

第3章 洞海湾若松港における港湾荷役業

松本 和樹

1 節 1955 年前後の港運会社

筑豊炭の積出しを担った洞海湾の港湾運送業は、北九州の産業発展の経済的基盤であった。とくに若松港は、筑豊炭の需要が増大し、それを輸送する体制・設備が整備された明治20年代より急速に発展し、港湾運送業の体制も整えられた⁽¹⁾。本章の課題は、こうした歴史的背景をもつ若松港の港湾荷役業について、会社の組織化がすすむ1955年（昭和30）前後を対象に、石炭荷役業を中心とした港湾荷役業者と、荷役労働者（仲仕）の実態を把握することである。

すでに若松港については、吉開和男氏⁽²⁾が1950年前後の同港における港湾運送業の実態を整理しているほか、近年では木庭俊彦氏⁽³⁾が、戦間期における同港の荷役業界の再編過程を大手荷主企業と荷役業者の関係を通じて分析している。こうした諸研究を通じて、1920年代後半から1950年前後にかけての若松港における港湾荷役業の実態は明らかにされつつあるが、石炭産業が斜陽に向かう1950年代後半から60年代にかけての分析は、残された課題も多い。そこで本章では、とくに株式会社三菱会長の中山弘文氏と、第一港運株式会社会長の岡部秀年氏へのオーラルヒストリーを中心に、当該時期における若松港の港湾荷役業の実態とその変化についてみていくことにする。

1 戦前における港湾荷役

戦前における港湾荷役業が、仕事の「波動性」に応じるかたちで、「荷主・船会社－荷役業者（仲仕請負業者）－下請け業者」という特定の系列関係の

下に労働力を確保し、これを支える構造として「親方－小頭－仲仕」という組織が機能化した、いわゆる「組制度」を基盤としていたことは、すでに多くの先行研究で指摘しているとおりである⁽⁴⁾。石炭荷役を中心とする若松港では、すでに明治30年代には、「石炭商－元請け業者（親方）－下請け業者（小頭）－仲仕」という重層的な下請け制度の下に荷役業が成り立っていた⁽⁵⁾。

組制度を強固なものにしたのが、親方、小頭による組合の結成である。若松港では、海上での荷役を元請けする業者による「共働組」と、陸上荷役を元請けする業者による「連合組」がそれぞれ組織される。1903年（明治36）、海上荷役の元請け業者により「若松港汽船積石炭仲仕請負業組合」が結成された後、1933年（昭和8）には海陸の請負業者の間で「若松港海陸石炭仲仕請負業組合」が成立し、元請け業者の組織化がすすんだ。一方、1904年（明治37）ころには小頭により「若松港汽船積小頭組合」が結成された。このような組制度の中核を担う両者の組織化により、1920年代には、賃金をめぐる荷主と小頭・仲仕間の対立を、請負業者団体が調整するというかたちが機能し、組制度を基盤とする荷役業は円滑にすすめられた。しかし、石炭需要の急減による石炭価格の暴落を通じ、石炭商、請負業者、小頭・仲仕間の利害が衝突するなか、請負業者を基軸とする荷役業界は再編を迫られ、三井物産、三菱鉱業といった「大手荷主企業の関与による港湾荷役業界の再編が促され」ることとなった⁽⁶⁾。

戦時統制がすすむ1940年代、港湾業は国家統制の下に組み込まれた。1941年（昭和16）の「交通政策要綱」は海運および港湾について「港湾ニ於ケル荷役能力ノ増強ニ関シテハ、特ニ艀船ノ増備及荷

役ノ機械化ニ努ムルト共ニ、荷役労働者ノ確保ヲ図ル⁽⁷⁾とし、荷役設備の機械化とともに、荷役労働者の確保が重視され、組制度に依拠する労働力確保のあり方が問題視されることとなる。同年「港湾運送業等統制令」が勅令として制定されると、政府は具体的方針として「港湾運送業統制方針要綱」を作成。「各主要港ニ於テ港湾運送業ノ一元的運営ヲ目

的トスル港湾作業会社ヲ設立スルコト 但シ当該港ノ実業ニ応ジ物資別ニ依ル複数制ヲ認ムルコトアルベキコト⁽⁸⁾」という原則の下、港運会社、船内荷役業者、沿岸荷役業者の各団体で統合をすすめ、「六大港（引用者注：東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門）及若松港ニ在リテハ差当リ地区別団体ヲ設立セシムルモ其ノ設立後ニ於テ速カニ港湾作業会社

表 3-1 港運業者一覧

1954 年 6 月現在

	社名	登録業種					社名	登録業種			
		1 種	2 種	3 種	4 種			1 種	2 種	3 種	4 種
1	株式会社暁商運社	○			○	21	若戸採集炭運輸協同組合			○	○
2	高取運送店	○			○	22	扇興運輸株式会社 若松支店				○
3	日本海陸運輸九州支店	○	○		○	23	大彌港運株式会社				○
4	日本通運株式会社 若松支店	○	○		○	24	大庭運輸建設株式会社				○
5	新光海運株式会社	○		○	○	25	沖本運輸合資会社				○
6	二島海運合資会社	○		○	○	26	川崎陸運戸畑営業所				○
7	山九運輸産業若松支店	○	○	○	○	27	九州商事株式会社				○
8	山九運輸産業牧山支店	○	○	○	○	28	城戸組				○
9	三和石炭商運株式会社	○	○	○	○	29	戸畑運輸製函株式会社				○
10	第一港運株式会社	○	○	○	○	30	中西組				○
11	鶴丸汽船株式会社 港運部	○	○	○	○	31	古後商店				○
12	光洋海運商会			○		32	丸一運輸株式会社				○
13	三洞運輸株式会社			○		33	丸西興運株式会社				○
14	高取回漕店			○		34	丸吉興業株式会社				○
15	豊洋海運株式会社			○		35	株式会社三宅組				○
16	牧野海運商会			○		36	守田組				○
17	丸共海運株式会社			○		37	山下組				○
18	若松海運商事株式会社			○		38	山本合資会社				○
19	若松海運株式会社			○		39	若松倉庫株式会社				○
20	日真運輸株式会社			○	○		計	11	7	17	31

