
 文 献 紹 介

喜多村昌次郎氏著「続・欧米の港湾労働(資料編)」

和 泉 雄 三

(函館大学)

著者の喜多村昌次郎氏は、日本港湾経済学会創立者の1人であり、学会を代表する研究者の1人であること、いう迄もない。氏の港湾経済を視る論点は、終始1貫、港湾における労働問題、労使関係である。昭和39年、原田港湾作業KK勤務時代に書かれた「港湾労働の構造と変動」以来、16年間にわたる研究・調査のテーマは、一貫して労働問題であり、労使関係であった。日本港湾経済学会の会員中、このようなケースは、私の知る限りでは、氏たゞ1人である。正に港湾労働問題の第1人者というべきであろう。

その喜多村氏が、「欧米の港湾労働」を発表されたのは、昭和48年(1973年)のことである。本書は、昭和46年(1971年)と47年(1972年)の両年にわたって、欧米で実際に研究された欧米港湾労働事情及び労使関係の報告書であった。とりあげた港湾は、ロッテルダム、ハンブルグ、ロンドン、ニューヨーク、サンフランシスコの5港であり、加えてニュー・オリンズ、オークランド、ロサンゼルス、ロングビーチの港湾にも触れられている。正に欧米の代表的な大港湾の労使関係実態の報告書であった。その報告の方法は、「価値判断」は読者に任せ、「著者の価値判断は含めない」という(はしがき)ものであった。内容は、各港の使用者団体の形成とその運営、労働組合の組織状況とその斗争、両者の交渉状況とその内容、その結果としての労働協約の叙述及び紹介であった。労働協約の紹介は綿密をきわめ、250頁のうち半分近い130頁をあてられている。たゞそれだけではなかった。かなりの頁数をポート・オーソリテイの紹介にさかれていた。

私事で恐縮であるが、その内容と性格に就て、私は、海事産業研究所報No.94(昭和49年、1974年、4月号)に、かなり詳細に述べさせて頂いている。

この時の感想は、当時の日本港湾労使関係の世界史的観点からの客観的判断に、きわめて貴重な資料を提供されたということであった。たゞ、僅かに不満であったのは、港湾における使用者とポート・オーソリテイの関係が、少しあいまいであるということのみ。

ポート・オーソリテイの成立とその活動が、欧米の確固とした民主主義的市民社会

の中に始めて成立したこと、労働組合が、決して、1.港湾、1.企業の狭いワクにとらわれたものでなく、他業種、他企業を包含したナショナルユニオンの1部に組み入れられていること、これに対応して、使用者団体も又船主を中心とする幅広い組織になっていること、この両者による協定内容、即ち、賃金、福利厚生、労働時間が、従って、他産業と全く同一の水準になっていることなどが、「資料」として紹介されており、それ自体、日本の労使双方、及び官公庁、研究者に対する啓蒙書となっていた。

この書物が発表されたのは、日本の高度成長が絶頂に進み、港湾の機械化と合理化の波が、コンテナ化を中心に、嵐のように日本の港湾に押よせつつあった時期であった。港湾の機械化と合理化は、当然に、港から労働者を1掃するはずであったから、相対的過剰人口を基盤としていた日本の港運企業がこれからどうなるのか、労働組合はこれにどう対応するのか、日本の港湾労使双方が、息をひそめて、注視していた時期でもある。

本書はその続編である。昭和55年（1980年）2月1日に刊行された本書は、全く同じ港湾に就て、同じ純客観的方法論で書かれている。同じ方法論を貫いていることは、本書のタイトルに、わざわざ（資料編）と銘うたれたことによっても明らかであろう。たゞ前者と異なる処は、資料の範囲を、「輸送革新」による「省力化」、即ち「労働需要の減少」、「雇用不安の台頭」、「労働条件の相対的低下」の実状と、これに労使双方がどのように対処したのか、という1点にしばったことである。それは即ち、この機械化と合理化に対する労働協約の改訂経過とその内容の紹介ということに、内容をしばるということであった。（「はしがき」）全頁343頁のうちの実に265頁、約80%がこの新しい労働協約の紹介にあてられている。

港湾荷役の機械化と合理化、これこそ近代資本主義経済1般を通ずる中心課題である。又、コンテナリゼーション以降の日本港湾労使双方の最も中心的問題でもある。喜多村氏のいわれるように、正に、「港湾労働問題の核心」に外ならない。

欧米の港湾産業を担う使用者即ち資本と、労働者即ち労働組合が、団体交渉の結果、どう最終的に結着をつけたのかが、この大部の改訂労働協約によって、知られるであろう。

この課題が、昭和40年代後半に提起されているだけに、その労働協約の改訂時期も又最近のことに属する。ロッテルダム港 1975年、1978年、ハンブルグ港1977年発効分、ロンドン港 1975、1976年改訂分、1978年発効のもの、アメリカ東部諸港では1977年、1979年発効のもの等、この数年の改訂が、次々に紹介されているのである。

どのような団交過程を経て、この労働協約に集約されたのかが、著者によって簡潔に説明されると共に、使用者団体の年次報告書の紹介によってうかがうことができる。

この過程の説明を読むと、それらの労働協約が、港湾労働者のストを含む反撥と抵

抗なしには、締結されえなかったことがわかる。又、時には、港湾労働者達が、ナショナル・ユニオンの指導部に反乱する山猫ストを起した事例（例えばロンドン港）も紹介されている。決して、たんたんたる平和裡に交渉が行われ、協定書調印に達したわけではないのである。

この間のプロセスと、交渉の結果到達した労働協約とは、日本の港湾産業の労使双方にきわめて有益な教訓を与えるであろう。

与えられた紙幅の関係上、これ以上、詳しく紹介する余裕がないが、たゞ2つ、つけ加えておきたい。第1に、この続編には、各港の労使を構成する団体、組織名が、それぞれ、図表化されていることである。これによって、各港の使用者とは誰か、使用者とポート・オーソリテイとどう関係するのか、はゞ、明らかになっている。

第2には、港湾日雇問題の処理・その常用化こそが、機械合理化問題の処理に至るすべての時期に、一貫して存在した最も重大な問題であった、ということである。

最期に、恐らくは港湾労働運動史という別な形で、このプロセスをより明らかにして頂きたいことを希望して、紹介を終らせて頂く。

（港湾労働経済研究所、昭和55年2月刊、343頁、頒価 2,500円）