【博士論文要旨】

学位論文題目：港湾産業における労使関係の展開と労働組合運動

学位請求者：鈴木力

学籍番号：ED131002

[研究課題]

この30年ほどに進められた新自由主義的な日本の労働法制改悪は、現在の安倍政権の労働政策の下で一層進もうとしている。規制の緩和は雇用規制だけでなく、1990年代以降は競争の促進という題目の下で産業ごとの規制緩和も進んでいる。トラックやタクシー業界など新規参入規制が緩和されたことで、輸送料金や運賃低下競争からコスト削減が始まり、労働者の賃下げ、長時間労働、過労死など労働条件の悪化につながっている。

このような産業においては当該産業の労働組合は雇用規制の緩和への対抗とともに、産業に対する規制も必要となる。それには同産業をまとめる事業者組織と、その組織に対応する企業横断的（産業別・地域別・職業別）な労働組合の存在、そして集団的な労使交渉制度の設定が必要となる。従来、企業単位で交渉を行ってきた日本の労働組合においては、このような仕組みは未発達であり、研究としても弱い部分である。

本稿では、労使関係論または労働組合論という研究分野で近年関心を集めている集団的労使関係の形成をテーマとして、港湾産業を対象に調査・研究を行った。また学位論文で対象としている。港湾産業においては、まず注目されるべきことは、派遣も規制緩和も他産業に比べてその影響を少なく抑えていることである。例えば、事業者の新規参入に関しては、産業別の「中央港湾団体交渉」における「事前協議制」によって入港船舶の条件を確認し、労働者の雇用削減や労働条件が不安定にならないよう、対応を行っている。ここで示した中央港湾団体交渉とは、港湾運送事業者の業界団体である、「一般社団法人日本港運協会」（以下、日港協）と、同産業の労働組合の全国港湾労働組合連合会（以下、全国港湾）及び全日本港湾運輸労働組合同盟（以下、港運同盟）とによる、労組法上の団体交渉である。

こうした成果に対して、近年の労働組合研究の中で部分的に関心を集めている港湾労働運動であるが、その関心は獲得された成果や制度・法律に集中し、労使関係全体にはまだ及んでいない¹。このような労働者を保護するための制度や法律は、長年にわたる労使による交渉や、労働組合運動による結果であるため、研究の課題は成果それ自体とともに、それらを形成した過程に向けられる必要がある。

しかし、先行研究では、主要な成果が勝ち取られた1960年代半ばから1970年代における労使関係の変遷を労使それぞれの主体に踏み込んで歴史的に追った研究は少ない。また、

¹ 例えば、熊沢誠（2013）、川口（2014）など。

当該期の労使関係全体との関係で、日本経済の高度成長期から低成長期という時期は、大手製造業組合においては、労働組合ではなく労使協議会が労働者によって推進された時期であり、それらとは対照的に積極的に産業別の団体交渉権を要求として運動を展開させ要求を実現させた港湾産業は、注目すべき研究対象である。

したがって本稿の課題は、港湾産業における中央港湾団体交渉や事前協議制の形成と発展を歴史的に明らかにすることを通じて、港湾産業の労使関係の中から、交渉制度や様々な産業制度の課題が生じた構造と、課題に対して労使それぞれがどのように取り組んできたのかを明らかにすることである。

[先行研究]

戦後の港湾研究では産業と労使関係それぞれを体系的に扱ったものとしては、兵庫県立研究所（1952）と国立国会図書館調査立法考査局労働課編（1953）（以下、国調立）の研究成果がある。他方で社会政策分野の高橋・河越（1958）や、大山（1952）、大島（1961）らによって、港湾運送業の多重下請構造・系列化、事業者の小零細性、産業の波動性（運送需要の不安定性・不定期性）、中間搾取の温床として「組」制度の存在などが指摘された。そして、それらの要因によって最下層の港湾労働者の低賃金・不安定就労として現れている構造を明らかにしている。

