

第6章 国際物流と港湾労働

I 国際物流の進展と港湾の役割

1980年代に急速な変動をなした物流の「国際化」は、1960年央に始まった物流「合理化」の今日の到達点を示すものであろう。

発展途上国からの原材料、エネルギー資源等の大量輸入を基盤に、主として先進資本主義諸国間、あるいは国内の大量生産、大量輸送、大量消費という物流を形成し、流通コスト（商流、物流）が注目を集めたことから、世界の経済活動が国際分業を主な流れにするに至り、物流「合理化」の態様は一変した。

国際コンテナ輸送が契機となった国際複合一貫輸送は、単に異種交通機関の結合に要点があるのみでなく、国際分業、企業の「国際化」に対応した運輸業の世界的な再構築を求めるところに大きな特徴がある⁽¹⁾。交通サービスの需要者の利益の保護と利便の増進に寄与を求めることは、運政審物流部会答申⁽²⁾からも伺えるように、運輸業の特質の考慮なしに物流戦略の進捗がないことを示すことになった。

産業構造および貿易構造の変化にともなう国際物流の進展は、海運企業、倉庫業、大手港運業の国際複合輸送市場での国際化を推し進めた。海運業にみられる総合物流業へのリストラは、これらの動向の象徴である。これら、わが国諸産業の「国際化」は、北米、欧州、アジア等地球的拡がりをもっており、現状では環太平洋物流圏での国際物流活動の活発化が著しい。また、内需喚起策と結びつけた輸入（製品）貨物の増大がみられる。

このような国際物流の世界的潮流は、一定の近代化を進めている港湾の物流機能の質的な拡充を余儀なくさせている。それは、多様な内容と矛盾をともしうものでもある。

国際物流は国内物流と必ずしも連繋するものではないが、何等かの物流機構に支えられることが求められる。物流が“壁のない”ものであっても、国際的に異なった各種交通機関、ターミナルを効率的、円滑に仕切る仕組みを構築せねばならない。部分的な落差が全体の物流に及ぼす影響も大きい。物流業の形成と役割の客観的諸条件がここにある。

港湾における国際物流は、量的には Shipper's Load と Carrier's Load 貨

表一 1 環太平洋地域諸国の港湾施設運営比較

国名 港湾名	バース 数	延長 m	水深 m	ターミナル施設			CFS施設		作 業 時 間			寄港 船社	輸 入 実 績		輸 出 実 績		面積当り取扱(/ha)	
				面積	保 管 TEU	上屋 面積	TEU	CY	CFS		実コン		トン数	実コン	トン数	実空コン	トン数	
香港 Na1-6 (2, 4, 6)	7 (3)	3, 528 (2446)	12.0 12.2 (12.0)	126.1ha (71.0)	71, 418 44, 984	6.2ha (3.0)	378	CY	受付・配送 24時間	詰・開摺 8-23時	詰・開摺 8-5時 (2, 4, 6の詰は24時間)	25社	880, 378 (内数) (391, 055)	5, 723, 305 (4,102,969)	1, 155, 777 (557, 039)	6, 022, 945 (4,165,034)	19, 285TEU (内数) (16, 132)	93, 150t (116, 451)
インドネシア ジャワ	*	5, 605	9.5- 10.5	23.0	15, 259	1.6	2, 150	月-木 8-12 13-16 金 8-11 13-16 土 8-13				16	210, 112 注 Tanjung perakの輸出を含まず	1, 713, 130	77, 461	1, 017, 346	15, 285	118, 716
韓国釜山 仁川	4 *	1, 262 1, 170	12.5 14	63.0 37.0	17, 800 6, 600	2.6		24 8時間				28 (46)	814, 143 (実空) *	10, 139, 894 *	1, 010, 990 *	24, 234, 285 *	28, 970	545, 622
マレーシア ポートケラン	3	853	11.0- 13.5	24.2	12, 105	2.1	140	24時間				12	102, 577 (ターミナル1-3不明)	2, 237, 710	115, 557	2, 694, 626	11, 393	203, 816
ミャンマー ラングーン	一般 埠頭		*	*	60	*		8-16 20-8	オーバータイムは シフト時間に行う			1	315	7, 401	60	712	*	*
中国天津	4	1, 300	12.0	57.5	22, 100	2.8		24	3 交代			10	55, 968	669, 792	68, 900	807, 663	2, 819	25, 695
台湾高雄	22	2, 072	10.5- 14	129.2	14, 100	6.6	1, 069	24	3 交代			34	906, 371 (ターミナル1-3不明)	5, 797, 974	1, 297, 788	4, 153, 053	21, 508	396, 455
シンガポール	12	2, 667	10-14	121.0	58, 500	4.6		24/7日	3 交代			21	1, 061, 600	17, 956, 600	1, 040, 900	17, 595, 000	20, 249	293, 815
タイバンコク	6	1, 528	8.2	16	8, 200	7.6	308	月-金 8-12 13-16 19-24 1-5 土日 8-12 13-16				18	204, 449	2, 318, 720	317, 982	3, 898, 636	39, 971	388, 585

