

## 1950－60年代の港湾運送業における 寄せ場・釜ヶ崎の機能

原 口 剛

### 要 旨

大阪市西成区北東部に位置する釜ヶ崎（あいりん地域）は、「寄せ場」として知られる地域である。「寄せ場」とは大規模な日雇労働力の供給地としての地域の性格を指す言葉であるが、本稿では釜ヶ崎がどのようにして日雇労働市場として固定化されたのかという問題に取り組む。具体的には、1950年代から1960年代を中心として、大阪における日雇労働市場の実態に照らし合わせながら、当時の産業構造における釜ヶ崎の日雇労働力供給地としての機能と実態を明らかにする。この課題に取り組むにあたって、とくに本稿では港湾運送事業における日雇労働力の供給の実態に着目する。

本稿ではまず、港湾運送業の構造を概観する。港湾運送業は、その波動性の著しさに起因する下請関係が形成されている。そのなかで労働の下請構造が規定され、手配師や飯場を介しながら日雇労働力を供給する営利的な事業が展開するのである。これを踏まえ、大阪港を事例として日雇労働力供給の実態をとりあげる。1950年代後半から1960年代にかけて港湾運送業における日雇依存率は上昇するが、このなかで職業安定所の紹介を経ない非公的な労働力供給経路がどのように機能し、釜ヶ崎の労働者をそのシステムに組み込んでいたのかを、ここで明らかにする。さらに、職業安定行政がなぜ手配師や飯場を排除できなかったのかを、港湾運送事業の産業構造に照らし合わせながら検討するとともに、下請構造と差別的雇用で規定された日雇労働者の状況を明らかにする。

キーワード：釜ヶ崎、寄せ場、労働市場、日雇労働者、港湾労働、波動性

(2005年10月5日論文受理, 2005年12月2日採録決定 『都市文化研究』編集委員会)

### 1. はじめに

1990年代後半に社会問題化した「ホームレス問題」は、都市下層社会の現実を新たなかたちで可視化させた。野宿生活者が析出される過程は決して単一の過程に還元されるものではないけれども、大阪における「ホームレス問題」の背景にある大きな要因のひとつは、日雇労働市場「寄せ場」の解体である。すなわち、これまで釜ヶ崎（あいりん地域）<sup>1)</sup>で簡易宿所に起

居しながら日雇労働に従事していた労働者が、就労から排除され、居住を奪われることによって、野宿生活を余儀無くされているのである。

では「寄せ場」とは、どのような空間なのか。それは日雇労働力の大規模な供給地である。釜ヶ崎の労働者は、手配師と呼ばれる仲介業者の介在により、主として建設労働の現場へと派遣される。労働から得られた賃金を元手に、労働者は簡易宿所と呼ばれる安価な施設に宿泊する。簡易宿所は旅館業法に規定された宿泊施設

ではあるが、実質的には労働者の居住場所として機能している（図1）。労働者の就労はつねに不安定であり、長期的に就労から排除されたならば、彼らは宿泊代を支払うことができず居住場所を失う。釜ヶ崎における労働者の生活は、居住場所を失い野宿生活を余儀無くされる危険性をつねに孕んでおり、釜ヶ崎においては、90年代以前にも野宿を営む人々が存在していた。90年代においては、労働市場の再編<sup>2)</sup>により多数の労働者が就労から排除された結果、この問題が大阪市域全体へと拡大し、可視化されたのである<sup>3)</sup>。

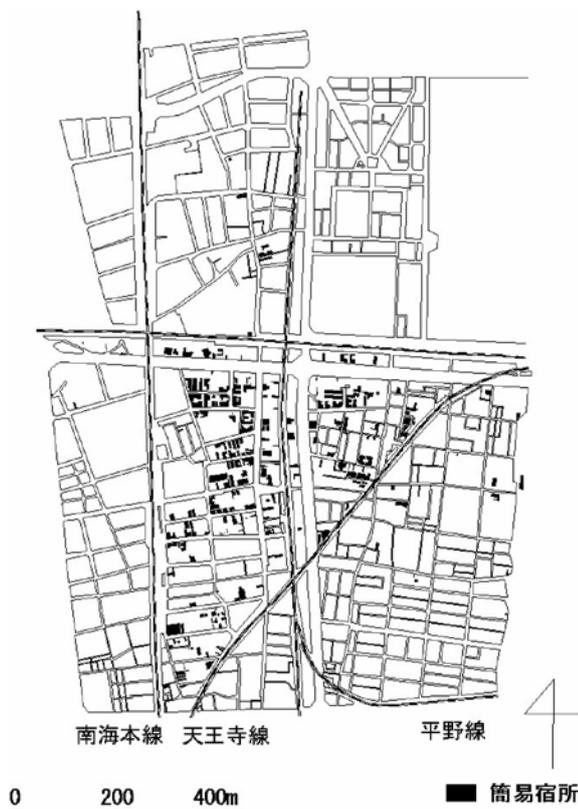


図1 簡易宿所の立地構造（1968年当時）

資料：『あいりん地区内業者名簿』，1968

寄せ場の形成と変容を解明することは、都市下層研究の視点から現代都市がいかに再編されているのかを照射するうえで重要な課題である。戦後の釜ヶ崎が日雇労働市場の供給地として形成される過程のなかでは、1960年代から1970年代にかけて展開した「あいりん対策」と呼ばれる一連の政策が決定的に重要であった。この政策の帰結として、物的環境としては、

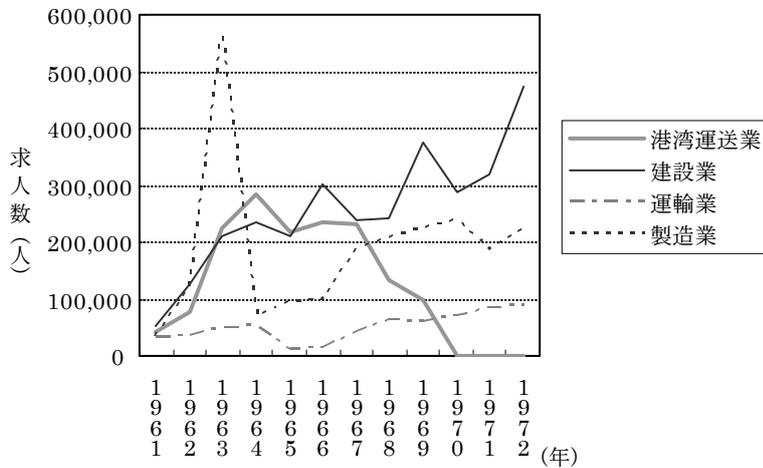
1970年にあいりん総合センターが建設され、1971年に大阪市立更正相談所が設置されるなど、釜ヶ崎において日雇労働力を集中的に管理するシステムが構築されたのである<sup>4)</sup>。玉井は、以上の対策の展開過程について、注目すべき論点を提示している。これら一連の施策は、「日雇労働は極めて不安定な要素を含むものであるから、その不安定性をできる限り抑制・緩和する、そして機会があればいずれ常雇労働へと移り変わることを目ざす」<sup>5)</sup>ものであった。にもかかわらず、一連の施策は「むしろ日雇労働市場をより固定化させる形で結果」<sup>6)</sup>したのであり、この意図と実態との乖離を検討することは重要な課題として残されている。

