

# David F. Wilson, Dockers

## “The impact of industrial change”

富 田 功  
(港湾総合研究所)

### I はじめに

わが国における港湾労働法がいわゆる「3・3答申」(昭和39年3月3日)のもとに成立したことは周知のとおりである。この答申の全文は、「1. 港湾労働について」「2. 港湾運送事業について」「3. 港湾管理運営の改善について」等の3部門からなり、第1部門については、「港湾労働者の必要数の策定」「港湾労働力需給の調整」「港湾労働者の登録制度の確立」「労働条件の向上」「福祉施設の充実」「労働者の資質と社会的地位の向上」等の6項目をかかげているが<sup>(1)</sup>、これらの諸項目すべてが、特定重要港湾、重要港湾、および地方港湾における労働力問題なり事情においてたとえ相違があるにしても、わが国経済における「労働力不足」という巨視的観点にたつならば、それらは必ずしも十分に実現されているとはいひ難いようである。

わが国におけるこれまでの港湾労働問題の中心的事項は、労働力の絶対量不足と労働者の高齢化、はげしい労働移動と定着率の低さなどの現象面と、そのような結果をもたらす理由について低賃金や深夜業を含む長時間労働制とともに強度な労働災害が常態として発生する労働環境および福利厚生施設ならびに制度の不備にあるとされている<sup>(2)</sup>。

このことは、一方では港湾労働者雇用ならびに調達問題等に関わる港湾労働制度<sup>(3)</sup>のあり方について発展せしめ、他方では港湾労働法それ自体の問題にも関係してくるのである。

わが国の港湾労働法が、雇用関係の成立に際して、労働者の権利を保障する他の労働立法の域をこえて、雇用契約の成立した後まで、雇用調整手当の支給、技能訓練および退職金支給等々を使用者に義務づけるなど、経済法的性格もあわせ含める配意をしては

いるが、基本的には問題解決にいたっていないようである<sup>(4)</sup>時期に際して、わが国港湾労働法の背景には、ILO内国運輸委員会の「港湾労働者の雇用恒常化<sup>(5)</sup>に関する決議」(1949年)があり、さらにこれらの背景には、その最も早く最も重要な母法的存在として、イギリスの1946年港湾労働者(雇用調整)法<sup>(6)</sup> The Dock Workers (Regulation of Employment) Act, 1946および1947年港湾労働者(雇用調整)令 The Dock Workers (Regulation of Employment) Order 1947がある<sup>(7)</sup>ことを考えるとき、イギリス港湾労働(雇用調整)法<sup>(8)</sup>・令を背景としたイギリス港湾労働者の実態等を通じて港湾労働制度の一端を概観しようすることにはそれなりの意義があるものと思われる。

## II 問題意識(港湾労働の概念、範囲など)

ここで敢てこのことを取り上げる(むしろ取り上げなければならないといった方がより妥当かもしれないが)目的は、本書のタイトルである Dockers(時には Docker)が随所に出てくるので、基本的には Dockers(あるいは Docker)をどう表現し、かつ、その労働内容を明らかにすることにある。このことはきわめてステレオタイプ的ではあるが、Docker, Dock workers, Dock labours という概念なり労働形態を明確化することさえにも関連すると考えられるのである。

今日英国においては、港湾の業務に従事する約半数が Dock Workers である。(Dockers ではない——筆者補注)昔は Dockers と呼んでいたが、この言葉には過去の古い概念がこびりついており、わが国の船内荷役労務者という新しい言葉と、昔の沖仲仕あるいは沖人足のちがいと、同じようなニュアンスを持っている。Dockers といえば、その日ぐらしの、わが国のいわゆる人足という言葉を連想させるが、Dock Workers といえば、登録され、最低保証賃給をもらい、仕事がなくても、不就労手当を得ているところの新しい港湾労働者である<sup>(9)</sup>。つまり、この論者によれば、Dockers と Dock Workersとの表現的、内容的区別は資本主義経済の歴史的発展形態—資本と賃金労働との関係—によって規定されるとしている。また、Dock Workers の労働内容なり範囲については、本船のホールドデッキ、あるいは埠頭の岸壁、上屋、側線の貨車内で働き、貨物を本船と岸壁、あるいは岸壁とはしけ、上屋と車両との間で、運搬に従事している。彼等の作業は、彼等を雇い入れているところのギャンガーやステベドーアのフォアマン、あるいはマスター・ステベドーアによって計画され、監督されているとしている<sup>(10)</sup>。

