

明治初期鉄道建設をめぐる労資関係

——「前期的労働関係」に関する一考察——

目次

はじめに

一 直轄制の成立と構造

二 請負制の二類型

三 定雇制の成立と構造

むすび

西
成
田
豊

はじめに

「鉄道工夫は專制国の民の如し。其故は一工事に關し先づ資本主あり、受負師あり、之に従ふ帳元あり、其以下に下受人あり、小頭あり、工夫あり。斯る階級的の順序は自から整然として乱れず、互に其分を守ること警察の組織、兵士の編制方より一層嚴なるものあり。如何なる事由ありと雖も工夫として下受人に直接に面会すること能はざるのみならず、下受人も直接受負人に面会し能はざること、恰も工夫と下受人との場合に異らず。斯く秩序整然として一団體の下に働き、好く頭の指揮に従ふのみならず、彼等の間には亦一種の規則あり、工夫が小頭の下に附屬したる時は、即ち親分子分の益を取交はし互に盟約を為して曰く、今後兩人の關係は通常の交際にあらずして、親子の關係なり。子たるものは親に対し其命令に服従すべき義務あるのみならず、総ての場合に生命をも捧ぐべしと云へる如き、恰も古代の酋長が其臣下に向つて召したる誓約と敢て異らず。之を以て如何なる嚴命と雖も又如何なる労働と雖も、決して厭ふところにあらず、彼等が泥土に伏し、風雨に冒されて夙夜勤勉するも亦、此故たるに外ならず」(『東京日日新聞』明治二五年一月二三日付)。

隅谷三喜男氏は、氏の古典的名著『日本賃勞史論』において右の記事を引用し、鉄道建設における「前期的労働關係」の存在を強調している。⁽¹⁾しかし、こうした「前期的労働關係」は、明治一〇年代、二〇年代以降鉄道網が全国的に拡大していくなかで、つまり資本制生産の一定の發展段階で生成した歴史的諸關係であつて、鉄道建設に初発から内在した「封建遺制」的關係ではない。

本稿は、明治初期の東京横浜間鉄道(明治三年三月着工、五年九月開通)、大阪神戸間鉄道(三年九月着工、七年

五月開通)、京都大阪間鉄道(六年一二月着工、一〇年二月開通)を対象に、その建設をめぐる労資関係を究明することによって、右の点を検証することを課題としている。

もとより鉄道建設は後進国型原始的蓄積のひとつの重要な横杆であつて、そこに内在する労資関係を究明することは、日本型原始的蓄積の特徴的な一断面を明らかにすることになるであろう。

一 直轄制の成立と構造

成立 明治初期の建設、運輸などはすべて工部省鉄道寮(明治四年八月までは鉄道掛)が担当した。鉄道寮の職制が定められ、各課の職務内容と権限の範囲が明確にされたのは明治五年六月のことであつた(「鉄道寮職制」、「鉄道寮事務章程」の制定)⁽³⁾。翌六年一〇月には「鉄道寮分課處務規定」が制定され、各課の職務内容はこと細かな点にいたるまで明確な規定を受けるようになった。そして、鉄道の建設・修繕は技術課建築科の仕事とされ、「諸般の建修投票ヲ以テ受負ニ付スルト諸工ヲ募テ傭使スルノ得失ハ便宜ニ因テ商量シ」⁽⁴⁾と記されているように、競争入札による請負制と鉄道寮による直接施工⁽⁵⁾直轄制の二つの方法が明文化されるにいたつた。

初期の鉄道建設では直轄制が基調であつたが、いっさいの請負人を排除して完全な直轄制がとられたのは大阪神戸間の鉄道建設のみであつた。このように完全な直轄制が可能だったのは、神戸開港にともなつて労働力需要が増大し、農民の都市流出と都市貧民層の蓄積が進行していたことによるものと考えられる⁽⁵⁾。したがつて、直轄制が採用されるか否かは、ある程度まで当該地域の労働力の需給条件に左右されたといえるであろう。

それはともかく、東京横浜間鉄道にしても京都大阪間鉄道にしても、その建設にさいしては、直轄制を基本としつ

つ、一部に請負制が採用された。⁽⁶⁾以下まず、直轄制の内容について検討することしよう。

直轄制のもとでも諸職人、人足など労働者の募集は、作業にまったくタッチせず労働力供給の請負を専門とする請負人につよく依存していたが(この点後述)、しかし、募集された労働者の採用、解雇の権限は現場の雇外国人技師(建築師)と鉄道官僚の「全権」に委ねられていた。事実、明治六年九月に制定された「鉄道建築規則」では「工業ニ用ユル日本職工等ノ進退懸引ハ掛リノ建築師ヨリ掛リノ全権ニ商議シ其承認ヲ得テ之ヲ行フヲ得ヘシ」(第四項)とされ、また「定雇ヒ日本職工ノ放黜ハ其全権ト其掛リノ建築師ト商議一決ノ後ニアラサレハ之ヲ行フヘカラス」(第五項)と明記されている。

諸職人、人足など労働者の作業の指揮・監督は当然雇外国人技師や鉄道技術官僚を中心におこなわれた。事実、鉄道寮京都出張所の建築課技術掛は「築造或ハ測量製図或ハ工匠差配等各其長所ニ応シ建築長ノ指令ニテ建築師ノ居ル所又ハ其他ノ建築場ニテ諸技術ニ従事シ或ハ諸職人宰判等各職ヲ尽サシム」⁽⁸⁾とその職務が定められている。また、さきの「鉄道建築規則」でも「都テ職工等ハ鉄道工業ノ務メニ付外国職員ヨリ出ス處ノ指揮ニ従ヒ受持ノ職ニ励ムベシ」(第六項)と定められているから、雇外国人や鉄道技術者が作業面で大きな権限を有していたことは明らかである。したがって、職工の日々の勤務状態も官僚層によって直接掌握されている。「鉄道建築規則」第七項にはつぎのような規定が存在する。

「鉄道全権ヨリノ官員ヲ命シ一ノ簿冊ヲ作ラシメ之レニ日本職工并外国職員勤メノ時間ヲ一日毎ニ記シ勤メノ日数ヲ一月毎ニ記シ且ツ其ノ勤ヲ欠ク所以ノ情実或ハ出勤キノ時日等ヲモ詳記セシムヘシ(以下略)」

また、鉄道寮京都出張所の建築課雑務係の職務が「建築場ニ出テ諸人員ノ参不参ヲ記シ技術掛ヨリ需要スル諸品ヲ送達給弁シ及臨時工匠人夫等需ニ応シテ徴雇分配シ且諸品并人員等給与スル其由シ及諸勘定ヲ日々簿記押印スヘシ」⁽¹⁰⁾

