

# IRTストライキと全国市民連盟

伊藤健市

はじめに

- 1 ニューヨークにおける市街鉄道の発展
    - (1) 鉄道馬車
    - (2) 高架鉄道
    - (3) 地下鉄
  - 2 オーガスト・ベルモントとIRT
  - 3 市街鉄道における労働組合運動の展開
  - 4 アメリカ合同市街鉄道従業員組合によるストライキ
    - (1) 1896年のミルウォーキー・ストライキ
    - (2) 1898～99年のストライキ
    - (3) 1900年のセントルイス・ストライキ
    - (4) 1901年のストライキ
    - (5) 1902年のサンフランシスコ・ストライキ
  - 5 IRTストライキと全国市民連盟
    - (1) IRTストライキの経緯
    - (2) IRTストライキと全国市民連盟
- むすびにかえて

はじめに

論題にあるIRTとは、Interborough Rapid Transit Company<sup>(1)</sup> のことで、1904年10月27日に日本製の花火を打ち上げてその開業を祝った、「ニューヨークの血管」と呼ばれるニューヨークの地下鉄の運営会社である（この小論が対象としている時期は、1898年を境にニューヨーク市域が大きく変化したが、厳密には区別せずニューヨークと使っている。ただし、州全体を指す場合はニューヨーク州としている）。この地下鉄は、周知のように、現在メトロポリタン交通局の傘下にあるニューヨーク市交通局（MTA New York City Transit）によって運営さ

---

(1) あえて和訳すれば、「行政区間高速輸送会社」となる。現在のニューヨークの地下鉄はマンハッタン、ブルックリン、クイーンズ、リッチモンドの5行政区を走っているが、最初の地下鉄はマンハッタンの市庁舎（City Hall）～145丁目間で営業を開始した。

れている。そしてIRTの名前は、現行の主要路線であるIRT線として、BMT線ならびにIND線の3路線とともに現在も使われている。

この小論は、このIRTで1905年3月に発生したストライキと、そこに全国市民連盟(National Civic Federation, 以下NCF)がどう関与したのかの解明を通して、創設当時のNCFが果たした役割の一端を明らかにすることを目的としている。

労働史家のフィリップ・S・フォナー(Philip S. Foner)は、この時期のNCFの活動を析出するために、そして何よりもNCFの本質を浮き彫りにできるものとして、その『合衆国労働運動史(*History of the Labor Movement in the United States*)』(International Publishers, 1964)の第3巻第4章「NCF II: ストライキにおける役割(Role in Strikes)」で、1901年のUSスチール社(U. S. Steel Corp.)でのストライキ、1902年の無煙炭ストライキ、そして1905年のIRTストライキを取り上げている<sup>(2)</sup>。ただし、フォナーは、これら3つのストライキとNCFの関係については、さほど深く掘り下げて考察しているわけではない。

1905年のIRTストは、当時NCF会長であったオーガスト・ベルモント・ジュニア(August Belmont, Jr., 以下ベルモント)が社長を務めていたIRTで発生したストライキであったし、さらには、アメリカ労働総同盟(American Federation of Labor, 以下AFL)会長でNCFの第一副会長であったサミュエル・ゴンパーズ(Samuel Gompers)、アメリカ合同市街鉄道従業員組合(Amalgamated Association of Street Railway Employees of America)委員長のウィリアム・D・マホーン(William D. Mahon)、国際機関士友愛会(International Brotherhood of Locomotive Engineers)会長のウォレン・S・ストーン(Warren S. Stone)が大きくかかわっていた。マホーンとストーンは、その委員が使用者・従業員・一般大衆の代表という鼎立構造をとっていたNCFの執行委員会(Executive Committee)の労働者側を代表する委員であった。こうした、1905年IRTストの主役たちのNCFとの関係は、フォナーが取り上げたUSスチール・ストや無煙炭ストにはないこのスト最大の特徴であった。

1900年6月4日に、「社会と産業の発展に関するいくつかの重大な問題の解決策を求める教育上の運動にアメリカの最優秀なブレインを組織すること、この国にとって重要な問題に関する研究と討議を提供すること、かくして最も啓蒙された世論の具体化を支援すること、そして望まれる時にはそれに対応する立法化を推進すること」<sup>(3)</sup>という目的をもって創設されたNCFは、さまざまな分野でその活動を展開する。創設の翌年には、「当委員会の目的は、産業上のすべての不安のなかで最も険悪なものである、ストライキとロックアウトを防ぐことにあ

---

(2) 筆者は、これら3つのストライキの内、はじめの2つについてはすでに考察している。伊藤健市『アメリカ企業福祉論』ミネルヴァ書房、1990年。

(3) "By-Laws of the National Civic Federation," *National Civic Federation Review*, Vol.3, No.3 (Feb., 1908), p.15. "Present Activities of the National Civic Federation," *National Civic Federation Review*, Vol.3, No.12 (Feb., 1912), p.30.

る』<sup>(4)</sup>と宣言して、喫緊の問題の解決にあたる全国調停・仲裁委員会（National Committee on Conciliation and Arbitration）が組織される。草創期NCFは、「産業平和」の推進（＝労使関係の安定）にそのもてる力のすべてを注ぎ込んでいたと言っても過言でない。その意味で、1905年のIRTストは当時を画する重大事件の1つであった。

なお、固有名詞の邦語表記に関しては、『岩波世界人名大辞典』（岩波書店）を基本に、そこに記載がない場合は、大塚・寿岳・菊野共編『固有名詞英語発音辞典』（三省堂）を参考にした。

## 1 ニューヨークにおける市街鉄道の発展

ここで言う市街鉄道（street railways）とは、鉄・鋼鉄製の軌道上を走る鉄道馬車（horsecar）、路面電車（streetcar）、高架鉄道（elevated railroad）、地下鉄（subway）の総称として使っている。もちろん、動力は蒸気力でも電力でもかまわない。ニューヨークで電力走行の高架鉄道が登場するのは、1900年に2番街線が電化された折りのことである。1902年1月のニューヨーク・セントラル鉄道（New York Central Railroad）のパーク・アヴェニュー（Park Avenue）・トンネル内での列車追突事故を機に、トンネル内での蒸気機関の運転禁止が推進され<sup>(5)</sup>、1903年までにマンハッタンの高架鉄道全4系統が電化された<sup>(6)</sup>。

1913年にニューヨーク州の公共サービス委員会（Public Service Commission）が公表した統計によると、ニューヨーク全体で、蒸気鉄道（steam）、路面鉄道（surface）<sup>(7)</sup>、高架鉄道（elevated）、地下鉄を運行していた鉄道会社は726社あった。ところが、そのなかの450社は1919年時点で消滅し、残った会社のなかの約250社は合併や抵当流れ、あるいは社名の変更によって当初の姿を留めていなかった<sup>(8)</sup>。この業界は相当浮沈が激しかったことが伺える。

本節では、1904年に地下鉄が開業するまでのニューヨークにおける市街鉄道発展史を、第3節で考察する労働組合運動の展開との関係も踏まえて、マンハッタンを中心に営業していた鉄道馬車、高架鉄道、地下鉄の順に概略しておきたい。英語で言うなら、地表面（surface）のon, above, belowの順である。onに関しては路面電車を忘れるわけにはいかないが、その前身は乗合馬車や鉄道馬車であるし、何よりもそれが多数の企業によって営業されていたことに加えて、路線も相当複雑であったため、以下では鉄道馬車だけに焦点を絞る。

---

(4) Proceedings of the……Annual Meeting of the National Civic Federation, 1901, p.271.

(5) Brian J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York : The Story of the World's Greatest Subway System*, Revised Edition, Stephen Greene Press, 1988, p.17.

(6) *Ibid.*, p.16.

(7) それには鉄道馬車（horsecar）と路面電車（streetcar）がある。

(8) Harry James Carman, *The Street Surface Railway Franchises of New York City*, 1919, p.9. これは、著者がコロンビア大学に提出した博士論文である。

(1) 鉄道馬車<sup>(9)</sup>

軌道上を走る鉄道馬車が<sup>(10)</sup>、最初の大量輸送都市交通機関としてニューヨークに登場するのは、1831年4月25日に設立されたニューヨーク・アンド・ハーレム鉄道 (New York and Harlem Railroad) が、世界初の試みとして、バワリー街 (Bowery Avenue) のプリンス通り (Prince Street) と14丁目の間を、12台 (1865年時点で69台) の車両と運賃6セントで開業した1832年11月26日のことである。同鉄道の路線は、翌33年には14丁目から32丁目まで、39年にはプリンス通りから市庁舎まで、51年にはアスター・ハウス (Aster House) まで、それぞれ延伸された。同鉄道の初年度の収入はわずか384ドル、支出が4,650ドルで、4,266ドルの赤字であったが、33年には、収入は5,019ドルであったものの、支出が大幅に削減されて1,862ドルとなったことから、3,157ドルの黒字を計上した。1834年からはハーレムまで蒸気機関車を使うようになったことで、収益は1万8,182ドルになった。それ以降は、1836~37年に3万6,500ドルの赤字を計上したものの、それ以降は黒字であった。64年に限れば、乗客数は579万5,238人で、収入は73万5,101.39ドルであった<sup>(11)</sup>。このニューヨーク・アンド・ハーレム鉄道は、63年にコーネリアス・ヴァンダービルド (Cornelius Vanderbilt) に買収され、彼は並行するハドソン・リバー鉄道 (Hudson River Railroad) も翌64年に買収した。両社は統合され、ニューヨーク・セントラル鉄道となる。

1886年には、新規参入者として、フィラデルフィアの実業家ピーター・A・B・ワイドナー (Peter A. B. Widener) を筆頭として、メトロポリタン・トラクション社 (Metropolitan Traction Company) がニュージャージーで持株会社として誕生した。同社は、同年6月にブロードウェイで運行していた数ある市街鉄道を、ブロードウェイ・アンド・セブンス・アヴェニュー鉄道 (Broadway and Seventh Avenue Railroad) を手始めに、ヒューストン・ウエストストリート・アンド・パヴォニアフェリー鉄道 (Houston, West Street and Pavonia Ferry Railroad) やチャンバースストリート・アンド・グランドストリートフェリー鉄道 (Chambers Street and Grand Street Ferry Railroad) の都合3社を買収して、南北3路線と2つの横断路線からなる路線網を構築した。

メトロポリタン・トラクション社には、サウスフェリー鉄道 (South Ferry Railroad) など4社が1889年から91年にかけて加わり、旧会社の資本金を倍額に増資したニューヨーク・メトロポリタン・トラクション社 (Metropolitan Traction Company of New York) が1892年8月

(9) この項の記述は、特に断りのない限り脚注(8)の文献に多くを負っている。

(10) 鉄道馬車の先駆形態である乗合馬車がニューヨークに登場するのは1827年のことで、乗客数は1台当たり12人であった。Vukan R. Vuchic, *Urban Public Transportation: Systems and Technology*, Prentice-Hall, Inc., 1981. 田仲 博訳『都市の公共旅客輸送—そのシステムとテクノロジー—』技報堂出版, 1990年, 13ページ。

(11) *New York Times*, Dec. 26, 1865, p.8.

4日に新たに誕生した。この新会社もセントラルパーク・ノース・アンド・イーストリバー鉄道（Central Park, North and East River Railroad）をはじめとして別鉄道7社を1897年5月まで買収し続けるとともに、相互間で路線や設備をリースし合った。

最終的に、ヒューストン・ウエストストリート・アンド・パヴォニアフェリー鉄道とブロードウェイ鉄道（Broadway Railway）ならびにサウスフェリー鉄道が合併することで1893年12月12日にメトロポリタン市街鉄道会社（Metropolitan Street Railway Company）が誕生する。同社も合併を繰り返した。1897年9月16日、マンハッタンの市街鉄道のほとんどを手にしたメトロポリタン・トラクション社が解散し、その株式はメトロポリタン市街鉄道会社に移管された。

1901年11月25日に、倒産したノースマウント・ヴァーノン市街鉄道（North Mount Vernon Street Railway）を引き継ぐ形でインターアーバン市街鉄道会社（Interurban Street Railway Company）が設立された。同社は、1902年2月14日に、過大資本化して行き詰まったメトロポリタン市街鉄道会社をリースした。その上で、新しく組織されたメトロポリタン証券会社（Metropolitan Securities Company）が同鉄道の株式を取得し、1904年2月10日、それをニューヨーク・シティ鉄道会社（New York City Railway Company）と改称した。

1906年1月24日、インターパロー＝メトロポリタン社（Interborough-Metropolitan Company）が設立され、インターパロー<sup>I</sup>・ラピッド<sup>R</sup>・トランジット<sup>T</sup>社とメトロポリタン市街鉄道会社、そしてメトロポリタン証券会社の株式の大半を取得したが、1907年恐慌下でこの提携関係は崩れ、ニューヨーク・シティ鉄道会社は管財人の監視下に置かれた。最終的に、これらは1911年12月29日に統合されて、ニューヨーク鉄道会社（New York Railways Company）となる<sup>(12)</sup>。

時代は遡るが、1866年までに幹線道路と補助道路を運行する乗合馬車と鉄道馬車路線の数は、ニューヨーク・アンド・ハーレム鉄道を含めて、それぞれ29本、14本となり、1年間でおよそ1億人の乗客を運んでいた<sup>(13)</sup>。鉄道馬車の数は、1855年には27路線、593台の車両がマンハッタンで営業していた。ところが、この交通機関に対する不満は鬱積していたようである。馬の嘶きや馬糞といった環境面での問題に加えて、駅馬車（stages）や乗合馬車（omnibuses）は、「不細工な、乗り心地の悪い乗り物で、乗り込むのに不都合にできており、車内に収まるまでにすっかり疲れ果ててしまうし、降りるときも危険」だし、一方、市街鉄道の客車は、「不潔で換気が悪く、害虫がうようよしている」といわれる状況であった。この駅馬車と乗合馬車が

(12) James J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, King's Crown Press, 1949, pp.24-25.

(13) Benson Bobrick, *Labyrinths of Iron : Subways in History, Myth, Art, Technology, and War*, Henry Holt and Company, Inc., 1981, p.180. 日高 敏・田村咲智訳『世界地下鉄物語』晶文社、1994年、157ページ。

定期的に膨大な数で運行しており、速く動かなくてはならないのにそうはいかなかった。交通はほぼ麻痺状態となっていた。ニューヨーク『トリビュン (Tribune)』紙は、この状態を「ブロードウェイを端から端まで移動するよりも少ない時間で、ニューヨークからフィラデルフィアへの真ん中まで行くことができる」と表現していた<sup>(14)</sup>。

1852年8月、鉄道馬車およびフェリー路線の大立者ジャコブ・シャープ (Jacob Sharp) が、チェンバー通りとブロードウェイの交差点に立って、13時間、往來する乗合馬車の数を数えた。1時間につき、13秒間隔でそれぞれの通りを平均235台、つまり合計で470台の馬車が通り過ぎた。1867年、ニューヨーク『トリビュン』紙の記者が、シャープが数を数えた時から事態がどれくらい変化したかを知りたいと思いつき、ブロードウェイのアスター・ハウスの階段に立ち、やはり13時間の交通量を勘定した。その数は驚くべきものだった。上り合計が6,400台、下り合計が6,991台、総計1万3,391台であった<sup>(15)</sup>。同年、政府のある技師が3番街の市街鉄道が1年間に運ぶ2,000万人という乗客数は3年間変わっていないと指摘したが、道路は交通機関が使うにはその限界に達していた<sup>(16)</sup>。

何らかの対策が講じられなければならなかった。それには空中に上がる (高架鉄道) か、地下に潜る (地下鉄) しかなかった<sup>(17)</sup>。

## (2) 高架鉄道

1870年から1900年までのニューヨークの高速輸送を担ったのは高架鉄道であった。この間に、マンハッタン鉄道 (Manhattan Railway Company) が、マンハッタンとブルックリンの高架鉄道のすべてを統合した。そして、結論を先取りすれば、1903年に同鉄道はその路線をリースする「999年契約」をIRTとの間で結び、それはIRTのManhattan Division (マンハッタン管区)、後にはElevated Division (高架鉄道管区) として運行されることになる。地下鉄は、Subway Division (地下鉄管区) と呼ばれた<sup>(18)</sup>。ニューヨークの高架鉄道史は、このマンハッタン鉄道

(14) *Ibid.*, p.171. 同上邦訳書, 148ページ。同じようなことは、少し時代は下がるが1864年のニューヨーク『ヘラルド (Herald)』紙の記事にも登場する。それは、「『現在の殉教 (modern martyrdom)』とは、ニューヨーク市の乗合馬車に乗ることと簡単に定義できるだろう。その乗り心地の悪さ、不便さ、移動の煩わしさはほとんど我慢の限界である……。 (馬に牽かれた) 車の中で救済を求めるのは……無駄である。まるで缶詰のオイルサーディンのように、人々は車のなかに詰め込まれる。乗客は街角の食料雑貨店の店先に吊されたハムの燻製のようにつら革にぶら下がる……スリはせせせと稼業にいそしむ……むかつくような熱く重苦しい空気は悪臭を放っている」と表現していた (*Ibid.*, pp.173-74. 同上邦訳書, 151ページ)。

(15) *Ibid.*, p.175. 同上邦訳書, 152ページ。

(16) *Ibid.*, p.174. 同上邦訳書, 151ページ。

(17) ただし、1904年時点でもニューヨーク・シティ鉄道会社は725頭の馬を所有していたし、営業していた馬車軌道も117マイルに達していた。Emerson P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, The University of Minnesota Press, 1937, p.5.

(18) Brian J. Cudahy, *A Century of Subways : Celebrating 100 Years of New York's Underground Railways*, Fordham University Press, 2003, pp.10-11.

を中心（鉄道王ジェイ・グールド〔Jason “Jay” Gould〕の事業独占という思惑といった方が正確）に、非常に複雑な変遷を辿る、そのすべてを詳細に論じる紙幅はとうてい与えられていないので、以下ではIRTの成立史に関係するものに限定することを最初に断っておきたい。

1867年7月3日、チャールズ・T・ハーヴェイ（Charles T. Harvey）のウエストサイド・ヨンカーズ特許鉄道（West Side & Yonkers Patent Railway、この鉄道は1866年6月25日に設立されていた）が高架鉄道のデモンストレーションを行った。同鉄道は、歩道の縁石沿いに建てられた細い橋脚の上に井桁を乗せ、その上を車両がケーブル装置を利用して牽引されるケーブルカーの一種で、運転手がグリップでケーブルをつかむと車両は前進し、離すと停止するというものであった<sup>(19)</sup>。ニューヨーク州知事やニューヨーク市長をはじめとする多くの有名人が試乗に訪れ、さらに9番街をマンハッタンの北端まで延伸することが認められた。ところが、1869年9月24日に発生した『暗黒の金曜日』により同鉄道は破産を宣告され、翌年11月15日に資産は裁判所により960ドルで売却されてしまった<sup>(20)</sup>。この路線は後に高架鉄道である9番街線（Ninth Avenue el.）の一部となる<sup>(21)</sup>。

1871年11月、ウエストサイド・ヨンカーズ特許鉄道は、ニューヨーク高架鉄道（New York Elevated Railway）として再出発し、ケーブル方式を蒸気機関車による運行へと変更した上で、160マイル（約257.4km）に及ぶ新路線で営業した。客車に偽装した機関車が牽引するこの高架鉄道は、1875年5～6月の2ヵ月間で17万2,846人を輸送するなど、多くの利用客を集めた<sup>(22)</sup>。

ウエストサイド・ヨンカーズ特許鉄道と同時期に、ニューヨークにはギルバート高架鉄道（Gilbert Elevated Railway）という別の高架鉄道も存在した（これは1872年6月17日に設立）。この鉄道は、「大都市における高速鉄道サービスの提供は、劣悪なスラム街に住む人々を緑あふれる郊外へ移転させることで、高い死亡率を引き下げ、市民の健康促進につながると考えた」<sup>(23)</sup>、外科医のルーファス・H・ギルバート（Rufus Henry Gilbert）が経営していたが、1873年9月の株式市場の混乱でギルバートは会社の支配権を失なった。同鉄道は、メトロポリタン高架鉄道（Metropolitan Elevated Railway）と社名を変更し、1878年5月1日、6番街の59番ストリートとトリニティ教会の間で開通式を行い、6月4日から一般に開放された<sup>(24)</sup>。

1870年代末まで、マンハッタンを走る高架鉄道は、6番街線を運行するメトロポリタン高架鉄道（Metropolitan Elevated Railway）と3番街線と9番街線を運行するニューヨーク高架鉄

---

(19) 小池滋・和久田康雄編『都市交通の世界史—出現するメトロポリスとバス・鉄道網の拡大—』悠書館、2012年、29ページ。

(20) 同上書、29～30ページ

(21) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.11.

