

本四架橋建設における港湾労働者の 雇用保障交渉戦略と補償協定

The negotiation strategy for dockworker's employment security and
agreement for compensation in building Honsikakyo.

鈴木 力

I. はじめに

本稿では、本州四国連絡橋の建設に伴い発生した争議を対象に、建設省を窓口とした政府と港湾労働組合を中心とした産業横断的な労働組合組織による政労交渉とその協定内容を取り上げる。本稿の課題は、この交渉と協定内容の分析によって、労働組合組織が対政府交渉の際に重視した「職場の確保」という要求の持つ含意について、労働組合組織の要求の立て方と運動戦略の面から明らかにすることである。

本稿で扱う本州四国連絡橋（以下、本四架橋と略称）を巡る争議においては、日本労働組合総評議会（以下、総評と略称）りに加盟する運輸系労組や公務系労組が中心となって組織された「総評本・四架橋問題対策委員会」（以下、対策委員会と略称）と政府との間に、1983年「本州四国連絡橋に伴う港湾運送関係雇用問題等に関する協定書」（以下、政労協定（1983年）と略称）が調印された。この協定においては、3つの基本方針として、(1)港湾運送事業の再編成のための措置、(2)事業者の経営及び雇用の安定のための措置、(3)再就職の促進のための措置が策定された。この協定内容は、政府が当初表明していた補償無しあるいは雇用保険の拡張適用という方針からすると、港湾労働者に対する雇用と港湾運送事業者に対する経営基盤への直接的な支援へと大きく転換したものと見える。

本四架橋争議における港湾労組の要求の立て方として注目される点は、港湾運送事業の存立自体を圧迫する架橋建設に対し、建設反対という要求を前面に

掲げることはできなかったことである。そのために、掲げられた「職場の確保」という要求の含意が本稿で明らかにされる1つ目の内容である。

そして労働組織の運動戦略の面については、本稿で扱う本四架橋争議が発生した時代は1970年代から1980年代という日本の労使関係史としては労働組合が退潮期にあるという時期が注目される。この時期に総評指導部が組織力量を踏まえた戦略を示し、対策委員会としても数の力だけではない交渉戦略によって政労協定（1983年）に結実したことが明らかにされる2つ目の点である。

このような労働組合の産業別組織運動への関心は、近年の労使関係論において高まってきている（松村，2013；本田，2017）。これらの研究成果においては、従来の労使関係研究史では注目されてこなかった運輸や流通といった産業へと対象の広がりをみせている。港湾産業への注目もこうした研究史の流れの一環であり、1970年代以降に締結される港湾産業別労使協定によって実現された産業別交渉制度や、産業別最賃や労総時間規制が注目されている（熊沢，2013；川口，2014）。

ただし、本四架橋争議に関する先行研究は管見の限り少なく、公共経済学分野から本四架橋建設の地域経済に与えた経済効果を分析した研究（井原，1996；井原，2003）があるが、既存産業への影響や雇用保障については言及されていない。港湾運送事業における技術革新と雇用保障については、中村（1985）が1960年代後半から1970年代を調査しており、港湾労組が業界団体である日本港運協会との産業別交渉によって技術革新に伴い発生した失業者の再就職支援として基金制度を創設することで、雇用保障を行ってきたことを明らかにしている。中村の調査には本四架橋争議に関するものは含まれていないが、本四架橋争議によって獲得された補償は港湾事業領域の維持・損害の補填・就職の斡旋・再就職先の創業などを含んでおり、基金制度という間接的なものからより直接的に雇用を提供する補償内容へと変化している。そのため、本稿が対象とする政労交渉と協定内容による雇用保障の成果が明らかになることで、港湾の産業別労働組織の機能の拡張と政府を使用者とした産業別労使関係の実態が明らかになる。

本稿においては、以下の通り検討を進める。Ⅱにおいては、本四架橋建設と総評本・四架橋問題対策委員会の結成について扱い、Ⅲでは対策委員会の要求方針と政労協定—中央・地方の議会体制を検討する。Ⅳでは港湾調査から政労協定（1983年）の締結を扱い、Ⅴでは対策委員会による要求戦略の含意と限界を指摘し、Ⅵで本稿のまとめと課題を提示する。利用資料については、香川県公文書館における行政文書、全日本港湾労働組合や総評の報告書や発行物を利用する。

Ⅱ. 本四架橋建設と総評本・四架橋問題対策委員会の結成

1. 本四架橋建設と全国総合開発計画

本四架橋は、本州と四国を鉄道や道路によって連結させ中四国地方の経済発展に寄与するために構想されたものである。本州と四国を結ぶ構想自体は歴史が古く、1889年にはすでに地元において架橋を望む声が生まれていた²⁾。第二次世界大戦後に瀬戸内海における海難事故の発生から架橋建設の機運が高まる中で建設省の調査が始まり、国土開発を体系的に推進してきた全国総合開発計画（以下、全総と略称）において建設が構想されることとなった。この全総は高度成長期である1962年に最初の計画が策定され、以降1969年・1977年・1987年と国土計画のグランドデザインが改められながら計画され実行されてきた。