と定められていることからわかるように、労働者の勤怠、雇用、配置、賃金などを取り扱う独自の管理組織も確立していた。

労働時間と賃金

つぎに、以上のような直轄制のもとで鉄道寮に雇い入れられた労働者の労働時間と賃金について、明治五年七月の「諸職賃銀定⁽¹⁾」を中心にみることにしよう。

これによれば、まず労働時間は「諸職人足共一人ノ賃金ハ朝八字ヨリ夕四字迄八字間ノ働ト相定候事」(第一)とされ、八時間労働が所定労働時間として定められている。しかし、「居残」「夜働」のばあいの割増賃金が明文化されていることから、労働者の実際の労働時間はそれ以上であったとみるべきであろう。「居残」は午後四時から午後六時まで、「夜働」はそれ以降の六時までである。「居残」のばあいは時間給で割増賃金が支払われ、「夜働」のばあいは二割増の賃金が支払われることになっている。

また、職人、人足は作業地へ出向するばあいと現地で雇用されるばあいとがあつたが、出向のばあい、「其日帰往返五厘以上ノ場所出張之節ハ元賃金ノ二割ヲ以旅籠手当トシ是ヲ字間割合之賃金エ加エテ相渡ス可シ」(第三)、「出張先泊込ニ候ハハ三十日内外之無差別元賃金之三割ヲ増相渡スヘシ」(第四)とされ、賃金の増給規定が明文化されている。このような出向のばあいの増給規定は、直轄制のもとで労働者を定着、確保していくための施策として重要な意味をもっていたといえるであろう。

ところで、ここで注目しなければならないことは、「鍛冶職之如ク素ヨリ早出居残ヲ見込賃銀相定有之分ハ」という記述からうかがえるように、「居残」、「夜働」の割増賃金や「旅籠手当」などの基礎となるような「元賃銀」が各職人・人足それぞれについて決められていることである。実際、「諸職賃銀定」が出される前の明治五年五月一八日、鉄道寮より本省(工部省)会計局へつぎのような伺が出されている。

表1 工部省と鉄道寮の賃金

		工 部 省	鉄 道 寮
大工	銀22匁5分	銀23匁5分	
木挽	22匁5分		
鍛冶	22匁5分	17匁8分	
瓦葺	18匁5分	16匁	
瓦葺手元	16匁		
左官	16匁	20匁	
左官土捏	12匁	13匁	
左官手伝	10匁	11匁	
鋏力職	22匁5分		
石工	25匁	28匁5分	
石工手伝	13匁	13匁	
屋根葺	27匁	22匁2分5厘	
ペンキ塗	21匁	18匁	
薦人足	13匁	}13匁	
並人足	12匁		
土工	13匁		
瓦葺手元	12匁	12匁5分	
足代方	13匁5分		

資料：『日本鉄道請負業史』明治篇，13頁，『鉄道寮事務簿』巻7，46項（明治5年8月）より作成。

「諸職人足賃銀割合高取調別冊差進候間御評議ノ上否至急御挨拶有之度尤初ケ条式ケ条ハ是迄執行居候得共其余割増等之廉区々ニ付以来一定為致度依而此段御掛合及候也⁽¹²⁾」
 別冊は欠けているが、この何からも職人・人足の賃金を鉄道寮が独自に決定しようとしていたことがわかる。⁽¹³⁾表1は明治五年ころの工部省の公定賃金と鉄道寮の賃金を掲載したものである。⁽¹⁴⁾

このように労働者の賃金は最終的には鉄道寮によって決定されたが、他方、賃金管理の面でも鉄道官僚の権限が直接およんでいた。

「常雇職工並雇夫ノ仕業時間及日給ハ式ノ如ク（不詳―引用者注）督役簿ニ記載シ毎二週之ヲ賜給料ニ送り勤仕時間給料ヲ合計記載セシメ土曜日止業ノ上ニテ給与セシム⁽¹⁵⁾」

こうした賃金管理を職務のひとつとする独自の管理組織が確立していたことは、鉄道寮京都出張所について前述したとおりである。

以上のべてきたように、直轄制のもとでは労働者の採用・解雇から作業の指揮・監督、賃金管理にいたるまで鉄道官僚と雇外国人技師の主導性が貫かれていた。

労働力編成 では、直轄制のもとで労働者はどのように編成されていたのであろうか。

「当今諸建築ニ雇使スル諸職人中其大工石工練化石組立職ノ如キハ工芸中容易ノ者タレ其頭トスル者ハ猶悉ク西洋ニ取ラサルヲ得ス」⁽¹⁶⁾

右の史料が明らかにしているように、鉄道建設の個々の作業はそれぞれ雇外国人の職工頭取が指揮・監督にあつた。明治八年現在、鉄道寮の雇外国人で鉄道建設関係の技師・職工はつぎのとおりである。

建築首長一人、建築長副役二人、建築師七人、建築掛副役四人、建築助役七人、建築方一人、建築頭取役一人、石工頭取三人、塗方頭取二人、水潜頭取一人、道敷監督一人、泥土匠一人、大工三人、石工二人、道敷方一人、鉄条敷二人、建築手伝一人、砂利運搬方一人、計五十一人⁽¹⁷⁾

こうした雇外国人の技師、職工を補佐し、日本人労働者の作業の制振りや出役督励をおこない、あるいは一部の作業の指揮などに携わるものがいた。肝煎、世話役などで呼ばれる者がそれである。

「ステーション御普請所肝煎

中井惣五郎

右者土工御普請以来出精相勤居猶今般ステーション御普請場所肝煎被仰付且驅使身元引受等も致出火之節人足差配等も致候ニ付格別可然名儀ヲ以非常之節帯刀御免相成候様致度此段伺申候

壬申四月

(18)

「辞令案

御雇肝煎 中井惣五郎

当港御普請所並驅使取締申付非常之節帯刀御免候事 但給料一ヶ月拾兩被下候事

(19)

表2 肝煎, 世話役の賃金

	賃 金	建 築 場 所
会所肝煎 (諸職肝煎)	銀30匁 20匁 24匁 18匁	東京ステーション 横浜 東京ステーション 横浜
人足世話役	銀18匁	高輪新堤よりステーション構内レール敷 東海寺裏。横浜
人足助世話役	16匁	高輪新堤よりステーション構内レール敷。横浜
建築御雇肝煎	銀30匁 (金二分) 20匁 (永 333 文 3)	大阪建築所 赤瓦製造所 (大阪)
同	銀18匁75 (金一分一朱) 銀13匁 (永 216 文 7)	大阪建築所 赤瓦製造所
建築御雇肝煎並	銀20匁 (金一分永八三文三)	大阪建築所
同	銀15匁 (金 1 分) 銀10匁 (永 166 文 7)	同 赤瓦製造所
石工肝煎	銀30匁 (金 2 分)	蘆屋川 (神戸)
左官肝煎	銀30匁 (金 2 分)	住吉川 (同)
御普請所肝煎	銀20匁	京浜間
機械方人足肝煎	銀17匁	同

