

研究叢書 5

神戸港における
港湾荷役経済の研究

神戸大学
経済経営研究所

1962

神戸港における
港湾荷役経済の研究

柴 田 銀 次 郎
佐 々 木 誠 治
秋 山 一 郎
山 本 泰 督

神戸大学経済経営研究所

1 9 6 2

目 次

第1章 総 説	柴田銀次郎
第1節 港湾荷役作業	3
第2節 港湾荷役業態	6
第3節 港湾荷役労働	11
I 労働者数	11
II 日雇労働者の重要性	13
III 港湾労働の職種	14
IV 日雇港湾労働者の雇傭紹介	18
V 就労条件	21
VI 労働需要の月間波動	23
第4節 神戸港における荷役高	32
第5節 港湾荷役費と商品原価	35
第2章 神戸港の沿岸荷役	山本泰督
第1節 沿岸荷役業の業態	45
I 沿岸荷役業の規定	45
II 沿岸荷役業者の業態一数，規模	46
III 下請，系列関係	51
IV 業務機構	55
第2節 沿岸荷役作業	56
I 荷役量の波動性	56
II 沿岸荷役労働者	58
(1) 日雇労働者	58
(2) 常用労働者の労働条件	62

Ⅲ 荷役作業の機械化	64
Ⅳ 沿岸荷役と港湾設備利用状態	67
第3節 沿岸荷役料金	70
Ⅰ 荷役手順と荷役料	70
Ⅱ 荷役料金の構成	73
附表 沿岸荷役料金表	

第3章 神戸港の船内荷役 佐々木誠治

第1節 神戸港における船内荷役最近の実情	97
Ⅰ 船内荷役の沖取・接岸別比率	98
Ⅱ 船内荷役の積・揚別比率	100
Ⅲ 船内荷役の邦船・外国船別比率	103
Ⅳ 全体としての船内荷役最近の趨勢	105
第2節 神戸港における船内荷役業務の経営機構と労働者	113
Ⅰ 企業の系列関係および業務機構	113
(1) 系列および結合関係	113
(2) 船内荷役企業の業務機構	121
Ⅱ 船内荷役労働者	123
第3節 船内荷役費（特に労務費）について	129
附表 Ⅰ 最近3年間の総船内荷役実績(1)―(3)	
Ⅱ 最近3年間の積荷船内荷役実績(1)―(3)	
Ⅲ 最近3年間の揚荷船内荷役実績(1)―(3)	
Ⅳ 積・揚別汽船々内荷役実績の推移	
Ⅴ 船内荷役料金表	

第4章 神戸港の舁回漕 秋山一郎

第1節 舁回漕業と舁	165
第2節 舁回漕の推移	166

I	船稼動状況	166
II	神戸港労働者稼働実績	168
III	船回漕の重要性	169
IV	船の船令別トン数別構成	171
V	船回漕能力	173
VI	船の増強策	176
第3節	船回漕業の経営	179
第4節	船乗組員の労働条件	185
I	船船々夫の雇用関係	185
II	船回漕における職務	185
III	船乗組員の賃金体系	187
IV	船回漕業における労働力供給	195
第5節	船回漕料の原価計算	197
I	計算例：雑貨	197
II	沖荷役と縦繫本船直積の比較	201
第6節	貸船業を中心としてみた港湾運送	205
第7節	むすび	211
	附表 I, II, III, IV	

補論……………佐々木誠治

I	海運業と港湾荷役	1
II	海上輸送におけるターミナル・コストの問題	12

第1章 総 説

第1節 港湾荷役作業

港湾施設には物的施設と人的施設とがあるが、その個々の管理運営は、公共団体が行っているものと、私企業又は私的団体が行っているものとがある。物的施設の主たるものは、多く公共団体がこれを管理しており、人的施設は大部分は、私企業によって管理運営されている。そして、主たる港湾作業は船舶の発着と積荷の荷役とに直接関係する作業であって、すべての港湾施設は直接に又は間接にこの2つの作業のために存在している。殊に、荷役作業は莫大な人的施設を必要とし、これが実施はすべて私企業によって営利的に行われている。故に、港湾施設のうち、荷役に直接関係のある倉庫、はしけ、荷役労働の3者は主として私経営的に管理運営されている。もっとも、これら荷役施設の中には、国や公共団体によって管理運営されているものも多々ある。例えば公共倉庫、市営はしけ、重機械などがこれであって、外国では荷役労働をもポート・オーソリティによって運営しているところもあるが、わが国ではこれは全面的に私企業に任かされている。

港湾作業、特に荷役作業を主として私企業に委ねているのは、港湾発達の伝統によることである。国又は公共団体が港を建設し、これに設備を施すようになったのは、港湾が近代化されて、建設、施設に多大の資金を要するようになってからのことである。開港以前は、藩、都市、村落などが建設した港もあるけれども、回船問屋、漁業家など民間の手によって建設された港も多かった。殊に、港における作業は全く町人の手によって営まれ、公吏はただ規則によって監視の役目を果たしているに過ぎなかった。わが国のように、外国船および外国貿易のために解放されてから、漸く百年を経るに過ぎない国にあっては、港湾が近代化されたときには既に民間の企業が広く港湾作業に従事しており、

第1表 輸出貨物の荷役作業段階

作 業	実 施 者
1. 包 装 荷 印……………	梱 包 業
2. 工 場 倉 出 し……………	専 属 作 業 員
3. 陸 上 輸 送……………	運 送 業
4. 輸 出 倉 庫 又 は 上 屋 倉 入 れ……………	荷 役 業
5. 同 上 積 付 け, 配 替……………	荷 役 業, 回 漕 業
6. 同 上 蔵 置, 管 理, 倉 移 し, 荷 直 し, マーク訂正等の処理……………	倉 庫 業, 乙 仲 業, 荷 造 業
7. 検 才 量……………	海 事 検 定 業
8. サ ー ヴ ェ イ……………	通 関 業, 鑑 定 業
9. 輸 出 申 告……………	通 関 業
10. 税 関 輸 出 検 査……………	通 関 業, 乙 仲, 検 査 立 会 業
11. 検 数……………	検 数 業, 乙 仲
12. 倉 出 し……………	沿 岸 荷 役 業
13. は し け 積 み……………	沿 岸 荷 役 業
14. 仕 分 け, 配 替, 看 貫 横 持, は し け 移 し 等……………	沿 岸 荷 役 業
15. は し け 受 け 検 数……………	検 数 業
16. は し け 回 漕……………	舩 船 業
17. 本 船 々 側 曳 付 け, 曳 船, 接 岸 荷 役……………	港 湾 運 送 業
18. 本 船 受 渡 検 数……………	本 船 検 数 業
19. 本 船 積 込 み……………	船 内 荷 役 業
20. 本 船 積 付 け……………	船 内 荷 役 業
21. 船 内 荷 直 し……………	荷 直 し 業
22. 本 船 受 渡 事 務……………	本 船 代 理 店
23. 税 関 吏 乗 船 検 閲……………	通 関 業
24. 本 船 出 帆……………	汽 船 会 社

規模, 形式こそ変貌し

てはいるけれども, 経営機構の本質は, 今日と大差ない状態であったと察せられる。それほどに, 現代の港湾作業は伝統の上に築かれている部分が多い。この事実の認識なくしては, 荷役作業の近代化も合理化も, 単なる空論に終ることとなる。

港湾荷役作業は, 常に貿易の軌道の上において行われる。すなわち, 売買契約の成立した商品を港の中に入れたときから, 船舶に積み込みを終るまで, 又は船舶が着港してハッチを開けてから陸揚げした貨物が関税区域に出るまでの作業一切を含んでいる。もっとも,

荷役業者は, 運送契約に基づいて港に入る以前, すなわちメーカーの倉庫からこれに着手することも多いけれども, 厳密に言えば, 港外の作業は港湾作業と

はいえない。

輸出の場合における貨物をめぐる手続および作業の段階を細かく示すと、第1表のようになる。

貨物の種類によっては、第1表の示すところよりも、或いは簡単となり、或いはもっと複雑な作業がこれに加わることとなる。しかし、輸入貨物の場合には、通関手続こそ複雑煩瑣であるとはいえ、港湾荷役作業は輸出の場合よりも遙かに単純であって、(1) 入港碇泊に伴う各種の届出および報告、(2) 貨物陸揚、(3) 輸入通関、(4) 納税、引取、(5) 荷受、倉入の手順となる。

第1表に掲げる作業のうち、荷役業、回漕業、乙仲、沿岸荷役業、はしけ業、港湾運送業、船内荷役業、荷直し業等の実施する作業がここにいる港湾荷役であって、貿易業者の多くは、これら作業を一手で引受ける元請業者に、一切の荷役を委任するのが普通である。

第2節 港湾荷役業態

港湾作業を貨物の立場のみに限って大別すると、蔵置、検査、処理、運搬、積卸、積付となり、一般に「荷役」といった場合には貨物の運搬、積卸、積付を指しているが、荷役業者と称せられるもののうち、元請業者は概ね第1表に掲げた港湾作業全体を請負って実施しており、このため広義の「荷役」は蔵置から船内積付を終るまでの、およそ貨物に関する作業全般に亘ることを意味している。しかし、狭義の「荷役」は貨物を直接に動かす作業、すなわち、運搬、積卸、積付の作業のみを指しており、かつ荷役の性質上、移動を主体とする業種と、船内積付を専業とする業種とに区別されて、沿岸荷役業と船内荷役業とは判然分業の体制をとっている。そして一般荷役業者および沿岸荷役業者は、一般的にいて、一定の荷主と関連を保っていることが多く、船内荷役業者も一定の船会社と提携を維持している場合が多い。すなわち、沿岸荷役は陸上の作業であり、船内荷役は船倉積付が主体となっているため、荷役の性質と場所とが異なることから、自ら分業の形となったものである。はしけ荷役はこの両者を結ぶ作業であって、特殊の施設と技術とを必要とするため、兼営している業者が多いとはいえ、その業態は特別の性格をもっている。

このように、荷主（主として貿易商社）又は船会社は、その輸出貨物の船積みまでの作業、輸入貨物の引取り・倉入れまでの作業の一切を、その直属する荷役元請業者に依頼し、元請業者は一部分は自己の手により、大部分は更に永年関係のある荷役下請業者に作業を請負わせるのが常態である。ただし、元請業者にしてその部属に作業部を持っている会社は、その作業部が下請作業に当たっている（例えば上組、日本運輸等の如き）。下請業者は又一部分はその常備する労働者を使って直接に作業に当るけれども、一部分は更に他の下請業者

(第二次下請)に請負わせている。結局、直接に貨物を手掛けるのは、第一次、第二次下請業者の常備作業員および臨時雇傭の労働者である。この第二次下請の荷役業態が従来神戸港の荷役の特徴であったのであって、港湾作業近代化の一障害として指摘されていた点である。

昭和34年3月、港湾運送事業法(同年10月1日より施行)が改正されて、荷役業者の開業は、従来の届出制を廃して免許制とすると同時に、免許には一定基準の経営規模が要請されることとなった。すなわち、港湾運送業者は、向後3年以内(昭和37年9月31日まで)に次に掲げる基準以上の経営規模を専属的に具備して、一般運送事業者は運輸大臣、その他の荷役業者は海運局長の免許を受けなければならなくなった。

1 一般港湾運送事業者

- (1) 専用上屋 250 坪以上、又は野積場 500 坪以上。
- (2) 現場職員12人以上。
- (3) 通船 1 隻以上。
- (4) a. 以上の外に船内荷役については基幹労働者16人以上、一労働者般40人以上、荷役機具40口分以上、通船 1 隻以上。
b. はしけ荷役については舢船 200 屯以上、曳船 2 隻以上。
c. 沿岸荷役については専属労働者40人以上、荷役機械 4 台以上、同器機具40口分以上。

2 ステベ事業者

- (1) 基幹労働者 8 人以上。
- (2) 一般労働者20人以上。
- (3) 荷役機具20口分以上。
- (4) 通船 1 隻以上。

3 はしけ事業者

- (1) 舢船 500 屯以上。

- (2) 曳船1隻以上。
- 4 沿岸荷役専業者
 - (1) 基幹労務者15人以上。
 - (2) 専用上屋50坪以上、又は野積場100坪以上。
 - (3) 荷役機械1台以上および同器具1口分以上。
 - 5 海運貨物取扱事業者（乙仲）
 - (1) 現場職員6人以上。
 - (2) 専用上屋50坪以上、又は野積場100坪以上。
 - (3) a. 艀船500屯以上および曳船1隻以上、或いは、基幹労務者5人以上および荷役機械1台以上、又は同器具1口分以上。

以上の基準は昭和34年の港湾運送事業法改正以前に定められた登録基準ではあるが、現在もそのまま踏襲して、これを免許の最低基準となしている。これは経営規模のみに関する免許基準であって、免許のためにはこれ以上の条件が要請されるばかりでなく、過去の実績、責任者の人格、経験も斟酌され、更にその港湾における一般状況なども広く考慮されることになっている。要は、港湾活動のために適度の規模と高度の能率とを持つ業者が、必要にして十分な数だけ存在することを理想としているからである。

殊に、従来行われていた全部下請（独自の施設、労働力を持たずに請負事務だけを行う営業）が禁止されたため、業者たるものは必ず荷役実施者でなければならなくなり、その結果として、先ず船内荷役業者に或る程度の整備が行われ、昭和34年2月1日第二次下請を廃して、全部を第一次下請となした。すなわち、神戸にあっては、船内荷役業者は従来、三井、三菱、住友の倉庫会社、日本運輸（川西倉庫）系および上組が元請大手5社であって、これに従属する下請7社があった。東神荷役、倉橋海運、高浜運輸、神戸海陸作業部、日本運輸作業部、昌栄運輸、上組船内荷役部がこれである。昭和34年1月までは、こ

の下に更に27社を算える第二次下請事業所があって、前記のように、元請第一次下請——第二次下請の系列によって、荷主又は船会社の委託による船内荷役を作業していたのである。しかるに、同年2月1日からは第二次下請を廃止して、或いは単独で、或いは合併の上第一次下請となり、前記第一次下請業者と併立して元請業者に直属することとなった。これら荷役業者の系列については、次章以下において示すこととする。

昭和36年11月末現在、神戸港における港湾運送事業法に基づく登録業者は、一般港湾運送業者が92社であり、(そのうち、海運貨物取扱業—乙仲—を兼ねるもの66社)、船内荷役業者が38社、はしけ運送業者が80社、沿岸荷役業者が128社、合計338社である。その外に、31社を算える検数、検量、鑑定業者がある。ただし、兼業重複登録者が65社あるから、荷役業者の実数は273社である。この外に、未登録者も多く存在して稼動してけれども、いずれも小規模のものであり、その実態を把握することは困難である。これら業者は、全体としては増加の傾向を見ているけれども、この増加は一般港湾運送業者に集中しており、他の業種にあっては登録を取消すものも毎年多少はある。

これら業者の経営規模は極端に差があり、大は資本金1億円を超えるものから、小は50万円にも満たぬものもあり、その常備する労務者数にも著しい差があって、大は数100人の作業員を擁しているのに反し、小は5人足らずの作業員しか持っていない。

第2表 神戸港における登録荷役業者数

業種	年月			
	昭和32/1末	昭和33/3末	昭和34/2末	昭和35/12末
一般港湾運送業	51	80	92	92
船内荷役業	41	41	41	38
はしけ回漕業	81	81	82	81
沿岸荷役業	118	130	131	129
合計	291	332	346	340
実数	210	249	259	275

第3表 神戸港港湾運送事業者の経営規模（昭和37年1月1日現在）

1. 資本金額別事業者数

	I 一般港 湾運送業	II 船内荷 役業	III はしけ 業	IV 沿岸荷 役業	Iを含む 兼業者	Iを含ま ない兼業 者	合 計
1 億円 以上	1		3	7	11		22
1 億円 未 満		1	1	2	2		6
5000万円 未 満	1	1	1	6	7		16
1000万円 "	2	5	6	11	5	2	31
500万円 "	4	10	8	17	12	4	55
200万円 "		3	8	15	5	1	32
100万円 "	4	1	2	12	2		21
50万円 "	30	1	1	9	2		43
個 人 経 営			3	12			15
合 計	42	22	33	91	46	7	241

2. 常備労働者数別事業者数

200人 以 上					4	1	5
200人 未 満		1			3	3	7
150人 "		2		3	6		11
100人 "	1	11	2	12	9	1	36
50人 "	3	5	7	9	7	1	32
30人 "	9	2	5	16	8		40
20人 "	8		4	18	6	1	37
15人 "	12		7	14	1		34
10人 "	7		7	15	1		30
5人 "	2	1	1	4	1		9
合 計	42	22	33	91	46	7	241

神戸海運局調べ

而して、荷役元請業者の収入は、荷主又は船会社が港費又は港湾荷役費として、その商品価格もしくは運賃のコストに計上される金額であって、元請業者は一部は自己の作業力を使って請負事業を果たし、一部は一定のマーヅンを取ってこれを下請業者に請負わせ、下請業者は更らにこの中から労賃、荷役器具等の使用料、その他コストを差引いてマーヅンを得ている。

第3節 港湾荷役労働

I 労働者数

荷役の実際労働は港湾労働者の手によって行なわれる。港湾労働の主たる内容は、貨物の運搬と積み込み・積付けであって、この三つの労働をめぐって更に数多くの附帯労働を必要とする。近年に至り、港湾作業の機械化が叫ばれて着々とこれが実現されつつあるけれども、例えばオート・メーションの完璧な工場においてさえ、なお人間の視聴力と肉体力とを必要とする部分が多く残されているのであるから、いわんや港湾労働のように、内容・重量・形態が極端に異なる貨物を取扱う領域においては、機械化にも限度があり、非常に多くの労働者を必要としている。神戸港において、常時働いている労働者数は、第4表に掲げる通りであって、近年は1日の労働量約2万人に及んでいる。このうち、業者の常備となっている作業員は、近年漸増を見て約1万2000人に近づきつつあるけれども、なお8000人内外は日雇労働者の労働力を待たなければならない状態である。

各業者の常備として擁する作業員は、大は300人以上から小は5人未満まで、全く区々であって、殊に沿岸荷役業に至っては、その事業所の数が極めて多く、又作業員の数も変動常なく、一々これを把握することは困難である。しかし、港湾運送事業法によると、前記の如く、すべての荷役業者は労働者若干を常備していなければならない、その足りない労働量を職業安定所を通じて、日雇労働者に求めるというのが本来の立て前であるが、事實は日雇労働者なくしてはその営業が成り立たない程度に、日雇労働に依存している。港湾労働において補足の程度が余りに大きいのは、港湾作業なるものが他の産業に見られない程に日々の繁閑の差が激しいため、経費の安定を期することができないということ

が主なる理由となっている。殊に、船内荷役作業に至っては、むしろ日雇労働者が作業の主体をなしているほどに大きな比重を持っている。第4表に掲げた神戸港湾労働者数は、総数及び職域別の労働者数の、毎月1日平均の現員（常備）又は就労者数（日雇）であって、その間の事情をつぶさに物語っている。

第4表 神戸港湾労働者在籍実数各月末統計の年平均。但し日雇は雇傭数

年 度	船内荷役		沿岸荷役		そ の 他		合 計		総 数
	常備	日雇	常備	日雇	常備	日雇	常備	日雇	
昭和 31 %	1,387 37.8	2,280 62.2	2,239 39.9	3,372 60.1	5,027 89.1	613 10.9	8,653 58.0	6,265 42.0	14,918
昭和 32 %	1,575 33.2	3,176 66.8	2,459 45.5	2,943 54.5	5,571 86.2	895 13.8	9,605 57.8	7,014 42.2	16,619
昭和 33 %	1,547 36.2	2,721 63.8	2,663 45.4	3,204 54.6	6,103 93.3	437 6.7	10,313 61.8	6,362 38.2	16,675
昭和 34 %	1,484 41.6	2,088 58.4	2,727 63.7	1,556 36.3	6,126 87.5	874 12.5	10,338 69.6	4,518 30.4	14,856
昭和 35 %	1,484 28.2	3,782 71.8	2,609 46.9	2,959 53.1	6,061 93.5	424 6.5	10,281 58.9	7,162 41.1	17,443
昭和 36 %	1,682 25.7	4,860 74.3	2,795 49.9	2,801 50.1	6,763 94.6	384 5.4	11,227 57.8	8,189 42.2	19,416

神戸海運局および兵庫県職業安定課調べ。

第4表に見るように、日雇労働者に対する依存度は、船内荷役が最も高く、70%以上を占めており、これが次第に高まる傾向にあることは注目に値する。これに反して、沿岸荷役作業においては、常備と日雇とは略々相半ばしており、しかも大勢として常備が次第に比率を高めつつある。しかしその絶対数からいふとなお日雇労働者の方が多い状態である。表中の「その他」の労務というのは、はしけ、曳船、監督の外に、ワッチ、検数量、針屋、ラベル貼付、清掃その他の雑業に従事する者である。多くは労働の性質上、日常絶えず就労する必者があり、そのためその大部分は常備労務としている。結局、過去5、6年間の実績からながめて、1日の所要労働量は平均的に見て、船内荷役に約6500人、

沿岸荷役に約5500人、その他の労働に約7500人、合計約2万人であると見ることができよう。

Ⅱ 日雇労働者の重要性

常備港湾労働者は、本来ならば港湾作業の基幹となるべき性質の労力の主体である。すなわち、常備労働者を以って平素の船内外の作業は一応片付けられなければならない筈である。しかし、業者で平素の荷役を果たし得るだけの労働者を常備しているものは皆無であって、悉くは自由労働者を多数に日雇して、港湾労働の需要を充足しているのが過去および現在の常態である。この傾向が近年益々著しくなっていることは注意すべきである。業者にとっては、労働協約に拘束されることなく、作業の繁閑に応じて増減し得る労働力を持つという経営上の利益が得られているわけであって、このために日々の作業のために何時でも必要に応じて労働市場に溢れている自由労働者を臨時雇傭できる体制に置いているわけである。

日雇労働者は、すべて公共職業安定所を通じてでなければ雇傭することができない。そして、本来の立て前は業者は前日に公共職業安定所に翌日1日間雇傭の求人申込みをなし、求職者はその翌日に申込業者の職場に出勤して働くことになっているけれども、実際には業者からの指名によって長期雇傭するものが大部分であって、殊に船内荷役については実質的には常備と殆んど変りない状態に置かれている日雇労働者が多い。すなわち、職業安定所では特定の日雇労働者を指名して雇傭することを認めているため、月間にわたって指名雇傭される労働者が甚だ多い。いわば、月傭労働者で

第5表
神戸港日雇労働者雇傭数
昭和36年(1日平均)

	総数	月間指名
2月	6,543	3,781
3月	6,694	3,785
4月	6,685	3,750
5月	6,916	3,900
6月	7,213	3,986
7月	7,546	4,634
8月	8,674	5,136
9月	8,811	5,023
10月	7,404	4,840
11月	7,337	4,639

神戸弁天浜職業安定所調べ

ある。昨年中における月間指名雇傭と一般雇傭とは、第5表の示す通りであって、大半が指名雇傭によることを知り得る。殊に、その指名継続も1年以上に亘るものが少くない。指名労働者をその指名業者が常傭化することは、労務関係の官公庁と労働組合との希望するところであり、その実現について過去において度々要請しているけれども、業者は経営上の理由からその実現は遅々として進んでいない。

Ⅱ 港湾労働の職種

日雇労働者は、いわゆる自由労働者であって、公共職業安定所のできるまでは市中の口入れ稼業たる私立職業紹介所を通じて港湾作業会社等に雇われていたけれども、これらボスによる中間搾取の弊害を除くために、GHQ民事部の勧告により、民間の営利職業紹介は禁止されて公共職業安定所一本に制限された。そのため、紹介を希望する日雇労働者は、先ずその区域を管轄する公共職業安定所の労働出張所に職種、技能その他を登録する必要がある。この登録により始めて港湾労働者たる資格を得ることとなる。

港湾作業は大別すると、船内荷役、沿岸荷役、はしけ荷役、貨物処理および雑役となり、業者はこれらの一部を専門とするものもあり、又港湾作業一般を請負うものもある。これに準じて労働者も、常傭、日雇を通じて概ね専門化しており、繁閑に従って他に転用されることもあるけれども、一応の区別は設けられている。

日雇労働者は、その技能による職種登録を行い、職業安定所はこれを紹介に当たっての資料としている。この技能登録は、安定所が労働者から職業格付希望調書を提出させ、求職者の過去の経験、就労実績および体力検定を参酌してこれを決定している。但し、新たに日雇労働者の登録をする者については一応希望による仮格付を行い、4カ月の経験の後、正式に職種格付希望調書を提出せしめて、格付を行うことになっている。職種技能の格付は次の17種である。

船内荷役

1. デッキ。デッキマンとして3年以上の経験ある者。
2. ウィンチ。ウィンチマンの免状を有する者。
3. A. 雑貨その他すべての貨物を取扱える者。
B. バラ物の取扱える者。

沿岸荷役

1. 上肩。60キロ以上の肩のきく者。
2. 肩。60キロ以下の肩のきく者。
3. ハイ。ハイ付（積付け）の経験1年以上の者。
4. 天秤。天秤の経験1年以上の者。
5. 綿鈎。綿鈎その他一切の鈎の使える者。
6. 鈎。綿鈎以外の鈎の使える者。
7. 荷直し。荷造、荷直し、大工等の経験1年以上の者。
8. ネコ。猫車曳き作業のできる者。
9. 雑役。1—8以外の雑用仕事に従事する者。
10. 検数、ワッチおよびタリー。検数員、ワッチマンおよびタリーマンとしての条件を具備する者。

女子労働

1. 針屋。口縫作業のできる者。
2. ラベル。ラベル貼付のできる者。
3. 雑役。同上以外の雑用仕事に従事する者。

以上の技術格付は昭和34年5月から実施された方式であり、それまで紹介申込に当って当人から単に希望事項として取扱っていたものを、公共職業安定所の規則として公式の格付を行うこととなったものである。これは日雇労働者に対し強制力をもつ性質の規則ではないけれども、公式格付を受けたものは実際上就労に優先することになっている。昭和34年および36年の5月末日現在にお

第6表 神戸港職種別日雇労働者数
昭和35年

月別 職種		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年平均
		船 内	ウインチ	102	98	99	90	95	83	85	83	88	82	83
A	2,428		2,399	2,575	2,657	2,774	2,852	3,051	3,037	2,966	3,056	3,128	3,136	2,838
B	744		726	763	767	756	772	793	799	750	750	740	831	766
その他	93		86	77	88	90	92	91	86	86	89	94	92	89
小計		3,367	3,309	3,514	3,602	3,715	3,799	4,020	4,005	3,890	3,977	4,045	4,135	3,782
沿 岸	上天	129	127	125	127	122	118	127	117	120	123	121	114	123
	肩秤	30	29	6	23	21	20	26	21	19	16	15	15	20
	鈎	389	407	347	385	387	397	408	396	404	402	411	383	393
	肩	238	261	162	289	297	311	326	342	357	369	372	346	306
	猫	1,297	1,308	778	1,375	1,234	1,351	1,341	1,118	1,246	1,301	1,312	1,262	1,244
	造	468	431	262	434	545	408	437	541	342	345	334	310	405
	荷重雑	335	342	287	291	303	313	303	307	427	427	394	390	343
ハイ, その他	54	57	54	55	55	50	52	53	54	58	57	57	55	
小計		2,940	2,962	2,021	2,979	2,964	2,968	3,020	2,895	2,969	3,041	3,016	2,877	2,889
そ の 他	ワ	175	171	157	146	140	152	159	175	197	192	185	160	167
	雑役	295	291	—	274	261	254	263	243	238	238	217	208	253
小計		470	462	157	420	401	406	422	418	435	430	402	368	420
合計		6,777	6,733	5,692	7,001	7,080	7,173	7,462	7,318	7,294	7,448	7,463	7,380	7,091

昭和 36 年

職種		月別												年平均
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
船 内	ウインチ	76	85	92	85	79	81	78	79	76	69	68	70	78
	A	3,163	3,210	3,294	3,319	3,578	3,821	4,142	4,915	5,213	4,147	4,086	4,198	3,924
	B	830	828	825	866	787	797	795	910	794	628	635	729	785
	その他	90	91	85	78	70	74	75	76	68	59	59	50	73
小 計		4,159	4,214	4,296	4,348	4,514	4,773	5,090	5,980	6,151	4,903	4,848	5,047	4,860
沿 岸	上天	114	113	117	118	118	121	120	122	125	116	118	117	118
	肩秤	16	19	14	12	11	16	14	13	18	9	9	—	14
	鈎	382	368	376	379	391	405	408	434	423	405	409	377	396
	肩猫	347	361	379	372	368	415	456	520	477	431	407	343	406
	猫	1,254	1,258	1,294	1,291	1,291	1,343	1,313	1,464	1,450	1,371	1,405	1,061	1,316
	荷造	299	322	353	342	311	275	289	257	265	271	257	94	278
	重雑	423	394	389	390	434	395	281	363	340	313	282	215	352
ハイ, その他	59	56	55	53	56	61	62	60	58	58	55	54	57	
小 計		2,894	2,891	2,977	2,957	2,980	3,031	3,043	3,233	3,156	2,974	2,942	2,261	2,937
そ の 他	ワッ	169	180	165	155	148	135	152	158	186	201	204	—	168
	チ役 雑	203	236	223	208	210	256	223	228	214	180	221	358	230
小 計		372	416	388	363	358	391	375	386	400	381	425	358	398
合 計		7,425	7,521	7,661	7,668	7,852	8,195	8,508	9,599	9,707	8,258	8,215	7,666	8,195

ける神戸港日雇労働者の職種別登録数を見ると第6表の通りである。

前に、第4表によって港湾荷役における日雇労働に対する依存度は、船内荷役に最も高く沿岸荷役がこれに次いでいるということを示したけれども、第6表を観察すると、日雇労働者の雇傭度から見ても船内荷役作業に従事する者が最も多く、沿岸荷役に従事する者がこれに次いでいる。すなわち、日雇労働者のうち、船内荷役の各職種において働いている者は、平均的に昭和35年53%、同36年59%と半数以上であり、沿岸荷役の各職種は平均的に41%と36%となっている。そして、船内荷役のうち最も多く雇傭されているのは、A級積卸作業労働者であって、船内荷役労働者の75%乃至80%を占めている。これにB級労働者を加えれば、船内荷役日雇労働の殆んど総数に近い。しかも、これらの比率は年々に増加して来る傾向にある。又、沿岸荷役においては、最も単純な労働である猫曳作業に従事する者が最も多く、43%乃至45%に及んでいる。これも又、漸増の傾向にある。

第6表の統計は、公共職業安定所を通じて雇傭された日雇労働者の数であるけれども、これは又、神戸港における港湾労働の各職種に対する需要度を示すものでもある。しかし、雇傭数が如何に少ないからといっても、その職種なくしては1口の荷役も作業することができないというのが港湾作業の特徴である。各職種の労働者を取揃えて、始めて15—25人の1ギャングを組むことができるのである。

Ⅳ 日雇港湾労働者の雇傭紹介

公共職業安定所に港湾労働者の求人申込をなし得るものは、港湾運送事業法第2条第1項に規定する事業として登録された業者、および検数、荷直し、船内清掃等の事業を営むものとして登録された業者である。求人申込は原則として、前日の午後5時までに行うことになっており、「当日求人」も許されているけれども、紹介に際しては前日申込が優先する。

日雇港湾労働者の求職は、以前は大別して職業安定所の紹介によるものと、門前募集に応じるものとの二つの道があった。後者はもとより非合法ではあるけれども、求人側の業者が、職業安定所を通じることのもどかしさに、手配師を使って街頭において募集する方法である。この応募者の多くは、職業安定所紹介の者と同じく、職業安定所登録の港湾労働者である。これは貨物が輻輳しているときに、業者が請負った荷役を、約束の時間内において捌こうとするために生じる事態であって、職業安定所でも已むを得ないものとして見過して来ていた。従来、屢々起った人権蹂躪問題や、その他の労働基準法違反事件は、殆どこの不正規募集に応じた労働者に関連がある。昭和31年8月に神戸港において起ったリンチ事件以降は、不正規募集に対する社会的非難が喧しく、当局は門前募集を禁止する措置に出でるとともに、これを厳重取締まることとしたために、その数は次第に減じたけれども、しかし絶対にその跡を断ったというわけではない。その理由としては、業者側は職業安定所を通すことの煩わしさを厭うばかりでなく、業者間の競争で所要労働が正規の筋で求められないことも多いからであり、労働者の側からいえば公定賃銀よりは相当に高い賃銀を獲得できるということにもある。

公共職業安定所の紹介は、毎日一定時に出頭した登録者に対して行われるのが原則であって、これを大別すると窓口紹介と指名紹介とに分たれる。

窓口紹介は職業安定所の窓口で個人的に紹介する方式であって、これには選抜紹介と輪番紹介とがある。選抜紹介は、求人側が高度の技能を有する者を要求した場合に、職種格付の登録によってその能力ある者を職安が選抜して紹介する方式である。輪番紹介は、一般的な方式であって、職種別に分たれた窓口に出頭の順序に従って、前日申込のあった求人票により、労働者の希望する就労先に紹介する方式である。もし、職種によって求人先が充たされなかったときは、未就労の他の格付者の中から希望により輪番で紹介する。

指名紹介は、求人側がかねて顔見知りの労働者を指名して、これを一定期間

を限って継続雇傭する約束の紹介方式であって、これには短期指名と長期指名とがある。短期指名は1日又は数日間の就労を約束するもの、長期指名は1カ月単位を以って就労の約束をするものである。指名労働者は、その就労期間中は職業安定所に出頭せず、雇われた事業所に直行する。しかし、昭和34年5月以降職業安定所の紹介方式が改められて、短期指名を取扱わないこととなり、長期指名である月間指名紹介のみとなった。すなわち、求人は毎月20日乃至25日の間に翌月一杯雇傭する者を指名申請し、職業安定所はその事業所のもつ常備労働者数と荷役量とを睨み合せて、その指名労働者がその事業所において少くとも月間15日以上就労し得る可能性があると認めたとときに限り、これを承認して紹介を行うことになっている。これは勿論労働者保護の立場からの措置である。又、長期指名により雇傭して置きながら、その期間内に他の業者にその指名労働者を一時的にせよ勝手に貸したり、交換したり、融通し合うことは禁止されている。これは職業安定法を無視することになり、不正紹介と同じ結果になるからである。そして、指名労働者が指名先事業所で就労できない日については、職業安定所に出頭して他への紹介を受けることができる。しかし、その紹介はその職種の者の紹介が終了した後にまわされる。

以上各種の港湾労働の紹介申込者にして適当な就労先がなかった者については、失業対策就労の資格がある者に限り、職業安定所は一般失業対策事業に紹介することになっている。

昭和34年5月以降、短期指名紹介を廃止したのは、これが業者および一部の労働者にとって便利な紹介ではあるけれども、指名労働者は平素顔見知りの者であり、従って職業安定所の紹介を通さずに就労せしめる業者の多いことと、職業安定所の紹介による者であっても連続して短期指名される者が相当に多いので、これらはむしろ長期指名一本に切換えた方が労働者のためになると考えたからである。しかるに、短期指名紹介を廃止した後しばらくは、この期待に反して、従来職業安定所を通していた者までが業者から職業安定所外において

直接雇傭されることになり、職業安定所を通す労働者が相当に減少するという現象が生じた。月日の経過に伴い、この弊害は緩和されたけれども、なおその跡を断つということにはなっていない。

長期指名は、殆ど常に一定の業者が一定の労働者に対してなしているために、事実上はその業者の常傭労働者と変りない就労状態の場合が多い。時には、指名切替時に正式に職業安定所を通さずに、そのまま雇傭を続けるという違反さえ行われ勝ちである。故に、こうなると常傭と指名と異なる点は、業者がその労働者を指名期間が終了すれば何時でも、退職金その他常傭者の場合には生じる義務なしに、又労働組合の干渉なしに解雇できるということだけである。そのため、日傭労働者の常傭化という問題が労働関係当局においても、労働組合においても強く要望されて来ている。

V 就 労 条 件

紹介雇傭された労働者は、多くの場合常傭労働者とともに監督者の下に作業集団（ギャング、15—25名）を組織して、現場において就労することとなる。

常傭労働者の労働条件は、業者と労働組合又はその連合会との協定によって略々共通している点もあけれども、各業者によって異っている点も少なくない。しかし、日傭港湾労働者にとっては、職業安定所が介在するため、各業者は安定所が定めた日傭労働就業規則（昭和29年実施、但し船内荷役のみ昭和31年改正実施）を共通的に承認実施している。

現行の就業規則によると、就労時間は原則として8時間を単位とし、昼勤は午前7時から午後4時まで（正午から午後1時まで休憩）、夜勤は午後5時から翌日午前2時まで（0時から午前1時まで休憩）となっており、作業の都合で、この時間を繰下げ又は繰上げることはできるが、延長の場合には労働組合又は労働者代表と協議しなければならない。時間延長によって昼勤の者が残業する場合には、午後5時乃至6時を休憩とする。これら就労時間の算定は実働時間

によるものであり、規定の面着時から起算して作業終了の指示があって拘束を解いた時刻まで（着岸船荷役又は沿岸荷役のとき）、又は作業終了後、脚船が陸地の指定場所に着岸した時刻まで（沖荷役のとき）である。その間、就労者は監督者に無断で作業現場を離れることはできない。無断離脱の場合には、その時間に対する賃銀は支払われない。

賃銀は基本給、時間外割増賃銀および深夜割増賃銀とし、基本給は1時間を単位として各人の能力および作業の性質に基づいて決定される。その計算は次の算式による。

基本給＝時間給×所定労働時間内実働時間数

時間外割増賃銀＝時間給×1.25×時間外労働時間数＋10円未満の端数切上額

深夜割増賃銀＝時間給×1.50×深夜労働時間数

職業安定所を通じて雇われた者が、面着時に荒天又は雨天等で、作業船に乗船不能になったときは、陸上において待機することになるが、この場合待機3時間以内の不就労に対しては、毎1時間50円以上の不就労賃銀（通称アブレ賃）が支給される。又、乗船後待機させられた場合は、3時間以内の不就労ならば、各人の時間給5時間分を支給される。更に、陸上又は乗船後において待機3時間以上に及び、不就労となった場合は次に記す半端作業賃銀の基準を適用される。

半端作業賃銀は、待機時間を含めて4時間以内の就労に対して支払われるものであって、これに対して4時間分の所定時間給と、その外に1人につき100円以内の手当とが支給される。待機時間を含めて4時間以上就労した場合には、8時間に及ばなくても、各人所定の時間給の8時間分が支給される。そして、これら賃銀はすべて作業時間終了後、全額をその労働者に直接に現金で支払わなければならない。

海外の港には、常備労働者および定期雇傭労働者に対して、毎日一定時に作業事務所に出頭することを要求し、その日に就労作業がなかったときは、定額

の「出頭料」を支払うという制度のあるところがあるが、わが国でも一部の業者が一部の常備労働者に対してのみこれを実施しているといわれているが、その実態は詳かでない。

上記のように、日雇労働者はすべて公共職業安定所を通じて雇傭することを本則としているけれども、月末月初の貨物輻湊期には求人業者の要望が満たされない場合が多い。神戸港における最近の求人不充足の状態は第7表の示す通りである。

この不充足の職種は、沿岸荷役では殆ど猫曳作業に集中しており、船内荷役ではバラ荷扱いが最も多い。業者は求人不充足に遭遇すると、遠く福岡、長崎、佐賀、熊本、鹿児島、島根などの職業安定所に対して、広域に亘る求人依頼をなしているけれども、その充足は一部分に過ぎない。このため、時には敢えて法を冒して職業安定所を通さず、違法手配師を通じて不足を補うということが生じて来る。

第 7 表
神戸港港湾求人不充足数

	昭和35年	昭和36年
1月	99	707
2月	187	509
3月	1,081	359
4月	56	574
5月	571	572
6月	1,045	724
7月	1,575	549
8月	482	603
9月	583	1,028
10月	16	431
11月	414	0
12月	956	0
合計	7,065	6,056

Ⅵ 労働需要の月間波動

波動性乃至周期性そのものは、港湾作業に限らず、あらゆる経済現象に見ることができるとは、これが港湾労働において特に問題視される所以は、

1. 波動が1カ月を単位として繰返えされること。
2. 波動の上下の幅が余りに大きいこと。
3. その影響は強力な組織力を持たない日雇労働者に悉くしわよせされること。
4. 波動性を人為的に或る程度は調節し得べき事情にあること、換言すれば、

波動性の生じる原因が経済の本質には余り関係のないことである。

港湾荷役作業は、毎月末から翌月始めにかけて集中する習性があり、その時期を過ぎると急激に減じて、月によっては繁閑の差が200%から300%に及ぶことは極めて普通のことである。作業が少くないときは、多くの労働者は港湾以外の就労を余儀なくされ、又は失業している。これに反し、作業が繁忙を極めるときは、職業安定所の紹介による登録労働者だけでは不足を来し、手配師を使って、街の自由労働者をもかき集めるということになる。昭和31年8月神戸港内に惹起した労働者リンチ事件も、かかる作業の繁忙期に起った事件であって、繁忙期には得てして労働基準法違反や暴力による刑事事件が起り易い。これらの事件は従来は全く日常茶飯事の如くに取扱われていたけれども、さすがに傷害殺人に至ったリンチ事件は、「手配師問題」として大きく報道されたため、痛く社会を刺戟した。先ず全日本港湾労働組合神戸地方支部が同年9月6日に兵庫県労働基準審議委員会に対し、(1) 休憩時間の厳守、(2) 現場交代の廃止、(3) 労働時間延長の制限、(4) 2交代制実施、の要求書を提出したのを始めとして、関係官公庁、労働組合は勿論、兵庫県会等も、この港湾労働問題解決のために腐心し、協同体制を作らざるを得なくなった。これは、一方には神戸港における緊急事態を收拾する意味を以て、港湾需要労働の配分を調節し、他方には貨物の月末月初集中を緩和することを目的として、神戸港船内荷役調整協議会というものを昭和31年10月に結成し、直ちに実行に入った。この協議会には、委員長として神戸海運局長を据え、委員には税関長、市港湾局長、労働基準局長、県労働部長、職業安定所長等の官公筋と、神戸定航会、外国船主協会、神戸海運貨物取扱業組合、兵庫県港運協会、全国港湾荷役振興協会神戸支部の業者代表を混えたものである。その執行機関としては、上記各機関の事務局の代表者が当ることとなった。その第一の仕事としては、船内荷役調整に関する規約を作り、これを実施に移すことにあった。

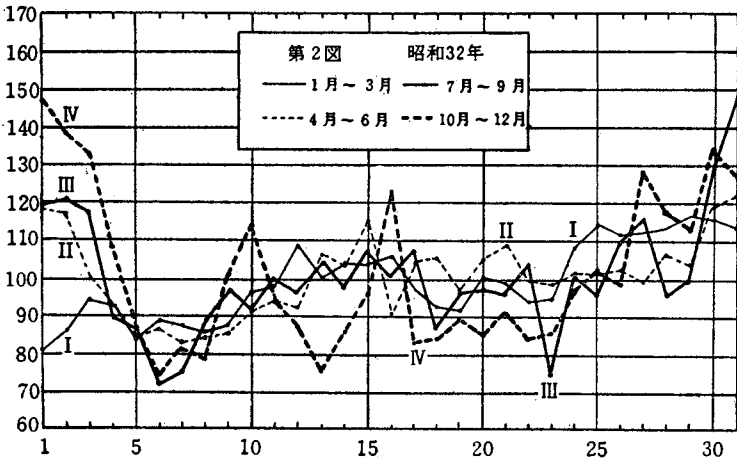
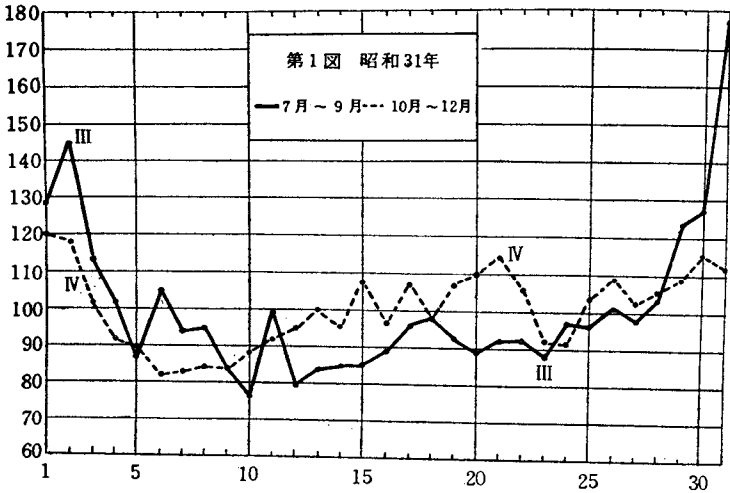
その規約によると、

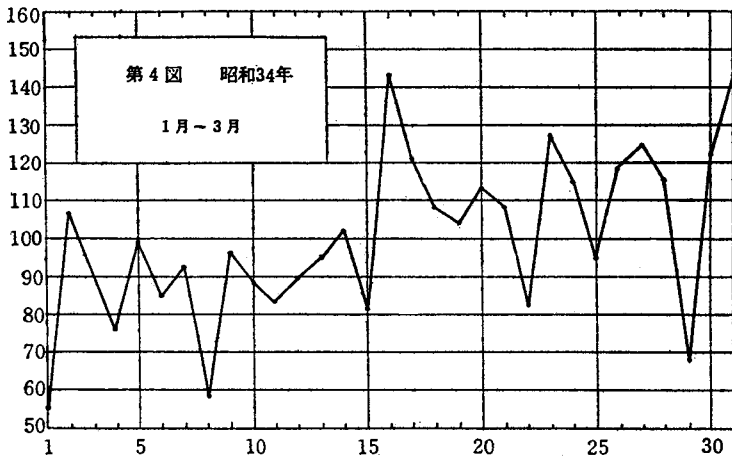
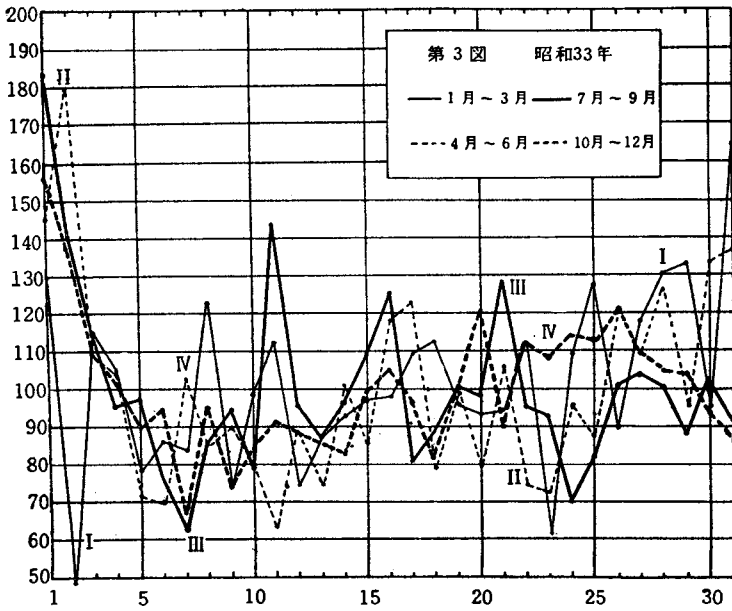
1. 次の荷役調整方針を昭和31年10月以降当分の間毎月28日から翌月3日に至る期間中実施すること。
2. 手配口数は昼夜各々屯数200屯に対し1口を基準とすること。
3. 1. に示した期間中は深夜作業を次の通り制限する。(1) 1本船揚積荷役屯数1000屯以下の場合は半夜(午後9時まで)とすること。但し、翌早朝出帆船で取切可能見込の場合は取切ることができること。(2) 1本船揚積荷役屯数3000屯未満の場合は、1回に限り終夜作業を行うことができること。(3) 1本船揚積荷役屯数3000屯以上の場合は3000屯を単位として、これを超える毎に深夜作業1回を増加実施できること。(4) 13時手配を中止すること。(5) 1. に指示した期間中、会員は労働力の需給調整につき協力することとし、毎日の立て口数および不足口数を前日の15時までに幹事に届出ること。(6) 幹事は以上5項の総合状況を照合勘案し、1. に指示した本調整実施期間を改変することができること。

この調整規約の実施後は、荷役の月末輻輳は多少緩和することとなった。すなわち、実施以前は月末における荷役口数が270口にも上ったこともあったが、実施後は概ね200乃至220口に止まることが多くなり、月央にも集中するようになった。このため、職業安定所の紹介になる日雇労働者も月末月初の集中雇傭が少々緩和し時には月央集中の状態さえ見られることもあった。次に掲げた図は当時の実態を物語っているが、昭和31年第4半期以降の平均化は正に上記施策の効果でもあるけれども、しかし昭和32年には為替統制が強化され、このため輸入が著しく不振に陥り、ひいては港湾荷役も相当に沈衰したので、これも月末集中の激しさを緩和する原因になっていることを忘れてはならない。

港は内外から入って来る貨物に対しては全く受け身の立場にあり、貿易業者、船舶会社、為替銀行等の協力なくしては、積卸貨物の月間平均化を望むことは絶対にできない。そこで、上記調整協議会は昭和32年4月に要望書を作成し、出貨平均化対策と荷役能力拡充対策とに関して、関係要路にその実施を要請す

神戸港に於ける登録日傭港湾労働者の日々雇用数の変動（毎4半期指数）
 各月1日当たり平均雇用数=100.0





るところがあった。

出貨平均化対策としては、次の7の事項を要望した。

1. 税関輸出申告48時間前制の実施。

これは船積直前に輸出申告が税関に殺到して荷役も混乱するため、これを防ぐ手段として昭和31年1月から本船出帆24時間前に申告する制度を布いたのであるが、これを更に48時間前申告制にもう一步進めようというのである。これについては、税関は勿論望むところであるけれども、輸出業者の一部は、銀行その他に対する手続上のことを理由に反対を唱えた。もっとも綿糸布輸出組合だけはこの趣旨に賛成し、直ちに48時間前制を実施してこれに協力した。

2. 為替制度の改正。

これは、信用状における月末船積条項が月末集中出貨の主要原因であるところから、出貨集中を緩和する手段としては、戦前に実施していたD/A制度の復活が最も適当であるというのである。D/A制になれば、代金の決済は仕向地においてなされるために、信用状による月末船積条項にしばられないで、仕向地到着日時は指定されていても、船積日時は仕向地別に分散されるから、出貨の月末集中は避けられることになる。しかし、官辺においては、出貨月末集中回避というような末梢の事のために国家の経済政策は曲げられないという意見であり、かつ海外支店、出張所をもつ大貿易商社は賛成であっても、これを持たない中小商社はこれに反対したことも肯ける。

3. リンクおよび優先外貨割当制における月末締切の廃止。

通産省の行っている羊毛製品、綿糸布綿製品輸出に対するリンク制および一般輸出品に対する優先外貨割当制においては、いずれも毎月末、又は毎4半期末までの船積を条件としているので、輸出業者は無理をしても月末に船積みするようになる。これが又、出貨月末集中の大きな原因になっている。故に、これを毎月15日締切りに改めるよう大蔵省および通産省に要望した。これは、その後の為替自由化実現によって現在は制度的には大に緩和したが、問題はそ

実現の普及にある。

4. 特定航路の月央配船の実施。

各船会社の配船は、出貨に見合わせて行われていることは当然であるけれども、航路によっては会社の配船時日に合わせて貨物が集って来る航路がある。又、主として外国港での積取りを期待している航路もある。これらはできるだけ月央配船を実施することを要望するというのである。

5. 乙仲業者の整理統合。

輸出貨物の大半を取扱っている乙仲業者は、神戸港関係だけで大小併せて200社におよび、中には平常の顧客がなく、月末の「かけ込み貨物」を専門に扱っているところも少なくない。税関貨物取扱人の免許には当時僅か5万円の保証金で足りたけれども、これを大巾に引上げ弱小業者を整理する必要があるというのであった。又、港湾運送事業法による取締対象たる海運貨物取扱事業の登録も、単に「港湾において自己の名において運送行為を行う者」を対象としているから、仲立や代理行為はこれに含まれず、弱小業者が登録業者と全く同じ事業を港内で行っている者が多い。この登録業者は当時神戸では約40社に過ぎなかったが、税関貨物取扱人は150社が実在した。この差はすなわち無登録者であったのであって、大部分が弱小業者であったといえる。これら取締りの外にある業者が得てして港の秩序を乱し、とりわけ出貨月末集中に拍車をかけている者が多いから、登録を厳守すると同時に登録基準を上げる必要があるというのである。この要望は、その後、体制としては一応充たされたということは、業態の節において詳説した通りである。

6. 日雇労働者のアブレ対策。

月央における港湾労働者の不就労は、出貨平均化が成功すれば自ら救済できるけれども、現状では月末月初の約1週間の需要過多に備えて、これを港から全然離脱させることはできない。そこで労働省、県労働部、職業安定所等は、この月央の不就労者に適当な仕事を与えるよう施策する必要があるというので

ある。

7. 熟練労働者の養成。

労働者の老化に伴ない平均年齢引下げのため労働技能を習熟させる必要があるから、関係者は養成機関設置に努力すべしというのである。

以上が要望書のうち出荷月末月初集中対策の主要点である。一二のものを除いてはこれを直ちに実施するとなると相当の摩擦を生じることが明らかであったが、その後年月を費して不断にその実現に努力し、又、その間金融引締め、為替統制の強化等もあり、輸入減少も生じて港湾作業の集中化も一時的に緩和した年もあった。そして総べてが徐々にではあるが改善されて来ており、殊に昭和35年36年に起った船混み問題があつてからは、官民ともにその解決に努力し、急速に解決への途を辿っているというのが現在の状態である。

殊に、港湾労働対策についてはこの5年間に政府の熱意が次第に高まって来ている事実を見逃すことはできない。すなわち、昭和31年1月28日に全日本港湾労働組合は、衆議院に対し、

1. 必要数の港湾労働者に登録制を布くこと。
2. 登録港湾労働者の就労優先権、最低賃銀制、不就労手当制度を設定すること。
3. 運営機関として中央に委員会を設けること。

以上の請願を行い、これが同年6月2日は採択決議された。この結果として同年11月に至って労働省の管轄として「港湾労働対策協議会」が生れたが、この協議会はその後半年間、主要港の実態調査、7回に及ぶ会議を重ねて、昭和32年7月対策意見書を取りまとめて答申し公表した。この対策意見書は港湾労働全般に関する改善策を具申したものであつて、日雇労働者に関する事項としては、職業紹介業務の拡充（職業安定所の充実、紹介機能の改善、不就労時の措置）、労使協力体制の確立（常備化促進、門前募集の排除、災害防止）、労務管理の合理化を挙げている。これらと併行して、使用者側たる港湾運送事業に関

する取締，福利厚生施設の充実を促し，各重要港に中央と同じように港湾労働協議会を設くべきことを要請している。

この意見書の中に盛られた事項は，その後緩慢ではあったが着々と実現され，又は実現に近づきつつある。更に昭和37年半ばに至り最近に起った船混み問題と労働不足とに鑑みて，政府は内閣の直轄として「港湾労働審議会」を設置し，後半期から発足しようとしている。審議の課題は労働省管轄時代のものと異なるにしても，その実現の力は強化されるものと思われる。

第4節 神戸港における荷役高

近年における神戸港の荷役量は、昭和33年には為替引締めによる輸入減のために全体として低位にあったけれども、この年度を除けば、年々に増加の傾向にある。殊に輸出貨物は年々に増加する一方であって、そのため荷役施設と労働力とは増加しつつあるにも拘わらず、常にその不足を訴えている。