この要因として玉井は、日雇労働者にとって日雇という就労パターンが固定されており、他分野への転職という選択の余地を狭めていたこと、簡易宿泊所や飲食店など、日雇労働者の生活をベースとした地域経済が一貫したシステムとして既に形成されていたこと、を示唆している。これに対し本稿では、異なった視点からこの論点にアプローチしてみたい。日雇労働市場としての寄せ場が日本の産業構造、とりわけ建設業のなかで、仕事量の激しい変動を回避し、経営を安定させる安全弁としての役割を担ってきたことは、すでに指摘されている<sup>7)</sup>。釜ヶ崎に対する対策が展開する当事においても、港湾・建築土木などの諸産業が構造的に不特定多数の日雇労働力の確保を必要とする実態があったのではないだろうか。そしてこのような産業構造の実態が、施策の意図を離れて釜ヶ崎を日雇労働市場として固定化させる要因となったのではないだろうか。

本稿ではこのような問いのもと、1950年代から1960年代を中心として、大阪における日雇労働市場の実態に照らし合わせながら、当時の産業構造のなかで釜ヶ崎の日雇労働力がどのように位置づけられていたのかを明らかにすることを目的とする。本稿ではとくに、港湾運送業を事例としてとりあげるが、その理由は以下のとおりである。第一に、1960年代中頃まで、港湾運送業は建設業と並ぶ日雇労働市場の主要産業であった（図2）。第二に、次章で示すように、港湾運送業は政府のさまざまな規制、管理、

計画のもとで運営される産業であるため、比較的資料が豊富であり、実態を把握しやすい。また1950-60年代の港湾産業および港湾労働の実態に関する当事の調査研究も充実しており、本稿では行政による調査報告や新聞記事を補完するものとして、これらの調査研究も随所で参照する。第三に、従来の寄せ場研究においては、戦後の寄せ場の形成過程について分析する研究は存在するものの<sup>8)</sup>、産業構造とりわけ港湾運送業との関連でその形成過程を分析する視点は不在であった。

図2 西成労働福祉センター求人数



資料：財団法人西成労働福祉センター  
『西成地域日雇労働者の就労と福祉のために』

本稿の構成は以下のとおりである。まず2章では、戦後の港湾運送業の様態を概観する。3章では、大阪港における日雇労働力供給の実態を明らかにする。4章では、港湾運送業の構造に照らし合わせながら、手配師や飯場を介した労働力供給経路が再生産され続ける論理を示すとともに、労働力下請構造に規定された日雇労働者の状況を明らかにする。

## 2. 港湾運送業と日雇労働

港湾運送業とは、船舶が港湾に到着した後、倉庫等に陸揚げするまでの過程を請け負う事業である。その歴史は港湾の歴史とともに古くから存在するが、「港湾運送業」という用語が正

式に用いられるようになったのは、軍事的な港湾運送の重要性が増していた1941年9月に施行された港湾運送業等統制令からのことであった。港湾運送業等統制令とは、一港一社の原則のもと、さまざまな業者に分立していた港湾運送業を集約することを企図する法令である。大阪港においては、港湾運送業は大阪港運・大阪河川運送・大阪港石炭運送・大阪筏・伏見港運・大阪海運へと集約された<sup>9)</sup>。

終戦を迎えた1945年9月、港湾事業等統制令の母法であった国家総動員法は廃止され、統制令はその存立基盤を失った。連合軍当局は港湾運送会社の独占的傾向を排除する方針を採り、1946年7月、政府は「競争による能率の向上を期することとしたい」として一港一社の原則を廃止する声明を発表する。さらに1948年には、六大港における主要港運会社ならびに船舶荷役会社14社に対して閉鎖機関令が発せられた。大阪港では大阪港運・大阪石炭運送・大阪河川運送の3社がこの対象となり、新規に本船関係30社、河川関係約10社、石炭関係約5社が誕生したのである。

この段階において、「港湾運送は全く自由営業であり、敢えて野放にすることが国の希求する秩序となった」<sup>10)</sup>のであるが、業界再編は群小企業が乱立する状況を引き起こし、業界には過当競争の波が訪れた。しかし1950年、朝鮮戦争が勃発すると、一般貨物の上に特需物資が加わったため、港湾業務に対する需要は増大し、「業界は全能力を発揮しても、なおかつ本船を滞船せしめるほどの繁忙期を迎えた」<sup>11)</sup>。そして1950年5月、統制令にかわる法体系として「港湾運送事業法」が制定され、「公正な競争によって利用者の利益を守る一方、中小企業としての経営基盤を確立して、それぞれの業者が確実な輸送力を提供する」ことを目的とし、港湾運送業に政府が介入する法的基盤は、再度整えられたのである。

港湾運送事業法においては、港湾運送事業は「一般港湾運送事業」「船内荷役事業」「沿岸荷役事業」「艀運送事業」の四種類に区分された。なかでも港湾運送において中枢的な役割を果たすのは、「一般港湾運送事業」である。港湾における諸作業は、港湾貨物の積卸しのための船内、沿岸荷役、はしけ運送、検数、検量等の業務のほかに、埠頭を中心とした小運搬、貨車積卸し作業、上屋搬入と貨物の仕分け、保管等の作業など、複雑な工程がさまざまな企業によって担われる。「一般運送事業」は、船舶運航業者または荷主の委託により、これら複雑な工程を、一貫して統括する。こうした一般運送事業の統括のもとで、各業種は有機的に結合されるわけだが、港湾運送事業法は、船内荷役業、沿岸荷役業、はしけ回漕業といった基本的工程について、下請を最大限に容認している。

港湾運送業の下請構造は、港湾作業の波動性・不安定性に起因して形成される。港湾運送は、信用状の開設や倉庫利用者の出荷の商習慣により月末・月初に配船が集中するのに加え、天候や潮流の変化により本船入出港のスケジュールが波動する。港湾運送業の上位企業は、系列関係を中心に段階的な下請制度を形成することで、波動性・不安定性からもたらされる経営上のリスクを回避しようとするのである。この結果、港湾運送事業の中心的工程は、資力も乏しく経営規模も零細であり、経営基盤の不安定な下請業者に依存する方法が、港湾運送業の常態となる。

さらにこのような下請構造は、労働力の下請構造を規定する。喜多村は、「港湾労働の問題の多くは、雇傭慣行を決定する制度的なものではなく、むしろ作業の段階的請負を前提として存立する、港湾運送事業の構造的形態にあるとすべきであろう」として、次のように指摘している。

第一次、または第二次下請の労働者によって、現実の荷役作業が行われている現在、この関係はさらに雇傭関係を規定し、波動性から来る危険負担を、次々にバトンタッチして行く経路をたどる。すなわち、第一次下請常用労働者より低い第二次下請常用労働者の労働

条件、そして下請業者に共通する高い日雇依存率は、階層的な日雇港湾労働者の発見を見、優先班、または指名日雇→登録日雇→未登録日雇（ヤミギャング）という経路で吸収される<sup>12)</sup>。

業者は労働者の雇用について、一定数の労働力については、常雇労働者として恒常的に確保する態勢をととのえている。常雇労働者は、お互いを「仲間」と呼び合うのを常とするのだが、そのなかには総監督（全作業の統率）—監督（見回り役）—監督補—作業責任（船一ぱいの責任）—作業責任補—小頭（一口の責任者）—平人（平仲士）という階層性が形成されている。

これに加えて業者は、常雇労働者のほかに、日雇労働者をその時々に応じて雇い入れる<sup>13)</sup>。日雇労働者のなかにも階層性があり、「就労先において就労成績が良好な場合、特殊技能を有することが初めから明かである場合、又は縁故関係がある場合<sup>14)</sup>には、顔付けとして優先的に雇用され、特定の荷役会社との継続的な雇用関係を結ぶ。

