

労使関係実態調査におけるフェアとアンフェア

——塩路一郎『A 自動車の盛衰』と労働判例・
労働委員会命令との比較検討を通じて——

白 井 邦 彦

(本論文においては関連する社名・個人名は基本的に匿名とした。そのため引用されている労働委員会命令や判決において社名・人名が記載されている場合もその部分は匿名とした。また書名についても企業名は伏せる形ですべて表記している。さらに年はすべて西暦表示とした。)

1 はじめに

労働経済研究において、労使関係の特質や本質を把握するために、ある重要な個別企業の労使関係を具体的かつ詳細に実態調査する、という手法が数多く行われてきた。そうした実態調査により重要な労使関係の特質・本質が明らかになってきたし、その蓄積も数多い。労働経済研究の進展にとってそうした研究手法による成果は多大な貢献をしてきた、といえるであろう。そして今後においてもそうした労使関係実態調査は労働経済研究の領域において重要な位置を占め、研究の進展において大きな貢献をしていくこととなる。しかし一方でそうした調査研究は個別企業の労使関係の特質・本質を鋭くえぐることになるため、調査結果の公表にあたって調査対象者との緊張関係の発生、調査手法への批判、などが生ずることもある。労使関係実態調査に対していわば「アンフェアな調査だ」という批判がなされることもあるのが現実である。ではこうした労使関係実態調査において「フェアな調査」「アンフェアな調査」とは何か？

本論文はこの点について、塩路一郎氏が同氏の視点から A 自動車の労使関

係・全A自動車労働組合について広く論じた『A自動車の盛衰-自動車労連会長の証言』（以後塩路(2012)と記載)の叙述と、A社・全A自動車労組に関する60年代半ばから80年代半ばに出された重要な労働判例・労働委員会命令を比較検討しながら、60年代・70年代のA自動車労使関係・全A自動車労働組合¹⁾の実態にせまることによって、上記問題について考えていこう、というものである²⁾。塩路氏は国際自由労連副会長、全日本労働総同盟(同盟)副会長、IMF・JC副議長、全日本自動車産業労働組合総連合会(自動車総連)会長、日本自動車産業労働組合連合会(自動車労連)会長、全A自動車労働組合組合長を歴任し、日本ばかりでなく国際的にも労使関係・労働運動において重要な役割を果たしたが、特に出身母体のA自動車の労使関係・労働組合において大きなプレゼンスを有していた人物であった。

しかし本論文が塩路(2012)をひとつの題材としてとりあげるのはそれだけの理由ではない。氏は塩路(2012)の中で東大社会科学研究所の労使関係調査会編(1981)における、A自動車労使関係の実態調査研究である山本・上井・嵯峨(1981)、および同調査参加研究者の研究書である嵯峨(1984)、上井(1994)について、「偏った情報に基づき虚偽の記載がなされている」との趣旨の批判、つまり「それらの調査はアンフェアだ」との趣旨の批判をおこなっている。実は氏の批判は労使関係調査会編(1981)の編集過程で、当初同書の編者の予定となっていた氏原正治郎氏が山本・上井・嵯峨(1981)に行った批判と共通する点をもっている。ちなみに氏原氏は山本・上井・嵯峨(1981)でとられた調査手法は「調査対象に調査を行っていることを伝えない闇討的・興信所的調査で調査対象への仁義にかける」、つまり、アンフェアなものであるから自分は受け入れられないとして、山本・上井・嵯峨(1981)を含んだ研究書である『転換期にお

-
- 1) 同労組は当時A自動車だけでなく関連企業である、Aディーゼル・A車体・AT自動車部品の各企業の従業員から構成されており(61年より)、AT自動車部品組合員のみ支部はひとつ、それ以外の3社の組合員は複数支部に組織されていた。
 - 2) 塩路(2012)に対しては本論文と関連したものとして、戸塚(2014)がある。戸塚(2014)では塩路氏と山本・上井・嵯峨(1981)の調査との行き違いの経緯についても書かれており、あわせて参照されたい。ただし戸塚(2014)と本論文では塩路(2012)や労使関係調査に関して評価の視点や評価に関して、相違点は大きい。

ける『労使関係の実態』の編者をおりようとした、ということがあったとのことである（その点詳しくは山本（2004）の第8章3節参照）。同書が氏原正治郎編ではなく、労使関係調査会編、となったのは山本（2004）によればこうした背景もあつてのことである（同著編者問題の詳細は山本（2004）第8章3節参照）。

つまり日本の労使関係実態調査の当時の第一人者である氏原正治郎氏が行った批判と同趣旨の批判が、約30年の時を経てA自動車労使関係・労働組合の重要な当事者の一人の塩路氏からも山本・上井・嵯峨（1981）などに加えられたわけである。塩路（2012）をとりあげる大きな理由はこうしたことのためでもある。³⁾

3) 山本（2004）で記載されている氏原氏の山本・上井・嵯峨（1981）への批判、また氏原氏の山本氏への激しい批判である氏原（1981）（氏原氏のこの文章が公表されたのは山本・上井・嵯峨（1981）を収めた労使関係調査会編（1981）の出版直後のこと、山本（2004）p.441参照）を読んで筆者は当時から強い違和感を持っていた。筆者は「工場の正面から入り調査対象者に調査を行っていることを対象者に明確にして行うという調査」をきわめて乏しい経験であるがある時期おこなっていた。そうした調査では、詳細にできる実態がある反面、調査対象者との関係から、特に労使関係面に関する事柄の中には、絶対に調査対象にできないこと、見たり聞いたりしてはならないこと、分析・執筆してはならないこと、も存在することも経験した。労使関係の実態・本質を多面的に把握するためには、「正面からの調査は重要な反面、正面からの調査のみでは限界がある」ことも乏しい経験から認識した（ちなみに山本（2000b）からもそれはいえると思う）。また過去に氏原氏は大河内・氏原・藤田（1959b）の中で展開されている調査論とはずいぶん変化した、とも感じた。本論文の執筆にあたっての問題意識には、自らの乏しいながらも調査の経験から感じた氏原氏のこの問題への言説への疑問についてもはっきりさせたい、ということもある。なお山本（2004）第8章第3節では、山本氏らが氏原氏による塩路氏への紹介のルートを通じて調査を行うことに当初氏原氏が承諾しながら、山本氏らのグループがA社人事部・組合役員OBや同社の組合内少数派活動家グループから調査を行うと、氏原氏が塩路氏への紹介を躊躇されたため、結局塩路氏への紹介ルートによる調査が実現しなかったことも書かれている（pp.400～401）。それを考えるのと氏原氏の山本・上井・嵯峨（1981）への上記の批判について、ますます疑問をもたざるをえない。なお氏原氏の山本氏への批判には例えば「実のところ、この文章（山本氏が『UP』に書いた「実態調査と社会科学」のこと）に表れている限りでは、山本君は調査にたいする批評家以上のものだと考えられなかったからである。もともと、私は、批評家とはごく少数のすぐれた人たちを除いて、作家になりたいという強い願望をもちながらも、その能力を欠いているがために、劣等感と羨望の念から、他人の作品にけちをつける人たちだと考えてきた。」（氏原（1981）p.20）とまで書かれている。しかしそれが書かれた時期には山本氏は山本（1967）（1978）をすでに発表していた。またその後山本氏は山本（1981）（1983）（1994）（2000a）などと相次いで発表していくが、それらの業績を考えれば氏原氏の公表したこの文章は比喩においても不適切・失礼だし、内容もあまりに乱暴きわまりない、と思う。

