京都大學經濟學會

經濟論叢

第六十四卷　第一・二・三號

京都大學經濟學部創立三十周年

記念論文集

第一集

預金通貨概念の問題……中谷　實

中國史上におけるインフレーションに就いて……穗積文雄

獨占資本主義と外國市場……松井　清

國有鐵道に於ける資本と勞働……島　恭彥

社會政策の理論と「階級鬪爭」……岸本英太郎

昭和二十四年九月

第六十四卷　七四　第一、二、三號　七四

國有鐵道に於ける資本と勞働

島　恭　彦

はしがき

資本主義社會に於いては、企業が國有化されてもこの社會全體の資本と勞働との對抗關係はいさゝかも變化するものでないことは既にエンゲルスが指摘した通りであるが（エンゲルス、反デューリング論）、それでは國有企業自體の經營の內部にこの對抗關係がどのように現れるかについて今まで研究されたものは少い。私はこれまでの國有鐵道に關する研究の一節として、この本邦最大の企業についてこの問題を取上げてみたいのである。この際私は特に資本對勞働の布陣が明瞭に現われて來た第一次大戰後の大正期に重點をおいた。

またこの機會に私のいまゝでの國有鐵道の研究に寄せられた助言や批評に對してお答えしておきたいと思う。一つは白日書院陸井三郎氏を介しての服部之總氏の傳言であり、他は鈴木武雄氏の批評（帝國主義段階における國家資本の役割と推移、日本帝國主義講座、I、白日書院）であつて、何れも「季刊・社會科學、第一集」の拙稿「鐵道國有化への道」を問題としておられる。私のこの論文の對象となる期間は大體國有鐵道の創設期から明治二〇年代までのものであつて、鐵道國有そのものを論じているわけではない。それにも拘らず二〇年代までの觀察から推して鐵道國

有そのものゝ「ビスマルク的」性格を、或は國內市場の發達に裏づけられない國有鐵道發達のテン倒的性格を强調しすぎているような印象を與えたのは全く私の責任であつた。私がこれを執筆していた當時はまだ鐵道國有問題を取上げる自信がなく、題名も「鐵道國有化への道」とし、わざ〳〵「研究ノオト」の中へ入れてもらつた次第である。その後の私の研究で、鐵道國有化問題は明治三〇年代から四〇年代への日本資本主義の帝國主義段階への發展、資本の對外的膨脹政策の問題との關聯に於て取扱わなければならないことが明かになつた。この私の見解は一部「日本資本主義の膨脹期に於ける國鐵資本の問題」(經濟評論、昭和二十三年十月號)に發表した。鐵道國有化以前の國有鐵道の創設擴大もまた「ビスマルク的」——それが殊に「反動的」ということと、同意義であるならば——と斷定して了つたことについて私はいさゝか訂正しなければならないと思つている。私はこの用語を、國有鐵道が國內市場と產業資本の發展から必然的に生み出されたものではないという事實を特色づけるために使つたので、「反動的」という意味に用いたわけではなかつた。あの軍事的意義を强調されている中山鐵道の敷設も、その當初の鐵道官僚の意圖は必ずしも「軍事的」なものではなく、上からの產業及び市場の哺育政策の意味の方が强かつたことをつけ加えておく。

一　大正期に於ける國鐵經營の概觀

大正期に於いては第一次大戰後に於ける國鐵資本の膨脹が特に著しい。大正二年に九七三、〇九一千圓を算した國鐵資本は十年後の大正十二年には二、一四九、七七三千圓實に二、二倍餘の膨脹を示している。膨脹率よりいえば、建設に次ぐ建設を以てした明治期に比較すると大正期のそれは低下しているが、既にこの期には國鐵は有數の

大資本大經營となり、特別會計所屬の國家資本總額の中に占める地位はむしろ高まつているといえるのである。試みに國家資本の膨脹期たる明治三〇年代の中三五年度をとつてみれば、造幣局、印刷局、專賣局、東京砲兵工廠、千住製絨所、廣島鑛山、八幡製鐵所、帝國鐵道、郵便、爲替貯金及取立金据置運轉資本、電信燈台用品製造所の資本合計は一七三、一一三、五三八圓、帝國鐵道資本は一三四、〇五二、九〇四圓であり、前者の約七七%、鐵道國有直前の三九年度は五六%に低下している。これが國有化によつて一擧に八〇%台に上昇し、大正期にはこの比率を維持しつゞけているのである。大正十二年に於ける國家資本總額（造幣局、印刷局、專賣局、陸軍造兵廠、千住製絨所、海軍火藥廠、海軍燃料廠、製鐵所、帝國鐵道、郵便局爲替貯金及取立金据置運轉資本）二、四九九、六六七、一二一圓中帝國鐵道資本の占める比率は八五%である。わが國有鐵道がこの段階に於ける國營事業中如何に强大な地位を占めているかはこれによつて明かである。

次にわれ〳〵は更に國鐵資本の構成、收益率の動きを檢討してみる必要がある。

帝國鐵道資本、收益率調

年度	資本總額	特有資本	借入資本	純益	資本總額に對する純益の割合
	千円	千円	千円	千円	厘分厘
大正二年度	九七三、〇九一	二一九、二五二	七五三、八三八	五八、九二五	〇・〇六一
〃 三年度	一、〇〇六、九二三	二三四、三〇二	七七二、六二〇	五四、九九一	〇・〇五五
〃 四年度	一、〇五〇、三八六	二五七、〇一八	七九三、三六八	六四、六一〇	〇・〇六二
〃 五年度	一、一〇八、〇六〇	二九五、三七七	八一二、六八二	八〇、〇九一	〇・〇七二
〃 六年度	一、一八九、九一三	三五一、八二八	八三八、〇八五	九九、一五五	〇・〇八三
〃 七年度	一、二七七、五〇五	四一〇、六二一	八六六、八八四	九九、四五五	〇・〇七八

〃 八年度	一、三八二、九九六	四七四、五三三	九〇八、四八三	一〇七、一五	〇・〇七七
〃 九年度	一、五四二、三八一	五二六、八三三	一、〇一五、五四七	一〇八、五三七	〇・〇七〇
〃 一〇年度	一、七七九、五六九	六五三、一六三	一、二二七、四〇五	一七八、九四九	〇・一〇一
〃 一一年度	一、九七八、九一五	七七八、九六八	一、八九九、九四六	一九九、八一五	〇・一〇一
〃 一二年度	二、一四九、七八三	八七五、二五七	一、七四四、五三六	八二、一一三	〇・〇八五

（國有鐵道會計參考書）

資本總額は約二倍餘、年併特有資本（自己資本）はこの期間に四倍餘となり、鐵道國有直後は總資本中に占める割合、特有資本二〇％、借入資本八〇％であつたものを大正十二年度には特有資本四〇％借入資本六〇％にまで向上させている。更に純益額はこの期間に三倍餘になり、毎年平均の增加額は一千萬圓餘になつている。從つて總資本に對する收益率も向上し、多くは七、八分台を維持し、十年、十一年には一割を突破するという狀態で、國鐵の強大な獨占的地位を明示してあまりある。元來明治期の鐵道國有以前に於て國鐵の收益率が一割を突破したり一割に接近するような事態の生じたのは、日清戰爭時、戰後及び日露戰爭の時期であつた。

年度	年度始資本總額に對する益金の割合
明治二五年	〇・〇五七 利
〃 二六年	〇・〇八〇
〃 二七年	〇・〇八九
〃 二八年	〇・一〇七
〃 二九年	〇・〇九六
〃 三〇年	〇・〇九八
〃 三一年	〇・〇七一

このこと自體が、國鐵の益金は經營の改善そのものから生れて來る正常な產業利潤ではなく、むしろその獨占的地位から生れて來る寄生的利潤であること、收益率の上昇は元來貧弱な輸送力が軍需輸送に獨占せられた時に起つた變態的現象であることを物語つている。國鐵資本の收益率九分七厘という異狀な高さに上昇した明治三八年常盤地方の炭鑛資本家は日本鐵道の輸送力不足を政府に訴えている。日本鐵道會社は私鐵であつても、特權財閥資本として國鐵資本と密接な聯けいにある

年度	年度資本總額に對する益金の割合
明治三二年	〇・〇七六
〃 三三年	〇・〇八七
〃 三四年	〇・〇八一
〃 三五年	〇・〇八一
〃 三六年	〇・〇八二
〃 三七年	〇・〇八五
〃 三八年	〇・〇九四

（國有鐵道會計參考書）

ものであるから、この陳情書からまた國鐵の輸送狀況をも直に推察出來るだろう。「磐城炭ノ需要額增加シ來レルニ反シ、日本鐵道ノ輸送力ハ不充分ニシテ需用額ノ約半數ヲ輸送シ得ルニ止マルヲ以テ昨年來日本鐵道ニ對シ注意ヲ促スコト屢々ナルモ今ニ輸送力ノ補足ヲ見ズ、然ルニ仄聞スル所ニ依レハ日本鐵道所有ノ貨物車輛數ノ內サキニハ數百輛ヲ官用ニ供セラレ今又更ニ數百輛ヲ擧ケテ官用ニ供セラレントスト、若シ、果シテ之ヲ事實ニ見ルニ於テハ其影響ハ豫想外ニ出ツヘシ……」（日本鐵道史、中卷三一一頁）恰もこの時日本鐵道會社の株式相場は三七年の七八・九圓より九九・二圓に更に翌年一一〇・五圓にまで飛躍的上昇を示していた。われ〳〵はこゝに鐵道の產業的利用を犧牲として商業的寄生的利潤を收めつゝある獨占資本の姿を見ることが出來るのである。

さて今われ〳〵にとつて當面の問題は、この日清日露戰爭以來の收益率を示している大正期の國鐵の資本、利潤、經營等の分析である。

既にみたように戰後の反動を經て事業界が不況に沈潛している時に國鐵は一割以上の收益をあげている。これは元より國鐵の經營が合理化され經費が節約されて生み出された正常な利潤ではない。むしろ反對に經營內容が惡化していることは後にも述べる。この理由は第一に國鐵の獨占的賃率政策、はつきり云えば戰後に於ける運賃引上げ政策に求められねばならない。第二にこれは戰後國鐵に對する交通需要增大に卽應して必要設備に資本投下が爲されなかつたことよりする一つの假空的獨占利潤である。この點について次節に述べる。こゝではまづ國鐵の賃率政策について述べよう。

國有鐵道の基本賃率は大正七年と大正九年（貨物は十年初）の二回に各二割五分内外づゝ引上げられた。例えば最も多數の乘客に對して適用される三等五〇哩迄の旅客運賃をみれば次の樣である。

年次	運賃	指數
明治四〇年	円 〇・八五	一〇〇
大正七年	一・〇〇	一一〇
〃 九年	一・三五	一五一

貨物運賃の方も大正七年に二割、大正十年に二割八分の引上げがなされている、これも生活必需品や低級品に對する引上げ率は小になつている。何れにしても、この程度の引上げは當時の物價上昇率に較べれば大した問題ではないようにみえる。いま戰前より戰後に亙る十ケ年間の物價指數と鐵道運賃（旅客一人一哩平均運賃收入、貨物一噸一哩平均運賃收入）を比較してみる。

年次	日銀物價指數	旅客運賃	指數	貨物運賃	指數
		厘		厘	
大正二年	一〇〇・〇	一三九	一〇〇・〇	一七四	一〇〇・〇
〃 三年	九五・四	一三八	九九・三	一七二	九八・九
〃 四年	九六・六	一三二	九五・〇	一七一	九八・三
〃 五年	一一六・八	一三四	九六・四	一六六	九五・四
〃 六年	一四七・〇	一五四	一〇九・四	一七四	一〇〇・〇
〃 七年	一九二・五	一五九	一一四・四	一九四	一一・五
〃 八年	二三五・八	一七八	一二八・一	二〇八	一一九・五
〃 九年	二五九・四	二一五	一五四・七	二二三	一二八・二
〃 一〇年	二〇〇・三	二〇九	一五〇・四	二八二	一六二・一
〃 一一年	一九五・七	二〇五	一四七・四	二七九	一六〇・三

（伊藤重治郎、本邦國有鐵道の實績より）

確かに物價上昇率に較べると運賃上昇率は少く時期的にも遲れている。併しこの事實からして大正七、九年の運賃引上げの經濟界に對する影響は輕微だつたとは云えない。問題は前掲表よりも觀取出來るように、大正九、一〇、一一年の戰後反動不況の時期に運賃引上げが爲され、引上げられた運賃負擔がそのまゝ維持されていることである。

前掲表の運賃は運賃收入の旅客一人一哩當り、貨物一噸一哩當り平均である。元來資本主義經濟の上向期に於て運輸設備の改善と運輸能率の向上と經營の合理化とがなされつゝある時は、鐵道は大量の旅客、貨物を消化し得て、上記の意味の運賃、殊に貨物運賃は急激に遞減し、而も賃率の引上げがなされなくても全體として運賃收入、殊に貨物運賃收入は增大する。反對に我國に於ては戰後運賃負擔の增大がみられるのであるが、これは戰時戰後の經濟界に交々襲來した物價騰貴と不況とにより、また國鐵財政を喰物にする政黨の地方線の濫設によつて、國鐵經營の內容が著しく惡化したゝめに强行された鐵道運賃の引上げに原因するものである。

大正十年第四四回議會で濱口雄幸は次の樣に運賃値上げをついている。「……鐵道特別會計の豫算に於きまして、鐵道の收入というものを、政府は好景氣の時のまゝで見積つてありましたもので、是が不景氣のために豫算の如く收入を得ることが出來ない、其反對に鐵道の支出はどうであるかと申しますれば、物價騰貴のために豫定以上の支出を要したのであります。是に於て鐵道の益金は其豫想に達することが出來ないから、そこで政府と致しましては、鐵道の建設事業の繰延をするか、然らずんば運賃の引上げをするか、此の二つの中の一つをえらばなければならぬという窮境に立つたのであります。然るに此建設事業の繰延を斷行するということは、四大政綱の手前、如何にも之を爲すに忍びなかつたとみえまして已むを得ず、鐵道貨物の運賃引上げを斷行致した、さなきだに不況を極めている此民間の經濟に向つて、政府は運賃引上げによつて態々追擊戰を試みたのである……」（帝國議會誌、第十二卷、

一一八六頁）

國鐵經營の狀況は一應を次の收支對照でうかゞうことが出來る。

年度	一營業哩に對する營業收入	一營業哩に對する營業費	營業收入に對する營業費の割合
大正二年	二〇、七九九円	九、七五五円	〇・四六九
〃 五年	二三、七三七	一〇、〇六〇	〇・四三三
〃 六年	二六、二六三	一二、五四七	〇・四四八
〃 七年	三九、四〇〇	二二、六九〇	〇・五七六
〃 八年	四九、二三六	二一、七八〇	〇・六四五
〃 九年	四四、一六〇	二六、九二四	〇・六八二
〃 一〇年	五六、七六七	二一、九七四	〇・五八八
〃 一一年	六二、三四七	三二、五一四	〇・五三〇
〃 一二年	六〇、七〇二	三五、四八一	〇・五八五

（鈴木憲久、最近日本財政史、四七二頁）

この表でみれば一哩當りの營業收入は大正七・九・一〇年の運賃引上げによつて大幅に增大しているに拘らず、一哩當り營業費の方もこの十年間に營業收入以上の率で增大しているために、營業收入に對する營業費の割合、卽ち營業系數は漸次增大して經營內容の惡化を明かに物語つている。

營業收支のバランスの惡化についてまづ考えられることは政黨による地方支線の濫設である。地方支線の小きざみ建設によつて數年間は全く收入があがらない。たとえ完成したとしても我國經濟の不均等的發展に基いて地方支線の收入は甚しく旣成の幹線に劣る。このような事情が國鐵全體の收支バランスを惡化させる。この事情については國鐵財政をめぐる政治の問題を論ずる時に再論するであろう。

こゝでは特に營業費の增大について考察しよう。旣にのべたように國鐵の收益率の增大は決して經營の合理化＝營業費の節約に基いて起つているものではなく、むしろ反對に國鐵經營の惡化＝營業費の增大をカバーするための獨占的賃率政策によるのであつてみれば、いよ〳〵この營業費增大の內容を分析することは、國鐵經營の性格を明

かにする上に重要なことである。

まず營業費の增大は單に戰後の物價騰貴という流通經濟面の事情からだけではなしに、その物價騰貴＝營業費の膨脹は戰後の社會經濟全體の運動によつて起つている點を考えねばならない。まず人件費の增大は戰後大正七・八年頃の勞働運動の昂揚がやうやく國鐵の絕對主義的家長的勞働組織をゆり動かして、給與の改善や厚生費の增大が起われていることは最後の節で述べるであろう。いまこの人件費の膨脹と鐵道運賃引上げの關係について次のように大正九年の議會委員會で政府委員の口から述べられている。

「此人件費ナルモノハ、御承知ノ如ク、勞働問題ノ關係ヨリ致シマシテ、色々從事員ノ待遇法ヲ講ジタ、其待遇法ヲ講ズル爲メニ臨時手當其他ニ就テ非常ナ額ヲ要シマシテ、八年度ニ於テハ約二千萬圓人件費ノ增費デアリマス、ソレデ八年度ノ豫算ニ對シマシテハ、到底收支相償イマセヌデ、不足ガ約七百萬圓トナル、此不足ヲ補ウニ就テモ何トカ致サナケレバナリマセヌ、ソレデ賃銀（運賃ノ意味、筆者）ヲ上ゲルヨリ外道ガナクナツタ、ソレデ二月一日ヨリ上ゲマシタ、ソレカラ九年度ノ方ハ是ハ豫算ニモ出テ居リマスガ、人件費ダケニシテモ、八年度ニ較ベマシテ四千萬圓ノ增加デアリマス、是ハ臨時手當ヲ繰込ムノト、又從事員ノ待遇ノ爲メニ、年功加俸或ハ履傭人ノ年金制度、或ハ人ヲ殖ヤシ勞働時間ヲ縮メル、色々ノ事ノ爲メニ非常ナ增加ヲ致シマシタ、……ソレデ賃銀ヲ上ゲ其補イヲスル外ニ、改良費ノ出場ガナイ……」（大正九年第四十二回帝國議會衆議院委員會議事錄）いまこの期間に於ける國鐵會計の各勘定に屬する人員及給與額の推移を辿つてみれば大正九年度に於ける給與額の增加に著しいものゝあることは一見して明かであろう。

以上述べたところよりすると、恰も人件費の壓迫が國鐵の收支バランスを惡化させ、それがまた運賃の引上げを强制したかに思われよう。併しこの問題を解明するには國鐵會計全體の觀察特に物品購入の面を分析することが必

年度	人員	同上增加指數	給與年額	同上增加指數	一人當年給與額	同上增加指數
大正二年	一一二、〇九七人	一〇〇	二五、四八二、五〇一円	一〇〇	二二七円	一〇〇
〃 五年	一二五、二六六	一〇三	二七、〇七二、〇二四	一〇六	二二五	一〇〇
〃 六年	一三五、七五四	一一三	三二、〇七〇、四二二	一二五	二五五	一一二
〃 七年	一二九、〇七二	一一四	四〇、一六〇、三六五	一五七	二九九	一三二
〃 八年	一二八、八〇七	一四一	五二、九六一、八二一	二〇七	三二三	一四六
〃 九年	一六三、九二二	一六四	一〇四、一六八、九〇七	四〇八	六三五	二八〇
〃 一〇年	一六八、五七四	一五〇	一〇六、八〇四、五五一	四一九	六四〇	二八〇

（國有鐵道會計參考書より作成）

要である。この時期に於ける國鐵會計全體を通ずるところの人件費と物件費との%を知ることは恐らく困難である。こゝではとりあえず國鐵の購入する重要な資材（石炭、鐵、セメント）について物價の上昇率を考察し、前記の給與、特に一人當り平均給與の上昇率と比較してみよう。

