

研究

港湾の近代化と運送の機械化

和 泉 雄 三
(函 館 大 学)

1. 現代日本港湾近代化の意味するもの

第6回日本港湾経済学会における共通論題「輸送の近代化と港湾」をめぐって展開せられた「港湾の近代化」論は、主として技術的機械化と経営合理化、とくに機械化を内容とするものであった。とくに高見玄一郎氏のコンテナリゼーションのモデル設定に深い関心が寄せられた。港湾にとってここ数年の最大の問題がコンテナリゼーションであったことに間違いはないのであって、このコンテナリゼーションが直ちに港湾近代化の担い手として受取られたのである。コンテナリゼーション、あるいはこれとパレチゼーションを加えてユニット・ロード・システムと称し⁽¹⁾ている場合も又同じである。

港湾の近代化がコンテナリゼーション、あるいはユニット・ロード・システムを意味する限り、それは北見俊郎教授の「全輸送体系」の「合理的再編成」といわれる分野に属するものであって、いってみれば技術的革新、あるいはもっと一般的にいって労働生産力の革新的向上ということになる。⁽²⁾然し港湾においてコンテナリゼーションと並んで問題になった港運企業の再編成も又、近代化論議に逸すべきではなかろう。昭和39年のいわゆる3.3答申、これを受ける昭和41年6月15日公布の港湾運送事業法改正、さらにつづく42年3月3日の新3・3答申はすべて港湾運送事業の合理化、近代化の方策を指摘したものである。しかし、この港運業界の過少零細資本の整理集約と個別港運資本充実化方針も、究極するところ港湾における輸送能力の増大を計って打出されたものであって、その目標は、労働生産力の向上であったといえよう。

以上の何れ劣らぬ重要な内容を含む港湾近代化問題は、海運・港運業界最大の課題となると共に、運輸行政の重大問題ともなっている。然し近代化の内容はそれだけではない。すでに戦前から引続き温存された港湾労働の前近代性、半封建性の存在を見逃すわけには行かない。

昭和30年後半から40年前半にかけての全国港湾の近代化とは以上の3つを含むのである。北見俊郎教授のいわれる「港湾体制の近代化」は、港運業及び労働関係の革新、すなわち社会、人間関係の革新を指すものと解される。これらの3つの分野における革新の問題は一見無関係なようにみえるが、決してそうではない。コンテナリゼーションに代表される港湾の機械化が、本質的に人間労働の量的縮少であり、機械による人間労働の代替である以上、労働関係がその起動的契機たらざるをえないであり、又そうである以上、結果として実現する機械化は、コンテナリゼーションに代表されるように、究極するところ、人間労働、人力作業に力点をおく労働集約的港運企業そのものの一掃乃至は体质改善をもたらさざるをえないからである。⁽³⁾

2. コンテナリゼーション Containerization の経済的意義

第2次大戦以降米国で急速に実現されたコンテナリゼーションは、その本来の目標を「戸口から戸口へ」の運送におく。即ち、荷主の軒先から荷受人の軒先までの一貫輸送の実現である。このことは発荷主が内陸部にあり、中間に海洋を狭み、着荷主も内陸部に位置していることを想定し、この運送過程を、発荷主→トラック→通運→鉄道→港湾→海運→港湾→鉄道→通運→トラックと仮定するのである。即ち、この一貫輸送実現のためには、輸送手段がトラック、鉄道、海運と異なること、同時に貨物を扱う運輸業態、企業が異なること、技術的にはまず、貨物重量、容量、荷姿、包装及び運送量に関する制約、条件が、輸送各機関によって、それぞれ異なることがその障害となっているのである。バラ荷即ち、大量無包装工業原材料についてはすでに相当の開発が行われ、不定期船における専用船、大型化したタンカー、これに接続する内陸運輸における専用大型貨車、パイプラインが実現している。然