A自動車・全A自動車労組関連の労働判例・労働委員会命令を労使関係把握のうえで、比較分析の対象としたのは、ひとつはA自動車労使関係においては、その過去の経緯（53年の有名な全自A分会100日争議、65年発表・66年実施のA自動車とP自動車工業との合併の過程で生じた全A自動車労組と全金P自工支部との問題）から数多くの労働判例・労働委員会命令が蓄積されている、ということのためである（それらの中には憲法・労働法上重要な論点となりその後立法に影響した事件もある）。もうひとつは、労働紛争においては日頃潜在化している労使関係の重要部分が鋭く顕在化し、その裁判所・労働委員会の場での争いの結果である労働判例・労働委員会命令はその労働紛争の重要部分がはっきり判断され記載され、基本的にその後だれでもアクセスし検証できると考えたからである。

以上の認識をもとに塩路（2012）とA自動車・全A自動車労組関連の主要な労働判例・労働委員会を比較検討しながら、本論文の課題に迫っていくことにしよう。

2 企業合併と労使関係・労働組合

——委員会命令、判決での事実認定と塩路（2012）の記述との相違——

(1) 全金P自工支部に対する支配介入に対する労働委員会命令・裁判所の決定

1965年5月31日、突然自動車業界2位のA自動車と業界大手のP自工の合併（現実にはA自動車によるP自工の吸収合併）が発表された。両社はその銀行系列を異にしていたこと、競業車種を有して激しいライバル関係にあったこと、などからその合併発表は驚きをもって迎えられたが、両社の合併には、当時大物政治家からの強い要請があった、といわれている。

実は両社の合併にあたっては労使関係上大きな難点があった。当時A自動車の全A自動車労組は、自動車労連を通じて同盟に加盟していたのに対して、P自工の組合である全金P自工支部は、全国金属を通じて、総評に加盟しており、前者は労使協調型に対し後者は労使対等型の労使関係であった。つまり両社の

労組は上部団体・ナショナルセンターが異なるばかりでなく、その労使関係に対する理念が著しく異なっていたのである。両社合併にあたってその点をどうするか、は労使関係上重要な問題となっていく。

両労組の動向、とりわけ後述するP自工支部での動向のなかで、65年12月16日、東京都労働委員会に対し、総評全国金属労働組合は、A自動車とP自工を被申立人として、「被申立人はP自工支部組合の支持をやめるようP自工支部の運営に支配介入行為をおこなっており、それをやめるよう求める」支配介入行為への救済命令の申し立てを行った。

これに対して東京都労働委員会は66年7月26日、A自動車による支配介入の不当労働行為については認定しなかったが、P自工については支配介入を認定し、救済命令の言渡を行い、同年7月28日付けで被申立人両社に通知した。

同委員会命令は、その「理由」の中で実際になされた支配介入行為を具体的に指摘し（具体的な事例については同救済命令、後述の横浜地裁決定の「理由」参照）、主文において以下のように命じている。

「主文 一、被申立人P自工株式会社は、工場長、課長をして、申立人組合所属のP自工支部の組合員に対して、申立人組合の支持を弱めるような言動をなさしめたり、また係長、班長が係員に対し就業時間中に同旨の説得活動を行うことを放置してはならない。

二、被申立人P自工株式会社は、申立人組合員以外の者が申立人組合の支持を弱めるような活動をするにあたって、会社の会議室や食堂を利用させるなど特別の便宜を供与してはならない。

三、被申立人P自工株式会社に対するその余の申し立ておよび、被申立人A自動車株式会社に対する申し立てはこれを棄却する」（同委員会命令については、『別冊 労働法律旬報』606号参照）。

このような救済命令がくだったが、被申立人であるA自動車およびP自工は同命令書の写しの交付を受けた66年7月28日から15日以内に中央労働委員会へ再審議の申し立てをせず、また7月28日より30日以内に同命令の取消の訴えをおこさなかった。よって労働組合法の規定により同命令は確定した。この

点についても次に紹介する本事件に関する横浜地方裁判所決定の中で明確に記載されている。

P 自工はその後 66 年 8 月 1 日付けで A 自動車に吸収合併され、P 自工は消滅し、P 自工従業員の使用者の地位は A 自動車が継承した。そうした中上記委員会命令の確定にもかかわらず、課長・係長・班長などによる、支部組合員に対する「同組合の支持を弱めるような言動」はあとをたたなかった。そのため、組合側は横浜地裁に対して救済命令違反 10 件を通知し、横浜地裁は審査を行った結果、67 年 9 月 5 日、通知された 10 件のうち 7 件について救済命令違反の事実を認め被審人 A 自動車に対し過料金を課す決定を行った（7 件の内容は横浜地裁決定の「理由」の中で具体的に述べられている。『労働関係民事裁判判例集』18 巻 5 号参照）。この決定は東京高等裁判所・最高裁判所（東京高裁 71 年 3 月 10 日、最高裁 74 年 12 月 19 日）でも支持され、この決定は確定した。

ちなみに横浜地裁決定の主文は以下のとおりである。

「主文 被審人 A 自動車株式会社を判令第二の一の（一）ないし（四）および同二の（一）ないし（三）の各事案につきそれぞれ過料金壹拾（10 万円のこと…注）に処する。手続き費用は被審人の負担とする」（同決定については『労働関係民事裁判判例集』18 巻 5 号参照、ただ現行法では同決定に関しては第三者は閲覧できないことになっており、最高裁決定も現時点では閲覧不能）。

以上より P 自工において A 自動車との合併を前に、P 自工支部所属組合員に対し、同社職制より「P 自工支部をやめるよう」さまざまな形で強要・説得がなされたこと、会社が就業時間中にそのために会社の施設を使用させるなど便宜をはかったこと、などは司法判断から否定できない事実である（これらの委員会命令、決定の簡単な要約は小池（1977）pp. 626～627 参照、なお小池氏は P 自工支部関連のさまざまな訴訟にかかわった弁護士である）。

しかし塩路（2012）ではこの件について「全国金属は A 自動車と P 自工社長を不当労働行為で提訴（都労委は 66 年 7 月 28 日にこの不当労働行為救済申し立てを棄却）」（塩路（2012）p. 129）と記載されている。ここでみたようにこの記述は明らかに不正確である。棄却されたのはあくまで A 自動車に対する申し

立て部分であり P 自工部分については救済命令を出していること、その後 P 自工従業員の使用者としての地位を継承した A 自動車に対して過料金が課せられたこと、が正確な事実である。また合併にあたって P 自工が P 自工支部組合員に「全金 P 自工支部をやめるようはたらきかけをおこなった」ということは否定できない事実である。この点も塩路 (2012) ではまったくふれられていないのである。

