだいに裁判所に訴える手段をとるようになった。

労働者が団結権を獲得するために、最後の手段として、ストライキ行動にでたとき、雇用主たちにニュー・ディールの存在を想起させるために、軍隊や警官が導入された事例はない。軍隊や警官は、多くの場合、ストライカーに向かって巧妙に利用された。

<組合の闘争形態>

1933年の自動車労働者の組織化闘争は、職能別組合と産業別組合との抗争によって妨害された。

雇用されている産業の如何にかかわらず、1つのタイプの技能あるいは熟練を積んだ労働者が組合に組織されている場合には、それを職能別組合とい

う。つまり、同一の職業または職種の熟練労働者が産業・企業などに関係なく、横断的に結成する組合である。例えば、ビル建設、修理労働、鉱山、公益事業などのいずれで勤労していようとも、電気技師が結成する組合がそうである。

これに対して、一定の産業に雇用されている全労働者が、特殊な技能とは関係なく、単一の組合に組織されている場合には、それを産業別組合という。例えば、炭坑の内外で働いている労働者——大工、電気技師、機械工、採炭夫、馭者など——をすべて含む合同炭坑労組（UMW）がそれに該当する。

AFL と関連をもつ典型的な全国組合——これは、しばしば「国際的組合」ともいわれる。というのは、それはアメリカ国内におけると同様に、カナダにも地方支部をもっているからである——においては、一定の職業あるいは産業の地方単位は、高度に中央集権化された組織に集約されがちである。地方支部に対する全国的ないしは国際的組合の統制権が強力かつ明確であっても、AFL そのものは「ゆるやかな連合体」であり、全国的かつ国際的組合に対する現実のコントロールは脆いものである。

一定の労働者集団に対して、管轄権を主張する全国的な職能別ないし産業別組合がまだ存在していない場合には、AFL は、そのような集団に直接的に組合設立許可証を発行するかもしれない。いかなる全国的な組合にも所属しない、そのようなローカル・ユニオンは連邦支部として知られる。AFL は自動車、ゴム、アルミニウム産業の多くの連邦支部に組合設立許可証を与えた。

いまや AFL 内でくりひろげられている職能別組合と産業別組合との間の抗争は、これら連邦支部がすっきり解散させられ、そしてそのなかの労働者が AFL 内に現存する職能別組合、すなわち職能別組合主義者の側に配属されるかどうかの問題を処理しなければならない。あるいは逆に、連邦支部は、一定の産業内の全労働者に対する管轄権をもった全国的に1つの巨大な組合、すなわち完全な産業別組合に集約されるかどうかの問題を解決しなけ

ればならない。1つの妥協案は、例えば、連邦自動車組合を1つの巨大な全国的な機関＝産業別組合に統合する。そのかわりに、熟練機械工、電気技師、大工などを職能別組合に残しておいて、生産労働者に対する管轄権を制限するというものである。

1933年のストライキ騒動は混乱しており、多方面にわたって反乱の高まりがみられた。ストライキに突入したあらゆる種類の地方グループや組織は、展開されつつある状況のなかで、一定の役割を演じるようになった。世界産業労働組合（IWW）、共産党系の自動車労働者組合、アメリカ産業協会（AIA）と呼ばれる組織など隆盛であった。これらはすべて産業別組合主義に信をおいていた。

1933年4月、独立系のアメリカ機械工教育協会（MESA）が結成され、そして工具労働者やダイ労働者を組織するという華々しいキャンペーンを始めた。一風変わったその名称は、反組合主義的な雇用主の猜疑を避けるために選ばれた。リーダーたちの幾人かはイギリスで、そして何人かはアメリカの労働運動で、以前に一定の経験を積んでいた。当初、メンバーは高度に熟練した工具労働者とダイ労働者に制限された。換言すれば、それは職能別組合的機構を有していたのである。通常、分類的には保守主義は職能別組合の組織形態と結びつけられる。しかしながら、MESAは、その設立当初から、軍隊的かつ効率的なストライキ戦術を用いた。MESAは、労働運動の歴史と哲学において、メンバーの教育にかなりの注意を払った。多くのリーダーたちは、公然とした、ラディカルな社会哲学——それは組合全体に対して効果を及ぼした——をもっていた。MESA組織の条約の前文は、明確に、資本主義体制下での労働者と資本家の階級闘争を謳っている。それゆえに、全国的に散在している支部組織の最初の会合で、当該産業の半熟練や不熟練の労働者を生産労働者部門にとりこむための用意がなされたのは、当然の成行きであった。端的に表現すれば、産業別組織形態が採用されたのである。

AFLは、ストライキの初期段階では、何の指導的役割も演じなかった。AFLは、1933年6月になっても、内部には臨時的な、古くかつ弱い職能別

組合をもっていただけであった。多くの自動車労働者は、(1)不熟練労働者や半熟練労働者に対する AFL の冷淡さと無関心によって、(2)AFL 系組合のほとんどにみられる旧弊な職能別構造によって、そして(3)AFL 系組合内に蔓延していた独裁的な体系によって、加入を拒否された。そこで自動車労働者は、組織化に向かっただけの最初の衝動の下で、他のいくつかの産業の労働者と同様に、独立の組合、すなわち非 AFL 系組合に目を転じた。