資料:『鉄道寮事務簿』巻1, 53項 (明治4年6月), 巻8, 20項 (明治5年10月)より作成。

右之者昨辛未十一月中の世話役人足御雇人一日八字間銀拾八匁 之賃銀ニ而十字間遣ヒ一ヶ月金拾壹分
 (以下略)
 壬申八月
 源 蔵 被下候

「肝煎」を命ぜられた者に非常のさい「帯刀」が許されていることは、幕藩制的身分制社会崩壊後の明治時代の事実であることを考えると、まことに興味深い。鉄道寮は雇い入れた職人、人足などもこれら肝煎、世話役など親方労働者の統率に委ねた。しかし直轄制のもとでは、前述したように、労働者の採用・解雇から作業の指揮・監督、賃金管理にいたるまで鉄道官僚と雇外人技師の主導性が貫かれているのであるから、肝煎、世話役など親方労働者が労務統轄の末端ではたす役割はおのずと限定されていた。したがって、親方職人・親方人足が鉄道寮に直接雇用され、肝煎・世話役として労務統轄の末端に編成され、一般の諸職人・人足とのあいだに取り結ぶ諸関係は、後述するような作業請負制のもとで親方請負人と日雇職人・人足のあいだに形成された事実上の資本Ⅱ賃労働関係とは根本的にその性格を異にしていたといわなければならない。

このように、肝煎、世話役は親方作業請負人と異なり、鉄道寮と直接の雇用関係を取り結び、直轄制のもとで労務統轄の末端に編成・定置されていた。したがって、肝煎、世話役には、前掲史料からも明らかのように独自の賃金が定められていた。表2はこれをしめしたものであるが、前掲表1とくらべると明らかのように、肝煎、世話役は総じて一般の職人、人足の一・五倍ぐらいの高い賃金を得ている。

労災扶助 最後に、就業中の労働者の死傷にたいする扶助政策を検討しておこう。

明治四年八月、鉄道建設中の労働者が死傷したばあいの救済手当にかんし、つぎのような荷が出されている。

「鉄道建築ニ付諸職人并人足共怪我人出来之節御手当被下方左に再及御評議候

一 怪我死人 御手当金拾五両

一片輪ニ可相成程之怪我人 御手当金拾兩

一 凡三十日位ニ而療養行届程之怪我人 御手当金五両

一凡二十日以下右同断 御手当金三兩

但十日已下之分は金老兩壹分

(以下略)

辛未八月

〔21〕

『工部省沿革報告』には、明治四年八月鉄道寮は「鉄道建築ニ付、使役職人入足等ノ死傷手当内規ヲ定ム」と記されているから、右の何は認可されて実施にうつされたものと思われる。この死傷救済手当の規則は、明治六年七月五日、工部省において「各寮ニ備使スル職工及ヒ役夫ノ死傷賑恤規則」が制定されることよって、廢止されたようである。⁽²³⁾

労災にたいするこうした救済規則が官業全体におし広げられ、統一的な規則として成立するのは、八年四月九日の「官役人夫死傷手当規則」の制定においてである。⁽²⁴⁾ 民間において就業上の死亡・傷痍にたいする葬祭料、療養費、扶

助料などの支給が法制的に義務づけられ、その支給基準が定められたのは、大正五年の「工場法施行令」においてであるから、明治八年に「官役人夫死傷手当規則」が制定されたことはきわめて注目すべきことであるといわねばならない。⁽²⁵⁾ 死傷手当規則という、労働者にたいする福利厚生策のなかでもっとも基礎的な政策が官業部門において先行的に成立したことは、多数の日雇職人・入足を国家資本へ吸収し、これら労働者を定着・確保していくことを可能ならしめたひとつの重要な条件であった。しかし、政府の自己負担として死傷手当が支給されたことは、労働者の官業への帰属意識をある程度培養したにせよ、手当額そのものはきわめて少額であった。実際、死亡のさいの扶助料三〇円は、明治八年の鉄道寮職人の日給を平均三〇銭と見積って日給一〇〇日分にしか相当しない。⁽²⁶⁾

しかしここでは、手当額の問題と同時に、「官役人夫死傷手当規則」が鉄道建設をめぐる労資関係の構造(直轄制)を規定するひとつの重要な政策的要因となっている点に注目しなければならない。職人、入足の内部における親方―

徒弟関係や親方―子方関係のもとでは、徒弟、子方の就業上の死傷にたいする扶助責任は親方層が負っており、これが日常生活の支配管理と結びついて身分的||人格的支配隷属関係を支えるひとつの基盤となっていた。「官役人夫死傷手当規則」は親方層が肝煎、世話役として雇い入れられたばあいにも、配下の職人、人足の業務上の災害にたいする扶助責任を鉄道寮が直接負うことで、親方―子方関係が官営鉄道労資関係の内部に転位・再生することを制度的に抑止する役割をはたしていた。

「六郷鉄橋架渡工業従事負傷手当給与候儀上申

河原宿人足方石渡已之助出方

同宿久根崎町四番地

一金三拾三円六拾錢

山本藤吉

内金拾円

扶助料

金式拾三円六拾錢

療養料

右者九年十一月十八日六郷鉄橋工業場鍛冶所ニ於テ器械取扱中誤テ右手ノ拇指切落シ示指中指ヨリ手先央骨碎候ニ付其節醫師ヨリ差出候別紙診断書ト其容体等ヲ審査シ官役人夫手当規則ニ照準第四等傷ニ引当書面之通給与方取斗候ニ付別紙相添此段御届上申仕候也

十年十月三十日

杉工部少書記官

伊藤工部卿殿

大野工部権大書記官[㊦]

山本藤吉は請負人足石渡已之助を介して鉄道寮に雇い入れられた者であるが、右の史料は負傷手当が鉄道寮から直

㊦(28)

接支払われたことを示している。しかも右の史料は、扶助、療養の支給額の決定が鉄道官僚の権限に委ねられていたことをものがたっている。この点からも、労働者の業務上の災害にたいする扶助に肝煎、世話役が関与する余地がなかったことがわかる。

以上のべてきたように、「官役人夫死傷手当規則」は労資関係内部に親方―子方関係が再生することをおさえる政策的契機をなしており、その意味でこれは、鉄道官僚―鉄道建設労働者の直接的な関係を基軸とした官営鉄道労資関係の特質を反映しているといわなければならない。

