

1946年の海員争議

——「終身雇用」慣行の歴史的起源に関する一考察——

仁 田 道 夫

概 要

いわゆる日本的労使関係システムの歴史的形成について、戦後期における労使政府当事者の対抗と秩序形成を重視する立場から、1946年秋の海員争議の意義を明らかにする。この争議は、戦後の日本の労働組合運動の特徴ともいえる大規模な解雇反対ストライキの最初のものであり、そこにいわゆる終身雇用慣行成立の出発点を見いだすことができる。経済的にも政治的にも極めて困難な状況のもとで開始されたこの争議は、内部分裂による組織的混乱を招きながらも、合理的予想では考えにくい勝利を収め、その後の労働運動と労使関係、さらには海運業や日本経済の復興にも大きな影響を与えることになった。

その理由として、この解雇反対闘争が、戦時における海員たちの体験にもとづく強い主体性意識に支えられ、また「完全雇用」を旗印とした世界的な改革の動きに同調して展開されたことが重要であるというのが本稿の主張である。

キーワード

終身雇用, 解雇反対闘争, 占領, 海員組合, 戦後改革

はじめに

本稿の目的は、第二次大戦後の日本における労働争議の実態を明かにし、それがその後の労使関係・雇用システムに及ぼした影響について考察することである。

いわゆる日本的労使関係システムの歴史的形成については、多様な見方がある。戦前期における大企業分野における工場委員会や福祉資本主義的雇用システムの漸次的形成を重視する立場（兵藤，1971）（小松，1971），戦時期における統制経済と国家主導の体制改造を重視する立場（孫田，1965）（岡崎・奥野，1993）（野口，1995），戦後期における労使政府当

事者の対抗と秩序形成を重視する立場 (Gordon, 1985) (Gordon, 1998) などがあるが、本稿の基本的な立場は第三のものである。すなわち、1) 戦争による破壊と激しい戦後インフレーションに揺さぶられて危機に直面する戦後日本社会において、占領軍の抜本的社会改革の動きに励まされながら急激に勃興した労働運動と、それに対抗した使用者・政府の諸政策・行動が、いわゆる日本的労使関係システム形成にとって第一次的な影響を及ぼしたこと、2) 1949年-50年における米国と日本の保守党政府主導による急激な市場経済化とインフレ抑制のショック療法、いわゆるドッジ・ラインと、左派活動家を強権的に企業から追放したレッドパージのもとで、戦後直後期の労働運動はいったん挫折するが、1950年代を通じて再活性化した労働運動は、労使関係の「逆コース」を抑止しただけでなく、それに対抗する使用者の労使関係政策上の革新と、労使の歴史的妥協を生み出し、日本的労使関係システム形成の基本的な動力となったことを重視する。

以上のような見方に立って戦後の労働争議を考察の対象にするとき、多様な方法が可能であるが、本稿では、戦後第1期 (1945~50年) の代表的な争議として1946年9月の海員争議をとりあげ、この争議の背景や展開をやや詳しく検討するという方法をとる。このような方法をとる理由は、以下に述べる通りである。

第一に、一般的な方法である労働争議の通史的叙述は、事態の経緯を概観する上では便利な方法だが、争議に関わる諸当事者の思考と行動に立ち入った分析を行い、また、その背景にある社会経済事情とその中に埋め込まれたイシューの性格を深く理解するには不十分である。個別争議に立ち入る必要がある。

第二に、その際、なるべく数多くの争議をとりあげることが望ましいが、紙幅の制約がある。ここでは一つの争議しか取り上げることができない。しからば、どの争議を選ぶかが問題になる。戦後労使関係のどのような側面を明らかにしようとするかによって、選択すべき代表的争議は異なってくる。たとえば、戦後直後期における最大の争議は、不発に終わったが1947年2月1日に予定されていたいわゆる2/1ゼネストであった。もし、戦後直後期における共産党を中心とする革命的政治の実相を明らかにしようとするなら、この争議こそ最もふさわしい対象といえよう (齊藤, 1972)。また、戦後におけるいわゆる年功賃金慣行の形成を考えるなら、1946年10月の電力争議 (いわゆる電産型賃金の形成) を対象として取り上げる必要がでてくる (労働争議調査会, 1957) (河西, 1992)。あるいは、製造業大企業におけるいわゆる終身雇用慣行の形成にとって1949-50年に発生した大規模な解雇反対争議 (日立製作所, 東芝, トヨタなど) こそ重要であるという見方も可能であろう (Dore, 1973)。

本稿では、戦後直後期を代表する争議として、従来研究史上あまり重視されてこなかった1946年秋の海員争議を取り上げる。この争議は、戦後日本の労働組合運動の特徴とも

いえる大規模な解雇反対ストライキの最初のものであり、そこに、いわゆる終身雇用慣行成立の出発点を見いだすことができる重要な争議である。全日本海員組合は、同じく大量解雇の脅威にさらされた国鉄労働者の組合とともに、極めて困難な状況のもとで闘いに立ち上がり、勝利し、そして日本の労働運動に解雇反対闘争に勝利しうるのだという強い教訓を残した。

もちろん、1946年秋の国鉄・海員争議がそれだけで戦後日本における「終身雇用」システムを確立したわけではない。戦前にも、多くの解雇反対争議が闘われた。日本の退職金制度の起源の一つは、これら争議の終了時（ほとんど例外なく労働者側の敗北に終わった）に紛争解決のために使用者によって支払われた解雇手当であると言われている（山崎，1988）。また、ここで取り上げる海員争議の後の経緯をみても、1940年代末から1960年代初めにかけて、多くの激しい解雇反対争議が闘われた。それらの闘い抜きに、その後「終身雇用」と呼ばれるような雇用慣行が成立したとは、到底考えられない¹⁾。

だが、1946年の海員争議が、こうした日本の解雇反対闘争の歴史のなかでひととき重要な位置にあり、いわば転換点であったというのが本稿の主張である。詳しくは、以下本稿で述べる通りであるが、あらかじめこの争議の重要性を示すポイントを指摘しておけば、次の通りである。

第1に、日本の労働者たちは、敗戦後、この争議に至るまで約1年の間、大量解雇に対する有効な反対闘争を組織しえていなかったという事実である。解雇がなかったわけではない。敗戦後すぐに大量解雇が始まったが、それに対する組織的抵抗は、ほとんど見られなかった²⁾。それには、1) 戦時徴用などで、大量の労働者が不本意な形で軍需産業などに就労させられていたという事情、2) 食糧危機などが切迫しており、都市を脱出して農村に帰る動きも強く、労働者の関心が雇用の確保という点に集中するに至っていなかったという事情、そして3) 労働運動の立ち上がりは戦争終了後必ずしも速やかなものではなく、1946年にはいって、労働組合法の施行前後の時期から急速に労働組合の組織化が進んだという事情などが関わっていよう。この争議において、海員が「完全雇用」の旗印を

1) この点で注目に値する争議として1954年の日鋼室蘭争議がある。この争議の経過と評価については、小池和男が簡潔だが、要領をえた分析をしている（飯田ほか、1976、183-189頁）。戦後の解雇反対争議でもっとも長期に激しく闘われた争議として有名なのは、1959-60年にかけて展開された三池炭鉱争議である。この争議を扱った文献は多いが、要点を簡潔に描いているものとして、（兵藤、1997、218-229頁）を参照のこと。

2) （大河内・松尾、1969、78頁）によれば、終戦から10月までのわずか2ヶ月足らずの間に、400万人以上が解雇された。それに対して、大阪市電において解雇された2万人の女子労働者が抗議・抵抗したというエピソードも見いだされるが、全体として激しい解雇反対闘争は起きなかった。（Gordon、1998、pp.23）によれば、日本鋼管においては、戦争終了直後に、全従業員の三分の二が解雇された。この結果従業員の間には不満が広がったが、反対闘争は起こらなかった。前掲（大河内・松尾、1969、79頁）は、このような反対運動の不発を、日本人労働者が敗戦後の虚脱状態にあったためであると説明している。

かかげて解雇反対闘争に立ち上がったことは、画期的なことだったのである。

第2に、経済環境は絶望的であり、産業復興のめどは全くたっていない。そして、日本の政治経済の鍵を握っていた占領軍の政策方針は、社会の「改革」や、「戦争責任の追及」もしくは「懲罰」に軸足がかかっており、日本経済の「復興」に熱心であったとはいえない。海運業に即して見れば、日本は、戦争中の損害により、その商船隊を大部分失っていた。しかも、占領軍は日本の海運業・造船業に対して好意的でなく、残存していた海運能力の半分、そして造船設備の大部分を賠償の一環として撤去し、アジア諸国に移転しようとして計画していた。海員たちが雇用を守ろうにも、乗るべき船がない状態であったし、近い将来海運が「復興」する見通しも全く立たない状況だったといっていよい。このような状況のもとで、全日本海員組合に結集する労働者が「完全雇用」を求めることは、ほとんど非現実的な課題に取り組むことであったとすら言える。

第3に、政治的環境も極めて否定的であった。占領軍は、その労働改革に対する積極的なスタンスにもかかわらず、占領目的を阻害するような労働争議に対しては、強硬な禁圧的立場を鮮明にしていた。鉄道や海運のような輸送基盤を担う産業の争議は許されないというのが一般的了解であった。実際、占領軍総司令部の労働課は、1946年1月に、国鉄労働者のストライキは禁止するとの立場を明らかにしていた（コーエン、上295頁）。海員・国鉄労働者がストライキに立ち上がるということは、占領軍によって逮捕・投獄され、軍事法廷に引き出される危険を意味していたのである。

