

# 港湾における賃労働と荷役業の

## 成 立 と 展 開

—日本港湾労働の一研究として—

玉 井 克 輔

(海上労働科学研究所)

### 目 次

1. はしがき
2. 港湾における賃労働の成立・原始的蓄積
3. 原始的蓄積期の港湾労働者
4. 原始的蓄積期の仲仕組織・港湾荷役業
5. あとがき—まとめと補遺をかねて—

### 1. は し が き

港湾において、日本資本主義の原始的蓄積期から国家独占資本主義の今日に到るまで、一貫して変わらないのは、その用役生産における日雇労働者への依存である。港湾労働は実に日雇仲仕・日雇港湾労働者によって維持されてきたといっても過言ではない。

にもかかわらず、正当な労使関係の外にあつたかれらの歴史を知することは、きわめて困難である。隅谷三喜夫氏はその「日本賃労働史論」のあとがきで、資本の場合と異なって賃労働は自己の歴史について、殆んど何らの記録を残していない、といっておられる。まさにその数少い記録のなかでも、封建的労働組織の員一としての常用仲仕については、まだ何ほどの根拠を認めることができるのは幸いであるが、日雇仲仕を知る道筋は、特に時代を逆上るほど仲仕以外の日雇や他の貧民層の中にまぎれており、判然しがたい。

しかしながら、港湾における賃労働の成立や港湾荷役業(仲仕組)や海運業の資本蓄積(荷役業はきわめて小規模)に、主要な役割を果たしたと考えられるかれら日雇仲仕に関しては、なお究明されるところがあってもよいのではな

いだろうか。そのことは、ひいては常用仲仕や荷役業（仲仕組）の分析に役立つものであろうし、またさらに、今日の港湾における生産構造、雇用構造、労資関係、労働運動等を識る一つの有力な手がかりになるはずである。

しかも港湾における賃労働や荷役業は産業資本や交通資本の確立、発展、貿易の振興、戦争や労働運動などと密接有機的な関連の上に把握されるべきであり、原蓄期においてはことさらにそれが要求されると考える。

本論はこうした問題意識になった日浅い日本港湾労働研究の一部である。不十分な点もあり試論というよりもむしろ覚書きの域をでないかもしれない。大方の厳しい御批判をいただければ幸である。

## 2. 港湾における賃労働の成立・原始的蓄積

日本資本主義における産業資本の、原始的蓄積のための賃労働者は、幕末、すでに存在した寄場人足としての徒刑囚や貧民、あるいは都市貧民や浮浪者に加えて、明治新政府の政治課題であった秩祿処分と地租改正によって創出された。

秩祿処分は、1869（明治2）年から1876（明治9）年にかけて行われ、これによってそれまでの身分制度は解消はしたが、結局、全国157万にも達する没落窮乏士族が生み出された。

地租改正は、1875（明治8）年にはじまって1881（明治14）年に完了した。改良された地租自体の特徴は、封建時代の貢租に匹敵するほどに高率であり、まったく金納に統一されていた。<sup>(1)</sup> こうした高率の金納地租は、商品経済の農村への滲透を促進し、商人高利貸の進出を促し、農民層の大規模な分解を進展し、多量の下層貧農民層を積出した。<sup>(2)</sup>

さらに殖産興業政策による新産業・移植産業の導入興隆にともない、封建時代からのギルド職人や中小商人層などの没落が始まり、それによっても賃労働者は供給された。

こうした人々の多くは半プロレタリアートとなり、あるものは農村賃労働者として農村およびその周辺に滞留し、あるものは他県への出稼におもむき、次第に大量に都市下層に流入沈澱していったのである。

農村における潜在的過剰人口のうち、幸か不幸か疾病を免れ、しかも家族制度の温床に恵まれなかった部分にして否応なしに都市に流出せしめられたものは、工場労働者となりえない限り、日雇人夫、車力、仲仕などとなり、かかるものとして一家を形成するほかない（風早八十二「日本社会政策史」53頁）

と指摘されているように、かれらのなかから、当時開港によって外国貿易が開始され、次第に繁栄期を迎えるようになった、神奈川（横浜港）、兵庫（神戸港）、箱館、長崎などの新興港湾都市に流入してきた者が少くなかったのである。<sup>(3)</sup> 「神戸港開港三十年史」は、その間の情景を次のように伝えている。1870（明治3）年のことである。

世上は一般に飢饉と称し、南京米の続々輸入さるる時勢なれば、細民は四方より遠きを厭わず、老も幼も男も女も波濤の如く神戸に向いて群入し、市街に乞食の多きこと、実に前代未聞の有様なり……。

こうした細民と呼ばれる貧困窮乏層の都市流入は、1871（明治4）年12月に、太政官が各地方長官にその処置について通達を行っていることから、全国的な現象だったと理解される。<sup>(4)</sup>