共産党系組合は、当時、他のグループとの協調を公けに反対されたという事実によって、産業別組合設立に際しては、イニシアティブをとることができなかつた。

AFL は、様々な理由でリーダーシップをとった。AFL は、財源、オルガナイザーのスタッフ、ならびにいろいろな都市に中央労働協議会機構をもっていた。AFL のリーダーたちは労働者を組織し、雇用主や政府代表と交渉する経験を積んでいた。雇用主や政府機関は、組合と交渉することは好まないが、ラディカルなリーダーシップ下での労働者運動と、「正規の」組合や「責任ある」労働幹部とのどちらと交渉するかについての選択の余地があるならば、雇用主や政府は害の少ない方を選ぶ。つまり後者と交渉することを選ぶのである。

<AFLの行動>

AFL は、自動車業界ではゆっくりとしか行動しなかつた。しかし、ひとたびその行動が軌道にのれば、自動車労働者は AFL の連邦支部になだれ込んだが、オルガナイザーの才幹や度量は、たいていの場合、きわめて低く狭かつた。

労働者たちは、地方の産業別組織が後に全国的な自動車労働者の産業別組合に総合されるのかどうか、あるいはまた AFL がそれらを解体して職能別部門に併呑するのかどうか、を知りたがつた。オルガナイザー自身は知らなかつた。あらゆる抗争のタネは本部からもたらされた。しかし例えば、機械工との現実の管轄権をめぐる争いのレベルにまでおりてくると、常に職能別

組合が勝利を収めたことは注目される。

折も折、自動車会社の経営者たちは、組合を骨抜きにするために、そして「網領の団体交渉条項に則って行動するために」会社組合を大規模に組織しはじめた。労働者の意気込みを殺ぐために、あらゆる策略が用いられた。手のこんだスパイ・システムが設けられた。例えば、ハドソン産業協会が8月に設立された。ゼネラル・マネジャーや職長がスパイを訓練し、労働者に会社組合に加入するようにしむけた。労働者が会合に出席したとき、彼らのための法律が作られた。およそ150名ぐらいが参加したが、職長や監督者は積極的に行動した。新入りの労働者はすべて、自動的に、会社組合に登録された。インディアナ州サウス・ベンドでは、ある労働者がベンディックス・ブレーキ会社に雇われたとき、彼は「自発的に」ベンディックス従業員団体に加入した、との申込書に署名した。

組合組織化は続いた。多くのストライキが勃発した。自動車労働者は、全国的規模で行動を起こすことを望んだ。組合を認知させるための、全般的ストライキを扇動する動きが日増しに大きくなっていった。デトロイトで優に6万人を超える労働者が、そしてその他の地域では15万人が、さらにAFLに登録された、と公表された。ついに、AFLの指導部は1934年3月20日を、全米中の自動車労働者がストライキに突入し、会社組合主義や産業独裁に対して死の掣肘を加える日であると設定した。

ところが、AFLのリーダーたちは、ルーズベルト大統領の要請に応じて、ストライキ決行の延期に同意した。効果的な組合を建設しようとする自動車労働者の努力は、再び妨害された。そして自動車メーカーは、果実を食う絶好の位置に据えられたのである。

<1934年の和解>

その解決の主な点は、「比例代表」を網領に包括したこと、すなわち、団体交渉や不満の処理にあたる委員会には全組織——AFL系組合、非AFL系組合および会社組合——が比例して代表を送り込むべきである、としたこと

であった。かくしてルーズベルト大統領は、会社組合を真正の労働者組合と同じ基盤の上においた。そして雇用主をして、次のことを確信させたのである。すなわちそれぞれの組合の労働者は、交渉目的のための統一戦線を表わすのではなく、彼らはバラバラで、お互いに嫉妬し合い、そして相互に敵対・反目し合うグループである、と。

<トレドの闘い>

1934年4月8日、トレドの巨大なオート・ライト社のストライキが発生した。重要な自動車部品工業におけるこのストライキ——1万人ものトレドの労働者がストライキ破り、民兵さらには軍隊と4日間激戦を闘ったのちに終結した——まで、大半の人々にとって、トレドはクリーブランドとデトロイトの間の単なる途中通過駅にすぎなかった。トレドの唯一の特徴といえば、ルーズベルト大統領が全米中の銀行を閉鎖させることによって、アメリカの銀行制度を安定化させる2年前の1931年に、トレドに存在していた10銀行のうちの1つが破産したという事実にある。1935年には、それ以前であれば十分な給料を得ていた労働人口の60～70%が失職していた。

トレドはまた、有名なチープ・レーバーの町、つまりストライキ破りの町でもあった。どのような組合が存在していても、それらは熟練工間の弱々しい、そして非効果的な職能別組合であった。それら職能別組合は、次の事実を知らなかったか、あるいは無関心であった。トレドのほんの少数の工場でさえ操業を停止すれば、そのことは自動車生産をマヒさせるのに十分であり、また過去数年間、自動車工業の絶えざる拡張によって支えられてきた鉄鋼、石炭ならびにその他の基礎商品の生産に、間接的に悪影響を及ぼすこと、を。