二 請負制度の二類型

作業請負制 京都大阪間の鉄道建設では「遠近国ヨリ茂追々諸職人請負方数多登京仕⁽²⁾」という状況がみられ、多数の請負人が登場した。一般に初期の鉄道建設では、請負の内容にしたがって二つのタイプの請負人が存在した。

第一のタイプは、配下に人足や職人をかかえ、かれらを使役して作業請負をおこなう親方作業請負人である。

「長総奉懇願候口上書

(前略―引用者注) 私共義従来人足方請負渡世之者ニ御座候ニ付是迄

内裏御造営并ニ御所々且亦當繕御用請負被仰付何^(不明)も御用無滞相動来候間何卒当度鉄道御築造御場所之内手伝方并

土方人足共御用向請負被仰付度奉願上候尤人足之義者平日多人数召抱居候義ニ付御日限之通聊無遅滞一際勉勵仕速ニ成功可仕候間何卒出格之御仁恤ヲ以願之通御聞届御採用被為成下候ハ、御仁恩之程深ク奉感銘候此段伏而奉懇願以上

明治六年酉七月廿日

右の三名は徳川期の人入れ稼業の伝統を継承し、人足を多数かかえた「人足請負渡世」であるが、「召抱」の人足を人格的に隷属させて作業請負の面で大きな統轄機能をはたした。鉄道寮はこのような請負願を受けて指名請負や競争入札（原則は競争入札）で請負人を決定し、工事の一部を切投請負に付したのである。人足の賃金は一月二回鉄道寮より請負人に支払われ、⁽³¹⁾請負人はこれを自らの判断にもとづいて各人足に支払った。こうした賃金の一括受領の方法に請負人の利益の搾出基盤があったことは言うまでもない。

「 辞令案

願人 星野幸治郎 ㊦

同 舞鷹傳治郎 ㊦

同 野村五兵衛 ㊦

㊦⁽³⁰⁾

大工棟梁

高島活助

諸向御普請御用中勤料トシテ一日銀三十円宛被下候事

辛未十月

出張鉄道寮建築方

人足方頭取並申付給料トシテ一日銀二拾円宛被下候事

駕頭取 松五郎

一日銀三〇円、銀二〇円という金額が示すように、大工棟梁高島活助、駕頭取松五郎は配下労働者の賃金を一括し

㊦⁽³²⁾

て受け取り、親方作業請負人として鉄道寮と雇用関係を結んでいる。

明治維新以降の土木建築事業の拡大は出職人の労働市場を拡大し、請負師となる親方職人と、資力のない日雇職人層への職人の階層分化をうながしたが、⁽³³⁾第一のタイプの請負人のなかにはこのような職人層内部の階層分化をつうじて析出されてくる者が多数含まれていた。

労働力供給請負制 第二のタイプの請負人は職人、人足の供給請負を専門とし、作業請負をおこなわない請負人である。「元来諸職人……専ら人入ノ類へ申付集雇致シ然ルニ当今人入ノ類ハ素ヨリ其職ノ者ニ無之只世話料ヲ領シ微雇ノ人員ニ充ルヲ以テ職分トスル」と言われるような請負人がこのなかに含まれる。前述の直轄制のもとでも、労働者の募集にさいしては、このような請負人にかんがりの程度依存した。

「

愛宕郡第三区市原村

瀬戸幸右衛門

瀬戸太兵衛

私共義是迄農業之傍土方人足受負等仕来り候処今般鉄道御建築被為在候ニ付而者人足差入御受負仕度願之通被仰付候ハ、左ノ方法ニ而取斗申度候

一 大凡人足五百人前後ハ御受負可申上候（以下略）

一 右者人ニ付賃銭式拾銭ツ、御下渡し奉願上候事

但右賃銭之義者右々低価ニ御受負申上候者も可有之候哉難斗候得共私義差入候（……不詳……）低価ニ而者御受負申上兼候且右様多人数差配仕候ニ者手代之者も多分取遣 候事ニ付彼是入用相等候間右之通ニ有之候事
右之通ニ而不苦義ニ候ハ、精々人撰仕御用之滞無御座様相動可申右之趣奉願上候以上⁽³³⁾

瀬戸家は「身元取調書」(明治七戌年一月四日)によれば、田畑三町余、山林十ヶ所六町八反を所有してあり、⁽³⁶⁾ かなりの規模の農業経営を営みながら、農村の貧農や半プロ層を日雇人足として供給する請負人であった。右の文面によれば、人足一名につき二〇銭の支給を願っていることがわかるが、鉄道寮はこれらの類の請負願のうちで最も低価なものに請負を命じたと考えられるから、これらの請負願は事実上競争入札と同じような性格を有していたとみなければならない。前述したような直轄制のもとの職人、人足の賃金水準は、こうした請負人同士の競争関係を利用しながら、その最も低い賃金に合わせて決定された。この点はまた以下にしめすとおりである。

「以書附御請奉申上候

一銀式拾三匁五分 七字出五字引

大工中職老人

但飯料共

右御入用ヲ以朝七字出夕五字引十字間遣御定用被仰付難有仕合奉存候付業之義者十字々五分十二字々三十分三字々十五分間御定通り相心得老若不熟者差出不申依之此段御請奉申上候 以上

大工 高橋熊次郎 ㊦

同 安達差七

代 吉之助 ㊦

同 平埜栄助 ㊦

同 山添運吉 ㊦

右の史料のほかにも鍛冶職、石工職、屋根方職、瓦師、左官職、建具職、塗師などのほとんど同文の請状が存在す

る。さて右の史料の前には、「定用諸職工之定価并字間働之義是迄之諸職人共取糺候処急速不行届ニ付夫々為致入札候処別紙之通落札相成右ニテ不相当之義モ有之間敷ト存候間別紙相添此段申進候也⁽³⁸⁾」という、明治五年八月一二日付の吉井工部少丞宛の報告がある。これによれば、競争入札がとられたのは「定用諸職工」の賃金水準を統一するためであって、さきの請状は親方職人が配下の職人を供給するにさいし大工中職一人銀二三匁五分で落札したことをしめしている。このように、直轄制のもとでも労働者募集で請負人に依存したばあいには、労働者の賃金は請負人の入札した見積賃金のうちの最低水準に合わせて決定されたのである。

以上のべてきたように、初期の鉄道建設における請負人はその請負の内容——作業請負をおこなうかどうか——によって二つのタイプが存在していた。直轄制基調のもとでは、一部の工事が切投請負に付され、作業請負人に依存したが、この種のタイプの請負人は少なく、多くは職人、人足などの労働力供給請負を専門とする請負人であった。これらの請負人輩出の基盤に、貨幣取得のチャンスをとらって農村地域に蓄積されていた貧農・半プロや、あるいは職人層内部の階層分化があったことは言うまでもない。表3は、このような請負人によって供給され鉄道寮（鉄道局）に雇用された諸職人、人足の賃金を、おなじ時期の東京における一般の職人、人足と比較するために掲げたものであるが、一見して明らかかなように鉄道寮（局）に雇い入れられた職人、人足の賃金水準はきわめて低い。

