

經濟論叢

第六十二卷 第六號

ダビット・ヒュームと市民社會……………行 澤 健 三

國鐵勞働の分析……………島 恭 彦

アーヴィン・フィッシャーの生涯……………馬 場 正 雄

附 錄 本誌第六十一卷總目錄
本誌第六十二卷總目錄

京 都 大 學 經 濟 學 會

國鐵勞働の分析

運輸調査局「交通勞働論」

島 恭 彦

一 は し が き

資本主義社會に於ては、企業が國有になつたとしても、其處には國家によつてその利害を直接間接に代表される總資本と賃勞働との關係が基本的に貫かれている。そしてこの國有企業に於ける勞働者は資本家的企業に於ける勞働者と本質的には同一の、或はそれ以下の立場におかれる。國有鐵道に於ても全く同様である。國有鐵道を日本資本主義の機構の中にとらえ、これを分析しようとするならば、國鐵勞働の問題は無視されてはならない。

然るに從來の國有鐵道に關する文獻の中には、營業料だの、列車料だの、走行料だの、貨物の噸料だの、旅客の入料だのいうことばかりが書いてあつて、これらの國鐵のサービスが國鐵勞働者によつてどのようなようになされているのかを明かにしていない。いままでの交通論者は軌道の上を走る列車ばかりを見てい

て、これを走らせる勞働者を見なかつたと云われても仕方があるまい。國鐵がわが國有數の大企業であるにも拘らず、日本にはアメリカで多くみられるような資本家的立場よりする鐵道勞務の管理論すらあまり書かれていないのである。國鐵勞働の問題は、後藤新平によつて所謂「國鐵大家族主義」が確立されて以來、封建的官僚制の中に深く深く埋没して容易にその姿を現わさなかつたと云えよう。

ところが敗戦後の國鐵の問題には、誰の眼にも明かなように、國鐵勞働者の問題がハッキリと大きく浮び上つて來た。あの「國有鐵道實相報告書」も國鐵の危機をまた國鐵勞働の危機としてわれわれに告げているのである。國鐵の危機はレールや枕木や車輛や其他の固定施設の復舊補修が輸送の危險狀態を喰ひ止める程度に行われ得ないところから起つて來るだけでなく、國鐵勞働者の勞働力の再生産が不充分なこと、熟練度の低下していること等にも起因していると云われている。またわれわれ

は國鐵五〇萬の労働者が強力な組織力を以て終戦後貨銀闘争に輸送の復興に立ち上つてゐる事實を目のあたりに見ている。そして世人は國鐵の危機が國鐵労働者のストライキに歸因するかの様な錯覺に陥つてゐるが、そういう錯覺が生れる程に國鐵労働者が國鐵の輸送について偉大な役割を果してゐたことを今更のうに感じさせられるのである。國鐵の分析は今や國鐵労働の分析と切離して考えられない。

敗戦後國鐵労働者の生處についてすぐれたいくつかのルポルタージュや報告が書かれた。「日本の大動脈・國鐵」(日本評論・一九四八年六月號)、山室善子「上野驛に働く人々」(婦人の友四一卷一號)、「國鐵ではこうたをかつてゐる」(科學と技術・一九四八年九月)これらの資料によつて、われわれは今までわれわれの眼からかくされてゐた國家獨占資本下の労働者の狀態の一斑を始めて知ることが出来たのである。それと同時にひとつ組織的な國鐵労働の調査分析が必要であることを感じたのであつた。實際今までも國鐵の經營に於ては資本投下の不足によつて、運輸施設と労働力との酷使がしばしば生じていた事實を推測することが出来るのである。現在の國鐵の危機はこの過去の經營の缺陷が集積されて現れたものである。もしも戦前戦時に於ける國鐵労働の分析がなされたならば、現在の危機の段階をも含めて、從來までの國鐵經營の性格が明かにされるであらう。

こゝに運輸省調査局によつて公にされた「交通労働論」(日本經濟と鐵道叢書⑤)はそうした要望にある程度答へ得るものである。これは國鐵労働を中心としたわが國の交通労働の分析である。交通労働論そのものとしての評價は専門の交通學者にまかせよう。たゞこゝでは交通労働一般の問題にふれることによつて國鐵労働の特色が鮮明に浮び上つてゐる點に注意したいのである。