(22) 小池滋・和久田康雄編、前掲書、30ページ。

(23) 同上書、30ページ。

(24) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.29. 小池滋・和久田康雄編、前掲書、30ページ。

道 (New York Elevated Railway) の2社によって運行されていた。当時、メトロポリタン高架鉄道は2番街線も建設していた。マンハッタンでは9番街線、6番街線、3番街線、2番街線の4つの高架鉄道路線が運行されていた。

1875年、その後四半世紀もの間ニューヨークの高速輸送の命運を定めたハステド条例 (Husted Act) が承認された<sup>(25)</sup>。同条例は、ニューヨーク市長に、同市にとって最良の鉄道システムとそのルートの代替案を検討・勧告する高速輸送委員会 (Rapid Transit Commission) の任命を一任した<sup>(26)</sup>。このことは、高速輸送に対する権限が州から市に委譲されることを意味した。高速輸送委員会は、新しい路線が使用する輸送手段の種類、採用するルート、また新路線と在来線との連絡点などに関する、広範な決定権をもつことになる。この委員会は、最良のシステムとして高架鉄道を推奨し、ニューヨーク高架鉄道をバッテリー・パークを通過してマンハッタン島の南端部を走る環状線にすることと、3番街に沿ったイーストサイドに別の路線を建設することを決定した。さらに、メトロポリタン高架鉄道には、2番街と6番街の路線を承認するなど<sup>(27)</sup>、高架鉄道の発展に拍車をかけた。

1879年5月20日、鉄道王のジェイ・ゲールドが1875年12月29日に資本金200万ドルで設立していたマンハッタン鉄道が、メトロポリタン高架鉄道とニューヨーク高架鉄道の路線をリースすることになり、マンハッタンにあった高架鉄道はマンハッタン高架鉄道 (Manhattan Elevated Railway) に統合された。翌80年、マンハッタン鉄道はマンハッタンからマンハッタン島南端のサウスフェリーまでの高架鉄道を運行し、そこでブルックリン、スタテン島、ニュージャージー行きのフェリーと接続した<sup>(28)</sup>。

1883年9月24日には、ブルックリンで最初の高架鉄道であるブルックリン高架鉄道 (Brooklyn Elevated Railroad) が開業した<sup>(29)</sup>。1891年4月1日、マンハッタン鉄道は、1880年に設立されてブロンクスで3番街線を運行していたサバーバン・ラピッド・トランジット社 (Suburban Rapid Transit Company) の路線もリースし、最終的にこれら3社はマンハッタン鉄道にリースされるか吸収合併される<sup>(30)</sup>。

1903年4月1日、IRTが「999年契約」でマンハッタン鉄道の路線をリースするも、高架鉄道は1938年に6番街線、1942年に2番街線、1955年に3番街線が廃線となり、1973年にすべての路線が消滅する。地下鉄開業前に、マンハッタン鉄道は1年間で2億5,000万人の乗客を運

---

(25) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.204. 前掲邦訳書, 186~87ページ。

(26) Roger P. Roess, *The Wheels That Drove New York : A History of New York City Transit System*, Springer, 2013. p.106.

(27) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.204. 前掲邦訳書, 187ページ。

(28) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.12.

(29) *Ibid.*, p.13.

(30) B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, pp.2-3.

んでいた<sup>(31)</sup>。

1890年、フィラデルフィアの技師ジョン・J・デリー（John J. Derry）は、高架鉄道がニューヨークに与える影響をこう要約している。「高架鉄道システムは光、プライバシー、空気を損なう。その不断の騒音と、悪天候における構造物からの水の滴下は迷惑である。列車の運行は霧、暴風、降雪、滑りやすいレールや火事で遅延する。街路はその構造物でほとんど占拠され、客車とエンジンは家並みから8フィートから12フィートという間近な距離で通過する。その煤、煙、機械油の落下は迷惑千万であり、レール上の車輪がこすれて絶え間なく降りかかる鉄の細片は歩行者の目を傷つける。駅がつくられた場所では、その通りは跡かたもなく消え去る。そして車両の長さや収容量は、その構造の強度限界を超えて増やすことは決してできない」<sup>(32)</sup>、と。

初期の高架鉄道は蒸気機関車による牽引であったことから、都市化が進んでいた地域では、上記の引用にある煤煙や騒音など周辺住民への悪影響も大きかったことは事実である。だが、この点は1902年に高架鉄道が電化されることで解消の方向に向かう。高架鉄道が抱えていたもう1つの問題は、列車のスピードを上げられないことにあった。それが地下鉄への関心へと向かう<sup>(33)</sup>。

1884年から89年にかけて、高架および市街鉄道の輸送量は、年間2億7,200万から3億9,800万人へと46%増加した。1880年、32マイル半の高架鉄道が6,083万1,757人を運び、1890年には1億8,820万3,877人を運んでいた<sup>(34)</sup>。しかし、1886年には、早くもニューヨーク『タイムズ』紙が次のように報じていた。「この街の高速輸送の問題は高架鉄道によってもまだ解決されておらず、また、その機構が街路に今後永久に残るのは許せないということは、周知の事実として認めてもよいかもしれない」<sup>(35)</sup>。ニューヨークは、その広々とした大きな通りを犠牲にして何の得もなかった、というのが大方の見方であった<sup>(36)</sup>。

残されたのは、通りを犠牲にせず、交通渋滞を招かず、第1表に示される都市住民の急増、とくに20世紀への転換期（1890～1910年）における新移民の大量流入のなかで、高速かつ大量の輸送を可能にするかという問題であった。その解決を託されたのが地下鉄であった。

(31) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.13.

(32) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.211. 前掲邦訳書、194ページ。

(33) Julia Solis, *Der Untergrund von New York : Anatomie Einer Stadt*, Links Verlag, Berlin 2002. この原著の英訳 (*New York Underground : The Anatomy of a City*, Routledge, 2005.) はあるが抄訳である。以下では、邦訳の該当ページのみを記載する。綿倉実香訳『ニューヨーク 地下都市の歴史』（東洋書林、2011年、75～76ページ。）

(34) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.211. 前掲邦訳書、194ページ。1881年の7,560万人から、1891年には1億9,670万人へと増加していた。B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, p.4.

(35) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.211. 前掲邦訳書、193ページ。

(36) *Ibid.*, p.211. 同上邦訳書、194ページ。

第1表 ニューヨークの人口とその増減率

1820	152,056	+27.0%	1880	1,911,698	+29.3%
1830	242,278	+59.3%	1890	2,507,414	+31.2%
1840	391,114	+61.4%	1900	3,437,202	+37.1%
1850	696,115	+78.0%	1910	4,766,883	+38.7%
1860	1,174,779	+68.8%	1920	5,620,048	+17.9%
1870	1,478,103	+25.8%	1930	6,930,446	+23.3%

注) 国勢調査による。1900年以降は5つの行政区の合算。  
出所) 各種資料より筆者作成。

### (3) 地下鉄

アメリカで実用的な地下鉄を構想した人物に、アメリカ発明史の「守護聖人 (patron saint)」とされるアルフレッド・イーリー・ビーチ (Alfred Ely Beach) がいた<sup>(37)</sup>。彼は、ロンドンで地下鉄が開業する15年前の1849年に、「ブロードウェイを端から端までトンネルを掘り、街角ごとに出入り口と階段をつける。地下通路には2本の線路を敷設し、その両側に歩行者用の道を設け、ガス灯で全体を明々と照らす。車は馬に牽かせ、街角ごとに十秒停車する。こうすれば、停車時間を入れても約一時間で往復できる」<sup>(38)</sup>とする案を思いついた。しかし、ビーチの地下鉄構想が実現するのは、その地下鉄を一般公開した1870年2月28日まで待たなければならなかった。

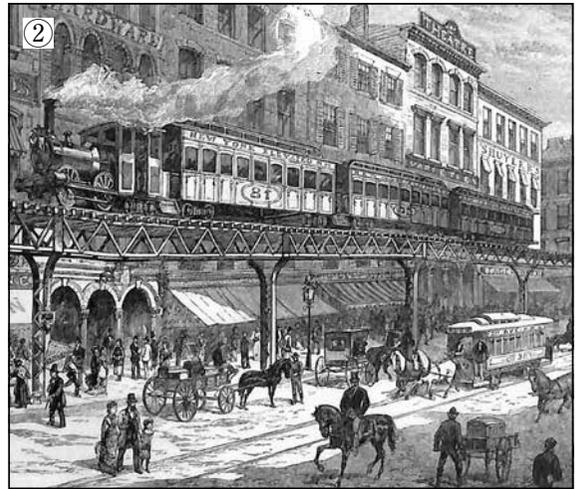
地下鉄を想定した最初の高速度輸送法案は、1864年3月のニューヨーク州議会にメトロポリタン鉄道 (Metropolitan Railway) を代表として提出された。同鉄道は、バッテリーから34丁目まではブロードウェイの地下を通り、そこでブロードウェイに合流している6番街の地下をセントラル・パークまで抜ける路線を提案した<sup>(39)</sup>。これを推進したのは、1863年1月のロンドン地下鉄の開通に立ち会っていたヒュー・B・ウィルソン (Hugh B. Willson) で、ロンドンから帰国した後、ロンドンの地下鉄運行会社と同名のメトロポリタン鉄道会社を設立した<sup>(40)</sup>。彼は、ジョン・ジャコブ・アスター・ジュニア (John Jacob Astor, Jr.) をはじめとする、数人の有力な支援者を引きつけ、短期間で約500万ドルを集めたが、この法案は日の目を見ることはなかった。

(37) ビーチは、オーサン・D・マン (Orsun D. Munn) とマン・アンド・カンパニー (Munn & Co.) という特許事務所を開設していた。彼を頼ってきた人々には、トマス・A・エディソン、アレグザンダー・グラハム・ベル、サミュエル・F・B・モース、ジョン・エリクソン (南北戦争に使われた装甲艦『モニター号』の設計者) などがいた。エディソンはビーチの事務所で初めて蓄音機を実演したと伝えられている (B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.173. 前掲邦訳書, 150ページ)。

(38) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.172. 前掲邦訳書, 149ページ。

(39) *Ibid.*, pp.176-77. 同上邦訳書, 154ページ。

(40) William D. Middleton, *Metropolitan Railways: Rapid Transit in America*, Indiana University Press, 2003, p.4.



①は、1876年2月12日の*Frank Leslie's Illustrated Newspaper*に掲載された風刺画。出所はWilliam D. Middleton, *Metropolitan Railways: Rapid Transit in New York*, Indiana University Press, 2003, p.2.

②は、1879年1月4日の*The Graphic*誌に掲載された高架鉄道と鉄道馬車（アメリカ議会図書館蔵）。出所は①と同じ、20ページ。

③は、高架鉄道の写真としては定番の一枚（アメリカ議会図書館蔵）。出所は①と同じ、24ページ。

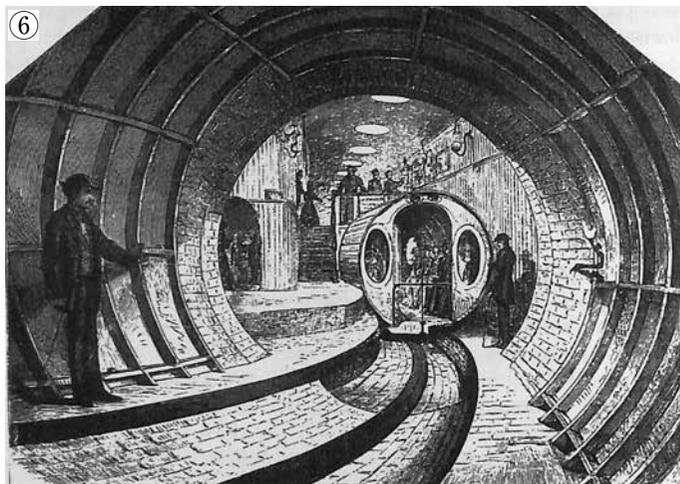
④は、1886年3月の市街鉄道での時給16セントと12時間労働を求めるストライキの様子。出所は、Benson Bobrick, *Labyrinths of Iron: Subways in History, Myth, Art, Technology, and War*, Henry Holt and Company, Inc., 1981, p.242.

### ニューヨーク市街鉄道発展史 (地下鉄関係のみ他の都市の事例も含む) (~1905年)

- 1827年 ブロードウェイのバッテリーとブリーカー通りに12人乗りの乗合馬車サービス (「快適号」) が導入
- 1831年 4月25日 ニューヨーク・アンド・ハーレム鉄道 (New York and Harlem Railroad) が設立
- 1832年 11月26日 ニューヨーク・アンド・ハーレム鉄道が路面に敷かれた軌道上を走る鉄道馬車を世界で初めてバワリー街 (Bowery Avenue) のプリンス通り (Prince Street) と14丁目の間に導入
- 1855年 鉄道馬車には27路線, 593台の車両があった
- 1863年 ロンドンのメトロポリタン線 6 kmが開削工法による地下鉄として開通  
メトロポリタン鉄道が線路を保有し, グレート・ウェスタン鉄道が車両提供するという一種の上下分離方式。蒸気機関車が牽引
- 1864年 ニューヨーク・アンド・ハーレム鉄道を買収していたコーネリアス・ヴァンダービルド (Cornelius Vanderbilt) が, 並行するハドソン・リバー鉄道 (Hudson River Railroad) を買収  
3月 ニューヨーク州議会に最初の高速度輸送法案が地下鉄路線を提唱するメトロポリタン鉄道より提出されるも敗北
- 1866年 この年までに, 幹線道路と補助道路を運行する乗合馬車と馬車軌道の数は, それぞれ29本, 14本となり, 1年間で約1億人を運ぶ
- 1866年 6月25日 チャールズ・T・ハーヴェイ (Charles T. Harvey) のウエストサイド・ヨンカーズ特許鉄道 (West Side & Yonkers Patent Railway) が設立
- 1867年 ケーブル駆動方式の鉄道がニューヨーク高架鉄道で使用されるも, 技術的に失敗する  
7月3日 チャールズ・T・ハーヴェイのウエストサイド・ヨンカーズ特許鉄道がグリニッチ通り沿いで高架鉄道の原型となるケーブルカーのテスト走行を実施
- 1868年 アルフレッド・イーリー・ビーチ (Alfred Ely Beach) が, ビーチ空気圧輸送会社 (Beach Pneumatic Transit Company) を設立し, 圧縮空気を利用する地下鉄計画を考案・承認を得る
- 1869年 9月 ウェストサイド・ヨンカーズ特許鉄道が9月24日に発生した「暗黒の金曜日」により破産宣告を受け, 翌年11月15日に資産は売却
- 1870年 マンハッタン南部のデイト通り (Dey Street) から29丁目 (30丁目との説あり) までの高架鉄道路線が開通  
1月 ビーチが2月26日にニューヨーク初の地下鉄を開通するとの招待状を出す (それは気送管郵便システムにヒントを得た送風駆動列車による地下鉄であった)  
2月26日 ウォレン通りからマレー通りの1ブロックで開通式  
28日に一般公開され, この年だけで40万人がこのモデル路線を訪れた
- 1871年 グランド・セントラル駅開業  
11月 ウェストサイド・ヨンカーズ特許鉄道がニューヨーク高架鉄道 (New York Elevated Railway) として再出発
- 1872年 オーガスト・ベルモント・シニア (August Belmont, Sr.) らが会社設立発起人に名を連ねる高架式蒸気鉄道による高速輸送法案とビーチの法案が投票にかけられ, 高速輸送法案は署名されたもののビーチの法案はホフマン州知事が拒否権を発動
- 1872年 6月17日 ギルバート高架鉄道 (Gilbert Elevated Railway) 設立
- 1873年 4月9日 ビーチが3度目の免許申請を議会に申請し, セントラル・パークまで延伸する承認を議会を得る  
9月18日のジェイ・クック商会に端を発する金融恐慌に伴う株価暴落により, ビーチは計画を断念
- 1875年 列車を蒸気機関で牽引する高架鉄道路線が42丁目まで延伸  
ハステド条例 (Husted Act) が承認される  
9月 ハステド条例に基づく特別委員会が最良のシステムとして高架鉄道を推奨
- 1875年 12月29日 ジェイ・グールド (Jason "Jay" Gould) が資本金200万ドルでマンハッタン鉄道 (Manhattan Railway Company) を設立
- 1878年 5月1日 ギルバート高架鉄道がメトロポリタン高架鉄道 (Metropolitan Elevated Railway) と社名を変更し, 6番街線のトリニティ教会から59丁目までの間で開通式を行う  
高架鉄道が1日当たり平均8,500人の乗客を運ぶ
- 1879年 5月20日 メトロポリタン高架鉄道とニューヨーク高架鉄道が統合し, ジェイ・グールドのマンハッタン高架鉄道 (Manhattan Elevated Railway) の路線としてリース

- 1880年 8月までにハーレム川までの9番街、2番街、3番街にも高架鉄道路線が開通
- 1883年 9月24日 ブルックリン高架鉄道（Brooklyn Elevated Railroad）が開業
- 1886年 ブロンクスとマンハッタンを結ぶ鉄道が開通
- 1885年 ウィリアム・バークレイ・パーソンズ（William Barclay Parsons）が地下鉄道計画であるニューヨーク・ディストリクト鉄道（New York District Railway）を設立
- 1888年 ニューヨーク市長で「ニューヨーク地下鉄システムの父」と呼ばれるアブラム・ステイーヴンズ・ヒューイット（Abram Stevens Hewitt）が地下鉄建設を支持
- 1890年 ロンドンのシティ〜サウスロンドン間路線で電気機関車牽引、これが電力方式による地下鉄の起源
- 1891年 高速交通法（Rapid Transit Act）が署名され、地下鉄建設の許可が正式に下りる  
地下鉄を専門とする高速輸送委員会（Rapid Transit Commission）が設立
- 1891年 地下鉄計画責任委員会の委員であったピアノ製造業者のウィリアム・H・スタインウェイ（William H. Steinway）がクイーンズの交通技術開発に肩入れするために創設した委員会が地下鉄計画を起草するも、資金調達できずに頓挫
- 1894年 ニューヨーク市の有権者の4分の3が地下鉄建設に賛成  
これにより地下鉄建設費用の公的援助の道が開ける  
高速輸送委員会が組織改革を行い弱冠35歳のパーソンズを主任技師に選ぶ
- 1897年 ボストンで地下鉄開業
- 1899年 ジョン・A・マクドナルド（John A. McDonald）の会社が最初の1区画を落札  
ベルモントがマクドナルドの保証人に
- 1900年 2月21日 「第1号契約（Contract No.1）」が取り交わされる  
「第1号契約」を受けて、ベルモントが地下鉄建設の責任を負うラピッド・トランジット地下鉄建設会社（Rapid Transit Subway Construction Company）を設立  
3月24日 地下鉄建設の起工式  
ベルモントとロバート・A・ヴァン・ウィック（Robert A. Van Wyck）市長が鉄入  
12月 建設工事で最初の事故発生
- 1902年 地下鉄の管理業務を担うインターバロー・ラピッド・トランジット社（Interborough Rapid Transit : IRT）が設立  
1月 最初の爆発事故発生  
「第2号契約（Contract No.2）」をニューヨーク市と締結
- 1903年 2度目の爆発事故発生、1908年以降マンハッタン方面への蒸気機関車運行の禁止を政府が決定  
4月1日 IRTが「999年契約」でマンハッタン鉄道の路線をリース
- 1904年 グレート・ノーザン&シティ鉄道が開通し、今日の地下鉄の基礎に  
地上の本線列車が乗り入れられる大型トンネルが開通  
10月27日 最初の地下鉄としてIRTの市庁舎と145丁目間が開業  
ベルモントが式辞を述べ、ジョージ・B・マクレラン（George B. McClellan）市長に銀の操縦キーを渡す。初日の乗客数は15万人超  
11月26日 地下鉄路線はブロンクスまで延伸
- 1905年 3月 ニューヨーク市は19路線、165マイル（約265.5km）におよぶ地下鉄整備の新計画を発表。IRTストライキが発生  
7月10日 マンハッタン南部のバッテリー・パークとブルックリンを結ぶ水底トンネルのボーリング作業がシルド掘進工法によって行われ、ブルックリンとマンハッタンが地下鉄で結ばれる

出所）脚注に挙げている各種資料を中心に筆者作成。



⑤は、スーツと山高帽姿で手動車に乗るチャールズ・T・ハーヴェイ (Charles T. Harvey) と不安そうに見守る見物人たち。出所は、①と同じ、8ページ。

⑥は、アルフレッド・E・ビーチ (Alfred Ely Beach) の地下鉄。出所は、Julia Solis, *New York Underground: The Anatomy of a City*, Routledge, 2005, p.64.