1962年に発表された最初の全総（以下、第一次全総と略称）の頃より瀬戸内周辺自治体の架橋建設地の誘致競争が白熱し、この過熱ぶりは四国における本州との架橋建設に対する望みの大きさを表していた³⁾。この第一次全総において、本州—四国の連絡ルートについて道路・鉄道が検討されるとともに、ルート検討に当たって調査の必要性がまず明記された。これらのルート案の検討を踏まえて1969年に発表された新全国総合開発計画（以下、新全総と略称）では、中四国地方開発の基本構想として「中国および四国を一体化し、近畿圏および九州地方とも結ぶ有機的な交通体系を重点的に整備」⁴⁾するために、本州と四国を結ぶ3つのルート（神戸・鳴門間のAルート、児島・坂出間のDルート、尾道・今治間のEルート）が提示され、建設整備が進められることとなった。

しかし、架橋着工は幾つかの要因によって大幅に遅延することとなった⁵⁾。まず、政府は本四架橋建設に専門的に取り組むための組織として1970年に「本州四国連絡橋公団」を設立し、調査活動と不確定であった優先ルートの決定を行わせた。同年に根本龍太郎建設大臣によって、3ルートの着工は地元の受け入れ体制が整った順に開始されることが表明されると、各県ともに受け入れ体制の整備を急ぐこととなった。

ここで受け入れ体制とは、(1)資金面、(2)漁業・旅客船業者等に対する補償面⁶⁾、(3)用地取得面等での地元の人々との合意や受け入れ状況の整備のことであった。このとき建設ルート間において優先建設をめぐる緊張が高まったものの、1972年に先述3ルートの同時着工が公団によって決定された。

しかし、香川県において漁業関係者への着工同意の取り付けが遅れている間に、政府は石油危機への対応を優先させることになった。1973年11月、政府は石油危機に伴う総需要抑制政策として本四架橋の建設延期を決定したのである。政府決定に対しては建設予定地からの早期着工の要求が上がるものの政府は再開判断を延ばした。この着工延期を経た1975年、福田赳夫経済企画庁長官と金丸信国土庁長官、仮谷忠男建設大臣の三者会談によって、1972年に公団が決定した3ルート同時着工を改め、当面瀬戸大橋の1ルートと大三島橋・因島大橋（尾道・今治Eルートの2橋）と大鳴門橋（神戸・鳴門Aルートの1橋）の「1ルート3橋」方式で建設することを決定した。

この政府判断を受け建設省は、環境アセスメントの作成を進めつつ関係業者との交渉の最終段階に入ることとなった。関係業者との補償交渉については、1976年に最後まで交渉を継続していた与島漁協と本四架橋公団第二建設局との間に補償交渉が妥結され、関連する1漁連33漁協との交渉がまとまった。他方で、地元の旅客船業者やその労働者を代表する海員組合、また総評を中心とする対策委員会との交渉は難航し進捗しなかった⁷⁾。翌77年には第三次の全総が発表され、児島・坂出ルート（瀬戸大橋）が当面早期に完成を図るルートとして正式に決定された。そして翌78年には環境アセスメントがまとめられ、政府と交渉を続けていた対策委員会との間でも一応の合意が成り立ったことで雇用

問題に関する「協定書」および「覚え書確認事項」が調印された。旅客船業者と従業員の救済対策についても政府の大綱が決定されると同年の10月10日に、第一次全総から16年越しに瀬戸大橋の起工式が行われたのである。また、架橋建設自体も難工事といわれ瀬戸大橋は1987年に完成するが、その間に対策委員会との交渉は進められ、瀬戸大橋完成の前に一応の交渉妥結に至ることとなった⁸⁾。

2. 総評本・四架橋問題対策委員会の結成

政府が石油危機に伴う総需要抑制政策の一環として、本四架橋建設の着工延期を決定した1973年に総評では、この本四架橋の建設によって不利益を被る労働者の権利を守るための体制を整えつつあった。同年に総評の中央執行委員会（以下、中央総評と略称）が設置した「本・四架橋問題対策委員会」には総評をはじめ関係労組や、各府県の総評参加のローカルセンターも参加した。参加した組織は表1の通りである。

表1 本・四架橋問題対策委員会の構成組織

	各組織名称 ※（ ）は略称
総評と その傘下組織	中央総評、総評参加の大阪・兵庫・岡山・広島・徳島・ 香川・愛媛・高知のローカルセンター
運輸系単産	全日本港湾労働組合（全港湾）、国鉄労働組合（国鉄）、 日本私鉄労働組合総連合（私鉄）、 全日通労働組合（全日通）、全運輸労働組合（全運輸）、 全日本海運労働組合連合会（全海連）、全国自動車運輸 労働組合（全自運）、船舶通信士労働組合（船通労）、 全日本交通運輸労働組合協議会（全交運）
公務系単産	全日本自治団体労働組合（自治労）、政府関係特殊法人労 働組合協議会（政労協）
製造業・建設 系単産	全日本造船労働組合、全日本建設運輸連帯労働組合

