

港湾運送業の直面する問題点と背景

宮地 光之

(本間船舶作業員)

目次

1. はしがき
2. 港湾運送の発展過程
3. 問題点と背景
4. 合理化反対の港湾労働運動
5. むすび

1. はしがき

港湾運送業が、直面する問題は何かと言うと、第一点は、輸送革新に伴う港湾運送事業の近代化・合理化施策が、この両者を明確に区別せず不明瞭にしたまま行なわれたことである。第二点は、各国の労働組合が過去において、常に新生産技術の採用による合理化に反対してきたような運動が、いま漸く港湾にも始まってきたということである。

この二点を中心に、港湾運送業が抱えている問題点と、問題が生じた背景について述べることにする。

2. 港湾運送の発展過程

港湾運送（具体的には港湾荷役）の歴史的発展は、港湾荷役自体の中から生じた自律的なものより、船舶・港湾施設・荷役機械の技術革新による発展進歩に伴って起ってきた他律的なもの影響が非常に強く大きいのである。従って、港湾運送形態の変化は、外部的要素によって起されてきた。

外部的要素には、船舶・港湾施設・荷役機械の技術的發展という自然的要素（正確には間接的人為的要素）と、国民經濟の發展をはかる政治的行政的指導および利用者の經濟的理由による行動という直接的要素の二つがある。

まず、船舶・港湾施設・荷役機械の技術的發展により起った港湾運送の形態的变化について述べると、次のとおりである。

(1) 労働力中心の港湾運送

港湾運送=労働力

労働力中心の港湾運送は、港湾運送の初期の形態で、古代から産業革命の起る19世紀の初期まで長いあいだ続いた。その時代の港湾施設は、今日の漁港程度のもので石で造られた簡単な埠頭があり、船は小型の帆船であった。貨物の積み卸しは、帆船が埠頭に接岸し、船と岸の間に「歩み板」をわたり、人の肩による労働で行なわれていた。この方法は、つい150~200年前まで行なわれていた。

(2) 舢艀中心の港湾運送

港湾運送=労働力+機械+舢艀

労働力>機械

産業革命の技術の發展進歩は、船舶にも現われ、帆船時代より大型の蒸汽船が出現した。しかし、港湾施設の土木技術が、船舶に対する技術と同じ速度で進歩しなかったため、帆船時代より大型の蒸汽船は、帆船時代の埠頭に接岸することができなかった。そこで、貨物を本船に積み卸しするために、陸と本船の間に舢艀を使用するようになった。

本船および舢艀に貨物を積み卸しするには、機械も一部使用されるようになったが、依然として労働力が主体であることは過去と変わらない。

この形態は現在もなお続いている。

(3) 埠頭中心の港湾運送

港湾運送=労働力+機械

労働力>機械

船舶に対する技術革新より遅れて發展した港湾施設の土木技術は、大型蒸汽船を接岸させることができる埠頭を建設するようになった。蒸汽船の接岸荷役は、帆船時代のように労働力だけでなく本船設備のウイン

チ・デリックおよび陸上のガントリークレーンの機械が使用されるようになったが、まだ労働力が主体であることは、初期の形態より大きな進展がみられない。(2)とともに現在みられる港湾運送の形態である。

(4) 機械中心の港湾運送

港湾運送＝機械＋労働力

機械＞労働力

産業革命以降の生産・輸送の技術的進歩発展は、大量生産・大量輸送を可能にし、現代は大量生産・大量輸送の時代である。海上輸送機関の船舶は、ますます大型化・スピード化され大量輸送を行なっているが、港湾運送の形態はこれまで述べてきたように労働力が主体で旧態以然として変化発展がみられない。労働力主体の荷役方式では、大型化船舶の大量輸送貨物の荷役に対応できなくなり、荷役の日数が長くなってきた。

このように荷役方式に進歩発展がないため、定期航路の貨物船の航海日数は、1年365日のうち海上を航海する日数と港湾に停泊する日数があい半ばするようになり、さらに船舶のスピードが増してきたため、海上を航海する日数が1年の三分の一に低下しつつあるといわれている。

