

Title	佐野稔著 イギリス産業別組合成立史
Sub Title	Minoru Sano, A history of railway trade unions in England
Author	大塚, 忠
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1972
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.65, No.4 (1972. 4) ,p.279(77)- 284(82)
JaLC DOI	10.14991/001.19720401-0077
Abstract	
Notes	書評
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19720401-0077">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19720401-0077</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

労働の意義、第4章ストライキにおける炭鉱労働者、第5章組合運動の意義——対立組合の比較、第6章炭鉱労働者における組合運動の意義——国際比較、第7章その後——三池炭鉱再訪問となっている。第3章は、炭鉱労働者そのものにたいする労働者の考え方を示すものとして非常に興味深い。第一組合員の間でもっとも多かったのは、明らかな否定的態度、たとえば「これはみじめで、しかもとても危険な仕事だ」、「労働条件が悪い」という否定的な態度が圧倒的であるのに対し(50パーセント)、第二組合員に就いては、はっきり否定的に答えた者の数は比較的少ない(約25パーセント)ということである。この異なった2つの意見の存在の重要性については、著者も指摘されているが、これが、その後の労働者の行動を決定的に区別した価値観の差と関連があるかどうか、著者は問題を提起している。

しかしもっとも重要なものは、第4章であろう。ここには、この組合分裂が労働者にどのような影響を与えるか、そして人間として彼らをいかに変えたか、この点についてまことに克明な分析がなされており、本書のなかでもっとも読みごたえのある部分である。しかし私はこの部分でもっとも衝撃をうけたのは、つぎのような第一組合員の答えであった。「第二組合にいく前、彼らは私の友人だったので、今でも会えば、あいさつだけはします。私も人間ですから、彼らを憎まずにはいられません。しかし、彼らのことを個人的に考えることができません。私は第二組合を憎みますが、個人としての一般組合員は憎みません。第二組合の幹部——彼らが悪いんです」(99頁)(傍点筆者)。個人として、はげしく憎んでいるのではないのだろうか、憎んでもこれを露骨に云わずに、きびしい自己抑制の感情が働いており、「タチマエとホンネ」の日本人に特有な論理が支配しているのではなからうか。それとも本音なのであろうか。私には少くとも屈曲した労働者の複雑な感情の反映であるように感じられる。憎くても憎んではないという(組織の再統一のために!)抑制された彼らの感情が色濃くにじみでているように思われる。少くとも、ヨーロッパやアメリカの労働者のストライキ破りにたいする感情とは異ったものであるように思われる。この点、著者はどのようにお考えであろうか。著者の御教示をえることができれば幸である。

第5章は、第4章を補足する意味で重要であるが、とくに石炭産業の将来に第一組合員がやや楽観的であるのに対して、第二組合員がきわめて悲観的である

のはまことに印象的である。しかしもっとも注目すべきものは、第6章炭鉱労働者における組合運動の意義——国際比較、であろう。ここで著者は「伝統としての組合運動と新しい制度としての組合運動」、「炭鉱居住地域における団結」、「会社」、「炭鉱労働者と炭鉱」、「炭鉱労働者と組合」、「炭鉱労働者とその組合の組織的側面」、「組合の業績」、「炭鉱労働者とストライキ」、「将来への希望」および「組合の消滅」についてふれているが、率直な感想をのべさせていただくならば、この章は、本書の結論的な部分であり、もっとも重要なところであると思われるにもかかわらず、もっとも迫力を欠くものとなっているのは遺憾である。著者が、「国際比較」と称する以上は、アメリカの炭鉱労働者の実態を把握し、とくに具体的に、事例的にひとつの大争議をとりあげ、これとの比較を徹底的に追求すべきではなかつたらうか。この点が、この研究の大きな限界をなしていることは疑いえないところであろう。二瓶氏の研究が、「人間の記録」として、三井三池における人間像の追求、人間関係の探求にあるならば、日米の炭鉱労働者の争議にのぞんでの態度が、もっと克明に分析されてもよかつたのではなからうか。

