

2 春闘方式による賃金調整

1950年代中盤頃からは日本経済の急速な成長を背景に「春闘」と呼ばれる賃上げ運動が始まり、1980年代まで日本の賃金決定に大きな影響を与え、日本の経済成長の成果を分配する機能を果たしていた。

春闘とは日本独自の労使の賃金調整システムであって、各産業の労働組合が春季（2～4月）に一斉に賃金引上げ要求を提出し、ナショナルセンター等上部団体の指導や調整の下に企業と交渉を行い、企業から回答を引き出す方式である。賃金決定の



1974年春闘（1974年3月26日）〔東京・日比谷公園野外音楽堂にて〕
（写真提供：共同通信社）

基本的なパターンは、金属労協の鉄鋼や電機等主要産業の賃金引上げが先行し、次いでその他の大手民間企業が続き、その回答内容が私鉄や国鉄、郵政等公共企業体等の賃金決定、さらには中小企業や未組織労働者の賃金引上げにも反映するというものである。さらに形成された春闘相場は公務員給与を決める人事院勧告にも反映された。

春闘は、1955年に8単産共闘の賃上げ運動を端緒として始まったが、翌年には国鉄等の官公庁労組と共闘するなどして、参加組合を増やして発展していった。また、春闘では私鉄のストライキによる賃上げの妥結結果が一つの目安となっており、毎年のように中労委の調整を受けていた。

1964年には、国鉄労組も含んだ公共企業体関係労組も私鉄に合わせて半日ストを構え、池田（内閣総理大臣）・太田（総評議長）トップ会談で、公共企業体等部門の民間賃金準拠の原則の確認が行われ、以後、春闘は官民一体の賃上げ闘争という性格を強くしていき、私鉄と国鉄の共闘である「交通ゼネスト」戦術がエスカレートしていった。春闘時における交通ストは、石油危機後の物価上昇と公労協（公共企業体等の労組の組織）のスト権奪回闘争を背景とした1974年の春闘において、国鉄の5日間のスト（110時間実施）、私鉄大手の2日間のストとして最大最長の規模に達した。そして私鉄総連が自主交渉・自主解決を方針として採用する1977年の前年まで続いた。

公労委と中労委は、毎年このような交通ストを前にして、公共企業体等及び私鉄の賃金紛争について調整作業を行い、調停案を出す等により国民生活に大きな影響を与えるストを未然に防止したり途中で中止させること等により、賃上げ相場の形成に重要な関与をしてきた。

産業構造の変化等に伴って、賃金交渉に影響力を持つ産業は、鉄鋼、造船、自動車、電機といった新たな輸出産業に移行していった。これに応じて、これらの労働組合である金属労協（IMF-JC）の指導力が増大し、労働委員会の関与なしに賃金決定を行う自主交渉方式の慣行が拡大されていった。