これに対して本書においては第6章〔Containers and Dockwork, pp.134—154〕で言及している。1960年代より進展してきたコンテナ化に伴うイギリス主要港湾（小港湾を除くという意味）における港湾労働・作業（Dockwork）の職域範囲なり限定（definition）等を中心とする討議・論争は、1947年以来関係三者（労働組合、港湾運送事業者<sup>(11)</sup>および港湾労働庁）から構成された委員会で行われその解決のみたものもあるが、未解決のものは解決されるべく最高裁判所（Magistrates' courts）へ持込まれたわけである。その結果、これまでの港湾労働協約・協定が償わなかった完全に新しい労働・作業（work）が生じたためにこの三者委員会システムは平伏し、1966年の港湾法 The Docks and Harbours Act は高等裁判所（the High Court）の訴訟によって産業審判所（industrial tribunals）に（最終的には上院議会）決定権限を与えた。（p.140）

産業審判所における dockwork に関する definition の審議段階で、裁判長 Parker 卿だけが異見を述べたが、その際に Parker 卿は“docker”について次のような定義を下した。「docker とは、船荷積揚業務に關係し、船舶で輸送されてきた、もしくは輸送されることになっているカーゴの移動、あるいは保管業務の關係從事者である。」著者 D.F. Wilson は、Parker 卿のこの規範について自問し、次のような若干の条件を付加することによってこれを許容したのである。「彼らは、カーゴの特性を保持し、もしくは海上輸送が断たれることなく継続し、陸上輸送が開始されない限りにおいて docker たるのである。」（p.141）

したがって、ここで問題視した港湾労働の概念についてより妥当なことは、Dockers と Dock Workers との區別が労働形態なり労働内容の側面からのみで現代を基準として単に「前者は古く」、「後者が新しい」概念であるとは決して論じ得ないことである。そして、両者の労働範囲に関してはその雇用形態なり調達方法の側面、すなわち港湾労働制度の側面からすれば両者には基本的差異はないものと考えられる。

これに関連して、Dock Labours（ないしは Labour）と表現されるときには港湾労働問題の解決を目して組織される委員会システム等を総称する概念のようである。また、Labourers（ないしは Labourer）がもし Dock と結びついて Dock Labourers が「港湾労働者」と表現されることがあるならば、それは Dockers, Dock Workers とは歴史的概念、労働形態なり労働内容的にも異なることは明らかであろう。なぜならば、「労働者 Labourer」ということばは少なくともイギリスについてみるかぎり、ごく包括的な内容をもつものであり、労働者が独立の近代的階級としての自覚をもち、資本に対する闘

争を敢行するようになった後も、久しく旧秩序や旧特権に対する新興階層の利害や、広く「生産的労働」の提供者としての立場を表現することばとしての社会的効用をもち続けたのである<sup>(12)</sup>という歴史的背景からもうかがえるからである。

### III 本書の構成と概要

本書は、全15章と付属資料と引用文献（注）と関係文献一覧ならびにインデックスから構成され、本章の研究対象は、Devlin 委員会（1956年）の直面した諸問題の発端と Devlin 勧告案を履行すべき1965年および1970年の諸協約に関するものであり、本書の研究焦点は現在イギリス最大港であり Casual System 打破のパイオニアであったロンドン港の港湾労働事情と Casual System が引き起した賃金構造ないしは制度に注がれている。そして研究範囲は、港湾労働者を雇用している外貿港の港湾労使関係に限定されている。（p.12）