⑦は、オーガスト・ベルモント。出所は、Brian J. Cudahy, *A Century of Subways: Celebrating 100 Years of New York's Underground Railways*, Fordham University Press, 2003, p.65.

⑧は、ベルモントの『ミネオーラ (Mineola)』号。出所は、⑤と同じ、73ページ。

この点に関し、ニューヨーク『タイムズ』紙の社説は、議会の責任を次のように厳しく問うている。つまり、「議会における地下鉄路線（Underground Railroad）の敗北は、乗合馬車所有者や鉄道会社、そして政治を介して金儲けする連中の支配下にある巨大な権力が……我々の資産と安逸の上に覆いかぶさる様を生々しく描き出し我々に急を告げている。我々が信頼してきた議会は、完全に彼らの掌中に入ったかに見える」<sup>(41)</sup>、と。

諦め切れなかったウィルソンは、新計画の草案を創り、自身の提案をより説得力あるものにするために相談役としてA・P・ロビンソン（A. P. Robinson）を雇い、再度法案を申請した<sup>(42)</sup>。今回の法案は、議場での熾烈なやりとりを経て可決されたものの、高架鉄道支持派の州知事ルーベン・フェントン（Reuben Fenton）に拒否権を発動されて、ウィルソンの計画はまたしても頓挫する<sup>(43)</sup>。

先のニューヨーク『タイムズ』紙の社説でも触れられていたが、地下鉄建設の障壁となっていたのは、トゥイード（William Marcy（“Boss”）Tweed）を政治ボスとする「トゥイード一味（Tweed Ring）」<sup>(44)</sup>の存在であった。彼の権力を支えていたのは、街路副委員長（deputy street commissioner）、後には公共事業委員長（commissioner of public works）として、乗合馬車や市街鉄道路線を支援し、フランチャイズ権を守った見返りとして手にした輸送業界からの賄賂であった。ニューヨークの資産家の多くも、地下鉄の建設によって自分たちが所有する不動産の価値が下がることを恐れて「トゥイード一味」に加わった。何よりも、1868年の選挙で、トゥイードがニューヨークとニューヨーク州の公職に立てた候補者が圧勝したことで彼の権力基盤は盤石になったと同時に、タマニー・ホール（Tammany Hall）<sup>(45)</sup>のジョン・T（「トゥーツ」）・ Hoffman（John T.（“Toots”）Hoffman）を通じて、ニューヨーク州の法制定の行方に事実上絶対的とも言える影響力を行使した<sup>(46)</sup>。

すでに触れたように、アルフレッド・ビーチが構想した地下鉄が1870年2月28日に一般公開される。ビーチは、地下鉄をセントラル・パークまでおよそ5マイルの距離延長するための法

---

(41) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.177. 前掲邦訳書, 154ページ。

(42) *Ibid.*, p.177. 同上邦訳書, 154ページ。

(43) *Ibid.*, p.178. 同上邦訳書, 156ページ。

(44) トゥイード一味とは、ニューヨーク州上院議員で政治ボスのトゥイードを指導者とする一味で、1871年7月31日までの2年半の間にニューヨーク市財務局から低く見積もっても3000万ドルの金を横領した。ニューヨーク市政を支配したトゥイードは、警察官や地方検事・判事・新聞の多くを支配下において、市の財政が破綻するほどの金を奪った。この詐欺行為を暴露したジャーナリストは、一味による被害額は2億ドルにのぼると算定している。3人の判事が弾劾された。トゥイードも部分的に自供し、入獄中の1878年4月に死去した。松村 超・富田虎男編『英米史辞典』研究社、2000年、766ページ。

(45) タマニー・ホールとは、1789年友愛組合として組織されたニューヨーク市民主義の政治団体で、1850年代以降民主党のニューヨーク支部として移民票を集める役割を果たし、ボスによる姿勢支配の機関となった。松村・富田編『英米史辞典』、734ページ。

(46) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.176. 前掲邦訳書, 153～54ページ。

案を提出した。その次の議会で、この法案は上院で22対5、下院で102対9の賛成を得て承認された<sup>(47)</sup>。ビーチは、「ニューヨークのあらゆる場所を地下鉄が走るのも、そう遠い将来ではない」<sup>(48)</sup>と予言したが、ホフマン州知事は、「いくつかの技術的問題がまだ解決されていない」と主張して、これに対して拒否権を発動した<sup>(49)</sup>。ビーチは次の会期に備えて議案通過の運動をはじめた。

こうした一連の動きを受けて、1871年、議会在が強力に支持する高速輸送法案が突然登場する。それは堅牢な石造りのアーチの上を走る、高架橋鉄道を要求するものであった<sup>(50)</sup>。この法案の発案者はトゥイードで、彼の背後には、ジョン・ジャコブ・アスター・ジュニア、チャールズ・L・ティファニー (Charles L. Tiffany)、ベルモントの父親のオーガスト・ベルモント・シニア (August Belmont, Sr.) などが会社設立発起人と取締役役に名を連ねていた<sup>(51)</sup>。ロスチャイルド家のアメリカ代表として銀行業を営むベルモント家が高速輸送を支配しようとしていた意図がこの点からもわかる。

1971年3月11日のニューヨーク『サン (Sun)』紙の記事はこう核心を突いた。つまり、「木曜日にオールバニーで提出された法案は、マンハッタン島に高架橋鉄道 (viaduct railroad) を建設することを提案しているのだが、それは高速輸送のあらゆる計画に最後のとどめをさすことだけが目的のようだ。高架橋会社 (Vanduct Company) に提示された資本金——それだけでも莫大なものだが——は、おそらくこのあまりにも高くつく事業に必要な金額の3分の1にも満たないだろう……ブロードウェイ中に巨大な奇形物のような高架橋を走らせるという発想自体で、この計画が本気で受け取ってもらつものないことを示すに充分である (傍点は原文がイタリック—注、伊藤)」<sup>(52)</sup>、と。

1872年、ビーチの法案と高架橋法案が投票にかけられ、まずビーチの法案がホフマン州知事に回付され、拒否権が行使された。これを無効にしようとする動議は、たった1票差で敗北した。高架橋法案は手続き通り署名され、法律として承認された<sup>(53)</sup>。しかし、トゥイードは文書偽造及び重窃盗罪で1871年12月に起訴され、最終的に有罪判決を受け、終身刑に服し、入獄中の1878年4月に死去する。その間に、高架橋鉄道計画は崩壊する。ビーチは、三度目の正直で免許を議会に申請した。それは満場一致で下院の承認を受け、上院でもわずか3票の反対票があっただけで承認された。ニューヨーク市会議員協会 (New York City Board of Aldermen) は、州知事に対し、直ちにこの免許に署名し、法律として承認するよう要請した。

(47) *Ibid.*, p.190. 同上邦訳書, 169ページ。

(48) *Ibid.*, p.190. 同上邦訳書, 169ページ。

(49) *Ibid.*, p.190. 同上邦訳書, 169ページ。

(50) *Ibid.*, pp.190-91. 同上邦訳書, 170ページ。

(51) *Ibid.*, p.190. 同上邦訳書, 170ページ。

(52) *Ibid.*, p.191. 同上邦訳書, 170~171ページ。

(53) *Ibid.*, p.191. 同上邦訳書, 171ページ。

彼は2日後の1873年4月9日にそれを行った<sup>(54)</sup>。ところが、1873年9月18日、アメリカ鉄道債の過剰売却に端を発する恐慌がヨーロッパの投資市場を席捲し、アメリカではジェイ・クック商会（Jay Cooke & Co.）が巻き込まれた。ビーチの計画は頓挫してしまう。

少し時期は遡るが、1872年にコーネリアス・ヴァンダービルトが、「地表近くの鉄道（sub-surface rail road）」つまり、地下鉄をマンハッタンに造るために、ニューヨーク・シティ高速輸送会社（New York City Rapid Transit Company）を設立したものの、この計画も1973年恐慌で頓挫する<sup>(55)</sup>。1890年4月9日、ヒュー・J・グラント（Hugh J. Grant）市長が、高速輸送問題を審議する委員会を指名した。この5名からなる高速輸送委員会の議長を務めたのが、ベルモント・シニアであった。同委員会が最終的に勧告したのはマンハッタンからブロンクスに至る複々線の地下鉄であった<sup>(56)</sup>。

地下鉄建設の許可は、1891年の高速輸送法（Rapid Transit Act）によって正式に下り、地下鉄計画責任委員会の委員であったピアノ製造業者のウィリアム・H・スタインウェイ（William H. Steinway）の委員会が地下鉄計画を起草した。しかし、この計画案は資金調達できずに頓挫してしまう<sup>(57)</sup>。

こうした資金調達の頓挫を回避する手法が、「近代高速輸送の父」と呼ばれるアブラム・S・ヒューイト（Abram S. Hewitt）市長によって1888年1月31日に提示される<sup>(58)</sup>。それまでの地下鉄提案は、高架鉄道と同様、民間企業による建設を想定していた。しかし、地下鉄建設に要する莫大なコストは、民間企業が調達できる限度を超えていた。ヒューイトが提示したのは、政府が出資し、民間企業が建設と完成後の管理を引き継ぐという手法であった<sup>(59)</sup>。この提案は、建設費用に公的援助の道が開けたことを意味した。

1894年5月22日、ニューヨーク州でまったく新しいアイデア——ニューヨーク市自身による地下鉄建設と民間企業へのフランチャイズ権の販売と施設のリース——を承認する高速輸送法が通過した。同法のもと、ヒューイト案が1894年11月6日に住民投票に諮られ、13万2,647票対4万2,916票をもって承認された<sup>(60)</sup>。奇しくも、この住民投票ではニューヨークの5行政

---

(54) *Ibid.*, p.192. 同上邦訳書, 171ページ。

(55) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.19.

(56) B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, p.8.

(57) J. Solis, *Der Untergrund von New York*. 前掲邦訳書, 76~77ページ。

(58) ヒューイトは、1822年にニューヨーク州ハヴァーストロ（Havaerstraw）で生まれ、当初は急速に成長する鉄鋼業で身を立てようとしたが、南北戦争時には北軍向け兵器調達のためイギリスに渡り、戦後はニューヨーク民主党の改革派の一員としてトゥイド一味との闘いに没頭することになる。5年間の下院議員の後、1887年から89年までニューヨーク市長を一期務めた（B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, p.4.）。だが、残念なことに、彼は地下鉄開業を目にすることなく1903年に亡くなった。

(59) B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, pp.4-5. ヒューイトの提案は、ニューヨーク『タイムズ』紙で絶賛された（*Ibid.*）。

(60) *Ibid.*, p.9. J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.42.

区の統合も承認され、1898年1月1日以降、これまでのマンハッタンとブロンクスに加えて、ブルックリン、クイーンズ、スタテン島がニューヨーク市になった。

1894年の高速輸送法は、高速輸送委員会 (Rapid Transit Commission) を改めて創設することを要求し、委員長はアレグサンダー・E・オール (Alexander E. Orr) が務めた。委員は、職権に基づく市長や監査役、ニューヨーク州の商業会議所の会頭のほか5名で構成されていた<sup>(61)</sup>。最後の5名には、NCFの第3代会長のセス・ロウ (Seth Low)<sup>(62)</sup> や先述のウィリアム・H・スタインウェイといった著名な市民の他、「ニューヨーク地下鉄の父」と呼ばれるウィリアム・バークレイ・パーソンズ (William Barclay Parsons) も主任技師 (chief engineer) として前委員会から引き続き就任した<sup>(63)</sup>。

高速輸送委員会は、ニューヨークに建設される地下鉄のための主要綱領を定めた<sup>(64)</sup>。そこでは、委員会の権限で私企業にフランチャイズ権を売却することもできたし、ニューヨーク市自らが高速輸送の建設と所有に関与することもできた<sup>(65)</sup>。この選択は市民の判断に委ねられ、先述のように、1894年11月6日に承認された。これは、地下鉄の建設費用に公的援助の道が開けたことを意味した。そこで委員会はルートを定め、設計書と仕様書を作成し、次のような条件に従って請負入札を募集した。①市は請負事業者に対し、市債権で集められた資金で入札金額を支払う。請負事業者はその代わりに、賃借料として、債券の利子に加え、借入期間満了時またはそれ以前に支払う支払金額に足る負債償却積立金として1年に1%の金額に相当する分を支払う。②請負事業者はまた、その経費負担で、鉄道車両、発電所その他の設備、つまり下部構造を提供して、請負事業者が鉄道の建設および運営に失敗しても市に損害を与えないように保証する。③賃貸借期間の満了時に、市はこの投資物件を、仲裁で決定される価格で購入する<sup>(66)</sup>。

このようにして、市は納税者に負担をかけることなく、迅速な鉄道建設の利益にあずかる一方、請負事業者は、市からの低利かつ長期の借入を受けたのと変わらない条件で、事業の資金を調達することができるのである。市は最終的に、鉄道の完全な所有権を手に入れ、一方請負事業者は、50年の賃貸借期間を通して収入を得ることになる。さらに請負事業者は、希望すれば賃貸借期間を更新できた<sup>(67)</sup>。この方式は、パリで採用されていたものと似ていたが、市の信用

(61) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.72.

(62) ロウは、1907年12月16・17日に開催されたNCFの第8回年次総会で、オーガスト・ベルモントの後を継いで会長となった。

(63) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.20. パーソンズは、1882年にコロンビア大学鉱山学部 (土木学部の前身) をそれまでの最高平均点で卒業、待避線に関する小冊子や『線路: 路線保守の完全手引き (*Track: A Complete Manual of Maintenance of Way*)』を出版していた。

(64) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.222. 前掲邦訳書, 207ページ。

(65) *Ibid.*, p.222. 同上邦訳書, 207ページ。

(66) *Ibid.*, pp.222-23. 同上邦訳書, 207ページ。

(67) *Ibid.*, p.223. 同上邦訳書, 207ページ。

貸しを利用している点で巧妙な手法であった<sup>(68)</sup>。だが、ニューヨークの場合、この信用貸しで問題が生じた。信用貸しの金額は、法が定める市の借入限度によって縛られていた。ところが、地下鉄建設の推定経費に見合うべき信用限度額は、1894年当時の市が自由にできる金額をはるかに超えていたのである。個人資本をこの請負事業に導入する前にこの障害は克服されなければならなかったのだが、このために何年も進行が遅れることになった<sup>(69)</sup>。

最終的にそれは2つの措置により解決された。債務限度を引き上げるための法改正と、借入時の担保にできる市所有の資産に対する評価額の増額の2つである。この解決策もヒューイットが考え出したもので、それは1899年に実現した<sup>(70)</sup>。当初、メトロポリタン市街鉄道が地下鉄のフランチャイズ権を購入すると思われていたが、1899年4月17日に同鉄道は手を引き、公共建設と公共所有が唯一の選択肢となった<sup>(71)</sup>。

最後に、若干視点を変えて、地下鉄に関する技術的な問題に触れておこう。

すでに触れたように、1900年1月にニューヨーク・セントラル鉄道のパーク・アヴェニュー・トンネルで発生した列車追突事故を機に、アメリカでは1902年にはトンネル内での蒸気機関の運転が禁止された<sup>(72)</sup>。つまり、ニューヨークの地下鉄は、ロンドンのそれのように蒸気機関は当初より使えなかったのである。しかし、1893年に開業したアメリカ最初のボストンの地下鉄では、トロリー方式が採用されていたし、マンハッタンの高架鉄道も1900年に2番街線が電化され、1903年までに全4系統が電化された<sup>(73)</sup>。

電気機関車に関しては、ジーメンス社（Siemens）のE・ヴェルナー・フォン・ジーメンス（E. Werner von Siemens）が、1879年のベルリン産業博覧会で実用化していたし、1880年には、トマス・A・エディソンが、10馬力の狭軌（narrow-gauge）の電気機関車をニュージャージーのメンローパーク（Menlo Park）の研究所で製作していた<sup>(74)</sup>。

だが、技術面での最大の貢献者は、アナポリス海軍兵学校（United States Naval Academy）を卒業した「電気鉄道の父」と呼ばれる、フランク・J・スプレイグ（Frank J. Sprague）であった。この小論が対象としている時期にIRTの総支配人（General Superintendent）を務め、第一次世界大戦後にIRTの社長を務めたフランク・ヘドリー（Frank Hedley）は、「スプレイグが、トマス・A・エディソンが電気照明で果たしたのと同じ役割を電気輸送で果たしたと言

---

(68) *Ibid.*, p.223. 同上邦訳書, 207ページ。

(69) *Ibid.*, p.223. 同上邦訳書, 207ページ。

(70) *Ibid.*, p.223. 同上邦訳書, 207ページ。

(71) B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, p.9.

(72) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.17.

(73) *Ibid.*, p.16.

(74) *Ibid.*, p.14. V. R. Vuchic, *Urban Public Transportation*. 前掲邦訳書, 20~21ページ。

うのは当を得ている」と評していた<sup>(75)</sup>。

スプレイグは、1887年後半から1888年初期にかけて、トロリーホイールを用いて最初に成功を取めた路面電車システムであるリッチモンド・ユニオン旅客鉄道 (Richmond Union Passenger Railway) をヴァージニア州リッチモンドで敷設していた。これ以降、彼の技術は100社以上の路面電車採用された。彼の貢献で忘れてならないのは統括列車制御システム (multiple-unit control) である。これは、先頭車両にいる運転手 (motorman) が、運転席 (control station) で全牽引車両のモーターを動かすもので、これによって列車の連結数を増減できるようになった<sup>(76)</sup>。

## 2 オーガスト・ベルモントとIRT

ここでは、1904年10月27日に全長9マイル、27駅 (100年後の2004年には247マイル468駅) で開業した (全線開通は1908年) 地下鉄にオーガストならびにIRTがどう関与していたのかを明らかにする。

1900年1月16日、地下鉄工事請負入札の評価が行われた<sup>(77)</sup>。競合する請負業者のジョン・B・マクドナルド (John B. McDonald) とアンドリュー・オンダードンク (Andrew Onderdonk) が入札し、ボルチモア・アンド・オハイオ鉄道 (B&O Railroad) のボルチモア環状線の建造 (トンネルの掘削も含む) など30年以上の経験をもつマクドナルドが、路線関係の建設費3,500万ドル、駅などの付帯設備270万ドルで落札した<sup>(78)</sup>。

しかし、マクドナルドは、履行保証保険 (security bond) を確保する際に予期せぬトラブルに遭遇する。地下鉄を脅威とみた他の市街鉄道業者が、地下鉄の収益力を疑問視していた金融業界に対してその影響力を行使し、同保険の承認を妨害したのである<sup>(79)</sup>。地下鉄事業に最も懐疑的だったのは、「これまでに耳にしたこともない愚かなことだ。ニューヨーク市民は二度と昇ってこられない地面に開いた穴に落ちるだろう」と語るマンハッタン高架鉄道の主要株主だったラッセル・セージ (Russell Sage) であった<sup>(80)</sup>。つまり、マクドナルドにはしっかりとした後ろ楯が必要であり、そうした人物を探さなければならなくなった。ここに登場するのが、ロスチャイルド家の北米代理人で1890年のグラント市長時代の高速輸送委員会議長を務め

---

(75) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.14.

(76) *Ibid.*, pp.14-15.

(77) B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, p.10.

(78) W. D. Middleton, *Metropolitan Railways*, p.64. B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.20. ちなみに、オンダードンクの入札額は3,930万ドルであった。

(79) W. D. Middleton, *Metropolitan Railways*, p.64. B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, pp.20-21.