オート・ライト社のストライキは、連邦支部 No.18384 によって認知が請求された。自動車工業内の AFL のリーダーたちは何の援助もしなかった。ルーカス郡失業同盟がピケ中のストライカー支援にかけつけ、救済問題に関する会合を開き、それで連邦支部はかなりの成功をもたらした。ただし、それ

も会社側がピケッティングに対してストライキ差し止め命令（インジャンクション）を確保するまでであったが、AFL 幹部は、インジャンクションに「服従する」以外に方法はないと考えた。ストライキ破りが工場になだれこみはじめた。あらゆる望みが消滅しそうにみえた時、ルーカス郡失業同盟がインジャンクションを非難する書簡を判事に送りつけ、その中で、数日後の一定時間帯にオート・ライト社の工場で、「平和的な大衆ピケッティング」によってインジャンクションを「粉碎する」と宣告した。

最初の日、「大衆」はわずか6名であった。彼らは逮捕され、ピケット・ライン——再び素早くピケット・ラインが張られていた——に戻らぬよう命令された。

2日後、インジャンクション問題が、さらに多くの労働者をひきつけた。45人が逮捕され、一夜、監獄にほり込まれた。午前中、労働者は裁判室を占拠してインジャンクション取り消し声明を発表した。

午後になって、途方にくれた判事がサジを投げたとき、労働者は急いでピケット・ラインに戻った。

午後になるといつも、数千人の労働者が無言かつ非暴力的な闘争に参加すべく工場近辺に集結してくることを、理解するのはそれほどむずかしいことではない。ある日の午後のこと、ストライキ破りは、頑として、工場を離れようとしなかった。会社に雇われているストライキ破りの代表者は、事態をどのように打開すべきかを知らなかった。ストライキ破りの1人が、ピケット・ライン上での抵抗について大声で話している年とった労働者を殴り倒したとき、多くの労働者が前の方に殺到してきた。ストライキ破りたちは工場内に退却することを余儀なくされた。労働者は、夜が明けて軍隊が救出に来るまでの間、ストライキ破りを監禁したのである。

＜効果的なテクニック＞

オート・ライト社のストライキで採用された方法——インジャンクションに対する冷静な抵抗、失業同盟と組合との協力、多数の労働者のピケッティン

グへの参加，都市の中心組織による地方の全般的ストライキの脅威，革命的
外観を呈しつつも，反面では現実的な組合方針をもった先進的な労働者集団
による不屈の努力——は，同社のストライキを組合側の部分的な勝利で終息
させた。1年も経ないうちに，これらの方法は，オート・ライト工場やトレ
ドのすべての自動車部品業界に完全な組合結成をもたらした。

他の都市や産業において，トレドの経験に意識的に従った労働者に応用さ
れた上述の方法は，一連の巨大な闘争において完全に，あるいは部分的に勞
働者に勝利をもたらしたのである。そしてこの一連の抗争こそが，1934年と
いう年を，アメリカ労働者階級史上，もっとも有名なものの1つにしたので
あった。

しかし総じていえば，自動車業界における組合の状況は悪かった。なぜな
らば，全国的な自動車ストライキの脅威（これは，1934年3月の「和解」に
よって中断された）は，「時期はずれ」なものにしたからである。新聞の力
にも助けられて，AFLの執行部は，自動車労働評議会は公明正大であると
の幻影をつくりだした。AFLは，組合設立に集中するのではなく，同評議
会の会長レオ・ウォルマンに差別についての不平を訴えた。そして代表に関
する投票を待った。

「和解」の後，労働者たちは，数カ月前に加入したのと同じほど素早く，
AFLから脱退した。数千人の労働者は，憤慨して，AFLの会員名簿をズ
タズタに引き裂いたと報じられた。AFLは，主任オルガナイザーであるコ
リンズをデトロイトから退却させざるを得なかった。そしてAFLのボス
は，会社組合設立に拍車をかけた。

9カ月間は，自動車労働評議会は綱領違反に関する不平や報告に耳を傾け
たものの，具体的な改善策を打ち出さなかった。最終的に同評議会は，団体
交渉の代表者を決定する工場選挙を実施すると宣言した。選挙は最初，キャ
ディラック，シボレー，ダッジ，プリマスそしてクライスラーの諸工場で催
された。

<自動車労働評議会の選挙>

1935年初頭、自動車労働評議会の援助の下に実施された、労働者の団体交渉代表を選出する選挙は、非常に興味あることを物語っている。投票を呼びかけられた最初の4万人の有資格者のうち90%が投票した。しかしそれまでに、AFLは自動車労働評議会と縁を切り、労働者に向かって選挙に関与しないよう訴えた。最終的に投じられた有効投票15万4,780票のうち、11万1,878票は、AFL系であれ非AFL系であれ、「いかなる組合にも属さない」というものであった。1万4,057票はAFLに、7,071票は独立系組合に、そして2万1,774票は会社組合の代表を承認していた。

