

わが国港湾の労働政策と課題

——港湾政策研究に関する一考察——

田 中 省 三

(日本海事検定協会)

目 次

1. 戦後港湾の労働政策
2. 労働政策と港湾労働組合運動
3. 港湾労働政策の課題

1. 戦後港湾の労働政策

(1) 港湾労働法と港湾政策

わが国港湾の労働政策の象徴である港湾労働法は、労働者の対象範囲や諸権利と労働行政の内容において、戦後策定された労働政策及び行政の民主的基準を超えるものでない⁽¹⁾。

今日、労働諸法制の再編から行われているうえからも、港湾労働政策に関する一定の整理が不可避である。

同法は、戦後日本経済復活の契機となったエネルギー政策の転換と重化学工業中心の産業編成を背景に立法化されたものである。1960年代以降の労働政策は、わが国全体の労働力の流動化政策の体系化を基本とし、農業基本法（1961年）、更に、中小企業基本法（1963年）にもとづく産業構造変化をもたらす諸政策に裏付けられたものであった。労働面においては、失業保険法、職業安定法、緊急失業対策法等の改訂作業を通じて、労働力の管理統制が行われることになった。

1965年制定をみた港湾労働法は、その後策定される雇用対策基本計画にふくまれる積極的労働政策に連動していくことは、検討に際する重要な側面である。わが国の雇用対策基本計画（第1次～第5次）の推移は、高度成長経済政策から低成長への転換を余儀なくされた世界的な資本主義経済の状況のもとで、資本蓄積の新たな条件の再構築に沿った労働政策をたどることができる。

第1次から5次に至る雇用基本計画をたどる紙幅をもたないが、現在にっながら雇用基本計画に至る2、3の諸特徴を指摘することができる。港湾労働法の制定を含めた第1次雇用基本計画（1967年～1971年）は、前年に制定された雇用対策法にもとづいて、産業構造の変化に対応して、従来から執られていた労働力の流動化政策に代って、労働力の総体的な管理と効率的な利用を打ち出した。事実、農業人口の削減、若年労働力の吸引、重化学工業への労働力集中に大いなる効果をあげた。

ここに至って、国際的にも採られていた「経済成長及び発展を刺激し」「労働力需要を満す」「完全雇用を促進する積極的政策」を明らかにした意味で、1つの転機をつくりあげた⁽²⁾。

次いで、これらを効果的に実行するため、公共職業安定機関の機能強化によって労働力の統制的把握に努めることになった。しかしながら、1970年に入り、通貨制度の相場制への移行、石油危機を契機に国際的な不況を背景に労働力政策の再編成も余儀なくされる。即ち、雇用保険法を中心とした「雇用調整」でつくりだされた相対的過剰労働力（広範な半就業、半失業の存在）の新たな雇用統制に変更した。今日の雇用計画にみられる労働政策の方向は、労働諸法の再検討の域から、戦後労働政策及び立法の根底を見直す「労働法制の総決算、の展開から始まっている⁽³⁾。

港湾における労働政策は、炭鉱離職者等の労働力流動化政策に代って、労働力需要に応じた雇用調整と若年労働力の吸収の体系化を目論むが成功せず、港湾労働法の制定を通じ、日雇労働から常用労働への行政指導がなされる。これとて、豊富な労働力、とりわけ若手労働の確保が困難であった。

他方、荷役方法の革新的な変化、船舶の専用化、貨物のユニット化は、在

来労働を忽ち陳腐化＝不要労働としたことから、急速に労働力を激減させることになった。元来、在来労働の陳腐化には、職業訓練等による対応を併せもたねばならないのに、わが国港湾では用役生産の他律的な経済的性格もあって、労働力の削減は自然淘汰にまかせたといってよい。荷役の機械化、革新以前に制定されたとはいえ、港湾労働法が日雇港湾労働の安定的な需給調整とそれがための公共職業安定機能強化にもとづく労務供給業の存在を否定した労働政策は、これら機械化への対応には全く手を染めることがなかった⁽⁴⁾。

