

造船産業合理化から地場産業を守る闘い

大河内俊雄

はじめに

人が移動や運搬をする道具として船を利用するようになったのは、地球上に人類が誕生した時までさかのぼる。水辺に住む人間が浮いていた木にまたがったり、荷物をのせたりするようになった。やがて、丸太を組みあわせたいかだや、丸太をくりぬいた丸木舟が登場し、これが船の起源といわれている。より遠くへ安全に航海するため、紀元前 4000 年ぐらいに船の骨組みに板などをはりつけて造る組立船が登場し、現在の船の原形となった。人や物を運ぶ船は、櫓や櫂、帆やスクリューを使って動く。船の動力も櫂（かい）から帆へ変わり、19 世紀に入ると蒸気機関がつかわれ、現在はディーゼルエンジンが主流である。造船業は運搬船（海運）・漁船（漁業）・そして時の権力の軍船（軍艦）の需要に応えるため、波の穏やかな入り江などで発達した。今日まで船の材料も木から鉄、鋼鉄と変わり、大型化・高速化・専用船化が進んでいる。

船を一隻造るためにはさまざまな技術が求められる。船は数万の部品で構成され、金属から木材に至る様々な材質の部材が使われる。当然一つの造船所ですべてまかなえるものでなく、関連技術を持った企業が造船所周辺に集まり、また、多くの労働者を必要としたため企業城下町を形成し、工業出荷額が 60% を超す地方都市も珍しくなかった。その造船業で、生産性を高めるために労働組合つぶしが行われ、また一時の造船ブームに沸き、伸びきった生産設備を削減するため、大規模な産業合理化が行われた。県内の造船労働組合は主に「全造船」¹に加盟していたが、これらの労働組合は、組合つぶしや産業合理化に伴う大量解雇、さらに企業倒産と果敢に闘った。ここに紹介するのは、造船労働者が人間の尊厳と権利を守り、組合員の生活と地域に根ざした地場産業である造船業を存続させようとする闘いであった。その中から「労働運動とは何か」を考察したい。

1 造船とは国家管理の産業

1) 兵器と大量輸送手段の切り札となる船

日本の近代的な造船産業は幕末にはじまった。明治政府が幕府から造船所を引継いで官営化し、それを三菱、石川島、川崎など民間企業に払い下げ、三菱長崎造船所、石川島造船所、川崎造船所などができた。戦前の日本には海軍工場があり、主に艦艇を建造していたが、「1926 年～31 年（昭和 1～6 年）の民間造船会社での造船・造艦量の合計の実質的な内訳は、軍艦 42%、商船 58%となる」²。「同じ 6 年間の艦艇建造量の合計の海軍工場と民間造船所別の内訳は、海軍工場 40.5%、民間造船所 59.5%となっていた」³で、当時の日本では商船より軍艦の建造に力を入れていたことが分かる。船は大量輸送手段の切り

¹ 「全造船」1946 年 9 月結成の造船労働者で組織された労働組合の産業別全国組織。正式名称は「全日本造船機械労働組合」。2016 年 9 月解散、70 年の歴史に幕

² 東洋経済新報社「昭和産業史」第 1 巻 1950 年 255～256 ページ

³ 同書 492 ページ表（七）「昭和年間艦艇年別進水量」から算出

札であると共に、大量の武器・弾薬、兵士を乗せることができ、兵器に転用しやすい側面を持っている。産業の近代化と欧米列強に対抗するため、当時の政府は軍備の増強と共に海運業と造船業の育成に力を入れ、『日米船鉄交換条約』が成立して、アメリカが日本に鋼材を供給する代わりに、日本が船を建造して引き渡すという船舶輸出も行われた」⁴。

2) 国策と密接不可分な造船業

1930年代のはじめの昭和恐慌（世界恐慌）によって、不況が一段と厳しくなり、大量の造船労働者が解雇された。「政府は、恐慌対策として『船舶改善助成』政策を実施した。これは政府の計画に従って古船をスクラップにして高速新鋭船を建造する。しかもその際に、部品等に国産品を使うことを条件にする、というもので政府はこの建造のために助成金を出した」⁵。この助成政策によって日本の造船産業は恐慌からの脱出と景気回復が図られ、量・質ともに大躍進をとげ、世界の造船先進国入りすることになっていった。しかし、この大躍進は海軍の軍艦建造の推進と商船の戦時における軍事的利用の意図が結び付いたこととは言うまでもない。

1945（昭和20）年の敗戦直後の造船業は、一時仕事のない時期を迎えるが、47年にはアメリカの対日政策の転換（日本を反共の拠点）によって息を吹き返す。国家による計画的な日本海運の再建（計画造船）が開始され、造船独占資本の復活と資本の蓄積が始まる。しかし、53年に朝鮮戦争が終わると造船業は深刻な不況に見舞われる。そこで政府は「外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法」を制定し、海運業と造船業を手厚く保護し、加えて日本輸出入銀行の豊富な資金を利用し、船舶代金の延べ払い輸出に力を入れた。

55年から57年まで第1次の輸出船ブームを迎え、56年にはイギリスを抜いて世界一の建造量を記録し、世界市場の50%を占有する「造船王国」にのし上がった。その後62年から64年の第2次、65年から70年までの第3次輸出船ブームを迎えた。造船業は好・不況の波が大きく、この間企業合併や設備の大型化・近代化の合理化が徹底的に行われ、大手企業は船から陸上構造物、軍需生産の比率を高めていった。

2 産業合理化と組合つぶし

（1）伸縮自在な経営で大儲け

1) 船舶建造と建造能力を国が管理

船主との受注契約が整えば、直ちに建造できるかということそう簡単ではない。「造船法」が1950（昭和25）年に施行され、500総トン・50^寸以上の鋼船をつくる船台やドックは所轄大臣の許可を受けなければ建設できない。また、「臨時船舶建造調整法」が53（昭和28）年に施行され、2500総トン・90^寸以上の鋼船を建造する場合は、その都度所轄大臣の許可を受けなければ建設できない。つまり、造船所の設備も船の建造も大臣の許可を得なければ造れないのである。この造船所の建造能力を増減するために、所轄官庁は審議会

⁴中北宏八「造船業界」教育社、108ページ

⁵「昭和産業史」257～260ページ

を使う。所轄官庁がすべて政策のお膳立てを行い、有識者のお墨付きをもらった形式を整え、大義名分と失敗した時の逃げ道を用意しているのである。海運と造船業をコントロールするため、かつての運輸省は「海運造船合理化審議会（海造審）」（52年政令施行）を設置し、内航船部会と造船部会を置き、内航船部会では国内航路の船腹量を、造船部会では造船所の建造能力を「答申」で決め、有無を言わず押し付けてきた。

2) 設備拡大・縮小も答申一つで実施

海造審は設備の拡大を答申し、1962年以降の第2次造船ブームのとき、大手7社は20万ト～50万トドックをつくり操業していた。70（昭和45）年3月の答申は75年の造船需要を1281万総トンと予想し、日本造船業の建造能力を全世界の65%となるよう答申した。さらに、翌71（昭和46）年には1870万総トと5割も水増しし、大手に次ぐ中手造船所の大型ドックの建設を促進した。その結果「日本の造船業界は、47～48年にかけて空前の設備拡張・新設競争を演じ、ついにその建造能力は1900万総トに達するまでになった」⁶。しかし、この造船ブームは73年の石油危機と74年以降の世界的不況によって終止符が打たれ、すでに契約していた船舶建造のキャンセルが相次ぎ新規受注は激減し、深刻な造船不況に陥っていった。76年の海造審の答申は一転して「1980年には世界の造船需要は1000万～1200万総トしか期待できず、そのときの日本の造船量は650万総トくらいしかなく、操業度を74年の65%に落として所用の操業（首切りや設備削減）をはからなければならない」と大産業合理化を答申したのである。