これらの数字を、我々はどのように解釈すべきであろうか。第1に、組合に対する失望感と会社側による強烈的な圧力にもかかわらず、依然として、労働者は会社組合主義を忌避したこと、第2に、彼らは団体交渉のために何らかの機関が必要であると感じ、そして単純に投票を棄権するよりも、むしろ労働評議会制度を設置しようと試みていたこと、第3に、そして当然すぎるほど当然なのだが、AFL系であれ、独立系であれ、労働者が何らかの信頼の基準をおく組合がまだ存在していなかったということ、などの結論が得られようか。

AFLは再び組織化を試みていた。AFLはコリンズに代えて、ベテランのフランシス・ディロンをオルガナイザーに起用した。AFLがウォルマン評議会=自動車労働評議会ときっぱり縁を切った時、労働者のいく人かはAFLの連邦支部に再加入した。しかしAFLは、その労働者に対して示すべき簡明にして、積極的な計画など持ちあわせていなかった。1935年の春、スポットライトは再度トレドにあてられることになった。

<トレドふたたび>

1935年3月、トレドの自動車部品工場労働者の大多数を組織化するにつれて、地方の自動車労働者組合は、ついに最後の挑戦——2,300人の労働者を

雇用しているシボレー・モーター・オハイオ・カンパニーのトランスミッション工場——につきあつた。同工場を組織化するという以前の試みは、まさに完敗に近かつた。組合指導部は気遅れし、仕事の大きさに圧倒された。というのは、それは途方もなく巨額の資金を組合つづしのために、十分かつ何のためらいもなく使用する GM の不可侵の領域に侵入したからである。にもかかわらず、組合の進歩的勢力は、たえずシボレー工場の組織化を力説した。彼らは、従来のすべての組合活動は、今回の猛攻撃のための単なる予備的抗争であり、訓練であると認識していた。

主として2つの要因が、シボレー工場の組織化という、先進的計画の究極的な成功を決定づけた。その第1は、トレンド中に蔓延していた全般的な組合主義の雰囲気と、オート・ライト社のストライキで目覚めた労働争議の着実な継続ならびにそれに伴う部分的な勝利であった。あるシボレー労働者は、直接的な組合設立のアピールには耳をかさないかもしれないが、組合に加入している友人や隣人の経験を回避しえなかつたし、また、絶えずトレンドの各新聞で報ぜられる組合活動とその実績の証拠に目をつぶることもできなかった。

第2に、GM 幹部は、シボレーの労働者に会社組合主義の公けの烙印を押すという露骨な計略を遂行するに際して、自動車労働評議会と共謀していたことである。

これは、団体交渉において労働者が自分たちを代表するものとしてどのような機関を希望するのかを決定するために、4月9日に向けて、シボレー工場で求められた選挙であった。本物の組合はそのような選挙を要求しなかつた。しかしそれは、本物の組合が工場内に少しでも足場を築く前に、投票を通じて会社組合を望ましいものにする会社側の奸計であった。この計略の明白な露骨さと無礼さは、会社にとってブーメランとして作用し、労働者を組合結成へとかりたてた。

自動車労働評議会にせつつかれた組合は、迅速かつ決定的に行動を起こさざるをえなかつた。選挙10日前にシボレー労働者の集會が招集された。約

600人が顔を出した。他にも成功的な集会在矢継早に開催された。組合は加入申込者で満ち溢れた。最終的に選挙が行なわれたとき、組合は労働者に投票のボイコットを呼びかけたという事実にもかかわらず、シボレー労働者の投票は、圧倒的に組合の代表に投じられた。

いったん投票が終われば、減速や遅滞はなかった。委員会を通して行動している新組合員は、組合契約書を草案し、4月19日に、工場経営者に同契約を提示した。

組合契約書に盛られている重要な条件は、会社側から峻拒された。まさにその夜、シボレー労働者の大集会在開催され、ストライキ突入のための、満場一致の投票がなされた。ストライキを要求する権限をもったストライキ委員会が選抜された。

GMは、必死になって、その行為を延期させようと努めた。4月22日（月曜日）午前5時に、GMの最高幹部がデトロイトからトレドにかけつけてきた。

4月23日、午前6時15分、話し合いは平行線をたどった。動力が切られ、機械はとまった。規律正しく、訓練された労働者の一団が工場から出てきた。会社側の職長は、ストライカーたちに工場内の持ち場を離れないように威嚇した。さらに、ストライキ問題を曲解し、労働者を混乱に陥れようと意図した会社側のピラが配布された。だが、会社側の戦術は徒労に終わった。またたく間に、工場は完全に閉鎖された。

1935年のGMストライキは、シボレーの歴史を前進させるにあたって実り多いものであった。その理由として、次のことがらがあげられよう。まず第1に、GMのストライキは、その戦略や戦術において、いくつかの生き生きとした教訓を示していること。第2に、AFL内で職能別組合と、いまや労働現場で支配的要素となっている産業別組合との間で展開されている論争で、重要な役割を演じたこと。そして第3に、このストライキで直面されている問題は、自動車労働者自身による解決を待望していること、などである。

