

5. 結 論

幅広く貨物を集めるという視点ではこれまで以上に取組が求められると考える。

同時に、各物流事業者や荷主の貨物を集約する行為体が必要となる。この行為体は必ずしも県庁や国土交通省である必要はない。まず考えられるのは海運会社であるが、港に進出している企業や小口貨物であるため規模の小さい企業から幅広く貨物を集めるという点で商工会議所といった機関も対応できると考える。伏木富山港においても様々な企業が進出し、県内には様々な団体が存在している。実施は可能である。小口混載貨物の取扱いの増加は、富山県の港湾振興策にも合致する。この方策も伏木富山港の強みを強化するものと考えられる。

Tally(2018) (引用文献(5))は、港湾間競争に影響を与えるものとして、1)港湾のパフォーマンス、2) 港湾へのアクセスのしやすさ及び立地、3)港湾の伝統性、4)政府の支援、5)利用者の選好を挙げている(註3)。特に、港湾の伝統性については、「港湾の拡張事業の支援に関する長い歴史がある都市に立地している港湾は、とりわけ競合している港湾が競争力を獲得しているときに港湾振興策を支援する文化が生まれる」(註4)とある。また、政府の支援については補助金を挙げており、利用者の選好については、「ある港湾に利用者が強い選好を持つ優れたサービスが提供される場合、その港湾の競争力は他の港湾に対して強化される」とある。

新井(2019)は、日本海側港湾でのロシア発着貨物の拡大にあたり、日本海側各地の能動的な努力が必要であると論じているが、具体策については十分に考察を行っていない。伏木富山港においては、富山県が中心となり港湾振興策を推進しているが、小口混載のニーズの掘り起こしにおいて富山県の更なる活動、あるいは港湾にかかわる企業の活動が必要になると考える。これは企業に限らず経済団体や業界団体も可能と考える。日本海側各地の能動的な努力として、地元企業・地域経済の振興にもつながる小口混載の充実が伏木富山港の能動的な努力として位置づけることができると考える。

港湾の競争については、辰巳の議論や Tally の議論を踏まえつつ、とりわけ特定の企業や大口荷主に港勢が左右されない地方港湾においては、企業や行為体の存在についても付加できると考える。

先行研究は、「ロシア向けの貨物を取り扱っているという強み」を明らかにしているが、ロシアの経済政策の影響やシベリア鉄道の安定的な運航が伏木富山港の港勢に影響を与えることも明らかになっている。こうした中、近年の国際情勢や物流事情の変化はロシアを経由したヨーロッパとの輸出入にも影響を及ぼすようになってきている。

こうした物流事情の変化を受けて、伏木富山港の港湾振興策、補助実績の実態を明らかにして、特徴と課題を考察した。富山県の補助実績や貿易の実態からは、2020年度にシベリア・ランド・ブリッジに係る補助実績及び利用企業数が急増していること、小口混載貨物コンテナについては利用が低調であることが明らかになった。

伏木富山港からロシア・中東欧地域への貿易は増加しており、シベリア鉄道を利用したロシアや東欧へのアクセス改善は、ロシア経済が伏木富山港の港勢を左右するといったリスクを軽減し、欧州への第3のルートとなり得る。一方、小口混載貨物の充実については、県内企業から幅広く貨物を集めるという視点ではこれまで以上に取組が求められる。小口混載貨物を幅広く集めることができれば、日本海側各地の能動的な努力として、地元企業・地域経済の振興にもつながる。ロシア・欧州へのアクセス改善及び小口混載貨物の拡大は伏木富山港の可能性や価値を高めると考える。

引 用 文 献

- (1) 雨宮洋司 (2014) 「日本海“みなとまち”づくりへの胎動~富山での挑戦~」『港湾経済研究』52号 pp.1-14.
- (2) 新井洋史 (2019) 「ロシアとの貿易の玄関口として~日本海側港湾に期待される役割~」『運輸と経済』79巻第11号 pp.73-79.
- (3) 辰巳佳彦 (2016.3) 「北陸地方主要5港湾における港湾経営戦略に関する研究」『港湾経済研究』54号 pp.123-135.
- (4) 松尾俊彦 (2011) 「日本港湾の今後の整備課題に関する一考察~コンテナ港湾を中心として~」『港湾経済研究』49号 pp.37-48.
- (5) Wayne K. Tally. (2018), *Port Economics Second Edition*, Routledge Maritime Masters.
- (6) 辻久子(2007)『シベリア・ランドブリッジー日ロビジネスの大動脈ー』成山堂書店.