国際的には、1960年代、既に荷役形態の変化にともなう港湾労働者への影響と対応に関する深い検討がなされており、1970年 ILO 港湾労働条約の決議と勧告が行なわれた。そこでは、機械化導入にともなう雇用調整と職業訓練、不就労、離職に対する条理に適った手厚い保護を義務づける諸制度の確立が明示されている。

わが国では、同条約に沿った新たな立法化、制度化は不要であり、現行関連諸法で対応できるものとされている。ILO 条約がつとに指摘した雇用の安定化と労働者の生活保障、雇用調整をとともなう技術革新への対応策が、わが国ではどうであったかは、この10数年の歴史が内容証明した雇用不安の一層の深刻化、労働者の生活不安の激化以外の何物でもない。

これらの過程を補ったのが、港湾労使間の統一労働協約化の実態と方向である。しかしながら、この労働政策は雇用管理の中核となる「共同雇用」を欠落させ、細分化された企業に雇用責任を担わせている実態では、登録労働者以外の就労禁止を協約化及至規制を行っても、労働内容の低下、生活保障の悪化、機械化荷役や輸送システムの一層の進展の下でつくり出される相対的過剰労働と若年労働力の吸収の矛盾のなかで不十分にしか機能しないのは当然である。

(2) 港湾政策の基本的性格

港湾政策を政策的実践において経済政策との関連を把えることなしには、政策の検討に値しないであろう。また、わが国港湾経済研究において、これら政策論が未成熟であることが指摘されている⁽⁵⁾。しかしながら、港湾の経

済的性格とその位置づけについては、幾つかの立場からの研究が早くから行われており、一定の整理がなされている⁽⁶⁾。

これらを通じて、港湾政策論の把握及至形成の難しさを見るとき、港湾の社会的経済的性格の多面性とわが国港湾発達の特質と経緯にかかわることも大いなる要因であろう。とりわけ、戦後港湾の発達は、全国総合開発計画、総合交通体系計画と密接な関係をもって進捗した。少くとも戦後港湾政策の支柱は、社会資本の拡充と技術革新を挺子とする補助政策を重点とした産業構造の再編成と不可分であった。これらの政策的実践については、今日までの港湾整備5ヶ年計画にみることができる。

① 日本経済の復興、育成、そして、高度成長政策の下での港湾政策

戦後日本経済の復興は、1950年前後、石炭鉄鋼の基幹産業の生産力の回復の素地を与えた特需ブームを挺子にした経済自立3ヶ年計画にはじまるとされている。併せて、港湾整備3ヶ年計画が実行された。その方針と計画の骨子は、経済基盤充実のため、原材料と製品輸送の円滑化を図ること、生活物資増加に、特に外国貿易依存の経済復興は、輸出振興にとって、港湾施設の整備と船舶の Quick Dispatch を図ることにあった。

港湾整備が本格化するのは「国民所得倍增計画」を背景とする第1次港湾整備計画（昭和36年～40年）以降である。以後、経済計画と港湾整備計画は、経済計画の要請に応える先取りを確実に行ってきた。しかしながら、次第に巨大化する整備規模と予算は必ずしも有効に利用されるものとは限らなかった。経済政策の変更により、懷妊性の長い社会資本である港湾整備事業は多くの施設の遊休させることがしばしばある。また、期を同じくする全国総合開発計画は、港湾整備計画を主要な骨格に位置づけし、いわばこれら開発経済ともいうべき経済政策の先導的役割を担ってきた。

経済の高度成長時代は、特に臨海工業地帯の核として、多くの専用港湾や工業港を整備し、新産業都市形成にともなう工業立地に港湾開発が大きな役割を果し、遂に大規模工業港湾基地構想に至るのである。