註　我國大正十四年の國有鐵道の人件費は一六六百餘萬圓で同年度の營業收入四八〇百萬圓の三五%に相當した。一九二七年獨逸國有鐵道に於けるこの割合は四一%、一九二八年米國の鐵道に於ては四六%と云われている。（瓜生卓爾、鐵道統計研究）そうだとすれば、わが國鐵に於ける人件費の壓迫ということをとりたてゝ强調することは出來ない筈である。

年度	國鐵職員一人當給與指數	石炭價格指數	鐵價格指數	セメント價格指數
大正二年	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
〃 五年	一〇四	一〇六	一〇八	一〇〇
〃 六年	一一三	一三二	一四六	一一九

備考　商品價格指數は東洋經濟新報社調東京卸賣物價品別指數高低累年表より作成、石炭價格は磐城塊炭上一萬斤、基數二九圓〇〇、鐵價格は丸五分一〇貫匁、基數三圓二〇〇、セメント價格は淺野製二樽、基數四圓五〇〇。

〃 七年	一三五	四九九	四八七	三一〇
〃 八年	一四六	五三〇	三六〇	一九〇
〃 九年	二六〇	三一九	二六〇	三一九
〃 一〇年	二六〇	三三三	一七八	一一五

右の表によれば、大體第一次大戰後に於ける國鐵用重要資材の價格騰貴率の方が、國鐵勞働力の價格のそれよりも遙かに急速であることが判明しよう。從つてこの時期に於いては物件費の方が人件費よりも國鐵の會計に壓迫を與える一そう重大な要素であつたといえよう。然るに大正九年以後の反動期に於いては重要資材の價格指數の方が給與の指數よりも一そう急速な下降を示している。これは一般官吏の給與と同樣に、國鐵の如き大規模な國家獨占企業に於ける勞銀水準は、一般物價の變動に遲れて上昇下落する法則的な現象を示しているものである。從つて反動期に於いては國鐵に於いても人件費の壓迫が相對的に強く感じられる、そして少くとも大正九年度に於ける運賃引上げは先に說明されていたように、主としてこの人件費の壓迫によるものと考えて差支えなかろう。併しこういう考え方を直に一般化することは危險であるというわけは、國鐵の最も大量的に購入する重要商品石炭の價格は戰時戰後に相當幅廣く變動しているけれども、基準年次からみれば、三二三という水準に喰いとめられ、これ以後も他の商品價格に比較して安定しているという事實である。それは給與の最高水準よりもまだ上位にある。この事實は石炭の獨占商品たること、及び獨占產業と國鐵との結びつきを現わすものである。換言すれば、國鐵會計を壓迫しているものは單なる價格水準ではなく、物品の購入を媒介としてこれに喰入つている獨占資本である。

こゝで吾々は更に價格現象の背後にあるこの時期の日本の產業構造の問題にまで進まねばならぬ。價格の背後には價値の問題があり、商品を生產する資本の技術的價値的構成の問題があり、產業構造の問題がある。殊に國鐵の

需要するものが既に述べた重要資材の外に、機關車、貨客車、レール、通信信號機械等々の高級な重工業製品が多いとすれば、いよ〳〵この問題は看過出來ないわけである。元來わが國の鐵道業は産業革命期の技術的資本的發達過程を通して打出された正常な産業資本ではなく、上から顚倒的に國家資本、財閥資本としてもりたてられたものであるから、これを支える充分な産業的—殊に重工業的—基盤が存在しない。從つて國鐵の購入する商品の價格が高いということはまたわが國の産業構造の、生産力水準の低位性を意味し、一定の價格が國際的水準よりみて一そう貧弱な重工業製品をしか代表しないということを意味している。更に既に述べた獨占價格の要素をこれにつけ加えて考えるならば、國鐵經營の問題は始めて全機構的な觀點から取扱われることが出來るであろう。

さてわれ〳〵は再び大正期の問題に戻る。この時期に於ける數次の運賃引上げは營業費の騰貴をカバーするためのものであると同時に、これによつて改良費＝實質的には危機にヒンしている運輸手段の補充修理の經費を捻出するためのものであつた。從つてそれは當然機關車、車輛、レール、橋桁諸部品の購入に向けられるべきものであつた。然るにこれらの國鐵用物品の供給力はどうであろうか。戰後第二次運賃の引上げが行われた大正九年度の議會委員會に於ける政府委員の當辯をみよう。

「御答致シマス、此車輛製造ノ能力ニ付キマシテハ…尙民間工場ノ能力ハ未ダ私等ガ要求スル所ノ希望ヲ達スル譯ニ參リマセヌ、或工場ニ於テハ材料ノ不足ノ爲ニ製造ヲ見合セテイルト云ウ所モアリ、又材料ガアリマシテモ職工ノ不熟練ナル爲メニ仕事ノ能力ガソレダケ進マヌ所モアリマス……ソレカラ鐵道院ノ工場其ノモノノ製造能力ハ是ハ元來特殊ノ車輛ヲ造ルコトニ致シマシテ、後ハ皆修繕工場ト云ウ方針ヲタテ、居リマス……唯茲ニ御參考マデニ申上ゲテ置キマスルガ、此車ニ致シマス材料ガマダ今ノ所デハ內地ダケデハ間ニ合ワナイノデ亞米利加其他ニ注文シテ取寄セナケレバ間ニ合ワヌモノガ多イノデアリマス、橋桁ノ如キ、又車輛

致シマシテモ『チャンネル』ノ材料ノ如キハマダ日本ノミノ工場デハ出來ナイモノガ隨分アル、斯ウ云ウ物ハドウシテモ西洋ニ誂エネバナラヌト云ウコトニナツテ居リマスカラ、追々斯ウ云ウモノヲ造ル工場モ亦内地ニ發達サセタイト考エテ居リマス、併シ洵ニ情ケナイコトハ製造所ノ製造ガ何時デモ鐵道院ノ望ヲ充タスコトガ出來ナイ、皆斯ウ云ウヨウナモノハ亞米利加其他カラ仰ガナケレバナラヌ有樣デアリマス、此方ハ鐵道ニ關シマス話デアリマスガ、鐵道以外ニモ鐵製造工業ト云ウモノハ日本ニ多ク發達サセタイ考ヲ持ツテ居リマス、是ハ或年月ヲ與エマセヌト吾々ガ望ム十分ナル製造モ六ケ敷イト思イマス」（大正九年衆議院委員會議事錄）

この當時の鐵道用品購入の中で内國注文品と外國注文品と割合はどれ程になつていたか、われ〳〵は少し視野を擴大して鐵道國有直後の時期からの推移を考察してみよう。

年次	内國注文品	%	外國注文品	%	合計
明治四一年	一九、六七、六〇〇円	九〇・五	二、〇七二、五九七円	九・五	二一、八六〇、一九七円
〃 四四年	三三、七四五、一四一	八二・一	七、三七、五四七	一七・九	四一、〇七二、六八八
大正一一年	三〇、一八〇、八三八	九一・二	二、九〇〇、三七五	八・八	三三、〇八一、二一三
〃 三年	三八、一三八、七二三	九三・六	一、六二六、四四八	四・四	三九、七三五、一七一
〃 四年	二四、四七五、四六九	九一・四	三、三二一、〇四四	八・六	三七、六九七、五一三
〃 五年	四二、〇四五、三六〇	八九・〇	五、一六六、八三六	一一・〇	四七、二四二、三九六
〃 六年	八六、三六〇、〇八五	八六・九	一三、九九六、一九七	一三・一	九九、三六六、二八二
〃 七年	一六二、六三二、三四七	九三・三	二、五四六、三二五	六・七	一七三、一六八、六六三
〃 八年	一九九、三四〇、六三二	八八・四	二〇、八六八、四七九	一一・六	二〇〇、二〇九、一三一
〃 九年	一六五、九七九、九三七	九八・〇	三、三八〇、四七六	二・〇	一六九、三六〇、四一三
〃 一〇年	一二七、二〇七、一四〇	九一・九	一一、七八、六九九	八・一	一三八、二九五、八三九

〃 一二年	一、五六、六六二、三四五	九六・六	五、一〇八、五三一	三・四	一六一、八七〇、八七六
〃 一三年	一、六六、二七三、三四四	九五・九	七、〇六三、〇八一	四・一	一七三、三六六、四二五
〃 一四年	一、五七、〇六五、七一九	九八・〇	三、一二五、九四一	二・〇	一六〇、一八一、六六〇
昭和 元年	一七〇、八〇五、四一九	九八・一	三、二七三、一〇八	一・九	一七四、〇七八、六二七
〃 二年	一六二、〇〇四、七三七	九八・九	一、六五二、六八一	一・一	一六三、六八七、四一八
〃 三年	一五二、六二七、六九九	九三・八	一〇、〇〇六、八七七	六・二	一六二、六三四、五七六
〃 四年	一四七、六三二、一七五	九四・六	八、三九六、〇九四	五・四	一五六、〇〇八、三九九
〃 五年	一〇七、五九八、一三一	九七・一	三、一二一、七六六	二・九	一一〇、七一九、九九七
〃 六年	八一、三七八、一一七	九六・三	三、〇八五、一九三	三・七	八四、四六三、三一〇

（鐵道省鐵道統計資料より作成）

備考　鐵道用品購入契約金大正十一年度分は十二年、震災により材料全部焼失のため掲載し得なかつた。

右の表を通觀してみると鐵道國有直後から滿洲事變勃發に到る日本資本主義の史的段階に於いて、國鐵の內外注文品の割合は明確な傾向を辿つては居らず、大勢としては外國注文品の漸減傾向を指摘し得ても、それもたえず動搖していて外國依存の容易に脫却し得ないことを示している。たゞ第一次大戰中に於ける外國注文品の減退が明確に觀取出來ることは、先進資本主義國の重工業が軍需工業への轉換したことによる東亞市場の一時的な空白狀態を示すものであろう。併しこの時期に於ては國鐵の購入額全體が低下しているのであつて、格別外國工業の跡に國內工業が鐵道用品の供給に進出したということはこの表では指摘出來ない。むしろ戰後國鐵の物品購入額が增大すると共に外國注文品の%も再び高まつているのである。第二の外國注文品の減退の時期は大震災以後の財界の不況期であるが、これもその後一時的であるが回復している。いま大正期に重點をおいて、大正二年、大正八年度に國鐵が購入した物品の內譯を內國注文品と外國注文品に分類して考察してみよう。

品名	大正二年度 内國注文品 數量	大正二年度 内國注文品 金額	大正二年度 外國注文品 數量	大正二年度 外國注文品 金額	大正二年度 計 數量	大正二年度 計 金額	大正八年度 内國注文品 數量	大正八年度 内國注文品 金額	大正八年度 外國注文品 數量	大正八年度 外國注文品 金額	大正八年度 計 數量	大正八年度 計 金額
機關車	七二輛	二、一二一、四五〇円	—	—円	七二輛	二、一二一、四五〇円	八八輛	八、八二三、四八七円	—	—円	八八輛	八、八二三、四八七円
炭水車	三六	一四五、八〇〇	—	—	三六	一四五、八〇〇	一〇〇	一、八〇七、四九五	—	—	一〇〇	一、八〇七、四九五
客車及緩急車	二七	一五四、〇六五	—	—	二七	一五四、〇六五	二八一	三、九五五、七〇〇	—	—	二八一	三、九五五、七〇〇
電車	一二	四三、一七六	—	—	一二	四三、一七六	六一	八四七、一五〇	—	—	六一	八四七、一五〇
貨車	八五四	七三二、五七六	—	—	八五四	七三二、五七六	一、九〇三	三、七五九、七五〇	—	—	一、九〇三	三、七五九、七五〇
材料運搬車	六	八九三	—	—	六	八九三	四〇七	一六五、三九五	—	—	四〇七	一六五、三九五
輕便機關車	—	—	—	—	—	—	一二	一一一、四五〇	—	—	一二	一一一、四五〇
機關車用車輪車軸	一八、〇〇〇封度	三、三一五	—封度	—	一八、〇〇〇	三、三一五	—	五八七、四九六	—	—	—	五八七、四九六
客貨車用車輪車軸	—	—	五、一一一、〇四〇	四二五、六二四	五、一一一、〇四〇	四二五、六二四						
機關車及客貨車用外輪	三、四四〇、九三二	一九一、一六六	—	—	三、四四〇、九三二	一九一、一六六	—	一、三〇一、二七八	—	一、六六二、四〇〇	—	二、九六三、六七八
輪心	三三三、六八〇	三六、〇四二	—	—	三三三、六八〇	三六、〇四二	八、五八〇個	七九六、四六二	—	—	八、五八〇個	七九六、四六二
彈機	四、七六〇	六五九	二、六二五、四八三	一八三、七八四	二、六三〇、二四二	一八四、四四三	—	四〇五、〇八五	—	—	—	四〇五、〇八五

緩衝器	三、八〇二、一〇〇	一五四、九〇九	—	—	三、八〇二、一〇〇	一九四、九〇九	—	一九九、四八二	—	—	—	一九九、四八二
軌條及附屬品	一八一 噸	三三、七二四	—	—	一八一 噸	三三、七二四	三六、五一八 噸	六、五一三、八五八	八四、三〇三 噸	一三、二六〇、一八九	一二〇、七二一 噸	一九、七七四、〇四七
轉車臺及遷車臺	二四 組	二九、五三四	— 組	—	二四 組	二九、五三四	—	—	—	—	—	—
轉轍器及轍叉	三、一一三	一九二、三六三	—	—	三、一一三	一九二、三六三	三、五〇一	七六六、二六三	—	—	三、五〇一	七六六、二六三
信號機類	四七六	五一、五〇二	九	三、八八五	四八五	五五、三八七	一、八七五	二六七、九七六	—	—	一、八七五	二六七、九七六
鋼橋桁	一六、三五一 噸	二、七三二、六三六	一、五一五 噸	一一四、八〇六	一七、八六六	二、八四七、四四二	二七、七八八 トン	三、一三五、八二〇	—	—	二七、七八八	三、一三五、八二〇
跨線橋	九、四〇三	一四、五六四	—	—	九、四〇三	一四、五六四	—	—	—	—	—	—
橋桁鋼材	—	—	—	—	—	—	一〇、四一八	二、三四一、三六六	一四、一七六	二、四九九、〇五三	二四、五九四	四、八四〇、四一八
鐵及鋼	一九、六〇五	五七七、二二五	四、四五七	四一三、四七三	二四、〇六二	九九〇、六九八	一九、七〇九	三、七五〇、七五二	三、〇六六	五九〇、八九三	二二、七七五	四、三四一、六四五
其他地金	—	四六八、〇〇五	—	六三、〇〇一	—	五三一、〇〇六	八三二	九二三、〇九五	—	—	八三二	九二三、〇九五
車軸用鑄物	—	—	—	—	—	—	一、三九八	九二七、五三五	二、五四九	六八五、五六〇	三、九四七	一、六一三、〇九五
鐵針金及銅帶八番銅線	一、五三〇、一一三 封度	三四六、五六九	八五五、〇〇〇	四四、一五三	二、三八五、一一三	三九〇、七二二	四、一九九、七八五	一、六八九、五三六	六七三、〇〇〇	一〇四、七九〇	四、八七二、七八五	一、七九四、三二六
金屬管	—	一三八、五一七	—	一二五、八七二	—	二六四、三八九	—	一、五六九、一四〇	—	—	—	一、五六九、一四〇
釘鋲類	—	—	—	—	—	—	—	七六九、八三九	—	—	—	七六九、八三九
車輛用品	—	—	—	—	—	—	—	六二九、三〇八	—	三三二、六八〇	—	九六一、九八八

線路用品	—	—	—	—	—	—	—	九七五、五八三	—	六七、三一六	—	一、〇四三、八九九
電氣用品	—	一、〇八三、三四六	—	一、一六九、八五三	—	二、三五三、一九九	—	五、一三三、二〇七	—	一、〇八二、三三五	—	六、二一五、五三三
機械器具	—	五六六、四七六	—	二一九、一七五	—	六八五、六五一	—	六、〇三三、四六七	—	五八二、二七四	—	六、六一五、七四一
石炭	三、二〇四、九六四噸	九、五〇六、四八〇	—	—	三、二〇四、九六四噸	九、五〇六、四八〇	三、三八七、三三五噸	六三、八七七、一二八	—	—	九、五〇六、四八〇噸	六三、八七七、一二八
礦油	二七、〇二九噸	五七五、九四七	—	—	二七、〇二九石	五七五、九四七	一七五、八三〇石	四、三三七、八八五	—	—	一七五、九四七石	四、三三七、八八五
セメント	五五五、〇〇六樽	一、九九六、三五四	—	—	五五五、〇〇六樽	一、九九六、三五四	五八五、〇四〇樽	三、八三三、〇八三	—	—	五八五、〇四〇樽	三、八三三、〇八三
並枕木	三、〇四一、九三三挺	一、四二〇、〇三九	—	—	三、〇四一、九三三挺	一、四二〇、〇三九	三、七二八、八六四挺	六、六六四、四〇四	—	—	三、七二八、八六四挺	六、六六四、四〇四
長枕木製品	一〇四、〇三三	二四六、八七四	—	—	一〇四、〇三三	二四六、八七四	九二、九〇五	九三八、七四一	—	—	九二、九〇五	九三八、七四一
チーク材	四六〇石	一七、九二一	—	—	四六〇石	一七、九二一	一、八四四石	九五、〇三三	—	—	一、八四四石	九五、〇三三
槻材	一〇、五八七	一九五、九二〇	—	—	一〇、五八七	一九五、九二〇	八、五三七	一九五、六八二	—	—	八、五三七	一九五、六八二
檜材	三、四七六	五一、六八六	—	—	三、四七六	五一、六八六	三、二八一	七三、五七五	—	—	三、二八一	七三、五七五
栂材	七、七七一	四二、七二〇	—	—	七、七七一	四二、七二〇	七〇、八二八	五八一、七六五	—	—	七〇、八二八	五八一、七六五
櫧材	一二九、一二五	三九六、九二七	—	—	一二九、一二五	三九六、九二七	—	—	—	—	—	—
樅材	九、三九二	二六、七六八	—	—	九、三九一	二六、七六八	四一、一二六	二九一、九七七	—	—	四一、一二六	二九一、九七七
松材(日本產)	五、六九〇	三五、四二八	—	—	五、六九〇	三五、四二八	一九、〇五一	九九、九八五	—	—	一九、〇五一	九九、九八五

松材米國產	三、七〇〇	三八、五三五	—	—	三、七〇〇	三八、五三五	五〇〇	六、三五〇	—	—	五〇〇	六、三五〇
電柱	二〇、七五九本	二一、八八七	—	—	二〇、七五九本	二一、八八七	二七、六五七本	五一〇、一八四	—	—	二七、六五七本	五一〇、一八四
煉化石	八、一五七、三三五個	三一、六〇四	—	—	八、一五七、三三五個	三一、六〇四	九、〇七六、七〇〇個	三一四、九三八	—	—	九、〇七六、七〇〇個	三一四、九三八
石材土砂類	—	三九、二〇六	—	—	—	三九、二〇六	—	一七七、五〇〇	—	—	—	一七七、五〇〇
ペイント類	一、〇五三、〇一二封度	一四六、六一〇	—	—	一、〇五三、〇一二封度	一四六、六一〇	八四一、四九六封度	一七三、四七三	—	—	八四一、四九六封度	一七三、四七三
ヴァニシユ類	一八、〇六二	一三三、三一九	—	—	一八、〇六二	一三三、三一九	一五、九二九	一三一、一四六	—	—	一五、九二九	一三一、一四六
亞麻仁油	八九、四九八	一四三、一八六	—	—	八九、四九八	一四三、一八六	—	—	—	—	—	—
被服材料	—	五三四、〇七四	—	—	—	五三四、〇七四	—	四、九三九、四〇八	—	—	—	四、九三九、四〇八
織物類	—	三三五、七七九	—	—	—	三三五、七七九	—	一、三六五、三三四	—	—	—	一、三六五、三三四
ゴム製品	—	二〇三、六一〇	—	—	—	二〇三、六一〇	—	一八二、〇九三	—	—	—	一八二、〇九三
用紙帳表類	—	—	—	—	—	—	—	三、一三一、三六四	—	—	—	三、一三一、三六四
其他	—	三、九六四、五七三	—	一三六、七五〇	—	四、〇九一、三三三	—	九、九九三、〇二七	—	—	—	九、九九三、〇二七
合計	—	三〇、一八〇、八五八	—	二、九〇〇、三七五	—	三三、〇八一、三三三	—	一五九、三四〇、六五三	—	二〇、八六八、四七九	—	一八〇、二〇九、一三一

