

學大科法學大國帝都京

# 叢論濟經

號三第 卷四第

行發日一月三年六正大

## 論說

資本	文學博士	內田銀藏
植民地ノ分類ニ就キテ		山本美越乃
支那經濟思想ノ出發點(一)	法文學士	小島祐馬
體質廢頽問題(二)	文學博士	財部靜治
經濟心理學ノ組織的研究(三)		米田庄太郎

## 時事問題

取引所増資問題	文學博士	戶田海市
米獨斷交ト我經濟界	文學博士	小川郷太郎
毛羊問題	文學博士	神戸正雄

## 雜錄

經濟雜話(九)	文學博士	田島錦治
米國鐵道從業者八時間勞動問題	文學士	河田嗣郎
露西亞ノ國民經濟ニ於ケル歐洲的要素		米田庄太郎
維新後ノ戶數ト人口トノ關係	文學士	本庄榮治郎
あゝのるどといんびト經濟書	商學士	武藤長藏
佛蘭西財政及經濟學者バトリュー逝ク	文學博士	神戸正雄

## 新著紹介

## 米國鐵道從業者八時間

### 勞働問題

河田 嗣 郎

一 昨年米國ニ起ツタ鐵道從業者ノ八時間勞働要求ノ問題ハ、實ニ近來稀ニ見ル大仕掛ノ勞働爭議デアツタ。一九〇七年ニ於ケル英國ノ大同盟罷工以來ノ大事件ト見ルニ足ルモノデアツテ、米國ニ於テハ未曾有ノ珍事タルヲ失ハナイ。即チ北米合衆國全般ニ涉ル車掌運轉手其他ノ鐵道從業者三十二萬五千人ヲ代表スル四大勞働組合ガ、其ノ雇主タル諸鐵道會社ニ對シテ八時間勞働制ノ採用ヲ迫リ、折衝ノ結果終ニ其ノ要求

ノ拒否セラレルルヤ、輒チ米國全體ニ涉ル此等勞働者ノ總同盟罷工ヲ行フ可キヲ宣シテ、アハヤ國內ノ一般交通ヲシテ一時全ク杜絶セシメントスル迄ニ立至ツタ珍事之デアアル。雇主側ト勞働者側ト兩々其ノ主張ヲ持シテ下ラズ、私人ヤ聯合仲裁局ヤノ居中調停ハ何ノ効ヲ奏セズ、大統領ウゐるそん氏ノ仲裁モ亦失敗ニ終リ、事件ハ全ク「くらいまっくす」ニ達スルニ及ムデ、元老院ガ勞働者側ノ要求ヲ容レタル立法ヲ爲シタニ依ツテ纔カニ總同盟罷工ノ爆發ヲ其ノ間際ニ於テ防止スルヲ得タノデアアルガ、今其ノ勞働者側ノ要求ノ合理的ニシテ其ノ運動ノ組織的ナル、又其ノ勞働爭議トシテノ表ハレ方ト取扱ハレ方トヲ見レバ、洵ニ之レ北米合衆國ニ於ケル社會運動史上ノ一時期ヲ劃スルニ足ル大事件タルニ耻ザルモノデアアル。

二 從來米國ニ於ケル車掌運轉手火夫等ノ如キ鐵道從業者ノ勞賃支拂方法ハ區々一定セザルモノデアツテ、月給制ノモアレバ日給制ノモアリ、又一運轉何程ト定メラレタルモアリ、操縦距離

ニ應ジテ支拂ハレルノモアル。然シ近頃ハ大抵ハ哩數制ガ採用セラレ、特ニ一九一〇年以來ハ一日百哩ト云フヲ以テ標準勞働トセラルルコトトナツタ。而シテ當初ハ此ノ標準勞働ニ對スル時間ノ制限ハナカツタガ、後ニハ普通ハ一口十二時間勞働ヲ以テ多數ノ例トスルニ至リ、百哩ヲバ十二時間内ニ走ルガ原則の標準トナツテ、之レ以上ノ餘分ノ勞働時間ニ對シテハ割増勞賃ヲ支拂ハルルコトトセラレタ。

又列車ニ乗組ム可キ者ニシテ荷物ノ取扱其他停車場ニ於ケル用務ニ使役セラルル場合ニハ其ノ用務ニ對シテハ別ノ勞賃支拂方法ノ定メラルルコトトセラレタ。斯クテ一九一〇年ニハ哩數ト、勞働時間ト、認メラレタル標準勞働以外ノ勞働ニ對スル支拂トノ三方面ヨリシテ、勞賃支拂制ノ定メラルルコトトナツタノデアアル。