顔付けの労働者のさらに下位には、日々就労紹介を受けるもっとも周縁的な日雇労働者が存在している。彼らが就労する経路には、職業安定所をつうじた公的な経路のほかに、「門前雇傭」と呼ばれる職業安定所を経由しない方法がある。この非公的な経路から供給される労働者は、日雇労働者のたまり場や簡易宿所街から直接募集されるか、あるいは自己の飯場に確保される。

### 3. 大阪港における港湾日雇労働力供給

#### 3-1. 1956年における港湾労働力供給

それでは、大阪港において、日雇労働力はどうのように供給されていたのだろうか。まず入港船舶の規模から大阪港の復興過程をおうと、とりわけ1950年代に急激に入港トン数が上昇していることがわかる（図3）。1955年と1965年と比較すると、1965年には入港船舶総トン数は約2.5倍で約5,173万8,000総トンへと増加した。このような急激な貨物量の増大は、既存の

港湾稼働能力をはるかにうわまわり、いわゆる「船込み」と呼ばれる問題を引き起こした<sup>15)</sup>。1961年から1962年にかけて、輸入貨物が殺到し入港待ちの状況が生じたのである。1961年の船混みは、東京で3月、大阪と名古屋で4月、神戸で5月、横浜と門司で7月に始まり、主要港のすべてで起こった。大阪港では7月に入港待ちで100隻を超え、8月には延べ待ち時間が1万時間を突破するほどであった<sup>16)</sup>。

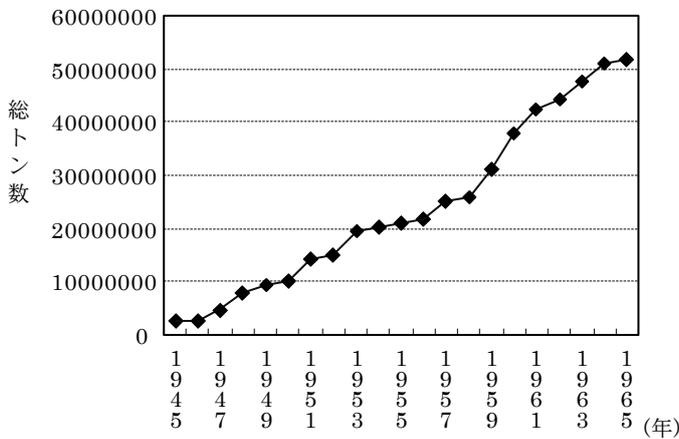
このように大阪港の流通規模が飛躍的に増大していくなかで、1950年代から1960年代前半、港湾運送業は日雇労働力への依存度を高めてい

く。図4をみると、1950年代中ごろから1960年にかけて、日雇労働者の一ヶ月述べ人員は倍増していることがわかる。船混みに代表される荷役の急激な上昇に対して、業者は日雇労働者を雇い入れることによって対応したことを、ここで確認することができる。

1956年に実施された大阪港における港湾労働調査は、日雇労働力の実態を次のように記述している。

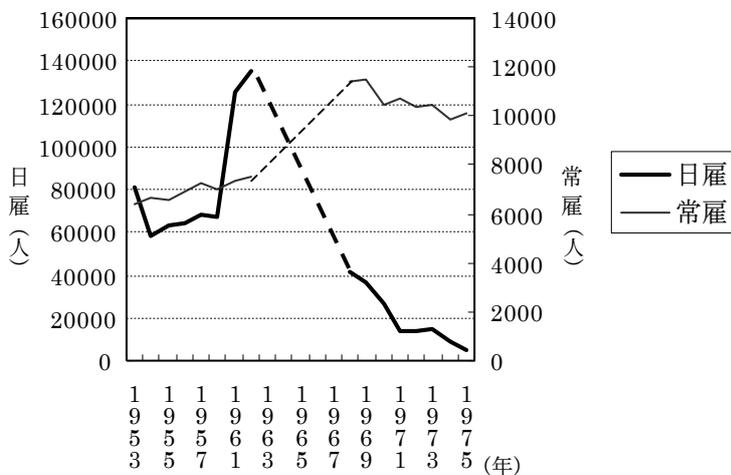
職業安定機関による港湾日雇労働の登録者は前表に示したとおりで、その大多数が境川及び大阪港の両労働出張所に所届しているが、安治川北岸、桜島方面の沿岸荷役については野田労働出張所において紹介するものも相当にあり、また港湾荷役作業は波動性が大きいので（ピーク時一五〇〇<sup>17)</sup>、平常八〇〇、最低時三〇〇と言われているとおり、ピーク時と最低時との開きは、はなはだしいものがある）最高時の求人に対しては、前記二つの労働出張所では到底充足できないので、大阪市内の他労働出張所に即時連絡して、応援させるようにし、更に私設寄場、手配師等が、公共機関以外からの狩出しに狂奔して辛うじて求人の要求に応えている。一例をあげれば、昭和三十一年九月十七日は同月中最も多くの求人を受理した日であるが、これに対し境川労働出張所から一、二九八 大阪港から八〇七、合せて二、一〇五人を紹介し、応援労働出所から三五四人…及び飯場収容の労働者約三〇〇人総計二、七五九人…を紹介就労させたが、それでも求人数に立たず、霞町の立ん坊などに相当数の依存を余儀なくされた実情にある<sup>18)</sup>。

図3 大阪港入港船舶規模の推移



資料：大阪市海運局『大阪港勢一斑』

図4 大阪港港湾労働の労働力構成



資料：近畿海運局『近畿海運局要覧』

注1：常雇は一ヶ月稼働人員、日雇は一ヶ月延べ人員を示す。なお68年以降の日雇は、一日平均雇入人員を月延べ数に換算した。

注2：資料未入手年（1958・60・63・70年）は点線で表記している。

表1にみられるように、港湾労働者は境川・大阪港の両出張所において供給することを基本とし、不足分

表1 主要業者別日雇労働者雇用状況

## 船内業者

	大阪港	境川	大浪	野田	計
間口船内	160	57	25	26	268
中谷船内	445				445
富栄	107			34	141
海陸	167				167
大港	126	159			285
計	1005	216	25	60	1306

## 沿岸業者

	大阪港	境川	大浪	野田	西成	天六	玉造	計
間口沿岸	97	13	5	1			10	126
共進組	14	18						32
船亀	46	77						123
金本	1							1
倉橋組	17	15						32
日通	89	29						118
共栄	25	22						47
協栄	11	9						20
中谷桜島	13	32		21		29		95
服部組	10	5						15
上組	50	81			36			167
昭和沿岸	5	4						9
通関荷役	14	6		6				26
計	392	311	5	28	36	29	10	811

資料：大阪府労働部『港湾関係労務第3集 大阪港における港湾労働者の実態調査』，1956。

注：船内業者は1956年9月28日から10月3日の雇用総数，沿岸業者は同年9月28日の雇用数を示している。

は他の労働出張所から供給するという体制がとられていた。しかし、それでも労働力供給は追いつかず、「私設寄せ場、手配師等」による供給によって補完される。このとき、飯場そして「霞町」（釜ヶ崎地域近辺の一町名であり、釜ヶ崎の別称として用いられる）の労働者が、職業安定所を経由せずに雇い入れられていたのである<sup>19)</sup>。

このように大阪港においては、職業安定所を経由しない労働力供給は、暗黙のうちに公認されるかたちで機能していた。また、職業安定所の管理下であっても、これら非公的な供給経路が断ち切られたわけではなかった。

