



## 港湾労働問題の焦点

その他のタイトル	A Focus of Port-Laber Problems.
著者	柴田 銀次郎
雑誌名	関西大学商學論集
巻	8
号	3-4
ページ	191-214
発行年	1963-10-30
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/00021624">http://hdl.handle.net/10112/00021624</a>

## 港 灣 勞 働 問 題 の 焦 点

柴 田 銀 次 郎

—

港灣労働の問題を理解するためには、先ず港灣労働の特殊性を認識しなければならない。港灣労働の特殊性は多くの局面において見られるけれども、他の労働社会と著しく異なる点は、世界各港を通じて、非常に多くの自由労働者もしくは日雇労働者を擁していることであり、この使用者の定まらない労働者が多数なければ港灣作業は一日といえども実施できないという事情にある。港灣労働問題の根本は、結局はこの点に帰するといっても言い過ぎではない。

港灣労働問題の見方には凡そ四つの立場がある。第一は、労働者の側から見た港灣労働問題であり、その内容は就労の条件、就労の機会、厚生福祉施設などの問題が採り上げられており、従って、觀察の立場は社会問題乃至は社会政策の一環として扱われるべきである。このうち、就労条件には賃銀、就労時間、作業の種類とその安全性などが問題となる。又ここに就労の機会というのは、労働者が収入の安定を得るために、月間一定の日数、一日一定の時間数の就労を可能ならしめること、失業又は不就労の場合における補償問題などがこれに含まれる。第二の立場は、荷役業者即ち使用者の経営問題として港灣労働を見ることである。この使用者は労働に対する需要者の立場で

あると同時に、荷主および船主に対する労働の供給者の立場でもある。業者の経営はその収入とする荷役料で維持されており、その荷役料の原価の大半は使用労働に対する賃銀である。従って、賃銀は業者にとって最も重要視されており、これはひいては能率の問題となり、荷役機械化の問題にもつながることとなる。更に、港湾作業は月間において繁閑の差が甚だしいため、貨物の輻輳の時期には労働不足を如何にして補うかということも、業者としては常に頭を悩ます問題である。この荷役業者の立場は、裏をかえせば船会社の問題でもあり、荷主の問題でもある。第三の港湾労働の観察点は港湾経営としてである。これは港湾行管理の立場から見た労働問題であるが、必ずしも現存の港湾管理者のみの立場からではなく、港湾を一経営体と見てその立場からの労働問題である。この立場からする最も重要な問題は、港湾の所要労働力の確保であり、しかも生産性の高い労働力を常備するということである。更には作業の安全、防犯、衛生、厚生など港内における秩序を維持するための労働者をめぐる公共的、社会的問題がこれに結びつく。第四の立場は、国家としての港湾労働問題である。港湾の構造および経営形態は港によって異っており、従って労働事情も大に趣を変えている。これら諸港の間における調整統一を計って或は基準を画し、或は特殊性を伸ばし、又は前記第一、第二、第三の立場からする問題を通観しての施策を考え、更には国内一般労働問題の一環として港湾労働を理解するなど、個別的な港でなし得ない政策を取扱うことが国家に課された問題である。

本稿のとる態度は第三の港湾経営の立場であって、港湾行政或は港湾運営の点から港湾労働に関する諸問題を考察して見ようとするものである。但し、前記のように、労働事情は港湾によって著しく異り、殊にわが国では英国、フランスなどに見られるように、港湾労働の雇傭機構が全国的に統一された状態にないので、全国に通じる事情乃

至は施設を一般的に論じることが困難である。現在は、わが国において最も複雑な事情を秘めている神戸港を中心として観察し、これに横浜港の事情を比較対象として配し、以って港湾労働問題の焦点を指摘しようと思う。

## 二

港湾荷役の現場は概ね四つに分けられる。倉庫、沿岸、はしけ、および船内である。この作業現場は又荷役の種類でもあり、概ねそれぞれ専門化された労働によって行なわれている。倉庫荷役は、主として倉庫会社専属の常用労働者が行なっている倉入れ、積み付け、倉出しの作業であって、繁忙時には臨時に日雇労働者を雇入れることもある。作業の性質上、通常は沿岸荷役の一過程として沿岸荷役業者の仕事の一部となっている。従って、業種としては沿岸荷役に属している。沿岸荷役は、輸出貨物にあつては、倉庫又は上屋への輸送、倉入れ、積み付け、配替え、蔵置、管理、倉移し、荷直し、マーク訂正、仕分け、看貫、横持ち、倉出し、はしけ移し、検数など、輸入貨物にあつては本船、又ははしけからの貨物引取り、荷受け、倉入れなど輸出とは逆行的に同じ作業を行なう。はしけ荷役は、陸地と沖に碇泊する船舶との間、もしくは接岸本船の裏側との間の小運送を行なうはしけ(艇)回漕の仕事であつて、概ね独立自営の艇回漕業が、これに従事しているけれども、沿岸荷役業がこれを兼営している場合も多い。はしけには動力をもつ独航艇と曳船によって曳航される被曳艇とがあり、会社所有の艇と労働者自身所有の自前艇まえとがある。後者は多くは艇を住居とする労働者によって運航され、艇ぐるみ荷役会社に雇われているものである。船内荷役は、本船の側まで運ばれた貨物を船上へ、それから船艙へ運び込み、積み付ける仕事、又は船艙から岸壁もしくは艇へ揚げる仕事であつて、船会社と結びついている船内荷役業(Stevadore 通称ステベ)がこれを取扱

っている。船内荷役業は専属の労働者も擁しているけれども、これはキーマンなど基幹となる労働者であって、大部分は公共職業安定所の紹介による日雇労働者を以ってこれに当てている。