大量輸送に対応する荷役は、荷役のスピードと荷役の量を増加することである。この荷役方式は、大型機械化荷役であり、荷役機械の技術的進歩発展は、大型荷役機械を造り出し、港湾運送の形態に有史以来はじめて大きな変化を与えようとしており、その変化の過程に人為的要素が加わり問題が生じてきた。

3. 問題点と背景

港湾運送業が社会的経済的な注目を浴びるようになったのは、昭和36年における「船混み」という現象からである。「船混み」問題を、港湾運送事業の弱小性、港湾労働力の不足、港湾施設の不備という表面的な把握の仕方でも解決しようとした。「船混み」という現象は、本質的に海上輸送がスピード

化、大量化されてきたにもかかわらず、港湾荷役がスピード化、大量化されず、従来のような労働力中心であったことによるのである。従って港湾運送事業の企業基盤の強化、港湾労働力の増加、湾港施設の整備は、一時的な問題解決策であっても、本質的な解決となり得ないのである。本質的な解決策は、荷役のスピード化、大量化をはかることのできる大型荷役機械を採用した港湾運送の形態にすることである。

私設または私有埠頭における大型荷役機械による荷役方式は、公共埠頭において労働力中心の港湾運送事業者の驚異となり、問題を発生せしめた。大型荷役機械中心の港湾運送に移行過程のなかで、行政官庁、利用者の人為的な要素により、問題を複雑にした。

(1) 行政指導より生じる問題

昭和39年3月3日の三・三答申は、① 港湾労働について、② 港湾運送事業について、③ 港湾の管理運営について、の三項目に分けて述べている。

港湾運送事業について、港湾運送事業者は近代化を促進するため、事業の集約をはかることを中心としている。事業の集約化は、一般港湾運送事業者（一般に元請と呼ぶ）が従来のように、作業を専業の港湾運送事業者（一般に下請と呼ぶ）に下請させることなく、自ら一貫して作業することを目的としている。

この答申を受けて、運輸省は港湾運送事業法をつぎのように改正した。

- ① 港湾運送事業の施設および労働者数は、従来の「当該事業を適格に遂行するに足るものである」が、「一定の規模以上でなければならない」となった。一定の規模は、事業の種類、港ごとに運輸省令で別表（港政第884号）のように定められた。（事業規模の拡大）
- ② 一般港湾運送事業者（元請）は、従来その引受けた運送行為の全部を他の港湾運送事業者の下請さすことができたが、改正法では引受けた港湾運送の取扱貨物量のうち運輸省令で定めた率（70%以上）は、自ら行

なわなければならなくなった。但し、舁回漕、船内荷役、沿岸荷役のうちいずれか一つを自ら行えば、他は二分の一以上の株式を保有する港湾運送事業者に下請させても、自ら行なったものとみなされることに定められている。(一貫責任体制の推進)

このことは、舁回漕業、船内荷役業、沿岸荷役業を専業とする港湾運送事業者は、従来、多数の一般港湾運送事業者の下請をしていたことから、好むと好まざるとにかかわらずある一特定の一般港湾運送事業者の系列的下請業者となることを意味している。

この港湾運送事業法の改正による具体的進め方について、昭和42年3月3日に次の答申が出された。すなわち、

- ① 一貫責任体制の推進(縦の集約化の推進)については、港湾運送事業法第16条の系列化を昭和43年9月30日までに達成すること。
- ② 事業規模の拡大(横の集約化の推進)については、港湾運送事業法施行規則別表(2)に掲げる規模になること。

これにもとづき、運輸省は昭和42年以降、港湾運送事業者に対し、系列化と事業規模の拡大の行政指導を行なってきた。この行政指導により、港湾運送業に次のような問題が起ってきた。