また、さらにいうならば、三井三池の労組の争議について、アメリカの労働者はどのように感じていたのであつたらうか。第二組合という形での分裂について、彼らがどのような意見をもっているか、こうした点が、まさしく「国際比較」の観点から事例的に比較することが出来たのではなかつたらうか。

以上、このすぐれて実証的な研究について筆者はかんたんにコメントを加えたのであるが、以上のような批判にもかかわらず、本書は、あの歴史的な大争議の生々しさを私に再びよみがえらせたという点で、まことに衝撃的であった。その意味で著者はもちろんのこと、この調査の完成に全力をつくされた方々に深い敬意を禁ずることができない。二瓶氏が、この研究をいわば「ふみ石」として、その研究を大きく前進させることを期待してやまない。

これを書いているうちにも筆者は、1960年7月(6月だったかもしれない)三田の教室で、第一組合の中山さんが、塾生に向って訴えたときの感動的な姿を忘れることができない。世話人の塾生が、資金カンパは、只今、一円と叫ぶと、それまで精力的に演説していた中山さんは、「有難うございます」というと、演壇で絶句して男泣きに泣き出したのである。あれから十数年、高度成長政策の波は、おそらく容赦なく中山さんの運

命をも襲い、彼の前途をも大きく変えたにちがいない。中山さんは、第一組合員の活動家だったが、いまだうしているであろうか。(日本労働協会、1971年2月刊、B6、184頁、460円)

飯 田 鼎  
(経済学部教授)

佐野 稔 著

『イギリス産業別組合成立史』

I. 従来、労働組合運動はクラフト・ユニオン(職能別組合)から産業別組合へという発展の型をとるものだという前提認識の下に、それと対置された日本の労働組合が企業別組織であり、従って交渉力としては極めて弱体であることが指摘され、かつまたその形態の脱皮が焦眉の課題であるとされてきた。

ところが、企業別組合の「連合」形態はあっても、日本の労働組合はむしろその枠組の中で高度成長の波に押し流され、物価上昇の機構にはめこまれた形の運動をしているのが現状である。そして今や、この高度成長そのものの終焉とともに、改めて労働組合のあり方が問われようとしている。日本の労働者階級はいつい如何なる道を模索するのだろうか。

この方向を明確にするためにも、我々はイギリスが典型とされるクラフト・ユニオンから「産業別組合」に至る労働運動の歴史を、総体としての資本主義の発展、衰退の中で実証的に分析しておかなければならない。具体的な資本蓄積の中のみ労働者の生活が、又抵抗の基盤があるからである。

ここにとりあげる佐野稔氏の著書は、第I部で、イギリス鉄道労働組合が様々な条件、契機から「産業別組合」を結成していく過程を明らかにしており、第II部は、労働党の成立史とオズボーン判決の意味と結果を扱ったものである。著者の問題意識が日本の現状をふまえた上で、一見迂遠に思われるイギリス労働運動史研究から、逆に現実へのアプローチを試みようという点にあることはいうまでもない。その意味でこの著書は我々の研究の礎石でもある。以下、内容を追ってみたい。

II. 第I部第1章、「イギリス鉄道における労資関係」では、鉄道労働者が資本との関係において、「原生的」にいかなる規定性をうけざるをえなかつたかが分析される。すなわち、イギリス産業革命の展開が、資本の流通過程担当部門として新たな運輸手段である鉄道を生みだしたことを述べ、それが巨大な固定資本を要するところから当初から株式会社という「近代的企業形態」をとっていたことが明らかにされた後、この鉄道業が設立投機、株式投機を伴いながら発展、拡張をほぼ1870年までに終えたことを資本蓄積の面からまず言及している。そして次に鉄道の労資関係の極めて特殊な様相が明らかにされる。

つまり、鉄道業はその労働力をほとんど男子青年労働力に依存しており、雇用形態は全て常用労働であって、労働移動が少なく、多岐にわたる職種の中で熟練の養成が徒弟制度によらず、企業内訓練によっておこなわれていた。労働者は従って、若年労働力として雇用されたあと、企業内訓練過程を経て、次第に熟練労働者として昇進していく階梯機構の中に配置されるのである。これは当時の綿業労働者とも、またクラフト・ユニオンの熟練工とも異っていて興味深い事実である。