出所：（総評・兵庫県地方評議会・本・四架橋対策委員会，
1976：2），（全日本港湾労働組合編，1987：296）より作成

この対策委員会は、関係省庁に対して労働者や住民の生活改善と架橋に伴う総合的な問題解決のための省庁を横断したプロジェクトチームの設置を要求していた。このとき、対策委員会が要求した生活改善は以下の5点である⁹⁾。

- (1) 現下の激しいインフレによって疲弊した労働者国民の生活基盤優先の政策を確立すること。とりわけ架橋建設によって影響を受ける港湾荷役、トラック、バスなど運輸系労働者や、船員、小船主、漁民、また淡路縦貫道建設によって影響を受ける農民など生活基盤の破壊は問題である。

- (2)架橋建設に伴う地方自治体財政の負担増への対策をすること。3 ルートの総工費は1兆3,300億円(1983年単価)でインフレによる工費の値上げが見込まれ、鉄道建設費を除く3分の1が地方自治体負担となる問題がある。
- (3)自然環境破壊、公害防止への対策をすること。瀬戸内海国立公園を含め自然環境の保全や、世界有数の長大吊橋の安全性への懸念がある。
- (4)国家財政への負担増への対策をすること。インフレ下においてさらなる赤字国債の発行について懸念がある。
- (5)架橋建設を含む超大型投資がインフレをおし進め、職場における合理化や雇用不安を増加させる懸念があり、対策をすること。

対策委員会は架橋建設への「基本的態度」として、上記の(1)~(5)の「こうした課題をまず解決することが先決であり、単に産業基盤の強化と経済効率のみを追求する現在の建設のあり方には基本的には反対である」¹⁰⁾としていた。ここで対策委員会が直接的に建設反対とせず迂遠とも言える態度となったのは、本州と四国を結ぶ連絡橋建設が四国住民にとって長年の望みであった側面を反映したものであった。対策委員会の結成と同年に総評徳島県地方評議会(以下、県組織については県評と略称)において結成された本四連絡架橋徳島県対策協議会においても、その基本的態度は「四国四〇〇万島民の永年にわたる悲願ともいべき架橋の夢が実現することは県民の等しく歓迎するものである」¹¹⁾ことを前提に、架橋着工以前に労働者と住民の生活権の確保を要求するというものになっている。このことから、総評の展開した運動の基本姿勢は地域住民の意識や住民組織との連携も視野に入れた上で形作られているといえる。

さらに、建設反対を正面から打ち出さなかったことには、労働組合としての組織力量の限界を踏まえた総評指導部の判断が存在した。この本四架橋争議について総評の大会決議時から1983年の政労協定まで一貫して指導役として参加した総評オルグ¹²⁾の佐々木啓之は、「総評の本四架橋『問題』対策委員会の名のように、反対という言葉も使わないという状況から見ると、やっぱり港湾で突破をしてから、問題意識を広めて、全面展開というしか方法がなかったと

私は思っています。無理をしてこれを全面展開してきたら、港湾の雇用協定もできなかったんじゃないですか」¹³⁾と述べている。まず、最も組織力量のある港湾で雇用補償の成果を獲得して他職種へと広げること、建設反対という要求で全面展開しないことを戦略として定めてこの争議に臨んでいたことが分かる。これが、対策委員会の基本的態度であった。

Ⅲ. 対策委員会の要求方針と政労協定—中央・地方の議会体制

1. 架橋建設以前における対策委員会の方針

このような本四架橋に対する基本的態度を基に、1973年8月19-20日に瀬戸大橋の建設地である坂出市において「本・四架橋問題拡大対策会議」が行われ、下記の取り組み方針が決定された¹⁴⁾。

- ①本・四架橋問題対策委員会は政府に対し、総合的対策の確立を要求していく。
- ②各単産・県評は、架橋に伴う不利益を労働者・住民の立場から調査集約し、要求を具体化するとともに、対応する機関に対し独自交渉を強化する。
- ③交渉経過については、対策委員会事務局で集約し、相互の連携と調整を行なう。^(ママ)社会党特別対策委と協議し、要求の具体的実現をはかる。
- ④政府・公団の態度は、組合・住民の要求を無視し、着工を強行する可能性が強い。われわれの要求がとおらず、強行着工の場合は、実力阻止を含む行動をとる。
- ⑤各県評は、地域住民、政党をも含む共闘を強化し、要求解決のため、必要な行動をとる。この場合、労働組合の体制確立と要求を先行させる。

こうした対策委員会の方針を立てた上で、対策委員会は本四架橋建設の規模の大きさから争議上で問題となる事項は多様に発生し、内容や地域などにおいて広域的な対処を求められると考えた。そのため、四国の住民意識を踏まえて