沿岸荷役の労働者の構成は、輸出と輸入とにより、貨物の種類により、接岸荷役か沖荷役かにより、荷役設備により、運搬の距離により全く相違しており、構成員二〇名以下で一口（一日の作業量、貨物平均二三〇トン位）を構成することもあるし、或は四〇名に近い人員を以って一口を構成することもある。労働者の職種も概ね専門化しており、肩（六〇キロ以下の肩荷役）、上肩（六〇キロ以上の肩荷役）、鈎（雑貨・穀物などの鈎使い）、綿鈎（綿鈎使い）、ハイ（ハイ付け、積付け）、天秤、猫（猫車曳き）、荷直し、針屋（袋縫い、女子労働）、袋受け、重雑（花の重労働に属する雑役）の種別になっている。この外に、沿岸労働にはウォッチマン (Watchman 貨物の見張り)、検数（公認検数人の下に貨物検数量を執行する）などがある。これらの職種は、技能の格付けでもあり、又賃銀の基準にもなる。

はしけ労働は他の港湾労働とは全く異なる独立した存在であって、自前はしけにあっては家族ぐるみ労働に従事している場合も多く、会社所有のはしけにあっては常用の労働者および船夫が乗船して荷役と運送とに従事する。後者のうち、労働者としては船差かふさと称せられる監督と荷役労働に従う常用又は日雇の労働者などがあり、船夫には船子ふなこという船頭と平人ひなびとというはしけ人夫とがある。職種であると共に階級でもある。

船内荷役労働は港湾労働の尖端であり、相当高度の技能と責任とが要求されている。船内荷役労働の構成は、一般貨物についていえば、全労働を指揮するデッキ一名、起重機を操作するウインチ二名、ロープ操作のスリング二名、艙内移動及び積付け一二乃至一五名、合計一七乃至二〇名位が一口のギャングである。このうち、艙内作業の

労働者はA Bの二級に区分され、Aは雑貨およびバラ荷の取扱える者、Bはバラ荷（穀類・礦石、スクラップ・塩など）のみ取扱える者となっており、いずれも格付けであり、賃銀の基準となる。

### 三

港湾労働者には前述のように常用と日雇との区別がある。常用労働者は一定の業者に定職として無期雇用されているものであり、日雇労働者は不定の業者に一日限り、もしくは日数を限って一時的に雇用される自由労働者である。しかし、実際にはこれらの日雇労働者の中には、一定業者から公共職業安定所に指名されて月極めで雇用される者が多く、これらは一般に「月間指名」の日雇労働者といわれている。月間指名の日雇労働者は自由労働者であり、求人業者のもとに一時的に雇われている者には違いないが、雇用中は業者のもとに直行して常用労働者に混じて港湾作業に従事しており、時には月間指名を継続して一年以上に及ぶものも決して少なくない。この故に、月間指名の労働者は日雇と呼ぶには応わずしくなく、むしろ準常用という方が適当であろう。

第一表は、最近七年間における神戸港の港湾労働者数を荷役種類別に分類した統計であって、いずれも頭書のように毎月末の在籍者数又は雇用数を暦年によって一カ年合計し、十二で除した平均数である。これを見ると、先ず総数としてはこの七年間に起伏はあっても次第に増加の傾向を辿っており、最近は二万に近い数を示しつつある。そのうち、常用労働者は凡そ六〇%、日雇労働者は約四〇%と見ることができよう。常用労働者の方が多いのは、この表に見るように、船内および沿岸作業以外の労働に従事している「その他」の労働者数における極端なアンバランスの結果である。ここに「その他」とは、はしけ船夫、曳船船員、筏仲仕、陸上仲仕、陸上小運搬士、荷造荷

第1表 神戸港港湾労働者数 (常用は在籍実数各月末の年平均。日雇は月末雇用量年平均)

年度	船内荷役			沿岸荷役			その他			合計		総数
	常用	日雇	計	常用	日雇	計	常用	日雇	計	常用	日雇	
昭和31%	1,387	2,280	3,667	2,239	3,372	5,611	5,027	613	8,653	6,265	14,918	
	37.8	62.2		39.9	60.1		89.1	10.9	58.0	42.0		
昭和32%	1,575	3,176	3,751	2,459	2,943	5,402	5,571	895	9,605	7,014	16,619	
	33.2	66.8		45.5	54.5		86.2	13.8	57.8	42.2		
昭和33%	1,547	2,721	4,268	2,663	3,204	5,867	6,103	437	10,313	6,362	16,675	
	36.2	63.8		45.4	54.6		93.3	6.7	61.8	38.2		
昭和34%	1,484	2,088	3,572	2,727	1,556	4,283	6,126	874	10,338	4,518	14,856	
	41.6	58.4		63.7	36.3		87.5	12.5	69.6	30.4		
昭和35%	1,484	3,782	5,266	2,609	2,959	5,568	6,061	424	10,281	7,162	17,443	
	28.2	71.8		46.9	53.1		93.5	6.5	58.9	41.1		
昭和36%	1,682	4,860	6,542	2,795	2,801	5,595	6,763	384	11,227	8,189	19,416	
	25.7	74.3		49.9	50.1		94.6	5.4	57.8	42.2		
昭和37%	1,765	4,524	6,289	3,005	2,358	5,363	6,440	160	11,210	7,042	18,252	
	28.1	71.9		56.0	44.0		97.5	2.5	61.5	38.5		

兵庫県職業安定課調べ

第2表 横浜港港湾労働者数 (常用は在籍実数各月末の年平均・日雇は登録者月末雇用量の年平均)

年度	船内荷役			沿岸荷役			その他			合計
	常用	日雇	計	常用	日雇	計	常用	日雇	計	
昭和34%	2,250	1,945	4,195	2,271	1,448	3,719	5,217	3,407	8,624	16,538
	53.6	46.4		61.0	39.0		60.4	39.6		
昭和35%	2,129	2,221	4,350	2,280	1,784	4,064	5,558	3,949	9,507	17,921
	49.0	51.0		56.1	43.9		58.5	41.5		
昭和36%	2,303	2,647	4,950	2,344	1,805	4,149	5,754	4,379	10,133	19,232
	46.6	53.4		56.4	43.6		56.8	43.2		