(80) W. D. Middleton, *Metropolitan Railways*, p.64.

た父をもつベルモントであった<sup>(81)</sup>。マクドナルドとベルモントはパートナーシップを組んでラピッド・トランジット地下鉄建設会社（Rapid Transit Subway Construction Company, 以下地下鉄建設会社）を設立し、ベルモントは500万ドル出資した<sup>(82)</sup>。同建設会社の設立にベルモントとともに参加した人物には、マクドナルドのほかにはチャールズ・T・バーニー（Charles T. Barney）、ウォルター・G・オークマン（Walter G. Oakman）、ウィリアム・A・リード（William A. Read）などがいた<sup>(83)</sup>。セントルイスのターミナル鉄道（Terminal Railroad Association of St. Louis）の副社長と総支配人（general manager）を務めた後、ニューヨークに居を定めたE・P・ブライアン（E. P. Bryan）が全システムの構築を担った<sup>(84)</sup>。彼らは、当然のことながら、IRTの設立にも関与する。

1900年2月24日、地下鉄建設会社は、高速輸送委員会を介してニューヨーク市と建設契約を締結した（Contract No.1）。なお、地下鉄は、1902年7月21日に締結された契約（Contract No.2）によって路線延伸が図られ（IRTは1913年1月30日にすべての権利を取得）、その後契約はNo.3, No.4と続くが、この小論では、Contract No.1を考察の対象とすることを予め断っておきたい。

1900年3月24日、ワシントン・ハイツ（Washington Heights）で工事が始まり、同年5月24日にはロバート・A・ヴァン・ウィック（Robert A. Van Wyck）市長が市庁舎前で鉄入れ式を挙行了<sup>(85)</sup>。1903年末には、工事の90%が完成した。当初の予定路線は地下を走るのが12.75マイル（その内の5マイルは複々線、残りは複線。複々線は急行用と各駅停車用）で、5.80マイル（その内0.51マイルは3車線、残りは2車線）は高架であった。総路線距離30万5,000フィートの内、24万5,000フィートは地下を走った<sup>(86)</sup>。

一方、地下鉄運営会社である。1902年5月6日、ベルモントはIRTを法人組織化した<sup>(87)</sup>。1902年4月にIRTが設立された時、資本金2,500万ドルは額面100ドルの普通株、25万株に分割

---

(81) ベルモントは1853年2月18日にニューヨーク市で生まれ、74年にハーヴァード大学を卒業した。学生時代は陸上の短距離走者としてスパイクシューズをアメリカに導入したことで名を馳せた。卒業後は父親が銀行業を営むオーガスト・ベルモント商会（August Belmont & Company）に入り、1890年11月24日に父親が亡くなると同商会の社長に就任する。ニューヨークのベルモント・パーク競馬場建設の功労者であり、Jockey Clubの初代会長やニューヨーク州の競馬委員会（Racing Commission）の委員長などを歴任した。ちなみに、1853年に浦賀に来航し、わが国に開港を迫ったマシュー・C・ペリー（Matthew C. Perry）は母方の祖父である。言うまでもなく、1904年12月15日にNCFの第2代会長に就任した（～1907年12月17日）。1924年10月10日に死去。享年74。

(82) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.21.

(83) W. D. Middleton, *Metropolitan Railways*, p.65.

(84) *Ibid.*, p.65.

(85) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.21.

(86) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.43.

(87) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.22.

され、会社設立人 (incorporator) はそれぞれ10株を所有した。その設立人とは、第2表に示された人々である。表中のNicoll とWickersham 以外は全員取締役であった。資本金はまもなく3,500万ドルに増資された<sup>(88)</sup>。IRTを通して、マクドナルドとベルモントのパートナーシップは建設業者から地下鉄システムの運営業者となった<sup>(89)</sup>。

第2表 IRTの設立メンバー (15名)

William H. Baldwin Jr.	John Peirce
Charles T. Barney	William A. Read
August Belmont	Cornelius Vanderbilt
Andrew Freedman	George W. Wickersham
James Jourdan	George W. Young
John B. McDonald	
Delancey Nicoll	E. P. Bryan
Walter G. Oakman	Gardiner M. Lane

注) Bryanはニューヨーク州のヨンカーズ(Yonkers), Laneはマサチューセッツ州ボストン(Boston)のそれぞれ住民で、この二人以外の13人はニューヨークの住民であった。出所) James Blaine Walker, *Fifty Years of Rapid Transit, 1864-1917*, Law Printing Company, 1918, pp.182-83.

IRTの社長はもちろんベルモント、E・P・ブライアン (E. P. Bryan) が副社長を、総支配人 (General Superintendent) はフランク・ヘドリーが、電化に伴う装置や各種機械設備、車両や信号システムを装備する技師団はS・L・F・デヨー (S. L. F. Deyo) が率いた<sup>(90)</sup>。

1902年末、地下鉄建設会社は、地下鉄をブロードウェイからイースト川を潜ってブルックリンのダウントウンを経由して、アトランティック街にあるロングアイランド鉄道 (Long Island Rail Road) のターミナルまで延伸する工事を落札した<sup>(91)</sup>。これは、“Contract One” segment に対して “Contract Two” segment と呼ばれている。同年、IRTは高架鉄道4系統の運営会社であったマンハッタン鉄道との間で、その全資産を999年間リースする契約を締結した。このリース契約は、年7%の配当を高架鉄道株に保証するものであり、1903年4月1日より施行された<sup>(92)</sup>。このことは、蒸気機関車に牽引されていた高架鉄道の電化が推進されることも意味した<sup>(93)</sup>。そして、電化された高架鉄道を支配下に置くことで、IRTが地下鉄開業前に高速輸送

(88) James B. Walker, *Fifty Years of Rapid Transit 1864 to 1917*, Law Printing Company, 1918, pp.182-83.

(89) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.22.

(90) W. D. Middleton, *Metropolitan Railways*, p.72. B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.22.

(91) B. J. Cudahy, *Under the Sidewalks of New York*, p.22.

(92) *Ibid.*, p.22.

(93) 世界初の電化された地下鉄は1890年にロンドンで開業していたし、同じく電化された市街鉄道は1888年にヴァージニア州リッチモンドで開業していた。

に関する経験を幅広く積ませるとともに、同社従業員の地下鉄運行の習熟度を向上させる1つの手段を手にするようになった。もちろん、地下鉄と高架鉄道の統合された路線網は、市街鉄道路線にとって強力な競争相手となった。ベルモントは、この統合によって高架鉄道システムが新規の地下鉄に及ぼす競争上の脅威をいかなるものであれ排除し、父親がめざしたマンハッタンの全高速輸送の独占化を掌中にしたのである。

だが、ベルモントが早急に対処しなければならない「別の脅威」もあった。言うまでもなく、市街鉄道をも巻き込んだ労働組合運動の急速な進展である。

### 3 市街鉄道における労働組合運動の展開

この小論が対象としているのは、IRTで発生した1905年のストライキである。市街鉄道における労働組合運動、特にこの小論が対象とするIRTにおける労働組合運動に関しては、アメリカ合同市街鉄道従業員組合（Amalgamated Association of Street Railway Employees of America、以下Amalgamatedと略する）と機関士友愛会（Brotherhood of Locomotive Engineers）が重要であり、これらとは若干比重は下がるが火夫友愛会（Brotherhood of Railroad Firemen）も考察の対象としなければならない。

まず確認しておかなければならないのは、IRTは私企業でもあり、公企業でもあるという他の市街鉄道各社とは異なる特徴をもっていたことである。IRTは、すでにみたContract No.1とNo.2によって、地下鉄部門のインフラは賃貸料を払ってニューヨーク市から貸借していた。その意味では公企業的な側面をもっていた。一方、その高架鉄道部門はマンハッタン鉄道からリースすることで私有していた、当然そこには賃貸料も発生していた。つまり、公企業的側面と最大限利潤を追求しなければならないという私企業的な側面を持ち合わせていたのである。

IRTは、地下鉄と高架鉄道を同時に運行しており、当然のことながらそれに必要な従業員を雇用していた。本来であればIRTの組織化は、地下鉄部門に関してはAmalgamatedが、高架鉄道部門に関しては機関士友愛会と火夫友愛会が取り組むべきであったが、1903年の高架鉄道をも巻き込んだ電化以降、Amalgamatedが機関士友愛会や火夫友愛会と共同戦線を張る動きもみせるのである。そこで、ここでの考察はAmalgamatedに主眼を置く。

市街鉄道で働く労働者を対象とした最初の組合は、労働条件に不満を抱く彼らによって1861年に組織されたが、その推進役だったのはニューヨークの3番街線鉄道（中心は鉄道馬車）にいたジョン・ウォーカー（John Walker）という御者（driver）であった。当時は、労働組合というよりは共済組合（benevolent association）としての色彩の濃い組織であった。この組合は、3番街線鉄道から承認を受けていたし、同鉄道が賃金カットを継続した際にはストライキを敢行するといった活動に従事していた。しかし、南北戦争の勃発とともに消滅してしま

う<sup>(94)</sup>。

市街鉄道の労働組合は、1880年代にニューヨークの市街鉄道労働者 (street car man) が再度組織化に取り組むなかで再生する。1883年、彼らは600人以上の組合員で労働騎士団 (Noble Order of the Knights of Labor) のローカル団体2878 (Local Assembly 2878) を組織した。しかし、このローカル団体による組織化は、会社側のスパイの潜入によって3人の幹部と組合員20人が解雇されるなど妨害され、従業員は帰路を自宅までつけられ、集会に参加したことが判明すれば解雇されるなど、3ヵ月後には組合員は13人にまで減少してしまう<sup>(95)</sup>。その後、複数のローカル団体が誕生したものの、1885年1月に、40人のメンバーが解雇されたことで組織化は一時頓挫する。

ローカル団体2878の幹部は、こうした障害に耐え、組織を再構築した上で、1885年12月18日には三番街線鉄道に一連の苦情を提訴し、会社側は検討後それを踏まえて市街鉄道労働者としては最初の協約を締結する。労働者側は、6番街線鉄道の経営陣にも苦情を訴えた。それは無視されたものの、労働者は3週間後にストライキに入り、会社側が協約に調印するまでそれは継続した。さらに、ブロードウェイ線での10時間ストの結果、会社側は労働者の組織を承認することになる。ヴァンダービルド所有の4番街線鉄道でもストライキが発生し、同鉄道は即座に苦情処理に向けて交渉に応じることに同意したが、2週間も経たない内にそれを反故にした。労働者側は再度ストに訴え、4番街線の経営陣は16時間にわたって抵抗するなど、労使の対立は激化した。1886年には、会社側の「黄犬」契約と探偵の採用に対して、少なくとも5つのストライキが発生し、その内の4つで労働者側が勝利した。その結果、1886年初頭までには、ニューヨークの鉄道馬車のほとんどの御者は労働騎士団の組合員であった<sup>(96)</sup>。

1886年末、ニューヨークとブルックリンとニュージャージー州を管轄する労働騎士団のローカル団体75 (District Assembly 75) が、当該地区の全企業を対象とした協約を提示した。この協約は、①1日12時間労働、②無乗客運行 (swing run) の制限、③正当な理由以外の解雇の禁止、④4頭立てには2人の御者の充当を要求するものであった。それ以外にも、避けられない事故で遺失した時間に対する支払い、組合承認までは行かないものの組合に加入する権利、なども要求して12月23日にストライキに入った。会社側が自社従業員との直接交渉を求めたため、事態は膠着した。州仲裁委員会のある委員 (State Arbitration Commissioner)<sup>(97)</sup> が会社側に仲裁を提案し、23日の夕刻、会社側は当該委員の提案の一部を受け入れ、労働騎士団もすべての要求が実現したわけではなかったが、救済策を受け入れた。こうした結果を受けて、

(94) Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, 1992, p.4.

(95) *Ibid.*, p.5.

(96) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.107. Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.5.

(97) 参照している資料では、ドノヴァン (Donovan) としかわからない。

当時は「強制的仲裁（compulsory arbitration）」が必要だとする気運が高まった<sup>(98)</sup>。それは会社側が最も避けたい事態で、それを考慮に入れたAmalgamatedは「自発的仲裁（voluntary arbitration）」を指向する路線を敷く。

労働騎士団が市街鉄道労働者の労働条件（賃金と労働時間）の改善に貢献したことは第3表からも明白である。しかし、労働騎士団が主導する組織化は、そのユートピア的理想主義やストライキ戦術の失敗、さらには内部抗争といった種々の要因で衰退する。その理由として、ここでは労働騎士団の失敗を轍として組織化を推進したAmalgamatedの委員長であったウィリアム・D・マホーンが指摘する2点を取り上げておきたい<sup>(99)</sup>。彼は、労働騎士団の全盛期であった1880年代の組合運動が短命に終わった理由の1つを、労働組合主義に関する経験が欠如していたことに帰している。その結果、ある目的が達成されてしまうと、誰も組合には目を向けないのである。もう1つの理由は、既存の組合で労働騎士団の苦情処理法への不満が渦巻いていたことに起因するものであった。労働騎士団では、苦情の処理はすべてローカル団体に委託しなければならず、会社側との交渉の際には問題となっている職種をよく知らない組合員で構成される委員会が派遣されていた。例えば、市街鉄道における作業や労働条件をまったく知らない大工や靴職人やパン屋が、市街鉄道労働者の苦情を処理するといった事態が頻繁に発生していたのである。そのなかで、労働騎士団と袂を分かち組合も出てきていた。1887年に組織された市街鉄道従業員防衛組合（Street Railway Employees' Protective Association）は、労働騎士団の団長（Master Workman）であったダン・ウィートウン（Dan Wheaton）の「傲慢な支配」と評価される組織運営に嫌気が差したシンシナティ市街鉄道会社（Cincinnati Street Railway Company）の200人の従業員が労働騎士団から分離して組織したものであった<sup>(100)</sup>。

第3表 1日当たりの賃金と労働時間の推移（ドル，時間）

	賃金	労働時間
1880～84年	1.75	16
1885	1.90	14
1886年以降	2.00	12

出所) Emerson P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, University of Minnesota Press, 1937, p.109.

こうした形で労働騎士団の凋落が表面化するなかでAFLの組織化が始まる。ゴンパーズはその自叙伝で、市街鉄道労働者の組合こそ、自分が「一番考えてもやり、個人としても面倒を

(98) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.107.

(99) *Ibid.*, p.113.

(100) *Ibid.*, p.114.

みた組織」<sup>(101)</sup>であったと語っている。それと言うのも、市街鉄道労働者が、「労働時間は長く、賃金は少なく、ほとんど家庭生活も楽しめず、不規則な仕事に追われるという有様で、まったく悲惨なものだった。運転手も車掌も、すべての市街鉄道の従業員は、朝早くから車庫に出勤せねばならず、その上、受持ち区域を一回りしかできずに過ぎる日がしばしばあった。彼らの賃金は一回りに対して支払われた。一回りしてきた後は、働けなかったり、病気になったりした運転手や車掌の列車に乗務する用意をしていることを要求されたので、彼らは、1日に14時間から16時間も車庫で待機していなければならなかった」<sup>(102)</sup>という境遇にあったからである。さらに、彼らは、「きびしい抑圧の下に置かれていたので、あえて組合に公然と加入しようとしないうでであった。労働時間があまりに長く、集会を開く機会もほとんどなかった。彼らの組織に手をつけることはまったく困難」<sup>(103)</sup>な状況下にあったからである。

そこでゴンパーズとAFLが採ったのは、デトロイト、セント・ポール、ヤングスタウン、インディアナポリス、その他の都市で活動したオルグたちが、AFLに直接加盟する市街鉄道労働者の組合を各地に創るという手法で<sup>(104)</sup>、これによって1888年から92年の間にAFL系のローカルが複数組織された<sup>(105)</sup>。そのなかの最も重要なローカルがデトロイト市街鉄道従業員組合 (Street Car Employees Association of Detroit, ローカル5391) であった。

デトロイト市街鉄道従業員組合が1891年4月に結成された直後に、デトロイト・アンド・グランドリヴァー市街鉄道 (Detroit and Grand River Street Railway) の従業員15人が情宣活動を理由に解雇されるという事件が勃発した。同鉄道が彼らの復職を拒否すると、ストライキが発生し、運行停止という事態に陥った。大衆集会が開かれ、ハーゼン・S・ピングリー (Hazen S. Pingree) 市長は同鉄道に仲裁 (arbitration) に応じるよう要請した。デトロイト市議会が路線の営業許可を取り上げると脅すと同鉄道は仲裁に応じたが、解雇された従業員の復職は検討するとしたものの、労働時間と賃金に関しては先送りした。5人の仲裁人が選ばれ、解雇された従業員の復職と組合承認という組合の勝利となる決定が下されると同時に、今後も仲裁を活用することが労使双方で合意された<sup>(106)</sup>。そして、5月12日には、ウィリアム・J・ロー (William J. Law) 委員長の尽力によって協約締結を勝ち取った。その内容は、①1日の労働時間は10時間、②現行の動力 (馬) が使われている限り、時給は車掌 (conductor) が18セント、御者が17セント、③乗降場係 (platform man) の時給は、勤務時間が10時間未満なら25セント、1

(101) Samuel Gompers, *Seventy Years of Life and Labor: An Autobiography*, E. P. Dutton & Company, Inc., 1925, p.350. S・ゴンパーズ自伝刊行会訳『サミュエル・ゴンパーズ自伝—70年の生涯と労働運動—』上巻、日本読書協会、1969年、345ページ。訳文とかな遣いは若干変更している。以下、同様。

(102) *Ibid.*, p.350. 同上邦訳書、345ページ。

(103) *Ibid.*, p.350. 同上邦訳書、345ページ。

(104) *Ibid.*, p.350. 同上邦訳書、345ページ。

(105) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.115.

(106) *Ibid.*, p.115.

～5時間なら20セント，④運賃は徴収分のみを記録し，合理的かつ公正なやり方で検算する，⑤車掌が日付を誤って乗り換え切符を出したり，誤ってパンチを入れた場合は5セント支払う，⑥不当に出勤停止を命じられた者は遺失時間分の支払いを受ける，⑦馬丁（hostler）は1日1.5ドルで隔週の日曜日は休日，とするものであった<sup>(107)</sup>。

デトロイト市街鉄道従業員組合は，「そうするのが賢明だと判断すれば，調整できそうにもないすべての紛争を，……当事者の自発的な合意（voluntary agreement）による仲裁（arbitration）によって解決できるし，……その結果は効力を有するとともに，全組合員を拘束することになる」とし，ストライキは会社側が仲裁を拒否した場合に限り行使できるものの，その際には定期会合（regular meeting）に出席している正組合員の4分の3の賛成票を必要とすると規定していた。ちなみに，組合費は1ヵ月15セントであった<sup>(108)</sup>。

AFLの政策は奏功し，地方組合の数も全国組合を創るのに十分な数に達した。こうした事態の進展を踏まえて，AFLは新たに組織される組合を傘下に収めることで組織強化を図るべく，1891年のAFLの大会でゴンパーズに全国組織（その先には当然国際組合も視野に入れた）の結成を指示した<sup>(109)</sup>。これを受けて，ゴンパーズは1892年4月に，御者，車掌，運転手（motorman），その他の市街鉄道従業員で構成される地方組合に宛てて，全国組合結成に関してそれぞれの意向を確かめ，そのために開催すべき会合の日時と場所を問い合わせる手紙を書いた。ゴンパーズの手紙は好意的に受け止められ，賛意を示す返事が多数寄せられた<sup>(110)</sup>。そこでゴンパーズは，9月12日にインディアナポリスのマンシャーズ・ホール（Manshur's Hall）で，全国組合を結成する目的をもつ会合開催を告げる手紙を7月11日に書いた<sup>(111)</sup>。

この会合（事実上，これが新しく組織されたAmalgamatedの第1回大会となった）には，20都市の約1万1,500人の労働者を代表するAFLと労働騎士団の22のローカルとローカル団体，AFLに直接加盟する鉄道労働者の労働組合，およびその他の独立系組織を代表する代議員50名が集った<sup>(112)</sup>。この代議員の内訳は，エマーソン・P・シュミット（Emerson P. Schmidt）によると，AFL傘下の4,000人以上を擁する16ローカルを代表する者40名，労働騎士団傘下の7,000人以上を代表する者7名，独立組合の225名を代表する者3ないし4名，つまり50～51名

(107) *Ibid.*, pp.115-16.

