

港湾労働の近代化条件について

徳田 欣次
(北海道立総合経済研究所)

はじめに

経済成長の進展に伴なう荷役の量的・質的な変化、港湾施設の拡充整備、港運業界内の競争の激化、労働組合運動の発展などの諸事情のなかで、港湾運送業の隠路的な姿が露呈し、その企業と労働の体質改善、近代化が日程にのぼっている。

港湾荷役生産は、貯蔵のきかない⁽¹⁾かつ波動性をもち、伝統的に相対的過剰人口の大量的な存在を背景に制度づけられた不安雇用体制をその蓄積の重要な挺子とした。

しかし、経済の発展のなかで、この港湾荷役生産の分野にも、労働の生産性の飛躍的な増大が必要となるし、労働者の組織的または、自然発生的な抵抗も生れ、その労働の体系も変化しないわけにいかない。

そこで、港湾労働の近代化要因と、その阻害要因とを経済の発展過程における業界の構造変化、技術変化ならびに労働運動の関連のなかでとらえ、港湾労働近代化に対する現在の問題点を明らかにしていきたい。

なお、ここでは、主に小樽、室蘭、釧路港を中心とする北海道の港湾労働を分析の対象とする。わが国全体からみると、限られた一地域の実態把握の意義が問題になろう。

北海道の港湾労働の実態は、6大港などと若干その形態・性格が異なっている。

これは、港運業の企業構造、過剰人口の存在形態と労働組合運動の発展等

に相違があるためと思われる。近代的な再生産構造をもつ港湾労働者の階層が徐々に形成されてもいる。

このような実態の成立する歴史的な条件とその方向を明らかにし、その近代化への問題点を考察する。

(注) (1) 大島藤太郎著「封建的労働組織の研究」4頁。

1. 港湾運送業の発展と労働体系の変化

港湾労働が、不安定雇用を主軸とし、また前期性を内包する職人的熟練技能を基礎とする手工作的重労働、ギヤング編成による協業的な労働として、前期的な労働統括組織の支えの上で、超長時間の低賃金労働となって展開されたのは、それなりの体制・条件が歴史的に形成された結果である。

港運業は、人夫供給業的な企業から発展をみた結果、荷主・船会社等に従属する企業地位におしとどめられた。そのため、その蓄積拡大が比較的に抑制され、企業の有機的構成度合が低位に推移した。

また、荷役の波動性現象は、資本回転の上でロスを招く。これが設備投資の消極性を生み、相対的過剰人口の大量的な創出、停滞堆積の条件のもとで、日雇を主軸とした不安定雇用にその労働の多くを依存する労働集約的な労働体系が、労働者の無抵抗的な条件のなかで形成されたためである。これは、わが国資本主義の独特的な発展過程とは無縁でない。(その詳述を省略。)

しかし、最近の経済の発展のなかで、その変化の条件がすすんでいる。その実態を考察しよう。

(1) 港運企業の構造変化

まず企業構造についてみる。⁽²⁾

北海道の港運業の構造の特徴は、(A)荷役作業の内容——鉄鋼、紙・パルプ、化学、電力などの独占資本につながる重化学工業の原材料と製品の輸移出入、独占資本の支配する石炭鉱業の産出炭の移出、軽工業の製品輸移出、道内の消費物資の輸移入などの荷役作業を行なっている。

(B)これに関連して、雑貨と石炭荷役部門とに業態が大別されている。(最近雑貨と石炭荷役を兼業するものが室蘭港などで生じているが。) 六大港におけるような独占荷主、船会社を頂点とした、夫々の資本系列化のなかで、重層的な下請関係が形成されている⁽³⁾といった典型的な下請系列が存在しない。

(C)雑化荷役部門は、「総合」「一貫」「単独沿岸」「単独木材」「一貫雑化」の業態がある。各港に2～3の規模の大きい有力企業が「総合」雑貨荷役の業態で存在し、これがその港の扱貨物の大宗を占め、これに「単独沿岸」「単独木材」「一貫雑貨」の小零細経営が若干加わり、他に大資本工場の下請荷役作業を行なう若干の中小経営がある。

(D)雑貨部門の企業を性格別に分類すると(イ)紙・パルプ、鉄鋼、化学、電力などの独占資本の原材料や製品をベース・カーゴとする地場中堅企業、(ロ)独占的海運資本、運輸独占資本の系列下の地場中小企業、運輸および倉庫業等の大資本の直営部門、運輸独占資本の直接的な系列会社(商業資本的な性格の荷主と結びついている。)(ハ)地場の中小・零細企業、木材荷役の専業者、倉庫兼営の沿岸単独荷役業者および鉄鋼独占資本の下請業である。

以上のような企業構造は、港湾労働の在り方にどのような影響をもつのかが問題となる。

企業数が少なく、港別に、主に独占資本の貨物をベース・カーゴとする有力企業が、若干の中小零細企業を付帯して存在するといった構造は、有力企業の所在港における独占的地位を意味する。また、下請企業をその傘下に重層的にもたないので、荷役の波動性に対する弾力性に欠ける。しかし、一方における企業の多角経営化は、逆に企業内部に波動性の緩和要因を生む。企業は総合荷役形態をとるものが多く、倉庫兼営も少なくない。したがって、倉庫・沿岸・艤・船内と一貫した労働体系の編成確立には、比較的有利である。

波動性の下請転化とは別に、有力企業ではその設備投資が比較的に積極的になり、労働力の機動的配置によってその生産性の増大が計られている。

しかし、荷主、船会社への従属の深化によって、企業の相対的独自性が後退し、古い労働の体制、不安定雇用の一方における存続を、現実に招いている点は等閑視できない。

(注) (2) 徳田欣次「港湾荷役の労働実態」第1節「北海道における港湾運送業の性格と実態」参照(北海道立総合経済研究所 昭39年刊「港湾労働」145頁)

(3) 河越重任「港湾労働の雇用形態」社会政策学会編「労働市場と賃金」164頁、参照。

第1表 業態別、資本別事業所

(北海道 昭和40年1月現在)

