

特集／日産自動車リストラの特徴と政策課題

JMIU日産自動車支部の35年 —階級的労働組合運動の旗を掲げて—

坂ノ下 征稔

1. 組合分裂のころ

1965年5月31日、プリンス自動車工業と日産自動車の企業合併が突然発表された。完成車両の完全輸入自由化を目前に控えて、国内自動車メーカーの国際競争力を強化する必要があるとする政府の要請によるものであった。

この発表直後から、同盟・日産労組と総評・全金プリンス自工支部との交流と協議が開始された。しかし、その内容は日産労組からの「プリンス自工支部は全国金属を脱退して同盟に加入すべきだ」との一方的押しつけに終始した。この理不尽な要求にたいしてプリンス執行部は「それぞれ異なる歴史を持つ労働組合同士なのだから、まず執行部を中心にした交流を行うべきだ」と主張し、双方は平行線をたどった。合併発表から5カ月後の10月21日、全金プリンス自工支部の定期大会に乗り込んできた、塩路一郎自動車労連会長は、それまでの交流経過をねじ曲げプリンス執行部を一方的に非難した。「プリンス自工支部執行部の考え方はマルキシズムであり現在には通用しない。私たちは生産性を向上させ、企業の力を強め合併を成功させなければならない。今後は、合併反対の執行部ではなく直接、職場のみなさんとの交流を行いたい」と宣言した。

この日を境にしてプリンスの工場近くの荻窪駅周辺や立川駅周辺に『日産学校』がつけられ、日産とプリンス双方の経営者の意思のもとに連日、労使協調路線への「教育」がプリンス労働者に対して行われていった。

そのころの私（1）

まだプリンスに入社して1年が過ぎたばかりで、突然の合併発表にも大して怒りがあったわけではありません。『日産学校』への参加も声をかけられていたけれど何となく行きそびれていただけでした。ところがある日の職場会で、活動家の組合員が発言すると係長たちを中心に猛烈なヤジ。ムラムラときた私は思わず持ち前の大声で「発言中は黙って聞けっ!」とどなった。この一声でレッテルが貼られ私の人生は決まった。

1966年4月10日、分裂攻撃を乗り越えて全金プリンスの組織を守った者、7500人中152名であった。そして12月から三鷹分会で、翌年1月から村山と荻窪分会で集団暴力事件が始まった。1人を数十人から多い時は300人もで取り囲んで暴力を振るい、退職を迫る、それは狂気であった。しかし全国の労働者・市民の激励の中、組合員はひるむこと無くたたかい続け、法廷闘争に訴え71年12月損害賠償請求額全額と利息まで支払わせ勝利した。

2. 地獄の戦場で

1966年8月1日プリンス自動車工業は日産自動車に吸収合併された。それと同時に労働条件は全て日産基準に切り下げられた。

旧プリンスの現場労働者たちは夏休み最後の8月2日、日産自動車から一通の電報を受け取っ

た。「本2日、午後10時までに出勤されたし。勤務変更のため」問答無用で二交替制深夜勤務に放り込まれたのだ。だが、私たちの組合員は除外された。それは一貫して日産式深夜勤務に反対の宣伝や行動を行っていたことと併せて、深夜勤務や残業無しには生活できないような日産の低賃金で組合員を兵糧攻めにしようとの意図もあったからだ。

この深夜勤務・強制残業と労働強化のもとで労働災害が多発し、耐えきれない労働者たちは次々と退職していった。

67年12月20日、村山工場の組立ラインで夜勤勤務中の高校生アルバイト宮崎栄一君（16歳）がコンベアに挟まれ死亡。

68年10月23日、村山工場の高卒新入社員、久保田英男君（19歳）が過労のため死亡。

日産自動車はこの2人の死亡災害にたいし、宮崎さんの遺族には3千円の香典を、久保田さんの遺族には1万円の見舞金を支払っただけだった。両遺族は怒り、私たち全金プリンスの支援のもとに損害賠償請求訴訟を起こした。この裁判は、宮崎事件は73年に、久保田事件は76年にいずれも日産が過失を認め損害賠償金を支払って勝利和解となった。この労災裁判の勝利を契機に、私たちは日産自動車に労災一時金制度を制定させる成果をかちとった。