和泉（1980）は、港湾における労使関係の「前近代性の克服」という視点から、1972年に成立した中央労使協議を高く評価しているが、成立の要因をコンテナ化²という合理化にもとめ、合理化により分散していた労働組合を大同団結させたという指摘にとどまっている。こうした技術革新は共闘組織を「産業別団交権」獲得の闘争へと促す要因となったが、港湾労組による共闘組織はコンテナ化の本格化する以前に成立しており、コンテナ化が共闘の直接的な契機となったとは言えない。

当該期の港湾労働について労使関係を軸に包括的に扱った業績としては、是常（1984）と田中（1985）のものがある。是常は、港湾労働の近代化の過程を港湾労使関係から歴史的に検討しており、主として全日本港湾労働組合（以下、全港湾）と日港協の資料を扱い、職安行政や運輸省あるいは政府の行政文書も豊富に使っているが、全体として「近代化」を促した要因の分析や、各主体の分析には踏み込まれていない。また田中においても、研究の重点が産業構造とその生産関係および生産組織との関係に置かれており、労使関係の主体である労働組合や事業者団体の分析には踏み込んでいない。

先行研究の状況を踏まえ設定された課題を明らかにするためには港湾における労働組合の結集条件の検討、また事業者団体の結集条件を検討し、それらを踏まえて「中央港湾団体交渉」制度の成立に迫る必要がある。また、第5章で扱う事前協議制度は諸外国の港湾労使

² 本稿では、港湾のコンテナ化＝コンテナリゼーションとして、用語の使用をしている。

協定とも性格が異なるため、港湾労組、港運業の使用者団体、そして海運資本との関連性も考慮入れなければならない。したがって、本稿ではこのような複数の主体の利害意識や各局面での行動の意味を考察しながら、分析を進めていく。

[本稿の分析視角と語句の定義]

上記のような先行研究における研究課題に取り組むため、本稿では以下四点の分析視角を設定する。

第一に産業別の労働運動を担う主体である労働組合の組織性格や運動戦略の分析、そして労働組合間の関係性を重視する。本稿では、先行研究では指摘されていない、組合の性格、組織労働者の職種、階層、支持政党、などを踏まえ、各労組の運動戦略、事業者との関係性、他の労組との関係、各時代の争議・取り組みを検討し、港湾労働組合の共同条件を検討する。

第二に、港湾運送業者、業者団体の利害関係を重視する。従来の港湾研究史における経営研究は、事業者・事業者組織を対象としたものは少なく、中小資本としての自立した側面が存在していることを無視している。この点を踏まえ、事業者の業種、規模、利害意識、所属業者団体の性格、業者団体の分裂と集合、労務管理、政策への対応、各主体（労組・ユーザー企業・政府）への態度、労働組合―事業者組織との関係を重視して研究を進める。

第三に、産業構造と労使関係の影響を重視する。港湾運送業は戦後のGHQの政策や、日本政府の政策により中小零細な多重下請構造が形成され、その下に大量の日雇労働市場が形成された。そうした経済構造の上に労使関係が成立していたため、産業構造と労使関係の構造は重視する。また、1960年代の港湾合理化の際も、技術革新の主体である船会社にたいして、港運業の労使が共同して対抗する条件が作られることを重視する。

第四に年代ごとに産業規制を行おうとした主体の意図と、その結果や労使への影響を重視する。港湾においては、事業者の数や労働者の数を一定に留めておく仕組みが年代ごとに移り変わっていくため、そうした法律や制度の変遷を時代ごとに追うことを重視する。このような制度は、港湾労働組合の運動戦略や、事業者の集約化や事業拡大などの行動に大きな影響を与えていた。年代ごとに示せば、一港一社制度（終戦間際から直後）、港湾運送事業法（1951年成立）、港湾労働法（1965年成立）、1972年「産業別団交」成立、1979年「事前協議制度」成立となる。こうした制度の不十分さと利点に規定されながら、各主体の行動を検討する。