このように極めて困難な状況のもとで開始された1946年海員争議は、内部分裂による組織的混乱を招きながらも、合理的予想では考えにくい勝利を収め、その後の労働運動と労使関係、さらには海運業や日本経済の復興にも大きな影響を与えることになった。それは、どのようにして可能となったのであろうか。これをさぐるのが本稿の課題である。

ところで、このように重要な1946年海員争議であるが、この争議の経過と意義を深く分析した先行研究は、乏しい。通史の中で論及される場合も、通常その後続く10月闘争の「序曲」や「前哨戦」ととらえられることが多く、その独自の意義が解明されているとは言い難い。たとえば、代表的な労働運動通史の一つである大河内・松尾『日本労働組合物語』戦後Iでは、国鉄・海員の争議は<産別会議の「十月闘争」>という項目の中で叙述されている（大河内・松尾、1969、163頁）

これは、一つには、従来の戦後労働史研究において、主たる関心が共産党主導の革命的政治の成否、あるいは社会改革の主体としての労働運動の役割に集まっており、その観点からすれば、2/1ゼネストこそがそのピークであり、10月闘争がその前史として位置づけられることになるが、国鉄・海員争議は、さらにその「序曲」という程度の位置づけしか与えられないからである。他方、皮肉なことに、右派系の戦後労働運動史の中でも、1946

年海員争議は忘れられるか、せいぜい、共産党系フラクションによる分裂行動の悪しき見本として論及されるにとどまってきた。これは、この争議を主導したのが全日本海員組合の主流派（右派）ではなく、共産党系の左派グループであったためであろう。

この結果、本稿は、1946年海員争議が戦後労働運動史、労使関係史においてもった意義を明らかにしようとする研究としては、先駆的な位置に立つことになる。資料的には、本稿の研究は、既存の文献や史料に基づいてそれを再解釈しようとするもので、従来知られていない新しい史料を開拓しているわけではない。占領軍関係など、渉猟すべき未利用の史料はなお多く埋もれている可能性があるが、その探索は、将来の研究にまっほかない。ここで多く利用するのは、労働省『資料労働運動史』1945/46年版、運輸省『海上労働十年史』、全日本海員組合『全日本海員組合十五年史』、日本経営史研究所『全日本海員組合四十年史』である。研究文献としては、三和良一『占領期の日本海運』、小林正彬『戦後海運業の労働問題』、T. コーエン『占領革命上・下』が参考になった。

1. 争議の背景と当事者

1) 争議の概要と背景

最初に、この争議に関する事実経過を概観しておこう。政府の1946年度改定予算策定にあたって、当時の海運事業を統括していた船舶運営会の予算大幅削減がうちだされた(3月24日)。それに対抗して、海員組合は5月の臨時大会でそれへの反对方針を打ち出していた。それがさらに差し迫ったものとなったのは、占領軍司令部による7月1日の米国貸与船返還指令であり、この結果危惧される船員の大量解雇に反対する闘争が開始され、8月7日には解雇反対を含む待遇改善要求が提出された。以後、交渉が続けられ、組合の内部分裂もあって、事態は複雑なものになったが、9月10日にストライキが開始された。9月20日に至って船員中央労働委員会のあっせんにもとづき、解決をみた。解雇は撤回され、組合の勝利とってよい結果となった。

この争議の意義を正確に理解するためには、まず、背景となっている当時の政治経済事情を頭にいれておく必要がある。

戦後初期(1945-50年)の日本の政治経済を動かした主要なモメントは、乱暴な単純化とのそしりをおそれずに言えば、「改革」「復興」「戦争責任追及」(もしくは「懲罰」)、そして、やや遅れて「冷戦(もしくは「半熱戦」)」の4つであった。伝統的な左翼の歴史観では、この時期は、このうちの「改革」をもっとも主要なモメントとする戦後直後の「正し

い」動きが、1947年前後に始まる「冷戦」によりひっくり返され、占領軍と日本保守党政府の同盟による「逆コース」により「改革」が挫折する過程として描かれるのが普通である。だが、近年の占領史研究の深化のなかで、「戦争責任追及」のモメントが持っていた独自性・重要性が明確にされてきている（たとえば米国政府内における対日ソフト・ピースとハード・ピース路線の対抗、(三和, 1992)）。これらの成果を踏まえつつ、戦後労働史を見直すことが必要である。1946年秋という時期は、「冷戦」のモメントがなお前面にでていない時期であり、戦後最初期における「改革」「復興」「戦争責任追及」の三つのモメントが織りなすダイナミクスを理解する上で、海員争議は格好の対象といえよう。

この争議の舞台となった日本の海運業は、戦争によって最も大きな打撃を受けた産業の一つであった。広い戦争海域での輸送・兵站に動員され、商船も船員も大きな打撃を受けた。第二次世界大戦参戦時に1962隻609万4271総トンに達していた日本の商船保有量(100総トン以上の鋼船)は、戦争終了時には、873隻150万8000総トンに低下していた。そのうち、就航可能な船は、100万総トンにすぎなかった。しかも、戦時経済の中で、1389隻339万総トン(このうち性能の低い戦時標準船1009隻、260万6680総トン)もの商船を新規に建造していたから、これらの船舶を含めた被害の大きさがわかるであろう。これにさらに戦時拿捕船を加えた計算上の保有船腹1012万総トンに比べると、戦争被害率は82%に達すると推定されている(三和, 1992, 2-6頁)³⁾。

船員の被災も甚大であった。とくに、船舶運営会による一元的管理が行われた陸海軍徴用船以外の大型汽船(500総トン以上)乗り組み船員の被った被害は大きく、戦死・戦傷病死・戦争による行方不明は30592人に達した。船員の犠牲率は陸海軍人のそれよりも高かったとさえ言われている(全日本海員組合, 1986, 218頁)。船舶運営会調べによれば、開戦時の船員数は73010人(大型船舶関係)であったが、戦争被害による損失を補うために戦時中、促成養成が行われ、また、時には、それすら無視して大量の船員が採用された。戦時期の労働力逼迫の中、その供給源は、主として国民学校卒業生などの青少年であった。この結果、戦争被害にも関わらず、敗戦時の船員数は65371名を数えた(日本経営史研究所, 1986, 64頁)(小林, 1992, 26頁)。

したがって、戦後直後期における海運関係者の最大の関心事は、労使政府を問わず「復興」ということにならざるをえない。1945年10月5日に他の労働組合にさきがけて結成された日本海員組合結成大会の宣言も、この海運業の直面する現実「海上ニ身命ヲ堵シテ敢闘セル数万ノ同僚ガ謂ハバ半永久的失業者トシテ排出サルルコトヲ示シ且又国家存立

3) 輸送船舶と船員に甚大な被害をもたらした重要な要因として、日本海軍の商船護衛戦略の失敗(むしろ欠如)があった。この点については、(寺谷, 1981)(大井, 2001)が詳しい。不十分な護衛、あるいは全く護衛なしの輸送船が米国潜水艦の攻撃を受けて膨大な損害を受けた。

上必要欠クベカラザル一大動脈ノ切断ヲ意味スル」ことを指摘し、「進ンデ健全ナル海運産業ヲ再興シ」「海上勤労大衆ノ生活ノ安定ト社会的地位向上ヲ計」ることを目指すとうたわざるをえなかった（全日本海員組合，1963，48頁）。

2) 使用者側当事者

戦時期日本の海運統制は複雑な経緯をたどったが（寺谷，1981，67-104頁），1942年，戦時海運管理令により特殊法人である船舶運営会が設立され，陸海軍徴用船を除く船舶の集中管理を行うことになった。船舶の所有権は商船会社にあったが，すべての船を国家に貸与することを強制され，海運業務は国家統制のもとに置かれた。船員は，戦時徴用されたが，当初は従来の船主との雇用関係が継続していた。しかし，戦争末期に国家使用船乗り組み船員は官吏に任用され，船主との雇用関係はいったん消滅した（日本経営史研究所，1986，62-3頁）。

敗戦により，他の戦時統制機関が次々に廃止されていく中で，船舶運営会のみは廃止されず，占領機関（U. S. Naval Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine：略称 SCAJAP）の下部機関（Civilian Merchant Marine Committee：略称 CMMC）として衣替えして存続した。具体的には，1) 占領軍物資と輸出入物資については SCAP が輸送計画をたて，SCAJAP を通して船舶運営会に指示をだし，運営会が配船する，2) 国内物資については運輸省海運総局が需要を把握し，運営会が配船するという方式で海運統制が継続したのである（三和，1992，90頁）。船員についても，船員動員令が1947年3月まで延長され，国家徴用が続いた。船員動員令が廃止された後も，1949年4月の海運統制の定期用船方式への切り替えまでは船舶運営会による船員雇用が継続し，政府予算でまかなわれる国営海運の体制が続けられた（小林，1992，81頁）。したがって，1946年秋の争議において使用者側当事者となったのは，船舶運営会であり，船舶所有権をもつ船主ではなかった⁴⁾。

もっとも，船舶運営会の役員は，海運会社の社長や重役であり，管理面での実働部隊は，主として海運会社から移籍した職員で構成されていた。したがって，運営会の行動にこのような海運会社との関係が影響をおよぼした可能性は，十分ある。いずれ海運が民営化された場合に，これらの職員が海運会社に復帰することが考えられるからである。そして，1946年5月には，占領軍総司令部が海運の早期民営化案を提起するなど，民営化は単な

4) このほか，大型船舶のうち，陸海軍徴用船として使用されていたものがあつたが，戦争末期には海運統制の一元化などにより減少し，残り少なくなった大型船舶は船舶運営会に集中された（寺谷，1981，85頁）。これが戦後も引き継がれた。

る一般的可能性にとどまるものではなく、現実性をもったものであったのである（三和，1992，155頁）。ただ，監督官庁である運輸省の方針によるのかもしれないが，船舶運営会は，概して言えば，船主が要求する民営化には批判的なスタンスに立っていた（日本経営史研究所，88頁）。