(資料) 運輸経済研究センター「国際化の進展がわが国の国際流通に及ぼす影響に関する調査」(平成2年3月)。

物に大別される。いわゆる前者はメーカー物流が主体であり、後者は不特定荷主物流である。そして、国際物流は、流通経路の多様な選択と“戸口から戸口へ”の港湾でのジャスト・イン・タイムな物流サービスの提供が求められる。これらの前提要件として、港湾での24時間稼働体制が国際物流での港湾運営の競争要素として浮上してきている。(表－1 参照)

他の1つは、運輸に関する規制緩和策(物流二法)がもたらすであろう港湾での企業活動、港湾労働、港湾の管理、運営への影響である。多くの付帯条項をもつ物流二法ではあるが、世界的な潮流となっている“壁のない”国際物流における運輸業の再構築の具体的な進捗が、港湾そのものの仕組みを、他の諸制度と改変を相まって変えていくことは避け難い動向をみせている。

港湾施設整備については、第8次港湾整備計画にみられるように“港湾空間の高度利用”⁽³⁾の名のもとに施設の巨大な投資が目立つ。これらは船舶の大型化にみられるように、深水埠頭の建設整備や地方港でのコンテナ埠頭整備、そして、主要港での総合物流ターミナルの積極的な整備計画と実行が特徴的である。

さらに、空港との連繋が、今日の港湾のレイアウトに入ってきているのも国際物流の港湾への反映である。

また、第4次全国総合開発計画(昭和62年6月、閣議決定)や90年代の情報拠点戦略に基づくテレポート構想等から策定される港湾は、巨大なプロジェクトとの一環に包摂され、国際物流、情報ネットワークシステムの拠点としての構築が不可欠とされている。

また、従来までの物流一点張りの港湾機能整備から“豊かなウォーターフロント”への再構築への脱皮を掲げつつも、国際物流、国際複合輸送の拠点作りは、今日の国際物流の多様化と増大が国民生活に大きな関わり合いを招来している面からも、その役割と機能の検討が迫られている。

わが国主要港に占めるコンテナ埠頭の増大は、深水埠頭や多種類のコンテナ(定温、冷凍、特殊)輸送と荷役が効率的に行えるよう対応したものである。そのみではなく、コンテナ輸送構造の再編である港間の位置づけであるHub & Spokeの物流ネットワークシステムの形成が重要である。

次いで、港湾荷役のみならず、情報処理を含めた港湾業務の自動化、省力化は確実な進捗を見せるであろう。その意味では、現在、主要港で進められている総合物流センターの将来的な動向は、関係者の思惑を超え様々な問題と港湾における国際物流のシステム化への展開、そこでの、あるいは、港湾単位、隣接する港湾間での港湾での諸企業、港湾労働の在り方と方策を占う側面を持

っている。

このように、今日の港湾は、再び新たな国際環境の下で、競争と協調が求められている。展開される諸活動が単なる港間格差の拡大であったり、スクラップ・アンド・ビルドなのか、海運業はじめ個別企業の国際複合輸送への対応が注目される。

Ⅱ 運輸業の国際化と港湾労働

前述した経済社会の国際化による産業、貿易構造の変化がもたらしている物流の「国際化」の交通労働への表われ方は、①1970年代からの輸送の技術的変化および発達からもたらされる影響、あるいはいくつかの示唆であり、②前者と次元を異にする交通用役生産の再編成、再構築という質量にわたる変容をみることができる。

輸送ならびに物流の「国際化」にみられる物流過程での交通用役生産の特質を運輸業の経済的性格である需要の他律性によって、運輸・交通労働の「国際化」は、他産業におけるそれとは内容に差異がある。