本稿では、これらの視角が各章に対応して明らかにされるということではなく、4点の視角に基づいて第2章から第5章までの各年代の検討をそれぞれ行うことを、断っておく。

そして、語句の定義について、重要なものだけここで説明をする。

本稿では、「港湾労使関係」あるいは「港湾産業における労使関係」といった場合に、雇用契約に基づく使用者と労働者の一対一の雇用関係よりも広い関係として捉えて使用する。

つまり、それらの語句は、個々の労使の関係性ではなく、港湾労働組合と使用者団体という関係性を含み、そして港湾労働者の雇用に影響を与える、船社、荷主、倉庫業者、行政、などを含めた関係として、「港湾労使関係」あるいは「港湾産業における労使関係」という言葉を使用する。したがって、港湾運送業者と雇用されている労働者の関係を指すときには、「港運業者の雇用関係」というように使い分ける。

また、港湾あるいは港湾産業という場合には、狭い意味での港湾運送事業（荷役系事業者）ではなく、検数、検定、検量、海運、陸運、税関、など他業者が複合された産業という意味として用いる。そして港湾運送事業者を資本として指示するときは「港運資本」という語句を用いる。引用箇所や参考文献に依拠する箇所等、以外では本文中において上記の意味として用語の使用を行う。

[研究方法]

本稿では、先行研究の不十分さを補うために、港湾労働組合の資料や、行政の調査資料等を使い、当該時期の港湾産業の置かれた状況の中で、港湾労働組合がどのような活動を行ったのかを重視し明らかにする。特に、産業別交渉制度の前進を後押しした全国の六大港湾（横浜港、大阪港、神戸港）における運動を位置付けて、組合・事業者団体・行政資料から分析を行う。また、横浜港を中心に大港湾の統計資料も適宜補う。

[各章要旨と結論]

本稿では、港湾産業における中央港湾団体交渉や事前協議制の形成と発展を歴史的に検討することを通じて、港湾産業の労使関係の中から、交渉制度や様々な産業制度の課題が生じた構造と、課題に対して労使それぞれがどのように取り組んできたのかを明らかにしてきた。

第1章で、日本の港湾産業における基本的な産業構造や労使関係を示してきた。そこでは、港湾の不安定な需要を系列下請け構造と大量の日雇労働力の使用によって対応する産業構造が形成された。その中で「労働ボス」の復活の余地を与え、日雇労働力は彼らによって就労と生活を管理され劣悪な労働条件の下にいた。労働組合と使用者団体は、業界の再編によって両者ともに業種ごとにわかれ、かつ下請構造の階層ごとに組織がさらに分割されていた。したがって、港湾運送事業の労使の影響力は小さく、諸外国のように労働力をプールする機関を設立し、労働市場逼迫状態になった際に輸送需要に対応や、労働者の不就労時の雇用と生活保障が無い状態を強いられることになった。

したがって、労使関係の課題は労使共に産業の枠で結集され、港湾産業に特性である需要

の変動に対応できる制度なり協定を設定することであった。そして労働組合運動の課題は運動によって、日雇労働者の組織化、分裂した労働組合の団結、使用者組織との交渉枠組みを設定させることにあった。

第2章では、第1章で明らかにした港湾の労使関係や労働組合運動における課題が、歴史的にどのように形成されたのかを明らかにした。GHQによる二度の業界再編の後、港湾運送事業法によって戦後の基本的な産業構造と労使関係の枠組みが形成された。国際情勢の影響も受け、事業者は全国で増加し、小零細な資本規模・従業員数のもと多重下請構造が形成され労働ボスが各地で復活した。このような状況の中で全港湾は港湾労働法制定による労働者の登録制と、労働組合の共同を模索した。しかし、未組織の企業数労働者や日雇労働者の急増によって組織勢力を落としていた全港湾では港湾労働法は幹部闘争の域は出ず、労働組合の共同も日港労連の結成と対立により、1950年代を通じて不調に終わった。こうした産業構造と労使関係に変化を生み出すのは1960年代の貨物増による輸送能力不足状況と政府の近代化政策を待たなければならなかった。