(108) *Ibid.*, p.116.

(109) *Ibid.*, p.121.

(110) *Ibid.*, p.121.

(111) Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.8.

(112) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.121. ジェームズ・J・マッギンレイ（J. J. McGinley）は代議員の数を51名としている（J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit System 1904-1944.*, p.258.）。ただし，マッギンレイは，ゴンパーズの手紙の日付を会合開催日と誤って解釈している。スコット・モロイ（Scott Molloy）は代議員の数を50名としている（Scott Molloy, *Trolley Wars : Streetcar Workers on the Line*, University of New Hampshire Press, 1996, p.73.）。

であった<sup>(113)</sup>。シュミットは、Amalgamatedの要職に就くことになる3名がこの会合に参加していたことを指摘している。その3名とは、Amalgamatedの初代委員長になるデトロイトにあったAFLのローカル5391を代表するウィリアム・J・ロー、2代目の委員長になるコロンバスのローカルを代表するウィリアム・D・マホーン、そして労働騎士団に属していたものの1894年に副委員長に指名され、その数ヶ月後に会計担当書記に指名されて1917年までその職にあったインディアナ州フォート・ウェインのレジン・オール (Rezin Orr) である。議長は、ニューオーリンズのJ・M・キャラハン (J. M. Callahan) が務めた<sup>(114)</sup>。代議員たちは、「自分たちの職業をそれが墜ちてしまった低水準から救い出す」ことに賛成票を投じ、教育訓練プログラム (training programs)、より高い賃金、より短い労働時間、疾病給付 (sick benefits)、労使紛争における仲裁 (industrial arbitration) を支持した<sup>(115)</sup>。

この新たに結成された全国組合は、当初はアメリカ合同市街鉄道従業員組合 (Amalgamated Association of Street Railway Employees of America) という名称でスタートした<sup>(116)</sup>。それは、電気鉄道の普及を受けて1903年にAmalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of Americaに、さらにAmalgamated Association of Street and Electric Railway and Motor Coach Employees of Americaを経て、現在はAmalgamated Transit Unionと称している。本部はインディアナポリスに置き(これもデトロイトなどいくつかの都市を変転した)、執行委員会 (Executive Council、後にGeneral Executive Boardに) は1年ごとに選出される委員長、5人の副委員長、会計担当書記、3人の理事で構成される。委員長と会計担当書記の月給は900ドル、初代委員長は、紆余曲折を経た後、当時の最大・最強のローカルであったデトロイト市街鉄道従業員組合 (ローカル5391) の委員長のウィリアム・J・ローが就任した。組合費は1人1ヵ月5セント、ストライキなどのための防衛基金 (defense fund or resistance fund) への拠出金が5セントで、実際にストライキに入った労働者には1週当たり5ドルがこの基金から支払われるようになっていた。支部<sup>(117)</sup>は7名の組合員で組織することができたが、同じ都市に既存のローカルがある場合はそのローカルの賛同が必要であった。ローカル設立許可費は10ドルで、構成員200名につき1名の代議員を大会に派遣できた<sup>(118)</sup>。組合員として管轄

(113) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.121.

(114) *Ibid.*, p.122.

(115) S. Molloy, *Trolley Wars*, p.73.

(116) 組織名にAmalgamatedを使うよう進言したのはゴンパーズであった。彼は、市街鉄道と関係する職業に就いていた労働者も受け入れられるようにと進言したようである (E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.233.)。

(117) Amalgamatedでは、特定の都市にある地方組合 (local union) はdivision (支部) と呼ばれた。以下ではローカルで統一する。

(118) Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.5. E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.123-27.

権を有するのは, motorman, conductor, guard, brakeman, trolleyman, bus and coach operator, garageman, car and train operator, gateman, warden, carhouse and pit employee, collector, janitor, watchman, yard crew, elevator man, portor, trackman, clerl, laborerであった<sup>(119)</sup>。この点から, Amalgamatedは職業別組合 (trade union) ではなく, 産業別組合 (industrial union), あるいはその名称通り「合同組合」として存在していたことがわかる。その組合員の推移は第4表の通りである。

第4表 アメリカ合同市街鉄道従業員組合の組合員数(人, 1892~1906年)

1892	1,893	1900	3,500
1893	1,396	1901	4,300
1894	1,667	1902	9,800
1895	3,964	1903	25,600
1896	1,766	1904	30,000
1897	2,800	1905	30,000
1898	3,000	1906	30,000
1899	3,000		

注) ここにはカナダ人組合員の数は入っていない。1892年から96年までは, *Street Railway Employment in the United States* (United States Bureau of Labor Statistics, Bulletin No.204, 1917) による。1897年以降は, *Proceedings of the American Federation of Labor*による。  
出所) Emerson P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, University of Minnesota Press, 1937, p.156.

大会のなかで出席者の信任状が受理され, 組合の臨時役員が選定されたので, ゴンパーズはこの大会を臨時の議長に引き渡し, 退席したが, 席をはずしている間に, 彼を激怒させる事態が発生する。「2人の人間の陰謀によって, 全国組合はAFLに参加しないという決定が下された」のである。ゴンパーズは後に, 退席させられたのはAFLの傘下に入らないという動議を成立させるための陰謀であったと語っている<sup>(120)</sup>。

ここでゴンパーズの言う2人とは, 約3万2,000人の労働者を擁する<sup>(121)</sup>, ニューヨークのほとんどが労働騎士団に所属していた路面鉄道従業員友愛会 (Brotherhood of Surface Car Employees) の労働者5,000人超を代表して参加していたモーティマー・オConnell (Mortimer O'Connell) とシカゴの約3,000人を代表していた人物である<sup>(122)</sup>。2人は, 他の代議員に向かつて, AFLの傘下に入らない決定がこの大会で下されない限り, 全国組織に参加せず, 独立組

(119) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.230. J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.258.

(120) Samuel Gompers, *Seventy Years of Life and Labor*, pp.350-51. 前掲邦訳書, 345~46ページ。

(121) Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.7.

(122) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.123.

合のままとどまると公言したのである<sup>(123)</sup>。ゴンパーズは、「大会に出席して再考を求め、全国的労働組合運動への参加を促した。私は1時間半にわたって代表者たちに演説し、“独立”は市街鉄道会社に彼らの組合の弱さを知らせることになると指摘した」<sup>(124)</sup>が、この大会ではAFLに加盟することは見送られた。なお、路面鉄道従業員友愛会は1894年にAmalgamatedに加盟した<sup>(125)</sup>。

1892年には28の支部<sup>ローカル</sup> (local division) が組織され、翌93年9月28日にカナダでローカル30が組織されたことでAmalgamatedは国際組合となる<sup>(126)</sup>。93年10月9日にクリーヴランドで第2回大会が開催されたが、この年の不況の影響もあって、14のローカルを代表する19人の代議員しか出席しなかった。この大会で、17対1 (棄権1) の大差をもってAFLへの加盟が決定され、AFLが設立許可状 (charter) を発行した。Amalgamatedは、AFLの傘下に入ったとはいえ、職業別・産業別組合のどちらにも与しなかったので、他の組織と管轄権をめぐって衝突することはなかった<sup>(127)</sup>。第2代委員長にはゴンパーズが「親友」と呼び、「強力で有能な委員長」<sup>(128)</sup>と評価するウィリアム・D・マホーン<sup>(129)</sup>が11対8で選出され、会計担当書記にはセントルイスのS・M・マッセイ (S. M. Massey) が就き、1893年恐慌の影響もあって委員長の給与は800ドルとなった<sup>(130)</sup>。マホーンはその後53年にわたってAmalgamatedとその後継組織のトップの座に君臨し続けることになる。

1894年の大会は、Amalgamatedの歴史のなかで最も絶望的なものとなった。そこには7ローカルの12人の代議員しか出席していなかった。さらに、デトロイトでは独立組合を組織する動きもみられた。この年には5～6件のストライキがあったが、組合には悲惨な結果をもたら

(123) Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.7. E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.123. S. Gompers, *Seventy Years of Life and Labor*, pp.350-51. 前掲邦訳書, 345～46ページ。

(124) S. Gompers, *Seventy Years of Life and Labor*, p.351. 前掲邦訳書, 346ページ。

(125) Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.12.

(126) *Ibid.*, p.7.

(127) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.258. 後にみるように、この小論が対象としている時期に若干の争いはあった。

(128) S. Gompers, *Seventy Years of Life and Labor*, p.352. 前掲邦訳書, 346ページ。

(129) 1861年にオハイオ州のアシズ (Athens) で生まれたマホーンは、少年時代に父を亡くしたことで初等教育を断念し、石炭鉱夫の仕事に就いた後、コロンバスで鉄道馬車の御者として市街鉄道業界に入った。労働騎士団の全盛期であった1880年代には乗降場係 (platform man) に就いており、Amalgamatedの委員長になる前はコロンバスのAFL系地方組合 (No.5229) の設立を支援していた (E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.113 and 130.)。彼の警句として引用されるものに、「草創期には、馬がそれを駆る御者 (car man) よりもはるかに良い扱いを事実受けていた。哀れなほどの低賃金で働く御者は、簡単に取り替えが利くが、金の掛かる馬はそうはいかないからだ」がある (S. Molloy, *Trolley Wars*, p.34.)。

(130) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.130. Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.12.

ただけであった。ストライキへの対処法がAmalgamatedの将来に大きな影響を及ぼすと考えたマホーンは、スト以外では委員長的意思決定が最終決定であるが、ローカルではローカルの執行部との相談の上で行動に移れるにしても、ことストライキに関してはいかなるローカルであれ執行部を招集し、仲裁が提案されるまではストに入れないようにした上で、正会員資格のあるローカルの3分の2が認めれば中止できるよう規約を改正した。この大会より組合費は7セントになり、フルタイムで組合業務に従事する委員長と会計担当書記の給与は1ヵ月それぞれ60ドルと50ドルとなった。最後に本部がデトロイトに移された<sup>(131)</sup>。

Amalgamatedは1895年のフィラデルフィア・ストライキに対処し、協約が締結されるとともに、組合員を理由に解雇された従業員も復職した。しかし、翌年1月2日に約200人の労働者が再びストに入った。5月にも別のストが発生し、このストが一連のストに終止符を打った。この頃、Amalgamatedは難局に直面する。それは、多くの企業が共済組合（benefit society）を創設したり、その活動を強化するようになったことに起因するものであった。さらには、組合活動に関心を示した労働者が即座に解雇されたり、会社側のスパイや監視人の目を避けるために極秘裏に会合を開くことを余儀なくされた。1895年3月には機関誌*Motorman and Conductor*<sup>(132)</sup>が刊行された。フィラデルフィア・ストライキ後、東部の組織化が決定された。この間、インディアナ州フォート・ウェイン（Fort Wayne）で重大なストライキが発生した。1895年大会での規約（Constitution）改正で、委員長の任期は2年に、会計担当書記は1年おきに出選されることになった。初めて死亡給付金（6ヵ月以上の組合員には50ドル、13ヵ月以上は75ドル、2年以上は100ドル）と障害給付金が創設され、組合費は10セントになった。ローカルに対する統制が強化された。規約では、ローカルが争議（dispute）を解決できない場合は無記名投票にかけねばならず、そこで3分の2の賛同が得られればストに入れた。委員長かその代理が解決できなくてストに入るには、執行部と相談した上でその過半数の賛同が必要となった。もちろん、非公認ストに入ったローカルは、1週間に5ドルのストライキ給付金をはじめとして支援を受ける権利をすべて奪われることとなった。ストライキを終わらせる権限も執行部が掌中にした。こうしたことで、一時の感情に駆られて発生するストや自然発生的なストの障壁を高めたのである。1895年の大会では本部をもう2年間デトロイトに置くこと、委員長の給与を1,200ドル、会計担当書記のそれを800ドルとすることも決まった<sup>(133)</sup>。

1896年は財政難から大会は開催されず、次年度以降は隔年開催となる。1897年にオハイオ州デイトン（Dayton）で開催された大会には代議員20人が出席した。1895年以降に30のローカ

---

(131) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.132-33.

(132) 1903年には機関誌として、主にシカゴの乗務員向けに発行される*Union Leader*が追加された。同誌は、*Motorman and Conductor*よりも労働組合主義をより戦闘的に推進した（E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.155.）。

(133) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.135-38.

ルが誕生したものの、その半数以上はフィラデルフィアにあった<sup>(134)</sup>。大会では、組合費が月25セントとなった。マサチューセッツ州ウースター (Worcester) とデトロイトで9時間労働日が獲得されたものの、多くの都市では10~11時間かそれ以上の労働日であった。組織化された職場の多くで日給2ドルが達成された。ニューヨーク州の市街鉄道労働者の平均年収は、1897年が680ドル、98年が580ドル、99年が606ドルであった。多くの企業では、労働者の組織化防止を目的に救済組合 (relief association) を効果的に活用していた。19世紀末に繁栄期が訪れるとともに、市街鉄道業界でもストライキが顕著にみられるようになった<sup>(135)</sup>。

1899年の大会には12のローカルが代議員を派遣した。過去2年間に24のローカルが誕生したが、健全と評価するには程遠かった。1900年までにローカルの数は175に増加した<sup>(136)</sup>。1901年大会には29のローカルから36人の代議員が出席し、22の労働協約が締結された<sup>(137)</sup>。その後 Amalgamated が締結した労働協約の数は第5表の通り1901年以降着実に増加した。1903年のピッツバーグ大会には、アメリカとカナダの84のローカルを代表する148名の代議員 (シカゴの女性1人も含めて) が出席し、名称をアメリカ合同市街・電気鉄道従業員組合 (Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America, これも Amalgamated と略する) に変更した。最初の22年間に、206件のストライキとロックアウトに関与し、82件で敗北していた<sup>(138)</sup>。

第5表 労働協約の締結数(1901~35年, 件数)

1901	22	1913	186	1925	213
1903	38	1915	203	1927	269
1905	66	1917	250	1929	238
1907	114	1919	326	1931	238
1909	125	1921	351	1933	195
1911	152	1923	296	1935	174

注) *Motorman and Conductor* 誌による。

出所) Emerson P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, University of Minnesota Press, 1937, p.157.

最後に、Amalgamatedの特徴はどこにあったのか。同組合の当初の規約には、市街鉄道における仕事を知性・能率・技能といった側面でより高い水準の職業にすることや適正な賃金、

(134) 一都市1ローカルが原則であったが、フィラデルフィアは組織化が難しかったため、車庫 (barn) ごとにローカルがあったのでこのような結果となった。

(135) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.141-43.

(136) Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.17. 組合員数は1914年に8万人、1921年には10万人に到達するも1932年には大恐慌下で6万5,400人にまで減少する。そして、1944年には453ローカルで12万5,000人となった。J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.258.

(137) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.144-45.

(138) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

労働条件の短縮といった目的と並んで、労使の間で生じるすべての紛争を仲裁（arbitration）によって解決することが明記されていた<sup>(139)</sup>。この点は、AmalgamatedがIRTの労働者を傘下に収めた時点、つまりニューヨークの公僕（public servant）の組織ともなった時点で一層強まり、マッギンレイは、「Amalgamatedは、公僕の組織として自発的な仲裁（voluntary arbitration）を不可欠なものとして強調した」<sup>(140)</sup>と評価している。そして、規約では、会社側が仲裁を拒否する場合は除いてはストライキを禁じていたし、ストに入るには組合員の3分の2の賛成票と上部団体（parent body）の承認を必要とした<sup>(141)</sup>。さらに、Amalgamatedは、AFLと同様、十分に計画を練られていない自然発生的で、害さえもたらしかねない非公認ストライキ（山猫スト）を阻止すべく、それに対して資金供与するのを禁じていた<sup>(142)</sup>。要するに、Amalgamatedの特徴は、仲裁志向、ストライキの制限、非公認ストライキ（山猫スト）の敵視といった側面にある。ただし、Amalgamatedは制約していたとは言え、創設後22年間で、内82件は「敗北」に分類されたものの206件のストライキと関係していた<sup>(143)</sup>。

次節では、1905年のIRTストライキ以前にAmalgamatedがかかわった主要なストを俯瞰するなかでその特徴を析出する。

#### 4 アメリカ合同市街鉄道従業員組合によるストライキ

以下の節では、IRTで1905年に発生したストライキとNCFとの関係に主眼に置く。そこで本節では、1905年ストの経緯を取り上げる前に、Amalgamatedが関係した重要なストライキを順を追ってみておきたい。

労働騎士団やAmalgamatedが創設されるまでAFLの傘下にあった市街鉄道労働者の主眼は仲裁に置かれていた。一方、Amalgamatedは当初より、「いかなる産業のストライキであれ、とりわけ市街鉄道業界では、一般大衆の支持がなければそれに勝利するのが難しいことを理解していた」<sup>(144)</sup>。そこでAmalgamatedは、ストライキを禁止するという多くの組合が犯した轍は踏まないようしていたが、その件数をできるだけ少なくしようと努力していた。それにもかかわらず、Amalgamatedは数多くのストにかかわっていたし、平均すると1週当たり1件のストに関与していた時期も複数年あった<sup>(145)</sup>。なかでも、以下で取り上げるストライキは、こ

---

(139) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.124. Amalgamated Transit Union Staff, *A History of the Amalgamated Transit Union*, p.9. なお、後者では、仲裁だけではなく、調停と仲裁（conciliation and arbitration）としている。

(140) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

(141) S. Molloy, *Trolley Wars*, p.74.

(142) *Ibid.*, p.133.

(143) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

(144) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.174.

の小論が対象とする20世紀への転換期における Amalgamated の活動を語る際に避けては通れない歴史の貴重な証言である。

(1) 1896年のミルウォーキー・ストライキ<sup>(146)</sup>

まず最初に取り上げるのは1896年5月にミルウォーキーのミルウォーキー電気鉄道・電灯会社 (Milwaukee Electric Railway and Light Company) で発生したストライキである。同社は、1896年1月にある会社が改称して誕生したもので、この会社では1893年に従業員が時給20セントを要求したものの拒否され、1年後に1セント賃上げするとの約束で、時給19セントで働いていた。ところが、約束は果たされず、会社側は年末に17セントに賃下げすると脅したのである。厄介なことに、この会社は過剰に資本を投入しすぎたことから管財人の監視下に置かれる。この管財人が、裁判所の保護のもと、組合と闘うことになる。1896年1月までに、監視下に置かれていた資産は、ミルウォーキー電気鉄道・電灯会社と改称した元の会社に復帰した (依拠している資料に記載はないが、従業員も継続雇用されたものと思われる)。

社名変更直後に、従業員組合が、①乗降場係の時給20セント (1日の勤務時間が2時間未満の場合は25セント)、②先任権 (seniority) 原則 (年長者が最初に運転系統を選択できる権利)、③発電所従業員の8時間勤務、④修理工の10時間勤務、⑤全従業員の交通費免除、⑥従業員委員会 (employee's Committee, おそらく職場代表 (shop steward) のような機能をもつものと思われる) の承認、⑦制服を行き付けの店で買う権利、⑧和解に至らない争議での仲裁、を要求した。

管財人は検討するための時間を要求し、その間にスト破りを導入する準備を進めた。制服購入に関する要求以外はすべて却下された。和解に向けた取り組みがマホーン委員長や他の幹部の指導下で繰り返し試みられた。しかし、会社側がスト破りの導入を進めたことから、当地のローカル15 (Local division No.15) は全会一致でストライキに賛成票を投じた。当該企業の従業員組合にはストライキ基金はなかったが、ミルウォーキー連合労働組合協議会 (Milwaukee Federated Trades Council) が支持し、列車乗務員たち (carmen) が支援した。1896年5月4日、ストライキが始まり約900人が職場を放棄し、同情ストも発生した。

一方、ピンカートン探偵社 (Pinkerton and Thiel detective bureaus) が送り込んだスト破りもシカゴやニューヨークから多数到着した。警官やスト破りによって運行される路面電車も数台あったが、1週間が経過した時点で市長が州仲裁局 (State Board of Arbitration) に支援を訴えた。マホーンたちは仲裁に同意したが、会社側はそれを拒否。市議会と商業・製造業者協会 (Merchants and Manufacturers Association) のそれぞれが委員を任命し、双方の合同

(145) *Ibid.*, p.174.

(146) 以下の記述のうち、ストライキの内実にかかわる部分は次の資料による。以下、同様。E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.138-40.