求人連絡員は毎朝五時所轄の労働出張所に出頭し、寄せ場内指定の場所（紹介台）において職員の誘導、監視の下に、しかも短時間のうちに一業者当り五〇名～一〇〇名の労働者を個々に選抜し、作業現場への指示を与え、人員の割当或は不足人員の補充等に奔走し、更に現場監督、作業の監督までも掌握している。

この間において、労働者からの労働攻勢を受ける場合も少なくない。ここに言う求人連絡員は事業所の正規の従業員であり、しかも相当の経験年数をもった労務担当の責任者または現場監督者が殆どであって、言うなれば事業主の代理者として雇用の実権を持ったものである。従って業者の繁忙時における労働者の選択に際しては、雇用員数、求人条件、賃金等の変更までも自由に即時に決定することが出来る<sup>20)</sup>。

職業安定所において実質的に労働力取引の実務を行なうのは職安職員ではなく、求人連絡員である。求人連絡員は荷役を請け負う事業所の労務担当者であり、彼らはみずからの裁量により、直接に人員を募集する。職安職員は彼らを誘導・監視するにすぎない。

この調査が指摘するところによると、求人者には「従前この実技者の関心、好意をかり得んとする労働者がその後をつき纏い、ひいては安

定所附近の道路上等で直接取引が行われた事例も少なくなかった」。つまり、求人連絡員みずから職安周辺で門前雇用を行っていた。また、「届出のあった求人連絡員でも事業所の嘱託名義で正式雇用関係のない、即ち必ずしも、求人者の代理者と見ることが適当ではないものも含まれている」とあり、労働力を調達し、供給することを専業とする手配師が求人連絡員として認証を得ていた。他にも、「これら求人連絡員とつながりを持つヤミ手配師（主として飯場の親方）が、職業安定所とは無関係に、本船入港時の荷役のため、彼等の配下にある労働者を求人連絡員を経由し、または直接荷役業者に提供している」というケースもあった。

職業安定所の管理下にある正規の労働力供給経路であっても、実質的な労働者の募集と供給を担っていたのは荷役業者の労務係、あるいは名義上でしか事業所に属さない手配師であり、また求人連絡員が非認証の手配師と労働力を融通するという実態だったのである。公的労働力供給経路と非公的労働力経路は、明確に区別されるわけではなく、むしろ相互に関連し、依存するような関係にあったのだ。

### 3-2. 1960年代の港湾と釜ヶ崎

すでに述べたように、1950年代半ばから1960年代にかけて、港湾運送事業における日雇依存率は大きく上昇する。このとき前節でみた非公的な日雇労働力供給経路が機能したとすれば、地理的景観としては、それは飯場の増加として現出するはずである。まずは1956年当時の飯場の立地状況を確認しておこう。1956年9月20日に行われた調査によれば大阪港港区管内の港湾労働関係飯場は64軒を数えた。管轄労働出張所別にその分布を見れば、境川管内に5軒の飯場が位置している他は、大阪港管内東・西田中町、夕風町、新池田町、三片町、八幡屋元町、入舟町、等に密集していた。これらの土地には、1950年のジェーン台風罹災者用に建設された応急仮設住宅が立地しており、多くの飯場は仮設住宅の庇を延長してつくられたバラックを利用していた<sup>21)</sup>。

ところで、1964年度の西成労働福祉センター事業報告は、飯場と日雇労働市場・釜ヶ崎の関

係を次のように記している。

港湾業者が西成区霞町に労働者を募集に来たしたのは、約5年前からと言われており、それまでは境川方面で募集していたが、大半の労働者が西成の簡易宿所（通称ドヤ）に帰るため、現場で作業を終了した際、話合い、次の日の就労契約を結び、下請（飯場）が建てた宿泊所に泊めはじめた。これが本船飯場が増加して来た原因の1つとされている。これに加えて、業者は土建飯場にも労働者の提供を依頼したため、本船、土建と両道を掛けた飯場も多数発生するにいたった。現在港区に約160ヶ所の飯場が存在すると、いわれている。このうち本船飯場が約65ヶ所、その中で当センターに募集に来るのは約23ヶ所である。1ヶ所の飯場に平均20名の労働者がかかっていると見られるので、本船飯場だけで約1,300名（季節的に変動する）の労働者が飯場に入っていることになる。これらの労働者の大半は西成区南霞町のドヤに居住していた労働者が多い。飯場が自己飯場内にかかえている労働者で、なお不足する時、当センターに現金求人募集に来る<sup>22)</sup>。

ここで記されているところによれば、釜ヶ崎（霞町、釜ヶ崎近辺の地名で釜ヶ崎の別称として用いられる）から募集した日雇労働者を飯場に収容し、それでも不足するときに釜ヶ崎での募集を行うというかたちで日雇労働力が供給されていた。1964年当時においても、飯場に労働者を囲い込み、不足分を釜ヶ崎から供給するという非公的な経路が、依然として機能していたのである。

さらに報告書が指摘するのは、飯場の増加である。報告書によれば、港区には飯場が約160ヶ所、うち本船飯場約65ヶ所が存在しているという<sup>23)</sup>。しかし、飯場数の推移を確たる数値として把握するのは難しい。たとえば1956年調査においては、9月20日時点では飯場数65軒（収容者数988人）だったが、10月20日時点では飯場数35軒（収容者数648人）となり、わずか一ヶ月でその規模が激減している。これは実質的な飯場の減少を意味するのではなく、

港湾労働問題が社会問題化<sup>24)</sup>したことにより、取り締まりをおそれた業者が、飯場の閉鎖を装うなどして実態を隠蔽したことによるものである。飯場は基本的には非正規的な業態であることから、その正確な実態は数値としては反映されてこない。けれども、別の角度から飯場の増加を推察することはできる。1964年の雑誌『大阪人』には、次のような記述がみられる。

さっき防犯が手ウスになるという話がちょっと出ましたが、最近港区は治安面では非常に悪いですね。なにしろ飯場が多い。空地が多いから不法占拠で飯場が建つんですよ。それがまたタコベヤ並みのひどいのばかり。——やっぱり港湾労働者の飯場なんですか。…それと市内の建築場へ出て行く大工、トビ、土方などの供給源もありますね。…段々釜ヶ崎的になって来ているんですわ<sup>25)</sup>。

2年後の1966年、同じく『大阪人』において、ふたたび飯場への言及がみられる。

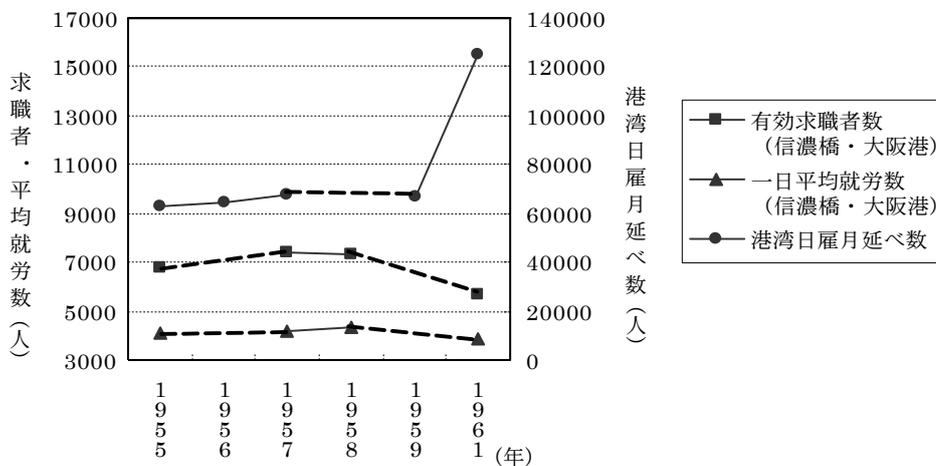
住みよいという面からの問題点として港湾労働者の飯場がふえ、港区の釜ヶ崎化として、以前は飯場ふきんの公園の木がいためられるとか、あるいは学校のガラスに投石が多く年間の被害が相当数にのぼりPTAが非常に迷惑するとか、また夜間は危険で女のひとり歩き