第3章では、1960年代に生じた船混み問題とそれに対する政府の近代化政策を扱い、それらの労使関係への影響を考察した。これまで労働力のプール政策を放置していた問題が顕在化し、労働市場の逼迫も重なり深刻な労働力不足状況となった。このことを受けて政府は近代化政策を実施した。政策意図は実現しなかったが労使関係には大きな影響をもたらし、港労法の制定により日雇労働者の登録、不就労手当の支給、労働ボスの排除が可能となり、全港湾に組織化と、副次的に常用化が促進されたことで日港労連への組織化も進んだ。しかし、労働力の母数が増えないため、船内労働者中心に長時間労働への不満が高まり、日祝完休を要求に連絡会議を作り協同闘争へと発展した。対する使用者では政府の近代化政策による集約化に反発し使用者団体における共同行動や、船社に対する料金の値上げ交渉などが活発になっており、業界としても結集が進んでいた。このような両者の状態の中で1968年に日祝月間2日休日が労使協定によって制度化された。このことは労使関係にとって、①労働運動によって産業全体に関わる制度化を実現させたこと、②労使双方の産業別組織が結成あるいは結集が強まったこと、③船社など港湾の利用者資本を抜きで港湾運送事業者の労使のみで制度化させたことの3点の画期性があったといえる。とくに3点目について、港湾の労働力管理や労使関係について、船社が前面に登場しないというのが日本の港湾労関係における特徴の1つといえる。

第4章では、1966年から日本でも進められるコンテナリゼーションによる港湾労使への影響と、その結果としての産業別団交権の獲得について検討した。日本におけるコンテナリゼーションの進展は、コンテナターミナルの運営を巡って港運業者と船社に業域争いを生じさせ、港湾労働者にも職域の削減・失業の危機感を強く抱かせた。労働組合は、共闘組織を発展させ、運動は激しさを増し、労使関係は不安定さを増した。日港協は、何より船社の港運業への進出を警戒し、交渉を続け、コンテナターミナルの運営も自ら取り仕切り、新しい革新船への対応を円滑に実施したい場面であったが、港湾の労使関係は不安定さを増し

たため、船社からの意向もあり、やむなく 1972 年に産業別団交を引き受けた。このことによる労使関係への影響は、①産業全体に対する労使協定を締結する条件が得られたこと、②労働運動的には日祝共闘からの組合の共同が連続していること、③船社など利用者資本の同意を得たことの意義と限界、である。

しかしながら、今回の交渉制度の成立の過程で明らかになったことは、港運業者が港湾産業界内における自らの地位も失わないように、港湾労使関係の中心に座り、船社など利用者資本はそれを是認しているということである。この点が、後述するように日本の港湾労使関係の特徴となり、諸外国と異なる労使協定を誕生させる所以である。その協定の 1 つが事前協議制である。

第 5 章は、日本の港湾労使関係における事前協議制の成立過程を検討した。この制度は 1969 年の KCT から実践的に生み出されたものである。すなわち、この KCT 闘争では、船社などが港運業に進出するにあたり、既存の業者の業域や労働者の職域に影響をもたらす場合に、事前に協議を行い、その中止・修正を求めるという制度であった。この制度は、その交渉の枠組みに船社や荷主、そして行政等も引き込み三者協議、四者協議と設定する点で、明らかに第 4 章で扱った「港湾中央団体交渉」よりも進展した協議制度である。

この 1979 年の五・三〇協定の制度化やその後の内容の豊富化により、様々な種類の合理化の際には港湾労使の中央、そして各港湾の港湾労使に事前協議を申請することを制度化させていることで、利用者資本を含めて部分的に労使交渉制度の枠内に引き込んでいえる。その意味で事前協議制度が港湾の労使関係にもたらした意味は、港湾労働組合の運動によって要求実現のために直接の雇用関係よりも労使関係を拡張し、合理化による雇用削減に対抗したことである。