委員会が会社側と労働者側と面談するも具体的な成果は得られなかった。また、州知事も介入したが成功には至らなかった。さらに、マホーンの尽力も和解には至らず、3週間目にゴンパーズが従業員組合の承認を拒否していた管財人と会談した。

会社側に譲歩と仲裁を求める努力の結果、ほんのわずかな譲歩は引き出したものの、労働者側はそれを拒絶した。4週間目に入ると、仕事に復帰する従業員も出始めた。ローカルは引き続き関与していたが、不況に加えて、ブラックリストに氏名が公表されることを怖れた労働者は次第に衰弱し、ゴンパーズの全国の労働者への支援要請やAmalgamatedによる25セントの支援金徴収にもかかわらず、ストは6ヵ月を経過した1896年末に敗北した。

このストライキに関し、Amalgamatedの公式機関誌である*Motorman and Conductor*の編集者を長年勤めたR・L・リーヴズ(R. L. Reeves)は、「(ストライキが示した一注、伊藤) 厳しい告発は、Amalgamatedの将来にとって労働者をそこに惹き付けるものとして役立った。ストは、市街鉄道従業員の組織がその職業の地位を高めることができる矜持の最初の明白な証しとして役立った。それは、市街鉄道シンジケート(street railway syndicates)に集う資本家たちのやり方を衆目に晒すのに役立った」と評価していた。またマホーンは、「労働者が決然と示したこの闘いは、……一種の抗議であり、全国で評判となる闘いであり、企業は将来、その従業員に何らかの配慮をしなければならないことと、従業員は敬意を払われなくてはならない確かな権利をもっていることを示した」と指摘していた。

## (2) 1898～99年のストライキ<sup>(147)</sup>

1898年には、労働条件、組合の承認、会社側の組合と共同で経営にあたる義務といった問題をめぐって、ニューヨーク州シラキュース(Syracuse)でストライキが発生した。会社側は、市街鉄道という資産を保有しているのは自分たちなのだから、労働者はその運用に口を挟めないと主張し、仲裁も拒否した。その上で、会社側はAmalgamatedと関係しない自社従業員のみで構成された委員会を承認した。州の斡旋・仲裁局(New York Board of Mediation and Arbitration)が介入することで、Amalgamatedは非組合員の就労を認め、会社側は解雇に至る前に聴聞会を開くことに同意した。

1899年には、16ローカルがストライキを打った。ミシガン州ベイ・シティ(Bay City)では、11～12時間労働日で働く乗降場係が、①10時間労働日と時給16セント、②事故報告に要した遺失時間に対する支払い、③蔓延していた依怙最眞に代わる先任権ルール、④洗車の免除、⑤責任なき破損に対する賠償の免除、といったことを要求しストライキに入った。州仲裁局(State Board of Arbitration)が組合に有利な形で解決したが、さしたる譲歩は得られなかった。

1899年には、ローカルが組合優遇協約(union preferential agreement)を手にしていてテ

---

(147) *Ibid.*, pp.143-45.

キサス州ヒューストン(Houston)でも重大なストライキが発生した。経営陣が交替したことで、非組合員が雇用されたことを受けて、ローカルは組合員優先、賃上げ、労働時間の短縮、争議の際の仲裁を要求し、交渉の席ではマホーンがローカルの幹部を補助した。会社側が要求を拒否したことからストが指令された。車庫にはピケが張られ、大衆集会でマホーンが演壇に立った。会社側はスト破りを導入し、路面電車1台に警官10人を配置した上でそれを運行した。暴動を契機に市長は民兵(militia)の派遣を要請した。市民で構成される斡旋委員会(mediation committee)によってローカルに有利な和解案が提示されたことでローカルが勝利し、賃上げと組合承認を手にした。

世紀転換期には、市街鉄道業界に対しても争議差し止め命令(injunction)が多数発給された。アーカンソー州リトル・ロック(Little Rock)では、時給9~11セントの労働者が賃上げを求めてストライキに入り、1週間にわたって路面電車が運休した際に、電車運行の妨害を禁じる差し止め命令が発給された。

### (3) 1900年のセントルイス・ストライキ<sup>(148)</sup>

1900年に、セントルイスで壊滅的なストライキが発生した。同年初頭、同市内のほとんどの市街鉄道が統合され、その結果、労働者は新たに誕生した独占体と対峙することになる。マホーンが極秘裏に労働者を組織し、それは成功した。これを知った会社側は、Amalgamatedの組合員複数名を解雇した。会社側は州労働委員会の介入を拒否したものの、最終的には34人の複職ならびに10時間労働日と時給20セントを認め、組合委員会の承認を約束した。しかし、約束したはずの複職は遅々として進まず、それに対して異論が唱えられた。さらに、時刻表は本職の労働者でもせいぜいのところ1日80セントしか稼げないように設定されていた上に、協約にある時間外条項は無視された。しかも、会社側はAmalgamatedに対抗する同社支配の組織を創設することまで行ったのである。

5月7日、労働者は7月まで続くストライキに突入した。州の労働監督官が労使双方に対し、州法に則って仲裁人を選定するよう命じ、労働者側は即座に応じた。一方、会社側は争議は州法の規定する範囲内で起きたものでないし、労働者は実際のところ満足していると主張した。この会社側の主張は、労働監督官からも労働者からも否定された。そこで、会社側は仲裁にかけるしかないと主張した。実際、組合側はストに入る前に仲裁を申請していた。

会社側は多数のスト破りを雇った。武装した男たちを載せた路面電車が前照灯も付けずに猛烈なスピードで走り抜けつつ、添乗していた男たちも警告を発することなく、ストに参加していた数名の労働者が集まっていた場所から100フィートの距離にあった穴に向けて発砲した。路上にいた複数名が怪我をし、会社が武装させた無頼漢が引き起こした暴行行為によって複数

---

(148) *Ibid.*, pp.147-49.

の人間が重傷を負った。

当地の警察当局は、路面電車を守るために多数の警官を派遣し、さらに1,000名の増員を命じたにもかかわらず、路面電車の運行は困難を極める状態に陥った。市民のなかで指導的な者が会社と組合幹部のそれぞれと会合したものの解決には至らなかった。この時点で、保安官 (sheriff) が、無法状態鎮圧に向けて2,000名以上の民兵隊 (*posse comitatus*) を警官支援を目的に投入すると宣言した。このストでは数十人が怪我をし、14人が亡くなった。3ヵ月を経過した7月に、以前と同じ賃率を提示する協約が締結され、会社側は組合主義者を差別扱いしないことに同意し、組合委員会も承認された。欠員は元の従業員で充当されることでストは決着した。

このストライキはゼネストまでは行かなかったものの、他産業のローカルも列車乗務員を支援し、当地の労働組合で構成される特別委員会が会社側を非難する声明を出していた。その声明は、「会社側はその独占状態がもつすべての権力を誤用することで自由を制限し、組織権という奪うことのできない権利を無理矢理放棄させ、墮落と奴隷状態を甘受させるために、従業員のもつ憲法で規定された権利を蔑ろにした」と批判し、「……市街鉄道労働者の勇敢な行動は、非法な挑発的行為で絶望の淵に追いやられた労働者を、会社側の暴虐的で独裁的な方針に抵抗するとの断固たる決意に纏め上げた」と称賛した。

#### (4) 1901年のストライキ<sup>(149)</sup>

1901年に、ミシガン州トロイ (Troy) のローカル132 (Division No.132) が、①厳格な先任権 (勤務年数最年長者が最初に運転系統 [run] を選択できるとするもの)、②仲裁、③クロード・ショップ、④新人の30日間の試用期間、⑤全解雇者の氏名の文書での組合への通告、を求めたが拒否されたことでストライキに入り、一定の譲歩を引き出した。会社側は、賃金と労働時間に関しては一部認め、組織労働者あるいは非組織労働者のいずれの委員会との会談にも同意し、スト参加者を差別扱いしないことを約した。

1901年のニューヨーク州オールバニー (Albany) での争点は、①<sup>むら</sup>斑のある解雇 (capricious dismissal)、②非組合員従業員の存在、③勤務日程の立て方であったが、会社側が要求を即座に拒否したことでストに入った。労働監督官 (Commissioner of Labor) の提案した仲裁を Amalgamated は受け入れたが、会社側は拒絶した。数ヶ月後、今回は先の労働監督官と NCF が提案したところ、会社側が交渉に応じ、ローカルの幹部ならびにマホーンとの間で協約に至ったものの、当地のローカルの職場委員 (committee man) には不満の残るものであったため、ストは継続した。

会社側は非組合員従業員によって運行を続行しようとしたが、市当局が無資格者が運転する

---

(149) *Ibid.*, pp.146-47.

のを禁じる条例を通過させた。社長は、オールバニー市による資産保護を要求し、運行再開を告知した。告知日の前日、ニューヨークから数百人の労働者がスト破りとして調達され、警官が宿泊所を設けた車庫まで護送した。翌日、一番電車が動き始めると、集まった群衆が怒号や非難を浴びせ、石やブロックの雨を降らせた。線路には障害物が置かれ、転轍器は破壊された。警察当局が事態を収拾できないと宣言すると、当地の民兵が投入され、知事はさらなる支援を要請した。3,000人以上の州兵が配置され、電車1台を12人でガードした。

多くの組合主義者が逮捕されたが、当地のAmalgamatedは暴力や資産破壊には関与していなかった。多数の人が怪我をし、民兵と非組合員乗務員が乗り込んだ電車を保護していた兵士に襲撃を試みた折の発砲で、無関係の見物人2人が射殺された。闘争が数日間続いた後、市長がスト終焉を宣言した。その直後、会社側は賃上げに同意し、1人だけの調査官の証言だけで解雇しないと約した。組合承認も、会社側は組合員もしくは非組合員の双方の代表と会談するところまで進んだ。

#### (5) 1902年のサンフランシスコ・ストライキ<sup>(150)</sup>

Amalgamatedは、サンフランシスコの民間経営の市街鉄道で組織化に失敗し、組合承認も手にしていなかった。しかし、1901年に乗務員の組合が極秘裏に組織された。会社側は、あらゆる所でスパイの助けを借りつつ、数年間は組織化に抵抗した。活動家が解雇され、組織化を支援すべくサクラメントから派遣されていた何人かの組合主義者も職を失った。交渉にまでは至るも、その後にさらなる解雇が実施され、なかには復職が叶った者もいたが、それを上回る解雇がまたしても行われた。

それにもかかわらず、労働者側は、①組合の承認、②すべての苦情を審議に向けて提示できる権利、③組合の原則を忠実に遵守した結果解雇された従業員の復職、④連続する12時間のなかでの勤務時間の10時間以内への制限、⑤時給25セントの最低賃金、⑥時間外労働に対する1.5倍の手当、⑦従業員向け社内保険 (company insurance) の廃止、⑧休日の自由な活用、⑨社員証で乗降できる権利、⑩1日当たり10回以内の乗務、⑪教育期間終了後30日以内に路面電車運転手、車掌、ケーブルカー運転手 (gripman)、御者が組合員となることへの会社の同意、といった内容の要求を突きつけた。

これらの要求が1902年4月19日に拒否された時に、マホーンも同意の上でストライキが始まった。新聞各紙は、例えば『サンフランシスコ・クロニクル (San Francisco Chronicle)』紙が4月23日に「サンフランシスコ市民がストに入っている列車乗務員をこぞって支援する理由は、マーケット・ストリート路線網 (Market Street System) で支払われている賃金が労働の代償としては不十分だという事実を承知しているからである」と宣言したように、スト参加

---

(150) *Ibid.*, pp.178-80.

者を支持していた。

労働者が路面電車やケーブルカーを放棄したことで、ほとんどの路線は停止した。運行を目的にスト破りが導入された。4月20日に会社側は、1台に2人（後に4人）の警官を配備するよう要請し、最終的には1,200人が動員された。第26代市長のユージン・E・シュミッツ（Eugene Edward Schmitz）は、ストの間中、自身が法と秩序を保つと考える中立政策（neutral policy）を推進した。4月22日、乗務員組合のローカル委員長であったリチャード・コーネリアス（Richard Cornelius）から、カーティス探偵社（Curtis Detective Agency）が会社側の利益と路面電車やケーブルカーの運行に資するために臨時警察官として宣誓させた上で武装させていると市長に伝えた。市長はこれを機に、警察本部長（Board of Police Commissioners）に対し、ストに参加している従業員を許さない会社に容赦はしないと通告した。さらに市長は、あらゆる暴力は抑制されているのであるから、武装者の投入はかえって暴力と無秩序状態をもたらすと主張した。

4月23日、市長は両当事者の代表による協議を呼びかけた。翌24日、ギアリー市街鉄道会社（Geary Street Railway）が争議を調停してほしいとの要望を市長を介して提示し、今回のストライキで主導的な役割を演じているユナイテッド鉄道（United Railways Company）が受け入れる条件なら、同社も承諾するとの合意に達し、26日にストは終焉する。

会社側は多少は譲歩したものの、全面的にAmalgamatedを承認するところまではいかなかった。一方、徹底的に苦情を調査することは保証されたが、会社側は経営にかかわる問題を従業員以外の者あるいは従業員委員会と交渉するつもりはないとした。組合員を差別しないことが約され、元従業員が調査後に復職することも叶った。そして、連続する14時間のなかの10時間勤務、23.5セントの時給、10時間を超過する時間外労働に対する30セントの時給、休日を自由に過ごす権利、社員証での乗降は確保された。だが、仲裁や将来の争議の際の解決法についての言及はなかった。

翌1903年、前年の賃上げが物価高騰のせいで不十分になったことを受けて、労働者側は賃上げと労働条件の改善を求めた。会社側は、労働者の申し立てをすべて否定した。採用と解雇以外の問題を仲裁にかけることには同意したものの、この時点で事態は行き詰まってしまった。エマーソン・P・シュミットによると、打開案を示したのがオスカー・S・ストラウス（Oscar S. Straus）であった。およそ9ヵ月間の論議を経て、打開策が決定された。労働者側はそれに不満であったが、Amalgamatedは自発的な仲裁の原則（principle of voluntary arbitration）を旨としているとのマホーンの示唆を尊重して打開策を受け入れたのである。

この打開策の内容は、依拠している資料の表現である、「一種の条件付きの（組合—注、伊藤）承認で、採用と解雇の問題は依然として会社側の支配下にある」<sup>(151)</sup> という点しかわからない。

---

(151) *Ibid.*, p.180.

ただし、わかっていることもある。それは、先のオスカー・S・ストラウスは、当時ハーグ仲裁裁判所所員でありながらNCFの第二副会長をも務めていた人物であった、という点である<sup>(152)</sup>。ストラウスの打開案にNCFが何らかの形でかかわっていたことは想像に難くない。

## 5 IRTストライキと全国市民連盟

本節では、IRTで1905年3月に発生したストライキに至る経緯をまず考察する。次に、このスト当時のNCF会長ベルモントとNCF執行委員会(Executive Committee)で労働者側委員を務めていたマホーンならびにストーンとの関係を明らかにした上で、マホーンとストーン、そしてNCF第一副会長であったゴンパーズが1905年ストに際してとった行動を明らかにする。

### (1) IRTストライキの経緯

Amalgamatedは、マホーンや他の幹部を通してニューヨークの街路鉄道の組織化に取り組み<sup>(153)</sup>、マンハッタン鉄道の車掌(conductor, guard)を組織し<sup>(154)</sup>、高架鉄道にローカルを設置しようとしていた。同鉄道の機関士と火夫は、機関士友愛会と火夫友愛会がそれぞれ組織しており、両友愛会はマンハッタン鉄道との間で協約を締結していた。

1903年までに、マンハッタン鉄道が電化(牽引力が蒸気から電力に切り替わった)され<sup>(155)</sup>、機関士は電車運転士(motorman)にその地位を譲った。この運転手を組織したのは機関士友愛会であった。この電化を機に、それまで同鉄道と協約を結んでいた機関士友愛会と火夫友愛会は、新たな協約を締結した<sup>(156)</sup>。

1863年に組織された機関士友愛会は、鉄道業では機関車を運転したり他の動力(motive power)を操作する職種をその管轄下に置いていた。それゆえ、高架鉄道や地下鉄、路面電車はもちろんのこと、蒸気力を活用していた鉄鋼工場や他産業の動力に関係する職種への管轄権を主張していた。そして、電化を機に、車掌を自組合に取り込もうと画策していた<sup>(157)</sup>。この動きをAmalgamatedは管轄権への侵犯と受け止めた<sup>(158)</sup>。

ここに、高架鉄道(その先の地下鉄)の組織化とその管轄権をめぐる、機関士友愛会、火夫友愛会、Amalgamatedの3つの組合が相争う気運が高まった。Amalgamatedは管轄権をめ

(152) *The National Civic Federation Monthly Review*, Vol.1, No.1 (April, 1903), p.10.

(153) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.184.

(154) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.266.

(155) 1901年にマンハッタン鉄道の2番街線が電化され、1903年には9番街線も電化されて、すべてが完了した(B. J. Cudahy, *A Century of Subways*, p.22.)。

(156) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

(157) *Ibid.*, p.266.

(158) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.184 and 231.

ぐって他の組合やAFLと争うことはあっても、それが重篤な争いに陥ることはなかった。しかし、この蒸気から電力への移行の際に、Amalgamatedは唯一それに近いものを経験したのである。

少し先のことになるが、Amalgamatedと機関士友愛会は、互いにニューヨークの高架鉄道と地下鉄の乗降場係も組織化しようとした。しかし、ほとんどの場合、両者ともそれに失敗した。両組合は、管轄権をめぐる争っていた。この点を機関士友愛会のストーン会長は、同友愛会の規約が高架鉄道と地下鉄の運転手を自組織で組織化するよう強制していた、と弁明していた<sup>(159)</sup>。一方、火夫友愛会の会長であったヘイリー（Haley）は<sup>(160)</sup>、1903年のAmalgamatedの大会に出席し、Amalgamatedと火夫友愛会がお互いの管轄権を尊重するよう強く主張した<sup>(161)</sup>。

1903年4月16日、Amalgamatedの組合員は、高架鉄道からは拒否されたものの要求を提示し、それが通らなければストライキを執行することに満場一致で賛成票を投じた。だが、このストはAmalgamatedのローカル（Manhattan Division 332）が承認されたことで回避された<sup>(162)</sup>。その際、NCFの調停委員会（Conciliation Committee）がAmalgamatedの執行部にストを延期するよう説得したのに加えて、Amalgamatedの委員長とIRT経営陣の協議の場を設定したことがストなしでの解決につながった<sup>(163)</sup>。

既存の組合が管轄権をめぐる対立するという構図は、地下鉄開業を目前に控えたIRTにとって望ましい事態であった。地下鉄開業にあたって、そこで働く労働者の管轄に関してAmalgamatedと機関士友愛会のどちらに優先権があるのかは、両組合ともに不確かで、運転士は1つのグループ、車掌は別のグループと分かれていたが、1904年8月19日の時点でともに協議し合うようになる。機関士友愛会と火夫友愛会、そしてAmalgamatedの3組合のローカルが、IRTに出す要求で協力し合うという共同協定（joint agreement）を結んだのである<sup>(164)</sup>。この共同協定が効力を発揮したのは1904年8月から9月にかけてのことであった。

IRTは地下鉄を運行する同社がリース契約を結んだマンハッタン鉄道で地下鉄労働者の訓練を行うことと、地下鉄労働者が高架鉄道労働者よりも長時間かつ低賃金で働くことになると発表した。これに対し3組合は、8月20日に、①地下鉄の運行に際しては高架鉄道従業員に優先

---

(159) *Ibid.*, p.231.

(160) 残念ながら、依拠している資料ではHaleyとしかわからない。

(161) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.184 and 231.

(162) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

(163) "A Strike on the Great Interborough System Averted through Meeting between Corporation Officials and Labor Representatives," *National Civic Federation Monthly Review*, Vol.1, No.7 (Sep., 1904), p.2.

(164) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.184 and 231. J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, King's Crown Press, 1949, p.259.