(註3) 報告者による日本語訳。(註4) 註3と同様。

石狩湾新港地域開発における土地利用計画の作成過程

—北海道の工業開発・振興と関連させながら—

菊地 達夫^{1*}

The Process of Creating Land Use Plan for the Development of the New Port of Ishikari Bay

Tatsuo KIKUCHI (Hokusho University)

本発表は、石狩湾新港地域における工業立地（消費財工業、都市型工業）は、北海道の工業開発・振興という枠組みの中で他地域（例：苫小牧東部地域や内陸部）との調整や関連性を見据え、業種配置を決定（土地利用計画）し、どのような役割・意味を有するのか、考察しようとするものである。そこで、石狩湾新港地域の土地利用計画（工業地区）について、北海道議会の知事答弁などを手がかりに、その作成過程を浮き彫りとする。

Key words: Industrial Development and Promotion of Hokkaido, Ishikari Bay New Port Area, Eastern Tomakomai Area, Land Use Plan

キーワード: 北海道の工業開発・振興、石狩湾新港地域、苫小牧東部地域、土地利用計画

石狩湾新港地域開発計画は、小樽市、石狩市（旧石狩町）にまたがる約 3000ha の開発である。隣接地には、札幌市があり、北海道が開発を主導した。基本計画は、1972 年に決定、1976 年に土地利用計画を作成し、並行して部分的な用地造成を行い、1978 年より開発地域の土地分譲を開始した。土地利用計画は、流通地区、工業地区、管理業務地区、港湾地区からなる。とりわけ工業地区^①は、札幌圏の工業発展をふまえ、高度加工の消費財工業、機械工業などの都市型工業の誘致を目指すものとした。樽川地区（小樽市）には、食品工業、紙加工品、機械・金属工業、花畔地区（石狩市）には、住宅関連及び建築関連産業を配置するものとした。

1970 年代、日本経済は、高度経済成長期を終え、低成長に入った時期である。北海道は、1972 年の冬季札幌五輪の開催、石炭産業の縮小による旧産炭地の復興、国家プロジェクトの苫小牧東部地域開発計画の推進など、発展の可能性が残る地域との位置付けにあった。基本計画の作成では、産業基盤整備に重点をおきたい北海道開発庁と産業基盤整備に社会基盤整備も加えたい北海道庁でやや思惑が異なっていた。また、産業基

盤整備でも、経済企画庁は国土全体の中で（とりわけ、苫小牧東部地域開発計画の推進）、北海道開発庁は、北海道の独自性を追究して位置付けたい考えを有していた。

そうした中、石狩湾新港地域における工業立地（消費財工業、都市型工業）は、北海道の工業開発・振興という枠組みの中で他地域（例：苫小牧東部地域や内陸部）との調整や関連性を見据え、業種配置を決定（土地利用計画）し、どのような役割・意味を有するのか、若干の考察をする。そこで、石狩湾新港地域の土地利用計画（工業地区）について、北海道議会の知事答弁などを手がかりに、その作成過程を浮き彫りとする。

1972 年基本計画前（1971 年 6 月・1972 年 2 月）の北海道議会における知事の答弁内容を整理すると、北海道の工業開発・振興の在り方として、以下のように述べている。全般的に公害のない工業開発を目指し、重化学工業、消費財工業、資源利用型工業に分け、それぞれ石油化学、機械金属、食品木材に重点をおくものとした。その配置として、苫小牧東部地域を重化学工業、石狩湾新港地域を消費財・都市型工業、内陸部（空知中核工業団地、後の空知団地）を資源利用型工業を想定していた。それぞれ、道外企業、道内外企業、地元企業