はとうてい出来ないから、何とかして欲しいとの声がずい分出ていた。しかし最近ではそういった問題もあまり起こっておらず、一方飯場にしても、一応ちゃんとした建物を使用して、見た所は民家と区別もつかないのでそれ程問題となっていない<sup>26)</sup>。

具体的な数値こそ正確には確認できないものの、「段々釜ヶ崎的になって来ている」「港区の釜ヶ崎化」という言葉からは、当地において飯場が増加していたことをうかがい知ることができる。また、図5から1950年代後半から60年代初頭にかけての港湾日雇労働者雇用状況と信濃橋および大阪港職安の実績を比較してみると、港湾日雇労働者の雇い入れが急増するのに対し、職安は有効求職者数・一日平均就労数はむしろ減少傾向を示している。ここからも、日雇労働者の供給が職安を経由せずに、手配師・飯場を介した非公的な経路から供給されていたことが推察されるのである。

本章の冒頭で指摘したように、1950年代後半から1960年代にかけての港湾荷役量の増加に対して業者は、日雇労働力を港湾労働へと動員することで対応した。このなかで、釜ヶ崎で手配した労働者を飯場へと収容しつつ、釜ヶ崎の簡易宿所街をさらに予備的な労働力の貯蔵地として位置づける非公的な労働力供給のシステムは、大規模に利用されていたのである。

図5 港湾日雇労働者雇用状況と職安実績



資料：近畿海運局『近畿海運局要覧』（1959年未入手）、大阪府労働部職業業務課『労働市場概要』

注：資料未入手年（1956、59年）は点線で表記している。

#### 4. 産業構造と港湾日雇労働者の状況

手配師・飯場制度を利用した営利的な労働力の供給は、戦後の職業安定行政が制度化される当時から問題視され、これを排除することは政策的な課題として認識されていた<sup>27)</sup>。しかし実態としては、港湾運送業をめぐる日雇労働市場の実質を担っていたのは非公的な労働力供給機能だったのである。なぜ、職業安定行政は違法就労を排除することができなかったのだろうか。調査報告書はこの事情について、以下の点を指摘している。

第一に、熟練に関する問題として、報告書は次のように指摘し、職安の能力の限界を認めている。

しかしながら安定所職員のはなはだ不足している現状において、短時間に多数の求人口をこなして行くことは至難であり、且つ多種多様に亘る職種の適格労働者を求人者の要求に応じて誤りなく配置することは技術的にも到底出来ないで、殆ど求人連絡員の選抜にまかせ、職員は連絡員の不正を監視し、カードの整理・運搬等に当たっているのが現状である。…これは一見形式紹介の緘なきを得ないのであるが、港湾荷役作業には別項に述べたごとく「ギャング編成」という特殊な紹介方式が要求される。一口の編成にも気心の合った労働者を選ばねばならない。同じ雑貨物と云つてもハッチによって異なる。カギ持ち一つにしても、各種各様であって、これを求人者の要求するのとおり適格配置をすることは言うべくして容易ではない。五年、十年の年期を入れたもの、しかも仲間の生活に飛込んでスイもアマイも噛みわけたエキスパートでなくしては、またときにしてはプライベートなポケットマネーが機をみてば撒かれる立場のものでなくては出来ない芸当である。現在の官庁機構において、更に経験の浅い、専門的な知識を何等持っていない職業安定所の職員に直ちにこれを期待することは相当の困難がありこれを軌道に乗せて、労働市場の完全掌握を可能にすることは今後の施策、努力に待つところが大きい<sup>28)</sup>。

第二に、港湾労働の波動性の問題である。

午後四時になって突然船が入る、それ！労働者を集める、といった事態が発生した場合、安定所へ申し込んだとて殆んど絶対的にその要求は叶えられぬ。入港時は予定が立つようでは実は容易に立たぬのである。殊に外国船はそれがひどく予定どおり入港することはめったにないのである。だから突然入港の場合のもとより、一応入港が予定されている場合でも、夕方の入港のために朝から労働者雇用の約束をしておくことは甚だ危険なのである。…そこで、飯場なるものがまことに便利な存在となる。安定所には一定の時刻を過ぎれば人はない。が、飯場には何時でも人はいる。働きに出ている者は別として直ちに実数がかかる。如何なる火急な求人でも飯場の親方が一旦引き受けたとなれば、自己の飯場で足りないところは他の飯場へ連絡もし、なお不足の場合は立ちん坊を狩り集めてでも求人者の注文は完全に満足させる。だから、飯場はアテに出来ると求人者は言うのである。荷役は港の生命である。たとえ予定より早く、若しくは遅れて入港したとしても、荷役に手間ヒマとらせるような不始末はゆるされない。港は大阪港だけではない。すぐ目と鼻のところに神戸港という強敵が控えているのである<sup>29)</sup>。

飯場・手配師を介する労働力供給は、作業工程の複雑性（熟練した労働力の必要性）、そして作業量の波動性に対応する、実に柔軟なシステムであり、一方で職業安定行政はこのような柔軟性に代わることができなかったのである。しかしここで見過ごしてはならないのは、港湾運送業を運営していくうえでは「合理的」なシステムは、波動性のリスクを限りなく下位の労働へと転化し、末端の日雇労働者を不安定な就労・過酷な労働条件へと追い込むことによって成り立っていたということだ。

大阪港は、工業港としての性格が強いため、石炭、スクラップ鋼材、鉱石類、殻類などの原材料の輸入物資の荷役が多い。石炭、鉱石類や殻類などのバラ荷やスクラップなどの汚れる貨

物や、有害な化学薬品・鋼材などを扱う危険な作業は、末端の日雇労働者へまわされるのが通常であった。また、就労の条件もきわめて不透明であり、「雑貨の荷役といつわって連れて行き、人の嫌がる貨物の荷役作業を強制」したり、あるいは「はじめは五時までの定時の条件（約束）で作業につかせ、時間がくると、『代りの人が来ないから』とか『船の出航時間に間に合わせるため』とか云って夜勤やオールナイト残業を強制する」といったことも頻繁に起きていたのである<sup>30)</sup>。

こうした過酷な労働は、労働者間の階層性によって統制され、規定されている。作業現場においてお互いを「仲間」と呼び合う常雇労働者は、「作業における現場監督、班長として職制ないし、中枢的位置におかれ、アンコを『追廻す』（労働強化）役割を担っている」<sup>31)</sup>。日雇労働者の「追廻し」は、具体的には次のようなかたちで執り行われる。

十五番ブイに停泊中のインド貨物船。九千三百ト。船倉は深い。二十疋もの鉄バシゴをつたってスクラップの山におりた。すぐ作業が始った。起重機がうなる。船倉の上から“追廻し”と呼ばれる荷役班長がどなりだした。

