

## 栗林商会労働組合編「栗林労働史」

喜多村 昌次郎

(原田港湾作業・株)

北海道の室蘭港で、古い歴史をもつ栗林商会労働組合の人びとが、室蘭港の発展とともに進み、歩いた労働運動の過程と変せんを、客観的な史実をもとに、自らの手で編さんしたのがこの労働史である。栗林労働史がどのような意図のもとに、どのような経過をたどって刊行されたかについては、編さん後記でつぎのようにのべられている。

「いやしくも史と名のつくものをつくるということはなんであろうか、誰が、何を何のためにという基本問題にまずぶつかった。栗労が港湾労働者の歩みを、港湾労働者のためにつくるものであることはいうまでもない」と、そして、日本の労働機構の階層性——公務団体と大企業労働者が上層部に位置し、中小企業の労働者と未組織労働者が下位層に部厚い底辺を形成している現状——この二重構造はもとよりわが国労働組合の企業別組織によってもたらされているものである。それゆえ、「中小企業では、労働運動もその枠を越えることができない」という言葉に集中的に表現されている。哀しいことばではあるがこれが現実である。この哀しさを直視して、地に足のついた活動を進めてゆかねば運動は前進しないし、この現実から目をそらすことは、労働運動の空転をもたらす。(719ページ)

したがって、この運動史の史実のかずかずは、室蘭港における労働運動の形成と発展の過程を、わが国の政治、経済、社会の変せんと変革にともなって、影響される企業別労働組合運動の限界、条件、および変化の形態としてとらえたものである。

労働史はまず前史、第1編、戦前の歩み、第2編・戦後の歩み、第3編・新労結成と歩み、第4編・近代への歩みとその課題、および資料編の6編から成っている。

前史では文化10年(1813年)、露艦ジアナ号の室蘭来航より、幕府番所の設置から明治維新にいたるまでの経緯、ならびに対岸の茅部郡砂原または森とを結ぶ渡海船の

就航によって、港湾労働者の誕生をみるなど、室蘭の地理的、自然的条件が海陸交通の要衝として、発展すべき多くの可能性に富む事情がのべられる。

第2編、戦前の歩みの第1章では、明治のころより、その可能性がしだいに現実のものとなってくる。明治6年6月の室蘭一札幌を結ぶ札幌本道開通いらい、明治25年7月の鉄道敷設が完成するまでの20年間は、いわば旅客港にすぎなかった室蘭港も、交通の発達にともなう開発資材の移入や人口の増加により、産業の振興がしだいに軌道にのりはじめ港湾も商港、産業港へと変ぼうしてくるのである。

いっぽう、海運の発展は三菱汽船会社に対抗する北海道運輸会社の設立(明治15年)共同運輸株式会社の編成によって、室蘭～森間の官営定期航路の同社移管と日本郵船大阪商船会社の出現など、多彩なものがあつた。

とくに、北海道炭硯鉄道会社の設立によって(室蘭～岩見沢間)奥地の石炭輸送量が増加し、室蘭は石炭積出し港としても栄えたといわれている(23ページ)この労働史でいう栗林商会(栗林合名会社)はこうした港湾の発展を背景として、港湾業務へ進出する。「明治42年(1909年)3月、栗林営業部は栗林合名会社と改称し、社内に船舶部、回漕部、艀船部、代理部、土地倉庫部の各部を設けた。従来の個人商店的な栗林営業部を会社らしい組織にしたわけである。製鋼所の兵器、北炭の石炭、王子製紙の紙を基礎貨物に、室蘭港における荷役は、一部を除いて栗林が独占的に扱うに至った。明治27年荷役業に着手してより約15年のあいだに室蘭港の荷役業界に独占的な地位を占めるに至ったのは、この期間に旅客港から石炭積出し港に、さらに製鋼、製紙の工業が起され工業港に港が変ってゆく過程に、びったり密着してきたからである。」(37ページ)その後会社は海運にも進出し、室蘭港における企業基盤も確立するが、それとともに、労働組合運動の胎動をみるようになる。すなわち、友愛会の誕生(大正元年8月1日(1912)につづく友愛会室蘭支部の発会(大正3年6月14日(1914)とその潰滅、室蘭総労働組合から室蘭合同労働組合への改組(大正14年12月4日(1925)などである。