このようにみえてくると，この争議の使用者側当事者としての船舶運営会の基本的な政策目標は，組織心理の深層に降りた場合には，必ずしも単純なものではなかったと思われる。もちろん，政府機関であるため，政府の予算管理の制約を強く意識せざるをえない立場にあったことは確かである。海運業務の専門家として運航の責任を負う立場からは，能力の低い戦時養成船員などを排除して，効率的な経営を実現したいとの志向も強かったと思われる。だが，他面で，日本海運復興へ向けた強い意欲を持っていた点では，労働者側と共通していたに違いない。そうした志向からすれば，単純な財政上の理由からの海運合理化，いかえれば現実の船舶量にあわせた大幅人員削減を一方向的に支持するものではなかった可能性がある。これは，船舶運営会を監督する運輸省も同様であったと推測される。船舶再建と海運復興は，官民間わず，海運関係者の共通の関心事であったからである。

この争議に直接の当事者としては登場しなかったが，間接には重要な位置にある船主が置かれていた状況について多少の説明を加えておくことにしよう（実際，1946年秋の争議において海運会社が当事者としてあらわれることはなかった。主要な海運会社の社史を見ても，この争議には全く触れられていない）。主要な海運会社は，以下に述べるようにきわめて困難な経営環境におかれており，戦後直後の海運を担う主体となることがむづかしい状況にあった。これが戦後にも戦時の海運統制が大きな変更なしに継続された理由の一つであった。

第一に，賠償問題がある。1945年11-12月にかけて来日したポーレー（Edwin Pauley）使節団の最終報告書（1946年4月提出，11月公表）によれば，日本は5000総トン以上，または速力12ノット以上の鋼船を保有することを禁止され，総保有量も150万トンに限定されることとされ，わずかに残存していた5000総トン以上，速力12ノット以上の商船114隻86万9000総トンについては，賠償撤去の対象となっていた。海運業と関連の深い造船業も，過半を超える造船所が撤去されることになっていた（三和，1992，49頁）。この賠償案の背景となっていたのは，日本の海軍力の基礎を根こそぎ解体しようとする戦争能力削減政策の観点と，「日本の経済復興は，他の東アジア諸国に較べて最後になされるべきもので，近隣諸国に優越するようなかたちでの復興は許されない」（三和，1992，45頁）という広義の「戦争責任追及」の観点の2つであった。賠償撤去物は，戦争被害を受けたアジア諸国に移転されることになっていた。船舶は圧倒的に不足しており，在留邦人・兵士などの帰還輸送もままならない状況であった。これについては，1946年1月に米国船209隻が貸与されることになり，これらを使って行われることになった。

第二に、財閥解体と経済力集中排除政策がある。日本郵船をはじめとする大手海運会社は、財閥系企業としてさまざまな規制をうけ、1945年11月の会社解散制限令以後は、制限会社（Restricted concern）として自由な企業活動を行えない状態におかれていた。また、これらの企業は、「財界パージ」の対象となり、経営者が多数追放された。1948年12月公布の過度経済力集中排除法では、9つの主要海運会社が指定企業とされた（三和、1992、62-70頁および85頁）。この法律により、これらの企業の分割などが計画されたのである。これは「改革」のモメントのあらわれであるが、同時に、戦争に深く関与した財閥系海運企業経営者に対する「戦争責任追及」の要素も含まれていたと考えられる。

第三に、戦時補償打ち切りである。海運会社は、国に保有船舶を徴用されて戦災にあい、失った船舶など巨額の損失を被ったが、これに対する戦時補償が全面的にうち切れ、回収不能になった（1946年10月戦時補償特別措置法）。この結果、海運会社は船隊を再建する資金源を失うことになった（三和、1992、74頁）。これは、破綻に瀕する国家財政上、やむをえざる措置という側面もあるが、「戦争責任追及」もしくは「懲罰」として、「戦争はペイしない」ことを示すという意図もこめられていた。

このような状況のもとで、これらの海運会社が戦後海運復興の中心的担い手として登場してくることは、きわめて困難であった。

ところで、この争議に関わる使用者側当事者の背後には、当然占領軍の海運政策担当者が存在したはずである。占領期の日本政府の重要な政策決定は、占領軍当局者との事前の協議をへてはじめて行われたと考えるべきであるから、このような推定には十分な根拠がある。この争議の発端となった船舶運営会船員の大量解雇計画についても、同様であったと推定される。だが、そうした協議の内容がどのようなものであったかは、既存の研究や史料では明らかになっていない。したがって、占領軍当局者のこの問題への態度は、船舶運営会の行動にあらわれたところから推測する以外ないが、基本的には、このような大量解雇もやむなしという方針に立っていたと考えてよかろう。上に言及した1946年5月の占領軍の海運早期民営化案は、当時の状況を前提にすれば、船舶運営会所属船員の大量解雇をもたらさざるをえなかったであろう。そして、占領軍の海運政策担当者も、上で指摘した米国本国政府の対日賠償政策に拘束されざるをえないから、かりに占領政策の観点から経済再建のためには海運力を増強することが合理的であると感じたとしても、ポーレー案のきわめて厳しい海運能力削減案を前提に海運政策をたてざるをえなかったであろう。要するに、この争議の争点であった船員大量解雇は、占領軍の方針でもあったと判断して大過あるまい。

3) 労働側当事者

これに対し、労働側当事者である全日本海員組合は、その組織の整備を1946年前半までに終えており、後に見るように内部に混乱を招く要素をはらんでいたとはいえ、この争議を遂行する体制は、かなりの程度まで整っていた。もともと、船員は、戦前に日本において例外的に強力な産業別労働組合を確立しており（小林，1980），戦時期にそれらが解散させられたとはいえ、その活動家層は健在であった。戦時労働動員組織である海運報国団にも多くの元組合役員が働いていた（小林，1992，31-32頁）。これら戦前の活動家・リーダーを中心として、戦後、労働組合組織化の動きは早く、1945年10月5日には全日本海員組合の発足にこぎつけている。そして、その年の末までには横浜、東京、神戸など主要港11に支部・出張所を開設し、約43000人の組合員を組織化するに至っている。さらに、1946年8月までに、6支部24出張所を設置し終わっていた（日本経営史研究所，78，79頁）。

全日本海員組合は、他の産業の労働組合と異なり、企業単位・事業所単位の労働組合ではなく、産業別組合として結成された。もっとも、発足当初においては、組合員の多くは、船舶運営会に雇用されており、個別船主との直接の雇用関係をもっていなかったから、この点では国鉄などの場合と同様、産業別組合すなわち企業別組合であったとも言う。だが、基礎組織のありかたは、通常の企業別組合を基礎とする産業別連合体や、国鉄や全通などの公共部門における企業別組合型産業別組合と異なり、港ごとの地域支部となっていた。このような産業別組合が可能となったのは、基本的には、船員労働市場の特質（資格の一般性、移動可能性など）と、これを踏まえた戦前における産業別組織の伝統によるものであったと考えられる。ただし、戦前と大きく異なる点は、船長以下の高級船員と水夫などの普通船員が一つの労働組合を作ったことである。戦前は、普通船員は日本海員組合、高級船員は海員協会という組織に所属していた。この点では、製造業の労働組合が工員・職員を一丸とするいわゆる工職混合組合として結成されたことと軌を一にするといい。このような組織形態は、国際的にみると珍しく、高級船員と普通船員は別の組合に所属するケースが多い。

前にのべたように、戦後結成された全日本海員組合の主たる活動目標の一つは、船員の失業問題解決であった。そのためには、なによりも壊滅的打撃を受けた海運業を復興することが必要であった。そのためには、十分な性能をもった船舶を新規に建造することが必要である。「復興」を追求する点では、船主や運輸当局と労働組合の認識は一致していたと言ってよい。だが、「復興」の具体的な方式については、海員組合は、船主や占領軍の民営化とは異なり、海運国営による社会化をかかげていた。具体的には、当面は船舶運営

会を維持し、その運営を民主化する、いいかえれば、船舶運営会への組合の参加、もしくは組合の統制のもとにおくことを主張していた。これは、全日本海員組合自身、およびそれとかかわりの深い日本社会党の「社会主義」的復興構想と合致するものであったが、同時に、船舶運営会の解体はただちに雇用問題を発生させるという現実への配慮によるものでもあったに違いない。

2. 争議過程

1) 発端

1946年度政府予算は、戦後の混乱とインフレのなかで、巨額の占領経費（終戦処理費と称した）をまかなう必要があった。当初暫定予算となり、結局4月から8月までは暫定予算で処理されることとなった。7月24日によりやく改定予算が国会に提出され、9月12日にこれが可決されてようやく通常の予算執行が可能となった。「赤字の削減」「インフレの抑制」が課題となる予算編成の過程で、当時の海運事業を統括していた船舶運営会の予算大幅削減が打ち出されることとなった。

こうした船舶運営会の予算削減の動きは、すでに前内閣（幣原内閣）当時からあった。4月1日に閣議決定された予算案では、船舶運営会補助金は、7億6000万円程度で、前年度予算の19億円と比較しても大幅な削減となっていた（全日本海員組合、1986：213頁）。政府は、「船員の給与を二割程度引き下げると共に、船腹保有状況にも鑑み、船舶及び船員の整理を行わせる」（大蔵省財政史室、1982：139頁）方針を打ち出していた。4月に海運総局および船舶運営会が発表した船員需給調査では、余剰船員数は、29000～35000人とされた（全日本海員組合、1986：215頁）。これは、当時、54000人といわれた船舶運営会雇用船員の54%-65%に達する。こうした動きに対抗すべく、海員組合は46年4月14-16日に全国幹部会議を開催し、16日付で抗議の声明書を発表した。5月24日には、臨時大会を開催して、闘争方針を打ち出し、6月15日には、政府に「日本海運再建対策に関する陳情書」を提出した。