(2) 全金 P 自工支部をめぐる動向と司法判断

——全金 P 自工支部預金債権確認事件判決——

A 自動車と P 自工の合併発表後 P 自工の労働組合である全金 P 自工支部では、その存続をめぐり大きな動きが生じていた。その際の手続きの正当性については後述するように「全金 P 自工支部預金債権確認事件」の裁判で最高裁まで争われることになったわけだが、その動向と手続きを同事件判決 (特に東京地裁判決) で認定された事実に基づき時系列的に記載すれば以下の通りである⁴⁾。

「65 年

・ A 自動車・P 自工合併発表後、自動車労連塩路会長、全 A 自動車労組幹部と全金 P 自工支部の執行部は意見の交流開始。その際全 A 時自動車労組側は P 自工支部に対して、『P 自工支部が全 A 労組と同じ考え方にたち、全金から離脱し、自動車労連に加盟するという方向で交流を進めたい』と主張。

・ 10 月 21 日全金 P 自工支部定期大会が開催され塩路氏が挨拶。その中で塩路氏は『支部組合執行部の考え方と無責任な指導性に反省を求めたい。執行部が話し合いに積極性を欠き、運動方針書についてはよく討議し合うという約束を無視して基本的に全く異なった運動方針書を作成し、全金路線に従い、P 自工の労働者のために真面目に解決していこうとする努力がみられないことは非常に

4) ここでの記述は同事件東京地裁判決の「理由」での記載に基づくものであるが、より詳細には同判決「理由」参照 (『労働関係民事裁判判例集』21 巻 6 号に掲載)、なおここでの記述、判決「理由」、と塩路 (2012) 第二部第一章、とりわけ 116 ページから 138 ページにおけるこの件についての記述を比較して、違いを確認していただくと幸いである。

残念』とP自工支部組合中執を激しく非難攻撃。

・11月13日のP自工支部への中央委員会に塩路氏・全A自動車労組役員が出席し、その席で全A労組役員は『現在の支部組合執行部には交流の基盤がない』とまで言明(塩路(2012) p.126によれば、塩路氏・全A労組役員の中央委員会への出席は中央委員の要請からのものとのこと)。

・12月8・9日全A自動車労働組合定期大会開催

・12月14日、P自工支部中央執行委員会は中央委員会で、現中央執行委員会総辞職を提案、しかし同提案は否決、同中委員会の中で中央委員の一人より、『現中央執行委員会不信任討議のための大会開催』の動議が出され可決。同臨時大会を12月21日に開催することが決定。

・12月21日開催予定の臨時大会は翌日の22日に延期、22日の臨時大会で『中央執行委員全員に対する不信任』の動議が提出、挙手にて可決(ただし後任の中央執行委員の選出のための選挙がおこなわれず、後任が選出されない状態が続いた)。

66年

・2月23日、不信任された中央執行委員長に、中央委員の1/3から翌24日に中央委員会を開催するよう要請がなされる(同支部の規約では、中央執行委員などが総辞職した場合、後任役員が選出されるまでは総辞職した役員がその業務を執行しなければならない旨が定められており(47条)、上記のようにこの段階では後任のための選挙も行われておらず、後任は選出されていなかった。また中央委員会の招集権は中央執行委員長にあり、委員長事故あるときは、中央執行委員長の職務代行者は規約45条より事務局長であった)。しかし招集権を有する委員長・事務局長はいずれも中央委員会招集を拒否した。

・しかし翌2月24日、招集権者の召集のなしに、『中央委員会』なる会合が開催され、そこで、『1、中央執行委員の解任・職場復帰させるための大会の開催、2、中央執行委員解任後中央執行委員選挙を行うため、人選は議長一任で中央委員の中から各分会2名程度の中央執行委員代行者をおくこと、3、その結果欠員となる中央委員の代行者をおくこと』の動議が出され、いずれも『可決』され

た。そして中央委員からの提案で、大会の日程を2月28日にすることが『決定』された。

・2月28日『臨時大会』なる会合が開催され、『中央執行委員の職場復帰・執行部代行者選出の件・中央委員代行者選出』の件が、いずれも『可決』。議長団から執行部代行者6名が指名される。

・3月13日、『役員選挙』のための『中央選挙管理委員会』が2月28日の『臨時大会』で選出された執行部代行者の下で発足、中央執行委員、中央委員等の選挙の日程を公示。

・3月24日『役員選挙』実施

・3月30日、『臨時組合大会開催』開催、執行部三役等の選出を行うとともに、全国金属からの脱退、規定改定(その中には組合名称を『P自動車工業労働組合』と変更することが含まれていた)、などを決議。

・4月2日、全国金属からの脱退、組合名称の変更等を問う『組合員全員投票』の実施、いずれも賛成多数。その後66年8月1日のA自動車との合併により、組合名称は『A自動車P部門労働組合』と改称された(ただし全金P自工支部にも組合員は一定数残り続けた)。

67年

・6月2日、職場委員長召集の職場大会で、同労組とA自動車労働組合との合同(吸収合併)について挙手方式で賛否を問い、全員賛成。

・6月3日代議員から構成される『臨時大会』を開催し、『1, 6月8日に全A自動車労働組合と統合, 2, 統合後の組織運営は全A自動車労組の綱領・規約に基づく, 3, 諸活動は自動車労連, 全A自動車労組の運動方針に従っておこなう』ことなどが挙手方式で出席者の全員賛成により可決。

・6月8日『A自動車P部門労働組合』は『全A自動車労働組合』に統合(吸収合併)』

では以上のようなP自工支部をめぐる動向、手続きは法的にはどのように判断されたのであろうか。この点については、全金P自工支部が支部名で東京労働金庫に預金した預金債権は、以上のような手続きを経た後において、どこが

有することになるのか、P 自工支部が有するか、をめぐって全金P 自工支部を原告、A 自動車P 部門労働組合、東京労働金庫を被告として争われた「全金P 自工支部預金債権確認訴訟」の判決（東京地裁判決70年12月23日、東京高裁判決76年11月17日、最高裁判所判決80年7月18日、地裁・高裁判決はそれぞれ『労働関係民事裁判判例集』21巻6号、27巻6号、最高裁判決は最高裁にて閲覧による）の中で判断されている。なお裁判は地裁・高裁・最高裁とも、P 自工支部の勝訴となっている。

ちなみにそれらのうち東京地裁判決の主文は以下のとおりである。

「主文 一、原告が被告東京労働金庫に対し、別紙預金債権一覧表記載の預金債権を有することを確認する。

二、被告東京労働金庫は、原告に対して、金四、〇七八万四、四一四円を支払え。

三、訴訟費用は被告らの負担とする」（支払い金額はその後利子を含め増額していった）

これらの判決の「理由」、とりわけ一審判決の「理由」の中で、前述の動向や手続き面について注目すべき指摘・判断がなされている。まず一審の東京地裁判決の「理由」で示されている判断について抜粋要約すると下記の次第である。

「1、66年2月24日に開催された『中央委員会』は、支部組合同規約所定の召集権者である中央執行委員長または事務局長の招集によらないため規約上正規の中央委員会とは認め難い

