

「業種別職種別ユニオン研究会」第3回例会 2018年2月10日

松本耕三さん「全港湾のたたかひの歴史と産業別協約」について質問

鈴木力（一橋大学経済学研究科特任講師）

連絡先：dreco129@yahoo.co.jp

①組織化活動について

港湾産業は戦後以来、輸送労働力として日雇労働者に大部分を頼ってきた産業でした。港湾の労働運動においては、この大量の日雇労働者をどのように組織していくかが大きな問題であったと思います。また、この日雇労働者の組織化には港湾の日雇労働市場を取り仕切る労務手配師の存在も、大きな障害となっていました。

- (1)日雇労働者の組織化の起点となった港湾労働法について、この法制度によって港湾労働者の行政登録制度、職業安定所での就労管理が行われたことが組織化に与えた影響について伺いたいと思います。
- (2)日雇労働者の組合への定着について、全港湾が行政窓口で組合員と一緒に職場改善要求交渉をしたり、日雇労働者への一時金を獲得したりと、雇用責任を行政窓口に対して追及できるようになったこと、そして生活支援（物資の配給、行政書類の代筆）などの影響について伺いたいと思います。
- (3)産業別交渉権の獲得以降の組織活動について。産業別協約があることによって組織化の前進にはどのような影響があるのでしょうか。

②労使関係について—特に業界団体の性格について—

1972年に港湾産業では、「中央港湾団体交渉」が開始されました。労働組合が業種別や産業別に交渉制度を持つにあたり、交渉相手となる業界組織が必要となります。港湾産業の場合には戦後から業界を取りまとめてきた日本港運協会が使用者団体の当事者として全国港湾との中央交渉に当たっています。関西生コンの場合には、当事者となる業界団体がなかったために労働組合が業界を主導して協同組合を結成させる必要がありました。

- (1)日港協の組織について、とりわけ業界を固い結束で取りまとめている組織力は日港協の業界団体としての特徴の1つではないでしょうか。
- (2)日港協が業界団体として結束が固い背景には、港湾を利用し産業の合理化などで大きな影響力を持つ船会社（海運資本）や行政との緊張関係があるのでしょうか。

〔日港協の団体史を見てみると、港湾の輸送料金や港湾運送業への船会社の進出を巡って日港協が前面に出て海運業界と交渉活動を展開し、行政とも合理化を巡って陳情・要請・交渉などの行動を展開している姿が注目されました。〕

(3)日港協が1972年に中央交渉を受け入れた要因について、伺いたいと思います。中央交渉成立の背景には、第一には港湾労働組合による1969-1972年の3年に渡って不等封鎖闘争などを含めて激しく闘われたことがあったと思います。他方で、港湾運送事業者としてはどのような背景があったと思われるか伺えればと思います。

③交渉力、争議戦術—とくにストライキ行動について—

港湾の労働運動は、現在でも全国統一のストライキをしている数少ない労働組合であると思います。このストライキ行動によって日港協との中央交渉において産業別の要求を実現させる力となっていると思います。

(1)ストライキを実施にするにあたり、組合員の中にも「仕事がなくなる」「結果が見えない」否定的な意見が出たと（労働新聞 2015年4月25日号）語られていましたが、ストに否定的な意見は全港湾の中でも近年強まっているのでしょうか。

(2)また、翌年の方針では「産別」闘争をきちんと強化していくことが大事、とも語られていましたが、産業別の運動を強めていく上で組合員との対話や組合内の教育はどのように行っているのでしょうか。

④港湾労組間の関係性—1960年代後半の共闘関係の形成の課題とその克服

終戦後にGHQの占領政策によって、「一港一社」制度（各港湾に港湾運送を独占的に担う港湾業種を統一した企業体を設置）が崩れてしまい、港湾産業は荷役・舁・検定・検数・倉庫など細かな業種別に分割され、1950年代には業界への参入規制緩和によって小零細企業が乱立する状態が作られました。そのため、港湾の労働組合も業種別、企業規模別（下請階層別一元請・1次下請け・二次下請けなど）、そして組合運動の立場として全港湾のようにストライキを闘う組合と労使協調的な組合とに分かれていきました。全港湾とも明確に対立関係にある組合も存在していました。

1960年代の後半は1950年代を経て細分化してしまった港湾労働組合が再び共闘を開始する時期です。そして共闘の焦点となったのは休日問題（長時間労働）の問題でした。

(1)共闘の起点になった日曜祝日の休日化問題とは何であったのか

(2)港湾において休日を獲得する上で産業別共闘を進める必要があった理由

(3)従来対立関係にあった組織同士がどのように共闘を結んでいったのか
伺えればと思います。

⑤事前協議制度

港湾産業では、港湾の合理化にあたっては「中央港湾団体交渉」において事前に協議を行い労使の意見を反映できる仕組みをもっています。これは日本の港湾を通過する外国船の航路変更や新規航路申請にも適用されるため非常に強い規制力を持っていると思います。

(1)産業別協約でこれほど強い規制力を持つ理由について伺えればと思います。