さて、こうした労資関係を基礎にして各個別資本が共通してとった労働政策は、「軍隊的秩序」の維持と「恩恵的」譲歩の二面(11頁)をもっていた。前者は徹底した団結禁止にみられたし、後者は従業員に苦情を個人による陳情制度としてくみあげる形で実施されていた。著者によれば、この資本の労働政策という外枠の中で終身雇用制も、年功賃金制も採用されていたのである。すなわち企業忠誠という前提の下で、労働力の供源が縁故者、退役軍人、農村労働力に求められ、その労働力が「忠誠度」を基準とした昇進管理=賃金管理によって資本の下に抱擁されていたのである。そして又これらを補足する形で、社宅制度、制服支給、強制的な共済組合への加入などが設定されていたことが明らかにされている。

賃金と労働時間に関しては、前者が企業内昇給に従って、熟練職種(主要には機関車運転士)と他の間には相当な格差があつたけれども、全体的には比較的高賃金であったのに対し、後者はこれも職種ごとに複雑な違いがありながらも、平均12時間という長時間労働であった。このように労働条件が劣悪でありながらも、相対的に高賃金であったこと、何よりも、好・不況にかかわらず雇用が安定していたことは、労働者をして企

業への従属性を高めさせた原因であったと著者は結論している。(24頁)

さて、以上のようなイギリス鉄道業の原生的労資関係は、著者によれば、鉄道資本の「独占」性、「公共性」、資本家間の結合など、総じて鉄道業の飛躍的な生成・発展の産物である資本側の絶対的優位性に帰因するものであった。従って、この優位性が1870年代の鉄道拡張の終息と、「大不況」の到来によって崩壊し、鉄道資本が経営危機を労務費削減と合理化で乗り切ろうとするところから、当然労働者の反抗と組織化が出現してくることになった。(29頁)

第2章は、「全国鉄道従業員組合」(A. S. R. S.)の成立とその組織内容を中心に分析がおこなわれる。A. S. R. S.の成立に関しては、それが「主体的条件の未成熟」のままに、1870年のブームと自由党議員の援助を契機として成立し、従って組織内容を外的に規定されざるをえなかったとされる。(37頁)

すなわち、A. S. R. S.は共済機能を果たすことを目的にし、共済基金はあっても救済基金(スト手当など)は設置しなかったのである。

更に組織運営の地方分権制、「全階層」を含めることなど、70年代の「合同組合」とはかなり様相の異った組合であった。しかしながら組合費が高額で、事実上熟練労働者の組合員から成り立っていたことや、世論に訴えて労働条件改善の立法化を求めたことは、70年代のクラフト・ユニオン的性格の運動という歴史的規定をうけていた。それ故著者は、A. S. R. S.を一般組合的性格とクラフト・ユニオン性格の混在したものであるとしている。(42, 46頁)

著者はそのあと、73年に始まる「大不況」下で、A. S. R. S.が資本の合理化と、労務費削減の圧力に抗しきれずに、まずその運営上の地方分権性を克服し、中央集権体制を築いていったこと、「機関車運転士および火夫組合」(A. S. L. E. & F.)の成立を機に、救済基金の設置を図り、戦闘化せざるをえなかったことを明らかにしている。(46頁, 50頁)

ところで、周知のように1889年に始まるロンドンのドッグ・ストライキを契機とした「新組合主義」は、その後急速に組合運動に波及し、「旧組合」から「新組合」への移行を促すのであるが、鉄道労働組合もこの動きと無縁ではありえなかった。否、むしろ、「全階層」というたてまえと、実質との矛盾を、A. S. R. S.は「新組合主義」の影響の下で露呈するのである。