② 経済危機での港湾政策

2度にわたる石油危機は、石油依存のわが国重化学工業中心の産業構造を

大きく変えた。省エネルギー、省資源、そしてさまざまな省力化が精力的に取組まれた。物的流通の主要な機能と役割を担う海上輸送と港湾は、また後者は物流の国際的国内的な流通拠点としての役割分担が一層浮上した。1960年代後半、重点的に取組まれた物流に関する社会資本ストックと輸送量の関連から、港湾整備の急速な規模増大と海上輸送の技術革新に対応した近代的整備が続けられた。しかし、新たな経済環境の下では、港湾を経由する物流の効率化——一貫輸送、物流コストの低減策の観点からの接近が強く要請されるのである。

物流コスト論、物流論が本格的な論議となる契機と条件を与えたのは、大量生産、消費に不可欠な大量流通化の諸政策であったことは周知されている。貨物の専用輸送、コンテナ輸送が輸送効率の向上と輸送コスト低減を実現させたように、単に物的流通という面でなく、本質的には、それらの基本となる資本の循環過程での追加的生産との位置づけから流通機構に関する物流の「近代化、ということ、多彩な論議が今日も盛んである。

物流論議の概要を紹介する紙幅がないが、経済政策では「中期経済計画」（昭和40年～45年）が嚆矢であろうか。これ以降の各種答申、報告が示しているように、流通が消費を触発し、市場の活性化となり、資本の高蓄積と回転の迅速を求める数々の接近が展開され、物流近代化からシステム化の処方箋が提示される。

昭和47年以降の経済活動の低滞を基礎にした港湾政策では、運輸政策審議会を軸に改革を迫ってきたわけであるが、国際国内的物流活動の主役を占める海上輸送に適応する物流基地（交通社会資本ストック）が基本にあることに変わりはない。

近時、港湾が多彩な側面をもつターミナルが形成されるにしても、施設整備が港湾政策の中心にあるのは、物的流通という概念に含まれる輸送生産が目的である交通業の場合、当然であろう。それ故に、交通における1分野を担当するにしても、通路部分である港湾整備、そこでの用役生産の供給というものがもたらす問題、つまり、総体的には、港湾そのものの在り方を通じた検討がなされねばならない⁽⁷⁾。

- 注(1)竹前栄治「戦後労働改革」(1982年4月、東京大学出版、p.93、Ⅲ、民主化推進期の労働政策)、拙稿「港湾における労使関係の形成と発展」(喜多村昌次編『港湾労働』1980年10月、成山堂書店、p.148)
- (2)1964年 OECD(経済協力開発機構)は「経済成長を促進するための手段としての労働力政策」の報告ならびに勧告を採択した。同年、ILO も同様の目的で「雇用政策に関する条約」(第122号)を採択している。
- (3)労働基準調査会編「労基法研究会最終報告」(昭和61年1月)、大野喜美「80年代後半における労働政策の動向」(1984年12月、『賃金と社会保障』労働旬報社)
- (4)港湾労働等対策審議会「3・3 答申」(昭和39年3月3日)
- (5)北見俊郎「港湾労働の課題と政策」(喜多村昌次郎編『港湾労働』1980年10月、成山堂書店、p.215) 柴田悦子「港湾論の展開」(交通学説史研究会編『交通学説史の研究』そのⅡ、昭和60年3月、p.489～517)
- (6)柴田悦子「港湾経済」(昭和47年6月、成山堂書店、第1章港湾経済論序説 p.1～22)
- (7)運輸省港湾局編「21世紀への港湾」——成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策——(昭和60年7月)

2. 労働政策と港湾労働組合運動

(1) 港湾における「雇用政策」と労働組合運動

港湾での「雇用政策」は、1950年代以来、労働需給のアンバランスから、「完全雇用」を促進する方策がとられた。豊富な労働力、とくに若年労働力の確保を策定したことは前章で述べた。前後して出現した荷役の技術的変化が起こり、内容的には労働力の効率的使用という問題は、単に施設の効率利用に関する港湾管理・運営にたいする諸方策、答申に沿うまでもなく、生産構造を構築する港湾運送業者の再編が不可避であった。これまでの行政指導方式から港湾運送構造改善促進事業団による生産組織の再編は、港湾政策の新しい方向を明示するもので、ターミナルオペレーターを頂点とした再編整

