

喜多村昌次郎著

輸送革新と港湾

玉井克輔

(海上労働科学研究所)

現今、港湾運送業界が当面している最大の問題は、業界の集約化である。

この集約化は、港湾運送業近代化の前提とするといわれながらも、それに対する港湾運送業界の反撲は、執拗で激しいものがある。これは、港湾運送業界が、近代化そのものを希んでいないからではなく、集約化の内容が、業界の実態と自主性を無視したものであり、実際には、独立的に港湾運送を分担してきた多くの専業事業者を否定することとなるものであるからである。

答申に到るまでの過程の不明朗さと、集約化の目標時期や目標内容に対して、港湾運送業界の不満はきわめて強く、「運輸省の港湾行政には、初めから一貫した方針と権威というものがない」(海事経済通信第149号)といわれるほど、港運行政に対する批難と不信は、根強く、大きくなっている。

このような現状は、港湾運送事業集約化の問題が、ただたんに、経済流通高度化の要請による、一貫輸送体系の確立強化という現象面だけでなく、港湾を利用する独占産業資本による、港湾産業資本の吸収支配という、見逃すことのできない本質面をもっていることを物語っている。

はしがきにもあるように、本書は、調査報告書であるが、それより以上に、著者が「港湾労働の構造と変動」以来、種々の雑誌や学会・講演等に発表された、多くの研究成果の結集であり、わが国港湾管理体制、港湾運送事業、港湾労働——港湾労働組合の現状と将来にたいする鋭い分析と批判の書である。

このような本書が、わが国港湾運送事業の未曾有の変革期に刊行されたことは、誠に時宣をえたものであり、本書の果す役割は、きわめて大きいものがあると確信する。

まずⅠ章において、著者は、わが国港湾における歴史的発展過程に筆をおこし、その直面する現状の問題点をきわめて平易かつ適確に提起する。従って、Ⅱ章からⅪ

章で述べられる報告内容を読むにつれて、おのずから両国港湾問題の比較が行われることになり、その比較を通して、わが国港湾問題への批判が、浮彫りにされてくる。そして書名と同じ終章・輸送革新と港湾に到ってそれは、わが国港湾の将来を示唆する全体像として、完成した姿をみせる。

各章の目次は、次のようになっている。

- I わが国港湾の現状・その問題点の要約
- II 米国主要港湾の港湾事情
- III ポートオーソリティの機構と機能
- IV 港湾運送事業の経営様式構造
- V 港湾労働事情
- VI 國際海運貨物取扱業の現状と将来
- VII 國際複合輸送の実際
- VIII 内陸輸送とトラック業
- IX トラックターミナルの機能
- X 輸送革新と港湾

「港湾の管理体制とともに、港湾ターミナル経営事情をみると主眼を置いて」昭和42年の前半、約7ヶ月を費し、おもに、ニューヨーク、サンフランシスコ、オークランド、ロサンゼルスの諸港湾、内陸ターミナル、鉄道、ヤード等を調査し、つぶさに研究を行った結果であるこの報告は、Ⅱ章からⅩ章にわたって、上記4港の港湾管理体制、港湾運送及び関連陸上運送事業、港湾労働の実態が、豊富な資料を駆使して詳細に述べられており、十分にその目的を達している。まず報告本文であるⅡ章からⅩ章について紹介することとし、内容の関連上Ⅰ章についてはⅩ章とともにまとめたふれることにする。

まずⅡ章では、ロサンゼルス、サンフランシスコ、オークランド3港の港勢が概説され、ニューヨーク港については、主眼点の一つであるⅢ章とⅣ章において詳述されており、「つねに国家政策にもとづく発展過程として理解されている」わが国港湾開発の歴史と、大きく異っているものを感じさせる。

ポートオーソリティは3つのタイプ(P46)に分類されている。著者は、そのタイプの如何にかかわらず、「管理運営や構成員については、政党や行政から独立分離され自由な行動権を有している」ことを強調し、その秀れた性格のゆえに、今後の発展が期

