

# 日本近代化と労資関係

—官営鉄道労資関係の史的構造—

西 成 田 豊

## はじめに

周知のように、明治維新によって日本は世界市場に強制的に編入され、独立の命運を賭けて「上からの資本主義化」を押し進めたが、それは高度の有機的構成をもつ近代的資本制的産業の移植・導入を基軸にして展開された。そしてこの近代的資本制的産業が、農民からの苛酷な租税収奪を基本財源とし、国家資本に担われることによって強力的に創出されたことも日本型原始的蓄積の特質としてつとに指摘されてきたところである。しかし、こうした近代的資本制的産業の国家による強権的な移植・創出が労資関係なり賃労働の編成にどのような特質を付与したかという点になると、これまでの研究はこの問題を自覚的にとりあげ、十全に解明してきたとは言いがたい。しかしもちろん、この点についての言及がなかったわけではない。やや大胆に整理すれば、以下のような3つの見解を指摘することができるであろう。

第1、労働力吸収矮小＝農民層分解不徹底説。有機的構成の高い資本制的産業の移植・導入は企業の労働力吸収を矮小な規模におしとどめ、土地から切り離され半プロレタリア化した農民を小作農として農村に滞留せし

めることとなったという、<sup>(1)</sup> 楫西光速・大内力らの主張がこれである。ここでは労働力吸収の量的規模のみが農民層分解の構造との関連で説かれており、そもそも企業に吸収された労働力がどのような労資関係のもとに編成・定置されたかを解明しようとする視点はみられない。

第2、隷奴的・前期的プロレタリア創出説。この見解を最初にもっとも鮮明なかたちで提起したのは山田盛太郎である。すなわち山田は、その著書『日本資本主義分析』において、「軍事機構＝鍵鑰産業」の創出が低廉労働力群の隷奴的労役（囚人労働、監獄部屋）を基礎として遂行され、その労役形態がさらに当該部門の体制的基礎として存続するという関係を次のようにのべている。

「軍事機構＝鍵鑰産業創出のためにする労役の諸形態。囚人労働。監獄部屋。軍事機構＝鍵鑰産業なるものの創出は、常に、直接的なる収用、褫収を土台として、でのみならず、更に、歴大なる低廉労働力群を一挙に強力的に創設する必要上での〔頑強、強靱なる「鍵鑰」労働力の形態の外〕隷奴的形態における労役を基礎として、これに立脚して、遂行せられた所である<sup>(2)</sup>」「この労役設置形態（囚人労働、監獄部屋〈納屋制度＝友子同盟＝人夫部屋〉——引用者注）なるものは、常に、軍事機構＝鍵鑰産業創出の場合の基礎として、その歴史的起点を特徴づけてゐるのみに止まらず、更に亦た、軍事機構＝鍵鑰産業の体制それ自体の基礎として、その構造的基調として、謂はば範疇的基準として、存続＝強化＝<sup>(3)</sup> 普遍化してきてゐる」

近代的資本制の産業の強力的な移植・創出が隷奴的・前期的プロレタリアの創出をうながしたとする認識は、隅谷三喜男の研究にも<sup>(4)</sup>、渡部徹の研究にも<sup>(5)</sup>、そして比較的最近では海野福寿の研究にも<sup>(6)</sup>みとめられるところである。すなわち渡部徹は、農民の生産手段からの決定的分離の不十分さによる<sup>・</sup><sup>・</sup><sup>・</sup>労働力の不足が、「飯場制度」や「監獄部屋」や「請負人

制度」などの経済外的な労働力確保形態を生み出したと論じた。また海野福寿は、日本の原始的蓄積過程における一般的社会的生産手段の国家的集中に対応して、半プロレタリア、前期プロレタリアを主力とする膨大な「労働者」群が国家資本のもとに抱摂されたとし、さきの「労働力吸収矮小」説を批判した。

以上の隷奴的・前期的プロレタリア創出説はことの一面を正しく把握したものと見てよい。しかし、後進国日本の近代化が生みだした労働者内部の特有の差別構造——その内容は本論で詳しく論ずるが、結論を先取りして言えば、近代と前近代のプロレタリアの二重構造——を射程に収めていない点で、問題を十全に解明したものとは言いがたい。

第3、等級別賃金体系成立説。明治前期の近代化過程における賃金体系を等級別賃金体系と規定し、この時期の労働者の位階的階層構成を重視する、昭和同人会<sup>(7)</sup>、藤田若雄<sup>(8)</sup>、田辺勝也<sup>(9)</sup>らの見解がこれである。この等級別賃金体系（労働者の位階的階層構成）については、これを「技倆等級的能力給」と規定する昭和同人会の見解と、「年功的労使関係」の構成要因とみる藤田若雄の見解とがある。また等級別賃金体系の成立要因についても、封建社会の武士、職人の伝統的な俸禄・賃金秩序や西洋の熟練職級別賃金表の影響を重視する昭和同人会の見解と、先進諸国からの機械・技術の導入にもとづく熟練・技能の養成のあり方にその要因をもとめる田辺勝也の見解とが対立している。これらの論点についての筆者の見解は本論でのべる。しかしそれはともかく、ここで注目すべきは、この等級別賃金体系成立説においても、明治前期の「熟練工といえども普通職工の賃金は、妻の内職など多就業によって辛うじて一家の生計をたてていた都市貧民層の所得水準と本質的に異なるところはなかった<sup>(10)</sup>」とされている点である。等級別賃金体系に編成されている労働者も都市貧民＝前期のプロレタリアと本質的に異なるところはないとされている点で、第3説の一部の論者も第2

説と同じような歴史認識を有しているのである。

本稿は以上のような問題意識と研究史の現状をふまえ、明治初期から日清戦争にいたるまでの日本の近代化過程における労資関係の特質を官営鉄道を対象に解明しようとするものである。官営鉄道を対象にとりあげたのは、ほかでもなく、それが日本近代化の象徴として明治国家によって強力的に移植・創出されたからであり、かつまた、当該期の長崎造船所や横須賀海軍工廠の研究とくらべれば、官営鉄道の研究はほとんど未開拓の分野に属していると考えられるからである。

- (1) 楫西光速・加藤俊彦・大島清・大内力『日本資本主義の成立Ⅱ』東京大学出版会、1956年、470～471頁、大内力『日本経済論』上、東京大学出版会、1962年、131～132頁。
- (2) 山田盛太郎『日本資本主義分析』岩波書店、1934年、83頁。
- (3) 同上書、89～90頁。
- (4) 隅谷三喜男『日本賃労働史論』東京大学出版会、1955年、123頁。
- (5) 渡部徹「明治前期の労働力市場形成をめぐって」(明治史料研究連絡会編『明治前期の労働問題』御茶の水書房、1960年、所収)。
- (6) 海野福寿「原蓄論」(石井寛治・海野福寿・中村政則編『近代日本経済史を学ぶ』上、有斐閣、1977年、所収)。
- (7) 昭和同人会編『わが国賃金構造の史的考察』至誠堂、1960年、第2部第1章。
- (8) 藤田若雄『日本労働協約論』東京大学出版会、1961年、第1篇第1章。
- (9) 田辺勝也「明治期における労働市場の形成と展開——機械工業労働市場を中心に——」(川合一郎他編『講座日本資本主義発達史論Ⅰ』日本評論社、1968年、所収)。
- (10) 田辺、前掲論文、298頁。
- (11) 中西洋『日本近代化の基礎過程——長崎造船所とその労資関係：1855～1900年』上・中、東京大学出版会、1982、83年、横須賀海軍工廠については、田辺、前掲論文。

## I 官営鉄道労働者の社会的形成

まず最初に、官営鉄道の労働者数を概観しておこう。官営鉄道の労働者数が正確に知られるのは 1894 年以降であり、本稿が対象とする明治前期<sup>(1)</sup>についてその数を正確に把握するのはほとんど不可能に近い。たしかに、『日本帝国統計年鑑』には 1887 年以降の官営鉄道の傭人数が記載されており、また鉄道省編『日本鉄道史』上篇(1921 年刊)にも、1871 年、1876 年、1881 年、1888 年の人員数が記載されている。しかし、これらの人員数は統計のカバリッジが小さく(個別的に知られる官営鉄道工場の職工数だけでも上記統計の人員数を越えている)、官営鉄道労働者の実数を正確に伝えているとは言いがたい。したがって、1893 年までの官営鉄道の労働者数は推計によって把握するほかはない。この推計を試みたのは南亮進<sup>(2)</sup>である。南の推計方法は、『日本鉄道史』上篇に記載されたさきの年次の数値と 1894 年の数値にもとづいて、その間の空白年次の数値を直線補間で推計するというものである。しかし、1894 年以降の数値には官営鉄道工場の職工数が含まれているのにたいし、『日本鉄道史』上篇の数値には、上述したように少なくとも工場職工数は含まれていないから、上述の直線補間の推計方法には基本的な難点が存在すると言わざるをえない。したがって、1893 年までの官営鉄道労働者数は別の方法で推計しなければならないであろう。

そこで筆者が独自に推計し、作成したのが表 1 である。各年次の収入額を鉄道運賃指数(1935 年=100)でデフレートしたものを実質生産額とし、これを労働者数で除したものが、労働生産性(C)欄の数値である。1894~98 年の労働生産性は、労働者 1 人当り実質生産額 2500 円前後で大きな変化がないことがわかる。(A)欄の括弧内の数値は、労働生産性に変化がないと

表 1 官営鉄道の労働者数

年次	労働者数 (A)	実質生産額 (B)	労働生産性 (C)=(B)/(A)	年次	労働者数 (A)	実質生産額 (B)	労働生産性 (C)=(B)/(A)
	人	千円	千円		人	千円	千円
1874	(370)	924		1887	(2,290)	5,726	
75	(450)	1,126		88	(3,324)	8,310	
76	(1,025)	2,563		89	(4,027)	10,067	
77	(636)	1,591		90	(4,542)	11,354	
78	(525)	1,313		91	(5,163)	12,908	
79	(1,007)	2,518		92	(5,967)	14,917	
80	(1,268)	3,169		93	(6,943)	17,358	
81	(1,231)	3,077		94	8,984	22,014	2.45
82	(1,324)	3,310		95	9,902	28,657	2.89
83	(1,340)	3,351		96	12,723	31,868	2.50
84	(1,283)	3,207		97	15,645	40,980	2.62
85	(1,028)	2,570		98	16,280	41,913	2.57
86	(1,466)	3,664					