（鐵道統計資料より作成）

この表によつて國鐵が年々購入する資材物品を通じて如何に一國の重工業部門に依存しているかゞ明かになるで

あろう。いまおゝまかに機關車其他車輛に始まり石炭、鑛油、セメントにまでいたる購入商品を大體重工業製品とするならば、大正二年に於いてはその金額二四、六八九、九〇七圓、全購入品金額三三、〇八一、二一三圓の七四・六%、大正八年に於ては一四八、九二九、六三〇圓、全購入品金額一八〇、二〇九、一三一圓の八二・六%に相當する。併し大正二年に於てはこの重工業製品の中二、七七三、六二五圓、即ち一一・二%が、大正八年に於ては二〇、八六八、四七九圓即ち一四・〇%が外國からの輸入に依存している。外國注文品を品別にみれば、大正二年には電氣用品、客貨車用車輪、車軸、鑛及鋼、彈機、金屬管、鋼橋桁、機械器具、雜鑛地金、銅針金及鑄留八番鐵線、信號機類であるが、大正八年には軌條及附屬品、橋桁鋼材、機關車及客貨車用外輪、車輛用鑛物の大量輸入が新に加わつて鐵鋼製品の國内供給力不足を如實に示している。

このように大正期に於けるわが國の重工業、鐵道工業の生産性の低位性は明かであるが、更に是等の工業部門はこの期に於て新に獨占資本の支配下におかれたことを注意しなければならぬ。既に明治時代から國鐵の購入する重要商品には財閥資本の供給するものが多いが、大正年間の反動恐慌期には石炭、鐵鋼、セメント等に就て新な獨占が成立した。いまこれらの商品に關するカルテルの成立を示せば左の如し。

商品名	統制團體名	加盟者數	創立年月	主要統制項目
石炭	石炭鑛業聯合會	三五	大正10年10月	送炭統制、輸入統制
鐵鋼	製鋼懇話會	一四	〃 11年11月	
〃	鐵鋼協議會	一九	〃 14年3月	共同購入、共販、規格統一
〃	條鋼分野協定會	一三	〃、15年6月	
セメント	セメント聯合會	一六	〃 13年10月	生産統制

（飯田清三、日本主要産業論　一一三―一一八頁）

註　今資料の時期はズレるが昭和九年度に於て鐵道省は左の如き割合で獨占資本より重要商品を購入している。

一、石炭	數量	金額	内譯
昭和會（財閥）系より	二、三四、三〇〇瓲 五八・一％	三、〇八〇、四〇五圓	三井（全體の二四％）、三菱（同二〇％）、常盤（同一二％） 貝島、住友、安川、大倉、古河、麻生
互助會（筑豐小炭鑛）より	一、四九四、〇〇〇瓲 三〇・二％	三、五三八、九六〇圓 一〇・二％	海老津、野上、橋上、藤井、 田籠、中島、久恒外一〇社
其他	一、一〇九、五〇〇瓲 二八・九％	九、八五一、五四〇圓 二八・五％	撫順、二二萬噸、 山口炭、六・五萬噸
合計	三、八二七、八〇〇瓲	三四、四七六、九〇五圓	

二、鋼材	數量	平均單價	内譯
レール	一三五、〇〇〇瓲	九五圓	日本製鐵（全體の七〇％）其他
丸鋼	一三、〇〇〇瓲	九三圓	淺野小倉製鋼、淺野造船、川崎
平、角型鋼	一四、〇〇〇瓲	九三圓	造船、東海鐵業、神戸製鋼、住
タイプレート	五、〇〇〇瓲	九〇圓	友製鋼、住友伸銅鋼管、大阪製
鋼鈑	一〇、〇〇〇瓲	一〇五圓	鐵、大同電氣製鋼、日本鋼管、
スプリング	二、〇〇〇瓲	一七〇圓	東京鋼材
外輪	一〇、五〇〇瓲		

國有鐵道に於ける資本と勞働

其他	五、〇〇〇瓲		
合計	三三、三〇〇瓲		
三、セメント	數量	金額	內譯
	二、三二〇、七二〇袋	二、五七二、八七八圓	二二八萬袋　セメント・カルテル 千萬袋　アウトサイダー

（鈴木茂三郎、日本獨占資本の解剖）

更に第一次大戰以後外資と結びついた獨占資本が電力事業を自己の支配下におさめて行つたことは周知の事實である。そして同時にこの時期より國鐵の電力消費量、購入金額は石炭のそれに比して急速に增大して行く。國鐵の電化は極めて象徵的に表現すれば、國鐵官僚と石炭財閥との奪き關係の中に新な型の金融獨占資本の支配を打込んだものといえるのである。

年度	石炭消費量	指數	石炭代價	指數	電力消費量	指數	電力代價	指數
大正元年	一、五一四 百万瓩	一〇〇	六、五八〇 千円	一〇〇	七、〇一八、三三四 KWH	一〇〇	二九五 千円	一〇〇
〃二年	一、七四六	一一五	七、七〇三	一一七	八、〇四〇、七八八	一一五	三三二	一〇九
〃三年	一、八〇八	一一九	九、一四九	一三九	八、五四四、九四三	一二一	三一五	一〇七
〃四年	一、八〇八	一一九	八、二五五	一二五	一三、六二一、七六五	一九四	三六五	一二四
〃五年	二、〇一一	一三二	九、三九九	一四三	一七、一〇四、一五九	二四三	三八一	一二九
〃六年	二、四一〇	一五九	一八、九〇七	二八七	一八、二九九、〇〇六	二六〇	三九二	一三三
〃七年	二、八七七	一九〇	四二、一七五	六四一	二〇、九四四、四七三	二九九	七八一	二六五
〃八年	三、一二二	二〇六	五七、七一四	八七七	二八、三三四、四六九	四〇三	一、一二七八	五〇一

〃	九年	二、九三三	一九四	五八、四六九	八八八	三三、〇五七、九二七	四七〇	二、一四三	七二六
〃	一〇年	二、六三二	一七四	三三、七〇二	五一二	四〇、九二、八四八	五七〇	一、八〇九	六一三
〃	一一年	二、七〇四	一七九	三二、九三一	五〇〇	五一、六七九、九四一	七三五	二、二〇二	七四六
〃	一二年	二、八三八	一八七	三四、一四九	五一九	四九、五八二、〇〇八	七〇五	二、一一〇	七一八
〃	一三年	三、〇一八	一九九	三七、〇〇五	五六三	六一、九四七、五七四	八八一	二、二四六	七六一
〃	一四年	三、〇五六	二〇二	三四、八四八	五三〇	七三、四六四、三三四	一、〇四五	二、三三七	八五九

（昭和八年度　鐵道要覽）

大正期に於けるわが國重工業及び鐵道工業の生産力の低位、同じく同産業部門に於ける獨占の成立、これらの諸條件は自ら鐵道用品の價格に反映せざるを得ない。いま諸外國の鐵道用品の價格と吾國のそれとを比較してみれば、一九二二年（大正十一年）のアメリカと日本の鐵道用石炭及び軌條の價格は次のようである。

獨乙國有鐵道用の石炭價格は一九馬克六五（九圓四三錢）で、英國の鐵道用石炭の價格はほゞこれに等しく軌條の價格は米國と大差なしと云われている。尙車輛、其の部品その他鐵道用品につき我國と米國とを比較する。

國別 ＼ 類別	石炭（一トン）	軌條（トン當り）
日本	二圓	約100圓
米國	六圓	八六圓

國別 ＼ 車別	機關車（自重一噸當）	貨車（自重一噸當）
日本	一、000圓內外	四00圓內外
米國	六六圓內外	一八四圓內外

備考　日本の貨車は有蓋車、米國のものは全鋼有蓋車

以上述べたところによつてわが國鐵の經營を悪化する要因が何處にあるかを、大體指摘し得たと思う。人件費の壓迫ということはたえず主張されるが、この問題は確かに官僚的國鐵經營につきまとうものであるとしても、諸外

種別＼國別	日本(A)	米國(B)	A/B
外輪(機關車用)一噸當	三三圓	二四〇圓	一・四倍
犬釘　〃　〃	一八五圓	一二八圓	一・七倍
銑鐵(一號)　〃　〃	五七圓	三六圓	一・六倍
構造用壓延鋼材　〃　〃	二五〇圓	八〇圓	一・六倍
バネ用鋼　〃　〃	一九二圓	一〇八圓	一・八倍
並枕木(松)　一挺當	二圓内外	二圓内外	略々同じ

(瓜生卓爾、鐵道統計研究、一五八頁)

國の鐵道に比較してこの要因をそれ程强調することは出來ない。主な要因は鐵道用品を媒介として加えられる獨占資本の壓迫、それから他の機會に述べた借入資本の利子負擔(拙稿、國鐵資本の問題　經濟評論所載)これが明治より大正期を一貫して日本の國鐵經營に特徴的なものである。

二　國鐵に於ける資本投下の不足

大正期の國鐵資本の發達に關する諸指標は外見的に一應この資本の强力さ、有利さを物語つているように見える。それでこの時期に國鐵資本を自己に有利なように投下させようとした資本家、地主の代表者達は國鐵事業の基礎の健實さを常に吹ちようしていた。

「大正十二年末ノ此鐵道ノ財政狀態ヲ見マスルト資本ノ總額ガ二十一億五千萬圓程ニナツテ居ルノデアリマス、其中デ特有資本ト申スノガ八億七千萬圓程アリマス、ソレカラ借入資本ト申スノガ十二億七千萬圓アルノデアリマス……是ハ會社ノ計算ニ比較シマスレバ、詰リ會社ノ資本金ニナルノデアリマス、此十二億七千萬圓ニ對シマシテ擧ゲタ所ノ利益、即チ純益ガ一億七千萬圓デアリマスルカラ、之ヲ利廻リニ勘定イタシマスレバ、一割三分八厘、約一割四分程ノ純益ニナルノデアリマス、鐵道ノ事業ガ投下シタ資本ニ對シテ一割四分ノ利廻リニナルト云ウコトハ極メテ此事業ノ基礎ガ確實デアルト云ウコトヲ證據立テルノデハナイカト思ウノデアリマス……」

これは大正十四年第五十回帝國議會の豫算委員會での佐竹三吾の質問演說であるが、これに對する仙石鐵相の次の答辯は、こういう資本家的觀點に對する警告にもなるような國鐵會計のかくされた反面を述べている。

「鐵道全體ノ經濟狀態ニ付テ顧ル鐵道ノ基礎ガ鞏固デ收入ガ確實デアルト云ウヨウナ御話デ……ソレハ御話ノ通リ、併シ私ガ此鐵道ハマダ餘程缺陷ガアル、謂ワバ今日デハ疾患ニ罹ツテ居ルト云ウノハ種々ノ危險ガアリ、又無理モシテイル、卽チソレハ十分ノ資本ヲ入レナイカラ、斯クノ如キモノデアル、……マダ確カナコトハ申上ゲマセヌガ、是カラ十分ニコレヲ健全ニスルノニハ、約十億位ノ金ガ要ルダロウカト思イマス、ソウスルト今日ノ如キ利廻リニハナラヌ、幾分利廻モ減ルノデアル……」（大正十四年二月二十六日、貴族院豫算委員會議事速記錄）

大正十四年に鐵道大臣がこういうことを云つているのは、これまで大正期に於ける國鐵の高利潤率はすべて見せかけのものであり、當然なすべき資本投下を節約した結果發生した現象にすぎないことを裏書きしている。

元來資本の投下不足を最も端的に現わすものは、三呎六吋という植民地型狹軌であり、それは又產業革命とそれに伴う市場の展開に支えられずしてテン倒的に移植されたわが國鐵としてこれ以外の基盤を持ちえなかつたところに原因している。しば〳〵現われる廣軌採用の主張も日本經濟の發達より來る內在的な要求ではなくて、軍事輸送の必要からする外からの要求であつたが爲に實現しなかつた。狹軌鐵道はこの上を走る機關車、客車、貨車等に對する資本投下の節約を必然化し、その牽引力、積載量を小規模化すると同時に、この軌道に附屬する機械設備をも節約し、人間勞働力中心の運輸機構がこゝに成立する。この場合旅客貨物移動の繁げきな狀態が現れると、この貧弱ないわゆる「マニュファクチュア的」なわが國鐵は忽ちオーバーロードの危險に陷り、軌道と車輛と勞働力の酷使が行われる。國鐵の强大な獨占的地位と高率獨占利潤とを裏返えせばこのような狀態が必ず現れる。

勿論國鐵の運輸設備の改善增設がこの期間に爲されなかつたわけではない。いな既にのべたわが鐵道の技術と經營との半植民地的性格を集約的に表現する狹軌というせまい基盤の上にも、この期間に於いてはあらゆる運輸技術と設備の改善が行われ、ようやくわが國鐵に近代的大資本經營の特徴を與えたことは認められねばならない。運輸設備の改善は、あらゆる角度から考察され得る複雜な問題ではあるが、こゝでは比較的重要な指標のみをえらんでこの問題を檢討してみよう。まず車輛の量的、質的改善を表現する若干の指標を見よう。

年次	機關車		客車		貨車	
	輛數	總重量	輛數	座席數	輛數	積載噸數
大正元年	二、三八一輛	一三、八二九噸	六、一四輛	二五〇、六三人	四〇、五七輛	三三、三一八噸
〃 五年	二、七二七	一五八、七九九	六、八六七	二九九、〇三六	四四、三九一	四二八、四〇四
〃 一〇年	三、五一八	二三七、八〇九	八、五七五	四〇八、五一四	五二、四九二	六一四、三三〇

（鐵道省、鐵道統計資料に據る）

前掲表により車輛の數の增加も認められるが、それ以上に機關車重量、客車、貨車の容量の增大は著しい。これは明かに運輸技術の向上を示すものであろう。

註　これを更に具體的に見れば、次のような指標が得られる。

國有鐵道機關車牽引力（貨車用）

	四十分の一勾配	百分の一勾配	貨車一車平均荷重噸數
大正元年	一九〇噸	五三五噸	八・二噸

〃十五年　三〇〇噸　八三〇噸　一二・五噸

（瓜生卓爾、前掲書）

運輸設備、技術の改善はこれ以外に列車速度、列車回數の增進、線路の增設及びその重量、强度の增大、鐵橋隧道の改良補强、停車場及操車場の改良增設、電氣通信機、自働信號設備、自働連結機其他保安設備の新增設等々が考えられる。これらの運輸技術の改良は運輸量の激增に對應して、相互に必然的な聯關を持ち、且つ累積的に擴大する傾向にある。

種別	線路延長			橋梁延長	隧道延長
年次	單線	複線	計		
大正元年	七、三五五粁	一、一五九粁	八、五九四粁	一七四、六七九米	一九九、〇六八米
〃五年	八、一九六	一、三二七	九、四二三	二〇九、六二一	二四三、二七一
〃一〇年	九、三三七	一、四八六	一〇、八二三	二三七、五〇七	二八二、五九五
〃一四年	一〇、七一二	一、八九七	一二、六〇九	三一〇、七三三	三六七、四三三

年次	電信機（音響機）	電話機	電氣信號機	自働信號機
大正元年	一、四六二厘	八、一七八箇	一機	一機
〃五年	一、七二七	一三、六三八	一	四三
〃一〇年	二、四八七	二二、四四三	六一	三五〇
〃一四年	二、六二一	三四、〇〇三	一六〇	一、一四八

（鐵道要覽による）

車輛の仕分を迅速にして輸送を圓滑にする操車作業は大正年間の初期に於ては殆んど停車場構内の側線で行われていた。併し大正中期以後の輸送量の激增に對應して列車の編成、車輛の連結、解放等の作業のために專門の操車場が設けられるようになつた。

操車場名	一日操車能力	設置年度
四端操車場	三、五〇〇車	大正五年度
品川操車場	三、八〇〇車	〃　六年度
稻澤操車場	三、〇〇〇車	〃一二年度
吹田操車場	五、〇〇〇車	〃一五年度
鳥栖操車場	三、五〇〇車	〃一五年度

（瓜生卓爾、鐵道統計研究一七七頁）

また自働連結機への改造は大正七年から十四年に至る七ケ年の愼重な準備と計畫とによつて、一日の中に達成したもので、わが國鐵技術の世界的水準を示したものといわれている。この結果連結手四〇八三人の中の一割四分に當る五八三人、操車手一〇三人を減ずることが出來た。

併しまず第一に以上の輸送量の激增及びこれに對應する運輸設備の急速な向上はすべて半植民地的運輸技術と產業との狹隘な基盤の上で起つていることに注目しなければならぬ。從つて他の產業部門の發展を示す諸指標と同樣に、輸送量、輸送設備の發展もわれ〳〵をして錯覺と過信を起させるほどに短期間に極めて急激に行われているが、而も歐米の水準に遙かに及ばぬものであること知らねばならぬ。大正期に於ける發達の最高水準の達成された大正末期昭和初期のわが國の水準を歐米のそれと比較してみよう。

日本及び歐米諸國貨物噸數比較（一九二五年—昭和元年）

國名	噸數	指數
日本	八、二〇〇、〇〇〇トン	100

英國	三三九、八八〇、〇〇〇	四一九	
獨逸	四二八、〇〇〇、〇〇〇	五二六	
北米	二、五四九、四七七、〇〇〇	三、一四三	

（瓜生、前掲書、九二頁）

單線複線の割合

國名	年度	營業線路延長	單線	複線	營業線路に對する% 單線	營業線路に對する% 複線
日本	一九二七	八、二九〇哩	七、〇三一	一、二五九	八三・八	一五・二
英國	一九二六	二〇、二四五	三、五八七	一六、六五八	一七・七	八二・三
獨逸	一九二七	三三、一九一	一九、四三八	一三、七五三	五八・六	四一・四
北米	一九二六	二四九、四二二	二〇七、一九〇	四三、二三一	八三・二	一六・八

（瓜生、前掲書、六〇頁）

一營業哩に對する平均客車輛數（一九二五—一九二七）

國名	平均客車輛數	國名	平均客車輛數
日本	〇・六四輛	英吉利	一・五五輛
獨逸	一・二〇	北米	一・二三
白耳義	一・九四		

（瓜生、前掲書、八〇頁）

なお列車速度もわが國のそれは歐米に遙かに劣る。大正末期より昭和初年にかけて急行列車の速度は一時間三〇

哩に達せぬものが多いが、イギリスやアメリカに於ては既に十九世紀の末期一時間四〇哩を急行列車速度としていた。一九二七年前後に於いては、英吉利では一時間六一哩を出す列車があり、アメリカでは百哩内外の區間では一時間六〇哩近くの速度を示し、第一次大戰後の崩壞にヒンしたドイツの鐵道も一九二七年には一時間五二哩を示して戰前の水準に接近した。

われ〳〵は更に問題を明確にするために大資本經營の典型たるアメリカ第一級鐵道をとり日本の國鐵の輸送設備と比較を試みよう。この際特に注意を要する點は、アメリカ第一級鐵道の運輸設備の改善は自動車の進出と恐慌期に對應する大資本特有の合理化運動の一環として行われていることである。從つて例えば機關車、其他車輛の輛數は減退の傾向を示し、一輛當りの平均輸送力は增大するという明確な技術的進歩の跡を見せている。然るにわが國鐵のそれは單に輸送量の激增に促迫されて起つているものであり、車輛、輸送力共に增大しているが、アメリカに遙かに及ばない事實がわかる。