だが、4月の時点で争議が発生することはなかった。4月10日に実施された戦後最初の総選挙後、吉田内閣が成立する5月22日まで1ヶ月以上の政治的空白を生じており、総辞職した前内閣の方針がそのまま実行されるかどうか判然としなかった。また、この年1月から、貸与された米国船209隻を利用して外地からの兵員や民間人の引き揚げが開始され、船舶運営会船員はその業務に従事していたから、ただちにこれらの船員を解雇するこ

とはむつかしかったはずである。1年前まで戦場であった地域に航行し、多数の日本人を乗り込ませて帰国する引き揚げ航海は、必ずしも安全とはいいきれず、社会が混乱していたこともあって、当初は船員を集めることも容易ではなかった。

しかし、この引き揚げ航海が順調にすすんでくると、仕事がなくなることが目にみえていた。船舶は少なく、あっても性能が低く、また保全が不十分で機能していなかったりした。新たに船舶を建設する見込みは低く、むしろ、賠償調査団は主要な残存船舶を賠償撤去する方向にあった。民間船主は、戦時補償を拒否され、自力で船舶を再建する資金源を失おうとしていた。船がなく、近い将来に海運業が再建される見込みがないとなれば、船員を無為にして雇用しておく理由はなくなる。

5月22日に吉田内閣が発足し、石橋湛山が蔵相に就任した。石橋は、日本経済の再建には生産を再開して産業を復興することが重要だという財政思想にたっており、有名な7月25日の財政演説で、そのことを明確に表明していた。「今日の我が国の如き場合の財政は、何よりも先ず第一に国民に業を与え、産業を復興し、いわゆる「フル・エンプロイメント」を目指して国民経済を推進することにあると考えます」（石橋湛山、1970、190頁）。だが、この演説では、同時に、「経済界の整理」も必要であり、戦争により蒙った損失を大胆に切り捨てる必要があるとも述べている⁵⁾。もちろん、政府全体としては、財政均衡へ向けた圧力が大きく、各方面で予算の削減が打ち出された。

その一環として、7月24日には、国鉄が組合に対して7万5千人の解雇申し入れを行った。加賀山職員局長の説明は、巨額の国鉄財政赤字（27億円）を解消するためには、人員整理やむなしというものであった。加賀山は、運賃値上げによる増収という方策もあるが、人員整理なしには世論が受け入れないだろうとも述べている（労働省、1951、190頁）。大量解雇通告をうけた国鉄従業員の労働組合（この当時は、地域別単位組合の連合体である国鉄総連合）は、8月2日に声明を発表し、大量減首絶対反対を主張し、8月15日の拡大中央闘争委員会において、交渉不調の場合は9月15日に「ゼネスト」に突入するとの方針を決定した（労働省、1951、193頁）。

海運業では、上述のように、政府の圧力を受けた使用者側の人員整理にむけた動きが早くからあったが、吉田内閣成立後その動きが具体化し、6月21日に開催された船員中央労働委員会において、使用者側が船員動員令（戦後も継続していた）による徴用解除の予定数並びに失業対策を発表した。そして、7月31日、船舶運営会と組合代表で構成される

5) 国鉄争議解決が報じられた9月15日付の経済安定本部長官談話「擬制資本の切りすてに関連して、当然経営の合理化は行われなければならぬし、擬制雇傭は切りすてられなければならぬ。労働の合理的雇傭を実現し、ダブついた労務者を整理することなくして企業の再建もありえない」（労働省、1951、202頁）に示されるように、合理化が必要であるという認識は政府当局者に共有されていたと考えてよい。

労務協定委員会において船舶運営会側が徴用解除の件を提出したことを実質的な解雇提案とみなして、組合は解雇反対闘争に立ち上がった。こうした動きと並行して、7月1日、占領軍司令部は、引き揚げが順調に進んでいることを理由に、米国貸与船返還指令を発出した。これは、5月31日づけで組合がマッカーサー最高司令官に提出していた米国貸与船継続の請願（運輸省、1957：124頁）を実質的に却下する内容のものであった。

争点となったのは、単に解雇者の数だけではなかった。誰が解雇されるかも重要な 이슈だった。この争議では、戦時に補充され、十分な訓練や資格試験を経ていない若年層がターゲットとされた。同時期に発表された国鉄の解雇方針も、同様であった。この点は、のちの1950年代以降の整理解雇争議と違っている。それらの争議では、一般に、高齢者がターゲットとされることが多かった。これは、年功序列的な処遇体系のもとで、労務費が割高な高齢労働者層を削減することが経営的にみて合理的であるからだと説明されている。

1946年国鉄・海員争議においては、正規の組合組織の他に青年行動隊が組織され、その活躍（反対派からすれば、無秩序な暴力的行動）がめだった。その背景には、共産党の組織戦術もあったに違いないが、解雇の矢面にたたされている青年層の切迫感もあったに違いない。このような状況は、実際、国鉄でも海員でも起きたように、組織の内部分裂につながりやすい。熟練度の高い既経験船員を基盤とする右派執行部がある意味でお荷物である不熟練若年層を使用者・政府と共謀して排除するのではないかという危惧が青年層の間で強かったとしても、不思議ではない。

2) 解雇反対をめぐる交渉

上で述べたように、船舶運営会予算削減による解雇問題が切迫してきたため、海員組合は、8月6、7日の両日、全国船舶代表者会議を開催し、下記8項目の要求を決議した（運輸省、1957、126頁）。

- 1 歳首を絶対なさざる様措置せられたし。
- 2 船員生活を基礎とする合理的給与制を確立せられたし
 - イ 本給を平均2倍に増額せられたし
 - ロ 諸手当は改訂給料を基準として調整せられたし
- 3 副食物料を月額390円に増額せられたし
- 4 船員労務の自主的管理を認められたし
- 5 家族手当を1人につき150円増額せられたし

- 6 飢餓突破手当として1人2000円、家族1人につき200円を追加支給せられたし（但し、新円支給のこと）
- 7 勤労所得税撤廃実現迄運営会負担とせられたし
- 8 船員保険料は運営会負担にせられたし

組合は、8月7日に船舶運営会理事長、8月8日に運輸省海運総局長官に面会し、「嘆願書」を提出した。上記8項目には、賃上げを含め、多様な要求が盛り込まれているが、最も重要な要求が第一項の解雇撤回要求であることは明らかである。そこで、以下においては、この要求をめぐる労使の対応に焦点をあてることとし、他の要求をめぐるやりとりについては、省略することにする。

解雇反対要求をめぐる労使交渉の流れを、交渉の進展状況を基準に段階分けすれば、次のようになる。ストライキ決行をめぐる組合内の激しい対立が生じ、中央闘争委員会派（左派系）と組合本部派（右派系）に指導部が分裂し、争議過程が複雑化するが、労使間の交渉経緯に着目して整理すれば、下記のようなになる。

- 第一期 8月7日-8月20日 第一次要求をめぐる交渉：進展なし
第二期 8月21日-27日 再要求をめぐる交渉：解雇基準の明確化
第三期 8月28日-9月9日 継続交渉：運営会の譲歩・妥結失敗
第四期 9月10日-9月20日 ストライキ下の調停と妥結

第一期においては、交渉は、全く進展しなかった。8月7、8日の組合「嘆願書」提出に対して、8月12日に船舶運営会および運輸省海運総局側からの回答がなされたが、その内容は「全面拒否」に近かった。以後、参加人数を絞った委員会（使用者側は運営会および海運総局）を連日のように開催したが、進展はみられなかった。これは、「運営会自体には最終的決定権はなく、海運総局も要求事項が誠意反対や船員労務の自主的管理といった重要事項を含んでいるので、短時日に回答し難い」こと、そして、「給与や手当については予算上の制約があるので十分要望に応じ難い」という使用者側の事情があった（全日本海員組合、1963、67頁）。

このような状態では、単に交渉を続けていても前進は見られないので、組合側は、8月21日に要求をより具体化して再要求し、27日までに政府部内での調整を行って回答するように求めた。かくして、交渉は第二期にはいった。21日に小泉組合長名でだされた組合の再要求のうち、解雇問題にかかわる第一項は、次のようになっている。

「一、完全雇用ヲ断行シ誠意ヲ取りヤムルコト

- イ、船型、船質ニ応ジ定員ヲ増加スルコト
- ロ、有給公暇ヲ二ヶ月トシ交替乗船制度ヲ確立スルコト
- ハ、有給予備員制度ヲ確立シ其ノ数ヲ拡充スルコト
- ニ、新規養成ハ即時中止シ、収容学徒ヲ転学セシメルコト
- ホ、戦時中急速ニ養成セル高級普通船員（既ニ徴用解除サレタル者ヲ含ム）全部ニ対シ徹底的再教育ヲ施スコト」（運輸省，1957，127頁）

イからハは、いわばワークシェアリングの推進による雇用確保要求であり、ニは、新規労働供給の停止、ホは、追加的教育訓練により、質的不適応者が存在するので、解雇が必要という使用者側の回答に反駁すると同時に、フルタイム教育の実施により、過剰雇用を吸収することを求めている。総じて、雇用確保を可能にするための具体的提案となっているといえる。