① 事業規模拡大の問題

港湾運送の形態は、舁中心より埠頭中心に、さらに大型荷役機械中心に発展変化している。このような実情の中で、運輸省の事業規模拡大の行政指導は、舁運送事業にも画一的に行なわれた。舁運送事業者は、免許基準の規模に達するよう舁を建造して規模の拡大をはかったところが、輸送革新のあまりに急速な進展にあい、現在、舁は余剰を生じ、舁運送事業者の経営は困難を極め、倒産する事業者も現われている状態である。輸送革新の進展に対応しなければならないとする行政指導の結果生じた犠牲となっているのが舁運送事業者である。

② 系列化の問題

港湾運送事業の系列化についての行政指導は、一般港湾運送事業を中心とするものである。しかし、現在まで、港湾運送の形態が発展変化しても、常にその主体を占めているものは港湾労働力である。この労働力を把握してきた港湾運送事業は、船内荷役、沿岸荷役を専業としている港湾運送事業者である。一般港湾運送事業者は、主として舁回漕業を直営し、労働集約的な船内荷役業、沿岸荷役業を他の専業港湾運送事業者に下請させてきた。一般港湾運送事業者（元請業者）と船内・沿岸荷役事業の港湾運送事業者（下請業者）の間で、港湾運送事業法どおり進展をみないのは、次のような理由によると思われる。

- (イ) 元請業者が、その経営基盤であった舁回漕業の斜陽化を機に、船内・沿岸荷役専業の下請業者を系列化しようとすることに對する下請業者の反発。
- (ロ) 船内・沿岸荷役専業の下請業者の事業規模が、元請業者の免許基準以上の規模を有しているものもある。
- (ハ) 船内・沿岸荷役専業の下請業者は、港湾運送の波動性という特性があるため、ある一つの特定の一般港湾運送事業者の系列的下請では経営維持が困難である。

この反面として、元請業者は波動性を吸収できる経営規模でなければ、専業下請業者を系列化することは困難である。また、元請業者は、専業下請業者を系列化すれば下請業者の事業規模を保証することを覚悟せねばならない。

港湾運送という生産即消費である無形財の生産は、港湾運送の波動性のため、製造工場のようにコンスタントの生産ができない。この波動性に対し合理的に処理していくため、荷役専業の下請業者が存在してきた歴史性を無視したところに、系列的集約化が進まないのである。

合理化のため事業の集約化をするということであるが、港湾運送の合理化は、集約するというだけでなく、他にあるように考える。

(2) 利用者の経済的行動より起る問題

① 利用者の私設または私有埠頭の出現

公共施設を利用する港湾運送は、本船のウインチ、デリックを使用した労働力を主体とする荷役であるため、大型船舶の大量輸送貨物の荷役を、大型荷役機械により行なうことは不可能である。そこで、利用者は、大型船舶の大量輸送貨物を大型荷役機械によりスピード化、大量化の荷役をするため、埠頭を建設または保有して、その埠頭に大型荷役機械を設置するようになる。

多数の労働者を必要としない資本集約的大型荷役機械を中心とする港湾運送の形態になると、利用者は、経済的理由により利用者の分身（51%以上の株式所有の子会社）である一般港湾運送業者に、港湾運送を一貫して行なわせようとしている。それには、利用者の分身の一般港湾運送事業者は、その引き受けた運送行為を自ら行なわなければならないとする事業法第16条1項の理論を強く打ち出し、従来、第16条2項により下請として利用していた船内・沿岸荷役事業者を排除する気運を醸成している。

このことは、大型荷役機械設置の私設または私有埠頭が出現するに連れ、船内・沿岸荷役事業者の業域が狭められて行くことになるので事業者は、その経営規模を縮小せざるを得なくなり、現在雇用している労働者に不安を与えることになる。

ここに、機械化、コンテナ化の港湾運送の形態において、一般港湾運送事業者の考える一貫直営体制と船内・沿岸荷役事業者の考える一貫責任体制との衝突が起ることとなる。

② 港湾運送料金の矛盾

三・三答申は、港湾運送事業の近代化、集約化とともに港湾運送料金の適正化をとりあげ、港湾運送料金は、事業者、利用者の双方が納得する妥当にして安定的なものであらねばならないとしている。港湾運送料