(註) 日雇には未登録者を含まない。

関東協運局調べ

直夫、警備員、荷役機運転士、自動車運転士、荷役道具造修工、通船々員、検査員、保管員、清掃夫、炊事夫、繫船夫、雑役夫などを含んでいる。これら「その他」の労働者のうち、最も多いのは検査員で約半数を占め、あとは陸上仲仕、荷造荷直夫、保管員などが各二百乃至三百名いる。それ以外は、いずれも二、三十名から二百名未満である。

種別に見ると、昭和三十五年までは沿岸労働者の方が船内労働者よりも多かったが、前者の数が固定して来たため、最近では逆に船内労働者の方が千人内外多いという状態を示している。船内荷役労働者は三十四年の貿易不況期を除き年々に増加しており、最近では六千を遙かに超える数となっている。しかし、雇用別に見ると、最近では日雇労働者が七〇%以上を占めており、常用は三〇%に充たない状態で、船内荷役の七〇%以上は日雇労働者に依存している。一見異常に見えるこの状態が、すなわち港湾労働の特殊性であり、又神戸港の特徴でもある。沿岸荷役労働者の方はこの偏向は見られず、過去においては日雇の方が常用よりも多少は多かったけれども、最近では殆ど同数か又は三十七年のように常用の方がむしろ多くなって来ている。常用、日雇の合計では年々の変化が余りないので、日雇の減じただけ常用が増加していると見ることが出来る。すなわち、近年問題になっている日雇労働者の常用化が沿岸荷役において実現しつゝあるといえよう。「その他」の港湾労働者の数は、船内、沿岸両種よりは多少多く、大まかにいって港湾労働者の数はこゝに掲げた三種別で三分しているといえる。但し、「その他」は殆どが常用労働者であり日雇は少い。これは使用者である業者の所有する施設に完全に結びついている職種だからである。

横浜港の場合は、神戸港とは日雇労働者について大分に異なる事情のもとにある。そのため、神戸港と横浜港とを比較することには困難な点がある。神戸港の場合には、日雇は殆どが規則通りに公共職業安定所を通して就労して



おり、闇雇用は近年は違法行為として嚴重に取締まられているため、港湾労働者として職種の格付を受けた登録者に限らず、未登録者も殆ど安定所の紹介によって就労している。従って、第一表の数字は概ね港湾労働者全部の数字に近いといつてよく、闇雇用はあつても、これを無視しても神戸港の港湾労働事情を知ることには差支えない。

しかるに、横浜港においては港湾労働者としての未登録者が頗る多く、登録日雇船内労働者数の約半数、登録日雇沿岸労働者の約同数は未登録者である。すなわち、日雇船内労働者全部の約三分の一、日雇沿岸労働者の約二分の一は未登録であつて、職安を通さずに直接に業者に雇われている。従つて、県職安の統計は登録日雇だけであつて未登録者の数は別に関東海運局の統計からこれを推定しなければならない。しかも、未登録労働者はその実数を握むことは現在の統計だけでは不可能であつて、一カ月単位の稼働人員しか知ることができない事情にある。第二表は常用と登録日雇だけの実数であつて、神戸港と比較するためには、むしろ未登録労働者も含んでいる稼働実績統計についてこれを見る方が適當と思われる。

しかし、それにも拘わらず、試みに第一表と第二表とを比較して見ると、横浜港の場合は日雇は登録者のみが取上げられていても、合計において神戸港の総数と略々同数に近い。横浜港の数字に未登録者が加わつたとすれば、神戸港よりも遙かに大きい数字となるであろう。勿論、横浜港の日雇依存度は第二表の%よりも高いこととなる。

港湾労働者の現数から見た神戸港における傾向は、その稼働実績から見ても殆ど同様の傾向が見られる。第三表は神戸港における船内荷役労働者の毎月稼働延人員を示し、第四表は同じく神戸港における沿岸荷役労働者の毎月稼働延人員である。常用、日雇の稼働実績の比率から見ると、第一表の場合とは些少の差はあるけれども、船内荷役労働においては矢張り七〇%以上は日雇に依存し、沿岸荷役労働においては日雇依存度は船内荷役よりも低く、

第3表 神戸港船内荷役労働者稼働実績

月	昭和34年			昭和35年			昭和36年			昭和37年		
	常用	日雇	日雇 依存度	常用	日雇	日雇 依存度	常用	日雇	日雇 依存度	常用	日雇	日雇 依存度
1	31,433	46,816	60%	31,694	74,648	70%	35,027	95,799	73%	39,437	117,030	75%
2	31,554	40,026	56	33,382	79,814	71	53,881	96,699	73	42,690	97,284	70
3	30,576	57,823	65	31,451	70,294	69	34,623	82,926	71	42,756	104,884	71
4	31,109	58,442	65	34,300	72,407	68	37,391	114,147	75	42,788	112,517	72
5	32,416	58,552	64	34,137	73,264	68	41,495	104,495	72	37,778	114,735	75
6	33,028	65,709	67	32,125	65,219	67	37,880	88,960	70	40,087	99,659	71
7	34,620	70,373	67	33,583	82,341	71	40,014	105,123	72	36,072	99,966	73
8	38,987	71,204	65	33,580	80,747	71	39,420	129,615	77	34,788	102,412	75
9	31,506	74,885	70	34,272	92,754	73	40,209	126,732	76	40,358	94,682	70
10	35,876	78,399	69	33,848	72,904	68	39,289	136,044	78	38,586	95,923	71
11	31,605	70,159	69	33,500	80,201	71	38,031	131,034	78	41,066	93,272	69
12	30,465	67,454	69	38,042	100,515	73	43,258	130,257	75	41,283	97,813	70
月平均	32,765	63,820	66	33,660	78,759	70	38,543	111,819	74	39,780	102,461	72

