

新潟県商工労働部編

「港湾労働者実態調査結果報告書」

寺 谷 武 明
(横 浜 市 立 大 学)

最近の港湾の変貌はすさまじい。輸送の革新ないし「近代化」が声高く叫ばれ、とくに港湾労働の分野において顕著である。これまで港湾労働といえば「封建的」性格が指摘されるのが通常である。それを改善するため、港湾労働法が昭和41年施行されたが、必ずしも問題点が解決されたとはいえない。港湾労働は輸送体制のかなめともいえる重要な役割を担っているにもかかわらず、その社会的評価は低く旧来の特殊因襲的慣習や縄張り関係とからみあって、一般人にはあまり覗き見られぬ陰微な世界を形成してきた。港湾労働の「近代化」を言うは易く、実行は難い。なによりも港湾労働の科学的実証的把握なくしては、「近代化」対策も立てられるはずはない。従来、港湾労働の実態調査はないわけではないが、本邦の代表港たる神戸・横浜両港を主要対象としてきた。それは両港の重要性にかんがみ十分理由があることである。しかし、さらに他の主要港や中小港の実態を加えなければ、港湾労働の全体像はよりいっそう確かなものにならないのである。

本書は、新潟港については昭和39年11月、直江津港については昭和40年1月の時期に、「港湾運送事業所の実態及び港湾労働者の就業状況、雇用状況等の実態を把握して、港湾労働対策の基礎資料とすることを目的」（2ページ）として行った調査の結果をまとめたものである。事業所の調査は、事業、雇用、労働条件、荷役に関する事項を、労働者の調査では、属性、履歴、家族および収入、就業状況、意識に関する事項をあつかう。

調査結果を抄出しよう。まず新潟港であるが、同港の港運業者は14社あり、そのうち10社は雇用規模が100人未満にすぎず、500人以上の業者は1社にとどまる。雇用形態別にみると、総従業員1,903人のうち、常用（臨時54人を含む）1,629人、85.6%、日雇274人、14.4%（15ページ）となって、常用化がいちじるしい。本書でいう常用

とは、雇用期間について特別の定めがなく、常時雇われている者、臨時とは日雇ではないが事業の繁忙期に2、3か月の短期の契約で臨時に雇われている者、日雇とは日雇または1か月において30日以内の期間を定めて雇われる者をそれぞれ指している（19ページの「主なる用語の説明」より）。臨時と日雇を区別しているところは、裏日本特有の季節の出稼労働事情の反映であろう。それにしても、表日本では通常となっているいわゆる「直行」「顔付け」等といわれる常用的日雇という形態は裏日本では存在しないのであろうか。本書でいう「臨時」など、まさにそれに属するようにおもわれる。

港運業者はそれぞれ各種の事業を兼営し、専業は皆無である。兼業の内容は通運事業、陸上運送、倉庫業、海運業等運送関係事業を営み、1事業所あたり平均3業種を兼営している（16ページ）。そのため、作業別就労状態をみると、全事業所の総就労延人員3万6,400人のうち、港運業以外に就労したのは、2万4,500人、港運業に従事した人員は1万1,900人とどまる。つまり事業体からみれば港運業は $\frac{1}{3}$ の比重を占めているにすぎない。港運業の就労労働者の内訳は船内33.8%、沿岸26.5%、運転手機械操縦者等その他労働22.4%、はしけ4.3%である。また雇用形態別にみると、港運業に就労した1万1,900人のうち、日雇は2,500人弱で、日雇依存率は20.7%である。作業別では沿岸荷役で29.9%に達し、船内荷役の24.3%を越えている。港運業の1日あたりの平均就労人員は、495人で、その内訳は、常用398人、臨時7人、日雇90人である（17ページ）。

1か月（昭和39年10月）の作業取扱日数は、日雇のはしけ労働者が31日とフル操業であり、最低は常用船内労働者の15日である。船内日雇でも19日働いているのに、常用がそれを下廻って、月の半分もアブれているとは顛倒した現象であり解せない。月の半分しか就労できない常用は、はたして常用の名前に値するものであろうか。日雇と変らない常用が多いとは、雇用形態別の分類がまちがっているのではあるまいか。しかるに、月間1人当たり平均就労日数になると、常用22.7日、臨時9.8日、日雇12.3日（18ページ）という数字を得られるから、ますますわからなくなってくる。日雇は船内荷役で上記のごとく19日、はしけで31日（常用28日）、沿岸で15日（常用17日）、その他で31日（常用22日）というように、常用労働者よりも就労状況がそれぞれよいにもかかわらず、月間1人当たりの平均就労日数になると、日雇が常用より10日も下廻っ

た数字を示すのは、なぜであろうか。

つぎに港湾常用労働者の勤続期間別構成をみると、10年以上の長期間勤務者が、877人のうち282人32.1%と最も高く、定着性が強いことを示している。5年以上10年未満の18.3%と合すると、50%を占めていることになり、良質の労働力が確保されているようである。その半面、過去1年で入職者110名（入職率12.5%）、離職者127名（離職率14.5%）と離職者が若干上廻っているゆえ、絶対数が減少しつつある。これは勤続年数の少ない層が流動しつつあるものと察せられる。年令別構成では50才以上11.1%、35才以上49才までが41.8%で、この両層で53%と過半数を占め25才未満の若年層が9.1%と少ないこととあいまって、労働力の中高年化が進行している（18ページ）。

一方、日雇の雇入経路をみると、39年10月中の延8,158人のうち、直接募集が89.6%と圧倒的であり、職安は710人8.7%、縁故139人1.7%にすぎない（19ページ）。職安の無力さを如実に示している。

