

経済と経営 21-3 (1991. 1)

〈論文〉

1920年代のアメリカ鉄道業における労働問題  
—— 1926年鉄道労働法の成立 ——

小島基男

はじめに

1930年代の大恐慌のまっただなか出版された、当時のアメリカにおける運輸問題全体を扱った H. G. Moulton の *The American Transportation Problem* は、1930年時点で直接的に運輸業に従事する労働者数約423万人のうち鉄道業に従事する労働者は150万人であるが、他の運輸部門の労働者がほとんど組織されていないのに対して、鉄道部門では従業員の3/4という圧倒的部分が効果的に組織されていることを大きな特徴としてあげている。これと関連して、大恐慌の中で鉄道輸送量の激減とは対照的に、鉄道運賃が合衆国の一般的価格体系の中でもっとも硬直的な要素であることを指摘し、その理由として、鉄鋼、貨車、機関車等の資材価格の硬直性ととも、営業経費の最大費目である賃金が、恐慌の激化した1932年の時点でさえ組合側が一時的に10%の賃金カットを認めたにすぎないほど硬直的であることを指摘している。そして、鉄道自体を大恐慌の厳しさの継続の一因であるとまで言っている<sup>1)</sup>。

---

1) Moulton, Harold G., and associates, *The American Transportation Problem*, 1933, pp. 23, 53, 59-60, 65, 181.

ところで、こうした鉄道運賃および鉄道労働者の賃金の硬直的な構造は、どのようにして出来上がったのであろうか。われわれは、すでに19世紀末から第一次大戦期までのアメリカ鉄道業における「運賃問題」、「労働問題」の展開を見てきた。そこでは鉄道運賃が1890年代末からの鉄道統合運動と第一次大戦中の連邦管理を経て成立した1920年運輸法によって、鉄道に一定の収益を保証する運賃水準の設定が基本的に認められ、ICC(州際通商委員会)による運賃規制=保護的規制が確立したこと、またAdamson法の成立によって頂点に達する四大鉄道友愛組合の共同行動の発展と連邦管理下における一般鉄道労働者層の運動の飛躍的前進を前提として、同法の労働条項によって鉄道労働委員会(Railroad Labor Board)が創設され、鉄道労働者の賃金、労働条件も鉄道規制の対象となったことが明らかにされた<sup>2)</sup>。

だが、1920年運輸法のもとでつくられた基本的枠組は、労資関係についていえばとうてい鉄道側の許容できるものではなく、その再編は必至であった。1920年秋から始まった戦後恐慌を契機に鉄道側の反攻が開始され、それは1922年の工場技能工(shopcrafts)組合を中心とする鉄道工場ストライキで頂点に達する。そして、このストライキでの労働者側の敗北は、一部の鉄道における会社組合の結成やAFL鉄道従業員部の組織人員の激減など鉄道労働運動に著しい後退をもたらすのである。これは、1920年代をオープン・ショップ運動に代表される反労働組合運動が展開され、労働運動が全体とし

---

2) 拙稿「第一次大戦期までのアメリカにおける鉄道運賃問題の展開と1920年運輸法の成立」札幌大学『経済と経営』第20巻第1号、1989年6月、および「1890年代末から第一次大戦期までのアメリカ鉄道業における労働問題の展開」札幌大学『経済と経営』第20巻第2号、1989年9月(以下、「労働問題」と略記する)。なお、四大鉄道友愛組合とは、機関士組合(Brotherhood of Locomotive Engineers and Mortormen)、機関助士組合(Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen)、車掌組合(Order of Railroad Conductors of America)、列車乗務員組合(Brotherhood of Railway Trainmen)である。

で大きく後退した時代として特徴づけているこれまでの我が国におけるアメリカ労働史を扱った研究<sup>3)</sup>にはほぼ合致するものである。ところが、すでに述べたように、1920年代の鉄道労働運動を全体としてみれば、こうした後退にもかかわらず、他の産業とは比較にならない組織力が維持されるのである。このギャップは、これまでの研究が四大友愛組合の運動を視野に入れてこなかったことによるものと思われる。

そこで、本稿では、1920年代前半の後退にもかかわらず、なにゆえ鉄道労働組合の力が一定程度維持されたのかを、四大鉄道友愛組合の運動を含めて、1920年代の鉄道労働問題の展開を全体としてみていくことによって明らかにしたい。

## 1 概観, 1920年の賃金引き上げ

1920年代の再編を論じる前に、まず、再編の出発点となった大戦期の連邦管理終了時点から鉄道労働委員会による賃金引き上げの実施までの状況を概観しておこう。

大戦時のアメリカにおける連邦政府による鉄道の接管・管理は、鉄道労働者をめぐる状況を劇的に変化させた。連邦政府管理以前には、1916年のAdamson 8時間労働法の成立によって列車・機関車乗務サービスに従事する労働者に対してのみ認められた全国的な賃金協定と統一的労働条件が、この時期に、鉄道労働者のほぼ全体に対して認められたからである<sup>4)</sup>。

連邦管理のもとで鉄道庁によって行われた賃金引き上げと、連邦管理終了

---

3) 代表的なものとしては、津田真澄『アメリカ労働運動史』総合労働研究所、1972年、萩原進「アメリカ資本主義と労資関係」戸塚秀夫、徳永重良編『現代労働問題』有斐閣、1977年所収、がある。

4) Moulton, H. G., *op. cit.*, pp. 198–199, 206.

後、鉄道の民営移管に伴って成立した 1920 年運輸法のもとで創設された鉄道労働委員会によって行われた賃金引き上げとによって実現した賃金水準自体は、鉄道労働者全体で見れば、他産業、たとえば鉄鋼業等と比較して決して高いものではなかったが、もともと賃金水準の低かった不熟練・半熟練労働者を中心とする一般鉄道労働者 (rank and file of railroad employees) にとっては大きな改善を意味し、また、鉄道労働者が長年にわたって追求してきた地域や鉄道システムによって大きく異なっていた賃金水準の標準化もほぼ達成された<sup>5)</sup>。第 1 表は、運転業務の代表的熟練職種である貨物列車乗務の機関士 (road freight engineers and motormen)、中程度の熟練職種である制動手・信号手 (brakemen, flagmen)、鉄道工場の熟練職種を代表する機械工 (machinists)、鉄道業全体の不熟練労働職種を代表する保線工 (sectionmen) について、連邦管理以前の 1916 年と 1920 年における時間あたり賃金を示したものであるが、もともと賃金水準の低い層である、保線工、制動手・信号手の上昇率の高さと、地域による格差の縮小を見ることができる。

第 1 表 1916年、1920年における貨物列車機関士、制動手・信号手、  
機械工、保線工の平均時給

(ドル)

	貨物列車機関士				制動手・信号手				機械工				保線工			
	全国	東部	南部	西部	全国	東部	南部	西部	全国	東部	南部	西部	全国	東部	南部	西部
1916年	0.610	0.551	0.661	0.668	0.335	0.317	0.314	0.371	0.410	0.379	0.428	0.447	0.164	0.185	0.129	0.162
指数(全国=100)	(100.0)	(90.3)	(108.4)	(109.5)	(100.0)	(94.6)	(93.7)	(110.7)	(100.0)	(92.4)	(104.4)	(109.0)	(100.0)	(112.8)	(78.7)	(98.8)
1920年	1.131	1.126	1.116	1.144	0.745	0.745	0.699	0.768	0.858	0.861	0.856	0.854	0.451	0.490	0.400	0.443
指数(全国=100)	(100.0)	(99.6)	(98.7)	(101.1)	(100.0)	(100.0)	(93.8)	(103.1)	(100.0)	(100.3)	(99.8)	(99.5)	(100.0)	(108.6)	(88.7)	(98.2)
1916-1920 増加率(%)	85.4	104.4	68.8	71.3	122.4	135.0	122.6	107.0	109.3	127.2	100.0	91.1	175.0	164.9	210.1	173.5

(出所) I.C.C., *Statistics of Railways in the United States*, 1916, p.29, 1920, pp.XXI-XXIII より  
作成。

こうした半熟練、不熟練層の鉄道労働者の賃金水準の相対的に大きな上昇と、全国的な標準化の進展は、連邦管理下での全職種にわたる労働組合組織の進展によって実現したものであった。連邦管理以前、すでに 8 割を超え

5) Wolf, Harry D., *The Railroad Labor Board*, 1927, pp. 60-61, 114, および Moulton, H. G., *op. cit.*, p. 198.

る組織率を有し、団体交渉の認められていた四大友愛組合をのぞけば、他の鉄道関係労働組合の組織率は3割に達していなかったが、1920年の連邦運営終了時点で、これらの組合の組織率は約80%に達したのである。しかも組合員数の最大の増加は、連邦管理以前多くの鉄道によって組合の組織化が禁じられていた不熟練労働者層 (unskilled labor) であり、例えば、保線工については、組合員数は1917年の約30,000人から1920年の約300,000人へ、車両工 (carmen) については、約50,000人から約200,000人へと増大した。そして、大戦前から組織率の高かった列車・機関車乗務サービスに従事する労働者では、1920年時点での組織率は90%をこえたのである<sup>6)</sup>。

連邦管理中、賃金水準の改善・標準化とともに鉄道労働者にとって実現したより重要な改善は、労働時間の短縮とより有利な規則 (rules) および労働条件の獲得であった。1916年のAdamson法の成立によって列車・機関車乗務サービスに従事する労働者にのみ認められた8時間労働が、連邦管理下でほとんどすべての鉄道労働者に対して認められ、超過勤務に対する罰則的割り増し支払い (punitive payment) もすべての職種に拡大した。連邦管理以前、鉄道工場ごとに様々であった労働者と作業の区分 (classification) が確立された。多くの鉄道工場で広範に行なわれていた出来高作業 (piece work) は事実上廃止された。先任権原則がそれまで認められていなかった職種にも拡大され、またその運用は著しく労働者側に有利なものとなった。苦情処理 (grievances) と職場規律 (discipline) に関する詳細な規定が定められた。そして、こうした労働者に有利な労働条件は、鉄道の民間への返還が間近にせまった1919年後半から1920年初めにかけて、鉄道庁と工場技能工、保線工、事務員、貨物倉庫および駅勤務労働者などの組合との間で「全国協定 (National Agreement)」として協定化されたのである<sup>7)</sup>。

---

6) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 58-59.

7) 拙稿「労働問題」pp. 148-149, 153-155 参照。

以上のように、26 カ月間におたる連邦政府による鉄道運営のもとで鉄道労働者の獲得したものは、F. H. Dixon が述べたように、それ以前の時期に組合が獲得したすべてをあわせたものよりも大きな成果であった。これは、民営への返還をひかえた鉄道経営者側にとっては由々しき事態であった。ある鉄道経営者は、事態を次のように表現した。「新入者、未経験者という多くの未熟な労働者を抱え、連邦管理以前の賃金体系は崩壊し、組合の組織化の進展によって労働者の規律は低下し、管理者の士気も著しく低下している」と。労働者の側での、問題をワシントンで解決するという傾向も、実際の鉄道運営にあたる鉄道会社幹部の権威を低下させていた。経営者の側でとりわけ問題にしたのは、「全国協定」であった。例えば、比較的穏健な鉄道経営者を代表する Baltimore & Ohio 鉄道社長の Daniel Willard は、賃金水準それ自体については全体としてそれほど問題にする程度ではないとしながらも、賃金の標準化と統一的労働条件については、「広範で異質な地域(wide and unlike areas)」に分布するアメリカの鉄道にとっては問題であるとしたのである<sup>8)</sup>。しかし、こうした問題を民営移管にともなうただちに解決することは、強力に組織された鉄道労働組合をそのままにしては明らかに不可能であり、実際、民営移管の前後に問題の直接的な焦点となったのは、戦後まもなく物価が下がるであろうとして抑えられていたにもかかわらず、その後も生計費の高騰が続く中でなおさら強まった賃金引き上げ要求をいかに解決するかという点であった<sup>9)</sup>。

1920年2月28日に成立した1920年運輸法は、鉄道従業員の賃金および労働条件と、苦情、規則、労働条件にかかわる紛争で調整委員会の解決できないものを取り扱うために、従業員が提出する6名の候補者の中から大統領に

---

8) Dixon, Frank H., *Railroads and Government*, 1922, p. 189, および Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 64-65.

9) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 68-69.

よって指名された3名の労働側代表、同様に指名された3名の会社側代表、および直接大統領によって指名された3名の公益代表から構成される鉄道労働委員会の創設を規定し、その委員については、同法の成立後30日以内に任命しなければならないと規定していた。しかし、実際に委員会が成立したのはようやく4月15日のことであり、その間、次のような事態が進行していた<sup>10)</sup>。

同法成立直後の3月10日、労使双方による代表の指名と予備的協議が行われ、その後3月20日の協議で、労働者側から、賃金引き上げと労働条件の一部変更を求める要求が提出されたが、4月1日まで続いた協議で、経営者側委員会 (executives' committee) は、鉄道労働委員会の代表を通じての公的な認識と是認なしには、国民に転嫁されざるをえない運輸コストの多大の上昇に責任が持てないとして、労働者側の要求を拒否した。この時点において、鉄道労働委員会のメンバーはまだ任命されていなかったから、同委員会による賃金引き上げの決定はかなり遅れるという見通しのもとで、労働者の間には、広範な失望と不満が広がった<sup>11)</sup>。

ちょうどその頃、シカゴで、John Granauの指導する転轍手ストライキが起こった。ストライキは、公認組合 (recognized union) 指導部の認めない「非公認」のものであったが、組合員労働者を仕事に引きとどめるのはなかなか困難であった。前年からの賃上げ要求の長期にわたる放置と生計費の引き続き高騰が、鉄道労働者全体に深刻な不安を引き起こしており、賃上げ要求を進めるのに失敗することによって労働者を裏切っているというストライキ指導者の標準労働組合 (standard union) 執行部への非難は、多くの公認組合組合員の中に同調者を見出していたからである。実際、ストライキ参加者の大多数は、Granauによって数カ月前に誕生したシカゴ構内労働者協会

---

10) 拙稿「労働問題」pp. 160-161 参照。

11) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 101-103.

