サン・フランシスコ市におけるボス政治の成立

――アメリカ現代社会の出現にかんする一ケース・スタディ――

志邨晃佑

【要約】アメリカ社会の現世紀への転換にともなう諸矛盾は、政治の腐敗＝ビジネスと政治の結託という問題に一つの焦点をもつ。ここに一つのケース・スタディとして、サン・フランシスコに成立したボス・ルーフの政権をとりあげる。この時期に出現する重要問題は、露骨な政治支配をともなう全国的独占資本（南太平洋鉄道）、これに挑戦する地方的中小資本（市資本家群）、労働者、の三者の対抗関係である。他方、独占資本の政治支配が生んだ体制的な腐敗政治の問題は、インタレスト・ポリティクスに傾く市資本家群からも労働者からもみはなされる。ボス・ルーフの政権は、この三者の対抗関係の調停者として出現し、汚職と買収というプライヴェットな利害を手段として、このころ緊急のものとなつた政治の公共福祉的機能を果してゆく。それは、社会が利益集団的に分裂し、しかもこの社会を運営すべき公的制度ないし原理が確立していないときに、このずれを埋めるために成立した非合法の政治形態であつた。

一　問題の設定

十九世紀から二十世紀への世紀の転換とともに、アメリカ社会は広範かつ深刻な変化に直面する。二、三の指標を表示してみよう。

このような急速な独占資本の成長、労働者の組織化、両者の対立の激化、さらに急激な都市化、新移民の大量流入、そして極端な貧富の対照、といつた諸現象は、自由で平等な全国民にたいする無限の繁栄と上昇の機会を信じていた、十九世紀的アメリカ人の理想からは、あまりにも程遠い、

年	1890(100万ドル)	1900(100万ドル)
総工業資本	6,525	9,381
総工業生産	9,372	13,010

年	1897	1900	1904
トラスト数	20	185	445
同資本総額	—	30億ドル	200億ドル

年	1897(千人)	1917(千人)
組織労働者数	447	3,104

期間	1893—98	1899—1904
ストライキ件数	7,029	15,643
同年均	1,171	2,577
同参加労働者数	1,684,249	2,564,782

H. U. Falkner, The Decline of Laissez Faire 1897–1917 (New York, 1951) pp. 9, 25, 280

むしろ異質的なものであつた。それはアメリカ社会が直面した深刻な構造変化を、つまり前世紀の楽天的なイメージを支えてきた社会の構成要素の、大巾な変質と組み変えを予想させるものであつた。同時にまたそれは、前世紀に完成をみたかに見えたデモクラシーの理念にたいする深刻な試練を意味した。①

このような、いわば十九世紀的アメリカの社会体制の行き詰りを意味した諸現象のなかで、政治の腐敗＝政治とビジネスの結託という現象は、問題の焦点ともいうべきものであつた。なぜなら、それは全国的次元では、巨大資本による政治支配として、ひいては小数の私人による恣意的政治支配として、平等な市民によるデモクラシーという伝統的理念にたいする危機を構成し、②他方、各地方・各都市におけるボス支配として、政治の腐敗・民主主義の破壊による危機感を、各市民にとつてもつとも身近で切実なものにしたからである。この両次元での問題は、とくに大都市において交錯し、かつてはアメリカの希望であつた大ビジネスそのものが悪の源であるとする意識にまで高められる。③さらに大都市では、人口の集中・移民の流入による無責任なモブの登場④、これと並行する市民的モラルの低下、にわかに必須のものとなつた交通・衛生・福祉などの公共的諸施設の処置、といつた、この時期の全アメリカ的諸問題が、とくに集中して、都市ボス問題にその表現をみるのである。

このような意味で、大都市のボス政治の問題は、この時期のアメリカの諸矛盾の——十九世紀的イメージをもつてしては解決し難いそれらの——一つの結集点をなした、と

仮定し得よう。ニューヨークのトウイード、ボストンの「皇帝」ロマスニー、セントルイスのエド・バトラー、ミネアポリスのドク・エイムス、と数々の都市ボスが有名であるが、[5] サン・フランシスコ市に君臨したエイブラハム・ルーフの名も、背景をなした市のはなやかな国際的性格と、劇的な裁判騒ぎのゆえに高名——汚名と言うべきであろうが——謳われている。とくにサン・フランシスコ市をとりあげるのは、この市が次のような意味で、この時期のアメリカ社会の諸問題についての、一つのサンプル・ケースを提供すると考えられるからである。すなわち、全国的独占資本の一つである南太平洋鉄道の君臨、一九〇〇年前後の労働組合の急速な生長、一九〇一年の大規模な労資の激突、極度の政治の腐敗、しかも、この腐敗したボス政権が労働者勢力を基盤として成立していたという事実、さらには全国でもつともコスモポリタンであると言われたこの街の性格、したがつて東洋人の排斥問題に現れたような極端な形での移民問題。そしてまた、このような多様な問題に対決した革新主義運動についても、汚職裁判が、大統領T・ルーズヴェルトの直接の支持をうけ、同裁判遂行の立役者の一人、H・ジョンソンが、やがて、州のみならず、革新党全体の重要な指導者として、全国的に党の左翼を代表することとなり、ついには、党の副大統領候補となるにいたつている事実。要するに、われわれは一九〇〇年を中心とする時期のアメリカ社会、とくに大都市の諸問題と、その解決への手探りの試みを、集約的に、この太平洋岸の一都市に見出すことができ、したがつて一つのケース・スタディの可能性を、この街の物語りに期待し得るのである。

① このような構造変化と各社会層、地域の反応を展望したものとしては Samuel P. Hays, The Response to Industrialism 1885–1914 (Chicago, 1957) がすぐれている。

② このような考え方は、大統領T・ルーズヴェルト、およびとくにW・ウイルソンに代表される。両者とも、トラストを政治的脅威として捉える傾向が強かつた。Richard Hofstadter, The American Political Tradition (New York, 1955) p. 245.

③ たとえば Lincoln Steffens, The Shame of the Cities (New York, 1905) p. 5 に古典的表現をみる。

④ 移民とボス政治の結合はとくにしばしば強調されている。John Higham, Strangers in the Land (New Brunswick, 1955) pp. 41, 61, Eric F. Goldman, Rendezvous with the Destiny (New York, 1952) pp. 13, 17, Richard Hofstadter, The Age of Reform (New York, 1956) pp. 176–184, Oscar

Handlin, The Uprooted (Boston, 1951) Chap. VIII.

⑤ これらの都市ボスについては、Samuel P. Orth, Boss and the Machine (New Heaven, 1919), Harold Zink, City Bosses in the United States (1930) がある。

二　ボス政治の機構

まず、ボス政治の具体的機構を一瞥したい。

一九〇一年秋の選挙によつて、統一労働党から出馬したE・シュミッツを市長とする新市政府が誕生した。公共的諸事業にたいする認可権を握り、したがつて汚職の源である市参事会（定員十八名）には、当時労働党代表三名が議席を有したにすぎないが、一九〇五年秋には全議席が労働党員の占めるところとなつた。陰の政府を主宰していたボス・ルーフは、一民間弁護士にとどまり、何等の公職にもついていなかつた。

汚職の例を家庭電話会社の認可をめぐる事件にとる。[①] 一九〇〇年はじめ、太平洋沿岸諸州、とくにこの地方の指導的都市であるサン・フランシスコでは、全国的電話網をもつベル系の会社（太平洋電信電話会社）に対する、新興の家庭電話会社の激しい挑戦がなされていた。前者は、在来から、市政府よりの独占的認可を得ており、技術的に優位にたつ後者はまた、進出都市の有力諸家族を自社にくみ入れ、その政治的影響力を利用する方式をとつてきたから、当然争点は、後者が、市政府の認可をかちとるかどうかにあつた。競争会社の出現を予期した太平洋電信電話会社は、一九〇二年以来、ルーフに名目のみの顧問弁護料月二〇〇ドルを支給して、これに備えていた。

一九〇五年六月、家庭電話会社は、市政府に営業認可を申請し、拒否された。同社は、同年十一月の選挙では、ルーフの指導する統一労働党に反対した共和・民主超党派グループの勝利をみこして、これに巨額の献金をなしたが、選挙の結果が、ルーフ派の完勝に終ると、ただちに態度を変え、ルーフに接近を試みた。一九〇六年一月、同社社長デトウィラーは、ひそかにルーフと会合し、彼の勝利を祝福するとともに、極めて好条件の契約を結ぶ意志のあること、同社全勢力をあげての市政府支持の意向を示唆した。結局、顧問弁護料一二五、〇〇〇ドルの契約を受諾したルーフは、「彼は……大物であり、機敏で決断の早い……典