し小量完成財を主とする雑貨を扱う定期貨物船部門では関係する運輸業態、企業数も多く、まず個別分散的小量貨物を集中化し大量輸送に照応する貨物形態の統一化、単純化を必要としているのである。同じことはトラック→鉄道における通運業、鉄道でもいえるであろう。然し1時に数千トンの貨物を扱い、短時間にこれらを仕訳、運送する港運、海運部門が最もその必要に迫られていたといえる。小量雑貨をただコンテナーと称する金属あるいは木製荷箱に格納することが、この問題を一挙に解決するという結論に達したのはアメリカのマトソン社、Matson Co. によるアメリカ本土——ハワイ間のコンテナ輸送の企業的成功以降であった。コンテナ導入による「戸口から戸口へ」door to door 方式の実現には技術的、社会的、経済的にはては政治的、国際的障害が数多く存在し、前途は容易でないにしても、とも角その最も必要度の高い海運部門の定期貨物船 liner に於て実現しつつあるのは周知の通りである。この海運部門、とくに外航定期船におけるコンテナ専用船、又はフル・コンテナ船、セミ・コンテナ船、雑貨・コンテナ混載船⁽⁴⁾等によるコンテナ導入の基本的契機は、これも又周知のとおり、港湾荷役能力の飛躍的増大と港湾荷役労働者数の縮少及び荷役労働時間の短縮という技術的要請の経済的表現たる港湾荷役費の激落であり、また船舶なる固定資産回転率の増大による海運資本の利潤増大であった。

米国の海上貨物輸送会議略称 MCTC、Maritime Cargo Transportation Conference が1959年に出した「ユニット貨物の海上輸送」Maritime Transportation of Unitized Cargo (昭和42年港湾経済研究所、高見玄一郎氏訳) では、コンテナ化による港湾荷役労働力の節減を伴う荷役能力の増大、即ち労働生産力の上昇程度を1時間当り荷役作業トン数8倍、しかもこの8倍のトン数を従来の $\frac{1}{8}$ の労働力(1シフト当り)で処理しうると計算している。その結果荷役労務費は実に16分の1に迄縮減される可能性をもつとされる。下表のとおりである。⁽⁵⁾

貨物 1,000 L T 当りコスト・データの比較

	荷役労働費		
	a) 賃金及び手当	b) ギヤング・アワー	
	ドル	時間	
(A) 基礎となるブレーク・バルク船	7,260	118,8	
(B) コーテナ船 ⁽¹⁾	460	8.0	
(C) 改良型ブレーク・バルク船 ⁽²⁾	3,380	54.0	

(注) (1) コンテナ船 1 船は荷役労働力を(A)の3分の1とする。

(2) 改良型ブレーク・バルク船は作業率を(A)の2倍とする。

(3) アメリカ国内及び外国の揚積みを含む。

労働生産力の比較は船舶規模580,000ペール・キューピック bale cubic、速力14ノット、港間航海距離3,000マイル、ステベ作業在港日1日につき、時間内作業1、時間外作業1の2シフトの3隻の船舶について行われている。(A)はブレーク・バルク船break—bulk、(B)は100%コンテナ船、つまりフル・コンテナ専用船、(C)はブレーク・バルク船であるが、セミ混載という想定である。

この画期的な方法がとられるならば、これ迄船舶運航収入の40%、運航費の70%⁽⁶⁾を占める貨物費（その大部分が港湾荷役費）の革命的節約となり、船舶総原価を激減せしめ、かくして船舶資本の採算性を異常に有利ならしめるわけである。

船舶運航費の最も重要な費目を縮減するだけではない。航海日数の20%以上を占める港湾荷役時間の短縮が、港湾停泊日数を短縮せしめ船舶の航海日数を縮減し、かくして船舶固定資本の回転率を上昇せしめて、利潤を増大せしめるのである。⁽⁷⁾

従って、コンテナリゼーションによって直接に経済的利益を受けるのが海運資本であることはいうまでもない。特に外国海運資本と激烈な貨物争奪戦を演じている日本の外航定期貨物船である。⁽⁸⁾

