

# 港湾労働災害に関する責任の所在についての考察

## — とくに船内荷役労働について —

玉 井 克 輔

(海上労働科学研究所)

### はしがき

港湾労働における労働災害は、他産業にくらべて極めて多いといわれております。港湾荷役企業は、安全教育、安全パトロール、健康管理等一連の安全運動をとおして、労働災害防止のために、なみなみならぬ努力を払っているものの、災害の撲滅は容易でないのが実状である。

その原因として、港湾荷役企業の力ではどうにもできない、港湾労働を規制する問題の存在があげられる。

周知のように、港湾では荷役労働に関する物的諸条件が、船主（船舶所有者）や荷主（が生産者の場合もある）あるいは生産者によって、著しく他律的受動的に支配されている。それに加えて、そのような物的諸条件のなかで、本船速発を必然的に至上命令として要求されているために、労働力の再生産を破壊するような長時間労働による労働強化が余儀なくされている。そのため港湾労働者は、健常な人としての危険や危険防止に対する注意の意識やそれに基づく行動が阻害されることになる。すなわち不安全行動が発生する。

このように、災害防止対策の抑圧や阻害が恒常に存在するという悪条件下にありながらも、港湾荷役企業には災害防止義務が要求され、いったん災害が発生すれば災害補償責任を負わねばならないのが現状である。

港湾荷役企業が港湾労働者の使用者である限り、その労働災害に対する防止義務と補償義務はまぬがれえないのは当然であろうが、上述したような限

界を構成する、港湾荷役企業以外の企業には、港湾労働災害に対する防止義務や賠償責任はないものであろうか。

本論では、いわゆる港湾荷役企業の企業外にあると思われる港湾労働災害の防止義務や損害賠償責任について、事例をとおして若干の考察を試みてみたい。

## 1. 港湾労働災害の事例

### 1. 実例 1 (42年7月12日 東京)<sup>(1)</sup>

フイリッピン船ファビアンヤビット号 (Fabian yabut..10,807 D/W吨) での、デリック損耗ヶ所発見による未発事故。本船でラワン材荷役中デリックの移動のたびに木片が落下するのでデリックを調べたところ、そのスパイダーバンドの接着部が極度に損耗、スパイダーバンドも腐蝕、がたがたになっていることが判明、続いて調査の結果、他のデリックも10本中9本までが同じような状態にあることを発見したため、直ちに作業中止、事故防止をした。

### 2. 実例 2 (39年11月30日、神戸)

本船より銑鉄インゴットの荷揚中はしけ替えとなり、デッキマンは船倉内からもつコスリングに積んだインゴットをワインチマンに合図して巻上げ、コーミング横のデッキ上に一時あずけて、はしけのとも綱のもやいを外しにいった。このときカーゴワイヤーがワインチのストップバルブの狂いによりたるみ、インゴットが船倉内に落下しそこで作業中の本人に当たり被災した。(要因として、ワインチのフートブレーキが錆びて使用不能のため、ストップバルブとレバーハンドルで調整させていたので、他のハッチの作動震動により、その調整が狂ったことがあげられている)

### 3. 実例 3 (40年2月27日、横浜)

本船3番倉で、はしけから長さ約7mの鉄パイプの積込作業中、はしけの鉄パイプ3束 (1束約0.9トン) にワイヤー2本をかけ、本人の合図により、

本船デッキより約2mの高さまでつり上げたとき、ガイのシングルワイヤーが切断、次いでダブルワイヤーも切断したため、パイプがハッチ近く振り込まれるようになり、本人の胸部に当り、背部にあった鋼材の間にはざまれた。（要因として、ガイのシングルワイヤーが損傷していたこと、シングルワイヤーの切断によりダブルワイヤーに急激に過荷重が加わったこと、があげられている）

#### 4. 実例 4 (40年1月14日、東京)

本船船倉内で袋入砂糖の揚荷作業中、はしけの移動のため待機していた際突然他港向けの袋入砂糖（70kg入）約80袋が崩壊し、その下敷きになった。（要因として、貨物の上で作業を行ったため貨物が弛んだこと、すなわち弛むようなはいつけ、カバーで覆っておったためはいの弛みの状況が分らなかつたこと、はい崩れ防止措置がなかったこと、があげられている）