型的な実業家だ……彼のような人物と取引することはまつたく楽しみである」、と満足して語つた。

しかし、ルーフはこの協定を秘密にしたまま、対抗会社である太平洋電信電話会社の顧問弁護士たる地位を捨てず、しかもその月俸は、一九〇五年の選挙後一、二〇〇ドルに増していた。この事実は、彼がなお決定的に家庭電話会社認可に踏み切つておらず、対抗会社からのより高額の収賄の途を留保しておこうとしたことを推察させる。他方、後者もまた安閑としていた訳ではない。すでに選挙前、反ルーフ派の超党派グループを支持する一方、労働党幹部にも接近を試み、同参事会議員候補の二名に選挙費用を支給し、選挙後も新議員数名を饗応して金品を贈つた形跡がある。

一九〇六年二月十八日、恒例の非公式の参事会で、ルーフ自身の作製した家庭電話会社の認可申請書が、議長から提出された。同社とルーフの契約が秘密のままであり、ルーフ自身態度を明らかにしなかつたため、議事は混乱のまに終つた。会議の事情は、すでに情報提供費を支給されていた二名の議員を通じて対抗会社の一般代理人T・V・ハルゼーに通報された。ルーフへの顧問弁護料支給の事実に信を置いていたハルゼーは、直接に参事会員達にたいして、強力な工作をはじめ、十八人中十一人の議員に計五一、〇〇〇ドルを受けとらせることに成功した。しかし困惑した議員の一人が、ルーフに事情を打ち開けて指示を乞うたため、ルーフは驚きのうちに、ついに態度を明らかにした。ルーフは強力な説得と圧力を議員達に加え、四月二十三日、反対四、投票拒否一を残して、ついに家庭電話会社認可を参事会に承認せしめた。

無論、ハルゼーはルーフの「裏切り（ダブル・クロス）」を噴激したが、ルーフは、参事会議員の直接買収は、自分と市政府への不信行為であると反駁し、わずかに、議員達がハルゼーから受取つた金の半ばを返還させることを約した。

興味深いのは、ルーフが受取つた一二五、〇〇〇ドルの分配である。最終的配分は次の通りである。

参事会議長	……一〇、〇〇〇ドル
新会社認可に賛成し、太平洋会社よりの買収を受けなかつた四議員	……各六、〇〇〇ドル
太平洋会社からの買収をうけながら新会社認可に賛成した八議員	……各三、五〇〇ドル

新会社認可に反対し、太平洋会社よりの買収をうけた三議員、
および、買収を受けず、しかも反対票を投じた二議員
……いずれも、〇
計十八人、六二、〇〇〇ドル

つまり、家庭電話会社認可にともかくも賛成した議員十三名は、議長を除き、いずれも各六、〇〇〇ドルを得たことになる。内八人はハルゼーよりの二、五〇〇ドルを加えてこの額に達したのであるから、太平洋会社としては、対抗会社の買収費の一部を負担するという皮肉な事態を余儀なくされた訳である。他方ルーフの手元に残された六三、〇〇〇ドルの中、三〇、〇〇〇ドルは市長シュミッツに渡され、彼自身の取得分は三三、〇〇〇ドルであつた。

以上がサン・フランシスコ市政の実状を示す一例であつた。一応の整理を試みておきたい。まずボス政治の機構は明らかである。すなわち、ルーフは市政府の役職に就かず、各民間会社の顧問弁護士として傭われており、その会社が市政府からの何らかの認可を必要とするとき、巨額の金を顧問弁護料として合法的に入手し、その一部を市政府役員に分与する、という手続きによつて陰の政府を主宰していた。それはボス政治であると同時に、組織化された収賄と汚職の機構であつた。そして、ルーフの収賄が表面的には合法であるために、その暴露・追求は著しく困難であつた。

ところで、このようなシステムは、いわばノルマルな政治のあり方として一般に黙認されていた。さきの例から察せられるように、市の政治は、その真の機構であるルーフ政権を通じて、ほとんどすべての部門にわたつて完全に切り売りされ、つねに最高価格の入札者に売却されていたのである。汚職と腐敗は、市長・裁判官以下、平警官にいたるあらゆる公権の保持者に及んでいた。市の売春業者が、業務の保護料金として、毎週、巡羅警官に五ドル、巡察部長に十五ドル、区警察署長に二五ドル、市警察長官に七五ドルを支払つていたのは、その極端な一例である。[2] ルーフの機構は、このような慣行を組織化し、高能率で安全なものに仕上げたものであつた。それは、収賄金の分配に示されたように、合目的性とメリット・システムに徹した、むしろ合理的な機構であつた。

もちろん、それが、非民主的なボス政治であり、ビジネスと政治の腐敗した共謀であつたことに変りはない。しか

し、そうだからといつて、民主主義の腐敗面としてのみ、それを捉えることによつて、世紀末の社会変化を解き得るであろうか。さきの例でも見たように、ルーフの取引相手が、公共的性格をもつた会社であつたことが推論の手掛りになる。十九世紀末の急激な都市人口の増大につれて、電話・ガス・水道・市街電車・消防機関・治安維持組織などの公共施設が、大都市に必須のものとなつた。つまり都市は新しい積極的な運営技術を必要としたのである。[3] 他方、アメリカ政治の伝統は、少くとも地方政治の次元では権力の分散・均衡の原則に立ち、できる限り、安価で消極的な政府を最良のものとしてきた。のみならず、永い伝統をもつヨーロッパ都市に比べて、都市政治のルール自体が、（小数の旧東部都市を除いては）確立されていなかつた。[4] セス・ローの言葉を借りれば「アメリカの問題は、二、三年の間に無から大都市を造り出したことにあつた」[5]のである。このようなアメリカ都市が、近代都市としての機能を必要とするにいたつた時、極端な混乱と困難に直面したことは想像に難くない。A・D・ホワイトの「合衆国の市政は、全キリスト教国中最悪である。もつとも費用がかかり、もつとも不能率であり、もつとも腐敗している」[6]という発言は、このような事情の反映でもあつた。そして合法的権力が現実の必要を満たし得ないとき、非合法の権力組織がこれを代行することは、むしろ自然のなりゆきである。良く組織された中央集権組織であるルーフの機構は、このような組織としても捉えられよう。[7] つまり、十九世紀末以降のアメリカ社会の変質と、それに対応すべき合法的政治機構の変化とのギャップを満たすために出現した非合法の権力組織として。

しかしもちろん、ルーフ政権が、このようなものとして現実の要請に応え、したがつて出現の可能性をもつたとしても、それが労働者政権として成立したという事情を無視することはできない。労働者政権が必ずしも腐敗しないものでないにせよ、それが、ボス・ルーフを通じて階級的敵である資本家と結託していたのは、奇妙な事情と言わねばならない。[8]

① 以下、例の叙述については Walter Bean, Boss Ruef's San Francisco, The History of the Union Labor Party, Big Business and the Great Prosecution (Berkeley, 1952)

Chap. VIII, H. N. Casson, History of the Telephone (1910) による。

② George E. Mowry, The California Progressives (Berkeley, 1951) p. 28.

③ Hofstadter, Age of Reform, p. 182, Orth, op. cit., p. 38.

④ Hofstadter, Age of Reform, p. 174.

⑤ Lord Bryce, The American Commonwealth (New York, 1897) Vol. 1, p. 652.

⑥ Hofstadter, Age of Reform, p. 175.

⑦ ボス政治の特色の一つは実務処理にあたつての集権的・好能率性にある。たとえば、Encyclopedia of the Social Science vol. 9, p. 657. Machine (by E. M. Sait) の項をみよ。

⑧ 労働者とボスとの結託の例としては、ほかにC・I・Oと結んだ Jersey City のボス Frank Hague が有名である。Hugh A. Bone, American Politics and the Party System (New York, 1949) pp. 461-69.