然シ、近時米國ノ鐵道會社ハ一般ニ經營ノ方針トシテ一列車ニ於ケル連結車輛ヲ多クシテ列車ノ長サト噸數トヲ増スコトニ依ツテ費用ヲ省キ收益ヲ大ナラシムルニ努ムルニ至ツタ。其爲ニ

ハ隨分牽引力ノ大ナル機關車ヲ造リ、又線路等モ能ク之ニ堪ユルモノタラシムル機改良ヲ加ヘタノデアアル。所ガ此ノ經營方針ヲ實行スルガ爲メニハ、汽車ノ速力ヲ緩ニスルヲ必要トスル次第デアツテ、長キ重キ列車ヲ急速力デ走ラスコトハ出來難イ所カラ、一般ニ貨物列車ニ於テハ其ノ速力ハ低減セラルルヲ免レ得ナカツタノデアアル。而シテ此ノ速力ノ緩ニセラルルト云フ事實ハ必ズヤ同時ニ之ガ運轉ノ任ニ當ル車掌、運轉手、火夫等ノ勞働時間ヲ長カラシムルノ結果ヲ齎スヲ避ケ難イ。

斯クテ近時ニ在ツテハ此等ノ鐵道從業勞働者ノ就業時間ハ一般ニ隨分長クナツテ來タノデアツテ、勞働時間延長ノ事實ハ最近ノ鐵道勞賃問題仲裁ノ議ノ起ツタ際ニ於ケル、鐵道會社ノ供陳ニ照スモ明カデアアル。即チ一九一三年十月以來西部鐵道ノ貨物車ニ使役セラルル千人ノ機關士及ピ火夫ノ中八百七十七人ハ十時間以上ノ就業時間ヲ有シ、三百四十七人ハ十二時間以上、百八十一人ハ十三時間以上、七十二人ハ十四時間

以上、三十人ハ十五時間以上ノ就業時間ヲ有シ  
 タ様ナ次第デアル。又東部鐵道ニ在ツテハ火夫  
 其他ノ労働者ハ緩行貨物車勞務ニ於テハ平均十  
 一時間四十分ノ從業時間ヲ有シ、或鐵道ニ至ツ  
 テハ十四時間及十五時間以上ノ平均労働時間ヲ  
 有スルモノモアツタ。斯カル状態ナレバ一九一

三年ニ於ケル政府ノ調査ノ結果ニ依レバ、十六  
 時間以上ノ労働時間ノ下ニ働イテ居ル者ノ數ハ  
 二十六萬千三百三十二人ノ多キヲ算シ、就中三  
 萬三千人以上ハ二十一時以上モ労働セシメラレ  
 タル有様デアツタト云フ。

右ノ如キ労働時間ノ延長ニ對シテハ、十時間若  
 クハ十二時間以上ノ労働ニハ割増勞賃ヲ支拂ハ  
 ルルガ多數ノ例タルコト前ニモ既ニ一言シタ通  
 リデアアルガ、然シ労働者ハ割増勞賃ヲ受クルヨ  
 リモ労働時間ヲ短縮シテ貰フコトヲ希フノ念段  
 々ニ強クナツテ來テ、家庭ヲ離レテ居ル時間ノ  
 ナル可ク短カカラムコトヲ希望スルニ至ツタ。  
 而シテ又労働者ハ近年一般ニ勞賃ノ高少増加シ  
 タルヲ承認スルケレドモ、彼等ハ労働時間ノ延

長ニ依ツテ彼等ガ鐵道會社ニ對シテ爲ス所ノ營  
 業上ノ貢獻ハ、其ノ報酬トシテ勞賃ノ高メラレ  
 タル所ヨリモ遙カニ大デアアルカラ、其ノ勞賃ハ  
 相對的ノ意味ニ於テハ却ツテ減少シタモノナリ  
 ト考フルニ至ツタ。

三 労働時間ノ一般的ニ近年大ニ延長セラレタ  
 ルニ拘ラズ勞賃ノ増加ハ之ニ伴ハズ又勞賃ヨリ  
 モ何ヨリモ就業時間ノ餘リ長キニ過ギルト云フ  
 コトハ、ツマリ昨年ニ於ケル彼ノ大問題ヲ惹起  
 スニ至ツタ原因デアツタ、八時間労働ノ要求ハ  
 右ノ事情ノ下ニ起リ來ツタモノデアアル。