資料：(A)1894 年以降は『鉄道局年報』、『鉄道作業局年報』、(B)は南充進『鉄道と電力』（東洋経済新報社、1965 年）より算出。

注：（ ）内は推計値。

仮定し、労働者 1 人当り実質生産額 2500 円を基準にして推計した労働者数である。推計労働者数に大きな誤差がないとすれば、官営鉄道の労働者数は 1870 年代末から 1886 年まで 1 千人の規模で推移し、東海道線が開通した 1887～89 年には 2 千人～4 千人台に急増したものと推定される。1889 年の東京砲兵工廠、大阪砲兵工廠、横須賀造船所の労働者数はそれぞれ 1575 人、968 人、2215 人であるから<sup>(3)</sup>、東海道線開通後の官営鉄道がいかに大量の労働者を集積していたかが知られるであろう。

さてでは、こうした官営鉄道労働者の社会的給源はどこに存在したのであろうか。表 2 は、『工部省記録 鉄道之部』（以下『工部省記録』と略記する）の雇入、増給に関する史料に記載されている労働者のうち、出身府県、族籍が判明する者を重複を避けて抽出し作成したものである。サンプル数は限定されているものの、労働者の出身府県別・族籍別構成の特徴を知る

日本近代化と労資関係

表 2 官営鉄道労働者の出身構成

出身 府県	1879年		1880年		1881年		合 計	総 計	
	平民	士族	平民	士族	平民	士族			
東京	11	2	1	1	2	1	14	4	
神奈川	4		4				8		
京都	5	4	20	4	1	1	26	9	
滋賀			2	1	1		3	1	
大阪	14	2	20	2	6	4	40	8	
堺	1		4		3		8		
兵庫	15	5	15	11	1		31	16	
埼玉	1						1		
千葉		1						1	
山梨	1						1		
新潟				1	1		1	1	
石川	3	2	4	1			7	3	
岐阜	1						1		
静岡				1				1	
愛知	1		2				3		
三重	7		1			1	8	1	
和歌山	3		6			1	9	1	
愛媛			1	3	1	1	2	4	
岡山	1	3	2	8		1	3	12	
広島			2	1	1	1	3	2	
山口		2		8		4		14	
高知				1				1	
長崎			5	3	1	1	6	4	
熊本				1				1	
合計	68	21	89	47	18	16	175	84	259

資料:『工部省記録』巻 14/2, 巻 17/1・2, 巻 20/2 より作成。

には十分であろう。同表より次の2点を指摘することができる。第1に、士族出身の労働者が全体の3分の1をしめ、しかもその出身地は兵庫、山口、岡山などの特定諸県に集中している。第2に、平民出身の労働者の出身地は関東地方から西南地方にかけての諸県に広がっているが、とくに、

東京、京都、大阪、兵庫といった鉄道開通府県の出身者が多数をしめている。以下、この2点についてやや立ち入った考察をくわえることにしよう。

まず第1の点であるが、明治初期には地方官庁をとおして士族の鉄道労働者への転生がはかられていたようである。

「戸第九百六拾九号ヲ以貴府士族山本兼忠当寮(鉄道寮——引用者注)守線手ニ備入候節不及御照会旨ヲ以□□御申越之趣致承知候然ルニ右守線手ト申ハ日給備之者ニテ唯線路上ヲ清潔ニシ只汽車不時之危害ヲ防候為メ之番人ニして殊ニ数百名余之内ニハ備免不断有之候ニ付其都度本人管轄庁へ差支之有無及照会候後備入候上者差支も不少ニ付是迄右守線手備入ニ限り其管轄庁へ照会不致備入来候義ニテ以後共左様御承知有之度此段及御答候也

九年八月十四日

神戸 鉄道寮

京都府御中

(4)  
」

上の史料は移動の激しい守線手については鉄道寮が管轄庁を経ないで士族を直接雇用することを述べたものであるが、他の鉄道労働者については各府県庁を介した備入が常態化していたことを示している。府県庁を仲介者としたこうした士族層の雇用が鉄道官僚の藩閥意識と結びついていたことは、容易に想像されるところである。実際、士族の労働者に山口県出身者が多いという先に指摘した点は、鉄道官僚の多数を山口県出身者がしめているという事実<sup>(5)</sup>と無関係ではないであろう。

士族の鉄道労働者への転生は、上述のような地方官庁を媒介とした閉鎖的な形でおこなわれただけではない。いやむしろ、都市下層社会に沈没した窮乏士族層を直接雇用するケースの方がより一般的であったと言ふべきかもしれない。表3は3等守線手の士族、伊佐利直の家族構成をしめしたものである。伊佐は、「明治十一年十月三十日静岡県第拾式大区式拾小区遠江国敷知郡三方原村百七十七番地<sup>(6)</sup>貫族替願濟之上移住」と記されている



ることから知られるように、静岡県の窮乏士族であり、1878年貫族替のうえ一家をあげて東京に移住し、本所の借店＝下層社会に住みついた。東京府下の貧民について当時の体験的調査は「此中には自ら肩書を付けざるも士

表 3 伊佐利直の家族構成

本所緑町1丁目 14 番屋敷内借店 東京府士族			
伊佐利直		天保 2 年 7 月 15 日生	41 歳
養父隠居	伊佐三悦	文政 2 年 10 月 10 日生	61 歳
養母	ゆう	文化 14 年 5 月 1 日生	64 歳
妻	美代	天保 11 年 12 月 1 日生	40 歳
二男	伊佐 享	慶応 元年 8 月 8 日生	15 歳
養父三悦四女妹多満		安政 5 年 9 月 1 日生	22 歳
明治 12 年 7 月 3 日同区緑町 3 丁目 6 番地士族横合孝文妻＝嫁ス			
同人三女 妹 奈加		安政 3 年 8 月 2 日生	24 歳

資料：『工部省記録』巻 21 / 2.

注：明治 14 年 5 月現在。

族の果てもありて、此人は兎角手鈍とて日雇の口も少なければ自然窮乏(7)の者多し」とのべているが、伊佐はこのように都市下層社会に沈没した解体士族層の典型といつてよいであろう。(8)

ところで、士族層の分解によって析出された労働者は、伊佐に示されるように独立の家族を形成する中高年層が主体であり、それだけに技能修得の機会が乏しく、不熟練労働者として雇用される者が多かった。表 4 は、表 2 と同一の史料にもとづいて傭入賃金や賃金増給など労働者の賃金が判明するものを族籍別に整理し表示したものである。一見して明らかのように、平民の労働者とくらべて士族の労働者は低賃金の層が厚い。旧来の職人的熟練の基礎をもたない士族層にとって鉄道労働者への転生は、多くが低賃金の不熟練労働者として実現せざるをえなかったのである。

さて次に第 2 の点であるが、鉄道開通府県の出身者が多数をしめた理由としてまず、鉄道の開通が都市地域や街道筋の前近代的交通業者の分解を促進し、みずからの労働力基盤を創出した点が指摘されねばならないであろう。官営鉄道の例ではないが、1880 年に設立発企された東京馬車鉄道

表 4 平民・士族労働者の賃金分布

族籍			族籍		
日給	平民 士 族		日給	平民 士 族	
	銭	人		銭	人
12	6	3	50	10	1
15	20	11	55	4	
17		2	60	9	3
20	2	3	65	16	
25	7	10	66.6	6	
27	1		68	1	
28		1	72	1	
30	4	3	75	11	
32	2		80	2	3
33	18	8	90	7	
40	4	4	100	3	
45	2		110	3	1
48		1	130	1	

資料：表 2 に同じ。

非ス士農工商ノ徒或ハ……不測ノ災害ヲ蒙リ已ムヲ得ス此業ヲナスモノ亦多シ……今之ヲ救フノ道他ナシ又馬車鐵路ヲ設クルニアルノミ、若シ此鐵路ノ各所ニ開クルニ至ラハ随テ人車ノ業衰減ニ帰シ此賤業ヲナス者或ハ本業ニ復スルヲ得シ、此レ馬車鐵路ヲ設ケ以テ人車ノ賤業ヲ漸次消滅救済スルノ便益ナリ」<sup>(9)</sup>

「賤業」（「人車ノ業」）を駆逐することによって「本業」（「士農工商」）への復帰をはかるといふ民衆「救済」観念には、歴史的に転倒した意識が反映されているが（西ヨーロッパの原始的蓄積期の「強要された浮浪民化」にたいする「血の立法」を想起されたい！）<sup>(10)</sup>、それはともかく、右の願状には鉄道敷設による「賤業」＝人力車夫の分解が客観的に表現されている。官営鉄道の敷設もほぼこれと同様の社会的分解を引き起こしたものとみてよいであろう。

会社は東京府知事にあてた建築願で次のように述べている。

「今ヤ我同胞ノ人衆ニ於テ牛馬ニ代リ車業ヲナス者殆ント幾千百ナルヲ知ラス、実ニ我良民ヲ塗炭ニ陥ラシムルノ醜体視ルニ忍ヒザルノミナラズ又其健康ヲ害スルヤ最モ甚シ、而シテ今此車業ヲ為ス者游手無頼ノ徒ノミニ

鉄道開通府県出身の労働者は鉄道敷設地域の交通業者の分解を通じて析出されただけではない。量的にはむしろ、鉄道に近接した農村や都市の農民層や職人層の方が給源として重要な位置をしめていたものと思われる。事実、やや後年のことに属するが、1892年に制定された「鉄道庁第二部雇員以下採用内規」では「身元保証人ハ二名トシ、鉄道庁員ナルトキハ雇員以上其他ノ者ナルトキハ鉄道線路接近ノ地ニ居住シ一家ノ生計ヲ営ム者タルヲ要ス<sup>(11)</sup>」とされており、鉄道近接地域からの募集が制度上は有利なように定められているのである。

以上、推定を混じえながら官営鉄道労働者の給源を検討してきた。最後に労働者の年齢構成を検討しておくことにしたい。この点についても包括的なデータは得られないが、『工部省記録』から65名の労働者の年齢が判明する<sup>(12)</sup>。その年齢構成を示せば、19歳以下7人、20～24歳18人、25～29歳17人、30～39歳14人、40歳以上9人である。25歳以上の壮年・中年層は全数の62%におよんでおり、その多くは既婚者とみてよいであろう。上述のような給源の特質に規定されて官営鉄道労働者のなかには独自の労働者家族を形成する層が部厚く存在していたのである。

- (1) 『鉄道局年報』各年度、鉄道省『鉄道経済資料』第2編、参照。
- (2) 南亮進『鉄道と電力』（長期経済統計12、東洋経済新報社、1965年）104頁、200頁第15表。
- (3) 統計局編纂『日本帝国統計年鑑』第10回。
- (4) 「諸官往復」明治9年（『京都府庁文書』）。
- (5) 石塚裕道『日本資本主義成立史研究』（吉川弘文館、1973年）表1—2—8、参照。
- (6) 『工部省記録』巻21ノ2。
- (7) 「東京府下貧民の真況」明治19年（西田長寿編『明治前期の都市下層社会』光生館、1970年、所収）62頁。
- (8) 上田忠生「明治前期の士族層分解と労働市場の形成」（『日本史研究』135

- 号, 1973年), 吉田久一「明治維新における貧困の変質」(日本社会事業大学救済制度研究会編『日本の救済制度』勁草書房, 1960年, 所収) 参照.
- (9) 『工部省記録』巻20ノ1, 2項.
- (10) マルクス『資本論』(岩波書店, 向坂逸郎訳) 第1巻第24章第3節, 919頁.
- (11) 『鉄道法規類抄』第2編, 1894年12月現行.
- (12) 『工部省記録』巻11ノ2, 巻14ノ1, 巻15ノ1・2, 巻18ノ1・2, 巻21ノ2, 巻24ノ3, 巻27ノ3, 巻31, 巻32, 巻37, 巻38.