備は進行している。

港湾の雇用構造を特徴づけるものは、労働市場の常用、日雇の2重性が挙げられているが、今日1万足らず4%台の構成比をもつ日雇労働者を対象にした港湾労働法の廃止が云々される仕末である。しかしながら、それは常用港湾労働者の完全就労も実証するものではなく、港湾労働者全体の半就労、半失業をより一層深化させているのである。

つまり、1970年代に始ったコンテナリゼーションに代表される荷役革新の著しい伸展は、常用労働者の相対的な需要減少＝在来労働、高令労働の不要と実質的な半失業状況の恒常化や事務労働にみられる選択定年制の導入等が顕在化していくのである⁽⁸⁾。

このような雇用状況に、わが国港湾労働組合運動は産業別労働組織の強化という主体性の確立を目指し、具体的対応をどのようにしたのか。わが国の港湾労働組合運動が「高度成長」政策で求めたものは、極めてプリミティブで感動的な要求から出発した。それは、「日曜、祝日の完全休日」要求であったことは周知されている。雇用制度に関する要求は、戦後早くから全港湾労組が「港湾労働法制定」を掲げ、長期闘争を行っている。その後産業別組織である「全国港湾」結成以来、ILO 港湾労働条約の雇用政策を骨子とする港湾労働法の制定を要求しつづけている。

港湾における雇用政策の系譜は、交通労働の特質である労働力需給の波動性を考慮に入れた雇用調整が必要であり、そのため、中央職業安定審議会港湾労働部会や港湾調整審議会は、旧3・3答申、新3・3答申、8・18答申にみられるように、港湾政策全般のなかで労働政策（一般的には、対策とされている。）を明らかにしてきた。港湾労働政策の不在が問われているが、この面からの終始一貫した労働政策の系譜をみることができるのではなかろうか。

これらの政策の特徴には、つねに港湾における用役生産の形態に応じた相關関係をみることができる。旧3・3答申は港湾施設の未整備状況の下での豊富な労働力の確保とその方策を模索したものであり、新3・3答申は、機械化荷役の伸展に沿った港運業の集約合併の再編成とその下での労働力の質的側面を重視しており、8・18答申においては、輸送革新下での労働力の効

率的利用と港運業の力量と将来像を占なう協調的労使関係の確立に向っての「労働力のオルガナイザー」の位置づけを行ったものである。

これらの「雇用政策」にたいして、「全国港湾」は、10年の歳月をかけ、雇用と職域確保に関する「雇用と生活保障制度に関する協定書」（1979年5月30日）を締結した。しかしながら、具体的な雇用保障と長時間労働の改革を求める事項は、それぞれ専門委員会の設置にゆだね、労使間の協議未了として、今日に至っている。その間、港湾労働年金の設定を見、港湾労働安定協会の設立を促し、年金給付の実施をみている。

港湾の機械化合理化のシンボルであるコンテナ輸送が開始されてから、港湾労使間に統一労働協約にもとづく新しい労使間の秩序づくりが行われたことは、港湾労働の将来像に一定の外枠を埋めたものとして一時代を画すものであった。具体的な内容は、共同雇用の実質的棚上げと専門委員会設定による協議会方式の定式化をもたらしたのみで、何ら基本的問題の進展をみえない。

これらの実状は、曾って、港湾労働法改訂（昭和48年2月）が審議未了のうえ、廃案になった中味であった公共職業安定機関の行っていた登録、紹介、雇用調整の肩代りを目論んだ港湾労働安定協会の設立、雇用調整手当会計の安定的運営に道を拓く契機をもたらすものとして大いなる関心を抱くものがある。