「それっ、じじい、モッコから離れるな。腰おろすたんびに百円さっぴいたる」「その赤シャツ、へっぴり腰で、女でも抱く気か」仕事はプレス運びだ。旅行用トランクほどの大きさに押しつぶされた鉄クズをノンコ（手かぎ）でひっかけ、かつぎあげ、モッコに移す。重さ四、五十キのプレス運びを三十分もやると、手袋が破れ、両手がスクラップのトゲで、血に染った。小学校の教室を二つ合わせたほどの船倉に、鉄クズの粉がいっぱい広がる。金属質のほこりが口と耳と鼻にようしゃなくはいり込む。胃袋が鉄粉で固められたような不快感。吐き気がひどい。黄色いヘルメットのアンコたちは、げえげえいいながら鉄の固まりととっくむ。その間も“追廻し”はアンコたちに罵声を浴びせつづけた<sup>32)</sup>。

常雇（仲間）／日雇のあいだにある階層性は、

末端の日雇労働者を過酷な労働のもとに統制するシステムとして機能していたのである。さらに、『一現』は、作業現場でも『仲間』『直行』と違う色のヘルメットを着用させられ、差別の目印にされ」るなど、日雇労働者のなかでも、直行労働者と日々雇用される労働者（「一現」）のあいだに階層性が存在していた<sup>33)</sup>。直行労働者は、下位の日雇労働者に比べればある程度雇用は安定し、現場でも常雇に近い優位性を持っている。しかし、たとえば「オールナイト残業」などの過酷な残業は、優先的に雇用される直行ほどに強制されていた。直行労働者がその優位性を保つためには、業者が強制するか過酷な要求に応じなくてはならなかったのだ。このように差別的階層性のなかで労働者を使い分けることで、コストを最低限に抑えたまま、日雇労働力は最大限に利用されていたのである。

また、こうした職制における段階的差別のなかで、下請手配業者はさまざまなかたちで収益をあげていた。労働者を募集・調達し親会社へと供給する手配師は、「中間で労賃をピンハネするか、または労賃の一部を手数料（手配料）として受けとる」<sup>34)</sup>。また、親会社から依頼される労働者の人数よりも少ない労働者で作業を行わせることによって、収益を増やす手口が使われることもあった。

薄ぐらい船倉で、ヘルメットを数えてみた。十七人だ。初めて気づいたが、四人の“ゆうれい人夫”がいたのだ。／荷役業者の協定で、スクラップ作業は一船倉当り二十一人が基準とされている。荷役会社はこの基準に見合う人夫料を下請業者に支払っているはずだ。この船倉を受持った業者には、二千六百円のオールナイト賃金四人分、一万四百円の不労所得がころげこんだ勘定になる<sup>35)</sup>。

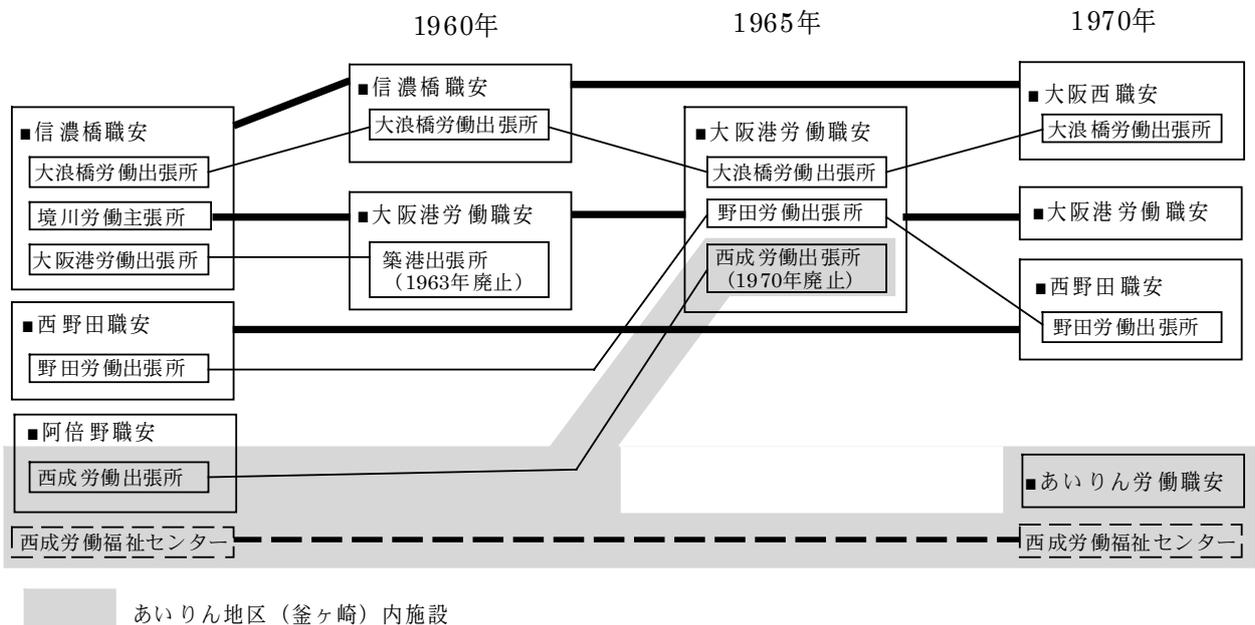
冒頭で述べたように、日雇労働力の下請構造を規定するのは港湾運送業そのものがもつ構造である。上位の親会社（一般港湾運送事業）は、下請制度を利用して中小企業的な港湾運送業者を系列化し、波動性からくる港湾運送事業のリスクを回避する。このなかで親会社は、弱小な港湾運送業者を過当競争のなかで利用し、運賃、

荷役料金のダンピングを行う。「港湾運送業者はそのため資本蓄積もできず、労働節約のための荷役の機械化を妨げられ、あいかわらず労働集約的な荷役により、結局、それを、下へ下へとシワよせし港湾労働者、就中日雇労働者の低賃金、長時間労働、労働強化によってきり抜けようとする。そのために導入されているのが労働ボス支配による日雇の差別的雇用、すなわち低賃金利用」だったのである<sup>36)</sup>。

このようなシステムは、戦後の釜ヶ崎の形成にとってどのような意味をもったのだろうか。

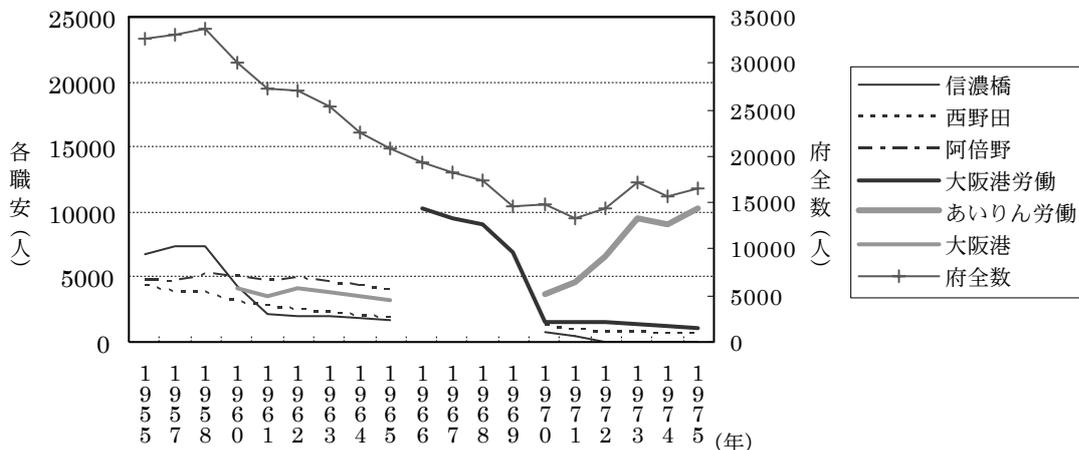
まずその後の港湾労働市場の推移を指摘しておく。図6に示したように、1960年、境川労働出張所は大阪港労働公共職業安定所へと昇格し、1965年には港湾労働法の施行にあわせて大阪港労働職安のもとに大浪橋・野田・西成労働出張所が統合される。しかし図7からわかるように、1960年代後半になると、大阪港労働出張所における有効求職者数は激減をはじめ、港湾産業における日雇依存率の低下を反映したものであるといえよう<sup>37)</sup> (図4)。大阪港労働職安の機能低下にあわせて、1970年には大浪橋・