## II 官営鉄道労働者の身分的・位階的編成

官営鉄道労働者の社会的形成を考察してきたわれわれは, つぎに, 創出された労働者がどのような構造のもとに編成・定置されたかを検討しなければならない. この点でまず注目すべきは, 官営鉄道労働者の内部には初発から身分的差別的構造が存在していたことである. 初期の官営鉄道労働者は, 1873年10月の史料の「当運輸局長其外守線手シグナルメン,  
ポイントメン等吏員之者<sup>(1)</sup>」という記述からうかがえるように, 事務系統の職員とおなじ鉄道寮雇として官吏身分の取扱いをうけていた. しかし, 京浜間鉄道の1874年の収納出費内訳を示した表5によれば, 駅夫, 火夫の給料は改札方, 守線手, シグナルメン, ポイントメン, ヤードメンの給料とは別の項目から支出されている. また1876年現在の京浜間の駅務系統の労働力構成をみても, 火夫, 駅夫は鉄道寮雇の外に編成されている. 火夫はこの時期においてはお雇外国人の機関方のもとで運転技術を修得する機関方の見習としての性格を有しており, また駅夫は駅務系統の雑役的重筋労働に従事する労働者であった. これらの労働者は雇員に編成された労働者とは身分的に区別され, 官営鉄道労働者の最底辺に編成されていたのである.

こうした労働者の身分的差別的構造は 1879 年から 82 年にかけて修正・再編成された。まず、1879 年 12 月 27 日鉄道局長井上勝から工部卿宛に、「日給雇守線手指

示方等者是迄一般雇之輩同様雇免及ヒ増給等御届いたし来候得共、  
 実際其身分之取扱方ハ雇之者之限ニ無之候間、  
 以後者名簿上相除候、  
 依テ此段及御届候也」<sup>(3)</sup>  
 という報告がなされている。また翌 80 年 1 月 19 日にもおなじように井上鉄道局長から、「右ヤードメン義ハ先般致御届置候守線手同

様ノ者ニテ雇吏限ニ無之候間、以後名簿上名前差除き候」という報告が工部卿宛に提出されている。鉄道局長の以上の報告は守線手、指示方、ヤードメンを雇員（雇吏）として取扱うことをやめ、かれらを駅夫と同様の下層労働者（傭人）に編成替したことを示唆している。次の史料はこの点をいっそう明瞭に示している。

「最前予算高金貳万四百四拾九円 俸給  
 一金壹万貳千百五拾円四拾七銭二厘

外金八千貳百九拾八円五拾貳銭八厘

雇員俸給

減額

表 5 明治 7 年東京横浜間鉄道収納出費比較表

収 納	441,622円
出 費	232,961
官員月給	24,421
官員補助雇員並改札方	
シグナルメン、ポイントメン	18,569
ヤードメン等給料	
駅夫、火夫、小使等給料	15,904
外国人給料	63,785
各ステーション並居舎修繕費	11,948
鉄道修繕費用	12,161
機関車日用ノ石炭ヲ始一切ノ	
消失物費用	12,102
その他	74,071
差引残	208,661

資料：『鉄道寮事務簿』巻 27 / 1, 13 項より作成。  
 注：銭以下 4 捨 5 入。

雑給

一金貳万千八百五拾七円五拾貳銭八厘

備給

内金壹万三千五百五拾九円

最前予算高

金八千貳百九拾八円五拾貳銭八厘

此度増額

右者当京浜間鉄道守線手，シグナルメン，ポイントメン之儀者従来雇吏扱之処神戸京都間同様本年七月後ハ駅夫同様之取扱ヒニ致シ候ニ付而ハ給金従前俸給へ編入致候処同月ヨリ雑給ニ編入シ前書之通り増減相成候間此段上申候也

明治十五年九月六日

工部省書記官 杉 実信<sup>⑤</sup>

工部卿佐々木高行殿

」

京浜間鉄道では 1882 年 7 月以降，守線手，シグナルメン，ポイントメンがそれまでの「雇吏扱」から「駅夫同様之取扱」に交えられたこと，そしてこれに伴い賃金 8 千 298 円 52 銭 8 厘が「俸給」の項の「雇員俸給」から「雑給」の項の「備給」へ繰入れられたことが，この史料からわかる。

京神間鉄道と京浜間鉄道では施行上に時間的なズレがみられるものの，1879 年末から 1882 年にかけて従来の雇員労働者の多くが「駅夫同様」の下層労働者（傭人）に編入されるという，大規模な身分編成替が進行した。しかし，官営鉄道労働者がひとしなみに傭人に再編成されたという意味で，これを，労働者内部の身分的差別的構造の解消と解してはならない。右の編成替の過程で熟練労働者，監督労働者など一部の労働者が「有等職工」として新たに雇員に編入されるに至ったからである。そこでつぎに，この「有等職工」制の成立と構造について一瞥しておくことにしよう。

明治初期の官営鉄道の建設、運輸、営業、工作などの諸業務がすべてイギリス人を中心とするお雇い外国人の指導と監督のもとでおこなわれたことは周知のとおりである。<sup>(6)</sup>しかし 1877 年以降、日本人の技術者と熟練労働者の養成と蓄積がすすみ、技術的自立の過程が進行した。<sup>(7)</sup>実際、鉄道関係のお雇い外国人数は 1874 年の 115 人をピークにして減少をはじめ、1877 年 64 人、80 年 37 人、83 年 17 人と急減した。<sup>(8)</sup>1879 年 4 月にはじめて日本人の機関方が誕生した。<sup>(9)</sup>「有等職工制」は以上のような日本人の熟練労働者の蓄積が進行するなかで成立する。

1879 年 6 月 18 日、工部卿井上馨から鉄道局長に「其局ニ於テ雇使スル職工之儀自今以降別紙之通等級ヲ与へ、其等職工之名称ヲ附シ、雇吏同様之取扱可致此段相達候也」<sup>(10)</sup>という布達が出された。「別紙」の職工等級と月給表は表 6 のとおりである。表 7 は「有等職工」として雇史（雇員）の身分規定をうけた労働者を、『工部省記録』から知りうる範囲で掲出したものである。同表より「有等職工」の特徴として次の 3 点を指摘することができるであろう。

第 1 に、「有等職工」に編成された労働者は、(1)鉄道労働者群のなかで中核的位置を占め、かつ運転系統の基軸的労働に従事する運転方、同見習、火夫の一部、(2)官営鉄道工場の職工の小頭層、(3)鉄道建設労働者のなかでも技能度の高い職種（測量人足、レール敷）とその小頭層、の 3 層より構成されている。従来、官営鉄道労働者の最底辺層を形成してきた火夫の、

その一部がこの時点で「有等職工」に編成されていることに注目しなければならぬ。<sup>(11)</sup>「有等職工」の以上のような構成は、等級と職種（一定の対

表 6 職工等級と賃金

職工等級	月 給
1 等職工	50—60 円
2 等職工	40—50 円
3 等職工	35—40 円
4 等職工	30—35 円
5 等職工	26—30 円
6 等職工	22—26 円
7 等職工	18—22 円
8 等職工	15—18 円
9 等職工	12—15 円
10 等職工	10—12 円
職工見習	3— 8 円

『工部省記録』巻 14 / 2, 31 項

表 7 「有等職工」の労働者

氏名	出身府県	族籍	職種	職工等級	日給
太田吉次郎	兵庫	平民	鍛冶職小頭	3等	130 銭
平松好太	岡山	士族	一等運轉方	4等	110
関野梅吉	兵庫	平民	同上	4等	110
田宮豊之助	和歌山	平民	同上	4等	110
富田豊吉	兵庫	平民	同上	4等	110
大橋平助	兵庫	平民	雛形職小頭	4等	110
皆崎七平	石川	平民	鑄子職小頭	5等	90
浦井為七	兵庫	平民	鑄鑄職小頭	5等	90
榎木藤吉	石川	平民	造車大工職小頭	5等	90
橋本千文	兵庫	平民	製鐘職小頭	5等	90
田原秀吉	大阪	平民	三等運轉方	6等	75
川口直三郎	和歌山	平民	同上	6等	75
日下輝道	岡山	平民	同上	6等	75
丸山栄次郎	兵庫	平民	レール敷小頭	6等	75
明蔭猪三郎	大阪	平民	同上	6等	75
村田松藏	兵庫	平民	同上	6等	75
佐藤徳松	兵庫	平民	同上	6等	75
小杉銀次郎	東京	平民	同上	7等	65
北田松之助	大阪	平民	同上	7等	65
宝橋辰藏	兵庫	平民	同上	7等	65
庄野亀吉	大阪	平民	同上	7等	65
大沢政次郎	兵庫	平民	同上	7等	65
道嶋政吉	大阪	平民	同上	7等	65
成塚仙藏	埼玉	平民	同上	7等	65
中島丑之助	大阪	平民	同上	7等	65
花井松五郎	愛知	平民	同上	7等	65
石井銀次郎	京都	平民	同上	7等	65
松浦吉助	兵庫	平民	同上	7等	65
落合丑松	東京	平民	機関方見習	7等	66 銭 6 厘
平野平右衛門	東京	平民	同上	7等	66. 6
山下熊吉	東京	平民	同上	7等	66. 6
野村与作	石川	平民	火夫	7等	65 銭
岡野芳松	広島	平民	同上	7等	65