第8表は、神戸港における輸移出入貨物の船内荷役の数量を示しているが、これによると、近年の年間荷役総量は1000万屯を超え、そのうち約60%は揚荷役（輸移入）、約40%は積荷役（輸移出）である。又、総荷役高の約96%は外航船による輸出入であり内国貿易船による移出入荷役は僅か4%に過ぎない。従って、神戸港における内国貿易は、第8表の示すように年により変動が激しい特徴をもっているけれども、総荷役量に対する影響は大したことはない。更に、総荷役量のうち、接岸荷役は約70%を占め、はしけを利用する沖荷役は約30%

第8表 神戸港輸出入船内荷役実績

昭和	項目	荷 役 船				総 荷 役 高		
		接 岸		碇 泊		接岸荷役	沖荷役	計
		隻	屯D/W	隻	屯D/W			
32	4,997	39,872,487	1,657	10,078,122	5,957,856	2,344,596	8,302,452	
33	5,539	44,449,271	1,442	10,175,125	5,542,352	1,655,145	7,197,497	
34	5,953	50,489,337	1,779	13,508,107	7,093,499	2,809,581	9,903,080	
35	7,339	55,298,719	2,116	16,912,003	7,584,329	3,408,726	10,993,055	

である。但し、接岸荷役であっても近年ははしけを利用する機会が多い実状があるので、この比率は神戸港におけるはしけの所要量を定める標準とはならない。

積卸しされる貨物の種類は、第9表の示すところによると、輸出にあっては雑貨が最も多く、積荷総量の約25%、4分の1を占め、次いでこれと略々同じ程度に繊維類が取扱われている。従って、この二種類の貨物で船積貨物総量の約半分を占めており、この2貨物が積荷役の太宗ということになる。これらに次いで、鉄鋼が第3位を占めて約80万屯に及び、その他機械車輛、農産物、木材、肥料等が年間10万屯以上の輸出貨物である。

陸揚貨物は、いわゆる農産物が最も多くて100万屯に近く、これに独立品目として扱われている穀物の約60万屯を合わせると150万屯を超え陸揚総量の25%、4分の1を超えることとなる。農産物に次いで鉄鋼が95万屯を超えて第2位、棉花が約80万屯で第3位、鉄鉱石が約60万屯で第4位となっている。上記鉄類とこれに非鉄金属とを合わせると200万屯に近く、陸揚総量の30%を超え、正に神戸の重工業地帯化をよく表徴しているものといえる。この外、雑貨、砂糖、パルプ、繊維類等がいずれも10万屯以上の陸揚貨物であって、結局、昭和33年の輸入激減の例外を除いては、積荷（輸出）に比して揚荷（輸入）の方が常に年間150万屯乃至200万屯多い傾向がある。

（機帆船荷役を除く）単位 トン

貨物別揚積荷役高						
揚荷			積荷			合計
内国貨物	輸入貨物	計	内国貨物	輸出貨物	計	
185,458	5,088,838	5,274,296	43,792	2,984,364	3,028,156	8,302,452
131,603	3,699,985	3,831,588	52,268	3,313,641	3,365,909	7,197,497
196,525	5,589,421	5,785,946	50,099	4,067,035	4,117,134	9,903,080
386,873	6,073,549	6,460,422	41,158	4,491,475	4,532,633	10,993,055

第9表 神戸港品目別船内及び機帆船荷役量

昭和 35 年

単位 トン

貨物 揚積別 品目	内 買 貨 物		外 買 貨 物		機 帆 船 扱 貨 物	
	揚	積	揚	積	揚	積
石炭・コークス類	150,593		17,358	298	271,254	20,934
鉄 鉱 石	5,884	2,071	591,547	548	3,973	2,193
銑 鋼	156,097	8,295	965,442	770,220	16,282	17,974
非 鉄 石	34,409	4,157	355,721	79,939	44,736	4,813
燐 鉱 石			22,263			
肥 料	878	193	14,542	119,552	23,672	5,230
セメント			566	13,101	93,433	25
塩		285			8,161	7,941
ソーダ類		81	145	1,110	28	117
化学薬品	192		64,833	25,722	7,355	9,107
木材	19,514	1,042	85,016	149,758	171,500	13,444
薪炭				191	14,049	
紙パルプ	530	956	164,938	97,144	4,395	9,694
砂糖		533	201,372	3,456	632	35,420
穀類	937	775	576,171	5,780	31,247	35,316
農産物	8,706		981,849	188,842	20,358	20,235
海産物	2,573		51,243	18,178	15,267	3,374
わら工品		2,263	565	11,961	23	66
棉花		10,887	792,317	16,636	4,095	28,765
羊毛		1,036	37,253	22	30	484
繊維類	23	634	151,139	1,052,475	21,320	51,152
砂利石材			3,747	627	337,309	1,634
陶器硝子製品	130		3,046	54,084	389	385
石油		466	33,124	757	10,956	10,335
機械車輛舟艇	452	5,412	87,988	250,630	17,077	14,005
雑貨	4,213	910	454,571	1,124,082	38,756	67,396
その他	1,742	1,162	416,793	506,362	65,685	72,743
合 計	386,873	41,158	6,073,549	4,491,475	1,221,982	432,782

神戸海運局調べ

第5節 港湾荷役費と商品原価

荷役料は業者間の協定による基本料率と複雑な割増料率などの諸条件によって、荷役元請業者が荷主又は船会社から徴収することになっているが、貨物の種類により、荷造により、又荷役作業の種類、内容、難易などによって甚だ多種多様であり、かつしばしば料率の改定が行われるため、簡単には実状を示すことができない。殊に、前述のように荷主と荷役元請業者との間には不断の連繋があるために、必ずしも協定料金通りには受払いされていない事情もあり、如実の荷役料を把握することは極めて困難であるが、業者間の相互監視のこともあるから、一般的には協定料率とは余り隔りなく実施されているものと信ぜられる。現行の貨物の種類別荷役料率は、荷役作業別の章において掲げてある。これに見るように極めて複雑であるから、類型的傾向を把握するには、貨物の種類を神戸港として最も典型的にして、かつ比較的捕捉し易い品目に限定して推論する必要がある。

既に第9表に示したように、神戸港における最も重要な船積貨物は雑貨と繊維製品とであり、陸揚貨物は食料品、殊に穀物である。故にここではこれらの貨物を代表として選び、これらの価格を荷役費乃至港費と対比して、その負担力を検討して見たいと思う。

神戸港から積出される雑貨は極めて多種多様である。凡そ、神戸港の荷役料金表においては、貨物の品別は数百品目を船内荷役において16類に、はしけ荷役において7類に、沿岸荷役において14類に区分されて、各荷役料率が定められているけれども、雑貨というのは他に名記されていない品目、又は解釈によって名記品目に編入し得ない品目を悉く含んでいるものと理解される。しかし、実際に神戸港で雑貨として取扱われているものは、玩具、文房具、クリスマス

その他祭日用品、身辺用品その他小間物、細工品、食器類等が主たるものである。

ここでは、神戸における最も典型的な某商社について実際資料を求めた関係上、その商社において多年一貫して多く取扱っており、かつ品質の点からいっても最も単純であり、価格も平均に近いと目される数種の商品を選んだ。それは、雑貨としては、イースター・バスケット（竹籠・経木籠、Chip and Bamboo Easter Baskets）、竹製すだれ（Bamboo Blinds）、竹製熊手（Bamboo Rakes）および履物（布製ゴム底又はケミカル靴、Rubber-Sole Cloth, Rayon, Corduroy Sneakers; Rubber-Sole Vinyl Snow Boots; Styrene-Sole Sneakers.）であり、繊維製品としては、綿布のうち白綿ポプリンである。これらの品々は、この資料を提供した商社のみならず、神戸港を根城とする殆ど総べての商社が取扱っているものであって、神戸港扱いの貨物としては最も一般的な品目である。

更に、神戸港に輸入される貨物としては、最重要貨物である穀物を選んだが、そのうち、特に玉蜀黍、大豆および小麦を選定し、神戸における主要商社についてその資料を求めた。

これら資料は、昭和34年、昭和35年および昭和36年の過去3カ年に亘る実績であるが、この3カ年間における取引件数は各品目ともそれぞれ1000を超える膨大な数に上っている。雑貨の輸出先は世界各地に行き亘っているが、この殆んど全部を集計した。白綿ポプリンはアメリカ合衆国を始め、濠洲、カナダ等が輸出先となっている。また、輸入穀物はアメリカ合衆国、カナダ、濠洲、南阿連邦、ブラジル、タイおよびヴェトナムを積出地としており、これら取引の全部を対象とした。しかし、資料を点検して他と比較して腑に落ちない数字を示しているものは除外した。それでも、積出件数は白綿ポプリンだけでも591を算え、その他のものもいずれも1000に近い件数に上っている。

荷役料と対比する商品原価は、輸出貨物にあっては最終倉庫における価格と

し、輸入貨物にあっては到着価格とした。このため、輸入単価は送り状価格からそのままに算出できるけれども、輸出価格については商社の帳簿面において売渡価格となっているため、それぞれの送り状を点検し、これに基づいてFOB価格のときは港費を差引いた価格をその数量を以って除するだけで単価が得られるけれども、CIF価格のときは売渡価格から運賃と保険料とを差引いて単価を求める必要があった。C & F, C & L, C & I 等も悉くこれを一旦FOB価

第10表 船積貨物の原価と港費

昭和34年（平均）

単位：1貨物屯につき円

品目	最終倉庫 における 単価	港 費（屯当り）			単価に対する比 率（%）	
		一貫 荷役料	その他	合 計	一貫 荷役料	港 費
イースター・バスケット	10,600	950	7.63	957.63	8.96	9.03
竹 す だ れ	14,731	950	34.03	984.03	6.44	6.67
竹 熊 手	13,580	950	173.26	1,123.26	7.00	8.27
靴（布・ケミカル）	121,040	1,270	44.90	1,314.90	1.05	1.08
綿 ポ プ リ ン（白）	307,493	1,200	—	—	0.39	—
昭和35年（平均）						
イースター・バスケット	9,699	950	11.21	961.21	9.80	9.91
竹 す だ れ	15,206	950	27.17	977.17	6.24	6.43
竹 熊 手	13,580	950	127.69	1,077.69	7.00	7.94
靴（布・ケミカル）	106,302	1,100	79.66	1,179.66	1.03	1.11
綿 ポ プ リ ン（白）	393,791	1,250	—	—	0.32	—
昭和36年（平均）						
イースター・バスケット	9,700	950	14.28	964.28	9.80	9.94
竹 す だ れ	15,444	950	—	—	6.15	—
竹 熊 手	14,320	950	41.70	991.70	6.63	6.93
靴（布・ケミカル）	112,943	950	77.81	1,027.81	0.84	0.91
綿 ポ プ リ ン（白）	354,875	1,300	—	—	0.37	—

（註）一貫荷役作業は上屋入れより、上屋出し、舁取り、廻船、本船積みまでの一切を含む。

—印は不明。

第11表 陸揚貨物の価格と荷役料

昭和34年 (平均)

単位：1貨物屯につき円

品 目	到 着 単 価	倉入までの荷役 料 (屯当り)	比 率 (%)
玉 蜀 黍	20,628.00	790.50	3.83
大 豆	33,868.80	790.50	2.33
小 麦	23,839.26	815.00	3.42
昭和35年 (平均)			
玉 蜀 黍	21,549.60	898.78	4.17
大 豆	32,324.40	898.78	2.78
小 麦	23,717.85	879.00	3.71
昭和36年 (平均)			
玉 蜀 黍	20,538.29	944.78	4.60
大 豆	38,761.20	944.78	2.44
小 麦	23,168.60	901.00	3.89

格に引直した。そして、大部分はUS \$ 価格で示されているけれども、輸出入先によってはC \$, UK £, A £も相当にあり、これらは銀行マージンを無視して、統制相場を以って換算し、統一することとした。又、単価は現在の調査目的から、すべて荷役量単位によって算出し、雑貨と綿布とは容積屯 (40 c. feet), 穀物は重量屯 (1000 kg.) を以って割り出した。

更に、ここに用いた港費は、その商社と密切な提携の下にある一般港湾運送事業者である某会社への支払額から算出した数字であるが、荷役料はすべて協定料率によっているようであり、従って荷役作業別の料金は不明である。ただ、荷役料以外の港費が全く区々であって、同種品目であっても、場合場合によって著しく異っているけれども、その理由については手許の資料だけではこれを知ることができず、そのままに使用するより外に途がなかった。

ここで取扱った一貫荷役料は、倉出しから船内積付け終了までの一切の荷役料を含んでいる。すなわち、積付けまでの荷役一切を元請けしている一般港湾

運送会社が、荷主から受取った全額が基礎となっている。

一貫荷役料は汚れ作業のものおよび危険品を除いては、貨物の種類により又は時により多少の変動はあるとしても大したことはなく、1屯当り概ね1000円内外に止まっている。凡そ、荷役料は最も安い薬工品から最も高い危険品(甲)に至るまで10数類に分類されているけれども、ここに掲げた貨物は略々その中間に位する品々である。

第10表は、輸出貨物の原価に対する港費の割合を算出することを目的とした表であるが、これによると、一貫荷役料が比較的に差が少くない関係上、原価の高低によって一般荷役料の割合に著しい差異を生じることとなっているのは当然であろう。すなわち、ここに取扱った品目のうち、最も原価の安いイースター・バスケットにおいては、その一貫荷役料は原価の9%に及んでいるけれども、雑貨でも靴のように1屯10万円を超えるものとなると、その一貫荷役料は原価の1%内外に止まっている。まして、単価が30万円乃至40万円に及ぶ綿ポプリンとなると、一貫荷役料は僅かに0.3%乃至0.4%にしか当たらない。更に、輸入貨物についても同様のことがいえる。ここに取扱った貨物は穀物だけであるけれども、荷役料が種類によって多少の差があるにも拘わらず、到着価格に対するその割合は全く到着価格によって左右されており、ここに掲げた品目のうち単価の最も高い大豆において2.5%程度であるに反して、比較的安い玉蜀黍は4.6%に及んでいる。小麦は丁度その中間である。

凡そ、或る商品の諸費負担能力を精確に算定することは、その直接の取扱業者でも困難である。例えば、或る雑貨は売渡価格が幾何までならば海外との商談成立が可能かということは、商談の現実によって定まることであり、業者は運賃、荷役費等の諸掛をすべて考慮してオファーし、相手の出方を待ってその可能を知るとというのが実状である。故に、荷役料がどの程度になると輸出に影響を与えるかということは、極端な場合を除き、業者自身でも予測することはできない。

輸出諸掛のうち、最も重要な部分を占めているのは運賃である。海上運賃も荷役費と同じく、価格の高い貨物ほど負担能力に余裕があり、価格の低い貨物は屢々価格と同額又はそれ以上の運賃率となることさえある。ここに取上げた雑貨についていえば、これらの商品は第12表に見る通り、運賃の10%（布・ゴム靴）から75%（イースター・バスケット、竹製熊手）までの割合で支払っている。商社は、このような高率の運賃を支払ってもなお輸出を行なっているのであるから、単に諸掛の大小を以って負担能力を論ずることは認識不足である。

第12表 商品原価と運賃（昭和36年平均）

単位：1 吨につき円

船 積 貨 物	原 価	運 賃		
		航 路	運 賃	原価に対する比率 (%)
イースター・バスケット	9,700	太平洋	7,200	74.2
		太平洋・大陸目的地まで	5,670	58.4
竹 す だ れ	15,444	太平洋	7,020	45.4
		大西洋	10,800	75.4
竹 熊 手	14,320	太平洋	7,650	53.4
		太平洋・大陸目的地まで	7,020	49.0
		オーストラリア	8,608	60.1
布靴・ケミカル・シューズ	112,943	大西洋	12,960	11.5
		太平洋	12,060	10.7
		太平洋・大陸目的地まで	12,960	11.5
		欧羅巴	13,625	12.1
綿 ポ プ リ ン (白)	354,875	中南米東岸	23,177	6.5
		オーストラリア	12,334	3.4
		欧羅巴	12,552	3.5
		アフリカ	9,500	2.7
		香 港	5,140	1.4
	その他東南アジア	5,339	1.5	

註： 本表の運賃はB / L面の実際支払運賃額を船積屯数を以って除した金額であり、船会社の公表運賃率ではない。

荷役費についても同様であって、イースター・バスケットの如き原価の70%

を超える運賃の外に更に10%の荷役費を支払っても毎年莫大なる数量が海外に輸出されている。いわんや、原価が1屯当り10万円以上の商品となると、荷役費などは殆んど問題とならない程度に軽微である。

商談成立の条件としては、このような売買価格の平面的静態的な大小よりも、むしろ過去の値段の上に重要さが置かれているように思われる。すなわち、輸出業者の側から見ると、原価は景気に左右されるとしても、諸掛は安定しているに如くはなく、原価に対する割合よりは運賃、港費等の諸掛が急激に上昇しない方が望ましいに違いない。例えば、荷役費は運賃に比べれば遙かに軽微な支出であって、原価の10%を超えることは先ず稀れであり、多くは5%以下であるとしても、これが急に増加することは多かれ少なかれ従来の取引基準を揺がすこととなる。しかし、又この反面には、荷役業は景気や殊に労働賃銀の上昇に伴って荷役料を値上げしなければ経営は困難に陥るという問題もあり、これ又港湾経済の上から軽視することは許されない。

第2章 神戸港の沿岸荷役

第1節 沿岸荷役業の業態

I 沿岸荷役の規定

沿岸荷役は船内荷役、はしけ回漕とともに港湾運送の一作業工程を形成している。港湾運送は港湾運送事業法においてはつぎのように規定されている。

この法律で「港湾運送」とは他人の需要に応じ、港湾において、海上運送に直接に接続して行なう左に掲げる行為をいう。

1. 自己の名をもってする船舶により運送された貨物の船舶からの受取り又は、船舶により、運送さるべき貨物の船舶への引渡し。
2. 船舶への貨物の積込又は船舶からの貨物の取卸。
3. 船舶により運送された貨物又は船舶により運送されるべき貨物のはしけによる運搬。
4. 船舶により運送された貨物の上屋、その他の荷さばき場への搬入若しくははしけからの取卸、船舶により運送されるべき貨物の荷さばき場からのはん出若しくははしけへの積込又はこれらの貨物の荷さばき場における保管（同法第2条）。

これを要するに、港湾運送とは、外国輸出入貿易および国内商業における商品流通において、陸上貨物運送と海上貨物運送とを接続する機能を営むものであり、貨物を本船と陸上倉庫または上屋との間を運搬する作業である。沿岸荷役は、この港湾運送作業の一部を構成しており、上に引用した港湾運送事業法第2条第1項第4号に該当するものをいう。

沿岸荷役作業範囲をさらに具体的にのべれば、つぎのとおりである。

1. 本船から船内荷役作業によって埠頭上に陸揚げした貨物を、上屋または倉

庫に運び入れる。

2. 上屋または倉庫に蔵置された貨物を、船内荷役（本船積込）に連絡するため、埠頭上に運び出す。
3. はしけに積載してある貨物を陸揚げして上屋または倉庫に運び入れる。
4. 上屋または倉庫に蔵置してある貨物を運び出して、はしけに積込む。
5. はしけに積載してある貨物を、他のはしけに積みかえる。
6. 上述の諸作業に附随した特別作業としては、はい替え、仕訳、看貫、横持ち、仮置などがある。

沿岸荷役に従事する業者は、専業者としての沿岸荷役業者（第4種）の他に、兼業者として港湾運送事業を一貫して実施する一貫元請業者（普通一般1種）および輸出貨物船積業者たる海運貨物取扱人（乙仲）（限定一般1種）がある。のちに見るように専業者としての沿岸荷役業者は港湾荷役の一部分のみを担当するにすぎないから、それは一貫元請業者たる倉庫会社、大荷役業者の下で、あるいは海運貨物取扱人の下での下請的機能を果すものである。

Ⅰ 沿岸荷役業者の業態一挙、規模

沿岸荷役に従事する業者は、港湾運送事業法にいう、いわゆる第4種業者、すなわち沿岸荷役業のほか、普通一般港湾運送事業（一貫元請業者）、特定一般港湾運送事業のうち、沿岸荷役業務を基盤にして第1種業務をいとなむ業者、海運貨物取扱業で沿岸荷役の登録をおこなっている業者を含んでいる。

昭和34年3月に港湾運送事業法が改正されるまでは、各荷役事業は、各港湾ごとに一定の資格基準が定められており、その基準に適合するものは登録制度によって開業が認められていたが、同法改正によって荷役事業の開業には、従来の屈出制にかわって、免許認可を必要とすることになった。この免許基準は旧来の登録基準における経営規模を上廻るものであるが、同法施行後3カ年以内（昭和37年9月30日まで）に各業者は資格申請をおこない、免許の取得を終

えることになっていた。本稿執筆当時においては、免許取得業者はわずかに数社を数えるのみであり、他の大部分は免許取得のための準備中であった。かかる事情のため、沿岸荷役に従事する各業者の業態を正確に把握することには困難を伴っている。かつまた昭和37年10月以降の免許制度への移行後においては、現在の業態は若干の変更をきたす可能性を含んでいる。かくてここ数年は詳細な業態の調査時点としては不適当であるけれども、その反面、この時期は新法の施行より、免許制度の完全実施にいたる過渡的な沿岸荷役業の業態をあきらかにすることができる時期であるから、かかる意味合いにおいて過去数カ年の沿岸荷役業の業態をみることにしたい。なお参考までに、港湾運送事業法の改正後の免許制度における優先審査資格基準と、従前の届出制下での登録基準とを、神戸港の沿岸荷役関係業種について示せば、以下の通りである。

第1表 沿岸荷役業務関係業者の資格基準にかんする港湾運送事業法新・旧法対比

事業種類	労働者および施設	旧法（登録基準）	新法（免許基準）
普通一般港湾運送事業	…… 4. 左の各号の1に掲げる労働者および施設 …… (三) 沿岸基盤 現場監督 沿岸一般労働者 機械 機械運転手	…… 40名以上 4台以上（巻揚能力が5トン以上の機械または毎時荷役能力が60トン以上の機械は、その一台をもって2台とみなす。以下この表において同じ）ならびに各種貨物の取扱いに必要な沿岸荷役用の器具及び器材4口分以上。	4名以上 60名以上 6台以上 保有機械に見合うもの（沿岸一般労働者については、荷役の態様により、荷役機械の保有をもって、軽減しうる。）
海運貨物取	…… 3. 左の各号の		

扱業（限定一般港湾運送事業）	1に掲げる労働者および施設 …… (二) 沿岸労働者 機械・器具	5名以上 機械一台以上、または沿岸荷役用の器具および器材一口分以上。	7名以上 旧法に同じ
特定一般港湾運送事業	…… 4. 左の各号の1に掲げる労働者および施設 …… (三) 沿岸基盤 現場監督 沿岸一般労働者 機械 機械運転手	…… 15名以上 1台以上または器具および器材一口以上。 ……	
沿岸荷役事業（第4種業者）	沿岸労働者 機械	15名以上（ばら荷以外の貨物のみを取扱う場合は10名以上） 機械1台以上ならびに各種貨物の取扱いに必要な沿岸荷役用の器具および器材1口分以上。	

(註) 1. 本表に云う旧法、新法とは、それぞれ、昭和26年6月20日施行法、および昭和34年3月施行法を云う。

2. 本表の各登録ないし免許基準は、いずれも神戸港をふくむ第1群港湾にかんして適用されるものである。（ただし、沿岸荷役業については、京浜港、大阪港をのぞく。）なお、第1群港湾とは、神戸の他、京浜、名古屋、大阪、関門の諸港を云う。
3. 表中の「機械」とは、原動機によって駆動されるクレーン、ウィンチ、フォークリフト・トラック、ブルドーザー、貨物自動車（二輪車を除く）、スタッキング・マシン、ローダー、ブリッジトランスポーター、その他、これに準ずる荷役機械をいい、「器具、器材」とは、チェンブロック、ジャッキ、歩板、モッコ、リャカー、荷車、その他これに準ずる器具、器材を云う。

第2表にあきらかなように、沿岸荷役事業者は大別して、普通および特定港湾運送事業者、海運貨物取扱業者が沿岸荷役基盤でその資格を取得しているもの（船内、はしけの兼営をも含めて）、それに沿岸荷役業と船内荷役業あるいは

第2表 沿岸荷役事業者の専業、兼業状態，昭和35年9月30日現在

業種（専業、兼業別区分）	業者数
普通一般港湾運送事業	12
特定 “	3
第1・2・3・4種兼営	1
第1・3・4種兼営	4
第1・4種兼営	6
第2・4種兼営	4
第3・4種兼営	4
沿岸荷役専業者(第4種)	96
計	130

(註) 1. 表中の普通および特定一般港湾運送事業者数はいずれも沿岸基盤で資格を取得しているものの数を示す。
 2. 表中の第1種兼営とは、いずれも海運貨物取扱業（乙仲）のみを指す。したがって、普通・特定一般港湾運送事業を含まない。
 (出所) 神戸海運局「港湾運送事業者名簿」より抽出作成。

はしけ運送を兼営しているもの、最後に沿岸荷役の専業者に別れている。なお、上の区分は港湾運送事業のみについての専業、兼業の有無について区分をしたものであるが、各業者のうちには沿岸荷役専業者をも含めて陸上自動車運送業務も兼営をしている業者の数が、比較的多数にのぼっていることも注目されてよい。これは沿岸荷役業者は、沿岸荷役のみならず、港湾と陸上倉庫間の陸上輸送をも一貫して引受けることが多く、したがってその場合に陸上小運送業にトラック輸送を委託するよりは、自社保有トラックを利用する方が、荷役採算を有利にすることに基づいていると考えられる。また、ここにあげた沿岸荷役専業者数は、すぐ上に述べたように、港湾運送事業にかんして沿岸荷役以外の業務を兼営していないものを示しているのであるが、この内には倉庫、製糖会社や製粉会社、内航海運などの諸企業が沿岸荷役を附带的に営んでいる例も含まれている。そこで、これらを除くと、まったく沿岸荷役業務にのみ従事している業者は、零細企業が多数存在するため、正確さは期しがたいけれども、約80社と目される。

つぎに沿岸荷役業者を資本金別に区分すれば、第3表のとおりである。もって、沿岸荷役専業者の規模の零細性が明白であろう。

荷役業者の規模を示す別個の指標としては、荷役機械保有量および使用労働

第3表 資本金額別沿岸荷役業者数（昭和37年3月現在）

	沿岸荷役専業者	沿岸荷役兼業者
1億円以上		16
1億円未満		3
5000万円 "	1	13
1000万円 "	3	5
500万円 "	15	10
200万円 "	20	2
100万円 "	13	1
50万円 "	11	
個人経営	14	

（註）ここで云う沿岸荷役専業者とは、第4種業者のうちから他に主要業務を有しながら、沿岸荷役をも兼業している業者を除いた残りを示す。ただし、港湾運送事業に関する兼業、専業の区分は容易だが他業種については困難を伴うため、若干の誤りを含んでいるおそれがある。

第4表 企業別沿岸常用労働者雇用量

常用労働者数	企業数	常用労働者数	企業数
250名以上	1	30~49	10
200~249名	1	20~29	13
150~199名	0	15~19	5
100~149名	6	10~14	15
50~99名	7	5人未満	1

者数（常用、日雇）があるが、使用労働者数については、日雇労働者利用数は大きく変動するし、また常用労働者については倉庫仲仕をのぞいた正確な沿岸荷役労働者数を把握

することには困難がある。そのため、全業者を網羅したものではないけれども、沿岸荷役業会が昭和37年4月現在について74社の常用労働者数を調査した結果を掲げておく。（第4表）

また沿岸荷役機械の保有状態をみれば昭和36年7月現在で、フォーク・リフト、ホィルグレンカー、けん引車の企業別保有量は、10台以上4社、6~9台9社、3~5台20社、2台以下28社であり、荷役用特殊車両を保有していない業者が全体の半数以上にのぼっている。これらの指標からしても沿岸荷役業全体としてその企業規模の零細性は、あきらかであろう。

沿岸荷役業者のうちでその作業能力からして大手業者と目されるものとして、共進、上組、高浜運輸、倉橋海運、大和運輸等をあげることができるが、それらは何れも巨大倉庫会社の下請企業か、あるいは巨大港湾運送事業者の作業部

である。一貫元請業者としての倉庫会社は直接に沿沿岸荷役作業をなすことは少なく、これら大手業者を系列下に収めてそれに依存しているため、その作業能力は小さい。

Ⅲ 下請，系列関係

沿岸荷役業者の多くは、元請荷役業者の下請として、大業者の荷役量変動に伴う危険の調節弁としての機能を果している。沿岸荷役専門業者は、多かれ少なかれ元請業者の下に系列化されているのであるが、業者間の系列関係を見るに先立って、各業者の主要作業分野ないしは特定作業への特化状態を明らかにしておくことにする。けだし、下請関係、系列が重要であるのは、輸出入貨物沿岸荷役を主要業務としている業者にかんしてであるから。

作業が特化しているものとして、まずメーカーが自家臨海倉庫受けの原料および製品荷役のため、沿岸荷役作業を直接いとんでいるものがある。かかる例として日本製粉、日清製粉、日塩、台糖、名古屋精糖がある。これらの場合、作業は当然自社貨物のみ限定されており、沿岸荷役業者としての登録はおこなっていても、それは交通業にみる industrial carrier と同様、単にメーカーの附帯業務にすぎず、他の荷役業者とその性格を異にしている。つぎに特定メーカーの専属荷役業者と目される業者としては、三輪運輸（神戸製鋼所）、川崎荷扱所（川崎系各メーカー）、藤本組（日商油槽所）、三幸組（丸金醤油）、関汽交通社（関西汽船）などがある。この外に内航貨物の取扱いに従事している約5、6社の沿岸荷役専門業者があるが、その他はいずれも輸出入貨物の荷役に従事しており、元請業者の下に系列化されているものである。

沿岸荷役業者にかんして元請業者による系列化がみられるのは、輸出入貨物の荷役作業をおこなっている業者についてのみであることは、上述の通りであるが、この場合においても船内荷役業におけるほど明確な系列関係は見受けられない。ただ、各倉庫会社は、沿岸荷役にかんして特定の下請業者を利用して

おり、なかでも普通一般一種業者の資格を持つ大手倉庫会社および港湾運送事業者と、その下請については、明確な系列関係が認められる。それにたいして、その他の倉庫あるいは海運貨物取扱業者は、その使用する下請業者が特定してはいるけれども、下請業者は必ずしも特定倉庫、乙仲の下請しかおこなっていない訳ではなく、資本的、人的系列関係は明確でない場合が多い。(第5表参照)

なお船内荷役業では過去数年の間に下請企業の整理統合が進み、第2次下請が消滅しているが、沿岸荷役業界では依然として多数の零細企業が下請として存続している。これは神戸沿岸荷役業界には、船内荷役業における全港振のごとき強力な荷役(下請)業者団体が存在しておらず、かつまた海運貨物取扱業者が多数あるため、海運貨物取扱業者の下請として存続可能なのだと考えられる。

また沿岸荷役業の系列関係をみるにあたって留意しておくべきことは、一貫元請荷役業者と資本的、人的に、また作業面で系列関係の明確な下請業者であっても、その作業はその元請業者に専属して、他の作業を行わぬ体のものであることである。かえってこれら下請業者は沿岸荷役業界中では規模がきわめて大きく、多数の海運貨物取扱人や系列外の中小倉庫の荷役をも引受けており、その点で船内荷役業の系列関係とは様子を異にしている。

第5表 沿岸荷役業者系列関係

倉庫関係

三井倉庫	——共進, 五島組, 坂口組, 小野浜運輸
上	組——上組
住友倉庫	——神港作業, 大海運輸, 大西運輸
川西倉庫	——大和運輸
三菱倉庫	——高浜運輸, 菱倉作業, 倉橋海運, 梅本運輸
篠崎倉庫	——赤沢徳, 内海運輸, 日通海運, 上地通運, 竹田運輸
渋沢倉庫	——赤沢運輸, 兵庫機帆船作業
大神倉庫	——大神倉庫
辰己倉庫	——上組, 共進

第一倉庫——上組

中日本倉庫——竹田運輸

京神倉庫——上地通運，共進

神戸倉庫——小野浜運輸

神戸倉庫——兵庫機帆船作業，大海運輸，大西運輸

神明倉庫——内海運輸，甲南海運，神戸埠頭，サイロ作業，三協運輸

兵庫食糧倉庫——山崎運輸

森本倉庫——上組

港倉庫——港倉庫

日本通運——神戸埠頭，サイロ作業

日本郵船——大和運輸

加藤海運——兵庫機帆船

横浜海運——日上運輸

高砂商行——高砂商行倉庫部

是則運送店——サイロ作業

国際運輸——山崎運輸，日通海運，義勇海運

神戸港湾運輸——神戸港湾運輸

大同運輸——内海運輸，進栄運輸

三井物産——上組，山九運輸

明治製糖——川崎陸送，寿運輸

乙 仲 関 係

神戸港湾運輸——神戸港湾運輸

神戸商運——甲南海運倉庫，栄組

神戸倉庫——小野浜運輸

光栄運輸——甲南海運倉庫，進栄運輸

鴻池運輸——甲南海運倉庫，進栄運輸

是則運送店——神戸サイロ作業

協和海運——栄組

明和運輸——内海運輸

丸楽商運——内海運輸，日通，マルエ海運

日通——内海運輸，上地通運

- 日本運輸——共進，神戸船舶作業
日神運輸——日上運輸，共進，阿部作業
日新運輸倉庫——日通，京町組，共進
日章海運——新港荷役
日東運輸——共進，昌栄運輸，兵庫倉庫運送
大森回漕店——佐藤運輸，内海運輸，共進，兵庫倉庫運送
大日通運——兵庫機帆船，扇港運輸，内海運輸，共進，甲南海運倉庫
東海運——甲南海運倉庫
大同倉庫——港運作業
大同運輸——内海運輸，進栄運輸，兵庫倉庫運送
大栄商運——毛登栄運輸
大甲運輸——港運作業
義勇海運——義勇海運
後藤回漕店——後藤組，神戸サイロ作業，港運作業，兵庫倉庫運送
平本運輸——五光運輸
乾運輸——兵庫機帆船，森田作業，兵庫倉庫運送
勇海運——大英組
上栄商運——森田作業
上組——上組，神戸サイロ作業，兵庫倉庫運送
関西海運——日上運輸
川西倉庫——大和運輸，坂部組
木谷運輸——甲南海運倉庫
神戸海運——兵庫倉庫運送
大阪海運——山下運輸，進栄運輸，甲南海運倉庫
山九運輸機工——共進組，山崎運輸
三和運輸——港運作業
三友企業——小野浜運輸
清光海運——内海運輸，五光運輸
神明倉庫——三協運輸，内海運輸，義勇海運，神戸サイロ作業，甲南海運倉庫
親和海運——新港荷役
寿美田運輸——進栄運輸，森田作業

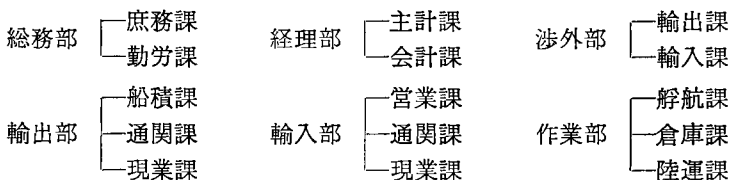
- 住友倉庫——神港作業，大海運輸，大西運輸
- 大正運輸——共進組，小野浜運輸
- 大洋商運——京町組，新港荷役，港運作業
- 竹沢運輸——栄組
- 辰和運輸——日上運輸
- 富島商運——港運作業，大海運輸，富商作業，栄組，神戸サイロ作業
- 東神海運——上地通運，兵庫倉庫運送
- 東和海運——共進組，上地通運
- 梅本運輸——兵庫機帆船，梅本作業，兵庫倉庫
- 山根運輸——共進組，兵庫倉庫
- 山中運輸——丸三組，内海運輸，共進組，兵庫倉庫，兵庫貨物
- 横浜海運倉庫——日上運輸，港運作業，兵庫倉庫

IV 業務機構

沿岸荷役業者の業務機構をみる時，専業者の他に，元請一貫業者，海運貨物取扱人の兼業者が重要である。元請一貫業者にかんしては，船内荷内業にかんする記述において，のちに示されているから，ここでは，専業者および海運貨物取扱人の業務機構を取扱う。

沿岸荷役専業者の大部分は零細な規模であるため，明確な業務機構が存在しているわけではなく，数人の事務員が一切の事務を担当している。大手業者にあつては，部課制により事務分担も明確化しており，庶務，会計，労務課および現場連絡所などの区分もあるが，沿岸荷役業全体としてみた場合，業務組織，機構を問題としうるにいたっていない。

海運貨物取扱業者の部課構成は一般的に以下の形をとっている。



第2節 沿岸荷役作業

I 荷役量の波動性

港湾荷役作業は、日々その作業量がいちぢるしく大きな変動を示すことを特色とする。荷役量の波動性は、景気変動、季節の変動の他に、月間内においても月初、月末における集中といった1ヶ月を周期とした日々の変動をふくんでいる。神戸港の沿岸荷役量を示す統計はないが、沿岸荷役作業は、船内荷役と接続連絡しておこなわれるものであるから、沿岸荷役作業量の変動は、船内荷役量の変動からほぼその大勢をうかがうことができる。そこで昭和34～36年の3ヶ年間に於ける神戸港の船内荷役口数の変化をみるならば、1日当りの最高

第6表 神戸港 船内荷役口数

34年 月	最高 口数	最低 "	平均 "	総口 数	35年 月	最高 口数	最低 "	平均 "	総口 数	36年 月	最高 口数	最低 "	平均 "	総口 数
1	239	19	110	3,405	1	279	74	145	4,501	1	305	130	170	5,277
2	234	52	143	3,992	2	336	107	194	5,635	2	374	99	200	5,604
3	312	79	161	4,979	3	355	83	189	5,844	3	354	108	206	6,395
4	266	91	160	4,793	4	313	89	164	4,929	4	364	139	224	6,733
5	312	79	161	4,979	5	350	94	191	5,726	5	406	107	226	7,000
6	291	69	144	4,312	6	375	74	175	5,243	6	360	149	218	6,543
7	284	78	161	4,989	7	358	89	190	5,708	7	327	163	232	7,180
8	293	46	172	5,347	8	353	75	167	5,013	8	272	154	209	6,494
9	303	59	185	5,549	9	375	129	207	6,220	9	258	47	198	5,926
10	363	82	188	5,817	10	316	87	165	5,111	10	300	132	214	6,633
11	364	72	179	5,368	11	327	79	172	5,145	11	329	128	202	6,074
12	416	75	205	6,349	12	418	60	205	6,357	12	305	111	214	6,638

口数、最低口数はそれぞれ418口、19口であって実に20倍以上の相違を示しているし、また1ヶ月内における最高、最低口数の差は少ない場合で2～3倍、はなはだしい場合には10倍にも達している。(第6表参照)また個別企業における荷役量の変動は、神戸港全体でみた場合よりも、さらに大きく現われる。沿岸荷役の場合は、はい替えあるいは、貨車積作業などがあるため、船内荷役ほど荷役の変動は極端でないにしても、沿岸荷役が船内荷役と接続しているかぎりにおいて、大きく変動することはまぬがれない。(なお沿岸荷役量の変動を示す別の指標として毎月毎の雇用延人員があるが、日目の変動を含まぬため、不正確な姿しか判明しない)

かかる荷役量の波動性は、港湾荷役サービスが他の交通用役と同様に需要が発生した時、場所において生産されねばならず、かつ他の生産財とことなり見込生産、貯蔵が不可能であるかぎり、また荷役需要を派生させる貨物輸出入が景気変動に影響されるかぎりは避けがたいものであり、その限りにおいて世界のいずれの港湾においても共通的に見受けられる現象ではある。したがって、また荷役業における労働者、設備の稼動状態にも、いちぢるしい波動性が生ずることも、また世界共通の現象ではある。しかしながら、神戸港を含む日本の諸港湾においては、この荷役の極端な波動性あるいはまたそれへの対応策にかんして、わが国特有のすがたが見られる。

一例をあげるならば、本船への貨物の揚積は、船舶の quick despatch を至上要請とするため、船内荷役はじめそれに連絡する沿岸荷役、はしけ運送は、いづれも限られた時間内に作業を遂行、終了することを要求される。そのため、わが国においては繁忙時には労働者は日中作業より翌日に及ぶ追い通しを余儀なくされているし、また繁忙時には長時間労働による疲労、未経験な日雇労働者の就労増大によって労働災害率が增大している。またかかる深夜作業の実施が日々の荷役量の変動を一層激化させている。それに対して欧米諸国の港湾では深夜作業、休日作業は実施されておらず、繁忙時においても荷役作業

は深夜作業によって早急に終了されることはない。たしかに船会社あるいは荷主の立場からすれば、わが国の方式が望ましいことであるには相違ないが、その望ましさが港湾荷役業者にたいする深夜作業実施要求、その結果としての作業量波動性の激化、そして最終的には労働者への労働強化、労働者の就業の不安定性といった事態を招いていることは事実である。

神戸港では沿岸荷役業はわずか5～6人の常用労務者と簡単な荷役器具を用いるのみで、営業を開始することができ、かつ港の周辺には多数の日雇労務者が存在しているため、既述のように多数の零細企業が存続している。かかる零細企業および日雇労働者の存在が、港湾荷役業界になおも残っている封建的な人間関係と相俟って、荷役業の系列、下請関係を形成させて、それが荷主あるいは船会社からの要求に応じて下への犠牲転化を可能にしていることは、否定しがたい事実である。神戸港における一切の港湾運送作業の波動性は、たんに交通業の一般的性格より生ずるもの以外に、港湾運送業をめぐる経済的、社会的環境によって一層はげしくなっていることも改めて認識しておきたい。

Ⅰ 沿岸荷役労働者

港湾労働全般について、すでに他の個所でのべられているから、ここでは沿岸荷役労働者について比較的簡単にふれるに止める。ことに日雇労働者については荷役調整、賃金について関説するに止めたい。

(1) 日雇労働者

沿岸荷役労働者の雇用形態は常用と日雇（指名、臨時）に区分されるが、日雇が全労働力中に占める比率は40～50%ときわめて高い。これは沿岸荷役業において作業の波動性にたいして、労働力の調節を容易ならしめるべく常用労働者の使用を最小限に抑えているからである。（第7・8表参照）すなわち、これは港湾労働者の側からみれば、繁忙時には追い通し作業を余儀なくさせられ、閑散時には失業のうき目をみることになるわけであり、日雇ことに臨時日雇に

第7表 神戸港沿岸労務者稼動状況

34年 月	常用	日雇	日雇依 存度(%)	35年 月	常用	日雇	日雇依 存度(%)	36年 月	常用	日雇	日雇依 存度(%)
1	2,887 67,112	1,305 40,458	38	1	2,515 57,161	2,472 49,020	46	1	2,701 61,931	2,595 57,112	48
2	2,854 65,771	1,375 38,492	37	2	2,807 66,014	2,531 61,323	48	2	2,638 59,622	2,569 55,390	48
3	2,830 66,607	1,362 42,232	39	3	2,532 61,525	2,461 58,873	49	3	2,694 57,128	2,624 62,241	52
4	2,870 69,095	1,592 47,756	41	4	2,546 60,468	2,545 53,367	47	4	2,842 67,952	2,651 57,988	46
5	2,844 63,678	1,513 46,913	42	5	2,599 65,119	2,419 54,567	46	5	2,854 69,889	2,344 70,337	50
6	2,845 69,200	1,583 47,497	41	6	2,498 61,523	2,560 54,485	47	6	2,819 68,333	2,361 63,248	48
7	2,903 70,265	1,615 50,089	42	7	2,605 62,383	2,583 61,969	48	7	2,859 68,451	2,373 69,115	50
8	2,658 65,281	1,699 50,652	44	8	2,682 64,697	2,354 51,841	44	8	2,819 67,530	2,613 63,538	48
9	2,606 61,635	1,890 56,716	48	9	2,641 62,613	2,627 56,196	47	9	2,857 68,497	2,551 69,183	50
10	2,677 64,915	1,759 54,037	45	10	2,639 66,216	2,696 54,622	45	10	2,913 69,616	2,390 64,970	48
11	2,462 59,508	1,363 42,266	42	11	2,612 62,994	2,682 54,862	47	11	2,744 65,913	2,403 63,955	49
12	2,287 58,743	1,613 49,981	46	12	2,653 66,319	2,567 59,049	47	12	3,006 74,086	2,518 67,443	48

常用 上段は月末雇用人員，下段は延人員

日雇 上段は1日平均稼動人員，下段は延稼動人員

(注) 35/7月より日雇上段は神戸公共職業安定所に登録している実数によっている。

(神戸海運局港湾課調べによる)

としては、波動性の影響をもっともするどく受けることになる。ことに繁忙時には職安以外に手配師が労働者募集に活躍し多くの弊害を流したことは周知のことがらであり、港湾荷役業者の波動性への対策は労働者、とくに日雇労働者の犠牲の上に成立っていたと云わねばならない。

神戸港においては昭和31年の手配師暴力事件を契機として、繁忙時における荷役口数を制限して、労働過重化、手配師の活動を阻止する努力が開始された。当初にあっては、神戸港における荷役調整は、まず船内荷役の口数制限をなし、沿岸荷役にかんしては船内荷役の調整に伴ってそれに応じた作業量の調整を図ってきたのであるが、昭和36年11月にいたり、沿岸荷役にかんしても、神戸港

第8表 神戸港沿岸労働者雇用種別割合(%)

34年 月	常用	指名	その他 日雇	35年 月	常用	指名	その他 日雇	36年 月	常用	指名	その他 日雇
1	62	25	13	1	54	37	9	1	52	38	10
2	63	27	10	2	52	32	16	2	52	39	9
3	61	26	13	3	51	38	11	3	48	44	8
4	59	27	14	4	53	37	10	4	54	40	6
5	58	28	14	5	54	38	8	5	50	38	12
6	59	34	7	6	53	41	6	6	52	42	6
7	58	29	13	7	52	44	4	7	50	34	6
8	56	35	9	8	56	40	4	8	52	30	18
9	52	34	14	9	53	40	7	9	50	24	26
10	55	36	9	10	54	42	3	10	52	22	26
11	58	35	7	11	53	41	6	11	51	23	26
12	54	40	6	12	53	41	6	12	52	23	25

沿岸荷役調整協議会が発足した。すなわち深夜作業の実施が翌日の労働者確保を困難ならしめている実情から、海運局の斡旋によって10月11日より沿岸の深夜作業(22時以降)を中止することを決定した。そしてこれを契機として、この措置に伴う影響を調査し、紛争調整をなして沿岸荷役作業の円滑な遂行をはかるために協議会が発足したものである。同協議会の存続期間は一応昭和36年より1カ年とされており、協議会構成員は下記のものから成っている。神戸海運局、神戸税関、神戸市港湾総局、神戸労働基準局、兵庫県商工労働部、神戸港湾職業安定所、神戸定航会、関西外国船協会、神戸貿易協会、大阪貿易協会、兵庫県港運協会、神戸海運貨物取扱業組合、全港振神戸支部、神戸船業組合、神戸沿岸荷役業会。

かかる荷役調整は、神戸港における荷役量の波動性より生ずる諸問題にたいする抜本的解決策ではないにしても、重要な改善をもたらしていることは高く

評価されねばならないだろう。ただし、荷役調整協議会のメンバー中に最大の当事者たる日雇労働者あるいは常用労働者が参加していないことは、かれらを代表するに適切な労働組合組織の形成されていないことから当然といえるかも知れないが、それはやはり協議会の活動成果に一つの限界を与えていることは認めておかねばならない。

日雇労働者の賃金は、近年の諸産業の好況、労働力不足を反映して次第に増大する傾向にある。しかし日雇労働者の不足は、日雇への依存が強い荷役業界にとっては致命的である。勢い業者間で高賃金による日雇労働者確保の競争が生じ、日雇賃金が高騰するため、沿岸荷役業者で構成している神戸港沿岸荷役

第9表 沿岸日雇労働者、業者間協定賃金

昭和35年8月協定

職 種	普通時	ピーク時	職 種	普通時	ピーク時
ネ コ	600円	650円	カギ(雑貨)	700円	800円
上肩80Kg以上	900	1,000	ハイ(穀物)	1,000	1,100
上肩60~80Kg	800	850	天 秤	1,100	1,150
肩	700	750	雑 役 (特)	700	750
綿 カギ	1,100	1,200	〃 (普)	650	700
カギ(穀類)	800	900			

昭和36年9月協定

窓 口		直 備	
職 種	賃 金	職 種	賃 金
ネ コ	800円	上 肩	1,150円
雑 役	900	肩	950
		カ ギ	1,000
		ハ イ	1,200

汚れ割増 50~100円

綿ネコ 50円増

夜勤 25%増

業会で数次にわたり日雇労働者の支払賃金の協定をおこなっている。(第9表) この協定賃金は労働者の手取額であって、賃金総額は昭和36年9月の協定における一般肩人夫に例をとれば日給950円以外に、弁当代50円と福利厚生費等を合せて1人100円程度の加算支払がなされている。

(2) 常用労働者の労働条件

沿岸荷役業者の規模は雑多であって、その中でも零細業者が大多数を占めていることは、すでにみたが、常用労働者を5～6人程度しか保有してないような零細企業では、かつての労務請負業的性格が、なおも残存しているようである。就業規則も定められておらず、賃金の支払も店費を差引いた残額より、ドンブリ勘定でなされる例があるといわれる。まして常用労働者の組合組織も、かかる企業においては存在してない。そこでは封建的な親分、子分の人間関係がなおも存続していることが、常用労働者の労働関係を基本的に特色付けているものであろう。

かくて各業者間において、とくに企業規模の相違によって、常用労働者の労働条件は異っており、明確なパースペクティブを与えることは困難である。以下に述べる常用労働者の労働条件は主として大手業者のそれであり、あるいは「近代化」された姿態しか把握してない怖れもある。したがって、常用労働者の労働条件にはかなりの企業間隔差が存在していることを、つねに念頭に置いていることが必要である。また労働条件の企業間格差においては、たんに賃金額の大小に止まらず、人間関係の近代化の相違が重要であることを忘れてはならない。

常用労働者は、その作業能力、統卒力に応じて格付され、それがかれらの身分、作業内容あるいは賃金額決定の基準となっている。通常、新入の未経験常用労働者は5分に格付され、最高技能者は1人2～3分に格付けされており、大部分の作業員は7～9分の格付けである。常用労働者は荷役作業にあたり作業の中核的部分を受持つことになるが、そのさい1人以上の格付けを持つもの

は、各ギャングの作業統轄者たる副監督、または全ギャングの作業統轄者たる監督として職制の地位を占め、それ以下のものはウインチ、フオークリフトなどの作業手になったり、あるいは各作業段階の中核的作業員となって、日雇は主として補助的労務につく。ただし作業量の増減に伴なってギャング数も、また一口の労務者編成も異なるから、常用各人の作業内容は固定化、専門化しているわけではない。

常用労働者の賃金体系なり、支給額は企業ごとに相違しており、なかには戦前におけると同様、ドンブリ勘定によって支払われている例もあるようだが賃金が日給制度であり、格付けによる分金で基本賃金が定められている点は、各業者に共通している。業者のうちには基本給として分金以外に年令給および毎日の荷役トン数による能率給を加えている例もある。その他に手当としては夜間作業手当、休日出勤割増手当、家族手当あるいはまた繁忙時における出勤奨励金、休暇手当などが支給されている。職制の地位についていない中堅戸の常用では、午前8時から午後5時までの日中8時間労働で、1200～1300円の日給が支給されている。

常用労働者の労働組合が組織されている企業は、昭和36年度についてみれば、28社であり、沿岸荷役業を専業または兼業としている業者数の4の1以下にすぎない。しかも元請倉庫会社では沿岸荷役業の登録をおこなっていても実際には主として下請企業に依存しているが、かかる企業における労働組合をも、上の組合数に算入しているから、神戸港における沿岸荷役常用労働者の組織率、企業ごとの組織形成状態は、きわめて低調であるといわねばならない。また常用労働者の諸組合のうちで労働協約を締結しているものが、きわめて少ないことは、組合の無力さを示すというよりは、むしろカンパニー・ユニオンが多数存在していることを物語るものであろう。また沿岸常用労働者の諸組合のうちで、上部団体へ加盟している例がきわめて少なく、大部分が企業内組織に止まっていることも、同一事実を反映しているものと思われる。

第10表 沿岸労働者（常用）労働組合組織（昭和36年現在）

組 合 名	設 立 年 月	労働協約 の有無	組 合 員 数			上級加盟団体名
			男	女	計	
大西運輸労組	36. 4	有			120	日港労連
共進(株)本店労組	22.12		288	14	302	
倉橋海運沿岸労組	28. 9		94	5	99	県総評
神戸港湾運輸労組	35. 5	有	52	17	69	
神戸石炭陸送労組	35. 5		21	0	21	
神戸荷造従業員組合	23. 3		98	34	132	
五島組従組	31.11		110	0	110	
寿運輸労組	32. 2		83	3	86	
神戸合同労組大西運輸支部	36. 4		101	14	115	全国一般合同(総評)
神戸石炭陸送支部	35. 5		3	0	3	
昌栄運輸労組	33. 5	有	80	0	80	
大同運輸従組	25. 5	有	153	20	173	全乙仲労組連合会
大日通運労組	26. 4	有	188	42	230	〃
高浜運輸沿岸労組	23. 3		105	12	117	
日正作業労組	29. 9	有	80	40	120	
三井倉庫神戸支部	21. 9	有	275	80	355	全倉連
三菱倉庫神戸支部	21. 9	有	243	47	290	全倉連
森本倉庫労組	24. 3		29	13	42	〃
上地通運労組	36. 1		43	2	45	全乙仲
川西倉庫労組神戸支部	21. 8		143	68	211	全倉連
篠崎倉庫労組	24. 6		180	21	201	
渋沢倉庫従組神戸支部	21. 7	有	20	10	30	全倉連
神港倉庫労組	34. 6	有	37	11	48	
住友倉庫労組神戸支部	27. 7		184	46	230	全倉連
全日通神戸海運分会	21. 5	有	129	10	139	全日通(総評)
〃 神戸分会	21. 4	有	688	51	739	〃

(註) ここにあげた組合員数は、沿岸労働者に限定されているものではない。多くの場合、船内労働者や倉庫仲仕や、あるいは事務職員を含んでいる。したがって、この組合員数は沿岸労働者について考察する場合、その意味は少ない。

(兵庫県商工労働部労政課調べ)

Ⅲ 荷役作業の機械化

沿岸荷役業においても、近年その作業の機械化は、かなり進行してきている。

戦前においては一部の沿岸固定クレーン以外には、まったく機械が使用されず、もっぱら人力に依存しており、使用器材もモッコ、猫車位に限定されていた。しかるに戦後、米軍の使用していた港湾荷役機械が払下げられ、あるいはその貸与をうけたことが、ひとつの刺戟となり、朝鮮動乱時の港湾荷役の異常な活況を契機として、沿岸荷役の機械化が、その後、急速に進められるにいたった。その端的な例は、猫車にとって代ったフォーク・リフト・トラックの出現であろう。かって一々、猫車にのせて人力で運んでいた箱物、袋物貨物は、パレットにのせ、フォーク・リフトで輸送されるにいたった。また、同種貨物については、ベルト・コンベアーの使用が作業能率を向上せしめたし、ばら積穀物、セメントはサイロ荷役が行われるにいたっている。また戦前に部分的に利用されていたクレーンは戦後、大量に導入されている。最近における荷役機械の保有量をみれば、次表のごとくである。