業態別 経営組織と 法人資本金別	専業		2業種兼業			3業種兼業			4業種兼業			5業種 兼業			
	船 内 専 業	沿 岸 専 業	一 般 ・ 沿 岸	船 内 ・ 沿 岸	一 般 ・ 沿 岸	一 般 ・ 内 ・ 沿 岸	船 内 ・ 沿 岸	一 般 ・ 内 ・ 沿 岸	船 内 ・ 沿 岸	一 般 ・ 内 ・ 沿 岸	船 内 ・ 沿 岸	一 般 ・ 内 ・ 沿 岸	船 内 ・ 沿 岸	一 般 ・ 内 ・ 沿 岸	計
法 人	1,000 千円未満	1	6		6	1	1	1				1			19
	1,000~ 5,000		1	5	4		1	5	1	2	1				18
	5,000~ 10,000			1			1			1				1	4
	10,000~ 30,000		2	1	2			1						2	8
	30,000~ 50,000														
	50,000~ 100,000			1	1										2
	100,000~ 500,000					1									1
	500,000~ 1,000,000														
	1,000,000 千円以上				1			1			1			3	6
	不明				1										1
計		1	10	10	13	1	4	7	1	4	1	1	1	6	59

第2表 業態別、港別事業所

(北海道 昭和40年1月現在)

業態別 港別	専業		2業種兼業			3業種兼業			4業種兼業			5業種兼業			計
	船内	沿岸	一般	船内	一般	一般	船内	船内	一般	船内	一般	船内	船内	一般	
小樽	5	8(2)	3(1)	1			2		2						21(3)
函館	3(1)		3		1		2(1)	1	2(1)						12(3)
室蘭	1		6(2)				1				1				3(1) 12(3)
釧路	1	1					1				1				2(1) 6(1)
留萌							1								1(1) 2(1)
稚内							1(1)								1(1)
苫小牧		1(1)	1	1			2								5(1)
計	1	10(2)	10(2)	13(3)	1		4(1)	7(1)	1	4(1)	1	1			6(3) 59(13)

()は本店所在地道外(東京)のもの内数

第3表 北海道船内荷役推移 (屯)

	石炭	雜貨	計(全道)
昭31 実数	8,353,301	4,775,576	13,108,877
	指数	100	100
昭32 指数	112	105	109
33 //	97	84	92
34 //	107	107	107
35 //	145	132	140
36 //	155	208	174
37 //	149	227	177
38 //	168	245	196
39 // 実数	182	289	220
	15,158,275	13,722,129	28,880,404

北海海運局調

第4表 北海道内の港運業扱屯数

	全道計				
	千屯				
船内	元下	再下	特殊荷役	請請計	7,537
	小				1,675
					38
					3,330
					12,580
船回漕	元下	再下	請請計		698
	小				102
					800
沿岸	元下	再下	請請計		5,321
	小				589
					14
					5,924
倉庫	下	再下	請請計		274
・役	小				27
					301
合計					19,606
石炭荷役					15,485
筏	元下	再下	請請計		479
	小				105
					584

北海海運局調

昭和39. 7~40. 3

(2) 港湾労働体系の変貌

A. 荷役労働実態の変化

さきにも触れたように、港運業は従属的な地位にあるため、その蓄積拡大が比較的抑制され、企業内部からの積極的な設備投資の展開条件が稀薄である。従って相対的過剰人口の大量的な創出、停滞堆積のもとで、日雇労働にその多くを依存するといった、いわば不安定雇用を蓄積の梃子とする労働体系が形成存続することになった。しかし、資本主義・資本蓄積の発展のなかで、その変革も行なわれはじめている。

石炭荷役部門の動向——石炭荷役も、棚上げ荷役⁽⁴⁾からはじまる原始的な人力作業から、バイスケ、カムズによる肩荷役へと移行した。しかし、港湾の整備、岩壁の造成のなかで接岸機械荷役が漸次行なわれるが、軒荷役の大宗を占める実態は、戦前戦時と戦後にも若干引きつがれ、手工的な重筋肉労働が主軸であった。

しかし、大宗かつ単一貨物である石炭は、その機械荷役化が計画され徐々に機械化が進む。とはいっても、昭和27年頃までは機械荷役と人力荷役とが併存という形となった。(手工的人力作業は軒沖積ばかりでなく貯炭場作業等にも残り、機械作業の流れと結合させられた。)

その後、各既存荷役施設の改良、拡大、荷役能率の上昇ならびに人件費節減を目途とした合理化が進められ、機械体系を主軸とした荷役体系が確立され、軒沖荷役作業の需要減に伴う手工的軒荷役作業の減少により肩荷役の後退、貯炭場その他における重筋肉の手工的労働が駆逐された。貯炭場作業の機械化、人力作業の排除、石炭機械荷役能率の拡大が行なわれ、貯炭場作業から一貫した機械作業が大宗を占めるに至った。その後34年頃より、新規石炭荷役施設が新設操業をはじめ、石炭荷役はさらに装置作業的なものへ転化している。

雜貨荷役部門の動向——この部門も、肩荷役を主体としたギャング編成による協業的な労働が、前期制の残滓を内包した労働関係と劣悪な労働条件の

第5表 石炭荷役形態の変遷

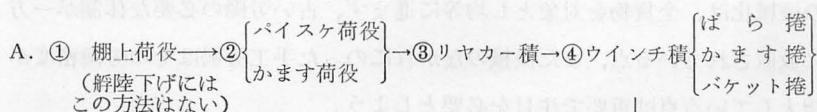
荷役の形態	時 期	備 考
棚上荷役	明治・大正年代	ワインチ船以前に行なわれた。
バイスケ沖荷役	大正～昭和初期	
バイスケ(陸下げ、貯炭場、接岸)	大正年代～昭和30年頃	現在でも若干部分的にやる場合もある。小型船のパンカーコロナ積みに行なわれた。
かます沖荷役	大正～昭和初期	
かます荷役(陸下げ、その他、接岸)	大正年代～昭和30年頃	小型船のパンカーコロナ積みには最近まで行なわれた。
撒まき	昭和初期以降	
もつこまき	"	
バケットまき	"	
操炭船荷役	昭和11年～昭和35年頃	主に小樽港でこの荷役がなされた。
リヤカー荷役	昭和14、5年頃以降	戦時女子労働力がこれに吸引された。
コンペーク連動荷役	昭和13.6	小樽北荷で最初に行なう。
繰替機による貯炭場作業	昭和15、6年以降	小樽北荷でこれを行なっていた。
ブルドーザーによる繰替作業	昭和23年以降、本格的には34年以降大型化する	特に釧路港でこの方法が採用された。
ショベルローダー繰替作業	昭和34年以降	
スタッカーコロナ積み	昭和27年以降、本格的には昭和34年以降	
ベラ繰替作業	昭和26年頃	釧路港でこれまでトロッコに積んだ。
ローダーによる機械積	大正15年5月(室蘭)以降	
船積貯炭場一貫機械荷役	昭和34年以降	室蘭、東北電力、日通埠頭苦小牧埠頭(株)その他