<シボレー：GM ストライキ>

シボレー・ストライキの当初から、対抗勢力の構成は明確かつ顕著であった。一方の陣営は、ストライカー、少数のストライキ委員会ならびに組合支部の先鋭的グループであった。他方の側は GM サイド、すなわち商業会議所や商業・製造業者協会といった産業関係者、資本家びいきの各種日刊新聞、「指導的な市民」——著名な社会主義者、大学や学校の職員、大臣、公務員などを含む——、さらにいく人かの組合幹部でさえ含まれていた。

急進的な組合の戦略は、何よりも(1)トレドのストライキを戦闘的で大衆行動の基礎の上で継続し、(2)ストライキの指導権を選抜されたストライキ委員会の手に掌握し、そして(3)ストライカーの頭越しに、フランシス・ディロンや AFL 幹部による独断的なストライキ解除をさせないことであった。さらに急進主義者は、あらゆる GM 工場にストライキを拡大させ、もし可能ならば、全自動車企業でストライキに突入する必要性をも認識していた。

ストライキの初期のころは、会社側によって工場内にストライキ破りを導入するなどの試みは、何もなされなかった。人気のない工場周辺で、24時間体制の、油断のない多くのピケット・ラインが張られた。工場マネジャーや幹部たちは、事業所に入るためにはストライキ委員会の許可を貰う必要があった。GM 側は、ストライカーにもピケット・ライン労働者にも給料を支払うことを強いられた。ストライカーたちは、会社よりも一歩先んじることによって、会社側による報復攻撃を回避した。

<ストライキ戦術>

おまけに、ストライキ委員会は、会社側のプロパガンダを逆手にとる戦術をとった。会社が新聞報道などのチャンネルを通じて長い声明を発表すると、ストライキ委員会も同じチャンネルを媒介にして、長い、しかし、きわめて荒唐な声明——これは GM をして声明の内容をただちに変更させた——でもって応酬した。さらにストライキ委員会は、「ストライキの真相」なる文書

を発行したが、これはシボレー工場の労働者や、その他の自動車部品工場労働者の間に広く行きわたった。この1枚の文書に見られる戦闘的なトーン、事実資料さらにはストライキ問題についての明確な分析は、ストライカーのモラルを高め、ストライキの革新的な原則のための基礎を構築した。

組合内の急進主義者たちは、自分たちが「世論」を恐れる労働者を説得し、噂や間違ったプロパガンダの錯綜するなかで混乱に陥り易い未経験の労働者を率い、そして「ラディカリズム」に対して吸き込まれた偏見と闘っていることを熟知していた。にもかかわらず、正々堂々と闘う指針と意志について、一抹の懸念をももっていた。彼らは AFL の幹部に抵抗した。これら幹部は、あらゆる主要産業における妥協的な裁定法を信じて、必要な戦闘的行為を抑止してきた。そして、雇用主の利益擁護の用具にすばやく転換できる政府諸機関を利用しようとした。

当初より、急進的な人々は、ストライカーたちに対して、ストライキの解決条件について政府に介入させることの危険を訴えた。あるいはまた、直接的に関係のない人々に交渉上の最終権限をもたせることの危険性を説いた。

会社側の最初の動きは、組合契約に含まれている提案とは逆の提案を申し出ることであった。これらの提案は、事実上、会社組合主義と「比例代表者」を受け入れることに加えて、少しばかりの賃上げをするという「条件面の」約束を承諾するというものであった。

AFL のオルガナイザー、ディロンはストライキに突入して4日後になってやっとトレドにやってきた。その間彼は、恐らく戦闘性を示すことでストライカーの信頼を得、そしてストライキのイニシヤティブを掌中に収めようとして、ストライカーの心情に訴えるかにみえた。トレドに到着した日のストライカー大集会において、ディロンはストライカーに向かって、会社提案を否決する投票を呼びかけた。彼らはこれに同意した。

ひとたびディロンがストライキの現場に到着すると、組合員間——保守主義者と革新主義者間——の抗争はより先鋭化した。

GM は、仕事に復帰するまではこれ以上ストライカーの代表と対応した

り、交渉したりすることを拒否すると表明した。トレドは完全に行き詰り状態になってしまった。GMの戦略は、ストライキを孤立させ、工場を永久閉鎖して、どこか他の土地で操業するというプロパガンダや脅しによってストライカーの志気を沮喪させ、もし可能ならば、彼らを兵糧攻めにするにことにあったことは明白である。

<ストライキの拡大>

急進主義者たちの次の動きは、ストライキを蔓延させることであった。ディロンがトレドに到着した日に、シボレーのストライカーの一団はデトロイトに出かけてしまっていた。「ストライキの真相」のビラがデトロイトのシボレー工場でまかれた。GMの事務所前では、デトロイト警察に逮捕されるまで、ピケットが張られた。トレド工場の閉鎖は、トランスミッションの不足のゆえに、短期間とはいえ生産が全面ストップする脅威を与えたが、ストライキのニュースがデトロイトに届かないようにGMや新聞が懸命の努力をした。ディロンは、全米中で多くの自動車労働者の支部がストライキ行動を気に入っているという、投票結果をしばらくかくしたり、無視したりした。スピード・アップなどの労働強化や収奪などによって苦しんでいる全国の自動車労働者は、行動することを望んだ。多くの支部に対して、ストライキを論じたり、また同様な行為をとるよう督促する電報がストライキ委員会によって打たれた。