第11表 神戸港荷役設備存在量（昭和36年）

沿岸起重機	コンベアー	フォーク・リフト	ホイール・グレンカー	けん引車
20トン以上 10	20	174	20	67
10トン以上 17				
5トン以上 50				
1～5トン 181				

（註） 沿岸起重機、コンベアー数は『神戸港大観』昭和36年度、特殊自動車台数は沿岸荷役業会調べによる。

近年における荷役機械化の進行は、荷役能率がきわめて高いことによっているのは、もちろんであるが、その他に、荷役機械を使用するときは荷傷みが少ないことから、荷主が荷役にあたって機械の使用を希望することも一因となっている。

機械化の進展はかくて近年きわめて顕著なものがあるし、今後もさらにその進行は予想されるとはいえ、荷役機械化の進行が、現在の港湾荷役業の業態に

いちぢるしい変化を生ぜしめることは考えられない。むしろ現在の荷役業の業態を特質付けている諸要因により、荷役機械化の促進が阻害されていると考えられる。それは荷役対象貨物の種類、荷姿が多種多様できわめてバラエティに富んでいることにもよるが、港湾荷役の機械化を阻害しているこの一般的要因よりも、むしろ荷役業の日本的特質が阻害因としては重要である。海上貨物の荷姿の多様性は荷役機械化を困難ならしめることは事実であるにしても、最近では海上貨物にもコンテナ・システムが導入され始めており、それが大規模に進めば機械使用が経済的・能率的となることは疑いを入れぬところである。ところで荷役機械設備の購入・保有は、従来の日雇労働者への強度の依存、あるいはまた下請業者の利用によって、回避してきた作業量変動の企業危険を、直接に当該業者に負担せしめることになる。だから業者の荷役機械の保有は当然、一定の限界を付せられることになる。それは当該企業が恒常的に確保しうる最低荷役量に見合った機械設備にすぎない。それを上廻る荷役作業は依然、旧来の非能率的な人力——日雇労働者——に依存するか、あるいは下請依存ということになるであろう。

また荷役機械の購入方法として、月賦購入制度が利用できるとは云え、零細業者にとってその購入資金はかなり負担が重いところから、零細業者においては荷役機械の保有が進むことは、大して期待しにくい。部分的には零細業者も荷役機械利用組合の利用、あるいは元請業者からの保証による購入、あるいは元請業者の保有機械の借用によって、荷役作業の機械化を進めることではあろうが、その作業の基本的部分はむしろ、従来の労務請負業的性格を一層強めることになると思われる。したがって荷役作業の機械化は、零細企業の排除、大企業への集中といった現象を生ぜしめず、逆に一方には零細企業と大企業（元請ないし巨大下請業者）との作業能率、企業規模の一層の格差増大を招きつつ、他方では零細企業の元請への系列化が強化されて、零細業者は元請の作業能力の調節弁としての性格をさらにあきらかにしてゆくことであろう。

Ⅳ 沿岸荷役と港湾設備利用状態

沿岸荷役は上屋、倉庫と突堤に接岸した船舶船側あるいははしけとの間を連絡するものであるため、上屋およびバースの利用状態いかんによって、その必要とする作業量、作業費は大きく影響される。港湾荷役の理想的形態は突堤接岸船舶とそのすぐ前にある上屋とを結ぶ接岸荷役、およびその機械化であって、それを沿岸荷役に即して云うならば、上屋に収められた貨物が横もち作業なしに船側まで（あるいははしけまで）運ばれることである。そこで神戸港における上屋、バースの利用状態が上にみた要件を満しているか否かについて簡単に述べておきたい。

神戸港には市営公共上屋と民間上屋があり、前者が全上屋床面積20万平方メートルの4分の3を占めている。公共上屋は利用が特定者に限定された専属上屋と不特定者の利用にゆだねられたオープン上屋に分れているが、専属上屋はそのほとんど全てが兵庫突堤、中突堤にある内貿地帯上屋である。これは本来市営上屋は公共施設として多数の不特定業者の共同利用の対象となるべきであるが、神戸市が上屋の管理者となった昭和26年以前の慣行によって特定事業者（倉庫、港運業者）の継続的使用を認めているものである。他面、外国貿易貨物のための上屋はオープンとなっている。ただしこの場合にも実際には海運貨物取扱業者の使用実績によって、各業者ごとにその上屋の使用場所（位置、面積）が固定化する傾向を示しているといわれ、ときに上屋が乙仲の手倉化したというごとき表現が港運業者間において見受けられる。内貿用上屋では貨物は即日あるいはせいぜい2～3日の滞留の後に出てゆくのであるが、外国貿易上屋では長期にわたるものでは数カ月の滞留をみる貨物があり、かつそれが必ずしも例外的な現象ではない。（外国貿易貨物を対象とする新港地域上屋の昭和35年度貨物回転率は26.1、すなわち平均2週間の貨物滞留をみている。）

市営オープン上屋が各海運貨物取扱業者あるいは倉庫会社によって、それぞれ

れ、ほとんど専用化されかつ貨物の滞留期間が長期にわたることになるとすれば、これは上屋本来の機能を喪失したものと云わざるを得ない。むしろ臨港倉庫化していると言うべきである。乙仲の手倉化という言葉が現在の上屋の利用状態の混乱を端的に示しているのであるが、かかる状態がもたらされる理由は上屋、倉庫設備の全般的な不足以外に、市営上屋（オープン）を港運業者が市から借受ける料率と海運貨物取扱業者が荷主から収受する船積貨物上屋保管料金、あるいはまた船積卸貨物の上屋保管料金の料率に差があることに求められよう。すなわち港運業者は上屋保管料についてさや稼ぎをすることが可能であり、このさや稼ぎの余地がある限り、上屋、倉庫の不足している事情と相俟って、オープン上屋の専用化傾向は一層強まることであろう。

さて既述のように上屋がオープンの立前であっても港運業者それぞれの上屋利用場所が固定化、専用化してきていることは、他方においてバースが航路別に特定して使用されておらず、入港一日前によく接岸バースまたはブイが確定する実状と相俟って、船積みにもっとも便利な上屋に貨物を収めることは不可能となっている。その結果、沿岸荷役をおこなうにあたって本来ならば不要な横持ち作業が追加的に要求されることになるし、また若干なりとも余分なはしけ回漕の必要が生じることにもなる。もっとも神戸港では、上屋、バースの利用状態が余分な追加的沿岸荷役作業を必要としていることにはさして関心が払われていない。それは、現在の神戸港ではバース不足のために接岸荷役は全荷役量のごく一部にしか過ぎず、残りの大部分ははしけ回漕を経て沖での貨物揚積みによっており、そのため接岸荷役の際には船舶接岸突堤との関連できわめて明白となる上屋の不適當な利用状態が意識されることなく過ぎていたためと考えられる。しかし港湾荷役の方法としては、荷役費用の低減化、荷役能率の増大の点からして接岸荷役が望ましいことは云うまでもない。したがって今後、接岸荷役の積極的実施、それを可能ならしめるバース数の増設が必要となるが、それと並行して上屋の増設、合理的利用方法について配慮されねばな

らない。

もちろん港湾荷役の能率増進のためにバース、上屋の増設が望ましいといっても、入港船舶数が月間を通じて、また景気変動により大きく変動するため、ピーク時の需要に応じてバース、上屋を増設することは閑散時に尨大な遊休設備を生ずることになり、かかる資本投下はおこない難いだろう。ましてや航路別、貨物別にバースを定め、かつ附随する上屋、倉庫を建設することは、荷役能率の増進、船舶の quick despatch の面からは理想であっても、およそ望みえぬだろう。そこで港湾設備への資本投下額は、社会的費用の極小化見地から決定されねばならぬのであるが、その際に港湾荷役能率の増大、港湾荷役費用が重要な考慮されるべき要因であり、またそれは上屋、バースの合理的利用と密接に結びついていることは注意されねばならない。

第3節 沿岸荷役料金

I 荷役手順と荷役料

沿岸荷役の作業範囲は、すでにのべたように、上屋（または沿岸倉庫）と本船船側の岸壁との間の運搬、および上屋から舳への積込みあるいは舳からの陸揚げ、上屋搬入と、それに附随する貨物のはいつけ、仕訳、看貫、荷直しなどの作業である。

荷役作業は元請業者が直接に、あるいは元請業者の委託をうけて下請業者として沿岸荷役業者が、これに当たることになる。輸出入貨物について云うならば、輸出貨物は海運貨物取扱業者が貨主にかわって船積みまでの一切の事務手続および作業を代行して、その対価として船積一貫元請料金を収受する。沿岸荷役料金はこの内に含まれている。元請業者が沿岸荷役を専業者に委託した場合、沿岸荷役業者は元請業者より荷役料金を受取ることになる。これら料金は、後述するようにいずれも運輸省の認可をうけた公示料金である。輸入貨物のばあいは小口貨物であれば一貫元請業者が landing agent として貨物を一纏めにして総揚げし、上屋搬入までの一切の業務を終える。この際、元請業者は沿岸荷役を直接または下請業者を用いておこない、荷主より荷役料金を収受する。貨物が大量であったり重量物、長尺物である場合には荷主が荷役の手配をして自家取りするが、この場合にも荷役の実際担当者は変わらない。

荷役業者は、おそくとも作業の前日4時頃までに作業依頼をうけて、荷役量に応じた荷役口数を立てる。そして所要労働者および機械・器具材を準備する。日雇労働者の手配も前日に、あるいは翌朝に職業安定所に連絡して必要人数の確保を図ることになる。

荷役貨物の種類、荷役場所、さらに荷役設備などの相違によって、一口（一

団として荷役をおこなう労働力編成単位)の構成は、当然変化する。神戸港の輸出入貨物のばあい、輸出貨物は繊維類と雑貨が、また輸入貨物では鉄、農産物、棉花が圧倒的に多いから、これら貨物の沿岸荷役についての標準的な荷役労働力および機械の編成を示しておく。

雑貨（はしけ揚積み）荷役構成員

A.

ホイール・クレーン（1口）	1日	290トン
助 監 督（信号手）		1名
クレーン運転手		1名
フォーク・リフト "		2名
はしけ内		6名
河 岸（ホコハツシ）		1名
拼 付		6名
雑 役		1名
	計	18名

B.

デレッキ・クレーン（1口）	1日	250トン
助 監 督（信号手）		1名
クレーン運転手		1名
はしけ内		4名
河 岸（ホコハツシ）		1名
猫 積		3名
猫 引		8名
拼 付		3名
	計	21名

雑貨（本船接岸）荷役構成員

A. フォークリフト使用 (2トンリフト3台)

助 監 督	1名
フォークリフト運転手	3名
フォークのせ	6名
フォーク卸・据付	6名
雑 役	1名
計	17名

B. 猫車使用

助 監 督	1名
猫 の せ	4名
猫 引 き	10名
猫 卸	4名
据 付	4名
雑 役	1名
計	24名

ばら小麦(斛揚積) 荷役構成員

A. ホイル・クレーン(8トン), フォーク・リフト使用 (1日荷役量250トン)

助 監 督 (信号手)	1名
起重機運転手	1名
フォーク・リフト //	3名
はしけ内	3名
受 け	4名
包 装	2名
麻袋配布	2名
引 き	4名
パレットのせ	4名

拼	付	6名
雑	役	3名
		計 33名

B. デレッキ・クレーン，肩荷役利用（1日215トン）

助	監	督（信号手）	1名
起	重	機運転手	1名
は	し	け内	3名
受		け	4名
包		装	2名
麻	袋	配布	2名
引		き	4名
肩		のせ	4名
肩			14名
拼	付	け	2名
雑	役		2名
			計 39名

Ⅱ 荷役料金の構成

沿岸荷役料金は、他の港湾運送事業料金および運賃と同様に、運輸大臣の認可を受けなければならない。運輸大臣は当該料金が下記の2基準を満している場合、その認可をおこなう。1. 能率的な経営の下における適正な原価を償わない、かつ適正な利潤を含むものであること。2. 特定の利用者にたいし、不当な差別的取扱いをするものでないこと。なお港湾運送事業者は、利用者にたいして、収受した料金および運賃の割戻しを禁止されている。（港湾運送事業法第9、第10条）

沿岸荷役料金は、貨物の種類、荷造り、およびはしけ揚積あるいは接岸荷役

の荷役方法の相違によって大別されて基本料金が設定されており、さらにその他、横持ち、拼付、看貫、あるいは深夜作業などの附随的あるいは特別作業料金が定められている。沿岸荷役現行料金は、節末にかかげておいた。この現行荷役料金は昭和36年9月改正認可のものが、適用実施されているが、現行料金認可の基礎となった沿岸荷役作業の原価計算を、雑貨はしけ揚積について示しておけば以下の通りである。

この原価計算の前提となっている諸条件。

沿岸荷役においては一般に各種の荷役機械および器具が使用され、その使用機械、器具が異なれば、それに伴ない労務者の編成および作業能率は大きく相違する。この計算においては、雑貨荷役における代表的な2つの荷役方法（ホイール・クレーンおよびフォーク・リフト使用例とデレッキ・クレーンおよび猫車使用例）を併用した場合を想定している。

常用労務者および現場職員27名、幹部および事務職員8名を保有する企業を想定しているが、この企業規模は、神戸港の沿岸荷役業者としては中規模あるいは若干それを上廻る程度の業者である。

原価計算の算出は昭和36年5月現在の労務費、その他諸物価に基いている。

基礎資料

1. 月間取扱トン数	13,500トン
2. 月間稼動日数	25日
3. 所有機械	ホイール・クレーン 1基
	デレッキ・クレーン 1基
	フォーク・リフト 2台
4. 1日荷役量	540トン
5. 労務者1日1人取扱作業量(39人)	13.8トン
6. 職員	8名
7. 労務者2口構成員数	41人

内 訳 監 督	1 名
助監督（信号手）	2 名
クレーン運転手	2 名
フォーク・リフト運転手	2 名
連絡員	1 名
常 用	19名
日 雇	14名

8. 荷役構成人員（2口を下記の通りとする）

(1) ホィール・クレーン(1口) 1日 290トン

助 監 督（信号手）	1 名
クレーン運転手	1 名
フォーク・リフト運転手	2 名
はしけ内	6 名（日雇3名）
河 岸（ホコハヅシ）	1 名
拼 付	6 名
雑 役	1 名（日雇）

計 18名

(2) デレッキ・クレーン(1口) 1日 250トン

助 監 督（信号手）	1 名
クレーン運転手	1 名
はしけ内	4 名（日雇2名）
河 岸（ホコハヅシ）	1 名
猫 積	3 名
猫 引	8 名（日雇8名）
拼 付	3 名

計 21名

(3) その他

監督	1名
連絡員	1名
計	2名

上の基礎資料にもとずいて、作業費（労務費、機械器具費）および一般管理費（人件費、物件費）に区分して原価を算出すれば、以下に示す通りである。

(労務費)

1. 給与

労務賃金	監督	33,000円×1人	33,000円
	助監督	27,500円×2人	55,000円
	常用	22,500円×19人	427,500円
	日雇	880円×14人×25日	308,000円
	連絡員	27,500円×1人	27,500円
	運転手	25,000円×4人	100,000円
諸手当		4,500円×27人	121,500円
退職金		1,400円×27人	37,800円
			小計 1,110,300円

1,110,300円÷13,500トン：82.24円（雑貨荷役量トン当り給与）

2. 法定福利費

健康保険	常用	$(33,000円 + 55,000円 + 427,500円 + 100,000円) \times \frac{31.5}{1000}$	20,255円
	日雇	15円×14人×25日	5,250円
失業保険	常用	$(33,000円 + 55,000円 + 427,500円 + 27,500円 + 100,000円 + 121,500円) \times \frac{7}{1000}$	5,852円
	日雇	10円×14人×25日	3,500円
厚生年金		$(33,000円 + 55,000円 + 427,500円 + 27,500円 + 100,000円) \times \frac{17.5}{1000}$	

11,253円

労災保険 (33,000円+55,000円+427,500円+308,000円+27,500円
+100,000円+121,500円)× $\frac{37}{1000}$ 39,683円

 小計 85,293円

85,293円÷13,500トン：6.32円（雑貨荷役量トン当り法定福利費）

3. 一般福利費

一般厚生費 250円×27人 6,750円

医療衛生費 30円×41人 1,230円

港湾厚生施設分担全 0.70円×13,500トン 9,450円

氷 代 18.75キロ×2口×6.67円×25日×3月× $\frac{1}{12}$ 月 1,563円

石炭代 6,000円×5トン× $\frac{1}{12}$ 月 2,500円

療養費 500円×5.8人(41人×25日×0.01× $\frac{37}{65}$) 2,900円

休業補償費 (33,000円+55,000円+427,500円+308,000円+27,500円
+100,000円+121,500円)÷(41人×25日)×0.6×3.5日×5.8人

 12,744円

小計 37,137円

37,137円÷13,500トン：2.75円（荷役量トン当り一般福利費）

（機械器具費）

4. 修繕費

ホイール・クレーン (7,100,000円×1基)× $\frac{4}{100}$ × $\frac{1}{12}$ 月 23,667円

デレッキ・クレーン (2,300,000円×1基)× $\frac{4}{100}$ × $\frac{1}{12}$ 月 7,667円

フォーク・リフト (1,300,000円×2台)× $\frac{4}{100}$ × $\frac{1}{12}$ 月 8,667円

 小計 40,001円

40,001円÷13,500トン：2.96円（荷役量トン当り修繕費）

5. 償却消耗費

ホイール・クレーン (7,100,000円×0.9)× $\frac{1}{72}$ 月（6年×12月） 88,750円

デレッキ・クレーン	$(2,300,000円 \times 0.9) \times \frac{1}{264月}$	$(22年 \times 12月)$	7,841円
フォーク・リフト	$(2,600,000円 \times 0.9) \times \frac{1}{72月}$	$(6年 \times 12月)$	32,500円
ワイヤー・ロープ	$12m/m(18,000円 \times \frac{66m}{200m} \times 2本) \times \frac{1}{4月}$		2,970円
パレット	$(3,640円 \times 10枚) \times \frac{1}{4月}$		9,100円
モッコ	$(5,200円 \times 6枚) \times \frac{1}{6月}$		5,200円
スリング	$(2,184円 \times 2組) \times \frac{1}{12月}$		364円
猫車	$(9,360円 \times 8コ) \times \frac{1}{12月}$		6,240円
手かぎ	$(156円 \times 22丁) \times \frac{1}{4月}$		858円
			小計 153,823円

153,823円 ÷ 13,500トン : 11.39円 (荷役量トン当り償却消費費)

6. 動力燃料費

デレッキ・クレーン	電力使用料	$3.10円 \times (0.764KW \times 20馬力) \times 1基(8時間 \times 25日)$	4,737円
	電力契約料	$363円 \times 19KW \times 1基$	6,897円
フォーク・リフト	ガソリン	$43.00円 \times 1,260立(3.5立 \times 2台 \times 8時間 \times 0.9 \times 25日)$	54,180円
クレーン	軽油	$29.40円 \times 630立(3.5立 \times 8時間 \times 0.9 \times 25日)$	18,522円
	モビール	$55.00円 \times 189立(ガソリン, 軽油の10\%)$	10,395円
			小計 94,731円

94,731円 ÷ 13,500トン : 7.02円 (荷役量トン当り動力燃料費)

7. 道具番費

給与	$22,500円 \times 1人$	22,500円
諸手当	$4,500円 \times 1人$	4,500円
退職金	$1,400円 \times 1人$	1,400円
法定福利費	健康保険 $22,500円 \times \frac{3.15}{1000}$	709円
	失業保険 $(22,500円 + 4,500円) \times \frac{7}{1000}$	189円

第3節 沿岸荷役料金

79

厚生年金	$22,500円 \times \frac{1.75}{1000}$	394円
労災保険	$(22,500円 + 4,500円) \times \frac{37}{1000}$	999円
一般福利費 一般厚生費	250円 × 1人	250円
医療衛生費	30円 × 1人	30円
		小計 30,971円

$30,971円 \div 13,500トン : 2.29円$ (荷役量トン当り道具番費)

(人件費)

8. 給与

幹部職員	$63,000円 \times 2人$	126,000円
一般職員	$25,000円 \times 5人$	125,000円
雑役	$7,500円 \times 1人$	7,500円
賞与	$258,500円 \times 3月 \times \frac{1}{12月}$	64,625円
退職金	$258,500円 \times 1.2月 \times \frac{1}{12月}$	25,850円
		小計 348,975円

$348,975円 \div 13,500トン : 25.85円$ (荷役量トン当り人件費)

9. 福利費

法定福利費 健康保険	$(52,000円 \times 2人 + 125,000円 + 7,500円) \times \frac{31.5}{1000}$	7,450円
失業保険	$(126,000円 + 125,000円 + 7,500円 + 64,625円) \times \frac{7}{1000}$	2,262円
厚生年金	$(36,000円 + 2人 + 125,000円 + 7,500円) \times \frac{17.5}{1000}$	3,579円
労災保険	$(126,000円 + 125,000円 + 7,500円 + 64,625円) \times \frac{37}{1000}$	11,956円
一般福利費 一般厚生費	250円 × 8人	2,000円
		小計 27,247円

27,247円 ÷ 13,500トン : 2.02円 (荷役量トン当り福利費)

(物件費)

10. 租税課金

道府県民税	$600円 \times \frac{1}{12月}$	50円
市町村民税	$2,400円 \times \frac{1}{12月}$	200円
固定資産税	不動産(家屋) $1,530,000円(34,000円 \times 45坪) \times \frac{1}{2} \times \frac{14}{1000}$ $\times \frac{1}{12月}$	248円
	償却資産 $(414,800円 + 100,000円 - 90,000円) \times \frac{1}{2} \times \frac{14}{1000}$ $\times \frac{1}{12月}$	2,858円
都市計画税	$1,530,000円 \times \frac{1}{2} \times \frac{2}{1000} \times \frac{1}{12月}$	128円
自動車税	$(12,500円 \times 1台) \times \frac{1}{12月}$	1,042円
軽自動車税	$(500円 \times 2台) \times \frac{1}{12月}$	83円
	小計	5,502円

5,502円 ÷ 13,500トン : 0.41円 (荷役量トン当り租税課金)

11. 不動産賃借料 (土地) 32円 × 50坪 1,600円

1,600円 ÷ 13,500トン : 0.12円 (1トン当り不動産賃借料)

12. 保険料

不動産(家屋)	$1,530,000円 \times \frac{1}{2} \times \frac{45}{1000} \times \frac{1}{12月}$	287円
什器備品	$(414,800円 + 100,000円) \times \frac{1}{2} \times \frac{45}{1000} \times \frac{1}{12月}$	97円
機械器具	$(7,100,000円 + 2,300,000円 + 2,600,000円 + 5,940円$ $+ 36,400円 + 31,200円 + 4,368円 + 74,880円 + 3,432円)$ $\times \frac{1}{2} \times \frac{45}{1000} \times \frac{1}{12月}$	2,279円
車両保険	フォーク・リフト $(1,960円 \times 2台) \times \frac{1}{12月}$	327円
	クレーン $(8,950円 \times 1台) \times \frac{1}{12月}$	746円
	小計	3,736円

3,736円 ÷ 13,500トン : 0.28円 (荷役量トン当り保険料)

13. 修繕費

不動産	$1,530,000円 \times \frac{3}{100} \times \frac{1}{12月}$	3,825円
什器備品	$600円 \times 8人$	4,800円
	小計	8,625円

8,625円 ÷ 13,500円 : 0.64円 (荷役量トン当り修繕費)

14. 旅費交通費

旅費	$15,000円 \times 7人 \times \frac{1}{12月}$	8,750円
交通費	$1,000円 \times 7人$	7,000円
	小計	15,750円

15,750円 ÷ 13,500トン : 1.17円 (荷役量トン当り旅費・交通費)

15. 交際会議費

交際費	$2,160,000円(160円 \times 13,500トン) \times \frac{14}{1000}$	30,240円
会議費	$2,160,000円(160円 \times 13,500トン) \times \frac{7}{1000}$	15,120円
	小計	45,360円

45,360円 ÷ 13,500トン : 3.36円 (荷役量トン当り交際・会議費)

16. 償却費

不動産(家屋)	$1,530,000円 \times 0.9 \times \frac{1}{324月}$ (27年 × 12月)	4,250円	
置金庫	$100,000円 \times 0.9 \times \frac{1}{360月}$ (30年 × 12月)	250円	
和文タイプ・ライター	45,000円	} 414,800円 × $\frac{1}{36月}$ (3年 × 12月)	
手提金庫	1,800円		
時計	5,000円		
机・椅子 8人	80,000円		
来客用椅子	30,000円		
ストーブ 2コ	10,000円		
ラジオ	10,000円		11,522円
黒板	3,000円		

ロッカー	100,000円
宿直用ふとん	20,000円
原動機付自転車 2台	90,000円
書棚・衝立	20,000円

小計 16,022円

16,022円 ÷ 13,500トン : 1.17円 (荷役量トン当り償却費)

17. 事務消費費

事務用消耗品費	1,250円 × 7人	8,750円
光熱用水費	500円 × 8人	4,000円
電信費 電話	1人1日6回 × 25日 × 7円 × 7人 + 2,000円 (基本料金2台)	9,350円
” 郵便料		1,000円
新聞図書費		1,300円

小計 24,400円

24,400円 ÷ 13,500トン : 1.81円 (荷役量トン当り事務消費費)

18. 雑費 (項目10~17) の 120,995円 × 0.1 12,100円

12,100円 ÷ 13,500トン : 0.90円 (荷役量トン当り雑費)

以上を要約して雑貨 (はしけ揚積) 荷役料原価構成比を示せば、次のとおりである。

第12表 雑貨 (はしけ揚積) 沿岸荷役料原価構成

費	目	金額	百分比
作 業 費	給 与	82.24	50.6
	法 定 福 利 費	6.32	3.9
	一 般 “	2.75	1.7
	計	91.31	56.2
機 械 ・ 器 費	修 繕 費	2.96	1.8
	償 却 ・ 消 耗 費	11.39	7.0
	動 力 ・ 燃 料 費	7.02	4.3

	具費	道 具 器 費	2.29	1.4
		計	23.66	14.5
		小 計	114.97	70.7
一 般 管 理 費	人 件 費	給 与	25.85	15.9
		福 利	2.02	1.2
		計	27.87	17.1
	物 件 費	租 税 課 金	0.41	0.3
		不 動 産 賃 借 料	0.12	0.1
		保 險 料	0.28	0.2
		修 繕 費	0.64	0.4
		旅 費・交 通 費	1.17	0.7
		交 際・会 議 費	3.36	2.1
		交 償 却 費	1.17	0.7
事 務 消 耗 費	1.81	1.1		
	雑 計	0.90	0.6	
		小 計	37.73	23.3
		原 価	152.70	94.0
		利 潤	9.75	6.0
		ト ン 当 り 原 価	162.45	100.0

上に示したものは最初に断ったように、あくまで現行料金の認可基準となった原価試算であって、それは必ずしも特定の個々の業者の実際の原価構成を示したものではない。この試算をみると、神戸港の沿岸荷役業者の企業規模がひろく分散しており、中位的企業規模は試算より低く偏していること、また作業方法についても日傭への依存度が実際には試算におけるよりも高いことに留意しておくべきである。

なお海運貨物取扱業者の輸出貨物一貫船積料金中に占める沿岸荷役費、はしけ運賃、検数、事務処理費の占める比率を、某企業の自家倉庫受け貨物について示せば、第13表のとおりである。

沿岸荷役料の原価、公示料金の算出基準が以上のごときのものであるとして、

第13表 船積一貫料金中に占める沿岸荷役費の比率(%)
(自家倉庫受けの場合)

商 品 名	沿 岸	は し け	検 数	事務処理
繊維類 (フェンツを含む)	32.8	26.2	8.8	32.3
ス フ 綿	30.6	25.5	8.9	32.6
機 械 器 具	34.2	26.7	8.4	30.8
雑 貨 (ミシン, 家庭用電気 器具, ゴム製品)	31.3	26.7	9.0	33.0
板 ガ ラ ス	36.1	24.6	8.4	30.9
雑 食 料 品	33.0	28.5	9.7	28.0
陶 磁 器, タ イ ル	36.0	27.1	9.4	27.5
肥 料, 飼 料	32.5	29.8	9.1	29.5
空 瓶 ホ ヤ	29.8	25.8	11.8	32.1
鉄 線 ケ ー ブ ル	31.4	33.8	11.0	23.9
古新聞, クリスマス物, イ ースター物	33.3	33.6	11.7	21.4
青 果 野 菜	37.4	31.7	7.4	23.4
プ ラ ン ト 機 械	40.7	31.1	10.0	18.2

さて現実の荷役料金の收受状態はいかなるものであろうか。実は料金收受の実情は部外者が関知することのもっとも困難なものである。しかしながら沿岸荷役業の業態を今一度振り返ってみるとき、そこには機構的にいって、公示料金通りに料金が授受されていることを疑わせるに足るものがある。すなわち沿岸荷役業界には巨大一貫元請業者とその明確な系列下に立つ大手下請業者が存在しており、また他方では多数の海運貨物取扱業者の濫立と、その下請関係にある多数の零細沿岸荷役業者の存在が見受けられる。系列関係による圧力、あるいは海運貨物取扱業者の荷主獲得のための過当競争およびその下請への転化、零細荷役業者間の過当競争の何れもが、料金低下へ導く重要な要因となりうる。

また沿岸荷役業者は業界団体として神戸港沿岸荷役業会を組織しているが、同会は任意組合組織であって零細企業中にはそれに加盟していないものもある。(昭和37年4月現在で全業者129社中、加盟業者は107社である。)したがって業者団体には拘束力がなく、荷役業会による公示料金完全実施協定、違反者にたいする罰則適用は困難である。(もっとも港湾運送事業法には公示料金の

割戻しは禁止しているが、その罰則が適用された例を知らない。))

もちろん上に指摘したことは現実に公示料金以下で荷役料が授受されていることを意味するものではない。しかし沿岸荷役業界の業態が機構的には料金引下げの可能性を含んでいることは充分認識されていてよい。また荷役料が公示料金通りに支払われているとしても、業者が荷主への、元請への「サービス」として附随的作業、追加作業を無償で行わねばならぬ可能性は充分にある。そしてまた、それは労働強化として労働者にしわよせされる可能性を大きくはらんでいるのである。

附 表

沿 岸 荷 役 料 金 表

(昭和36年9月13日実施)

1. 基 本 料 金 (1トンにつき, 単位円)

はしけ揚積料金は、はしけ及び総トン数500トン未満の船舶に対する貨物の積込又は取卸を行う場合の沿岸荷役料金である。

本船接岸料金は、総トン数500トン以上の船舶に対する貨物の積込又は取卸を行う場合の沿岸荷役料金である。

貨物 類別	貨物名	荷姿	料 金		摘 要
			はしけ 揚 積	本船 接岸	
第1類	薬工品	荷造	97	116	(パン(コンテナ)の料金を適用するものは1個の容積が4.452立方メートル以上の貨物輸送用容器(パン)としての形態を具備し常時使用されるものとする。ただし、中品が危険品の場合はその貨物類別による料金を適用する。 (無煙炭(外国産粉)は7月1日より9月30日までは2割以内加算したものを基本料金とする)
	パン(空), 空ドラム, 活羊豚(1頭につき)	有姿			
第2類	砂, 砂利	撒	109	119	
第3類	有煙炭(粉), 珪砂, 碎石	撒	115	125	
	塩(吹入), 薪炭, 空ビン, 巻取紙用当板, 同心棒	荷造		135	
第4類	有煙炭(外国産粉), 砂鉄	撒	125	135	
	石, 石材	有姿	133	150	
	パン(実入)			159	
	塩, 無煙炭(粉)	撒	130	140	
第5類	コークス(粉), コーライト, 鉍礦石(粉), 燐礦石	撒	135	145	
	穀類, 穀粉, 澱粉, 飼料, 油料種実, 肥料, 豆粕, ビートパルプ, 除虫菊, 寒天, 昆布, 海藻, 石綿, コークス, 鉍礦石	荷造	140	165	
第6類	穀類, 無煙炭(外国産粉), ピッチ	撒	145	155	
	コークス(粉)		150	165	
	有・無煙炭(中塊, 切込), 飼料, 飼料用ペレット, 油料種実, 豆粕雑貨, パンパック, 砂糖, 薬品類	荷造	155	185	
ゴム製品, ケーブル, 自転車類, 綿花, 羊毛, 野菜, 果実, 硝石, 塩(紙, ビニール袋入)					

	家畜・家禽類, 竹材	各種			
	缶詰類, 雑食料品, 乾魚介, 製茶, たばこ, スフ綿	荷造	160	190	
第7類	有・無煙炭(塊), 燧石, 硫酸加里, 塩化加里(防結劑入), 粒鉄	撒		183	
	「穀類, 穀粉, 澱粉, 砂糖, 肥料, 薬品類」(紙, ビニール袋入), 纖維製品, 麻類, 乾燥獣皮, 獣骨, 骨粉, ポンシニュー, コブラ, 礦油, 動植物油, アルミナ, 煉炭, ベニヤ板(合板, 単板, チェスト), 箱材, 特殊鉍礦石	荷造	167	200	
	原木, 「杭木, 枕木, 電柱」(防腐加工してないもの), 製材, 挽材, コンクリート製品, 水物	有姿			
	豆炭	各種			
第8類	肥料, 塩化加里(防結劑なし), コブラ, 硝石, 鉍礦石(塊), 陶石類	撒		200	
	曹達, 曹達灰, 石灰, 油脂, 魚油, カーボンブラック, カッチ, タンニン, ケブラチョウ, 獣毛, 生ゴム, 耐火煉瓦, 陶磁器, ガラス製品, 板ガラス(60キロ未満), 磚子, タイル, 黒鉛	荷造	184	220	曹達灰, 石灰, カーボンブラックは7月1日より9月30日までは2割以内加算したものを基本料金とする。
	「杭木, 枕木, 電柱」(防腐加工したもの), コンクリート電柱	有姿			
	機械器具類, 舟艇, 車両, 自動車, 輸入鉛鉍, 輸入亜鉛鉍	各種			
第9類	オイルコークス	撒		210	ピッチ, タールピッチは7月1日より9月30日までは3割以内加算したものを基本料金とする。
	石棉製品, パルプ, ピッチ, タールピッチ, 染料, 塗料, カーバイト, 金物製品	荷造	195	230	
	鉄鋼材, 銑鉄, 地金類, 鉄線類, 屑ゴム, 鳥糞, 危険品(丙)	各種			
第10種	コークス(小, 中塊), 乾燥獣皮	撒		234	セメントは7月1日より9月30日までは2割以内加算したものを基本料金とする。
	セメント(紙袋入), 紙類, 板ガラス(60キロ以上)	荷造	213	255	
	氷	有姿			
	特殊鋼板(ブリキ鋼板, 珪素鋼板, 亜鉛引鉄板)	各種			
第11類	ピッチコークス(小, 中塊), 特殊鉍礦石	撒		253	特殊鉍礦石の内黒鉛鉍は7月1日より9月30日までは3割以内加算したものを基本料金とする。
	生糸, 繭, 冷凍魚, 塩蔵魚, 鮮魚, 活魚, 屑鉄, 屑非鉄金属	荷造	230	276	
	冷蔵貨物(C0°以上) 冷凍貨物(C0°以下)	各種			

第12類	ピッチ, ピッチコークス(塊), コークス(塊), 冷凍魚, 塩蔵魚, 鮮魚	撒	320	350	{ ピッチは7月1日より9月30日まで は5割以内加算した たものを基本料金 とする。
	塩漬獣皮	荷造		380	
	危険品(乙)	各種			
第13類	屑鉄, 屑非鉄金属	撒	346	380	
	軽量型鋼	各種		415	
第14類	塩漬獣皮	撒	400	440	
	活牛馬(1頭につき), 危険品(甲)	各種		480	
一貫作業 料 金	小麦	撒→ 荷造	310	325	{ 水揚, 荷造, 上屋 入れ作業に対する ものである。ただ し, 材料費, 試賃 料, 計量器使用料 及び検量立会人の 費用は含まない。

2. 適用条項

- (1) 重量は1,000キログラムをもって1トンとし、容積は1.113立方メートルをもって1トンとみなす。ただし、原木は、外国産大丸太は1.113立方メートル(480BM)、外国産丸太の内1本の平均容積0.278立方メートル(120BM)以下のもの及び内地産原木は0.835立方メートル、曲材及び小丸太は0.557立方メートルをもって1トンとみなす。
- (2) トン数は重量、容積いずれか大なる方による。
- (3) 重量品(2,000キログラム以上)、容大品(容積3.339立方メートル、重量1,500キログラム以上)及び長尺物(12メートル以上)の貨物については延トン数表によるトン数を基準として計算する。
- (4) 慣習により重量、容積の比率を採用しているものは従来例により計算する。ただし、下記貨物については重量をもって計算し、それぞれの下記係数を重量トンに乗じた数を計算トン数とする。

小麦 1.0 大麦, とうもろこし, 大豆 1.2 飼料用ペレット 1.3
韓国米(呷入) 1.5 ふすま 1.8

- (5) 基本料金表に記載のない貨物については、類似貨物の料金を適用する。
- (6) 料金は1請求書毎に円未満は切捨てる。
- (7) 委託者の要求により、浮起重機等の荷役機械を使用した場合、敷物、ダンネージ等を使用した場合、検数を行った場合等の費用は実費を申受ける。ただし、作業の性質上、本項の行為を当然に必要とする貨物の荷役については委託者の要求があったものとして処理する。
- (8) 特殊鉱石明細並びに危険品分類は次のとおりとする。

イ. 特殊鉱石明細 { 黒鉛鉱, 珪素鉄, 輸入銅鉱石 (オワー, コンセントレート, ドロス, スラッグ, セメント)

ロ. 危険品分類

- 甲 類 { 火薬, 爆薬, 火工品, 金属ナトリウム, 金属カリウム, マグネシウム粉末, ニトロセルローズ及び同製品, その他爆発性貨物, 半燃焼物, 毒瓦斯, 有毒性貨物, その他類似品
- 乙 類 { 過酸化物, 過塩素塩類, 二硫化炭素, 硝酸アンモニア, ベンジン, エーテル, 揮発油, 酒精, 石油, 液化アンモニア, セルロイド及び同製品, 生石灰, 油布紙, その他可燃性又は引火性物 (引火点摂氏27度以下のもの), 硫酸, 硝酸, 塩酸, 圧縮瓦斯, その他類似品
- 丙 類 { 樟脳及び同製品, ニトロ染料類, 晒粉, 燐化カルシウム, その他類似品並びに甲類, 乙類に属しない汚損, 危険性貨物

- (9) 税関手続を行なった場合、特に貨物の監視をした場合等の費用は本料金に含まない。
- (10) 高価品の明告ある貨物については別に料金を申受ける。
- (11) 作業形態その他について特殊事情がある貨物については、当港同業会の協議を経て海運局長に申請し、その承認を得たものを特殊料金として適用することができる。

3. 割増料金

- (1) 割増料金が重複する場合は基本料金にそれぞれの割増率を乗じて各割増

料金を算出し、これらの金額を合算する。

- (2) 30メートルを超える距離の荷役はその超過距離50メートル迄は10メートル迄毎に1トンにつき33円増とし、80メートルを超える場合はその超過距離の荷役については実費を申受ける。
- (3) 2メートルを超える高ばい又は山積を行なった場合は、その超過トン数に対しては、はしけ揚積基本料金の2割増とする。ただし、一貫作業の場合は穀類（荷造）はしけ揚積基本料金の2割増とする。
- (4) 人力のみによる（肩荷役）はしけ揚積荷役の場合は基本料金の5割増以内とする。
- (5) 貨物の変質、凍結、発熱及び塵埃の甚だしきもの等で特に身体、衣服に損傷を来す貨物又は作業困難な貨物及び作業についてはそれぞれの基本料金の10割増以内、海難貨物については20割増以内とする。
- (6) 荒、雨、雪天及び強行荷役は、それぞれの基本料金の5割増以内とする。
- (7) 夜間荷役は17時から22時まではそれぞれの基本料金の5割増とし、22時から翌日7時までではそれぞれの基本料金の12割増とする。
- (8) 総トン数300トン未満の小型船舶（機帆船を含む。）の荷役（艙内↔荷捌場間）は、はしけ揚積基本料金の5割増以内とする。

4. 特殊荷役料金

はい替（繰替）	はしけ揚積基本料金の	8割
仕 訳	”	3割
はしけ移し	”	8割
看 貫	”	3割
（計量器使用料、検量立会人の費用は含まない。）		
横 持	”	7割
仮 置	”	3割

（備考）

- (1) 割増料金の規定は本料金に準用する。
- (2) 一貫作業の場合は穀類（荷造）はしけ揚積基本料金を基準とする。
（一貫作業料金を基準として算出しない。）

5. 待機料金（1人1時間につき）

昼間	130円	夜間	175円
----	------	----	------

（備考）

- (1) 手配時刻 荷役手配の申受は前口の16時迄とする。
- (2) 荷役開始時刻 接岸本船の場合は8時、18時とする。
その他の場合は協定時とする。ただし、早出荷役は原則として行なわない。
- (3) 待機料金起算時刻 (2)の荷役開始時刻を起算時刻とする。
- (4) 手配取消、解除の場合 荷役手配申受後1時間以上を経過した場合の取消し又は解除は1人につき最低4時間分を申受ける。

6. 荷直料（1トンにつき）

取扱貨物全数量に適用する。ただし、材料費は含まない。

袋物	摘要
30円	紙袋、ビニール袋は2割増以内 セメント、黒鉛及び曹達灰は3割増以内

（備考）

- (1) 3の(5)(6)(7)及び5は本料金に準用する。
- (2) 袋物以外は実費を申受ける。

7. 荷造作業料金（1トンにつき、ただし、看貫作業料金を含み材料費及び計量器使用料、検量立会人の費用は含まない。）

1袋 50キロ以上の貨物	135円
1袋 50キロ未満の貨物	200円

(備考)

- (1) 1袋が30キロ未満の貨物は1袋50キロ未満の貨物荷造作業料金の3割増以内、紙袋、ビニール袋及びスフ袋はそれぞれの荷造作業料金の2割増以内とする。
- (2) 3の(5)(6)(7)及び5は本料金に準用する。
- (3) 縄掛を要する場合はそれぞれの荷造作業料金の2割増以内とする。
- (4) 袋物以外の荷造作業料金は実費を申受ける。

8. 解袋、量目調整作業料金（1トンにつき。ただし、材料費及び計量器使用料、検量立会人の費用は含まないが量目調整作業の場合は看貫作業及び簡単な荷直作業を含む。）

量目調整をした場合は取扱貨物全数量に適用する。

解袋作業料金 75円 量目調整作業料金 145円

(備考)

3の(5)(6)(7)及び5は本料金に準用する。

9. 荷 捌 料 金（1トンにつき）

一般貨物 30円	撒 貨 物 10円
----------	-----------

(備考)

- (1) 本料金は予め荷捌場所として定めた上屋又は野積場において貨物を整理して引渡す場合にこれを受領する。
- (2) 本料金には通常行なわれている簡単な仕訳と荷渡荷受に要する責任に関する費用は含まれている。ただし、上屋保管、はい替、荷直し、看貫、仕訳（副荷印、番号を仕訳するため特に労務者を要するもの）、その他特

に費用を要した場合の特別費用は含まれていない。

(3) 危険品については次の割増を適用する。

危険品	甲	本料金の10割増
危険品	乙	本料金の5割増
危険品	丙	本料金の3割増

第3章 神戸港の船内荷役

第1節 神戸港における船内荷役最近の実情

——実績より見た特徴と問題点——

改めてことわるまでもなく、神戸港における船内荷役とは、原理的且つ総合的には、神戸港に出入する船舶を対象として行なわれる直接的な貨物の積込または陸揚のための作業（労働）を意味するが、具体的または内容的には、いくつかの区別・分類があり、また、類別して考えられねばならぬものである。われわれが今日入手・利用できる同港——他の諸港の場合と同様だが——の船内荷役に関する諸実績報告（統計）にあつては、通常、且つ、最少限、以下の3区分が認められるし、また、そうした類別的考察は是非必要であろう。

- ① 接岸と沖取
- ② 積込と陸揚
- ③ 邦船と外国船

神戸港に入港する船或いは神戸港から出港する船——より厳密には貨物船と言うべきであろうが——は、他港から積取・輸送してきた貨物を陸揚するためか、他港へ運送して行くべき貨物を船積するためか、或いは、その双方のために——但し、これは積・揚に分割すること勿論可能——同港に出入・寄港し、荷役を行なうわけであること自明で、そのためになされた船内荷役は、当然に積込と陸揚とに両分され得、また、されねばならぬ。しかして、積込のためであれ、陸揚のためであれ、船内荷役の行なわれる船は、神戸港の岸壁（突堤）に繋留されているか、しからざれば、港内の浮標（ブイ）に繋留されているかの二者択一の立場にあり、これに着目して、前者を接岸（荷役）・後者を沖取（沖荷役）と分類表示するのが慣行であり、それ自体に若干の意味もあり、考究すべき問題点もある。最後に、荷役のために神戸港に出入する船舶には外国

船と本邦船との区別があり、それに対応して船内荷役にあっても両者に対する区分け・比率がみちびき出される。簡単に言って、これが上掲3区分の根拠であり、説明である。

なお、この最後の区別（邦船と外国船）に関係のあることでもあるが、船舶の国籍別の外に、他の諸区別、最も普通になされているやり方としてはいわゆる船種別即ち汽船と機帆船との区別、時には外航船と内航船もしくは一般貨物船とタンカーとの区別のごときものも取上げられる場合がある。そして、こうした区分方法にも或る種の意味を認めらるべきこと必ずしも否定できぬ。ただし、ここでは、こういう比較的微細にして便宜的な分類・区分についてまで立ち入らず、むしろ、当面最も重要視されている汽船、特に輸出入貨物の積載輸送業務に従事するいわゆる外航船の船内荷役を主対象としたい。少なくとも、それを中心とする爾後の分析への手がかりとして、或いは、そこへ問題・考察を絞って行くための過程として、以下、各項毎に、主要な傾向・特徴または問題点を究明するにとどめたい。

I 船内荷役の沖取・接岸別比率

既述のとおり、船内荷役作業の行なわれる場所或いは当該作業の対象たる船舶の所在個所に着目して、船内荷役は、通常、沖取と接岸とに区別される。いま、最近3年間の神戸港における汽船関係船内荷役実績統計(輸出入+移出入)から、両者の比率を求めると第1表のごとくである。この表から読み取ることのできる主要事項を列挙するに、

① 昭和34年度にあっては、9月の接岸66%対沖取34%という割合を唯一の例外として、おおむね、前者7割強・後3割以下というのが同年中毎月のおおむね安定的なこの種比率であった。

② しかるに、昭和35年度には、接岸船内荷役比率70%以下が4ヶ月——即ち、1月・3月・9月・11月——と増加し、殊に、前年同月も唯一例外的

第1表 接岸・沖取別比率

	昭 34		昭 35		昭 36	
	接岸	沖取	接岸	沖取	接岸	沖取
1月	76%	24%	66%	34%	71%	29%
2月	72	28	70	30	70	30
3月	71	29	67	33	68	32
4月	71	29	70	30	72	28
5月	70	30	70	30	68	32
6月	75	25	70	30	68	32
7月	73	27	71	29	86	14
8月	72	28	73	27	76	24
9月	66	34	58	42	80	20
10月	70	30	73	27	83	17
11月	70	30	69	31		
12月	75	25	73	27		

に接岸比率の低下せる9月にあつては58%と異常な低率を示した。

③ こうした接岸・沖取比率の不安定化の傾向は翌36年度になると一層激化し、上記70%強対30%弱での均衡はむしろ少数となり、接岸比率7割以下か、しからざれば8割以上という大巾な変動現象の生じたことに留意すべきである。

④ 後述のごとく、今日の神戸港で行なわれつつある船内荷役——より広く港湾荷役全般もそうだが——が果たして真に現代的（通説的表現としては「近代的」）且つ合理的な荷役作業であるかどうかということは頗る疑問であるけれども、一応、一般常識的に、同港が現代日本の最重要にして最優秀な貿易港であり、或る程度まで最新・最良の荷役設備をもっている筈だという考え方をすれば、そして、特に、海上運送の主役たる船舶或いは海運業の有利な経営のためという観点から事態を眺めたとき、沖取より接岸が圧倒的に大きいということ・接岸比率が増大して行くということは、むしろ、極めて好ましい傾向ということができよう。その意味では、36年夏以降接岸比率

がたかまり8割以上となっていることは、それ自体として、歓迎さるべき傾向であるとも言い得る。(ただし、こうした現象＝比率としての接岸荷役割合増大の基礎を成す実際の荷役量が逆に減少した事実を忘れてはなるまい。章末の統計参照。)

⑤ 現代的な設備の整っている筈の港に出入しているながら、船舶が岸壁に繋留されず、港内とはいえ陸地から明白に離れたブイにつながれた状態で積荷の揚積をなすというのは、如何なる意味においても不合理・不経済的たるを免がれ難い。特に、定期船の場合に。その限り、接岸荷役比率が7割以下となった各月にあつて、神戸港の船内荷役従つて亦神戸港に出入せる諸船舶が充分能率的に遂行または処遇されたと見做すことはできなからう。

⑥ 昭和34年度において唯一例外的に7割以下の接岸比率を示し、且つ、翌35年度においても最も低率となった9月という月については、いわゆる神戸港中心の海上輸送従つて同港港湾荷役の夏枯れ現象直後の上昇期であり、且つ、クリスマス用品の積出季節であることに基く季節的(一時的且つ年中行事的)特殊性という点が併せ考えらるべきかもしれない。そして、おそらく昭和35年頃までは、毎年、こうした傾向が示されたようにも聞く。

⑦ だが、9月における接岸比率の低下・沖取比率の上昇は、少なくとも昨36年度は通用しなかつた。それどころか、同年中の他の月にも現われ、しかも、比率面のうえで必ずしも9月が最高ではないが、それまでに見られた接岸比率の低下とは全く逆な上昇現象を示している。これが理由など立ち入つて考察する余裕はないが、充分な注意を要することがらであろう。

II 船内荷役の積・揚別比率

第2表Aは、第1表と同様、最近3年間の神戸港汽船船内荷役——ただし、輸出入のみ——における積荷役と揚荷役との比率を示したものである。この表から看取される主なことがらは以下の諸点であろう。

第2表のA 外国貿易に従事せる汽船の積・揚別船内荷役比率

	昭 34		昭 35		昭 36	
	積	揚	積	揚	積	揚
1月	40.5%	59.5%	34.8%	65.2%	32.8%	68.2%
2	44.2	55.8	42.9	57.1	39.9	60.1
3	45.8	54.2	41.7	58.3	39.5	60.5
4	39.2	60.8	38.5	61.5	36.7	63.3
5	39.7	60.3	39.8	60.2	35.5	64.5
6	44.3	55.7	46.5	53.5	33.9	66.1
7	42.5	57.5	37.0	63.0	44.3	55.7
8	41.2	58.8	44.7	55.3	44.4	55.6
9	40.7	59.3	44.6	55.4	40.2	59.8
10	42.4	57.6	45.7	54.3	45.1	54.9
11	41.0	59.0	43.5	56.5	40.6	59.4
12	44.0	56.0	50.0	50.0	45.7	54.3

① 3年間——おそらくもっと長期をとっても然りであろう——共通的な傾向として、年末12月における積荷役比率の昂騰とその反動としての年初1月の同比率の低落とがまず目につく。いわゆる「お正月」＝新しい年を迎え・祝い・休むにあたって古来繰返されつづけてきている東洋の且つ毎年お定りの現象と言つてよからうから、こうした年末年初2ヶ月間の積揚比率の変動それ自体は余り問題視するにあたるまいとも思われる。だが、それにしても、昭和35年12月におけるフィフティ・フィフティと翌36年1月の積荷役率3分の1以下とは些か異常であろう。当時の新経済政策（所得倍增計画）乃至日本経済の高成長と関連した動きであること改めて指摘するまでもない。

② 上記のごとく、毎年1月に低下した積荷役比率は、翌2月から一応上昇に転じるが、この山は比較的短期（昭和35年及び36年はともに2月ひとつきのみ）で、あと数ヶ月は再び低下する。そして、おおむね夏に顕著な一波瀾があって、爾後ジグザグに12月の急騰につながるというのが第2表A全体としての一般傾向である。このことは後述総体としての船内荷役実績の動向

を或る程度まで反映しているとも言い得る反面、また、相違点をも有する点に留意を必要とする。さらに、この表に関するかぎり、昭和34年および35年における3月・4月頃の積比率の短期的低下傾向が36年にはより長いということとそれにつづく上昇期が36年にはかなり後にズレていることも注目される。

③ 同様に、昭和34年においては、7月から11月まで——12月は既述のような季節的特殊事情があると思われるので除く——大体4割ちょっとの比率にすぎぬ積荷役率が、翌年および翌々年——ただし36年度にはこの間の比率の上下が激しいことに注意が肝要——には僅かながら上昇気味であるということ、積・揚両比率のバランス乃至積込—輸（移）出比率の好転の観点から望ましい傾向であるかもしれない。

④ その外、船内荷役における積・揚比率の最近の傾向として特に注目すべき点としては、実際荷役量について認められる双方の相反する動きがあるが、これについては、後で述べる全体としての船内荷役実績最近の趨勢を参

第2表のB 汽船全部の船内荷役量における積・揚比率

	昭 34		昭 35		昭 36	
	積	揚	積	揚	積	揚
1月	41%	59%	34%	66%	31%	69%
2	44	56	42	58	39	61
3	45	55	41	59	38	62
4	38	62	37	63	36	64
5	39	61	38	62	34	66
6	44	56	45	55	33	67
7	42	58	36	64	42	58
8	41	59	43	57	43	57
9	40	60	44	56	39	61
10	42	58	44	56	42	58
11	40	60	42	58	38	62
12	44	56	49	51	43	57

照されたい。

⑤ なお、以上外国貿易貨物に限定した船内荷役の積・揚比率について考察したところは、内国貿易貨物のそれを加えた神戸港総船内荷役における積・揚別比率（第2表B）についても殆んど同様である。

Ⅲ 船内荷役の邦船・外国船別比率

邦船と外国船とに区別して示される最近3年間の神戸港の汽船輸出入貨物船内荷役量を基にしてその両者の比率を示したものが第3表である。それは、輸出入貨物量を合計した神戸港における日本船の積取比率を物語る資料に外ならぬという意味でなかなしく重要である。ちなみに、積・揚別すなわち輸移出・輸移入別を加味した考察ならびにより限定的な輸出（船積）における本邦船と外国船との割合に関する考察は後で別論する。よって、ここでは第3表それ自体から読み取るべき傾向と問題点を大まかに指示するにとどめる。

① 本表比率上の最高というべき昭和34年1月における邦船に対する船内

第3表 邦船・外国船別比率

	昭 34		昭 35		昭 36	
	邦 船	外国船	邦 船	外国船	邦 船	外国船
1 月	52.7%	47.3%	42.3%	57.7%	42.5%	57.5%
2	51.2	48.8	46.3	53.7	46.7	53.3
3	50.7	49.3	46.2	53.8	44.4	55.6
4	48.0	52.0	48.8	51.2	41.9	58.1
5	42.8	57.2	44.7	55.3	42.0	58.0
6	50.0	50.0	50.2	49.8	34.8	65.2
7	47.5	52.5	47.3	52.7	48.3	51.7
8	49.6	50.4	47.3	52.7	43.5	56.5
9	36.9	63.1	41.3	58.7	41.5	58.5
10	45.3	54.7	45.7	54.3	44.0	56.0
11	46.7	53.3	50.3	49.7	44.2	55.8
12	47.3	52.7	48.6	51.4	45.6	55.4