金の改正作業は、昭和43年春から始められ、体系の簡素化と港湾労働者の定着確保のため労務費の明瞭化を主眼として行なわれた。港湾運送料金の原価計算の労務費は、利用者と事業者の共同作業で、日本港湾労働組合連合会および全日本港湾労働組合が標榜している「魅力ある港湾労働」の趣旨を取り入れるとともに、労働賃金の年間アップ率を7パーセントとし3年分を織り込んで3年間の安定料金とした。

この原価計算によると、料金は、従来の5割以上倍近い値上げをせねばならなくなった。利用者は、料金値上げは常識的に2割乃至3割であると主張し、原価計算の金額数字は訂正せずそのままとして作業能率で調整し、値上げ率を2割5分におさえた料金が43年11月に申請認可された。

作業能率の調整は、従来1ギャング1日の雑貨積荷の能率が199トンであったものを、446トンにした。労働力主体の作業において、いかに作業の改善、能率の向上をはかっても、能率を倍以上に引き上げることは不可能である。

また、賃上げを利用者と事業者の間で3年間、毎年7パーセント・アップと定めたところで、賃上げは労使間交渉で決定されるものであり、世間相場に引きづられ、44年15パーセント・アップ、45年17パーセント・アップとなり、3年分の賃上げ源資21パーセント以上のものを、2年間で消費した。そこで、46年春賃上げのため、料金改訂が暫定的な措置として5月に行なわれたのであるが十分でなく、港湾運送事業の経営は悪化してきている。港湾運送料金の抜本的な体系を打ち建てる必要がある。

4. 合理化反対の港湾労働運動

港湾労働者の賃金および労働条件の改善維持を基本とする日常要求の労働運動は、企業別組合および職業別組合連合会によって行なわれている。港湾

の合理化反対の労働運動は、職域と就労の確保および生活の安定を、組織的に共通の問題として解決するため、全国の港湾に働く全港湾労働者を団結して、昭和45年11月、中央に「全国港湾関係労働組合連絡会議」が、六大港に「〇〇港湾関係労働組合連絡会議」が結成された。

「全国港湾関係労働組合連絡会議」

全日本港湾労働組合
日本港湾労働組合連合会
全日本海運労働組合連合会
日本倉庫運輸労働組合同盟
検数労働組合共斗会議
日本海事検定職員組合
検定新日本社職員組合
大阪船舶荷役労働組合

「全国連絡会議」は、政府と関係業者団体である日本船主協会、日本港運協会、日本倉庫協会に、六大港の「〇〇連絡会議」は、それぞれの関係業者に、次の要求書を提出し、中央地方一体となって合理化反対の労働運動を展開したのである。

要求書内容

1. 職域確保について

(1) コンテナ、フェリー等の輸送手段の変革や、運送責任体制の変化にかかわらず港湾を通過利用する一切の貨物の取扱い及び、港湾管理者である地方自治体の行政区域はすべて既存港湾労働者の職域とし、就労権を保障すること。

(2) 新設港湾や工業港における港湾作業は、すべて既存港湾労働者の職域とし自家荷役は認めない。

2. 業の集約合併について

- (1) 港湾労働者の雇用及び既得労働条件を無視して行なわれる集約合併は認めない。
- (2) 新規免許事業は一切認めない。
- (3) 三・二七答申及び六・二行政勧告による法の拡張解釈や法の改正は反対である。

3. 労働時間の短縮について

- (1) 港の労働時間は出勤時間を午前8時以降とし拘束8時間以内(休憩1時間以上を含む)とする。但し、午前8時30分以前は作業を行なわせないこと。
- (2) 時間外労働は月間50時間以内とする。
- (3) 夏期冬期の連続3日の有給休暇を制度化すること。
- (4) 日曜、祝日は完全休日として制度化すること。