第3章は、従ってこの「新組合主義」の鉄道労働組

合への浸透という点に焦点が当てられている。著者によれば、それ以前に、A. S. R. S.は、後に「産業別組合」へと結実する運動——「全国的プログラム」の作成、「全階層的運動」——を築きつつあった。しかし、それはいまだスローガンの段階にしか達せず、唯一「北東鉄道」において、雇主の「開明性」、強固な団結などの条件があって初めて調停機構がうちたてられ、上の運動の実質化を部分的に実現したに留まったのである。(59—67頁)

さて、他方、A. S. L. E. & F.が別組合として成立したことを機に、A. S. R. S.が救済基金を設置したことは、組合費を高額にし、従って広汎な低賃金労働者を益々組織化できなくしていた。このような時に、社会主義者を中心とした「新組合主義」が、未組織労働者の組織化をおこなって、新たに「一般鉄道労働組合」(G. R. W. U.)を1889年に結成する。

彼らはA. S. R. S.の限界——「全階層」の実質が熟練労働者のものだけであるという点——を克服することを目的に出発し、80年代末から急速に発展するが、救済基金のみを主要な財政とし、又組合員が低賃金労働者であったため、90年代の鉄道業の景気悪化に伴って、急速に組合員が減少するという限界を示したのである。しかし、このG. R. W. U.が共済機能を果たさなかったことは、逆に彼らが戦闘的にならざるをえず、その意味で「新組合」は、A. S. R. S.の政策の面にも影響を与えることになった。

結果解釈からすれば、G. R. W. U.は、もともと「全階層」という組織原則をもっていたA. S. R. S.の「補完」としての役割を果たしていたにすぎないのであるが、著者は、他方でG. R. W. U.が、A. S. R. S.の戦闘化に与えた「質的变化」を見逃してはならないことを強調している。(73—4頁)

第4章と第5章では、20世紀に入って、鉄道業での階級対立が激化し、国家を介入させつつ鉄道労働組合が「産業別組合」へと統合していく過程が分析される。

まず第4章では、A. S. R. S.の「全階層運動」が、「大不況」の過程で統合・合併を繰り返し強化した資本側の漸固たる組合承認拒否と、1901年のタッフ・ヴェール判決によって一時消滅せざるをえなかったことから論旨の軸が始まっている。そしてその間の実質賃金の低下と鉄道労働者の地位の悪化——アメリカ式運行方式の導入による合理化、労働災害の増大、失業の増加——が、1906年のタッフ・ヴェール判決のくつがえしと同時に、賃金・労働時間、労働条件の改善

を盛り込んだ「全階層プログラム」に添ったストライキ体制の構築を必然化することになった。鉄道業の他組合の支持も得て、階級対立はまさに暴発しようとしていたのであるが、他方ドイツとの交戦の危機を控えて産業平和を望んだ政府は、ロイド・ジョージを中心に積極的に斡旋に乗り出し、その過程で1907年「鉄道調停機構」が成立することになった。著者によれば、(87—95頁)、この調停機構ではA. S. R. S.が目的としていた「組合承認」はえられず、また、調停手続の煩瑣だったこと、労働条件に関する議論が省かれたこと、協定期間が長期にわたったことなど実質的には旧制度の枠を越えるものではなく、労働者側にとってみれば極めて不満なものであった。しかし、現実はこの調停機構が受け入れられた背景には、A. S. R. S.とA. S. L. E. & F.の「組合承認」という目的をめぐる対立、「主体的条件の未成熟」(94頁)が原因していたのである。そしてこの不十分さが、その後の実質賃金の低下、合理化の進行、そして「大不安」期という客観的諸条件の成熟とともに、再度の鉄道業でのゼネストを結果させていく。すなわち「ランカシャーおよびヨークシャー鉄道」で始まったストライキが波及していき、一般組合員のつきあげから再び鉄道業の全組合をして完全な共同歩調をとったストライキがおこなわれたのである。一般世論の支持もあった11年ストは、こうして労賃引上げ、労働時間短縮、更には07年の調停機構を「組合承認」を含めた形で修正した「1911年調停機構」を成立させることになった(106頁)。しかしこの調停機構に問題がなかったわけではない。著者も指摘しているように(109頁)、職種別交渉制度が階層分断を秘めていることは明らかであり、それがまた「産業別組合」成立に及ぼした影響も見逃すことはできないだろう。

