

の記録が相当長期間持続しあまり変わらないのである。作業人員は少くジャンボの1ブームにつき2人づつ、すなわち削岩に1人と助手1人、他は機械屋1人、電気工1人で、他にはロッカー ショベルの運転に1人、蓄電池機関車の運転に1人づつ、ズリ捨場に1人いるだけである。これだけが各交代ごとに1人の班長の指導の下に20~30人が組となつて作業している。

労働者は一体に体が大きいせいか悠然としているように見えるが、皆よく熟練しておりやることは素早く進行は早い。トンネルの掘削作業をまるで工場のベルトコンベヤシステムの作業でもあるように順序立つて少しも時間に余裕なく、皆が声も立てずに気が合つて着々と進めてゆく。時間の無駄がなく地質の変化その他の条件に応じながら予定どおり工程を進めてゆくことはまことにみごとである。

各交代の Time table を見ると、穿孔50~60分、装薬爆破30~40分、換気20~30分、ズリ出し2~3時間で、ほとんど標準と大差はない。

結局労働者各人の経験技術水準が非常に高く、孔の数、方向、爆破の処理が適切で計画どおりに掘削することができる。しかも各発破ごとに断面測定器で断面を測り断面図に記入し、無駄な掘削はせぬように心がけている。

現場風景

現場の坑外設備は簡単で、雨の少いためか建物は割合に貧弱で小さい。設備機械の内容はわが国と同じであるが、機械は小型で能力の割合に面積は小さい。

道路はすこぶるよく工事場の至る所に自動車のパーキングがあり、どこもこれも自動車だけである。すべての従事員労働者、訪問者のすべてが皆自家用自動車であつてくるからだ。労働者でも全部自動車を持つて通勤するのである。従つてどの横坑口でもズリ捨場でも自動車道路ができてい。材料、骨材、機械等貨物自動車で運

搬することになる。

労働者は皆近くの部落に宿泊し通勤してくるのでいわゆる飯場というものはない。ブラウンリー ダムの現場は最も近い町から100マイル以上も離れているので、飯場に当る労働者の宿泊所があつたが、これは唯一の例で、75マイルくらいまでの距離は皆自動車を飛ばして通勤してくる。自動車の速度は時速60~75マイルで、現場の道以外は舗装されている。

Trailer といつて車輪がついていて自動車で曳いて持運びできるもので、ちよつどバスくらいの格好で寝室、台所、洗面所を備え、冷房暖房の効く便利なものがある。これを現場に持込み家族と暮す者もある。これは相当高価なので限られた人だけに用いられる。

現場職員の数ははなはだ少い。1000万ドル代の大規模の工事でも、請負人側の社員は10~30人である。現場では現金は取扱わない。物品代の支払いも、労働賃銀(過剰切り)も小切手でましているの、事務職員は少数数名である。労働賃銀の計算は各人の賃金は組合で定まつており、時間は現場で確認し、それを本社に電送し、計算の上本社より送付してくる仕組みである。

工事発注者側の監督者はさらに少くおおよそ3~10人くらいである。しかもそのうち1人は受付、庶務、タイピストを兼ね女性であることが多い。現場も道がよいので自動車で一まわりしてもいくらも時間はかからない。

設計も契約の方法も合理的ではなはだ詳細である。当初の契約のとき工事種類項目が多く、設計変更単価ははなはだ少い。示方書、数量計算方法が实际的で長年の経験により claim の申立の余地がないようにできている。

工事費のうち、いわゆる間接費、仮設備費、機械費、本支店経費等に要する費用は、すべて本工事費に割付けである。型わく足場等は別計算にしない。

建設業の労務問題について

鳥居秀夫*

広い国土に少い人が住んでいるということは、せまい所にウオウヨと混み合つて住んでいる人とは、その考え方、ものの扱い方に非常に相違を来している。ことに米国の場合は単に土地が広いばかりでなく、その広い土地が未開拓であつて、土木工事の対象となるものが多いということである。この事実、大規模の土木工事が隆盛を来す大きな原因の一つとなつてい。