日本近代化と労資関係

香山	長七	?	平民	同	上	6等	75
吉田	藤吉	京都	平民	同	上	6等	75
田原	秀吉	大阪	平民	同	上	6等	75
磯田	新三郎	兵庫	平民	鑄物職	小頭	5等	100
鳥居	貞次	兵庫	平民	塗物職	小頭	5等	100
永田	亀藏	大阪	平民	測量	人足	8等	50
服部	源助	京都	平民	同	上	8等	50
足辰	七五郎	京都	平民	同	上	8等	50
中島	嘉助	大阪	平民	同	上	8等	50
船坂	定次郎	京都	平民	同	上	8等	50
今ヶ淵	芳松	京都	平民	同	上	8等	50
小西	逸造	兵庫	平民	同	上	8等	50
国友	陸造	大阪	平民	同	上	8等	50
道島	政吉	?	?	レール敷		7等	?
吉田	吉兵衛	三重	平民	同	上	8等	65
加納	徳次郎	神奈川	平民	機関方	見習	7等	66 銭 6厘
梅原	栄三郎	神奈川	平民	同	上	7等	66 6

資料:『工部省記録』巻14ノ2, 32項, 17項, 巻17ノ1, 18項, 巻17ノ2, 19項

応関係の上に成立している。いま表7より等級と職種の対応関係を整理して示せば、以下のとおりである。〈3等職工〉一鍛冶職小頭、〈4等職工〉一1等運転方、雛形職小頭、〈5等職工〉一鑪子職小頭、鑪鑪職小頭、造車大工職小頭、製鑪職小頭、鑄物職小頭、塗物職小頭、〈6等職工〉一レール敷小頭、3等運転方、火夫、〈7等職工〉一レール敷小頭、機関方見習、火夫、〈8等職工〉一測量人足、レール敷。官営鉄道工場の職工の小頭や1等運転方は中・上位の等級に、レール敷小頭や測量人足、機関方見習・火夫は下位の等級に編成されていることが知られるであろう。このように「有等職工」の等級体系は職種別に定められた複数の等級体系ではなく、熟練労働者や監督労働者などの上層の労働者を包括した単一の等級編成の体系であり、各職種が特定の範囲の等級に序列的・階層的に編成されているのである。

第2に、「有等職工」の族籍は1名を除いてすべてが平民である。官営

鉄道労働者のなかで士族出身者が少なからぬ比重を占めていたことを考慮すると、「有等職工」の平民構成比はいちじるしく高いと言わねばならない。先に述べたような「有等職工」の職種構成からみて、旧来の熟練の基礎をもたない士族層が「有等職工」に組み入れられる条件はきわめて乏しかったと言ってよいであろう。

第3に、「有等職工」の賃金は3等130銭を最高に8等50銭となっており、相当の高賃金である。9等、10等の職工は掲出されていないが、表6の月給を30労働日として日給に換算すると、9等40銭～50銭、10等33銭～40銭となり、「有等職工」の下位の等級の賃金でさえ、後述する守線手、ポイントメン、シグナルメンなど傭人の賃金よりは高い（表9参照）。このように「有等職工」は賃金水準の面からみても、官営鉄道労働者群のなかで高賃金を稼得する上層労働者であった。

以上のように、1879年から82年にかけて、従来の雇員労働者が駅夫並みの傭人労働者に編成替されていく一方、「有等職工」制の成立をとおして新たな雇員労働者が創出された。〈雇員—傭人〉体制という、官営鉄道労働者の特徴的な編成形態＝身分的差別的構造は、その内部構成を大きく変えつつ、1880年前後に定着し確立するのである。その背景には、既に述べたような日本人熟練労働者の蓄積を含む官営鉄道労働者の急増（表1）があった。

- (1) 『鉄道寮事務簿』巻11, 28項.
- (2) 『工部省記録』巻7ノ2, 10項.
- (3) 『工部省記録』巻14ノ2, 32項.
- (4) 『工部省記録』巻17ノ1, 18項.
- (5) 『工部省記録』巻25ノ2, 5項.
- (6) 山田直匡『お雇い外国人④—交通』（鹿島出版会, 1968年）参照.
- (7) 1877年5月, 鉄道技師の養成機関として「工技養成所」が大阪停車場内に設けられている。この独自の養成機関は1882年工部大学校の卒業生が増

大したことを理由に廃止されている(前掲『日本鉄道史』上篇, 159—164頁)。なお、工部大学校(1877年工学寮より改組)における技師の養成体系については、旧工部大学校史料編纂会『旧工部大学校史料』(1931年)を参照。

- (8) 山田, 前掲『お雇い外国人④—交通』第2表。
- (9) 『工部省記録』巻14ノ1, 4項。
- (10) 『工部省記録』巻14ノ2, 31項。
- (11) 火夫がその職種全体として雇吏に編成替されるのは1886年以降のことである。1885年12月16日汽車課御用掛平岡熙より次のような上申書が鉄道局長に出されている(『鉄道局事務書類』巻1, 20項)。

「  
火夫身分及給額ノ件  
汽車運転ニ使役スル火夫ノ儀左記甲号ノ名称ヲ附シ日給ニ定メ諸職人同様ノ取扱ニ候処逐次熟練ノ者ヲシテ准等外職工(等外吏の「有等職工」一引用者注)職員方ニ昇進セシムルノ職分ナルヲ以テ一般ノ職人ト同視スルハ軽々ニ過候様被考候間自今十九年一月ヨリ取扱ヲ雇吏ニ準シ名称給額等乙号之通更定致度……」

甲号, 乙号については表21を参照。

### III 官営鉄道の労務政策

鉄道労働者の定着と確保は、初期官営鉄道の労務政策の重要な課題のひとつであった。まず1874年の次の史料から、駅夫、レール敷職、人足などの労働者を確保するための宿舍が設けられていたことがわかる。

- 「・駅夫小屋ヲレール敷職之居宅ニ作り替ル事
- ・駅夫等之為各室二三フート四フートノ窓ヲ明ル事
- ・ステーショントステーションノ間ニ線路用品置場并同断人足小屋取建<sup>(1)</sup>

1877年には労働者の家族労働力の充用を目的として、次のように労働者とその家族用の住宅が建設されている。

「守線手ノ制ヲ改メ常備鉄道敷人足ヲ以テ守線ノ事ヲ兼務セシメ、而シテ線路踏切道等ノ要地ニ七十九ヶ所ノ官舎ヲ設ケ、人足ノ寓居トナシテ家族ヲシテ汽車ノ合図及ビ柵門開閉等ヲ扱ハシム」<sup>(2)</sup>

このように宿舎を与えて労働者を確保することは、列車の夜行運転の開始(1874年5月1日)によって、いっそうその重要性が増したものと思われる。しかし、労働者にとって宿舎の提供はなんら福利厚生の施策ではなく、昼夜交替制が存在しなかったこの時期においてはそれは、無休と恒常的な夜勤をおしつけるための強制労働的な施設であった。実際、1874年の夜行列車(夜10時以降)運転の開始についての伺書のなかで鉄道寮は、「昼夜交番ニ而出務為致候而ハ多数之人員相掛リ随テ御入費モ相嵩候」という理由から「昼夜引続キ勤務為致可申然而ハ休日等ハ勿論無之」というように、苛酷な労働条件をはっきり公認している<sup>(3)</sup>のである。

こうした夜勤の常態化にたいし鉄道寮は、労働者の離職を防止するために手当の支給をおこなっている。事実、夜行列車の運転開始にともない駅長以下車長(車掌)、改札方、ヤードメン、火夫、駅夫世話役、駅夫にいたるまですべての労働者にたいし「一夜二度賄料下賜且又奨勸之為……其勞力之多少ニ寄り老入ニ付二円(月額——引用者注)以内ノ御手当」<sup>(4)</sup>を支給することが定められた。月額2円以内のこの手当は本来夜勤手当としての性格をもつべきものであるが、その支給基準は明確にされず、ひと月ごとにまとめて「慰勞金」,「勉強賞与」という名目で支給されている。その支給状況は表8のごとくである。

以上のように官営鉄道は、労働者の離職防止と定着促進のために一方では宿舎の提供による管理をおこない、他方では深夜労働にたいする報酬を、労働者に恩恵として意識せしめその経営帰属意識を培養するようなかたちで支給したのである。

官営鉄道の労務政策が新たな展開をみせるのは、労働者の身分的差別的

表 8 「奨励賞与」の支給状況

	1876. 12		1877. 6		1879. 12		1880. 6		1880. 12		1881. 6	
	京神間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	京浜間 円 銭	
車 長	122. 13	124. 50	117. 0	65. 25					69. 0	72. 0		
改 札 掛 (方)	83. 58	115. 0		135. 75	124. 50	126. 0	118. 50					
車長見習兼改札方			135. 0									
ヤードメン	23. 05	23. 75	24. 0	21. 0	21. 0	24. 0	24. 0					
駅 夫 世 話 役	15. 0	13. 50	12. 0	9. 75	9. 0	9. 75	9. 75					
駅 夫		49. 60	48. 0	49. 60	50. 40	50. 0	50. 0					

資料：『工部省記録』巻7ノ1，巻7ノ2，巻18ノ1，巻18ノ2，巻21ノ2より作成。

構造が定着し確立する 1880 年以降のことである。1881 年 6 月，鉄道局運輸課の判任官と労働者を対象に「鉄道局運輸課身元貯金通帳」が制定された。<sup>(5)</sup> その主要条項を摘記すれば以下のとおりである。

「第一条 鉄道局運輸課ニ従事スル判任官及雇吏雇夫ハ総テ左ノ二項ニ依リ身元保証金ヲ差出ス可キ事

第一項 金百円 駅長，同助役，出札掛，荷物掛其外書記

第二項 金五十円 車長，ヤードメン，改札掛，駅夫世話役，守線手，指示方，合図方，駅夫小使

第二条 身元金ハ現金ヲ以最初ニ差入ヲ規則トス，然レモ其運ヒ為シ難キモノハ毎月俸給ノ内左ノ割合ヲ以主計課ニ於テ之ヲ引去リ各其金額ニ追フ迄蓄積為致候事 甲金百円ヲ差入ルヘキ分俸給ノ百分ノ十 乙金五十円ヲ差入ルヘキ分同百分ノ七半