3) 強制的な設備削減で大合理化

深刻な造船不況に耐えきれず、倒産して撤退する企業ができれば設備はその分削減されるが、その量はたかが知れたもので到底計画に達しない。そこで78（昭和53）年7月、5000総ト以上の建造能力を持つ61の造船所の造船設備を削減するため「安定基本計画」をつくり、規模別に設備削減計画を作成しその実行を迫った。その手法は、設備削減を行う企業が「特定船舶製造業安定事業協会」に削減する設備の権利を譲渡し、設備を保有する残存者が協会に納付金を納め補填するというものであった。結果的に借金に縛られ金融機関の圧力に従わざるを得なかった多くの中小造船がこの買い上げ制度を利用したのである。5000総ト以上の建造能力を持つ造船所は61から46社に減少したことで、いかに中小造船に厳しい合理化であったかが証明される。

（2）邪魔な組合はつぶす

1) 中長期の戦略の下に組合対策

産業再編や生産の飛躍的発展には合理化が伴う。戦後の造船産業の労働組合は全日本造船機械労働組合（以後全造船）が主流で、造船労働者の3分の2に当たる7万人を組織し合理化に反対して積極的に闘っていた。電機労連・全電線などと「中立労連」を構成してきたが、1973年9月の第37回定期大会で懸案の総評加盟を決定した。造船産業の合理化の

⁶日本造船工業会 30年史・66・88ページ

柱は、第1は国際競争力を強めるため、独占集中化による寡占体制の確立、第2に船舶の大型化と高い生産性を維持するための新鋭工場の建設、第3は合理化で、特に生産性向上運動に反対する全造船労組の破壊であった。60（昭和35）年末、石川島重工と播磨造船が合併、64（昭和39）年名古屋造船、68（昭和43）年には呉造船を石川島播磨が吸収合併した。64（昭和39）年には、財閥解体で東、中、西に分割していた三菱三重工が合併した。67（昭和42）年には三井造船と藤永田造船、69（昭和44）年浦賀重工と住友機械、川崎重工と川崎車輛・川崎航空機、71（昭和46）年日立造船と舞鶴重工が合併した。同時に運輸省は、中手造船所が大型船を建造する場合、大手造船所の技術指導を受け入れなければ建造許可をしないという行政指導を行い、中小手造船所の三菱、石播、三井、日立、住重、日本鋼管、川崎重工の大手7グループへの系列化が押し進められ、造船産業は、この大手7社が支配する寡占体制を確立した。

造船経営者は59（昭和34）年、全造船を「総評路線に基調を置く、階級闘争至上主義」ときめつけ、「まず生産を高め、成果配分では労使対等」という労使協調路線にもとづく「二八会」を造船大手企業に結成させた。その後は、会社が資金を提供し、職制権力を使って援助して勢力を拡大させ、やがて執行部の多数派をにぎり全造船組合の乗っ取り、それが成功しないと組合分裂攻撃を行った。64（昭和39）年から65年にかけて三菱の各労組を、69（昭和44）年には日本鋼管、70（昭和45）年には石川島播磨・川崎重工、71（昭和46）年には住友重機浦賀・玉島を、丸がかえ、あるいは分裂させて、全造船組合員を5%～10%という極少数勢力に封じ込めていったのである。

2) 金に糸目を付けず組合つぶし

大手の全造船組合の破壊に成功した造船資本は、更に大型化する船舶の需要にこたえるため、50万トドックの建設を完了し、大手7グループがそれぞれ系列化に組み入れた函館、金指、佐野安、大阪、名村の中級5社に20万～35万トドックを建設させ、建造船の規模別管理により、独占支配体制をより強固のものにしようとした。そこで全造船中堅組合である佐野安、金指、三保、函館の組合を一気に壊滅させ、造船労働運動を同盟路線に組み込む攻撃が加えられたのである。

大手の場合は、5年以上にわたる時間と豊富な資金をつかい、会社職制が酒食による買収や、差別支配による利益誘導によって「二八会」勢力の拡大をはかり、組合執行部の乗取りに成功した。しかし、中手の場合は極端に「二八会」勢力が弱かったため、会社は金に糸目を付けず直接手を下し、力づくで全造船組合つぶしに狂奔した。重役自から陣頭指揮を取り、労使協調路線の活動家を育てる研修所に、業務命令によって職制組合員を出張させ、反全造船の宣伝や分裂活動を行う指導者を育成し、労働組合の運営に直接支配介入を図ってきた。しかし、中手組合の反撃によって目的半ばで挫折していったのである。

(3) 1万の闘いを100万の闘いに

1) 産業政策要求

1973（昭和48）年のオイルショック以降、世界的な経済活動の停滞で大型タンカーの

受注キャンセルが相次ぎ、受注量は激減し、中小造船の倒産が相次ぎ造船不況は深刻さを増していった。全造船は、今回の造船不況は循環的なものと位置付け、大手が大きな建造設備にものを言わせ中小の仕事を奪うことを禁止し仕事を分かち合う「一船台同時並列建造禁止」と、海洋汚染を防止する「タンカーの二重底と専用バラストタンクの設置」「労働時間の短縮」「解雇制限法の制定」などを中心とした産業政策要求を決め、各政党、造船工業会・運輸・労働・通産省に要請しその実現に取り組んだ。社会党はこの要請に応え、75（昭和50）年10月30日全造船組織所在地の国会議員を中心に「社会党造船対策特別委員会」（委員長・久保三郎）を設置した。社会党と連携し全造船は、運輸・通産・労働省交渉をはじめ、国会での追及で産業政策要求実現を求めた。その中で、75年10月の運輸大臣交渉で「大型船台での中小型船の並列建造を禁止するよう指導する」との回答を得た。引き続き、造船企業の倒産は地域経済と雇用に深刻な影響を与えるため、76年3月大阪、同年6月石巻地区、77年11月今治地区に社会党国会調査団を派遣し、造船不況による地域経済への影響を調査した。全造船は、77年の第42回定期大会で組合員一人1万円の臨時拠出金（闘争資金カンパ）を決め、「1万の闘いを100万の闘いに」と産別組織に闘争資金を集中し、中央執行委員の増強と東京における行動費を負担して全国の組合員が統一行動に参加しやすい状況をつくった。