人口の少い、そして、大土木工事が多いということは勢い土木労働者の不足ということになる。そのために、米国の土木工事は少い人間で、大工事を消化せざるを得

ない運命にあるので、この困難を克服するためには、必然的に、仕事の合理化と機械化ということが要求されるのである。

労働者の不足ということは一面賃金の高騰を来し、仕事の機械化は労働者の質の高上ということになり米国の土木工事の労働者は、日本のこの種の労働者とは大変その趣を異にしている。まず、土木工事労働者は、ほとんど全部が熟練工である。あるいは技能工といつた方が適当かもしれない。日本の場合、農閑期にのみ就業する出人夫とは本質的に異つていようである。従つて米国では肉体だけを仕事場に運んで力で仕事をするという労働

* 鉄道建設工業KK取補役総務部長

者は労働者として扱われない。そんな労働者はいないのである。土木労働者になるには試験に合格した技術を、身につけていなければならないのである。そのために、労働組合は、単独または市等と協力して労働者の学校を設立している。サンフランシスコ市の例によると、この学校は入学については無制限で、授業時間は週4時間、昼間部と夜間部とがあつて、大体4年でひととおりの講義実習が終ることになつている。そして試験に合格すれば免状を貰つて一人前の労働者となるということであつた。不合格の場合は、合格するまで通学ができるようである。通学している者は、見習工として仕事に従事している者が多いとのことである。

このような労働者であるから賃銀も高いのである。米国では法律で最低賃銀を時給1ドルと定めているようだが、各労働組合はこの最低賃銀に甘んじているものではない。米国では各州の組合が州単位に労働協定を作つて賃金を定めている。カリフォルニア州の建設等に従事する労働者の協定賃金の例を見ると、レンガ工3ドル75セント、大工3ドル、土工2ドル40セントで、これはいわゆる本給に相当する1時間の賃金で、このほか、レンガ工には、厚生資金手当として75セント、失業資金手当として25セントが時給に加算される。その結果、レンガ工の1時間の給料の合計は4ドル75セントになる。大工、土工等には厚生資金手当のみが加算されて、大工は3ドル75セント、土工は3ドル15セントということになる。カリフォルニア州は一般に見て高いようである。例えば土工について、カルフォルニア州の2ドル40セントに対し、オレゴン州は2ドル25セント、アイダホ州は2ドルということである。

土木工事の労働者は、自動車製造工場の労働者や電機器具製造工場の労働者よりは、2、3割高いようである。定時間勤務に対しては5~10割の超過勤務手当が加算されることになつている。大体土木労働者の月収は、700~750ドルくらいになるようである。これを日本円に直してみると、25万円から27万円くらいになる。これらの収入から、養老年金、保険料、失業保険料、傷害保険料、税金、労働組合費というようなものを控除される。

この労働者の収入を他の者に一つの例をとつて比較してみると、大学卒業の技術者の初任給は、大体、月給で360ドルくらいということ、5年後に倍額の720ドルくらいになるようである。そしてそのあとは、本人の腕次第というのであるが、この給与は労働者の給与と比較すると、大学卒業者は5年で労働者の給与と一致する計算になる。なお、労働者の給料について、日本では、切投げとか小まわりとか、仕事のでき高によつて賃金が支払われる制度があるが、米国では労働者の支払いは時間給一本でいわゆる Piece work system は、昔はあつたけれど今日では一切ないということであつた。

勤務は1日8時間である。そして土曜日、日曜日は休日つまり1週5日制である。もつとも土木工事の場合には仕事の都合によつて、休日の変更や、土日出勤というようなことがしばしばあるようにも聞いた。休日はこのほかに有給休暇、病気休暇、祭日休暇等の制度も設けられている。

このような労働者の収入に対して、労働者の生活状態はどうであるかという、私生活はその人々のやり方でいろいろで、道楽者もいれば節約家もいるというわけで、この点は日本人と同様であるが、平均して食事だけつまり喰うだけに用する金は収入の20~30%くらいのものである。そして、自動車費がやはり20%くらいかかる。労働者が工事現場に通うのには皆自家用自動車を使つている。米国では3人に1台の割合で自動車があるようで、労働者も月賦でこれを買つているようである。

