

「北海道の港湾荷役労働」

寺 谷 武 明

(横浜市立大学)

日本経済の高度成長は、在来の労働力過剰の現象を解消はじめ、豊富な過剰労働人口に依存していた港湾運送業も、急増する労働力需要に対応できず、労働不足を露呈し、昭和36年の船ごみ現象を機に、一挙に社会問題化したことは周知のとおりである。一般産業のはなやかな繁栄のかけにかくれて、とかく社会の片隅におきわすれられた港湾労働問題が、経済成長の大きな隘路となり、その変革、諸対策の検討を必要とするようになった。港湾労働は、一般的に、封建的・前近代的な古い身分関係を濃厚にもつものとして、特徴づけられてきたが、いまや、その近代化、体質改善を促進することは、港湾運送業にとって必須条件となり、また労働組合側の切実な要求であり、根本的には、日本経済の要請するところである。

かくのごとく重要な港湾労働の現状把握や認識も、歴史的分析に支えられてこそ、完全のものとなる。しかるに、港湾労働者は社会の底辺として抑圧され、港湾運送業界は、特殊な伝統と因習にとざされてきたから、基礎的な資料の整備、蓄積にいちじるしく欠け、歴史的な資料もきわめてとぼしい。このような空白を少しでもうずめ、研究者の期待にこたえようとしたのが、道立総合経済研究所の刊行による本書である。本書は、同研究所が、北海道の港湾労働事情について、戦前戦後の推移を会社側関係者と労働組合関係者とにわけて、昭和37年9月より11月にわたって、別個に座談会を開催した記録をタイプ印刷に付したものである。いわば、資料が新しくつくりだされたのである。

北海道の港湾のうち、具体的には、小樽、室蘭、釧路の港をとりあげ、港湾運送業者、労組責任者、職業安定所等の関係者を集めて、各自の体験談を通じて、往時と現在との問題のつながりを、それぞれの立場から語らしめている。このような企画は、きわめてユニークであり、その実現は、各関係完公庁、業者の協力を得られやすい有力な地方自治体の直属研究所にして、はじめて可能であるといえよう。

本書の内容目次は、つぎの7項目より成り、頁数は2段組244頁である。

1 小樽港における港湾労働の回顧（長老座談会）

- 2 小樽港における港湾荷役業とその労働事情の今昔（会社関係座談会）
- 3 小樽港における港湾労働実態と労働組合運動の展開（労組関係座談会）
- 4 室蘭港における港湾労働事情のうつりかわりと現在の問題（会社関係座談会）
- 5 室蘭港における港湾労働事情のうつりかわり（労組関係座談会）
- 6 釧路港における港湾労働の今昔と問題点（会社関係座談会）
- 7 釧路港における港湾労働の実態と現在の問題を語る（労組関係座談会）

以上の目次のごとく、港湾労働問題について、逆の立場にある経営者と労組の二つのグループにわかつち、座談会を開いているのは、大きな特色である。これに、本道でもっとも港湾労働の歴史の古い小樽について、長老の座談会をくわえている。

座談会のテーマは、石炭・雜貨荷役業者の変遷、業態の概要、港湾労働の実情、賃金支払の方法、労働力の充足状況、港湾労働者の社会評価・気質・生活慣行、戦後の労働運動の展開、現在直面する港湾労働問題等々であり、それぞれの港の具体的な姿が、多くのエピソードとともに、生き生きと述べられている。以下、内容の若干を紹介して参考に供したいと思う。

戦前の六大港で、日雇の雇入れにさいしてみられた、人権抑圧的なタコ部屋的なものは、北海道ではなかったようである。内地のごときボス、手配師は存在しないが、室蘭ではボースンと呼ばれる監督が就労者を指名する権限をもつため、相当なにらみをもち、労働者を酷使した。暴力は用いないがこのような生活にひびく指名権を武器にしたのである（149頁、151頁）。飯場は会社で雇用するという承諾があつて、はじめてそこへ入る仕組なので、タコ部屋とは異なるという（121頁）。飯場（「部屋」ともいう）へはいると、「丸番号」がつき、常用化されないが、日雇いの直行形式になる。賃金は現金でなく切符でもらい、それが市内の商店に現金同様に通用したから、飯場の親方から前借りをもらう必要はなかったのである（122頁）。親方は、一日いくらの飯場賃を徴収するのである。小樽では、ボスの介入は昔からない。なん人か手先をもつ者はいても、便宜上つながっている仲間にすぎないという（53頁）。釧路では、組の親方が、今の職安の役割をして、賃金を支払って人を集め、自分の飯場へ入れ品物代などでピンハネをしていた（193、195頁）という。小樽の特色は、港湾作業に従事する日雇群のほかに存在した木材積取人夫である。樺太、沿海州に木材の積取りにいく人夫をいうが、その溜り場がいわゆる「下宿屋」である。「下宿屋」の親爺が、人夫を下宿させ、積取船に周旋する。ピンハネとともに下宿料も入る、品物も売れる。下宿人が積取船に乗ると布団を貸し、布団代をとることができる。こうして、仕事のない間は、下宿させて、夏の積取船から帰ってくるまでは、前貸

しのようなかっこうである。積取人夫はからだは拘束されていないが、風太郎の存在であった。冬になり仕事がなくなると、この連中が小樽の下宿屋に居つき、港湾作業の日雇の雇入れを圧迫した（16—7頁、22頁）のである。

北海道では、暴力団、やくざとの結び付きが、比較的弱く、タコ部屋、土方部屋のごとく、逃散防止に暴圧拘置策を用いて、労働者を暴力的につなぎとめておく親方制度がなかったことを、3港の関係者が発言している。