國名	年度	機關車 輛數	機關車 重量	機關車 牽引力	貨車 輛數	貨車 一輛積載量
日本	一九二五年	三、九〇七輛	七一・四トン	—	五九、六〇七輛	一一・五トン
	一九三〇年	四、一八九	八〇・四	—	六八、三五三	一二・一
米國	一九二五年	六三、九二四輛	—	四〇、六六六ポンド	二、三五七、二三四輛	四四・八トン
	一九三〇年	五六、五八二	—	四五、二三五	二、二六八、八六七	四六・六

（鐵道要覽及統計より見たる米國鐵道による）

註　なお運輸技術水準比較の一指標として一碼當軌條重量に依る各種線路の延長哩數を日本國鐵と米國一級鐵道の兩者について比較してみる。括弧内は千分比

國名	年度	六〇封度以下	六〇—一〇〇封度	一〇〇封度以上	合計
日本	一九二二年	三〇九哩 (三八)	七、七五〇哩 (九五八)	二〇哩 (二)	八、〇七九哩 (一、〇〇〇)
	一九二六年	一〇五 (一一)	九、五一四 (九七六)	一三八 (一三)	九、七四八 (一、〇〇〇)
米國	一九二二年	三七、一五一哩 (一三四)	一〇〇、〇〇三哩 (七二一)	四〇、〇三六哩 (一四五)	二七七、一九〇哩 (一、〇〇〇)
	一九三二年	九、九八六 (三八)	一六七、一八四 (六二九)	八八、五三八 (三三三)	二六五、七〇八 (一、〇〇〇)

前掲表についてみてもアメリカは延長哩に於てはむしろ減少しているが、増加は一〇〇ポンド以上のレールの延長哩に集中的に現れ、それ以下の重量の軌條は減少しているという先の車輛についてみられた大資本の典型的なコースがこゝにも現れている。

第二に輸送設備の改善について注意を要することは、これをこの時期に於ける輸送量の激増と較べてみるとまだ〳〵不充分であるということである。むしろ輸送設備の不足が常にかこたれ、輸送の危險狀態さえほのめかされるという狀態であつた。

輸送量の激増は大正七・八年頃に現れるが、大正九年度の豫算委員會で石丸政府委員は次のように説明する。

「皆サンニ能ク徹底シテ居ルカ、ドウカ知リマセヌガ、今日ノ改良ノ有樣ニ於キマシテハ、御話申上ゲマスト誠ニゾツトスルヨウ

ナ事ガアル、何トナレバ戰爭後ニ激增シマシタ所ノ總テノ事業ノ膨脹、其他旅客貨物ノ激增ガ、今ノ設備デハウツカリシテハ居レナイコトニナツテイル、一口ニ申シマスト大正三十二年度ニ於テ來ルベク豫定シテオリマシタ所ノ、東海道線ニ係ル一哩平均乘車人員ノ數ガ百萬人ト云ウ豫定數デアツタノデアリマスガ、其豫定數ガ八年度ニ來タノデス、又貨物ニ對シマシテモ四百萬噸ノ豫定數量デアリマシタノガ此二、三年デソレニ達スルヨウナ有樣デス……」（大正九年二月四日、豫算委員會議事錄）

吾々はこの時期に於ける國鐵の輸送狀況をもつと具體的に調べてみよう。

年次	旅客人員	同上增加指數	貨物噸數	同上增加指數	營業哩	一哩當旅客數	同上貨物數
明治四〇年	一〇一、一一五、七三九人	一〇〇	一六、三六〇、七七〇噸	一〇〇	四、四四四・八哩分	二二、七四八人	三、六八〇噸
大正元年	一六〇、七一一、七三七	一五九	三二、五三七、三四五	一七八	五、二一七・〇	三〇、八〇五	六、二三六
〃五年	一九七、〇四三、三二〇	一九五	四二、一〇〇、七二四	二三〇	五、八五八・七	三三、六三一	七、一八六
〃六年	二四五、二三四、四八〇	二四三	四八、七五三、〇四一	二六六	六、〇〇一・五	四〇、八六五	八、一二四
〃七年	二八八、〇六一、五八四	二八五	五三、三一三、七二〇	二九一	六、〇七七・六	四七、四〇二	八、四四四
〃八年	三五七、八八一、九五七	三五四	五九、九三九、五二五	三二七	六、二〇七・八	五七、六四八	九、六五五
〃九年	四〇五、八一九、六九四	四〇一	五六、六二三、八七一	三〇九	六、四八四・七	六二、五七八	八、七三二
〃一〇年	四五四、五三五、九二四	四四八	五七、三九四、〇二九	三一三	六、七三三・八	六七、五九九	八、五三六
〃一一年	五〇九、八〇八、七〇五	五〇七	六四、〇七〇、五七三	三五〇	七、〇〇五・七	七二、七六七	九、一四五
〃一二年	五七六、四七二、二二五	五七三	六四、七八二、四三六	三五四	七、三三五・二	七八、五九二	八、八四三

（鐵道省鐵道統計資料による）

前掲表についてみれば、旅客人員は明治四十年より大正十二年は六倍弱、大正元年に比較すれば三・五倍、特に大正五年から毎年前年に較べて約五千萬人の增加、大正七年より大正八年にかけては一擧に七千萬人の激增を示し、其後も尙年々五千萬人を突破する增加ぶりである。貨物は明治四十年に較べて大正二年は三・五倍、大正元年に較

べて二倍、やはり大正七年から大正八年への増加は著しく、大正九年の反動恐慌により減少し、大正十一年より再び増加に轉じているがその率は緩慢化している。

旅客貨物の輸送量そのものは先進資本主義國に較べて遙かに及ばぬが、この時期に於ける増加率は世界最大である。

		旅客數	增加指數
日本	一九一三	三〇一、七一〇、〇〇〇	一〇〇
	一九二五	八八九、四八〇、〇〇〇	四四〇
獨逸	一九一三	一、七四三、〇〇〇、〇〇〇	一〇〇
	一九二五	二、一〇六、三〇〇、〇〇〇	一二
英國	一九一三	一、五八三、八〇〇、〇〇〇	一〇〇
	一九二五（除アイルランド）	一、三八九、八〇〇、〇〇〇	八八
米國	一九一三	一、〇四四、〇〇〇、〇〇〇	一〇〇
	一九二五	八三七、〇〇〇、〇〇〇	八二

（瓜生、前掲書、一七頁）

貨物の増加率も亦世界第一である。大正末期の貨物噸數は大正二年に比較すれば約二倍であるが、アメリカは一九一三年の鐵道貨物噸數二〇億五千八百萬トン一九二六年は二五億四千九百萬トンで五割弱の増加に過ぎない。イギリス、ドイツは戰前の水準を下まわつている狀態である。このような世界第一の増加率を示す旅客、貨物の輸送を、資本主義の後進性の一象徴たるやせ型のわが國鐵が支えているのである。其處に深刻な問題の生ずるのは當然である。

まず旅客貨物の増加に對して營業哩の増加は遙かに後れている。從つて一營業哩の負擔する旅客、貨物の負擔は年々増大している。特に一哩の負擔する旅客數は第一次大戰前に比較すれば二倍以上になつている。これを諸外國の例に徴してみると吾國の場合は著しい過重負擔と激増の傾向を示していることが明かになる。

營業一哩當り旅客人員

年次	日本	獨逸	佛蘭西	白耳義	英吉利	北米合衆國
一九一三	三一、〇〇〇人	五〇、〇〇〇人	三一、〇〇〇人	七一、〇〇〇人	五二、〇〇〇人	四、〇〇〇人
一九二六	九四、〇〇〇	五五、〇〇〇	三七、〇〇〇	七六、〇〇〇	七六、〇〇〇	三、〇〇〇

（瓜生卓爾、鐵道統計研究、五九頁）

一九一三年にはまだ日本よりも一哩當り旅客人員の多い國があるが、一九二六年（昭和元年）には、わが國が群を抜いている。併し大正十二年＝一九二三年にわが國の一哩當り旅客數が七八、五九二人であつてみれば、當時に於て既に一九二六年の何れの國よりも多い割合を示していたということになる。

輸送量に對する車輛の輸送力をみる。大正元年から十年にかけて旅客人員は三倍近く增加している。これに對して客車の輛數は一・四倍、座席數は二倍に足りない。當然こゝに旅客の雜詰的混雜が生ずると同時に、足りない車輛を酷使する傾向が生ずる。勿論これは他の半面からみれば、車輛の「效率的利用」とも考えられる。これらの事實を現わす諸指標を檢討してみよう。

年次	(A)一粁一日平均列車回數	(B)一粁一日平均通過客車數	(C)一車一日平均客車粁	(D)列車一粁平均旅客輸送人員	(E)客車定員利用效率
大正二年	二九・四回	一七九用	一五五粁	一三一・七人	〇・四四
〃 五年	三〇・四	一八七	一八二	一三三・四	〇・五五
〃 七年	三二・八	二一八	二一二	一八三・〇	〇・四六
〃 九年	三四・九	二五三	二四四	一九九・七	〇・四八
〃 一一年	三五・六	二七三	二三〇	二〇六・六	〇・四六
〃 一三年	三四・二	二九三	二三八	二一〇・〇	〇・四五

（鐵道要覽及び經營學論集第四輯　伊藤重治郎、本邦國有鐵道の實績より）

前掲表中(A)及(B)は列車のいよ〳〵頻繁に運行せられる趨勢を(C)は客車の走行距離がいよ〳〵延長される樣を、(D)は旅客輸送量がいよ〳〵增大して行く傾向を、そして(E)はこれら以上の綜合された客車利用效率を現わす。

註　客車定員利用效率とは現在車の座席總數に客車走行粁を乘じたもので總人哩を除したものであり、車輛設備並にその利用と事業量卽ち旅客輸送量との關係を現わすものである。

$$\frac{\text{總人哩}}{\text{座席數}\times\text{客車粁}}=\text{客車利用效率}$$

貨物の增加率は大正元年より一〇年まで七割七分という狀態で旅客の激增に比較すれば少いけれども、貨物輸送自體として考えるならば、これだけの增加は實に重大問題であつた。特に第一次大戰時、及びそれ以後に於て海運賃率暴騰のため、從來海運に依つていた石炭、木材、砂利、礦石等の重量貨物が鐵道に流れ込んで來たのである。貨車の效率的利用というよりはむしろ酷使の實狀を諸指標によつて示せば左の通り。

年次	(A)一粁一日平均通過貨車數	(B)一列車平均連結貨車數	(C)一車一日平均貨車粁	(D)列車一粁平均貨物輸送噸數
	車	車	粁	噸
大正二年	三七八	二五・一	七八	一〇五・六
〃五年	四三三	二六・一	八八	一三〇・一
〃七年	四七一	二八・五	九二	一五六・五
〃九年	五八七	三八・九	八三	一七三・一
〃一一年	四一五	三〇・〇	八六	一八七・五
〃一三年	四三三	三一・〇	九一	一九三・五

（鐵道要覽より）

國鐵の車輛の所謂「效率的利用」の基盤には鐵道國有以來世界無比の正確な「ダイヤグラム」と軍隊的な勞働組織とが象徴するような國鐵經營特に現場經營の高度の組織化と能率化がある。また鐵道工場の車輛修繕の作業能率の驚威的な向上がある。特に後者について鐵道工場設備と技術との進歩により、大正年間に次のような毎月平均現在車に對する在場率（修繕のため工場にある車輛數の現在車輛數に對する%）を引下げることが出來た。

	大正二年	大正七年	昭和二年
機關車	八・三%	二・九%	一・四%
客車	一〇・三%	四・八%	一・七%
貨車	五・〇%	二・四%	〇・三%

併しそれにもかゝわらず、この車輛の「效率的利用」は大資本經營に於いて豐富な資本投下の下に行われる經營合理化の一現象とは云い得ない。むしろ資本投下の節約によつて强制せられる現在運輸設備の最高度の利用であり、その裏面には直ちに議會の委員會で指摘されているような運輸の危險狀態さえある。それは例えば前掲の客車定員利用效率が外國と比較して異狀に高い事實に現れている。わが國が三四%を示していた一九一三年にはドイツは二四・八%でありオーストリーは二三・六%であつた。敗戰後の混亂を去ること遠くない一九二五年でもドイツは三三%を示しているが、日本は一九二四年に四五%を示している。これは車輛の能率的利用というよりも、むしろその酷使である。貨車の利用についても同樣な事實が親われる。時期は昭和初年一九三三年であるが、次の樣な表から大體推察することが出來よう。

主要國貨車數と使用成績（一九三三年）

國別	(A) 貨車輛數	(B) 貨車荷重噸數	(C) 貨物噸粁	C/B	同上日本を100とする指數
日本	六五、三四五輛	八七〇、五一五噸	二、六一〇、七八一噸粁	一三・三噸粁	100

イギリス	六二九、七九五	七、三六九、九二五	二三、九三六、八九五	三・二	二四
アメリカ	二、〇三四、八八六	九四、六三二、一九九	三九八、七九四、五九四	四・二	三二
ドイツ	六〇七、五二六	一〇、一三二、一一八	四七、七五四、六五三	一四・七	三五

（中川正左、最近鐵道論、一五三頁）

C/B即ち貨車荷重瓲數一瓲當り貨物輸送瓲粁で貨車の遂行した作業の大さを現わすと、つまり我國は世界最少の貨車輛數をもつて最大の輸送をなしているわけである。イギリス、アメリカ、ドイツというような高度の資本主義國家の鐵道の中でも、わが國鐵の半分の效率を上げている國は一國もないのである。この事實について次のように云われている。「我國の國有鐵道の貨車の運用はたゞに空車の運用のみに止らず貨車運用の全般につき世界に類のない程の進歩を爲している。我が國有鐵道は資本の效率を圖るため諸外國の如き大なる設備を作らないことを以て特色とする。（傍點筆者）その中でも貨車數は外國の鐵道と比較にならぬ程少い。併し乍ら配車技術の巧妙なることによつて世界に比類なき成績をあげている。」（中川正左、前掲書、一五二頁）これは確かに國鐵の進歩的な一面であるらしく見える。併しこの「進歩性」は豐富な資本投下によつて生じたものではなく、むしろ資本投下の節約によつて生じたものであることが文中暗示されている。即ち資本投下を節約せられた「痩せ型」鐵道にたえずふりかゝるオーバーロードの危險によつて强制された能率的運營の方法であり、それは正常な資本主義的經營を基盤として生れたものでないのである。

國鐵の輸送能率の裏に車輛其他物的施設の酷使があるとすれば、それと並んで國鐵勞働者の勞働强化があることは當然である。この事實は從來國鐵研究の專門家自身が暗々裡に認めていたところであつた。「機械的設備や機械力の利用に關しては未だ幾分歐米諸國の鐵道に及ばざるものあるが如きも、鐵道從事員の技能の進歩せることや熟

練したる從事員の多數を占むることは國有鐵道の特色である。」（中川正左、前揭書、七六頁）中川氏は更につゞいて「鐵道從事員の犧牲的精神に富めることも亦特色の一つに數えるべきである」としている。全體としてわが國鐵經營は歐米諸國に比較して資本投下の節約された「マニュファクチュア型」の鐵道であり、而も極めて勾配と屈曲との多い半植民地的狹軌の上に世界無比の輸送量と頻度を持つているとすれば、當然その負擔は國鐵勞働者にかゝつて來る。特に東海道線の大都市操車場附近の列車回數、通過人員貨物の最大の箇所、即ち輸送密度の最高の箇所で、何等の事故なしに正確な輸送を行うには、如何にあらゆる作業部門に屬する國鐵勞働者の「犧牲的精神」が必要であるか、緊張した强度の勞働が必要であるかは想像にかたくない。例えば機關車乘務員が運轉速度の正確を期すること、殊に機關助手の熟練した投炭作業、各驛に於ける迅速且つ正確な入換操車作業、保線工手の忠實且つ勤勉な線路の保守巡回等々。

こゝではまず國鐵從業員數とその作業量との關係つまり作業能率の視點から問題を解明してみよう。作業量は普通旅客數と貨物噸數との合計人噸數を以て、或はこれに距離の要素を加えた人噸哩（粁）で現わすが、國鐵職員一人當りの人噸數及び人噸哩數を出せば次の通り。

大正元年	一、七五七人噸	〃一〇年	三、〇四〇人噸哩	大正元年	五七、四三三人噸哩
〃五年	二、〇七四	〃一四年	三、八四四	〃一〇年	八七、八三人噸哩
				〃五年	七三、一六四
				〃一四年	九六、三四六

（鐵道統計資料より）

即ち大正元年より大正十四年まで人噸數よりみれば國鐵職員一人當りの作業量は二倍餘增加し、人噸哩よりみれば六割八分の增加である。これを諸外國の例に比較すると、まず獨乙國有鐵道について一九二七年の統計では、從業

員一人當り九萬六千人噸哩となつてをり、わが國有鐵道の大正十四年度の數字とほゞ匹適している。（瓜生氏、前掲書、一八頁）獨乙國有鐵道に於ける作業機械化の率は吾國よりも遙かに高く而もこの當時は六億萬マークの賠償金の重壓の下に作業能率の向上を强制されている時である。この獨乙の水準に達しているということは、わが國の國鐵作業員の勞働强化が並々ならぬものであることを知ることが出來る。アメリカの一級鐵道はさすがにわが國の水準を遙かに拔いている。

年度	人噸哩	從業員數	一人當人噸哩
一九一六	二九七、〇三〇、三四九、一三五人噸哩	一、六四七、〇九七人	二四一、〇四九
一九二五	四四九、七六四、四八三、八八三	一、七四四、三二一	二五七、八四六

この量的な相違そのものが、わが國有鐵道員の作業能率の高さと米國一級鐵道のそれとの質的相違を現わしている。米國鐵道のそれは既にくりかえし述べているが如く典型的な大資本經營に特有の現象であるが、わが國鐵の場合は單なる勞働强化である。この相違は更に視點を後年の世界恐慌期にまで移してみると明かになる。

國名	年度	人噸哩	從業員數	從業員一人當人噸哩
アメリカ	一九二五年	四四九、七六四、四八三、八八三	一、七四四、三二一人	二五七、八四六
	一九三三年	二六六、二四四、一九五、〇〇〇	九七〇、八九三	二七四、〇〇〇
日本	一九二五年	一八、九九二、〇三八、一三四	一九五、八七六	九六、三四六
	一九三三年	二〇、三四四、九〇六、八一九	二〇一、三三八	一〇〇、九四八

アメリカ、日本共この兩年度の內に一人當り人噸哩は增大しているが、この作業量增大の質的な相違は直に判明する。アメリカでは一九三三年には輸送量も激減しているが、從業員數もそれに劣らず激減している。而もこの恐慌期に於いてアメリカ第一級鐵道はあらゆる合理化、技術的改良を集中的に行い、結局從業員一人當りの作業能率を高めているのである。こゝに恐慌期に對處する大鐵道資本の合理化政策がはつきり現われている。日本の場合は恐慌期に從業員數も人噸哩もやゝ減少したが、その減少は著しいものではなく滿洲事變後に人噸哩は再び增大し始め一人當りの作業量は增大している。日本の場合國鐵從業員は戰爭という外壓によつて勞働强化されているのである。

わが國鐵とアメリカ鐵道の從業員の「作業能率」或は勞働の質的な相違は、勞働力對生產手段の關係、つまり從業員數と軌條、車輛、工場、機關庫、信號通信裝置、起重機等々の固定資本の關係を對比する時始めて明かにされるであろうが、この點を究明することは不可能である、一應從業員一人當りの固定資本金額を比較してみると、一九二五年（大正十四年）は次のようにアメリカは日本の二倍强になつていることがわかる。

國名	固定資本額	從業員數	從業員一人當固定資本額
日本	二、四五二、〇九二、四九二円	一、五五、八七六人	二、二五四円
アメリカ	四七、六二九、六七九、七三二	一、七四四、三二一	二七、〇九二