2) 中央・地域の共闘

全造船は造船会社の企業閉鎖・倒産は地域経済・雇用に深刻な影響を与えるため、傘下組織が所在する都道府県に支援共闘会議の結成を要請し、78年2月北海道から九州まで19の都道府県に「造船反合支援共闘会議」が結成され、総評は4月21日「造船産業反合理化対策会議」（議長・立花副事務局長）を設置、79年2月17日「造船反合中央共闘会議」に改編した。2月全造船は室蘭と下関から東京に向け「造船労働者の首切り反対」を訴え全国キャラバン行動を行い、6月10日に総評・岡山県評・全造船などが岡山県倉敷市で「住友の指名解雇撤回を要求する1万人集会」、80（昭和55）年5月25日には大分市で「佐伯闘争支援現地1万人集会」、84年8月26日函館市で「函館支援現地1万人集会」を開催した。同時に「兵器生産反対・権利侵害と闘う」、「80年代の造船産業を考える」、「漁業を育て漁船をつくれ」などシンポジウムを相次いで開催した。東京では、全都反合共闘会議・東京争議団と連携し、ヘルメット・安全靴を着用し作業衣にゼッケンをつけ、「生首を切られてたまるか」と背景資本に対する抗議行動を数次に亘り積み重ねた。一産別の反合理化闘争を総評・関係県評・社会党をはじめ政党が支える闘いは、三井三池闘争以来の大掛かりな運動に発展し、中小切捨での産業合理化に一定の歯止めをかけることができた⁷。

全造船が提唱したタンカーの二重構造化は、1992（平成4）年3月、IMO（国際海事機関）の海洋環境保護委員会で、新たに建造される原油タンカーのダブルハル（二重船殻構造）化の義務づけと既存タンカーの使用年限を制限する海洋汚染防止条約（MARPOL条約）

⁷ 「未踏の挑戦」造船産業再編合理化の航跡－全日本造船機械労働組合編・労働旬報社・昭和56年9月1日発行から抜粋

の改正案が採択され、実施されることになった⁸。

3 金指造船編

(1) 漁船から大型船へ

1) 企業拡大の野望

金指造船所（以下金指造船）は1903（明治36）年に大阪で創業し、1910年（明治43年）清水に工場を移した。労働組合が誕生したのは1946年（昭和46年）4月で、9月に全造船に加盟し、地域労働運動の中核的役割を果たしていた。1964年（昭和39年）には全国の約60パーセントの鮪漁船を建造し、「東海の魚屋」と揶揄されるぐらいで、労働条件では労働災害補償や一時金（ボーナス）は大手並みを獲得していた。マグロの漁獲量減少という鮪漁業界の情勢の変化に応じ、次第に貨物船建造に比重を移し、その間三井造船との技術提携を得つつ、数次に亘り設備の拡大と作業工程の近代化など合理化を遂行した。その後、川崎重工業と技術提携して、中小造船所のなかに確固たる地位を築くため、1970年（昭和45年）1月、大型ドックを備える新工場の建設計画を発表し、4月に新工場建設用地を豊橋市に決定し、運輸省に工場建設許可の申請をする事態となった。造船産業は近年拡大した設備がフル稼働し、70年度建造量を1,000万総トンの大台にのせ、なお3年分の手持工事量をかかえ「造船ブーム」に沸いていた。この計画に対し、全造船金指造船分会（以下金指分会）は、新工場対策委員会を設置し、200億円を越す設備投資が組合員の生活に及ぼす影響を1年かけて検討した。その結果、「金指の技術力では新工場への設備投資は危険なカケであり、組合員の配置転換など生活に重大な影響を与えるため、基本的には反対」との態度を打ち出した。しかし、会社が強引に計画を進めると判断し、新工場対策の具体的要求のため調査、対策を進めることにした。

2) 組合の丸抱えに失敗し分裂攻撃

1972年（昭和47年）に入ると金指造船は、新工場建設に反対する金指分会の組合運営に露骨に介入してきた。会社がてこ入れしてつくらせた労使協調グループ「68さつき会」に、就業時間中に全造船批判のビラまきを行わせると共に、職制機構の「課長会」「係長会」「組長会」に資金を与え、酒食でもてなし組織的に組合員の懐柔と切り崩しを行った。当時の清水の飲み屋街は金指の人間であふれ、タクシーはその送迎で大繁盛したといわれた。金指分会は静岡県労働組合評議会（以下県評）・清水地区労働組合協議会（以下地区労）・社会党などに支援を要請、「造船支援共闘会議」が作られた。共闘会議では職場の闘いは金指分会が、社会的な包囲網を共闘会議が担い、「皆が一人のために、ひとりが皆のために」を合言葉に、組合つぶしと闘うことにした。会社の不当労働行為に対しては、11月に静岡地裁に「団結権侵害停止の仮処分」を申請し、地裁は1週間後に団結権侵害禁止の仮処分決定を出した。また、静岡県地方労働委員会（地労委）に不当労働行為救済の申し立てを行った。金指造船は事務・管理職系の職場では切り崩しに成功したものの、生産現場では

⁸ 「挑戦の航跡」全日本造船機械労働組合—造船反合闘争総括書編纂委員会から抜粋

圧倒的な組合員が金指分会に結集した。丸抱えでの組織切り崩しが困難と判断した金指造船は、12月15日第2組合を結成し組合を分裂させた。このことは分裂をおそれず、悪質分子を金指分会から放逐し丸がかえを阻止したという、第一段階の闘いの成功というべきものであった。

(2) 分断支配に差別を許さない闘い

1) 企業の社会的責任を迫り差別支配にクサビ

「73年にはいると金指分会と第2組合・会社との闘いは熾烈を極めた。地区労などの支援を受け『会社を市民的に孤立』させるため、大量のビラ、ステッカー行動が連日行われた。また、職場では職制に対する連日の抗議行動など、青年労働者の正義感に燃えた大衆行動は日増しに強まり、会社、御用集団を圧倒し、手詰まりとなった会社は、御用集団のテコ入れのため、延600人にのぼる外人部隊を導入し、暴力事件を激発させ、ついには石川青年婦人部長の不当解雇で、分会の行動を封じ込めようとした。しかし会社の分裂強行策の結果は、事務管理部門は多数を結集したものの、生産部門の現場労働者の76%は金指分会に結集する結果となったのである。この事は、量の問題もさることながら、質的問題が如何に大切か、即ち、分裂との闘いは一人一人の意識が如何にあるかが闘いの決め手となる原則を、職場の闘いを始め幾つかの闘いの分岐点で立証されている事を、我々は今後の闘いに生かしていかなければならない」⁹。

2) 下請け労働者の要求実現で共闘

1974年(昭和49年)3月12日、石川執行委員の地位保全仮処分申請に静岡地裁は全面勝利の判決を下した。この年の春闘で金指分会は、一週間にわたる全工場のクレーンとユニオンメルト(自動溶接)職場の重点ストライキと、徹夜の坐り込みで貨物船の進水を止め、差別の撤廃と大幅賃上げを要求し解決を迫った。「第一組合員は、差別をされるのが当り前」、「差別を覚悟し第一組合でがんばる」という決意は初期では大切であるが、これでは運動にならない。即ち「差別を許さず……そしてその要求は、より具体的でなければならない」これが職場闘争の基本である。この闘いは協力会従業員に勇気を与え、4月27日労働組合のない関連子会社・金和船舶の従業員が「連休の有給化」を要求して本館前に座り込み、金指分会組合員も連帯して行動し、交渉の結果2日間の有給化、奨励金の支給、時間外割増率引き上げ、本工並みの賃上げを獲得した。こうした内外の闘いで成果を上げ金指造船に圧力をかけ、金指分会・弁護団・県造船支援共闘会議は、金指造船との間で組織問題の全面解決交渉を開始し、75年(昭和50年)1月金指造船に不当労働行為の謝罪をさせ、石川執行委員の解雇撤回と解決金を支払わせる組織協定を締結し、組織闘争を勝利させた。これに対し第2組合が2月12日「経営姿勢転換」を要求して2時間の時限ストライキを打って会社に抗議するというハプニングもあった。