三　歴史的背景（一）——南太平洋鉄道——

ところで、二〇世紀のはじまりに際して、カリフォルニア州立大学学長B・J・ホイーラーは、州の停滞性を次のように書いていた。「大金持以外にここを訪れる人はほとんどない。そして彼等も（暖かい）冬の間の二、三ケ月滞在するに過ぎない……」。そしてニューヨークの新聞がこの州について報ずるのは、たかだか「地震か殺人かあるいは双頭の子牛が生れたこと」ぐらいにすぎない、と。[1] 五十年代の熱狂の記憶と、「西部のパリ」サン・フランシスコを持つカリフォルニア州も、少くとも九十年代半ばまでは、他地域から孤立した伝統的な農業と商業の州にすぎなかつた。

しかし世紀の変りめは、まつたく対照的な急速な経済発展の開始を意味した。南太平洋鉄道海岸線の完成、自動車道路による東部との連結、数々の大灌漑運河の完成にともなう穀物農業から果実と野菜の農業への転換——それは現金収入と農業労働者の増加を意味した——などがその現れである。また、二十世紀はじめの十年間に、石油生産額は二〇倍に、工業生産は全体で約一〇〇パーセント増加し、人口もまた六〇パーセント増した。[2]

このような状況は二つの局面での権力闘争の激化を意味した。一つは言うまでもなく労働運動の激化であるが、いま一つは、同州の自生的資本家による南太平洋鉄道への挑戦であつた。そして、この鉄道会社こそカリフォルニア州

における経済的・社会的・政治的な唯一の実質的権力にほかならなかつた。この意味で、世紀の変り目の問題の一つは、同会社による州支配とそれへの挑戦に集約される。

南太平洋鉄道の建設が、鉄道建設史上、もつとも汚名高いものであつたことは史上有名である。[3] 要するに創業者たちの意図は、鉄道経営そのものにはなく、政府援助のもとでの鉄道建設そのものから創業利潤を生み出すことにあり、ほとんどみずから出資することなく、連邦政府からの土地下付と、沿線諸地区からの強要によつて、鉄道を完成した。[4] したがつて完成した鉄道の資本が巨額の水増し株を含み、また正常な経営による利益を期待し得るものでなかつたことは、むしろ当然であつた。したがつてまた、転売の機を逸した創業者たちは、あらゆる手段を尽して高率運賃を追求することとなり、このための一切の交通手段の独占が、会社の政策となつた。

すなわち、八〇年代はじめ、会社は州内の鉄道軌道の八五パーセントを所有したほか、ほとんどの河川および海路運送・渡船・市街交通機関を独占していた。州外との連絡は、もちろんこの鉄道とそれに支配された船会社を通ずるほかはなく、一九〇〇年、ようやくサンタ・フェ鉄道がサン・フランシスコ湾に達した時ですら、ロス・アンジェルス以北の全沿岸、サン・フランシスコ市からの全東行路線、サクラメント以北の全地域は、この鉄道会社の独占下にあつた。[5]

このような交通機関の独占によつて、会社はきわめて高率の運賃を強要していた。九〇年代に海路による競争会社が設けられたとき、東行運賃が五〇パーセント近く、また州内に設けられた競争鉄道会社によつて、乗客運賃が二四～三六パーセント、引下げられたことによつても、このことは明らかであつた。しかし、人々の不満は、この高率運賃だけに向けられたのではない。問題はむしろ、州のほとんど全企業が直接間接に会社の統制下に置かれ、州経済の好・不況までが会社の政策に左右されるにいたつたことにあつた。[6] そして、すでに一八七一年、州の一新聞は次のように書いていた。「サン・フランシスコからオグデンにいたる主要幹線の全線に、また本会社のさまざまな支線に沿つて、聞かれるものは唯一つ、絶えざる不平のつぶやきである。……会社の近視眼的な頑迷な自殺的政策は、人民の

感情をまつたく完全に変えてしまい、会社の鉄道沿線のどんな小都市でも、またカリフォルニアでもネバダでも、この政策を是認する唯一人の人間もなく、会社をよく言う者は誰一人としていない」。

したがつて、この南太平洋鉄道への政治的規制を要求する声は早くから高かつた。すでに七四年、州議会に最高料金規定の要求が提出され、七六年には、不当差別料金を取締る州鉄道委員局が設置され、さらに八〇年には、前年の反鉄道運動から盛りあがつた憲法修正会議の結果として、料金率決定権・調査権・処罰権をもつ鉄道委員会が設けられた。しかし、これらの政治的措置はいずれも実質的効果を生まなかつた。会社が、交通機関独占と高率運賃維持をめざして、露骨な政治支配にのりだしていたからである。

ビッグ・フォアと称された創業者の一人、リーランド・スタンフォード自身、州知事の職にあり（六一～六三年）、八五年以降は上院議員として州政界を指導してきた。会社の規制に当るはずの州鉄道委員会も、会社が決定した料金表をそのまま承認する以外、何等積極的な規制を加えなかつた。[7] いうまでもなく、「正しいことをやりとげるために金を支払わねばならない場合には、そうすることがまつたく正当であり正しいことである」とする会社幹部たちが、容赦なく買収の手をのばしていたからである。

著名な一市民[8]の次のような公開状は誇張ではなかつた。

「現在（九二年）まで、州の主要な官吏のなかで、自己の任命または昇任に関して、南太平洋鉄道会社に負うていないものが、またその恩顧のゆえに同社のもつとも些細な命令にも汲々として従わないものが、いつたいあつたろうか。昨年十一月までに、あなた（ビッグ・フォアの一人C・P・ハンティントン）が少くとも（定員三名中）二名を所有していなかつた鉄道委員会が、かつてあつたろうか。あなたは過去十二年間に任命された港湾委員を指名してこなかつたか。あなたはサン・フランシスコ警察委員を選任してこなかつたか。また現在市警察とくに港湾警察にたいして専制的権力を行使していないか。サン・フランシスコにある二つの合衆国裁判所の判事たちは、リーランド・スタンフォードの要請で任命されたのではないか。市民が公正かつ不偏の取扱いをうけ得るという充分の自信をもつて、あなたに反抗する訴訟を提出できる上級裁判所が、州内にいつたいい

くつあるというのか。……最近の選挙まで、いかに長期間、あなたはサン・フランシスコの政治を牛耳つてきたことか。あなたは過去二五年間、オークランドの政治を指図してこなかつたか。この前の選挙まで、あなたはアラメダ郡の政治を継続して統制してこなかつたか」。会社はカリフォルニア州における第三政党であつた。しかも、民主・共和両党にまたがる第三党であつた。別の市民は書いている。「この第三党は、普通の政党のもつ特性、つまり政党と同じ器官と装備を有している。それは指導者、マネジャー、論説委員、演説家、党員を擁している。これらの人々は、両政党から、おおくは多数派である党から選ばれる。人々が自分達を共和党と呼ぼうと、民主党と呼ぼうと、また党の問題についていかに対立し論争しようと、彼等はただ一人の人間のように、人民に反対し、鉄道の利益のために動くのである」。

事実このような政治支配は不可能ではなかつた。州の公共倫理の低さに加えて、[9] 十九世紀末年まで、その資本・雇傭人数・社会的比重において、南太平洋鉄道に対抗し得る何らの組織も勢力も（資本家・労働者・農民を含めて）存在しなかつたからである。州議員・市会議員・官吏・法律家が、争つて唯一の実質的権力である南太平洋鉄道に、昇進と利得の機会を求めるなかで、州の政治は極度に腐敗した。[10]

「事態は、ある男が警官になりたいと思うとき、まず許可を得にタウンゼント五番街（会社の所在地）に出かけねばならぬと考える状態にまできている」。[11] これは政治支配に費される金と時間の莫大さを歎じたハンティントンの言と伝えられる。そして一八九〇年には、会社の政治支配と結びついて、すでに一つの体制――汚職と買収の体制――が確立していた。

この体制は、市電・ガス・水道などの公共事業会社、酒精飲料業者、賭博業者などさまざまの合法・非合法の業者をまきこんだ。彼等の求める特別認可と保護はまた、より多くの政治家と官吏に利権を与えた。会社の顧問弁護士W・F・ヘリンは次のようにのべている。「州を安全ならしめるために、南太平洋鉄道は、州のすべての小汚職官吏と汚職団体に、公共からの掠奪品のそれぞれの分け前を得させることを余儀なくされた」[12]と。ここに、汚職、贈・収賄はもはや異例の非合法手段でなく、いわば暗黙裡に承認された、ノルマルな政治的手続きとなつた。

もちろん、七九年の憲法修正会議召集から鉄道委員会設置への動きのように、改革運動がなかつたわけではない。しかし、それらはいずれも会社の巨大な勢力に屈服し、腐敗の体制を崩すにはいたらなかつた。この間の事情は、先述のヘリンが、かくも永く鉄道の支配が続いたのは何故か、という問に答えた言葉に端的に示された。彼は皮肉たつぷりに答えている。「そのわけは、会社が改革運動をコントロールしたからだ」[13]と。