明治維新にもなう旧職人の没落とその賃労働者化は、同時に出職人を中心とした龐大な日雇職人層の形成過程でもあった。これらの日雇職人層は請負人などを通じて国家資本下へ吸収されたが、それは同時にこれらの賃金水準の劣悪化をともしつつ進行したのである。

表3 鉄道寮(局)雇用職人・人足の賃金

(単位: 銭)

	明治6年			7年			8年		12年		13年			
	新	橋	東京	新	橋	東京	新	橋	新	橋	東京	新	橋	東京
大工職	31.3	39.1	43.3	39.1	40.0	40.0	40.0	43.3	45.0	50.0	40.0	50.0		
同手伝人足				21.6			21.6							
鍛冶職			欠			欠	29.3	欠	50.0	50.0			50.0	
同手伝工							21.6							
石工	38.0	47.5	70.0	47.5	60.0	65.0	80.0	60.0	65.0	83.0	50.0	70.0	60.0	70.0
同手伝人足	15.0	21.5		21.6			21.6						21.6	
屋根葺			41.7	33.4	37.0	41.7	33.4	41.7	33.4	60.0	33.4	60.0	33.4	90.0
瓦師			35.0	26.6	28.0	30.0	41.7	28.0	38.3	50.0	35.0	50.0	35.0	50.0
同手伝土拵				21.6									27.0	
同手伝人足				20.0	20.8		20.0	21.6						
煉瓦石積職							40.0						36.0	
同手伝							20.0							
左官職	26.7		43.0	26.6	33.3	37.5	43.0	26.6	48.4		46.5	37.5	48.0	
同土練				21.6			21.6						21.6	
同手伝人足				18.3	20.0		20.0	21.6				20.0		
建具職			65.0	33.3			60.0		45.0		50.0		50.0	
塗師職			23.0	24.0	30.0	26.0	24.0	19.1			33.0	24.0	45.0	
人足	15.0	21.6	23.0	20.0	21.6	23.3	21.6	23.7	21.6	27.0	26.7	21.6	26.7	
飭工												40.0		
屋根職									33.4	60.0				

資料: 明治6, 7, 8年は『鉄道寮事務簿』巻20, 巻29より, また明治12, 13年は『工部省記録鉄道之部』巻15ノ2, 巻18ノ2により作成。東京は『貨幣制度調査会報告』308-316頁による。

注: 各年度の左欄は新橋駅の諸建築事業において鉄道寮, 鉄道局に雇された諸職人, 人足の賃金。
東京は東京の職人, 人足の賃金。

三 定雇制の成立と構造

本節では鉄道寮に雇い入れられた日雇職人・人足層を基礎にして、定雇制がどのような事情のもとで成立し、またそれはどのような構造を有していたかを考察する。

成立 鉄道寮において定雇制が導入されたのは明治五、六年のころと推定される⁽³⁹⁾。その導入の基本的な政策意図は、鉄道寮京都出張所が作成したと思われる「定雇大意」⁽⁴⁰⁾に明示的に述べられている。これによれば、定雇制が成立する背景としてまず第一につきのような事情があった。

「元來諸職人定雇ノ方法無之專ラ人入ノ類ヘ申付集雇致シ然ルニ当今人入ノ類ハ素ヨリ其職ノ者ニ無之只世話料ヲ領シ微雇ノ人員ニ充ルヲ以テ職分トスルユヘ集ル處ノ人員惰夫拙工半ハニ過キ概ネ三百ニシテ百人ノ功程ヲ卒ヘ兼候体ナレハ業術ノ熟達等固ヨリ望ム違アラス」

ここでは世話料の取得を唯一の目的とする労働力供給請負人（「人入ノ類」）への依存が、質の低い労働力を使用することとなり、作業能率の低下をまねいていることがのべられている。さらに技能修得の阻碍は、つぎのような雇外国人技師による日本人労働者の恣意的な雇用方針によっても助長されている。

「建築掛（雇外国人技師——引用者注）ニ於テモ国人ノ熟達ニ注意厚カラス喜怒哀愛憎等ニテ屢々職人ヲ交換シ一ケ所建築毎更ニ新工ヲ雇使スル体モ有之ニ付其間偶熟達スヘキ者モアルモ之カ為ニ斥ケラレ遂ニ達スル能ハサル者モ可有之旁以国人ノ熟達スヘキ期無之」

したがって、「建築毎不訓ノ新工ヲ使用致候テハ爾後幾許ノ事業成功ヲ遂クヘキ期ナク」という問題と、「内国ニテ

熟達ノ者無之テハ若シ建築粗略等アルモ其害ヲ見ルノ日ニ非レハ其失ヲ知ル能ハス」という、二つの憂うべき問題が具体的に生じてくることになる。

こうして定雇制は、「人入ノ類」への依存による労働力の質的劣悪さと、雇外国人技師の恣意的な雇用方針による労働者の技能的成長の阻碍という、二つの否定的現実のもとで、これを打開する政策として成立する。

「今職工雇使ノ方法相立成ルヘキ人撰ノ上国人熟達ニ厚ク注意シ其使用ニ堪ヘサル者ニ非レハ妄リニ交換セサルヨウ致候ハ、日ヲ逐テ国人其業ニ熟シ……」

このように定雇制は、「使用ニ堪ヘサル者」以外は労働者をできるだけ留めておき、熟練労働者の養成と蓄積を独自にすすめる体制としてとり入れられた。

構造　そこでつぎに、「職人定雇規則」にもとづき定雇制の具体的な構造を検討することにしよう。

まず定雇の雇い入れについてみると、一八歳から三五歳までの「身体強健ナル者」を対象として一、二カ月の試用期間を経て雇い入れるばあいと、鉄道寮にすでに雇い入れられている日雇職人・人足のうちで「正路出精ニテ其職ニ堪ユル者」を採用するばあいの、二つの方法があった(第一条)。そして前者のばあい、「其用ユヘキ者ハ世話人口入等ヲ用ヒス惣轄又ハ惣轄ノ命ヲ受ケタル人ヨリ当人直談ニテ徵雇」(第一条)と記されているように、請負人の介入が禁止されている。定雇の募集を鉄道寮が直接おこなおうとしている点が注目される。

このようにして雇い入れられた定雇は「屯所」を与えられ(第七条)、かれらはそこで組織的な生活管理をうけた。「定雇々入規則大略」⁽⁴³⁾には、つぎのような生活規律の条項がみられる。