4. 労働災害防止と労働災害補償制度について、

- (1) 港ごとに労働組合独自の安全パトロールは賃金を失うことなく、いかなる職場にも自由に立入り安全点検できる機能をもつものとする。
- (2) 現在、国、業者等で組織している港湾防災協会を改組し、労働者代表の参加で真に労働災害防止のための役割を果たすようにすること。
- (3) 労働災害補償については企業、職種を超えて労災保険法による補償とは別に港湾の企業全体が責任をもつ全国的な労災補償体制を作ること。
- (4) 港湾労働者専用の医療機関を設立し、緊急災害に対する治療体制を確立し、同時に職業病予防及び疫病予防等の研究調査、港湾労働者の健康管理を図ること。

5. 中央地方の産業別協議体制について

- (1) 1項～4項までの問題で中央、地方にそれぞれ三業者団体(港運協会、倉庫協会、船主協会)と連絡会議とで労使の産業別協議体制を作ること。

以上この要求の根底にあるものは、機械化、コンテナ化されるまで、海上

輸送貨物の増加に対する処理の仕方は、港湾労働者の増強と長時間労働であった。それが、機械化、コンテナ化の港湾運送の形態になると、従来の形態の港湾運送において主体をなしてきた港湾労働力の提供者である船内・沿岸荷役の専門者は、排除され、一般港湾運送事業者の一貫直営体制の方向に進行していることに対する船内・沿岸労働者の不安、および機械化・コンテナ化の接岸荷役により艀運送の減少していくことに対する艀乗組員の不安が、生じてきたことにある。ここに、機械化、コンテナ化の進展による港湾労働者の職域と就労の減少して行く不安に対し、職域の確保と就労権の保障という要求になった。

この反合五項目要求は、労働時間の短縮が各港ごとに暫定的な解決をみたのみで、要求の基本である職域の確保と就労権の保障を未解決にしたまま、機械化、コンテナ化の港湾運送は、一般港湾運送事業の一貫直営体制の方向に潜行的に進んでいる。

このような状態の中で、「横浜港湾関係労働組合連絡会議」は、反合五項目要求を獲得する最後の機会をラッシュ船にとらえた。ラッシュ船入港反対の実力行使は、単にラッシュ船入港そのものに反対しているのではなく、機械化、コンテナ化の進展による職域と就労の減少に対する港湾労働者の不安を強く世間に訴るためのものである。職域と就労の確保は、労使間交渉では解決困難とみて、港湾労働力の直接の使用者である船会社に運動を展開し、昭和46年9月7日付で、次の要求書を各船会社の出先店に送付した。

要求書内容

1. 利用者（貴社）は、横浜港に共同荷受機関が設置された場合、通過するすべての貨物の取り扱い、この機関を通じて行うこと。
2. 利用者（貴社）は、既存の港湾労働者の就労を保障するため、共同荷受機関が労働組合と労務供給契約を締結した場合、これを認めること。
3. 港湾利用者（貴社）、港湾業者並びに関係官庁は、港湾労働者の生活の

安定と職業訓練等々を行なうため、基金を供出してメカニカル・ファンドを確立すること。

4. 昭和43年以降港湾合理化によって、止むを得ず転業廃業した港湾労働者に対して補償金を支給すること。
5. 右要求四項目に対して、貴社の態度を昭和46年9月11日までに文書をもって事務局に回答すること。

貴社が誠意ある回答を提示しない場合、実力行使をもって抗議行動を行なう。この行動によって起きる社会的責任は、貴社にあることを申し添える。

また、時を同じくして、日本港湾労働組合連合会は、日本港運協会に次の要求書を提出した。

要求書内容

1. 従来からの波動に加えてコンテナ、サイロ化、カーフェリー、ラッシュュ、機械化等の合理化による波動は不就労のみならず、一部就労の増加となって就労雇用不安をかもしている。このため雇用労働者の月間25日就労を確保し、その人員確保を保障すること。
2. 新輸送システムの名の下に働く労働者数を基本的に協議しなおすこと。
3. 全労働者に必要な技術教育を、国、利用者、港運業界は責任をもって行ない賃金を保障すること。
4. 安全衛生対策の確立を労働災害補償の全国的な統一を実現し、そのための費用として取扱い貨物トン当たり5円を拠出すること。