ストライキ委員会とトレドの組合急進主義者たちはオハイオ州のノーウッドに向かった。彼らは、当地でのGMの2工場でストライキに入るよう労働者を説得するのに成功した。クリーブランドとアトランタ（ジョージア州）の工場は、ストライキ直前に、会社幹部によって閉鎖された。他工場でのストライキが重要な基軸工場をまき込む脅威を与えた。部品不足に起因する工場閉鎖が毎日報告された。急進主義者の次のターゲットはフロントであった。

地方組合の大部分は、急進主義者に反対し、ストライキ委員会の影響を衰

えさせようと努力していた。彼らはストライキ資金の供給を差し控え、ストライキに関するピラ配布を阻止した。彼らは大会において、またピケット・ライン上において、ストライキ委員会からリーダーシップを奪おうと努力した。

2週間のストライキ中、会社も攻撃を開始した。会社は、トレドのトランスミッション工場にとってかわるべく、急いでインディアナ州マンシーにトランスミッション工場を設立しはじめた。それを報道する新聞記事が、トレドの労働者をして仕事に復帰させる契機となった。

「独立労働者協会」という見せかけの名前の背後に潜む、ストライキ破り機関が会社幹部や職長たちによって結成された。労働省のマクグラディを団長とする政府の仲裁者がトレドに派遣された。「独立労働者協会」は、労働省の監督下に会社提案に対して投票を行うよう——大多数のシボレー労働者が署名した請願書を添えて——GMの経営陣に要望書を送付したとの声明を発表した。ディロンは、ストライカーが会社提案を受け入れるだろうとの希望をもって、その投票を奨励した。

次の日の夜、ディロンはフリント市のピュイック組合支部に戻った。以前に、このピュイック支部は、戦闘的なトレド組合の代表がフリントを訪問する数日前に開かれた集会で、翌朝ストライキに突入する投票を行っていた。ディロンは、フリントの労働者たちに、労働省の監督下にトレドで投票が行なわれるまで、ストライキに入らないよう延期させた。トレドの労働大集會が開催された。「ストライキの真相」なる新しいピラが発行された。3日後に投票がなされたとき、組合は会社提案を葬り去った。

労働省のマクグラディの仲裁で、GMとストライカーの代表が交渉のために会合することになった。ディロンは、フリントのピュイック支部がGMとストライカーの会談後までストライキに入らないように、この交渉を利用した。交渉の結果、ストライキ委員会は会社側の2次回答——ただ若干の譲歩があったのみで、組合の承認や先任権についての保証は何もなかった——の受け入れを拒否した。

会社側の2次回答が提示された後、組合の急進主義者たちは、5月13日の集会に向けてのストライキ部隊を編成しはじめた。ディロンは、ストライキ委員会となされた協定を破棄して、新聞に次のような声明を発表した。「ストライカーは会社提案を受け入れた。ストライキ委員会の忠実なメンバーは『共産主義者』(Red)である」と。新聞は、ディロンの声明を信じ、ストライカーに対してディロンの忠告に従うよう集中砲火をあびせた。

5月13日の集会ではストライカーたちは、ディロンに対する憎しみの感情が非常に強く、ストライカーおよびストライキ委員会以外の誰に対しても、会社提案についての発言権を拒否する第1回目の投票を行なった。ディロンはホールから突進してきて、大声で「組合の設立許可をとり上げるぞ」と宣言した。ディロンが自らの主張を遂行する力を保持していることを恐れ、そしていまだに保守的な影響力の下にいる大半の地方支部の幹部たちは、「組合忠誠心」「フェアプレイ」「自由な討論」などの見地から、ディロンに釈明する機会を与えるようストライキ委員会のメンバーを説得した。

ディロンは、ストライカーは会社提案を受け入れるべきだと、あらゆる甘言と警告を用いて熱弁をふるった。その結果、多くのストライカーは意気消沈し、混乱し、そしてついに第2回目の投票を行なって会社提案を受け入れた。翌日、ストライカーたちは職場に戻った。

トレドのシボレー・ストライキは、アメリカで今までに闘われた中でも、もっとも目ざましい労働闘争の1つであった。以前には、産業でもっとも従順だとみなされていた生産労働者の団体1,300人が組合に加入し、そして3週間、全米で最強の組織の1つを確立するまで闘った。わずか1週間だけだが、組合内で生産労働者たちはストライキを要求するリーダーの臆病さと敵意を無視した。そして自分たちを戦闘精神、訓練および規律によって指揮した。上役の徹底的な反対に直面しながらも、自らのイニシアティブにもとづいて、彼らは遠くの都市の何万人もの自動車労働者の間にストライキを拡げ、GM全体を効果的にマヒさせた。

〈国際組合会議〉

GMのストライキ期間中、種々の連邦自動車組合の闘士たちが、幾度となく会合を開いた。彼らの要求の1つは、AFLが1934年のサンフランシスコ会議の決定を実行に移すこと、すなわち自動車工業やその他の産業の生産労働者の利益になるように、産業別組合を認知することであった。1935年8月下旬、グリーンとディロンによって、デトロイト大会が招集された。トレドから来た者も含めて代議員の大多数は保守的であった。それにもかかわらず、全米自動車労組(UAW)の初代委員長にはディロンが選出されるべきである、とのグリーン提案は、決定的に否決された。