（統計より見たる米國鐵道、及び國有鐵道會計資料より）

併し同一價格の固定設備でも日本とアメリカとでは異つた價値を有し、アメリカでは日本と較べて遠かに多數の而も優秀な運輸設備を代表し得る筈である。

（戶田愼太郎、天皇制の經濟的基礎分析）從つてアメリカでは鐵道勞働者は日本よりも遙かに優秀な運輸設備によつて勞働し得るわけである。

要するに大正期に於ける國鐵の高利潤と經營狀態の改善は資本投下節約の他の半面であり、運輸設備の酷使と勞働强化とによつて生み出された假象であつた。

三　國鐵財政をめぐる獨占資本の政治

國有鐵道に資本の投下を防げ、以上述べたような設備及び勞力消磨型の經營方式をつくり上げたものは何か、また獨占的な賃率政策によつて引出だされた高利潤は何に使われているか、これらの問題を檢討するには國鐵の財政にまで立入つてそれをめぐる政治的、階級的對立關係を考察する必要がある。

大正期に於いて國鐵の問題が政治の舞臺に登場した時にいつも引合に出されることは「建主改從」とか「改主建從」とかいう言葉であつた。何れも政黨が自黨の鐵道政策の立場を明かにするか、他黨或は官僚の政策を批判する際に使われたものである。このスローガンの意味は云うまでもなく鐵道の建設を主とするか從とするか、鐵道の改良を主とするか從とするかということである。國鐵會計に關聯させていえば資本勘定中歲出費目の中の「建設費」と「改良費」の何れに重點をおくかということである。

註　建設費は從來まで全く鐵道の無かつたところへ新に線路を敷設することでその意義は明かなようであるが、改良費にはたとえば東京下關間に新な幹線を引くとか且那隧道を掘るとかいう建設的改良費を含んでいるので、この兩經費の區別はそれほど明かではない。その他減價償却的改良費があるが車輛の製造費の如きは廢車補充の意味ではこの改良費に入り、軌條交換、橋桁線路改良、停車場廳舍、官舍改良の如きもすべてこの種の改良費に入る。最後に時勢の進展、技術的進步に伴う設備の改善改良費もある。この様に改良費の範圍は相當廣く、大體輸送量の激增に伴つて支出しなければならぬものはすべて改良費とみてよい。建設費の支出

はいわば資本のエヤステンシブな投下であり、改良費の支出は資本のインテンシブな投下だといえる。

歴史的に見れば、後進資本主義國の要請に基いて急ピッチに國鐵を擴大しなければならなかつた明治期は大體建設費中心の鐵道豫算であつたといえる。明治三〇年代をとれば三〇年度の決算では建設費五七%、改良費四三%、三三年度では建設費七三%、改良費二七%、三六年度では建設費八〇%、改良費二〇%の割合であつた。鐵道國有後も暫くこの狀態が續くが、大正期に入ると次第に兩經費の地位が逆轉して來る。

年度	建設費	%	改良費	%
大正元年	二八、二三三、一三六円	四八	三一、〇一七、七六六円	三二
〃 五年	九、〇四八、五一九	二九	二、五七八、八七三	七一
〃 八年	三五、三八五、〇六六	二五	一〇四、一三〇、八五九	七五
〃 一二年	六四、四九六、三三〇	三四	一二、〇一二、〇九七	六六
〃 一四年	四四、七三二、一九一	二三	一四五、四九、〇七九	七七
大正元年より一四年までの建設費改良費の累計	四九八、四七九、六七六	二九	九四二、〇九五、一八三	七一

（鐵道要覽より作成）

上掲の表を見ると大正期の十四年間に於て改良費の支出の方が建設費のそれより遙かに多いことが判明する。大正期に建設された地方鐵道は黨利黨略線と云われ、政友會の政策が「建主改從」と批判され、われ〳〵は如何にも地方鐵道が濫設され、建設資金が濫費されたかの如き印象をうけるのであるが、建設改良兩費の相對的な大いさから云えば、むしろ「改主建從」政策と稱されねばならぬようである。併し改良費の支出が多かつたということは、何もこの時代に「改主建從」政策が原理的に認められ實行されて來たということでもなく、また鐵道の黨略的敷設や建設資金の濫費がなかつたことを意味するものでもない。否前節で述べたような輸送量の激增と設備の不足を考えれば、改良費の支出はまだ〳〵不足であつたわけであり、「改主建從」どころか、改良設備への資本の投下は怠られていたわけである。

前掲表にみられる改良費の絶對額相對額の増大は、むしろ輸送の危險狀態に促迫され、必要にせまれて起つているわけである。大正九年鐵道院副總裁の石丸重美は豫算委員會で次のように云つている。

「……改良費ノ如キモ鐵道當局ノ望ム程ノモノガ取レテオリマセヌノデ、差シ當リ急ヲ救ウ爲メニ必要ナルモノハ、ドウシテモ出サナケレバナラヌ、此改良費及旅客ニ對スル設備ノ改善――改善ト申シマスルト何カ贅澤ナヨウデアリマスガ、是ハ安全ヲ保ツ上ニ於テ改善シナケレバナラヌト云ウコトニナリマシテ機關車ノ如キ、客車ノ如キスベテ改善ヲ要スルノデアリマス」（第四十二回帝國議會衆議院委員會議事錄）

この程度の改良であり、實質的な改良にまではまだ資本の投下を要するという時に、改良費の財源を喰いつぶすような地方鐵道の敷設が黨利黨略によつて行われていたというところに、この時代の鐵道政策の問題があるわけであり、またそういう意味で鐵道の濫設、鐵道資金の濫費ということが云われるわけである。われ〳〵はこれらの問題を集約的に表現するところのこの時代の國鐵の會計に眼を移さねばならぬ。

一、地方線の濫設　われ〳〵はまず大正十二年度帝國鐵道特別會計豫算中資本勘定豫算を取上げてみよう。大正十二年度を例にとる理由はこうである。大正十年二月原内閣は議院内に二八〇餘名の壓倒的多數を擁する政友會議員を背景として鐵道敷設法中改正法律案を通過させようとした。明治二十五年制定された鐵道敷設法はその後幾度か改正されたが、從來豫定された線路は大部分建設を終るか或は建設中に屬し敷設法制定の目的は大方達成された形であるから、新な鐵道敷設を目的する改正法律案を提出しようとする理由は一應ある。併し新敷設法案に盛られようとする豫定線路はすべて一四九本、その延長六千三百五十哩、國鐵開業以來五十年間の營業哩は大正十年當時で六、七二三哩であつたから、それにほゞ等しいものを大正十二年度以後新に着工しようというのである。これは明

かに政友會の「地方資源の開發」を口實とする膨脹政策の一表現であり、同時に政友會の大組織と地盤を統制してゆこうとする露骨な黨略的鐵道政策であつた。それは短距離の敷設工事が毎年廣く各地方にバラまかれる仕組になつていることからして明かである。

われ〳〵はこの點で絶對主義的官僚達がかつて作りあげた鐵道敷設計畫に基くところの幹線の建設工事がまだ進行していた明治四十一年と、既にブルジョア地主政黨が國鐵の政策を左右し始めた大正九年及び自己の地盤たる地方的利益に則した建設計畫を實行した大正十二年とを區別し比較することが出來る。明治四十一年度に於ける建設工事の數は少いがその一つ〳〵の規模は大である。これに反して大正九年以後のそれは建設數は多いがその一つ〳〵の規模は小である。われ〳〵はこれによつて小規模な建設工事が比較的長い期間に亙つて極めて多數の地方にバラまかれたことを知るのである。

年度	建設線路數	建設費	一線路當り平均建設費
明治四一年	九本	一九、三〇六、七九八円	二、一四五、一九九円
大正八年	五一	五四、〇一〇、一四一	一、〇九九、〇三三
〃一二年	六五	六三、七〇一、一五〇	九三三、七一〇

（國有鐵道會計參考書より算出）

大正十二年はこのような原內閣の御手盛の改正敷設法が最初の第一歩をふみ出す年であつたのだ。この年度の資本勘定豫算をみると、收益勘定からの繰入益金一一九、九一九千圓と公債金七〇、〇〇〇千圓と雜收入二、〇〇〇千圓を合せて建設費、改良費を賄うことになつているが、公債金は丁度建設費に等しく改良費は益

歳入		歳出	
第一款　鐵道資金收入	一九、九一九千円	第一款　鐵道建設及改良費	二〇〇、〇〇〇千円

第一項 鐵道益金繰入	二一九、九一九	第一項 建設費	七〇、〇〇〇
第二項 公債金	七〇、〇〇〇	第二項 改良費	一三〇、九〇八
第三項 雜收入	二、〇〇〇	第二款 國債償還金	一〇
		第一項 國債償還金	一〇
		合計	二〇〇、九一九

（明治大正財政史、第五卷）

金を超過する額になつている。つまり益金繰入では改良費の全部を支辨し得ないような狀態であるに拘らず、尙七千萬圓もの募債によつて建設計畫を推進しようとしているのである。而も新に建設されようとするものが採算見込の確實でない地方支線であり、假令見込があるとしても實施されるものが小きざみ小規模工事であつて、近き將來に收益をあげる見込のない工事であるとすれば、これだけでも國鐵會計の內容を惡化する原因であつたといえよう。更に問題は、この收益性なき地方支線の建設のために公債が增大したということである。

いま政治と鐵道建設と公債增加との關係を明確にするために、各年度の內閣と開業哩と鐵道會計の負擔する借入資本の現在額を示そう。但し鐵道の建設には測量から用地買收其他の工程に大體三年程を要するものとすれば、ある內閣の鐵道政策特に建設政策が實際開業哩の增加となつて現れるのもそれだけ時間的に後年度へズレるわけである。これだけのことを考慮して次の表を見れば大體政友會系內閣の時代に建設哩が多く、從つてまた借入資本も增大しているということがわかるであろう。

年度	內閣	開業哩	借入資本年度末現在額	同上對前年度增加額
大正元年	西園寺—桂內閣	一七三哩	七二七、三二七、三七一円	—円
〃 二年	桂—山本內閣	二五五	七五三、八三八、九三一	二六、五二一、五六〇

〃 三年	山本―大隈内閣	二七	七七二、六二〇、九六〇	一八、七八二、〇〇九	
〃 四年	大隈内閣	七〇	七九五、三六八、四六五	二〇、七四七、五〇五	
〃 五年	〃	九九	八一二、六八二、八三四	一九、三一四、三六九	
〃 六年	寺内内閣	一四三	八三八、〇八五、一四八	二五、四〇二、三一四	
〃 七年	寺内―原内閣	一七七	八六六、八四四、一九八	二八、七九九、〇五〇	
〃 八年	原内閣	一三〇	九〇八、四六三、五九八	四一、五七九、四〇〇	
〃 九年	〃	二七七	一、〇一五、五四七、四〇四	一〇七、〇八三、八〇六	
〃 一〇年	原―高橋内閣	二三九	一、一二七、四〇五、一〇四	一一、八五七、八〇〇	
〃 一一年	高橋―加藤(友)内閣	二八二	一、一九九、九四六、九八〇	七三、五四一、七七六	
〃 一二年	加藤(友)―山本内閣	三二九	一、二七四、五二六、一三五	七四、五七九、一三五	
〃 一三年	清浦―加藤(高)内閣	三一三	一、三三六、四七五、一八一	六一、九四九、〇四六	
〃 一四年	加藤(高)内閣	二七	一、四〇三、四一三、九〇八	六六、九三八、七二七	

(松村金助、鐵道功罪物語、八〇―八一頁及び國有鐵道會計參考書より算出)

前掲表によれば、鐵道建設のための大規模な借金政策が採用され始めたのは、大正七、八年の原内閣以來であり、これにやゝ後れて當該年度の開業哩數が急激に增加していることがわかる。

後にも述べるように、かゝる政友會の積極政策、放漫財政々策に對して大正十三年以來加藤高明内閣によつて極力抑制が加えられようとしたが、この當時ではまだ既定の敷設計畫の中止に對する反撥も尙猛烈であり、政府も亦多少建設費增額によつて讓歩せざるを得なかつた。大正十四年一月第五〇回議會、衆議院で一反對者はこう云つている。「……地方民がもう既に架るものと思つて居つて、待ちに待つて居るものを、又延ばすと言うことは、其地方の人々が思つて居る所の商賣の思惑とか其他色々の點に於てソゴを來して居るものがある、心の痛みを感じて居る、

色々の請願人が請願して來るのに隨分金が要つて居る、私共の所でも或る町などは請願の爲に金が入り過ぎて困つて居るところがある……」（帝國議會誌、第十五卷、一〇三七頁）こういう反對論そのものが、大正期に於ける建設政策はいかなる利益によつて推進されて來たかを明確に示しているのである。要するにこの時代において國鐵の政策は地方のブルジョア、地主の利益に奉仕せしめられ、第一に收益性の乏しき地方支線が多數濫設せられ、第二にその建設のために公債が濫發されたという二重の理由によつて、國鐵の財政と改良費の財源が壓迫をうけ、その結果として既設設備と勞働力の酷使によつて激增せる輸送量に應じなければならぬような、「マニュファクチュア型」の鐵道經營が出來上つたのである。

二、併しこれは政友會のみの責任であつたろうか、政友會の積極的鐵道政策は第一次大戰中に於ける日本資本主義の急激な膨脹を、戰後に於ける世界經濟の安定化への歩みから切り離して尙繼續しようという政策の一つ現れであり、この政策の周圍には戰時成金、地主、利權產や「人口一萬人當りの營業哩數から我國の鐵道普及率の低さを慨いている」鐵道官僚などが結集していた。併しこの段階にも世界經濟の安定化に歩調を合してわが產業合理化政策と共に行政財政の整理を推進しようという金融資本の意圖が次第に現われてくるわけであり、その勢力は次第に憲政會を中核に結集されて來た。その勢力は大正十三年清浦超然內閣を打倒した護憲三派內閣に足場を見出した。この內閣には加藤高明、濱口雄幸、仙石貢、高橋是清、若槻禮次郎等それ〴〵財界に强力なバックを有する人々が送り込まれた。特に三井資本の政黨である政友會系の人々以外に、かつて三菱財閥を背景として鐵道國有化に反對し今は又三菱の政黨である憲政會の總裁たる加藤高明を首相に、憲政會の實質的指導者たる濱口雄幸を大藏大臣に、同じくかつて三菱系の鐵道であつた九州鐵道に社長をつとめた仙石貢を鐵道大臣においたことは、十四年度に

成立する第二次加藤高明內閣即ち憲政會單獨內閣への途を決定的に指示すると共に在來の政友會的鐵道政策の轉換をも暗示するものであつた。

加藤高明內閣の鐵道政策は實質的には濱口藏相の從つて金融資本の、健全財政の要求にリードされた政策であつたといい得る。いま大正十四年の帝國鐵道豫算資本勘定を前年度豫算、十三年度の豫算は不成立となつたから結局前掲の大正十二年度の政友會の政策が濃厚に現れている豫算と比較してみよう。

大正十四年度帝國鐵道豫算資本勘定（單位千圓）

科目	十四年度豫定額	前年度比較 △印減少
歳入		
第一款　鐵道資金收入	一九二、三二九	三九九
第一項　鐵道益金繰入	一五〇、三二九	三〇、三九九
第二項　公債金	四〇、〇〇〇	△三〇、〇〇〇
第三項　雜收入	二、〇〇〇	—

科目	十四年度豫定額	前年度比較 △印減少
歳出		
第一款　鐵道建設及改良費	一九三、八九三	△四三、〇三五
第一項　建設費	四六、〇〇〇	△二四、〇〇〇
第二項　改良費	一四七、八九三	△一九、〇三五
第二款　國債償還金	三	△六
第一項　國債償還金	三	△六

（明治大正財政史、第五卷より）

歳入面では公債金が前年度より三千萬圓を減じ、歳出面では建設改良共に減額されているが建設費の方が一そう大幅に切りつめられているところに憲政會の政策の特色が浮出している。而も仙石鐵相の原案では建設費は三千三百萬圓で、これが政友會の猛烈な增額運動でこの程度に引上げられたのである。（鐵道功罪物語、一〇二頁以下）この豫算の第一の狙いは、鐵道公債の急激な膨脹傾向を喰いとめようとするところにあり建設費の節約はむしろこれに

從屬する手段であつた。從つてこの政策は鐵道公債をも含めて一般公債の累積を抑制しようとする金融資本の政策であつて、國鐵經營の立場から自主的に割り出されたものではない。鐵道公債は明かに生產公債であつて、一般の不生的行政公債と區別すべきものであり、鐵道事業の必要に應じて一般金融市場の狀況如何に拘らず長期金融をなすべきものであろう。併しそういう長期資金の蓄積の少い、浮動的、商業資金の多いわが金融市場に於ては、金融資本は一度金融事情が惡化すれば一般の公債と一律に鐵道公債の引受を忌ひするのである。昭和十四年二月の豫算委員會に於て「之ヲ他ノ事業ニ要スル公債ト同ジ方針デ緊縮サレルノデアリマスカ」という佐竹三吾の質問に對して濱口藏相は次のように答えている。「一般ノ經濟市場カラ申シマスレバ、假令、鐵道ノ公債デアロウト或ハ臨時軍事費ノ公債デアロウト受ケルトコロノ市場カラ申シマスレバ更ニ區別ハナイノデアリマス。從ツテ生產的ナ公債デアルカラ消化力ガ多イ、不生產的公債デアルカラ消化力ガ少イト云フモノデハナクシテ其公債ノ種類如何ニ拘ラズ全體公債ト云フモノガ既ニ多イノデアル、其上更ニ之ヲ增加スルト云フコトハ目下ノ財政經濟ノ狀態ニ於テ然ルベカラズト、斯樣ニ私共ハ考エテ居リマス……其趣意デ財政計畫モ出來テ居ル譯デアリマスカラ左樣御承知ヲ願ヒマス。」（大正十四年度貴族院豫算委員會議事速記錄）併しこの財政計畫とは鐵道政策を考慮しない金融資本の政策であろう。

更に仙石鐵相自身も次のように云う。「……第一ニモウ少シ鐵道ノ財政ガ許セバ、セナクチヤナラヌコトハ、勿論建設改良ハ固ヨリデアリマスガ、今日マデ長イ間ニ募集シタ公債又今後募集スル公債、目下ノ所デ凡ソ十五六億位ニナリマセウガ……兎ニ角公債ハ償還スルダケノ方法ヲ立テナクチヤナラヌト云フコトガ私ハ極ク大切ナコトデアロウト思フ。」鐵道財政のまずなすべきことは公債の償還であるというようなことを鐵道大臣自ら公言しているの

である。これに對して佐竹三吾は次のように反駁する。「……勿論借金ヲ返スダケノ澤山ナ利益ガアリ、使ヒ途ニ困ル、斯ウ云フ時ニ御返シニナルノハ至極結構デアリマスケレドモ、返セバソレダケ建設、改良ノ資金ガ足リナイ、足リナケレバ公債ヲ募集セナケレバナラヌ、若シ公債ヲ募集セズシテ建設改良ノ資金ヲ減セバ詰リ鐵道ノ建設改良ガ遲レルコトニナルノデアリマス……若シサウ云フ御考エデアレバ鐵道會社ノ經營トシタナラバ、寔ニ株主ノ利益（國有鐵道經營としたならば公債所有者の利益、……筆者）ヲ保護スル結構ナ政策デアルヤウデアリマスケレドモ、鐵道國有ノ精神カラ考エテ見マスレバドウシテモ鐵道ハ犧牲ヲ拂ツテ新線ノ普及ヲ圖ラネバナラヌト思フノデアリマス。」

殊に前節に述べた輸送力のヒツパク狀態を考えるならば改良資本投下は焦眉の急でなければならぬ。然るに十四年度の豫算では改良費に重點がおかれているものゝ、減額されている點では建設費と同樣なのである。何れにしてもこの豫算では國鐵經營の切實な問題よりも金融資本の利益が優先的に考慮されていると云わねばならない。國鐵輸送の危險狀態を議會に警告した仙石鐵相自らが金融資本の與えたわくの中へ改良事業を追込もうとしている。地方鐵道を濫設した政友會の鐵道政策もとより國鐵の會計と經營とを無視した無計畫的のものであつた。併しいま金融資本の健全財政の要請に從つて一律に建設改良費を削減しようとしている憲政會また等しく、國鐵經營獨自の立場を無視したものと云わねばならぬ。