¹ 北翔大学
*chiri@hokusho-u.ac.jp

の誘致・立地を目指すものとしていた。

1976年土地利用計画策定前までの北海道議会における工業開発・振興の質疑答弁の概要は、以下のとおりである。

1974年、北海道における工業開発・振興について、知事は、「第三期総合開発計画におきましては、本道産業経済の拡大、発展により道民の所得を増大し、生活の向上をはかるという視点から二次産業、特に経済発展を先導する工業の振興を柱の一つとしております。したがって、私は、これまでも農林、水産の資源利用工業をはじめ、地場に根ざして発展してきた工業の振興に積極的に取り組むとともに、電子工業などの新たな工業の導入につとめてまいったのであります」と述べている。工業開発・振興は、地元資本を中心とした資源利用型工業、道外資本を中心とした新しい工業（重化学工業など）の誘致を柱としてきた点を強調した。重化学工業の立地を誘致する理由として、関連産業の発展、産業の高度化、経済発展という点を強調している。関連産業には、機械工業、消費財工業の導入を促進するとした。苫東や石狩開発の役割は、地場産業の振興という役割も付け加えている。また、工業開発・振興をすすめる上で、公害防止や環境に配慮する点を繰り返し触れた。

一方、工業開発・振興に対する議会質問では、①生活、環境よりも、依然、生産が優先されていること、②開発地域が、道央圏または臨海部に集中し、地域間格差を招く可能性があることが挙げられた。①の場合、単なる環境破壊につながるのではといった点、②の場合、北海道の均衡な発展に矛盾するのではといった点を指摘している。また、重化学工業の誘致の見直し、内陸部の振興も挙げられている。ある議員は、重化学工業からの代替として、知識集約型工業の誘致を提言している。野党議員は、工業立地に反対という立場と賛成という立場が混在していた。とりわけ、賛成という立場では、旧産炭地の振興という視点からも、内陸部の工業開発・振興を進めるべきという主張が目立った。内陸部の振興は、知事も認めるどころであり、空知中核工業団地（奈井江町、美唄市）の推進を挙げている。ただ、空知中核工業団地は、工業再配置促進法との関連において、工業分散という形で展開することが望ましいという考えを示すに留まった。

こうした質問に対する知事答弁は、工業開発・振興の見直しを検討する姿勢には触れず、苫東、石狩、内陸部を中心とした工業立地を推進したい従来からの考えを主張している。その開発地域の重点は、苫小牧東部地域、石狩湾新港地域である。他方、各地域の誘致・配置業種は、苫東の石油化学、自動車工業といった点は強調しているものの、他地域のそれはあまり触れられていない。大枠とし

ての消費財工業や都市型工業といった点を挙げ、業種を調整していくといった主張に留まった。よって、この段階では、石狩（内陸部）の誘致業種の深い議論には至っていなかったと判断できる。

工業開発・振興には、公害防止や環境に配慮するといった指摘は以前からあったものの、具体的な内容を示していない。そうした中、苫東では、地域住民からの開発反対の声に押される形で環境アセスメントを行うことになり、後に石狩でも、それを実施することになった。結果、土地利用計画の作成も遅れることにつながっている。

結局、工業立地は、苫東が重化学工業の石油化学に自動車工業が加わり、石狩が、資源利用型工業（木材・食品）と都市型工業（機械金属）、内陸部（空知中核工業団地）が都市型工業（機械金属）の誘致を重点としている。

これら3地域（図1）は、苫東へ、道外企業の石油化学や自動車工業を誘致し、内陸部へ、道外企業の機械金属工業を誘致し、石狩へ道内企業の木材・食品工業、道内外企業の機械金属工業を誘致を担った。結果、苫東が北海道の工業を牽引し、内陸部に関連工業の基盤をつくり、石狩に地元企業の振興（資源利用型工業の高度化）の役割を期待したものと考えられる。また、石狩は、札幌市と隣接しているため、道内外企業、資源利用型と都市型工業の誘致といった中間型の役割を担う位置付けとなった。

1970年代の工業開発・振興を俯瞰的にみれば、道央圏内で工業立地の分散、北海道全体で工業立地の集積といった二面性を有する。加え、日本全体でみれば、工業立地の分散の役割を担う。工業立地の分散は、太平洋岸の苫東、日本海岸の石狩といった対比となる。当時、工業立地のリスク分散という考えはなかったと思われるが、異なる海洋に面する工業開発・振興を進めようとした点は興味深い。

