

と経済化をねらったスペインの Talgo 式をとった新低床式小型超軽量客車(1車1軸を有するのみで前車につりかけ式に連結される)も1955年来諸鉄道で発注され、1956年春からパリーントン(Jet Rocket 号)、ニューヨーク・セントラル、ペンシルバニア(Aerotrains 号)の諸鉄道幹線に登場し始めた。これが本格化すれば1人マイル2セント程度の運賃で引合うとして大いに旅客営業改善のホープとなっている。近距離用や通勤用には固定席のコーチ車が使われるが、長距離列車ではコーチ車もほとんどリクライニング・シート(わが特別2等車はこれをとった)になっており、このほかにプルマン車や食堂車が連結される。プルマン車には寝台車・安楽椅子車・展望車・クラブ車等がある。寝台車にも旧来のセクション式は利用が減少し、ルームレット(roomette)・上下たがい違い式室(duplex)等1人または2人個室がさかんに使われている。プルマン車はかつては大部分プルマン会社の所有経営であったが、反トラスト法によって1948年以降その所有権は57の主要鉄道会社に分属(別会社をこしらえる案もある)された。しかし実質的にはやはりプルマン会社が各鉄道の代理人としてはほぼ同様のサービスを継続している。

旅客列車用車両には郵便車・手小荷物車もある。客車数は漸減傾向が強く、1951年には約22,000両で1916年の65%に過ぎず、手小荷物車等14,000両、郵便車1,600両、計約38,000両、1955年の計33,680両である。

アメリカ鉄道の施設は一般に規格の統一がきわめてよく行われ、自動連結器・諸制動安全装置も最近代的なものが統一的に用いられている。

7 職員・労働

(1) 職員数と職種 アメリカ鉄道は国民経済における最大産業の1つであり、かつては200万人に近い大きな人員を持っていたが、近年近代化の進歩とともに労働効率の上ったせいもありいちじるしく減少を示している。職員数はまた業務の繁閑変動に伴っての変化も激しく、大不況時(1930年代)には90万人台に減ったこともあり、戦時は140万人をこえたが、戦後は120万人前後、1954・55年は106~107万人となっている(第9表参照)。先任制と失業保険制とが相まってこの職員の増減を比較的円滑化しているのである。

鉄道の職種はきわめて多く、職能別の労働組合さえ21種をかぞえるが、これを大分群すれば第10表のようになる。駅系統にくらべ車両系統に人が多いのが特色といえるであろう。

第9表 アメリカ鉄道職員統計表

年度	総数	給与総額	労働時間	時給	年給
	人	百万ドル	(年1人平均)	セント	(平均)
1916	1,647,000	1,468	3,152	28.3	891
1940	1,026,800	1,964	2,548	75.1	1,912
1945	1,419,500	3,862	2,804	97.0	2,720
1950	1,220,700	4,593	2,357	159.6	3,762
1951	1,276,000	5,274	2,335	177.0	4,133
1955	1,056,900	4,970	—	199.0	4,700

第10表 アメリカ鉄道職員1951年職種別統計

職 種	員数	年給	職 種	員数	年給
	人	ドル		人	ドル
役員・幹部・補佐職	15,548	8,970	駅操車場係(技術)	16,180	5,460
専門・一般事務職	210,696	3,984	列車乗務員	263,921	5,295
線路建物係	251,150	3,298	輸送係	149,432	3,874
車両・資材係	369,073	3,801	(上の2を除く)		

(2) 労働時間と給与 労働時間は1日8時間・週40時間制が確立され、列車乗務員にはマイルと時間の両建制がある。貨物

列車では100マイル走行が8時間に、旅客列車の機関士・助手では同じく5時間に、旅客列車の車掌・列車手等では150マイルが7.5時間に換算される。1年1人の平均労働時間は第9表のように逐年短縮され、最近では2,335時間(超過勤務を含む)になっている。給与も第9表の通り逐年向上し、1951年には時給平均177セント、年給平均(超過勤務給を含む)4,133ドルに達している。

職種別の年給も第10表に掲げたが、列車乗務員はもっとも技術が高く責任が重いせいもあるが、平均5,295ドルに達している。なお給与は同一労働同一賃金が原則であり、年功者は先任制によって、より有利になっているだけである。

(3) 先任制 鉄道労働は経験を必要とする所が多いため勤務期間の長短による先任制原則(seniority principle)がとられ、転職・昇進や一層有利な勤務につくこと等には先任者に優先権が与えられ、また業務量の減少等にもとづく休職(lay-off)は先任権の低いものから順次行われ、その復職にも先任権が適用される。これが既述のように失業保険と相まって不況時の減員を円滑化している。先任権は先任者表に登録公表されるが、異議の申立も認められる。転職・昇進には先任権のほか勤務成績の審査や能力適格試験も行われることがある。

(4) 鉄道労働組合(Railroad Labor Union) アメリカ鉄道の労働組合結成はつとに1855年頃から始まった。その後の発展には組合の組織・活動・実績などについて大体2つの分野と傾向が見られる。機関士・その他乗務員から成る運転系組合と、主として施設・通信事務関係職員から成る非運転系組合とである。運転系組合としては1855年以降局部的に結成され、後に集成された鉄道機関士組合(Brotherhood of Locomotive Engineers)があり、これについて鉄道車掌組合(Order of Railway Conductors)、機関車火夫機関夫組合(Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen)、鉄道列車手組合(Brotherhood of Railway Trainmen)および北米鉄道転轍手組合(Switchmen's Union of North America)がある。この内転轍手組合のみが米労働総同盟(American Federal of Labor=A. F. L.)に加入している。

非運転系組合は鉄道電信係組合(Order of Railroad Telegraphers)、アメリカ列車司令者協会(American Train Dispatchers' Association)など全国的な団体十数を算しているが、それらのうちには鉄道職員でない者が若干加入している。これら非運転系組合はいずれもA. F. L.に参加し、上記の鉄道転轍手組合と共に鉄道職員部(Railway Employees' Department)をなしている。

この種全国的諸組合のほかには会社別に組織されている組合もある。この会社別組織は運転系の職員についても同様である。その後鉄道関係のすべての職員を大同団結する企図があり一時はそれが実現し、組合活動に顕著な進歩を示したこともあったが永続しなかった。その失敗は諸組合の指導者が協同の価値の大なるに目覚めなかったからであるとされた。運転系の組合ではこれと事情を異にし、賃金引上げ、労働条件の改善のための交渉活動に協同によっていちじるしく実績を挙げた。もっとも非運転系の諸組合はA. F. L.に加入はしているが、鉄道関係事項については1単位として経営者との交渉に当る方針に出ている。

これら運転、非運転の両系の21団体はその後それぞれの執行委員の結合機関である鉄道労働組合執行委員協会(Railway Labor Executives' Association)を設けた。これ等労働組合は全国的職能組合であるが、各鉄道会社ごとにそれぞれ下部団体を組織し会社側と労働協約を結んで給与や労働条件を定めてい