四国の四県評や総評加盟の各単産の対応を検討し、県評の基本方針も以下の様に決定した¹⁵⁾。

①県総評内に本・四架橋対策委員会を設置する。

対策委員会の構成：県総評、自治労、兵庫交通運輸労働組合協議会

(国労、動労、私鉄、全日通、全港湾、全自運)、淡路地区評、神戸地区労、明石地労協

②当面の取り組みについて、調査、宣伝、要求、交渉、組織づくりなどの行動を行う。

(イ) 公団・県・神戸市の関係公共団体に本・四架橋、とくに神戸～鳴門ルートについての説明会を開催させ、架橋にともなう雇用その他の問題を解決するための関係団体を横断したプロジェクト・チームを設置させる。また、対策委員会独自の調査を行なう^(ママ)。

(ロ) 架橋による問題点を明らかにし、宣言活動を当面淡路地区を中心に行う。

(ハ) 大鳴門橋着工までに、対策委員会で一定の要求を組織し、公団、県、神戸市に要求し、交渉を行う。

(ニ) 共闘組織づくりについては、労働組合の体制確立と主体制を明らかにし、海員組合、船通労をふくむ広汎な市民団体、住民組織との共闘組織づくりを行う。当面は大鳴門橋着工までに組織化をめざす。

(ホ) 政党との関係については、革新政党とくに社会党の協力を得るとともに、随時連絡会議を開催し、政策の統一をはかる。

この県単位の基本方針をみると、労働組合の組織外部に向けた取り組みが重視されていることが分かる。調査と宣伝を進めるために、行政に対する説明会を要求し、自らも調査を実施するなどの方針から組織外部の住民を意識した大衆的な運動を志向していたといえる。また、後述するように労働組合による調査活動は政労交渉の後半における交渉材料として有効な役割を持つことになる

16)。これらの争議が本格化する前の準備を進める上で、架橋の建設着工に大幅な遅延が生じていたことは、対策委員会においては時間的余裕を作りだしていたといえるだろう。

2. 中央と地方の交渉体制の整備：第一段階

対策委員会は、関係各県における行動を進めつつ最初に建設工事が始まる神戸・鳴門間 A ルートの着工を前に起工式阻止行動を展開した。

この起工式阻止行動では対策委員会と政府との交渉の場を確保することが要求され、総評と関係省庁、公団で中央協議会を設置して雇用保障、交通政策などについて具体的に協議することを定めた「本州四国連絡架橋に伴う港湾陸上雇用問題協議会についての覚書」（1976年6月18日）が対策委員会と各省庁の窓口である建設省との間で締結された¹⁷⁾。この中央における交渉機構の成立を受けて、地方においても関連する四国、関西、中国などの各県評を軸に、府県ごとの協議会を結成して関係府県に交渉体制の確立を迫り実現に至っている。

対策委員会では中央交渉は総評加盟の関係単産と総評中央、地方は県評と関係単産の地方本部を軸に組織した。これで、中央と地方における交渉機構の初期段階が築かれたのである（図1）。この対策委員会の指導役である佐々木啓之（総評オルグ）は、「この闘いの第一段階の取り組みを総評傘下組織、地域組織への理解と組織づくり、関係省庁との交渉体制の確立においた」¹⁸⁾と述べているように、交渉窓口の設定が本争議初期における課題であった。

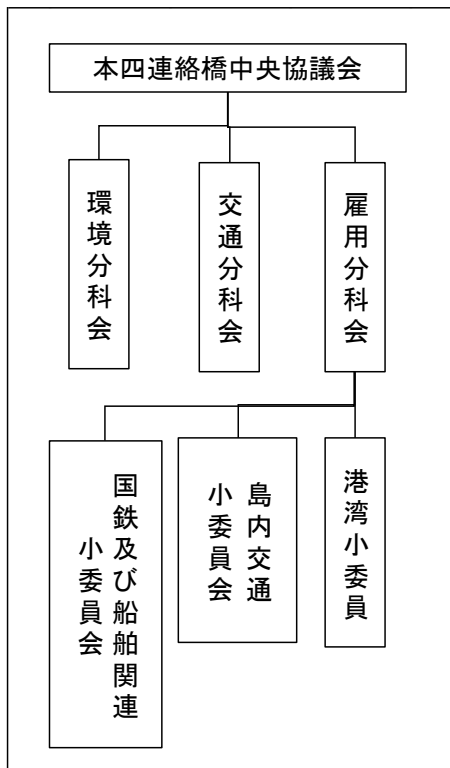


図1 1976年協定における交渉機構

出所：（総評本四架橋問題対策委員会，1983：43）

3. 中央と地方の交渉体制の整備：第二段階

そして、佐々木が「この闘いの最大の山場」と指摘するのが、1978年の政労協定を締結するための闘いである。交渉体制の「第二段階」として雇用保障と職場確保などの責任が政府にあることを認めさせて、その対策を立てさせる必要があった。

この協定締結に向け、対策委員会は政府に対して交渉と直接行動を全国的に展開していった。交渉においては、大衆の集団交渉として地方組織から上京団

を作り中央省庁要請へと参加させ、地方集会や1976年に築いた交渉窓口を介した交渉を進めた。他方で、直接行動としては全港湾による全国的支援ストライキを含む地域ストライキを展開するとともに、架橋の「現地阻止闘争（本四連絡橋Dルート坂出側建設現場）」を展開した。とりわけ「番ノ洲における阻止闘争」は総評の関西・中国地方の府県評議長や事務局長も参加し、半日間におよび工事完全ストップを実現させた¹⁹⁾。