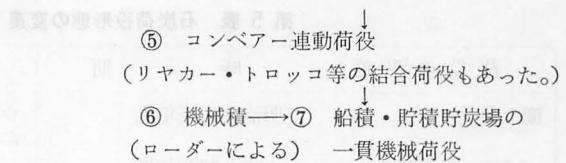
第6表 石炭荷役形態の発展段階

〔沖荷役〕



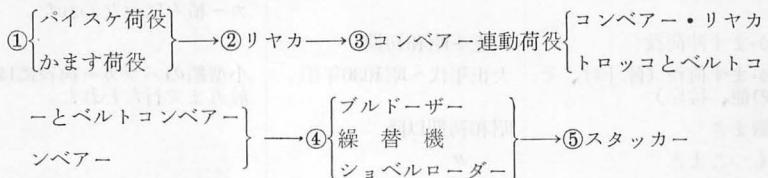
〔接岸荷役および船積〕





B. ① 高架棧橋による石炭流下本船直積

〔貨車積卸貯炭場などの沿岸作業〕



注：この表は石炭荷役の形態をその道具、機械設備等からその発展段階区分をしたものである。

古い荷役形態が長い間続くこともあり、実際にはこの順序ですっきり変遷したのではない。

もとで展開された。軽荷役を主とした戦前・戦時の荷役は、岸壁造成・接岸荷役の開始にも拘らず職人的技能・技術を必要とする手工的重筋肉労働が主軸であった。すなわち、荷役の主流は肩荷役であり、ワインチ、クレーン等の機械装置は肩荷役等の手工的労働の強度を促進した。軽荷役の比重が後退し、接岸荷役が支配的になった。この過程で、昭和24、5年頃から始り昭和33年以降進展をみる沿岸作業部門への機械の導入（フォーク・リフトなどの運搬車輌の使用、ベルト・システムの採用などの）が沿岸作業から荷役労働における伝統的な肩作業を後退させた。

雜貨荷役の主な作業とその内容は次表の通りであるが、雜貨荷役の機械化は一貫して、手工労働の中間における機械化であり、船内・沿岸と一貫した体系の機械化ではない。

雜貨部門では機械労働と手工的労働が結合する労働体制がとられたが、その機械化は、全貨物を対象とし均等に進まず、古い労働の必要な体制が一方に放置されている点、また機械のながれにのった手工労働はその労働密度が増大している点は重要で注目を必要としよう。

(注) (4) 棚上げ荷役……本船の舷側やハッチ壁に何段かの棚を吊って、荷物を一段一段上げおろして積み揚げする荷役作業。

第7表 雑貨荷役形態の変遷

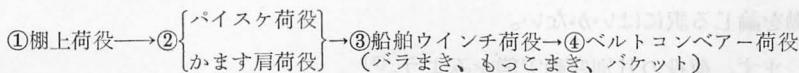
荷役の形態	時期	備考
棚上荷役	明治・大正年代	ワインチ船以前に行なわれた。
船舶ワインチ	昭和初期以降	バラもの作業で現在でもごく一部で使うこともある。
バイスケ	大正年代～昭和初期以降	かます、俵、南京袋、酒だる、セメン樽、わら、肥料袋、砂糖袋など。
肩	明治～大正～昭和初期以降	肩荷役の熟練者はこれを使うことを嫌った。
「ねごぐるま」による	昭和5、6年頃より	「板もっこ」とも云う。女子の肩荷役に主に使った。
「しょいもっこ」による	昭和14、5年頃 //	2人組んでする作業、女子ならびに若年者がこの作業をした。
「リヤカー」による	昭和14、5年頃 //	
「キャリヤー」による	昭和24、5年頃 //	
「陸上クレーン」による	昭和4、5年頃 //	戦後24、5年から特に増強された。
「テレファーア」による	昭和25年以降	(鉄路三輪運輸など他)
「ショベルカー・フォークリフト」による沿岸荷役	昭和23年頃以降	日通等で早くから使われた。他企業は29、30年以降が主。

第8表 雑貨荷役形態の発展段階

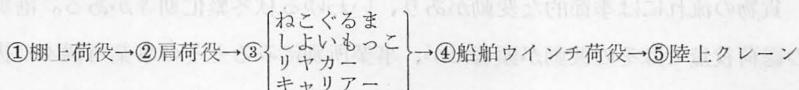
[船による沖荷役]



※特にバラものの場合



[本船接岸荷役]



による荷役 → ⑥ ベルトシステムの装置荷役

※特にバラものの場合

①棚上→②〔バイスケ荷役
　　カムス　〃〕→③船舶ワインチによる荷役〔バラまき
　　もっこまき〕→④陸上クレ

ーンによる荷役→⑤ベルトコンベア→⑥ベルトコンベア・作業車輌の結合荷役

〔船艙内作業〕

↓
⑦装置荷役

①手作業→②作業車輌による作業。

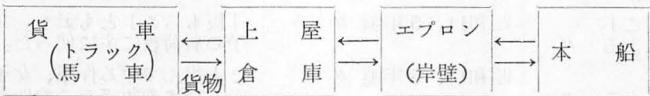
〔沿岸荷役〕

①肩荷役→②〔ねこぐるま
　　しょいもっこ
　　リヤカー
　　キャリバー〕→③〔クレーン
　　テレファー〕→④〔運搬車輌
　　ショベルカー
　　フォーク・リフト〕→⑤ベルト

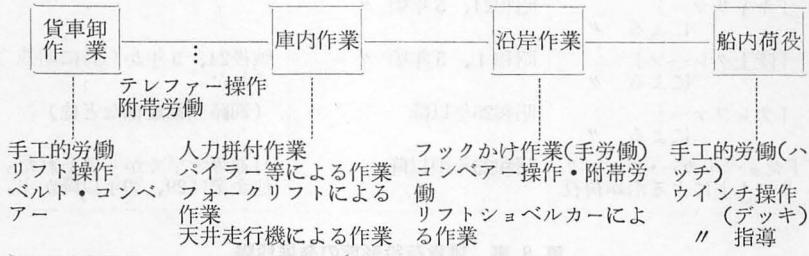
システム→⑥装置

第9表 雜貨荷役の主な作業とその内容

A 貨物の流れ



B 作業の順序



C 機械設備作業内容

B 港湾荷役作業における波動性現象について

波動性は港湾荷役生産のもつ特異的な性格であり、これを除外して港湾労働を論じる訳にはいかない。

まず、荷役の月別変動実態をみよう。⁽⁵⁾

貨物の流れには季節的な変動があり、いわゆる秋冬繁忙期等がある。港別の総荷役量ではその波動が顕著だが、事業所別にみるとその事業所個々の扱い貨物とも関連して比較的判然とした形を示さない。