第5章は、こうして11年ストで共同歩調をとった組合のうち、3組合——A. S. R. S., G. R. W. U., 「統一転轍手・信号手組合」(U. P. S. S.)——が統合する過程が言及されている。それ以前にも統合の試みがA. S. R. S.を中心におこなわれたが、主要には階層問題の解決がつかなくて、結局失敗に終わったことが明らかにされ、「大不安期」のサンディカリズム、更には「独立労働者教育運動」の影響下の11年ストライキという条件があって初めて統合に至ったことが強調されているのである。(119—21頁)

更にその統合の過程は、各組合の「連合」を主張するA. S. L. E. & F.との対立の過程でもあり、これ

を排除した形での「全国鉄道労働組合」(N. U. R.)の1913年成立は、現在に至るまで、「縄張り争い」を残した「産業別組合」であることが指摘されている。しかしながら、N. U. R.は全ての鉄道労働者の加入を認めたことにおいて、当初、「全階層」をたてまえに出発したA. S. R. S.の運動の集約点であったし、著者が述べているように、新旧の指導理念の対立の中から生まれたものであった。(131頁)

著者はそのあと、「展望」として兩大戦間期の自動車産業の出現による鉄道業の衰退、そして第二次大戦後の鉄道国有化が、労働者の一部経営への参加を実現したのにすぎなかったことに頁を割いている。

III. 第II部は2章に分かれていて、第一章では、労働党の成立を各時期の労働組合の政治運動との関連で述べ、その労働党の支持問題をめぐる階級、新旧路線の対立の接点としてあったオズボーン判決の意味と結果について第2章が当てられている。第I部と第II部は従って、重複する部分もあるのでその点の紹介は簡略にしたい。

第1章ではまず、チャーチスト運動の敗北後、「ピクトリア時代」を経て、クラフト・ユニオンが労働組合の支配的形態となったことと、そのクラフト・ユニオンの組織原理が、供給制限——徒弟制度による——をもって地位の向上を図ることを目的としており、従って非政治を前提とした上で、供給者としての経済条件の改善に政治活動を限定していたことが述べられる。彼らは、「環境が組合に否応なしに政治活動をおこなうよう強制」(148頁)するかぎり、主従法撤廃運動にみられる自由党と結びついた議会立法制定運動をおこなったのであった。中心になったのはジャンタが支配する「ロンドン労働組合協議会」であり、その全国的組織となる「労働組合会議」(T. U. C.)であった。

ところが、「大不況」期に入るとともに、クラフト・ユニオンの政治活動は変わらざるをえなくなった。というのは、イギリスが「世界の工場」として君臨した時代は終りつつあり、資本がクラフト・ユニオンの運動に譲歩する余裕を失ってきたからである。財政基盤は弱体化し、技術進歩にともなう半熟練、未熟練労働者の形成は、既成の封鎖的労働市場を次第につきくずしていったために、クラフト・ユニオンは組合員の獲得という面でその政策を変更せざるをえなかった。(156—7頁)

著者は次に、1880年代末の社会主義者によって指導

された「新組合主義」の登場によって、「旧組合」が特にその政治活動を転換することを述べている。すなわち、ロンドン労働組合協議会への社会主義者の浸透、T. U. C. の社会主義的綱領の採択などがそれであり、「新組合」自体の不況による衰退があったが、政治運動としては結局、新旧路線の相互に交り合う中で(161頁)マルクス主義でも、労働組合主義でもない「独立労働主義」——ケア・ハーディを中心にする——が主体となって独自の労働者政党結成の運動が進められるのである。その結果、1899年に「労働者代表委員会」が成立し、これが労働党の母体となっていく。しかしタフ・ヴェール判決を媒介にした「労働者代表委員会」の飛躍的發展、その帰結たる1906年の労働党の成立は、それが「労働組合と社会主義との同盟」(173頁)であったことにより、不断に労働組合主義——就中自由=労働派といわれる——のまき返しに合うことになった。その結核点がオズボーン判決だったのである。こうして著者は次に、第2章をこのオズボーン判決にあてていく。