のメンバーであるだけでなく、標準・公認組合である列車乗務員友愛組合と転轍手組合 (Switchmen's Union of North America) のメンバーでもあった。これらの組合による職場復帰の呼びかけによって数百名が復帰したが、9日までにはストライキはニューヨークへも拡大し、数日のうちに貨物サービスは事実上停止し、旅客サービスも大きく混乱した。ここでは、多くの機関助士もストライキに参加した。4月9日、四大友愛組合委員長による共同声明が出され、新組織の目的は、友愛組合の破壊であり、その要求は初めから賃上げとは全く関係のない彼らの指導者の復職であって、このような違法な行為の継続中には賃金問題の解決はありえないとして非難し、組合員の違法スト参加者には罰則が科されると警告した。これらの努力にもかかわらず、ストライキはなお拡大したが、4月中旬、シカゴ構内労働者協会の Granau をはじめとする指導者が、生活必需品の輸送、供給、取引手段の運営の妨害を共謀したとして逮捕、告発されたことをきっかけに、ようやく峠をこえた<sup>12)</sup>。

このストライキは、全国的に大きな関心を呼び、ラディカリズムに対する反感をよみがえらせ、主要鉄道労働組合の指導者は、そのストライキ収束への努力にもかかわらず、かなりの批判を受けたが、結果的には、鉄道労働委員会の組織化と賃金問題のより速やかな検討を急がせることになったのである<sup>13)</sup>。

以上のような状況のもとで組織された鉄道労働委員会のメンバーには、公益代表として、鉄道の連邦運営時に鉄道庁の労働局長補佐であった G. W. W.

---

12) *Ibid.*, pp. 103-105. なお、このストライキのきっかけとなった Granau の解雇を要求していたのは列車乗務員組合であり、同組合はこのストライキに際して 400~500 人のスト破り要員を確保した。また、転轍手組合もスト破り要員を募集し、四大友愛組合は、不法ストライキ参加者について、新規採用者として以外は再雇用させない協定を経営者との間で結んだのである。Perlman, Selig, and Philip Taft, *History of Labor in the United States, 1896-1932*, vol. 4, 1935, pp. 453-455.

13) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 106.



Hanger, 前シンシナティ市長の Henry Hunt, 元テネシー控訴裁判所メンバーの R. M. Barton が, 鉄道側代表として, 直前まで Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific 鉄道総支配人だった Horace Baker, Texas Pacific 鉄道元総支配人の J. H. Elliot, Chicago-Great Western 鉄道第一副社長の W. L. Park が, 労働側代表として, 機関助手組合副会長の Albert Phillips, AFL 鉄道従業員部会長の A. O. Wharton, 鉄道・蒸気船事務員, 貨物取扱労働者, 通運および駅勤務従業員組合 (Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees) 会長の J. J. Forrester が任命された<sup>14)</sup>。

委員会の最初の決定は, ストライキ中の労働者に対するものであった。彼らは, 1920年運輸法の規定にもとづいて鉄道労働委員会に彼らの要求の審理を申請したが, 委員会は, 鉄道運営の中断を避ける合理的努力とあらゆる可能な手段を尽くさず, しかも, 申請者がいずれかの鉄道の従業員であるとの証明がないことを理由に, 1920年運輸法の規定と委員会命令第1号に該当しないとして, 申請の受理を拒否したのである。委員会のこうした不法ストライキ参加者に対する強硬な姿勢は, 鉄道側と標準労働組合側の双方から是認されたものであった<sup>15)</sup>。

4月20日, 要求の正式申請が開始され, すべての組合は, 賃上げと規則, 労働条件の改善を要求した。「全国協定」を有する組合はその継続を要求し, 全組合が現存の賃金命令等の継続を要求し, また, 多くの組合では, 連邦運営中なくなった, 戦前の差額 (differentials) の回復を要求した<sup>16)</sup>。

労働者側は, 戦時中のストライキ禁止をきちんと守り, 経済的力 (economic

---

14) *Ibid.*, pp. 98–100.

15) *Ibid.*, pp. 110–111, および Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 455.

16) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 112–113, および Jones, Harry E., *Railroad Wages and Labor Relations 1900–1952*, 1953, pp. 64–65.

power) を行使しなかったことによって、市内鉄道、鉄鋼業、造船業等、他産業の労働者と比較して鉄道労働者の賃金が相対的に低下したことを主張した。また、より積極的には、アメリカ人の標準的生活を基準にした生活賃金 (living wage) という主張を展開した。鉄道側は、労働者側の要求する賃金では財政的に弱体な鉄道が維持出来ないと反対したが、全体的には、組合側の要求を不公正、不合理として非難するというよりも、鉄道労働委員会の代表を通じて国民の理解と同意を得ることなしには、10億ドルをこえる運輸コストを追加する責任を負えないというものであった。鉄道側を代表して、E. T. Whiter は絶対的水準では低いとは言えないが、一部の地域では同種の職種と比べてかなり低い賃金であることを認めた。ただし、鉄道雇用の不可欠の部分とは言えないサービスでは、一部の地域では、多くの場合むしろ他産業との関係でより高い賃金が支払われていると述べた。また、労働者側が主張している生計費の上昇については十分認識しているとしながらも、現在の生計費を基準にして鉄道労働者の賃金を固定することは、不熟練労働者を除けば、いったん与えられた基準賃率 (basic rate) の上昇が事実上固定されてきた過去の経験から問題があるとし、物価の下落に合わせて再調整されるような裁定でなければならないと主張した。したがって、鉄道側にとっての問題は、賃上げそれ自体ではなく、全体としての賃上げの大きさと、様々な職種への相対的な額の大きさとであった<sup>17)</sup>。

規則と労働条件の改善要求については、連邦運営中のやっかいでめざわりな協定によって、すでにあまりにも妨害され、制限されていると感じていた鉄道側は、議論の大部分をこの問題に集中した。これは、近い将来の廃止または修正のために、鉄道労働委員会に反対を印象づけるためでもあった<sup>18)</sup>。

審理期間中、委員会には決定を急ぐよう不断の圧力がかけられた。5月15

---

17) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 113-125, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 65-66.

18) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 125.

日に出された労働組合連合 (federated labor organization) 執行部による共同声明は、賃上げ要求への対応をこれ以上遅らせることの危険を「全国いたるところで運輸サービスの破綻に直面している」、「このような状況で、組合幹部が一般組合員の中で100%の規律を保つことは困難である」と指摘した。6月23日には、ウィルソン大統領から労働委員会に対して決定を督促するメッセージが送付された。6月25日運転関係友愛組合の幹部によるアピールが再び出され、同日、委員会は、決定は遅くとも7月20日までには発表され、賃上げは5月1日にさかのぼって実施されるとの委員長声明を発表した<sup>19)</sup>。

7月20日、労働委員会は決定を発表した。決定は賃金についてのみで、規則と労働条件については、鉄道庁のもとで実施されていた規則、労働条件、協定が、鉄道会社とその従業員の間での協定による以外は当面そのまま継続するものとされた。また、鉄道側が強く主張していた、地域によって異なる賃金の決定については、この時点では実際上実行不可能であるとして見送られた<sup>20)</sup>。

決定第2号による賃上げは、全体の平均で約22%の引き上げであり、絶対額では、保線工およびその他の不熟練労働者の平均月19.45ドル増から列車乗務サービスの平均39.45ドル増までの幅があった。全体の平均で、月25.46ドル増で、決定第2号以前の平均月額115.82ドルに対して平均月額141.28ドルへと増大した。委員会は、この賃上げによる鉄道の人件費の増加額を年間約5億5,800万ドルと推計した<sup>21)</sup>。

決定に対して、これを不満とする労働者側の代表は労働委員会に対して再審理を要求したが、委員会側はこれを拒否した。結局、組合によって、一般組合員との関係でただちに受け入れるか、受け入れの是非を組合員の判断に

---

19) *Ibid.*, pp. 125–127.

20) *Ibid.*, pp. 127–129. なお、拙稿「労働問題」pp. 160–162も参照。

21) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 129–130.

委ねるか等の対応の差はあったものの、最終的に決定は受け入れられた。しかし、こうした不満にもかかわらず、この決定による賃上げは、1919年12月の199.3から1920年6月の216.5へと上昇した生計費(1913年=100)が、その後1920年12月には200.4へと急速に下落したことによって、結果的には鉄道労働者全体の購買力を1919年に比して著しく改善することになり、また、規則、労働条件、「全国協定」はそのままであったから、連邦運営中に前進した鉄道労働運動を背景にした労働者側の勝利であったといえた<sup>22)</sup>。

## 2 1921年の賃金引き下げと四大友愛組合の対応

すでにみたように、鉄道労働委員会の決定第2号による賃金引き上げは、皮肉なことに、物価上昇がほぼピークに達した時点で行われた。そして、この賃上げが実施された1920年夏に不況が始まり、商工業企業では、賃金切り下げと人員削減が開始されたのである。一部では早くも7月に、失業が報告されていたが、同年の後半、事態は急速に悪化し、1921年初めまでには、約347万人もの失業者が報告された。連邦準備制度理事会の調査によれば、前年4月と比較して、全国で25%の人員削減が行われ、給与総額は29.8%減少したのである<sup>23)</sup>。

1920年は、鉄道業にとって、もっとも特筆されるべき年であった。同年3月に政府から民間に返還された鉄道は、それぞれの鉄道の建て直しの問題に直面すると同時に史上最高の輸送量を要求された。これによって営業収入は史上最高であったが、同時に営業経費、租税もかつてなく増大し、純営業収益の合計はたったの1億2,000万ドルと、逆にICCによる記録はじまって以来の最低であった。同年鉄道労働者に実施された賃上げは一回のものとして

---

22) *Ibid.*, pp. 132–134.

23) *Ibid.*, pp. 135–137.

は史上最大のものであり、また、賃上げと、資材や燃料等の高価格による経費増をまかない、鉄道の「資産価値に対する適正な収益」を得るために ICC によって認可された貨物運賃、旅客運賃の値上げも最大のものであった。鉄道建設マイル数は、たった 314 マイルへと減少し、逆に線路の放棄は 713 マイルとこれも単年度としては史上最高であった<sup>24)</sup>。

1920 年の最後の数カ月、不況が深刻化するとともに鉄道の財政困難は増大した。ICC によって認可された 25~40% という大巾な運賃値上げにもかかわらず、営業経費の営業収益に対する比率 (ratio) は継続的に増大し、94.37% にまで達した<sup>25)</sup>。

こうした事態を改善するための鉄道の努力は、不況によって輸送量が低下し、また、高運賃自体が輸送量を減少させていた中で、運賃の引き下げではなく営業経費の削減に、とりわけ、営業経費の単一の最大費目であり、1920 年において総額の 60% を占めていた人件費に向けられた。不況の進行は、物価を下落させ、他産業での労働者の解雇をもたらしていたから、鉄道経営者にとって、賃金を切り下げ、規律を回復し、効率を上昇させるまたとない機会であるように思われた。鉄道側のねらいは三つであった。第一は、鉄道庁のもとで実施された「全国協定」と規則および労働条件の廃棄、第二は、全国調整委員会設置の拒否、第三は、賃金切り下げと一部の鉄道における問題のある節約方法（下請化）の採用、であった<sup>26)</sup>。

労働者の削減にむけて思い切った措置をとった最初の鉄道は Pennsylvania システムであった。早くも、1920 年 7 月 19 日に、システムのピッツバーグ以東部分の労働者数を 10% 削減するという声明を発表し、11 月にはさらに 10%、1921 年 1 月には、3 度目の 10% 削減が実施された。Baltimore &

---

24) *Ibid.*, p. 137.

25) *Ibid.*, p. 138. Dixon, F. H. *op. cit.*, p. 244 も参照。

26) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 138-139.

Ohio 鉄道では、1921 年初めに、7,000 人から 8,000 人の工場労働者を帰休させた (furloughed)。ほぼ同じ頃、Norfolk & Western 鉄道は、ほとんどが工場労働者である約 2,000 人を解雇した。これらの動きは他の鉄道にも広がり、1920 年 9 月 1 日から 1921 年 3 月 1 日までの間に、30 万人をこえる鉄道労働者が解雇された。こうした解雇者の急激な増大は、不況による作業量の減少に加えて、多くの鉄道で保線業務や車両の修理保守作業に「下請化 (contracting out)」方式が採用されたからであった<sup>27)</sup>。

一部の鉄道では、労働組合との協議が不調に終わった後で、また、他の鉄道では協議も行わずに、一方的な賃金切り下げが発表された。これは、明らかに労働委員会決定第 2 号違反であったから、これらの鉄道は委員会への出頭を命ぜられた。鉄道側は、委員会によって決定された賃金率を支払うのは財政的に不可能であることを訴えたが、委員会は決定第 2 号の賃金率を回復するように命令した<sup>28)</sup>。

こうした労働委員会の決定をみて、鉄道側は、賃金引き下げのための別の手段を模索しはじめた。1921 年 1 月、当時「全国協定」についての審理を進めていた労働委員会に出頭した鉄道経営者協会労働委員会委員長 (chairman of the Labor Committee) の W. W. Atterbury は、鉄道の財政困難を理由に、委員会がただちに「全国協定」と鉄道庁によって実施された規則、労働条件を即時終了させるよう要求し、さらに、不熟練労働者の賃金を、鉄道が営業している地域の他産業の同種の労働に対する賃率を下回らないレベルまで切り下げる許可を鉄道会社に与えるように要請した。この行動は、鉄道労働者の強い反発をひきおこした。労働委員会は、Atterbury の要請を検討した上で、2 月 10 日、経営者協会に代表される鉄道側が、直接利害関係のある労働者代表と協議を行おうとしていないことを理由に、賃金引き下げの要求は

---

27) *Ibid.*, pp. 139–141, および Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 515.

28) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 141.

認められないという声明を発表した。そこで、Atterburyは、賃金切り下げについて個別鉄道ごとに交渉を行うように通知し、それにしたがって事実上全鉄道で労使協議がもたれたが、ほとんど全ケースで合意に達することはできなかった。かくして、労働委員会への審理の要請が行われることになった<sup>29)</sup>。

3月19日のNew York Central鉄道の審理要請を手始めに、各鉄道から続々と審理要請が行われたので、労働委員会は一括審理を行うことを決定した。申請を行った72の鉄道は、実質的に同じ要請を、すなわち、不熟練鉄道労働者の賃金を各鉄道の営業地域内の他産業の同種の労働者と同じ水準まで引き下げること、そして決定第2号で認められた賃上げをなくすることを要請した。また、一部の鉄道では、不熟練労働者だけでなく友愛組合を含む熟練労働者の賃金引き下げも要請した<sup>30)</sup>。

鉄道側は引き下げの論拠として、決定第2号の賃金を支払うことは財政上不可能であること、現在の賃金水準が貨物運賃の引き下げを不可能にしていること、決定第2号以降生計費が低下し、他産業における同種の仕事の賃金が引き下げられていること、等を主張した。鉄道の営業地域での他産業の労働者の賃金との比較について、例えばChicago Great Western鉄道は、同鉄道が不熟練労働者に平均時給55セントを支払っているのに対し、沿線の37の産業では同じクラスの労働者に対して43セントのみが支払われ、熟練労働者の機械工グループに対しては平均時給85セントを支払っているのに対し、沿線の95の産業の同種の労働者の平均時給は63.3セントであることを示した<sup>31)</sup>。

---

29) *Ibid.*, p. 142–144.