第1章 [The Nature of Casualism] では、港湾労働者の雇用形態として Decasualism に対比せられる Casualism の特質なり性格を中心にしてそれがなぜ港湾にもたらされたのかを詳述している。

第2章 [The Protagonists] では、港湾労働者の経済生活の貧困状態が赤裸々に描写されていることに対し、筆者は所得再分配問題を強く考えさせられた。

第3章 [First Reforms] では、ロンドン、リヴァプールおよびハル各港における港湾労働者の雇用形態 (casual pool) を直ちに廃止するのではなくて、彼等の労働条件（賃上げ等）の向上が優先日雇制度における登録者の3段階（“Permanent men”, AリストおよびBリストと登録のないCリスト）に対応せしめて図られてきたことを述べている。

第4章 [The Age of Bevin] では、1918年から19年にかけて Ernest Bevin の全国運輸労働組合連合 (NTWF ; National Transport Workers Federation) における精力的な組合活動の実践等を克明に描いている。

第5章 [National Dock Labour Scheme] では、この制度（港湾運送業者と港湾労働者における両者の登録制度、雇用の一元化等が特徴となっている）の成立過程の背景事情すなわち政府諮問調査会のいくつかの調査内容を明らかにし、また、同制度の運営組織機構について言及している。本章の内容には今日のイギリス港湾労働制度を把握、理解しようとする者をひきつけずにはおかしいものがある。

第6章 [Containers and Dockwork] では、IIの箇所でふれたように、コンテナ化に

伴う Dockwork の definition は、それが現代では港湾労働内容の複雑化によって容易ではないけれどもそれをする必要性を説いている。

第7章 [First Steps towards Modernisation] では、港湾社会における近代化の条件—雇用形態および港湾運送事業者構造の改善と、労働協約の近代的な方法等—に論及している。

第8章 [The Devlin Inquiry] では、1962年9月に労働大臣の諮問に応えて Lochdale Report<sup>(13)</sup>が提出されるまでの間に、港湾労働制度の安定化に関する Report はいくつか提出されたが、そのうちの一つである1956年に政府に提出された Devlin Report の内容の一端（常用化促進のための方法や可能な形態等）を詳述している。

第9章 [Decasualisation at Last] では、Decasualisation 達成のための港湾ストライキがロンドン港、リヴァプール港を中心として行われた背景なり事情等を述べている。

第10章 [The TGWU Reforms] では、1920年の The Shaw Enquiry 勧告を基礎にして港湾労働組合を含めた組織統一によって1922年に成立した TGWU（運輸一般労働組合）の組合内部問題の生じていることに言及し、改革すべき点は断行せねばならないことを指摘している。ここでは組合役員と組合員間の組合意識構造の相違をめぐる葛藤が知らしめられる。

第11章 [Wasterful Practices] では、港湾労使間において協約された雇用安定化の慣行がなぜ浪費化してしまうのかを overtime 等の点から明らかにしている。

第12章 [The Wage Structure] では、1947年から1970年までの港湾労働経済問題の一端（週給保証制、全国賃金水準等）の考察とターミナルオペレーションを除いたギヤングの総利潤の分析を試みている。

第13章 [London Modernisation and the Container Ban] では、コンテナ化の進展がもたらした港湾荷役労働の合理化問題—shiftwork、荷役時間の効果的管理等—とそれに伴う近代化問題—近代化協約の成立に至るまでの諸事情と近代化の理念—を述べている。

第14章 [The National Dock Strike] では、1969年以降の港湾ストライキがなぜ全国的規模にまで達したかを中心に説明している。

第15章 [Conclusions] では、Devlin Inquiry の業績を港湾社会における近代化の観点から高く評価するとともにその failings として、港湾運送業者を巨大な利潤追求へと駆り立てたことが港湾労働者の雇用安定化に寄与ないしは貢献に、したがって彼らの経