荷役率は明白にその後低下しているという事実がまず第1に目につく。特に最も新しい昭和36年度にあって邦船比率は一度だに50パーセントに達せず、一般にいわれるわが国全体としての邦船積取率の悪化（低落）を如実に裏付けていると見てよい。

② すなわち、昭和34年において年初の3ヶ月および6月の4度にわたって5割以上を示した邦船船内荷役比率は、昭和35年度には6月の50.2%・11月の50.3%の2度きりとなり、昭和36年度には上記のとおり消滅してしまっている。

③ その理由如何を究明する余裕はないが、昭和34年9月の36.9%と昭和36年6月の34.8%という異常に低い邦船比率が目立つ。そして、特に後者の極端な低さは、上述最近の邦船比率低下傾向を象徴しているようである。

④ 昭和34年および35年においては6月、昭和36年では7月に邦船比率が急騰して、いわば、毎年の夏の山を現出している。

⑤ 反面、既述年末12月の積出ピークが邦船と外国船別比率のうえにはさほど影響していないようである。もっとも、これは比率面においてのことであって、実際の本邦船積船内荷役が12月に増大していることは確かである。
(後述参照)

⑥ 神戸港の港湾荷役業（経営者および労務者ともに）の立場からは、対象が日本船であろうが外国船であろうが、業務上また所得上全く変りないことであろう。また、見方によっては、外国船を対象とする方が外貨獲得的機能を演じて国民経済に対する港湾荷役業の功績になるとも言えるかもしれない。けれども、海運国たることを誇り、事実、かなり優秀な現代本邦商船隊の存在とそのおかれている環境とを想うと、以上に見た外国船比率の優位・上昇は何か割り切れぬ問題を包蔵していると言ってよいのであるまいか。

⑦ 内国貿易貨物（移出入貨物）を加えた神戸港総船内荷役における同様に邦船・外国船別比率の考察は、この際、殆んど重要性を認めがたいので取扱

わない。

Ⅳ 全体としての船内荷役最近の趨勢

以上、神戸港最近の船内荷役の実情を3つの内部的区分・割り振りといった面から、且つ、それぞれの相対的比率だけに即して概観したが、次ぎには、ばらばらな形ではなくて、3つの区分相互の関連、或いは、総体としてみたときの傾向・問題点を見なければならぬ。

同港における汽船関係船内荷役総量即ち汽船輸出入貨物量および移出入貨物量は、昭和34年度9,656,456フレート屯・昭和35年度10,565,024フレート屯・昭和36年度11,411,214フレート屯と年々急増している。対前年のび率は35年度約91万屯強、36年度約85万屯弱で結局36年の総荷役量は34年のそれより約175万屯増加したことになる。

この場合、いわゆる内航船積込船内荷役（汽船移出貨物）は極く少量で無視してもよいと思われるが、同様の内航汽船が国内の他地方・他港から運びきって神戸港に陸揚げする貨物、その揚船内荷役量の増大傾向は、本稿で取扱わなかった機帆船貨物の顕著な増大——神戸港から積出す貨物量にあっても、昭和36年夏までは月4万屯を越えることむしろ例外的と言ってよいほど少なかったのが、同年9月12万3千屯強・10月13万5千屯強と急増している事実は注目されねばならぬとはいえ、われわれにとって最も重要視されるのは、昭和35年夏まで10万屯をめったにオーバーしなかった神戸揚機帆船貨物従ってその揚船内荷役量が爾後急激に増えて、特に昭和36年3～8月にかけて30万屯以上になった点である——とともに、敢えて軽視を許さぬものあるやもしれない。ただし、大まかに見て、昭和34年度汽船移入貨物＝同荷役量合計19万6千屯即ち月平均16,000屯程度が35年に年間総量38万7千屯即ち月平均32,000屯となり、さらに36年（ただし10月まで、この合計43万屯弱）には月平均ほぼ42,000～43,000屯に達し、この3年間に少なくとも30万屯（倍以上）増大したと考え得られるか

らである。

だが、注意して読んでもらえばわかることだが、昭和36年度におけるこうした汽船（いわゆる内航船だが、さりとて日本船のみに限らない）移出入貨物量乃至その船内荷役実績を完結的に示す統計資料は作製されておらず、少なくとも、われわれとして今日充分確信的に利用し得る資料は存在しない。かかる資料上の不備と他面、なお絶対量のうゑで比較的僅少であるのみならず、われわれの主たる考察目的からは差当って重要度少ないと考えられることのため、余り立ち入った分析は手控える。

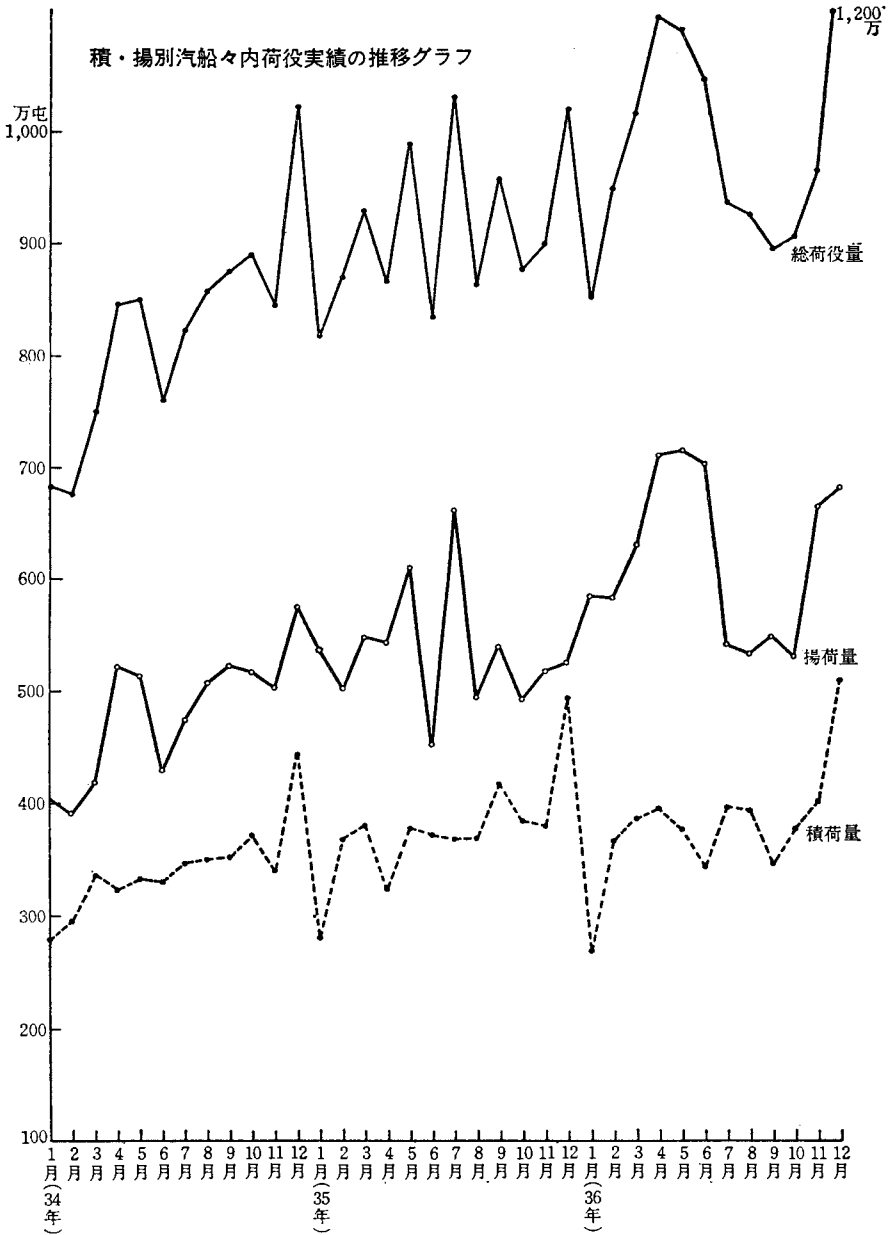
汽船移出入貨物量＝内貿船内荷役量が、上記のごとく、その移入量のかかなり顕著な増大傾向を中心として最近ふえてきたこと確かだが、なお、昭和36年度において、ようやく60万屯を少々越える程度であり、そのことから、昭和34年に比した昭和36年汽船関係船内荷役量の増大分175万屯は、別の理由に主因するものである筈だということも容易に推知できよう。

述べるまでもなく、この主要因は、第1に輸入貨物量＝揚荷役の激増、第2に輸出貨物量＝積荷役の幾分落ちるが同様に顕著な増大である。なかんずく、前者は、34年度の5,589,421屯から35年の6,073,549屯（増加量494,128屯）、36年の6,875,332屯（対前年増加量801,783屯）という推移を示し、この36年度の対前年増加量80万屯は、さきに示した汽船関係船内荷役量の同様増加量81万屯にほぼ相当する。このかぎり、少なくとも、35年から36年にかけての神戸港汽船船内荷役の増量は殆んどすべて輸入貨物＝揚荷役によって達成されたと言える。

こうしたことを違った角度から裏付ける有力な資料として、また、それ以外の若干の傾向・問題点を浮彫りにする手頃な材料として、次ぎに、最近3ヶ年間毎月別の神戸港汽船船内荷役の総量（輸出入プラス移出入）とその積・揚別数量をグラフ化したものを掲げる。

まず、総荷役量の動向・カーブそれ自体において認めらるべき事項から述べ

積・揚別汽船々内荷役実績の推移グラフ



るに、

① 3年間共通して春（少なくとも2,3の両月）と年末最終月との顕著な上昇期があること。

② 傾向的には、34年と36年とは相似た面もうかがわれるが、この3年間を通じて各年月別の動向はそれぞれ違っていること。

即ち、最初の34年は3・4・5の3月間上昇して6月に一度急落し、その後7月から10月までは僅かづつながら漸増動向を示し、11月に微減して12月に大幅な上昇をとげる。最後の36年は、2月から4月へ可成り顕著に上昇をつづけたあと5月から9月まで逆に減少の一途をたどり、11・12月にすばらしいカーブで急騰する。これらふたつの年の動きがいわば比較的単調なのに比べて、昭和35年の動きはまさに波瀾に満ち、ひとつき毎に上下逆の運動を繰返しているといつてよかろう。

③ こうした総荷役量の動向を基準としたとき、揚荷役の動向は、各年ほぼ相似しているのに対して、積荷役のそれは多分に異質的であり、しかも、最近に近づくほど乖離しているがごとくである。

④ そのかぎり、12月の急上昇と1月の激落とについては、積荷役が支配的に作用していること明白であるにせよ、全般的な神戸港船内荷役総量の動きは、その揚荷役の動向に依存し・左右されていると見てよかろう。神戸港の経済的・地理的条件または歴史的・現実的な背景が港として輸出と輸入の如何なるバランスを適当とするかの問題は軽々に論議できないが、少なくとも、一般的には本邦最大の輸出港としての機能を誇示し、また容認されている現況のもと、同港の輸出貨物の積出或いは当面それを主たる拠りどころとして同港に出入する筈のわが国船舶（海運業）の発展を考える場合には、この辺にも重要な一課題がひそんでいること確かであろう。

以上、総船内荷役実績における全体的または一般的な問題点と推移とを概観

したが、以下、これを前提としながら主として昭和36年度——一部35年度——のより詳細な統計資料を用いて、さきに述べた内部構造的区分・類別相互間のつながり合い、或いは、全体または他の区分との関係における或る区分のより具体的な特徴・問題点を補足的に考察しよう。

(1) 揚荷役と沖荷役ならびに積荷役と接岸荷役の密接な関連

手許にある利用可能な資料としてはそれだけしかないので、第4表・昭和35年の実績統計に依拠するが、それによって、神戸港における積・揚両船内荷役が圧倒的に船内方式に依存する事実とともに、沖荷役がもっぱら揚荷役中心であることと、船内依存度は同様きわめて大きいとはいえ積荷役が接岸船内荷役と密着していること、とが一目瞭然に理解できる。しかして、この傾向・特徴はただにこの年だけのことがらではなく、最近同港の最も一般的な姿に外なら

第4表 昭和35年度神戸港汽船船内荷役状況 (単位千トン)

月別	沖荷役			接岸荷役						合計		
	はしけ取貨物			経岸貨物			はしけ取貨物					
	積	揚	計	積	揚	計	積	揚	計	積	揚	計
1月	19	238	257	17	161	178	246	228	474	282	627	909
2	33	259	292	38	193	231	318	229	547	389	681	1,070
3	65	246	311	53	211	264	330	236	566	448	693	1,141
4	27	257	284	39	206	245	316	195	511	382	658	1,040
5	32	252	284	38	193	231	314	228	542	384	673	1,057
6	28	279	307	46	172	218	323	163	486	397	614	1,011
7	20	244	264	58	262	320	326	190	516	404	696	1,100
8	27	194	221	63	174	237	324	185	509	414	553	967
9	26	269	295	66	175	241	359	193	552	451	637	1,088
10	43	229	272	44	197	241	321	185	506	408	611	1,019
11	37	257	294	56	218	274	318	205	523	411	680	1,091
12	41	266	307	64	261	325	426	183	609	531	710	1,241
計	398	2,990	3,388	582	2,423	3,005	3,921	2,420	6,341	4,901	7,833	12,734

ないことほぼ断言できる。

自明のことだが、沖荷役は舢舨を利用してのみ貨物の積・揚荷役作業を遂行できる。そして、こうした神戸港沖荷役の圧倒的大部分、8割から9割は、揚荷役、すなわち、同港に運び込まれる輸入および移入貨物の荷卸作業である。

接岸荷役という名称にもかかわらず、それを内部的に「経岸」と「舢舨取り」とに区分していること、端的に言って岸壁に繋留しながら本船と当該岸壁とが直接的に結びつかず、本船から舢舨・舢舨から本船への積・揚荷役がむしろ大部分であるということは、一般人にとっては一種不可解事であろうし、それはまた、同港における荷役上の一大特殊性として甚だ注目される。これについては補論Ⅰを参照ありたい。

これはとも角として、神戸港での積荷役の圧倒的部分は接岸船内荷役として遂行され、しかも、その殆んどが舢舨取り方式に依存している事実は、如何なる意味からも十分に注目されるべき特徴である。

(2) 積荷役における邦船の優位と揚荷役における外国船のより一層顕著な優位

昭和36年度の月別外国貿易貨物関係船内荷役実績をもとに積・揚別と邦船・外国船別との関連をみよう。まず、積荷役或いは揚荷役を基準として各々における邦船と外国船との比率を求めだしたのが第5表である。最早附言の必要もないと思える程明白に相反する特徴・傾向が認められ得よう。

積荷役の過半数は邦船で占められ、揚荷役にあっては比率上より一層たかいパーセンテージが外国船である。もって、神戸港において、日本商船隊は積すなわち輸出貨物輸送を主使命としていること明白である。他方、36年度のいわゆる所得倍増ムードに基く原材料輸入が、わが国海運業に対してでなく、外国海運に対してより多く寄与したということ、少なくとも、日本船への恩恵は少なかったことが知られよう。そして、この点においても、本邦海運業との関連

第5表 積・揚荷役における邦船・外国船比率（昭和36年度）

	積 荷 役			揚 荷 役		
	邦 船	外国船	計	邦 船	外国船	計
1月	53.3	46.7	100	37.6	62.4	100
2	53.3	46.7	100	42.5	57.5	100
3	58.0	42.0	100	35.4	64.6	100
4	53.8	46.2	100	35.0	65.0	100
5	57.6	42.4	100	33.4	66.6	100
6	53.5	46.5	100	25.1	74.9	100
7	56.2	43.8	100	42.0	58.0	100
8	56.7	43.3	100	32.9	67.1	100
9	58.1	41.9	100	30.3	69.7	100
10	56.8	43.2	100	33.4	66.6	100
11	58.5	41.5	100	34.4	65.6	100
12	60.4	39.6	100	33.3	66.7	100

から眺めた神戸港船内荷役の矛盾的一面が指摘できるのではあるまいか。

上述の傾向は、次ぎに、見方を変えて、邦船・外国船それぞれの荷役実績を主体としてその積・揚別内訳比率を求め出した第6表からもほぼ完全に裏打ちされる。邦船の場合に積荷役比率が50パーセント以下の月が2～3あるにせよ、他方、外国船の場合の揚荷役比率は前表以上に大である。

第6表 邦船・外国船荷役における積・揚比率（昭和36年度）

	邦 船			外 国 船		
	揚	積	計	揚	積	計
1月	60	40	100	74	26	100
2	55	45	100	65	35	100
3	49	51	100	70	30	100
4	53	47	100	71	29	100
5	51	49	100	74	26	100
6	48	52	100	76	24	100
7	48	52	100	63	37	100
8	42	58	100	67	33	100
9	44	56	100	71	29	100
10	42	58	100	65	35	100
11	46	56	100	70	30	100
12	40	60	100	67	33	100

第2節 神戸港における船内荷役業務の 経営機構と労働者

船内荷役の実際的諸作業が、現在のように、いわゆる専門的な船内荷役業者の手で分業的且つ排他的に取扱われるようになった社会経済的背景或いは史的展開過程といったことも、追求すれば、甚だ興味多かるべきことがらであろうが、ここでは、そこまで立ち入った考察を試みる余裕はない。当面、現在の有り姿のまま、船内荷役の実務が船内荷役業者（企業）によって担当されるという事実を第1の且つ既知の前提とし、神戸港におけるこうした業者の業務経営機構がどのようなものであるかをまずうかがい、次いで、彼等によって雇傭され、最も直接的に船内荷役作業を遂行する船内労働者の動向・実態について考究するのが本節の目的である。

I 企業の系列関係および業務機構

(1) 系列および結合関係

ただに船内荷役のみならず、沿岸荷役・舢回漕その他を含む全般的な神戸港湾荷役の現実面、なканずく、それら業者の業務形態については、すでに、第1章総説において述べられ、また第2・4章においても沿岸荷役・舢回漕それぞれに関してより一層詳細な分析が試みられる。

船内荷役たと沿岸荷役たとを問わず、神戸港における港湾荷役作業が、従前、荷役元請業者→第1次下請業者→第2次下請業者の多段階的請負形式で遂行され、それを特徴としたのが、昭和34年3月の港湾運送事業法の改正（10月より施行）に伴ない、その直前の2月1日から第2次下請を廃止して神戸港の船内荷役の業態乃至系列に変化が生じ、第7表の如き結果となった。

第7表 神戸港船内荷役主要下請関係系列（昭和37年1月現在）

元請荷役業	上組	日東和 本東運 通運輸	日 本 運 輸 （川西倉庫）	商住 船友 港倉 運庫	ニッケル エンド ドライ オンズ	住三三 井友菱 運企倉	三井 倉庫	山九 運輸	港灣 運輸
	下請荷役業	上組船内荷役部 山ノ内運輸 大興運輸 藤一海運 山一海運	昌栄運輸 日栄運輸	阪岡神運輸 安村港運輸 岡田原港運輸 岡田港灣作	住三井友運業 三友企業	倉甲高西 橋陽浜海 海運運運	双上東 和栄神荷 運運運役	扇港海運作 業	山九運輸船内部 港灣運輸船内部

前から第1次下請としてランクされていたもの（東神荷役・上組船内荷役部等7社）がすべて新規定の第1次下請となったのは自明として、曾つて第2次下請たりし27社の多くは、時に合併して——たとえば、甲南運輸と高砂運輸とが合併して双和運輸となったごとく——第1次下請に格上げされた。他面、新措置に伴なって系列を変更（限定）したものもある。三井倉庫および日本運輸両元請の第2次下請たりし上栄運輸が三井倉庫の第1次下請となり、三菱倉庫と日本運輸とに下屬せし岡村運輸が後者一本に系列化をなしたが如き、或いは三友企業の三菱倉庫系列からの離脱のごときがそれである。なお、多分に謎的複雑性に富み、われわれの学問的考究に対してさえ実情明示を拒否する当該業界事情のゆえに、より突込んだ説明を試み難いのは残念であるが、上記若干の解説を参考材料として、次頁に示す従前即ち昭和34年2月までの元請→第1次下請→第2次下請の系列と上掲第7表＝現在の系列とを比較すれば、この間の事情が成る程度推知できるであろう。

以上は、神戸港船内荷役業務の下請関係系列であり、言葉を変えれば、船内荷役業者それ自体における系列関係である。ところで、こうした観点以外の角

第 8 表 第 2 次下請制下の神戸港船内荷役下請関係系列（昭和34年 1 月以前）

元 請	第 1 次 下 請	第 2 次 下 請
三 井 倉 庫	東 神 荷 役	甲 南 運 輸 上 栄 運 輸 扇 港 海 運 高 砂 運 輸
三 菱 倉 庫	高 浜 運 輸 倉 橋 海 運	{ 高 栄 作 業 岡 村 運 輸 三 友 企 業 西 友 運 輸 甲 海 運 輸 扇 陽 運 輸 山 港 海 運 輸
住 友 倉 庫 ニッケル・ライオンズ 神 戸 海 産	{ 神 戸 海 陸	三 友 企 業 住 井 運 輸
上 組	直 營	山 ノ 内 運 輸 藤 藤 海 運 輸 大 興 運 輸 山 一 運 輸
神 戸 港 湾 運 輸	直 營	協 成 運 輸
日 本 運 輸 川 西 倉 庫	{ 直 營 日 運 作 業 部	岡 田 港 湾 安 原 運 輸 上 栄 運 輸 岡 村 運 輸
日 東 運 輸 日 通 海 運 東 和 海 運	{ 昌 栄 運 輸	神 海 作 業 高 栄 作 業 安 原 運 輸 協 成 運 輸 吉 川 運 輸

度、特に、船内荷役という業務が最も直接的に関連する海運業務とのつながりという視点から眺めれば如何なる組合せになるかも興味少なしとしまし。もっ

とも、この場合入手し得た資料がそれに限定されたのも至極当然だが、かかる海運会社と船内荷役企業との結びつきは、ひっきり、簡單明瞭に、前者と元請とのそれに外ならぬ。海運会社が当該船内荷役業務の委託・遂行上直接交渉相手とするのは元請であり、こうした海運会社からの委託を受けた元請は、自己系列下の第1次下請に対して、つとめて平等・平均的に請負わせる方針を採っているとは公言するものの、それぞれの作業能力やその時点における他の請負中の船内荷役との関係などを勘考しつつ、独自の判断から単数乃至複数の第1次下請に実際作業を請負わせる建前であるからである。

第9表 神戸港の海外定期航路別船内荷役業者一覧表（邦船関係）
（昭和35年末現在）

海運会社	航路	船内荷役会社（元請）
日本郵船	シヤトル・バンクーバー	三井倉庫・三菱倉庫
	ニューヨーク	三井倉庫
	ガルフ	〃
	南米東岸	日本運輸
	南米西岸	〃
	中南米	三井倉庫
	西廻世界一周	三菱倉庫
	歐洲（パナマ経由）	〃
	歐洲（スエズ経由）	〃
	中近東	〃
	黒海	〃
	東南アフリカ	日本運輸
	ラングーン・カルカタ	〃
	ボンベイ・カラチ	〃
バングラッ	〃	
豪洲	〃	
マニラ	〃	
沖繩	〃	
	ニューヨーク	商船港運
	北米西北岸	〃
	南米（パナマ経由）	〃

大阪商船	南米(ケ プ 経 由) 欧洲(ス エ ズ 経 由) ペル シ ャ 湾 ランゲーン・カルカッタ 東南 ア フ リ カ 南 ア フ リ カ 西 ア フ リ カ 豪 ニ ュー ジ ラ 洲 基 隆・マ ニ ドラ 沖 繩	商 船 港 運 住 友 倉 庫 三 菱 倉 庫 三 井 倉 庫 商 船 " 倉 庫 川 西 " 庫 上 " 組
三井船舶	西廻 世 界 一 周 東廻 " " 北米 西 北 岸 ニ ュー ヨー ク 中 南 米 フ ガ 南 ル 岸 南 米 東 ス タ 印 度・パ キ ス タ コ ロ ソ ン ボ ベ ン ガ ル 湾 サ イゴ ン・パ ン コ ッ 西 ア フ リ カ 豪 洲(J A ラ イ ン) 沖 繩	三 井 倉 庫 " " " " " " " " " " 上 組 " " " " " " 川 西 倉 庫 上 組
山下汽船	ニ ュー ヨー ク カ リ フ ォ ル ニ ア 北 米 西 北 岸 マ シ ン ガ ポ ー ル シ ン ガ ポ ー ル 印 度・パ キ ス タ 豪 洲(J A ラ イ ン) 沖 ナ ホ ト 縄 カ	住 友 倉 庫 " " " " " " 川 西 倉 庫 上 組 " " " "
	ニ ュー ヨー ク 北 米・南 米 西 岸	日 東 運 輸 "

川崎汽船	中南米ガルフ 北米西北岸 西アフリカ(ケープ経由) マニラ・シンガポール バンコック ブノンペ 豪洲(JAライン) ナホトカ	” ” ” ” ” ” ”
大同海運	ニユーヨーク 北米西北岸 ガ南米東岸 印度支那	上組 ” ” ” ”
飯野海運	ニユーヨーク 西印豪洲 バ度・パキスタ ンコック	上川西倉庫組 上 ” 組
新日本汽船	ニユーヨーク ガ北米西北岸 印度・パキスタ	住友倉庫 ” ” ”
三菱海運	ニユーヨーク ガ北米西北岸 ボムベイ・カラチ(JIPライン)	三菱倉庫 ” ” ”
日東商船	カリフォルニア ニユーゼーランド	三井倉庫 日 本 通 運
日産汽船	北米西北岸 印度・パキスタ ンコロソン 比 島	三菱倉庫 ” ” ”
東京船舶	ジベラワン ラ ワ	三菱倉庫 ”
東邦海運	北米西北岸(POライン)	三井倉庫

関西汽船	パ 沖 マ	ン ニ	コ ニ	ッ ラ	ク 繩 ラ	神戸港湾運輸 " "
日新海運	マ	ニ	ラ	住友倉庫		
協成汽船	韓 マ シ	ニ	ニ ン ガ	ポ ー ル	国 ラ	上組 " "

蒐集資料は實際上少し古すぎて、その後若干の変化なしとしないかもしれぬが、大体、現在にも通用し得るようであり、われわれの考察には、これで、ほぼ十分な利用性をもつであろう。さて、この資料を通じて知得できることからのうち最も重要視さるべきは、神戸港での船内荷役実務を委託し・請負うに当っての海運会社と船内荷役企業（元請）との結びつき方であろう。そこには明白に異なったいくつかの結合の形態または方法が見出されるからである。

まず、海運業者中心に述べれば、彼等が船内荷役を元請に委託する形式においてふたつの型がある。ひとつは、起点としてであれ、終点としてであれ、或いは、仲継点（寄港地）としてであれ、神戸港を拠点として経営する自社のいくつかの定期航路、従って、自己の定期船すべての船内荷役作業を単一特定の元請に請負わせる形態である。川崎汽船と日東運輸・大同海運と上組・新日本汽船と住友倉庫・三菱海運と三菱倉庫・日産汽船と三菱倉庫・東京船舶と三菱倉庫・関西汽船と神戸港湾運輸・協成汽船と上組の関係がそれである。ひとつの航路しか経営しない日新海運が住友倉庫に当該航路船内荷役を委託しているのも固よりこれに入れられ得る。

しかるに、他方、もうひとつは、上記とちがって、自己が経営する定期航路の船内荷役を複数の元請に分割請負わせる形態である。東邦海運のごとく、北米西北岸航路ひとつだけの航路経営でありながら、三井倉庫と日本通運というふたつの元請に船内荷役を委託する形態も極めて注目されるが、より重要なことは、日本郵船・大阪商船・三井船舶という現代日本海運界のビッグ・スリー

と称される最有力海運会社が、揃って、複数の元請を使って神戸港での船内荷役を果たす方針・立場を採っている事実であろう。飯野海運と日東商船のふたつ——共にタンカー部門重点主義の海運企業であり、且つ、端的に言って戦後成長株の注目会社である——の会社もこうした分散的委託形態をとっている。

上説は、重点を海運業の側に置いて述べたものだが、次ぎは、荷役業(元請)中心の視角から眺め返えずに、事情はやや変わってくる。もとより、海運会社と元請との結びつき方自体はひとつであるから、大半において表裏一体的即ち単なる表現上の相違にすぎないとも思える面もあること確かである。換言すれば或る船内荷役業者(元請)が特定の船会社とのみ結びつく場合と多数の海運企業から船内荷役を請負う場合とがあるだけだとも言い得る。けれども、内容的に分析すれば、元請が海運会社と結びつく形態或いは船内荷役実務を引受ける形式は決して単純ではない。

たとえば、上掲特定海運会社が自己の神戸港船内荷役を特定元請のみに委託する形態の例としては同じであっても、川崎汽船と日東運輸との結合関係・関西汽船と神戸港湾運輸との結合関係というものと同大東海運と上組・三菱海運と三菱倉庫その他若干の結合関係というものとは明らかに区別される。けだし、前者の場合には、当該海運会社と元請業者とは互いに排他的・専属的につながっているのに対し、後者の場合には、海運会社の方は当該元請のみに全面委託するとはいえ、元請の方は当該海運会社一社だけに固定しないからである。

また、既述一海運会社が分散的に多数の元請に船内荷役を請負わせる形態のなかであっても、大阪商船と商船港運とのつながりは、逆の意味で専属的である。商船港運は大阪商船の7航路の外他の海運企業とは全く無関係である。

こうした海運企業と船内荷役業者(元請およびそれに下屬する第1次下請)との結びつきについては、なかなか興味を覚えるし、より深い考察が加えられて然るべきかと思うが、いま、ここでより一層掘り下げた分析をなすに足る資料も不足しているので他日改めて別論したく、一応、如上諸点を指摘すると

どめる。

(2) 船内荷役企業の業務機構

一部——その殆んどは輸入関係である——荷主から委託される場合もあるが主として海運会社から船内荷役を請負うのは、上記のとおり、元請である。ところで、これら元請が自ら実際の船内荷役を遂行するのはむしろ例外的であって、その実際作業は元請から第1次下請に委託される。既掲諸資料から判かるように、元請であって且つ船内荷役実務をも行なうのは、現在のところ、上組・山九運輸・神戸港湾運輸だけである。しかも、上組の場合、企業内一下部機構たる船内荷役部は他の独立的第1次下請と同列・同地位であって、元請が海運会社から請負ってきた船内荷役の一部分だけを担当するにすぎない。

元請から割当を受けて、或いは、元請を通じて海運会社から委託されて、実際に船内荷役作業を行なう第1次下請の業務運営機構・組織が如何なるものであるかは甚だ興味もあり、最重要な問題であるけれども、その実態は、対元請結合事情（人的または資金・業務的）や雇傭従業員数（常傭人夫数すら）などとともに容易にうかがい知るを得ないのが実情である。われわれ学究人が個人的縁故を求めて話を聞きに行つてさえ全面的且つ詳細・期待どおりの教示を得ることは殆んど不可能であつて、ようやく断片的に引き出したことについても公表を禁じられるとか、発表方法に注文をつけられたりするとか色々制約があつて、今後のことを考えれば、調べたことも十分に明示しがたい。

一面、ひとくちに第1次下請と言っても、その規模に大小あり、甚だ複雑である。或るものについて調べた結果が他に妥当するかどうか・全般的な代表例と見られるかどうか疑わしいのみならず、10名以下の事務系人員といった企業体では、部とか課とかいう組織・機構の問題は實際上無意味なものであり、設けられていないようだ。

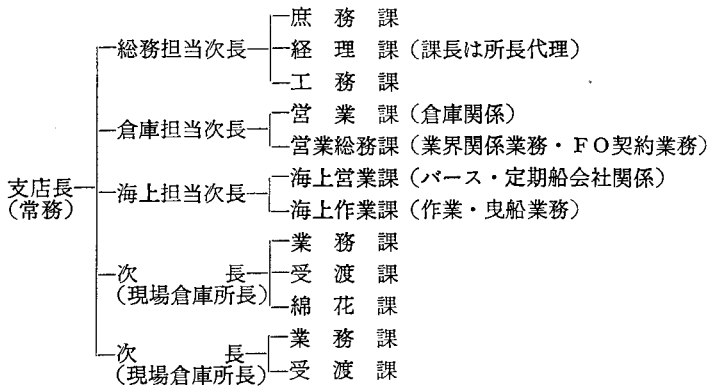
如上の理由により、重要であることは確かだが、第1次下請の業態については殆んど調査も進まず、記すべきこと殆んどない有様である。遺憾なことだが

後の機会をまちたい。ただ、全然何も述べないのでは、海運会社→元請→第1次下請→船内労働者という仕事の流れ具合がつかまえないし、第1次下請の存在意義にすら問題が出そうだから、きわめて、大まかに、第1次下請企業にあるべき事務職員とその仕事の内容とを一般的・抽象的な形で下記しておく。

- (1) 業務係または営業係……元請との業務連絡および作業報告など。元請から仕事をもらってくる役とみてよかろう。
- (2) 請求係……元請に荷役料金を請求。
- (3) 会計係……いわゆる出納事務、金庫番とも言うむきあり。
- (4) 庶務係……会計係とカケモチの場合あり。
- (5) 賃銀係……人夫賃の計算。
- (6) 安全委員
- (7) 労災係

第1次下請の場合ほど秘密主義強くもなく、事実、自社の業務案内書（パン

元請業者の組織(例)



フレット)なども出しているが、元請といえども、自社の業務機構・組織の公開には或る程度懐疑的である。次に示す神戸港の一流倉庫会社でもある某元請の内部組織も、あとで勝手な公表をしたというのがめを喰うおそれもあるかもしれないが、敢えて記して参考資料のひとつたらしめておく。

II 船内荷役労働者

これまでの敘述によって最早充分明白に理解され得たことと思われるが、神戸港における船内荷役は、實際上、海運会社→元請→第1次下請の段階的委託システムを通じて遂行される。そして船内荷役の実際作業を担当する企業体、いわば、当該作業の実施企業(主体)としての第1次下請の重要な地位と役割とは、すでに、或る程度明白となったであろう。

ところで、実際に船内荷役作業を担当し遂行する第1次下請の幹部および事務職員は、元請の同種人々と同様、いわゆる事務的に船内荷役業務に従事するとはいえ、現実の船内荷役作業に直接たずさわるものではない。それは、周知のとおり、第1次下請が雇傭する船内荷役労働者によって遂行される。彼等の直接的肉体労働によって、或いは、彼等が操作・使用する荷役機械設備を通じてのみ、輸出貨物の本船艙内への積込も、輸入貨物の岸壁または舢への荷卸も始めて実現・達成される。この意味から、船内荷役の最直接的且つ最重要な従事者としては船内荷役労働者にまさるものなしとすることができる。

神戸港のみに限ったことではないが、こうした船内荷役労働者(より広く港湾荷役労働者一般についても)は、普通、常傭と日傭に両分される。前者は、固定的労働者であり、仕事の有無乃至多少にかかわらず船内荷役業者(第1次下請)によって雇傭されている。後者は、仕事を前提として臨時的に傭入れられる非固定的労働者であり、いわゆるアンコの呼称で呼ばれるが、実際上当該第1次下請とほぼ継続的なつながりをもつのが例であって、それ自体、必ずしも全く不安定・臨時的な船内荷役労働力であるときめつけてしまう訳に行かな

いであろう。

昭和36年度のいわゆる所得倍増景気に促された輸入物資および内貿移出入貨物の激増を主理由に惹起された重大な港湾機能のマヒ現象を好個の実例として港湾労働者なかんずく船内荷役人夫の不足と彼等の重要な役割とはわが国で大きい問題となっている。荷役の機械化の必要が力説され且つ或る程度の進捗があったとしても、港湾荷役作業が、現在および近き将来において、多数の労働者を現実に必要とし、それに依存する外ないのは自明である。神戸港の船内荷役労働も決して例外でない。否、むしろ、当面の一点である。

さて、神戸港船内荷役に就労する労働者に関して分析すべき最重要にして殆んどそれに尽きるとも言い得る問題はふたつであろう。すなわち、ひとつは、この種船内荷役労働者の就労が甚だしく変動的であるという点であり、もうひとつは、その日傭労働者依存性のきわめて大きい点である。下に示す第10表は

第10表 常傭・日傭別船内荷役労働者実績

	昭 34		昭 35		昭 36	
	常傭	日傭	常傭	日傭	常傭	日傭
1月	31,433人	46,816人	31,694人	74,648人	35,027人	95,799人
2	31,554	40,026	33,382	79,814	35,881	96,699
3	30,576	57,823	31,451	70,294	34,623	82,926
4	31,109	58,442	34,300	72,407	37,391	114,147
5	32,416	58,552	34,137	73,264	41,495	104,495
6	33,028	65,709	32,125	65,219	37,880	88,960
7	34,620	70,373	33,583	82,341	40,014	105,123
8	38,987	71,204	33,580	80,747	39,420	129,615
9	31,506	74,885	34,272	92,754	40,209	126,732
10	35,876	78,399	33,848	72,904	39,289	136,044
11	31,605	70,159	33,500	80,201	38,031	131,034
12	30,465	67,454	38,042	100,515	43,258	130,257
月平均	32,765	63,820	33,660	78,759	38,543	111,819

常傭は稼動延人員，日傭は傭入延人員。

最近3年間の月別船内荷役労働者数を常備・日傭に区別したものである。そこに上記両特徴が明白に看取できるであろう。

最も単純な各年月平均常備・日傭数の伸び方をみても、前者は34年度から35年度にかけて2.6%、35年度から36年度にかけて14.3%にすぎないのに対して後者日傭の方は、同様な伸び率が、それぞれ、23.4%と42.1%と10倍および3倍あまりの急増を示す。常備の月稼動延人員数が最低である34年3月30,576人と最高の36年12月43,258人の開きが12,682人であるに比して日傭の月傭入延人員数最低の34年46,026人と最高の36年10月136,044人との開きは実に90,018人である。こうした事実から、神戸港船内荷役労働は、いわば不安定・臨時的な日傭労働者、いわゆる「アンコミ」に大きく依存しながら、最近3年間を通じてまた、各年各月毎に極めて変動性に富むということができる。

以下、船内荷役労働の2大特徴たる変動性と日傭依存性それぞれにおいて特に留意すべき事項を補足的につけ加えるに、まず、日傭依存性の問題では次ぎの2点が指摘できよう。第1は、日傭労働者の最近3年間の持続的且つ全体としての異常な急増傾向のなかにあっても、しばしば増減変化があるという事実であって、このこと、35年6月の日傭傭入人員約6万5千人という低さと同年10月に対前月比約2万人の急減という点、或いは、逆の増加現象として36年8月に対前月約2万5千人増という点などに端的に表わされている。第2は、おおむね70パーセントを占める船内荷役労働の日傭依存率というものは、単にそのことだけとして受取られるべきではなくて、次ぎの事実、すなわち、船内荷役と対照されるべき沿岸荷役・その他における逆比率現象と関連して理解・認識されるべきであるという点である。けだし、沿岸荷役労働面において日傭労働者は全体の半分に達せず——おおよそ44~48%にすぎない——、これら沿岸荷役および船内荷役以外の他荷役労働では実に20パーセント以下の日傭依存率でしかないからである。

他面、もうひとつの重要特徴たる船内荷役労働の全体としてまた部分的の変

動性に関して留意さるべき最大事は、上掲第10表に示されているとおりの年度毎ならびに年間各月毎の顕著な伸縮増減現象は、まず、年月の経過とともに、換言すれば、昭和34年よりは35年、35年よりは36年になるほど、拡大されてきていることがひとつ。もうひとつは、こうした変動性は、既述、年毎或いは月毎のそれとして注目されるばかりでなく、より短期的に、すなわち、一ヶ月内における毎日のそれとして表われている事実、しかして、この点に海運業界と港湾運送（荷役）業界との一種微妙にして解決の仲と困難な利害対立乃至意見不一致が集約されるという事実である。これが具体的参考資料として、次頁に第11表、昭和36年9月・同年12月および最新37年6月の3ヶ月についての船内荷役人夫口数（稼働）比較をかかげる。

ちなみに、この第11表は、筆者が特に依頼して、最少限、神戸港の月内労働者数変化を明らかならしめるものとして、同港船内荷役の適正規模と称せられている1日175ギャングを超過または不足した日を調査してもらった資料である。表中棒線の日は大体175ギャングまたはそれ以下を示す。なお、不正確な資料ではあるが、一応の参考にはなり得べく、某社の協力で謝意を表す。もっとも、ここに示した3つの月相互の比較検討は、それ自体余り意味をもち得まい。けだし、便宜的に可能な月を選んで調べてもらったものであるから。とはいえ、最も近時の37年6月分において、過度の超過現象が少なくなり、175口の適正規模で作業された日の多くなっている事実は、海運業界および港湾運送（荷役）業界などの諸努力・協調が或る程度報いられつつあるを示すものであろうか。それならば、喜ぶべき最近の傾向であろう。

本項船内荷役労働者に関する敘述の最終部分として、以下、——後でより詳細にふれられるであろうが、——神戸港現行の船内荷役労働単位1ギャングの構成内容とその主要任務とを簡記するに、まず、原則的に、1口17人の実際作業員は、

第11表 神戸港船内荷役人夫口数（175ギャング以外の日）

	1961年9月	1961年12月	1962年6月
1	187Gangs	200Gangs	148Gangs
2	195	220	186
3	206	222	190
4	205	218	197
5	198	201	197
6	197	201	197
7	161	—	194
8	—	—	194
9	202	—	189
10	182	—	181
11	192	—	183
12	178	—	184
13	161	—	—
14	—	—	—
15	—	—	—
16	—	—	183
17	—	—	—
18	197	225	—
19	205	180	—
20	191	—	—
21	188	180	—
22	199	208	—
23	—	206	—
24	167	205	—
25	—	207	—
26	178	214	193
27	176	222	—
28	198	226	—
29	166	220	—
30	173	—	—
31	—	—	—

デッキ・マン	1名
ウィンチマン	2名
スリングマン	2名
労務者	12名

に分たれる。通常、デッキ・マンが当該ギャングの指揮者であるが、これとウィンチ・マンとをキーマンと総称するのが常。ともに本船に塔乗して荷役機械の操縦と指図を担当する。スリング・マンは、通常、舢にあってロープ鍵のかけ・はずしを行なう。労務者は全部本船船艙内において貨物の移動・積付作業に従がう。（なお、貨物積込の時には舢に4人（スリング・マンとも）が乗って作業にあたる。）

こうした1ギャング17名の実際作業員の外に、同一本船で別個（他の船艙で）に荷役作業中の他ギャングと共用形式で、次の人員が配置される。（3～4口に各1名の割合故、1ギャング当りには2～3名ということになる。）

連絡員……労務者の募集・配置が主任務で、従前の手配師的存在。したがって監督クラスのボス的な者多し。

世話役

道具番

記録員

これらの職は同一人が兼ねることもある。

第3節 船内荷役費（特に労務費）について

船内荷役に要する費用，なかんずく，直接的に当該作業に従事する労働者（船内荷役人夫）の賃銀の検討といっても，そこに包含されている問題点・包含さるべき題目は決して単純・少数でもなく，明確でもない。また，われわれとして着目し・研究しようと思った事項であっても，それを現実に，または，可能な何等かの方法と形でとらえることの極めて困難，殆んど不可能な場合がある。卑近な一例を言えば，船内荷役に実際に従事した個々の日傭労働者が現実に受取った賃銀がいくらかということ自体が解明の途なき謎である。いわゆるピンはねが何処と何処，誰々の手でどの程度に行なわれているかは，よし自らが日傭人夫となって調べてみようとしても不可能事であろうからである。

このピンはねを社会的に不当な所業だとして，断片的な若干の実例に基き本来当人が受取るべき賃銀額の標準のごときを考察したとしても，それが実際履行は到底望みがたいところと言うべく，第1，そうした日傭労働者たちがその賃銀で喜んで船内荷役に就労するようになるかどうか大いに疑問である。神戸港における定期船の月末集中配船制——それ自体に重大な問題のあること固より否定しないが——に基く月間就労のアンバランスを是正せよとは，しばしば，労働者側・第一次下請または元請の側から海運会社側に向って出される要求であるけれども，果たして，あの重労働な船内荷役また港湾荷役全般が毎日一様な平均ペースで行なわれることが可能であり，好まれることであろうか。また，全部がそうだとはいわないが，多数の荷役労働者が，実際に働き得る条件，しかも，本船が荷役実施を渴望している環境下であって，なお懐の暖いゆえに，——時には，端的に言って，賭博に耽って——就労しない場合も実際にある筈だと言っては言いすぎであらうか。

それは兎も角、船内荷役の労務費分析はとても一朝一夕に成し得べきことでもなく、全部を網羅して考察を加えることのできることでない。むしろ、少しづつでも、入手し得た資料を基にして漸進的に考察できれば幸いとしなければならぬであろう。よって、以下は、今回、ようやくにして手に入れた一部資料、特に雑貨積込にあたっての船内荷役料（現行）の原価計算関係資料によって、当該船内荷役の労務費関係がどのように算出されているかをうかがうにとどまる。

述べるまでもなく、これは、船内荷役（労働）の費用的分析であって、ここに示されるとおりの賃銀または福利厚生上の配慮を船内荷役労働者（殊に日傭）が現実に享受しているかどうかは別問題である。また、余りに多量且つ煩雑な計算資料であるので、労務費とそれを含む作業費部分についてのみ内容的に分解した数字を再録するにとどめる。一般管理費に関する項目その他は、いわば単なる一試算資料にすぎないであろうし、他面、他の報告者論文において関説されるところでもあろうから敢えて割愛する。

次に示す第12表は、当面問題にしようとする雑貨は、もち論それ以外の有煙炭・小麦・袋物・鋼材という重要貨物毎に、それぞれの1屯あたり船内荷役料（現行）の各項目原価を示した資料である。すでに上記したとおり、このうちの作業費部分が主要考察対象である。すなわち、たとえば、雑貨1屯あたりの総原価157円80銭（またはこれに適正利潤を加えた総単価167円87銭——これが現行雑貨船内荷役料、揚荷165円・積荷185円の根拠——）の大部分を占める作業費小計118円25銭或いはそのより細項目費が如何に算定されたものであるかをうかがうのが目的である。

利潤を除いた雑貨1屯の船内荷役作業総原価157円80銭、従って、そのうちの作業費原価118円23銭という数字が算出されるにあたっては、もちろん、一定の条件が前提され、そうした条件のもとにいわばモデル・ケース的な船内荷役作業原価を計算する方法が採られた。そのかぎり、個々の具体的且つ実際の

第12表 船内荷役料原価表

費目		有煙炭(粉)		雜 質		小麦(撒)		袋 物		鋼 材		
		金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	
作 業 費	勞務費	給法一定福利費	60.62	54.8	91.19	54.3	65.21	52.8	69.75	51.0	86.08	46.3
		給法一定福利費	6.33	5.7	9.47	5.6	6.79	5.5	7.24	5.3	9.10	4.9
		給法一定福利費	2.09	1.9	4.18	2.5	2.97	2.4	3.45	2.5	4.11	2.2
		給法一定福利費計	69.04	62.4	104.84	62.4	74.97	60.7	80.44	58.8	99.29	53.4
	道具費	作業消耗費	4.77	4.3	3.71	2.3	4.23	3.4	2.78	2.0	14.41	7.7
		作業消耗費	0.07	0.1	0.03	0.1	0.06	0.1	0.01	0.1	0.06	0.1
		作業消耗費	2.12	1.9	1.92	1.1	1.92	1.6	2.27	1.7	5.64	3.0
		作業消耗費計	6.96	6.3	5.66	3.5	6.21	5.1	5.06	3.8	20.11	10.8
	通船費	人燃船修償	4.50	4.1	4.09	2.4	4.09	3.3	4.82	3.5	6.00	3.2
		人燃船修償	2.05	1.8	2.10	1.2	1.86	1.5	2.48	1.8	2.73	1.5
		人燃船修償	0.14	0.1	0.13	0.1	0.13	0.1	0.15	0.1	0.18	0.1
		人燃船修償	0.36	0.3	0.37	0.2	0.32	0.3	0.44	0.3	0.47	0.2
人燃船修償		1.00	0.9	1.04	0.6	0.91	0.7	1.23	0.9	1.33	0.7	
人燃船修償計		8.05	7.2	7.73	4.5	7.31	5.9	9.12	6.6	10.71	5.7	
小計		84.05	75.9	118.23	70.4	88.49	71.7	94.62	69.2	130.11	69.9	
一 般 管 理 費	人件費	給福利計	12.76	11.5	26.45	15.7	18.27	14.8	22.73	16.6	29.79	16.0
		給福利計	1.33	1.2	2.82	1.7	1.91	1.5	2.37	1.7	3.14	1.7
		給福利計	14.09	12.7	29.27	17.4	20.18	16.3	25.12	18.3	32.93	17.7
	物 件 費	租稅課金	0.10	0.1	0.12	0.1	0.11	0.1	0.14	0.1	0.17	0.1
		租稅課金	0.08	0.1	0.10	0.1	0.10	0.1	0.11	0.1	0.14	0.1
		租稅課金	0.15	0.1	0.16	0.1	0.14	0.1	0.19	0.1	0.21	0.1
		租稅課金	0.32	0.3	0.61	0.4	0.46	0.4	0.56	0.4	0.73	0.4
		租稅課金	0.60	0.6	1.43	0.8	0.89	0.7	1.13	0.8	1.50	0.8
		租稅課金	2.31	2.1	3.47	2.1	2.52	2.1	2.84	2.1	3.89	2.1
		租稅課金	0.57	0.6	0.81	0.5	0.72	0.6	0.86	0.6	1.11	0.6
		租稅課金	1.13	1.0	2.66	1.6	1.77	1.4	2.26	1.7	2.97	1.6
		租稅課金計	0.53	0.5	0.94	0.5	0.67	0.5	0.81	0.6	1.07	0.6
租稅課金計	5.79	5.4	10.30	6.2	7.38	6.0	8.90	6.5	11.79	6.4		
小計		19.88	18.1	39.57	23.6	27.56	22.3	34.02	24.8	44.72	24.1	
原 価		103.93	94.0	157.80	94.0	116.05	94.0	128.64	94.0	174.83	94.0	
適正利潤(原価÷0.94×0.06)		6.63	6.0	10.07	6.0	7.41	6.0	8.21	6.0	11.16	6.0	
一トソ当り単価		110.56	100	167.87	100	123.46	100	136.85	100	185.99	100	

某元請（およびそれに下属する第1次下請その他関係者）が雑貨1屯の船内荷役をした場合の現実費用とは差等があること確かであり、いわんや、A元請（業者）とB元請（業者）或いはC元請（業者）の間で自ら若干の相違を生ずる筈である。

それは兎も角として、まず、この原価算出にあたって前提された条件は——時期としては昭和36年5月現在ということも勿論考慮さるべきだが——以下のとおりである。

1. 月間取扱数量	33,000トン
2. 稼働日数	25日
3. 労務者1日1人取扱作業量	13トン
4. 労務者1口構成員数	17人
内訳	
デッキマン（常備）	1人
ウインチマン（"）	2人
スリングマン（"）	2人
艙内（"）	6人
"（日備）	6人
5. その他の作業労務者員数	12人
内訳	
世話役（常備）	3人
連絡員（"）	4人
記録員（"）	3人
道具番（"）	2人
6. 1日稼働口数	6口
7. 常備員数	78人
日備員数	36人
8. 足船	1隻18トン60馬力
モーターボート	1隻3トン20馬力

9. 荷役道具 ロープもっこ、板もっこ、ロープスリング、ワイヤスリング、サイドネット、テンピンネット等

10. 管理部門

a. 役職員その他員数	22人
幹部職員	3人
一般職員	18人
雑役	1人
b. 事務所土地	100坪
c. 事務所建物	40坪2階建延80坪

上事務所、下寄場、道具部屋

d. 事務用備品 タイプ(和・欧)、椅子、机、客用セット、金庫大小、ロッカー、ストーブ等

最終項目である管理部門関係——実は、この点においても、規定が不明確であって、元請・第1次下請の区別すらない等問題は多いのだが——は別として、要点的には、1ギャング17人の当該船内荷役の直接的労働者が、月間33,000吨の取扱雑貨数量を1カ月25日稼働・1日1人あたり13トン有能力で処理することが中心・建前であると言えよう。(既述神戸港船内荷役労働者の日傭依存率が大きい事実に徴して、4或いは7に示される常傭・日傭別規定に大きな疑問を覚えるなど問題点確かに多いけれども。)

こうした規定・条件下に、作業費の中分類および小分類毎に以下のように原価が算出される。

まず、[A] 労務費について

これは、①給与、②法定福利費、③一般福利費に分かれる。

① 給与……さらに労務賃金・諸手当・退職金に区分される。

a. 労務賃金

世話役	$33,000円 \times 3人 = 99,000円$
常備	$22,500円 \times 66人 = 1,485,000円$
日備	$880円 \times 25日 \times 36人 = 792,000円$
連絡員	$27,500円 \times 4人 = 110,000円$
記録員	$25,000円 \times 3人 = 75,000円$
b. 諸手当	$4,500円 \times 76人 = 342,000円$
c. 退職金	$1,400円 \times 76人 = 106,400円$
以上合計額	$3,009,400円 \div 33,000トン = 91円19銭$

諸手当および退職金は常備のみであって日備は無関係なこと明白。なお、この2項目の人員数76人は上掲条件7常備員数78人から道具番2人を引いたもの。

② 法定福利費……①の労務賃金額を基準として、下記諸保険金が算出される。

a. 健康保険

$$\begin{aligned} \text{常備} & (99,000円 + 1,485,000円 + 110,000円 + 75,000円) \\ & \times \frac{31.5}{1000} = 55,724円 \end{aligned}$$

$$\text{日備} \quad 15円 \times 25日 \times 36人 = 1,350円$$

b. 失業保険

$$\begin{aligned} \text{常備} & (99,000円 + 1,485,000円 + 110,000円 + 75,000円 \\ & + 342,000円) \times \frac{7}{1000} = 14,777円 \end{aligned}$$

$$\text{日備} \quad 10円 \times 25日 \times 36人 = 9,000円$$

$$\begin{aligned} \text{c. 厚生年金} & (99,000円 + 1,485,000円 + 110,000円 + 75,000円) \\ & \times \frac{17.5}{1000} = 30,958円 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{d. 労災保険} & (99,000円 + 1,485,000円 + 792,000円 + 110,000円 \\ & + 75,000円 + 342,000円) \times \frac{65}{1000} = 188,695円 \end{aligned}$$

$$\text{以上合計額} \quad 312,654円 \div 33,000トン = 9円47銭$$

③ 一般福利費……下記のごとき雑多な細項目別計算がなされている。

- a. 一般厚生費 $250円 \times 76人 = 19,000円$
 b. 医療衛生費 $30円 \times 112人 = 3,360円$
 c. 港湾厚生施設分担金 $1円 \times 33,000トン = 33,000円$
 d. 水代 $18.75キロ \times 6口 \times 6円67 \times 25日 \times 3月 \times \frac{1}{12月}$
 $= 4,690円$
 e. 石炭代 $6,000円 \times 6トン \times \frac{1}{12月} = 3,000円$
 f. 療養費 $500円 \times 28人(112人 \times 25日 \times 0.01) = 14,000円$
 g. 休業補償費 $(99,000円 + 1,485,000円 + 792,000円 + 110,000円$
 $+ 75,000円 + 342,000円) \div (112人 \times 25日) \times 0.6$
 $\times 35日 \times 28人 = 60,963円$