この合同労組は港湾労働者50%、町工場の労働者30%製鋼所、製鉄所、鉄道および郵便局労働者20%であるが、この組織結成以前の大正8年7月、室蘭三菱支店の石炭積込みに従事する港湾労働者の最初のストライキが記録されている(67ページ)。室蘭港における労働運動の歴史は、小樽港を中心とするそれに大きく影響をうけるわけ

である。すなわち、北海道における最初のメーデー（大正15年・小樽）から合同労組のゼネスト、戦線統一の拡大を背景とした全面的な労働条件改善の要求が行なわれる。第一次大戦終了後におそった不況と高物価、労働条件の改悪と対決する労働者の組織的運動と、組織化されない職場グループでの抵抗など、苦難にみちた労働運動の経過が、当時を知る人々の挿話をおり込みながら、リアルに展開されているのも印象的である。

やがて第二次世界大戦をむかえ、海運は、政府の海運管理要綱により、「海運輸送統制組合」から「船舶運営会」へと、海上輸送の国家統制強化を目ざして組織編成が進められる。また、港湾運送に対しては港湾運送事業統制令の公布（昭和16年9月）によって、港湾荷役の一港一社制の確立を目的とした企業統合が行なわれる。「この結果全国7,600の荷役業者は125社に集約され、室蘭港では20数社のものが4社に統合された。これは日鉄が特殊作業を理由に1社にまとめたことと、北荷は自社の積み込み設備をタテにして継続がみとめられて1社となり、雑貨関係は室蘭港運株式会社、石炭関係は室蘭石炭港運株式会社に統合された。この統合によって栗林商会は商事、保険だけの企業となった」（127ページ）。海上輸送、陸上輸送（日本通運株式会社に統合）および港湾運送の集約によって、ここに戦時統制のための輸送の体系が完成することとなる。それとともに、労働組合組織の崩壊もまた急速に進行し、総同盟中央委員会の解散（昭和15年7月）、政府の労働組合撲滅対策とする産業報国運動の展開は、労働組合の産業報国会への発展的解消を要望する政府声明を契機としてその速度をはやめるのである。

第二編戦後の歩みでは、北海道の港湾荷役関係労組の始まりである日鉄輪西港運労働組合の結成事情および港湾同盟の設立経緯が詳述されている。これにともなって、室蘭港運労組も結成されるが、いずれも運動の目標が食糧と物資の獲得という切実なものであり、それが同時に組織拡大強化の原動力でもあった。敗戦による混乱と経済の壊滅は、経営の目標、基礎をうしない、会社社長の組合長就任や室蘭労組の経営管理にも発展するが、結果として内部矛盾のみが増大する。「委託経営になり半年ぐらいたったというから21年秋のこと。事務員が約20人ぐらい首を切られた。復員者がごんごん復社しきて、事務員の割合が多い人的構成になった。労務や技術では復員者の消化ができた。"事務員が多すぎる"の声が出た。委員会が業務執行委員から首切り

の必要性をましく立てられた委員会は、「仕方ねいなー」という空気のうちに首切りを決めた。労働組合にとって一番大事な首切りのことであるが、それらしい討議も、配置転換の話しも出なかったという」（171ページ）

港運会社の統制解除と委託経営の収支悪化をもたらした昭和24年、政府の「労働組合の資格審査基準」の公布もあって、この基準に適合しない室蘭港運労働組合は同年3月31日解散することとなった。しかし、組合の本質と必要を体験した組合員は、この年4月すでに新組入室蘭港運労働組合を結成している。それと同時に、港湾同盟は同盟体組織を単一体に切換え、全日本港湾労働組合となったのである。したがって、室蘭港運労働組合は、全日本港湾労働組合→北海道地方本部→室蘭支部→室蘭港運となって、ここに産業別単一組合があらためて発足することとなった。

いっぽう同年3月末、かねて解散作業をすすめていた室蘭港運は、正式に栗林商会に吸収合併されることになる。当然組合組織はさきの機構からいえば室蘭港運が栗林分会と改称される。この単一組合でとりあげた第1の闘争は、労働時間8時間から7時間に短縮すること、および統一労働協約締結のためのスト権確立であった。しかしながら分会は会社との協定に拘束され、地方本部のスト指令を見送ることとなるなど、上部組織と分会の事情とのギャップに組合指導部の苦悩がはじまる。