待されるものとして、公共企業体制によるポートオーソリティをあげている。

またポートオーソリティは、「港湾施設の効率的利用を確保するため」、全面的港湾管理権とバース指定権を有することが望ましいとされながらも、現実には両岸の港湾において、かなりの違いが見出されている。すなわち、ロスアンゼルス港、サンフランシスコ港では、上屋の利用形態は主として優先使用方法をとり、ポートオーソリティはバース指定権を有しているが、ニューヨーク港では、バース上屋の維持管理は私企業にまかされている。

このことから、「港湾の利用形態は、技術的なコントロールで管理している港湾の規模、港湾貨物、出入港船舶量を基本として変化するものであり、この変化は、同時にポートオーソリティの性格を規定するものである」と考察している。

ついで、ニューヨークポートオーソリティの設立の経過、施設体系、管理対象、財政事情等について詳述されるが、財政上独立採算制を採り、完全な公共企業体であるポートオーソリティに対しては、租税特別措置がとられ、それが経営安定の一つの基盤となっており、その港湾管理と開発の方向が、「ターミナル運送の合理的完成」のために、「物的、非物的流通活動を総合して、一元的化を達成することにあるようと思える」ということは、わが国港湾管理機構の現在及び将来の在り方に、大きな示唆を与えるものがある。

ターミナルオペレイションは、「わが国にみられるような港湾運送事業法の規制もなく、契約自由の原則による自由営業であり、そこには元請下請の系列関係もない」という、わが国港湾運送業との根本的な違いがある。

一般に太平洋岸では、ターミナルオペレイターとステベドアが分離しているが、大西洋岸では、「ステベドアリングとターミナルオペレイターは、兼業というより、むしろ一体となって、ターミナルオペレイターと呼ばれている」。したがって、「太平洋岸側の主要港の制度としては、船舶運航業者を頂点として、一方ではデリバリーと貨物の管理保管業務を担当するターミナルオペレイターと契約し、他方では荷役を担当するステベドアと契約する複数制契約が普遍的であるが、大西洋岸側での契約は主として船舶運航業者とターミナルオペレイターとの単数契約」をとるという。

このような、両岸の「ターミナル運送における制度的な違いをもたらしている基本的理由」として、著者は、「港湾を通過する貨物の量、質の相異が、これを受けとめるターミナル・オペレイションの存立形態に合理的な変化をもたらしている」と考

察し、港湾の利用をめぐる構造形態が、港湾貨物の量、質の変化に応じて辿る発展方向を「①港湾貨物の少ない段階→②比較的多い段階→③もっとも多い段階→④コンテナ化の段階」の4段階に応じて表示している。(P.79)さらに、「ニューヨーク港におけるステベドアとターミナルオペレイターの結びつきは、このような法則的な移行結果のほかに、港湾における労働力管理が、主要なウエイトをもつことによって決定づけられ」ており、「労働力の効率的発現を直接担当するステベドアリングが、ターミナルオペレーションの中心」をなしていると述べる。

ターミナルオペレーションにおける荷役需要の波動性についても、専用ピアによる「港湾貨物に対する港湾施設量」の余裕と、「接岸荷役を建前」とするターミナル運送形態であるため、「わが国のように、沖待ち、はしけ待ち、バース待ちを余儀なくされることはない」。したがって、「唯一の問題点は労働者の質、量に帰すもの」であって、そのため「波動対策は、むしろニューヨーク港全体の荷役量と、労働組合員の数のバランスのうえで立てられる全体計画」であると考えられているとは、波動性に悩まされているわが国港湾にとってうらやましい限りである。

専用埠頭の効率利用・体制について、著者は「本船と直背後の上屋の一体的な結合」による、入港前の船積貨物の仕分分類の完了、上屋までの管理責任を船主負担にする受渡し業務の一体化、フリータイム制度による貨物の回転向上、単独業種別に分断されない運送の一貫性、埠頭内における税関手続の完成、といった総合的な生産様式のシステムが「荷役能率の低生産性、高い埠頭の賃借料、および高賃金の労務費」といった個々の生産要因で構成される、高率なターミナルチャージを吸収することによって確立していると、判断している。