1935年10月のアトランティック・シティでのAFL大会は、ウィリアム・グリーンやマッソー・ウォルなどに率いられた職能別組合主義者とジョン・L. ルイス、シドニー・ヒルマン、デビッド・ダビンスキー、チャールス・ハワードならびにフランシス・ゴーマン——炭坑労組、合同衣服組合、婦人組合、印刷工組合ならびに織物工組合の優秀なリーダーたち——といった有名な人物に導かれた産業別組合主義者たちとの間に、華々しい論争がくりひろげられた。基幹産業たる自動車組合の労働者は、新しい希望を胸にいて、大会場を去った。ついに、強力な組織の頂上で、強力かつ経験豊富な組合リーダーたちは、時代遅れの職能別組合を無視——もし必要ならば拒絶することも辞さないと確約——し、基幹産業別組合を建設するに際しては、大なる援助をおしまないと約束した。これらのリーダーたちは、いまなおAFL幹部評議会の大多数を占めている職能別組合主義者から悪口を浴びせられ、破門されても、一向に動揺しなかった。産業別組合主義を促進する機関として、産業別組織委員会(Committee for Industrial Organization)を設立したとき、夜明けは近いようにみえた。

〈分岐の時〉

1935年秋、新しい生産の時期が進行中に、組合結成化のための闘いを盛り

上げるのに絶好の状況になったようにみえた。産業の状態、産業内の独立系組合の発展、すでに発生してしまったストライキや今にも爆発しそうなストライキなど、すべてがその方向を指していた。どうすれば大規模な闘争が回避できるか、を予測することは困難であった。自動車業界の大立者たちのライラは、ミシガン州、オハイオ州をはじめ、隣接諸州の自動車センターにある新聞各紙に反映していた。

デトロイトのモーター・プロダクツ社のほぼ4,000人の労働者のストライキは堅固なものとはいえ、まだ前哨戦であった。そのストライキは主として、生産労働者で構成されている自動車産業労働者団体(AIWA)によって要求された。依然として工具労働者やダイ労働者が主力ではあったが、工場で働いているメンバーもかかえていたアメリカ機械工教育協会(MESA)は直ちに労働者を工場外に連れ出し、モーター・プロダクツ社のストライキを全面的に支援した。さらに同社のストライキは、アメリカ自動車労働者連合(AAWA、リーダーの名前に因んでGreer組合として知られる)の後援も得た。

自動車業界におけるこれら3つの独立系組合の幹部たちは、階級闘争の存在を認めている産業別組合へ統合することに賛成票を投じてきた。組合メンバーの一般投票もそれを支持していた。

AIWAはAFLとは無関係の独立系組合であり、そのメンバーを主に、もっぱらデトロイトの住民に限定していた。それゆえに、その性格は保守的な社会哲学に基づく組合主義に近かったが、それにしても旧弊なAFL組合主義よりも、もっと厳格で能率的なリーダーシップを誇っていた。

AAWAも同様に、AFLから独立しており、そのメンバーは主として、デトロイトのハドソン自動車工場の労働者に限られていた。同連合は、労働者がコリンズ=ディロン体制の戦術と方針に疑問をもち、ハドソン工場ではAFL系組合から分離して成長したものである。

かくして、モーター・プロダクツ社のストライキは、自動車組合の試験的な統合の最初のテストであった。もしそれが成功すれば——かなりの可能性

があるようにみえた——、新しい組合は非常に将来性ある集合センターになるだろう。

ディロンに率いられた AFL の保守派は、旧来の保守的な方針を継続した。そのためにデトロイトの労働者の目には頼むに足るとは映らなかった。ディロンは、次の声明を発表した。すなわち自分は経営側と協議し、そして「モーター・プロダクツ社の労働者を直ちに職場復帰させよう」と。

ストライカーたちは、2つの巧妙な手並でディロンに対応した。まず最初、彼らはどの組合が労働者の多数意見を代表しているかを決定する選挙を行なおうと主張して、ディロンに挑んだ。ディロンはこの冒険をおかさなかった。経営側もまた反対した。なぜならば、その選挙は、全国労働関係評議会 (NLRB) の承認や多くの独立系組合の承認を意味したからである。

次に、ストライカーのリーダーたちは、ディロンの組合がストライキ委員会に加入し、抗争に勝つために手助けするよう要請した。その際にリーダーたちは、ディロンに対して、もし援助してくれるならば、勝利に向かっての全面的な資格を供与する意思があると伝えた。ディロンは「無法者たち」に協力しようとはしなかった。そのために、彼がストライキに対して何らかのダメージを与えるチャンスは、事実上、ゼロになってしまった。

