

日本労働年鑑 第26集 1954年版
The Labour Year Book of Japan 1954

第二部 労働運動

第一編 労働争議

第二章 主要な争議

第七節 海員の争議

全日本海員組合は、わが国海上労働者の九〇%以上を組織した日本唯一の単一産業組織の組合であるといわれ、一九五二年度に実施された組合員再登録の結果(「第七年度事業報告」日本海員組合編)によると、同年九月一日現在におけるその組合員総数は六万四一一五人となっている。この組織の対象となる日本船員の範囲については、同組合規約第二章第五条で規定されている。それによると「日本の国籍を有する船舶並びに日本の商社、政府その他の機関もしくは個人が使用する船舶に乗組む船員と予備船員及び外国船に乗組む日本人船員」のほか、一、組合の執行部員として在任中の者、二、船員の職に就こうとする者、三、外国人船員で本組合の綱領、規約、方針を承認し加入を申し出た者、四、水辺労働に従事するもので労働生活諸条件について本組合員である船員と相互密接な関連をもつ労働者たる者も組合に加入しうる。そして、前述の組合員総数六万四一一五は、汽船部四万四四一五、木船部五七〇七、漁船部一万〇九九七、港湾部二九四九、その他四七から成っている。

全日海は、一九五二年八月七日以降、全国的停船ストをもって退職金闘争をおこなった。それは統一退職金制度の確立を目ざす比較的地味な問題であったにもかかわらず、スト投票率九四%という全組合員の圧倒的支持の下に行われ、かつまた第一波スト八月七日午前〇時より一〇日午後一二時まで停船四四二隻、八五万四一四〇総屯、参加人員一万四一五〇名、第二波スト八月五日午前〇時より二〇日午前三時三〇分まで停船四八〇隻、一一七万三三七〇総屯、参加人員一万七五二一名(以上運輸省船員局調)という長期にわたった大規模な争議であっただけに、その成行は大いに注目された。

わが国海運業と船員の需給

日本の海運業が第二次大戦中に受けた打撃は大きかった。戦前六三〇万屯を有した船腹量は一三〇万屯に激減し、その老朽破損は著しく、使用可能の船腹にいたっては更に少かった。八万人を超えた船員のうち約二万五〇〇〇人は終戦後間もなく徴用解除されたが、残る五万五〇〇〇人の船員の多くも過剰船員として失業の危機に直面していた。全日海が誠首反対・完全雇用のスローガンをかかげて闘争に立上ったのは一九四六年末のことである。それは、在外日本人の帰還輸送と必需物資輸送のため貸与されていたL・S・T、リバティ、C・I等の米国船二一四隻の一部返還指令が出されて間もない頃であった。その後、度々の新造、外国船の買入れによって、船腹は次第に拡充され、現在では三〇〇万屯以上を保有するまでになった。この間におけるわが国海運の運営機構の改廃並に船員の身分の変化には著しいものがあつた。すなわち戦前の一九四二年、海運業者所有船舶は、戦時海運管理令により、同年四月一日以降は船舶運営会の下に国家管理に服するこ

とになったが、更に一九四五年船員動員令により政府が船員を管理し、その実務を船舶運営会が一元的に行うことになったので、この時、船員の雇用関係は完全に海運業者から離れて船舶運営会に移った。終戦後、占領軍から発せられた数次の覚書により、日本商船で総屯数一〇〇屯をこえるものは、すべて日本商船管理局長官の監督の下に船舶運営会(CMMC)が一元的運航を行うよう指示され、CMMCによって任命されまたは雇われたものはその任命雇用と同時に、すべて政府の被使用者となることが明らかにされた。その後一九四七年に船員動員令は廃止されたが、船舶運営会は現に使用中の船員を引続き雇用した。その後、四九年船舶運航管理令によって、船舶運営会による裸用船制が定期用船制に切り替えられ、民営還元の第一歩を踏み出すと同時に、船員は船舶運営会から海運業者のもとに復帰し、それぞれ業者と雇用契約を結ぶことになった。次いで同年八月には総屯数八〇〇屯未満の船舶が返還され、五〇年三月には政令第四十八号船舶運営会によって船舶運営会は商船管理委員会に改組され、商船管理委員会の下で帰還輸送等特殊業務に従事するものを除き日本船舶はすべて海運業者のもとに返還され、四月以降、完全自営の体制となった。民営還元後の海運業は競争激化・運賃低落・船腹過剰等のために甚しい苦境に直面したが、やがて六月の朝鮮動乱の発生を機として活況を呈し、とくに外航部門においては近来にない好況期を出現した。しかし、その海運ブームも二年をたたくして終わった。戦後の狭隘化した世界貿易の下においては、軍拡のテンポの遅延によって、海運業は直ちに不況に陥らざるをえなかったのである。

