

(ア) 賃金率、就業規則、労働条件の改正に関する紛争であって両当事者間で調整されなかった件 (イ) 全国鉄道調整委員会に付託しえない事件であって、両当事者の間で調整されなかった件である。

国家調停委員会でも友好的解決を見なかった事件は両当事者が指名した委員およびこの指名された委員がさらに指名する委員3人または6人から成る仲裁委員会に付されることことができる。仲裁裁定は両当事者が仲裁同意書をもってこれを誠実に実行する旨を約定しなければならない。

上の諸方法によっても妥結を見なかったときは、大統領の任命する緊急委員会 (Emergency Board) が臨時的に設けられることがある。なお同法には航空運送人とその従業員とに適用される規定も第2編として含んでいる。その内容は上記の鉄道に関する第1編におおむね照応するものである。

(2) 鉄道退職法 鉄道従業員の退職制度について1935年に本法 (Railroad Retirement Act) が制定された。その1954年改正法の内容はつぎのとおりである。本法の適用を受ける事業者としての運送人は州際交通法第1編に規定される鉄道運送人、エクスプレスおよび寝台車会社である。そのほかにこれら運送人が直接・間接に所有または支配する事業の事業者もこれに含まれる。その従業員であって年齢65才以上、年齢60才以上で勤続30年以上、勤続30年以上で精神的・身体的欠陥のため離職した者がこの制度の利益を受ける。負担金は租税の形式で鉄道側と従業員側とから国庫に納付される。

退職年金は養老、疾病および遺族に与えられ、その額は月当たり平均給与 (monthly compensation) の一定割合に勤続年数を乗じたものであり、毎月支払われる。この平均給与は勤務期間にわたる暦月についての平均給与である。実際にはこの平均月給を3部分に分ち各部分に別々の割合を乗じて算出される。1954年改正法では最初の50ドルの2.75%、つぎの100ドルの2.07%、つぎの200ドルの1.38%である。一法第3条(a)。

退職制度の施行機関として鉄道退職委員会 (Railroad Retirement Board) が設置されている。この委員会は上院の推薦と同意により大統領がこれを任命する3人の委員から成る。委員の1人は従業員代表、他の1人は事業主代表、残りの1人は大統領の独自の意見による者であり、これを委員長とする。委員長は事業主ならびに従業員団体と雇用または金銭的その他の利害関係をもってはならない。同委員会には地方に事務所・支所が分散設置されている。これらはいずれも退職制度事務のほかに失業保険に関する事項をも取扱う。この退職金支払には財務省の国庫内に鉄道退職勘定 (Railroad Retirement Account) が設けられており、国庫はこれに対して年々一定額を支出し、また予備金をも備えている。なおこの勘定に関しては保険統計諮問委員会 (Actuarial Advisory Committee 委員3人) が設けられ、退職委員会の作成する統計報告書・概算書を検査し、かつ統計方法の必要な変更勧告などを行う。

なお一般の社会保障法との関係については、社会保障法 (Social Security Act) 第210条に定義されている「雇用」には鉄道退職法第1条(b)に定めてある、従業員としての雇用を含まないことを規定し、社会保障法は鉄道従業員には適用されないことを明らかにしている。

(3) 鉄道失業保険法 鉄道従業員の失業保険を実施することはすでに1933年に置かれた連邦調整官の下で議論されたのであり、前記の鉄道退職法の制定直後従業員組合において新立法が推進され、1938年に鉄道失業保険法 (Railroad Unemployment Insurance Act) の制定を見た。鉄道従業員の失業には

2種があり、その1は輸送量の著減、施設の調整、企業合同などの原因による恒久的のものであり、他は周期的または季節的の失業であってその期間もかぎられている。鉄道失業保険制度は後者についての保険を趣旨とするものである。

本制度の管理機関は鉄道退職委員会(前出)である。同委員会に失業登録をした日から失業日が開始する。また保険料は同委員会がこれを徴収する(退職については国庫が租税として收受する)。保険料率は従業員の給与月額額の3%である。事業者はこれを鉄道退職委員会に支払わなければならない。もっとも従業員団体の役員または代表もこれを支払うことができる。ある州において雇用状況が良好であり、失業の比較的少ない事業では保険料率を2.7%以下に引下げることが許容されている。保険給付は資格従業員に(ア)7日をこえる失業日中その毎日について支給される(最長失業日数は130日である)。(イ)従業員の疾病についても同様である。(ウ)婦人従業員の出産に当ってはその後一定期間にわたり毎日について支給される。その最長日数は84日とする。支払の日は上の委員会が適当に定める。

保険の給付額は従業員の給与年額によって段階がついており、例示すればつぎのとおりである。

基本年給与額	給付日額
400～499.99ドル	3.50ドル
500～749.99	4.00
750～999.99	4.50

(中 略)

2,000～2,499.99	6.50
3,000～3,499.99	7.50

財務省では、失業信託基金 (unemployment trust fund) の中に鉄道失業保険勘定 (railroad unemployment insurance account) が設けてあり、これには保険料額の $\frac{90}{100}$ および保険準備金利子などが払込まれ、これからは保険給付の支給と超過保険料の払戻しとのためにのみ委員会に支出される。なお国庫内には別に鉄道失業保険運営基金 (Railroad Unemployment Insurance Administration Fund) が設けられており、保険料額の $\frac{10}{100}$ 、国会が同法施行に必要なまたは付帯の費用として支出する額などを払込む。

4 監督

アメリカにおける公益事業系統産業は連邦ならびに州政府によりきわめて厳重な規制を受けているが、その起源あるいは典型となったものは鉄道である。規制の根因は国民生活上の不断必需性に対し独占性の強大・貯蔵性の欠如等にある。しかるに鉄道は電気通信・電気・ガス・水道等にくらべ独占性が不完全であり、しかも近年それがいちじるしくくずれて来ているために、これに対する監督規制も非運輸公益事業にくらべずこぶる複雑化し動揺しているといつてよい。鉄道に対する連邦政府の監督規制は前章州際交通法の節にその概要を示したとおりであるが、公益事業として規制の主要項目をあげると (1) 創設・建設・営業中・廃止の規制 (2) 独占容認による破壊的競争の事態の起ることの防止 (3) サービス提供責任の明示 (4) 合理公正料金を明示しこれにもとづく料金の規制 (5) 不公正な差別待遇の禁止 (6) サービス内容の規制 (7) 会計の規制 (合理公正料金の設定のため) (8) 資本・証券発行の規制 (9) 企業の一定報告書の作成提出義務 (10) 行政機関の企業調査権限等であり、鉄道規制においてはこのうち(2)がきわめて不完全といわなければならないほか、他種公益事業規制の典型となった。

これら監督行政機関としてはアメリカ独特ともいべき独立