以上四項目についてラッシュュ船第1船の復航時迄に要求を受け入れられぬ場合は、コンテナ、ラッシュュ船、サイロ、専用埠頭の作業、カーフェリー、機械下作業等の一切について実力行使を留保することを申し添えます。

このように、労働組合が要求している港湾労働者の職域と就労権を確保して生活の安定をはかるといふ問題は、労使間交渉により解決することは困難で、どのようにして解決して行くかは、港湾運送業の重要な課題であり、解決方法を誤ると、合理化反対の港湾労働運動は、ますます激化して行くものと予想される。

5. む す び

自然社会においては、科学的理論を実験実施に移すことは容易に可能であるが、経済社会においては、現実を理想に近づけ、あるいは理論を実施に移すことは阻止的規制を受け矛盾を生じて困難である。港湾運送業の直面している以上述べた問題点は、阻止的規制であり、矛盾である。

この矛盾を克服して、設定した目標に現実を促進させるのが経済政策である。経済政策は、部門ごとに貿易政策、中小企業政策、農業政策、海運政策等々があり、それらの政策は、その産業部門を発展させるとともに国民経済の利益に結びついているのであるが、残念ながら港湾運送業に対する港運政策というものが存在していない。港運業に対する国家の行政指導が、国民経済に寄与するという目的のもとに、他の経済的要因—他の経済政策遂行のため、港運業を犠牲にして行なわれているところに問題が生じているのではないかと思われる。

流通革新の中で港湾運送業の抱えている問題解決のため、港湾運送業の経済的理論の確立とともに港運政策の樹立が必要である。

(別紙)

第1表 (業務の範囲を限定さ

事 項	港 湾 京 浜
1. 現場職員	16名
2. 荷さばき場(上屋以外のものであるときは、その面積2㎡をもって荷さばき場の面積1㎡に相当するものとして計算する)	1,000㎡
3. 法第2条第1項第2号に掲げる行為(船内荷役という)に関するもの	
(1) 現場監督	} 45万トンを処理し得るもの
(2) 基幹労働者	
(3) 船内一般労働者	
4. 法第2条第1項第3号に掲げる行為(はしけ運送という)に関するもの	20万トンを処理し得るもの
(1) 現場監督	1名
(2) はしけ及び船舶(基準積トン数の60%は自己所有のものによる)	4,000積トン
(3) 引 船	上記のはしけを曳航し得るもの
5. 法第2条第1項第4号に掲げる行為(沿岸荷役という)に関するもの	
(1) 現場監督	} 30万トンを処理し得るもの
(2) 保管職員	
(3) 荷役機械運転手	
(4) 沿岸一般労働者	
(5) 荷役機械 { クレーン類 (基準台数の½は自己所有のものによる。) } { フォークリフト }	

れていない一般港湾運送事業の場合)

名古屋	大阪	神戸	関門
14名	12名	16名	12名
1,000㎡	1,000㎡	1,000㎡	1,000㎡
35万トンを処理し得るもの	30万トンを処理し得るもの	40万トンを処理し得るもの	30万トンを処理し得るもの
10万トンを処理し得るもの	15万トンを処理し得るもの	20万トンを処理し得るもの	10万トンを処理し得るもの
1名	1名	1名	1名
2,000積トン	3,000積トン	4,000積トン	2,000積トン
上記のはしけを曳航し得るもの	上記のはしけを曳航し得るもの	上記のはしけを曳航し得るもの	上記のはしけを曳航し得るもの
25万トン を処理し 得るもの	20万トン を処理し 得るもの	25万トンを 処理し得る もの	20万トンを 処理し得る もの
10台	8台	10台	8台

第2表 (木材の船舶からの受取り若しくは荷主への引渡し又は木材の船舶への引渡し若しくは荷主からの受取りにあわせてこれらの行為に先行し又は後継する法第2条第1項第2号及び第5号に掲げる行為を一貫して行なう一般港湾運送事業の場合)