第六条 各積立金則身元金ハ鉄道局ニ於テ其本人奉職中身元保証トシテ保管シ置キ万一其職務ニ対シ偶意ノ過誤或ハ不注意ヨリ官ノ損失ヲ生スルコアルキハ其模様ニ依リ全額又ハ其幾分ヲ弁償ニ充タシムベシ…  
…但現在ノ蓄積高若シ弁償金額ニ不足ノ分ハ別ニ徴収スベシ

第七条 身元金ハ本人辞職或ハ転任免職等ノ時ニノミ払戻シ決シテ奉職

中ハ返附セズ又本人死去シタル節ニハ由緒アル家族ヘ下渡スヘキ事…  
…」

上の「身元貯金通帳」の制度でまず第一に注目されるのは、身元保証金の額がきわめて高額であるという点である。当時の労働者のなかに 50 円の身元保証金を一括して預け入れることができる者は皆無に近かったであろうから、ほとんどの労働者が分割納入の規定に従ったものと思われる。身元保証金の制度はしたがって、実際にはひと月ごとに賃金の 7.5% が差引かれる強制貯金としての性格を有していた。身元保証金は本人が辞職する際払戻されることにはなっているものの、逃亡による鉄道業務の阻害を防ぐという点で労働者の足留策としての機能を果たしていたといつてよい。

「身元貯金通帳」の制度でいまひとつ注目されるのは、「偶意ノ過誤」や「不注意」による鉄道業務の損害の補償を職員と労働者のこの身元保証金にもとめていることである。多様な異質的労働者のグループが特定地域で分業をしながら交通用益の生産という一つの労働目的に向つて編成され、しかも需要に即応的に生産が継続されねばならないという特徴をもつ鉄道業においては、一部での「偶意ノ過誤」や「不注意」によつて経営の損害規模が甚大になることはあらためて指摘するまでもない。本来、個人や集団の賠償能力を越える鉄道業務の損害を徹底して現場の職員と労働者に賠償せしめようとしたところに、身元保証金制度の冷酷なる実態がある。1888 年 2 月、新たに「鉄道局運輸課員身元保証金規約」が制定され、<sup>(6)</sup>「身元貯金通帳」の改正がなされるが、この「規約」でも右の点は同様であり、身元保証金を分割納入する際、次のような「受書」を提出しなければならなかった。

「 身元保証金規約御受書

私儀今般当局運輸課勤務ヲ被命候ニ付御制定之身元保証金規約御下附相  
成正ニ服膺仕候、就テハ金 円可預納管ニ候処差向キ完納難致ニ付来

月ヨリ毎月給料ノ内百分ノ 宛右金額ニ相充候マテ月賦預納可任候、尤モ本人勤務中賠償スヘキ事故出来候節ハ該規約ニ基キ御処分相成候テ聊苦情申出間敷候、若シ預納金額ニ満タサルキハ現在ノ預納金ニテ賠償不足有之本入ニ於テ弁償ヲ卒ヘ兼ネ候節ハ保証人ニテ引受速ニ賠償実納可仕候仍テ身元保証金規約御受書如件（以下略）<sup>(7)</sup>

ところで 1888 年の「身元保証金規約」では、職務規律違反にたいする罰則的諸規定があらたに設けられた。まず身元保証金の払い戻しに関しては、「凡ソ身元保証金ハ第二条第三条ノ事由（職務上過失怠慢、服務規定違反——引用者注）ナクシテ本人辞職或ハ転任免職等ノ時ニ限り……還付スヘシ」<sup>(8)</sup>とされ、職務上の過失怠慢や服務規定違反による解雇者には身元保証金は還付されないことになった。また「仮令鉄道局ノ損害ヲ生セサルモ予テ定ムル所ノ服務規定ニ違反シタルトキハ金五銭ヨリ少カラス十円ヨリ多カラサル金額ヲ懲罰ノ為メニ身元保証金ノ内ヨリ納入セシムルモノトス」<sup>(9)</sup>とされ、服務規定違反に対しても 5 銭から 10 円の罰金が身元保証金から徴収されることとなった。「身元保証金規約」が制定される以前には、「従来当方ニ者別ニ約束アッテ（服務規定違反の場合——引用者注）俸給之内一日以上十五日以下之日給額ヲ取揚ケ且其金額年末ニ至リ課員一同ニ分配致候」<sup>(10)</sup>と指摘されているように、身元保証金制とは別に罰金制が設けられており、その罰金は年末に全職員・労務者に分配・還元される仕組みになっていた。ところが「身元保証金規約」では罰金制と身元保証金制が統合され、罰金の使途も、職員・労務者のなかの「職務勉励」者にのみ勸奨金として支給するという方法に変わっている。その意図を、松本荘一郎 1 等技師は次のようにのべている。

「右懲罰ノ為メニ納入セシメタル金額ハ当方ニテハ別途金トシ収入致置キ各年度末運輸課員中職務勉励——勤務日数ノ如キ可成当年明瞭ナル目安ニ抛ル方可然カ——ノモノニ分与スルノ考按ニ有之候、其方ニテ現行

ノ平等分配法ハ仮リニ深中全員皆過誤ノ所為アリテ懲罰セラルル事アリ  
テ悉ク一回宛ノ金額ヲ納入スル場合アリト想像スレバ年度末ニ各右一回  
ヲ受領スルカ故ニ懲罰ノ実ハ毫モ無之ニ至リ可申……此度平等分配ヨリ  
モ不平等配与ノ方ニ致度見込ニ有之候<sup>(11)</sup>

経営の自己負担はおこなわず、職員・労働者の罰金を勸奨金に振り向け  
て、職員・労働者の内部に差別的な競争関係を創り出すことを狙っている  
ことがわかる。

以上のように身元保証金制は、労働者の足留策、経営の損害の賠償金、  
規律違反にたいする罰金の、この三重の機能をもって労務統轄上重要な役  
割をはたしたのである。

1880年代には、ほかの職種の官営鉄道労働者にたいしても労務政策が  
体系的に整備された。官営鉄道工場の労働者を対象とした「准等外職工定  
備職工及見習職工積金規約」<sup>(12)</sup>（1883～84年頃制定）、「准等外職工勸懲規  
則」<sup>(13)</sup>（1885年制定）、「鉄道局工場取締規則」<sup>(14)</sup>（1885年制定）などがそれ  
である。その内容は別稿で詳しく論じてあるので、ここでは繰り返さない。  
ただ一点、「准等外職工勸懲規則」も「鉄道局工場取締規則」も「過誤失  
錯」による罰金を「勉勵衆ニ抽ル者」への賞与にふり向ける仕組を有して  
おり、さきの「身元保証金規約」と同じような発想を内包している点を指摘  
しておこう。

さて、以上にみたような労務政策は直接的には官営鉄道の発展と労働者  
の増加を背景に成立したものであるが、同時に1880年代に入っていくとわか  
に深刻化してきた官営鉄道の財政問題が官営鉄道全体の労務の統轄を強化  
せしめ、上述の労務政策もこの一環として登場してきたことに注目しなけ  
ればならない。

周知のように、不換紙幣の乱発による西南戦争以後のはげしいインフ  
レーションは政府の財政難を深刻化せしめ、1880～81年の財政危機をうん



だが、官営鉄道においてもこれは、1880年度の通常経費・興業費の対前年度比5%の削減となって現われた。<sup>(16)</sup> こうした政府財政の逼迫下で鉄道建設資金＝興業費（1880年4月敦賀線起工）をどのように捻出するかが、工部省・鉄道局官僚の重大な関心事となっていた。1880年2月、工部省書記官は工部卿と大蔵卿連名による太政大臣あての伺案を作成し、既設鉄道の純益を興業費に充当するという構想を提起している。<sup>(17)</sup> この構想は、純益は興業費の償還にあてるとした「作業出納条例」（1877年）の官業經理方式と真向から対立するものただけに、ついに陽の目をみることはなかった。しかし1883年3月、鉄道局長井上勝が工部卿佐々木高行にあてた「鉄道将来ノ延線ニ係ル資金ノ儀ニ付稟請」で、「我鉄道ノ營業ヨリ生スル益金ハ正租ト自ラ性質ヲ殊ニスレハ、之ヲ国庫ノ外ニ置テ専ラ鉄道拡張ノ費途ニ充テラルハ、却テ適宜ノ処分タルカ如シ。依テ来ル十六年度以降ノ右益金ノ全額ヲ我庁ニ委託セラレ、専ラ延線ノ資金ニ充テラレンコト<sup>(18)</sup>千万希望スル所ナリ」と要求していることから明らかなように、純益を興業費にあてるという構想は、鉄道官僚の財源構想として一貫して主張されつづけたのである。

1881年の政変で参議兼大蔵卿に新たに就任した松方正義が推進したいわゆる松方財政は、官営鉄道の財政問題をいよいよ深刻なものとし、官営鉄道の所有・経営形態のあり方を根本的に問うような2つの構想を政府部内にうみだすことになった。1つは、1881年に参議伊藤博文が発表した「鉄道株券発行ノ議」であり、いま1つは、1883年に参事院議長山県有朋が太政大臣三条実美に提出した「民設鉄道処分之儀ニ付伺」である。伊藤の案は、周知のように、前年に出された「官営工場払下概則」の線に沿ったものであり、紙幣整理の原資補充を主目的とした官営鉄道の民営移管の構想であった。<sup>(19)</sup> 他方山県の案は、直接には民営鉄道の設立認可をめぐって出されたものであるが、「地方人民ニシテ金円ヲ集メテ鉄道ノ布設ヲ図

ル所ノモノニ対シテハ……其集メ得シ所ノ金額ヲ政府ニ収メ、興業營業共ニ之ヲ政府ニ負担シ、其利潤アルモノハ之ヲ出金者ニ配付スル事ト定メ候得ハ、其実政府カ管理スル所ノ鉄道ト毫モ其差ヲ見サル儀ニシテ便アルモ弊ナク、公私ノ為メ至当ノ儀ト考案仕候<sup>(20)</sup>とあるように、民間の資金を集めて設立した鉄道を政府が経営するという、いわば民設官営の構想であった。これらの構想はいずれも政府決定の運びにまでは至らなかったが、興業費の逼迫がこのような構想をうみだすほど深刻化していた点に注目すべきであろう。そればかりではない。松方財政下での不況の深刻化は、官営鉄道の營業内容を悪化させた。營業収入と純益は次第に減少し、1884年度には神戸大津間・敦賀大垣間の鉄道は「世上一般不景氣ノ影響ニテ追々収額相減候<sup>(21)</sup>」という状況で、当初収入予定額の減額変更を上申するまでに立ち至った。