石炭荷役部門は比較的その荷役波動は少ない。雑貨はその変動がかなり高

いものも見受けられるが、企業別に差異がある。比較的企業規模の大きい事業体では、下請的な性格の企業より波動性の波が低い。

総じて荷役量は月別波動を示すが、月平均の半分にもみたない極端な減量月のあるものは極めて稀である。

総合雑貨の事業体では、兼業々種も多く、庫内作業、貨車卸（積）作業、工場作業その他の荷役が、船内の荷役量の波動とは別な形の波を描き、それが雇用量の波動の緩和をもたらすことも少なくない。単独沿岸の業種では沿岸作業とは別に庫内作業、倉出入の作業がある。

また、「単独木材」業態では工場作業、貨車卸、貨車積作業がこれに随伴するので、総合雑貨業態と似た傾向性がある。

月別の荷役波動はかえって一般的な好況、不況等の経済現象に左右されることが多い。

次に荷役の日別波動をみよう。作業は単に船内作業のみでなく、その日の貨物の揚積量だけでは本当の作業量を把握できない。石炭を例にとると、貨車卸、繰替等の作業も一つの作業で、これらを合計しないと眞の作業量を知り得ない。このようにして荷役波動をみると、月始めの集中配船による荷役量の増大の現象も比較的に緩和される。さらに、人員・労働時間の推移で波動をみるとその波動はより緩和の傾向にある。

企業における多角経営化の動きは、波動性を緩和する。また労働生産性の増大は波動性によるロスをカバーする条件を一方で作っている。（波動性の緩和には労働面では、多種類の労働の互換性が問題となるが、機械作業職種の増大や、他の労働の単純化などによって労働力の機動配置の条件も増している。）「総合雑貨」等のような企業体では比較的の波動性の雇用に与える影響を抑制できるが、単独荷役業態などでは波動の影響を強く受けるし、手工労働部門では特にその傾向は強い。労働力の機動的配置は労働の単純化の中でより効果を出すが遅れた作業分野ではそれに逆行する。

(注) (5) 徳田欣次「港湾荷役労働力の需給」(道立総研刊「港湾労働」第4章 387

～419頁) 参照。

(3) 労働の性格変化と労務対策の変化の条件

A. 労働の性格と労務体制の変化

戦前、戦時における港湾荷役作業の主流は手工的重筋肉労働であり、そこには絶対的剩余価値生産のための特殊な労働統括組織・体制の形成があった。

賃金形態をみると、その歩合給的な性格は、ギャング編成による協業的な作業のなかで、労務序列を維持し、日雇等との賃金形態の分離はその効果を強めた。請取り等の形態は大ボーン等に下部掌握の物質的基礎を与え、個数出来高給は、その刺戟的性格をもつて労働の強化を促進する。

また、雇用形態は位階制的な労務序列と関係を持つ。大頭、小頭、歩取等の職制⁽⁶⁾の絶対的権能とその労務統括者としての役割が、ギャング編成、組部屋等における経済外的な支配体制と結合して発揮された。

しかし、戦後この体制が徐々に後退してきた。その主なものは労働組合運動の展開である。これによって労働者の地位の向上、賃金形態の変革、統一的な賃金体系の確立、常用化が闘われ、前期的な関係の排除がはじまる。これと一緒に一方機械化もすすみ、労働の内容が変り、特に肩荷役の減少によって前期的な労働関係の存立する一つの基盤が崩れてきた。このようななかで、従前の労務統括方式の存在する条件が脆弱となった。しかし、雑貨部門は、常用における労働関係の若干の前進とは逆に、組、顔付日雇などの形で従前とは変わらぬ手工的労働の分野の作業に従事し、その未組織ということも原因となって、請負作業その他古い労働関係に留められることも少なくない。しかし、労働者の抵抗によってこの古い体制も後退の例も多い。

また常用は、全港湾同盟による3.31の新賃金体系の確立という画期的な賃金体系の変革があったとはいえない新しい体系のなかに従前の歩分け的な賃金序列の導入などが行なわれた場合もあり、古い関係は後退したとはいえる種々な形でその残滓が温存されている。

B. 労働者意識と労働者の組織化の動きとその運動

(a) 労働者意識について

戦前、戦時における港湾労働は肩荷役を主とし、一貫もちといわれる米2俵、肥料2俵といった荷物2俵を担ぐ労働が、また、高い本船の舷側にかけた狭いあゆみ板を超人的にかけ登る軽業師的な重労働が繰りかえされていた。これを支えた一つには職人的意識、浜仲仕気質があった。これが戦後どのように変化しているのだろうか。

小樽、室蘭、釧路3港の港湾労働者に対するアンケートの結果でみると⁽⁷⁾次の通りである。常用は近代的労働者意識をもつものがその大部を占め、港湾労働に対する職業意識が強く、港湾労働者層としての定着の度合がすくんでいる。

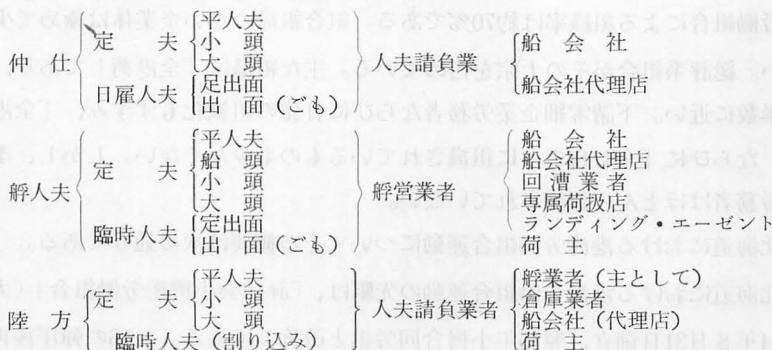
臨時労務者も労働者意識が強く、特に賃金を主とする労働条件については非常な関心と本質的理解をもっている。