(註) 常用は稼働延人員、日雇は雇用延人員、8時間を1日として計算。

兵庫県職業安定課調べ

四〇%から五〇%程度に止まっている。又、三十七年を除けば、船内も沿岸も日雇に依存する程度が次第に高まって来ていることも第一表に見たところと同じである。三十七年において日雇依存度が低まっているのは、前述のように日雇の常用化が僅かながら実施されたことによるけれども、今一つの理由は三十五年から三十六年にかけて

第4表 神戸港沿岸荷役労働者稼働実績

月	昭和34年			昭和35年			昭和36年			昭和37年		
	常用	日雇	日依存度	常用	日雇	日依存度	常用	日雇	日依存度	常用	日雇	日依存度
1	67,112	40,458	38%	57,161	49,020	46%	61,931	57,112	48%	71,389	49,395	41%
2	65,771	38,492	37	66,014	61,323	43	59,622	55,390	48	69,716	44,418	39
3	66,607	42,232	39	61,525	58,873	49	57,128	62,241	52	73,901	54,883	43
4	69,095	47,756	41	60,468	53,367	47	67,952	57,988	46	74,886	55,756	43
5	63,678	46,913	42	65,119	54,567	46	69,889	70,337	50	68,937	54,821	44
6	69,200	47,497	41	61,523	54,485	47	68,333	63,248	48	68,548	50,918	43
7	70,265	50,039	42	62,383	61,969	48	68,451	69,115	50	77,473	69,446	47
8	65,281	50,652	44	64,697	51,341	46	67,530	63,538	48	68,505	57,385	43
9	61,635	56,716	48	62,613	56,196	47	68,497	69,183	50	74,903	48,993	40
10	64,915	54,037	45	66,216	54,622	45	69,616	64,970	48	75,859	46,347	38
11	59,508	42,266	42	62,994	54,862	47	65,913	68,955	49	75,748	44,595	37
12	58,743	49,981	46	66,319	59,049	47	74,086	67,443	48	77,747	45,263	37
月平均	65,151	47,257	42	63,086	55,848	47	66,579	63,710	49	73,084	49,637	40

(註) 同上

てのいわゆる「船混み問題」があったからであって、スクラップその他の見越し輸入が殺到して、わが国の主要港はいずれも著しい荷役停滞の苦悩に陥ったが、三十七年はその反動による輸入の減退によって、これが日雇の沿岸労働者の雇用に著しい影響を与え、それだけ常用労働者の稼働が激しくなった事実のあることも認めなければなら

ない。しかし、事實は船内も沿岸も労働者が常に相当の不足を告げており、荷役能率の向上の上からも港湾労働者の増加が強く望まれている。

第三表、第四表が月別で示されているため、一年間における月別の變化が目につく。各年を通じての概ねの傾向として、船内荷役は労働需要が一月から六月までは比較的到低く、七月から十二月までは比較的に高い。勿論この例外をなす年度（貿易不振の年度）もあるけれども、大まかな傾向としてこれを見ることが出来る。しかも、この傾向は日雇に特に見られるところであつて、荷役の繁閑は殆ど日雇の雇用にしわ寄せされている事實を見逃がすことができない。これは、凡そ毎年の前半が輸入期であり、後半が輸出期であることに関連している。輸出入は年中行われているけれども、貿易商品のうちには農産物など季節の影響を受けるもの、クリスマス、イースター等の祭日の必要品などがあり、これらの積出期の關係から毎年このような現象が見られるのである。そして、荷役労働量は積荷役の方が揚荷役よりも比較的に多く費される事實がこれらの表の結果として現われているわけである。これに反して、沿岸荷役の方にはこのような傾向があまり顕著には現われていない。これは船内荷役に比べて沿岸荷役の方はその所要労働量に弾力性があり、船内荷役のように貨物量一口当りの労働量が凡そ一定しているわけではなく、又揚積荷役とも大体同量の労働を必要としているからでもある。

神戸港における港湾労働の稼働状況を横浜港のそれと比較して見よう。横浜港の場合は、前述のように、神奈川県公共職業安定所に登録していない港湾労働者が甚だ多く、この未登録労働者の稼働量を加算した数字について觀察すると、横浜港の労働事情は第二表の実数に見るところとは大分に異なる様相であることがわかると共に、神戸港のそれとを比較すると、両港の間には可なりに異つた雇用状況があることを認める。第二表によると、船内荷役に

第5表 横浜港港湾労働者稼働実績

## 1. 船内荷役労働者（平均1月延人員）

昭和	常用	日 雇			日 雇 依 存 度	合 計
		登 録 者	未登録者	計		
34	48,087	26,706	11,492	38,198	44.2%	86,285
35	48,112	31,323	18,677	50,000	51.0	98,112
36	52,476	40,400	26,819	54,380	45.4	119,695

## 2. 沿岸荷役労働者（平均1月延人員）

昭和	常用	日 雇			日 雇 依 存 度	合 計
		登 録 者	未登録者	計		
34	57,588	32,246	30,845	63,091	52.3%	120,679
35	58,405	33,271	33,531	66,802	63.4	125,207
36	63,840	34,205	42,796	77,001	54.7	140,841

(註) 稼働8時間を1日として計算

関東海運局調べ

港湾労働問題の焦点 (柴田)

一一二

おいては、日雇の方が三十四年は少く、それ以後も少しく多い程度に止まる実員を示して、神戸港の場合とは異なる状況であり、沿岸荷役においても日雇依存度は神戸港のそれよりも低い状況である。しかるに、これを第五表の稼働状況から眺めると、両港の間には更に大きな差異があることを知るのである。