(2) 労働協約闘争の進展と停滞

前節で触れたように、「全国港湾」が展開している統一労働協約闘争は、わが国労働組合運動には数少ない「反合理化」と人間性回復の運動から出発したことが長い労働協約闘争の礎になった側面を見逃すことはできない。

もう一つの側面は、1960年代後半に始った国際海上輸送の技術革新の展開は、世界各国、とりわけ、先進海運諸国のイギリス、アメリカの港湾労働組合運動に一大転機をもたらしただけでなく、これら諸国の共通問題となった。

これらの動向は、いち早く、ILO 港湾労働条約に帰結していくわけであるが、それまで行われていたこれら諸国の「機械化、合理化」に関する労使

間の主体的規制である労働協約闘争や法制化の動向は、わが国港湾労働組合運動の国際的水準を示すものとなった。また、これらの運動は、幾度にもわたる国際交流や国際会議が行われ、統一労働協約の重要性が認識されただけでなく、具体的な労働協約事項に関する国際的研究を深める意義が強調された⁽⁹⁾。

わが国を含め、これら先進資本主義諸国における港湾発達は、それぞれ独自の側面をもっているが、国際海上輸送の革新と発展内容は共通問題を顕在化し、その追求が迫られた。

港湾労働にみられる共通事項には、次のようなものが基本的事柄となる。

① 機械化、わけてもコンテナ輸送の伸展は、在来労働を不要とし、臨時日雇労働への依存率を極めて低いものにした。② これらによる全般的な過剰労働力は、労働者の就労日数を縮小させ、大量の労働者の生活保障が不可避である。③ コンテナ輸送にみられる一貫輸送の貫徹で、港湾労働と他の交通労働、或は他産業の労働カテゴリーの変動及び職域摩擦と紛争をひき起している。④ 雇用機会の在り方、職業訓練、産業年金を含めた雇用計画の策定と実行である。以上、それぞれの事項についての各国港湾労使の対応を紹介する機会をもたないが、諸国港湾労働者の雇用不安と将来的な生活保障は深刻化している。しかしながら、わが国を除いて、先進資本主義諸国の港湾労働問題は、一定の労働者側の要請を充たしており、ILO 港湾労働条約の決議と勧告を待つまでもなく、統一労働協約や法制化が効果を挙げていることは周知されている⁽¹⁰⁾。

港湾労働政策の中で、雇用形態の在り方と実態は、港湾労働の特質と各国の交通労働並びに港湾労働への対応を如何なく表現している。先進資本主義諸国における機械化、合理化による労働力の排除の状況は、雇用調整、登録制度の在り方等を含め、雇用安定のための雇用制度、或は「共同雇用」を必然的に生み出した。アメリカにおける Hiring Hall 制度、イギリスでの登録制度による法制化が代表的である。

わが国港湾で「共同雇用」が労働対策として行政府から提起されたのは「港湾労働法の1部を改正する法律案」(昭和48年5月)からである。この

骨子は前年11月、港湾調整審議会の答申である「港湾労働対策に関する意見書」が基礎になって、7項目にわたる意見の支柱は、「共同雇用」制度を促進するための事業主団体の設立であった。つまり、中央、各港に港湾労働協会を設立し、職業安定所の業務を遂行させるという内容であったが、労働組合側の要求である4者構成（港運業、労働組合、船社、港湾管理者）による共同雇用機関の設立内容と対立するばかりでなく、労働協会業務を職業安定所との関係、現行港湾労働法の問題点の是正、更に公的機関としての規制の不明確さが指摘され、廃案にもち込まれた¹⁰⁾。

他方、港湾労使間で主体的に行われた統一労働協約の象徴ともなった「港湾労働者の雇用と生活保障制度に関する協定」（1979年5月30日）を締結した。これを基礎に今日まで、労働時間、最低賃金、年金制度、転職資金、事前協議制の具体化及び策定がなされ、一定の展開がなされた。しかしながら内容的には、前述の各国港湾労働の雇用制度の水準に及ばない隔たりが指摘されている。そして、中心問題である「共同雇用制度」の確立はされず、事実上棚上げとなっている¹¹⁾。

