

港湾産業研究会編著

港 湾 产 業 の 發 展 の た め に

和 泉 雄 三
(函館大学)

1. 港湾産業研究会について

本会代表幹事の北見俊郎教授の「港湾産業研究会の歩みーはしがきに代えてー」によれば、この会は「横浜港の代表的な港湾運送業関係の研究熱心な人々」によって作られた港湾運送業についての勉強会であって、昭和40年3月31日に創立、42年2月までに毎月1回の定例研究会を24回にわたって開いている。42年当時で出席者も當時30人以上に及ぶとのことである。巻末の会員名簿によれば、個人会員17人、法人会員9社であるが、この顔ぶれをみると、法人会員はもちろん民間会社であり、個人会員でも、大学に籍をおく人は北見教授と東京商船大学の織田政夫氏の2人だけで、ほかの会員の方はみな港運業の会社の方のようである。労働組合の方もおられないようである。同じく巻末の研究会開催記録をみると、40年3月11日の第1回研究会以来、42年2月までにはほぼ毎月1回の割で計24回の研究会が開催されている。その内容は、港湾産業の経営、労働に関する報告である。即ち港湾経済の研究会であって、技術関係の研究会ではない。比較的労働問題に関するレポートが多く、24の研究会報告（1回の研究会における報告数は1人1報告）中6報告に及ぶ。コンテナ輸送にも関心が強く、5報告を数える。この2つの問題領域に代表されるように、この研究会の主たる関心は、北見教授がはしがきに述べられているように「港湾産業をめぐる諸問題と近代化への指向性」、とくに近代化問題にあると思われる。この研究会における報告中12の個別研究報告、1つの共同研究を集録して作られたのが本書であって、北見教授のはしがきによれば、「港湾産業研究シリーズ」第1号である。

この研究会の会員が主として港運企業の経営者層であることからすると、ともすれば、個別企業のワクに限局され、また個別企業の当面する現象的具体的問題にのみ範囲をくぎったりする傾向が恐れられるが、この研究会は、この点に特に注意を払い、その研究態度を、客観的一般的かつ科学的の姿勢にしようと心がけている。このような基本姿勢をもつ業界人の研究会というのは、普通でもなかなか持てぬものであるだけ

に、この第1回の業績につづく今後に、大いに期待されるものがある。とくに、この会の理論的指導者であり、代表幹事でもある北見俊郎教授がいわれるよう、「長い間前近代的な産業として、数多くの問題をかかえてきた運送業界を労使共に社会的にもその地位の向上を計るべしとするきわめて真剣な態度」（はしがき）をもって研究会の基本姿勢とされることが注目される。横浜港というあらゆる意味で日本の代表的港湾を場として巣立ったこの研究会の今後を、会員の皆さんと共に注目しつつ、今後の御研さんを祈ってやまない。

2. 内 容

内容は12の個別報告と1つの共同研究、計13のレポートより成る。12の個別報告は港湾運送事業法改正問題、港湾労働法改正問題という法制的問題、港運企業経営問題、検査企業の性格論、日雇、季節労働問題、コンテナの導入問題、ターミナルコスト問題、海上運送における事故問題等きわめて多岐にわたるのであり、共同研究は「コンテナ輸送問題と港湾産業の焦点」というテーマでコンテナ導入とその経済的課題をとりあげている。これら合計13のレポートは、一見種々の分野に眼をひろめているようにみえるが、しかし内容をよんでみると、それは港湾産業の近代化の方向をさぐるという一点に於て、共通した問題意識をもっている。北見教授が全体をしめくくった論文「経済発展と港湾産業—基本的問題性と政策をめぐって—」に於て述べておられるように、『きわめて一般的な意味で“港湾運送業から港湾産業へ”の価値体系の転換』（P.172）というのが、その集約的表現であろう。北見教授は、この港湾運送業という表現をとりあげて『表現上の語感からくる運送業はたしかに前期性・弱少性といった意味を示している。したがって今後の運送業の発展や近代化の過程においては、そうした「呼び名」から脱皮した「港湾産業」がふさわしくまた好ましい』（P.172）とされ、またつづけて、「この意識はとくに港湾運送業関係の従業員にとっては切実なものであり、このことは港湾運送業なり港湾労働者の自覚や彼等の社会的地位の向上という意欲と深くつながっていることを見逃してはならない」といわれる。

この港湾運送業から港湾産業への転換というのは、単なる呼び名の変更でなく、実質的内容の変革に裏づけされて始めて意味のあるキヤッチフレーズになるわけであるが、それは一体どのような内容のものだろうか。