〔出典〕洞海湾港湾研究会『洞海湾港湾要覧：若松港・八幡港』、1954年、58-61頁より作成。

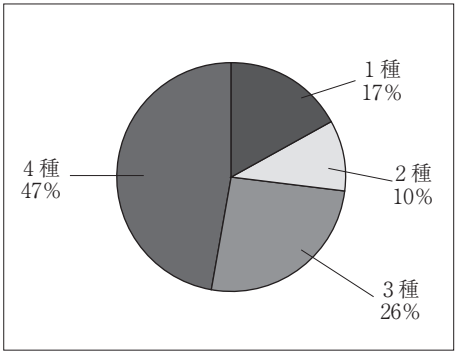


図 3-1 事業別登録業者の割合

〔出典〕表 3-1 より作成。

表 3-2 全国各海運局管内別港湾運送事業者数別業種表

港湾事業者登録名簿 1951 年 10 月現在

地域	業者数	1 種	2 種	3 種	4 種	業種別計
北海道	50	25	32	19	49	125
東北	18	17	10	7	11	45
新潟	12	12	3	2	10	27
関東（東京）	213	29	22	88	150	289
関東（横浜・横須賀）	188	51	31	117	99	298
東海	79	52	34	26	70	182
近畿	395	102	77	184	291	654
神戸	176	46	29	86	101	262
中国	111	49	43	58	87	237
四国	46	21	29	18	37	105
九州	191	76	73	79	139	367
関門	114	40	23	46	74	183
平均	132.8	43.3	33.8	60.8	93.2	231.2

〔出典〕吉開和男「若松港における港湾運送事業の実態」

『若松高校郷土研究会研究紀要』第 4 集、1952 年 7 月、29 頁より作成。

ノ設立準備ヲ進メ」⁽⁹⁾た。この結果、1942 年（昭和 17）若松港では若松第一港運会社を中心に港湾荷役業者が合同することとなり、港湾労働者たちは会社直属の労務者となった。⁽¹⁰⁾

2 1955 年前後の港運会社

終戦後の 1946 年（昭和 21）、GHQ より独占的な港運会社の非効率性が指摘された。その後、同年 9 月の港湾運送業統制令の失効、1948 年（昭和 23）の全国 14 社の港運会社の閉鎖機関指定、翌年の統制会社解散命令を経て、「一港一社体制」は解体される。⁽¹¹⁾ 港湾運送業統制令の失効により港湾業者を規制する根拠法規がなくなること、全国レベルでの港湾運送業者が急増したが、資本的に不安定な中小業者の濫立による港湾運送業の脆弱化への懸念から、政府・運輸省は司令部との間に港湾総事業に関する法案の制定に向けて折衝をすすめた。⁽¹²⁾ その結果、1951 年（昭和 26）に制定されたのが港湾運送事業法である。港湾運送事業法は、港運事業区分を定め（一般港湾運送事業、船内荷役業、はしけ業、沿岸荷役業の 4 種）、各港ごとに業種登録制を採用した。さらに確定料金制を採用、利用者に対する差別扱い禁止などが定められた。⁽¹³⁾ その後、事業の免許制、料金の認可制などの強化が図られるなど、同法は適宜改正が施されていくが、港湾運送事業法の

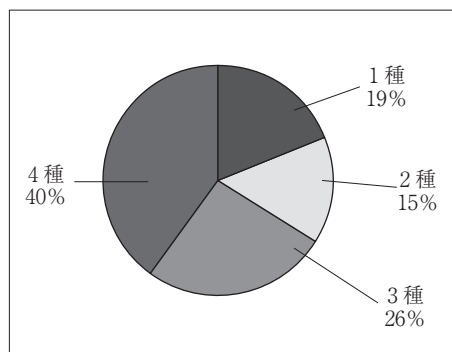


図 3-2 全国業種別登録業者割合

〔出典〕表 3-2 より作成。

制定により、戦後の港湾運送業の基本的な枠組みが出来上がったといえる。⁽¹⁴⁾

では、この頃の若松港の港湾業はどのような状況だったのだろうか。洞海湾港湾研究会が 1954 年（昭和 29）に纏めた『洞海湾港湾要覧：若松港・八幡港』によれば、1954 年 6 月時点で、39 の港湾業者を確認することができる。表 3-1 は、各業者が 1 種から 4 種のうちどの業種を登録しているか示したものである。図 3-1 から明らかなように、若松港内では、第 4 種（沿岸荷役業）、第 3 種（はしけ業）、第 1 種（一般港湾運送事業）、第 2 種（船内荷役業）の順に多く、なかでも第 4 種 47%、第 3 種 26% の 2 業種で全体の 73% を占めていたことがわかる。

こうした状況については、すでに吉開氏が 1951 年度の九州および全国の業種別登録数について、全国的に第 3 種、第 4 種が圧倒的に多く（表 3-2、図 3-2）、特に国内でも近代的港湾設備を誇る東京、横浜、横須賀、近畿、神戸においても同様の傾向がみられることが、「わが国港湾運送事業の経営内容の零細性と従ってそれから予想される荷役設備の不備および荷役能力の減退を物語るものである」と指摘しているが、石炭荷役を中心とする若松港において、とりわけ沿岸荷役業を取扱う業者が多く、かつ一般港湾運送事業を取扱う業者が、ほとんど例外な