したがって、以上が港湾の労使関係と労働運動における課題と、それに対する港湾労使の取り組みの内容とその結果であり、設定された課題への結論である。

先行研究では、港湾の労使関係の課題、そして労働運動の課題について日本の他の産業と同様に企業別組合という性格から生じるものとして語られ、この港湾中央団交＝近代化という図式で捉えられ、産業別の労使の団体によって協定が結ばれる状態になったといわれる。しかし、本稿で明らかにしたように、戦後の労使関係の状態から港湾の労働運動が目指したものは港湾の利用者資本も含めた労働力のプール制による就労と生活の保障である。その点からすれば、日本の港湾中央団交も港湾の重要な関係者を欠いた段階にあり、事前協議によって部分的に制度補完している状態にある。さらに言えば、欧米のような業種・職種別の横断的賃金設定をすることは港湾産別においても、未だ達成はしていない。したがって、ある労使関係や労働運動を評価する場合には、一般的な労使関係の形態の変化だけを取りあげるのではなく、その産業や職種ごとの課題に遡って評価しなければならない。

[本稿の課題]

近年における、規制緩和の動きとして、80年代における港湾労働法廃止の動き、事前協議制度について「競争を阻害する」とEUからのWTO提訴³、同じ理由で米連邦海事委員会から「事前協議制・事業の免許規制・日曜荷役不可」に対する抗議⁴と日本船社への罰金が行われた。日本の港湾労使において築いてきた協定に海外も含めて緩和の要請がなされている。これほど強く事業者保護の規制が敷かれている理由は、本稿でも明らかにしたように日本の港湾労使関係の特殊性に求められる。すなわち、日本の場合、諸外国の先進的な港湾と異なり港湾の利用者資本が労使関係の中心に座らなつたため、港湾荷役業者とその雇用労働者の利害が労使協定に強く反映される結果となつたといえる。

そうであれば、日本の船社や荷主、倉庫業者はなぜ諸外国のように港湾の労使関係の中軸に座ろうとしなかつたのかが、次に明らかにされる必要がある。日本の港湾労使関係に港湾の利用者資本が当事者として関与することが弱かつた理由については、港湾労使関係の日本特殊性を考える上で、今後の重要な研究課題である。

こうした事態を受け政府による規制緩和も行われた。これには、全国港湾と港運同盟の全国スト⁵で対抗し押し戻しているが、物流2法⁶の改正や、政府による港湾の国際競争戦略であるスーパー中枢国際港湾政策などが順次進められている。このような、1980年代以降から現代にいたる規制緩和や競争政策偏重の影響が、1970年代に形成された港湾の労使関係にどのような影響を与えているのかも、今後の明らかにされる必要がある。

また、隣接産業との関係について本稿では、海運業の革新船については扱ったが、トラック、鉄道などの陸運業などの輸送機関についてはほとんど扱えなかつた。コンテナ船の登場以来、トラックや港湾鉄道もコンテナ輸送に適応した形で輸送手段を革新していた。そのことは、海運から陸運への貨物の荷動を円滑にし、港湾輸送を省略させる性格もあることから、陸運の合理化に対する港湾産業の対応も今後の研究で深めなければならない。また、現在では、海・陸・空など複数の輸送形態を担う、複合一貫輸送という輸送方式が主流になっている。そのため、この輸送方式の革新に対する港湾産業の対応と労使関係への影響の研究も今後の課題である。

そして最後に全国港湾で一貫して進められている海運との合同についても、今後の港湾産業の労働者の減少を考えれば重要な研究テーマであるし、陸運との共同も合わせて研究課題としたい。

³ 鈴木 (2009) P.208-209

⁴ 米連邦海事委員会 (1996) および (1999)

⁵ 鈴木 (2009) P.208-210

⁶ 貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法の二つの法律のことであり、1990年12月1日に貨物輸送の規制緩和の一環として制定。貨物自動車運送事業法は、トラック事業規制を道路運送法から独立させ、従来の免許制を許可制に切替えた。