またターミナルオペレイターの集約合併もあるが、わが国のように、法規制や行政指導、いわば国家政策に因るものではなく、経済的なメリットによるものであり、労働者はすべて「労働組合から供給される、企業外の労働者」であって、「ターミナルオペレーションの幹部スタッフも、専用ピア全体に2名の監督者が配置されているにすぎない」という経営体制が、合併集約を労働問題に関しては、きわめて容易にしているという。企業の集約合併とは、本来このようなものであるべきではないだろうか。

調査の主眼点である港湾労働事情も、港湾労働組合による港湾労働市場の独占と、船舶運航業者を団体交渉の対向者としている点において、わが国のそれと、根本的な差異がみられる。

港湾労働者の供給は、労働組合を経由してなされ、その使用者は、明確に船舶運航業者となっており、港湾労働者の賃金その他の労働条件に関して、雇用の責任を負っている。そしてこのことが、埠頭の効率的利用と港湾における労使の安定に大きく寄与しているようである。

太平洋岸における I.L.W.U. と、太西洋岸における I.L.A. とは、いづれも船内沿岸労働者のかか、多くの職種からなる「ユーストワイドな組織をもっており、臨時労働者についても組合統制が及ぶ」が、「雇用斡旋所の性格及び運営状態、労働条件、運動方針」は、かなり異なっている。この相異点を中心としてすすめられる説明と分析は詳細をきわめ、わが国港湾労働問題にきわめて有効な優れた指標を与えるものと思われる。

I.L.A. は、かつてシエイブアップという、手配師による労務調達制度をとったため、ニューヨーク港では、組合幹部の堕落に腐敗による暴力団の港湾支配を招いた歴史を持っている。そのため、1953年に「ニューヨーク港における害悪と混乱を排除する目的で」港湾委員会が設立され、組織的公益ハイヤリングホールの運営にあたっている。

I.L.W.U. では、以前は荷役業者団体の直営するハイヤリングホールの経由、又は選抜雇用形式による雇用制度をとっていたが、これは「雇用安定の反面、有利な雇用機会維持のため低賃金に甘んずる結果をもたらし」たため、やがて数度の大争議の後に、組合によるハイヤリングホール運営と、組合員の優先就労の先任権を獲得する。労務統轄の主導権の掌握である。いうまでもなく、雇用斡旋機関を公的機関営するが、労働組合が掌握するかは、労働市場の独占、労働力供給調節において、さらに労働組合運動において、資本主義的生産機構における労働組合の置かれる立場は、根本的に異ってくる。

I.L.A. は、A.F.L.I.O. に所属していて、米国における労働運動の五原則 (p117) を遵守している。これに返して、I.L.W.U. は、「かつて I.L.A. のもとに組織された統一港湾労働組合であったが、I.L.A. 組合幹部の腐敗とイデオロギーの相違から」、1937年に分離独立した「A.F.L.C.I.O. に所属しない、独立の労働組合であり、五原則に拘束されない」ものである。

このことは、両組合の体質を本質的に規定しており、この相異が、団体交渉、登録制度、労働条件、コンテナに代表される合理化等に対する運動のあり方に、また相異

を生じている。

I. L. A. の労働協約の協定は、「地域単位あるいは各港ごと」に行なわれている。著者は、「このような地域的独立性は、労使双方にとって、その地方の港湾事情に適応する作業方法あるいは労使関係につき、現実的な相互理解には役立つが、産業的規模で進展する海運、港湾の輸送近代化対策には、やはり障害なしとしないであろう」と述べている。

I. L. W. U. は、「支部および各港を統一して、一つの労働協約を締結している」

I. L. A. では短録制度は、港湾委員会によって「申請によって、とくに秩序違反とならない限り、誰でもが資格を与えられるという、いわば門戸解放主義」であるが、それは「無制限に登録労働者を増加させる」ものである。そのため、I. L. A. や N. Y. S. A. (ニューヨーク船主協会)は、「既存の登録港湾労働者の就労機会の減退、失業をもたらすもので、登録を制限すべきである」と主張し、「I. L. A. では、ハイヤリングホールの運営を組合が掌握」することを望んでいる、このことは、いわば労使関係の変化が、設立の当初において果した港湾委員会の役割と性格の転換を要求するようになっていることを意味している。I. L. A. は、ハイヤリングホールの運営方法について、I. L. W. U. の在り方を指向しているわけである。