また、興味深いのは、この時に初めて「完全雇用」というスローガンが組合の要求として掲げられていることである。「完全雇用」は、もともとマクロ経済的な概念であり、個別企業労働者の雇用保障を意味するものではない。だが、ここでは、まさしく解雇反対の旗印として使われており、以後、「完全雇用」という言葉は、1950年代末から60年代前半にかけて「終身雇用」概念にとってかわられるまで、組合側からの雇用保障要求を体現するスローガンとして広く使われていくことになる。「完全雇用」は、もともと英語の full employment の翻訳であり、戦後早くから、保守政党（代表的なものとして上記7月25日石橋湛山蔵相の財政演説）、社会主義政党（代表的には1945年11月2日日本社会党結党大会決定になる一般政策として「完全雇用を目標とする失業者対策の実施」）（中北，1998，19頁）のいずれもがこれを政策の中心的課題の一つに取り上げていた。だが、いずれにおいても、完全雇用という用語は、その本来の意義に忠実なマクロ経済的概念として使われており、海員組合が使ったように、特定の企業・産業における雇用保障を意味するものではなかった。

8月21日の組合の再要求は、具体的な争議行為を明示的に予定するものではなかった。その意味では、争議行為の圧力によって回答の前進を求めるものとはなっていなかった。しかし、暗黙のうちには、要求が認められない場合、ストライキが発生する可能性を示唆するものではあった。そのような圧力なしに、回答の前進が得られるとは到底考えられない状況であった。

組合は、公式には争議行為を明言していなかったが、下部組合員は、争議行為をもって状況を打開しようとする強い意欲を示していた。その中には、指令なしの争議行為、一種の山猫ストに訴えるものもあらわれた。8月27日の回答日が迫るにつれて、自然発生的な停船や、怠業行為が発生してきた。とくに佐世保地区は、貸与米船の集結地で、帰還輸送業務の中心的な港であったため、9月中に予定されている帰還輸送の終了と貸与船の返

還を目前にした雇用不安は大きかった。8月23、24日には、散発的な停船、怠業が発生、27日の運営会回答後には、佐世保地区闘争委員長の指示のもと、数隻の集団的な停船が行われた。組合は、これに対して、28日早朝電報で停船解除の指令を発し、29日には停船中の全船舶が出港した（全日本海員組合、1963、69頁）。

この停船問題については、GHQが迅速な反応を示した。すなわち、GHQは、日本政府に対して、28日付けで、「引揚船の件」について、「米国の軍事占領目的に有害な罷業其の他の業務停止行為は禁止されて居り、引揚が軍事占領目的の一と解釈される以上引揚計画を妨害する罷業其の他の行為は全て禁止される」とし、引き揚げ船の予定通りの運航と再発防止を命じた（運輸省、1957、127、128頁）。ただし、争議に対する日本政府の警察力の行使は認めず、所期の結果が得られない場合は、連合軍最高司令官に通報することを求めている。労働組合運動に対する慎重な対応ぶりを示しつつ、しかし、原則については曲げない姿勢を明示したものと言えよう。当時GHQ労働課長であったコーエンは、GHQ内部での手続きについて、次のように述べている。「海員ゼネストの前夜、帰還船舶輸送担当のG-3の将校が私のオフィスにやってきた。彼は引揚げ船スト禁止指令案への同意を求めた。いずれにしてもスピードの遅い大型貨物船を無理に走らせる緊急事態はないと思ったので、私は指令を引揚げ船以外の船舶には適用しないこと、さらに日本政府がスト禁止の実施に責任を負わないこと、を条件として同意した。」（コーエン、1983、下51頁）

コーエンの記述によれば、海員スト全てが禁止されていたわけではなく、禁止の対象は、引き揚げ業務に携わっている船舶に限定されていた。もっとも、他の船舶についても、海上運送が重要な輸送インフラであり、米軍用物資の輸送にも使用される可能性があることから、海上輸送を全面的にストップするような争議行為が占領目的にとっての有害行為として禁止される可能性がなかったわけではない。組合側を含めて日本側当事者の多くが海員の全面ストライキは、仮に引き揚げ船を除外したとしても、占領軍からの弾圧を招くに違いないという認識を強く持っていた。このおそれは、海員組合本部指導部にストライキ突入をためらわせる重要な要因の一つであった。

このように高まる緊張の中で、8月27日船舶運営会の回答が示された。解雇問題についての回答は、以下の通りである。

すなわち、「従来誠首ノタメノ積極的ナ整理トイフ方針デナク当然ト思ハレル様ナ自然的ナ方針ヲ取ツテ来タノdeal」とし、その結果、「終戦後ノ船腹ニ適合スル処迄過剩船員ハ整理シテイナイ」ので、今後は、従来の「整理方針」を引き続き適用すると共に、「今後ノ船腹ニ適合シタ所用船員数ハ船員労務委員会ニ諮リ合理的ニ決メタイ」との回答が示された。組合が雇用確保のために提案した上記イからホにわたる対策については、いくつかの点、たとえば、再教育目的での臨時的乗組員の追加などで歩み寄りを示したもの

の、明確な約束はしなかった。なによりも、船腹に合わせた合理的な人員数に削減するとの原則的姿勢が保たれており、このような考え方からすれば、大幅な人員整理が避けられなかった。また、「自然的な方針」として示された従来からの整理方針も、一定の船員、とくに年少船員について、大幅な削減を進めようとするものであることは明らかだった(運輸省, 1957, 128-129頁)。

すなわち、この整理方針では、三号徴用船員⁶⁾、老齢船員、傷病療養者、故障者などと並んで、年少者、戦争中乗船歴1年以内の者、昭和20年1月以降の学校卒業生および終戦後の新規採用者など、若年で経験や能力の点で不十分と見られるものが整理対象として挙げられている。基本的には、戦前からの船員で、十分な訓練を受け、経験を積んだ有能船員を残して、戦時期に急募された低能力の船員を排除しようという意図が明確に示されている。

この8月27日の回答は到底受け入れることができないとして、組合は、29日に申し入れを行い、9月1日までの再回答を求めた。そして、この申し入れの中で、はじめて回答が不満の場合には争議行為に入ることも辞さないとの態度を表明した。8月28日の拡大幹部会において、船員代表の中にはただちにストライキ突入を主張するものもあったが、船員法60条のストライキ予告期間に関する規定なども考慮して、このような申し入れとなったものである(全日本海員組合, 1963, 70頁)。

9月1日の再回答は、27日回答の船員整理方針を堅持しつつ、その実施については、協議会を設けて組合の意思を反映し「無理のない措置を講じたい」とするものであり、やはり、解雇撤回を求める組合が受け入れられるものではなかった(運輸省, 1963, 130頁)。組合は、9月3日拡大全国評議員会を開催して「ゼネスト」突入の最後通告を決定した。すなわち、9月10日零時までには満足いく回答が得られない場合は、ストライキに突入する態度を明らかにしたのである(全日本海員組合, 1963, 72頁)。なお、「ゼネスト」という表現が用いられているが、これは、当時の組合用語では、組織的な大規模ストライキというほどの意味であって、全国全産業の労働者が共同して実行する全面的なストライキという意味でのゼネラル・ストライキとは異なる。

いよいよ、事態は緊迫した。ストライキ突入期限が迫る中、連日の交渉が行われた。そして、9月8日に至り、使用者側が態度を変更し、協定書案について、交渉当事者間での合意が成立した。組合側交渉当事者は、右派に属する小泉組合長であったが、左派のリーダーである田中中央闘争委員会委員長もこの協定書案に同意していた。この協定書案では、「船員整理方針の件」について、9月1日回答に示されていた「既定の整理方針」につい

6) 戦時海運管理令第18条三号により徴用された船員。船員としての能力は有するが、乗組員、あるいは予備員として雇用されていなかった者。(日本経済連盟会調査課編, 1944, 306頁)

ての言及がなくなり、単に労使の協議会を設けて「組合の意思を尊重」し、「無理のない措置を講ずる」こととされていた（全日本海員組合、1963、73頁）。これについて組合長は、のちに発出する9月10日付け声明書の中で、「完全雇用については原則的（少なくとも失業者をださざること）に承諾せしめ」と述べている（全日本海員組合、1963、75頁）。ただし、協定書の文面には、このような合意は表れていないので、本当に解雇を行わない決着の合意が得られたのかどうかを確認することはできない。協定書第一項の案文も、「船員整理方針の件」であり、整理を前提に、その具体的方法について、組合と協議するというようにも読める。実際、右派指導部の争議経験者が数多く残っている時期に執筆された全日本海員組合の正史によれば、「船腹と船員数の不均衡からみると」「それは、そのまま容認されて、整理を停止する理由とはなしえなかった」とし、「要は整理が船員の実情に即して合理、公正かつ最少限度に行なわれるべきであるという点にあった」（全日本海員組合、1963、73頁）と述べている。これは、当時の組合本部派の問題認識を物語るもので、戦時期の過大な雇用を整理することはある程度必要であるという運輸省側の認識とも共通する立場と言えよう。以上から判断すると、9月8日の運営会回答は、雇用問題について、解雇を当初予定より大幅に抑制するが、なお一部について人員整理が必要とするもので、人選等については、組合の合意を得て行なうという趣旨のものであったと解すべきであろう。

このような理解を裏付けるものとして、9月11日の朝日新聞記事「重点は完全雇傭」がある。この記事によれば、53000人の船舶運営会所属船員のうち、43000人程度の雇用を確保し、残る1万人について、配置転換、その他の方法で行き先を確保するということが労使が合意をみていたとしている。ニュースソースは、小泉組合長、または運営会・海運総局側であると推測される。ただし、この記事の内容が事実だとしても、43000人のうち、帰還輸送要員14000人については、帰還輸送が終了すれば（年度内と予想された）、余剰人員となることが目に見えており、それ以後の保障までを与えた回答とは考えにくい。この点を考えると、大量解雇の不安は解消していないとの左派系組合員の主張も、あながち根拠がないとは言えない。