く沿岸荷役業を取扱っている点は、一つの特徴とみなせよう。⁽¹⁷⁾

2 節 港湾荷役労働者の実態

1 港湾荷役労働者の労働現場

(1) 沖仲仕とごんぞう

国内有数の石炭積出し港として発達した若松港を支えたのが、「ごんぞう」といわれる荷役労働者だった。彼らの姿をうたったのが「ゴンゾ唄」である。

あたしゃ仲仕で半纏育ち長い着物にゃ縁がない
沖のゴンゾが人間ならば蝶々トンボも鳥のうち
若松ミナトのゴンゾは花よ粋な手さばき日本一
「沖のゴンゾが人間ならば蝶々トンボも鳥のうち」とあるように、彼らの労働環境はきわめて過酷だった。一方で「若松ミナトのゴンゾは花よ粋な手さばき日本一」ともあるように、彼らは石炭の港若松の一つの象徴でもあった。

さて、「ゴンゾ唄」にうたわれるごんぞうとは何か。ごんぞうとは、広義の意味では「港で石炭荷役に従事した仲仕」をさすが、狭義には、「陸で石炭を担いだりする作業に従事する仲仕」のことをさす。そして、「舢と本船とのあいだで揚卸し作業に従事した仲仕」を沖仲仕というのが、現場での呼称だった。⁽¹⁸⁾このように若松港の石炭荷役は、沖仲仕と陸のごんぞうの二種の荷役労働者によって担われたが、彼らは、現場でどのような作業に従事したのか。本章では、主に陸のごんぞうに注目して、彼らの実態に迫りたい。⁽¹⁹⁾

(2) 荷役作業の現場

現場では労働者の腕に頼るところが大きかった。中山弘文氏によれば、陸のごんぞうの運搬技術は「担ぐ時代」からリヤカー、コンベアへと変わっていくが、特に「担ぐ時代」とリヤカーのときには、

1 日何トン担げるかで一人前かどうか決まったという。

「担ぐ時代」、陸のごんぞう達が使用したのが天秤棒とヒラカゴだった。若松では、六尺棒の両端に、ヒラカゴとよばれる 70 センチメートルくらいの丸いカゴをつけて、石炭を運んだ。通常は 72、3 キロであったが、重いときは 100 キロ近く担いだ。中山氏によれば、担ぐ際には、ヒラカゴを前後ろではなく、斜めに構えるのがコツだという。

斜めです。担いだら、こういう形に。こう、後ろは、後ろのほうは、こういう形。前は、こういう形。こう、後ろはもたなくてもいいんですけど。ちょっとこう拍子をつけながらね。だから、こうでもないし、で、こうでもないんですねえ。やっぱり。こうはならない。斜に構える感じで。⁽²⁰⁾

こうして運んだ石炭をヒラカゴから出す際には、手際良くカゴをひっくり返すことが大事だった。

はい。だから若松のゴンゾウさんは、ヒラカゴを担ぐ人たちはですね、天秤棒をそのままにして、カゴをパッと、返して。そしたら、こう今度は反ってる棒でも、絶対ひっくり返らないのが、技術なんです。⁽²¹⁾

ヒラカゴを担いで、手際良く石炭を運搬する技術は、同じ洞海湾の黒崎でも必要な技術であった。黒崎では、若松とは違い、マルカゴとよばれる深いカゴを使用していたが、こちらの場合には、天秤棒をうまい具合に「コトンと」落とす能力が求められた。

はい。だが、おんなじゴンゾウでも違うんです。ちょうど黒崎のほうに行くそうですね、このこんぐらいのカゴの深いカゴに、ちょっと重量がよけい入るんですけども。それはもう、六尺に結びつけてあるんです。最初から両方のとこへ。ほいで、向こうに行ったら、それを後ろで、こうコトンと、あれごと落とすんです。六尺、あの、天秤棒ごと。(引用者注：「天秤棒ごと。肩から？」という問いにたいして) ええ、はい。で、こうして手前に移して、ここんとこ

に返るようになっているんですね。だから、あのところどころで、場所で、ずいぶん形の違うように、担いでたんです。⁽²²⁾

こうした担ぐ・落とすという技術は、カゴを使わない、石炭荷役以外の荷役現場でも求められたという。大豆や砂糖の場合、100キロの麻袋をそのまま担いで、きれいに並べるように落とすごんぞうは、やはり一人前だった。

ええ、ええ。やっぱり、本船荷役とか、そういう荷役もやってたんです。うん。非常に上手にですね。降ろすのなんかでも、1人でパタ、パタ、パタッて、もう3つぐらい、きれいに並ぶように落としてたんですね。⁽²³⁾

「担ぐ時代」からリヤカーに方法がかわっても、運搬技術は労働者個人に求められた。リヤカーは木製あるいは鉄製の箱型で、だいたいその中に180キロから200キロぐらいの石炭を入れていたという。このリヤカーは、歩み板の上にリヤカー板を引いて渡していたが、急なときは前と後ろに1人ずつ置いて、1人が引いてきたものをもう1人が押し上げて、運搬したという。こうして運んだ石炭を出す際には、タイミング良くリヤカーの蓋を開けて、押し出さねばならなかった。