以上合計額 $138,013円 \div 33,000トン = 4円18銭$

[B] 道具費について

これも①作業用消耗品費，②修繕費，③道具番費に3別され，且つ，各々がまたいくつかに細分される。すなわち，

① 作業用消耗品費

- ロープモッコ $(5,200円 \times 30枚) \times \frac{1}{6月} = 26,000円$
 板モッコ $(4,000円 \times 30枚) \times \frac{1}{4月} = 30,000円$
 テンピンネット $(2,180円 \times 7枚) \times \frac{1}{24月}(2年 \times 12月) = 636円$
 ロープスリング $(3,120円 \times 3口 \times 5本) \times 0.9 = 42,120円$
 ワイヤロープ $(15,600円 \times 3口 \times 5本) \times \frac{1}{12月} = 19,500円$
 サイドネット $(31,200円 \times 5枚) \times \frac{1}{36月}(3年 \times 12月) = 4,333円$

以上合計額 $122,589円 \div 33,000トン = 3円71銭$

② 修繕費

- ロープモッコ $(5,200円 \times 30枚) + 板モッコ(4,000円 \times 30枚) + \frac{4}{100} \times \frac{1}{12月}$
 $= 920円$

$$920円 \div 33,000トン = 0円08銭$$

③ 道具番費

[A] で述べたと同様な諸費用原価項目を道具番(常備)2人について計算する。

a. 給与	22,500円 × 2人 = 45,000円
b. 諸手当	4,500円 × 2人 = 9,000円
c. 退職金	1,400円 × 2人 = 2,800円
d. 法定福利費	
健康保険	$45,000円 \times \frac{31.5}{1000} = 1,418円$
失業保険	$(45,000円 + 9,000円) \times \frac{7}{1000} = 378円$
厚生年金	$45,000円 \times \frac{17.5}{1000} = 788円$
労災保険	$(45,000円 + 9,000円) \times \frac{65}{1000} = 3,510円$
e. 一般福利費	
一般厚生費	250円 × 2人 = 500円
医療衛生費	30円 × 2人 = 60円
以上合計額	63,454円 ÷ 33,000トン = 1円92銭

[C] 通船費について

これは、①人件費、②燃料費、③船用品費、④修繕費、⑤償却費に5分され且つそれぞれについて亦細分して原価計算が行なわれる。

① 人件費

a. 給与	
足船船長	25,000円 × 1人 = 25,000円
機関長	24,000円 × 1人 = 24,000円
助手	10,000円 × 1人 = 10,000円
モーターボート船長	22,500円 × 1人 = 22,500円
助手	10,000円 × 1人 = 10,000円

- b. 諸手当 $4,500円 \times 5人 = 22,500円$
- c. 退職金 $1,400円 \times 5人 = 7,000円$
- d. 法定福利費
- 健康保険 $\{25,000円 + 24,000円 + 22,500円 + 20,000円$
 $(10,000円 \times 2)\} \times \frac{31.5}{1000} = 2,882円$
- 失業保険 $\{25,000円 + 24,000円 + 22,500円 + 20,000円$
 $(10,000円 \times 2) + 22,500円\} \times \frac{7}{1000} = 798円$
- 厚生年金 $\{25,000円 + 24,000円 + 22,500円 + 20,000円$
 $(10,000円 \times 2)\} \times \frac{17.5}{1000} = 1,601円$
- 労災保険 $\{25,000円 + 24,000円 + 22,500円 + 20,000円$
 $(10,000円 \times 2) + 22,500円\} \times \frac{65}{1000} = 7,410円$
- e. 一般福利費
- 一般厚生費 $250円 \times 5人 = 1,250円$
- 医療衛生費 $30円 \times 5人 = 150円$
- 以上合計額 $135,091円 \div 33,000トン = 4円09銭$
- ② 燃料費
- a) 足船重油 $15円 \times 2,025立(0.3立 \times 4.5時 \times 60馬力$
 $\times 25日) = 30,375円$
- 軽油 $29円40 \times 203立(重油の10\%) = 5,968円$
- モビール $55円 \times 203立(\quad \quad) = 11,165円$
- b) モーターボート ガソリン $43円 \times 450立(0.2立 \times 4.5時 \times 20馬力$
 $\times 25日) = 19,350円$
- モビール $55円 \times 45立(ガソリンの10\%) = 2,475円$
- 以上合計額 $69,333円 \div 33,000トン = 2円10銭$
- ③ 船用品費
- 足船・モーターボート $2,080円 \times 2隻 = 4,160円$

$$4,160\text{円} \div 33,000\text{トン} = 0\text{円}13\text{銭}$$

④ 修繕費

$$\text{足 船} \quad 2,820,000\text{円}(17,000\text{円} \times 60\text{馬力} + 100,000\text{円} \times 18\text{トン})$$

$$\times \frac{4}{100} \times \frac{1}{12\text{月}} = 9,400\text{円}$$

$$\text{モーターボート} \quad 850,000\text{円}(20,000\text{円} \times 20\text{馬力} + 15,000\text{円} \times 3\text{トン})$$

$$\times \frac{4}{100} \times \frac{1}{12\text{月}} = 2,833\text{円}$$

$$\text{合 計 額} \quad 12,333\text{円} \div 33,000\text{トン} = 0\text{円}37\text{銭}$$

⑤ 償却費

$$\text{足 船} \quad (2,820,000\text{円} \times 0.9) \times \frac{1}{96\text{月}} (8\text{年} \times 12\text{月}) = 26,430\text{円}$$

$$\text{モーターボート} \quad (850,000\text{円} \times 0.9) \times \frac{1}{96\text{月}} (\quad \text{〃} \quad) = 7,969\text{円}$$

$$\text{合 計 額} \quad 34,409\text{円} \div 33,000\text{トン} = 1\text{円}04\text{銭}$$

附表 I 最近 3 年間の総船内荷役実績

船 内 荷 役 実 績

上段 汽 船
下段 機 帆 船
単位 フレートトン

(1)

昭和 34 年度

月	荷 役 船				総 荷 役 実 績			汽 船 輸 出 入 貨 物		
	接 岸		碇 泊		接 岸	沖 取	計	邦 船	外国船	計
	隻	吨(P/W)	隻	吨(P/W)						
1	485 1,928	4,045,902 155,075	118	838,678	520,040 109,513	164,570	684,610 109,513	351,992	314,478	666,470
2	475 1,760	3,389,052 167,173	137	1,026,940	487,635 118,150	187,877	675,512 118,150	337,651	322,457	660,108
3	450 2,070	3,760,068 182,235	138	913,531	532,858 117,286	224,338	751,196 117,286	369,599	360,425	730,024
4	515 2,074	4,260,508 176,536	155	1,139,399	608,279 125,971	239,530	847,809 125,971	393,836	425,892	819,728
5	463 2,266	3,937,598 209,643	165	1,299,604	596,415 136,845	255,185	851,600 136,845	354,774	474,328	829,102
6	466 2,093	4,101,604 185,217	149	1,124,298	570,116 129,785	191,227	761,343 129,785	369,141	369,452	738,593
7	499 1,764	4,210,638 158,568	148	1,124,830	594,848 122,172	229,778	824,626 122,172	380,251	421,398	801,649
8	515 1,863	4,361,409 144,279	134	1,136,207	621,879 110,528	237,434	859,313 110,528	418,596	425,583	844,179
9	495 3,021	4,331,266 171,027	135	1,085,742	581,200 116,620	296,278	877,478 116,620	317,900	542,729	860,629
10	514 2,165	4,272,823 204,213	171	1,269,974	621,427 140,135	270,899	892,326 140,135	395,461	477,847	873,308
11	523 1,980	4,367,737 179,733	164	1,308,210	591,035 122,102	255,762	846,797 122,102	385,203	441,116	826,319
12	574 2,108	5,050,732 301,884	165	1,240,694	767,769 138,682	256,703	1,024,470 138,682	475,558	530,789	1,006,347

船内荷役実績

昭和35年度

上段 汽機 船
下段 帆 船
単位 プレートン

(2)

140

月	荷 役 船				総 荷 役 実 績			汽 船 輸 入 出 貨 物		
	接 岸		碇 泊		接 岸	沖 取	計	邦 船	外国船	計
	隻	吨(P/W)	隻	吨(P/W)						
1	453 2,021	4,121,409 181,951	148	1,197,831	542,615 127,684	277,760	820,375 127,684	339,810	462,273	802,083
2	495 2,098	4,195,235 208,049	142	1,064,252	613,084 149,341	259,502	872,586 149,341	395,311	458,576	853,887
3	532 2,141	4,477,153 226,457	198	1,674,738	624,913 125,164	307,848	932,761 125,164	420,112	489,117	909,229
4	629 2,107	4,346,189 166,522	150	1,136,673	605,318 126,734	263,431	868,749 126,734	397,217	416,897	814,114
5	679 2,117	4,836,630 283,483	184	1,419,772	696,399 128,614	296,594	992,993 128,614	419,969	520,438	940,407
6	616 2,025	4,493,990 277,299	151	1,250,641	584,748 133,409	251,702	836,450 133,409	399,436	398,536	797,972
7	619 2,176	4,788,614 192,214	181	1,565,871	736,625 130,828	297,734	1,034,359 130,828	469,053	524,463	993,516
8	633 1,852	4,820,812 177,144	155	1,271,175	632,397 117,745	233,965	866,352 117,745	390,257	434,806	825,063
9	691 2,083	5,008,763 290,301	205	1,716,466	553,641 142,316	408,771	962,412 142,316	383,115	544,904	928,019
10	677 2,353	4,779,318 330,570	157	1,415,531	639,059 158,717	241,027	880,086 158,717	383,793	453,367	837,160
11	641 2,043	4,730,145 287,565	198	1,707,847	624,350 153,726	277,475	901,825 153,726	440,831	433,765	874,596
12	668 1,519	4,100,441 254,926	180	1,493,206	731,180 160,486	292,917	1,024,097 160,486	480,900	508,078	988,978

附 表 I

(3)

船内荷役実績

昭和36年度(1~10月)

上 下 単 位	汽船	帆船	船舶
	噸	噸	噸

月	荷役船				総荷役実績			汽船輸出入貨物		
	接岸		碇泊		接岸	沖取	計	邦船	外国船	計
	隻	噸(P/W)	隻	噸(P/W)						
1	636 1,814	5,000,730 252,446	135	1,090,527	606,872 95,972	249,276	856,148 95,972	344,296	465,529	809,825
2	633 2,030	4,918,809 395,249	149	1,314,993	665,128 295,956	289,589	954,717 295,956	429,193	489,274	918,467
3	655 2,175	5,164,514 432,001	154	1,265,155	698,605 358,322	322,618	1,021,223 358,322	431,801	544,190	975,991
4	702 1,979	5,253,427 491,381	167	1,378,497	803,032 343,926	307,569	1,110,601 343,926	448,189	620,483	1,068,672
5	739 2,406	5,705,125 403,525	154	1,305,198	743,843 415,196	351,638	1,095,481 414,196	442,004	610,477	1,052,481
6	647 1,941	5,111,716 401,817	133	1,292,376	716,943 344,353	335,004	1,051,947 344,353	352,144	659,389	1,011,533
7	718 1,961	5,784,963 408,446	101	676,877	811,488 370,901	129,115	940,603 370,901	433,565	464,516	898,081
8	733 2,115	5,962,025 427,299	151	1,079,850	708,360 374,906	221,036	929,396 374,906	380,624	494,580	875,204
9	687 2,354	5,291,197 388,509	137	1,006,108	723,531 301,032	174,583	898,114 301,032	357,499	504,500	861,999
10	562 2,474	5,526,736 415,102	123	1,039,773	753,679 329,854	156,460	910,139 329,854	365,472	465,401	830,873
11							1,069,796	435,893	551,511	987,404
12							1,200,868	511,883	608,801	1,120,684
計							6,612,459	4,932,563	6,478,651	11,411,214

附表Ⅱ 最近3年間の積荷船内荷役実績

船内荷役実績(積荷役)

(1)

月	石炭・ コークス	鉄 鉱 石	銻 鋼	非 鉄	り ん 鉱 石	肥 料	セ メ ン ト	塩	ソ ー ダ 類	化 学 薬 品	木 材	薪 炭	紙 ・ パ ル プ	砂 糖
1	150	2,234 120	35 44,798	2,274 3,123		165 13,459	2,082		81	1,357	7,481 956		5,606 601	189 165 2,010
2	44 728	165	373 52,917	4,436 4,280		15,046 637	141 917		1,422	9,766 434		4,942 29	103 2,547	
3	191 531	462 110	5 48,526	6,312		17,674 142	792		187	1,476	11,643 1,104		6 4,953	46 200 1,853
4	361 250	97 140	11 49,813	6,361		11,448 215	1,411		383	1,398 256	11,060 941		7,005 156	60 1,578
5	263 483	1,954 22	1,564 51,587	1,430 7,293		5,378 310	1,363	70	136	2,864 445	8,521 766		6,665 140	48 20 1,225
6	216 152	65	943 53,927	1,436 5,969		8,972 270	596		165	3,046 610	10,910 816	42	6,868 208	99 134 4,268
7	91 125	3,270 65	4 47,582	3,123 4,890	155	15,558 215	2,684		175	1,899 468	10,982 855		6,890 3,938	119 155 3,938
8	185	576 300	144 53,121	574 8,003		10,246 271	1,277		57	2,250 389	12,905 460		7,145 37	296 620
9		1,291 20	793 56,834	9,495		3,652 325	1,647	140	173	1,088 562	11,065 631		6,391	1,322
10		25 973	360 54,200	4,397		10,930 283	601 50	1,425	15	1,208 503	14,954 566		5,919 2,003	51 2,556
11	350	468 160	943 53,122	6,287	18	5,840 488	456		85	1,386 769	12,063 545		6,597 97	103 2,547
12		28 346	2,103 70,812	6,414		9,002 209	176		179	2,677 663	13,540 380		9,538 95	210 3,162

昭和34年度

 (上段 汽船移出貨物
 中段 汽船輸出貨物
 下段 機帆船貨物)

単位 フレートトン

穀類	農産物	海産物	わら工品	綿花	羊毛	繊維品	砂利・石材	陶器・硝子製品	石油	機械・車両・舟艇	雑貨	その他	合計
	1,012	34		1,585		18				1,008	59	117	8,730
22	13,052	3,117	1,097		47	68,914	63	3,395		10,035	71,585	20,890	270,369
386	1,640	17		2,249		1,688	2		1,357	1,696	11,649	3,784	30,258
	43	115		858	208		61	325		693	72	28	2,917
239	12,169	1,304	1,011			73,001	94	624		10,629	62,245	33,260	292,084
2,629	1,464	27		2,162		1,885	1		1,511	959	11,121	5,398	36,914
		2		1,744	23	65	300			602	35	90	3,380
44	7,761	1,477	719			98,603	64	5,239	42	17,602	79,850	31,581	334,936
992	2,871	60		3,316		2,183			1,332	1,702	9,343	8,315	34,478
		38		1,328	46	35			19	455	169	80	2,442
214	8,106	2,754	558			82,738				16,764	81,360	34,139	321,825
35	2,564	30		2,841		4,818		6,081	1,185	1,613	9,100	7,331	35,750
1,618				453	227	46				792	56	102	6,672
381	5,860	1,154	518	154	12	80,034	41	6,082	193	18,839	79,875	51,041	328,274
3,241	2,451	22		2,975		5,089			1,098	1,641	9,283	6,094	36,479
		2		244		35				994	25	101	3,879
	8,944	975	237	873	46	77,378	58	5,624	39	14,566	82,024	46,252	327,861
1,617	1,724	25		5,150	932	4,201			1,146	1,061	8,227	6,343	37,202
				426	1	42				441	22	50	7,603
	15,995	3,053	800	197		84,067	44	1,108	735	14,283	81,881	45,245	341,213
3,900	2,712	3		3,648		4,307			1,296	1,561	3,190	9,978	37,513
	15			216	30	15				1,126			2,696
	17,442	1,641	410	95		77,957		4,994		13,278	100,948	36,512	348,577
4,477	1,267	3		2,019	18	4,207				722	5,063	7,894	28,509
				22	102	20				142			3,025
630	20,618	2,303	335	120		82,372	31	4,160	634	16,368	93,160	39,679	350,115
2,039	2,292	3		3,713	14	5,792			771	1,277	8,494	5,615	33,373
				19	211	24				1,223			1,913
	11,253	2,326	592			85,832	86	6,072	475	22,170	90,162	59,560	370,725
2,125	2,811	3				5,151			874	1,128	6,632	5,854	33,767
				609	21	13				505			2,627
	67	19,996	2,976	645	424	83,334	5	1,194	300	22,377	79,942	37,648	338,860
2,946	2,239	3		1,800		3,433			750	1,326	4,005	4,358	26,127
				1,931	23								4,215
1,276	12,421	2,080	1,327	2,404		115,009		6,040	348	20,193	125,279	43,176	442,186
3,165	1,221	5		3,272		3,446			750	1,096	4,916	4,846	29,543

(2)

船内荷役実績(積荷役)

月	石炭・ コークス	鉄 鉱 石	銑 鋼	非 鉄	り ん 鉱 石	肥 料	セ メ ン ト	塩	ソ ー ダ 類	化 学 薬 品	木 材	薪 炭	紙 ・ パ ル プ	砂 糖
1	15,245	21 238	550 43,329 2,028	2,992		13,597 141	8	90	139	1,316 522	12,451 1,687		299 5,140 503	51 472 172
2	951	145	56,672 627	4,667		16,541 280	151	100	141	2,928 683	13,321 2,176		116 8,280 214	66 154 747
3	82 579	92 113	641 60,310 798	5,091		18,806 634	349	644	81	1,379 670	12,372 139	45	226 6,450 380	850 2,380
4	234	36 230	5,949 56,919 1,010	5,626		90 5,346 520	487	16	58	1,878 1,285	11,907 1,161		315 5,339 399	50 1,248 1,818
5	735	456 371	12 62,299 1,283	2,421		94 9,889 650	455	176	5	2,441 935	13,344 580		6,299 2,538	69 3,041
6	318	62,511 235	920	10,835		15,252 373		190	16	1,403 955	12,146 1,030		8,254 819	123 3,497
7	551	3 60	59,905 2,890	5,619		4,850 330	1,484	76	85	2,190 803	12,045 2,460	132	5,602 830	123 2,990
8	512	71,447 55	3,515	5,694		11,154 494	73	104	104	1,863 771	10,028 673	14	8,667 207	19 296 2,026
9	38 117	112 420	1,736 66,697 3,355	8,643		14,693 561	188	270		1,841 639	11,769 790		8,886 922	109 518
10	1,472	2,011 110	1,031 77,859 244	8,387		4,046 551	2,523	105	242	3,682 493	12,103 910		8,564 2,106	188 4,460
11	165	69,437 64	5,047 923	25		2,807 320	1,657	2,994	9	2,376 717	13,046 1,311		9,549 154	46 4,889
12	128 55	82,835 152	10,794 381	100		2,571 376	5,726	2,916	382	3,425 634	15,226 527		16,114 1,075	125 5,882

昭和35年度

 (上段 汽船移出貨物
 中段 汽船輸出貨物
 下段 機帆船貨物)

単位 フレートトン

穀類	農産物	海産物	わら工品	綿花	羊毛	織維品	砂利・石材	陶器・硝子製品	石油	機械・車両・舟艇	雑貨	その他	合計
				173	729	90					39		1,952
2,427	15,424 1,598	2,629 98	1,722	314 2,832		58,412 2,877		4.812		10,698 2,901	73,579 3,963	32,278 5,923	279,312 46,850
			1,877	831		34				64	116		3,104
3,233	12,057 1,453	1,656 425	932	627 3,496	22	79,906 4,854	92	6,849	245	16,605 1,772	102,892 4,268	46,431 7,013	366,228 33,945
			1,722	28		12				70		123	2,822
2,911	11,340 653	1,396 249	1,273	2,713 3,117	37	82,110 3,610	15	6,071	115	21,585 1,288	108,980 4,534	37,992 7,062	379,765 30,877
				1,154	5					152	176	980	8,937
1,266	7,948 1,630	1,725 493	983	1,465 39		76,823 5,221	126	6,194	148	17,050 1,079	70,839 5,467	42,363 8,912	314,596 31,980
			386	743		121					319		4,915
4,202	7,550 1,721	1,119 241	739	1,698	40	86,518 4,530		4,049		820,665 776	115,810 9,442	33,749 5,171	374,145 37,347
			1,541							56	85	96	1,932
2,827	11,086 1,596	621 499	1,026	6,581 2,575		81,604 4,149	198	2,941		16,516 863	104,069 7,038	36,301 5,796	371,360 36,131
				562	233					4	2,637		3,515
1,931	13,892 2,895	648 223	1,031	657 3,320	133	86,004 4,021	33	3,589		21,263 972	94,116 5,315	51,545 6,567	366,709 39,204
				608	5	370				138	72		2,365
2,014	17,207 1,650	1,138 418	635	498 1,928	39	88,843 3,519	68	3,550	241	28,975 1,011	84,520 5,022	32,620 5,239	368,067 31,576
				1,578	9	7				44	1,396	19	5,038
1,003	17,803 2,041	2,101 105	764	776 2,527	22	104,663 3,633	45	4,680		26,964 1,068	95,289 6,640	47,088 5,663	414,014 33,421
				9						70	367	60	3,653
4,119	16,724 2,717	2,369 179	759	130 2,356	28	93,469 5,301	74	144		18,485 1,071	85,029 1,230	44,036 4,965	382,328 36,616
				843						35	24		987
4,064	37,060 1,479	1,403 121	972	149 3,272	91	86,292 4,767	43	3,719		23,784 115	77,257 786	45,353 4,948	380,013 35,555
				1,123	27					119	569	54	1,938
2,851	20,751 1,383	1,373 323	1,125	1,028 3,342	26	127,831 4,670		3,480		28,050 291	111,652 838	61,676 5,794	494,929 39,280

船内荷役実績(積荷役)

(3)

月	石炭・ コークス	鉄 鉱 石	銑 鋼	非 鉄	り ん 鉱 石	肥 料	セ メ ン ト	塩	ソ ー ダ 類	化 学 薬 品	木 材	薪 炭	紙 ・ パ ル プ	砂 糖
1	264		5,240 51,104 471	5,589 118		5 3,869 212	1,115	114		2,252 645	4,399 83		6,132 407	2,812
2	339		100 69,401 1,259	5,318		8,057 208	6,204	228 180		1,691 740	9,705 1,580		5,949 304	154 2,299
3	175		219 77,448 511	7,313 408		9,182 1,222	2,442	120 510	602	2,492 850	9,653 1,978		12,345 633	95 3,349
4			5 89,568 1,256	8,957		19,444 1,456	2,155	131 1,225		2,856 547	8,608 2,891		255 12,307 793	90 34 3,920
5	15		80,737 859	12,103		8,244 573	1,441	194 605	254	2,327 1,081	10,397 2,048		7,897 889	31 9,538
6	303		502 72,161 962	4,453 62		4,927 678	5,140	141	155	1,762 890	6,595 1,744		5,187 1,012	121 4,949
7			102 74,884 101 424	6,748 97		5,965 1,870	2,586	142		52,362 1,164	12,570 1,220		10,473 690	540 6,465
8	382		429 201 77,558 50 336	5,524 152		6,474 944	11,549	113		14 1,791 1,451	709 8,030 1,528	7	11,519 1,384	83 5,006
9	15		71 578 67,565 50 866	5,431 58,414		5,760 2,704	2,273	117		2,158 1,116			10,445 1,432	170 6,136
10	210		2 70,388 282 10,344	7,792 85,054		2,515 1,507	1,647	1,100		2,150 1,435	4,930 1,212		351 18,233 1,183	97 7,093

昭和36年度(1~10月)

 (上段 汽船移出貨物
 中段 汽船輸出貨物
 下段 機帆船貨物) 単位 フレートトン

穀類	農産物	海産物	わら工品	綿花	羊毛	織維品	砂利・石材	陶器・硝子製品	石油	機械・車両・舟艇	雑貨	その他	合計
698 54 2,195	14,789 1,655	768 283	568	4,580 128 2,990	86	60,839 4,054	56 100	2,270	149 229	789 14,606 1,461	34 55,444 4,906	33,328 4,482	11,695 257,310 27,367
427 1,944	17,363 1,582	451 93	1,634	400 2,452		100,446 3,507	3,452		153 1,140	9 25,192 4,342	468 67,512 2,346	43,536 4,961	1,358 366,492 29,276
185 3,282	15,846 2,811	716 35	1,372	2,296 131 2,453	148	93,413 4,339	321	5,265	1,216	883 27,948 1,709	35 77,256 5,319	40,331 6,537	3,701 384,356 37,337
203 211 4,153	13,888 3,373	645 355	705	2,080 110 2,083	11 2	45 92,976 4,589	3,967	37	1,089	895 22,429 22,429	113 77,622 6,236	35,996 3,712	3,697 392,579 40,071
106 2,784	13,644 3,336	407 123	363	2,941 45 3,686	4	89,569 4,925	61 150	3,732	20 117	248 40,079 1,087	308 69,551 6,382	32,611 4,551	3,691 373,623 42,749
25 1,407	13,536 3,334	850 47	243	2,189 2,100	664	89,546 2,434	65	3,678	123	923 18,084 1,562	50 83,987 5,389	31,061 5,607	1,117 343,267 34,267
225 2,560	23,487 3,906	661 439	514	274 707 3,555	11	98,941 4,075	334	8,527	174	164 23,364 1,401	140 88,081 8,772	36,620 1,784	731 379,696 37,697
350 63 1,522	23,872 4,157	1,798 453	725	1,819 57 3,265		193 99,998 3,526	206 150	7,427	102	998 15,836 1,480	1,533 70,486 4,950	232 45,585 10,061	6,447 388,732 40,899
253 726 2,111	24,746 4,102	401 423	839	165 195 3,395		9 85,280 4,092	32 164	2,606	130	254 17,363 25,980	347 81,554 8,534	29,027 2,609	1,248 346,558 123,783
289 2,071	21,830 5,486	714 163	830	328 516 2,820		88,434 3,883	5,878		88	1,768 19,340 1,330	164 81,460 6,203	47,648 5,508	3,713 374,684 135,872

附表Ⅲ 最近3年間の揚荷船内荷役実績

(1)

船内荷役実績(揚荷役)

月	石炭・ コークス	鉄 鉱 石	銑 鋼	非 鉄	り ん 鉱 石	肥 料	セ メ ン ト	塩	ソ ー ダ 類	化 学 薬 品	木 材	薪 炭	紙 ・ パ ル プ	砂 糖
1	1,331 13,581	32,724 1,094	6,534 56,379 1,138	20,123 385	3,100	272 220	7,878	952		5,939 142	2,060 11,028	684 1,505	5,985 825	15,458 78
2	248 14,960	12,550 461	11,194 29,728 1,386	17,668 280		950 616	6,118	802		5,091 114	3,215 11,399	1,325	5,623 648	20,504
3	200 14,745	32,454 725	23,650 63,923 837	13,086 951	1,074	700 253	6,206	298		4,366 8	2,623 12,303	1,174	9,328 775	30,706 69
4	806 18,114	41,983	23,017 94,745 3,072	13,667 5,191	2,240	805 235	34 7,005	3,000 750		5,959 964	2,117 12,709		10,459 1,039	3,087 79
5	79 22,683	61,647 38	14,901 85,559 2,939	20,434 320	3,099	2,500 388	27 7,472			3,558 805	2,855 11,498		12,954 862	9,441
6	1 14,563	22,237 194	17,279 78,043 1,815	23,245		735 85	6,655	1,502		3,949 607	3,897 12,260		9,812 885	14,822 79
7	3,281 14,560	19,939 7	14,625 120,422 1,661	20,919	1,420	600 355	6,423	596		7,050 804	4,838 11,434		8,165 610	20,680 69
8	11,345	50,244 10	11,289 108,737 1,087	22,114		141 520	5,570	351	10	5,903 963	2,492 12,012		9,133 590	15,38 853
9	17,868	15,823 145	13,448 177,287 945	21,621	2,128	35 213	25 6,970	21	21	7,835 1,225	6,152 11,734		9,588 505	10,652 59
10	18,501	43,783 152	14,996 134,558 1,174	19,736	3,327	776 465	7,705	681		2,702 785	7,125 12,431		11,242 695	21,275 59
11	19,602	60 34,311 689	13,243 88,394 759	24,369	2,761	860 1,205	10,400	1,798		11,136 1,200	8,353 12,196	484	8,396 675	11,055 83
12	18,332	45,356 1,287	13,194 118,334 953	22,792	500	250 1,506	10,350	2,082	54	2,000 1,086	7,198 24,831		9,891 612	18,089 79

昭和34年度

 上段 汽船移入貨物
 中段 汽船輸入貨物
 下段 機帆船貨物

単位 フレートトン

穀類	農産物	海産物	わら工品	綿花	羊毛	織維品	砂利・石材	陶器・硝子製品	石油	機械・車両・舟艇	雑貨	その他	合計
287	951	66				6					729	152	9,410
81,822	53,849	728	45	51,092	3,542	14,683		34	544	8,986	26,868	20,177	396,101
148	2,533	1,178	9	246		369	24,840	26	1,136	445	5,873	3,626	79,255
840	29	2									198	58	12,487
48,644	75,755	7,016		56,160	2,994	11,286		35	575	9,292	30,253	30,337	368,024
1,432	2,221	1,215		226		457	26,501		1,210	415	1,876	7,644	81,236
	141	1											23,792
33,395	67,000	3,705	73	50,271	6,477	11,202		69	452	9,399	27,669	26,916	395,088
1,548	1,221	1,222		505		416	28,496		1,135	692	1,722	7,687	82,808
574	29	5									1,032	30	25,639
30,319	87,037	23,674	11	83,789	4,329	12,439		324	1,624	12,303	30,586	32,506	497,893
342	1,424	1,423				622	26,566		81,032	1,100	2,109	6,437	90,221
	105	13									224	26	15,826
57,023	105,760	279		62,758	3,982	9,619	927	74	1,377	10,539	21,518	24,819	500,828
1,590	1,911	1,387	20			419	33,845		1,118	515	3,293	8,662	100,366
	172	5										494	18,871
39,958	57,272	1,169		64,564	4,811	10,635	32	256	2,515	11,157	24,771	36,851	410,732
2,399	3,686	1,351				566	32,104		863	1,229	4,627	7,113	92,583
	79	5									303		15,374
66,117	55,390	1,529		42,308	4,080	11,906		129	1,367	6,371	33,979	29,946	460,436
3,909	3,776	1,100				444	22,075		1,211	1,424	2,744	11,463	84,659
	69	17									200	191	12,438
64,583	73,993	3,348		54,280	4,393	10,484		57	2,155	5,251	35,767	27,131	495,602
2,707	4,961	1,140				223	28,210			220	5,073	5,784	82,019
	80	30										103	13,824
76,637	60,848	1,562		47,324	1,379	11,253		163	2,203	3,732	22,770	31,479	510,514
3,204	2,769	1,550				647	23,885		8	717	686	4,127	83,247
	115	43									130	1,151	17,105
41,262	45,100	12,260		563,481	4,214	18,718	20	361	1,864	6,447	43,873	29,454	502,583
1,604	1,738	1,596				938	46,160		121,167	403	3,574	6,483	106,368
	2,706	25									1,045		17,851
32,408	98,618	2,264		55,675	5,449	13,913		210	4,156	7,111	39,418	26,494	487,459
2,223	904	1,722				724	31,085		1,135	1,303	3,477	4,795	95,975
	13	23									25	258	23
81,957	85,614	887	208	82,261	4,140	13,838		251	2,833	5,661	30,706	25,102	564,161
1,650	124	1,842				639	29,580		3,645	1,609	3,196	5,736	109,139

(2)

船内荷役実績(揚荷役)

月	石炭・ コークス	鉄 鉱 石	銑 鋼	非 鉄	り ん 鉱 石	肥 料	セ メ ン ト	塩	ソ ー ダ 類	化 学 薬 品	木 材	薪 炭	紙 ・ パ ル プ	砂 糖
1	6,098 14,049	1,902 24,159 241	10,405 128,627 1,359	7 23,621	2,013	1,600 3,450	7,592	1,020	933	853 856	1,597 6,563 12,431	1,933	13,471 318	10,539 99
2	36,091	47,812 40	12,488 104,964 2,046	21,952		2,485	9,979	442	9	6,552 1,016	2,339 14,113	1,852	468 10,868 304	19,658 59
3	14,510	2,384 35,387 623	13,396 44,153 770	31,413 1,661	4,827	2,843 1,483	7,805	597		4,930 608	2,315 2,772 14,708	1,293	21,075 382	22,267 84
4	13,347 7,751 13,819	543 37,913 135	22,469 81,439 529	5,315 30,179 835		15 5 2,316	2	830	524	4,518 676	2,206 10,230 13,341	1,066	22 12,060 400	4,023 48
5	18,753 1,013 16,308	47,763 436	18,925 94,744 564	6,470 30,893 594	1,068	1,829 554	69	530		8,758 675	6,661 15,581	1,173	16,742 364	14,848 29
6	17,472 15,785	57,703 40	12,912 35,034 899	3,530 30,051 8,172	4,440	4,218 1,275	7,543	627		4,801 882	2,175 15,730 14,408	822	8,188 287	14,628 59
7	18,438 831 7,538	80,176 25	15,548 120,965 1,343	1,350 38,208 6,805	312	1,181 2,755	6,528	277		7,521 389	1,680 8,879 15,422	1,039	18,721 300	17,411 29
8	17,954 1,665 14,478	56,325 9	16,782 70,293 712	2,414 30,932 6,143		700 157	4	991		3,229 422	6,211 12,575	903	11,423 327	10,228 50
9	18,225 31,053	39,803 1,780	4,302 110,399 1,938	5,165 27,320 1,973	5,412	4,355	7,245	478		4,447 317	5,351 13,293	1,012	9,998 450	31,680 40
10	19,200 27,504	1,055 64,312 222	10,350 52,006 1,780	3,951 30,067 5,897		300 2,406	7,338	765		3,601 706	3,216 5,614 15,342	1,333	15,791 655	8,221 19
11	13,524 35,008	53,875 392	7,235 50,303 2,463	2,917 25,984 6,615	2,187	548 1,416	252	890	7	6,180 537	8,926 14,334		16,426 272	25,966 50
12	13,680 34,991	56,319 30	11,285 72,515 1,879	3,290 35,041 6,041		863 1,318 1,020	230	714	21	6,443 271	1,243 5,740 15,952	1,623	10,175 336	21,903 66

昭和35年度

{上段 汽船移入貨物
 中段 汽船輸入貨物
 下段 機帆船貨物

単位 フレートトン

穀類	農産物	海産物	わら工品	綿花	羊毛	織維品	砂利・石材	陶器・硝子製品	石油	機械・車両・舟艇	雑貨	その他	合計
13	1,590	105									721		16,340
21,932	78,635	2,203		97,085	3,498	12,408		115	1,942	4,952	44,781	34,583	522,771
1,031	1,440	1,655				919	21,371		951	1,749	2,957	5,413	80,334
	692	427						67			469		15,595
35,143	69,457	5,272		77,325	3,393	14,026		312	3,333	6,056	35,180	23,557	487,659
2,379	838	1,797		250		962	28,348		1,105	1,484	2,985	6,821	115,396
	1,121	238				23		13			144	1,076	20,710
51,200	118,787	1,287	186	87,230	3,933	14,137	22	442	4,551	10,069	35,492	32,401	529,464
4,616	794	1,285		250		1,126	32,047	10	753	1,070	2,537	5,275	94,287
	63	567						15			163		45,698
40,146	76,912	14,139	34	81,778	2,259	14,404	12	172	2,290	7,847	34,368	35,051	499,518
1,117	1,310	1,425		3,595		10,117	21,630		1,114	1,242	2,521	5,877	94,754
	184										937		47,671
93,032	69,382	966		72,157	2,483	14,168		317	2,310	7,026	41,358	38,810	566,262
1,659	785	1,170				1,331	27,732		1,173	887	3,342	6,143	91,267
	357									75	25		36,646
7,767	77,535	3,030		68,128	3,278	12,689	39	309	1,872	8,132	37,935	31,145	426,612
1,940	1,370	1,726				787	27,766	12	888	1,381	3,257	7,352	97,278
	85										227		37,328
104,013	79,946	964		48,630	4,024	7,030	145	149	4,233	7,588	38,934	36,946	626,807
4,655	2,755	1,380	9		30	764	29,665	100	815	483	3,342	5,176	91,624
	290	267						25		30	33		38,934
37,001	67,495	11,932	12	53,656	3,809	13,747	25	246	1,375	7,086	30,464	39,129	456,987
3,136	3,668	802				709	24,279	116	1,005	1,362	2,498	4,493	86,169
	336	39								200	568	26	29,355
23,224	110,058	3,377	32	42,123	3,835	8,823		773	1,982	8,954	42,404	34,010	514,005
2,404	1,633	70				1,370	25,430		801,158	1,307	4,751	6,758	108,895
	282	1,000						10		50	140	19	39,273
56,604	79,328	5,720	113	39,946	1,166	8,413		136	4,268	6,668	39,246	43,212	454,832
2,227	1,397	892	8			1,043	33,039	40	1,298	1,887	3,260	2,923	122,101
	571	197								22	662	28	26,242
52,929	83,786	1,577	81	60,032	2,087	14,683	3,501	129	2,668	6,814	40,400	35,249	494,583
4,079	2,138	1,308	6			787	32,756	31	414	2,010	3,085	3,197	118,171
	2,028									75	124	593	33,181
52,680	70,528	936	107	64,227	3,488	16,611		84	2,300	6,785	33,919	32,700	494,049
2,004	2,230	1,757				1,405	33,246		282	2,215	4,221	6,257	121,206

船内荷役実績(揚荷役)

(3)

月	石炭・ コークス	鉄 鉱 石	銑 鋼	非 鉄	り ん 鉱 石	肥 料	セ メ ン ト	塩	ソ ー ダ 類	化 学 薬 品	木 材	薪 炭	紙・ パ ル プ	砂 糖
1	16, 225 4, 823	41, 074 45	11, 678 89, 955 2, 458	3, 762 50, 527 7, 125		138 329 396	1, 984 2, 050	891		3, 258 355	2, 184 5, 040 1, 648		13, 808 275	21, 864 60
2	15, 214 34, 547	67, 952 50	13, 186 65, 522 107, 195	3, 021 43, 420 30, 496	700	6, 914 917	4, 630	610		7, 246 324	1, 490 17, 707 13, 624	1, 660	13, 635 310	12, 086 31
3	17, 287 85, 282	23, 010 22, 005	12, 941 115, 137 77, 768	6, 980 29, 052 55, 724	906	2, 152 3, 371	5, 523	909		6, 668 496	1, 607 14, 913 14, 281	882	23, 611 574	18, 046 2, 085
4	18, 810 2, 022 32, 653	64, 800 53, 244	10, 339 99, 581 64, 624	4, 470 36, 765 95, 918	3, 678	2, 312 2, 469	5, 651	744		5, 126 381	1, 807 14, 719 14, 454	1, 040	14, 306 442	19, 903 3, 974
5	20, 879 99, 922	30, 508 393	13, 963 128, 763 56, 538	1, 002 47, 504 91, 087	4, 915	3, 744 1, 814	8, 436	646		4, 409 433	2, 170 16, 616 16, 229	636	21, 297 886	24, 271 25, 556
6	20, 007 81, 606	610 89, 117 67, 758	11, 377 100, 321 74, 983	2, 976 28, 205 38, 442	755	118 3, 059 1, 071	15 5, 551	1, 337	275	3, 849 895	3, 172 12, 155 12, 161	238	19, 696 563	30, 416 23
7	19, 332 1, 073 30, 722	1, 265 71, 366 75, 683	15, 071 60, 478 62, 895	900 42, 882 112, 444	1, 251	1, 611 3, 446	141 5, 895	1, 480		3, 336 666	1, 105 8, 316 12, 125		1, 053 6, 283 675	1, 112 58
8	24, 891 98, 895	3, 964 9, 181	6, 552 91, 948 84, 494	3, 507 42, 140 59, 413	1, 735	3, 011 2, 490	6, 406	711		299 5, 083 1, 170	1, 491 14, 504 14, 396	88	1, 504 5, 019 851	28, 029
9	19, 153 1, 060 50, 036	3, 384 18, 772 25, 023	9, 273 47, 001 40, 480	1, 306 44, 734 14, 729		332 1, 100	19 2, 933	1, 158		4, 990 1, 013	766 11, 690 11, 415	45	12, 215 716	42, 491
10	62, 618	64, 274 5, 019 383	8, 902 59, 049 52, 937	37, 275 25, 961		3, 097 1, 530	3, 025	1, 905		3, 790 1, 633	17, 642 10, 943	55	2, 187 17, 878 630	6, 347

昭和36年(1~10月)

 (上段 汽船移入貨物
 中段 汽船輸入貨物
 下段 機帆船貨物) 単位 フレートトン

穀類	農産物	海産物	わら工品	綿花	羊毛	織維品	砂利・石材	陶器・硝子製品	石油	機械・車両・舟艇	雑貨	その他	合計
28,593 2,133	249 76,186 1,591	3,907 1,972		1890,035	2,386	15,160 1,074	26 24,453	125 852,389 7,850		12,920 2,108	108 42,974 2,673	159 49,997 4,448	34,628 552,515 68,605
49,702 3,193	1,804 83,852 2,087	42 4,209 1,477		6793,741	2,763	8,822 1,226	38,689	155 3,159 907		9,326 3,134	111 25,416 2,177	24 35,581 19,396	34,892 551,975 266,680
74,288 893	194 73,228 1,798	48 5,465 1,230		2383,188 15	2,780	25,167 1,023	15,486	180 2,533 974		9,685 2,165	174 24,153 3,726	30 47,390 24,765	41,531 591,635 320,985
55,330 4,319	589 91,946 1,564	46 31,987 1,485		3395,576	2,907	32,195 1,143	265 10,723	288 1,587 1,712		170 11,178 2,257	124 42,737 2,537	34 46,792 2,521	38,232 676,093 303,855
58,975 3,425	553 98,749 1,516	1 2,969 1,545		10887,362	6,020	18,155 1,017	40,646	463 1,894 59		70 11,177 2,212	118 54,924 4,489	22 55,399 15,604	39,369 678,858 372,447
75,292 4,146	322 132,817 2,420	164 8,911 1,509		263,700 20	2,020	14,609 1,400	8,500	112 560		7,732 2,576	71 37,109 2,395	29 37,300 2,730	39,297 668,266 310,086
50,288 3,030	175 69,395 4,369	424 6,324 1,375		55,231	2,223	15,733 1,452	6,792	714 254 171		702 3,201	8,998 6,698	38,757 44,623 615	500,375 333,204
23,584 1,626	1,695 81,027 3,955	170 5,086 1,272		438 61,076 34	5,116	890 19,603 1,300	29,788	1,283 89		72 13,715 2,182	1,989 25,900 3,458	91 49,047 21,466	47,745 486,472 334,007
59,184 2,433	17 58,434 1,739	101 3,875 1,596		69,693	5,599	17,276 1,526	7,941	679 1,209		730 12,810 2,230	116 43,704 6,134	21 59,294 3,237	34,567 515,441 177,249
39,660 2,538	57,030 1,368	11,035 1,722		58,457 6	6,171	17,849 1,126	10,961	571 1,311		792 14,296 3,323	176 36,525 7,210	14 63,651 2,814	75,553 456,189 193,982

附表Ⅳ 積・揚別汽船々内荷役実績の推移

(汽船移出入貨物及び汽船輸出入貨物)

	34 年 度				35 年 度				36 年 度			
	積	揚	計	[A]	積	揚	計	[A] に 対 する %	積	揚	計	[A] に 対 する %
1	279,099 41	405,511 59	684,610 100	100	281,264 34	539,111 66	820,375 100	120	269,005 31	587,143 69	854,148 100	125
2	295,001 44	380,511 56	675,512 100	100	369,332 42	503,254 58	872,586 100	129	367,850 39	586,867 61	954,717 100	141
3	338,316 45	418,880 55	751,196 757,196 100	100	382,587 41	550,174 59	932,761 100	123	388,057 38	633,166 62	1,021,223 100	135
4	324,267 38	523,532 62	847,809 847,799 100	100	323,533 37	545,216 63	868,749 100	102	396,276 36	714,325 64	1,110,601 100	131
5	334,946 39	516,654 61	851,600 100	100	379,060 38	613,933 62	992,993 100	117	377,314 34	718,227 66	1,095,481 1,095,541 100	129
6	331,740 44	429,603 56	761,343 100	100	373,192 45	453,258 55	836,450 826,450 100	109	344,384 33	707,563 67	1,051,947 100	138
7	348,816 42	475,810 58	824,626 100	100	370,224 36	664,135 64	1,034,359 100	125	398,427 42	542,176 58	940,603 100	114
8	351,273 41	508,040 59	859,303 100	100	370,441 43	495,921 57	866,352 866,362 100	101	395,179 43	534,217 57	929,396 100	108
9	353,140 40	524,338 60	877,478 100	100	419,052 44	543,360 56	962,412 100	110	347,806 39	550,008 61	897,814 100	102
10	372,638 42	519,688 58	892,326 100	100	385,981 44	494,105 56	880,086 100	99	378,397 42	531,742 58	910,139 100	102
11	351,487 40	505,310 60	846,797 100	100	381,000 42	520,825 58	901,825 100	106	401,337 38	668,459 62	1,069,796 100	
12	446,401 44	578,069 56	1,024,470 100	100	495,867 49	527,230 51	1,024,097 100	100	514,188 43	686,675 57	1,200,863 100	

1. 小数第1位四捨五入。

2. 太字は海運局調査統計数字，筆写上のミスあるものと思われる。

附表 V

船内荷役料金表

(昭和36年9月13日実施)

1. 基本料金 (1トンにつき, 単位円)

貨物 類別	貨物名	荷姿	料金		摘 要
			揚荷	積荷	
第1類	薬工品, ふすま	荷造	105	125	パン(空)は揚荷80円, 積荷96円とする。パン(コンテナ)の料金を適用するものは1個の容積が4.452立方メートル以上の貨物輸送用容器(パン)としての形態を具備し常時使用されるものとする。ただし, 中品が危険品の場合はその貨物類別による料金を適用し, 1船艙10個未満の場合は雑貨料金を適用する。 塩は凝固の程度により5割以内加算したものを基本料金とする。 無煙炭(外国産粉)は7月1日より9月30日までは2割以内加算したものを基本料金とする。 燐砒石のバケツ取扱は3割以内加算したものを基本料金とする。 砒石は凝固含水の程度により3割以内加算したものを基本料金とする。
第2類	有煙炭(粉)	撒		120	
	巻取紙用当板, 同心棒, ビートパ ルプ	荷造	110	130	
	パン(実入), 空ドラム, 活羊豚 (1頭につき)	有姿			
	原木			220	
第3類	有煙炭(外国産粉), 無煙炭(粉), 穀類, 飼料, 油料種実, 塩	撒	120	130	
第4類	コークス(粉), コーライト, 砂, 珪砂, 砂鉄	撒	125	135	
	野菜, 果実, 寒天	荷造		150	
第5類	無煙炭(外国産粉), 飼料用ペレ ット	撒	130	140	
第6類	有・無煙炭(中塊, 切込)	撒		145	
	穀類, 穀粉, 澱粉, 飼料, 油料種 実, 肥料, 砂糖, たばこ, 製茶, 除虫菊, 海藻, 昆布, 乾魚介, 石 綿, 綿花, 羊毛, 麻類, 巻取紙, コークス, 薪炭, コルク, 空ビン, 獣骨, 骨粉, 塩(吹入)	荷造	135	160	
第7類	砒石	荷造	140	165	
	銑鉄, 地金類, 舟艇, 車両, 自動車	各種			
第8類	燐砒石, 硫酸加里, 塩化加里(防 結剤入), 粒鉄, 砒石(粉), ビッ チコークス(粉), 砂利, 砕石	撒	145	160	
	スフ綿	荷造		170	

第9類	肥料, オイルコークス	撒	150	165	
	「穀類, 穀粉, 澱粉, 砂糖, 塩肥料」(紙, ビニール袋入)	荷造	155	185	
	原木 (はしけ取及び岸壁取)	有姿		220	
第10類	有・無煙炭(塊), 燧石	撒		180	
	雑貨, バンバック, 缶詰, 雑食料品, 薬品類, 繊維製品, 獣毛, 乾燥獣皮, ポンシニユー, 生ゴム, ゴム製品, 陶磁器	荷造		188	
	米角材, 竹材	有姿		165	
	油脂, コブラ, ピッチ, タールピッチ, 染料, 塗料, 磚子, タイル, カッチ, タンニン, ケプラチヨウ, 紙類, パルプ, 動植物油, 鋳油, 魚油, 水物, 自転車類, ケーブル, アルミナ, ベニヤ板 (合板, 単板, チェスト), 箱材	荷造		195	{ ピッチ, タールピッチは7月1日より9月30日までは3割以内加算したものを基本料金とする。
	製材, 挽材, 「杭木, 枕木, 電柱」(防腐加工してないもの), 豆粕	有姿			
第11類	ガラス製品, 金物製品, 硝石, 特殊鋳磁石	荷造	175	210	
	黒鉛, 機械器具類, 家畜・家禽類	各種			
第12類	コブラ, 硝石, 塩化加里 (防結剤なし)	撒		200	
	セメント(紙袋入), 曹達, 曹達灰, 石灰, カーボンブラック, 薬品類(紙, ビニール袋入), 耐火煉瓦, 板ガラス (60キロ未満)	荷造	185	220	{ セメント, 曹達灰, 石灰, カーボンブラックは7月1日より9月30日までは2割以内加算したものを基本料金とする。
	「杭木, 枕木, 電柱」(防腐加工したもの), コンクリート電柱, 氷, 石, 石材	有姿			
	鉄鋼材, 鉄線類, 屑ゴム, 鳥糞	各種			
	石綿製品	荷造	190	225	
特殊鋼板 (ブリキ鋼板, 硅素鋼板, 亜鉛引鉄板)	各種				
第13類	コークス(小, 中塊), ピッチコークス(小, 中塊), 鋳磁石(塊), 特殊鋳磁石, 陶石類, 乾燥獣皮	撒		235	{ 特殊鋳磁石の内黒鉛鋳は7月1日より9月30日までは3割以内加算したものを基本料金とする。
	カーバイト	荷造	215	255	
	豆炭, 冷蔵貨物(C0°以上), 輸入鉛鋳, 輸入亜鉛鋳, 危険品 (丙)	各種			
第14類	板ガラス(60キロ以上), 生糸, 繭	荷造	255	305	

第15類	コークス(塊)	撒	315	345	{ピッチは7月1日より9月30日までは5割以内加算したものを基本料金とする。
	ピッチ, ピッチコークス(塊)		385		
	塩漬獣皮, 塩蔵魚, 活魚, 鮮魚, 冷凍貨物(CO°以下)	荷造	350	420	
	屑鉄, 屑非鉄金属, 軽量型鋼, 危険品(乙)				
第16類	活牛馬(1頭につき), 危険品(甲)	各種	450	540	

2. 適用条項

- (1) 重量は1,000キログラムをもつて1トンとし、容積は1.113立方メートルをもつて1トンとみなす。ただし、原木は、外国産大丸太は1.113立方メートル(480BM), 外国産丸太の内1本の平均容積0.278立方メートル(120BM)以下のもの及び内地産原木は0.835立方メートル、曲材及び小丸太は0.557立方メートルをもつて1トンとみなす。
- (2) トン数は重量、容積いずれか大なる方による。
- (3) 重量品(2,000キログラム以上)、容大品(容積3.339立方メートル、重量1,500キログラム以上)及び長尺物(12メートル以上)の貨物については延トン数表によるトン数を基準として計算する。
- (4) 慣習により重量、容積の比率を採用しているものは従来の例により計算する。ただし、下記貨物については重量をもつて計算し、それぞれの下記係数を重量トンに乗じた数を計算トン数とする。

小麦 1.0 大麦, とうもろこし, 大豆 1.2 飼料用ペレット 1.3
韓国米(呟入) 1.5 ふすま 1.8

- (5) 基本料金表に記載のない貨物については、類似貨物の料金を適用する。
- (6) 料金は1請求書毎に円未満は切捨てる。
- (7) 委託者の要求により浮起重機等の荷役機械を使用した場合、敷物、ダンネージ等を使用した場合、フォーマンを増員した場合、検数を行つた場合等の費用は実費を申受ける。ただし、作業の性質上、本項の行為を当然に

必要とする貨物の荷役については委託者の要求があつたものとして処理する。

(8) 特殊鉱石明細並びに危険品分類は次のとおりとする。

イ. 特殊鉱石明細 { 黒鉛鉱, 硅素鉄, 輸入銅鉱石 (オワー, コンセントレート, ドロス, スラッグ, セメント)

ロ. 危険品分類

甲 類 { 火薬, 爆薬, 火工品, 金属ナトリウム, 金属カリウム, マグネシウム粉末, ニトロセルローズ及び同製品, その他爆発性貨物, 半燃焼物, 毒瓦斯, 有毒性貨物, その他類似品

乙 類 { 過酸化物, 過塩素塩類, 二硫化炭素, 硝酸アンモニア, ベンジン, エーテル, 揮発油, 酒精, 石油, 液化アンモニア, セルロイド及び同製品, 生石灰, 油布紙, その他可燃性又は引火性物 (引火点摂氏27度以下のもの), 硫酸, 硝酸, 塩酸, 圧縮瓦斯, その他類似品

丙 類 { 樟脳及び同製品, ニトロ染料類, 晒粉, 燐化カルシウム, その他類似品並びに甲類, 乙類に属しない汚損, 危険性貨物

(9) 税関手続をした場合, 特に貨物の監視をした場合, ラッシング, ショアリング, シフテングボード, ファイダーボックスの取はずし, ハッチの開閉作業をした場合等の費用は本料金に含まない。

(10) 内国航路船 (沖縄航路船を含む。) の積荷料金は揚荷料金と同額とする。(ただし, 原木を除く。)

(11) 高価品の明告ある貨物については別に料金を申受ける。

(12) 作業形態その他について特殊事情がある貨物については, 当港同業会の協議を経て海運局長に申請し, その承認を得たものを特殊料金として適用することができる。

3. 割 増 料 金

(1) 割増料金が重複する場合は基本料金にそれぞれの割増率を乗じて各割増料金を算出し, これらの金額を合算する。

- (2) 筏取沈木作業は1本につき北洋材は60円、道材は40円及び南洋材は200円増以内とする。
- (3) 客船の荷役は基本料金の5割増以内とする。
- (4) 総トン数300トン未満の小型船舶(機帆船を含む。)及び特殊船(LST, 漁撈船, 内燃機関揚貨機装備船, 単装揚貨機装備船等を含む。)の荷役は基本料金の5割増以内とする。
- (5) 手荷役を要する場合は基本料金の10割増以内とする。
- (6) 荷印等仕訳の伴う荷役は基本料金の5割増とする。
- (7) 貨物の変質, 凍結, 発熱及び塵埃の甚だしきもの等で特に身体, 衣服に損傷を来す貨物又は作業困難な貨物及び作業については基本料金の10割増以内, 海難船の強行荷役は10割増以内及び海難貨物については20割増以内とする。
- (8) 荒, 雨, 雪天及び強行荷役は基本料金の5割増以内とする。
- (9) 夜間荷役は17時から22時までは基本料金の5割増とし, 22時から翌日7時までは基本料金の12割増とする。
- (10) 防波堤外荷役は基本料金の4割増以内とする。
- (11) 塩蔵魚, 活魚, 鮮魚, 果実, 塩漬獣皮, 冷凍貨物(C0°以下)の撒物荷役は基本料金の5割増以内とする。