#### 5. 実例 5 (40年6月19日、東京)

埠頭停泊中の本船荷役作業のため、通船により埠頭岸壁に上陸する際、通船の動搖と船のこべりも雨にぬれて滑りやすい状態であったため、またいで踏み切るとき、身体の重心を失い海中に転落した。（要因として、被災者は、前日2日間徹夜勤務して極度に疲労していたこと、足下が滑りやすく、かつ船が動搖していて十分踏み切れなかつたこと、昇降設備がなかつたこと、があげられている）

#### 6. 実例 6 (41年6月24日、敦賀)

本船から北洋材（エゾ松で伐採後3ヶ月の生木で中には新鮮な葉のついているものもあった）を容積約1,484m<sup>3</sup>の船倉から海面に揚荷作業のため、ハッチ蓋をあけて約5分後揚荷を開始、約37分経過してハッチ蓋から約1.4mの隙間のできた状態になったとき、玉掛け作業に従事中の本人の行方不明に同僚がきづき、ただちに捜索、約3分後木材上に昏倒しているのを発見、救急処置によりいったん蘇生したが9時間後に死亡。（要因として、閉塞船倉内で木材の生活反応（呼吸作用）によりCO<sub>2</sub>が充満した反面、O<sub>2</sub>が欠乏した

と考えられる。この種事例の経験なく、その知識がなかったことがあげられている)

7. 実例 7 (41年8月23日、松山)  
タンカーのタンク清掃作業中、検知管により有害ガスの有無を確かめ、15名が槽内に入りスラッジ揚げ作業を開始した際、異状ガスが発生、直に作業員に脱出を命じ、10名は無事脱出したが5名が中段に残った。これを救出せんとしたが本人は自力脱出を試み、11mの高さのタラップから槽底に転落した。(要因として、ガス検知の不完全、保護具を使用していないことがあげられている)

8. 実例 8 (42年8月22日、東京)  
貨車積みで輸送されてきたパラホルムアルデヒド(ビニール袋入3重紙袋包装25kg入り)約80トンを貨車より降し、はしけ積作業を作業員6名で実施中、包装不完全のため、入れ口の縫目からパラホルムアルデヒド粉末が飛散、激しい眼痛、咽喉の刺戟など甚だしく、荷役作業続行困難のため中止し医師の治療をうけた。荷主からの荷役依頼は、一般薬物となっていたため、保護具など使用しないで作業した。(要因として、パラホルムアルデヒド粉末の飛散、包装の不完全、有害物かどうか分からなかったために防護措置を講じていなかつたことがあげられている)

9. 実例 9 (42年10月29日、不明)  
本船のデリックブームにより長尺鉄板をはしけに下し、2巻目のとき、はしけの積付位置が悪いためはしけの中で鉄板を移動するため巻上げんとした瞬間、突然リフトワイヤーが切断してブームが落下した。(要因として、本船側と立会で調査の結果ワイヤーが甚だしく腐蝕しており、切断面で以前に切れていた素線が32~33本(約20%)あり、ワイヤー全体に腐蝕していたが点検不十分であると判定。本船の記録、ワイヤーの証明等を調べたところ、同ワイヤーは昭和39年4月に取替え同42年10月29日まで約3年6ヶ月間の使用、切断面では素線が簡単に折れる程度に腐蝕していたことがあげられてい

る。人身事故 1 名)

#### 10. 実例10 (42年11月28日、東京)

分銅巻き荷役方法による荷役中、甲板積材の荷役が終了、倉内の荷役にかかったとき突然ブームの振出し用に取付けてあったワイヤーの付け根の個所が切れ、ブームが大きくふれてデッキ上に退避していた作業員にワイヤーが当り 3 人が被災した。(要因として、本船側と立会でワイヤーを調べた結果、切断したのでなくスプライスがスッポ抜けたのであり、その個所を詳細に調べた結果、編込みが粗雑で僅か 2 回の編込みであったため、強度のかかったとき突然抜けたようである。——船舶の荷役設備に関する規則第 179 条の 6 國際規格 1 ストランドを 3 回以上編込みたる素線の半数を残して 2 回以上編込みたるものか、これと同等以上の効力を有する他の方法で作られたるもの、という I・L・O 規格の違反品であったことがあげられている)