オズボーン判決(1911年)は、「労働者代表委員会」の時期に採択された労組の政治資金の強制醸出制を違法としたものであった。労働党議員の歳費が労組の政治資金でまかなわれていたことからすれば、この判決は労働者政党の経済的基盤を掘り崩そうとしたものであり、「労働党にたいする周到な政治的攻撃」(189頁)だったのである。更にこの判決は、著者によれば、オズボーンに代表される自由=労働派の組合観——非政治——と独立労働主義の組合観——独自の労働者政党の必要性——との対立の現れでもあった。(192頁)

労働者側はこれに対し、任意団体を結成して資金を確保すると同時に反対運動を盛りあげていった。しかし、保守党による反動立法制定の動き、自由党政府による議員歳費のとりきめ(1911年)、労働党大会での「誓約」条項——議員が労働者階級の利益を代表する誓い——の廃止などがあって、労働者側は政府案——政治資金の「醸出免除契約制」——を1913年に受け入れていく。もちろん周知のように労働党の成立来の諸種の

社会改良立法、労働組合幹部の「政治的猟官」がオズボーン判決後の労働党の一連の動きに一役買ったことはいうまでもない。1913年の「労働組合法」はこうして、新旧の対立、労資対立の中で、自由=労働派の路線が承認されたことを意味していたのである。(207頁)

著者はそのあと、13年法が1921年スト後、保守党によって改悪——「醸出申出制」——されたこと、第二次大戦後は、労働党政権の誕生にもかかわらず、再度13年法が制定されたに留まっていることを明らかにしている。

IV. 以上、章を追ってできるだけ忠実に内容を紹介してきた。我国でのイギリス鉄道業を中心にした労働運動の個別研究は、ほとんどみあたらず、その意味でも著者の先駆的なこの研究は一読する価値のあるものと考えられる。

ところで、鉄道業は周知のとおり、その商品の販売が運輸であることから、労働移動と資本の流通過程担当部門というそれ自体資本主義の存立に必要不可欠でありながら、国内での市場に、いかにすれば地域的な商業圏の拡大、収縮に依存することが極めて多い。そして「世界の工場」として他の諸国を農業国としたイギリスで、鉄道業は、設立ブーム期はともかく、一個別企業としての利潤獲得は他産業に比して小さかったといわねばならない。綿工業を軸に、沿岸経済的に世界をリードしたイギリス資本主義はその後、ドイツ、アメリカの鉄道業の発展に支えられて巨大な固定資本を要する鉄鋼業へと蓄積の基軸を移していく。こうしたイギリス資本主義の全体との関連で位置づければ、イギリス鉄道業の置かれた極めて特殊な位置が明確になる。

すなわちそれはブームの終焉とともに、企業としての矮小さを既存の巨大な固定設備に比して露呈せざるを得ず、統合、合併を繰り返してそれを克服しながらも「大不況」の到来とともに、イギリス資本主義の獅子の分け前を得られなくなるのである。以後鉄道業は運行の規則性を商品販売の至上命令としながら、原料、労賃コスト削減を図っていく。従って以上のことから

注(1) 運輸業の位置づけをマルクスは「資本論」第二巻、「資本の流過程」でおこなっている。すなわち資本の循環過程のうち、商品の姿態転換を空間的に媒介する運輸業は、 $W-G'$ 、 $G-W$  を担当しながらもそれに必要な労働力と労働手段の価値を商品の価値に追加するがぎり、生産過程の継続である。(長谷部訳、青木文庫、(5)、192~6頁参照)従って企業として鉄道業は、あくまでも全体の資本蓄積に規定されざるをえない。尚、鉄道業の固定資本は主にレールと機関車であるが、機関車にかんしては、修繕と補償が絶えずおこなわれていた。(前掲書、(6)、230~31頁)従って、不況期での固定資本の更新は、さしあたりレール部分——特に鉄から鋼への転換——が鉄道資本にとって問題になってくるように思われる。