雇用権を与えること、②高架鉄道の労働条件と賃金が地下鉄にも提供されること、③高架鉄道での先任権が地下鉄での昇進の際にも算入されること、④志願者の健康診断は「標準鉄道テスト (standard railway test)」ほども厳しくない「実地テスト (practical test)」で行うこと、⑤地下鉄運転手の賃金は高架鉄道の既存の協約と同様、9時間労働で平均3.5ドルとすること、を要求した<sup>(165)</sup>。最後の⑤に関して、ジェームズ・J・マッギンリーは、「地下鉄の運転士に対し、10時間労働で最高賃率1日3.5ドルを提供すること」<sup>(166)</sup>としている。

この8月20日の時点で、Amalgamatedのローカルの委員長であったジョージ・ペッパー (George Pepper) は、高架鉄道の協約を地下鉄にも拡大適用することと、地下鉄の仕事に高架鉄道従業員を優先配置することは、16ヵ月前にAmalgamatedとIRTとの口約束 (oral agreement) で決まっていたと主張するも、IRTはこれを否定した。どちらの言っていることが正しいのかを判断する資料は残念ながら持ち合わせていない。言えることがあるとすれば、高架鉄道労働者とIRTとの間にあった協約が地下鉄労働者の雇用条件の先例となっていたことだけである。

IRT側は、先任権と優先雇用に関しては譲歩の余地もあったが、賃金と労働時間については拒否した。それに対し、3組合は圧倒的多数をもってストライキに賛成票を投じた。これらの要求は、最終的に1日10時間労働で3ドル、1年後に3.50ドルに上げるとのベルモントの提案と、IRTが譲歩した優先雇用とマンハッタン鉄道での先任権が地下鉄にも持ち越されるとの組合側の勝利とも受け止められる側面もあったことで、組合側は提案を受け入れた<sup>(167)</sup>。IRT側は、争点になっていた全応募者に対する身体検査の実施では勝利していた<sup>(168)</sup>。以上は、1904年9月9日より効力をもつものとなり<sup>(169)</sup>、その後2年間にわたって継続するとされ<sup>(170)</sup>、機関士友愛会は3年協約に調印した<sup>(171)</sup>。

IRTというよりもベルモントの譲歩は、大統領選挙が終わるまでの短命なものであった。選挙戦が終わると、ベルモントはIRTから組合を一掃する準備に取り掛かるとともに、ストライキが起こる場合に備えて、スト破りの帝王 (King of the Strikebreakers) と称されるジェームズ・ファーレイ (James Farley) と示し合わせて準備を進めた。さらに、従業員の解雇、休憩時間の削減、1日の走行距離160マイルという現実を無視した運行など、先の協約に違反す

(165) "A Strike on the Great Interborough System," p.2. Philip S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, International Publishers, 1964, p.102.

(166) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

(167) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.102.

(168) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

(169) *Ibid.*, p.259.

(170) シュミットは、3年間としている (E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.184)。

(171) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.102.

る事態が横行し、労働者の不満は鬱積した<sup>(172)</sup>。Amalgamatedの組合員は、表面化すると解雇される怖れを抱えながらも極秘裏に組織化キャンペーンを再開した。これに対しIRTは、組合と関係していたとしても、組合員資格を有していなければ昇進や優先雇用で影響を受けないと公表することで組織化を阻止しようとした。それにもかかわらず、Amalgamatedは労働者の80%を組織した<sup>(173)</sup>。

1905年3月7日、3組合は、IRTの所定様式に基づく身体検査（特に視力検査）の免除、労働時間の短縮、運転士の追加採用、運転士を除く全従業員の10%の賃上げ<sup>(174)</sup>を要求してストライキに入った<sup>(175)</sup>。組合側は、ストライキに入ると同時に、仲裁を受け入れる準備が整っていることを示唆した。3月8日、ニューヨーク『アメリカン（American）』紙は「このストライキを仲裁せよ」と訴えた<sup>(176)</sup>。

州の産業仲裁人（state industrial mediator）は、両当事者に相手の意向を伝え、受け入れるよう説得した。ローカル側はそれを拒否し、IRTは1904年協定を勝手に破ってストに入ったと組合側を非難した。それに加えて、要求を勝ち取るために組合同士が互いに助け合い、同情ストを行うことでIRTの業務を中断させるという、「密約（secret agreement）」も結んでいたと非難した<sup>(177)</sup>。

最終的にストライキは、ジェームズ・ファーレイが調達したスト破りの導入によって、4日目に粉碎された。ローカルはその設立許可（charter）を剥奪され、元の仕事に復帰できたのはスト参加者の3人に1人程度であったが、複職できた者もその先任権を失った<sup>(178)</sup>。一方IRT側は、組合を鎮圧できただけでなく財務面でも潤った。先任権のスタート時点をストライキ前に戻すことで、何百人もの古参従業員は職を追われるか、引き下げられた賃金で新人として働くことを余儀なくされ、それはIRTに1年で100万ドルの利益をもたらした<sup>(179)</sup>。

ストライキは、前節でみたAmalgamatedがかかわった一連のストと違い、スト破りの導入はあったものの、警官や民兵、さらには州兵まで巻き込み、怪我人や死者が出るといった暴力行為は起こらず、ゼネストに至る様相もみられなかった。その最大の要因は、1904年8～9月の出来事を踏まえてIRTが将来を見越した準備を周到に整えていたこと、1905年ストが短期間（3月7日から4日目）で決着したこと、何よりも、関係した3組合の幹部があらうことか

---

(172) *Ibid.*, p.102.

(173) *New York Tribune*, Dec. 12, 1904.

(174) *The Commercial and Financial Chronicle*, Vol.LXXX, No.2072 (March 11, 1905), p.1027.

(175) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.184. J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.259.

(176) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.104.

(177) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.184.

(178) *Ibid.*, p.185.

(179) *New York Tribune*, March 14, 1905.

IRT側に立って行動したこと、であった。最後の点が達成できたのは、言うまでもなくそこにNCFの存在があったからである。

## (2) IRTストライキと全国市民連盟

以上の経緯と結果をもたらしたIRTストライキにNCFはどう関係していたのであろうか。結論を先取りすれば、IRTストは、ストを行った3組合の組合幹部が、IRTの社長でありNCFの会長であったベルモントに追従する形で決着をみた。その意味では、彼らを一堂に会させていたNCFの勝利だったといっても過言ではない。

IRTストが鎮圧された20年後の1924年、NCFが主催したベルモントとゴンパーズを追悼する会合で、当時のNCF会長アルトン・B・パーカー (Alton B. Parker) は、NCFの労働者側委員がストを鎮圧するベルモントにどのように手を貸したかに思いを馳せて、次のように回想していた。休暇を取る目的でフロリダに向けて出立したベルモントが彼の地に到着するやいなや、「IRTの路線 (Interborough System) は、ストライキのために全線不通となった。現場にいたゴンパーズ氏、ミッチェル氏、ストーン氏、マホーン氏の各氏は、直ちに公式声明を発して、ストライキは公の秩序に直接反するもので、何ら正当な理由はないと言った。彼らは、労働者に職場に復帰するよう命じ、そうすることで文字通りストライキを終わらせ、ベルモントとの約束を果たしたのだ」と。

興味深いことに、上記のパーカーの回想は、ボイヤー・モライス (R. O. Boyer and H. M. Morais) もフィリップ・S・フォーナーもともに取り上げている<sup>(180)</sup>。彼らがこの短い回想を取り上げた理由は、パーカーの発言がIRTストの本質を見事に言い当てているからに他ならない。ただし、パーカーに関して、ボイヤー・モライスは、「オーガスト・ベルモントについて委員長になった会社のお雇い弁護士」<sup>(181)</sup>としているが、ベルモントの後継のNCF会長は既述のようにセス・ロウであった。IRTスト当時のパーカーは、ニューヨーク州最高裁判所の首席裁判官 (Chief Judge of the New York Court of Appeals) で、1904年には民主党の大統領候補にも指名されていた。その後、1909年にNCF内に組織された統一州法部 (Department on Uniform State Legislation) の部長も務めている<sup>(182)</sup>。

パーカーは、ストライキが粉砕・鎮圧された、つまり失敗に終わった要因がどこにあったのかを明確に語っている。ベルモントは休暇でフロリダにいたのだから陣頭指揮は執れなかった。

(180) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story: The Adventure Story of the Battles, Betrayals and Victories of American Working Men and Women*, 3rd ed., United Electrical Radio & Machine Workers of America, 1980, p.139. 雪山慶正訳『アメリカ労働運動の歴史I』岩波現代叢書, 1958年, 256ページ。Philip S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, International Publishers, 1964, p.105.

(181) R. O. Boyer and H. M. Morais, *Labor's Untold Story*, p.139. 同上邦訳書, 256ページ。

(182) Christopher J. Cyphers, *The National Civic Federation and the Making of a New Liberalism*, ↗

でも、パーカーの最後の「ベルモントとの約束を果たした」との発言は、パーカーが名前を挙げているNCFの当時の執行委員会の労働者側委員4名とベルモントの間にはストライキに決着をつける何らかの密約があったことを伺わせる。それを信じたベルモントは後顧の憂いなくフロリダに向けて出立し、後を託された4人が約束を守ってストを短日々に終わらせた、と。

労働者側委員の4人、つまり、ゴンパーズ、ミッチェル、ストーン、マホーンがIRTストにどう関与したのか、この点を解明すればこの小論の目的は達成される。ただし、統一炭鉱労働組合（Unite Mine Workers）の委員長であったミッチェルがIRTストとどう関係していたのかを示す資料は見当たらない。まず、ベルモントと4人が当時のNCFとどう関係していたのかを確認しておこう。

彼らとNCFとの関係を知る手がかりは、*National Civic Federation Monthly Review*（1905年2月1日発行の第1巻第11号より*National Civic Federation Review*に誌名が変わる）にほぼ毎号掲載される役員と執行委員会委員の氏名欄にある。ただし、同誌の第1巻第1号は1903年4月に創刊されているため、確認できるのはそれ以降に限定される。ベルモントは、この小論が対象としている時期を通して当初は銀行家（Banker）との肩書きで一般大衆の代表として、第1巻第4号（1904年6月刊行）からはIRT社長の肩書きで使用者側委員として名を連ねるとともに、金融委員会（Finance Committee）の議長として役員に就いていた。ゴンパーズは、この小論が対象としている時期を通して役員であり、しかも第一副議長（後述のように、役職名変更により第一副会長）という要職に就いていた。ミッチェルも当初より労働者側委員として、執行委員会に名を連ねており、第1巻第4号（1904年6月刊行）より、役員の一員としてピッツバーグ石炭会社（Pittsburgh Coal Company）社長のフランシス・L・ロビンズ（Francis L. Robbins）とともに労働協約委員会（Trade Agreement Committee）の議長を務めていた。マホーンは、ミッチェルと同様、当初より労働者側委員として執行委員会に名を連ねていた。最後にストーンである。それまで鉄道関係の組合では、車掌友愛会（Order of Railway Conductors）会長のエドガー・E・クラーク（Edgar E. Clark）と火夫友愛会会長のJ・J・ハナハン（J. J. Hannahan）が労働者側委員として名を連ねていたが、ストーンの名前は第1巻第7号（1904年9月15日刊行）に労働者側委員として初めて登場する。マホーンとストーンが役員に就いた形跡はない。

次に彼らとベルモントとのNCFにおける関係である。

1904年2月15日に、初代のNCF議長であったマーカス・A・ハナ（Marcus Alonzo Hanna）が腸チフスで亡くなった。同年5月6日、当時第一副議長であったゴンパーズによって、執行委員会が召集された。ここで、新役員が選出されると同時に、それまで議長と称されてきた最

---

∩1900-1915, Praeger Publishers, 2002, p.157. 伊藤健市訳『全国市民連盟の研究』関西大学出版部, 2016年, 225ページ。

高責任者が会長 (President) に名称変更された。もちろん、従来の副議長が副会長となったことは言うまでもない。ただし、ハナに代わる会長の選出は選考委員会 (nomination Committee) に一任されたが、紆余曲折を経た後、会長は当分の間空席のまま据え置かれることとなる<sup>(183)</sup>。この会長不在という状態は、1904年12月15日にベルモントが第2代会長に就任するまで続いた。その間、NCFの最高責任者は第一副会長のゴンパーズが務めていた。

1904年5月6日の年次総会で選出された選考委員会の使用者側代表はフランクリン・マクヴェイ (Franklin MacVeagh)、フランシス・L・ロビンス (Francis L. Robbins)、チャールス・H・テイラー・ジュニア (Charles H. Taylor, Jr.)、労働者側代表はジョン・ミッチェル (John Mitchell)、ダニエル・J・キーフ (Daniel J. Keefe)、P・H・モリセイ (P. H. Morrissey)、一般大衆代表はヘンリー・C・ポッター (Henry C. Potter)、アイザック・N・セリグマン (Isaac N. Seligman)、V・エヴェリット・マーシー (V. Everit Macy) であった<sup>(184)</sup>。しかし、この選考委員会では会長の選出に関してのみ決着がつかなかった。そこで、最終的には同年12月15日に開催された第4回年次総会における午前中の部会で、使用者・労働者・一般大衆の三者の代表各1名づつが追加されて選考委員会が再組織された。3名とは、使用者側代表がウィリアム・H・プファラー (William H. Pfahler)、労働者側代表がウォレン・S・ストーン (Warren S. Stone)、一般大衆側代表がジョン・アイルランド (John Ireland) であった。これら選考委員は、ストーンを除くすべてが当時の執行委員会委員であった(第6表に示されているように、ストーンは1905年3月時点では労働側を代表する執行委員会委員になっていた)。この12名からなる選考委員会がベルモントを会長に推薦する動議を午後の部会に提出し、それが支持・決定されたのである<sup>(185)</sup>。

ベルモントの会長就任にゴンパーズ、ミッチェル、ストーンは直接関与していたことがわかる。当時マホーンは、フィリップ・S・フォナーによると彼以外には「ベルモントに代わる活動的な人物はいなかった」とまで評価されていたし、ベルモントは、当時のNCFの労働者側委員がこぞって会長就任を歓迎し、支援していた人物であった<sup>(186)</sup>。つまり、ベルモントと労働者側委員は、表現は適切でないかもしれないが、「相思相愛」関係にあった。参考までに、1905年3月に刊行された*National Civic Federation Review*に記載された当時の役員と執行委員会構成メンバーを示しておこう(第6表)。第6表で、福利厚生部議長として役員に名を連ねているH・H・ヴリーランド (H. H. Vreeland) の肩書きは、1905年3月時点ではニューヨーク市鉄道会社社長 (New York City Railway Company) であったが、1903年4月時点では市街鉄道業界の使用者団体である全国市街鉄道業者協会 (National Street Railway

(183) *National Civic Federation Monthly Review*, Vol.1, No.4 (June, 1904), p.5.

(184) *Ibid.*, Vol.1, No.10 (Jan., 1905), p.11.

(185) *Ibid.*, Vol.1, No.10 (Jan., 1905), p.6.

(186) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.105.

Association) の会長であった。ちなみに、この1903年4月時点では、ベルモントと共同で地下鉄の建設・運営にあたったジョン・B・マクドナルドも同じく使用者側を代表する委員として名を連ねていた<sup>(187)</sup>。

### 第6表 1905年3月時点でのNCFの役員と執行委員会委員

#### <役員 Officers>

会長 August Belmont  
 第一副会長 Samuel Gompers  
 第二副会長 Oscar S. Straus  
 歳入委員会議長 Henry Philips  
 財務担当者 Cornelius N. Bliss  
 調停委員会議長 Charles A. Moore  
 福利厚生部議長 H. H. Vreeland  
 労働協約委員会議長 Francis L. Robbins  
 John Mitchell  
 執行委員会議長 Ralph M. Easley  
 事務局長 Samuel B. Donnelly

Frederick P. Fish アメリカ・ベル電話会社社長  
 Francis L. Robbins ビッツバーグ石炭会社社長  
 Henry G. Davis ウェストヴァージニア州の石炭炭  
 鉱経営者  
 H. H. Vreeland ニューヨーク市鉄道会社社長  
 Samuel Mather クリーヴランドのピカンカーズ・  
 マザー社  
 Charles A. Moore ニューヨーク市のマニング・マ  
 ックスウェル&ムーア社  
 Franklin MacVeagh フランクリン・マクヴェイ社  
 Charles H. Taylor, Jr. アメリカ新聞出版業者協会  
 の前会長  
 Dan R. Hanna クリーヴランドのM・A・ハナ社  
 Marcus M. Marks 服地製造業者協会会長  
 Otto M. Eiditz ニューヨーク市建設業使用者  
 William H. Pfahler 全国鑄造業者協会前会長

#### <執行委員会 Executive Committee>

##### 一般大衆の代表 (On the Part of the Public)

Grover Cleveland 第22・24代大統領  
 Andrew Carnegie ニューヨークの資本家  
 Cornelius N. Bliss 前内務長官  
 Charles W. Eliot ハーヴァード大学学長  
 John Ireland ローマ・カトリック教会の大司教  
 Henry C. Potter プロテスタント・エピスコパル  
 教会の主教  
 David R. Francis ルイジアナ購入品博覧会会長  
 Issac N. Seligman J & W Seligman & Co.  
 James Speyer Speyer & Co.  
 Charles Francis Adams ボストンの出版業者  
 John G. Milburn ニューヨーク市の弁護士  
 V. Everit Macy ニューヨークの資本家 (後、第4  
 代NCF会長)  
 Charles J. Bonaparte 弁護士  
 Ralph M. Easley 執行委員会議長

##### 労働者の代表 (On the Part of Wage Earners)

Samuel Gompers AFL会長  
 John Mitchell 統一炭鉱労働組合委員長  
 Edgar E. Clark 鉄道車掌友愛会会長  
 James Duncan 花崗岩切り出し工全国組合書記長  
 Daniel J. Keefe 国際沖仲士組合委員長  
 Warren S. Stone 国際機関士友愛会会長  
 P. H. Morrissey 列車乗務員友愛会会長  
 William D. Mahon アメリカ市街鉄道従業員合同  
 組合委員長  
 Theodore J. Shaffer 合同鉄鋼・鋳労働組合委員長  
 J. J. Hannahan 蒸気機関車火夫友愛会会長  
 James O'Connell 国際機械工組合委員長  
 John Tobin 製靴労働者組合委員長  
 Joseph F. Valentine 北アメリカ鑄型工組合委員長  
 James M. Lynch 国際印刷工組合委員長  
 Denis A. Hayes アメリカ・カナダ・ガラスビン吹  
 き工組合委員長  
 William Huber アメリカ大工指物師合同友愛会会長

##### 使用者の代表 (On the Part of Employers)

Henry Phipps USステイール社取締役  
 August Belmont IRT社長  
 Lucius Tuttle ボストン&メーン鉄道社長

注) IRTストが発生した1905年3月の時点を選んだが、構成メンバーは1月と変わっていない。1904年11月15日時点とは、オーガスト・ベルモントの肩書きが金融委員会議長 (Chairman Finance Committee) から会長に代わっている。

出所) *The National Civic Federation Review*, Vol.1, No.12 (March, 1905), p.8.

1904年9月に、3組合——機関士友愛会、火夫友愛会、Amalgamated——のそれぞれがストライキに賛成票を投じた際に、NCFは仲裁を提示した。まだ会長には就任していなかったが、

(187) *National Civic Federation Monthly Review*, Vol.1, No.1 (April, 1903), p.10.

