

による運輸事業もいちじるしく発達したが、なお小企業が多く存続し、跋行(はこう)的な産業の発展であった。したがって労働者は極度に劣悪な労働条件の下におかれた。

さらに間もなくおとずれた反動恐慌にともない労働問題は急激に悪化し、社会主義運動も活発に展開されるようになったため、政府は警察力をもって、これらの団体行動の弾圧を強化するにいたった。

したがって団体行動の組織化も、きわめて困難な情勢下におかれ、ようやくして、従事員の団結を組織化しても、間もなく崩壊し、ついで別個の団体が誕生してくるというように、幾度となく興亡の歴史を繰り返した。

明治 31・2 日本鉄道会社所属の機関方および火夫(現在の機関助士)約 800 名は、運輸関係従事員に比較して待遇が悪いということを理由に「我党待遇期成大同盟会」を組織し、会社側に対し臨時昇給等の要求を出した。これに対し会社側は、指導者と目される者 9 名を解雇したため、機関方(現在の機関士)は同盟罷業をもって対抗したので、上野・青森間の各列車(郵便列車を除く)は運転休止した。会社側はただちに罷業従事員と交渉を行い、その要求をいれたので紛争は解決した。これがわが国労働運動史上における最初の同盟罷業である。

明治 31・4「我党待遇期成大同盟会」は解散し、新たに「矯正会」を結成し、片山潜の思想的指導を受け、組合基礎の確立をはかるため、基金 2 万円の蓄積を行い、労働運動の先覚者としての自覚に立って、会社の改革に全力をそそいだ。

明治 34・10 東北地方陸軍大演習が行われた際、宮廷列車の運転に支障を生ぜしめる事故が発生したことが原因して「矯正会」は解散した。

明治 38 年東京鉄道局管内機関車乗務員および自動車運転手は、事故発生の場合における費用は会社側で負担すべきであるということを目指して「機関車乗務員共済会」を設立した。結局事故発生の場合には会社側も費用の一部を負担するが、会員からも一定額を納入させることとした。この運動は次第に拡大し、大正 10・7 には全国的なものとなるまで発展した。

2 鉄道国有後における国鉄労働運動

(1) 第 2 次大戦終結までの労働運動

明治 39・4 鉄道国有法が施行され、日本鉄道・山陽鉄道等 17 私設鉄道が買収されたので、各社の職員は鉄道作業局に引継がされたため、買収完了後の明治 41・3 には約 88,000 人の大多数の職員を擁することとなった。

明治 41・12 鉄道院官制施行とともに初代総裁に後藤新平が就任し、「国鉄職員はすべて一家族たる精神をもって相契(すず)め、相扶(たす)け、家族は家長の命に従い、その家の名誉利益のために活動すべきである」との理念の下に、もろもろの福利厚生施設を実施し、職員の待遇改善に努力した。いわゆる鉄道大家族主義の精神が、昭和 20 年終戦にいたるまで一貫した労務管理の指標として続いた。

しかしこの間、国鉄部内になら自主的な労働運動が見られなかったわけではなく、そのおもなものはつぎのとおりである。

大正 9・4 東京・上野・田端・飯田町・品川・錦糸町各機関区の機関車乗務員が、地位の擁護と生活の向上をめざして、国鉄最初の労働組合である**大日本機関車乗務員会**を設立し、続いて新津、沼津に支部が結成され、次第に拡大発展のきざしを見せてきたが、当局はこの運動を好ましくせずとして、強硬な態度で臨んだため、大正 10・2 解散した。

大正 9・5 職員の福利増進をはかる目的で、現業員から選挙した委員をもって組織する**国鉄現業委員会**が設置された。そ

の大綱を述べると業務の種類により地域にしたがって区画を定め、公選された委員は、従事員共通の福利に関し、当局のしもんに答申するのほか、自ら進んで意見を開陳し上下協力して、業績をあげることを目的とした。

この国鉄現業委員会が設立されるや、鷹取工場従業員約 300 名は「神戸鉄道工場組合」を結成して、この制度に反対し、同盟罷業を計画したため、幹部が解雇されるに及んで同組合は壊滅した。

大正 13・9 東京地方の在勤者約 2,500 名は結束して、現業委員会設立の本旨にそい、これを善用して、その効果を全からしめるため「現業委員会後援会」を結成した。「現業員同盟」もそのころ誕生したが、後にいって現業委員会後援会に吸収された。

大正 15・2「現業委員会後援会」は解消し、1 産業 1 組合主義の下に駅・機関区・電車庫・検車所・工場等あらゆる現業機関所職職員をもうらして、新たに**全日本鉄道従業員組合**を結成した。同組合はたいして強力なものではなく、昭和 2 年最盛時においても、組合員は僅かに 7,400 名で、当時の従事員 176,000 名にくらべると 4% に過ぎないという程度のものであった。同組合は昭和 2・7 左翼無産政党たる労農党支持を決議し、その行動も漸次せん鋭化するに及んで、当局は多数の組合幹部をやめさせたため、同組合はその指導者を失い、内部は右派と左派に分れて抗争を続けたため、組合員も次第に脱落し、壊滅状態におちいった。

昭和 5・4 全日本鉄道従業員組合は解消して、新たに**全国鉄道現業会**を設立し、当局にその諒解を求めたが、拒絶されたためそれ以来組合運動は終息の形となった。

しかしながらその後組合再建工作をめぐって、非合法運動がひろがり、昭和 15 年までにこの運動に関係し、検挙取調を受けた職員数は実に数百名に達した。

国鉄現業委員会制度は昭和 15・11 近衛内閣の勤労新体制確立要綱にもとづいて設立された国鉄奉公会の中に発展的解消を遂げたが、その間減俸騒動、小田原事件等多彩な事件を繰り込みながら、創設以来 20 有余年間の長きにわたって存続した。

昭和 6・5 時の浜口内閣は、諸物価の下落と財政の窮乏を理由に、官吏の減俸を閣議で申合せた。時あたかも、国鉄においては現業委員会開催中であつたため、各区において反対運動の火の手が上り、鉄道大臣あてに鉄道省および東京鉄道局高等官(局課長を除く)および判任官一同の名をもって、反対の陳情書を提出し、全職員の辞表をとりまとめて、いつでも提出しうる状態にまで悪化した。

事態の推移を憂慮した国鉄首脳部は妥協案として、諸給与手当は減額しない、退職賜金の永続性を確認する、積極的人员整理は行わないことを確約したので、職員側もこれを了解し、ようやくして事なきを得た。これがいわゆる「**減俸騒動**」と称せられているものである。

昭和 12・5 東京鉄道局第 1 区現業委員会が神奈川県小田原小学校において開催された。議事に入るや、委員側から「物価騰貴に際し、生活安定策として、速かに 3 割の臨時増給を行われたい」との緊急動議が提出された。これに対し当局側からいろいろ説明があつたが納得されず、紛糾のすえ委員は総退場を敢行し、丸の内職員集会所に集結した。その後大臣あてに増給についての陳情書を提出したが、当局はこれに対し善処を約束したので、委員一同はこれを諒として解散した。この結果、翌 6 月から臨時年功加給の制度が実施されることとなった。世に「**小田原事件**」と称されているのがこれである。