注 (1) ( )内は発生年月日と発生場所。

## 2. 港湾労働災害の特殊性

一般に労働災害の原因は、不安全状態（作業環境における物理的不安全条件・設備的欠陥）と不安全行動（従業員の作業行動上の欠陥）とに大別されているが、いづれも資本制生産方法そのものが、法則的必然性をもって生みだす、不可避的な歴史的事実である<sup>(1)</sup>ことに変りはない。

港湾の労働過程、特に船内荷役労働において発生する不安全状態は、港湾荷役企業の有する要因によって生ずるものはきわめて少く、むしろ実例のように、企業外的条件によって左右されるものが実状である。以下は船内荷役労働における災害について論及することにする。<sup>(2)</sup>

船内荷役労働の不安全状態を生成する物的要素としては、まず生産手段であるデリック、ワインチ、カーゴーウィヤー、フック、シャックル等の荷役機械や荷役用具があげられる。次いで労働環境を構成する、ハッチ、タラップ、照明、通風換気、甲板等の施設、設備、すなわち船体そのものがある。

運送貨物の積付状態もまた労働環境を構成するものの一つである。たとえば実例4のように、直接労働対象でない貨物の積付状態によっても作業の危険度は高まる。

さいごに、その物理的化学的性質やそれに基づく積卸方法や積付状態から、運送貨物そのものがあげられる。

これらの物的要素のなかで、生産手段と労働環境については、ごく一部を除いては船主という港湾荷役企業外の管理下におかれている。そのため港湾荷役企業が、生産手段や労働環境から不安全状態を排除できるのは、荷役機械、荷役用具、荷役設備、それと貨物の積付状態等に関する作業前あるいは作業中の点検によるほかなく、点検の結果不良個所を発見しても、その補修整備の如何は、船主の意志にまかされているのであって、港湾荷役企業はその立場にない。

また運送貨物についてみると、これも生産業という企業外の支配下において生産されるものである。港湾労働者は、その物理的性質すなわち形状大小軽重によって左右される取扱や積付方法積付状態の難易や化学的性質や化学的変化が、外観や名称から内包する危険性を予知できないということとは無関係に生産された貨物を、労働対象として取扱うわけである。したがって、生産者荷主、あるいは船主からの貨物取扱に関する連絡情報による十分な予備知識がなければ、やはり不安全状態を除去することはできない。

このように港湾労働災害の要因は、企業外的条件によって他律的に支配されている。

また港湾労働災害の防止対策という面から考えてみても、船内荷役労働は、他産業にくらべて複雑な条件下においてなされている。

まず、港湾労働者の労働諸条件の法的規制となる労働保護法と、労働環境である船舶そのものの安全を規制する法とは異なっている。監督行政官庁は、前者については労働省であり、後者については運輸省である。このように、監督行政官庁の異なる規制する法律の異なる労働者と労働環境によって、船

内荷役が形成されている。そのため政策面で、その労働過程において発生する労働災害の防止対策に対する責任の所在があいまいになり、複雑にならざるをえない。

さらに、港湾が海陸の結節点に位置することからくるいわば国際性というべきものがある。いうまでもなく船内荷役労働は外国船においても行われている。外国船舶や外国貨物は、日本国内での労働災害防止の監督取締・指導教育に関する諸法律や諸制度に、全面的には拘束されているわけでない。いわば外国の船主、荷主、生産者に対して、港湾荷役企業は日本のそれらに対すると同じ関係にあるわけだが、外国であるがゆえに港湾労働災害防止対策の義務を法的に規定することは、まず不可能に近い。このような条件下では、労働災害防止対策は一つの限界を与えられざるをえない。

#### 注

- (1) 不安全行動も窮屈は、本船速発の要請に応ずるための時間的制約からくる、時間外や深夜に及ぶ長時間労働、労働の過密の強化と作業速度の高度化などの結果にはかならない。武谷三男「安全性の考え方」岩波新書P 199～200、藤本武「労働災害」新日本新書P 49参照。
- (2) 沿岸荷役作業においても、倉庫内作業では、労働環境について船内荷役作業と同じことがいえる。