著者は、「ニューヨーク港湾委員会が、法律の委任にもとづく強い規制力によって、近代的な港湾秩序の回復と、その発展に寄与するところがあったとはいえ、基本的には、正常な労使慣行の確立のための機能としての地位にとどまるべきであると思われる」と批判し、公的機関の労使関係への介入の限界を指摘している。おなじことは、わが国の港湾政策の在り方についていえよう。

労働条件の詳細に関しては、本書の一読をお願いする。ただ賃金についていえば、8時間約1万円という額は、わが国それに比べて、桁はづれに大きい。「港湾労働者の労働条件は他の屋外労働と比較して高く、このため登録労働者の希望者が圧倒的に多い」といわれるほど、米国においても、その賃金は高額なのである。

また、労働協約に協定されている労働災害防止の基本構想は、まず「事故災害防止は労使双方に利益をもたらすものであることを認識し、これに関する労使双方の責任を以下のとおり定める」として、労使組合および全労働者の災害防止の努力はもちろんであるが、使用者の事故防止の責任と義務が強調されている。ここでいう使用者が船舶運航業者であることを銘記したい。

両組合の運動方針の相異は、コンテナリゼイションへの対策で、顕著に現われている。

I. L. A.は、「就労権基金として年間1,600時間相当の賃金保障制度をN. Y. S. Aとの間で協定」しているが、この制度は、労働需要の「波動性からくる就労の不規則性を、年間ベースにより一定収入を保障する労働安定対策」と考えられており、「とくにコンテナリゼーション対策」として、機械化近代化にもとづく就労機会の減少を保障するのではない」といわれる。労働協約(1964—10.1～1968.9.30)全文のなかにも、「失業対策にかかる基本的構想はみうけられない」。そしてむしろ、機械化によって関係産業の受ける巨利を、港湾労働者にも均霑すべきであるとの考え方から、コンテナ船荷役も在来船荷役も同一ギヤングサイズ18名、埠頭より50哩以内を地域的に港湾労働者の職場とする、8時間の所定労働時間を6時間に短縮、年間保障賃金の増額、終身年金制度等によって、激しく抵抗しているのがわかる。

I. L. W. U. の場合は、1960年、すでに「ターミナル運送の生産性向上と、船舶の回転率に寄与するとともに、港湾労働者の労働安定をそのねらいとし」ゆ、P. M. A.(太平洋岸側船主協会)と機械化近代化基金制度を協定している。「協定の基本構想は機械化近代化による労働力の節減に対して、使用者はこれによるメリットの一定額を労働組合に提供するかわり、労働組合はその基金を労働組合員の労働条件向上にあてるとともに、従来の65才、停年を63才に繰り下げて早期退職を奨励し、機械化あるいはコンテナリゼーションにともなって、職場を失うものないよう、労働者の数の管理を可能にしようとするものである」。

このように、I. L. W. U. の機械化近代化に対する積極的な姿勢は、多くの熟練労働者の使用や、基準ギヤングの編成を9名にする。作業が過重である場合の作業中止権等の作業規制の変更をみるとともに、「更に積極的に労働力節約のための機械の導入を、組合の主張によって義務づけた」のである。

こうみてくると、右翼的組合であるI. L. A.の方が、むしろ合理化に対して「職場の防衛と就労機会の確保」をかけて、積極的に抵抗している。これに反して左翼的と思われるI. L. W. U.の方が、合理化に協力しているように思われる。しかしながら、I. L. W. U.のこの運動方針は、「つねに組織の団結と統制力を軸とした労働市場の独占」と、組合幹部の独裁と堕落を許さない徹底した組合民主主義を基盤とした上で、はじめて可能になるところの、労働力の節約と賃金増額の運動の段階にある