もちろん、8月初めに交渉を開始した当初からみれば、これが大幅に改善された回答であったことは明らかである。このことは、左派の代表的指導者である田中中央闘争委員長も、いったんはこれに同意したことからもわかる。だが、9月9日の中央闘争委員会において、この協定案調印拒否の動議が20対6で可決され、田中中央闘争委員長名で10日からのストライキ突入宣言が発せられた。第二次大戦後最初の産業レベルの本格的ストライキが開始されたのである。これに対して、小泉組合長は、スト指令を組合長名で発することを拒否し、中闘のスト指令は非合法とする声明を発した。中闘は、これに対して組合長

除名宣言でこたえたため、海員組合は、争議突入と同時に深刻な分裂に直面することになった。

3) 海上ストライキと船員中央労働委員会の調停

なぜ、1946年9月10日に、内部分裂を起こしながらも、海員組合は、ストライキに突入したのであろうか。右派指導部の考えからすれば、本来、9月8日協定案で労使合意がなっていたはずであり、ストライキ突入は不要であった。にもかかわらず、田中委員長が一旦同意した合意をひっくり返して中央闘争委員会主導でストライキに突入したのは、共産党とその影響下にあった産別会議の主導のもとで、国鉄・海員争議の政治的利用が目指されたためだというのが右派史観による事態の解釈である。そうした共産党指導部の介入が行われたことについての証言も存在する（日本経営史研究所、1986、98頁）。並行して進んでいた国鉄争議の経緯を見ても、9月14日における左派系組合執行部の妥結提案を産別会議リーダーが共同闘争推進の観点から妨害しようとしているから、このような見方に全く根拠がないわけではない。この時期の共産党指導部の労働争議指導方針は、争議目的自体の追求というよりは、争議を激発させていって、社会的混乱を引き起こし、それを利用して人民民主政府（共産党が実質的指導権を握った社会党などとの左翼連立政権）を樹立することであったと推測される。

だが、だからといって、海員争議に関する右派の公式解釈が事態の全体像を理解することに成功しているとは言えない。少なくとも、一面的である。たとえば、海員争議解決を報じる9月21日づけ朝日新聞の記事「“首切り合理化”に警告」によれば、争議調停に当たった船員中央労働委員会の末弘巖太郎会長は、政府が失業対策をなにも明らかにせず人員整理を行おうとしたことを批判し、この争議を「政治的陰謀のように考えているのはおかしい」と指摘している。組合内対立の基礎にあったのは、海員組合内部における組合員間の意識の落差であり、より強い雇用不安をもつ層（その中心は若年層）が組合執行部に対してもっていた不信感であった。組合長がいくら「組合の意思を尊重」するのだから、実質的には雇用保障を確保したのだと主張しても（全日本海員組合、1963、80頁）、その「組合の意思」そのものを必ずしも信じられないと考える組合員が相当数存在したと思われる。戦前以来の伝統を有する海員組合の主流派は、当然、きちんとした資格と経験を有する中年以上の有能船員層を基盤としていたに違いない。これらの層は、船舶運営会の解雇の標的とはなりにくいグループであり、かえって、戦時期に採用された急造若年船員たちの中には「技能人格共に不適任」なものが含まれているとの運営会側の認識に共鳴を覚えるものすら存在した可能性がある。これは、他の先進国でも観察された戦時期のいわゆ

るダイリユーション（熟練資格をもたない労働者に熟練職務を行わせること）への熟練労働者組合の懐疑心と共通するものであり、労働組合運動の観点からみて、全く不合理な考えとは言えない。

こうした若年船員達の強い不安が、帰還輸送船乗り組み組合員など、相当幅広い船員たちに共有されていたことがストライキ突入という事態をもたらした主要なエネルギー源となっていたと考えられる。なんとといっても、すでに述べてきたように、船は乏しく、また、ポーレー賠償案などのために海運業の将来像は危うい状態であったから、合理的な考えからすれば、人員整理は不可避であり、よほどの強い政治的力が働かない限り、船員雇用の維持は困難であると考えるのが常識的であった。

ところで、9月10日に始まったストライキは、どれほどの規模で実行に移されたのだろうか。ストライキを主導した海員組合中関グループは、当然、大規模な全面的争議が展開されたと主張しているが（11日には482隻の大型船がスト参加）、船舶運営会側は否定的である（停船による怠業船舶数145隻）。正確に確認することは困難であるが、海運総局の調査によると、11日朝の在港運営会所属運航船のうち、修理中などで、運航されていないものや、帰還輸送船を除けば247隻に過ぎないから、船舶運営会の数字を採用しても、58.7%がストに参加した計算になる。組合が分裂したために、全面ストに突入したとは言えないが、過半数を超える相当多数の船舶がストに参加したと言ってよい（全日本海員組合、1963、77頁）。

占領軍の介入を避けるために、帰還輸送船のスト突入は慎重に回避されていたが、ストライキが次第に多くの船に広がるにつれて、その中にもストに突入しようとするものがでてきていた。9月12日には、横浜港に在港していた米国船一隻が乗組員未帰船のため出港不能となったことが9月13日付け朝日新聞に報道されている。同記事によれば、他の帰還輸送船19隻も出港拒否の構えを見せているとされる。これに対する船舶運営会の告発を受けて、横浜検事局は17日「占領目的に有害な行為」として司法調査を行う構えを見せた（9月18日付け朝日新聞記事「全返還船の出港を警告」）。従来の占領軍最高司令部の方針からすれば、帰還輸送船の停止は、当然占領目的違反となるはずであったから、事態は一層緊迫したものとなった。また、ストライキの経済効果も、表面化してきた。たとえば、9月14日には、商工省が船舶による石炭輸送途絶のため東京都のガス供給時間を短縮することを決めている。生産続行が困難になった工場の例も報告された（全日本海員組合、63、80頁）。

他方、争議の解決へ向けた交渉は、船員中央労働委員会を舞台として進められていた。船員中央労働委員会は、一般の労働委員会とは別に運輸省の管轄下に設置された海運業専門の労使調整機関であり、会長は末弘巖太郎東京大学教授であった。それまで事態を静観

していた末弘会長は、9月11日急遽委員会を招集し、組合側（本部および中闘）から事情聴取を開始した。

船員中央労働委員会が8月30日の会合で争議の経過報告を受けながら、中立委員たちの時期尚早との意見で調停開始をためらっていた（全日本海員組合、1963、70頁）のは、どのような理由によるのであろうか。推測するしかないが、おそらく、事柄が財政政策に関わるものであったため、海運総局や船舶運営会に実質的な当事者能力がないという判断によるものだったと思われる。争議が調停なしに平和裡に解決するだろうという見通しは立たなかったから、委員たちが調停の必要がないと判断したというよりは、調停しても意味がないと判断していたと推測される。

9月8日の運営会の回答は、9月7日の閣議において運輸大臣が解決方針について了承を取り付けたことをうけたものである（全日本海員組合、1963、73頁）。ここにおいて初めて使用者側が意味のある回答を示すことが可能になった。言い換えれば、財政当局も、船舶運営会の過剰人員問題の一挙的解決という方針にこだわらない姿勢に転換していたことになる。これは、財政全般についての方針転換と関わっていたと思われる。すなわち、9月12日によろしく昭和21年度改定予算が成立するが、それ以前に、すでにこの改定予算の枠を超える追加予算が必要な政策転換を行っているわけである。このような財政方針の転換がどのようにして生じたのかについては、のちに考察する。

船員中央労働委員会での調停は、難航した。とくに、組合が分裂していたため、実質的にストライキを指導している中闘と、組合本部の意見が食い違い、誰が組合を代表する権利を持っているかを巡って会議は紛糾した。結局、末弘会長が個別に組合両派と会見して調整し、内部対立を解消するように勧告した。これを受けて、9月17日、組合長は中闘解散・田中組織部長（中闘委員長）の解職を取り消し、中闘は組合長放逐の声明書を取り消すという覚書が締結され、交渉主体の一本化を実現（組合長、中闘委員長両者が交渉当事者となる）した（全日本海員組合、1963、81頁）。そして9月19日午後1時40分より委員会が開会され、20日午前3時に至ってよろしく妥結、争議はここに解決した。最も重要な雇用問題について、協定書は、「一、完全雇用の件」として「馘首をなさざること」「完全雇用の具体化のためには協議会を設け両者の合意を以て公正なる解決を図ること」と規定し、ほぼ組合側の全面勝利と言ってよい結果となった（全日本海員組合、1963、82頁）。

この合意に関する背景説明は、9月21日付け朝日新聞の記事「超過船員五千名は配置転換で賄ふ」によると、貨物輸送船、帰還輸送船、など稼働船員合計は47714名（9月8日合意の背景説明記事の43000名に比べて約5000名弱の増加）、船舶運営会所属船員のうち5400名が予算の手当がされないことになるが、これについては、退職希望、漁船などへの配置転換により消化する計画であるとされている。また、貨物輸送船のうち相当部分は

整備不良のため休航せざるをえないが、それら繋船については、一船あたり高級船員 2、普通船員 6 を残して下船させる。この結果生じる合計 5000 人にのぼる余剰人員については、再教育を行う予算が手当された。さらに、船員の素質低下対策として、貨物輸送船 1 につき高級船員 2、普通船員 4 をオーバー配置することとしており、8 月 21 日の組合要求に含まれていた提案の多くが採用されたことがわかる。協定書には賃上げなどもあったので、それを賄うのに必要な予算 9000 万円については、次期通常議会において追加予算として提出されることとされた（朝日新聞、9 月 21 日、記事「海員罷業遂に解決」）。