1967年9月に北米太平洋岸に初のコンテナ専用船マトソン社のハワイアン・プランター号（15,900総トン）が東京港品川埠頭のコンテナ・ターミナル

を出帆 ロサンゼルスへ 向って以来、日本海運の コンテナ 戦争参加が具体化し、本年秋には邦船 コンテナ 専用船が北米太平洋航路に就航すると伝えられるが、この驚くべき迅速さ、疾風迅未的具体化は、海運資本の自発的合理化意欲の所産というよりは、むしろアメリカ海運資本との対抗上、やむなく重い腰をあげたという方が正しいのではないだろうか。

3. コンテナリゼーションによる日本港運業の影響

海運資本先導のコンテナリゼーションは、外航貨物船それ自体の合理化であり、機械化でもある。コンテナ専用船、セミコンテナ船、不定期船の改良による雑貨の速時大量輸送の促進及びヨリ以上の安全性の確保がえられるからである。然しそれは海員労働力の減少と機械力の代替ということを意味する合理化機械化ではない。その意味における本来の機械化は、周知のとおり海運部門ではなくて、港運部門において行われなければならない。それが又明記せられたコンテナリゼーションの具体的目標でもある。⁽⁹⁾

即ち、端的にいって港湾荷役労働者数の縮減、とくに船内荷役労働者数の徹底的減少こそがその具体的目標となる。高見玄一郎氏のいう『徹底的な大型機械化』による「集中的な大量作業」とは、具体的にはこのことを意味するものでなければならない。機械化の進んだ巨大な船舶、陸上運送手段にはされて、エアポケットのような原始的労働集約的船内荷役部門の「徹底的」人員整理は、単なる人員整理に終ることですみはしない。日雇依存という基底的土台の上に成り立っていた港運業それ自体の「徹底的」合理化を誘導せずにはおかないのであろう。それも単なる零細企業・下請の整理、港運企業の再編成と単位企業規模の量的拡大及び資本力の増大に止まらず、ヨリ基本的な問題、即ち港運部門の海運乃至トラック資本の直営化、乃至は港湾自身にポート・オーソリティが出現するなどというが如き港運管理の質的变化をもたらす契機になるであろう。港湾関係労働組合が人員整理を警戒し、港運業界が倒産、企業整備を憂慮し、⁽¹⁰⁾ 黒船来と銘打ったのは当然といわなければならぬ。

問題はこの技術革新が港運業の内部から自然的に起ったのではないということである。港運業界あるいは港運企業が、自ら合理化努力を試み、その結果、かかる方法を創始し実現に乗り出したとしたら、かかる企業全体を押し包む一大「革命」の一切の責任は港運業自らが負うことになる。然し、コンテナリゼーションはそうではなくて、海運資本の要請という形をとるのであって、港運業にとっては、需要市場の要請、需要の外部的激減である。従来あった注文が一挙に何分の一かに激減したという意味に受け取れる。その意味における変化である。形は異っても、現在日本の石炭業界の沈滞の契機、石炭の需要減少と、経済的内容において変りがない。港湾中央共斗会議がいみじくもいった通り、正に炭鉱のビルド・アンド・スクラップの港湾版に外ならない。そしてかかる意味の技術革新であるが故に、コンテナリゼーションの実現を結局は阻むことができないことになるであろう。港湾労働者がいかに斗っても、その斗いの相手が自己の雇主でない外部の、しかも顧客である海運資本であり、その注文減少という形をとるからである。

以上のごとき内容を含むコンテナリゼーションは、船内荷役労働者数及び沿岸荷役労働者数の大縮減という技術革新の実現であるといいうのでありその結果、港運業界の再編成と経営主体の変質を伴う資本基盤の充実という「企業近代化」に波及するといいう。後者は運輸省の推進する港湾運送事業の合理化、近代化のための物質的条件となり、具体的契機たりうるであろう。

然しながら、これらのが一体港運業の労働関係の近代化をもたらすかどうかとなると問題は別である。むしろ、前近代的労働関係の存在は、コンテナリゼーション推進の阻害条件となると共に、コンテナリゼーション実現の後々までも、港の近代化を阻む敵に化する可能性が強い。

