

軟床車運賃、普通軟床車運賃、普通硬床車運賃、座席式硬床車運賃、貨車代用客車運賃の5等級制度になっている点は注目を要する。

(4) 貨車 ソ連鉄道の貨車保有数は戦前約70万両といわれていたが、1928年から1940年にかけて新造された貨車52万両のうち、20万両が4軸有がい車・無がい車・ゴンドラ車・ホッパ車、タンク車等の50tないし60t積のボギー車であったため、総保有貨車における4軸大形車の比重は、革命前の約10%から戦前には25%にまで向上していた。また戦後の新造車も大部分4軸大形車となっているので、最近では大形車の比率は50%をこえるものと思われる(戦後の第4次計画では5箇年間に47万両新造の計画となっていた)。残りは15tないし20t積の2軸車である。なお4軸大形車および新造2軸車には全部自動連結器が取り付けられているが、旧形2軸車はまだ、ら旋式手動連結器を用いている。代表的貨車の構造規格は第2表のとおり。

第2表 代表的貨車の構造規格

種 類	高側無がい車	長物車	有がい低側無がい車	タンク車	ホッパ車	冷凍車
軸 数	4	4	4	2	4	4
緩衝器を含む車長(m)	13.9	14.2	14.3	10.4	12.1	10.2
積 載 量 (t)	60.0	50.0	50.0	20.0	48.0	40.0
自 重 (t)	19.5	17.5	21.6	16.0	24.7	27.5
						30.5

4 職員および労働

(1) 従業員数 ソ連の鉄道関係従業員総数は1955年現在で、230万人と発表されているが、このうち直接交通省管下の運輸、営業関係従業員総数は198万人となっている。これを1キロ当り従業員数としてみれば16.5人となり、先進資本主義諸国の鉄道と較べて多少多くなっていることは否定できないが、世界一高いキロ当り輸送密度(1営業キロ当り900万トン)をもつ鉄道としては当然ともいえよう。また人トンキロと従業員総数から算出される労働生産性指標をとってみれば、ソ連鉄道従業員の労働生産性は1913年の13.3万人トンキロから1940年には38.3万人トンキロへ、さらに1956年には61.6万人トンキロへと向上し、日本国有鉄道のそれ(昭和31年30.8万人トンキロ)の約2倍、イギリス鉄道の約3倍、アメリカ鉄道のそれ(1955年88.5万人トンキロ)にしたいに近づいてきている点は注目を要する。

ソ連鉄道労働の1つの特長は、婦人および青少年従業員の進出が相当顕著なことであり、婦人の鉄道局長、機関士、運転司令等も散見されるが、多くは信号・清掃・駅列車サービス関係等に働いているようである。

(2) 労働時間および賃金 ソ連鉄道の労働時間は8時間労働、3・5交替制が原則であるが、機関車・列車乗務員については、とくに必要の場合は、作業継続時間を12時間まで延長できることになっている。また作業条件がとくに困難な作業(有機機関車の修理、槽車の清掃等)に従事する従業員に対しては、6時間ないし7時間労働が規定されている。

休憩時間および休暇はすべての従業員に対して週1回、24時間の休息(交替制をとる従業員の場合は作業グラフによって休日を含めると、国家的祭日(1月22日、5月1日・2日、11月7日・8日、12月5日)の休日が与えられるほか、同一経営単位に11箇月以上勤務した場合には、つぎの基準によって年次有給休暇が与えられる。すなわち成年者12日、未成年者24日、重労働職種従業員(機関士・機関助手・火夫・製かん工等)およびへき遠地勤務者・技術職員・学術研究員・学生24日。

鉄道従業員に対する賃金支払形態は能率給による支払方法が支配的である。すなわち基本的な賃金形態としては、累進出来高払制・出来高払制・請負払制・時間払制の4種があるが、このほか割増金制度・累進割増金制度という2つの追加支払制度が実施されている。

ア 累進出来高制とは単位作業に対する支払評価が、作業量の増加につれて一定率をもって増加する賃金支払の方法であって、この制度をとっているのは、機関車乗務員・車掌・列車注油係・入換作業員等全鉄道従業員の20%が、この制度による賃金支払をうけているといわれている。

イ 出来高払制度とは作業単位(客貨車1両・t・m³等)によって固定的評価が定められており、労働者の賃金は作業量の多寡に直接比例することになる。この制度がとられているのは車両修繕・積卸作業・給炭作業等遂行作業の計算が比較的容易な職種である。

ウ 請負賃金制度とは一定の予定された作業量を遂行した場合に、全作業班員に対して総括的に一定額の作業報酬が支払われる制度であって、この賃金形態は保線関係および建設関係労働者等に広く適用されている。

エ 割増金制度とは、出来高払・累進出来高払あるいは定額ほう給制度に対する追加の支払方法であって、この割増金はたとえば機関車乗務班の場合は、燃料の節約および旅客列車の遅延取戻し、また機関車および客貨車修繕従業員に対しては、修繕車が一定の保障区間を再修繕なしに走行した場合等に支払われることになっている。

オ 累進割増金制度とは定額ほう給制をとる責任的ポストにある高級従業員、あるいは技術関係職員等に対し支払われるもので、たとえば機関車事務所長・機関車ディスパッチャー・機関庫長・同助役・技師等に対するこの種割増金は、月別の機関車走行キロ計画を5%まで超過遂行した場合は、超過各%ごとに定額ほう給の3%、5%以上20%までは超過遂行各%ごとに定額ほう給の4%、20%以上超過遂行の場合は定額ほう給と同額の割増給が支払われることになっている。

(3) 職種構成 試みに営業キロ1,700km、旅客35億人キロ、

第3表 ソ連鉄道従業員の定員および賃金

	定 員	平均賃銀(ルーブル)
機関車関係	2,993	月額 283.4
内 機関車乗務員	415	604.2
内 機関車経常修繕工	666	370.0
内 給炭水従業員	235	360.0
客貨車関係	2,647	326.0
内 列車乗務検査修繕工	269	700.0
内 客貨車経常修繕工	907	305.0
内 検車従業員	576	300.0
輸送関係	5,308	296.2
内 列車乗務車掌	575	402.0
内 駅従業員	3,618	140.0
内 操車従業員	346	330.0
貨物関係	715	250.4
旅客関係	3,975	225.7
内 乗務客車係および手荷物手	2,798	220.0
保線関係	4,725	197.8
信号通信関係	860	299.8
電気関係	173	379.6
管理部門	1,000	490.0
鉄道警備員	700	150.0
総 計	23,096	283.4