港湾における荷役労働が、乞食・浮浪者と化したかれらにとって、その労働力をてっとり早く売ることのできる有力な労働力市場であったことはいうまでもない。港湾地域一開港場に謂集したかれらの多くは、以下に述べる労働力確保・固縛策によって定着し、あるいは定着を余儀なくされ、やがて既存の封建的労働組織である仲仕組織とともに、一部は新らしい封建的労働組織を形成し、固定的あるいは浮動的に港頭に荷役する賃労働者＝港湾労働者となっていったのである。

たとえば神戸港では、村年寄たちの肩入れで、当時すでに人いれ稼業（労働力供給業、港湾仲仕としてだけではない）を行っていた関浦清次郎に、県当局が7500両の大金を援助し、建坪500余坪の俗に百人部屋といわれる人足の屯所を建築して浮浪者を収容させている。百人部屋は日雇仲仕の寄場であ

ると同時に浮浪者の収容場であり、1872（明治5）年の半ばには、収容者数は、港湾仲仕 200名の外無宿の乞食、不具者、前科者等 1,000名を越したといわれ、かれらは港湾荷役には鑑札を与えられて就業した。この百人部屋は1874（明治7）年まで続いている。<sup>(5)</sup> こうした、その施策の当初から授産所的な性格をもった人足寄場は、おそらく当時としても例外的なものであろうが、これによって治安対策としての浮浪者取締と同時に港湾労働力の貯留が可能となったわけである。

1873（明治6）年2月、東京営繕会議所は、「封建体制の動揺から生じた窮民及乞食を救恤するとともにこれを生産労働者に陶冶すること」を意図して、上野に養育院を設け、240名を収容し、日雇会社を設立させ就労の便をはかっており、他の都市にも類似の窮民救済施設ができている。上記の百人部屋は、これらに似た港湾版といえる。

横浜港では、鈴木要蔵<sup>(6)</sup>が、町会所の設けた人足会所の頭取りの免許を与えられ、荷役、土木工事一切の総頭取として労働力供給を行った。この人足会所は現在の元浜町1丁目にあり、鈴木要蔵はその裏に小屋を造り沖荷役の仲仕を住まわせており、小屋は当時要蔵部屋と呼ばれた。かれはさらにこうした部屋を配下の世話役や小頭に市内のあちこちに造らせている。また朝田又七<sup>(7)</sup>なども、やはり沖仲仕部屋を造っている。

大阪港では、仲仕は梅本町天満堂社内におかれた人足世話方出張所より供給され、岩国屋和三郎<sup>(8)</sup>、政田屋源兵衛、福島屋嘉兵衛らがこれを取扱った。かれらは沖行や神戸行のために常用人足を擁し、不足の折には地日雇の人足を雇入れたもので、当然人足の起居する「部屋」あるいは「寄場」のあったことは想像できる。

このようにいずれの港においても、固定的な港湾労働力は「仲仕部屋」によって確保・統制されたのであるが、横浜港や大阪港における「仲仕部屋」と神戸港の「百人部屋」とを同列に論ずることはできない。後者は授産所的

性格を有しており前者にはそれがみられないが、後者はなによりも日雇仲仕の確保供給にあてられたものであり、前者には常用仲仕が起居したからである。もっとも日雇仲仕については、必ずしも常に百人部屋の如きものがあつたわけではない。しかしながら、たとえば鈴村要蔵がその配下に造らせた吉浜町、石川町、松景町、中村町などの「部屋」には、日雇仲仕にあてがわれたものもあつたのではないだろうか。

常用仲仕、日雇仲仕については、次に述べるが、体力さえあれば、不熟練労働力のままで十分通用しえた当時の港湾荷役では、日雇仲仕でも力量才覚のある者は、旧来の仲仕組の一員たる常用仲仕に上向し、不安定（経済的だけでなく身分的にも）な生活を脱け出ることができたが、それは限られた者たちでしかなく、通常かれらの間には身分的な一線が画されていたもののようである。したがって常用と日雇とが同居していたとは考えにくい。

明治初年の日雇仲仕の「部屋」あるいは「部屋」以外の日雇仲仕の統轄形態については、残念ながら記録が少いが、それは常用仲仕の「部屋」に準じたものと推測される。

明治初年の諸救貧策は「やゝ賃労働形成に視点をおいたものもないではないが、大部分小生産者育成を志向していたのであり、それは当時未だ不熟練の窮民労働者に対する需要が總体的にさして大きくなかつたことに対応する<sup>9)</sup>」といわれているが、港湾においては小生産者育成よりも、賃労働者として不熟練の自由な窮民労働者をこそ必要としたのである。

しかしそうであるにしても、生産手段の幼稚な当時では、荷役需要もさして大きいものではなく、百人部屋などの場合、上野養育院の如き賃労働者形成の明確な意図よりも、むしろ浮浪者の取締・収容にこそより視点がおかれ、就業さえも取締りの一形態であつたと考えられる。