これらの運動の結果として、1978年「本州、四国連絡橋に伴う港湾、陸上輸送関係雇用問題等に関する協定」を政労で締結したのである。この協定では、港湾運送を含む関連労働者に雇用の影響があったときには政府が責任を持つことを協定し、港湾については今後影響の有無について調査を行うものとした²⁰⁾。すなわち、本四架橋建設に伴う関係業種の雇用削減の責任が政府にあることを明確にし、調査によって影響の可否を判断するということまで政府に認めさせたのである。

IV. 港湾調査から政労協定（1983年）の締結

1. 港湾調査の開始と政府による港湾労働者への影響容認

1978年政労協定に続いて、対策委員会は政府に「本四雇用保障協議体制」の設立を申し入れた。この申し入れに基づいて「本四連絡橋雇用対策中央協議会」が設置（1979年8月1日）され、港湾における雇用影響調査のための「中央港湾調査委員会」が発足（同年9月18日）された。

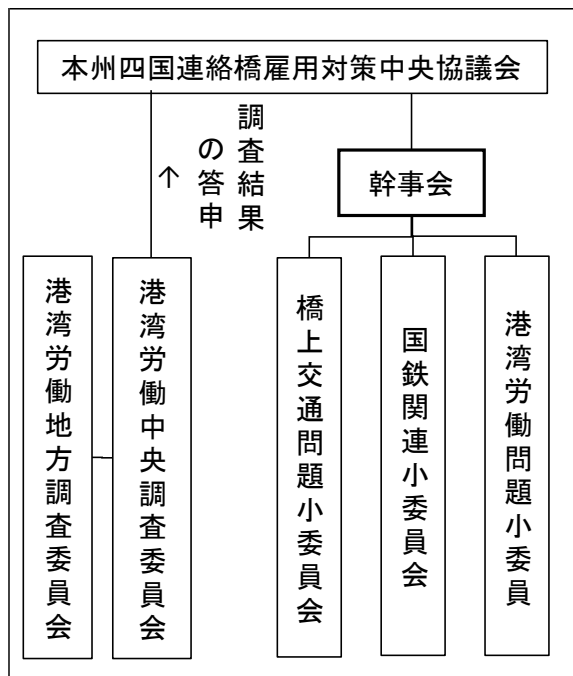


図2 1978年協定における交渉機構

出所：（総評本四架橋問題対策委員会，1983：43）

そして、1980年5月より架橋建設に伴う雇用への影響調査が開始されるのだが、調査は現地調査、政府調査、地方調査、労使調査の四つが実施された。政府調査と労働組合も関与した地方調査の結果の比較表が表2である。政府調査では架橋開通によって港湾貨物の需要が増加するとしつつも、雇用への負の影響も軽微に発生するものとなっている。一方で、関係港湾のうち主要四港の業者回答にも続く地方調査においては、港湾需要量は減少し雇用量への影響も調査港湾の合計で政府調査の5倍となる結果が出されていた。

政府は当初、政府調査に基づき「架橋による影響はほとんどない」と結論づけたが、対策委員会から交渉の席上で判断根拠について厳しい追及を受け、再計

算に応じざるを得なくなっていた。全港湾による労使調査においても雇用への影響は大きいという調査結果が示されるなど調査と交渉によって対策委員会の主張が説得力を帯びていくことになった²¹⁾。

表2 港湾労働者調査委員会による調査結果概要

区分	港運取扱量（内質に係る船舶揚程量）の需要増減及び本四への転換量					
	小松島・徳島	坂出	松山	大阪	計	高松
政府調査	83万トン増	78万トン増	59万トン増	245万トン増	465万トン増	—
	18.9万トン転換	10.0万トン転換	11.6万トン転換	33.5万トン転換	74.0万トン転換	
地方調査	△35.4万トン	△85.7万トン	△3.9万トン	△77.7万トン	△202.7万トン	△20.8万トン

区分	本四架橋への転換量に相当する影響労働力					
	小松島・徳島	坂出	松山	大阪	計	高松
政府調査	△32人程度	△14人程度	△12人程度	△40人程度	△98人程度	—
地方調査	△110人	△98人	△14人	△229人	△451人	△46人

(注) 上記予測数値は昭和62年度とし需要増減比は、
昭和52年度となっていた。

出所：（香川県，1981）

2. 港湾労働者の受け皿の設定

四調査の結果、港湾調査委員会では「委員会の調査結果からみれば、港湾ごとの個々の港湾運送事業者の実態によっては港湾労働に明らかな影響がでると予測することができる²²⁾」と中間報告をまとめた。対策委員会は、この段階でようやく架橋による雇用削減の責任を政府に認めさせ、雇用保障に向けた具体的な方策へと交渉を進められることとなった。

この中間報告を受けて、港湾労働問題小委員会において1981年7月30日（第1回）から雇用対策の検討が開始された。この協議・交渉は関係省庁と200回を超えて実施され、交渉事項も多岐に渡った²³⁾。その上で、対策委員会から