官営鉄道の興業費を純益で充当するという構想をもち、不況による經營の悪化に直面しつつあった鉄道官僚は、こうしてみずからの存立基盤である官営鉄道の、經營勞務管理の強化にむかうこととなったのである。官営鉄道の損害を現場の職員・労働者に賠償させる制度や、經營の自己負担のない罰金制と奨励金制の統合などは、まさに以上のような財政問題を背景に打ち出されたといつてよいであろう。

(1) 『鉄道寮事務簿』卷21ノ1, 23項。

(2) 『鉄道別録』付録。なお『工部省記録』に収められている「死傷手当給与届」をみていくと、このような家族勞働力の充用は職務の不慣れからくる死傷事故を多数引き起こしていることがわかる。それは下層労働者の劣悪な労働条件を示すものといつてよい。次に掲げるのはその一事例である(『工部省記録』卷15ノ2, 10項)。

「 死人手当給与届

金拾円

定雇定条敷人足

平山伊助妻 津ね

二十四年

右ハ……京阪間式拾七哩五拾式鎖踏切道ニ於テ通過ノ列車ニ亘殺セラレタルヲ以テ成規ニ照シ埋葬料トシテ本文ノ如ク支給致候全体平山伊助ナル者ハ定雇定条敷人足ニテ兼テ同所番家ニ住居セシメ置其家族老若ヲ除クノ外柵門ノ開閉及ヒ通車ノ合図等可致旨相違置候義ニ付前頭死亡手当支給候依テ此段及御届候也  
十二年八月二十日

鉄道局長 井上勝<sup>㊤</sup>

工部卿井上馨殿

」

- (3) 『鉄道寮事務簿』巻 19, 19 項.
- (4) 同上.
- (5) 『工部省記録』巻 36, 20 項.
- (6) 『鉄道局事務書類』巻 3, 3 項.
- (7) 同上.
- (8) 同上.
- (9) 同上.
- (10) 同上.
- (11) 同上.
- (12) 『工部省記録』巻 40, 58 項.
- (13) 『鉄道局事務書類』巻 1, 25 項.
- (14) 『工部省記録』巻 36, 20 項.
- (15) 西成田豊「官営鉄道工場の労務政策と賃労働」(労働運動史研究会編『黎明期日本労働運動の再検討』労働旬報社, 1979 年) 参照.
- (16) 『工部省記録』巻 18ノ2, 9 項.
- (17) 『工部省記録』巻 17ノ1, 19 項, 『鉄道別録』巻 2, 38 頁.
- (18) 『鉄道別録』巻 3, 39 頁.
- (19) 『工部省記録』巻 3, 52 項, 前掲『日本鉄道史』上篇, 384~390 頁.
- (20) 『鉄道別録』巻 4, 1 頁.
- (21) 『工部省記録』巻 37, 15 項.

#### IV 賃金体系と賃金水準

表9, 10, 11 表は官営鉄道労働者の賃金体系を示したものである。われわれの知るかぎり、すべての労働者が等級賃金体系のもとに編成されていることがわかる。これらの諸職種 of 等級賃金の上にはさらに、既述のような「有等職工」の等級賃金が接続している。官営鉄道労働者はそのなかに〈雇員一傭人〉の身分的構造を含みつつ、多重層的な形に編成されていた

表 9 官営鉄道労働者の賃金 (単位: 銭)

等級	1874年10月		1891年3月	
	守線手 ポイントメン シグナルメン	駅夫世話役 ポイントメン, シグナル メン, ブレーキメン	制 定 踏 切 番	夫 番
1 等	27	40	25	
2 等	24	37	22	
3 等	20	35	20	
4 等	17	32	18	
5 等	15	30	16以下	
6 等	(12)	27		
7 等		25		

備考 8時間日給  
8時間外1時間1銭5厘増給

資料:『鉄道寮事務簿』巻19, 48項。  
『鉄道法規類抄』第2編, 明治27年12月現行より作成。  
注: ( ) 内は, 1879~80年時点での6等賃金

のである。たとえば火夫のばあい、上級(1等)火夫の賃金を30労働日として月額に換算すると15~18円となり、これは「有等職工」の8等賃金に相当している(表6参照)。「有等職工」の火夫がまず7等に編成されていることは前記したが、これは火夫が8等職工の賃金を上限とするような独自の等級賃金体系を有していたからに他ならない。火夫は「有等職

表 10 幌内鉄道線路工夫  
世話係の等級賃金  
(1881年6月)

等 級	賃 金
1 級	100 銭
2 級	90
3 級	80
4 級	70
5 級	65
6 級	60
7 級	55
8 級	50
9 級	45
10 級	40
見習 1 級	35
見習 2 級	30
見習 3 級	25

資料：国鉄北海道総局施設部  
『北海道保線資料編』

工」の火夫とそうでない火夫、さらに後者がいくつかの等級に編成される  
というように、重層的な存在形態をとっていたのである。

さて、では、以上のような等級賃金体系は、どのような性格のものとして  
把握されるべきであろうか。等級賃金体系の等級が広義の技倆を反映した  
ものであることは間違いあるまい。しかし、等級が技倆に規定されてい  
るとしても、それは客観的に評定されるものではなく、現実には職務への  
馴れの程度を示す勤続期間が主要な判断基準であったとみてよいであろう。  
守線手、駅夫、踏切番などの不熟練労働者や、駅夫世話役、線路工夫世話  
係などの監督労働者も等級賃金体系のもとに置かれていることが、このこ  
とを端的にものがたっている。官営鉄道の労働者は勤続をつみ仕事に馴れ  
るにしたがって昇等＝昇給し、さらにその上に勤続を重ねることによって  
上位の職種に昇進した。昇進については次のような史料がある。<sup>(1)</sup>

表 11 火 夫 の 賃 金 (単位：銭)

	甲号従前ノ分	日 給	乙号更定ノ分	日 給
上 級 火 夫	50—60		一等火夫	50—60
中 級 火 夫	46.7		二等火夫	47.0
下 級 火 夫	40.0		三等火夫	40.0
一等見習火夫	30.0		四等火夫	30.0
二等見習火夫	25.0		五等火夫	25.0

資料：『鉄道局事務書類』巻 1, 20 項。

注：「甲号従前ノ分」は 1885 年以前、「乙号更定ノ分」は  
1886 年以降。

「是迄二等役夫世話役ノ処八月四日（1879年、以下同じ——引用者注）  
ヨリ六等守線手申付日給金拾貳錢」

「是迄三等役夫世話役ニ候処七月八日ヨリ六等守線手申付日給金拾貳  
錢」

「是迄上級役夫ニ候処七月八日ヨリ六等守線手申付日給金拾貳錢」

「是迄中級役夫ノ処八月七日ヨリ六等守線手申付日給金拾貳錢」

「是迄川崎詰下級役夫ニ候処本月（九月——引用者注）廿六日ヨリ六等  
守線手申付日給金十貳錢」

ここでは2等役夫・3等役夫・上級役夫・中級役夫・下級役夫から6等  
守線手に昇進する事例が示されており、6等守線手に昇進するパターンに  
一定の規則性はみとめられない。しかし、官営鉄道に入職した者がまず役  
夫（駅夫）として雑役的な重筋労働に従事し、そこで一定の勤続をつむこ  
とによって、はじめて守線手の最下位の等級に昇進するという構造が存在  
していたことがわかる。

下位の職種で勤続をつみ、仕事に馴れることによって上位の職種に昇進  
するというパターンは車長職のばあいでも同様である。

「 履歴書

長崎県士族

石井徹一

一明治六年十二月日給二十錢雇神戸ステーション三等取締拝命

一同七年五月日給二十五錢雇改札掛拝命

一同年六月日給二十四錢二等取締拝命

一同年九月日給二十五錢雇改札掛拝命

一同八年五月日給三十三錢雇車長拝命

一同九年九月日給四十錢二増給

一十年一月鉄道寮御廃後更ニ二月四月日給四十錢雇車長拝命 <sup>(2)</sup>

石井徹一は3等取締として官営鉄道に入職し、改札掛→2等取締→改札

掛という経歴を経て、入職後約1年半で車長職に就いている。かなり早い昇進と言わねばならないが、それはともかく、右の履歴書から取締(3等→2等)→改札掛→車長という昇進ルートを知ることができるであろう。

機関方、火夫のばあいも、やや後半のことになるが、次に記されているようなかたちで昇進した。

「(官営鉄道の——引用者注) 汽車課機関方志願者は最初掃除夫に雇はれ(身元保障人一名を要す) 其名の如く役目は機関を掃除するにありて、日給三十銭以上四十銭以下なり。普通二三ケ年も掃除夫に従事すれば略ぼ機関の取扱を覚江、其上にて見習火夫(日給四十銭以下)に昇進し、夫より火夫、機関方見習と、順を経て機関方となる。機関方の給料は最初日給六十銭以上一円位なり」<sup>(3)</sup>

既のべたような火夫の位階的・等級的編成を考慮すれば、機関方、火夫については、掃除夫→火夫見習→火夫(1～3等→「有等職工」火夫)→機関方見習→機関方という、かなり長期にわたる昇進ルートが設定されていることがわかる。

以上のように、官営鉄道の等級賃金体系と昇進の構造は、職務への馴れの程度を示す勤続期間が昇等＝昇給、昇進の主たる基準をなすという点で年功的性格をつよく帯びていたと言わねばなるまい。こうした賃金体系の年功的構造は、本来産業革命の展開過程で発達する鉄道業が、日本のばあい近代化の始点で、政府の手によって先行的かつ権力的に導入されたという歴史的事情にもとづくものとみてよい。すなわち、鉄道業という高度な技術体系を有する新しい近代的産業が、産業革命前、政府の近代化政策によって強力的に移植・導入されたため、それを担う既経験の労働力を社会的に調達することが困難であり、したがってそれは、経営の内部で系統的に養成され、定着せしめられねばならなかった。等級賃金体系はまさにこ