この書物で取扱われる期間は主として昭和五、六年頃より戦後に及んでゐる。現在の危機的段階にある國鐵労働問題を正確に把握するには、どうしても最少限度この期間の考察は必要であるが、本書は所謂暗黒時代を現在の時點とのつながりに於て解明する鍵を提供しているとも云える。この書物の構成は第一章交通労働人口、第二章交通労働の質、第三章交通労働の労働時間、第四章交通労働の賃銀、第五章國鐵の労働生産性より成つてゐる。私はこの順序に従つて國鐵労働を中心に本書の内容を紹介したい。

二 國鐵の労働人口

交通労働時に國鐵労働の分析に於て、まづ最初の障害は対象たる交通労働者、國鐵労働者が明確にとらえられないということである。交通業には一方に技術的構成の高度の近代的な交通機關があるかと思えば、小運送業の如き經營者と労働者を兼ね

た原始的な交通業がある。前者に於いては例へば蒸氣機關士の如き高度の機械作業に従事し技術者の範疇に入れてよいような勞働者が見られるし、後者の場合は勞働者たと同時に小所有者である。また交通業がサービス業であるために、例へば現場に於て經理的職能に従事するような出札掛、改札掛、車掌等の事務者がいる。併し彼等は同じく事務者の中に入れられる課長、助役等々とは明確に區別さるべき性格の人達であり、後にも述べるように勞務者の範疇に入るべきものである。このように交通業に於ける事務者、技術者、勞務者の區別の不鮮明なことが自體が、工礦業に比して交通勞働分析の困難さをまづ暗示するものであるが、國鐵勞働には更にまた別の困難が伴う。それは國鐵勞働をわうているところの官僚的身分制である。例へば非現業官廳に於いて三級官といへば、彼が従事する職種からみても彼の意識からみても、勞働者ではないが、國鐵に於ては現場の勞働に従事しつゝ三級官に昇進するものが少くない。例へば二十一年には操車掛の四三・六%、信號掛の五四・四%、機關士の六三・二%が三級官であつた。このように官吏としての身分と勞働者としての職能が同一人格に混淆している場合には、統計的分類が非常に困難になる。國鐵勞働の分析はまづこのような勞働組織そのものに内在する複雑さを覺悟して行われねばならない。

まづ交通勞働人口の推移を戦時、戦後について工礦業勞働人口

國鐵勞働の分析

口のそれと比較してみると後者は昭和十九年の敗戦直後には最高度に達し、敗戦後は急激に落ちてわが産業機構の敗戦による崩壊をそのまゝ現わしているが、前者交通勞働人口は戦時に於ける増加傾向を戦後も甚だしく失わないうまゝに持續している。

これを終戦時の勞働者異動率についてみると、昭和二十年九月には工業の解雇率（現在員に對する）四四・四%、傭入率二七・五%、鐵業の解雇率二七・五%、傭入率六・七%に對し、交通業では逆に解雇率九・六%傭入率一一・二%となつてゐる。この交通勞働人口増勢の中核をなすのは近代交通勞働の代表である鐵軌道勞働人口、就中國鐵勞働人口であつて、戦争末期に急増した原始的交通勞働は敗戦後海運の衰微による港灣荷役勞務の減少、作業條件の劣悪、食料不足等による勞働者の歸農等によつて急減している。だから國鐵勞働の問題は、まづ工礦勞働は勿論他の交通勞働人口に比較してさへも明確な特徴を示しているところの戦時戦後を一貫して變わらざるその増加傾向の原因を明かにすることである。

國鐵の勞働人口は昭和五年二〇四、五六四人を一〇〇とする昭和六、七、八年はむしろ漸減傾向を示しているが、昭和九年の二〇九、四五六人（一〇二）より漸増傾向を示し、中日戦争を経て太平洋戦争の末期に近づくにつれて次第に増加率を高め、昭和十九年の四四九、四四三人（二二〇）昭和二十年、五一八、一三四人（二五三）昭和二十一年、五七三、〇八六人（二八〇）と敗戦