合併による労働条件切り下げのひとつに男女差別定年制があった。旧プリンスの定年は男女とも55歳であったが、日産は男55歳、女50歳であった。（その後男60歳、女55歳に変更）1969年1月末、組合員の中本ミヨさんが50歳で解雇された。支部は「中本さんを守る会」を結成し「定年の男女差別は違法」との法廷闘争を起こした。合い言葉は「一歳の差別は一切の差別に通じる」であった。この訴訟は敗訴・勝訴とさまざまな経緯を経ながら81年3月24日、最高裁判所で歴史的勝訴をかちとり、全国で男女差別とたたかう人々を激励するものとなった。

分裂後の支部組合員に対する賃金差別は激し

く、1970年に不当労働行為として都労委への申し立てを行った。その結果、74年、75年と連続して賃金は正の勝利和解をかちとり、その金額は平均で1万4千円であった。

そして1980年7月には、全金プリンス自工支部の正統性を争った「組合財産権継承権裁判」で最高裁の全面勝利判決をかちとり、以降のたたかいの貴重な闘争資金を得た。

そのころの私（2）

1968年、24歳で初めて組合役員になった。この時期の労働強化はすさまじく、朝日新聞が『地獄の戦場』という全ページの大特集ルポを組んで全国版に載せるほどだった。死亡労災事故が連続して起こり10代・20代の青年たちが次々と殺されていった。そのたびに弔旗を掲げて村山工場の昼休み構内デモを行った。

私は28歳で組合員の大川千代子と結婚し男子も生まれた。夫婦一緒にたたかった男女差別定年闘争にも勝利し中本さんと手を取って喜び合った。だがその翌年、82年8月にその最も大切な同志だった妻が急逝した。その悲しみ苦しみは筆舌に尽くしがたいものだった。その時、私を支え励ましてくれた多くの先輩や仲間無くして今の自分は無かったと思う。

3. 全面解決めざして

1983年7月、支部は定期大会で「全面解決闘争方針」を決定した。

それは、2度の和解による是正によっても解消されない賃金差別。職場での仕事や人間関係での人権を無視した差別。正当性が確認されたのに日産が是正しない組合事務所不貸与などの組合間差別など全ての差別を5年間で全面的に是正させ、労使関係を正常化しようとするものであった。

特集・日産自動車リストラの特徴と政策課題

組合の名称も「全国金属プリンス自工支部」から「全国金属日産自動車支部」に変更し、文字通り全日産規模での運動を展開して行く決意を固めた。

それ以降の主な行動などは以下の通りである。

- 84年5月18日、東京都中央区の中央会館において「日産文化の夕べ」開催。1250名参加。
- 85年5月14日・「日産闘争支援連絡会」結成。
- 86年5月15日・日産闘争支援全国総行動（北海道～沖縄）2032名参加
- 86年10月24日・「日産連帯の夕べ」（立川市民会館）1600名参加
- 87年10月～・首都圏100万枚ビラ配布
これらの行動の間も
- 85年4月23日・最高裁で「残業差別事件」勝利判決
- 86年12月12日・支部三役などに出勤停止5日～7日の不当処分
- 87年5月8日・最高裁「組合事務所・掲示板貸与拒否事件」勝利判決
などの大きな出来事が続いた。

しかし、5年間経過しても事態は変化しなかった。

支部は88年7月9日の定期大会で「全面解決闘争の5年間」を総括し、より大きく日産自動車を包囲する必要があるとの結論から、「日産闘争支援共闘会議」の結成を決定した。