日雇労務者も戦前戦時のいわゆる浜仲仕気質とはかなりの懸隔がある。労働者の組織化に対する関心と身分制に対する批判意識が旺盛である。

それぞれ労働者意識が強く職人的意識の脱却が、日雇、特に「顔付直行」を含め、かなり前進している。なかでも、臨時、日雇は常用化と組織化に対する関心が極めて強い点は注目を要しよう。

第10表 労働実態の変遷資料

[1] 小樽港、港湾人夫の配属系統（戦前）



倉人夫	定夫 小頭 大頭 臨時人夫(割り込み)	平人夫 小頭 大頭 臨時人夫(割り込み)	人夫請負業者	倉庫業者(主として) 船会社または代理店 (船会社の荷捌倉の場合) 荷主
-----	------------------------------	-------------------------------	--------	---

道立労研 研究調査報告第37号「小樽港の経済調査」52頁

[2] 港湾労働者の呼称(戦前・戦時)

小樽港		室蘭港		
(常用) (臨時)	(日雇)	(常用) (臨時・日雇・直行・日雇)	(日雇)	
定夫一	準定夫 常ゴモ 常出面 目払出面 番号	出面 割り込み ゴモ ※マンボー	まる番号(部屋番号) 番号 常買夫 組夫	買入夫 出面 日雇

注 ※マンボーは計数の札をいうが、これを使い出来高の荷役をするものをマンボーともいった。

[3] 職制組織

大頭一小頭一步取	} ……戦前・戦時
監督一助監督一小頭	
大ボースン一頭一小頭一步取	
総監督一監督一班長	……現在

[4] 港湾労働者の雇用形態別区分(現在)

常 用 — 雇用期間の定められていない常用労働者

臨 時	常用臨時 — 雇用期間の定められている臨労働者(雇用期間の更新されることにより継続して雇用される臨時労働者) 季節的臨時 — 荷役作業の繁忙時期のみ1カ月以上の雇用期間を定めて雇用されているもの				
日 雇	顔付直行 — 常用・臨時以外のもので安定所の紹介によらず日々雇用されるもの 安定所紹介 — <table border="0"> <tr> <td>指名直行</td> <td>日々指名して雇用されるもの(安定所に登録されているもの)</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>一単に安定所紹介によって雇用される</td> </tr> </table>	指名直行	日々指名して雇用されるもの(安定所に登録されているもの)	その他	一単に安定所紹介によって雇用される
指名直行	日々指名して雇用されるもの(安定所に登録されているもの)				
その他	一単に安定所紹介によって雇用される				

(b) 労働者の組織化と運動について

労働組合による組織率は約70%である。組合組織のない企業体は極めて少ない。総評系組合がその大宗を占めている。主な組織は「全港湾」であり、約半数に近い。下請零細企業労働者ならびに日雇の組織化もすすみ、「全港湾」ならびに「全日自労」に組織されているものも少なくない。しかし、季節労働者はほとんど組織されていない。

北海道における港湾労働組合運動についてその概要は次の通りである。

北海道における港湾労働組合運動の先駆は、「評議会小樽総労働組合」(大正14年8月31日創立、翌15年小樽合同労組と改称)である。3.15の弾圧後再

建も計られたが長づきしなかった。その後、海員組合系の「港湾従業員組合」によって組織化がなされた。「産報」を経て戦後になるが、戦後の港湾労働者の組織の主軸は「全港湾」である。昭和22年3月31日の労協締結と現行賃金体系の固定給制度をかちとり、統一的な労働条件の足がかりとし、労働条件の向上の闘いと共に、過当競争排除、雇用安定を目指す港湾労働法の制定、港運業の免許制への運動が展開された。

この動きのなかで日雇、臨時労務者の主体的な闘いと組織化がすすんだ。（例えば小樽港湾自由労組——昭和26年合同労組と賃上げの統一闘争を組む。顔付労務者の組織化——昭和26年室蘭栗林作業員分会の結成。室蘭自由労組のストライキによる賃上げ闘争〔昭31年〕港湾婦人労働者の組織化——昭和34年）なお、「全港湾」による臨時ならびに下請的企業における労働者の組織化が、全日自労等の日雇の組織化と平行して進められ、組織の拡大がすすんでいる。しかし、昭和36、7年石炭荷役部門で大量的な「全港湾」から離脱があり、「全北海道港湾石炭労働組合連合会」が結成された。現在の主要な組織化の動きは表示の通りである。

（注）(6) 戦前・戦時の労務統括の職制組織は港や企業によって名称的に差もあるが主なものは次の通り。

大頭——小頭——歩取。監督——助監督——小頭。大ボースン——頭——小頭——歩取。

現在の総監督が大ボースン、大頭で、監督が頭、班長級が小頭であった。歩取は小頭の補助的な職制で、平夫の上位のもので賃金で特別の歩をもっていた。

(7) 道立総研刊「港湾労働」第3章 徳田欣次「港湾荷役の労働実態」(334～356頁参照)

2. 港湾労働と相対的過剰人口

港湾運送業の蓄積の主要な挺子は、相対的過剰人口であった。この過剰人口を抜きにして、港湾労働を論じる訳にはいかない。

港湾労働において日雇を主とする不安定雇用の体制がいわば伝統的に継承

第11表 北海道港湾労働組合状況

1. 雇用形態別、組合員数

	小樽	室蘭	釧路	計
1. 職 員	138	681	170	989
2. 常 用	742	1,187	913	2,842
3. 混 合	792	1,386	467	2,645
臨 時	123	152	152	377
日 雇	196	50		246
不 明	209	85		294
計	2,200	3,491	1,702	7,393

2. 業態別、組合員数

	小樽	室蘭	釧路	計
総 合	1,179	2,738	1,423	5,340
一貫 雜 貨	72	463		535
一貫 石 炭	245	290	221	756
單 独 沿 岸	675			675
單 独 木 材	29		58	87
計	2,200	3,491	1,702	7,393

(昭和40年10月現在)

されているのには、この相対的過剰人口の大量的存在が背景となっている。

北海道の戦前における港湾労働の不安定雇用に対する労働力の供給構造は次の通りであった。

東北地方、道南農漁村から追加供給を受けながら、北海道の鉱工業、北洋漁業、その他の漁業ならびに林業などの産業部門周辺に堆積された停滞の過剰人口を、前期的な市場組織等を主に利用して充足する方法がとられた。⁽⁸⁾