次に労働組合に関し少しふれることにしよう。

土木労働者の労働組合は各州ごとに、職業別によつて組織されている。例えばカリフォルニア土工組合とか、アイダホ ボイラー組合という風である。そしてこれら各州の組合には全国的にワシントンに本部のある AFL-CIO の建設部門に統合されているのである。土木労働者の95%はこの組合に加入しているが、まだ未組織の労働者もいるわけで、この未組織の労働者は、米国南部の諸州に多いようである。全産業の組合員が全労働者の60%ということだから、これに比較して、土木労働者はよく組織化されているといふことができる。土木労働者に未組織労働者が少い理由は、労働組合が労働者の就職を斡旋する。すなわち、組合が労力を供給することとなつているためだと思われる。この組合は常に労働者を募集し、あるいは養成して、これを組合の台帳に登録しておき、需要のあつた場合には、その求めに應ずるといふ制度である。そして組合は一労働者ごとに格づけをして、同一職種の労働者でありながら賃金を異にしている結果になつている。また組合は諸給与、手当等の就業条件等を定めて労働協定を結んでいる。

組合が協定を結ぶ労働協約の相手は土木労働者に関するかぎり、建設業者が組織している協会である。建設業者は大体、重建設に関する者の協会と、ビル建築に関する者の協会と、ハイウエーに関する者の協会との三通りになつているので、労働組合はこれらの協会と協約を結び、各国の建設業者とは労働協約は結ばないのである。労働者も建設業も、ともにこの組合と協約とが締結した協約を忠実に守るということになつているようである。

労働組合について特に述べたいことは、米国労働組合幹部の指導精神というものである。これは単に、土木工事に関する労働者の組合ばかりではなく、全産業の組合の精神であるが、彼等は労働者は生産に協力して生産を高上させることが責任である。そして、その生産から生

れた利潤の分配について使用者側すなわち協会と協定して労働者の福利を上昇させるべきであるというのである。そして、思想的にも、政治的にも、組合はなんらふれるべきでないとするのである。また米国民は労働者も含めて非常に国家観念が強く、組合幹部も国家的見地に立つて、星条旗の下に妥結するという争議もあると聞かされた。事実米国の官庁は、平日でも星条旗をかかげており、ワシントンのAFL-CIOの本部にも星条旗が空高くかかげられている。赤旗のごときはたとえ争議のときでも一本も見当らない。

労働組合は年1回委員が選挙によつて交代することになつてはいるが、数年または10数年にわたつて委員を重任している者もあるそうである。また組合はこの委員の任期満了前3カ月くらい必ず10%の賃上げの要求を出して、協議をすることが毎年の例で、この賃上げ要求とともに1年間中のその他の問題についての要求をすると聞かされた。そしてこの毎年の賃上げ要求で、もちろん掘置かれる年もあるが、いくらか多少上る傾向のようである。

労働者および労働組合についての話はこの程度として、特に土木工事において、実際に工事を消化する、つまり労働者に直接仕事をさせる親方というか配下というか、米国ではフォワーメンという者がその任に当るので、それについて述べよう。米国のフォワーメンと日本の親方とは多少異つてはいるが、フォワーメンは労働者に属するものと、建設業者の社員と同様に、建設業者に常備になつてはいるものと2種類ある。労働者に属するフォワーメンは、組合から供給せられことはもちろんである。またときには、組合から供給された労働者を建設業者において、フォワーメンに任命する場合もあるようである。常備のフォワーメンは多くは組合に入らず、フォワーメン協会を設立しているそうである。しかし、常備のフォワーメンで、労働組合に入つている者もあるようである。その辺はそれぞれの利害によつてフォワーメン


自身が決定されるようで、組合においてもきわめて融通のきく処置をとつてはいると思われる。

フォワーメンは仕事の指図をする。直接労働者を使用するので、仕事の悪い者を首切ることのできるのである。そして一方、社員である技師に従つて仕事場を転々するということもある。そして、こうした場合には自分の気に入つた労働者をも一緒に連れてゆくということもやる。それを労働組合も認めて便宜の処置をとるとのことである。

フォワーメンの賃金は常備の者は多く月給制で、その他の者は時間給制である。労働者とフォワーメンの関係はあくまで仕事のつながりで、日本の親方のように労働者の私生活にまでふれるということはないようである。