(引用者注：リヤカーは4輪車かという問いにたいして) いえ、2輪です。そしたら、一番とっさ、一番先のところは、これぐらいの歯止めがこう、打ってあるんですね。その歯止めの手前で、ポンッと、底にですね、こういう風なものがこう、ついてるんです。ハンドルが。ほいで、ここの前が蓋になっているんですよ、前からが開くようになってる。で、これももちろん、こういうふうにL字型になってるんです。それを、手で開けたり、足で蹴ったり、ポンッてこうやって倒すと、倒して、ちょっとこう傾けると、今まで走ってきた勢いとあれて、中身がポーッと転がして。⁽²⁴⁾

リヤカーに勢いがあるために、下手をすれば2人一緒に落ちてしまうこともあったという。こうし

た担ぐ・落とす技術ができてはじめて一人前のごんぞうであった。中山氏によれば、「担ぐ時代」、一人前といわれるごんぞうは、1日50トン担げたというが、これはトラック5台分を1人で運んだ量に相当する。

こうしたごんぞうたちとともに現場で作業したのが、「イレクワ」さんである。「イレクワ」さんは、主に女性が従事した作業で、石炭をガンヅメでカゴに入れたり、石炭を入れたカゴを手渡したりした。「陸の場合はですね、イレクワさん。こういう人の腕次第で、荷役の能力がすごい違うんです」と中山氏が述べるように、「イレクワ」さんの役割は、カゴを担ぐごんぞうと同様、石炭荷役には欠かせない存在であった。

(3) 労働量・労働時間・労働賃金

ごんぞうたちは、1日につきどれだけの量を何時間ぐらいで運んでいたのだろうか。

それですね、だいたい120トンの船がありましたね、っていったら、やっぱり朝の、今どきですと、やっぱり朝早いうちからしたいんですね。昼間の暑いときするよりは。だから、「じゃあ朝7時から始めましたね」っていったら、昼すぎに120トンぐらいの船だったら、満船になります。8、9、10、11、12っていったら、5時間で。それで人間が、大体、担ぐ人が3人か4人で。⁽²⁶⁾

中山氏の説明によれば、1人当たり30トンから40トンを、5時間で担ぎ出したことになる。そして、彼らの1日の仕事は、これを「一杯」やったら終わりであり、これで十分な金になった。このように、朝早くからはじめ、「一杯」で終わらせるのは、ごんぞうたちのためであった。やりきりの仕事を、自分のコンディションの良い時間に積み上げてしまうことで、ごんぞうは体を壊さずに仕事をつづけることができたという。

このようなやりきりの仕事、すなわち、トン数分の荷役作業を契約時間内に終えることで、ごんぞう

表 3-3 港湾運送業職業別労務者数、労働日数、労働時間数及び賃金

1955 年 8 月現在

職業名	推定労務者数 (人)	1 ヶ月当り 平均労働日数 (日)	1 日当り 平均労働時間数 (時間)	1 日当り 平均賃金手取額 (円)
ウィンチマン及び デッキマン	3,260	22	10.2	795
沖仲仕	9,554	19	10.2	667
陸仲仕	6,123	24	8.3	598
沿岸仲仕	8,565	23	8.3	584
ターリーマン	2,490	25	11.0	674
船夫	3,033	25	8.9	709
雑役	1,842	23	8.2	409
合計	34,867	23	9.3	634

〔出典〕労働省大臣官房労働統計調査部『第 8 回 労働統計年報』、1956 年より作成。

たちは給料を受け取っていた。給料は、組の親方が支払うかたちから、1955 年（昭和 30）ころ会社が組織化されてからは会社が支払うかたちへと変わった。支払いは会社が組織化されるまではもっぱら日払いであったが、組織化後はまとめて支払うところも出て来た。このころの賃金について、中山氏は次のように述べている。

えっとですね、ニコヨンっていう言葉がありましたね。あれ、要するにですね。よく分かりませんが、アブレっていうふうに、仕事がない人たちがですね、職安に行ってもらうのが、大体わたしたちはそのニコヨンよりちょっと上だったと思うんです。300 円ぐらいでもらってたと思うんですね。300 円あったら、十分 1 日食えるっていうあれですね。そのころに、やっぱり、よく稼ぐ人は 1000 円ぐらい稼いでましたね。⁽²⁷⁾

表 3-3 は、労働省大臣官房労働統計調査部が、国内の港湾運送業に属する常時 10 人以上の労務者を使用する事業所に雇用されている食事なしの労務者について、その数と労働日数、労働時間、賃金を調査したものである。沖仲仕や陸仲仕、沿岸仲仕が、1 日 8 時間から 10 時間の労働で 580 円から 670 円前後の賃金を受け取ったのとくらべれば、手取り 300 円は少ないようにも思われるが、「よく稼ぐ人は 1000 円ぐらい稼いで」いたという中山氏の話にもあるように、平均の手取賃金は多少増えるも

のと考えられる。中山氏は給料についてさらに以下のように述べる。

いやあ、若松のごんぞうは、すごい給料がよかったんです。稼ぎがよくてですね。(笑)。だから、わたしの印象ではですね、夫婦ものが多かったんですね。ごんぞうさんね。ただ、オヤジはですね、稼いだお金をその日のうちに使ってくるんです。呑んじゃったりね。だから、母ちゃんは自分の稼いだ金で、所帯をつないでいくんです。⁽²⁸⁾