以上に概観した如く、港湾における賃労働は、基本的には「部屋制度」を媒介にして形成されたものである。

- 注 (1) 「地方官心得」の検査例では、41反の収穫米1石6斗、石3円としてその代金4円80銭のとき、地組は1円22銭4厘、村入費は地租の3分の1、すなわち40銭8厘、地租と村入費とを合せると1円63銭2厘となり収穫米代価の3割4分となる（「日本における資本主義の発達」19頁。以下「発達」と略す）。
- (2) 当時の地租滞納者総員の7割2分は、其の滞納の原因貧困にありという（「日本産業資料大系」(2)、424～425頁）。
- 隅谷三喜男「日本賃労働史論」は、農民層の分解による賃労働の形態を、1農村マニユの展開を基盤として、農村地帯に生じた賃労働需要に対し、周辺農村の中貧農の中から析出されたもの、2中貧農の過剰な労働力が自己の周辺において雇用の機会を見出しえないため、単身遠隔地の工場・鉱山その他へ出稼ぎするもの、3農村における生活の破綻から一家をあけて、あるいは一家離散して都市下層に流出したもの、と三つに分類した上で、「明治前期の賃労働は農民層との関係から云えば、通勤半プロレタリアを主軸として形成されていた」としている。
- (3) 渡辺徹「明治前期の労働力市場形成をめぐって」は、この点について、「これら労働力群（仲仕・土工等）も直接農村から流出したものであるよりは、都市貧民・浮浪者の流入が主であったと思われる。……勿論このことは農村から全く流出しなかったというのではなく、農村よりの流出や出稼労働の存在を全的に否定するのではなく、それが主体ではないということとどまるのである」といっている。
- (4) 大島藤太郎「封建的労働組織の研究」170頁。以下「研究」と略す。
- (5) 「神戸港開港三十年史・乾」407～409頁。
- (6)、(7) 鈴木要蔵は当時開港場の顔役であり、1873年（明治6）には、沖仲仕の鑑札制度ができ、かれはその取扱の権限を一任され、沖人足鑑札の元締となった。朝田又七は、駿河出身の博徒であるが、後に朝田回漕店として、三菱会社汽船の横浜港における取次を一手に引受けた。
- (8) のちに同業の仲仕組織である福村屋や丹波屋と合同して仲仕組合富島組を創立し、大阪商船会社の大阪港における荷役を専属に行った。
- (9) 隅谷「前掲書」92頁。なお「前掲の窮民の析出と陶冶」については、同書74～94頁参照。

### 3. 原始的蓄積期の港湾労働者

江戸時代には、船積貨物の水揚げや配達に従事した者を、大阪独特の方言で仲仕とよんでいる。これは古くは、仲使、仲土、仲子といった字を用いているが、仲衆あるいは仲間衆から転訛した言葉であるといわれる<sup>(1)</sup>。また仲仕を江戸では俗に小揚げ<sup>(2)</sup>と呼び、尾道あたりでは仲背の字を用いている<sup>(3)</sup>（以下特別の場合を除き仲仕の語を用いる）

仲仕には常用仲仕と日雇仲仕があり、神戸ではこれを常人足、部屋人足、臨

時人足といった呼称で区別していた。部屋人足と臨時人足は「部屋」に住んでいるかいないかの違いであり、いずれも日雇人足である。

ここで注意しておかねばならないのは、常用仲仕、日雇仲仕といっても、それは機能的身分的にみた名称であって、実際に労働力を必要とする雇主との関係は、あくまで日々の雇用関係でしかなかったということである。すなわち、当時の常用あるいは常という文字は、現今の如く、固定した雇用関係を意味するものではなく、むしろ封建的労働組織における組親方と子方の固定した人間的結合関係を意味すると考えるのが妥当であろう。

明治の中葉までは、まだ沿岸航路を主とする 100 トン前後の小型木造帆船（和船）が圧倒的に多く<sup>(4)</sup>、積荷も 100 ケ以上になることは少なかったため、荷役に多人数を必要としなかった。したがって、封建的労働組織の荷役を家業とした仲仕組は、家業経営事務と直接の荷役労働とにたずさわるだけの、極めて小規模の組織で十分であり、常時は小数の常用仲仕を保有していれば足りたのである。

また、荷役需要の間断や不足の折には、親方はかれら子方仲仕に対して経済的責任を負う、いわゆる面倒を見ねばならないわけであるから、大多数の常用仲仕を擁するには、自ら限度があったであろう。

荷役方法そのものも、まだ極めて簡単であった。その指揮監督にも格別の責任者をおかず、仲仕を連れていった係りの者が荷物揚降しの事務を兼ね、貨物も一ケづつ揚降ししていた<sup>(5)</sup>。しかしながら、こうした小規模の荷役であっても、海上運送が（特に帆船や機帆船であれば）予測不可能な自然条件に大きく支配される限り、荷役需要の波動性<sup>(6)</sup>は本来的に不可避であり、常用仲仕で不足した場合は日雇仲仕、日雇人夫が調達されるのが常であった。この不安定な日雇労働力に依存する港湾労働力の供給構造は、現在に至るまで一貫して変っていない。

