

塩路一郎『日産自動車の盛衰
——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」への批判にこたえる——

戸 塚 秀 夫

まえがき

かつてトヨタとならぶ日本の自動車産業の専門企業であった日産自動車の発展と衰退のドラマ。その歴史過程を組合指導者としての体験をふまえて証言したのがこの書物である。日産自動車の「盛衰」は、塩路氏のリードした組合運動の「形成期」「発展期」「挫折期」と照応するものとして捉えられている。巨大企業の命運を労使関係の変遷と深く関連するものとして辿ろうとするこの観点は、著者の驚異的な記憶力と史料収集力に支えられて、興味深い証言録に結実している。

日産自動車の労使関係・労働運動に関心を抱く者は、本書からさまざまな刺激を得ることであろう。評者はすでに「とりあえずの感想」を国際労働総研の隔月刊誌に寄稿したが¹⁾、ここでは、本書の「挫折期」の事件として相当のスペースでとりあげられている「東大社研自動車研究班」への批判について、評者なりのリプライを書き留めておきたい。評者はその研究班には所属していなかったが、次に述べるように、間接的には関与していたからである。

そこで以下、A) 執筆の意図 B) 検証する論点 C) 検証作業の概略 D) 判明した事実などを簡潔に記述しておく。

A. 執筆の意図

さきに触れたように、評者は塩路氏の批判する「東大社研自動車研究班」(当時は「自動車班」と呼ばれていた)のメンバーではなかったが、間接的には関与していた。もともと、その「自動車班」は、東大社研の労働部門の氏原正治郎教授の定年退官記念行事として組織された「労使関係調査会」の四調査班の一つであり、山本潔氏がその代表であった。各調査班は調査会の全体会議での報告・討論を経たうえで独自に調査活動をすすめたのであるが、最終報告書の刊行にあたっては、各調査班から提出された草稿を検討する編集委員会が組織された。評者は「中小企業班」の代表として、その委員会に参加していた。さらに後にふれるような、やや込み入った事情もあって、振り返ってみれば他人事とはいえない問題であった。

もちろん、名指しで批判されている方々が答えるのが最も望ましいとは思いますが、山本氏にはその意欲はないということであった。そこで、山本氏のご了解をえたうえで、評者が当時の事情を改めて検証することにした。塩路一郎氏が本年2月1日に他界されており、このペーパーを手にしていただけないのは残念であるが、労働調査を志す方々への「他山の石」になればと考えて、筆をとることにした。

B. 検証する論点

一般に、事例調査の研究報告に関して、調査対象の関係者からのコメントが寄せられることは、真実を追求するものにとっては望ましいこ

1) 拙稿「塩路一郎『日産自動車の盛衰——自動車労連会長の証言』を読んで」(『われらのインター』2012, 10, 国際労働総研)

とである。もちろん、多くの場合には、最終報告書が公刊されるまえにそのコメントが調査者に伝えられ、そこで有意味な意見交換、修正などがおこなわれるのであるが、それでもなお残る見解の相違が発表されることは、研究者にとってはむしろ歓迎すべきことである。

だが評者は、この書物で塩路氏が提起している自動車班への批判をそのように受け止めることは出来なかった。もちろん、この書物には、報告書における事実認識が不正確ではないか、と指摘している部分も含まれている。また、用語法上の差異を指摘している部分も含まれている。それらについては、別稿で吟味したいと考える。本来それらは、調査対象当事者と調査者とのダイアログをとおして修正していけるはずの問題であろう。

だが、塩路氏の批判には、もっと深刻な、調査研究者への強い不信を吐露したような言説が含まれていた。評者が当初目にした塩路氏の草稿には、塩路氏の組合指導部からの排除工作をはじめていた石原俊社長と自動車班との間に「連携」があったのではないかと、いう疑惑までが記されていた。ありえないことだという評者の反論に応じて、塩路氏の激しい筆致は幾分か緩められてはいるが、それでもなお、本書には次のような文章が収められている。