4) 争議解決の背景

急転直下の解決となったが、これはどういう理由によるのであろうか。海員争議のインパクトも確かにあったが、実質的には、使用者・政府側の方針転換の影響が大きかったと思われる。非常な決意をもって「擬制雇用」の整理に乗り出したはずの政府がこの時点でなぜ腰砕けとなったのであろうか。直接的には、次の二つの事情が重要であったと思われる。

一つは、逆説的だが、財政事情の一層の悪化が進行したことである。昭和 21 年の予算において最大の問題となったのが「終戦処理費」、すなわち占領軍経費であった。占領軍兵士・将校のための住宅建設などに必要な経費は、巨額にのぼり、日本政府の要望によって若干縮減されたが、それでも全予算の 30% を超える額となった。9 月成立の改定予算では、総額 560 億円のうち、実に 1/3 に上る 190 億円がそのために計上されていたが、年度決算ベースでは、379 億円に膨れあがった。このほか、インフレに対応した公務員給与の値上げや、価格調整費、また復興金融金庫への出資などの支出がかさみ、予算総額は、1191 億円にまで膨らんだ（大蔵省財政史室、1998、25 頁）。追加予算が改定予算とほぼ同額支出されることになったわけである。このような状況のもとで、運輸省予算のみを抑制しても、財政規律の再建にはたいした効果はなく、政府、財政当局が争議を受けてたって争おうとする意欲が尻すぼみとなったことも無理からぬことであった。

もう一つは、占領軍の争議への対応である。もともと、海運や国鉄のような重要な輸送インフラのストライキは、占領目的を阻害する可能性が高く、労働課もこれを禁止する姿勢を明らかにしていた。日本政府も、また海員組合本部、あるいは国鉄争議においてストライキに反対した西部 4 地連のリーダーたちも、国鉄や海員がストライキに突入すれば、占領軍に弾圧される可能性が極めて高いと考えていた。海員組合についてみると、本部は、「占領軍の管理下において船員のゼネストを敢行することが、占領行政を妨害するものであると見なされる」とし、争議を全国的に断行した場合には、「多数の犠牲者」が出、ま

た「組合そのものも予測しがたい困難に直面することも不可避」であると考えていた（全日本海員組合，1963，72-73頁）。だが，8月18日の佐世保における帰還輸送船停船問題では素早く動いた占領軍が9月10日のスト突入にはなぜか沈黙を守ったのである。また，海員ストより一層大きな影響があると予想された9月15日予定の国鉄ストについても，占領軍は，直前になっても介入姿勢を見せなかった。これはなぜか。

当時の占領軍の労使関係政策責任者といってよい労働課長という立場にあったコーエンが後に述べるところでは，彼自身にとっても，これは意外なことであった。すなわち，9月9日の段階で，コーエンは，労働課が国鉄スト禁止指令案を準備しており，総司令官の署名を待つばかりにしていること，また，民間運輸局長を含む占領軍の関係機関もこれに同意していることを，自分の上司であるマーカット経済科学局長に伝えている。だが，マーカットがマッカーサー元帥と会見した際，元帥は，スト禁止令を出さないとの態度を示したのである（コーエン，1983，51頁）。元帥のこうした対応について，コーエンは，米国内の政治への配慮によるものだったのではないかと推測している（コーエン，1983，52頁）。マッカーサーが共和党から大統領選挙に出馬する希望をもっていたことはよく知られている。労働組合が大きな発言権をもつ当時の米国の政治状況の下では，「スキップ」のレッテルを貼られることは，政治的には極めて不利であった。

コーエンの推測が正しいのかどうか，真相は不明であるが，この占領軍の不介入姿勢は，日本政府を落胆させ，ほとんど全面降伏ともいべき協定締結をもたらすことになった。9月14日，平塚運輸大臣が署名した国鉄労組との協定書第一項は，「7月24日申し入れの整理案を取り消す」としたばかりでなく，わざわざこの協定の真意が「誠首をしないことである」ことを確認した（労働省，1951，201頁）。この日は，国鉄・海員両争議を解決に向かわせる決定的なターニングポイントとなった。同じ運輸省が国鉄労働者に認めた協定を海員に認めない理屈は成り立たない。9月20日の海員組合との協定書において「解雇しない」旨の協定文が盛り込まれたことは，9月14日における国鉄労組との協定の延長線上にあったと言ってよい。

3. 評価

1) インパクト

以上，考察の対象にしてきた海員争議がその後の日本の労使関係に及ぼした影響は，きわめて大きいものがあった。

短期的には、国鉄労組とともに、海員組合が戦後日本最初の本格的なストライキに全面勝利を取めたことは、発足後1年に満たない戦後労働運動を勇気づけ、その後の電力産業や機械産業を中心とする10月闘争、公務員を中心とする2/1ゼネストに向かう運動の昂揚に強い影響を与えたと考えられる⁷⁾。

より長期的には、「完全雇用」という用語に象徴される戦後労働運動の雇用保障闘争・解雇反対闘争の先鞭をつけ、日本の労働者に、その正当性と、解雇反対闘争に勝利しようという希望を与えたことが重要である。この意味で、本稿冒頭で述べたように、この争議は、「終身雇用」慣行の形成にとって、極めて重要な意義を有するものであったと言える。

また、海運業に即してみると、この争議が労働者的な産業復興闘争であり、戦後における海運業の存続と復興にとって最初の重要な一步を印すものであったことを指摘したい。すでに繰り返し述べてきたように、この時点での占領軍および米国政府の政策によれば、日本の海運業は復活の見込みがなく、戦争の打撃を受けたその上に賠償による船舶の減少が予定されている状況であった。合理的に判断すれば、絶対権力をもつ米国政府・占領軍の政策がそのようなものである以上、海運業は縮小するしかなく、余剰船員は整理せざるをえないことになる。

このような判断は、政策当事者だけが有していたのではない。たとえば、戦後政策知識人として労働運動や労働行政に大きな影響力をもった大河内一男東京大学教授は、1946年10月27日執筆の論文「失業問題とゼネ・スト」(大河内, 1947, 161-171頁)において、「戦時中の空襲および賠償に基づく設備の撤去によって重要産業における生産設備が、従来の何分の一かに縮小されてしまふ以上、人員だけが従前のままで差支へない筈はない」(大河内, 1947, 167頁)と述べている。もし、海員たちが、このような合理的判断にたち、人員整理を受け入れたとすれば、その後の海運業復興の人的基盤は大きく損なわれることになったであろう。大河内教授が的確に分析したように、戦後の日本経済復興のためには、重化学工業を輸出産業として再建することが必要であり、そのためには、貿易を支える自前の外航海運が是非とも必要であった。さまざまな経緯により、その後まもなくして占領軍の政策は転換し⁸⁾、船舶の賠償撤去も抑制され、日本海運業の再建が進められていくことになるが、もし、1946年秋に予定通りの大量解雇が実行されていれば、一旦失われた人的基盤を再建することは容易でなかったはずである。このような意味において、この争

7) この時の、占領軍の争議不介入という対応が、再三のコーエンらの警告にもかかわらず、2/1ゼネスト突入に向かって突っ走った産別会議・共産党の態度に影響を与えた可能性がある。

8) その最初の動きが1947年1月における陸軍省によるストライク調査団の派遣と、2月における第一次ストライク報告であった。これによって、ポーレー賠償案の見直しが始まり、海運復興に向けた動きが可能となった。1947年5月には船舶公団が設立され、同9月4日には貨物船15隻の新造を申請している。これは戦後海運復興の柱となった計画造船の最初のものであった。(三和, 2002, 125頁)

議は、労働者的な海運業復興闘争であったと評価しうる。海運復興は、船員のみでなく、海運関係者全ての願いであったが、この時点で、日本の海運業を守り、復興させるために自らの存立をかけて明示的な政治行動をとった勢力は、唯一全日本海員組合であったといっている。

2) 海員争議を支えたもの

このように、海員争議は、2重の意味で占領政策に挑戦するものであった。第一に、争議そのものが占領目的違反として処罰の対象となりうる可能性をもっていたこと、第二に、米国政府の占領政策の一部としての賠償政策、海運政策への抵抗という意味をもっていたことである。このような危険を冒し、経験を積んだ労働運動指導者の危惧を乗り越えて、海員はストライキに立ち上がったわけであるが、それはどのような要因によるのであろうか。もちろん、危機的な経済状態の中で解雇によって生活を脅かされることへの抵抗が強かったことは当然である。「餓死」という言葉が辞書の中だけでなく、日常珍しくない現実として受け取られる状況では、そうした抵抗が強くなるのは、当然といえる。だが、筆者は、この争議を追いつめられた労働者の絶望的な抵抗闘争として描くことは、事柄の一面を捉えたに止まると考える。もちろん、共産党の扇動による青年行動隊の暴走の結果発生した偶発的闘争として描くことも、不正確、不十分である。それらの要素が存在しなかったわけではないが、海員たちを鼓舞し、闘いに向かわせたのは、そのようなものだけではなかった。このように困難な闘争に立ち向かう海員を鼓舞した重要な要因として、第一に戦争体験、第二に、完全雇用の理念を取り上げるべきであろう。

海員たちの悲惨な戦争体験は、単に、その後の反戦意識に結びついただけではなかった。1946年6月15日付けで組合長名で政府に提出した海運再建対策に関する「陳情書」は、海員組合の海運再建・雇用確保に関わる現状認識と要求根拠を的確に示した文章であるが、その中に、次の一文がある。「吾々船員は同僚が最後迄守り通した現存船舶が彼らの血と生命を以て後に続く者に残した遺産であり、断じて船主の占有すべき物でないと信じます。」(全日本海員組合、1986、216頁)これは、海運民営化に反対し、海運社会化を求める節に続くものだが、そこには、膨大な死傷者を出しながら戦時海運を担った船員たちの誇りと、一種の「所有意識 (sense of ownership)」が読みとれる。そして、そのような船員達の意識は、使用者も、政府も、また一般国民も無視することができない強い倫理的説得力を持つものであったと考えられる。