明治初期、仲仕の荷役は、外国船舶が主な対象であった。当時の貿易は専ら外国商人の専制に牛耳られており、貿易貨物の海上輸送や取引上の手続な



どは、ほとんど全てが外国船舶、外国商人に依存せざるをえなかったのである。下表の如く、明治末期においても、なおかれらの輸出入貨物取扱の割合は大きかったのであり、したがって、日本人の仲仕組は、大阪商船会社直

横浜港・神戸港内外商別輸出入取扱割合 (%)

	神 戸 港				横 浜 港			
	輸 出		輸 入		輸 出		輸 入	
明 治	内 商	外 商	内 商	外 商	内 商	外 商	内 商	外 商
1900 33	—	—	—	—	23.2	76.8	28.6	71.4
1901 34	24.8	75.2	37.0	63.4	—	—	—	—
1906 39	36.5	63.5	46.6	53.0	—	—	—	—
1909 42	—	—	—	—	41.4	58.6	45.3	54.7
1911 44	51.5	48.5	63.8	36.2	—	—	—	—

注 神戸港は朝日新聞社「日本経済統計総観」236頁 横浜港は「横浜貿易新報」第3174号（明治43年2月23日）による。

結した富島組の如き例外もあるが、かれらに傭われて実際の荷役労働のみに従事するのが一般的な傾向であった。

このように港湾の用役生産を規定する経済的客観的諸条件は、揺籠期にある日本資本主義ではまだ緩やかであり、その労働形態も、何ほどか幼稚で単純なものであったが、労働の場を離れた生活状態はどのようなものであったか。

まず常用仲仕の場合であるが、かれらは通常は所属する仲仕組の一員として、仲仕部屋に起居していた。部屋住みの多くは独身の平仲仕で、妻帯者は1戸を構える—といってもせいぜい粗末な長屋などであったが—のが普通であった。組では、妻帯すること自体が満足のゆける実力ある働き手を意味したのである。



こうした仲仕部屋は、本質的には納屋制度と同じように、賃労働の拘置・陶冶・統轄を目的とするものであるが、その内部統制のための厳重な階級制度、あるいは世話役や小頭級による逃走防止の監督などは、さきに述べた比較的緩やかな労働条件のもとでは、後年みるようにさほど荷酷なものではなかったと思われる。この点、村落を離れた山間にあって、掘れば出る、逆に掘らねば出ないという鉱山業における熾烈な資本原蓄に貢献した納屋制度と必ずしも同列に論ずることはできないのではあるまいか。

しかしながら、部屋住みするために親方には部屋代または屋根代を払わねばならず、部屋代以外のあれこれも含めて、それらは大程賃金から天引されたのである。したがって仲仕の実収入は賃金の数割減であった。

親方は、請負賃の一部を仲仕賃金として支払い、一部を荷役用具の整備購入に費し、残りを自分の利益としたから、たまたま荷役能率が上り増収があっても、時に多少骨折賃が余分に貰えるくらいで、仲仕たちは、それについてはほとんど干与できなかったのである。その反面欠損がでても仲仕の負担はなかった（もしあれば、かれらは組を離反し、組織は崩壊するであろう）が、実際にはよほどの旧式船でない限り、荷役による欠損が生ずることはなかったといわれている<sup>(7)</sup>。

仲仕組親方の利益は、封建的身分関係に依拠した、この単純な搾取機構にあったのであるが、それは資本蓄積というには同じ搾取基盤にたった海運業に比すれば、無いに等しい小規模なものにすぎなかった。

ともあれ、常用仲仕はこうした身分関係のなかでは、人並な生活を保つことはできた。しかし日雇仲仕の生活は、きわめて惨めなものであった。

「アンコなに食うアブれたときは、蛸にさとされ足を食う」といわれたのは、後のことであろうが、この言葉そのものが日雇仲仕の生活であった。

百人部屋の如きに収容されていた者は、授産所的収容所相応に整った施設であり、まだしもましであった。

日雇仲仕の多くは、開港地に流入滞留した零落細民ないし貧民<sup>(8)</sup>が、たか

だか1分か1分1朱の低賃金で冷酷、非情に酷使され、自らを摩滅させつつも生き残って港域に定着したものであろう。がそれでもなおかれらは、仲仕周旋業や労働下宿という縄張りをもった人入れ稼業によって、すでに就労過程における搾取を経て供給されねばならなかった。この点「部屋」の機構とよく似ている。