4. 最低料金(作業員1口につき。ただし, 待機料金を含まず。)

1口の荷役量に対する請求金額が下記料金に満たない場合に適用する。

一般貨物	15,000円	撒貨物	20,000円
------	---------	-----	---------

5. 待機料金(1口1時間につき)

	一般貨物	撒貨物
昼間	3,200円	4,100円
夜間	4,500円	5,600円

(備考)

- | | |
|-----------------|--|
| (1) 手配時刻 | 荷役手配の申受は前日の16時までとする。 |
| (2) 荷役開始時刻 | 8時, 18時とする。ただし, 早出荷役は原則として行なわない。 |
| (3) 待機料金起算時刻 | (2)の荷役開始時刻を起算時刻とする。 |
| (4) 手配取消, 解除の場合 | 荷役手配申受後1時間以上を経過した場合の取消又は解除は1口につき最低4時間分を申受ける。 |

6. 荷操作業料金 (1トンにつき)

- (1) 同一艙内の場合は積荷料金と同額とし, 他艙への場合は揚, 積両料金の合算額とする。
- (2) はしけ使用の場合は揚, 積両料金と, はしけ回漕料金並びにこれに附随する料金に相当する額との合算額とする。
- (3) 岸壁使用の場合は揚, 積両料金と, それぞれに伴う本船接岸沿岸荷役料金並びにこれに附随する料金に相当する額との合算額とする。

(備考)

この場合における割増等の諸料金は船内, はしけ, 沿岸ともにそれぞれの諸規定による料金を適用し, これを加算する。

7. 本船移し作業料金

甲本船から乙本船へ直移しする場合は両船ともそれぞれの荷役形態についての船内荷役料金を適用する。

8. 境界積取作業料金 (石炭類1船艙1境界につき) 1,200円

9. ホッパー使用料 (撒物1トンにつき) 10円

ただし, 委託者の要求により本船においてホッパーを使用する場合申受ける。

10. 荷直料金 (1トンにつき)

取扱貨物全数量に適用する。ただし, 材料費を含まない。

料 金（袋物）	摘 要
20円	紙袋，ビニール袋は2割増以内 セメント，黒鉛及び曹達灰は3割増以内

（備考）

- (1) 3の(7)(8)(9)(10)は本料金に準用する。
- (2) 袋物以外は実費を申受ける。
- (3) 待機料金（1人1時間につき）昼間130円，夜間175円
- (4) 手配取消又は解除の場合は待機料金の4時間分を申受ける。

11. 解袋作業料金

解袋作業を行なった場合は実費を申受ける。

12. 掃集料金

区 分	料 金	摘 要
1口3人につき	4,000円	穀類以外は10割増以内

（備考）

- (1) 3の(7)(8)(9)(10)は本料金に準用する。
- (2) 10の(3)(4)は本料金に準用する。

第4章 神戸港の舁回漕

第1節 舢回漕業と舢

舢回漕とは港運法上の舢（又は曳船）による貨物の運搬を云い、我が国の如く接岸荷役が少ない場合、沖懸り荷役が多く、又接岸荷役の場合でも片舷荷役をさけ、反対の舷で舢取りが行われる。このため舢はわが国港湾運送において重要な地位を占め、神戸港もその例外ではない。舢回漕では船内荷役業とは反対にこれを専業として独立しているものが多く、業者の勢力も又旺盛である。

舢は積載貨物の種類によって石炭舢と雑貨舢等、構造材料によって鉄舢と木造舢、船型から、ちよき（猪牙）、胴船及び達磨船などがあり、或は団平や上荷舢などの称呼もある。運送対象の種類により、航行地域により、或は船内居住の有無により適切に用いられることがのぞましい。

舢は櫓権による自航力をもっていたと云われるが、現在は自航力を失い曳航されるものが多い。

港湾における港湾運送略称港運の主要機関は舢と曳船であるが、機帆船を使用する場合も存在する。元来港湾における貨物の小運送は港湾運送事業法によって規定され、舢を使用することが原則となっているが、この場合の小運送は当該港湾内に限定されず、他の港湾又は指定区間までの舢運送をも許容するから、取扱貨物の数量の如何によっては、小廻りの利く機帆船を利用する方が有利なる場合が惹起する。かかる場合の舢の代用として、機帆船を使用するにさいし、法令の解釈上、機帆船を舢と便宜上よぶのであるが、通常の舢と区別するために独航舢若しくは機付舢などと俗称する。したがってその活動範囲は、港内のみならず、尼崎・姫路等の小運送にも従事しており、運賃決定の方式も独航舢には港湾運送事業法により区域と貨物について公示運賃が存在するが、一般の機帆船には木船運送法により特定の船路と貨物について標準運賃が定められている。

第2節 解回漕の推移

I 解稼動状況

35年解回漕量は、842万トンで、33年の610万トン、34年の785万トンに較べ、138%、107%と年々増加している。しかし積載率については、解の新造、他港よりの転籍等による稼動可能船腹の増加により、保有解は、33年0.69、34年0.71、35年0.72、その他の解は33年0.72、34年0.70、35年0.72と著しい増減

第1表 神戸港解稼働実績 昭和33年～35年

区分 年	保 有 は し け					
	稼働可能延数		月間平均		稼働実績 (A)	積載率
	隻	屯	隻	屯		
33	10,817 (1,458)	1,747,206 (122,495)	901 (—)	145,600 (—)	4,024,523 5,820,650	69
34	11,255 (1,577)	1,824,733 (128,249)	938 (—)	152,061 (—)	4,576,262 6,474,735	71
35	10,452 (2,128)	1,840,715 (177,905)	871 (—)	153,393 (—)	4,989,144 6,946,411	72

第2表 神戸港解

年 \ 月	1	2	3	4	5	6
昭34回漕量	610,327	578,218	611,755	646,262	658,427	647,50
昭35回漕量	678,628	751,259	716,693	629,036	695,261	670,604
対前年同月比	111	130	117	97	106	104
昭36回漕量	766,664	725,970	749,306	705,713	859,598	776,084
対前年同月比	113	97	105	112	123	116

はみられない。しかし、昭和36年については、海上荷動量の増加とともにはしけ回漕量も着実に増加しており、積載率も僅かではあるが上昇の傾向がみうけられる。とくに、昭和36年5～10月にかけては、解回漕量は著増し、6月を除いては月間回漕量はすべて80万トンをこえ、保有解及びその他の解も共に増加している。

これを昭和36年の10カ月分について比較すれば、例えば保有解について、第3表の如くであり、昭34・35年に比して、著しい増加を示していることがわかる。これを昭和35年3月の登録隻数1014隻に比較すれば、相当量の解の他地域からの供給があったと想像される。このような事情が、他の荷役施設の不足と

はしけ { 上段 被えい、機付はしけの合計
下段 () は機付はしけ } 稼働実績 { 上段 貨物トン数
下段 船腹トン数 }

その他のはしけ				合計		
隻	使用延数 屯	稼働実績 (B)	積載率	船……陸	陸……陸	計 (A+B)
				陸……船	その他	
11,269 (4,710)	1,283,009 (329,939)	2,072,594 2,868,338	72	5,441,589 7,854,535	655,528 834,453	6,097,117 8,688,988
17,520 (6,873)	2,104,392 (436,200)	3,275,365 4,692,780	70	6,858,461 9,886,599	993,186 1,280,916	7,851,647 11,167,515
11,372 (7,114)	1,785,858 (471,448)	3,434,469 4,769,672	72	7,214,091 10,177,488	1,209,522 1,534,595	8,423,613 11,712,083

回 漕 量

7	8	9	10	11	12	計
604,214	632,296	732,889	691,852	673,554	764,403	7,851,647
724,567	648,111	746,854	667,208	729,205	766,187	8,423,613
120	103	102	96	108	101	107
865,637	813,084	802,167	823,306			
119	125	107	123			

第3表

	稼働可能延数		月間平均	
	隻	トン	隻	トン
36年 1～10月	11,665 (2,715)	1,818,267 (218,892)	1,166 (—)	181,828 (—)

共に深刻な船不足の現状を招来した一因であったと考えられる。

この事は、貨物別船稼働実績をみても実証されるが、とくに、36年5～10月においては、鉄鋼材類、金属類の増加が顕著であり、これは当時の設備投資の急増を反映したものと云えるであろう。

Ⅱ 神戸港労働者稼働実績

船夫の場合は日傭労働者は通常見うけられない。それは、船夫がその働く時間のみに責任を負うのではなく、昼夜を分たず、災害や盗難、毀損などから船を守り、貨物を保護するという重大な責任を有するためであり、その悉くが船を所有する業者に直傭せられている。

船夫の保有人員及び延人員は僅かだけ増加しているが、殆んど変化なく、船内労働者及び沿岸労働者に比較すれば極めて安定的である。

第4表 神戸港労働者稼働実績 昭和33年～35年

(年間総数)

区分 年	船内労働者				沿岸労働者		はしけ 船夫
	キーマン		その他		常よう	日雇	
	常よう	日雇	常よう	日雇			
33	7,419 171,858	3,870	11,141 230,030	460,614	31,751 786,542	510,591	13,454 336,633
34	7,208 166,233	4,373	10,606 226,942	163,469	32,723 781,810	567,089	13,733 353,190
35	6,659 159,366	7,342	11,145 244,548	737,766	31,319 757,032	670,174	13,950 368,059

{上段 保有人員
{下段 延人員

- (イ) 保有人員は毎月末現在日における保有労働者数の年間合計数である。
(ロ) 延人員は各月間における稼働延人員数(稼働8時間をもって一人として算出す)の年間合計数である。

第5表 解船夫稼働実績

	昭34	昭35	昭36
1	1,157 28,137	1,036 26,989	1,301 31,452
2	1,135 29,113	1,175 32,286	1,249 29,820
3	1,189 28,743	1,080 28,528	1,208 32,212
4	1,213 29,991	1,049 26,977	1,249 30,823
5	1,205 31,707	1,134 30,057	1,301 32,651
6	1,201 29,556	1,166 29,063	1,267 31,619
7	1,217 32,044	1,213 30,638	1,289 32,391
8	1,050 27,817	1,164 32,171	1,288 32,683
9	1,097 31,173	1,226 32,827	1,283 32,634
10	1,139 28,367	1,294 34,216	1,304 33,771
11	1,060 28,204	1,215 31,659	
12	1,128 30,338	1,248 32,648	
年間	13,733	13,950	10ヵ月分合計 12,739
総数	353,190	368,059	320,056

解船夫稼働実績より類推すれば、昭和35年前半期頃までは若干変動はあるが比較的安定している。それ以後は着実に増加の一途を辿っている。月間平均保有人員についてみれば、昭和34年1144人、昭和35年1162人、昭和36年1274人となっており、とくに36年度の増加が著しい。

Ⅲ 解回漕の重要性

解運送量が港湾運送に占める比重が極めて大きい事は我国主要港にひとしくみられる現象である。六大港における昭和35年の年間荷役実績の中、汽船荷役接岸比率をみると、接岸57.1%、沖取42.9%となっているが、全体の取扱貨物量6068万トンの中、解運送量は、4,536万トン（陸上貨物を含む）と74.7%の比率を示しているのである。

解運送量内訳（六大港）
汽船船内荷役総量（6,068万トン）

{ 接岸 3,468万トン
 (中、解取1,375万トン)
 沖取 2,600万トン
 (全部解取)

解 運 送 量 4,536万トン	}	沖 取	2,600万トン
		接岸本船より片舷解取	1,375万トン
		陸上回漕	561万トン

神戸港について、取扱貨物トン数による解運送量の地位は第6表に示される。

第6表 取扱貨物トン数表 昭35年単位千トン

月別	沖 荷 役			接 岸 貨 物						合 計		
	はしけ取貨物			経 岸 貨 物			はしけ取貨物					
	積	揚	計	積	揚	計	積	揚	計	積	揚	計
1	19	238	257	17	161	178	246	228	474	282	627	909
2	33	259	292	38	193	231	318	229	547	389	681	1,070
3	65	246	311	53	211	264	330	236	566	448	693	1,141
4	27	257	284	39	206	245	316	195	511	382	658	1,040
5	32	252	284	38	193	231	314	228	542	384	673	1,057
6	28	279	307	46	172	218	323	163	486	397	614	1,011
7	20	244	264	58	262	320	326	190	516	404	696	1,100
8	27	194	221	63	174	237	324	185	509	414	553	967
9	26	269	295	66	175	241	359	193	552	451	637	1,088
10	43	229	272	44	197	241	321	185	506	408	611	1,019
11	37	257	294	56	218	274	318	205	523	411	680	1,091
12	41	266	307	64	261	325	426	183	609	531	710	1,241
計	398	2,990	3,388	582	2,423	3,005	3,921	2,420	6,341	4,901	7,833	12,734

これによって全体の比率をみれば、積貨物取扱量の89%、揚貨物量の70%、全体取扱量の75%が解運送によって行われている。一般に輸出貨物は主として解船に積合せ本船船側へアロングサイドするのが通常であるが、場所、時間、解船の都合等によって岸壁維繫本船積とする場合もある。阪神両港においては岸壁維繫本船へ直積する量は全体の8%程度である。

このように、解の依存度の高い理由としては、通常次の如く云われている。

1. 接岸岸壁が入港船舶数に比して、非常に不足していること。
2. 貨物の消費生産地が河川運河地帯及び水深の浅い臨海地にあること等から陸上小運搬に代って解が利用されること。
3. 本船速発のため、接岸の場合でも、両舷荷役が常時行われ、解が利用さ

れているためと考えられる。

4. 又費用面でも解取りした方がより有利であったと考えられる。これは港の慣習により例えば、接岸荷役の場合一定の賦課が科される場合がある。

要するに、現在の港湾施設の現状では、解回漕は港湾運送の主役を演じていると云える。この現状を把握することは、同時に港湾運送の主体を明らかにすることになる。

Ⅳ 解の船令別トン数別構成

昭和35年3月現在、運輸省海運局に登録済の解1014隻について、船令別に表示すれば次のようである。

解の平均耐用年数は8年となっていたにも拘らず、平均船令は極めて高い。全国の解についてみても昭和35年3月末現在で、被曳解が17.2年、機付解が17.1年と云う高令を示している。神戸港もその例外ではなく、隻数の比率で見れば、被曳解について船令15年以上のもの79%、20年以上のもの62.7%に達しており、如何に老朽化した解が未だ使用されているかがわかる。独航解の方がこの比率は稍々低く、15年以上のもの60%、20年以上のもの55%となっている。いずれにしても、現在、神戸港において就航している解の大部分は平均耐用年

第7表 船令別トン数表

昭和35年3月

	は し け				独 航 解				計			
	隻数	%	積トン	%	隻数	%	積トン	%	隻数	%	積トン	%
5年未満	60	6.9	11,920	7.8	20	1.4	2,105	17.9	80	7.9	14,025	8.5
5年以上	78	8.9	15,495	10.1	24	1.7	2,260	19.2	102	10.0	17,755	10.8
10年 "	45	5.2	9,200	6.0	13	9	1,155	9.8	58	5.7	10,355	6.3
15年 "	143	16.3	28,740	18.8	7	5	585	4.98	150	14.8	29,325	17.8
20年 "	326	37.4	50,235	32.8	52	36.6	3,810	32.4	378	37.3	54,045	32.8
不 明	220	25.3	37,630	24.5	26	18.2	1,840	15.6	246	24.2	39,470	23.9
計	872		153,220		142		11,755		1,014		164,975	

運輸省海運局調べ

第8表 平均積トン数

	はしけ	独航艇	計
5年未満	198,67	105.8	175.3
5年以上	198,65	94.2	174.1
10年 "	204,44	85.8	178.5
15年 "	200,98	83.6	195.5
20年 "	154,09	73.3	142.0
不明	171,04	70.8	160.4
総平均	175,7	82.8	162.7

数をこえているものと見て差支えない。このような現状から推察するに、港湾運送業者は耐用年数を超えた艇に幾度びも修理を行ない、使用しているから、現在において代替建造を強力に進めないと、次第に自然廃棄となる艇が増加して来ることによって、港湾運送の大混乱を招くおそれがある。

同様に、昭和35年3月現在の登録艇について、平均積トン数をみれば、被曳艇175.7トン、独航艇82.8トンとなっているが、いずれも、大体において船令の若い艇ほど積トン数が大であり大型化傾向がうかがわれる。例えば船令5年未満の平均積トン数は被曳艇200トン、独航艇106トンと云う値になる。

神戸港の艇は現在次のようであると推定される。

昭和35年11月	登録艇	機帆船	1,155隻 (179,472トン)
昭和36年3月	登録艇		888隻 約156,000トン
	機帆船		251隻 約20,000トン
	計		1,139隻 約176,000トン
さらに	登録外艇		113隻 約19,000トン
	機帆船		348隻 約26,000トン
を算入して	合計		1,600隻 約221,000トン

(神戸海運局調べ)

これによれば、昭和36年度において、1,600隻、約22万トンの艇が稼動している事になるが、当時は、スクラップその他上屋、倉庫の逼迫による倉艇によ

って著しく稼働率は低下していたと思われる。

又、前述のような船令構成から見て、昭和34年以来廃船を余儀なくされたもの、或は船運送が港湾施設が整備されるまでの過渡的輸送機関と考えられ、新造、整備が等閑に附されたことなどから船の不足が生じたものと思われるが、実質は、本船の大型化、荷役能力の向上等から船需要量は今後益々増加するものと思われる。このため船建造助成策から考えられるようになった。

V 船回漕能力

船回漕の能力は、船の回転速度の如何によって左右せられ、又運航経費に大差を生ずる。船の回転率は次表の如く昭和35年度について見れば、月間平均5.12回である。神戸港における回転率は六大港の中で最低である。六大港実質平均で5回という回転率は、現在の船内、沿岸の荷役能力からみて限度に近いものでないかといわれており、今後船運送の生産性を向上させるためには、木船から鉄船への切替を行って、積載率を向上せしめることと、船船夫の確保と質の向上をはかる事であるといわれる。

第9表 船 回 転 率

	31	32	33	34	35
東 京	4.71	4.77	3.60	4.52	4.74
横 浜	5.48	5.47	4.50	5.51	6.18
名 古 屋	6.49	7.45	5.65	6.80	8.55
大 阪	3.82	4.10	3.35	4.05	4.44
神 戸	4.17	4.19	3.33	3.55	3.44
関 門	4.62	5.48	4.76	5.62	6.26
六 大 港 実 質 平 均	4.75	4.92	3.93	4.69	5.12

さて、神戸港における船回漕能力を計算してみよう。

神戸港の昭和36年2月現在の船（無登録を含む）トン数（無登録船算入のため前掲の数字との間には若干の誤差がある）。

普通（非自航）	1,001隻	175,918トン
独航	599隻	47,735トン
	<hr/>	<hr/>
	1,600隻	223,653トン

回転率を求めるため、本船から積揚げ地点までの月間往復回数、積載率をみれば、

普通船	53.6	(積載率 61.1%)
独航船	12.6	(積載率 50.7%)
(機帆船を含む)		

したがって、月間回漕可能量は、

$$\begin{array}{r}
 175,918 \text{ トン} \times 53.6 \text{ 回} \times 0.611 = 601,921 \\
 47,735 \text{ トン} \times 12.6 \text{ 回} \times 0.507 = 304,940 \\
 \hline
 906,861 \text{ トン}
 \end{array}$$

昭和35年度についてみると、貿易量年間990万トンの中、沿岸荷役は6%を占め、それに相当する約60万トンを差引くと930万トン、月割にして77万5千トン（この他に陸/陸間の船運送12万トンがある）であったから、十分回漕能力があった訳であるが、昭和36年度では100万トンを相当上廻る事態が生じたため、その能力不足を来した。（輸出入貨物船内荷役実績参照）

なお用船料如何では大阪方面へかなり配船されたり、又逆に神戸港へ出嫁ぎに来ている船も多数あるらしい。

船の回転率を妨害するものに船の倉庫代用、即ち倉船がある。神戸港の例では、穀等の飼料が、北海道、青森から輸入されたとき、倉庫保管料が場所を取る割に極端に安い故をもって、満庫を理由に営業倉庫が保管を拒否するとき、或はスクラップの輸入の急増のためヤードに保管し切れなくなったとき倉船を生じ、船の回転率低下、荷役機能の低下を生ぜしめる場合がある。このような輸入の過剰のために起った倉船による回転率の低下は著しいものであり、神戸港における船トン数約22万トンの中、月末実際に動いているのは、せいぜい3、

4万トンではないかと云われる事態すら現出した。かくて通常一カ月7回転で来たものが3.5回転貨物によっては2回転と能率が低下したことが船不足の最大の因であると云える。

輸出入貨物船内荷役実績

(月間平均)	35年 1～6月	約89万トン
	7～12月	94 "
	36年 1月	81 "
	2 "	92 "
	3 "	97 "
	4 "	107 "
	5 "	105 "

第10表 神戸港滞泊調 (船の回転)

	隻 数		船 腹		ト ン			
	昭35	%	昭36	%	昭35	%	昭36	%
5日以内	437	65	617	53	65,090	62	7,050	42
5日以上	187	28	326	28	31,240	30	55,780	33
10日以上	31	5	136	12	6,000	6	24,820	15
15日以上	13	2	54	4	1,900	2	9,860	6
20日以上	2	0	23	2	360	0	4,625	3
25日以上	—	—	10	1	—	—	1,890	1
計	670	100	1,166	100	104,590	100	167,476	100

(註) 神戸港代表4社の調査。35年は6ヶ月分、36年は6.15日～7.14日まで1ヶ月分

第10表の海運局の資料によると、1航海に5日以上かかったものが、昭和35年、36年について、隻数でそれぞれ35%、47%、トン数で38%、58%と著しい増加となっている。当時の倉船化の状況がわらう。

全荷役の8割以上が沖懸り荷役に依存する我国港湾は、荷役能率の低下はほとんどすべて労力の不足、延いて船不足に帰せられる。船舶の輻輳が常態的な時に、揚場及び保管能力と、その管理運営に関する問題が再検討をせまられる。

例えば昭和37年7月の海運白書において全国的に不足せる船について次の如く述べている。

船混みの著しかった6大港において、港湾運送用施設のうち最も不足の現象の表面化したものとしてはしけがある。36年のはしけ運送量は全国で6917万トン、うち6大港で5333万トン（前年対比14%増）となっているが、はしけ不足の原因となったのはいわゆる倉はしけも増加の一因となっているが、はしけ運送量の急増に対して、はしけ増強が追いつけないことにあった。はしけは戦時中、一時200万トン前後の保有があったいわれているが、戦後あまり省みられることなく、その整備が十分に行なわれなかったため、36年3月末現在で保有量は全国で、121万トンにとどまり、しかもその大半が戦時中に建造された老朽はしけとなっている。これに対し主要港では、入港船舶量の増加に見合う岸壁及岸壁上の上屋の整備が遅れているために沖荷役にかなり依存していること、ならびにスクラップ、鋼材等は川や運河を水路はしけで運ぶ方が有利な貨物が多いことなどから、はしけ運送需要はなお増加の傾向にあり、このような需給のアンバランスが生じて36年に深刻な滞船滞貨を招く一つの要因となったものである。このようなはしけ依存の状況は今後もなお続くと予想されるので、この増強をはかる必要があるが、37年度より特定船舶整備公団が資金運用部資金5億円の借り入れによって、はしけの整備を行なうこととなった、と。

Ⅵ 解の増強策

昭和33年には13万トンの解があったが、貨物不足により解料のひき下げ、貨物の奪い合いが起り、業者は共倒れになるとして建造を見合わせたものである最近では、解不足より建造抑制を解除し、その奨励策を講じているが、乗組員の不足や倉解になるための採算の点などから建造を見合わせるものも多い。

最近における解の建造費は木材の価格の高騰によって、鉄解の建造費と大差ないくらいに高くなり、修理費もこれと同様に騰貴している。解の所有者は資金的に極めて弱少であるから、低利の融資で補助を行なうことが重要な施策となるであろう。企業ベースにのらない処の採算点の問題もさることながら、融

資の点で舩の増大ができなかった。だから、根本的には中小企業である舩業者にペイするだけ舩を造らして融資すると云う形である。しからざれば、過去の償却済のはしけを運用することによって、僅かずつ拡張していく外はなく、当面の需要の増大に対処することはできない。

融資の形で現在行なわれているものは次の如きである。

港湾管理者による舩建造の助成、例えば東京都では1億5千万円をはしけ建造のために融資し、1万5千トンの舩の建造を助成し、横浜市では、市の資金を市中銀行に予託し、これを見返りとして銀行から業者に資金を融資させる等の方策をとっている。

又開銀融資による舩の建造があり、年度当初より11月までに約5万トンが自己調達資金で建造されているが、その外に開銀資金により3万2千トンを建造する予定がある。その他、中小企業金融公庫に約5万トンの新造の申請をしている。

この外、特定船舶整備公団の資金補助による舩増強策がある。

本年度は、六大港分として曳船・舩合計約120隻を、来る10月末起工の予定で、阪神両港で、この中約4割(約50隻)程度が割当てられる事になっており、現在申込受付中である。神戸港においては、舩は230トン型(D/W)、曳船は180馬力型が建造される事になっている。

応募の対象となる業者は、港湾運送事業者で、六大港において、港湾運送事業法により、一般港湾運送事業又ははしけ運送事業の免許又は登録をうけていること、港運船の建造が緊要であること、及び港運船の建造に必要な資金の調達が困難であることを要件としている。

公団の建造費補助(分担)方法は、舩については工事請負額の7割、曳船については建造工事請負費と建造利息との合計額の7割を限度として、公団が負担する。建造港運船は、公団と事業者との共有とし、建造費の分担額の割合で、公団及び事業者がそれぞれ持分をもつこととする。尚、事業者は同公団に対し

使用料として公団分担額の9割に対する減価償却費と未償部分に対する利息の合計額を支払う事となり、一般融資の形式とは異なるものである。

共有期間は、共有の日から舩にあっては12年、曳船にあっては16年とする。共有港運船は、事業者が使用管理し、それにとまう収益、費用その他一切の責任は、事業者に帰属し、公団に対する使用料の確保、損害補てん等のため、共有事業者は共同補償の責に任じ、共有事業者の負担において共有港運船を保険に付する等の措置を講じなければならない。

共有港運船の使用料は、公団持分額から、十分の一を控除した残額に対する減価償却費に担当する額と未償却部分に対する利息に相当する額との合計額とする。減価償却費に相当する額は、原則としてはしげにあっては12年、曳船にあっては16年を耐用年数として定額法により算出した額とし、利息に相当する額は、未償却部分に対し、年8分7厘の率で算出した額とする。使用料は月払いとし、公団の別に定めるところにより、毎月25日までに払込むものとする。この建造希望者の公募は、37年8月9日を締切として行なわれているが、その成果が期待される。

第3節 舩回漕業の経営

先ず舩業者の種類を見ておこう。

(イ)自営舩 自己の舩を所有してステベドア・船会社・乙仲業、その他の海運貨物の荷扱店・荷主等の需要に応じ、一定の貨物トン数に応じた舩を回漕して積取り、本船又は物揚場等一定の場所へ運送して、所定の運賃をうるもの。

(ロ)社舩 船会社専属のステベドアが舩部を設け、所属船会社の船舶に対する貨物の積込又は取卸を一手でひきうるもの。船会社専属店の保有舩と、賃貸借又は歩合制度によって自営舩から提供されたものもある。

(ハ)自家舩 貨物の荷扱店、乙仲業が他事業の舩ではなく、自家の舩を所有し運用するもの。時に貸舩をし、自営舩と同様舩回漕を行なう。

(ニ)貸舩業 専ら賃貸しを業とするもの。船会社や荷主と直接取引関係がなくて、ステベドア・荷扱店や乙仲業を相手に期間・貨物の種類・運送範囲等の条件並びに貸舩賃（備船料）を取極めて舩を提供している。又自営舩が業務閑数の際臨時に他の舩業者や荷扱店等に賃貸する場合もある。

舩回漕業でも他の港湾運送事業と兼営関係にあるものが多い。神戸港において舩運送事業に従事している会社81社について見ると次の如くである。

1. 普通一般港湾運送事業者に包括されているもの。19社全部が舩運送業を行なう。
2. 特定一般港湾運送事業者7社も舩運送業を行なう。
3. 一般港湾運送、船内荷役及び沿岸荷役事業との兼営 10社
4. 一般湾港運送業及び船内荷役業との兼営 2社
5. 一般港湾運送と沿岸荷役業との兼営 8社
6. 一般港湾運送事業と兼営 16社

7. 沿岸荷役事業と兼営 5社

8. 廻船専業 40社

したがって、廻船専業を考察する場合、廻船専業を経営の主力とするものと、しからざるものを区別する必要がある。廻船専業を主力としているもので、兼業をもつものも多く、陸上小運送や倉庫業を行なうものがある。廻船専業を専業としているものは、その経営規模が小さく、又廻船専業者はその設立が比較的最近のものが多い。

廻船専業の資本金額別事業者数に関する一資料によれば第11表の如くである。

廻船専業の資本金構成に関しては、他の港運事業即ち一般港湾運送事業、船内及び沿岸荷役業に比較すれば薄弱で、大部分が中小企業である。この表からも、大部分が1,000万円以下の零細企業であると考えられ、資本蓄積は不十分である。資本金の多いものは一貫元請作業を行なう会社である。ここにも、港運業の後進性がみられ、その経営は安定していない。

廻船専業における需給の調節は備船によって行われる。廻船専業には短期備船と長期備船（定期備船）とかある。

短期備船とは、荷主の貨物量が自己の保有廻船で賅い切れないうち、同業者間で、手持余裕廻船を融通しあうことであり、長期備船とは、廻船業者から長期に廻船を備い入れて、廻船専業の保有船として、業務上に使用するものを云う。

廻船の長期備船の場合の構成は独航廻船と、その他の廻船の間では相異がある。独航廻船のみを保有する廻船専業は、独航廻船の大部分が長期備船で、船主は大抵、一杯船主か、船主船頭かである。これに対して独航力なき廻船の場合、殆んど全部が自船であり、会社所有の社船である。

港湾運送に従事している独航廻船では、経営主体たる港湾運送業者は一般港湾

第11表

資本金額	はしけ業
1億円以上	3
1億円未満	1
500万円未満	1
100万円 "	6
50万円 "	8
200万円 "	8
100万円 "	2
50万円 "	1
個人経営	3
合計	33

運送業者或は船運送業者で、経営上の関係は木船回漕業者の場合と大体において同様であるが、運賃関係は下請の要素が強く一般に複雑である。船主の大部分は個人船主であって、何れかの港湾運送業者に所属（形式的には傭船）し運輸を委託しているが、下請の段階が多いため、三段階位の下請業者の手取運賃は、元請運賃との運賃差が約40%あるいはそれ以上と云われており、荷主と船主との直結は不可能な条件下にあるのでその抵抗力は小さいと考えられるが、この間の事情は明確でない。

その資本構成や労働者構成から明らかなように全く個人企業的色彩が濃厚であり、船回漕業は大資本の一部門に属しない場合、大資本会社の下請化するとか、兼業ないし多角経営化によって、景気変動に伴う荷動き量変化に対する抵抗力を増し、それに適応する策がとられる。したがって、長期傭船の場合は勿論、短期傭船の場合でもある程度系列が定まっているのが通例である。いま、神戸港における主な系列をみて見よう。

三井倉庫—大正運輸— $\left\{ \begin{array}{l} \text{大三運輸—} \\ \text{山高商会—} \end{array} \right\} \left\{ \begin{array}{l} \text{甲南海運} \\ \text{昭陽海運} \end{array} \right\}$

三菱倉庫— $\left\{ \begin{array}{l} \text{東和海運—} \\ \text{丸菱運輸—} \end{array} \right\} \left\{ \begin{array}{l} \text{広瀬産業海運} \\ \text{興和商会} \end{array} \right\}$

住友倉庫— $\left\{ \begin{array}{l} \text{商船港運} \\ \text{大成海運} \\ \text{斎藤海運—} \end{array} \right\} \left\{ \begin{array}{l} \text{竹本商店} \\ \text{昭栄運輸} \end{array} \right\}$

日本運輸— $\left\{ \begin{array}{l} \text{昭陽海運} \\ \text{住福運輸} \end{array} \right\}$

日東運輸—船運輸

ニッケル・エンドライオンズ—日生海運

上組合資— $\left\{ \begin{array}{l} \text{丸和海運} \\ \text{広瀬産業海運} \\ \text{浅野海運} \end{array} \right\}$

丸神海運— $\left\{ \begin{array}{l} \text{永寶石炭荷役} \\ \text{竹本商店} \\ \text{昭陽海運} \\ \text{尼鉄海運} \end{array} \right\}$

日本通運—西日本埠頭海運

日新運輸倉庫—日新港運

千代田海運	—	{	山根運輸 広島海運 興和商会
尼崎港運	—	{	船運輸 昭陽海運 日新港運 豊洋海運
篠崎倉庫	—		広島海運
渋沢倉庫	—		昭陽海運
尼鉄海運	—	{	丸神海運 山高商会 豊洋海運
国際運輸倉庫	—	{	広瀬産業海運 昭陽海運 永宝商会 船運輸

かかる系列によって、荷動き量に波動がありそれに対処する一つの方策として、船運送事業においては、自社保有の船（自己所有の船と備船による船）と仲間船（同業者の協力応援）或は下請による船を併用している。その結びつきも、第一次下請までは系列がかなりはっきりしているが、二次、三次に至るにしたがい、結びつきはうすく、需要を求め移動する。

ちなみに昭和35年8月現在の船の保有勢力は次の如くであった。

上組合資	社船	53隻	8,490トン	}	130.60トン
	用船	3隻	840		
協力会社	丸和海運	社船12	1,950	}	
		用船15	1,780		
日本運輸	社船	5	725トン	}	7,330トン
	用船	23	3,340		
協力会社	昌陽海運	社船 4	1,020	}	
		用船 12	2,245		
日東運輸	社船	4	935トン	}	6,705トン
	用船	10	1,840		
協力会社	船運輸	社船 13	2,380	}	
		用船 6	1,550		

三菱倉庫 社船	19		2,800トン	}	5,530トン
協力会社 丸菱運輸 社船	3	550			
用船	12	2,180			
住友倉庫 社船	18		2,330トン	}	3,910トン
協力会社 斎藤海運 社船	1	450			
用船	10	2,140			
大成海運 社船	5	730			
用船	4	690			
大同運輸 スクラップ解	32		7,930トン	}	8,430トン
用船	4		500		
大正運輸 社船	46		7,400トン	}	13,820トン
協力会社 大三運輸	28		6,420		

以上で明かなように、1万トンをこえる解船腹を運航しうる態勢にあるのは大手に限られ、それに系列化して、中小解業者が従属する。しかもその結びつきは第一次下請位までは明確であるが、二次、三次となるにしたがい結びつきは不明確になる。この事は逆に云えば、二次或は三次下請の船主は需めに応じて仕事にありつく形のものが多いと考えられる。むしろこのような業態をとることによって、一見無政府的混乱の中に、系列化と傭船を通し有無相通じているものと考えられる。これが又危険分散の形でもある。荷動き量活潑な場合には解を求めて、とくに系列を辿って傭船せられ、需要を充足し、荷動き量の減少と共に結びつきはなくなる。

このため、多数の典型的な海上小企業たる解業者は不況にさいしては、大きな打撃をうけるのが常であった。このため経営の安定のためには常時大手会社の系列下にあることが必要となるだろう。

解は造船技術上から見て、急速に補充することは不可能であり、又他港よりの曳船による供給も無理であるから、荷動き量が急増すれば解回漕料は急騰する。逆に、解は使用目的が限定されており、代替性が乏しいものであるから、不況の際は、手持解の修理もせず、いわゆる「水ばしけ」があらわれる。

あわせて群小企業の乱立から、破滅的な競争が行われ、荷主の争奪戦が展開され、殊に、料率原価の中、労務費の比較的少ない舁回漕料において殊に甚だしく料率の切り下げが行われ、極端なものは統制額の40～50%以下に下る状態があったと云われる。

このような需要の増減による変動はさけられず、従って経営上も不安定であって、多くの企業では資本蓄積も十分でなかったと考えられる。

第4節 解乗組員の労働条件

I 解船々夫の雇用関係

第一種——業務者に固定的に従属する労務者（従属とは船主である解船業者と船夫の関係が親分子分制度で、回漕賃を両者が一定の歩合で分割取得するもの）

第二種——業務者と雇用関係にある労務者。

第三種——自営の労務者（自営とは、自ら解船を所有し、直接に荷主より回漕の委託をうけるもの、あるいは、間接に解船業者より委託され、周旋料として一部を解船業者に支払うもの）

一般に雇用関係については、これらの三種に分類されるが、主として第一種のもものが圧倒的であったと推察される。船員の大部分は縁故関係で採用され、船員職業安定所を介しての採用は稀である事が察知される。

とくに個人船主の場合においては、家族船員及び縁故船員が大部分を占め、船主との縁故関係がない雇われ船員は20%程度の如く認められた。縁故船員の相当数は徒弟的關係にある。

II 解回漕における職務

港湾運送事業法にいわゆる解運送事業とは船舶により運送された貨物又は船舶により運送されるべき貨物の解による運送の行為を業務とするものである。したがって航行区域は本船←→沿岸、本船←→本船及び陸——陸間に解を航行せしめる。かく、解運送事業は港湾における小運送として貨物運送に従事するものであり、この作業に従事する労働者には次の如きものがある。

1. 汽艇員 独航力をもたない被曳解の場合には、曳船が解船1隻又は数隻

を曳航して貨物運送を行う。汽艇員とは曳船の乗組員のことであって、曳船1隻について、船長、機関長、雑役夫各1名、3名を最小人員として、平均4名程度が乗船している。曳船乗組員の仕事は空舢或は貨物を積載した舢を、舢溜り——本船、本船——本船、本船——埠頭、埠頭——舢溜り、揚河岸——揚河岸の間を舢を曳航することである。これに附随して、曳船が舢溜り又は本船荷役地等に繋留し、曳航の準備をする繋留作業及び修理作業がある。

2. 船夫（船頭） 舢の乗組員を云う。舢の航行、舵取り、貨物積載準備、積荷の保全等に従事する外、舢の管理保守に任ずるものである。通常船内に家族と共に居住しており、女子の従業員は大部分が舢船夫の妻女であり、他に比較して多い。通常甲板員（助船夫）として船主より給料をうけている。舢に船夫の妻女を乗船させることにより、船主としては、舢の整備が行き届き、行動が迅速となるのでこれを歓迎し、又舢船夫も家庭が分離するための経済的負担がなくなるので、この形がひきつづいて行なわれる。乗組員の人数は通常170トン未満は1名、300トン未満は船夫1、見習1、300トン以上は船夫2名を標準とする。

3. 船差 舢を能率的に運営するために、会社事務所との連絡を緊密にし、舢たまり、本船、埠頭等の作業現場を巡視するものである。その巡視に当っては交通艇を利用する場合が多く、舢50隻について2名乃至3名の船差がおかれるのが普通である。

由来、舢乗りの中に三つの階級があり、(1)は船差、(2)は船子、世話人、(3)は平人（ヒラ）である。船差は最高の階級で、資本家である親分に次ぐもので、平人から船子世話人を経て船差へと階級が上っていく。概ね親分と仰ぐ回漕店に勤め、荷物の振当てから、平人である舢乗りの労働条件や利益分配に関することを司り、またこれらの乾分の監督や荷物の蒐集に奔走するなど常に陸上にあって大切な仕事を受持つ。したがって、この船差は一流の回漕店でなければ使用できず数も少ない。

船子世話人は、平人で解乗りから仕上げたもので船差の下にあって、平人を監督する者であり、平人は親分である回漕店主に従属し、船差や船子世話人の下にあって働く一般の解乗りである。(草間, 水上労働者と寄子の生活10-11頁)

解回漕業の労働構成は、常傭が大部分であり、臨時雇は殆んどない。これは解扱上において専門の知識と技能を要するため、船内及び沿岸荷役の如く、水増的労務者や、下仕事のための労務者を、自由労働者の中から一時雇入れるようなことはしない。

もとより、港湾関係の船舶の稼働は極めて不規則であり、始業、終業の時間が一定せず、又航行区域は他港までの事もあり、常に天候その他の自然的条件にさらされながら作業をつづけなければならない。作業終了が深夜となる場合など、帰宅し休養することもできず在船をやむなくされる。すなわち、解乗組員が拘束時間も長く、過重労働を行なうことは容易に推察される。

Ⅱ 解乗組員の賃金体系

かつては、封建的労働関係によって、賃金等基本的労働条件はきわめて劣悪であった。解船々夫についてみれば、船主と船夫は、親分子分の関係にあり、親分は子分の生活を保証し、その安定をはかるため仕込制度をもち、温情のもとに行なわれた時代があった。又仕込額契約の際、付随条件として歩合制による所得分配率が決定されたが、現在では仕込制度の如きはあまり残っていないようである。

従来より、船頭の賃銀は、陸上労働者の一般的賃銀制と異なり、固定給制度によるものは絶無であり、半固定給の日給制度であった。固定給制度の上に歩合計算が行なわれるが、これは解の総稼高を基準として、計算支給されるもので、固定給の如く確定的なものでなく、船腹輻輳し、貨物の移動が活潑なる時は、歩合による収入は高額に上る事があるが、不況時においては加速度的に低下し、企業危険の回避の一手段として労働条件を益劣悪化せしめる。

過去に行なわれていた舢の総稼高を基準にして歩合を計算したのによると、舢の1カ月間における総稼高を基準としてその4割～6割、舢の大小を基準として総水揚の4割5分～6割であった。また、貨物の行き先により、或いは航海を基準とせるもの或いは計算の基礎が明確でなかったものなどがあるが、その方法は紛然雑態であったとは云え、大体において、舢船船夫については総水揚高より先ず天引経費（おそらく店費として）1割乃至2割を差引き、残額の4割乃至5割が船主に帰属し、6割乃至5割が船夫の所有になると考えてよい。

このような歩合給又は半固定給的歩合給という賃銀制度は、経済生活を確保する上から決して当をえたものではなかった。

不景気に至れば、より以上の加速度的な減少率をもって、収入は低下され、仮令、好景氣到ると雖も、収入の増加は、物価の騰貴に、常々先導され、生活の逼迫は原則的に不変であるからである。この制度の最長所は云うまでもなく、採用者の利潤搾取の上のみ認められるだけで、被使用者にとっては稍もすれば、過労と萎靡に沈淪せしめらるる不安が頗る濃厚である。（神戸市社会課：神戸港内における舢乗組員並びに其の家族の生活状態調査）

一報告書によれば、当時の労働者の所得は結局労働力の価値以下のものであり、子分の生活を安定せしめる所以のものでなく、却って労働条件を極端に低下せしめた原因の一つであると述べている。

この外、就労に際し、特殊の該当事項——碇泊の延引、寄港の頻繁等——の発生に対し、随時支給される臨時収入としての割増し、或いは実物給与として厚司、或いは世帯道具を支給するなどが行なわれたが、傷病に対する保証も十分であるとはいいがたく、退職手当の支給に関しても規定が整備されていなかった事を思えば、温清のかけに、労働者搾取の形ができていたと考えられ、このような従弟制度の遺物は須らく廃止さるべき運命にあった。彼らがつ、唯一の封建的色彩も遠からず、近代労働者たる自覚の上に抹殺されなければならない。陸上労働者が、全般的氣運として、着々組織労働者としての威力のも

とに、労働条件を向上せしめ、労働時間の確定、標準賃銀の決定、退職金等に労働者の権力を守るための、労働力を再生産するに必要な賃金を確保するための日常闘争を展開し、着々その地歩を固めて行っている反面において、この時流から隔絶し、独り取り残されたかに見える窮状にあったのが船頭である。不定時労働、歩合制度による収入の不安定、退職給与金、又は公傷保証制の不備等の存在がそれを示すのである。

現在、神戸港において就労している解乗組員についても、尚相当数がこのような雇傭関係賃銀関係をもつのではないかと思われるが、その間の事情は必ずしも詳らかでない。

大手の港運会社に所属する解乗組員については、労働組合の結成と共に、組織労働者として、漸次近代的な賃銀体系が採用されており、大手の港運会社ならびに通船会社28社と全日本海員組合との間には労働協約が締結されている。

海上賃金体系として、月額で定める賃金は基準内賃金と基準外賃金にわかれている。

1. 基準内賃金 これは乗組員について月額が略固定しているものであり、乗船勤務中きまって支給する賃金を云う。本給を含めることは勿論であるが、その以外では家族手当、乗船手当（職務手当）を含める外は必ずしも一致せず、生計手当、職務手当などが加算される場合がある。

(1) 本給の決定には、職別最低初任本給が定められており、船員の採用又は上位職に任用する場合、第12表に定められた金額を下廻る事は許されない。本給の定め方は、年齢別初任給と実務経験給の合算額によって決定されるのが通常であり、各社によって適当に定めているようである。

(2) 勤務手当 本給額、勤続年限に応じて加算され、大体本給の2割～5割程度と考えられる。

(3) 生計手当 一部に採用されている。生活費補助のためと思われ、年令の増加と共に累増する。戦後の生活事情の反映と見られる。

第12表

職名	資格		初任額	経験加給	
	経験年数	海技免状		加給額	加給年限
船機長	8年	丙種	14,700円	320円	8年
職長	8年		12,000	240	8年
艇長	8年		12,000	240	8年
員級A	8年		12,000	200	8年
〃B	3年		9,760		
〃C	初任		8,000		

(註) 初任額は資格要件を満たす者に対して適用するものとし、資格要件の経験年数を上廻るものについては超過する経験年数1年毎に経験加給を行ない、加給年限をもってとどめるものとする。

(4) 家族手当 扶養家族を有する乗組員に対して支給する。第1人者以下漸減するが、額は社によって相当開きがあるようである。

(5) 乗船手当 乗船勤務中の曳艇船乗組員に対して支給されるもの。

その一例

(イ) 曳 船

	沿海100馬力以上	平水100馬力以上	平水90~100	平水60~90	平水50~60	平水30~50	交通艇
船機長	6,700円	6,200	5,900	5,500	5,100	4,700	4,500
機関長	6,200	5,900	5,500	5,100	4,700	4,200	
職長員級A		3,200					
員級B・C		1,200					

(ロ) 艇 船

	100トン未満	100~150	150~185	185~200及び機付艇船	200以上	250以上
船長	2,250円	3,000	3,750	4,500	5,250	6,000
補助船員	1,200円					
特殊艇を運航する艇船長に月額800円の特束手当を支給。						

乗船せる艇のトン数、動続年数により定める場合がある。

2. 基準外賃金 時間外手当、航海手当、他港行手当及び船員本来の作業でない作業に従事した場合、若しくは特に困難な作業に従事した場合に支払われ

る手当及び欠員手当を云う。

いわば、作業量の変動に応じて変動する賃金であって、艇船員、曳船の両者を通じて、基準外賃金の諸手当の数が極めて多い。

(A) 曳船乗組員の基準外賃金

(1) 時間外手当 時間外労働時間一時間について、本給を基準として時間外単価が定められる。例えば本給1万5000円にもものでは単価60円と定める。

例

本 給	時間外単価
8,000～9,000	32円
9,000～10,000	36
10,000～11,000	40
11,000～12,000	44
12,000～13,000	48
13,000～14,000	52
14,000～15,000	56
15,000～16,000	60
16,000～17,000	64
17,000～18,000	68
18,000～19,000	72
19,000～20,000	76
20,000～	80

	距 離	船 長 機関長	甲板長 操機長	甲板員 機関員
浦 尼崎 大阪 堺 大津	12.5哩	円 105.00	円 78.00	円 53.00
10哩増す毎に 加算		37.50	28.50	18.80

(2) 宿直手当 徹夜明け、入渠待ち等で不稼動の場合、宿直のため在船するものに対して1日につき100円支給

(3) 他港航海手当 他港への航海に対し、行先距離別に定む。

(4) 修理手当 入渠、修理期間中の船舶乗組員に対して修理手当として、一日につき各船員の時間外手当の2時間分支給

(B) 艇船乗組員の基準外賃金

(1) 航海手当 積トン数の類別に応じて航海手当を定む。440円から1,200円まで。

(2) 他港航海手当 神戸からの航行区分にしたがい、割増が行われる。割増率は航海手当の2割（神戸港防波堤外）～2.5割（和歌山）。

(3) 危険品積載手当 航海手当，他港航海手当は10割増。

(4) 滞泊手当

例

滞 泊 時 間	舩 船 長	補 助 船 員
(イ) 自18時～至22時	200円	150円
(ロ) 自22時～至翌朝6時	450	350
(ハ) 自6時～至8時	60	50

(5) 他港滞泊手当

荷舩 差翌日より滞泊手当の2割支給

空舩 揚切り三日目より滞泊手当と同額

(6) 時間外手当 18時以降若しくは8時以前において、航海荷役作業に従事した場合に支給。

(7) 休日勤務手当 休日に作業に従事した場合，1日につき，舩船長300円，補助船員220円を支給。

(8) 船艙清掃手当 舩船が次のような汚損に甚だしい荷物を積載したことによって，船員が丁寧な船掃をした場合，1回につき200円を支給。

ラバー，カーボン，黒鉛，骨粉，生牛皮，セメント，鉄鉱石，スクラップ。

(9) 修理手当 舩船が修理する場合，修理期間中舩船長及び補助船員に対して修理手当を支給する。

			舩 船 長	補 助 船 員
上 架 修 理	神戸における	日 額	250円	130円
	大阪における	〃	280円	210円
舩 修 理	港内港外共	〃	150円	100円

(10) 雑役手当 舩船乗組員が本来の船務以外の作業に従事した場合は，1回

につき180円支給。

(11) 船住手当 船長及び補助船員が船内居住をしているとき1カ月500円支給。

ただし、独身者と家族同乗の場合とは異っている。

(12) 大型船独乗手当 185トン以上の船長が欠員のため、船長が独乗した場合には次の支給がある。

185トン以上200トン未満 月額3,000円

200トン以上の船長 月額4,000円

この外、自力運航手当、或は基準外賃金等の合計が基準内賃金の1割5分にもたない場合その差額を保証給として支給する場合がある。

(定期昇給)

毎年一回の昇給額を定め、昇給額は勤務期間一年につき、例えば右表の如く定め、勤務期間一年未満の者は日割計算で減額できるようにす

職名	海技免状	昇給額
船長・機関長	丙種	640円
船長・職長		480円
員級A		400円
〃B		320円
〃C		320円

る。昇給制度については個人船主の場合は殆んどみられない。

これによって大雑把な推定を行えば、本給は、最低限の規定からみて経験20年位で、1万5000円～1万6000円であると考えられるから、基準内賃金の他の諸手当を含めて2万5000円～3万円程度、と推定される。しかし、手当の体系が各社で異っている関係上必ずしも正確を期し難い。

基準外賃金は、船の回転率によって増減することは当然で、回転数の大なるほど多額である。通常回転率を、3.5～4回を考えれば基準外賃金は、大雑把に基準賃金の30%から40%であると推定される。したがって、中堅層の船長夫の収入月額、大体4万円乃至5万円位と見ていいようである。この点から見れば、船住を基準とし、生活条件の不利を克服する不利を偲びつつある状態から見て、割合に経済的な余裕が外見上はみられるようである。港湾荷役労働

者職種別賃金を見ても船夫は、港湾関係労働者では上位にある。

由来、船夫は自己の肉体の労働力を所得源泉とし、未組織労働者として労働組合にも頼れず、住居事情は窮迫し、歩合制度等のため収入の変動もあり、災害の補償も定まっていない身分である。しかも、金一封を餞別に、例えば故山に帰って渡し船の船頭に余生を楽しむために、或は何らかの金を求めて将来の生活維持を計るために、むしろ自ら進んで現在の困窮生活に甘んじている彼等である。今も尚その伝統は根深くうけつがれている。稀れにはアパートなど建設して資金の運用をはかるものもあると云う。このように、組織労働者としての労働条件が改善された今日にあっても、彼等の生活条件においては本質的

第13表 港湾荷役労働者職種別賃金

	定 額 制				請 負 制			
	推計労働者数	1人1月平均実働日	1人1日平均実働時間数	1人1日平均現金給与額	推計労働者数	1人1月平均実働日数	1人1日平均実働時間数	1人1日平均現金給与額
	人	日	時間	円	人	日	時間	円
合計	40,329	20	9.6	922	19,546	20	8.6	914
常用日雇	29,649	24	9.7	967	14,549	24	8.6	949
	10,680	9	9.4	797	4,997	10	8.8	814
ウインチマン	3,363	23	9.8	1,055	914	22	9.2	1,136
常用日雇	3,044	24	9.7	1,065	798	24	9.1	1,158
	319	13	10.2	965	116	14	9.9	985
デッキマン	1,788	23	10.0	1,201	591	23	9.1	1,259
常用日雇	1,591	24	10.0	1,219	526	24	9.0	1,282
	197	16	10.1	1,053	65	12	10.1	1,072
沖仲士	8,980	15	10.2	980	3,271	15	9.3	1,018
常用日雇	4,940	21	10.1	1,065	1,776	22	9.0	1,089
	4,040	8	10.2	876	1,495	8	9.7	933
沿岸仲士	8,368	20	9.2	849	7,826	20	8.4	840
常用日雇	5,712	24	9.3	886	5,871	24	8.3	863
	2,656	9	9.0	770	1,955	11	8.6	771
陸仲士	8,099	19	8.9	778	4,491	20	8.4	856
常用日雇	5,088	24	9.0	811	3,219	24	8.6	900
	3,011	10	8.7	721	1,272	9	8.0	743
船夫	3,706	27	8.9	1,059	1,968	28	8.6	1,071
常用日雇	3,659	27	8.9	1,061	1,967	28	8.6	1,071
	47	13	9.5	901	—	—	—	—

労働省「屋外労働者職種別賃金調査」

変化はないようである。

Ⅳ 船回漕業における労働力供給

神戸港でも、最近漸く船新造の気運が、融資政策などもあって高まっているが、船内労働者と共に船頭の不足の問題が焦眉の急となりつつある。

船の乗組員は、船が平水区域雑種船であるから、特に免許状の必要がなく、航行及び扱い方の技術は専ら家庭教育ないし徒弟教育に依存している。したがって港内における航行、碇泊の安全のためにも、適当な教育を組織的にあたえる事は船回漕業経営上必要であり、又希望もされている。

船船夫の出生地からその供給源をみれば、現在もなお広島県、香川県、兵庫県及び岡山県出身者によって殆んど独占されていると云ってよいであろう。しかもこれらの地域でも、以下の地方の局限されるようである。

広島県

安芸郡——江田島、下蒲刈島、上蒲刈島、倉橋島、渡子島
佐伯郡——三高村、沖村、深江村、大柿村、飛渡瀬村

香川県

仲多渡郡——佐柳島、高見島

兵庫県

淡路島——福良、由良町

岡山県

小田郡——神島、真鍋島、北木島

この地方的に局限される理由は、船頭は一種の素質を必要とする熟練労働者であって、陸上労働者の如く、簡単に技術的達成の域に到達し容易に就職の機会をうるものとは異なっており、多分に固定性を有するからである。しかも船はその隻数において、陸上の如く雇傭人員の急激なる増減現象を示さず、近時の経済の急激なる成長の如き場合は例外として、平時においては一定の飽和状

態を保持している。したがって異動に伴う新規労働力の補充等は、陸上の如く必ずしも急速と大量とを必要としない。かくて、その供給源も殆んど前記地方に限定され、親方の手紙をもって最熟練なる船頭を選択しうるのである。

現在、依然として、船夫が乗組む場合、舩の積載貨物と舩そのものの保安全管理の点から、舩内居住の場合が多く、ために最近においては、船夫希望者が少なく、労務の面からも問題になっている。