「(団体交渉過程について)「議論は一応『チョウウハツ』とやられる」「塩路自身が関係取締役に会って情報を集めている」などと見てきたような虚言を並べられると、”何故私に一言も確かめずに“と、心底から憤りをおぼえる。東大社研から『日・英自動車産業の比較をしたいので』との申し入れがあり、教授達が座間工場の職場に自由に入れるように、受け入れを日産労組に指示したのは私だからだ。”社研の教授だから、公正な目で見て貰える“と思ったのが、三人については間違いだった。こんなにデタラメをかかれて、組合員に対して、懸命に活動している組合幹部に対して、”申し訳ない事をした“と思った。しかも石原氏がこれに刺激され、この本を活用して組合攻撃を過激化したのだから尚更だ。」

そこで以下、当時の東大社研の自動車産業の労使関係についての調査活動をふりかえり、それが塩路氏との間にかわした関係をあとづけることにする。調査への協力を約束していた調査対象当事者との関係がこれほどまでに悪化してしまったことについての、反省をこめての検証作業である。

C. 検証作業の概略

さきに触れた東大社研の「労使関係調査会」については、『労使関係調査会日誌 山本潔』と題した厚手黒表紙の雑記長4冊が社研図書室に保管されている。それは、すすんで調査会の事務局長の役をになった山本氏の筆になる日誌であり、調査会全体の作業の進展をあとづける上で貴重な文書であるが、ここでとりあげる「自動車班」については、それとは別に『労使関係調査会ノート 自動車班資料』と題する謄写印刷の仮綴冊子が「内部資料」と銘打たれて5冊製本されている。No (1)が出されたのが1977年7月であり、No (5)が出されたのが1978年8月である。当然、これらがここでの検証作業にとって最も重要な資料となる。この資料もまた東大社研図書室に保管されている。因みに、この調査会の作業は1981年2月刊行の労使関係調査会編『転換期における労使関係の実態』(東京大学出版会)をもって終了している²⁾。* (2)

だが、これとは別に、東大社研の日産労使関係についての調査は、1982年から1987年にかけても実施された。当時、東大社研は日英比

2)「自動車班」のメンバーは、山本潔、上井喜彦、嵯峨一郎の3氏であった。ただ、『労使関係調査会ノート 自動車班資料(5)』によれば、やがて海外学術調査に参加するメンバー(氏原、戸塚、兵藤など)が塩路氏とのインタビューや工場見学などに同行している。それが実施された1978年には、まだ「国内労使関係調査会」は発足していなかった。当時は海外学術調査の現地予備調査の準備が進められている段階であったから、評者の提案に応じて、山本氏がこの企画に賛成して下さったのであろう。

較の観点でイギリス自動車産業の労使関係の「海外学術調査」を継続していたので、この調査会は「国内労使関係調査会」と自称していたが、評者はその代表をつとめた。評者の怠慢もあって、この調査会の記録は山本氏の作成したものに比べると貧弱であるが、当時大学院生として参加した畑隆氏の協力をえてある程度確かめることが出来た³⁾。なお、当時の調査会の経過の概略については、戸塚・兵藤編著『労使関係の転換と選択——日本の自動車産業』（日本評論社、1991年）の序章に記されている。さきに引用した塩路氏の文章にある座間工場での調査の便宜を供与されたのは、山本氏が代表をつとめた「自動車班」ではなく、評者が代表をつとめたこの「国内労使関係調査会」だったのである。

なお、当時の「自動車班」の在京者、山本、上井の両氏とは2012年11月12日にあらためて会合し、当時の記憶をたしかめた。以上が検証作業の概要である。

D. 判明した事実

上記の作業の結果、つぎのような事実が明らかになった。

1) 塩路氏との面接が最初におこなわれたのは、1978年6月26日のことである。戸塚、兵藤、山本が自動車労連会館を訪ねた。記録は「面接後、記憶により復元したもの 文責山本」と記されているが、質問はもっぱら山本氏が行い、日産の労使関係の基本的な特徴、日産労組の組織方針、自動車総連と自動車労連との関係、社長交代と労使関係などについての応答が主なものであった。戸塚は最後に、日本とイギリスの

自動車労組の交流について簡単な質問をただけである。わずか2ページほどの記録ではあるが、明らかに「自動車班」がリードした面接であり、見出しには「自動車労連会長塩路一郎氏聴き取り調査（第一回）」と記されている。（「労使関係調査会ノート 自動車班資料（5）」1978年8月）