しかし九〇年代に入つて、鉄道支配への反抗はようやく高まりはじめた。まず九一年秋、サン・フランシスコ市の商人・製造業者を中心に「運輸協会」が結成された。その目的は、カリフォルニア州の全出荷者をして、団結して鉄道と取引させることにあり、具体的なプログラムとしては、鉄道委員会および州議会にたいする鉄道料金引下げの請願、東部諸州への海路運輸の強化、南太平洋鉄道と競争する新鉄道の建設ないし建設援助を掲げた。これにしたがつて、翌年五月、サン・フランシスコ市の商人が「商人出荷協会」を結成、クリッパー航路の一船会社と契約して、鉄道に競争をいどんだ。さらに翌九三年、同じくサン・フランシスコ市の資本家を中心として、北米航海会社が設立された。料金引下げの効果については、いずれも著しいものがあり、前者によつては、約三分の一に、後者では五〇パーセント内外、料金は低下した。[14] そして、運輸協会会長J・S・リーズは、この動きの意義を、「もし適当な支持があれば、これは明らかに本市ならびに本州にたいする商業的圧制の終幕をつげるものになることを、私は予言する」と、このように語つていた。それは、単なる運賃引下げ以上の意味を、つまり鉄道の政治的・社会的な州支配への挑戦を、予想させた。このことは運輸協会の掲げたいま一つの計画の進行に明らかに示されることとなつた。九二年以降、引続いて何度も企図された新競争鉄道建設がこれである。この企ては資金の不足、意見の不一致などのため延引を重ねたが、ついに九五年、後年汚職裁判で活躍したルドルフ・スプレッケルズの父クラウス[15]の参加をみて具体化した。彼はサン・フランシスコ市の資本家からなる十二人委員会の議長として、計画を推進し、みずから全出資金額の半ばを出資した。[16] 出資勧誘の運動は、経済的なものに止らず、政治的な性質をさえおびた。すなわち、委員会の発表した声明は、「本

計画はこの(新)鉄道を、人民によつて所有され、人民の利益のために運営される、人民の鉄道たらしめんとするものであり、我々が援助を願つているのは、かかる人民の一人としてのあなたなのである」[17]とうたつており、明らかに南太平洋鉄道対全州民の、永年にわたる対立を表現していた。したがつて、この計画への参加・出資は、圧制への抵抗と愛郷心（パトリオチズム）のテストを意味し、あらゆる階層の人々に参加が要請され、独力では一株も買い得ない人々は、株クラブを結成してまで、これに応じたのである。[18]

このような動きの意味するところは、九〇年代に入つてはじまるカリフォルニア州の一般的な産業発展によつて、南太平洋鉄道の比重が相対的に低下し、同時に州内の、とくにサン・フランシスコ市を中心とした資本家群が、鉄道に反抗するに足る実力を蓄えはじめたことであつた。そして、サン・フランシスコ市においては、この動きは、鉄道によつて操られていたボス・クリス・バックリー[19]の没落を生ぜしめ、ついで一八九六年、改革派市政府の成立に結実した。すなわち、先述の新競争鉄道の初代重役陣に名を連ねたJ・D・フェランが市長に当選し、官吏の更迭、不当政府支出の削減など市政浄化にかなりの成果を収めたのである。[20]ここに、フェラン政府の出現をもつて、南太平洋鉄道へのサン・フランシスコ市資本家の挑戦に、一つの段階を劃することができよう。つまり、それは市のビジネス・グループの反鉄道運動が、鉄道の政治支配にその根源をもつ腐敗と汚職の体制を堀り崩すまでに高まつたことを意味したのである。

① Mowry, op. cit., p. 2.

② Ibid., pp. 2-7, Robert G. Cleland, California in Our Time (New York, 1947) p. 266.

十九世紀末から二十世紀はじめにかけての合衆国の経済発展は、たしかに企業集中化の傾向を

地域	製造業者の全国比（%）労働者 1899	製造業者の全国比（%）労働者 1919	製造業者の賃金労働者の賃金増加率（%） 1899—1919
United States	100	100	93.0
New England	18.1	14.9	58.6
Middle Atlantic	34.1	31.6	79.0
East North Central	22.8	26.3	123.0
West North Central	5.6	5.5	87.8
South Atlantic	9.7	9.0	78.3
East South Central	3.8	3.6	85.8
West South Central	2.4	3.1	151.6
Mountain	0.9	1.2	145.4
Pacific	2.6	4.8	253.2

その最大の特色とするが、他方特定の産業の地方分散化の傾向も見落せない。太平洋諸州の産業発展はとくにこの傾向をよく示している。このことは前頁の表によつても明らかである。H. U. Faulkner, The Decline of Laissez Faire, 1897–1917, (New York, 1951) pp. 135–141, 148.

③ 以下南太平洋鉄道に関する叙述は、とくに註記しないかぎり Stuart Daggett, Chapters on the History of the Southern Pacific (New York, 1922) による。

④ 彼等が支出した金額は、ワシントンでの運動費としての一〇～二〇万ドルだけである。彼等が聯邦政府からの土地下付を通じて直接・間接に獲得した金額は四一、四八五、〇〇〇ドル、カリフォルニア州内の沿線都市から強要した金額だけでも一〇〇万ドルを越える。

⑤ Mowry, op. cit., pp. 10–11, Oscar Lewis, The Big Four (New York, 1938) p. 371. 独占政策の一つに特別契約制がある。これは出荷者が個別的に会社と出荷契約をし、契約が完全に履行されておれば、一年間後に、若干の料金割戻しを受ける制度である。この制度のもとでは小出荷者は不当な差別的高料金を強要されるだけでなく、契約を結んだ出荷者は会社以外の全輸送機関の利用を禁ぜられ、さらに会社以外の手段を利用した業者との取引をも禁ぜられた。また出荷者が契約を履行しているかどうかを調べるため、会社は出荷者の業務を調査・監督さえした。各地方ないし都市にたいしても独占料金が強要された。たとえば水路運送が可能であつたサン・フランシスコ――ストックトン間九一マイルの貨物料金は一〇〇ポンドあたり一〇セントであつたが、この途中にあつて船著場をもたないボンタ（サン・フランシスコから七四マイル）までの料金は十七セントであつた。

⑥ たとえば、ある業者がミルウオーキーやセントルイスのビール製造業と対抗する工場を造つたさい、会社はこれを歓迎して特別の割安料金を許し、また、サン・フランシスコからミズーリ河にむかう砂糖に、特別料金を許して、州の砂糖業者（California Refining Co., American Sugar Refining Co.）が東部のそれと競争するのを可能にした。

⑦ 一八八〇年選出の三名の鉄道委員中、J. S. Cone はスタンフォードの友人で、二五年間にわたつて鉄道幹部のほとんどと知りあいだつた。またいま一人の C. J. Beerstecher は、就任前月収五〇ドルに満たない貧乏弁護士であつたが、二年間の任期中に一二、〇〇〇ドルを蓄えた。州議会の一委員会は次のように報告している。「委員コーンは、スタンフォードとの個人的友好関係を通じて、州の最善の利益を犠牲にし、かつその返礼として彼からの愛顧（一〇万ドルの利益）を得た。……委員ビーアステッチァの行動は、彼が買収されていたという以外、我々としては何とも説明し得ない」。

⑧ J. M. Bassett. 彼はカリフォルニアのパイオニアの一人で、さまざまの職業についたが、一時スタンフォードの秘書をつとめた。

⑨ ゴールド・ラッシュの熱狂のなかで育つたこの州には、実際

市民的モラルの型が形成される余裕はなかつた。当時州には“the blood of all lands and the law of none”が流入したといわれ、また第一回州議会は「酔いどれ議会」とさえ呼ばれた。Mowry, op. cit., p. 12.

⑩ Ibid., pp. 13–15.

⑪ Ibid., p. 21.

⑫ Lincoln Steffens, Autobiography (New York, 1931) p. 567.

⑬ Franklin Hichborn, Story of the Session of the California Legislature of 1921 (San Francisco, 1922) p. 9.

⑭ 前者の場合ではトン当り十五ドルから三・五～六ドルに、後者の場合では下表のように下つた。

⑮ スプレッケルズはサン・フランシスコ市の大砂糖業者。彼の一家については、Bean, op. cit., pp. 72–4.

⑯ 彼自身は一〇〇万ドル、息子のJohn D. およびAdolph Spreckelsをして各一〇万ドルづつを出資した。なお払込資本総額は二、四六四、一四八ドル。J. P. Young, San Francisco, A History of the Pacific Coast Metropolis (San Francisco, 1912) vol. 2, pp. 656–657.