なお、一九五二年に、商船管理委員会は解散し、四月以降、新機構として米船運航株式会社が民間会社として発足することになった。

退職金争議

一九四九年四月、民営還元を契機として、船舶運営会の退職金制度は、船主協会を相手として確立されねばならなくなり、全日海は五〇年二月、船主協会に対して各社統一の退職金制度の確立を要求し、両当事者の自主的交渉により解決した。しかし、この退職金に関する協定は、定期用船切替後の海運整備期における、低性能船舶買上法の実施に伴う人員整理に関連して協定されたもので、協定書の有効期間は五一年二月二八日までと定められた。その後この協定の一部を改訂することにより本格的退職金制度が確立されるまで、暫定的に延長の措置がとられて、五二年三月三十一日まで適用された(これが調停案の基礎になっている第五号協定書である)。したがって五二年四月以降、退職金に関する協定は空白状態となった。そこで全日海は五一年一〇月四日、船主協会に対し本格的な退職手当制度の設定を要求した。この要求にもとずいて、一〇月一二日第四六回労働協議会に次いで、一〇月二三日より五二年四月二五日まで二回の団体交渉が持たれたが、双方の意見まとまらず、ついに交渉は決裂した。五月一四日第五三回労働協議会において、組合側から問題解決のため船中労委に調停申請したい旨の提案があり、協会側もこれに同意し、全日海は五月一五日船中労委に対し調停の申請をした。両当事者による団体交渉の過程における主要な係争点は次の通りである。

全日海の調停申請を受理した船中労委は五月二一日会長指名により調停委員を決定した。調停委員会は五月二三日(第一回)から七月七日まで一三回にわたり協議した。調停案の前文は次のように述べている。すなわち「両当事者間の主張は理論的にも、ことに金額の上からも、あまりにも甚しい間隔がある」とこと、船主協会が大小種々の海運会社を構成分子とし、各々その経理状態を異にしている現状にも拘らず、これと中央統一協定を結ぶ困難さに加うるに「その時々々の事業の盛衰に左右されることが大きい給料のベースアップや一時的の手当とは本質的に異なる根本的の退職金制度を、かように範囲の広い業界を一括して確立すること」が更に困難度を増したというのである。しかも、恒久的退職金制度は、短時日の間に作成されるものではなく「両当事者間の協議で十分な検

討を経る」必要があると。かくして調停委員会は両当事者主張の線では調停は不可能であり、協定書第五号を基礎として金額を割増ししなければ再び双方へ自主交渉を勧めえない、問題はその金額の目標をどこに置くかについて労資共に公益側に一任する以外にないとし、公益側のみで懇談を重ねることに決した。公益側のみ懇談は六月二六日から七月三日まで数回行われ、七月七日調停案が労使双方に示された。調停案の概要は次の通りである。

協定書第五号を左記通り修正する。

四、支給率

(イ)勤続期間に対する退職金

勤続期間一か年のもの基準額の一・五か月分

〃 二か年のもの 〃 三か月分

〃 三か年のもの 〃 四・五か月分

〃 四か年のもの 〃 六か月分

〃 五か年のもの 〃 七・五か月分

但し定傭切替後新たに船員として雇傭せられた者(一たん退職し再就職した場合を含む)が自己の都合により退職する場合には勤続三年未満のときは支給しない。

(ロ)在籍期間に対する退職金

在籍一か年につき基準額の一か月分

なお調停案に対する回答期限は七月一七日であったが、組合は慎重を期して組合員の一般投票を行って回答するため延期を申出、回答期限は七月二八日まで延期された。組合は二六日調停案拒否の回答を、協会側は二八日条件附受諾の回答を提出した。