製造業における国際分業（水平、垂直分業）は、現地生産の拡大および内需主導への転換によって、いわゆる産業の空洞化を生み、これにともなって、貿易構造が、部品、半製品、製品輸入となる。物流的には、企業内物流となって表面化しているものである。その場合の労働の「国際化」の要因は、労賃の格差、労働条件の差異がもたらす国際競争での摩擦となって表われる。

交通労働における「国際化」は、各々の交通機関、海運、陸運、空運、港湾それぞれでの表われ方も独自のである。とくに、海運産業においては、船員労働の混乗制度にみられる国際的な労働力の自由化に、それをみることができる⁽⁴⁾。基本的には、労働力の自由化と労働基準の国際化が問題となる⁽⁵⁾。企業レベルでは、企業の生産規模と競争力である。

現在、港湾労働が抱えている問題は多岐にわたっているが、最大の問題は雇用、就労保障と労働条件の改善であり、他方、若年労働者の不足問題が製造産業と同様、顕在化してきている。

双方の問題とも、近時、急速に浮上してきたものでない。港湾の場合、労働力不足は、需要のピーク時への対応という用役生産の特徴ともいえるべき需要の波動性が問題であった。

昭和30年代、港湾労働は、労働力需給の対応に日雇労働が大きな依存率をもっていることから、わが国産業の雇用基本計画に沿って、労働力需要に応じた雇用調整と若年労働力の吸収をなそうとするが成功せず、日雇労働中心から常

用労働への労働力管理へ行政指導がなされた。港湾労働法の誕生である。港湾労働法は、日雇港湾労働の安定供給を公共職業安定機能を強化し、労務供給業の存在を否定した労働政策が柱であった。しかしながら、30年代の相対的な労働力不足から40年代に入り、船舶の専用化、貨物のユニット化、コンテナ船の運航という荷役方法の変化は、港湾労働の雇用構造、形態、労働内容を作りかえていった。

以来、20年の時間的経過のなかで、雇用・就労保障を軸に、いくつかの期を画すること、欠落させた問題が、創られ、あるいは通り過ぎていった。1つは、「時間短縮に関する協定」(昭和47年3月3日)、2つは、「港湾労働者の雇用と生活保障に関する協定」(昭和54年5月30日)この2つの港湾での統一労働協約は、いわゆる「魅力ある港湾労働」を支える支柱である。これを創りあげたのは港湾の「労使関係」の定着であったが、この形成基盤に、運政審答申(昭和48年8月18日)のいう「労働力のオルガナイザー」としての機能を重視した港運業の社会的位置づけがあったからである。港湾の労使関係が、現在に至っても括弧付で述べられながらも、労使関係の安全と協調をもたらしているキーワードになっている所以である。

次いで、制定以来、22年間施行されていた港湾労働法が昭和64年(1989年)1月、改訂施行された。改訂の理由は、輸送革新の著しい進行で、常用労働者の不就労や日雇労働数の絶対数の減少という港湾の雇用の二重構造に変化をもたらしているため旧港湾労働法がそぐわなくなったというものであった。

そのため、国が行っていた登録日雇労働者の職業紹介と就労保障(限定付)を港湾労働安定協会(日本港運協会と全国港湾、総同盟港湾部会の労働二団体で構成、昭和54年12月25日、設立)の事業に加え、派遣労働業務を行わせるというものである⁽⁶⁾。

実情は、労働者プール実数が計画の半数に近い。他方、常用港湾労働者の高齢化も含め雇用数は減少し、わが国産業構造の変化による製造、交通分野での労働力不足が慢性化し、一部、長時間労働と労働強化の傾向がみられた。また、関東の港湾では低賃金の外国人労働者を直接雇用する問題が発生した。

港湾労働の「国際化」は、その内容からみて、戦後早くから、ILO(国際労働機関)の舞台で数々の議論がなされ、決議、勧告が採択されている。すなわち、港湾労働の変化と社会政策としての国際労働基準の設定である⁽⁷⁾。

国際港湾労働に関する調査は二度(1969年と1986年)行われている⁽⁸⁾。1973年、“ILO 港湾労働条約および勧告”が採択されてから20年、今日の港湾が国際物流の拠点として、海陸空交通機関の複合一貫輸送に決定的な要因をもたら