又船夫の平均年令も高く、50才に達すると云われている。

このように、船夫と舩そのものの両面から運航費の高騰を来しているのが現状である。

現在は、船頭の子弟であっても、中学或は高校を卒業するや否や伸長しつつある他の産業界へ進出するものが殆んどで益々労働力不足が著しい。とくに、生活環境或は結婚問題などによって、陸上諸産業の成長と共に離職するものも多いと考えられるのである。

第5節 船回漕料の原価計算

I 計算例：雑貨

昭和36年における某社の船回漕料原価計算を雑貨についてみれば次の如くである。

基礎資料：

- | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|----|----|---|-----|
| 1. 月間取扱トン数 | 19,500トン | | | | | | | | | | | | |
| 2. 一ヶ月航海度数 | 5航海 | | | | | | | | | | | | |
| 3. 所有船隻数 | 40隻 | | | | | | | | | | | | |
| 4. 所有船腹 | 1隻平均130トンで計5,200トン | | | | | | | | | | | | |
| 5. 積載率 | 75% | | | | | | | | | | | | |
| 6. 使用引船 | 3隻(1隻20トン75馬力) | | | | | | | | | | | | |
| 7. 使用通船 | 1隻(3トン20馬力) | | | | | | | | | | | | |
| 8. 労務者数 | <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>解船員</td> <td>40名</td> </tr> <tr> <td>助船員</td> <td>5名</td> </tr> <tr> <td>引船船員</td> <td>12名</td> </tr> <tr> <td>通船員</td> <td>2名</td> </tr> <tr> <td>船差</td> <td>4名</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">計</td> <td style="border-top: 1px solid black;">63名</td> </tr> </table> | 解船員 | 40名 | 助船員 | 5名 | 引船船員 | 12名 | 通船員 | 2名 | 船差 | 4名 | 計 | 63名 |
| 解船員 | 40名 | | | | | | | | | | | | |
| 助船員 | 5名 | | | | | | | | | | | | |
| 引船船員 | 12名 | | | | | | | | | | | | |
| 通船員 | 2名 | | | | | | | | | | | | |
| 船差 | 4名 | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 63名 | | | | | | | | | | | | |
| 9. 職員数 | <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>幹部</td> <td>2名</td> </tr> <tr> <td>一般</td> <td>13名</td> </tr> <tr> <td>雑役</td> <td>1名</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">計</td> <td style="border-top: 1px solid black;">16名</td> </tr> </table> | 幹部 | 2名 | 一般 | 13名 | 雑役 | 1名 | 計 | 16名 | | | | |
| 幹部 | 2名 | | | | | | | | | | | | |
| 一般 | 13名 | | | | | | | | | | | | |
| 雑役 | 1名 | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 16名 | | | | | | | | | | | | |
| 10. 船船船価 | 1トン当り 18,000円として 9,360万円(40隻分) | | | | | | | | | | | | |

11. 引船船価 馬力当り6万円として 1,350万円(3隻分)

12. 通船船価 馬力当り42,500円として 85万円(1隻)

この基礎資料をもとにして原価を算出すると以下の如くである。

A 運航費 船運航によって直接発生する費用であって、大別して、労務費及び船舶費に分けられる。

1. 労 務 費

この構成内容は、給与及び福利費よりなる。

給 与 内 訳

(1) 船 員

賃 金 船 員 25,500円

補助船員 12,000円

諸手当 一人当り 5,000円

退職金 一人当り 1,800円

として計算すれば トン当り 71.08円

(2) 引 船 船 員

引船には、船長、機関長各7名、水夫2名が乗船する。

賃 金 船 長 27,500円

機関長 26,400円

水 夫 17,600円

諸手当 5,000円

退職金 1,800円

として トン当り 17.89円

(3) 通 船 船 員

船長1名、助手1名乗船

賃 金 船 長 22,500円

助 手 10,000円

	諸手当	4,500円
	退職金	1,400円
として	トン当り	2.27円

(4) 船	差	
	賃金	33,000円
	諸手当	5,000円
	退職金	1,800円
として	トン当り	8.16円

以上給与合計をトン当りに換算すれば、トン当り 99.40 円となる。

2. 福利費

(5) 法定福利費

健康保険	賃金総額の3.15%
失業保険	賃金及び諸手当の総合計額の0.7%
厚生年金	賃金総額の1.75%
労災保険	賃金及び諸手当の合計額の1.6%

この計算によって、トン当りの法定福利費を算出すれば、5.95円となる。

(6) 一般福利費 1人当り

一般厚生費	250円
医療衛生費	30円
港湾厚生施設分担金	1.25円(トン当り)
これに医療費、休業補償費を含めて	
トン当り	2.74円

以上を合計して労務費はトン当り108.09円となる。

2. 船舶費

次に運航費の中、船舶費に属するものを見よう。

(1) 修繕費

年間の解、引船及び通船の船価総額の4%を見積り、その1カ月分を求め、トン当りで計算すると、それぞれ、16円、2.31円及び0.15円となり、合計18.46円となる。

(2) 船用品費

解、引船及び通船の合計額トン当り 14.83円。

(3) 燃料費

引船3隻分、225馬力について、重油消費を1時間1馬力当り0.3立、1日当り走行時間3.5時間、25日稼動とする。軽油及び重油の使用量のうち重油を10%として、1立当り単価を15円、29.4円、及び55円として算出すればトン当り7.10円となる。

通船一隻について、馬力当り同量の使用量とみて算出すればトン当り0.63円

(4) 保険料 次の如く計算される。

$$\text{解} \quad 93,600,000 \times \frac{1}{2} \times 0.8 \times \left(\frac{4}{100} \times 0.8 \right) \times \frac{1}{12\text{月}}$$

$$\text{引船} \quad 1,350,000 \times \frac{1}{2} \times \left(\frac{225}{100} \times 0.8 \right) \times \frac{1}{12\text{月}}$$

$$\text{通船} \quad 850,000 \times \frac{1}{2} \times \left(\frac{3}{100} \times 0.8 \right) \times \frac{1}{12\text{月}}$$

この計算で、トン当り保険料を算出するとそれぞれ、5.12円、0.52円及び0.04円、合計5.68円となる。

(5) 償却費

解及び通船については8カ年償却

引船は12年償却

船価の9割について年等額償却

これをトン当りで計算して、45円、4.33円及び0.41円で計49.74円

(6) 固定資産税

船価の $\frac{1}{2} \times \frac{2}{3} \times 0.014$ の年額を1カ月分で計算して、2.15円

(7) 船側費

トン当り 10円

以上の船舶費項目を合計して、船舶費総額は108.59円、労務費108.09円を合計すると、運航費総額はトン当り216.68円となる。

さらに一般管理費として、人件費及び物件費を含めて、原価総額はトン当り52.78円となる。

3. 運航原価（1トン当り最終単価）

結局、運航費及び一般管理費を含めた原価は269.46円となり、これに対して、適正利潤として最終原価の6%を加算する。すなわち $269.46円 \div (1 - 0.06) = 286.66円$ が舁の1トン当り最終原価となる

Ⅱ 沖荷役と維繫本船直積の比較

次に雑貨を基礎にして、輸出貨物について、上屋入りより維繫本船直積の場合と、上屋入りより舁取り沖荷役の場合を比較し、船積一貫元請料金に占める舁回漕料の地位を明らかにしてみよう（第14表）

第14表 雑貨における舁取沖荷役と維繫本船直積の比較

項	目	単 価	算 出 基 礎
1	沿岸荷役料 上屋搬入	155.00円	基本料金
2	” 仕 訳	13.95	$155 \times 30\% (\text{仕訳料率}) \times 30\% (\text{扱量})$
3	” 夜間割増	7.75	$155 \times 50\% (\text{前夜}) \times 10\% (\text{扱量})$
4	” 待 機	4.38	$\text{夜}175.00 \times 10人(2庫) \times 1時間 \times 10回 \div 4,000$
5	検 数 料 荷 受	33.00	基本料金
6	” 夜間割増	1.65	$33.00 \times 50\% (\text{前夜}) \times 10\% (\text{扱量})$
7	” 夜間待機	3.00	
8	沿岸荷役料 拼替及看貫	51.15	$155.00 \times 110\% (\text{拼替}80\% + \text{看貫}30\%) \times 30\% (\text{扱量})$
9	” 夜間割増	5.12	$51.15 \times 50\% (\text{前夜}) \times 20\% (\text{扱量})$

10	"	待機	8.18	昼 130.00×6人(2庫)×1時間×15回÷4000 =2.93 夜 175.00×6人(2庫)×1時間×20回÷4000 =5.25
11	"	上屋搬出 解積	直積 185.00	基本料金
			沖荷役 155.00	
12	"	夜間割増	直積 36.08	昼 185.00×50%(前夜)×15%=13.88 夜 185.00×120%(後夜)×10%=22.20
			沖荷役 19.38	155.00×50%(前夜)×25%(扱量)
13	"	待機	直積 39.69	昼 130.00×10人×5時間×15回4000=24.38 夜 175.00×10人×5時間×7回4000=15.31
			沖荷役 8.75	夜 175.00×20人(2庫)×1時間×10回÷4000
14	"	距離増	24.75	33.00(10米)×(80米-30米)×15%(扱量)
15	検数料	上屋搬出	33.00	基本料金
16	"	夜間割増	直積 6.44	33.00×50%(前夜)×15%=2.48 33.00×120%(後夜)×10%=3.96
			沖荷役 4.13	33.00×50%(前夜)×25%(扱量)
17	"	待機	3.00	別掲料金
18	"	本船渡	33.00	
19	"	夜間割増	直積 6.44	33.00×50%(前夜)×15%=2.48 33.00×120%(後夜)×10%=3.96
			沖荷役 15.11	33.00×50%(前夜)×22%(扱量)=3.63 33.00×120%(後夜)×29%=11.48
20	"	待機	4.00	別掲料金
21	船回漕料	船回漕	280.00	基本料金
22	"	夜間割増	63.84	沿岸 280.00×30%(夜間料率)×25%(扱量前 夜)=21.00 本船 280.00×30%(夜間料率)×51%(前後 夜)=42.84
23	"	空トン分担	19.60	船腹 最低率 実際積量 280.00×(130トン×60%-50トン)×10回 ÷4000
24	"	滞船料	14.98	最低率 実際積量 280.00×(130トン×60%-50トン×10回+ 4000トン)÷4000トン×50%
25	"	解警備料	9.07	夜 2,720.00(1人)×1夜÷300トン
		小計	直積 654.58 沖荷役 970.79	

26	事務処理費		483.24	
		合 計	直 積 1137.82 沖 荷 役 1454.03	

計算の基礎は、沿岸荷役料金表、検数料金表の適用条項によって行われている。ここでは解回漕料について述べよう。

1. 解回漕料（第14表21）は、はしけ回漕料金表における基本料金。
2. 夜間割増（第14表22）

(1) 沿岸における夜間

沿岸荷役実績によれば、総扱いトン数3,614,570トンの中、日中取扱トン数2,625,718トン（72.7%）前夜、626,079トン（17.3%）、後夜が362,773トン（10%）を将来合理化により25%にする。

(2) 本船における実績（昭35.6.20～昭36.5.20）

	日 中	前 夜	後 夜	計
ト ン 数	2,322,001	1,021,916	1,364,427	4,708,344
%	49.3	21.7	29.0	100

過去の実績は、前夜22%、後夜29%、適用条項3.(5)に夜間17時から、翌日7時まで荷役の場合は、基本料金の3割増とする。

3. 空トン分担（第14表23）

月末月初は特に解が不足し、解積貨物のトン数に適合した解は入手困難な場合が多く、又荷口が小さい上に最近の船型大型化も一つの要素である。小口貨物にして、1はしけ船に満たない貨物の最低料金は当該貨物に、使用はしけ船腹トン数の6割を乗じた額とする。（適用条項2—(6)）

4. 滞解料（第14表24）

解を本船側に着けても、荷役人夫不足のため、不荷役となる場合が多い。

はしけ滞船料金は次の如く定められている。

(滞船料金の計算は、はしけ回漕料金計算トン数による)

起 算 日			日 数 別	料 金 額
輸 移 入 (本船取)	港内河川一円 及び他所行	揚河岸着日を含み 3日目から	1トン 1日につき 最初の5日間	28円
輸 移 出	(本 船 積)	積河岸着日を含み 4日目から		
陸 地 間	積 河 岸 泊	積河岸着日を含め 2日目から	次の5日間	40円
	揚 河 岸 泊	揚河岸着日を含み 3日目から	以 後	50円

この表から沖荷役と維繫本船直積との比較すると、上屋搬出船積の沿岸荷役料、夜間割増の直積の場合との相異を除けば、沖荷役によってとくに付加される船回漕料が両者の差額の主なものである。船回漕料は、事務処理費を除いて沖荷役のコストの約30%を占める。当然のことながら直積の方が、船回漕が介在しないだけに、より原価は小である。

第6節 貸船業を中心としてみた港湾運送

前述のように、船回漕を自営するものではなく、船会社や荷主と直接取引関係がなく、ステベドア・乙仲乗を相手として貸船賃を取極め船を提供している。神戸港における貸船業の地位は重要である。

神戸海運局管轄下の港湾事業者（ステベ・乙仲船等）

103社の保有船腹

はしけ 981隻 178,365トン

引船 111隻 10,706馬力

独航船 325隻 25,201隻

外に、免許指導中の会社 5社

はしけ 50隻 1,000トン

独航船 70隻 2,000トン

引船 1～2隻 150馬力位

貸船業者（貸船部会員） 25社

主として ステベ系列のもの 15社

昭陽海運	はしけ31隻 7,400トン	引船 2隻
日生海運	11隻 1,970トン	” 1隻
大三運輸	はしけ45隻 10,010トン	独航船 4隻 250トン
甲南海運	11隻 2,000トン	引船 1隻
永宝商会	7隻 1,720トン	” 1隻
船運輸	20隻 4,400トン	” 1隻
丸武回漕店	12隻 2,640トン	
日新港運	5隻 1,020トン	” 1隻 独航船 2隻 80トン

広瀬産業	20隻 3,480トン	引船 1隻
内外運輸	18隻 3,675トン	〃 1隻
丸菱 〃	16隻 3,630トン	〃 1隻
大成海運	13隻 2,510トン	〃 1隻
斉藤海運	11隻 2,330トン	〃 1隻
広島 〃	13隻 2,815トン	
竹本商店	12隻 2,390トン	独船艇 2隻 120トン

15社合計

はしけ	245隻	51,990トン
引船	12隻	
独航艇	6隻	330トン

主として乙仲業系列のもの

丸和海運	はしけ30隻 4,595トン	引船 3隻	独航艇 7隻	450トン
丸増海運	8隻 1,140		〃 13隻	810
日新運輸	はしけ20隻 2,405トン	引船 2隻	独航艇 6隻	290トン
三友港運	18隻 2,610	2隻	13隻	615
光海運	13隻 1,880	1隻	3隻	190
明和海運	12隻 2,140	1隻	12隻	1,995
神戸回漕(山陽)	5隻 960		4隻	1,550
山根運輸	4隻 1,120	1隻		
昭栄海運	5隻 750	1隻	12隻	500
住福運輸	2隻 350		5隻	300

10社合計

はしけ	117隻	17,950トン
引船	23隻	
独航艇	81隻	5,040トン

貸船組合員の保有船腹

はしけ	362隻	69,940トン
引船	23隻	
独航船	81隻	5,040トン

既述の如く需要の変動に直接対処し、ステベドア・或は乙仲業に従属して、その危険分散を可能ならしめているのが貸船業であると云える。その勢力は神戸港においては強大であって、前記の如く7万トンに及び業者も堅実なものが多く、むしろ神戸港港湾船回漕業の主体をなしているのである。

これらの会社の主要なものは荷動き量の波動性に堪えるため、どこかの会社の系列下に入っており、しかもその専属の数が大なるほど、或は経営基盤強固なステベ業者・乙仲業者に従属するほど経営は安定し、利潤もあがる事になる。したがってステベ・乙仲業者は、むしろ常時船を保持する事は、貨物が少い場合船滞船料が高み、船の修理や保険料は著しく高率でしかも海難による損失が大であるため、むしろ免許をうるための手段として船を保有しているものが多く、港運関係者は余り船回漕業に興味をもたないというのが現状のようである。したがって、船業者の牽制の意味か或は急場の需要に応ずるため若干を保有し、その他は系列下にある専属船業者に船回漕業務を行わしめ、大体曳船付の場合公示運賃の80%、船のみの場合60%を支払うことによって運航を委託している。

例えばステベ業社5社についてみると大略次の如くであると推定される。

	社船	専属
三井倉庫	3,500トン(大正運輸)	大三運輸(甲陽海運 昭陽海運)
三菱倉庫	2,500トン	東和海運、丸菱運輸
住友倉庫	2,500トン	商船港運、大成海運
上組	9,000トン	専属なしと云われるが漸次専属化 丸和、広瀬産業海運
日本運輸	5,000トン	昭陽海運、住福運輸

したがって逆に貸解船の側から見ればその地位は比較的不安定で、他の港運事業、即ち一般港湾送事業、船内及び沿岸荷役業に比較すれば、零細企業が大部分で、資本蓄積は十分でなく、経営は安定していない。荷動きの閑散な時にも一定の経費の保証を行ってくれるようなステベ・乙仲業者に専属するのでない限り、荷動き量の変動に直接影響を蒙るわけである。しかも法規上では第一次下請による解回漕が原則で二次以下はないものとされているが、現実には二次、三次の下請業者があり、漸次2～3杯の船主、或は独航解に多い個人船主へとうつるとき、大巾な運賃切り下げがみられるようになる。解を空船のまま放置することは却って腐蝕その他の損傷を起しやすく、ために運賃が安かろうとも適度の運航は確保しなければならぬ。かくて、荷主や船会社と直接関係をもたない貸解業の多くは、ステベ・乙仲の危険分散方策の歪みを漸次下達して、個人船主或いは2～3杯の零細船主に押しつける。これらの船主は一定の手数料（通常1割）を支払って、貸解業者からの二次、三次の下請を求めなければならぬ。

個人船主はむしろ独航解に多く、解の場合にも、3～5名の人が資金を出しあって建造するものが多いが、現状ではトン2万円の解としても200トン型で400万円、曳船では1,000万円位かかるが、それを新造して修理や金利などによったのでは到底経営は続けられず、むしろ50万円程度で古船を買い、運航することになる。この場合は運賃収入、修理費、その他の諸課税を考慮して、一定の荷動き量がない限り、経営は採算割れとなる。だからこれらの業者はいわば白タクに等しく、無登録をもって課税を免れ、それによって事業利益を獲得する強行手段をとる事になり、時々船マークを変え、仕事場を点々とするものなどが、海運局の推定では実に2万トンに及ぶだろうと云う。しかし、本年10月の新免許の実施によって、漸次これらは整理され、かかる経営状態その他の事情からして、個人船主或は独航解（これは戦前にはなかった）の型は漸次姿を消すもの推定され、この事によって、港湾運送における系列化が益々促進さ

れる事になるであろう。

独航解は主として乙仲系列に属する業者が多く保有しているものであって、内海諸物資の集散に、解を以て行うことは自動車運送の発達などで漸次不利となりつつある現状から機帆船による集散を考えたものである。

免許の関係から乙仲業が解を保有することになったわけであるが、その解の運航において、個々の船に、個々の仕向地に行く貨物を積合せ分散するとか、或は積トン数の割に少量の貨物を積んで本船に行くなど、解の抜きさしを困難ならしめ、解の回転率を低下せしめるような事情があったと云われている。

労働条件についても、ステベ・乙仲業者が保有する解乗組員と貸解業者の乗組員では相当の開きがあるようである。前者は大体において全日海に所属し、資金その他の労働条件は労働協約によって定められているのであるが、後者は組合をもたないものが多い。

船頭としての苦しい労働条件に堪え、真摯に自己の職務を遂行し、業を成す者は故郷に錦を飾るか、或は解業者を経営する事になる。船頭と云う職務は操船、運航、或は荷扱いなどについて多大の熟練と技能を必要とし、又相当の価額に上る貨物の保安全管理に任せなければならない。このため船夫の雇入にしても、職業紹介所の如き一般紹介機関を通ずるものは稀であって、多くは同郷、縁故の者、或はそれらを通じて雇入れ、かくする事によって温情的な経営と、信用にもとづいた人間関係がそこに形成されているのである。親分子分の関係というよりも、むしろ地縁的、血縁的な関係の上に築かれている一つの経営共同体ができ上がるわけである。雇用する船夫の数が少ない時は、むしろ食事も家族と共に行うなどの形となるだろう。かかる個人企業的色彩とその特殊の従業員を選択や配置、それによって生ずる人間関係や労働力構成が、景気変動の影響をうけ、ステベ・乙仲業者の危険分散の犠牲を蒙りながら、経営が案外強い弾力性を生んだと考えられるのである。

その一つの例がここでは、完全に仕事量に応じた賃金の支払いが行われてい

る事でもわかる。舩の運航について、又荷扱について又回転率をあげる事について、それを可能ならしめるものは舩船夫の労働力である。これは舩自体の運航をみてもわかる。18～20歳の船夫は200トン型の舩、35～40歳位の絶頂期は300トン型、50歳ともなれば労働力は漸減しせいぜい100トンの舩を運航しうるにすぎない。これを月平均回転率5回としても、その貨物扱量において、又業者の収益にとって多大の差異があり、又収入・費用も舩単位で明確であるから、これに対する資金、切出し賃として、20歳の船夫にはトン当り例えば12円、40歳のは15円、50歳のもでは11円と云うような額を定めて賃金計算が行われているようである。これを労働協約における賃金体系が年齢給であるとの比較すれば、その賃金そのものの果す役割も極めて相違がある事が判然とする。

ステベ・乙仲業のもつ舩の場合は、その経営の基盤も強く、むしろ労働者の生活給的色彩が強く、貸舩業の場合よりも給与水準は高いようである。ここにも、むしろ乙仲・ステベ業者が、舩を保有せず、運航委託の方を利益とする一つの理由がある。

舩業者は、舩回漕の能率如何が直接自己の経営に影響を及ぼすために、その労働力構成や賃金体系も、すべて人間的な強い結合のもとにきづかれているのである。かくて大経営の下請とともにその経営の基盤を強化し、資本の蓄積がすすむや、漸次に包括的な港湾運送事業へ転化し、本質的な不安定性を排除するに至ることを念願しているのである。

第7節 む す び

業務の波動性は運送事業を直接的に拘束する。とに角、港湾運送事業にとっては需要の変動に対して受動的である。最大需要に応じうべき設備能力乃至労働能力を常備することは、港湾運送の如き短期変動を示すとき、資本の側での利潤追求の要求と合致しない。

しかしながら、少なくとも海上荷動き量の趨勢に応じて、港湾運送における作業能力も、相応じて増加すべきであり、この不均衡から時に船混み現象を呈する。元来、小企業が混在し、資本蓄積が少く、経営基盤も弱体であると考えられるから、その不均衡の是正のために、国家或は公共団体が、積極的に物的施設或は労働力確保の諸条件を確立することに努力を払わなければならない。

先ず、舢舨に対する港湾施設についていうと、本船が接岸し、機械化された荷役施設によって積卸しが行なわれるとすれば、おそらく舢舨運送の余地はない。だが、当面、別に見るように8割程度は舢舨を介する沖懸り荷役である。このため、長期的には荷役能率改善のための諸施設の充実をはかると共に、差し当っては舢舨に対する港湾施設の改善が企図さるべきである。

次に、舢舨溜り、物揚場の整備、或は全く閑却されている舢舨荷役の機械化について考えなければならないであろう。舢舨自体の建造については、零細企業が多く、自己資金不足のため、特定船舶整備公団その他による融資が具体化された事は現状としてのぞましい施策であろう。

だが、数字上の荷動き量と舢舨回漕能力との適合を見たとしても、そのままでは貨物の円滑な流れを期待できない。多数の舢舨回漕業に属し、零細企業により運航され、無政府的に運営されている限り、時には深刻な能力不足をもたらすであろう。故に、総合的計画のもとに舢舨の相互融通を行ない、共同配船の如き

制度を樹立して、解回漕に弾力性をもたせることも必要であろう。

このような物的施設と共に労働力確保の手段が考えられなければならぬ。既に幾度か水上における労働条件と生活の劣悪さが指摘されながら、未だ本質的改善が行なわれたと思われぬ。この事は労働力確保にとって致命的である。狭い居住区の中、不自由な生活に堪え、家族生活を送る事はそれ自体相当の苦難である。これは陸上に適切な住宅施設の欠除にもとづくと共に、貨物の看視や或は家族労働による利益などから、資本家の側からも歓迎されるという理由にもとづく。解乗組員に多大の犠牲を強いながら、今なお改善されないのはこのためである。結婚生活、そして、子弟の教育、しかもかかる労働の状態は世間一般も周知であろう。にも拘わらず取り残された事の多い集団なのである。今なお、封建的或は縁故での雇傭関係が多く、組合意識も明確ならず、労働条件改善の方策は遅々として進まない。

景気の変動から荷動き量の変動にさらされ、不安定な営業をつづける企業もさる事ながら、その変動によって生じた企業の危険は、常に系列下請を通じて漸次下に押し下げられ、結局は労働者自らが自己の犠牲においてそれをうけとめなければならない。

港湾荷役の機械化や岸壁・上屋の諸施設の充実が進めば、この事は解回漕業にとってその経営を益々不利に追いやるに違いない。労使共にこの事態を理解し、その生きる途が考えられなければならないと思われる。世上述べられる人的、物的施設についての諸方策は、それ自体有効な方策である。それが実施される事は港湾運送における進歩である。だが解回漕に関してはより強く労働力保全の立場が強調されるべきである。乗組員養成の施設、居住施設或は教育施設、そして乗組員自体の労働条件改善への意欲等々……総合的に港湾運送の円滑な流れを確保するための基礎条件が検討されなければならぬ。

附表 I a は し け 稼 働 実 績 (昭和34年度)

はしけ数 { 上段 被えい機付はしけの合計
下段 () は機付はしけ

稼働実績 { 上段 貨物トン数
下段 船腹トン数

単位 { 貨物 フレートトン
船腹 積トン

月	保 有 は し け							そ の 他 の は し け					合 計 (A+B)		
	総 数		稼働可能数		稼働実績	回 転 数	積 載 率	使 用 数		稼働実績	回 転 数	積 載 率	船—陸 船—船	陸—陸 その他	計
	隻 数	トン数	隻 数	トン数	(A)			隻 数	トン数	(B)					
1	921 (133)	148,005 (10,695)	915 (133)	146,870 (10,695)	380,375 545,285	3.71	0.70	1,083 (450)	125,536 (29,821)	229,952 326,821	2.60	0.70	536,882 779,153	73,445 92,955	610,327 872,108
2	919 (133)	147,975 (10,825)	909 (133)	146,280 (10,825)	353,952 500,696	3.42	0.71	1,232 (475)	143,419 (30,044)	224,266 322,471	2.25	0.70	506,011 733,052	72,207 90,115	578,218 823,167
3	926 (134)	148,855 (10,945)	918 (131)	147,530 (10,565)	371,461 528,434	3.58	0.70	1,221 (536)	142,884 (33,744)	240,294 335,180	2.35	0.72	533,653 767,705	78,102 95,909	611,755 863,614
4	910 (134)	145,895 (10,935)	903 (134)	144,615 (10,935)	361,653 508,417	3.52	0.71	1,542 (537)	178,999 (35,149)	284,609 407,676	2.28	0.70	563,173 805,032	83,089 111,061	646,262 916,093
5	893 (123)	145,074 (9,954)	887 (123)	143,774 (9,954)	395,218 569,760	3.96	0.69	1,620 (552)	185,632 (34,034)	263,209 375,544	2.02	0.70	597,566 868,220	60,861 77,084	658,427 945,304
6	922 (132)	149,443 (10,685)	919 (132)	148,688 (10,685)	398,485 570,141	3.83	0.70	1,415 (576)	170,434 (33,744)	248,965 404,600	2.37	0.62	573,830 879,406	73,620 95,395	647,450 974,801
7	961 (130)	156,350 (10,635)	957 (130)	155,780 (10,635)	350,799 494,153	3.17	0.71	1,476 (610)	162,216 (35,275)	253,415 364,145	2.24	0.70	513,977 743,595	90,237 114,703	604,214 858,298
8	1,003 (131)	164,705 (10,530)	999 (131)	164,150 (10,530)	365,397 520,590	3.17	0.70	1,390 (539)	172,849 (35,535)	266,899 373,487	2.16	0.71	550,922 782,500	81,374 111,577	632,296 894,077
9	974 (133)	158,828 (11,000)	971 (133)	158,343 (11,000)	403,266 565,242	3.57	0.71	1,751 (743)	215,143 (47,287)	329,623 459,625	2.14	0.72	639,833 904,112	93,056 120,755	732,889 1,024,867
10	936 (133)	153,053 (10,745)	932 (133)	152,353 (10,745)	393,866 547,326	3.59	0.72	1,574 (586)	204,207 (38,034)	297,986 426,634	2.09	0.70	593,804 849,185	98,048 124,775	691,852 973,960
11	981 (133)	150,125 (10,845)	971 (130)	157,895 (10,605)	372,491 518,913	3.29	0.72	1,500 (583)	193,000 (38,408)	301,063 421,514	2.18	0.71	575,782 815,122	97,772 125,305	673,554 940,427
12	979 (134)	159,200 (11,075)	974 (134)	158,455 (11,075)	429,319 605,776	3.82	0.71	1,716 (686)	210,073 (45,125)	335,084 475,023	2.26	0.71	673,028 959,517	91,375 121,282	764,403 1,080,799

附表 I b

は し け 稼 働 実 績 (昭和35年度)

はしけ数 { 上段 被えい棧付はしけの合計
下段 () は棧付はしけ

稼働実績 { 上段 貨物トン数
下段 船腹トン数

単位 { 貨物 フレートトン
船腹 積トン

月	保 有 は し け							そ の 他 の は し け					合 計 (A+B) 回 漕 量		
	総 数		稼働可能数		稼働実績 (A)	回 転 数	積 載 率	使 用 数		稼働実績 (B)	回 転 数	積 載 率	船一陸 船一船	陸一陸 その他	計
	隻数	トン数	隻数	トン数				隻数	トン数						
1	983 (135)	154,730 (11,290)	927 (132)	153,340 (11,050)	403,246 559,636	3.65	0.72	1,437 (491)	196,125 (30,675)	275,382 387,410	1.98	0.71	605,146 850,873	73,482 96,174	678,628 940,047
2	994 (137)	160,850 (11,340)	986 (137)	159,495 (11,340)	402,729 567,912	3.56	0.71	1,594 (612)	210,794 (43,190)	348,530 485,103	2.30	0.72	642,940 960,092	108,319 146,923	751,259 1,053,015
3	1,014 (142)	164,975 (11,755)	1,006 (142)	163,680 (11,755)	433,546 589,915	3.60	0.73	1,506 (514)	191,519 (30,394)	283,147 390,785	2.04	0.72	647,122 896,230	69,571 84,470	716,693 980,700
4	1,014 (142)	165,015 (11,755)	1,006 (142)	163,830 (11,755)	378,553 535,871	3.27	0.71	1,368 (561)	163,380 (32,325)	250,483 349,964	2.14	0.72	564,617 805,263	64,419 80,572	629,036 885,835
5	1,024 (146)	166,520 (11,960)	1,020 (146)	165,900 (11,960)	403,303 529,068	3.19	0.76	1,681 (733)	193,740 (48,177)	291,958 307,631	2.05	0.73	590,578 800,376	104,683 126,334	695,261 926,699
6	1,034 (148)	167,520 (12,160)	1,030 (148)	167,120 (12,160)	402,978 571,714	3.42	0.70	1,695 (742)	193,303 (48,983)	267,626 371,956	1.92	0.72	580,337 828,179	90,267 115,491	670,604 943,670
7	1,045 (156)	169,825 (13,315)	1,040 (156)	169,235 (13,315)	425,433 594,070	3.51	0.71	1,644 (741)	191,773 (48,733)	291,134 422,824	2.21	0.71	619,964 884,628	104,603 132,266	724,567 1,016,894
8	1,036 (144)	169,662 (12,522)	1,031 (144)	169,032 (12,522)	389,592 557,969	3.30	0.70	1,659 (738)	192,872 (48,692)	258,519 363,614	1.89	0.71	558,914 808,691	89,197 112,792	648,111 921,483
9	1,103 (216)	174,272 (18,262)	1,096 (216)	173,357 (18,262)	429,774 603,882	3.48	0.71	1,671 (592)	206,211 (42,274)	317,080 436,454	2.12	0.73	622,866 888,677	123,988 151,659	746,854 1,040,336
10	1,132 (241)	176,577 (20,382)	1,124 (240)	175,187 (20,332)	393,875 546,437	3.12	0.72	1,471 (441)	191,160 (30,228)	273,333 369,062	1.93	0.74	552,028 772,199	115,180 143,300	667,208 915,499
11	1,155 (257)	179,472 (21,307)	1,147 (255)	178,082 (21,127)	444,375 612,481	3.43	0.73	1,381 (482)	161,762 (38,147)	284,830 404,680	2.50	0.70	587,563 832,492	141,642 184,669	729,205 1,017,161
12	1,175 (271)	181,592 (22,407)	1,167 (270)	180,362 (22,327)	481,740 673,557	3.73	0.72	1,359 (467)	164,665 (29,430)	284,447 390,187	2.37		642,016 903,799	124,171 159,945	766,187 1,063,744

附表 I c はしけ稼働実績 (区間別) 昭和36年度 (1~10月分)

はしけ数 { 上段 被えい機付はしけの合計
 (下段 () は機付はしけ } 稼働実績 { 上段 貨物トン数
 (下段 船腹トン数 } 単位 { 貨物 フレートトン
 (船腹 積トン }

月	保有はしけ							その他のはしけ					合計 (A+B)		
	総数		稼働可能数		稼働実績 (A)	回転 数	積載 率	使用数		稼働実績 (B)	回転 数	積載 率	船一陸 船一船	陸一陸 その他	計
	隻数	トン数	隻数	トン数				隻数	トン数						
1	1,190 (282)	183,102 (23,017)	1,179 (280)	180,942 (22,797)	450,199 624,036	3.45	0.72	1,563 (465)	204,511 (32,007)	316,465 426,630	2.09	0.74	643,720 902,513	122,944 148,153	766,664 1,050,666
2	1,188 (279)	183,187 (22,842)	1,180 (278)	181,952 (22,762)	421,895 586,027	3.22	0.72	1,417 (396)	210,096 (35,773)	304,075 424,922	2.02	0.72	630,633 896,489	95,337 114,460	725,970 1,016,949
3	1,179 (284)	184,852 (23,117)	1,188 (828)	183,662 (22,947)	439,204 614,083	3.34	0.72	422 (476)	186,961 (32,682)	310,102 419,776	2.25	0.74	614,661 867,024	134,645 166,835	749,306 1,033,859
4	1,189 (280)	184,992 (22,742)	1,182 (278)	183,702 (22,562)	410,224 587,736	3.20	0.70	1,395 (382)	191,536 (23,208)	295,489 399,833	2.09	0.74	643,423 907,054	62,290 80,515	705,713 987,569
5	1,187 (277)	185,564 (22,509)	1,181 (276)	184,819 (22,429)	506,796 693,717	3.75	0.73	1,556 (568)	196,413 (40,367)	352,802 479,642	2.44	0.73	739,360 1,026,654	120,238 146,705	859,598 1,173,359
6	1,163 (260)	182,099 (20,764)	1,152 (260)	180,709 (20,764)	464,689 626,555	6.26	0.74	1,476 (524)	176,708 (35,217)	311,395 434,562	2.46	0.72	701,098 967,467	74,986 93,650	776,084 1,061,117
7	1,155 (262)	180,894 (20,919)	1,146 (262)	179,799 (20,919)	478,843 666,602	3.07	0.72	1,869 (620)	247,068 (51,470)	386,794 518,384	2.10	0.75	720,357 1,013,719	145,280 171,267	865,637 1,184,986
8	1,160 (266)	181,399 (21,164)	1,151 (266)	180,379 (21,164)	426,565 607,070	3.30	0.70	1,616 (526)	222,430 (43,848)	386,519 539,041	2.42	0.72	688,831 989,191	124,253 156,920	813,084 1,146,111
9	1,162 (265)	182,084 (21,179)	1,149 (265)	180,534 (21,179)	425,778 590,300	3.27	0.72	1,574 (529)	218,822 (43,649)	376,389 519,850	2.37	0.72	665,852 933,535	136,315 176,615	802,167 1,110,150
10	1,167 (268)	183,049 (21,369)	1,157 (268)	181,769 (21,369)	440,674 605,043	3.33	0.73	1,597 (560)	221,730 (49,485)	382,632 533,926	2.41	0.72	684,169 955,076	139,137 183,893	823,306 1,138,769

附表 I a

はしけ貨物別稼働実績 昭和34年度

月	石 炭	コ ク ス	鉦 石 類	セ メ ン ト	肥 料 類	鉄 鋼 材 類	金 属 類	木 材 類	砂 糖	米 穀 類	綿羊織 毛維 花類類	そ の 他 貨	雑 貨	特 殊 貨 物	合 計
1	16,919		34,591	171,973	2,544	86,794	128,754	157,835	10,917	610,327					
2	11,851		36,688	157,250	1,864	72,640	126,708	162,317	8,900	578,218					
3	14,103		32,519	187,453	2,884	61,050	128,909	175,736	9,101	611,755					
4	21,251		30,337	201,886	2,719	65,150	146,607	164,437	13,875	646,762					
5	14,737		15,591	202,665	2,441	102,998	145,311	163,649	11,035	658,427					
6	22,860		20,982	200,620	5,476	55,021	147,422	184,861	10,208	647,450					
7	15,832		30,416	186,810	1,915	68,640	116,387	171,206	13,008	604,214					
8	18,980		21,379	219,117	2,961	73,242	128,888	160,028	7,708	632,296					
9	20,898		31,275	283,160	2,776	77,668	129,694	176,150	11,268	732,889					
10	19,097		31,063	261,102	3,364	72,917	125,377	167,821	11,111	691,852					
11	21,167		18,825	235,715	2,421	86,997	140,392	156,188	11,849	673,554					
12	17,747		22,391	247,001	2,115	0	0	0	0	764,403					

附表 I b

はしけ貨物別稼働実績 昭和35年度

月	石 炭	コ ク ス	鉦 石 類	セ メ ン ト	肥 料 類	鉄 鋼 材 類	金 属 類	木 材 類	砂 糖	米 穀 類	綿羊織 毛維 花類類	そ の 他 貨	雑 貨	特 殊 貨 物	合 計
1	14,542		33,265	215,819	1,935	64,423	159,283	175,731	13,630	678,628					
2	17,696		27,172	262,336	2,366	70,511	151,868	212,870	6,440	751,259					
3	22,542		32,774	174,225	918	87,951	169,809	217,885	10,589	716,693					
4	19,802		26,952	183,356	2,442	52,723	145,786	189,864	8,111	629,036					
5	24,161		9,944	239,811	2,716	66,656	119,940	218,409	13,624	695,261					
6	19,945		17,110	211,001	2,541	58,262	132,205	215,387	14,153	670,604					
7	14,926		17,816	233,201	4,772	103,578	131,754	207,870	10,650	724,567					
8	25,321		20,247	206,697	3,941	73,176	118,339	191,641	8,749	648,111					
9	13,454		45,898	240,213	5,805	78,863	122,328	228,553	11,737	746,854					
10	16,890		18,270	249,335	1,511	81,722	105,386	187,502	6,592	667,208					
11	22,774		19,458	253,847	2,428	99,138	119,951	199,552	12,057	729,205					
12	21,829		21,912	257,849	1,904	81,444	136,624	231,674	12,951	766,187					

附表 I c

はしけ貨物別稼働実績

昭和36年(1~10月分)

月	石 炭	コ ーク	鉦 石 類	セ メ ン ト	肥 料 類	鉄 鋼 材 類	金 属 類	木 材 類	砂 糖	米 穀 類	綿 羊 織 毛 維 花 類	そ の 他 貨	特 殊 貨 物	合 計
1		24,100		25,256		274,030		3,134	99,365		130,873	197,195	12,711	766,664
2		21,242		28,759		221,882		1,375	74,422		153,096	216,747	8,447	725,970
3		18,637		18,718		276,166		1,743	85,588		140,838	197,240	10,376	749,306
4		8,960		32,476		193,095		4,786	75,705		185,464	194,599	10,628	705,713
5		16,709		24,531		308,793		6,070	115,699		166,045	214,404	7,347	859,598
6		12,879		29,467		204,879		1,910	136,687		153,922	228,151	8,189	776,084
7		23,960		20,977		330,792		4,475	99,689		149,792	229,141	6,805	865,637
8		17,765		22,897		318,572		2,320	92,797		135,510	213,841	9,382	813,084
9		17,378		13,126		303,893		2,749	99,834		147,303	208,712	9,172	802,167
10		19,631		23,685		324,298		4,120	68,760		133,010	238,239	11,563	823,306

附表Ⅲ a

労働者稼働実績

昭和34年度

上段 保有人員
下段 延 人
単位 人

月	船内労働者				沿岸労働者		はしけ船夫		引船船員		現場職員		その他		合計	
	キーマン		その他		常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇
	常よう	日雇	常よう	日雇												
1	631 14,127	200	852 17,306	46,616	2,887 67,112	40,458	1,157 28,137	0	375 9,572	0	1,638 40,597	0	2,969 22,885	26,137	10,509 249,736	113,411
2	594 13,489	211	853 18,065	45,815	2,854 65,771	38,492	1,135 29,113	0	393 9,828	0	1,572 39,354	3,036	3,161 78,671	18,255	10,562 254,291	105,809
3	574 13,372	317	850 17,204	57,506	2,830 66,607	42,232	1,189 28,743	0	380 9,865	0	1,629 41,737	1,918	3,184 78,826	26,074	10,636 256,354	128,039
4	583 13,892	265	835 17,217	58,177	2,870 69,095	47,756	1,213 29,991	0	382 9,875	0	1,629 41,056	0	3,193 81,832	27,662	10,705 262,958	133,860
5	580 13,889	342	865 18,527	58,210	2,844 63,678	46,913	1,205 31,707	0	381 10,168	0	1,599 42,038	0	3,223 82,317	29,855	10,697 262,324	135,320
6	598 13,653	504	918 19,375	65,205	2,845 69,200	47,497	1,201 29,556	0	397 10,588	0	1,619 42,018	0	3,196 82,945	25,043	10,784 267,335	138,249
7	593 14,445	435	935 20,175	69,938	2,903 70,265	50,098	1,217 32,044	0	410 10,801	0	1,656 43,322	0	3,167 81,067	26,642	10,881 272,119	147,104
8	583 17,351	296	1,005 21,636	70,908	2,658 65,281	50,652	1,050 27,817	0	391 9,909	0	1,513 38,369	1,577	2,706 68,821	17,313	9,906 249,184	140,746
9	512 12,495	337	895 19,011	74,548	2,606 61,635	56,716	1,097 31,173	0	385 9,710	0	1,462 38,580	0	2,673 67,559	28,886	9,630 240,163	160,487
10	572 14,590	5,122	941 21,286	73,277	2,677 64,915	54,037	1,139 28,367	0	359 9,354	0	1,485 39,402	0	3,894 77,039	30,457	11,067 254,953	162,893
11	525 13,004	3,292	855 18,601	66,867	2,462 59,508	42,266	1,060 28,204	0	363 9,512	0	1,351 35,304	0	2,768 72,082	25,475	9,384 236,215	137,900
12	863 11,926	4,391	802 18,539	63,063	2,287 58,743	49,981	1,128 30,338	0	336 9,120	0	1,279 32,609	0	2,308 62,593	28,000	9,003 223,868	145,435

附表Ⅲb

労働者稼働実績

昭和35年度

上段 保有人員
下段 延保人員
単位 人

月	船内労働者				沿岸労働者		はしけ船夫		引船船員		現場職員		その他		合計	
	キーマン		その他		常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇
	常よう	日雇	常よう	日雇												
1	750 13,443	387	906 18,251	74,261	2,515 57,161	49,020	1,036 26,989		344 8,569		1,437 35,429		2,303 58,615	20,567	9,291 218,457	144,235
2	561 13,937	2,146	971 19,445	77,668	2,807 66,014	61,323	1,175 32,286		400 9,899		1,566 40,263		2,859 76,658	29,005	10,339 258,502	170,142
3	499 12,503	421	855 18,948	69,873	2,532 61,525	58,873	1,080 28,528		338 9,076		1,498 39,285		2,913 77,379	41,946	9,715 247,244	171,113
4	513 12,372	398	983 21,928	72,009	2,529 60,468	53,367	1,049 26,977		357 9,401		1,532 40,778		2,911 74,462	29,111	9,874 246,386	154,885
5	527 12,521	330	989 21,616	72,934	2,599 65,119	54,567	1,134 30,057		379 9,856		1,651 42,478		3,070 78,705	30,112	10,349 620,352	157,943
6	533 11,993	458	947 20,132	64,761	2,498 61,523	54,485	1,166 29,063		381 10,049		1,631 42,551		2,747 74,755	20,613	9,903 250,066	140,317
7	501 12,627	600	944 20,956		2,605 62,383	61,969	1,213 30,638		375 10,002		1,653 43,375		3,079 80,883	29,548	10,370 260,864	173,858
8	541 13,423	1,417	908 20,157	79,330	2,682 64,697	51,841	1,164 32,171		368 9,811		1,650 44,023		3,265 86,047	35,389	10,578 270,329	167,977
9	534 13,614	228	910 20,658	92,526	2,641 62,613	56,196	1,226 32,827		391 10,330		1,644 41,844		3,436 89,846	35,554	10,782 271,732	184,504
10	578 13,336	248	923 20,512	72,656	2,639 66,216	54,622	1,294 34,216		372 9,980		1,652 42,185		3,320 82,106	37,377	10,778 268,551	164,903
11	539 13,283	296	865 20,217	71,250	2,612 62,994	54,862	1,215 31,659		379 9,848		1,587 40,560		3,376 88,798	40,884	10,573 267,359	167,292
12	583 16,314	413	944 21,728	100,102	2,653 66,319	59,049	1,248 32,648		380 10,248		1,616 43,184		3,391 87,037	40,961	10,815 277,478	200,525

附表Ⅲc

労働者稼働実績

[8] 昭和36年(1~10月分)

上段 保有人員
下段 延 人 員
単位 人

月	船内労働者				沿岸労働者		はしけ船夫		引船船員		現場職員		その他		合計	
	キーマン		その他		常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇	常よう	日雇
	常よう	日雇	常よう	日雇												
1	568 13,227	748	976 21,800	95,051	2,701 61,931	57,112	1,301 31,452		381 9,788		1,607 40,139		3,370 83,333	35,076	10,904 261,670	187,987
2	565 13,250	700	1,004 22,631	95,999	2,638 59,622	55,390	1,249 29,820		374 9,409		1,577 39,301		3,378 85,029	37,710	10,785 259,062	189,799
3	539 12,797	909	1,038 21,826	82,017	2,694 57,128	62,241	1,208 32,212		353 9,150		1,526 38,470		3,408 83,826	39,625	10,766 255,403	184,792
4	536 12,670	975	1,113 24,721	113,172	2,842 67,952	57,988	1,249 30,823		357 9,407		1,629 41,341		3,491 90,900	42,391	11,217 277,814	214,526
5	570 14,234	932	1,196 27,261	103,563	2,854 69,889	70,337	1,301 32,651		377 10,424		1,666 38,238		3,460 89,409	40,433	11,424 282,106	215,265
6	557 13,326	1,099	1,161 24,554	87,861	2,819 68,333	63,248	1,267 31,619		365 9,823		1,669 42,411		3,567 91,425	40,931	11,405 281,491	193,139
7	560 13,783	1,199	1,195 26,231	103,924	2,859 68,451	69,115	1,289 32,391		381 10,406		1,693 42,693		3,607 93,149	43,822	11,584 287,104	218,060
8	576 13,957	997	1,181 25,463	128,618	2,819 67,530	63,538	1,288 32,683		377 10,248		1,678 42,756		3,612 92,545	38,715	11,531 285,182	231,868
9	578 13,783	1,481	1,227 26,426	125,251	2,857 68,497	69,183	1,283 32,634		365 10,357		1,661 42,888		3,500 90,288	41,148	11,471 284,873	237,063
10	536 13,858	1,615	1,159 25,431	134,429	2,913 69,616	64,970	1,304 33,771		382 9,955		1,653 42,513		3,366 85,564	39,839	11,313 280,708	240,853

附表Ⅳ

はしけ回漕料金表

(昭和36年9月13日実施)

1. 基本料金 (1トンにつき, 単位円)

貨物別	貨物名	荷姿	料金	摘要
第1類	有煙炭, 砂, 砂利	撒	170	
第2類	無煙炭, 沈殿炭, 燐石, コークス(粉), コーライト, 珪砂, 砂鉄, 空ビン, バン(空), 粒鉄	各種	200	
第3類	穀類	各種	240	
	飼料, 飼料用ペレット, 油料種実, 雑穀, 肥料, 硫酸加里, 塩化加里, 硫安, 燐磁石, 豆粕, ビートパルプ, 塩, 薬工品, コブラ, 陶石類, 石材, 粘土, 原木, 「杭木, 枕木, 電柱」(防腐加工してないもの), 竹材, コークス(小, 中塊), 磁磁石(粉), 野菜, 果実, 薪炭, 箱材		245	
第4類	雑貨, バン(実入), バンパック, 缶詰, 穀粉, 砂糖, 製茶, 海藻, 昆布, 塩魚, 魚介, たばこ, 薬品類, 水物, 紙類, パルプ, 繊維製品, 綿花, 羊毛, 獣毛, 麻類, 乾燥獣皮, 油脂, 氷, 煉瓦類, ビッチ, タールビッチ, ビッチコークス, オイルコークス, 磁磁石(塊), 輸入鉛鋅, 輸入亜鉛鋅, 活牛馬, 活羊豚, 家畜・家禽類, 銑鉄, 自転車類, セメント, 曹達, 曹達灰, アルミナ, ガラス類, 陶磁器, 石棉及び石棉製品, ゴム製品, 雑食料品, スフ綿, ボンシニュー	各種	280	<p>バン(コンテナ)の料金を適用するものは1個の容積が4.452立方メートル以上の貨物輸送用容器(バン)としての形態を具備し常時使用されるものとする。ただし, 中品が危険品の場合はその貨物類別による料金を適用する。</p> <p>ビッチ, タールビッチは7月1日より9月30日までは10割以内加算したものを基本料金とする。 活牛馬, 活羊豚は船腹トン数による</p>
第5類	鉄鋼材, 地金類, 屑鉄, 屑非鉄金属, 軽量型鋼, 機械器具類, 金物製品, 舟艇, 車両, 自動車, ケーブル, 黒鉛, カーボンブラック, 石灰, 魚油, 磁油, 生ゴム, 屑ゴム, 製材, ベニヤ板(合板, 単板, チェスト), 「杭木, 枕木, 電柱」(防腐加工したもの), コークス(荷造, 塊), 硝石, 特殊磁磁石, 危険品(丙)	各種	300	<p>特殊磁磁石の内黒鉛鋅は7月1日より9月30日までは2割以内加算したものを基本料金とする。</p>

第6類	染料, 塗料, カーバイト, 生糸, 繭, 冷凍魚, 獣骨, 骨粉, 塩漬, 獣皮, 鳥糞, 危険品(乙)	各種	345
第7類	危険品(甲)	各種	430

2. 適用条項

- (1) 重量は1,000キログラムをもつて1トンとし、容積は1.113立方メートルをもつて1トンとみなす。ただし、原木は、外国産大丸太は1.113立方メートル(480BM)、外国産丸太の内1本の平均容積0.278立方メートル(120BM)以下のもの及び内地産原木は0.835立方メートル、曲材及び小丸太は0.557立方メートルをもつて1トンとみなす。
- (2) トン数は、重量容積のいずれか大なる方による。
- (3) 重量品(2,000キログラム以上)、容大品(容積3.339立方メートル、重量1,500キログラム以上)及び長尺物(12メートル以上)の貨物については延トン数表によるトン数を基準として計算する。
- (4) 慣習により重量、容積の比率を採用しているものは従来例により計算する。ただし、下記貨物については重量をもつて計算し、それぞれの下記係数を重量トンに乗じた数を計算トン数とする。

小麦 1.0 大麦, とうもろこし, 大豆 1.2

飼料用ペレット 1.3 韓国米(呷入) 1.5 ふすま 1.8
- (5) 積載貨物の数量が船腹トン数に満たなくとも満船状態になった場合は使用はしけ船腹トン数をもつて料金の計算トン数とする。
- (6) 小口貨物にして、1はしけ船に満たない貨物の最低料金は当該貨物料金に使用はしけ船腹トン数の6割を乗じた額とする。
- (7) 水路又は揚積河岸の状況により特に積載量を制限せられた場合は使用はしけ船腹トン数により料金を計算する。

- (8) 基本料金表に記載のない貨物については、類似貨物の料金を適用する。
- (9) 料金は1請求書毎に円未満は切捨てる。
- (10) 委託者の要求により検数、鑑定及び検量を行なった場合、ダンネージ等を使用した場合の費用は実費を申受ける。ただし、作業の性質上、本項の行為を当然に必要とする貨物の荷役については委託者の要求があつたものとして処理する。
- (11) 特殊礦石明細並びに危険品分類は次の通りとする。
- イ. 特殊礦石明細 { 黒鉛礦, 珪素鉄, 輸入銅鉍石 (オワー, コンセントレート, ドロス, スラッグ, セメント)
- ロ. 危険品分類
- 甲 類 { 火薬, 爆薬, 火工品, 金属ナトリウム, 金属カリウム, マグネシウム粉末, ニトロセルローズ及び同製品, その他爆発性貨物, 半燃烧物, 毒瓦斯, 有毒性貨物, その他類似品
- 乙 類 { 過酸化物, 過塩素塩類, 二硫化炭素, 硝酸アンモニア, ベンジン, エーテル, 揮発油, 酒精, 石油, 液化アンモニア, セルロイド及び同製品, 生石灰, 油布紙, その他可燃性又は引火性物 (引火点摂氏27度以下のもの), 硫酸, 硝酸, 塩酸, 圧縮瓦斯, その他類似品
- 丙 類 { 樟腦及び同製品, ニトロ染料類, 晒粉燐化カルシウム, その他類似品並びに甲類, 乙類に属しない汚損, 危険性貨物
- (12) 税関手続をした場合、特に貨物の監視を行なった場合等の費用は本料金に含まない。
- (13) 高価品の明告ある貨物については別に料金を申受ける。
- (14) 作業形態その他について特殊事情のある貨物については、当港同業会の協議を経て海運局長に申請し、その承認を得たものを特殊料金として適用することができる。