仍テ少シク此ノ八時間労働ノ要求ナルモノニ就  
 イテ致フルニ、其ノ初メテ提起セラレタルハ一  
 九〇七年ノ事デアアルガ、其際ハ大事ニ至ラズシ  
 テ間モナク中止サレテシマツタ。然ルニ其後此  
 ノ要求ニ對スル希望ハ漸次ニ鐵道從業者間ニ濃  
 厚トナリ來リ、終ニ一昨一九一五年七月ニ於テ  
 わしんどんデ開カレタ南部地方ノ車掌其他ノ鐵  
 道從業者大會ニ於テ其ノ主張ガ大々的ニ上セラ  
 ルル迄ニ至ツタ。此ノ主張ニハ他地方ノ鐵道從

業者モ忽チニ贊同シ、同年十二月ニハ四大労働組合ノ代表者ハ市俄古ニ會合シテ此ノ要求實行ニ關スル打合ヲ爲スコトトナツタ。斯クテ昨年一月ニ其ノ決議事項ハ廣ク鐵道從業者一般ニ提示セラレ其ノ贊同ヲ求メラレタル結果全組合員ノ九割五分ハ之ニ贊成スルコトトナツタ。茲ニ於テカ三月三十日ニ至ツテハ各方面一切ニ雇主タル諸鐵道會社ニ向ツテ此ノ要求ニ關スル談判ガ開始サルルコトトハナツタノデアアル。

此ノ要求ニ對シテ鐵道會社側ハ又共同ニ行動スルコトトナリ、要求ニハ應ジ難キ旨ノ回答ガ與ヘラレタ。仍テ労働組合側ノ代表者ハ四月二十四日ニ再ビ市俄古ニ會合シテ七月一日ヲ期シ紐育市ニ於テ雇主側ト労働者側トノ大協議會ヲ開クノ議ヲ決シテ、更ニ鐵道會社側ト交渉ヲ重ヌルコトトシタ。

茲ニ於テカ會社側モ労働者側モ形勢ノ頗ル重大ナルヲ見テ、一切ニ立ツテ大々の運動ヲ開始スルニ至リ、全力ヲ盡シテ事情ヲ社會ニ訴ヘ社會ノ同情ヲ集メントシテ、双方共ニ必死ノ運動ヲ

試ムルニ至ツタ。其爲メニ双方共大規模ノ機關ヲ設ケ、盛ニ新聞紙ヲ利用シ、又書類ヲ頒布シテ「ぶろばがんだ」ニ之レ努メ、米國ニ於テハ實ニ未嘗有ノ激烈ナル社會的活劇ヲ見ルニ至ツタノデアアル。資本ト労働トガ斯ノ如ク大規模ニ相對峙シ相持抗シタコトハ米國ニ於テハ未タ嘗テ其例ヲ見ザル所デアアル。

斯クテ七月一日ノ紐育ノ協議會ニハ二十五ノ全國主要鐵道會社ノ代表者ト四大労働組合ノ代表者トガ會同シテ七月十四日ニ至ル迄二週間ニ渉ル談判ヲ重ネタノデアアルガ、談判ハ不幸ニシテ終ニ不調ニ終リ、鐵道會社側ハ之ヲ各州聯合商業委員會 Interstate Commerce Comission ニ、若クハ Newlands Act ノ條項ニ從ヒ、之ヲ仲裁判決ニ附セントスルノ希望ヲ提供シタガ、労働者側ハ此ノ仲裁ヲ喜バズ、終ニ已ムナク總同盟罷工ヲ宣言スル迄ニ立至ツタ次第デアアルガ、ソハ終ニ實行サルル迄ニハ至ラズ、元老院ノ立法ニ依ツテ労働者ノ要求ノ容レラレ、纔カニ總同盟罷工ノ禍ヲ未然ニ防止スルヲ得タルコト、既述