図6 日雇職安行政（港湾関係）の系譜



資料：『大阪府労働行政35年資料集』大阪府労働部, 1983

図7 各職業労働安定所有効求職者数の推移



資料：『大阪府労働行政35年資料集』大阪府労働部, 1983

野田・西成労働出張所は大阪港職安の管轄を離れ、同年あいらん労働職安が設置される。西成労働福祉センターにおいては、1960年代後半には港湾運送業が地位を低下させる一方で建設業の比重が上昇しており（図2）、港湾運送業に従事していた釜ヶ崎の労働者はこの時期に建設業へと吸収されていったものと考えられる。それとともに、日雇労働行政は、釜ヶ崎に集中されるかたちで固定化されていったのである。

ここで注目されるのは、西成労働福祉センターがもつ機能である。西成労働福祉センターは、1961年8月1日におきた第一次釜ヶ崎暴動に対処するために、同年9月に設置された大阪府労働部西成分室の業務を引きついで1962年に設置された財団法人である。このとき同センターは労働者の就労斡旋にあたり、手配師が直接に労働者を募集する「相対方式」を、例外的な措置として採用していた<sup>38)</sup>。つまり、手配師制度に依存した既存の職安機能を追随する方法が採られたのである。「釜ヶ崎(あいらん)対策」が始動する1961年は、「船込み」が起こった年でもある。労働福祉センターが相対方式を「公認」するうえで、大量の港湾日雇労働力を必要とした当時の港湾事情がもった意味は、決して小さくなくただろう。1970年、あいらん労働職安が設置された後も、労働福祉センターは当職安にかわって就労斡旋事業を担当し、したがって相対方式も存続し続けた。手配師を介在させた釜ヶ崎一飯場の労働力供給制度もまた、建設業の重層の下層構造のもとで、再生産され続けたのである。

## 5. おわりに

これまで述べてきたように、本稿が対象とする1950年代から1960年代にかけて、港湾運送業における日雇労働力供給の実質を担っていたのは、手配師や飯場を媒介とする非公的かつ営利的な経路であった。そしてこのようなシステムのなかで、港区一帯に濫立する飯場に労働力を確保し、釜ヶ崎の簡易宿所にさらに予備的な労働力を確保するというかたちで、日雇労働力の供給経路が地理的に配列されたのである。

職業安定法が営利的な労働供給の排除を理念として掲げたにもかかわらず、このような経路が拡大再生産され続けていたのも、このシステムが港湾運送業に適応した柔軟な労働力供給を実現していたからである。しかし、下請制度のもとで構造化されたこの労働力供給の形態は、周縁的な労働者を過重な労働へと追い込むものであった。一方で釜ヶ崎に対する戦後の施策のなかで暴動に対処するために設置された財団法人西成労働福祉センターは、例外的措置として相対方式を採用した。たしかに、玉井が述べるように、戦後の釜ヶ崎対策のなかで「日雇労働者の常雇化」は理念として掲げられていた。だが相対方式の採用は、むしろすでに露呈していた職業安定行政の矛盾を追認し、公認するものだったといえるだろう。このようなシステムが、1970年以降も制度化されたままに受け継がれるのである。つまり、港湾運送業を円滑に成り立たせるうえで形成された労働力供給経路と、職業安定法の理念がはらむ矛盾は、その後も決して解決されたのではなく、釜ヶ崎という特定の空間において例外的措置として「公認」することで放置されてきたのだといえる。

本稿では釜ヶ崎が日雇労働市場として固定化される論理を、港湾産業の構造のなかから抽出してきた。本稿では触れなかったが、大阪港は、港湾労働運動のひとつの拠点でもある。終戦直後に旗揚げをした全港湾は、港湾における労使関係の近代化を訴え、港湾労働法制定運動を繰り広げた。その過程のなかでは、日雇労働者も含めた港湾労働者によるストライキなど、労働者の抵抗の蓄積があったのである。このような労働者の抵抗が港湾運送業における支配・従属の構造をどのように打ち破ろうとしたのか。そして港湾労働法により労働市場としての釜ヶ崎の性質がどのように変容したのか。これらの点を明らかにすることが、今後の課題として残されている。

## 注

1. 本稿の研究対象地域を指し示す地名としては、「釜ヶ崎」「あいりん」がある。「釜ヶ崎」は簡易宿所街を指し示す通称であり、「あいりん地区（地域）」は行政区域として指定された「公的な」地名である。「あいりん地区(地域)」の指定が本稿の対象時期以後の1966年であること、「釜ヶ崎」という地名が日雇労働者によって現在でも用いられていることを重視して、本稿では「釜ヶ崎」の地名表記で統一する。
2. 大倉は、寄せ場における労働市場機能の低下の要因として、①90年代以降の建設労働部門における機械化・合理化の進展による土工需要の減少、②職業紹介雑誌を窓口としたパート・アルバイト市場などの「新たな」非正規労働市場の確立・拡大による既存の労働市場の駆逐、を指摘している（大倉祐二「非正規」型の雇用と「ホームレス」都市文化研究6, 2005, 18-32頁）。
3. ホームレス問題が都市空間への拡大する過程については、以下の文献を参照のこと。①丹羽弘一「寄せ場」釜ヶ崎と「野宿者」——都市社会学的研究——人文地理, 44-5, 1992, 1-20。②島和博『現代日本の野宿生活者』学文社, 1999。③水内俊雄「都市空間の光と陰」森田洋司編『落層——野宿に生きる』日経大阪PR, 2001, 146-169頁。
4. 原口剛「『寄せ場』の生産過程における場所の構築と制度的実践——大阪・釜ヶ崎」を事例として」人文地理55-2, 2003, 17-27頁。
5. 玉井金五「日雇労働システムと労働行政——大阪の事例を中心に」寄せ場12号, 1999, 86-87頁。
6. 前掲5)
7. 前掲3) ②51-88頁。
8. ①西澤晃彦『隠蔽された外部——都市下層のエスノグラフィー』彩流社, 1995。②田巻松雄「寄せ場と行政——笹島を主な事例として」青木秀男編著『場所をあける！寄せ場/ホームレスの社会学』松頼社, 199, 227-253頁。③中根光敏「釜ヶ崎をめぐる社会問題の構成——“第一次暴動前”篇」『広島修大論集』41(2), 2001, 133-75頁。
9. 港湾運送業等統制令は、「港湾荷役作業の合理的経営形態の造成、作業の能率化に大きな役割を果たし、「海運業および倉庫業の従属的産業としての立場におかれていた港運業を独立の企業体としての地位まで止揚せしめるもの」であった。（大阪市港湾局『大阪港史 第一巻』, 1959, 827頁。）
10. 市川猛雄『新訂版 港湾運送事業法論』成山堂書店, 1978, 16頁。
11. 前掲9) 833頁。
12. 喜多村昌次郎『港湾労働の構造と変動』海文堂, 1964, 283頁。
13. 日雇労働者への依存が高い工程は、本船から岸壁や艇へと（あるいはその逆）荷を運ぶ船内労働と、岸壁から倉庫等へと荷を運ぶ沿岸労働である。
14. 『港湾関係労務第3集 大阪港における港湾労働者の実態調査』大阪府労働部, 1956, 92頁。
15. 船込みの1回目は1955年から始まった輸出増加に伴い生じたものの、大阪港では輸出貨物の比重が低かったため、大きな混乱は起きなかった。
16. 『大阪築港100年 海からのまちづくり 中巻』大阪市港湾局, 147頁。船込み問題に対し、1961年、日本商工会議所は「船混み緩和ならびに港湾諸施設の整備促進の件」について運輸・大蔵・通産による合同懇談会を開催し、希望意見を集約した要望書を政府に提出した。同時期に運輸省港湾局長から六大港に対し、船混み問題について官民合同の「港湾緊急対策協議会」を設置するよう指示があり、大阪港では社団法人大阪港振興協会を中心として「大阪港湾緊急対策委員会」を設置し、バース・港湾荷役・艇、上屋倉庫・陸上輸送などの諸問題の解決に当たった。
17. 「口」とは労働者編成の単位であり、一口の荷役に従事する労働者は通常20人前後である。したがって必要な労働力は、ピーク時約3000人、平常約1600人、最低時約600人となり、ピーク時と最低時との差は約1400人の開きがあることになる。
18. 前掲14) 110頁。