中山氏の実感として、ごんぞうは「すごい給料がよかった」というが、岡部秀年氏も 1963 年（昭和 38）ころの仲仕の収入について次のように述べている。

当時（サラリーマンの）初任給がどのくらいかなあ。1 万 3 千円くらいですか。その当方で、倍くらいですかね。倍といわん給料取ったね。もちろん、ほかでなんの保障もないんでしょ。事故があれば自分で払わないけん、保険も何もないですからね。倍以上の賃金払ったんじゃないかと。だから港湾の作業に従事しようとする人は当時結構多かったです。その代わり危険はともないますが。高倉健さんなんか学生時代、あの人、エッセーに書かれますよ。当時の青年とかは終戦直後で、それこそ日本は貧しい時代ですからね。⁽²⁹⁾

戦後の港湾作業は労働災害の多い環境だったが、

そうした現場で何の保障もなく、そのかわりとして高賃金が支払われたことが、「すごい給料がよかった」ことの側面であることがうかがえる。⁽³⁰⁾しかし、港湾の作業に従事しようという人が多かった理由は、単に現場の危険性に起因するのだろうか。中山氏によれば、よく稼いだごんぞうのなかには、「ワリコミ」さんという労働者がいたという。五菱では20人ぐらいから30人ぐらいの労働者が、日雇、常用あわせていたが、会社は仕事のできる「ワリコミ」さんを労働力として活用した。

いっぱしのごんぞうといえますかね、一匹狼的な存在のごんぞうは、どこに行っても仕事できるんですね。だから、弁当箱一つここに下げて、掛けてですね、担いでね、「仕事ありますかー」って、ほんとにもうそこからずーっと沿岸を入れていくとですね、「ああ、今日はあるから寄ってください」っていうと、そこでまた仕事をして、その日は終わって、もう次の日はまた違うところに行くとか。⁽³¹⁾

彼らの賃金は常用の労働者よりも高く、常用のごんぞうが「1000円もらうときは、1100円であるとか。ええ、1割か、1割5分ぐらい」⁽³²⁾割り増しされた。「ワリコミ」さんのような労働者がどの程度いたのかについてはさらに検討を要するが、少なくとも、1950年代の港湾荷役が、技術力次第で稼ぐことのできる環境であったことがわかる。「港湾の作業に従事しようとする人は当時結構多かった」のは、なにより労働力が評価の対象となる港湾の現場が、身体一つで生活する者たちにとって集まりやすい「場」⁽³³⁾だったからだろう。

さて、中山氏が給料の話をしたとき、あわせて連想したのは、「カクウチ」をするオヤジの姿だった。「酒屋さんも、あのたくさんありましたよ、この辺。みんな仕事が終わって、カクウチして帰るですからね」⁽³⁴⁾。「カクウチ」は「角打ち」とも書く。飲み屋ではなく、酒屋で立ち飲みをするのが、仲仕達の飲み方だった。そして、飲み方にも次のようなかたちがあったという。

一合枰のね、角にね、塩をちょっとね。そして、長居はしたらいけんとですよ。ここで、えっと、塩つけてもらってから。ちょっと飲んで、もうさっと出らんないけん。⁽³⁵⁾

仕事終りに酒をたのしむ仲仕達の姿とともに中山氏が語るのは、彼らの「母ちゃん」たちの姿である。すでに「イレクワさん」についてふれたが、夫婦で仲仕をするときには、夫はごんぞう、妻は「イレクワ」さんというかたちが多かったという。「イレクワ」さんの賃金は、ごんぞうたちと比べて50%から70%前後だった。

もう、全然違います。普通はもう、普通のところだったら、もう5分ですね。男の人の半分。で、「仕事ができるよ、この人は仕事ができるよ」という人は、7分という。それ以上はなかったですね。⁽³⁶⁾

このような景観は、石炭産業の斜陽、荷役作業の合理化のなかでみられなくなる。中山氏によれば、1960年から65年のころには、担ぐごんぞうたちは姿を消してしまった。

昭和35年か6年ぐらいですねえ。もう昭和40年近くになると、ほとんどごんぞういなくなるんです。斜陽で、石炭の斜陽ですね。要するに、担げるごんぞうっていなくなって、だんだん、だんだん、機械に変わって行って、大量の荷物扱うようになるから。そんなになると、人間、ごんぞういらないですから。会社が、会社へ、要するに社員として雇って、というふうになってくるんですね。⁽³⁷⁾

ごんぞうたちが若松港内から姿を消していくなか、彼らを管理した親方たちも、1966年（昭和41）を境にその役目を降ろされ、次第にみえなくなっていく。

2 港湾荷役労働者と港湾荷役会社の関係

港湾運送事業法により事業者が登録制となった後も、港湾労働の現場では、労働ボス、いわゆる親方が労務管理上一定の役割を担っていた。岡部秀年氏

は、1966年（昭和41）までの労務管理について、次のように述べる。

昔、昭和41年前まではですね、要するに親方がいましてね。そっちに会社としては親方だけを採用しておくんですよ。うちの会社で僕がいたとき7人いましたね。彼らが全部差配してくれる訳ですよ。たとえば、「あしたは何人いるから」ていって、「あしたは20人」とか、仕事によって会社から指示受けたら、親方がそのように集めてくるんですよ。で、1日の仕事の出来高によって、会社が直接ボーシに金を渡す訳ですよ。親方が子方に金払う。だから会社は一切労務管理はないんです。そういうシステムで。こっちは会社は石炭の仲買人ですから、われわれに仕事をオーダーする立場なんです。われわれは仕事をもらって、あした例えば、「前の会社の中央スイカン（会社名）は何人要るから、お前のところから何人連れて行け」って会社から指示する訳ですね。で渡したお金の中から労働賃がいくらだとか。⁽³⁸⁾

荷役に必要な労働者の確保から、労働者への賃金の支払いまで親方に一任され、荷役会社が労働者を直接管理する体制でなかったことがわかる。こうして労務管理を一任された親方のもとに労働力が確保されたが、その際重視されたのは労働者個人の能力だった。