これらの停滞層は給源階層との紐帯を断ち、港湾・炭鉱・建設業などの周辺に、いわゆる風太郎的な労働者として堆積するものも少くなかった。⁽⁹⁾(農漁業部門から流入された遅れた関係はこれら停滞層を劣悪な労働関係に足どめさせた。)

戦後、政治の変革、労働組合の成立という新しい階級関係の成立のなかで、農地改革の推進、ドッジ・プランによる経済再編成といった一連の過程で労働力供給のメカニズムに変化が生れた。

北海道の鉱工業の合理化は、都市・炭鉱等に相対的過剰人口の創出と集積を生み、この層に東北農村を給源とする季節出稼から通年出稼に変化し、北海道の産業分野に不安定雇用を求めて流動する半プロ停滞層と道南および道北日本海沿岸の漁業の衰退に伴なう同じく半プロ停滞層を加えた部厚く堆積した停滞層が北海道の不安定雇用の給源プールとなった。北海道の港湾運送

業の労働力需要は勿論これと結びつきをもった。

最近の北海道における港湾荷役労働力の給源は表示の通りである。雇用形態によって若干差異がある。

常用の主要な給源は農漁業者層である。農漁業における相対的過剩人口が港湾労働の給源でこれに労働者世帯と季節労務者、職人等の階層からその次代労働力が追加供給される。

最近はサラリーマン、工場労働者層出身のものの比重が増し、いわゆる労働者階層で再生産される労働力の流入も僅かながら行なわれている。「臨時」の場合も似た内容を示す。

第 12 表 常用港湾労務者の出身階層

出身階層	人數	出身階層	人數
農業	(1) 298	炭鉱夫	7
漁業	(1) 178	その他の常用労務者	11
小生産・小製造業	(1) 14	大工・左官・石工	14
小営業・商業	53	漁業労務者	2
職人	(1) 18	土建労務者	7
自由業	4	水産加工季節労務者	3
会社員	(7) 69	林業季節労務者	3
公務員	9	酒造季節労務者	1
鉄道員	(1) 12	行商	(1) 1
店員・セールスマン	4	雑役	1
工員	(4) 32	日雇業	(3) 34
船員	11	失業者	(1) 5
電工	3	小計	(28) 892
運転手	3	職歴なし	(53) 53
陸上運搬作業員	(1) 3	不明	944
港湾労務者	(10) 91	計	1,889

(注) 昭和37年 道立総研調査結果(小樽・室蘭・釧路3港計)

出身階層はじめて賃金労働者になったときの生計主柱者の職業で区分した。

() は女子外数。

第 13 表 港湾臨時労務者の出身階層

(小樽・室蘭・釧路) 昭37. 9

出身階層	人数	出身階層	人数	出身階層	人数
農業	51	店員	4	林業労務者	1
漁業	42	工業員	7	漁業労務者	3
農漁業以外	5	炭鉱夫	4	水産季節労務者	1
小営業・商業	5	運転手	4	大工日	2
運搬業	1	技術員	2	雇人	4
" 手伝	1	船員	2	軍人	1
職会社員	2	その他の常用労務者	1	な	7
公務員	16	陸上運搬従業員	1	小計	188
鉄道員	7	港湾労務者	6	無記入	37
	1	土建労務者	4	計	225

(注) 道立総研調査結果 (小樽・室蘭・釧路 3港計)

第 14 表 季節労務者の出身階層

(小樽・室蘭・釧路) 昭37. 9

雑貨荷役部門		石炭荷役部門	
農業	54	農業	60
漁業	32	漁業	16
半農・半漁	1	建築業	1
船内作業員	8	運転手	1
水産関係	1	日雇人	8
出稼	2	行商人	1
造材出稼	1	大工	1
機械修理工	1	鉄筋工	1
日雇	1	石工	1
運搬業	1	自由業	1
会社員	1	小計	88
小計	104	無記入	32
無記入	20		
合計	124	合計	120

第15表 日雇(港湾)の出身階層(小樽・室蘭・釧路)昭37.9

出身階層		人數	出身階層		人數
農業	業	61	鉱船	員	2
漁業	業	35	港湾	員	1
半農・半漁	業	1	倉庫	務者	21
その他の小生産者	業	4	運輸	作業	4
商業	工業	18	林業	員	8
大運会	搬社	7	土建	員	3
公店	員員員員員員	15	日行駐留	労作	9
工機連	関転士手	8	小無	労人	18
		1		軍備	3
		19		計入	1
		1			245
		3			274
				計	519

第16表 常用港湾労務者の前職(小樽・室蘭・釧路)昭37.9

前職	人員	前職	人員	前職	人員
農業	198 (1)	船員	35	林業労務者	7
漁業	151	電工	13	漁業労務者	16
小生産・小営業	6	運転手	56	水産加工季節労務者	7
運搬業	24	技術員	5	石工	3
運搬業を除く小営業・商業	35	陸上運搬従業員	17	行商	2
職業人	12	倉庫従業員	1	日雇人	34
自由業員	1	港湾労務者	18	軍人	17
会社員	42 (2)	その他労務者	30	自衛隊員	9
公務員	18	いまだ師	2	小計	1,055 (10)
鉄道員	27	大工	12	な	38 (66)
店員	36 (2)	左官	2	不明	431
(2)セールスマン	4 (1)	季節労務者	2		
炭鉱夫	23	コツク	6		
工具員	150 (4)	土建労務者	1	計	1,524 (92)

(注) () は女子外数。

第 17 表 港湾季節労務者の前職 (小樽・室蘭・釧路) 37. 9

石炭荷役部門		雑貨荷役部門	
前職	人數	前職	人數
漁業	35	農業	51
販売業 (小売)	2	漁業	40
農業	64	運搬業	1
会員社員	1	大工夫	2
運転手	2	牧場經營者	1
電工	1	工水工	1
石工	1	竹工	1
大工見習人	1	建設人	10
建設日工	4	トラック上人	1
林業労務者	5	造材人	3
失業労務者	2	学生工	1
小計	120	季節工	1
無記入	3	無季節工	1
		小無記入	2
			121
			19
計	123	計	140

第 18 表 港湾臨時労務者の前職 (昭37. 9 道立総研調査)