2) このあと、7月26日には、氏原、戸塚、兵藤、山本、上井の五人が日産自動車座間工場見学を行い、そのあと会社側の総務部長、組合側の労連企画室次長、日産労組労務部長、同座間支部長などに聴き取り調査を行っている。質問は、生産体制事務折衝、職場経協、団交・経協・事務折衝の関係、P3運動などに及んでいる。上井、山本両氏が作成した聴き取り記録は9ページであり、評者が多くの質問をしているが、それは「内部資料」として配布されていた「自動車班」の情報によるものであった。「内部資料」の(1)～(3)（1977年7月～11月に製本）を一覧すれば、「自動車班」の最終報告書に収められる情報の収集はすでに1977年ごろまでに一段落していたことがわかる。

3) この工場見学・聴き取りの終了後、自動車労連本部で上記五名は自動車労連本部に塩路会長を訪ね約40分間の会合を持っている。ここでは、評者がイギリス自動車産業の労使関係調査を工場レベルで行えるようになったことを報告し、日産についても工場での職場調査を実施させて頂けないか、と「労使関係制度（含慣行）と経営協議についてのヒアリング」と題した文書を手渡して、お願いしている。これに対して、塩路氏は極めて好意的に、「（日産では）係長までは組合員で、係長会や組長会の運営も組合に相談が必要だ。会社を通さなくとも、私の指示で調査に協力させる。」と答えている。この会合の記録は「自動車労連会長塩路一郎氏聴き取り調査（第2回）」と題して前掲「自動車班資料（5）」に収められている。

以上の事実から確定できることは、以下の三点である。

第一に、1970年代後半から80年代半ばにかけて、自動車産業の労使関係に関する東大社

3) 「国内労使関係調査会」のメンバーは、評者のほか、兵藤釗、田端博邦、上井喜彦、野村正實、畑隆の諸氏であった。この調査会の日産についての主要な調査記録は『日産座間工場面接記録』（I, II, 1984年7月23日～27日）、『日産座間工場面接記録』（1987年7月25日～27日）として仮綴されている。この調査会に山本氏は全く関与していない。

研の調査グループは「自動車班」「海外学術調査団（自動車班）」「国内労使関係調査会（自動車班）」の三つであり、それぞれが独立の調査会として活動していたが、調査対象の責任者である塩路一郎氏にはその点についての明確な説明をしていなかった。塩路氏がこれらを「東大社研の調査」と一括して捉えたとしても不自然ではなかった。それがこの不幸な事件の発端となった⁴⁾。

第二に、三つの調査グループはそれぞれのメンバーの意見交換をふまえて、独自の調査方法、調査技法を採用していたのであるが、それは調査グループ内部の自治に委ねられていたので、あえてその点について東大社研労働調査グループとしての意思統一は計られなかった。塩路氏が「東大社研自動車研究班」への不信を抱く過程は、「労使関係調査会」内部での調査方法・技法をめぐる対立が表面化する過程でもあった。ただ残念なことに、調査論の上で重要なこの問題についての議論は深められなかった⁵⁾。

第三に、したがって、調査対象との関係を円滑にすすめるために何が必要か、ということについても、それは各グループの良識に委ねられていた。事例調査報告を公表するに当たって調査協力者の了解をとるという手続きも、各グループの判断に委ねられていた⁶⁾。

4) そこで、奇妙なことが生じることになった。1978年7月26日の塩路氏との面接では、やがて具体化する「国内労使関係調査会（自動車班）」の工場調査に向けての提案がなされているが、そこに同席していた「自動車班」には、改めて工場調査を実施する気持ちはなかった。「自動車班資料（1）」によれば、同班の報告書に結実した資料の大部分は、すでに1976年3月の時点で、別ルートで収集されていたのである。極言すれば、塩路氏と面接した時点では「自動車班」の調査の大部分は完了していた。「自動車班」は当時「海外学術調査」のいわば「助っ人」として付き合っていた、と山本氏は回想している。だとすれば、これから本格的に調査が始まると予想していた塩路氏にしてみれば、その後突如刊行された報告書での日産労組批判に激怒したのも当然であった。「何故私に一言も確かめずに」という塩路氏の批判にはお詫びする以外はない。評者にも大きな責任があったのである。