「一定雇中ハ即チ御拘人ニ付喧嘩口論博突大酒ハ勿論何義ニ因ラス不作法ナル義決シテ致間敷事

一屯所相渡候ニ付使役時間ノ外屯所ニ寢食シ同居ノ者一同睦敷スヘキ事

」

各「屯所」の定雇の管理には定雇のなかから「正路実貞ノ者」（肝煎、世話方）が選ばれてこれにあたることになつている（「職人定雇規則」第一条）。同条の後半に「尤従前ノ世話方肝煎等ニ類シ権威ヲ挟ミ勝手ノ所行等於有之ハ速ニ並ミ定雇ト為シ更ニ定雇中ヨリ別人ヲ選定スヘキ事」とあることから、肝煎、世話方が「屯所」で定雇を恣意的に管理することが禁止されていることがわかる。「屯所」での定雇の日常生活の管理に肝煎、世話方が恣意的に介入することによって、定雇層内部に人格的な支配隷属関係が生成することを制度的におさえようとしているといつてよいであろう。したがつて「屯所」での生活管理も、なんらかの人格的な支配隷属関係に依存するのではなく、第二条の規定——「屯所門限ハ夜十字ヲ限トス故ニ私ニ出行シ時限ヲ過テ帰ラサル者十二字前ハ一日ノ給料十二字後ハ二日ノ日給翌日ノ着業時限ヲ過ル者ハ五日ノ日給ヲ取上ヘシ但シ取上候分ハ之ヲ積置出張総轄ト建築長商議シ他日精勤者ノ賞トナスヘシ」——にみられるように、罰金徴収という鉄道寮の直接的な統轄規則によって、その基本が支えられている。したがつて定雇の生活管理以外の面でも、当然鉄道官僚の規制権限——「定雇身上」の事務、「其曲直勤惰等」の監督（第一四条）——がおよんでいた。

定雇は五年の年期が定められ、「定雇年限中勝手ニ暇ヲ乞候儀不相成候事」（「定雇々入規則大略」とされ、年期中の退職は許されなかつた。⁽⁴³⁾ 鉄道寮としても定雇の定着・確保策を積極的にその規則のなかにもりこんでいる。事実、「職人定雇規則」第五条では、年期あけ後の定雇の優先的な再採用と、「不得止事情アツテ使立ニ応セサル」者にたいする満期賞与の支給が定められている。また第六条では、賃金が支払われるごとにその一〇分の一が積立てられるという積立金制度によって、定雇の積極的な足留め策が打ちだされている。⁽⁴⁴⁾

定雇は五年の年期のあいだ雇外国人技師・職工のもとで技能の修得をおこなつた（第二条）。「定雇々入規則大略」では、

「一年限中官員並御雇外国人ノ指令ニ違背致間敷事

一業ニ就テハ勉強ヲ第一トシ御雇外国人ノ教諭ヲ守リ職掌上達ヲ心掛ヘキ事

とされ、雇外国人技師・職工の指導・監督に忠実に服すべきことが明記されている。しかし、定雇が雇外国人の指導をうけて修得する技能（熟練）の質的な内容は、新しい西欧技術の導入にともなう新型の熟練ではなく、一般的に言えば、旧来の職人的技能（土方人足のそれも含む）を鉄道の建設・補修という新たな近代的作業内容に適合的な形に発展させ、訓練することであった（定雇大意）。「職人定雇規則」第八条の「諸職人トモ元來銘々職業ニ用ユル諸道具ハ定雇ト雖モ自分ニテ弁スヘシ」という規定は、定雇が自己の生産手段から完全には分離されていなかったことを示している点で興味深い。同時にこれは、定雇の技能養成の内容がこうした旧来の道具の使用の範囲を本質的に抜け出していなかったことをもがたっている。

定雇制は以上のような意味での「熟練」労働者の養成を目標としたが、同時にそれは、一般の日雇職人・人足の指揮・監督にあたる基幹的監督労働者の養成の役割をもはたした。事実、鉄道寮京都出張所の建築課技術掛は「奏任以下見習附属及定雇ヲ以テ之ニ充テ諸職人宰判等各職ヲ尽サシム」⁽⁴⁵⁾（傍点引用者）とされている。また、「技術掛ハ雑務ニ関セス専ラ技術ニ従事スル者ナレハ其職ニ堪ル者ニ非レハ之ニ充テス故ニ工匠鍛冶石工其他諸職人ノ中ニテモ其職ニ精ク身持宜シキ者ヲ探ヒ或ハ之ヲ定雇中ニ抜キ或ハ之ヲ他ニ募リ月給ヲ与ヘ附属ト為シテ諸技術ニ従事シ諸職人ハ宰判等ヲ為サシムル」⁽⁴⁶⁾とある。定雇の一部は一般の日雇職人層のなかから選抜され、建築課技術掛の一員として日雇を統轄する役割を負わされていたことがわかる。

定雇制はこのように、一般の日雇を指揮・監督する基幹的な熟練労働者を組織的に養成・配置することを狙っていた。その基礎には雇外国人技師・職工↓定雇↓日雇のラインに沿った技能養成の体系があった。原則として一八

歳以上の者であれば定雇雇入れの対象となりうる（第一条）ということ、定雇がかならずしも旧来の親方層のみを対象とせず、広く一般の日雇職人・人足層のなから雇入れられたことを示している。もちろん、「其業ニ秀テ更ニ見込アル者ハ年齢ヲ限ラス」という第一条の但書規定は三五歳以上の者でも技能優秀な者は定雇に採用されたことを意味しており、定雇のなかに、深い技能的蓄積をもった親方職人、親方人足と系譜的に結びつく者が含まれていたことは十分推定される。

定雇の労働時間は「日給ノ日ハ一日十時間ノ割合ヲ以テ使役ノ事」（「定雇々入規則大略」）とされていたが、「職人定雇規則」第九条の規定にみられるように、「定雇ハ日雇ト違ヒ……日々事業ノ都合ニ因リ時間ニ不拘指令ニ服事可致」義務が課せられていた。

定雇の賃金は休日も半額の賃金が支払われ（第一〇条）、病欠のばあいも長期にわたらないかぎり、「本給」ないし「半給」が支給されることになっていた（第一三条）。日雇のばあいは、「病気等ニテ工業不致節ハ出張先ニテモ賃銀并旅籠賃トモ不相渡」とされていたから、定雇と日雇では賃金の支給基準が根本的に異なっていた。この点で、定雇にたいする賃金上の優遇措置は明らかである。