加藤高明內閣は從前の政友會系內閣に比較すれば改良費の支出に重點をおいていると云えよう。併し國鐵輸送の切實な問題を眞に公共的な立場から理解して改良主義をとつたというよりも、やはりこの內閣の政治的立場がそこに窺われるのである。蓋し改良費の支出を必要化し可能にするのは輸送費の增大と運輸收入益金の增大である。然

るにわが國は明治以來産業文化の不均等的發展によつて交通密度も地方的に偏在し、都市及びその周邊と田舍とではその差が非常に大である。從つて改良費支出の方向は大都市近郊及び都市間を連る幹線に重點的に向けられざるを得ない。いま大正十二年度に於ける各線の運輸密度、運輸收入の狀況を考察しよう。

	哩數	運輸量 乘客人數	運輸量 同上一哩當	運輸量 貨物發送噸數	運輸量 同上一哩當	運輸收入 旅客收入	運輸收入 同上一哩當	運輸收入 貨物收入	運輸收入 同上一哩當
東海道線									
東京—沼津間	一四六・二哩	八二、四四四、七〇九人	五六四、七五八人	二、九六一、〇五四噸	二〇、二八一噸	二七、一八一、九四〇円	一八六、一七八円	一〇、三八二、五〇二円	七一、一一三円
米原—神戸間	一七九・五	三二、八九四、六〇一	一八三、七六八	四、〇二六、八八四	二二、四九六	三一、九〇四、三一八	一七八、二三六	一六、七五二、六一八	九三、五九〇
北陸線	三五三・七	一八、三八二、三三一	五一、九一七	一、七一九、六五六	四、八五八	九、三四〇、六五九	二六、三八六	五、六八六、八六〇	一六、〇六五
奥羽線	四一七・四	一一、六一八、三二一	二七、八六一	一、三八九、三六七	三、三三四	五、九六二、八八七	一四、二九九	五、三八七、六三三	一二、九二〇
中央線									
東京—立川間	二九・四	四六、七〇四、七三六	一、六一〇、五〇八	五一八、八五二	一七、八九一	五、四八三、四一六	一八九、〇八三	九一七、三一六	三一、六三二
八王寺—名古屋間	二六七・七	一二、五二一、二二三	四六、七二一	一、二八五、四四七	四、七九六	六、三〇六、〇一四	二三、五二九	三、九七四、四八八	一四、八三八
全國總計	七、三三五・二	五六七、四九四、四〇五	七七、三六八	五八、八九八、四二〇	八、〇二九	二五三、六九五、〇二一	三四、五八七	一七五、四六三、八八一	二三、九二一

註　各線の哩數は支線のそれをも含む。

（大正十二年度鐵道省鐵道統計資料より作成）

乘客人數の全國平均一哩當りは七七、三六八人、この標準より桁外れに多いのは中央線東京立川間の一、六一〇、五〇八人、次いで東海道線、東京沼津間の五六四、七五八人である。反對にこの標準より著しく低いのが奥羽線の

二七、八六一人、次いで北陸線五一、九二七人である。全國平均一哩當りの貨物發送噸數は八、〇二九噸、これより著しく高いのは東海道線米原―神戸間の二二、四九六噸であり、著しく低いのが奥羽線の三、三三四噸である。旅客收入について全國平均一哩當りの額は三四、五八七圓、これより著しく高いのが中央線東京―立川間の一八九、〇八三圓、著しく低いのが奥羽線の一四、二九九圓、貨物收入の全國平均一哩當りの額は二三、九二一圓、これより著しく高いのが東海道線米原―神戸間の九三、五九〇圓、著しく低いのが奥羽線の一二、九二〇圓である。以上大體の觀察によつても各線の繁閑、收入狀況に相當の距りがあり、この不均等性は各線が貫く地方の產業、文化の水準の不均等性を現わしていることが明かになる。この事實は、同一線についても例えば中央線の東京立川間と八王子名古屋間の如き、大都市の近郊線と山間部を貫く線との差を明確にあらわしている。運輸密度と收入の不均等性は、全國線路について比較的短距離の都市近郊線と長距離の田舍線をふるいわけることが出來るならば、もつと鋭く現れて來るであろうことは確かである。

さて既に一言したように改良費は、建設費が運輸密度と收益率の低い地方線の建設に向けられるに對し、運輸密度と收益率の高い都市近郊線に向けられる。從つて「改主建從政策」は收益主義であり、國鐵の政策ではないという非難も起り得るし、大正末期の不況期に工事が都市に偏ること自體が地方農村の窮狀を無視しているということも出來ようし、運賃の引上げによつて改良費を捻出するような場合は更に地方の犧牲は明かである。改良費の支出が文字通り運輸技術の改良に向けられる場合でも、大正期に於ける金融獨占資本の政黨である憲政會を背景とする時は例えばこの時期に改良費の負擔に於て大都市近郊の運輸の電化が行われているが、その電力を三菱資本の支配する東京電燈より多く購入するが如き何等かそこに獨占產業の利益と結びつきが現れるのは必然であつた。大正十

四年度第五〇回議會で一議員は次のように憲政會の鐵道政策を批判している。

「現內閣の加藤高明君とか仙石君は之は鐵道の私營主義を唱えた人達である。營利主義である。成るべく鐵道から金を多く取ろうという營利主義である、……私營主義の憲政會と國營主義の政友會と云うものは兩々相容れないことは固より明かである。今の仙石君あたりがやつて居るのは中央集權的である、商工的であつて、地方的でなく、農村的でないというのであります……改良と雖も集權的の建設でありまして一種の建設延長である、けれども都市に集中しているのであります、或は車輛の改良とか、或は電化政策とか、或は鐵道の「レール」を複線にするとか、或は停車場を直すとか、名古屋邊りで若し停車場を改築しなければ脫黨してもやろうとか言つたことを聞いている、大阪もそうである、東京も金を取つている、殆んど震災後拂け太りするようになるまで取つて居る、都市は皆非常に良い、之を或る點からみれば集中主義、營利主義であります、政友會は黨勢擴張の爲になるべく地方に鐵道を架けることをやつたが、憲政會はやはり都市の議員が多いから、小さく固まつた所で黨勢の擴張をやろうという肚であろうと思う。……」

（帝國議會誌、第十五卷、一〇三六頁）

こゝで憲政會と政友會、都市と農村、改良主義と建設主義等々の對立が云われている。それは確かに鐵道政策に於ける一應の對立であろう。併し各黨派の鐵道政策の對立や相違にのみ注目して、明治期の鐵道政策に於て絕對主義官僚の背後にかくれていたブルジョア地主階級の利害が前面に押し出され、やがて兩者の間に緊密な聯けいが成立するに至る全體的な過程を見落してはならない。明治末期に於ける鐵道國有化がその第一段階であり、大正期に於ける政黨間の爭ひはこの道程を更に前進させたものであつた。そして憲政會の登場は、國鐵の政策を更に最新の金融資本の指導下にもたらす一段階であつたのだ。

四　國鐵に於ける勞働問題及び勞働政策

既に（二）（三）に述べたところによつて、資本の國鐵勞働者に對する政策は如何なるものであるか推察出來よう。それは極力國鐵に於ける資本投下を節約し、痩せ型鐵道を作りあげ　國鐵勞働者に勞働强化を强制することであつた。この資本の態度は國鐵資本がいさゝかでも、勞働手段＝運輸設備の改良に投ぜられようとする時、露骨に現われるのである。大正十四年の衆議院で一議員は次のように主張する。

「仙石鐵道大臣はあらゆる機會に於て、改良に多額の金を使わなければ帝國の鐵道は危險であると云うことを唱えて居る、豫算委員會に於ても無遠慮に此の言葉を放言して居るのでありますが、成程脆線或は衝突に依つて人命を落す者が年々少からぬのでありますが、其原因を調べて見れば、多くは從業員の怠慢の結果であつて、改良費の不足の結果斯くの如き災難を招いたと云う事は殆んど無いのであります、（拍手）言葉を換えて言えば、此の損害は鐵道大臣の監督不行屆の責任であつて何も改良費の不足に關係した事は無いと考える、斯くの如き事を當局大臣たる者が濫りに放言して憚らざるものは、私は甚だ無禮な言葉かは存じませぬが、改良費を澤山取る爲に國民を恫喝して居るものと考えるのであります。」（帝國議會誌、第十五卷、一〇三四頁、大正十四年一月十九日、衆議院議事錄）

われ〳〵は既に第一次大戰後わがマニュファクチュア型の國鐵に旅客、貨物が殺到して設備、勞働力の酷使狀態が現れたこと、改良費の支出は實質的な運輸設備の改良というよりも輸送の危險狀態を回避するその日暮しの方策であつたことをみて來た。その程度の改良費すらが、黨略線の建設續行を主張する議員の反對をうけているのである。そして鐵道事故のヒン發は改良の不足よりも「從業員の怠慢」と「鐵道大臣の監督不行屆」とに歸せられているのである。このような見解は決して一議員の私見でないという證據に、もう一つの例を同年度の貴族院豫算委員會の速記錄から引用してみよう。

「唯々鐵道ノ故障ノ多イノハ、ソレジヤ線路ガ悪イカト云ウト、ソウデナクシテ從業員ノ過失ニ原因スルコトガ多イト云ウコトハ、實際事實デアツテ、特ニ大臣モ其話ガアツタヨウデアル、デ鐵道ノ從業員ノ能率ヲ增加スル、此ノ增加スル方法ニ對シテ、何等カ適當ナル施設ヲサレテ居ラレルカドウカ、大體ニ於テ物價ト勞銀トノ關係ハ、物價ハ下ツテ居リマスケレドモ勞銀ハ中々下ラナイ……ソンナラソレダケ從業員ガ餘程喜ンデヤツテイルカト云ウト……矢張リ從業員ノ能率ハ餘リ良クナイノデハナイカ、デ從ツテ故障モ多イシ從業員ノ怠慢ニ因ル鐵道ノ故障モ多イヨウニ承ワル、デソレデアリマスカラ、從業員ノ能率ヲ上グル上ニ於テハ一番何ガ必要カト云ウト、從業員ノ精神ヲ緊張セシメ、ソウシテ責任觀念ヲ强クスル、ソウ云ウヨウナ方面ニ於テ能率ヲ高メル……」（大正十四年二月二十八日貴族院豫算委員會議事速記錄）

このように資本は運輸設備の劣惡をたなにあげ、鐵道事故の責任を勞働者に持つて行こうとしているのである。在來の絶對主義的な官業勞働組織の强制の上に更にこゝに資本の鞭が加わつて、國鐵勞働の强化が行われていることを知らねばならない。

一體この時期に於ける運轉事故がどのような性質のものであり、どのような原因によつたものであろうか。運轉事故の概念はかなりあいまいであり、その種類や內容を詳細に規定すればする程事故件數が增加するということは大正十、十一年を境として云えることであるが、このような不正確さを一應前提として各年度の推移を見れば、大體第一次大戰後には增大し、大正末期から昭和初期にかけて漸減しているといえよう。そして大體大戰後の事故增大は運輸激增に起因し、後の事故漸減は運轉設備の改良に起因するといえよう。

運轉事故件數

年度	件數	年度	件數
大正四年	一、一二四件	大正一一年	一〇、二〇七件
〃 五年	一、三二一	〃 一二年	一〇、一八三
〃 六年	一、四八二	〃 一三年	九、七〇八
〃 七年	一、五六一	〃 一四年	八、三二五
〃 八年	一、四九〇	昭和元年	八、一七〇
〃 九年	一、五四三	〃 二年	七、三三〇
〃 一〇年	一、三六四	〃 三年	七、二七、

（昭和八年度、鐵道要覽）

註　大正四―一〇年の運轉事故の種類は衝突、脫線、顚覆、異線進入、列車分離、列車妨害、車輛逸走、車輛不良、線路障碍、火災、其他、

大正一一―昭和三年は列車衝突、列車接觸、車止衝擊、トロリー衝擊、列車脫線、車輛接觸、車輛脫線、列車分離、車輛逸走、異線進入、列車障碍、列車妨害、火災、線路故障、車輛故障、其他、

右に關聯して國鐵職員の運輸死傷人員をみても大體同樣な傾向が觀取される。

年度	列車又は車輛事故に基因するもの 死	列車又は車輛事故に基因するもの 傷	本人又は當事者の過失に基因するもの 死	本人又は當事者の過失に基因するもの 傷	合計 死	合計 傷	合計 計
大正四年	二人	八二人	六七人	七一人	六九人	七九三人	八六二人
〃 五年	一三	一〇七	七九	八五九	九二	一、〇三五	一、一二七
〃 六年	九	一三一	八七	一、二五二	九六	一、四七三	一、五六九
〃 七年	一七	一三九	一三五	一、三三三	一四〇	一、五六二	一、七〇二
〃 八年	一八	一〇五	一五八	一、四七九	一七六	一、六八四	一、八六〇
〃 九年	一三	一二七	一二七	一、一九一	一四〇	一、三一八	一、四五八
〃 一〇年	一七	一一九	一一七	八五七	一三四	九七六	一、一一〇
〃 一一年	八	一一八	九八	一、〇一八	一〇六	一、一三六	一、一三二

〃一二年	四七	一四五	七五	一、〇八〇	一三	一、三五	一、三五七
〃一三年	三一	一四一	八六	一、〇五五	八九	一、一九六	一、二六五
〃一四年	二	一〇七	七四	七六一	七六	八六九	九四五
昭和元年	八	一一三	七三	七三五	八一	八三七	九三八
〃二年	五	一〇四	五七	七一四	六一	八一八	八八一
〃三年	九	一〇七	六七	六五八	七六	七六五	八四一

（鐵道要覽より作成）

註　大正末期より昭和初期にかけての職員死傷の減退傾向は運轉技術の改良によるという事實を證明する顯著な例は大正十四年に於ける自働連結器の採用である。これによつて昭和元年度には車輛連結作業による死亡者は皆無となり、負傷者は三八人で大正十三年度二〇六人に比すれば一六六人少く、八割一分餘の減少であつた。（鐵道統計研究、一八三頁）

尙大正十四年の豫算委員會で鐵道事故の多いのは從業員の怠慢と過失からという議員の攻擊に對して、政府委員自ら辯明してこれを設備の不充分と勞働時間の長いことに歸している。

「……例ヘバ線路ガ足ラヌ、ソレ（列車ガ澤山入ルト云ウコトニナルトドウシテモ之ハ色々事故ノ原因ニナル、又設備ガ足ラヌト云ウコトモ無論アリマス。例ヘバ目下頗ル急イデ居リマス自働連結器、車ト車トノ間ニ人ガ入ツテヤル是ハマコトニ事故ガ多イ、ソレハ自働連結器ヲ用イレバヨホド少ク殆ンド無クナル……又信號設備ノ如キ其他保安設備ニ依ツテ非常ニ此ノ事故ガ減ルト云ウコトハ著シイ事實デアリマス……要スルニ從業員ノ怠慢若クハ其過失ニヨツテ事故ガ起ルコトモコレハ頗々トアルコトデマコトニ遺憾ノ至リデアリマスガ今ノ御話ノ通リ、コノ保安設備ノ改良、並ニ連結器其他ノ改善總テ機械的ノ設備ヲ十分ニスルト同時ニ矢張リ從業員ノ過失ヲ防止シナクテハナラヌ、ソレニ付テハソレジヤドウスルカト云ウ御話デアリマスガ、是ハ澤山今研究シテイルコトガアリマス、第一勞働時間ノ多イコト、是ハ餘程注意セニヤナラヌ、……其他從業員ニ安心ヲ與エテ滿足シテ働クト云ウ樣ナ、例ヘバ給

與問題デアルトカ、其他ノ事モアリマスガ一番著シイノハ勞働時間ノ長イト云ウコトガ甚ダ惡イ……」（大正十四年、第五十回帝國議會、貴族院、委員會議事速記錄）

尙前掲表は國鐵全職員の運轉死傷者數であるが、更に廣く公務上の死傷者數を身分別に見てみると、國鐵經營に於ける最大の犧牲者は誰かということが一目瞭然である。今便宜上大正八年と十四年度をとる。

公務上死傷者表

年度	高等官 死	高等官 傷	判任官 死	判任官 傷	雇員 死	雇員 傷	傭人 死	傭人 傷	合計 死	合計 傷
大正八年	一人	三人	二人	八〇人	五六人	×三二人 三、六四一	三〇二人	三二、三五七人	三六〇人	×三二人 三六、〇八一
〃一四年	一	一	六	二〇三	五九	二、八八二	三〇八	三一、一一七	三七三	三四、二六三

備考　×印は鐵道手を示す。

（鐵道院鐵道統計資料より作成）

乍併このような勞働强化と直接生命の危險にさらされている國鐵勞働者は、既に上からの溫情主義的な救濟事業によつてかい柔され、また絕對主義的官僚機構のヒエラルヒーの下にくり入れられていた。いま第一次大戰後より昭和初期の期間をとつて、この時期に於ける國鐵勞働組織のヒエラルヒーがどんなものであつたか概觀しておこう。

まず第一に注意しなければならないのは、この國鐵勞働組織の基盤である。國鐵が全國的規模の大官業である點から、その勞働力の主たる給源が、地方農村にあるということはしば〳〵指摘されている。昭和五年の國勢調査報告によつても、國鐵男子勞働者の都市集中率は三二・〇％程度であり、私鐵勞働者の二九・五％に較べるとやゝ高いが、公營鐵軌道（市電）の勞働者の都市集中率六三・七％よりは遙かに落ち、遞信勞働者の三九・六％に較べても

劣つている。（運輸調査局、交通勞働論）國鐵勞働者が多く農村的性格と農家副業的性格を持ち、また國鐵勞働組織そのものが農村過剰勞力を低賃銀を以て受け入れるに都合よく出來ているのである。よく國鐵勞働者の「特權」として指摘されている通勤パスの如きも、實は國鐵勞働者を安價な勞働力の給源につないでおく一つの手段であり、また國鐵の勤務形態で重要な地位を占める一晝夜交代制の如きも、國鐵勞働と併行して農家副業勞働を可能ならしめる手段である。

註　以上は國鐵勞働者がまだ土地に結ばれていることの説明であるが家屋に關しては次のような調査があるが、これは大正十二年各鐵道局管内の從事員一七四、七二五人について調査されたものである。

自家	三四、五五四人	一〇%
借家	五三、一二九	三〇
同居	三八、五〇九	三三
下宿	一一、九〇五	七
官舍	二二、四八四	一三
合宿所	一〇、六一三	六
寄宿舍	四、一三一	二

この表から直接勞働者の農村的性格を推すことは出來ないが、自家と同居と官舍との合計、大體全體の五五%は居住家屋については安定しているものと見做すことが出來る。

（鐵道大臣官房現業調査課、國有鐵道現業從事員の家賃調査）

このような農村を基盤として構成されている國鐵勞働組織の第一の特徴は、それが身分の上下に從つて完全なピラミッド型をなしているということである。つまりいわゆる雇員、傭人クラス、職名からみれば驛夫、線路工夫、轉轍手、炭水夫、掃除夫、踏切番等々は農村から供給された尨大な不熟勞働者の層をなし、これが爲にピラミッドの底邊が非常に大きくなつているということである。これは普通の事務的書記的職能を中心とする官廳勞働組織にはみられない特色であろう。いま國鐵職員のヒエラルキーを示せば左の通りである。

	勅任官	奏任官	判任官	雇員	傭人	合計
人員	一九人	五七人	九、〇七五人	四六、八三八人	一〇〇、五〇一人	一五八、五七〇人

（大正八年、鐵道統計資料）

註　右は人員數の階序制で給與の段階別にそれ〴〵人員を配するとピラミッド型にはならない。併し國鐵では最多數の人員の屬する給與額は他の官廳のそれに較べ低いところにある。

國鐵の階序制と比較するために他の官廳の種々な階序制の型をみよう（大正十年十二月末現在）

	勅任官	奏任官	判任官	雇員	傭人
I 內閣	一七人	五八人	三五二人	九一三人	八六一人
大藏省	三〇	四七四	二、〇九八	五、三八二	?
陸軍省	二三	三九〇	一、九六六	五、一三五	二、一七二
遞信省	三一	五五四	三六、八七一	七〇、一九三	?
II 文部省	四一八	一、八五一	一、八四〇	二、一八二	五、三三六
司法省	二一二	二、〇二七	五、〇四六	三、七七九	二、九七一
外務省	四八	三六三	五〇一	六六〇	三三五
府縣	四六	一、〇三二	七、六二七	一、四五八	?