まず、船内荷役について見ると、横浜港におけるその稼働実績は未登録者を含めても、神戸港に比べて常用、日雇ともに些か少い。すなわち、神戸港における船内荷役労働の一カ月平均稼働延人員は、常用、日雇を合せて、三十四年九六、五八五人、三十五年一一二、四一九人、三十六年一五〇、三六二人であるのに比べて、横浜港のそれはそれぞれ八六、二五八人、九八、一一二人、一一九、六九五である。これは、汽船および機帆船の総荷役高において、神戸港の方が毎年約百万トン程多いことによるのである。この約百万トンの差は、神戸港における機帆船荷役高に略々相当し、

汽船荷役高は両港とも大体同じ位であつて、年間一千万乃至一千二百万トンを算えている。

次に、沿岸荷役について見ると、横浜港におけるその稼働延人員は、神戸港のそれに比べて少しく多い傾向がある。神戸港における沿岸荷役の年間一カ月稼働延人員は、三十四年一一二、四〇八人、三十五年一一八、九三四人、三十六年一三〇、二四八人であり、横浜港のそれは三十四年一二〇、六七九人、三十五年一二五、二〇七人、三十六年一四〇、八四一人である。常用だけについて見ると、神戸港の方が多く、日雇は横浜港の方が多く、結局合計において横浜港の方が多いことになっている。これは、港湾貨物のはしけ利用度において横浜港は神戸港よりも二倍も多く、これが曳いては沿岸荷役量を多くしていることと、横浜港取扱貨物は労働力を比較的によく要求するバラ荷が大量を占め、神戸港はむしろ一般貨物が重きをなしていることが主たる所以と思われる。

両港における日雇依存度についても大差がある。神戸港については、前述の如く、労働実員と稼働延人員とは殆ど同じ傾向であつて、船内荷役においては日雇依存度が七〇%を超え、沿岸荷役においては常用、日雇が略々同数に近い傾向があることを指摘した。しかるに、横浜港においては神戸港とは丁度逆の傾向が見られる。すなわち、船内荷役については、常用、日雇が略々同数に近い稼働を示し、日雇依存度はこの三年間に四五——五〇%であるけれども、沿岸荷役については反対に、これが五〇%を少しく超えている。しかし、いずれにせよ五〇%に近く、神戸港の船内荷役のように高いことはない。すなわち、横浜港では大まかにいって、港湾労働は常用と日雇とが半ばして稼働しているものと見ることが出来る。いゝかえれば、横浜港の方が常用労働者の稼働率が高いということである。従つて、これらを集約すると、神戸港の特徴は船内荷役において日雇労働者に極端に依存し過ぎているということであり、横浜港のそれは未登録労働者が余り多きに過ぎることである。この点に両港における港

湾労働問題の一つの焦点があるものと見受けける。

#### 四

神戸港における港湾荷役の日雇依存度が、沿岸荷役については約五〇%であって常用、日雇両者略々相等しい程度で就労しているに反して、船内荷役の方は日雇依存度が七〇%を超えて荷役の大半が日雇によって行われている事実を前に指摘した。神戸港における沿岸と船内との荷役労働雇用状況につき、かかる差異が生じて来ている原因は、実は荷役業者の業態に関係がある。沿岸荷役業は、港湾運送事業法に規定されている第四種業者（通俗にいわゆる沿岸荷役業者）の他に、一貫元請業、普通一般港湾運送業、特定一般港湾運送事業も沿岸荷役を兼業しているのが普通であり、従って沿岸荷役を営んでいる業者は非常に多数に上っている。しかも、港湾運送事業法によって、それぞれ一定数以上の常用労働者を保有しなければならない規定になっている。この法律の第二次改正前（旧法は昭和二十六年制定、第一次改正昭和二十八年）は、これら業者は登録制で事業を営むことができ、保有労働者数も強制されず、五、六人の常用労働者だけであとは日雇に頼って事業を営むものが多かったけれども、昭和三十四年三月の第二次改正以後は港湾事業の規模に一定の資格基準が設けられ、従来の登録制を廃して免許制となった。しかし、短期間にこの資格基準を満たしめることには無理があるため、猶予期間を三年間設定し、昭和三十七年九月末までに規定基準に達するように業者を指導した。

規定する免許基準によると、沿岸荷役業者の保有すべき常用労働者数は六〇人以上となっており、その他の業者にあっても、沿岸専門の労働者七人乃至十五人の保有数を強制されていて、かつ、これらは最低の線であり、実

實際の免許に当っては、当局はその事業所の従来の作業規模に適應する数を要求するという態度に出ている。その上、現実において神戸港における沿岸荷役業者は、第六表に見るように、専業者だけで九十一を算え、これに兼営（他の業種も殆ど皆沿岸荷役を兼営している）を加えれば二〇〇を超えることとなり、しかもこの大部分は中小企業である。この業者が夥多であることと、作業の性質上専用施設（上屋、野積場、はしけ、通船、荷役機械器具など）を保有する必要があることと、これらに基づいて規定された港湾運送事業法の強制とによって、沿岸荷役に従事する労働者は常用が比較的に多くて、日雇依存度が五〇％程度に止まっているということである。しかし、日雇依存度がなお五〇％に達しているという、港湾以外の事業から見ると異常と思われる雇用状況は、港湾労働の特殊性を物語るものである。いわんや、港湾労働の花形ともいふべき船内荷役労働の日雇依存度が七〇％以上というに至っては、港湾労働の異常性を最も露骨に示しているものといわなければならない。しかも、その船内荷役を営んでいる業者は、元請、下請業者を含めても四〇社内外であり、事業所は悉く会社組織であり、その保有する常用労働者も一社当りは比較的に多い方である。しかし、船内荷役は昔から「沖仲仕」「あんこ」などと呼ばれる日雇人夫が「親分」と呼ばれる監督の下にこれに当っているという伝統があり、又作業上専用施設を持つ必要も少なく、これらの理由により港湾運送事業法においても、保有労働は一口（二〇人）以上という比較的少い常用労働者を要求しているだけであるため、勢い日雇依存度が著しく高くなっているわけである。