⁹静岡県労働運動史・資料下1159頁(静岡県労働運動史編さん委員会編・静岡県労働組合評議会発行)

(3) 違法行為を暴く

1) 国会調査権の活用

組合分裂直後の1972年12月、社会党は、県選出国會議員と県會議員が「調査団」を編成し、金指分会役員と会社幹部から直接事情聴取を行った。また、73年2月には、第2次の調査団を派遣し、加えて共産党との合同調査も行った。金指造船の不法行為は不当労働行為にとどまらず、下請けの貸工、建造能力オーバーなど、職業安定法、労働基準法、造船法違反まで拡大していた。金指分会は造船支援共闘会議の支援のもとに、あらゆる不法行為と闘い、組織を守る立場から73年7月、金指造船を行政官庁に「職業安定法」と「造船法」違反で告発し、市民宣伝、県評傘下組合への逆オルグで運動の拡大をはかった。職安法違反の事実は立証に時間がかかるため、金指分会は職制の立場にある組合員に、下請け労働者を直接管理している実態をメモ化するように要請し、十分な証拠を集めた。告発と同時に、支援共闘会議が職業安定所、労働基準局、運輸省などと交渉を積み重ねた。74年1月社会党斉藤正男事務所で社会党中央本部労働局を交え、国会対策を打合せ、2月田辺誠議員が職安法違反で、斉藤正男議員が造船法違反で金指造船を国会で追及することを決めた。2月19日田辺議員が衆院社会労働委員会で「金指造船は職安法違反の擬装をしている」と追及した結果、翌20日静岡県職業安定課、職業安定所の立入り調査が入り、調査は一週間に及んだ。ついに「違法会社金指造船には、公的機関である職業安定所は職業紹介をしない」という回答を（県職対部）から引き出すことに成功した。

また、造船法違反の追及は運輸委員である斉藤正男議員が運輸省担当者呼び、全造船本部、共闘会議、金指分会が合同で交渉を行い、本省の担当課長が直接金指造船に出向き、行政指導を行うことで、会社にダメージを与えた。金指造船の不法行為を社会的に明らかにして孤立させ、組合つぶしの攻撃を止めさせる成果を上げた背景に、国会調査権が大きな役割を果たしたことを紹介しておきたい。

2) 下請け対策では課題を残す

「個別争議の場合、企業内組合の体質からぬけ出せず、ましてや企業の不法行為を内部告発することは極めてむずかしい課題であった。この闘争方式は、造船産業の雇用構造そのものの、のど元にせまる闘いであったため、他の造船経営者に『あそこまでやられたら大変な事になる』という大きなショックと危機感を与え、金指の次に攻撃を加えた函館、更に攻撃のスケジュールにのっていた笠戸、檜崎等の組織攻撃に歯止めをかけることになり、この方式は、全国金属の組織闘争にも好影響を与えている。しかし下請労働者の雇用安定、労働条件の引き上げが、今後の造船労働運動にとって、極めて重要な課題であるにもかかわらず、結果として、金指分会だけの闘いに終らせ、孤立化させたことが惜しまれてならない」¹⁰。

(4) 来島どっく支配と会社更生法申請

¹⁰静岡県労働運動史・資料下 1161 頁（静岡県労働運動史編さん委員会編・静岡県労働組合評議会発行）

1) 「再建の神様」に丸投げ

社運をかけた豊橋への新工場建設は、造船ブームの終焉と共に計画からわずか7年で巨額の債務を発生させ頓挫した。77年2月、同族経営による造船以外への資金の流用に加えて、オイルショック後の豊橋新工場への膨大な設備投資資金がそのまま借金として残り、日本興業銀行（興銀）主導の銀行管理下で再建を目指すことになった。この時には、労働条件の切り下げを認めざるを得なかったが、それでも72年に始まった金指造船の組織分裂攻撃との組織力を生かした闘いで、会社側から経営分析に必要な資料はすべて提出させていた。決算報告書はもとより、工場別の損益計算書、資金繰り表などは、定期的に提出させた。専門家に依頼して経営分析もしたが、金指分会独自でも経営実態を把握することができた。このような資料は、いざという時にはなかなか集まらないので、日頃から必要なものは収集しておくことが大切である。資金は興銀・静岡銀行を軸とした協調融資団が、営業は三井物産・伊藤忠商事などの商社が、技術的には石川島播磨重工の支援を受け、4年間にわたって銀行管理下で再建を続けてきた。1980年3月末の造船業35%の設備削減では石川島播磨グループの共同削減で、豊橋工場の建造ドックは8万トから5万トに、清水工場は2万ト船台が削減され3,100トとなった。この間労働条件の切り下げ、希望退職、労働時間の延長など3次にわたる合理化をやむなく受け入れてきたが、82年（昭和57年）6月決算で200億円の累積赤字を出す結果となった。手に余った興銀は10月、当時「再建の神様」ともてはやされていた来島どっくの坪内寿夫社長に、金指造船の株式を無償譲渡することで経営権を委ね、来島どっくの支配下に組み込まれることになった。

2) 人間性を否定する教育研修

坪内経営の本質は、労働者の人格を研修で徹底的に否定して従属させ、サービス労働で利益を生み出す経営であった。愛媛県松山市の奥道後での「研修」は凄まじいもので、大声で自己反省の言葉と坪内社長に忠誠を誓わせる。金指ではなかったが自殺者が出た会社もあったくらいだ。この研修が終了すると、会社はただちに再建基本計画の一環として「就労体制の変更」「週休2日制の3年間停止」を申し入れてきた。サービス労働と年間400時間の労働時間延長でコストダウンをはかろうとするものであった。金指分会は支援共闘会議と連携し、中央では社会党造船対策委員会の議員による国会質問、労働大臣交渉を行い、静岡県レベルでは社会党県会議員団の協力を得て県商工部交渉、監督署交渉などを行い、坪内式経営に対し社会的圧力を強め、組合員への犠牲を最小限に食い止めた。その来島どっくも、経営危機が86年（昭和61年）春に表面化し、再建の神様ともてはやされた坪内経営は破綻し終焉した。6月3日「新来島どっく」を設立し、日本債券信用銀行の管理のもとに再建することになったが、親会社の事実上の倒産は金指造船の会社経営を直撃した。88年3月末の第2次設備削減では、豊橋工場の建造ドックは来島グループの共同処理で5万トから3万トに削減された。

3) 会社更生法下の闘い

1988（昭和63）年7月には静岡県造船反合共闘会議を開き、8月に運輸省・静岡県・清

水市・静岡銀行に金指造船が深刻な事態に至らぬよう緊急要請を行った。しかし、9月5日、金指造船は会社更生法を申立て（負債426億円）更生法下で再建をはかることになった。金指分会は、「更生法にともなう合理化は認めない。あくまでも金指に働く全ての労働者の雇用と生活を確保する」との方針の基本に据え、家族を会社構内に集めて集会を開き、経過と取り組み方針を説明し、家族ぐるみの闘争態勢を築いた。