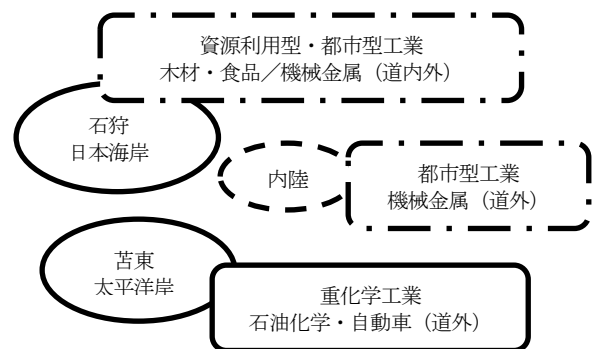


図1 1970年代の工業開発・振興の方向性（構造図）

引用文献

- (1) 石狩開発株式会社（1994）：『30年のあゆみ』石狩開発株式会社。

本州四国連絡橋建設に伴う政労協定の交渉過程分析

—港湾労働者と船員労働者の雇用保障の比較—

鈴木 力^{1*}

A Analysis of the Agreement between Labor Unions and Government in Building

Honshu-shikoku Bridge

: Comparison of Dockworkers Employment Security and Seafarers one.

Chikara SUZUKI (Tokuyama University)

本報告では、1962年より計画が本格化し建設に向けて動き出した本州四国連絡橋の建設という国家プロジェクトの始動に伴い発生した雇用保障争議を対象に、政労交渉と協定内容に取り上げる。この交渉と協定において注目されるのは、港湾労組による雇用保障要求の戦略と、政府による直接的な雇用責任の履行である。

Key words: Honshu-shikoku Bridge, Dockworkers Union, Labor-government Agreement, Employment Security

キーワード: 本州四国連絡橋, 港湾労働組合, 政労協定, 雇用保障

1. はじめに

本報告では、1962年より計画が本格化し建設に向けて動き出した本州四国連絡橋（以下、本四架橋と略称）の建設という国家プロジェクトの始動に伴い発生した雇用保障争議を対象に、建設省を窓口とした政府を使用者とし港湾労働組合を中心とした産業を横断した労働組合組織による政労交渉と協定内容に取り上げる。この交渉と協定において注目されるのは、港湾労組による雇用保障要求の戦略と、政府による直接的な雇用責任の履行である。

第1に港湾労組は港湾運送事業を圧迫する架橋建設に対し、総評を中心とした「本・四架橋問題対策委員会」（以下、対策委員会と略称）を組織し、産業別組織を横断した組織体制を築いた上で交渉を展開した。この点は、港湾労働組合が1960年代以来展開している産別組織の横断形成の新たな変化といえる。

第2に、1970年代までの港湾の技術革新に伴う失業時保障は、産業合理化の主体である船社や荷主から失業補償金の拠出を求めるという間接的雇用保障体制であった。しかし、本稿で取り上げる争議においては、政府が交渉の窓口となり協定の締結を行うのみならず、本争議の政労協定の内容においては政府が港湾労働者の雇用保障に責任を持ち、港湾運送事業の縮小に対する補填や業界の再編成、失業者の「受け皿」会社を設立するなど、幅広く雇用保障を行っている。これは、産業合理化の主体である政府が従来よりも直接的に雇用保障を行う協定へと保障体制も発展したものと見える。

そして、これらの点について船員労働者を組織する全日本海員組合は、総評を中心とした産別横断組織には参加せず独自に交渉を展開し、雇用保障立法を実現している点で注目される。本稿では、主に港湾労働組合の雇用保障獲得過程に注目しつつ、港湾労働組合の政府の政労協定内容に影響を与えた船員労働者の雇用保障のあり方について比較分析を行う。

¹ 徳山大学

Corresponding author*: suzuki@tokuyama-u.ac.jp

2. 本研究の対象となる本四架橋建設と総評本四架橋問題対策委員会の方針

〈2・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。架橋建設が現実性を持った背景は、1962年第1次の全国総合開発計画（以下、全総と略称）の中で建設構想が明文化されたことを契機としており、直後から瀬戸内周辺自治体の架橋建設地の誘致競争が白熱したころから住民要求の高さが明らかとなった。