30) *Ibid.*, pp. 144–145. Jones, H. E., *op. cit.*, p. 69も参照。なお、ちょうどこの頃、鉄道証券保有者協会 (The Securities Owners' Association) は、友愛組合指導部を招いて協議を行なった。この社債保有者による介入に対して、New York Central鉄道のSmith社長は、文書で抗議を行った。Dixon, F. H., *op. cit.*, p. 220.

31) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 145–148.

これに対して労働者側は、鉄道側の主張はコストだけを見て、不熟練、低賃金層の労働者家族が健康で人間らしい暮らしを維持するという人間的要素を無視していると非難し、賃金引き下げを正当化するほどの生計費の下落はないこと、基幹産業における賃金引き下げが行われていないこと、食料品価格の下落は家賃と燃料費の高騰によって帳消しにされていること、たとえ下落しているとしても戦時中の賃上げの遅れによる損失を取り戻すにすぎないこと、他産業との比較を問題にするのであれば、石炭業、建設業、鉄鋼業、自治体と比較すべきであること、等を主張した。さらに、現在の鉄道の非能率と財政的苦境をもたらしているのは、鉄道の支配勢力、すなわち鉄道と燃料、木材、車両、石油等の鉄道資材とを同時に支配する同一の金融勢力が、これらの資材に不当で不合理な高価格を設定し、その結果、当然行われるべき節約と効率をもって経営が行われていないことによるものであると非難した<sup>32)</sup>。

審理は、5月16日終了し、翌日、労働委員会は6月1日に決定、7月1日実施を発表した。委員会は、前年の7月以降生計費の低下していること、その影響は地域や階層によって異なること、一部の品目の下落は大幅であるが他はそれほどでないこと、都市では高家賃が物価の下落をかなりの程度相殺していること、等を認め、また、他産業との比較については、産業や地域によって様々であり、正確な適用は困難であるとして賃金の標準化は維持したが、結論としては、生計費と賃金率の一般的下落を根拠にして、鉄道労働者の賃金引き下げを正当かつ合理的なものとして認め、決定第2号に対して平均12.2%の引き下げを命令した。保線工および他の不熟練労働者が最大の下げ幅である平均17.5%減であったのに対し、より熟練度の高い職種では引き下げ幅は相対的に小さかった。こうした差について、委員会は、他産業の熟練労働者の賃金に大幅な下落が見られなかったこと、この層の労働者の戦時

---

32) *Ibid.*, pp. 148–152, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 69–70.



期の賃上げは、低賃金層よりも相対的に小さく、その結果、長期にわたって確立していた職種間の賃金格差が崩れたことをその理由とした<sup>33)</sup>。

決定第147号によって、全鉄道労働者についての平均賃金月額は、鉄道庁のもとでの115.78ドル、決定第2号のもとでの141.56ドルに対して、125.27ドルとなった。労働委員会は、この賃金引き下げによって、年間約3億7,800万ドルの営業経費の削減になると推計した。決定は、72鉄道と31組合との間の紛争にかかわるものであったが、その後、この決定の追加という形で、事実上全鉄道労働者に適用された<sup>34)</sup>。

この決定は、第2号の決定の約22%の引き上げが全てなくなることを望んでいた鉄道側には失望をもたらした。したがって、鉄道側がすぐにでも一層の賃金引き下げを試みるであろうことははっきりしているように思われた<sup>35)</sup>。

これに対し、労働者側の対応は、列車運転関係友愛組合と他の標準労働組合とでは、違った形で展開した。

7月5日、転轍手組合を含む運転関係友愛組合執行部と責任者の合同協議会が開催され、執行部は賃金引き下げ受け入れの可否を遅くとも9月1日までに組合員の判断に委ねること、可能であれば、「紛争中の全ての事項について調整し検討するために」経営者側委員会と会う権限を執行部に与えることが決議された<sup>36)</sup>。

翌日、工場技能工組合は回状を発し、決定受け入れの可否をめぐる投票で、組合員の過半数が拒否に投じたことを明らかにした。しかし同時に、工場技能工組合は、他の組合がその政策をより明確にするまでは、いかなる行動も

---

33) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 152–153.

34) *Ibid.*, p. 154.

35) *Ibid.*, pp. 154–155.

36) *Ibid.*, p. 155.

とらないことを決定していた<sup>37)</sup>。

友愛組合執行部は、鉄道経営者協会議長の DeWitt Cuyler に協議を申し入れたが、すでに同協会の労働委員会は解散していたので、東部、南東部、南部、西部の各地域別に協議がもたれた。組合側は、①鉄道は賃金率を決定第 147 号以前にもどすこと、②鉄道は、協定によって合意された一定期間、これ以上の賃金引き下げを行わない保証をすること、③超過勤務に対する 5 割増し支払いをなくする努力を行わないこと、④合意された一定期間、規則あるいは労働条件に関する現行協定の取消し、または変更の試みを行わないこと、を要求した。鉄道側は、各地域で、これらの要求を拒否した。そこで、組合側は、8月27日、クリーブランドで会合し、スト権投票を準備し、投票用紙を送付した。投票の結果は、全友愛組合員の圧倒的多数がストライキ賛成であった<sup>38)</sup>。

この間、鉄道側は一層の賃金引き下げを準備した。引き下げは、ICC の同意のもとに運賃引き下げという形で発表されることになり、8月14日、この提案と鉄道の窮状を訴える声明が発表された<sup>39)</sup>。

友愛組合側は、ストライキ投票の結果と協議を要請する電報を送り、その結果行われた協議で前回と同じ要求をし、鉄道側はこれを拒否した。そこで、友愛組合と転轍手組合は、10月30日のストライキ決行指令を発した。鉄道電信士組合 (Order of Railroad Telegraphers) もストライキ決行を決定した。この時点で、ストライキ決行を決定した組合員数約 40 万 5,000 人の運転関係友愛組合等の 6 組合と、ストライキを拒否した約 120 万人の組合員数を持つ他の標準組合とのはっきりした分裂が明らかとなった。工場技能工組合が、

---

37) *Ibid.*, pp. 155–156. Jones, H. E., *op. cit.*, p. 71 も参照。

38) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 156–157, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 70.

39) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 158. なお、1921–1922 年の不況期には農産物を中心にして若干の運賃引き下げが行なわれた。Moulton, H. G., *op. cit.*, p. 117.

ストライキ投票の結果にかかわらず賃金問題でのストライキを避けたのは、未解決のままであった規則と労働条件について、労働委員会が決定を下すまで待つことにしていたことと、「たとえ、友愛組合とストライキを一緒に闘ったとしても、彼らは、彼らの受け入れられる決着がついたあとでは、彼らのストライキを支援し、それを成功に導いた組合が未だ決着をみずにストライキ中であつたとしても、彼らはもはやストライキにとどまらないであろう」という、様々な工場技能工組合執行部によって表明された不信感とによるものであつた<sup>40)</sup>。

ストライキ指令が出される前に、ICCとの協議のため大統領に召喚されていた労働委員会の3人の公益代表は、10月16日、「冷却期間(cooling time)」を与えることをねらった妥協案を提案したが、鉄道側に拒否された<sup>41)</sup>。

鉄道側は、従業員に対して、ストライキにかかわるいかなる決定も注意深く考慮するように要求し、もし彼らがストライキに参加した場合、職を失うだけでなく全ての先任権と年金権を失うことになることを警告した。多くの鉄道では、いわゆる「忠誠調査(loyalty poll)」が行われ、従業員は、ストライキの場合に職場にとどまるか否かというあからさまな質問を受けた。また、ストライキ労働者に代わる志願者を求める広告が出され、志願者と新従業員とを訓練するための学校も用意された。世論のほこ先を労働者に向けるため、ストライキは鉄道ではなく政府に対するものであるという印象を与える宣伝が新聞を通じて行われた<sup>42)</sup>。

ストライキが切迫するにつれて、鉄道だけではなく、多くの企業や公的機関が起こり得る緊急事態に備え始め、ニューイングランド諸州では、人々に食料と燃料を供給するための緊急委員会が設置され、さらに様々な州で、鉄

---

40) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 158–159.

41) *Ibid.*, p. 159.

42) *Ibid.*, p. 160.

道が停止した場合のトラック、水運等による代替輸送の協定が結ばれた<sup>43)</sup>。

事態の緊迫化する中で、鉄道労働委員会は10月20日友愛組合執行部と協議を行い、その上で、翌21日、紛争当事者を召喚する決議を採択し、26日に設定された審理の決定がなされるまでは、両当事者に現状を維持するように命令した<sup>44)</sup>。

審理において新たに明らかになったことはほとんどなかったが、友愛組合側は、ストライキは直接的には決定第147号の賃金引き下げに向けられたものではあるが、賃金協定の取消し、労働条件の変更という通知と鉄道側による決定違反がストライキをもたらした重要な要素であると主張し、これに対して鉄道側は、いかなる鉄道も労働組合との協議でまず問題を取り上げることなしに賃金や規則の変更を行う意図はなく、それが合意に達しなかった場合には、紛争を労働委員会に持ち込むことを保証した<sup>45)</sup>。

翌日、労働委員会の Hooper 副委員長は、組合執行部と会い、10月25日に委員会で採択された覚え書きを提示した。この覚え書きは、紛争の主要な原因は、一部の鉄道が、一層の賃金引き下げを委員会に申請するという意志を組合執行部に通知した事実にあったと述べ、委員会としては、当時検討中であつた「全国協定」と規則および労働条件の問題が片づくまで、この賃金引き下げ要求を取り上げないことを組合側に保証した。規則と労働条件等の問題は「かなりの時間」を要するであろう問題であつた<sup>46)</sup>。

かくして、ストライキ実施2日前の翌10月28日、ストライキ命令は撤回された。この闘争が労働者側の勝利であつたかどうかは別としても、生計費は、5月の180.4から、年末には174.3へと継続して低下したから、実質賃

---

43) *Ibid.*, p. 160.

44) *Ibid.*, pp. 160-161.

45) *Ibid.*, pp. 161-162.

46) *Ibid.*, p. 162. なお、鉄道労働委員会は、同時に、委員会の決定の適用を妨げようとするストライキは、決定の侵害であると言明した。Jones, H. E., *op. cit.*, p. 71.

金であれば決定第147号は決定第2号を上回ることになり、また、1922年の再度の賃金引き下げに際しては、運転関係労働者には引き下げが実施されなかったのである<sup>47)</sup>。

### 3 「全国協定」の廃止と規則、労働条件の改訂

前節でみたように、1921年の決定第147号への対応では、四大友愛組合と他の標準労働組合との間に相違が生じたが、その一つの原因は、後者の組合が「全国協定」という問題をかかえていたことにあった。そこで本節では、鉄道工場ストライキとも直接かかわることになる「全国協定」の廃止と規則および労働条件の改訂の問題を見ていくことにしよう。

「全国協定」と規則および労働条件の問題は、鉄道の民営返還直後から鉄道労働委員会に提出されていたが、すでに述べたような事情で決定第2号では規則と労働条件の変更は行われず、1921年1月10日からこの問題に関する審理が開始された<sup>48)</sup>。

組合側を代表して陳述を行ったAFL鉄道従業員部会長のB. M. Jewellは、冒頭、鉄道側が労働組合の活動について国民に偏見を植え付けようとしていることを非難し、続いて、モルガン商会を筆頭とするニューヨークの銀行、トラスト会社、保険会社のグループに支配されている鉄道が、同様にこのグループと重役兼任によって結びつけられている車両会社との間で、不当な高価格の車両修理を契約したと非難した。さらに、1920年5月1日以降5万人を超える労働者が解雇されているにもかかわらず、鉄道は、鉄道工場労働者の能率の低さと費用の節約を口実にして、鉄道工場以外の契約工場に、貨車と機関車を修理のために送り出しており、その車両会社の経営者は、そ

---

47) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 162, 164–165.

48) *Ibid.*, p. 166.

こでの労働組合組織化をはばみ、現存する組合を破壊しようとしていると主張し、最後に、鉄道側は決定第 2 号を侵害していると非難した<sup>49)</sup>。

鉄道側の見解は、鉄道経営者協会議長の Whiter によって表明された。彼は、Jewell の非難は、「全国協定」とも、労働委員会にかかわるどんな問題とも無関係であると主張し、鉄道は、その従業員との間で正当に交渉され合意された規則 (schedules) には反対しないと述べた。また、「全国協定」は、鉄道の関知しない連邦運営時の鉄道庁によって作られたものであり、多くの規則はあまりにも制限的であると主張し、とくに効率的経営を妨げているものとして出来高作業の廃止をあげた<sup>50)</sup>。

鉄道側の非難に答える中で、労働者側は、不合理な規則あるいは労働条件が永続することも、鉄道に不合理な経費増をもたらすことも望まないと断言した。Jewell は、団体交渉が真の問題であり、規則は第二義的であると宣言して、労働委員会に対し、「全国協定」と調整委員会の設置の問題について鉄道側代表と組合側代表との間で合同協議がもたれるよう要請を行った。しかし、経営者側は、全鉄道の代表と全組合の代表との協議ではなく、個別鉄道会社とその従業員との間の協議を主張していたので、この提案を拒否し、また、労働委員会も合同協議の命令を出すことを拒否した<sup>51)</sup>。

結局、審理は続行されたが、それが終了する前、労働委員会は突然決定を下した。決定は、「全国協定」が 1921 年 7 月 1 日をもって終了すること、それまでに、紛争当事者である各鉄道の管理者と組合連合 (system federation) は、代表を指名し、権限を与えて、出来るだけ多くの新規則を協議し合意すべきことを規定した。そして、このようにして合意された規則は、決定に付属する「Exhibit B」に示された原則と矛盾してはならないこととされた。ま

---

49) *Ibid.*, pp. 167–169, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 72.

50) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 169–171, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 71–72.

51) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 178–180.