期に最高に達した國鐵勞働人口の増加は敗戦後も持續している。これは國鐵總人員中主として現場の勞働に従事する鐵道手、雇員、見習雇員をとつてみて同様である。この増加の原因は何か、業務量の増加であるうか。單にそれだけではない。何故ならば、國鐵の業務量を見わす列車料、人噸料をとつても、一列車料當り國鐵人員や百萬噸料當り人員は戰時には漸増し戰後には急増しているからである。(百萬噸料當り人員昭和十八年三・三人、昭和十九年三・九人、昭和二十年五・五人)この事實は國鐵の勞働條件をも含む技術的諸條件に大きな變動があつたことを物語っている。

まづ戰時中より戰後にかけて累積的に起つてゐる勞働人口増加の原因は、(1)勞働人口の質的低下が量的面で補われていること、(2)車輛・線路等固定設備の酷使のため、その保守修理に餘分の勞働力を必要とすること等である。戰後に新に附加された原因は、(1)復員、敗戦後二十年度末までに約九九、〇〇〇人二十一年度には約六五、〇〇〇人という勞働力が復員によつて外部より國鐵經營の中へ全く無計畫的に投げ込まれた、(2)勞働力偏在と配置轉換の困難による新採用、(3)勞働條件改善による要員の増加、即ち拘束八時間制、週休制、祝祭日休暇年五日、一ヶ年二十日の有給休暇、女子の生理休暇、三交代制の擴張等による要員増加は總員の一七・五%と算定されている。これ以外に戰災復舊、鐵道治安維持、進駐軍輸送等々に五萬七千人以上

の増員が必要であつた。

以上のような諸原因による勞働人口を國鐵がよく受入れた理由、更に敗戦前後の激動期に於て急激な變動を示さず漸増傾向をたえず維持している理由は、一に國鐵が全國的規模をもつ獨占的な官營大企業であり、次に巨大な固定設備をもつて機械化されているという事實に起因している。特に後の事實は戰時中の國鐵勞働の質的低下は工鐵業に於ける程大きな打撃にならなかつたところから、勞働人口の増加率は工鐵業程大きくはないという結果を産み、反對に戰後は、固定設備の巨大さは業務量に比例して變化しない固定的な勞働力部分(事業費總人員の三二・九%)を必要とし、その上に國鐵業務量は敗戦後に工鐵業の生産量のような激落を示していないために、工鐵業勞働人口と全く反對に増加を示しているという結果になる。

本書では國鐵の固定設備が大きいことゝ作業が機械化されていることゝを殆んど同意義に解し、これを工鐵業と異なる特色のようによりかえして述べているが、これは果して本當であらうか。國鐵の資産中固定資産の比率が高いことは確に事實であるが、それは必ずしも作業が工鐵業よりも以上に機械化されていることではない。この點に國鐵勞働一般の特質を見出し、こゝから國鐵勞働人員増減の特別な原因を引出せうとすることは誤りではあるまいか。

三 國鐵勞働の質

こゝで一般の交通勞働を背景として、國鐵勞働者の性別構成、年齡別構成、教育程度等から國鐵勞働そのものの性格が規定されている。

工業部門では女子勞働の比率は相當高かつた。(昭和五年四九・〇%)これは云うまでもなく從來の産業構造の中でも女子勞働に依存する度合の多い紡織工業の比重が高かつたためであるが、戰時中重工業の急激な勃興と紡織工業部門の整備縮小によつて女子勞働の比率は昭和二十年の一九・〇%にまで減少し、昭和二十一年六月に再び三二・二%にまで上昇している。これに反して交通業に於ける女子勞働の比重は著しく固定的で戰前戰後にかけて一〇%内外のところ止まつている。併しこの安定の仕方も交通業の内部では様々であつて、乗合自動車業、通信業に於ては三〇%から四〇%の相當高い比重で安定している。

これは前者に於いては車掌、後者に於ては交換手の如き女子勞働の獨占的分野が確立されているからである。國鐵の女子勞働はこれに反し昭和十七年以前までは平均二・五%という低い比率で固定していた。更に太平洋戰爭初期までをもつても國鐵は女子勞働の進出に對して相當強い抵抗を示している。戰爭末期に於ける女子勞働の増大(昭和二十年七月二四・二%)は男子勞働力の急激な缺乏に對する一時的應急策に過ぎず、従つて戰