ノ如クデア。四 仍テ少シク八時間勞動ノ要求ノ理由ニ就イテ見ルニ、先ヅ第一ニ勞動者側ハ、八時間勞動ノ要求ハ會社ニ對シテ決シテ無理ナル要求ヲスルモノデハナク、近者勞動時間ノ延長ニ依リ勞動者ハ會社ニ對シテ會社ガ増割勞賃トシテ彼等ニ支拂フ所以上ノモノヲ寄與貢獻シテ居ルノデア。今勞動時間ヲ八時間ニ減縮シ之ニ對シテ從來ノ十時間勞動並ミノ勞賃ヲ要求スルハ正當ナル要求デアリ、又會社ハ之ニ應ズ可キ十分ノ餘裕アル譯デアルト主張スルノデア。最近詳ニセラレタル所ニヨレバ、平均的ニ之ヲ見テ鐵道會社ガ其ノ從業者ニ對シテ爲ス所ノ勞賃支拂ノ費用ハ、一九一三年ニ於テハ一八九〇年ニ於ケルヨリモ一割四分ヲ減ジテ居ル。即チ鐵道會社ノ收入一弗ニ付キ先ニハ二十一仙デアツタモノガ、今ヤタダ十九仙ニ當ルニ過ギヌ。又之ヲ貨物ノ噸數トノ比較ニ於テ示セバ運轉手及ビ火夫ノ勞賃ハ一八九〇年ニハ千噸ノモノヲ一噸運ブニ付キ六十五仙デアツタモノガ、一九一

三年ニハ僅カニ二十三仙ノ割合トナツテ居ル。之レ即チ五割以上ノ減少デア。又一九〇〇年ヨリ一九一三年ニ至ル間ニ於テモ運轉手及ビ火夫ノ勞賃ハ一割二分ノ減少ヲ示シテ居ル。尙之ヲ善キモ惡キモ一括シテ北米合衆國全體ノ鐵道ガ一組織ノ下ニ働クモノトスレバ、各州聯合商業委員會ノ調査ノ示ス所ニヨルト、一八九五年ニハ千噸一哩ニ付キ勞賃割合四一・七仙ナリシモノ、一九一四年ニハ三一・一仙ニ減少シタ。即チ過去十二年間ニ於テ二割七分ノ減少ヲ爲シタ譯デア。之ヲ東部諸地方ト南部及ビ西部諸地方トニ於ケル平均勞賃割合ニ於テ示セバ左表ノ如クデア。

一八九五—一九一四年間ニ於ケル運轉手及火夫勞賃

貨物千噸チ一哩運轉スルニ付キ支拂ヘル勞賃	一九一四年ガ一八九五年ニ對スル勞賃減少歩合
東部	一八二%
南部	一九六
西部	五九

右ノ如キ狀態デア。ルカラシテ、勞賃ハ其ノ絕對

額ニ於テハ増加シテ居ルケレドモ、企業者が要スル經營費用トシテハ近年大イニ減少シテ居ル譯デアル。從テ雇主タル諸會社ハ勞働者ニ對シ、從來ノ勞賃並ヲ以テシテ勞働時間ノ短縮ヲ行フコトハ勿論出來得可キ筈デアリ、勞働者ノ要求ハ決シテ無理ナ注文デハナイ。

次ニ八時間勞働制ヲ布クガ爲メニハ爾「たゝみなるす」間ノ距離ヲ縮ムルカ、然ラザレバ列車ヲ短クシ其ノ積載量ヲ少クシテ以テ一時間平均十二哩半若クハ八時間内ニ百哩ヲ走ルノ速力標準ヲ取ルカラ要スル次第デアルガ、兩「たゝみなるす」ノ間ノ距離ヲ百哩ツツナラシムル様ニ組織ヲ改造セシムルハ其ノ費用ノ點其他ニ於テ難キヲ會社ニ求ムルモノデアルカラ、從業者ハ即チ一時間十二哩半速力標準制ノ採用セラレムコトヲ要求シタノデアル。

次ニ yardmen, switchmen, hosters 等ハ一日十時間以上働クガ例デアルガ、之等ニ對シテハ一割乃至二割ノ時間短縮ヲ行フヲ要求ストセラレタ。次ニ又八時間勞働制ヲ要求スルニ就ケテハ從業