2、翌25日には、規約上次級議決機関であってなんら執行権限を有しない中央委員会が予め中央執行委員長に召集請求することもなくいきなり自ら『臨時大会』召集の挙に出たものであって、同『臨時大会』は、召集権のない者が所定の手続きによらずに召集した大会として、支部組合同規約上の意味における大会とは認め難い。

3、2月24日の『中央委員会』決定に基づく28日の『臨時大会』が支部組合の大会と認められない以上、そこにおいてなされた中央執行委員の職場復帰（解任）、執行部代行選出に関する決議は、支部組合決議として効力を有しない。

4, それゆえ上記決議が有効に成立したことを前提とし, 執行部代行者の手で実施された3月24日の『役員選挙』, 30日の『臨時組合大会』およびそこでなされた全金脱退, 規約変更の各決議, 4月2日の『組合員全員投票』などについても支部組合の正規の組合運営としては到底認め難い(『労働関係民事裁判判例集』21巻6号, pp.1716~1718 参照)

一審の東京地裁判決は上記の判断とともに「A自動車P部門労働組合」の全A自動車労働組合への統合(吸収合併)についても「理由」において、「1, 統合はA自動車P部門労働組合の実質上の解散を招致する, 2, 同労組の解散手続きは規約において解散は総会における直接無記名投票, または組合員全員の直接無記名投票で決定し, 後者の場合の直接無記名投票は『組合員総数の2/3以上の投票で3/4以上の賛成をもって議決する』となっていた。3, しかるに統合は職場大会での挙手と組合員から選出された代議員によって構成される臨時大会での挙手採決の方式で行われた。4, よって統合決議は組合員の2/3以上の参加で成立する意思決定機関である総会の決議でない点, および無記名投票の方法によっていない点において規約上定められた要件を具備していないことは明らか, 5, それゆえ合同(統合)決議としての効力は肯認することはできない」旨も指摘している(「 」内は, 判決の「理由」の関連部分を抜粋要約したものである)。

そして二審の東京高等裁判所判決(76年11月17日)も「理由」において、「66年2月24日の『中央委員会』以降同年4月2日の『組合員全員投票』にいたる一連の手続き(右の中間に行われた同年2月28日の『臨時大会』, 同年3月24日の『役員選挙』, 同年30日の『臨時組合大会』およびそこでの全金脱退, 規約変更の各決議を含めて)は, 支部組合(従前より存した日本労働組合総評議会全国金属労働組合東京地方本部P自動車工業支部)の正規の組合運営とは認め得ない(『労働関係民事裁判判例集』27巻6号p.662)と地裁と同様の判断を明確におこなっている。この判断は最高裁判決でも支持された。

P自工支部の存続をめぐる動き, 手続きに関しては以上のような司法判断が明確にくだされ80年7月には確定しているのである(この事件の東京高等裁判

所判決・最高裁判決の内容の簡単な要約についてはそれぞれ『労働判例』264号 p. 18, 348号 p. 19, 参照)。

しかし塩路(2012)においては、ここでみてきたような裁判がなされ、こうした判断・判決が下されていることにはまったくふれられていない。それどころか、裁判で「正規の組合運営と認めがたい」と指摘されている「66年2月24日の『中央委員会』から4月2日に至る『組合員全員投票』」までをあたかも正当なものであるかのように記載している。同じく規約違反が裁判で具体的に指摘されている「A自動車P部門労働組合」の「全A自動車労組」との合同(統合)についても、なんら疑問がないものとして記述されている。そのうえで「P自工支部は上記の手続き(実際はその手続きは「正規の組合運営と認めがたい」と裁判では判断されている)を経て崩壊したもの」として論を進めている(ちなみに前述のように上記の動向ののちにもP自工支部に組合員は一定数は残り続けた)。

さらに、東京地裁判決の「理由」の中で「両社の合併が発表された後、両労組の交流の当初から全A自動車労組サイドはP自工支部が全金をやめ自動車労連に加盟する方向で交流を進めたい」していたこと、塩路氏も出席した65年11月13日のP自工支部中央執行委員会の席で全A自動車労組の役員が「現在の支部執行部には交流の基盤がない」と述べたこと、についても全く記載がされていない。ちなみに65年10月21日のP自工支部組合定期大会における塩路氏の挨拶の内容についても、裁判で認定された発言内容については塩路(2012)で記載されているもの(122ページ~126ページ)の中からは抜け落ちている。

両社合併における両組合の動向、とりわけP自工支部の動向については、塩路氏の上井(1994) p. 121の記述(全A自動車労組の強力な発言力を会社が認めしたのは、両社合併の際に全金P自工支部の切り崩しを塩路氏が陣頭指揮をとって達成したことにもよる旨の記述)への激しい言葉をもったの批判(塩路(2012) p. 323)と深くかかわる点である。

しかし、両社合併に伴うP自工支部の動向については、関連する命令・決定・

判決と比較してみれば、少なくとも塩路(2012)の記述がきわめて不正確で客観性を欠くものであることは自体は否定できないだろう。

3 労使関係・労働組合と民主主義

——重要な命令・判例関連の事件で塩路(2012)の中でふれられていないこと——

(1) A自動車女子若年定年制事件

A自動車とP自工との合併(実質は前者による後者の吸収合併)により労働条件はA自動車の規則に基づくこととなった。両者の労働条件に関する規則内容はいくつかの点で違いがあったが、その重要なひとつが女性の定年年齢について定めた部分であった。合併当時P自工の規定は「定年は男女とも55歳」であったが、A自動車の規定では「定年は男性55歳、女性50歳」となっていた。つまりA自動車ではP自工とは異なり女性の定年を5歳若く設定するという、女子若年定年制がとられていたのであった。

合併により、定年制の規定もA自動車の規定となり、旧P自工従業員にもそれが適用されることになった。よって合併により、P自工女性従業員にとっては、定年年齢が5歳切り下げられるという、雇用保障・収入面で大きな不利益が生ずることになったのである。

そうしたA自動車の「女子若年定年制」に関して、全金P自工支部に所属していた女性組合員が69年1月に50歳で定年年齢に達したことをもって解雇された際、「女性という理由のみで女性の定年年齢を男性より若く定めることは無効」として提訴した。これが同事件である(同事件について詳細かつ易しくまとめたものとして、中本(1996)参照、なおA自動車は73年4月1日以降「定年は男性60歳、女性55歳」と規定を改定し、最高裁判決時においては、「定年は男女とも60歳」としていた)。

この事件は仮処分判決では原告の訴えは退けられたが、本訴の東京地方裁判所判決(73年3月23日)・東京高等裁判所判決(79年3月12日)・最高裁判決(81年3月24日)では、「女性であることのみを理由として女性の定年年齢を

若く定めることは無効」としていずれも原告勝訴の判決が下され、同判決は確定した（同事件判決について論じたものは数多いが、一審判決については横井（1973）、最高裁判決については、原告側代理人弁護士の小池（1981）など参照）。