横浜港における荷役労働の日雇依存度には、神戸港におけるような特異的な状況が見られず、船内荷役、沿岸荷役ともに概ね五〇％内外の依存度であることは前に述べたが、このような事情は矢張り横浜港の伝統に基づく荷役業者の業態に結びついている。第七表は兼業も一事業者と見なして計算した数である。これによると、船内荷役業



第6表 神戸港港湾運送事業者の経営規模（昭和37年1月1日現在）

## 1. 資本金額別事業者数

	1 一般港 湾運送 業	2 船内荷 役業	3 はしけ 業	4 沿岸荷 役業	1を含む 兼業者	1を含ま ない者	合 計
1 億円以上	1	0	3	7	11	0	22
1 億円未満	0	1	1	2	2	0	6
500万円未満	1	1	1	6	7	0	16
100万円 "	2	5	6	11	5	2	31
50万円 "	4	10	8	17	12	4	55
20万円 "	0	3	8	15	5	1	32
10万円 "	4	1	2	12	2	0	21
5万円 "	30	1	1	9	2	0	43
個人経営	0	0	3	12	0	0	15
合 計	42	22	33	91	46	7	241

港湾労働問題の焦点（柴田）

## 2. 常用労働者数別事業者数

200人以上	0	0	0	0	4	1	5
200人未満	0	1	0	0	3	3	7
150人 "	0	2	0	3	6	0	11
100人 "	1	11	2	12	9	1	36
50人 "	3	5	7	9	7	1	32
30人 "	9	2	5	16	8	0	40
20人 "	8	0	4	18	6	1	37
15人 "	12	0	7	14	1	0	34
10人 "	7	0	7	15	1	0	30
5人 "	2	1	1	4	1	0	9
合 計	42	22	33	91	46	7	241

神戸海運局調べ。

一六

で一〇〇人以上の常用労働者を保有している比較的大規模の事業者は一〇社あり、神戸港の三社に比べて七社も多い。すなわち、横浜港では業者の規模が比較的に大きいこと、事業者の中には全然日雇に依存することなく、常用労働者だけで営業を行っているもの

第7表 横浜港港湾運送事業者の経営規模（昭和36年10月現在）

常用労働者 保有数	船内荷役業		沿岸荷役業		はしけ業	
	事業者数	日雇労働者 雇用延人員	事業者数	日雇労働者 雇用延人員	事業者数	日雇労働者 雇用延人員
200人以上	6	44,634 (7,439.0)	0	0	0	0
200人未満	4	19,729 (4,932.2)	6	25,653 (4,275.5)	0	0
100人 "	7	20,714 (2,959.1)	6	9,629 (1,604.8)	10	0
50人 "	1	0	5	3,609 (721.8)	6	0
40人 "	5	4,919 (98.4)	6	3,262 (534.6)	13	0
30人 "	3	170 (56.6)	12	5,264 (438.6)	17	0
20人 "	5	0	66	9,559 (144.8)	43	0
10人 "	4	0	10	409 (40.9)	30	48 (1.6)
合計	35		111		119	

港湾労働問題の焦点（柴田）

（註） 全店社数205。日雇労働者雇用延人員の欄の各行下段の括弧内は1事業者当りの平均。関東海運局調べ。

が三五社のうち一〇社もあることがその特徴であって、日雇を雇用するのはむしろ大きい事業者であり、これも常用労働者が多ければ多いほど、日雇を多く雇用しているという傾向が見られる。しかるに、沿岸荷役については、横浜港では神戸港に比べて、事業者数は二〇社多いけれども、小規模のもの（保有労働者二〇人未満）に極端に集中しているという特徴があり、かつ、沿岸荷役業も船内荷役業と同じように、大事業者ほど多くの日雇を雇用している傾向があるところから、両々相俟って常用と日雇が略々相半ばしているという状態を示しているわけである。殊に、はしけ事業者が神戸港に比べて著しく多いことは、はしけ荷役の貨物が特に多いからであり、これはひいては沿岸の日雇依存度を神戸港の場合より

も高めている理由となっている。

## 五

神戸港、横浜港を通じて、港湾労働の半ば又はそれ以上が日雇労働者によって行われている如上の実態は、港湾活動の経済的性格から必然に生まれた結果であるが、港湾における船舶の発着、貨物の積卸は毎月を通じて月末から月初にかけて集中し、従って港湾労働もこの月末月初の僅か一週間ほどの期間に集中的に最も活発になる傾向がある。すなわち、この繁忙期には特に莫大なる量の労働力を必要とし、これに反して、月央には必要労働量は繁忙期の半分、三分の一又はそれ以下を以つても十分に貨物を捌くこともできる日が少くない。尤も昭和三十一年八月に神戸港において起つた日雇労働者に対するボスのリンチ事件以来、その原因が日雇労働の管理に係があるものとして公共職業安定所以外の労働紹介を禁止すると共に、これらの事故や事件は殆どが月末月初の繁忙期に生じていることに鑑みて、この集中傾向を緩和するために月間荷役調整にあらゆる方策を講じた。このため、近年はこの集中傾向はかなり緩和し、むしろ月の十五日前後に荷役量のピークを見ることができるようになっている。それにして、日により繁閑の差が激しいことは以前と少しも変りはなく、従つて日雇労働者は就労が極めて不安定であつて、繁忙期には昼夜を通じて就労するかと思えば、閑散期には求人がなくて失業対策事業に廻わされるか、又は失業しているという状態である。すなわち、港湾活動の繁閑は一に日雇労働者にシワ寄せされるといふ実状である。いずれの企業においても不況時に経営難のシワ寄せは先ず臨時雇の従業員に集まるのが常態であるけれども、港湾活動における繁閑は、(一) 日毎に起る現象であること、(二) 日雇労働者の数が他の企業に見られぬほどに