### 3. 事例にみる港湾労働災害の特殊性

ここでは、前述の労働災害の実例のなかから、実例1と実例8を取り出し、港湾労働災害の特殊性を検討してみたい。

1. 実例1の場合。この未発事故の主要な問題点は、船主の船舶管理責任の不十分に基づく荷役設備の欠陥と国際性をもっていることがある。

この未発事故は、結局アメリカン・ビュロウ・オブ・シッピング（A、B S）の検査により、9本の不良デリックはスチール製に取替えたのち、A、B、Sのウエイトテスト後荷役開始をすることになり、修理及び荷役に、日曜祭日を除いて21日間の長期間をついやすことになったもので、デリックの損耗を放置し塗料の上塗りによってそれを隠蔽していたことは、明白に船主

の検査修理の怠慢以外の何ものでもない。これによって災害が発生すれば当然船主の責任である。

日本船舶に対して船舶安全法第1条は、堪航性と人命の安全を保持するに必要な施設を具備していなければ、航海してはいけない、と定めてある。船舶は何にもまして、まず堪航性と人命の安全を保持せねばならぬという大前提に立脚して、同法は立法されている。ここにうたわれているのは人命の安全であって、海上労働者たると港湾労働者たるとその区別はない。そして、荷役設備は堪航性の重要な要素の一つである。

必要な設備は、その第2条によって定められ、荷役設備に関しては、船舶安全法施行規則第42条第7号、第8号、第29条第1項第6号、第60条～第65条等によって種々規定されている。

さらに、船舶安全法及び同施行規則の補助法規として機能する船舶設備規程の第169条の5～8でも、揚貨装置の安全係数、荷重試験、保護装置等について定めてある。

外国船舶に対しては、法はどのような拘束力をもつのであろうか。船舶法第14条第3項は、非日本船舶の本法施行地に在る船舶は政令を以て、船舶安全法の全部又は一部を準用する、と定め、同法施行令第1条が、その準用規定をなしている。

したがって、船舶安全法第12条は、上記外国船に適用されるわけであり、管海官庁は必要ありと認むるときは、船舶の臨検が可能であり、船舶所有者、船長に、船舶の堪航性及人命の安全に関して届出させることができ、さらに本法に違反の事実ありと認めたときは船舶に対して、航行停止処分権を行使することができる。

船舶安全法第15条の規定に基く日本国との間の荷役設備関係証明書類の互認に関する告示での互認国は、アメリカ合衆国、カナダ、ノールウェー王国、ニュージーランド、ユーゴースラビア人民連邦共和国、スエーデン王国の6ヶ国にすぎない。

が船舶安全法施行規則を外国船舶に準用の件では、第2条第4号で、同法第14条第3号に該当する船舶（本法施行法にある非日本船舶）对付では、管海官庁の適當と認むるところにより日本船舶对付行う検査に準じ検査を行うことができ、海上における人命の安全の為の国際条約又は国際満載吃水線条約の適用なき事項についても、亦同じ、ことなのである。

したがって、船舶安全法第16条の、船舶の堪航性及人命の安全に関し条約に別段の規定あるときであっても、また別段の規定なき場合においても、本邦船舶安全法に基づいて、必要な場合に、外国船舶の荷役設備につき検査を行い、規制を加えることができるわけである。

2. 実例8の場合。このさいわいにも軽微でくいとめることができた災害の問題点は、荷主が貨物の内容を一般薬物と偽ったところにある。

さらにそれには生産者の同意も十分に伺われるところがあり<sup>(1)</sup>、災害発生による損害賠償責任は、この両者かまたはいづれかに課せられるべきものと考えられる。それゆえこの両者がその防止義務をまぬがれることができるのは当然である。

バラホルムというのは、ホルムアルデヒドの水溶液を濃縮してえられる固体重合体である。水に溶けてホルマリンと同様に反応し、熱すれば容易に分解してホルムアルデヒドを生じ、また容易に燃える。

ホルムアルデヒドは、常温で刺戟臭のある無色の気体で、人体に対しては眼、気道、粘膜及び皮膚を強く刺戟する。水溶性で40%水溶液をホルマリンといい、それは加熱して60°Cに達すると蒸気が出て引火する。ホルムアルデヒドは吸湿性が強く、湿気を帯びるとホルマリンガスを発生し、環境条件によっては、きわめて危険な状態をかもしだすものである<sup>(2)</sup>。

ホルムアルデヒドの法的取扱は、毒物及び劇物取締法第2条—2の別表第2・81番に、劇物と指定されており、危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条—1のニとへ、第6条2—5においても、その運搬包装について規制している。<sup>(3)</sup>また労働基準法施行規則別表第1に基づく有害物指示告示でも、使用者が講