アメリカ機械工教育協会と自動車産業労働者団体のリーダーとジョン・L. ルイス率いる産業別組織委員会は、双方から協力が可能かどうかを決定する、探索的・実験的な動きをとりつつあった。労働者たちは、とくに情け容赦のない保守反動の AFL が労働者を分割統治しようと待ちかまえ、労働者を威嚇する雇用主の支援をうけている限り、独立系組合の連合体が自動車労働者を組織化するという壮大な仕事を達成しうる、などという自信をもっていなかった。独立系組合は、AFL 内に厳然と存在するディロンのリーダーシップを除去するためには、ジョン・L. ルイスらの急進主義者の応援を必要としていた。その後、AFL のなかに独立系組合も含むことのできる、「真正の」産業別組合のための基礎が築かれた。独立系組合のなかの、より先見の明あるリーダーたちは、まさにそのような見通しをもっていたのである。

このように、組合建設のための健全な基礎の見通しは、以前よりもよくなった。さらに、労働者も活気を帯びるようになった。あちらこちらで、他のどの季節よりも多くのストライキが発生しつつあった。そしてシーズンがピークに達する以前に、大規模な闘争のための十分な勢いが達成されそうであった。産業自体の状態も、組織化キャンペーンやストライキ行為にとって好ましいものであった。

生産性は高く推移していた。デトロイトは、1935年11月中旬に9万3,177台の自動車を生産した——前年同期のそれは1万6,810台であった——。他方、ビジネスの競争は激烈であった。会社は困難な状況に立ちいたった。例えば、たとえあまり重要とはいえない自動車部品を生産している工場でも閉鎖された場合には、巨大企業の1つの生産ラインは、数日中にスロー・ダウンするかもしれない。このことは注文を失うことを意味する。競争のハズミが、リーディング・カンパニーをして、スピード・アップや賃金カットによって生産コストを切り下げる手段を追求せしめた。このことは、価格の上昇に直面して、労働者の間に不満が著積していくことを意味する。

次のことも追記しておこう。すなわち、大統領選挙が近づいたとき、自由な役割を演じることを望む政府は、社会不安を回避したいと切望する。さらに、組合努力に対して、あるいはストライカーに向かってさえ、公然とした敵意ある態度をとって、きわめて多くの投票人たちに攻撃を加えることは避けたいと願うのである。

1935～36年のシーズンの初期に、自動車労働者が抱いた希望は叶えられなかった。デトロイトのモーター・プロダクツ社のストライキは敗北した。当初ディロンは、直接的かつ公然としたストライキ破りの役割を演じて、ストライキを遅滞させようとした。独立系組合の統一が障害を克服したようにみえたちょうどその時に、独立系組合に分裂が生じた。ストライキの引き潮の下では、成功的な組合の統合は進歩しない。当分の間、発展は行き詰まる。

CIO が、自動車業界における大規模なキャンペーンのイニシアティブをとるか、あるいは少なくとも強力に支援するという希望も、直ちに実現され

なかった。CIO はまだ幼時期にあり、必然的に、一定の注意をもって、その進路を感じとらなければならなかった。AFL 内の職能別組合勢力との闘争は、CIO 系組合の組織化努力のエネルギーを減殺した。精力的な組織化キャンペーンが鉄鋼業で展開された。ひとり自動車労働者だけが、産業別組合勢力の注意と援助を必要としていたわけではなかった。

<現在の様相>

他の状況下では達成されたかもしれない、1935～36年の組織化努力は、それほど大きな望みがなかった。しかし、その後の展開は、この努力がハズミを失っていなかったことを明らかに物語っている。

1936年春の年次総会で、全米自動車労組(UAW)は、決定的にディロンのリーダーシップを排除した。AFLのグリーン委員長は、ディロンの指導性をおしつける立場になかった。翌年、UAWはホーマー・マーチンを委員長とする組合指導部を選出し、CIOの後押しもあって、大々的な組織化キャンペーン計画を作成した。AFL内での望ましい展開が、次々と、独立系組合がAFLに吸収される動きを刺激した。いまや、重要な独立系組合は存在しない。

1936～37年の新しいシーズンが進行していくにつれ、労働者にとっての好ましい状況が生じ、そして組合組織化に向けての重要な指標がみられるようになった。生産性は高く、熟練労働者が近々、不足するだろうといういくつかの兆候がみられる。ルーズベルト大統領の再選は、労働者の戦闘精神と希望を高揚してきた。CIOは、自動車の都デトロイトをはじめ諸々の自動車センターで巧みなキャンペーンを行うに当たって、UAWを手助けするオルガナイザーを何カ月間にもわたって訓練してきた。1936年11月の最初の小ぜり合い——サウス・ベンドのベンディックス社の坐り込みストライキとデトロイトのミッドランド社のストライキ——から労働者の勝利がもたらされた。組織化に対する恐怖が、他の産業におけると同様、自動車工業の大幅な賃上げをもたらした。この巨大産業における組合組織化に何らかの形で関与した

人びとは、組織労働内部での抗争はスピーディに終結し、完全な統一がとれるだろうことを希望しているにちがいない。そのためには明らかに、自動車工業、モルガン、デュポンならびにそれらと同盟を結んでいる他の利益集団から完全な組合の承認を勝ちとる計画に即して、全労働者の組織化運動を推進する統一的な行動が必要であろう。