事 項	港 湾	
	京浜・名古屋	大阪・神戸・関門
1. 現場職員	13名	6名
2. 水面貯木場	22,800㎡	11,400㎡
3. 船内荷役に関するもの	50万トン进行处理し得るもの	25万トン进行处理し得るもの
(1) 現場監督	} 50名	} 25名
(2) 基幹労働者		
(3) 船内一般労働者		
4. 法第2条第1項第5号に掲げる行為(いかだ運送という。)に関するもの	50万トン进行处理し得るもの	25万トン进行处理し得るもの
(1) 現場監督	} 60名	} 30名
(2) 保管職員		
(3) いかだ労働者		
(4) 引船及び通船(基準隻数の½は、自己所有のものによる)	6隻	3隻

第3表 (個品運送貨物の船舶への引渡し又は個品運送貨物の船舶からの受取りにあわせてこれらの行為に先行し又は後継する法第2条第1項第3号及び第4号に掲げる行為を一貫して行なう一般港湾運送事業の場合)

事 項	港 湾	一 種 港
1. 現場職員		9名
2. 荷さばき場 (上屋以外のものであるときは、その面積2㎡をもって荷さばき場の面積1㎡に相当するものとして計算する)		250㎡
3. はしけ運送に関するもの		3万トン进行处理し得るもの
(1) 現場監督		1名
(2) はしけ及び船舶 (基準積トン数の60%は自己所有のものによる)		750積トン
(3) 引 船		上記のはしけを曳航し得るもの
4. 沿岸荷役に関するもの		6万トン进行处理し得るもの
(1) 現場監督		} 12
(2) 保管職員		
(3) 荷役機械運転手		
(4) 沿岸一般労働者		
(5) 荷役機械 { クレーン類 (基準台数の半は、自) } { フォークリフト類 (己所有のものによる) }		3台

第4表 (船内荷役事業の場合)

事 項	港 湾					
	京 浜	名 古 屋	大 阪	神 戸	関 門	
業務の範囲が限定されていないもの	現場監督	45万トン を処理し 得るもの	35万トン を処理し 得るもの	30万トン を処理し 得るもの	40万トン を処理し 得るもの	30万トン を処理し 得るもの
	基幹労働者					
	船内一般労働者					
その他のもの	現場監督	25万トン を処理し 得るもの	25万トン を処理し 得るもの	25万トン を処理し 得るもの	25万トン を処理し 得るもの	25万トン を処理し 得るもの
	基幹労働者					
	船内一般労働者					

第5表 (はしけ運送事業の場合)

事 項	港 湾	
	現 場 監 督	一 種 港
業務の範囲が限定されていないもの	現 場 監 督	1名
	はしけ及び船舶(基準積トン数の60%は自己所有のものによる)	2,000積トン
	引 船	前記のはしけを曳航し得るもの
その他のもの	現 場 監 督	1名
	はしけ及び船舶(基準積トン数の60%は自己所有のものによる)	1,000積トン
	引 船	前記のはしけを曳航し得るもの

第6表 (沿岸荷役事業の場合)

事 項	港 湾		一 種 港
	京浜・名古屋	大阪・神戸・関門	
業務の範囲が限定 されていないもの	現場監督	} 8台	} 20万トンを超 理し得るもの
	保管職員		
	荷役機械運転手		
	沿岸一般労働者		
	荷役機械 { クレーン類 (基準台数の1/2は、自己所有のものによる) フォークリ フト類 }		
その他のもの	現場監督	} 4台	} 10万トンを超 理し得るもの
	保管職員		
	荷役機械運転手		
	沿岸一般労働者		
	荷役機械 { クレーン類 (基準台数の1/2は、自己所有のものによる) フォークリ フト類 }		

第7表 (いかだ運送事業の場合)

事 項	港 湾	
	京浜・名古屋	大阪・神戸・関門
現場監督	} 42名	} 10名
保管職員		
いかだ労働者		
引船及び通船 (基準隻数の1/2は、自己所有のものによる)	4隻	1隻