は(1)港湾労働者の雇用保障、(2)港湾運送業者の指導育成、(3)離職者対策について要求がなされ、とりわけ離職者の対策として雇用の「受け皿」の設立が提起された²⁴⁾。

中央協議会傘下の小委員会からこれら提起が出されたことを受け、連動して地方の対策協議会ではすぐに検討が開始されている²⁵⁾。交渉は第二段階を完了し、いよいよ雇用保障の具体化を図る第三段階へと移行していった。

3. 1983年5・30政労協定と事業団の設立

対策委員会は、1981年に対策委員会が港湾労働問題小委員会に提出した要求を政府にも承認させるため、1981 - 82年と実力闘争を合わせて追及を進めていた。対策委員会からの追及を受け、1983年5月30日政府は「本四連絡橋の建設に伴う港湾運送事業に関する対策の基本方針」を提示することになった。この基本方針において、(1)港湾運送事業の再編成、(2)事業者の経営及び雇用の安定のための措置、(3)再就職の促進のための措置が定められたのである。またこの方針に基づき、政府と対策委員会は「本州四国連絡橋に伴う港湾運送関係雇用問題等に関する協定書」、および「覚書確認事項」に調印した²⁶⁾。

とりわけ雇用の受け皿に関しては1983年の政労協定を踏まえて政府と対策協議会は、架橋建設ルート別対策協議会と県別対策協議会において事業団の設置を確認した。Aルートが「徳島ハイウェイサービス株式会社」、Dルートは「本州四国総合開発株式会社」を設立し、港湾運送事業において離職をせざるを得ない港湾労働者の就業先を創設し雇用責任を果たしたのである²⁷⁾。

この政労協定によって、本四架橋をめぐる雇用保障問題がすべて解決されたわけではないが、対策委員会の結成から約10年にわたる本四架橋争議は港湾労働者に限定された形ではあるが、雇用保障問題について一応の妥結をみるのである。

V. 対策委員会による要求戦略の含意と限界

1. 「職場の確保」要求の戦略的含意

1983年の政労協定によって対策委員会の組織活動の主力を担った全港湾の雇用保障が実現された。全港湾は運動の初期から「職場の確保」という要求を前面に掲げて政府に相対していたが、この要求戦略の含意として2点指摘ができる。

第一に、当初提示された政府案の現行制度の枠組みを拒否することである。政府は、漁業関係者と旅客船事業者以外の救済について当初想定していなかったものの、対策委員会からの要求に押され失業者に対しては現行の失業保険の拡大適用などの対応で十分であるという提示をした。この失業保険による補償は、架橋建設によって影響を受ける港湾運送事業の縮小防止措置は無く、港湾労働者の雇用継続・再就職も職業安定所で労働者自身の責任で果たさなければならぬ。加えて、港湾労働という同職種での再就職は約束されず、失業給付を受ける期間も定められているため、給付期間が過ぎればどのような職種であっても就業を迫られることになる。架橋責任者である政府の責任において労働者に職場を提供するべきであるという点が含意の1つ目である。

第二に、「職場の確保」という要求は最終的に雇用の受け皿作りまでを含めた多様な支援を引き出す構造となっていることである。そもそも、正面から本四架橋に建設反対を要求できない以上、港湾事業者の業域縮小と港湾労働者の雇用縮小は必ず起こる。そのことは、全港湾が自らの調査によっても証明したところである。したがって、自ら設定した「職場の確保」と「架橋建設の容認」はトレードオフであり、厳密には両立しえないことになる。

しかし、全港湾の「職場の確保」要求の構造は、①まず政府にできる限りの現在の業域確保を要求する、②①ができない場合に同業、同種の職場への斡旋を求めやすい、③②の転職が難しい失業者への対策として「受け皿」の設定と創業を要求できるというものとなっていた。これは、対政府交渉の中で当初要求が通らず労働組合側が譲歩せざるを得ないとしても、「職場の確保」という枠の中で収めることができるため、政府に最後まで雇用保障を要求する追求を緩めず

に交渉が可能となっていたのである。これが、「職場の確保」という要求の含意の2つ目である。

とりわけ、オイルショック以降の減量経営期は中高年労働者の再就職は総評幹部らにとっても問題視されていた。港湾労働者においても高度成長期を通じて若年労働者は製造業に吸収され、1970年代以降は労働者の高齢化が問題視されている。総評にとっても、産業合理化に対する雇用保障争議において成果が上がらないなかにあつては、この本四架橋争議における雇用保障獲得の意義は大きく反合理化闘争の転機といえるものであつた²⁸⁾。

2. 「職場の確保」要求の限界

全港湾による要求の限界の第一は、雇用保障の受け皿自体の規模の小ささである。この受け皿事業によって就業した人数は当初50名程度と、そこまで大量の再就職先を作れたわけではなかつた。もちろん、港湾労働者として継続雇用されたものや、再就職支援を受け別の職種に移ったものもいるが、離職した労働者の受け皿として雇用吸収量を大きく広げるには限界があつたといえる²⁹⁾。

