

関門航路(実キロ 3.7km 営業キロ 旅客 0.8km 運航時間 20 分 運航回数 28 往復)

旅客船																		
下関丸	521.86	228.74	971	971	12	綱	38.10	10.06	3.66	8.0	I. H. P	400	レシプロ	2	大14・5	藤永田 造船所		
豊山丸	405.33	180.04	917	917	12	"	35.05	9.45	3.20	8.0	"	400	"	2	" 9・7	浦賀船渠 株式会社		
長水丸	400.77	174.43	940	940	12	"	35.05	9.45	3.20	8.0	"	400	"	2	" 9・7	"		

仁堀航路(実キロ 37.9km 営業キロ 旅客 70 km 貨物 250 km 運航時間 2 時間 25 分 運航回数 2 往復)

旅客船																		
五十鈴丸	153.14	76.21	245	245	11	綱	29.95	6.00	2.60	8.0	B.H.P	200	ディーゼル	1	不詳	不詳		

第2表 外国における主要鉄道連絡船

所在地	両端地	距離	使用船
英 仏 海 峽	(英) ドーバー Dover (仏) ダンケルク Dunkerque	km 72.4	車両渡船(寝台車・手荷物車・貨車)
ミシガン湖	フランクフォート Frankfort ケワニー Kewanee	104.6	客載砕水貨車渡船
"	" マニトウォク Manitowoc	128.0	
Ostsee (バルチック海)	(独) ザスニッツ Sassnitz (スウェーデン) トレーレボルグ Trälleborg	107.0	客載車両渡船

国鉄の仕事は公共的でしかも独占的であるので、国鉄職員はいわゆる全体の奉仕者であるという観念で仕事の遂行に当らねばならないし、国鉄は巨大な資本を擁しているのをこれを有効に使わねば国民大衆に迷惑をかけることになるし、また国鉄は広地域に統一的運営をしなければならぬので、従事員はとくに命令服従の関係も相当明確にしなければならぬという特質をもっている。さらに国鉄の作業は筋肉労働と精神労働との両要素をもった特異の作業で、近代産業の中に独自の領域を形成しているものである。とくに乗務員の作業の如きは他に類例のない重労働的作業で、多数の人命・財貨を委託されており、高度の注意力をもって安全に、正確に、これを輸送しなければならぬ。しかも乗務員の作業は単独あるいは2人程度で遂行しなければならぬので、いっそう困難なものというべきであろう。

また、鉄道事業は近代のあらゆる機械力を用い、超高速で運転するという作業が中核をなしているため、その危険性は非常に高く細心の注意力を常に働かしていなければならぬし、加うるに列車の運転は昼夜を分たぬので、従業員もまたその勤務時間が不自然ならざるを得ない。早朝に出動したり深夜に帰宅するということが常にあり得る。鉄道事業が国民生活に密接な関連があり、日曜祭日の如きは一般国民に反して国鉄従業員はとくに多忙をきわめる仕事に従わねばならぬ。

国鉄職員は法令により公務に従事するものではあるが国家公務員ではない。しかし一般私企業の従事員と異なり公共の福祉に関係するところが、きわめて大きい業務に従事するものであるから、人事関係の処遇は国家公務員に準ずる性格が明らかにされている。

国鉄職員の労働条件に関する苦情または紛争の調整は、一般私企業の労働者における場合と違って、特別な労働法である公共企業体等労働関係法が用いられる。この法律は公共企業体の職員の労働条件に関する苦情または紛争の友好的かつ平和的調整を図るよう、団体交渉の慣行と手続とを確立することによって、公共企業体の正常な運営を最大限に確保し、もって公共

の福祉を増進し擁護せんとするものである(公共企業体等労働関係法第1条)が、公共企業体等労働関係法と労働組合法および、労働関係調整法との関係は、公共企業体の職員に関する労働組合ならびに労働関係およびその調整についてはこの法律の定めるところにより、この法律の定められないものについては労働組合法の定めによることになっている。この法律は国鉄職員の団結権、団体交渉権について一般私企業労働者におけるものと著しく異なった取扱をしている。また争議権は与えていない。

職員数は昭和31年度末で約442,500人である。労働時間は労働基準法所定どおり1日平均8時間制をとっているが、その態様がきわめて雑多であることは他産業にその類をみない。駅区等勤務の職員の勤務形態としては、日勤、夜勤、特殊日勤、1昼夜交代、3交代、直制交代、循環交代の7種があるが、これは昼夜をおかず、運転される列車に対して労働の密度との関係を考慮して定められたものである。国鉄職員に対しては、被服の貸与、無賃乗車証の交付、宿舎の貸付等がなされるが、これらはいずれも業務上の必要からなされるのであって、給与の一種とは考えられていない。退職手当については国家公務員と同一の法律によって支給されることになっている。共済組合は明治40年すでに設立され官業における共済施設の先駆をなした。医療機関としては鉄道病院、鉄道診療所、鉄道療養所を全国各地に設置している。なお賃金に関しては*給与、*国鉄賃金体系。

国鉄労働組合は昭和21・2に結成され、その後しばしば改組されたが、昭和22年以後連合組織を単一組織に改めた。単一組織といっても各鉄道管理局ごとに地方本部が設置されていて、地方鉄道管理局長と交渉する形で連合体と似たところもある。

→鉄道労働運動史 (木俣彰)

てつどうろう どううんどうし 鉄道労働運動史

1 鉄道国有前における労働運動

明治維新政府は、先進資本主義諸国家の文化にならって、近代的産業の急速な振興に大きく意を用いた。とくに日清戦争後の好景気に恵まれたため、諸産業の発達はもとより汽車、汽船