している。つまり、各交通機関の通路部分での社会資本整備の新たな対応、港湾機能とその社会的役割の拡大という面から重視されねばならない。併せて、今日の港湾労働の再検討に、国際物流の世界的な変動と多様化に関する事柄が基礎的要因の1つとして導入される。

前述した ILO 調査(1986年)によれば、20年にわたる国際港湾労働への対応と今後の行方について述べている⁽⁹⁾。

何といっても、巨大な荷役機械、そして、コンテナ化による雇用減少が多であること、次いで、ME 化と結びついたコンテナターミナルの自動化、さらに、自動化は単純労働を減らし、情報システムに対する新しい労働、そして港湾の24時間稼働体制は労働力の増大を必要とする。つまり、コンテナ化、高度の機械化、自動化、情報システム化は労働集約度の高い分野だとしている。

ところが、輸送の増加は、コンテナ化と機械化のなかに吸収される。在来船貨物や一般貨物の雇用喪失は今後も続く。労働力を削減する設備やシステムが導入され、全世界的な影響を及ぼすと述べている。

港湾労働が、かつてのギャング制労働から、ターミナル中心の各職能労働が集中した定着労働へ就労体制が変化している。これが、国際物流、国際複合一貫輸送への港湾労働の行方を形成する要素となっている。

現在、港湾の産業別統一労働協約による港湾労働の秩序作りは、アメリカ大陸の港湾労働運動の経験から教訓的に採り入れたものが基盤となっている。しかしながら、雇用形態と就労体制を全く異にした上に築くバベルの塔はどうなるのであろうか。

港湾労働の「国際化」に対する基準ともいふべき ILO 港湾労働条約批准のハードルを超えることができない要因こそ、国際物流下での問題点であり、「共同雇用」の追及が不十分であり、欠落した問題点といわねばならない。

Ⅲ 港湾での技術革新と港湾労働

港湾労働が海上輸送の積卸しにともなう荷役のためのものであることは、輸送の技術革新により、その用役生産形態と内容が大きな変化をうけても変わらない。一方、国際複合一貫輸送は、各交通機関の業際化を進めるばかりでなく、海陸空の交通労働に職能の範囲と機能の多能工化、就労形態の労働基準、労働条件の拡充を促す契機をもたらした。

また、港湾労働の範疇での労働力の効率利用、コスト論からの多能工化、あるいは労働過程における機能的・一元性の追求がなされている。

現在の港湾における技術革新は、前述した ILO の諸調査による模索的結論

によれば、1つは、機械化、自動化、ME化、そしてロボット化と最も進んだ産業分野に港湾は入りつつある。そして港湾の変化のテンポが早い。2つは、労働者の人員削減は、すべての港湾を遅かれ早かれ覆うことになる。3つは、絶えず新しい技術進歩の訓練が行われる制度化と新しい技術水準での労働条件の改善を怠ってはならないとしている。

ILO 港湾労働条約、勧告なり、各種調査あるいは、北米大陸での港湾労働協約闘争の成果は、荷役方法の変化と物流技術の発達のもとで港湾労働者の雇用と救済を示唆し、具体化を示したものである。そして、今日においても、その有効性、意義は強調されるべきであろう。けれども、急速な輸送技術の高度化、高い生産性、コンテナ輸送の世界的な拡がり、先進資本主義諸国のみならず、多くの発展途上諸国をも含めた社会政策の国際化——港湾労働の国際基準の設定が必要になってきているのではなかろうか。

この背景には、世界的な国際物流の変化をもたらしした産業の国際分業、資本の直接投資等による多国籍企業、企業の国際化の活動をはじめ、世界経済のブロック経済の形成がもたしていることはいうまでもない。それゆえに、これら企業の多元的な国際的活動で重要な部門である金融、貿易に直接関連する運輸部門の国際化を無視することができない。

ILO は、港湾における ME 化を含む新たな技術革新について、新しい法的措置が必要であることを示唆している。そして、雇用に関する措置として、共同解雇基金、共同技術委員会の設置に港湾労働条約と勧告を有効に対応させることを配慮するよう指摘している。

ここ20年間、わが国港湾の様々な技術革新の経緯は、かつての荷役労働は少数の機械操作、あるいは監視労働を含めた工場的な管理労働の様相に移行しつつある。在来船の荷役労働においても船舶の改良、荷役機器を駆使したものに变化した。他方物流情報処理が量的・質的にも国際物流管理での比重を高めており、この種、事務労働者の港湾労働での役割と機能が注目される。