物品名	旧料金 $/100ℓ	新料金 $/100ℓ	引下率 (%)
Beans	1.10	0.50	55
Canned goods	1.00	0.50	50
Barley	0.90	0.30	66⅔
Dried flouts raisins Prunes (in box)	1.40	1.00	28

⑰ Ibid., 657.

⑱ この鉄道（San Francisco and San Joaquin Valley Railway）の出現による料金低下の一例は下の通りである。

San Francisco	— Hanford	$7.30→4.65
〃	— Visalia	7.40→5.00
〃	— Bakersfield	9.10→6.90

（いずれも乗客料金）

⑲ “Blind Boss” Buckly（民主党）は、顧問弁護士として合法的に収賄する方式のほか、多くの点でルーフのボス政治の原型をつくつた。Mowry, op. cit., p. 23, Bean, op. cit., p. 378. Young, op. cit., pp. 696–700.

⑳ Ibid., p. 657, Bean, op. cit., pp. 8–9, Gertrude Atherton, Golden Gate Country (New York, 1945) p. 231. なお James D. Phelan は銀行業、不動産業を営む市の代表的資本家。彼の当選は San Francisco Merchant Association の支持によるとされている。

四　歴史的背景（二）——労働運動——

ルーフのボス政権が労働者政党を基盤として成立したことは、世紀の変りめにおける権力闘争のいま一つの局面——労資対立の激化——を予想せしめる。

一八九七年を転機に、また新しく成立したフェラン政府のもとで、州経済のめざましい回復を背景として、サン・フランシスコ市の労働運動は新しい局面に入つた。[1] この年、

十五組合、四、五〇〇人にまで減じていた市労働評議会傘下の組織労働者は、一九〇〇年、三四組合に、翌年には九八組合、三〇、〇〇〇人に増加した。組織率は、機械工では一〇〇パーセントちかく、他の職業でも五〇パーセントをこえ、労働評議会は、市の全労働者の四五パーセントを傘下におさめたと発表した。組織率の上昇とともに、獲得された労働条件の改善も著しいものがあつた。州労働局（その全局員が労働者のなかから選ばれていた）は、「現在、賃上げと労働時間短縮の要求は全区域にわたつて行われており、しかもほとんどの場合、その要求が承認されている」と発表した。この結果、市の労働条件は恐らく全国有数の高さを誇ることとなつた。[2]

注目すべきことは、このような労働運動が未熟練労働者の組織化を中心として進展したことであつた。先にあげた労働評議会傘下の組合数増加は、ほとんど未熟練労働者のそれであつた。他方、市の旧熟練工諸組合は、労働評議会と並立するサン・フランシスコ建築業労働評議会（三六組合、約一五、〇〇〇人）に代表されており、ボイコットと同情ストによつて、完全なクローズド・ショップ制を獲得して、労働市場において著しく安定した地位を確保していた。この先例からしても、また労働条件改善一般の第一前提からしても、新組合の闘争方針が、組合の実質的承認であるクローズド・ショップ制に中心をおいたのはむしろ当然であつた。一八九九年から一九〇〇年にかけて、市に生じた主要な労資紛争の半ばは、直接にこの制度の承認をめぐつて争われ、一九〇一年に入つてもまた、料理人・給仕のスト、馬車製造業工の闘争、機械工の同情ストを含む闘争と、いずれもクローズド・ショップ制を争点としていた。[3] そして労働評議会は次のような声明を発するにいたつた。「継続する誤解と摩擦を阻止するためには、雇主が組合を承認して一切の非組合員を雇傭しないという協定に達することが、絶対に必要である。組合の意図するところのすべては、所定の産業において全雇主が劃一的賃金を支給し、被雇傭者の労働時間を一定にし、組合員のみを雇うということである」。

しかし、このような闘争は成功とはいえなかつた。要求された賃金と労働時間は、スト開始前に承認されたにもかかわらず、クローズド・ショップ制は事実上確立されなか

つた。予想されるように、雇主側の強力な反撃がすでに開始されていたのである。すなわち、一九〇一年四月にいたつて、市のほとんど全部の卸商人、製造業者、および多数の小売商人が加盟していた秘密組織――雇傭主協会――の存在がようやく明らかになつた。同協会綱領は、「われわれは、効果的な制禦力の欠除のなかでわれわれの都市にはびこつており、また今後もはびこるであろう頻々たるストライキとボイコットが、われわれの産業にとつて危険であると信じる。本雇傭主協会はこれらの増大してゆく悪弊を抑制するために結成された」、と宣言し、「協会加盟員と労働組合との間のすべての衝突ないし紛争、協会加盟員にたいする組合のすべての要求は、ただちに協会の執行委員会ないし事務局に付託されねばならない。そして、かかる衝突、紛争ないし要求は、執行委員会の同意およびその指令によらずに解決されてはならない」、と規定していた。協会の目的が、労働者の組織化に対抗した雇主側の団結・組織化にあつたことは明らかであつた。協会は約五万ドルの資金をあつめ（まもなく二五万ドルに増した）、断乎としてオープン・ショップ制防衛の闘争をすすめた。労働者側にとつて事態は重大であつた。前記三闘争の敗北に次いで、結成後日の浅い弱体の組合が、協会の圧力の前に、次々と消滅した。海員組合機関誌は、「いまや、新たな労働争議の知らせを聞かない陰鬱な夜明を迎えている」、と評し、若干の組合指導者は、新組合の性急な政策――組織せよ！要求せよ！ストライキを起せ！――の失敗を語るにいたつた。[4] 同時に、いらだちのうちに事態の深刻さをさとつた指導者の多くは、決定的な行動による局面の転回を説くにいたつた。労働者の組合組織への信頼が減じないうちに、全組織労働者の力を一挙に投入して市のビジネスを麻痺させ、組合の権威を確立すべきである。それこそが協会による各個撃破戦術のなかで、労働組合が漸次消滅してゆくのを阻止する唯一の方策である、と。

ここに危機の回避は不可能となつた。七月下旬、クローズド・ショップ制をめぐつて、馭者組合と荷馬車業協会は決定的に対立し、後者の組合員ロック・アウトにたいして、馭者組合は全市の同業労働者にゼネストを呼びかけ、六、四〇〇人の馭者が職場を放棄した。[5] もちろん、雇傭主協会がこれに介入していた。それはまつたく事態収拾の意志を

もたず、全力をあげて補充労働力の確保を助けた。荷馬車は市のほとんど唯一の物資輸送手段であつたから、衝突の影響はきわめて大きかつた。早くも五つの大製函工場が閉鎖され、多くの企業で運搬工・荷造り工が馭者組合支持のゆえに解雇された。そのほか配達困難のために極端な営業不振に陥つた卸売・小売商も多く、とりわけ収獲期にあつた果物業者の苦境は著しかつた。

しかし雇傭主協会の統率のもとに、雇主側の結束は予想外に強く、フィリピン帰りの馭者や、農村とくに果樹栽培地区から人員を傭入れ、あるいは自ら馬車を馭して、対抗した。他方、労働評議会は、「この闘争が最後まで戦いぬかれ」ねばならぬと決意し、全力をあげての支持を決定した。七月三十日、傘下の最強力組織、市港湾労働者聯合（十四組合、一六、〇〇〇人）が同情ストライキを宣言するにおよんで事態は決定的となつた。組合側は勝利を確信した。労働評議会会長は、「われわれは、このような争点をもつて事件に出会うのを永い間待つていたのだ……いまこそわれわれは、待ち望んでいた場所で事態を捉えているのだ」と語つた。翌日港湾の一切の活動が、また街路運輸のほとんどが停止した。市のビジネスは少くともその六〇パーセントが停止し、以後州の損失は一日一〇〇万ドルと見積られた。このような状態は一般市民の強い不満と憂慮を生ぜずにはおかなかつた。市長はじめ無数の個人や団体が調停の労をとろうとした。しかし、労資双方とも、一応は和解条件を発表したものの、クローズド・ショップ制についてはまつたく譲歩の意志を見せず、調停の提案はしばしば聴取すらなされずに拒否された。[6] とくに雇傭者協会は、「本ストライキの問題たる原則については、たとえ降伏することはあつても、妥協はあり得ない。そして、この降伏はサン・フランシスコの産業繁栄の終りをつげることとなろう」、と声明し、労資の会合すら労働者に空しい希望を与えて闘争を永びかせるだけにすぎないとして、交渉そのものを拒否していた。