た、7月1日までに、両当事者が合意に達しない場合には、労働委員会が正当かつ合理的と考える規則を公表することを約束した<sup>52)</sup>。

この決定(第119号)に付属する「Exhibit B」に示された原則は、労働者の組織化の権利を認め、自ら代表を選ぶ権利をはっきりと認めた、当時としては画期的なものであった。全部で16項目にわたる「Exhibit B」の第4項では、合法的な目的のために鉄道労働者が組合を組織する権利は、否定、干渉、妨害されてはならないとし、第5項では、このような合法的組織が合法的な目的のためにそれ自身の代表を通じて行動する権利は、特定の鉄道の従業員であれ、その他であれ、経営者によって同意されなければならないとし、第6項では、経営者による組合員、非組合員、組合員間の差別の禁止、組合員による非組合員の差別と合法的説得による以外の方法での組合員の獲得の禁止、組合側あるいは鉄道側の正当な活動に対するスパイ活動の禁止、第15項では、ある職種(craft)あるいはある階層(class)の従業員の多数は、その職種あるいはその階層を代表する組織を決定する権利を持つこと、等を規定していた<sup>53)</sup>。

決定第119号に対して、経営者側は、「全国協定」の廃止が実現したこと、個別鉄道とその従業員の交渉が認められたことで、勝利を宣言した。これに対して、組合側は、経営者側以上に勝利を叫んだ。Jewellは、労働委員会のような政府機関によって発表されたこの規約(code)は、組織労働にとって、これまでどの産業で確立された規約よりも大きな成果であるという声明を発表したのである<sup>54)</sup>。

その後さらに、労働委員会は、六つの工場技能工組合は工場技能工組合連合を通じて共同で交渉し、協定を結ぶことができるという決定を行ったが、

---

52) *Ibid.*, p. 183.

53) *Ibid.*, pp. 183–186.

54) *Ibid.*, p. 187, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 73.

労使の協議はほとんど進展せず、期日までに新協定に達したのは少数の鉄道にすぎず、かなりの鉄道では一部についてのみ合意、一部の鉄道では協議自体が開始されないという状況であった<sup>55)</sup>。

こうした事態のもとで、労働委員会は6月27日、超過勤務に対する同率支払い以外は鉄道庁による規則とするという暫定協定を7月1日から実施するとし、その後、まず、「全国協定」でもっとも重要な工場技能工組合との協定の改訂に取りかかった。その結果、8月11日には、超過勤務手当についての決定(第222号)、10月8日には、出来高作業禁止の撤回を含む約17の規則を改訂する補足決定(第3号)、11月29日には、その他についての補足決定(第6号)が、下された<sup>56)</sup>。

これらの決定では、8時間労働の原則は認められたが、列車の継続的運行に必要な通常業務についての日曜・祝日労働に対する5割増し支払いが廃止される等、超過勤務に対する割り増し支払いが非常に限定され、また、労働者側に有利なその他の様々な規定も廃止された<sup>57)</sup>。

決定第222号においては、以前、工場技能工組合連合の会長であった労働者グループ委員の Wharton による反対意見が付された。これは委員会メンバーによるはじめての反対意見の表明であった。彼は、多数意見の決定に対し、これらの規則が多く数の鉄道で長年にわたって行われてきたことを指摘して反対したのである<sup>58)</sup>。

決定に対して、工場技能工組合は、激しく反発しながらも、当時ストライキに向かっていた友愛組合の闘争には合流せず、規則に関する労働委員会の最終的な行動を待った。11月16日の改訂完了、12月1日の実施を受けて開

---

55) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 188–190.

56) *Ibid.*, pp. 190–191.

57) *Ibid.*, pp. 192–195, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 73–74.

58) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 195, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 74.



かれた、1922年1月の約100名からなる代表者の会議では、深刻な意見の分裂は見られたものの、ストライキという雰囲気はほとんどなく、結局、超過勤務手当を除く事実上全ての規則を受け入れ、組合連合は、労働委員会決定の規則を、鉄道との間で、できるだけ速やかに協定化するように指示したのである<sup>59)</sup>。

鉄道側にとって、工場技能工に対する規則は、一連の全国規則が残されたことを除けば、全体的に、「全国協定」よりも柔軟で、地域的条件にも対応できるものとなり、出来高作業も復活するなど、満足のいくものであった<sup>60)</sup>。

労働委員会は工場技能工組合との協定を片付けた後、ただちに他の職種の組合との協定の改訂作業に取り組み、これらの協定は速やかに廃止され、加えて、列車運転関係従業員を除くその他のほとんど全職種の従業員の労働時間と労働条件を規定する規則が改訂されたのである<sup>61)</sup>。

#### 4 1922年の賃金引き下げと鉄道工場ストライキ

1921年7月の決定第147号による賃金引き下げ後、鉄道側はただちに一層の賃金引き下げに取り組んだ。物価は引き続いて下落し、ほとんど全産業で賃金引き下げが行われていた。不況で大きな打撃を受けた企業経営者と荷主の組織は、貨物運賃の値下げを要求していた。こういった状況のもとで、同年10月14日、アメリカ鉄道経営者協会のCuylerは、農産物の貨車扱い(carload)運賃を暫定的に10%引き下げることがただちに実施すると声明し、同時に賃金引き下げを提案する通知が、各鉄道会社からそれぞれの組合

---

59) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 201, 204–205, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 74–75.

60) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 205–206.

61) *Ibid.*, pp. 206–208. Jones, H. E., *op. cit.*, p. 75 も参照。

委員長あてに送付された<sup>62)</sup>。

労働者側は、賃金引き上げ要求という形でただちに反撃したから、協議による合意は当然のことながら不可能であり、鉄道労働委員会の審理が要請された。1922年2月1日までに、約50の紛争が委員会によって認められ、3月6日に一括審理が開始されることになった<sup>63)</sup>。

鉄道側の主張のほとんどは、前年の賃金引き下げ以降の物価の下落と他産業における賃金引き下げとを論拠とするものであった。卸売物価は、1920年5月のピークから1922年1月までに約45%低下していた。鉄道側の代表によって大量の詳細な証拠が提出され、鉄道労働者の賃金が高賃金の同種の労働と比べて際立って高いこと、地域によってある種のクラスの労働者の賃金が大きく違っていることが示された。これに加えて、鉄道側の代表は、荷主たちの苦情として鉄道の高水準の賃金が高運賃という形で直接の負担となっていること、また、鉄道の高賃金が高賃金の産業で働く労働者の賃金を人為的に刺激し、そのことが摩擦と一般的不満の元凶となっていること、をあげ、さらに現行の賃金表では多くの鉄道が支払い困難であることを訴えた<sup>64)</sup>。

労働者側の主張は、生計費や他産業の賃金との格差が強調されなくなったことを除けば以前とほぼ同じであり、とりわけ「生活賃金」の確立が強調され、低賃金層の生活の窮状を訴える証拠の写真が提出され、保線工の場合には家族を含めた証言が委員会で行われた<sup>65)</sup>。

審理は4月17日に終了し、5月28日に保線労働者の賃金を引き下げる決

---

62) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 214–215. 鉄道会社側は、現在の賃金水準が、必要な輸送量を確保する点まで貨物運賃を引き下げることが妨げていると主張した。Jones, H. E., *op. cit.*, p. 75.

63) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 215.

64) *Ibid.*, pp. 215–217.

65) *Ibid.*, pp. 218–219. 保線工の家族たちは、どんなに節約しても借金することなしには子供を学校にやれないと訴えた。Jones, H. E., *op. cit.*, p. 76.

定第1028号、6月6日、工場技能工についての決定第1036号、6月10日に一連の決定の最後のものである、事務員、駅勤務労働者、定置機関およびボイラー室労働者、信号部門労働者その他についての決定第1074号が発表され、いずれも7月1日実施とされた<sup>66)</sup>。

これらの決定に対して、労働委員会の労働者側委員は、①1917年12月に比べて労働時間が10時間から8時間になったことを考慮にいていないこと、②生計費が賃金よりも急速に上昇し、したがって実質賃金が低下した1917年12月と比較する不公平、を論拠にして強く反対した。しかし、反対意見の最大の論拠は、これらの決定による賃金が連邦や州などが示してきている賃金のいかなる最低基準にも及ばないということであった<sup>67)</sup>。

労働委員会は、決定に対する批判に対して、「鉄道が立ち直るまで我慢すべきである」という意見を表明し、委員会の反対意見に対しては、労働者を扇動し、ロシアのような無政府状態を招く種をまくものであるとまでいって非難した<sup>68)</sup>。

AFL 鉄道従業員部は、すでに、1922年4月にシカゴで開かれた大会において、決定第222号の7つの規則に関して、これを受け入れるか否かについての組合員の投票を集約すること、労働委員会決定についての鉄道側の違反、とりわけ下請化の問題について満足すべき成果が得られない場合のストライキ投票、等を決議していた。そこで、同年6月第2週、決定にかかわる11組

---

66) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 221. この場合も最低賃金層の引き下げ幅が最大であった。

なお、すでに述べたようにこの引き下げは列車・機関車乗務員等には適用されず、また、発車係 (train dispatchers)、船舶従業員 (floating equipment employees) 食堂車従業員 (dining car employees) 等についても特殊な事情を理由に実施されなかった。Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, pp. 518-519, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 77-78.

67) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 223.

68) *Ibid.*, pp. 225, 228-229.

合の執行委員長は、行動計画を決定するためにシンシナティへ集合した。そして、その間もなく後には、工場技能工、事務員、保線労働者、定置機関火夫 (stationary firemen)、給油工 (oilers)、信号手 (signalmen) 等の手元にストライキ投票用紙が届いていたのである<sup>69)</sup>。

このとき以降、ほとんどの活動の中心となる工場技能工は三つの課題について投票を求められた。第一は、決定第 1036 号の賃金切り下げを受け入れるか否か、第二は、7つの規則、とりわけ出来高作業と日曜・祝日の超過勤務手当に関する規則を受け入れるか否か、第三は、鉄道会社による作業の下請化の問題、であった。投票用紙は6月8日付で送付され、遅くとも6月30日深夜までに回収されるものとされた<sup>70)</sup>。

6月27日、AFL 鉄道従業員部の全体協議会 (general conference committee) は、返送された投票用紙のうちストライキ賛成票がストライキに必要な2/3以上をはるかにこえるという状況を見て、三つの問題についての要求が鉄道側に受け入れられない場合、7月1日からストライキを実施することを決定した。Jewell は、Cuyler に対してただちに電報で最後通告を発したが、鉄道側はこれを拒否した。6月29日、工場技能工組合連合傘下の各支部組合の執行部と組合員に対してストライキ指令が発せられ、7月1日午前10時を期して、全鉄道の工場とプルマンの工場でストライキが決行されることになった<sup>71)</sup>。

この時点で労働委員会は、ストライキに突入しようとしている組合の代表

69) *Ibid.*, pp. 230–233.

70) *Ibid.*, p. 233, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 78. なお、下請化については、一部の鉄道で、その鉄道工場自体が下請工場化されるほど事態が深刻になっていた。Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 517.

71) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 234–235. この時点で鉄道従業員部は、工場技能工組合とともに保線工組合のストライキも承認したが、後述するような事情で同組合はストライキに参加しなかった。Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 519.

と、下請作業の点で訴えられていた23の鉄道に対し、翌日委員会に出頭するよう決議を採択し、また、他の1級鉄道の代表にも出席するように命じた。しかし、Jewellも火夫・給油工組合 (International Brotherhood of Firemen and Oilers) 会長の Timothy Healy も6月30日の審理には出席しなかったため、この2人への召喚状 (subpoenas) が発せられた。その到着を待つ間に行なわれた審問で、保線作業員、鉄道工場労働者組合 (Brotherhood of Maintenance-of-Way Employees and Railroad Shop Laborers) 会長の E. T. Grable は、同組合のストライキ投票は今回の賃金引き下げについてのみのものであり、今後の賃金引き上げについて再審理を行うという何らかの保証があるならば、会長として、その影響力を行使することを約束したのである<sup>72)</sup>。

1922年7月1日、工場技能工組合はストライキに突入し、「合衆国史上、これまでのどの鉄道ストライキをも上回る」約40万人の工場技能工が仕事を中止してストライキに参加した。そして、このストライキは、その参加人員だけではなく、鉄道業における史上初の全国ストライキであった。事実上100%が参加したと宣言された工場技能工に加えて、いまだ幹部によって正式にストライキが認められていなかった、多数の保線工、定置機関火夫、給油工等が、多くの鉄道でストライキに参加したと報告された<sup>73)</sup>。

工場技能工組合がストライキに突入すると、鉄道側は速やかに人員を補充する手段をとった。全ての日刊新聞に求人広告が掲載され、多数の申し込みが受けつけられた。ストライキ参加者に代わって雇用された人々は、能力があると認められた場合には、本工の地位 (permanent position) を保証された。他方、一部の鉄道、とりわけニューヨーク都市圏の鉄道では、職場に復

---

72) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 235–236.

73) *Ibid.*, p. 238, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 78–79. なお、実際には、工場技能工の90%が参加したと報道された。Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 519.

帰しない場合、全ストライキ参加者を給与支払名簿 (pay-roll) から削除すると脅迫し、一定の期日までに復帰しない場合には、ストライキ参加者は全ての権利を失い、新規の従業員としてしか復帰できないと警告した<sup>74)</sup>。

7月3日、労働委員会な有名な「不法決議 (outlaw resolution)」を発することによって、このストライキに積極的にかかわることになった。同決議はまず、工場技能工組合連合を構成する6組合は、委員会に対して、彼らの代表する圧倒的多数の従業員が鉄道のサービスを離れたと通知してきた以上、上記の組合の構成員はもはや委員会の管轄のもとにある、すなわち1920年運輸法の適用を受けることのできる、鉄道の従業員ではないこと、さらに、ストライキ投票を行った他の組合についてもストライキが行われた場合同様に扱うこと、そして上記クラスの鉄道従業員にかかわる将来の規則、賃金、苦情等の紛争に関しては、各鉄道の各クラスの従業員がある種の協会または組織を形成して機能させることとした上で、以下のような点を決議した。①ストライキ不参加の従業員と新従業員は、各鉄道において速やかに上述のような組織を作ること、②いかなる鉄道においても上述の組合が各クラスの従業員を代表することの禁止、③ストライキ不参加者と新規採用者はスト破りではなく、連邦・州のあらゆる政府機関の保護を受けることができる、というものであった<sup>75)</sup>。

以上のような決議の内容は、すでに、鉄道側の会報 (bulletin) で示唆されていたことであったが、労働者側委員の反対にもかかわらず、多数決で採択されたのである。当然のことながら、この決議の採択は労働者側の厳しい反感を買い、労働委員会は、自らをスト破り機関、会社組合のオルガナイザーとし、組織された金融・雇用者陣営の一部門になりさがったとして非難された<sup>76)</sup>。

---

74) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 239.