一般に、国際的には、わが国港湾での検数、検定、海上貨物取扱業務に携わる労働は、部分的にしか港湾労働としての範疇の認知がされていない。港湾における物流情報、商流情報は、経済的・社会的な企業活動の業域を異にすることからきている。欧米先進海運諸国での港湾では、検数労働を主体としたクラーク労働が一般的である。

しかしながら、国際物流の進展と国際複合一貫輸送は、それを可能にした各種の技術発達の下で港湾の用役生産の生産過程における労働の社会化＝分業、あるいは機能の一元化等の新たな展開や多様な労働の発生、企業活動の業際化

表一 2 常用労働者数(全国・5大港・運輸局別)

年度月間平均
(単位:人)

年 度	港 湾 名	現場職員	港湾荷役労働者	はしけ労働者	い か だ労働者	計
S.55年 (1980年)	計 5 港	5,266	36,629	4,773	1,592	42,994
	そ の 他 港	2,382	29,243	1,002	1,980	32,225
	全 国 97 港	7,648	65,872	5,775	3,572	75,219
S.63年 (1988年)	計 5 港	5,327	30,724	2,432	603	39,086
	そ の 他 港	2,274	25,530	561	1,228	29,653
	全 国 97 港	7,601	56,254	2,993	1,891	68,739
減少率 63/55 (%)	計 5 港	+1%	16%	49%	62%	9%
	そ の 他 港	5%	13%	44%	48%	8%
	全 国 97 港	1%	15%	48%	47%	9%

(注) 1. 常用労働者月間平均 = $\frac{\text{年度の各月末在籍人員の合計数}}{12\text{月}}$

2. 現場職員とは、作業全般の企画に関する事務および貨物の受取り又は引渡しに関する事務に従事する労働者をいう。

3. 計5港とは、京浜(東京、横浜)、名古屋、大阪、神戸、関門をいう。

(資料)「港運要覧」(日本港運協会)より作成。

表一 3 年齢階層別労働者構成

(単位:%)

年 度	20才未満	20～29才	30～39才	40～49才	50～59才	60才以上
S.62年 (1987)	1.3	10.4	23.4	34.3	29.8	0.9
H.1年 (1989)	1.3	10.8	17.9	35.6	32.8	1.7

(注) 1. 対象労働者はウインチマン、デッキマン、船内荷役作業員、沿岸荷役作業員、陸上荷役作業員、はしけ長、検数員、雑役をいう。

2. 検量、鑑定職種は含まない。

(資料)「建設、港湾運送関係事業の賃金実態」(労働大臣官房政策調査部)より作成。

にともなう港湾労働そのものの再把握が求められているところに、90年代の港湾労働の問題と課題があるのではなかろうか。

他方、北米大陸、東西両海岸の港湾労働者は ILO 港湾労働条約、勧告の思想である「新たな輸送手段の導入による利益を労働者にも還元すべき¹⁰⁾」を労使協議の基本として雇用の恒常化と保障を産業別統一労働条約で確実なものとした。1960年代につくられたこの成果は、先進資本主義国の港湾労働の社会的

位置づけと代償の正当性を示すものとして高い評価を得た。つまり、アメリカ海運および北米港湾での船舶荷役の技術変化による雇用喪失を、生産性増大への協力と引き替えに、就労の保障と補填、退職年金の破格の優遇策で、技術革新への対応の果実をみのらせた。その鍵は、登録制に基づく就労手配権と作業規制を労働組合が握っていたからだといわれている。

その後、世界的なコンテナ化の飛躍的増大と国際複合一貫輸送は、次第に雇用喪失を増加させ基金が打撃を受け、生活保障基金へと労働協約の争点が移行していった経緯がある。

いずれにせよ、わが国のように、荷役現業労働のみを対象にした法制化による雇用制度と異なる北米港湾労働の技術革新への対応比較のみで生み出されるものはない。けれども、生活保障、職域確保、労働条件の改善、新たな技術への対応が、ILO 港湾労働条約、勧告のレベルを超える責任をもった、先進国海運の港湾労使関係の確立を避けることができない国際的視野と方策を持つべきである。