一般市民の失望と不満が深まつてゆくなかで、[7] 闘争は最後の段階に入つた。雇主側が農村や中西部・東部から誘致した労働者と、彼等を追い返そうとする組合員との間に暴力ざたが生じはじめ、また腐りやすい滞貨の山に苦しんだ農民は、著しく反組合的となり、農民の武装団体を組織し

て、就労を阻止している組合員を排除しようとさえ計画した。[8] そしてこの間、ストライキの効果は次第に減じはじめた。組合員に代つて仕事についた農民、他州からの移入労働者、市内の大学生、ネグロなどが作業に慣れ、滞貨は目に見えて減じた。原料・商品の配達も正常化し、九月下旬にいたつて、波止場の活動は常態に復した。ここに労働者の行動は極度に暴力化した。組合員とスト破りの労働者との間に、また増員された正規・臨時の警官との間に、無数の衝突が起つた。その頂点を示した九月二十八日前後の衝突では、死者五、負傷者三三六に達し、街路にはバリケードさえほどこされ、一般市民ですら武装するにいたつた。

しかし組合側の敗北はすでに明らかであつた。ストライキの効果は失われ、彼等の闘争資金も尽きていた。そして暴力ざたが生じて以来、市民の反感と秩序回復の要望は大きな圧力となつて、次々に戦線を離脱する組合を生ぜしめた。十月二日、州知事の斡旋で、労資の代表は秘密裡に会合し、ストライキは突然解決をみた。妥結条件は公表されなかつたが、雇傭者側は勝利は完全かつ無条件であつたと発表した。事実、解決後の職場には非組合員や残留を希望したスト破りの労働者が就労しており、クローズド・ショップ制は完全に否認されていた。

さて以上のような労資の激突は、市民の労資双方にたいする不信を生んだと同時に、労働者側にも重大な態度の変化を生ぜしめた。まず労働評議会傘下の組織労働者は、その敗北の原因が市政府の介入にあつたと考えた。彼等は、スト初期の状態から考えて、もし市政府の介入がなかつたならば、雇主側は、企業活動の麻痺状態に耐えきれずに降伏を余儀なくされたにちがいないと考えた。それを阻止したものこそ、雇傭者協会に牛耳られてスト破りを保護し、彼等を説得しようとした組合員を正規・臨時の多数の警官をもつて追いたてた市政府に他ならなかつたのだと。ここに、労働運動の基本的前提としてクローズド・ショップ制確立をめざした彼等が、その権利獲得は政治権力の掌握を通じてのみ可能だと考えるにいたつたことは、むしろ論理的必然であつた。[9] そして、機械工組合書記長は次のように述べていた。「いまや、まさに開始のときである。われわれは労働者がこの政府を運営すべきだと決意している」と。

さらに、彼等を弾圧した――と彼等は考えた――その政府が、改革派フェランのそれであつたことから、彼等は市政改革運動自体に、したがつて全市民の意志を反映して独占資本南太平洋鉄道に挑戦したはずのその運動に、まつたく関心を失つた。彼等がフェランにたいしてもつたものは怨恨だけであつた。海員組合機関誌は述べている。「市長フェランの直接間接の全任命者のもとで、市警察がおこなつた政策を誰が忘れ得ようか。スト労働者の射殺や殴打、数百人の無辜の人々の一括逮捕、全警察あげての雇傭主協会への降伏、臨時警官の採用、そして警察委員ニューホールによる民兵召集を、誰が忘れ得ようか」。

ストライキの敗北のなかから、統一労働党はこのようにして誕生した。その正式の結成期日は明らかでないが、[10]その参加者が一九〇一年夏の闘争に敗北した、結成後日の浅い労働評議会傘下の組合であつたことは当然であつた。

ところで、より旧い大組合のこれにたいする反応は、決して好意的ではなかつた。[11]それらは、A・F・Lに代表される未熟練労働者への蔑視とネオ・ユニオニズム――経済闘争第一主義――に強くひかれており、労働者、それも未熟練工組合の直接的政治行動に強く反対していた。その最右翼を代表したP・H・マッカーシーは、彼の指導する建築業組合が、「排他的政党たる組織によつて政治に参加することに断乎反対である」[12]むねを宣言し、また市労働運動の最大の指導的雑誌であるコースト・シーメンズ・ジャーナルも、「労働組合は、政界にはいつて同時に労働組合としてとどまることはできない。公職を求める労働組合役員は労働運動の毒薬である」、と強く組合の政治活動に反対していた。一口に言つて、新しく誕生した統一労働党は全労働者の圧倒的支持をもたず、またその構成メンバーからしても、経験浅く弱体であつた。しかしその弱体さは、熟練労働者主義を守るA・F・L系組合から疎外された未熟練労働者一般の不満を背景に、逆に大きな可能性を秘めていた。[13]すなわち、ボス・エイブラハム・ルーフによる指導と利用の可能性を。

当時の政治家にはまれな学識・教養をもつたルーフは、弁護士として名声を博する一方、南太平洋鉄道の統制下にある州共和党ボス・ビル・ヒギンスの機関(マシン)に所属してボス政治の技術に習熟し、一九〇一年六月には、共和党予選聯

盟を結成して党機関からの独立をはかるにいたつていた。[14]この運動は、ひとしく鉄道の政治支配に反感をもつ市資本家、ジョン・D・スプレッケルズ（当時コール紙社主）とM・H・ヤング（クロニクル紙社主）の支持を受けたが、[15]すでにこのとき、ルーフは労働者勢力の利用に着眼していた。ヤングを訪れた彼は、産業上の平和の確立のためには、労働組合の社会・経済的地位を承認することが必要であると説き、組合指導者の市長選出をさえ力説していた。[16]組合幹部と個人的にのみ接触し、たかだかその要求を党綱領に盛りこむにすぎなかつたこれまでの政治家とはことなつて、ルーフは組合の組織自体に注目し、機会をとらへてそれらへの接触をはかつた。[17]激化するストライキのなかで彼の影響力は次第に増し、しかも労資対立を激化させるために、彼の密偵が活動していたとさえいわれる。[18]また州知事による最終的なストライキ調停は、ルーフの労働組合への影響力増加を恐れた共和党ボス・ダン・バーンズが示唆したものである、とする推察も当時行われていた。[19]

しかし党機（マシン）関内での叛乱は、南太平洋鉄道統制下の全州共和党組織の圧力のまえに、もろくも失敗した。そして、このようなルーフのまえに出現したのが、組織としての弱体さ――それはルーフによる操作を可能にした――の陰に大きな潜勢力を秘めた統一労働党であつた。ルーフは書いている。「私は、それ（統一労働党）は外部からの強力な影響力なしにはけつして成功し得ないと思つた。しかしもし、適切に組織され、また操作されたならば、それは純粋の地方組織から、全州的な、あるいは全国的な重要性をもつ組織にすら拡大する可能性がある」[20]と。ルーフは、全国的な未熟練労働者とA・F・Lとの矛盾を鋭く見抜いていたのである。ともあれ、ここに、ルーフが共和党マシンから離脱して独立のボスとなる大衆的基盤が成立した。[21]

ルーフは、市長候補に、音楽家組合の代表ユーヂン・E・シュミッツを選んだ。鉄道の州支配に不満をもちつつ労働攻勢を恐れる市資本家――たとえば先述のヤング――に、調停者のポーズをもつて接近をはかつた、またデマゴギッシュに労働者勢力を吸引しようとしたルーフの、それは巧みな選択であつた。シュミッツの音楽家組合といういささか曖昧な背景と音楽家としての一応の名声は、ともかくも、労働組合代表であるという最低資格と、資本家や中産市民

にも支持を期待できる可能性を意味した。シュミッツを選んだ狙いは、ルーフ自身が作製した統一労働党綱領に明白にあらわれていた。すなわち、党は「組織労働者のすべての原則に忠実であるが、なお保守的であり、資本家にたいしても公正な処置を遵守する」ものであつた。[22] またそれは、全アジア移民の排斥を掲げて労働者ないし広く一般市民にアピールし、[23] さらにイニシァティヴ、レフェレンダム、比例代表制などの政治改革条項によつて、鉄道の政治支配に反感をもつ人々をひきつけることを忘れていなかつた。[24] 十一月五日、民・共両党候補の間隙をぬつて、労働組合と共和党内ルーフ派に支持されて、シュミッツはサン・フランシスコ市長に当選した。

① 以下労働運動に関する記述は、とくに記するもののほかは、Ira B. Cross, A History of the Labor Movement in California (Berkeley, 1935) pp. 217-246, Thomas W. Page, The San Francisco Labor Movement in 1901 (Political Science Quarterly 17, 1902) pp. 664-688, Selig Perlman and Philip Taft, History of Labor in the United States, 1896-1932. vol. IV Labor Movements (New York, 1957) pp. 71-80, Walter Macarthur, Political Action and Trade Unionism (The Annals of the American Academy of Political and Social Science, sept. 1904) pp. 32-46 によつた。