時代は少し後になるが、1891（明治24）年2月21日付の朝日新聞は、日雇仲仕の窮状を次のようにつたえている。

彼らの生活状態の一端を窺ってみるに、わずか2畳ばかりの小部屋に5・6人も同宿、1枚の煎餅布団にくるまって起居し、食事は軍隊の残飯をもらいうけてすませるといった有様であった。24年頃は物価も比較的安く、1日5銭もあれば何とか口すぎできたが、彼らにはこの小額すらまゝならなかったようで、当時ある慈善家が、1日3銭5厘で生活できる部屋を難波村に建てた……此等の家賃は日済にても畳2畳、釜1つを付けて1日1銭2厘より1銭5厘、蒲団2枚付で2銭7厘より3銭が飛び切り、食事は師団の残飯を1日分1銭2厘より3厘位、夫に3厘程の香物代を合せて4銭5厘もあれば威張ったものなり。（数字はアラビア数字にかえた。以下同じ……引用者）

これを1890（明治23）年の足尾銅山坑夫の生活とくらべてみる。

通常24銭をもって1日の稼賃とす。……其中より13銭（後に12銭5厘とす）飯場料及5分金と唱へ1日1銭2厘を引去られ、之に加ふるに草鞋2足代2銭、油1合3銭5厘、菜代少くとも3銭（菜代多きが如しと雖ども、飯場より与ふるものは三度共に味噌汁にして、之に塩及び醤油を混合するが故に、酸味食うべからず。故に堀子は別に菜を買い求めざるべからず）を費し、喫煙者は成るべく節用して1銭の烟草を用うるとせば、1日合計23銭7厘を要す。余すところ僅かに3厘にすぎず。

この坑夫の立場は、常用仲仕と同列の常夫であろうが、「余すところ僅かに3厘にすぎず」といっても、1日23銭7厘を要した（その3分の2以上が飯場頭の搾取であったにしても）生活にくらべれば、「4銭5厘もあれば威張ったものなり」という生活は、さらに単純な、人間であることを奪われた労働力再生産機械となっているにすぎなかった。

1891（明治24）年といえば、すでに官業払下げによって、財閥は着々とその産業資本を確立し、本格的な資本蓄積が強行された段階に入っている。したがって明治初年は上と同様ではないであろうが、窮状においてそう大きな差異はないと考えてまちがいあるまい。

- 注 (1) 仲仕については、他に、地方によつて、風太郎、出面、アソコ、権蔵、どんごろし、ゴモ、人足等の名称もあり、その発生期は不詳であるが、多くは日雇仲仕を指していると考えられる（北海道総研編「港湾労働」162頁参照）。とくに出面は、ですらともいうが、daymen が語源といわれ、文字通り日雇の意味が現わされている。
- (2) この言葉は、今日でも築地市場などには残って使われている。たとえば、漁船から魚河岸に魚を陸揚する専門の会社を小揚会社といい、その料金を小揚料金というなど。
- (3) 「大阪港史・第3巻」77頁。
- (4) 西洋型登簿船数のA船質別隻数（統計年鑑）によると、1887（明治20）年の不登簿船を含む100吨以下の船舶は、汽船で鉄鋼製が10隻、木鉄交造が6隻、木製が347隻、木製帆船が1,039隻、合せて1,402隻であり、総数1,631隻のおよそ90%を占めている。
- (5) 『大阪港史・第3巻』25～26頁。
- (6) 和船特有の構造からくる制限一単帆が檣の正中に懸つて逆風・横風の利用が困難であること、釘着不完全で耐風波性が少ないこと等がいわゆる風待ち潮待ちを不可避ならしめ、天候不良に基く季節的休航を余儀なくさせたのである（富永祐治「交通における資本主義の発展」29頁）。
- 和船の一例であるが、まだ船舶の機械化がなされていない時代は、「波動性」は経済的要因もさることながら、船体構造や推進力に基く堪航性によるものが大きかったと思われる。
- (7) 「大阪港史・第3巻」81～82頁。
- (8) 細民・貧民・窮民については、当時の社会階層としては、明確に区別されている。すなわち、細民は大体定職をもち生活も安定しており、その中核は職人であった。が一部には人足、日雇を含んでいた。貧民は、その中核は人力車夫と職人の手伝い、その他の日雇労働者、すなわち、不熟練の筋肉労働者であつて、その生活は家族労働によって辛うじて維持される程度であつた。いづれもその居所が、貧民窟や裏店住いであることにおいて変りはない。また窮民は、まさに救恤の対象となる貧民の最下層、極貧者を指す。したがって本来の賃労働者となるのは、細民であり、貧民はこれに準じたといえる。多くの場合、貧民は世代的に細民層へと上昇した（隅谷「前掲書」107～111頁）。

#### 4. 原始的蓄積期の仲仕組織・港湾荷役業

前項でみたように、明治初期には仲仕組の親方自身が子方と共に、直接荷役に従事し現場で指揮監督し、記帳するというように、経営者（使用者）と労働者の機能は、必ずしも明確な分化をみてはいなかった。

1887（明治10）年代に入ると、わが国近代的海運業の勃興と共に、それに所属した荷役専門業者が現われ、経営と労働の分化が進み、請負賃や荷役賃に関する制度が次第に形成されるようになる。そうした荷役業の主だったもの