（日本帝國統計年鑑より）

第一型　內閣、大藏、陸軍、遞信省は現業的性格の强い又は現業官廳（工場）を多くもつ官廳で國鐵とやゝ類似した階序制をもつ

ものである。併しそれでも國鐵のそれと較べると遙かに下級職員（雇・傭人）層が小さいこと、判任官の割合が大きいのである。第二型文部、司法、外務の各省、府縣は國鐵と對照的性格をもつもので勅任奏任の高等官の比重が非常に大で、雇傭人層が小である。この點で第一型とも異る。

この身分別の組織は實際國鐵を動かす業務の機構そのまゝを現わしているものではない。併しかような絶對主義的身分制が業務の機構をおゝいかくし、その中に深く喰いこんでいるところに問題がある。實際普通の國鐵職員に關する統計では、職員の身分的編成のみがとりあげられ、業務機構の中に占める職務が明かにされていないものが多い。從つてまた勞働者と管理者との區別が明かにされていない。このこと自體が國鐵勞働問題の特殊性を現わすものである。從つてこゝでは主として現業關係の國鐵職員について主要な職務と身分との關係を現わす統計（昭和二年三月末日現在）を掲げよう。

職務＼身分	高等官	判任官	鐵道手	雇員	傭人	計
驛長	二〇人	二、三〇七人	三人	二人	一人	二、二四一人
助役	一	一、〇九九	四八	六八〇	一	一、八二七
豫備助役	一	四三四	七	四八五	一	九一六
運轉掛	一	五五六	三九	二五五	一	八五〇
出札掛	一	一三三	三五	三、五一七	一	三、六六二
同女子	一	一	三	四八二	一	四八五
改札掛	一	三一	一	一、五六〇	一	一、五九二
小荷物掛	一	一五六	一六	一、四〇五	一	一、五八七
貨物掛	一	六一六	五七	二、五五二	一	三、二三五

電信掛	—	八五	一	二、二八五	—	二、三七一
驛務助手	—	一四	二	七七六	—	七九二
車號掛	—	三七	五三	九五六	—	一、〇四六
操車掛	—	四七	一二七	二、一五二	—	二、三二六
信號掛	—	二五	一四六	二、〇〇九	—	二、一八〇
轉轍手	—	—	二四	二、五四五	六、二〇七	八、七七六
警手	—	—	五	五六五	八一八	一、三八八
驛手	—	—	—	—	一四、五三四	一四、五三四
連結手	—	—	—	—	三、九九二	三、九九三
荷扱手	—	—	一	—	七、一五七	七、一五八
踏切看取	—	—	—	—	一、八五七	一、八五七
同女子	—	—	—	—	一、九六四	一、九六四
車掌監督	—	五三	—	—	—	五三
同助役	—	一七八	—	一三五	—	三一三
車掌	—	一五三	九七	七、六四〇	—	七、八九〇
車掌補	—	一八	一	一、〇七三	—	一、〇九二
車掌見習	—	八	—	二八三	—	二九一
制動手	—	—	—	—	一、三二〇	一、三二〇
列車荷扱手	—	—	—	—	二、一七〇	二、一七〇
列車給仕	—	—	—	—	三一六	三一六
機關庫主任	八	一〇八	—	—	—	一一六
機關庫助役	—	六〇二	—	一	—	六〇三
機關手	—	九五	一、一四一	六、二三六	—	七、四七二
同見習	—	—	—	三八七	—	三八七

機關助手	—	—	—	七、〇五八	—	七、〇五八
同見習	—	—	—	五六七	四四三	一、〇一〇
電氣機關車運轉手	—	二六	一	一一三	—	一四〇
電氣機關車運轉助手	—	—	—	一五三	—	一五三
炭水手	—	—	—	—	三、四八八	三、四八八
庫內手	—	—	—	—	四、六七〇	四、六七〇
技工	—	—	二	—	四、八一八	四、八二〇
技工手傳	—	—	—	—	六九六	六九六
檢車所主任	一	六〇	—	—	—	六一
檢車手	—	二八	七一	二、一八二	—	二、二八一
同見習	—	—	—	一五〇	—	一五〇
檢車助手	—	—	—	一七八	一一七	二九五
同見習	—	—	—	—	三二三	三二三
列車電燈所主任	—	二八	—	—	—	二八
電燈檢査手	—	一	二	三三八	—	三四一
同見習	—	—	—	—	一九〇	一九〇
同助手	—	—	—	—	三二七	四一九
保線區主任	二	一四六	—	—	—	一四八
線路工手長	—	—	二	九八	六四	一六四
線路工手組頭	—	—	—	—	二、三八五	二、三八五
線路工手	—	—	—	—	一六、〇九〇	一六、〇九〇
建築工手長	—	—	—	四五	一三七	一八二
建築工手	—	—	—	—	二、五六八	二、五六八
木工手	—	—	—	—	八三九	三三九

通信區主任	—	四三	—	—	—	四三
通信工手長	—	—	二	八五	八五	一七〇
通信工手	—	—	—	—	二、二三八	二、二三八
閉塞機手	—	—	一	一五六	五〇三	六六〇
電力區主任	—	三二	—	—	—	三二
電力工手長	—	—	—	三	六一	八三
電力工手	—	—	一	—	一、三八二	一、三八二
船長	七	四〇	三	二八	—	七八
水夫	—	—	—	—	四五二	四五二
火夫	—	—	—	一〇三	四五二	四五二
舵夫	—	—	—	一〇〇	八三	一八六
油差	—	—	—	—	一〇六	二〇六
船船給仕	—	—	—	—	二三三	二三三
電車庫主任	一	四	七	三五四	—	五
電車運轉手	—	八	—	—	九、一七九	九、一七九
工場技工	—	—	—	—	三二九	三二九
同女子	—	—	—	—	四一四	四一四
工場技工見習	—	—	—	—	一、六二八	一、六二八
同手傳	—	—	—	—	九二八	九二八
工場工手	—	—	—	—	三二一	三二一
同女子	—	—	—	—	一一三	一一三
看護婦	—	—	—	三六五	—	三六五
合計	三六	六、二四四	一、〇八六	四九、〇六七	八五、七九四	一五七、二五七

（帝國鐵道年鑑、九四—九七頁）

この身分と職種の複雜な組合せから推論出來る大體のことは、鐵道手以下特に雇員、傭人の層が國鐵勞働者と呼ぶにふさわしい職務を擔當しているということである。併し管理者側に立つと思われる非勞働者的な驛長、助役級の者が鐵道手、雇員層にかなり入つている。また逆に——これは一そう重要なことだが——純粹な勞働者と見られる機關手、車掌の相當數が判任官のクラスに入つている。更に同じ勞働者でも、出札掛、改札掛、電信掛、信號掛、車掌、機關手の如き知能勞働者、熟練勞働者は雇員層に多く、驛手、荷扱手、連結手、炭水手、庫內手、線路工手等の筋肉勞働者、不熟練勞働者は傭人層に多い。このように絕對主義的な身分制はそれ自體として複雜な國鐵の勞働形態を更に切りきざんで一そう複雜なものとし、國鐵勞働者を一つの統一的な全體としてつかむことを困難にしている。

註　國鐵勞働の形態の複雜なことは、極めて多樣な勤務方法に國鐵の各職員が從事していることにも現れている。左表は勤務方法別の人員數を示す。（昭和二年十月一日現在）

勤務方法	日勤	一晝夜交代	三交代	循環	五交代	宿直	隔日	夜勤	乘務	計
人員	六一、一三五人	三六、四八七人	三、二六二人	三、六二九人	七九二人	八一四人	八〇七人	一九七人	二九、八〇二人	一五六、〇二四人

勤務方法別　一人一日平均勤務時間は左の通り

日勤、九時間三十八分、一晝夜交代、十二時間、循環、十一時間二十九分

三交代、八時間十八分、五交代、十時間三分、宿直、十四時間三十八分、夜勤、九時間五十二分、總平均、十時間三十五分

列車乘務員、八時間三十八分、電車乘務員、六時間二十三分、機關車乘務員、七時間四十八分

國鐵勞働者の農村的性格、更に國鐵が官業の大企業であり、上からの溫情主義的政策も加わつて、國鐵勞働者の

勤續年數は長く、平均年齢も高い。他の産業殊に工業部門と比較すると二〇歳以下の青少年勞働者は少く、二〇—三〇代の青壯年勞働者が中核をなしている。勤續年數も一〇年以上が國鐵勞働者の半數以上を占めている。これも他の産業部門に比して極めて著しい特徴である。（運輸調査局、交通勞働論）勤續年數の長いということは、國鐵勞働者をそのまゝ勞働者の狀態におき乍ら、傭人から雇員、雇員から鐵道手又は判任官へと上昇させる一原因なのである。いま主要な職種について國鐵勞働者の平均勤續年數、平均年齢及び平均給の比較表を掲げよう。この表で感ずかれることは現場の主任、監督、長、組頭等の地位にあるものゝ平均勤續年數が多くは二〇年以上という長さを示していること、信號掛、操車掛、機關手、技工、というような純粹な勞働者も多くは一〇年以上の勤續年數を示していること等である。

職名	平均勤續年數	平均年齢	平均給（月額）	職名	平均勤續年數	平均年齢	平均給（月額）
驛長	二〇・二年	四一・四歳	九五・四五円	列車掌監督	二三・〇年	四三・二歳	二九・三四円
驛助役	一五・七	三五・八	六九・三〇	同助役	一三・九	三四・九	七一・四〇
運轉掛	一六・一	三七・一	七二・八〇	從事車掌	七・三	二七・三	四七・六
出札掛	六・二	二四・九	四四・〇三	客扱專務車掌	八・五	二九・〇	五二・三三
改札掛	四・六	二三・四	四一・六七	荷扱專務車掌	一一・〇	三六・二	五七・五九
貨物掛	一〇・四	三〇・八	五六・七三	所詰員	六・一	二六・七	四〇・〇〇
電信掛	四・五	二三・四	四〇・二三	機關庫主任	二五・三	四六・八	一四三・三〇
信號掛	一三・九	三五・五	五八・五六	同助役	二三・四	四一・〇	九八・九三
轉轍手	八・七	四〇・〇	四六・四九	機關手	一五・〇	三三・八	六九・二四
驛連結手	三・六	三三・四	三三・四八	機關同助手	六・四	二三・七	四六・八三
	三・一	二三・二	三八・四一	檢車手	一四・〇	三七・四	六〇・九三

保線區	保線區主任	二〇・五	四五・二	一二七・四〇
	保線手	一八・三	四〇・八	八九・三四
	建築手	一三・〇	三六・五	八六・八九
	線路工手長	一五・九	五一・三	七〇・二九
	線路工手組頭	一七・九	四二・七	六一・五三
	線路工手	六・三	三一・三	四七・〇〇
	踏切看手	九・六	四三・二	四七・四二
通信區	通信區主任	二〇・九	四三・三	一二八・八八
	同助手	一〇・〇	三三・一	七〇・〇六
	通信工手長	一六・六	四三・三	六六・九五
	通信工手	三・八	二八・二	四四・六二
	閉塞機手	七・七	二七・四	五一・一九
庫	炭水手	六・七	三四・五	三〇・二四
	庫内手	二・三	一九・一	二〇・一三
	技工長	一二・三	四六・九	七七・四五
	技工	一五・一	三四・七	六一・九三
檢車所	檢車所主任	二〇・八	四四・〇	一三一・五三
	檢車手	一〇・六	三五・一	八〇・六六
	同助手	四・三	二四・八	四一・二九
	技工	八・四	三七・五	六二・〇一
電力區	電力區主任	一二・七	三六・七	一〇六・四四
	同助手	八・〇	三一・一	六九・三三
	電力工手長	一一・七	四〇・六	六六・〇九
	電力工手	三・六	二八・四	四八・五一

（帝國鐵道年鑑、二六〇—二六一頁より）

元來このような國鐵勞働のヒエラルヒーが「國鐵大家族主義」として打ちたてられたのは、鐵道國有の直後であり、政府は當時ドイツの勞働保險制度を參考として本邦最初の救濟組合事業を實施した。（明治四十年五月一日、帝國鐵道廳職員救濟組合規則施行）

その後ます〳〵この救濟組合を强化して「大家族主義」に筋金を入れたのは初代鐵道院總裁の後藤新平であった。彼の所謂「國鐵大家族主義」は國鐵勞働者のストライキを未然に防止しようとする絶對主義官僚の深謀より出たものであり、時あたかも第二次桂內閣が社會主義運動の彈壓に乘り出していた時代であったことに注意する必要がある。その意味で後藤が第二次桂內閣を去つて後任總裁原敬に事務を引繼ぐ際に發表した次の意見書は誠に興味深いものがある。

「我國有鐵道事業ハ現今之レニ從事スル者總テ九萬六千ニ及ビ、內高等官四百六十一名、判任官六千四百五十七名、其ノ餘ノ雇員以下ニ至リテハ實ニ八萬九千人ノ多キニ達ス。鐵道事業ノ性質タル、最モ事務ノ熟練ト組織ノ統一トニ重キヲ置クモノニシテ各々其ノ能ニ應ジ、或ハ技能ヲ以テ職ニ奉ジ或ハ勞働ヲ以テ事ニ從イ、今ヤ組織漸ク鞏固ヲ加エ事績日ニ擧ルヲ見ル。

然レドモ鐵道ノ通ズル所、其ノ交通機關タル性質ヨリ意思相通ジ易ク、其ノ動作ヲ共ニスル組織上ノ必要ヨリ行動ノ一致ニ出デ易ク、一朝精神上身體上ノ不滿ヲ感ズルヤ相呼應スルニ於テ甚ダ便利ナル地位ニ在ルモノナリ。此ガ爲メカ近來歐米各國ニ於ケル實績ヲ見ルニ、其事業ノ進路阻却ノ原因トシテ最モ恐ルベキ同盟罷工ハ、鐵道事業ニ於テ最モ多ク、其ノ範圍ニ於テ最モ廣ク、且ツ其ノ連絡ニ於テ最モ鞏固ナルヲ見ルハ甚ダ注目スベキ事實ナリトス。――昨年佛國及ビ英國ニ於ケル鐵道雇員ノ大小同盟罷工、今年英國蘇格蘭土ニ於ケル同盟罷工、其他米國ユニオン・パシフィック、サザーン・パシフィック同盟休業ノ如キ、其重ナルモノナリ。――如斯鐵道事業ノ交通機關タル性質ノ當然ノ結果トシテ、同盟罷工ヨリ生ズル影響ノ及ブ範圍ハ頗ル大ナルモノニシテ運輸動脈ノ澁滯ニ基ク經濟界其他ノ被ル損害變動ハ、實ニ戰慄スベキモノナリ。其ノ結果多ク勞働者ノ凱歌ニ歸シ易ク、其ノ社會秩序ニ及ボス思想上ノ危險ニ至リテハ更ニ恐ルベキ蛹ヲ養ウモノアルニ似タリ。從ツテ勞働者ノ不平不滿ノ原因ヲ除却シ、其經濟上ノ地位ヲ安固ニシ、却ツテ安ンジテ其ノ業務ニ樂シマシメ、以テ斯カル恐ルベキ結果ヲ未然ニ豫防スルハ、苟モ鐵道爲政ノ路ニ當ル者ノ寸時モ忘ル能ワザル所ニシテ國家政策ノ最モ緊切ナルモノノ一ナリトス。

「我鐵道院ハ夙ニ茲ニ鑑ミル所アリ、明治四十年鐵道國有トナルヤ、鐵道雇員以下現業員相互ノ救濟組合ヲ組織シ、以テ公務上負傷セル者ノ救濟ノ途ヲ講ジタルガ、……近ク常盤病院ヲ新設シテ現業從事員其他ノ疾病治療ノ用ニアテ、進ンデ類似設備ノ擴張進捗ニ努ムルノ方針ヲ定メ是レニ關スル勅令ノ發布ヲ求ムルニ至レリ。是レ獨逸ニ於ケル强制疾病保險ノ例ニ倣イタルモノニシテ、以テ從事各員ノ幸福增進ヲ計リ、無謀ノ擧ヲ豫防セントスルノ主意ニ出ズルモノナリ……」（後藤新平傳國務大臣前期上二八九―二九一頁）

歐米に於ける鐵道事業獨占化の先例を一つの理由として「國家的利益」のために鐵道國有を唱えた鐵道官僚は、

いまは又鐵道國有によつて權力的に形成された尨大な勞働者群に對して、再び歐米に生起しつゝある勞働爭議の先例から慮つて、「飴と鞭」の政策を早手まわしに實行し始めたのである。即ち明治四〇年帝國鐵道廳職員救濟組合として出發した共濟事業は、統理者を帝國鐵道廳總裁として、その事業の對象を專ら雇員以下の現業員として、現業員からの掛金と政府の補助を財源とする資金を、組合員の公務上の死傷療養、死亡、老後救濟に對して支給することにした。この救濟組合は大正七年「鐵道院共濟組合」に改められ、大正九年再び「國有鐵道共濟組合」の制度に改められて、組合員の範圍を鐵道手及雇員以下の現業員以外に擴大した。右の救濟組合に關聯して、鐵道病院、鐵道治療所、鐵道療養所、購買部、貸付部等が設けられ、また大正二年以後職員、家族のために年一回慰安會が開催されることゝなつた。（日本鐵道史、下）

年次	同盟罷業件數	參加人員
大正三年	五〇	七、九〇四
〃 四年	六四	七、八五二
〃 五年	一〇八	八、四一三
〃 六年	三九八	五七、三〇九
〃 七年	四一七	六六、四五七
〃 八年	四九七	六三、一三七
〃 九年	二六二	三六、五七一
〃 一〇年	二四六	五八、三五五

（明治大正國勢總覽）

さて第一次大戰後、特に大正六、七、八年の頃といえば、勞働爭議の件數からみても、參加人員よりみても吾國勞働運動の一つの昂揚期であつた。

殊に大正八年には普選運動が、治安警察法撤廢運動、勞働組合公認期成運動、八時間勞働制確立運動等の勞働階級の下から激發によつて力强く展開され、從來勞資協調的色彩を持つていた友愛會が鬪爭的な全國的勞働組合として發足し、信友會また會員千五百名を擁して復興した。また同年九月三日日本交通勞働組合が市電從業員を中心として結成され、八年から九年にかけて大阪、東京市電從業員のストライキが頻發する。更に勞働爭議は官業または官營

と密接な關係にある民間の軍需工場にまで波及した。即ち八年八月十二日には東京砲兵工廠及王子板橋、十條、目黑の各分工場の職工一萬人がはげしい彈壓の中に十一日間のスト並にサボを敢行、九月十八日に神戸市川崎造船所職工一萬六千名が十一日間の總怠業に入つた。このような目ざましい勞働運動の進展は、從來嚴格な絕對主義的統制と資本の監視下にあつた國鐵の勞働組織にも何等かの動搖を與えずにはおかなかつた。