莫大なる数に上っていることの理由により、この事態を港湾特有の経済、社会問題として重視しなければならない。

(一)の繁閑の差が日毎に著しいことは、港湾事業なるものゝ性格が全く受動的であつて、輸送が商社と海運業者との契約で定まり、このスケジュールの下に船積又は揚荷が行なわれるのであるから、港湾はすべてこのスケジュールの下に活動するだけであつて、港湾自体の発意による経済活動なるものは皆無である。このため、港湾自体の経営力で月間の繁閑を平均化することは不可能であつて、その源である貿易、海運の線での調節に頼るより外に途がない。しかし、貿易、海運がいずれも国際的関連の企業であるため、この調節は愈々困難であり、業者の協議によつて或る程度の調節は達成し得るとしても、日毎の繁閑の差を全然なくすということは不可能であり、従つてこれは港湾活動に課された一種の宿命の如きものと解して、この事実の上に樹つて労働対策を考慮することとならざるを得ない。

(二)の日雇依存度が他の事業に比べて著しく高い事實は、(一)の繁閑の差が大きい事實から生じる現象である。荷役業者にして繁閑の時を選ばず常時十分なる労働者数を常用し得るだけの経営規模をもつものは一つもない。否、閑散時の需要を充たすだけの労働者数さえ常用し得るものは先ずあるまい。荷役業者なるものは労働供給がすなわち営業であるにも拘わらず、供給労働力を大量に常用者を以つて当てることは、経営維持の上からいつても、又常用労働者のもつ権利(組合加入、退職金、その他の補償)を配慮する上からも、これを回避したがるのは当然であつて、伸縮性のある日雇にできるだけ頼ろうとすることは自然の傾向といわなければならない。今までの港湾労働対策が殆どこの日雇依存度に焦点が合わされていることも又当然であらう。

## 六

荷役業者が経営に弾力性をもたすために、作業を日雇労働者に頼ることは已むを得ないとしても、もしこの日雇労働者が全く浮動的であつて、作業上最も大切な時に必要労働量を確保し得ない事態が生じたとすれば、その営業は成り立たないことになる。業者は毎日の日雇労働者の必要雇用数を自ら熟知しており、又個々の日雇労働者についてもその人物、身上につき知悉している者も少なくない。そのため、求人に当っては職業安定所に対して知り合ひの労働者を指名して紹介を依頼する業者が甚だ多いことも、港湾労働の一つの特徴となつている。昭和三十四年五月以前は、この指名紹介には短期指名と長期指名とがあつた。短期指名は一日又は数日間の就労を約束する紹介、長期指名は一カ月単位で就労を約束する紹介であつた。しかし、短期指名が次第に減じて来て、一般に長期化する傾向にあつたので、昭和三十四年五月以降は短期指名を廃止して、長期指名一本となし、すべて月間指名によることとした。

指名労働者は就労期間中は職業安定所に出頭せずに雇用先の事務所に直行する。求人は毎月二十日乃至二十五日の間に翌月一杯雇用する者を指名申請し、職業安定所はその事業所のもつ常用労働者数と荷役実績とを睨み合わせて、その指名労働者がその事業所において少くとも月間十五日以上就労し得る可能性があると認めたとときに限り、これを承認して紹介を行うことになつている。蓋し、賃銀は実労のみに対して支払われるからである。しかし、指名雇用しながら、その期間内に他の業者にその指名労働者を一時的にもせよ融通することは禁止されている。これは職業安定法に禁ぜられている不法紹介と同じ結果となるからである。指名労働者であっても、もし雇用先で就労

第8表 神戸港日雇労働者実人員

港湾労働問題の焦点 (柴田)

## 1. 船内荷役労働

月	昭和35年			昭和36年			昭和37年		
	指名	一般	計	指名	一般	計	指名	一般	計
1				3,122	1,004	4,126	4,019	1,028	5,047
2				3,026	1,124	4,150	4,116	1,098	5,214
3				3,020	1,185	4,205	3,995	1,191	5,186
4				3,061	1,226	4,287	4,072	732	4,804
5				3,047	1,292	4,339	4,081	524	4,605
6				3,255	1,270	4,505	4,081	493	4,574
7				3,312	1,452	4,764	3,945	480	4,425
8	3,139	872	4,011	3,930	1,149	5,078	3,969	457	4,426
9	3,064	864	3,928	4,215	1,756	5,971	3,875	376	4,251
10	3,023	858	3,881	4,115	2,027	6,142	3,792	408	4,200
11	3,079	889	3,968	4,024	870	4,894	3,815	393	4,208
12	2,993	1,043	4,036	3,833	1,006	4,839	3,814	340	4,154
年計	15,298	4,526	19,824	41,940	15,361	57,301	47,574	7,520	55,094
月平均	3,059	905	3,964	3,495	1,280	4,775	3,964	626	4,590
%	77.1	22.9	100.0	73.1	26.9	100.0	86.3	13.7	100.0