最後に私の視察旅行の結論をいうと米国がわれわれに對していうことは、米国流の資本主義をもつてすれば、労働者も一般庶民も豊かな生活ができるのである。国家も繁栄できるのであるから、日本もこれを真似しなさいというのである。しかし日本の現状はどうだろうか。仕事は少く、あつても小規模のものである。労働力は過剰で失業者は町にあふれるという状態では、およそ米国の国状とは正反対である。これでは米国の状況をそのまま真似ることはとてい不可能ではないかと思われる。ことに米国は、いずれの面でもだが、少なくとも土木工事においていわゆる国家百年の計を立てる余裕をもつている。日本はその日その日の計画に追われて遠き将来に思をい致す余裕がない。

いまの日本で土木工事を機械化して能率を上げ、労働者の失業もなくやつてゆくためには、工事の量を非常に増大させなければならない。東京湾を干拓するとか、瀬戸内海を埋立てるとか夢のような話になるが、そうでもしなければ米国の真似はできない。そこで私は土木工事のほとんどすべてが、公共事業である關係上、政治にたずさわる者が、国家経済の許すかぎり大胆に大土木工事を供されんことを希望する次第である。



第2号
キルン完成!

使つて安心

三菱セメント

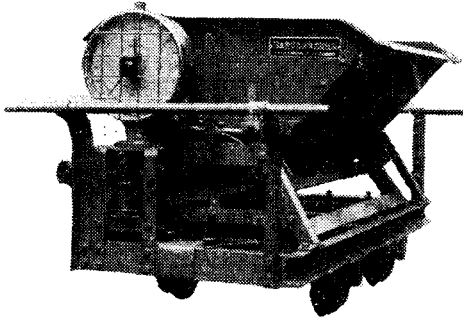
本社 東京都千代田区丸の内1の4 (新丸ビル)
電話 (27) 1341-9・1441-9

工場 福岡県八幡市黒崎 (電話) 八幡 3750-2
営業所 大 阪・広 島・福 岡



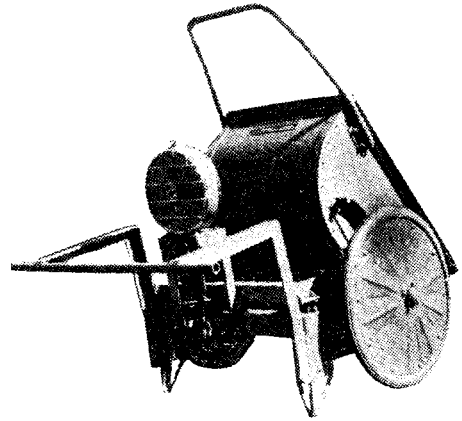
専門メーカーの作る

建築土木用骨材計重機



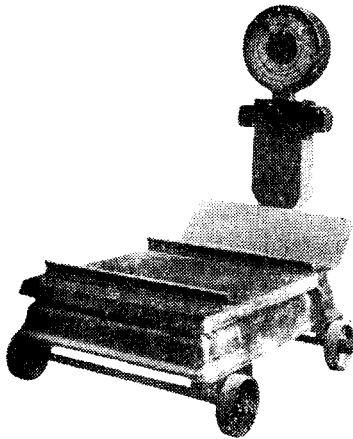
ダンプ計重車

容量 0.45 m³~1 m³
秤量 500 kg~1,500 kg
各種

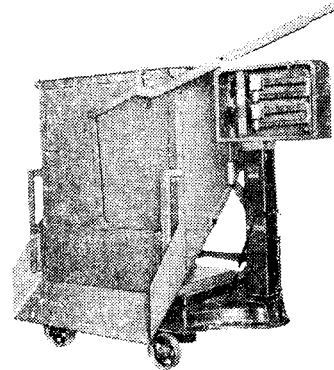


ナベ計重車

容量 4 cuft~8 cuft
秤量 100 kg~600 kg
各種



ペンデュラム型トロ掛台秤



骨材計量機

価格低廉
納期迅速

日本度量衡器株式会社

御報次第係員参上

本社工場 東京都杉並区阿佐ヶ谷四の四三〇
電話 荻窪 (39) 1427 (直通) 4858・5575
名古屋工場 名古屋市中川区八熊町苗田二一六六
電話 南局 (32) 2 7 3 0