しかしより重要なのは、賃金の構造と、それにもとづく定雇の独特の編成形態である。定雇の賃金は「其他通例ノ賃価」（第三条）を基準としながらも、熟練度や成績に応じて日給が増減し、また日給から月給へ賃金形態が移行するという構造をもっていた（第三条、第四条）。したがって定雇は、その内部に日給の差異や日給雇と月給雇の相違にもとづく独自の階層的構成を有していたといつてよい。

『鉄道寮事務簿』には明治七年九月に大阪鉄道寮精算課が出した賃金表が記載されているが、これを整理して表出したものが表4である。史料には明記されていないが、同表のうち五―一〇等は定雇、上・中・下等は日雇とみて差

表4 定雇と日雇の賃金

職	工	一人一日賃金
大工	8等	36.0銭
	9等	32.0
	10等	28.0
	上等	32.0
	中等	28.0
	下等	24.0
左官	8等	36.0
	上等	28.0
	中等	24.0
	下等	20.0
鍛冶	5等	48.0
	7等	40.0
	8等	36.0
	上等	29.6
	下等	24.0
人足	9等	32.0
	10等	28.0
	上等	18.0
	中等	16.0
	下等	13.0

資料：『鉄道寮事務簿』巻21ノ2、
16項より作成。

し支えないであろう。というのは、『鉄道寮事務簿』に収められている諸史料には、たとえば、おなじ鍛冶職でも「五等定備鍛冶職」、「七等定備鍛冶職」、「日雇鍛冶工」といった言葉が散見されるし、また日雇職人の賃金はその技能の優劣にしたがって上・中・下の等級に区別されていたことは、鉄道寮にかぎらず、当時の職人社会の一般的な慣行だったからである。⁽³⁰⁾⁽³¹⁾

定雇は前述したように、月給雇と日給雇に区分されていたが、後者はさらに等級賃金体系にもとづいて等級別に編成されていた。表4を仔細に検討すると、定雇は大工、左官、鍛冶、人足などの職種にかかわらず、五等四八銭、七等四〇銭、八等三六銭、九等三二銭、一〇等二八銭となっており、六等賃金は不明であるが、おそらく四銭刻みで等級賃金が設定されていたものと思われる。ただ、同表の鍛冶職には五等、七等の賃金がみられるが、人足は九等、一〇等のみで五―八等がみられないことなどから、職種によって昇等の上限が一定の等級(賃金)に定められていたのではないかと推定される。

定雇と日雇の賃金を比較してみると、全体として定雇の賃金は日雇のそれよりはるかに高く、とくに人足のばあいにはこの差が顕著である。実際、一〇等定雇人足の賃金は日雇人足上等の一・五倍以上であり、九等定雇人足のそれは平均的な日雇人足

表5 定雇と日雇の構成比

職種	等級	延人員 人	百分比 %
大工	8等	87.875	} 23.0
	9等	112.125	
	10等	40.500	
	上等	343.875	} 77.0
	中等	361.725	
	下等	102.375	
左官	8等	34.000	3.4
	上等	186.875	} 96.6
	中等	652.875	
	下等	138.875	
鍛冶	5等	254.750	} (50)
	7等	43.625	
	8等	5.000	
	上等	269.750	} (50)
	下等	□8.125	

資料：表4に同じ。

注：□は不明の数字。()内は推定比率。
人足については史料破損のため不詳。

(中等)の二倍になっている。筆者は前節で、日雇職人・人足は一般の賃金水準よりもかなり劣悪な水準で鉄道寮に雇い入れられたことを指摘したが、定雇はこうした日雇職人・人足の低賃金労働者層と区別される相対的、高賃金の労働者層として存在していた。

表5は作業に従事した延人員について定

雇数と日雇数の構成比をみたものであるが、これが鉄道寮に雇い入れられた定雇と日雇の実数の構成比を直ちにしめすものではないにせよ、大工、鍛冶職においては定雇の占める比重がかなり高かったのではないかと推定される。

日雇と定雇という雇用形態の差異は、低賃金労働者たる日雇層と、相対的に高賃金の定雇層との、労働者内部における重層的構成をしめしている。そしてそれは、一般の日雇職人・人足の労務を統轄し得る基幹的熟練労働者の養成をかかげた定雇制の意図からもうかがえるように、鉄道建設労働者内部の階層的分化の実態を反映していたのである。

むすび

以上、明治初期の鉄道建設をめぐる労資関係を考察してきた。筆者がここで重視したのは、鉄道建設をめぐる労資関係が、一部の作業請負にみられた親方請負人による間接的な労務統轄関係を別とすれば、全体として鉄道寮(鉄道

官僚、雇外国人）による直接的な労働者の掌握・規制関係を基調として成立し、したがってそれは労働者内部における親方―子方関係をそのまま追認して取り込むのではなく、その解体・再編のうえに成立したこと、したがってまた、定雇制という熟練労働者の独自の養成と確保の体制が創出されたこと、などであった。

以上のような初期鉄道建設の労資関係は、その後大請負業者にたいする政策的優遇措置の展開によって変化していく。明治一三年着工の敦賀線でも直轄制が基調であったが、請負箇所にも適用された「米原、敦賀間鉄道建築土工仕様書並に請負人心得書」では、「請負の約束を取結びたる時は抵当として請負金高の十分の一を当局へ預り置き定約日限の通り工業落成せば賞与並に利息として抵当金に五割の金を添え……返し与ふべし。万一定約の通りに工業落成せざる時は過怠の爲め其抵当金を当局へ没収し、且つ残仕事を差止める事も可有之」と明文化され、請負金の一〇分の一を前もって収め得る大請負業者の優遇措置が事実上採用されている。さらに、明治一九年一月着工の東海道線工事でも「土工仕様書及請負入札心得」で、「請負人は金三千円以上の資産を有し、信用すべき保証人二人以上を要す。但し入札保証金として毎区各五十円を差出すべし」とされ、三千円以上の資産をもたない請負業者は排除される仕組みになっている。

大請負業者にたいするこうした優遇措置は、鉄道建設の延長・大規模化によって鉄道局（鉄道寮）の直接施工の方針が後退し、請負業への依存が拡大していくなかで出現したものであった。大請負業者の成長は、本稿冒頭の新聞記事に示されるような、幾重もの下請負制度をその基盤に編成していった。初期鉄道建設をめぐる労資関係が労働者内部の親方―子方関係の解体・再編のうえに成立したのにたいし、明治一〇年代（とくにその後半）以降の大請負業者にたいする優遇政策と作業請負制への依存の拡大は、下請負制の展開とともに、親方関係（前期的労働関係）の重層的発展をもたらしていくことになる。