4. 労働関係の近代化とコンテナリゼーション

港湾における労働関係の前近代性とは、抽象的にいえば、社会関係の資本主義化の未完成であり、労使関係の不明確、不透明である。具体的には労働

者供給業的色彩の濃い所謂下請の存在であり、筆者の命名によれば、擬似資本の存在である。経済関係からいえば、完全に賃労働関係が成立していながら、直傭形式をとらず給料支払者と受取人とがあいまいにされている間接雇用形態の存在であり、あるいは、雇用主と賃労働者の中間に手配師等が存在することである。古くから炭鉱・建設・港湾・工業等に存在した労働請負がその具体的象徴である。⁽¹¹⁾ 要約すれば、賃労働の経済関係と社会関係の矛盾である。

これらは全く手労働に依存する労働過程に存在し成立するのであって、機械、原材料等の「資本」を所有していない。正に労働集約的労働過程を条件とする労働関係である。労働契約は日雇形式であり、その労働者の使用者は雇主たる形式を法律的・社会的にとることもない。無資本であるが故に暴力組織の入りこむ余地を多く残すのである。○○組と称する船内業者あるいはその下請の社会関係の実態がそうである場合が多い。

これらの前近代的労働関係の成立基盤は、従来、いくつかの研究調査報告の示すとおり、日雇の大量的集結である。即ち、相対的過剰人口の存在であった。⁽¹²⁾ この基本条件を基盤とし、チープ・レーバー継続を経済的目標とする社会関係がこれである。

港湾経済における古くからの重大問題である労働関係の前近代性の克復は、かかる中間介在者の一掃と、明確なる雇用関係の実現によってもたらされる。このことを、コンテナリゼーションが、もたらすであろうか。

理論的にいうならば、全くもたらさないというべきであろう。何故ならばコンテナリゼーションが港湾荷役労賃の減額を目標としてその作業労働者数縮減をもたらすものとする以上、港湾労働の前近代性残存の経済的理由、即ち低賃金の温存なる理念と合致するからである。ギヤング数の減少という形で人員整理が実現したにしても、それが常用、日雇という雇用形態を変更せしめる理由にはならない。ギヤング内雇用構成を従来のままにしておいても一向に差支えがないであろう。一ギヤングのチーフが従来のままの中間搾取的組頭であって悪いという理由もない。コンテナリゼーションが労働関係、社会

関係の近代化をもたらす保証はどこにもない。逆に、労務費節減という共通の目標実現のために、可能ならば、労働関係を変更することなく、必要とあれば、前近代性強化策をとる可能性がある。現に炭鉱がそうである。炭鉱業が石油代替による極度の需要不振に陥り、驚くべきテンポでビルド・アンド・スクラップ政策を実行していく過程において、ビルド鉱の下請導入、組夫数増大が現象化している。むしろ、組夫数が常用労働者に匹敵し、これを上廻る切羽（主として岩石掘進現場）さえもみられる今日である。炭鉱の災害数の増大の原因がこの下請化、組夫増大にも求められているのである。むしろ炭鉱合理化の一環として、積極的に組夫導入を図っているというべきであろう。この組夫の賃金、福利厚生施設は常用労働者に比して格段に悪いのであって、これこそ炭鉱の組夫利用の経済的理由なのである。

港湾のコンテナリゼーションに代表される機械化、合理化も又同じ条件下にある。コンテナリゼーションが港運事業の顧客、注文主である海運資本の要請である以上、港運作業の供給側に立つ港運業労使が、その注文減少、即ち、経済的表現に翻訳するならば、需要減退に対して、何ごともなしえないのであろうし、その命令は至上命令となろう。しかし、全く別の業態である以上、海運資本が港運業の労働関係に介入する法的根拠も又ありえない。港運業の労働関係の近代化を推進するのは、あくまでも港運業者であって、海運資本ではない。海運資本、即ちコンテナリゼーション実現の担当者は、港運事業の内部関係たる労働関係の近代化については、第三者であり傍観者にすぎないというべきである。