75) *Ibid.*, pp. 239-240, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 79.

76) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 240-241, および Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 520.

ストライキ参加者はその後も継続的に増大し、数多くの保線工や事務員も加わり、鉄道側が復帰の最終日として設定した7月17日には、新たに、約10,000人の組合員をもつ火夫・給油工組合も、Healy会長の承認によってほぼ100%がストライキに参加した。AFL鉄道従業員部によって集計された数字によれば、この時点で60~70万人がストライキに参加していた。列車運転関係の組合は、組合員に対して、ストライキ前と同じ通常の業務を継続して遂行し、いかなる場合にもストライキ中の工場労働者に代わって作業をしてはならないとの通達を出した。他の様々な組合も、精神的支持と、可能な範囲での財政的支援を表明した<sup>77)</sup>。

列車の運転については、ストライキによって影響を受けていないという鉄道側の主張にもかかわらず、全国いたるところで多くの鉄道が旅客列車の本数の削減を余儀なくされ、ある種の貨物については出荷停止の措置が取られた。また多くの鉄道で郵便列車の運行が不可能であることが報告された。7月11日、ハーディング大統領は、郵便の妨害について警告をする布告を発したが、工場技能工組合の指導者たちは、大統領に苦情を訴えるとともに、郵便の妨害は、鉄道側が不十分で、未熟な労働者によって運転しようとする試みの不可避的結果であると主張した<sup>78)</sup>。

この間、労働委員会のメンバーは、非公式な資格で調停を試み、①一部の鉄道が続けている下請作業慣行の中止、②全国調整委員会の設置、③賃金決定の再審理、④ストライキから生じた鉄道側による訴訟の撤回または取り下げ、⑤全ストライキ参加者の、先任権および他の権利をそのままにしての以前の地位への復帰、をベースとする提案を行ったが、鉄道側は、ストライキの中止が先であるとして協議を拒否した。その他の試みも失敗した後、7月

---

77) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 242.

78) *Ibid.*, pp. 242-243. Santa Fe 鉄道では、欠陥車両と武装護衛の乗車に抗議して乗務員が運転を拒否したので、約300人の乗客が4日間砂漠地帯に閉じ込められるというセンセーショナルな事件が起こった。Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 520.

20日、Hooper 委員長は、これ以上の調停努力を行わないと声明した<sup>79)</sup>。

7月31日、ハーディング大統領は両当事者との拡大協議会の後、次のプランを提案した。①両当事者は、労働委員会の全決定を認めることに合意し、この決定を法律に期待されているように誠意を持って実行すること、②鉄道はストライキから生じた全ての訴訟を撤回し、そして、紛争にかかわる労働委員会の全ての決定は、いずれの側からも委員会の再審理に持ち込めること、③ストライキ中の全従業員は、先任権およびその他の権利を損なうことなくもとの地位に復帰すべきこと、であった。この提案は、工場技能工組合の全体協議会にかけられ、8月2日、労働者側から受け入れられたとの連絡が大統領になされたが、8月1日にニューヨークで会議を開いた鉄道経営者協会は、投票の結果、プランの①、②の提案については一部留保付きで受け入れるが、③については、労働委員会が正式に認めて保証した新規雇用の従業員の地位が、もはや委員会の管轄のもとにないストライキ参加者の犠牲になることであるという理由で、全員一致で拒否した<sup>80)</sup>。

そこで、先任権の問題をひとまずおいて、労働委員会の審理と決定に委ねるという妥協が大統領によって示唆された。労働委員会はこれを受け入れる意思を表明し、鉄道経営者協会も条件付きでの受け入れを決定した。しかし、今度は、ストライキ中の工場技能工組合側が、先任権の不確かな位置付けは混乱状態を生み出すであろうし、どのような鉄道ストライキもストライキに参加した全労働者が先任権とその他の権利を損なわれずに以前の仕事と地位に復帰が合意されるまで解決されたことはないとして、「全員一致で拒否」した<sup>81)</sup>。

その後、Jewell の要請によって、主要な鉄道労働組合執行部の全体会議が

---

79) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 243-244.

80) *Ibid.*, pp. 244-245, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 79.

81) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 245-247.



ワシントンで開かれ、その結果、ストライキに参加していない9組合の委員長が、事態を打開するために進んで調停役を引き受けることを表明した<sup>82)</sup>。

8月12日、9名の執行委員長と大統領の会見が実施され、また大統領の斡旋で鉄道側の委員と5名の友愛組合執行部との間での協議ももたれたが、成果は得られなかった。その後も友愛組合執行部による努力が続けられ、8月23日には鉄道経営者協会に対して最終的な提案もなされたが、これも先任権条項のため鉄道側に拒絶された<sup>83)</sup>。

次の手段として、友愛組合執行部は、個別の協定を結ぶ可能性のある鉄道を招き、これに応じた52の1級鉄道会社を代表する25鉄道との間で交渉に入り、鉄道側は、暴力行為で有罪とされた人々を除く全ストライキ参加者の復帰を認め、彼らに現行の賃率で、6月30日時点で有していた同じクラスの地位を与え、復帰後、個別鉄道レベルで解決できない先任権をめぐる紛争については、労働委員会ではなく、鉄道経営者と友愛組合執行部各5名からなる委員会に付託し、過半数をもって決定するという合意に達した。しかし、工場技能工組合は、この経営者側による「最大限提案」の受け入れを、労働組合員の権利保護の明確な保証がないこと、現在ストライキに参加している工場技能工組合以外の組合員について言及していないことを理由にして拒否した。8月25日、調停者は、その失敗を認め、これ以上の調停努力を中止することを声明したのである<sup>84)</sup>。

今や事態は行き詰り、鉄道輸送をめぐる事情も次第に深刻さを増していた。事故は驚くべき率で増大し、整備不良の機関車と欠陥貨車とによって、全国各地で全般的な貨車不足が切迫していた。太平洋岸の果実生産者、ポテト地域、小麦地域から、大統領にストライキ解決を促す訴えがなされた。8月18

---

82) *Ibid.*, p. 247, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 79-80.

83) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 247-248.

84) *Ibid.*, pp. 248-249.

日、上下両院の合同会議に出席した大統領は、ストライキの状況を説明するとともに、労働委員会は、一般的印象に反して、その決定を実行させる権限をほとんどあるいは全く持っていないという、1920年運輸法第III章 (Title III) の問題についても言及した。8月29日に上院になされたICCの報告は、検査の結果、多くの機関車が非常に危険な状態にあることを明らかにした<sup>85)</sup>。

9月1日、Harry Daugherty 司法長官は、アメリカ全土のストライキ中の従業員が、いかなる方法をもってであれ鉄道会社の資産の運営を妨げることが禁止する、臨時インジャンクション (temporary injunction) を獲得した。Wilkerson 判事によって発せられたこのインジャンクションは、執行部の指示や声明の発表、組合の資金の使用まで禁じるという、いまだかつてない包括的なものであった。そして、臨時インジャンクションはただちに実施され、インジャンクションに対する従業員側の異議申し立ては、その後の審理の結果却下された<sup>86)</sup>。

このインジャンクションによって、労働者側の勝利の希望は打ち砕かれ、ストライキは急速に終息の方向へと向かった。他方、そうした中でD. Willard Baltimore & Ohio 鉄道社長に率いられた穏健派鉄道経営者グループによる新たな妥協の動きも開始された。Seaboard Air Line 鉄道社長のS. Davies WarfieldはJewellとの間で直接交渉を再開し、ボルティモアのWarfieldの事務所で開かれた協議には、ストライキ中のほとんどの組合の委員長と、調停に積極的な多くの鉄道の社長が参加した。この交渉の結果、協定覚え書き (memorandum of agreement) が作成され、この覚え書きは9月11日に開かれた鉄道従業員部の全体協議会において過半数の賛成によって受け入れられたのである<sup>87)</sup>。

---

85) *Ibid.*, pp. 251–253.

86) *Ibid.*, pp. 253–255, および Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, pp. 521–522.

87) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 256–257, および Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 522.

なお、Baltimore & Ohio 鉄道は、すでに7月末に、同鉄道システムのストライキ委員会

いわゆる「ボルティモア協定 (Baltimore Agreement)」の規定は、若干の重要な変更がなされていたが、52の鉄道会社によって提案されたものとほぼ同様のものであった。すなわち、合意された条件のもとで全組合員が、1922年6月30日に有していた同一地点の同一クラスの地位に復帰することになり、その際、可能な限り多くの組合員がただちに現行賃率で仕事につき、そして、暴力行為で有罪とされた従業員を除く全てのストライキ参加従業員は、協定調印後30日以内に仕事につくか、あるいは内金支払い (under pay) を受けることとされた。前任権というやっかいな問題については、復帰する従業員と、一時解雇、帰休 (furloughed) あるいは6月30日時点での欠勤による休暇、との間の相対的地位をその日付で回復させ、その順序で呼び戻されることを規定して合意した。従業員の相対的地位、あるいはストライキから生じたその他の問題について紛争が生じ、鉄道会社レベル (locally) で調整不可能な場合、ストライキにかかわった組合の代表6名と鉄道会社代表6名からなる委員会に付託されることになった。また、ストライキから生じた全訴訟の撤回と、スト不参加者および新規雇用者と復帰者との間でおたがいに脅迫や圧迫が行われぬという誓約も盛り込まれた<sup>88)</sup>。

この協定に最初に調印した鉄道は、Baltimore & Ohio ; Chicago, Milwaukee & St. Paul ; Chicago Northwestern ; Seaboard Air Line ; New York Central ; Southern ; Mobil & Ohio ; Carolina, Clinchfield & Ohio, の各鉄道会社とその子会社であった。その後、多くの鉄道はこの基準で決着したが、工場技能工組合の期待に反して、かなりの鉄道がAFL鉄道従業員部といかなる関係をももつことを拒否した。その中には、Atchison, Topeka & Santa Fe ; Atlantic Coast Line ; Chicago & Alton ; Illinois Central ; Southern Pacific ; Union Pacific, といったアメリカのもっとも重要な鉄道のいくつ

---

に対して、解決の用意のあることを示唆していた。Ibid., p. 520.

88) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 257.

かが含まれていた。これらの鉄道は、新人、またはストライキ参加者で鉄道の提示した条件のもとで進んで復帰する工場従業員の募集を進め、そして、賃金、規則および労働条件を会社と交渉する組織である会社組合を作ったのである<sup>89)</sup>。

工場技能工組合連合の最終集約によれば、ボルティモア協定を基準とする決着 111 鉄道、他の基準に基づく決着 72 鉄道、無条件でのストライキ中止が 123 鉄道であった。工場技能工組合は、鉄道労働者によるはじめての全国ストライキの結果について、彼らの組合にかけられた賃金引き下げとオープンショップ運動の攻撃を阻止したとして勝利を宣言したが、実際は、工場技能工組合にとって決定的な敗北であった。ボルティモア協定のもとで決着した鉄道についてみても、ストライキ労働者はまさに彼らがストライキの一つの理由とした労働委員会の決定のもとで職場に復帰しただけではなく、全国規模での決着、先任権の問題についても降伏したのである。ボルティモア協定の条件のもとで決着のつかなかった鉄道では、事態は一層悪かった。ストライキ前には、鉄道従業員部が工場技能工を代表していたアメリカのもっとも重要ないくつかの鉄道を含む数多くの鉄道では、今や工場技能工組合連合とのいかなる交渉も拒否された。これらの鉄道会社は、それ自身の会社組合を組織し、この組織と交渉を行った。そして、これらの鉄道の多くでは、ストライキ参加者は新規採用者としてのみ復帰が許されたのである。結局、この鉄道工場ストライキで、工場技能工組合連合は、上記の鉄道で従業員を代表する権利を失ったことに加えて、その組織人員の 30~35%を失ったのである<sup>90)</sup>。

---

89) *Ibid.*, pp. 257-258.

90) *Ibid.*, p. 259. なお、Perlman & Taft は、この闘争の組織労働全体への影響として、賃下げの流れを止めたことをあげ、鉄道労働運動への影響としては、鉄道労働委員会を事実上排除することに貢献したとしている。Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 523.

他方、勝利したとはいえ、鉄道会社側も、Daugherty 司法長官の議会への報告によれば、輸送の中断、遅延、資産の損害を除く直接的なものだけでも約1億ドルの支出を余儀なくされたのである<sup>91)</sup>。

## 5 友愛組合による賃上げ闘争の再開

鉄道工場ストライキは、AFL 鉄道従業員部の組織人員を激減させ、多くの鉄道工場で労働組合が従業員を代表する権利を失わせ、会社組合の組織化を許すなど、明らかに労働者側の決定的敗北といえたが、かといってそれはただちに鉄道労働運動全体の後退ということにはならなかった。むしろ、運転関係友愛組合は、これ以後、景気の回復という状況のもとで積極的な賃上げ闘争を再開することになるのである。そこで次に、友愛組合による賃上げ闘争の展開を見ていくことにしよう。

すでに述べたように、鉄道庁のもとで確立された規則、労働条件、および協定の廃止を決定した委員会決定第119号は、列車・機関車乗務員にも電信士にも適用されず、また、1922年の二度目の賃金引き下げの決定も列車・機関車乗務の労働者には適用されなかった。これは明らかに、1921年10月のストライキの脅威が、労働委員会と鉄道会社側の判断に影響を与えたものであった。もちろん、列車・機関車乗務員についても、鉄道側は鉄道庁のもとの規則、労働条件を改訂しようとしていたが、他の階層の労働者たちとは違って「全国協定」という形をとっていなかったことを理由にして、決定第119号はこれらの労働者に適用されなかったのである<sup>92)</sup>。

---

91) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 260.