② また海員組合機関誌は次のように述べていた。「ほとんどすべての職業において、彼（カリフォルニア州の労働者）は他の地域の労働者よりも良好な賃金を得ており、反面、彼に課せられる労働時間数は増加していない。……サン・フランシスコでは州の他の部分よりも高賃金である」。

③ これは、サン・フランシスコ市特有のものではない。クローズド・ショップ制をめぐる対立は、十九世紀末以後の労資対立の基本的争点であり、全国的には、サミュエル・ゴンパーズの指導するA・F・L対全国製造業者協会の闘争において戦われた。それは、労働騎士団の賃金制度への反感とも、また社会主義やサンジカリズムとも異なつて、資本主義制度承認の前提にたち、その上での労働条件改善のための基本的条件として、要求された。この意味で、サン・フランシスコ市の労働運動は、二十世紀アメリカの正統的な労働運動から逸脱したものではなかつた。cf. Marc Karson, American Labor Unions and Politics 1900-1918 (Carbondale, 1958) p. 39.

④ 彼等はまた「一九〇〇年および一九〇一年のストライキの少くとも七五パーセントは、組合側の分別ある行動によつて回避し得た」とまで語るにいたつた。

⑤ 当時、荷馬車業協会と馭者組合はクローズド・ショップ契約を結んでいた。同協会に属するモートン荷馬車会社が、同協会に属さない（したがつてクローズド・ショップ制でない）兄弟

会社モートン特別配達会社から業務の依頼を受け、引受けた荷物を自社の馭者に運ばせようとした。馭者組合は、これはクローズド・ショップ制違反だとして就労を拒み、ここにストライキがはじまつた。

⑥ 組合側が提出した妥協条件は、(1)雇傭主協会による団結権の承認、(2)クローズド・ショップ制を承認した雇主への差別ならびに組合員にたいする差別待遇の撤廃、(3)現紛争に参加した全労働者の復職、であつた。雇傭主協会側は、(1)、(2)を一応認めたものの、(i)クローズド・ショップ制の拒否、(ii)非組合員にたいする加盟勧誘ないし強制の禁止、(iii)同情ストおよびボイコットの禁止、(iv)紛争の際における、当事者以外の組合幹部ないし組合員の介入禁止、を条件とした。

⑦ この時期での不満は、協会側にたいして一層大であつた。市参事会の任命した調査調停特別委員会は、協会にたいして「世論はあなたがたの組織への反対に固まつてきてさえいる」と警告した。

⑧ ストライキが、農産物の出荷港であるポート・コスタに派及して以後、農民の態度はとくに反組合的となつた。彼等は滞貨の原因である労働力不足は組合員の暴力的脅迫によるものだと主張し、サクラメントに会合して委員会を結成した。同委員会は次のように声明している。「われわれは、雇傭主協会によつてとられておりかつ維持されている立場が、道理にかなつた正当なものであると信じる。スト労働者の要求はきわめて不合理であり、認めることはできない」。

⑨ この動きは、全国的には一九〇六年に生じた。すなわちこの年、政府の不当干渉に反撥して、A・F・Lは政治行動に強く傾いた。しかしもちろん、この動きは政治権力奪取による労働者政権の樹立を直接目標としたものでなく、労働者勢力の圧力集団化を示すものである。この事情は、サン・フランシスコでも同様で、あくまでクローズド・ショップ制確立のために政治行動に踏み切り、またシュミッツ政府のもとでそれに成功したのである。cf. Karson, op. cit., Chap. 2.

⑩ 労働党結成にいたる動きは、すでにストライキ前（六月頃）から、理髪職人 Isadore Less によつて行われていた。八月に入つて、若干の小組合が関心を示しはじめ、党結成への動きが、やや具体化した、と考えられる。Bean, op. cit., p. 18.

⑪ すでに、一九〇一年三月、Organized Labor 誌は大組合の立場を代表して、性急な未熟練労働者の組織化に反対し、六月には、「…労働評議会はその組織委員会を強化した。なるほど組合は結成された。しかし、それらのうち労働組合であるものは極めて少く、……労働評議会は、その翼の下に、もつとも雑多な卵のよせ集めと、それから孵化した奇妙なアヒルの雛を集め、それらに労働組合のラベルを貼つているのだ」と非難していた。

⑫ Bean, op. cit., p. 19.

⑬ Philip S. Foner, History of the Laboa Movement in the United States vol. 2 (New York, 1955) p. 346.

⑭ Bean, op. cit., pp. 1–11.

⑮ Ibid., p. 10.
⑯ Young, op. cit., p. 692.
⑰ Ibid., p. 688.
⑱ Ibid., p. 693.
⑲ Ibid., p. 692.
⑳ Bean, op. cit., p. 19.
㉑ 党組織は、ルーフの指令にしたがつてつくられ、また第一回党大会代表は、構成組合単位に選出されたのではなかつた。Ibid., p. 21.
㉒ Ibid., pp. 20, 24-25.
㉓ カリフォルニアでは東洋人移民排斥運動がしばしば生じており、とくに一八七七年のシナ人移民排斥運動、一九〇五年から高揚する黄禍熱は著しかつた。Cross, op. cit., Chap. VI. VIII, Higham, op. cit., Chap. VII.
㉔ Bean, op. cit., p. 22.

五　結論と見通し

サン・フランシスコ市の腐敗政治は十九世紀末二つの局面で考察される。すなわち、一つにはそれは独占資本南太平洋鉄道の政治支配を意味し、他面では一つの確立された社会制度を意味した。ところでこれに挑戦する社会勢力としては、まず南太平洋鉄道の支配からの独立をめざす、市の自生資本家群――スプレッケルズ、フェラン、ヤングなどに代表される――がある。この対立は、全国的視野から見れば、中小資本家の反独占闘争という、地域的(リージョナル)には北東部の全国的大資本にたいする地方的資本の闘争という意味あいで捉えられる。この際、独占資本との闘争ということは、このような資本家としての彼等の第一目標であり、社会制度としての腐敗政治の打破は、そのための手段であつた。ただもちろん、中堅的市民層としての彼等は、市民としての責任感と倫理観から、汚職と買収の政治方式それ自体にも対決する。① そのかぎりにおいて、腐敗政治の粛正は、たんなる手段でなく目的であつた。フェラン政府の成立は、このような市自生資本家群の動きの頂点をなした。

他方、第二の反抗勢力として労働者勢力が考えられる。しかし彼等は最大の資本家としての南太平洋鉄道に対抗すると同時に、資本家一般としての第一の反抗勢力――サン・フランシスコ市自生資本家群――にも対抗する。しかも彼等にとつて、体制としての腐敗は問題にならない。彼等の運動の第一目標は、資本主義制度の枠内での労働条件の改善であつて、その目標に照らしてみれば、問題は政府が

プロ・レイバーであるか、アンチ・レイバーであるかなのである。それは、一九〇一年のストライキの教訓が語るように、南太平洋鉄道のボス政治・腐敗政治か、市の資本家群による改革政治か、という選択ではなかつた。したがつて労働者勢力にとつても政治の腐敗は当面の目標とはなり得ない。しかも、彼等のうちで市民的紐帯をいまだ充分に獲得していない、新来の下層市民としての未熟練労働者にとつては、ボス政治はさまざまの個人的恩恵の源泉をすら意味したのである。

一方、新しい世紀とともにはじまる労働組合の急速な生長と攻勢は、第一の反抗勢力にとつて重大な脅威となる。労働者の要求するクローズド・ショップ制を承認することは、発展の好期をむかえた彼等自身の生長にとつて、重大な障害と感じられる。いまや彼等は南太平洋鉄道にたいしてよりも、労働者にたいして身構える必要に迫られる。そして、このとき、体制としての腐敗政治打破という問題は、南太平洋鉄道を含めての資本家陣営の結集という課題のまえに、大きく後退を迫られることとなる。一九〇一年のストライキがもたらしたものは、このような状勢であつた。