5. 労働組合とコンテナリゼーション

労働関係の前近代性の温存が、実はコンテナリゼーションとその経済的目標が同一であるとするならば、コンテナリゼーションによって労働関係の近代化が直接もたらされる理由はない。それでは労働関係の近代化は一体誰によってもたらされるであろうか？そのトレーガーは誰か？いう迄もなく港運業の労使双方である。更にもっと追求して行くならば、労働関係の前近代性

からくる被害を直接受ける者としての労働者側以外にはありえない。労働者側から近代化推進のトレーガーを求めるならば、その社会的集団力としての労働組合以外はないであろう。

6大港の港湾労働組合の現状について筆者は遺憾ながら詳しく承知していない。然し北海道の例では、労働組合を結成し、これに加入しているのは常用労働者に限られ、日雇労働者は参加していない。この事情は恐らく6大港でもあまり変わっていないのではないかと思う。昭和39年3月、筆者らが北海道立総合経済研究所から「港湾労働」を出版した当時の6大港の労働事情では日雇が全港湾に加入していないのはもちろん、横浜港では、船内荷役労働者全体が常用労働者を含めて、未組織であった。むしろ、暴力組織が深く根を張り、港湾職業安定所の仕事の多くがその対策に向けられていた。

労働関係近代化のトレーガーたる労働組合は、全く存在していないも同然であった。むしろ、労働関係の前近代性克復を志して努力を傾注していたのは、港運企業の教育ある若手管理者であり、港湾関係官公吏であったといえる。

このように労働組合組織が弱体な場合、労働関係の近代化は望むべくもないであろう。たとえ、労働組合が強力であった場合でも、臨時工・社外工問題の場合にみられるように、常用労働者で組織する既存大組合は、拱手傍観するケースが多いのである。むしろ、常用労働者の労働組合は、労働貴族集団として自らを位置づけ、臨時工・社外工を雇用の安全弁としていやしめ、会社側と協力としてその存続を図る場合すらある。

前掲、喜多村昌次郎氏の論文所収の港湾中央共斗会議の要求内容をそのまま転載した理由は、労働組合の役割の重要性からであった。この港湾中央共斗会議参加の港湾労働組合の構成がどのようなものであり、そこに船内労働者、日雇が参加しているかどうかが問題であろう。然し、たとえ船内労働者日雇が参加していない場合でも、コンテナリゼーションに関する港湾中央共斗会議の発言とその今後の動きは、港湾労働近代化に役立つことがありうる。何故なら、その組織化と行動の原理が、港湾労働者の権利と就労権の確

保、労働条件の向上であるからである。この理由からコンテナリゼーションに注文をつけている以上、もう一つの問題である港湾労働の近代化に眼をそむける理由はない。もしそうだとすれば、港湾中央共斗會議の基本的原則に逆行するからであり、自らの存在を否定することになるからである。本格的にコンテナリゼーションに取組む意欲と行動力を持ち、御用組合でない本来的労働組合として組織されたものであるならば、それはコンテナリゼーションと取組むと同時に、港湾労働の近代化をも取上げるであろう。逆にいって港湾労働の近代化に手を触れることなく、拱手傍観する労働組合であるならば、それは、コンテナリゼーションに対して、何ものをもなしえない無視し得る無力な存在にすぎないであろう。

アメリカにおける港湾荷役費コストの高い比重が港湾労働組合の強力に支えられた高賃金にあるとされ、このためにこそコンテナリゼーションがアメリカで実現したのであるが、日本の場合は、そのような関係はない。コンテナリゼーションを推進すべき経済的契機は相対的に弱少であるというべきである。このことを成立せしめたと同じ経済的基盤、即ち低賃金こそが、港湾労働の前近代性温存の理由ともなっている。これを打破すべき直接的トレーサーたる労働組合は弱体である。