最高裁判決の「理由」ではその根拠について、「上告会社（A自動車のこと…筆者注）の就業規則中女子の定年年齢を男子より低く定めた部分はおっぱら女子であることのみを理由として差別したことに帰着するものであり、性別のみによる不合理な差別を定めたものとして民法90条の規定により無効であると解するのが相当である（憲法14条1項、民法1条ノ2、参照）」（判決文は『労働判例』360号、『労働法律旬報』1022号参照）と述べており、地裁・高裁もこの論理で「女子若年定年制」の無効の結論を出していた（なお女子若年定年制が法的に許容されないことは、同判決ののちに制定された男女雇用機会均等法によって現在では立法においてすでに決着がついている）

ところで塩路（2012）においては同事件についての記載がまったくなされていない。そして、A自動車では両社合併時P自工では「男女とも55歳定年」と定められていたのに対し、「男性55歳、女性50歳」という女子若年定年制がとられていたこと、P自工との合併により、旧P自工の従業員にもその規定が適用されるようになり、旧P自工女性従業員の定年年齢が合併により5歳切り下げられたこと、そのためP自工女性従業員は合併により雇用保障・収入面で著しく不利益を受けることになったこと、に関しても一切の記述がない。

では全A自動車労組はこの事件に関してどのようなスタンスをとっていたのであろうか。この点に関してはこの事件の会社側代理人弁護士が「上告理由」（この上告理由の文書は、この問題について当時A社がどのように考えていたかを示すものとしても現時点で大変貴重である）の中で次のような興味ある記述を行っている。そこでは「ちなみにいえば、原判決（高裁判決のこと…筆者注）の言い渡し後になって、上告をしてはならないとの抗議要請が縷々会社に対してなされた。しかし行動者を見ると被上告人の所属する労働組合（全金P自工支部のこと…筆者注）とこれを支援する若干の関係労働組合のみであり」

(上告代理人の上告理由は『労働判例』360号参照)と述べられている。この記述からは少なくともA自動車労組の側はこの事件についてなんらの支援を行わなかった、とあってよいであろう。

同事件は憲法・労働法・社会政策・労働関係の教科書といえる文献では必ずといっていいほど紹介されている著名な事件である。「A自動車事件」という場合この事件を指すといっていいほどの事件である。さらに女子若年定年制に関しては当時においてもすでに、例えば「伊豆シャボテン公園事件」最高裁判決(75年8月29日)において、男性57歳、女性47歳という男女10歳差の定年差別は無効という判決がでていた。つまりA自動車女子若年定年制事件の最高裁判決は「女性であることをのみを理由とした女子若年定年制は一切許容されない」ということを判例として明確に確定したものである。そこにこの判決の大きな意義があるといえる(この点の指摘は小池(1981)等)。

そうであるのに日本の労使関係・労働組合運動におけるキーパーソンの一人であった塩路(2012)がこの事件をまったく記載せず、当時労組としても支援しなかったことは、事件が民主主義の根幹のひとつをなす男女平等が労使関係の場で問われた事件である、という「労使関係における民主主義」に関する重大性、今日まで有するその社会的影響力・意義、から考えて納得しかねるところである。塩路(2012)がA自動車で起こったこれほど重大な事件について一切記述しなかったのはなぜであろうか？

ちなみに原告は最高裁判決が下されたときはすでに定年年齢の60歳を超えており、最高裁判決にもかかわらず職場に復帰することはできなかった。しかしもしA自動車が地裁判決を受け入れていれば、すなわち控訴しなければ、職場に復帰できる期間が存在していたのであった。結局控訴・上告と会社側が裁判を続けたため、原告は本訴の裁判ですべて勝訴しても職場に復帰することはかなわなかったわけである。この事実はこの事件についてぜひ指摘しておきたいことのひとつである。

(2) AT自動車部品・全A自動車労組事件

AT自動車部品は当初A自動車の部品工場であった企業が分離独立したものであり、A自動車の部品工場としての性格を有していた。その従業員はA自動車、Aディーゼル、A車体とともに全A自動車労働組合に組織されており、AT自動車部品の組合員で全A自動車労組の一支部を構成していた、ことは先に述べたとおりである。

同支部所属の組合員の中に、全A労組の方針・運動に疑問を感じるグループが存在し、彼らは学習会、X研究会、Y会をつくり、組合の機関決定を経ずに、組合の方針とは異なることとなる組合員アンケートの実施、職場新聞の発行、組合批判のビラ配布、などの活動をおこなっていた。それに対し会社はそれら組合員の何名かについて「賃金差別」などを行った。そこで76年3月5日、同グループに属する組合員のうち5名が申立人となり、神奈川県地方労働委員会に対しAT自動車部品を被申立人として「組合の機関決定を経ておらず、かつ組合の方針と異なる活動であっても、労働組合の本来の目的にそった活動であるなら労働組合法7条1号の『労働組合の正当な行為』となりうるものであり、それを理由とした差別は不当労働行為である」として救済の申し立てをおこなった。同委員会では審査の結果申し立てを認め78年1月31日に救済命令を下した(その救済命令については『労働法律旬報』948号、p.75参照)。

同委員会命令で注目すべき点は、判断にあたってポイントとなる「組合の機関決定を経ておらず、かつ組合の方針とは異なる組合員の活動であっても、労働組合法7条1号の『労働組合の正当な行為』と認められる余地があるか、もしあるとすればどのような場合か」について、「組合の方針と異なっても、労働組合の本来の目的に沿って行った組合員の行為は『労働組合の正当な行為』と云うる」と判断した点であった。重要な点であるとともに、後述の判決にも影響したものであると考えられるので、命令文のその部分を引用しておこう。

「労働組合とは、いうまでもなく労働者の権益を擁護し、その経済的地位の向上をはかるため、会社と対等の立場において交渉することを目的として結集さ

れた個人の集合体であり、その目的にかなった集合体維持のためには対外的な自主性と対内的民主制とがそれぞれ要求される。そしてこの二つの要請が充足されたとき、はじめて完全かつ、健全な労働組合たり得るのであってこの意味では上記二つの要請を充足させるために行われる活動もまた労働組合法7条1号のいう『労働組合の正当な行為』として把握されてしかるべきものと解する。これを本件について言えば、申立人の『学習会』設置行為は、労働者に与えられた労働者としての権利への覚醒、およびそれによって得た権利意識の高揚活動であり、また「X研究会」「Y会」を通じての行為は上記目的のほかに数多くの組合員の率直なる意見、希望を支部執行部に伝え、同支部執行部をしてこれら組合員の内面にかくされた要求を汲み取り、もってこれを組合活動方針に取り入れて貰わんがための活動であって、これら活動は前記指摘の健全なる労働組合存立のための両輪の一つである組合の内部的民主制の実現を目指したものであるべきであり、労働組合法7条1号にいうところの『労働組合の正当な行為』に該当するものと認められる」(AT自動車部品事件・神奈川県労委命令より引用、同命令文については『労働法律旬報』948号参照)。本事件について神奈川県労委は、労働組合法7条1号の「労働組合の正当な行為」についてこうした解釈を基礎として救済命令を下したわけである。