92) *Ibid.*, p. 266. こうした友愛組合労働者に対する鉄道側の特別の扱いは、19世紀末以来の鉄道の政策によるものであり、その結果、彼ら自身も労働貴族としての特権的地位を自覚し、保線労働者はいかに及ばず、工場技能工、鉄道事務員、電信士等に対しても全く別だという意識を持っていた。Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 374 参照。

1920年運輸法成立後、鉄道労使の間で問題となっていた全国規模の調整委員会を設置するか否かについても、友愛組合は、全国規模の調整委員会を目指していたとはいえ、他の組合ほどにはそれに固執しなかった。結局、1920年末に Pennsylvania 鉄道との間での協議の結果、苦情、規律、規則および労働条件に関して合意したのを皮切りに、翌年10月までにほとんどの鉄道と協定を結んだ。そして、その後、1922年1月には、前年のストライキの脅威に危機を感じた Hoover 商務長官の斡旋で、戦前行われていたような地域別の労使協議が再確立されたのである<sup>93)</sup>。

こうして地域別協議が実現したにもかかわらず、1922年春の新たな協定をめぐる協議では合意に達することができず、問題は労働委員会に持ち込まれた。しかし、審理が延期されるうち、夏には、友愛組合と一部の鉄道会社との間で協議が再開され、9月15日に New York Central 鉄道と車掌友愛組合および列車乗務員友愛組合との間で合意が成立した。この協定は、現行の賃金、規則、労働条件が1923年9月30日まで有効であるとし、それ以後の改訂については、いずれかの側からの30日前の予告によるものとされた。これによって、全問題は労働委員会から取り下げられたのである。その直後、東部の他の鉄道でも両組合との間で同様の協定が結ばれ、まもなく西部や南東部の鉄道でもほぼ同じ条件での合意が成立した。そして、車掌組合や列車乗務員組合と同様の協定が、機関士組合、機関助士組合についても、各地域で獲得されたのである<sup>94)</sup>。

協定の満了する期日が近づくにつれて、友愛組合はその更新プランを準備し、機関士組合と機関助士組合は、決定第2号のもとで実施された賃率の回復を目指す賃金引き上げ要求を、車掌組合、列車乗務員組合も、決定第2号を若干上回る賃金引き上げ要求を決定した。そして、協定期間満了とともに

---

93) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 267-275.

94) *Ibid.*, pp. 276-277.

各鉄道ごとに組合側の賃金引き上げ要求が提出されたが、これに対し、鉄道会社側は、逆に労働条件の一部改訂を提案した<sup>95)</sup>。

機関士組合と機関助手組合は、New York Central 鉄道を集中的に攻撃することにした。同鉄道は、良好な経営状態にあり、また Baltimore & Ohio 鉄道、Pennsylvania 鉄道の両鉄道との競争上、ストライキを被ることは不利であり、その上、西部にも路線を有していたからである<sup>96)</sup>。

1923年12月4日に開始された協議において、鉄道会社側は、賃金引き上げを認める代わりに貨物列車乗務における5割増し超過勤務手当の改訂を主要な問題としたが、結局、翌年1月22日まで断続的に続いた協議の結果、標準規則 (standard rules) のいかなる変更もなしの約5%の賃金引き上げを認めたのである。組合側が期待したとおり、他の鉄道会社もこれに続き、ストライキ投票を用意しなければならないほど頑強に抵抗する鉄道が一二あったものの、東部と南東部の事実上全ての重要な鉄道で、New York Central 鉄道の決着をベースにした協定が合意された<sup>97)</sup>。

車掌組合、列車乗務員組合についても、機関士組合、機関助手組合の場合と違って鉄道会社側に若干の譲歩をしたが、東部、南東部では満足すべき協定に到達することができた<sup>98)</sup>。

組合側は、次のほこ先を西部に向けた。

車掌組合、列車乗務員組合は、一連の協議の後、4月10日、西部の約44の主要鉄道との間で合意に達し、会社側にとってとくに負担の重い制限的規則をなくす代わりに約5%の賃金引き上げを獲得した<sup>99)</sup>。

---

95) *Ibid.*, pp. 278–279, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 83.

96) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 279.

97) *Ibid.*, pp. 279–280.

98) *Ibid.*, p. 280.

99) *Ibid.*, p. 280.

機関士組合と機関助手組合については、最初鉄道ごとに行なわれた協議でも、その後4月23日に開始された地域協議でも合意に達することは出来なかった。結局、5月12日に協議は中止され、翌日経営者側はこの問題を取り上げるよう鉄道労働委員会に要請した。これを受けて、委員会は、1924年6月3日に審理を設定し、それまでに問題が解決されない場合、両当事者は出頭するよう命じた。しかし、組合側は、5月19日、個々の鉄道ごとに交渉を再開したことを理由にして、委員会が問題を取り上げることに文書で抗議を行った。そこで、労働委員会は審理を6月24日に延期したが、組合側代表は出頭せず、再度延期された7月24日の審理に際しては、組合側の交渉担当者である機関助手組合会長の D. B. Robertson をはじめとする組合役員に対して、委員会に出頭するよう召喚状を発した。この審理には、召喚された組合役員に代わって、権限を委任された弁護士の Donald R. Richberg が出席し、組合側はなぜ委員会への出頭と証言を拒否し、問題を委員会に委ねないのかという理由を示した声明を提出した。その声明の最後の部分では、労働委員会が鉄道会社側の利害に偏り、組合とその政策に対するあからさまな攻撃を行っていることを指摘して、紛争の仲裁者としては不適格であると非難していた。加えて、Richberg は、両当事者あるいは証人の出席を強制する労働委員会の権限自体についても問題としたのである<sup>100)</sup>。

9月6日、再び Robertson と機関士組合議長 (general chairman) の J. McGuire に対して召喚状が発せられ、これが拒否されると、Hooper 委員長は、イリノイ州北部管轄の連邦地方裁判所に、委員会に出頭して質問に答えるという裁判所命令を請求した。これに対しオハイオ北部に居住していた Robertson とイリノイ北部に居住していた McGuire は、別々に訴えを却下するように裁判所に申し立てた。地方裁判所では Wilkinson 判事によってこれらの申し立ては却下されたが、その後、被告側は最高裁判所に上告し、1925

---

100) *Ibid.*, pp. 280–284, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 83–84.



年6月8日、Brandeis最高裁判事は、労働委員会がその所在する地域外から証人を喚問する権限がないことを理由にして、Robertsonの主張を支持する判決を下した<sup>101)</sup>。

結局、労働委員会の審理は、組合側代表の出席のないまま行われ、1924年11月29日、委員会は鉄道会社側から要求されていた規則の変更の大部分を認め、これを賃金引き上げの条件として機関車乗務員に約5%の賃金引き上げを認める決定を言い渡した<sup>102)</sup>。

組合側は、この決定を強く非難するとともに、規則の変更なしの5%賃金引き上げを達成するために、東部の場合と同様の戦略を採用し、Southern Pacific 鉄道に攻撃を集中した。鉄道側は、当初、紛争が労働委員会に付託されていることを理由にして交渉を拒否したが、ストライキ投票の結果96%という高率の賛成票を得た組合側によって交渉の再開を余儀なくされ、12月24日、規則の変更なしの5%賃金引き上げを認めたのである<sup>103)</sup>。

この決着に対し、同日、経営者協議会議長であり、Union Pacific システム総支配人でもある W. M. Jeffers は、労働委員会あての手紙で、Southern Pacific の協定をただちに一時停止し、審理をした上で破棄することを要求した。彼は、そうしなければ、他の鉄道も同様の協定を結ばざるをえなくなり、その結果、西部の鉄道の営業経費を上昇させ、国民の負担する鉄道運賃の値上げを必要とすることになると断言した。Southern Pacific で合意された協定の破棄を労働委員会に要求する何百という同様の訴えは、西部中の製造業者、商店、個々の荷主、荷主組織からだけでなく、直接的に運賃値上げの影響を受けることの少ない銀行家、自治体首長、商業会議所等からも続いた。だが、Southern Pacific は、逆に労働委員会に対して、同鉄道を代表する経

---

101) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 285–288.

102) *Ibid.*, pp. 288–289, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 84.

103) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 289–290, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 84.

営者協議会の権限は委員会の決定によってすでに終了しており、したがって同鉄道は Jeffer の訴えとは一切関係ないことを伝えた。結局、労働委員会は、協定は Southern Pacific 鉄道にのみ関係するものであり、委員会の決定後に同鉄道が独自の判断で締結したものであることを理由にして、Jeffer の要求を拒否したのである<sup>104)</sup>。

その後、事態は Jeffer の危惧したとおりに展開し、一部の鉄道会社で若干の規則の変更はあったものの、ほとんどの鉄道で規則変更なしの賃上げが認められた。1925 年 6 月までに、西部の経営者協議会によって代表されたあらゆる鉄道は、Southern Pacific 協定に調印したことを報告した<sup>105)</sup>。

1924 年の西部の賃上げ問題について、労働委員会は、労働者側の反感を一層強める以外ほとんど何の役割も果たすことができなかった。同時に、委員会がその決定の条件で紛争を解決できなかったことは、委員会に対する鉄道会社の不信を招くことになった。友愛組合に関するかぎり、鉄道労働委員会を創設した法律は死文化してしまっただのである<sup>106)</sup>。

## 6 鉄道労働委員会と Pennsylvania 鉄道の対立

西部の賃上げ闘争における友愛組合の鉄道労働委員会決定と召喚命令の無視、そして、これを条件付きで認めた最高裁判所の判決は、友愛組合との関係では労働委員会がほとんど無力であり、したがって運輸法の労働条項が事実上死文化したことを示した。しかし、労働委員会の決定と命令を強制できないという 1920 年運輸法の労働条項の限界は、鉄道会社との関係では、すでに、「全国協定」の廃止にかかわる規則と労働条件の交渉に際して、いかなる

---

104) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 290–292.

105) *Ibid.*, pp. 292–293.

106) *Ibid.*, pp. 293–294.

組織が従業員を代表するののかについての労働委員会と Pennsylvania 鉄道会社の対立によって明らかになっていた。

連邦管理以前、同鉄道は、運転関係友愛組合とピッツバーグ以東部分での電信士組合のみを承認し、交渉していた。工場技能工組合は、鉄道庁長官による組合員と非組合員の差別を禁じた一般命令第8号以後の1918年春に結成され、また、これらの組合が連合した交渉組織である System Federation No. 90 は、1918年7月にペンシルヴァニアの Altoona で結成された。そして、この組織は事務員組合やその他の組合とともに鉄道庁によって承認され、「全国協定」の当事者となったのである<sup>107)</sup>。

ところが、1921年4月14日の、「全国協定」を1921年7月1日から廃止するという労働委員会決定第119号を受けて交渉を申し入れた組合側に対し、鉄道会社側は、従業員との間で、規則と規定 (regulation) を交渉するための組織として「新従業員代表制プラン」を持ち出し System Federation No. 90 との協議を拒否した。その後、いずれの組織が、従業員の過半数を代表するかの投票が行われ、組合側が圧倒的な票を得、会社側のプランに投票したのは1割強であったにもかかわらず、会社側は、会社自身の投票で選出された代表との間で交渉を進め、規則の一部変更とより低い賃率の実施を合意したのである。これに対して System Federation No. 90 と事務員組合は、労働委員会に訴えたが、1921年7月8、9日に行われた審理の結果では、組合側の投票の仕方にも問題があるとして選挙のやり直しを命じた。しかし、鉄道側は、それ以降の審理への出席と証言を拒否したので、同年10月10日、委員会は同鉄道の決定違反の決議を採択した。組合側は、その後ストライキ投票を進め、11月半ばに開かれた鉄道従業員部の主任弁護士と労働委員会との協議において、投票の結果は圧倒的にストライキ支持であったことを伝え

---

107) *Ibid.*, p. 296.

た<sup>108)</sup>。

同年12月1日、労働委員会は、Pennsylvania 鉄道の決定違反を公表すると警告した。これに対して、鉄道側は、裁判所に違反の公表を禁止するインジャンクションを請求し、認められた。そして、その後のインジャンクションをめぐる裁判では、第一審でこそ鉄道側の主張が認められたが、控訴審では一審の判断が覆され、最高裁も控訴判決を支持し、従業員の正当な代表を決定する労働委員会の権利が認められたのである<sup>109)</sup>。

しかし、この時点では、すでに鉄道工場ストライキはほぼ終了しており、会社側にとってほとんど実質的影響はなかった。最高裁判決後、労働委員会は、その決定に従うよう鉄道会社との間で協議を行ったが、会社側は態度の変更を拒否したので、1923年6月に、Pennsylvania 鉄道システムを決定第218号違反で有罪であるとの決定を言い渡したのである<sup>110)</sup>。

こうした状況の中で、System Federation No. 90 は、運輸法第III章違反で、鉄道会社側を訴えたが、一審から最高裁まで、同法が違反に対して罰則を科していないことを理由にして訴えを却下した<sup>111)</sup>。

労働委員会と Pennsylvania 鉄道との対立は、法律的には委員会側の勝利であったが、実際には、鉄道側の完全勝利であった。Pennsylvania 鉄道においては、従業員との交渉は従業員代表制のもとで選出された代表との間で行われ、運転関係友愛組合を除けば、標準組合は完全に無視されたのである。また、最高裁の判決は、労働委員会の権利を認めたが、逆に運輸法の労働条項の弱点と労働委員会の権限の制限とを際立たせ、証人を喚問する委員会の

---

108) *Ibid.*, pp. 297–303, 309–312. Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, pp. 517–518 も参照。

109) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 313–320.

110) *Ibid.*, pp. 320–321.

111) *Ibid.*, pp. 323–324.

権限も当初考えられたよりも制限されていることを明らかにした。標準労働組合の公認のスポークスマンである『Labor』は、こうした結果に対して、労働委員会の鉄道経営者と従業員に対する扱いの相違を「一方には20カ月の猶予、他方には3日。一方は論争相手、他方は『不法な』犯罪者として非難された。」と断じたのである<sup>112)</sup>。

## 7 1926年鉄道労働法の成立

これまでみてきたような、鉄道労働委員会創設以来の一連の事態の展開は、労働組合の側から、1920年運輸法第III章と鉄道労働委員会の廃止を求める立法化の運動を具体化させることになった。

もともと、鉄道労働組合側は、運輸法の成立に反対し、労働委員会に対しても、どちらかといえば最初からあまり評価をしなかった。1920年に鉄道労働者の賃上げを認めた委員会決定第2号についても、すでに一部の組合は委員会を非難していたが、1921年の賃金引き下げ以後、批判は一層強まった。1922年3月、ある労働組合からの最初の委員会即時廃止を要求する決議が大統領に送られたのを皮切りに、しばしば労働組合からの委員会廃止の要求が出された。鉄道工場ストライキの進行中、運転関係友愛組合から、委員会の廃止とNewlands法によって規定された機関の復活を求める要請が議会に対してなされ、AFLも、1922年6月の年次大会で、委員会決定の圧倒的多数が、労働者に敵対し、200万の鉄道労働者を束縛し、抑圧する手段になっているとして、運輸法の廃止を要求する決議を全員一致で採択した<sup>113)</sup>。

労働委員会に対する労働者側の不満は、決定および政策、決定の遅れ、不公平な扱い、委員会の人的構成、に向けられた。その中でも、最も強い憤激

---

112) *Ibid.*, pp. 326–328.

113) *Ibid.*, pp. 365–367.

