

# 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<sup>1\*</sup>

## 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。

<sup>1</sup> 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<sup>1)</sup>。

## 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。