わが国港湾は、20年来、労使協議による労働協約に基づく労働基準を作りつつあるが、その内容と実情は、北米港湾と彼我の差異があることで知られている。わが国のこの模索ともいうべき産業別統一労働協約が、労使関係の「真正な関係」の確立がなければ、余りにも不十分であることは明白であろう。単に港運業に“労働力のオルガナイザー”としての社会的位置づけを付与する労働政策は、労働行政の新しい社会的経済的環境での不在に通ずるものではなからうか。

今日の国際物流の発達と国際複合輸送で、港運業自体が物流業への再構築を展望するならば、総合物流業としての海運企業と横並びの使用集団の形成も可能であるばかりでなく、前述した、90年代における港湾労働の行方に関する具体的検討の整理がなされる。

表一2にみられるように、ここ20数年間にわが国港湾労働者数は半減した。表一2は8カ年の推移をみたものであるが、ピーク時（1969年）には、常用労働のみで10万人を超えていた。このことは、決して内容は単純ではないが、港湾の荷役方式が機械化とコンテナ輸送、さらに複合一貫輸送によって一方的な雇用不安と労働条件の低下からもたらされたものである。

機械化、自動化にともなう労働過程の変化が労働力を減少させるのは他産業と同様であるが、港湾の場合、この合理化、省力化は一企業のみでなく、港湾全体の変更であり、強力な行政指導による労働政策であるところに最も大きな特徴があることは、幾多の報告、論文が指摘するところである。

また、港湾の技術革新は、とくに荷役部門での高齢者は不要、不適とされ、ILO 報告でも述べているように、高齢層の再訓練は不経済で新しい作業は少なく、異質であり、一般には、訓練より解雇、早期退職という安易な方法が選ばれる。

そのためにも、新しい労働過程に対応できる共同雇用制度が、港労法や労基法の改訂、派遣法の立法化等の労働法の転形期のなかで追求が充分なされなかったそしりを官労使は受けねばならないであろう。

Ⅳ 国際物流と港湾労働の新たな展開

生産、流通、消費の商品の循環の国際化、つまり国際物流の全過程を追跡する総合的な物流管理とそれぞれの過程での効率化ならびにコスト低減を求める企業戦略が顕著である。いわゆるロジスティックス戦略に基づく物流管理体制の貫徹である。とくに、積替え、異種交通機関の結合部分であるターミナルの比重、役割、機能が増大するのは必然である。

国際物流の多様な進展は、海運業をはじめ、倉庫業、一部大手港運業、そしてメーカー等の物流業への進出とリストラを活性化させた。このような国際物流にともなう輸送に対する需要者からの要請は多様なサービスが求められる。これにともない、需要に応じた企業間競争も激化せざるを得ない。

わが国では、一般的に、国際複合一貫輸送は業際化への指向が多く、実態的にも大手港運業の多くが異種交通機関への業務拡大、海外への企業拠点の構築や多角経営を行っている。

海運業の総合物流業へのリストラは、国際海運競争での生き残り策であって、総合物流業の概念は「輸送でなく、ロジスティックスである」と位置づけられ、海運企業の新たな集約・統合を通じて形成されようとしているのが特徴である。そして、実運送人としても荷主の物流戦略に応えようとしている意味からも、他の物流業とは異なった事業の多角化と競争のあり方がみられる。

一方、メーカー物流といわれる生産の国際分業（現地生産および海外工場移転）に適合した生産拠点と国際物流という名の企業内物流が、主導産業である自動車、電器、エレクトロニクス産業を軸に本格化している。

これらの対応は、物流企業の構造改革、物流二法による運輸体系の構造改革に沿って、港湾では「労働集約型産業から装置産業への転換、商流を含む他産業への展開、事業の『協業化、共同化、集約化』の推進を柱とする港運高度化対策」（平成2年版「運輸白書」）が課題とされている。

このような全面的な国際物流の港湾での展開が港湾労働に新たにもたらすも

のは、多様、かつ根本的なものがある。そのすべてについて立入る紙幅がないが、次の2、3の重要点に限定し述べることにする。

第1に、現状の港湾労働の不安定雇用を基本的要件とした雇用形態の多様化と港湾労働の重層的構造の深まりである。

運政審物流部会答申（平成2年12月4日）は、物流サービスの需要者であるメーカー、荷主の求めるジャスト・イン・タイムサービスは豊富な過剰労働力を前提としたものであり、輸送および物流体系の一層の効率的利用の見直しをすべきであるとしている。そして、そのことで、新たな価格体系の導入をすること。少ない労働力で効率的な貨物輸送（鉄道海運との協同一貫輸送）にモータールシフトを行う。労働力不足を自動化、機械化、とくに港湾等の物流拠点に無人システムの導入等の省力化投資を推進する。これらをなし遂げるために、これまで以上に、産業界と物流業界のパートナーシップの確立が不可欠だと提言している。