力のある人は多いです。要するに彼らも何人って決めてかかってないでしょう。力があるやつはいる、力がないのはこれない。力関係っていうのが働いて会社がいろいろ使いよる訳。⁽³⁹⁾

このような親方を媒介とする労務管理が問題視されるなかで施行されたのが港湾労働法だった。

われわれの業界もだから、そういうスタイルに今の国交省、当時の運輸省が指導して。「不正な労働者を使うことはならん」と。当時から暴力団とかもいましたしね。そういう輩がばっこっていることに警戒して、「会社としてそういう人間は使っちゃいかん」ということで、港

湾労働法っていう法律ができましたから。1人1人労働者を名義人としての登録制、制度にしたんです。「登録していない人間は、絶対に使うことならん」と。港湾労働者として1人1人写真撮っておいて免許制にして免許証を発行しました。これを本人に持たせておいて、何か調査されたときはそれを見せて、実際、港湾労働者遣っているかどうか確認して。これやりだすと我々の業界もきつくなるんです。結局仕事があってもなくても、われわれは波動性がもの凄い高い。（中略）。われわれは1日は1日、「暦商売」なんで、1日も2日も稼げるわけじゃない。仕事がないとき、仕事がないときもあるでしょう。⁽⁴⁰⁾

港湾労働法によってもっとも大きく変わったことは、港湾労働者を登録制にしたことである。これにより、荷役会社と労働者の中間に立つ親方が労務管理をおこなう従来のシステムから親方は排除されることになる。中間搾取を排除したうえで、港湾運送に必要な労働力を確保し、港湾労働者の雇用安定をはかった同法の影響をまず受けたのは、荷役会社である。

それまでは、だから、朝来たら会社内に必ず親分が連れて来た働き手がおって、会社としては楽だった。労務管理しなくてよかったから。今はもうね、当たり前のことですけど、厚生労働省の監視の目が厳しいでしょう。われわれの業界は事故が多いんですよ。事故やると軽傷では済まないから、やっぱり結構行政指導の厳しい業界です。わたしどもの仕事っていうのは免許制でして、元は国土交通省の認可が必要な免許制で、免許のない業者が誰でも入り込んで、割り込んでわれわれの仕事をやるっていうのは出来なかった。ある意味では保護されているし、ハードルは高い。⁽⁴¹⁾

荷役会社は、これまで親方によって確保、管理されていた労働力を当てにすることができず、労働者の労働災害についても会社で管理しなくてはならな

くなるなど、親方の不在の影響を直に受けるかたちとなった。そして、港湾労働法の影響をもっとも受けたのは親方たちであった。岡部氏は当時の親方たちの置かれた状況について、以下のように述べる。「港湾労働法できて、会社が管理せないけんようになると、彼らたちみたいのは理解できない訳ですよ、こういう法律の問題とか」⁽⁴²⁾。「やっぱりね世の中についていけんからそれはもう仕様がないうでしょうね。いろんな法律とかできてきて、今までやってきたことが180度変わってくる。それに対応し切れんと去らざるをえないし」⁽⁴³⁾。港湾労働法の前に、従前の体制を否定されるかたちとなった親方たちが、会社による直接管理のなかに入っていくことはもはやできなかった。こうした状況下で、親方たちの怒りの矛先は荷役会社社長である岡部氏にも向けられた。当時、「俺はやめたくないけどね、俺をやめるように絵を書いたやつがね、約一名」と、暗に岡部氏を非難したのは橋口組の親方であったという。会社による直接労務管理への変化を荷役会社が仕組んだ（「絵を書いた」）として、親方は岡部氏を糾弾したのである⁽⁴⁴⁾。これに対して岡部氏は次のように述べる。

やめないかんちゅうのは、自分で理解できんでね。「ついていき切れなかった」って、そりゃもう、いつの時代もそういう人はいますよね。⁽⁴⁵⁾

石炭産業が斜陽化し、荷役設備の合理化が進展し、仲仕たちを取り巻く環境が一変するなかで、彼らを仕切っていた親方たちには、法律による排除という波が押し寄せた。その後、時代についていけなかった親方たちはどこにいったのかについてはわからない。

以上、1955年（昭和30）前後を中心に、洞海湾における港湾荷役業の実情を主に港湾労働者の技術と、会社と労働者の関係に注目して整理してきた。1955年前後は、産業合理化が促進されるなか、港湾運送事業法による荷役業界の秩序化がすすんだ時期であった。この後、港湾荷役業は、設備の機械

化、具体的にいえばコンテナの導入により荷役作業そのものの合理化がはかられていくことになる。くわえて若松港では、石炭産業の斜陽化が石炭荷役を中心とする港湾荷役業に大きな影響をあたえた。こうした二重の時代的転換のなかにおいて、1955年前後は、仲仕個々の技術力と、親方個々の労務管理能力に依拠した労働形態が若松港で機能した、ほとんど最後の年代だった。そしてこうした形態は、1966年（昭和41）の港湾労働法を契機とする親方の締め出しによって会社による労務管理という方向に変わっていくことになる。