すべき個別の措置の基準第5項の有害性が高度な有害物となっている。

高度な有害物であっても、それについての正確な予備知識なくしては、防止措置の施しようがない。

このように与えられた虚偽の情報という企業外的条件が、港湾労働者が被災せざる限りは、災害の防止をすら不可能にするのである。

### 注

- (1) 包装紙袋の単価が3円であり、紙袋の下に錫で内包すると8円となり（それでも規格をはるかに下回る。規格の目的は完全気密にある）採算がとれなくなるから、何とかそれで済むように関係官庁に陳情するという生産者の弁がきかれていく。それでは港湾労働者の生命は5円値上がりしたことになるのだろうか。この包装で千葉から沖縄へ、数度にわたって搬出されたことも附加しておく。
- (2) ホルマリンガス中毒の例については、ベニヤ板の陸揚中、その接合剤に乾燥剤として混ぜてあったホルムアルデヒドのため、船倉内に上述したガスが多量に発生、作業員数人が異常を訴え、そのうちの一人は肺にまで炎傷をおこしたという実例がある。
- (3) パラホルムの容器は、対酸ビン、金属缶、金属ドラム、木樽であり、ホルムアルデヒドは、それらに鋼製ドラムが加わる。なおパラホルム等については、「百科辞典」平凡社、労働科学研究所編「環境の有害物測定法」、中央労働災害防止協会編「安全点検基準チェックリスト第1集 No.27」等を参照。

## 4. 労働災害の責任に関する理論の発展

IIの冒頭に述べたごとく、労働災害を社会的視角から捉えることによって、補償責任の法理論は、「過失責任主義をとる不法行為理論から、企業危険＝使用者責任の原則に立つ無過失責任主義の適用」へと発展してきている<sup>(1)</sup>。

そのため、災害補償制度は民法上の損害賠償とは異質の、労働法独自の損害補償制度と見る見解が強くなり、これを基盤として、使用者の補償責任の根拠について二つの構成理論が存在する。

一つは、「個人責任原理に立脚する不法行為理論の質的発展段階としての損害補償理論<sup>(2)</sup>」であり、いま一つは、「被災労働者の生活保障の目的と機能とに着目した生存権保障理論<sup>(3)</sup>」である。

後者は、「労働災害に対する資本の側の全面的な生活保障責任を認めるこ

とが、労働災害のもつ特殊的性格を見失わしめないために必要なこと<sup>(4)</sup>」と考える。あるいは、「災害補償の制度と機能（補償関係、補償内容、補償行政）に着目して、統一的に考察<sup>(5)</sup>」しているもので、損害補償の本質につき、従属関係からの生存の保障責任という観点<sup>(6)</sup>から説明しているものである。

前者は、「労働力のにないてたる労働者が資本主義生産様式の下での近代的生産機構の必然的に災害の危険を内蔵する企業に雇用されるのでなければ、生存を維持できない地位にあり、その労働者を自己の支配下におき、労働力を処分することによって利潤をえている使用者は、労働災害が発生した以上は、自己の支配領域に存する不可避の危険の顕在化として、労働者の受けた損害を補償すべきであり、使用者に無過失責任を負わせることはむしろ公平の原則の要求するところである<sup>(7)</sup>」としている。損害補償の本質について、公平ないし企業の責任という観点<sup>(8)</sup>から説明しているものである。

過失責任主義をとる不法行為理論から、使用者責任の原則に立つ無過失責任主義の適用への発展を概観すると、それは「19世紀中葉から20世紀初頭にかけて著しく増大した産業災害の発生に起因している。この時期にはそれぞれの企業は生産組織の機械化、大規模化を大巾に推進したが、その反面、産業災害の発生は激増した。しかもこれらの災害は、被災労働者や附近の住民にとってみれば、予防不可能であり、使用者は不法行為責任を問うにしては、災害防止義務違反の立証がなければ困難という場合が少くなかった<sup>(9)</sup>」のである。