運政審答申が述べるまでもなく、ジャスト・イン・タイムな用役生産の提供が供給側にとって労働集約的で、費用増大をもたらすことは明瞭なことである。そこには、交通用役生産の特徴である片荷輸送や需要の波動性は考慮の範疇にない。その意味で、平成2年成立をみた物流二法は、答申と矛盾する指向をもっているといわざるを得ない。

答申は、アキレス腱になっている労働力不足を解決するため、若年労働力をひきつける職場作り、女性、中高齢労働力の活用を図っている。旧3・3答申（1964年、港湾労働対策審議会）の労働力不足以降、労働条件の改善が行われたとはいえ、2,000時間を超える長時間労働と交通労働環境に相対的に少ない若年労働力の誘引がかつてのような豊富低廉な労働力は望むべきもない。したがって、正規の常用労働でない労働力の活用に焦点を絞っているのが、今日の雇用形態の特徴である。

わが国全産業での雇用者4,690万人（1990年2月統計）中、正規労働者は74％、女子労働では1,765万人中60％にしかすぎない。

港湾においても、常用労働者の採用控えに替わり、派遣労働、パート、定年切下げ後の高齢者の再雇用の傾向は年毎に顕著である。

このような、雇用形態の多様化の狙いが、労働コストの低減にあることは明白であるが、そのことによって、再び労働者間の格差の拡大、全体的な平均賃金の低下を定着させる重層構造を形成するとともに、不安定雇用労働市場（中間労働市場）を港湾労働市場に併設する影響は重大なものがある。

第2には、港湾の24時間稼働体制の普遍化の動向である。

科学、技術の発達と結びついた港湾の技術革新の一層の進展は、用役生産の労働生産性を非常に高めた。そのことで、海上輸送、陸上輸送等の24時間体制を可能にした。まさに物流「合理化」の国際化そのものといえよう。

現在、港湾での日曜荷役は特例に限られた労使協定のもとで行われている。港湾の24時間体制の一般化要請は、国際物流の企業戦略であるロジスティックス、ジャスト・イン・タイム・システムからと、港間競争に表われた企業間競争の激化が求めているものである。これらを促進させた最大の要因は、各種の規制緩和策であることはいうまでもない。

港湾労働においては、労働力の効率的利用の貫徹を基盤とする労働力管理である。

①、作業体制の全面的変更——シフト制の導入と統一化、②、交通労働の特質の1つともいえるアイドルタイムの消去を狙ったフレックスタイム制の導入、③、平日半日休日という偽週休による時短、④、足時間の切捨て、徹底的な時間管理と人員削減による労働密度の向上、⑤、時間外労働の未公開と手当支給、現在のすべての産業における最大の問題は時間短縮を求める労使間の去就と動向であり、港湾における労働時間管理は注目すべき企業労使間交渉が垣間見られる¹¹⁾。

第3は、詳述する紙幅がないが、ターミナルでの現業、事務部門の一貫作業システムの形成と労働力管理は物流の効率化をもたらすとともに、ME化、情報ネットワークの発達と結びつけることで、港湾機能に新たな局面を開く契機をもたらすことが考えられる。

注(1)(2) 運輸政策審議会国際物流小委員会（平成2年2月、3年1月）。

(3) 運輸省『運輸白書』（平成2年版）。

(4) 全日本海員組合政策企画室『オフショア船籍制度と労働力自由化』（1988年2月）。

(5) 篠原陽一「雇用の国際化と労働基準」（社会政策学会『国際化する労働問題と社会政策』1984年9月）。

(6) 港湾労働法の改訂（1988年7月）。

(7) ILO 第137号条約、第145号勧告。

(8)(9) 拙稿「国際港湾労働に関するILO（国際労働機関）の模索」（『港湾労働経済研究年報』No.13, 1989年2月）。

(10) 伊藤彰信『資料 ILWU』『ILWU のたたかい』（1985年2月、1986年2月）

(11) 拙稿「わが国港湾における労働時間の検討」（『港湾労働経済研究年報』No.11, 1987年2月）。