翻って、今日、世界的に進行している港湾労働政策並びに、労使間協定に横たわっている問題点は、雇用制度が確立しているにもかかわらず、技術革新の著しい進行の下で、雇用不安が深刻化している。また、潜在化しているが、荷役の24時間制にかかわる就労規制とその中味でもある荷役の生産性問題がある。後者の荷役能率の1つの指標である単位当りのコンテナ取扱量をめぐる問題は、国際的にも、港湾労働者のいわば労働生産性（労働時間、労働密度）の国際摩擦にも拡大する意味をもっている。

注⑧拙稿「前掲書」p.178.

(9)全太平洋アジア港湾労働者連絡委員会「第2回全太平洋アジア港湾労働者会議」（1961年6月）、全国港湾「太平洋地域の港湾労働者の雇用安定に関するセミナー」（1977年7月）

⑩喜多村昌次郎「欧米の港湾労働」（1973年11月、港湾総合研究所）伊藤彰「資料 ILWU」（1985年2月、全日本港湾労働組合）

(11)柴田悦子・田中省三「港湾労働の変化と港湾労働法の「改正」をめぐる」

(1973年、東京港湾問題研究会『港湾問題研究—港湾労働—』No.3, p.13)

(12)拙稿「港湾における労務管理制度—共同雇用問題を中心に—」(日本港湾経済

学会『港湾研究』年報, p.187, 1981年11月)

3. 港湾労働政策の課題

港湾労働政策、関連する交通政策を論じることは私の能力を超えるものである。ただ、港湾研究においては、つねに視野に入れておかねばならないことでもあり、若干の考察を行いたい⁽¹³⁾。

わが国の交通政策は、戦後日本資本主義経済の復活、「経済自立」を経て、国際競争力をもった経済構造に対応した交通システムを構築した意味で成功を治めたといえよう。このことは、わが国の支配資本を軸とする資本蓄積が国際的にも焦点となっていることでも認識される。海運業及び港湾産業は、計画造船による日本海運の復興と港湾整備計画で対応した。

これらとの関連で港湾での労働政策を観た場合、いくつかの課題というより問題点が指摘される。1つは労働時間の短縮と就労制度であり、2つは現行の労働協約内容の具体化乃至充実、わけても基本的事項としては、労使協議の見直しと雇用制度の確立である。

わが国の長時間労働が国際的にも指摘されているように、港湾労働においては、尚、年間2600時間という途方もない長時間労働が慣行化されている。それはまた、そのことが港湾の賃金構造の構築につながっていることはいうまでもない。これらについては、港湾労使間によって一定の協定が締結されてはいるが、本質的論議と検討は、時間問題専門委員会の設置という形で取り組まれているにすぎない。一方、生産性向上は、生産手段の発達と相待って、労働力の効率的使用を確実にしてきている。

港湾における労働時間問題は、曾っての“追い通し、労働に代表される労働時間延長と異なり、前述した長時間労働に加えた労働密度の増大という方向がみられる。荷役部門では、コンテナターミナルにみられるような分単位

でのコンテナ取扱数は、着実に港湾全体の生産性を向上させていることは、数少い統計資料からも明らかである。更に、人員の削減、これはさまざまな作業面において多彩な形態と局面をもって現われてきている。荷役部門での編成人員の削減、多能工的な活動化、事務部門での事務処理の機械化による Speed-up と人員減、その他、作業時間の極度の厳密さの追求、「足時間」の実質的な切捨て、休憩時間の実質的な削除等がみられる。