また翌89年2月11日の臨時大会で、右傾化した全国金属からの脱退を視野に入れ、組合名称を「日産自動車労働組合」と改めた。ところが日産はこの組合名称変更をとらえて『組合の同一性に疑問がある』と理由のない難癖をつけ団体交渉拒否をはじめ、組合の存在自体を否認する態度をとるに至った。

支部は89年8月5日の定期大会で全国金属からの脱退とJMIUへの加入を決定した。真にたたかう単産に勇気を持って参加した歴史的な日であった。その後全国的な行動が次々と取り組まれた。

○89年10月28日・東京モーターショーでの宣伝（ビラ5万枚配布）

○89年12月20日・JMIU 日産闘争支援共闘会議結成（たたかう全国的体制が整う）

○90年3月11日・石播・日産闘争の勝利を目指す1万人集会（代々木公園）1万人参加

○90年7月9日・全国100万枚ビラ宣伝行動（100万枚を突破し目標達成）

○90年10月19日・第1回全国総行動（750団体、1500人参加。ビラ配布枚数85000枚）

こうした行動の積み重ねの中で90年12月13日から東京都労働委員会を舞台にして「全面解決和解交渉」が開始された。この交渉を進展させるために全国行動はさらに様々な形で実行された。

○91年3月～5月・日産首都圏工場、販売店要請行動

○91年5月～6月・大学前宣伝行動

○91年7月22日、26日・日産本社前終日宣伝行動

○91年10月17日・東京都内自動車パレード

○91年10月18日・第2回全国総行動（石播と共同、500団体・1500人・ビラ配布75000枚）

○91年10月27日・東京モーターショー宣伝（幕張メッセ、ビラ5万枚）

○92年3月11日・中央線全駅、三多摩主要駅宣伝（46駅、ビラ23000枚）

○92年5月16日、30日・第2次大学前宣伝

○92年6月16日・首都主要駅頭宣伝（53駅、ビラ32000枚）

○92年10月16日・第3次全国総行動（山武と共同、1179団体、2159人、ビラ92210枚）

○92年12月4日・日産本社前終日宣伝

こうした2年間にわたる行動を背景に都労委での和解交渉は進められ、ついに、92年12月25日から翌26日にかけての第36回目の徹夜に及ぶ交渉で労使合意が勝ち取られた。

年が明けた93年1月8日、全面解決の協定書への調印が行われ27年にわたった争議は解決した。

その内容は

- ①組合否認の撤回・組合事務所、掲示板の貸与・
時間内組合活動
- ②組合員の賃金・退職金・仕事・人間関係村八
分などの差別是正
- ③解決金の支払い

など、全ての係争事件に関わるものとなった。
この全面和解により労使双方が取り下げた事件
は合計27件に及んだ。

この解決は職場にも大きな影響を与え、労働
者たちは異口同音に「よかったね、これから堂々
と一緒に酒を飲めるね」などと素直に喜びを表
してくれた。

2月27日に東京・新宿の京王プラザホテルで
行われた勝利報告集会は、全国から1000名近く
の人たちが参加してくれた。

しかし、この勝利報告集会のわずか5日前、
日産自動車は座間工場の自動車生産ラインの閉
鎖を発表したのだ。争議の全面解決を待ちわび
ていたように。この閉鎖反対闘争は、JMIU組合
員の存在しない工場という条件の中、地域住民
を巻き込んでたたかわれた。だが、従業員にとっ
ては特段の成果をあげることができなかった。

そして、JMIU 日産組合員のほとんどは永い
間無かった安息の日々を送っていた。

そのころの私(3)

全面解決闘争では静岡県を担当して、3
次にわたった全国総行動のオルグに何回も
足を運んだ。静岡には日産の富士工場があ
りとりわけここでの行動の成否が重視され
た。

一方で支部委員長として都合37回に及ん
だ和解交渉には当然全て出席した。92年12
月25日の実質的最終和解は完全徹夜になっ
た。最終合意に達した26日の朝、都労委の
34階から見た朝日は今も忘れられない。「さ
あ、これから新たなたたかひの始まりだ」
との胸おどる思いだった。