最初に雇用と労働諸条件の継続を管理人に約束させ、連鎖倒産の防止対策に取り組んだ。出入りの下請け業者、資材納入業者などへの緊急措置を県・市に要請し、法律で決められている枠外の独自措置もとらせることができた。金指造船の更生手続き開始決定を確実なものとするため、県・市には裁判所への上申書の提出と議会での決議を要請し、商工団体や地元の自治会にも上申書の提出を要請した。金指分会自らの上申書に添えて、地域の各労働組合の団体署名と個人署名も裁判所に提出した。共闘会議の迅速な対応で、地域ぐるみで再建の必要性を訴え、更生開始決定へ大きく前進させることができた。金指造船は、清水と豊橋に二つの工場を持っていたが、大口債権者の金融資本は「二つの工場はいらない」として、豊橋あるいは清水の工場売却論が飛び交い、プレッシャーをかけてきた。金指分会は「清水・豊橋両工場での事業活動による利益弁済を再建の柱とする」ことを終始一貫して主張した。管理人の調査報告書（後の更生計画案）の基本は、金指分会の分析や裁判所に提出した上申書で展開した主張と一致していた。地域での世論づくりと合わせて、社内でも「二つの工場での事業活動で再建する」ことで一致した体制をつくり上げていたことが、工場売却論を封鎖する大きな力となった。

この企業再建闘争においても、県評・地区労を中心とした労働組合の連帯・支援行動が金指分会を支えた。現在は「産別自決」の原則で、企業・産業別の枠を超えた共闘は困難となった、しかし、労働運動は「皆が一人のために、ひとりが皆のために」が基本で「連帯・共闘」によって、一時的には困難な場面であっても壁を乗り越えることができることを一連の闘いは証明した。また、企業再建の成否を決する地域の金融機関・行政の協力取り付けは欠かせず、共闘会議の一員として社会党県本部・県会議員団・市議団が再建の支援環境づくりと、闘う当該組合・組合員とその家族に大きな力を与えた。

金指造船は1991年社名を株式会社カナサシに変更し、1999年2月更生計画の変更で、清水工場の従業員は全員解雇・必要人員は再雇用という合理化が行われ、カナサシ分会は解散した。清水工場は「カナサシ重工」としてカナサシの子会社化され、2002年（平成14年）自立することになった。商船建造を中心に操業してきたが、資金繰りが悪化し2009年再び会社更生法を申し立てた。その後、2014年1月静岡地裁から更生計画の変更が認められ、愛媛県の村上秀造船の子会社となり現在も再建中である。

4 下田ドック編

（1）下田港と船の医者

1）地域密着型の造船所

伊豆半島の南端石廊崎沖は今日でも海難事故が多発する、東西海上交通の難所である。

その地の利を生かし 1898（明治 31）年 9 月、下田の有志 31 名が出資し下田船渠合資会社が設立された。鶴島（うじま）に石造りの 200 トドックを完成させ、1901（明治 34）年 3 月に開業した。「下田は江戸時代初期、江戸の海門として船改番所が置かれ、武ガ浜波よけが築かれ港町として整い、以来重要な風待港として『出船入船 3 千艘』と言われる賑わいをみせた。下田港内には、下田船渠株式会社と共に下田造船株式会社、大野造船株式会社がそれぞれ長い伝統を持ち、小型船の建造・修理を行っていたが、内港の整備に関連して、国、県の指導により下田船渠と合併、1972（昭和 47）年 10 月に武ガ浜の海面 1,900 平方メートルを埋め立て、新しい工場が完成した。73（昭和 48）年 11 月、それまで 7 年間の小型船の建造における三井造船株式会社との業務提携を解消、新たに三菱重工業と業務提携を結んで、受注確保、技術支援、コストダウンなどをはかった。しかし、経営は改善せず 76（昭和 51）年、取引銀行の日本興業銀行、静岡銀行に要請し、大洋漁業株式会社が下田船渠（株）の経営を支援することになった¹¹。労働組合は、1946（昭和 21）年に結成され、9 月全造船に加盟した。路線対立から 50 年 4 月に脱退したが、63（昭和 38）年 11 月全造船に復帰し、全造船運動を下田の地で続けてきた。

2) 市を挙げた運動で設備削減を免れる

1978（昭和 53）年 7 月、運輸省は海造審の答申を受け、平均 35 パーセント新造船設備の削減を行うため、造船業の安定基本計画（設備削減）を告示し、国内の造船所に合理化の嵐が吹き荒れた。下田船渠はこの対象 61 社に該当し、7,500 トン建造船台が削減の対象となった。残るは 1,500 トン船台一基のみとなり、造船所経営が出来なくなることから、下田船渠、下田分会はこの設備削減に反対した。また重要な地場産業の設備の削減は、市の経済にとって死活問題となった。当時の市議会議員選挙で「船台をつぶすな、造船の灯を守れ」が重要なスローガンになったことに象徴されるように、世論の応援もあり設備削減は免れた。しかし、経営が悪化したため希望退職 63 名などの合理化を行い、減資、資産の売却など減量経営の努力を続けたが、造船業界全体の低迷のなか、安定経営とは言い難い状況がつづいた。大手の系列に入る事により一時的には経営が好転した時期もあったが、合併・新工場建設以後は全体に苦しい経営が続き、借金は増えていった。

（2）来島どっくの犠牲との闘い

1) 設備削減の対象として造船所ごと抹殺へ

1985（昭和 60）年 8 月、133 名の希望退職募集をはじめとする合理化案が下田船渠から下田分会に提案された。同時に来島グループ入りが発表された。来島どっくは、支配下の会社に管理職を役員として派遣（兼任）し、本社で全グループを集中管理していた。また、従業員に対しては労働組合敵視、会社への絶対服従を徹底して教育し、就業時間前の作業開始、サービス残業など労働基準法違反で知られていた。来島グループ入りしてから下田船渠の組織は来島式に改められ、従業員は奥道後の研修所での教育・研修後、およそ 3 カ月間来島グループ傘下の企業に出向させられ、「実地教育」を経験した。87 年 2 月全

¹¹ 「下田造船業小史」新下田ドック（株）清算事務所／1994 年 12 月発行から抜粋

造船が社会党造船対策特別委員会に要請し、「造船不況現地調査」が全国4カ所で行われ、その内の一つとして下田市に大木正吾、青木薪次、松前仰、前島秀行、村山富市の衆参議員が訪れ、下田市長・議会議長、商工会議所から造船不況が造船関連産業、地域経済に与える影響や関係者の要望を聞き取り調査した。同年5月、下田船渠は事業改善計画なるものを下田分会に提案した。7,500トンの船台の廃棄、希望退職、労働条件の切下げ等の大合理化案で、その全てを同意するよう下田分会に迫った。船台廃棄は下田市の経済に重大な打撃を与えることから、下田分会は静岡県評・賀茂地区労などで構成する共闘会議と協力し設備削減反対をスローガンに1万6千名の市民の署名を集め、運輸省他へ提出した。そしてこの合理化を市民ぐるみの運動で反撃するため運動を広げていた。来島どつくが会社解散の決議をする臨時株主総会に向け、市長から会社存続の要請を出し、また11月には「下田ドック存続市民集会」で600名が存続を訴えたが、来島どつくは11月27日臨時株主総会を開き、会社解散・全員解雇を決めた。