その意味で、鉄道建設における親方制（前期的労働関係）は、鉄道建設の延長・大規模化に止められる資本制生産の発展過程で成長・拡大をそとげたといふべきであろう。

- (1) 隅谷三喜男『日本賃労働史論』（東京大学出版会、一九五五年）二四九―二五一頁。
- (2) 海野福寿「日本型原蓄論」（歴史学研究会・日本史研究会編『講座日本史』5、東京大学出版会、一九七〇年）参照。
- (3) 『日本鉄道史』上篇、一九二一年、一四五―一五一頁。
- (4) 『鉄道寮技術課處務規定』（『鉄道寮事務簿』巻一一、一八項）。
- (5) 鉄道建設業協会『日本鉄道請負業史』明治篇、一九六七年、一六頁。
- (6) 同上、五―一四頁、二〇―二四頁。
- (7) 『鉄道寮事務簿』巻一一、一七項。
- (8) 「是月（明治四年六月―引用者注）十六日京都ニ出張所ヲ置キ京都大阪間ノ測量ヲ始ム」（前掲『日本鉄道史』上篇、九五頁）。
- (9) 「出張鉄道寮職制並事務章程」（『鉄道建築一件』明治五年七月―六年七月、『京都府庁文書』）。
- (10) 同上。
- (11) 「諸職人賃銀時間割増等仮規則回議」（『鉄道寮事務簿』巻八一、一―三項）。
- (12) 「諸職人賃銀割合取調回議」（『鉄道寮事務簿』巻七、三―三項）。
- (13) しかし、職人・人足の賃金は、その募集が請負人に依存したばあい、請負人が入札した見積賃金の最低水準の落札賃金に合わせて決定された。この点後述。
- (14) 『鉄道寮事務簿』の諸史料で労働者の賃金が円銭単位で表示されるようになるのは明治六年以降のことである。
- (15) 『鉄道寮技術課處務規定』（『鉄道寮事務簿』巻一一、一八項）。
- (16) 「鉄道建築一件」明治五―八年（『京都府庁文書』）。
- (17) 「傭外国人明細表」明治八年―一六月（『帝國鉄道協会会報』第二巻第四号、所収）。

- (18) 『鉄道寮事務簿』巻八一―二〇項。
- (19) 同上。
- (20) 同上。
- (21) 「怪我人手当評議」(『鉄道寮事務簿』巻一、六三項)。
- (22) 『工部省沿革報告』(『明治前期財政経済史料集成』第一七巻ノ一)一五〇頁。
- (23) 同上、一四頁。
- (24) 「官役人夫死傷手当規則」の全文は『法令全書』明治八年、参照。
- (25) 参考までに指摘しておく、イギリスにおいて就業上の死傷にたいして経営側の賠償責任が法的に定められたのは一八八〇年の「雇主責任法」Employers' Liability Act においてであり、産業革命後かなりの時期を経てからのことである(ウェンブ著・高野岩三郎訳『産業民主制』四五〇―四五五頁)。
- (26) 大正五年の「工場法施行令」では「職工死亡シタルトキハ工業主ハ遺族ニ賃金百七十日分以上ノ遺族扶助料ヲ支給スヘシ」(第八条)とされている(労働省編『労働行政史』第一巻、一九六一年、五六頁)。
- (27) 鉱業でも飯場制度のもとで、飯場頭は鉱夫の死傷にたいして扶助責任を負っていた。『鉱夫待遇事例』(一九〇八年)では「飯場制度ノ下ニ在ル飯場頭ノ職務ニ付テハ広狭一ナラサルモ概ネ左ノ如シ」として、そのひとつに「所屬鉱夫死亡負傷疾病等ノ節相当ノ保護ヲ与フルコト」をあげている(二五四頁)。
- (28) 「人足山本藤吉傷痍賑恤届」(『工部省記録 鉄道之部』巻七ノ二、一一項)。
- (29) 「鉄道一件 地券掛」明治五十八年(『京都府庁文書』)。
- (30) 同上。
- (31) 前掲、『日本鉄道請負業史』明治篇、二二頁。
- (32) 「車長其外給料渡方元済差出」(『鉄道寮事務簿』巻八一―二〇項)。
- (33) 隅谷、前掲書、四二―四三頁。

- (34) 「鉄道建築一件」明治五年七月—六年七月(『京都府庁文書』)
- (35) 「鉄道一件 地券掛」明治五—八年(『京都府庁文書』)
- (36) 同上。
- (37) 「諸職人賃銀入札并銀匁ヲ金永ニ直シ相渡候届」(『鉄道寮事務簿』卷七、四六項)。
- (38) 同上。
- (39) 以下の分析の素材となっている定雇関係の史料は『京都府庁文書』の明治五年七月から六年七月までの鉄道関係の綴に収められていること、『鉄道寮事務簿』で「定雇鍛冶職」等の記述がみられるようになるのは明治七年以降に属することなどから、このように推定される。
- (40) 「鉄道建築一件」明治五年七月—六年七月(『京都府庁文書』)。
- (41) 同上。
- (42) 同上。
- (43) 定雇は採用時につきのような保証人連名の請書を提出することになっている(「定雇々入規則大略」)。
 「私儀本日より五ヶ年ノ間定雇ニ御召抱相成難有御請仕候就テハ其職業研究御用弁ノ道相心掛前件ノ御規則屹度相守可申若違背ニ於テハ如何様ニ被仰付候共決シテ異存無御座候依テ御請証文如件

何所

何職 何誰 印

引譜証入

何所親類

何誰 印

年号千支月月

(44) 明治八年にはおなじ工部省の長崎・兵庫の両工作分局でも「定雇職人規則」が制定されているが、そこでは年期(三年中)退職したばあい一〇—三〇円の違約料が徴収されることになっていた(『工部法例并諸規則類纂』)。

- (45) 「出張鉄道寮職制並事務章程」(『京都府庁文書』)。
- (46) 同上。
- (47) 「諸職賃銀定」(『鉄道寮事務簿』卷八ノ一、一三項)。
- (48) 「職工賃金表改正ノ義問合往復」(『鉄道寮事務簿』卷二ノ二、一六項)。
- (49) 『鉄道寮事務簿』卷二ノ一、二二項、二七項、二八項など。
- (50) 遠藤元男『職人の歴史』(至文堂、一九五六年)一一四―一二七頁。
- (51) 『鉄道寮事務簿』の賃金関係史料でも日雇職人の賃金が上・中・下に区分されている例がみられる。たとえば巻七、四六項「諸職賃金調」など。
- (52) 史料の破損のため、とれだけの期間に使用された延人数であるかは不詳である。
- (53) 前掲、『日本鉄道請負業史』明治篇、四一頁。
- (54) 同上、一〇一頁。

〔付記〕 本稿作成にあたっては、旧日本国有鉄道総裁室文書課、京都府立総合資料館より史料閲覧の便宜を賜った。記して謝意を表したい。