後再び舊狀に復歸しようとしている。これらの事狀を説明するものは、特殊な徹夜勤務、複雑な機械作業、激しい重筋勞働を伴う國鐵勞働の特殊性である。だから戰爭末期女子勞働の進出も出札掛、驛手、國鐵經營の自動車車掌等の限られた部面に過ぎないのである。

次に男子勞働者の年齡別構成、本書はこの點について工業型と鐵業型と交通型を對比している。戰前昭和十一年には、工業型は二〇―二四歳、交通型は二五―二九歳が最高で、兩者共に四〇―四五歳では七―八%に落るので、最高點より年長層への減少の過程は交通型の方が急激である。鐵業型では、各年齡層への分散度が多く、こゝではあらゆる年齡層の勞力が稼働せられ得ることを物語つてゐる。交通型でピークが工業型より五ヶ年年長層へずれていながら、その先の減少が急激であることは、結局交通勞働の中核をなす國鐵勞働が高度の熟練を必要とすることゝ、勞働生命の短いことゝを物語つてゐる。國鐵勞働に於ては、二五―三四歳の青壯年層が五〇%を示し、その前後の少青年層及び壯年層の比重は急激に低下する。

戰爭による年齡別構成の變化はあらゆる産業部門で起つたが工業と交通業とではその變化の關係は逆になつてゐる。昭和二十年の統計によると、工業では少青年層が減少し壯年層が増加しているが、交通業では少青年層が増加し、青壯年層が減少している。この變化は國鐵職員に一層明瞭に現われている。即ち昭

和十一年に於て一一・三%だった二二・二〇歳の少青年層が昭和十九年には四八・八%となり、二一・三〇歳が三五・五%から一七・〇%へ、三〇歳以上が五三・二%から三四・二%へと減少している。戦後多少元の交通型へ戻っているが、それにしても本来相當の年期と熟練とを要する國鐵勞働の質的低下は明かである。これを國鐵の代表的職種である機關士、機關助士の年齢別構成についてみると、昭和五年には一九歳以下六・九%、二〇—一九歳五七・七%、三〇歳以上三五・四%であつたが、昭和二十一年には一九歳以下四四・八%、二〇—一九歳三四・五%、三〇歳以上二〇・七%であり、こゝでは少年勞働への移行は一そうはつきり行われているのである。

年齢別構成と關連して勤続年限は、技術條件以外に種々なる經營條件が加つてくる。熟練作業を必須とする以外に國鐵は獨占的官業であるという理由によつて勤続年限が長い。昭和十一年國鐵の乗務員についてみると勤続年数一—二〇年の比重が五六・〇%、一〇年以下が三八・八%であつた。その勤続年限の長さは、他の何れの産業部門でも見られないものである。例えば工業に於いては、一—二〇年は二・八%、一〇年以下は六七・二%であつた。この勤続年數別構成の戦時戦後に於ける推移を國鐵職員全體にとつてみると、昭和十九年二—二〇年一四%、一〇年以下七・一%、昭和二十一年前者九%、後者七九%こゝにも國鐵勞働組織の危機が告げられている。

要するに國鐵の獨占的大官業たる性格から、勞働者の地位の安定、賃給與は低額でも厚生關係費の大きいこと、強い組織力をもつ大規模の勞働組合の存在等によつて從來勤続年限はより長く、平均年齢はより高くなつていた。これに更に特殊な熟練と強靱な體力と精密な注意力とを必要とするような技術條件が附加される。これは乗務員は勿論であるが、非乗務員でも、信號、轉轍、操車、保線、出札勞働について云えることである。

然るに戦争によつて國鐵勞働の中核をなす青壯年熟練勞働者群が動員されると、これを女子及び老年勞働力によつて補充することは生理的、肉體的に不可能であつたが故に、唯一の供給源たる少年勞働力に依存しなければならなかつた。而も彼等は青年期に達すると大部分が軍隊に動員されるために、未熟練少年勞働力が常に國鐵勞働の中心をなさざるを得ない。そして平均年齢、勤続年限と共に、平均熟練度は著しく低下したのである。この國鐵勞働の缺陷は國鐵の技術的進歩、例えば手工業的熟練を多く要する蒸氣機關車乗務勞働の一部を電化等による近代的な機械作業に置き換へることによつて埋めるより他はあるまい。