このような総力戦経験にもとづく労働者の主体性意識と発言力の強化は、必ずしも、日本の海員たちに限られたものではなく、普遍的な現象であった。戦勝国、敗戦国を問わず、

戦後の社会改革を進める際の重要な梃子となったのは、兵士として、また戦時生産の担い手としての労働者達の誇りと、発言力の強化であった⁹⁾。この文章は、そうした普遍的現象が、特殊日本船員の悲惨な経験に強く裏打ちされて、表明されたものと解釈することができる。このような意識は、海運社会化要求にのみ反映されただけでなく、解雇の不当性を訴える船員たちを強く鼓舞する倫理的基礎であったに違いない。

第2に、完全雇用の理念である。その内容がどれほど人々に正確に理解されていたかはともかく、この用語が戦後早い時期から広く使われたことは確かである。とくに、1946年の夏頃からその利用が盛んになるが、そのきっかけは、7月の石橋蔵相演説ではないかと推測される。1946年8月『経済評論』に掲載された中山伊知郎一橋大学教授の論文「完全雇傭の理論」(4-20頁)は、完全雇用に関わる体系的な理論的解説として、最も早いものに属する。その中で、教授は、英米における議論の動向を踏まえつつ、「完全雇傭はこのやうにして戦後世界の共通の政策目標」となっているとし、その理由を1) 戦時から戦後への移行に際しての政策目標の意識化、2) 「労働権」の思想の進出の二つに求めている。今日の日本人は忘れてしまいがちであるが、戦後の日本社会の改革は、単に戦争の反省や、戦前の社会問題の解決というローカルな観点のみで実行に移されたのではなく、世界的な社会改革の動きと同調し、その一環として展開されたのである。そして、当時の日本の、そして占領軍の改革担当者たちも、そうした気分を相当程度共有していたと考えられる。

たとえば、大河内一男教授の1946年8月1日づけの論文「完全雇傭と失業問題」(大河内, 1947, 137-145頁)の中では、各政党が申し合わせたように「完全雇用」を掲げていることを指摘している。進歩党は「国民完全就職の達成」、自由党は「資本主義経済における完全就業の達成」、社会党は「労働時間短縮による完全雇傭」、共産党は「労働時間の徹底的短縮、労働状態の根本的改革による失業救済完全雇傭の実現」という具合である。これに対して大河内教授は、日本経済の現状では、多数の潜在失業・偽装雇傭が存在するため、単に完全雇用を目標として掲げるだけでは無意味であることを説いているのだが、それはそれとして、この文章から、とにもかくにも、保守政党を含めて完全雇用を旗印に掲げるのが当然という社会的雰囲気があったことは確認できる。完全雇用は、まさしく時代精神を代表する理念であった。

もちろん、完全雇用は、本来、マクロ的な概念であり、個別企業を単位とする雇用保障を意味するものではない。したがって、日本の労働組合の「完全雇用」要求は、用語の本

9) 小池和男は、ゼロ戦パイロットの発言「下士官操縦員の(士官にたいする——引用者)意地」をひいて戦時経験の中から「社会階層差への激しい怒り」が強く意識され、それが戦後における労働者の発言権を追求する運動に反映されていったことを示唆している(飯田ほか, 1976, 96頁)。卓見であろう。

来の意義を曲解するものであった。だが、どんなに日本特殊に見えようとも、また、言葉の誤用であろうとも、そうした要求が戦後世界体制の理念と通底する性格を持っていたことに注目すべきである。完全雇用を保障することが政府の第一義的任務であるとの社会的合意は、「労働権の思想」に支えられていた。日本政府も、占領軍も、偽装雇用の問題など、労働者の要求の非合理性を指摘しながらも、労働者の雇用確保が重要な政策課題であるとの組合の要求を、根拠のないものとして頭から否定するわけにはいかなかったのである¹⁰⁾。

このように、1946年に、きわめて困難な状況の中で闘いに立ち上がった海員たちを支えていたのは、戦時における彼らの体験にもとづく主体性意識であり、戦後体制にかかわる世界的な改革の動きに同調しているとの意識であった。戦時期に社会が蒙った構造的変化が戦後期を強く規定したことは事実だが、それについての1940年体制論の理解が一面的であることは、本稿の叙述からも明らかである。そして、戦時期の経験の上に、占領軍主導の戦後改革が大きな衝撃をもたらしたこと、また、それを踏まえた労働者たちの闘いがその後の日本の労使関係システムの形成に大きな役割を果たしたことも、明らかである。このような労働者の闘いの足跡の上に今日の日本社会が立っていることを忘れ去るなら、われわれは、自らの歴史を失うことになるのである。

参考文献一覧

- 『朝日新聞』1946年9月11日「重点は完全雇傭」。
 『朝日新聞』1946年9月18日「全返還船の出港を警告」。
 『朝日新聞』1946年9月21日「海員罷業遂に解決」。
 『朝日新聞』1946年9月21日「超過船員五千名は配置転換で賄ふ」。
 『朝日新聞』1946年9月21日「“首切り合理化”に警告」。
 飯田経夫、清成忠男、小池和男、玉城哲、中村秀一郎、正村公宏、山本満（1976）『現代日本経済史』筑摩書房。
 池田勇人（1999）『均衡財政』中公文庫（原著は、1952年に実業の日本社から刊行されている。中公文庫の「シリーズ戦後史の証言－占領と講和－2」として収録されたものである）。
 石橋湛山（1970）『石橋湛山全集』第13巻，東洋経済新報社。
 運輸省編（1957）『海上労働十年史』運輸省。
 大井篤（2001）『海上護衛戦』学研M文庫。
 大蔵省財政史室編（1982）『昭和財政史：終戦から講和まで』「7歳計」東洋経済新報社。
 大蔵省財政史室編（1981）『昭和財政史：終戦から講和まで』「17資料1」1東洋経済新報社。
 大蔵省財政史室編（1998）『大蔵省史』第3巻，大蔵財務協会。

10) 指導的保守政治家の間でも、その後高度成長期にかけて、完全雇用理念が政治の目標として強く意識されていたことを指摘しておこう。1960年代前半に総理大臣として活躍する池田勇人が1952年に書いた文章の中で、「日本経済運営の目標」として、国民生活水準の向上，社会福祉の増進，国際的な協力と並んで、完全雇用の実現を挙げている。池田は言う「失業が社会的な疾病ともいふべき慢性的な状態になると、偏った思想が生まれ、戦争が誘発される」（池田，1999，45頁）。

特集 労働組合研究

- 大河内一男 (1947) 『労働組合と失業問題』 白晝書院.
- 大河内一男・松尾洋 (1969年) 『日本労働組合物語・戦後 I』 筑摩書房.
- 岡崎哲二・奥野正寛編 (1993) 『現代日本経済システムの源流』 東京：日本経済新聞社, 英語版は, *The Japanese economic system and its historical origins* / edited by Tetsuji Okazaki and Masahiro Okuno-Fujiwara; translated by Susan Herbert. Oxford; Tokyo: Oxford University Press, 1999.
- 河西宏祐 (1992) 『聞書・電産の群像』 平原社.
- セオドア・コーエン (1983) 『日本占領革命・上下』 ティビーエス・ブリタニカ (*Remaking Japan: the American Occupation as New Deal* / Theodore Cohen; edited by Herbert Passin. New York: Free Press, c1987).
- Gordon, Andrew D., (1985) *The Evolution of Labor Relations in Japan*, Cambridge, Mass, Harvard University Council on East Asian Studies.
- Gordon, Andrew D., (1998) *The Wages of Affluence*, Cambridge, Mass, Harvard University Press.
- 小林正彬 (1980年) 『海運業の労働問題』 日本経済新聞社.
- 小林正彬 (1992年) 『戦後海運業の労働問題』 日本経済評論社.
- 小松隆二 (1971年) 『企業別組合の生成』 御茶ノ水書房.
- 斉藤一郎 (1972年) 『二・一スト前後』 社会評論社. (1955年に労働通信社から刊行された同名書の復刊).
- 全日本海員組合 (1963) 『全日本海員組合十五年史』 全日本海員組合.
- 全日本海員組合 (1986) 『全日本海員組合活動資料集』 全日本海員組合.
- 寺谷武明 (1981) 『海運業と海軍』 日本経済新聞社.
- Dore, Ronald (1973) *British Factory-Japanese Factory*, London, George Allen & Unwin.
- 中北浩爾 (1998) 『経済復興と戦後政治』 東京大学出版会.
- 中山伊知郎 (1946) 「完全雇傭の理論」 『経済評論』 8月号.
- 日本経営研究所 (1986) 『全日本海員組合四十年史』 全日本海員組合.
- 日本経済連盟会調査課編 (1944) 『戦時海運研究』 産業図書.
- 野口悠紀雄 (1995) 『1940年体制』 東洋経済新報社.
- 兵藤 釗 (1971) 『日本における労資関係の展開』 東京大学出版会.
- 兵藤 釗 (1997) 『労働の戦後史・上』 東京大学出版会.
- 孫田良平 (1965) 「戦時労働論への疑問」 『日本労働協会雑誌』 第76号, 7月.
- 三和良一 (1992年) 『占領期の日本海運』 日本経済評論社.
- 三和良一 (2002) 『日本占領の経済政策史的研究』 日本経済評論社.
- 山崎清 (1988) 『日本の退職金制度』 日本労働協会.
- 労働省 (1951) 『資料労働運動史 昭和20, 21年』 労務行政研究所.
- 労働争議調査会編 (1957) 『電産争議』 中央公論社.