要求の限界の第二は、結局港湾労働者以外が雇用保障を獲得できなかつたという点である。これは、総評オルグの佐々木の指導戦略でもあつたが、最も運動力量のある港湾においてまず雇用保障の成果を獲得し、次いで対策委員会に参加する職種に広げていくという構想であつた。しかし、1983年の政労協定以降に他職種への拡張は獲得できず、当初の構想通りとはならなかつたのである。

VI. おわりに

全港湾が展開した雇用確保戦略は、架橋建設による産業合理化が(1)地域住民の要望との関係や、(2)国家プロジェクトをはねのけるほどの力量が無いという条件下で、建設反対という選択が採用できないなかにあつては現実的な戦略であつたといえる。

ただし、かつての合理化に正面から反対する力量があつた総評が、その能力を落としている1970年代の後半～1980年代という組織の最終晩期において、

政府から雇用保障の対象外とされた港湾労働者の保障を獲得したことは、日本の労働運動史の退潮期における新たな側面を提示している。すなわち、本争議では、総評指導のもと複数の産業別組織が共同し、政府交渉と政労協定の道を開いたことは総評史においても特異な成果であった。また、政府交渉においても、協議・交渉と調査によって労働組合の要求を迫及する方法も、数の論理によって協定を迫るだけではない本争議における戦術の多様性を示すものといえる。

最後に、今後の研究上の課題としては3点指摘しておきたい。第一に、住民運動や住民の意識から対策委員会に対する影響の把握である。争議当時の全港湾委員長吉岡がたびたび言及した住民意識がどのように対策委員会に影響を与え運動方針を規定していたのか明らかにする必要がある。第二に、他の労働組合との共同の実態と他職種への補償問題の解明である。対策委員会に参加した労組間の共同行動や、同盟傘下の海員組合との相互影響について明らかにする必要がある。とりわけ旅客船事業者に対する補償のための特別措置法が立法された際に、港湾労働者への補償が付帯決議として盛り込まれた意味は検討されなければならない。そして、第三に本・四架橋対策委員会を事例とした地方における自立的な労働運動の実態分析である。この争議を指導した総評の佐々木はこの争議を従来中央総評が指揮をとる運動ではなく、地方の県評が争議を主導した点を評価しており、そこに地方の自立的な労働運動の可能性を見出そうとしていた³⁰⁾。こうした評価の妥当性の検討も含めて今後の課題である。

【註】

- 1) 日本の労働組合のナショナルセンターである。
- 2) (井原, 1996: 12)。
- 3) そのため、後述する総評を中心とした対策委員会も要求の方針について「架橋建設反対」という柱は立てずにいた。この誘致状況については、(前掲書: pp.13 - 22)を参照。
- 4) (経済企画庁, 1969: 67)。

- 5) この新全総から1978年の瀬戸大橋起工までの経緯については、(井原, 1996: pp.12 - 24)を参照。
- 6) ここでは、港湾輸送業を始めとした他産業の補償については念頭に置かれていない。
- 7) 海員組合の交渉経過については(日本経営史研究所編, 1986: pp.450 - 451)、対策委員会の交渉経過については(全日本港湾労働組合編, 1987: pp.298 - 301)を参考にして
いる。
- 8) 政府と対策委員会の調印の経過については、(全日本港湾労働組合編, 1987: pp.309 - 310)を参考している。内容については、後述する。
- 9) (総評・兵庫県地方評議会・本・四架橋対策委員会, 1976: 2)を参照し一部要約。
- 10) (前掲書: 2)。
- 11) (全日本港湾労働組合編, 1987: 295)。
- 12) オルガナイザーの略称であり、労働組合運動や労働組合を組織する専従者のこと。
- 13) (総評本四架橋問題対策委員会, 1983: 23)。
- 14) (総評・兵庫県地方評議会・本・四架橋対策委員会, 1976: pp.2 - 3)。
- 15) (前掲書: 3)。
- 16) 本稿では取り上げられないが、社会党の国会における活動も本争議が政労協定を獲得する上で有効な役割を果たしていた。
- 17) (総評本四架橋問題対策委員会, 1989: pp.34 - 35)。
- 18) (総評本四架橋問題対策委員会, 1983: 47)。
- 19) (前掲書: pp.6 - 7)を参照。
- 20) (前掲書: 47)。
- 21) 四調査に係る経緯は(全日本港湾労働組合編, 1987: pp.310 - 312)を参照。
- 22) (全日本港湾労働組合編, 1987: pp.312 - 313)。
- 23) 総評オルグの佐々木によれば、この第二段階の「雇用保障の具体化」は交渉事項が「港湾整備、免許、金融、新規工場進出、雇用確保のための補填金、本四関連事業の発注等々、きめ細かく、関係省庁との間で約二〇〇回に及ぶ協議・交渉を積み重ねた」うえ、各府県