ことを考える必要がある。機械化近代化は、畢竟合理化であり労働者を排除するものである以上、協力の反対給付として労働者が獲得せねばならない問題には、多くの困難が伴う。

いざれが優れた組合運動の在り方を論ずるまえに、著者が、次のようにいっていのを見逃してはならない。「かつては、米国大手労働組合の中で、誇り高い斗争的組織といわれた連合鉱山労働組合でさえ、自動化を認めることによって、組織を消滅させる結果となったという悲劇的な見本を忘れてはならない。このとき、自動化導入に先立って協定された年金支払の協約は、調印後には減額される秘密協定がもたれていたのである。したがって、労働組合組織の分裂が進行し、今日われわたがみるような高度な機械化、自動化にささえられて、高度な収益性をもつ石炭産業は、米国随一のいまわしい貧乏町アバラチアで、ごくわずかの高給労働者が就労しているにすぎないようになったのである」と。

ここには、組合幹部の完全な堕落と恐るべき裏切りがあった。とはいえ、本質的に合理化における労働力の節約は、一歩あやまれば労働力の排除労働者の窮屈化と同じ謂になることが、いみじくも実証されている。

このような両組合のコンテナリゼイション対策を、「労働力の確保維持と共に、労働者の社会経済的条件の向上は、労働組合組織の保障に負うところが多いが、この保障は労働組合の組織を拡大し、「その統制力と組織強制力にもとづく労働力の独占によって、はじめて達成されるという法則」の実体化、と著者はみている。そして、巷間ともすればいわれる「コンテナ輸送におけるターミナルオペレーションは、機械装置荷役に代替され、極度に労働力を節減させるため、この制度への移行によって、現在ある労働力の不足現象を解消しうる」という期待に対して、「わが国の港湾労働力不足事情は、米国における港湾労働者のように、数のコントロールで解決しえない内部事情を秘めており、賃金、労働時間、労働安全、福利厚生、労働環境等の広範な労働条件とその安定が確保されない限り、換言すれば労働力の再生産が十分達成されない限り、港湾労働力の不足は解消しないものと思われる」と、厳しい批判の矢を放っている。

次にⅠ章とX章の交錯のなかから、著者が最初に提起した、わが国港湾の現状の持つ問題点とその変革発展の方向をとりあげてみる。

著者は、わが国港湾の発展過程は、「主として国家の財政投資」、すなわち国家政

策に基くものであり、「その政策的基本は、公共の利益に奉仕することを目的としたと」規定している。この規定の上にたって、わが国港湾の現状が論述され、将にそのような国家政策を核として形成される港湾の公共性こそが、今日のわが国港湾に、多角的抜本的に変革を迫られる一因となっていることが指摘される。

港湾の管理運営問題では、外貿埠頭公団法があげられている。本来、外貿埠頭公団の構想は、「国および港湾管理者による出資のほか、長期低利の財政資金の導入と公団債券の発行」による財源の調達方法と、「岸壁とその直背後の上屋を一体として、外航定期船会社、または港湾運送事業者に専用貸し」する、埠頭の効率的運営方法が採られる計画になっているもので、このこと自体、従来の港湾の公共概念と国家の基本的港湾政策の否定を意味していることになる。つまり港湾の管理運営は、著者がいうように、「一般公衆の利用に供することを目的として、公の機関が建設管理し、その利用の対価は原則として無償であり、手数料的な使用料を徴収する場合もあるが、その際も商業採算性あるいは施設の能率的運営を考慮されないことがきわめて多い」公物的管理の段階から、「公共の利益ということを配意しつつ、建設管理されるとともに、その運営にあたっては、商業採算の原則に従って、利用者に対しては原価にもとづく対価をとることを建前とし、これに対応して施設の効率性を考慮する」という段階に移行せざるを得なくなっているわけである。