こうした産業災害の多発による労働者の犠牲は、必然的に使用者に対する労働者の団結と組織的な抵抗とを生じ、労働者階級としての意識行動は著しい高揚をみ、使用者に対し作用しうる力に成長してきたのであり、また「これらの企業は、一方では、経営者が如何に注意をし万全の防止施設をしても、とうてい防止することのできない危険を包蔵するとともに、他方ではその企業の利益の帰属者とその危険の被害者とを分離させてしまった」<sup>(10)</sup>の

である。そのため、「災害発生について故意または過失がない以上責任を負うことではないとする不法行為理論は、新たな転換をとげ無過失責任理論を発展せしめ……不法行為理論の基本原理たる過失責任主義は、企業のもたらす危険に当面して修正を余儀なくされた」<sup>(11)</sup> のである。

こうして「企業危険の側面に着目して危険責任の理論（危険な施設の所有者はこれから生ずる損害について絶対的責任を負うべし）が主張され、また企業利益の帰属者とその危険の被害者の分離という側面を強調して報償責任の理論（大きな利益の帰するところには損失をも帰属せしめるべきである）が唱えられる」<sup>(12)</sup> ようになったのである。

では、船内荷役労働による用役生産における、危険を包蔵する企業、大きな企業利益の帰属者とは誰なのか。

#### 注

(1) 林迪広、「災害補償責任の法的性質」新労働法講座8、有斐閣P.22

(2)～(8) 林迪広、前掲書P.34～36

(9)～(12) 三島宗彦、「労働者の災害補償」、有斐閣P.54～55

## 5. 港湾労働者の使用者と港湾の支配的企業

港湾運送事業法によれば、「港湾運送とは、船舶荷役中指定港湾において荷主や船舶運航業者から請負って行われるものをいい、港湾運送事業とは、船舶荷役業者中営利を目的とすると否とを問わず、業として港湾運送を行うもの（港湾運送事業法第2条第1項・2項・4項）をいう」。<sup>(1)</sup>

したがって、船主（海上運送人・船舶運航業者）と港湾運送業は請負関係にある。この請負関係は、「港湾作業の波動性、不安定性の調節弁の役割」<sup>(2)</sup>を果しつつ、下降して、労務供給を主体とする系列的段階的多重的な下請機構を形成している。

こうした請負構造であるがゆえに、とくに船内荷役では、運送貨物の積卸し、特に積付けに関して、船主（本船側）から必ず厳密な指示が出されている。貨物の種類、形状、大小、重量、行先港に応じて、フォアマン等に種々

の意見をきき相談する事があるが、最終的には、船主（船長→一等航海士）の決定により荷役は遂行される。船主（船長→一等航海士）の決定により出された積付けのオーダー（何を何処にどのようにどのくらいの時間でどのくらいの手で積め卸せ）は、フォアマン→班長→組長→一般作業員という系統を経て伝達される。このオーダーは、航海及び積荷の安全にかんがみて絶対的な力を持ち、船主は船内荷役労働に対する絶対的指揮命令権を有しているわけである。

ここで指揮命令というのは、「具体的な労働について個々に指示をうけることではなく、ある程度、作業について判断が委されていても、作業の遂行について包括的にせよ一定の指示がなされている」<sup>(3)</sup>ことであり、船主（船長→一等航海士）の決定によってだされるオーダーは、まさにこれに該当する。

この指揮命令をうけた港湾運送業者は、その代行者として機能し、現場において港湾労働者に対する荷役の監督指図、すなわち荷役に関するある程度の判断と個々の指示をなすわけである。

一般に、雇用は労働力の供給ということが契約の目的であり（民法623条）使用者の指揮命令に従った労働力の給付そのものに対して、その対価として、報酬=賃金が支払われる。<sup>(4)</sup>いうまでもなく、港湾荷役企業と港湾労働者のあいだには雇用関係があり、前者は後者に賃金を支払う。

しかしながら、使用者というのは、「労働者に対応する概念であって、労働者を指揮命令して働くさせる者（労働契約が有効に締結されていない場合であっても、事実上他人を労働者として使用している者を含む）」<sup>(5)</sup>という点から考えれば、賃金の支払は使用者の機能を果しているとしても、これのみにて港湾労働者に対する指揮命令権を持たない港湾荷役企業をその使用者と規定することは十分でないであろう。