をもたらした決定は、1922年の賃金切り下げであり、また最も厳しい批判が向けられたのは、鉄道工場ストライキに際して、ただちに「不法決議」を行って解決をむしろ妨げながら、Pennsylvania 鉄道に対しては決定を強制することができなかつた点であつた。委員会の人的構成については、とくに労働側グループ代表の交替にあたって、労働者の利益を裏切つたとしてそれ自身の組合組織から推薦されなかつた McMenimen や、1922年の鉄道工場ストライキ時に、約97%の組合員が賛成したにもかかわらず、ストライキの承認を拒否し、その後の委員長選挙で「ほとんど全員一致」で敗れた Grable を、たった8%の従業員を代表するにすぎないグループからの推薦で任命したことに対して批判が向けられた。また最も強い批判は、ストライキ敵視発言をし、鉄道工場ストライキでは、「不法決議」を採択させた張本人である Hooper 委員長に対するものであつた<sup>114)</sup>。

一部の鉄道は、労働組合側とは逆の立場から、労働委員会を廃止してその権限と機能を ICC に委譲すべきであるという批判や、同委員会の存在によって全国的に統一的な賃金と労働条件が維持される傾向に対する批判を行ったが、鉄道経営者の大多数は、労働委員会の廃止を望まず、鉄道工場ストライキを通じて委員会への評価を高めた。そして、その後も1925年に至るまで、運輸法の変更と労働委員会の廃止を求める鉄道会社側からの動きはなかつたのである<sup>115)</sup>。

労働組合と鉄道会社以外では、荷主組織や他の様々の商・工業組織から労働委員会の廃止を主張する決議が出され、法案が議会に提出された。こうした動きは、1920~21年の不況の中で貨物運賃引き下げの要求とともにあらわれた。鉄道会社側は、運賃の再調整の必要は認めしたが、営業経費が下がらないかぎり運賃引き下げは出来ないと主張し、石炭の高価格をもたらしている

114) *Ibid.*, pp. 368-379. Jones, H. E., *op. cit.*, p. 87 も参照。

115) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 360-365, 398.

政府委員会によって固定された鉱夫の賃金にせよ、鉄道の支払うべき租税にせよ、鉄道従業員の賃金・規則・労働条件にせよ、いずれについても政府機関の行動に帰せられるべきものであり、コストの削減という問題の解決は、主として国民と政府機関の手にあると断言したのである。こうした鉄道側の主張を受けて、全国産業評議会 (National Industrial Council) 主任弁護士の James A. Emery は、「鉄道の運営を鉄道で働く労働者と分離できないように、運賃決定機能と鉄道で働く労働者の給与を定める機能は分離できない」と宣言した。そして、1921年9月の州製造業者協会全国協議会 (National Conference of State Manufacturers) における、Adamson法の廃止、労働委員会廃止のための運輸法の修正等の決議を皮切りに、同様の決議がその後も引き続いて出されたのである<sup>116)</sup>。

1921年の鉄道乗務員ストライキの脅威、Pennsylvania鉄道の労働委員会への挑戦、そして、とりわけ鉄道工場ストライキ後、運輸法の労働条項の廃止を要求する動きは一層強まった。ハーディング、クーリッジの両大統領は、議会の演説や教書等で、労働委員会の決定が強制力を持たないという1920年運輸法の労働条項の問題点に言及し、権限の強化、あるいはこれにかわる何らかの機関の必要を示唆した。そして、1924年の政綱では、共和、民主、進歩の各党とも運輸法の第三章の失敗について取り上げ、少なくとも一つの党ははっきりとその廃止を公約した<sup>117)</sup>。

鉄道工場ストライキ以後議会に提出された法案の中で、最も重要であり、はっきりと1920年運輸法の廃止を打ち出した唯一のものは、鉄道労働組合の指導者を中心にして作成され、その要求によって議会に提出された“*Howell-Barkley bill*”であった。同法案は、労働者自身の法案であり、鉄道労働法として成立することになる *Watson-Parker bill* の前身であった。そして、同法

---

116) *Ibid.*, pp. 397–400.

117) *Ibid.*, pp. 402–405. 議会の動きについては Jones, H. E., *op. cit.*, p. 86 参照。

案の作成のために、鉄道労働組合は、AFL 会長および AFL 系国会議員との協力、商務長官、労働長官との協議等、約 18 カ月を要したのである<sup>118)</sup>。

ネブラスカ州選出の Howell 上院議員とケンタッキー州選出の Barkley 下院議員を通じて 1924 年 2 月 28 日両院へ提出された法案は、ただちにそれぞれの州際通商に関する委員会に付託された。同法案は、過去の法律の集大成ともいえ、1898 年の Erdman 法と 1913 年の Newlands 法の調停、斡旋、自発的仲裁といった面に加えて、連邦運営中に確立されたものと同じような調整委員会の設置を提案し、また 1920 年運輸法と同様の、紛争解決の予備的手段としての鉄道会社と従業員の間での協議を規定していた。労使協議の代表について同法案はとくに、その選出にあたっての干渉、介入、威圧を禁じ、さらに Pennsylvania 鉄道と工場技能工組合等との間で問題になった経験をふまえて、この代表は必ずしもその鉄道会社の従業員でなくてもよいと規定した<sup>119)</sup>。

1924 年の 3 月と 4 月に開かれた上院の州際通商に関する委員会の小委員会での公聴会では、アメリカ鉄道経営者協会の様々なメンバー、一部の重要でない鉄道労働組合代表、およびいくつかの会社組合の代表が法案に反対した。同法案は、鉄道関係者以外にも、輸送協会、商業会議所等の様々の反対を受けたにもかかわらず、小委員会で一部修正の後委員会で可決された。しかし、それ以上は進まなかった。下院では、上院と同じ日に委員会に提出されたが、審議拒否と議事妨害とによって事実上審議は行われなかった<sup>120)</sup>。

1925 年に入ると変化が現われた。1925 年 1 月、一部の鉄道経営者と鉄道労働組合指導者との間で非公式協議が行われ、3 月に鉄道経営者協会は、鉄道労働問題に関する委員会を作り、同委員会は、鉄道労働組合代表との協議の

---

118) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 406—407.

119) *Ibid.*, pp. 407—408.

120) *Ibid.*, pp. 410—414.



ために W. W. Atterbury を委員長とし Pennsylvania 鉄道の Elisha Lee, New York Central 鉄道の P. E. Crowley, Baltimore & Ohio 鉄道の Daniel Willard, Illinois Central 鉄道の C. H. Markham, Chicago, Burlington & Quincy 鉄道の Hale Holden の各委員から構成される小委員会を任命した。その後、この小委員会と、機関士組合会長の W. B. Prenter, 機関助手組合会長の D. B. Robertson, 列車乗務員組合副会長の W. N. Doak, 車掌組合会長の L. E. Sheppard からなる組合指導部との間で、運輸法第III章に代わる法案についての協議が行われ、ここで合意された案が、1925年12月21日の鉄道経営者協会に提案され、投票の結果52対20で受け入れられたのである<sup>121)</sup>。

1926年1月、労使双方の代表による委員会によって正式の法案が作成され、1月8日、同一の法案として両院に提出された。提出者は、上下両院の州際通商に関する委員会の委員長であるインディアナ州選出の James E. Watson 上院議員とニューヨーク州選出の James S. Parker 下院議員であった。同法案は、下院では3月1日に修正なしで381対13で可決、上院でも修正なしで5月11日、69対13で可決され、1926年5月20日、1920年運輸法第III章と1913年 Newlands 法の廃止を規定する鉄道労働法 (Railway Labor Act) が成立したのである<sup>122)</sup>。

同法には、紛争にあたっての鉄道運営の中断を回避し、平和を回復するために①両当事者の直接協議、②調整委員会への訴え、③常設の調停委員会 (Board of Mediation)、④非常設の仲裁委員会 (temporary board of arbitration) への紛争の付託、⑤大統領が必要であると判断した場合の緊急調査委員会 (emergency board of investigation) の設置、が盛り込まれた<sup>123)</sup>。

---

121) *Ibid.*, pp. 414-415. および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 87.

122) Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 416.

123) *Ibid.*, pp. 416-417.

同法のもとで鉄道労働委員会に取って代わるものとして創設された調停委員会は、上院の助言と承認をえて大統領によって任命される 5 名の委員から構成され、本部はワシントンにおかれた。ただし、この調停委員会の権限と義務は全く新しいというものではなく、Newlands 法のもとの調停・斡旋委員会のそれと実質的に同じものであり、調停が不調の場合の仲裁への勧告も Newlands 法とほぼ同じものであった。調整委員会の設置については、運輸法における「設置されうる (may be established)」という規定が「設置されなければならない (shall be created)」と強制的なものにされた。同法の新しい点は、労使紛争から生じる輸送の中断を避ける最後の手段として緊急調査委員会の設置を規定したことであり、同委員会の設置後と大統領への委員会の報告の提出後 30 日間は、両当事者の合意による以外は現状のいかなる変更も禁止された<sup>124)</sup>。

鉄道労働法が、労働組合側の独自の法案である Howell-Barkley bill と違った重要な点は、①全国調整委員会ではなく労使の合意によるものとされたこと、②労使協議に関しては、すでに存在する会社組合を容認したこと、③文書による通知なしの賃金、規則等の一方的変更に対する二重損害条項 (provision for double damages) の欠如、④緊急調査委員会の設置、であり、これらはいずれも労働組合側の重要な点での譲歩であった。しかし、こうした譲歩にもかかわらず、組合側は、Howell-Barkley bill の「交渉の代表は必ずしもその鉄道会社の従業員でなくてもよい」という規定こそ削ったものの、労使の代表による交渉、自らの組織化 (self-organization) あるいは代表の選出にあたっての干渉、介入、威圧の禁止、等の重要な規定を同法に残すことには成功したのである<sup>125)</sup>。

---

124) *Ibid.*, pp. 417-421, および Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 87-88. ただし、調整委員会の設置を強制する措置についての規定はなかった。*Ibid.*, p. 89.

125) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 417, 421-422. 鉄道労働法の全文については *Ibid.*, pp. 451-465 参照。

公聴会に出席した労使双方の代表は、この法案は「史上例を見ない労使間の交渉の産物」であると宣言した。また、この公聴会では、それまでとは違って、鉄道会社側も組合側の鉄道労働委員会に対する批判に大部分同意した<sup>126)</sup>。

公聴会でのごく少数の反対意見は、全国製造業者協会主任弁護士の J. A. Emery とマサチューセッツ産業協会 (Associated Industries of Massachusetts) 主任弁護士の Edgar J. Rich のものであった。その反対理由は、法案の規定が国民の利益に対して十分な保護を保証していない、つまり、労使の協定あるいは仲裁機関の裁定が運賃の大幅な調整をもたらしかねないという点であった。こうした観点から、両院において、ICC に賃金に対してより直接的な統制権を与えることを目的にした修正案が出されたが、結局、重要な変更は一切なされなかった。議会は下手な修正をして、一方あるいは双方が満足しない場合を恐れたのである<sup>127)</sup>。

ところで、鉄道労働委員会の Hooper 委員長によって「ご都合主義」とまで批判された鉄道労働法の立法化にあたっての鉄道会社側の突然の態度変更の理由は、一つは、すでに述べたような労働組合側の譲歩であるが、もう一つは明らかに、1924年の西部における賃上げをめぐる紛争の展開であった。つまり、この紛争におけるストライキ圧力を背景にした労働者側の勝利は運輸法の労働条項を事実上役に立たないものにしてきたからである。それゆえ、アメリカ鉄道経営者協会の顧問弁護士の A. P. Thom が、上院委員会で「私の判断では、世論はもはや労働委員会の有効性を信頼しておらず、議会はそれに代わる方法を採用しようとしている」と証言したような状況のもとで、鉄道が加わらなくても、労働者側の努力だけで運輸法第III章の廃止に成功する可能性があったのである<sup>128)</sup>。そして、労働者側の敗北に終わったとはいえ、

126) *Ibid.*, pp. 422–423.

127) *Ibid.*, pp. 424–426.

128) *Ibid.*, pp. 426–429.

史上初の全国ストライキであった鉄道工場ストライキの経験も、疑いなくこの方向に作用したのである<sup>129)</sup>。

## 8 鉄道労働法成立後の展開

鉄道労働法の成立は、1920年代前半の鉄道労働問題に一つの区切りをつけるものであった。同法の成立にあたって、労働組合側は、すでに存在する会社組合の容認や緊急調査委員会によるストライキ権行使の制限などいくつかの重要な点での譲歩を要したが、鉄道労働者の闘争を抑圧する機関となっていた鉄道労働委員会を廃止し、労使の代表による交渉と自らの組織化および代表の選出にあたっての自由とを法律によって認めさせることには成功したのである。したがって、同法成立後の鉄道労働組合の課題は、組合の承認と団体交渉権の問題をすでに過去のものとしていた運転関係友愛組合にとっては、大戦前のような共同行動による賃上げ闘争であり、それ以外の多くの鉄道労働組合にとっては、賃上げ闘争の展開とともに法律で認められた団体交渉と組織および代表選出の自由とを実現することであった。そこで本節では、鉄道労働法成立後の賃上げ闘争の展開と、同法の上述の規定をめぐる争われた鉄道事務員組合 (Brotherhood of Railway Clerks) と Texas and New Orleans 鉄道会社のケースを簡単に見てみることにしよう。

鉄道労働法によって組織された調停委員会がまず最初に取り組んだのは、東部の鉄道における車掌組合、列車乗務員組合の賃上げ問題であった。1926年の夏に出された要求に対し、鉄道側はこれを拒否し、協議による合意は失敗した。そこで、問題は調停委員会に持ち込まれたが、同委員会による調停も不調に終わり、結局、仲裁委員会に持ち込まれた。その結果、仲裁委員会は、鉄道側代表の反対にもかかわらず、7.5%の賃金引き上げ、1926年12月

---

129) Perlman, S., and P. Taft, *op. cit.*, p. 523 参照。

1日付け実施を認めたのである。その後両組合は、ストライキ投票による圧力を背景にして、南東部でも同じ7.5%の賃上げを獲得した。しかし、西部では同じく仲裁委員会の裁定に持ち込まれたものの、西部での賃金水準がすでに東部、南東部の平均と比べて6.5%~7.5%高く、要求されている引き上げを認めれば東部および南東部との均衡が損なわれるとして、委員会の多数意見は、旅客および貨物列車乗務員 (road passenger and freight employees) には引き上げを認めず、構内作業に従事する従業員にのみ1927年3月1日実施で7.5%の引き上げを認めた<sup>130)</sup>。

機関士組合と機関助士組合についても、まず東部で、調停の結果、基準賃率の7.5%引き上げで決着し、機関助士については1927年2月1日付け、機関士については8月1日付けで実施された。南東部では、機関助士の日給1ドル増、大型機関車割り増し、旅客列車乗務機関助士についての最低日給6.25ドル等の要求に対し、仲裁委員会は労働者側代表委員の反対意見はあったが、貨物列車乗務の日給40セント増、旅客および構内作業の機関助士と機関車整備員 (hostlers) の日給35セント増、旅客列車乗務の最低日給保証5.60ドル、1927年3月1日付け実施の裁定を行った。その後、南東部の機関士組合は、基準賃率6.5%増、1927年9月1日付け実施の裁定を獲得した。西部でも機関助士組合は、南東部と実質的に同じ要求をし、ここでも仲裁に持ち込まれ、旅客列車乗務の日給30セント増、貨物列車乗務、構内作業の機関助士と機関車整備員の日給35セント増、旅客列車乗務の最低日給保証5.55ドル、1927年8月1日付け実施の裁定が出された。西部の機関士組合は、交渉によって6.5%増、1928年5月1日付け実施を獲得した<sup>131)</sup>。

以上のような全地域での機関車乗務員の成功と、東部と南東部の列車乗務員の成功後、西部の車掌組合と列車乗務員組合は、1928年6月、基準賃率の

---

130) Wolf, H. D., *op. cit.*, pp. 430-433, および Jones, H. E., *op. cit.*, p. 90.