をみてる。

1885（明治18）年日本郵船会社が発足すると、神戸では海栄舎がその港湾荷役の元請となり、沿岸荷役の専業者として郵船陸仲組が生じ、横浜では、前述した朝田又七<sup>(1)</sup>による朝田回漕店が、三菱会社汽船横浜港取次屋と称して、いまでいう一般港湾運送事業を営むようになった。

日本郵船会社の前身は、すでに1875（明治8）年のわが国初の近代的海運業の創始三菱汽船会社にあることを考えると、特定の契約こそなかったが、商習慣なり縄張りなどによるお得意として、常時荷役を請負うといった仲仕組がいくつか存在していたものであろう。

1884（明治17）年に創立した大阪商船会社は、大小の瀬戸内海海運業の合併によるが、その場合には仲仕組の福村屋、丹波屋、さきにあげた岩国屋などが合併して仲仕組合富島屋をつくり、大阪商船会社専属のステベドアとなっている。かれらは合併前の各船主に所属していたもので、これによっても、海運業・船主と仲仕組との専属的結合関係は、旧くから存在していたことがわかる。

このように日本船主による海運業の発展が、仲仕組の営業形態に与えた影響はきわめて大きい。従来の地域的な営業の縄張りは、むしろ船主と荷主との間に結ばれた請負契約関係に基く営業権に変わることになる。結合した船主や荷主の発展は、そのまま仲仕組の発展となる。外国船も含めて、数社の荷役を一手に引受けたり、沖荷役（沖仲仕）から舢舨運送（舢舨頭）、沿岸荷役（浜仲仕）までを総括して請負うような大規模なものも成長してくる。

1886（明治19）年に大阪府会に対して一議員が、「仲仕業は社会的に独立の営業基礎をもち相当収益をあげているのであるから……特別課税せよ」と建議したのに対して、「かれらはこれまで車税を納めてきており、よしやそれを納めていなくても、仲次間屋<sup>(2)</sup>（運送取扱業者）に対して一種の被用者的立場<sup>(3)</sup>におかれているので課税は適当でない」と否決されている。

このことは当時の仲仕組の営業状況を物語っているが、すでに仲次間屋と

いう仲介の元請的存在があり、海運業に直結した例を除いては仲仕組はその下請的立場となっていたことが分る。すなわち、組織規模の大小にかかわらず、荷役業が本来的に従属性の業であったことを示すことができる。

業として相当収益をあげていながらも「一種の被用者の立場」というのは、いゝえて妙であり、今日の専属的荷役下請業の性格をも適確に表現している。まさに「資本による労働者の搾取が、こゝでは労働者による労働者の搾取を介して実施される<sup>(4)</sup>」本質は、こゝでは、仲次問屋＝元請に対しては被収奪者であり、仲仕＝港湾労働者に対しては搾取者である二面性を見せており、それは荷役業発生のときから、すでに備わっていたことになる。

ちなみに、明治10年代に発足した荷役業者を列举すると次のようなものがある。

1873（明治6）年 神戸、上組。横浜、村山組。

1879（明治12）年 神戸、ニッケル商会（外人経営の元請）。

1880（明治13）年 神戸、船船会社（元請）。

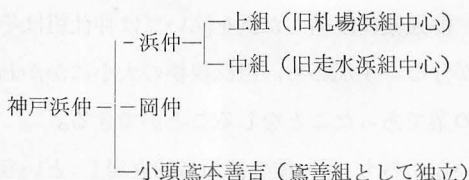
1882（明治15）年 横浜、横浜回漕会社（船船業者）。

1884（明治17）年 神戸、神戸棧橋会社。

これらのなかから、典型的な発展を見せたものとして、上組と神戸棧橋会社についてとりあげてみる。

上組の発展史は、封建的労働組織の仲仕組が、その基本的性格を維持したまま近代化する港湾運送様式に適應して、営業形態を形成し、発展拡大させ企業としての成立をみた好個の実証である<sup>(5)</sup>。

神戸開港の当初、神戸浦には伊豆半七郎を差配人、判頭とする神戸浜仲と称し、運上所に詰所を有し水揚運搬の人足請負を業とする御用常 人 夫 が あり、沖行、水揚、薦などの職種が一括されていた<sup>(6)</sup>。神戸浦が次第に発達してくるとかれらの作業場も拡大し、1873（明治6）年、神戸浜仲は次のように職種別組織に分化した。浜仲は港湾（まだ沿岸が主体であり、沖仲仕は独立していない）における運搬を主とし、岡仲は薪炭の運搬を専門とした。薦善組は筏運搬であった。