組合の調停案拒否により調停は不成立に終わったが、なお、両当事者の最後の努力が続けられ、七月三一日以来、特別小委員会を開催し、組合は勤続三〇年で五五か月分、協会は二九・五か月分の線を出したが、これ以上歩み寄り成らずついに交渉決裂、組合は八月七日午前〇時より四八時間(更に四八時間延長)ストに突入した。組合は第一波ストを一〇日で打切り、第二波ストは一五日〇時より一二〇時間と指令した。一三日、船中労委坂野会長、福原会長代理は労資それぞれの代表を別個に招致し、労資交渉再開による局面打開を打診したところ、協会側は労資の交渉によるよりも船中労委会長の斡旋を希望し、組合もこれに同意したので、坂野会長は引続き事態解決のため打診を行ったが、一五日に至り、勤続三〇年で三七・五か月の線で意見一致した。しかるに、右交渉において勤続二一年以上の者の特別加算の点で折合わず、坂野会長も一六日斡旋を一時中止した。組合は一八日停船スト第二波を七二時間延長する旨指令した。事態はますます悪化してきたので、一九日坂野会長は職権斡旋を決意し、同日労資それぞれ別個に出頭を求め、斡旋案を提示しその受諾を強く勧告した。八月二〇日労資双方から斡旋案受諾を回答してきた。右回答により再び坂野会長は労資の出頭を求め協議した結果、二〇日斡旋に基く協定書に仮調印し、同時に組合は停船スト解除を指令して、困難且つ長期にわたった退職金争議の解決をみたのである。

斡旋案の内容は次の通りである。

[案]

昭和二七年二月二九日付協定書第五号のうち関係部分を左に掲げるように修正して適用することとし、その他の部分は本案に抵触しない限り引用する。

(一)支給率

(イ)勤続期間に対する退職金勤続一年につき基準額の一・五月分

但し定傭切替後新たに船員として雇傭せられた者(一たん退職し再就職した場合を含む)が自己の都合により退職する場合には勤続三年未満のときは支給しない。

(ロ)在籍期間に対する退職金

在籍一年につき基準額の一・〇月分

(ハ)特別加算

在籍期間、船舶運営会勤務期間及び勤続期間を通算して二一年以上の者については、

(イ)号及び(ロ)号により計算した合計額に次の金額を加給する。

在籍機関、船舶運営会勤務期間及び勤続期間の通算	二一年のもの	〇・五月分
〃	二二年のもの	〇・五月分
〃	二三年のもの	一・〇月分
〃	二四年のもの	一・四月分
〃	二五年のもの	一・七月分
〃	二六年のもの	二・三月分
〃	二七年のもの	三・〇月分
〃	二八年のもの	五・〇月分
〃	二九年のもの	七・五月分
〃	三〇年のもの	一〇・〇月分

(二) 第一項(ロ)号を次の通りとする。

(ロ) 年令加算

船舶運営会から元の会社に復帰せず別の会社に入社した者に対し、第四項(イ)号により計算した金額に次の金額を加給する。

年令四〇歳以上四五歳未満 基準額 五月分

年令四五歳以上五〇歳未満 " 七月分

年令五〇歳以上 " 一〇月分

但し、昭和二四年四月一日より起算し、勤続期間一年につき〇・八月づつ差引く。

以上、幹旋に至るまでの労資の主張、調停案、暫定の線で計算した退職金額は前頁の通りである。なおこのほか全日海が五二年中に組合機関でスト権行使を承認した争議は次の通りである。

日本労働年鑑 第26集 1954年版

発行 1953年11月20日

編著 法政大学大原社会問題研究所

発行所 時事通信社

*****年**月**日公開開始

■ ←前のページ 日本労働年鑑 1954年版(第26集)【目次】 次のページ → ■
日本労働年鑑【総合案内】

法政大学大原社会問題研究所(<http://oisr.org>)