ちなみに、全港湾の総評加入は総評結成後3年目にあたる昭和27年であった。

この間、栗林分会は全従業員の新組合加入に成功し、組織の強化を背景に、地方本部の賃金引上げ闘争に呼応して、栗林の歴史が始まって以来、戦後最初のストライキが開始される（昭和26年7月30日）、また、この年は全港湾として港湾労働法制定を請願した年でもあった。

栗林分会の労働運動は、この時期に多くの、かつ、画期的な変化と変革を体験する。すなわち、総評の運動方針の転換——産業別統一闘争の方向を目標とする民間産業の炭労、私鉄、電産、紙パと5単産共闘会議の結成による統一賃上げと共同歩調、いわゆる春闘方式の確立、（昭和30年）および米国政府の対外活動本部と費用を折半して設立された日本生産本部を軸とする生産性向上運動の展開であった。

生産性向上の運動が、過去において、産業合理化運動、能率向上運動という形であらわれ結果として失業者の増大と労働強化を労働者側にもたらしたことで終わった経験から、もとより警戒を要することであるが、反面では技術革新なり近代化がようやく

とりあげられてきた時期だけに、これととりくむ組合の姿勢も複雑であったといわなければならない。

こうした中で、地本の労働協約も協定調印を見、また、分会の協約交渉もすすんでさきに結成された作業員分会とともに、就業時間内の組合活動の自由、賃金引上げ、退職金制度の獲得と着実に成果をあげるにいたる。

さらに、日鋼室蘭、王子製紙の大争議は、労働者の闘いの経験を深めてはいるが、同時に組織的対立、分裂もはげしく、争議もしだいに深刻なものとなっていく「王子製紙の争議にさいして、ピケ隊を突破してくる巻取紙を積んだ貨車はだんだんその数を増していた。洋紙積みの定期船が岸壁についた11月6日のこと、本輪西に王子労組のピケ隊が鉢巻姿で25人やってきた。分会事務所で栗林分会の石川委員長、作業員分会の三浦書記長が会った。（洋紙の船積を阻止したい。仕事をやめるわけには行かないでしょう、転がしてゆく紙の前に私達が坐り込むから了解してほしい）という申入れであった。真剣そのものであり、重大な決意がくみとられた。当時苫小牧工場に、全港湾小樽支部からピケ応援隊が派遣され、貨車の出構阻止の先頭に立っており、出構船積みの阻止は闘争の重要なポイントとなっていた。」（787ページ）

「命休、賃下げ、ピケ支援、カンパとできるだけの協力は黙々としてきた。首切りさえ出そうな私達の状況を、この人達は知っているのだろうか、工場のピケが破られたので、この埠頭を争議の主戦場にしようというのであろうか、石川さんも私も返事ができず、しばらく黙っていた。三浦氏談」（287～8ページ）

労働争議の影響は、労働組合の組織化とその力関係の必要をあらためて認識を深めることとなり、やがて、栗林作業員分会の常用化と栗林分会の統合をもたらしこととなる。しかし、昭和36年春闘において、全港湾労組は要求額5,000円をめぐり、地本は24時間ストさらに48時間のストを指令したが、48時間スト突入の前夜、雑貨業者が2,000円を解答して争議は妥結、とり残された形の石炭部門は1,200円で折れ、ストは中止される。石炭部門の組合員にしてみれば、全港湾という組織、とりわけ北海道地本に対し不信感が湧いたのであろう。スト中止の4日後、小樽北荷、室蘭北荷、小樽石運、小樽三雄の4分会が地本本部に脱退届を提出している。