四 國鐵の勞働時間

交通勞働一般の所定就業時間をとつてみれば、他の工銀勞働の時間比して、戦時中特に延長されたという事實は見當らな

い。十九年六月には工業一〇時間二分に對して交通業九時間七分である。而も休憩時間の比率は他の産業よりも多い。併し交通労働の一ヶ月の就業日数は戦時中に増加し、従つて一ヶ月の延就業時間に於いては工業との差は短縮された。而もこの増加傾向は戦後にも持續されている。これは交通労働の中核たる鐵軌道労働に於いて常時投入されねばならない固定的労働量が多いということから一般的に説明されるだろう。

國鐵の労働時間の問題は、その勤務種別が多様であるために極めて複雑である。大體主な勤務種別は官廳勤務時間、日勤、特殊日勤、一晝夜交代、循環交代、三交代、乗務の七種であるが、官廳勤務時間は全く一般の官廳職員の勤務と同様であるから、これを除けば、國鐵労働の特色を示す一晝夜交代と乗務に服する人員は全員の三〇%で、日勤について多い。これら六勤務種別に属する人員の平均就業時間を加重算術平均によつて算出してみると、國鐵の平均就業時間の近似値は戦前一〇時間三〇分戦争末期一時間、終戦後一〇時間乃至九時間となつて、何れの産業部門に於ける労働時間よりも長いことになる。

さて本篇の分析はこゝで特に一晝夜交代と乗務の労働にむけられる。普通工場労働者の日勤勤務は労働者の生活時間からみれば一晝夜を一周期とするに反し、一晝夜交代は二晝夜を一周期とする。それで兩者を比較するには、二組の一二時間労働と連續二四時間労働とを同一量とみななければならない。この點を

考慮して一晝夜交代に於ける職場の休憩睡眠時間を自宅のそれに加算しても、工場労働者のそれに比して著しく少い。こゝに例にあげられた一晝夜交代に服する國鐵の女子労働者の一日の睡眠時間は六時間一六時間四五分であり、工場労働者のそれは七時間三〇分一八時間である。かゝる休憩量の不足を補うために、一晝夜勤務者は殆んど例外なしに、非番日に一―二時間の午睡をとっている。併し職場に於ける深夜短時間の睡眠も、自宅に於ける午睡も正常な睡眠と同質のものではない。特に後者については、一晝夜交代制に服する、或はむしろそれをえらぶ國鐵労働者には常に農家副業や家計補充の労働者の性格がつきまとうことを見落してはならない。従つて午睡時間が農耕労働や他の労働によつて妨げられることを當然考えねばならないのである。

乗務労働の一循環は週休制にあつては一週間である。従つて一晝夜交代にみられる不自然な夜間労働は一そう複雑に強化され、労働時間の始期及び終期は著しく不規則である。このような労働時間にあつては正常な生活は根本から混亂する。例えば機關車乗務員は時に機關車内で假睡し、時に時間外れの食事を大意にとらねばならない。労働の一循環期を推算して休業時間と労働時間とがバランスしていても、それは労働力の再生産が完全に行われているという證據にならない。而もこのような乗務労働すら農耕労働と結びつくという事實が示されている。

労働密度や賃働時間について國鐵労働には大きな特色がみられる。一般に交通サービスに對する需要には非常に波動がある。例えば一日中に於ける乗降客數の波動、及び列車の發着時に於ける業務量の急増、この何れにしても業務量の最多の場合に應じ得る労働量が當時用意されていなければならない。こゝに労働密度の不平均と労働力の不完全燃焼が生じる。これは大都市の電車區間、田舎の列車區間によつて種々異り、職種によつてもまた様々である。この場合問題になつてゐるのは一晝夜交代勤務であるが、勤務時間中賃働時間の割合の少いものは二〇%、多いものでも六〇%にすぎない。この勤務形態が労働者から歡迎される理由の一つはこの點にある。最近では労働量を時間的に調整するために、日勤の人員を増加し業務量の稀薄な夜間の労働力を削減する方法、餘剰労働をして他の職種（電信手）を兼ねさせる方法が行われてゐる。