4. 予想もしなかった大「合理化」

全面和解から5年が経過して日産の経営は次
第に下降線をたどってきていた。

98年5月、塙社長は『グローバル事業革新計
画』を発表した。そこには“グローバルな事業
提携の追求”がたしかにうたわれていた。そし
て、その計画に基づいてフォードやダイムラー・
クライスラー、そしてルノーとの資本提携交渉
が密かに進行していたのだ。

99年の初頭には日産とダイムラー・クライス
ラーとの提携交渉が明らかになった。だが労働
者たちの受け止め方は「ベンツが安く買えるよ
うになるんじゃない」といった他愛のないもの
であった。3月、そのダイムラーとの交渉が調
印寸前になって破談となった。そして直後にル
ノーからの6400億円の資本投資を含む提携が突
如として発表された。この時から日産自動車は
実質的にルノーの傘下に入った。

経営責任者としてルノーからカルロス・ゴー
ン氏が派遣され、日産の経営の実権を握った。
彼は精力的に日産の各工場を視察して回った。
その時すでに彼の頭の中には閉鎖すべき工場の
イメージがあったに違いない。

6月になると、彼は社内に9つのチームを作
り9月17日までに各チームから日産再建のプラ
ンを提出させ、10月の東京モーターショーまで
にこれをまとめて「再建案」を発表すると宣言
した。

そして約束の10月18日、午後3時30分内外の
記者500人を集めて「日産リバイバルプラン」が
発表された。世界中全ての日産労働者も同時放
送でこれを見ることとなった。

この「プラン」は多岐にわたっているが特に
以下の3点が重大であった。

- ①2002年度までに世界の日産従業員を、14万8
千人から12万7千人へ2万1千人削減する。
(実際の人員削減は3万5千人であり、不足す
る労働者はパート・期間工などで1万4千人

特集・日産自動車リストラの特徴と政策課題

を採用する)

- ②村山工場など国内で5つの工場を閉鎖する。
- ③世界で1145社ある部品メーカーを600社以下に減らし、部品価格を20%削減する。

「村山工場での車両生産を2002年3月で中止する」発表された瞬間、労働者たちは息をのみ空気は凍り付いた。若い労働者が「畜生」と叫んだが、その声だけが響きほかの労働者たちは暗い顔をして下を向いたままであった。

JMIU 日産支部は直ちに本部と協議し翌日記者会見で「リバイバル・プラン」を批判するとともに直ちに職場労働者への宣伝を直ちに開始した。

「このプランは日産自動車経営者による経営失敗のつけを全て労働者・関連部品メーカー・地域住民に押しつけ、その犠牲の上に立って日産の経営を回復させようとするものでとうてい許すことはできない。また、工場閉鎖は生産能力が過剰な為だとしているがその計算基礎になる稼働時間を、年間4400時間、忙しい時は5000時間としており生産能力を過大に計算している。このような年間稼働時間は日本の労働基準法でも許されないものである。ヨーロッパで出来ないことを日本でやろうとするカルロス・ゴーンのプランは必ずや失敗するだろう」

JMIUはこのように批判し「プラン」の撤回、または根本的に修正し、工場閉鎖反対を中心要求としてたたかうことを明らかにした。

事実、「プラン」発表以来日産の国内販売は、低迷し続け、この「プラン」が日本国民に受け入れられていないことを示している。

工場閉鎖の対象とされた村山工場は、東京都の北西のはずれ、武蔵村山市と立川市にまたがっている。その敷地面積は40万坪に達する。従業員は約3000人で、工場敷地内の寮に暮らす200人程度を除いては大部分がマンションか一戸建ての家に暮らしている。