「港湾施設の公共的利用を中心とするかぎり、港湾管理者の財政をいよいよ圧迫することと、また、公共規制にもとづく施設のオープン使用が、結果としてその効率的利用を阻害することとなって」いるという矛盾の顕在化に加えて、コンテナ輸送の急速な導入が、その移行を早めているわけである。この現状を、「港湾の管理運営の政策的方向が……現在ユニットロードシステムの進展に対応して、その基礎づくりの段階を迎えた」とみる著者は、また、今後の「港湾機能の広域化は、港湾を内陸輸送体制を一元化する方向に発展するのみならず、港湾の管理体制の総合も同時に要請することとなろう」と予測している。

港湾運送事業では、一般港湾運送事業と単独專業事業との相異はある、何よりも冒頭に述べた、港湾運送事業集約の問題が中心となっている。

港湾運送事業が、戦時中の一港一社主義による「独占企業体を解体して、自由営業制度にもとづく能率的な経営を目的とした、事業の再編成も、法律上の空白は新規事業の進出を可能にし、結果として小数大企業を頂点とする、郡少零細企業の乱立状態

を露呈させることにとどまった」のであり、これは、「港湾が公共の場所である限り……何人も自由に港湾運送事業者となりうるわけであり、その港湾における事業の適正規模、およびその事業者の数の多寡は問題とならない」以上、当然の結果であったわけである。

このように無制限無責任に乱立を許された一般港湾運送事業者が、企業の構造性と荷役運送需要の波動性によって生ずる危険負担を転嫁するため、「重層的下請系列関係」を形成したのであり、そこから必然的に生じた過当競争による港湾運送秩序の混乱を規制する目的で制定されたのが、港湾運送事業法である。

しかしながらこの秩序づけは、「単一形態でしかるべき港湾運送を、ことさら1種～4種と独立的に分断して」、かえってターミナル運送としては、「非能率的でロスタイムを発生させやすい構成」を作り上げてしまったわけである。

著者は、このような港湾運送行為の歴史的形成過程の理由の多くは、「港湾運送需要と対応関係に規制されてきたこと、および港湾の公共的利用方法」に求められるとして、そのいざれもが沖荷役はしけ回漕を媒介とする、「ターミナル運送の物理的な分断」を生じたにもかかわらず、「港湾取扱い貨物量の比較的少い段階では……いわゆる乏しきを分ちあう効果をもたらす」意味において、「港湾運送事業者の乱立状態に対応して、一つの社会的分業秩序となりえた」と認める。したがって、高度成長による港湾貨物の急増が要求するに到った港運業の集約は、このそれなりに安定をみせている社会的分業秩序の破壊と再編成を要請するものであり、「独立的に港湾運送を分担してきた多くの専業事業者を否定する」ものとなるのはいうまでもない。集約に対する専業事業者の抵抗が、そこからでてくる。

しかしながら、すでに生産部門の合理化を一応完了したといわれる。国家独占資本の要請する流通部門の合理化（集約）政策は、きわめて巧妙で熾烈であることがわかる。「従来の専業体制を認めながら、一方では免許基準を引きあげて、専業体制事業の集約化を促進させようとする一貫責任体制、港湾運送事業法16条改正に現れた一貫責直営体制、そして運賃料金体系の改訂という、三段構えの波状攻撃体勢がとられている。いわば一時的に過渡的に一貫責任体制によって専業事業者の混乱を避けながらも、早期にターミナル運送秩序の目的とする一貫直営体制の確立を計り、側面より運賃料金体系の改訂（P274）により集約を強行しようという意図である。

「法律にもとづく集約化の規制および行政指導の限界が、港湾運送の運賃料金体系

にうかつがれ、運送需要市場による規制と自由な経済競争裡に、専業体制から一貫直営体制へ、構造的転換をはかるとする意図を意味するものである」という著者の言葉は、いみじくも問題の核心を鋭く突いている。

その、「一貫直営体制移行を促進させる環境条件の整備が、大規模な港湾投資にもとづく港湾施設の整備拡大であり、外貿埠頭公団設置による港湾の利用形態の転換」であるわけだが、その外貿埠頭公団法によって誕生した「新設港湾運送事業者との合併会社は、いずれも株主構成において、船舶運航業者の支配するところとなつてゐる」という現状には、近代化という錦の御旗の下に、強力に押し進められている集約の本質が、露骨に姿を現しているのがうかがえる。