ここに新たな事態が要請する課題は、これらの互に相反する利害をもつて反撥しあう三勢力——南太平洋鉄道に代表される全国的独占資本・中小地方資本・労働者勢力——の相互の対抗関係をどのようにして調整するかという問題である。さらに加えて、現代都市ひいては現代国家がはたさねばならぬ積極的な公共的機能にどう対処するかという問題である。しかもそれは、サン・フランシスコ市においては、十九世紀後半以来の懸案であり、[2] 一九〇一年の階級対立のなかでの市政の混乱ともに、緊急の解決を迫つていたものであつた。ここに未熟練労働者の雑多な組織を直接の地盤とする独立のボス・ルーフが、この三者の調停者として、同時に緊急の現実の要請に答えるものとして、登場する。汚職と買収というプライヴェットな利害に貫かれた非合法の制度と、権力の集中と能率を特色とするボス政治の機構がこれを可能とした。すなわちルーフは、一般的公約と個人的恩恵をもつて労働者にアピールしながらひそかに個人的に資本家と取引し、同時に、この確保した二勢力を背景に州共和党内の重要な一勢力として南太平洋鉄道の

領袖たちとも取引するにいたるのである。[3] かつまたこの間、ルーフ＝シュミッツ政権のもとで、市内の交通機関・水利問題・街路の美化・電話など、見るべき改善がなされ、一九〇六年四月の大地震後の処置と市の再建も、きわめて適切・迅速であつた。[4] このようなボス政治は、いわば、社会がいくつかの利益集団（インタレスト・グループ）に分解して、十九世紀的古典的デモクラシーの基盤が崩壊し、同時に新しい現実に対処する公的原理ないし社会体制が確立されていない時に、その非合法・プライヴェットな政治技術と集権的能率的な機能を通じて、利益集団間の調停と、社会のマネージメントを遂行してゆく政治である、と規定し得よう。

では、このようなボス政治の打倒は、いかなるグループないし社会層によつて行われるのであろうか。中小資本や労働者がその役割を担い得るであろうか。すでに見たように、それらはいずれも自己のグループの基本的な利害のために、この課題から大きく後退したのである。したがつてこの課題は、利益集団として結集し得ない社会層――つまり、インタレスト・ポリティクスそのものに反感をもつ、知識人、自由業者を中核とする中産市民層に担われなくてはならない。彼等は集団的インタレストにあずかり得ない一般消費者層の代表として、また物質的なインタレストによりもモラルと秩序に生活の基盤をもとめる市民の代表として、私的インタレストの機構である腐敗と汚職の体制そのものの打倒を第一の目標に選ぶのである。[5] はたして一九〇六年十一月に開始される汚職裁判、さらにこれを契機としてはじまるカリフォルニア州革州主義運動は彼等の推進するところであつた。[6]

① このような形での対決は、全国的には一八七二、八四年のマグワンプ Mugwump の運動から革新主義運動まで一つの一貫した流れをなしている。Hofstadter, Age of Reform, pp. 135, 139, 140, 167, 209, 211, 262, Goldman, op. cit., Chap. II.

② 都市の公共的施設改善への関心は八十年代末、すでにかなり広範に高まり、無数の Neighborhood improvement club が結成され、ついで一八九四年に結成された市の Marchant Association は、その目的の一つに、この問題を掲げ、市政府の積極的な活動を要請している。さらに一八九八年を転機に市民の関心は、経済問題から市の包括的な環境改善の問題に、大きく転換した。Young, op. cit., pp. 712, 713, 715.

③ 一九〇六年の知事選挙では、州予選大会で、南太平洋鉄道が推す知事候補 J. N. Gillett と鉄道からの独立を意図した現職

知事 G. C. Pardee とが対立し、この間でルーフはキャスティング・ボートを握つた。ルーフの支持により Gillett が指名され、これによつてルーフは南太平洋鉄道の陰の内閣に加えられた。Bean, op. cit., pp. 145–152.

④ Ibid., pp. 119–124, Young, op. cit., pp. 720–21.

⑤ 拙稿「アメリカ革新主義の一側面」（『西洋史学』三八）第三章参照。

⑥ 裁判の経過とカリフォルニア州革新主義については Bean, op. cit., Chap. VI—XXII, Mowry, op. cit., Chap. II—VI に詳しい。なお、ボス政治と対照して考えると、革新主義運動は、ボス政治の腐敗面を一掃し、その機能を公的なもので代行することをめざした、といい得る。つまり、階級ないし利益集団の対立の調停者、および、現実に要請されている積極的な公共福祉的活動の担い手、としてみずから政治権力をもとめ、中立的な国家権力の確立をめざしたのである。またボス政治のもつ集権的・能率的性格を国家権力に強調する傾向は、T・ルーズヴェルトの新国民主義 New Nationalism の主張に著しく、さらに、各地で主張・実行された公共事業（市電・ガス・電気など）の公有も、この観点から発している。cf. Hays, op. cit., pp. 156—57.

執筆者紹介

梅原末治　天理大学教授
志邨晃佑　京都大学大学院学生
大山喬平　京都大学大学院学生
岩田慶治　大阪市立大学助教授
中村敏勝　山城高等学校教諭
河手龍海　岡山操山高等学校教諭
上横手雅敬　京都大学助教授
脇田修　住友金属鉱山修史室嘱託

史学研究会二月例会予告

日時　二月六日（土）午後一時より
場所　京都大学　陳列館第二教室
講師・演題
チベット王の住居について　佐藤長氏
（題未定）　川喜田二郎氏

Glasses in Ancient Japan

by

Sueji Umehara

The knowledge of glasses was diffused to the Eastern Asia from the West during the Warring-States Period, and then to Japan. Archaeological evideences of the antique glasses in Japan have been reported since 1920. The findings of curved glass beads "*magatama*" 勾玉 are noticeable, They had been made in Japan and were unearthed in the Province of *Chikuzen* 筑前 of *Kyûshû* occasionally together with imported Chinese glass disc "*pi*" 璧. Recently, curved glass beads "*magatama*" cylindrical glass beads "*kudatama*" 管玉, a mould for glass "*magatama*", and a glass piece of "*se-gan*" 塞杆, one of the burial ritual objects in the ancient China, were found in the vicinity of *Sugu* 須玖 in *Chikuzen*. These discoveries indicate the situation of glass industry in ancient Japan. In this article, the author re-examines these previous findings of glasses, points out the imported glass relics and home-made pieces, and discusses their archaeologicl sites. He also mentions about an uncommon small glass mirror kept by the late *Kôzô Moriya* 守屋孝蔵 in Kyoto, and proves that it was made in the Western Japan.

The Formation of the Bossism in the History of San Francisco

——a case study in regard to the appearance of the American modern society——

by

Kôsuke Shimura

Conversion of the American society into the present century should be partly focused upon the problem of the corruption in politics or the conspiracy of politics with business. Here is an example of the Boss *Ruef's* administration in San Francisco, as a case study. The important problem in this period is the counteracting relation among the national monopolistic capital (the Southern Pacific Railway), which controls politics openly, the country middle or small capital which struggles the big business, (the city capitalists), and the workers. On the other hand, the problem of systematically corrupt politics by the

monopolistic capital's control of politics is given up by the city capitalists and the workers who are both inclined to the interest politics. The Boss *Ruef's* administration appears as a mediator of the struggle in these three groups, dischargesits function of public welfare, which became urgent then, by means of private interests, bribery or buying-over, and is an illegal form of politics to fill the blank without coming public system or principle which operates this society.

The Formation of the Landlord System in *Kokuga's* 国衙 Territory

by

Kyôhei Ôyama

As in a period of the *Kamakura* 鎌倉 era in the *Wakasa* 若狭 country, the *Kokuga's* 国衙 territory in the middle ages occupied as large a territory as the manors did. This large *Kokuga's* 国衙 land changed largely itself by the dissolution of '*Gô*' 郷, the former tax-collection area, and by the newly establisheing '*Betsumyô*' 別名 at large since the end of the *Heian* 平安 era. The formation of *Betsumyô* resulted in the systematically authorized execution of *Kannô-ken* 勧農権, or right for promoting agriculture, by its lords to the peasants within the domains. As time went on, after the beginning of the *Kamakura* 鎌倉 era, this right was transformed into the *Shitaji-shinshiken* 下地進止権. Then the formation of *Betsumyô* means the concrete birth of the landlord system itself, and it motivated the inclination for systematically feudalistic constitution by the *Kokuga's* land, as a result of each member of *Kokuga* dividing the former *Gô* and forming many *Zaicho-betsumyô* 在庁別名 by changing the *Kokuga's* system according to each charge at the end of the *Heian* era.

The Minor Races in the Northern Laos

——especially on the *Yao* 傜 race——

by

Keiji Iwata

Each race, such as *Lao, Meo* 苗, *Yao* 傜, *Ga-Mu* (*Pu-Ten*) and