具体的な検討をする紙幅をもたないのが残念であるが、時間短縮という世界的潮流の中で、依然として続いているわが国の長時間労働は、週休2日制、年休消化率の低さどころか、労働基準法制の改訂試案にみられるような労働時間の実質的延長もさることながら、一定時間及至連続労働による労働密度強度の増大方向が垣間見られる。前節で触れたように、わが国港湾における労働生産性の高さに、先進海運諸国港湾の労働側からの非公式とはいえ、批判を受けていることはわが国港湾関係者並びに労働組合、労働行政の側からどう打開するのであろうか。

時間短縮のもう1つの側面は、就業体制の在り方を規制する問題である。現行の労働協約や就労慣行を基盤とする労働実態の下での時間短縮は、当然、一定の交替制、つまりシフト制の内容充実と規制が俎上に登らざるを得ない。そうなれば、全登録労働者の制度化と相俟って就労安定策を展望することも可能であろう。

昨今、再び港湾の日曜祝日の稼働問題が具体的に海運業より提起されてきている。この問題は2つの点から注目される。1つは、日曜、祝日を平日と同一視した就労体制の編成対象とすることは、重大な問題を含んでいる。時間外労働の就労増大が実質賃金の増加を望めるにしても、決して生活の安定を意味しないどころか、一層の貧困化を増幅することは必定である。2つは、休日、時間外労働の割増率について、先進資本主義諸国との比較検討の機会を設ける契機となる。関係者の再検討を望みたいところである。

第2の問題である現行の統一労働協約の内容の拡充については、ここ10年の長い歳月を費した一定の進展を確保することができる。しかしながら、昨年来、日本港運協会より日本船主協会等へ提示した事前協議制そのものの

白紙還元問題は、紆余曲折の末、本年3月新事前協議制を港湾労使間で協定したのであるが、この問題は、昭和48年の時間短縮に関する協定の白紙撤回を彷彿させる動向である。過去、しばしば港湾における労使関係自体に関する紛争をみてきた。このような動向の惹起をみるにつけ、港湾における生産構造である船社（荷主）／港運業という用役生産の需給関係と港運業全体の経済的性格と実態をみないわけにいかない。そして、このような実状の下で、港湾労使が10ケ年にわたって港湾労働の現状と将来にわたる再編成作業がなされ、一定の進捗を見ることができるのである。けれども、現状の労働政策の方向は、わが国労働政策の今日的潮流である規制緩和と労使間交渉を主体とする組合せ策の下で、現状の港湾労使間をみた場合、政策協定を締結する当業者能力を超える限界に逢着しているといわざるを得ない。

労働組合側の提示した4者協議制（行政府、港運業者、船社、労組）の検討を日港協は強く否定したとはいえ、これらの次元とは別途に、法的規制を充実させることこそ、港湾労使間協定なり、港湾労働の将来像への展望に道を拓くことで、わが国港湾労働の固有の発達を促す労働政策の確立になるのではないだろうか。

今日の港湾労働政策については、内容的にも労働力の高年齢化現象、長時間労働からの脱却、定年延長にともなう賃金及び雇用政策の再検討という多彩な問題解決に迫られている。これらがため、現行の統一労働協約の内容を少くとも欧米港湾労働者並みに充実させる具体策を緊急に行うことが望まれる。重要事項である雇用制度——「共同雇用」については、労働組合側より、わが国になじまないとされ、港湾の用役生産の波動性に対する補完的機能として、1部労働力のプールが提起されているが、全港湾労働者の登録制を基礎にした港湾労働法の制定を含め、雇用制度の充実した討議とその道程を描き出すべき時期に入っている。これらはまた、交通労働における他産業とは異った雇用計画、労働政策が不可欠なことをも示唆しているばかりでなく、そこに「魅力ある港湾労働」を幻想に終らせない展開を見出すことができるのではなかろうか。

注⑬交通政策に関する一貫した検討研究は日本交通学会を中心に行われている。主な政策論研究としては次のものがある。「総合交通政策再論」(1982年3月、日本交通学会、運輸調査局)「戦後交通政策の展開」(1985年3月、同)