前職	人數	前職	人數	前職	人數
農業	27	鉱員	5	左官	2
漁業	26	その他の常用労(1)一	(1)	日雇	(1) 1
小製造業	1	運輸手	6	軍人	1
小営業・商業	6	技術員	1	港湾労務者	7
小運搬	2	船員	1	歴年	(6) 6
職人	2	陸上運輸作業員	1	小計	(9) 152
会社員	12	土建人夫	16	無記入	(19) 29
公務員	6	林業労務者	3		
国鉄職員	1	漁業労務者	2		
店員	4	水産季節労務者	1		
工員	(1) 11	大工(使用人)	1	合計	(28) 181

(注) () は女子外数、「港湾労働」所載。

第19表 入職・離職者の年令

(昭40年7月現在、室蘭)

事業所別		A	B	C	D	E	F	G	計
常	10才代	(13) 25	(9) 1			(3) 7		(1) 2	(26) 35
	入 職	20 //	(1) 48	(2) 34	(2)		(5) 20	3 (1) 2	(11) 107
	30 //		13	8	1		(6) 21		6 (6) 49
	40 //			4	1		3		4 12
	者	50 //		6	(2) 2		2	2	(2) 12
	計	(14) 86	(11) 53	(4) 4		(14) 53	5 (2) 14	(45) 215	
	10才代	(4) 11	1			(1) 4	(1) 1		(6) 17
	離 職	20 //	(3) 33	(6) 14		(9) 12	(3) 18	2 (2) 2	(23) 81
	30 //		11	(2) 15	(1) 2	2 (4) 15	2 (1) 2	(8) 49	
	40 //		3	(2) 4	(1) 3		5	3	(3) 21
用	者	50 //		(4) 56	2	1	6	6	(4) 72
	計	(7) 58	(14) 90	(2) 7	(9) 15	(8) 48	(1) 14	(3) 8	(54) 240
	10才代	1		1 (2) 3					(2) 5
	入 職	20 //	8	(1) 13		21			(1) 42
	30 //	(6) 15	(3) 7		(2) 11			3 (11) 36	
	40 //		10	(4) 6		(1) 7		(1) (6) 23	
	者	50 //		9	1				10
	計	(6) 34	(8) 35	2	(5) 42			(1) 3 (20) 116	
	離 職	10才代							
	者	20 //	5	6	1	20			32
臨時日雇名義のもの	30 //		27	(4) 7		16		3 (4) 53	
	40 //	(3) 21	12		(3) 6		(1) (7) 39		
	50 //	(1)	13		1			(1) 14	
	計	(4) 53	(4) 38	1	(3) 43		(1) 3 (12) 138		

第20表 入職・離職者の状況 (昭40年7月現在、室蘭)

		事業所別		A	B	C	D	E	F	G	計
入 職 者	地元出身		59	49	5	9	25	3	17	167	
	隣接市町村出身		45	10	1	12	15		1	84	
	その他同一支庁管内		11	17			2		2	32	
	その他道内		20	13		26	20	2		81	
	道外		5	18			5			28	
	小計		140	107	6	47	67	5	20	392	
	前職なし		30	19	1	3	23		5	81	
	農漁業従事		40	18		34	19	2		113	
	鉱員		15							15	
	建設労働		20	3		6	3			32	
職 業 者	工員		5				7	1	1	14	
	商業労働		4						1	5	
	運転手・港湾関係運輸労働		10	42		4	12	1	4	73	
	事務員		2	6	1				5	14	
	その他		8					1		9	
	臨時日雇労働		6	19	2		3		4	34	
	小計		140	107	4	47	67	5	20	390	
	経験あるもの		40	61		6	24			131	
	経験をもたぬもの		100	46		41	43	5	20	255	
	6カ月未満		46	7	1	43	16		8	121	
離 職 者	6カ月~1年未満		35	3	1	2	19	1	2	63	
	1年~2年		25	39		1	16	3	5	89	
	2年~5年		5	14	2	23	11	1		56	
	5年~10年		11	17	3	1	3	1		36	
	10年以上			76	3		2	9		90	
	小計		122	156	10	70	67	15	15	455	
	同業種に多く流れる						○				
	異業種に多く流れる						○				
	さまざまである		○		○	○	○	○			
	不明			○					○		
離 職 後 の 行 き 先	小計		○								
	地元が多い							○	○		
	隣接市町村に多くいく		○				○				
	道内の他都市に多く出る						○				
	道外に多く出る			○	○						
不 明	不明										
	小計										

昭40年7月 道立総研労働力流动調査資料にて作成。

第21表 北海道港湾労働力構成と賃金・稼働日数

(昭41.5.1現在)

	小樽	室蘭	釧路	函館	留萌	稚内	苫小牧	計
事業所数	19	14	6	18	2	1	4	64
総数	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)
雇用	3,435 (57.3)	3,273 (69.8)	1,391 (78.8)	1,041 (54.2)	392 (41.6)	40 (75.0)	446 (51.3)	10,018 (63.2)
常用	1,969	2,284	1,096	564	163	30	229	6,335
常用臨時	(7.7)	(12.9)	(5.8)	(4.1)	(25.3)	(25.0)	(14.3)	(9.8)
季節臨時	260 (5.5)	421 (0.5)	81 (11.4)	43 (7.4)	99	10	64 (0.8)	978 (4.2)
指名又は預付直行	19 (20.3)	19 (13.5)	159	77			3 (13.0)	424
日雇	697 (14.2)	443 (3.2)	139 (4.0)	26 (20.9)	218 (26.5)	104		1,305 (9.8)
平均賃金	36,781	46,375	39,937	35,000	46,000	47,000	39,692	41,541
常勤	25,799	28,281	35,000	27,750	37,500	30,000	29,203	30,505
臨時	1,218	1,500	1,400	1,250	1,300		1,200	1,311
平均稼働日数	24.0	23.0	25.0	20.0	24.0	24.0	25.9	23.7
常勤	23.0	22.5	27.0	22.2	24.5	25.0	24.4	24.0
臨時	16.9	25.0	25.5	22.2	19.5		20.0	21.5
平均年令	39.0	39.8	37.5	47.7	38.5	36.5	32.5	38.8
常勤	41.3	37.0	37.5	47.8	31.5	43.0	34.0	38.9
臨時	42.2	32.0	39.0	49.0	46.0		45.5	42.3