工場閉鎖発表直後から会社は「村山で生産している車両のうち、マーチ・キューブは追浜工

場に、スカイライン・ローレルは栃木工場に移管する。従業員も仕事と共に異動してもらう」との方針を発表した。

「家を買ったばかりでまだ1回もローンを払っていない」「年取った親の面倒を見ているので転居も単身赴任も出来ない。どうしろと言うんだ」などと怒りの声が次々とあがった。

また、村山工場の閉鎖によって関連部品メーカーと工場出入りの業者、周辺の商店街が受ける影響は深刻である。すでに周辺の昭島市や東大和市では工場閉鎖に追い込まれた部品メーカーが2社も出現しているし、別の部品メーカーでは単価切り下げの影響で、賃金が遅配となったところも出てきている。

「リバイバル・プラン」発表前後からJMIUと全労連は、それぞれ「日産リストラ対策会議」をつくり、また三多摩労連と全労連は「日産リストラ対策現地闘争本部」を立ち上げた。

11月からは毎週火曜日と木曜日を村山工場門前宣伝日として、午後4時半から7時まで、5カ所の門前でビラ配布を開始した。しかし、労働者の大多数は車通勤である。最初のビラ配布は200枚程度に終わった。これではならじと2回目からは危険を覚悟で、門前車道の中央に立って車を止めさせ窓を開けてもらいビラを配布する戦術を採った。その結果、500枚、600枚と受け取りは増加し年末・年始は900枚近いビラが入った。これは交替制で通勤時間のずれている労働者を計算すると50%を超える受け取り率である。今までJMIU 西部地協や立川労連の仲間たちは日産の門前宣伝をあまり好きではなかった。それは何時間ビラを配布しても、受け取れるのはせいぜい30枚程度だったからだ。それがこの変化だ。支援の人たちは驚いたが、私たちはもっと驚いた。

年も押し詰まった12月23日、村山工場近辺の公園で3000人集会が開かれた。世間は祝日で休みだが日産は土・日以外はみな出勤だ。支部は全体24Hストで参加した。村山工場の前を3000

人のデモ行進が通っていく。武蔵村山市で初めてのデモだ。工場労働者はもちろん、周辺住民や関連部品メーカーの人たちが、みんな手を振って、声をかけて激励してくれた。組合員も多いに元気になったが、職場労働者たちは「すげえデモ行進だったなー」と感嘆の声をあげた。この集会・デモを契機に職場は明るく変わっていった。

しかし、5月末の今、やむを得ず追浜や栃木に異動することを決意した労働者たちが多くいる。それらの労働者の異動条件も今のままでは不十分である。10年・15年の単身赴任が出来るはずもない。

また、泣く泣く職場を去っていった労働者も200人以上となり、来年3月までに更に多くの人

たちが退職を考えている。

こうした中で「村山にラインを、仕事を残せ」との要求は依然として中心的なものだ。

支部組合員も大多数が村山に残留することを望んでいる。

会社は村山に残留する人は、閉鎖から3年間で他企業などに転籍してもらう、などと言っているが、3年先の解雇権を会社に与えることなど、絶対にできない。村山で日産の正社員として雇用を守るのは、大企業・日産自動車の当然の責任だ。

今、全労連・JMIUのたたかう旗は、ますます輝きを増して日産のなかに翻っている。

(さかのした まさとし・JMIU日産自動車支部執行委員長)

弱肉強食の市場原理を煽るイデオロギーを論断する!

現代資本主義と 新自由主義の暴走

二宮厚美 著 [46判・上製] 本体2200円(税別)〒380

世界資本主義の矛盾拡大、ケインズ主義のゆきづまりを背景に、いま規制緩和、リストラや福祉破壊の尖兵役を果たす新自由主義。装いを新たに登場したイデオロギーの客観的位置や日本の特徴、「経済戦略会議」の動向などの分析をとおして、その矛盾と理論的混乱を浮き彫りにし、全体像に迫る。



新日本出版社 〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷4-25-6 電話03(3423)8402〔営業〕