ベルモントは使用者側の代表として執行委員会に名を連ねていたこともあって、組合側の代表と会合をもつことに同意した。

この間、つまり組合側が8月20日に5つの要求を提示してから、9月6日に最終決着に至るまでの間に何があったのか。まず、労働者側は高架鉄道をいつでも運行停止できる準備を整えていた。一方、IRTも車庫に簡易ベッドと台所設備を装備し、そこにスト破りを常駐させていた。さらに、公の秩序を守るため、警察官は全員勤務に就くよう命じられて駅舎で寝泊まりしていた。つまり、一触即発の状態にあったのである<sup>(188)</sup>。

こうした状況下で、Amalgamatedと機関士友愛会のローカルをそれぞれ代表するジョージ・ペパーとウィリアム・L・ジェンクス (William L. Jencks) と、IRTのE・P・ブライアン (E. P. Bryan) ならびにフランク・ヘドリー (Frank Hedley) が当初協議していたが、埒が明かないので8月31日にはベルモントもそこに加わった。それにもかかわらず、この日も最終結論に至らず、とりわけ賃金と労働時間に関しては膠着状態に陥った。その折に事態を打開したのが、ニューヨークに来ていたマホーンと火夫友愛会の副会長であったチャールズ・A・ウィルソン (Charles A. Wilson) であった。彼らの尽力により、9月3日にはIRTも容認できる地下鉄労働者の10時間労働で3ドルと高架鉄道労働者の先任権の継続といった譲歩が提示された。しかし、ローカル側はこれを拒否し、さらに健康診断の修正という新たな要求を突きつけた。ストライキ突入かとの噂が流れた。これに対しマホーンは、ローカルの急進的な感情 (radical spirits) は全国組織 (= Amalgamated) が抑制できると発言し、協議は続行される<sup>(189)</sup>。

この間もNCFの調停委員会 (Conciliation Committee) は労使双方と協議を重ね、双方が受け入れ可能な協約作成に尽力していた。仲裁に至る直前まで行き、ベルモントがNCFの執行委員会の労働者側委員からミッチェルと鉄道車掌友愛会会長のエドガー・E・クラーク (Edger E. Clarke) を、マホーンらが使用者側委員からボストン&メーン鉄道社長のルイス・タトル (Louis Tuttle) とエリー鉄道社長のフレドリック・D・アンダーウッド (Fredrick B. Underwood) を選んだ<sup>(190)</sup>。しかし、この4人では合意に至らず、一般大衆側委員から5番目の仲裁人 (arbiter) を選び、この人物の決定が9月6日に提示される最終決定となった<sup>(191)</sup>。だが、この6日にも一波乱あった。この日、調停委員会議長のチャールズ・A・ムーア (Charles A. Moore) とオスカー・S・ストラウス (Oscar S. Straus)、エマーソン・マクミリン (Emerson McMillin)、ルイス・B・シュラム (Louis B. Schram)、ラルフ・M・イーブリー (Ralph M.

(188) "A Strike on the Great Interborough System Averted through Meeting between Corporation Officials and Labor Representatives," p.2.

(189) *Ibid.*, p.2.

(190) 第6表を参照のこと。ただし、アンダーウッドの名前にはそこにはないが、*National Civic Federation Monthly Review*の創刊号 (Vol.1, No.1, April 1903) には使用者側代表として記載されている。

(191) 残念ながらこの仲裁人の氏名はわからない。"A Strike on the Great Interborough System Averted through Meeting between Corporation Officials and Labor Representatives," p.2.

Easley), S・B・ドネリー (S. B. Donnelly) の6人が当事者たちと昼食をともにした。その場での話し合いを通じて、労組双方ともに満足のいく協約に至り、9月9日に調印された<sup>(192)</sup>。

ある意味NCFが取り仕切った一連の協議を、関係者たちはどのようにみていたのであろうか。ベルモントは、「私たちの長くて、苦しくて、退屈な作業が無駄にならずに済んだことを私は嬉しく思っている。NCFが唱道する政策の正しさをこれまで以上に確信した次第である。……中略……。今回の経験で、私は従業員の代表との顔と顔を付き合わせた会談に対する信念を一層強めた」<sup>(193)</sup>と語っていた。マホーンは、「成功ともとれる結果を伴った今回の協議は、NCFの調停という政策 (policy of conciliation) のもつ見識をまざまざと映し出した。1年以上前からのNCFの介入があったからこそ、Amalgamatedの全国組織とローカルの代表とIRTの役員が一堂に会し、親密な関係になれたのである。……中略……。これまで、ベルモント社長と総支配人のブライアン氏のお二人が、論争の的になっている問題で、われわれと会って議論する機会はなかった。……中略……。今回の協議がもつ偉大な価値は、両サイドにいる者が顔を付き合わせた点にある。そこでは、紛争になっているすべての件の特徴について話し合うことができた。そのことは、公式文書のやりとりや、報道を介した要求の応酬よりもはるかに優れたやり方であった」<sup>(194)</sup>と語っていた。さらにマホーンは、「IRTの役員は、組合の『承認』という問題をけっして持ち出さなかった。その結果、われわれ労働団体サイドの幹部は、それを扱う際の恐れや疑いといった肩の荷を下ろすことができた。到達した協約が満足のいくものであったことは、Amalgamatedのニューヨークのローカル組合員が満場一致して承認したことに示されている」<sup>(195)</sup>とも語っていた。最後にストーンは、「今回は私が執行委員会委員になって初めてのNCFとの接触であった。そして、NCFのやり方にいたく心酔した。ベルモント氏とIRT役員が協議を通して示された気概に身を委ねることができた。この成功裏に終わった結論に大いに満足している。疑いなく、労働をめぐるいかなる論点も、あらゆる相違点について会談するという労使双方が手にしたものは、非常に利益のあるものである。それは、調和がとれているべき利害集団を引き離す原因となる誤解を防ぎ、事実を浮き彫りにする」<sup>(196)</sup>と語っていた。彼らが語る体験は、翌1905年3月のIRTストで存分に活かされることになる。

繰り返しになるが、最終的にベルモントは、1日10時間労働で3ドル、それを1年後には3.50ドルに引き上げると提案した。前節でみたように、1902年のサンフランシスコ・ストで労働者側が獲得した時給は、10時間労働で23.5セント、日給で2.35ドルであったことを思えば、随分と思いついた提案であった。労働者側が1日9時間労働で3.50ドルを要求していたとは言

---

(192) Ibid., p.2.

(193) Ibid., p.2.

(194) Ibid., p.2.

(195) Ibid., p.3.

(196) Ibid., p.3.

え、なぜ彼はこの時点でそのような大盤振舞をしたのであろうか。

ベルモントが執行委員会委員であったことがその一端であったのは間違いない。それにも増して大きな要因だったのは、父親から受け継いだ民主党の重鎮としての彼の立場であった。この時点でストが発生すれば、それが11月8日の大統領選で民主党に苦境をもたらすことを知っていた彼には、多少の譲歩はしても、それを避けることが至上命令だったのである。選挙戦の結果は、周知のように共和党のセオドア・ローズヴェルト (Theodore Roosevelt) の勝利であった。民主党候補は既述のようにアルトン・B・パーカーであったが、獲得選挙人 (336対140) と獲得票 (56.4%対37.6%) の両方でローズヴェルトが圧勝した。

大統領選終了とともに、ベルモントはIRTから組合を一掃する準備に取り掛かる。スト破りの帝王と称されるジェームズ・ファーレイを通じて、来るべきストに備えてスト破り導入の準備を整えた。それが奏功したことはすでに触れた。

地下鉄が開業する1904年の1月1日、市の役人たちが手動車に乗って、すでに完成した区間を試乗した。これとは別に、ベルモントは総計で4億ドルにも上る資産を有する仲間の金融家たちと試乗した。ベルモントにとって地下鉄は自分の所有物であった<sup>(197)</sup>。それを典型的に示しているのが彼の専用列車『ミネオーラ号 (Mineola)』の存在であった。同号は、「それまでに作られたIRTのどの客車とも、全く異なったものだった。調度品の完備した事務所、両側に革張りの椅子を並べたラウンジ、洗面所、リネン戸棚、バー、食糧倉庫、冷蔵庫、オーブン、冷水と温水の出る給仕係の調理場、ニッケルめっきのコーヒー沸かしつきの炊事場などがそろっていた。『アーチ型の帝政』様式の天井は、『ピスタチオ・グリーン』に塗られ、窓のうちのいくつかはステンドグラスで緑色のベルベットのカーテンを下ろしていた。はめ込みの木部はすべて天然マホガニーで、真鍮の縁取りがついていた。当然この客車には専属の運転手がついていた<sup>(198)</sup>」のである。さらに、ベルモントが経営するベルモント・ホテルを建てた42丁目とパーク・アヴェニューには、ホテルの地下室とグランド・セントラル駅を結ぶ特別線路が敷かれていた。この線路はベルモント・パークまで続いており、ベルモントは客たちとともに秘密の出口から抜け出して、トンネルを見学したり競馬を覗いたりするのに使っていた<sup>(199)</sup>。

スト破りを準備した時点でベルモントの役割は終わった。では、残りのNCF執行委員会の労働者側委員の役割は何であったのか。それは、一言でいえばスト参加者への背信行為ということになる。

1904年12月15日のNCFの総会で第2代会長を選んだ時、ベルモントが選出されることは既定路線とみられていた。しかし、将来起こるやも知れないストライキに不安を感じた彼は、労働者側委員に対し、「私たちはストライキに直面するかもしれないし、そうなればNCFとIRT

(197) B. Bobrick, *Labyrinths of Iron*, p.232. 前掲邦訳書, 217ページ。

(198) *Ibid.*, pp.263-64. 同上邦訳書, 227ページ。

(199) *Ibid.*, p.264. 同上邦訳書, 207~28ページ。

を当惑させるであろうから、私の選出は間違いとなりかねない」<sup>(200)</sup>、と彼らに告げた。これを受けて、ゴンパーズとマホーン、そしてストーンは、再度ベルモントを選出することを確認し、ストーンは、「ストライキは起こるはずもない」と約束した<sup>(201)</sup>。

この頃の冒頭で記したベルモントのフロリダでの静養の場面で、出発を目前に控えたベルモントが、事態を考慮して出発を延期した方が良いのではと彼らに確認した。今回もストーンは、「ストライキは起こらないでしょう。休暇をとるのをためらう必要はありません」と簡潔に告げた。さらにこうも続けたようである。もしいざこざが起こって解決できなければ、自分たちがこの件を裁定する委員会とその委員を選ぶであろう、と。マホーンは、ストーンが請け負った点をベルモントに再度保証した<sup>(202)</sup>。

Amalgamatedのローカルの書記から事態が危機的状態にあるとの手紙を受け取ったマホーンは、3月6日にニューヨークにやって来た。ここでマホーンはAmalgamatedの現地ローカルの要求を提示された。それは、9時間労働で最大走行距離100マイル、運転士を除く全乗務員に対する10%の賃上げ、身体検査に代わる実技試験（road test）の採用、を内容とするものであった。マホーンは現地のローカルにこれらを要求するストライキを打たないよう迫った。それと言うのも、まず第1に、この要求がすでに3年協約に調印している機関士友愛会の運転士も含んでいること、そして第2に、Amalgamatedの規約はローカルがストライキに入る前には争点を本部に付託すべきことを要求していたからである<sup>(203)</sup>。

マホーンがとった行動の背景には、彼が1900年頃に直面した問題でゴンパーズに相談した際に受けた忠告があった。マホーンは、Amalgamatedの執行委員会（Executive Board）の一部の委員たちが協定は絶対に守るべきかという問題で自分と意見を異にし、従業員が不当な待遇を受けているのだから、彼らが行うストライキはどんなものでも支持すべきだ、と公言していることを知った<sup>(204)</sup>。この時点でマホーンは、どのような方針をとるべきかをゴンパーズに相談したようである。そこで得られた結論は、「もしも組合が会社との協定を破棄することを許すなら、その先例は、組合側となんらかの協定を結ぼうとする他の鉄道会社への障害となるだろう。従業員が不当な待遇に憤激するのは当然だとしても、もし彼らがこれに反抗してストライキを行えば、自らを破滅させ、経営者の手中で無力な存在になってしまうだろう。もしも彼らがなんとかして挑発に堪え、新しい協定を結ぶための交渉に入る時まで、従業員を抑えることができたなら、組合側は正当視されるばかりでなく、自尊心を持つであろうし、また会社に対してお互いを守り、組合をも守るという聡明な決意を示すことになるだろう。私は、この方針

---

(200) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.103. フォーナーが引用した原文は、再選（re-elected）となっているが、再選の事実はないので、「選出」とした。

(201) *Ibid.*, p.103.

(202) *Ibid.*, p.103.

(203) *Ibid.*, pp.103-04.

(204) S. Gompers, *Seventy Years of Life and Labor*, pp.352-53. 前掲邦訳書、347ページ。

が労働者に非常に有利な立場を与え、また会社にも協約を結ぼうとする組合はその条件を守るということを理解させる助けになって、結局、行動の一貫性と従業員と組合に対する信頼を植え付けることにもなる」<sup>(205)</sup>とするものであった。さらに、ゴンパーズは、「会社がストライキの挑発を企てている時には、労働者はけっしてストライキに突入してはならないという私の判断を例をあげて説明した。このような状況では、経営者はすでにストライキに対する準備をしているのに対して、労働者は、ストライキを維持するのに欠かせない協力と団結と確信もなしに、怒りにまかせて行動することになる」から、「ストライキはもっとも非实际的で、……危険である」<sup>(206)</sup>と説明したようである。そして、こうした規律に沿って行動したがゆえに、「驚くばかりの長時間労働の短縮、より多い賃金、よりよいより正当な待遇の獲得に向かって前進を始めた。私の記憶の及ぶ限りの遠い昔から、奴隷にも等しい労働条件に苦しんでいた全国の市街鉄道従業員たちが、今日のような前進を示した」<sup>(207)</sup>と評価したのである。

マホーンは、ゴンパーズから受けた忠告通りに行動し、Amalgamatedの規定をあくまでも墨守した。

3組合の合同委員会(joint union committee)はIRTに要求を提出した。IRTは1904年協約を盾にそれを拒否し、既述のように3月7日にストは始まった。ニューヨークの証券取引所は、金融業界が「大山猫スト(large “wildcat” strike)」と表現するこのストによって一時停止し、実業界は機能不全に陥った<sup>(208)</sup>。労働者側は仲裁にかけられる準備ができていることを示唆し、ニューヨーク『アメリカン』紙が、「ストライキ中の労働者のリーダーは、この事件を仲裁裁判所に喜んで委ねようとしている。しかしながら、われわれはストライキに備え、ベルモント氏の代理を務めてきた(IRT総支配人の一注、伊藤)ヘドリー氏が仲裁を拒否したことを知っている。地下鉄のフランチャイズ権をただで手にしたベルモント氏自身は、安逸な生活をフロリダで楽しんでいる……。すぐにでもやるべきことはストライキの仲裁である。IRTで働く者は喜んでそうしたいと言っている」<sup>(209)</sup>と書いていたように、世論もそれを後押しした。

譲歩を拒否したのはIRTだけではなかった。マホーンも労働者の仲裁要請を支援することを拒否したのである。彼は3月9日に、「今や私にはできることは何も残っていない。しかし、現在のストライキは法的に認められていないし、Amalgamatedが承認したものでもない。したがって、私はすべての忠実な組合員に即座に出勤するよう助言する」<sup>(210)</sup>と報道機関に話していた。同日、機関士友愛会の委員長のストーンも、ストは無効であるとして、1904年にAmalgamatedに合流していたローカル105(Local Division No.105)の組合員に仕事に戻るよ

(205) *Ibid.*, pp.353-54. 同上邦訳書, 347~48ページ。

(206) *Ibid.*, pp.353-54. 同上邦訳書, 347~48ページ。

(207) *Ibid.*, pp.353-54. 同上邦訳書, 347~48ページ。

(208) *The Commercial and Financial Chronicle*, Vol.LXXX, No.2072 (March 11, 1905), p.1027.

(209) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.104.

(210) *New York American*, March 10, 1905.

う命じていた<sup>(211)</sup>。さらに、ストーンとマホーンは、協約に直接反しているとして、ストライキを無効だとして退ける公式声明を発表するとともに、仕事に戻るよう労働者に命じた<sup>(212)</sup>。それに加えて、自分たちの立場をより明確にするため、Amalgamatedと機関士友愛会の幹部はローカルの設立許可を無効にすることまでした<sup>(213)</sup>。

最後にゴンパーズは、ストライキが鎮圧された2週間後にこう宣言した。「私は、彼らのストライキが、従業員が協約と口約束に違反した単純な理由だけからも筋の通らないものだと思う。今日の労働団体の最も重要な目的は、従業員と雇用主との協定という名誉に浴することある。協約違反がストライキの主たる原因であった……。このストライキは、準備不足のままに自制心を失い、アメリカの労働団体をそれらが今日あるものとした人々の忠告に耳を貸さなかった組合員の賭け事（simple case）であった」<sup>(214)</sup>、と。

### むすびにかえて

1904年から翌年にかけて、IRTを舞台にした一連の出来事の波紋はどのような形で広がっていったのだろうか。ここでは、Amalgamated, AFL, そしてIRTの順に考察しておきたい。

Amalgamatedに関しては、AFL大会の前夜に当たる1905年9月30日付けの国際沖仲仕港湾労働者組合（International Longshoremen, Marine and Transportworkers Association）委員長でAFL副会長で、NCF執行委員会の労働者側委員でもあった、ダニエル・J・キーフ（Daniel J. Keefe）からゴンパーズ宛ての次の手紙がその一端を明らかにしている。そのなかでキーフは、「私は、ニューヨークの地下鉄ストライキに関してマホーン同志がとられた立ち位置のせいで、Amalgamatedの市街鉄道関係の一般組合員の間でかなりの物議が醸されたことをさまざまな資料源から学びました」と語り、ゴンパーズに来る大会で「マホーン同志に救いの手を差し伸べる」よう迫ったのである。ゴンパーズの支援のもと、Amalgamatedはストライキにおける幹部の役割を非難する決議が通過するのを防ぐことができた。しかし、この問題は長期にわたってマホーンの悩みの種になり続けた<sup>(215)</sup>。

Amalgamatedに代わってIRT労働者を救済する試みは、ニューヨーク労働組合中央連合体（Central Federated Union of New York）が担った。同連合体は、スト参加者の復職を求める委員会をベルモントのもとに派遣した。残念ながらそれはIRTから拒絶された。その時、同連

---

(211) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.266.

(212) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, p.185. Philip S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.104.

(213) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.104.

(214) *Atranta Journal of Labor*, March 21, 1905. Philip S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, p.105.

(215) P. S. Foner, *History of the Labor Movement in the United States*, Vol.3, p.104.

合体は傘下組合の組合員のいずれにも、NCFから脱退することを命じるのだが<sup>(216)</sup>、それが思わぬ波及効果をもたらした。

1901年以降の全大会で「一笑に付され、冷笑された」にもかかわらず、NCFを不信任とする宣言を要求する決議案が提出され続けたAFL内では、ニューヨーク労働組合中央連合体の行動に触発されて、ミルウォーキーの社会主義者のリーダーであったヴィクター・バーガー (Victor Berger) が、1905年大会にある決議案を提出した。それは、「組織化された労働者に、資本の利害と労働者のそれが同一であると説得するNCF内の大富豪の偽善的な試み」と「ゴンパーズや他の労組幹部と、著名な資本家と金権政治家との間で確立された親密で良好な関係」を非難し、NCFと袂を分かつことを迫るものであった。また、1907年大会の直後には、通常はゴンパーズの政策に最も友好的な態度をとっていた『ユニオン・レイバー・アドボケート (Union Labor Advocate)』誌ですら、ゴンパーズとミッチェルにNCFは「労働者の労働組合を組織権を決して認めていない」ことを思い起こさせることでNCFと袂を分かつよう唱えた<sup>(217)</sup>。

最後にIRTである。1905年ストから10年以上が経過した1916年8月30日、IRTとの間で Working Agreement (働き方の合意) を締結したIRT従業員友愛会 (Brotherhood of Interborough Rapid Transit Company Employees) という組織が組織された。それは、任意の非法人団体 (voluntary unincorporated Association) であったことと、何よりも性格的には「会社組合 (御用組合)」的色彩が強いもので、IRTの経営陣が自社従業員が Amalgamated の熱心な勧誘に屈しないよう、自分たち自身の組織を作るよう示唆した結果できたものであった<sup>(218)</sup>。

1916年9月、ニューヨーク市とその近郊の路面電車、高架鉄道、地下鉄の6~11のローカルに組織された従業員約8,000人を巻き込む深刻なストライキが発生した。関係鉄道会社各社は、団体交渉ではなく、従業員個人と交渉する権利を存続させようと画策すると同時に、現役の組合活動家を排除するのにスパイ (spy system) を活用した。Amalgamatedは労働者の士気を保つべく15万ドル近くをスト中の賃金補償に費やしたものの、ストは敗北に終わり、その後関係鉄道会社各社、特にIRTは以前よりも強固に個別交渉権 (right to individual bargaining) を主張するようになり、IRT従業員友愛会は恒久的な存在となる<sup>(219)</sup>。

---

(216) *Ibid.*, p.109.

(217) *Ibid.*, p.110.

(218) J. J. McGinley, *Labor Relations in the New York Rapid Transit Systems 1904-1944*, p.270.

(219) E. P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, pp.185-86.