131) Jones, H. E., *op. cit.*, pp. 90-91.

16~27%の引き上げ等を内容とする新たな要求を提出した。労使の協議は1928年7月に開始されたが、鉄道側は逆に労働条件の変更を要求して問題は複雑化した。調停において、鉄道側は6.5%の引き上げと制限的規則の変更を提案したが、組合側は7.5%の引き上げ、規則変更なしを要求し、その後の鉄道側の提案についてもいずれも拒否し、ストライキ投票を準備した。この時点で、大統領は緊急調査委員会を任命し、同委員会は、①6.5%引き上げ、規則の変更なし、②7.5%引き上げ、制限的規則の変更、③7.5%引き上げ、規則については仲裁に付託、の三つの提案をしたが、労働者側は、結局①を選択し、西部の車掌および列車乗務員に対して、6.5%の引き上げが、1928年5月1日付けで実施された<sup>132)</sup>。

鉄道労働法成立後1929年までの間、列車運転関係友愛組合以外の労働者、すなわち、工場技能工、事務員、保線作業員等についても、それぞれの鉄道会社と従業員との間の交渉によって、そして、いくつかの場合には調停あるいは仲裁委員会の裁定によって、賃金引き上げが行なわれた。しかし、列車運転関係組合の場合とは対照的に、賃金引き上げの成果は、グループごと、同一グループの階層ごと、個別鉄道ごとに非常に違っており、大まかに言って、ある鉄道のある従業員の時給1セントの引き上げから、他の鉄道の他の従業員の8セントの引き上げまで様々であった。こうした必ずしも職種の違い等によるものでない大きな格差は、おそらく、この時期の運転関係友愛組合以外の組合の組織状況を反映するものであり、例えば、一般鉄道労働者層を中心にして、鉄道・汽船事務員、貨物取扱労働者、通運・駅勤務労働者組合に組織されたアメリカ通運会社 (American Express Company) の従業員は、同法成立後二番目に行なわれた仲裁によって、早くも1927年1月に、時給の2.5セント引き上げを獲得したのである<sup>133)</sup>。この点こそは1920年代前

132) *Ibid.*, pp. 91-92.

133) *Ibid.*, pp. 92-93, および Wolf, H. D., *op. cit.*, p. 433.

半の鉄道工場ストライキ等で組織人員を大きく減少させたとはいえ、組合組織が一定程度維持され、一方的に会社組合化が進むという展開をたどらなかった鉄道労働運動の特徴を示すものである。そして、このことをさらに象徴的に示したのは、1926年法の規定をめぐって鉄道事務員組合と Texas and New Orleans 鉄道会社との間で争われたケースであった。

すでに述べたように、1926年鉄道労働法の規定は、一方で組合の承認と団体交渉権を認めながら、他方で、すでに存在する会社組合を容認するものであった。このケースで問題になったのは労働組合の存在するところで新たな会社組合の組織化が認められるかどうかであった。

鉄道事務員組合は、1925年11月に上記の鉄道に対して同鉄道の鉄道事務員を代表して賃金引き上げを要求した。会社側は、この要求が仲裁委員会に持ち込まれて年間34万ドルの人件費増がもたらされることをおそれて、会社組合の組織化に取りかかり、労働組合指導者の解雇を含む様々な攻撃を開始した。ところが鉄道の労使紛争の交渉における組織および代表選出にあたっての「干渉、介入、威圧」を禁じた1926年法が成立したことによって、組合側は、この規定に依拠して、テキサス南部管轄の連邦地方裁判所に、事務員の代表選出にあたっての鉄道会社の介入と脅迫を禁じるインジャンクションを請求した。裁判所は1927年8月3日にこれを認め、組合あるいは事務員が自らを組織しその代表を決定するに際して、会社側が「いかなる方法、あるいは手段を持ってであれ、干渉、介入、脅迫あるいは威圧」することを禁じた。この決定後、会社側は、事務員の多数が会社組合を彼らの代表として認めたと宣言し、事務員組合の否認をはかったが、裁判所は、1928年2月6日、会社側の行動をインジャンクションに対する侮辱であると宣言して、こうした事態をなくすために、鉄道に対して、会社組合である鉄道事務従業員協会を「廃止」し、秘密投票による代表選出中であった事務員組合を承認し、解雇された従業員を再雇用するように命令した。会社側は、その後控訴したが、下級審の判断が認められ、さらに最高裁判所も、1930年5月1日の全員一致

の判決で、鉄道がその従業員に対して、彼ら自身の組合から脱退させ、会社組合に加入させるために圧力を加えることを禁止するインジャンクションを支持し、鉄道労働法によって課せられた制限が憲法違反ではないとの判断を下したのである<sup>134)</sup>。

## 9 小 括

第 2 表 1921年, 1926年, 1929年における列車・機関車乗務サービス, 鉄道車両等維持サービス, 線路および施設の維持サービスの各部門に従事する鉄道労働者の平均時給

(ドル)

	列車・機関車乗務サービス				鉄道車両等維持サービス				線路および施設の維持サービス			
	全国	東部	南部	西部	全国	東部	南部	西部	全国	東部	南部	西部
1921年	0.787	0.776	0.795	0.798	0.621	0.637	0.594	0.617	0.437	0.466	0.387	0.433
1926年	0.814	0.810	0.817	0.818	0.604	0.646	0.559	0.578	0.436	0.484	0.377	0.426
1929年	0.866	0.863	0.864	0.871	0.645	0.694	0.590	0.617	0.446	0.497	0.383	0.431
1921-1929 増加率(%)	10.04	11.21	8.68	9.15	3.86	8.95	△0.67	0.00	2.06	6.65	△1.03	△0.46

(注) △はマイナスを示す。

(出所) I.C.C., *Statistics of Railways in the United States*, 1921, p.XXV, 1926, p.XXIV, 1929, p.XXXVI より作成。

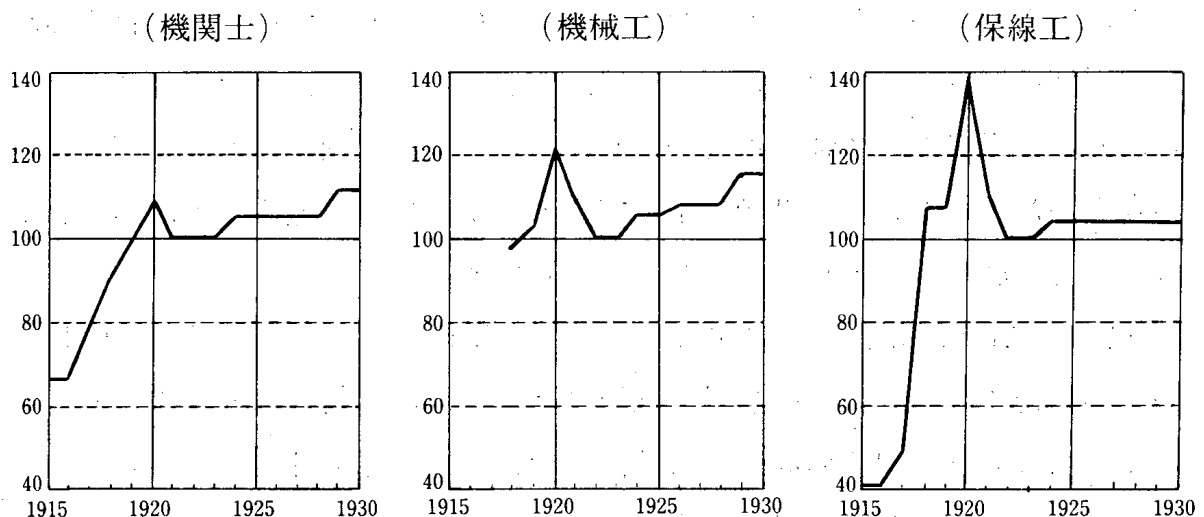
第 2 表は、ICC の資料によって 1921 年, 1926 年, 1929 年における列車・機関車乗務サービス, 鉄道車両等の維持サービス, 線路および施設の維持サービス, のそれぞれの部門に従事する鉄道労働者の平均賃金(時給)の推移を全国, および東部, 南部, 西部, の各地域についてみたものである。ここに示された各部門の鉄道労働者の賃金水準の変化は, これまで述べてきたような 1920 年代の鉄道労働運動の展開にほぼ対応したものであるといえよう。す

134) Berman, Edward, "The Supreme Court Interprets the Railway Labor Act", *American Economic Review*, vol. 20, 1930, pp. 619-620. Berman は, この判決が鉄道労働組合にとってだけでなく, 組織労働全体にとっての偉大な勝利であることを強調している。Ibid., p. 638.



なわち、列車・機関車乗務サービスに従事する労働者については、この間、10%を超える賃金水準の上昇がみられたのに対し、これと対照的に、鉄道車両等の維持サービスおよび線路および施設の維持サービスに従事する労働者については、この間、一部の鉄道あるいは組合によっては一定の賃上げを獲得し、会社組合化の一層の進展を阻止しえたとはいえ、上昇率はずっと低かったのである。その上、鉄道車両等の維持サービスにおける南部、線路および施設の維持サービスにおける南部と西部では若干減少さえしている。これは、これらの地域における上記部門での賃金水準がもともと低いことに加えて、同地域の鉄道における労働組合の弱化を表現するものである。

第1図 貨物列車機関士、機械工、保線工の賃金水準の推移、1915-1930年  
(1923年=100)



(出所) Moulton, H.G., *op. cit.*, p.200より作成。

次に、第1図は、鉄道労働者のそれぞれの階層を代表する主要職種である貨物列車機関士、機械工、保線工について、連邦管理前の1915年から1930年までの賃金水準の推移を、1923年を100として示したものである。これによれば、第一次大戦期から1920年代末までの鉄道労働運動の展開が、それぞれの職種の賃金水準にどのような影響を与えてきたかが明らかであろう。

## むすびにかえて

1920年代における鉄道労資関係の再編の焦点は、すでに戦前から承認され団体交渉権を獲得していた列車運転関係の労働者層ではなく、大戦中の連邦管理のもとで前進した一般鉄道労働者層の運動をいかにして押し戻すかにあった。1922年の鉄道工場ストライキはその頂点をなすものであり、この闘争で勝利した鉄道側は、組合側の勢力を激減させるとともに、一部の有力鉄道会社では、それまで従業員を代表していた労働組合を否認し、会社組合を組織することに成功した。しかし、鉄道業においては、鉄鋼業をはじめとする他の産業とは違って、全面的に無組合化あるいは会社組合化が進むということにはならなかった。後退しながらも、これらの層についても組合組織が一定程度維持されたのである。これは、敗北したとはいえ鉄道工場ストライキにおける労働者の頑強な抵抗があり、さらに強力な列車運転関係友愛組合の存在が歯止めとしての役割を果たすことによって、鉄道側が労働組合を全体として否認することが不可能だったからである。

1926年鉄道労働法は、この四大友愛組合の運動と、これと連携したAFL系の労働組合の力とを背景にして、鉄道側との妥協の産物として成立する。そして、組合側は、同法の成立時こそ、すでに存在する会社組合を容認するなど、いくつかの重要な点での譲歩を要したが、その後の闘争においては、賃上げを実現し、会社組合の一層の拡大を阻止することに成功するのである。1930年時点で鉄道労働者の3/4が労働組合に組織されているという状況は、まさにこのような1920年代における鉄道労働運動の展開の結果としてもたらされたのである。

1920年代の鉄道労働運動においてこうした重要な役割を果たす四大友愛組合が、これまでのアメリカ労働史研究で軽視されてきたのは、従来の研究においてはCIOの成立との対比でクラフトユニオンを代表するAFLの保

守性が強調され、友愛組合はそのAFLよりも一層保守的な労働組合として位置付けられてきたことによるものであろう。たしかに友愛組合に組織された労働者は鉄道労働者全体の中である程度特権的な地位を与えられており、1920年の転轍手ストライキでは、急進的労働運動に対して抑圧的役割を果たすことになる。しかし、同じ自らの利害を守るという行動が、別の局面ではむしろ戦闘的なものとなって現われ、結果として鉄道労働運動の全体的利害を代表することにもなるのである。また、鉄道労働法の、労使代表による協議、組織あるいは代表選出にあたっての干渉、介入、威圧の禁止という規定は、この時点での友愛組合にとってはあたりまえであっても、鉄道労働運動全体にとっては重要な成果であった。さらに、これが最高裁の判決で合憲とされ、会社組合の拡大を阻止し得たことは組織労働全体にとっても大きな意義をもつものであり、その後、1930年代の独占産業における労働組合組織化とワグナー法の成立にも影響を与えることになるのである。

1920年代にできあがった鉄道労資関係の構造はその後基本的には変わらず、その意味で1920年代の鉄道労働問題の展開と鉄道労働法の成立とは鉄道労資関係の基本的構造を確立したといえる。そして、こうした構造は、一方で、賃金の硬直性を通じて運賃の硬直性を支え、他方で、次第に労働組合の強い部面からそうでない部面へと運輸業の構造を変化させ、結果として鉄道業の衰退を促進する一要因となるのである。