しかし同命令を会社側は不服として中央労働委員会に再審査の申し立てを行ったが、中央労働委員会では和解が成立し、79年5月10日会社と申立人との間で和解協定が締結された。和解協定の内容は、「①相互に正常な労使関係の確立に協力する、②申立人5名及びその他2名の賃金・資格・職能段階を是正する、③和解金として金2000万円を支払う、④申立人5名の配置転換をする、⑤申立人が参加できないでいる親睦会・文化サークルの加入につき会社が助言する、⑥会社を誹謗中傷したり名誉を棄損する宣伝はしない」(和解内容は伊藤(1980)p.12で紹介されているもの、なお和解協定⑤からすると、申立人らは、親睦会・文化サークルから排除されていた、という一種の「職場八分」の状態にあったことが推測される)というものであった。これが事件の前段階である。

和解協定が結ばれた後、組合側は79年9月14日に組合臨時代議員会を招集

して、上記不当労働行為申立人5名と中央労働委員会での和解協定の②で「賃金・資格・職能段階の是正をする」とされた2名の計7名について、「①分派活動・組合の統制違反、②配布したピラの内容が組合の名誉を傷付けるものであったこと」の2つの理由で除名を決議した。そして同労組は10月25日の組合大会で7名の除名を正式に決定し、同労組と会社との間にはユニオンショップ協定が結ばれていたため、同社は79年10月29日付けで7名の解雇をおこなった。以上が事件の概要である（同事件のここまでの概要の記述は、伊藤・一木（1978）、伊藤（1980）、AT自動車部品事件神奈川県地方労働委員会命令（78年1月31日）、AT自動車部品・全A自動車労組事件横浜地裁判決（87年9月29日）に基づく。なお、伊藤・一木両氏は同事件にかかわった弁護士である）。

同事件は裁判としては「除名処分・それによるユニオンショップに基づく解雇の有効性」が争われたものであり、原告は被解雇者7名、被告はAT自動車部品株式会社・全A自動車労働組合である（ちなみに解雇直後の79年11月10日には、7名の原告全員に関して、「従業員たる地位保全の仮処分」、同年12月17日には「年末一時金支払いの仮処分」の決定が横浜地裁で下されていた。これらの仮処分決定の内容・理由については、『労働法律旬報』991・992号 pp. 22～24 参照）。

87年9月29日に横浜地方裁判所で、「除名処分・解雇ともに無効」という原告勝訴の判決がくだされ、両被告とも控訴を行わず同地裁判決は確定した。同裁判における判決主文は以下のとおりである（同判決文については『労働判例』505号参照）。

「主文 一 原告らが被告AT自動車部品株式会社に対しいずれも雇用契約上の権利を有する地位にあることを確認する

二、原告らが被告全A自動車労働組合に対しいずれもその組合員たる地位にあることを確認する。

三、被告AT自動車部品株式会社は原告らにそれぞれ別紙（略）債権目録（一）記載の各金員および86年11月以降毎月25日限り同目録（二）記載の各金員を支払え。

四、原告らのAT自動車部品株式会社に対するその余の請求を棄却する。

五、訴訟費用は被告らの負担とする。

六、この判決は第三項に限り仮に執行することができる。」

同判決は、同判断の根拠を「理由」の中で次のように述べている。やや長い
が重要な判断と思われるので、引用しておこう。

「労働組合の自治もおおのずから一定の限界があるのであって、当該処分に関する組合の判断が社会通念に照らし著しく合理性・妥当性を欠く場合には裁判所が右判断に基づく組合の統制処分を統制権の限界を超えたもので、無効であると判断し、その処分を受けた組合員を救済することができることはいうまでもない。しかるところ、被告組規約には制裁処分として譴責、罷免、権利停止および除名の四種を予定しており、除名は其中でもっとも重い処分であり、しかも本件の如くユニオンショップ協定が存在する場合は、除名処分によって同時に従業員たる地位も剥奪され組合員の生活にも重大な支障を及ぼすものであるから、制裁として除名処分を選択するには、その行為の態様において重大な統制違反もしくは著しく組合の名誉を汚す場合又はその情状において特に重い場合であって、しかも組合の団結を維持するためにやむをえない場合でなければならぬものと解するを相当とする。

かかる見地から本件除名の当否について判断するに、被告らが制裁事由に該当すると主張している原告らの活動については、ほとんどが右該当性を肯認することができず、一部のピラ発行、配布活動及び批判活動に右該当性を肯認できるものの、かかる活動によって被告組合の団結が著しく侵害されたと認めるにたる証拠はない。しかも原告らの活動が、その思想的背景はさておき、被告組合の民主化をめざした活動であることを考えあわせると、その活動に一部制裁事由に該当する部分があったとしても、それ相応の制裁は許されるものではあるが、これに除名をもって臨むのは社会通念に照らし著しく合理性・妥当性を欠くというべきものであり、したがって本件除名は統制権の限界を超え無効であるといわざるをえず原告らは未だ被告組合の組合員たる地位を有しているものというべきである。

5. そこでつぎに本件解雇の効力について判断するに、被告会社は本件ユニオンショップ協定の履行として本件解雇をなしたものであり、他に右解雇の合理性を裏付ける特段の事情を認め得る証拠は存しない。しかるところ本件除名が統制権の限界を超えて無効であると判断されるものであることは前判示のとおりであるから、本件ユニオンショップ協定に基づく本件解雇も解雇権の乱用として無効であるといわざるを得ない（AT自動車部品・全A自動車労組事件横浜地裁判決の判決文の「理由」より引用、同判決文については『労働判例』505号参照）

この事件には以上のような判断に基づき上記主文に示された判決が下されたわけであるが、「理由」の中でほかにもA自動車の労使関係、全A自動車労組について見過ごすことができない注目すべき2つのことが指摘されている。ひとつは「被告会社および被告組合員らによる差別や暴力、つるし上げなどという事実がまったくなかったとは到底いえない」と述べられている点、もう一つは「組合役員経験者がほとんど例外なく被告会社で出世、優遇されている事実」と述べられている点である。

神奈川県労働委員会の命令文においても、申立人であった原告らに対する、つるし上げ、暴行があったことが具体的に記載され認定されているが、判決においてもそうしたことは「まったくなかったとは到底いえない」とされているわけである。こうした命令・判決より、「A自動車の職場においては、組合に反対する者に対しては暴力をとまなう攻撃（中央労働委員会での和解協定によれば、「職場八分」も）がなされることもあった」ということは否定できない事実とみなさざるをえないだろう。また「組合役員が例外なく出世、優遇される」ということも判決の中ではっきり記載されており、「当時そうしたことがA自動車の職場ではなされていた」ことも事実と認めざるをえないだろう。しかし、組合役員としての能力と会社の管理職・従業員としての能力が必ずしも一致するものとは限らない以上、この事実は当時のA自動車労使関係の不正常さを示すものではないだろうか？