(注) () 内%

北海道職業安定課調

季節労働者は道南漁村、離島の漁村ならびに東北農漁村のかかえる停滞的過剰人口と本道農漁村の有閑期利用の出稼労働者、これに都市内の停滞層および各産業分野を季節労働者として流動する停滞層が加わる。農漁業との紐帯が強いものもあるが、道南、東北、離島を給源とするものは、プロ化傾向がすすんでいる。日雇は農漁業を給源とするものが多いが、都市内の零細小営業者、日雇、季節労働者等のいわゆる都市停滞層出身のものも少なくなく、労働者層出身のものも多い。

労働力を流動状況をみると、職歴なしのものが少なく、新規労働力が港湾

他の職業階層から落層的に労働力が供給される形態が主で、労働力の集積はきわめて薄い（臨時も同じ傾向）。季節的臨時は季節労務者としての定着化がすすみ、年間各季節事業所の間を流動するものが増加している。日雇も常用労働者階層から落層的に港湾日雇になるケースが多い。

以上のように新規労働力の追加条件が極めて稀薄であり、停滯層の導入比重が高い。しかし、成長経済下において労働市場の構造は変化しており、この点注意を要する。

すなわち、港湾労働力の主要な給源プールである北海道の近代的産業部門周辺に堆積された停滯的過剰人口は、東北・道南農漁村から不斷に過剰人口の追加を受けながら、これに近代的産業から反撥されて落層堆積した層を加え構成されていた。しかし、経済成長のなかで東北労働力給源地域が関東中京をはじめとする拠点的地域の労働市場に包摂され、その拘える労働力の南下現象がすすんでいる。⁽¹⁰⁾ この結果、北海道の不安定雇用市場における東北労働力の相対的減少が生じている。北海道における季節的ならびに不安定雇用の労働力の需要増大は、高度成長のなかで進展をみた。（特に建設業、港湾荷役部門ではその傾向が強かった。）そのため重要な給源地域東北における労働力の南下流出は北海道の労働市場に変化を生じた。炭鉱の合理化過程に生じた停滯層の補給を超えた不安定雇用の需要は、農漁業部門における兼業農漁家の拡大創出、階層分解の促進をすら招くことにもなっている。すなわち、道内の農漁業部門から、その過剰労働力の吸引が行なわれた。農漁業部門からの流出労働力の多くは、比較的にプロ的性格をもち、都市ならびに農漁村地域の中心的な繁落地域に集積停滯した。これらの階層と港湾労働力の需要は結びつきをもった。すなわちこれら停滯層の堆積を背景に、位階的な労務序列が港湾労働部門にも形成された。

港湾労働における不安定雇用の需要内容は、機械荷役体系に随伴した熟練のいる重筋肉労働であったり、古い労働関係に支えられた古い技能、熟練の

要る労働であり、これに適合する労働力の集積は少ない。従って手配師的な機能の介入による顔付直行日雇等の雇用が都市内および近郊農漁村に停滞する半プロ層を基礎に行なわれ、また一方には東北、道南漁村のかかえる停滞層を季節雇用として導入する方法がとられた（北海道には手配師的なものが存在しないといわれる向きもあるが、実際には量的に多くはないがその存在は否定できない。）最近における港湾の労働力需要内容は、労働体系の変革によって労働の密度も増し、従前のような職人的労働の性格が主軸的荷役生産部門で後退している。これによる若年労働力の充足が計られるが、この充足は仲々困難である。

■ 不安定雇用と過剰人口との関係も、種々の矛盾を内包している。

（注）(8) 徳田欣次「北海道の労働市場構造に関する一考察」（道立労働科学研究所昭和34年刊「10周年記念論文集」23～40頁）

徳田欣次「季節的産業における労働力流動の実態とその要因」（道立労研昭和37年刊 研究調査報告第167号）参照

（9）前掲徳田欣次「北海道の労働市場構造」35頁、徳田欣次編「石炭鉱業の鉱員充足事情の変遷」（道立労研昭和33年刊）10頁参照。

（10）徳田欣次「建設業における労働力の給源」（昭和41年道立総研刊 北海道労働研究 100号）59～116頁参照。

3. 港湾労働の近代化をめぐる諸問題（むすび）

港湾労働といえば劣悪な労働条件、前期性を内包する労働関係が宿命的であるとみる向きも少なくない。しかし、前項までの考察によって港湾労働の近代化要因、条件がかなり前進していることが明らかとなった。

これに対応して派生している諸問題を指摘してむすびに代える。

荷役の波動性現象は、不安定雇用形態の採用を促した一つの要因であるが、(イ)労働生産性の向上は、波動現象の企業に与えるマイナス要因を稀薄化する条件を生んでいる。(ロ)企業経営の多角化は（また共同荷役体制の動きもこれに加わる）その労働の互換性の増大によって労働力の機動配置を促し、労働

力需要の波動性の緩和がすすめられている。

しかし、労働体系の変化、労働の性格変化によって、不安定雇用に多くを依存することが労働の生産性の増大に逆行している。すなわち、常用・臨時・季節的臨時・日雇等の雇用形態に区分されているが、これが位階制的な労務序列を形成し、雇用形態と、労働の性格変化との間にギャップがある。また労働内容の変化により、機械操作職種の比重増大し、また労働密度の増大を内包した機械生産の流れにのった手工労働が拡大している。これにより、若年労働力の適合する労働力需要がふえているが、労働力の老令化現象、新規労働力の追加条件の稀薄がこれと逆行している。過剰人口の停滞堆積を背景とした、手っとりばやい、不安定雇用による労働力充足手法は多くの問題を持っている。その他具体的な問題は数多いが紙巾の都合ではぶく。要するに、生産の場を限ってみると、港湾労働関係の近代化条件はすすんでいる。しかし、港湾労働の合理化過程は、これと逆行する体制を創出している場合も少なくない。例えば手配師をはじめとする前期的な労働関係の再度の登場、低労働条件を伴なう下請制の進展などの逆行現象も少くないし、労働組合運動に対する圧力も近代的労使関係樹立に縁遠い場合もある。

近代化条件を拡大発展させることは当面、労働者はもとより、資本の側にとっても重要となっている。これを阻害する要因が、独占荷主・船会社——乙仲——倉庫——ステベの序列による港運業の従属的地位がさらに強化されることによって生じている場合も少なくないと思われる。

眞の意味の港湾荷役における生産性の拡大発展には、港湾労働の近代化の推進が必要であり、このために港運業の関連業界の協力ならびに積極的な対策が必要となる。また関係行政機関の適切なる施策の展開も必要となろう。

(1966. 8)