本章を終えるにあたり、今後の課題について2点提示したい。一つはごんぞうの技術の問題であり、もう一つは労働と賃金の問題である。技術については、すでに大島藤太郎氏が考察をおこなっている⁽⁴⁶⁾。大島氏は、港湾や鉄道といった運送業における封建的労働組織を支えたのが、技能や等級、これによって築かれた人格的、身分的上下関係であるとした。例えば鉄道における貨物の積卸しの現場では、班長を中心に、各作業員が呼吸を合わせて機械を操り、作業を円滑におこなっているが、そこにおける一つの共通認識として「誰が指揮者であっても良いが、指揮者の云うことには誰でも絶対服従すること。指揮者にはなるべくつり方がなること。上乘は出来る丈熟練者を選ぶこと。其の次に大切なのが機械の運転手と操作補助員で、以上が作業運用組織のコツだ」⁽⁴⁷⁾というものがある。ここにおいて、班長の技能は、「作業の円滑なる遂行の中核」であり、社会的な「権威」であり、班長の社会的人格は全作業員が「生涯をかけて到達すべき理想像」となる⁽⁴⁸⁾。このとき、技術の伝習は、「習熟した経験」の伝習であり、教える者と教わる者との間には身分的な従属関係が成立し、封建的労働組織の「筋金」となる。そして、現場の労働者の協業のなかで案出されたこうした技能は、単に生産力の強化をもたらすだけでなく、これを通じて封建的な組織を強化したと大島氏は指摘する。しかし、本章にみたように、ごんぞうの技術は、ごんぞう自身が「一人前のごん

ぞう」であることを示す一つのかたちであり、技術を通じて港をまわる「ワリコミ」さんに象徴されるような生き方をもまた可能にしている。こうした技術を従前の港湾荷役業における労働のあり方、とくに大島氏が封建的と指摘した労務管理の体制とどのように関連付けられるだろうか。⁽⁴⁹⁾ もう一つ、労働と賃金に関していえば、労働組合運動との関係を指摘しないわけにはいかない。1950年代から60年代

は、港湾業における労働組合運動が高まりを見せた時期である。このなかで運動の俎上に載せられたのは、荷役会社が港湾労働者を不当な低賃金労働で就業させていることに対する改善要求であったが、改善要求の動きは若松港においても無関係なことではなかった。⁽⁵⁰⁾ 上記2点の課題は、戦後の港湾荷役史の研究においては、いまだ手をつけられていないのが現状である。別稿を期したい。

【注】

- (1) 若松港が本格的に整備されるのは、若松築港会社が設立され、若松港の浚渫工事が出願された1889年（明治22）11月以降のことである。その後、1898年（明治31）第1次拡張計画がなされたのを皮切りに、大正期にかけて拡張工事が持続的にすすめられた（玉井勝則『若松港湾小史』若松港汽船積小頭組合、1929年）。
- (2) 吉開和男「若松港における海運の現状」（『若松高校郷土研究会研究紀要』第2集、1950年12月）。「若松港における港湾運送事業の実態」（『若松高校郷土研究会研究紀要』第4集、1952年7月）。
- (3) 木庭俊彦「戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役—石炭積込の機械化と港湾荷役業界の再編」（『経営史学』第46巻第4号、2012年3月）。
- (4) 大島藤太郎『封建的労働組織の研究—交通・通信業における』（御茶の水書房、1961年）。喜多村昌次郎『日本の港湾労働—港湾労働の社会史—』（財団法人港湾労働経済研究所、1990年）などを参照されたい。
- (5) 玉井組組長玉井金五郎と妻マンの生涯を描いた火野葦平の『花と龍』は、明治中期以降の若松港における仲仕の実情を端的に伝える。
- (6) 木庭前掲、30-41頁。なお、こうした大手荷主企業による港湾荷役業界の再編をめぐる議論としては、大島久幸「両大戦間期三井物産における受渡業務」（『社会科学年報』第36号、2002年）を参照されたい。
- (7) 大島藤太郎前掲、1961年、122頁。
- (8) 同前、124頁。
- (9) 同前。
- (10) 港湾業界と戦時統制との関係については、ほかに法政大学大原社会問題研究所所蔵、河越重任『港湾労働に関する諸問題（未定稿）』、1958年に詳しい。
- (11) 一港一社体制の解体による独占資本の解体を企図するGHQ・反トラスト課と、一港一社体制の解体により港湾業が従前の「無秩序な」「前資本主義的経営形態」に帰することを懸念した運輸省間の議論については、国立国会図書館調査立法考査局『本邦港湾労働事情』（1953年）を参照されたい。
- (12) 調査立法考査局によれば、港湾運送業者は1950年時点で全国1600社を数えたが、このうち資本金300万円以下の業者が全体の75%、100人以下の労働者しか雇用していない業者が全体の88%と、「中小企業というよりはむしろ小企業或いは零細企業といわれる」業者が濫立している状態だった（国立国会図書館調査立法考査局前掲、9頁）。
- (13) 柴田悦子「戦後経済の流れと港湾政策の検討（前編・1982年まで）」（『海事交通研究』57号、2008年、85頁）。
- (14) 港湾運送事業法に少なからず課題があったことは、すでに先行研究で指摘されているとおりである。注（12）で触れたように、1950年時点で、全体の75%以上が小企業規模である国内の港湾運送業者の体質改善は、登録制度にして速やかに改善されるものではなく、資本金の違う荷主からの要請による荷役料金のダンピングは、港湾運送事業法施行後も常態化していたという（柴田前掲、85頁）。
- (15) 『洞海湾港湾要覧：若松港・八幡港』の巻頭緒言によれば、同研究会は、三菱海運、飯野海運、山下汽船、鶴丸汽船、新日本汽船、大同海運、第一汽船、北日本汽船、辰巳商会、榊原汽船、高知汽船、岩田海運、川崎汽船、伊藤商店等各社の実務担当者の集まり「現場打合せ」が、同書刊行準備に際しておこなった研究会の名称である。
- (16) 吉開前掲、1952年。
- (17) 本章では紙幅の都合上立ち入った分析はしないが、その後の港湾荷役業の流れとして、「洞海湾埠頭株式会社」の設立について若干の言及をしておきたい。1964年（昭和39）、中小を中心とする港湾運送業者のうち、株式会社三菱、丸吉興業株式会社ほか数社（中山氏によれば7社）が、行政指導によって洞海湾埠頭株式会社に1本化された。しかし、免許は同社に1本化されたものの、「仕事は7社別々にやっていいですよ」