19. 島田によれば、戦前における港湾労働における日雇労働力供給は、「部屋」「下宿」に常雇労働者を確保し、また臨時の日雇労働力を仲買人をつうじて確保することによって賄われるのが一般であった。戦後においても、この雇用慣行は再生産され続けていたことがわかる。また、後述する労働行政と労務供給業との関係に関しても、戦前と同様の構図が見て取れる（島田克彦「1920-30年代の都市における労務供給請負業者」ヒストリア175, 2001, 28-59頁）。
20. 前掲14) 113-114頁。
21. 1966年、港区土地区画整理事業の進捗状況について、区画整理局は「港区の土地区画整理事業は今年中に完了する見込みであるが、不法占拠建物の処理は残存するおそれがあるので実態調査に着手した。特に港湾労働法の施行に関連した調査に重点をおき、撤去計画を樹立しようとするものである」と述べている。港湾労働法との関連で不法占拠建物群の調査がなされること自体、これらのバラックが飯場として機能していたことを裏付けるものであるといえよう。（『大阪市区画整理局 事業ニュースNo.28』大阪市区画整理局, 1966, 5頁。）
22. 財団法人西成労働福祉センター『西成地域日雇労働者の就労と福祉のために』1964, 25頁。
23. 参考にその他の資料を紹介しておく。1964年の『大阪人』は「現在区内には約三〇〇ヶ所の飯場があるが、他は相変わらず西成を根城として朝やって来てまた晩にかえって行く労務者である」と指摘している（『大阪人』大阪都市協会, 1964年6月号）。また、1966年の朝日新聞記事は大阪府警調べの数字として「大阪港には、現在、百八の人夫出し飯場がある」と報じている（朝日新聞大阪市内版1966年3月14日）。
24. 1956年5月、神戸港で労働者が撲殺されるという事件が起こり、同年9月頃から手配師による中間搾取および暴力が社会問題化していた。
25. 『大阪人』大阪都市協会, 1964年4月号。
26. 『大阪人』大阪都市協会, 1966年5月号。
27. 1948年、GHQ労働課のジャクソンは、「日本の典型的な封建制度の残滓である港湾のボス制度を絶滅することは、日本の民主化の最重要部門の一つである」との個人的見解を表明した。また戦後の職業安定法は、「労働者の基本的人権を尊重し、労働者の自由意志に基づく民主的な職業紹介制度を確立し、労働者募集方法の規制、労働者供給事業の禁止等によって、古い労働関係に代る新しい労働秩序を樹立」することを基本理念とするものである（労働省職業安定局編著『雇用対策法・職業安定法・緊急失業対策法』労働行政研究所, 1970, 157頁）。大阪港においても、1948年に「大阪府としては従来から港湾作業には労供の介在が多い点に着目し、これが排除を重点事業の一つにあげ、この禁止措置を円滑に実施するため、関係官庁、業者代表、労働者代表により労働者供給事業審議委員会をもち、大阪府における港湾作業の労働者供給事業認定基準を作成、これを中心として排除措置を推進することとし、極力法の周知宣伝に努」めるなど、労務供給業の排除を課題とする取り組みを行っていた。
28. 前掲14) 77-78頁。
29. 前掲14) 123頁。
30. 朝日新聞大阪市内版1966年3月10日。
31. 三塚武男「港湾労働の近代化と港湾労働法の制定・実施——大阪港における船内荷役を中心に」人文学（同志社大学人文学会）92, 1967, 71頁。
32. 前掲30)
33. 前掲31) 68頁。
34. 前掲31) 67頁。
35. 前掲30)
36. 前掲31) 69頁。
37. 1960年代後半からは港湾運送業の機械化が急激に進行する。とりわけコンテナリゼーションによる海陸一貫運送の確立は、労働過程の機械化を一挙におし進めた。これが、日雇依存率の低下となって現れたものと考えられる。
38. 労働福祉センターは、その設置の趣旨のなかで次のように述べている。「昭和36年8月1日大阪市西成区の一部、不良環境地域に突発

した事件を契機として、国ならびに関係行政機関は、同地域住民の労働、生活全般が他の一般社会と大いに異なる“特殊性”にあることを再確認して、これに対応する行政施策を実施するにいたった」（財団法人西成労働福祉センター『西成地域日雇労働者の就労と福祉のために』1963, 6頁）。1950年代から1960年代にかけて、数々の社会調査やメディア報道は釜ヶ崎を「特殊な場所」として描き出してきた（前掲4）。釜ヶ崎を一般社会とは切り離された特殊な空間として表象することで、こうした矛盾の特定空間への埋め込みと隠蔽は正当化されてきたのである。

# The Function of Kamagasaki (Yoseba) in the Port Shipping Industry Between the 1950s and 1960s

Takeshi HARAGUCHI

*Kamagasaki (Airin District)*, located in Nishinari Ward, Osaka city, is known as *yoseba*. *Yoseba* is the term which signifies an area in which is concentrated daily-hire laborers. This paper clarifies the reason why the daily labor market was institutionalized in this area. To clarify this point, this paper examines the structure of the daily-hire market in Osaka city and the function of *Kamagasaki* in the market during the late 1950s and the early 1960s, in particular focusing on the port labor market.

I will argue the following points. First, I will survey the structure of the harbor shipping industry. The industry consisted of subcontracts between companies, which were caused by business fluctuation. Under such conditions, the private recruiters played a role in hiring daily-laborers. Secondly, I will show the actual conditions of supply of daily-laborers in the case of Osaka port. The demand for port labor increased during the late 1950s and the early 1960s, because the volume of cargo increased rapidly. Private recruiters employed daily-hire laborers of *Kamagasaki* to cope with this situation. Thirdly, I will explain why employment offices couldn't exclude private recruiters and show the discriminative and exploitative situations which the daily-hire laborers had to cope with.

Keywords : *Kamagasaki*, *Yoseba*, labor market, daily-hire laborers, port labor, fluctuation