評を含めた拡大対策委員会は35回に及んだという(総評本四架橋問題対策委員会, 1983: 10)。

24) (全日本港湾労働組合編, 1987: pp.314 - 315)。

25) 本州四国連絡橋雇用対策香川県協議会では、中央における雇用の受け皿創設決定に対して抵抗なく具体化に向けて動き出していることが次の資料から分かる。

「港湾・海運関係分科会において、かねてより、総評より要望があった架橋関連業務の委託を目的とする法人(受け皿)の設立の問題は、種々の議論がなされてきたところであるが、中央における本州四国連絡橋雇用対策中央協議会の第4回港湾労働問題小委員会の席上、総評から「離職者の受け皿(法人)を各県ごとに作りたいと思っているので現地の協議に参加するように県を指導してほしい」との要望がなされ、建設省では、「受け皿については、形式にこだわる必要はないので、どの方式でやれという具体的な指示はできないが、関係者で協議できるような道をつけてほしいということであれば、要望に添いたい」と回答され、さらに関係各省でも「国の出先機関も協力できるようにする」との方向がだされた。

このように中央における協議のなかで、協議組織の設置について前向きの発言がなされ、それに基づき、香川県においても、なんらかの協議組織を設ける必要^(???)が生じたため、港湾・海運関係分科会のなかに受託体制問題検討小委員会を設置しようとするものである。「本四架橋に伴う離職者対策の受託問題検討小委員会の設置について(案)」(昭和57年2月17日、本州四国連絡橋雇用対策香川県協議会)、『本四連絡橋雇用対策香川県協議会 No.2 (S.56年度)』所収)。

26) (総評本四架橋問題対策委員会, 1989: pp.44 - 52)。

27) (前掲書: pp.18 - 19)。

28) 総評運動史における本四架橋争議の位置づけについて、三島静夫(総評教宣局長)は「オイルショック以降は、首を切られたら行くところがない、中高年になればもともと行くところなくなるというように雇用がせばめられ、資本からは「資金か雇用か」と迫られるなかで、総評労働運動に反合闘争の無策の段階がつづいていたことは残念ながら

あったと思います。そういうなかでの国家プロジェクトに対する本四架橋問題であったわけですね。」(総評本四架橋問題対策委員会, 1983: 16) と述べている。

29) (全日本港湾労働組合編, 1987: 323)。

30) 佐々木はこの点について「これから地域運動のなかで、田中さんがおっしゃったようなことをやっていくうえでも、あくまでもいままで本四架橋対策委員会がとってきた県評を軸にした、県評に方針をつくってもらい、県評の指揮が思うように十分に振れるような保障というものが、これから地域運動のところでも必要だと思うのです。総評—県評という上意下達でなく、それぞれの地域が運動において創造性を発揮しうる体制をつくることにあると思います。単産のいろいろな要望をふまえながらも県評が主体性と独自性を発揮しうる指導体制ですね。」(総評本四架橋問題対策委員会, 1983: 24) と述べている。

【参考資料】

- ・井原健雄編(1996)『瀬戸大橋と地域経済 21世紀への架け橋の軌跡と課題』勁草書房
- ・井原健雄編(2003)『本四架橋と地域経済 制度分析と整備効果・政策課題』勁草書房
- ・熊沢誠(2013)『労働組合運動とはなにか——絆のある働き方をもとめて』岩波書店
- ・経済企画庁(1962)『全国総合開発計画』
- ・経済企画庁(1969)『新全国総合開発計画』
- ・国土庁(1977)『第三次全国総合開発計画』
- ・全日本港湾労働組合編(1987)『全港湾運動史 1968～84年 第2巻』笠原書店
- ・中村圭介(1985)「港運業における技術革新と共同雇用」(隅谷三喜男編『技術革新と労使関係』日本労働協会), pp.295 - 303
- ・日本経営史研究所編(1986)『全日本海員組合四十年史』全日本海員組合
- ・本田一成(2017)『チェーンストアの労使関係 日本最大の労働組合を築いたZモデルの探求』中央経済社
- ・松村文人編(2013)『企業の枠を超えた賃金交渉——日本の産業レベル労使関係』旬報社
- ・川口美貴(2014)「日本における産業別労使交渉と労使合意」『日本労働研究雑誌』No.652, 労働政策研究・研修機構, pp.50 - 61

【行政史料】(香川県公文書館所蔵史料)

- ・香川県『本四連絡橋雇用対策香川県協議会 No.2 (S.56年度)』
- ・全港湾四国地方本部(発刊年不詳)『全港湾四国地方本部 結成10周年斗争誌』

- ・総評・兵庫県地方評議会・本・四架橋対策委員会（1976）『本・四架橋対策闘争方針及び資料』
- ・総評本四架橋問題対策委員会（1983）『巨大プロジェクトに抗して 本四架橋と雇用対策』
- ・総評本四架橋問題対策委員会（1984）『本州四国連絡橋の建設に伴う港湾運送事業に関する対策事業実施要覧およびその運用と覚書確認事項』
- ・総評本四架橋問題対策委員会（1989）『本四架橋雇用保障闘争の15年—総括 資料集—』
- ・日本労働組合総評議会本四架橋問題対策委員会（1984年）『本州四国連絡橋闘争経過報告』