翌昭和37年の春闘においても、全港湾は統一要求として5,000円の賃上げをかけたストを指令した。あたかも「国際統一行動日」にあたる同年3月27日には24時間スト

が行なわれたが、つづく48時ストの前日になって、突然スト解除の通告が分会執行部から発表されるなど、内部分裂のきざしがしだいにあらわれてくる。

越えて昭和38年の春闘でも同額要求にもとづくスト指令がつぎのように出された。

第1次行動、3月14日22時以降、16日、始業まで34時間スト。

第2次行動、16日より19日まで、22時以降時間外スト。

第3次行動、20日より23日まで、18時以降時間外スト。

除外部門

① 一般通運生鮮魚菜類の積卸し

② 本輪西における王子の洋紙卸し

③ 他社構内作業

こうした闘争に際して、つぎのような会社申入れが、賃上げ交渉とは別に持ち込まれる「王子製紙よりスケジュール闘争を行なう組合に対しては、王子の紙を扱わせるわけにはいかない。王子製紙としては貨車輸送その他の方法により東京方面に輸送する。これによって受ける損害については会社に対して請求したい。王子製紙は完全操業によって生産は向上しているにもかかわらず、輸送部門を担当する会社がスケジュール闘争をされるようでは、荷物を扱わせることができないといわれた。王子の紙を取り扱うことができなくなった場合は、当社営業上根本的な支障を来す重大問題であるからストを即刻やめてほしい。各会社それぞれ特殊な事情にある点を考えて統一闘争によらず、自主的に栗林分会は考えてほしい」(全港湾の不当労働行為の申立ての地労委における会社側答弁書、316～317ページ)。しかしこのことによって勿論労働組合の闘争体制は解除されたわけではないが、しだいにスト中止の方向を迫るようになる。

さらに、苫小牧港の開港と新しい情勢の出現、栗林分会の運動方針の路線変更——全港湾脱退へと発展するのである。

第3編、新労結成と歩みでは、栗林の労使が王子製紙からの申入れが契機となってスト中止、路線変更が模索されているあいだ、世界情勢にもいちぢるしい変化がありわが国においても技術革新にともなう産業構造の変革が進行する。

海運界においては船舶の大型化と専用船化とともに、船会社の系列化による再編成が行なわれるが、労働組合組織もまた、一つの転期をむかえるにいたるのである。この時期に栗林分会は全港湾を脱退し、新組合として栗林商会労働組合が結成されるの

である。

第4編、近代化の歩みとその課題、における労働組合運動の問題意識は、港湾における流通革新の手段として、コンテナ輸送や一貫バレッチゼーションに代表されるユニットロードシステムの導入がとりあげられている。したがって、機械化を中心とした作業組織の変革、近代化へのアプローチが当面の課題となっているが、そのような機械化なり省力化が労働組合にどのような影響をもたらすか、また、それにどうとり組むかといった方針は打ち出されていない。

ただ、ユニット・ロード・システムが港湾産業の近代化をおし進めるうえで、必要ではあるが、この方式は単に一企業や一産業の段階で採用できるものではなく、これが実現には、関連企業全体がそれぞれ社会的に体制化される必要があり、その社会的体制が不十分であるばあい、パレット等は単にフォーク・リフトの横持ち台程度の働きにとどまるだろうとのべられている。

その他、賃金制度の推移や、労働史にふさわしい各種の資料、栗林労働史年表を付して、ぼう大な栗林労働史は完結する。

わが国の労働運動の歴史は、なべて分裂と対立に彩られた歴史であったということができる。

戦前の労働運動が分裂と対立をくりかえしながら、結果としては軍国主義に抑圧されていく過程は周知のとおりである。右翼および中間派の労働運動は社会ファシズムと化して、自ら労働運動を放棄し、あるいは放棄させられることによってこのファシズムに協力することとなったのである。

こうしたあやまちを再び繰り返さないためにも、労働組合の組織強化策と統一化への努力は、今後ますます要求されるはずである。それが結果として労働者の社会的経済的地位の向上をもたらす基本的方向でもあろう。

戦後の民主化と労働組合の発展は、労働者の意識と経済的地位の向上に多くの役割りを果たしている。栗林商会労働組合の人々が、室蘭港における自らの労働運動の歴史をふりかえり、多くの資料を駆使してまとめ上げたこの「労働史」の意義はまた大きい。

港湾の近代化が進行する過程で、港湾そのものの構造的変化がすでにはじまっており、労働組合も数々の課題を抱えているのである。しかしながら、栗林商会労働組合は、長い歴史と経験をもとにして着実にこれらに対処されるであろうし、同時にその



発展も望まれるしだいである。

困難とされる労働運動史をかくも見事に完成された努力に敬意を表するとともに、さらなるご健闘をねがってやまない。

(昭和43年5月1日発行  
編集 栗林労働史刊行委員会  
非 売 品)