表 12 産業革命開始期

日給	官営鉄道労働者			織維労働者 農業労働者	都市下層社会	職 人 (全国中等平均)
	火夫	駅夫世話役 シグナルメン ポイントメン プレーキメン	駅 夫 踏切番			
5—9 銭				機織(女) 紡績女工 農作(女)	按摩・芸人 草履裏付 燐寸詰	
10—14 銭				養蚕(女) 機織(男) 製糸女工	土方手伝 草取り	
15—19 銭			五 等 四 等	農作(男) 紡績男工 養蚕(男)	車力 人力挽 日雇入夫	
20—24 銭			三 等 二 等			染物, 綿打, 煙 草刻, 和服仕立, 油紋, 陶器轆轤 職, 塗師
25—29 銭		七 等 六 等	一 等			家根, 畳刺, 建 具, 指物, 鍛冶, 木挽, 経師, 大 工, 左官, 瓦葺, 船大工
30—34 銭	四等	五 等 四 等				石工
35—39 銭	三等	三 等 二 等				洋服仕立
40—44 銭	二等	一 等				
45—49 銭						
50銭以上	一等					
資 料	A	B		C	D	E



日本近代化と労資関係

の労働者諸階層

官営工場職工	鉱山職夫	
陸・海軍省 大蔵省	官営 佐渡鉱山 小坂鉱山	その他
	撰礦女	硝子織工 (下等) 活版工 (解版工)
	撰礦夫 坑内運搬夫 (女)	硝子織工 (中等) 活版工 (文撰工)
大蔵省印刷局(女)	坑夫 坑内運搬夫 (男) 撰礦夫 探礦夫, 坑外 運搬夫 開坑夫	硝子織工 (上等)
	運転夫	活版工 (植字・印刷工)
呉造船部 横須賀兵器工場		
横須賀造船部 呉造船支部 大蔵省印刷局(男)	支柱職  採鉱夫	
大蔵省造幣局 海軍造兵廠造兵科		
呉兵器工場 海軍造兵廠製薬科 佐世保兵器工場		
東京砲兵工廠 大阪砲兵工廠		
F	G H	I J

資料：A…『鉄道局事務書類』巻3 B…『鉄道法規類抄』第二編，明治27年12月 C…『明治大正国勢総覧』昭和2年，『紡聯月報』明治24年7月 D…『東京府下貧民の真況』明治19年『貧天地機寒窟探検記』明治23年 E…『明治大正国勢総覧』F…『日本帝国統計年鑑』第12回 G…『佐渡金銀山史話』1936年H…『藤田組小坂鉱山第七統計年鑑』明治24年 I…『職工事情』明治36年 J…片山潜，西川光二郎『日本の労働運動』明治34年 C. G. Hは『日本労務管理年誌』第一編（上）を参照。  
注：A. B. C. F. H…明治24年 D…明治23年一部19年 E…明治25年 G…明治23年 I…明治25年ころ J—明治23年ころ

うした労働市場の内部化＝縦断化に適合的であった。賃金体系の年功的構造はその意味で，後進国型近代化における資本関係創出の歴史的特質に規定されたものといえるであろう。

さてでは，以上のような構造をもつ賃金は，社会的にみてどのような水準にあったのであろうか。ほかの労働者の賃金との比較で官営鉄道労働者の賃金水準をつぎに検討することにしたい。

表12は産業革命開始期（1890年前後）の労働者諸階層の賃金を表示したものである。賃金水準からみて産業革命開始期の労働者は，日給19銭以下，20～29銭，30銭以上の3層に区分することができるように思われる。日給19銭以下の階層は，紡績職工，製糸女工，織物職工などの繊維工業労働者と農業日雇，都市雑業（燐寸詰，人力車夫，日雇人夫など），鉱山労働者，硝子職工，活版工（解版・文撰工）などの労働者で構成されており，官営鉄道労働者では下位等級の駅夫，踏切番がこのグループに属する。駅夫のかかる低賃金は，次の記述が示すように，その都市下層民的性格に規定されたものである。

「此輩（駅夫——引用者注）が如何なる種類の人間より成立つか……ざっくばらりに申せば諸事に失敗した人間の掃溜である，多くは事に窮した末に『切符切でも旗振でもよいから願ふ』といふ格で入込んだ人間である……事跡如此事に窮した人間の掃溜であるから種々の種類がある，或は商人，又は職人，書生，免職官吏の如きもの，或は車夫，土方など

枚挙するに暇ない程に雑多の種類がある」<sup>(5)</sup> (傍点原文のママ)

つぎに日給 20～29 銭の階層は、職人（出職人，居職人）を中心に構成されているが、鍛冶職，船大工職のうちには重工業労働者が一部含まれていると思われる。官営鉄道労働者では中・上位等級の駅夫，踏切番と下位等級の駅夫世話役，シグナルメン，ポイントメン，ブレーキメンがこのグループに属する。

日給 30 銭以上の階層は、重工業労働者の中核をなす陸海軍の官営工場労働者によって構成されている。東京・大阪砲兵工廠の賃金が異常に高いことが注目されるが、それは東京砲兵工廠の小銃製造所（平均日給 74.3 銭）と大阪砲兵工廠の弾丸製造所（同 348.2 銭）・火具製造所（同 70.2 銭）の高賃金によってもたらされたものであり、それ以外の製造所の賃金は 30～40 銭台である。<sup>(6)</sup> 官営鉄道労働者では、中・上位等級の駅夫世話役、シグナルメン，ポイントメン，ブレーキメン，それに各等級の火夫がこのグループに属する。火夫から昇進する機関方はこの第三グループをさらに上回る高賃金を稼得していた。事実，時期は少しずれるが，1894 年の官営鉄道機関手の賃金は月額 25.1 円であり，<sup>(7)</sup> 30 労働日で日給に換算すると 83.7 銭となる。

以上のように官営鉄道の労働者は、駅夫に代表されるような、農業日雇・都市雑業の劣悪な賃金水準の規制をうけた低賃金層と、火夫・機関方に代表されるような、「労働世界」のなかで高い社会的ステイタスを確立した高賃金層との、2 層より成り立っていた。賃金水準からみた官営鉄道労働者のこの二極の構成は、〈雇員一傭人〉体制という、労働者の特徴的な編成形態＝身分的差別的構造を社会的に投影したものにほかならない。近代化の象徴としての鉄道は歴大な低賃金労働者＝前期プロレタリアを生みだす一方、<sup>(8)</sup> 他方で、近代的高賃金労働者＝近代プロレタリアを創出し陶冶したのである。

- (1) 『工部省記録』巻14ノ2, 17項.
- (2) 『工部省記録』巻7ノ2, 23項.
- (3) 『労働社会就業案内』1900年.
- (4) 大石嘉一郎「日本資本主義確立期に関する若干の理論的問題」(『歴史学研究』295号, 1964年).
- (5) 『鉄道職員日記』(旧中央鉄道学園所蔵, 年代不詳, ただし記述内容から明治時代のもので推定される). なお駅夫は, その都市下層民的性格にもかかわらず, 否それ故にであろうか, 独特の「駅夫気質」を形成していた。「如斯種々の人間が入込むか故に物言乱雑でありさふであるがさにあらずでは, 此社会に入るときは此社会に化せられる, 所謂駅夫気質といふ爐中に入りて同じ鑄形に注入せられるのである(中略)此職務といふ事も我社会の為めとか我駅の為めとかいふ精神は皆無であって只己が口を糊する為めに働くのである」(同上, 傍点原文のママ).
- (6) 陸軍省『第五回陸軍省統計年報』.
- (7) 『鉄道作業局年報』明治27年度.
- (8) 駅夫の人数は明治20年代前半までは統計的に掴むことができないが, 日清戦争後には1500~2000人におよび, 官営鉄道内では工夫, 工場職工に次ぐ規模の労働者集団を形成していた(『鉄道局年報』, 『鉄道作業局年報』各年度).

### むすび——結論と展望——

日本の近代化と労資関係という本稿の表題に即して官営鉄道労資関係の史的構造を整理すれば, 結論として次の3点を指摘することができるであろう。

第1. 日本の近代化は官営鉄道労働者の内部に〈雇員一傭人〉体制という独特の身分的差別的構造を生み出した。鉄道という近代的産業が国家資本形態で権力的に移植・創出されたために, 絶対主義的国家機構の身分階級的秩序が労働力の編成形態に影響を及ぼすこととなった。労働者内部の身分的差別はその意味では, 日本の近代化における資本関係創出の歴史的

特質に規定されたものといえるであろう。

第2. こうした身分的差別的構造を含んだ官営鉄道労働者の等級的編成（等級賃金体系）は、日本近代化の後進国的特質のために年功的性格を必然的におびざるをえなかった。既経験労働力の社会的調達が困難であるという後進国日本の労働市場状況は、労働市場の内部化＝縦断化をうながし、賃金の年功的構造を生み出すこととなったのである。

第3. 日本の近代化がもたらした官営鉄道労働者内部の差別は、社会的にみれば、龐大な低賃金労働者の堆積と、特権的高賃金労働者の陶冶の2極的構成を示している。大量の前期プロレタリアと、少数ではあるが基軸的な近代的プロレタリアの同時創出、これが日本の原始的蓄積の逸すべからざる一特質である。

以上、結論として指摘した3点が日清戦争後の産業革命の過程でどのように展開したか（変化したか、変化しなかったか）を最後に検討して本稿の締め括りとしたい。

まず〈雇員一傭人〉体制についてであるが、1898年にはナンバーメン（車号掛）、改札方、それに2等級以上のシグナルメン（信号手）・ヤードメン（操車掛）が、また翌99年には保線助手が傭人から雇員に編成替えされた<sup>(1)</sup>。その結果、官営鉄道労働者全体に占める雇員の比率は1897年の18.9%から1899年の21.4%に増大した<sup>(2)</sup>。雇員の特権的性格の稀釈化ともいえるこうした雇員職の増大は、次にのべるように日清戦争後の「鉄道ブーム」による労働市場流動化への一つの経営的対応であった。