このようにみてくるならば、コンテナリゼーションに対する港運業の姿勢にも又疑問が湧いてくるであろう。労働組合が弱く、港湾荷役労働者の賃金が国際的基準に比較して相対的に非常に低く、労働関係の前近代性の温存によって、日雇の形における労働力供給が伸縮自在に行われるとすれば、一体、コンテナリゼーション推進の経済的理由をどこに求めるべきか？少くとも、アメリカ、ヨーロッパに比較して、内在的理由が薄弱といわねばならない。このことは、コンテナリゼーション実現への意欲を弱め、その実現への努力の足かせになりその実現の時期を遅らせ、たとえ実現したにしても、中途半ばなものにしてしまう可能性をもつ。所謂「日本的合理化」合理化の日本型といわれる過去の例が示すとおりである。

戦前の日本資本主義が機械化を怠り、チープレーバーに依存して、全産業

のいたるところに半封建的労働関係、社会関係を成立せしめたことは、歴史の示すところであり、戦後の世界的発展の契機が、日本の民主化、具体的には労働組合の成立であったことこそが経済法則というべきである。その一般的視点に立つ限り、港湾労働に温存される前近代性は、コンテナリゼーションによって拂拭されるのではなくて、逆にその実現を阻む障害物としての反動的役割を果すものと考えられる。（昭和43年4月）

（注）(1) 1 「ユニット・ロード・システムとは貨物の荷役を安全に迅速に、しかも低廉にするため、1個1個の貨物を直接荷役しないで、これら個々の貨物をパレットやコンテナなどを使用してある程度のユニット（単位）にまとめて機械荷役することである」。

2 「日本の輸送革新」Ⅱ.P69、昭和39年、日通総合研究所

(2) 北見俊郎教授『「輸送の近代化」と全港湾体制』港湾経済研究No5、所収P49～50、1967年。

(3) 1 労働組合がコンテナリゼーションを「それは海上コンテナ輸送に伴なう海運、港運の合理化」は「明らかに独占資本奉仕のための港運業のスクラップ・アンド・ビルト化であり、港湾労働者を業もろとも港から放り出そうとするものである」とし、人員整理、登録日雇港湾労働者の定数削減反対、事前協議制確保を要求しているのも無理のないことである。コンテナリゼーションに代表される機械化は人間労働力を削減してこれに機械乃至は人間集団の組織力をもって代替することを目的とするものであって、港運企業、労務担当者の主観がどうであろうとも、人員、労働時間削減、短縮という結果をもたらすことは避けられない法則だからである。

2.引用は、原田港湾作業KK、「米国主要港における埠頭ターミナルの運営と経営調査報告書」P18～19、昭和43年刊、喜多村昌次郎氏著。

3.喜多村氏の貴重な米国港湾調査報告書であるが、同頁収録の港湾中央共斗会議（港湾・海運・倉庫・検査・検定の関連産業及び官庁・自治団体労働組合をもって結成）の「むしろ国に向いている」要求は日本の今後の港湾機械化実現過程を左右する重大問題であろう。次にそれを転載する。（同書、同頁）

① 合理化による海運・港湾労働者の首切り、労働強化には絶対反対する。
政府および関係業者は既存の海運港湾労働者の就労保障について対策を明確にすること。なお、このことによって港湾労働法による登録日雇港湾労働者の定数を減らすことのないようにすること。