3. 割 増 料 金

- (1) 割増料金が重複する場合は基本料金にそれぞれの割増率を乗じて各割増料

金を算出し、これらの金額を合算する

- (2) 貨物の変質、凍結、発熱及び塵埃の甚だしきもの等で特に身体、衣服若しくは船体、船具等に損傷を来す貨物又は作業困難な貨物及び作業については基本料金の10割増以内、海難貨物については20割増以内とする。
- (3) 1はしけ船で2ヶ所以上の場所（本船を含む。）において積荷又は揚荷する場合は積高全数量に対し、当該はしけの回漕区間における最長距離までの料金を適用し、2ヶ所目より1ヶ所を増す毎に最長距離料金の1割を加算する。
- (4) 回船不能のため甲はしけより乙はしけへ一部瀬取をした場合は、甲はしけについてはそのはしけの回漕区間における最長距離までは(3)を準用し、乙はしけについては瀬取した場所を起点としたはしけ回漕料金を別に申受ける。
- (5) 夜間（17時から翌日7時まで）荷役の場合は基本料金の3割増とする。
- (6) 荒、雨、雪天及び強行荷役の場合は基本料金の4割増以内とする。
- (7) 本船荷繰貨物にして同一本船に当日を越えて積戻する場合又ははしけ取接続貨物にして甲本船より乙本船に船移しする場合は基本料金の3割増以内とする。この場合はしけ滞船料金は輸移出の項を適用する。
- (8) はしけ回船開始後における積揚河岸変更又は回船の取消、本船積卸不能又は陸揚積不能の場合で、他の本船又は積揚河岸に回漕した時は、荷ばしけにあつては基本料金の10割増以内、空船にあつては使用船腹トン数により基本料金の5割増以内を申受ける。
- (9) 防波堤外荷役は基本料金の4割増以内とする。
- (10) 次の地区とのはしけ回漕区間割増料金は1トンにつき次の通りとする。

(イ) 灘埠頭、東明及び和田岬運河	65円
(ロ) 西宮港、西宮市鳴尾町	125円
(ハ) 尼崎港	135円
(ニ) 大阪港	165円

(イ) 堺 港	255円
(ウ) 別 府 港	290円
(ト) 姫 路 港	330円

(ケ) 尼崎及び大阪港における区間割増料金は別途申受け、上記以外の港への回漕料金はその都度協定する。

4. はしけ滞船料金（滞船料金の計算は、はしけ回漕料金計算トン数による。）

起 算 日		日 数 別	料 金
輸 移 入 (本船取)	港内河川一円及 び他所行	揚河岸着日を含み3日目から	28円 40円 50円
輸 移 出	(本 船 積)	積河岸着日を含み4日目から	
陸 地 間	積 河 岸 泊	積河岸着日を含み2日目から	
		揚河岸着日を含み3日目から	
	揚 河 岸 泊	揚河岸着日を含み3日目から	

(備 考)

- (1) 1はしけ船で積地が2ヶ所以上にわたる場合においては、期間は最初の積河岸着日から起算し、貨物トン数は合計積トン数により計算する。
- (2) 1はしけ船で揚地が2ヶ所以上にわたる場合においては、期間は最初の揚河岸着日から起算し、貨物トン数は最初の積トン数により計算する。
- (3) 危険品積載の場合は、本料金の20割増以内を加算する。
- (4) 船混み、潮流又は仮泊不可能な河岸及びその他の事情により河岸に着くことができないときは、委託者と協議の上指定河岸以外の河岸についた日をもって揚河岸着日とする。
- (5) 委託者の都合により引付を延期した場合は、はしけ取完了日をもって揚河岸着日とする。
- (6) 税関手続、検査、不可抗力、その他はしけ回漕業者の責に帰さない事由により、揚積河岸以外の場所に仮泊した時はその仮泊した場所の着日を以つて

揚積河岸着日とする。

ただし、この場合仮泊後他所行については1日を所要航海時間として滞船日数から控除する。

5. 空船待機料金

船腹トン数 1日1トンにつき 28円

ただし、本料金は特に委託者の要求により空船を待機させた場合に限り申受ける。

6. はしけ封印料金

はしけ封印を行なった場合は実費を申受ける。

7. はしけ敷物使用料金（1トンにつき）

撒物 35円 袋物 25円

補 論

I 海運業と港湾荷役

—— 神戸港の実情に即して ——

I

学問的な概念規定或いは正確な実務解説としては問題もあろうが、海運活動または海運業務というものを説明するにあたって、それが船舶を用いて港と港との間もしくは港から港へ貨物や人間を海上輸送する活動または仕事であると言え、三才の童子にもほぼよく理解され得るかと思われる。ことほど左様に海運或いは船舶というものと港というものは切っても切れぬ間柄にあり、深いつながりを有する。なるほど、思考または理屈の上では、船舶必ずしも港（という陸地）から港へ航行（往復）せずして貨客の海上輸送をなし得る場合——たとえば洋上のある地点・艦船へ（から）貨物・人員を運ぶがごとき、またはいわゆる港とは称されざるところで貨物の積卸をなすがごとき——も有り得るけれども、最も一般的且つ原則的な在り方として、われわれは、海運業務が最少二つの港を基地とする海上交通活動であると見做すことができ、港というものと結びつかぬ船舶・海運はあり得ないと考えてよかろう。

他面、いかなる港も、船舶が出入し、荷役作業がいとなまれて、始めて、本来の機能が發揮され、存在意義を全うすることができるわけであって、船舶・海運と結びつかぬ港というものは殆んど有り得ないと言って差支えなからう。

こうした海運業務・船舶と荷役業務・港との間の密接不可分離な関連性、それ自体は、すべての海運人、すべての港湾業者、そして殆んど全部の国民に最早言わずも哉の常識となっている筈だが、反面、あまりにもわかり切った凡事だと却って迂濶になり易いのが世のならいか、この密着関係に即応乃至立脚した双方の有機的発展や協調ということは却ってなおざりにされ、軽視されすぎ

ている傾きがある。諸外国のことは知らず、わが国にあって、海運業者側における港湾荷役問題に対する研究は甚だ不十分であり、対処の仕方亦きわめて消極的・傍観的であり、港湾業者——しばしば港運業者とも言われる——および港湾関係者の側における海運活動に対する理解と協力はいたって不足しているように思われてならない。

後述のごとく、筆者は昭和36年度本邦主要港で発生・問題化した著大な港湾マヒ＝船混みに際して表明された関係者たち——政府および地方行政機関を除いた民間の関係者たちであるが——の動向・対処の仕方として明白に異なった三つの種類（類型）があったと考える。ただし、これまで殆んど港湾問題について掘り下げた研究を試みる余裕のなかった筆者の立場、とりわけ海運論中心の限定的研究態度のゆえに、それらの三つの種類のうちのふたつ、すなわち、荷主的立場の濃厚な一般財界の動向および港湾業者のそれについては立ち入って何等かの批判を敢えて企て得るだけの自信・勇気をもたず、残されたひとつ海運業者の動向・対処の仕方についてのみ若干の批判的言及を試み得るにすぎない。その場合に、彼等、本邦海運業者たちの港湾マヒ＝船混み問題への接近方法・対応の仕方というものは、いたって消極的・傍観的であったというのが筆者の忌憚なき印象である。

なるほど、36年春頃から秋へかけて本邦主要貿易港のほとんどすべてに波及した船混み現象に当面して、本邦の海運業者、なかんずくオペレーターたちはたしかに、ことの重大さを指摘し、解決の緊急必要を論じ、そのための措置対策に関して政府その他へ要望することはした。だが卒直に言って、この港湾マヒ＝船混みに関するわが国海運業界の態度は、一応の且つ一時的の騒ぎ立てにすぎなかった。それは、同じ一年間ほどの間に問題がおこり或いは深刻化してその都度、海運業界が騒ぎ立てた——むしろ、騒ぎ立てざるを得なかったと言うべきだろうが——いくつかの難題、戦標船対策・鉾石専用船或いは石炭専用船問題・毎度の計画造船応募問題・一向に進展せぬ海運補助策に対する要望・

ボナー法やシップ・アメリカン運動に関する論義、等々、の場合とはほぼ全く同様
いわば、その時その時の衝動的・ヒステリック——この言葉づかいが悪いなら
一種の間歇症的とでも改めてよい——な騒ぎ方にすぎなかった。そのかぎり、
問題に対する完全にして徹底的な掘り下げと解決方途の究明とは殆んどなされ
ず、わが国海運業の発展のためにわが国の港湾は如何に在るべきか、港湾荷役
作業はどう改めらるべきかは少しも意識されていなかったといつてよからう。
同年度の突発的な混乱状態だけをなんとか緩和・収拾するに實際上効果をあげ
たと考えられる運動・努力の面においてさえ、海運界の示した実力乃至功績と
いうものは甚だ微々たるものでしかなく、一種の尻すぼみの形でこの問題から
離れ去ったようである。

海運界がこのような動き方しかできなかったのにはもとよりそれだけの訳・
理由があったとも言える。なかんずく、それが本邦海運業の置かれている現在
の非常な窮状、その悩みの深刻さおよび多様さの端的なあらわれであるという
点と港湾問題が海運界だけの努力で解決処理され得べき単純な性質のものでな
いという点とは充分考慮されて然るべきであろう。されば、港湾マヒ＝船混み
問題に際してのみでなくその他多くの難題にあたって、わが国海運業者たちが
示したときどきの騒ぎぶりやその結果を一概に非難するわけには行かぬことも
確かである。港湾問題よりももつと重要且つより直接的な問題も無しとしない
であろう。また、ともかくあれだけ騒いだために或る程度のむしろ可成りの効
果を収めた対策が講じられたのだとも言つて言えぬこともない。

それにもかかわらず、同年の混乱現象に際して最も強く感じられたばかりで
なく、これまでの相当期間海運会社の少なからぬ人たちと港湾問題について議
論した度に抱かせられた印象として、筆者は、わが国海運人の大多数が港湾問
題、なかんずく海上輸送におけるターミナル・コストとしての港湾荷役（料）
問題に対して想像外に無関心であり、それが海運業務に対する意味ならびに影
響などを内省または研究しようという気構えを甚だしく欠いているように思え

てしようがない。このこと筆者一個人の主観的独断であるならむしろ結構とも言えるのだが。余事はさておき、36年度の港湾マヒ＝船混み状態に際しての本邦海運界の動きに限って言っても、筆者は、少なくとも、次ぎの諸点を敢えて指摘できると思う。

(1) 同年の春から夏にかけて、海運界は、確かに船混み解消策を議論し、政府その他へ働きかけるところがあったとはいえ、およそ、八月一日の神戸商工会議所の海運経営基盤強化案乃至八月九日の経済同友会の同様な試案の公表を発端とし、十月二十三日の経団連案、十一月九日の海運造船審議会案を頂点とするとよかろう一連の海運補助対策案があらわれるや、今まで騒いだ港湾マヒのごとき最早微々たる小問題だと言わんばかりにピタリと口外せぬようになってしまう事実。(少なくとも、同年十月当初にあって、神戸および横浜では船混みはなお一層悪化しつつあったこと——たとえば「中外海事新報」第五七二号所載記事を見よ——を念のため附記しておく。)

(2) 春夏の頃に港湾マヒ＝船混み問題を最も真剣且つ熱心に取りあげて遂に政府当局を動かす原動力的役割を果たしたのは、實際上、本問題の最も直接的関係者と言うべき海運業者および港湾業者にあらずして、一般財界なかんずく東京を筆頭とする主要大都市の商工会議所であったといわねばならぬ事実。

(3) 若干の動きを見せた海運業界にあっても、本問題の解決に最も積極的であり、また、問題の所在について一番深い認識を有したのは、どちらかと言えば、いわゆる業界のお歴々或いは本社幹部連中ではなくて、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸・門司等の現場支店の特に少数の現業関係者でたらうこと。

II

上記私見の裏付けのため、および、後論事項理解の便宜のため、次ぎに、同年度の港湾マヒ＝船混み現象に当面して論議された関係業者たちの意見・動向というものを要約紹介しておこう。これによって、直接・間接に被害影響を蒙

る海運業界・港湾業界・荷主もしくは一般財界がそれぞれの立場から相異なった動向・見解を示していることがまず明瞭となる。ちなみに、以下所説は新聞雑誌上の報道もしくは論調とりわけ雑誌「海運」第四〇八号所載文「本邦各港湾の麻痺状態とその対策如何」に依拠した。

第一に、荷主もしくは一般財界（各地の商工会議所がこれを名目的に代表した）は、若干不可思議とも思えるのだが、この港湾マヒに対して最も熱心・積極的に行動した。彼等は、特に、いわゆる所得倍得計画に基因する一般産業設備投資の増大、そのための内外輸送貨物の激増と港湾に対する設備投資の停滞過少とのアンバランスが港湾マヒの原因をなすとして当面の緊急対策ならびに根本対策の両面措置の必要を強調し、且つ、いくつかの具体策を提示してそれを「政府において実施し再検討する」よう要望した。そして、爾後にあらわれた政府の対策措置に彼等の提案が殆んどそのまま反映されたと見てよい。

次に、各港において実際の港湾荷役業務を担当する港湾業界は、むしろ、月末集中配船のごとき海運業者の不手際な業務運営と荷主（商社）側の思惑輸入および船の倉庫代用とが正常な港湾荷役を混乱せしめた最大因だと言い、自己の側における手落ち・責任は殆んど無い筈だと力説した。そのため、われわれが客観的に考えて彼等港湾業者の当然の責務と思われる港湾労働者の不足問題についてさえ、彼等は、単に、景気の良い他産業への転身傾向を指摘する程度であり、しかも、そうした傾向は港湾問題に対する政府の無関心・非協力のせい、自分たちのどうにもできぬことがらだと言いたいようである。

最後に、海運業界の動向態度は、月末集中配船など自己に向って発せられる諸批判に対して極力弁明を試みる一方、荷主および港湾業者の反省と政府の援助とを切に期待するだけである。彼等がいとなむ海上輸送業務の円滑な遂行のために港湾荷役が如何に改善さるべきか、荷主その他に何を望むかなど、たとえ心に憶っていようとも、口には少しも出さないでいるようである。まこと隣れにも謙虚消極的な態度であったと言ってよい。

わが国の現実から見て、港湾問題の解決なかならず港湾荷役の改善には、上にあげた三つの民間関係業界の協調、力の結集だけではこと足りず、関係諸官庁特に各港の税関および県市当局の協力と反省とが不可欠である。だが、実際の港湾荷役に直接関係するのは、荷主・運送人（海運会社）荷役業者の三者であること自明であり、この三者の中にあっても、なかならず後の二者こそ最も直接的な関係当事者だと言ってよかろう。けだし、内部的に複雑多様な分業・区分があるにせよ、常識的乃至包括的な語意として、港湾荷役とは船舶への貨物積み込みか船舶からの貨物荷卸しか或いはその双方か、いずれにしる、船舶を対象とする荷役業務を意味し、少なくともそれを中核とするとみてよかろうからである。しかして、ここでは、一応、運送人＝海運業者はもっぱら船舶を所有運航し、荷役業者は実際の積卸作業に従事すると考えておこう。

ところで、この両者の間にあって荷役作業の指導権を保持するのは一体どちらかという点にひとつの重大な問題点があるようだ。しかして、筆者は、今のところ、この指導権は海運業者側に保持されてあるべし、少なくとも、海運業者はそうした自覚・決意を有すべしと考えている。なるほど、現在のごとき海運業と港湾（荷役）業との機能的分化を表面から眺めると荷役作業の実務は後者の港湾業者によって担当・遂行され、そのかぎり、彼等の指導的地位乃至比重は一見高評価されねばならぬかにも思われる。だが、歴史的沿革的には、港湾荷役業務は当然海運業務に附随、包括されていた筈である。そして、今日の如き商社と海運会社との分離独立化がなかった時代、いわゆる商人船主（merchant-shipowner）の時代のことを想起し、曾つての船主＝海運業者の有力地位乃至優越性を考えれば、船舶に貨物を積卸する港湾荷役業者はもともと彼等に奉仕・従属する立場にあったにちがいない。今日のごとく、自分自身の立場を主張し或いは荷主の威をかる港湾業者は過去に有り得ず、また、海運業者さえ強力ならば今日にあっても統御され得る存在であろう。

法律上の規定或いは実務慣習が海上運送人（海運会社）に対して積地において貨物が本船舷側に来た時から揚地において貨物が本船舷側を離れた時までの責任を負わずだけであるといっても、およそ船舶に託して貨物を海上輸送しようとするものの殆んどすべては、貨物が自己の手許をはなれてから荷受人のところに着くまでの輸送行程の全責任を海運会社に委せたつもりでいるのがむしろ一般であろう。この輸送にあたって、海運会社へは海上運賃だけしか入ってこぬわけだが、それのほかに荷主が支出した費用、すなわち、荷造費・港までの鉄道または自動車運賃・港における諸掛（もち論荷役費が含まれる）・到着港から荷受人のところまでの諸費用、等々、のすべては、当該海上輸送の実現に絶対不可避の経費であり、いわば、広義の海上運賃（海上輸送費）として一括されてよいとも言える。荷造費や陸上運賃はさておき、いわゆる狭義の海上運賃と港湾諸掛とは、おそらく、何人にとっても海上輸送費として一括観念され得るであろう。それが海運会社と港湾業者或いは税関などに分割収納されるものであっても、当該輸送を船舶によって実行するためにどうしても支払わねばならぬ費用であり、払うものにとっては不可分の経費と考えられるからである。そのうえ、一般大衆の場合、こうした海上輸送をするにあたって交渉または委託しに行くのは海運会社か、しからずんば、近所の小運送業者かであって港湾荷役会社のごときは恐らく存在さえ知られていないであろう。こうした状態下、海上運賃プラス港湾諸掛の海上輸送費の高さが問題となり、港湾或いは荷役作業の面で生じたものであっても、もし事故がおこれば、あげて、海上運送業務の主責任者として海運会社に非難がよせられがちである。

荷主の利害関係或いは何等かの慣習で、荷役業務の一部または全部が荷主の負担と配慮の下に行なわれる場合にあっても、その作業に対して海運業者が無関心たり得ないこと改めて述べる必要あるまい。船舶に貨物を積込むのはその船舶が動いて目的地へ貨物を運んでくれることを前提しているためであって、積込または陸揚の荷役作業は、それ自体、あくまで海上運送業務に従属したも

のであるから。

なお叙述の不充分または不手際もあろうが、以上の説明を通じて、筆者は、海運業者が港湾荷役を他人の仕事として不介入主義を採るべきでないこと、否むしろ、より積極的に指導権を掌握して自己の主業務の完全にして円滑な遂行のために奉仕せしめる必要のあることを一応強調し得たかと思う。

Ⅲ

如上本邦海運業者たちが港湾（荷役）問題に関して極めて消極的・傍観的にすぎる傾向を指摘し、海上輸送の実質上の主役としてみずからの船舶運航能力の向上のためまた総海上輸送コストの低廉化乃至正当評価を期待するために本問題にもつともつ積極的に取組み、接近して行くべき必要を論じてきた本小稿のしめくりとして適切であるかどうか判からないが、神戸港における港湾荷役の実情把握にあたって特に注目さるべき一特殊事項に関する若干の問題点または私見を示して結びとしよう。それは同港における極端に過少な純岸壁荷役ということがらである。

純岸壁荷役という言葉は必ずしも一般的な業界用語ではない。2、3名の海運人の意見を参考としたとはいえいわば筆者の創出語であつて、本船が着岸した岸壁（突堤）の上屋もしくは船側に到着せる鉄道貨車・貨物自動車と直接的に貨物積卸作業をいとなむ作業の謂である。されば、通常の港湾統計にいう接岸荷役と同概念でないし、また維繫本船直荷役とも同一でない。しかし一般公表の港湾統計などをいくら調べてみても、ここで言うような純岸壁荷役の過少を裏付けるに足る数字を見出せないが、神戸港の港湾荷役実務関係者は、すべて、この事実を明認している。定期船への船積みに限定して言われているようだが、こうした純岸壁荷役の比率は総荷役量の1割以下、おそらく5%～7%にすぎぬというのが一致した見方であり、しかも、この数字には本船の着岸せる岸壁以外の他の岸壁（の上屋）または港外地点より貨物を運ぶトラックから

の本船積込量が包含され、むしろ、それが殆んどを占めるといわれる。

改めて指摘するまでもなく、神戸港におけるこうした純岸壁荷役の過少性という問題は、必ずしも同港だけの特殊性でないとしても、全国的に普遍共通のことがらでもなく、少なくとも、これまで公けに取上げられ論じられること殆んどなかったと言ってよい。そのかぎり、港湾施設の不備、港湾労務者の不足或いは月末集中配船の弊害といった諸問題に比して一般世論としてはもとより海運界または関係有識者たちの間においてすら十分な認識・理解をもたれなかったかにも思われる。だが、実情を知り、関係者なканずく現場海運人の訴えるところを聞くならば、この問題が決して些末な一小事でないことが判然とする。いわんや、36年8月2日に決定、発表された運輸省（港湾局）の滞船滞貨対策にあって、一方では「最近国内主要港における滞船滞貨現象は根本的に輸出入貨物、内航貨物の増加に対し港湾施設（岸壁、係船浮標、上屋の外労務者艇、荷役機械を含む）の増強が伴わないことから起った」と判断し、且つ「その結果は集約してバース待という形で表現されている」と分析されながら、他方では「その状況は各港それぞれ若干異なった形態であらわれ」「各港その状況が異なる結果、これが対策も画一的な方策をとることが困難である」といわれている事実にかんがみて、この種神戸港独自の特殊問題も、政府において、海運界自体において、また有識者層において正しく把握され適切な配慮を加えられて然るべきこととがらであろう。

港における岸壁の基本的存在理由という点から言って当然のことだが、およそ、船舶が岸壁に着き貨物の積卸をなす場合、本船と当該岸壁（その上屋もしくはトラックその他の陸上輸送機関）との間に直接作業を行なうということは第一義的な前提乃至建前である筈である。そうした状態のもとにあって始めて船舶の運航能率も最大限正常に発揮される。本船が折角着岸していながら、その岸壁を直接利用した貨物積卸ができないのでは、着岸した理由或いは岸壁を設けた意味がない訳であるから。

なるほど、船舶運航能率の向上、敏速荷役の達成という見地からは、上記本船と当該岸壁との直接荷役作業にプラスして乃至同時併行的に間接のまたは他の荷役作業を実施する必要或いは有利が当然考え得られる。けだし、上記純岸壁荷役は實際上本船船側の片方のみを利用して実施され、もう一方の船側が遊休しているからであり、また、荷役中に生ずべき船体の傾斜など荷役技術上の問題から両船側荷役の必要も当然あり得るであろうからである。着岸した本船の海側の舷側に舳をつけてそれと本船との間に貨物積卸作業をなすのはこのためであり、そのこと自体に正当な理由無き訳のものではない。しかし、もしもこうした舳が本船から卸した貨物を当該岸壁の上屋——神戸港にあっては本船の接岸している岸壁（突堤）のもう一方の側（反対側）を利用するのが通常であろう——へ運び、或いは、当該岸壁からの貨物を本船へ積込む場合には、明らかに間接的ではあっても、やはり、本船と当該岸壁との間で行なわれる港湾荷役に外ならないであろう。けれども、かかる間接的な岸壁荷役は、最早指摘しなすまでもなく、純岸壁荷役・直接的岸壁荷役の補足にすぎず、本来従たるべき性質の作業である。のみならず、そこには、より多数の労務者の投入・作業行程の増加と同一目的達成のために純岸壁荷役に比してより多くの作業時間の必要、等々、一種の浪費的現象を伴なうと考えてよい。

だが、神戸港における本問題中最大の注意事項は、むしろ、上記本船船側につく舳の大部分が本船と当該岸壁とのカスガイ・橋渡しの役割を演じていないという事実である。定期船に輸出貨物を船積みするために本船船側にやってきた舳の殆んど全部が当該岸壁から貨物を運びきたったものではない。大部分は神戸港内の他の岸壁（その上にある上屋・倉庫）から船積貨物を運んでき、一部は大阪その他神戸港以外の場所から貨物を運んでくるといわれる。何故こうした不合理な舳回漕、港湾荷役がみられるかの理由についてはなお充分検討してみる必要があり、ここで軽々に論じがたい。ただ、現地海運人の多くが指摘する次ぎの2点は少なくとも有力な関係因として充分注目さるべく、それにつ

いて適切な配慮が加えられるならば、それだけでも大いに事態が改善され得るにちがいないと思われるので、特に挙示して関係各方面の検討・認識を期待しておく。

そのひとつは、現在神戸港の岸壁の殆んどすべて——第8突堤のみ例外の由——が有力な港運会社乃至乙仲の間で、いわば分割支配され、一種の縄張りの権限が認められているために、或る特定の港運会社・乙仲を通じての貨物船積はその縄張り即ち特定岸壁の特定上屋を拠点としてのみ舁下し、舁回漕されることとなり、本船はどの岸壁に着岸しようともそうした舁から貨物の引渡しを受けねばならないという事実である。簡単に例示すれば、本船は第3突堤に着いている。しかるにA商社の荷物を託された甲港運会社（乙仲）は第1突堤に、B商社の荷物を扱う乙港運会社（乙仲）は第5突堤に自己の上屋（縄張り）を有する。甲の舁は第1突堤から、乙の舁は第5突堤から、第3突堤の本船船側に貨物を運んでこざるを得ない。本船が第3突堤に着岸した意味が薄れ、純岸壁荷役が過少となるのは当然の成行であるわけ。

もうひとつは、なお若干不明確な点もあり、裏付け資料も得られないのだが直接的な純岸壁荷役の料金と舁利用の間接的な荷役料金との実際上の相違・懸隔であって、後者の方がむしろ反常識的に低廉となるので、それだけ純岸壁荷役が過少とならざるを得ないのだと多数の海運人が主張している。このこと果たして真実かどうかという問題も含めて、双方の作業経費の実態の調査および十分な再検討が必要であろう。

以上概説した神戸港における純岸壁荷役の過少性という問題はひとつの特殊的な問題にすぎず、なお詳細に審議さるべき課題でもあるが、また、それ自身海運業界の努力、働きかけのみで解決され得ることがらでもないが、これについても実情を知り、改善方策を見出すことは海運業界としても、関係方面としても是非必要なことであろう。

II 海上輸送におけるターミナル・コストの問題

I

(1) 四面環海という国土の地理的条件のみならず、歴史的にまた現実的に、世界第3位(戦前)或いは第5位(現在)の船腹保有量・海運活動を誇り得るいわゆる海(運)国日本にあって、海運という産業・業務・機能に対する国民一般の理解は、他の産業経済活動の場合に比較して殆んど最低だといってよからう。海運業界および関係者たちのそれに関する啓蒙意欲とPR活動もまた一等不足しており、極めて拙劣である。

(2) 他方、わが国のいわゆる海運論者——学究人たると海運業界有志たるとまたその他一般有識者或いは関係官界人たるとを問わず、さらに、海運経済論者と海運経営論者といった区別を論ぜず——にして、一面、海上交通の鉄道或いは道路交通など他種類の且つ国内限定的の交通に比した差等とか、海運(理)論と一般交通理論乃至経済理論との関連の仕方とかの問題にまで深く立ち入って考察し且つ充分な認識・理解を有し得ているかどうか可成り疑問であるだけでなく、また一面、海運業務というものと密接なつながりのある貿易業務や海上保険業務、或いは、造船技術・海法等々について或る程度の知識をもち得ているもの甚だ僅少だと言って、あながち言いすぎではあるまい。

(3) 外に対し、内において、本邦海運業者・海運研究者或いは海運関係者のなすべきこと、勉強し足りなかったこと甚だ多いが、ここで取り上げようとする港湾ターミナル問題も亦早急且つ真剣に検討せねばならぬ重要問題のひとつであろう。殊に、前項に挙げた貿易業務・海上保険業務或いは他種交通機関とのつながり及び相違といった事項・問題に比べて港湾における運送ならびに荷役作業というものは、それ自体、いわゆる海運実務に直結し海上輸送活動の

不可欠の一環を成してさえいるわけだから、その重要性は抜んで高いと思える。

なる程見方によっては、こうした港湾ターミナルにおける附随的運送ならびに荷役作業が、現実には海運業者とは別個独立の港湾（運送）業者によって分担遂行され、また、この種の研究が通常港湾（経済）論として海運（経済）論から区別されるということ、しかして、いわゆる経済産業活動上の分業或いは学問研究上の分化としてこれら問題の考察は海運業界・海運研究者の領域外だとする論も一応成立し得るかもしれない。けれども、理論的ならびに实际的に、いわゆる港湾荷役作業を抜きにした海運活動が果たして考えられ得るであろうか。また、いわゆる港湾論にノータッチの海運論のままで充分なのであろうか。筆者は最近大いに疑念を抱き、反省を促がされている。

（４） およそ、こうした判断および自省から、差しあたり、本小稿では、なお多分に海運経済研究者としての視野・感覚の下においてではあれ、筆者が最近特に関心を寄せ、いくらか手掛けはじめた港湾経済関係の事項なかんずくターミナル・コストの問題について二三の提言を試み、読者の批判を乞うとともに海運業界人の留意を喚起したい。

ちなみに、ここでいうターミナル・コストとは如何なるものを指すかという概念規定、それ自体もひとつの問題点であるが、いま、それに多くの紙幅を費やすのはどうかと思われ、且つ、正直のところ、筆者自身いまだ明確に表現する方法を見出し得ていないので、これが討議は後日を期したい。一応、殆んどすべての貨物海上輸送が、船舶による港から港までの海洋を動く過程・運ぶ業務と港（積出港と荷揚港の最少ふたつ）における当該船舶への積・卸の過程＝業務とから構成されている現実、そして、通常前者に対しては運賃もしくはそれに見合う運送費用、後者に対しては荷役料金乃至それを含む諸掛もしくはそれに見合う作業費用が対応せしめられているという実情を周知の前提として、この港における船舶への直接的積卸作業の費用を意味するものと了解願いたい。

当面、これで充分であろう。

Ⅱ

(5) これまで、わが国の海運学者たちは殆んど日本交通学会という或る意味ではより大きな且つ多分に異風異質な構成分子と一緒に学会に所属してきているが、当然察知され易い点として、同学会の主勢力は鉄道論(者)中心の傾きがある。こうした事情ならびに既述のごとき海運論研究と港湾論研究との乖離、しかして卒直に言って、後者研究の未熟遅滞のために、海上輸送における港湾ターミナル・コストに関する学問的研究成果は殆んどあげられていないと言ってよかろう。筆者の浅学寡聞の故かしらぬが、諸外国での海運論者であっても事情はほぼ同様と思われる。

(6) 交通学一般の傾向——なかならず現代日本の代表的理論派交通学者たちの——として交通経済を理論的に考察しようとする場合、その最大の焦点は運送費用と運賃の問題に求められがちであり、且つ、こうした分野での本邦交通学者の業績は、近時注目さるべきもの少なからずとすることができる。

ただ、残念なことに、こうした理論的考察の対象はすべて鉄道輸送に限定され、鉄道における運送費用と運賃との分析・検討のみに終始する。かかる鉄道中心の理論分析がそのまま海運にも適用され得るかどうかすでにひとつの問題点であって、筆者としては、海運における運送費用と料金の実態に即した理論的考察があってよく、また、それが海運研究者の手で是非早急になし遂げられる必要があり、その時期であるように思われる。

(7) もち論この場合に掲げられた諸研究が大いに参考となり得るにちがない。けれども、無思慮な応用・受け売りはかなり危険である。つけて、筆者の短慮・浅見ぶりを暴露することでもあるが、いまに後悔されるひとつの苦い経験がある。すなわち、恩師佐波教授の名著のひとつである「交通概論」——改版・昭29年・有斐閣——第5章交通費用における次ぎの一節を余りにも単

純素朴に呑み込み・理解した結果、筆者は、海運費用と海上運賃との重要性〔のみ〕を学びとって、港灣費用およびその料金に対する注意を稀薄ならしめ、今となってはあわて気味にそうした勉強を始めねばならぬ仕儀となったのがそれである。

「投入 (input) と産出 (output) とが持続的に貨幣的均衡関係を保持すべきことは近代企業経営の要請である。運送用役の供給 (産出) のために投入せられる諸要因の貨幣価値が運送費用 (交通費用) であり供給 (産出) される運送用役に対して支払われる貨幣価値が運賃である。すなわち、運送費用と運賃とは対応の関係にあり、両者が何等かの程度において均衡を保持してこそ、運送業務は企業として存立維持できる。云々」⁽¹⁾——傍点は引用者。

(8) 筆者が「運賃」という字句にこだわりすぎ乃至単純に理解しすぎた結果、或いは、海運にあっても、海上運賃なるものが厳存する事実とそれが極めて重要な研究課題であるという意識のためとはいえ、ひっきょう、筆者は右の恩師所説を不注意に丸呑み込みして、港灣における海上輸送に直結する諸作業費、むしろ広義の海上輸送費の一部を成すと言い得べき該費用またはそれに対応する料金のことをこれまで殆んど顧慮することなかったのである。たまたま、昨年度海運業界が港灣作業料金値上げ問題に際してかなり騒いだのとより早期に朝野の注目を集めた本邦主要港における港灣麻痺現象とをキッカケとして、始めて、これら港灣ターミナル〔コスト〕問題の重要意義に目覚めた次第である。

(9) しかるに、より奇妙なことは、上記着眼・関心から筆者が港灣ターミナル・コスト特に港灣荷役費の実情資料について数社の海運会社幹部クラスの人たちに聞き合せ、教示を求めたとき、十分な知識理解をもって具体的説明をあたえてくれる人がなかった。特定少数の現業担当者中の誰それか港運会社を紹介するから、その人たちから詳細を学ぶべしと言ってくれるのが関の山だった。ここにも重要な問題点ありと言いたい。ただし、これについてはすでに別

(2)
論したところ故、ここで再度言及して海運業界人の無関心な態度を批判することは差控えよう。

(10) ただ、海運業界人のみならず海運研究者・交通学者或いは一般学者・有識者の多数も、時に、運賃を知ってターミナル・コストを知らないという傾向なしとしない。少なくとも、運賃の重要性を認めてもターミナル料金をそれほど重要視しない傾きがある。そこで、港湾における諸経費の重要度・それが海上輸送費の無視すべからざる一部分たるべき点について以下数言を費やして留意を喚起しておきたい。

(11) 本来それが戸口から戸口までの運送業務を営むことを原則とした利点として発達してきたものなるが故に、自動車輸送（道路交通）の場合には殆んど問題とならぬことがらであろうが、ターミナル作業従ってターミナル・コストは鉄道輸送にあっても相当重要な課題だと言い得る。事実、鉄道論者の多くはこれに言及し或る程度の検討を加えている。だが、海上運送（船舶輸送）におけるターミナルの作業及びコストは、それ自体、鉄道の場合よりはるかに重大であり、且つ、頗る特殊にして複雑多岐な性質・問題点を有する。

最も判かり易い比較例として、われわれ一般市民が必要あって一個の荷物を鉄道で国内の誰かへ送る場合と船舶に托して国外の誰かに送る場合との相違を比べて考えてみよう。自身で鉄道の某駅まで当該荷物を持参するならば、その品目重量に応じた一定額の貨物運賃（鉄道小荷物料金）を駅係員に支払うだけで鉄道による荷物輸送は容易且つほぼ完全に果たされ得る筈である。もしも自分で運んで行けない〔ほど大きい〕ので何処かの小運送屋に頼むとしても、通常の場合自宅から駅までの小運送料（トラック乃至三輪自動車の運搬賃）を上記鉄道貨物運賃にプラスして支出するだけでことが済み、それ以上の経費を必要としないであろう。なる程、鉄道に払う小荷物運賃或いは小運送屋に払う運搬賃のなかに〔当該料金原価算定上の一細目原価要素として〕駅もしくは倉庫などのターミナル関係経費が包含・考慮されているかもしれないが、少なくとも

も、こうした鉄道輸送にあってはターミナル料金というものを明示的に要求されることわが国ではないし、如上鉄道運賃または自動車運搬賃の中に考慮されているやもしれぬターミナル経費というものは殆んど重要度低く且つ海運の場合と性格を異にするところ少なくなかろう。

(12) 他方、船舶に托して海外へ荷物を送ろうとする場合には、まず第一に、海運会社の窓口——鉄道の駅小荷物受付所に相当する——へ荷物を持参しても実際上何にもならぬであろうという点を知らねばならぬ。けだし、絶対に受け付けないわけではないが、この種小口荷物の海上輸送受付と船舶への搭載実務とは、海運会社みずから取扱わず、海上運送取扱業者・海運仲立業者・海運代理店業者のいずれであれ当該海運会社と取引関係、多くの場合特約専属関係にある代理業者へ委任しているのが本邦の現状であるからであり、わざわざ海運会社の窓口まで荷物を持って行っても何処そこの某店へ申込んで下さいと指示されて引き下がるのが落であろうからである。万一自家用車を所有してみずから××丸の舷側まで荷物を運んで行き得る立場にあるような人であっても、港内の何処かにある筈の同船舶積貨物受付所を探しあぐねたり、所要の諸多煩雑な船積手続にまごついたりすることの方が多であろう。

そこで、或る海運代理店を通じて荷物の輸出（運送）を行なおうとするとき荷送人は一体どういう経費を負担支出するであろうか？ 果して鉄道輸送における小荷物運賃或いはそれプラス小運送料金のごとく単純少数の費用（項目）で済むだろうか？ 答えは否である。その全項目を常に支払う必要がある訳ではないけれども、荷送人に対して請求してくる請求書乃至支払に対して発給される受領書の明細には通常次ぎのような項目とその料金が記入されると言われる。

- ① 運賃——海運会社に帰属するいわゆる船舶運賃
- ② 通関料
- ③ 積込料

- ④ 保管料
- ⑤ 運搬料——荷送人の宅から港までの小運送賃
- ⑥ 倉入料および倉出料
- ⑦ 手数料——当該海運代理店の取扱手数料

しばしば、運賃と通関料と諸掛という三大区分（名称）で示される海上輸送費（料金）のより細目的な内容区別如何を某社に照会した結果得た回答がこれである。

ことが一番旨い具合に運ばれたとしても、一般市民が荷送人となって小荷物を海上輸送（輸出）するときには、右のとおり、第一に運賃・第二に通関料・第三に手数料または諸掛の三つの費用・料金を負担せねばならない。①と⑤以外の費目は明白に港で船舶に積込むために必要とされる費用すなわち積出港ターミナル・コストに外ならぬ。

(13) 万人が容易に理解できるようにと、比較的重要度の低い小口荷物の運送を例示的に選んで鉄道輸送と海上輸送との間のターミナル・コストの違いを述べ、且つ、海運における港湾ターミナル・コストの不可避性及び多様性を示したが、今日海運業務の事実上の中核を成す大口貨物の場合にあっても事情は何等変わらないどころか、むしろ、遙かに切実且つ重要な性格を帯びること最早指摘するまでもないことであろう。

- (1) 佐波宣平「交通概論」285頁。
- (2) 拙稿「海運業と港湾荷役」(補論Ⅰ)

Ⅲ

(14) 前項に示した小口荷物を海外へ送る際に要するターミナル・コストの明細項目によっても知られるように、積出港——荷揚港においてもほぼ同様なターミナル・コストを要するが、叙述の簡明を考えて割愛した——における貨物の船積にあって、荷主はいわゆる運賃のみならず通関料と所要諸掛とを支払

わなければならないが、これらいわゆる港湾ターミナル・コストは結果的には海運会社以外のものに帰属する。現代の航洋海運業務の中心を成す大口貨物の輸送の場合、税関に帰属し且つそれ自体さまで問題とするにあたらぬ通関料、或いは、県・市当局等が所有管理する港湾施設の利用に対して支払われる一定の各種使用料——ただし、このなかで海運会社（船舶）が負担し且つ運賃原価構成要素として運賃中に含まれているもの、いわゆる船舶経費としての港費（ポート・チャージ）は除外して考えるべきであろう。——を別とすれば、こうした港湾ターミナル・コストの圧倒的大部分は、いわゆる港湾運送業者に帰属する筈である。

（15） 法律家もしくは極く少数の有識者および関係者たち以外の人々には仲々ピンとこない表現・術語だが、わが国海運関係法令上の用語によれば、船舶運航事業（者）——いわゆる海運会社特にオペレーターを指す——と港湾運送事業（者）——××倉庫○○○運輸等、諸種雑多な名称が用いられ統一性が無いが多くの場合港運会社（業者）と一括呼称される——とのふたつの業務・機能を合体して始めて、海上輸送業務が開始・達成されるわけであり、しかも、両者は、分業的にそれぞれ別個独立の事業体（企業）である。

最早自明であろうがターミナル・コストの大部分は、この港湾運送事業者がいとなむターミナル作業に対する代価である。そして、こうした港における貨物積卸作業が歴史的且つ港湾運送業者の専門・分業結果として行なわれるがゆえに、海運会社は、多くの場合、他人の仕事・領分荒らすべからず然と港湾・そこでの作業・その料金などについて不干渉と冷淡さらに無知の態度を堅持していると見ることができよう。自分の営む港から港までの海上運送業務の始めと終りとに不可欠に接続し、自己の業務に従属・奉仕すべき性質のものであって一面重大な影響をあたえるのが港における積卸荷役業務であるということ当然自明の筈であるにもかかわらず。だが、前にも触れたとおり、こうした海運企業の港湾ターミナル・その作業に対する不認識ぶりの批難はこの際つつしん

で、先にすすもう。

(16) 港湾運送事業法(第3条)の当該事業の種類分けに従えば、普通一口に港湾運送業といっているものがかなり多くの種別に分かたれることが知られる。すなわち、

- 1 一般港湾運送事業
- 2 船内荷役事業
- 3 はしけ運送事業
- 4 沿岸荷役事業
- 5 いかだ運送事業
- 6 検数事業
- 7 鑑定事業
- 8 検量事業

(17) 實際上、船内荷役・はしけ運送・沿岸荷役のいずれかを基幹としてこれら3種業務を、時にはさらに検数・検量等の業務をも加えて、一貫的にいとなむ一般港湾運送業者——通称一貫元請——というものが各主要港に存在して指導的地位を占めていることにかんがみ、いま、こうした一般港湾運送事業が行なう海上貨物の船積作業の現実過程を内容的にうかがうに、或る資料は次ぎのように述べている。

「……不特定多数の輸出業者(利用者)から輸出貨物を上屋又は倉庫の戸前で、荷受、仕訳、上屋保管、検量、検数等の立会及びはしけによって本船々側(又は維繫本船への運搬)までの作業に合せて本船への荷役完了まで…」と。

港での貨物の船積に伴なう諸作業をもう少し具体的且つ区分的に明示し、あわせて、輸出貨物が船舶に積込まれるときの実際の順序・流れ方を初歩的に解明するため若干補足して重ねて説明を試みれば凡そ次ぎのごとくであろう。

(A) 輸出さるべき貨物というものは、まず生産地(工場)から陸路または海

路他の輸送機関（鉄道・トラック・艇など）を利用して本船が入港すべき貿易港の保税地区の上屋または倉庫まで運ばれてこなければならない。

ただし、この生産地から保税上屋（倉庫）までの輸送過程はたとえ当該一貫元請業者の手で請負遂行されるにせよ、いわゆる積出港ターミナル作業とは看做さないのが通説で、一貫元請自身、この保税上屋（倉庫）の戸前から自己の業務が開始されるとしている（上掲引用文叙述参照）そこで、一貫元請のいとなむ諸作業は下記の順序で進行する。

(B) 保税上屋（倉庫）に到着した貨物の受取業務——荷主（荷送人が生産工場たる場合もあれば、輸出貿易商社たる場合もある。）への着荷報告・港湾管理者および税関への貨物搬入出手続等も含まれる。

(C) 荷捌計画に基く搬入貨物の仕訳・拼替・移動業務ならびに保管業務。

(D) 出荷主（輸出貿易商社）の指示を受けて行なう輸出通関手続に関する業務。

(E) 海運会社発行の船積指図書にしたがって行なう行先別・品種別・荷印別等の検才・検量・仕訳業務——（保税）上屋出し艇作業またはトラック積作業に伴なう諸手配および本船積込作業のためステベ・海運会社（本船）・検数業者との連絡業務を含む。

(F) [神戸ならびに大阪の港で最も一般的な艇利用本船船積方式にしたがえば] 上屋出し艇積込み業務。

(G) 本船々側までの艇回漕業務。

(H) 艇から本船々艙への積込業務——船積完了報告書の作製その他業務を含む。

(18) 改めて指摘するまでもなからうが①およびいわゆる事務的業務を除いて②から⑥までの諸作業がいわゆる沿岸荷役（作業）と称され、㉔が艇運送（回漕）、㉕が船内荷役（作業）と言われている。しかし、輸出貨物が保税上屋の戸前に到着した時期から艇積込みまでの沿岸荷役と、続いて行われるべき

解回漕と、最後になされる船内荷役という三つの業務——それ以外の検数・検量等の仕事は一応除外視してよかるべく、且つ、それらは港湾作業コストまたは料金を算出する場合の実際慣行（後述参照）としては独立の項目として別記明示される——が一貫的乃至連続的になされて始めて当該輸出貨物の船舶海上輸送がスタートの段階に達し、現実のものとなり得るわけである。

積出港から荷揚港までの空間的離隔を克服することが船舶或いは海運業務の主使命であり活動領域だとみるならば、そして、それがこれまで一般的意味且つ狭義の海運（経済）論の研究対象たる最も直接的な海上運送活動という経済行為、交通活動に外ならないとするならば、それは、少なくとも、上記積出港における港湾ターミナル諸作業と荷揚港におけるほぼ同様な諸作業と接続してのみ、自己の業務・活動を開始または終結し得、自己に課された社会経済的任務を達成できるのだと言い得よう。

(19) 輸出さるべき貨物のより全体的な流れ方、換言すれば、海上輸送という交通活動に広義には含まれ或いはそれに必然的に関連する筈のあらゆる運送過程を示すという視野のもとでは、より広く生産地から積出港までの輸送→積出地でのターミナル作業→本船による海上輸送→荷揚港でのターミナル作業→荷揚港から荷受人（消費地）までの輸送に区分・把握され得ようし、また、されねばならぬわけでもあるが、如上いわゆる海上業務と最も最も緊密且つ直接不可避に結びつく積出港での港湾ターミナル作業の具体的内容と順序とを概説し、その重要性和複雑性について或る程度まで解明を試みた。

最早かなりの紙幅を費やしたので、以下こうした港湾ターミナル作業に対応するコスト・料金について二三言及し、且つ、筆者が最近蒐集し得た資料若干を参考までに提示して本小稿を結ぶこととたい。

IV

(20) 別掲の第1表および第2表は神戸港（および大阪港）における現行港

湾作業料金決定の基礎資料として試算された注目すべき原価計算書というべく、
 「上屋又は倉庫の荷受より本船積込完了に至るまでの一切の作業および行為を
 一貫元請する」一般港湾運送者（既述一貫元請⁽¹⁾）が雑貨の元請一貫料金につい

第1表 沖荷役の場合の雑貨一屯一貫元請料金原価

	項	目	単	価
1	沿 岸 荷 役 料	上 屋 搬 入		135.00円
2	”	仕 訳		15.95
3	”	夜 間 割 増		7.75
4	”	待 機		4.38
5	検 数 料	荷 受		33.00
6	”	夜 間 割 増		1.65
7	”	” 待 機		3.00
8	沿 岸 荷 役 料	拼 替 及 看 貫		51.15
9	”	夜 間 割 増		5.12
10	”	待 機		8.18
11	”	上 屋 搬 出 舢 積		155.00
12	”	夜 間 割 増		19.38
13	”	待 機		8.75
14	”	距 離 増		24.75
15	検 数 料	上 屋 搬 出		33.00
16	”	夜 間 割 増		4.13
17	”	待 機		3.00
18	舢 回 漕 料	舢 回 漕		280.00
19	”	夜 間 割 増		63.84
20	”	空 屯 分 担		19.60
21	”	滞 舢 料		14.98
22	”	舢 警 備 料		9.07
23	検 数 料	本 間 船		33.00
24	”	夜 間 割 増		15.11
25	”	待 機		4.00
		小 計		970.79
	事 務 処 理 費			483.24
		合 計		1,454.03
		届 出 料 金		1,450.00

第2表 維繫本船直積の場合の雑貨一屯一貫元請料金原価

	項	目	単 価
1	沿 岸 荷 役 料	上 屋 搬 入	155.00円
2	"	仕 訳	13.95
3	"	夜 間 割 増	7.75
4	"	待 機	4.38
5	検 数 料	荷 受	33.00
6	"	夜 間 割 増	1.65
7	"	待 機	3.00
8	沿 岸 荷 役 料	拼 替 及 看 貫	51.15
9	"	夜 間 割 増	5.12
10	"	待 機	8.18
11	"	上 屋 搬 出 舢 積	185.00
12	"	夜 間 割 増	36.08
13	"	待 機	39.69
14	"	距 離 増	24.75
15	検 数 料	上 屋 搬 出	33.00
16	"	夜 間 割 増	6.44
17	"	待 機	3.00
18	"	本 船 渡	33.00
19	"	夜 間 割 増	6.44
20	"	待 機	4.00
		小 計	654.58
	事 務 処 理 費		483.24
		合 計	1,137.82
		届 出 料 金	1,130.00

て例示算出したものである。(ちなみに、昭和37年2月以降実施中の改訂料金は、この要求または試算を全面的に承認採用している。)

(21) 第1表の沖荷役すなわちブイ(浮標)に繋がれている船舶(定期船)に対する輸出雑貨積込みは量的にはより少ないにせよ、現在神戸港で定期船用に割当てられたバース総数67のうちの22即ち約3分の1がブイであるという事実からみても、また、いわゆる月末集中配船のためにこの種荷役状態が不可避となる傾向からみても、それが第2表に示される接岸定期船積込より重要性少

なかろうと軽率に判断してはならぬ。そして、こうした点にも神戸港の荷役問題の盲点のひとつがひそんでいる。⁽²⁾

(22) 両表を通じて留意すべきは、こうした元請一貫料金が船内荷役料すなわち舳から本船艙への貨物積込料金を排除している点である。既述のごとく、最も一般的且つ実際的には、沿岸荷役→舳回漕→船内荷役の順に連続してなされる三つのターミナル作業を自己自身の手で一貫していとなむのが一貫元請であり、その限りまた、これら三つの作業料金を合せたものこそ本来の元請一貫料金と呼ぶべきかと考えられる。けれども、この最終段階の船内荷役は、しばしば、ステベ作業とも称され且つ当該一貫元請以外の専門的ステベ業者によって遂行される。さらに、F I O 或いは F D 条項その他の船内荷役船主無関係を特約した運送契約の場合を除いて、本船々側を境にして海運会社と荷主との権利義務が区別される法令上の原則、神戸港を含む本邦主要輸出港での定期船積込条件の一般慣行から、船内荷役料は、しばしば、海運会社によって負担され、彼等に対して請求される。(この種船内荷役料は運賃の中に織込まれている。後述参照)。他方、ここに示す元請一貫料金は荷主を対象として作製されたものであって、このため船内荷役料が除かれているわけである。

(23) 右に述べたごとく、海上運賃のなかに算入され、したがって海運会社に対して支払の請求をする船内荷役の料金と元請一貫料金にプラスして荷主に対して請求する船内荷役料というふたつの種類・型があっても、現実の作業内容は同一であり、その対価としての料金は当然同額でなければならない。しかし、海運会社が負担し、自己の運賃原価要素としている当該船内荷役費を抽出することは敢えて困難でない。

そこで、上来主張してきた海上輸送における連鎖的であって且つ区分可能なふたつの段階、すなわち、港から港までの空間的離隔を克服する船舶の海上航行と港におけるターミナル作業というものを前提とし、前者に対して海上運賃、後者に対して港湾作業料金がそれぞれ対応せしめられるという見方を貫くなら

ば、両表に示される元請一貫料金額に船内荷役料金額を加算したもので、われわれの言う積出港のターミナル・コストとなるべく、そうしたものとして重要視されてしかるべきであろう。

(24) 最近数カ月間の神戸港平均実績として、一貫元請が荷主或いは海運会社から受取る(船積)船内荷役料は、雑貨一屯あたり350~370円⁽³⁾——基本料金は188円であるがそれに各種割増金を加えた実際受取金額——といわれる。よって、これを、両表のいわゆる元請一貫料金にプラスすれば沖荷役1,450円は1,800~1,820円、接岸中の本船直接荷役1,130円は1,480~1,500円となる。これが雑貨1屯のターミナル・コスト総額。

(25) 近時神戸港から北米航路定期船に積込まれる本邦対米輸出雑貨の最も重要且つ代表的な品名としては、堺方面を主産地とする綿織物(cotton textile)および敷物(rug carpet)と神戸市内で作られる運動靴(shoes)とが挙げられる。綿織物と敷物の大半は、生産期日或いは船舶出帆期日の関係上、生産地(工場)から神戸港停泊中の本船々側までかなりの距離にわたる直接的舁回漕で運ばれてくる——その限り、保税上屋までの〔トラック〕小運送費や保管料は勿論いわゆる沿岸荷役料など神戸港における港湾ターミナル料金の多くが節約され得るが、反面かなり高額な舁回漕料を要し、また、通常のターミナル事務手続は殆んど排除されない——が、一部早期に生産された品物はトラックなどで陸路神戸へ運ばれ、したがって、上記元請一貫料金どおりに船積作業が行われることなしとしない。

他方、神戸市内の諸ゴム工場で生産される運動靴は、殆んどすべて元請一貫料金の適用を受ける。その限り、この運動靴の海上運賃こそ上掲元請一貫料金またはそれを中核とするターミナル・コストと比較対照するに最もふさわしいと言ひ得るかもしれない。

(26) そこで、いよいよ最後のしめくくりとして、これら三品目の神戸港代表的輸出雑貨のいわゆる運賃と積出ターミナル・コストとの関係・割合を分析

して後者の比重の重大性を明白ならしめておこう。

三品目の現行コンファレンス・フレイトは、一応次ぎのとおりとされる。

サンフランシスコ揚 ニューヨーク揚

綿織物	39弗25	43弗50
敷物	23弗25	33弗
運動靴	28弗25	35弗50

ただし、これら定期船運賃中には、神戸港における積込船内荷役料1弗乃至80仙および到達港における荷揚船内荷役料3弗が含まれているから、これら合計を一応四弗とみて引き去り且つ円換算したもの、すなわち、

綿織物	12,690円	14,220円
敷物	7,290円	10,440円
運動靴	8,730円	11,340円

が純粹な意味での海上輸送費（運賃）となり、これが既掲神戸港積込ターミナル・コスト1,800円（元請一貫料金プラス船内荷役料）と比較さるべき数字である。

いま、便宜上サンフランシスコ揚についてのみ比率を示すに、三品目中最も高運賃の綿織物で14.2%、最低の敷物で24.7%、最も比較に適する運動靴で20%という高比率である。もって、港湾ターミナル・コストの無視すべからざる重要性を知り得るであろう。

- (1) 神戸港において一般港湾運送事業者として登録されているもの昭和37年初92社を算えるが、そのうち一貫元請と称されているのは次ぎの15社。（順不同）

上組合資会社	住友倉庫神戸支店
三菱倉庫神戸支店	三井倉庫神戸支店
日本運輸KK	日東運輸KK
日新運輸倉庫神戸支店	日本通運神戸海運支店
ニッケル・エンド・ライオンズKK	
川西倉庫神戸支店	神戸港湾運輸KK
商船港運神戸支店	渋沢倉庫神戸支店
東和海運KK	山九運輸機工神戸支店

- (2) 上掲拙稿「海運業と港湾荷役」参照。
 (3) 一貫元請業者の調査による。海運会社が運賃中に含める船内荷役料1弗～80仙もほぼ同額。陸揚の船内荷役料の最近平均は220～230円の由。

執 筆 者 紹 介 (執筆順)

しげ	た	ぎん	じ	ろう	神戸大学名誉教授 関西大学商学部教授・経済学博士
柴	田	銀	次	郎	
やま	も	ひろ	まさ	神戸大学経済経営研究所助教授 海事経済部門	
山	本	泰	督		
さ	ま	き	せい	じ	神戸大学経済経営研究所教授 海事経済部門・経済学博士
佐	々	木	誠	治	
あき	やま	いち	ろう	神戸大学経営学部助教授 交通論	
秋	山	一	郎		

神戸港における港湾荷役経済の研究

昭和37年12月25日 発行

(非売品)

発行者 神戸市灘区六甲台町
神戸大学経済経営研究所

印刷者 奈良県天理市川原城町
天理時報社