浜仲の仕事は、舢舨や帆船によって輸送される貨物の水揚げや積込、配達、倉入れをする労働の請負いで、職場内の荷主の倉庫等を職場としていたもので両組は互いに職場を守り、繁忙時には労働者の相互の応援を求めて極めて親密に業務を営んでいた。このことは沿岸荷役が主体であったことを意味しており、それは多数の仲間による、極めて非能率的な人力による水揚げや大八車による運搬であった<sup>(7)</sup>。

1882（明治15）年には、次に取上げる神戸棧橋会社の棧橋竣工とともに、上組浜仲の西谷庄蔵外数名が退組して棧橋組を新設したのをはじめ、その後次のように多くの組が上組傘下から独立した。



これはいわば職人や商人のノレン分けに似ているが、個人が店舗を構えるのとは異なり、「外数名」は一つの集団としての分離である。したがって、個人的身分的に結分した一定数の配下を従えた人望も指導力もあり仕事もできる仲仕でなければ、新しい組をつくることはできなかったはずである。それにしてもまずそれだけの分離、一競争同業者の増加あるいは下請の重層化を招く一をしても営業が成立つという荷役需要がすでにあったものと考えられる。

そうした一方で、1883（明治16）年から1895（明治28）年まで上組は仲間を増やすのを中絶している。以上のような集団的な分離独立があれば減員は

当然であるが、これには組織の結束を強化して良質の仲仕を確保しようとしたか、あるいは「一種の被用者の立場」という営業を維持する人的規模の限界を考慮したかとも考えられる。こうした規模の減少に対して荷役需要の大きい場合には、当然日雇仲仕を使うか、分離独立した組に協力融通をはかったにちがいない。一方営業形態をみると、1904・5（明治27・8）年までは、港湾荷役として総合的に請負うことはなく、入港する外航船も荷役請負業者とその都度契約し、古い記録では入港船を和田岬の沖でとらえ契約して人夫をつれていくという幼稚なもので、上組も事情に精通した華商の請負の下請をしていたのである<sup>(9)</sup>。

それが1895（明治28）年には、91名の仲間入れをしており、これは日清戦争による貿易量の増大にも影響され、下請専業から元請業への拡大発展のためであったと考えられる。上組の株組織は独特のものであるが、こゝではふれないことにする<sup>(10)</sup>。

上組の発展は、平仲仕（仲仕組子分）→仲仕組（荷役下請業）親分→仲仕組（荷役元請業）親分という仲仕の階層的向上分化と、仲仕組（荷役元請業）子分→仲仕組（荷役下請業）親分という下向分化の典型をみせてくれる。

神戸棧橋会社（正確には合本会社）の創立は上組と全く対照的である。大阪財界の指導者であり、商法会議所の初代会頭でもあった五代友厚の主唱によって、鴻池善右衛門、住友吉左衛門、中野吾一、藤田伝三郎、村野山人ら同地の有力者が発起人となり、1882（明治15）年に資本金16万円で創立された<sup>(11)</sup>もので、わが国港湾企業の嚆矢としたい。

同社が1884（明治17）年11月神戸に竣工した、延長149.8メートル（のち28.4メートル増）、巾12.8メートル、深さ6～7.6メートルの木造大棧橋は、工費149,000円を要し、大型船が十分係岸できるもので、当時としては、恐らく全国唯一の接岸本船荷役のできる場所であった<sup>(12)</sup>。

同社の営業内容は、本船荷役、貨物の揚積、積換えのほかに倉庫業も営



み、1884（明治17）年8月には最初の私設上屋特許をうけ11月から営業を開始した<sup>(13)</sup>。現在でいえば、専有埠頭を有した埠頭ターミナル・元請業ともいえようか。対象船舶は主に外国船であった。

上組が、仲仕あるいは仲仕組が、海運業（船主）の従属的家業として、海運業の発展にともなう資本蓄積（きわめて小規模だが）によって次第に発展拡大し成立したのにくらべて、神戸棧橋会社は、幕末から明治初期にかけて商業資本の蓄積をとげた資産家の資本力によって、最初から全く規模の異なる企業として設立された。あたかも、幕末から明治前期にかけて、一介の水夫から船頭や船主に出世し、千石船を駆ってわが国海運業をリードした北前船主・北前商人があり、そこにそれに比肩しやがてはそれを凌ぐ日本郵船会社があり、斯業界に何らの伝統も有さぬ新興富豪資本による近代的海運業として登場したのに似ている。

注（1） 朝田又七（石川屋）は1876（明治9）年3月に三菱の指定貨物取扱業者として契約し、三菱横浜支社員との間に契約書を取交した（契約書は「三菱社誌」第4号93頁以下）。この契約が、三菱の海運経営の合理化に役立つ反面で、朝田又七の回漕貨物取扱業の発展に大きく寄与したことは疑いない。朝田は回漕業を基盤にして、やがて造船（横浜船渠株式会社）や鉄道（横浜鉄道）の設立に参加するなど、横浜の経済界で活躍する一方、……市政の面でも重要な役割を果たすようになる（「横浜市史・第4巻上」531頁）。