ということで、洞海湾埠頭株式会社の下に仕事を取扱ったという。中山氏によれば、その後同会社内で唯一残ったのが五菱であり、五菱は洞海湾埠頭株式会社の免許を引き継ぐかたちで今日に至っているという。その背景を中山氏は次のように述べている。「7社をいっぺんに集めてですね。会社の、要するに淘汰したわけですね。その中でも、どんどん、どんどん仕事を、その7社あって、一つの仕事の免許だったんですけど、7社の自然となくなって、五菱1軒しか残っていないという、状況になりましたんで、いわゆる運輸局のほうで、「五菱さん、もうこの免許はもうお宅のあれにきなさい」ということで、行政指導で、そうなったんですね」(2011年8月3日、中山弘文氏聞き書き、本書第2部資料編I(7)、138頁)。洞海湾埠頭株式会社の設立と、中小荷役業者の淘汰・合理化という問題は別稿に期したい。なお、吉開氏の提示した資料では、若松海運商事、豊洋海運、高取回漕店が第4種を取扱っていないため(吉開前掲、1952年、35頁)、本章では「ほとんど」と表記した。

- (18) 2011年8月3日、中山弘文氏聞き書き、本書第2部資料編I(7)、130頁。
- (19) ごんぞうは、「権蔵」や「権三」、「権造」とも書かれるが、本章では平仮名のごんぞうに統一した。なお、ごんぞうの由来については、「『ごんぞう』という暴れん坊の人気者がいて、それが石炭仲仕全体の代名詞になったのだといわれている」(玉井政雄『ごんぞう物語』オール日本社、1969年、210頁)という話のほか、「その昔、布で編んだわらじのことを『ごんず』といい、それを履いていたことから転化した」(北九州市小学校社会科研究協議会、若松区小学校社会科同好会『港・まつり・五平太ものがたり 子どものための若松郷土誌』、2000年、40頁)など諸説あるが、はっきりとした由来はわからない。
- (20) 2011年8月3日、中山弘文氏聞き取り、本書第2部資料編I(7)、131頁。
- (21) 同前、131-132頁。
- (22) 同前、132頁。
- (23) 同前、132頁。
- (24) 同前、133頁。
- (25) 同前、134頁。
- (26) 同前、132頁。
- (27) 同前、135頁。
- (28) 同前、134頁。
- (29) 2012年8月8日、岡部秀年氏聞き取り、本書第2部資料編I(8)、143-144頁。岡部氏によれば、「賃金は売上の3割超えると危険だっていうことでね、3割以内におさえるっていうのが絶対条件」(同前、143頁)だったが、当時は2割ぐらいだったと記憶しているという。
- (30) 港湾労働における労働災害については喜多村昌次郎『港湾労働の構造と変動』(海文堂、1964年)に詳しい。喜多村氏によれば、「港湾労働の労働災害発生件数は、全企業のうち、鉱業労働とならんで最も高く、これを災害度数(引用者注：災害度数=災害発生件数÷総労働時間数×1,000,000)より見ると、全産業との比率、船内労働においては約6倍、製造業との比較では、実に10倍以上の高率となっている」(193頁)。
- (31) 2011年8月3日、中山弘文氏聞き取り、本書第2部資料編I(8)、131頁。
- (32) 同前、135頁。
- (33) 中山氏の次の話も、港湾荷役業のこうした一面を端的に伝える。当時、五菱に大阪の商家の長男である安田という男がいた。彼は北樺太から沖縄まで、「アンコ」(仲仕)をしながら詩を詠んで生活していたが、結局、若松に居ついたという(同前、136頁)。一方、このような環境が常態化していることが、1950年代の港湾荷役業において、会社が荷役遂行のために個々の労働力に依存しなければならず、こうした労働力を確保する一手段として親方の存在が不可欠だったことを示していることに留意する必要がある。
- (34) 同前、136頁。
- (35) 同前、136-137頁。
- (36) 同前、134頁。
- (37) 同前、135頁。
- (38) 2012年8月8日、岡部秀年氏聞き取り、本書第2部資料編I(8)、142頁。
- (39) 同前、145頁。
- (40) 同前、142頁。
- (41) 同前、142-143頁。
- (42) 同前、147頁。
- (43) 同前、147頁。
- (44) 同前、147頁。
- (45) 同前、147頁。
- (46) 大島藤太郎前掲。
- (47) 同前、19頁。

- (48) 同前、21 頁。ここでいう社会的とは、班長個人の人間的性格との比較である。
- (49) この点については、後藤正治『はたらく若者たちの記録』（日本評論社、1983 年）、『はたらく若者たち—1979～81』（岩波書店、2004 年）が示唆的である。後藤氏は、大阪築港の仲仕たちとともに働き、彼らと言葉を交わすなかで、仲仕たちのなかに「港湾荷役という文字通り身体をはっての仕事と、また身体をはって生きてきた人生体験のなかで培われた力量からくるところの、おおらかさ、開放性、直接性」を感じ取り、これをある共有の気質をもった「体臭」のようなものと表現する（「潮風匂う男たち」）。
- (50) 全日本港湾労働組合『港湾労働』第 169 号、1956 年 9 月 25 日。