〈2・2〉 総評本四架橋問題対策委員会の方針

しかし、架橋建設によって港湾・海運をはじめとする労働者の多くが職域の圧迫の影響を受けるため、架橋建設に危機感を抱き 1973年に労働組合のナショナルセンターである総評を中心とした対策委員会が産業別組織を横断して結成された。この組織は総評が指導役であるものの、争議行動や交渉を主導的進めていく中心的な役割は、港湾労働者を組織する全日本港湾労働組合（以下、全港湾と略称）が担っていた。この対策委員会としては、四国住民が熱望している架橋建設に対し建設反対要求を掲げることは困難であったため、雇用保障を前提として建設を容認する方針を策定し運動を展開した¹⁾。

3. 対策委員会の交渉戦略と政労協定

〈3・1〉 対策委員会の交渉戦略の段階的進展

対策委員会は、本四架橋に対して政府が雇用保障への交渉を経ずに建設を進めようとしたことに対し、建設の起工式に対する阻止行動を展開し1976年「政労協定」によって、中央と地方において政府と労働組合の交渉窓口の設定を実現した。これが、対策委員会の取り組みの第一段階であった。

対策委員会の取り組みの第二段階は、労働者の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ことである。ここでも、対策委員会は全国からの支援を得ながら政府に協定を迫っていった。その結果、1978年「本州、四国連絡橋にともなう港湾、陸上輸送関係雇用問題等に関する協定」が締結され、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ことが約束されたのである。

この協定に基づき、1980年5月より現地調査、政府調査、地方調査、労使調査の四つの調査が開始された。政府は当初、雇用減少に対する架橋の影響を認めていなかったが、対策委員会による調査と交渉によって最終的に雇用削減影響を認めるに至った。

〈3・2〉 雇用保障に関する政労協定締結と協定内容

調査結果と対策委員会との交渉に基づき、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」を提示した。そして、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」に調印したことで、対策委員会は雇用保障を架橋建設の責任者たる政府と協定したのである。

協定内容においては、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)離職者対策など、単に失業補償金を給付するのではなく、雇用削減を最小限とし、雇用の斡旋・創業にまで責任をもつ、より直接的な補償を行うこととなった。

こうした保障内容は、対策委員会に参加せずナショナルセンターの同盟指導の下で雇用保障を実現している全日本海員組合の補償制度を土台としていた。船員労働者においても、架橋に対してはまず仕事の確保のために航路権の確保を要求として運動を進めてきた。そして、政府は架橋建設当初から例外的に雇用保障をする姿勢を見せていたものの、補償水準をめぐって海員組合と交渉を継続していたため 1981年に政府は旅客船事業者に対する特別措置法を制定した。この立法内における補償内容、そして付帯決議が港湾労働者の雇用保障にも影響したことで、対策委員会と政府との協定による雇用保障の実現に至ったのであった。

4. 結 論

第一に、全港湾を中心とする対策委員会は架橋反対という要求ではなく雇用保障に要求を限定すること、要求を支える産業別横断組織を形成することで継続的な運動を展開し要求の実現に至っている。第二に、直接的な共闘はなかったが船員労働者の獲得した成果を踏まえて、港湾労働者の雇用保障に実現している。

[付記] 本研究は徳山大学経済学会の2021年度研究助成事業による助成を受けている。

引用文献

- (1) 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』、2。

【9月10日（金）】自由論題 オンライン開催

司会：花木正孝（近畿大学） 報告 30 分、質疑応答 10 分

① 9：30～10：15

「ステークホルダーの相互依存関係を前提とした空港経営のパフォーマンスに関する実証分析」

報告者：川島太郎（大分大学大学院）、大井尚司（大分大学）

② 10：25～11：10

「貿易・国際物流における品質管理－AEO 制度と ISO 制度に関する考察」

報告者：樋口洋平（日発運輸株）

③ 11：15～12：00

「コンテナターミナルにおけるトラック所要時間の短縮策について」

報告者：渡辺日佐夫（NPO 首都東京みなと創り研究会）

④ 13：00～13：45

「地域港湾振興における補助事業の役割－伏木富山港を中心に」

報告者：長田 元（富山短期大学）

⑤ 13：50～14：35

「石狩湾新港地域開発における土地利用計画の作成過程」

報告者：菊地達夫（北翔大学）

⑥ 14：45～15：30

「本州四国連絡橋建設に伴う政労協定の交渉過程分析－港湾労働者の雇用保障の論理に注目して」

報告者：鈴木 力（徳山大学）

⑦ 15：35～16：20

「鉄道開通以前の伊豆半島の水産物の流通」

報告者：岡田夕佳（東海大学）