者ハ、現時ノ鐵道會社ノ繁榮ヲ以テスレバ、八時間制ノ採用ニ供フ費用ハ之ヲ運賃ノ値上ゲニ待タナクシテ實行シ得ルモノト爲スノデアルカラ、之ニ依ツテ社會ハ運賃値上ノ負擔ニ任ズルノ必要ハナク、却テ社會ハ運轉速力ノ急速トナル結果之ニ伴フ利益ヲ享受シ得可キモノナリトシタ。特ニハ現下ノ歐洲戰爭ノ賜トシテ軍需品ノ輸送ガ夥シク増加シ、一般商品ノ輸送モ亦之ニ伴ツテ増加シ、然カモ軍事向ノ貨物ノ運賃ハ高キガ故ニ鐵道會社ノ利益ハ大ニ増加シテ居ル筈デアツテ、之ハ爭ノ可ラザル事實デアル。而シテ此ノ戰爭ハ俄カニ終焉ス可クモナク、早晚ソノ終焉ヲ見ルニシテモ米國鐵道ノ繁榮ハ其後引續ク可キ筈ノモノデアレバ、鐵道會社タルモノハ勞働者ノ八時間勞働制ノ要求ヲバ社會ニ迷惑ヲ及ボスコトナクシテ優ニ容レ得可キモノデアルト考ヘラレタ。

更ニハ又勞働者側ハ勞働時間ノ短縮ニ依ツテ、現今勞働時間ノ長キニ失シ其爲メ勞働者ノ精神及ビ肉體ノ疲勞ヲ大ナラシメ、從テ負傷等ノ出

來事ノ多キヲバ、減少セシムルコトガ出來ルト主張シテ居ル。元來鐵道ニ從事スル労働者ハ人ノ生命ヲ預リ貴重ノ品ヲ運ビ其ノ責任ノ重大ニシテ一刻モ油斷ノ出來ザルニ加ヘテ、其ノ事務自體ハ甚ダ危險ナモノデアリ、少シノ不注意ノ爲メニ死亡シ負傷スルコトノ屢々デアツテ、又一刻モ油斷ノ出來ザルモノデアルカラ、其ノ労働時間ノ如キハ決シテ之ヲ過長ナラシム可キモノデナイ。適當ナル短キ労働時間ノ下ニ從業者ヲシテ身神ノ健全ナル状態ヲ保タシムルコトハ頗ル重要ナコトデアアル。此點カラ考ヘテモ八時間労働制ノ採用ヲ要求スルハ至當ノ要求ナリトセラレル次第デアアル。

五 右等ノ如キ労働者ノ要求ガ至當ノモノデアルヤ否ヤハ、之レ全ク事實ニ照シテ致フ可キ問題デアツテ、理論的ニ如何トモ之ヲ批評シ得可キモノデナイカラ、其點ニ關シテ言フ可キモノハ莫イ。唯ダ併シ乍ラ由來米國ニハ社會主義ナシト云ハレタルソノ米國ニ於テ、此種ノ大規模ナル社會運動ノ行ハルルニ至リ、國ノ立法ニ依

ツテ直チニ其ノ主張ノ容レラルルヲ見ルヤウニナツタコトハ、洵ニ人ヲシテ一葉落チテ天下ノ秋ヲ知ルノ歎ヲ發セシムルニ足ルモノデアアル。惟フニ北米合衆國ノ如キ國ノ組織ガ根本的ニ民主主義ニ依ツテ成立ツモノニ在ツテハ、其間ニ一ト度社會主義的思想ノ浸漸シ來リ、量ノ力ニ依ツテ事ヲ爲スノ風益熾ナルニ至ルニ於テハ、政治的民主主義ガ嬖テ化シテ社會的民主主義トナルコトハ比較的容易デナクテハナラヌ。歴史ノ尊嚴ト傳習ノ力トヲ缺グコト米國ノ如キ國ニ在ツテハ、或ハ恐ル將來社會運動ハ燎原ノ勢ヲ以テ猛進スルアル可キコトヲ。米國ハ實ニ資本ノ王國デアアル、而シテ資本ノ王國ハ政治上ノ王國ヨリモ更ニ甚シク社會主義的傾向ノ呪咀ヲ受クルモノデナクテハナラヌ。

本篇ハ W. J. Lauck, The Case of Railroad Employes for an Eight-Hours Day. (The Present Labour Situation, Compulsory Investigation and Arbitration = The Annals Vol. LXIX Jan. 1917, P. 16-) 及 E. C. Robbins, The Trainmen's Eight-Hours Day (Political Science Quarterly, Vol. XXXI, No. 4, Dec. 1916, P. 541-) 二篇ヲ基礎トス。