## 2. 沿岸荷役労働

月	昭和35年			昭和36年			昭和37年		
	指名	一般	計	指名	一般	計	指名	一般	計
1				779	1,512	2,291	817	1,802	2,619
2				786	1,583	2,369	806	1,933	2,739
3				761	1,577	2,338	789	1,944	2,733
4				724	1,683	2,407	820	1,845	2,665
5				703	1,643	2,346	724	1,987	2,711
6				665	1,746	2,411	732	2,025	2,757
7				674	1,775	2,449	712	1,929	2,641
8	714	1,537	2,251	704	1,763	2,467	653	1,899	2,552
9	751	1,598	2,349	921	1,782	2,703	687	1,858	2,545
10	808	1,581	2,389	908	1,761	2,669	664	1,900	2,564
11	858	1,599	2,457	816	1,694	2,510	685	1,759	2,444
12	799	1,647	2,446	806	1,692	2,498	665	1,769	2,434
年計	3,930	7,962	11,892	9,247	20,211	29,458	8,754	22,650	31,404
月平均	786	1,592	2,378	770	1,684	2,454	729	1,887	2,616
%	33.1	66.9	100.0	31.4	68.6	100.0	27.9	72.1	100.0

(註) 昭和35年7月以前は不明 兵庫県職業安定課調べ

できない日があるときは期間中といえども職業安定所に出頭して他への紹介を受けることができる。問題は港湾労働者の中で非常に多数の者が、名は日雇であっても、指名雇用のもので占められていること

第9表 横浜港日雇労働者稼働人員（年間月平均延人員）

年 度	指名労働者	一 般 勞 働 者			日雇合計	指名労働者の割合
		登 録 者	未登録者	計		
船内日雇						%
昭和34年	16,533	10,173	11,492	21,667	38,200	43.3
昭和35年	22,462	8,881	18,677	27,558	50,020	44.9
昭和36年	34,673	5,727	26,819	32,546	67,219	51.6
沿岸日雇						
昭和34年	20,652	11,594	30,845	42,439	63,091	32.8
昭和35年	21,435	11,836	33,531	45,367	66,802	32.1
昭和36年	22,119	11,337	42,796	54,133	76,252	29.0

港湾労働問題の焦点（柴田）

神奈川県労働部調べ

にある。更に、名義は月間指名であっても実際には一年二年或はもっと長期に亘って、一事業所だけに継続して雇用されている者が頗る多いことである。第八表によると、神戸港における日雇船内労働者の八〇%内外は指名日雇であり、これが年々に増加する傾向が見られる。沿岸日雇労働者はこれに反して指名日雇は三〇%内外に止まっている。これは常用労働者との関連から生じる現象であって、第三表、第四表に見られるように船内荷役においては日雇依存度が七〇%を超えるに反して、沿岸荷役においてはこれが五〇%以下に止まっており、沿岸荷役の方が常用労働者に頼る度合が遙かに高く、従って日雇労働者に対して指名する必要性が船内荷役に比べて低いからである。それにしても日雇の大部分が指名労働者であるという事は、日雇とはいっても実質は常用労働者と変りない機能を果たしており、いわば準常用ともいふべきであろう。これが常用労働者と異なるところは、毎半期の賞与や退職手当の心配もなく、解雇することも容易であり、又組合関係も稀薄である点だけであり、しかも一定期間は拘束していることであるから、いずれの点から見ても使用者にとつては利益になることばかりである。近年、労働省

所管の港湾労働協議会においても、この解消後設置された内閣所管の港湾労働審議会においても、常にこれら港湾労働者の常用化が議題になっているけれども、結論は業者に対する常用化勧奨の程度に止まるのを常としている。

横浜港の場合も程度の差こそあれ、神戸港の場合と同じ傾向である。横浜港の統計では日雇労働者のうち未登録者の実人員が不明で稼働延人員だけしかわからないので、全体を稼働人員でこれを見ることとした。第九表がそれであって、日雇全員のうち指名労働者は船内労働において約五〇%、沿岸労働において約三〇%を占めている。かつ、船内労働者の指名は次第に増加の傾向があり、沿岸労働者の指名は次第に減少して来ている。日雇全員の二分の一、又は三分の一が指名労働者であるということは、神戸港と全く同じ問題をはらんでおり、その理由も前述するところと全く同一である。

この数年来、港湾日雇労働者の常用化が公に問題となつてに拘わらず、荷役業者の経営規模からいってこれが殆ど不可能であることは前に述べた通りである。そのみならず、港湾活動のように繁閑の差の大きい事業においては、緩衝の役割を果たすものとして或る程度の浮動性労働のあることは寧ろ必要である。しかし、閑散期においてさえ日雇労働者に依存しなければ港湾作業に支障を来す如き体制は、事業経営の立場から見ても異常といわなければならない。この異常性を幾分とも減殺しているのが月間指名制である。月間指名制は、業者の立場から常用化には経営上難点があり、一般日雇では必要労働量の確保に不安であるという二点から生まれた窮余の手段を制度化したものである。しかし、その数は甚だ多いとはいえず、なお常用と指名とを加えた労働量を以つても閑散期における貨物を捌くことさえ困難である位にその数は限られている。故に、日雇労働者の常用化に困難があるとす



れば、常用化の以前に、先ず各港の最閑散期における必要労働量を、常用と指名とだけで満たし得る程度まで指名を増加させることが異常性を減殺する方策ではなからうか。一般日雇労働者の中にはその港だけの労働をもって定職として生活しているものが数多く存在する。又、浮動労働者でも港から港へと港湾労働のみを求めて生活している者も少なくない。これらはすべて港湾労働の定職者であつて月間指名の対象となる。

更に、現行の業者の免許規準についても疑問がある。現行の免許規準はすべて最低の作業規模だけを要求しているけれども、これだけでは不足である。その主たる業務が労働の提供である以上は、常用労働者のみならず日雇労働者に対する厚生福祉施設を或る程度まで備えており、又は備え得る資力のあることも規準の一項目とすべきであり、かくして零細業者を統合、合併等により相当に整理し得て、適正規模の業者となり得ることゝ信じる。かくすることが又、日雇労働者の常用化へ大きく踏み出す可能性を与えることともなろう。