この事件は組合内少数派の活動について労働委員会で和解が成立したあとと

働組合が除名処分を行いユニオンショップ協定に基づき解雇が行われたものであること（解雇の理由は結局「ユニオンショップ協定が存在するから組合が除名した以上解雇する」以外存在しない）、よって使用者側とともに労働組合も被告となっていること、といったかなり例外的といっている事件である。さらに組合内少数派の言論・行動の自由と統制権行使の限界、とりわけユニオンショップ協定が存在する場合の組合の統制権行使の限界、など法的にも興味ある論点について問われた事件である。またなによりも「労使関係・労働組合と民主主義」、とりわけA自動車労使関係、全A労組の体質そのものがま正面から問われた事件でもある⁵⁾。

しかし塩路(2012)の中ではこの事件については一切触れられていない。確かに判決自体は塩路氏が組合の労働組合の各種役職を退いた後に出されたものである。しかし、塩路(2012)の執筆時には判決はすでに確定しており、なによりも事件が生じたのが、塩路氏が組合の各種役職に就任していた時期のことである。

本件は「労使関係・労働組合と民主主義」、全A自動車労使関係・同労組の体質そのものがま正面から問われた事件であるのに、塩路氏がこの件にまったく触れていないことには大きな疑問をもたざるをえない。

5) 全A自動車労組については、ほかに組合役員選挙の非民主制についてもよく指摘されている。たとえば山本・上井・嵯峨(1981)は、同労組の役員選挙の改選役員数・立候補者数・有権者数、投票率・当選者の平均得票率について表にまとめているが(p.45)、それをみると毎回、立候補者数が改選役員数と同じ(つまり対立候補なし)、投票率・当選者の平均得票率とも限りなく100%に近い数値となっている。同労組がユニオンショップ協定をむすんでおり従業員が全員同労組の組合員となる(P 自工支部に残った組合員は除く)ことを考えると、組合と距離を置いたり組合とはかかわりたくない組合員、組合の方針に疑問を感じて投票を拒否したり信任しない組合員、候補者自体に疑問を感じ信任投票をしない組合員がほぼ皆無、という結果には疑問をもたざるをえない。はたして本当に各組合員の自由な意思表示の結果か、考察すべき重要な事柄であるが(山本・上井・嵯峨(1981)は「第1章第3節 四 役員選挙」でその分析をしている)、この点については、関連判例が見つからなかったため、本論文の検討対象の限定とより、本論の中ではふれなかった。ここでの指摘にとどめることにする。

4 おわりに

以上みてきた労働判例・労働委員会命令より、A自動車の労使関係においては、「1、A自動車・P自工合併時におけるP自工支部への対応にあたっては、全金P自工支部組合員に対し同支部からの脱退を説得・強要する不当労働行為も存在したこと、2、P自工支部の全金からの脱退、P自工支部のP自工労働組合・A自動車P部門労働組合への改組・その全A自動車労働組合との合同については、組合規約からみて、正規の組合運営によるものとは認めがたいこと、3、全A自動車労働組合に異をとる同社労働者に対しては、つるし上げ、ときには暴力的攻撃(や「職場八分」)が労使一体でなされていたこともあったこと、4、よって全A自動車労組の運営には組合民主主義に関して問題があったことは否定できないこと、5、A自動車とP自工の合併により、旧P自工の女性労働者にとっては定年年齢の切り下げという重大な不利益が生じたこと、6、全A自動車労組は女子若年定年制を長く容認していたのであり、それを是正しようと訴えた原告の裁判を支援しなかったこと」、という面があったことがみてとれる。

山本・上井・嵯峨(1981)の調査・とりまとめがなされた時期は、P自工支部関係の上記裁判についても争われていると同時に、女子若年定年制に関する裁判、AT自動車部品事件の労働委員会での審理、その後の裁判、がなされていた時期でもあった。そして女子若年定年制問題、AT自動車部品・全A自動車労組事件の裁判についてはマスコミで大きく報道され、労働関係の専門誌でも論じられていた。それゆえ、労働関係の専門家であれば、認識して当然の事実である。A自動車の労使関係の実態を調査・分析・研究するにあたって、こうした側面をまったく無視することはできないものであると同時に、調査対象であるA自動車・全A自動車労組双方にとってはそれらに関連することは当時絶対にあふれてはほしくなかった、と思われる。山本・上井・嵯峨(1981)の調査に関しては、A社労使関係・全A労組をめぐる当時のそうした事情も視野にいれて考えるべきであろう。

もちろん自動車の労使関係・全A自動車労組を上記の側面だけでみることは

一面的で危険でもある。A自動車労働組合は「企業内・組織内における反対派に対する時には強権の抑圧をも辞さない民主主義を欠如した組織」⁶⁾であった反面、そしてそうした組織的特質を有し労使協調路線をとりながら、組合組織としては会社に対して「経営方針・人事・労働条件」に関して独立した立場から発言し、職場においても一定の職場規制を加えていた、という事実もある⁷⁾。同労組は決して「企業のいいなりに行動していた組織」「単なる御用組合」とはとらえられない組織的特質を有していた。この点は山本・上井・嵯峨(1981)、嵯峨(1984)、上井(1994)においてそれぞれニュアンスは異なるが具体的実態的に記載され、指摘もなされている。たとえば嵯峨(1984)は「全A労組の組織性格は単純に『職制組合』とか『第二労務課』と規定しうるものではない。」「全A労組は...『経営権』の一部に対しても経営側とは相対的に独自の権限を確保している」(p.104)として分析を進めており、上井(1994)は全A自動車労組の行動について具体的に分析した後、「それほどの手続きの規制を行使している組合は日本の民間企業ではそう多くないだろう」(p.210)とはっきり指摘している。また最も全A自動車労組に批判的な山本・上井・嵯峨(1981)も「経営協議に際してA労組が強力な発言力を行使している」(p.95)、「A労組は生産体制事務折衝において労働時間と要員を、したがってまた労働強度を規制しているといつてよいのである」(p.97)、「(生産体制事務折衝で)A労組が“経営権”を前提とする“意見の交換”の枠からはみ出し、強力な発言力を行使している」(p.102)、「人事に関して『提案』折衝をしてきた」「会社内人事に熱心な介入」

6) 全A自動車労組が、発言力や規制力を有していたことをもってその点を評価する研究・論説がある。同労組がそうした面をもったことは筆者も否定しないし、その点についてしっかり把握することは重要だと思う。しかし、その際においても本論文において命令・判例などを通じて確かめたように同労組が「民主主義を欠如した組織」という面を有していた、ということについても決して無視すべきではないと考える。その点は強調しておきたい。

7) これらの点を実証した調査研究としては、ほかには例えば戸塚・兵藤(1991)がある。なお同調査は「2. 調査にあたって留意したこと」で同調査の特徴を「労使関係機構の主要なアクターに接近し、経営側、組合側の双方から『合理化』とそれへの対応に関する情報・資料を収集し、労使関係ルールの形成過程を分析するという、いわば正攻法の労使関係調査手法を採用した」こと(p.8)と述べている。