12のレポート及び1つの共同研究は、これを運送能力の飛躍的上昇という合理化、

機械化の面、即ち技術的変革、最も抽象的にいって労働生産性の革命的上昇という生産力の面と、労使関係、とくに労働者側の前近代性といった人間社会関係のおくれ、封建的遺制の残存物の払拭という生産関係の面と、この2面に於てとらえられている。この2面の集約的現象化が即ちコンテナ導入であると考えられている。

喜多村昌次郎氏（原田港湾作業KK）の「港湾におけるターミナル運送の規制—港湾運送事業法制の推移—」は昭和39年3月3日、港湾労働等対策協議会の首相への答申、いわゆる3.3答申を中心に労使関係の近代化の諸条件、とくに企業・資本の充実、集約化に焦点をあてて社会・生産関係を論ぜられる。この人間、社会関係の近代化の諸条件、前近代的封建的遺制を論じている論文に次の諸論があげられる。

「港湾運送事業近代化の問題点」宮地光之氏（本間船舶作業KK）

「日雇港湾労働者の心理状態（序説）—港湾労働法をめぐっての一考察—」藤木幸夫氏（藤木企業KK）

「港湾産業の季節労務者に対する考察」菊地喜三治氏（三菱倉庫KK）

「港湾産業の近代化と教育訓練」市川勝一氏（全日本検査協会）

「登録制度の諸問題—港湾労働法の施行をめぐって—」浅沼利男氏（原田港湾作業KK）

「経済発展と港湾産業—基本的問題性と政策をめぐって—」北見俊郎氏（関東学院大学）

以上7篇である。

宮地光之氏は、「近代化」とは何かという設問に対し、歴史的経済学的にいって、「港湾運送事業における近代化は、港湾運送事業の資本主義化」であって、従って、「港湾運送事業の近代化」の問題は、「資本主義化」に対する「おくれ」であるところの「封建的残滓」をとり除くことにあると断じ、その故に研究対象を

- ① 資本蓄積による労働集約的生産から、資本集約的生産への過程と、個人資本から外部資本の導入
- ② 港湾労働者の日雇から常用化への雇用形態の変遷
- ③ それに伴う人夫供給的な作業請負から無形財生産のサービス業への経営形態の発展

以上の3点を中心とする。宮地氏の近代化に対する抽象的一般的見解は正しい。しかし、その具体的問題、研究対象の把握の方法には筆者としては、疑問をもつ。第

3点目こそが台風の眼であるというのが筆者の見解である。

藤木幸夫氏は、港湾産業の近代化への課題を労働者心理よりとらえ「意識の上の近代化が、制度や技術の近代化にじっさいマッチしているかどうか」と設問し、「港湾労働法のつまづきの最大原因が、この労働者心理の探求に欠けていた点にある」(P. 72)と鋭く指摘しておられる。氏は、先ず「日本人の意識の近代化」を5つのポイントよりとらえ、1つ1つ港湾労働者の心理状態にあてはめて検討される。自我の存在、幸福への積極的行動性、合理性への追求、物質主義、義理人情の否定というのが氏の5つのポイントである。このような労働心理的研究が重要なことは異論なく承認されると共に、従来この方面に対する研究調査がきわめて乏しいということも、全くその通りであった。ただ、このような前近代的意識形態の研究は、全く、その否定と払拭を目標にすることによって始めて意味あいをもつのであり、きわめて実践的課題なのである。労働者の前近代的意識にマッチしていなかったのが港湾労働法失敗の原因だといわれる藤木幸夫氏の所論は、それはそれでよいとしても、それではマッチして行ったらどうなるのか、労働者心理の革新への道は一体何なのか、労働心理それ自体に求めるべきか、制度革新に求めるべきかという疑問が、もう1つ残るようと思う。

菊地喜三治氏は、特に船内荷役の季節労働者の概況とその問題点をあげられる。それは、季節による需給のアンバランス、稼働期間の短期性にもかかわらず保険財政の逼迫を招くこと、収容施設費の割高ということであって、これは、正しく労働省の職業安定局あたりがいいそうな常識的問題指摘である。今少し迫力ある情熱がほしいと思われる。

市川勝一氏は技術革新に伴う教育訓練、とくに技能教育・職業訓練が、労働者の前近代性克復に重要な影響を及ぼすものと指摘せられ、ロッテルダム港の港湾労働学校の例を引き合いに出されている。労働者の技能教育、幹部教育、一般労働者の教養涵養が労働者の前近代性克復に役立つという、技能教育面からの問題提起である。こういう面の検討も必要であろうが、しかし、それが「手配師問題、風太郎といわれた人々の問題等々」(P. 108)の問題解決にどれ程の効果があるだろうか。