鉄道の労資関係を分析する上で必要な方向は、まず「大不況」過程での全体の資本蓄積によって、鉄道資本にとって商品販売が、更には原料——主要には石炭、鉄——がいかに景気循環的作用を受けていたかが明らかにされねばならない。技術革新——80年代の鉄レールから鋼レールへの転換、90年代末の金融資本の成立後の相対的に遅れを伴った電力利用——と同時に労資関係の変容が、景気循環に左右されることはいうまでもないだろう。

このような点で具体的な恐慌史の過程との関連づけ、更にI部とII部が別個に扱われていることから考えると、他の労働組合運動とのいわば歴史を横断的に切断した分析が、この書では詳しく扱われていない。

したがって、鉄道労働組合の生成、発展を展開する場合でも、クラフト・ユニオンと一般組合との「重畳的性格」(42頁)としてA. S. R. S. を規定しながらも、とかく旧来のジャンタを中心とするクラフト・ユニオンとA. S. R. S. との対比に終始する傾向がみられる。しかしながら著者の明らかにしたA. S. R. S. の組織形態は、組合費の高額な点を除けば成立当初にはむしろ、「一般組合」的な要素が強かったように思われる。たとえば組合運営の地方分権主義、政治活動への指向は、綿業労働組合、炭坑業労働組合とかなりの類似性を示している。それ故 A. S. R. S. の運動の歴史的展開は、その「全階層運動」に表現されたように、綿業、炭坑業の組合運動との相互関係をぬきにしては不十分さをまぬがれないように思われる。ちなみに先きの資本蓄積との関連でいえば、19世紀中葉の資本蓄積が、綿工業と他の繊維関連産業を中心とし、鉄道建設——鉄鋼業を副軸とした周期的恐慌過程であったところから、社会的労働配分も次のようなものであった。すなわち機械制大工業によって労働を単純化し

た繊維産業は、主に婦人、児童労働力によって担われていたし、産業予備軍を前提にかかる労働力を保証されていた。

それに対して男子成年労働力は、繊維関連産業であるが故にイギリスの「世界の工場」としての分け前を分配されていた長年の徒弟期間を経た旧来の熟練を要する産業——機械、建築——に就業する部分と、機械制大工業の洗礼をうけた織布工か、あるいは鉄道建設に伴って雇用される比較的熟練を要しない、徒弟制度によらない労働力として石炭業や鉄道業に就業する部分に分割されていた。前者が熟練を要したが故にクラフト・ユニオンを結成し、また入職制限によって有利な闘争を展開できたのはいうまでもないが、後者は産業予備軍の圧力を含めて基本的に資本家の統制の下に服さざるをえなかったといえよう。こうして男子成年労働者のうち、綿業、石炭、鉄道業の労働者は、個々の産業のあり方によって労資関係に相違は残しながらも、組合運動、組織面での類似性を示すことになったように思われる。

以後の労資関係の展開は19世紀中葉の資本蓄積の態様の変化——鉄道関連産業の台頭——と「大不況」を経る中で、資本が社会的労働配分を相対的に男子成年労働力中心におこなっていくことによって、一方ではクラフト・ユニオンの基盤を崩壊させ、他方では階級闘争を激化させていく。

筆者は以上のように、鉄道労働組合の「重畳的性格」を一面ではクラフト・ユニオンの時代という歴史的規定性を受けていると同時に、当時の資本蓄積に規定された労働配分から制約されざるをえない組織形態と「一般組合的性格」をもった綿業、炭坑業労働組合の相互関連の中にみたいと考えるがどうだろうか。

さて最後に、従来日本の戦前における労資関係の研

注(2) 因みに「大不況」期における石炭価格は、興味ある変動を示している。すなわちメンデルソンによれば、1872年から石炭価格は上昇し、77年まで高価格を維持している。更にまた、89年から92年にかけて再び急上昇しているのである。(「恐慌の理論と歴史」、飯田眞一他訳、I、368~9頁)他方、80年代に鋼レールへの転換がおこなわれるが、その価格も89年に急騰している。(「帝國主義論」(下)、遠藤淵吉編、240頁)商品(=運輸)販売の相対的に狭小なイギリス鉄道業が、燃料、レール価格の上昇によるコスト・アップを、特にこの時期に、昇給ストップなどの労務削減に転嫁せざるをえなかったことは容易に理解されるだろう。A. S. R. S. の組織上の矛盾、G. R. W. U. 成立の必然性がここにあったといえるのではないだろうか。