あとがき

この検証作業を始めていた本年初頭、本書で批判されている上井喜彦氏から「塩路さんの本については同意できないところはありますが、運動当事者と調査者との信頼関係という点で、私は反省するところ大です。しかし、もうどうしようもありませんね。」と添書されている年賀状を頂いた。他界された塩路氏との信頼関係という点では、確かに回復不可能となった。だがこの不幸な事件から何を学ぶべきか、という

5) 「自動車班」は塩路執行部に批判的な元日産社員・組合員たち（インフォーマント）の提供した会社内部情報に依拠して、通常は知り難い労務管理、人事管理、組合運営の実態についての聴き取り記録を「自動車班資料」として印刷し、研究会の「内部資料」として配布したのであるが、そのような調査の進め方に関して、「労使関係調査会」の代表であった氏原教授は危惧を抱いていたと思われる。そして、最終報告書の編集委員会の作業が始まっていた1979年3月下旬、氏原教授は、評者を含む調査会の2名に、最終報告書の編集委員会から降りたい、と電話連絡をしてこられた。当時、その主要な理由としてあげられたのは、「自動車班のレポートが出た場合の日産労組とのトラブルの責任を負うのは嫌であること」「自動車班の調査は調査対象に調査されていることを知らせない闇討ち的、興信所的調査であること」「調査対象への仁義に欠けること」などであった（前掲山本潔『労使関係調査会日誌』1979年3月28日）。なお、「自動車班」の最終報告書が印刷に回されていた頃、氏原教授の「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』1981.3）が発表されていること、その最後に次のようなパラグラフが付されていることは留意すべきであろう。「なお、山本君の社会調査論については、山本君のいうところの「調査会議方式」に触れ、日本では伝統的に混同されてきた、社会科学上の実態調査活動と諜報活動との関係に触れなければならないが、紙数の関係もあり、ここで批判の対象とした山本論文では触れられていないので、他日に譲る。」

6) 「国内労使関係調査会」では、日産の場合には組合側の窓口担当者、トヨタの場合には会社の窓口担当者に報告書原稿を手渡しして、コメント、了解を取る手続きをとったが、「自動車班」では、すでに触れたような経過で、主要な資料は組合本部とは無関係なルートで収集されていたので、そのような手続きはとられていない。

反省は、むしろこれから深めていくべきではないか、というのが評者の考えである。この検証作業はそのために行った。そのなかで強く意識したことを記して筆を擱く。

評者はかつて、「海外学術調査」の本調査が一段落した時点に次のようなエッセイを書いている。

「労使関係の実態調査では、理想的には、労使関係のすべての主要なアクターに接近し、その協力をえながら必要な資料を蒐集していかなければならない。だが、それはあくまで理想である。現実の世界で対立している労使が、あるいは労働組合内部で相争っている諸潮流が、ふらりとたちあらわれた調査者にみな同様に協力するなどと言うことは、まずありえない。金もなく権力もない一介の調査者にできることは、調査研究の趣旨を説明することによって、労使関係のアクターたちの協力を一つ一つ取り付けていくことである。その結果は、ある者とは深く、ある者とは浅く、ある者とは接触すらできず、ということになるであろう。だが、それは致し方ないことである。調査者に対象を選択す

る権利がある以上に、被調査者には調査者を選別する権利があるのだから。

結局のところ、調査実践の成否は、調査者がどの範囲のアクターたちと、どのような度合いで人間的な信頼関係をもちうるか、ということにかかっている。そしてそのことの自覚が、調査の総括にあたっての資料批判の眼を鋭くすることになる。私がこの道の大先輩、氏原正治郎教授に学びながら、日本でいくつかの実態調査のなかで体得した私なりの調査技法の核心は、至極単純で、右のようなことである。」⁷⁾

やや長い引用になったが、改めて思うのは「言うは易く行うは難し」という至言である。この文章を書いていたその頃に、評者は本稿で明らかにしたような過ちを犯していたのだから、せめて、明らかに異なる調査技法をとっていた「自動車班」の方々と、他の調査会の方々との意見交換の場を設けるべきではなかったか。悔やまれるところである。事例研究者の調査実践の中での職業倫理のありかたを具体的に反省すること、それが問われているように思う。本稿がその呼び水になれば幸いである。

7) 拙稿「イギリス労使関係調査のなかで」(『UP』1980年3月、東京大学出版会)

2013年3月30日脱稿
一部修正 4月12日