もちろん、組や部屋、飯場の存在は否定していないが、暴力的ではなかったようだ。港湾労働者は、「けがと弁当は自分持ち」といわれ、朝は5時より制限なく働かされ、残業手当もつかず、過酷な労働条件のもとで極端な長時間労働を、強いられていたのは、内地諸港と同様である。低賃金のため、共稼ぎが多く、未亡人など、女子労働者は軽作業に多数働き、大きな役割を占めていた。小樽では、戦後労働基準法で禁止されるまで女子のウインチマンもみられた（56頁）。女子の賃金は男子に比して、3割から5割安かったのである。

戦後、各港湾に労働組合が結成されて、港湾労働者の発言力は強まり、労働条件は改善されてきたがまだ十分とはいえない。各港湾の労働組合が現下の問題としているのは、長時間労働の短縮、夜荷役の廃止等の労働力の保全を目的とする労働条件の向上と、タイムの賃金で生活可能な待遇の要求である。これらの条件が、積極的に改善されないと、いっそう港湾労働は魅力のない仕事として、新規労働力が確保されなくなる。現在の港湾労働者自身が、肉体をやすりにかける労働体験から、ほとんど子弟は、自分のあとを継がさぬと、一致して発言しているのは悲痛である。

なぜ、長時間労働が行なわれるのか。それは船主の圧力で、ステベ業者は採算がとれなくて、夜荷役を強行せざるをえない。船主は、早く荷役をすませ、船の回転を速めたいのである。労働者側にも、低賃金のため長時間労働の残業手当をあてにする傾向があり、この面からも、時間外労働の短縮は賃金の改革へとつながっていく。

低労働条件の原因是、ステベ業者が荷役料の公示料金を守らぬからであり、料金のダンピングのしわよせが、低賃金、オーバータイムの作業という形で労働者へかかってくる。さらに、業者間の過当競争がはげしいため、ダンピングに追いつまれ公示料金も有名無実化している。それゆえ、業者が公示料金を守ることが、港湾労働者の生活向上と密接に関係がある。しかし、港湾運送業界では、力関係においてステベ業者は対等の立場になく弱小であり、船主、荷主の圧力がひじょうに強く、そのため労働条件はよくならないのであり、この仕組みを改めねばならない（177頁）という。港湾運業機構の根本的改革をまた

ねばならない。この実行はきわめて困難であるから、対策としては、過当競争をさけるため、港湾作業を一港一社もしくは数社に統合して、荷主への力を強めることや、料金ダンピング止を防ぐため、集金窓口を海運局等の適当な官庁にするのも一案である（179頁）と。

労働環境の劣悪なことと低賃金のため、新規学卒者は港湾労働者にはなりたがらず、労働力の補充がむずかしくなっており、労働者の平均年令が高くなっている。労働力の充足のためにも、賃金の大幅なベースアップが必要であるが、弱小ステベ業者相手では、それも必ずしも可能ではない。たとえば、室蘭の富士製鉄の下請作業会社の場合、物価の上昇にもかかわらず、仕事の請負単価が一銭もあがらないだけでなく、逆に単価の切下げを要求されている。労組も、こういう状態がつづくと、会社は賃上げを認めることができなくると懸念している（175頁）。これを裏書きするように会社側でも、同様な心配をしている。急速に拡大発展する鉄鋼業と、旧態依然のステベ業者との格差は開く一方である。労働条件を改善するにも、作業単価はあがらないから、毎年確実に上昇する原価の大部分をしめる労務費を、いつかは受けとめられない時が来る（171頁）。したがって、魅力ある職場をつくり、新規労働者を吸引するにしても、労使共に對荷主の圧力という壁にぶつかるから、一業者内の努力には限界があると思われ、深刻な問題を投げかけている。労組が指摘するように解決には、ステベ業者一社では不可能であり、全体がまとまって協力同調し、労働者の統一団結が必要であり、これなくしては、残業の廃止等の労働条件改善も、賃金上昇も望めないことがわかる。

関係官庁への希望としておもしろい例がある。釧路のある組合委員長の発言に組合に関係して16年間、一度も労働基準監督署の偉い人と話し合いをしたことはない。おそらく各社の労務担当者と話し合いをしているのであろう。日本の監督官庁は業者のための監督官庁であって、われわれの実際の声を聞いてくれるものではないと思う（236頁）と。手しきりらしい官庁への不信表明である。業者も、釧路で求人する場合、門前雇用が多く、職安を通じることはほとんどない。職安紹介では人を集めるのがむずかしい（205頁）とすら断言している。日本の官庁も末端では、業者、労働者両方から期待されることではなく、あまり効果的な役割をはたしていないようで、寒心にたえない。

以上、北海道の主要港湾についての興味ある座談会から、筆者が関心をもった箇所を、若干ひきだして紹介したが、内容は豊富であり、これに尽きるものではない。片言隻語に、価値のある発想や評価がみられるのである。本州の六大港と比較して、北海道の港湾労働事情が、封建的労働関係の色彩が稀薄であることや、石炭荷役が戦前大きな比重をも

ち、厳冬という内地とは異なる自然的悪条件にあるため波動性が強いこと、石炭が斜陽化して、北海道の対象荷役も変化し、それに対応して労働者の性格も変らざるをえないことなど、有益な指摘が多い。われわれは、六大港を中心として、「港湾」を考えがちであるが、本州の大港とは成立事情を異にする北海道港湾について、知識を深めることは、「港湾」の内容を豊かにする意味で、大きな意義があるとおもう。このような地味で真摯な努力を惜しまない道立総合経済研究所に敬意を表する次第である。

(A 5 判 244頁 1963年3月28日発行
定 價 非製品
発行所 札幌市北3条西6丁目¹
北海道立総合経済研究所)