2) 新会社を設立して企業存続を模索

1987年11月末会社解散の登記をして解雇通知を出した来島どつくに対し、下田分会は会社解散・全員解雇反対、造船の灯をまもる闘いを進めた。これは下田ドックの労働者の生活を守るためだけでなく、下田港は国の重要な避難港であることから、造船所が無くなれば言わば医者のない病院同様となり、海上交通の安全を確保する立場からも重要な闘争と位置付けた。闘いの場は、日本債権信用銀行（以下日債銀）と来島どつくのある東京に広げ、オルグ団を編成し東京で全国の争議団と連帯し、「東京総行動」で粘り強く解決を迫った。一方、下田現地では88（昭和63）年1月から自主生産を開始した。下田分会の1つの部門として造船サービス部を設けて自主生産活動である。しかし、東海海運局下田支局は「存在しない会社で行う船舶の検査はできない」と検査を拒否したが、粘り強い交渉で「船主から強い要望がある場合」は検査を行うことになった。さらに、船舶検査には修理賠償責任保険をかけなければならないが、保険会社は「不法に占拠している会社の修理船に保険はかけられない」と拒否した。これも大蔵省や保険会社と交渉し「船舶の所有者が修理する船に保険をかけるのは自由」と保険会社が同意し、掛け金を造船サービスが負担することで解決した。大切な船を労働組合に預け、技術的にも今一つ不安があると、当初船主は難色を示したが、こうした努力の積み重ねの結果、地元金目鯛漁船の中に発注する船主も現れ、まず小修理工事から出発した。

3) 行政を巻き込み「造船の火を守れ」

1988（昭和63）年6月19日、下田港外が岡で「下田船渠闘争支援現地大集会」が開催された。全国の全造船分会、全都反合共闘、静岡県評、賀茂地区労などの労働者に加え、池谷淳下田市長、芹沢昭三伊東市長、社会党・共産党の国会議員、地元の船主、それに組合員とその家族、一般市民など約4,200人が参加した。市内デモは拍手と声援の中で整然と行われ、この大集会を契機に「造船の灯を守れ」の世論はさらに広がり、後の解決に大きな力となった。

自主生産が拡大し工場からの立ち退きがむずかしいと判断した清算人は、89（平成元）

年 2 月破産申立てを行った。下田分会は会社更生法を申立て対抗し、7 月に和解の話し合いが始まり、双方これを取り下げることになった。和解交渉の結果、清算人が、新会社を設立し事業継続をめざすことを認め「下田の財界を含め新会社を設立するなら設備等の賃貸借、許認可の譲渡など責任をもつ」ことで大筋合意に至った。下田分会は新会社設立の準備にはいり、市長はじめ商工会議所に協力を要請した。しかし、発起人になる財界人はなく、準備も進まなかったが、関係者の努力で財界人も発起人となることを了承し、9 月 7 日発起人会を開き、同月 16 日に「新下田ドック株式会社」の設立総会となった。

4) 企業の論理に会社存続の声届かず

造船所の土地と構築物の所有者は実質的には静岡銀行であった。静岡銀行は 100 億円の債権を回収するため、ニチメン（株）に 90（平成 2）年 2 月土地と構築物を譲渡した。新下田ドックはニチメンと工場の賃貸借契約を結んで創業したが、契約期間は 5 年間に定められ、早急に工場の移転先を確保しなければならなかった。工場の移転には土地と資金が欠かせない。下田港内では対岸の赤崎地区以外になく、ここを埋め立て 1,500 トンの新造船台、5,300 トンの修理船ドックを備えた、工場面積 1 万 8 千平方メートルの青写真を引いた。資金はニチメンが協力し、移転が実現できない場合は立ち退き料を保障した。市民には移転計画などをまとめたパンフレットをつくり全戸に配布し、市長も漁協との話し合いの斡旋を行い、地元漁民集会で移転計画の説明をしたが、漁民の協力は得られなかった。

下田市は 89 年 12 月ドック問題を中心とする「下田港利用振興協議会」の設置を決めた。メンバーは下田市幹部、漁協をはじめ港湾利用 5 団体・企業から 13 人の委員で構成され、下田ドックの移転計画を協議したが、この場で移転先の結論が出せる性格の機関ではなかった。一方、ニチメンへの協定期限の延長要請を 92（平成 4）年 12 月末と 93 年 1 月下旬、新下田ドックと社会党の竹村幸雄・緒方克陽両議員が行ったが、いずれも婉曲に断ってきた。後が無くなった 4 月、鵜島工場による事業継続で、竹村幸雄（社会党）議員と額賀福志郎（自民党）議員がニチメンに要請したところ、鵜島工場使用は検討するとの感触を受け、新下田ドックは鵜島工場使用の条件を整理し、肥田社長、平井専務が上京し、正式にニチメンへ申し入れた。ニチメンとの折衝結果は、賃貸借によりその使用を了解することであった。しかし、示された賃貸条件は船の修理工場として成り立つものではなく、実質は拒否と同じものであった。国会議員、県、下田市がそれぞれの立場で一民間企業の存続に取り組んだが、新下田ドックの工場移転は実現することはできず、限界を感じざるを得なかった。5 月に入り、修理途中の船の仕上げ、工場の整理が行われ、93（平成 5）年 5 月末工場の明け渡しが行なわれ、下田ドック 95 年の幕が閉じられ、下田分会の企業存続闘争は終わった。ニチメンは下田ドック跡地をリゾート開発する計画であったが、バブルの崩壊で計画はとん挫し、現在も更地同様の状態である。

（3）下田ドック闘争の教訓

1) 民間企業と行政の壁

ドックの移転・存続を実現するためには、下田港内対岸の赤崎地区の埋め立てが必要で

あった。しかし、漁業権を持つ漁業関係者の反応は厳しいものであった。そのため行政が進める下田港の再開発計画（MTP 計画）に委ねた。3 年という短期間での認可取得に危惧もあったが、ドック機能の公共性をふまえ、移転計画を組み込めるとの判断があった。しかし、再開発計画の審議にあたった下田港対策協議会は「下田港にドック機能は必要」としながらも、答申内容から「私企業の移転計画策定はなじまない」として除外した。漁協との話し合いも不調に終わった時点で、移転計画は非常に厳しい局面を迎えた。ドック存続の最後の望みを託し、93 年 4 月に提起した「鵜島拠点方式」は、事業は修繕事業のみに縮小され、限られた敷地・設備・人員による操業で組合員全員の雇用を確保できるものではなかった。そのため、存続闘争を進める組合員に、確信と展望を与えることができず、組織的混乱と「鵜島でがんばる」組合員を組織できなかつた要因となった。

2) 闘いの反省と総括

「下田ドックが存続できなかつた原因の第一は、赤崎地区に土地を確保できなかつたことである。ドックの必要性は地域関係者共通の認識であり、経営状態も安定し建設資金も確保しているなど基盤は整っていた。しかしこの闘いは、利害関係者のすべての合意をとりつけるという点では他に経験・例がなく、労働運動の範囲をこえたものであった。第二は「ドック存続」の大きな世論づくりができなかつたことである。地域関係者は総論ではドック機能は必要としながらも、移転先の決定にあたっては実質的に存続を拒否した。第三は移転・存続の闘いに、下田分会組合員に行動を通じ運動への確信を深め展望を与えることができなかつた点である。反省すべきはすべての関係者の努力と調整の不足であり、その意味で産業別、当該労使、地域関係者にそれぞれの責任があるといえる。労働運動の分野ではまったく特殊な闘いであつたが、地域との結びつきの大切さを教訓とした。残された課題は地域・共闘関係者が理解できる決着をつけることと、下田の地域事情から再就職はきわめて困難なため、職場を失う組合員の生活保障と、再就職対策に全力をあげることである。」¹²