技能教育問題は、人間・社会関係の問題としてとらえるよりは、直接的には、労働生産力向上の一方法としてとらえられているのではないだろうか。

浅沼利男氏は、港湾労働法の登録制度をとりあげ、この登録制度は「元来港湾荷役

に就労する労働者の数を一定限度に制限することを前提としたものである。したがって登録された港湾労働者の就労は安定するにしても、もしそれが従来港湾労働を中心として生活を立てていたその他の港湾労働者の就労を抑制し、あるいは不安定にするとすれば根本的な解決とはなり得ないであろう」(P.122)と指摘される。しかし従来不明確であった日雇の雇用主を明確化し、労使当事者の範囲を確定したことの前進的効果を認められると共に、今後の基本的問題解決策として、「今後の港湾労働とりわけ登録制度の運用は封建的な労働構造にメスを入れ」とこと(P.22)指摘され、更に労働組合の発達に期待をかけられる。正しい問題整理といわなければならぬ。

北見俊郎教授の見解はほぼ「はしがき」の部分で触れたと思われる所以再説はしない。同教授は昭和40年11月の運輸省港湾局港政課の「港湾運送事業の実態調査について」の結果をかなり詳細に紹介分析大都市港湾における下層零細資本の集中的偏在性を指摘せられ、企業近代化のための条件として企業の適正規模の問題を提示されておられる。この点だけを附加しておきたい。

第2の問題領域は港湾産業の機械化、合理化、即ち生産力の向上に関するものである。

「港湾から見た経済的合理性」松本俊武氏（日本埠頭倉庫KK）

「海運業における港湾産業の重要性」織田政夫氏（東京商船大学）

「コンテナー専用船開発に関する一提案」松本好雄氏（ジャパンバンライインズKK）

「海上運送の事故防止と完全輸送」湊 善行氏（所属記載なし）

「港湾の近代化と検査問題」中川 薫氏（日本港運協会）

「コンテナー輸送問題と港湾産業の焦点」共同研究

以上の6篇がこれに当ると思われる。

松本俊武氏は「港の生産性」を公式化し、その生産性を直接左右するものとしての投入労働面について検討を加え「根本的には分業と協業の組み合せをどのように進展させるか」(P.35)であるという視点から、技術革新と制度的改善について具体的検討を加えられる。具体的な事象に対する技術的建言には聞くべき面が多い。

織田政夫氏は、海上運送コストに占めるターミナルコスト、とくに港湾荷役費の比重の高さを指摘すると共に、港湾荷役の合理化停滞の現実がいや応なしに解決に迫られること、それは所要航海日数短縮高速化という海運資本の経営経済上の至上命令的

要求であることを明らかにされる。この論文は港湾荷役合理化、「港の生産性」向上の背景をなす経済分析として重要な意義をもつものである。

松本好雄氏は、コンテナー輸送の効率を論証しつつ、このコンテナー専用船開発のための投資額が採算上過大にすぎるところからコンテナーのリース方式の有利性を指摘しておられる。将来これも必ず具体的日程にのぼるであろう。

湊善行氏は港湾事故の現状を憂慮しつつ、その防止をコンテナー船の活用に求められる。ただ事故の資料を米国保険業界調査に求められているのはどうか。日本に「資料がない」わけでもないし、コンテナーによせる期待もまた余りに過大にすぎはしないか。

中川薰氏は、本船速発主義の実施が船内荷役労働の強化による荷役優先主義と、その反面受渡し環境の整備の無視を招き、この受渡環境の悪化が、検査技術提供者への責任と危険の転化加重を招き、その結果検査企業の強化拡大に役立ってきたプロセスを述べて興味深い。この方面への研究の必要を痛感せしめる好論文である。

最期の共同研究「コンテナー輸送問題と港湾産業の焦点」には11人が参加して興味ある討論を開催しているが、コンテナ輸送を「物的流通の近代化現象」(P. 176)としてとらえられる。その導入の影響の大なることは、正に流通革命に匹敵することが詳細に指摘される。正に第2の生産力向上方法の「焦点」であるという考え方である。

3. 結　　び

多方面にわたる実務家の論説には、聞くべきものが多い。とくに筆者の分類した生産力関係の論文に於てそういうもの。ただ希望をいわせて頂くならば「科学的」態度で一貫されるこの研究会が、第一に問題の焦点たる「近代化」の内容に対し、今少し理論的分析を試みられることを提案したい。問題の中心は、人間的・社会的・生産関係の封建的遺制払拭と生産力向上との関係の分析である。第二に社会諸関係の研究に際し、封建遺制の中心たる労働者供給業的企業部分の調査の重要性を改めて力説したい。第三には、労働組合運動とボス勢力との関係について今少し検討を願いたいものである。

勝手な希望をのべさせて頂いたのも、横浜港という日本を代表する港に於て、港運業界の近代化に眞面目な関心をよせておられるこの研究会に期待するものが余りにも多いからである。(港湾産業研究会発行 1967. 4, A.5版, 212頁, ¥ 500)