このような企業存亡の危機に曝された専業事業者に対する著者の批判は、きわめて畏正である。「単独専業体制の港湾運送業者が、港湾運送の下請けとして機能するかぎり、港湾運送約款の制定も義務づけられず、そこでは一般港湾運送事業者の下請けとして、おもに労務を提供することとなる。屯数請負に代表される双務契約当事者である者であるとはいえ、いわば一般港湾運送事業者の履行補助者にすぎない。港湾運送需要と供給関係が請負という秩序にもとづく経済的行為であるとすれば、そこには対外的な権利義務関係が存在しなければならない。このような基本的関係が義務として要求されない経営は、自らの足で自ら主体性ある経営とはいえないであろう」と著者が論断するとき、専業事業者はもとより全港湾運送事業者が企業危機の断崖に追いつめられるまで、自らの経営の維持発展につき、埠頭の公共性と非近代的な雇用形態を基盤とする分業的秩序と行政指導に、依存しすぎてはいなかつたかを、謙虚にかえりみる必要があろう。必然的に、経済法則的に犠牲部分を生み出して成長していく資本主義経済機構下に、生きながらえんと望むならば、自らの足で立とうと努力せぬ企業がその冷酷にふり落されおしつぶされることも、また止むをえぬ。とするような厳しい姿勢が、その言裡にひそむのが感じられるのである。

それゆえまた、「単独専業体制の経営的特徴」であり「それが存立する一つの基礎的条件」である労働集約性を有する故に、「労働力を企業内部にもつ専業体の立場は強い」という考え方に対しても「労働力不足現象は、他の産業全体にも同じことがいえるように、社会的な現象であり、同時に経済的な結果である。そうであれば、「労働力を企業の内部にもつ専業体の立場」を維持するための労働力確保対策は、どこまで必然性があるのであろうか」と、著者は手きびしい疑問と警告を投げかけてい

るのである。

単独専業事業者が、体制的構造的転換により、新しい港湾運送組織を開発せねばならないと同時に、一般港湾運送事業者も、また従来の運送形態からの脱皮を計らねばならない現状になる。

集約化の政策では、「一般港運業者が中核となり、各業種にわたる協調体制のもとに、港湾運送事業の強力かつ大規模な縦の一貫体制を実現する」ことが期待され、そのため、「経営基盤強化と、基礎的な企業力の充実」が要請されている。

しかしながら、コンテナシステムの効率的運営にあたる輸送主体者は船舶運航業者とみなされており、すでに設定された「新設港湾運送事業者との合併会社は、いづれも株主構成において、船舶運航業者の支配するところとなっている」ことは、海運会社がその「守備責任範囲をターミナルまで拡張させ……港湾施設の上屋および埠頭の利用者の地位が置きかえられようとしている」のであり、さらにそれが「倉庫、路線陸運業者にまで及び、内陸輸送と集貨機構の再編成が進行している、とみられているのである。

「輸送の近代化過程で、資本力その他の権力によって、きわめて小数のグループが公共的な港湾を支配するような体制は、否定されなければならない」という著者の強い主張が、すでに否定されようとしているこの現実の中では、一般港湾運送事業者が、たとえ経営基盤強化と基礎的企業力の充実を成したとしても、著者のいう「国際的な一貫協同輸送主体者へのアプローチ」は、容易ではないと思われるのである。

港湾労働問題では、米国のそれとくらべて、かなり異質なものがみられる。わが国港湾の発展過程が、正常な「資本と労働」の関係が育つには不毛であったがゆえに、未だに未成熟な労資関係をもたざるをえず、港湾労働組合運動もまた跛行性を矯正できずにいる現状が、適確に述べられており、米国港湾労働組合運動の在り方に、多々学ぶところのあることを教えられる。

港湾における日雇労働に依存する雇用形態は、ターミナル運送の供給手段が、「ついに条件即応主義、非計画的にならざるをえない」もので、その大量性、問題性に対応する労働力供給関係が、「自然伸縮性ある労働力供給構造を維持する」ことともなって、「企業採算上の必然的形態として生じたものであり、「この雇用形態を規定する港湾運送業者、つまり港湾労働者の使用者」が、下請重層系列を構成する、多数の中