② 以上の対策と合理化全体について、港湾関係労使による産業別段階での事前協議制を確立すること。関係労使とは港湾共斗加盟組合（民間）と船会

社を含むすべての海運港湾関係業者あるいはその団体ということである。政府はこの産業別事前協議制確立について、責任をもって関係業者を指導すること。

- (3) 港運業の集約については、労働者の首と既得労働条件と団結権について完全に保障すること。
- (4) 8時間（休けい1時間以上を含む）労働制を確立し、8時間で人並みの生活ができるよう、賃金の大巾引きあげを行うこと。また日曜・祝日は完全休日とすること。
- (5) 港湾の労働災害防止および福祉施設についての、抜本的な対策を国の財政援助を含めて確立すること。
- (4) 「輸送革新」P112、1967年、大阪商船三井船舶調査室。
- (5) 前掲書、第7章、P、109~111、なお bale cubic は船舶の積載純貨物容量をあらわし、その単位は、
$$(\text{吃水船の長さ}) \times (\text{巾}) \times (\text{ウエザー} \cdot \text{デッキ迄の深さ}) = 1 \text{ キュビック} \text{ であ}$$
$$1 \text{ 0 0}$$
る。荷役作業率は long ton / gang hour を用いる。580,000 cubic は、貨物積載量 7,632 ロングトンと試算されている。
- (6) 「港湾産業の発展のために」所収「海運業における港湾産業の重要性」P 49~50、織田政夫氏、1967年、港湾産業研究会
- (7) 前注、織田政夫氏論文によれば、「ニューヨーク定期では図に示すごとく所要航海日数に占める港湾停泊日数は33%で、その半分は荷役の行われていない純然たる停泊日数である。また同航路を日本内航と北米東岸内航とに分けてみると、北米東岸の43%に対し日本内航の停泊日数の比重は80%と著しく高く、わが国港湾の極端な低生産性に驚かされる。またこの図から港湾問題が米国では人件費の割高による荷役費の引下げにあるのに対し、わが国では主として船舶速発にあることがわかる。」P55、と指摘、日本では特に港湾停泊日数が問題だとされる。
- (8) 前掲大阪商船三井船舶調査室の「輸送革新」によれば、すでにコンテナによって武装したアメリカ海運資本の日本進出が、「黒船」来攻的脅威を現実に与えていることを記録している。とくにベトナム戦用の米国軍需物資輸送をコンテナによって運送しているシーランド社 Sea—land、U. S ライン United States Lines. マトソン社 Matson が恐ろしい。ベトナムに今片荷運航をしそれだけですでに採算上ベイしているので、復航の途中日本に寄港することになれば、その運賃はダンピングしうることにもなり、又赤字にも耐えうるからである。
- (9) 高見玄一郎氏は次のように指摘されている。「コンテナリゼーションとは端的にいって、港湾におけるhandling cost を機械という他の手段によって置きかえることである。……在来のブレーク・バルク方式の荷主から荷受人までの海陸輸送において、港湾におけるステベ費およびその他の貨物費は、総輸送コストの約50%を占めている。この大部分が人件費であって、多くの

場合人件費は、生産性の拡大を伴わないので上昇する。この矛盾を切ることがコンテナリゼーションの目的とされる。」

高見玄一郎氏「流通近代化とコンテナリゼーション」「港湾経済研究」

No. 5 所収、P27、1067年

- (10) 前掲アメリカの海上貨物輸送会議のレポート「ユニット貨物の海上輸送」をみると、荷役のギヤング構成はホールドマン8人、ウインチマン2人、スリングマン3人、ヒーター(エーブロン)1人、シグナルマン1人、フォアマン1人、トラクター・ドライバー2人、チエッカー1人、計19人で1シフト8時間労働となっている。(P35)現在の日本の船内荷役のギヤング・サイズとは大差がないが、その内容において変化する。然し、要するに人員縮減はギヤング数の減少という形で行われるであろう。故にギヤングをもてるかもてないかが港運企業経営の基本的条件になり、このことと関連して、人員整理がイコール企業数の整理という結果を生む可能性が生れよう。
- (11) 現行商法に作業請負の規程が堂々と存在するが、これこそ労働請負であって、職業安定法第44条の労働者供給業禁止、労働基準法第6条の中間搾取禁止規定と真向から衝突する。商法の「前近代性」ともいふべきか。
- (12) 昭和34、5年以降の高度成長期の実現が、労働力過剰経済から労働力不足経済へと日本経済を変質せしめたとの所説を聞くこと久しい。然し、港湾の日雇依存度が減少したということも又一向に聞かない。