5 三保造船編

(1) 組合つぶしの攻撃を団結の力で跳ね返す

1) 漁船建造では御三家

三保造船は、1919（大正 8）年、清水市三保眞崎で操業を開始した。鮪・鰹漁船を中心に木造船から鋼船に移行し企業規模を拡大してきた。労働組合（以下三保分会）は 46（昭和 21）年 7 月に結成され、同年 12 月全造船に加盟した。49 年の大量首切りの対応で「全造船の指導は片手落ち」として一時脱退するが 51 年 9 月に復帰し、以降中手組合の中心的存在であつた。55（昭和 30）年 6 月、資金繰りが悪化し私的整理を行い 11 月に再建をスタートさせた。以降は、鮪漁船の建造ブームもあり、新潟鉄工、金指造船と並び「漁船の御三家」と呼ばれ経営は順調に推移した。70 年頃には漁船ブームは終わり、需要の低迷

¹² 「全造船機械労働組合第 59 回定期大会総括」（1993 年 8 月 27 日）抜粋

から貨物船建造に比重を移行し、71（昭和 46）年三菱重工業の系列に入り、船台能力を拡張し大型船建造の技術力を高めていった。

2) 臨時大会で労使協調グループを解散させる

1971 年夏、会社のテコ入れにより、会社職制機構の末端職制「職長」が中心となり、労使協調グループ「あおば会」が結成された。72 年春闘のスト権投票では反対票が 10% を超え、5 月 1 日のメーデーの日に組合員宅に「明るい職場をつくる会」の名前で全造船批判の怪文書が郵送されてきた。そして 8 月清水商工会議所であおば会の会議が行われた後、職長らが「全造船を脱退して造船重機労連に入ろう」とのビラを各職場に配布し、全造船批判の宣伝工作と組合員一人ひとりへの切り崩し工作が行われた。これらの不当労働行為は女子組合員が逐一組合に報告し、会社と一体となった工作の実態がすべて明らかになっていった。三保分会は静岡県地方労働委員会に不当労働行為の救済申し立てを行うと共に、あおば会からの「公開討論会」開催の申入れに臨時大会で対抗した。9 月 20 日に開催した臨時大会では、職長とあおば会の会員が、会社とグルになって配下の組合員を酒食でもてなし、組合切り崩しを行っている事実を若い組合員が一つ一つ明らかにし、あおば会を追及した。普段は私語の多い臨時大会だが、発言を聞き逃すまいとシーンと静まり、3 時間半の討論の末「三保分会の夜明けだ。労使協調では労働者の生活は守れない。労働者の裏切りは許さない。自らの組織こそ自らの手で守る。組織を職場から盛り上げ、労働組合の強化を図る」との「あおば会等解散決議」を採択してあおば会を解散に追い込み壊滅させた。¹³

(2) 倒産・会社更生法申請

1) 会社更生法申請に至る経過

会社の営業戦略は漁船需要の低下に対応し、技術力を生かした特殊貨物船の建造を拡大していった。76 年からはオランダ向け多目的貨物船の受注が好調で、89 年までの 13 年間に 50 隻余りを建造し、得意の漁船建造と相まって経営は順調で、労働条件は同規模造船所のトップクラスを獲得して組合員の生活は安定した。造船不況による産業合理化では、1980 年 3 月末の第 1 次設備削減で、単独処理により 6000 トン 1 号船台を廃棄し 8000 トン 3 号船台を残して操業を続けた。88 年 3 月末の第 2 次設備削減に対しては三菱重工との共同処理で 8000 トン 3 号船台を残し操業を続けた。その後、ロシア向け多目的貨物船は利益を出したが、92 年以降は船価が低迷し香港向けコンテナ船、ローロー船¹⁴などで大幅赤字を出し、資金繰りが困難となり経営が悪化していった。

2) 更生法申請に再建支援共闘会議を結成

1996（平成 8）年 7 月 9 日、三保造船は負債 125 億円を抱え、静岡地裁に「会社更生手続き開始」を申請した。申し立ての理由は、造船受注の減少、漁船船主の建造意欲の停滞、

¹³ 「21 世紀への躍動」～全造船機械三保分会の 50 年／ビデオ）から抜粋

¹⁴ トレーラー運搬船

利益計画の見込み違いによる大幅赤字が原因とされた。三保分会は、ただちに全組合員集会で、団結して行動することを確認し、清水市長、連合静岡、静岡県連帯する労組会議（後に静岡県平和・国民運動センターに移行）などに支援要請し、再建闘争が始まった。

同年 7 月 25 日、連合は「個別闘争は産別自決が原則」としているため、静岡県連帯する労組会議を軸に全造船本部、清水勤労協、社民党清水支部、社民党県連合で「支援共闘会議」を結成して再建闘争をスタートさせた。支援共闘会議は、静岡地裁へ三保造船の更生手続き開始決定を早期に行うことを求め、「更生開始決定を求める団体署名」に取り組み、10 月 8 月時点で 1,487 団体の署名が集約された。2 カ月半という短期間で多くの署名が集まったのは、清水市議会、商工会議所の上申書をはじめ地域の多くの団体、自治会、労働組合などが三保造船の再建を願っていることを示したものであった。社民党は共闘会議の一員として三保造船管財人との「団体交渉」にも参加し、国会調査団の派遣をはじめ、中央段階における関係省庁への要請行動にも大きな役割を果たした。12 月 5 日静岡地裁は三保造船の更生手続きの開始決定を出したが、団体署名による大きな成果とって過言ではない。

3) 支援共闘会議による各種要請行動

支援共闘会議は清水市、清水商工会議所、メインバンクである静岡銀行、清水銀行に再建への支援要請（前受金返還保証、運転資金融資保証の協力）を数多く行った。これらは行動の積み重ねにより、清水市や商工会議所が積極的に「三保造船への再建を支援する」という機運が高まり、市民ぐるみの運動に発展していった。更生手続き開始後は、管財人団との再建計画をめぐる交渉が始まった。スポンサー企業の招請、操業計画、雇用確保と労働条件の取り扱いがポイントとなったが、スポンサー企業はなかなか決まらず、管財人団は「従業員全員を解雇して必要人員を再雇用する。55 歳以上は再雇用せず、再雇用者の労働条件は別途決定する。退職者の退職金は全額共益債権とし、55 歳以上は 2 年、その他の退職者は 3 年以内に支払う」と提案した。三保分会執行部は交渉と検討を重ね、最終的に会社再建と共益債権の 100% 獲得をめざしてこれを受け入れた。再雇用者の募集には管財人が示しためどを上回る 142 名が応募し、120 名が退職することになった。これを受け三保分会は、再雇用者 123 名と共益債権を有する退職者 96 人の 219 人の組合員で再出発した。

(3) 再建闘争の展開

1) 共益債権の確保に向けて

1997（平成 9）年 10 月時点の「共益債権（未払い退職金）」は約 14.7 億円であった。更生計画では遊休資産売却による弁済を明らかにしていた。しかし、一部の土地、建物は売却ができたものの、メインの資産売却はなかなか買い手がつかず退職金全額を確保するには至らなかった。三保分会は関係議員を通じ、清水市に三保造船の再建への協力手段として土地買い取りを要請した。最終的には 2003（平成 15）年 3 月議会で三保造船の「木