以上は新潟港の港湾業者に関する概況であるが、つぎに港湾労働者について紹介したい。調査対象労働者1,159人に調査票を配布し、1,054枚を回収（回収率90.9%）したのであり、回収率の高さから、悉皆調査にちかい。

生活状況は4人家族がもっとも多く22.0%、ついで5人家族20.7%で、平均約5人の家族数であり、日雇にかぎっても4人ないし6人が58%を占め（25ページ）、日本の平均的家族構成とかけはなれてはいない。家族のうち本人を含めた就業人員を調べると、1人の就業者は44.8%、2人就業は21.0%であり、半数ちかくの家庭は港湾を生活の場としている。雇用形態別にみると、常用・臨時とも1人就業が多いが、日雇は2人就業が43.6%といちじるしく高い（26ページ）。これは日雇の低賃金と雇用の不安定性を語るものであろう。

港湾労働者のうち家業をもつものの24.8%となっており、そのうち農業が19.9%、商業2.4%である。雇用形態別にみると、日雇は62.1%と過半数以上が家業をもち、その片手間に港湾で働いていることになる。家屋状況は自家所有が67.6%と断然多く、借家住い17.3%（27ページ）とあわせて6大港の住宅困窮とくらべると住宅事情は恵まれている。

つぎに入職経路では、総数1,030人のうち縁故紹介738人（71.6%）、直接応募146

人（14.2%）、職安紹介40人（3.9%）というように、縁故をたよって就労している者が多い。これは、さきにあげた事業所側からみた日雇の雇入経路の直接募集89.6%、縁故紹介1.7%とは逆転している。日雇・常用を含めた労働者の数字としても、業者からの縁故就職が微々たるもののなのに、労働者側からは縁故就職が圧倒的に高いということはどういうことなのであろうか。どうも両方の側の事情が相応しないので理解できない。もっとも職安の役割が効果的でないことは一致しているのは皮肉である。

つぎに就職した動機は、「適当な仕事になかったため」やむをえず港湾に仕事を求めたという消極型が43.9%と最多である。しかし、「失業していたため」という生活型の10.2%を押えて「港湾労働がよいと思ったため」という積極型が30.1%も存在する（31ページ）ことは驚異である。裏日本の港湾がそれだけ人間的なふんい気をもつということであらうか。このことは、転職希望の有無調査でもある程度裏づけられている。すなわち、調査対象者1,031人のうち、今後も港運業に継続して雇用されたいと希望するものが606人（60.7%）の多数にのぼるのである。これにひきかえ、転職希望者は405人（39.3%）であり、その理由別では「賃金が少ない」ことが80.7%を占めている（32ページ）から、賃金が折合えばこれらの人々は港湾で働くことを必ずしも拒否しないことになる。一般的には港湾労働者の意識は、ほとんどが転職希望であり、たとえ賃金が高くても、港湾にとどまることを快しとしないものであるが、新潟港の場合の港湾労働者は、生活の場としての港湾と密着していて面白い。

直江津港については港運業者6社（労働規模別100人未満4社、200人未満2社）をとりあげる。新潟にくらべると業者の規模は小さいし、6社を合計して常用（臨時を含む）は366人（88%）、日雇50人（12%）と数も少ない。1か月間に就労した日雇港湾労働者は、3,700人のうち70人にすぎず、日雇依存率は1.9%と問題にならない。日雇の雇入経路は、新潟と同じく直接募集が98.4%、職安は1.6%にすぎない。また常用の67.4%は35才以上の中老年令層で占められ、新潟と同じ傾向を示している。

労働者の調査は対象労働者184人のうち、155枚回収（回収率84.2%）であるが、新潟にくらべるとはるかに標本数が少ないので、それだけ偏差は大きくなってあらわれることもある。たとえば、家族構成は平均約5人と新潟と同じであるが、就業人員をみると新潟のような1人就業よりは、3人就業が28.6%、1人就業28.0%、4人就業18.2%（45ページ）と分散している。雇用形態別にみると、日雇は3人および4人就

業が32.3%といちじるしく高く新潟港よりも、家族ぐるみの色彩が強いのである。

入職経路は新潟と同じく縁故紹介が64.4%と最も多く直接応募22.2%、職安7.4%となっている。動機は新潟と同じく「適当な仕事がない」がトップで、「港湾労働がよい」「失業していた」とつづくのである。転職希望の有無では、今後も継続して働きたいとするものが新潟よりも比率は高く77.2%に達している。転職希望者のうちその理由として賃金が少ないことをあげるのが大半であって（52ページ）、この点は新潟と同じであった。

本書の内容は以上で尽きるものではないが、評者の関心をもつ点をあげたのであるが、表日本とくらべていちじるしい相違が目につく。すなわち、日雇依存率がきわめて少ないことである。6大港では本調査と同じ時点の昭和39年をみると、港湾運送業全労働者の依存率31.9%、船内では54.8%、沿岸38.2%（運輸省「港運統計」）という高い依存度を示していることと対比すれば、一目瞭然である。これはあるいは新潟の港湾が、「本船の接岸による荷役作業が殆んどである」「労働需要にみられる波動性は少ない」（「はしがき」）ことに基因するかもしれないが、それではどうして新潟では波動性が少ないのかという根本的な問題にぶつかってこざるをえない。

本書は港湾労働法制定前の調査であるが、港湾労働者のあっせんに関しては、公共職安の役割はきわめて小さかった。これでは、職安の機能を強化して直接募集を廃止することを狙った該法施行後において、職安がはたして効果的な機能を演じることが可能であるのか、大いに疑問を生じる ところであり、また関心を そそるところである。

そのほか、各種統計資料が収められているので、港湾労働関係の基礎資料として有益であることを付記して筆をおく。

新潟県商工労働部職業安定課編

昭和40年1月，B 5 判，94ページ，非売品