五 國鐵労働の賃銀

戦時、戦後を通じて男子交通労働者の賃銀は工礦業賃銀と較べて劣位にある。更に交通労働の内部では鐵道と逓信との著しい低賃銀が指摘される。鐵道の男子労働者一日平均賃銀は昭和一〇年には二圓〇一錢で交通平均と同位にあるが工業賃銀の八二%である。昭和二〇年六月は三圓三五錢、交通平均三圓九八錢より六三錢低く、工業賃銀の六五%に落ち、逓信賃銀は昭和

一〇年一圓四八錢で鐵道より五三錢低く、對工業比率は六一%二〇年六月には三圓二五錢、鐵道より一〇錢低く對工業比率は六三%である。これらの交通労働に於ける低賃銀群に對して、他方に乗合自動車、軌道業等に於ける高賃銀群が存在する。この賃銀水準を決定する要因は、一、労働力の給源が都市にあるか、農村にあるか農家副業的性格をもつか否か、二、企業形態が獨占的官營か否か、三、少年労働の比重等である。

まづ第一の要因について、昭和五年の男子有業人口の都市集中率を見ると官營鐵軌道業（この八〇%は國有鐵道）は三二・〇%であるに對し、公營鐵軌道業（殆んど大部分は市營軌道）は六三・七%である、逓信業は三九・六%でこれも都市集中率は低い。試みに工業の例をみると、高賃銀の金屬工業は五二・五%低賃銀の紡織工業でも四六・一%である。更にこれを國鐵の職種別に見ると機關士四〇・二%、操車、連結、轉轍、信號、踏切手二四・六%、出札改札掛二一・一%、驛手一六・〇%、保線工手一二・七%である。要するに國鐵の職場が全國に分布しているために、國鐵労働者も農村居住者が多いことは當然であり、都市の職場でも通勤バスが支給されるため農村からの遠距離通勤者が多いという事實は、總じて國鐵労働力の主たる給源が農村に存在し、國鐵は零細農家の過剰労働力を低賃銀で雇用し得ることを暗示する。この點からみれば、通勤バスは國鐵労働者の特權というよりも、むしろその勞力を低賃銀の溫床たる農村に

つなぎとめる手段である。既に述べた獨占官營企業の形態はこの低賃銀を固定化し、戦後の平均年齢の低下は一時的にこの傾向を強化していると云えよう。

更に國鐵とこれにやゝ類似する地方鐵道を比較してみると、昭和十一年に於ては前者の賃銀は後者の賃銀よりもむしろ上位にあつた。併し戦後のインフレによつてその地位を逆轉している。昭和二十一年一月の國鐵平均給與額(本給)四二六圓二八錢は六六府縣の地方鐵道の七一八圓八二錢より二九二圓五四錢低く、その他の府縣の四九一圓〇一錢よりも六四圓七三錢低い。國鐵給與の上昇率は地方鐵道に比して低いのである。殊に大都市周邊の私鐵の給與上昇率は國鐵の二倍以上に達する。このように一般に緩慢な上昇率をもつ國鐵給與もそれに固有の身分制の構造によつて上級者と下級者とは上昇率は著しく異なる。例へば三級官(判任官)の昭和十一年の平均本給を一〇〇とすると昭和二十一年七月は七九五であるが、總員の約六〇%を占める雇員級の指數は五五五に過ぎない。戦後の給與體系では、生活給の比重が多くなり、身分別給與差は縮小する筈であるのに、このような逆の現象がみられるのは、戦争中國鐵の雇員級の平均年齢が著しく低下したためである。戦後二十一年三級官の平均年齢三五・八歳に對し雇員級のそれは二一・六歳で、昭和十一年に比し前者は三・三歳の低下に過ぎないが、雇員は一・二歳の低下である。年齢の低下は即ち、一、勤続年數の少いこと、

國鐵勞働の分析

二、扶養家族の少いことを意味する。即ち國鐵給與の面に於ては、生活給的要素が却つて身分別給與差を擴大する結果となり國鐵賃銀構成のピラミッド型を更に顯著なものとしている。