艀工場」¹⁵の売却が決定し、続いて同年 5 月には「条材工場」¹⁶売却が決定した。その結果、共益債権は同年 5 月末に完済することができた。一方、再雇用された 142 名の従業員は、給与の 20%カットをはじめ、一時金（賞与）の不支給等の大幅な労働条件が引き下げられ、69 億 9 千万円の更生債権の弁済をしながらの再建となり、退職者にも残ったものにも厳しい再建の道のスタートとなった。

2) 仕事量確保の課題

1999（平成 11）年 5 月、ようやく事業管財人に森谷智氏（元常石造船専務）が就任し、6 月 15 日更生計画案が静岡地裁に提出された。事業管財人の決定は、再建にとって大きなステップであり、債権者の同意を得て更生計画案は同年 7 月末認可決定がなされた。

全造船は従前から「産業政策要求」に取り組んできた。それは労働者の生活と権利を守る運動として、「官庁船の代替建造など需要の拡大」を中央・地方で訴え続けてきた。三保分会ではこのような全造船の積み上げてきた運動を再建闘争の中で実践してきた。具体的には耐震防火水槽や水産指導船の受注、静岡県への代替船建造の促進などであった。企業を操業し維持するためには、金融機関からの融資が必要である。保証協会の協力や「前受保証」制度の廃止、または条件の緩和を求める行動も展開してきた。更に、官庁船に「入札制度の見直し」や「最低保障価格の復活」などは中小造船所にとっては重要案件となった。

3) 家族に支えられた再建闘争

三保造船の再建闘争では 97 年 10 月の全員解雇と再雇用により、多くの仲間が職場を離れた。退職金も支援共闘会議の支援で清水市の協力により獲得することができたが、多くの時間を要することとなった。一方、再雇用者も賃金カットと労働条件も大幅に削減され、一時金も無い状態で、家計を担う家族の苦労は並大抵なものではなかった。また、一時帰休、「アイドル」¹⁷対策で他社への出向など従業員本人も多くの苦難の連続であった。こうした厳しい状態の中でも組合員が仲間を支え、お互いを激励しながら克服できた背景には、家族の励ましと支えがあったからである。

（4）工事量確保に奮闘

1) 資金対策の課題と対応

更正法適用の下では、当然のことながら金融機関の融資はおろか、数億円の手持ち手形も割引出来ない状況が続いていた。こうした中で当時の社民党議員の指導と協力を得て「信用保証協会」に対する働きかけと、運輸省、中小企業庁との交渉を進めた。また「農林中金」に対しても漁船メーカーである三保造船所支援の要請をするとともに、融資及び「手形割引」等の具体的協力を求めてきた。また、労働金庫にもさまざまな協力を頂いた。「前

¹⁵木工品加工工場

¹⁶細長い鋼材の加工工場

¹⁷受注待ちで仕事のない状態

受金保証」には、船価にもよるが1件あたり5000万円とか1億円を半年以上預ける資金が欠かせない。官公庁船受注に際して、この制度の廃止又は条件の緩和を求める行動も緊急を要した。この件に関しては社民党造船対策特別委員会に大変なご尽力を頂いた。

労働省に関わる倒産企業の「未払い貸金の立て替え払い制度」に基づく、月々の返済も更生会社にとっては大きな負担である。この件についても社民党造船対策特別委員会の協力を得て、労働省に対し「返済額の見直し」及び「減額」を求めた結果、一定の成果をあげた。

2) 仕事量の確保をめざして

工事量の確保は本来会社の責任で行うべきであるが、更生会社というハンデいを背負っているため、労働組合も「組合員の生活と雇用を守る」立場から積極的に協力した。耐震防水水槽に関して県内各地を回り、関係自治体議員の皆さんの協力を得て、清水市をはじめ各市町に協力要請した。水産指導船の受注に関しても、代替え建造の情報があれば、関係する社民党県連合の協力を得て、全国規模で要請に出向いた。県内の水産指導船・練習船の受注に際しても、社民党静岡県議団の協力を得て要請を繰り返した。こうした取り組みはあくまでも側面的なものであったが、一定の成果を上げることができた。

(5) 闘いの教訓

「三保造船の再建により、そこに働く労働者の雇用と生活を守り、地域経済の活性化をめざし、自治会をはじめ、市や県などの行政を巻き込み、多くの働く仲間を支えられ、三保造船の再建闘争を展開してきた。同時に、『何時の時代でも新しい歴史を切り拓くのは、過去に何の責任を持たない労働者である』ことや、『闘いの展望は小さな運動の積み重ねと地域と全国の共闘によって生まれる』ことを学んだ。6,600日という永い時間を経て三保造船再建闘争は終結した。これは全組合員、OB組合員、家族や『三保造船再建支援共闘会議』に結集した多くの仲間を支えられ闘った結果である。三保造船は2014(平成26)年3月10日に会社更生計画に基づく残債務を一括弁済して、同月24日には会社更生法の終結を実現した。地元の金融機関(静岡銀行・清水銀行・静岡信用金庫が協調融資団を結成)が三保造船所に残債務分の17億円を融資し、会社はその資金を各債権者に一括弁済した。その結果、新たな弁済金17億円が発生したのも事実である。今後も漁船の建造・修繕をめぐる環境は厳しいものがあるし、労働者の生活と権利を守る活動も決して安易なものではないが、全造船機械三保造船分会は、働くものの権利と生活を守るため、一歩ずつ前進してゆく決意である」¹⁸と闘いの総括をした。

おわりに当たって

造船労働者の労働運動は、困難に立ち向かった労働者の叡智と力を出し切ったまさしく「社会運動」であった。労働組合の活動は「企業の堀の中」に限られていたが、1955年か

¹⁸三保造船再建闘争終結報告集会「倒産から更生終結・ともに歩んだ6,600日」から抜粋

ら始まった「春闘」により、労働者の間に「連帯」「共闘」が定着し、少しずつ塀の外に広がって行った。目覚ましい日本経済の発展の中で、自由な生産活動に邪魔な労働組合を骨抜きにしようとする労務政策や労働組合対策・違法行為も数多く発生した。企業は経済活動によって利益を得るわけだが、生産・雇用など経済活動は地域と結びつきが深く、社会的な責任を負っている。労働組合もまた労働条件の向上や権利を守るだけでなく、企業の「活動」や「社会的責任」を監視する役割を負っている。利益を追求するあまり「反社会的」な企業活動を行う会社には、「交渉」「内部告発」によって、チェックしていくことが求められている。今日も「データの改ざん」「不正ソフト」「不正な会計処理」が横行しているが、それらを許した労働組合にも責任の一端がある。「先人は『労働者は時々勝利する。しかし真の勝利はますますひろがる団結の輪である』と我々に教えた」¹⁹。造船労働者の闘いから、労働組合とは組合員の生活と権利を守ることを第一義に、目的達成のために「連帯」と「共闘」を強めることが最も重要であることを学んだ。また、それを支えるのが組合員と役員の間信頼関係と団結であり、家族の理解と協力なしに困難な闘いは乗り越えられないことを、今後の労働運動に生かすことを伝えてゆきたい。

¹⁹静岡県労働運動史・資料下 1165 頁（静岡県労働運動史編さん委員会編・静岡県労働組合評議会発行）