（2） 旧幕時代からの伝統により、本邦海運業者のためにする仕事は、船宿を経由し、その紹介または下請で行う習慣だったが、洋型船の普及につれて仲仕調達は港で行われるようになり、船宿の名称はだんだんすたれ、職能も分化し、着荷仲次業とか荷物取扱業、荷客周旋業といった新名称が生れた。（「日本港湾運送事業史」198頁参照）

（3） 明治20年前後の一般的状況としては、下請業者が多く、取扱貨物1個について、仲次問屋に戻歩金と称し2厘5毛を刎ねられていた（「日本港湾運送事業史」198頁）

（4） 岩波版「資本論」第1巻693頁。

（5） 上組については、大島藤太郎氏が「封建的労働組織の研究」で詳しく究明分析しておられる。また「日本港湾運送事業史」および「上組合資会社五十年誌」は、その歴史的経緯を知る上で貴重な文献である。

（6） 差配人判頭 伊豆半七郎  
 沖行人足小頭 関浦清次郎  
 水揚人足小頭 長谷川豊治  
 駕仲仕役組小頭 高本善吉

人 足 頭	山口辰之助
同	浜仲芳蔵
同	吉田佐助

(上組五十年誌)

(7)(9) 「上組合資会社五十年誌」

(8) 沖行人足(仲仕)―沖仲仕と船内仲仕とは異なる。沖仲仕とは、湾外・沖に停泊した大型船の貨物積卸しのためにそこまで出かけた専門の仲仕を指すのであり、仲仕が船艙内に入って仕事をするようになり、船内仲仕、船内仲仕組ができたのは、一般に日露戦争以後のことである。

(10) 上組の株組織については、大島「前掲書」168～195頁、参照。

(11)(13) 「三井倉庫五十年史」97～98頁。

(12) 1890(明治13年)11月、上山惟清らが棧橋建築を願い出、92(15)年によく許可になり、翌年神戸棧橋合本会社によって着工したものである。

## 5. あとがき―まとめと補遺をかねて―

まず明治初期(1870年代)は、わが国海運業の発達はまだ未熟で、海上輸送は小型の大和型帆船や少数の西洋型帆船で行われ、大型船は全て外国船であった。港湾設備は整つておらず、わずかに小型船の着岸ができるだけで、大型船は全てが沖泊りをして貨物は舁取りせねばならなかった。

そのため、荷役をする仲仕組の仕事は沿岸(浜)作業が主体であったが、荷主の指定による仲次問屋を介して外国船の仕事を請負い、沖荷役にいく仲仕組もあった。この仲次問屋はいわば元請的機能を有していた。

船内荷役は船員が行っており、貨物も少く、通常荷役は少数の常用仲仕でまに合ったが、不足の折は、労働下宿や荷役周旋人を通じて日雇仲仕や日雇人夫を調達した。かれらの多くは強力的に土地を引離され港湾都市に流入した半プロレタリアートであった。また幕末来の浮浪者や囚人も少なかった。

常用仲仕と日雇仲仕の階層差は歴然としており、賃金にも著しいひらきがあった。その生活もまた悲惨をきわめた最低水準のものをやつと維持していた。資本の原始的蓄積のために土地を奪われ、いままた組親方に搾取される二重の苦痛を背負うかれらこそ、その意味でまさに当時の近代的港湾労働者であった。

明治10年代になると、船舶も西洋型帆船が次第に和船に代るようになり、わが国にも蒸汽船が出現した。船型は大型化した。しかしながら、なお港湾設備は整わぬまゝの沖取り荷役を行う有様であり、近代的港湾の修築は20年代以後を待たねばならなかった。

船型の大型化、鉄道網の発達、内外貿易の振興により貨物量は増加し、荷役需要は次第に多くなり、仲仕の数も仲仕組も多くなった。

日本郵船会社や大阪商船会社など、近代的なわが国海運業が興ると、仲仕組の営業形態にも変化が生じてくる。ある仲仕組は、それら海運業の荷役を直接専属して請負い、ある部屋仲仕の組は独立した組となった。またある組は分離して独立の組を生みつつ発展拡大した。それら旧来の仲仕組とは別に、新興資本により全く新らしく港湾運送業をはじめの会社も出現した。明治10年代は、港湾荷役業においても、ようやく労働と経営（資本）の分化がおこりはじめ、新旧入混じった荷役業者の様々な経営形態の変化がみられた時期である。

明治20年代に入ると、船舶の近代化はさらに進み汽船の時代になる。大型船の接岸が可能になってくると、いままで船員がやっていた船内荷役も仲仕が行うようになり、仲仕の荷役も船内・沿岸の分業が始まり、その分業によりさらに新しい組が分離して形成され、あるいは、海運業、倉庫業、海陸連絡業などの力で、全く新しい荷役下請の仲仕組がつくられたりした。また逆に、いままでの分れていた小さな組を統合して拡大するものも出現した。