次に國鐵の代表的職種の賃銀について、他の交通機關(例、東京都電)のそれと比較してみると、國鐵の機關士七二八圓九七錢、同助士四〇九圓二五錢、東京都電の電車運轉士給與八八四圓二五錢を一〇〇とすると、前者八二・五、後者四六・三であり、省線電車運轉士は六六八圓四六錢で七五・六に過ぎない。尙國鐵の車掌、女子自動車車掌、機關庫技工と東京都電の電車車掌、女子自動車車掌、車庫傭員等の給與とを比較しても同様な結果が現れる。

併し國鐵の低賃銀は或程度厚生關係費でカバーされている。即ち損益勘定中の貨幣給與以外に恩給負擔金、共済組合給與金(職場配給、廉賣、住宅貸與等々)被服費の如き、保健費及び教習所費の如きはこれである。これらの經費の職員一人當りを計算し、給與額に加えたものについて、國鐵と私鐵とを比較してみると、昭和二十一年の上半期には國鐵八六四圓、東武鐵道八四〇圓、近畿日本鐵道九五九圓となる。

六 國鐵の勞働生産性

本書は最後に「國鐵の勞働生産性」の問題を取上げる。この章は最も多くの問題が含まれているが、しばらく本書の敘述に

從つてみよう。一般に工鐵業部門の勞働生産性は中日事變から戰後にかけて、平和産業では基準年（昭和一二年）より低下の一途を辿り、軍需産業でも太平洋戰爭開始前をピークとして急落する。然るに國鐵の勞働生産性の變動はこれと異なる。この場合勞働生産性とは國鐵の業務量を示す人噸料と車輛料を勞働人員の頭數で割つたものである。この二つの指標は十八年のピークまで漸増し、十九年にはやゝ低下し、敗戦後には急減するが工鐵業部門に較べると遙かに上位にある。勞働生産性の推移におけるこの相違を本書は次の諸點に求めている。一、國鐵では固定設備が大きくその補修が行われなくても比較的長期間能率を著しく低下させずに使用し得ること、二、勞働力の質の低下が事故の増加、乗客取扱の惡化等に現われて直に輸送量減とならないこと、三、戰爭末期に於ける海運の陸運轉移による輸送量の急増、そしてこれらの諸因の背景に國鐵が工鐵業に比して大なる比重の固定資本を持ち機械化されているという事實があるとしている。この點の批評は前に述べた。併し基礎的な問題は一體何を勞働の生産性としているかということである。その點になると本書は一應勞働者一人當りの生産量（輸送量）と規定するが「それは勞働力そのもの、眞實の生産性ではなく、その産業の生産力を構成する諸要素のもつ総合的な生産性を勞働力單位によつて表示したものである」と云つてゐる。併しかういふ限定をおいても、なお「勞働者一人當りの生産量（輸送

量）」という共通の尺度で工鐵業と國鐵の如き公共事業、サービス業の勞働生産性を比較し得るだろうか。既にあげた國鐵勞働の「生産性」の固定性を説明する諸要因は一、二、三とも國鐵に對するオーバー・ロードと國鐵勞働力の酷使を説明するもので、何等勞働の生産性を立證してはいない。

それでは最後に戰時中國國鐵勞働の「生産性」を維持した基礎的な要因としてあげられている國鐵勞働の機械化という事實はどうか。これも本書の敘述そのものがこれをくつがえしている。というのは「勞働生産性」の向上或は維持は多少とも機械的作業に關連のある職種には現れず、むしろそれに全然關係のない職種についてみられるということを本書に引用されている統計そのものが物語つてゐるからである。例へば昭和一〇年を一〇〇とすると蒸氣機關士の「勞働生産性」は昭和一六年には八三、二一年には五一、信號掛のそれは昭和十六年九三、二一年四九、これに反して出札掛は一六年には一八五、二一年には二二、改札掛は一六年には一〇九、二一年には一五三である。この後の場合は旅客輸送人員が激増して出札掛、改札掛の一人當りの業務量もまた増大したということを物語るに過ぎないので、「勞働生産性」の向上などの問題ではない。これらの指標はまたそれ自體として意味をもつものであるが、「勞働生産性」といふ視角の下で、綜括的に取扱われることは一考を要するだろう。