小零細港湾運送事業者である。著者は、このような「事業の不安定性と前期的形態はそのまま労働関係にも反映するもので、ターミナル運送の労働内容および労働過程と結合して、特異な労働組織事情を形成している」、すなわち、「組織率の低さと、中小前期的対使用者との関係で、労働組合運動の健全な進展が困難であった」ため「資本と労働の関係が生産力をめぐって、港湾において発現してこなかった」と説く。そして、このような労資関係や労働組合組織と運動の基盤の未熟と脆弱さのゆえに、労働組合運動が、労働安定についても行政一国家政策に依存せざるをえない状態にあることが指摘され、港湾労働法法制化の運動とコンテナ輸送導入対策に現れた労働組合運動の在り方に批判が加えられている。

「不安定雇用の廃絶と、労働条件の向上および労働安定を獲得する」ことが、港湾労働法法制化の目的であったとしても、それが「本来の労使関係を越えたところに、むしろ『問題』の焦点がみとめられ」て制定されたものである限り、海運資本や産業資本のために「もっぱら港湾運送における現業労働力の確保と、労働安定をそのねらいとして」いるわけであり、労働保護法としての色彩はきわめて薄くなっているのは当然のことであろう。港湾労働法制定要求に対する、海運、港運の代表的反対理由(P13)がどのようなものであったか、またそれら反対理由の全面的否定の上にたって港湾労働法が制定されたものではないことが、その証左であろう。

またコンテナ輸送方式の導入にともなう労働関係の変革に際しても、著者は、港湾中央共斗会議は、海上コンテナ輸送に伴う海運、港湾の合理化は、明らかに独占資本奉仕のため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に港から放り出そうとするものである。として、その対策についての「要求をむしろ国にむけている点を指摘している。

このように港湾労働組合運動には、国を労資関係の外にある第三者の立場を考えるのか、国家政策——経済外的力に依存する傾向が強いようである。しかしながら、労働組合運動として、その対向関係に国を置くことは本来の在り方ではないのではないだろうか。また国は第三者の立場に立つものでもないはずである。国家独占資本主義の下では、国は独占資本奉仕の役割をこそ荷負うものであり、合理化を強行する主体は、あくまで独占資本であろう。国に要求することはよいとしても、正しい対向関係を見失っている限り、いつまでたっても港湾労働組合運動にも、港湾労働問題にも、健全な発展は在りえない。それは、「業もろとも」などという感傷主義を越えて、そ

の対向の地位に、独占資本たる海運資本、産業資本を確固と据えた労働組合運動であって、はじめて解決と発展をみることができる。港湾をめぐる諸問題、就中、港湾近代化、体制変革は、単一横断組織を基盤とした「労働」の側からの、積極的な運動の展開こそが先鞭をつけうるものと思われる。

著者が述べる「港湾労働問題」の現状と、その分析と批判の中には、こう感じさせるものが汲みとれるのである。

Ⅶ章国際海運貨物取扱業は、わが国乙仲業との関連において、Ⅷ章国際複合輸送の実際は、コンテナ輸送取扱に不可欠の通しB/4の現状に関して、Ⅸ章内陸輸送とトラック業とⅩ章トラック・ターミナルの機能は、一貫輸送体制完成のため、道路整備と併せてその発展のまたれる輸送機関として、夫々重要性をもつものであるが、与えられた紙数を越えながらも、なお全くふれることができなかった。このことについては、他意あってのことではなく、ひとえに筆者の浅学未熟によるものであって、ただただ著者の御寛容を乞う外はない。

なをはじめに著者についての紹介をなすのが順当であったのだろうが、「港湾労働の構造と変動」をはじめとして、港湾の諸問題は関して、すでに著者が多くの論文、講演、研究発表等で、豊富な蓄積と学識を示されていることは周知のことと思い、あえて省略させていただいた次第である。

（発行所　港湾経済研究所
昭和43年3月発行
大版278頁定価1,500円）