済生活を安定化せしめたかどうかは問題であるとされている。将来の貿易規模の拡大とその構造変化に伴い、今後の港湾労使当事者にとってその健全な近代化の基礎を構築するに際して何よりも重要なことは“協調関係”に立つことであると指摘している。これは、第二次世界大戦後のアメリカ経営社会における労使関係がきわめてシビアな“対抗関係”にあることを知るとき<sup>(14)</sup>、アメリカ港湾労働組合 (ILA と ILWU) の指導者の抱く組合運動方針等にも何らかの影響なり示唆を与えずにはおかないと一般化できる提言といえよう。

#### IV むすび

本書を通読してこれがわが国港湾労働制度を考慮していく上での一助となり、また港湾労働関係の文献として貴重なものであることを自覚せしめられた。さらに、本書は、わが国港湾労働問題の当面の急務ともいえる機械化、装置化を導入するに先立つ「港湾運送体制の整備」<sup>(14)</sup>の解決を図っていかねばならない立場にある Management や Employer にも是非一読の価値はあるものと信じて疑わない。

なお、II の項では、筆者は、いわゆる “Port Labour (Labor)” との関連性等についても言及するつもりであったが、紙幅等の関係でその意が果せなかつたことはご海容願いたい。

Fontana/Collins, London. 1972 < B6 判, 336 頁 >

注 (1) 北見俊郎『港湾論』海文堂、昭和43年6月、p.145

(2) 喜多村昌次郎「労働力不足と省力化—港湾—(新しい港湾運送体制への転換)」(『運輸と経済第30巻第9号』1970年9月に所収) p.41

(3) 港湾労働制度とは、港湾労働者の雇用に関する制度である。〔馬渡淳一郎「イギリス港湾労働制度」(『山口経済学雑誌第21巻第3・4号』昭和47年11月に所収) p.137

(4) 喜多村昌次郎、前掲稿、p.42

(5) 馬渡淳一郎、前掲稿、p.137、これは規則的雇用(高見玄一郎『港湾労務管理の実務』海文堂、昭和39年9月、p.26)、労働力の常用化(喜多村昌次郎、前掲稿、p.44)とも表現されている。筆者は常用化と表現した。

(6) これは現行港湾労働法とも表現されている。河越重任「港湾労働の課題」(『港湾経済研究No.2 1964年11月に所収) p.86

(7) 馬渡淳一郎、前掲稿、p.137

(8) 筆者は、The Dock Workers Act を港湾労働法と表現した。

(9) 高見玄一郎、前掲書、p.18-19、また、イギリス港湾労働法によれば、港湾

労働者 (Dock Worker) とは、「港湾またはその近辺において船荷の荷揚, 荷卸, 運搬もしくは格納に関する仕事, または船荷の受取, 引渡もしくは出港のための船舶その他の船の整備に関する作業に雇用されまたは雇用さるべき者」をいう。(馬渡淳一郎, 前掲稿, p.137) これに対し, わが国における港湾労働者の定義とその行為に関しては港湾法第1章第2条の4と港湾運送事業法第2条1~8に規定されている。また港湾労働者の定義に関する限り, わが国の方がイギリスのそれより広義といえるのではなかろうか。

(喜多村昌次郎『港湾労働の構造と変動』海文堂, 昭和39年11月, p.2 参照)

- (10) 高見玄一郎, 前掲書, p.20
- (11) Employer は港湾業者とも表現されている。(高見玄一郎, 前掲書, p.22)
- (12) 『経済学大辞典第1巻』東洋経済新報社, 昭和44年12月, p.349
- (13) これの詳説, 概説については, 中西睦「イギリス主要港湾に関する調査委員会報告書(ロッチャデール報告書1962年)」(『港湾経済研究No.1』, 1963年に所収) p.143—150, 高見玄一郎, 前掲書, p.32—36等参照
- (14) Reinhard Bendix, *Work and authority in industry (Ideologies of Management in the Course of Industrialization)*, Harper & Row, N.Y & Evanston, 1963, pp.254—297
- (15) 喜多村昌次郎, 前掲稿, p.46