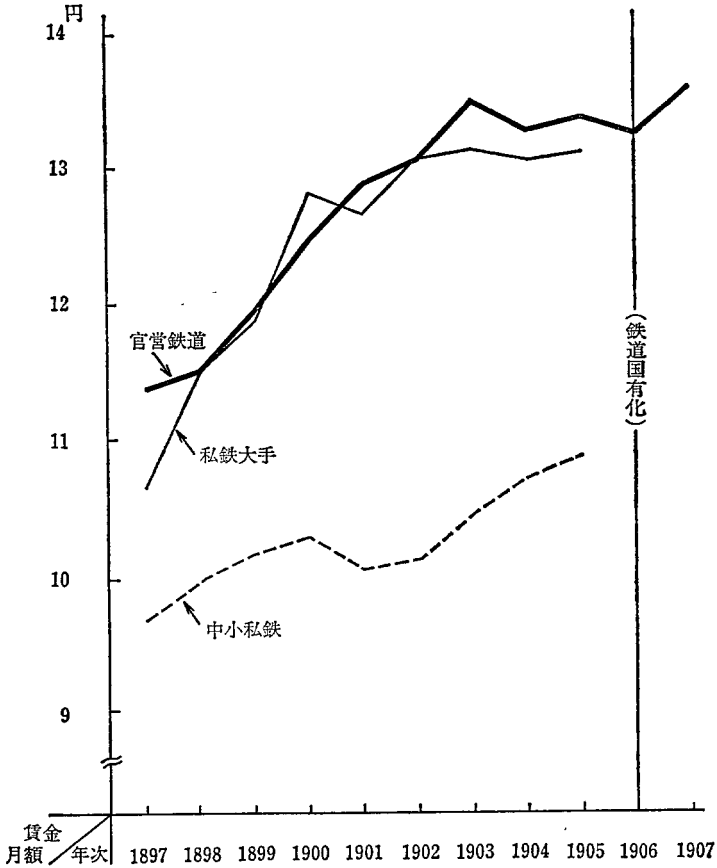
私鉄の設立を中心とした日清戦争後の「鉄道ブーム」は1897、98年にピークに達した。この「鉄道ブーム」は深刻な鉄道労働者不足問題を惹起し、「近來鉄道事業の発達は非常の盛況にして既設線の外現に出願中の各線を合すれば其会社数殆んど百五十余の多きに至り、従て技手、書記、駅長、駅夫、職工の如き鉄道職員の需要日を追ふて増加するに拘はらず適任

の人物なき故各会社とも職員の欠乏を感せざるをなく<sup>(3)</sup>という窮状を呈した。このように鉄道労働者の不足が深刻化するなかで、官営鉄道の傭人職の一部は、「官営鉄道線に使役する職工の賃金一日五十銭より九十銭迄を以て通例の定度とせしが鉄道工事の頻繁に伴ひ賃金騰貴せるより動もすれば民設の会社に転せんとするの傾向あり<sup>(4)</sup>」と指摘されているように、私鉄への移動を活発化した。傭人職に編成されている官営鉄道工場の労働者も流動化<sup>(5)</sup>した。しかし、一部の傭人職の移動・流動化にもかかわらず、雇員職の労働者は定着性向をつよめていたことに留意しなければならない。図 1 は官営鉄道と私鉄の賃金を比較したものであるが、官営鉄道の賃金は私鉄大手と同水準にあるものの、中小私鉄の賃金とは明確な格差を形成している。このことは、官営鉄道・私鉄大手と中小私鉄との間に賃金の平準化をもたらしような労働移動が基本的に存在していなかったことを示唆している。しかしこのことは逆に、賃金が同水準の官営鉄道と私鉄大手との間に賃金の平準化をもたらしような活発な労働移動が展開していたことを意味するわけではない。図は平均賃金であるから、職種別の賃金が比較検討されねばならないであろう。表 13 は、官営鉄道で雇員に編成されている 5 つの職種をとりあげ、官営鉄道と私鉄大手日本鉄道の賃金を比較したものである。一見して明らかなように、すべての職種で官営鉄道の賃金が日本鉄道の賃金を上回っている。以上のようにみると、雇員に編成されている職種については、官営鉄道と私鉄大手、中小私鉄との間には賃金の平準化をもたらしような労働移動が基本的に存在せず、したがって、鉄道労働市場の流動化にはおのずと限界があったとみてよいであろう。

官営鉄道の年功的構造は日清戦争後の「鉄道ブーム」のなかで、傭人職の流動化によって部分的に動揺する一方、雇員職を中心にその企業内封鎖<sup>(6)(7)</sup>的性格を維持・強化したのである。

〈雇員一傭人〉体制を社会的に反映した官営鉄道労働者の二極的構成は、

図 1 官営鉄道と私鉄の労働者の賃金推移



資料：『鉄道作業局年報』『鉄道局年報』各年度より作成。

注：賃金は月額。私鉄大手は明治36年基準で払込資本金1,000万円以上の幹線大鉄道（日本、山陽、九州、関西、北海道炭礦）の平均賃金。

中小私鉄は同1,000万円以下の中小鉄道（北越、南海、阪鶴、甲武、房総、参宮、背梅、伊予、佐野、川越の10社）の平均賃金。

官鉄は傭人労働者に機関手、火夫、有等職工を加えた賃金。私鉄は、建築保線、運輸、汽車の三部署の平均賃金。

明治30,31,32年の北炭、同31,35年の阪鶴は史料の記載の仕方に疑問があるため、計算からはずした。

表 13 官営鉄道と日本鉄道の職種別賃金比較（月額）（単位：円）

年次	機関手		機関助手・火夫		操車掛		信号手		車号掛	
	官鉄	日鉄	官鉄	日鉄	官鉄	日鉄	官鉄	日鉄	官鉄	日鉄
1903	28.6	23.8	16.2	14.9	16.6	?	16.2	?	16.1	?
04	30.7	24.2	15.8	14.6	17.1	?	16.9	?	16.1	?
05	29.9	24.1	15.7	14.5	17.5	14.6	17.3	11.6	16.0	11.1

資料：『鉄道作業局年報』各年度，日本鉄道株式会社『年報』明治38年度，星野普夫「日本鉄道会社と第十五国立銀行<sup>(3)</sup>」(『武蔵大学論集』第19巻5,6号)134頁。

注：官鉄…官営鉄道，日鉄…日本鉄道。

日清戦争後にも確認することができる。表14は横川、軽井沢、長野、直江津の四つの機関庫の労働者の賃金分布を示したものであるが、傭人職では列車検査夫と組立工の賃金がやや高いものの、火夫見習、機関車掃除夫、列車注油夫、石炭夫、給水夫、諸品番は、長野市男子日傭人夫の賃金(25~30<sup>(8)</sup> 銭)とほぼ同水準にあり、一方、機関手、火夫の雇員職の賃金はその2倍から4倍におよぶ高水準にある。機関庫職工もまた、日傭人夫の劣悪な賃金水準の規制をうけた低賃金層と、それから大きく乖離した高賃金層の対極的な2層より構成されていたのである。問題はやや転回するが、官営鉄道の雇員職に体现されるような近代的高賃金労働者は、この時期の民間重工業大経営の内部にもはっきりその存在を確認することができる<sup>(9)</sup>。さきに指摘した前期プロレタリアと近代のプロレタリアの同時創出という日本の原始的蓄積の特質をも考慮すれば、重工業労働者の下層社会的位置を強調し、時代を下るにしたがって、重工業労働者はその位置から離脱していく<sup>(10)</sup>という、史的認識の枠組は、根本的な再検討を要するに思われる。



日本近代化と労資関係

表 14 機関庫職工の賃金分布 (1897 年)

日給 銭	雇員		備 人							
	機関手	火夫	火夫 見習	機関車 掃除夫	列 車 検査夫	列 車 注油夫	石炭夫	給水夫	諸品番	組立工
	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人
25				36		4	10	3	1	
27			6	28						
28						7	9	8	1	
30			39	2		4	2		4	
32					1	2	10	8	1	
34							2	1	1	
35		4								
36					2		1	2		1
38					2		1	1		
40		14			1					1
42					1					
44							1			
45		8								
46					1					
48					1					
50		7								
55		8								
60	7									
62										1
64					1					
65	5									
70	8									
75	7									
80	6									1
85	1									
90	2									
100	1									
110	1									
計	38	41	45	66	10	17	36	23	8	4

資料：長野機関庫事務所『通知簿』（明治30年6月以降，長野工場蔵）より作成。

注：横川，軽井沢，長野，直江津各機関庫の職工が中心。

- (1) 『鉄道法規類抄』1905年度, 234~235頁, 鉄道作業局工務部『規程類聚』1901年9月現行, 710頁.
- (2) 『鉄道作業局年報』明治30, 32年度.
- (3) 鉄道雑誌社『鉄道』第10号(1896年7月27日)41頁.
- (4) 『鉄道』第5号(1896年6月22日)39頁.
- (5) 前掲, 西成田論文, 表2参照.
- (6) 官営鉄道においては「機関手取締, 機関手, 有等職工, 火夫, 車号掛及雇員扱ノ操車掛, 信号手ヲ進退シ其懲戒処分ヲ執行スル事」は鉄道作業局長官の専決施行事項とされ, その雇用管理は傭人と区別されて取扱われた(『鉄道法規類抄』総則之部, 1905年9月現行, 191頁).
- (7) 1898年の日本鉄道「機関方」のストライキでは, 労働者たちの次の言葉が示すように賃金の官民格差が自覚されていた。「当局者云ふなるへし我会社ハ何年〔事〕も鉄道局ニ習ハさるへからず真に鉄道局に習ふとせハヌ或は少しく喜ふへし鉄道局は拾銭上給なり亦五銭参銭の少額を不云試みに一例を示さん明治二十二年に奉職乃局員(鉄道局の機関手——引用者注)は既に日給九拾銭の機関方たり而て我社の二十二年頃奉職乃人を見られよ漸くにして五拾五銭若くハ六拾銭位ならずや」(『待遇期成大同盟会一ノ閔支部記事』1898年4月, 『日本労働運動史料』第2巻, 東京大学出版会, 1963年, 37頁). 日本鉄道「機関方」のこうした不満が官営鉄道への移動というかたちでは解消できない労働市場の企業内封鎖的構造に, ここでは注目すべきである.
- (8) 『長野県統計書』による.
- (9) たとえば, 三菱長崎造船所の代表的な職種の「本職」(=熟練工)賃金は1902年現在, 鑄子職(日給71.9銭), 轉體職(73.3銭), 造籠職(73.7銭), 鑄物職(77.6銭), 鉄工職(60.5銭)木工職(68.8銭)であり(三菱長崎造船所『年報』明治35年度), 同年の男子日傭人夫賃金39銭の1.5倍から2倍におよぶ高い水準にある.
- (10) たとえば, 兵藤釗『日本における労賃関係の展開』東京大学出版会, 1971年, 参照.