(3) メンデルソンは、前掲書で78年から85年にかけて鉄道再建が大規模におこなわれたこと、(訳、III、262頁)電力設備の配置、市電建設は諸外国——ドイツ、アメリカ——に遅れ、90年代末から20世紀初めだったことを明らかにしている。(訳、IV、186頁)

(4) 類似性の特に強かった組合は、綿業の方であったが、これらについてはさしあたり、飯田冊論文、「1860年代におけるイギリス労働運動と労使関係——1868年の「労働組合評議会」(Trade Union Congress)の成立を中心にして[4]——炭坑労働組合、綿業労働組合の動向」、『三田学会雑誌』、63巻、6号)を参照されたい。

究では、日本の特殊性として「年功賃金制度」、「終身雇用制度」があげられ、それらが、「賃労働の封建性」という理論の枠組の一端として設定され現状分析に使用されてきた。そこには古典派経済学や「資本論」のような抽象理論から措定されたイギリス典型論が前提認識され、それとの対比で日本の前近代性をとりあげるという手法がなされていたのである。

確かにこの方法は19世紀中葉の基軸産業である綿工業においてみれば、一定の妥当性は与えられても、かといってイギリス資本主義の実態が全体として「近代的」であったわけではない。この著書の第1章で明らか

かにされているように、新産業であるイギリス鉄道業の労資関係の原型は、まさに一面で「日本の特殊性」と規定される内容だったからである。このような事実から理論的反省を迫る意味で筆者は、これから日本の労働問題を研究しようとする人にとっても、この書が見逃しえないものだということを強調しておきたい。

(ミネルヴァ書房, 昭和46年10月刊, A5, 221頁, 1,000円)

—1972, 2, 1—

大塚 忠

(大学院経済学研究科博士課程)

## The Labour Problem and Social Policy in the Stage of Monopoly Capitalism (2)

—The Relations between Minimum Wage System and Social Insurance (I)—

by Kanae Iida

The Social Policy is the system of reforms which appears as the labour protective measures by the legislative means in the parliament, and so constitutes a part of the civil law. The practice of social policy aimed at the maintenance and reproduction of labour force needs the enormous sums of money that must form a important items of the national finance and gives rise to the following questions, that is, 'Wherein are the resources of this expenses found?' or 'Who is the payer of these expenses?' Accordingly the fate of social policy is intimately connected with its position in the items of the national finance. The fruitlessness of the earlier factory laws in Britain must be, in this sense, regarded from the point of classes relations concerning the financial policies of the state. In the stage of monopoly capitalism which the labouring-class party appears as an influential political force, declaring ideology of socialism, the practice of social policy leads to the severe intension and conflicts about the distribution of social expenses in the natural course of event.

As already stated, social policy is the system of social reform which is framed into the civil law, and the minimum wage system and social insurance are the most representative examples of social policies in the times of monopoly capitalism. The writer tries to inquire into the significance of social policy, recognising the natures, essences and histories of minimum wage system and social insurance in the times of 1880 to 1920 in Britain. At first, what relations and connections exist between the minimum wage system and social insurances; secondly, the relation among social policy of industrial capitalism (factory acts), minimum wage system and social insurances as the social policy in the monopoly capitalism, and social securities and thirdly the difference between the British and German social policy. This essay contains the following contents.

- (1) Introduction.
- (2) The meaning of British Wage Council of 1909.
- (3) On the formation of British national insurance act. (this number)
- (4) The relations between minimum wage system and national insurance act—British monopoly capitalism and social policy.
- (5) German imperialistic policies and social policy.
- (6) Britain and Germany in the development of social policy. (the following number).