一般的にも、誰を災害補償義務者としての使用者と解すべきかは、具体的には労使関係の複雑多様さを反映して判断が困難であるといわれている。<sup>(6)</sup>

このように考えるならば、港湾荷役企業が港湾労働者の、災害補償義務者としての使用者として規定されるよりも、生産手段を所有管理し、労働環境を支配し、労働に対する指揮命令権を掌握しているという、より基本的な使用者としての条件を具备していることから、船主がその責めを負うべき最も主要な使用者と考えることは容易である。

また港湾荷役企業に下請企業としてその存在を要求して（きた）いること港湾荷役料金に関する「利害関係者」としてその決定に大きな制約力をもつこと、またコンテナ化とともに一貫輸送体制の要請による港湾産業への進出、港湾運送業特に港湾荷役企業の排除作用等を考えれば、船主が港湾における大きな企業利益の帰属者であることは言うをまたないであろう。

このような考察により、危険責任の理論、報償責任の理論からみて、少くとも船内荷役労働における第一義的な災害補償義務は、船主が負うべきものと考えるのである。

#### 注

- (1) 河越重任、「港湾労働者をめぐる問題」新労働法講座8、P.373
- (2) 喜多村昌次郎、「港湾労働の構造と変動」海文堂、P.282、P.286
- (3) 池田直視、「適用範囲」新労働法講座7、P.29
- (4) 林信雄、「雇用契約と労働契約」契約法大系IV・雇用請負委任、有斐閣、P.3
- (5) (6) 三島宗彦、前掲書、P.126

#### まとめ

問題を簡約にするために船内荷役労働における労働災害を中心としたが、沿岸荷役、はしけ荷役業についても災害の性質によっては同様な考え方が十分成立つと考える。

その際、船主におとらぬ大きな企業利益の帰属主体である「利害関係者」である荷主あるいは貨物生産者は、当然災害補償義務の帰属者であり、これらは、一般的の不法行為理論で解決できるものであろう。

しかしながら、現状はこれに反して、港湾運送構造の最下位に位置する港

港湾荷役企業がその災害補償義務（当然防止義務も）を全面的に負うているといつてよい。

港湾労働災害に対して、船主は第三者の立場をとり、使用者（ここでは港湾荷役企業）の災害補償と第三者の損害賠償の相互補完に以存しており、実態的には損害賠償責任からも逃れている。判例や通説では、第三者が先に損害賠償を行えばその限度で使用者は補償責任をまぬがれ、また使用者がさきに災害補償を行った場合は、民法424条の類推により使用者は労働者（または遺族）に代位して第三者に対する損害賠償請求権を取得することができる<sup>(1)</sup>のだが、実際には行なわれていないといつてよい。

このような現状からは、港湾荷役企業の負担による労災保険という社会保障制度によって、かえって港湾の労働災害に関する労使関係が明瞭にされぬまま、陰蔽されていると考えることができる。

さらに若干の実状をつけ加えれば、荷役作業前の設備器具の厳密な点検は作業の円滑遂行を考えれば不可能に近い。たとえばカーゴーウォイラーの場合を考えるとよい。したがって形式上点検をなすようになっていても实际上不可能な場合には、その設備器具の管理者が無条件に災害責任を負うべきである。

あるいは監督官庁の検査は、船体・機関、すなわち運航に必要なもの、船員の人命安全に係るものにのみ限定されていて、荷役設備、荷役機械に関しては、すなわち港湾労働者的人命に係るものについては手抜きされている感があるという問題もある。

このような実状からみると、港湾労働災害における労使関係（労働災害のみではないが）を、港湾運送構造のヒエラルキーの中で明確にしていくのは、港湾荷役企業あるいは港湾運送業の力にのみにまたれるものではないことは明瞭であろう。

#### 注

(1) このことについては、労働者災害補償保険法第20条でも、政府は、補償の原因

である事故が、第三者の行為によって生じた場合に保険給付をしたときは、その給付の価格の限度で、補償をうけた者が第三者に対して有する損害賠償の請求権を取得する。前項の場合において、補償をうけるべき者が、当該第三者より同一の事由につき損害賠償をうけたときは、政府は、その価格の限度で災害補償の義務をまぬがれる、と規定している。この場合の労災保険の加入者が同法8条があっても、港湾荷役企業であることはいうまでもない。

最後に、この小論はむしろ実状紹介あるいは現状報告を主体として若干の分析を付したものであり、未だ雑駁なものに終っていることについては御海容を乞いたい。