をおこなっていた (p. 157) とも記載し、全 A 労組が会社とは独立して、労働強度・要員・人事に発言力を行使していたことを述べている (引用内の A 労組とは全 A 労組のこと)。それゆえ、塩路 (2012) が書名を具体的にあげて批判している著書は、塩路氏が最も強く批判する山本・上井・嵯峨 (1981) を含め、A 社労使関係・全 A 自動車労組の多面性を有する実態 (すなわち組合民主主義の欠如という大きな欠点と、経営に対して独立して発言し、当時の民間企業労組の中ではかなり強い職場規制をおこなっていた、という組合として果たすべき重要な役割を果たしていた点) を本質的かつ正確に把握した、バランスのとれた労使関係分析である、といえるのではないだろうか？ そしてそうしたバランスの取れた労使関係把握をしようとすれば、つまり 60・70 年代の A 自動車の労使関係・労働組合で起こったことを視野に入れ A 自動車労使関係を考えようとすれば、そして氏原氏が塩路氏への紹介を躊躇されたという状況からすれば、結局、山本・上井・嵯峨 (1981) でとられた方法による以外なかったように考えるが、どうであろうか？

労使関係調査研究におけるフェアかアンフェアを考える際、なによりも「多面性を有する労使関係の実態を正の面も負の面もあわせてどれだけ本質的かつ正確に把握するか」ということが重要であると思う。労使関係実態調査が労使の特定のグループの単なる賛美・宣伝・告発を記載したものであったら、それは「フェア」な調査研究とはいえないであろう。もちろん調査対象者に対する仁義、事実の取り扱いや資料提供者に対する配慮、記述における工夫、は必要である。山本・上井・嵯峨 (1981)、嵯峨 (1984)、上井 (1994) の調査研究がその面についても配慮に欠けているとはとても考えられないところである。塩路 (2012) の批判とは異なり、また氏原氏の山本・上井・嵯峨 (1981) への強い批判とは異なり、山本・上井・嵯峨 (1981) らの調査は、「労使関係の実態を多面的に、かつ本質的に正確にバランスをもって把握しよう」という調査研究者の良識に基づく、きわめて公正かつフェアな調査の成果である、と考えるべきではないだろうか。

周知のように塩路氏は 80 年代、A 自動車社長との対立の激化の中、マスコミ

からの批判にもさらされ、1986年には、国際自由労連、同盟、IMF・JC、自動車総連、自動車労連の各役員を退任し、労使関係・労働運動の表舞台から退かざるをえなくなった。これらの一連の塩路氏の退任については、「労働貴族の影響力が弱まることはいい。しかしそれがもっと無難な幹部にすりかえられただけで、労使一体化はさらに進む。…この事件は、労働運動の後退として読まれるべきであろう」（鎌田（1992）p.282）との把握のとおりと考える。塩路氏体制下の全A自動車労組は労使関係において組織としては、A自動車に対する一定の独立性・発言力・職場規制力を有し発揮していたのは各種調査からも否定できない点であるからである。

塩路氏の役職からの退任は、たとえ労使協調主義的労働組合といえども、企業に対し独立性を有し、発言力・規制力を発揮しようとすれば、それが許容される余地は、当時を基点としてそれ以前に比べてきわめて狭まっていった、ということを示すことなのかもしれない。労使関係における労働組合の位置にそうした大きな変化が、つまり「労働組合」という存在自体がどのような潮流であれ許容される余地が狭まった、という大きな変化が、80年代後半から90年代以降から生じてきた、ということ塩路（2012）からは読み取るべき、もうひとつの重要なことなのかもしれない。

参考文献

- 伊藤幹郎・一木剛太郎（1978）「労使ゆ着下における組合内少数派の団結活動の権利——AT自動車部品事件・神奈川県地方労委命令（78年1月31日）」（『労働法律旬報』948号）
- 伊藤幹郎（1980）「こんな労働組合であってよいのか——A自動車厚木事件の動態とその意味するもの——」（『労働法律旬報』991・992合併号）
- 氏原正治郎（1981）「調査論における危険な傾向——山本助教授『実態調査と社会科学』を評す——」（東京都立労働研究所『労働研究所報』2号）
- 大河内一男・氏原正治郎・藤田若雄（1959a）『労働組合の構造と機能——職場組織の実態分析——』東京大学出版会
- 大河内一男・氏原正治郎・藤田若雄（1959b）「編集をおわって——調査についての覚書——」（大河内・氏原・藤田（1959a）所収）
- 鎌田慧（1992）『トヨタとA自動車』講談社文庫
- 上井喜彦（1994）『労働組合の職場規制——日本自動車産業の事例研究——』東京大学出版会
- 小池貞夫（1977）「全金P自工争議 大型企業合併と組合破壊攻撃」（総評弁護団編

(1977) 下巻所収)

- 小池貞夫 (1981) 「判例紹介 A 自動車女子差別若年定年制事件・最高裁第三小法廷判決 (81年3月24日)——女子差別定年制は許されない——」『労働法律旬報』1022号
- 嵯峨一郎・熊谷徳一 (1983) 『A 自動車争議 1953——転換期の証言』五月社
- 嵯峨一郎 (1984) 『企業と労働組合——A 自動車労使論』田畑書店
- 塩路一郎 (2012) 『A 自動車の盛衰——自動車労連会長の証言』緑風出版
- 全金P 自工支部「10年史」編集委員会編 (1976) 『A 自動車にひるがえる全金の旗』総評・全国金属労働組合P 自工支部
- 総評弁護団編 (1977) 『戦後労働争議と権利闘争』上・下 労働教育センター
- 戸塚秀夫・兵藤釦編 (1991) 『労使関係の転換と選択——日本の自動車産業』日本評論社
- 戸塚秀夫 (2014) 「書評 塩路一郎『A 自動車の盛衰——自動車労連会長の証言』(緑風出版2012年)——塩路氏の『東大社研自動車研究班』への批判に答える——」(東京大学『社会科学研究』65巻1・2号所収)
- 中本ミヨ (1996) 『されど忘れえぬ日々——A 自動車の男女差別を撤回させた12年のたたかい』かのう書房
- 横井芳弘 (1973) 「男女別定年制の反公序性」(『労働判例』174号)
- 山本潔 (1967) 『日本労働市場の構造——「技術革新」と労働市場の構造変化』東京大学出版会
- 山本潔 (1977) 『戦後危機における労働運動』御茶の水書房
- 山本潔 (1978) 『読売争議 (1945・46年)』御茶の水書房
- 山本潔・上井喜彦・嵯峨一郎 (1981) 「自動車工業の労資関係——A 自動車における『相互信頼的』労資関係」(労使関係調査会編 (1981) 所収)
- 山本潔 (1981) 『自動車産業の労資関係』東京大学出版会
- 山本潔 (1983) 『東芝争議 (1949年)』御茶の水書房
- 山本潔 (1994) 『日本における職場の技術・労働史 1954~1990』東京大学出版会
- 山本潔 (2000a) 『論文集「労資関係・生産構造」』ノンブル社
- 山本潔 (2000b) 「大企業の労資関係——“フォーマル”機構・“インフォーマル”組織」(山本 (2000a) 所収)
- 山本潔 (2004) 『日本の労働調査 1945~2000年』東京大学出版会
- 労使関係調査会編 (1981) 『転換期における労使関係の実態』東京大学出版会
- その他『労働関係民事裁判判例集』『労働判例』『労働法律旬報』各号