國鐵勞働組合の萌芽は大正八年ワシントンに於ける第一回國際勞働會議への勞働代表派遣を契機として現れた。國鐵の從業員からもこの勞働代表選定協議員を選出することになつたが、この頃より東京附近の國鐵從業員の間で勞働組合を組織する計畫が進められ、この中比較的進步的傾向を有する機關車乘務員が結集して大正九年三月十一日「大日本機關車乘務員會」を發足せしめた。發會當時の組合員は東京、上野、品川、田端、錦糸町の各機關庫所屬の勞働者で、その數八百餘名であつたが、その後次第に勢力を擴大して、飯田町、國府津、高島、大宮、横川、輕井澤、高崎、小山、桐生、山北、八王子、長野、直江津、新津の各機關庫に及び、組合員二千四百二十一名を算するに至つた。會則によると本會は組合員相互に融和協力して地位の向上と生活の改善を圖り「心身共に邦家ノ爲ニ貢獻スル」を目的としたという。正會員を機關車乘務員とし、毎月金五十錢を本部費として納付、また事業として「國家の血脈」と題する機關誌を發行、時に演說會を開催して勢力の擴大を計つたが、大正十年三月、存續一ケ年にして解散した。併し大體この乘務員會と同じ方向にそうて大正十三年七月「大日本鐵道現業員同盟」が結成された。この組合は乘務員以外の職種にも擴張され、產業別組合の組織をとつて、鐵道局毎に地方聯合を結成していた。組合員は比較的少數であつたが、相當活動的で全國に分布していた。

これと對立して東京附近の機關庫所屬員中の比較的穩健分子は大正十三年九月「國有鐵道現業委員會後援會」を

組織した。これは官設の現業委員會への提案を勞働者の組織で權威づけ、この委員會を通じて生活と待遇改善を圖ろうとするものであつた。この後援會と前記の同盟との間にたえず抗爭をくりかえしていたが、部外有志の斡旋で兩團體の合同の議成立し、同盟は解散して後援會に團體加盟の形式をとり、後援會また規約を改正して「全日本鐵道從業員組合」と改稱することゝなつた。（大正十五年二月十一日）組合發足の當時は東京附近の機關庫、電車庫、操車所等の所屬員を中心に組合員三千を數え、昭和二年の最盛期には支部數五十八、組合員數六千と稱せられていた。併し成立當初より同盟系と後援會系の勞働者の間に對立あり、同盟との合同をよろこばずして組合を脱退した者が多かつたし、その後も組合内の左右勢力の抗爭が絶えなかつた。そして次第に急進的な現職少壯幹部が組合をリードするようになり「組合ノ運動著シク急進的トナリ、組合員中ニハ不穩ノ言動ヲ敢テスルモノヲモ生ズルニ至ツタ」（帝國鐵道年鑑、二六三頁）鐵道當局はそこで昭和二年三月の整理を機會として急進分子を排除したが、これより後、急速に國鐵内の組合運動は冷却するに至つた。第一次大戰後から昭和の初期にかけて國鐵勞働者の間に於ける組合運動の相當自生的な展開にも拘らず組織的なストライキやサボタージュは起らなかつた。但し勞働運動の最盛期たる大正八、九年には鐵道工場の勞働者には他の工場の勞働運動の影響が直に波及して來た。例えば大正八年神戸の川崎造船所の大サボタージュは應取鐵道工場に一部の波紋を與えた如きである。

以上が大體第一次大戰後の勞働運動の昂揚期が國鐵勞働組織の内部に殘した影響である。この獨占資本の確立期、そして資本對勞働の布陣の極めて明確に現れて來た時期に、絶對主義の殘した大官業事業も階級對立の外に超然たる存在ではなかつた。資本の側は國鐵勞働者の問題を初めて眞劍に取りあげたのである。大正九年度の衆議院委員會で一議員は次のように質問している。

「鐵道院ハ私ガ申上ゲルマデモナク、所謂勞働階級ニ屬スル方々ノ多數ヲ御使イニナツテイルコトデアリマスガ、而モ幸イニシテ『ストライキ』トカ何トカ、ソウ云ウヨウナ忌ワシイ事シイ事ガ最近ニハ起ツテ居ラヌヨウデアリマスガ、而モ當局トシテハ斯ウ云ウ問題ニハ相當考慮ヲ拂ワレ、既ニ施設ヲサレ、將來ニ於テモ相當御考ヲ費シテイラツシヤルコトデアロウト考エマス、ソウ云ウ點ニ付テ一應御樣子ヲ拜承シテオキタイノデアリマス」

これに對して石丸政府委員は次のように答えている。

「鐵道院ノ從事員ニ對シマスル、殊ニ勞働者ト名ノ附キマスル者ニ對シマスル施設ハ、是ハ殆ンド總裁始メ寢食ヲ忘レマシテ考エテ居ル次第デゴザイマス、……今鐵道院ノ從事員ハ十四萬五千人ゴザイマス、其ノ中デ約十三萬人餘ハ勞働者ト名ノ附クベキモノト見タラ宜カロウト思イマス、尙他ニモ所謂『レボアラー』ト云ウ中ニ入ル者モアリマショウト思イマスガ、先ズ約十三萬人アリマスソレヲ一昨年ノ秋以來思想ノ變化カラシテ色々『ストライキ』若クハ『サボタージュ』ト云ウヨウナ事ガ起ツテ參リマシタ以來、此鐵道從事員ノ中ニ若シ心得違イガアツテ其外部ノ刺戟ニ刺戟サレマシテ、色々ナ事ヲ起シタガ故ニ、此交通機關ヲ一日デモ止メタフ大變ダト云ウコトデ、ズツト一昨年ノ秋以來、此事ニツイテハ總裁以下監督者ノ地位ニ立ツ各局長、其他役人ハ皆心配シテ居ツタ次第デアリマス、幸イニシテ今日世ニ現レマスル『ストライキ』トカ『サボタージュ』トカ名ノ附クコトノ世ニ現レルコトナクテ濟ンダコトハ、洵ニ僥倖トシテ喜ンデイル次第デアリマス、……此中デ最モ困リマシタノハ此職工ノコトデゴザイマスガ、是ハ御承知ノ如ク、鐵道院ノ職工ナルモノハ殆ンド全國中ニ大小ノ工場ガゴザイマシテ、ソレニ團體トナツテ居リマス次第デアリマス、ソウシテ其職工ナル者ハ色々ナ種類ガゴザイマスガ、要スルニ皆本當ノ筋肉勞働者ガ多イノデゴザイマス、其種類モ色々アリマシテ一度外部カラ唆カスモノガアリマスト直グソレニ應ズルダケノ團體ヲ持ツテオルノデアル、或ハ友愛會ノ如キ或ハ信友會ノ如キ勞働組合ノ如キ色々ナルモノガ彼方此方ト勸誘シテ歩イテ又ハ中ニハ入ツタ者モゴザイマシタ……併シ幸イニシテ此方カラ其度毎ニ色々通知ヲ致シマシテ、先ズ今日デハ安定ノ有樣ニナツタ次第デアリマス……」（大正九年二月、衆議院委員會議事錄）

以上の資本と鐵道官僚との質疑應答は可成り興味がある。鐵道官僚はこの大正期の勞働運動昂揚期に於て從來自分達が絶對主義的官僚機構と慈惠的共濟組織の中で錬成して來た者が最早單なる「鐵道職員」ではなくて「レボアラー」或は「勞働者ト名付クベキ者」であることを感ずき始めている。そしてこの權力的勞働組織に對して眞の勞働階級の立場に立つ勞働組合の働きかけが行われていることをも認めている。併しそれ故にこそいよ〳〵慈惠政策と分裂工作とを以て從來の絶對主義的家長主義的勞働統制をかため、「外部からの唆かし」に乘つて「忌はしい事件」を起すような「心得違え」の者を出さないように資本のために配慮しているわけである。要するにこのような事情の下で、第一次大戰後國鐵勞働者に對する上からの「救濟事業」は急速に擴充された、これは國鐵財政(改益勘定)に於ける社會厚生費の割合を見ることによつて明かにされよう。社會厚生費の營業費全體に占める%はまだ至つて零細なものではあるが、その絶對額も%も第一次大戰以後特に大正九年以後增加の傾向を辿つていることは指摘出來よう。

また大正八、九年度に於ては給與、勞働時間の面でも改善が行われている。大正八年度の豫算には約二千萬圓雇

年度	病院及治療費	共濟組合給與金	合計	社會厚生費の總支出に對する割合
	円	円	円	割分厘
大正三年	一、三〇、三〇九	三一九、六二〇	四九、六二九	〇、〇八
〃 八年	八〇五、四四二	六四八、二一〇	一、四五一、六五二	〇、〇七
〃 九年	一、一三〇、四九四	二、九六七、二二〇	五、〇九七、七一四	〇、一八
〃 一〇年	一、三八七、六五三	三、六一五、六一五	五、〇〇三、一六八	〇、二四
〃 一一年	一、九四五、〇一六	三、七一〇、三一一	五、六六五、三二九	〇、二六
〃 一二年	二、四二九、八〇八	三、八九〇、二九八	六、三二〇、一〇六	〇、二五

(國有鐵道會計參考書)

傭人への臨時手當其他待遇改善のために計上され、大正九年度に於ては主として雇傭人の給與改善或は勞働時間の短縮による人員增加のために四千萬圓計上されている。これは過激な勤務に於ける一晝夜交代制を三交代制に改めたことで、三交代平均八時間勤務を意味するのであり、註 當時新聞に喧傳されたように八時間勞働制の採用などゝいうものでは決してない。いま當時に於ける國鐵經營各階層に於ける人員增加、給與年額の增加狀況を考察しよう。

年度		大正二年	大正七年	大正八年	大正九年	大正一〇年
高等官	人員	四六〇人	五四四人	六二一人	六四四人	七二二人
	同增加指數	100	一一八	一三三	一四〇	一五五
	一人平均年給與額	一、八四〇円	一、九九五円	一、九九一円	二、〇九九円	二、一六五円
	同增加指數	100	一〇八	一〇八	一六九	一七二
判任官	人員	六、七〇一人	七、六七五人	九、〇六六人	一〇、一七五人	一一、九五五人
	同增加指數	100	一一一	一三五	一五三	一七八
	一人平均年給與額	五六四円	五七二円	六二八円	一、〇七二円	一、〇七四円
	同增加指數	100	101	一一一	一九〇	一九〇
雇	人員	二八、〇八六人	三九、一五三人	四六、九五九人	五〇、三九八人	五三、七八一人
	同增加指數	100	一三九	一六八	一七九	一九一
	一人平均年給與額	二三〇円	二八六円	三二四円	六二三円	六二九円

員	同 増加指數	一〇〇	一二四	一四〇	二七〇	二六九
傭人	人員	七六、一五五人	九〇、二八〇人	一〇〇、四五一人	一〇〇、八八五人	一〇〇、三七八人
	同 増加指數	一〇〇	一一八	一三一	一三二	一三一
	一人平均年給與額	一八五円	二五一円	二九六円	五七四円	五二六円
	同 増加指數	一〇〇	一三五	一六〇	三一〇	三〇四

（國有鐵道會計參考書より作成）

註　この當時の三交代制とは次の樣なシステムになつているもので一晝夜交代制と比較すれば當然人員の増加になるわけである。併しこの勤務形態は國鐵に於てはせまい範圍にしか適用されず、大正九年度の人員増加の中このシステムの採用による影響は比較的少いと思われる。

24時間
10時間 甲
14時間 乙

24時間
10時間 丙
14時間 甲

24時間
10時間 乙
14時間 丙

右の統計表によれば、人員の増加は大正八年から始まつているが、殊に著しいのは雇傭人の層であることがわかる。また一人當り平均年給與額の増大は大正九年度に於いて著しく、これまた特に雇傭人層に起つている。その結果給與のヒエラルキーは徐々に緩和されているのである。いまこの事實を明かにするために、最下層の傭人の一人當り平均年給與額を一〇〇とする各階層の給與の指數を示し、この間に於ける關係を左に現わしてみよう。

即ち戰前大正二年では高等官の給與は傭人給の一〇倍近くという嚴然たる階序制がみられるが、大正七年以降、特に戰後の物價騰貴と勞働運動の昂揚によつてこの階序制はゆさぶられ、大正九年に於いては、最高給と最低給の

年度	傭人	雇員	判任官	高等官
大正二年	一〇〇	一二四	三〇五	九九三
〃 七年	一〇〇	一二四	二四四	七九五
〃 八年	一〇〇	一〇九	二二二	六六一
〃 九年	一〇〇	一〇八	一八六	五四〇
〃 一〇年	一〇〇	一一〇	一九一	五六四

差が著しく緩和していることがわかるであろう。併しこれは既に述べたように、國鐵内部の自主的な勞働運動の影響によるものは比較的少く、主として獨占資本と結んだ國鐵官僚が外からの壓力に讓歩し國鐵勞働の身分制的統制を緩和したことによつて生起した一時的な現象であつたことは、大正一〇年の反動期には再び戰前へのヒエラルキーの復歸傾向がみられる事實によつて明かであろう。

註　前掲表の各階層の給與上昇率を同時代の物價指數に比較してみる。

年度	日銀物價指數	傭人	雇員	判任官	高等官
大正二年	一〇〇・〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
〃 七年	一九二・五	一三五	一二四	一〇一	一〇八
〃 八年	一三五・八	一六〇	一四〇	一一一	一〇八
〃 九年	一三九・四	二三〇	二七〇	一九〇	一六九
〃 一〇年	一〇〇・三	二〇四	一六九	一九〇	一七二

即ち雇傭人層の給與指數は大正九年以後物價上昇率を追越し、多少の生活安定が推測されるのであるが、給與の絶對額が半植民地的な低水準にある事實を考えればこの指數相互の關係をそのまゝうけとるわけにいかない。

以上に述べた給與、その他待遇の改善を通じて行われた勞働對策以外に、「上からの組織」を通じて行われるものがあつた。これは明かに自主的な國鐵勞働組合を直接の對象としているもので、表面上は組合活動への讓歩であ

るが、その實は切崩しを策するものであつた。蓋しこれら上からの官設組織は既に說明した國鐵勞働組織そのものの中にひそむ間隙や對立を狙つているからである。

第一に大正九年五月（この年の三月機關車乘務員を中心として大日本機關車乘務員會が組織されたことを記憶せよ）に設立された「國有鐵道現業委員會」。この會の趣旨は「鐵道ノ責務ヲ完スシ上下ノ關係ヲ密接ナラシメ從事員ノ福利ヲ增進セントスルニアリ」（日本鐵道史下、六九頁）と主張された。この組織の中に包括される者は驛、車掌監督、機關庫、檢車所、保線區、印刷場、倉庫、船舶、ホテル、建設事務所、改良事務所、電氣事務所及鐵道工場に勤務する現場の鐵道手、雇員傭人階級で、現業委員會の委員の選擧權、被選擧權を持たされた。委員會は上長の職にあるものを議長とし、各委員は從事員共通の福利に關し當局の諮問に答え、自ら進んで意見を開陳して「下情上達」を圖つた。被選擧資格は國鐵に二ヶ年以上勤續したもを、年齡二十五歲以上のものとなつていたが、大正十五年八月までに四回行われた選擧で選出された委員をみるとすべて平均以上の年齡と勤續年數をもつものであつた。雇・傭人のこの層は國鐵ヒエラルキーの下で長年淘冶された階層であり、特に勤續年數十年以上のものは、この當時では傭人層の十四%弱を占めるに過ぎなかつた。（傭人層は五年以下が六〇%以上を占めている）

回數	委員數	平均年齡	平均勤續年數
第一回	一、二六四人	三六歲三月	一三年六月
第二回	一、三三五	三七歲六月	一四年一月
第三回	一、四三九	三七歲〇月	一四年一月
第四回	一、五四〇	三六歲五月	一三年五月

特に委員の多數は當局によつて「優良」と折紙をつけられた「模範勞働者」であつたことを注意しなければならない。

勿論現業委員會は何時でも純然たる御用機關の役割しか果さなかつたということは出來ない。既に述べたように大正十三年九月に東京、品川、飯田町、田端等の機關庫從業員を中心として「現業委員會後援會」が組織され、現業

勤務成績	第一回		第二回		第三回		第四回	
	人員	割合	人員	割合	人員	割合	人員	割合
優秀	四〇七人	三一・二%	二三五人	一七・〇%	二七四人	一八・八%	二三五人	一五・三%
良好	三九九	三一・六	七三七	五七・一	八四一	五七・六	九七八	六三・五
普通	四四七	三五・四	三三五	二五・三	三三八	二三・二	三二四	二一・〇
其他	二	〇・八	八	〇・六	六	〇・四	三	〇・二
總員	一、二六四		一、三三五		一、四六九		一、五四〇	

（帝國鐵道年鑑、二四九頁）

加、第三種傭人に對し四大節の休日に給料支給、夜勤食料の增額、都會勤務者の生活緩和、職員忌引規定の制定、職員休暇規定の改正、工場勤務時間規定中正午の休憩時間延長、乳兒を有する女工に對し哺乳時間附與、一晝夜交代勤務者に月一回の公休附與、被服貸與範圍の擴張、共濟組合退職年金其他諸給付の增額、鐵道治療所の普及、各驛庫所に慰安浴場の普及作業衣洗濯所の設置。

現業委員會が國鐵勞働者の問題をとりあげながら、却つて鐵道手、雇傭人という身分的編成のワクによりかゝる機構になつていたゝめに、これ以外の身分特に判任官の層に屬するもので、而かも勞働者的性格を持つ者にもかゝる組織が必要視されるに至つた。判任官層に勞働者的性格の者が相當數入つている國鐵勞働組織の特殊性については既に一言した。かゝる半官半勞的性格をもつグループは昭和二年四月各鐵道局に設けられている業務協議會を利用し、現業委員會とほゞ同樣な手續で判任官階級の意思發表を行うことになり、これが當局によつて承認された。併しこれはあくまで業務協議會であるから待遇問題をとりあげる機會は少かつたが、その中主なる案件を拾いあげると次のようである。一、現場高等官定員增加の件、一、下級判任官の昇給率增進の件、一、六級俸以下判任官公

委員會を通じて國鐵勞働者に切實な問題がとりあげられたのであつた。

註、現業委員會に提出され實施された國鐵勞働者に關する主なる議題には次のようなものがあつた。現職の儘雇となすことを得る制度の擴張、年功加俸の增額及び支給方法の改正、機關車乘務員の隧道手當增額及び追

務旅行乘車等級改正の件、一、危險率多き職務にあるものゝ恩給年限短縮の件、慰安會に判任官參加の件、驛長に交際費給與の件等々、現業委員會に取上げられている問題が純粹な勞働者的性格をもつのに比較して、この業務協議會に出された案件は如何にも身分制の制約下に歪められたような性格を持つものが多い。要するに現業委員會も業務協議會も國鐵勞働者の參劃を認めながら、あくまで國鐵勞働組織の身分制に從つて又國鐵勞働者階級の分裂を前提とする官設の機關であつたのである。

むすび

戰後國鐵の危機を論ずるに當り、或者はその原因を戰後のインフレーションに歸し、或者はその原因を國鐵の官僚主義的經營に歸する。この何れも國鐵にひそむ眞の問題點の回避に過ぎない。大正期の獨占資本の成立段階に於ける國鐵經營の全面的な分析によつて、國鐵の危機に關するすべての問題は端緒的な形に於て、第一次大戰後に出そろつていることが明かになつた。勿論その危機は今回の戰爭と戰後インフレーションの段階、つまり國家獨占資本主義の段階で一そう進行したものであるが、單にこれをインフレによる鐵道の賃率と營業費のアンバランスというような平面的な現象に求めてはならないのである。問題はわが國の獨占資本が最大の官業、國鐵を如何につかんでいるかということであつて、この事實は以上の分析によつても明かなように大正期の中頃既に明確な形で現れているのである。國鐵の機構改革、或は獨立採算制が單に國鐵をして官僚主義的經營のわくを脫皮せしめるというのであれば、それはとりも直さず國鐵の經營を獨占資本の自由の下にゆだねるということであり、少しも國鐵の危機の解決にならないどころか、それを更に昂進せしめるのに役立つであろう。（一九四九・五・六）